

MOTO-REVUE

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE DU SPORT MOTOCYCLISTE

MOTOCYCLETTE — SIDE-CAR — CYCLECAR



Rien ne sert de courir, il faut partir à point

LE NUMÉRO :
75 cent.

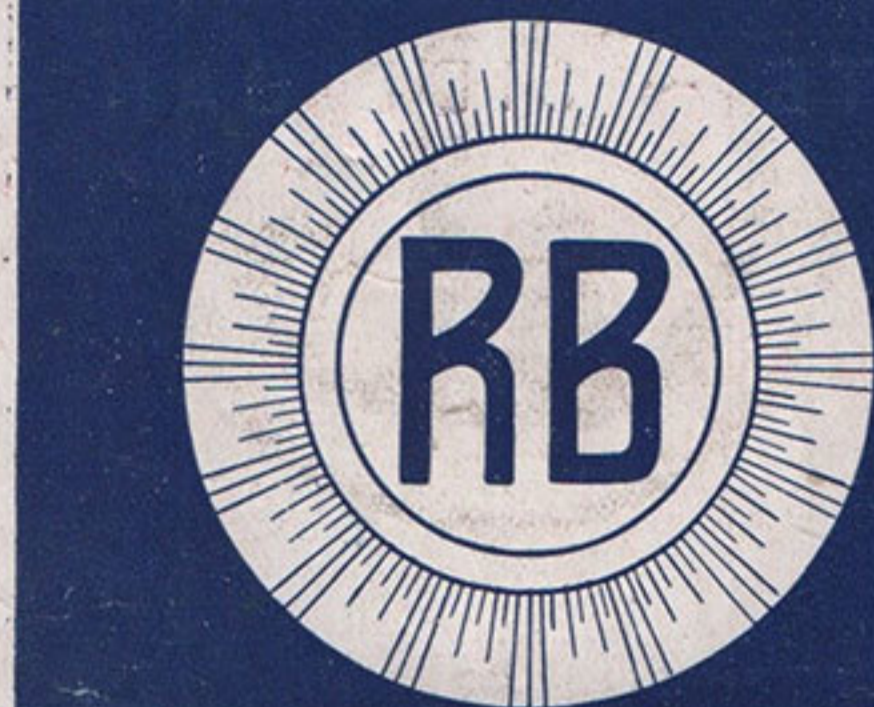
CIRCUIT DE L'EURE 1919

PEAN sur moto **PEUGEOT** gagnant de la plus forte catégorie (500 eme solo) fait le tour le plus vite à une vitesse de 73 k. 909 à l'heure. Dans le médaillon, **PERRIN**, second de la même catégorie, également sur moto Peugeot. Carburateur *Longuemare*, Magnéto *R. B.*, Bougies *V. B.*, Pneus *Magnam Dunlop*.

BUREAUX :
5, Rue St-Augustin
TÉL. CENT. 68.32
PARIS

La Supériorité reconnue des

MAGNÉTOS



vient de s'affirmer en course

CIRCUIT DE L'EURE, Vernon, 15 Août

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| 1. MORGAN (Paul HONEL) | Catégorie Cyclecars |
| 2. ENDERS JACK (ENDERS JACK) | — — |
| 3. ROVER (DELABRE) | Catégorie 750 cmc. |
| 2. DIANE-ENFIELD (OBLIN) | — 1.000 cmc. sidecars |

16 Août

- | | |
|---------------------------------|--------------------|
| 1. ALCYON (LOUIS) | Catégorie 250 cmc. |
| 1. MOTOSACOCHE (MILLAND) | — 350 — |
| 2. ALCYON (VULLIAMY) | — 350 — |
| 3. — (JOLY) | — 350 — |
| 1. PEUGEOT (PEAN) | — 500 — |
| 2. — (PERRIN) | — 500 — |

Gagnante de la Coupe de Régularité et de la Coupe de Vitesse :

Équipe **ALCYON**

Sur 30 engagés 21 sur Magnéto

R.B.

Sté des Magnétos **R. B.**

L. BIGNON, Ing.-Direct.

16, rue Soleillet - - **PARIS**
11, rue du Surmelin

La Motocyclette



ÉTUDIÉE POUR LES ROUTES FRANÇAISES

Victorieuse en Tourisme

1^{er}, 2^e ET 3^e DANS PARIS-REIMS-PARIS
(CATÉGORIE SIDECARS 750 cmc)

Victorieuse en Course

1^{er} ET 2^e DANS LE CIRCUIT DE L'EURE
(CATÉGORIE SIDECARS 750 cmc)

Meilleur temps des Sidecars

S'est ainsi classée EN TÊTE des
Machines de toute puissance pour Sidecars

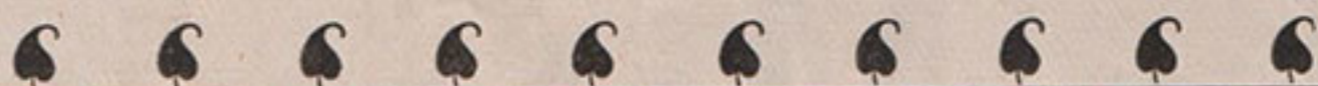
ÉTABLISSEMENTS
GEORGES LÉVY
Rue Michel-Carré, ARGENTEUIL



Magasins de Vente
159, Avenue Malakoff
PARIS

CIRCUIT DE L'EURE

Vernon, 16 Août 1919



*Le résultat le plus probant est sans
conteste celui obtenu par les motocyclettes*

“ALCYON”

*dont l'équipe a SEULE TERMINÉ
au complet et a enlevé, en sus de la
catégorie 250^{cmc}, les*

COUPES de RÉGULARITÉ et de VITESSE

AGENTS PARTOUT

Usines “ALCYON” à Courbevoie



CIRCUIT DE L'EURE

CATÉGORIE 250^{cmc}

1^{er} LOUIS (Moto Alcyon)

CATÉGORIE 500^{cmc}

1^{er} PEAN (Moto Peugeot)

2^{me} PERRIN (Moto Peugeot)



Coupe de Vitesse (Equipe Alcyon)

Coupe de Régularité (Equipe Alcyon)

TOUS SUR

PNEUS “MAGNUM”

DUNLOP

CIRCUIT DE L'EURE



Première course, nouveau succès du Carburateur



LONGUEMARE

Catégorie 500 cmc.

1^{er} PEAN sur moto PEUGEOT

2^e PERRIN . . . sur moto PEUGEOT

avec machines munies
du CARBURATEUR

LONGUEMARE

Record du Tour par PEAN à 73 km. 909 à l'heure

Rendement maximum, souplesse, faible consommation

F. & G.*. LONGUEMARE FRÈRES

12, Rue du Buisson-St-Louis, PARIS

CIRCUIT DE L'EURE

Vernon 16 Août 1919

Comme en 1913 et en 1914

LA

Motosacoche

(Moteur MAG)

CONSTRUCTION FRANÇAISE

confirme une fois de plus ses qualités

en se classant

1^{re}

de la Catégorie 350 cmc

Faisant le Meilleur temps de la journée. Battant toutes les catégories

MOTOSACOCHÉ, 2, Avenue Alphand, PARIS (16^e)

Circuit de l'Eure 1919

ET ROVER...

Engage une **750^{cmc}** avec Sidecar
Cette machine, **TYPE COMMERCIAL**,
- - - pilotée par **DELABRE** - - -

ARRIVE...

en faisant le tour *le plus vite*
à une moyenne de plus de **65 Kilom.** à l'heure
- - et se classe **3^{me}** du Classement général - -

Concluez vous-même!!

PSALTY & DELABRE, 50, Rue Brunel, 50 - PARIS
Téléphone : Wagram 24-66

15 AOUT
1919

CIRCUIT DE L'EURE
===== **VERNON** =====

16 AOUT
1919

LE **MOTEUR MAG**

SE CLASSE

1^{er} DES CYCLECARS (Morgan)

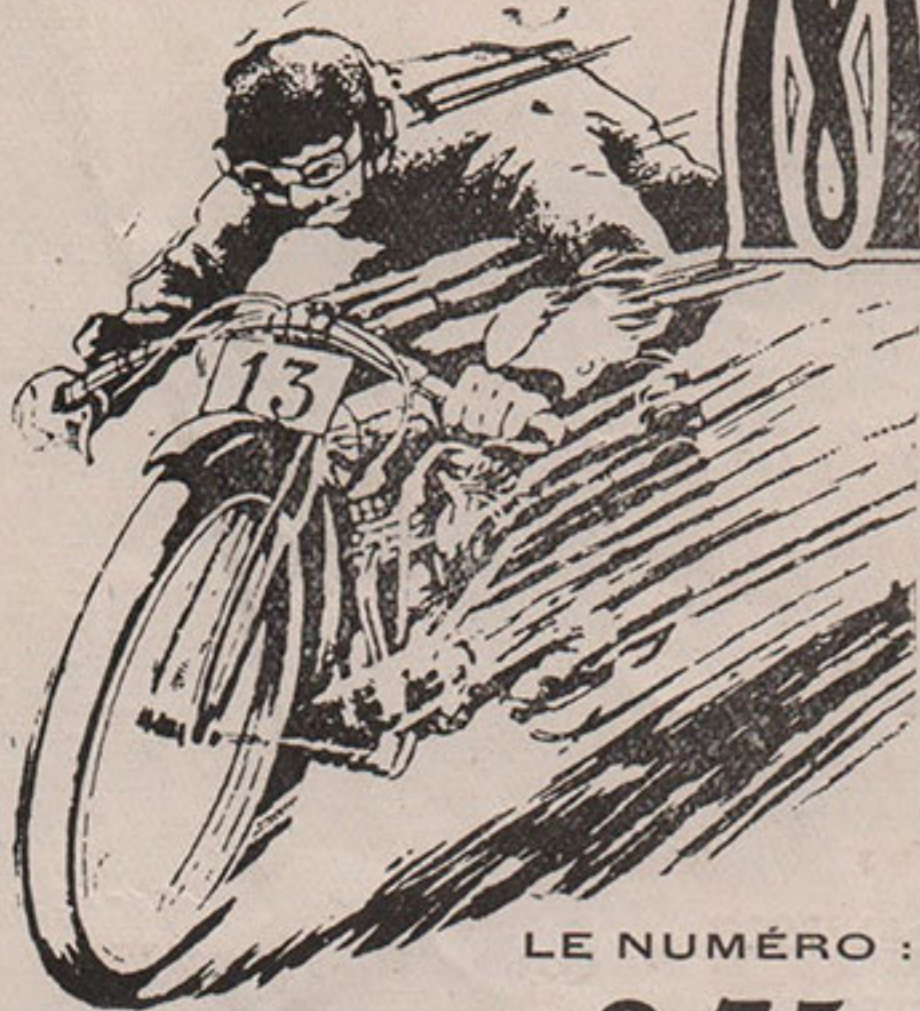
1^{er} DES SIDECARS (G. L.)

1^{er} DES MOTOS 350 (Motosacoche)

En outre le Moteur MAG se classe **PREMIER** en faisant le meilleur temps
des Motos, Sidecars et Cyclecars, battant toutes catégories

CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES ET MÉCANIQUES, 36, Quai Galliéni, SURESNES (Seine)

Mentionnez toujours la "Moto-Revue" en écrivant aux Annonceurs



MOTO-REVUE

REVUE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE
SPORT ET TOURISME

Rédigée par des Motocyclistes pour des Motocyclistes

PARAISSANT LE 1^{er} ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

M. GRIMAUD, O.I. Q
DIRECTEUR

C. LACOME
RÉDACTEUR EN CHEF

RÉDACTION, ADMINISTRATION, PUBLICITÉ : 5, rue Saint-Augustin, PARIS

TÉLÉPHONE : CENTRAL 68.32

LE NUMÉRO :

0,75

Abonnements

France et Colonies... 15 fr. par an (6 mois, 8 fr.)
Etranger..... 18 fr. —

SOMMAIRE

Le Circuit de l'Eure, par M. Philippe, (22 photographies), 932. — Un moteur fatigue-t-il ? 937. — Ce qui manque au moteur moderne, par M. Borestroke. 938. — Les freins, par Ry-Ryann. 939. — La 4 HP Douglas, par Impartial, 941. — Nécrologie : Le Penn, 943. — La Harley-Davidson, par Impartial, 944. — Echos, 946. — Concours de tourisme, par Old Nut, 947. — Communications, 949. — Petites Annonces.

ABONNEMENTS

Pour s'abonner à la *Moto-Revue*, il suffit de nous adresser en un mandat-poste, mandat-lettre ou mandat-carte, la somme de quinze francs (8 francs pour un abonnement d'essai de 6 mois) et dix huit francs pour l'étranger avec nom, prénom, profession, et adresse complète écrits très lisiblement.

Les abonnements partent de n'importe quel numéro au gré de l'abonné. Bien le spécifier sur la lettre d'abonnement. Le talon du mandat sert de quittance.

ABONNEMENTS A RECOUVRER PAR LA POSTE

Les quittances d'abonnement à recouvrer par la poste sont majorées de 1 franc pour frais de recouvrement. Aussi, pour éviter ces frais onéreux, nous prions nos abonnés de nous adresser *directement* le montant de leur abonnement,

AVANTAGES QU'IL Y A D'ÊTRE ABONNÉ

Le lecteur qui achète son journal dans les kiosques le paye 0 fr. 75 x 24, soit 18 francs par an.

L'abonné ne le paye que 15 fr. (soit 3 fr. d'économie) et son abonnement lui donne droit d'abord à l'*Insertion gratuite* de 8 lignes dans les *Petites annonces* à prendre selon ses besoins. Il est, de ce seul fait, entièrement remboursé du montant de son abonnement.

L'abonné a, de plus, droit à nos *Consultations techniques*, à des *Renseignements* de toute nature et pendant toute la durée de son abonnement,

Nos abonnés sont assistés et conseillés dans la mesure de nos moyens dans toute *Affaire litigieuse* ou dans toute *réclamation*. Nos abonnés deviennent nos collaborateurs et tout notre dévouement leur est acquis.

La masse de plus en plus imposante de nos abonnés nous donne des facilités plus grandes de réussite dans nos campagnes contre les abus et vexations provoqués par les ennemis de la *Moto*.

CORRESPONDANCE

Il n'est répondu qu'aux lettres renfermant un timbre de 0 fr. 15 ou un coupon international pour la réponse.

Nos correspondants sont priés d'inscrire sur autant de feuilles séparées toute question différente se rapportant à nos « Petites Annonces, Correspondance, Consultations techniques, Assurances », etc., et de rappeler leur nom et adresse au bas de chaque feuille.

ASSURANCES

Moto-Revue a signé un traité, en faveur de tous ses abonnés, avec une Cie d'Assurance, sérieuse et solva-

ble. Ce service permet à tous nos abonnés de se garantir, à peu de frais, contre tous les risques et accidents qui peuvent leur survenir sur la route (voir détails d'autre part).

SERVICE TECHNIQUE

Service dirigé par un Ingénieur civil diplômé, ancien élève de l'Ecole Centrale de Paris et des Arts et Métiers, ayant 25 ans de pratique, qui a pour but de contribuer à l'amélioration de la production et de mettre à la disposition de nos abonnés et lecteurs des renseignements et études préalables à toute mise en fabrication; service qui les documentera *utilement* sur leur fabrication particulière, les moyens d'approvisionnement, l'outillage, des moyens pratiques de grand rendement, débouchés, etc...

PETITES ANNONCES

Le prix de la ligne a été fixé à la modique somme de 2 francs (minimum deux lignes).

Nos abonnés ont droit à 8 lignes gratuites à prendre en une ou plusieurs fois suivant leurs besoins.

Cette faveur leur est *personnelle*.

Les petites annonces doivent être écrites très lisiblement et sur feuille séparée.

Les textes doivent parvenir au bureau de *Moto-Revue* le 20 au plus tard pour le numéro du 1^{er} et le 5 pour celui du 15. Toute annonce reçue après ces dates peut être reportée d'office au numéro suivant.

SERVICE DES OCCASIONS

Ce service a été spécialement créé en vue de la vente et de l'achat des motocyclettes, side cars, cyclecars et accessoires d'occasion.

Ce service est composé d'une série de fiches-questionnaires donnant la description très complète de machines à vendre; elles sont remplies par les intéressés eux-mêmes et tenues à la disposition de toute personne recherchant une machine ou des accessoires à vendre.

Elles portent les nom et adresse du vendeur; l'acheteur se met directement en rapport avec ce dernier. La *Moto-Revue* ne prélève aucune commission.

Pour frais d'envoi et de correspondance et d'impression inhérents à ce service, un droit de 2 fr. 50 par fiche est prélevé une fois pour toutes.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée de 75 centimes, en timbres-poste pour frais de confection de nouvelles bandes.

Si vous voulez recevoir régulièrement « *Moto-Revue* », abonnez-vous!

Circuit de l'Eure



PNEU HUTCHINSON



VERNON, 15 et 16 Août 1919

~ MOTOS ~ SIDECARS ~ CYCLECARS ~

Le quatrième circuit de l'Eure s'est disputé les 15 et 16 août. Il n'avait heureusement, réuni qu'un nombre restreint de partants, quatorze pour chaque journée

Heureusement? Je m'explique.

Le parcours choisi mesure 24 kilomètres au tour. Les routes sont étroites, ne présentant que peu de lignes droites, donc fertiles en virages dont certains ne peuvent être pris qu'à toute petite allure. D'où il s'ensuit que les concurrents ont de grandes chances de perdre du temps lorsqu'il faudra dépasser un camarade.

Par conséquent, plus ces dépassements seront fréquents, plus les résultats brutaux de l'épreuve seront sujets à caution.

Voilà pourquoi je me rejouis de ce que le nombre des partants dans le circuit de l'Eure fut restreint.

Au reste, je n'ai jamais caché mon sentiment, et il y a beau temps que je m'insurge contre le principe d'une course de vitesse disputée sur un circuit qui ne permet justement pas la vitesse.

Je sais qu'on m'objectera qu'il est indispensable sur un tel parcours, d'avoir des moteurs nerveux, capables de bonnes reprises, et des boîtes de vitesse solides ; et des embrayages souples, et des freins sûrs.

En ce qui concerne les moteurs, laissez-moi être sceptique. Car je me suis toujours imaginé, et je crois encore qu'il est bien plus difficile à un moteur de tourner implacablement, sans un ralentissement, pendant 400 kilomètres à son régime maximum, que de travailler par à-coups, avec de bonnes périodes de repos.

Quant à la partie châssis, bicyclette si vous préférez, je vous accorde qu'un circuit de l'Eure la fait travailler. Mais je professe également l'opinion qu'une épreuve de six jours dans une région montagneuse, avec un règlement serré, est autrement probante pour tous ces organes.

En réalité, ce qui travaille le plus dans le circuit de l'Eure, ce qui a besoin d'être le meilleur ce sont les conducteurs. L'acrobate est icile roi,

et l'adresse du pilote est pour beaucoup dans le résultat obtenu par la machine. Entendez bien qu'un *tacot* ne gagnera jamais le circuit de l'Eure. Mais croyez aussi qu'entre deux machines de valeur égale, il pourra, incidents à part, y avoir à l'arrivée une grande différence de temps entre l'un et l'autre. Et sur un circuit aux routes larges et aux longues lignes droites, cette différence sera beaucoup moins sensible.

Or, nous voulons, que les courses de vitesse soient des courses *de machines*. Il est peut-être intéressant de savoir que M. K... est un excellent



Huret (sur G. L.), se classe premier de la catégorie sidecars 750 cmc.

motocycliste, mais la clientèle exige à bon droit que ce soit la meilleure marque qui gagne, non le meilleur homme.

Et il est piquant de constater, qu'au moment où tous les règlements cherchent à diminuer la valeur du coefficient conducteur, pour accorder toute l'importance qu'il mérite au coefficient machine, il se puisse disputer encore une épreuve où le choix du conducteur offre une importance primordiale.

On objectera encore la monotonie d'une épreuve disputée sur un circuit d'assez grand développement, et peu accidenté. A cela je répondrai : « Si vous voulez faire du spectacle, prenez exemple sur les music-halls et organisez-nous un petit tourbillon de la mort ou quelque chose d'approchant. Pour moi, je pense qu'une course de vitesse motocycliste vaut surtout et presque uniquement par la valeur de testimonial que peuvent donner aux marques les résultats obtenus.

Au reste, je ne sache pas que les épreuves courues par exemple au Mans sur un circuit qui est probablement le plus vite de France, aient jamais semblé monotones.

Le circuit de l'Eure avec quatorze partants, cela peut encore peut-être se soutenir. Avec 60 ou 70 concurrents — ce que nous aurons certainement l'an prochain — cela devient une sorte de loterie.

Vive donc le circuit de l'Eure 1919. Mais qu'on n'y revienne plus...

LA PREMIERE JOURNEE

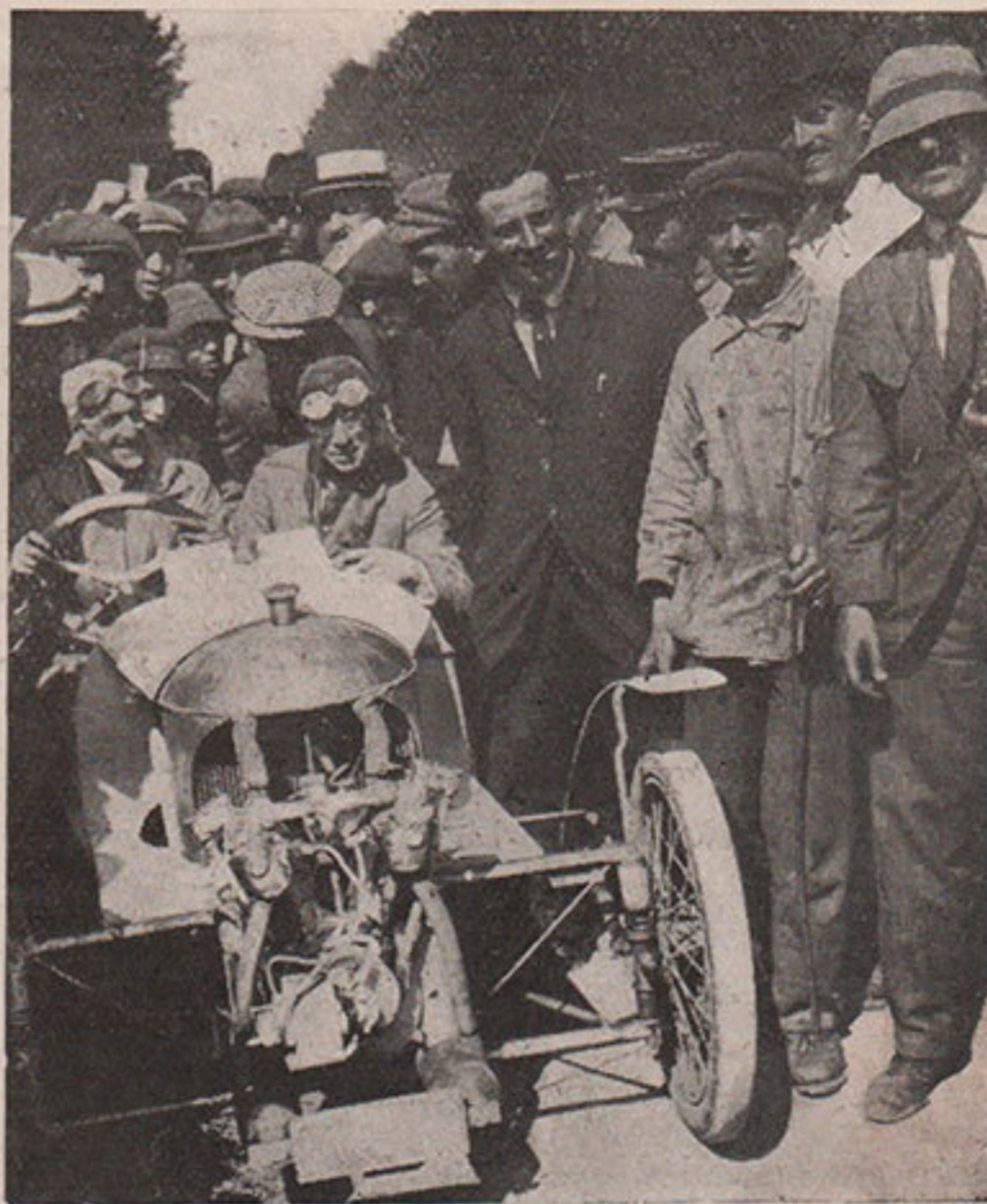
Les sidecars et cyclecars devaient faire 2 tours de circuit, soit 288 kilomètres.

Dans les catégories, c'est en cyclecars que la lutte fut le plus disputée. Jusqu'au 7^e tour, Enders Jack, Morgan et Noël pouvaient vraisemblablement fournir le gagnant. A ce moment Noël fut éliminé, parce que souffrant des yeux ; la Morgan de Baudelocque disparut et fut remplacée par celle de Paul Honel, Enders Jack restant très près.

Morgan a remporté une belle victoire. Le « trois roues » anglais avait déjà fait ses preuves de vitesse en remportant le grand-prix de l'A. C. F. en 1913.

Enders Jack a sorti une voiturette des plus plaisantes. J'emploie à dessein ce mot de voiturette puisque le véhicule dut être allégé à l'extrême pour pouvoir faire le poids limite. Je prédis un beau succès à Enders Jack le jour où il pourra produire en série.

Devant une Rover de série et sans prétention, la victoire de G. L. était prévue. Mais ce qui ne l'était pas, c'est la moyenne réalisée : 54 kil. 585 sur 288 kilomètres d'un pareil circuit, c'est tout bonnement splendide. Voici donc la G. L., qui avait déjà conquis ses titres de noblesse en tourisme, dans Paris-Reims-Paris, où elle prit les trois premières places de sa catégorie, également en tête en pure vitesse. Remarquablement étudiée pour nos routes, machine de travail que nulle tâche ne dépasse, la G. L. ne peut que rencontrer en France le grand succès auquel lui donnait droit ses précieuses qualités. Qu'il me soit permis, à ce



Honel (sur Morgan), se classe premier de la catégorie cyclecars.

(Bougies V. B.)

propos, de saluer ici la mémoire de Maurice Le Pen si brutalement enlevé le lendemain du jour où s'impose la machine à laquelle il s'était consacré avec toute son intelligence, avec tout son cœur.

LA COURSE.

Les départs furent donnés à partir de 5 h. 30 de 30 en 30 secondes aux concurrents, par groupes de deux.

Dans la première partie de la course, Le Pen tient la tête de la catégorie sidecars 750, suivi de Huret et de Catella. Delabre vient ensuite, couvrant ses tours dans une régularité parfaite. Au 4^e tour, Huret passe en tête ; le tour suivant Catella rétrograde.

En 500 cmc, Psalty est tout seul depuis le 4^e tour et marche à l'allure que permet sa machine, montée la veille de l'épreuve.

Aucune lutte en sidecars 1.000 cmc. Milliman ne pouvant être battu par Oblin dont la seule ambition est de mener son sidecar à l'arrivée.

Les cyclecars par contre se livrent une belle bataille : Baudelocque tient la tête devant Enders Jack ; Noël est troisième, Paul Honel est quatrième. Mais tous quatre passent en moins de cinq minutes !

La seconde partie de la course est moins fertile en surprises : à l'arrivée, nous trouverons sensiblement le même ordre et classement, sauf en catégorie cyclecars où la victoire fut incertaine jusqu'au bout : au 10^e tour (sur 12), Enders Jack est en tête, à 14 secondes devant Paul Honel ! Baudelocque a abandonné au 8^e tour, Noël au 9^e.

En 500 cmc, Psalty n'aura pas le temps de terminer dans les délais.

Quant à Catella (catégorie 750 cmc.) il se retourne à 1.500 mètres de l'arrivée, alors qu'il revenait très fort.

LE CLASSEMENT (288 KILOMÈTRES)

Sidecars 750 cmc.

1. G. L. (Huret) en 5 h. 16' 34" $\frac{2}{5}$. Moyenne à l'heure : 54 kil.585.
2. G. L. (Le Pen) en 5 h. 37' 20"
3. ROVER (Delabre) en 5 h 52' 58"
4. G. L. (Lacour) en 6 h. 34' 7" $\frac{2}{5}$ classement officieux, le délai maximum pour terminer la course étant de 6 h. 30'.

Sidecars 1.000 cmc

1. HARLEY-DAVIDSON (Milliman en 6h. 23' 56" Moyenne à l'heure : 45 kilomètres 007.
2. DIANE-ENFIELD (Oblin) en 6 h. 35' 53" $\frac{2}{5}$ (classés officiellement bien qu'ayant dépassé la limite de temps, parce qu'ayant perdu quelques minutes par suite de l'erreur d'un officie qui l'avait arrêté au 11^e tour.

Cyclecars 1.100 cmc.

1. Morgan (Paul Honel) en 5 h. 10' 23" $\frac{3}{5}$. Moyenne à l'heure : 55 kil. 677.
2. ENDERS JACK (Enders Jack) en 5 h. 24' 15"

Meilleurs temps du tour (24 kilomètres)

SIDECARS : (ROVER (Delabre) en 22' 10", (65 kilomètres à l'heure) au 6^e tour.

CYCLECARS : NOEL (Noël) en 23' 14" $\frac{1}{5}$ (62 kil-heure) au 6^e tour.



Louis (sur Alcyon), remporte la première place de la catégorie 250 cmc. Avec l'équipe Vulliamy et Joly, remporte la Coupe de régularité.

(Bougie V. B.)



Milland (sur Motosacoche), se classe premier de la catégorie 350 cmc., à sa gauche, M. Münch, le Directeur de la « Motosacoche ».

LA SECONDE JOURNEE.

Les motocyclettes 250 cmc. faisaient douze tours (288 kilomètres) ; les 350 et 500 cmc, quinze tours (360 kilomètres).

Une grande partie de l'intérêt de la seconde journée s'est concentrée sur la catégorie 350 cmc., où la lutte fut le plus serrée. Accessoirement, on s'intéressa également à cette inter-catégories, pour savoir qui ferait le meilleur temps : une 350 ou une 500 cmc.

En effet, en 250 cmc, dès le troisième tour, il apparut que sauf accident, la victoire ne pouvait échapper à l'Alcyon de Louis. Dès lors, toute la question était de savoir si elle pourrait terminer dans les délais. Car il est à remarquer que la tâche était particulièrement difficile, qui était imposée à ces petites machines. Plus de 44 de moyenne sur un parcours tel que le circuit de l'Eure, c'est quelque chose pour une « quart de litre ». Sans cette très dure obligation, Dubost et sa Moto-solo, eussent pu être classés. Vraiment, l'homme et la machine le méritaient.

Louis et son Alcyon ont donc gagné. Et, ce faisant, montré que la toute petite moto est capable de rendre d'appréciables services. Moto légère, économique à l'extrême, facilement logeable et pouvant néanmoins emmener son conducteur à bonne allure la 250 cmc. est intéressante à tous points de vue. Et ce m'est un plaisir particulier de féliciter de sa victoire, et Alcyon, et le dévoué Ludovic, qui ont toujours été les champions de ces idées.

Un record qui sera difficilement battu, c'est celui de Motosacoche. La nouvelle marque française — puisque dorénavant Motosacoche sera construite en France — a réussi à gagner, en catégorie 350 cmc : les circuits de l'Eure 1913, 1914 et 1919, soit trois épreuves consécutives. Ce n'est pas tout : le moteur M. A. G. vient de réaliser ce triple event de faire le meilleur temps des sidecars

(avec G. L.) des cyclecars (avec Morgan) et des motocyclettes (avec Motosacoche). Après avoir annoncé cela, il ne reste plus rien à ajouter. C'est au lecteur de tirer la conclusion.

Et me voici obligé de retourner à Alcyon, la marque prenant, en 350 cmc les 2^e et 3^e places avec une régularité dans la vitesse qui lui fait, avec Vulliamy et Jo'y, gagner la coupe de vitesse *Moto-Revue*. Ajoutons qu'Alcyon, avec trois machines au départ, est la seule marque à avoir, trois machines classées à l'arrivée. Ce qui lui vaut, d'ailleurs, de gagner la coupe de Régularité *Motocyclisme*. Que dites vous de ce résultat?

La catégorie 500 cmc. voit triompher Peugeot. A propos de Peugeot, je pourrais vraiment reprendre le « cesse de vaincre ou je cesse d'écrire », la marque exagérant vraiment ! Quel mathématicien pourra faire le compte des victoires de Peugeot en cyclisme, automobilisme ou motocyclisme? Or, vous admettez bien qu'une telle constance dans la gloire ne peut être le fait du hasard. Et vous pensez bien, d'autre part, que les enseignements des courses au point de vue technique, ne sont pas perdus pour les ingénieurs de la maison, et que les modèles de série en profitent. Tenez, un exemple sans aller bien loin : vous savez que les nouvelles motocyclettes Peugeot comportent une boîte de vitesse. Eh bien ! c'était une boîte de série qui était sur les machines du circuit de l'Eure. On sait les efforts exigés justement de cet organe sur un pareil parcours. Et ceci en dit long sur la qualité des motocyclettes Peugeot du type normal.

Avant de passer au compte-rendu succinct de la course, il me reste à dire quelques mots de deux accessoires dont l'importance est évidente : je veux parler des magnétos des pneus.

Magnétos? R. B. fournit cinq vainqueurs sur six ; et les deux tiers des concurrents qui avaient



Vulliamy (sur Alcyon), se classe deuxième de la catégorie 350 cmc. et, avec son coéquipier Joly (classe 3^e), remporte la coupe de vitesse « *Moto-Revue* » à eux deux faisant le meilleur temps total par équipe de deux.
(Bougie V. B.)

monté la R. B. sur leurs machines n'en ont fait que des éloges :

Pneus? Hutchinson a mis à son actif le meilleur temps des motocyclettes et celui des sidecars :

Allons ! nous avons enfin, grâce à L. Bignon une magnéto française de toute sûreté de marche, et Hutchinson me semble bien avoir résolu le problème du pneu-moto.

Illuminons. —

LA COURSE

Vulliamy prend immédiatement la tête, et la conserve jusqu'au quatrième tour où il est alors remplacé par Milland ; il est même dépassé le tour suivant par Joly qui se maintient dans le lot de tête très près.

En 250 cmc., Dubost passe en tête au premier tour, mais, dès le second, Louis est premier...et continue.

Peugeot, en 500 cmc n'a plus de concurrent sérieux depuis le second tour, Péliissier, puis Naas ayant abandonné et John avec son moteur auquel on a retiré un cylindre, ayant fait son premier tour en 1 h. 18' !

Dans le deuxième tiers de la course, Vulliamy reprend la seconde place en 350 cmc. ; Rigal a abandonné au 5^e tour.

En 500 cmc., John Lewis a disparu au 5^e tour, Desvaux au 8^e ; et Perrin a passé son camarade Péan au 5^e tour.

Dubost n'a pas le temps de terminer dans les délais, non plus que Duverne.

LE CLASSEMENT

Catégorie 250 cmc. (288 kil.)

1. ALCYON (Louis), en 6 h. 9' 40" ; moyenne à l'heure, 46 kil. 744.



Coupe challenge de vitesse « *Moto-Revue* » remportée par l'équipe Alcyon (Vulliamy et Joly).

Bougie V. B.

Pour faire aboutir nos revendications... venez grossir la masse... Abonnez-vous !

Catégorie 350 cmc. (360 kil.)

1. MOTOSACOCHE (Milland), en 5 h. 28' 59"^{2/5}, moyenne à l'heure : 65 kil. 656.
2. ALCYON (Vulliamy), en 5h. 33' 18".
3. ALCYON (Joly) ; en 5h. 38' 34".
4. MOTOSACOCHE (Frey), en 6h. 14' 16"^{1/5}.

Catégorie 500 cmc (360 kil.)

1. PEUGEOT (Péan), en 5h. 35' 50"^{3/5}, moyenne à l'heure 64 kil. 331.
2. PEUGEOT (Perrin), en 5h' 49' 3"^{3/5}

Tour le plus vite (24 kil.)

PEUGEOT (Péan), en 19' 29" ^{4/5} (73 kil. 900 à l'heure) au 4^e tour.

LA COUPE DE VITESSE « MOTO-REVUE »

a donné lieu à une belle lutte entre Alcyon, Peugeot et Motosacoche, dont les équipes de deux coureurs totalisent :

Alcyon : 11h. 11' 52".

Peugeot : 11h. 24' 54"^{1/5}.

Motosacoche : 11h. 43' 35"^{3/5}.

Alcyon est donc détenteur du challenge MOTO-REVUE.

La même marque gagne d'ailleurs la coupe de régularité « Motocyclisme » par équipes de trois, seule équipe terminant au complet.

QUELQUES A COTES

Au pesage, le chevalier René de Knyff, devenu un fervent de la motocyclette, est arrivé, en machine, naturellement. « Etant à Poissy, je suis venu en



Après la victoire, on boit à la prospérité de magnéto R. B. — Entre Vulliamy et Péan, M. Bignon, le sympathique Directeur de la Société R. B., entouré de ses collaborateurs Delorme, ing. et L'excellent.

voisin, dit-il. » En effet, René de Knyff est nu-tête et d ns la tenue classique du joueur de tennis qui a passé un veston, entre deux sets. On ne pourra pas dire que le Président de l'union motocycliste de France ne prêche pas l'exemple.

* *

Au pesage, on constate tout à coup avec horreur que la section des garde-boue des Peugeot ne dépassait pas de dix millimètres réglementaires. Alors il fallut les aplatir avec un maillet pour leur faire gagner les quelques millimètres manquants. Comme quoi il faut parfois déformer pour respecter la forme.

* *

Quand à Enders Jack, son cyclecar était trop lourd. Et ce fut la recherche de tout ce qu'on pourrait bien enlever. Successivement le capot, les coussins, les chapeaux de roues passèrent au magasin d'accessoires. Mais ce n'était pas suffisant. Alors, héroïquement, Enders Jack entreprit d'enlever le carter inférieur de sa voiturette, seule protection cependant, des plateaux de friction contre la poussière, le sable et autres graviers de la route. Dura lex, sed lex...

* *

« Voulez-vous faire un tour de circuit dans ma voiture ? » Antony, l'ancien conducteur de Violet-Bogey, offre ainsi de me piloter avec sa 200 H. P. Fiat. Mais comme il a eu la coquetterie (?) de ne pas y adapter de carrosserie, qu'il faut s'asseoir entre un chiffon plein de graisse et un sac à outils suintant, que le brave Antony est lui-même inondé d'huile de la tête aux pieds : « Tout à l'heure... peut-être... » répondis-je.

* *

Eh bien non ! J'ai beau être sportif, je préfère pour m'asseoir les confortables sidecars G. L. de tourisme aux sidecars G. L. de course (je parle, bien entendu, du sidecar seul et non pas de l'ensemble moto-sidecar). Donc les sidecars G. L. de course sont tellement bas qu'on a prévu de chaque côté deux trous permettant au passager d'agripper ses pieds pour éviter d'être semé sur la route.

* *

Méthode : Vous avez un moteur deux cylindres faisant 1.000 cmc. Pour obtenir un moteur de 500 cmc. que faut-il faire ? Parbleu : enlever un cylindre et boucher le carter avec une plaque ad hoc. Et c'est ainsi qu'il y eut, dans le circuit de l'Eure, une Harley-Davidson 500 cmc

* *

Autre méthode : Dans un beau geste, Rover avait engagé trois machines. Seulement, même en cherchant bien, Psaltv et Delabre, trouvèrent tout juste dans un coin une machine capable de rouler.

Qu'à cela ne tienne : en achetant une Rover au champs de Mars, à la liquidation des stocks et en en montant une autre avec les pièces détachées recueillies un peu partout on peut quand même... au moins prendre le départ avec les trois motos annoncées.

* *

André Boillot, retour d'Indianapolis, est présent, la seconde journée, avec sa Peugeot 2 lit. 500, la



Delabre, sur Rover, type commercial, fait le tour le plus vite (moyenne de 65 à l'heure) et se classe 3^e du classement général.

sœur de celle qui courut outre-Atlantique. On lui demande de faire l'ouverture du circuit. Il s'exécute. A son retour, il a une moue : « Ils vont bien s'amuser là-dessus... » dit-il.

* *

André Boillot ne fut pas le seul rescapé d'Indianapolis à assister à l'épreuve. Guyot était également présent. Il pourra certifier que la phrase : « Les hôtels refusaient du monde » n'est pas un simple cliché. Car il dut, faute de place, s'en aller coucher dans les environs.

* *

Les paris vont bon train. Et Stoffel trouve qu'il n'est plus intéressant, dans une pareille épreuve de jouer « spectateur », puisque, sans s'envoyer 300 et quelques kilomètres à motocyclette, on peut néanmoins passer à la caisse.

* *

Milland est en retard au dernier tour. Va-t-il voir in extremis la victoire lui échapper?

Münch fait peine à voir : il ressemble à un noyé,

le deuxième jour de son immersion. Retard : 8 minutes, 9 minutes, à la dixième, Münch sera certainement knock-out, comme il sied. Mais voici Milland. Du coup Münch va se noyer tout à fait... dans le champagne du buffet.

On dit qu'il n'est pas encore hors de danger...

Maurice PHILIPPE



Au Circuit. — Quelques personnalités motocyclistes : de droite à gauche, MM. Pek ek, Lignen, Darmont, Guyot (coureur de chez Feageot), L'excellent, M. le chevalier R. de Kniff, etc.

Un moteur fatigue-t-il ?

Réponse intéressante :

M. le docteur Castaing dans un de ses derniers numéros de *Moto Revue* pose la question « Un moteur fatigue-t-il ? » et il y répond par la négative. Nous nous permettons, tout en rendant hommage à sa compétence, de ne pas nous ranger à son avis et cela pour les raisons suivantes.

Il y a dans le fonctionnement d'un moteur à explosion des éléments dont il est impossible a priori de définir le rôle. En première ligne viennent les vibrations. Chacun sait qu'elles introduisent des modifications et la texture du métal, et que celui-ci se cristallise, se désagrège et casse. Or, il y a pour chaque métal et pour chaque alliage une fréquence des vibrations

qui est beaucoup plus délétère que les autres. Il se produit un phénomène analogue à celui qu'on peut constater en jouant du piano : si l'on touche une certaine note tel objet de cristal placé à proximité vibre. — Lorsque cette fréquence des vibrations est atteinte, le métal travaille, et les différentes molécules en modifiant et leur forme et leur place diminuent la résistance du métal. Tôt ou tard la pièce casse. De même que la fatigue donne naissance dans notre organisme à des toxines, les vibrations produisent dans le métal des cristallisations. Et c'est l'apparition de ce phénomène qui indique à un bon conducteur qu'il mène son moteur trop dur, qu'il le surmène. Il peut être sûr que s'il continue tel ou tel organe va lâcher. Ne s'agit-il pas là d'une véritable fatigue du métal.

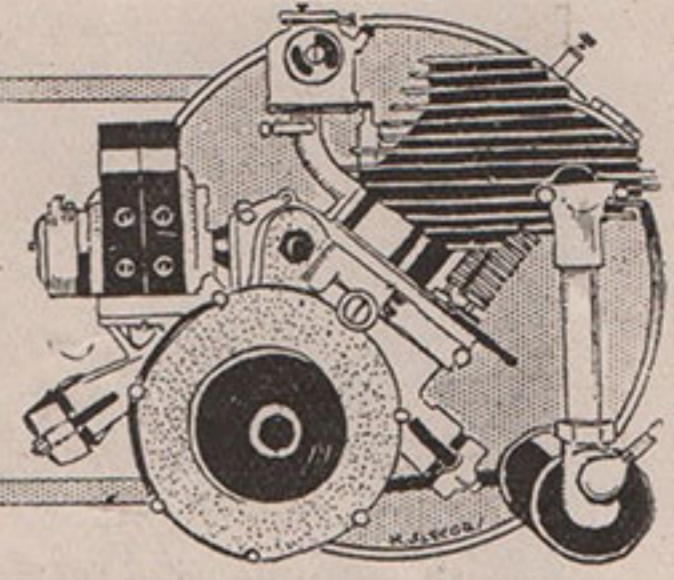
(A suivre)

L. M. K. abonné.



Ce qui manque □ □ □ au Moteur moderne

par H.-P BORESTROKE.



Il ne viendrait pas à l'idée du plus ardent apologiste de la motocyclette moderne de prétendre que le moteur en soit parfait et que les perfectionnements qu'on y a apportés résolvent toutes les difficultés. En réalité il manque au moteur moderne des qualités assez nombreuses dont les deux principales sont la souplesse et la facilité de démontage.

Par là manque de souplesse il ne faut évidemment pas entendre qu'il ne puisse tourner à des régimes très différents, de 200 tours minute par exemple à 3000, mais qu'à ces régimes très différents il donne non une force constante, mais au contraire, une force très variable.

Tourne-t-il lentement, il donne peu de force, d'où un certain nombre de difficultés pratiques sur lesquelles nous n'avons pas à insister. Il faut lui conserver son régime, au prix de complications, au prix d'un changement de vitesse qui absorbe une part très appréciable de la puissance à transmettre. Carburateur, magnéto pour perfectionnés qu'ils soient, n'ont pas complètement remédié à ce défaut. Le moteur à essence actuel est le moteur d'un régime unique auquel il donne son maximum de puissance.

Ce régime est déterminé principalement par le réglage de la distribution. Le moteur à essence est dans l'état du moteur à vapeur d'une locomotive dont on aurait réglé les coulisses une fois pour toutes. On règle le moteur à essence pour qu'il donne son maximum de puissance à 500, à 1000, à 3000 tours minute. Au-dessus et au-dessous du régime le moteur ne donne pas la force qui devrait naturellement correspondre au nombre de tours effectués par le moteur.

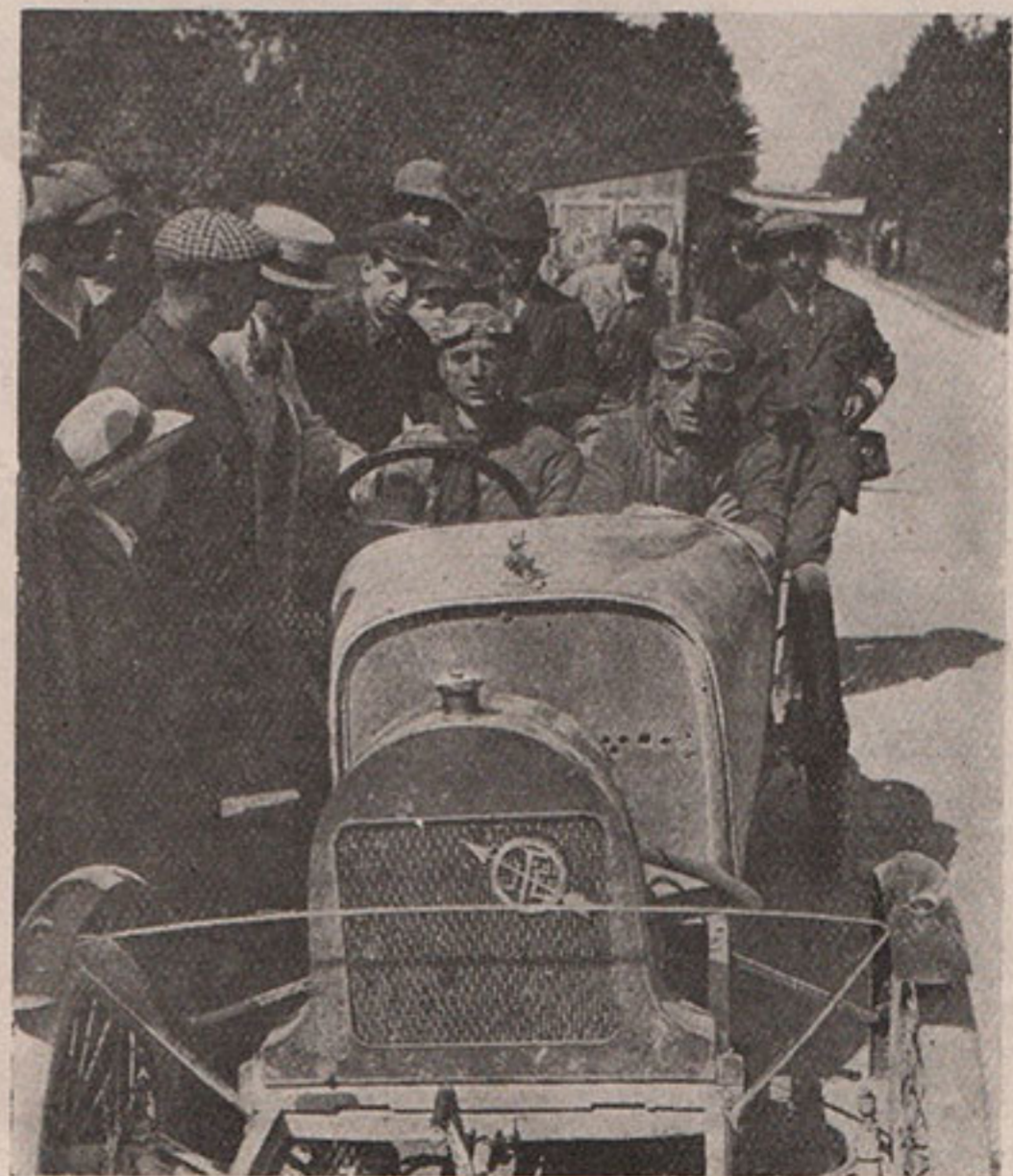
Un moteur donnant 4 chevaux à 2000 tours devrait en donner encore 2 à 1000 tours (l'ouverture de la manette des gaz demeurant constante).

En réalité il n'en est rien cette diminution théorique doit être multipliée par un coefficient d'autant plus élevé que le moteur atteint son maximum de puissance à un régime plus rapide. Y aurait-il un moyen de corriger cela, dans certaines limites ?

On peut répondre par l'affirmative. Il faudrait pour cela avoir des cames à profil variable. Ceci n'a rien d'irréalisable et déjà a été réalisé. L'ingéniosité des constructeurs a résolu bien d'autres problèmes.

Un autre élément joue un rôle de première importance c'est la compression. On sait qu'elle est beaucoup plus forte sur les moteurs d'aujourd'hui que sur ceux d'autrefois. Il est établi aujourd'hui que cette compression augmente considérablement le rendement et qu'elle est particulièrement utile pour monter les côtes. Par contre elle présente des inconvénients.

Trop forte elle provoque de l'auto-allumage et fatigue le moteur. Il serait intéressant d'avoir un moteur à compression variable qui permette de faire varier cette compression suivant l'effort à fournir. Là encore il y a eu des essais déjà faits, mais prématurément ; il est assuré qu'un moteur à cames et à compression variables aurait une singulière souplesse. On objectera la complication, mais ne s'est-on pas récrié lorsque sont apparus les différents perfectionnements, soupapes commandées,



Enders-Jack, sur son cyclecar, se classe deuxième.

magnéto, débrayage, changement de vitesse;?

Une des fonctions qui laisse le plus à désirer sur nos moteurs, c'est le graissage. Quoi qu'on puisse dire le graissage par barbotage ne peut et ne doit pas être le système définitif.

A l'automobile nous avons emprunté changement de vitesse et embrayage. Il nous faut encore emprunter la circulation d'huile. Le jour où l'on enterrera le barbotage barbare sera à marquer d'une pierre blanche.

Enfin il serait nécessaire que les constructeurs se préoccupent un peu plus de la facilité de démontage. Il faut actuellement être de la partie et posséder un matériel assez considérable d'outils pour entreprendre un démontage et encore plus un remontage. Les écrous devraient être 1° unifiés, 2° parfaitement accessibles. Avec les clefs données par le constructeur on devrait pouvoir démonter absolument tous les organes de sa machine. Chacun de nous sait combien, même sur les machines les mieux étudiées on est loin de cet idéal.

Bref l'on voit qu'il y a encore beaucoup à faire et que le moteur actuel ne saurait passer pour un type définitif.



Violet (sur Bitemps) se déclare forfait au départ. Il nous affirme que sa machine était trop rapide pour le circuit. Dommage !

LES FREINS

Jusqu'ici, ce qui s'est le plus perfectionné dans la motocyclette, c'est surtout la partie motrice : moteur et transmission. La partie « bicyclette » a par contre, sauf dans certains cas, été moins perfectionnée et certains détails sont restés à peu près ce qu'ils étaient voici bientôt dix ans.

Il serait pourtant bon que la « bicyclette » et le « moteur » aillent de pair et soient aussi mécaniquement parfaits l'un que l'autre.

Prenons par exemple les freins. A peu de chose près, ne sont-ils pas en 1919, sur la plupart des motos aussi bien françaises qu'anglaises, ce qu'ils étaient au début du motocyclisme : un sabot freinant sur la poulie jante ? Si ce système est encore en faveur aujourd'hui c'est qu'il a toujours donné d'excellents résultats. Sa simplicité est l'un de ses gros avantages ; avec lui on sait toujours à quoi s'en tenir d'un seul coup d'œil : pas de pièces fragiles, l'usure est facilement rattrapée et le tout pèse peu de chose.

Bien qu'étant la formule la plus simple du frein, le frein sur poulie jante s'est

perfectionné. Au début, celui-ci était un simple patin frottant à l'intérieur de la poulie jante. (Fig. 1) On se rend compte que l'usure ne se répartissait pas sur toute la surface du patin, étant plus grand au point A qu'en B. De plus la position même du frein gênait pour le démontage. Pour enlever la roue il fallait commencer par retirer le frein.

Pour obvier au premier inconvénient, usure inégale du patin, on eut l'idée de fixer le patin par son centre seulement, afin qu'il puisse presser de façon égale sur la jante. L'usure se répartissait mieux. C'était déjà un progrès.

Pour donner une roue arrière facilement démontable, la seule solution était de monter le frein à l'EXTÉRIEUR de la poulie jante. C'est actuellement le système employé par presque tous les constructeurs : Terrot, Grifon, Peugeot, B. S. A. Clément, etc....

Naturellement il fallait conserver le patin à USURE REPARTIE, et nous trouvons sur presque tous les modèles un patin relié à son levier par un axe fixé en son milieu.

La pression appuie le patin parallèlement à la poulie jante et répartit l'usure. (Fig. 2)

Quelques modèles comportent un système obligeant le patin à se déplacer parallèlement à la poulie jante. Les 3 1/2 Rover sont munies d'un frein de ce genre.

Nous en trouvons également sur la 5 HP Terrot, la Triumph, la Peugeot, la B. S. A. et c.... Dans ces modèles, le patin est muni d'un ressort à l'une de ses extrémités, et ce ressort oblige le patin à s'enfoncer parallèlement dans la jante en V.

Bien que donnant d'excellents résultats, certains constructeurs ont trouvé préférable d'employer un système plus mécanique et se rapprochant davantage de l'automobile : le frein à tambour, ou à ruban, par contraction ou extension. Le constructeur de moto ne peut obtenir que de bons résultats s'il emploie un frein qui a fait ses preuves sur les automobiles.

On peut diviser les freins genre « auto » en plusieurs catégories. le frein à extension, le frein à contraction, le frein comportant un ruban à contraction extérieure et des patins à extension intérieure.

Nous trouvons ce genre de frein sur Chater Léa, Clyno, A. B. C., Premier, Bradbury et sur la plupart des machines américaines.

Griffon emploie un frein à bande, à contraction, ainsi que P. and M.

D'une conception très mécanique, le frein « genre auto » donne de parfaits résultats.

Cependant, que le frein soit sur tambour ou sur poulie jante, il n'immobilise qu'une seule roue, car en pratique, pour un arrêt en vitesse, le motocycliste ne se servira pas de son frein avant. En théorie, l'arrêt



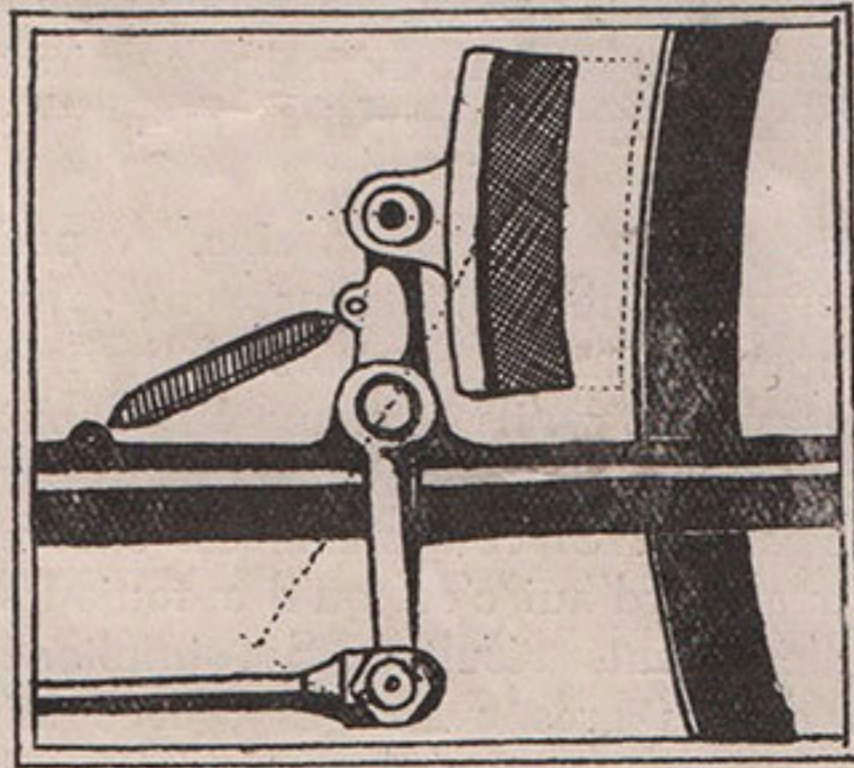
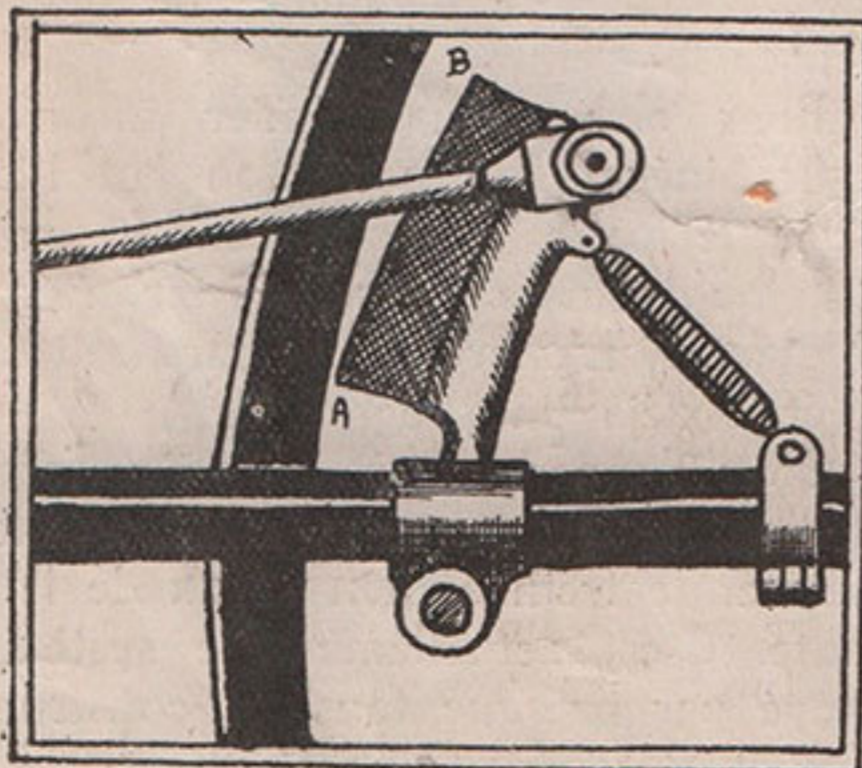
Et Catella sur G. L. à 1.500 mètres de l'arrivée fait une chute en voulant éviter un cycliste.

serait beaucoup plus rapide si les deux roues étaient freinées. Il faudrait donc une commande unique, serrant progressivement les 2 freins, mais sans jamais bloquer la roue avant.

Il est facile de trouver une commande de ce genre dans la figure ci-jointe, le frein avant est commandé par l'intermédiaire d'un ressort réglable de freiner effectivement la roue arrière.

En somme la question des freins est des plus importantes, et bien que les résultats obtenus jusqu'à maintenant soient très suffisants, les freins actuels sont susceptibles de perfectionnements, pour avoir une action sûre et non brutale, un réglage facile et une robustesse à toute épreuve.

RY. RYANN.

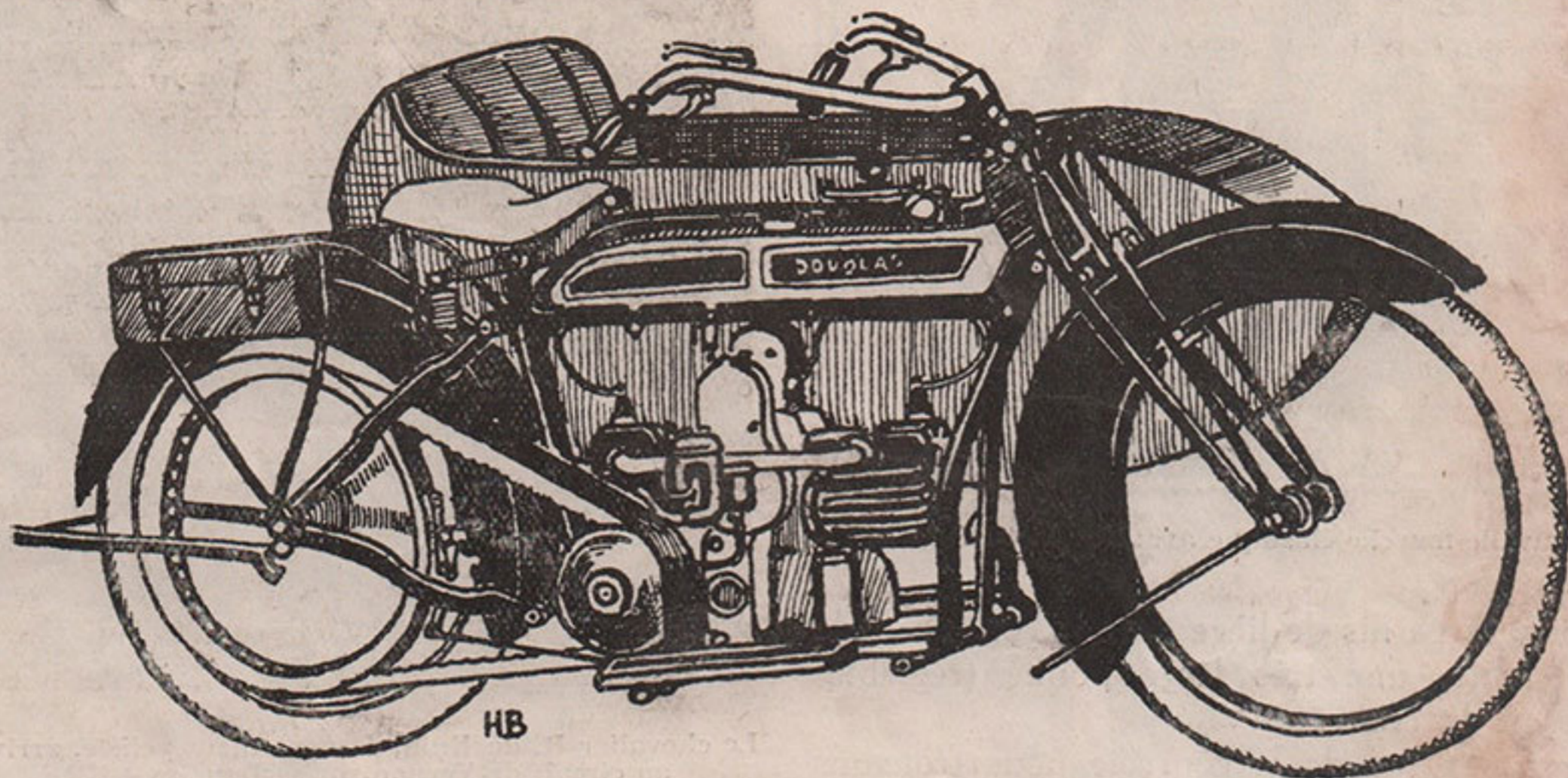


ARTICLES A PARAITRE PROCHAINEMENT : L'extension des courroies. — La mise au point d'un 2 temps. — Rebaguage d'un moteur (dessins). — Les soupapes, le métal, la forme, réglage et entretien, etc...

Motocyclistes ! Pour que nous prenions vos intérêts... prenez les nôtres... Abonnez-vous.

La 4 HP DOUGLAS pour Sidecar MOTO ANGLAISE

3 vitesses par boîte et débrayage. — Soupapes commandées par un arbre à came unique. — Graissage par vis sans fin.
Nombreux dispositifs nouveaux fort intéressants.



Le Sidecar Douglas a été pendant la guerre une des « combinaisons » les plus employées par l'armée anglaise au front comme à l'arrière.

L'armée britannique se servait en effet de la 2 3/4 pour le Solo, et de la 4 HP pour le sidecar. Le fait d'avoir choisi une machine d'une cylindrie de moins de 600 cc. montre la grande confiance qu'ont les Anglais dans le flat-twin. Ils savent tout le parti que l'on peut en tirer et l'inutilité d'employer une 1000 cc. alors qu'une 4 HP peut rendre les mêmes services avec plus d'économie. Sur le front anglais, j'ai eu l'occasion d'essayer une 4 HP sidecar. Comme puissance, accélération, souplesse et vitesse, le flat-twin était imbattable.

Et tout ce beau travail très silencieusement et sans vibration. Et, plus à l'arrière, si vous aviez vu la façon dont la machine, avec 3 personnes à bord, escaladait la fameuse côte d'Ernemont, à Rouen !

Mais nous connaissons tous les qualités du flat-twin. N'insistons pas, et décrivons un peu ce bel échantillon de « bi-opp » qu'est la Douglas 4 HP.

La Douglas 4 HP a naturellement un moteur à 2 cylindres opposés, de 74,5 × 68^{mm} = 595cc.

Les soupapes, côte à côte, sont montées sur la face supérieure de chaque cylindre et commandées par un arbre à came unique,

tournant sur 2 roulements à billes. Le réglage d'une seule soupape assure celui des 3 autres. Le carter est formé de 3 sections réunies par de longues tiges filetées.

La section inférieure tient lieu de réservoir à huile et contient la pompe d'alimentation (vis sans fin) commandée par le moteur.

La partie arrière du carter est fondue de façon à servir de support à la boîte de vitesse, formant ainsi un bloc moteur compact.

Un couvercle d'aluminium recouvre les engrenages de distribution et de commande de la magnéto, qui est placée sur la partie supérieure du carter, comme sur tous les flat-twins. Le vilebrequin, tournant sur billes est en acier, d'une seule pièce, et sur le côté gauche de la machine est claveté un volant de grand diamètre.

Le carburateur est monté sur le côté droit, et la tuyauterie est la plus courte possible.

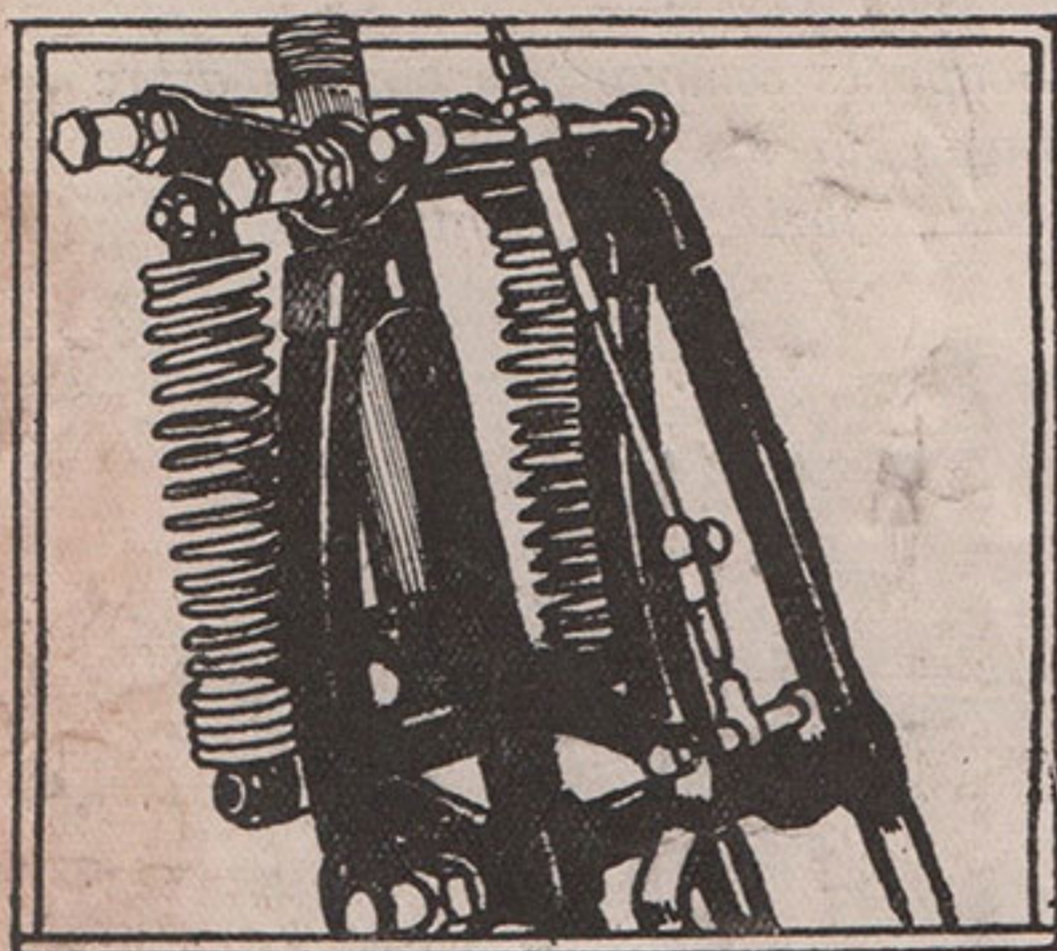
Les bougies sont vissées verticalement entre les 2 soupapes.

Une chaîne Renold de 1/4 × 3/8 transmet la force du moteur à la boîte, et de celle-ci à la roue arrière, nous trouvons une courroie de 22mm., sur le côté droit selon la méthode Douglas.

La boîte comprend trois vitesses 5, 8, 13 à 1 et débrayage.

Les pignons sont toujours en prise et le passage d'une vitesse à l'autre se fait sans « grincements ».

L'embrayage, commandé au pied, est à



Nouvelle fourche élastique avant de la 4 HP Douglas.

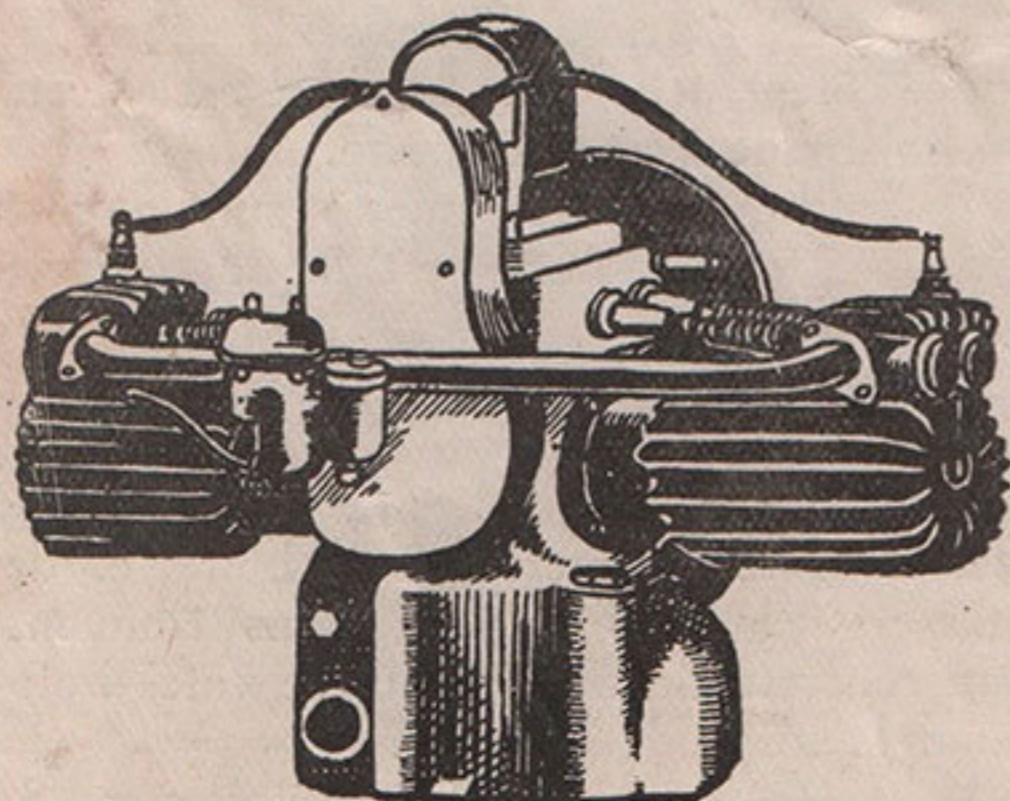
disques garnis de liège. Sur le côté droit de la boîte, une très large poulie (réglable) reçoit la courroie.

Au dessus de la courroie nous trouvons une petite lame de tôle protégeant le motocycliste contre la boue que celle-ci peut projeter. Tous les garde-boue sont d'ailleurs larges et enveloppent entièrement le pneu sur les côtés. Le cadre, très bas, est double à sa partie inférieure, recevant le bloc moteur. Les fourches arrières sont détachables.

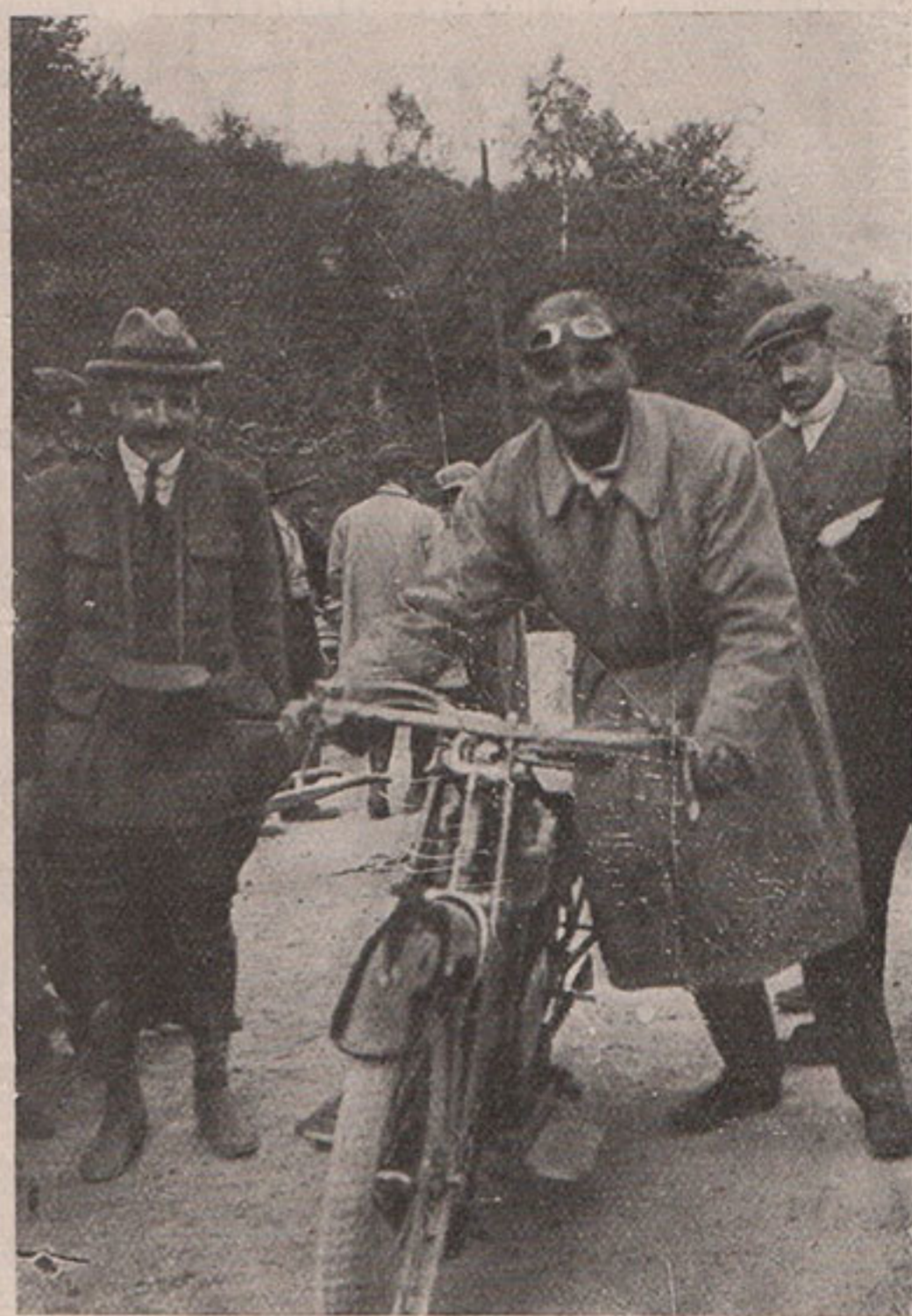
La fourche élastique est maintenant construite en tubes ronds, et sur une ligne nouvelle.

Les roulements des articulations sont réglables et facilement lubrifiés.

Le guidon est large et muni de poignées en celluloïd noir. Les leviers sont du type non renversé. Sur le porte bagage arrière, sont montées 2 grandes sacoches. Les roues



Vue d'ensemble du bloc moteur Douglas 4 HP.

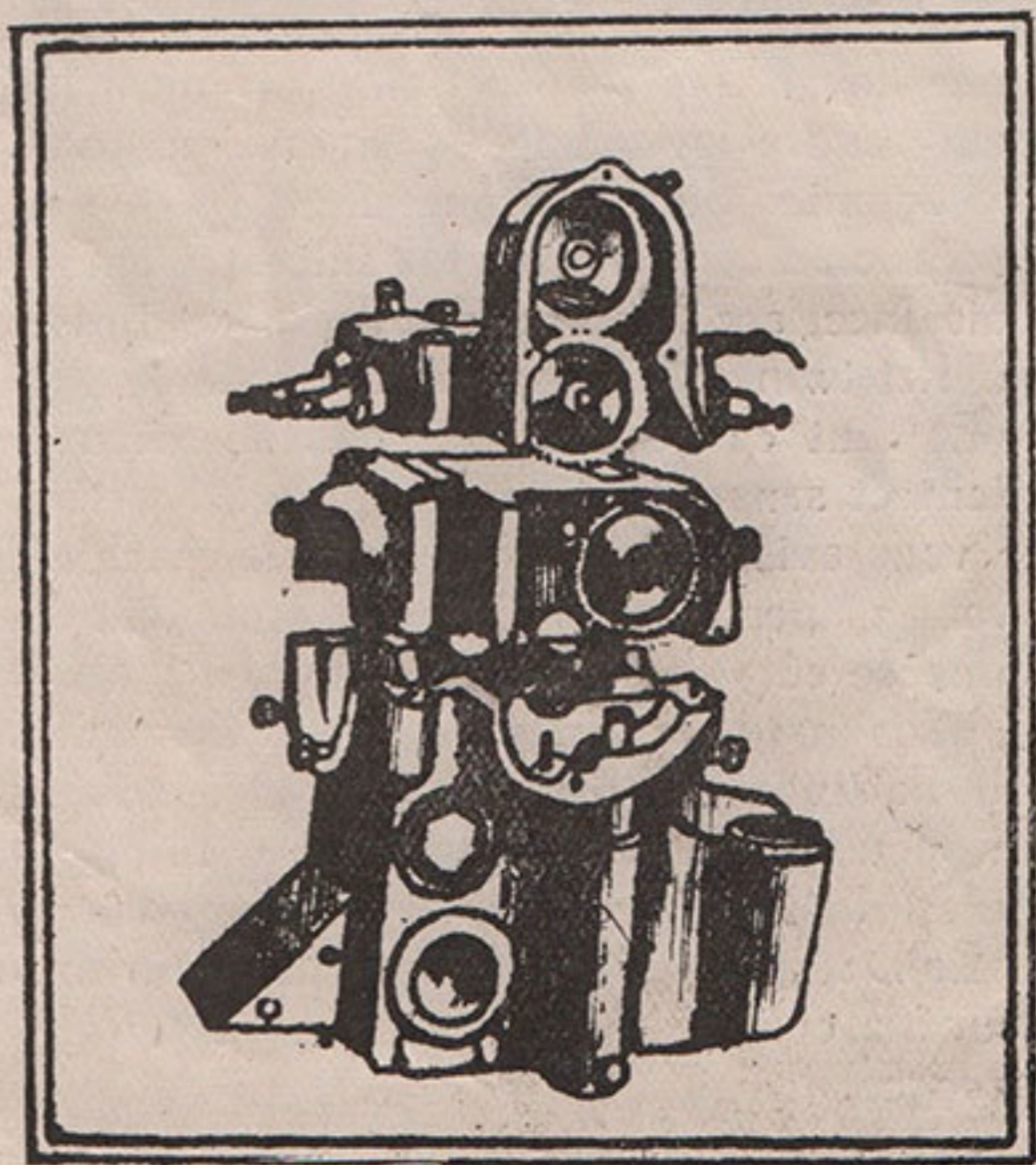


Le chevalier R. de Kniff, fervent motocycliste, arrive au circuit de Vernon sur sa Douglas 4 HP.

ont des pneus de 650×65 , à nervures caoutchouc.

Les freins sont, l'un sur la poulie jante arrière, commandé au pied droit, l'autre sur jantes avant, avec commande au guidon. Tous 2 permettent le démontage instantané des roues.

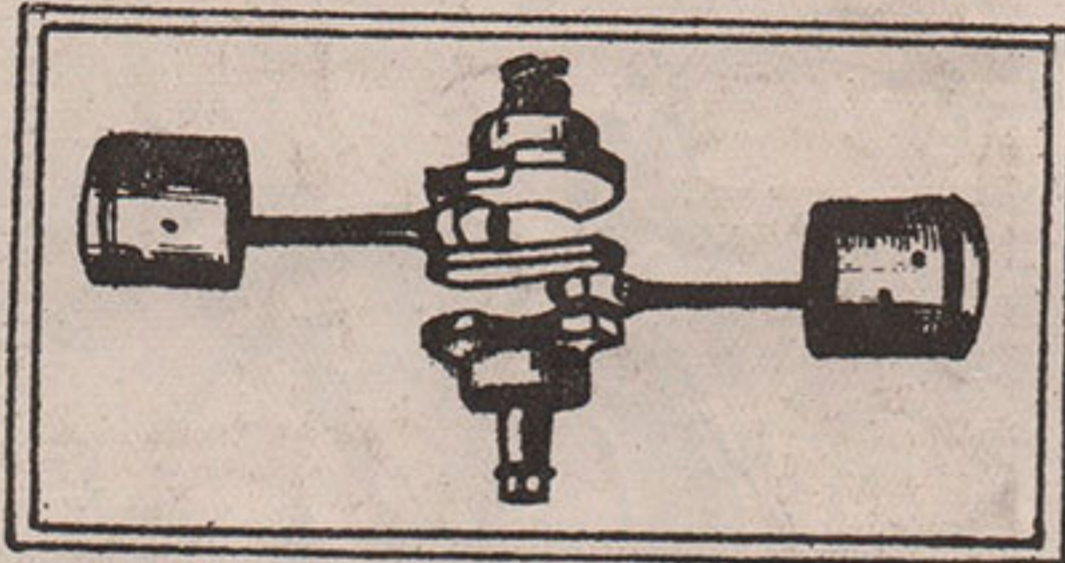
Les repose pieds sont constitués par de longues planchettes en bois recouvertes



Le carter du Bloc moteur se démonte en 3 parties, permettant une grande accessibilité des organes.

de linoléum, et entourées d'une baguette de cuivre. Le réservoir à essence est de très grande capacité puisque l'huile est contenue dans le carter du moteur. Enfin la selle, très basse, à 72 cm. du sol, est une Lycett.

Le Sidecar spécialement construit pour



Vilbrequin, pistons et bielles.

cette machine est monté sur un châssis en tubes, avec 4 points d'attache au cadre de la moto. Ces 4 attaches assurent un alignement parfait et indérégable.

La carrosserie est supportée par un ressort semi elliptique transversal et à l'avant par 2 ressorts en crosses. Spacieux et confortable, le sidecar comporte un espace assez grand pour les bagages, derrière le siège. Une petite porte le rend très accessible.

Enfin, ajoutons que la largeur totale du sidecar monté sur la moto est de 1m 45. Cette largeur donne donc une grande stabilité au sidecar, qui est très facile à conduire, même dans les virages.



Duverre (sur sa Douglas de tourisme) s'engage comme amateur, sans le concours de la maison, et fait une course honorable, mais n'a pas le temps de finir dans les délais.

La 4 HP Douglas et sidecar est une « combinaison » fort bien établie et qui a derrière elle deux garanties sur lesquelles il est inutile d'insister : Douglas et 5 ans de guerre.

IMPARTIAL.

NÉCROLOGIE

Quelle atroce chose, que la mort tragique de ce pauvre Maurice Le Pen, brutalement enlevé au moment où il apercevait la récompense de son



M. Le Pen.

labeur acharné! On sait de quelle âme il avait collaboré avec Georges Lévy à l'établissement de cette motocyclette G. L. pour le succès de laquelle il ne ménageait aucun effort. Travaillant de jour, travaillant de nuit, pilotant lui-même — ne fut-il pas premier de sa catégorie dans Paris-Reims-Paris, second dans le circuit de l'Eure — Maurice Le Pen, qui s'était refusé tout repos avait décidé, après sa course du 15 août, d'aller passer

deux jours au bord de la mer : « Mon premier repos depuis cinq ans, me disait-il. » Et il

me confiait sa joie d'avoir réussi, et ses espoirs...

Hélas ! au retour, dans la nuit, un accident d'automobile, et voici la mort qui s'abat sur ce jeune homme de trente ans; voici disparue une intelligence claire, une volonté implacable, une urbanité charmante. Derrière restent ses amis atterrés, sa jeune femme éperdue, ses deux petits enfants qui n'ont plus de papa. Et encore la douleur effrayante d'une mère, de deux frères, d'une famille...

Que dire? Les mots sont d'une telle pauvreté devant cette douleur ! Puisse seulement le vrai chagrin de tous ceux qui ont connu Maurice Le Pen et qui par conséquent, l'ont aimé, adoucir si peu, mais adoucir quand même l'amertume des larmes de ceux qui le pleurent.

M. PH.

Aux Agents - de Paris - et Province

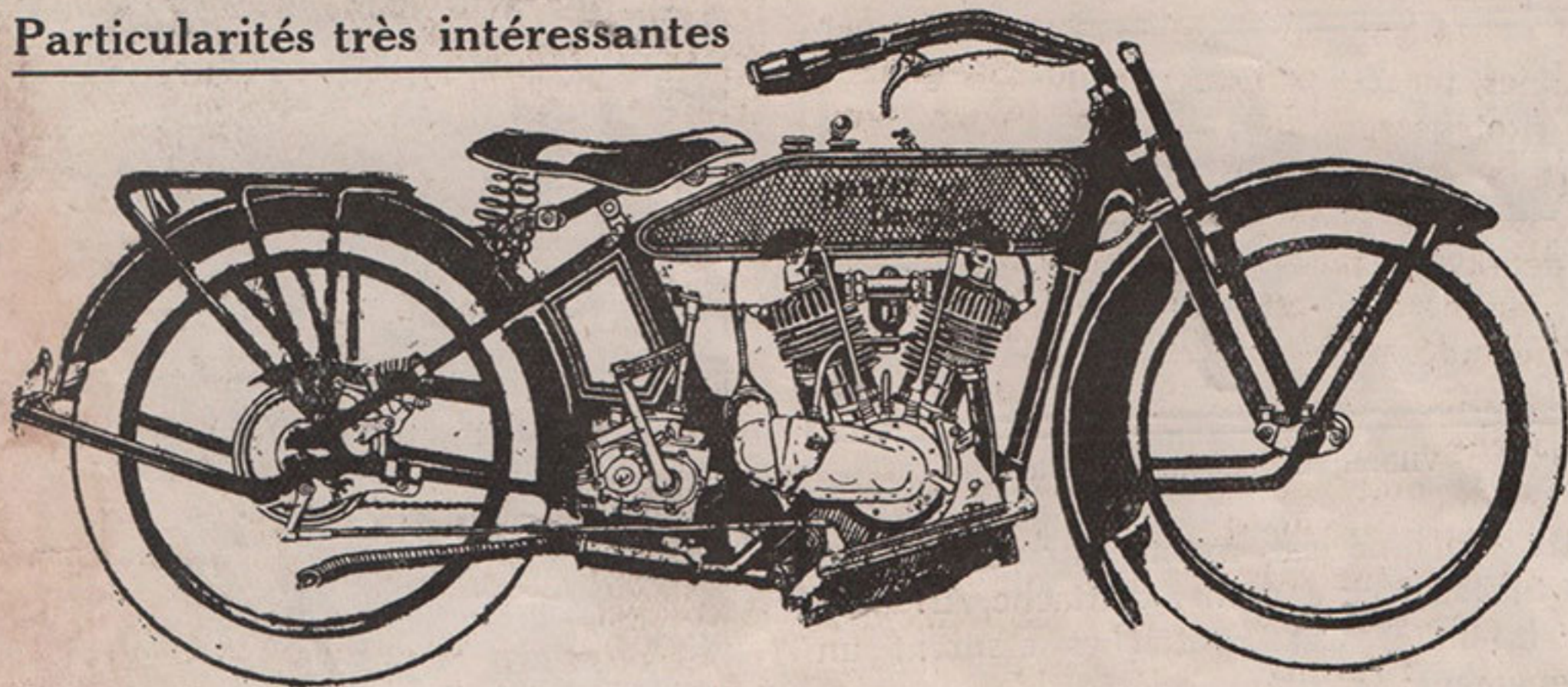
La « Moto-Revue » adresse gratuitement une affiche « Moto-Revue » très artistique, timbrée, à tout agent du cycle et de l'auto qui en fera la demande, si ce dernier peut stipuler qu'il est représentant ou marchand de vélos-motos.

LA HARLEY-DAVIDSON

Moto Américaine, 2 cylindres, 988^{cmc}

Soupapes d'admission commandées par culbuteurs

Particularités très intéressantes



La Harley-Davidson est une des puissantes machines américaines que les Yanks nous ont appris à apprécier. La « Har'David » était peu connue en France avant la guerre ; les marques américaines y étaient d'ailleurs peu nombreuses. Les milliers de sidecars américains circulant chaque jour dans toutes les régions de la France aura été la meilleure des publicités pour les machines des États-Unis. Et une publicité des plus efficaces...

Il faut avouer que les Américains ont une façon de vous gratter, en plat comme en côte... qui est la meilleure des réclames.

La Harley-Davidson est donc, comme les motos américaines, une très forte 8 HP, plus spécialement adaptée au travail du sidecar. Son poids est cependant un peu au-dessous de la moyenne des motos américaines. Aussi les « Sportifs » n'hésitent-ils pas à l'employer en Solo. Il va s'en dire qu'ainsi monté on « passe partout » et on va aussi vite que l'on veut.

La machine, émaillée en kaki est d'un bel aspect, avec ses garnitures nickelées et sa selle en cuir jaune clair qui s'harmonise merveilleusement avec le kaki.

Le moteur est un bicylindre en V 7-9 HP 84,1 × 88,9 mm. = 988'83 cc.

Les soupapes d'admission sont commandées par culbuteurs et celles d'échappement sont dessous. A noter que tous les ressorts sont enfermés dans des guides nickelés. Les pistons ont 3 larges segments.

Tous les roulements sont sur ROULEAUX sauf celui du côté de la distribution, qui est en bronze spécial. Les têtes de bielles

sont en fourchette et comprennent 4 roulements à rouleaux (2 pour chaque bielle).

Les pieds des bielles ont des roulements en bronze.

Le mécanisme de commande des soupapes comprend un dispositif intéressant. Les cames agissent sur les tiges de soupapes par l'intermédiaire de leviers coudés portant un rouleau à leur extrémité. Les cames ont un contour spécial, et les diagrammes d'ouverture du cylindre avant diffèrent de ceux du cylindre arrière. A noter que les soupapes d'échappement et d'admission demeurent ouvertes en même temps assez longtemps.

Les tiges des culbuteurs sont munies, à leur extrémité inférieure, de petits ressorts destinés à les maintenir en contact avec les cames.

Enfin ajoutons que l'arbre à cames comporte 4 cames, 2 par cylindre, une pour l'admission et l'autre pour l'échappement.

La magnéto est située à l'arrière du moteur, dans une position très protégée.

Elle est commandée par pignons.

L'un de ces pignons, l'avant dernier, commande une pompe à huile, à l'aide d'une vis sans fin. Cette pompe est très accessible et très simple. Un petit viseur adjacent à la pompe permet d'en vérifier le fonctionnement.

Le carburateur est placé entre les deux cylindres et la pipe d'admission a une forme spéciale régularisant la quantité de gaz destinée à chaque cylindre.

Les joints sont particulièrement soignés

et toute entrée d'air anormale est impossible. Le carburateur, automatique, est commandé par une poignée tournante et guidon.

La tuyauterie d'échappement est de large diamètre et aboutit à un silencieux placé sous la boîte de vitesse, et muni d'un échappement libre.

La transmission est entièrement par chaînes, placées toutes deux du côté gauche et protégées, l'une par un carter semi étanche et l'autre par un garde chaîne. Au pédalier est placé une boîte de 3 vitesses et débrayage, par train balladeur.

L'embrayage est à disques secs et est commandé au pied, par une pédale double et à la main, à l'aide d'un levier au réservoir, à gauche.

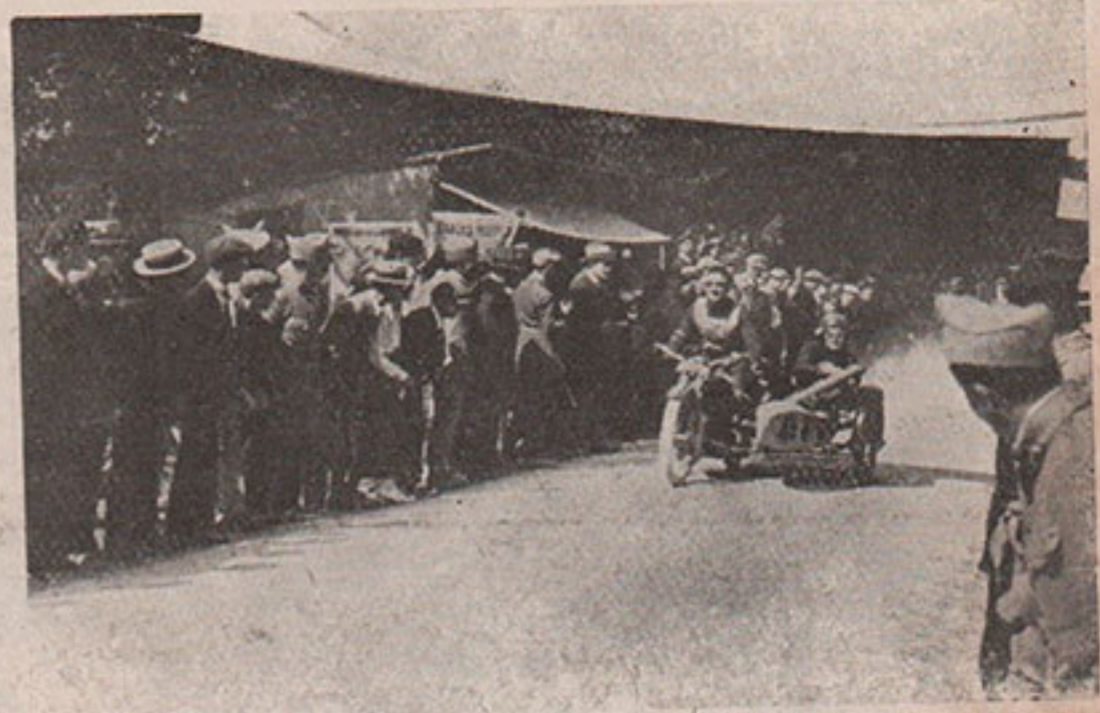
Sur la boîte de la H.D, nous trouvons un système excellent : on ne peut changer de vitesse sans débrayer.

Ce dispositif de sûreté est à recommander, nous le trouvons d'ailleurs sur presque toutes les motos américaines.

Un Kick-Starter est monté sur le côté droit de la boîte de vitesse. Ce Kick-Starter est muni d'un ingénieux et très simple dispositif, destiné à éviter l'impossibilité de mettre en marche par suite de la rencontre de deux sommets de dents des pignons de mise en marche.

Sans être obligé de pousser la machine, on appuie sur un bouton à plongeur qui fait légèrement tourner le pignon et supprime le point mort.

Sur le moyeu arrière nous trouvons un frein double à bandes extérieures et intérieures. L'un est commandé au guidon et l'autre au pied. A noter que la pédale de frein peut rester à la position de frein à



Circuit de l'Eure. — Un concurrent passe la ligne de contrôle (Catella sur G. L.).

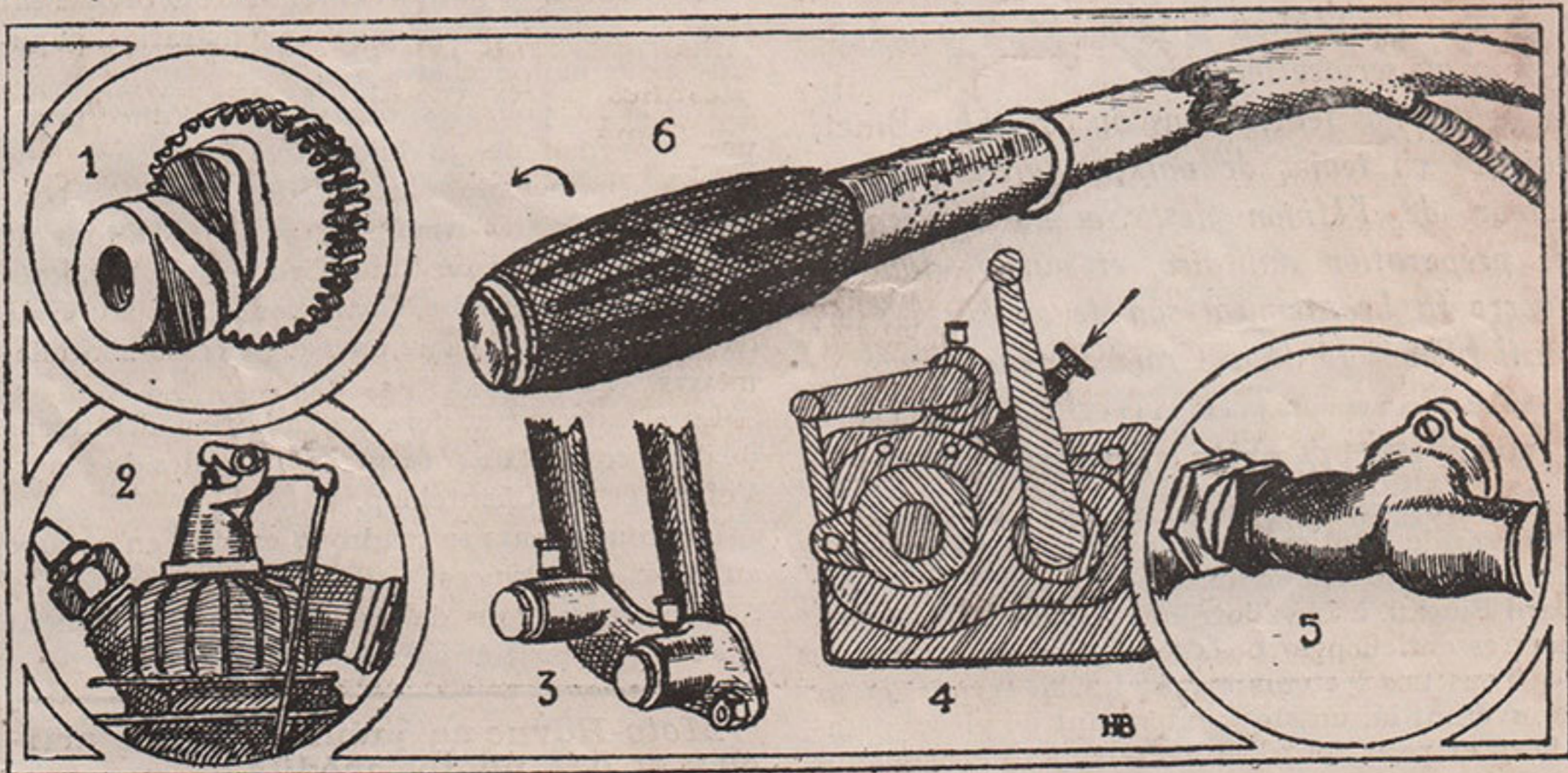
l'aide d'une petite crémaillère facile à désenclancher au pied. Très pratique pour maintenir un sidecar devant la porte d'une maison dans une rue en pente, sans avoir recours à un gros caillou, souvent difficile à trouver.

Le réservoir, en acier embouti, est double, et cache le tube supérieur du cadre. Ce double réservoir comporte 2 bouchons de remplissage et une double tuyauterie. En réalité : ce sont 2 réservoirs accolés.

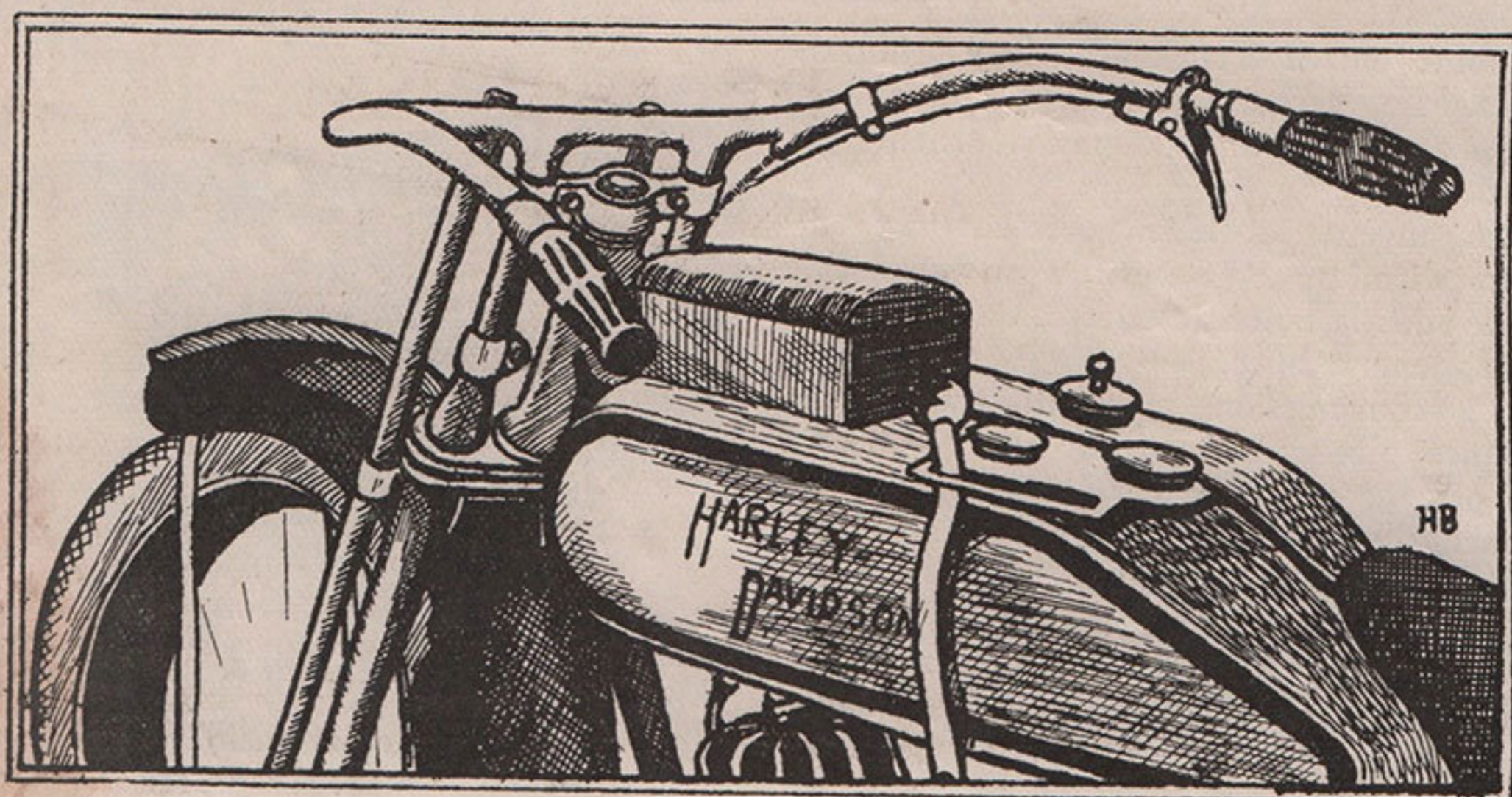
Maintenant que nous connaissons la partie mécanique de la Harley-Davidson, parlons un peu de la partie « bicyclette » si tant est que le cadre de cette forte machine ait quelque ressemblance avec celui d'une bécane !

Remarquons d'abord le puissant raccord de direction, en acier forgé, qui donne un cadre très bas et d'une grande robustesse.

Le cadre est un berceau et d'une ligne très réussie. La selle est montée sur une tige élastique très souple, sans pour cela hausser la position du motocycliste, qui est assis très bas.



1. Arbre à cames. — 2. Tête de cylindre et culbuteur. — 3. Articulations de la fourche et graisseurs. — 4. Boîte de vitesse, kick starter et poussoir d'engrenage pour la suppression du calage des pignons de mise en marche. — 5. Pipe d'admission. — 6. Commande par poignée tournante et câble souple.



Le support arrière est en acier en U, d'une résistance à la torsion plus grande qu'un simple tube.

A l'avant nous trouvons une fourche élastique et très solide.

Les 2 fourreaux principaux remontent jusqu'au guidon, muni de deux plongeurs. Ce guidon est très large. Les plaques de la fourche ont de larges roulements, munis de graisseurs.

Les roues ont 70cm. de diamètre et les pneus sont des 28 x 3, ou (700 x 75).

La machine est émaillée en un kaki très attrayant, et est finie en nikel.

Il faut reconnaître que l'ensemble est d'un effet très heureux qui doit plaire à ceux qui aiment la machine de grand luxe.

Il existe un type d'H.D. muni d'un éclairage et avertisseur électrique, comprenant phare avant à 2 ampoules, accumulateur Rémy placé sous le sidecar, Klaxon électrique et 2 lanternes arrière, une sur la moto, une sur le sidecar. Nous y reviendrons prochainement.

Distinction Honorifique

L'Officiel du 26 juillet nous apprend la nomination de l'industriel bien connu Alphonse Binet au rang de Chevalier de la Légion d'Honneur pour services exceptionnels rendus à l'éducation physique et à la préparation au service militaire.

Toutes nos félicitations au capitaine Binet, qui fut en temps de paix, le grand organisateur de l'Union des Sociétés françaises de préparation militaire, et qui pendant la guerre fit brillamment son devoir sur l'Yser, où il fut décoré de la Croix de Guerre.

UNE INITIATIVE INTÉRESSANTE

Nous apprenons que la société des Magnétos Perfecta de Pantin vient d'ouvrir, en plein centre de l'industrie automobile et motocycliste, boulevard Bineau, à Levallois, une succursale, qui s'occupe essentiellement de la réparation des magnétos. — Tous nos lecteurs seront les bienvenus, et ils trouveront là, un stock important de pièces détachées et pour tous les divers types de magnétos actuellement sur le marché — Une telle initiative, ne pouvait rester sans être signalée.

LA GRANDE CEINTURE

pour Motocyclistes et Cyclecaristes amateurs !

Organisé par le Motocycle club de France
et l'AUTO le 21 septembre

Le M. C. F. et notre confrère l'Auto organisent pour le 21 septembre une démonstration populaire pour motocyclistes.

Il s'agira pour les concurrents d'effectuer à une moyenne de 30 kilomètres à l'heure, une grande promenade partant de Versailles pour aboutir à Saint-Germain, en faisant le tour de Paris par : Villeneuve-Saint-Georges, Lagny, forêt de Chantilly, Pontoise, Chanteloup, Meulan, route de Quarante-Sous, soit un peu plus de 200 kilomètres.

Le classement se fera par addition des temps de deux courses de côte qui seront celles du Cœur-Volant et de Chanteloup.

Les concurrents se rendront ensuite en groupe au Parc des Princes.

Nous reparlerons de cette démonstration dont le succès ne peut être qu'éclatant.

Moto-Revue ne publie que des articles et des photos inédits.

Moto-Revue est absolument indépendante.

La "Moto-Revue" insère gracieusement toute Nouveauté intéressante.

CONCOURS DE TOURISME

Leur critique. Ce qu'ils devraient être (*Opinion libre*)

Il semble bien que les concours ne correspondent plus à la perfection de la machine actuelle. Un concours de tourisme n'est nullement ou du moins ne devrait pas l'être, une épreuve où presque tout le monde gagne et où les médailles s'abattent comme jadis la pluie d'or sur Dunaé.

Dans une épreuve de vitesse, il n'y a qu'un gagnant et quelques places d'honneur. Et l'épreuve de vitesse est beaucoup plus intéressante du point de vue de l'ingénieur que celui de l'acheteur. L'épreuve d'endurance qui, elle, doit indiquer à l'acheteur les qualités pratiques de telle ou telle machine ne détermine aucune sélection. Oui certes, les quatre cinquièmes des motos actuelles sont excellentes et on peut en toute confiance faire du tourisme avec elles, mais est-ce uniquement le but du concours de tourisme que de prouver ce que tout le monde sait ? Le grand public sait que la moto est un instrument pratique. La guerre s'est bien chargée de le montrer.

N'y a-t-il pas un autre but, qui est d'éliminer les défauts des types actuels ? Car il y en a encore. C'est à ce titre qu'il y a lieu de réclamer des concours beaucoup plus durs qu'à présent.

On fait un parcours d'une journée, sur de mauvaises routes même, qu'est-ce que cela prouve ? Achetons-nous une machine pour nous en servir une fois, une seule journée ? Croyons-nous qu'une machine qui a fait 600 kilomètres à une allure honorable est celle qui entre les mains de l'acheteur,



Oblin (sur Diane Enfield), équipe en tourisme, fait une bonne course et se classe deuxième des sidecars 1.000 centimètres cubes.

fournira pendant des années à son acheteur un service fidèle ? En principe, une course d'endurance d'une journée ne veut pas dire beaucoup. Si l'on ne dispose que d'une journée mieux vaudrait faire pour ces machines de tourisme, complètement équipées, portant même un poids déterminé de bagages, une course de vitesse sur un circuit comportant de mauvaises routes, des côtes dures, etc. Les machines seraient ainsi bien plus éprouvées. Et comme au point de vue du motocycliste c'est la consommation qui compte et non la cylindrée, on limiterait la quantité d'essence et d'huile à un minimum.

Mais à notre avis un concours de tourisme pour donner des résultats intéressants devrait être disputé sur de très longs parcours et durer plusieurs jours. Si de ce fait la fatigue imposée aux concurrents était trop considérable, on pourrait autoriser des relais.

C'est la machine seule qui nous intéresse et non le conducteur.

Il y avait des indications très intéressantes et des épreuves de jadis comme le Tour de France. Mais elles seraient trop aisées pour les machines actuelles. Voici à notre idée quelques conditions qui augmenteraient les difficultés de ces concours.

1° Les machines seraient rigoureusement équipées pour le tourisme, on fixerait des dimensions pour les garde boue, les repose pieds, les selles, les guidons, les porte-bagage, les pneumatiques.

2° On imposerait le transport d'une quantité déterminée de bagages, proportionnée à la cylindrée de la machine.

3° La consommation serait limitée.

4° Toutes les parties de la machine seraient plombées, on n'aurait par exemple que le droit de changer des bougies, et encore dans ce cas, si une marque de motocyclette acceptait de faire le concours avec des bougies d'une marque déterminée, la bougie elle-même devrait être plombée. On devrait particulièrement plomber le système de graissage. Il devrait être impossible de le régler en cours de route. Le graissage absolument automatique des voitures a fait beaucoup pour le succès de l'automobile. Il aiderait aussi à répandre la moto.

5° Défense absolue d'emporter des pièces de rechange.

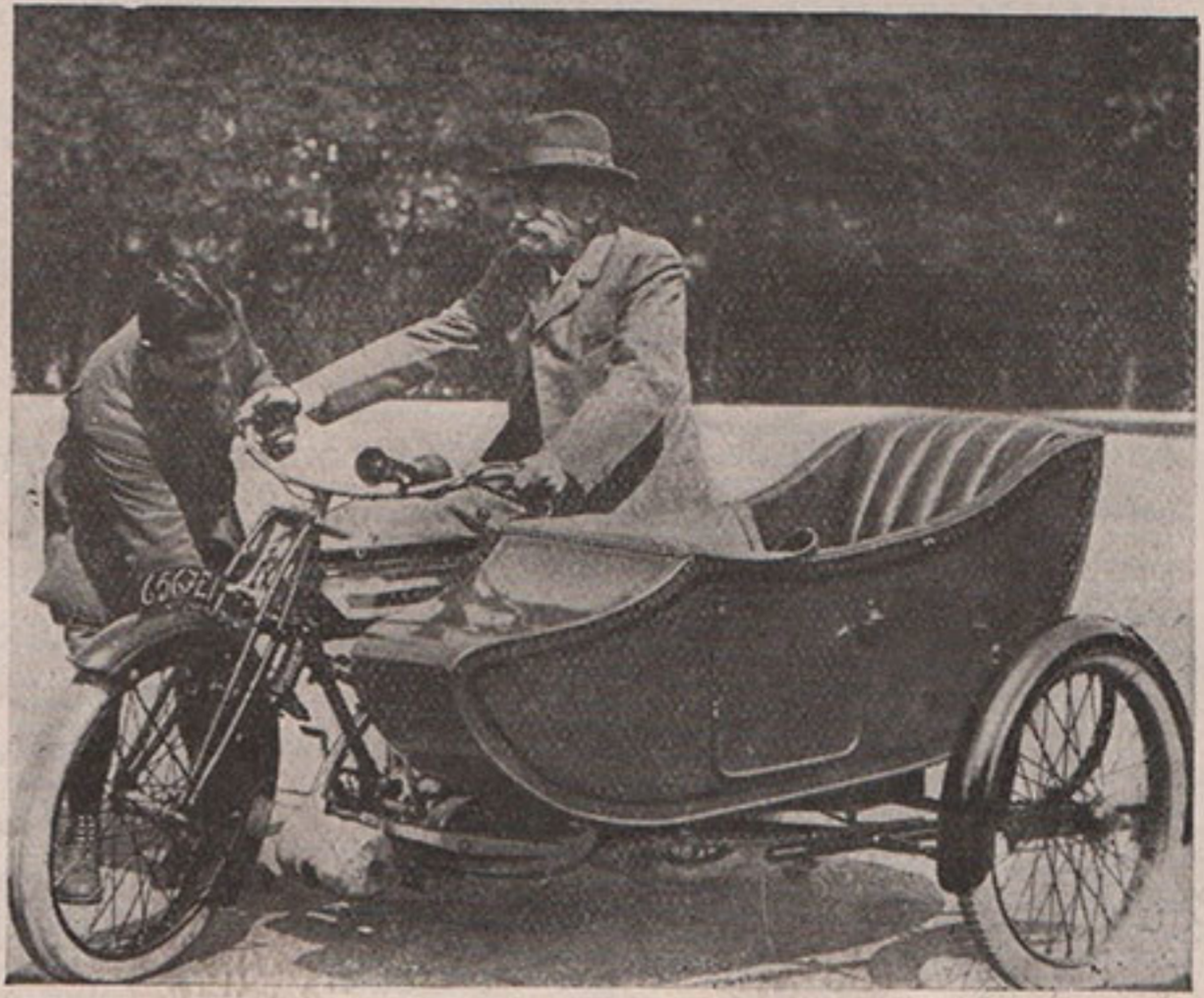
6° Les machines devraient être rigoureusement du type commercial.

A l'issue de l'épreuve une commission d'experts examinerait les moteurs et indiquerait la compression, le réglage des soupapes, etc. Chaque constructeur lors de l'inscription de la machine aurait préalablement donné les indications relatives à sa machine. Et toute machine dont la description ne concorderait pas avec les indications relevées par les experts, serait sans pitié disqualifiée. Nous nous rendons bien compte que cette condition n'est pas aisée à remplir. Elle nécessiterait pour une épreuve où il y aurait pas mal d'entrées, un assez grand nombre d'experts et l'examen serait assez long et assez délicat. De plus il est certain qu'avant la guerre dans une série donnée de moteurs, il y en avait qui, en dépit de la construction et du réglage identiques, donnaient des résultats très supérieurs à ceux fournis par les autres. Mais aujourd'hui le rendement est beaucoup plus égal à cause des habitudes de précision contractées dans la fabrication des moteurs d'aéroplane. Quoi qu'on fasse il y aura toujours un facteur chance qu'on ne peut entièrement éliminer. On a souvent proposé de faire désigner au hasard par une commission, les machines qui courraient.

Cette commission irait chez un agent de la marque et, choisirait une machine, la plomberait et c'est cette machine qui ferait le concours. Cette solution en apparence très équitable, avantagerait en réalité les petites marques qui pourraient quelque temps avant le passage de la commission envoyer à leurs rares agents des machines spécialement préparées, alors que cela serait impossible aux grosses maisons. Mais au fond tout cela concerne surtout le moteur et généralement dans le concours de tourisme le moteur ne travaille pas limite, sauf pour de toutes petites cylindrées, et c'est aux courses de vitesse qu'est dévolu le rôle d'éprouver les moteurs. Il faut se contenter d'exiger ici que le moteur soit strictement de série.

Telles seraient les conditions qu'auraient à remplir les machines. Au point de vue de l'organisation du concours voici quelques points qui nous paraîtraient devoir retenir l'attention des organisateurs.

On est hypnotisé par la vitesse limite de 30 kilomètres à l'heure et on l'impose



Psalty apprend le fonctionnement de la Rover 31/2 à son A. R. le Prince de Monaco. — Cette machine doit servir au Prince pour visiter les régions dévastées.

indifféremment à toutes les machines. La petite deux temps et la grosse machine d'un litre de cylindrée ont à fournir la même moyenne. Autant demander à un âne de s'aligner au Grand Prix. Certaines deux temps ne dépassent guère le 45 en palier, les grosses machines atteignent le 100 à l'heure. Il y a là une injustice manifeste. La toute petite arrêtée par une panne rattrapera son retard beaucoup plus difficilement que la grosse machine. Si on exige une moyenne de 30 de la petite machine, c'est du 45 qu'il faut imposer à la grosse. Évidemment on objecte la limite légale, mais pour des cas exceptionnels les pouvoirs publics accorderaient probablement les autorisations nécessaires.

Le parcours devrait emprunter les plus mauvaises routes possible.

Par exemple avant la guerre les gros pavés du Nord auraient constitué des routes idéales pour un tel concours. Il y aurait eu des cadres cassés, des boîtes de vitesse semées le long des routes mais c'est le rôle du concours qui doit mettre impitoyablement en lumière les points faibles des machines. D'autre part les montagnes donneraient le moyen de mettre les changements de vitesse et les moteurs à l'épreuve. Une côte de 2 à 3 kilomètres, si dure soit-elle ne donne pas des résultats définitifs. Mais il est certain qu'une machine qui grimperait 30 ou 40 kilomètres d'une route en lacets, et cela chargée de bagages, il est certain qu'une pareille machine se jouerait d'une route normale.

Enfin la durée d'une telle épreuve devrait être d'une quinzaine de jours et le parcours d'une longueur supérieure à 5000 kilomètres.

L'épreuve serait coupée de jours de repos pendant lesquels les machines seraient enfermées dans des parcs.

Tel serait dans les grandes lignes, un règlement de concours de tourisme. Il serait évidemment très dur, mais il prouverait quelque chose. Et nous croyons qu'à l'heure actuelle, on serait surpris d'un nombre de machines capables de surmonter les difficultés imposées. OLD NUT.

~~~~~

## Le Circuit Motocycliste des 4 Départements

Le Challenge de la *Tribune Républicaine*

Saint-Etienne.

C'est le 14 Septembre prochain que se disputera, pour la première fois, le Circuit motocycliste des quatre départements, organisé par l'Union sportive Stéphanoise et la *Tribune républicaine*.

Le Président de la République, en dotant cette manifestation sportive d'un superbe vase de Sèvres, a voulu marquer l'intérêt qu'il portait à notre initiative et l'importance qu'il lui attribuait.

Le Challenge de la *Tribune républicaine* est, en effet, la première épreuve de ce genre organisée dans le Centre.

La première pensée des organisateurs était de faire du Challenge de la *Tribune* une « tournée de propagande » en faveur du sport en général, et de la motocyclette en particulier.

Comme le montre le cliché ci-dessous, l'itinéraire traverse des régions où le sport n'occupe pas encore la place que la guerre lui a valu partout.

Mais le circuit motocycliste se double d'un autre intérêt. Son itinéraire, que nous avons reconnu l'autre jour, serpente d'un bout à l'autre dans les contrées les plus pittoresques.



Haute Ecole motocycliste. — Cliché pris à Vernon le samedi 16. — La moto est une B. S. A. pilotée par Hamon, de la maison Hamon et Suriray.

Deux seules lignes droites sur ce parcours de 315 kilomètres s'offrent à l'amateur de vitesse : d'Arlanc à Ambert, dans le Puy-de-Dôme, de Montbrison à Bonson, dans la Loire.

Le reste n'est que côtes ou descentes, avec de nombreux lacets dont les virages dangereux découvrent à chaque instant des paysages admirables.

Au départ de Saint-Etienne, les coureurs auront à grimper la rude côte de Planfoy, dont le pourcentage dépasse par endroit 10 %.

De Lamastre à Sainte-Agrève, du Puy à Craponne de Craponne à Arlanc, d'Ambert à Saint-Anthème de Saint-Anthème à Montbrison, la route s'enfonce à travers de grands bois où l'on respire à pleins poumons un air imprégné de résine.

Cent endroits charmants : Desaignes, Le Chambon de Tence, Bellevue-la-Montagne, Dore l'Eglise, etc... offrent au touriste leurs ombrages délicieux sous lesquels on oublie la canicule.

Dans la Deume, le Doux, le Lignon, la Dore, l'Ance, la Loire, à demi-desséchés, une eau rare se traîne sur un lit de cailloux d'une blancheur éclatante. Le pêcheur trouve pourtant dans la vallée un abri contre le soleil.

Mille curiosités jalonnent le parcours, que les coureurs étrangers voudront sûrement revoir. Entre autres, sur la route de Lamastre à Desaigne, le château de Retourtour, où Coligny trouva un refuge pendant la guerre de religion ; le château de Polignac, près du Puy.

Rarement itinéraire fut plus heureusement choisi. Les nombreux touristes qui suivront le Challenge de la *Tribune* ne s'en plaindront pas.

Quant aux concurrents, à qui les beautés du paysage rendront la course moins aride, ils bénéficieront de l'attention que tous nos correspondants ont apporté à compléter l'organisation du Circuit.

A Annonay, Lamastre, Sainte-Agrève, Yssingeaux, Le Puy, Craponne, Dore-l'Eglise, Arlanc, Ambert, Saint-Anthème, Montbrison, Andrézieux, nos collaborateurs, aidés par les municipalités, ont bien fait les choses.

Au Tuy, le parc fermé sera installé au jardin du Fer à Cheval, mis à notre disposition par M. Gibelin, maire. Comme dans tous les contrôles, les sociétés sportives nous aideront ; des clairons annonceront l'arrivée des concurrents.

Une mention spéciale à M. Vouillat, de Lamastre qui a monté une fanfare à cette occasion.

Le Challenge de la *Tribune* sera un véritable succès.

On trouve renseignements et feuilles d'inscription à *Moto-Revue*.

~~~~~

PARIS - TROUVILLE - PARIS

CONCOURS DE TOURISME

Organisé par le M. C. P. le dimanche 7
septembre 1919

Cette épreuve de tourisme mise sur pied en quelques jours, par l'actif Président du M. C. P., semble devoir remporter tout le succès qu'elle mérite.

Le parcours, d'abord, en lui-même est convenablement choisi, et très agréable. D'autre part, le règlement est très doux et permettra à la

plupart des participants amateurs d'en réaliser la totalité sans trop de pénalisation.

C'est ainsi que l'ami Blauseur, Président du M. C. P., a décidé d'octroyer une tolérance de trois à dix minutes aux concurrents selon la catégorie, et nous devons féliciter Blauseur de cette initiative.

Au demeurant, le règlement est sur les mêmes bases que tous les concours de tourisme, feuille horaire individuelle, etc.

Le contrôle secret n'existe pas, une épreuve de côte déterminera le classement parmi les non pénalisés.

Le droit d'engagement est de dix francs, et tout possesseur de moto-sidecar ou cyclecar peut y prendre part.

De nombreux prix, médailles récompenseront les premiers. En somme excellente idée que Paris-Trouville, dommage qu'il ait été organisé un peu à la hâte, mais malgré tout nous savons que ce que Blauseur fait, est bien fait et le succès de cette épreuve récompensera ses efforts. D'après les derniers renseignements il y aurait plus de trente engagés. Renseignements 100, avenue des Ternes (Téléphone : Wagr. : 96-84)

o o o

ASSOCIATION AMICALE DES ANCIENS MOTOCYCLISTES MILITAIRES

SIÈGE PROVISOIRE : 50, rue Laugier, Paris.

Titre nouveau, et qui entre nous, ne sonne pas trop mal. De tous côtés nous avons des clubs motocyclistes, cette association nous manquait. En effet, l'A'MM vient à son heure: Elle permettra à

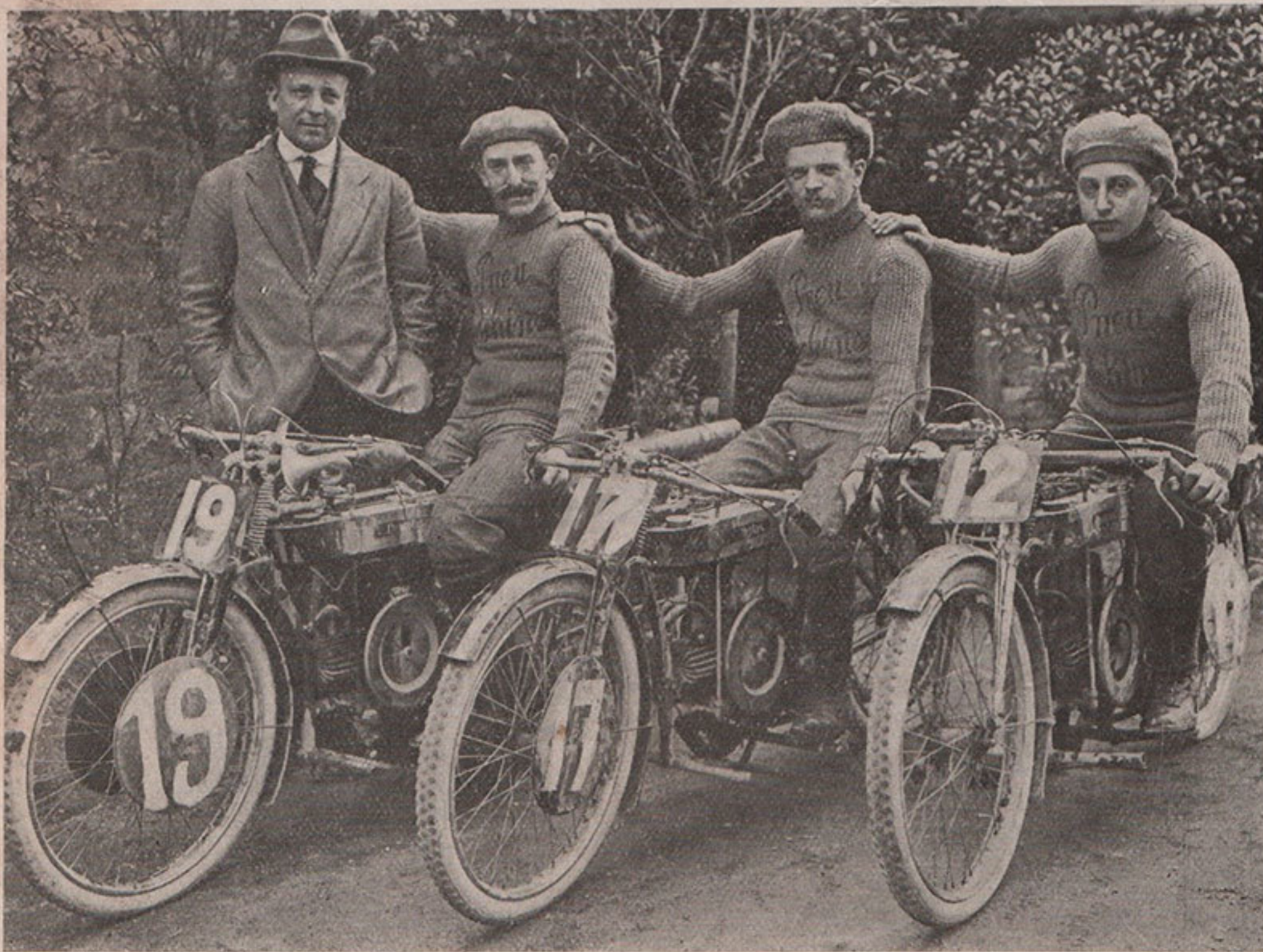
tous ses membres, et je suis certain qu'ils seront nombreux, de maintenir l'esprit de grande camaraderie qui unissait tous les motocyclistes militaires pendant la Grande Guerre. Ceux-ci, souvent à la peine, parfois à l'honneur, mais tous animés du même esprit de sacrifice, ont rempli leur devoir envers la patrie avec la même gaieté de cœur. Au moment où la plupart d'entre eux ont été rendus à la vie civile, mélangés, disséminés un peu partout, peut-être bientôt oubliés, il s'est trouvé parmi eux, un ancien motocycliste, un fervent; l'ami Hamon, qui a brandi l'étendard étoilé des motocyclistes militaires. A son appel, qui de Dunkerque à Biarritz qui de Nice à Brest, de tous les coins de notre belle France qu'ils ont défendue, tous sans exception viendront se grouper sous la bannière de l'A'MM.

Son but? L'A'MM en a plusieurs. D'abord, des buts pratiques: *Tout motocycliste doit pouvoir obtenir du Gouvernement, une motocyclette à des conditions réduites.*

A côté de celles-là, viennent se grouper de nombreuses questions, telles que la réquisition des motos en 1914 et l'impossibilité pour ces motocyclistes de pouvoir se procurer une machine aux mêmes conditions etc., etc...

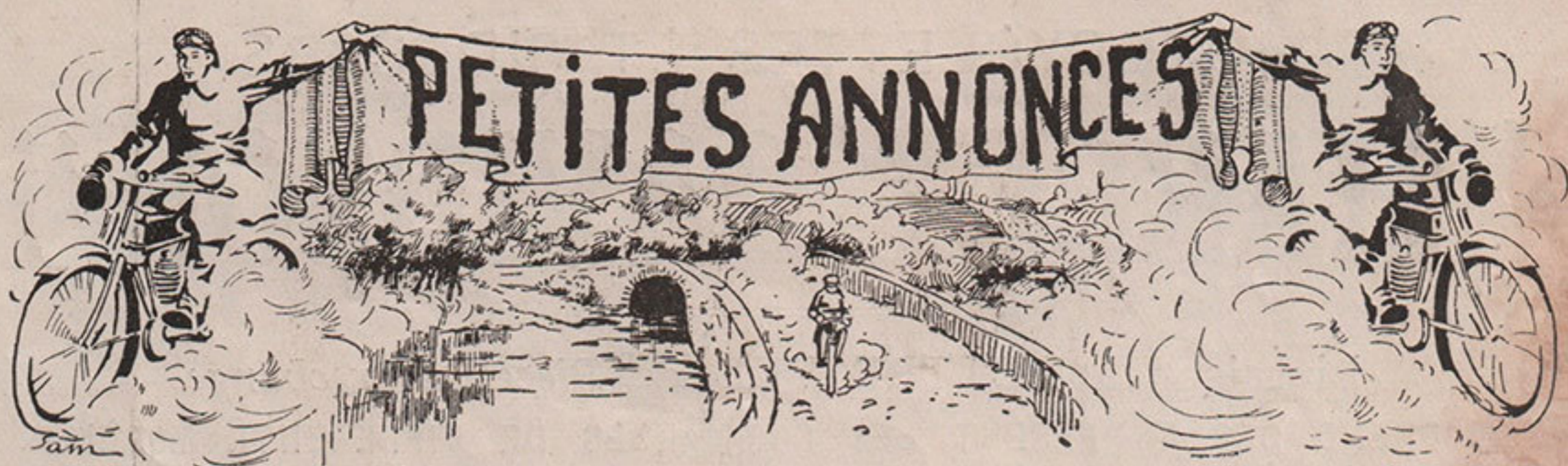
Le réunion constitutive aura lieu au café Excelsior, Avenue de la Grande Armée à Paris, le jeudi, 4 septembre 1919 à 8 1/2. Les motocyclistes de province sont priés d'écrire à M. Hamon, 50, rue Laugier, (Téléphone Wagr. 83-45) qui les représentera à l'Assemblée.

*On demande correspondants pour Moto-
Revue dans toutes villes de province.*



L'équipe Douglas qui en 1914 remporta la Coupe Hutchinson. — M. Davis, le Directeur pour la France de la maison Douglas.

Le meilleur moyen de nous prouver votre sympathie... c'est de vous abonner.



Tarif : 2 francs la ligne (minimum 2 lignes)

NOTA IMPORTANT. — Tout abonné à la Moto-Revue, de par son abonnement, a droit à quatre insertions gratuites de deux lignes. De la sorte, il se trouve remboursé et au-delà du montant de son abonnement.

Nos lecteurs et Abonnés désireux de vendre, échanger ou acheter des motos, side-cars, cycle-cars ou accessoires, ont tout intérêt à s'adresser à notre SERVICE DES OCCASIONS.

Les textes des PETITES ANNONCES doivent nous parvenir au plus tard le 20 pour le n° du 1^{er} et le 5 pour le n° du 15. Toute annonce qui nous parviendrait après ces délais peut être reportée d'office au mois suivant.

ON DÉSIRE VENDRE

Motos

Triumph, 4 HP, bte vitesse et. m. parf. déplacerais région centre. Ruinet, à Villedieu (Indre).

Sommaire, mono 3 HP 1/2. S'adresser samedi soir ou dimanche matin. Leriget, 26, r. Mathis.

Douglas, 4 HP, 3 vit. parf. état. Girardot, Bd des Saussaye, Neuilly-s-Seine.

Terrot, 2 3/4, débr., état neuf, A. Dulouk, 241, Grande-Rue, à Garches (S.-et-O.).

Triumph, 4 HP, débr., état neuf, 2,200 fr., dimanche ou écrire Georges Gagné, 12, rue Montesquiou, à St-Cloud.

Wolf, mono 4 HP, 2 vit., chaînes boîtes séparées, Condriller, à Bacouel (Oise).

Magnat-Debon, 3 HP, 1/4 marche parf. très bon état. 1.100 fr. Ecrire Alsac, à Ruelle (Charente).

Clément, 1914, 2 3/4 2 vit., débr., parfait état, 1.100 fr. Ecrire Andrée Jame; photographe, La Ferté-Macé.

B. S. A. débr., ch. vit., 2.300, parf. état. Drude, 90 bis, rue de Nogent, Rosny-s.-Bois.

Sunbeam, B. S. A.; Triumph, Matchl et occ. Jayet, cycles, Caen (Calvados).

Sidecars

Indian, 7 HP, cli. vit., état neuf, 3.500 fr.,

ou moto seule 2.500 fr. Ecrire à M. Charnay, 37, r. Kléber, à Chalette, par Montargis (Loiret).

René Gillet, 6 HP, 2 vit., bon état de marche, 45, rue de Bagnoux (Montrouge). Visible sam. apr.-midi et dim.

Triumph 2.800 fr.; 2 remorques de moto Boury, 122, av. des Champs-Élysées, Paris.

N. S. U. 2 vit., débr., mise en marche autom., tr. b. ét., carte grise, 2.100, 35, r. Turenne.

Indian av. sidecar 8-9 HP, 2 vit., état marche garanti, pn. nf, chamb. rech, outillage, 3.000 fr. Mathiss, 87, quai Marne, Nogent-Joinv.

Cyclecars

Bédélia, type sport. 2 cyl., marche parfaite, état neuf. S'adresser 97, av. d'Orléans, à Paris (14^e).

Divers

Grosse selle Brooks neuve N. B 170 80 fr., Cossoul, 74, bd St-Michel, à Paris.

Stock motos toutes marques aux meilleures conditions. Hamon et Suriray, 167, bd Péreire.

Stock motos, Blanseau, 100, av. Ternes.

Motos occasion et neuves, Sandford, 72, avenue des Ternes.

Pièces diverses pour toutes motos des armées alliées: Darmout et Baudeloque, 128, av. J.-Jaurès, Levallois.

Réparations magnétos toutes marques, 7, bd Bineau, Levallois.

ON DÉSIRE ACHETER

Divers

Achèterais porte-bagage Triumph compl. avec glm., sans sacoches. Ruinet, à Villedieu (Indre).

Si MOTO-REVUE vous a intéressé
N'HÉSITÉZ PAS . . . Venez grossir le nombre de nos Abonnés.

Dans votre intérêt... aujourd'hui même... de suite...

MOTOCYCLETTES ET SIDECARS

" HARLEY-DAVIDSON "

Livraison à LETTRE VUE de Pièces de rechange
ON PREND DÈS A PRÉSENT LES COMMANDES DE DIFFÉRENTS MODÈLES

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE
SYNDICAT COMMERCIAL DES AGENTS DE L'AUTOMOBILE

== 32-34, Rue Pierret, NEUILLY-SUR-SEINE ==

Téléph. : NEUILLY 5-21, 14-31 — Télégr. : SYNDICAUTO-NEUILLY-SUR-SEINE

AGENT POUR PARIS : Etablissements PSALTY, 183, Boulevard Péreire, PARIS.
ANGERS MALINGE, Rue Paul-Bert, 23.
LE CREUSOT... BAZENET, Rue de Chalon.
GRENOBLE.... RICOU, Cours Saint-André, 23.
AGENTS RÉGIONAUX } MARSEILLE... MAURICE, Rue de Rome, 180.
MONTPELLIER. MONTPELLIER-AUTOMOBILE, Avenue de Toulouse, 56.
RENNES LECLAIR, GUENEL & LADAM, Rue du Mail, 48.
ROUEN..... MÉNAGER, Rue des Charrettes, 20. (A suivre)



CIRCUIT DE L'EUROPE 1914

Grande Victoire

DES MOTOS

DOUGLAS

Gagnants de la COUPE HUTCHINSON

BATTANT ONZE ÉQUIPES DE TROIS COUREURS

DOUGLAS, 14, Rue Danton, LEVALLOIS



LA MOTO INDIAN

La célèbre Maison Indian

Fabricant de Motocyclettes Américaines



A l'honneur d'informer sa clientèle qu'elle vient de concéder le monopole de sa marque pour Paris, Seine et Seine-et-Oise, à M. Blauseur, 100, avenue des Ternes, à Paris (Téléph. : Wagram 96-84) qui, dès à présent, prend les commandes des différents modèles et des pièces détachées.
Livraisons très prochainement.

La Maison BLAUSEUR

a en magasin PRÊTES A LIVRER

100 MOTOS ANGLAISES

Et prend les commandes pour
**Indian avec Sidecar - Hender-
son - A. J. S. - B. S. A., etc...**
Sidecars **As des As**, neuf: 725 fr.

**MOTOS OCCASION EN STOCK
TOUTES MARQUES, TOUTES FORCES**

La seule Maison en France LIVRANT
des Motos anglaises DE SUITE

**BLAUSEUR, 100, avenue des Ternes
PARIS**

LE TORPEDO

2 places

"SICAM"

ne vous coûte que

3.950 Fr.

**Éclairage électrique
Livraison rapide**

3, Rue Hoche, PANTIN (Seine)

:: CIRCUIT DE L'EUROPE ::

MOTOCYCLETTES

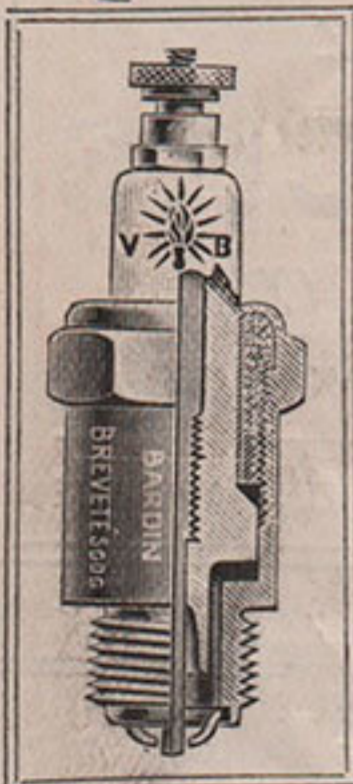
Est la confirmation de

PARIS-REIMS-PARIS

— POUR LA —

BOUGIE V. B.

BARDIN



COUPE de VITESSE et COUPE de RÉGULARITÉ gagnées par équipe ALCYON, Bougie BARDIN
RECORD du TOUR, PEAN sur PEUGEOT, Bougie BARDIN

Catégorie 250 c/c

1^{er} LOUIS (Aleyon) Bougie BARDIN

Catégorie 350 c/c

1^{er} MILLAND (Motosacoche) Bougie BARDIN

2^e VUILLANY (Aleyon) ... Bougie BARDIN

3^e JOLY (Aleyon) Bougie BARDIN

Catégorie 500 c/c

1^{er} PEAN (Peugeot) Bougie BARDIN

2^e PERRIN (Peugeot) Bougie BARDIN

CYCLECARS

1^{er} HONEL (Morgan) Bougie BARDIN

SANS COMMENTAIRES

Agent général **J. LE GUELLEC**, 32, avenue de la Grande-Armée, PARIS

Téléphone : Wagram 20-09

Usine à St-DENIS

Mentionnez toujours la "Moto-Revue" en écrivant aux annonceurs

MANUFACTURE FRANÇAISE
DE
SIDE-CARS "DIANE"

DEUX
MODÈLES **A. OBLIN**

s'adaptant
à toute moto

Constructeur (spécialiste)

Livrables
de suite

41, Rue de Richelieu, 41

PARIS Téléphone :
LOUVRE 28-68

Le Side-Car "DIANE" accomplit la moto

Motos et Sidecars
OCCASION

TOUTES MARQUES

Entièrement remis à neuf

HAMON & SURIRAY

50, rue Laugier, PARIS

INDICATEUR DE VITESSE

ET

- Compteur Kilométrique -

= COWEY =

Le Meilleur, Exact et Stable

Recommandé par TOUS les Constructeurs

EN VENTE CHEZ TOUS LES BONS AGENTS

VALPIC, 23, Avenue Trudaine, Paris

TOUTES PIÈCES

NEUVES ET OCCASION

pour **TOUTES MARQUES**

CADRES
FOURCHES
JANTES
MOYEURS
CHAINES

MOTEURS
RÉSEROIRS
GUIDONS
CABLES
GRAISSEURS

PIGNONS
BOITES DE
VITESSE
MAGNÉTOS
ETC., ETC...

STOCK IMPORTANT

de pièces neuves **ROYAL ENFIELD**

PROVENANT DE LA

Liquidation des Stocks de l'armée

En écrivant, donner tous détails, dessins, et, si possible,
envoyer la pièce usagée

R. DARMONT & L. BAUDELOQUE

128, rue J.-Jaurès, LEVALLOIS

MOTOCYCLISTES !

FAITES RÉPARER
VOS MOTOS CHEZ

J. DETRUCHE

27, rue des Récollets, PARIS (X^e)

SPÉCIALISTE DE LA MOTOCYCLETTE

CONDITIONS SPÉCIALES POUR LES AGENTS DE PARIS ET DE LA PROVINCE

M. VILGRAIN dans ses Baraques,
a **PENSÉ A TOUT!!**

SAUF A METTRE EN VENTE, A LA DISPOSITION DES MOTOCYCLISTES, les
Numéros de la Collection de "MOTO-REVUE" d'avant-guerre et les articles pratiques
qu'elle renferme.

Quelques Titres : COMMENT CHOISIR SA MOTO? SIDE-CAR OU CYCLE CAR? — LES MOTOS DE TOURISME. —
LA POSITION A MOTO. — MOTOS LÉGÈRES OU GROSSES MOTO? — L'ALLUMAGE DANS LES MOTEURS. — LES COURSES ET LA
MOTO COMMERCIALE. — RAJEUNISSONS NOS MOTOS. — COMPRESSION. — POUR EMPÊCHER NOS MOTEURS DE COGNER —
SUR LE PATINAGE DES COURROIES. — COMMENT PARTIR FACILEMENT. — CHANGEMENTS DE VITESSE PROGRESSIFS. —
LE DÉRAPAGE — DÉPENSES ANNUELLES D'UN SIDE CAR. — POURQUOI UN MOTEUR FUME-T-IL? — FORMALITÉS A REMPLIR
POUR LE PERMIS DE CONDUIRE, ET DÉCLARATIONS, ETC., ETC. — RECETTES ET PROCÉDÉS, ETC., ETC.

La Collection complète des 26 premiers numéros (N° 1 épuisé) 20 Fr., franco

Les numéros séparés : 0 fr. 75, plus 0 fr. 05 pour port — En Vente dans les Bureaux de la **MOTO-REVUE**

Mentionnez toujours la "Moto-Revue" en écrivant aux Annonceurs

MARQUES DE FABRIQUE

BREVETS

DESSINS ET MODELES

Pour prendre vos **BREVETS**

Pour étudier la valeur des **BREVETS**
auxquels vous vous intéressez

Pour diriger un **PROCÈS** en contrefaçon

OFFICE JOSSE, 17, Boulev. de la Madeleine, PARIS (1^{er})

MOTOS NEUVES TOUTES
MARQUES

TRIUMPH -:- **SUNBEAM**
- **INDIAN** -:- etc. -:- etc. -
- *Prêtes à livrer de suite* -

PNEUS - ACCESSOIRES

Tout l'équipement de la Moto et du Motocycliste

11, RUE DESCOMBES, 11, PARIS



**OBJETS D'ART
COUPES**

**MEDAILLES
INSIGNES**

BOUSSARD

FABRICANT

Editeur des " Œuvres de Huguenin "
170, Rue du Temple, PARIS

Téléph. Arch. 37-21

ENVOI DU CATALOGUE FRANCO A NOS LECTEURS



COMME LES AUTOS
ÉCLAIREZ

VÉLOS & MOTOS
PAR PROJECTEUR

ÉLECTRIQUE

AVEC

L'ALTERNACYCLE

B^r. S. G. D. G.
GARANTI

Prix: 55 F.

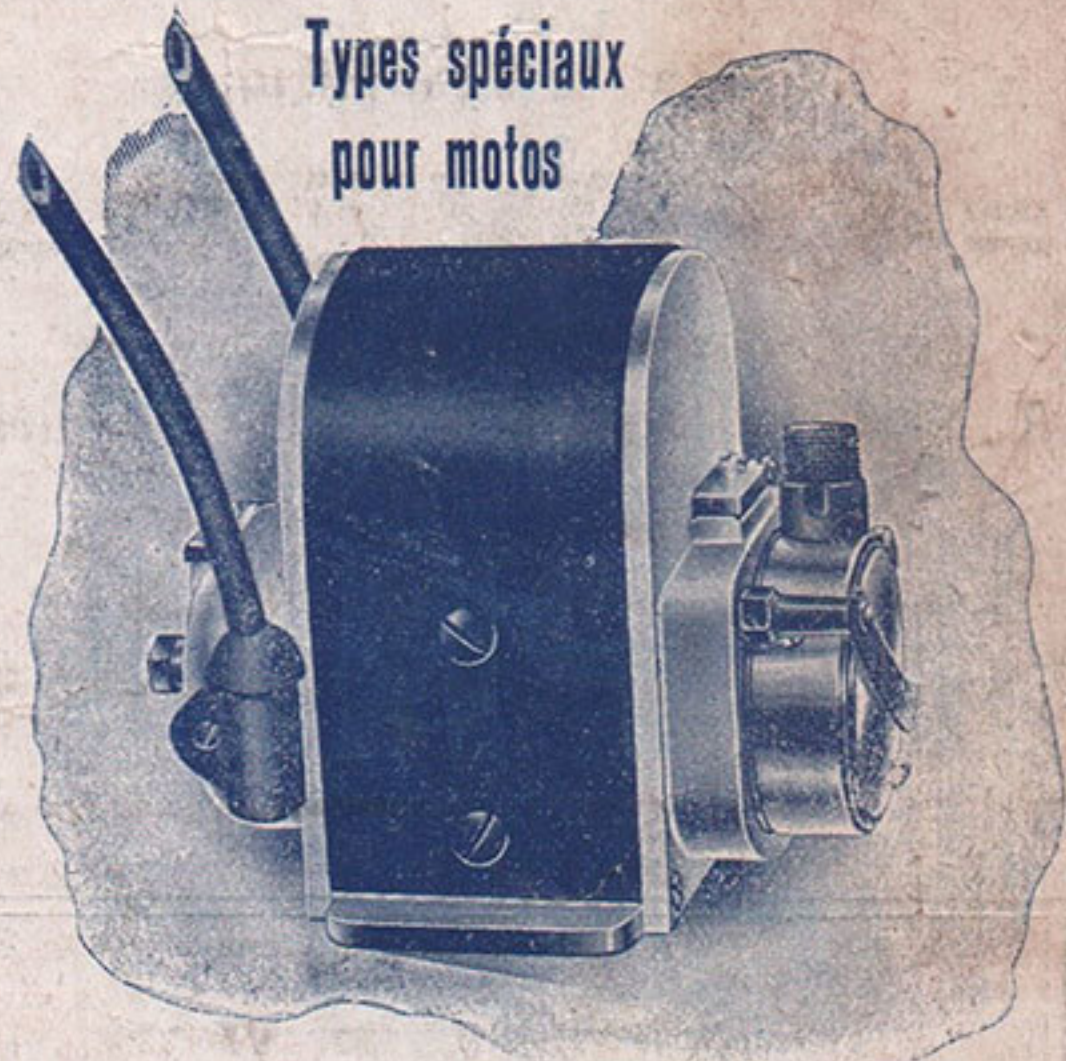
EN VENTE PARTOUT

Gros: Etabli^s L. ROSENGART
65, Boul^d Sault, PARIS



Magnétos "PERFECTA"

Types spéciaux
pour motos



USINES ET BUREAUX :

47, rue Cartier-Bresson, PANTIN (Seine)
Tél. : Nord 45-52

SUCCESSALE :

7, boul. Bineau, LEVALLOIS-PERRET
(Porte Champerret)

Réparations - Pièces détachées

Circuit de l'Eure

1919



Sidecars (750^c)

1^{er} HURET (G.-L.)

2^e LE PEN (G.-L.)

3^e DELABRE (ROVER)

Motos (350^{cmc})

1^{er} MILLAND (Motosacoche)

3^e FREY (Motosacoche)



TOUS sur

PNEU MOTO

HUTCHINSON