

La Moto à l'École primaire

NORTON

LE NUMERO

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

16^e ANNÉE — N° 299

1^{er} Décembre 1928

et *Motocyclisme*
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
08-24
c/c. POSTAL 29 737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS
c/c. POSTAL 29 737

Les coins délicieux de notre "douce France" ont fait cet été, l'objet des randonnées de nos motocyclistes : sur les bords de l'étang de la Cruzille, en Haute-Vienne.

(Étang de la Cruzille - Haute-Vienne.)

COUPE DE L'ARMISTICE (11 Novembre) - 1928 -

Terrot

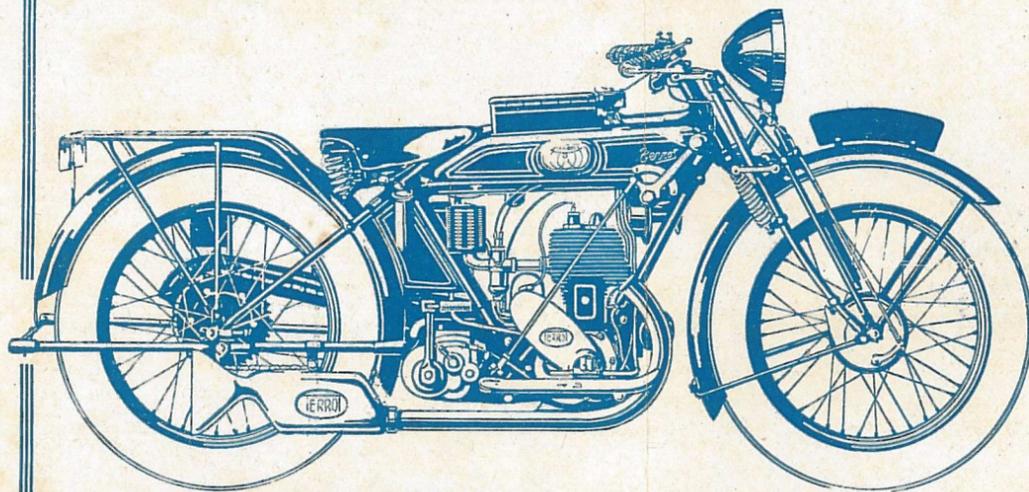


contrairement à certaines affirmations, ne partage pas sa place de 1^{er} en Catégorie 350 cmc. avec d'autres concurrents, le résultat officiel est le suivant :

Catégorie 350 cmc. **1^{er}** sur Moto **TERROT**

- Seule Marque remportant la Médaille d'Or attribuée à cette Catégorie et seul coureur pouvant prétendre au titre de premier.

Ce magnifique résultat obtenu dans une Catégorie qui ne comportait pas moins de 24 arri-
vants, est tout à l'honneur de la grande marque française et de sa fameuse 350 cmc.



APRÈS LE SALON DE LA MOTO

L'Opinion de la Presse Etrangère

« TERROT qui peut être considéré comme la première fabrication française, présente une belle série de 10 modèles, depuis la 175 cmc. jusqu'à la 500 cc. »

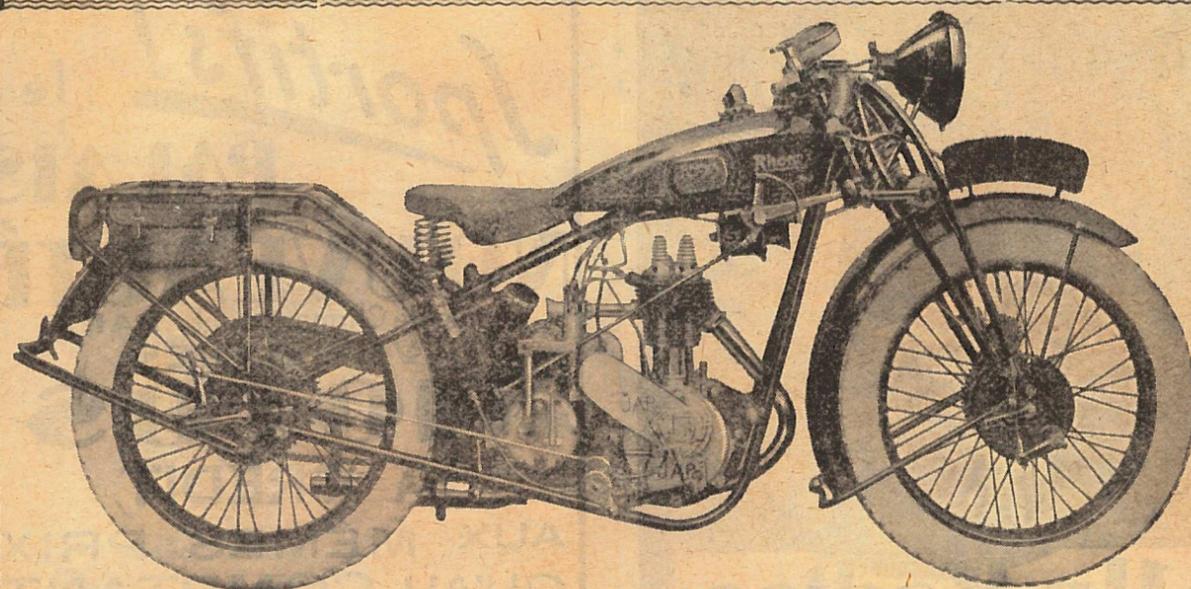
« Malgré la production en grande série, les Machines TERROT sont d'un fini irréprochable montrant sous son meilleur jour la production motocycliste d'aujourd'hui. »

MOTOR CYCLING N° 988, page 982.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

ÉTABLISSEMENTS TERROT

2, Rue André-Colomban, 2 — DIJON (Côte-d'Or)



LA REINE DU SALON

RHONY'X

“ LA MOTO DE CONFIANCE ”

Type DX 4, 250 cmc., 4 temps, JAP, a remporté un succès considérable...

NOTRE GAMME

TYPE A. — 185 cmc. : 2 temps, monovitesse; Prix (Homme) 1.845 fr.	TYPE DX 2. — 250 cmc., 2 temps, 3 vites., double échappement, graissage pompe. . 4.200 fr.
TYPE A. — 185 cmc. : 2 temps, monovitesse; Prix (Dame) 1.945 fr.	TYPE DX 4. — 250 cmc., 4 temps, JAP, soupapes latérales 4.675 fr.
TYPE B. — 185 cmc., 2 temps, 2 vitesses, chaîne-courroie (Homme) 2.450 fr.	TYPE EX 2. — 350 cmc., 2 temps, 3 vites., double échappement, graissage pompe. . 4.600 fr.
TYPE B. — 185 cmc., 2 temps, 2 vitesses, chaîne-courroie (Dame) 2.550 fr.	TYPE EX 4. — 350 cmc., 4 temps, JAP, soupapes latérales 5.500 fr.
TYPE C 2. — 185 cmc., 2 temps, 2 vitesses, chaîne-chaîne 2.950 fr.	TYPE FX. — 350 cmc., 4 temps, bloc-moteur, soupapes en tête, double échappement . 6.350 fr.
TYPE C 3. — 185 cmc., 2 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne 3.150 fr.	TYPE GX. — 500 cmc., 4 temps, bloc-moteur, soupapes en tête, double échappement . 6.700 fr.
TYPE M. — 250 cmc., 2 temps, 3 vitesses. 3.395 fr.	TYPE HX. — 500 cmc., 4 temps, JAP, soupapes latérales 6.550 fr.

MOTO RHONY'X

Siège Social et Bureaux : 50, Chemin de Montchat, 50 — LYON

Adresse Télégraphique : MOTORHONY'X-LYON

DÉPOT DE PARIS : 115, RUE CARDINET 115

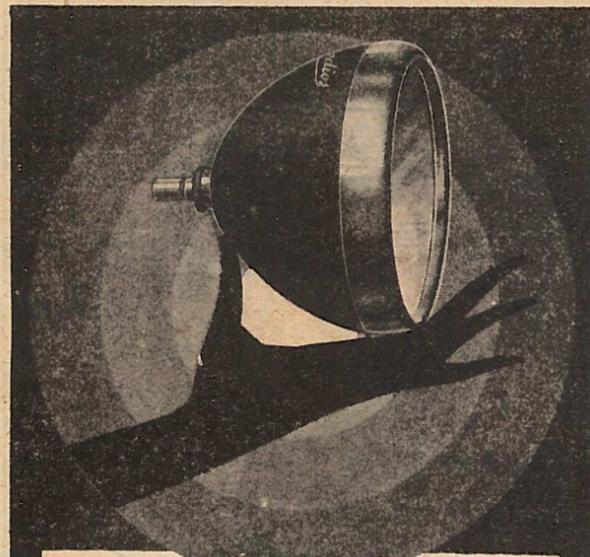
Nos Agents à PARIS : M. BÉALÉ, 100, Avenue des Ternes;
AUGOYAT, 8, Avenue Dorian;
PALAIS de la NOUVEAUTÉ, Boulevard Barbès.

Nos Succursales : Lyon : 278, Avenue Jean-Jaurès;
Grenoble : 4, Rue Étienne-Marcel;
Marseille : 118, Cours Lieutaud;
Tunis : BORG, à Tunis;
Maroc : LEVEILLE, à Rabat.

MOTO RHONY'X, 50, Chemin de Montchat - LYON
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré gratis.
M Rue Ville Départ 1/12/28.

PUB. G. SWEERTS.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Un Radios pour vos étrennes.

Quelles belles étrennes si vous receviez un Radios! Rêve très réalisable : il vous suffit de montrer que c'est le cadeau dont vous avez le plus envie. Et dès le 1^{er} Janvier, vous avez votre moto "complète", avec "son" Radios qui éclaire 280 mètres de route!

POUR BIEN LE CHOISIR

Demandez-nous la notice gratuite dans laquelle figure votre éclairage. Ainsi vous montrerez, à la personne qui veut vous l'offrir, le Radios de votre choix.

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS

pour Cycles et Motos

18, rue Denfert-Rochereau, 18
BELLEGARDE (Ain)

Geo Arandel

Sportifs! le PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ

24, Rue de Clignancourt, PARIS

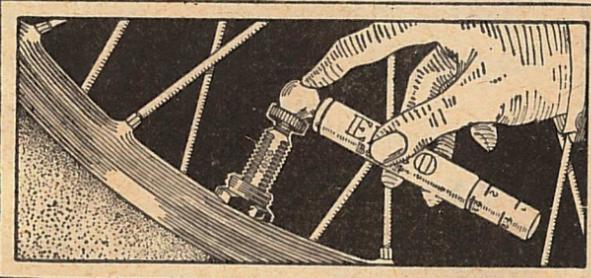
VEND LES MOTOS A CRÉDIT

AUX MÊMES PRIX QU'AU COMPTANT

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

SANS INTÉRÊTS
SANS OBLIGATION d'ASSURANCE

LIVRAISON GRATUITE A DOMICILE DANS LES LOCALITÉS DESSERVIES PAR LES VOITURES DU
PALAIS de la NOUVEAUTÉ



Petit détail - Grosses Conséquences!

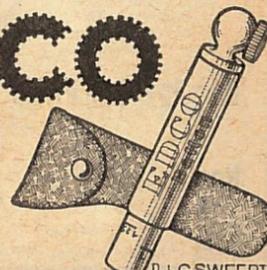
Vérifiez périodiquement la pression de vos pneus, c'est du temps bien employé. Cela vous assurera, confort, sécurité, économie. La conduite de votre voiture sera un vrai plaisir. Vous en diminuerez l'usure et éviterez totalement l'éclatement de vos précieux pneumatiques.

Le vérificateur de pression

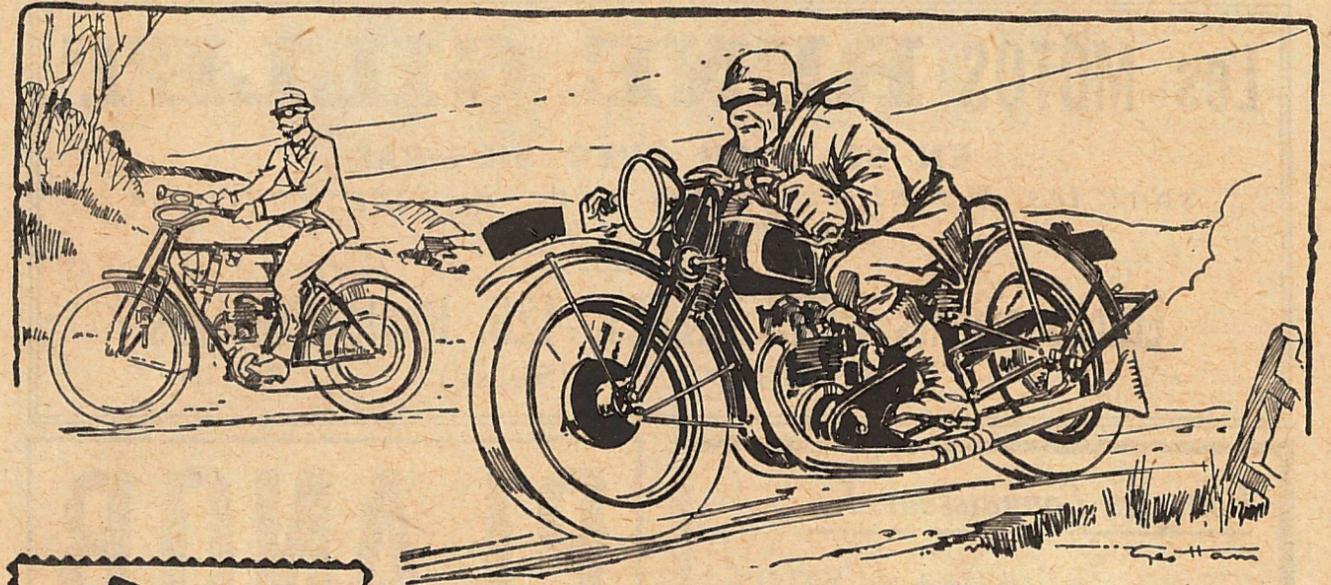
EDCO

33^{fr}

En vente partout



Pub. G. SWEERTS



Réclamez-le à votre garagiste

La moto d'aujourd'hui

Dans les motos actuelles, la puissance obtenue par litre de cylindrée et les vitesses de rotation des moteurs dépassent de beaucoup les estimations les plus larges d'il y a quelques années.

Cette augmentation de la vitesse et de la puissance se traduisent finalement par des pressions énormes imposées à la pellicule d'huile de graissage, et par une augmentation considérable de la température de fonctionnement.

L'huile qui était suffisante il y a quelques années ne l'est plus aujourd'hui. Elle n'offre plus la "marge de sécurité" lui permettant de satisfaire aux exigences des moteurs actuels.

Mobiloil a été adaptée au fur et à mesure que les moteurs étaient améliorés. Elle constitue toujours la perfection, résultat de 62 années de spécialisation et d'études.



Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage

Pour envoi gratis et franco de notre brochure "Le graissage rationnel de votre Moto".

Nom et adresse.....

Coupon à retourner sous enveloppe fermée.

102 - L

VACUUM OIL COMPANY - Société Anonyme Française - 46, Rue de Courcelles - Paris

Les MOTOS RENE GILLET

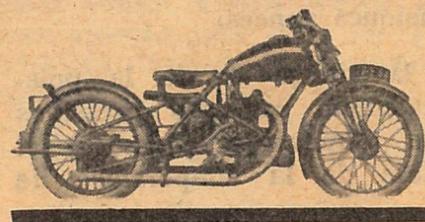
EN SOLO OU AVEC SIDE-CAR
sont les Machines rêvées pour le long Tourisme
— FOURNISSEURS DE L'ARMÉE —

Établissements RENÉ GILLET, 128, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

Pour les Connaisseurs!...

...le succès du SALON
a été...

La BERCEUSE
Clément-Gladiator

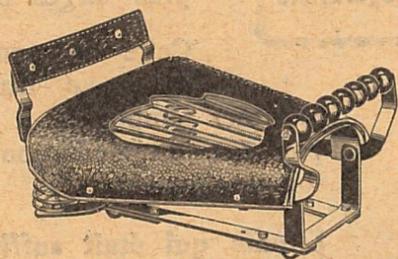


Clément-Gladiator
— 76, Grande-Rue, 76 —
LE PRÉ-SAINT-GERVAIS

PLANOR

continue...

Après la Selle arrière...
Le Siège arrière
A NAPPE DE RESSORTS SUSPENDUE



LARGEUR 34 cmc.

FCS 85

sans dossier

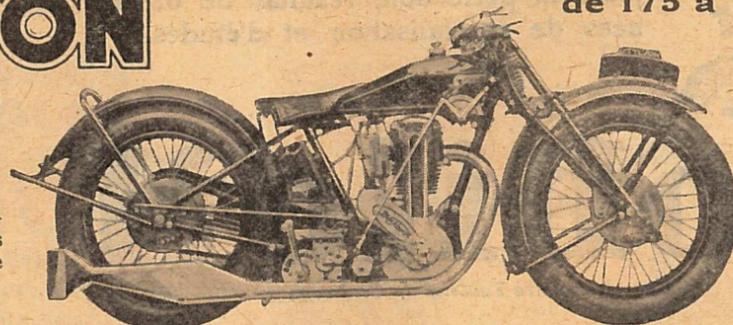
Franco

Anciens Établ. MORTAGNE 25, Rue de Bellevue, 25
BOULOGNE-sur-SEINE
— SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS —

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

Ses Modèles 1929 en tout com-
parables aux grandes marques
Anglais, pour le prix d'une bonne
marque Française



de 175 à 500 cmc.

ADSIM
LECHAMBER
(près St-Étienne)

AGENT POUR PARIS : BÉALÉ, 100, Avenue des Ternes

Décemb.
1928
N° 9

MOTO-TRAIN

Et^e E. TRAIN
3, Rue
Rouget-de-l'Isle
COURBOVOIE
(Seine)

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES DE MOTOS "TRAIN"

CAUSERIE

LA MOTOCYCLETTE UTILITAIRE

Dans notre dernière Causerie, nous avons examiné les avantages que présentait la solution du « Bloc Moteur » pour la moto-cyclette. Aujourd'hui, nous continuerons l'examen des caractéristiques que doivent présenter les principaux organes d'un bon moteur 2 temps, bien étudié, et particulièrement les avantages que présentent nos BLOCS MOTEURS TRAIN, dont les principaux sont les suivants :

a) LE CYLINDRE EST EN ALUMINIUM CHEMISÉ. Le fait de marcher longtemps, à pleine charge, entraîne une production de calories très grande, calories qu'il faut évacuer, si l'on peut dire, par les ailettes du cylindre.

L'aluminium étant un métal excessivement conducteur de la chaleur, était tout indiqué pour l'établissement des culasses et cylindres à ailettes. Malheureusement, son emploi coûte cher et c'est ce qui a limité jusqu'à présent son adaptation aux seuls moteurs de course.

Toutefois, nous n'avons pas hésité, malgré le gros supplément de prix que cela entraîne, à munir nos blocs moteurs de cylindres en aluminium chemisés en fonte, qui présentent les avantages suivants :

1° Il s'en suit un refroidissement exceptionnel permettant une marche constante à pleine charge, sans chauffer, sans serrer ni cliqueter.

2° Le coefficient de dilatation du cylindre étant le même que celui du piston qui est en alliage léger d'aluminium « Alpax », celui-ci n'a pas besoin de jeu exagéré dans le cylindre, comme cela se produit quand on monte un piston d'aluminium dans un cylindre en fonte, ce qui produit un bruit caractéristique particulièrement à froid.

3° Par suite du refroidissement intensif du cylindre, la bougie se trouvant elle-même parfaitement refroidie, les électrodes de celle-ci ne tendent pas à « perler », ce qui permet une durée indéfinie de la bougie, ce qui n'est pas le cas de beaucoup de deux temps, dont le refroidissement est mal assuré.

4° Les ailettes ne sont pas fragiles comme celles en fonte et, en cas de choc sur le cylindre, elles se tordent, mais peuvent se redresser facilement.

5° Dans nos cylindres, le piston n'est pas en contact direct de frottement avec le cylindre en aluminium, mais avec une chemise en fonte, introduite à force dans le

cylindre. Toute l'usure est donc supportée par cette chemise et si cette usure devient trop grande, il est alors facile de changer la chemise sans entraîner pour cela le rebut du cylindre entier.

b) LA CULASSE EST SPÉCIALE. La culasse qui a été spécialement étudiée, affecte une forme particulière, dite à « Turbulence », ce qui permet d'atteindre une compression plus élevée, un parfait rendement et une faible consommation de carburant.

c) LE PISTON EST EN « ALPAX », DE FORME SPÉCIALE. Le piston qui est en ALPAX et d'une forme très étudiée et appropriée pour permettre une évacuation rapide des calories produites à la partie supérieure, est, en outre, muni de trois segments dont deux à la partie supérieure et un à la partie inférieure.

Le segment supérieur est très large et calculé de façon à absorber rapidement les calories emmagasinées par la tête du piston, calories qui sont immédiatement transmises au cylindre qui les évacue par les ailettes en contact avec l'air extérieur.

d) LES SEGMENTS SONT A COUPE OBLIQUE. Les segments sont à coupe oblique et non ergotés ; ils peuvent ainsi tourner et s'usent plus régulièrement ; ils ne peuvent coller dans leurs gorges, puisqu'ils sont sans cesse mobiles et leur élasticité constante assure au moteur une parfaite et continue compression.

Pour permettre ce montage, les orifices de la chemise ont été cloisonnés, ce qui assure aux segments un meilleur guidage et supprime le risque d'accrochage des coupes.

e) LE CYLINDRE EST A DOUBLE ÉCHAPPEMENT. Ce dispositif, dans un deux temps, assure une évacuation plus rapide et plus complète des gaz brûlés et, par suite, une admission plus grande des gaz frais : d'où meilleur rendement.

f) LES AXES DE PISTON SONT DE GROS DIAMÈTRE. Les axes de pistons, de très gros diamètre, tourbillonnent dans de larges portées réservées dans le piston. Le pied de bielle, en forme de pince, est bloqué sur l'axe du piston. Montage coûteux, mais assurant une plus grande sécurité et supprimant en grande partie l'usure de l'axe de piston.

g) LES BIELLES SONT CÉMENTÉES, TREMPÉES, RECTIFIÉES ET MONTÉES SUR LARGES ROULEAUX. Les têtes de bielles sont montées, non pas sur bagues, en bronze ou antifrictionné, mais sur rouleaux en acier très dur, de grand diamètre et de grande longueur (15 %), donc d'usure absolument nulle.

h) LE VILEBREQUIN D'UNE SEULE PIÈCE EST MONTÉ SUR ROULEMENTS A BILLES DE GRAND DIAMÈTRE. Chacun sait combien l'ancien système d'accouplement du vilebrequin en deux ou trois pièces était défectueux et présentait d'inconvénients et de difficultés, en cas de démontage et de remontage en dehors de l'usine, pour remettre en ligne, d'une façon parfaite, cet ensemble et le bloquer sérieusement ; c'est pourquoi nous avons adopté depuis longtemps, sur tous nos moteurs, le vilebrequin d'une seule pièce, d'une solidité à toute épreuve : exemple qui a été suivi depuis par un grand nombre de Constructeurs de moteurs.

CE QUE PENSENT LES ANGLAIS DU SALON DE LA MOTOCYCLETTE DE PARIS

(Passages extraits de la Revue « Motor-Cycling »)

- « ... Il reste peu de chose à dire concernant les machines, car elles présentent peu de marques d'originalité. »
- « Beaucoup, en fait, accusent une ressemblance frappante avec les machines anglaises modernes. »
- « Une nouveauté frappe cependant (afin qu'il ne puisse être dit qu'il n'y en avait aucune), c'est le dernier BLOC MOTEUR TRAIN, dont les soupapes sont actionnées par des leviers coulés en duralumin ; un bras de ces leviers étant actionné directement par la came... »
- « Une autre nouveauté dans les modèles TRAIN, consiste dans l'emploi de moyeux à gros corps et double tambours de freins. »
- « Mais cela est à peu près la seule chose remarquable de l'Exposition... »

LE COIN DU BON SENS

Avez-vous une motocyclette neuve ? Etes-vous débutant ? Dans ce cas, suivez ces conseils : — Ne faites jamais tourner à plein gaz votre moteur à l'arrêt, car, en plus de l'échauffement anormal, vous imposez à votre machine des vibrations qui tendent à desserrer et dérégler les organes.

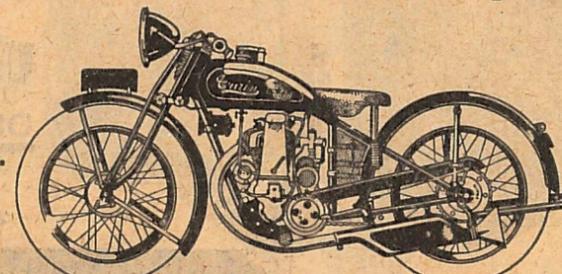
— Ne poussez pas votre moteur pendant les 500 premiers kilomètres, surtout dans les côtes. Augmentez votre graissage pendant cette période. De l'observation de ces prescriptions dépendra par la suite une notable augmentation de puissance.

— N'embrayez pas d'un seul coup, le moteur tournant à plein gaz. Un BON conducteur est celui qui part progressivement, sans à-coup.

AUCUNE AUTRE MOTO NE PEUT ÊTRE
— COMPARÉE AUX MOTOCYCLETTES — **TRAIN**
comme PERFECTIONNEMENT, FINI MÉCANIQUE ET PRIX A QUALITÉ ÉGALE
Essayez-les ! Vous n'en voudrez plus d'autres !!

MOTOS UTILITAIRES
à Bloc-moteur 2 temps,
de
125, 175, 250 et 350 cmc.

VENTE à CRÉDIT



MOTO SPORT
à Bloc-moteur 4 temps
Soupapes en tête,
de 350 cmc.

PRIX : 5.450 *

Bloc-moteur 3 vitesses - Moyeux à doubles tambours de freins et roulements annulaires - Pneus ballons - Fourche à amortisseurs.

AGENTS PARTOUT



LE SUCCÈS DU SALON 1928 :
La Nouvelle Motocyclette 350 cmc. à Bloc-moteur - Cadre double berceau



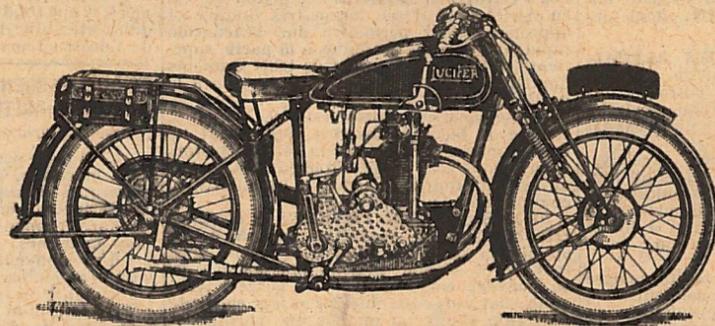
PRIX :
5.900 fr.

LUCIFER

PRIX :
5.900 fr.

MODÈLES 2 TEMPS

175 cmc. :
Légère
250 cmc. :
Grand Tourisme
250 cmc. :
Sport

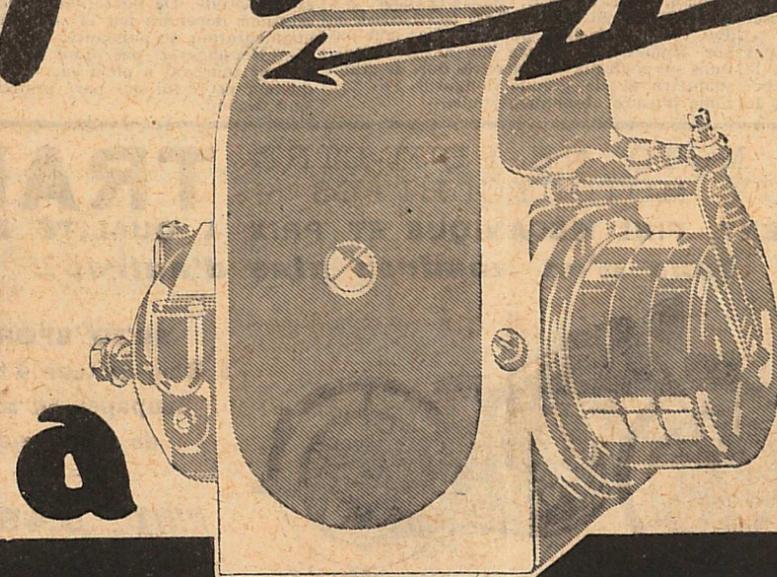


MODÈLES 4 TEMPS

250 cmc. :
Tourisme-Confort
250 cmc. :
Grand Sport
350 cmc. :
Super-Sport

MESTRE & BLATGE, Constructeurs (46-48, Avenue de la Grande-Armée — PARIS, 17^e)
Usines à BRON (Rhône) et COURBEVOIE (Seine)
Vente au Comptant et à Crédit Tarif franco sur demande

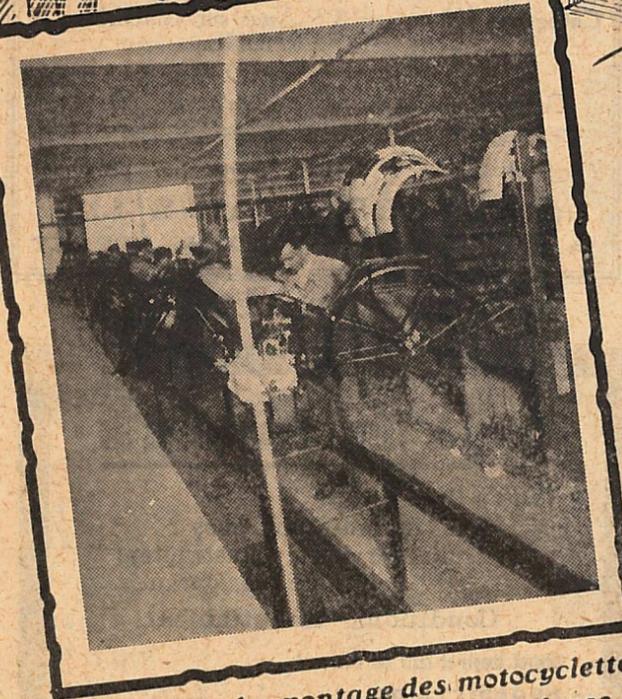
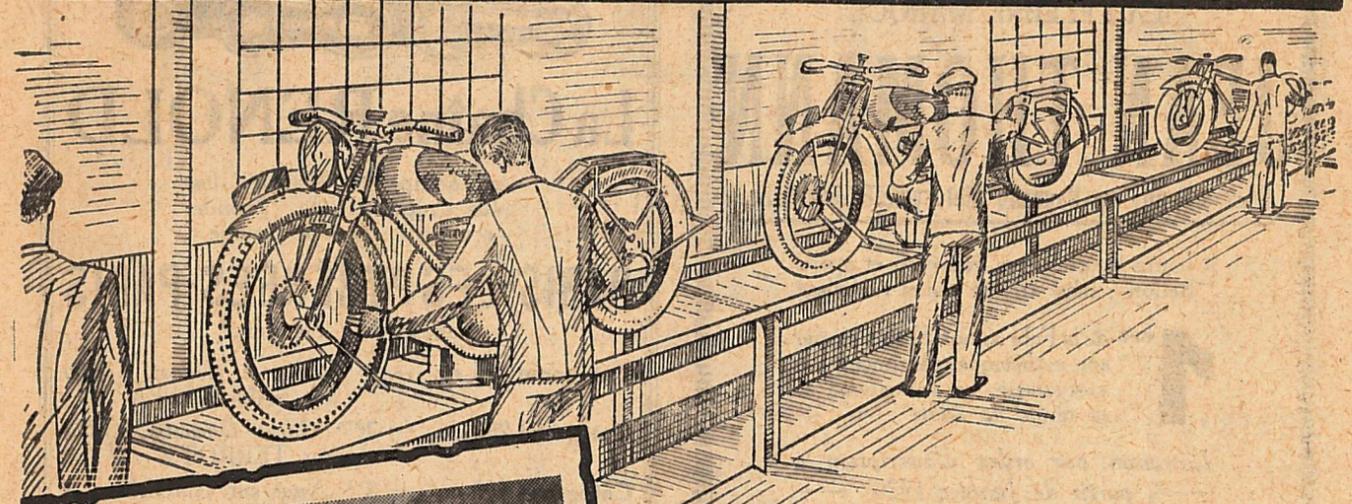
Magneto France



Une magnéto donnant
une étincelle **CHAUDE**
et **PUISSANTE**
Une magnéto **ROBUSTE**
et **ÉTANCHE**
en un mot
Une magnéto dont
ON NE S'OCCUPE JAMAIS

USINES ET BUREAUX
93 route d'Heyrieux LYON

Comment sont construites les Peugeot



La chaîne de montage des motocyclettes
aux nouvelles usines de Mandeur.

montage des motocyclettes

De chaque atelier partent des transporteurs qui viennent alimenter, comme les affluents d'un fleuve, la chaîne de montage des motocyclettes. A mesure que la chaîne avance, le cadre est muni de ses roues, de son bloc moteur, de son réservoir, de tous ses accessoires, montés en gestes précis par des ouvriers entraînés.

A l'extrémité, sort, toute étincelante de son émail neuf, une nouvelle Peugeot prête à rouler pour vous.

Peugeot

Catalogue franco
Cycles PEUGEOT
Beaulieu (Doubs)

Magasin d'exposition et de
vente à Paris
71. Av. de la Gde Armée

Motocyclistes...!

LA CÉLÈBRE MARQUE

JEAN THOMANN

Vois présente sa Nouvelle Motocycllette 500 cmc.

4 temps à culbuteurs, réservoir et pneus "Ballon", siège arrière fixe et surbaissé

1ère de la Fabrication Française par son esthétique, sa conception mécanique, sa robustesse et sa tenue de route

Livraison par ordre d'inscription à partir de Janvier 1929

VENTE A CREDIT EN 10 MOIS

par tous Agents de la Marque et renseignements gratuits sur demande

Société Anonyme des CYCLES et MOTOCYCLES JEAN THOMANN
Établissements A. Fauvarque, 4-6-8, Rue Colbert, Montreuil-s/-Bols (Seine) - Téléphone : Avron 03-66

ACFOR et CUIRVET

vous présentent leur ÉQUIPEMENT "TOUS TEMPS" en tissus imperméable ou en CUIR

Catalogue général sur demande

Ouvert le Samedi après-midi



Notice explicative pour mesures à prendre. Echantillons et Prix sur demande

102 - Rue Amelot PARIS

Téléphone : Roquette 62-36

SERRE-TÊTE spécial à 6 côtes. — MANTEAU-BLOUSE raglan col transformable à fermetures "Eclair" ample et confortable. — PANTALON-QUÈTRE, combiné à pont, ceinture réglable et fermeture "Eclair" arrière. — Le "TOUT TEMPS" procure aux Motocyclistes une protection jamais atteinte à ce jour.



La Chaîne RENOLD

qui équipe les Marques les plus réputées du Monde - remporte dans la Course -

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

un brillant résultat.

Catégorie 175 cc. — 1^{ers} Muret, Bodart, Stern sur SAN-SOU-PAP ;

Catégorie 250 cc. — 1^{ers} Garot, Quenette, Gillot sur TERROT ;

Catégorie 500 cc. — 1^{er} Naas sur GNOME-RHONE.

Demandez-la à votre Agent de Motos

Tarif et Notice N° 1027, franco sur demande.

à RENOLD CHAINS Ltd
14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

Syndicat de Vulgarisation Motocycliste

Vend à Crédit des Motos de toutes marques livrées par le Constructeur et avec sa garantie.

Conditions imbattables

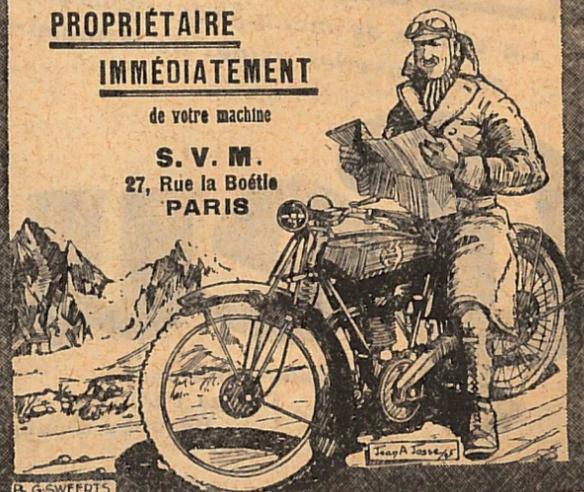
Contrat Simple et clair qui vous rend

PROPRIÉTAIRE

IMMÉDIATEMENT

de votre machine

S. V. M.
27, Rue la Boétie
PARIS



P. G. SWEERTS

S A H N A

SACOCHE pour Moto. Prix divers.

COMBI-NAISONS tissu imperméable. Depuis... 59^{fr.}

CASQUE Moto. Prix... 15^{fr.}

TOILE DE TENTE Le mètre. 29^{fr.} Prix... 29^{fr.}

SAC TYROLIEN Depuis... 15^{fr.}

SERRE-TÊTE CUIR crocodile double laine, garanti contre les plus mauvais temps. Prix... 35^{fr.}

CHAPEAU SUROIT Prix... 2.50

CHAPEAU SUROIT belle qualité. 5^{fr.} Prix... 5^{fr.}

MANTEAU DE CUIR La "La Sibérienne" modèle idéal pour l'hiver, complètement fourré, raton blanc, col kid noir, poches horizontales et manchon, long. 85%, cuir chromé noir, tête de nègre, acajou ou havane, peau agneau, acajou, tête de nègre ou havane. Prix... 700^{fr.}

VESTON CROISÉ cuir chromé noir doublé tartan ou laine, col drap. Longueur : 70-80. Prix... 199^{fr.}

VESTE CUIR provenant de l'armée anglaise, 1^{er} choix, longueur 75-80. Doublé pure laine. Prix... 175^{fr.}

CANADIENNES tissu imperméable, doublées beau drap de laine, avec col fourrure, dogue de Chine, long. 85-90. Prix... 125^{fr.}

CANADIENNES tissu imperméable fourré dogue de Chine ou peau de mouton, col genre loutre, 4 poches, longueur 85-90. 300^{fr.}

CANADIENNES tissu satin ciré noir genre cuir, fourré dogue de Chine, col genre loutre, longueur 85-90, 4 poches... 400^{fr.}

MANTEAU ciré noir à manches pour moto, long. 90-100%. 95^{fr.} Prix... 95^{fr.}

IMPERMEABLE tissu double vert écossais, long. 100^{fr.} 90-100... 100^{fr.}

SERRE-TÊTE en cuir. Depuis... 25^{fr.}

10 0/0 DE REMISE SUR ACHATS A PARTIR DE 100 FR. A TOUS LES LECTEURS DE MOTO-REVUE

Le plus grand choix de vêtements spéciaux et de complément pour Motocyclistes et - Automobilistes. -



CANADIENNES : Prix, depuis... 125^{fr.}

102. Av. Simon-Bolivar PARIS (19^e) MÉTRO Bolivar et Combat
Téléphone : NORD 65-20

Maison ouverte Dimanches et Fêtes jusqu'à Midi

GILET CUIR américain, doublé pure laine. 40^{fr.} Depuis... 40^{fr.}

BOTTES caoutchouc américaines. Depuis... 30^{fr.}

SNOW-BOTTES américaines. Depuis... 7^{fr.}

BOTTES cuis-sardes américaines. Depuis... 100^{fr.}

PROTÈGE-JAMBES en tissu imperméable. Depuis... 35^{fr.}

TISSU IMPERMÉABLE pour bâcher les motos, largeur 150%. Depuis... 10^{fr.} le mètre.

GANTS officier américain 5 doigts, en parfait état. Prix... 10^{fr.}

GANTS mousquetaires en peau chamois, fourré laine, à 3 doigts. Prix... 25^{fr.}

GANTS mousquetaires doublé petite laine, 5 doigts. Prix... 28^{fr.}

GANTS mousquetaires américains, fourrés fourrures, à 3 doigts. Prix... 40^{fr.}

MANTEAU DE CUIR Depuis... 395^{fr.}

GANTS mousquetaires américains en toile blanche imperméabilisée, renforcés, cuir. Prix... 19^{fr.}

GANTS américains doublés laine en parfait état. Prix... 15^{fr.}

SACOCHE TOILE. 7.50

PASSE-MONTAGNE laine américaine toutes teintes. 7^{fr.} Prix... 7^{fr.}

CULOTTES CYCLISTES américaines. 35^{fr.} Prix... 35^{fr.}

COMPLET HUILÉ 3 pièces. 1^{re} qualité. 59^{fr.} Prix... 59^{fr.}

CULOTTES CYCLISTES Série B. 23^{fr.} Prix... 23^{fr.}

MANTEAU HUILÉ. 25^{fr.}

PÉLERINE en caoutchouc. Depuis... 39^{fr.}

TOILE DE BACHES Depuis... 12^{fr.} le mètre.

S A H N A

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Vous augmenterez vos moyennes avec

LES BOITES DE VITESSES
C. Picard
qui sans TRANSFORMER

LES CADRES
se monteront sur
toutes motos

ANCIENNES et MODERNES
Nos boîtes doivent être graissées à la Kervoline
Demander la notice M. R. envoyée gratis



C. PICARD
26, rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)

A. SEWEERTS

La Marque qui, au SALON de PARIS, fit sensation par les qualités transcendantes de ses nouveaux Modèles et par ses prix excessivement réduits...

GILLET-HERSTAL
- MARQUE FRANÇAISE -

termine dignement une glorieuse saison.
(Plus de 100 fois Première dans les grandes épreuves, en battant)

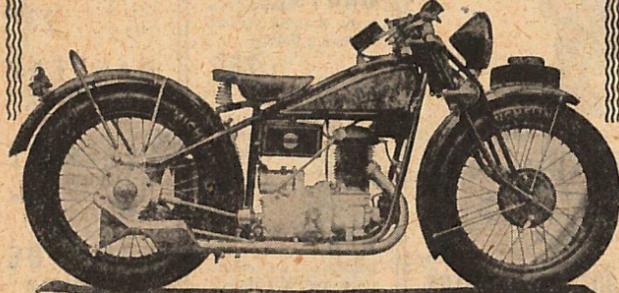
22 Records du Monde

Catégorie 500 cmc. : 500 Kilom. - 500 Milles. - 1.000 Kilom. 4, 5, 6, 7 et 8 heures.
Catégorie 750 cmc. : 500 Milles. - 1.000 Kilomètres. 4, 5, 6, 7 et 8 heures.
Catégorie 1.000 cmc. : 500 Milles. - 1.000 Kilomètres. 4, 5, 6, 7 et 8 heures.

SOUS RÉSERVE D'HOMOLOGATION PAR LA F.I.C.M.
Huile SHELL - Pneus DUNLOP - Chaîne COVENTRY - Bougies LODGE
Carburateur AMAC - Magnéto BOSCH - Selle BONHOMME

Demandez Catalogue, Agence et Conditions, Paiement en 14 Versements de
GILLET-HERSTAL et GECO-HERSTAL
(Modèles 175 cmc., 250 cmc. et 350 cmc., 4 temps) à
S.A. ÉTABL. GERKINET-JEUMONT (Nord)
Bureaux et Stocks à PARIS: 32, Rue Pierret, à NEUILLY

DÉDÉ BLOC-MOTEUR
à
CARDAN
Triomphe à l'Armistice
— avec sa Machine du SALON —



1° ÉPREUVE!... 2° ANNINO, Catégorie 250 cc. SUCCÈS!... (Sans pénalisation)
MÉDAILLE DE VERMEIL
La seule Moto Française à CARDAN qui a fait la preuve officielle de son impeccable fonctionnement. Bloc-moteur L. MOUSSARD, 250 cmc., 3 vitesses, transmission par CARDAN.

ÉVRAD, Constructeur 50, Avenue Marceau, 50 COURBEVOIE (Seine)

Canadiennes Fourrées
"l'esquimau"
MARQUE DÉPOSÉE



Indispensables
à toutes personnes sujettes aux intempéries

Nouvelle fabrication garantie
Catalogue et échantillons sur demande

Maison A. SOULARD fabricant
Spécialités de Vêtements de cuir.
French-coats et Imperméables

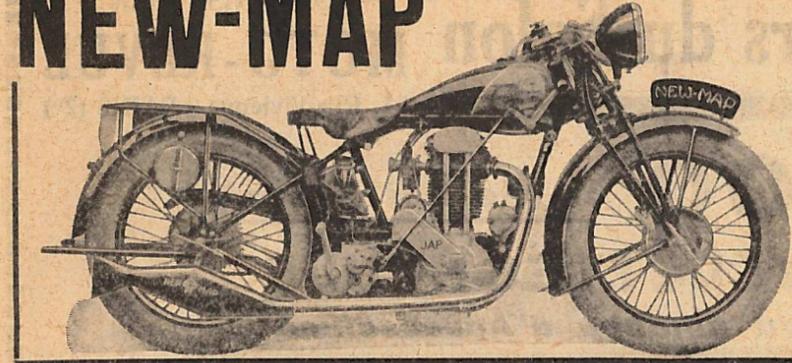
101, rue de Vanves, Paris (14^e)

NEW-MAP La Machine de Grand Luxe, de 2 à 6 CV.

— TOURISME & SPORT —

SUPERSPORT équipée avec moteur JAP et boîte Burman, dont la renommée n'est plus à faire. Cadre acier forgé, raccords brasés, roues à broches interchangeables

NEW-MAP
122-124, Av. Lacassagne - LYON-MONCHAT (Rhône)



GNOME-RHONE

34, Rue de Lisbonne, 34 - PARIS

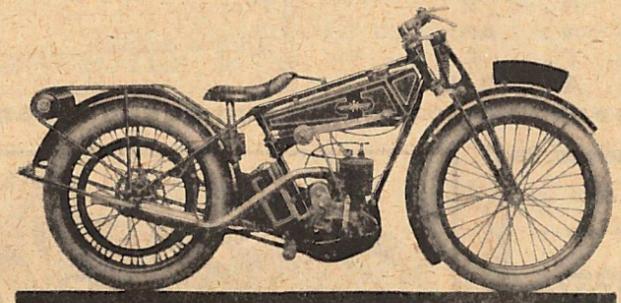
Présente ses Modèles
1929 :: :: ::

500 CMC.
250 CMC.
175 CMC.

Magasin de Vente :
49, Avenue de la Grande-Armée, 49
- PARIS -

SUCCURSALES :

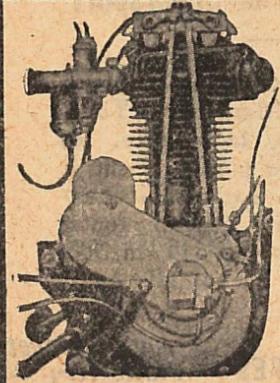
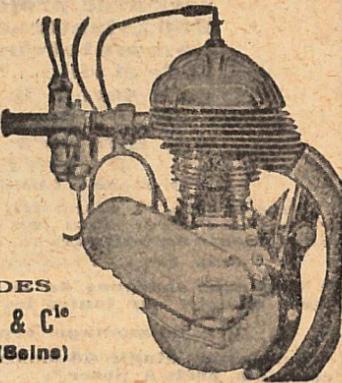
LILLE : 31, rue de Paris. **LYON :** 197, av. Jean-Jaurès. **MARSEILLE :** 185 bis, rue de Rome. **TOULOUSE :** 6, rue d'Aubuisson.



MOTEURS VOISIN

350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES
350 cmc. A CULBUTEURS
250 cmc. 2 TEMPS

TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES
SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C^{ie}
8 à 16, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : WAGRAM 50-36

Grand Concours du Salon — ORGANISÉ PAR — MOTO-REVUE

51, Rue Vivienne - PARIS (2^e)

20.000 fr. de PRIX dont
2 MOTOCYCLETTES NEUVES
- et un grand nombre d'Accessoires -

Pour pouvoir concourir, il suffit d'être abonné à MOTO-REVUE. Jusqu'au 15 Décembre, date de clôture du Concours, les Abonnés nouvellement inscrits pourront concourir. Pour concourir, il suffit de remplir le bulletin ci-dessous, après avoir remplacé les points par les lettres convenables pour obtenir des marques connues de MOTOS et nous l'adresser avec le montant de l'abonnement, si vous n'êtes pas abonnés et ce, avant le 15 Décembre. Nous poserons une question subsidiaire fin Décembre 1928 pour départager les ex-æquo. Les prix seront publiés en Janvier 1929.

Bulletin à découper, à remplir et à nous adresser en y joignant
:: le montant de l'Abonnement si vous n'êtes pas abonnés. :: { 45 francs pour 52 Numéros.

Question unique : Quelles sont les Marques de MOTOCYCLETTES indiquées ci-dessous :

- | | |
|----------------------------------|----------------------------|
| 1. — N . W - M Y . . E | 6. — S . N - S P |
| 2. — G . . . E - R . . . E | 7. — R X |
| 3. — R . . É G . . . T | 8. — N . . . AP |
| 4. — G . . O G . . . T | 9. — T T |
| 5. — M . . . T - G . . . N | 10. — A . . . ON |

Nom _____

Prénoms _____

Adresse complète _____

Novi ne fait pas de
publicité...

l'ALTERNOVI
se charge de la faire sur
la Route.

- Il donne un éclairage de 80 bougies.
- Il se monte sur toutes les machines.
- Il ne pèse que 1 k. 200.
- Il ne coûte que 430 fr. (complet et prêt à poser) avec projecteur de 200^{mm}; lanterne arrière; commutateur route, code et ville... Il est vrai qu'il sort à la cadence de 200 par jour du 42, Rue des Grilles, à PANTIN

(Téléphone : COMBAT 14-42)

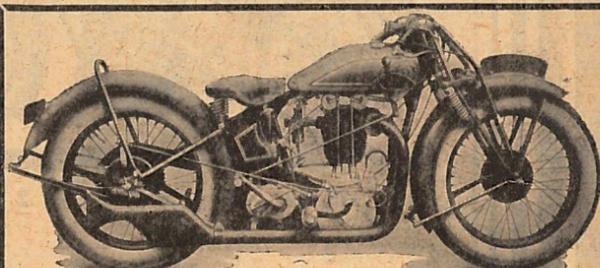
" Nous livrons un dispositif permettant l'éclairage " à l'arrêt d'un feu de position et pouvant servir de balladeuse.

Prix Frs 60. -

" Nous nous chargeons de la pose de notre équipement complet sur toutes les motocyclettes "

Prix du montage Frs 10. -

" Nous avons étudié 40 montages différents, livrés complets, prêts à poser "



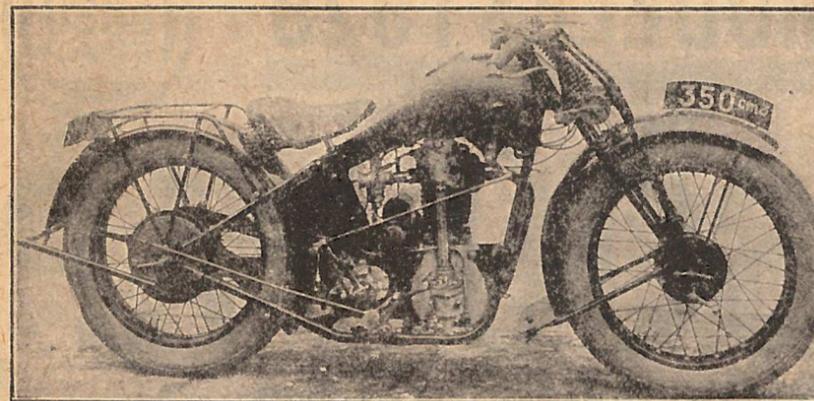
DS 1929

- Tourisme, Sport & Supersport -

Après ses victoires : à Château-Thierry, les 17 Tournants, Montlhéry, Toul-Nancy, Chanteloup, la Valette, les Moulineaux, termine glorieusement la saison sportive en s'octroyant à Gomez-le-Châtel, le record général toutes catégories, à la vitesse de 115 km. 380, malgré la pluie et le sol glissant.

MALTERRE FRÈRES 13, rue Biscornet
— PARIS (17^e) —

Le grand succès du Salon !



La 350 cmc., moteur arbre à came en tête, boîte séparée.
— Brevet de la Maison —

une boîte à came permettant le démontage
des culbuteurs en quelques secondes

Notre catalogue illustré est adressé GRATUITEMENT

VENTE A CRÉDIT

Agents DEMANDÉS dans quelques régions non concédées.

Écrire : Étab^{ts} **SOYER & Cie**, 69, route de la Révolte, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MAGASIN D'EXPOSITION : 6, Avenue de la Grande-Armée — PARIS

Les Établissements

SOYER

FABRIQUENT dans leurs
Usines leur nouveau

BLOC-MOTEUR

arbre à came en tête !

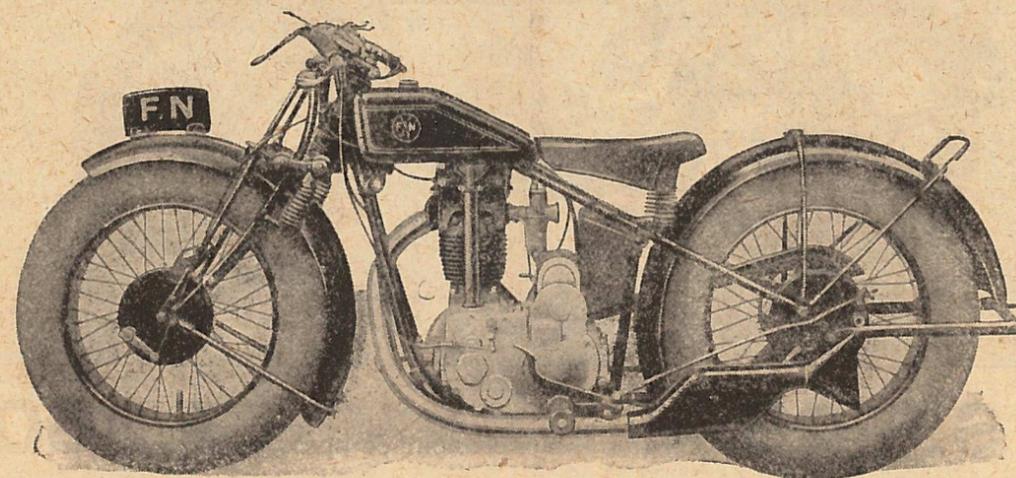
UNE NOUVEAUTÉ SENSATIONNELLE



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE
— (Belgique) —

LES NOUVELLES SÉRIES 1929

sont à même de satisfaire les amateurs les plus exigeants



LA 500 CMC., SURBAISSÉE, CONFORT.

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE — Tél. : Wagram 94-27



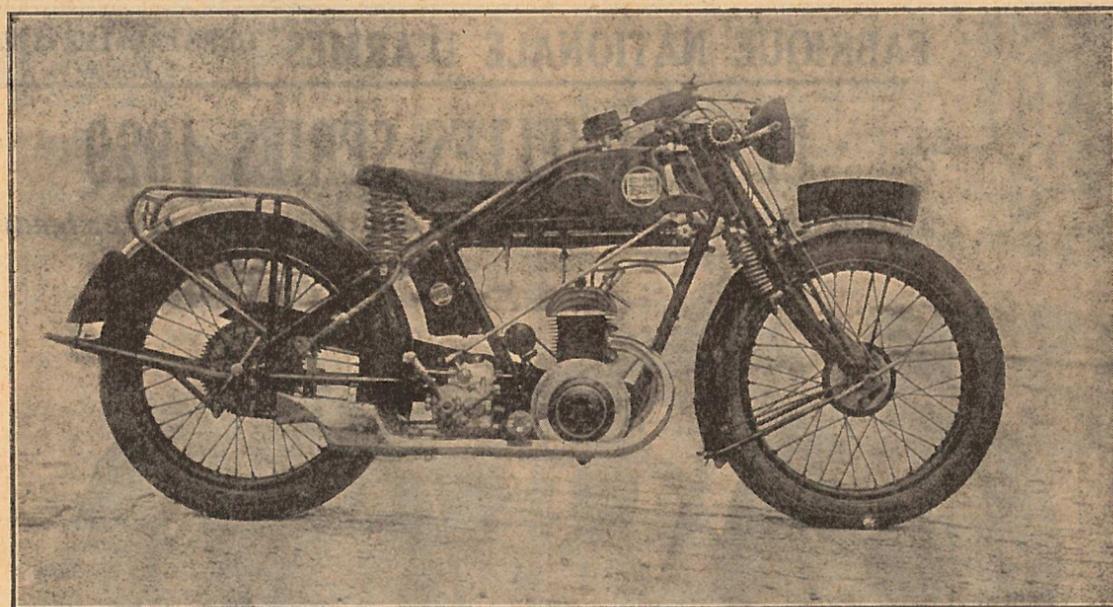
LES MODÈLES 1929



SAN SOU PAP

LA MOTO QUI DURE

- 175 cmc. - En 2 Temps. - -
- 250 cmc. - En 2 et 4 Temps.
- 350 cmc. - En 4 Temps. - -
- 500 cmc. - En 4 Temps. - -



La **S.S. 25** (250 cmc.), complèment équipée. **4.350 fr.**

Catalogues illustrés gratuits et
Conditions de Vente en 12 Mois

MOTEX, 154, B^d Haussmann, PARIS

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 09-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5. PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.
Militaires...	25 fr.	12 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :
"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

ÉDITORIAL

Jeunes motocyclistes

Il y a, en Angleterre, de très nombreux écoliers qui ont une motocyclette. Il y en a bien quelques-uns en France et nous avons une grande sympathie pour nos scolaires; mais, malgré tout ils sont, dans la population scolaire de nos lycées et de nos écoles, une minorité. Le prix des motocyclettes n'en est pas la cause puisque certaines petites machines ne coûtent pas beaucoup plus cher qu'une bicyclette de grande marque. C'est que les parents craignent plusieurs choses. Tout d'abord, la légende de la motocyclette dangereuse continue à avoir cours parmi les profanes; la moto par elle-même est un des instruments de transport les plus sûrs qui existent. En vingt ans de moto, nous n'avons jamais eu un accident sérieux et, pourtant, nous avons eu des machines rapides et sans atteindre des vitesses phénoménales, nous n'avons pas roulé toujours à petite allure. Non, la moto est un outil parfaitement inoffensif et moins dangereux que la bicyclette elle-même. Notez que certains parents, qui lèvent les bras au ciel dès qu'on leur parle de moto, permettent à leurs enfants de rouler sur des bicyclettes qui ont une roue libre et pas de frein. Quant aux méfaits allégués en ce qui concerne la santé, il faut en faire justice.

On peut parcourir de très longues distances sans avoir la tremblotte et nous sommes beaucoup moins fatigués après une longue étape en moto qu'après une étape identique en voiture. Ce n'est nullement une gasconnade et nous croyons que tous les motocyclistes peuvent, confirmer cette opinion. La moto est moins confortable que la voiture, surtout en ce qui concerne les intempéries, mais elle nécessite plus d'activité musculaire et ne provoque pas le même engourdissement que la voiture. Quant à croire que la moto donne des maladies de cœur, ou provoque des troubles nerveux, c'est une pure invention. Voyez nos coureurs qui passent pour ainsi dire leur vie en moto, qui accomplissent des parcours invraisemblables, ils sont resplendissants de santé; si la moto a un effet sur la santé, il est uniquement bienfaisant.

Autre préoccupation des parents, et celle-là très légitime: les études. Ils redoutent que leurs fils n'aient plus que la moto en tête, mais y penseront-ils moins s'ils n'ont pas de moto? Et on interdirait sous ce prétexte toutes les distractions. N'y a-t-il

pas des enfants qui ne rêvent que de bicyclette, d'autres de T. S. F. Et combien connaissent beaucoup mieux l'automobile paternelle que les règles de la syntaxe latine, les verbes en *mi* ou la géométrie? Un enfant qui ne veut pas travailler trouve toujours le moyen de penser à autre chose. Et la moto n'empêchera pas un bon élève d'accomplir consciencieusement sa tâche. Notons, d'ailleurs, que, sous d'autres rapports, la moto constituera même un excellent enseignement. Les notions de mécanique pratique qu'elle peut donner ne sont pas négligeables, et les soins qu'elle réclame développent l'adresse du jeune homme. Celui-ci sera, en général, un motocycliste soigneux et prudent; soigneux parce qu'il sait que la bourse paternelle se fermera s'il y fait des appels trop fréquents, prudent parce qu'il se rend compte qu'un accident marquerait la fin de sa carrière motocycliste, au moins pour quelque temps. De plus, la motocyclette s'associera aux sports athlétiques pour développer l'énergie et le sang-froid, pour faire de l'enfant un homme qui saura regarder la vie en face.

La garantie

Il faut que nous nous mettions bien en tête ce qu'est la « garantie »; trop nombreux sont les motocyclistes qui ont une idée désastreuse de ce fameux additif à tout achat d'une motocyclette. Nous en avons maintes fois parlé, mais il semble que le fatras des textes, que le commentaire sec et intrinsèque des conditions de la garantie soit une cause de confusion pour tous. Nous allons donc vous « matérialiser » le plus simplement possible cette classique clause de tout contrat.

Vous achetez une motocyclette neuve. Eh! bien, retenez ceci qui est formel. Du fait que vous avez pris possession de votre machine et que vous l'avez payée, vous en êtes le maître incontesté et le constructeur qui vous l'a vendue n'a plus aucun droit, ni aucun devoir sur elle; mettez-vous bien cet axiome en tête.

Vous entendez parler de tous côtés de la garantie; vous avez même lu dans votre « conditions de vente » que votre machine vous est livrée garantie pendant six mois contre tout vice de construction. Avec cela, 9 sur 10 des motocyclistes s'imaginent que « ça y est » et au premier accroc, ils s'en viennent vers le constructeur et, la bouche en cœur, exigent la réparation du dommage subi. Mais le constructeur, plus courtoisement encore

SOMMAIRE

N^o 299

Samedi 1^{er} Décembre 1928

Par-ci, par-là	1265
La Chaîne, par H.-P. Borestroke (2 ^e partie).....	1267
Les modèles 1929 sur la route :	
La Norton 490 cmc. a. c. t., par Fred S. Lipman....	1270
Un polycylindrique : Le 4 cylindres A. J. W., par Calamine.....	1273
Nos organisations :	
Les Six-Jours d'Hiver, par R. Boëll	1274
L'achat d'une machine d'occasion, par H.-P. Borestroke	1275
Une moto-duo : la Maître, par J.-F.	1279
Le 1 ^{er} Salon de la Motocyclette, par Bachon ...	1280
La motocyclette de demain ou d'après-demain, par Maxend	1287

les envois aux calendes grecques et ils vont chanter sur tous les toits que ce constructeur est un forban digne des galères, qui refuse de leur réparer leur machine. D'autres plus « malins » attendent la veille de la clôture de ces « six mois » et présentent avec un calme effroyable, leur engin à la revision ; nouvelle bûche, morale s'entend.

Eh ! bien, non, non ! Vous perdez votre temps. Le législateur a imposé aux constructeurs de motos et voitures des exigences draconniennes dans le choix, la qualité du matériau, dans les conditions de montage d'une machine ; il y a des pièces où, pour la moto, le coefficient de sécurité frôle 7, alors que dans l'auto il atteint à peine 3 à 4 et dans l'avion 6. C'est vous dire combien le législateur, injustement prévenu contre la moto, l'a sévèrement « outillée » au point que c'en est le véhicule humain le moins dangereux. Or donc, le législateur sait qu'un constructeur livre une machine avec toute la marge de sécurité, et plus encore au client, et il a jugé que tout contrôle supplémentaire serait superflu. Mais afin de donner une juste satisfaction à l'intéressé et pour pallier aux imprévus et aux impondérables qui assaillent la technique moderne de la métallurgie, il a créé la fameuse « garantie ». Et voici en quoi elle consiste :

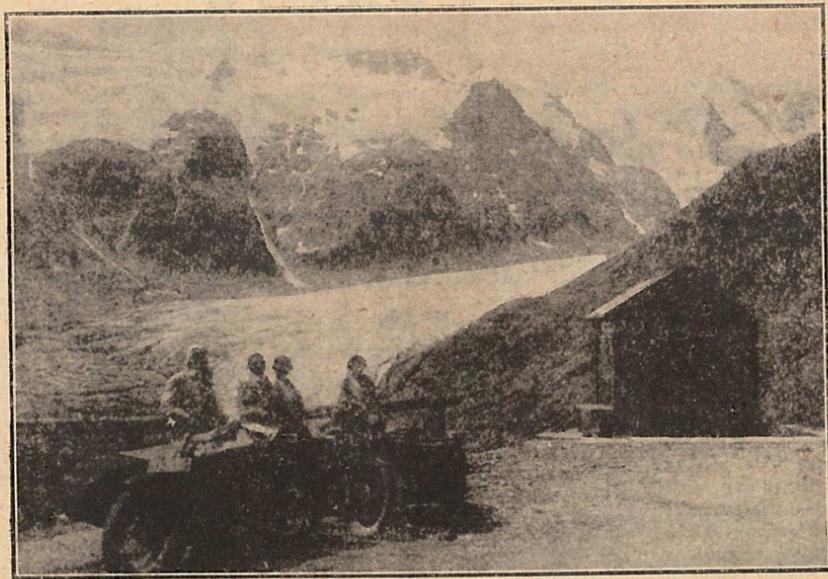
Votre machine neuve a un « pépin » : une bille cassée... elle vient bloquer le cône de votre roue, entraîne une « gravure » sur votre axe, un blocage imprévu et quelques autres histoires plus ou moins agréables. Vous allez chez le constructeur ; il n'est tenu, légalement, s'il constate que vous avez huilé normalement, conduit proprement, qu'à l'échange pur et simple de la bille cassée ; pas autre chose, entendez-vous. Les inconvénients qui ont résulté de cette rupture l'indiffèrent légalement. Protestez, hurlez... vous perdez votre temps. Il n'est même pas tenu à vous remonter à ses frais votre roue. Le seul cas où il pourrait être procédé à expertise, jugement, ce serait en cas de conséquences sur la personne-conducteur, et encore !

Mais dans la pratique, que se passe-t-il ? le constructeur est toujours un homme sérieux qui sait que la perfection n'est pas de ce monde ; une bille qui rompt, un ressort qui casse, est toujours possible. Il sait d'autre part que sa « correction » ne peut être mise en doute ; il suffit de visiter une quelconque usine pour constater le soin apporté à la vérification du matériau. De votre côté, ne suspectez jamais sa probité commerciale ; discutez galamment avec lui. Il admettra volontiers qu'un « loup » a pu pénétrer dans la bergerie. Ce loup, en l'espèce une bille, il vous la remplace et se fera un plaisir aussi de vous remettre le tout en place et gracieusement. C'est son intérêt, sinon son droit.

Mais, de grâce, ne confondez pas et surtout ne prétextez pas des « six mois » pour exiger une revision plus ou moins problématique. Vous perdez votre temps ; la garantie ne peut être opposée légalement qu'à l'échange, sans plus, d'une pièce reconnue défectueuse.

Le revers de la médaille

Dans un précédent éditorial nous mentionnions que les



« Auf den Grossglockner », un des pics neigeux de l'Autriche, à 2.000 mètres d'altitude : les sidécars René Gillet de M. Muller de Vienne, ne redoutent pas la glace !

brigades volantes s'étaient montrées aussi sévères pour les autres passagers de la route que pour nous, et nous nous applaudissions de ce changement d'esprit. Nous faisons, par ailleurs, certaines réserves et nous insistons sur la nécessité d'instruire les gendarmes avant de leur confier un rôle d'autant plus délicat que, du fait de la contravention au comptant, il l'exerceront à peu près sans contrôle. Les brigades volantes assurent bien la police de la route comme elle doit l'être, mais pendant qu'on attire notre attention sur elles, et qu'elles constituent une sorte de réclame pour la gendarmerie policières de la route ; mais que font pendant ce temps-là les autres gendarmes ? Ont-ils été plus indulgents, ont-ils traité également tous les usagers de la route ? Ont-ils cherché à prévenir plutôt qu'à sévir ? Une statistique des contraventions hélas, ne semble pas le laisser supposer. Voici ce que les gendarmes non-motorisés ont dressé comparativement entre le 15 juin et le 15 septembre 1927 et entre les mêmes dates en 1928, après l'entrée en application des nouveaux règlements.

Voitures de tourisme, 1927 : 13.054 ; 1928 : 20.012.
Poids lourds, 1927 : 3.920 ; 1928 : 5.158.

Transports en commun 1927 : 457 ; 1928 : 624.

Motocyclistes, 1927 : 3.923 ; 1928 : 6.127.

Cyclistes 1927 : 33.811 ; 1928 : 37.790.

Véhicules attelés, 1928 : 9.587 (le chiffre de 1927 n'est pas donné).

Conducteurs de troupeaux, 1927 : 2.586 ; 1928 : 2.552.

Que dites-vous de cette police paternelle dont l'activité se traduit par un énorme accroissement du nombre des contraventions, sauf en ce qui concerne les conducteurs de troupeaux. Que sera-ce si la contravention au comptant est généralisée !! Et avouons tort de prétendre qu'un sérieux apprentissage est nécessaire à la gendarmerie avant qu'elle

comprenne vraiment son rôle de police routière ?

Bizarre

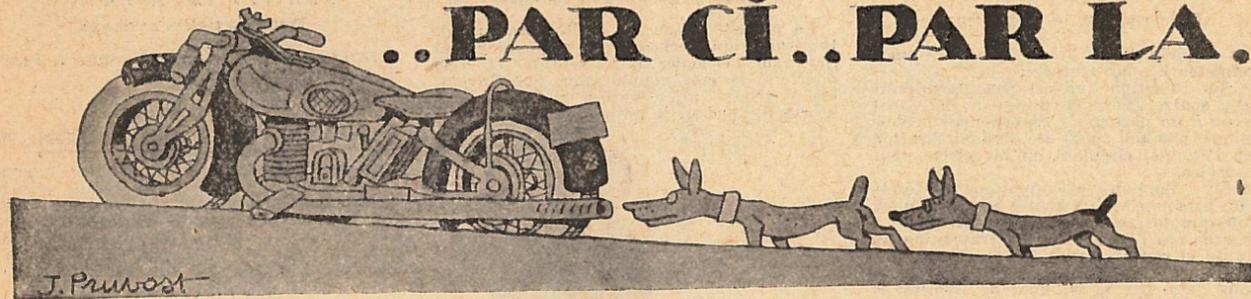
Un rapport sur la police de la route nous apprend qu'en 1927, dans le département de l'Oise, ont été dressées :

123 procès-verbaux à des charretiers ou chauffeurs ivres ;
208 procès-verbaux pour défaut de permis de conduire ;
156 procès-verbaux pour conducteurs ne se trouvant pas à la portée de leurs chevaux ;
137 procès-verbaux pour troupeaux abandonnés ;
115 procès-verbaux à des conducteurs de camions dépourvus de miroirs rétroviseurs ;
21 procès-verbaux à des conducteurs tenant leur gauche.

Si nous citons les procès-verbaux dressés aux automobilistes ou conducteurs de camions, nous trouvons un total de 437.

Ce même rapport indique que le chiffre total de contraventions dressées pour infractions à la police de la route fut dans ce département, en cette même année, de 5.667 infractions, mais il omet soigneusement de dire quel fut dans ce total le nombre des contraventions dressées à des automobilistes et à des motocyclistes. Gageons qu'il fut au moins des quatre cinquièmes, mais le dire c'eût été admettre que toute la sévérité des gendarmes est réservée aux conducteurs d'autos ou de motos.

.. PAR CI.. PAR LA.



En mars 1462 !

Votre communication sur l'inventeur de la pédale m'a rappelé l'époque où cet organe était fixé sur la roue avant de bicyclettes en bois à roues ferrées, puis sur les immenses bicyclettes en acier dont les roues ont eu jusqu'à près de 2 mètres de diamètre. Oh ! les courses sur ces engins, où triomphaient les Vasseurs, Médinger, etc !

Mais il y a un autre organe au moins aussi intéressant, et d'une origine bien plus lointaine encore, vous en jugerez ; j'ai copié autrefois, dans un registre de dépenses pour les fortifications de la ville de Troyes, un article qui mentionne, une dépense, en quatorze cent soixante deux, oui, vous avez bien lu, et est ainsi conçu : Pour 24 billes d'acier, pour les paliers de la-dicte cloche au prix de douze deniers tournés la bille... etc. (Série G. Registre F. 131, V° ; dépenses de la semaine commençant le 22^e jour de mars 1462).

Et cette cloche pesait, toujours d'après le même registre de compte, la bagatelle de 19.025 livres (Registre D 3, F° 179, V°).

Les billes devaient être d'une belle dimension, j'imagine ; dommage qu'elle ne soit indiquée !

Vous voyez quelles surprises réservent les vieilles archives à ceux qui les fouillent, quand ils ne sont pas sur leur moto.

HUMBERT DE HAMETEL.

La moto et les vrais motocyclistes

Dardy, le vainqueur des fameux rallies Moto Revue 1927, a lâché le cyclecar pour la moto ! Mieux, il devient le voyageur officiel de Gnome et Rhône pour toute la région ouest de la France, pour remplacer Marc devenu agent général de la région lyonnaise. C'est un plaisir de voir les constructeurs employer des motocyclistes pour leurs affaires.

Retour de flamme !

Pourquoi ne fais-tu pas un roman-feuilleton concernant naturellement le sport motocycliste ?

J'espère bien être un des gagnants de ton concours et, en attendant, reçois le retour de flamme de ma grande sympathie.

R. MARCOT, Abonné N° 82.540.

On y arrive

Nous avons dit que nous avions fait une démarche officielle dans le but de faire assimiler les motocyclettes aux automobiles en ce qui concerne les passages à niveau. Le Directeur de l'Exploitation de la Compagnie du Nord est le premier qui nous a répondu. La question est à l'étude au Nord.

Messieurs,
Par votre lettre du 15 novembre, qui ne m'est d'ailleurs parvenue que le 17, vous avez bien voulu appeler mon attention sur les difficultés qu'éprouvent les motocyclistes munis de machines modernes d'un poids important à traverser par le portillon les passages à niveau dont les barrières sont fermées.

Je m'empresse de vous accuser réception de cette communication : je la mets à l'étude et ne manquerai pas de vous tenir au courant des conclusions de cette étude.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur de l'Exploitation :

Illisible.

Le Monde Motocycliste

Un événement au Moto Club Asniérois

Le Moto Club Asniérois est dans la joie. Le premier tour du scrutin des élections législatives pour le remplacement de M. Bokanowski a placé un membre du Moto Club Asniérois, le sympathique sportman Blaque Belair bien connu dans une situation telle que son triomphe au second tour ne peut faire l'ombre d'un doute.

Les belles courses, les courses impressionnantes comprennent des séries et une finale. Blaque Belair, fidèle à son habitude, a gagné sa série... fidèle à sa même habitude il remportera la finale.

On demande...

M. Pierre Psalty, agent général, en France, de la Royal Enfield recherche pour les grandes villes de France des agents sérieux.

On rembourse 5 francs...

Dans l'annonce, page 13, de notre Grand Concours du Salon du n° 297, une erreur s'est glissée que nous réparons immédiatement. Il a été porté, pour l'abonnement combiné de 64 numéros, le prix de 60 francs. C'est 55 francs qu'il fallait lire. Et, comme un certain nombre de nouveaux abonnés ont payé par mégarde 5 francs de trop, nous les remboursons par courrier.

Pour Pâques 1929

La fête de Pâques tombera en 1929 le 31 mars, c'est-à-dire le dernier jour du premier trimestre d'imposition des automobiles aux droits de circulation. Tous ceux qui, pour des raisons diverses, ne font pas de sorties en auto pendant l'hiver et déposent leur laissez-passer à l'entrée de la mauvaise saison ne pourront, l'année prochaine sortir, comme de coutume, leur voiture le jour de Pâques, à moins qu'ils consentent à payer les droits pour le trimestre entier, ce qui paraîtra prohibitif à la plupart d'entre eux.

L'A. C. de l'Ouest a estimé qu'il convenait de tenter une démarche pour faire plier la règle d'après laquelle les droits sont dus par période trimestrielle et il a demandé la création d'un laissez-passer spécial applicable à la seule journée du 31 mars moyennant l'acquiescement d'un droit de un franc par cheval-vapeur. Il n'y a pas longtemps, M. le Ministre des Finances recommandait aux comptables du Trésor de montrer le plus grand esprit de modération et de conciliation dans leurs rapports avec les contribuables, l'A. C. de l'Ouest fournit à l'Etat lui-même une bonne occasion de faire preuve de ce libéralisme qu'il recommande à ses agents.

En Syrie...

Notre abonné n° 85.286 nous écrit de Syrie sa surprise de voir (à part les René Gillet d'armée) si peu de motos en Syrie et surtout pas une seule française.

C'est doublement une bonne affaire

Nous l'avons aperçu avenue Dorian, nous la retrouvons, sous une autre forme, avenue des Ternes, et, différemment encore, la voici rue de Clignancourt au tout premier plan. Autant de preuves à l'appui des bruits qui courent depuis un mois dans nos milieux : puissante Société, nantie de capitaux impressionnants, d'une usine modèle (oui, nous la visiterons) et d'un programme propre à réjouir ses nombreux agents... Mais chut... Soyons discrets, et ajoutons seulement que MM. G. Augoyat et Paul Béalé, ainsi que le Palais de la Nouveauté, trois noms très connus du monde motocycliste, ont des « petits doigts » fort bien « tuyautés » pour s'être assurés dès le début du Salon l'agence de la Rhony'x.

Oh ! mon pôvre !

Je venais de l'Opéra ; l'agent de la Porte Saint-Denis donne le signal de l'arrêt ; les voitures s'arrêtent, sauf un taxi qui profite d'un passage laissé libre sur la droite pour se faufiler jusqu'aux voitures de tête dont je faisais partie ; l'agent donne le signal de marche ; toutes les voitures démarrent, mais le fameux taxi qui avait profité du passage laissé libre à droite tourne brusquement à gauche pour repartir vers l'Opéra et, par ce fait, barre toute la circulation ; coup de frein de ma part pour l'éviter, mais le taxi qui me suivait, lui, ne m'a pas évité. Conclusion : pour un imbécile qui se range à droite pour tourner à gauche, accident. Ne pourrait-on pas régler cela ?

Le Concours du Salon 1928

Nous rappelons que chaque abonné n'a droit qu'à une seule série de solutions au Concours : beaucoup d'entre eux nous ont adressé plusieurs séries dans l'espoir très net de retomber inévitablement sur leurs pieds. Le calcul est mauvais ; nous n'acceptons, ainsi qu'il a été défini, qu'une réponse par abonné ; en cas de multiples réponses par un même abonné, seule la première série qui passera dans nos mains sera considérée comme la bonne.

Pour les gens actifs

Les motocyclettes Raleigh seront heureuses d'étudier toutes offres des agents régionaux qui voudraient prendre l'agence pour leur localité. De plus, nous rappelons que tous catalogues, notices, sur la Raleigh sont immédiatement envoyés lorsqu'on s'adresse à l'Agence française de Raleigh, à Sangatte (Pas-de-Calais).

Bernard est un travailleur

Il ne faut pas croire que les « as » restent confits dans leur béatitude glorieuse dans l'attente de laurier verts ou roses ; les uns comme les autres savent se débrouiller dans leur intérieur ; tel qui s'appelle Bernard, a une gentille femme qui se doit de ne pas rester inactive et il vient d'établir sa moitié à la tête d'une teinturerie parisienne, sise rue du Cherche-Midi, au coin de la rue du Regard. Et comme il se doit, Bernard nous annonce que nos motocyclistes auront toujours droit, sur présentation de leur permis de conduire, à une remise sur tous les travaux qu'ils lui confieront.

Est-ce bien correct ?

Jurisprudence. — Compétence

Les tribunaux de l'ordre judiciaire sont incompétents pour statuer :

1° Sur l'action en dommages-intérêts dirigée contre l'Etat en raison de l'accident survenu à un particulier renversé sur la voie publique par un agent de l'administration (chef d'équipe) circulant en bicyclette pour son service.

2° Sur l'action en dommages-intérêts dirigée personnellement contre cet agent alors même que la prétendue faute invoquée à sa charge (en l'espèce une contravention au Code de la route), aurait le caractère d'une infraction pénale.

Ainsi jugé par le tribunal de Béziers, le 1^{er} février 1928, accident Mas, Arles.

(Extrait du Bulletin Mensuel des Postes, Télégraphes et Téléphones, n° 21, de 1928, page 853. — Abonné 2.221.

La moto à la primaire

Bravo ! pour l'idée émise dans votre n° 296 (Par-ci par-là) concernant les écoliers et la motocyclette.

Mais, cher *Moto Revue*, vous avez dans les jeunes instituteurs un milieu où ne peut plus favorable pour initier nos grands écoliers à la bicyclette de demain.

Ne croyez-vous pas que des engins comme ceux que vont sortir Motobécane (catégorie 100 cmc.), Dresch (pour le prix de 995 francs, si je ne me trompe), etc... sont des motos toutes désignées pour la jeune France et quand vous saurez que nous sommes une grande majorité de motocyclistes convaincus vous comprendrez très facilement que votre idée peut avoir une suite.

Tout à vous pour ce que vous entreprendrez dans ce sens.

M. DANTELLOT,
Instituteur,
Saint-Germain-du-Bois.

Rectification

L'éclairage Elbord, dont le siège parisien est aux Phares Auteroche, 7, rue Carnot, à Levallois, nous prie d'informer nos lecteurs que les usines sont à Seloncourt (Doubs) et non à Senoncourt comme l'avait mentionné un récent article. Seloncourt existe, mais dans la Meuse; voici la rectification faite et ajoutons, pour terminer, qu'un prochain essai de l'éclairage « Elbord » sera fait et publié dans *Moto Revue*.

Il y en aura pour tout le monde

En machines neuves, les agences; Gillet-Herstal, Motobécane, Soyer, New-Motorcycle, Marc, Train, etc.; un stock important de motos d'occasion, récentes, toutes sorties en 1927 ou 1928 et toutes sur jantes à base creuse, un lot formidable et perpétuellement renouvelé d'une trentaine de tricycles Morgan et Sandford; du comptant, du crédit... voilà pour les machines; pour les accessoires: pneus, huiles, etc... à des prix spéciaux, extraordinaires; un atelier de réparations, un garage, l'assurance d'y trouver ce que l'on désire aux meilleures conditions possibles... ce n'est ni une devinette, ni une charade, c'est le garage Renouvier...

Un truc simple

Sur votre numéro 295, page 1145, un abonné trouve que 70 francs pour un filtre à air peuvent être économisés. Je suis de son avis et j'en ai façonné un avec une toile de laiton dont je vous joins un morceau. Ma machine est une 500 qui ne s'en trouve nullement gênée. J'ai donc construit une petite cage en fil de fer enveloppée de cette toile et qui ressemble à un manchon un peu grossier de 13 cm. de long sur 6 cm. de diamètre et qui s'épousière par les vibrations. J'ai recruté cette toile sur un vieux limographe. Dans le commerce, on doit en trouver assez facilement et je suis persuadé qu'un constructeur avisé pourrait trouver une solution à portée de toutes les petites bourses.

SEGUIN, abonné 1015, Blida

Un protège-bûches efficace

La plupart de nos as et les amateurs de tourisme rapide choisissent un équipement qui allie l'élégance à la solidité et c'est pourquoi le cuir connaît une telle faveur. On y trouve un avantage supplémentaire en cas de bûche : là où le vêtement de toile



ou de drap serait en lambeaux, le vêtement de cuir résiste et protège le motocycliste. Dans le circuit Boghari-Djelfa-Alger, le coureur Hamberger subit une dure collision en participant à l'épreuve avec sa New-Motorcycle, mais il dut à son équipement de cuir de la maison Piquet de se relever sans blessures, ce qui constitue un témoignage en faveur de ce genre de vêtement en même temps qu'en faveur de la bonne fabrication de la maison Piquet.

Avis à nos Annonceurs

Cet abonné (n° 76409) serait heureux de savoir s'il existe une maison de crédit consentant à faire profiter aux clients de la Colonie, des mêmes avantages accordés à ceux de la Métropole sous le point de vue du paiement en 12 termes pour les machines n'ayant pas d'agences exclusives en Indochine, telles que F. N., Saroléa, Royal Sport, Gillet-Herstal, San Sou Pap, Motosacoche, etc...

PAS DE TIMBRE... PAS DE REPONSE...

140 à 150 lettres de renseignements techniques ou autres, rédactionnels ou d'organisations nous parviennent quotidiennement. Notre secrétariat veut



bien contenter tout le monde, mais se refuse à répondre aux lettres qui ne contiennent pas, soit un timbre pour la réponse, soit mieux, une enveloppe toute timbrée. Et, maintenant, ne vous plaignez pas.

AUX PETITES AFFICHES

Pour de petits artisans

Etude de M^e Chauveau, notaire à Paris, 6, boulevard de Strasbourg.

Adjudication

En l'étude et par le ministère de M^e Chauveau, notaire à Paris.

Le mardi 11 décembre 1928, à quinze heures. En vertu d'un jugement rendu par la quatrième Chambre du Tribunal de Commerce de la Seine, le 14 février 1928, d'un Fonds de Commerce de Fabrication de Moteurs pour Motos, Cycles et Accessoires. Exploité à Paris, 25, rue Planchat (20^e).

Mise à Prix

(pouvant être immédiatement et indéfiniment baissée) 25.000 fr.
Consignation pour enchérir..... 5.000 fr.

L'adjudicataire remboursera en outre les loyers d'avance.

S'adresser pour tous renseignements à M^e Chauveau, notaire à Paris, boulevard de Strasbourg, n° 6.

Et sur les lieux pour visiter.

Fétiches

Les fétiches jouissent d'une vogue continue; ils donnent à la machine qu'ils ornent une petite note personnelle qui la différencie de ses sœurs en série. Jusqu'à présent, ces fétiches étaient surtout l'apanage des voitures et des bouchons de radiateurs et leur volume et leur poids les rendaient impropres à figurer sur une moto. On commence maintenant à voir des petits fétiches pour motocyclettes, légers et munis d'un mode de fixation qui permet de les placer aisément sur la plaque du matricule avant... Modèles de style, sujets humoristiques, caricatures, il y en a tout un choix, désormais de quoi satisfaire tous les goûts. On les trouve principalement chez M. Dantueil, à Soyer-Etoile, le premier magasin de motos de l'avenue de la Grande-Armée. Ajoutons que M. Dantueil peut non seulement faire de bonnes conditions aux lecteurs de *Moto Revue*, mais aussi aux agents qui désireraient, pour leur quartier, avoir un stock de ces accessoires à la mode; fétiches, fétiches.

Brevets nouveaux

Office de M. Boeltcher, 21, rue Cambon, Paris.

Biennassez P. M. : Bicyclette avec roue avant motrice. — Gandolfo M. Rocca A. : Poignée élastique pour motocyclettes et bicyclettes à moteur. — Cardareddy E. : Suspension avec ressorts et amortisseur pour selle de motocyclettes. — Monlun L. : Pare brise pour motocyclettes.

Von Hoyningen-Huene A. : Dossier pour selle de motocyclettes.

Douthé M. : Pattes articulées, élastiques, pour motocyclettes.

Berrien J. E. : Perfectionnements apportés aux selles de motocyclettes et autres machines.

Marques nouvelles

The Prince Royal. — M. Berger Henri. Pour désigner des vélos, motos et autres. Dissolution. — M. Rustin Louis. Pour désigner des vélos et autres.

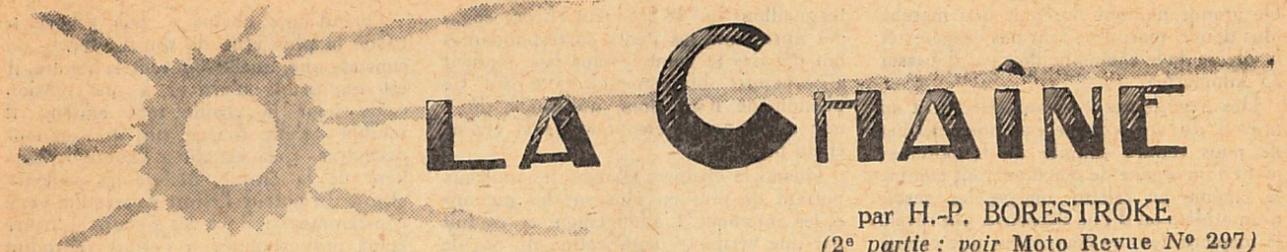
Mascott. — Société Ame Industrielle Glassatin. Pour désigner les vélocipèdes et les pneumatiques et autres.

Crista. — Société Ame des Usines Renault. Pour désigner des automobiles et vélocipèdes et toutes pièces détachées de ces machines.

Inoxy. — M. Valat Louis. Pour désigner des vélos-moteurs, motocycles et toutes leurs pièces détachées.

Vivaquatre. — Société Ame des Usines Renault. Pour désigner des automobiles, vélocipèdes et toutes pièces détachées de ces machines.

Treflex. — M. Gallais Henri. Pour désigner des amortisseurs pour motocyclettes et automobiles.



par H.-P. BORESTROKE
(2^e partie : voir *Moto Revue* N° 297)

Maillons de jonction

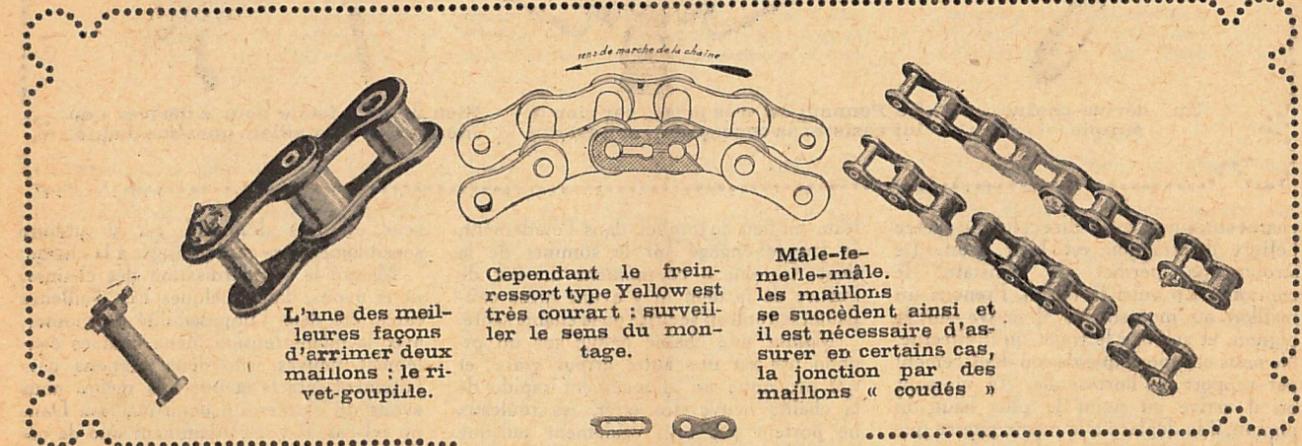
Pour pouvoir monter et démonter la chaîne, un maillon de jonction est nécessaire.

Ce maillon de jonction est constitué par un flasque portant deux rivets qu'on engage dans les faux-rouleaux des deux maillons extrêmes. Un flasque percé de deux trous est alors enfilé sur les deux rivets. Et, dans les gorges que portent ceux-ci, on glisse un petit ressort fendu qui forme verrou. Il est essentiel d'orienter ce ressort de fermeture de telle manière que, par rapport au sens de marche de la

Nous avons vu comment est constituée une chaîne : mais pourquoi la même marque de chaînes donne-t-elle des résultats si différents sur machines identiques ?

pour que le rivet soit chassé sans grand effort. Il est donc parfaitement inutile de s'escrimer avec une lime sur des rivets, si durs qu'elle les attaque difficilement et, avec un marteau et un pointeau, alors qu'un dérive-chaîne fait un travail beaucoup plus propre.

Les résistances à la rupture sont celles généralement atteintes par des chaînes de grande marque. On remarquera que, pour un même pas, il y a différentes largeurs de chaîne, mais sans que bien entendu la résistance à la rupture varie; mais grâce à la surface plus grande des



L'une des meilleures façons d'arrimer deux maillons : le rivet-goupille.

Cependant le frein-ressort type Yellow est très courant; surveiller le sens du montage.

Mâle-femelle-mâle. les maillons se succèdent ainsi et il est nécessaire d'assurer en certains cas, la jonction par des maillons « coudés »

chaîne, la partie fendue soit dirigée vers l'arrière.

Quand une chaîne a besoin d'être raccourcie, mais que l'enlèvement d'un maillon est impossible, on emploie un demi-maillon coudé, mais c'est, reconnaissons-le en toute sincérité, une solution très peu satisfaisante. Les constructeurs devraient prévoir des pattes de fourche assez longues pour que la chaîne étant trop peu tendue, même avec les tendeurs à bout, il soit possible d'enlever un maillon complet.

Les maillons de jonction lâchent quelquefois. Il est donc utile d'en emporter de rechange. En ce qui nous concerne, nous les remplaçons systématiquement tous les 5.000 kilomètres.

On peut avoir sur la route à faire sauter des rivets soit pour raccourcir une chaîne, soit pour la réparer. Un dérive-chaîne, composé d'un pointeau à vis et d'un mors qui retient le maillon de chaîne, est absolument indispensable. Il suffit de mettre la chaîne en place et de visser le pointeau

Un type de maillon faux ou coudé avec frein spécial : c'est une chaîne allemande.

Dimensions des chaînes

Les chaînes se font naturellement en différentes dimensions, définies par le pas de la chaîne, c'est-à-dire l'intervalle entre deux rivets et la largeur intérieure entre les deux flasques des jumelles. Voici les dimensions les plus usitées dans la construction motocycliste.

Pas	Largeur	Résistance à la rupture en kilos
9,525	5,8	870
12,7	5,2	1.800
—	6,3	1.800
—	7,9	1.800
15,875	6,3	2.200
—	9,5	2.200
19,03	8,5	3.000
—	11,7	3.000

articulations la pression unitaire se trouve réduite et l'usure est moins rapide. D'ailleurs il n'est pas possible d'employer une chaîne plus large sur un pignon donné, car la chaîne ne serait plus guidée par les dents du pignon et ne descendrait plus d'aplomb sur les pignons.

Efforts auxquels sont soumises les chaînes

La chaîne primaire d'une moto dont le moteur développe 20 CV, à 3.000 tours et dont le pignon est de 17 dents, résiste à une traction de 125 kilos, sans compter la force centrifuge. Elle se déplace à une vitesse de 22 kilomètres à l'heure. Elle est donc véritablement essorée et malgré l'huile qu'on lui envoie, ses articulations sont sèches. Aussi les chaînes primaires donnent-elles plus d'ennuis que les chaînes secondaires, d'autant que le diamètre réduit du petit pignon augmente le tourbillonnement des articulations. La chaîne finale, elle, est dans ce cas éprouvée par une traction de 500 kgs.

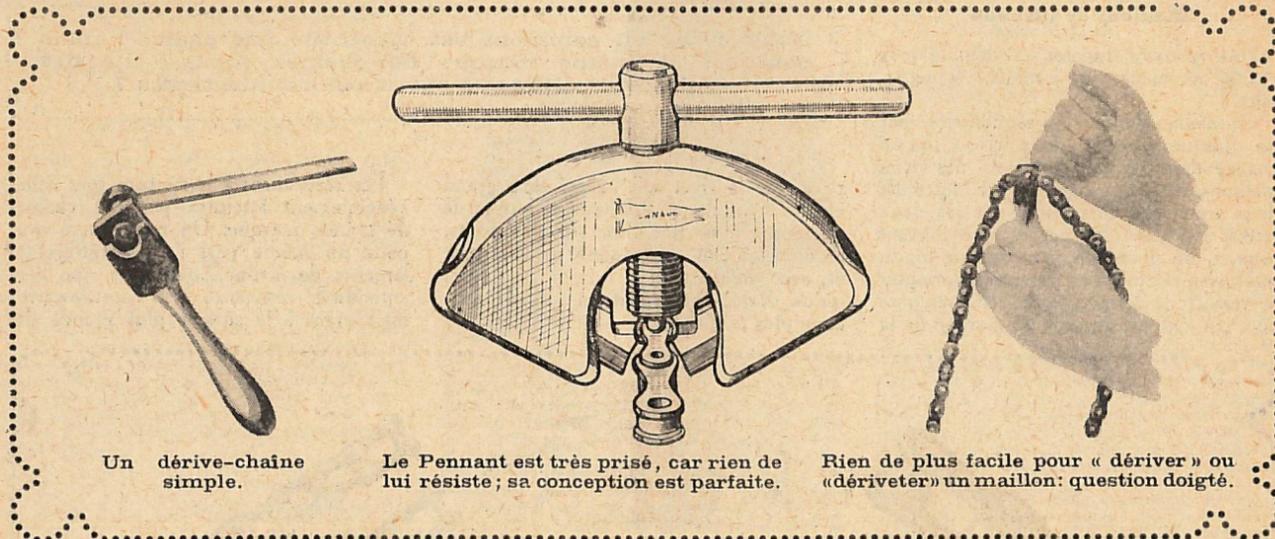
De grands pignons donnent une marche plus douce, mais il ne faut pas exagérer et la vitesse de la chaîne ne doit pas dépasser 23 kilomètres.

Des expériences précises, effectuées au moyen du stroboscope qui nous permet de nous rendre compte du fonctionnement d'un organe de machine, tout comme le cinéma au ralenti analyse les gestes d'un athlète ou d'une danseuse, ont révélé la manière dont se comportait une chaîne. On serait tenté de croire que le brin de

les maillons qui se trouvent encore engagés après que les dents correspondantes ont dépassé le point le plus bas, tendent à s'échapper obliquement vers le haut. Ce phénomène n'est donc nullement dû à une adhérence quelconque de la chaîne et du pignon.

Quand la chaîne s'allonge, les rouleaux portent de plus en plus sur les pignons et les entament. L'allongement se traduit par une véritable modification du pas de la chaîne et, à un moment donné, le rou-

Quand une chaîne a déjà achevé la partie la plus utile de son existence, on constate que, quand on veut la tendre, il est impossible d'arriver à une tension égale pour la chaîne tout entière. Il semble qu'elle tourne sur des pignons décentrés. Cela est dû à l'usure irrégulière de la chaîne. Malgré les violents efforts du moteur, l'effort de traction varie constamment et il y a des à-coups. L'usure étant proportionnée à l'effort reproduit les variations de cet effort. Un amortis-



Un dérive-chaîne simple.

Le Pennant est très prisé, car rien de lui résiste; sa conception est parfaite.

Rien de plus facile pour « dériver » ou « dériver » un maillon: question doigté.

chaîne entraîné, c'est-à-dire celui qui exerce l'effort de traction, est bien droit. Le stroboscope permet de constater le contraire. En voici la raison. Prenons un maillon au moment où il arrive sur le pignon, et suivons le trajet qu'il effectue. Ne nous occupons que de son déplacement par rapport à l'horizontale. Au moment où il arrive au point le plus haut du pignon, il se déplace à la même vitesse que le brin de chaîne, mais au fur et à mesure que le pignon tourne, la vitesse de translation va en décroissant et elle est nulle quand le maillon se trouvera sur le diamètre horizontal du pignon.

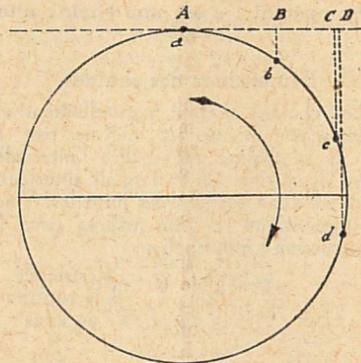
Les distances AB, BC, CD représentant le déplacement horizontal du maillon sont de plus en plus courtes au fur et à mesure que le maillon se déplace de a vers d.

Pendant que ce maillon se déplace et ralentit son mouvement horizontal, d'autres maillons arrivent sur le pignon et, se trouvant animés d'une vitesse horizontale plus élevée que le premier maillon, ils sont freinés par lui. Le choc gagne de proche en proche comme celui de la locomotive qui vient s'atteler au train. La partie de la chaîne qui va arriver au pignon se trouve freinée et s'incurve. Quant aux maillons qui sont engagés, ils tendent de ce fait à se soulever et à quitter les dents du pignon, ce qu'ils font d'ailleurs s'ils sont usés. Le jeu augmente l'écartement des rouleaux et les fait monter sur les pignons.

Quand la chaîne quitte le pignon, elle tend à s'échapper tangentiellement. Aussi

leau, au lieu de tomber dans l'évidement, se trouve engagé sur le sommet de la dent. Comme à ce moment du fait de l'usure de la dent il y a une arête coupante, le rouleau se brise ou la chaîne saute.

Monter une chaîne neuve sur un pignon usé est une autre erreur grave, et qui provoque un allongement rapide de la chaîne neuve. En effet, les rouleaux ne portent pas tous également puisque les évidements du pignon ont été élargis par l'usure. La charge ne porte que sur une seule articulation qui entraîne toutes



les autres. C'est comme un engrenage qui n'aurait qu'une dent en prise. Il ne faut donc pas s'étonner dans ce cas d'une usure très rapide des articulations.

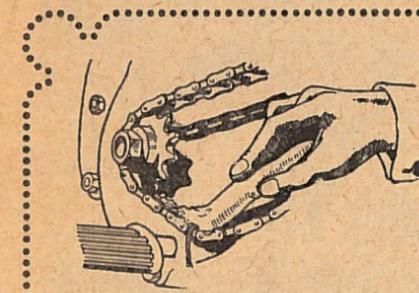
seur est très désirable, car il atténue sensiblement ces chocs infligés à la chaîne.

Malgré la standardisation des chaînes, nous avons, dans quelques cas d'ailleurs rares, été dans l'impossibilité de monter, avec la même tension, deux chaînes également neuves, sur deux pignons parfaitement intacts et une fois même nous avons dû ajouter un demi-maillon. Dans un tel cas, il y a évidemment une de ces deux chaînes pour laquelle les pignons ne convenaient pas. Cela encore une fois est rare et ne nous est pas arrivé depuis trois ou quatre ans. L'adaptation parfaite des chaînes aux pignons est une condition nécessaire si on veut obtenir des chaînes un bon rendement et un usage normal. Un coureur de nos amis fait exécuter spécialement ses pignons de chaînes par la marque de chaîne qu'il emploie.

Soins à donner aux chaînes

On ne doit rien négliger pour que l'alignement des chaînes soit parfait. Si une chaîne tire obliquement, et même à un angle très faible sur ses rivets, la charge au lieu de porter sur l'axe tout entier n'intéresse qu'une partie de celui-ci et cette partie est rapidement entamée. Les dents des pignons seront usées latéralement et guideront mal la chaîne. Un alignement parfait à l'arrêt peut être déficient en marche si la rigidité latérale du cadre laisse à désirer. Un des gros progrès des motocyclettes, au cours des dernières années, c'est cette rigidité

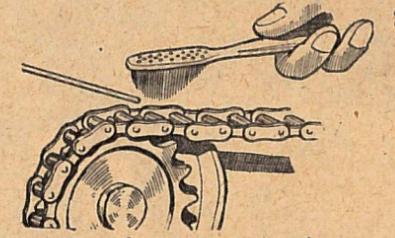
aussi nécessaire au bon fonctionnement des chaînes qu'à la bonne tenue sur la route. Il n'est malheureusement pas toujours facile de s'assurer du parallélisme des axes des pignons de chaîne. Un cadre ne peut être vérifié que lorsque la machine est complètement démontée. Nous pouvons d'ailleurs rassurer nos lecteurs. Il nous passe pas mal de machines par les mains et nous n'avons pas encore eu affaire à un cadre mal aligné. La boîte de vitesse est bien guidée par



Combien de motards emploient cette façon empirique de lubrification défectueuse et risquent en plus de détremper l'acier!

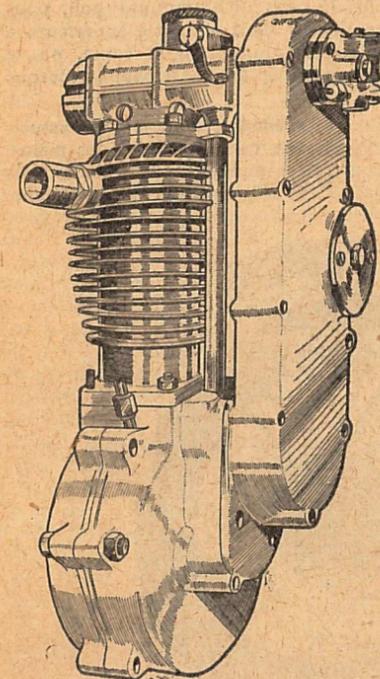


Mais il leur semble trop fastidieux d'adopter le graissage au bain de graphite après nettoyage préalable au pétrole.



Quand vous avez « tracé » quelques décades de myriamètres, une vieille brosse à dents décrochera utilement les maillons embarbouillés de boue gluante.

ses boulons. La difficulté d'un bon alignement viendrait surtout de la roue arrière. Sur pas mal de machines, le bon alignement n'est pas celui obtenu en laissant de chaque côté entre la jante



Nos vieux moteurs étaient, semble-t-il, plus modernes que certains: ils prévoyaient leurs chaînes complètement encloses.

gnons: 12 dents constituent un maximum.

Quand on monte une chaîne il faut amener les deux extrémités à joindre sur le grand pignon, après avoir desserré complètement les tendeurs. On peut alors introduire sans mal le maillon de jonction. Néanmoins, sur certaines machines, on est gêné par les rayons. Passez, alors du fil fouet sur les deux extrémités qui seront dans ce cas dégagées du pignon. Vous aurez alors un palan en miniature qui vous permettra de rapprocher suffisamment les deux brins.

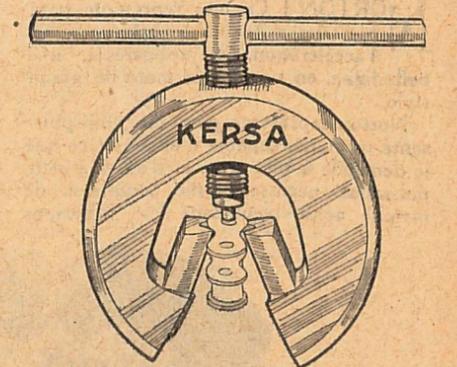
Le graissage régulier d'une chaîne est le meilleur moyen d'en prolonger la durée. Un graissage extérieur ne signifie pas grand chose. Il doit, en tout cas, être fait avec une graisse graphitée. Le graissage vraiment utile, c'est celui des articulations de la chaîne et il ne peut être effectué que de la manière suivante. La chaîne démontée est placée dans une cuvette contenant du pétrole, on l'y laisse séjourner une ou deux heures et on la brosse soigneusement et on l'essuie. On aura d'autre part fait fondre dans une vieille poêle soit du suif, soit de la graisse consistante graphitée (faites cette opération à l'air, à cause des risques d'incendie). Il ne faut pas chauffer beaucoup, mais juste assez pour que la graisse soit liquide.

Plongez la chaîne dans la graisse et laissez refroidir. La graisse liquide se sera ainsi glissée partout et une fois figée restera en place. C'est, nous y insistons, le seul moyen de graisser convenablement une chaîne. Il faut l'effectuer au moins tous les 1.500 kilomètres, et plus souvent si on a roulé par mauvais

temps. Entre temps, brossez fréquemment la chaîne et badigeonnez-la de graisse. Mais ne croyez pas que le graissage externe puisse suppléer au graissage interne et surtout ne vous amusez pas à chauffer la chaîne avec une bougie et à la passer à la graisse. Vous risquez de détremper la chaîne et la graisse n'ira pas bien loin. Pour le graissage externe vous pouvez fort bien vous contenter de l'huile qui provient de la vidange de votre moteur. L'entretien d'une chaîne

est, nous en convenons volontiers, assez malpropre.

Si une chaîne a été bien graissée intérieurement comme nous l'avons dit, on peut entre temps la maintenir grasse en



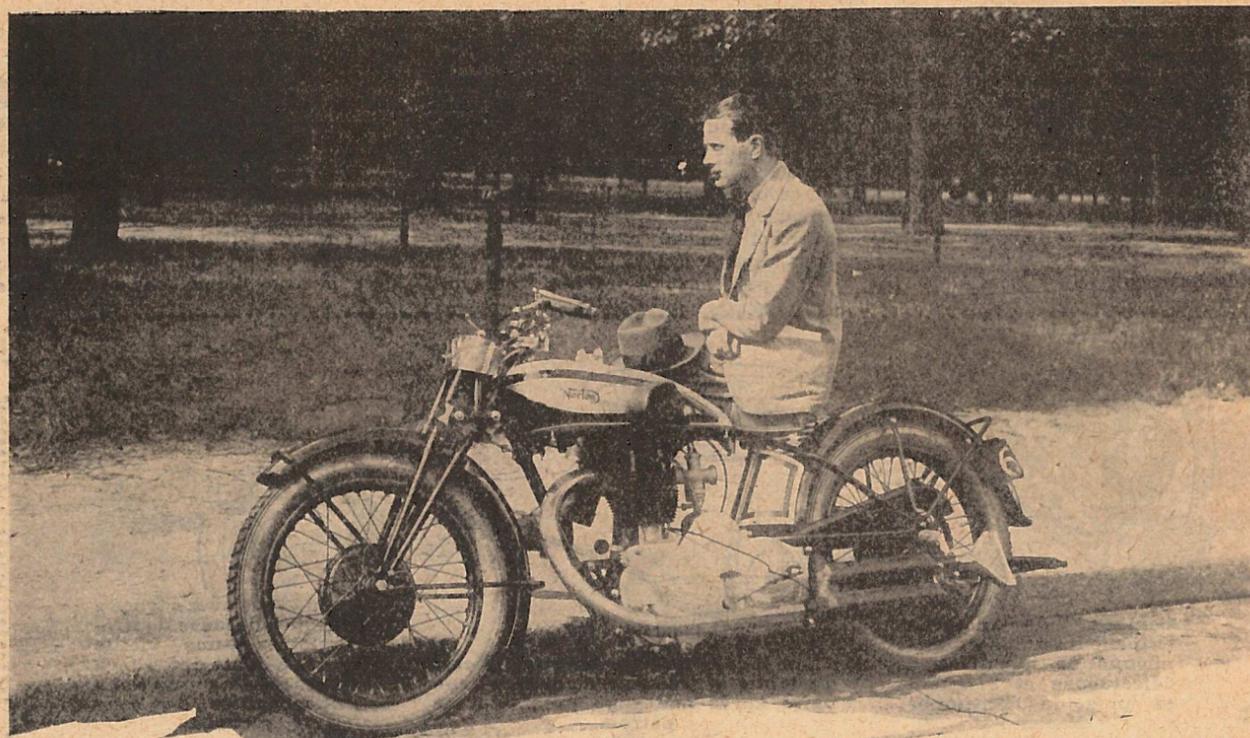
Encore un dérive-maillon, type français, que l'on rencontre couramment chez nos motocyclistes.

laissant tomber sur elle, goutte à goutte, l'huile provenant d'un petit réservoir d'huile. Cela, par mauvais temps aura un avantage, c'est que l'eau glissera et même la boue, d'autant que la force centrifuge sera là pour les chasser.

(à suivre) H.-P. BORESTROKE.

On le dit...

On affirme que les Etablissements Luppi à Lyon, qui ont déjà créé, pour motos, un phare acétylène NON EBLOUISSANT mettent la dernière main à la mise au point d'un phare électrique absolument conforme aux prescriptions du Code de la Route.



Norton, 490 cmc., a. c. t.

sur la route, aux mains de FRED S. LIPMAN

NORTON ! Ce mot représente pour bien des motocyclistes : la rapidité, l'accélération, la robustesse, une belle ligne, en un mot la moto de grand style.

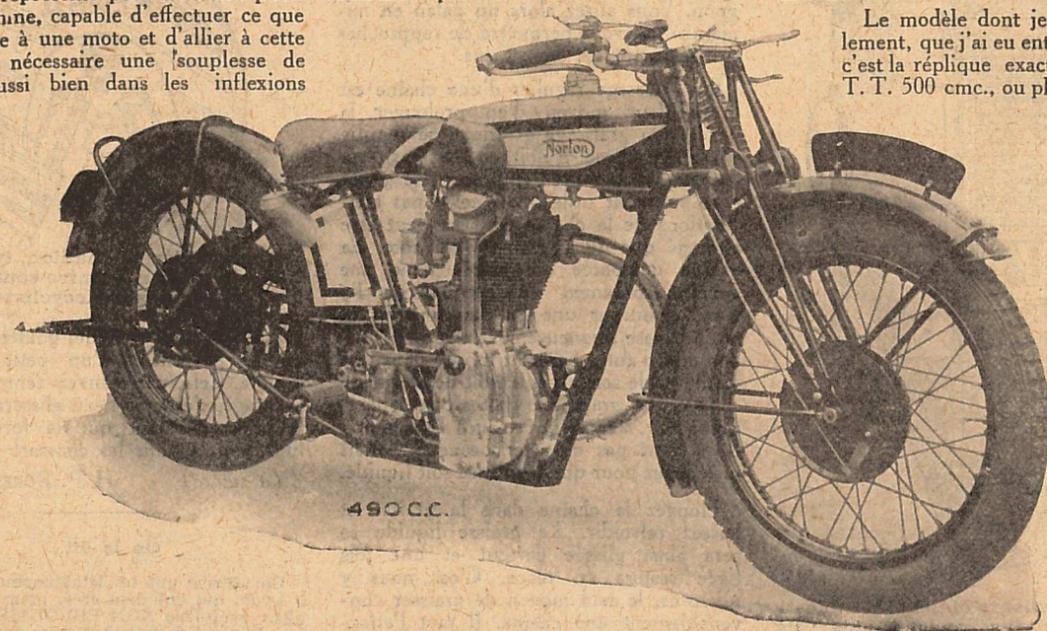
Norton représente pour moi une puissante machine, capable d'effectuer ce que je demande à une moto et d'allier à cette puissance nécessaire une souplesse de marche aussi bien dans les inflexions

qu'on peut lui demander, que dans le silence des organes et, surtout le silence des explosions.

Je ne vous décrirai pas la Norton, vous la connaissez, surtout quand elle est actionnée par son nouveau moteur arbre

à cames en tête, arbre à cames qui s'élançe depuis le carter d'aluminium poli, pour aller aboutir dans la partie supérieure à une calotte aluminium et fonte, où se trouve dessinée gracieusement la marque de la maison.

Le modèle dont je parle actuellement, que j'ai eu entre les mains, c'est la réplique exacte du modèle T. T. 500 cmc., ou plutôt 490 cmc.



L'ensemble de la machine ne manque pas d'élégance

Le cadre qui est vraiment remarquable par son dessin, soutient la boîte de vitesse et le moteur. Il descend depuis le moyeu arrière avec un angle assez prononcé et donne en bas de la machine, cet ensemble complet de force et de confiance.

Le moteur est carburé par Amac à l'essence ordinaire, et est graissé avec une Kervoline quelconque, qui s'adaptera parfaitement au système de graissage par carter sec, principe cher à Norton depuis déjà quelque cinq ans, et qui a été expérimenté avec succès sur les premières machines de course.

Jetons encore un coup d'œil sur le réservoir en selle, d'une très large contenance, et remarquons avant d'enfourcher cette admirable machine, un émail anglais impeccable s'alliant parfaitement avec la couleur argent du réservoir.

Muni des dernières recommandations de mon bon ami Lucien Psalty, l'amoureux représentant de la Norton, je m'élançe vers les allées profondes du Bois, où je pourrai faire un premier essai de la machine et la prendre bien en mains, avant de revenir dans le trafic de Paris, bien qu'il soit facile de conduire n'importe quelle moto dans les encombrements de voitures, quand on a quelque peu l'habitude de manier des machines différentes.

La position en selle, position que j'affectionne particulièrement, assoit le cavalier derrière la machine et donne aux genoux et aux pieds une position très T. T.

En effet, l'ensemble de cette Norton ne diffère absolument pas des machines de course, et je me rappelle avoir, avec plaisir, lors du Grand Prix de l'U.M.F. 1927, où je courais en catégorie 250 cmc., essayé la machine d'un garçon que j'affectionne particulièrement pour sa merveilleuse dextérité de conducteur et pour son amabilité bien connue, pour le nommer Stanley Wood.

Il est évident que la machine que j'avais conduite ne donnait pas le même résultat que celle-ci, puisqu'elle marchait à un alcool de bois quelconque, et qu'elle atteignait assez régulièrement une vitesse de 155-157 kilomètres à l'heure.

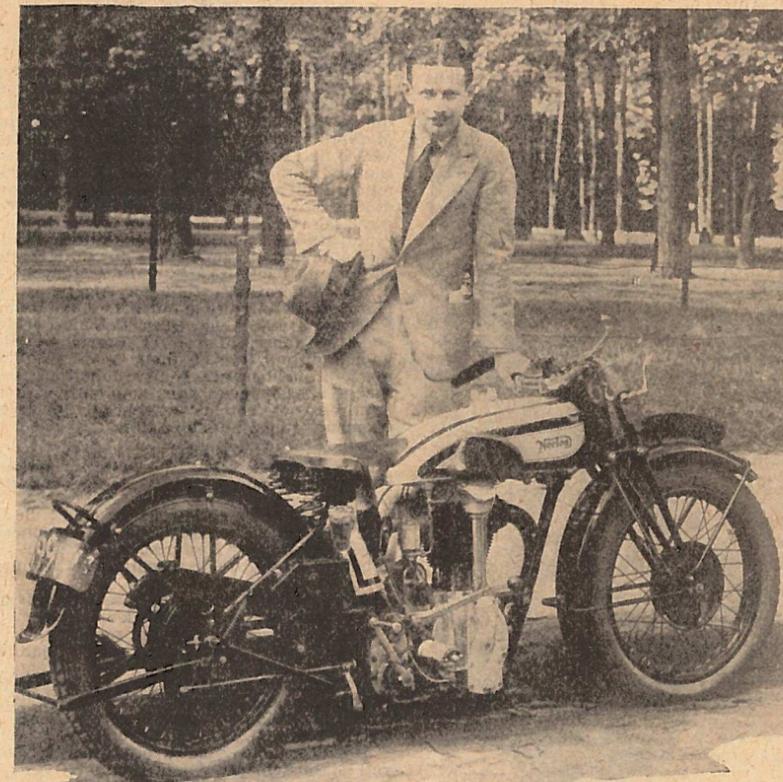
L'accélération de la machine que j'ai conduite dernièrement n'est pas tellement différente, car il ne faut pas oublier que les basses compressions, c'est-à-dire 5-3 ou 4 ne sont pas uniquement des compressions de ralenti et de lenteur.

En effet, vous savez aussi bien que moi que l'on peut obtenir de très grandes vitesses avec des compressions de cet ordre, en marchant à l'essence.

Si on obtient, par un réglage habile, la limite de l'auto-allumage sans se servir d'anti-détonnant, on peut faire obtenir à une 500 cmc. culbuteur ou arbre à came une vitesse très proche de 140 km. à l'heure, sur des distances assez courtes.

Il est évident qu'on obtiendra ces résultats sur des multicylindres plus facilement.

Les accélérations de la machine sont, comme je le disais, excellentes et on suit facilement, avec un très bon réglage, tout en marchant à l'essence, le kilomètre arrêté à près de 105 de moyenne.



La netteté du moteur s'allie à la présentation impeccable... sauf cependant les numéros de police !

Il est évident qu'il faut changer ces vitesses d'une façon impeccable, et que ce n'est pas à la première tentative que j'ai pu réussir cette moyenne sur le kilomètre arrêté.

On sait que Norton a un changement de vitesse que l'on peut actionner au pied

CARACTÉRISTIQUES DE LA NORTON 490 cmc.

Moteur

Moteur 490 cmc., arbre à cames en tête, sous carter aluminium détachable.

Graissage : système de carter sec et refoulement au réservoir : pompe Norton brevetée.

Carburateur : Amal, double manette

Magnéto : Lucas.

Boîte vitesses : Sturney Archer,

3 vitesses pied ou main.

Cycle

Cadre : double en berceau.

Boîte de vitesse : soutenue en 4 pts.

Béquille : rappel par ressort.

Fourche : Norton, amortisseurs réglables pour suspension et direction.

Guidon : T. T. poignées Amal tournantes.

Réservoirs : Essence 15 litres ;

huile 3 litres.

Pneus : Dunlop Cord, 1/2 racing.

Silencieux : Double tube, queue de poisson nickelée, 13 fois la capacité du moteur.

Email : Noir - argent.

pour passer de seconde en troisième, ce qui est évidemment très agréable, et ce qui permet aussi de ne pas lâcher le guidon, et de continuer à contrôler les commandes.

Ce changement de vitesse au pied, comme le débrayage au pied d'ailleurs, a un avantage certain.

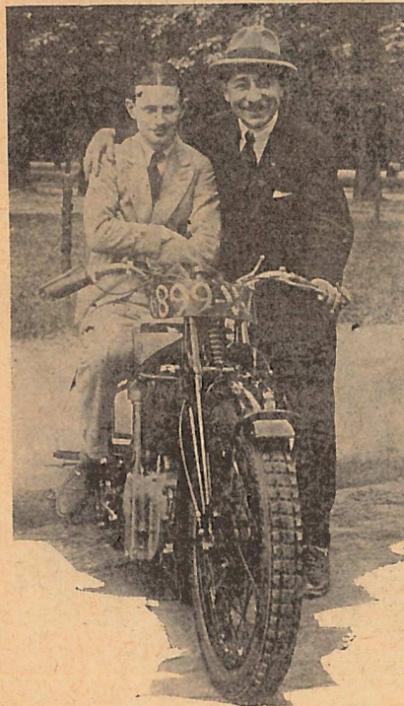
La preuve en est qu'au dernier T. T. anglais, la maison Vélocette obtenait, avec un changement de vitesse au pied, un gain de 30 secondes sur le tour de l'île de Man avec le même conducteur, la même machine, mais équipée soit d'un changement de vitesse à la main, soit changement de vitesse au pied.

La tenue de route de la Norton permet une assez grande vitesse sur les routes en temps normal. Je ne vous dirai pas que celle que j'ai eue entre les mains, dépassait 135 à l'heure, je ne le crois pas personnellement.

Sa décélération est aussi bonne que son accélération, et un arrêt total, un arrêt à mort si vous le préférez, lancé à la vitesse maximum, peut s'effectuer en terrain sec, sur du ciment, en 33 mètres, par temps gras sans vouloir se retourner et déraper dangereusement on peut obtenir le même résultat, mais en augmentant la distance de près de 20 %.

Il est agréable de virer avec la Norton, et l'impression générale que l'on ressent sur la route par la manœuvre de cette machine est qu'on ne se doute pas qu'on

a une 500 cmc. pesant aux alentours de 140 kilogs entre les mains. Comme je le disais dans le début de cet article, la machine est excessivement



L. Psalty, l'amoureux représentant de Norton a l'air de complimenter notre essayeur d'une victoire « imméritée »

silencieuse, et la nouvelle chambre d'expansion des gaz de cette Norton est excessivement intéressante (par sa conception d'abord et par les résultats qu'elle donne.

En effet, le moteur au banc à l'usine, et marchant sans silencieux et avec silencieux, ne perd dans la deuxième expérience, et en marchant à la puissance totale, qu'un CV. Résultat parfaitement appréciable.

En prise, la machine, reprend très agréablement sans aucun bruit. On descend facilement à près de 20 à l'heure, sans cognement du moteur.

Je dois avouer quand même que, pour ne pas avoir de cognement, il faut se servir de la manette d'avance que je trouve à mon gré un peu trop sensible, et trop facilement portée sur l'explosion bien avant le point mort haut.

Au point de vue consommation, l'essai que j'ai effectué n'est pas excessivement trop bon, car il a été fait uniquement sur 50 kilomètres, mais l'on peut affirmer que la Norton a une consommation d'essence de 5 litres à 5 litres 1/2 au 100 kilomètres. Il n'est pas nécessaire de s'étendre plus longtemps sur les qualités de la Norton, car cette machine racée ne pourrait être en dessous de la moyenne, puisqu'elle se classe par ses performances et par son prix parmi les motocyclettes de premier ordre. Qu'en pensez-vous ?

FRED S. LIPMAN.

UN PEU DE TOUT

Un nouveau raid

Un motocycliste bien connu de nos lecteurs, M. Marc Augier, entreprend une randonnée de 16.000 kilomètres en Italie, Afrique du Nord et Espagne. On se souvient que M. Marc Augier s'est fait connaître par sa traversée de l'Andorre, l'escalade du Lanoux et son raid Dunkerque-Perpignan. Il entreprend aujourd'hui un voyage de belle envergure pour étudier la marche du motocyclisme dans ces pays, faire de la propagande en faveur du deux roues, étudier également les conditions d'utilisation de la moto en Afrique du Nord, rendre compte de l'activité des clubs motocyclistes et des fédérations, tant en Algérie qu'au Maroc. Son itinéraire le fait passer par Rome, Palerme, Tunis, Alger, Oran, Colomb-Béchar, Rabat, Tanger, Madrid et Barcelone. Son voyage durera trois ou quatre mois, jusqu'en mars probablement. Nous souhaitons bon succès au voyageur dans son entreprise et tiendrons nos lecteurs au courant des enseignements qu'il y aura à en tirer.

Une première liste de prix en nature du Rallye nocturne du Ile-de-France

Nous donnons ci-dessous le début de la liste des prix en nature attribués aux concurrents du Rallye Nocturne. Cette liste est donnée dans l'ordre de réception des réponses des donateurs.

La répartition de ces prix se fera suivant leur valeur, et aussi suivant leur nature.

- 1° Une selle Planor, grand modèle ;
- 2° Un siège Arr. Planor, offerts par les Etablissements Mortagne.
- 3° Un phare orientable, offert par les Etablissements Maglum.
- 4° Une casquette grand-sport « Sools », offerte par M.M. Solenski Frères.
- 5° Un contact - volant, offert par M. Bouvet, Etablissements Volant-Contact.
- 6° et 7° Un fanion R. Z. « A Dieu va » ;
- 8° et 9° Un Pingouin fétiche R. Z. ;
- 10° Un sphinx fétiche R. Z. ;
- 11° Un lion fétiche R. Z., offerts par M. G.-M. Rosaz, Etablissements Fétiches R. Z.
- 12° et 13° Un coffret nécessaire Simoniz, offert par les Etablissements Léon Max et Cie,
- 14° Un coffre de réservoir Skilfo ;
- 15° Une boîte à chambre à air Skilfo, offerts par M. Moreau, Etablissements Skilfo.
- 16° Un volant souple Rougier ;
- 17° Un volant souple Lambert, offerts par la Compagnie Franco-Américaine des Jantes en bois.
- 18° à 27° Un abonnement de six mois à Motocycles, offert par les Publications G. Roche d'Estrez.
- 28° à 33° Un bidon d'huile Castrol, type X. L., offerts par la Société des Huiles Castrol.
- 34 et 35° Un casque Dur-à-Cuir Chaillou type tourisme, offert par M. H. Chaillou.
- 36° à 38° Un Kou-To-Kié, offert par M. A. Soustre.
- 38° à 40° Un bidon d'huile Kervoline, type T. T. ;
- 41° et 42° Un bidon d'huile Kervoline Course, offert par les Etablissements Quervel Frères.
- 43° Un rétro-viseur V et W.
- 44° Une paire de repose-pieds AR, V et W., offerts par les Etablissements Veuillette et Willemain.
- 45° et 46° Une ceinture-antivol S. K. F.-C. A. M., offerte par la Société des Industries S. K. F.-C. A. M.

Nous donnerons sous peu la suite de cette liste, qui représente déjà pour plus de 2.500 francs de valeur. Le chiffre de 5.000 francs annoncé pour les prix en nature sera dépassé et de beaucoup, ce qui revient à dire que tous les concurrents, ou plutôt tous les arrivants, recevront une récompense.

La remise des médailles et des coupes aura lieu le jour de l'arrivée à la fin du banquet organisé à cette occasion. Les prix en espèces ne seront remis aux gagnants que la semaine suivante.

Nous rappelons que les organisateurs exigent un silencieux efficace et capable d'amortir suffisamment le bruit de l'échappement, de façon à ne pas troubler les habitants des localités traversées. Aucun concurrent ne sera autorisé à prendre le départ avec une machine bruyante.

Le port du casque protecteur d'un type agréé par le M. C. I. F. est également obligatoire.

Encore un mal-avisé

Je me vois dans la pénible obligation de te signaler à M. Poincaré au sujet du numéro de cette semaine, en ce qui concerne la moto anglaise de « l'Olympia », la plus belle du monde (qu'ils disent !). La « Brough Superior » (supérieure évidemment, ah ! ces Anglais !).

Ma dénonciation portera sur le fait que tu nous dis que cette machine vaut 200 livres = 34.000 francs. De deux choses l'une : ou 200 livres font 100 kg., ou il s'agit de livres sterling et alors 200 £ au cours actuel de 124,10 environ, ne font pas 34.000 francs, mais approximativement 24.800 francs, ce qui n'est déjà pas mal pour une moto.

D'où il ressort, clair comme le jour, que Moto Revue sous couleur de parler de motos, se fait la plus noire complice de ceux qui jouent à la baisse du franc. Alors, gare les foudres de notre grand argentier !

Il est vrai que tu pourras toujours dire qu'on peut être un excellent « Motoriste » (Litté à mon secours !) et ne pas savoir faire la conversion en francs des devises étrangères. — LIBERT. Paris.

Mon pauvre cher, si nous avons dit 34.000, c'est parce que c'est 34.000 ! Parfaitement : elle coûte, cette moto, 200 livres en Angleterre et 34.000 arrivée en France ; comme il est pénible de voir encore des lecteurs qui ignorent tout, absolument tout, des taxes d'entrée en France ; qui ignorent que l'on a des tarifs de 3 à 8 fr. au kilo avec des surtaxes, super-taxes, etc., qui arrivent malheureusement au prix ci-dessus annoncé. La rédacteur de la légende eût cependant mieux été inspiré en la libellant : 200 livres en Angleterre, 34.000 francs rendue à domicile à Paris.

Appelez Littré tant que vous voudrez à votre secours ; il n'empêchera pas que motoriste soit français au même titre que cultivateurs, qu'une « noire complice ! », ou les « foudres d'un argentier », ou même que Mo'o Revue masculin et féminin. Tous ces néologismes ne sont pourtant pas reconnus par l'Académie Française ; songez que pour être Immortel il faut éviter la moto !... heu ! !

UN NOUVEAU MARIÉ



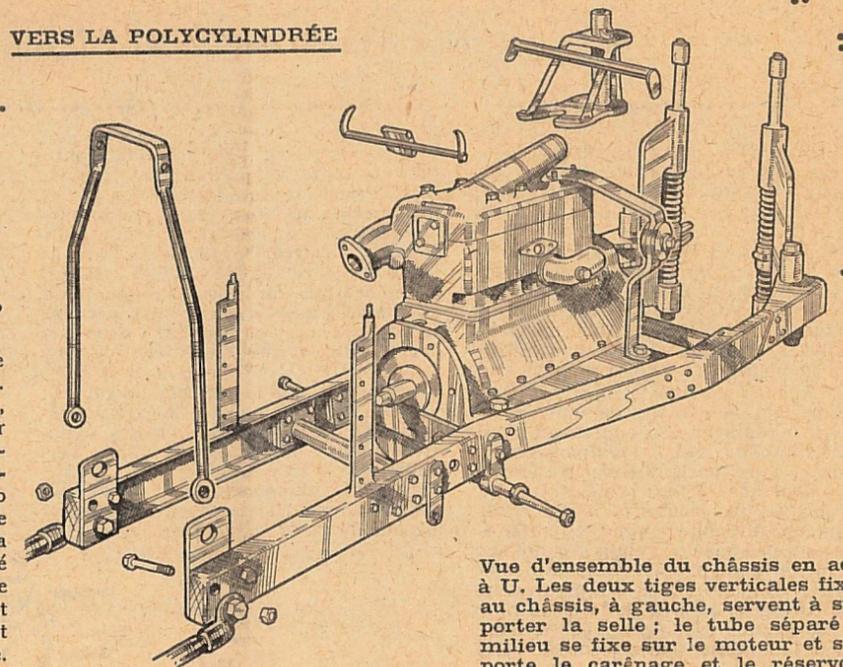
PÉGULU DE ROVIN, RAOÛL, né le 9 juillet 1896, vient de se marier ; il s'occupe de l'industrie de la motocyclette depuis 1921. A puissamment contribué à la diffusion de la motocyclette en France avec ses populaires 125 et 175 cmc. A gagné d'innombrables épreuves et records mondiaux

VERS LA POLYCYLINDRÉE

Le 4 cylindres A. J. W.

Une des plus originales machines présentées au Salon de l'Olympia et qui définit nettement les tendances actuelles.

Si jamais une moto a mérité le titre de voiture à deux roues, c'est bien l'A. J. W. Quand nous voyions, naguère, la moto d'entraînement où Lauthier avait logé un quatre cylindres de voiturette, il nous semblait, à la vue de ce monstre, que jamais on ne verrait une moto pratique, une moto de série équipée d'un moteur de voiture. Pourtant, la Garabello montrait que cette difficulté n'était pas insurmontable. Le moteur de la Garabello, bien que conçu spécialement pour cette motocyclette, pourrait fort bien, en effet, figurer sur une voiture. L'A. J. W., qui emploie un moteur British Anzani de voiturette, est une machine extrêmement originale. Peut-on



Vue d'ensemble du châssis en acier à U. Les deux tiges verticales fixées au châssis, à gauche, servent à supporter la selle ; le tube séparé au milieu se fixe sur le moteur et supporte le carénage et le réservoir ; le tube de direction se fixe aussi sur le moteur. A droite du moteur, la barre coudée sert de pivot au levier de vitesse et la tige à gauche du dessin supporte le garde-boue arrière.

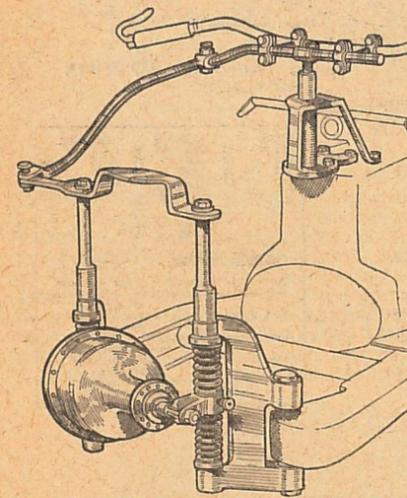
de l'O. E. C. Duplex. La roue est portée par deux coulisses qui sont engagées sur deux tiges. Des ressorts à boudins limitent le mouvement vertical de la roue. Cet ensemble est supporté à son tour par deux pièces massives qui tourbillonnent sur deux gros axes verticaux. Il est assez remarquable que l'A. J. W. ne comporte pas de suspension arrière, et non moins remarquable qu'ayant un moteur

à quatre cylindres en ligne, elle ait une transmission par chaîne et non par engrenages.

Tout le mécanisme est enclos. A l'avant, nous trouvons un radiateur, un grand radiateur de voiture. Le moteur, à refroidissement par eau, a 56 d'alésage et 100 de course. C'est un moteur de voiturette (985 cmc. de cylindrée) à soupapes latérales. La boîte de vitesse fait bloc avec le moteur. Un couple de pignons coniques permet d'avoir une transmission finale par chaîne, car peut-on concevoir une moto anglaise sans une chaîne ? Le réservoir d'essence est en arrière du moteur. Un capotage complet recouvre le mécanisme.

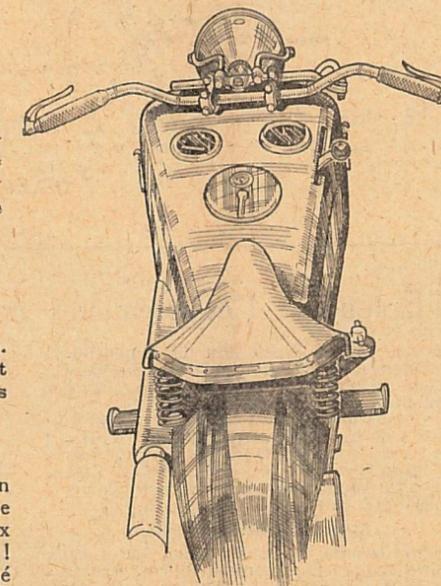
Cette machine paraît très grosse, mais ses dimensions ne dépassent pas celles d'une bicyclette de même cylindrée. Son prix n'est guère plus élevé que celui d'une grosse 1.000 de luxe à 2 cylindres (140 livres), tout en étant à peu près égal à celui d'une voiturette de cette cylindrée. Sous sa forme actuelle, qui n'est pas définitive, il y a quelques retouches à apporter. Nous n'aimons pas beaucoup, pour notre part, la fixation du tube direction sur le moteur lui-même. Mais enfin, l'A. J. W. sur beaucoup de projets, a l'avantage d'exister et de pouvoir être construite. Assurément, elle n'est pas destinée à tout le monde, elle est pour cela trop lourde, trop puissante et trop chère. Mais il y aura sans doute plus d'un sportsman qui en rêvera.

CALAMINE



La direction est du type automobile. La fourche AV n'existe donc pas et la suspension se fait par des ressorts à boudin.

dire que ce soit une moto ? Ou, si l'on désigne sous le nom de motocyclette tout véhicule à moteur possédant deux roues ; mais autrement, que de différences ! Pas de cadre, mais un châssis constitué par deux longerons en cornière en U, reliés par de solides traverses tubulaires et s'évasant sur l'avant pour permettre le braquage de la roue. Celle-ci n'est pas supportée par une fourche, mais le système direction rappelle beaucoup celui



Vue en plan de l'imposante machine, le guidon est bien dégagé, le tableau de bord encastré, bien entendu ; à droite de la selle, le bouchon de remplissage du réservoir.

Les Six jours d'hiver du 22 au 27 janvier 1929

Le calendrier sportif de 1928 ne nous réserve plus maintenant d'épreuve motocycliste un tant soit peu importante; il est temps maintenant de songer un peu à 1929.

Dès janvier, et pour la sixième année, *Moto Revue* organise son épreuve désormais classique et classée parmi les plus belles, les « Six Jours d'Hiver. »

Disons tout de suite que, dans ses grandes lignes, l'organisation sera sensiblement la même que l'hiver dernier.

L'idée que nous avons eu, il y a deux ans, de faire une étape de nuit, avait été, sur le moment, assez durement jugée par certains. Or, malgré les circonstances atmosphériques particulièrement défavorables dont nous avions bénéficié à cette occasion, il fut prouvé qu'il n'y avait là qu'une difficulté aisément surmontable pour peu que l'on veuille s'en donner la peine. Il n'est pas mauvais, de temps à autre, d'aider un peu au progrès en forçant les gens à sortir de la triste routine représentée en l'espèce par le lampion ou la lanterne à acétylène de vélo.

Depuis, l'idée a fait son chemin et tout le monde s'en trouve bien.

Cette année, le côté éclairage sera particulièrement visé et devra être parfaitement au point chez les concurrents qui voudront décrocher la timbale.

Le parcours sera le même ou presque, quelques toutes petites modifications pouvant encore intervenir à l'heure actuelle. Il y aura chaque jour départ de Paris et retour au même endroit, avec deux circuits différents, l'un pour les petites et l'autre pour les grosses cylindrées, dont les moyennes s'échelonneront de 32 à 45 kilomètres à l'heure.

Le mardi, départ de Bezons et après être passé par Beauvais, Gournay et Rouen, retour à Bezons d'où les machines seront conduites au parc fermé.

Le lendemain, avec moins de vergas que la dernière fois, espérons-le, les concurrents fileront de Pierrefitte sur Amiens, pour revenir par Compiègne et Le Bourget.

Le jeudi nous verra sur les routes de

Reims, de Laon, de Soissons, routes presque toutes en parfait état, souvent terriblement droites, terreur des bielles, des ressorts de soupapes et culbuteurs.

Pour ne pas perdre une bonne habitude, le vendredi se disputera Paris-Le Mans avec retour de nuit. Le départ ayant lieu plus tard que les autres jours, une demi-grasse matinée sera permise. Il y a deux ans : la neige; il y a un an : des trombes d'eau. Qu'est-ce qui nous attend cette fois-ci pour la nuit ?

Le samedi, pas mal de bonnes routes : Versailles, Rambouillet, Chartres, Châteaudun même pour les grosses cylindrées; puis Orléans, Rambouillet, Versailles.

Et enfin dimanche, pour ceux qui ont tenu, comme récompense une promenade de santé : départ par la route de

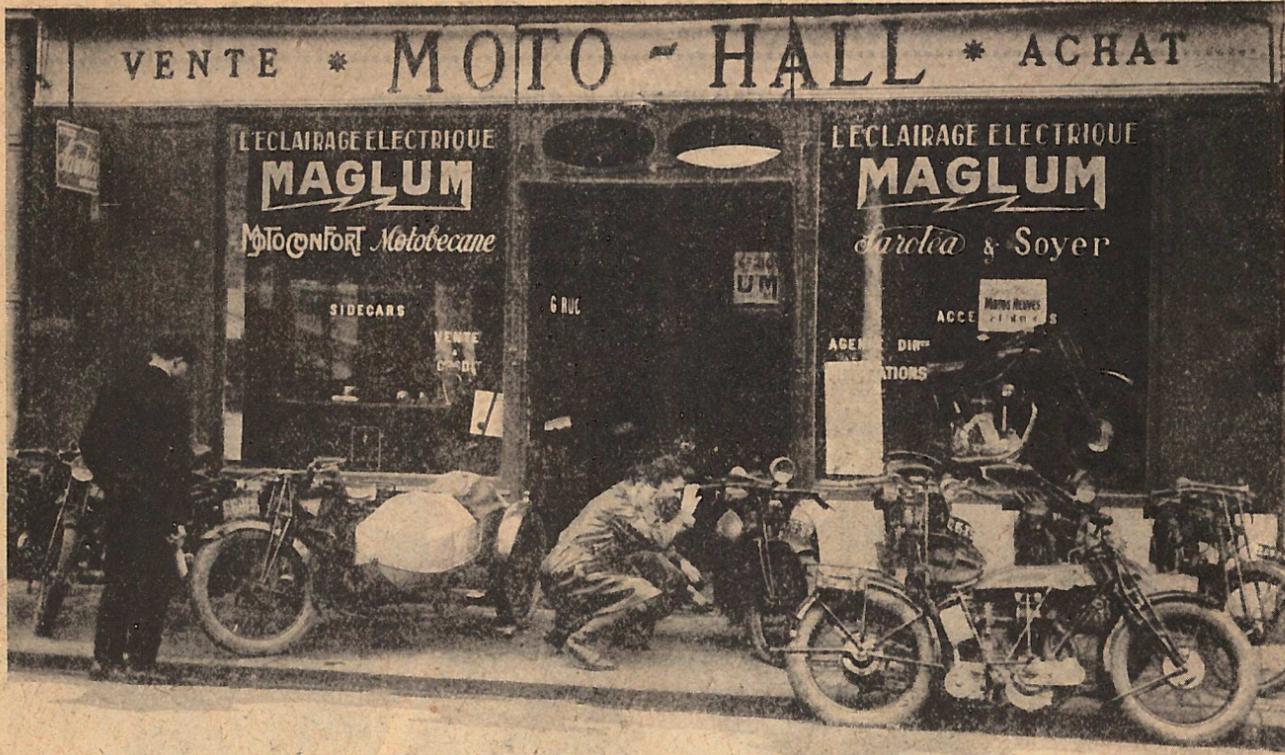
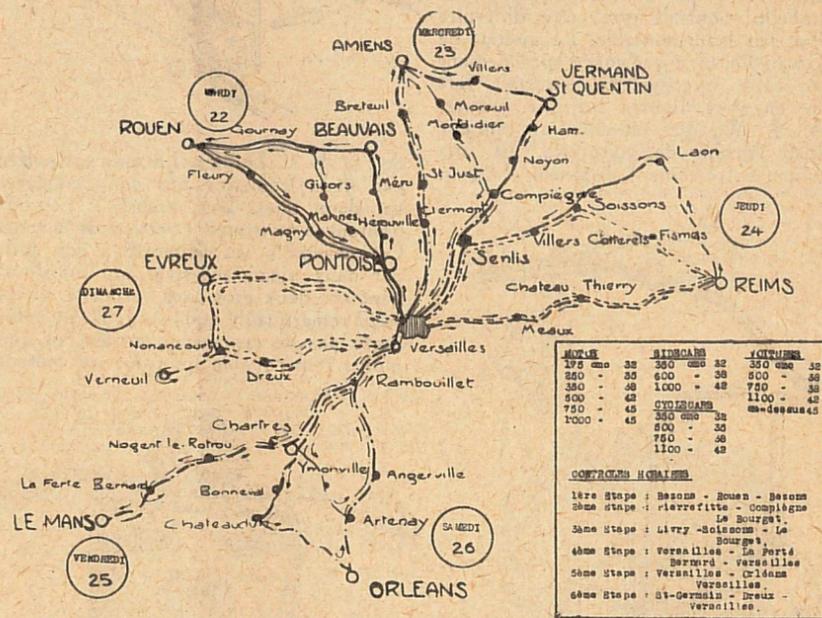
Quarante-Sous : St-Germain, Mantes, Evreux, etc. retour Dreux, Versailles.

Toutes ces étapes d'ailleurs prises individuellement, faites par un beau jour de juin et sans la tyrannique moyenne à tenir, sont autant de balades.

En l'espèce, l'épreuve des Six Jours d'hiver reste une épreuve que tous ne terminent pas et où les places de premier donnent du mal à mériter; mais aussi quelle satisfaction et quelle référence pour ceux qui en sortent à leur honneur.

Si j'en juge par les questions et les réflexions personnellement entendues pendant notre Salon par ceux qu'intéressent le sport motocycliste, on peut, à coup sûr, prédire une fois de plus un succès à cette première grande manifestation de l'année.

R. BOELL.



L'achat d'une machine d'occasion

La moto française actuelle est bon marché, la meilleur marché de toutes si on compare son prix de vente à celui de machines étrangères de même classe. Pourtant, les matières premières coûtent aussi cher à nos constructeurs qu'à ceux de l'étranger. Les salaires des ouvriers ne sont guère inférieurs. Le bon marché est donc avant tout le résultat et de méthodes de construction plus rationnelles, et le désintéressement du constructeur. Mais, si bon marché que soient les machines,

elles ne sont pas cependant à la portée de tout le monde, même avec les ventes à crédit. Il y a, certes, des motos à 3.000 fr., mais elles ne feront sans doute pas l'affaire d'un sportsman qui a bien cette somme, mais ne veut pas la consacrer à l'achat d'une machine peu rapide. Il préférera sans aucun doute acheter une machine qui a déjà roulé, qui a plusieurs années d'existence, mais qui est restée suffisamment rapide. Cela se produit bien sur les voitures où nous voyons fréquem-

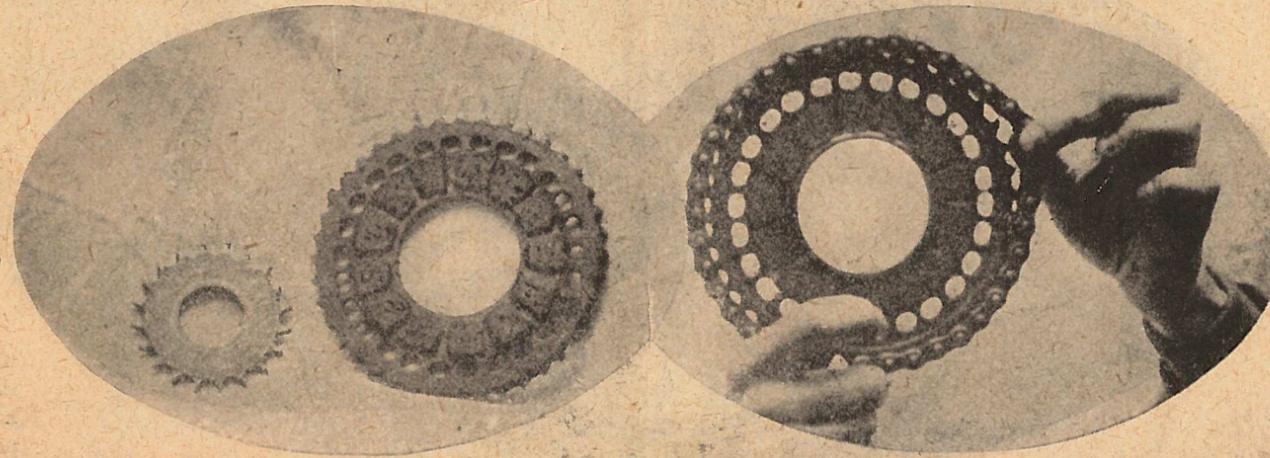
ment un acheteur disposant de 15 ou 18.000 francs se décider pour une voiture de luxe ou de sport ayant deux ou trois ans d'existence, plutôt que d'acheter une voiturette neuve, mais d'un type populaire. Comme on peut compter sur une dépréciation de 15 à 20 % la première année, de 15 % la seconde, et de 10 % la troisième, on voit qu'une machine de trois ans coûtera environ 15+15+10 = 40 % de moins que quand elle était neuve. C'est dire qu'on aura pour 3.000 francs,

Autour de l'Épreuve : Les premières impressions

Une proposition de pénalisation
 Afin de donner satisfaction aux constructeurs, aux bons conducteurs et aux usagers qui souhaiteraient que le nombre des premiers dans toutes les épreuves fût moins grand, une proposition d'aggravation du règlement a été faite aux organisateurs des Six Jours d'Hiver. Indépendamment des dispositions classiques de classement général et par cylindrées, indépendamment du concours annexe d'éclairage qui sera joint à l'épreuve, il vient d'être demandé que des pénalisations, n'influençant cependant pas le diplôme de médaille d'or de ceux qui terminent, permettent de départager les concurrents à la première place :
 Un cadre cassé, 10 points ;
 Une fourche cassée, 5 points ;
 Etc., etc
 Une arrivée d'étape sera prévue « arrêtée » : le moteur étant en marche, le concurrent devra exécuter, par débrayage, le passage

de ses vitesses : ceci afin de démontrer la résistance et la souplesse des débrayages... Toute machine ne pouvant répondre à cette condition, 10 points ;
Casque obligatoire : Tout concurrent surpris à un moment quelconque entre le départ et l'arrivée non coiffé du casque : 100 francs d'amende, payables le soir même de l'étape et cette somme sera répartie entre les premiers de la catégorie du délinquant.
L'équipe Gnome et Rhône
 On accorde volontiers dans les milieux motocyclistes que Gnome et Rhône présentera un team formidable aux Six Jours : Bernard, Naas, Berrenger et Maillard-Brune sont prévus. La victoire néanmoins devra être chèrement achetée par cette équipe si l'on croit les bruits de participation « anglaise » qui nous parviennent.
Ce sont en effet...
 On annonce la très appréciable participa-

tion à l'épreuve des Six Jours d'Hiver de la marque Vélocette. C'est l'agent Orléans-Accessoires qui nous adresse cette nouvelle assez curieuse, car la marque anglaise se devait de montrer que ses qualités de vitesses n'ont nullement obliéré les qualités de rude tourisme que la clientèle réclame de toute machine : à cet effet, les deux pilotes Uvet et Fitscher ont été désignés pour conduire à la victoire chacun une 350 arbre à cames en tête : les Six Jours s'annoncent comme une rude lutte de culbuteurs — latérales et a. c. t.
Et Bernard...
 Il est venu chercher des indications sur l'épreuve, car en excellent pilote, il juge qu'on ne doit pas se préparer 4 jours avant. Il trouve qu'à défaut de neige, il y aura trop de premiers ! ce n'est pas notre avis, car il y aura quelques particularités désagréables au règlement.



Les ferrodos ou lièges ne sont pas d'un prix excessif à l'achat, mais le pignon aux dents limées est beaucoup plus onéreux : deux genres d'usure.

Les pignons doivent être l'objet d'un examen minutieux, si l'on ne veut pas faire une trop grande consommation de chaînes : usure des dents et de la chaîne qui, usée, chevauche et s'écarte du pignon quand on la tire à soi.

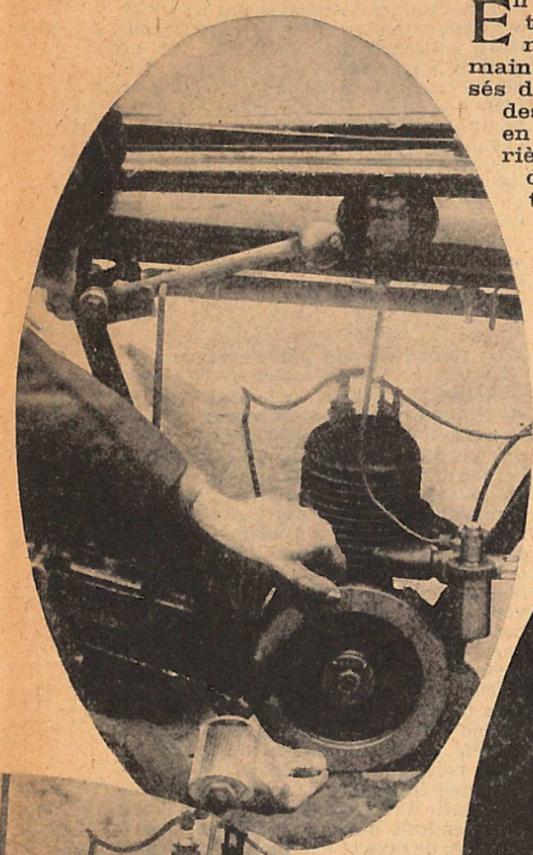
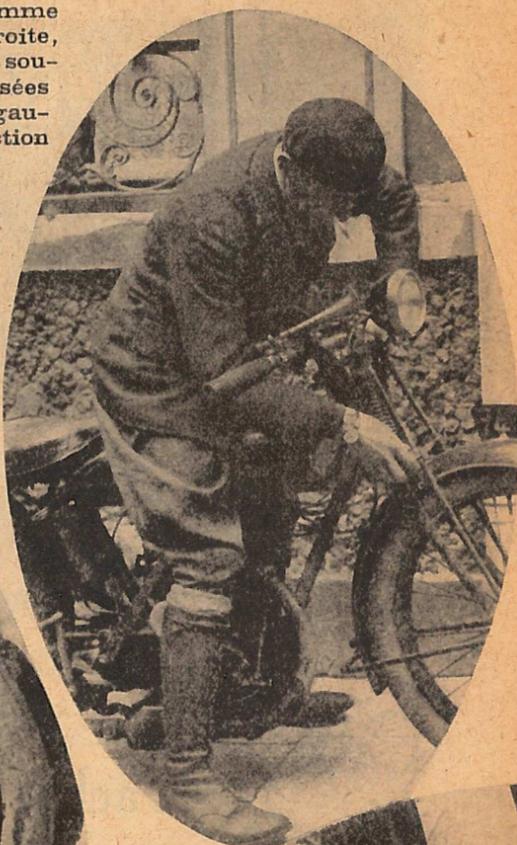
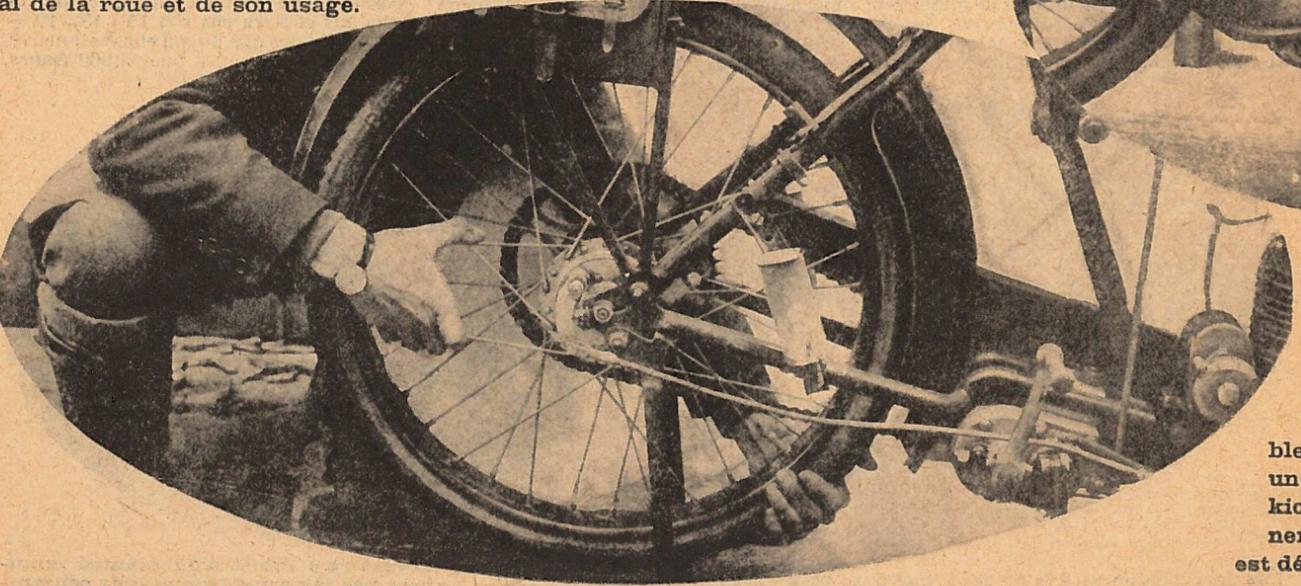
L'Achat d'une motocyclette d'occasion : Attention !

En prenant le guidon comme l'indique la figure à droite, on se rend compte, en le soulevant et en faisant des pesées successives avec la main gauche, du jeu de la direction et des différentes articulations des biellettes de fourche.

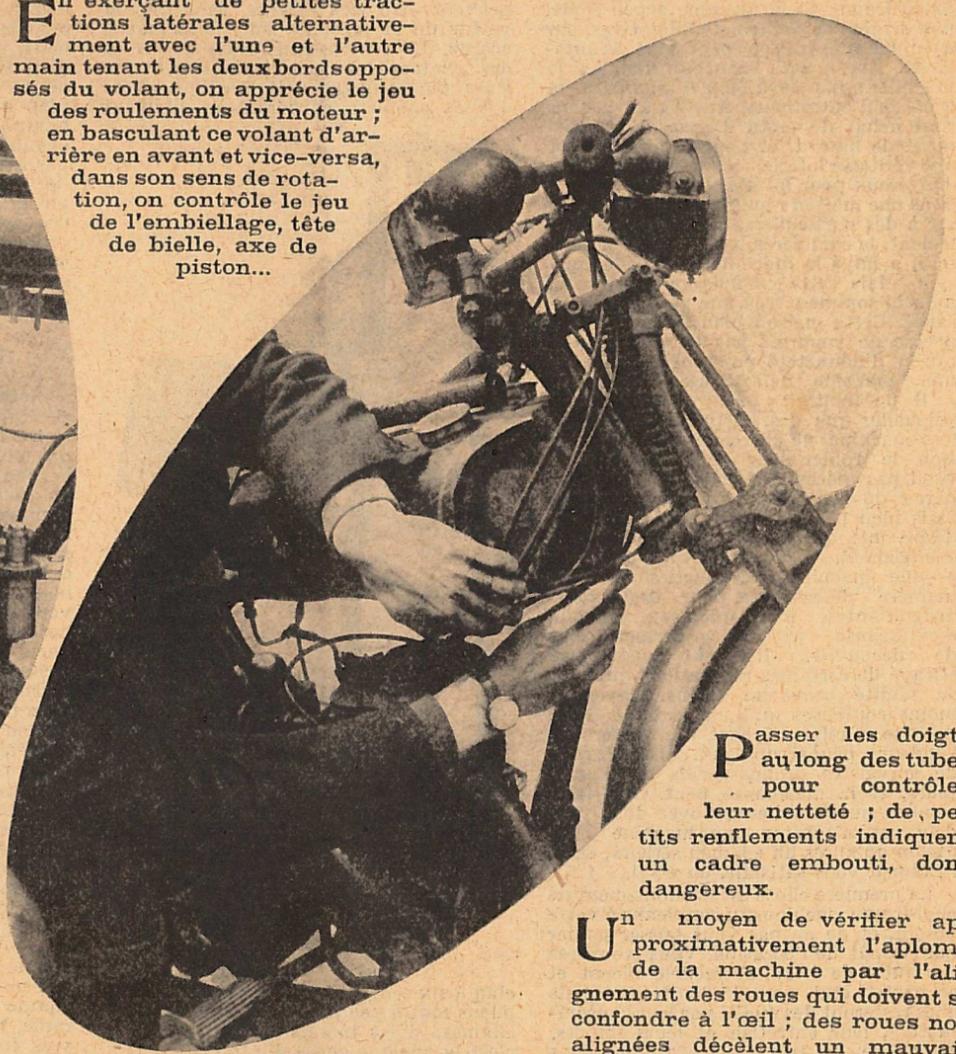


Vérification du moteur. Contrôle des soupapes : ressorts avachis, jeu des poussoirs, jeu de la queue de soupape dans son guide.

En prenant ainsi la roue arrière, on peut contrôler le jeu et, par suite, l'usure des roulements du moyeu ; ensuite, en pincant les rayons, on peut se rendre compte de l'état général de la roue et de son usage.

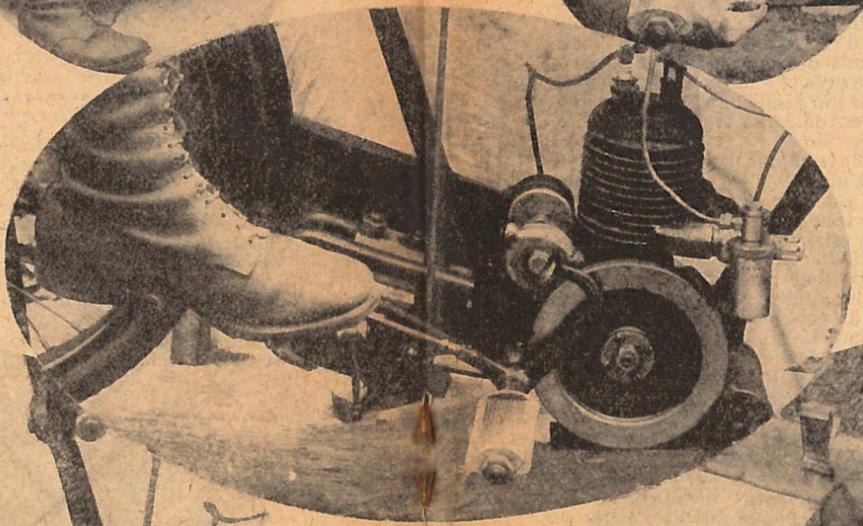


En exerçant de petites tractions latérales alternativement avec l'une et l'autre main tenant les deux bords opposés du volant, on apprécie le jeu des roulements du moteur ; en basculant ce volant d'arrière en avant et vice-versa, dans son sens de rotation, on contrôle le jeu de l'embellage, tête de bielle, axe de piston...

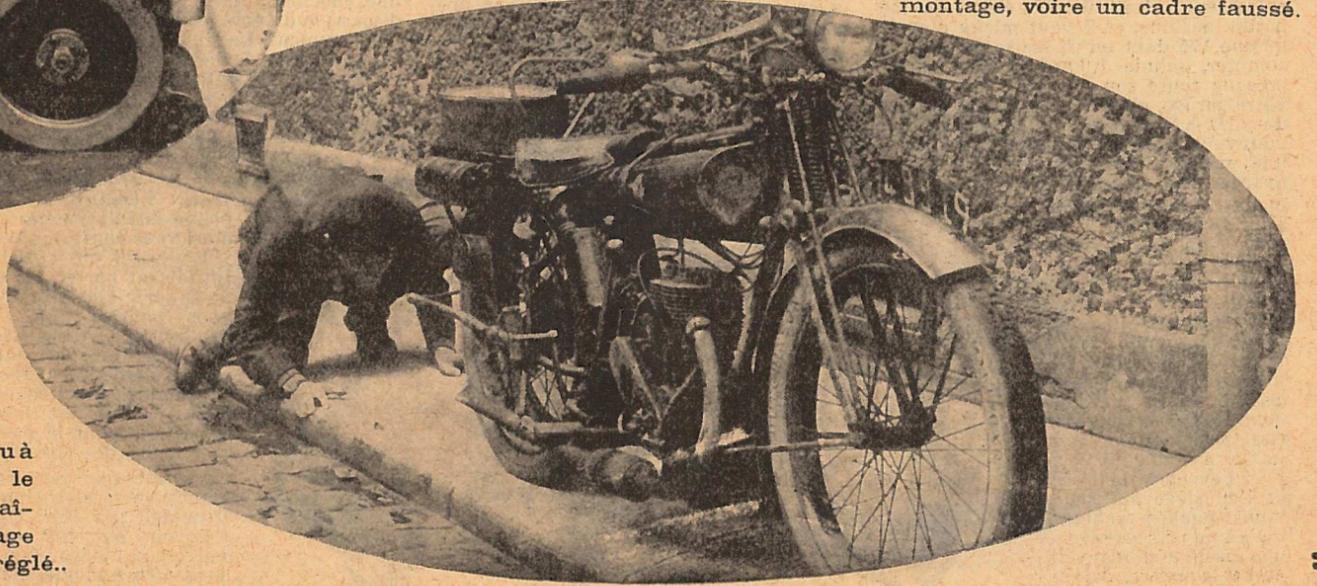


Passer les doigts au long des tubes pour contrôler leur netteté ; de petits renflements indiquent un cadre embouti, donc dangereux.

Un moyen de vérifier approximativement l'aplomb de la machine par l'alignement des roues qui doivent se confondre à l'œil ; des roues non alignées décèlent un mauvais montage, voire un cadre faussé.



Appuyez doucement sur le kick ; s'il s'abaisse rapidement, il y a manque de compression imputable à des segments usés ou à un cylindre ovalisé. Si le kick descend sans entraîner le moteur, l'embrayage est défectueux, usé ou mal réglé.

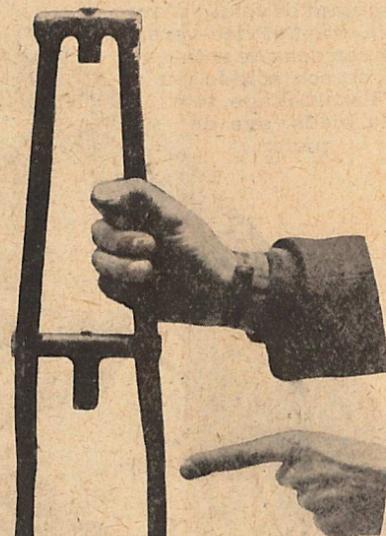


par exemple, une moto ayant coûté neuve 5.000 francs. Si la machine a peu roulé, une dizaine de milliers de kilomètres, par exemple, l'opération peut être avantageuse. Elle le sera beaucoup moins si la machine a parcouru 50.000 kilomètres et a été mal entretenue. Aussi y a-t-il, dans tout achat de moto d'occasion, un élément de hasard, et pour le novice c'est une véritable loterie. Il sera souvent moins dangereux pour lui d'acheter sa machine dans une maison réputée que de s'adresser à des particuliers, bien que, naturellement, le commerçant ait majoré le prix qu'il a payé la machine, de sa commission. Mais cette commission représente, dans la somme payée, une véritable assurance. Cette maison bien établie et respectée ne voudrait pas ternir sa réputation d'honnêteté en vous fournissant une machine défectueuse.

Il ne faudrait pas, cependant, se persuader que des particuliers vendant leur machine ne cherchent qu'une occasion de rouler leur prochain. On ne vend pas nécessairement une machine parce qu'elle n'est plus bonne à rien, mais bien plus souvent parce qu'on en désire une autre, par simple amour du changement. Souvent aussi le vendeur a une machine qui fonctionne d'une manière défectueuse pour des causes insignifiantes, mais que son manque d'expérience ne lui permet pas de découvrir. Il peut aussi être effrayé de certaines réparations qui sont en réalité beaucoup moins graves et moins coûteuses qu'il ne le croit. Mais dans le nombre, il peut se trouver des vendeurs peu scrupuleux, qu'il s'agisse de garagistes professionnels ou d'amateurs, et la malchance peut vous faire tomber sur l'un d'eux. Soyez donc prudent, et n'achetez une machine d'occasion qu'après un examen sérieux, et, si l'examen vous satisfait, un essai.

La première chose est naturellement de choisir une machine qui convienne à votre besoin, et de ne pas vous laisser guider par l'appât de l'occasion. Vous trouverez des autos de 4 CV, de modèle récent et en parfait état, pour 15.000 francs, mais elles resteront des 40 CV par leur consommation, leur entretien et leurs impôts. De même une très puissante moto vous entraînera à des frais plus élevés qu'une petite machine, et il vaut mieux n'avoir qu'une 175 dont on puisse se servir sans compter, qu'une 1.000 qui doit passer presque toute son existence à l'abri de votre garage, et que vous ne sortirez que dans les grandes occasions. Par contre, si vous voulez faire du tandem ou du sidecar, une machine assez puissante sera plus avantageuse. Mais laissons de côté le choix d'une machine, pour voir rapidement quels points doivent retenir votre attention quand vous examinez une moto d'occasion. Un examen attentif ne nécessite qu'une demi-heure au plus, et le vendeur ne s'y opposera certainement pas, à condition que vous évitiez toute détérioration de la machine. Si vous avez beaucoup de loisirs et l'outillage suffisant, vous pouvez acheter, mais à un prix assez bas, une machine en mauvais état et la reviser, mais ne vous illusionnez pas, c'est

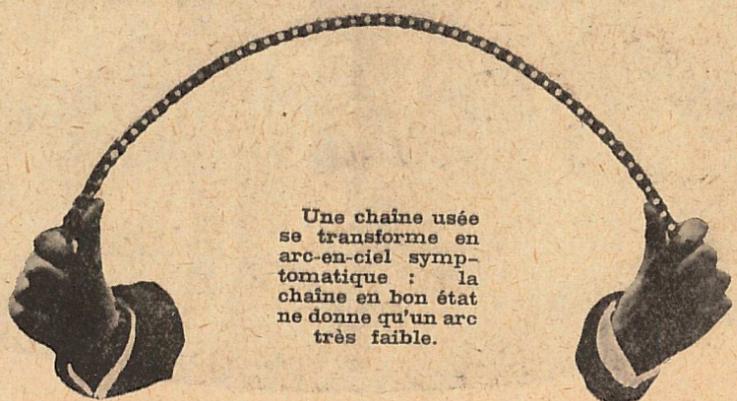
une grosse perte de temps et les dépenses peuvent être très élevées, sans que la valeur de la machine soit notablement accrue. Le remplacement des pneus et des chaînes (et vraisemblablement de leurs pignons) est déjà quelque chose d'assez onéreux, et dépassera aisément



Surveillez bien la fourche : en cas de collision ou de choc, elle sera le meilleur baromètre de votre expertise : voyez ce point faible, amorce de rupture.

cing à six cents francs. Si, par contre, les pneus sont à peu près neufs, ainsi que les chaînes, si les impôts sont payés, etc., c'est là quelque chose d'intéressant. Il y a en somme un prix moyen pour une machine d'une marque, d'un type, d'un âge déterminés, mais ce prix moyen devra être diminué si l'état de la machine est médiocre ou augmenté si elle est au contraire en bon état.

Même si vous êtes bien au courant, ne vous contentez pas d'un examen superficiel et désordonné. Il faut tout voir, et



Une chaîne usée se transforme en arc-en-ciel symptomatique : la chaîne en bon état ne donne qu'un arc très faible.

cela n'est après tout pas bien long. Au lieu d'examiner successivement les roues, le cadre, le moteur, etc., il est, croyons-nous, préférable de commencer par un bout de la machine et de finir par l'autre, mais l'essentiel est de procéder selon un plan d'examen. C'est à cause de cette habitude qu'un expert procède si vite à l'évaluation d'une machine. Ne vous fiez pas à l'avis du premier venu. Beaucoup de pseudo-connaisseurs n'y connaissent pas grand chose, ou bien, persuadés pour des raisons purement sentimentales et subjectives, de l'excellence de telle ou telle marque, ils seront enclins à mépriser et à déprécier d'autres marques en réalité excellentes.

Commençons par l'arrière

Mettez la machine sur le pied et voyez si celui-ci est solide, si le ressort de fixation est en bon état, si le garde-boue n'est pas fêlé et s'il est bien fixé. Les pattes de la roue arrière ne doivent pas être évasées ou faussées ; la roue doit tourner bien d'aplomb. Il ne doit pas y avoir de jeu appréciable dans les roulements. Si le pignon de chaîne est usé, et ses dents crochues, c'est que la machine a déjà beaucoup roulé. Voyez le pneu. Méfiez-vous d'un pneu trop neuf d'aspect. Ce peut être un pneu rechapé, ou encore un pneu sec acheté au rabais et qui vous lâchera aussitôt. Un pneu rechapé peut fournir un service encore important, les deux tiers d'un pneu neuf, si les toiles sont en bon état et si le gomme employée n'a pas été dégréinée au lieu de régénérée. Deux points du cadre sont exposés à des fractures, le raccord de selle et la console de la boîte de vitesse. Des touches d'émail à cet endroit devraient vous engager à regarder de près et éveiller vos soupçons. Un vendeur qui essaie de vous glisser une machine dont le cadre est fêlé ne mérite guère de confiance.

L'usure de la chaîne peut être constatée sans démontage. Tout d'abord, une chaîne qui est normalement tendue à un endroit et très lâche à d'autres est une chaîne qui est bonne pour le tas de ferraille. Naturellement, une chaîne en mauvais état ne doit pas vous faire refuser une machine, mais au moment de la discussion du prix, vous pourrez invoquer cet argument. Le jeu des articulations de la chaîne peut également être apprécié de la manière suivante. Saisir la chaîne à l'endroit où elle repose sur le grand pignon, et tirer, si on peut la faire remonter sur les dents, elle est bien malade.

Passons ensuite à la boîte de vitesse. Les pignons sont-ils en bon état ? Saisissez l'embrayage à pleine main et voyez si ainsi vous constatez un jeu vertical ou latéral. En faisant porter votre poids sur le kick-starter, vous pourrez voir si l'embrayage patine. Essayez aussi en appuyant sur le levier de débrayage, si l'embrayage dégage bien, ce qui est très important pour le passage facile des vitesses.

Le réservoir recevra ensuite votre attention. Il ne doit pas fuir. Un réservoir qui fuit est dangereux, indépendamment même de question d'économie, l'essence

peut arriver sur une partie chaude du moteur et s'enflammer. Quand un réservoir fuit à un endroit, il est fréquent que d'autres fuites se déclarent par la suite. Si l'huile et l'essence sont logées dans le mauvais réservoir, voyez si l'huile n'est pas passée en totalité ou en partie dans le réservoir d'essence. Il y a alors certitude que le contraire se produit et que l'essence s'introduit dans le compartiment de l'huile, et cela est alors plus grave, car on sait avec quelle aisance l'huile diluée d'essence arrive. Il en résulte un risque très sérieux de détérioration.

Les attaches du réservoir au cadre doivent être très solides. On est parfois assez ennuyé sur la route, à la suite d'une panne anodine comme celle-là, que d'une avarie sérieuse.

Enfin, nous arrivons au moteur. Nous avons fait de beaux progrès au cours des dernières années, et en particulier sous l'influence de l'aviation. Un refroidissement efficace, grâce auquel l'huile conserve ses qualités, et par conséquent des roulements qui tiennent beaucoup plus longtemps. Par surcroît, ces roulements sont à galets et dureront beaucoup plus longtemps que des roulements lisses, à une condition, toutefois, c'est qu'ils soient de bonne qualité, car nous avons vu récemment encore un manchon de

Le transport, en moto, d'une seconde personne, grâce au tan-sad par exemple, s'est tellement généralisé durant ces dernières années et offre de tels avantages, qu'on en dit certains détracteurs (parfaitement ignorants, d'ailleurs, de la question motocycliste), que des constructeurs ont été incités à établir des machines spéciales, ainsi que *Moto Revue* nous en entretenait encore récemment.

M. Maître, le constructeur si avantageusement connu dans la région de Besançon, a monté une moto pourvue d'un cadre d'une conception personnelle toute nouvelle, triangulé à double tube et double berceau, surbaissée entièrement, brasée avec raccord de direction en acier coulé, et qui offre cette particularité d'être établie pour recevoir 2 selles à la même hauteur (très faible par rapport au sol), entre le réservoir et le portebagage. Ainsi, le passager se trouve sur cette machine immédiatement derrière le conducteur, exactement dans la même position, dans les mêmes conditions de confort et de stabilité, et bien assis et suspendu sur une grande selle, ne subira pas les inconvénients inévitables du tan-sad haut perché par rapport au conducteur et placé dans l'axe de la roue AR, victime des réactions parfois brutales de celle-ci.

Sur un tel cadre, l'expérience en a été faite, de longues étapes et de longs trajets sur mauvaises routes, sont permises sans dommage ni fatigue exagérée de la personne ainsi transportée, ce qui n'est pas, avouons-le, le cas lorsqu'on utilise le « tan-sad ».

Un tel cadre est, sans doute, notablement plus long que le modèle normal, et peut paraître moins maniable. Cependant, par sa triangulation soignée, il est d'une rigidité éprouvée et la machine, remarquablement basse, garde une tenue de route excellente. A la pratique de sa conduite, on se convaincra facilement que ce genre de moto est aussi facile à diriger qu'une autre : on ne sent pas le passager.

Ajoutons que la machine qui actuellement circule à Paris est montée avec les mêmes éléments que ceux qui composent les modèles habituels livrés par M. Maître, c'est-à-dire : réservoir à cheval de 14 litres, réservoir d'huile de 4 litres. Direction à flasques en acier coulé avec amortisseurs et freins. Roues avec la nouvelle jante « Wolber », indéformable, pneus ballons ; la roue AR est

vibrequin ovalisé, en dépit d'un graissage normal, au bout d'un nombre minime de kilomètres. L'examen des roulements est assez délicat, malheureusement si on ne peut démonter le moteur, si avec un roulement à billes vous constatez, en soulevant le pignon moteur, un jeu très sensible, méfiez-vous, car il est probable que le jeu à la tête des bielles est plus accusé encore. En balançant le pignon moteur, vous pourrez vous en faire une idée.

Pour vous assurer de la compression, appuyez sur le kick starter et voyez si le moteur résiste à votre poids. Comme il est peu vraisemblable que le vendeur soit assez négligent pour ne pas avoir rodé les soupapes ou refait les joints, vous pouvez penser que le cylindre d'un moteur qui comprime mal est vraisemblablement ovalisé. Vous devrez, de plus, voir si la compression est bonne à chaud, car il arrive que l'huile, plus visqueuse à froid, maintienne la compression, et que, plus fluide à chaud, elle laisse passer les gaz. Mais, somme toute, il est extrêmement difficile de se rendre compte de l'état d'un moteur au cours d'une visite aussi superficielle, et un essai sur quelques kilomètres, et particulièrement en côte, serait plus instructif.

Continuez l'examen par la direction et

ses raccords par la fourche et la roue avant, et procédez ensuite à un essai si la machine vous a donné une bonne impression. Un point très important, c'est la facilité de départ. Il y a beaucoup à parier qu'un moteur qui part facilement est en bon état. Un essai en palier ne signifie pas grand chose. C'est en côte, et en côte prolongée, que vous apprécierez le plus exactement le rendement d'un moteur. Si le vendeur ne voulait pas, et il est excusable, vous confier sa machine, demandez-lui de monter devant vous une côte assez longue. Une machine qui est facile à mettre en route et qui est bonne grimpeuse est certainement en bon état, au moins en ce qui concerne son moteur.

Quand vous avez acheté une machine d'occasion, il est essentiel de la revoir avant de prendre la route, de changer les flexibles ainsi que le câble de bougie ; de démonter les moyeux et de les garnir de graisse, de passer les chaînes au bain de graisse, de vidanger et de décalaminer le moteur, de changer les ressorts de soupape. Vous éliminerez ainsi mille et une petites pannes sans gravité, mais fort désagréables, et de plus, vous vous familiariserez avec cette machine qui, sans être neuve, est une inconnue pour vous.

H. P. BORESTROKE.

La moto biplace "Maître"

coullisée dans une patte renversée permettant le démontage instantané et facilitant la tension de la chaîne. Très larges pare-boue, larges freins « auto-serreurs ».

La première machine a été livrée avec un moteur de 5 CV à culbuteurs, double échappement, à défaut d'un bloc-moteur polycylindrique à transmission à cardan, mais c'est une question de patience. J. F.

DE-CI ET DE-LÀ

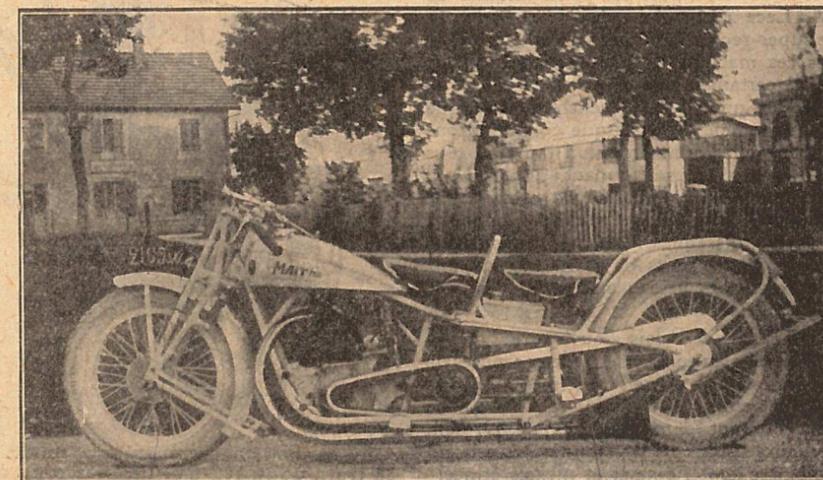
Paris-Nice en 1930 seulement !

Motor Cycle publie un écho signalant que Paris-Nice n'aura pas lieu en 1929. On se souvient qu'au cours de la dernière épreuve, certains compétiteurs profitèrent de l'inclémence du temps pour se livrer à quelques bricolages sur leur machine. Par la suite, l'U.M.F. suspendit le M. C. de Nice, club organisateur, pour une période de un an. S'appuyant sur cette suspension, notre confrère anglais annonce que Paris-Nice est reporté à 1930. Et ceci nous fait voir la grande utilité de nos

Le Banquet du M. C. Seine

C'est le 15 décembre que cet actif Club organise son Banquet annuel au Moulin Brûlé, Ile de Charentonneau, Maisons-Alfort. Le prix en est fixé à 40 francs : bal, banquet et service compris.

Dès à présent, les inscriptions sont reçues au siège social accompagnées de leur montant, ou encore à M. Bourassin, 2, boulevard Beaumarchais, Paris (11^e). ATTENTION. Dans les deux cas, joindre un mandat adressé à M. Bourassin, personnellement, ceci pour éviter les difficultés à la poste.



La moto bi-place Maître.

Le 1^{er} Salon 1928 aura des conclusions utilitaires
LE COIN DU LECTEUR.

Ma visite au Salon

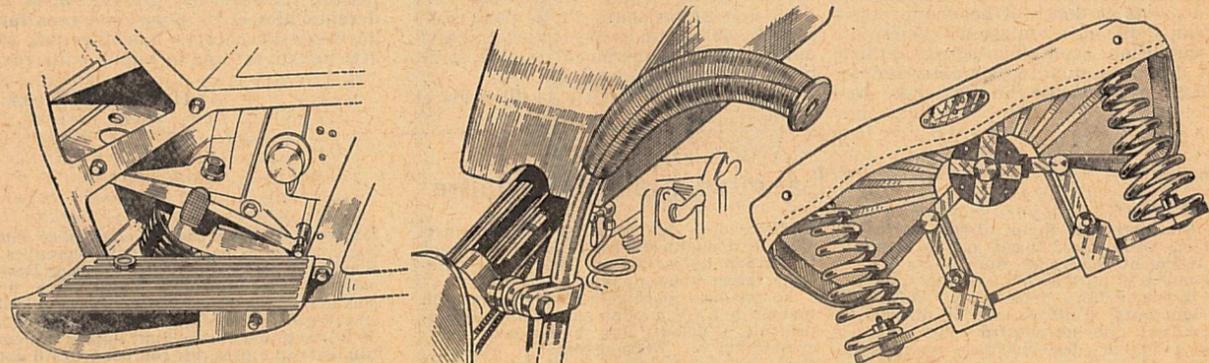
par un lecteur qui ne s'attendait pas à une telle publicité.

Motocycliste depuis 3 ans, abonné depuis 2, permets que je t'ennuie un instant. Tu pourras ensuite mettre mon papier au panier ; il ne me restera que le regret de t'avoir fait perdre quelques minutes.

Etre abonné à *Moto Revue* : lire chaque semaine les critiques et surtout les louanges

voir ! Par où commencer ? Instinctivement les yeux questionnent toutes ces pancartes blanches qui portent des noms familiers à *Moto Revue*. T... ah ! (sans doute parce que j'en monte une). Je m'engage à travers les stands : 4 temps, émaux noirs, rouges, confort, 2 temps, filets or, culbuteurs, dansent devant mes yeux émer-

le réservoir en selle. Quelle belle gamme de machines ; mais où sont les cadres, les blocs modernes, tout de même quand on s'appelle T... La qualité est toujours là, mais la mode n'y est plus. Dans la mode, il y a le germe d'une véritable évolution vers le mieux, c'est sans doute ce que pense cette coquette de 250 E3. Plus loin, voilà



Chez Mondiale, le moteur est inversé et les marchepieds chauffants.

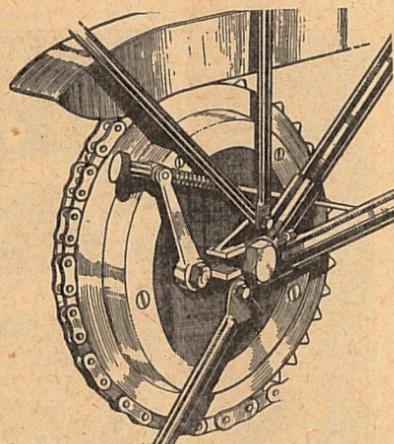
Dektereff présente pour les amateurs de Dirt Tracks un knee-grips curieux

La selle Planor est munie d'amortisseurs.

de machines dont, es dessins font rêver ; suivre M. Borestroke avec intérêt ou d'autres avec peine quand on est profane ; se passionner pour les exploits de M. Sexé ou s'amuser de la controverse de ceux qui ne dérapent pas de la même façon ; regarder d'un œil amusé les petits drames de M. Leca ; chercher dans les annonces le super-record qui départagera enfin toutes ces machines qui n'en peuvent mais. Voilà certainement un plaisir agréable et reposant pour le motocycliste qui pratique journalièrement ; plaisir que complète tous les ans un album du Salon toujours plus surprenant, plus étonnant ; plaisir qui fait naître, chez l'abonné de province, le désir de voir enfin tous ces modèles essayés, disséqués, dessinés dans *Moto Revue*. Deux nuits dans un wagon pour être quelques heures au Salon, c'est être tapé de la moto.

Au Grand Palais, ouverture, on se presse déjà aux entrées. Là, deux espèces de cosaques à l'appareil vestimentaire original et coloré attirent les regards ; mais non ce sont deux déguisés de Dresch, toujours pour nous étonner. C'est un éblouissement : émaux et nickels étincellent et rivalisent d'éclat. Comment tout

veillés et rendent mes pas hésitants. Et je suis devant le stand le mieux présenté de tous ceux que je verrai par la suite. Surprise agréable : la 4 CV latérale est à 5.200 francs ; déception ; elle n'a pas



Un ressort a légèrement modifié le frein de la René Gillet permettant un plus facile réglage.

le cardan qui apparaît et sourit à tous ceux qui roulent l'hiver, mais avec des dents en or.

Je saute de machine en machine, de stand en stand. Quel choix. Mais un prix où les unités de mille sont proches de la dizaine douce mon ardeur trop enthousiaste. Il est vrai que ces machines ont fait la traversée... de la Manche.

Un cadre surbaissé loge maintenant le bloc si net, si propre de cette 350 qui ne craint pas les coups de soleil. Pour tenir un juste milieu, on a suraugmenté le prix. Des dames essaient la selle arrière qui faisant fi du porte-bagages veut être digne du cadre. Ça ne se fait pas sans papoter. Celle-ci raconte qu'à chaque sortie le siège lui fait des bleus aux jambes ; aimable époux prépare-toi à l'achat d'une selle, tu peux déjà faire mettre ton siège dans les annonces de *Moto Revue*.

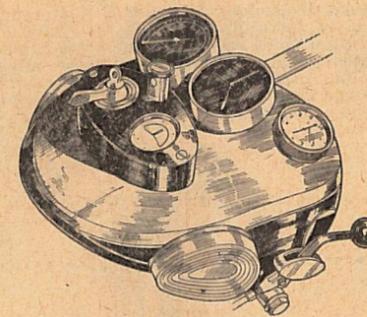
Très bien toutes ces machines extrasurbaissées ; mais les constructeurs oublient qu'il existe encore des routes avec des nids de poule et des cailloux roulants.

Une roue dans le trou, un caillou sous le tube d'échappement et la machine est en équilibre.

J'entends : la moto de Sexé est exposée.

Je m'approche. Elle est là, énorme, cachant ses formes sous une avalanche de sacoches, réservoirs et autres accessoires ; glorieuse sous sa poussière internationale ; étonnée de ne plus porter son cavalier. On se presse autour d'elle et avec un peu d'émotion ; on cherche M. Sexé. Quel homme et quelle renommée il donne à ses montures ! Si je fais l'acquisition d'un 2 temps je sais où m'adresser.

Et toujours des nouveaux noms, des 2 temps, des 4 temps plus nombreux. Mes yeux se fatiguent, mon ardeur à tout voir se calme. C'est trop pour une fois. Il faut des dessins nouveaux pour raviver mon intérêt. N M, D : deux belles conceptions en tôle emboutie que n'avantagent pas des couleurs trop voyantes. Il y a certainement mieux à faire : ne serait-ce que des flasques genre capot automobile sur les côtés de cette D., par

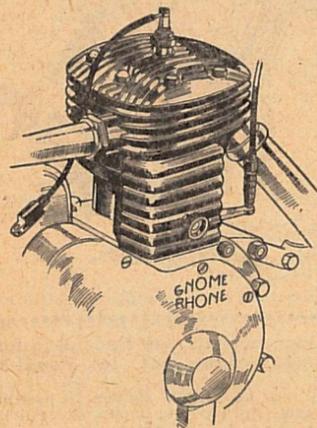


C'est San Sou Pap qui se décide, parmi les constructeurs, à concevoir le réservoir parfait tableau de bord.

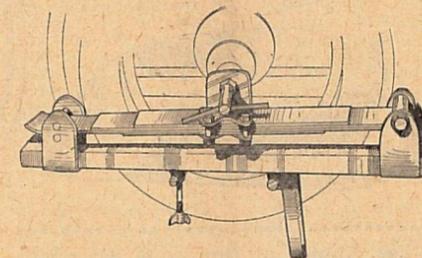
indispensable. Enfourchez-les, messieurs, vos machines éclatantes et faites dix minutes de promenade par ce dimanche

pare-boue détachables avant et arrière car la passagère n'est pas mieux protégée ; mais ne laissez pas vos clients se débrouiller avec des moyens de fortune. Ce manque de protection est certainement ce qui rebute le plus quand on pratique par tous les temps. Il y a bien l'équipement motocycliste, mais il n'a rien à voir avec la boue ; son but c'est de nous mettre à l'abri de la pluie et du froid.

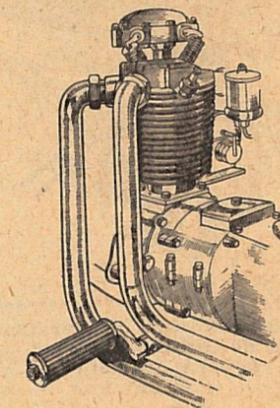
Et les chaînes ; si le carter fermé est trop coûteux, les couvre-chaîne actuels n'ont pas dû faire pâlir longtemps ceux qui les ont dessinés. Que je vante un peu la brave courroie de ma 3 CV qui fait son travail sans qu'on s'occupe jamais d'elle. Quelle erreur qu'une chaîne mal protégée sur une machine de travail. Je pense que la courroie mériterait un meilleur sort sur les motos de ceux qui ne sortent pas seulement quand le dimanche



En ondulations brillantes sous son vernis noir, le cache-soupapes Gnome-Rhône 250 cmc., ne rompt pas la ligne des ailettes.



C. P. Roléo a une originale suspension de side.



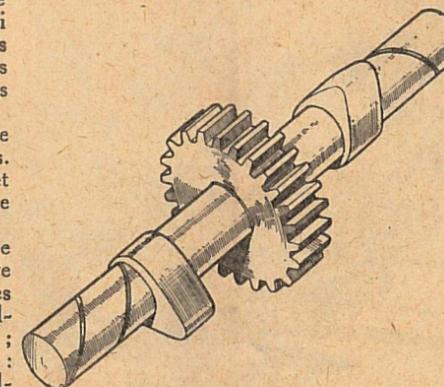
Le bloc Bridier et Charron est bien présenté avec son double tube par Lorient.

exemple. Le cavalier est ici bien mieux protégé si la pauvre chaîne ne l'est guère. Qui l'emportera des tubes qui font la machine délicate, coquette, féminine ou de la tôle qui lui donne une beauté d'allure masculine. Ce sont deux sexes qui s'affrontent. On ne saura de longtemps lequel prévaudra si des marques anciennes et cotées ne lancent pas les deux modèles concurrence.

Je n'ai pas tout vu. La grande foule se presse maintenant autour des stands. Curieux et pratiquants, tous admirent et apprécient. Je me dégage, je monte, me voilà dans la galerie des accessoires.

Pauvre motocycliste, quand donc le constructeur se décidera-t-il à ne vendre que des machines équipées. Qui ne les désire pas ces accessoires tous merveilleux ? Illusion d'un prix d'achat possible ; déception ou gêne quand on a fait mettre : éclairage, selle arrière, sacoches ou mallettes, compteur, klaxon, protége-jambes enfin qui départent toujours nos motos, mais que la négligence des constructeurs rend

pluvieux ; alors vous penserez peut-être que vos garde-boue ne sont pas très efficaces. Vous trouverez que les protége-jambes sont inesthétiques (je n'en ai pas vu dans vos stands) ; eh bien, faites-nous de vrais garde-boue ou munissez-les de



Dans l'arbre à cames de la Royal-Moto, les spirales sont gravées pour le passage de l'huile.

est ensoleillé et le baromètre au beau ; de ceux qui ne sont pas amateurs de vitesses réalisables sans danger sur le papier. Et pourtant, cette année, une vieille 175 à courroie a fait un des meilleurs temps à la côte des Dunes, montée par un amateur à sa première course. Enfin attendons le cardan.

Toujours des accessoires. La soudure sur la route pour 13 francs ; des casques, mais je ne vois pas les équipements motocyclistes. Surprise : le stand de *Moto Revue*. Je l'avais oublié. Je te demande pardon mais je n'en ai retenu qu'une chose : l'élément féminin y était joliment représenté. Ça ne m'étonne plus si on s'y marie (n° récent).

Mon seul regret sera de n'avoir pas eu le temps d'aller jusqu'à tes bureaux. J'ai quitté le Salon fatigué, enchanté, emportant l'impression d'un succès complet, inespéré et en lui disant : à l'an prochain.

BACHON.

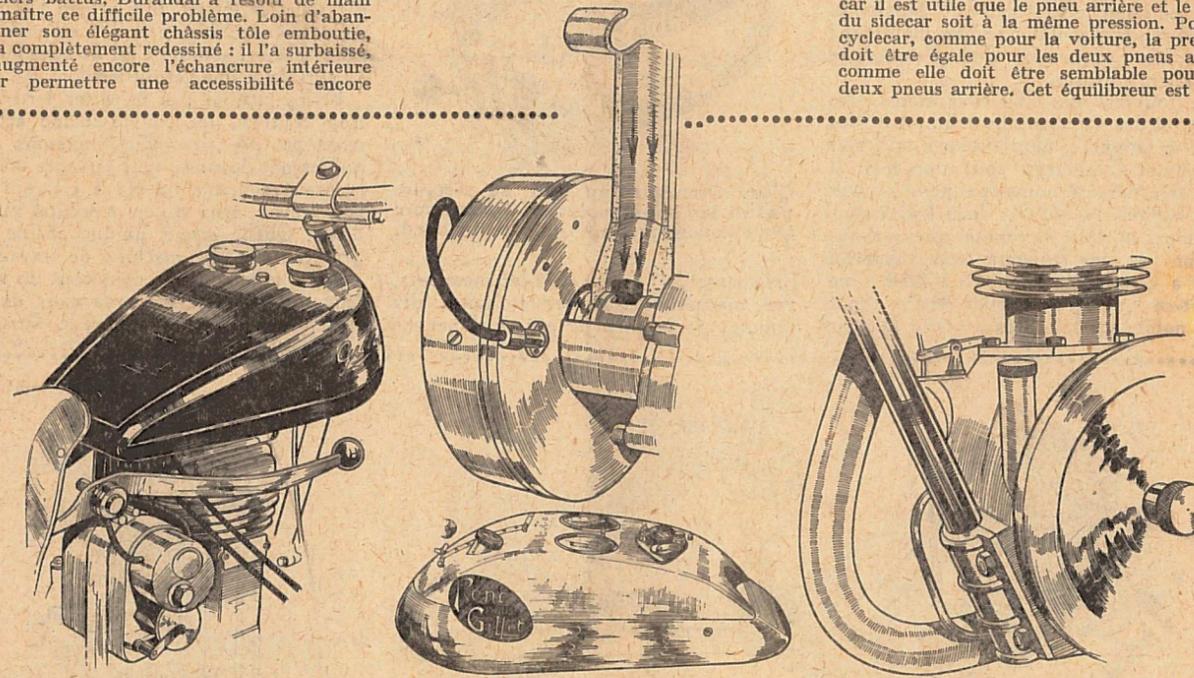
Un Châssis vraiment étudié

Le visiteur du Salon a pu être frappé par la complication de certains cadres en tubes qui sont parfois obligés de se muer dans leur partie supérieure en véritables essieux de voiture pour permettre le logement du réservoir de selle. Sortant carrément des sentiers battus, Durandal a résolu de main de maître ce difficile problème. Loin d'abandonner son élégant châssis tôle emboutie, il l'a complètement redessiné : il l'a surbaissé, a augmenté encore l'échancrure intérieure pour permettre une accessibilité encore

breuses demandes qu'a eues la S. A. Durandal pour la fourniture seule de ses châssis et fourches. Nous apprenons que cette firme a l'intention de commercialiser cette affaire et que prochainement elle lancera sur le marché ses élégants châssis à un prix inconnu jusqu'à ce jour.

Houdaille

Dans la présentation Houdaille, il est bon de noter un accessoire utile à nos sidecaristes et à nos cyclecaristes : son équilibreur de pression qui permet de gonfler deux pneus en même temps. On connaît l'importance de la pression sur la tenue de route ; en sidecar il est utile que le pneu arrière et le pneu du sidecar soit à la même pression. Pour le cyclecar, comme pour la voiture, la pression doit être égale pour les deux pneus avant, comme elle doit être semblable pour les deux pneus arrière. Cet équilibreur est cons



S'arrondissant sans exagération, le réservoir de Gillet-Herstal est sobre, élégant, qu'il soit noir et or ou blanc et or.

Chez Aubier et Dunne, le distributeur tourne en bout du vilebrequin. Une communication est ainsi établie pour une lumière entre le canal d'arrivée et le carter.

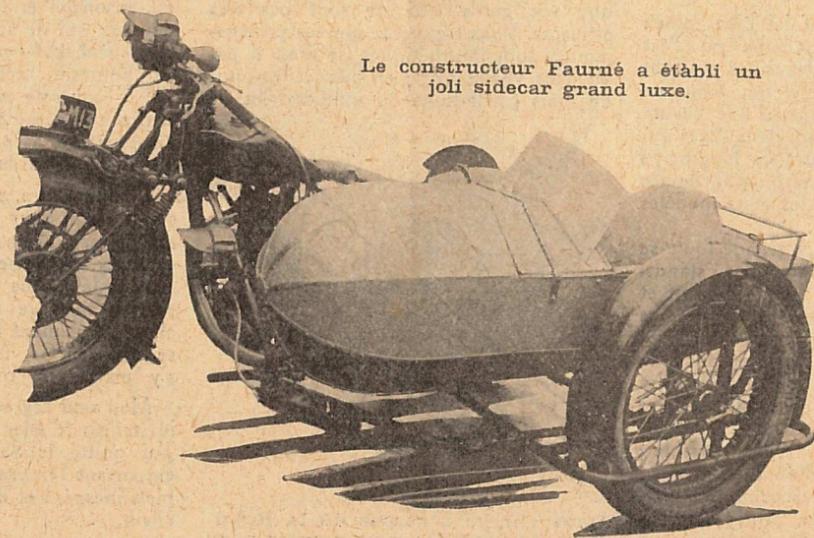
Le nouveau réservoir de René Gillet est excellemment compris.

Voyez sur la gauche, l'ouverture prévue pour mettre serviettes ou chiffons de nettoyage.

plus grande, tout en conservant autour de cette échancrure les rebords indispensables qui assurent rigidité et légèreté ; et pour assurer la réunion de ses deux flasques, tout en leur permettant l'amovibilité, il a créé une pièce de direction coulée d'une forme extrêmement ingénieuse qui permet le logement du fameux réservoir et assemble les deux longerons à plat et par simple, mais robuste rivetage. Du même coup : démontage facile de la culasse des hauts 500 culbuteurs, plus de fente dans le réservoir, amovibilité des longerons, mais surtout assemblage réellement mécanique et rigoureusement précis de la direction. Chacun sait, en effet, que tout traitement technique déforme.

Oui, Durandal a bien ouvert la véritable voie du châssis en tôle emboutie de moto. C'est cette école du reste qu'a suivi Coventry Eagle en Angleterre, Vanderer en Allemagne, et pour sa nouvelle 560 cmc., la grande marque B. M. W., qui vient de la lancer au Salon de Londres.

Les meilleures preuves de l'excellence de cette solution se sont traduites par les nom-



Le constructeur Faurné a établi un joli sidecar grand luxe.

Le bloc-moteur est fixé logiquement et solidement sur la Royal-Moto.

titué par un tuyau souple en caoutchouc très fort, qui se monte sur les valves des roues à gonfler et met les deux chambres en communication l'une avec l'autre. Un raccord à trois branches va de ce tuyau à un second qui raccorde à la pompe ou à la bouteille et envoie l'air simultanément aux deux chambres à air. De cette façon on est assuré de la similitude de pression dans les roues, d'où amélioration de la suspension et de la tenue de route.

SIX JOURS D'HIVER

Proal a des intentions...

Vaste, immense, Proal de chez Soyer, a quelque ressemblance avec Naas et Bernard : c'est le type du coureur accompli, puisqu'il a la courtoisie de nous dire qu'il n'a rien à enseigner à de tels as. Son seul regret, c'est que de mauvaises langues aient pu prétendre à une curieuse coïncidence dans sa belle victoire au rallye Soubitez : aussi, ne pouvant élargir ces bavards imprudents, il a décidé de faire des étincelles aux prochains Six Jours d'Hiver. Cela compensera la déception de la dernière épreuve de l'Armistice, où l'organisation un peu hésitante contraria bien ses espoirs.



Autour de la Coupe de l'Armistice

Parcs fermés

Qu'est-ce, en principe, qu'un parc fermé, sinon un divorce, une séparation matérielle des machines ou des pilotes ?

Dans la Coupe de l'Armistice, non seulement les parcs fermés étaient ouverts à tous les vents, mais encore, à tous venants. Quoi d'étonnant alors que la tentation ait été forte et souvent satisfaite de tripoter la mécanique ou de faire les « pleins » ?

Quelques-uns se sont fait pincer ; un grand vainqueur a pu pourtant mettre, en douce, un « 12 dents » ; ce n'est pas lui que nous blâmerons, mais l'organisation.

Machines ou hommes ?

Le déchet important de la récente Coupe de l'Armistice est-il l'indice de faiblesse des machines ou des hommes ?

L'un et l'autre, certes, mais avec le mauvais temps, ce sont les hommes qui étaient surtout éprouvés, et les routes aussi mauvaises qu'elles aient été choisies par les organisateurs (et pourquoi si mauvaises, grands dieux ! étaient moins traitresses pour la mécanique que pour les portraits des pilotes motocyclistes.

Et ceci est prouvé presque mathématiquement par la comparaison des pourcentages de déchets entre les catégories.

Les petites motos ont été à peine touchées ; on ne niera surtout pas que les grosses ne soient plus robustes, mais dans certains tronçons de route où le peloton-monome s'étirait à 25 ou 30 kilomètres à l'heure seulement parce qu'il était dangereux d'aller plus vite, les petites motos faisaient, là, presque leur moyenne imposée, tandis que les grosses perdaient un temps considérable.

Thés, grogs, chocolats !...

Quel gavroche pince-sans-rire faisait retentir ces cris à Satory à l'arrivée réelle où certains concurrents restèrent deux heures à claquer des dents en l'attente du filtrage avec ondes hertziennes de Levy Saint-Nom ?

Pourquoi ne pas prévoir, après cette arrivée réelle, un contrôle de signature dans Versailles même, dans un centre de cafés ou restaurants où les pauvres motards auraient pu sécher l'extérieur et humidifier l'intérieur ?

Si le mauvais temps est la principale difficulté, avec la complexité de chemins innombrables, de la Coupe de l'Armistice, il faut en prévoir les conséquences jusqu'au bout, jusqu'à l'ultime pénalisation, par bronchite ! Moto Clubs ! soyez bons pour les motocyclistes !

E. D. V

Le Grand Prix Automobile de Bourgogne (Ex-6 heures de Bourgogne) A. C. B. 9 mai 1929

Comme les années précédentes, la grande épreuve Automobile organisée par l'Automobile-Club Bourguignon aura lieu (en 1929 le jeudi de l'Ascension. C'est donc la date du 9 mai qui a été retenue et inscrite au calendrier de 1929. Des modifications importantes seront apportées, aussi bien au titre qu'à la formule de l'épreuve. En effet, celle-ci se disputera non plus sur un certain nombre d'heures, mais sur une distance de 600 kilomètres environ. Le règlement qui paraîtra sous peu fixera les intéressés sur ce point. Et l'épreuve s'intitulera Grand Prix Automobile de Bourgogne, titre bien justifié par le succès de 1928. A six mois de date, on peut affirmer que l'épreuve de 1929 aura un retentissement considérable. D'ores et déjà la participation de champions comme Mme Janine Jennky, Morel, Michel Doré, Treunet, est assurée. En outre, M. Repusseau vient de décider que la célèbre coupe Hartford qui désormais s'appellera coupe Repusseau sera mise en compétition en 1929 à Dijon et disputée au cours du Grand Prix Automobile de Bourgogne, qui, grâce à ce puissant appui, prend place parmi les plus importantes manifestations automobiles françaises.

Les 900 mètres d'Anfa

C'est l'A. M. de Casablanca qui organisait cette épreuve coloniale dont le succès a dépassé les espérances :

175 sport. — 1. Perrin (M. C. Rabat) (Monet-Goyon), 49' 2/5 ; 2. Madras (A. M. Casablanca) (Monet-Goyon), 52' 9/10 ; 3. Alvès (M. C. Rabat) (Monet-Goyon), 65' 3/10.

250 sport. — 1. Alazarachi (New-Imperial), 54' 1/5 ; 2. X. (Dumelt), 56' ; 3. Atar (Excelsior), 61' 3/5.

350 sport. — 1. Grillot (Terrot), 43' 1/5 ; 2. Crovara (Triumph), 44' 4/5 ; 3. Humbert (Excelsior), 45' 1/5 ; 4. Pilati (Royal-Enfield), 47' 1/5 ; 5. Bibas (Monet-Goyon), 51' 3/5.

350 tourisme. — Benici (Terrot), 56' 4/5.

500 cmc. tourisme. — 1. Roulaud (Triumph), 55' 2/5 ; 2. Villet (Gnome et Rhône), 56'.

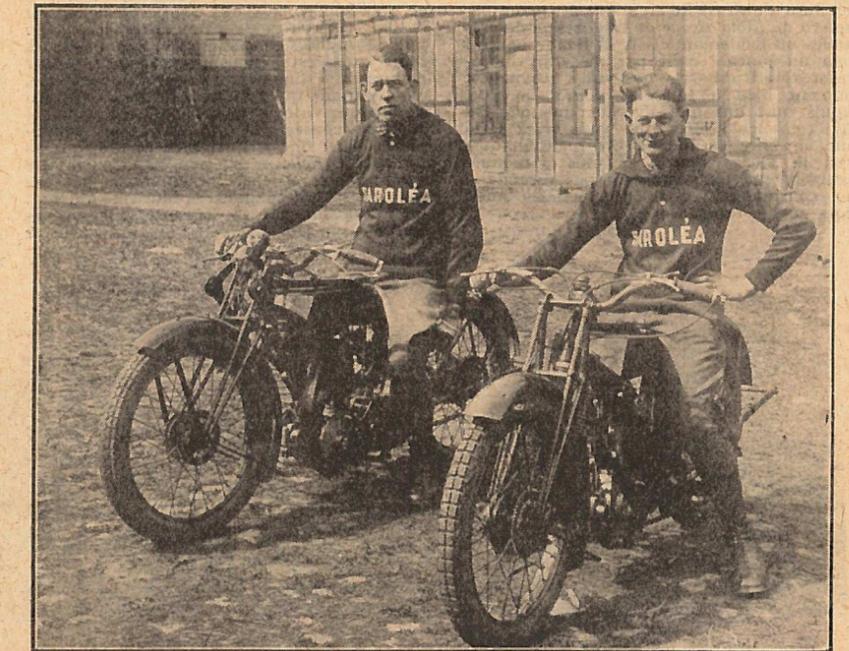
500 cmc. sport. — 1. ex-aequo : Benitah (Norton) et Camillieri (Triumph), 39' 4/5 ;

3. Marrero (Ariel), 45' 1/5 ; 4. Van dre Bent (Norton), 45' 4/5 ; 5. Alazarachi (Scott), 47' 4/5 ; 6. Coffinet (Gillet), 49' ; 7. Orignaire (Gillet), 50' ; 8. Scali (Gnome et Rhône), 50' ; 9. Deschoux (A. J. S.), 53' 4/5.

750 cmc. sport. — Cadioux, Gnome et Rhône), 54' 1/5.

500 cmc. avec tan-sad. — Thévenot et M° Cadioux sur Gnome et Rhône, 50' 4/5.

A remarquer que la Fédération Motocycliste Marocaine, pas encore complètement organisée à l'heure actuelle, est indépendante et cela explique les catégories non classiques de l'épreuve, mais d'ailleurs très rationnelles.



La moto en Suède : Les deux as scandinaves Kalen (à gauche) et Carlsson.



Au Brésil

Graham-Paige gagnant d'une épreuve sur route au Brésil

On nous signale au crédit de Graham-Paige un record tout à fait exceptionnel au cours de l'épreuve sur route Washington-Luis qui a eu lieu cette année au Brésil. Cette épreuve, courue sous les auspices de la Sao Paulo Good Roads Association, comporte un parcours de 1,200 kilomètres, de Sao Paulo à Rio de Janeiro, Pétropolis et retour. La distance est parcourue en quatre jours. C'est une épreuve de grand tourisme plutôt qu'une course proprement dite. Toutes les voitures sont occupées par quatre et, dans certains cas, cinq voyageurs. Un contrôle rigoureux est établi à certains endroits du parcours. Le pointage est basé sur l'économie de combustible et l'absence de pannes. Le parcours routier d'ailleurs est loin d'être excellent.

Les entrées de cette année étaient au nombre de quinze, dont treize véhicules américains, une Lancia et une Mercedes représen-

tant la construction européenne. L'épreuve comportait quatre coupes, qui furent toutes gagnées par Graham-Paige, dont la seule autre entrée s'adjudageait une seconde place. La coupe d'excellence pour toutes catégories revint à Roberto Thiry, pilotant un modèle Graham-Paige N° 614, qui remportait ainsi l'objet de tant de convoitises, le Grand Prix de Washington-Luis, couronnement du classement général. En dépit de l'état défectueux des routes, la moyenne horaire fut supérieure à celle de la meilleure des lignes de chemins de fer qui desservent le parcours.

En Suède

Des as en Scandinavie

Le passage de R. Sexé en Suède a attiré l'attention des motocyclistes français sur l'activité motocycliste en Suède; beaucoup ont été étonnés d'apprendre que la moto a un essor très grand en Suède, pays un peu éloigné, semblait-il de l'ensemble de l'Europe. Il nous arrive cependant continuellement

des nouvelles de là-bas et il n'est pas inutile de signaler que la moto est très aimée là-bas. Parmi les excellents coureurs suédois, deux émergent plus particulièrement du lot: Kalen et Carlsson dont les victoires en Suède sont des plus nombreuses. Kalen d'ailleurs est champion de Suède. Dans les grandes épreuves scandinaves, ce sont eux qui s'attribuent les premières places, à l'épreuve de cendrée de Copenhague, à la course de Novembre-Kasan, au Championnat de Scandinavie, etc.

Aux Philippines

Même aux Iles

Les Philippines sont des îles trop peu connues de nos jeunes, mais qui rappellent aux vieux les tragiques souvenirs de la guerre hispano-américaine il y a quelques années. Là-bas, dans ces beaux et riches territoires, 351 motos administratives circulent; ajoutez-y 395 motos privées et vous avez le chiffre total: c'est peu!! mais on parle d'une extension rapide sous peu.

Si les « Motocyclistes » s'en mêlent...

Nous relevons dans le *Bulletin Officiel* d'un de nos grands clubs une virulente attaque contre l'emploi du tan-sad. Nous qui croyions que ce mode de transport avait conquis droit de cité grâce à son économie et à sa facilité de garage! Mais il nous apparaît qu'il n'en est rien et qu'après avoir subi les pires avatars de la part des détracteurs de la moto, il lui faut encore subir les attaques de ceux qui devraient le défendre! Il y a de quoi s'alarmer. Nous qui parcourons tant et plus les routes de France, qui avons pu voir des milliers et des milliers de tan-sadistes il ne nous est jamais apparu qu'ils aient l'allure du « dindon qui se rend au martyre, de la pintade qui marche à l'échafaud ou du canard qui va à la mort ». Qu'avec esprit et grâce ces choses sont dites et que ces comparaisons sont fines. Il est bien certain que ce *Bulletin Officiel* n'est pas rédigé par des motocyclistes et encore bien moins par des gens qui savent ce qu'est le tourisme à deux! Ils ne savent pas — ils sont jeunes, sans doute — la joie que l'on a à faire partager

son plaisir à une autre personne qui, la plupart du temps, est un autre soi-même, devant un site magnifique. Ils en sont encore, ces retrogrades, à la femme installée à la réparation des chaussettes pendant que Monsieur file sur les routes, sur son étincelant mécanique. Ne nous attardons pas sur le *Vae solum* de l'Écriture! Occupons-nous des temps modernes dans lesquels les asiles de fous — malgré le tan-sad — ne sont pas mieux garnis qu'avant (ils le sont même moins, merci, ô statistiques officielles!). Nous avons connu jadis quelqu'un qui abhorrait le civet de lièvre et qui prétendait en déguster tout le monde. Il n'y a pas réussi. Concluons en disant que, quitte à perdre l'estime (?) de l'auteur de ce brillant article, les tan-sadistes continueront à être légion sans pour cela croire qu'ils ressemblent à un singe accroché aux poils d'un caniche. Que cette image est spirituelle! Plaignons les membres du « Grand Club » en question d'être obligés d'absorber de telles bêtises, et plaignons encore plus les dirigeants de ce Club d'en être réduits à faire appel à de tels « littérateurs »...

LA MOTO AU MAROC



Aux 900 mètres arrêté d'Anfa: Un groupe de 350 cmc. de concurrents va partir.

Benitah, sur Norton 500 cmc. et Camillieri, sur Triumph, se classent premiers ex-æquo: voici Benitah.

Le poste de chronométrage était organisé par T. S. F.

LE COIN DE L'U. M. F.

Vers la dissolution ?! ?!

Le rétablissement des « Indépendants »

Le rôle d'une Fédération

Maintenant que le bruit fait autour de la dernière Assemblée générale de l'U. M. F. est apaisé, que le nouveau président a fait connaître une partie de ses intentions, nous devons attendre la prochaine réunion du Comité, qui ne saurait tarder, car maintenant ceux-ci ne peuvent plus reculer devant tout ce qui a été dit ou écrit par les différents journaux sportifs ou dans les colonnes de notre revue.

Si le président de la Fédération entend exercer la plénitude de ses droits, c'est vers la dissolution que se dirige l'U. M. F., et vers le rattachement du sport motocycliste au sport automobile, en l'occurrence l'A. C. F.

Nous nous souvenons — et nos lecteurs s'en souviennent aussi — du récent *chambardement* que firent, il y a quelque temps, certaines unités jeunes au sein du Comité de la place de la Concorde. De nombreuses personnalités, ayant eu un nom dans le sport automobile, durent faire place nette devant la poussée de cet élément jeune. Il devait, paraît-il, en sortir beaucoup de belles choses pour le sport... Nous n'en avons pas encore vu la trace! Et nous en revenons malheureusement à ce que nous avons dit déjà: les épreuves automobiles ne font plus recette, seules sont intéressantes les épreuves motocyclistes. Ces deux sports liés ensemble, accouplés le même jour deviennent d'un intérêt tout particulier, et l'épreuve remporte un gros succès spectaculaire. Est-ce à dire maintenant que ce sont les clubs qui ont demandé pareille abdication? Ne serait-ce pas plutôt cet élément jeune, qui n'a pu créer cette section automobile, indépendante du cercle des aristocrates, et qui aujourd'hui se jetterait sur le sport à deux roues à qui il ne manquait plus que l'indépendance pour vivre et un local pour l'abriter.

C'est ce que nous saurons bientôt!

Dans toutes les épreuves motocyclistes qui se sont déroulées cette année, nous

n'avons pas été sans remarquer que celles-ci étaient ouvertes à deux catégories de concurrents.

Nous aimerions savoir depuis quand le Comité de l'U. M. F. a homologué une nouvelle réglementation définissant les catégories « Amateurs » et « Professionnels ». Nous savons très bien qu'il s'agit là d'une tolérance, et que le fameux règlement des « Indépendants », qui vit le jour pendant à peine une saison sportive, fut brûlé par ceux qui l'avaient, non pas adoré, mais réclamé.

Pourquoi ne reprendrait-on pas cette ancienne réglementation, modifiée s'entend par la nouvelle évolution de la motocyclette, mais qui en somme justifierait dans les épreuves ces deux catégories, dont une surtout, celle des Indépendants, est illégale, puisque non reconnue par le pouvoir fédératif.

Cependant, nous ne cacherons pas que nous aimerions assez celle qui se rapproche le plus de l'idée ci-après, et divisant les concurrents en trois catégories: Indépendants, Experts et Professionnels.

Il faut qu'il soit donné aux professionnels l'occasion d'accomplir leur mission commerciale, tandis que les sportifs feront du sport; mais il ne faut pas que ces mêmes sportifs aient l'impression que c'est parce que des professionnels accomplissent leur tâche que l'occasion leur est donnée de faire du sport.

C'est pourquoi nous demandons le rétablissement du statut de l'amateurisme.

Quel que soit le sport auquel on se reporte, jamais question semblable ne fut plus àprement discutée. Sa complexité, déjà considérable dans les sports athlétiques, l'est encore davantage lorsqu'il s'agit de sports mécaniques. Dans les sports athlétiques, le sportif ne peut espérer trouver qu'en lui-même l'élément du succès. Dans les sports mécaniques, au contraire, la machine s'allie à l'homme et il apparaît, a priori, malaisé de définir celui-ci sans définir également celle-là. Toutefois, l'évolution de la construction est à ce jour telle qu'il est devenu possible de se procurer dans le commerce des engins de sport suffisamment bien présentés pour que tout amateur moto-

cycliste puisse, en les pilotant, obtenir dans la plupart des épreuves des résultats très honorables.

Nous connaissons des vrais motocyclistes, grands défenseurs de leur sport, qui ne peuvent pas être des amateurs et qui ne veulent pas être des professionnels. Et nous verrions très bien l'Expert être équipé par une maison, toucher de temps en temps quelques indemnités, sans qu'il en découle une publicité semblable à celle des professionnels. A notre avis, seule la tolérance de la publication de la marque dans les résultats suffirait, et uniquement à titre d'information contenterait cette catégorie.

Tant qu'aux deux autres catégories, leur définition pourrait être la suivante: est Indépendant celui qui veut pratiquer le sport pour son plaisir et qui peut en payer tous les frais.

Est Professionnel celui qui veut vivre du sport.

Si nous revenons au rôle d'une Fédération, nous aimerions voir celle-ci donner aux clubs placés sous son égide l'aide et les moyens de réaliser le programme suivant: 1° Encourager la locomotion motocycliste et en faciliter l'usage journalier; 2° Contribuer à la recherche du mieux en matière technique en ce qui concerne la construction des motocyclettes et de leurs accessoires; 3° Propager le goût des sports mécaniques, et en particulier celui du sport motocycliste.

Le premier but est atteint actuellement par la plupart des clubs; le second le sera par l'organisation d'épreuves: courses de côte, concours de tourisme, épreuves de vitesse, etc.; le troisième, en général plus délaissé et moins bien compris, ne peut l'être qu'en ouvrant les épreuves motocyclistes à la grande masse des pratiquants par la création de manifestations sportives élaborées sur la base de règlements nouveaux.

C'est pourquoi nous demandons qu'en même temps qu'elle fera peau neuve, notre Fédération revise son règlement national.

E. R...

L'Interclubs du M. C. de la Seine eut lieu le 25 novembre, sous la bourrasque!

Le M. C. de la Seine, passant outre aux foudres de ses adversaires, a organisé son premier Interclubs, le 25 novembre avec succès. Sous l'ouragan, la tempête, la pluie violente, bref, avec l'appui de tous les éléments déchaînés contre lui, Fédérations, Clubs, Nature, Organisateurs même qui hésitèrent sous pareilles bourrasques à se déplacer, 37 vaillants se présentèrent au départ; et c'est un point sur lequel nous attirons l'attention des constructeurs, surtout, lorsque l'on songera que, même à *Moto Revue*, deux des plus ardents hésitèrent à... venir « reporter » l'aventure. Aussi, les 17 arrivants ont droit à des félicitations au même titre que les professionnels... peut-être un peu plus. La course elle-même fut sans histoire: bûches cependant pour les uns, abandons

pour les autres, etc... Une maison que nous voudrions pourtant voir plus à fond dans notre monde motocycliste est Ciex qui encourage matériellement les concurrents.

Classement individuel

1. Hémon Richard, 30 points, Magnat-Debon, 350 cmc. (Bougie Champion-Dunlop); 2. Schubler Marcel, 30 points, Alcyon, 350 cmc. (Bougies Lodge-Dunlop); 3. Massot Roland, 40 points, Motobécane 250 (Champion-Hutch.); 4. Bruynoche Jean, 79 points, Alcyon 350 (Lodge-Dunlop); 5. Delorme Georges, 112 points, Gillet-Hertsal 500 (Champion-Dunlop); 6. Deslandes Georges, 120 points, Montgomery 350 (Champion-Dunlop); 7. Decouard, 8. Bordes, 9. Beauce, 10. Bouysseu, 11. Gros, 12. Lattès, 13. Jauhier, 14. Hector du Jacquière, 15. Bouvier, 16. Hochwelcker, 17. Coupot.

Par équipe: 1° M. C. Versailles, 221 points, gagnant la coupe; 2° M. C. Dyonisien, 267 points. — 5 clubs engagés; 64 engagés, 37 partants, 17 arrivées.

Des remaniements au M. C. de la Seine

Tous les membres du club, sans exception, sont instamment priés d'assister à la réunion extraordinaire du 8 décembre prochain, réunion ayant lieu au siège social, 30, faubourg du Temple, à 21 heures.

Tous les membres seront de plus avertis par convocation individuelle.

Remplacement du président et du président de la commission sportive.

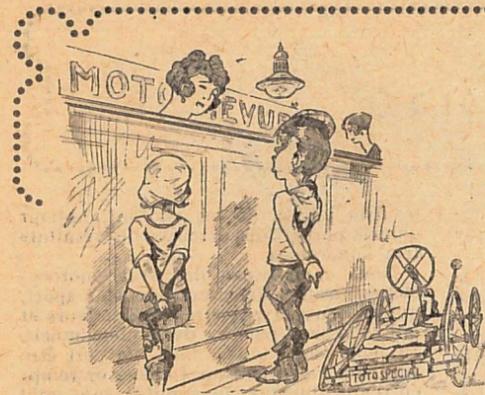
Compte rendu financier de l'année.

Résultats sportifs.

Etat moral de la Société.

Banquet et projets pour 1929.

Répetons-le, présence nécessaire des membres à cette réunion.



Un cours à l'usage des écoliers

L'initiative est heureuse. — Un cours pour les écoliers : il sera donc simple et attrayant. Je le vois très bien sous la forme de causeries comme : le moteur à explosion, les débuts de la moto, la moto actuelle, sa conduite, etc., causeries abondamment illustrées par le dessin et la photographie, comprenant de courtes biographies qui feront connaître les savants chercheurs et mécaniciens à qui nous devons les petites merveilles d'aujourd'hui.

L'utilité. — Ce cours dépasse le cadre de l'école primaire. Il sera le complément des articles techniques comme ceux de M. Brestroke, Imbert par exemple, d'une grande utilité pour ceux qui sont du métier ou qui ont déjà des connaissances mathématiques ; mais souvent trop savants ou d'une lecture ardue pour beaucoup de motocyclistes. La motocyclette « devient de plus en plus un instrument de la vie sociale » ; c'est donc que le nombre de ses pratiquants augmente chaque jour ; mais en même temps diminue la proportion de ceux qui, amateurs de mécanique, connaissent bien leur machine. Il y a toute une

AUX PROGRAMMES !

La Moto à l'École

L'Avis de nos Instituteurs

éducation à faire. Moto Revue se doit de l'entreprendre. En pensant aux écoliers, elle rend service à tous et augmentera son succès auprès de ceux qui viennent à la moto. Le cours à l'école primaire. — A mon avis, pour le moment, il n'y faut pas penser, sauf peut-être dans les classes faites par des instituteurs motocyclistes ardents. Pourquoi ? Programmes trop chargés, préparation au certificat d'études primaire trop absorbante et puis... nouveauté. Que devient alors votre cours « à l'usage des écoliers » ? Son appellation reste entière et exacte. Il a, en effet, sa place tout indiquée aux cours d'adultes. Les séances ont lieu le soir, deux fois par semaine, pendant les mois d'hiver ; elles réunissent des jeunes gens de treize à vingt ans. Mais, cette fois, plus de programme imposé ni limité. Les exercices indispensables de français ou de calcul ont même besoin d'être coupés par des causeries pour rendre les soirées plus agréables, plus intimes et encourager la fréquentation. Tous les élèves ont l'âge où la motocyclette attire. Ils la désirent s'ils ne l'ont pas. Aussi avec quel intérêt ils suivront les causeries qui la leur feront connaître et comprendre.

Si je me suis empressé de vous écrire, c'est que personnellement j'avais déjà pensé, pour cet hiver, à parler de la motocyclette à mes grands élèves du soir, à leur en faire des leçons de choses en me servant de ma moto.

Comment m'est venue l'idée de faire ces causeries. — Parce que, motocycliste, aimant la moto, je la vois bien souvent maltraitée par ignorance. Depuis un an, la motocyclette a un tel succès dans ma région que le nombre des machines sur la route croît avec une rapidité étonnante. Les 250 moteurs deux temps l'emportent de loin, mais il y a une tendance actuelle très nette pour la 350 à soupapes. Eh ! bien, il n'est pas rare de voir un pauvre conducteur danser sur son kick jusqu'à l'essoufflement, être la joie des gosses moqueurs, mais faire ainsi une bien mauvaise propagande pour la moto. Et le pauvre deux temps qui se voit forcé de pétarader comme un quatre temps déséquilibré... Evidemment, ces machines ont affaire à des débutants. Pourtant, il y a eu les conseils du vendeur. Oui, mais ce jour-là, l'heureux était déjà en selle, il n'entendait pas, tant son impatience à rouler était grande ; et puis quoi, il n'était pas plus bête qu'un autre !...

C'est pourquoi je pense qu'en intéressant mes élèves du soir à la moto, je rendrai service à leur amour-propre de conducteur et surtout à leur porte-monnaie ; c'est également rendre service à la machine qui ne doit souvent ses défaillances qu'à des débuts difficiles.

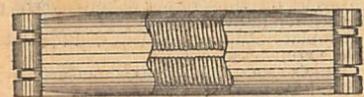
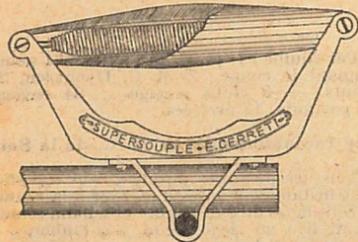
E. BACHON,
Instituteur,
Abonné à Moto-Revue

Pour le confort

Il est ressuscité...

Lors de Paris-les Pyrénées-Paris, nous aperçûmes sur différentes machines et plus particulièrement sur celles de Quenette et

Pour Conducteur



Chéret des repose-pieds élastiques Cerretti, très ingénieux. Un croquis de Moto Revue lança dans nos

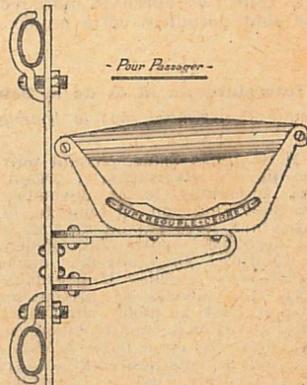
milieux cet accessoire ; mais, hélas ! malgré la demande, nous ne vîmes jamais sur les motos cet article pourtant bien pratique ; il était, sans doute « décadé ». Non pas, mais des difficultés purement commerciales entre les associés avaient arrêté l'essor de sa fabrication et ce fut dommage. Aujourd'hui tout est aplani ; le marche-pied Cerretti est reparti, sa fabrication est en pleine activité ; on l'appelle le Supersouple Cerretti. C'est, à vrai dire, un antichoc, rationnellement conçu, à suspension intégrale. En effet, beaucoup n'ont pas été sans observer, en certaines occasions, que le contrecoup dans les jambes, voir dans la colonne vertébrale, de certaines fondrières était désagréable, par suite de la

De nombreux prix sont affectés au Grand Concours 1929 « Moto-Revue »

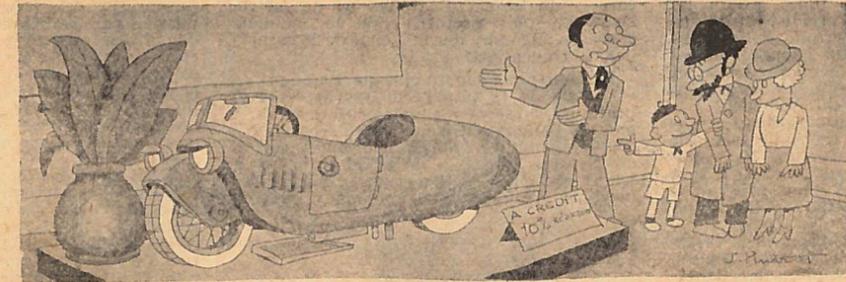
trop grande rigidité des marche-pieds. D'ailleurs, beaucoup d'accessoristes l'avaient compris, qui ont ajouté des ressorts ou des amortisseurs à leurs calepièdes. Le Cerretti est essentiellement composé de 2 ressorts souples gainés de caoutchouc sur lesquels le pied vient se reposer douillettement. Plus de flasques bruyantes et rouillées. De plus, la massivité (en cornière) de l'appareil en fait un antichoc très inté-

ressant, soit qu'on pose la machine sur le trottoir, soit qu'elle chute à terre.

Non seulement le repose-pieds Cerretti est conçu pour le conducteur, mais aussi pour le passager ; selon la même base ce fabri-



cant a prévu au moyen de trous appropriés toutes les grandeurs de jambes. Une moto ainsi équipée et avec le tan-sad souple Cerretti doit donner le maximum de souplesse.



... La Motocyclette de Demain ou d'Après-Demain ...

par MAXEND

Mes compétences motocyclistes indiscutables et indiscutées étant universellement connues, chacun sachant quel don inné et quasi héréditaire m'a été dévolu dans ce domaine où s'illustrèrent mes ancêtres depuis cinq ou six générations, on n'a pas manqué de me demander mes prévisions sur la moto de l'avenir... Longtemps, j'ai différé de répondre à une telle question, non pas par ignorance, mais par ce qu'il me fallait, pour traiter dignement ce sujet, faire un violent et, par suite, fatiguant effort intellectuel et, nouveau Jules Verne, deviner logiquement tous les progrès qui vont se réaliser au cours des années à venir.

Comme, pourtant, je ne recule jamais devant aucun effort, dès l'instant que j'y suis contraint et que je ne peux me dérober, j'ai compulsé, pour édifier les masses avides de savoir, toutes les circonvolutions céré-

sives, au brusque et désorientant étalage d'une conception nouvelle de fond en comble.

Dans d'autres domaines s'exerceront cette méfiance qui, à notre époque, s'est successivement éveillée à l'apparition de la suspension avant, du changement de vitesses, de la magnéto, du cadre surbaissé, de la transmission par chaînes, du bloc-moteur, de la suspension arrière, de la transmission par cardana, du cadre en tôle emboutie, etc., etc...

Elle évoluera sûrement, parce que ce même acheteur, qui se méfie du trop nouveau, veut au Salon actuel trouver quelque chose qui n'existerait pas au Salon précédent et veut que son dernier modèle se différencie de celui du copain dont la machine date de deux ans. C'est presque plus une question de mode, pratique, j'en conviens, qu'une question de progrès qui fait évoluer la moto.

Il y aura donc évolution ; on multipliera les cylindres ; un constructeur audacieux concevra alors une moto monocylindrique, pour le premier achat, moto que l'on pourra compléter par la suite au gré de sa fantaisie et de ses moyens de fortune par l'adjonction de cylindres auxiliaires, jusqu'à 6, maximum. Pour le moteur, comme pour la boîte, comme pour tout le reste, les métaux seront de plus en plus spéciaux, le nitrage sera remplacé par autre chose, le nickel par le chromage, l'émail par la parkerisation, etc...

Le cadre se transformera ; il n'y aura pour ainsi dire plus de fourche avant, mais une direction genre Wallis ou Ner à car. Seule la roue pivotera ; cette nouvelle conception aura le double résultat d'améliorer considérablement la tenue de route et la maniabilité et de réduire à la faillite tous les fabricants de freins de direction. Le réservoir sera de plus en plus à cheval et la selle de plus en plus surbaissée, obligeant à modifier la position des jambes, d'une façon telle que, malgré toutes mes recherches, je n'ai encore pu arriver à la concevoir.

Le cadre, lui, sera tellement en berceau qu'on pourra, sans crainte, le confier, en tout repos, au plus récent nouveau-né.

Les garde-boue seront de plus en plus enveloppants et le porte-bagages s'allongera pour permettre normalement, et sur la plus modeste 175 cmc., l'emploi du tan-sad tri-place, avec porte-malle et porte-capote, pare-jambes ; cette 175 cmc., sera du reste encore considérée, malgré ces 25 CV de puissance effective, comme un engin faiblard et à la veille de disparaître... comme aujourd'hui.

Comme aujourd'hui, également, on sera à la veille de réaliser la turbine à explosion, il ne manquera plus qu'un petit rien dans le métal pour qu'elle marche parfaitement.

Il ne sera plus question d'essence, tourisme ou autre, ni de pompes, ni partant de fausses mesures, de tromperies, etc..., le nouveau carburant se vendra sous forme de comprimés que l'on fera dissoudre dans l'eau de n'importe quelle fontaine.

Revenons à la moto elle-même : il n'y aura plus de pannes de bougie ; le métal superantifriction étant trouvé et largement employé jusque dans les roulements à billes, le graissage sera supprimé et du même coup les primes affectées aux coureurs pour l'emploi

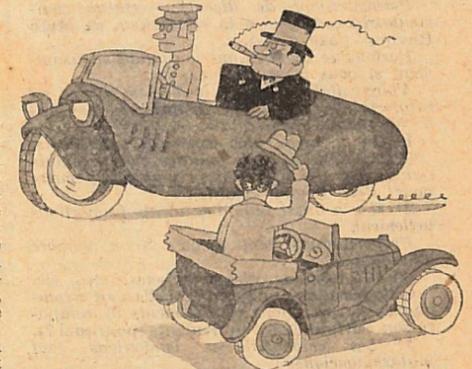
judicieux de cet article, actuellement indispensable collaborateur de leurs victoires.

Après maints nouveaux essais le compresseur recevra une affectation différente de son but initial, il sera employé non plus comme gonfleur de moteur, mais comme gonfleur de pneus.

Le guidon sera peu à peu déshabillé ; plus de manettes, plus de poignées tournantes ; une pression plus ou moins forte sur des poignées de caoutchouc mousse spécial pneumatique règlera les gaz, l'avance étant automatique.

Les freins, toujours internes et conjugués, seront à commande hydro-pneumatique ; une simple pression du genou sur les « kneegriffs » permettra de les mettre en action et de se cramponner d'autant plus au réservoir, par ce geste à la fois réflexe et commandé, qu'on les sollicitera davantage.

Une vraie révolution dans les pneus : un beau matin on trouvera toutes nos routes de France refaites et calibrées au marbre, si unies, si polies et si anti-dérapantes que l'on



La moto d'après-demain aura toujours cette particularité d'avoir 2 roues... mais z'oui !

montrera du doigt l'arrière roulant encore sur balloons, comme l'on montre du doigt actuellement les quelques rares originaux qui n'ont pas adopté le pantalon charleston.

Les balloons seront donc remplacés par des sortes de boyaux naturellement presque incroyables et indéjantables, et comme le boyau est un accessoire qui peut se replier, on comprendra aisément qu'un astucieux constructeur ait pu également inventer une roue démontable, repliable, d' encombrement si restreint, qu'on pourra en emporter quelques-unes de rechange de chaque côté du porte-bagages.

En même temps qu'on aura refait les routes, on aura envisagé, dans un délai très prochain, la suppression des passages à niveau et la mise sous globe du dernier des garde-barrières.

La moto sera propre, si propre qu'on ne pourra plus l'employer autrement que vêtu de blanc ; elle sera aussi si parfaitement silen-

cieuse que, l'absence de bruit rendra les ultimes piétons durs d'oreille et qu'une ordonnance de la Préfecture de Police prescrira sur tout véhicule un appareil obligatoire produisant un ronflement continu et suffisamment sonore pour mettre les piétons en garde à l'approche du dit véhicule.

La vitesse sera devenue une chose si normale et si banale que les indicateurs de vitesse n'avanceront plus et que les extrêmes ne songeront plus à raconter à tout venant les étourdissantes moyennes qu'ils effectuent chaque dimanche sur les routes les plus encombrées.

L'éclairage électrique disparaîtra, remplacé par la lumière froide, inusable, inaltérable, sans montage compliqué, sans connexions multiples, cet éclairage se bornera aux feux de ville réglementaires; finis les phares code, super-code, les éblouissements et intermédiaires qui en découlent, parce que toutes les routes, à l'instar de nos grandes artères parisiennes, étant éclairées grâce à la transformation en électricité du mouvement des marées, grâce aussi à la captation de l'électricité atmosphérique.

Les démarches pour l'obtention d'une carte grise deviendront un agréable passe-temps; la T. S. F. un bar, un buffet froid et des lits de campement seront installés à la Préfecture de Police pour la plus grande joie et le plus grand bien-être des candidats à la « mise en circulation ».

Il faudra un stage d'un an dans une école spéciale (Monopole de l'Etat) avant de présenter à l'examen du permis de conduire. La brochure du Code de la route sera mise en vers par un poète ultra-moderne, pour être rendue plus compréhensible et d'une étude plus attrayante, elle devra être sue par cœur.

Les impôts auront décuplés et tout le monde s'en réjouira. On pourra payer ses contraventions au comptant à l'aide des

cartes de tickets d'autobus ou de métro, beaucoup plus portatifs que la monnaie courante; il faudra une moyenne de 20 carnets par contravention.

La moto ne se vendra plus que tout équipée et munie de la totalité de ses accessoires, pratiques, utiles ou simplement destinés à parfaire l'élégance de l'engin; elle sera comme toujours vendue soit au comptant, soit à crédit. Mais les délais de crédit seront prolongés et reportés à deux ans, la qualité des machines permettant une plus longue



Un comprimé dans l'eau nature et voilà l'essence!

garantie. Tout acheteur à crédit bénéficiera d'une remise importante sur le prix du catalogue.

La moto, type « Super-Standard » (on n'aura encore rien trouvé de plus superlatif pour remplacer le préfixe « Super »), la moto « Super-Standard », dis-je, sera une

quatre cylindres à eau, bloc-moteur, transmission par cardan, éclairage lumière froide, démarrage électrique, béquilles, gonfleur électriques; mécanisme entièrement sous carter, tôles de protection formant carrosserie et abritant pilote et passagers; guidon combiné avec pare-brise, pare-soleil; suspension intégrale... et bien d'autres choses encore que je n'ose décrire de crainte d'être taxé d'exagération.

Bien entendu les prix de cette moto moyenne seront quelque peu modifiés, par rapport à ceux d'aujourd'hui et, grâce en grande partie aux bienfaits de la stabilisation et à l'amélioration des méthodes de fabrication. Le prix d'une moto moyenne ne sera, par rapport à une voiture moyenne, que de la différence des deux roues en moins qui constitue l'apanage de la moto sur la voiture; car, même et surtout à cette époque-là, les véhicules à quatre roues auront encore besoin de ces deux roues de plus pour ne pas être rangés dans la catégorie « motocycles ».

Un beau jour, un constructeur audacieux s'apercevra qu'il manque sur le marché une moto qui satisfasse à la multitude des petites bourses et il lancera une modeste 25 cmc., (puissance fiscale 2 CV, puissance effective 8 CV), qu'un ouvrier ou petit employé pourra acquérir avec son salaire d'une quinzaine. Ce constructeur fera sourire ses concurrents, fera rire les motocyclistes avertis et remportera, dès ses débuts, un retentissant succès de vente. Alors on le prendra au sérieux, chacun reconnaîtra qu'il a trouvé la seule et vraie formule commerciale; on ne le critiquera plus, on le citera en exemple; chacun, en douce, essaiera de l'imiter et se lancera dans la petite cylindrée populaire dont depuis des années on prédisait la faillite imminente... et, une fois de plus, il n'y aura rien de nouveau sous le soleil...

MAXEND.

prété moins administrativement le sens du rapport. Voici la lettre: «... Il y a des embouteillages formidables, des arrêts de sept minutes, très fréquemment (page 66).

4° La vitesse est limitée... etc. Excusez-nous de ne pas réimprimer lettre par lettre les termes mêmes du rapport et qui sont les mêmes que les termes de *Moto Revue*. Evidemment, c'est pas trop mal pour votre remarque! (Voir page 66, par. vitesse).

5° Pas de sens unique... donc supériorité. Ne soyez pas plus Londonien, mon cher, que les Londoniens, car le rapport a soin d'ajouter que le sens unique est impossible à Londres, pour l'excellente raison que « les rues ne se prêtent pas à ce système, les rues de Londres étant rarement jumelées. » Vlan!

6° Pas de sens giratoire imposé. Voici, mon supercher, les termes exacts du rapport londonio-parisien: « page 67, *Circulation giratoire*: Elle n'est pas imposée. A Oxford Circus, les voitures tournent dans tous les sens et l'enchevêtrement des véhicules est formidable... L'Administration songe à l'organiser. » Et re-Vlan!

7° Chacun se débrouille dans les croisements: Voici les termes dont l'interprétation donne lieu à l'ironie de notre parisien. « La police compte sur la bonne volonté de l'automobiliste, l'autorité et l'intelligence du policeman. Il n'y a pas de règle de priorité. »

Et trois fois Vlan!
Il est entendu que le travail des policemen dépasse de cent coudées celui de nos sergots avec de tels embouteillages. Nous sommes d'accord avec vous sinon sur le sens, du moins sur les termes.

Conclusion: *Moto Revue* reste un journal technique et ses collaborateurs restent plus qualifiés que ses lecteurs, pour l'excellente raison qu'ils sont les professeurs naturels de ces derniers et, comme tels, renseignés à la meilleure source.

Ensuite, nous vous dirons que vous êtes mal venu de commenter doctrinalement ce que vous semblez avoir vu il y a « un quart de siècle », car, à cette époque, vous auriez été en avance de 7 ans sur votre naissance (et les embarras actuels n'existaient pas... à moins toutefois que nous ne remontions aux « Embarras de Paris » de Boileau.

Sans rancune pour votre manque de chauvinisme!



Dirigeants...

Quelle puissance représenteraient automobilistes et motocyclistes s'ils étaient vraiment groupés et s'ils étaient représentés par leurs dirigeants. Ce n'est hélas pas le cas. Il n'y a guère qu'un automobiliste ou un motocycliste sur 10 qui soit affilié aux clubs officiels, et que sont même les 200 et quelques mille membres de la plus importante de nos associations de tourisme vis-à-vis des millions de cyclistes, d'automobilistes, de motocyclistes, de canotiers, de pédestriens ou d'alpinistes. Certes, il y a chez beaucoup de personnes une certaine répugnance à s'associer et plus encore à payer une cotisation. A part quelques sportsmen désintéressés, il est fréquent que les clubs ne recrutent des membres qu'en leur accordant des avantages personnels et matériels, assurances à tarif réduit, par exemple. Trop de personnes ne se rendent nullement compte que le but même d'une association c'est beaucoup plus de défendre la collectivité de ses membres que chaque membre en particulier. Il vaut bien mieux en effet supprimer une injustice générale que de s'immiscer dans un cas isolé. Ainsi ne vaudrait-il pas mieux s'opposer au principe de la contravention au comptant que de protester, en général sans résultat, contre une contravention mal fondée. L'un n'empêche d'ailleurs pas l'autre, mais l'œuvre des clubs serait beaucoup plus féconde dans le premier cas. D'ailleurs la cotisation de beaucoup de clubs est trop élevée. On aura beau dire que 100 francs ne valent que 20 francs d'avant-guerre, que les bénéfices retirés représentent plus de cent francs, beaucoup de personnes qui ne verront pas l'intérêt qu'il y a à se mettre d'un club, préfèrent garder cette somme.

Et puis, hélas, il faut bien le dire, les clubs vous défendent-ils? Isolement oui,

collectivement, non. Dans beaucoup de zones, les clubs font preuve d'une heureuse activité et travaillent. Mais que fait la Fédération qui les groupe soi-disant, mais qui, en réalité, les traite en sujets de

U. M. F.

DECEMBRE

- 9. — Côte de Californie (M. C. Nice).
- 25. — Côte de Carthage (M. C. Nice).
- 30. — Kilomètre lancé (M. C. Rabat).

L'A. C. F. Car à l'heure actuelle le système de représentation au Conseil Permanent de la Fédération est des plus défectueux et est combiné pour ne laisser entrer au Conseil Permanent que des personnalités bien vues de l'A. C. F., et bien entendu soit membres de l'A. C. F., soit entièrement dévouées à cette association. Si l'on y admet des représentants de

F. F. M.

DECEMBRE

- 1. — Banquet et défilé motocycliste (A. M. Dijonnaise).
- Banquet (M. C. de Moselle).
- Banquet (M. C. Argenteuil).
- 15. — Banquet (M. C. Seine).

clubs qui par leur puissance pourraient fort bien être indépendants, c'est qu'au Conseil Permanent, ils n'ont pas plus de voix qu'un petit club qui a 100 membres. La Fédération n'est donc qu'un fief de l'A. C. F. Il en est, hélas! de même de l'U. M. F.

Coups de Griffes

Évitez de vous faire ironiser...

Permettez-moi de discuter certains commentaires consacrés à la circulation, de *Moto Revue*, page 1234.

Parlons de Londres, que je connais suffisamment si vous le voulez bien.

Votre collaborateur qui probablement s'en est rapporté aux paroles de compétences pas très à la page, nous dit:

1° On y circule plus lentement qu'à Paris. Celui qui a dit ça le premier n'en a jamais rien su car il n'a jamais pris un chronomètre pour s'en rendre compte;

2° Il y a aussi plus d'accidents proportionnellement.

Proportionnellement à quoi? au nombre d'habitants?

Aux conditions atmosphériques, etc., etc. Cette phrase ne veut rien dire si elle n'est accompagnée de précisions et d'éléments de comparaison parfaitement équivalents (pourquoi?).

3° Les embouteillages londoniens sont fantasmagoriques!

Probablement votre collaborateur en juge d'après ce qu'il voit à Paris.

4° La vitesse est limitée à 16 à l'heure, mais le 48 devient la moyenne tolérée.

Ce n'est pas trop mal pour une ville où l'on circule lentement (paragraphe 1);

5° Pas de sens unique.

Ça c'est à peu près exact et dénote une supériorité sur notre système car si nous n'avions pas ce dérivatif pour détourner le flot des véhicules ce serait l'embouteillage définitif.

6° Pas de sens giratoire imposé.

Il est probable que votre collaborateur n'est pas venu à Londres depuis une dizaine d'années.

Je crois du reste qu'il n'y a jamais mis les pieds (pas matin, mon vieux!...)

Enfin 7°: Chacun se débrouille dans les croisements.

Ça c'est un comble.

Alors que le travail exécuté par les policemen est une merveille qui dépasse de cent coudées ce que font nos braves agents et cela sans bâtons blancs, ni sifflets ni sonneries électriques ni feux à éclipse.

Dire que chacun se débrouille, cela dépasse les limites permises.

Moto Revue est en somme un journal technique et à juste titre, les questions concernant la circulation ne lui sont pas indifférentes. Ses collaborateurs devraient donc prendre leurs renseignements à bonne source, ce qui n'est

Le Salon Anglais de l'Olympia

La suite du compte rendu de notre collaborateur G. Detaille, ayant été retardée dans la transmission, sera publiée dans le prochain numéro.

pas toujours facile, et vérifiez autant que possible l'exactitude des faits ou des chiffres. J'ajouterais que si nous avions copié depuis un quart de siècle cette organisation, à commencer par la circulation à gauche...
DELOGE, M. C. Scolaires.

Réponse du rédacteur incriminé à l'auteur un peu présomptueux et bavard!

Ce rédacteur s'appelle la 2^e Commission du Conseil Municipal de Paris, MM. Massard, Fiancette, Quentin, Lhenry, Renault, Failiot, Godin, Lambert, Le Provost de Launay, Levillain, de Puymaigre et Georges Thomas, d'une part;

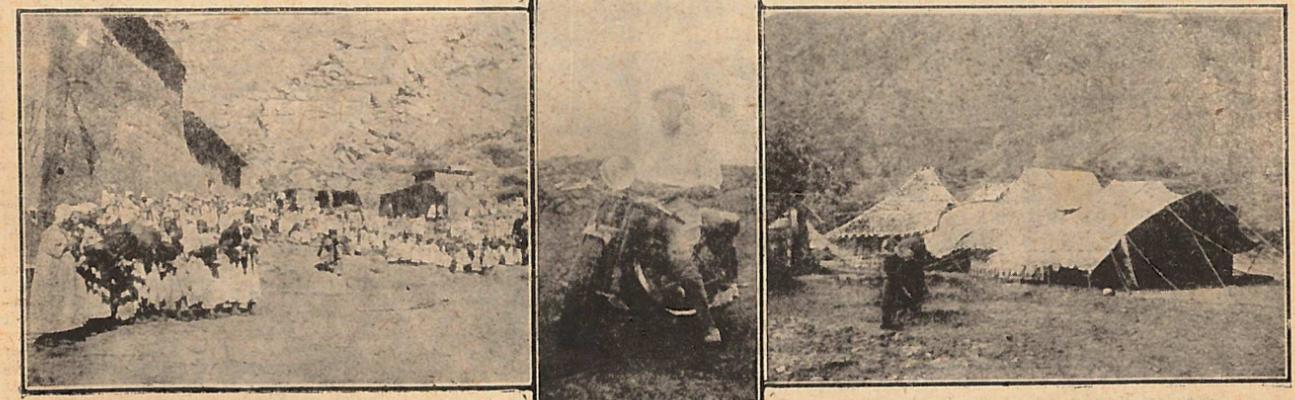
Et d'autre part, la Police Londonienne recevant M. Morain, alors Préfet de Police. Ce rédacteur multiple a tout de même droit à notre confiance, surtout lorsqu'il est composé en partie de Londoniens.

Est-ce que cela vous suffit?... comme « compétences pas à la page!!! »

1° On y circule plus lentement... Lisez le rapport 1928, n° 93, page 65, 6^e ligne, qui dit... « D'une façon générale, on circule à Londres plus lentement qu'à Paris...!!! »

2° ... La même phrase se termine: « Et cependant, il y a plus de facilités et plus d'accidents... » proportionnellement à quoi? Mais à tout, même à votre ignorance...

3° Les embouteillages sont fantasmagoriques... Le multirédacteur a peut-être inter-



Les autorités françaises du Maroc sont allées visiter les « partisans » de Telouet : à gauche, l'arrivée à Tinnel, les femmes Chleucks dansent; au milieu, notre correspondant; à droite, la casba officielle de Goundafa.

rapports, l'U. N. A. T. que le gouvernement consulte, n'est pas une institution heureuse. Nous ne sommes pas assez dans les secrets des dieux pour connaître les raisons de son attitude, mais nous devons constater que l'U. N. A. T. a toujours fait preuve, vis-à-vis des pouvoirs publics, d'une regrettable faiblesse. Elle n'est évidemment qu'un organe consultatif, et ne peut imposer sa volonté à un ministre. Mais nous croyons que dans trop de cas elle tire argument de cette situation pour ne pas agir, sous prétexte que son action ne peut rien empêcher. S'agit-il de l'octroi de Paris, nous voyons l'U. N. A. T., sous de fallacieuses raisons, favorable à son maintien. Tous les clubs automobiles et motocyclistes protestent contre les contraventions au comptant, contre le taux des amendes. Cela ne fait rien. M. le Ministre est partisan de la contravention au comptant, et on s'incline. Les groupements automobiles

et motocyclistes voudraient que la police de la route fut confiée à des spécialistes qualifiés. M. le Ministre décide qu'elle sera confiée aux gendarmes, et ces Messieurs de l'U. N. A. T. n'élèvent aucune protestation. Ils ont sans doute conscience qu'il y aura des abus et que la contravention au comptant aboutira à une situation plus grave qu'auparavant puisque le gendarme ne redoutera plus d'avoir à soutenir la contravention devant un magistrat. Mais à quoi se borne l'U. N. A. T. ? A établir un memento d'une vingtaine de pages classant les fautes selon leur gravité et l'amende à payer. Mais la gendarmerie, qui veut agir à sa guise, refuse ce petit catéchisme du parfait gendarme. Non, l'U. N. A. T. ne défend guère nos intérêts. Ses dirigeants ont le portefeuille trop bien garni pour apprécier ce que peut être une amende de 150 francs pour une petite bourse ; quant à la circulation, il est bien probable qu'ils

n'en connaissent pas autant que leur chauffeur. Opiner du bonnet à tout ce que dit le ministre, et dorer après coup la pillule aux usagers de la route, c'est plutôt défendre le ministre auprès d'une catégorie importante d'électeurs, que de protéger automobilistes et motocyclistes contre de nouvelles brimades de l'autorité. L'U. N. A. T. représente si peu les usagers de la route que la plupart de ceux-ci ignorent non seulement son rôle, mais encore son existence. Que le Ministre consulte l'U. N. A. T. soit, que l'U. N. A. T. fasse sa cour au Ministre soit, mais que l'U. N. A. T. ne prétende pas représenter les usagers de la route et que l'on ne vienne pas prétendre, parce que l'U. N. A. T. les a acceptés, que ces usagers de la route sont heureux des décisions ministérielles, qu'il s'agisse de la priorité ou de la contravention au comptant.

CALAMINE.

Et comme *Moto Revue* aime à contrôler ses renseignements, notre correspondant nous a appris qu'au M. C. M., il y a, aujourd'hui 110 membres dont 50 assistaient à la dernière réunion hebdomadaire et 40 (c'est peu !) lisaient *Moto Revue*.

Le M. C. XI^e

Malgré les jours courts et les mauvais temps, le Moto-Club du XI^e ne s'endort pas sur ses lauriers : Un programme de sorties hivernales a été mis sur pied. Il a été décidé également de visiter les samedis après-midi les usines des principaux constructeurs de la région parisienne : la première visite aura lieu

CALENDRIER DES RÉUNIONS

(Envoyez sur feuille de papier séparée le jour de réunion de votre Club).

DIMANCHE

LUNDI

MARDI

MERCREDI

Pélican M. C. — 86, rue Botzaris, Paris (19^e).

JEUDI

A. M. C. Seine-et-Oise. — Café de l'Industrie, 6, place du Marché-Saint-Germain.

M. C. Jurassien. — 1^{er} et 3^e jeudi, Café La Perle, 26, rue Lafayette, Lons-le-Saunier.

Hirondelle M. C. — 1^{er} et 3^e jeudi, 107, route de Montrouge, à Malakoff.

VENDREDI

M. C. Orléanais. — 1^{er} et 2^e vendredi, 20, place du Martroi, Orléans.

SAMEDI

Moto-Tourist-Parisien. — 1^{er} samedi, 279, avenue Daumesnil, Paris (12^e).

très prochainement chez René Gillet et tous les motocyclistes qui voudront se joindre au groupe seront les bienvenus. Une séance cinématographique dans l'arrondissement est également à l'étude.

Rappelons que la cotisation annuelle est de 20 francs, valable pour l'année 1929, le droit d'admission de 10 francs, donnant droit au fanion pour le véhicule ; les adhésions sont reçues au siège, 71, rue Servan, tous les jeudis soirs. Pour les dates de visite, s'adresser au siège les jeudis soirs.

Une coupe de régularité à... Saint-Denis

L'Amicale Motocycliste Dyonisienne, qui depuis le 31 mai 1928 lutte si sportivement pour maintenir une place honorable au nombre des Clubs de la Région parisienne, vient de constituer définitivement son bureau pour l'année 1929.

Président d'honneur : D^r Albessard ; Président actif : M. Goiset ; Président commission sportive : D^r Schlemberger ; Vice-Présidents : MM. Jamart, Bangard ; Assesseurs : MM. Hergott, Fournival, Libron ; Langrosque ; Trésorier : M. Jouanin ; Secrétaire : M. Robineau.

Ce jeune Club, qui ne compte pas moins de 93 membres actifs, a fait courir une coupe de régularité le 25 novembre sur le parcours Saint-Denis, Soissons et retour.

Un nouveau Club à Paris

C'est dans le XV^e que l'on signale la naissance du Vaugirard-Grenelle M. C. C'est le 15 novembre que le Vaugirard-Grenelle-Sportif, le grand club de l'arrondissement, a décidé en Assemblée générale la création d'une section autonome motocycliste. Entrée, carte, fanion : 10 francs ; cotisation annuelle : 50 francs. Les présidents d'honneur du V. G. Sp. et du V. G. M. C. sont : MM. Boucheron, député du XV^e ; Lorrain, adjoint au maire ; Boulard, industriel. M. Bourdin,

industriel a été nommé président de section et Collombet secrétaire.

La Chanson motocycliste

Pourquoi ne pas faire appel : 1^o aux poètes motocyclistes qui feraient les paroles, seulement, sans les adapter à des airs quelconques ; 2^o aux musiciens motocyclistes qui composeraient l'air avec les paroles de la chanson reconnue la meilleure. Les résultats seraient sans doute meilleurs.

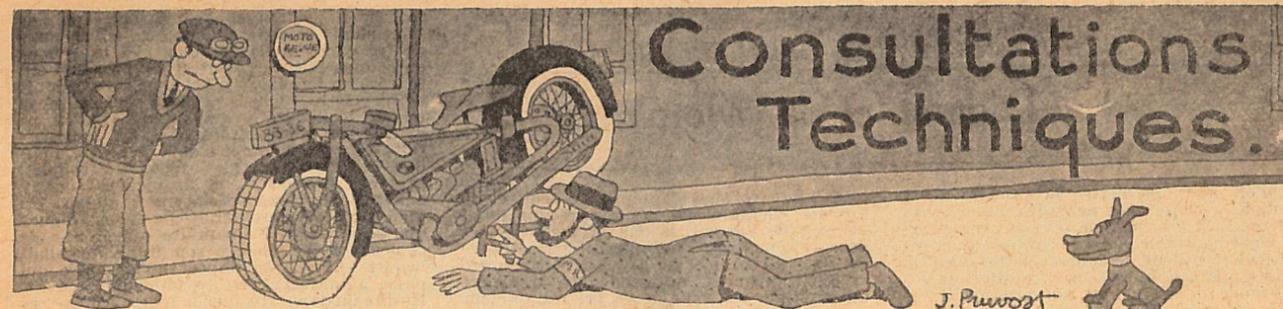
Abonné n° 84.139.

Ah ! les Messins ! !

Ils y vont à grands pas signer leur adhésion au Moto Club de la Moselle. Bientôt, on refusera des membres, car la salle de réunion commence à être trop petite. On voit qu'à ce club il y a de l'attente et de la bonne camaraderie. Depuis sa fondation, il y a presque un an, on compte déjà plus de 100 membres et il ne se passe pas de réunions sans avoir de nouvelles inscriptions. Aussi le président s'occupe beaucoup de son club et de ses membres et se met à la portée de tous pour quoi que ce soit. Son secrétaire travaille aussi, mais on ne s'en rend pas toujours compte. Le 1^{er} décembre, il y a grand banquet et tous se promettent d'amener des amis (es) et de s'y amuser. Nous reproduirons prochainement une photo de ce club qui est un modèle des clubs de l'Est.



Sur les bords de l'Oued Bou Regreg, aux environs de Rabat : c'est à l'occasion du Concours de photos que M. Magné a exécuté ce document grâce à sa 350 cmc. sidocar Monet et Goyon.



Lubrifiez à fond...

Possesseur d'une Motoconfort 350 cmc. soupapes latérales modèle 1928 ayant roulé 2.000 kilomètres environ et me trouvant en promenade avec ma femme en tan-sad la route étant belle je crus me permettre un peu de vitesse ; aussi le compteur marqua 70 ; cela pendant 1/4 d'heure environ puis je redescendis à 50, allure moyenne, quand sans aucun avertissement, sans que rien puisse me le faire prévoir, mon moteur se bloqua net, ma roue arrière patina peut-être sur un mètre ; pensez d'un arrêt brutal, ma femme faillit passer par dessus moi, heureux pour nous que la route était sèche et que j'allais bien droit ; nous en fumes quitte pour la peur ; notre émotion passée je cherchai la cause de ce blocage, je crus d'abord que cela venait de la boîte de vitesse, mais je me trompais car ayant mis ma machine sur sa béquille arrière, je remis le moteur en marche et l'embrayais faisant marcher les trois vitesses ; tout alla comme à l'ordinaire et je renonce à comprendre pour l'instant. Nous pûmes continuer notre promenade, mais à une petite allure ayant toujours peur que cela recommence et que cette fois nous retrouvions le fossé.

Agant des camarades motocyclistes aussi, j'ai expliqué mon cas et demandé la cause, voici ce que l'on m'a dit : lorsque je roulais à 70, ma bougie s'est échauffée, au point de rongir les électrodes et par la suite produisit une dilatation du cylindre et mon piston s'est coincé ; en plus de cela il y avait eu défaut de graissage, ma pompe étant mal réglée, à ce moment-là, je dépensais deux litres d'huile pour 700 kilomètres environ, aussi je voudrais savoir : Si en augmentant le débit d'huile le cas ne se produirait plus. Combien peut-on faire avec deux litres d'huile. Si cela vient de ma bougie, dois-je la changer et mettre un numéro plus fort, celle étant actuellement est une Gilardoni n° 22 ; c'est pourtant le numéro recommandé pour la machine.

Mon moteur cliquette dans les reprises d'où cela vient-il ? HOUSSIN, abonné : 86241.

Mais la réponse est des plus simples : votre cas est très courant ; la cause est un manque de lubrification, soit que votre pompe à huile ne débite pas assez, soit qu'il y ait engorgement partiel des tuyauteries et arrivées d'huile.

Lorsque votre moteur tourne à une allure relativement rapide soit en 1^{re} vitesse, soit en 3^e vitesse à 60 environ, le débit d'huile étant insuffisant, votre piston subit une dilatation plus rapide que le cylindre qui, lui, est refroidi par l'air ambiant et il vient serrer au point de freiner et arrêter net le moteur. Evidemment, si vous laissez refroidir et repartez quelques instants après, le phénomène a disparu. Les conséquences d'un tel état de choses sont claires : ou votre prudence a sauvé votre machine et le serrage n'aura aucune suite désagréable ; ou il y a déjà début de grippage et il se pourrait (nous ne le croyons pas cependant) que votre cylindre ou votre piston soit rayé ; une diminution notable de compression vous fixerait. Le cliquetis signalé est, en l'occurrence, fonction de ce malaise de la machine. La faute n'en est imputable qu'à vous-même : débitez abondamment l'huile ; une fumée légère doit toujours s'évacuer par l'échappement.

Nil novi sub sole

Je viens de relever l'article suivant sur un journal de Paris. Une invention. — Il s'agit d'un moteur marchant au pétrole d'où

Il nous arrive quotidiennement d'être saisi de demandes de renseignements divers. Nous rappelons à nos lecteurs que, seuls, nos abonnés peuvent bénéficier de ces renseignements. Toujours joindre une enveloppe timbrée avec son adresse. Les demandes d'ordre purement technique ou juridique nécessitant des recherches, feront l'objet d'honoraires avec une base de cinq francs par consultation. Nos lecteurs comprendront certainement que nous faisons bénéficier nos abonnés de conditions exceptionnellement avantageuses et qu'il ne nous est pas possible de faire peser sur nos services des frais généraux de collaboration individuelle par trop formidables et trop fréquemment répétés.

tout danger d'incendie est presque totalement écarté. Ni carburateur, ni magnéto, aucun appareil d'allumage, ce moteur est foré très économique, en vue du prix du pétrole ; ce moteur qui est de conception américaine, fera, dit-on, une véritable révolution dans l'industrie Automobile. Je vous demande de bien vouloir me faire connaître, par votre prochain numéro de *Moto Revue* (si vous êtes avisés), quelle doit être sa curieuse marche, puisqu'il n'y a pas d'appareils pouvant donner naissance à une explosion.

René DUSSET, abonné n° 24.

Un moteur qui fonctionne aux huiles lourdes, sans magnéto et sans carburateur mais c'est tout simple et un Diesel ou un semi-Diesel. Dans ces moteurs il n'y a pas d'explosion mais une combustion progressive du combustible. Ces moteurs sont lourds, mais sont déjà montés sur des camions. Le semi-Diesel Tartrai-Peugeot a été utilisé avec un plein succès sur une voiture. De tels progrès ont été réalisés qu'on étudie actuellement l'application de Diesel léger Junkers aux avions.

C'est presque un ... clou

Excusez la liberté que je prends de vous écrire pour vous demander un renseignement relatif à la transformation d'une vieille moto.

Bien que n'étant pas abonné, mais lecteur depuis plusieurs années de *Moto Revue*, j'hésitais toujours à vous demander ce renseignement ; ce n'est que sur les conseils d'un de mes amis, membre du Club des Hirondelles, que je me suis décidé à vous écrire.

Agant j'ai l'acquisition d'une vieille moto Griffon d'avant-guerre, j'ai décidé de la transformer, avec boîte de vitesse et ch.-ch., cette moto étant à courroie et en prise directe.

Le moteur, un Zedel d'une puissance déclarée de 2 CV 3/4, d'un alésage de 75 %, d'une course de 86 %, tournant à la vitesse maximum de 1.900 tours minute, je voudrais savoir le diamètre au nombre de dents que devra posséder mon pignon-moteur, ainsi que le pignon primaire de la boîte de vitesse.

Ma roue arrière, gonflée à un diamètre de 650 % et la vitesse que devrait atteindre cette machine d'après la feuille des mines était de 40 kilomètres avant la transformation.

BUZENET, Vanves.

Vous ne nous indiquez pas la dimension de pignon de moyeu arrière. La multiplication convenable doit être de 6 à 1 environ, au plus de 5,5 à 1. Le rapport de multiplication se calcule aisément. Divisez le nombre des dents du pignon du moyeu arrière par celui du pignon de la boîte de vitesse. Faites de même pour le pignon de chaîne primaire de la boîte de vitesse par le pignon de moteur. Vous multipliez le premier quotient par le second. Supposons que vous ayez 45 dents au pignon AR et 20 dents au pignon de boîte de vitesse, vous divisez 45 par 20 = 2,2. Si le pignon de boîte de vitesse (celui de l'embrayage) a 35 dents et le pignon moteur 15 dents, vous avez un rapport de 35 : 15 = 2,3. Multipliez le premier quotient 2,2 par le second 2,3 = 5,06 à 1. Connaissant le nombre de dents du pignon du moyeu AR et de ceux de la boîte de vitesse, il est facile de déterminer les dimensions du pignon à monter sur le moyeu. Divisez le nombre des dents du pignon AR par celui du pignon correspondant de la boîte de vitesse. Supposons que vous trouvez un rapport de 3 à 1. Si vous voulez obtenir un rapport de démultiplication de 6 à 1, il faudra que le pignon du moyeu ait deux fois moins de dents que le grand pignon de chaîne de la boîte de vitesse.

Il est d'ailleurs hasardeux de monter une transmission par chaînes sur une aussi vieille machine à moins de renforcer les fourches arrière.

Nous ne croyons pas que vous puissiez, avec un vieux moteur de ce type (tiers de litre) même en bon état, atteindre le 50 ou le 55 à l'heure.

Envers les usagers, conduisez-vous correctement.

Un réglage bien particulier...

Pourriez vous nous donner le réglage du moteur Voisin à soupapes latérales : impossible d'être renseigné à ce sujet. Abonné 2307.

Allons, mon cher lecteur, c'est pourtant bien simple :

Démontez le pignon du vilebrequin avec un arrache-pignon sans employer le marteau qui est susceptible de tout déformer. Orientez la came vers le bas de manière que les basculeurs ne soient pas levés, réglez alors les poussoirs à 2/10 de jeu. Orientez la came vers le haut à égale distance entre les basculeurs : d'ailleurs les 2 ressorts de soupape doivent amener automatiquement la came à cette position s'ils pressent autant l'un que l'autre sur les basculeurs. Mettez le piston au point mort haut en passant une pige dans le trou de bougie ? Enflez le pignon sur le vilebrequin, collez le cône du pignon sur sa portée par un léger coup de marteau sur un tube-entretoise, de manière à ne pas toucher le bout flétri du vilebrequin, et bloquez bien l'écrou du vilebrequin en faisant bien attention d'empêcher le vilebrequin de tourner, ce qui annulerait tout le réglage. Vous devez avoir ainsi 4 % de retard à la fermeture de l'échappement et 4 % d'avance à l'ouverture de l'admission. Il faut 4 % d'avance à l'allumage quand la magnéto est au retard.

AUTOUR D'UNE CIRCULAIRE ARCHIEPISCOPALE

La Dignité et la Moto

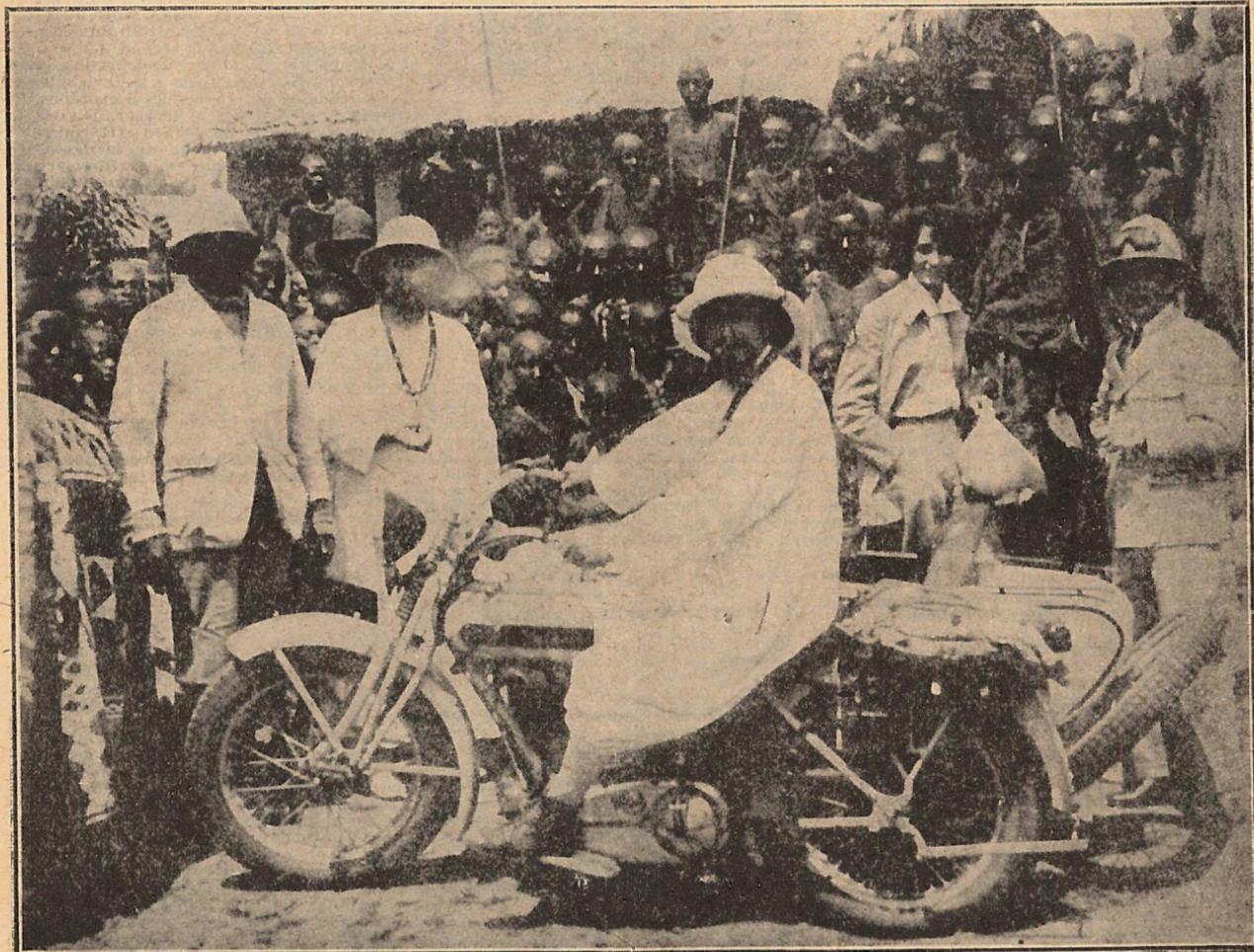
Qu'on nous permette de prendre deux exemples récents mais dans des milieux très différents. Il y a quelque part en Angleterre un chieff constable qui ne veut pas que ses policiers circulent à motocyclette dans la crainte que cela nuise à leur prestige. Il y a en France un évêque qui, mal informé, interdit la motocyclette à ses prêtres, parce que la motocyclette est dangereuse, parce que la motocyclette ne convient pas à la dignité du prêtre. Et chez combien de hautes personnalités, chez des gens éminents, de hauts magistrats, de grands industriels, des commerçants importants, chez des mandarins de lettres, chez des hommes d'affaires, chez des gens de toutes les conditions, de toutes les professions, nous trouvons ce mépris et presque cette haine de la motocyclette.

Peu à peu cela s'atténue, mais bien lentement à notre gré. Nous avons à lutter contre trop de journaux quotidiens qui se délectent à relever tous les accidents de motocyclettes ; nous ne sommes pas toujours aidés par cer-

tains motocyclistes trop épris de bruit et de vitesse, une minorité assurément, mais qui attire plus l'attention que la majorité des gens raisonnables. Mais n'est-il pas étrange de voir un prince de l'Eglise méconnaître systématiquement un mode de transport qui multiplie l'activité de ses prêtres, qui leur permet de desservir plusieurs paroisses, de se rendre auprès des paroissiens malades, bref de faire plus avec un nombre réduit de prêtres qu'autrefois avec un clergé beaucoup plus nombreux. L'automobile est un mode de locomotion qui n'est avantageux que si toutes les places de la voiture sont occupées. Elle est d'ailleurs beaucoup trop coûteuse pour les ressources de beaucoup de curés de petites paroisses. La moto est le seul véhicule qui puisse être assez économique et assez rapide. Quand on a une tâche à remplir, est-il sage de se priver systématiquement des moyens de l'accomplir. La moto dangereuse ! Mais le pourcentage des accidents est extrêmement faible. Faut-il alors interdire la

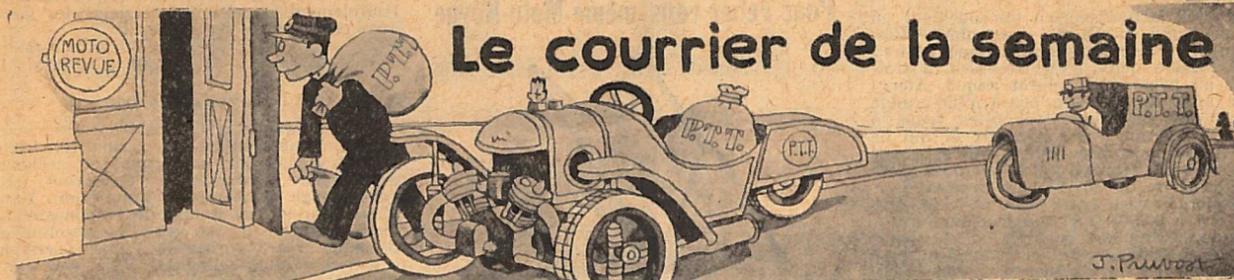
marche à pied parce que quelques piétons imprudents se sont fait écraser, les chemins de fer parce qu'ils déraillent, et les avions parce que, bien rarement, il y a un avion qui se brise sur le sol. N'y a-t-il jamais d'accidents de bicyclette ? Quelle atteinte peut porter la moto à la dignité de quelqu'un ? Assurément nous nous représentons mal un ecclésiastique monté sur une machine de course, mais il y a d'innombrables machines souples, propres, silencieuses, et de modèle à cadres ouvert sont même spécialement établis. En quoi la motocyclette serait-elle moins « digne » que la bicyclette ? Un prêtre qui étouffe de chaleur et qui éponge son front ruisselant inspire-t-il plus de respect qu'un autre qui passe à motocyclette, parfaitement correct. Et dire qu'avant dix ans, la motocyclette sera non plus seulement tolérée mais imposée aux curés des campagnes. Consolons-nous en pensant qu'au début la bicyclette a connu les mêmes inimitiés et qu'il y a une vingtaine d'années, il s'était constitué une ligue contre l'Automobile, ligue qui ne se proposait rien moins que de faire interdire par les pouvoirs publics la construction des automobiles. Ni un grand savant comme Arago, ni un grand homme d'Etat comme Thiers n'ont su comprendre la révolution que constituaient les chemins de fer. Un génie comme Napoléon lui-même ne prit pas au sérieux les bateaux à vapeur. Et l'aviation n'a-t-elle aujourd'hui que des admirateurs ?

REGAIRAZ.



LA MOTO ET LES ECCLÉSIASTIQUES

Partie de l'usine en avril, la moto blanche du Baron de l'Épine vient d'arriver en Afrique Equatoriale, à la mission de Rusengo. Le R. P. Dubois, cousin de René Gillet, qui a appris la moto en France, au Grand Séminaire, est heureux de chevaucher le meilleur instrument de pénétration religieuse de son ministère : à droite, le Baron et la Baronne de l'Épine ; fumant sa pipe, le Délégué Apostolique de l'A. E. F.



La riposte continue...

Je suis en train de lire la *Revue du Touring Club* qui, à l'occasion du Salon, parle justement auto et moto.

Je relève cette absurdité qui, dites par un technicien comme Baudry de Saunier, serait considérée comme une vérité par bon nombre de gens.

Il dit en effet du moteur deux temps de moto :

— Ce type de moteur prévaut par sa simplicité (très bien) mais il est de fonctionnement plus bruyant (!) que le quatre temps.

Et voilà le plus beau... D'ailleurs au delà d'une cylindrée de 250, son rendement n'est plus suffisant pour qu'on l'applique aux machines, et, sur les engins puissants, le quatre temps reprend ses droits.

Maitre Baudry de Saunier n'a jamais « gazé » sur un 350 cmc. 2 temps, Monet et Goyon ou Gillet-Herstal et encore mieux sur une Scott Squirrel plus rapide que « l'inaffordable Norton ».

Je serais heureux que vous rectifiiez cette erreur si possible, afin de ne pas entraver l'ascension du 2 temps déjà trop méconnu.

Pierre DARFEUILLE.

DEMANDEZ LE NUMÉRO SPÉCIAL DU SALON DE LA MOTO à votre libraire ou directement à « Moto Revue » 10 francs.

Casque et tan-sad

Vous qui parlez souvent du casque pour motocycliste, et qui déplorez : soit l'inefficacité de certains, soit le prix élevé d'autres, que pensez-vous d'un casque de protection conçu dans le genre du casque militaire en tôle d'acier ? Il n'est pas plus inélégant qu'un autre, est efficace, et son poids pas excessif. Beaucoup d'entre nous l'ont porté assez longtemps sans en être incommodés.

J'ai fait faire par un carrossier du pays un tan-sad qui, à l'essai, s'est montré l'égal au moins des meilleurs et ce qui ne gêne rien, ne m'a coûté que 27 francs ; il est constitué simplement par une planchette sur laquelle est monté un siège à élastiques formé de 9 ressorts à boudins, le tout recouvert d'un simili-cuir tout comme un siège de voiture. Il ne roule pas et peut fléchir de 8 cm ; à l'avant une poignée en fer recourbé est fixée par des vis sur la planchette formant le fond du siège.

POUPON, Ferté-Gaucher

Passages à niveau

Je viens de faire une « période » de 21 jours à Sissonne, sis à 25 km. de Laon. Inutile de vous dire que j'ai fait de nombreuses fois le trajet — sans tenir compte de l'interdiction de dépasser la limite de la garnison — grâce à ma 17 cmc. Monet et Goyon Supersport 1925, qui m'amenait à Laon en moins de une demi-heure, malgré un bien mauvais passage de 5 kilomètres rempli de nids de poules. Or, la route est coupée par un passage à niveau généralement ouvert à l'aller, mais toujours fermé à mon retour la nuit. Et je me ferai plaisir de vous dire que, si ma moto rentre

dans la catégorie de celles qui peuvent, en principe, passer par les portillons (ce qui, malgré tout, est bien incommode et bien dangereux), je n'ai jamais eu à les employer à cet endroit, car le garde-barrière, non seulement ne s'est jamais fait prier pour m'ouvrir, mais encore n'attendait même pas que je corne : entendant ma moto — malgré mes 2 silencieux... — il sortait et ouvrait sa barrière, aussi je n'avais généralement qu'à ralentir sans m'arrêter.

Vous critiquez — à juste raison — les passages à niveaux et aussi leurs gardiens, mais il faut reconnaître et remercier certains de ceux-ci quand ils sont serviables et font bien leur service.

R. Cahen-80.276

Toutes les idées sont à étudier

Dans votre dernier numéro, notre camarade Malterne, de Court Saint-Etienne, ironise sur les poids des bagages annoncés par d'autres camarades, au sujet de leurs randonnées à 40 kilos !... 60 kilos... et vous répondez, en Normands... ni oui... ni non.

Je crois que vous avez tort d'ironiser ainsi, car à mon humble avis, le premier de ces poids peut être atteint lorsque l'on part pour un assez long voyage.

Une moto bien équipée est un tout bien déterminé, et lorsqu'on entreprend un grand parcours on ajoute des accessoires qui, en réalité, sont des bagages indispensables et ne sont pas des « éléments » de la machine.

Partant récemment en voyage avec ma femme, de Bordeaux en Bretagne, j'ai ajouté à ma machine déjà munie d'un tan-sad et de reposes pieds V. W. que je ne compterais pas dans le poids des « bagages » car ils sont des accessoires d'utilisation journalière, j'ai ajouté ; dis-je :

Un support AR. de tan-sad ; dossier sur lequel étaient roulés deux manteaux decaoutchou, une sacoche métal V. W. et une chambre de rechange ;

Une autre sacoche identique contenant des ampoules de rechanges, câbles et rustines ; Un support Bul-dog, supportant un bidon de 2 kilos d'huile.

Une réserve essence de 1 kg. 100 ; Des outils en supplément dans leur boîte. Un porte-bagage spécial V. W. pour motos à tan-sad, sur lequel était attaché : un sac de voyage en cuir, contenant : un vêtement d'homme complet, deux chemises, des accessoires de toilette, des chaussures légères ; des vêtements de femme, des cartes routières Michelin, et un repas complet pour la première étape, un récipient à conserve particulièrement lourd, du vin, etc...

Je n'ai pas eu la curiosité de peser tout ce matériel et ce qui a été ajouté, je le répète, à la machine pour le supporter, « porte-bagages, bidons, porte-bidons, etc... » car, convenez avec moi que cela compte, mais quel qu'en dise M. Malterne, à mon avis les 40 kilos y étaient largement.

Ajoutez-y, moi, qui pèse 87 kilos, ma femme qui pèse 57, nos vêtements épais pour rouler la nuit et dites-vous que tout cela est parti de nuit de 17 kilomètres au sud de Bordeaux sur une Motobécane 250 cmc., éclairage Alternovi neuve (à 2.000 km. près) pour aller de Léognan à Sainte-Anne-d'Aray.

Et le voyage s'est accompli merveilleusement sans un ennui, et avec seulement trois panes infimes : à l'aller, un câble cassé, au retour, le filtre du carburateur encrassé et un clou dans le pneu AR à La Rochelle.

Quant aux vitesses, je suis d'accord avec M. Malterne. La moyenne annoncée est quelquefois exagérée, mais des tronçons de route sont cependant faits à bonne allure. Je n'ai pas dépassé le 40 de moyenne totale et cependant j'ai fait au compteur du 55/58 le plus souvent, et quelques 65 à 70.

Et voici maintenant l'itinéraire : 1^{er} jour : Léognan, Bordeaux, Pons, Sainte, Rochefort, La Pallice (déjeuner), Luçon, La Roche-sur-Yon et Nantes (1^{re} étape) 390 kilomètres.

2^e étape : Nantes, Sautron, Savenay, Montoir, Saint-Nazaire, La Baule, Guérande, La Roche-Bernard.

3^e étape : La Roche-Bernard, Penestin.

4^e étape : Penestin, Muzillac, Vannes.

5^e étape : Vannes-Auray, Vannes-Nantes.

6^e étape : Nantes, La Rochelle (déjeuner), Rochefort, Saintes, Bordeaux et Léognan.

En tout : 1.137 km. 300 au compteur.

COURBIN, Léognan.

Ah ! non ! vous nous faites dire ce que nous ne pensons pas !

Mon attention vient d'être retenue par la lettre de M. Gaubry, de Lamarche-sur-Saône (n° 293).

Ce monsieur vient de récolter une contra-

225 pages avec des illustrations artistiques pour 10 francs. Tel est le numéro du Salon 1928.

vention à Dijon pour bruits intempestifs et il proteste et s'étonne. Sa moto, une Motobécane 3 CV, 2 temps, étant munie du silencieux adapté par le constructeur de cette moto et qualifié par lui de très efficace.

Votre réponse semble indiquer que seuls sont en règle, aux yeux de la loi, les motos équipées de silencieux Schneebelin ou autres, classés au Concours de Silencieux.

S'il en est ainsi, chaque constructeur devrait bien ne pas en adapter d'autres sur ses machines, afin d'éviter et une contravention à ses clients et l'obligation pour ceux-ci d'acheter un autre silencieux. A mon avis : Que chaque constructeur équipe ses motos d'un silencieux à sa convenance à condition que celui-ci ait satisfait à un examen passé par les autorités compétentes, qui le déclarerait répondre aux exigences de la loi.

(Je veux parler principalement des silencieux de motos 2 temps ne comportant pas de système d'échappements libres.)

Ceci pour éviter aux motocyclistes d'être à la merci d'agents ou gendarmes motophobes. Qu'en pensez-vous ?

L. BERSHETZ, Abonné n° 77.678.

Réponse : Je pense que le meilleur silencieux est celui qui ne fait pas de bruit ; qu'il soit en queue de poisson ou en tube coupé droit, peu importe. Je pense enfin que tout agent qui a le tympan brisé par un échappement sonore n'a pas à s'occuper du silencieux employé. Je pense, pour terminer, que nos jeunes gens sont des « entêtés » parce qu'ils ne veulent pas se mettre en tête que c'est le constructeur qui est tenu de livrer à la clientèle un tuyau selon certaine formule des Mines pour se décharger vis-à-vis des pouvoirs et qu'en cas de contestation, c'est le propriétaire qui est ensuite responsable du bruit ou du... silence.

Au secours !

Très joli le tourisme en tan-sad pour un ménage jeune, sportif et... sans enfant. Mais, lorsqu'on possède un rejeton, comment faire ? Le tan-sad à deux, c'est très bien, à trois (dont un bébé), c'est plutôt risqué. Alors ! chère *Moto Revue*, as-tu pensé à la grande misère des anciens motocyclistes tenus à l'écart de la moto par nécessité et qui ne peuvent se payer une voiture ? Le side-car ! Il faut compter dans 8 à 9 billets pour avoir quelque chose de potable. Le cyclecar ? Le Morgan varie entre 6.950 et 7.500 et le Sima est à 8.950. Quel constructeur aura à cœur de s'assurer une clientèle fidèle et assez étendue en établissant un bon side à un prix raisonnable ou un cyclecar (pas une voiturette) vraiment accessible aux petites bourses. *Moto-Revue* à notre secours ?

A. THIBAUT-FLEURY.

Et si l'on faisait à la place des ponts ?

J'ai lu avec intérêt l'article relatif à la suppression des barrières des passages à

Pour relier vous-même Moto-Revue



C'est simple, pratique et bon marché ; la couverture spéciale contient un semestre (26 n^{os}, sans collage, ni perforation).

Marbré rouge, dos et coins pegamoid, 55 pincettes ressortis : 8 frs. Par poste recommandé : 9 fr. 50

Mais au fait cette question ressemble terriblement à celle de l'élagage des haies aux croisements de routes...

M. VOLPEILLIÈRE, Ingénieur A. et M.,

Ah ! en voilà une bonne !

Aussi vrai que la fantaisie paraît, voici ce que vient d'enfanter le Tribunal correctionnel d'Abbeville, concernant un accident douloureux provoqué à Gamaches par l'accrochage d'une auto et d'une moto. Nous n'avons pas à nous occuper des responsabilités réciproques, mais des attendus absolument baroques grâce auxquels des « juges » arrivent à des conclusions ébouriffantes : oyez cette perle et ce joyau :

Que même si la motocyclette est assimilée à un véhicule, elle avait encore 3 m. 30 pour passer donc plus de la moitié de la route.

Que la moto, d'ailleurs, ne peut être assimilée à un véhicule ; qu'elle n'a droit qu'à un passage de deux mètres, comme un cycle ordinaire.

Un commentaire affaiblirait le piquant de tels attendus !

Paris-Les Pyrénées-Paris

1928

Les Vainqueurs :

En 175 cmc. : **MOURET et BAUDART** sur moto *San-Sou-Pap* ;

En 250 cmc. : **CHÉRET** sur *Austral*, ex-æquo avec **QUENETTE, GILLOT et GARROT** sur *Terrot* ;

En 350 cmc. : **MAHAUT** sur *Ravat* ;

En 500 cmc. : **NAAS** sur *Gnôme-et-Rhône* ex-æquo avec **NEBIL-DINO** sur *Ariel*.

niveau. Un point intéressant est toutefois passé sous silence : il s'agit de la visibilité aux abords des passages à niveau. Car s'il est criminel de supprimer les barrières d'un passage, où la visibilité de part et d'autre est quasi nulle, cette suppression peut, par contre, être envisagée pour un passage où la ligne est à découvert des deux côtés.

Je crois devoir vous signaler qu'un essai très concluant a été fait en Italie, où la majeure partie des barrières ont été supprimées. Mais j'insiste sur ce point de la visibilité : les Italiens se sont en effet imposés des sacrifices pour la rendre aussi parfaite que possible. Seuls quelques passages, où la visibilité ne pouvait être améliorée, ont conservé leurs barrières. Il paraît que ce système donne d'excellents résultats, les accidents étant plus rares qu'auparavant. (Je tiens ces renseignements d'un ingénieur d'un réseau italien.) Il n'y a donc pas lieu de conclure tout simplement que la vie des usagers de la route ne tiendra plus qu'au hasard. Si les points suivants sont observés le problème peut parfaitement être abordé :

a) signalisation parfaite sur la route (je ne parle pas de la signalisation du passage au mécanicien, précaution tout à fait inopérante) ;
b) visibilité de la voie rendue parfaite sur 100 mètres de part et d'autre du passage par enlèvement des arbres, des haies, etc...
Si cette dernière condition ne peut être remplie, il est absolument impossible de réaliser des passages à niveau non gardés, sans qu'il y ait danger pour l'usager.

Paris-Les Pyrénées-Paris

1928

Les Motos Vainqueurs :

En 175 cmc. : **SAN SOU PAP** avec 3 équipiers ;

En 250 cmc. : **TERROT** avec 3 équipiers ex-æquo avec **AUSTRAL** avec 1 seul partant ;

En 350 cmc. : **RAVAT** avec 1 seul partant ;

En 500 cmc. : Une moto française ex-æquo avec une moto anglaise : **GNOME et RHONE** et **ARIEL** ;

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Chaque semaine, depuis le 7 Avril, nous offrons en prime à nos Lecteurs et Abonnés, un choix d'articles des plus sérieux à des conditions de prix exceptionnels qui les rembourseront, d'abord en partie, du prix de l'abonnement, puis totalement, puis enfin, leur permettront de réelles et sérieuses économies. Il ne pourra être délivré qu'une seule Prime à chaque

Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons ;

Les Primes seront délivrées à nos Bureaux, 51, rue Vivienne.

Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement.

Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile

PRIME N° 33 DU SAMEDI 1^{er} DÉCEMBRE 1928

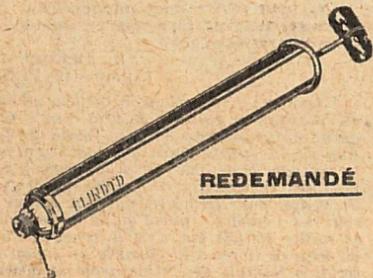
UN CLINOTO Valeur 37 francs

POUR LAVER MOTO sans eau.
POUR LAVER AUTO
POUR LAVER TOUT sans se salir.

Prix en nos Bureaux : Abonnés 20 francs
Non Abonnés 28 francs

Francs de port et emballage 1 fr. 25 en sus.

VOIR NOTRE PRIME N° 34 dans le numéro du 8 Décembre 1928



REDEMANDÉ

DOLLAR

Livre actuellement ses nouvelles Motos

250 cmc., JAP à Frs 4.900

350 cmc., JAP à 5.450

ET INVITE SA CLIENTÈLE A LES VOIR CHEZ LES AGENTS DE DOLLAR

Ces magnifiques Machines ont été admirées au SALON par des milliers de Motocyclistes, pour leur perfection technique, leur splendide présentation et leurs beaux accessoires.

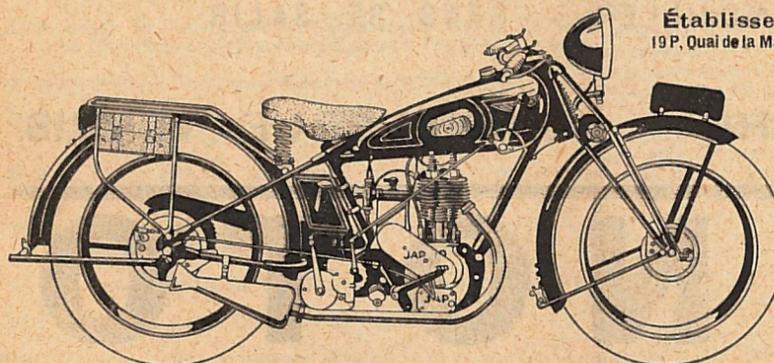
Moteur JAP ; Boîte 3 vitesses disques multiples ; Cadre entièrement brasé sans soudure ; Moyeux avec servo-frein PERROT-PIGANEAU ; Chaîne RENNOLD Carburateur AMAC ; Selle avec suspension DOLLAR brevetée ; Réservoir en selle ; Pneus DUNLOP

Établissements DOLLAR

19 P. Quai de la Marne - JOINVILLE-le-PONT (Seine)

PIÈCES DÉTACHÉES ET RÉPARATIONS

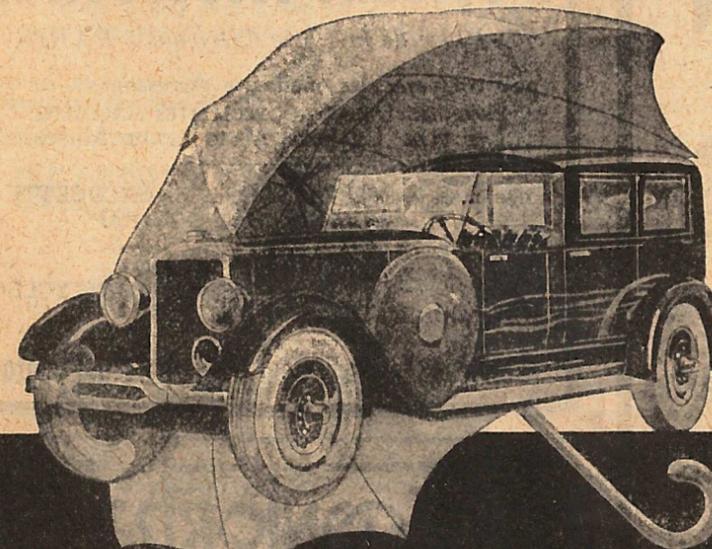
9, Avenue Félix-Faure PARIS



ÉTABLISSEMENTS DOLLAR
19 P. Quai de la Marne - JOINVILLE-le-PONT (Seine)
Vente et adresser votre Catalogue illustré et vos Conditions de vente à crédit.
24.11.28.

LAQUE-ÉMAIL

VIT-LAK
ET VOTRE MOTO?...



Si l'on a pu dire que la laque-émail "VIT LAK" est le parapluie de l'Auto résumant ainsi, ses qualités de résistance aux intempéries, quelle meilleure destination peut-on lui trouver, que votre Moto.

En effet, aussi bien que la voiture, elle a besoin d'un émail de qualité d'un beau coloris qui conserve tout son éclat, résistant à la pluie, au froid, au soleil, à la boue, l'essence, l'huile...

L'émail à froid "VIT LAK" (étiquette verte) s'applique facilement au pinceau et sèche instantanément. Il peut donc, du jour au lendemain, rendre à votre Moto, sa première jeunesse, sans laisser aucune trace de brosse, il donne le fini du bel émail.

En vente partout. Demandez la Notice des Fabricants Établ. WEEKS, Rayon B, 1, rue Ambroise-Thomas, PARIS (9^e)



le parapluie de l'auto

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

CLINOTO

Pour laver soi-même...

Sans Eau, son Automobile

SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

CLINOTO

LE NOM :

AMAC

SUR UN

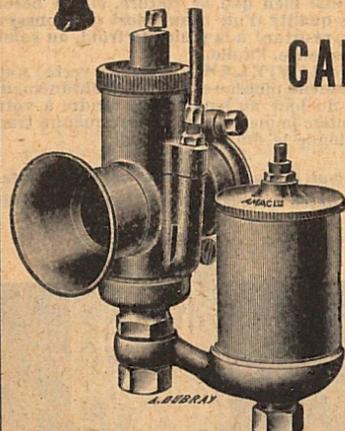
CARBURATEUR

Filtre à Air
Poignées

Tournantes

est la
Preuve visible

d'une
Moto
irréprochable.



Société Anonyme AMAC 75 ter, Rue de Villiers
à NEUILLY-S.-SEINE

Dépôt à PARIS : Établ. R. MUNRO, 198, Boulevard Péreire

MOTOCYCLISTES!...

à Orléans-Accessoires

7, Place de la Porte d'Orléans - PARIS

Vous trouverez les meilleurs Accessoires :
PRODUITS ORLAC - SPÉCIALITÉS ANGLAISES
LES PLUS GRANDES MARQUES DE MOTOS

Agence Générale : (France-Colonies) VÉLOCETTE

— Agence Officielle : SAN-SOU-PAP —

Agences :
TERROT ; PEUGEOT ;
SOYER ; NEW-MOTORCYCLE ;
MOTOCONFORT ; TRIUMPH.

Atelier spécialisé pour la Réparation Moto

AGENCE
21, r. de Tiemcen
PARIS (20^e)
:: Mémil. 76-39 ::

O.S.A.
CRÉDIT SANS INTÉRÊT
— ÉCHANGE —
ROBERT SOYER
:: GILLET-HERSTAL

POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques
- 2° Réduction sur le prix d'ou bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;
- 3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces ;
- 4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions » ;
- 5° Bénéfice des Assurances à Primes réduites de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;
- 6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;
- 7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;
- 8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;
- 9° Participation à nos Concours richement dotés
- 10° — à nos Rallyes divers ;
- 11° — à nos Sorties collectives
- 12° — à nos Causeries et Conférences
- 13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

Et une foule d'autres...
Et tous ceux que nous recherchons...
Et nos projets sont nombreux...
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

Voyez ci-contre les conditions d'abonnement à règlement fractionné s'étendant sur 12 mois.

Aucune difficulté ne saurait nous arrêter lorsqu'il s'agit de la satisfaction de nos abonnés et lecteurs.

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés UN NUMÉRO PAR SEMAINE et, en OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL (Moto Revue et L'Actualité Automobile) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingérons à trouver constamment le neuf et l'inédit, l'actuel et le rétrospectif, nous engageons des frais d'autant plus élevés que nous vous donnons davantage, sans pour cela élever d'un sou le prix de vente de notre numéro.

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de Moto Revue et 12 suppléments mensuels L'Actualité Automobile) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûtent actuellement, pour la France et les Colonies, 55 francs

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ comportant QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (55 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autres frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Étranger.

Les lecteurs dans ces conditions, profiteront de tous les avantages dont jouissent les abonnés.

Pour profiter de ces facilités, il suffit de nous adresser le bulletin d'abonnement ci-dessous après l'avoir rempli, daté et signé.

BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veillez m'inscrire à un abonnement complet de 64 Numéros (52 Numéros hebdomadaires de Moto-Revue et 12 Suppléments mensuels, l'Actualité Automobile) au prix de 60 francs, que je paierai en quatre versements trimestriels de 15 francs chacun. Le montant du premier versement est joint au présent bulletin de souscription. Les 3 derniers encaissements seront faits par vos soins à mon domicile sans autres frais.

Date _____ Signature : _____

Nom et Prénoms _____

Adresse _____

Profession _____

Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à MOTO-REVUE, Service D, 51, Rue Vivienne PARIS (2^e)



Carif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes:

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 1/2 sur 13 1/2.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut: la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
- 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées. Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites et remboursant au delà de son prix d'abonnement.

TARIF } 1° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
2° Non abonnés, la ligne 10 francs.
3° A caractère commercial, la ligne 10 francs.

NOTA. — En raison de la perte que nous subissons sur ces annonces, nous nous réservons d'appliquer le tarif commercial de 10 francs à un abonné dont l'annonce a un caractère commercial.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

MOTOS
A. B. C. 5 CV, 2 cyl., culb., bloc moteur 4 vitesses. Bon état, 2.000 fr. S'adresser: Brunet, 52 bis, boul. Alsace-Lorraine, Le Perreux (Seine).
Aiglon 350 cmc. culbuteurs, compteur O. S., juin 28, roulé 700 km. Parf. état, double emploi, 5.200 fr. Ecrire: Ducastral, 3, rue de Pragues, Paris (17°).
A. J. S. spéciale course, 145 à l'heure, entièrement neuve, très bas prix. S'adresser: Peraldi, 10, rue Saint-Ferdinand, Paris (17°).
A. J. S. comes en tête, roulé 2.000 km., 5.500 fr. S'adresser de Boissac, 4, rue Le Chatelier, Paris (17°).

Protégez votre tête avec le casque-casque-tête

LE DUR A CUIR

Tout en cuir, amovible et caoutchouc mousse, léger, résistant

H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple
84, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1^{er})
Tarif francs

Austral 175 cmc., excellent état, chaîne-chaîne, éclairage, machine rapide. S'adresser: Bouge-rod, 149, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine (Seine).
Dollar 4 ch., culbuteur, supersport, confort, montre, compteur et tand-stad, rétroviseur, sortie 27, à échanger contre voiture. Ecrire: Robert, à Aisy (Seine).
Douglas 600 cmc., 2.200 fr., parfait état Ecrire: Welsh, 18, rue Albéric-Magnard, Paris (16°).
A. V. 500 fr. F. N. culb., équipée conf., tte confiance, pressé. S'adresser: Laurent 83, faub. du Temple, Paris (10°).

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)
Téléphone: Levallois 10-41

PIECES POUR TRIUMPH. - B. S. A. DOUGLAS. - P. & M.

Expéditions en province — Demandez le nouveau tarif 1928
La Maison se charge des réparations TRAVAIL SOIGNÉ — PRIX MODÉRÉS
STOCKS MOTOS ETAT NEUF OU A REVISER

F.N. VENTE - ACHAT ÉCHANGE aux meilleures conditions. Reprendre en compte sur Moto livrable en 1929. Grand choix en magasin en 350 et 500 cc. Neuves et d'occasions. Type: M. 50 - M. 60 - M. 67 - M. 70, 1927 et 1928. Voyage et déplacement remboursés à tout acheteur. Réparation. Mise au point. Pièces détachées. Carte grise et impôt gratuits à tout acheteur de Moto.

TYPE 500 cc. 1929

LATSCHA 187 bis, r. Armand-Silvestre-COURBEVOIE (pr. gare d'Asnières) - Ouvert Dim. et Fêtes

PIECES FRANÇAISES Adaptables aux Motocyclettes type Armée
B. S. A. et TRIUMPH
EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ
F. DELAUNAY 82, Rue Rochechouart, PARIS
Téléphone: TRUDAIN 18.38



CLEVELAND Pièce d'origine pour tous modèles
4 cylindres, légères: 1.000 cmc., «CENTURY» ou «TOURISME»... 13.500 fr.
700 cmc., ... 11.300 fr.
AGENCE GÉNÉRALE: Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, 23 - Paris

F. N. 350, culbuteurs, très bon état, visible tous les jours, 276, rue Lecourbe (15°), au fond de la cour à droite.
F. N. 350 Sah., neuve, écl. élec., tan-sad, 4.900 fr. S'adresser: Fournier, 30 ter, avenue Daumesnil, Paris.
Magasin de vente Gnome et Rhône, 49, avenue de la Grande-Armée, Paris, dispose d'une dizaine de motos neuves 175 cmc. provenant d'exposition, vendues à prix spécial.
500 cmc. Gnome et Rhône, 4.500 fr., com., écl. élect., tan-sad, roulé 6.000 km. visible lundi sur

Agence et Stock complet de Pièces détachées
MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT, MONET-&GOYON, FN
Agence: GILLET-HERSTAL SAROLÉA, CLÉMENT
Dépôt
Chatnes: RENOLD et BRAMPTON;
Huites: CASTROL et KERVOLINE;
Stock: Pièces Moteurs J.A.P. Stock: Boîtes ALBION.
A. PRÉVOST
26, Avenue de la Grande-Armée PARIS - Tél.: Wagram 54-81

rendez-vous. Ecrire: Chiron, 22, rue de Versailles, Ville-d'Avray (S.-et-O.).
Gnome D. 4. 500 cmc., culb. Sortie sept. 28, équipée; cause départ régiment, 6.500 fr., visible tous les jours. S'adresser: Rolland, 21, avenue de Saint-Denis, Pierrefitte (Seine).
Gnome et Rhône 500 cmc., touriste. Prix 2.500 fr. S'adresser: M. Gillet, 81, avenue Philippe-Auguste, Paris (11°).
350 Harley mod. 1927, éclair. élect., équip. grand luxe, état neuf: 4.400 fr. S'adresser: Rubot, 62, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).
Occasions exceptionnelles, Koehler-Escoffier, 500 cmc., culbuteurs, sport, neuve 5.000 fr.;

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12°)
— MOTOS DES GRANDES MARQUES —
—FACE MÉTRO NATION—

New - Motorcycle 350 cmc., culbuteurs, état neuf, compteur, montre, cadre poli, bouchonné. 5.500 fr. S'adresser Largeot et Cie, 13, Grande-Rue, Saint-Maurice (Seine).
Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., parfait état mécanique, bien équipée. 1.400 fr. S'adresser: Aubouer, 3, rue de Feltre, Nantes.
Monet-Goyon, 350 cmc., culb., mars 28 compt., éclair. radios, 3.800 fr. S'adresser: Goriot, 25, avenue Robinson, Sceaux-Robinson (Seine).
Supervélauto Monet-Goyon, parf. état, pn. neuvs., écl. Magondeau, au plus offrant. Ecrire: Lavabre, 41, rue Faidherbe, à Nogent-sur-Marne.
Motosacoche, modèle spécial, 350 cmc., 2 tubes, piston spécial pour marche à l'alcool, jeu de pignons, garantie 145 km. 7.850 fr. Ecrire: Elie Tixier, 3, rue Vachery à Saint-Quentin (Aisne).
Norton 500 cmc., soup. lat., équipée, phare rétro. S'adresser: Plessis, 95, rue de l'Université, Paris.
Peugeot P. 105, sous garantie, 1.000 km., neuve, 5.500 fr. Vis.: Noël, 55, rue de Flandre, Paris.

O.S.A. 175 cmc. Bloc-Moteur LIBERTY

GAGNE LES Coupes de l'Armistice et Rousselet TOUTES CATÉGORIES

3 Machines au Départ — 3 Machines à l'arrivée
Amortisseurs ALFA - Pneus HUTCHINSON
Huile KERVOLINE - Carburateur AMAC Magnéto-MÉA.

ASSUREZ-VOUS O.S.A. 1, rue Ambroise-Thomas NOTRE AGENCE ARGENTEUIL

BONNE NOUVELLE
O toi! pauvre Motocycliste... qui crains l'hiver et ses glaçons, apprend qu'aucun froid ne résiste au Protège-Mains **LE MANCHON** à MAZÉ (M.-et-L.), l'inventeur RENAULT le vend en détail et en gros PRIX: 26 fr. (FRANCO)

Peugeot P. 104, fin juin 1928, sous garantie, neuve, écl. électrique Lucas, compteur, bal., accessoires, etc., à enlever 5.200 fr. le soir à 7 h. S'adresser: Hirondart 47, avenue de Châtillon, Paris.
Peugeot P. 104, 350 cmc., parfait état, tan-sad, écl. élect. S'adresser: Couturier, 25, rue de la Collégiale, Paris (5°).
Peugeot 6 CV, 3 vit., 1.000 fr., boîte Sturmey-Archer, incompl. cadre, fourche, châssis et carrosserie de Side Harley. S'adres.: 33, boul. Bessières, Paris.
Peugeot 4 CV, 2 vitesses, prix 1.700 fr.; Automoto 2 CV 1/2, 2 vitesses, prix 1.000 fr. bonne marche. S'adresser: Combe, à Pont-Favergue (Marne).
San Sou Pap 1928, encore sous la garantie 175 cmc.; éclairage électrique, fait 1.500 km. Visible tous les jours, même le dimanche. de 14 h. à 15 h. 2.500 fr., compteur E. D. S'adresser: Noulet, 170, avenue Jean-Jaurès, Paris (19°).

HABERT - MOTU-HALL 78 AV. DES TERNES

Neuf - Occasions Stock toutes Marques Accessoires Répar.-Echang. Dépannages

Soyer - Saroléa Coventry Eagle Vélocette Motobécane Motoconfort

Vente à Crédit au prix du Comptant. GALANI 09-45

PARIS

DÉRIVE-CHAINES PENNANT

Les meilleurs

Garantis sous tous rapports

Pour le Gros: TOUCHET & DUPIEX PARIS (18°) 31, Rue de la Chapelle

HARLEY-DAVIDSON — complète la série de ses 350 cc., 1.000 cc. et 1.200 cc. par La Merveilleuse 750 cc. idéale pour le Solo comme pour le Side-car
Nombreuses Occasions en stock - Réparations par spécialistes réputés
— TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUE —
HARLEY-DAVIDSON, 32-34, r. Pierrot - NEUILLY-s-SEINE (Tél.: Neuilly 5-21)

Saroléa 500 cmc. supersp. mod. spécial, culasse polie, avance automatique, siège ar. à coussin pneumatique, éclair. élect. 100 bougies, phare chromé, accessoires, c. neuve, cause achat voiture, 6.900 fr. Ecrire: Aubas, chez M. Boissel, rue André-Caplet, Le Havre (S.-I.).
Saroléa 500 cmc. spéc., très vite, absol. com. neuve, bien équipée, cause deuil, 6.500 fr. S'adresser: P. Delafoulhouse, à Courpière (P.-de-D.).
Saroléa 350 cmc., culb., très peu roulé, état impecc., compt. O. S. 4.600 fr. S'adresser Picagne, Aubers Garage, passage Golx, Métro Aubervilliers.
Soyer 250 cmc. C. C.; ét. parf. garanti, équip. compl. 2.500 fr., 6 mois crédit. S'adresser Maitrepierre, 38, rue d'Enghien, Paris.
Soyer 350 cmc., arbre à came Maglum, ind. vitesse, tand-sad, ayant coûté 7.800 fr. à vendre 4.800 fr. S'adresser: M. Pierson, chez Verande, 12, rue d'Aguessau, Paris.
Soyer 350 cmc., état neuf, sous garantie; roulé 2.000 km. avec éclairage et tand-sad. Visible les mercredis et jeudis apr. midi avant 6 h. 1/2 chez M. Bonnet, 16,

PIECES pour MOTOS **INDIAN** TARIF ILLUSTRÉ INDIAMOTO 1, Rue Faraday, Paris (17°) Reste ouvert le Dimanche matin de 9 à 12 h. Tél.: CARNOT 50-79

route de Reuil, Versailles (S.-et-O.)
Terrot 500 cmc., culbuteurs, double échappement, ballons, 6.500 fr.; F. N. 500 cmc., culbuteurs, ballons, éclairage, 5.500 fr.; Jpa 500 cmc. latérales, boîte Strumer Archer, ballons, éclairage, 6.200 fr.; Monet-Goyon 350 cmc., culb., 4.500 fr.; Terrot 250 cmc., parfait état mécanique, 2.000 fr. S'adresser: Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris.
Terrot 350 cmc., lat., mai 1928, pneus 700 x 100, 3.800 fr. S'adresser: Poliet, 262, faubourg Saint-Honoré. Tél. Carnot: 44-16.
Terrot 350 cmc. Jap. latérales, parfait état neuf, compteur O. S., 2 totalisateurs, tand-sad, gros phare à chalumeau 160 mm. éclairage code sur guidon et lampe électrique; tous les jours visible, Lesage, 16, rue Frédéric-Lemaître, Paris (20°).
A vendre Terrot, H. S. C., Soubitez A., side S., garantie ou éch. contré voit. 5 à 7 CV ou

Les Accessoires pour Motos

Skilfo

Dépôt à PARIS: HOKA & ADNET 22, Rue Rambuteau, 22 Téléph.: ARCHIVES 23-47

P. MOREAU - CHARLEVILLE 31, Rue du P. Bois — Téléph. 245 — R.C. 8241

Dépôt à ALGER: KRAMÈS, 24 bis Rue de Lyon

LE GRAND GARAGE RENOUVIER
2 et 4, rue Charles-Renouvier, PARIS (20^e) — Tél. : Roquette 07-67

Ses 3 Roues - Ses Motos

AGENCES

GILLET-HERSTAL SOYER - MARC MOTOBÉCANE NEW-MOTORCYCLE NEW-MAP TRAIN

CRÉDIT
sans majoration de prime

STOCK
unique en Occasions
Voitures et Motos

moto angl. t. rapide. S'adresser Corderie R. Devel, Toulon (Var).
Terrot 250 cmc., ayant fait 2.000 km., tte équipée, tan-sad, 2.800 fr. Ecrire Montignon, 19, rue Gérard, Paris (9^e).
Terrot 250 cmc., culb., sortie mai 1928, équip. électr. par dynamo Soubiteza, ecus, phare Marchal, klax., compt. Jeager, selle AR Terry, etc., toute neuve 5.000 fr. S'adresser Paschal, 48, boul. Sébastopol, Paris. Tél. : Turbigo 86-04.

CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDE CARS
12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, lan-sad, Pare-boue, Repose-pieds, Sacoche, lanternes, etc., etc.
ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy - PARIS
— Téléphone : Gobelins 62-82 —
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

Terrot 350 cmc. lat., dernier mod., écl. électr., compt., tan-sad, sacoche cav., nomb. access., neuve, 4.650 fr. S'adresser Louis, 48, rue Fazillau, Levallois (Seine).
Terrot 500 cmc. lat., roulé 1.000 km., écl. électr., tan-sad, ent. neuve. S'adresser Hocnard, 188, rue de la Roquette, Paris.

GRAISSEZ VOS CYLINDRES, PISTONS ET SOUPAPES avec MIXTROL OIL
Prolonger la vie de votre Moteur. Economiser votre Essence. Evitez les Réparations coûteuses. Notices, Renseignements sur demande

MIXTROL OIL
Éts MARCHAND 2, rue de Villaret-de-Joyeuse, PARIS 9 - Galvani 86-18

Terrot 4 CV, H. S. C. 28, parf. état, aff. sérieuse, 4.500 fr. Métairie, 13, rue de Passy, Saint-Denis (Seine).
Terrot 350 cmc., mot. Jap., parf. état. S'adresser à France Moto, Saint-Maurice, à 50 mètres de la porte de Vincennes.

Goodrich
LE PNEU - DE SÉCURITÉ

A TRINGLES A TALONS

USINES:
221, Boulevard de Valmy - COLOMBES



VINCENNES-MOTOS
VENTE-ACHAT-ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 593
Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES
Agent direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTOCONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, HARLEY DAVIDSON, HARLETTE, GILLET D'HERSTAL, JEAN THOMANN, ROCHESTER, SAN-SOU-PAP, TRAIN, C. P. ROLÉO, etc. — Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasion revisées et livrées avec garantie.
MOTO-ÉCOLE sur machine récente — Leçons particulières ou à forfait. Leçons gratuites à tout Acheteur.

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES sont réparés d'une façon définitive par le **PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR** sans changer ni piston, ni segment. Envoyer le cylindre et joindre le piston.

Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace - CLICHY (Seine)

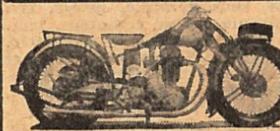
VINCENNE'S-MOTO-LEÇONS Maison BASSIN
45, Cours de Vincennes - PARIS (20^e)
Agence PEUGEOT - MONET & GOYON - TERROT - FN-SOYER - ROCHESTER
VENTE à CRÉDIT au même prix qu'au COMPTANT
Téléph. : DIDEROT 12-16

Triumph 5 CV, parf. état, Köhler 500, arbres à cames en tête, 1928, comme neuve, au plus offrant. S'adresse, 33, boulevard Bessière, Paris.
Triumph 500 cmc., chaîne-chaîne, état neuf, 3.800 fr., pressé. S'adresser LOSTRIE, 243, rue Saint-Martin, Paris (3^e).
Triumph 5 CV, parf. état, 2.500 fr. S'adresser Laurent André, 7, rue Paul-Lafargue, Puteaux (Seine)
Une belle moto de marque à vendre, entièrement neuve, avec

PIÈCES POUR MOTOS INDIAN
NOUVEAU STOCK TRÈS IMPORTANT
PAUL BÉALÉ
100, Avenue des Ternes
Catalogue avec Photo sur demande

25 % de remise sur catalogue. Voir ou écrire *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, Paris.
Saroléa, Gillet, New-Marque, Terrot, Magnat-Debon, Soyer, Train, New-Motorcycle, Motobécane, Peugeot, P. 105 ; toutes ces motos sont en stock en neuf ; et en occasion chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

B.C.R. - Ses Motos à suspension AR - JAP et Chaise.
2 bis, Rue Etienne-Dolet
KREMLIN-BICÈTRE (Sein)



20 motos 175 cmc., vitesse, graissage méc., soldées neuves à 1.750 fr. Dépêchez-vous. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris
Moto 300 cmc., sur solle fer, 4 temps, culb. eau, 300 fr. à déb. S'adresser Briard, 68, boul. de la République, Chatou (Seine).
Ner-a-Car 3 CV, bon état, prix intér. Ecrire Perrault, 72, boul. Latour-Maubourg, Paris (7^e).

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS
Toutes Marques

Pièces détachées Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e)
Téléph. : Wagram 01-93
Carnet 82-57

RÉPARATIONS en 24 heures
avec Garantie de 6 Mois

SPECIALITÉ pour MOTOS

Monet Goyon et Terrot 350 cmc., 4 t., conf., 28, parf. ét., peu roulé, équip. complet, prix intér., vend. ou éch. contre 500 cmc., culb. ou 3 ou 4 r. Voir Garage Lacombe, 133, rue Didot (14^e) samedi après-midi ou écrire Grizot, 21, rue Bardinnet (14^e).

la Cyclette
Téléphone SURESNES 644

SES BICYCLETTES A MOTEUR AUXILIAIRE NE NECESSITENT PAS LE PERMIS DE CONDUIRE - SES MOTOCYCLETTES -

60, Rue des Couvaloux, 60 SURESNES (Seine)

Dresch 1928, cause départ, cède marché 1.000 fr. au-dessous valeur, 3 CV, mag., équip. électr., 2.500 fr. et access. de bord. S'adresser Goiffon Fabre, 163, rue de Rome.
Motosacoche type 250 cmc., moteur 4 t., pneus 700 x 80, tan-sad, écl. électr., état neuf, prix 3.000 fr. S'adresser Anselme, 10, rue de Rouen, Paris (19^e).

HUILE MINÉRALE extra-affinée OKOIL

SPÉCIALE pour Moteurs de Sport et Moteurs à deux Temps
Renseignements : H BOURRUS, Ag. gén. 29, rue du Potou, PARIS (18^e)

F. N. culb., ballons, éclairage, tan-sad, mécanique impeccable, 4.500 fr. S'adresser Lafontaine, 9a, rue Saint-Sauveur, Paris (2^e), René Gillet 6 CV, 2 vit., en bon état, 900 fr. S'adresser Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

EN VENTE "L'ANNUAL"
1928 (23 Année)
ANNUAIRE UNIVERSEL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Nouvelle Édition entièrement remaniée et recomposée à neuf

1360 Pages d'Adresses et de Documents

Prix de l'exemplaire relié 35 francs (Port en sus pour les Départements et l'Étranger)

222, Boulevard Pereire, PARIS
Tél. : Wagram 30-79

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS (13^e)
Tél. Gab. 28-00
Envoi de Catalogue contre 0 fr. 50



LES CHARMES DU TOURISME A DEUX
NEW-MOTORCYCLE
77, Av. d'Antony à CHATENEY (Seine)
Agence Générale New-Motorcycle pour la France: 79, Av. des Ternes, Paris, 17^e



F.N. les célèbres Motos 500 cmc. à culbuteurs 350 cmc. à soupapes latérales sont en vente aux **MEILLEURES CONDITIONS** à SAINT-DOMINIQUE AUTOMOBILES 143, Rue St-Dominique, PARIS

Rovin Jap, 3 CV, boîte 3 vit., Sturmey, transm. chaîne, 1.900 fr. S'adresser Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.
Terrot Jap, 350 cmc., latérale, sport, fin 27, comme neuve, éclair. Luxor, rétroviseur, ch. de rechange, tan-sad, 4.300 fr. S'adr.

HALL DE LA VOITURETTE
ÉTABLIS. FONDÉ EN 1919
99, Avenue d'Orléans
Tél. : Gobelins 50-41

Les plus belles Occasions en Voiturettes et Cyclecars DE TOUTES MARQUES
Garage gratuit pour véhicules à vendre
VENTE et ACHAT

Normand, 132, rue de Grenelle, Paris
Super Véloto Monet Goyon, 3 HP, 2 vit. éclair. électr., pneus, chaîne et nomb. pièces de rech., très peu roulé, comme neuf, 3.000 fr. Ecrire pr rendez-vous Maurice Martin, 14, rue Camille Desmoulin, Paris (11^e).
F. N. 500, M. 67 B., surbaissé sous gaz, écl. Lucas, équip.,

MOTOCONFORT DOLLAR - SOYER - DÉ-DE - SAN-SOU-PAP
COMPTANT - CRÉDIT
LEÇONS GRATUITES
BREVETS GARANTIS

E. ROUSSET 282, Avenue Dumesnil PARIS (12^e)

Motocyclistes !... Voilà le moment de prévoir sur vos Machines, l'éclairage ! Un seul, peut vous donner entière satisfaction :

LE MAGLUCE MARELLI
qui, en même temps qu'il fournit l'éclairage, assure aussi l'allumage de votre moteur de façon si parfaite et vous évite les ennuis de départs difficiles si désagréables l'hiver.

5th A^{me} des Établissements MARELLI, 77, Bd Gouvion-Saint-Cyr - PARIS

"THE MOTORIST"

GANTS AMÉRICAINS RÉCLAME
Moufle... 20 fr. fourrés
GANTS AMÉRICAINS Fourrés... 39 fr.
GANTS DE LAINE Prix... 5.50
Gants Mousquetaires Fourrés... 45 fr.

SPÉCIALITÉS MOTOCYCLISTES
41, Avenue des Ternes
28, Rue des Acacias, 28
— PARIS (17^e) —
GALVANI 77-64 - WAGRAM 12-20
— (Métro : TERNES) —

GANTS DE MOTOS RÉCLAME
Non fourrés. 25 fr. extra
Gants de ville. 25 fr.
Gants fourrés. 45 fr.
MOUFFLES de LAINE Prix... 9.50
Mouffles toile et cuir Prix... 12.50

BON POUR UN SUROIT et le nouveau Catalogue 28 pages - 75 clichés noir et couleurs. - ENVOI CONTRE 3 FR. EN TIMBRES




En vente dans toutes les bonnes maisons de cycles et de motos

LA CHAÎNE **YELLOW** POUR MOTO

Motoconfort 250 cmc., 3 vit., 2.500 fr.; Motobécane 250 cmc., 3 vit., 2.500 fr. Motobécane 175 cmc., 3 vit., 1.400 fr. Motobécane 175 cmc., monovitesse, 1.300 fr. Ces quatre motos sont garanties.

Douglas 750 cmc., 3.500 fr.; D. S. 500 cmc., 1927, 3.200 fr.; D. S. 500 cmc., 1928, 4.200 fr.; B. S. A. 350 cmc., compétition 1928, 5.000 fr.; P. 105, 350 cmc., 5.000 fr.; Terrot 500 cmc., Jap. culbut., 5.000 fr.; Norton 500 cmc. lat., 3.000 fr.; 500 cmc. spécial, 1.400 fr. S'adresser Robert, 21, rue de Tle nœn.

Renault 6 HP 1926, cond. int., 4 pl., cont., frein av., 8.000 fr. S'adresser Villemur, 32, rue Lemer- cier, Paris.

Gnome et Rhône 500 cmc., grand sport, pneu ballon, compl. neuve, à céder avec ou sans side, bas prix. S'adresser Bourdin, 26, rue Frémicourt (15°).

Monet Govon 350 cmc., Mag., culb., parf. état, 3.500 fr. S'adr. Bourdin, 26, rue Frémicourt (15°). F. N. M. 67, B. H., cadre surb.

New-Map
Toutes Pièces de rechange
Stock Moteurs L.M.P.
E. FROTEY
12, Rue Jean-Nicot
PARIS (7°)
Téléphone : SÉCUR 20-09

500 cmc., écl. électr. Lucas, compt., montre, tan-sad, roulé 3.000 km., cause double emploi. S'adresser Saint-Dominique Auto- mobile, 143, rue Saint-Dominique.

Motoconfort 4 CV., 4 temps, Blackburne, sortie avril 28, roulé 2.000 km., à vendre cause départ, toute (équipée, écl. électr., tan- sad, etc., 3.800 fr. S'adresser Primault, à Lussant (Ch.-Inf.).

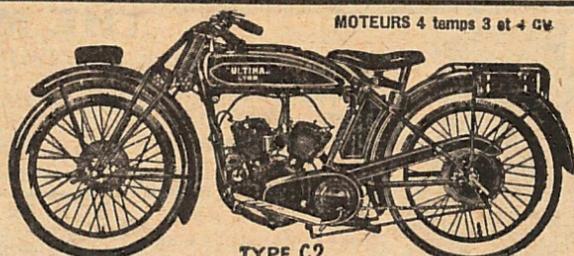
Gnome et Rhône 500 cmc., grand sport, chaîne-chaîne sur ballons, écl., compt., tan-sad, grandes sacoches cuir, nombreux access. et pièces de rech., état général impeccable, prix 4.800 fr. S'adresser Salomon, 17, rue de l'Œuvre, Epinay-sur-Seine (Seine).

CYCLECARS ET VOITURETTES
Benjamin 4 temps, 4 cyl., 5 HP, écl. et démar. électr., capote, pare-brise, joles de côté, grand coffre arr., le tout en parfait état, 3.500 fr., ou échange contre très bon side Harley.

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1908
ENTièrement CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage.....	2.875 fr
Type B1-29 avec boîte ULTIMA 3 vitesses, débrayage kick-starter.....	»
Type B1-29 — — — — — Dames et Ecclésiastiques.....	»
Type B2 — — — — — Moyeux à broches.....	»
Type C2 — — — — — 2 cylindres.....	»

5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à **E. BILLION, Constructeur** - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax LYON (8°)
Téléph. VAUBRAY 02-04 1 téleg. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon



LES GROUPES MOTO
les plus robustes **LUXOR** les plus appréciés
les plus répandus

Dispositif spécial applicable à tous nos modèles de faces pour leur adaptation sur motos munies de fourche à parallélogramme.

Exigez la Marque "LUXOR" de votre Fournisseur.

TRAIZET et Cie, Fabricants
3, rue Tesson, PARIS-X°

MOTOS "HÉLIOS"

La Marque préférée des Connaisseurs

THOUARS (Deux-Sèvres)

AUX DOCKS DU PNEU
vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions PNEUS et CHAMBRES pour Vélo, Moto et Auto

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif

Maison VAYSSE
387, Rue de Vaugirard, PARIS (15°) - Téléphone : SÉCUR 27-78
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficie d'une remise 5 %, sur Moto et Vélo

NAVILLE & ses Fils 3, r. Sarrette, PARIS (14°)

Montage Rayons et Jantes de tous profils

DE ROUES

— POUR MOTOCYCLETTES ET VOITURES —
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

S'adresser : Lejeune, 10, rue de Compiègne, à Pierrefonds (Oise).
Bignan 11 CV, torpédo sport, parfait état, 6 roues, à enlever, cause double emploi, bas prix. S'adresser : Moto Revue, 51, rue Vivienne, Paris (2°).

Citroën torpédo 4 places, type B.2, moteur révisé, culasse Ricardo, parfait état mécanique, compteur, montre, prix 7.700 fr. Ecrire : Vereck, 178, rue Legendre, Paris.

Citroën 5 CV, fourgon, parfait état, accessoires importants, pressé. S'adresser : Rémond, 95, rue Marengo, St-Etienne (Loire).
D. F. P. 7 CV, C. I., 2/3 places, parf. état, dém., éclair., batt. neuve, 7.000 fr. S'adresser : Burtin, 17, avenue de la Gare, Digois (S.-et-L.).

Cyclecar M.A.S.E., parfait état, essai à volonté, cause achat, condit. intéressantes, 4.700 fr. S'adresser : Labitotier, 51, rue Bayen, Paris (17°).

Mathis 7 CV, 6 yl., 4 vit., 4 pl., fr. av., écl. dem. électr., avec assur., 8.500 fr. T. L. J., s'adres. :

Avant d'acheter une Moto voyez la

ROYAL-SPORT

250 et 350 cmc., 4 Temps, Moteur JAP, obtenant la Médaille d'Or : Paris-les Pyrénées-Paris, la plus haute récompense, avec machine entièrement de série.

VENDES A CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS

DEVAUX, Constructeurs
241 bis, Avenue Daumesnil
Modèles visibles même le Dimanche
CATALOGUE SUR DEMANDE
— TÉL. : DIDEROT 37-64 —

16, r. du Cdt-Rivière, La Varenne (Seine).

Mathis 6 CV, torpé., éclair., dyn., pneu conf., état parfait, 4.300 fr. S'adresser : Rabot, 62, bd Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Morgan à eau, état neuf, supersport, access., pare-brise, marche garantie. essais, facilités paiement, 4.500 fr. S'adresser : M. Aiex, 104, avenue de Villiers, Paris.

Morgan mot. Mag., parf. état garanti, magnéto nve, sacrifiée n'imp. quel prix, cause départ, rendez-vous, écrire : Ayoub, 31, rue Jaigny, Montmorency (S.-et-O.).

Renault 6 CV, MN. 1927,

MARCHÉ DE LA MOTO — 104 —
AVENUE de VILLIERS
500 MOTOS, VOITURETTES, CYCLOARS D'OCCASION — TOUTES FORGES, TOUTES MARQUES
LISTES AVEC PHOTOS 2 FRANCS FACILITÉS DE PAIEMENT

trans., exc. état, 12.000 fr., urgent, cause départ. S'adresser Schall, 185, chemin Roule, Talence (Gironde).

Fourgon 6 HP Renault, éclair., dém., pn. confort, bon état, 5.300 fr. S'adresser : Rabot, 62 bd Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Salmson Val, 3 éclair. élect., 3 pl. tréfile, châssis long., mont., comp., peint duco., capote neuve, 5.500 fr. S'adresser : Rabot, 23, rue Martre, Clichy (Seine).

Torpédo 6 CV Sigma, peint. neuve, bon état, bons pneus, accessoires, 2.500 fr. S'adresser : Veluet, à Chenerailles (Creuse).

Sima Violet type 24, bon état, roue de rechange, équipée, outil-



LE SILENCIEUX SCHNEEBELI
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus léger - Le meilleur marché
Rendement maximum
1er au Concours de Moto-Roues
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Besson, COURBEVOIE (Seine)

lage complet, 3.000 fr. Ecrire : Herode, 30 bis, rue Cauchy: Paris (15°).

Cyclecar moteur Ruby, 5 CV, bon état, 2.200 fr. S'adresser : Claudon, rue Marceau, Ivry-sur-Seine ou Tél. : Wagram 94-28, de 9 h. à 13 h. et de 15 h. à 19 h.

La maison du trois roues existe, là vous aurez un choix constant de 20 à 30 véhicules Sandford, Morgan, etc. Visites d'urgence ou téléphones à Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris. Tél. : Rog. 07-67.

Morgan sport à eau pour 700x100, éclairage élect., frein avant, roue détachable, toute équipée, à céder 5.800 fr. S'adres. : Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris.

MOTOS D'OCCASION
Terrot, Monet, B.S.A., Triumph
Boit, 2 vit., kick, débray. 300 fr.
Magnét. nouv. H.B. blind. 60 fr.
Achat - Comptant - Motos usées
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

Réelle occasion, conduite 10 CV de Dion, 4 pl., ét. de neuf, carrosserie de Salon, amortisseur Houdaille, pneus neufs, 6 roues, à enlev., cause double emploi, 9.200 fr. S'adresser : Laxa, 35, rue de Versailles, Le Chesnay (S.-et-O.). Tél. : 14-14, Versailles.

Jolie torpédo Mathis, 1926, 8 ch., 4 pl., comme neuve, à vendre cause départ, 8.500 fr. Banque, 6, rue Buffault, Paris.

Citroën B.2, châssis entièrement révisé, bas prix. St-Dominique Automobiles, 143, rue St-Dominique, Paris.

Citroën B.2, cond. int., état neuf, révisé avec assurance pour 1 an, 8.500 fr. Voir garage, rue Planchat, à l'angle rue Bagnolet.

SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES
EXIGEZ LA MARQUE

MECANO
45, RUE TOURTILLE - PARIS

Une démonstration probante !

COUPE de l'ARMISTICE
— Catégorie 250 cmc. —

ARGENTRÉ TERMINE SANS PÉNALISATION

prouvant ses qualités de robustesse, en face du déchet formidable dans cette épreuve.

ARGENTRÉ, 1, Rue de Romainville - PARIS

LES ÉTABLISSEMENTS MOTO Accessoires
à GASSICOURT (S.-O.)
ont fabriqué pour vous tout ce qui concerne l'ÉQUIPEMENT MODERNE d'une moto.

MODÈLES DÉPOSÉS CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

Ceci... simplement pour vous rappeler que "Soufitez" s'éclaire bien!

Repose-Pieds Élastiques "ELVER"
munis de Protège-talons

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du Passager arrière.

P. REVELLE & Cie, Fabr.
36, rue Émile-Desvaux - PARIS (19°)
— Téléphone : NORD 29-76 —

MOYEUX - FREINS FOURCHES ÉLASTIQUES BOITE à VITESSES
BREVETÉ S. G. D. G.

Les plus chers

PAYA

mais les meilleurs

Établis J. PAYA
27, Avenue Denfert-Rochereau
Saint-Étienne (Loire)

Tuar, grand sport, moteur, Ruby, culb., 8 CV, 120 km.-h., état mén. parf., éclair. élect., 5 roues, prix à déb. Simon, 26, rue Belleville, à Villefranche (Rhône)

SIDECARS
Vendre 3.000 fr. ou échange contre quadrette Peugeot 4 HP, side-car B.S.A. 5 HP, révisé, side neuf, bien joli plaqué, carrosserie bois, forme bateau, pneus et chambre neufs avec phares complets. S'adr. : Bodin Fernand, maréchal à Champeaux, par Champdeniers (D.-S.).

Indian. 2200-Harley. 2800-B.S.A. 2200 et toutes Motos de 1 à 9 P. - Ecole d'Autos et Motos - Ces machines sont à l'état de neuf et garanties 6 mois. - Prise en paiement de bons titres, motos - CREDIT: 13 mois Ets FOUILON, Bureau et Magasin: 162, Av. Daumesnil Tel: Did-rot 37-13

A vendre D.S. Malterre 500 cmc., 1927, avec side LV 1928, dern. modèle, peu roulé, pneu 700x100. S'adr. : Maire, 108, bd de Belleville, Paris (20°).

R. Gillet 6 CV, 750 cmc., side biplace, pn. 700x100, r. rech., capote, p.-brise, compt., freins AV et AR, état exc., essai à vol. S'adr. : Gruaz, 63, rue des Rigoles, Paris.

R. Gillet 750 cmc., bi-pl., SUS sp. car LV, pn. 715x115, tr. bon état, s. Terry, t.-s., p.-brise, cap., hous., tap., écl., gag. et élec., p.-j., compt., 5.500 fr. S'adr. : Ch. Renault, Libraire, Plombières (Vosges).

Harley-Davidson, modèle électrique, phare et clackson, avec side L.V. biplace, très bon état, essai à volonté, vendu cause

PARIS-MOTO
Achat - Échange
toutes Marques Motos
78, Avenue des Ternes - PARIS

achat Marcellette. Tous les jours, s'adr. : Carcel Gohier, 20, rue de Paris, à Franconville (S.-et-O.).

Sidecar Harley-Davidson, parf. état garanti, à vendre 2.800 fr. ou échange avec moto solo 350 cmc. ou 500 cmc., avec soulte (Terrot préférence). Ecrire pour rendez-vous à M. Rougier, 20, rue de Chambéry, Paris (15°).

Harley side à vendre, b. état, b. pneus, éclairage, 2.400 fr. S'adr. : 34, av. de Pointoise, Epinay-sur-Seine (Seine).

Sidecar Koller-Escoffier, de long tourisme, 2 cylindres, 500 cmc., avec éclairage Magondeaux, tan-sad et roue de secours interchangeable, parfait état, à vendre pour cause achat voiture. S'adr. : M. Salgues, 31, rue d'Assas, Paris.
Terrot Jap. 350 cmc., confort, avec sidecar 1927, peu roulé, bien équip., 4.400 fr. S'adresser : Rabot, 62, bd Victor-Hugo, à Clichy (Seine).

UNUS

BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES
Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes
En vente chez tous les Commissionnaires
Gros : **C. CHOLLET**, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)
— TÉLÉPHONS : NORD 51-24 —

ECHANGES

Dynamo Radios neuve, contre selle genre Terry ou compteur moto. S'adresser : M. Caby, 30, rue des Roulettes, Montrouil-sous-Bois (Seine).
B. S. A. 2.200 fr., 5 CV, pneus neufs 27x3.; Douglas 2 3/4, 1.100 fr.; Cycllette 2 CV, s. mag., 500 fr. ou échange tout contre

ACHAT IMMÉDIAT
COMPTANT MOTOS
TÉLÉPHONE : CARNOT 46-32

500 cmc. moderne, dispose 2.000 fr. soulté. S'adresser : Henocq, 21, rue de Bienne, Aire (P.-de-C.).
Echange poste T. S. F. 6 lampes, compl., val. 1.800 fr., contre moto 250 ou 350 cmc. Soulté si néces. S'adresser :

ACHAT - VENTE F.N.
- Pièces détachées -
SPÉCIALISTES - RÉPARATIONS
11, Quai d'Anjou - PARIS (4^e)
Tél. : Danton 77-57

M. Fregs, 70, rue Com.-Brasseur, Aulnay (Seine-et-Oise).
Automoto 28, 175 cmc., 3 vit., chaîne, 2 fr., tam., doub. éch., pare-j., pare-brise, avance. régl., avertis., rotor, compteur, t.-sad, frein dir., grais. s. pres., 2 grandes sacoches, selle Terry, réserve d'huile, pompe à pied, vitesse 80, contre bon cyclecar, cause mariage. Ecr. Belin, Valréas (Vaucluse).

Moto GRIMPEUR
neuve, n'a jamais roulé ;
250 cmc., 2 temps, 2 vitesses,
Prix des plus avantageux.
S'adresser ou écrire à MOTO-REVUE, 51, r. Vivienne, Paris, 2^e

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur moto 350 ou 500 cmc., 4 temps, 1928, ayant peu roulé. Faire offres avec prix et détails à A. Choulette, épicier, Origny-en-Thiérache (Aisne).
Achète moto accidentée ou à reviser, récente. S'adresser : M. Billon, 23, rue Kléber, Bordeaux (Gironde).

8 soupapes neuves P. Peugeot 5 HP, 35 fr. Huchot, 71 bis, rue de Gergovie, Paris.
1 belle chamb. et cuisine à louer meub. s. enfants, 3 m. de la gare, 1.600 fr. S'adresser 11, av. Gambetta, Sartrouville.
3 Stéréos autom. neuvs, val. 1.500 fr. à vend. ou échang. contre poste T. S. F. 4 ou 5 lamp. ou pièces dét. même valeur ou moto à rev. Kodak 6x9, anast. Berthiot, 68, neuf, Kodak Panor 6x18 b. prix. S'adresser : Ranvier, à Prémery (Nièvre).

Moteur Zédel 250 cmc., 300 fr. Zédel 2 cyl., 6 CV, 350 fr., complets sauf magnétos, fourche Munro neuve pour 250 cmc., 100 fr., roue side-car B. S. A. avec pneus, 80 fr. Carburateur Zénith 18 1/2, 50 fr. S'adresser :



Le Siège Biplace V et W LE PLUS SOUPLE
Ainsi que les accessoires les plus pratiques sont en vente chez tous les Agents.
Catalogue sur demande. - Pour le Gros :
Étab. V&W, 6, r. Franklin, Pré-St-Gervais, Seine

ACCUS

LA PREMIÈRE MARQUE

SLEM

Pub. G. S.

LISEZ CHAQUE JEUDI

AUTO SPORTS

DES SPORTS de LYON et du SUD-EST

IMPRESSION EN HÉLIOGRAVURE

AUTOMOBILISTE — MOTOCYCLISME

DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16^e)

— Agent : TERROT - PEUGEOT - MONET-GOVON —
NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉCANÉ - OLYMPIQUE

RÉVISION ET RÉPARATION DE TOUTES MOTOS

Nos occasions sont garanties 6 mois — Leçons gratuites à tout acheteur

Pièces pour moteurs -- Boîtes de vitesses -- Pompes de graissage
JAP BURMAN BEST

Carburateurs BINKS, Carburant DISCOL, Silencieux GHOST, Accessoires JOHN BOLL, etc.
L. DEKTEREF & C^e - 88, Avenue des Ternes - PARIS - Tél. Wagram 29-15

Augereau, 6, rue Dodun, à Châteaudun (S.-et-L.).

A vendre, 1 boîte Picard 4 vitesses et une 2 vitesses, pour 350, 500 cmc. S'adresser : Le Mouthe, 99, Pavé des Gardes, Les Bruyères de Sèvres (S.-et-O.).

Cause malheur, banlieue ouest, agence directe princ. marques motos, sur boull., apt. 3 pièces, loy. min., bail 7 ans. Beau chiffre, en progrès. Ecr. : M. Daubin, arch., 7, rue Victor-Hugo, Courbevoie (Seine).

A vendre d'urgence 1 bicyclette course neuve, 300 fr., 1 Maglum comprenant dynamo, 2 p. Phares Marchal, 10, rue Aug.-Maquet, Paris (16^e).

Poste Radio Flux acajou verni, marche parfaite, av. lampes,

480 fr. Accus Dinin 4 v., 45 a., 85 fr. Mat. 20 a., 30 fr. Just Voice, 25 fr. S'adresser : Lalol, à Ronchamp (S.-et-O.).

Offre plaque identité fétiche, gravée, rendue chez vous à votre nom gratuitement à tout futur motocycliste. Amicale Ecole Moto 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Cherche caisse side Vannod, occasion, envoyer prix. Marize, 9, rue Hermelin (18^e).

Phare Acéto 210, chalum. miroir Mangin, état neuf, bout. Pehu 250 litres, détenteur réducteur, lanc. arrière. Moreau, 110, boul. Voltaire, Paris.

Alcyonnette 600 fr., prendrait vélo en compte. Peyrol, 89, rue Victor-Hugo, Levallois.

Suis acheteur de toute monitrice, même accidentée. S'adresser : Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Suis acheteur moteur Henderson, marche arrière, en mauvais état. S'adresser : Cochet, 41, rue Saint-Sauveur, Lille (Nord).
Achète moto 500 cmc. récente, réelle occasion. S'adresser :

AMICAL - LOGATION - ÉCOLE-MOTO
Prête, AVANCES de suite
Répare, gare, sans frais
128, rue Jean-Jaurès - LEVALLOIS
— Tél. : 17-79 Levallois —

M. Lebled, 11, rue Solférino, Billancourt (Seine).

Suis acheteur F. N., 4 cyl., cardan, anc. mod. Bas prix. Écrire : M. Vallette, 7, rue Paul-Albert (Paris 18^e).

Achète motos toutes marques. M. Lacroix, 56, boul. Diderot, Paris.

WILLIAM
2, Rue Dabry, St-DENIS, Tél. 701
Ses avantages spéciaux
Agences TERROT et MONET

Achète compt. Terrot, Monet ou Saroléa 350 ou 500 cmc. S'adresser : M. Jean, 62, rue Lemercier, Paris (17^e).

Suis acheteur, argent de suite, toute moto moderne. S'adresser : Delburg, 49 boul. Latour-Maubourg, Paris.

J'achète Harley, Indian, B. S. A. Foulon, 162, rue Daumesnil, Paris, téléph. Did. 36-13.

DIVERS

Tan-sad neuf à céder pour 40 fr. S'adresser : Garnier, 8, rue J.-Macé, Paris, ou tél. : Ségur 36-18.

Side bon état 1926, attaches réglables, 800 fr., transp. en sus. S'adresser : Michel Henriot, Le Coteau (Loire).

Pneus ballons 27x4, 110 fr. Huiles Castrol et ricin, 10 fr. le litre. S'adresser : Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Suis acheteur boîte vitesse et débrayage, bon cyclecar roues, de secours 650, pour roues non démontables, moteur 2 cyl., régime lent. Mattard, La Forêt, par Aigre (Charente).

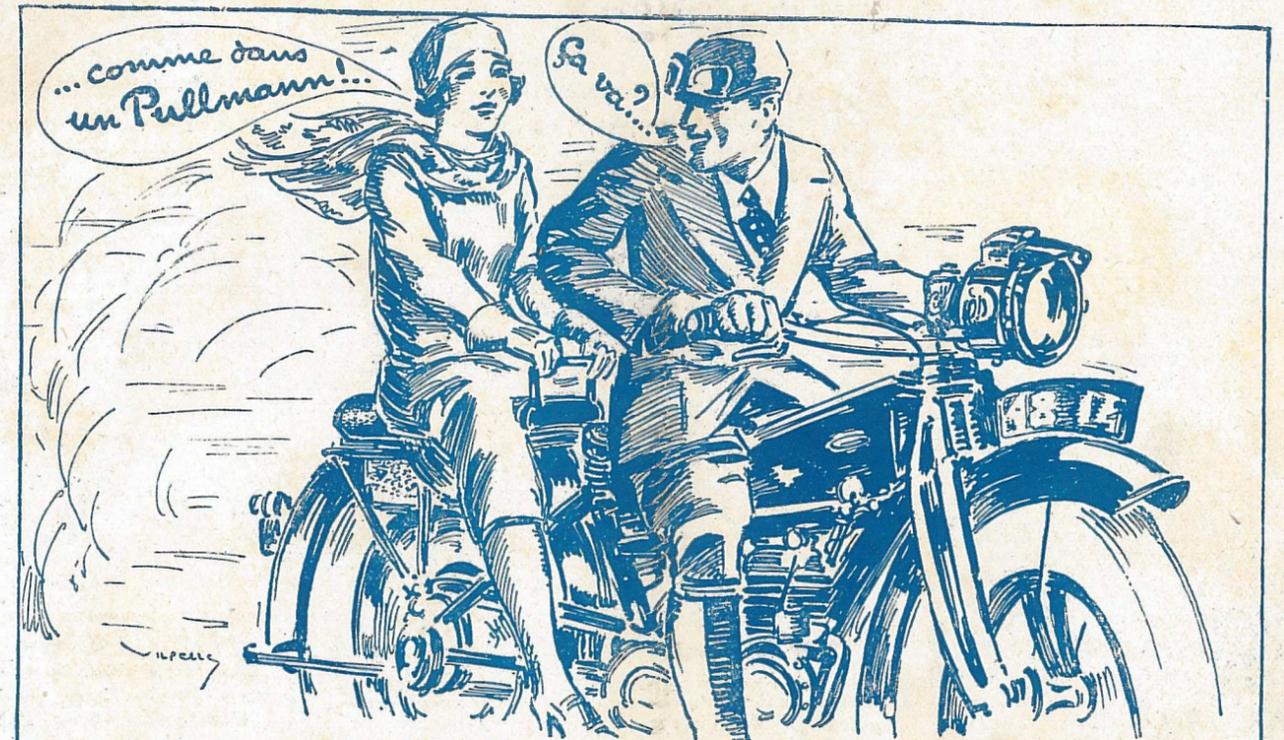
LISEZ...

L'ACTUALITÉ
AUTOMOBILE
Supplément
mensuel de
MOTO-REVUE

Le Gérant : C. LACOME.

Imp. Spéciale de Moto Revue, 30, rue du Poteau, Paris, 18^e.

Adresser toute la correspondance : 51, rue Vivienne, Paris.

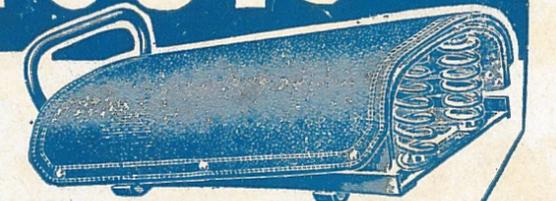


Tous les Motocyclistes le recherchent
pour le confort qu'il leur procure

le Strap Meilleure 640



Brevetée
S. G. D. G.



en vente partout

Publicité Bowden-Cicca-Brampton-Brown

Mallierich et V.173

LES TRIOMPHES DE

MONET  **GOYON**

12 précédents

RECORDS du MONDE

battus en catégorie **175** :

7 heures - 8 heures - 9 heures - 10 heures - 11 heures - 12 heures
1000 Km. - 1500 Km. - 2000 Km. - 500 milles - 1000 milles

et le

Record des 24 heures

couvrant

2010 km. 880 à la moyenne de 83,786

Les Motos **MONET-&-GOYON** s'avèrent imbattables et
chaque course est l'occasion de prouver leurs qualités de

VITESSE et D'ENDURANCE

Moteurs Villiers, 2 temps

M. A. G. 4 temps -:- Graissage Kervoline

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon, 57
-:- MACON -:-