

La Moto

N° 103. — 10^e Année
6 JUILLET 1923

Le numéro : 50 centimes
HEBDOMADAIRE

Revue Belge Technique et Sportive
de la MOTO et du CYCLECAR

Au point de vue sportif,

LA GILLET

a établi un record en inscrivant en moins de trois ans toutes
les grandes épreuves à son palmarès :

Paris - Les Pyrénées - Paris

Grand Prix de Belgique — Tour de France

Paris - Nice — Brassard d'honneur, etc.

Au point de vue commercial.

Elle a également établi un record en s'imposant d'emblée
comme la plus populaire des marques.

Elle convie tous ses clients à fêter ce succès
en participant au

RALLYE-GILLET

qu'elle organise à leur intention, la veille
du Grand Prix (14 juillet 1923)

- Trente mille francs de prix -

Demandez règlement à la

S. A. des Ateliers GILLET - Herstal

Après sa brillante victoire dans le GRAND PRIX DE SPA

La Coupe du Prince de Ligne

est l'occasion d'un nouveau succès pour



CLASSEMENT GÉNÉRAL (Juniors et Seniors) :

**1^{er} Defays (Junior) sur Rush 250 cm., gagnant la Coupe du Prince de Ligne
avec une machine strictement de série**

Motocyclettes RUSH Chaussée de Wavre, 1757
AUDERGHEM-BRUXELLES

Téléphone : 461.89

Adresse télégr. : Noirhomme

Code : Western Union

Chèques postaux : 4715

Ed. NOIRHOMME RUE D'ANGLETERRE, 43-45
BRUXELLES - Midi
DÉPARTEMENT III

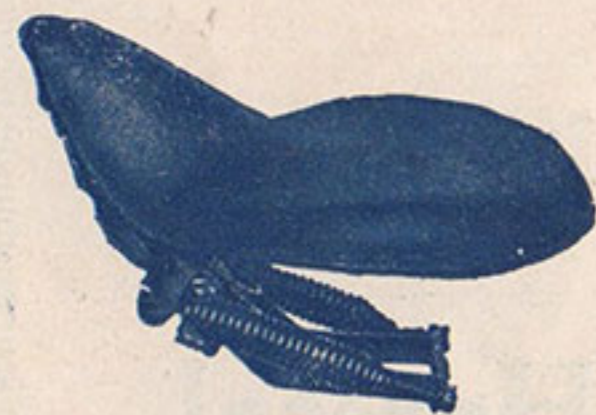
MOTOS, VÉLOS ET ACCESSOIRES

Monopole de vente pour la BELGIQUE, le GRAND-DUCHÉ et le CONGO de

J. LECKIE Ltd WALSALL

Selles pour motos

Sacoques, Gaines en cuir



Modèle L. 30

L'élasticité des selles mod. X-ALL se fait suivant une direction verticale tant au bec de selle qu'au siège.

Tension des ressorts au gré du motocycliste.

Simplicité de l'ajustage des ressorts.

Avec les selles X-ALL **plus de flottement latéral!** donc **plus de fatigues dans les reins.**

Livrables immédiatement chez :

ARONSTEIN & C^o

14, AVENUE LOUISE, BRUXELLES

Les motos **GILLET** 3 1/2 HP fr. 4.200

Les motos *Indian*

Les Scout 5 HP à magnéto fr. 6.000

avec équipement électrique fr. 6.500

Les Standard 7/9 HP à magnéto fr. 6.000

avec équipement électrique fr. 6.400

Les Chief avec équipement électrique. fr. 7.300

Et les élégants sidecars

tous modèles à tous prix

Arco
DÉPOSÉ

Une motocyclette
construite par des motocyclistes
pour des motocyclistes !!

LA P. A. BLACKBURNE

350 cc., 2 vitesses chaîne, soupapes côte à côte (graissage automatique) . . Fr. 4.800

350 cc. 3 vitesses chaîne, culbuteurs (graissage automatique) 5,500

500 cc., 3 vitesses chaîne (graissage automatique) 5,800

Ces merveilles sont exposées dans nos magasins de vente.

J. PRAILLET & G. ANTOINE

LIÉGE

Place du Général - Leman, 45

Boulevard de la Sauvenière, 90


LIÉGE

Des agents sont demandés où nous ne sommes pas encore représentés.

Prière de mentionner « LA MOTO » en écrivant aux annonceurs.

BOUGIES D'ALLUMAGE

LODGE



En vente partout
GROS
J. MONGÉ & C^{ie}
21 RUE DES FABRIQUES
BRUXELLES

SEMAINE AUTOMOBILE DE BORDEAUX

Course de Côte (Camarsac
1,200 mètres, 7 p. c.) :

1^{er} Boutmy sur AMILCAR
en 54 secondes. Record de
la journée.

Kilomètre lancé :

1^{er} Boutmy sur AMILCAR,
temps 30 secondes.

Kilomètre arrêté :

1^{er} Boutmy sur AMILCAR
en 39 secondes. Meilleur
temps de la journée pour
" toutes catégories " tou-
ristes.

**SUR CHEVRON
CORDÉ**

ENGLEBERT

**MOTOCYCLISTES, exigez ce
superpneu de votre mécanicien.**

MOTOS

JAMES

4 1/4 HP. 1 cyl. 3 vit. — trans-
mission par chaînes sous
carter **fr. 7.000**

3 1/2 HP. 2 cyl. type sport, 3 vit.
— transmission par chaî-
nes **fr. 7.000**

3 1/2 HP. 2 cyl. type touriste, 3
vit. — transmission par
chaînes **fr. 6.500**

2 1/2 HP 2 temps, 2 vit. . **fr. 3.500**

DANDOIS

245, Chaussée de Wavre, 245

BRUXELLES

MOTOSACOCHÉ

EN ITALIE — Padoue, 24 juin 1923

Circuit de Padoue

Catégorie 500 cc.

1^{er} ARCANGELI, moyenne 95 km. 373 et meilleur
tour à 105 km. 350.

MOTOSACOCHÉ

EN FRANCE — Gex, 24 juin 1923

Course de Côte de la Faucille

Catégorie 500 cc.

1^{er} ROSSI en 9' 34" record toutes catégories.

Catégorie 600 cc. sidecar

1^{er} SOUVAIRAN en 11' 56" 2/5 record de catégorie.

Demandez notice illustrée et renseign. gratuits à :

MOTOSACOCHÉ

73, rue d'Ostende, Bruxelles Tél. 623.45

Magasin d'exposition :

1, rue de Lozum. Tél. 199.39

La Moto

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE
DE LA MOTO ET DU CYCLECAR.
paraissant tous les vendredis

Directeur : Henry GERARD

ADMINISTRATION - REDACTION - PUBLICITE

241, chaussée de Wavre, Bruxelles

Compte chèque postal N° 75489

10^e Année. N° 103 - 6 Juillet 1923

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;
du Motor Union du Hainaut;
de l'Union Motoriste de Bruxelles;
du Moto Club Tirlemontois;
du Moto Club Régional de Jodoigne;
du Charleroi Moto Club.

ABONNEMENTS : Belgique, 20 fr. — Etranger, 30 fr.

Le numéro : 50 centimes.

*Les textes d'annonces nous sont remis par nos clients
sous leur propre responsabilité.*

Nous n'en assumons aucune quant à leur teneur.

“La Moto” organe officiel du Charleroi Moto Club

La mise en page de notre dernier numéro était terminée quand nous parvint la lettre qui nous apprenait que « La Moto » venait d'être choisie comme organe officiel par le doyen des clubs carolorégiens : « Le Charleroi Moto Club ».

C'est le dixième club belge qui nous donne cette marque de sympathie, nous l'en remercions bien sincèrement.

« Le Charleroi Moto Club » tourne toute son activité vers le tourisme et chaque dimanche voit se dérouler une excursion attrayante.

Les communiqués du Club carolorégien, qui traiteront du tourisme à moto, intéresseront donc tous nos lecteurs. Nos colonnes leurs sont ouvertes.

Le Grand Prix Motocycliste de Belgique

Circuit de Dinant — 15 Juillet

Encore cinq engagements. — Derniers détails d'organisation.

C'est à grands pas, maintenant, que la date du Grand Prix Motocycliste de Belgique approche, et une bonne partie des futurs concurrents sont à l'entraînement.

Dans les milieux motocyclistes, il n'est plus question que de la grande journée du 15 juillet et le succès du troisième Grand Prix de Belgique s'annonce triomphal.

Le Comité Sportif de la F. M. B. a encore reçu cinq engagements : ceux de de Grady, sur F. N. 350 cmc. ; de Rutten, sur Sheffield Henderson, 350 cmc. ; de Dixon, sur Indian, 500 cmc. ; de Thys et Antoine, sur Triumph, 500 cmc. Cela porte donc à 42 le nombre des engagés ; l'on conviendra que c'est absolument merveilleux et qu'avec une telle compétition le succès de la journée est largement assuré. La liste définitive des engagés s'établit donc comme suit :

Catégorie 250 cmc.

- | | |
|---------------------|------------------------------|
| 1. Levis (Davison). | 4. Rush III (X.). |
| 2. Rush I (X.). | 5. Rex Acme (W. L. Handley). |
| 3. Rush II (X.). | |

Catégorie 350 cmc.

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Gillet I. (X.). | 2. Gillet II. (X.). |
|--------------------|---------------------|

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| 3. Gillet III. (X.). | 13. Sunbeam (Delahaye). |
| 4. A. J. S. I (Eyston). | 14. Rush IV (X.). |
| 5. F. N. I (Claessens). | 15. Rush V (X.). |
| 6. F. N. II (X.). | 16. Rush VI (X.). |
| 7. F. N. III (X.). | 17. Gillet IV (X.). |
| 8. F. N. IV (X.). | 18. Gillet V (X.). |
| 9. A. J. S. II (Longman). | 19. F. N. V (bar. de Grady) |
| 10. Sheffield Henderson I | 20. Sheffield Henderson III |
| 11. Sheffield Henderson II | (Rutten). |
| 12. A. J. S. III (Hollowel). | |

Catégorie 500 cmc.

- | | |
|--------------------------|----------------------------------|
| 1. Norton I (Hassal). | 10. Sunbeam II (Georges Dance). |
| 2. Norton II (Breslau). | |
| 3. Saroléa I (Stobbart). | 11. Sunbeam III (Alex. Jackson). |
| 4. Saroléa II (Vidal). | |
| 5. Saroléa III (Mineur). | 12. Saroléa IV (X.). |
| 6. Borgo I (O. Malvisi). | 13. Douglas I (X.). |
| 7. Borgo II (X.). | 14. Douglas II (X.). |
| 8. Borgo III (X.). | 15. Indian I (Dixon). |
| 9. Norton III (Kay-Don). | 16. Triumph I (Thys). |
| | 17. Triumph II (Antoine). |

Ce que sera le Grand Prix

L'on sait que cette année le Grand Prix de Belgique se disputera sur le Circuit de Dinant.

Ce circuit, d'une longueur de 14 km. 200, a la forme d'un triangle dont les trois sommets sont : Beauraing, Dion, Feschaux.

Le Grand Prix des Motocyclettes comprendra trois catégories :

La première, ouverte aux motocyclistes montant une machine actionnée par un moteur d'une cylindrée maxima de 500 cmc. ; ils devront boucler trente fois le circuit, soit 426 kilomètres.

La deuxième, ouverte aux motocyclistes montant une motocyclette actionnée par un moteur d'une cylindrée maxima de 350 cmc. ; ils devront boucler vingt-six fois le circuit, soit 369 km. 200.

La troisième, ouverte aux motocyclistes montant une motocyclette actionnée par un moteur d'une cylindrée maxima de 250 cmc. ; ils devront boucler vingt-deux fois le circuit, soit 312 km. 400.

Le circuit de Dinant est, certes, moins accidenté que celui de Francorchamps, mais il est plus rapide. Il ne faudrait cependant pas croire que le nouveau circuit est dénué d'intérêt au point de vue du spectacle pur, ce serait là une erreur et il y a quelques virages tout à fait réussis et où les coureurs pourront ouvrir l'œil s'ils ne veulent se retrouver dans le décor.

En ce qui concerne la participation, l'on ne connaît pas encore le nom de tous les pilotes, mais cependant avec ceux que l'on connaît et ceux que l'on peut logiquement espérer voir au départ, il y a tout lieu de prévoir une belle lutte. L'on comprend d'ailleurs très bien que les maisons concurrentes, qui auront fait de gros sacrifices, mettront en ligne les meilleurs pilotes.

Derniers détails d'organisation.

Dans notre dernier numéro nous avons donné le Comité de Patronage, voici, aujourd'hui, les noms de ceux qui, en dehors des coureurs, tiendront un rôle dans l'organisation du Grand Prix.

La Direction générale de la Course sera assurée par M. le baron Nothomb, en remplacement de M. le docteur Lamborelle.

Commissaire général pour l'organisation matérielle : M. le commandant Brassine.

Commissaire général pour la surveillance de la route : M. Langlois.

Commissaire général sportif : M. Pire.

M. Pire sera en permanence sur le circuit, à partir du 7 juillet, les concurrents qui auront besoin de renseignements pourront trouver M. Pire : le jour à l'Hôtel de la Gare, à Beauraing ; le soir, à l'Hôtel Terminus, à Dinant.

Délégué aux Congressistes : M. Collignon.

Vérification des machines : MM. Joostens, Baudoux et Decoux.

Commissaires aux ravitaillements : MM. Maghin et Baudoux.

Délégué à la Presse : M. Houdy.

Durant la course M. Houdy communiquera à la Presse

toutes les nouvelles arrivant par téléphone des différents points du circuit.

Chronométrage : Chronomètres : MM. Marcellis, Joostens, Rossels, Simon, Thiriart, Nieus.

Secrétaires et Commissaires : MM. Courtois, Huby, Daems, Simon frère, Counasse, Raulus, Bosson, Maréchal.

Tableau d'affichage : Guillot, directeur de service et MM. Delle et Douhard.

Commissaire au virage de Beauraing : M. Neyrinckx.

Commissaire au virage du Petit Caporal : M. Vanderbeecken.

Le Pesage des machines ainsi que la remise des disques et des dossards se fera le samedi 14 juillet, à la gare de Beauraing, entre 15 et 16 1/2 heures.

Chaque machine sera munie de trois disques, un de chaque côté et un à l'avant.

Ces disques auront les couleurs suivantes :

Pour la catégorie 500 cmc. : disques fond noir, chiffres blancs.

Pour la catégorie 350 cmc. : disques fond rouge, chiffres blancs.

Pour la catégorie 250 cmc. : disques fond jaune, chiffres noirs.

Indépendamment des trois disques, les coureurs porteront un dossard identique à ceux employés au T. T.

Dossards et disques seront remis aux coureurs contre 20 francs, qui seront remboursés à la restitution.

Attention : le Comité organisateur nous prie de rappeler l'article 17 du règlement : « Durant les essais et pendant la course, le port du casque est obligatoire. Les chaussures ferrées ou garnies de clous sont interdites. Pour les essais, les concurrents seront tenus d'adapter à l'extrémité de leurs tubes d'échappement un étouffoir efficace. ».

Equipement des machines. — Nous rappelons aux concurrents l'article 12 du règlement sportif de la F. I. C. M. : « Pour les courses de vitesse sur routes, d'une longueur de deux kilomètres ou plus, les machines doivent être munies de deux freins efficaces, fonctionnant indépendamment, de garde-boue efficace d'une largeur dépassant le pneumatique de 10 mm. de chaque côté et couvrant 120° au moins de la circonférence pour la roue avant et 180° pour la roue arrière. Une selle ou siège et un pied-support arrière.

Le départ de la course sera donné à 10 heures au lieu de 9 heures.

Tableau d'affichage : Comme l'année passée les temps seront affichés tous les deux tours. En plus, on placera un disque spécial en regard du nom du coureur en tête à chaque affichage.

Pour se rendre au circuit.

Toutes les mesures sont prises pour que l'accès du circuit soit rendu facile.

Pour ceux qui arriveront à Dinant par le train, 22 auto-

cars assureront le service entre Dinant et Beauraing, tant à l'aller qu'au retour.

Pour les Français : Ceux qui n'ont pas de tryptique peuvent venir par Givet au virage de Dion, en garant leur voiture à la frontière, d'où il n'y a que 700 mètres environ ; pour les autres, il peuvent gagner les tribunes de Feschaux par Givet, Hastière et Feschaux.

Pour les spectateurs venant de Liège : par Ciney, Achène, Celles, Houyet, Finevaux et Feschaux.

Pour ceux venant du Sud de la Belgique : par Neufchâteaux, Libin, Ciergnon et Houyet.

Au garage il sera installé un vestiaire où les visiteurs pourront déposer les objets de valeur, c'est là une initiative qui sera appréciée de beaucoup de sportsmen.

Le Grand Prix des Sidecars

La Fédération Motocycliste de Belgique nous informe que la limite pour les engagements à droit simple, pour le Grand Prix des Sidecars, a été reporté au 20 juillet, la limite pour les engagements à droit majoré est fixée au 1^{er} août.

Le Congrès de la F. I. C. M.

Comme nous l'avons déjà dit, c'est en Belgique que se tiendra le prochain congrès de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes.

Voici le programme du Congrès :

Samedi 14 juillet, à 18 heures, à l'Hôtel de Ville de Dinant, réception officielle des délégués par l'Administration communale de Dinant.

Dimanche 15. — Grand Prix de Belgique.

Lundi 16. — Au matin : réunion de la Commission technique. Pour les autres délégués excursion sur la Meuse.

Après-midi : Séance plénière du Congrès.

Le soir : Concert au Casino de Dinant.

Mardi 17. — Au matin : Visite de la Grotte de Han par les délégués, les journalistes et les invités.

A 12 h. 30 : Lunch à la sortie de la Grotte.

A 2 heures : Départ en auto pour Liège, visite du Fort de Loncin, sous la conduite du colonel Maesen.

A 20 heures : Grand banquet au Restaurant de la Bécasse, à Liège ; y participeront : les délégués de la F. I. C. M., les autorités civiles et militaires de Liège, le Conseil d'Administration de la F. M. B., les délégués des Clubs affiliés et la Presse.

LE RALLYE GILLET - Une épreuve monstre

Nous rappelons à tous les possesseurs de motos Gillet, qu'à l'occasion du Grand Prix de Belgique la marque herstaliennne, dont les couleurs triomphèrent si souvent, tant en Belgique qu'à l'étranger, organise un grand Rallye, ouvert à tous les possesseurs de motos Gillet.

Le Rallye Gillet, qui se disputera le 14 juillet, est doté de trente mille francs de prix, c'est dire qu'il sera intéressant.

Voici les grandes lignes du règlement :

Le Rallye est réservé aux clients de la firme Gillet. Les participants doivent prendre le départ chez un des agents (Belgique, France ou Hollande). Les contrôles seront ouverts à 7 heures du matin ; le contrôle d'arrivée, installé place de Meuse à Dinant, sera fermé à 7 heures du soir. Il s'agit de le rallier après avoir passé chez un certain nombre de nos agents.

Les concurrents sont libres de combiner leur itinéraire. Au départ, il leur sera remis une feuille de route qu'ils feront signer par les agents qu'ils visiteront.

Les concurrents ayant recueilli 25 signatures au minimum, participeront à un tirage au sort pour l'attribution d'un prix consistant en une moto 8 HP ; ceux ayant 15 signatures, participeront à un second tirage pour l'attribution d'une moto type sport ; tous ceux ayant obtenu 5 signatures participeront à un troisième tirage pour l'attribution d'une moto type luxe.

Il est bien entendu que ceux qui auront 25 signatures participeront aux trois tirages ; ceux ayant 15 signatures à deux tirages ; ceux ayant 5 signatures à un seul tirage.

Une quatrième moto (type luxe) sera tirée au sort entre les 10 motos classées, portant les plus anciens numéros de fabrication. Enfin, une très grande quantité de prix

(400 au minimum) sera tirée au sort entre tous les classés.

Dans les prix, il y a : 50 pneus 26x3, 50 courroies Dunlop, 50 chambres à air, 50 bougies, 50 boîtes à chambre à air, 50 dinanderies (valeur 50 francs), 50 dinanderies (valeur 30 francs).

De plus, de nombreux prix sont annoncés par certains fournisseurs de la firme Gillet et presque tous les agents offrent des prix à réserver à leurs clients.

Il est certain qu'il y aura au minimum 700 prix dont la valeur dépassera 50,000 francs.

Enfin, la Ville de Dinant offre un superbe prix consistant en une dinanderie, œuvre d'art d'une très grande valeur. Ce prix sera attribué au concurrent ayant pris le départ dans le contrôle le plus éloigné.

L'Union Motor de Dinant offrira à tous les Rallyemen, qui désireront visiter les Grottes de Dinant, un rabais de 50 à 60 p. c. sur le prix d'entrée.

Il y aura des prix à tirer au sort entre les concurrents les plus âgés, d'autres entre les dames passagères, etc.

On le voit, c'est simple et amusant et, dès à présent, le succès de cette épreuve originale est largement assuré, car c'est par centaines que les clients de la firme Gillet s'inscrivent. Il n'est pas exagéré de compter sur la participation d'un bon millier de motocyclistes. Et ce ne sera pas là un des moindres succès remportés par la célèbre firme belge.

Possesseurs de motos Gillet, écrivez aujourd'hui même à l'Usine Gillet, à Herstal, pour demander le règlement du Rallye et un bulletin d'engagement. C'est le moyen de faire un beau voyage, de participer à une épreuve originale, d'assister au Grand Prix de Belgique et, avec un peu de chance, de recevoir, à l'œil, une superbe moto Gillet ou un des nombreux prix.

Vous voyez, ami lecteur, l'hésitation n'est pas possible.

Grand Prix Motocycliste de Spa

Course de vitesse dans la côte de Malchamps
(5 kilomètres, moyenne 8 p. c.)

≡≡≡ **F. N.** ≡≡≡

enlève la Coupe et les 2 premières places.

En compétition avec les as du pays

PHILIPPART SUR F. N.

1^{er} du classement général,

enlève la Coupe de Crawhez, à titre définitif.

HUYNEN SUR F. N.

se classe deuxième.

Sur pneus **ENGLEBERT**

Et ainsi les courses se suivent
et se ressemblent pour la **F. N.**

Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (Société Anonyme) - Herstal lez-Liège

**Agence générale : F. N. 3, Porte Louise, Bruxelles
15, rue Veydt „**

MOTO 1 cylindre fr. 3,300

„ 4 cylindres . . 5,750

VÉLO homme à . fr. 440.00

„ dame à . . 480.00

Les machines du Grand Prix

LES TRIUMPH

Extérieurement la **Triumph de 1923** ressemble beaucoup sa sœur de 1922. Cependant, plusieurs modifications ont été apportées au groupe moteur et à la transmission.

Le moteur est un monocylindrique de 85×88, à quatre soupapes, à tête détachable en fonte et à cylindre en acier. La tête a aussi reçu quelques modifications : ailettes plus profondes et plus nombreuses, les tuyaux d'échappement forment un angle assez grand afin de permettre une bonne circulation d'air entre eux.

Le carburateur Amac est monté sur un tuyau d'admission de 3 cm. de diamètre, qui est légèrement coudé, afin que l'entrée d'air ne soit pas influencée par les remous occasionnés par le tube de selle.

Le piston est en aluminium et évidé sur les côtés, sa tête est en forme de dôme et le rapport de compression est assez élevé. Le pivot de piston est creux et tourne librement dans les buselures aménagées dans le piston. Les volants sont en acier et la tête de bielle comporte un double roulement à rouleaux tandis que le vilebrequin est monté sur roulement à billes.

La lubrification se fait sous pression directement aux roulements. Après avoir huilé toutes les parties, le lubrifiant passe à l'avant du carter d'où, par une seconde pompe, il est refoulé vers le réservoir.

Les ressorts de soupape ont vu restreindre leur fatigue grâce à des petits ressorts de rappel qui se chargent de ramener les culbuteurs qui sont montés sur roulements à rouleaux et à billes.

La chaîne primaire est enfermée dans un carter à bain d'huile.

La boîte de vitesses a été complètement redessinée et est maintenant du type à dents continuellement en prise. Les deux arbres de la boîte sont montés des deux côtés sur billes.

Les freins sont identiques à ceux de l'année passée. Le frein avant se compose d'une petite poulie autour de laquelle s'enroule un câble dont une extrémité est fixée et l'autre réunie à la commande. Ce câble est recouvert de rondelles de Ferrodo. Les roues sont montées de pneus Dunlop Cord de 26×3. La fourche est du type *Druide*, mais construite entièrement dans les usines Triumph.

Les réservoirs sont d'une capacité de 12 litres pour l'essence et de 2 litres pour l'huile. Des tuyaux flexibles sont employés pour l'huile et pour l'essence.

Les rapports de la boîte de vitesses sont les suivants : 4,19 — 5,15 — 7,75 et le poids de la machine varie entre 105 et 110 kilogrammes.

Cyclecars et Voiturettes

La technique du moteur à explosion

De la « Revue Motocycliste » :

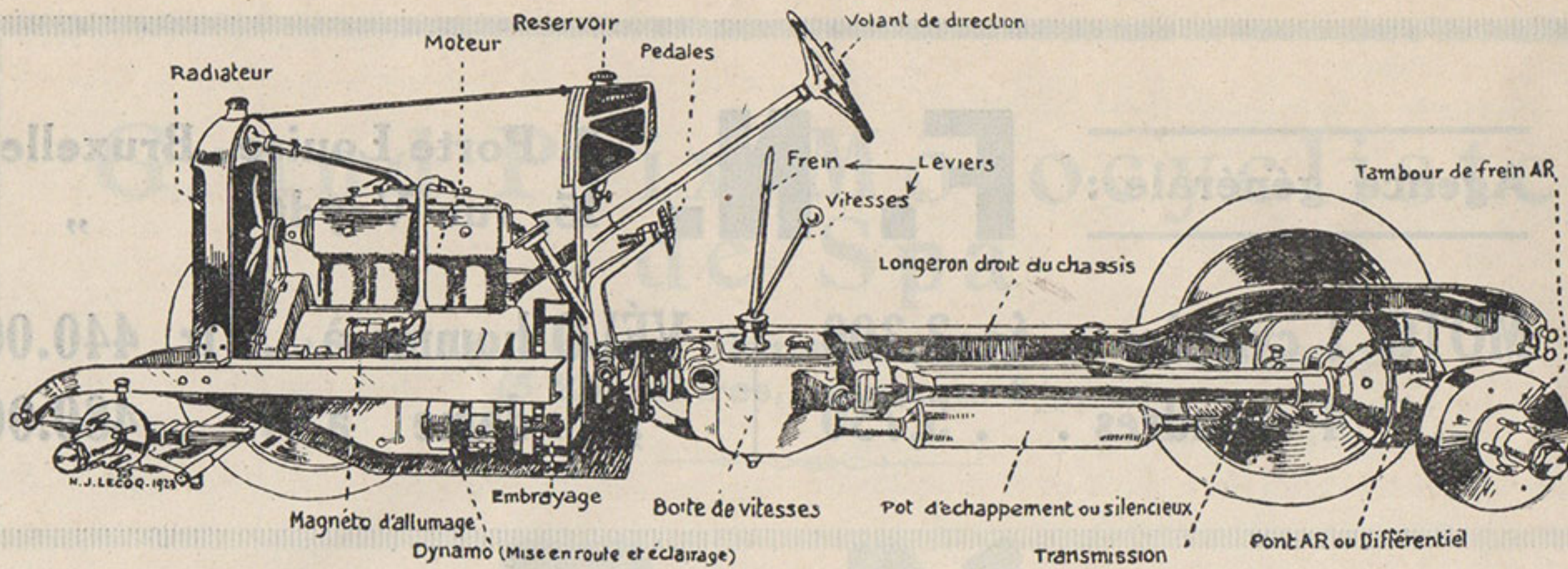
La technique du moteur automobile a pris, de nos jours, une extension considérable.

Il n'est question, dans les publications sportives, que de puissances, de rendements, de taux de compression et autres expressions techniques qui, toutes, répondent à des notions très précises que l'usager de l'automobile, le sportif, l'homme moderne n'ont plus le droit d'ignorer.

Il nous a semblé utile et intéressant de rassembler, sous cette rubrique, d'une façon aussi simple et aussi acces-

sible que possible, ces diverses notions qui sont à la base de la technique du moteur à explosions et au sujet desquelles, il faut l'avouer bien franchement, beaucoup de personnes, mêmes parmi les plus averties, n'ont encore que des idées assez imprécises et ne parlent pas toujours la même langue.

Après avoir, comme introduction, rappelé sommairement la nomenclature des organes principaux de la voiture moderne et leur rôle dans le fonctionnement du véhicule, nous étudierons successivement les notions géné-



Vue d'ensemble du châssis moderne. Les roues AV et AR de gauche ont été enlevées et le longeron gauche a été coupé à hauteur de l'embrayage pour laisser voir les organes de transmission.

rales de physique et de thermodynamique qui ont directement trait au moteur à explosions.

Ces données nous permettront d'aborder ensuite l'étude théorique du moteur à explosions lui-même, étude où nous nous proposons de réserver une large place à la technique du cycle à deux temps, dont les véhicules légers (voiturettes, cyclecars et motocyclettes) font un si fréquent usage et qui semble appelé à un avenir très intéressant.

Nous examinerons ensuite certaines notions de mécanique appliquées au moteur automobile.

Leur connaissance est indispensable pour bien comprendre les questions de puissance et de rendement dont l'importance est essentielle à une époque où le prix élevé du carburant et le souci de vitesses de plus en plus considérables ont irrésistiblement entraîné le technicien vers l'établissement du moteur poussé à grand régime angulaire et à haut rendement.

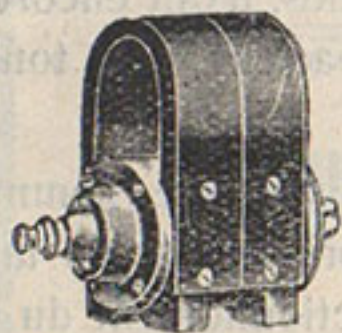
Cette étude de la puissance et du rendement du moteur moderne sera l'aboutissement logique de toute la suite de chapitres, dont nous venons d'esquisser à grands traits le développement.

Nous y insisterons tout particulièrement, en raison de son actualité et de l'intérêt des problèmes qu'elle soulève.

Nomenclature sommaire des organes de la voiture automobile.

Dans tout véhicule automobile, on trouve d'abord le châssis, armature métallique qui supporte les organes suivants :

- a) le moteur, source de mouvement ;
- b) les organes de transmission ;
- c) les organes de direction et de freinage ;
- d) les roues, qui utilisent le mouvement ;



Réparation consciencieuse de
Magnétos et Dynamos
 pour Motos et Cycle-Moteurs
 Magnétos à lumière pour Motos
 Bougies, Câbles, Vis platinées, Boutons-
 interrupteurs, Poignées. - 30 ans d'expér.
Perstein-Warnant, Ing.-Constr
 LIÈGE, rue Laport.

e) les organes de suspension, qui unissent les roues au châssis ;

f) la carrosserie, qui permet d'utiliser avec confort le véhicule.

Examinons rapidement chacun de ces organes pris dans leur ensemble et rappelons leur rôle les uns par rapport aux autres.

La figure ci-dessus donne une vue d'ensemble du châssis.

Le moteur. — C'est l'organe qui transforme en travail l'énergie calorifique contenue dans le carburant qui est, en général, de l'essence de pétrole.

Motocyclistes !

De passage à Gand, n'oubliez pas que chez

DELVIGNE

59, rue de Flandre, Gand

vous trouverez toutes les pièces de rechange pour MOTOS

RUSH

SAROLÉA

HARLEY-DAVIDSON

GRAND PRIX DE L'U. M. F.

Les 3 NORTON engagées terminèrent la course se classant
2^e, 3^e et 4^e de la catégorie 500 cc.

confirmant ainsi le succès du TOURIST TROPHY où

NORTON ENLÈVE LE PRIX D'ÉQUIPE

Agence générale pour la Belgique : **BRESLAU, 86, rue Faider, BRUXELLES**

Il comprend un ou plusieurs cylindres à l'intérieur de chacun desquels se déplace un piston.

Le mouvement de ce piston est transmis par l'intermédiaire de la bielle, à un arbre coudé, le vilebrequin, qui reçoit ainsi un mouvement de rotation.

Ce mouvement est régularisé par un volant.

Mais l'essence, avant d'être introduite dans le cylindre, doit d'abord être pulvérisée, réduite à l'état de vapeur, de mélange-brouillard.

De plus, pour que la combustion soit aussi complète que possible et que, par suite, son utilisation soit la meilleure, il faut qu'elle soit mélangée à une certaine quantité d'air.

C'est le rôle du carburateur.

Le mélange introduit, pour brûler et se transformer en chaleur, c'est-à-dire en travail, doit être allumé par une source de chaleur.

On emploie, à cet effet, l'étincelle électrique fournie par une magnéto.

Toutes les pièces métalliques en mouvement du moteur ont besoin d'être graissées. C'est le rôle du dispositif de graissage.

On entend par graissage, plus particulièrement, le graissage du moteur.

Notons, en passant, que beaucoup d'autres organes de la voiture doivent être également graissés.

Nous avons indiqué que l'essence donnait, en brûlant, de la chaleur, qui se transformait elle-même en travail.

Toute cette chaleur n'est cependant pas transformée intégralement en travail.

Nous verrons, par la suite, qu'il s'en perd une grosse

partie qui chauffe les diverses pièces du moteur.

Il faut donc parer à un échauffement excessif qui risquerait de dilater outre mesure les diverses pièces métalliques du moteur et, en même temps, décomposerait ou brûlerait les huiles de graissage.

C'est le rôle du système de refroidissement.

Nous avons vu que le moteur faisait tourner l'arbre vilebrequin.

Celui-ci, disposé suivant la ligne axiale de la voiture, doit transmettre son mouvement aux roues motrices, qui sont, en général, les roues arrière.

Ces roues sont réunies par un arbre perpendiculaire à l'arbre-moteur, l'essieu.

Elles doivent pouvoir tourner à des vitesses différentes, tout en restant entraînées toutes les deux par l'arbre-moteur.

C'est le différentiel qui permet d'atteindre ce but. Mais l'arbre-moteur, solidaire du moteur, tourne à une vitesse considérable.

La plupart des moteurs automobiles tournent à des vitesses variant de 1,200 à 2,000 tours par minute, et nous verrons par la suite, que la tendance actuelle va aux moteurs tournant encore plus vite.

Si les roues tournaient à une de ces vitesses, l'allure de la voiture serait excessive.

Un calcul bien simple va nous permettre de nous en rendre compte.

Supposons une vitesse dont le moteur tourne à 1,500 tours à la minute et dont les roues ont 0 m. 80 de diamètre.

Nous savons que, dans une circonférence de centre O (figure 2), si nous appelons R le rayon, la longueur de la circonférence est donnée par la relation :

$$2 \pi R$$

Dans le cas actuel, le rayon de la roue étant 0 m. 40, on aura pour expression de la longueur de la roue :

$$2 \times 3,14 \times 0,40 \text{ soit, en chiffres ronds, } 2 \text{ m. } 50.$$

A chaque tour de roue, le véhicule avance de 2 m. 50. Le moteur tournant à 1,500 tours à la minute, le véhicule avancera, par minute, de :

$$2,5 \times 1.500 = 3.750 \text{ mètres.}$$

Il fera à l'heure :

$$3.750 \times 60 = 225 \text{ kilomètres, vitesse évidemment inacceptable.}$$

(A suivre.)

VÊTEMENTS
EN CUIR

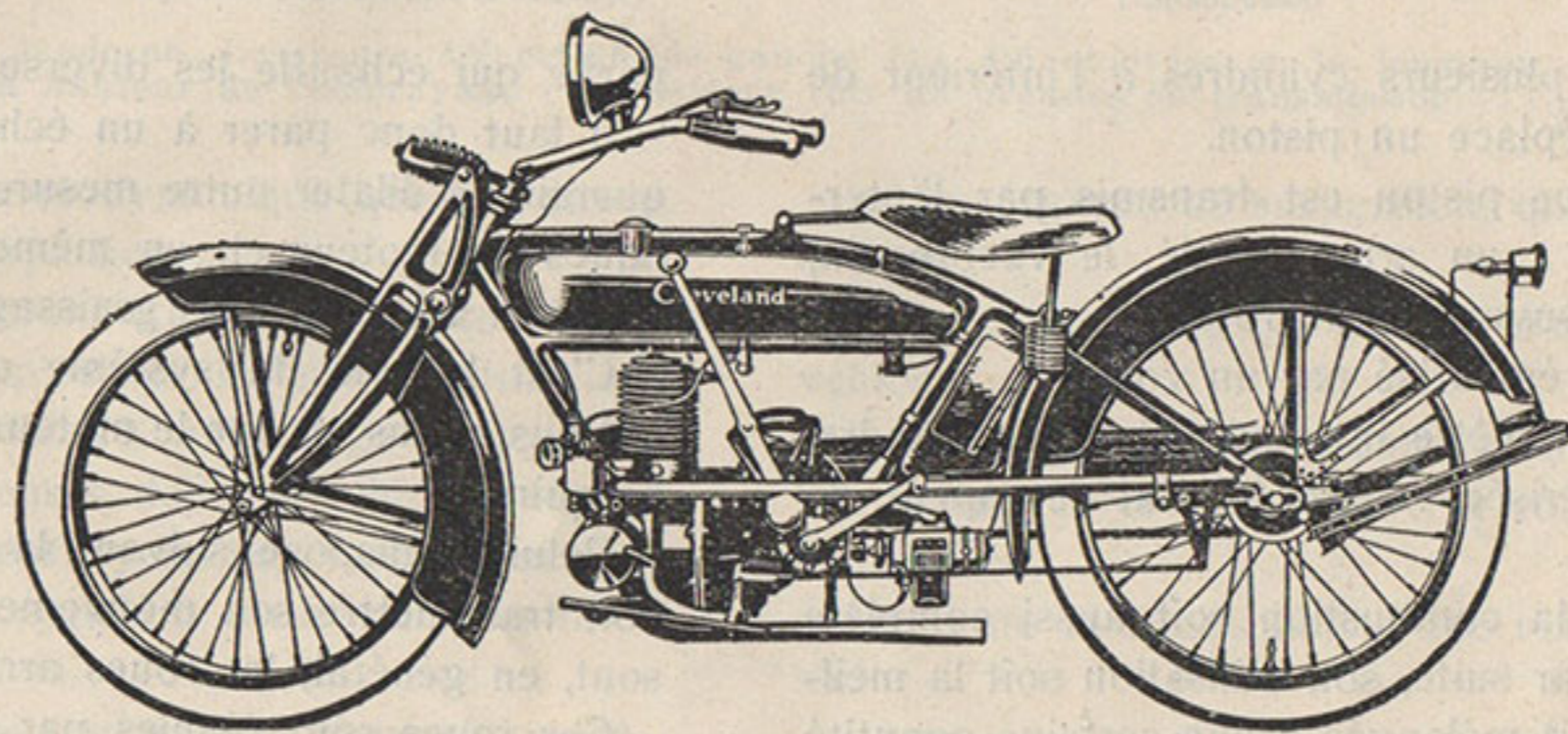


Équipements

DANS TOUTES LES
BONNES MAISONS

Exigez-les !!!

CLEVELAND



3 HP 2 vitesses
Débrayage
Eclairage électrique

3,750 francs

B. B. Motors, 168, chaussée de Vleurgat

BRUXELLES


TYPE 1923

3 HP culbuteurs 1 cyl.	3,300 fr.
8 HP culbuteurs 4 cyl.	5,750 fr.
Vélos F. N.	440 fr.

DISPONIBLES A L'AGENCE F. N.
FLORENT VAN RYMENANT, 112, rue de Laeken, BRUXELLES - Téléphone 164.70

La Coupe Van de Castele

Dimanche dernier s'est disputé à Courtrai la classique Coupe Van de Castele. Un beau lot de concurrents avaient répondu à l'invitation des organisateurs et la majorité de nos as du guidon étaient présents.

L'organisation fut parfaite et les nombreux commissaires firent preuve de dévouement, restant au poste de 7 heures du matin à midi.

La course se disputait en deux parties. La première en régularité sur le circuit Courtrai, Memin, Roulers, Courtrai, à couvrir quatre fois, soit un total de 200 kilomètres environ. La seconde partie consistait en un kilomètre lancé, qui se disputa sur la route de Gand.

Enormément de monde aussi bien le matin, tout le long du circuit, que l'après-midi pour l'épreuve de vitesse.

Malgré la sévérité du règlement, qui prévoyait une vitesse croissante à chaque tour, 21 concurrents terminent sans pénalisation et une fois de plus nous voyons la Coupe se disputer sur le kilomètre vitesse.

Voici le classement :

1. Bouillon, sur Jeecy-Vea, sidecar...	1,315 points.
2. Provost, sur Indian, sidecar...	1,311 —
3. Claessens, sur F. N., 350 cmc.	1,268 —
4. Breslau, sur Norton	1,263 —
5. de Grady, sur F. N. 350 cmc.	1,253 —
6. Delvigne, sur Rush, 350 cmc.	1,217 —
7. Migeot, sur Rush, 350 cmc.	1,217 —
8. Vidal, sur Saroléa	1,214 —
9. Flor, sur Norton	1,182 —
10. Ottevaere, sur Harley-Davidson ..	1,176 —
11. Van Elsacker, sur Norton	1,116 —
12. De Fay, sur Rush, 250 cmc.	1,106 —
13. Vanneste, sur Rush, 350 cmc.	1,097 —
14. Leman, sur Rush, 350 cmc.	1,008 —
15. Scheers, sur Fréra	996 —
16. Vermeulen, sur Saroléa	982 —
17. Declercq, sur Harley-Davidson ..	937 —
18. Gyselinck, sur Indian	919 —
19. Coenegracht, sur Norton	894 —

20. Coco, sur American Excelsior ..	787 —
21. Manu, sur Harley-Davidson ..	750 —
22. Diabre Rouge, sur Indian ; 23. Quinati, sur Saroléa ;	
24. Boetje des Alliés, sur Indian ; 25. Melsens, sur Indian ;	
26. Jailetemps, sur Bovy ; 27. Gyselinck Rachel, sur Indian.	

La présence de Mlle Gyselinck fut fort remarquée, et, à chaque passage, la gracieuse pilote récolta force acclamations.

Une fois de plus la victoire revint à l'habile pilote qu'est Fernand Bouillon, il mena sa course avec beaucoup d'adresse et fut remarquablement servi par sa Jeecy-Vea. La seconde place du classement général revient à un junior ; c'est là une très jolie performance à l'actif de Provost et de son Indian.

Claessens et de Grady, sur 350 cmc. F. N. firent une course toute de régularité et c'est au barème des vitesses imposées qu'ils doivent leur classement. Claessens réalisa la très jolie vitesse de 107 km. 784. A noter que le kilomètre devait être couvert dans les deux sens.

La plus grande vitesse de la journée fut réalisée par Breslau, sur Norton, et par Ottevaere, sur Harley-Davidson, ayant réalisés tous les deux la jolie moyenne de 120 kilomètres à l'heure.

Delvigne et Migeot, sur Rush, firent, eux aussi, une très jolie course, réalisant tous les deux la moyenne de 103 km. 448 m. à l'heure.

Vidal, sur Saroléa réussit 115 km. 385 à l'heure.

Pour toutes ces vitesses, il convient de tenir compte que le kilomètre lancé se disputa sur une route pavée qui, quoique nouvellement refaite, n'était pas en excellent état. L'état général des routes sur le circuit se fit d'ailleurs sentir et durant la course ce fut une véritable hécatombe de ressorts.

Le temps incertain s'étant maintenu, l'épreuve du Moto Club de la West-Flandre et Littoral Belge a remporté un beau succès et il convient d'en féliciter les organisateurs.

Motocyclettes JEECY-VEA

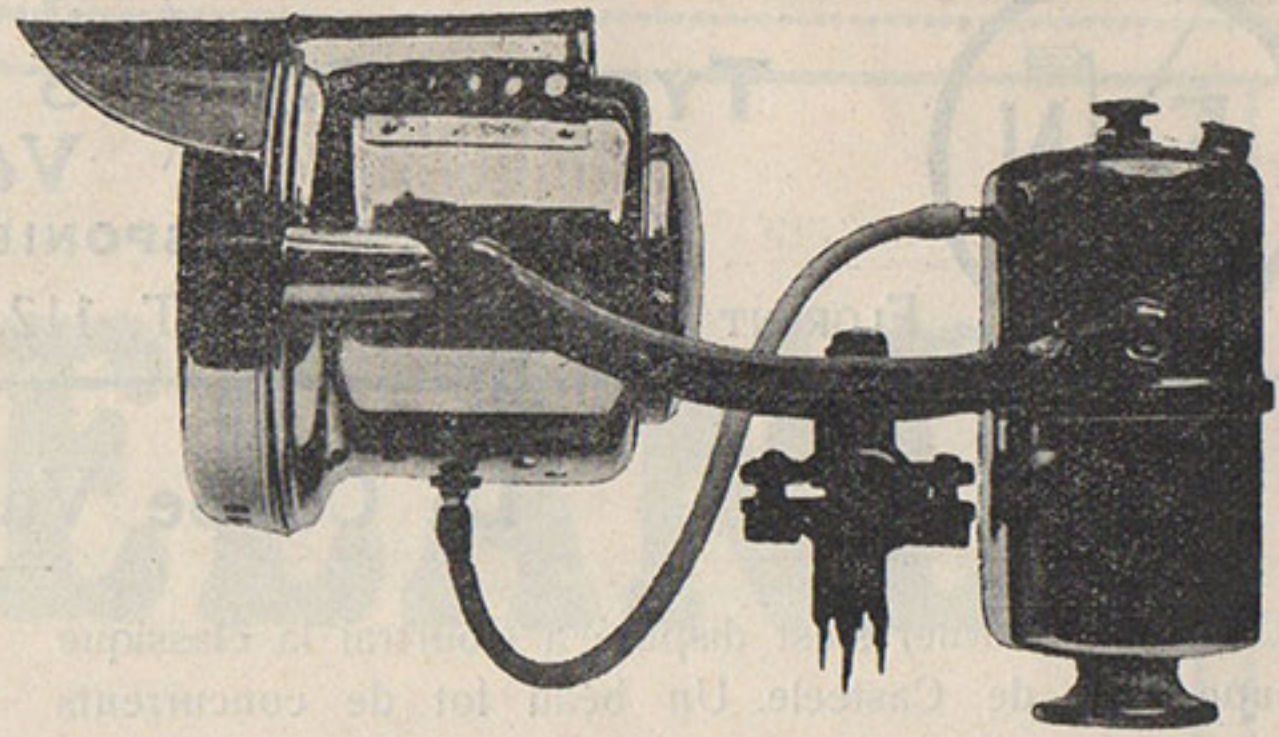
30, rue Defacqz (avenue Louise), Bruxelles
Construction belge



L'AUTO-MOTO-ACCESSOIRES

196, Chaussée de Ninove
BRUXELLES

Vente exclusive en gros



TOURIST TROPHY

Etaient équipées avec la **Selle TERRY :**

1^{er} Junior.

3^e Senior.

1^{er} Motos légères.

3^e Sidecar.

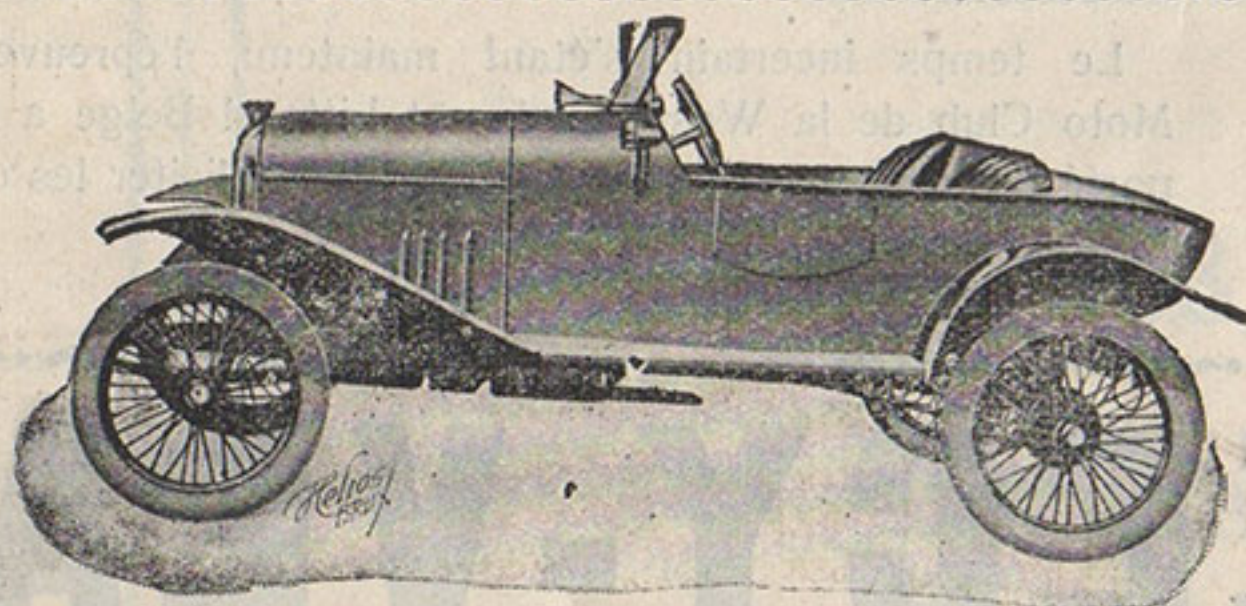
Tour le plus rapide en sidecar . . .

Tour le plus rapide en motos légères.

La selle et le siège arrière à ressorts TERRY sont les plus confortables. Ils permettent de rouler agréablement sur les plus mauvaises routes.

Agence générale pour la Belgique des articles TERRY :

30, rue Treurenberg, Bruxelles



La voiturette à 2 et 3 places

SALMSON

de réputation universelle

RAPIDE - SOUPLE - ÉCONOMIQUE - ÉLÉGANTE

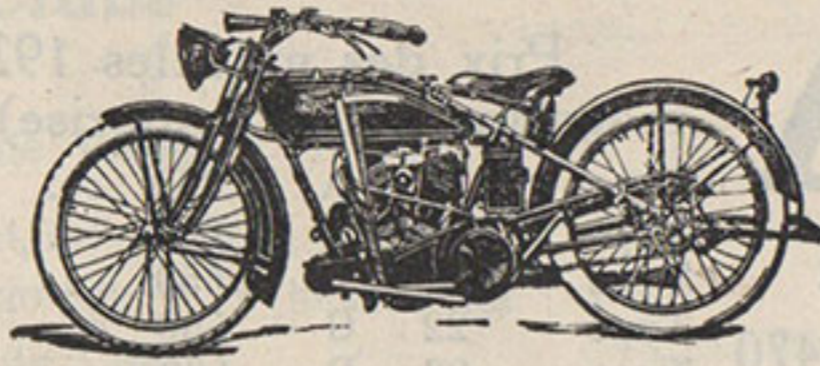
La SALMSON

doit retenir l'attention du connaisseur

G. PUTTEMANS & J. STEVENART, 75, avenue Louise, Bruxelles - Téléphone : 284.09

Prière de mentionner « LA MOTO » en écrivant aux annonceurs.

*Reading
Standard*



MODÈLES 1923 DISPONIBLES :

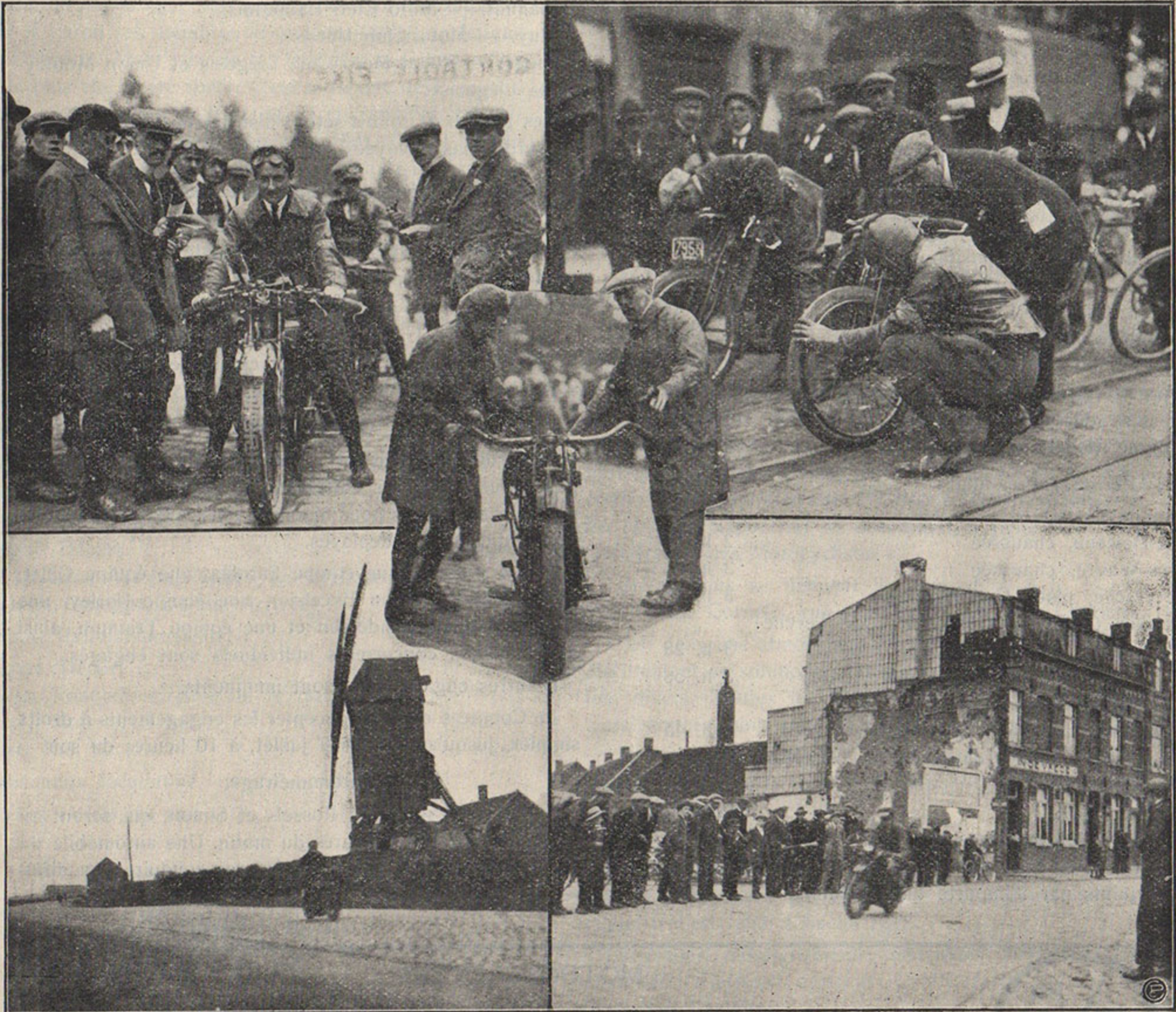
8/10 HP 1,200 cc., éclairage et klaxon électriques par dynamo indépendante.

Emaillage : Brun foncé.

6,250 FR.

Agent Général : Florent VAN RYMENANT,
112, rue de Laeken, BRUXELLES - Téléphone 164 70

La Coupe Van de Castele



EN HAUT, à gauche : Vanneste, sur Rush, au départ ; à droite : de Grady et Olaessens, sur F. N., vérifiant leurs machines au contrôle de Courtrai. Au milieu : M^{lle} Gyselinck, sur Indian Scout, terminant la course. EN BAS, à gauche : Breslau, sur Norton ; à droite : Manu, sur Harley-Davidson.

SAROLEA

Sous-agent: Florent Van Rymenant
112, rue de Laeken, Bruxelles. Tél. 16.470

Prix des modèles 1923 disponibles en mes
magasins (taxe comprise) :

Type	25	A	350	cc.	3 1/2	HP	4,150	fr.
Type	25	B	350	cc.	3 1/2	HP	4,400	fr.
Type	22	F	550	cc.	4	HP	5,500	fr.
Type	22	G	550	cc.	4	HP	5,600	fr.
Type	23	D	500	cc.	4	HP	5,700	fr.

La Coupe de Jodoigne

Ainsi que nous l'avons annoncé, c'est dimanche prochain que se disputera la belle épreuve du Motor Club Régional de Jodoigne.

Dans nos précédents numéros, nous avons donné tous les détails concernant l'organisation de cette intéressante épreuve.

Voici la liste officielle des contrôles fixes, ainsi que leur emplacement :

	Heure probable du 1 ^{er} passage
ETAPE du matin :	
Jodoigne, 6, rue du Bosquet (Garage Leclercq)	7 h. —
Tirlemont, 9, rue de Louvain (Gar. Massart)	7 h. 20
Hannut (contrôle volant)	
Huy, Promenade de l'Île (près du Théâtre)	8 h. 20
Liège, avenue de l'Exposition (Café de l'Aéropiane)	9 h. 25
Hannut (Café Stas)	10 h. 45
Jodoigne (contrôle volant Paulus).	
Jodoigne, bifurcation du chemin de Dougelberg et chemin des Esquimont (commencement du non-stop)	11 h. 15
Jodoigne (local)	11 h. 45
ETAPE de l'après-midi :	
Jodoigne (local)	2 h. 30
Grez-Doiceau, chaussée	2 h. 50
Basse-Wavre, chaussée	3 h. —
Overysse, place Communale	3 h. 16
Bruxelles (Café des Quatre-Bras de Tervueren)	3 h. 28
Louvain (Porte de Namur, café Allard)	3 h. 58
Hamme-Mille (contrôle volant)	
Jodoigne (Grille après le passage à gué)	4 h. 45
Kilomètre vitesse (chaussée de Charleroi, borne 14).	
Jodoigne, local	5 h. —
Contrôle des machines.	

Il est bien entendu que ces postes de contrôle pourront être rejoints par n'importe quel chemin.

Les postes de contrôle fixes seront tenus par :
 Basse-Wavre. — Moto Club de Wavre.
 Overysse. — Moto Club d'Overysse.
 Quatre-Bras. — Union Motocycliste Bruxelloise.
 Louvain. — Moto Club Louvaniste.
 Tirlemont. — Moto Club Tirlemontois.
 Hannut. — Moto Club Hannutois.
 Huy. — Moto Club Hutois.
 Liège. — Royal Moto Club Liégeois et Union Motocycliste Liégeoise.

Les feuilles de routes seront distribuées au départ. Elles ne seront pas envoyées aux coureurs.

La Section Touriste de l'U. M. B. à Jodoigne, le 8 juillet

Suite à notre invitation, M. Eugène Tramasure nous informe de ce que la Section Touriste de Bruxelles se rendra à Jodoigne, le 8 juillet, pour assister nombreux au non stop et visiter les camarades jodoignois.

Le M. C. R. J. compte voir les camarades liégeois du R. M. C. L. et de l'U. M. L. excursionner à Jodoigne le 8 courant, en très grand nombre.

Engagements.

La veille du Grand Prix avait fait un peu peur aux organisateurs, mais les constructeurs ont eu à cœur d'envoyer leurs équipes pour répondre ainsi aux considérables efforts qui ont été déployés.

Dès à présent, une équipe Saroléa, une équipe Gillet, une équipe American Excelsior, une équipe Harley, une équipe Sheffield-Henderson et une équipe Triumph, ainsi que plusieurs concurrents individuels sont engagés.

D'autres engagements sont imminents.

Le Comité a décidé d'accepter les engagements à droits simples, jusqu'au samedi 7 juillet, à 10 heures du soir.

Chronométrage.

Il sera tenu par MM. Rossels et Simon, qui seront au local du Club, dès 9 heures du matin. Une automobile du Club sera à leur disposition pour les conduire aux différents postes.



MOTOCYCLETTES

VOYEZ EDM. CLAESSENS & C^{IE}

SOUS-AGENCE

PLACE SAINT-MICHEL, LIÈGE

Dans nos Clubs

Motor Club Régional de Jodoigne

Excursion à Feschaux, le 15 juillet, à l'occasion du Grand Prix de Belgique. Départ de Jodoigne à 7 heures du matin, du garage Leclercq, local du Club.

Section Touriste

de l'Union Motoriste de Bruxelles

La sortie du 8 juillet

La S. T. de l'U. M. B. n'est pas encore sur le point de prendre un repos que ses nombreuses sorties autoriseraient si parmi ses membres le moindre indice de fatigue se manifestait. Mais loin de se fatiguer, plus la Section sort et plus elle désire sortir. C'est ainsi que déjà les programmes des sorties du 8 et du 15 courant ont été élaborés par leurs capitaines respectifs, MM. Quinet et De-kock. Nous nous en tiendrons, aujourd'hui, à la sortie du 8 (officielle) que dirigera M. Quinet vers Jodoigne où, répondant à l'invitation qui lui a été adressée par le Club local, la Section fera connaissance avec les sportsmen Geldenaekenois.

Voici tel qu'il a été élaboré par son capitaine, le programme de cette excursion :

Bruxelles (Réunion Porte de Namur). Départ	8 h. —
Tervueren, Louvain, Hamme Mille	
Jodoigne, 51 kilomètres. Arrivée	9 h. 30
Jodoigne-Souveraine (Non stop de la course)	9 h. 45
Apéritif au local du Club de Jodoigne.	
Pique-Nique. Repos.	
Jodoigne. Départ	15 h. —
Grez-Doiceau, Wavre, Vallée de la Dyle	
Ottignies, Genappe , 40 km. Arrivée	16 h. 30
Repos. Rafrichissements.	
Genappe. Départ	17 h. —
Nivelles, Ronquières, Bois de la Houssière	
Virginal, Samme, 67 km.	18 h. —
Tubize, Hal, 82 km.	19 h. —
Dislocation facultative.	
Bruxelles (Midi), 94 km.	19 h. 30



Charleroi Moto Club

HISTORIQUE

Fondé en mai 1920, par un groupe de fervents motocyclistes et automobilistes, le « Charleroi Moto Club » constitue la première association du genre, au sein du Pays Noir. Dès sa naissance, le C. M. C. porta le titre de « Cercle privé » et son activité se manifesta volontairement en marge de toute publicité. Cependant, de nombreuses demandes d'admission lui étant parvenues, le doyen des Clubs carolorégiens a décidé d'accueillir les amateurs « de bonne compagnie », désireux de prendre part à ses intéressantes excursions.

Le C. M. C. pratique exclusivement le tourisme, dans des conditions particulièrement attrayantes. Il organise chaque dimanche une excursion d'environ 150 kilomètres, qui emprunte des chemins pittoresques et dont le but consiste en la visite d'un château historique, une promenade pédestre dans des sites vantés, l'ascension d'un rocher d'où l'on découvre un paysage inédit, etc., etc.

Un itinéraire détaillé est élaboré en réunion. Il indique la moyenne de route — celle-ci toujours modérée — les points d'arrêts, les hôtels et auberges recommandables et une description succincte des curiosités à visiter.

Tous les participants sont formellement astreints à se prêter main-forte en cas de panne de l'un d'eux.

La vitalité du Cercle repose entièrement sur un large esprit de solidarité.

Le fruit d'un travail opiniâtre, la mise en commun des moyens d'actions, des conditions spéciales consenties par d'importantes firmes et, surtout, l'élimination radicale de tout élément professionnel permettent au C. M. C. d'accorder à ses membres des avantages réellement uniques. En ce sens, il pourrait se dénommer, à juste titre, « La Coopérative des Motocyclistes ».

Les réunions se tiennent le vendredi à 8 h. 1/2, au local : Café Cornélis, rue Charles Dupret, 5, à Charleroi.

C'est dans une atmosphère de franche cordialité que se discutent et se solutionnent les questions vitales ou projets divers. Toutes les suggestions, quelles que soient leurs sources, sont prises en considération.

Les dirigeants du C. M. C. ont réussi, jusqu'à présent, à éviter l'écueil si dangereux des dissensions. Ils en tirent un certain orgueil.

Enfin, le C. M. C. exerce une politique d'absolue neutralité, au double point de vue de la vie privée et des tendances opposées qui régissent le motocyclisme en Belgique. Il n'est rattaché à aucun parti.

Pour tous renseignements, demandes d'invitation ou d'adhésion, s'adresser au local : Café Cornélis, rue Charles Dupret, à Charleroi.

M. P.

Maisons Recommandées

Tous les accessoires d'auto,
phares, générateurs et cornets
pour moto d'occasion.

LOUIS DELCOL
28, rue de Moscou
SAINT-GILLES-BRUXELLES

Agence des motos Rush
VICTOR BOUFFIOUX
517, avenue Louise, BRUXELLES
Réparations de motos en tous genres
Pièces pour moteur J. A. P.
Stock Bates. Téléphone 158.34.

Grand Café Vénitien
Hôtel-Restaurant.
Place de la République-Française.
LIEGE

Phares pour motos, soupapes et
pistons pour toutes marques,
courroies, jantes, bougies.

Felix MINET
69, rue du Mail, Bruxelles
(près Avenue Louise)

Ateliers et Garage
LECOMTE
Jolimont (Haine-St-Pierre)
Agence exclusive
des Motos INDIAN
Pièces de rechange
Agent de vente :
René VISEUR.

MOTOS BOVY
AGENT
HENRI DUYVER
191, rue du Trône, Ixelles
Téléphone 170.25
SPECIALITE DE REVISION
ET MISE AU POINT DE MOTOS
TRAVAIL SOIGNE ET GARANTI

Moto American Excelsior, éclair. clax.
électr., siège arr., excellent état, vi-
sible Malines, garage du Centre, à
vendre 4,000 fr. V. d. Meersschaut,
Ecole militaire, Bruxelles. (1027)

Moto-Garage REYNARTZ

36, boulevard de la Sauvenière
LIÉGE
Agences Reading, Standard, Gillet,
Sunbeam.
Voiturettes 8 HP Salmson,

Fernand RENIER
6, quai de la Sambre,
CHARLEROI
Agences : Harley-Davidson,
Saroléa et Gillet.

CHEZ F. FEYENS 216, avenue de Tervueren BRUXELLES

ON TROUVE
TOUT CE QUI INTÉRESSE
UN MOTOCYCLISTE
ATELIER DE RÉPARATIONS
DES MIEUX OUTILLÉ

Victor JOHA
Prochainement magasins
et Garage B. S. A.
108, rue des Champs Liège

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 rem-
bourse donc au delà le prix de l'abon-
nement.

Motos Cleveland, neuves, 3 HP, 2 vit.,
suspension idéale, écl. électr. 3,750
francs, excl. occ. 2,250 fr. 67, rue
de la Poste, Bruxelles. (1033)

Clyno 3 HP, 2 vit. et déb., 2 temps,
excellent état, à vendre avec acces.
Morien, rue du Monténégro, 50, Bru-
xelles. (1014)

Moto New Impérial-Jap, 2 3/4 HP, 2 vi-
tesses, en très bon état, à vendre
1,800 fr., 15, avenue de la Braban-
çonne, Bruxelles. (1038)

Occ. sérieuse. Moto F. N. 2 3/4 HP,
2 vit. déb. toute équipée à vendre.
Etat presque neuf avec garantie.
Sengier, 79, rue Moscou, Dampremy.
(1035)

Cause double emploi, moto Rush, 350
à culb., roulé 600 km., parf. état.
4,600 fr. Adresse au bureau du jour-
nal. (1028)

Moto Indian Scout, comme neuve, à
vendre d'occasion. Aronstein, 14,
avenue Louise, Bruxelles. (1019)

A vendre, cause achat voiture, Moto
« Triumph », excellent état, toutes
pièces de rechange, 3,200 fr. net.
S'adresser R. Genesse, entrepreneur,
avenue de Louvain, 64, Tirlemont.
(1039)

A vendre magnifique occasion, Indian
Chief neuve, roulé 1500 kilomètres,
pour cause double emploi avec voi-
ture, 47, rue d'Artois, Bruxelles.
(1021)

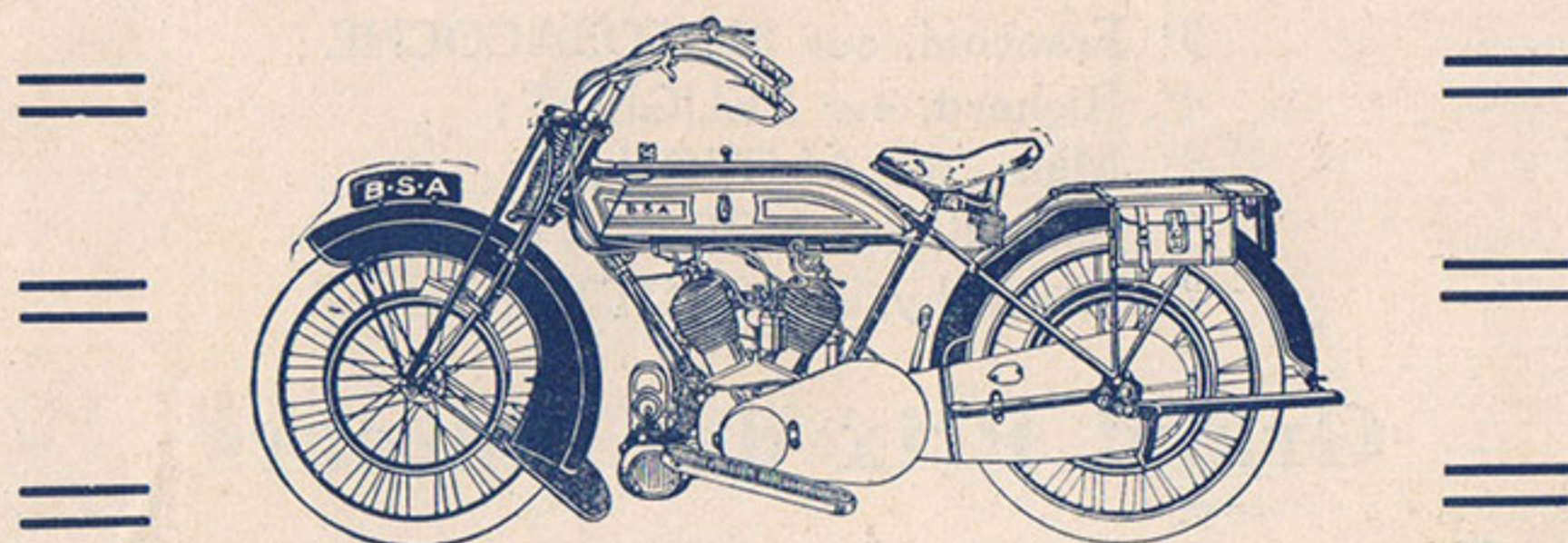
Cyclecar Hinstin, moteur 4 cylindres,
culbuteur, refroidissem. à eau, 3 vi-
tesses et marche arrière. Voiturette
souple, rapide, économique et neuve.
Garantie, fr. 10.000. L. Houard, rue
des Vanniers, 26, Gand. (1030)

Norton Big Four avec luxueux sidecar
de famille à vendre, en parfait état,
complètement révisée. Prix : 6,700
francs. Ecrire bureau du journal.
(1031)

A vendre moto Triumph 4 HP, 3 vit.,
en très bon état. E. Janssens, Mont-
Saint-Guibert. (1036)

A vendre Torpédo Briscoe 16/18 HP,
ligne impeccable, écl. démar., élect.,
état neuf, 12,500 fr., 21, rue de la
Confiance, Bruxelles. (1037)

B. S. A.



Motocyclettes B. S. A. pour solo et sidecar, 6 HP,
2 cylindres, 700 cc., chaîne-chaîne.

Motocyclettes B. S. A. 2 3/4", 350 cc., chaîne-chaîne,
3 vitesses, débrayage à la main.

La plus appréciée du Salon de Londres.

Vélos et pièces détachées B. S. A. (3 fusils)

Agence Générale Belge :

Etablissements P. PLASMAN, 20, boulevard Maurice-Lemonnier
BRUXELLES

GRANDS PRIX DE SUISSE

(9-10 juin 1923)

Grand Prix des Motos

Catégorie 500 cc. : 1^{er} Péan, sur PEUGEOT ;
2^e Gillard, sur PEUGEOT ;
3^e Franconi, sur MOTOSACOCHE ;
4^e Richard, sur PEUGEOT ;
5^e Marc, sur ALCYON ;
6^e Borsetti, sur NORTON ;
7^e Lavanchy, sur SCOTT.

Grand Prix des Sidecars

Catégorie 600 cc. : 1^{er} Souvairan, sur MOTOSACOCHE ;
2^e Borsetti, sur NORTON ;
3^e Egger, sur SAROLÉA.

Catégorie 1,000 cc. : 1^{er} Carmine, sur HARLEY-DAVIDSON ;
2^e Gex, sur MOTOSACOCHE ;
3^e Laeser, sur HARLEY-DAVIDSON ;
4^e Braendli, sur INDIAN.

Tous avec Magnéto

B O S C H

Concessionnaires exclusifs pour la vente en Belgique :

ALLUMAGE-LUMIÈRE S. A.

23-25, rue Lambert-Crickx, BRUXELLES-Midi