

Nº 70. - 9º Année

15 Mai 1922.

Le N°:1 franc
Paraît le ler et le 15 de chaque mois.

Meeting International MONT-THEUX

Catégorie 1000 cmc. (sidecar): 1er INDIAN

Catégorie 1000 cmc. (solo) : 2° INDIAN

Catégorie 1000 cmc. (junior): 1er INDIAN

SUR

NEUS IRELLI

Pour la première fois que IRELLI participe à une course de motos en Belgique, il remporte un magnifique succès



Coupe de "L'EXPRESS"

Seraing-Luxembourg-Seraing
30 Avril 1922

VITESSE ET RÉGULARITÉ COMBINÉES

Classement général des motos-sidecars :

1^{er} Claessens sur F. N.

3° Philippart sur F. N.

Ralenti soli:

1^{er} Weerens sur F. N.

Kilomètre vitesse en côte :

2° Weerens sur F. N.

Classement général des Seniores :

3° Huynen sur F. N.

47 partants 5 F. N. au départ 21 à l'arrivée 5 F. N. à l'arrivée

> N. B. — Hommes et machines furent soumis aux plus dures épreuves Des tourmentes de neige sévirent dans les Ardennes. Aussi 26 coureurs sur 47 abandonnèrent, alors que le Tour de France ne vit que 27 abandons sur 67 concurrents.



Fabrique Nationale d'Armes de Guerre, Sté Ame, HERSTAL-LIÉGE



B.S.A.

These trade mirks are the property of The Birmingham Small Arms Co., Ltd., Birmingham, England.

Dans le Tour de France Motocycliste

BERRENGER

sur

termine premier de la catégorie 750 cmc.

accomplissant les 3,700 kilomètres du parcours sans aucune pénalisation, démontrant
ainsi les grandes qualités de robustesse,
de sécurité et d'économie des motos B. S. A

AGENCE GÉNÉRALE :

P. PLASMAN

Boul. Maurice-Lemonnier, 20

TÉLÉPHONE : 3412

BRUXELLES

Mécaniciens, demandez les nouveaux prix des vélos et pièces détachées B. S. A (3 fusils).



MOTOCYCLISTES !!!

Quelle que soit la marque de votre moto, vous améliorerez

le rendement

la souplesse

l'économie

de votre moteur avec le Carburateur

- AMAC

employé par TOUTES les grandes marques

Agents: Belgian Sidecars 26, Quai de l'Abattoir, LIÉGE

Après ses victoires répétées en courses d'endurance :

Coupe de "La Meuse "

— Tour de France —

— Coupe Gillet —

LA GILLET

réalise en vitesse une brillante performance

Coupe John Bull

Catégorie 350 c.c.

ESGAL: 2°, escalade la côte de Mont à 84.110 KIEKEN: 3°, " à 81.440 REINARTZ, en sidecar 350 c.c. réalise 54.710

S. A. des Ateliers GILLET - Herstal

La Moto

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE paraît le 1er et le 15

Directeur: Henry GERARD

ADMINISTRATION - REDACTION - PUBLICITE
53, rue Vandenbroeck, Bruxelles

Compte chèque postal Nº 75489

9º Année. - Nº 70

15 Mai 1922

ORGANE OFFICIEL

du Moto Club de West-Flandre et du Littoral Belge;

de l'Auto Moto Club du Hainaut;

du Moto Club Hutois;

du Moto Club de la Flandre Orientale;

du Motor Club du Centre.

ABONNEMENTS: Belgique, 18 fr. - Etranger, 25 fr. Le Numéro : 1 FRANC

Les textes d'annonces nous sont remis par nos clients sous leur propre responsabilité. Nous n'en assumons aucune quant à leur teneur.

SACHONS ORGANISER!

Depuis la fin de la guerre de nombreuses épreuves furent disputées tant en vitesse qu'en régularité; beaucoup furent quelconques, quelques-unes obtinrent un très gros succès, et elles le méritaient.

Cependant, il faut bien convenir que trop souvent l'organisation des épreuves a été négligée et que si nous n'avons pas plus d'accidents à déplorer, ce n'est que par hasard.

Quand un club projette une épreuve, il dresse avec soin l'itinéraire et l'emplacement des contrôles, si c'est un concours de régularité, ou il choisit minutieusement la route si c'est un kilomètre lancé, mais trop souvent — pour ne pas dire toujours — l'organisation matérielle de la course est négligée et le service d'ordre parfaitement insuffisant, quand il y en a un!

Nous n'hésitons pas à dire qu'une telle façon de faire n'est plus admissible et que dans l'intérêt supérieur du sport il est nécessaire qu'un club qui décide de faire disputer une épreuve — et surtout une course de vitesse — prenne toutes les précautions possibles pour que l'organisation soit parfaite.

Le sport motocycliste fait chaque jour de nombreux adeptes et ceci augmente fatalement le nombre de coureurs et le nombre de spectateurs qui viennent assister aux épreuves. D'autre part, les vitesses toujours croissantes réalisées par les machines — on le vit dimanche à Mont, où l'une d'elles fit du 128 en côte de 14 p. c. — rendent les épreuves de plus en plus dangereuses et il est à prévoir que la première fois qu'un kilomètre lancé

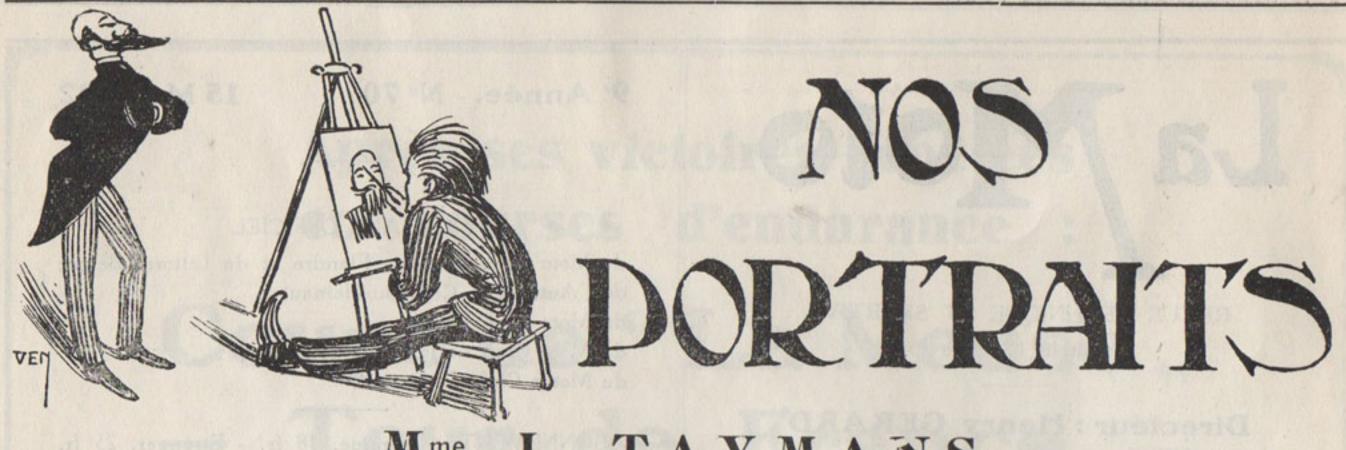
sera mal organisé et que la foule ne sera pas maintenue à une assez grande distance du milieu de la route, un coureur gêné rentrera dans le public et l'on se figure aisément les dégâts que causera une machine lancée à 120, 130 ou même 150 kilomètres à l'heure et prenant d'enfilade une vingtaine de spectateurs!

Il ne faut pas être grand clerc pour pronostiquer qu'après une telle catastrophe les courses de motos seront radicalement supprimées. Or, tel n'est pas, je pense, le but des clubs motocyclistes.

C'est pour empêcher de telles mesures que tous les clubs doivent soigner l'organisation de leurs épreuves; empressons-nous d'ajouter que ce principe semble avoir été admis des dirigeants de clubs, car quatre fois déjà au cours de cette saison nous avons pu assister à des épreuves bien organisées. La Coupe de « La Meuse » fut la première et si quelques points de détail prêtaient à la critique, le service d'ordre pour l'épreuve de vitesse était parfaitement organisé. La Coupe Gillet fut, elle aussi, organisée soigneusement, l'organisation de la Coupe Vande Casteele fit l'admiration de tous ceux qui y prirent part et dimanche dernier tous les records - de vitesse en côte et d'organisation impeccable - furent battus de loin. Ceci nous permet de croire qu'après deux saisons sportives bien remplies, les clubs se sont rendu compte de l'importance qu'il y avait à soigner l'organisation.

Souhaitons-le dans l'intérêt du sport motocycliste tout entier.

Henry GERARD.



Mme J. TAYMANS

Parmi les personnalités du monde motocycliste belge, une figure des plus populaire est bien celle de M^{me} Jules Taymans, dont les traits énergiques ont été très heureusement saisis par Ven.

Mme Taymans fait de la moto par amour du sport, son seul plaisir est de s'élancer, tous gaz ouverts, sur la grand route en abattant quantité de kilomètres. Servie à souhait par une constitution physique extraordinairement robuste, notre championne — car c'en est une véritable — n'a jamais encore trouvé la limite de sa résistance à la fatigue et 3 ou 400 kilomètres à couvrir en machine en une journée sont pour elle un jeu d'enfant.

Forte de dix ans de pratique, M^{me} Taymans est parfaitement au courant de toute la partie technique, aussi est-ce sans crainte de la fâcheuse panne qu'elle s'en va toute seule pour une course ou une longue randonnée et plus d'une fois son aide fut précieuse à quelque motocycliste embarrassé.

Les performances sportives de

M^{me} Taymans sont nombreuses et ont rendu son nom — et ses traits — populaires jusque dans les coins les plus reculés du pays et tout au long des épreuves de régularité qu'elle dispute les sportsmen la saluent sympathiquement.

Qui ne se la rappelle, vers 1910, en seconde selle derrière son mari, poussant l'amour du sport jusqu'à accomplir en 1913 toute l'épreuve Liége-Paris-Liége ainsi installée?

Fin 1913 et en 1914 notre championne commence à voler de ses propres ailes et c'est sur une 2 ¾ Connaught — la première deux temps qui sillonna les routes belges — qu'elle fait ses randonnées.

Mais c'est surtout pendant la guerre que M^{me} Taymans mit son endurance proverbiale à dure épreuve. On a dit qu'elle avait été motocycliste au front, c'est là pure légende; en réalité, M^{me} Taymans, en selle du matin au soir, depuis fin 1916 jusqu'à l'armistice, employait son sidecar pour les nécessités de son commerce privé. Quinze

jours après l'armistice elle revint seule par la route du Havre à Bruxelles, conduisant son sidecar et accomplissant le parcours en trois jours.

Depuis l'armistice, toujours sur la brèche, aidant très efficacement les deux frères Taymans dans leur commerce, Mme Taymans prit part à presque toutes les courses de vitesse ou de régularité qui se disputèrent en Belgique et ses succès furent nombreux; l'un des plus beaux exploits de sa carrière sportive, cependant si chargée, fut la brillante victoire qu'elle remporta en 1921 dans le Rallye Automobile d'Ostende, où elle se classa première de la catégorie Grand Tourisme, devant un lot formidable de voitures de toutes premières marques ayant accompli sans ennui et sans faiblesse les 471 kilomètres du parcours sous un soleil de plomb.

Faut-il dire que ce jour-là M^{me} Taymans causa une surprise désagréable aux concurrents de sa catégorie qui tout au long de la route avaient regardé avec un air de dédain ce misérable sidecar — conduit par une femme qui osait se mesurer contre leurs puissantes voitures!

Tout récemment encore, la Coupe Gillet fut pour M^{me} Taymans l'occasion d'une brillante performance accomplissant tout le parcours en grande conductrice ; au non-stop surtout, les nombreux spectateurs admirèrent sa maîtrise et applaudirent sa vaillance.

Toute question de sexe mise à part, ses performances passées classent M^{me} Taymans parmi nos « as » motocyclistes et l'U. M. B., dont elle fait partie, est fier de sa championne.

Et il a raison.

GYP.



LA MOTO 2539

Une visite au Circuit du Grand Prix de Belgique

La date du Grand Prix Motocycliste de Belgique avance rapidement et les organisateurs travaillent ferme pour que tout soit prêt à temps.

Comme l'an passé, le Grand Prix se disputera sur le circuit Francorchamps, Malmédy, Stavelot, qui est particulièrement bien situé dans un cadre merveilleux et formé d'excellentes routes. Ce circuit, qui l'an passé n'avait été que sommairement aménagé, subira cette année d'importantes modifications qui, une fois terminées, en feront un véritable autodrome permanent.

Me rendant à l'aimable invitation du Chevalier Jules de Thier, grand organisateur des meetings automobiles et motocyclistes belges, je fus en sa compagnie visiter le circuit à bord d'une puissante et rapide huit cylindres Impéria Abadal, conduite de main de maître par M. Legrain, directeur commercial des usines de Nessonvaux.

Comme l'an passé, la ligne de départ sera à quelques centaines de mètres du virage de Francorchamps, les boxes de ravitaillement seront installés à droite de la route, à l'intérieur du circuit. Les tribunes qui se révélèrent insuffisantes l'an passé seront considérablement agrandies; outre celles de 1921 qui seront remises à neuf, de nouvelles tribunes seront édifiées tout le long de la route face aux boxes de ravitaillement, le tableau d'affichage sera mis perpendiculairement à la route et visible de toutes les places de tribunes.



A. Emplacement des nouvelles tribunes. — B. Passage sous la route. — C. Emplacement du tableau d'affichage.

Le petit pont sur l'Eau-Rouge sera élargi pour faciliter le passage des concurrents et un plancher sera construit à 20 centimètres au-dessus de l'Eau-Rouge pour permettre au public de passer sous la route pour pouvoir se rendre à une autre tribune qui sera construite sur le versant de la colline en bordure de la côte vers Malmédy. De ce point, une vue magnifique sera offerte aux spectateurs qui domineront tout le circuit et pourront suivre les concurrents en trois points différents. Une belle avenue tracée spécialement permettra au public de se rendre d'une tribune à l'autre ou au buffet qui sera installé sous un hangar Bessonneaux dans la prairie qui servait de garage l'an passé.

Profitant des enseignements de 1921, le Chevalier Jules de Thier — dont les talents d'organisateur sont appréciés de tous — a su tirer parti de tous les avantages que lui offrent les sites merveilleux du circuit de Francorchamps. La note originale qui, l'an passé déjà, charma si vivement les spectateurs sera respectée et amplifiée encore. C'est dire que le côté artistique ne sera pas négligé.

La route sera, elle aussi, sérieusement améliorée; outre les deux ponts sur l'Eau-Rouge qui seront élargis, de nombreux arbres seront abattus et le macadam sera sensiblement élargi, de façon que la largeur de la route permette aux concurrents de se dépasser aisément. La route sera réfectionnée et les virages transformés; à Francorchamps motamment, un nouveau virage relevé en ciment sera construit remplaçant ainsi le mauvais virage en épingle à cheveux qui existe maintenant; à Stavelot et à Malmédy, de sérieux travaux d'amélioration seront également effectués rendant ainsi le circuit beaucoup plus rapide.

Les travaux commenceront incessamment et les matériaux pour la réfection des routes sont déjà à pied d'œuvre, le Chevalier Jules de Thier nous a assuré que tout serait prêt à temps pour que les concurrents puissent s'entraîner.

Voilà encore de belles journées de sport en perspective dont une bonne part du succès reviendra à l'infatigable et talentueux organisateur qu'est le Chevalier Jules de Thier, que je remercie pour l'amabilité avec laquelle il voulut bien me mettre au courant des travaux qui vont être effectués.

HENRY GERARD.

COURTING! Voyez le tarif des assurances de "La Moto " - - -

Les automobilistes qui vont en Angleterre

L'« Automobile Association », de Londres, vient d'éditer une brochure qui, sans doute, sera très appréciée par les automobilistes qui se rendent en Angleterre avec leur voiture pour y faire un bref séjour.

Ce petit ouvrage, imprimé en anglais, français et espagnol, présente un court résumé des règlements spéciaux arrêtés par l'administration anglaise en leur faveur. Le visiteur est instruit sur ce qu'il a à faire et comment il doit s'y conformer.

En outre, cette brochure donne les détails d'un service de « pilotes » que l'Association a organisé pour guider l'étranger par le labyrinthe des rues de Londres, service qui est très apprécié même par ses sociétaires anglais qui n'ont pas l'habitude de cette circulation intense, mais très bien réglée.

Le Meeting du Hainaut

Belle victoire de Reynartz, sur Gillet

Dimanche dernier, le Motor Union du Hainaut faisait disputer, pour la seconde fois, le Meeting du Hainaut.

Un temps splendide, de nombreux concurrents et des performances intéressantes, assurèrent le succès de la course.

Les nécessités de la mise en pages nous empêchent de nous étendre longuement. Voici les résultats techniques :

Catégorie 250 cmc.

	Vitesse en palier	Gain total		
1. Mouret, sur Sun	67 km. 925	108 4/5		
2. Ingels, sur Griffon	71 — 429	106 4/5		

Catégorie 350 cmc. Soli.

Vitesse en palier		Gain	tota		
1. Reynartz, sur Gillet	101	km.	695	160	2/5
2. Kieken, sur Gillet	99	7.5	497	159	4/5
3. Lejeune, sur Gillet	91	in the	837	138	3/5
4. Rip, sur Yvy	88	-	235	122	4/5
5. Cravillon, sur Rush	100		559	112	3/5
6. Mathieu sur Douglas	80			91	

Catégorie 600 cmc. Soli.

Categorie 000 cmc. 30n.							
		Vites	sse en	Gain	total		
1.	Breslau, sur Norton	123	km.	288	141	4/5	
2.	Servais, sur Saroléa	120	_		125	1/5	
3.	Croxleid, sur Norton	115	1	385	120		
4.	Mineur, sur Saroléa	109	-	756	94	1/5	
5.	Vandenplas, sur Norton	106	1	509	84	1/5	
6.	Praillet, sur Triumph	105		263	73	4/5	
7.	Dandois, sur James	96	-	257	53		
8.	Cauchie, sur Norton	102	_	509	34	4/5	
9.	Gendarme, sur Saroléa.	89	_	109	32	2/5	
10.	Tom, sur Saroléa	90	_	452	32	1/5	
11.	Decoen, sur Triumph	88	_	670	-150	3/5	
12.	Balieu, sur Rudge	61	-	224	-396		

Catégorie 750 cmc. Soli.

		Vitesse en palier			Gain total		
1.	Alardo, sur F. N	99	km.	447	66	3/5	
2.	Kean, sur F. N	102	-	273	66	2/5	
3.	Watelet, sur Jeecy-Vea	98		361	60	1/5	
4.	Lessire, sur F. N	87	I THE	805	23	2/5	

Catégorie 1,000 cmc. Soli.

	HERO DE THE		Vires	sse en	paner	Gain	total
1.	Gheude,	Motosacoche	123	km.	449	106	3/5
2.	Bouillon,	sur Indian	109	10	756	67	2/5
3.	Robette,	sur Harley	107	ne de	143	44	1/5
4.	Brabant,	sur Excelsior	97	-	826	35	

Catégorie 600 cmc. Sidecars.

	Vitesse en palier	Gain total
1. Pirotte, sur Triumph	79 km. 295	82 3/5
2. Reybroeck, sur P. M	70 — 039	77 4/5

Catégorie 750 cmc. Sidecars

Categorie 750	cmc. Sidecars.	
	Vitesse en palier	Gain total
1. Huynen, sur F. N	90 km. 452	119 3/5
2. Claessens, sur F. N	84 — 906	117 4/5
3. Philippart, sur F. N	81 — 445	99 1/5
4. Carle, sur leecy-Vea	67 — 669	46 1/5

Catégorie 1,000 cmc. Sidecars.

	Vitesse en palier	Gain total
1. Gamara, sur Harley	101 km. 124	133 3/5
2. Migeot, sur Harley	95 — 238	106 4/5
3. Dewez, sur Harley	85 — 308	82
4. Lefebvre, sur X	88 — 235	76 4/5

CLASSEMENT GENERAL

pour la Coupe de la « Gazette de Charleroi »

1.	Reynartz, sur Gillet	 160	2/5	points.
	Kieken, sur Gillet		4/5	1915119
3.	Breslau, sur Norton	 . 141	4/5	Main of
4.	Lejeune, sur Gillet	 . 138	3/5	M9_1mv
5.	Gamara, sur Harley, sidecar	 . 133	3/5	• 111
	Servais, sur Saroléa			
	asin' istina do constant		L	1 ()

Constructeurs et Représentants

POUR VOS DESSINS AFFICHES ET CATALOGUES

Adressez-vous à

La Moto

Service "Publicité,,

CÔTE DE MONT

Les plus GRANDES VITESSES Les Premières places

avec les

Carburateurs BINKS

- Hailes CASTROL -

Agence générale :

1, Rue Darchis, 1, LIÉGE

La journée des records de Mont-Theux LA COUPE JOHN BULL

L'épreuve de l'U M. L. remporte un succès considérable

Le Meeting international de Mont-Theux remis sur pied par l'Union Motocycliste de Liége s'est disputé dimanche et a obtenu un très gros succès. Outre tous les as belges, cette belle épreuve avait obtenu la participation de plusieurs grands coureurs étrangers représentant des marques françaises, suisses et anglaises. Ce fut une belle journée de sport et le record de Hill fut battu dix fois, et porté à 128 km, ce qui prouve l'acharnement avec lequel l'épreuve fut disputée et les énormes progrès réalisés par la technique motocycliste.

Un temps idéal et un décor féerique contribuèrent au succès de l'épreuve qui, dès sa première réédition, devient l'un des plus importants évents de la saison motocycliste belge.

L'organisation fut en tous points parfaite. Un important service d'ordre et une armée de commissaires assurèrent la régularité de l'épreuve qui se déroula sans incident ni accident.

C'est une belle prouesse pour le jeune club liégeois que d'avoir réussi dès la première fois une organisation impeccable et pour ses débuts l'U. M. L. réussit un véritable coup de maître.

Voici les résultats complets de la Coupe John Bull :

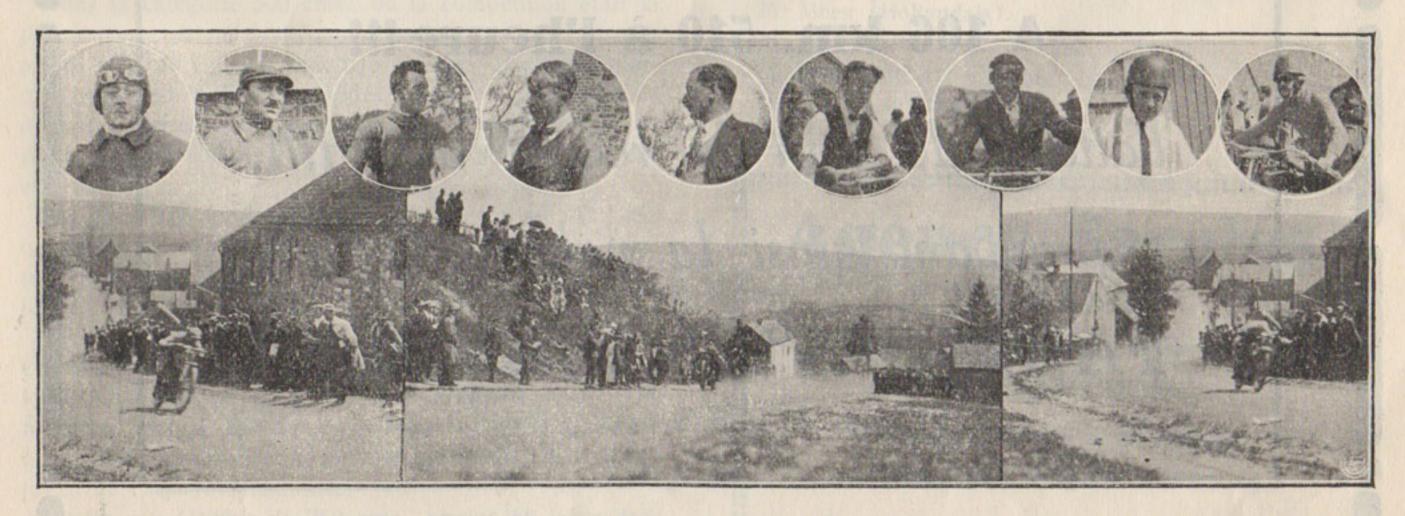
Catégorie 250 cmc.

Ingels, sur Griffon (Walk-Over)	58	km.	440
Catégorie 350 cmc. Soli.			
1. Boston, sur A. J. S	104	km.	040
2. Esgal, sur Gillet	84	0-1	110
3. Kieken, sur Gillet	81	0	440
4. Cravillon, sur Rush	77	-	920
5. Pisard, sur Coventry Eagle	74		380
6. Reynartz, sur Gillet	71		710

7. Bruner, sur New Scale

Catégorie 500 cmc. Soli.

	A STATE OF THE PARTY OF THE PAR			
-1.	Vidal, sur Saroléa	106	km.	512
2.	Pélissier, sur Motosacoche	104	-5	650
3.	Kaye Don, sur Norton	100	-	560
4.	Servais, Th., sur Saroléa	98	-	360
5.	Breslau, sur Norton	94	-	240
6.	Borgotti, sur Griffon	93	_	750
7.	Ferdy, sur Sunbeam	90	200	910
8.	E. Taymans, sur Triumph	89	-	118
9.	Mineur, sur Saroléa	88	-	679
10.	Cauchie, sur Norton	85	-	710
11.	Saroléa, sur Saroléa	80	-	350
12.	Pubben, sur Norton	76	-	920
13.	Feyens, sur Duzmo	69	-	490
14.	Payeur, sur Sunbeam	65	-	690
15.	Tom, sur Saroléa	65	-	210
	Cotémorie 750 aux Sali			
	Catégorie 750 cmc. Soli.			
	Jeannette, sur F. N	77	km.	580
2.	Watelet, sur Jeecy-Vea	70	-	580
	Catégorie 1,000 cmc. Soli.			
1.	Demulder, sur Am. Excelsior	128	km.	570
	réalisant la plus grande vitesse de la	journ	ée.	
2.	Piérard, sur Indian	116	km.	880
3.	Renier, sur Harley Davidson	114	-	650
4.	Springuel, sur Harley Davidson	105	_	260
5.	Gheude, sur Motosacoche	102	_	270
6.	Giveld, sur Indian	93	_	750
7.	Duval, sur Harley	91	-	370
8.	Pubben, sur Excelsior	86	-	120
	Catégorie 350 cmc. Sidecars	3.		
1.	Boston, sur A. J. S.	79	km.	640
	Reynartz, sur Gillet		_	710
		011 111		799



850

En médaillon: Cauchie, Pélissier, Demulder, Boston, Kaye Don, Saroléa, Vidal, Cravillon, Esgal.

Priore do mentionner « LA AIOTO » on eccivant aux annonciera.

COUPE John BULL Côte de Mont-Theux 14% !!!

Catégorie 500 cm3:

1° : VIDAL sur

SAROLEA

3 12 HP. Sport de Série

sur Pneus ENGLEBERT

A 106 km. 510 à l'heure!!!

battant de loin le record de Hill, prouvant ainsi la valeur de la

FABRICATION SAROLEA

Catégorie 1,000 cmc. sidecars.

1.	Milhoux, sur Indian	86	km.	530
2.	Springuel, sur Harley	84	-	110
3.	Taymans, J., sur Excelsior	79	-	640
4.	Gamara, sur Harley	76	-	590
	Bouillon, sur Indian	69	-	230
	Cyclomoteurs.			
1.	Heens, sur Perfect	37	km.	100
	Vincent, sur Idéal S. F	26		080
	Brondroit, sur Idéal S. F		-	710

CLASSEMENT GENERAL POUR LA COUPE JOHN BULL

1.	Boston,	sur	A.J.S.	(350	cmc.)	(solo).	36	points	4/10
2.	Boston,	sur	A.J.S.	(350	cmc.)	(sid.)	29	-	6/10
3.	Demulde	er, s	ur Am	. Exc	elsior		24	-	6/10
4.	Vidal, s	ur S	aroléa				17	-	5/10
5.	Pélissier	, sui	r Moto	sacocl	ne		15	10.10	7/10
6.	Piérard,	sur	Indian				12	-	9/10

Tels sont, dans toute l'éloquence des chiffres, les résultats de cette journée mémorable, qui marquera dans les annales du sport motocycliste belge.

Tous les concurrents se dépensèrent sans compter et tous réalisèrent de jolies performances, mais il convient cependant de citer tout particulièrement quelques-uns de nos « as ». Félicitons en premier lieu le recordman de la côte : Demulder, qui sur son American Excelsior, réalisa la formidable vitesse de 128 kilomètres à l'heure dans une côte de 14 p. c. ! C'est là un exploit peu banal qui confirme les grandes qualités de Demulder et le classe, lui et son Excelsior, au tout premier rang des champions de la vitesse. Milhoux et Piérard prouvèrent qu'Indian n'avait rien perdu de ses qualités et que les motos rouges étaient toujours capables de beaux exploits.

En 750 cmc., nous avons assisté à la présentation de deux machines de série : la F. N. et la Jeecy-Vea, qui escaladèrent Theux à plus de 70 de moyenne. C'est là une performance tout à l'honneur de ces produits de l'industrie belge.

Dans la catégorie 500 cmc., où la compétition était la plus ouverte et particulièrement ardente, nous assistons à une brillante victoire nationale. Saroléa, la grande marque belge, triomphe avec Vidal; c'est pour la doyenne de nos marques nationales un succès d'une valeur considérable dont l'honneur rejaillit sur l'industrie belge tout entière.

En 350 cmc., la victoire revient à Boston sur A. J. S., qui prend la première place du classement général, remportant de haute lutte les coupes John Bull et de la Wallonie.

Esgal et Kieken, les champions de la Gillet, réalisent eux aussi de très jolies performances, dépassant les 80 kilomètres à l'heure dans la côte fameuse. Une telle moyenne, malgré les 14 p. c. de Mont, en dit long sur les qualités de la merveilleuse petite deux temps Gillet, autre joyau de l'industrie nationale.

Ingels, sur Griffon de 250 cmc., atteint 58 kilomètres à l'heure; c'est là aussi une performance très appréciable, peut-être un peu effacée par les effarantes vitesses des

grosses cylindrées, mais qui montre les possibilités de ces tout petits engins que sont les motos de 250 cmc.

On le voit, ce fut une belle journée sportive, que clôtura un banquet offert par l'U. M. L. aux concurrents, fête charmante et toute d'intimité qui clôtura dignement une grande journée sportive. Henry GERARD.

Liége-Nice-Liége

Dans quelques jours sera donné le départ de la grande épreuve Liége-Nice-Liége du Royal Moto Club Liégeois. Le parcours entier a été reconnu par notre confrère Thuillier et tout est prêt pour le passage des concurrents, qui seront reçus partout de la façon la plus cordiale.

Voici les engagés actuels : :

- 1. Claessens, sur F. N.
- 2. Philippart, sur F. N.
- 3. Huymen, sur F. N.
- 4. Gens, sur F. N.
- 5. Weerens, sur F. N.
- 6. Wolfs, sur F. N.
- 7. Vidal, sur Saroléa.
- 8. Mineur, sur Saroléa.
- 9. Closset, sur Saroléa.
- 10. X..., sur Saroléa.
- 11. Reynartz, sur Gillet.
- 12. Kieken, sur Gillet.
- 13. X...
- 14. X...
- 15. Erodue, sur Excelsior.
- 16. Gourmont, sur Sun.
- 17. Givled, sur Indian.
- 18. Morel, sur Jeecy Vea.
- 19. Hennuy, sur Saroléa.
- 20. Caremme, sur Saroléa.
- 21. Nivelle, sur Duneld.
- 22. Praillet, sur Triumph.
- 23. X..., sur Triumph.
- 24. X..., sur Triumph.
- 25. Mees (Hollandais).
- 26. Van Beelen (Hollandais).
- 27. Lesenfant, sur Blériot.
- 28. Adam, sur Blériot.
- 29. X., sur Indian (Hollandais).

Agence Saroléa

J. DEWANDRE

121, chaussée de Mons, Bruxelles

TÉLÉPHONE: 113.47

Motocyclettes - Sidecars - Pneus - Accessoires -

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE



Meeting DE MONT-THEUX

CATÉGORIE 1000 CC. SIDECARS:

1er J. Milhoux sur INDIAN (PNEUS PIRELLI)

montant la côte de près de 15 % à 86 km. 530 à l'heure

CATÉGORIE 1000 CC. SOLI:
2° R. Piérard sur INDIAN (PNEUS PIRELLI)

montant la côte à 116 km. 880 à l'heure

CATÉGORIE 1000 CC. SOLI (Classement Junior)

1 er E. N. Givled sur INDIAN (PNEUS PIRELLI)

montant la côte à 93 km. 750 à l'heure sur uue INDIAN Chief

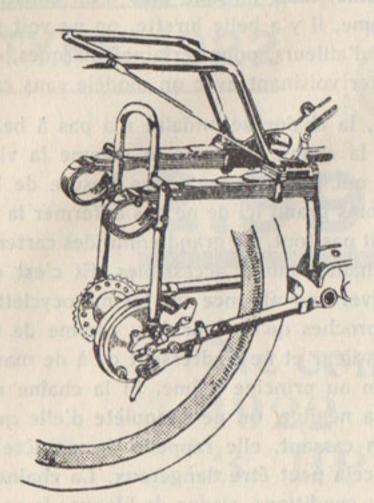
strictement de série

En catégorie 1000 cc. sidecars Bouillon monte la côte à plus de 69 km. à l'heure sur une INDIAN Chief strictement de série.

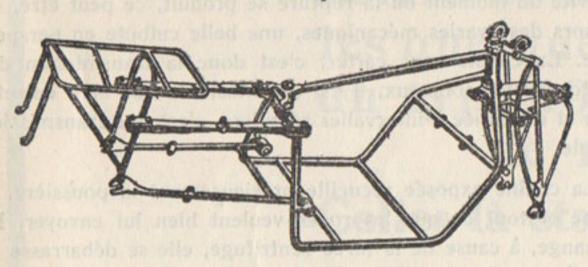
Import Company Limited
68, Rue Ledeganck, Anvers

Les cadres à ressorts

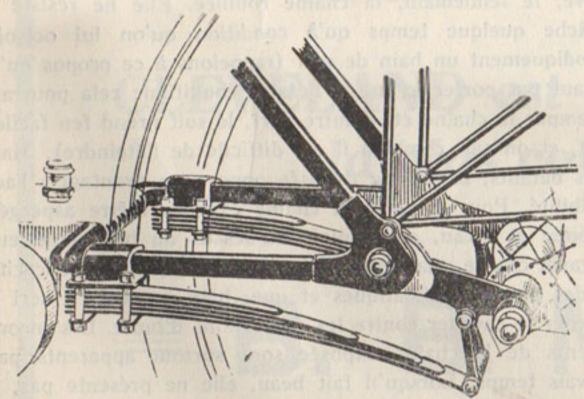
La construction motocycliste fait des progrès constants. Outre les perfectionnements du moteur, l'on tente, en ce moment, un sérieux effort pour rendre les machines plus confortables. Le motocyclisme a fait de nombreux adeptes parmi des gens peu ou pas sportifs, qui emploient la moto comme un engin de locomotion rapide, pratique et économique, et le mauvais état des routes a rendu nécessaire l'étude du plus grand confort du motocycliste.



Le cadre élastique Indian



Le cadre A. B. C.



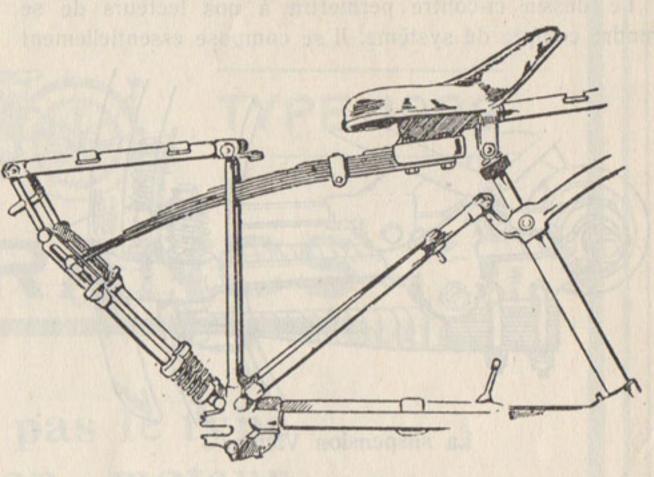
Le cadre Coulson B.

A la propreté générale de la machine vient s'ajouter l'augmentation de la dimension des pneus; en outre, quantité de constructeurs y adjoignent le cadre à ressorts.

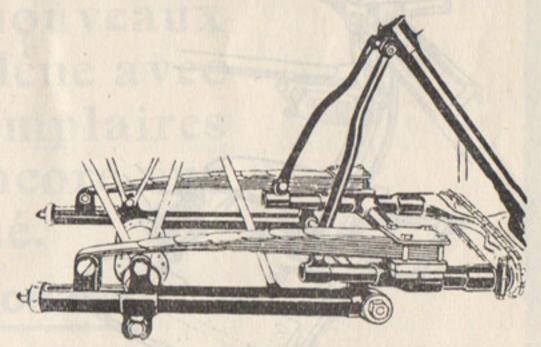
Le cadre à ressorts a, certes, de nombreux détracteurs, mais il résiste victorieusement à tous les assauts, parce qu'il a pour lui un confort inappréciable, et pour le touriste ou pour l'homme d'affaires qui est obligé de rouler une grande partie de la journée.

Cela doit certes entrer en ligne de compte.

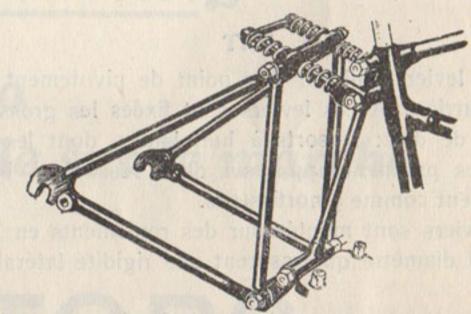
Les principaux défauts que l'on reproche au cadre à ressorts est son poids et surtout un certain flottement en vitesse.



Le cadre Edmund



Le cadre Hobart



Le cadre Ariel

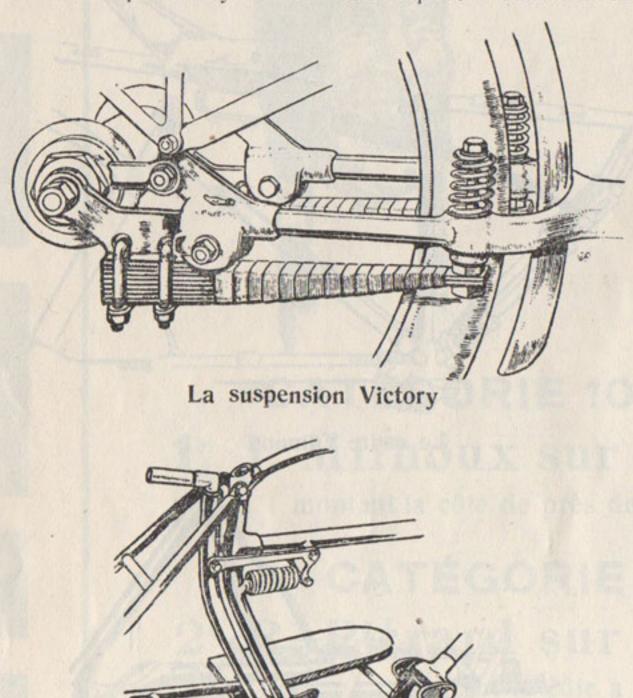
La question du poids est, croyons-nous, très peu importante. Quant au flottement il ne peut se produire que si les articulations sont insuffisantes ou le principe défectueux; or, dans une machine de marque ces défauts sont généralement évités, et les possesseurs de ces machines seront les premiers à vous dire qu'ils en sont satisfaits.

F. RAMAKERS

Compteurs O. S. et Klaxon - Réparations 33, RUE GHEUDE, BRUXELLES-MIDI Le souci des constructeurs s'est également porté sur le moyen de rendre un confort plus grand aux machines à cadre rigide et de là est née une foule de moyens, tels les piliers de selles à ressorts, les selles à ressorts — genre Spring ou Brooks — et encore les suspensions applicables à toute machine.

Dans cette catégorie nous avons la suspension Victory au moyen de laquelle on peut transformer rapidement un cadre rigide en un cadre à ressorts.

Le dessin ci-contre permettra à nos lecteurs de se rendre compte du système. Il se compose essentiellement



BAT

de deux leviers, qui ont leur point de pivotement sur la fourche arrière. A ces leviers sont fixées les grosses extrémités de deux ressorts à huit lames, dont les lames maîtresses prennent appui sur deux ressorts à boudins qui agissent comme amortisseurs.

Les leviers sont montés sur des roulements en bronze de grand diamètre qui assurent une rigidité latérale parfaite.

On le voit, c'est excessivement simple ; quant à l'efficacité du système, il est merveilleux et il suffit d'essayer une machine munie de la suspension Victory pour être convaincu.

Placée rapidement sur n'importe quelle moto, la suspension Victory a l'avantage d'être d'un prix très intéressant.

Le confort et la propreté d'une machine doivent recevoir tous les soins des constructeurs, ces qualités étant les premières que recherchent le débutant et les.. dames.

Harry GREEND.

Chaînes exposées ou chaînes sous carter

Nous empruntons à notre confrère Moto-Revue cette petite étude:

Alors que la quasi-totalité des constructeurs enferment dans des carters étanches les chaînes primaires (du moteur) à la boîte des vitesses, une grande partie d'entre eux laissent la chaîne secondaire exposée. Cela semble un peu contradictoire. Il y a de vrai, quelque difficulté à établir un carter pour la grande chaîne, mais puisque plus d'un constructeur a résolu le problème, il y a belle lurette, on ne voit pas qu'il soit insoluble. Et, d'ailleurs, pour certaines marques, on trouve un modèle à carter voisinant avec un modèle sans carter.

A vrai dire, la chaîne secondaire n'a pas à beaucoup près, la vitesse de la chaîne primaire et comme la vitesse est un des éléments qui interviennent dans l'usure de la chaîne, le danger est moins grand ici de ne pas enfermer la chaîne. Mais la vitesse n'est pas tout. Le grand ennui des carters, c'est qu'ils rendent les chaînes moins accessibles. Et c'est en réalité ce qui peut motiver leur absence sur les motocyclettes, car pour les autres reproches qu'on leur fait, comme de ferrailler, ils n'ont pas de valeur et ne s'adressent qu'à de mauvaises réalisations et non au principe même. Si la chaîne n'est pas accessible, on la néglige, on ne s'inquiète d'elle que, lorsqu'en sautant ou en cassant, elle rappelle de manière fâcheuse sa présence. Et cela peut être dangereux. La chaîne, quand elle casse dans ces conditions, risque de bloquer la roue, et si l'on va vite au moment ou la rupture se produit, ce peut être, en dehors des avaries mécaniques, une belle culbute en perspective. La chaîne sous carter, c'est donc la transmission des motocyclistes soigneux, il est incontestable que bien entretenue et examinée à intervalles réguliers, c'est une transmission idéale.

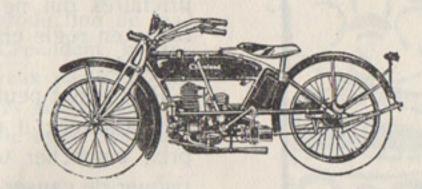
La chaîne exposée recueille précieusement la poussière, la boue et tout ce que les roues veulent bien lui envoyer. En échange, à cause de la force centrifuge, elle se débarrasse de l'huile et même de la graisse. Si l'on a roulé par la pluie, on trouve, le lendemain, la chaîne rouillée. Elle ne résiste à la tâche quelque temps qu'à condition qu'on lui octroie périodiquement un bain de suif (rappelons à ce propos qu'il ne faut pas porter le suif à l'état d'ébullition; cela pourrait détremper la chaîne et, d'autre part, le suif prend feu facilement, et on sait combien il est difficile de l'éteindre). Mais à ces défauts, la chaîne exposée oppose un avantage : l'accessibilité. Pour éviter à la chaîne exposée d'être aspergée de boue et d'eau, on emploie au-dessus du brin supérieur un garde-chaîne, mais nous devons avouer que son efficacité est des plus problématiques et que, bien souvent, il sert à protéger le cavalier contre les projections d'huile. Les inconvénients de la chaîne exposée sont surtout apparents par mauvais temps. Lorsqu'il fait beau, elle ne présente pas, à part une usure plus rapide, de défaut grave.

Il semble que la transmission sous carter s'impose pour les machines qui servent par tous les temps, aux machines de travail, si on peut ainsi les appeler. Mais, pour les machines de promenade, destinées à rouler lorsque le soleil brille, la chaîne exposée doit donner satisfaction. Jusqu'au jour, qui paraît encore éloigné, où la cardan mettra tout le monde d'accord.

A A STATE OF BUILDING A CO. B.

CLEVELAND

TYPE 1922



TYPE 1922

2,990 FRANCS

Ne confondez pas le type 1922 avec son moteur 3 HP et ses nouveaux aciers au Molibdène avec les quelques exemplaires du type 1920 encore sur le marché.

Celles-là étaient bonnes, Celles-ci encore meilleures!

CLEVELAND est la moto la plus confortable sur le marché

B. B. MOTORS

168, CHAUSSÉE DE VLEURGAT, 168 BRUXELLES

Constructeurs, Représentants,

ne laissez pas partir en course vos coureurs sans les assurer.

Amateurs,

mettez-vous à l'abri des risques de course.

Touristes,

ne voyagez plus sans être sérieusement assurés.

Demandez prix et conditions

"LA MOTO"
qui crée à votre intention un
département "Assurances".

Conditions avantageuses

Garanties sérieuses

Motocyclistes!

Pour toutes vos assurances, adressezvous à "LA MOTO ".

L'assurance obligatoire

En France, le projet de rendre l'assurance obligatoire pour tous les motocyclistes et automobilistes gagne chaque jour de nouveaux partisans et il deviendra loi d'ici peu de temps.

Le projet de loi est étudié dans ce sens : Pour tous véhicules neufs ou changeant de propriétaires, il ne serait pas délivré de carte grise par les préfectures aux propriétaires qui ne pourraient montrer une police d'assurance en règle et contractée avec une compagnie réputée solvable.

Rares sont peut-être, à l'heure actuelle, les propriétaires non assurés ; il est de toute évidence qu'il faut, à tout prix, empêcher un chauffeur insolvable de rouler et de risquer de causer des accidents ou des victimes qu'il serait incapable de réparer ou d'indemniser.

Il y a là une responsabilité civile que la plupart des motocyclistes ne veulent pas encourir. Mais il y a cependant de nombreux pratiquants de notre sport qui, soit qu'ils reculent devant une dépense, soit qu'ils ne l'aient pas jugée utile, ne sont pas couverts par un contrat d'assurance. Il y avait quelque chose à faire pour permettre à tous les motocyclistes, quels que soient leurs moyens, de s'assurer.

« La Moto » a pris arrangement avec une puissante compagnie et peut assurer tous les motocyclistes, tant pour la course que pour le tourisme, à des conditions particulièrement avantageuses.

Pour tous renseignements, s'adresser à « La Moto » service des assurances.

Garagistes - Mécaniciens pour vos accessoires

adressez-vous à

L'Auto-Moto Accessoires

196, chaussée de Ninove BRUXELLES

Courroie Pedley et Silvertown PHARES, etc.

Prix défiant toute concurrence!!!

Demandez le prix courant

Petites nouvelles

II y aura cette année, en Allemagne, un Tourist Trophy motocycliste qui se disputera en juillet prochain. Le parcours se fera sur la route Schwinemünde, Ahlbeck, Heringsdorf, Korswaud, Schwinemünde. Il y a déjà 30,000 mark de prix pour les catégories 500, 300 et 250 cmc. Cette dernière n'aura que 200 kilomètres à parcourir.

En France, comme en Belgique d'ailleurs, les constructeurs de motos se sont surtout attachés à la production de machines de faible et de moyenne puissance. Cependant, les engins puissants ayant là-bas aussi de nombreux partisans, un constructeur sortira sous peu — et ce en très grande série — une moto de 1,000 cmc. de cylindrée, d'une ligne très américaine.

Créée par un spécialiste très connu, la nouvelle moto française prendra part aux courses et il y a tout lieu de croire qu'elle se distinguera dès ses débuts.

Ce n'est un secret pour personne que si, en Angleterre, le sport motocycliste est si développé, cela provient, indiscutablement, des facilités que trouvent les acheteurs pour l'achat de leur moto. Il existe, en effet, outre-Manche, de nombreuses sociétés de vente à crédit qui permettent à l'employé ou à l'ouvrier rangé et économe de faire l'acquisition du véhicule rêvé, par un système de vente à tempérament. Une société française vient de se constituer, en France, pour faire ce système de vente à crédit. Nous sommes persuadés qu'elle obtiendra un succès complet.

L'Esprit des autres

Le journal « L'Auto » a organisé un concours amusant

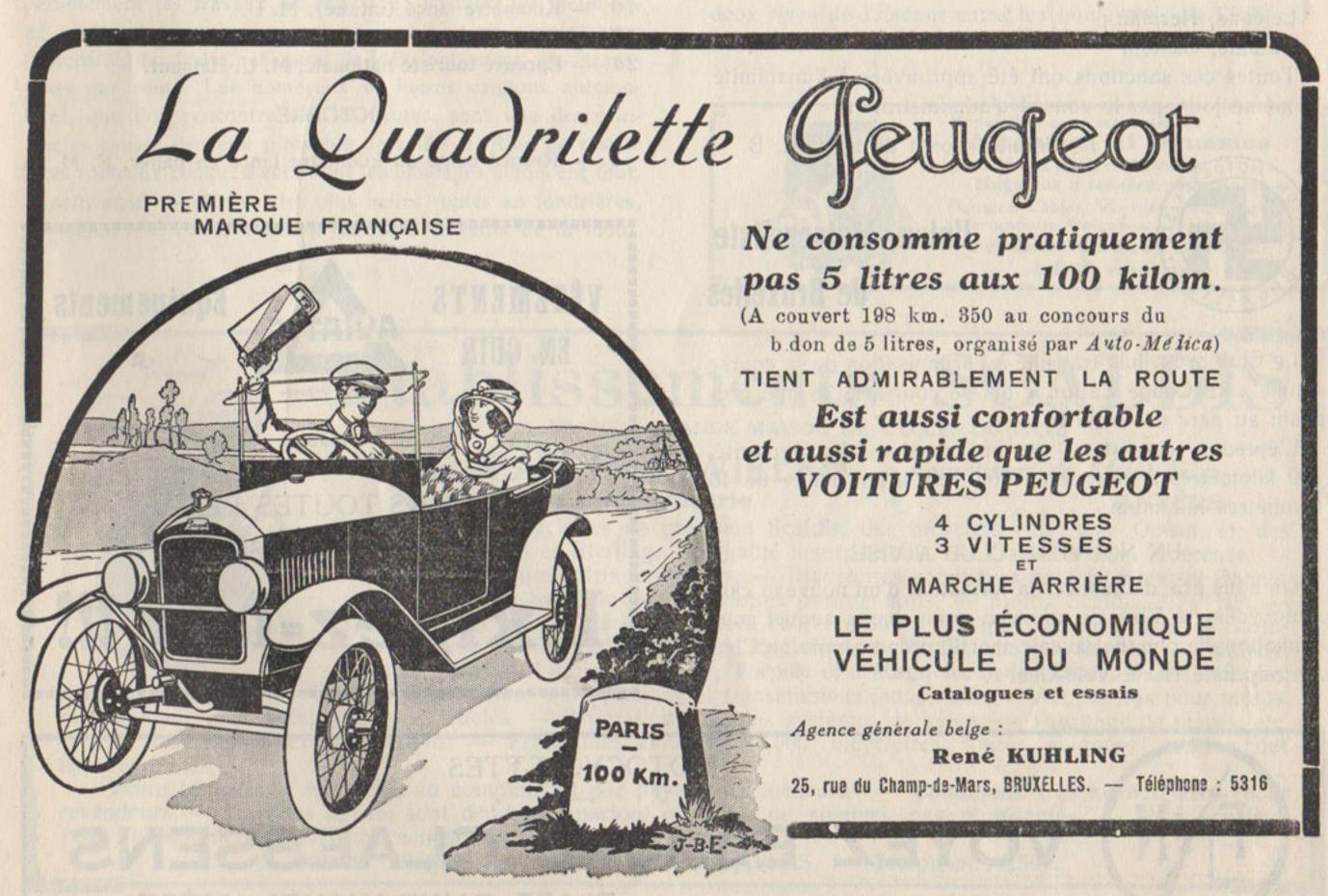


entre ses lecteurs.

Ceux-ci devaient
envoyer à notre
confrère un dessin
représentant les
gendarmes tels
qu'ils les voyaient.

Voici l'un de ces envois.

Le dessinateur aurait-il déjà passé par Wavre?





Dans nos Clubs

Fédération Motocycliste de Belgique

(Communiqué officiel.)

La Commission sportive de la F. M. B., en sa séance du 6 mai 1922, a pris, entre autres, les décisions suivantes :

I. — Catégories des machines :

La catégorie 750 cc. sidecar est admise pour toutes les épreuves qui ne sont pas internationales.

II. - Course du 30 avril :

1° Des coureurs non licenciés et des coureurs suspendus ayant pris part à la course Seraing-Luxembourg-Seraing, les résultats de celle-ci ne seront pas homologués et la course est annulée.

2º Le Club Motocycliste Sérésien s'étant rendu coupable d'infraction grave aux règlements sportifs de la F. M. B., ayant notamment autorisé le départ en course de coureurs disqualifiés et de coureurs non licenciés, et ce, malgré les observations des délégués de la F. M. B., est frappé de suspension jusqu'à nouvel ordre.

3° La suspension des coureurs dont les noms suivent et qui ont pris part à la course Seraing-Luxembourg-Seraing, est prolongée d'un mois, c'est-à-dire jusqu'au 20 juillet 1922 :

Pauchenne, Arsène;

Lejeune, Herman;

Antoine, Gaston.

Toutes ces sanctions ont été approuvées à l'unanimité, le même jour, par le conseil d'administration.

Le Comité sportif de la F. M. B.



Union Motocycliste de Bruxelles

Le Club bruxellois travaille à l'organisation de sa course intime « La Coupe Carion », qui se courra le 28 mai prochain au parc de Woluwe.

L'épreuve consistera en un concours de régularité, 100 kilomètres à couvrir en non-stop à une allure de 40 kilomètres minimum.

UN NOUVEAU CLUB A VISE

On nous prie d'annoncer la formation d'un nouveau club motocycliste à Visé. Ce nouveau groupement, auquel nous souhaitons le plus bel avenir sportif, prendra nom : « Club Motocycliste Herve-Visé-Geer ».

Le Calendrier Belge

MAI

20-25. — Liége-Nice-Liége (intern.), R. M. C. L.

28. - Course intime, M. C. Huy.

JUIN

4-5. - Rallye-Liége touriste, M. U.

11. - Vitesse côte Malchamps, M. C. V. (nat.).

18. - Course intime, M. U.

25. - Coupe Prince de Ligne (nat.), A. M. C. Hainaut.

JUILLET

2. - Tour de Belgique (nat.), M. U.

9. - Vitesse côte Sarte (nat.), M. C. Huy.

16. - Gand-Liége-Gand (nat.), M. C. Flandre orientale.

23. - Grand Prix Motocycliste de Belgique.

30. - Circuit des Crêtes (nat.), L. M. Ourthe-Amblève.

AOUT

13-17. - Course d'endurance, U. M. L.

20. - Réservé au Club de Namur.

27. - Kilomètre lancé à Jodoigne (nat.), M. C. J.

SEPTEMBRE

3. — Coupe American Excelsior, Coupe Jap (nat.), U. M. B.

10. – Kilomètre lancé (intime), M. U.

17. - Coupe Triumph (nat.), M. U.

24. - Epreuve touriste nationale, M. U. Hainaut.

OCTOBRE

1. - Record belge du kilomètre lancé en palier, F. M. B.

VÊTEMENTS EN CUIR



Équipements

farque Déposés

.....

DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

Exigez=les !!!

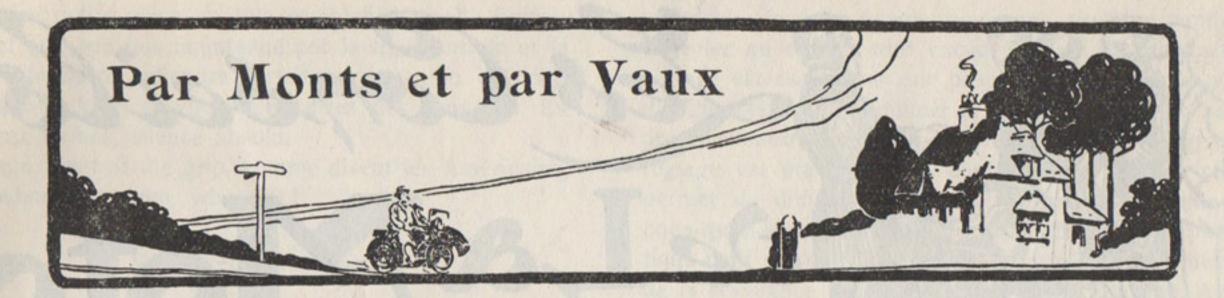


MOTOCYCLETTES

VOYEZ EDMOND CLAESSENS

SOUS-AGENCE

PLACE SAINT-MICHEL, LIÉGE



Nos routes

Liége-Huy

Avec les beaux jours, tout proches maintenant, les fervents de la moto vont reprendre la route et en de longues randonnées visiter les sites de notre beau pays; le cœur léger, les poumons assoiffés d'air pur, ils s'élanceront à belle allure, écoutant la chanson joyeuse du moteur.

Mais le plaisir sera de courte durée, quelques bonds, plutôt désagréables, rappelleront rapidement les motocyclistes à la réalité, et les fondrières et les trous dont sont faites la plupart de nos routes inviteront les voyageurs à la prudence.

La majorité de nos routes sont dans un état lamentable, et si, par-ci par-là, l'on réfectionne quelque peu, la destruction marche plus vite encore, et nous connaissons des tronçons de routes réfectionnées au milieu de l'été passé et qui, actuellement, sont déjà en très mauvais état.

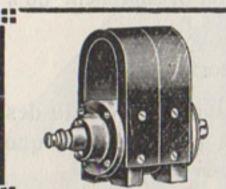
Quelles sont les causes de cet état de choses?

Tout d'abord, l'insuffisance de crédits, qui ralentit considérablement les travaux de réfection; ensuite, les méthodes de revêtement employées, qui ne sont plus en rapport avec l'intensité du trasic, et aussi le développement des transports par route. Les nombreux et lourds camions automobiles, que l'on rencontre sur les routes, sont une des principales causes de l'état pitoyable de celles-ci. Rien ne résiste à ces rouleaux compresseurs dont les bandages défoncent tout, transformant rapidement les plus belles routes en fondrières, où viendra se briser l'élan joyeux des fervents de la moto. Un de nos lecteurs, M. G..., de Vaux-sous-Chèvremont, nous signale qu'entre Liége et Huy (rive droite), le passage est rendu très difficile par des terrassements un peu avant Ombret (en venant de Liége). Après Ombret, la route est en réfection.

Par temps sec, la rive droite reste d'ailleurs préférable aux montagnes russes de la rive gauche, ajoute notre aimable correspondant.

A Tournai

Le service de la voirie de Tournai vient de faire connaître que la reconstruction du Pont Soyer était achevée. Les travaux de pavage seront terminés dans une quinzaine de jours et la circulation pourra être rétablie entre les deux rives de l'Escaut entre les boulevards de l'Est.



Réparation consciencieuse de

Magnétos et Dynamos

pour Motos et Cycle-Moteurs

Magnétos à lamière pour Motos

Bougies, Câbles, Vis platinées, Boutonsinterrupteurs, Poignées. - 30 ans d'expér.

Perstein-Warnaut, Ing.-Constr.

LIÉGE, rue Laport.

Etablissements SCALDIS



Jos. VAN DER WIELEN - Fournisseur de l'Etat belge 22, rue de la Blanchisserie ANVERS

LA PLUS GRANDE MAISON DE CYCLES DU PAYS

Fabricants des bicyclettes de précision Scaldis, des bicyclettes de luxe Océan et des bicyclettes populaires Sterling. — Qualité insurpassable. — Garantie très généreuse. — Bicyclettes de course ultra modernes. — Bicyclettes combinées pour Hommes et Dames. — Bicyclettes de livraison. — Bicyclettes pour enfants. — Motos Scaldis 2 ¾ HP. — Choix considérable en pièces détachées et accessoires, tels que Séries, Cadres et Garnitures Trident, pneus Viator, Dunlop, Englebert et Pirelli, Chaînes Renold et Appleby, Moyeux Torpedo, Lanternes Solar, Torpille et à Magneto, Selles Argus, Tubes, Pédales,

Outillage, etc., etc. — Chaînes Renold pour auto-camions et transmissions industrielles.— Accessoires pour motos. — Emaillage et nickelage de tous articles. — Réparations de tous systèmes de vélos. — Tournage de pièces, etc. — Livraison rapide et prix réduits. — Production annuelle 10,000 bicyclettes, toutes soignées comme des chronomètres.

Vente en gros et en détail, au comptant et par payements mensuels. — Conditions très avantageuses pour revendeurs. — De bons agents sont demandés partout où nous ne sommes pas représentés. — Prix spéciaux pour l'exportation. — Demandez nos Prix Courants.

Adresse télégraphique : JOSWIELEN, ANVERS. — Téléphone : 2594.



M. W. T. HARRINGTON, Spa

Se plaint d'avoir tant de peine à prendre les différentes vitesses sur son ancienne Triumph. Les engrenages grattent affreusement et sautent de prise.

Réponse: Votre ennui doit être la conséquence de l'usure générale de votre boîte de vitesse et de votre embrayage. La raison pour laquelle vos vitesses grattent est probablement que votre embrayage est mal réglé et ne « décolle » pas convenablement. Vous en trouverez la faute probablement dans la commande du débrayage au guidon.

Quant aux vitesses qui sautent, ou bien les encoches d'entraînement sont usées, et il n'y a d'autre remède que de remplacer les pignons dont ces encoches font partie, ou bien vous avez un tel jeu dans les commandes du changement de vitesse, que tout en poussant votre levier dans sa bonne position les engrenages ne suivent pas et n'engrènent qu'à moitié.

Un réparateur de ressorts

Cet appareil permet la remise en service immédiate des ressorts brisés. Il peut être facilement employé quel que soit le point de rupture.

Composé de deux lames d'acier maintenues à leurs extrémités par deux brides. Entre les 2 plaquettes, 2 plaquettes de bois pour empêcher le contact acier contre acier.

La fabrication en est particulièrement soignée, et l'on peut, sans danger, achever l'étape sans autre réparation.

A la commande, indiquer simplement la largeur du ressort sur lequel le réparateur devra être monté.

Un pare-brise de moto

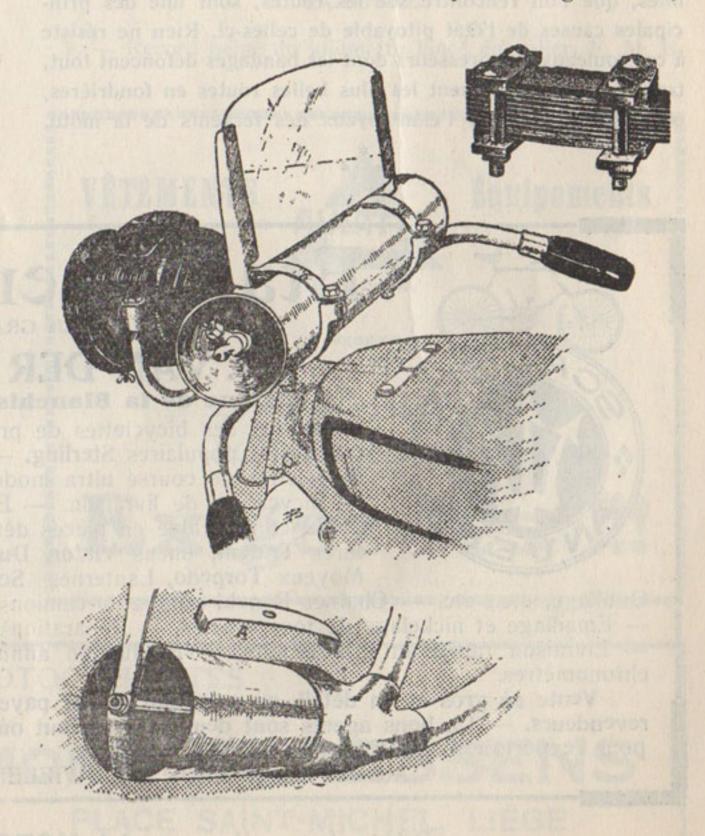
Très pratique et très efficace, le petit pare-brise représenté ci-contre, affirme « Moto-Revue ». Facile à faire, puisqu'il suffit de deux bouts de tôle ou même de fort fer-blanc, et d'un peu de celluloïd. L'illustration indique d'ailleurs la façon très simple d'opérer. Une fois la tôle découpée et pliée convenablement, il suffit de river le celluloïd au moyen de rivets fendus, semblables à ceux employés par les bourreliers pour les réparations rapides.

En ce cas particulier, ce pare-brise s'adapte d'une façon particulièrement heureuse à une bouteille Magondeaux, et utilise très simplement ses colliers de fixation. Le seul inconvénient de ce pare-brise — mais en est-ce bien un — c'est de nécessiter un guidon légèrement penché, car pour être bien à l'abri du vent il faut s'incliner en avant, à moins d'avoir un pare-brise très haut et plus compliqué, comme celui de la nouvelle B. S. A.

Une autre solution pour l'échappement de l'Indian

Les gens qui ne se préoccupent pas du bruit de leur moteur sont, de l'avis de certains, des gens sans goût et indignes de toucher à une moto. Voici, paraît-il, la dernière amélioration dans cette « spécialité » :

Pour obtenir très facilement ce beau son grave, évocateur de force contenue, dont rêvent les vrais motocyclistes, en ce qui concerne l'Indian, tout au moins, n'hésitez pas. Supprimez froidement la fermeture arrière du pot d'échappement. Pour maintenir en place le gros tube,



LA MOTO

faites une petite pièce en tôle semblable à celle figurée en A et qui, une fois maintenue par la tige centrale et le support du cadre, retiendra parfaitement le tube. Un coup d'œil sur le kick, et vous m'en direz des nouvelles. En ville, gaz fermés, silence absolu.

Mais, a twist of the grip, comme disent les Américains, alors whoum, whoum, whoum!!

Vous n'éclaterez plus

L'éclatement que nos lecteurs connaissent tous pour avoir subi ses désagréables et sournois effets a vécu!

En effet, parmi les inventions que nous apporte le progrès, il en est une appelée à rendre à l'automobile en général et au pneumatique en particulier de signalés services.

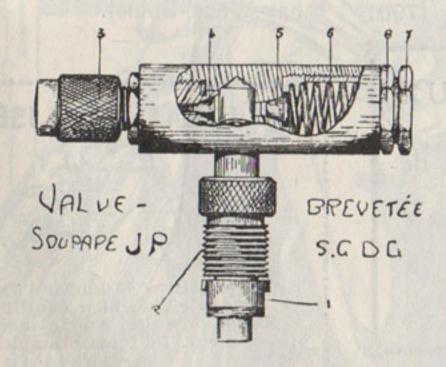
Cette invention remarquable absolument au point c'est : La Valve-Soupape J. P.

Appareil lancé sur le marché à un prix tellement modique qu'aucun automobiliste, cyclecariste ou motocycliste n'hésitera à en faire l'essai et par la suite ne pourra ni ne voudra s'en passer. Dépense insignifiante, qui loin d'être proportionnée aux avantages et à la sécurité qu'assure cette valve, économisera à tous ceux qui la posséderont cinq ou six pneumatiques dans leur été et peutêtre même leur évitera un accident grave.

Vous n'ignorez pas que 80 p. c. d'éclatement de pneumatiques sont dus à la surpression intérieure résultant de la dilatation de l'air occasionnée soit par un excès de gonflage, soit par un échauffement du pneu sur la route. De plus, le pneumatique perd de la résistance à l'usage et supporte mal une pression de 50 à 100 grammes supérieure à sa pression normale.

Un seul remède pouvait être apporté : maintenir dans le pneu une pression toujours constante.

Le régulateur de pression ou Valve-Soupape J. P. a résolu cette question.



Cette Valve-Soupape se compose de la pièce (1 et 2) qui, ordinairement, contient le clapet ou obus et se fixe instantanément, sans aucune transformation, sur le corps de valve ordinaire. Cette pièce supporte à sa partie supérieure un tube horizontal qui contient le clapet d'arrivée d'air d'un côté et de la soupape d'échappement de l'autre. L'arrivée d'air (3) est munie du clapet ou obus (4) comme la valve ordinaire. La soupape se compose d'un deuxième clapet (5) maintenu en place par un ressort (6) dont la pression sur l'obus est réglable, ce qui permet de

maintenir dans le pneumatique une pression voulue et d'éjecter au dehors tout excédent d'air. Le dispositif de réglage est assuré par une pièce spéciale (7) qui permet d'augmenter ou de diminuer la pression suivant la section du pneumatique ou son état d'usure. Le blocage après réglage est établi par un contre-écrou (8). Ce réglage permet de diminuer à volonté la pression initiale d'un pneu qui a supporté un long service. En effet, un pneumatique neuf qui doit être gonflé à quatre kilogrammes perd de la résistance après un certain temps d'usage. Avec la Valve-Soupape J. P., cette infériorité de résistance n'est plus nuisible à la durée du pneu puisque son dispositif de réglage permet une pression d'air inférieure à celle du pneu neuf.

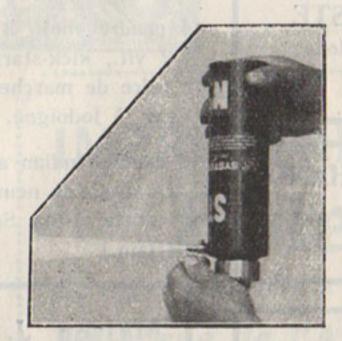
2553

L'usage des pneumatiques se trouve donc prolongé puisque la faiblesse des toiles occasionnée par un long service peut être compensée par un réglage approprié.

Plus un véhicule roule vite, plus il échauffe ses pneus : plus la pression augmente et plus les risques d'éclatements sont graves puisqu'ils occasionnent alors presque toujours un accident, souvent mortel.

Etant donné que son constructeur la livre complète at prix de quinze francs, il est évident que la Valve-Soupape J. P. doit obtenir un légitime succès auprès du touriste qui, grâce à elle, ne verra, plus son budget grevé par des éclatements prématurés et auquel ses pneumatiques assureront un service infiniment plus long.

Service Commercial de la Valve-Soupape J. P. 33, Avenue de Neuilly, 33, NEUILLY-s/Seine.



"STOP, Le plus SIMPLE

Automobilistes, Motocyclistes, Garagistes, munissez-vous d'extincteurs STOP si vous voulez être à l'abri du feu.

Le STOP est le seul appareil se conservant indéfiniment, n'ayant ni soupapes, tamis, coulisseaux ou pistons intérieurs se détraquant fatalement par l'usage. N'altère rien.

C'est le **seul** extincteur du genre employé pratiquement depuis 20 ans. Beaucoup imité, jamais égalé. Nombreuses attestations de 1903 à ce jour. 4 types : moto, auto, garage, dépôt de benzine.

L'INCOMBUSTIBILITÉ BELGE 47, Avenue de la Liberté KOEKELBERG

Matériel complet d'incendie — pompes auto — motopompes et échelles — tuyaux, équipements et tous accessoires.

On demande partout de bons agents

Maisons recommandées

M. DEPREZ

114, rue Hamoir, LA LOUVIERE Téléphone 364. Agences Saroléa, Indian. Accessoires en gros.

Victor JOHA

65, avenue de la Plaine BRESSOUX-LEZ-LIEGE (provisoir.) Agence exclusive pour la province de Liége et spécialité de réparation des motos B. S. A. et Rush.

H. UMMELS

Garage Saroléa. 25, boulevard de la Sauvenière, LIEGE

Stocks Englebert et Dunlop.

J. MILHOUX

Réparations de motos en tous genres 47, Rue d'Artois - BRUXELLES

M. DANDOIS

Spécialité de réparations 245, Chaussée de Wavre IXELLES — BRUXELLES

Aug. VANDE GHINSTE

Autos-Motos. — Réparations Rue Pierrevennes CINEY

A. CANON-LEMARCHAND

Electricité. Motos-Vélos 43. Grand'Rue BEAUMONT

Moto-Garage REYNARTZ & POURET

36, boulevard de la Sauvenière. LIEGE

Agences Reading, Standard, Gillet, Sunbeam. Voiturettes 8 HP Salmson.

Faites réparer vos motos

PAR

B. B. MOTORS

168, chaussée de Vleurgat BRUXELLES

Petites annonces

Tarif: 0 fr. 50 la ligne.

Tout abonné à la MOTO a droit à 10 insertions gratuites de 5 lignes, soit à un total de 50 lignes. Cette prime, d'une valeur de 25 francs, lui rembourse donc au delà le prix de l'abonnement.

Beau four à émailler 6 cadres de vélo, à vendre d'occasion, ainsi que plusieurs bonnes motos. Jacquy, mécanicien, à Gembloux. (782)

Assurance gratuite. Ecrire pour obtenir une police d'assurance accidents gratuite, délivrée par première compagnie accidents, 76, avenue Floride, Bruxelles. (785)

Moto Saroléa 3 1/2 HP, 3 vit. et débr., remise compl. à neuf, 1,900 francs. Moto F. N., 2 3/4 HP, modèle 1920, en parfait état, prix, 1,500 francs. P. Blavier, à Barvaux-sur-Ourthe.

(786)

A saisir: Motos Cleveland, 3 HP, en caisses, neuves, 2,500 fr., occ. 2,000 francs. 67, rue de la Poste, Bruxelles. (794)

A vendre moto 3 1/2 HP, débrayage, 2 vit., kick-starter, pneus neufs, en ordre de marche, 1,450 fr. J. Leberger, à Jodoigne. (792)

A vendre Indian avec sidecar, 7-9 HP, entièrement neuve, pour cause achat voiture. Léon Seutin, à Saint-Amand (Hain.) (790)

Maison J. MILHOUX

Spécialité de Réparations de — Motos en tout genre —

47, rue d'Artois
BRUXELLES

Jantes - Rayons - Nipples

Bougies et tous accessoires de Motos

Stock de pièces Wanderer et N.S.U.

Félix MINET

69, rue du Mail, Bruxelles

(près Avenue Louise)

Harley-Davidson 7-9 HP sidecar, mod. Elec. Compteur, capote, pare-brise et acc., pas fait 1,000 kilom. Visible rue Pisseroule, 170, Dison (Verviers). (795)

Moto F. N., 1 cyl., 2 3/4, 2 vit., débr., comme neuve, 1,750 fr. Douglas, 2 cyl., 3 HP, 2 vit., tous acces. Neuve, pas roulé, 3,000 fr. Triumph, 4 HP, 3 vit., boîte 1919, bon état. Complète, 3,500 fr. L. Lessire, Garage central, à Mettet. (796)

Je donne conseils gratuits pour magnétos et accumulateurs à motocyclistes embarrassés. Recharge des aimants, 5 fr. plus port. Accus T. S. F., prix de gros. A. Massange, à Stavelot (prov. de Liége). (797)

Moto F. N. 2 3/4 HP. Mod. 1920, exc. état, prix avantageux, 39, rue Saint-Brice, Tournai. (798)

A toute offre acceptable. Moto Scott, état neuf, roulé 1,000 km., à vendre avec ou sans sidecar arco-torpille, gr. luxe. A. Robette, Boussu-lez-Mons. (799)

L. Renkin, Garage Central, location, réparations, stock Michelin, agence Harley Davidson, Ciney. (800)

A vendre N. S. U., 4 HP, moteur remis à neuf. Monte tout à 2 pers. Marche garantie. Prix net : 1,900 francs. Debay-Wans, Boulet. (801)





LES PLUS CONFORTABLES LES MOINS CHERS

MIEUX CONÇUS POUR NOS ROUTES.

Peinture et Garniture - au choix du Client - MONTÉS SUR TOUTES MOTOS

Réparations de Motos

Robert LEFEVRE

- et Sidecais -

9, rue Kerckx = 49, rue Malibran - IXELLYS-BRUXELLES

Téléphone: 332.92



17º Année

17º Année

Annuaire-Dictionnaire Universel de l'Industrie Automobile



Le Catalogue des Catalogues

XV. ANNEE

(600 Marques - 488 pages)

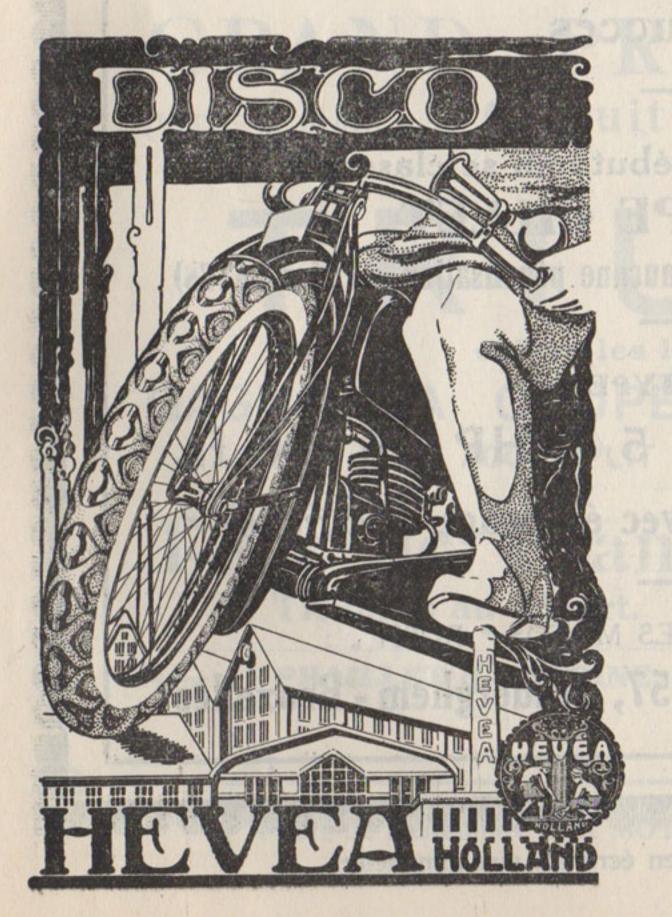
Toutes les caractéristiques de toutes les Marques Motocyclettes — Cyclecars — Voitures Tourisme Véhicules industriels et poids lourds

Appareils de Motoculture et tons Accessoires de l'Automobile, Aviation Machines-Outils et Outillage

Caractéristiques et Nos des Châssis Tourisme et Véhicules Industriels anterjeurs à 1920

Editeurs: V. Victor LEFEVRE et M. BARON 1, Avenue Felix - Faure - PARIS (XVe) COMPTE CHÉQUES POSTAUX : C. C. PARIS 25848

Prix: 8 fr. 50. Franco recommande: 10fe55



IMPRIMERIE Brian Hill

Membre de l'U. M. B. -

106B, rue de l'Arbre-Bénit, 106B

BRUXELLES

Téléphone: 309.05

Comme référence,

COMPAREZ

..... La Moto

N'IMPORTE QUEL AUTRE JOURNAL - MOTOCYCLISTE -

Tous Travaux de Luxe

Les Motos

SONT DE BONNES MOTOS

ELLES L'ONT PROUVÉ au cours de la dernière saison sportive en remportant, tant en vitesse qu'en régularité, de nombreux succès.

Cette saison Cravillon débute en se classant

4 dans la COUPE GILLET

accomplissant le difficile parcours sans aucune pénalisation. (Pneus BATES)

SES TROIS TYPES :

3 HP: 4500 fr. - 5/6 HP: 6,200 fr. 8/10 HP: 7,500 fr. (avec éclairage électrique) ATELIERS ET BUREAUX DES MOTOS " RUSH " : 1757, chaussée de Wavre, 1757, Auderghem - Bruxelles

Coupe VANDE CASTEELE

Catégorie 250 cmc. :

1° Ingels, sur GRIFFON

Meeting International de Mont-Theux

(Côte 17 %)

Categorie 250 cmc. :

1° Ingels, sur GRIFFON

La marque Griffon est synonyme d'excellence.

Agents généraux : VAN RYMENANT et KESSLER, 112, rue de Laeken — 2-4-6, rue du Canal, Bruxelles Représentant pour la province de Liége : LHOEST, 25, rue Villette, Liége

GRAND PRIX D'ITALIE

(VITESSE PURE)

Circuit de Brescia

(VITESSE PURE)

TRIUMPH

enlève les 1re, 2e et 3e places

GAGNE LA COUPE, LE PRIX D'ÉQUIPE ET ACCOMPLIT LE MEILLEUR TOUR

Tour de France Motocycliste 2 Triumph au départ. 2 Triumph à l'arrivée.

Agents : PRAILLET & ANTOINE, place du Général-Leman, 45, Liége.

LA 8-10 HP. AMERICAN EXCELSIOR

représentée en Belgique par

MM. TAYMANS FRÈRES

641, Chaussée de Waterloo, 641 & Bruxelles

s'est adjugé à Mont-Theux, le 7 Mai, en compétition internationale et devant tous les as du pays

le record de la côte

(14 pour cent)

à la fantastique vitesse de

128 kilomètres à l'heure!!

Le précédent record était de 95 km. 640 à l'heure

Sur simple demande vous recevrez gratis et franco tous les catalogues et brochures traitant de cette extraordinaire machine qui s'impose de plus de plus.