

Essai d'une Austral confort

1^{fr.} — 25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

14^e ANNÉE — N° 200

15 Juillet 1926



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

MOTO-REVUE
BUREAUX :
5, rue St-Augustin, PARIS

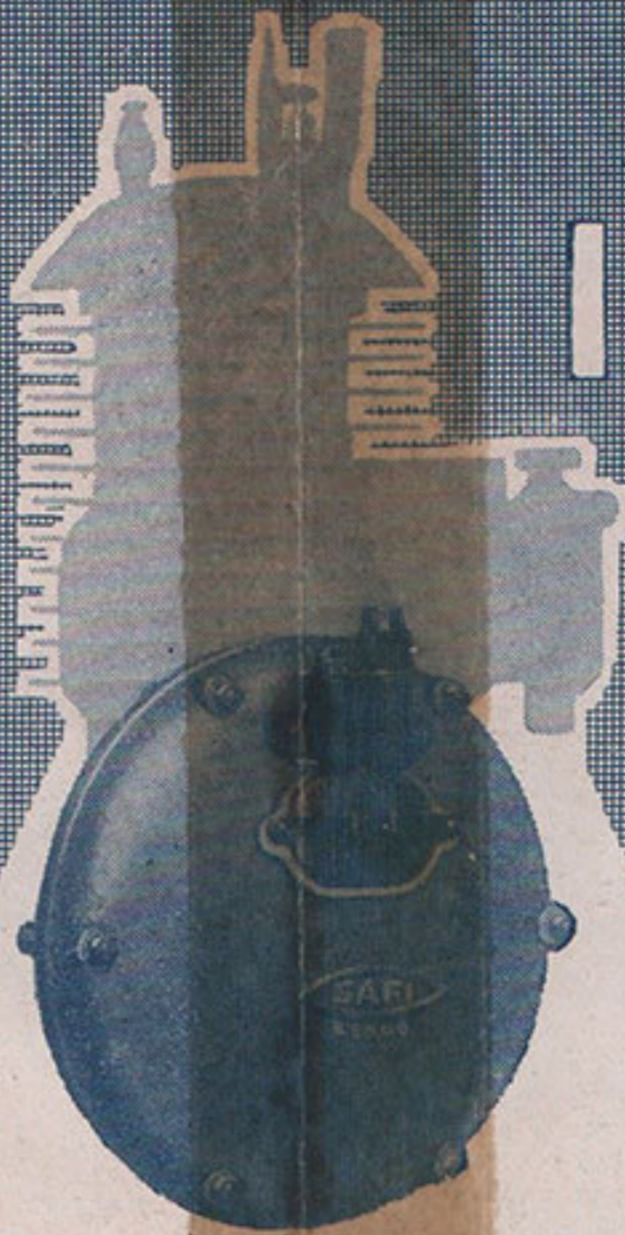
DURAND - ROLLAND - PERROTIN
La Triplette fameuse des pilotes de Terrot
Vainqueurs des principales Épreuves Motocyclistes du Calendrier

VOTRE MOTO

n'est pas parfaite
si elle ne comporte pas:

l'Éclairage
électrique
d'un projecteur

l'Allumage
sûr et régulier
de votre moteur



Pour l'obtenir,
employez le

VOLANT MAGNÉTIQUE



Breveté S.G.D.G.

France et Étranger

Aux 3 Jours de l'U.M.F. du Forez :

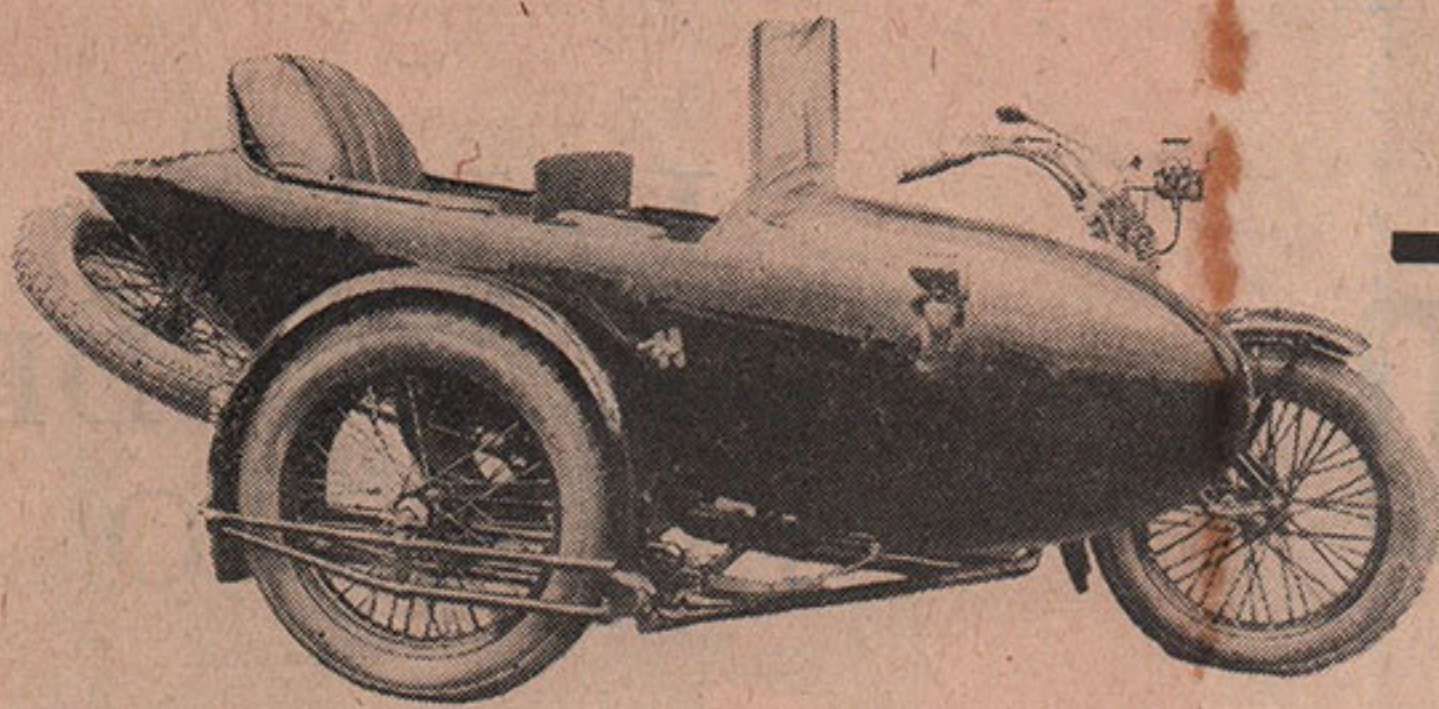
3 machines Automoto
1 machine Alcyon } **engagées**

terminent sans pénalisation cette dure épreuve

AGENTS! Exigez le **VOLANT MAGNÉTIQUE** SAFI
de votre constructeur.
Demandez la Notice B à



14, rue de Bassano. PARIS



Que faut-il pour
faire du Grand Tourisme ?

Sans fatigue
Sans ennui
Sans gros frais ?

Une machine

Vous avez tout cela dans la
nouvelle Motocyclette 6 CV

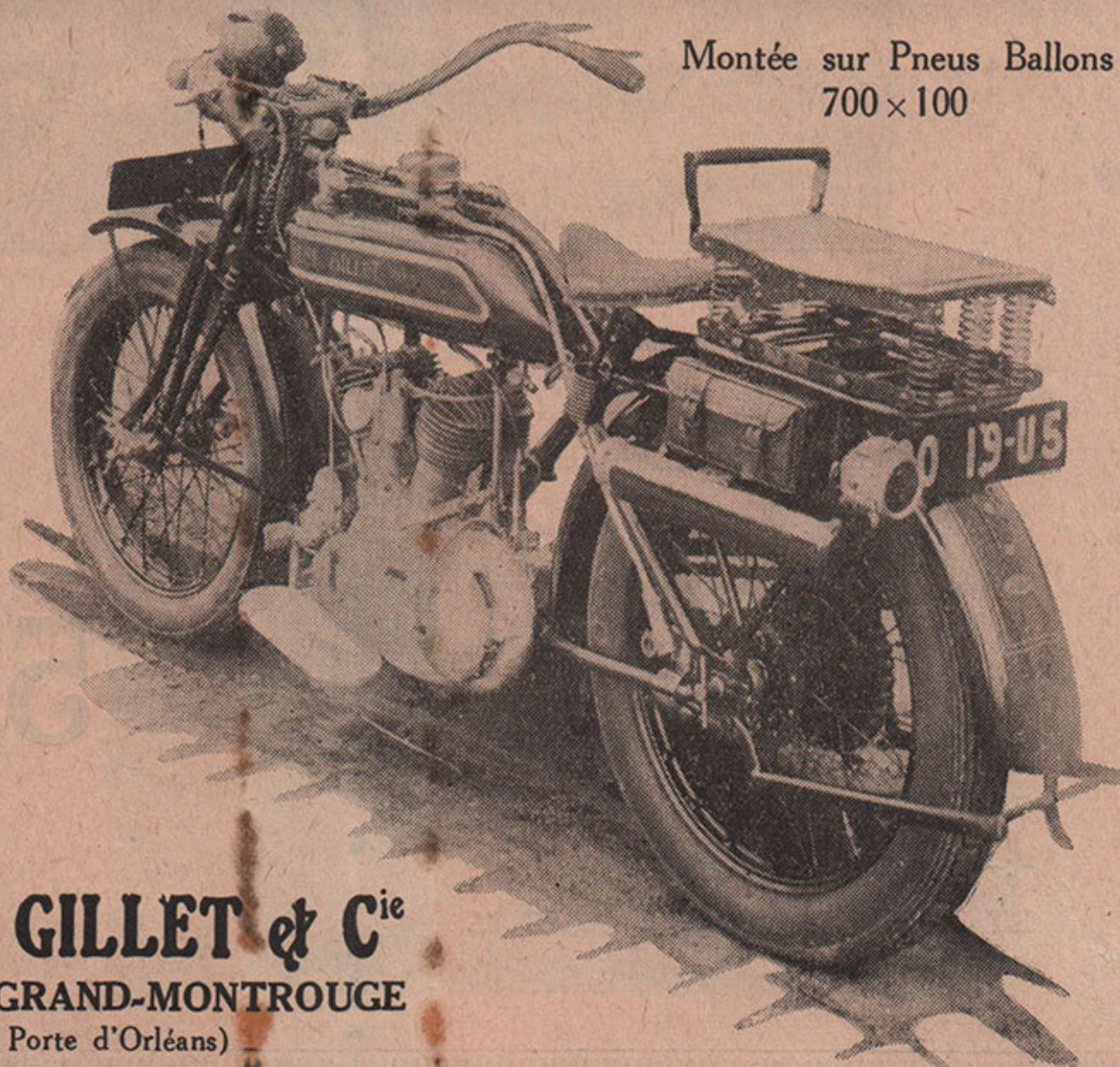
Puissante
Rapide
Consommant peu
et bien suspendue

René GILLET-*Confort*

Vous connaissez déjà la sou-
plesse de sa fourche élastique
et son fameux châssis de
sidecar à suspension intégrale

Alors !
Que cherchez-vous de
mieux ?

Montée sur Pneus Ballons
700 x 100



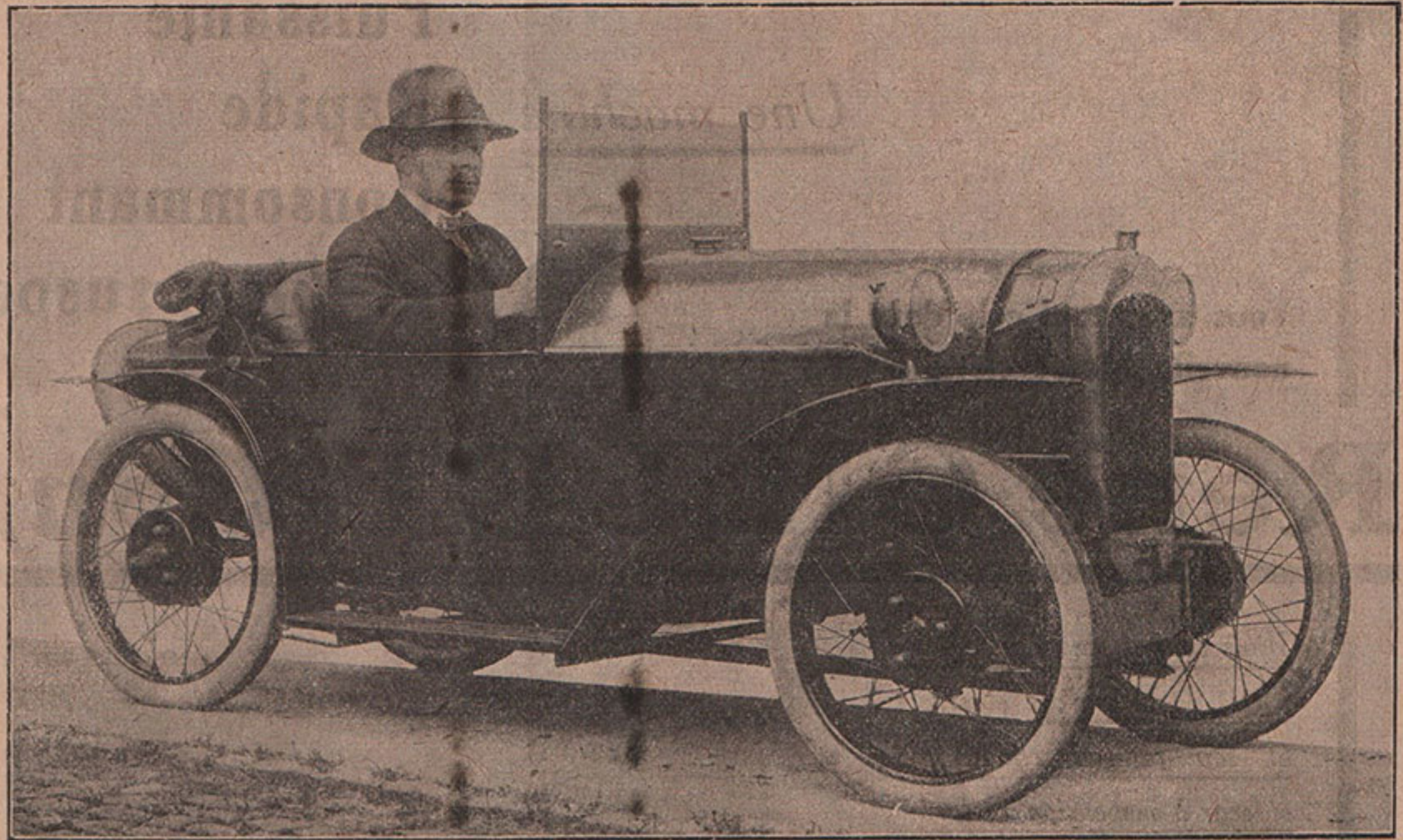
Le Catalogue illustré M.R.
est envoyé franco sur demande.

Établissements **RENÉ GILLET et C^{ie}**
128, Route d'Orléans, 128 - GRAND-MONTROUGE
(A quelques minutes de la Porte d'Orléans)

Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Micron

L'AUTO
AU PRIX DE
LA MOTO



Société Anonyme des Automobiles

Micron

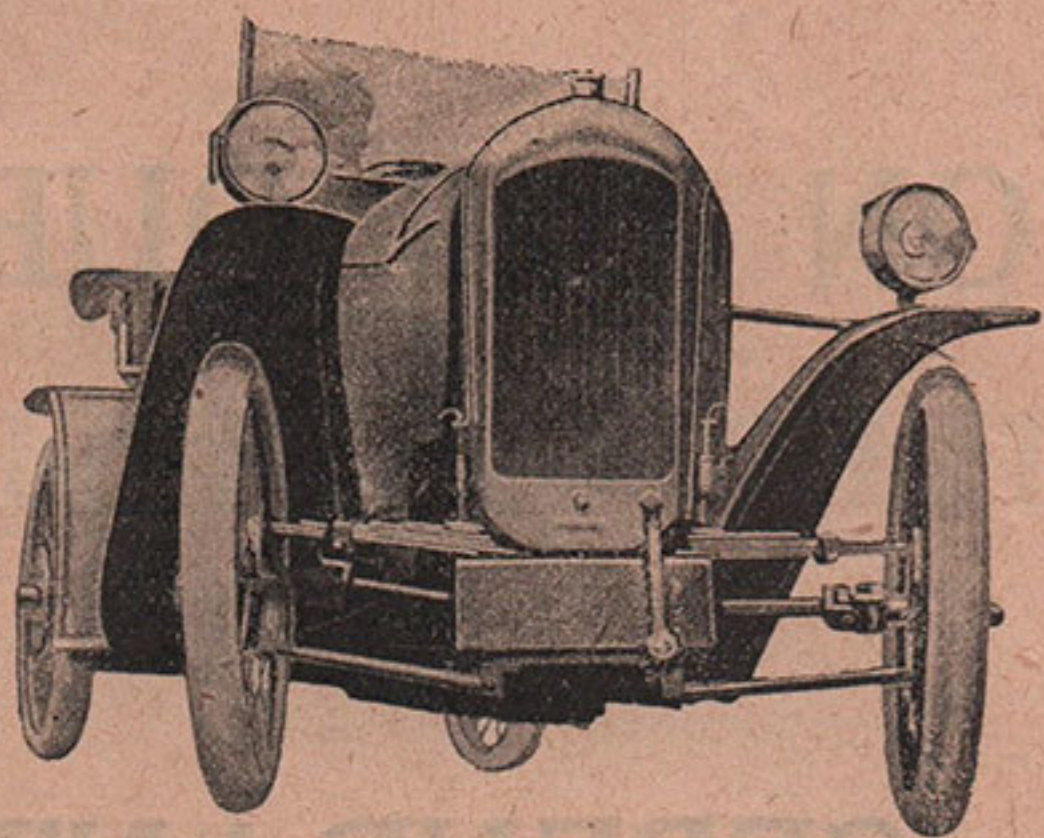
1, Rue Alsace-Lorraine, 1
T O U L O U S E

72, Avenue des Ternes, 72
~;- P A R I S ~;-
ET CHEZ TOUS SES AGENTS

Type Tourisme :

5.500 francs

Envoi du Catalogue sur demande



Micron

AU BOL D'OR, l'épreuve la plus dure pour les petites cylindrées, 4 MICRON, strictement de série, ont terminé ensemble et sans une panne de mécanique. L'écart entre les 4 voitures était de 1.025 à 1.100 km. C'est cette régularité impressionnante qui a suscité l'admiration de tous les spectateurs.

Au concours de régularité de la Forêt de Saint-Gobain, le 10 juin, 2 MICRON se classent 4^e et 6^e, l'une avec 1 m. 18 s. d'écart, l'autre avec 1 m. 31 s., au milieu d'un lot de grosses voitures dont la 1^{re} a eu 49 s. et la dernière 19 m. 36 s. d'écart.

Nombreuses, cette saison, sont les compétitions locales où des propriétaires de MICRON courent pour leur plaisir et se classent dans les tout premiers rangs, devant de grosses cylindrées.

On ne discute plus la robustesse de la MICRON, son endurance, sa tenue de route, sa vitesse.

Notez que la MICRON n'est pas un cyclecar

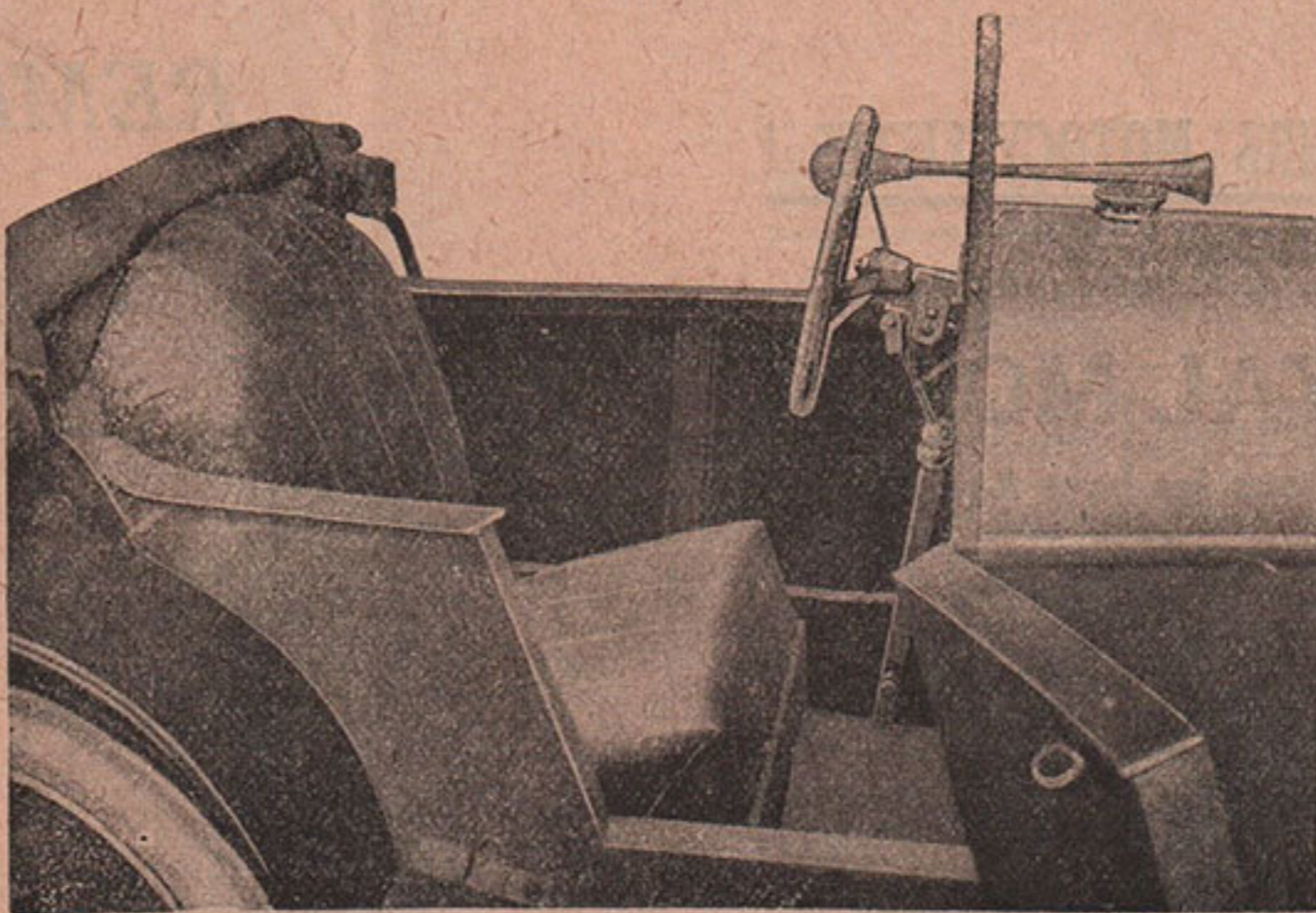
de construction légère. C'est une auto complète, possédant même différentiel, refroidissement à eau et freins sur les 4 roues.

Les MICRON sont donc bien faites pour les services durs, réguliers et rapides, comme il convient aux gens d'affaires.

Asseyez-vous dans une MICRON, prenez le volant et vous serez séduit par son confort et par le plaisir spécial de piloter une voiture tirée et non poussée. Seul, ou à plusieurs — chacun goûtant le plaisir de conduire — vous pourrez faire du grand tourisme dans un confort complet : siège profond et moelleux, pare-brise, capote fermant hermétiquement, comme dans une conduite intérieure, comme dans un fauteuil...

Si le prix vous étonne, lisez notre catalogue, considérez la conception toute nouvelle de la MICRON et vous comprendrez pourquoi cette merveilleuse petite auto ne coûte pas plus cher d'achat et d'entretien qu'une motocyclette.

Comme dans un fauteuil





ON DIT QUE...

CEPENDANT...

“ROYAL”

MUNIE DU BLOC-MOTEUR

REMORTE :

DEUX MÉDAILLES D'OR ET LA
aux TROIS JOURS

AUX FUTURS MOTOCYCLISTES !

Exigez, dans votre intérêt, la

“ROYAL-MOTO”

chez tous les bons Agents



Usines à St-ÉTIENNE — Catalogue sur demande



...NUL N'EST PROPHÈTE EN SON PAYS !

...EN SON PAYS NATAL DE SAINT-ÉTIENNE

-MOTO"

J. MASSARDIER 175 cmc.

**COUPE DES CONSTRUCTEURS
DU FOREZ**

AUX AGENTS !

Demandez l'Agence de la

"ROYAL-MOTO"

dans votre région. C'est votre intérêt



adressée au Dépôt Général, 10, Avenue Niel, PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

V

Pour votre Moto !

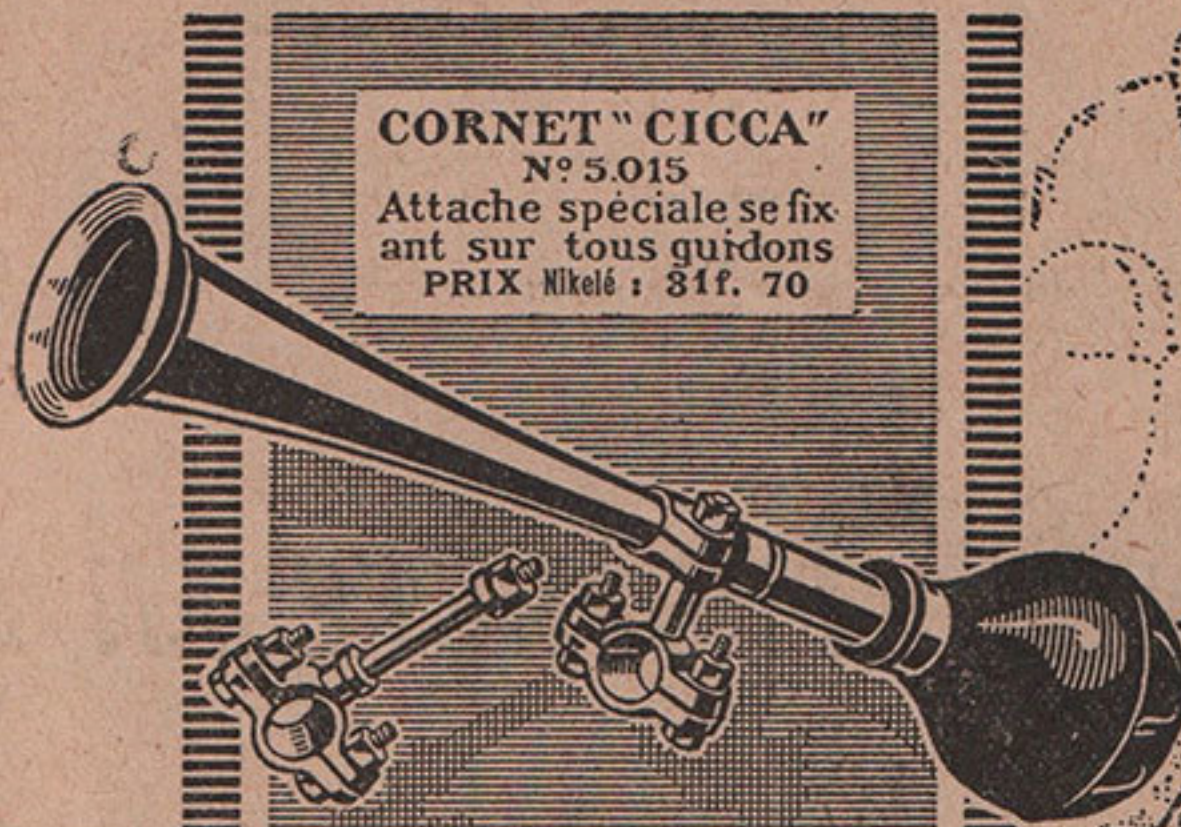
N'HÉSITEZ PAS à l'équiper avec des accessoires de toute première qualité.

Pas plus chers que d'autres quelquefois très ordinaires, vous n'aurez pas à les remplacer si souvent, et ils vous rendront tous les services que vous en attendez.

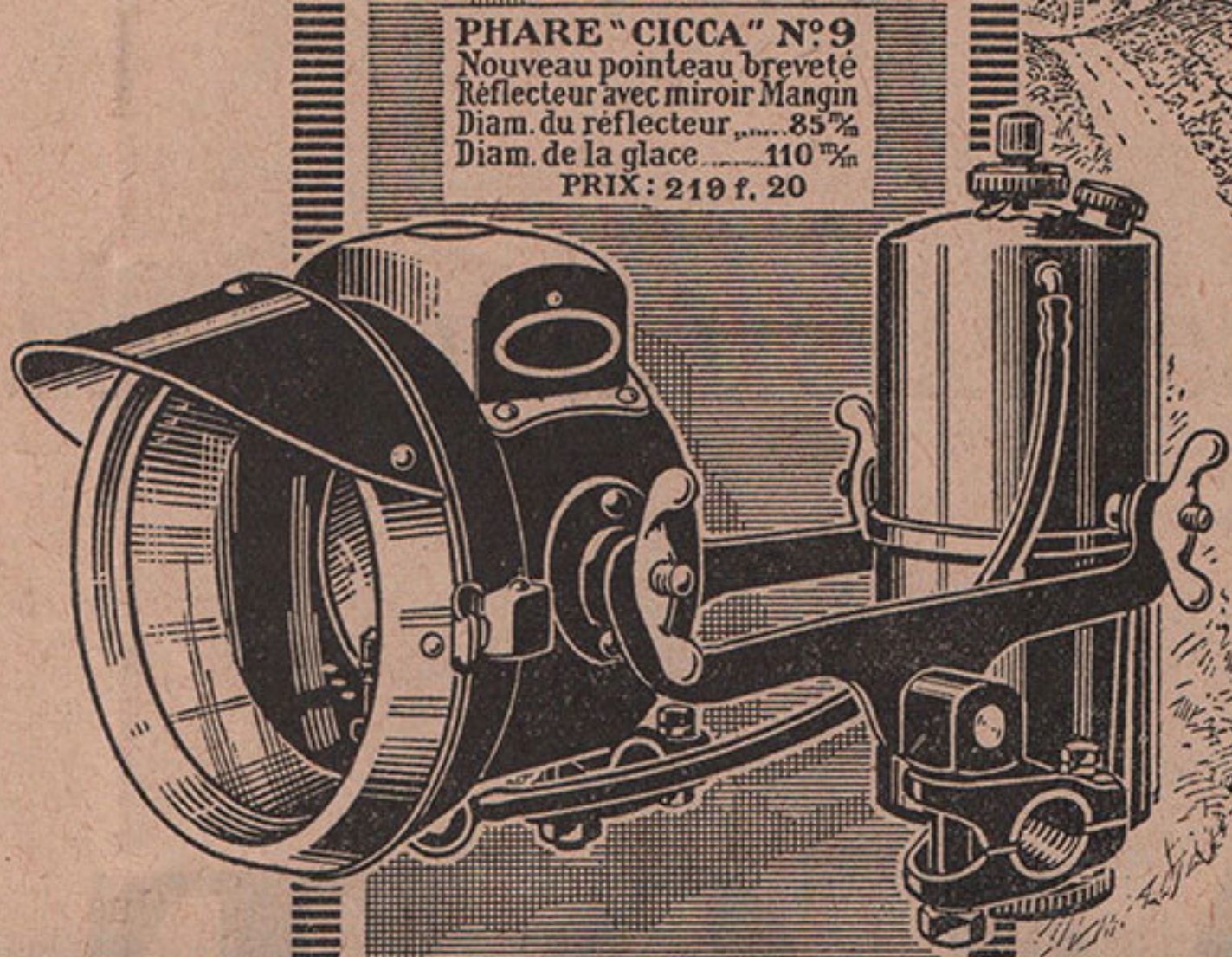
Le Clairon CICCA 5015,
Le Phare CICCA N° 9,
Le Miroir rétroviseur CICCA N° 27,
sont indispensables à tout motocycliste avisé.

Tous les accessoires CICCA sont complètement garantis et en vente dans toutes les bonnes Maisons.

EXIGEZ LA MARQUE



CORNET "CICCA"
N° 5.015
Attache spéciale se fixant sur tous guidons
PRIX Nikelé : 81 f. 70

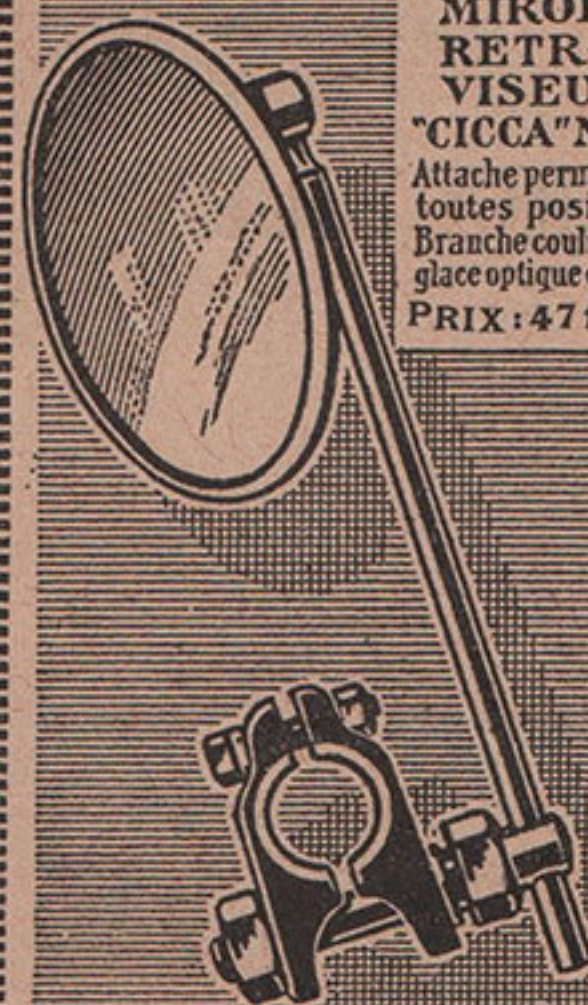
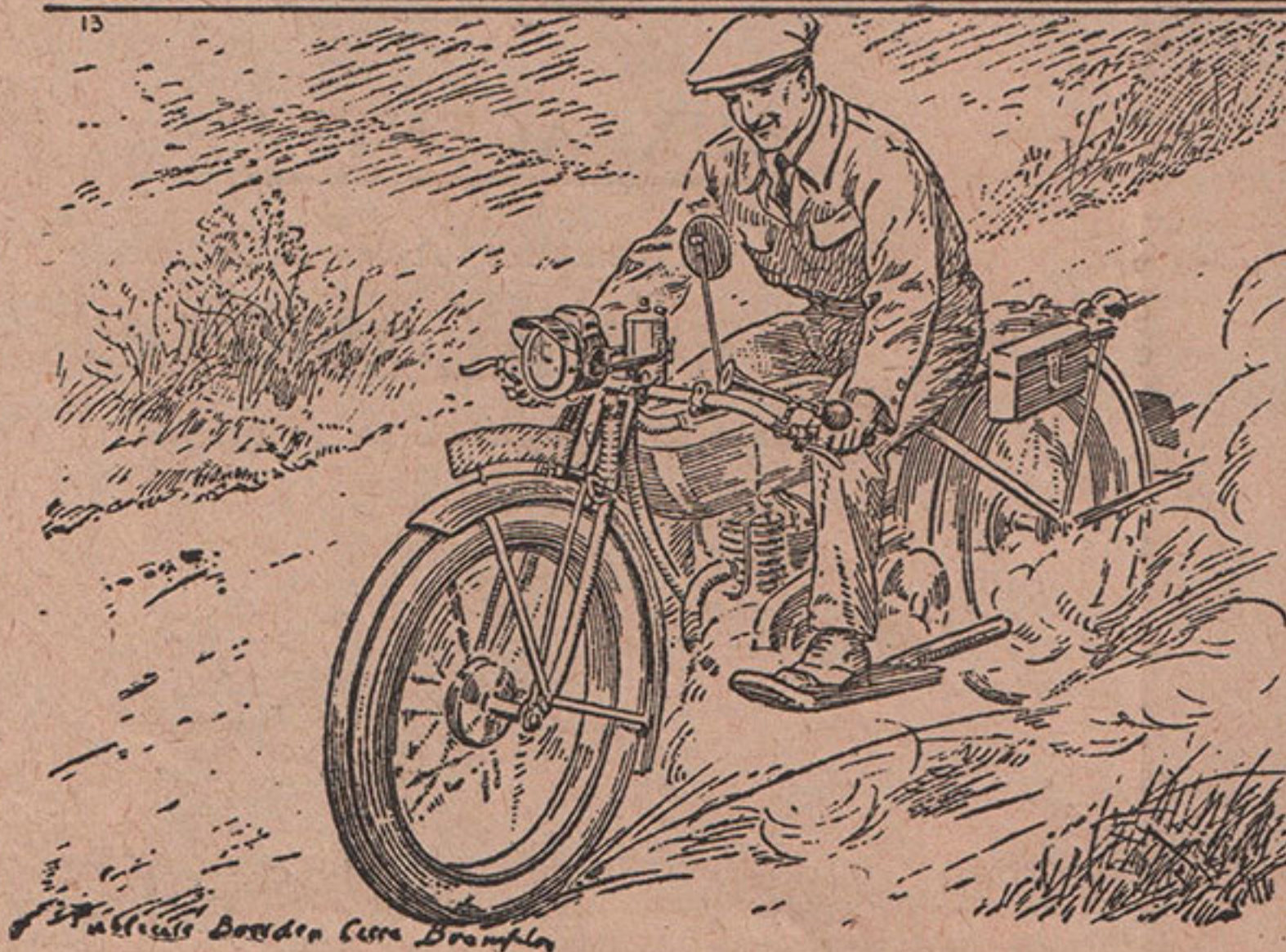


PHARE "CICCA" N° 9
Nouveau pointeau breveté
Réflecteur avec miroir Mangin
Diam. du réflecteur 85 mm
Diam. de la glace 110 mm
PRIX : 210 f. 20

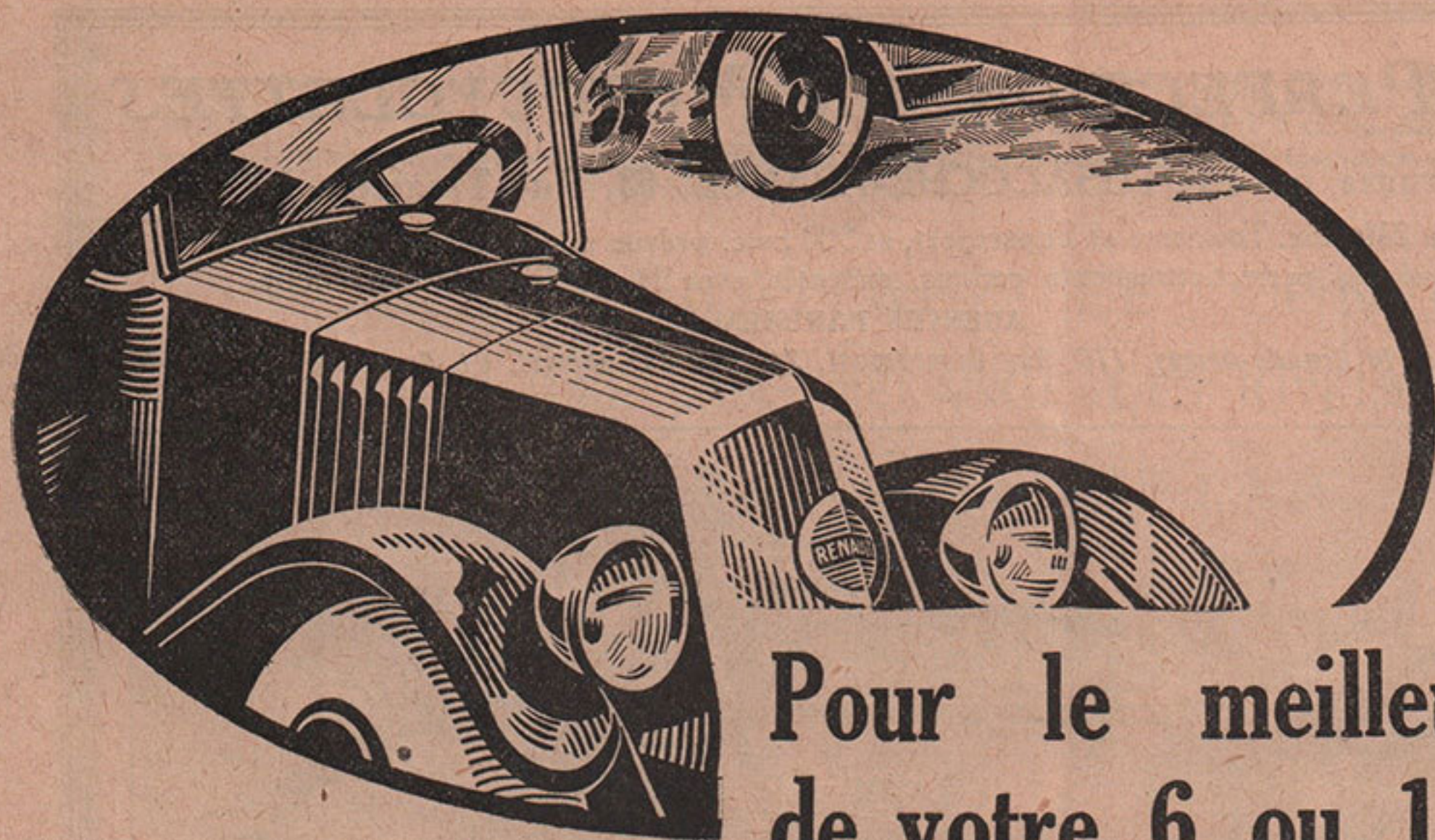
Cicca
LES PLUS IMPORTANTES
USINES FRANÇAISES
D'ACCESSOIRES DE CYCLES
ET AUTOMOBILES

129, Avenue Malakoff
— PARIS —
Téléph. : Passy 89-84
— 89-85

**CORNET
PHARE
MIROIR
POUR MOTOS**



**MIROIR
RETRO-
VISEUR
"CICCA" N° 27**
Attache permettant
toutes positions
Branche coulissante
glace optique de 90°
PRIX : 47 f. 20



Pour le meilleur rendement de votre 6 ou 10 CV Renault

Les soins d'entretien et de graissage ont une grande importance sur le fonctionnement de votre Renault. Le choix judicieux de l'huile est donc primordial pour le rendement meilleur de votre voiture. Ce choix, pour être correct, doit être basé sur les quatre facteurs fondamentaux suivants : température de fonctionnement - système de graissage - tendance à la carbonisation - conditions d'étanchéité. Pour cette étude, il faut vous en rapporter aux indications précises d'Ingénieurs spécialistes.

Des Techniciens à votre Service.

Depuis plus d'un demi-siècle, la Vacuum Oil Company s'est spécialisée dans l'étude des problèmes de graissage et dans le raffinage de lubrifiants supérieurs. Son Service Technique jouit d'une réputation méritée, basée sur une expérience pratique considérable et sur les recherches approfondies auxquelles il se livre continuellement. Voici les recommandations de ses Ingénieurs spécialistes, pour la 6 CV et la 10 CV Renault.

Pour votre 6 CV.

Gargoyle Mobiloil "A" en été;
Gargoyle Mobiloil "Arctic" par temps de gelée.

Pour votre 10 CV.

Gargoyle Mobiloil "BB" en été;
Gargoyle Mobiloil "A" par temps de gelée.

Tous ces renseignements, et bien d'autres encore qui vous aideront à obtenir le meilleur rendement de votre 6 ou de votre 10 CV, se trouvent détaillés dans nos brochures "Si vous possédez une Renault" que nous nous ferons un plaisir de vous adresser gratis et franco sur demande à l'aide du coupon ci-joint. Spécifiez la puissance de votre voiture.

VACUUM OIL COMPANY S. A. F.

34, Rue du Louvre — PARIS

Pour envoi gratuit et franco de la brochure "Le Graissage de la ... CV Renault".

Nom :

Adresse :

A retourner sous enveloppe fermée. 104-GA

Vacuum Oil Company S.A.F.

34, Rue du Louvre — PARIS

AGENCES & SUCCURSALES : Alger, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Rouen, Toulouse, Tunis, Bâle, Bruxelles, Luxembourg (G.-D.), Rotterdam.



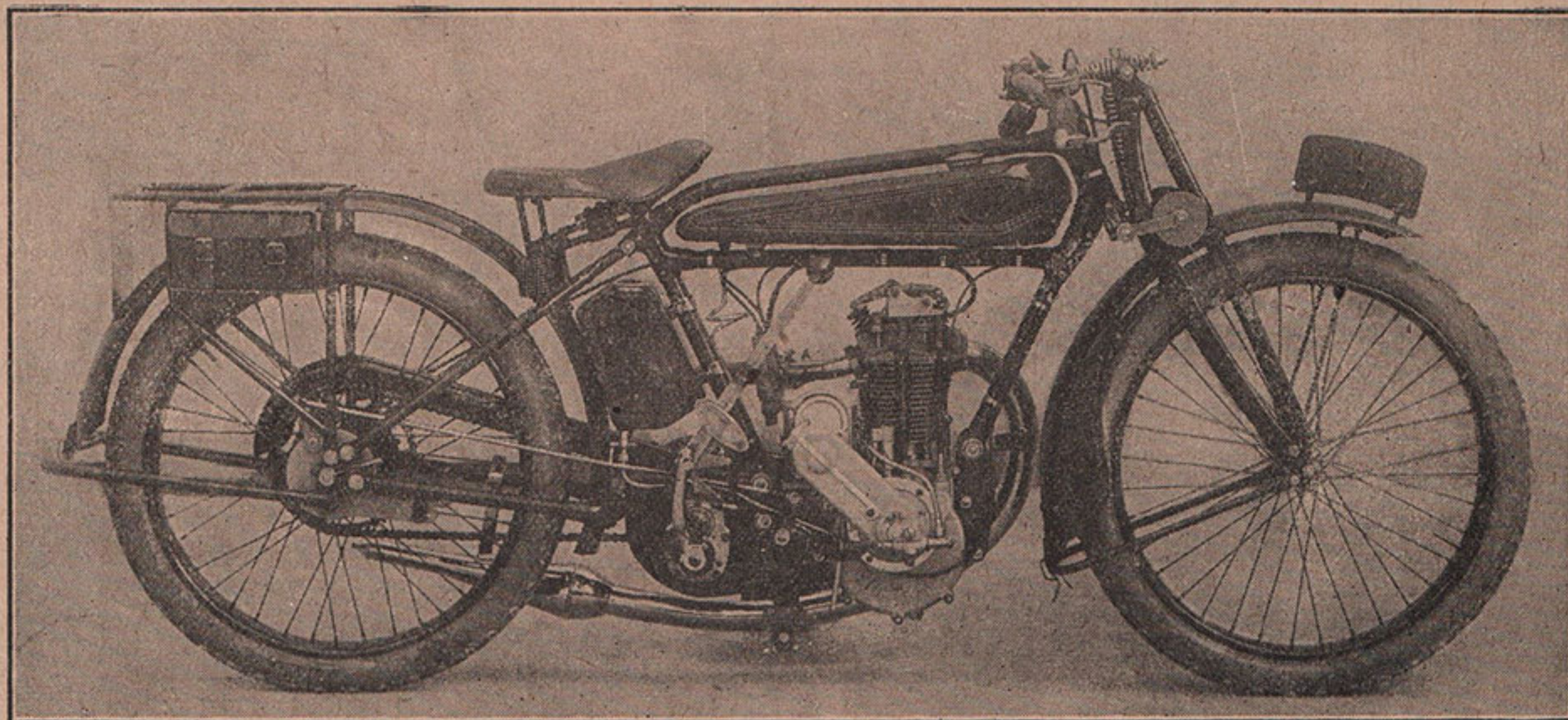
LA PERFECTION EN MOTOCYCLETTES

Construites par MOTOSACOCHE-FRANCE, 63, Rue Trarieux, LYON

La 250 cmc. Tourisme et Supersport, sa 500 cmc. prévue pour sidecar, possèdent tous les perfectionnements connus, exécutés avec la précision MOTOSACOCHE.

AGENCES PARISIENNES :

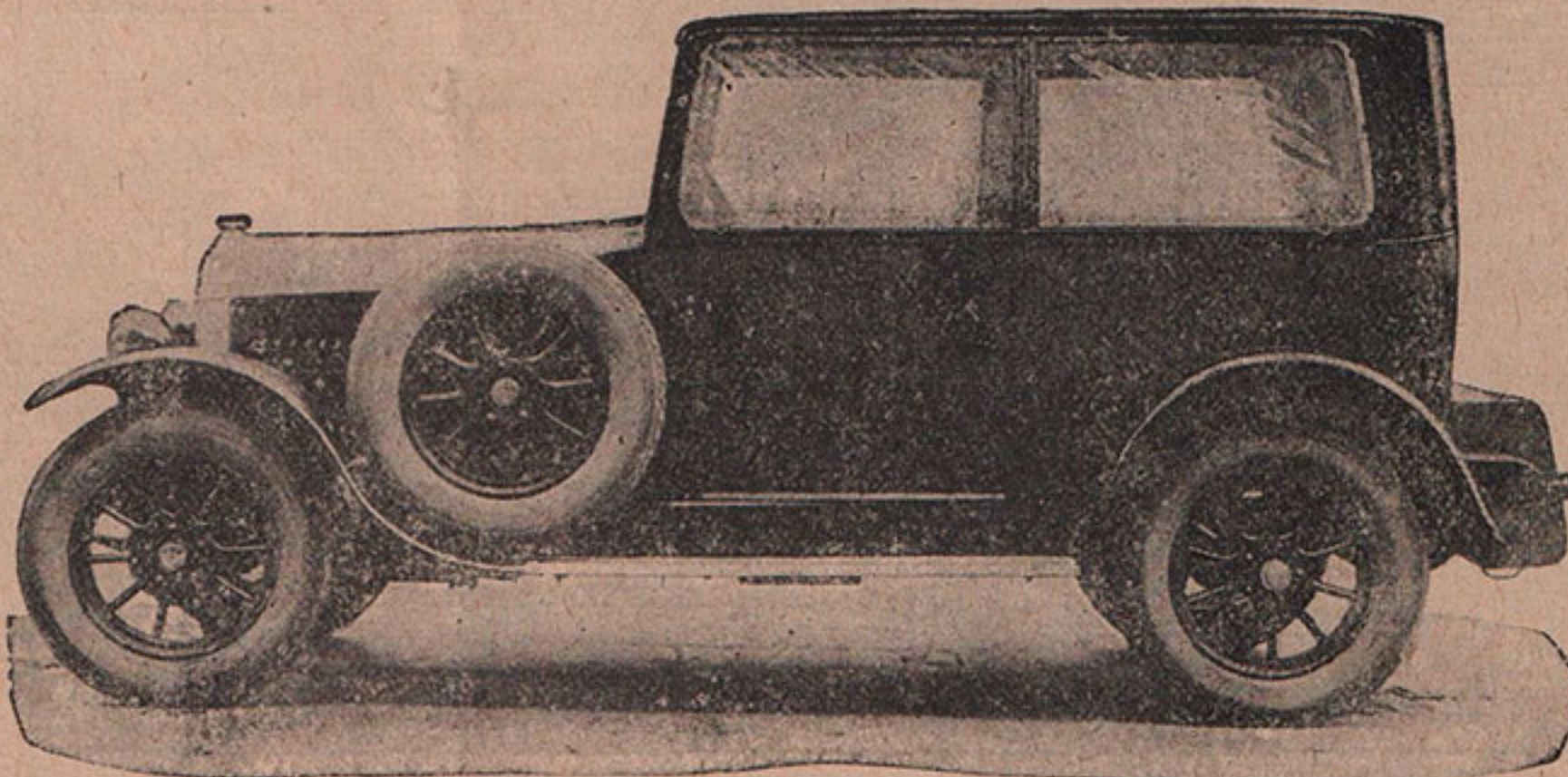
57, Avenue de la Grande-Armée, 110, Rue Damrémont, 21, Rue de Lourmel, 61, Rue de Villiers, Neuilly



ne fabrique pas que des MOTOCYCLETTES, elle livre également ses nouveaux modèles de CHASSIS et en particulier :

Sa Nouvelle 8/10 CV Type 1300

qui a triomphé dans le rallye de Monte-Carlo, à Spa et à Genève



TOUS LES MODÈLES
SONT LIVRABLES
IMMÉDIATEMENT

Châssis 1300 avec la nouvelle carrosserie fermée F. N. pour tous les temps.

Demander Prix et Conditions à la
SUCCURSALE FRANÇAISE DE LA **F. N.**
4, rue Pierret, 4 == NEUILLY-sur-SEINE

Télégr. : FABRINAL-NEUILLY — Téléph. : WAGRAM 94-27 — R. C. Seine 24.256

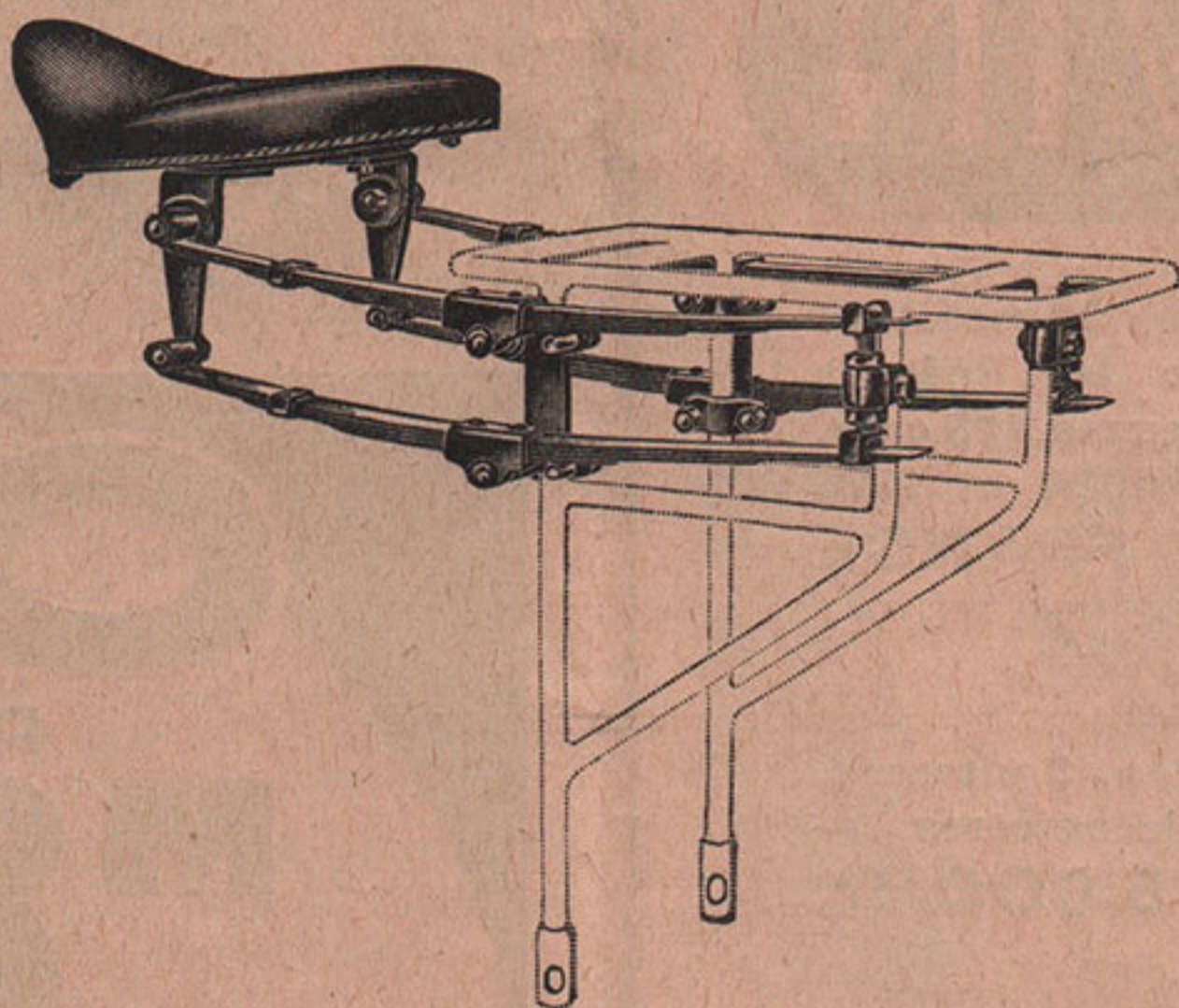
MOTOCYCLISTES ! MODERNISEZ-VOUS !

VOUS CONNAITREZ LE CONFORT RÊVÉ
ET LE PLAISIR SANS MÉLANGE DES JOYEUSES RANDONNÉES

EN ADOPTANT LA

SELLE MOTO H. G. N° 10

à ressorts *Cantilever*



ÉLASTICITÉ
PARFAITE

SOUPLESSE
:: IDÉALE ::

Licence Brevet N° 524.999

“LA REINE DES SELLES DE MOTO”

Grâce à laquelle il n'y a plus de mauvaises routes !

INDISPENSABLE A TOUS LES FERVENTS DU MOTOCYCLISME

La Selle Moto H. G. N° 10 se fixe au porte-bagages par six colliers
pour tubes de 12 à 14 $\frac{m}{m}$

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

COMPAGNIE CONTINENTALE DES FABRICANTS DE SELLERIE VÉLOCIPÉDIQUE RÉUNIS

Siège Social : 57, Rue Émériaux — PARIS (XV^e)

PRODUCTION ANNUELLE : PLUS DE DEUX MILLIONS DE SELLES

ROVIN

LA NOUVELLE MOTO (500 cmc.)

ROVIN

équipée des mêmes accessoires
et construite avec les mêmes
soins que les fameuses 175 cmc.
trionphatrices en 1924 et 1925
du **TOUR de FRANCE**

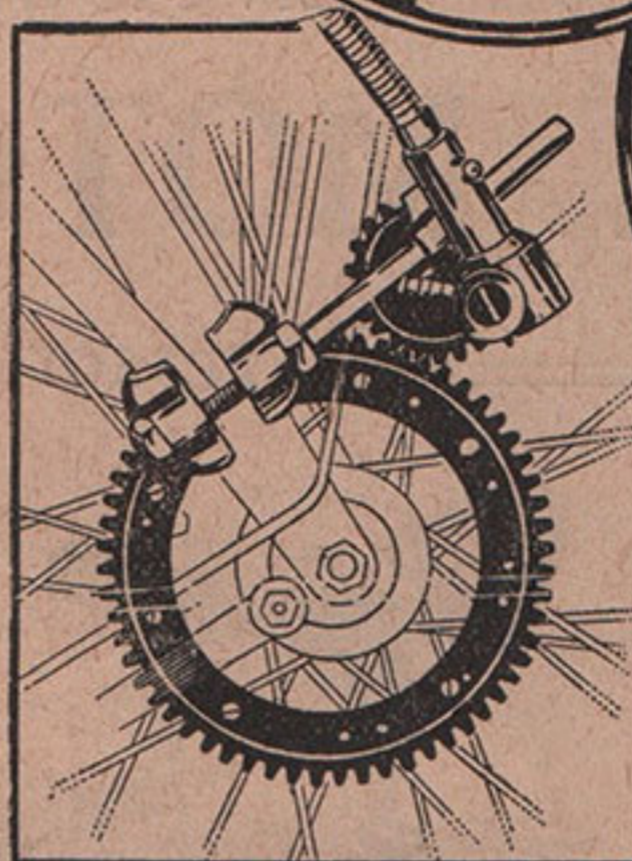
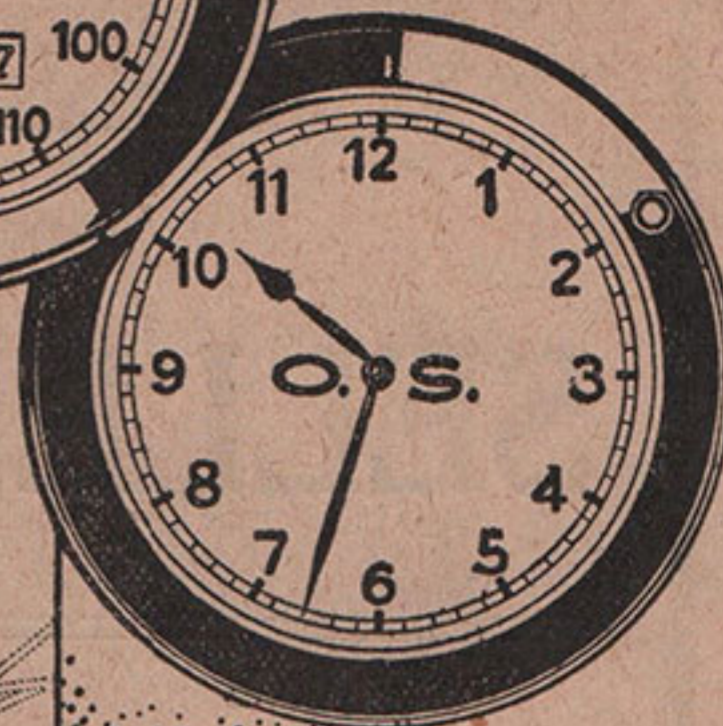
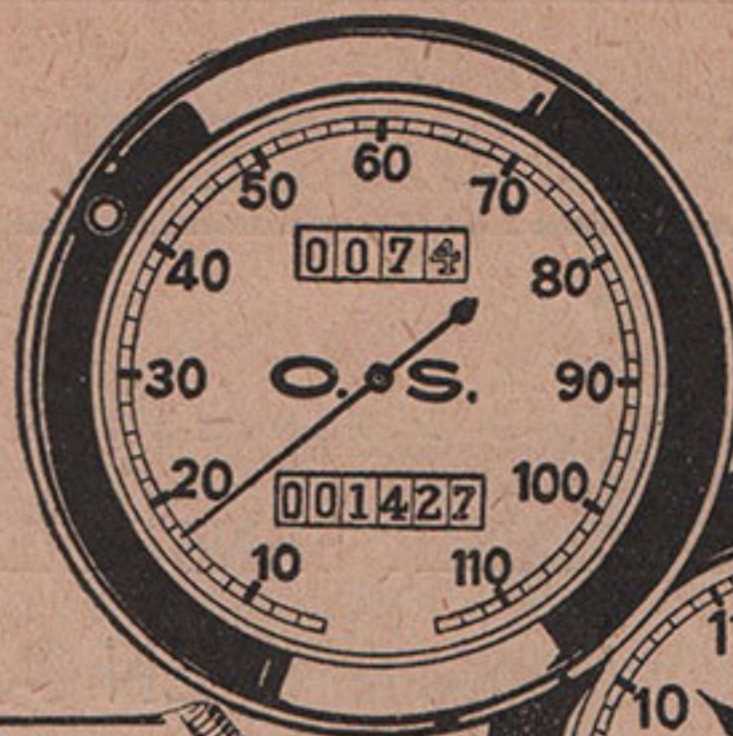
Modèle 500 cmc. Jap, 3 vitesses.
— Vitesse : 115 kilomètres —
Prix actuel : 5.600 fr.

Même modèle Jap, à culbuteurs
— Vitesse : 150 kilomètres —
Prix actuel : 9.000 fr.

Catalogue M. R. sur demande à
Sté An^{me} des Établissements

ROVIN

132, Rue de Silly, à Boulogne-^s/-Seine
Tél. : Auteuil 49-15 et 11-76



O.S.

POUR
MOTO



Ateliers Seignol

Société anonyme au capital de un million de francs

Bureaux et Magasins de Vente :

17, Rue Duret, 17 - Paris (16^e)

Tél. Passy 12-38 & 31-38 Adr. tél. Conteurauto-Paris

“ Les avantages de la Voiturette
au prix du Sidecar ”

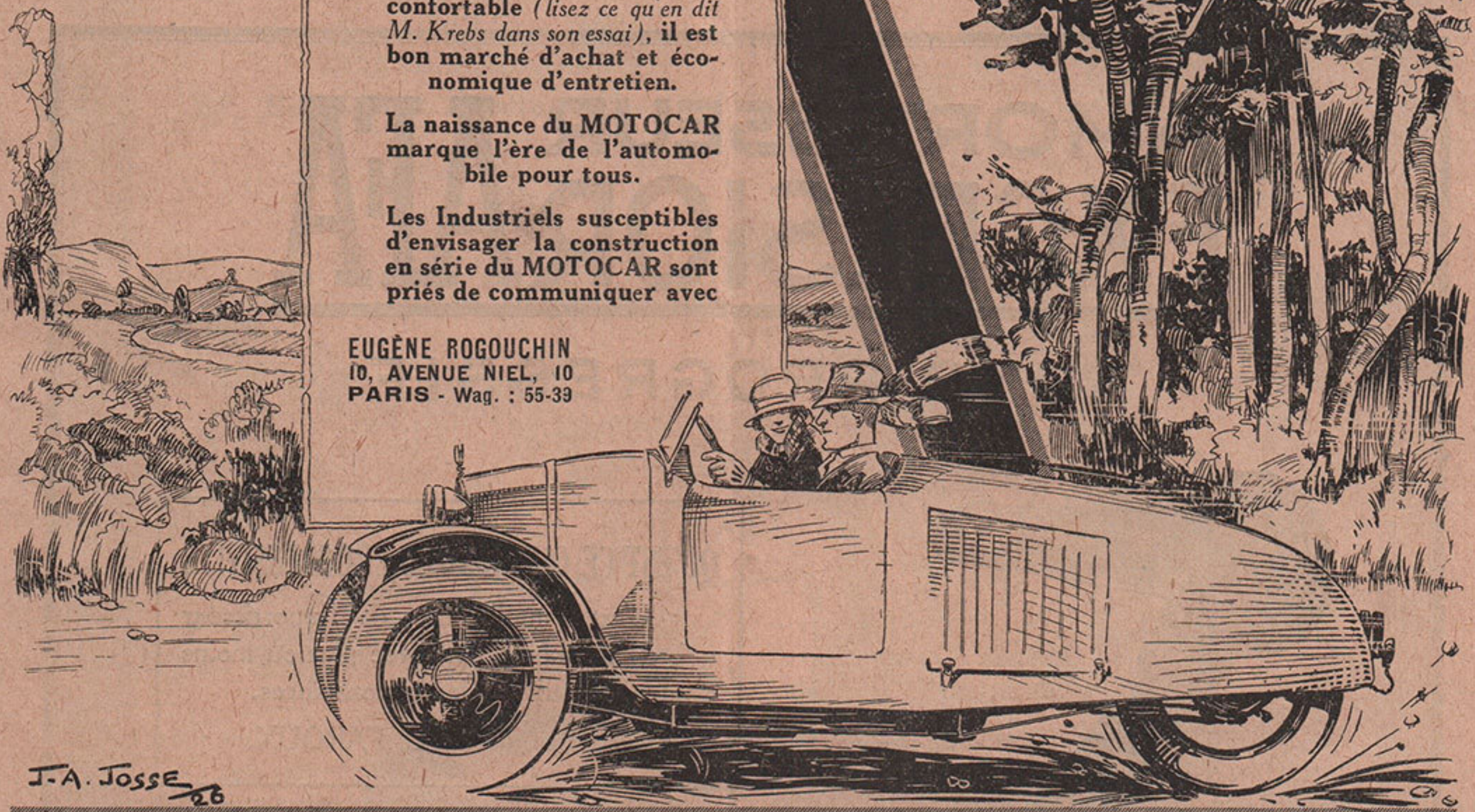
LE MOTO CAR FR

LE MOTO CAR est le véhicule idéal pour le tourisme à deux; souple, nerveux et confortable (lisez ce qu'en dit M. Krebs dans son essai), il est bon marché d'achat et économique d'entretien.

La naissance du MOTO CAR marque l'ère de l'automobile pour tous.

Les Industriels susceptibles d'envisager la construction en série du MOTO CAR sont priés de communiquer avec

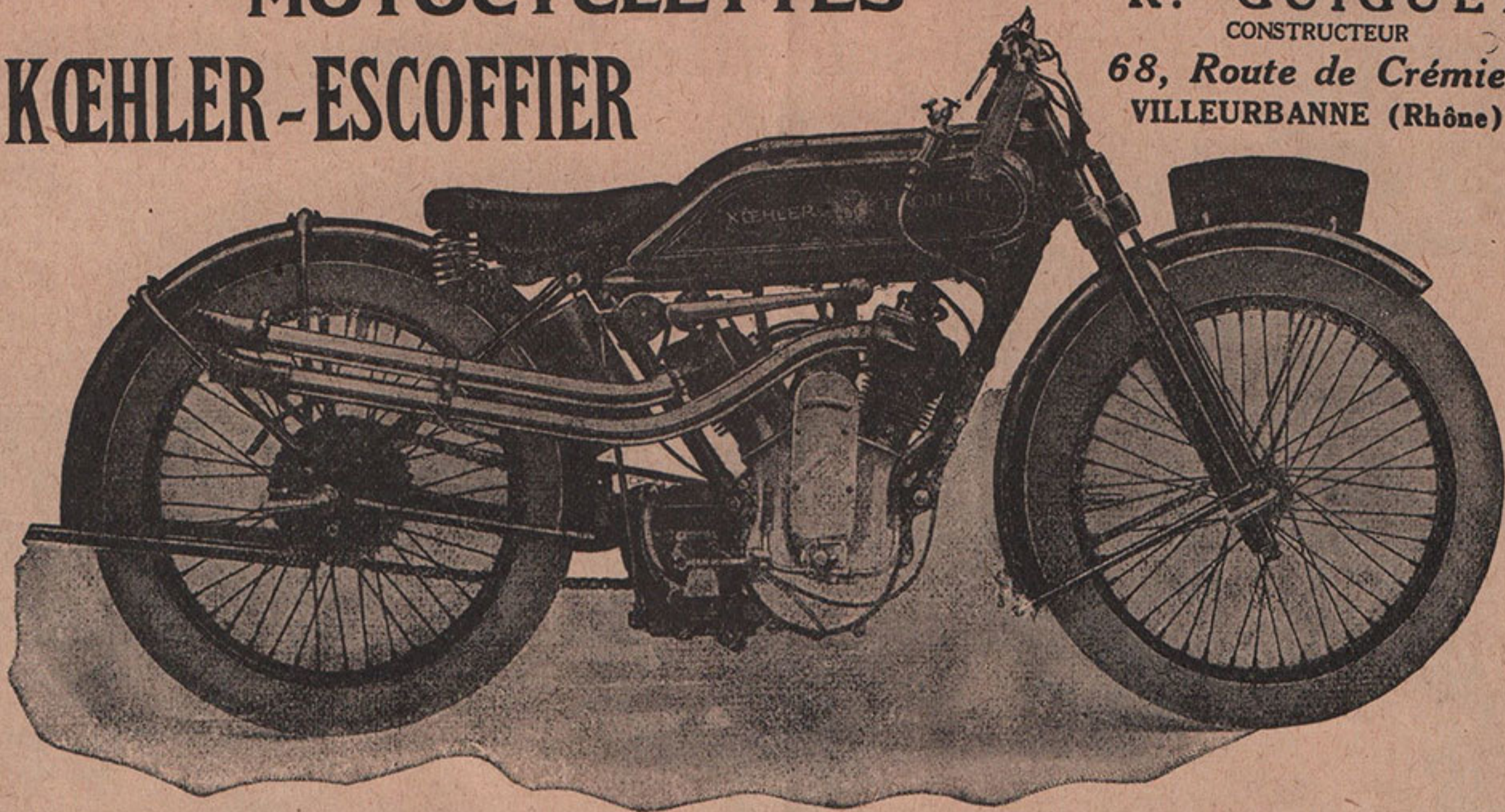
EUGÈNE ROGOUCHIN
10, AVENUE NIEL, 10
PARIS - Wag. : 55-39



J.-A. JOSSE 26

MOTOCYCLETTES KOEHLER-ESCOFFIER

R. GUIGUET
CONSTRUCTEUR
68, Route de Crémieu
VILLEURBANNE (Rhône)

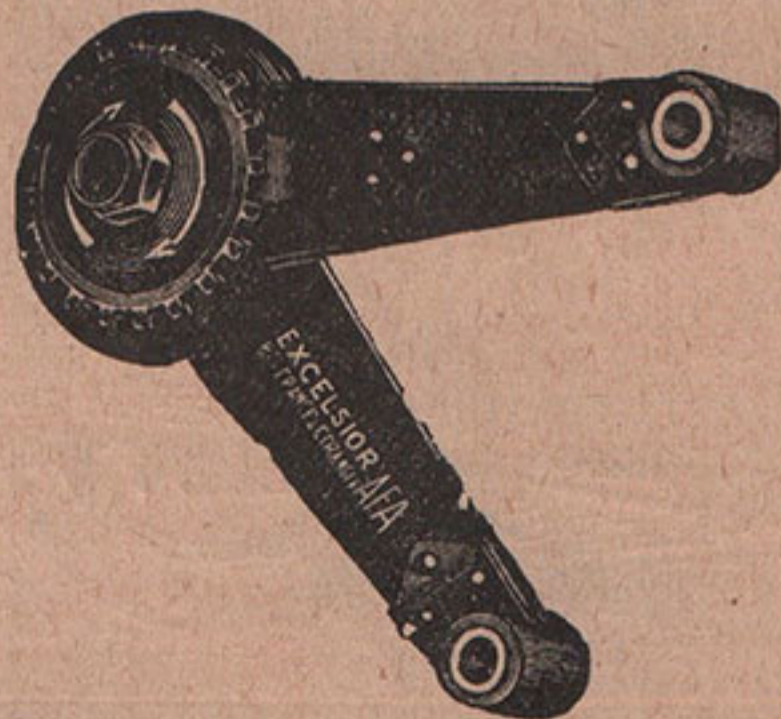


AGENCES RÉGIONALES : **PARIS :** Villeminot, 225, Boulevard Péreire
LYON : Guiguet Marius, 41, Rue Malesherbes.
MARSEILLE : Sohler, 180, Rue de Rome.
BORDEAUX : Delbos, 81, Rue Sainte-Eulalie.
ALGER : Kramès, 41 bis, Rue de Lyon.
ROANNE : Guillon, 7, Aux Promenades.

||| **TOULOUSE-MOTOS :** 25, Rue du Rempart-St-Étienne.
DIJON : Verpault, 41, Rue Jean-Jacques-Rousseau.
CANNES : Menut, 19, Rue du Commandant-André.
St-ÉTIENNE : Paulin, 57, Rue de la Préfecture.
BOURG : Rodet, 6, Boulevard de Brou.

AMORTISSEUR EXCELSIOR AFA

AUTO-PROGRESSIF



QU'EST-CÉ QUE L'AUTO-PROGRESSIVITÉ

« C'est l'intelligence de l'amortisseur qui, de lui-même, agit avec plus ou moins d'intensité suivant les circonstances. »

« C. FAROUX. »

Établissements L. POUTRAIT, 7-9, rue de la Croix-Faubin, PARIS - Tél.: Roquette 34-84

SAISON 1926 MOTOCYCLISTES

Avant de commander votre moto, souvenez-vous que le
SYNDICAT DE VULGARISATION MOTOCYCLISTE

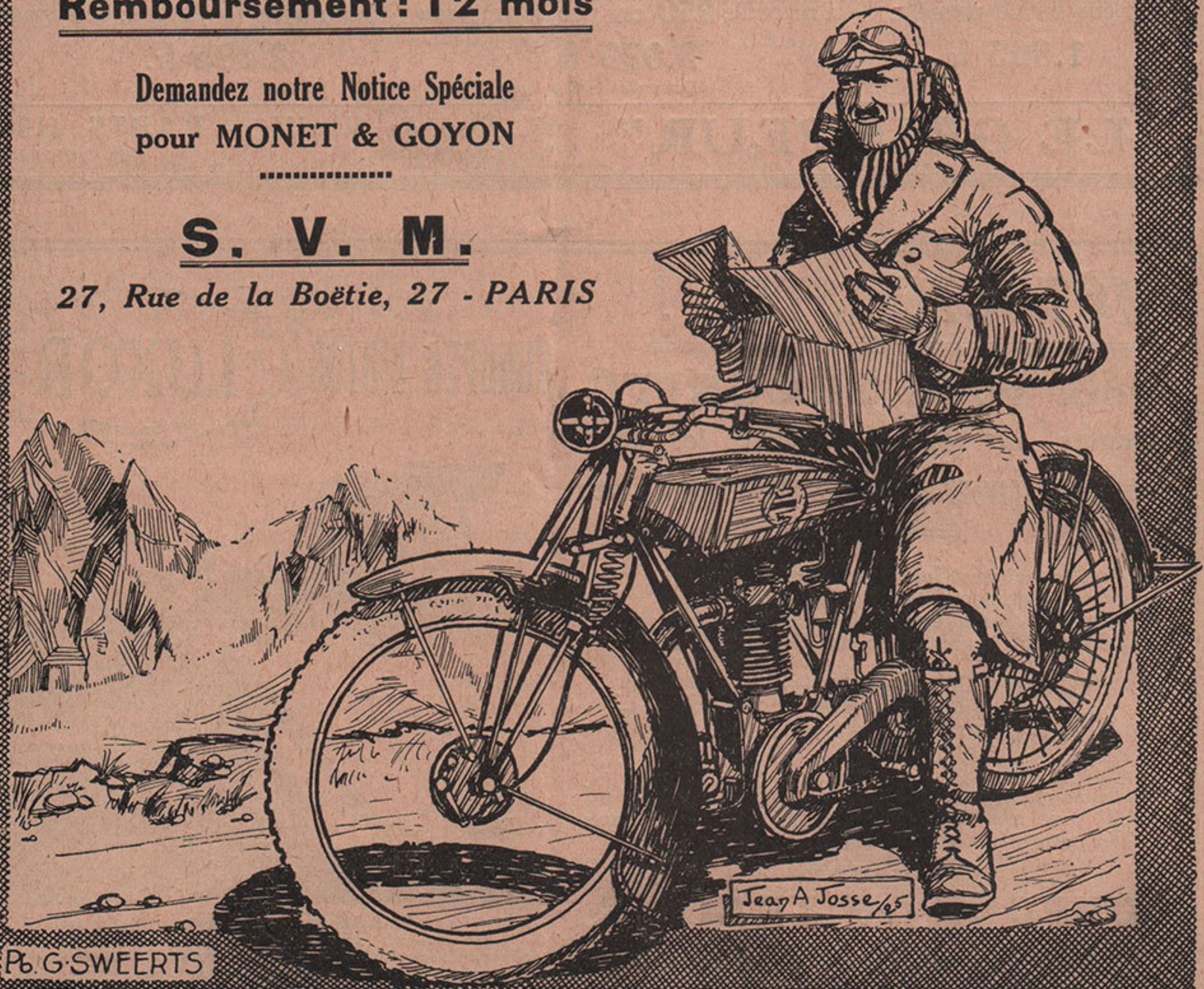
met à votre disposition les capitaux nécessaires à l'achat de
la machine de votre choix

Remboursement : 12 mois

Demandez notre Notice Spéciale
pour MONET & GOYON

S. V. M.

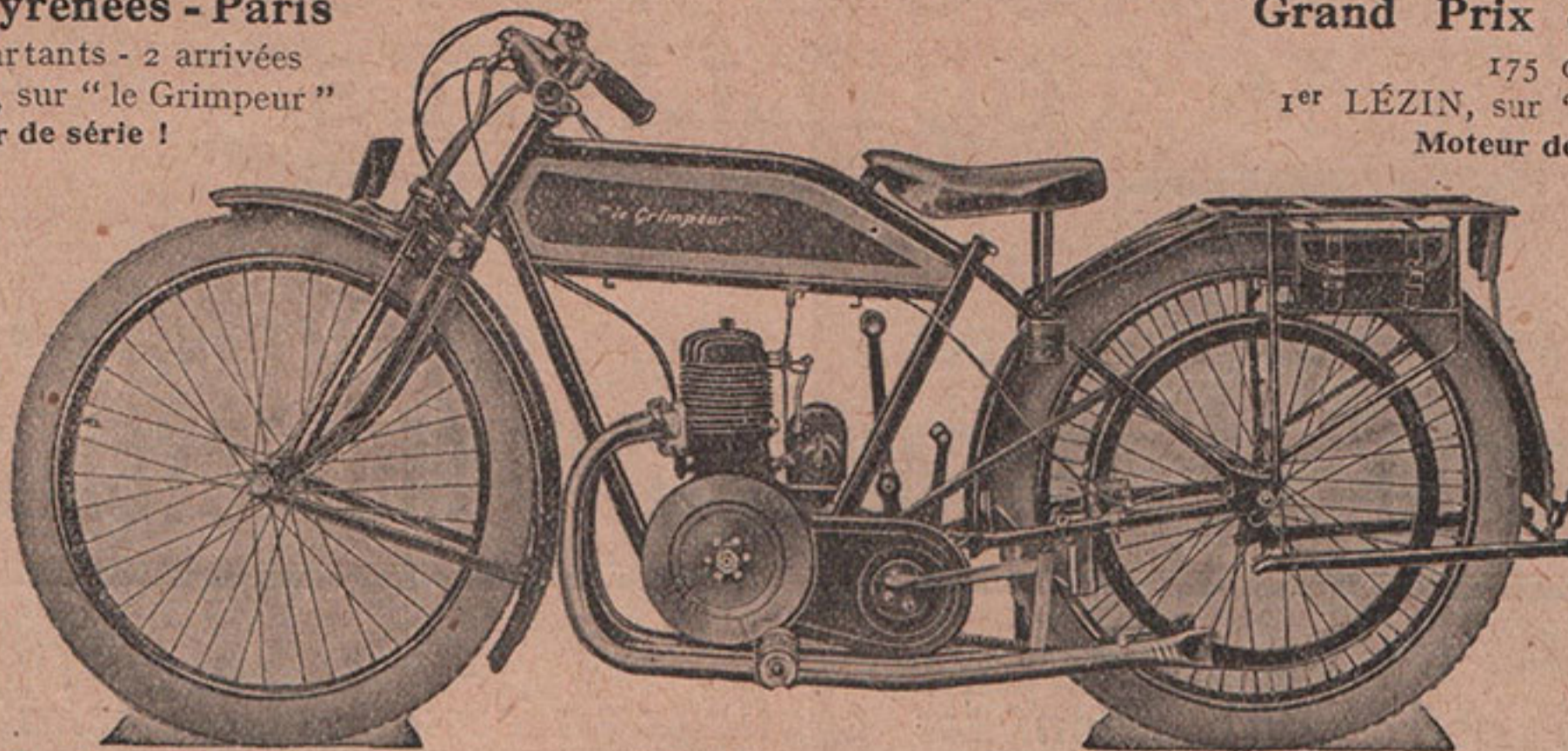
27, Rue de la Boétie, 27 - PARIS



MOTOCYCLETTES "LE GRIMPEUR"

Paris - Les Pyrénées - Paris
175 cm³ - 11 partants - 2 arrivées
dont LAURENT, sur "le Grimpeur"
Moteur de série !

Grand Prix de Boulogne
175 cm³
1^{er} LÉZIN, sur "le Grimpeur"
Moteur de série !



Côte de Montgueux
175 cm³

1^{er} CROLBOIS, sur "le Grimpeur"
Moteur de série !

POUR 1926

3 Modèles

Côte de l'Hôpital
175 cm³

1^{er} LÉZIN, sur "le Grimpeur"
Moteur de série !

175 cm³ **Prise directe**
1.605 fr.

la nouvelle 250 cm³ (1926) 175 cm³
3.090 fr.

Populaire (2 vit. kick, débrayage)
2.295 fr.

Demander le Catalogue MR

"LE GRIMPEUR"

46, Rue de Vouillé - PARIS (15^e)
Tél. : SÉGUR 55-06

R. C. 211.748 B

MOTOCYCLISTES !!

Pour votre **SÉCURITÉ**
montez sur votre Machine les 
≡ VOUS AUREZ TOUTE SATISFACTION ≡

Montés avec une fourche brevetée !
Système rattrape jeu de porte breveté !
Double bec pour éclairage intensif et réduit !
Garanti contre tout vice de fabrication !

N° 3.	Face 160 ^m / _m .	Miroir Mangin.	Compl.	273 fr.
N° 2.	— 130 ^m / _m .	—	—	242 fr.
N° 4.	— 100 ^m / _m .	Avec miroir.	—	158 fr.
N° 5.	— 135 ^m / _m .	—	—	189 fr.

Toutes nos faces motos peuvent être fournies avec dispositif spécial pour tous modèles de fourches à parallélogramme avec amortisseurs ou pneus ballons. Supplément : 10 fr.

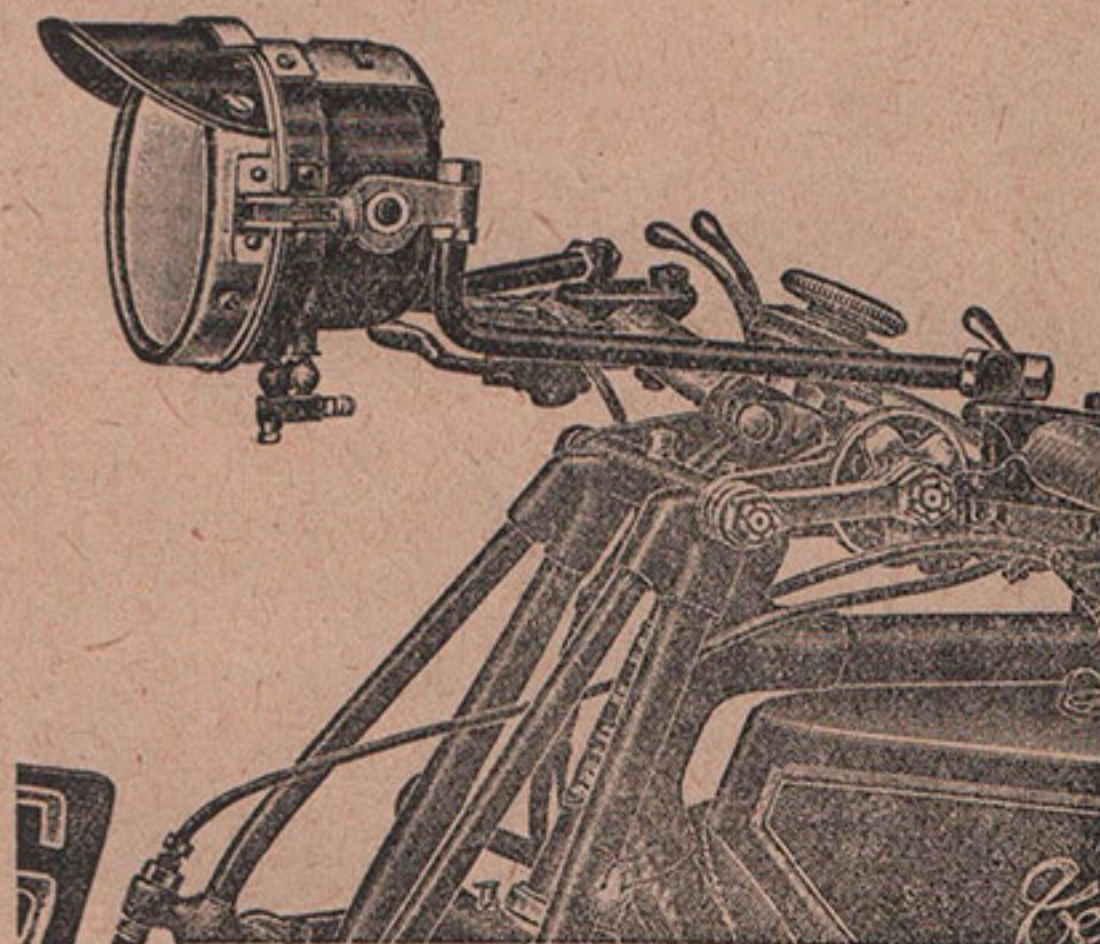
DUPONT et TRAISET
3, Rue Tesson, 3 -:- PARIS (X^e)

Nous fournissons également les Générateurs séparés avec dispositif de fixation.

GROUPES MOTOS

"LUXOR"

MARQUE DÉPOSÉE



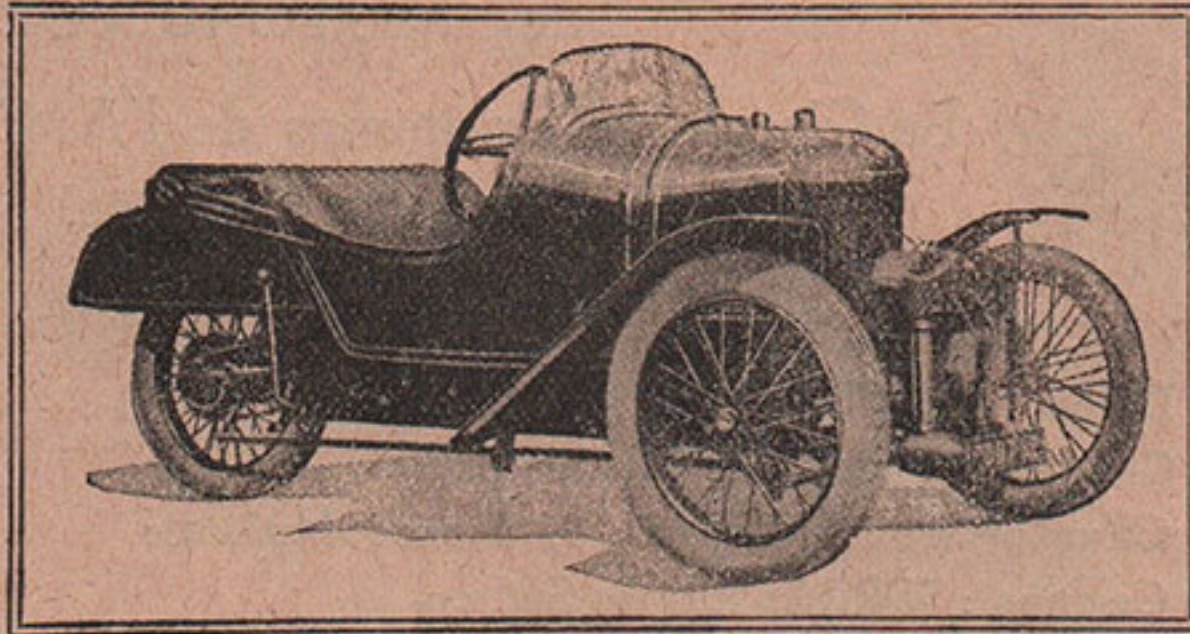
Dispositif établi pour permettre la pose plus facile de ces appareils sur toute moto munie d'une fourche à parallélogramme avec dispositif ou pneus ballons.

Il a l'avantage de s'harmoniser parfaitement avec les types sport et touriste, et laisse absolument libres tous les organes de commande fixés sur le guidon, ainsi que le jeu de fourche. Il a l'avantage de pouvoir être fixé à la hauteur voulue. Tous les appareils de marque LUXOR sont de construction robuste et absolument garantis contre tous vices de fabrication.

R. DARMONT, Constructeur du MORGAN

Usine : Rue Jules-Ferry à COURBEVOIE (Seine)
Téléphone : Courbevoie 525

VENTE EXCLUSIVE A PARIS
— 178, Rue de Courcelles —



Nouveau modèle :
Puissance imposable : 7 CV.

Prix : 7.500 francs

- - entièrement équipée - -
- - capote, pare-brise - -
puissant éclairage ville et route

Vitesse : 115 kilomètres à l'heure
- - Consommation : 5 litres - -

Le cyclecar MORGAN est *nettement* le véhicule le meilleur marché à l'achat et le meilleur marché à l'usage

Prix de nos pièces détachées les plus courantes :

Coullisse bronze, suspension avant. 25 »	Fourchette de changement de vitesse..... 2 »	Ruban de frein à main (garni)... 5,50
Fusée 14,50	Clabot de prise de vitesse..... 7 »	— — à pied (garni)... 7 »
Tendeur avant..... 6,75	Joint universel de commande de direction 12,75	Soupape..... 9 »
Garniture d'embrayage..... 4,60	Support d'aile..... 12 »	Segment 2 »
Pignon 12 dents 24 »	Aile peinte..... 24 »	Ressort de suspension avant (supérieur)..... 6,75
— 14 — 25 »	Boltier de roue démontable..... 16 »	Ressort de suspension avant (inférieur) 3,50
— 25 — 19 »	Axe de boltier..... 7 »	Goupille de mise en route..... 1 »
— 38 — 28 »	Broche de roue démontable..... 2,50	Ressort arrière..... 35 »
Tambour de frein à main 8 »		
— de frein à pied..... 10,50		

Exigez sur vos pièces détachées la marque "DARMONT", garantie d'excellente qualité.

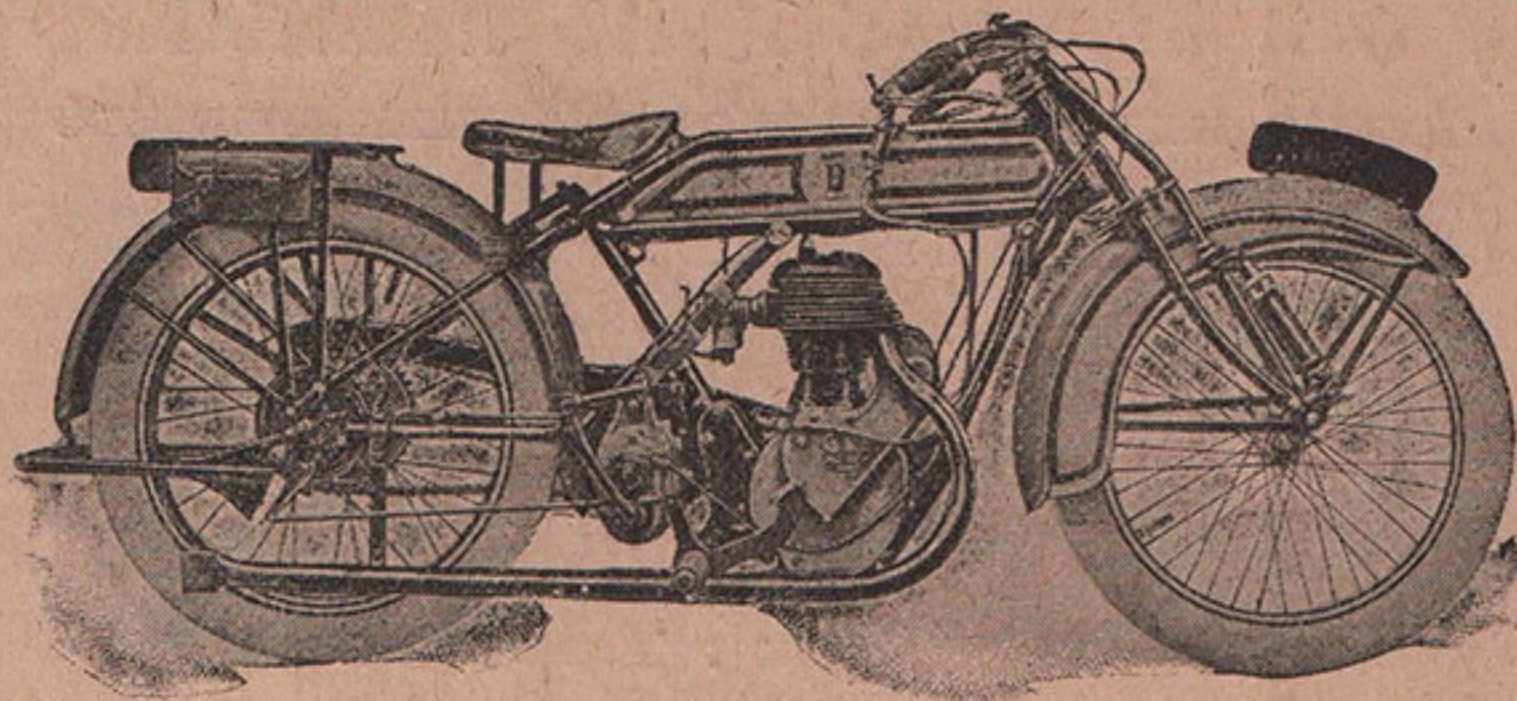
Prix de nos réparations (tarif comprenant fourniture et temps passé) :

Les petits travaux sont effectués sur l'heure, un délai maximum de 8 jours est demandé pour les grosses réparations.

Pose d'une paire de coulisses bronze (suspension avant)... 50 »	Pose d'un clabot de 1 ^{re} vitesse.. 16 »	Remplacement du tube d'articulation de la fourche AR sur boîte..... 75 »
Pose d'un joint universel..... 17,50	— d'un clabot de 2 ^e vitesse.. 11,50	Pose d'un ressort AR..... 80 »
— d'une fusée..... 19 »	— d'un boîtier de roue arrière démontable 29 »	— d'un tendeur de châssis... 11 »
— d'un ressort avant supér ^r .. 11 »	— d'un support d'aile..... 16,50	— d'une lame maîtresse de ressort AR..... 28 »
— d'un ressort avant infér ^r .. 8 »	— d'une garniture d'embrayage 30 »	Remise à neuf d'une carrosserie comprenant : la garniture, et notre peinture de luxe..... 300 »
— d'une fourchette de changement de vitesse..... 6,50	— d'un ruban de frein à main. 14,50	Revision d'un moteur comprenant : démontage, rodage des soupapes, changement des axes de pistons, des segments, passage au banc d'essai et remise en place..... 100 »
— d'une paire d'ailes émailées 57 »	— d'un ruban de frein à pied. 16 »	
— d'une planche avant, bois contreplaqué 105 »	— d'un pignon de 12 dents... 33 »	
(travail comprenant : démontage de la carrosserie, pose de la planche et remontage de la carrosserie.)	— — 14 — ... 34 »	
	— — 25 — ... 37 »	
	— — 38 — ... 45 »	

Nous invitons tous nos Clients de la région parisienne à faire réparer leur "MORGAN" exclusivement dans nos ateliers ; notre matériel particulièrement étudié pour notre fabrication nous permet des réparations dont la qualité, en même temps que la modicité de prix, sont inégalables.

La DS 500 cmc. TOURISME



Victorieuse dans la
Coupe de l'Armistice,
La Course de Côte de la Californie,
Les Six Jours d'Hiver
de MOTO-REVUE,
Le Circuit du Printemps de l'A. C.
du Midi, Reims-Paris-Reims.

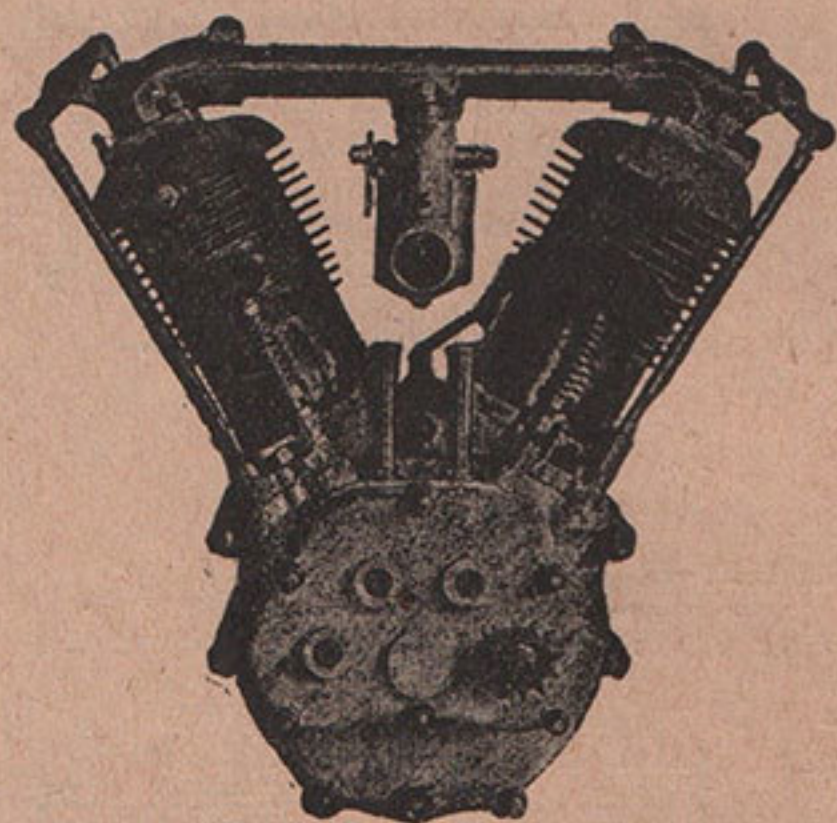
AGENCES RÉGIONALES :

Lyon : RIGOT, 1, Quai Claude-Bernard.
Marseille : BRUNERO, 53, Rue St-Bazile.
Bordeaux : PARDIES, 9, Place Fondaudège.
Toulouse : TOULOUSE-MOTOS, 25, Rue du Rempart-St-Étienne.
Lille : POUILLARD, 18, Rue de l'Orphéon.
St-Etienne : DULAC, 28, Rue des Armuriers.
Nancy : BINOCHÉ, 9, Rue du Lavoir-St-Jean.

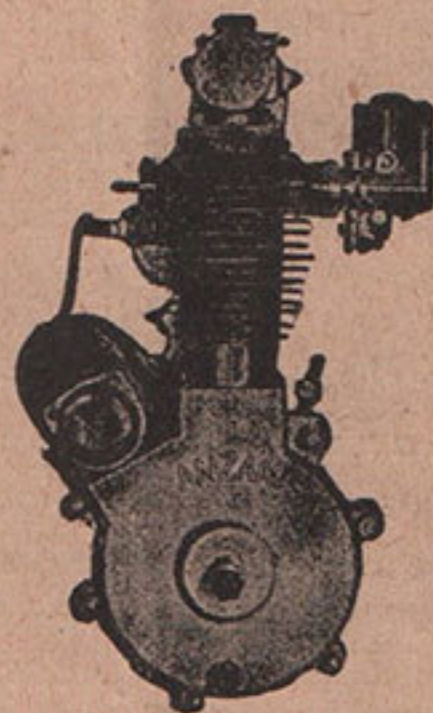
Dijon : VINCENT, 20, Rue Jeannin.
Grenoble : ROCHE, 10, Rue Bayard.
Charleville : MOREAU, 9, Avenue Nationale
Cannes : SERRA, Rue de Suffren.
Romans : BERT, 53, Rue Jacquemart.
Reims : GENSE, 74, Rue de Neufchâtel.
Compiègne : LARDENOIS, 4, Rue des Lombards.

MALTERRE Frères, Constructeurs (Ing. A. & M.)
13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

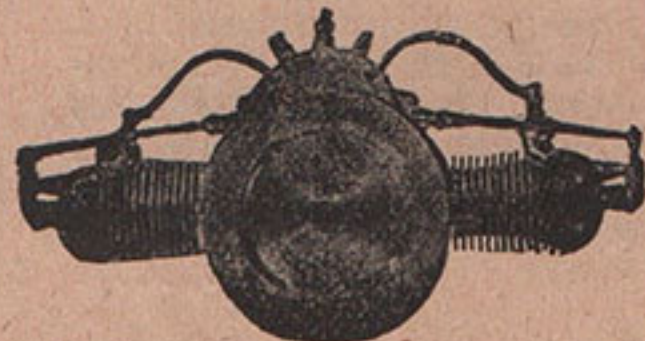
Usines à MONTREUIL-sous-BOIS



Le roi des Moteurs d'entraînement



250 cmc. à arbre à cames,
culbuteurs ou chapelle.



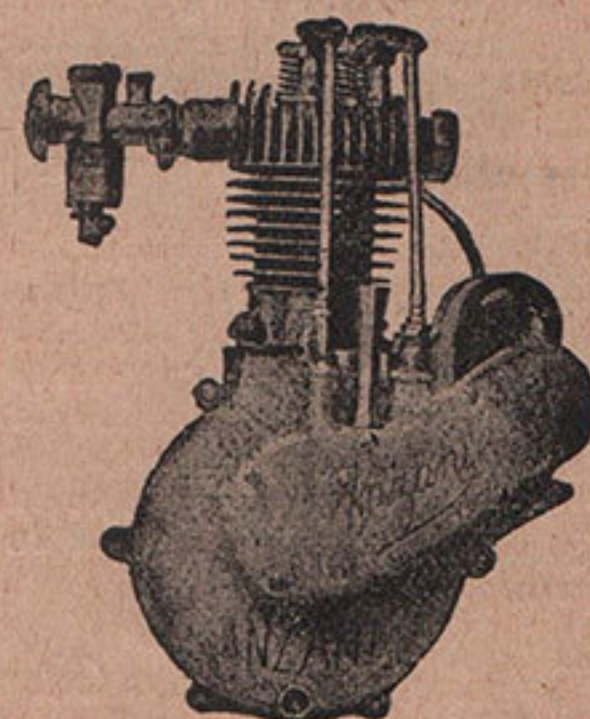
Flat twin 175 cmc. et cylindres
dans l'axe.
(Brevet ANZANI)

ANZANI

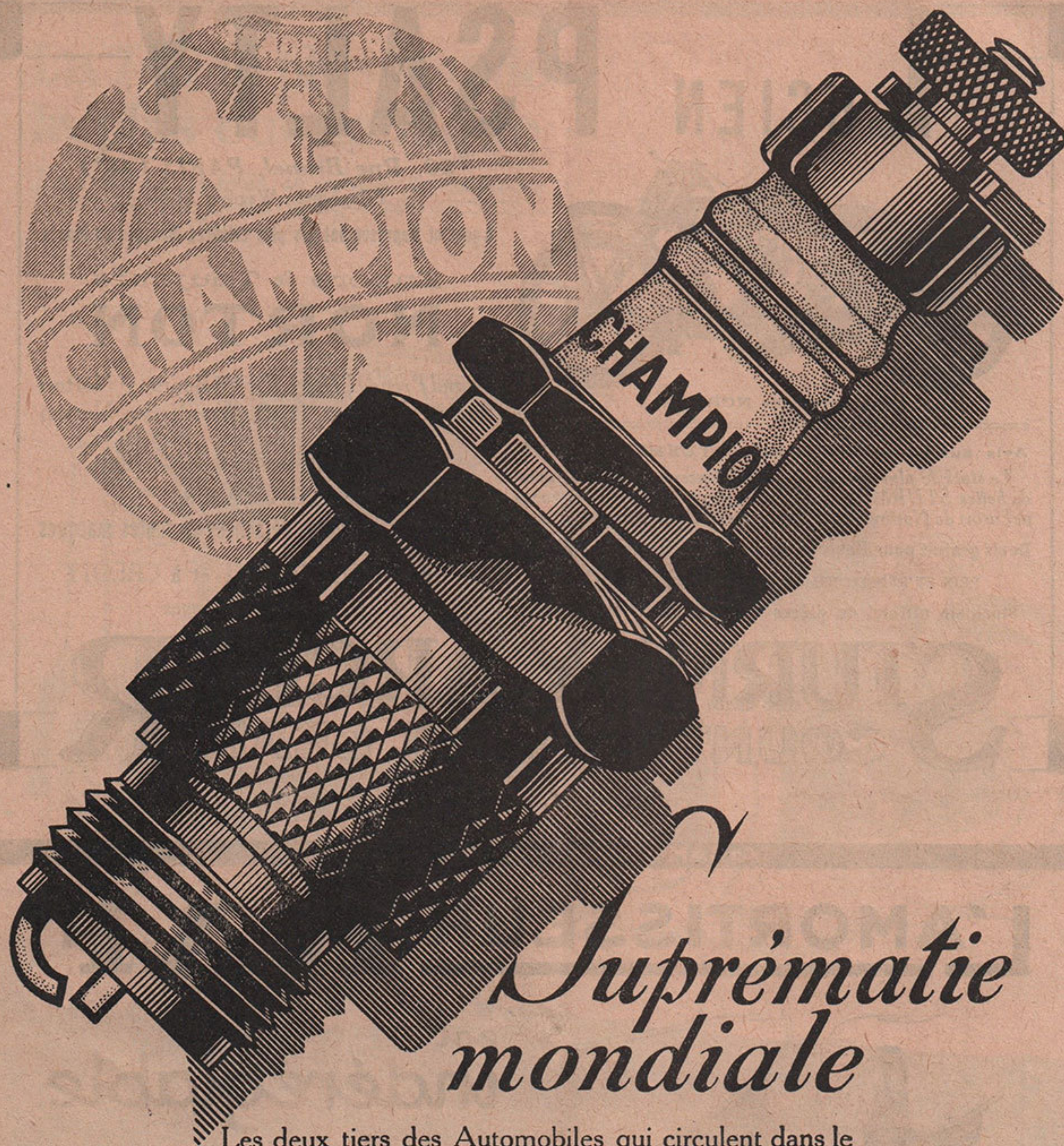
112, Boulev. de Verdun
et 5, Rue Paul-Bert, 5
Courbevoie (Seine)

ANZANI

après avoir étudié et construit plusieurs types de moteur à 2 temps se consacre plus que jamais au
**MOTEUR
QUATRE TEMPS**
dont ci-contre quelques Modèles.



350 cmc., 2 et 3 groupes,
culbuteurs ou chapelle.



Suprématie mondiale

Les deux tiers des Automobiles qui circulent dans le monde entier sont équipées de Bougies Champion.

Cette préférence est une des preuves indiscutables de la supériorité de la Bougie Champion.

Sa production atteint 45 millions de bougies par an.

Bougie CHAMPION S. A.
5, Square Villaret-de-Joyeuse, PARIS

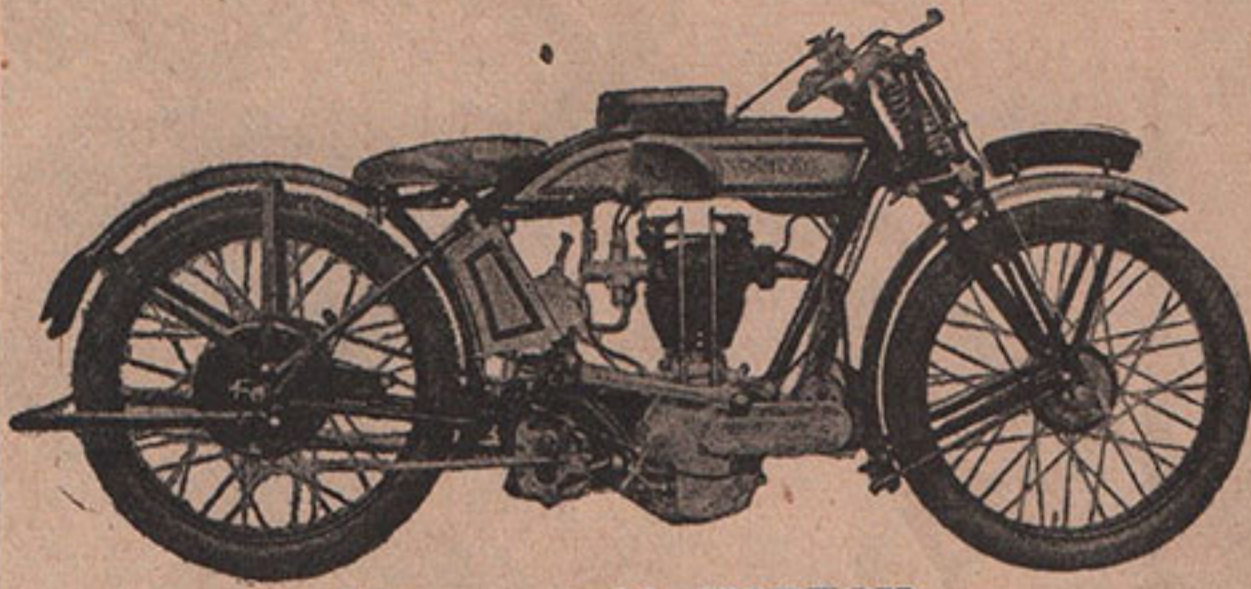
CHAMPION

Rendement parfait pour tous Moteurs

Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

XVII

LUCIEN PSALTY



L'inapprochable NORTON

50, Rue Brunel, PARIS (17^e)

Téléphone : Wagram 24-66

Agent et Représentant des plus célèbres Marques du Monde

Encore & Toujours
NORTON

Grand Prix de l'U.M.F. : 1^{er} Bennet s^r Norton
Tourist Trophy : 1^{er} S. Woods sur Norton

Machines revisées et d'occasion

SIDE-CARS

Accessoires et Pièces détachées de toutes marques

Vente au **COMPTANT** et à **CRÉDIT**

Reprises et Échanges

Avis aux possesseurs de boîtes **STURMEY-ARCHER**

Le stock le plus complet de pièces, concernant tous les types de boîtes **STURMEY-ARCHER**, vient d'arriver directement de l'usine de Nottingham (Angleterre). **LIVRAISON IMMÉDIATE.**

Devis gratuit pour Revision de boîtes. — Remise aux Agents

PRIX ET RENSEIGNEMENTS POUR BOITE COMPLÈTE

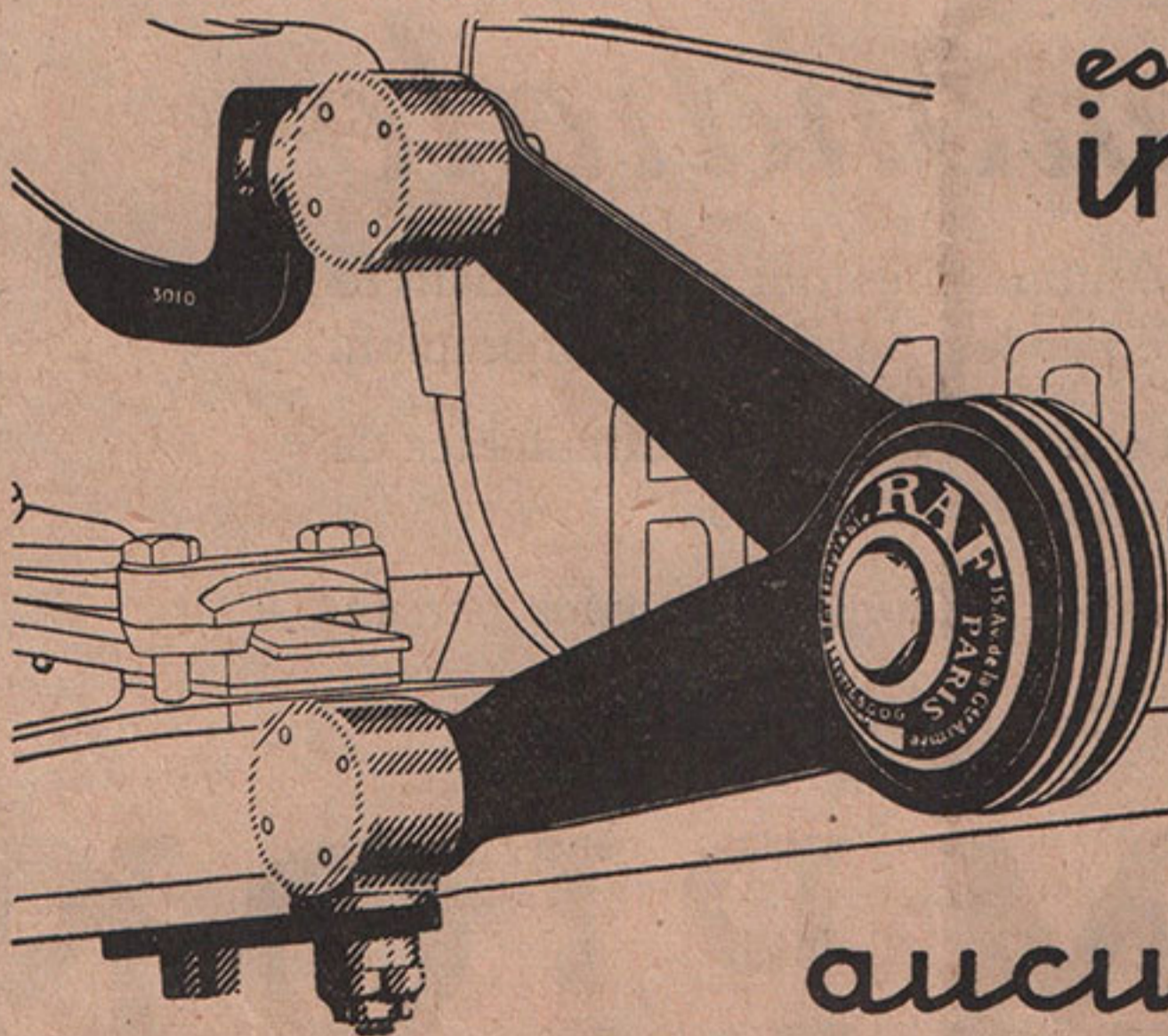
Stockiste officiel de pièces "**STURMEY-ARCHER**"

STURMEY ARCHER

COUNTERSHAFT GEAR

"La CAM n'importe pas, elle fabrique."

L'AMORTISSEUR **RAF**



est
indéréglable

Il est d'une efficacité constante -
Son réglage est automatique -
Ses attaches montées sur roulements à galets RBF sont pratiquement inusables.
Il est le

seul
ne demandant
aucun entretien

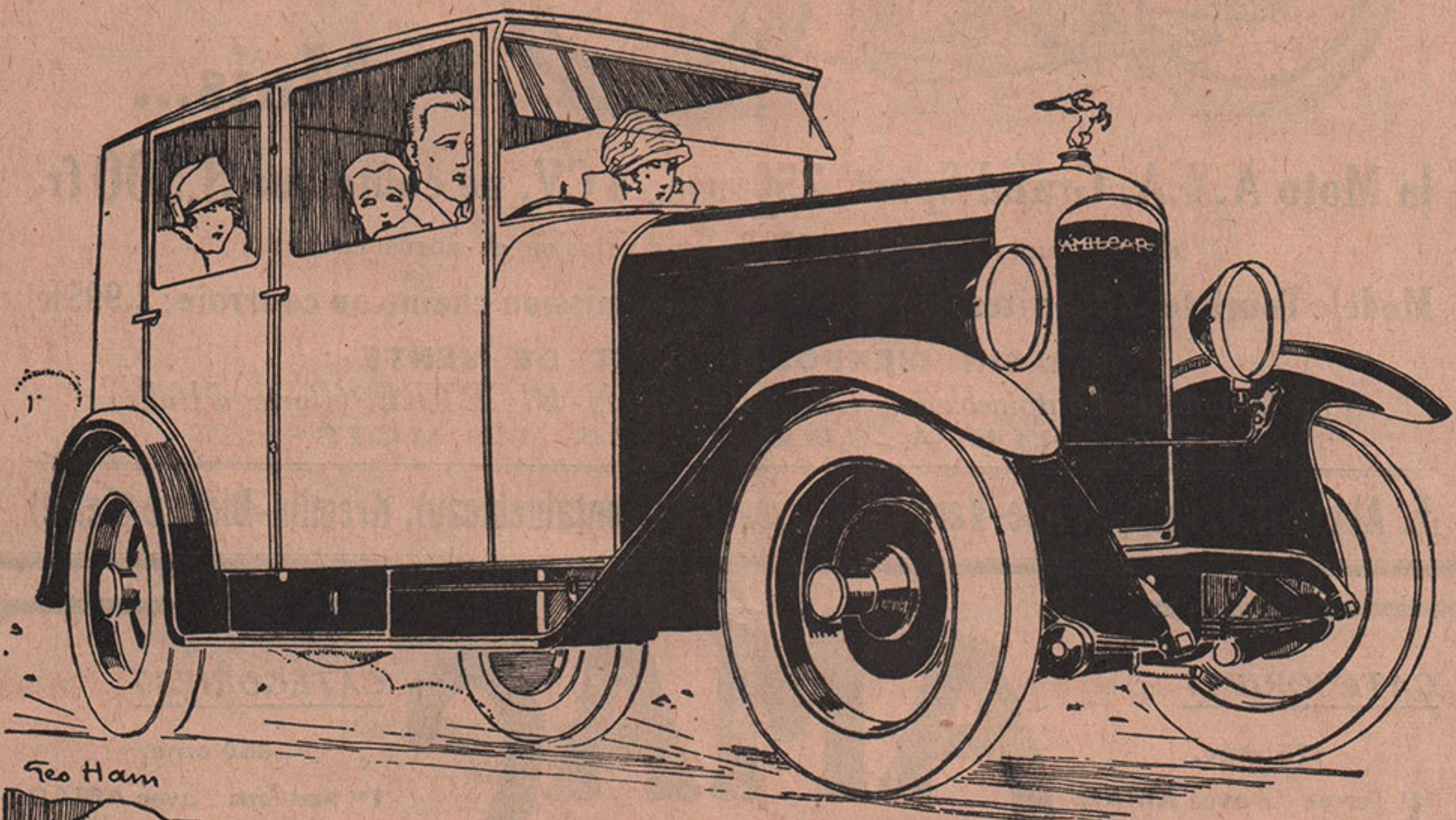
RC.128642

CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS

N°658 B

La 7CV la plus rapide la plus économique

La carrosserie la plus spacieuse
et la plus élégante



8 litres d'Essence aux 100 Km
90 Km. à l'heure
FREINS SUR LES 4 ROUES
4 places, 4 portes
PNEUS CONFORT

AMILCAR

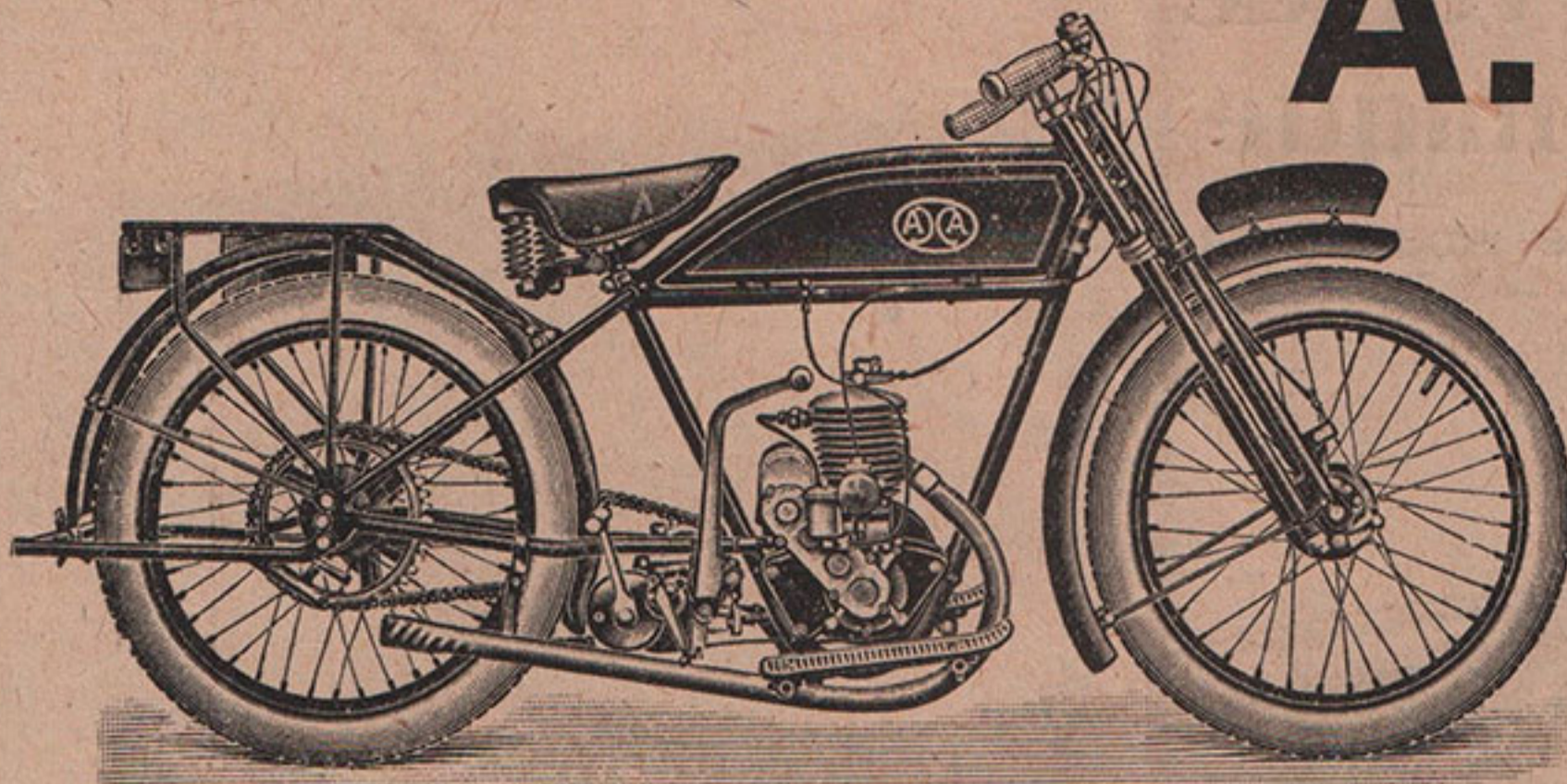
Société Nouvelle pour l'Automobile "AMILCAR"

Société Anonyme au Capital de 11.000.000 de Francs - 31 à 47, Bd Anatole France - SAINT-DENIS (Seine)

Agents pour la Région Parisienne : MAC-MAHON-AUTOMOBILE, 4, Avenue Mac-Mahon - MM. MÜNCH & OBLIN, 2, Avenue Alphand, PARIS

LES MOTOCYCLETTES

A. X. A...



ne courent pas...
n'ont pas gagné
Paris-Nice...
ni le Tour de France...

Mais...

la Moto A.X.A. Grand Sport, 250 cmc., 4 CV, ne coûte que 3.500 fr.

Modèle Super Sport à graissage sous pression et pneus confort

Modèle Touriste, 2 et 3 vitesses, 3 chevaux, transmission chaîne ou courroie : 2.995 fr.

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE :

15, Avenue de Fontainebleau, LE KREMLIN-BICÊTRE (Porte d'Italie)
VENTE A CRÉDIT EN 12 MOIS

E. ALLAIN, 9, rue de l'Ane-Vert (153, avenue de Fontainebleau), Kremlin-Bicêtre (Seine)

CATÉGORIES :

175 cmc.

1 ^{er} Terrot	avec	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Favor	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Monet-Goyon	—	AMAC
1 ^{er} Stella	—	AMAC
1 ^{er} Dollar	—	AMAC
1 ^{er} Prester	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} —	—	—

250 cmc.

1 ^{er} Favor	avec	AMAC
1 ^{er} Dollar	—	AMAC
1 ^{er} Terrot	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Dédé	—	AMAC
1 ^{er} Motosacoche	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—

Éts. ROBERT MUNRO

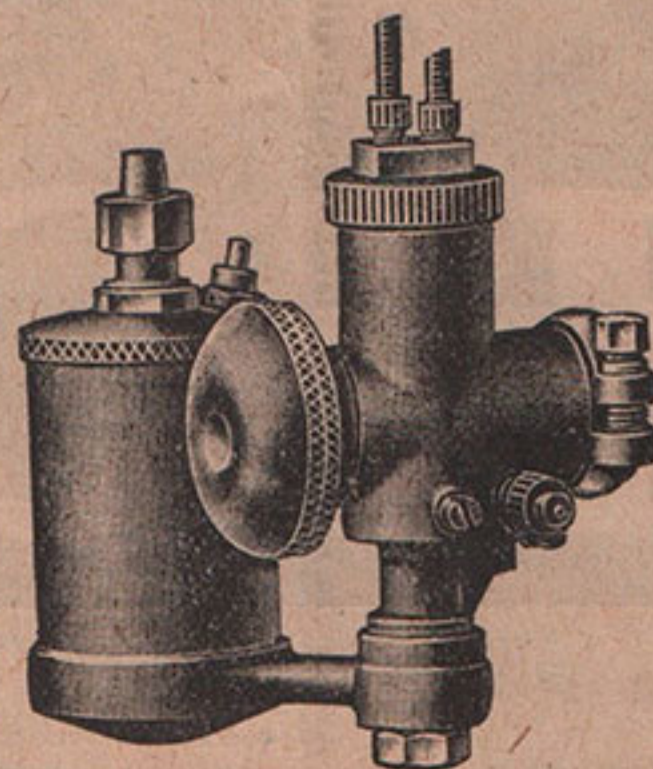
AMAC

LE CARBURATEUR

DES RECORDS

s'attribue 31 Médailles d'Or
Premières places

dans PARIS-NICE



CATÉGORIES :

350 cmc.

1 ^{er} Monet-Goyon	avec	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Magnat-Debon	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} B. S. A.	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—

500 cmc.

1 ^{er} Motosacoche	avec	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Saroléa	—	—
1 ^{er} —	—	—

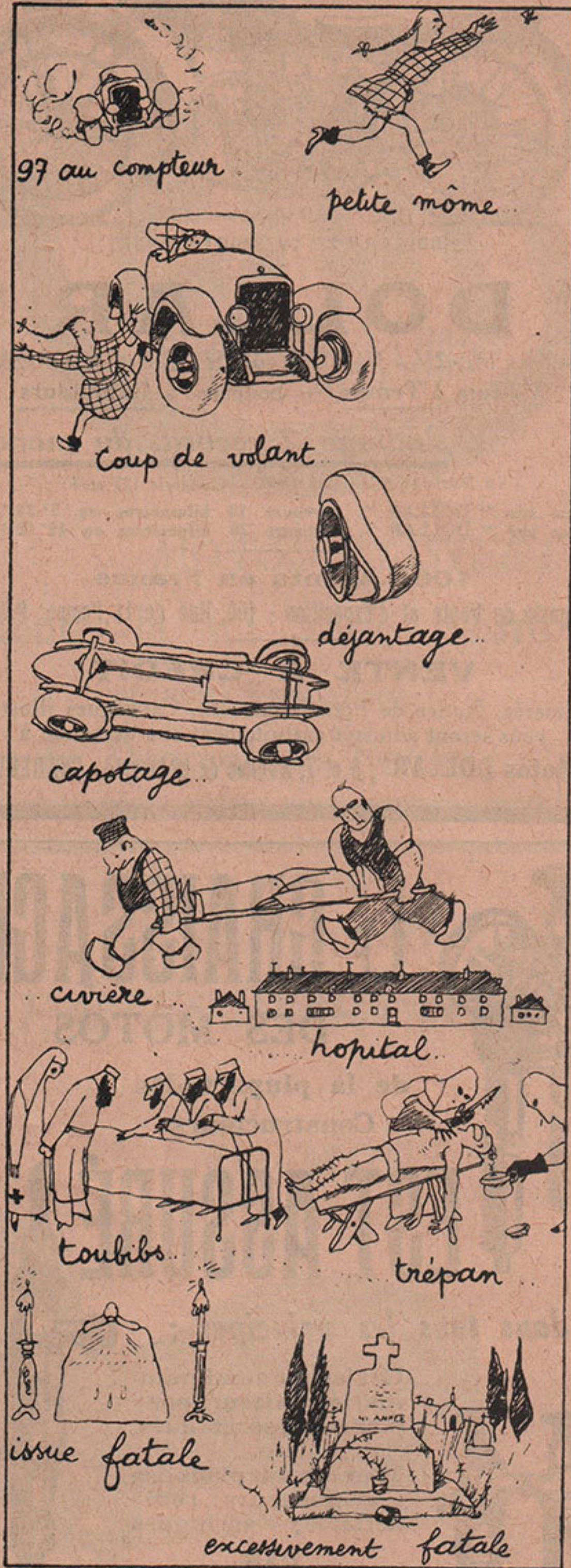
750 cmc.

1 ^{er} Scott	avec	AMAC
-----------------------	------	------

198, Boul. Pereire - PARIS (17^e)

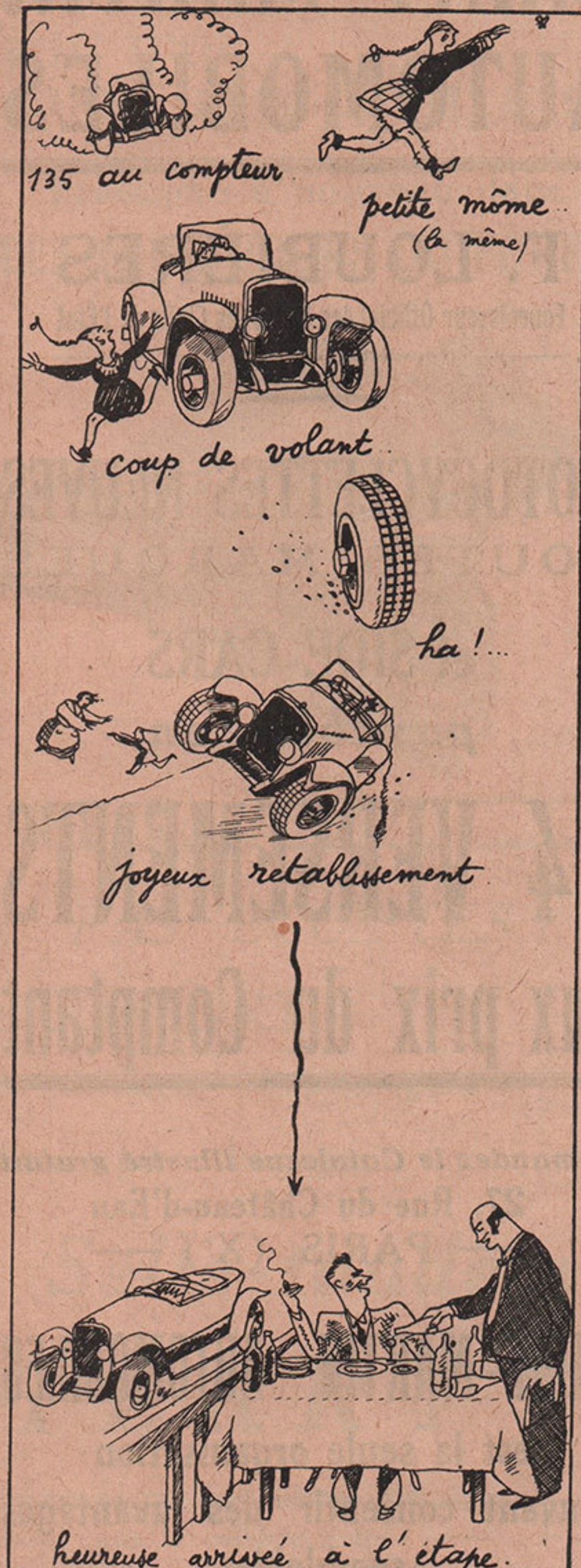
Téléphone : WAGRAM 10-14

HISTOIRE FINISSANT MAL.



Car il n'avait pas de
DUNLOP CORD BALLON
 montés sur jante base creuse.

HISTOIRE FINISSANT BIEN



Car il avait des
DUNLOP CORD BALLON
 montés sur jante base creuse.

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

F. LOUBIÈRES

Fournisseur Officiel des Employés Civils de l'État

(Association de Prévoyance)

**MOTOCYCLETTES NEUVES
TOUTES MARQUES**

et **SIDE-CARS**
payables en

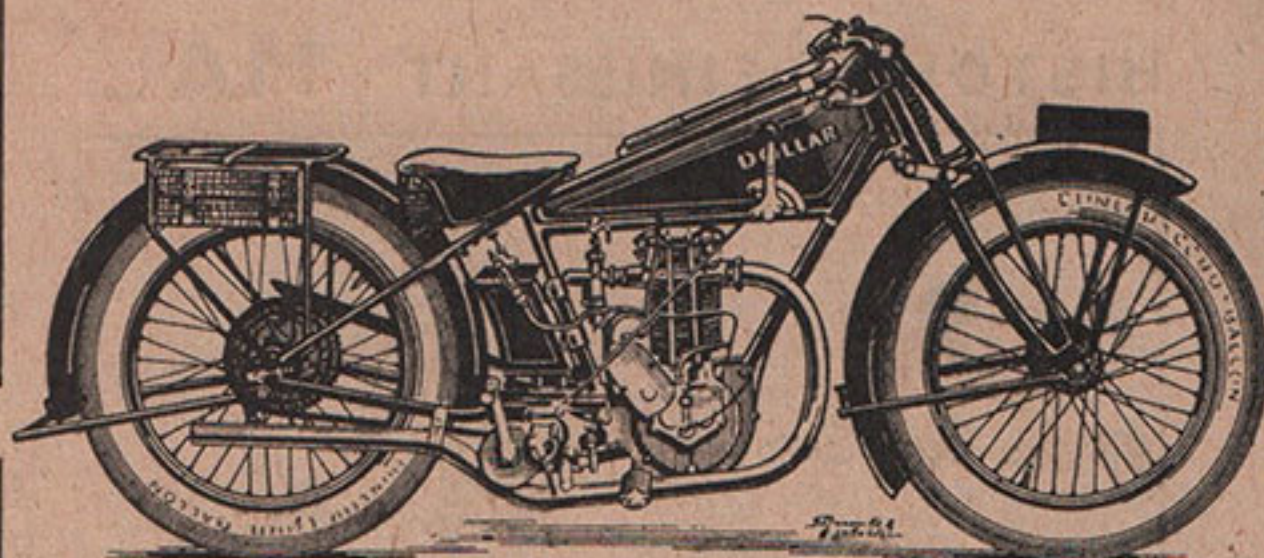
14 VERSEMENTS
aux prix du Comptant

Demandez le Catalogue illustré gratuit
27, Rue du Château-d'Eau
— PARIS (X^e) —

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES
est la seule organisation
pouvant consentir des avantages
semblables

Téléphone NORD { 86-70 *Registre du Commerce*
 { 93-73 *Seine N° 342.445*

la marque des connaisseurs...



"DOLLAR" 3 1/2 CV SPORT-CONFORT

" DOLLAR "

Modèles 1 3/4 - 2 1/2 - 3 1/2 CV. Types SPORT et TOURISME
Moteurs **4 Temps** — Soupapes à **Culbuteurs**

s'adjuge 2 records du monde

à Paris le 4 Juillet 1926 - Catégorie 125 cm³

Druz sur "DOLLAR", parcourt 10 kilomètres en 7' 33" 4/5
Druz sur "DOLLAR", parcourt 20 kilomètres en 15' 12" 2/5

1000 Agents en France

Magasin de Vente et d'Exposition : 160, Rue de la Pompe, PARIS

VENTE A CRÉDIT

Palmarès, Notice de Fonctionnement, Catalogues illustrés
vous seront adressés gratuitement sur demande à

"Motos DOLLAR", 5 et 7, Avenue de la Liberté - CHARENTON



**LE GRAISSAGE
DES MOTOS**

de la plupart des
Constructeurs

EST ASSURÉ

dans tous les principes :

Graissage semi-automatique, viseurs pour pompes mécaniques, etc...

Travaux sur plans des Constructeurs: robinetterie, seringues

PAR

L. & F. GUILLOT FRÈRES

35, Rue des Gâtines - PARIS

Vente exclusive aux Commissionnaires et Constructeurs

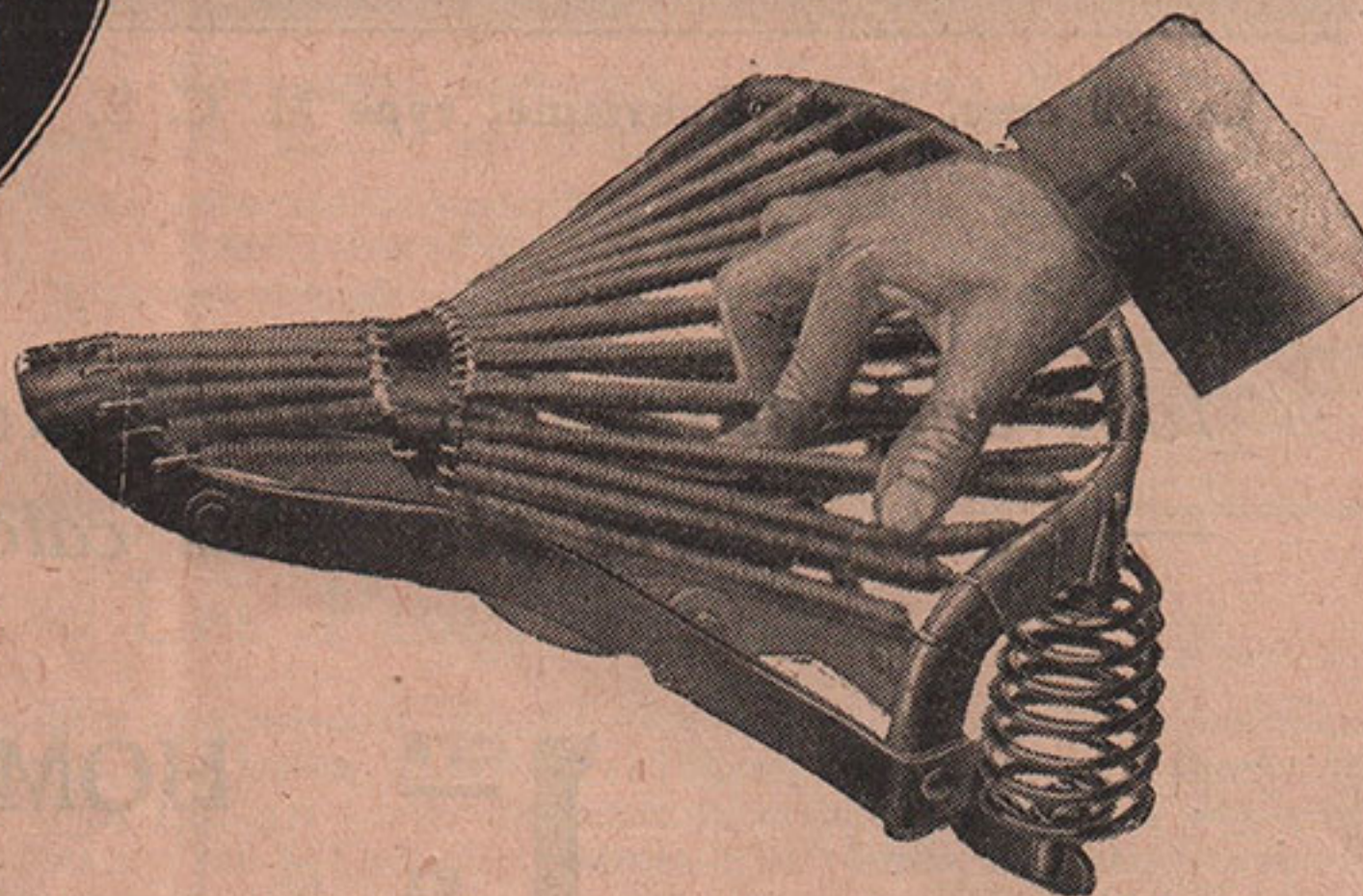
APRÈS...

La Selle

TERRU
TOUTE EN RESSORTS

PARIS-NICE
BOL D'OR
GRAND PRIX DE L'U.M.F.

Triomphe à nouveau dans
LES TROIS JOURS DU FOREZ



MOTOCYCLISTES !

Montez-la sur votre Moto

et vous connaîtrez

la Douceur de Rouler

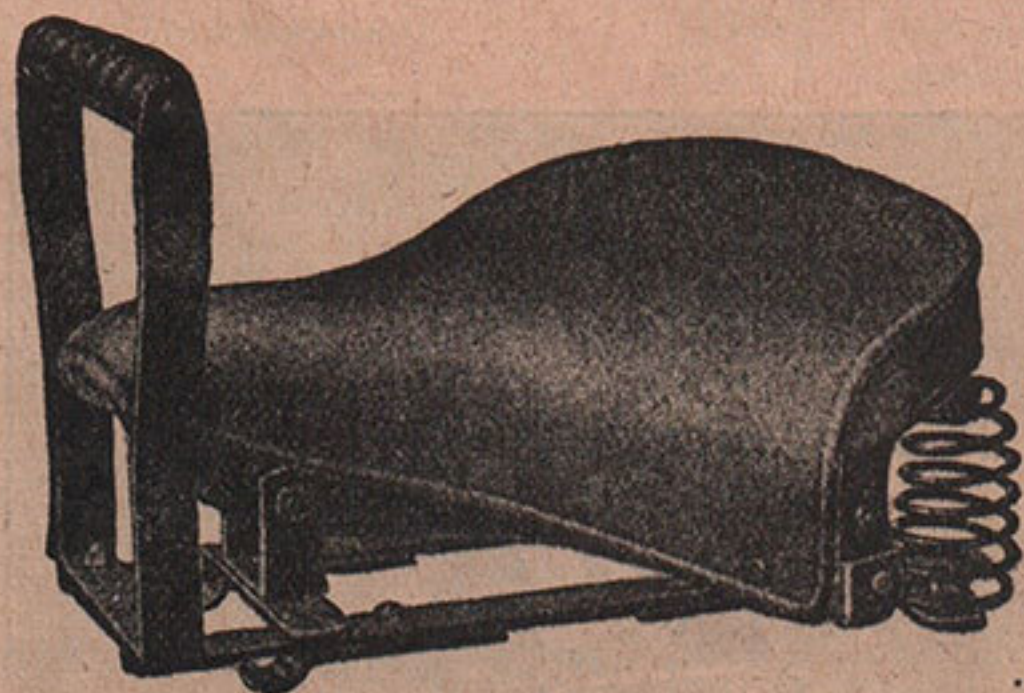
MAIS...

NE SOYEZ PAS ÉGOÏSTES !

FAITES PARTAGER votre CONFORT

à votre passager ou passagère

EN MONTANT sur votre porte-bagages



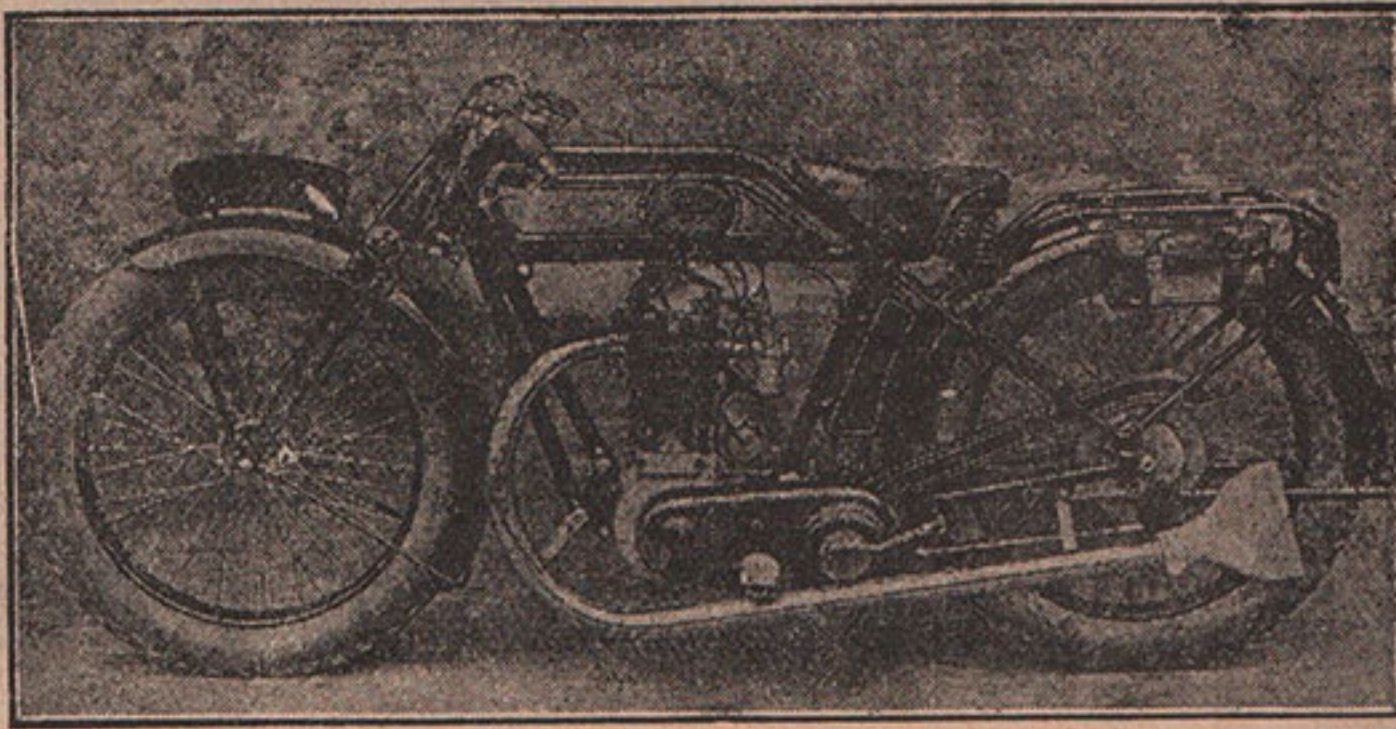
la Selle-tandem
“ TERRY ”

Construite sur les mêmes principes
— que la célèbre Selle —

Demandez le
Catalogue aux

Établissements DELLHEIM

39, Avenue du Roule - NEUILLY-PARIS



La 350 cmc. Super-Tourisme, type M. C. S.

MONET & GOYON

au

Grand Prix de Lyon

*font une course remarquable de régularité et obtiennent
— les premières places en catégorie 175 cmc. avec —*

L^{ers}
ex
æquo **HOMMAIRE**
SOURDOT

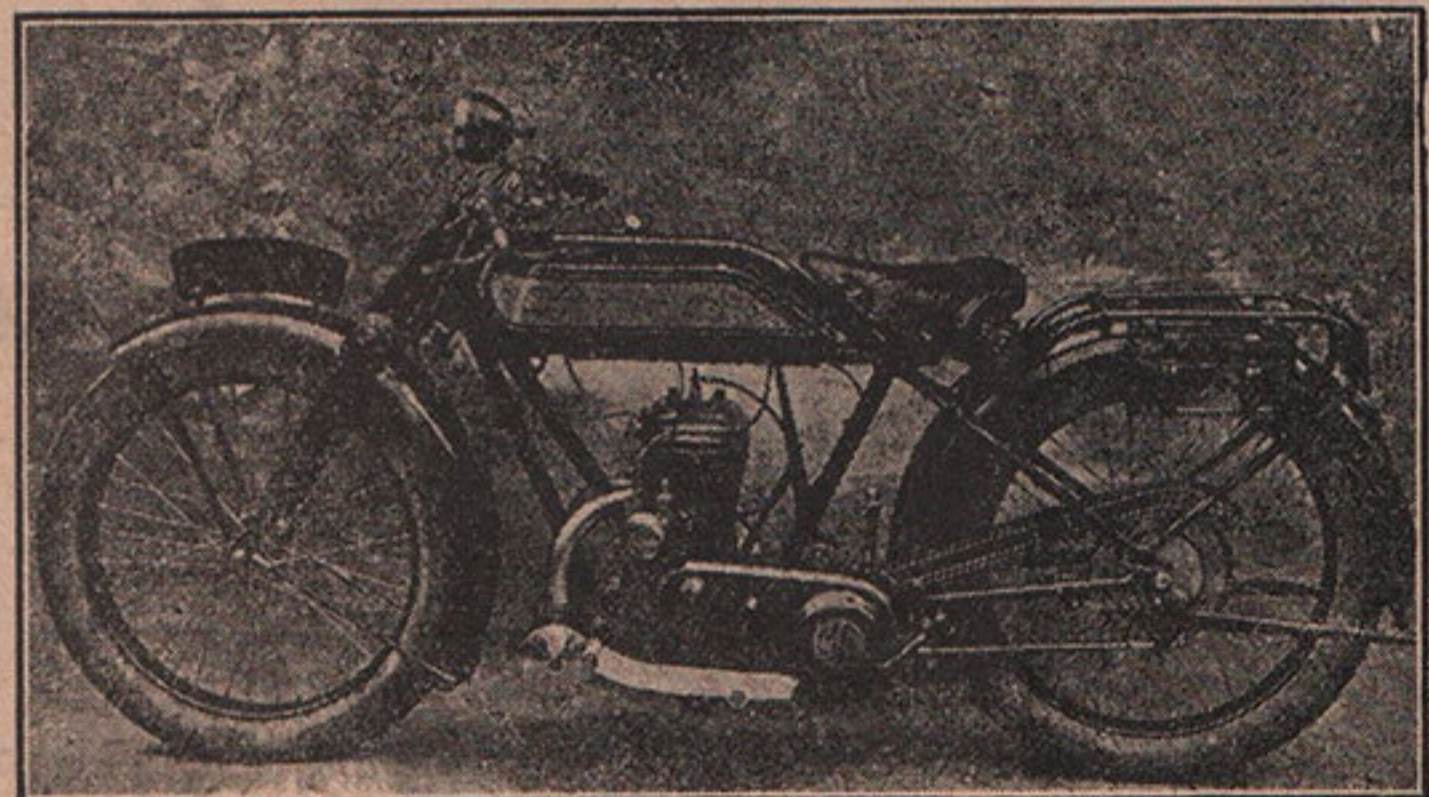
à la moyenne magnifique de 77 km. à l'heure

*Choisir une machine de notre marque c'est
avoir la certitude de posséder un véhicule dont on
aura toujours satisfaction à tous points de vue.*

Monet & Goyon

57, Rue du Pavillon

MACON



La 350 cmc. Super-Confort, type R. C. 4

RÉDACTION, ADMINISTRATION
SERVICES DE LA PUBLICITÉ
5, Rue Saint-Augustin, 5
PARIS (près de la Bourse) 2^e Arr.

TÉLÉPHONES
1^{re} ligne : Central 03-81
2^e ligne : Central 68-32
Compte Chèques Postaux
N° 29-737

ABONNEMENTS
France et Colonies... 20 fr.
Union Postale... 30 fr.
Angleterre, Suisse, Hol-
lande, Japon, Chine,
Brésil, Mexique, Co-
lombie, Venezuela... 40 fr.
ABONNEMENT D'ESSAI
6 mois 12 fr.
(18 fr. pour l'Union Postale)
25 fr. pour Angleterre,
Suisse, Hollande, etc.

MOTO

SPORT ET
TOURISME

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

REVUE

M. GRIMAUD, O. I. O.
DIRECTEUR
Camille LACOME
Rédacteur en chef

Vélocycleurs, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes

PARAISANT DU 1^{er} AU 5 ET DU 15 AU 20 DE CHAQUE MOIS

Toutes communications, chèques et mandats doivent être libellés
"MOTO-REVUE" 5, Rue Saint-Augustin, PARIS

(Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant un timbre pour la réponse)

Les renseignements techniques sont exclusivement réservés aux abonnés.
Ne jamais utiliser le téléphone pour des renseignements techniques et
toujours joindre une enveloppe timbrée et la bande d'abonnement.

SOMMAIRE

N° 200

:: :: 15 Juillet 1926 :: ::

Editorial — Les Progrès Américains.....	323
Chronique de la Quinzaine, par Calamine.....	324
Par-ci par-là, quelques échos...	325
A la Conquête de la vitesse, par H. P. Borestroke (suite).....	327
Essai du Motocar F. R., par M. Krebs.....	329
Le frein avant « Acmos ».....	330
Alignement de la roue arrière...	331
Les excès des fous font du tort à la motocyclette.....	332
Les égoïstes de la route.....	333
Parcs de stationnement.....	333
Les engrenages.....	334
Comment on remet en place un maillon de chaîne.....	335
Les camionnettes automobiles et la taxe de luxe.....	335
L'abus du droit de priorité.....	336
Le prestige du Tourist Trophy.....	336
Essai d'une « Austral » confort..	337
La mort des vieilles voitures....	338
La tôle emboutie dans la construction des Motocyclettes...	339
Les selles de Motocyclettes...	340
A propos de l'échappement des deux temps.....	341
Ce n'est qu'un deux temps !...	341
Tribune libre — On nous écrit. On nous demande.....	342
Un coup d'œil en Belgique.....	344
Mon petit doigt m'a dit.....	346
Le sport de la quinzaine.....	347

Les Progrès Américains

Nous avons, dans un précédent éditorial, exposé nos raisons de croire actuellement au péril américain. La hausse des devises étrangères éloigne encore ce danger. Mais, par contre, il ne faut pas traiter les productions comme quantités négligeables. Les Américains ont fait des progrès énormes et la voiture américaine présente de remarquables qualités. Elle est souple, silencieuse, confortable et très pratique. Le dernier Salon de New-York, qui s'est tenu au début de cette année au Grand Palace Central, a permis de constater les grands progrès réalisés tant au point de vue confort qu'au point de vue mécanique.

Ce qu'il y a au point de vue mécanique de plus net, c'est le succès croissant des moteurs à six et à huit cylindres. La polycylindrée associée aux caractéristiques plates du moteur américain donne une incroyable souplesse. Grâce à la cylindrée élevée et aussi à une augmentation de rendement provenant d'un excellent dessin des chambres d'explosion, d'un équilibrage parfait et de l'allègement des organes alternatifs plutôt que de l'emploi de hautes compressions et de régimes rapides, on dispose d'une puissance assez élevée pour permettre de grandes vitesses. La plupart des moteurs de grosses voitures sont donnés comme dépassant 90 CV. La puissance est telle qu'avec une carrosserie conduite intérieure on peut atteindre le cent-cinquante. Ces voitures de haut luxe valent plus de cinq mille dollars. Cela fait 25.000 francs d'avant-guerre, mais combien de francs papier ! Une excellente tendance c'est de munir les moteurs d'épurateurs d'huile et d'air. On constate aussi des progrès pour le reste du châssis. L'efficacité des freins est accrue. Le châssis est plus court, mieux suspendu.

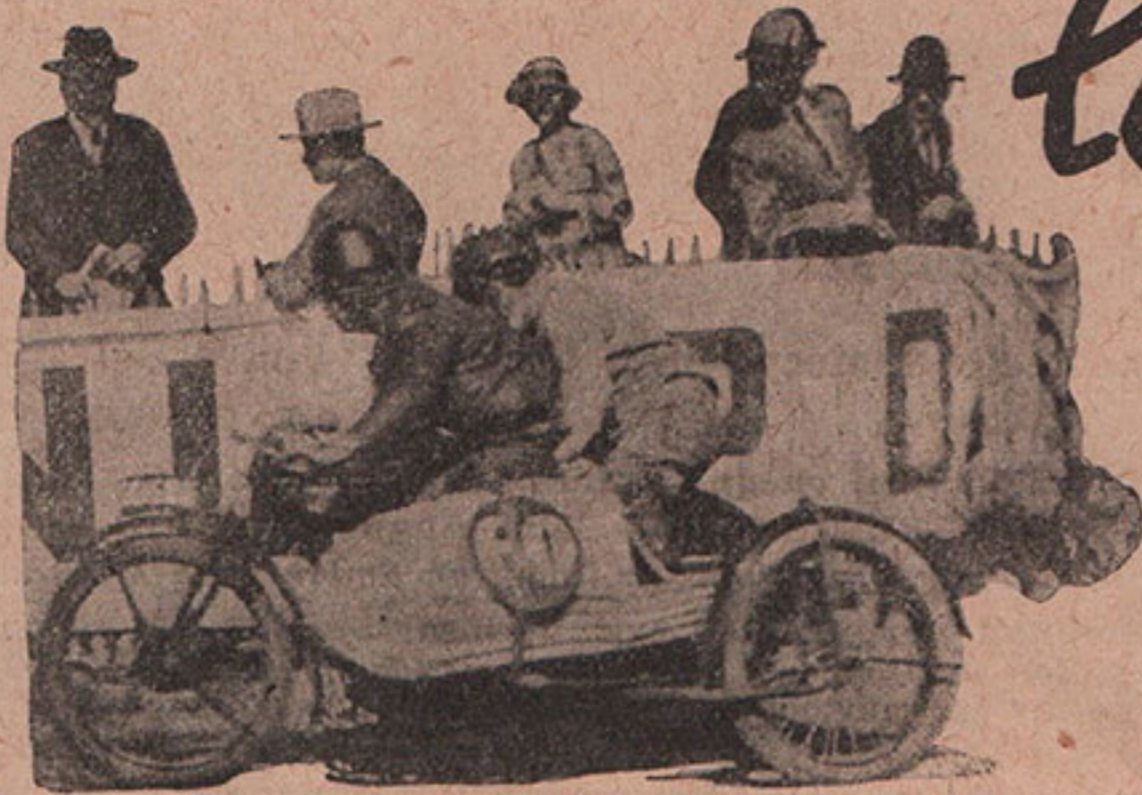
Un perfectionnement remarquable et qui semble appelé à un grand avenir, c'est le graissage automatique de tout le châssis. Plus de burettes, de pompes, plus de soucis pour l'automobiliste. Tout devient automatique. Pour l'instant, ce graissage central ne peut être appliqué qu'à des châssis de luxe.

On ne peut méconnaître les gros efforts des Américains pour faire de belles carrosseries. La carrosserie en simili cuir est loin de se répandre comme chez nous. C'est la carrosserie en acier qui jouit de la plus grande faveur. Les carrosseries ouvertes cèdent rapidement le pas aux carrosseries fermées. Il y a de très remarquables carrosseries de sport. Naturellement l'émail à la cellulose est exclusivement employé. Les accessoires ont été très travaillés eux aussi. La voiture américaine de classe est pourvue de tous les raffinements possibles.

La voiture à vapeur avait conservé quelques fidèles en Amérique mais les rares marques qui en construisaient ont fait le saut. Avec les moteurs actuels, extraordinairement souples et silencieux, c'est-à-dire possédant tous les avantages du moteur à vapeur et aucun de ses inconvénients, la vapeur n'avait plus sa raison d'être. Mais les Américains ne construisent pas seulement de la voiture pour milliardaires. Sans parler de la Ford et de la Chevrolet, il y a de nombreuses voitures qui coûtent moins de mille dollars. La General Motors a lancé une six cylindres à ce prix, la Pontiac. Les usines Paige produisent également une six cylindres populaire. Il est vrai que voitures populaires en Amérique, ces voitures atteindraient en France, si l'on tient compte du change, des frais de transport et de douane, le prix de voitures françaises de grande marque.

Nous n'avons pas à craindre les Américains, mais il est utile de suivre leurs efforts. La voiture française ne peut pas et ne doit pas perdre son individualité, mais il ne faut pas négliger les idées nouvelles que peut suggérer l'étude des productions étrangères!

La Chronique de la Quinzaine



On ne peut que se réjouir de voir s'accroître à une allure vertigineuse le nombre des motos en circulation. Dans le plus petit chemin de campagne on en croise. On peut également constater que les motocyclistes observent avec la plus grande exactitude les règles de la circulation, beaucoup mieux que beaucoup d'automobilistes et surtout de cyclistes.

Les chevaux, dans certaines contrées, n'ont pas la moindre peur des autos ou des motos. Dans d'autres, au contraire, et où l'automobilisme est tout aussi développé, ils manifestent la plus grande frayeur. On se demande pourquoi cette différence.

Quand on fait le plein d'essence avec un bidon, on gaspille une quantité appréciable du coûteux liquide, même si on fait usage d'un entonnoir. Le moyen le plus simple, c'est d'avoir un bout de chambre à air de bicyclette qu'en enfle sur le goulot du bidon.

Un surcompresseur mis en vente sur le marché anglais, coûte près de 20 livres, 3.000 francs !!!

Moteur moto, type industriel : Pendant la grève générale, une maison anglaise ayant un besoin urgent de force motrice pour actionner un certain nombre de machines outils, employa un moteur sport de 1.000 cc., qui marcha d'ailleurs de manière parfaite, malgré la lourde tâche qui lui était imposée.

Ne faites jamais de vitesse avec des pneus douteux. Un éclatement sans être nécessairement fatal, est toujours une éventualité désagréable et peut, dans certaines circonstances défavorables, provoquer un accident.

N'usez pas vos vieux pneus à l'avant car un éclatement à l'avant est plus redoutable qu'à l'arrière.

De temps à autre prenez votre courage à deux mains et intervertissez vos roues, de manière à répartir l'usure également sur tous vos pneus. Il est vrai que vous aurez alors à changer tout le train de pneus et qu'au lieu de dépenses échelonnées, vous aurez à faire face à une dépense globale.

L'opinion de l'acheteur constitue la plus efficace des réclames. C'est une vérité qu'on ne devrait jamais perdre de vue. Les bonnes marques continuent à s'intéresser à leur acheteur et à lui faciliter l'emploi de la machine vendue. Le système de réparations à prix fixe inauguré par un constructeur de cyclecars est une excellente solution qui mériterait d'être universellement adoptée.

Telle personne qui lit attentivement le mode d'emploi d'un produit à faire briller l'argenterie se lance sur la route avec une machine de quatre ou cinq mille francs sans avoir pris la peine de jeter un coup d'œil sur le manuel d'entretien qui lui a été remis. Souvent même, elle ne lira pas les indications que le constructeur a prudemment fait décalquer sur le réservoir. Il serait désirable que certains accessoires soient livrés avec un mode d'emploi beaucoup plus explicite. Quant aux produits, le mode d'emploi devrait invariablement figurer sur la boîte même ; on égare en effet, les notices imprimées et au moment de se servir du produit on ne se rappelle plus la manière dont on doit l'employer.

En feuilletant de vieux papiers, je retrouve une facture de 1922 où un pneu m'est facturé 146 fr. (une enveloppe 710 x 90). La même vaut trois fois plus aujourd'hui. A certains moments nous avons payé l'essence moins de 7 francs et l'huile une dizaine de francs le bidon. Essence et huile ont doublé depuis cet heureux temps. On a d'autre part augmenté les impôts et les prix montent sans cesse alors que les salaires sont loin d'avoir connu une augmentation pareille.

Les sacoches à outils sont en général de beaucoup trop petites dimensions et contiennent à grand peine l'outillage insuffisant, la plupart du temps, qui est livré avec la machine. Pourquoi ne livrerait-on pas d'office de grandes sacoches en tôle emboutie, une boîte pouvant contenir une ou deux chambres à air. J'aimerais, personnellement, mieux payer une cinquantaine de francs de plus et n'avoir pas à acheter ces accessoires par la suite et à les mettre en place ce qui n'est pas toujours aisé. Mieux vaudraient des accessoires faits spécialement pour la machine et qui trouveraient naturellement leur place.

J'habite une rue qui monte. Il est près de minuit. Une voiturette de sport monte et descend dans un rontlement assourdissant. Je me représente assez bien les sentiments des personnes que ce chauffard empêche de dormir.

Certains motocyclistes seraient d'avis de monter d'office l'éclairage électrique sur toutes les motos. Mais combien d'entre nous ne roulent jamais la nuit et un équipement électrique est, par rapport au prix d'une motocyclette, très coûteux.

Distributeurs automatiques d'essence ! Il y en a en Amérique et en Allemagne. On met un jeton dans l'appareil et il débite automatiquement la quantité d'essence correspondante.

Usure inégale des pneus. Nous voyions, l'autre jour, un cyclecar dont le pneu arrière portait sur une moitié de sa circonférence encore ses sculptures, et dont l'autre côté était usé à la toile. Roue d'aplomb pourtant et parfaitement centrée. Nous pensions à des coups de frein. Le propriétaire de ce cyclecar nous affirmait que tous ses pneus arrière s'usaient ainsi sans qu'il eût trouvé de remède. Un pneu ne lui fait pas plus de 2.500 kilomètres.

Dans les résultats du Junior T. T., deux choses attirent l'attention : la vitesse moyenne du vainqueur qui bat le temps des Seniors de l'année dernière, malgré l'interdiction d'employer des carburants spéciaux, malgré aussi le tour de circuit supplémentaire. La seconde c'est la régularité de marche des machines. La marque victorieuse a trois machines dans les dix premières, et d'autres terminent au complet.

Les gendarmes font du zèle. L'autre jour, deux d'entre eux, sur un chemin vicinal menant à une petite ville où c'était le jour de marché, arrêtaient tous les automobilistes et tous les motocyclistes pour leur demander leurs papiers. Nous n'avions heureusement pas oublié notre portefeuille. C'est la seconde fois depuis vingt ans que cela nous est arrivé et il ne faut pas nous plaindre.

Il y a peu de sidecaristes ou de cyclecaristes qui s'avisent de faire leurs provisions à la campagne, lors de leurs promenades. Il arrive bien que les prix soient égaux et supérieurs à ceux des marchés des villes, mais bien souvent aussi qu'on réalise un bénéfice appréciable.



Par-ci... Par-là...



Quelques échos à propos de tout, et particulièrement concernant le monde motocycliste et cyclecariste

La moto aux armées

Pendant la guerre nous avons en service aux armées près de 100.000 véhicules automobiles. Sur ce chiffre il n'y avait guère que 3.000 motos.

Un record

Bennett, le vainqueur du T. T. a maintenant à son tableau trois Tourist Trophies et 4 Grands Prix de France.

La moto en Chine

Il n'y a guère qu'un millier de motos en Chine.

Deux Temps

Voitures à deux temps. Elles ont du succès en Angleterre. Le Trojan se vend fort bien, on voit beaucoup de Garden. Une nouvelle voiturette avec un moteur à deux temps de 1.319 cmc. vient d'apparaître sur le marché.

En Amérique

Le nombre des motos en Amérique va en déclinant. En 1920 on y comptait 235.000 motocyclistes. Il n'y en aurait plus que 130.000 environ. La concurrence des voitures automobiles à bon marché en est cause. La grosse moto américaine est relativement chère. On peut espérer que l'apparition des nouvelles 350 cmc lancées par les grandes marques américaines et vendues à un prix aussi avantageux que possible sauvera le motocyclisme américain.

Les tarifs de l'impôt sur les automobiles sont prorogés jusqu'au 31 décembre

Les tarifs de l'impôt sur les automobiles, les sidecars, les motocyclettes et les bateaux à moteur, tels qu'ils sont fixés depuis le 1^{er} janvier sont prorogés jusqu'au 31 décembre.

Les études actuellement poursuivies en vue d'établir une imposition assise sur des éléments plus rationnels que la puissance des moteurs n'ont pu, en effet, aboutir à temps pour qu'un nouveau texte de loi soit établi avant le 1^{er} juillet.

Amour et motocyclette

Lu dans un journal amusant : **Motocycliste**, 27 a., brun, dist., dés. connaît. j. f. bien phys., plutôt petite, sach. monter à bicyclette et qui aime promenades sur une jolie moto ayant strapontin à l'arrière. Ray, (et ici l'adresse).

Déchets

Dans les courses de sidecar à Brooklands, qui comportaient 200 milles, il n'y eut que cinq concurrents qui terminèrent sur dix sept partants en catégorie 350 cmc, un sur dix-huit en 600 cmc, et aucun sur les dix partants de la catégorie 1.000 cmc. La chaleur était, il est vrai, torride, et le train très rapide puisqu'en 350 cmc et en 600 les records furent battus.

L'incident Gherzi

L'incident Gherzi déclassé parce qu'il avait, dans le T. T. fait usage d'une autre bougie que celle qu'il avait indiquée avant la course

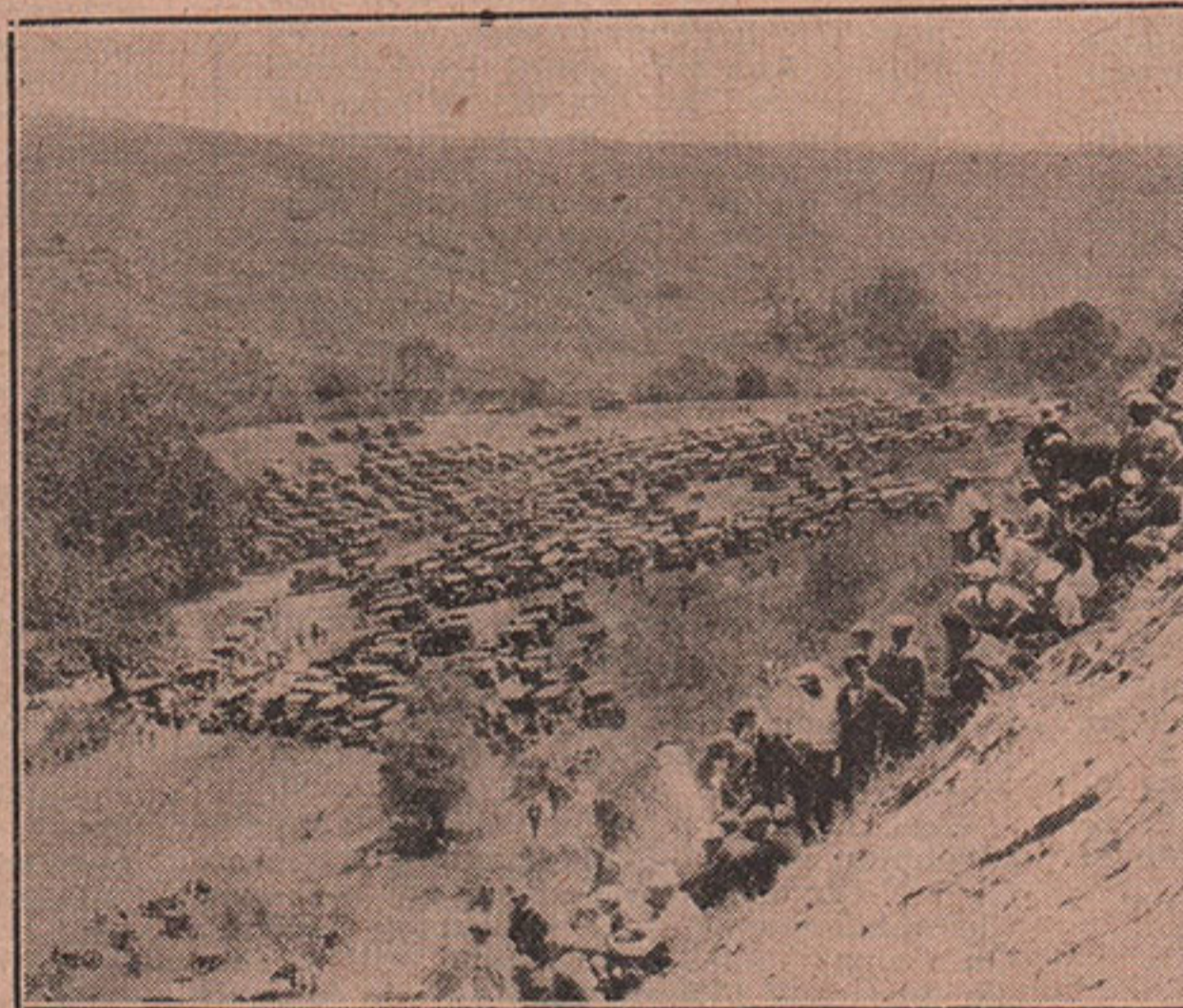
aux commissaires, continue à passionner l'opinion anglaise. La plupart des sportifs anglais ne sont pas tendres pour l'A. C. U., d'autant qu'un concurrent anglais aurait commis la même faute mais n'aurait pas été pris. Après l'affaire du M. C. cette nouvelle histoire n'est pas faite pour relever le prestige de l'A. C. U.

Carburant National

Les Espagnols ont leur carburant national. Les importateurs doivent mélanger 4 % d'alcool espagnol à l'essence et au benzol. Le gouvernement espagnol ne se préoccupe pas non plus de savoir si ce carburant est utilisable.

Chez Fiat

On dit que Fiat aurait l'intention de porter sa production de 220 à 300 véhicules par jour.



Du Sport !

Comme on peut le voir par la photo ci-dessus, les courses de côte en Amérique n'ont aucun point de ressemblance avec celles qui se courent en France.

La photo représente The annual Tecolote Hill climb à San Diego (California) et l'on voit à l'extrême droite le profil de la piste, et au fond la foule des voitures attirées par cette épreuve spectaculaire. Chose curieuse pour une course réservée aux motocyclettes, on ne voit que très peu de motos au « garage ».

4.000 par jour

On dit aussi, que Chevrolet porterait sa production à 4.000 voitures par jour — soit une augmentation de 1.000 véhicules par jour.

La contravention

On sait, qu'il fut question, à la Commission Centrale de l'Automobile, de réduire la vitesse maximum des voitures à 60 kilomètres à l'heure. Ce fut, bien entendu, un « tole » général.

A ce propos, l'Auto racontait la plaisante histoire que voici :

— Vous n'y parviendrez jamais, dit un des membres de la commission. Avant la guerre, la vitesse était de 30 à l'heure et l'on apprenait par la voie de la Presse que l'auto-

mobile de M. Poincaré, alors Président de la République, allait de Paris à Rambouillet en 1 h. 5 m., ce qui impliquait une vitesse d'au moins 70 à l'heure sur certaines parties du trajet. La police ne faisait rien, ne disait rien... Si vous limitez à 60 à l'heure, vous engagez-vous à dresser procès-verbal à M. Doumergue, dont l'automobile accomplit le même parcours en un petit peu moins de temps ?...

Et naturellement, ce petit raisonnement jeta un peu de fraîcheur dans le débat, et les hauts fonctionnaires présents en furent un peu gênés. Mettez-vous à leur place !

La circulation des automobilistes algériens en France.

La facilité accordée aux automobilistes algériens de circuler librement en France dans la limite du trimestre de l'entrée de leurs véhicules a été rapportée.

Les touristes venant d'Algérie en France sont donc tenus, à présent, de demander un laissez-passer de douane, ou s'ils le préfèrent un permis de circulation de régie et d'acquitter les droits exigibles.

Il avait une trompe, mais pas de phares !

Un éléphant étant arrivé des Indes, on attendit la nuit pour le conduire au Jardin Zoologique de Londres.

Aussi, vers une heure du matin, monté par son cornac et précédé d'un cycliste, le pachyderme s'acheminait à travers les rues de la capitale, lorsque soudain un policeman se montra :

— En raison de sa masse imposante et de sa couleur, dit-il, l'éléphant constitue un danger. Il devrait être muni d'une lanterne à l'arrière. Comme il ne l'est pas, je vous dresse une contravention.

Autres temps, autres mœurs !

Aux Etats-Unis, les tailleurs se plaignent de la concurrence de l'automobile.

« Nos tailleurs, sont dans le marasme, écrit-on dans *Motoc*, depuis et parce que la population rurale ne rêve plus qu'automobile ».

Dans une ville du Texas, à la suite d'une bonne récolte de coton, 1.000 automobiles furent vendues, mais les tailleurs ne reçurent aucun client, tandis que jadis le premier geste du fermier au lendemain de la moisson était d'acheter un habit neuf.

Contre les villes mendiantes

On nous communique que pour lutter contre l'extension toujours croissante des multiples taxes dont certaines villes frappent à plaisir les automobilistes de passage, taxes de stationnement, taxes sur l'essence, etc... le Touring Club de France vient de publier une petite brochure intitulée les « Villes à péage » donnant par ordre alphabétique la liste des localités où sévissent les taxes en question.

Le Grand Prix 1927

Le Grand Prix venait à peine de prendre fin, que la Commission sportive de l'A. C. F. au cours de la réunion où elle homologuait les résultats de l'épreuve, mettait sur le

tapis la question du Grand Prix de l'an prochain.

De ce premier échange de vues, il résulte que, conformément aux accords internationaux déjà intervenus, on conserve pour 1927 la formule de la cylindrée maxima de 1.500 cmc, avec suralimentation autorisée.

Quant au lieu de la course, on s'est décidé en faveur d'un circuit routier. Il y a déjà des candidatures : celles du Nord (Lille-Roubaix - Tourcoing) et de Champagne (Reims) ; celles de Deauville et de l'A. C. de la Gironde, qui sont plus récentes.

D'autre part, on a encouragé la création, pour 1927, d'une nouvelle épreuve susceptible de réunir un grand nombre d'engagements et ouverte aux châssis de construction courante.

Le vol à la portée de tout le monde.

Un ouvrier mécanicien travaillant dans une usine de Dijon a mis définitivement au point une bicyclette qui peut, à la volonté de celui qui la monte, se transformer en un minuscule monoplane et s'élever jusqu'à 40 et 50 mètres de hauteur.

Les essais ont été concluants et l'inventeur a l'intention de présenter sa machine au public au début d'août prochain.

Pour l'entretien des routes (?)

Voici des chiffres qui pourront donner un aperçu de ce que l'automobile fait entrer à peu près pas an dans les caisses de l'Etat.

Au chapitre taxe de luxe, le premier trimestre de 1926 accuse 100.612.000 fr., contre 65.620.000 pour la même période de l'année précédente, ce qui constitue un excédent important.

Les taxes de consommation sur les essences de pétroles ont donné 106.540.000 fr., et la taxe sur le chiffre d'affaires, les impôts communaux sur les véhicules automobiles, les frais de permis de conduire et d'examen ont donné pour le premier trimestre plus de 212 millions.

La Foire de Malmö

La grande Foire Suédoise de Malmö qui aura lieu des 2 au 8 août 1926, s'annonce comme devant être particulièrement brillante.

Cette manifestation sera la meilleure occasion de prendre contact avec les producteurs suédois, et les visiteurs se verront faciliter leurs relations par des interprètes qui seront mis gracieusement à leur disposition.

Les personnes intéressées par la Foire de Malmö pourront s'adresser utilement à la Chambre de Commerce suédoise en France, 25, rue Bassano, à Paris.

Zénith à la Coupe Rudge.

Le Grand Prix d'Endurance du Mans, dénommé par les Américains : la plus belle épreuve automobile du monde, à mis en valeur de façon indiscutable, les qualités que donne le carburateur Zénith aux voitures. Le célèbre appareil équipait en effet les voitures Lorraine-Dietrich des vainqueurs et notamment celle de Bloch et Rossignol, qui battit le record du monde des 24 heures sur route, en totalisant 2.553 Km. 510.

L'avance automatique S.A.M.

Continuant la série de ses démonstrations victorieuses, l'avance automatique à l'allumage S. A. M. vient d'affirmer encore sa supériorité et ses qualités au Grand Prix de l'O. C. F., catégorie 500 cc. Les Sima-Violet de Enders Jack, premiers de la catégorie et Santon, deuxième, étaient munis de l'avance S. A. M. dont les qualités se sont révélées aux yeux des spectateurs lors des reprises aux virages en lacets. Il était remarquable en effet de constater que, dans ces lacets, les 500 cc. marchaient de pair avec les cylindres supérieurs, démontrant ainsi la nervosité formidable que l'avance automatique à l'allumage S. A. M. donne dans les reprises.

Le montage de cette avance sur toutes motos et voitures est fait dans les ateliers de la S. A. M., 127, avenue Félix-Faure, Nanterre.

Le guide Mécano

La quatrième édition, complètement révisée et mise à jour, vient de paraître. Cette publication qui contient les caractéristiques et prix des bicyclettes à moteurs, motocyclettes, cyclecars, voitures, véhicules industriels, moteurs, etc... et une quantité de renseignements précieux aux automobilistes et motocyclistes, est en vente au prix de 5 fr., franco 6 fr., étranger 7 fr. (Il n'est pas fait d'envoi contre remboursement). Mécano. 19, boulevard Pereire, Paris (17^e).

Une adresse.

Dans notre dernier numéro, nous signalions les bienfaits de certains produits, la Pluviose, le Tarsol, et le cambuis, rappelons que ces produits sont fabriqués et vendus par la Société des produits Richard, à Rueil (Seine-et-Oise).

LE SERVICE DE LA RUBRIQUE

Depuis quelques temps, nous avons pris l'habitude de remettre à nos abonnés qui nous en faisaient la demande, la liste des petites annonces avant leur parution ; en présence de l'exploitation de cette faveur par un groupe d'acheteurs, nous avons supprimé ce service pour que tous nos abonnés soient mis sur le même pied d'égalité ; nos revues sont toujours adressées à nos abonnés 24 à 48 heures avant leur distribution dans les kiosques, de ce fait, les abonnés sont toujours sûrs de prendre connaissance des Petites Annonces avant les lecteurs au numéro. Nos lecteurs ne nous en voudront pas trop si nous favorisons un peu nos abonnés qui nous aident tandis que la vente au numéro nous coûte très cher et est toujours hasardeuse. Profitez donc de l'abonnement spécial à trois mois, vous aurez votre numéro à l'avance.

La Bougie Champion a triomphé sur toute la ligne au Grand Prix de l'A. C. F.

Elle équipait, en effet, les Bugatti de Goux et de Constantini. Son succès a été non moins complet pour les voiturées, puisqu'elle équipait les cinq premières, la Salmson de Casse et Gendrot, la B. N. C. de Gubernatis, la Salmson de Rousseau et la B. N. C. de H. de Joncy.

C'est là, certes, un triomphe dont la Bougie Champion peut, à juste titre, s'enorgueillir. C'est d'ailleurs la troisième fois que la Bougie Champion remporte le Grand Prix de l'A. C. F. On n'a pas oublié, en effet, son brillant succès du Grand Prix de 1925 où elle équipait les sept voitures gagnantes, les deux Delage, les cinq Bugatti.

UNE HEUREUSE INNOVATION

Abonnements de vacances

A partir du 1^{er} Juillet, et pour faciliter la réception de *Moto Revue* à nos lecteurs qui s'absentent à la campagne pendant les mois de vacances, nous venons de créer l'

Abonnement à Trois Mois : 7 fr.

c'est-à-dire un abonnement qui pris à un numéro quelconque (le 1^{er} ou le 15) permettra de recevoir 6 numéros consécutifs ; l'abonné réalisera une petite économie et aura la satisfaction de recevoir son numéro 24 h. avant la parution dans les kiosques.

Envoyez vos 7 francs aujourd'hui

Pour diminuer les risques des crevaisons.

Nous croyons savoir qu'aux 24 heures du Mans comme du Tour de France cycliste qui se court actuellement, bon nombre de

concurrents, pour diminuer les risques de crevaisons et augmenter leurs chances de succès, avaient employé le Protex dont la présence dans une chambre à air élimine totalement les risques de crevaisons.

Le Cercle Praecisius

M. R. H. Bosselet vient de mettre sur le marché une nouveauté qui ne manquera pas d'avoir un gros succès auprès de tous les usagers de la route.

Le cercle Praecisius de R. H. Bosselet est un petit accessoire grâce auquel il est possible, de déterminer en quelques secondes la vitesse moyenne à l'heure et la consommation de carburant aux cent kilomètres. Basé sur le principe du vernier, le cercle Praecisius donne bien d'autres renseignements encore comme par exemple le temps total de marche pour accomplir un parcours déterminé à une moyenne donnée, ou encore la distance que l'on peut parcourir avec une certaine quantité d'essence.

Ajoutons que les cercles Praecisius sont de dimensions telles qu'ils peuvent facilement tenir dans la poche de veston et enfin que toutes les indications sont gravées et non pas simplement imprimées — ce qui leur assure une durée presque infinie.

Les cercles Praecisius R. H. Bosselet sont en vente au Motocomptoir, 167, boul. Péreire, Paris, et dans la plupart des garages.

L'Automobile rouge sème la Mort et l'Epouvante.

(De la grande presse)

Belgrade, 1^{er} juillet. — L'automobile où périrent, en juillet 1914, à Sarajevo, l'archiduc François-Ferdinand et sa femme, vient d'être achetée très bon marché par un Bosniaque, M. Ragibkavara, qui s'est trompé fort, assure-t-on, en croyant faire une excellente opération. Cette vente a provoqué de nombreux commentaires dans le pays où règne une terreur mystérieuse au sujet du véhicule dans lequel s'est déroulé le drame qui a provoqué la guerre mondiale.

Un sort étrange paraît attaché à cette voiture. L'an dernier dans la nuit du 15 au 16 février, alors que le docteur Srskic, gouverneur de la Bosnie, l'un des divers propriétaires, se rendait de Mostar à Sarajevo, il constata avec stupéfaction que le véhicule ralentissait sans cause apparente. Il s'arrêta, inspecta le mécanisme, remonta dans la voiture et... ne put la mettre en marche. On attela deux chevaux. Quelques minutes plus tard, le propriétaire étant au volant, le moteur se remet en marche tout seul, le conducteur s'affola, les chevaux s'emballèrent, la voiture se renversa sur le malheureux automobiliste qui fut tué net.

Depuis cette époque, l'automobile a souvent changé de mains, car personne ne veut la garder.

M. Ragibkarava, qui l'a achetée la semaine dernière, pour faire le service de la poste entre Imotski et Tchiapline, ne peut prendre aucun voyageur car personne ne veut monter dans la voiture ensorcelée.

... Et, quand les paysans voient sur la route, passer la grande automobile rouge, ils font le signe de la croix.

Au risque de détruire une légende qui tendrait à imputer à cette voiture toutes les responsabilités de la grande guerre, nous permettra-t-on de suggérer qu'une des causes qui fit que le *moteur se remit en marche tout seul* (sic) serait peut être que le docteur Srskic ait laissé les vitesses en prises ?

Agent et coureur

On sait que Liaudois, le coureur bien connu est aussi l'agent des motocyclettes Favor dont il défend d'ailleurs les couleurs dans la plupart des épreuves.

Liaudois, au Bol d'Or fit une chute qui faillit mal tourner, en effet, quelques jours après l'épreuve on s'aperçut qu'il s'était fracturé la colonne vertébrale, néanmoins, quoiqu'immobilisé pendant quelque temps encore, il espère bientôt pouvoir défendre ses chances et en attendant, s'occupe activement de son magasin, 9, avenue Félix-Faure, Paris.

Souhaitons de le revoir bientôt de nouveau en selle et parmi les premiers à l'arrivée.

A la Conquête de la vitesse ⁽¹⁾

Nous faisons paraître sous ce titre une série d'articles qui seront pour l'amateur expérimenté un guide précieux qu'il pourra consulter avec fruit

X

Graissage

Avec les régimes atteints par les moteurs de course, les pressions exercées sur les pistons et les températures élevées de fonctionnement, surgissent des difficultés de graissage. On ne peut plus se contenter des méthodes préhistoriques qui, trop longtemps, ont été en usage sur les motocycles. A la rigueur pour le moteur de tourisme on peut se contenter du barbotage qui est sûr mais répartit l'huile au hasard, d'une manière inégale et mal proportionnée aux besoins des différents organes. Le moteur de tourisme fonctionne rarement à pleins gaz, et d'une manière discontinue et ainsi les organes, même les moins privilégiés, reçoivent toujours le minimum d'huile dont ils ont besoin. De plus, on lubrifie le moteur de tourisme et moins possible et pour économiser l'huile et pour retarder la formation de la calamine. Si on voulait rouler à pleins gaz d'une manière ininterrompue et prolongée avec un moteur de tourisme, on se verrait obligé d'augmenter considérablement la quantité d'huile et, dans certains cas, on ne pourrait même pas empêcher le grippage.

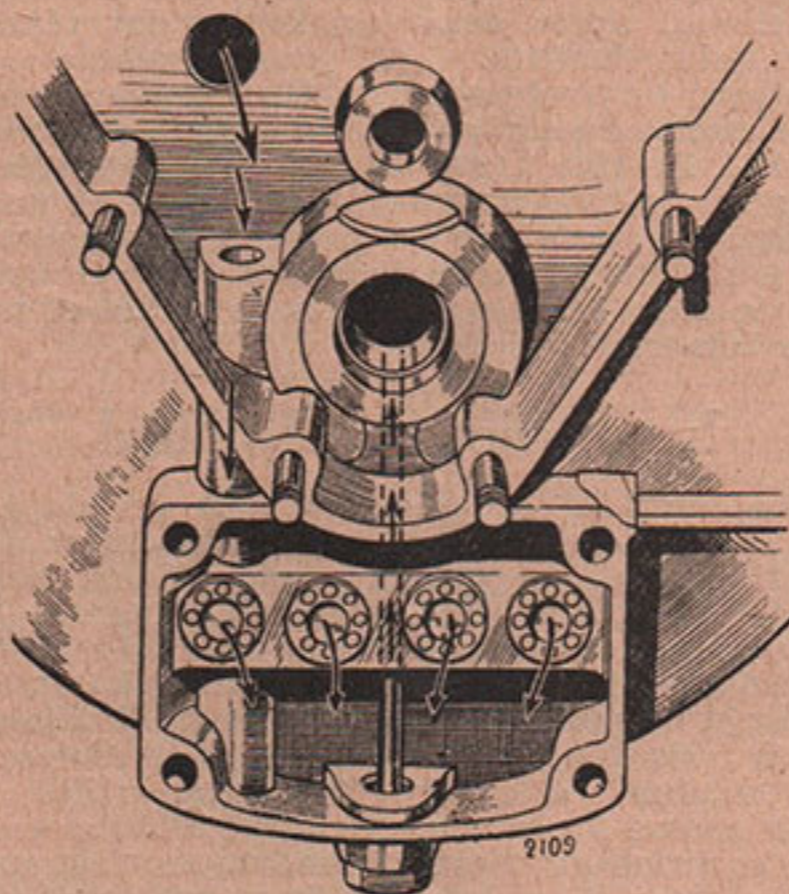
Pour le moteur de course, l'économie passe au second plan. De plus un tel moteur se trouve entre les mains d'un mécanicien, et on peut employer des systèmes de graissage plus efficaces mais d'un maniement plus délicat. Ajoutons de plus qu'un moteur de course est entretenu avec beaucoup plus de soins. Il est fréquemment démonté et vérifié et un système de graissage compliqué, comportant de nombreux canaux ne présente pas les mêmes dangers que sur un moteur de tourisme. A la rigueur, grâce surtout à l'emploi des roulements à galet et à billes, le barbotage peut suffire, mais il ne suffit pas qu'un système fonctionne pour qu'il soit considéré comme celui à adopter définitivement. La soupape automatique, l'allumage par accus et bobine ont permis aux moteurs de marcher, mais ils ont bien dû disparaître un jour. Il en est de même du barbotage.

Le barbotage, en effet, présente de sérieux

défauts : 1° il freine les volants ; 2° il graisse l'avant du cylindre, non l'arrière ; 3° il ne permet pas à l'huile de se refroidir, et de conserver ses qualités lubrifiantes. Nous ne parlons pas des roulements, car les roulements à billes et à galets n'ont guère besoin d'huile.

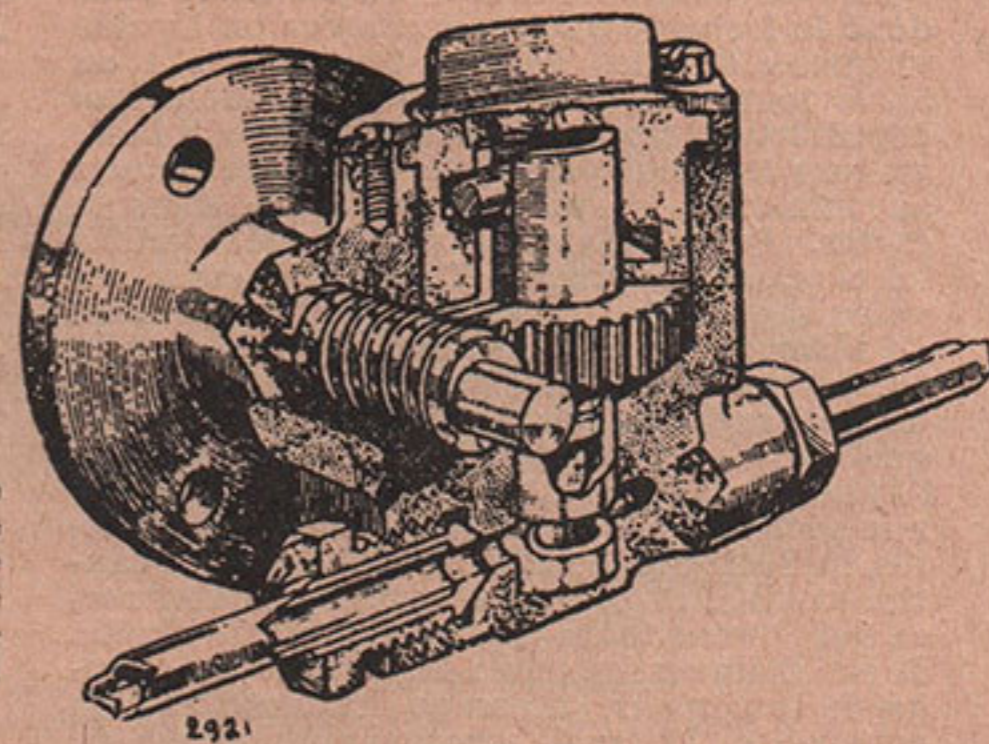
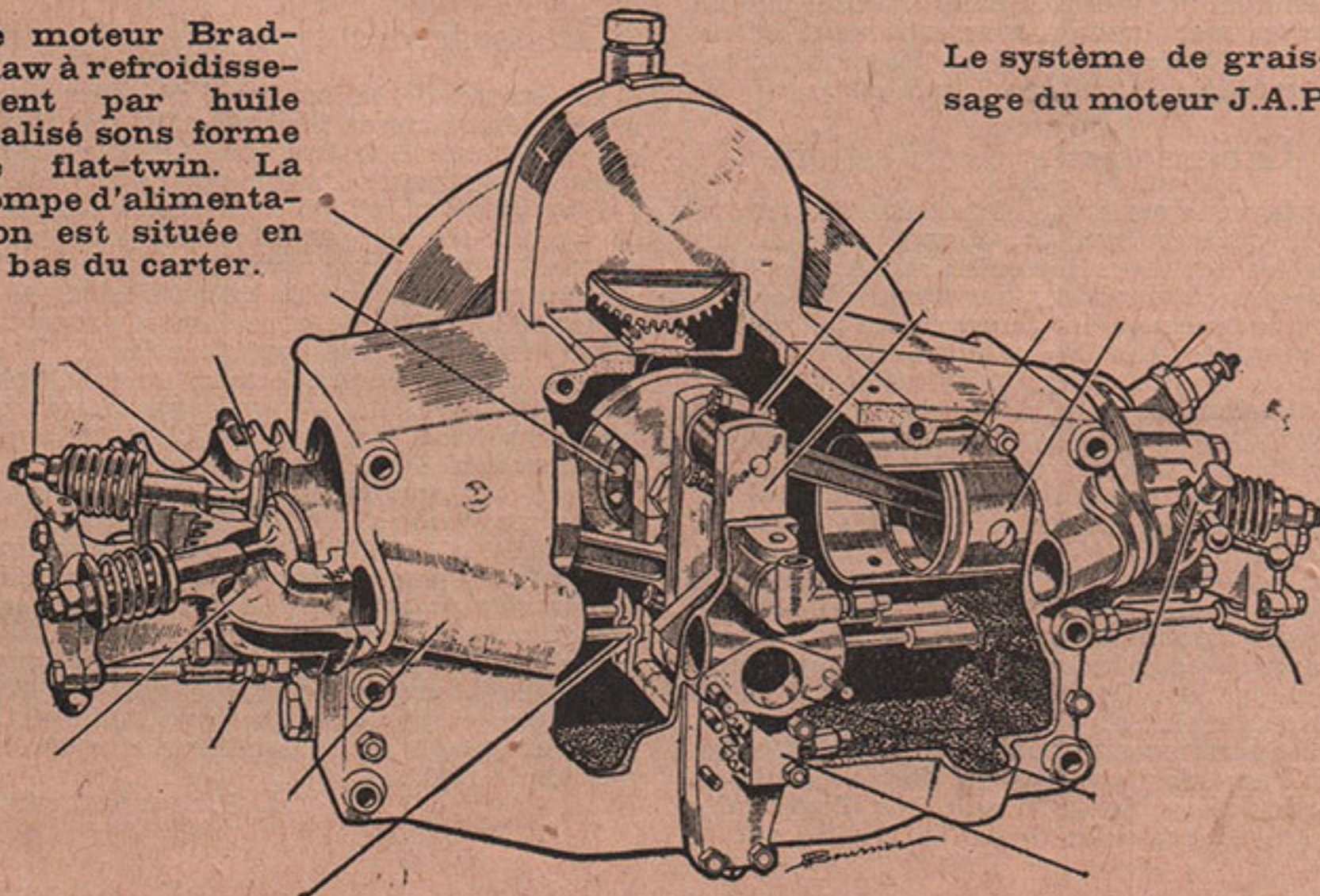
Il ne faut pas s'illusionner sur la valeur de ce qu'on appelle souvent le graissage mécanique. Une pompe entraînée par le moteur est substituée au compte-gouttes ou à la pompe à main, mais à l'intérieur du moteur c'est toujours le barbotage qui graisse les organes. On a une alimentation en lubrifiant plus régulière, plus continue, plus sûre, on n'a pas, à dire vrai, une amélioration du graissage.

Le véritable graissage doit être un graissage à circulation ou l'huile est acheminée là où elle doit aller, et en quantité voulue ; elle doit aussitôt après, être renvoyée à un réservoir et même à un radiateur pour se refroidir et elle recommence indéfiniment ce circuit. Il y a quelques moteurs de moto qui ont un tel graissage et n'était la question économie, il est fort probable que les jours du barbotage seraient comptés, même sur les moteurs de tourisme.



Le système de graissage du moteur J.A.P.

Le moteur Bradshaw à refroidissement par huile réalisé sous forme de flat-twin. La pompe d'alimentation est située en bas du carter.

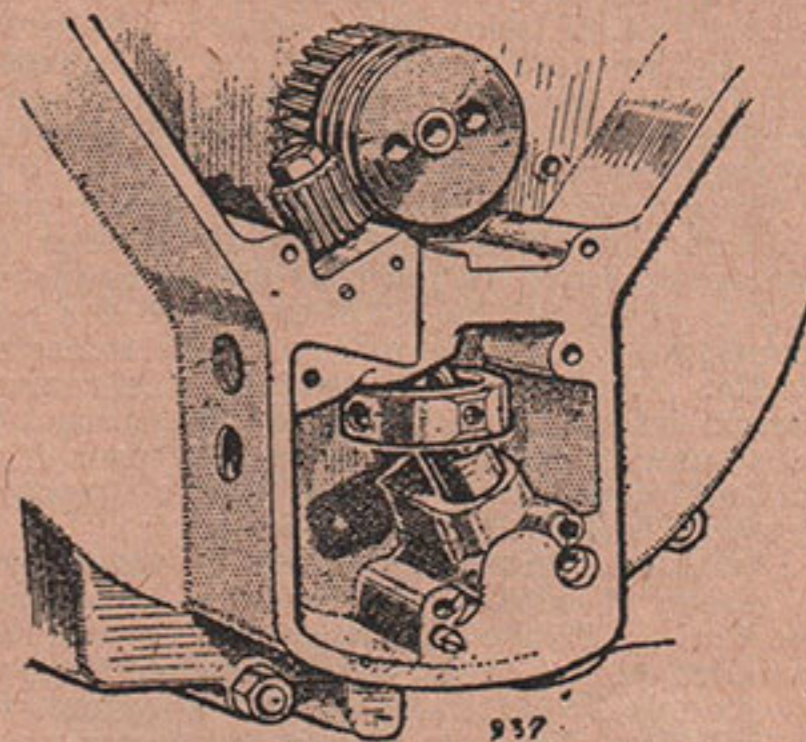


La pompe à huile Best et Lloyd employée actuellement sur bon nombre de moteurs.

Graissage des roulements

Il semble étrange de tenter de graisser par l'extérieur des roulements dont la force centrifuge tend à chasser l'huile ! Et c'est ce qu'on a fait pendant des années avec les roulements lisses, c'est-à-dire avec ceux qui ne peuvent fonctionner sans qu'un film d'huile s'interpose complètement entre leurs surfaces.

Fort heureusement, il existe entre le roulement et le maneton une dépression à l'endroit opposé où la pression s'exerce. C'est-à-dire en dessous de la tête de bielle, en-dessous du pied de bielle et au-dessus des roulements des axes de volants. C'est en ces différents points que doivent être pratiqués



La pompe à huile Matchless remarquable pour sa simplicité.

les trous de graissage. Mais il est évident que rien ne vaut un graissage sous pression, dans lequel l'huile arrive au centre du roulement. Mais encore une fois le cas des roulements à billes et à galets est complètement différent, et ils n'ont besoin que d'une quantité d'huile infime. Pour eux le brouillard d'huile que produit le barbotage suffit amplement.

Pour les roulements lisses, signalons aussi l'importance des pattes d'araignées qui répartissent l'huile sur toute la surface du roulement. Ces pattes d'araignées doivent venir mourir un ou deux millimètres avant l'extrémité du roulement, sans quoi l'huile s'échappe et il y a grippage.

Mais somme toute les roulements lisses sont de plus en plus rares et on peut dire que des roulements à galets ou à billes ont supprimé toute difficulté de ce côté là. S'il n'y avait que ces roulements à considérer le barbotage conviendrait parfaitement.

Malheureusement le barbotage a d'autres inconvénients, lorsqu'il est employé sur des machines vites. Tout d'abord cette huile freine les volants. Lorsque vous tournez une meule dans son auge pleine d'eau, vous sentez fort bien une résistance à vaincre. Et pourtant l'eau est fluide et vous n'imprimez à la meule qu'une vitesse d'une cinquan-

(1) Voir nos 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198 et 199

taine de tours-minutes. Représentez-vous donc le freinage que peut exercer un liquide visqueux sur des volants tournant à 4 ou 5.000 tours à la minute. C'est un fait connu depuis longtemps que, pour la vitesse, il faille graisser le moins possible, c'est-à-dire réduire au minimum ce niveau de l'huile dans le carter. Pour réduire le plus possible cette friction, on augmente l'intervalle entre les volants et le carter et on polit le bandeau du volant et la paroi du carter. Mais c'est là tirer le meilleur parti possible d'un système de graissage un peu primitif. Il est certain que la graissage sous pression et à circulation l'huile est la seule solution rationnelle, car non seulement il conserve à l'huile ses qualités, l'envoie où elle doit aller et dans la quantité voulue, et permet d'avoir un carter sec, ce qui élimine toute friction du fait de l'huile. Il est malheureusement impossible de changer le système de graissage des moteurs déjà construits. La seule chose à faire c'est de diminuer un peu les volants, un tour, et de les polir. Il est fréquent que le constructeur l'ait déjà fait lorsqu'il s'agit de moteur supersport.

Graissage du piston

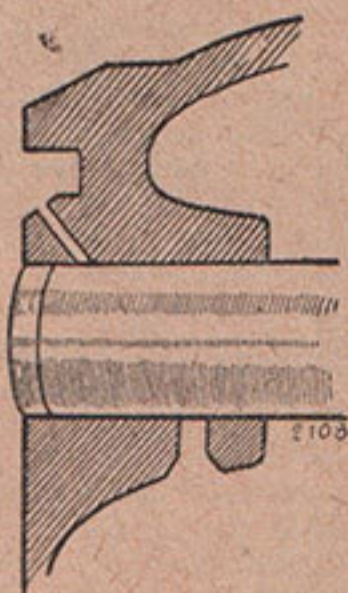
Le graissage du cylindre et du piston est loin d'être aisé. Si nous comptons sur l'huile projetée par les volants, elle inonde un côté du cylindre et laisse l'autre à sec et justement le côté qui doit supporter les plus fortes pressions. Il ne faut pas non plus exagérer le graissage dans l'espoir que, de cette façon, l'huile se répande partout. Tout d'abord, le piston aura un effort supplémentaire à accomplir pour râcler et refouler cette huile, et puis une partie passera au dessus des segments et brûlera, encrassera les bougies, etc. Cela vaut mieux que de gripper, assurément, mais en course se traduit par une perte de vitesse, par des pannes d'allumage, sans compter de fréquents décalaminages.

Actuellement on envoie par une canalisation appropriée de l'huile à l'arrière du cylindre et au besoin on réserve sur le carter une petite gorge circulaire qui se remplit d'huile et dans laquelle plonge à chaque coup le bas du piston. On peut ainsi lubrifier de manière suffisante.

Quand aux remontées d'huile qui se produisent plus facilement sur un moteur de course par suite du jeu plus grand du piston et souvent aussi du nombre réduit des segments, nous avons le moyen de les éviter en partie. C'est de chanfreiner légèrement l'angle inférieur de la gorge de segment le plus basse et d'y percer des petits trous d'un millimètre et demi environ par où passera l'excès d'huile râclé par le segment.

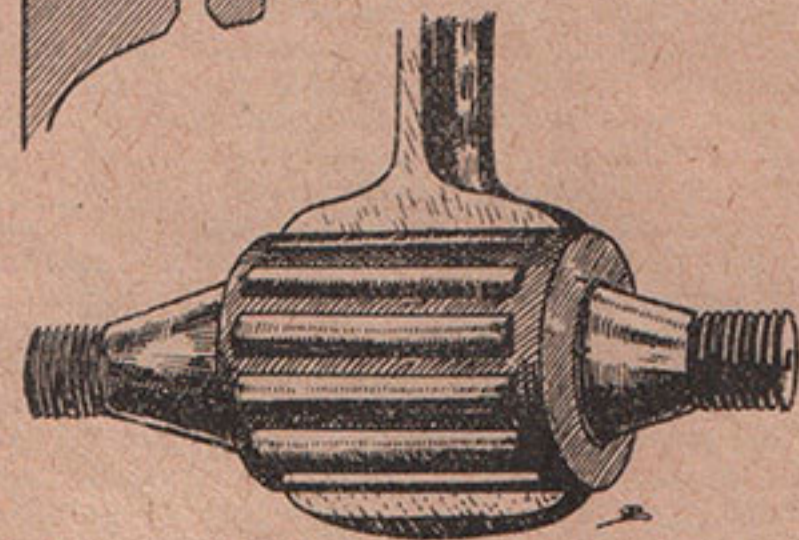
Il n'est pas inutile de percer des trous dans le piston si celui-ci est lisse. Ces trous permettent à l'huile d'arriver aux parois du cylindre et à l'excès d'huile de s'échapper. Mais on doit veiller à ce qu'ils n'affectent pas la solidité. Dans le doute, abstenez-vous. Certains pistons comportent une série de rainures qui répartissent l'huile.

Il nous est arrivé souvent avec les axes



Ci-contre disposition d'un segment râcleur permettant le graissage de l'axe du piston.

Ci-dessous, on voit le montage d'une tête de bielle sur rouleaux pour faciliter le graissage.



flottants de voir la bague de pied de bielle intacte et par contre les bossages du piston entamés. Trop souvent aucun dispositif de graissage n'est prévu. Parfois on peut percer un petit canal qui va du chanfreinage dont nous parlions tout-à-l'heure aux bossages de l'axe.

Le J. A. P.

Le moteur J. A. P. qu'on trouve, malgré le change, sur un certain nombre de machines françaises, possède un système de graissage particulier qui utilise la pression et la dépression que produisent dans le carter la montée et la descente du piston. Le carter principal et le carter de distribution communiquent. En dessous du carter de distribution il y a un compartiment à huile. Lorsque le piston descend la pression chasse l'huile dans ce compartiment à travers quatre petits clapets. Quand le piston remonte, cette huile est aspirée et parvient par des canalisations aux différents organes.

Le Bradshaw

Dans le Bradshaw l'huile graisse et refroidit le moteur. La réserve d'huile est au fond du carter. L'huile est aspirée par une pompe et coule autour du cylindre (il y a à cet effet, un espace libre entre le cylindre et le carter qui monte jusqu'à la culasse). Cette huile retombe en partie dans un auget où barbotte la tête de bielle.

Pour graisser la tête de bielle

Un procédé très efficace, fort ancien d'ailleurs, consiste à monter en bas du carter, entre les deux volants, une petite languette métallique qui projette l'huile sur la tête de bielle. Le mieux est de forger cette petite languette, et de fileter la tige. On taraude le carter, après avoir préalablement réuni les deux moitiés. Lorsqu'on remonte le moteur, on met la languette en place sur une moitié du carter et on monte la seconde moitié. La tige filetée se trouve ainsi serrée. Par surcroît de précaution un écrou et une goupille extérieurs. On peut, à la rigueur, ne pas fileter la partie de la tige qui se trouve serrée entre les deux moitiés de carter et ne pas tarauder celles-ci.

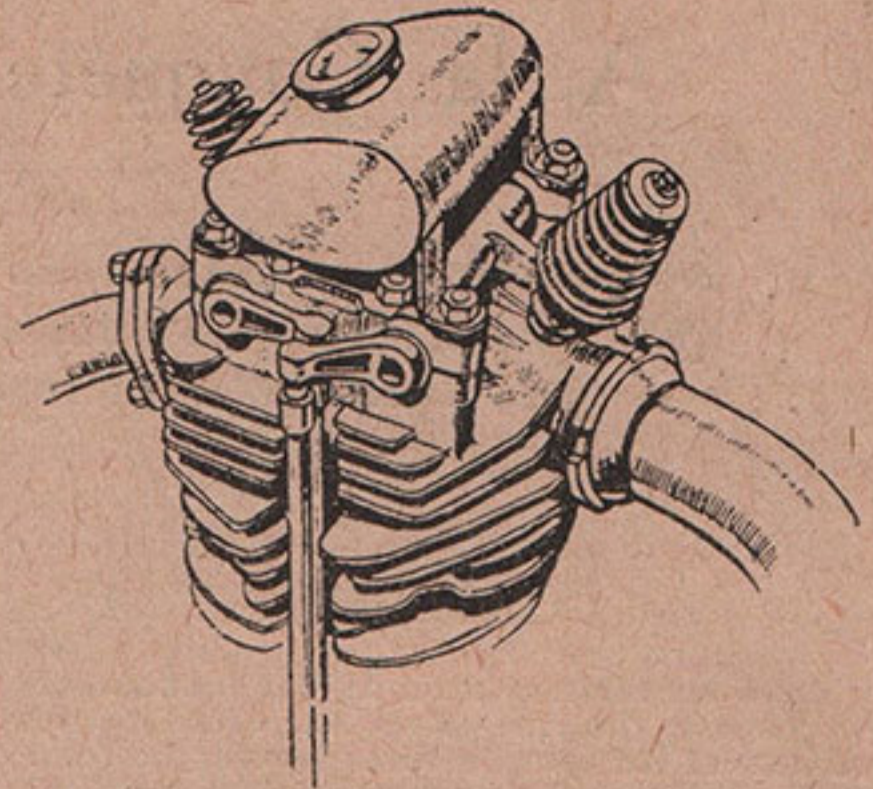
Importance du Reniflard

Le reniflard est constitué par un clapet ou une bille et permet à l'air du carter de sortir quand le piston descend mais non d'être réaspiré quand le piston remonte. Il maintient donc dans le carter un vide relatif. L'huile ne risque pas ainsi de suinter à l'extérieur et de plus, il se produit des infiltrations d'air frais qui tendent à refroidir le moteur. Le reniflard a encore une autre utilité : l'air chassé du carter est chargé d'huile et si on le dirige au moyen d'une tuyauterie sur les chaînes il les lubrifie. Pourtant nous ne recommandons pas ce bain d'huile chaude pour les machines de course. Il vaut mieux envoyer l'huile d'un réservoir spécial. C'est un procédé sale, coûteux mais sûr.

Graissage des distributions

Lorsque le carter de distribution se trouve sur le côté du moteur, comme c'est le cas pour les soupapes latérales et les soupapes en dessus commandées par tringles et culbuteurs, le graissage des came et des palonniers ne présente pas la moindre difficulté. Il suffit de mettre en communication le carter de distribution avec celui des volants, au moyen d'un reniflard ou de trous. Ce dernier système se traduit généralement par des fuites d'huile aux guide-soupapes, ce qui est très sale, mais, du moins, on est sûr que la distribution est suffisamment lubrifiée. Ce n'est pas toujours le cas avec un reniflard.

Nous avons vu qu'il était nécessaire de protéger contre la poussière et de graisser les axes des culbuteurs, même s'ils sont montés sur galets. On emploie en général de la graisse graphitée. On trouve dans certains cas des garnitures de feutre imprégnées d'huile. Mais l'axe n'est pas la seule partie à graisser. L'articulation de la tringle sur l'extrémité du culbuteur, celle de cette tringle sur le



Le graissage des culbuteurs est chose délicate, le petit réservoir d'huile monté par un coureur du Tourist Trophy 1925, s'il n'est pas élégant, remplit du moins parfaitement son rôle.

poussoir de soupape, la touche du culbuteur qui appuie sur la tige de soupape devraient être graissés. Sur quelques moteurs tringles de commande et culbuteurs sont enfermés. Il n'y a que l'extrémité du culbuteur qui dépasse. C'est assurément une solution excellente qui n'a qu'un inconvénient, c'est de réduire l'accessibilité et c'est là un sérieux désavantage sur un moteur de course dont le réglage doit être vérifié à chaque instant.

Quand les culbuteurs et les tiges sont à l'air on peut prendre un vieux doigt de gant qu'on remplit de graisse et dans lequel on introduit le poussoir et la tige. On ligature alors les deux bouts. Pour l'articulation supérieure, il y a de petites gaines en caoutchouc spécial et qu'on remplit de graisse. Nous ne savons si elles existent sur le marché français. Celles que nous avons sont d'origine anglaise.

Reste la touche du culbuteur. Quand une moitié du culbuteur est enfermée et fonctionne dans l'huile on peut prévoir un petit canal qui vient déboucher au-dessus de la tige de soupape. Encore faut-il que le culbuteur soit assez épais. Autrement il n'y a pas grand chose à faire.

La distribution en-dessous est enfermée sous carter et fonctionne dans l'huile. En général c'est là que la pompe envoie l'huile qui descend ensuite au carter.

La distribution d'un moteur de course fatigue beaucoup. Il est souvent recommandable d'avoir une tuyauterie d'huile qui arrive au carter de distribution. Cette huile refroidit la distribution et prolonge considérablement la durée des came et des palonniers.

Graissage des tiges de soupapes

La queue de la soupape d'échappement est en général assez bien lubrifiée par l'huile qui se trouve entraînée par les gaz brûlés, mais la soupape d'admission est sèche.

D'autre part, s'il y a plusieurs segments et qu'ils soient parfaitement ajustés, le segment supérieur ne reçoit pas assez d'huile. Aussi il y a belle lurette qu'on s'est avisé de mêler de l'huile à l'essence dans la proportion d'un vingtième ou d'un trentième. Il est indéniable que le rendement en est légèrement amélioré. On trouve actuellement des huiles spéciales à cet usage. L'emploi en est recommandable.

Avec les soupapes latérales, il y a des petits accessoires fort utiles qui obturent les fuites d'air et graissent les soupapes. Ils sont, en général, composés d'une rondelle de feutre imprégnée de graisse et qu'un ressort maintient contre le guide-soupape.

Ne perdez pas de vue que partout où il y a frottement, même léger, il doit y avoir graissage, et n'oubliez pas que l'élimination des frottements est la condition sine qua non des hauts régimes.

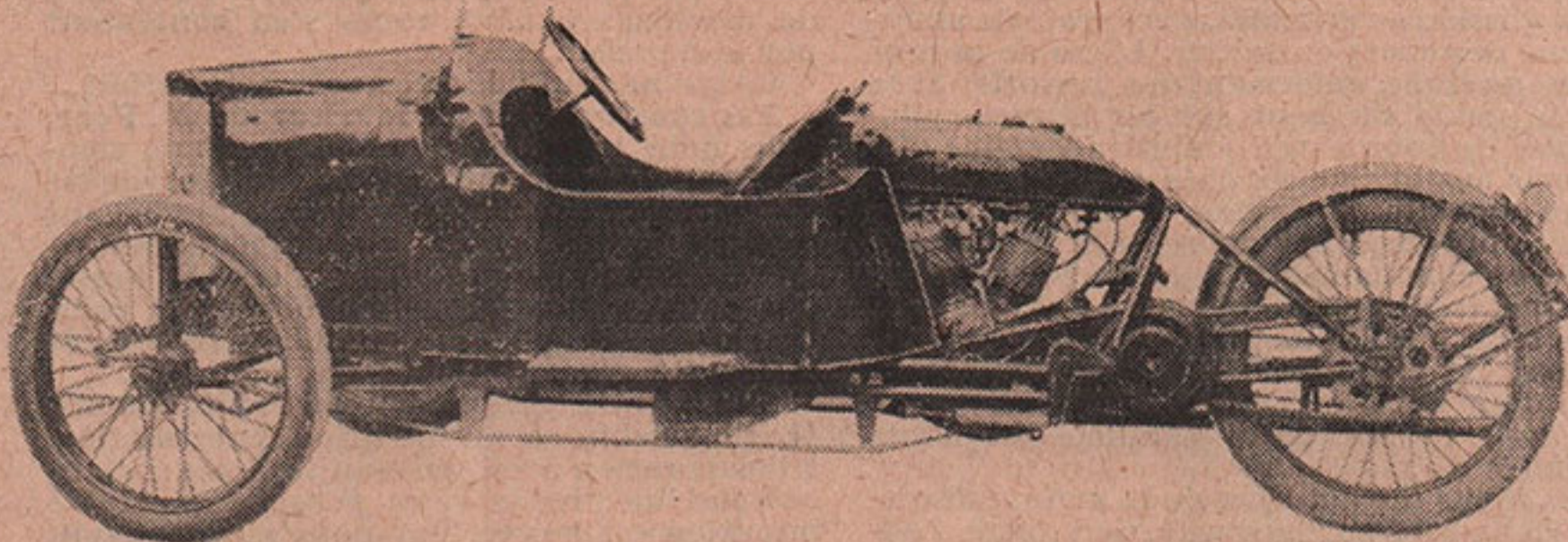
H. P. BORESTROKE.

(A suivre.)

Essai du Motocar F.R.

Remarquable transformation d'une motocyclette en cyclecar, dont le système de suspension justifie la réalisation d'un nouveau trois roues

Par M. KREBS



Le motocar tel qu'il est actuellement. Le modèle qui sera présenté au public comporte de sérieuses modifications notamment au point de vue protection du moteur et puissance de celui-ci.

Voici quelques jours je fus convié à essayer ce cyclecar par M. Rogouchin, l'aimable agent général des petites « Royal-moto ». Je ne m'attendais pas à retrouver un engin de ma connaissance, et ce fut avec étonnement autant qu'avec plaisir que je revis M. Fehr, son constructeur et créateur. Les coureurs qui prirent part au Circuit de l'Armistice en 1924 se souviennent encore de ce tricar, mi-moto, mi-avant train à la 1910, dont l'engagement en cette délicate épreuve semblait une gageure. Ils se souviennent aussi que, concourant avec les « Grand-Sport » les plus réputés, il en sema quelques-uns sur le sable boueux pavé de la portion Joinville-Luzarches, et en vitesse, dans la côte de Lévy-Saint-Nom, se classa plus qu'honorablement.

Comme disait un ami : « Ça gaze comme le tonnerre de Dieu ». Ce qui avait été pris pour un bricolage d'amateur était donc vraiment quelque chose de sérieux.

Essai probant, sur mauvaise route en grande vitesse

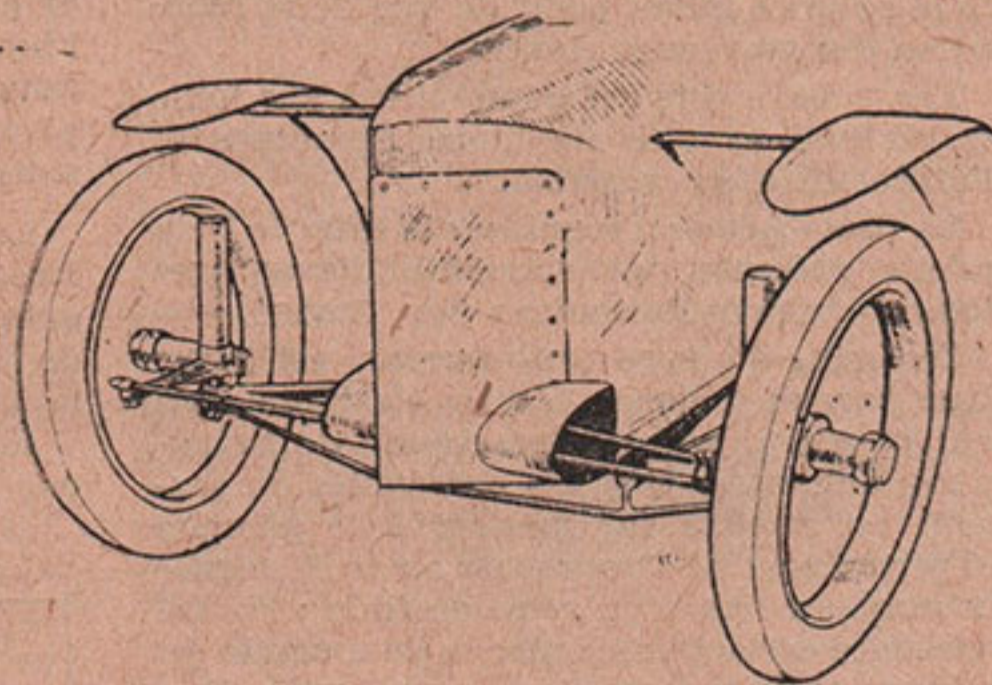
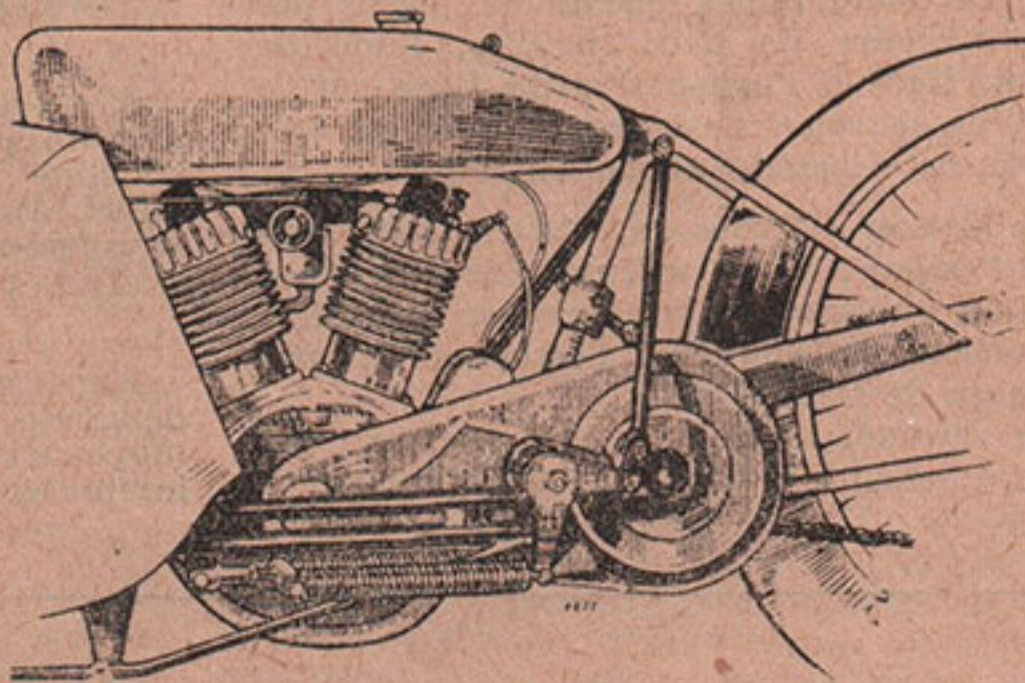
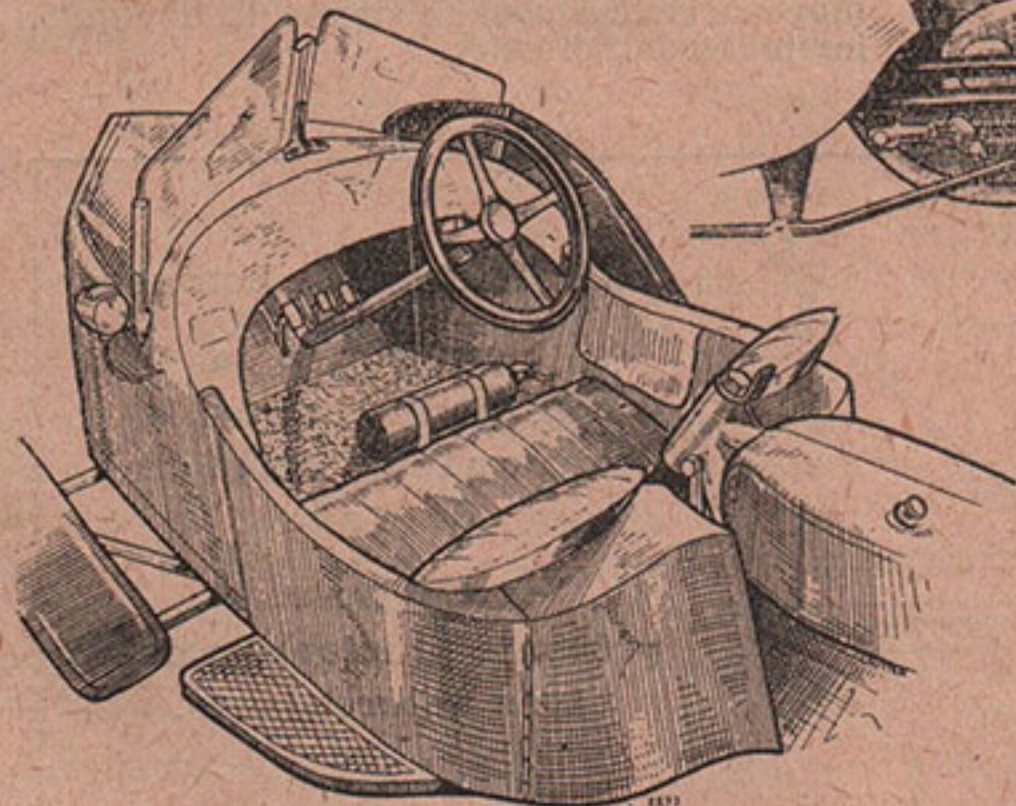
C'est le même véhicule que je retrouve dans ses grandes lignes : A l'arrière une moto Harley-Davidson, sans roue avant, sans direction, encastrée dans une courte carrosserie à deux places, côte à côte suspendue sur deux roues. L'avant train, et celui-ci contient toutes les commandes : volant, pédales, leviers.

Je ne m'attarde pas à un examen prolongé de l'ensemble, je m'installe, et M. Fehr, après le coup de kick, prend place au volant.

Je désire tâter de la mauvaise route, de la côte, vérifier la tenue dans les virages. Itinéraire adopté : Porte Maillot, Neuilly, les bords de la Seine, Côte de Suresnes, Versailles, petits chemins vers la Seine, retour par Versailles.

Le temps de vérifier que la carrosserie est spacieuse, large à souhait et, rien à l'avant ne venant la limiter, aussi profonde qu'on

Quelques détails du nouveau motocar F. R. Ci-dessous, la partie carrosserie montrant les commandes et la largeur des sièges. Ci-contre, on voit l'ingénieux système adopté pour atteler la « carrosserie » à la partie moteur, la suspension à laquelle sont incorporés des amortisseurs est très intéressante. A l'extrême droite l'aspect 3/4 avant du monocar.



puisse le désirer. Nous voilà au Pont de Puteaux.

Ah ! j'ai voulu vérifier la suspension sur une mauvaise route ? Me voilà servi. La route du bord de l'eau, entre le pont de Puteaux et le Pont de Suresnes offre pour cela ses trous abominables qu'une brouettée de cailloux ne suffirait pas à combler individuellement. C'est un de ces parcours dont on se détourne avec horreur une fois qu'on a appris à les connaître.

Or, M. Fehr a certainement confiance en son véhicule. Cette route que dans un cyclecar à quatre roues, je n'ose utiliser, où avec un 3 roues bien suspendu je crois faire un exploit à 50 à l'heure, nous l'avons avalée à près de 80. Oh ! je ne veux pas essayer de faire accroire que, comme dans les images, nous avions l'impression de planer au-dessus du sol. Il y eut certes quelques dures secousses, des chocs violents, mais le simple fait de la possibilité de rouler à cette vitesse sur une route proprement défoncée accordait au système de suspension du véhicule une valeur certaine.

Pour préciser cela, le conducteur lâchait parfois son volant, et sans rien qui l'y maintint, l'engin poursuivait régulièrement sa ligne droite.

Vint la côte de Suresnes. Un goudronnage, frais et sur toute la largeur comme il se doit, nous interdit la petite route qui part des dépendances de Talbot. La grande route est encore assez sinueuse pour permettre de tâter la tenue en virages, qui est remarquablement bonne. Pas de tendance au retournement « ce qui serait dangereux », aide certaine dans les virages pris très « secs »

mations de châssis à craindre aux descentes de trottoir, car nous avons la suspension par trois roues indépendantes... la bonne suspension !

Retour sur Versailles par des petits chemins sinueux. Toujours très rapidement. Les virages sont toujours pris de plein fouet, sans acrobaties, sans danger. Rien ne ferraille dans le châssis, dont la solidité est impeccable. Je surveille les cylindres du moteur dont la présence en arrière de la carrosserie semble les prédisposer à l'échauffement rapide. Il n'en est rien, et le cylindre antérieur bénéficiant principalement d'une veine d'air canalisé par dessous la carrosserie, reste à une température particulièrement nette. Plaçant la main tout auprès, je sens, nettement ce courant d'air dont l'efficacité est indéniable.

Nous nous arrêtons quelques instants au bois, pour vérifier la facilité de tourner : un demi tour demande une allée de 8 mètres de large, ce qui n'est pas excessif, pour regarder la construction dans les détails, puis nous rentrons au bercail de l'Avenue Niel. L'absence a duré une heure et demie, dont une heure de marche effective pour abattre une cinquantaine de kilomètres en tous sens. La consommation n'a point été vérifiée, mais j'imagine qu'elle ne doit point être supérieure à celle d'une motoside-car, soit 6 litres environ aux 100 km.

Détails du véhicule.

J'ai dit le principe de la machine, en voici le détail : L'avant-train-carrosserie, dont les côtés sont prévus pour s'adapter à n'importe

quel modèle de motocyclette, comporte un châssis fait de tubes soudés à l'autogène, triangulés en tous sens. Ce châssis forme une sorte de brancards dans lesquelles s'engage la moto dépouillée de sa roue et de son guidon. Sur un axe transversal du châssis est attaché l'avant de la moto, dont l'arrière peut ainsi se soulever et s'abaisser à chaque choc sous la roue arrière. Ces oscillations sont freinées par des ressorts à boudin et des amortisseurs à friction réglable. L'importance de cet axe d'oscillation et la solidité des attaches de la moto sur lui, sont telles que l'ensemble ne peut se tordre en aucun sens.

par l'amorce du dérapage arrière, ce qui est bon. L'ensemble conserve une rigidité absolue. Sur la bonne route de Ville-d'Avray-Versailles le compteur indique plus de 90, et il est exact. Le tricar, plus lourd, plus confortable d'ensemble qu'un side-car, donne un rendement mécanique supérieur. Nous arrivons en haut de Picardie à 75 à l'heure. De Versailles vers Port-Marly, repris par le goudron, nous en évitons les projections enroulant mi sur le trottoir, mi sur la chaussée. Pas de défor-

La suspension avant est assurée par le combinaison des axes de roues le long de deux glissières verticales, avec ressorts amortissant des chocs en retour. L'axe de la roue porte un tube enfermant les ressorts, tube qui se guide du haut sur les écrous cylindriques de bronze qui maintiennent les dits ressorts sur la tige du châssis.

Les pédales et leviers ordinaires d'une voiture automobile sont reliés à la motocyclette et commandent boîte de vitesse, embrayage, freins, même avance à l'allumage et prise d'air additionnelle.

Sous la carrosserie s'ouvre une béante prise d'air dont le souffle est transmis entre la tôle et une paroi parallèle jusqu'aux cylindres du moteur.

Les freins restent ceux de la moto, puisque tous deux sont sur la roue arrière, mais l'adjonction serait facile de freins sur les roues avant.

Pare brise et capote comme sur toute voiture, évidemment. Empattement 2 m. 40. Poids total à vide 300 kilogs dont 160 sur les roues avant, 140 sur la roue arrière. Le poids des passagers et du conducteur se répartit assez bien sur les deux trains.

Originalité du mode de suspension.

Ce qui n'apparaît pas à première vue, c'est l'originalité absolue du mode de suspension.

Si nous comparons, la suspension des passagers à celle que leur accorde un véhicule, quelconque à deux places, nous remarquons que l'emplacement qui leur est offert étant plus éloigné de la roue arrière ils en subiront moins durement les chocs.

L'articulation de la motocyclette en son avant la fait osciller autour d'un long levier qui équivaut à la présence d'un très long ressort à la mode habituelle, donc souplesse particulière s'alliant dans le cas présent à une absolue rigidité.

Donc, pour les passages, excellence du principe.

La partie motrice, elle, l'ancienne motocyclette, ne bénéficie pas de la suspension des passagers. Sa situation est exactement celle d'une motocyclette utilisée en vélo. Le moteur, le réservoir, continuent d'être

secoués comme à l'habitude, qui n'est tout de même pas si désastreuse, puisque un million de machines à deux roues s'en contentent par le monde...

Ce qui ne veut pas dire que ce soit parfait...

Par conséquent, avec le tricar de M. Fehr, nous nous trouvons en présence d'une solution de transformation d'une motocyclette en voiture à deux places et trois roues dans laquelle le confort des deux occupants est spécialement remarquable. Comme l'essai que nous en fimes nous l'a montré, la solution est bonne, pour sa solidité, sa netteté, et la facilité d'adaptation est à souligner.

Si de cette adaptation on veut, comme M. Rogouchin en a l'intention, tirer matière à l'élaboration d'un nouveau véhicule sortant complet de l'usine, nous pensons que cette intention est bonne. Car nous reconnaissons qu'en outre de la question originelle de transformation, a été résolue là un système de suspension excellent dont la particularité est de simplifier la transmission.

Le moteur restant en un cadre et accompagnant la roue, la transmission reste identique à celle d'une motocyclette, simple et économique, sans faiblesse quant à la fourche arrière.

Ce peut être là une excellente réalisation de véhicule populaire à faible cylindrée et bas prix d'achat, nouveau trois roues populaire et cependant rapide en même temps que confortable.

Quelques observations

L'aspect actuel de l'ensemble n'est pas joli, joli. Mais il ne s'agit point là d'un type, d'un modèle, mais d'un appareil construit pour la vérification de la justesse des principes employés. M. Fehr va pouvoir désormais s'attaquer à la question : aspect.

J'ai été surpris, lors d'une fausse manœuvre ayant occasionné un calage, de constater l'obligation pour le conducteur de descendre jouer du kick. Certes, infériorité minime par rapport à la moto. Mais rappelons-nous que le démarreur n'existe pas sur toutes les voitures !

J'ai été d'abord rempli d'appréhension à la vue des glissières avant de suspension, non triangulées, ce qui me semblait devoir

commander leur rupture à la base. Puis j'ai réfléchi et constatant la généreuse épaisseur de la tige d'acier utilisée, ai pensé que cette pièce n'avait pas plus besoin de renfort à son extrémité libre que l'extrémité d'une fusée de roue.

Un fait avéré est, pour l'heure, le cognement à fond de course de la suspension des roues avant. Ressorts trop mous ? Coulisement insuffisant (7 centimètres) ? C'est à voir, mais je n'ai rien appris au constructeur en le lui faisant remarquer, car il m'avait à l'avance prévenu de cette particularité.

Je tiens, en tous cas, à faire savoir que, durant l'essai, même sur les pires routes rencontrées, j'ai pu constamment prendre des notes crayonnées sur mon carnet, chose qui n'est point faisable en n'importe quel véhicule.

Vues sur l'avenir du véhicule

Confits comme nous le sommes dans le goût du véhicule actuel : quatre roues, moteur à l'avant, passagers à l'arrière et tout enfermé, tout suspendu, la mise en fabrication d'un semblable « Moto-car » rencontrera-t-elle la faveur du public.

Je le crois fortement possible, en songeant aux destinées du side-car. Le « Moto-car », comme le « side-car », ont été conçus pour la transformation de la moto en véhicule multiplace économique. Le « Moto-car » possède sur l'autre des avantages certains : propulsion axiale, confort supérieur, abri simultané des deux occupants.

Le side-car (l'emploi actuel du terme l'indique) a évolué pour être un mode complet de transport à bas prix. Des centaines de milliers de moto-side-cars sont sorties des usines anglaises, américaines ou autres.

Pourquoi le « Moto-Car » n'aurait-il point le même sort ? Qu'on le construise à bas prix, qu'on lui conserve toute la solidité dont il m'a donné la preuve, et je crois en son avenir. Que son nombre croisse, qu'il se multiplie à l'instar de son vieux frère le sidecar, c'est là la grâce que je souhaite à son auteur M. Fehr et à l'acquéreur des brevets, M. Rogouchin.

Maurice KREBS.

Le Frein avant « Acmos »

L'intérêt du freinage sur les quatre roues n'est plus à démontrer, tant au point de vue de la sécurité qu'au point de vue de la réalisation des moyennes élevées.

Les freins avant ont donné lieu à une foule de réalisations plus ou moins heureuses et d'efficacité assez variable.

La firme Acmos a réuni, sur le type de frein qu'elle présente, un ensemble d'avantages dignes d'attirer l'attention des usagers.

Ce frein, du type auto-serreur, est constitué par un segment d'acier élastique d'un seul morceau, garni d'une bande de préparation amiantée. Une des extrémités du segment est montée sur une sorte de glissière lui permettant de s'approcher ou de s'éloigner du tambour lors d'un coup de frein : l'autre extrémité est actionnée par la commande du frein au moyen, non d'une came, mais d'un petit renvoi à levier.

Lorsque l'on actionne le frein, le segment se déforme au voisinage de son point d'attaque cette déformation gagne par le mouvement de rotation du tambour toute la longueur du segment, qui tend à se développer et qui s'applique en totalité sur le tambour. Il est auto-serreur et présente l'avantage d'utiliser la longueur totale de la garniture, d'où son extrême puissance.

Le constructeur a étudié une commande parfaitement sûre et indépendante du braquage de la direction. La commande du frein

« Acmos » est réalisée par un câble métallique s'enroulant sur une poulie palonnier et allant commander chacun des freins par l'intermédiaire de deux poulies, l'une de renvoi, fixée à l'essieu, l'autre fixée sur le pivot de la roue. Cette commande est très simple, ne nécessite aucun entretien.

La Maison « Acmos » a, d'autre part, renforcé l'essieu AV des voitures par une triangulation appropriée annulant tous les effets de torsion occasionnés à l'essieu avant par les coups de freins.

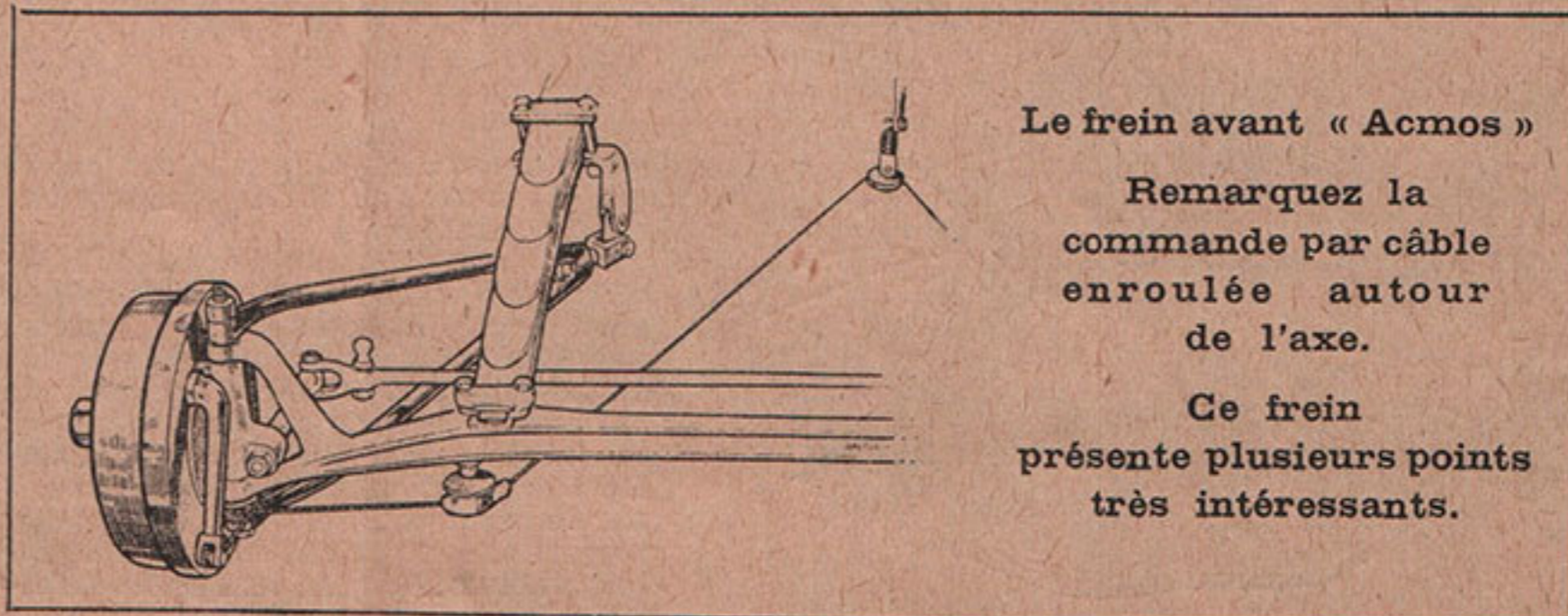
En résumé, le frein avant « Acmos » est une intéressante conception mécanique réu-

nissant à son efficacité, son extrême bon marché dû à sa grande simplicité.

Les Freins Acmos, 20, rue du Retrait, Paris (20^e).

Y a-t-il rien de plus gracieux qu'un virage à moto par un as. Il semble que la moto s'incline tout naturellement et vire sans effort. Au contraire il semble que les voitures se refusent à virer et y sont seulement contraintes par la poigne de leurs conducteurs.

Nous recevions encore ces jours-ci une demande de renseignements sur un ancien moyen à changement de vitesse. Et dire qu'on les prétendait fragiles.



Le frein avant « Acmos »

Remarquez la commande par câble enroulée autour de l'axe.

Ce frein présente plusieurs points très intéressants.

Alignement de la roue arrière

La tenue de route et l'usure des pneus ne sont que deux des facteurs qui dépendent de l'alignement des roues. Dans les lignes qui suivent notre collaborateur indique quelques-uns des moyens qui permettent de vérifier cet alignement et le cas échéant le rectifier.

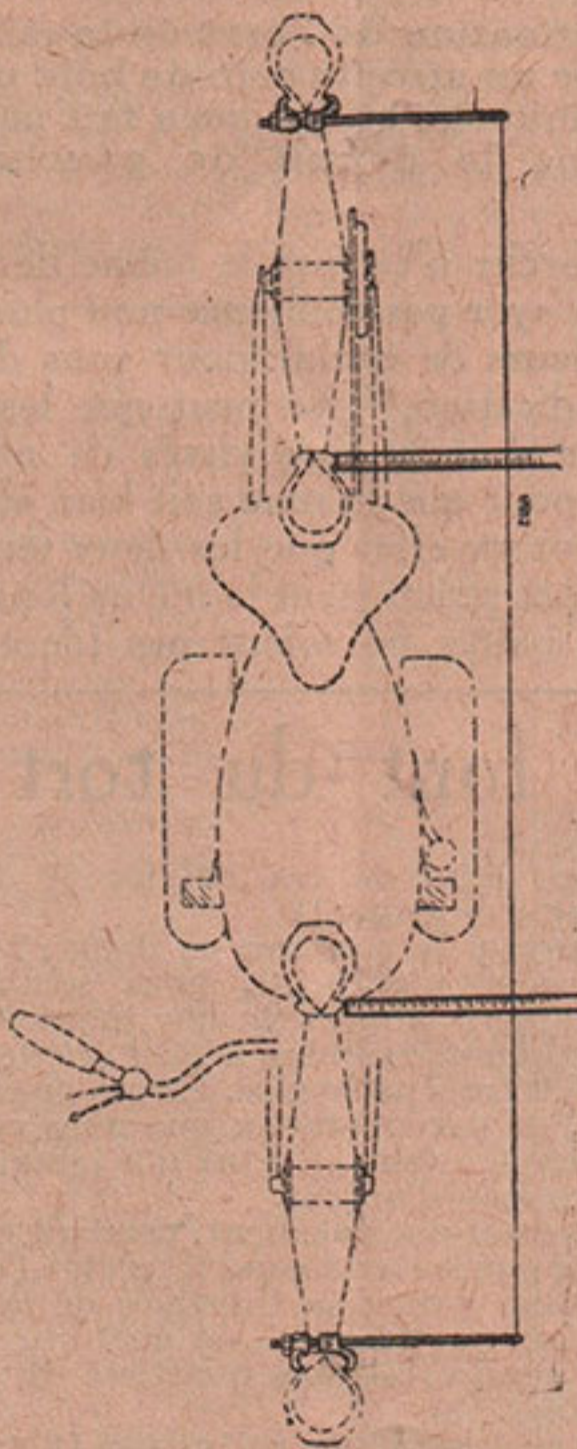
Il arrive fréquemment que de deux machines absolument identiques, de même marque, de même puissance, de même année, de même type, montées avec la même selle, le même guidon, les mêmes pneus gonflés à la même pression, l'une donne une impression de tenue de route et de sécurité beaucoup plus grande que l'autre. On se perd en conjectures : le cadre n'a pas été faussé dans une chute ou déporté par l'usage d'un sidecar, la fourche n'a pas de jeu, les roues ne sont pas voilées. Dans ce cas, on fera bien de s'assurer que la roue arrière est exactement dans l'alignement de la roue avant. La moindre erreur affecte la tenue de route et se traduit par une usure plus rapide des pneumatiques, ce qui, au prix actuel, vaut la peine qu'on s'en préoccupe. L'excuse qu'on peut avoir, c'est qu'il est très difficile de s'assurer de l'exactitude de cet alignement. L'emploi d'une ficelle tendue qu'on applique sur le côté des deux roues et qui doit toucher en deux endroits chacune des deux roues est un procédé très peu pratique. Une latte de bois employée non debout mais à plat de manière à ce qu'elle ne fléchisse pas latéralement est peut-être plus sûre, mais est loin d'être facile. Il faut en tout cas quelqu'un qui maintienne la moto, mais on est gêné par les garde-boue, le silencieux, etc. Le plus simple, c'est d'employer une planche bien rigide, bien plane assez haute et assez courte, de l'appliquer successivement des deux côtés de chaque roue et de tracer à la craie un trait sur le ciment du garage. On met la machine de côté, puis on prolonge les quatre traits ainsi obtenus : ces traits doivent se rejoindre et se confondre, sinon l'alignement est défectueux. Ne croyez surtout pas qu'une erreur d'alignement se découvre à l'œil, au moins une erreur de faible amplitude. Il peut y avoir deux sortes d'erreurs possibles. Les deux roues peuvent être déportées l'une par rapport à l'autre, les plans dans lesquels elles se trouvent étant parallèles. Cela est rare, fort heureusement, car c'est un défaut de construction et il est difficile d'y remédier ; il est nécessaire, en effet, de rectifier le cadre de la fourche. Si la fourche est en cause, il y a tout lieu de croire qu'elle a fléchi latéralement et que la roue n'est pas verticale. On s'en assurera avec un fil à plomb. Le second défaut possible, c'est que les roues soient obliques par rapport à l'axe de la machine. En ce cas, les lignes tracées tout à l'heure se croisent. Le plus souvent, dans ce cas, c'est la roue arrière qui est en cause.

Alignement de la roue arrière

Alors qu'il est à peu près impossible de

mal remonter une roue avant, nous n'en dirons pas autant de la roue arrière. Celle-ci d'ailleurs peut d'elle-même perdre son alignement. La chaîne exerce une forte traction sur le pignon et elle a une tendance à avancer l'axe de son côté. Il y a bien le tendeur de chaîne qui empêche ce mouvement, mais il peut prêter un peu, et cette erreur se trouve amplifiée à la périphérie de la roue. Avant de procéder au réglage de la roue on fera bien de s'assurer qu'elle n'est pas voilée.

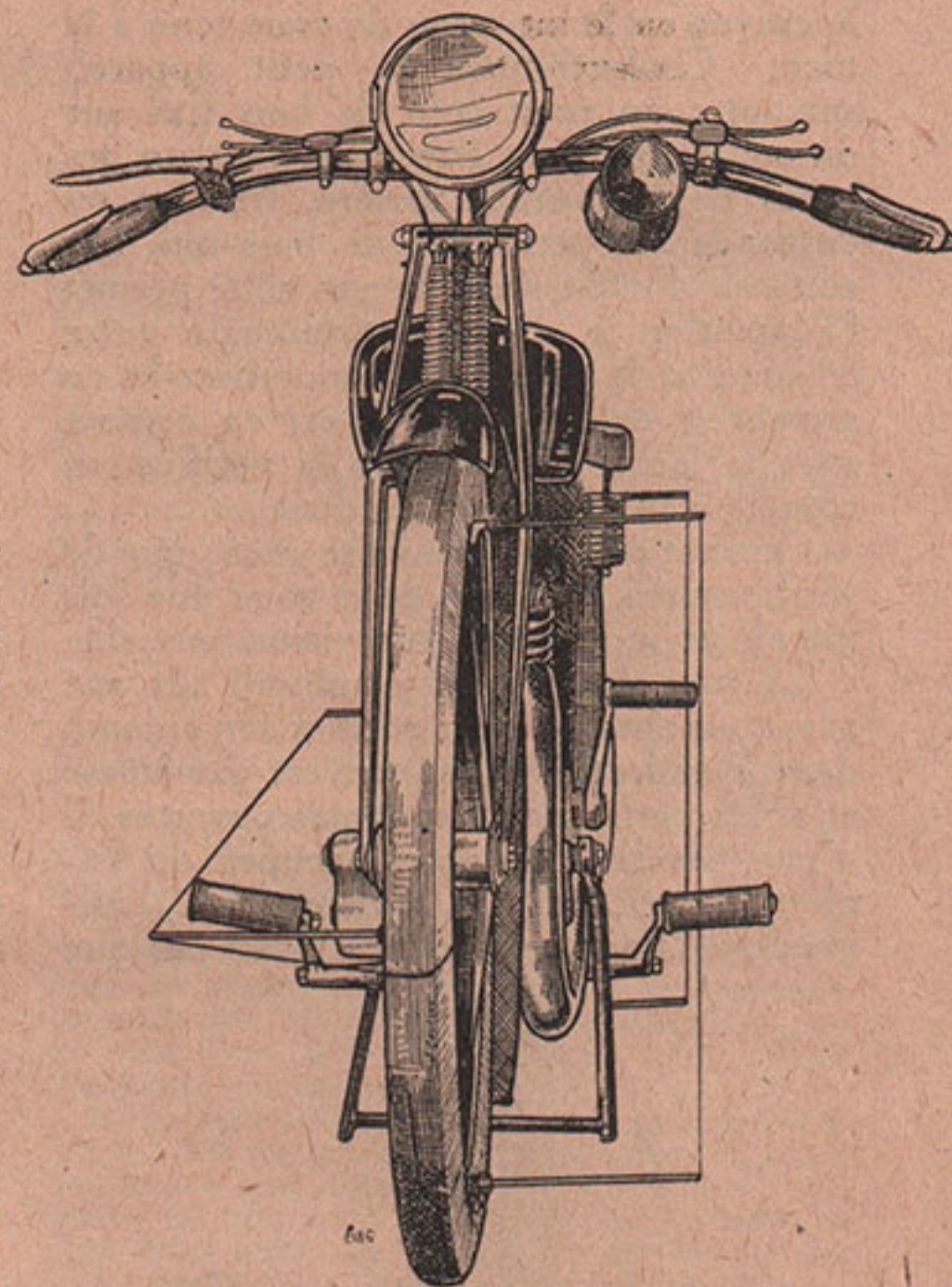
Une roue peut être voilée en haut ou en large. Nous voulons dire, dans le pre-



Pour vérifier l'alignement longitudinal, après avoir mis les tringles en place et tendu un fil à leur extrémité ; à l'aide d'une règle graduée, on vérifie si les côtés opposés des jantes sont bien à la même distance l'un de l'autre par rapport au fil tendu comme l'indique ce croquis.



On se servira d'une tige d'acier munie de deux crochets dont l'un sera fixe et l'autre coulissant poussé par un écrou se vissant sur cette extrémité de la tige, et qui servira à bloquer l'ensemble sur la jante.



Une façon très simple de vérifier le bon alignement des roues, dans le sens vertical.

mier cas, qu'elle cesse d'être rigoureusement circulaire. Cela est très rare, et ne peut guère se produire que si on a roulé longtemps sur la jante après une crevaison ou un éclatement

Il n'y a pas d'autre remède que le remplacement de la jante.

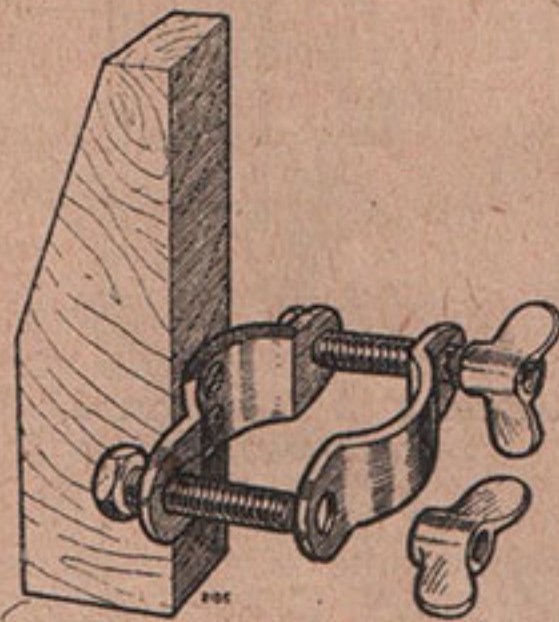
L'autre cas est plus fréquent. Sans parler de la roue en huit après une chute, et pour laquelle le seul remède sûr est encore le remplacement de la jante, il se peut que la jante ne soit nullement faussée et que les rayons détendus en certains points aient permis à la roue de s'incliner légèrement par rapport à l'axe. Ici le cas n'est pas grave et on peut y remédier. Peut-être toutefois vaudra-t-il mieux si on vit dans un grand centre s'adresser pour cette rectification à un mécanicien spécialisé dans le montage des roues. Si on était pressé on pourrait essayer de faire le travail soi-même. Il demande seulement pas mal de soin et un outillage rudimentaire. Il faut tout d'abord un bâti avec deux encoches où l'axe repose bien d'aplomb. Sur ce bâti on montera également une pointe qu'on peut avancer et reculer de manière à venir affleurer la jante. Faites alors tourner celle-ci et vous verrez si le contact entre la pointe et la jante est constant sur tout le tour de la jante. Vous pourrez alors remettre la roue d'aplomb en serrant ou en desserrant les rayons. Quand vous desserrez un rayon d'un côté, il faut resserrer le côté opposé. Il est en effet indispensable que tous les rayons soient également tendus et contribuent tous à maintenir la jante en place.

A défaut du bâti spécial dont nous parlions tout à l'heure, vous pouvez vous servir de la fourche arrière elle-même. N'ayez en tout cas aucune confiance dans

le crayon ou le morceau de craie tenu à la main. Confectionnez le petit appareil suivant : un petit coin de bois fixé sur un collier qui peut être monté sur un des tubes de la fourche arrière. Montez ou descendez le petit bloc de bois qui, par suite de l'inclinaison de son côté, permet l'adaptation à divers écartements entre la jante et la fourche. Immobilisez-le en serrant le collier lorsqu'il est en contact avec la jante. Faites alors la vérification comme dans le cas précédent.

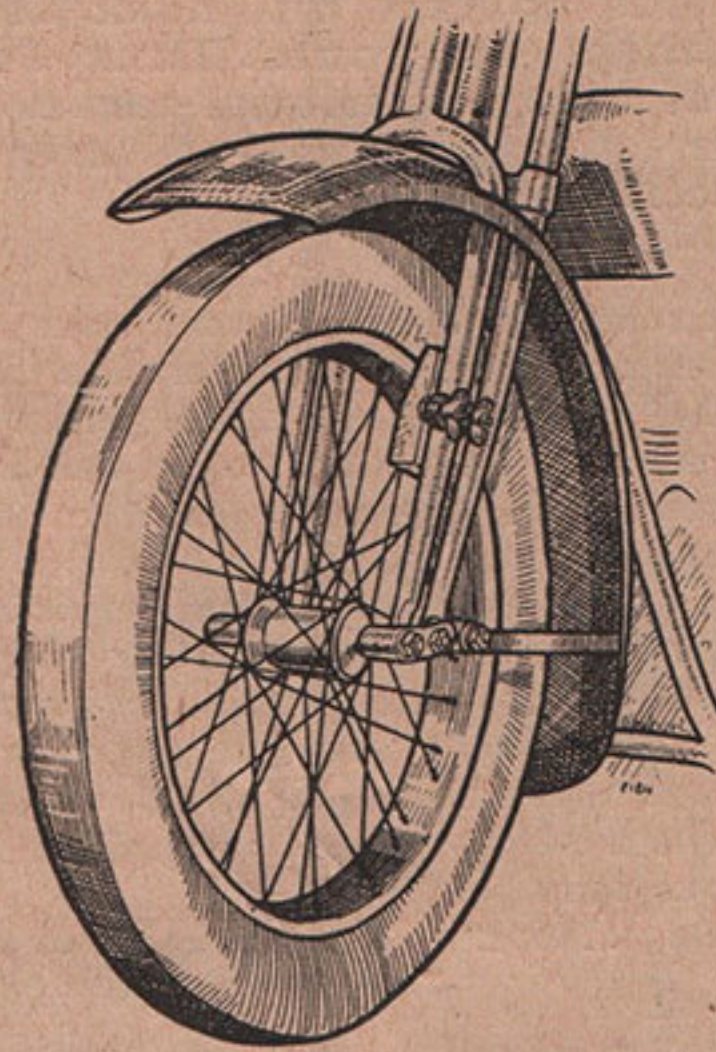
Ce n'est pas une mauvaise chose que de vérifier ainsi l'aplomb de la roue une fois par an, au moment de la révision annuelle.

La roue étant ainsi d'aplomb sur son axe, vous allez pouvoir vérifier son aplomb dans le cadre. Si le cadre n'est pas faussé et si les pattes ne se sont pas ouvertes, il n'y a pas lieu de vous occuper de l'aplomb vertical, mais seulement de l'alignement. Pour celui-ci ne croyez pas que



Une bride fixée au moyen de vis sur le coin de bois servira à maintenir celui-ci le long de la fourche au moment de son emploi.

si la roue est à égale distance des deux tubes de la fourche, l'alignement soit nécessairement bon. Il y a un grand nombre de machines où l'écart entre la roue



La vérification de l'état de la jante se fera par un simple coin de bois monté sur la fourche et qui sera fait comme l'indique le dessin de gauche.

et la fourche n'est pas le même des deux côtés. N'ayez pas confiance non plus dans les tendeurs de chaîne pour vous donner cette indication. Il se peut que les deux tendeurs doivent être vissés de manière inégale pour que la roue soit bien alignée. Il se peut en effet que les deux tendeurs n'aient pas strictement la même longueur, que les pattes ne soient pas identiques.

C'est surtout le cas si les tendeurs sont du même type que ceux employés sur les bicyclettes. C'est sur l'axe arrière lui-même qu'il faut vous baser. Ces axes possèdent, en général, à leur extrémité, au centre, une marque au pointeau. Voici quel est, à notre avis, la meilleure manière de s'assurer du bon alignement de la roue.

Nous avons pris deux tringles et fait un coude à leur extrémité, puis limé celles-ci en pointes. Nous avons brasé sur l'une un bout de tube assez épais, de telle manière que l'autre tringle puisse coulisser dans ce tube. Celui-ci fut scié longitudinalement à son extrémité et muni d'un petit collier de serrage pour immobiliser la tringle. Pour se servir de cet appareil, on opère de la manière suivante : On prend, par exemple, l'axe du moteur comme base, et on y porte une des pointes, puis on fait coulisser la tige mobile jusqu'à ce que l'autre pointe tombe sur le centre de l'axe du moyeu. On en fait autant de l'autre côté. Si, là encore, avec la même longueur, les deux pointes tombent exactement au centre des axes, la roue est bien alignée. Si l'on éprouvait des difficultés à atteindre l'axe du moteur, à cause du carter de chaîne d'un côté et de la distribution de l'autre, par exemple, on pourrait prendre comme base un boulon de fixation du moteur, après avoir frappé d'un coup de poinçon l'extrémité de ce boulon.

En tout cas, ne faites pas ce réglage soit à vue de nez, soit avec des moyens peu précis, comme une ficelle. Il n'est pas bien compliqué et la bonne tenue de votre machine, l'économie des pneus et des chaînes seront une intéressante compensation à la peine que vous aurez prise

Les excès des fous font du tort à la motocyclette

Un de nos lecteurs nous fait parvenir une coupure d'un confrère quotidien et régional, le *Progrès*, que nous croyons devoir reproduire ici *in-extenso*. Si nous ajoutons que cet article était publié en première page, sur deux colonnes, accompagné d'une photo et du titre ronflant de « La course à l'effet... et à la mort », on comprendra facilement le tort que peuvent faire à la communauté motocycliste ces espèces de fous dont nous flétrissons la conduite plus que quiconque :

« Une pétarade emplit la rue, dominant le brimblement de ferraille des trams et les clameurs des cornes d'autos. A peine a-t-on eu le temps de se retourner, qu'une motocyclette vous a dépassé, emportant, outre le conducteur, dans un bizarre enchevêtrement de bras arrondis et de jambes pendantes, deux jeunes filles dont on voit les têtes osciller de droite à gauche et tressauter à chaque cahot de la machine.

« C'est en train de devenir le sport à la mode, et l'on embarrasserait bien des modistes et des dactylos en leur demandant de choisir entre ces deux sources de félicités : une soirée au dancing ou la descente de la rue « de la Ré » à pleins gaz, sur le coup de 7 heures. « Parce que comme effet, ma petite!... »

« L'effet n'est pas douteux, l'effet est absolument certain. Il n'est, pour s'en rendre compte, que de considérer sur notre photo l'attitude des passants. Tout de même, ces demoiselles et leurs amis ne pourraient-ils chercher autre chose ?

« Car enfin, s'ils ont le droit de risquer sottement leur vie — et encore cette théorie-là est-elle socialement des plus contestables — ils ne sauraient prétendre au privilège de mettre impunément en péril la vie d'autrui. Imagine-t-on quelle hécatombe entraînerait le renversement sur le trottoir aux heures

d'affluence d'un de ces bolides et de son insouciant chargement ?

« Le moyen de conjurer ce danger ?

« Les agents n'auraient, nous semble-t-il, qu'à s'enquérir auprès de nos motocyclistes acrobates si leur machine a bien été déclarée pour porter trois personnes. En cas de réponse négative, ils savent mieux que nous ce qu'il leur resterait à faire. L'Etat n'a jamais eu à ce point besoin d'argent.

« Ne pourrait-on également, pendant qu'on y serait, appliquer l'arrêté qui interdit « l'échappement libre » dans la traversée de la ville ? Sa violation quotidienne... et nocturne est en passe de rendre certains quartiers du centre inhabitables.

« Nous ne demandons certes pas la mort du pêcheur. Mais, de l'avis unanime, des sanctions s'imposent. Il est inadmissible qu'on tolère dans la rue des acrobaties qui seraient interdites par la police sur la piste d'un cirque.

Le résultat ne s'est pas fait attendre, d'ailleurs, car, par le même courrier, nous recevions une seconde coupure, que voici :

« Le maire de Lyon, en vue d'interdire les acrobaties dangereuses, prend un arrêté qui sera unanimement approuvé.

« En voici les principaux termes :

« Considérant qu'il est fréquemment constaté que des bicyclistes et motocyclistes transportent sur leur machine une et parfois même deux personnes ;

« Que les bicyclettes n'étant destinées qu'au transport d'une seule personne ; qu'il en est de même des motocyclettes, à l'exception, toutefois de ceux de ces véhicules sur lesquels sont installés deux sièges, dont un pour le conducteur et un autre spécialement destiné à recevoir une autre personne ;

« Considérant que toute personne transportée

en sus de la première dans le premier cas et de la deuxième dans le second, se trouve placée dans des conditions évidentes d'instabilité et, partant, d'insécurité, propres à provoquer des accidents ;

« Considérant qu'en raison de l'intensité et des difficultés de la circulation, cette pratique très dangereuse doit être interdite ;

« Les contraventions au présent arrêté seront poursuivies devant les tribunaux compétents.

« Arrêtons :

« Il est interdit à tout bicycliste de transporter sur sa machine une autre personne que lui-même.

« La même interdiction est faite aux motocyclistes conduisant une motocyclette munie de l'unique siège destiné au conducteur.

« Ceux conduisant une motocyclette à deux sièges, y compris celui du conducteur, ne pourront transporter avec eux qu'une seule personne. Celle-ci devra être placée sur le deuxième siège, dans des conditions de stabilité éprouvée, mais en aucun cas devant le conducteur, dont la visibilité ne devra jamais être gênée.

« Le porte-paquet ne doit, en aucun cas, servir de siège.

« Souhaitons que les agents tiennent rigoureusement la main à l'application de cet arrêté, avec quelques procès-verbaux judicieusement appliqués et opportunément renouvelés, quand besoin sera, pour les chauffards à échappement libre.

« Toute la population lyonnaise y applaudira. »

Quant à nous, nous ne pouvons qu'approuver la décision du maire de Lyon, tout en répétant que les actes de quelques fous, puisqu'il faut les appeler par leur nom, ait encore une fois porté le discrédit sur l'ensemble des motocyclistes.

Les Egoïstes de la route

Ils sont de plusieurs catégories.

Les premiers sont à l'intérieur de véhicules baptisés « conduites intérieures ».

Ils aiment les carrosseries silencieuses, durables, articulées, calfeutrées, chauffées, indépendantes du châssis, confortables, bien closes et, pour rien au monde, ils n'ouvriraient leurs portières pour tendre le bras lorsqu'ils s'approprient à virer. Ça a l'air mendiant de tendre le bras, et dame ! lorsqu'on nouveau riche...

Quelquefois, ils se font emboutir malgré le Rin-tin-tin fétiche et ridicule qui se balance au petit carreau de l'arrière.

Alors, ils sortent d'eux-mêmes en même temps que de leur conduite intérieure, convaincus que celui qui les suivait aurait dû deviner qu'ils allaient virer à gauche.

La fois suivante, ils tendront le bras.

Les seconds sont les chauffeurs d'autobus et de ces véhicules lourdauds catalogués de deux à cinq tonnes.

Ceux-là ont le mépris le plus absolu de tout véhicule avorton et leurs chauffeurs haut perchés sur leur siège ont l'air de dire : « Poussière ! »

Malheur à l'infortuné qui veut passer, doubler, se faufiler.

Rien à faire.

Repéré dans un miroir rétroviseur acheté 17 fr. 50 en solde à la Porte-Maillot, il est visé avant même qu'il klaxonne, et le gros véhicule commence à balayer la route en

ayant l'air de dire : « Gare à toi, moucheron, si tu oses. »

Les gros lourds ne se rangent pas, ils vont en se dandinant, leurs essieux semblent de larges épaules, et quand pendant vingt bonnes minutes ils ont contraint le paisible automobiliste à rester derrière eux à l'allure qu'il leur sied, ils consentent à le laisser passer si celui-ci n'a pas trop protesté de sa colère à coups de trompe ou de klakson.

Les gros lourds ne préviennent pas les trois quarts du temps lorsqu'ils tournent, ils estiment sans doute que ça n'est pas la peine, leurs ailes, leur carrosserie, leur peinture sont invulnérables à tout contact, et malheur à l'imprudent qui s'y frotte, parce qu'il s'y pique !

L'âme des conducteurs d'autobus et de cinq tonnes est blindée, ils n'ont qu'une devise dans Paris et sur la route :

« Tank ça peut ! »

Il y a encore le chauffeur amoureux qui regarde en l'air, le gigolo pressé qui ne pense qu'à doubler tout le monde à pleins gaz et l'homme d'affaires toujours préoccupé au volant de son cabriolet, qui négligent trop souvent d'observer les règles les plus élémentaires de la signalisation et qui sont tout étonnés lorsqu'il y a eu choc.

Les égoïstes de la route ont tendance à s'accroître au fur et à mesure qu'on rend les voitures plus confortables et qu'on les équipe d'accessoires aussi variés que nombreux, encombrants et souvent inutiles.

Le « pare-choc » et sa protection dédaigneuse, le rétroviseur et son œil méfiant, le petit triangle rouge peint sur les garde-boue qui ne veut rien dire, et les carreaux fermés de la conduite intérieure, indices d'une « mise en boîte » complète, semblent exclure toute bienséance, toute courtoisie, voire toute prudence, et sont les signes distinctifs les plus apparents de cette catégorie d'usagers de la route que leur égoïsme intégral a rendu manchots.

Georges BRIGHTON.
De l'Aérotele.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

Nous rappelons encore une fois à nos abonnés qu'en aucun cas nous ne donnons de renseignements par téléphone.

Ecrivez votre demande lisiblement en joignant votre nom et adresse et un timbre pour la réponse, et nous vous répondrons rapidement, mais surtout ne décrochez pas le récepteur pour aller plus vite, vous n'obtiendrez pas satisfaction.

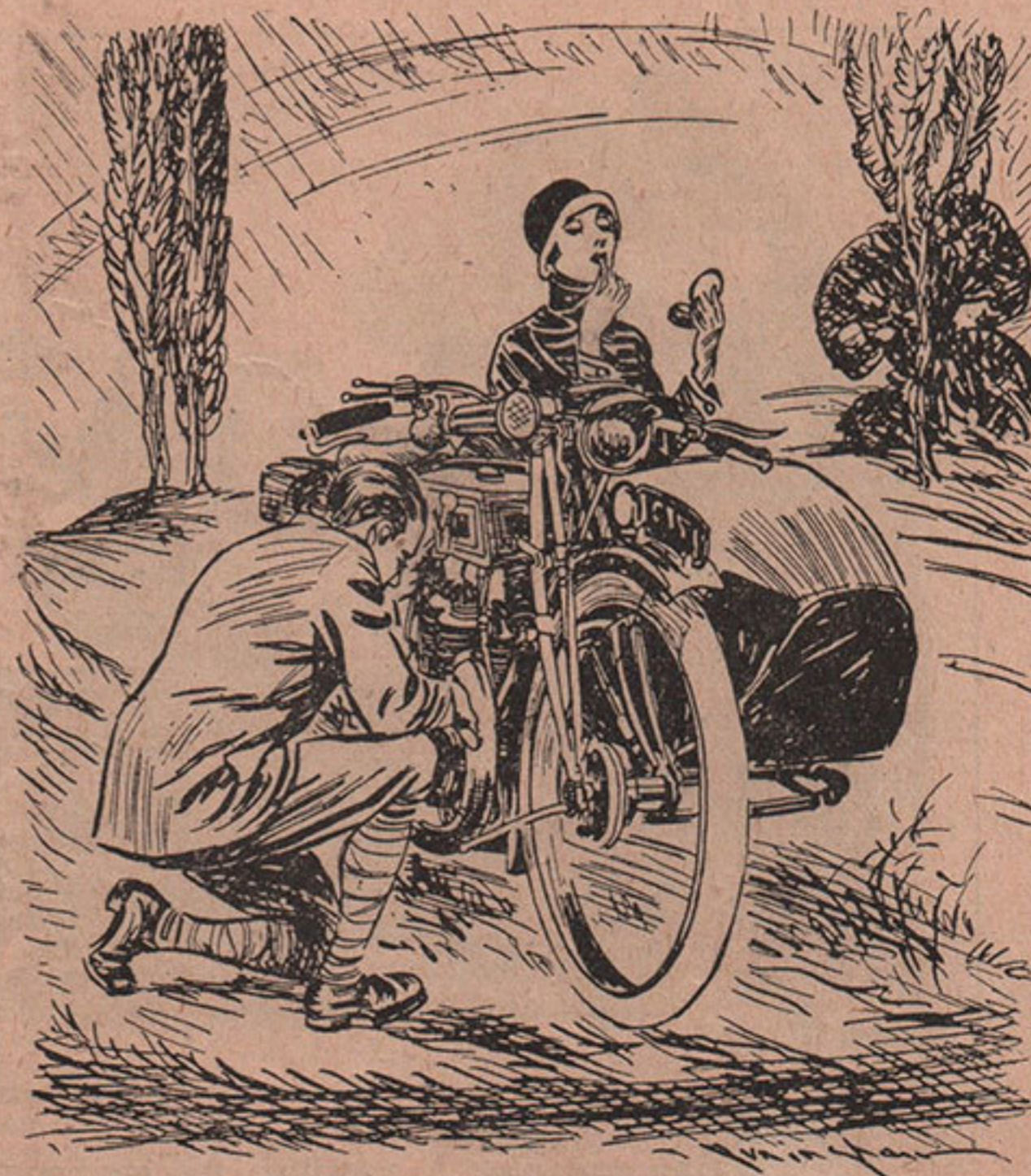
Nous demandons aussi à nos abonnés d'y mettre un peu de leur et d'éviter de nous demander par exemple de leur faire, par lettre un cours de mécanique, ou encore de leur faire parvenir les catalogues d'une dizaine de maisons. L'enseignement technique, ils l'obtiendront en lisant les articles de *Moto Revue* et quant aux catalogues, qu'ils s'adressent directement aux maisons qui seront ravies de les leur faire parvenir.

Parcs de stationnement

Le problème de la circulation devient partout, même dans les petites villes, des plus difficiles. Des voitures laissées dans des petites rues étroites, et souvent aux endroits les plus gênants, dans des virages par conséquent, constituent une gêne et même un danger. Comment, d'autre part, interdire au commerçant de livrer ses marchandises, au représentant d'aller montrer ses échantillons, au docteur de visiter ses malades ? Il y a donc entre les nécessités de la circulation et les obligations professionnelles de certains automobilistes une opposition. Il faut bien se persuader qu'aujourd'hui les touristes sont beaucoup moins nombreux que les automobilistes qui roulent pour leurs affaires. Et ce serait une erreur de ne faire état dans la réglementation que des touristes. Les pouvoirs publics se trouvent donc en présence d'un problème très délicat ; et qui, comme tous les autres problèmes de la circulation, naît de ce que les rues ne sont pas adaptées au besoin de la circulation moderne. S'il n'y avait que des avenues comme les Champs-Élysées cela serait facile. On pourrait même envisager une disposition presque semblable à celle de l'avenue de la Grande-Armée : une grande allée centrale servant à assurer le passage rapide des voitures qui ne doivent pas s'arrêter, et deux voies latérales qui constitueraient des sortes de voies de garage pour les automobilistes, au contraire, qui ont à s'arrêter. Mais hélas, toutes les rues de Paris ne sont pas les Champs-Élysées. D'autre part, il faut tolérer le stationnement. Il y a des villes de province qui ne le font pas, et c'est l'origine d'innombrables contraventions. Il y a des cas où il doit être permis de stationner. Mais comment déterminer ces cas nécessaires et vérifier les dires. L'automobiliste peut toujours trouver quelque bon prétexte. On n'arrivera à rien par la force. Il faut peu à peu persuader aux automobilistes qu'il est de l'intérêt général de ne pas stationner inutilement et que chaque fois qu'il le peut il doit dégager la circulation en garant sa voiture au parc de stationnement ou au garage.

Dans les grandes villes il est possible de multiplier les endroits de stationnement en utilisant les petites rues presque désertes. Le stationnement de la Bourse est un excellent exemple. Les voitures inclinées repartent immédiatement sans avoir besoin de se livrer à des manœuvres plus ou moins compliquées. Les places forment d'excellents garages. Plus il y aura de parcs de stationnement bien répartis dans toute la ville et plus il sera facile d'amener l'automobiliste à s'y garer. Il faut de plus que les parcs soient gratuits, ou qu'on n'y paie qu'une faible redevance après un séjour assez long, une demi-journée par exemple. Ils doivent exister pour améliorer la circulation et non pour constituer une source de revenus. Ils doivent être gardés de telle sorte que l'automobiliste soit sûr qu'on ne lui volera pas sa voiture et qu'on ne l'endommagera pas et c'est pour cela qu'une légère redevance serait admissible. Elle servirait à payer le ou les gardiens. Ceux-ci auraient à leur disposition des appareils extincteurs. Si les automobilistes savaient que leur voiture est ainsi gardée ils n'hésiteraient pas à la laisser. Il serait également nécessaire que ces parcs soient bien nettement signalés

et que des plans sommaires à grande échelle indiquent le chemin pour s'y rendre. Plus il y aura de ces parcs, moins il y aura de voitures qui stationneront sans nécessité sur la voie publique, et plus il sera aisé de régler la circulation.



Réparations de route de l'Irish owner

Les Engrenages

Parmi les organes qui entrent dans la construction de nos machines, il n'en est pas, sans doute, qui donnent lieu à moins d'ennuis que les engrenages. Et pourtant quand on considère l'effort qui s'exerce sur eux, on peut s'en étonner. Alors que pour les anciennes voitures, les boîtes de vitesse qui n'avaient qu'à transmettre une puissance réduite, atteignaient d'imposantes dimensions, aujourd'hui une boîte grosse comme le poing suffit à résister à la fringante cavalerie de nos petits moteurs si nerveux et si vigoureux. Quel chahut lorsque, jadis, il fallait changer de vitesse. J'en ai un frisson dans le dos, rien qu'à évoquer ce souvenir. Nous sommes maintenant. Dieu merci, débarrassés, je ne dirai pas de la chanson mais du hurlement des engrenages. Pas toujours cependant et il y a encore quelques rares voitures qui, lorsqu'on quitte la prise directe, ne sont pas aussi silencieuses qu'on le souhaiterait. Les boîtes de moto sont en général très remarquables sous le rapport du silence : avec elles le bruit des engrenages passe inaperçu. Quelque motophobe me dira que cela vient du bruit du moteur, échappement, distribution, etc. Nous avons eu pourtant des machines dont le moteur était fort peu bruyant et dont la boîte de vitesse était parfaitement silencieuse. Cela vient en grande partie des arbres très courts, très trapus, employés dans leur construction.

Les engrenages ont une durée presque illimitée si on les préserve de la poussière et si l'on emploie pour leur graissage un lubrifiant approprié. Il y a deux écueils à éviter. Le premier c'est d'employer un lubrifiant trop fluide ou, plus exactement, d'une viscosité insuffisante, car cette huile quittera les dents sous l'effort de la force centrifuge. Une graisse trop épaisse aura un effet beaucoup plus grave, ce sera en effet de ne plus graisser du tout. Les dents s'y tailleront un chemin et tourneront à sec entre deux murailles de graisse. Il y a en général intérêt à employer un lubrifiant plus épais pendant l'été. L'addition de graphite est à conseiller dans presque tous les cas. Il adhère aux dents et ainsi réduit et l'usure et le bruit. Ce qu'il faut surtout éviter, ce sont ces graisses consistantes à bon marché qui durcissent. Nous nous servons d'une huile aussi épaisse que possible pendant l'hiver et l'été d'une des graisses minérales à consistance de gelée. Pour l'introduire dans la boîte de vitesse, il suffit de la faire fondre à une température aussi peu élevée que possible, car si on la chauffait par trop, elle perdrait ses qualités et, de plus, elle pourrait peut-être altérer la trempe des engrenages.

Dans un certain nombre de cas, un embrayage à disques multiples est logé dans la boîte. Dans ce cas, il faut au contraire se servir d'une huile peu épaisse,

car une huile épaisse par temps froid gommerait et ferait adhérer les disques les uns aux autres en sorte que l'embrayage ne dégagerait pas bien et qu'on aurait le plus grand mal à passer les vitesses.

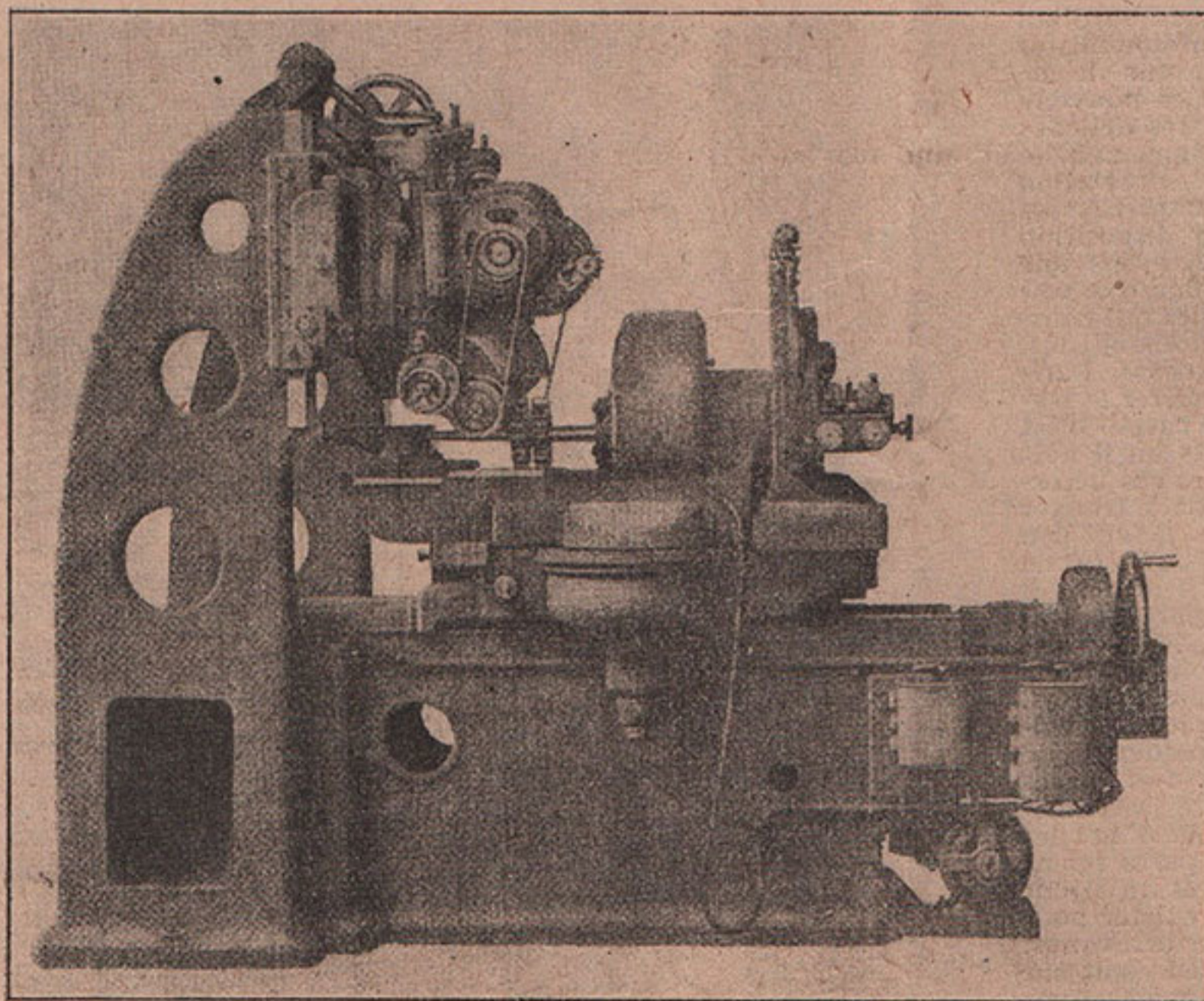
Dans un précédent article nous avons signalé les différentes tailles d'engrenages, aussi n'y reviendrons nous pas. La taille du plus simple des engrenages, l'engrenage droit, est à la portée d'un mécanicien adroit, mais est bien entendu, impossible pour l'amateur. Même pour le mécanicien, elle ne doit être considérée que comme une réparation de fortune. On n'est jamais sûr d'employer l'acier qui convient car, par exemple, les engrenages des trains balladeurs doivent présenter une certaine élasticité, ceux de la distribution être silencieux, etc. Pour répondre à ces différents besoins, il faut différents aciers et le mécanicien lui-même n'aura pas un assortiment suffisamment complet. Il y a ensuite les très délicats traitements thermiques qui mal effectués, se traduisent par une déformation des engrenages, par une résistance insuffisante, etc. Et enfin cette fabrication par des moyens primitifs est lente et coûteuse. Achetez donc des engrenages d'origine ou, si par suite de l'ancienneté de la machine vous ne pouvez vous les procurer, adressez-vous à une des maisons spécialisées dans la fabrication des engrenages et envoyez leur les vieux engrenages comme échantillon. La fabrication précise des engrenages ne peut être effectuée qu'avec tout un outillage extrêmement coûteux. La rupture d'un engrenage est toujours un désastre. Ne vous y exposez donc pas.

Si vous commandez un engrenage au constructeur de votre machine, donnez lui tous les renseignements nécessaires. Type de la machine, numéro dans la série, numéro du moteur, l'indication exacte du genre d'engrenage, le nombre de dents, le pas et bien entendu s'il y a un catalogue de pièces de rechange le numéro au répertoire et l'indication de la page.

Si vous devez faire établir spécialement l'engrenage par un spécialiste, le procédé de beaucoup le plus sûr c'est de lui adresser le vieil engrenage et mieux encore le train d'engrenages. Un croquis ne suffit pas car il est un certain nombre de détails que le meilleur des dessins ne peut donner, quand ce ne serait que la qualité de métal à employer. Exigez toujours qu'on vous renvoie la vieille pièce.

Un engrenage peut-il être réparé ? Il est tout d'abord évident qu'un engrenage dont les dents sont usées n'est pas réparable. Les dents deviennent à la longue coupantes. L'engrenage doit être réformé.

Ne réparez pas non plus un engrenage qui est piqué.



Une machine à rectifier les engrenages
Cette machine qui comporte un compensateur d'usure de meules
permet de réaliser des profils précis au 1/1000 de $\frac{m}{m}$

Parfois, dans le cas où un corps dur, comme une goupille par exemple, s'est trouvée prise entre les dents d'un engrenage, une dent a pu être détériorée pendant que les autres sont intactes. Si une dent complète a sauté, si même la moitié d'une dent a cédé l'engrenage doit être considéré comme irréparable. La soudure autogène n'est pas, à notre avis, conseillable en ce cas.

Si la dent est seulement ébréchée et présente des bavures, réduisez ces bavures avec une meule émeri.

Engrenement

Pour les engrenages droits, comme on ne peut faire varier la distance des axes

on ne peut pas faire grand chose pour obtenir l'engrènement correct. Il faut donc se contenter de vérifier le parallélisme parfait des arbres.

Les pignons d'angle peuvent en général être réglés. Ce n'est pas toujours le cas, même pour des voitures neuves, et le pont arrière qui ronfle se rencontre souvent.

L'examen des dents permet de se rendre compte du mauvais engrènement. Si toutes les dents ne sont pas usées de la même manière c'est que la couronne est voilée ou mal centrée.

Si les traces d'usure sont en biais c'est que les deux axes ne sont pas rigoureusement perpendiculaires. Il n'y a malheu-

reusement pas grand chose à faire,

Là où nous pouvons en général agir c'est quand les dents n'engrènent pas suffisamment. Elles ne portent des traces de frottement qu'à leur partie supérieure. Il faut toujours s'efforcer de faire coïncider les sommets des cônes. C'est dire qu'il faut tantôt agir sur le petit pignon, tantôt sur la couronne.

Les engrenages droits peuvent avoir un très léger jeu latéral sans inconvénient. Les engrenages à chevrons non seulement peuvent, mais doivent, avoir du jeu latéral car il faut qu'ils puissent se centrer d'eux-mêmes.

J. MELLIER.

Comment on remet en place un maillon de chaîne

THÉORIQUEMENT rien n'est plus facile que de remettre une chaîne en place, mais cela n'est pas toujours si aisé dans la pratique.

On hésite, et cela est fort excusable à desserrer la roue et les freins pour avancer la roue et détendre la chaîne pour la remettre plus facilement sur les pignons et enfiler plus aisément le maillon de jonction. Très souvent même on se trouve dans une situation assez embarrassante. C'est que la chaîne est trop lâche, même si on amène les tendeurs à leur position extrême, mais si on veut la raccourcir d'un maillon, elle est trop courte et même en amenant aussi en avant que possible la roue, il n'y a pas moyen de monter la chaîne. On est alors forcé de recourir à un demi-maillon coudé, ce qui n'est guère recommandable. Il y a heureusement quelques machines où le jeu des tenders est suffisant pour permettre d'enlever un maillon.

Pour que les deux bouts de la chaîne se joignent ou du moins se rapprochent suffisamment pour mettre en place le maillon de jonction, vous pouvez vous arranger de manière à ce que les deux extrémités viennent sur les dents du grand pignon. Pourtant il arrive dans ce cas que si les dents sont un peu usées, la chaîne ne veut pas descendre à fond et que dès qu'on tire d'un côté elle se sauve de l'autre, et cette chaîne pleine de cambouis vous glisse entre les mains comme un serpent.

De plus il est possible que vous ne puissiez pas passer le maillon entre le pignon et les rayons. Aussi vaut-il mieux opérer de la manière suivante. Faites-vous un petit outil comme celui représenté par le croquis. En engageant les deux branches dans les maillons et en serrant l'écrou les deux bouts se rapprocheront et vous pourrez placer le maillon. Vous pouvez arriver au même résultat avec un bout de fil fouet que vous passez dans plusieurs maillons après l'avoir attaché à l'un d'eux. Il fait l'effet d'un palan.

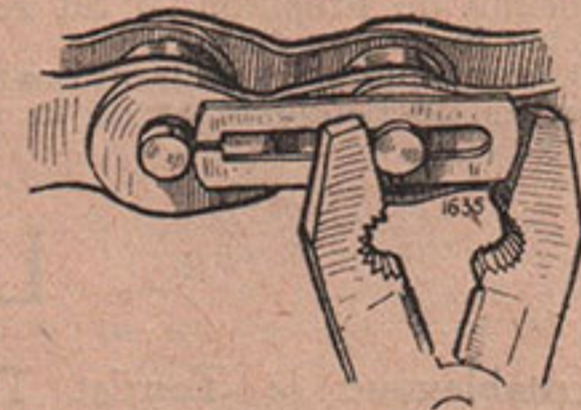
Lorsque vous avez enfilé le maillon vous avez à placer la flasque mobile et le petit ressort de fixation. Il faut que l'un et l'autre soient parfaitement propres, sinon les rivets ne dépasseront pas assez pour que vous puissiez passer le ressort dans leur gorge.

La partie fermée du ressort doit être tournée en avant, dans le sens de marche de la chaîne. Il passera très facilement sur le premier rivet. Pour le second, poussez son extrémité avec une mâchoire de la

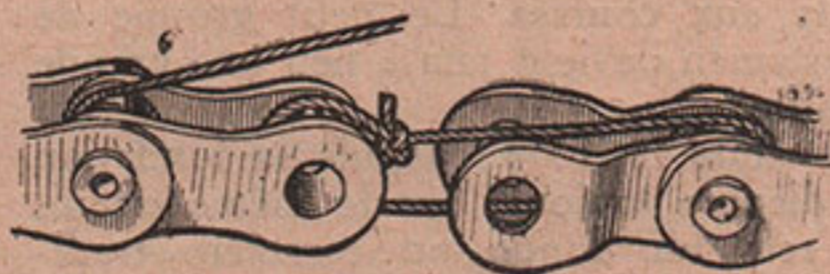
pince universelle en prenant point d'appui avec l'autre mâchoire sur le rivet. Évitez de faire passer le ressort par-dessus l'extrémité du rivet car vous pourriez le fausser et même le fendre.

Somme toute le montage d'une chaîne ne présente pas grande difficulté si l'on prend ces petites précautions. Veillez aussi à ce que la chaîne ne soit pas faussée, car aucune ruse dans ces conditions ne vous permettra de réussir.

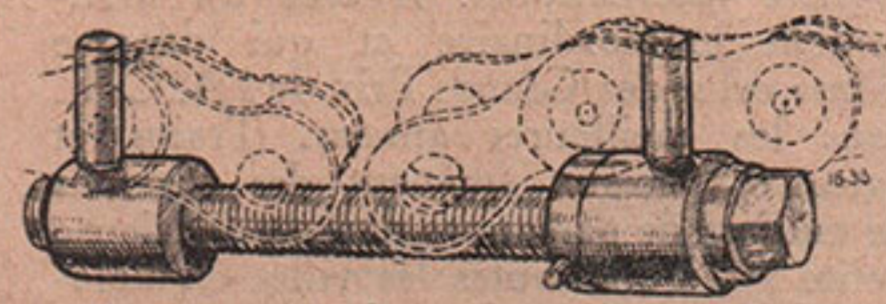
H. P. B.



La façon dont il faut mettre le ressort d'arrêt



Deux façons de rapprocher les maillons : à gauche avec du fil fouet, à droite avec le petit appareil spécial.



Les Camionnettes automobiles et la Taxe

Celles servant au transport des marchandises et éventuellement à celui des personnes paieront 6 %

La situation des propriétaires de camionnettes automobiles, qui parfois se servent de ces voitures pour le transport des personnes, est définitivement fixée.

Ce n'est plus l'impôt de 12 % qui sera exigé, mais seulement un impôt de 6 %.

Voici, en effet, ce qu'a déclaré le Commissaire du Gouvernement au Sénat, dans la séance du 19 avril dernier :

« Quoiqu'il en soit, à partir du jour où ce texte sera devenu loi, la situation des ca-

mionettes sera très simple. Toutes les fois qu'une voiture servira à la fois au transport des personnes et au transport des marchandises, la seule taxe qui pourra lui être appliquée, comme taxe de luxe, sera la taxe de 6 %, et non celle de 12 %, ceci sans qu'il y ait lieu de s'occuper si le transport des personnes ou des marchandises est accidentel ou habituel.

« En ce qui concerne les voitures en service, je répons à la question précise qui a été posée : il va de soi qu'elles bénéficieront du régime prévu par le texte.

« Les propriétaires actuels de camionnettes n'ayant pas acquitté, au moment de l'achat, la taxe de 12 % qui est exigible d'après la législation actuelle, seront en règle avec l'administration dès l'instant que, transportant des personnes dans la voiture, ils acquitteront la taxe de 6 % ».

En ce qui concerne les voitures des voyageurs de commerce, qui transportent avec eux des échantillons de marchandises, c'est la taxe de 12 % qui est maintenue.

L'abus du Droit de Priorité

Camion contre Motocyclette.

— « Ça m'est égal de causer ou même de subir un accident, si je reste dans mon droit », disent quelques chauffeurs, rares heureusement.

Ils oublient que la France est le pays de la mesure : en certains cas, il est plus habile ou plus humain de renoncer à un droit que de l'exercer.

Summun jus, summa injuria, parfois « le meilleur droit, c'est la pire injustice. »

Si les paragraphes 2, 3, et 4 de l'article 10 du Code de la Route accordent la priorité de passage « aux bifurcations et croisées de chemins... aux véhicules circulant sur les routes nationales et à la croisée des chemins de même catégorie au point de vue de la priorité... » au conducteur qui vient à la droite d'un autre, il ne faut pas oublier que le paragraphe premier dudit article impose à tout conducteur, abordant une bifurcation ou une croisée de chemins, le devoir « d'annoncer son approche ou de vérifier que la voie est libre, de marcher à une allure modérée et serrer sur sa droite... »

Aussi le droit de priorité de passage ne dispense pas l'automobiliste de corner, de ralentir et d'observer attentivement les lieux et circonstances avant d'aborder une autre route — en outre de rester maître de sa vitesse.

Un arrêt rendu sous la Présidence de M. Gilbrin, par la 5^e Chambre de la Cour d'Appel de Paris, à la date du 21 décembre 1925, est significatif à cet égard :

La Cour,

« Considérant que le 12 juin 1921, vers 5 h. $\frac{1}{2}$ du soir, L... suivait à motocyclette la droite de la route départementale de Saint-Denis à Beauvais ; que, de son propre aveu, il marchait à l'allure d'environ 40 kilom., à l'heure, et, d'après A... et B..., à 30 ou 40 kilom., lorsque au croisement de ladite route et du chemin de Frépillon, il fut renversé et blessé par le camion de Z...

« Considérant que, si les déclarations recueillies au cours de l'enquête et de la contre-

enquête sont contradictoires au sujet de diverses circonstances dans lesquelles s'est produite cette collision, il est cependant démontré, d'après les témoignages concordants de A..., de H... et de la dame H... que Z..., qui arrivait par le chemin de Frépillon, n'a pu arrêter son camion que de l'autre côté de la route départementale, et dans le caniveau se trouvant à gauche du chemin de la plaine, dit d'Herblay ; que, suivant D... et B..., c'est à l'entrée de ce chemin que le camion s'est arrêté ; qu'il est ainsi établi qu'au moment de quitter le chemin de Frépillon, où la circulation est peu active, pour aborder la route départementale, A... devait prendre plus de précautions, avancer lentement, et rester maître de sa vitesse ; que sa responsabilité, à cet égard, ne saurait être contestée ;

« Considérant qu'à la suite des blessures qu'il a reçues, l'appelant a dû subir l'amputation d'une cuisse, et qu'en tenant compte des frais médicaux qu'il a exposés, du *pretium doloris*, et du préjudice qu'il a éprouvé, ainsi que des circonstances spéciales dans lesquelles est survenu l'accident, la Cour est à même d'évaluer à 18.000 fr. la réparation à laquelle il a droit ;

Par ces motifs,
Infirme le jugement entrepris ;
Condamne A... à verser à L... la somme de 18.000 fr. à titre de dommages-intérêts pour les causes énoncées ;

Ordonne la restitution de l'amende ;
Condamne A... aux dépens de première instance et d'appel. »

Le chiffre des dommages-intérêts paraît insuffisant : 18.000 fr. ce n'est pas cher pour l'amputation d'une cuisse, même d'un pauvre bougre de motocycliste.

Mais la Cour, pour l'évaluation de la réparation équitablement due, a tenu compte des circonstances spéciales de l'accident et notamment du fait que le camion avait, en l'espèce, droit de priorité sur la motocyclette, à la droite de qui il venait.

C'est pourquoi, certainement, la victime

avait perdu son procès en première instance

L'arrêt de la Cour est d'autant plus remarquable que l'espèce jugée est postérieure au 27 mai 1921, date de la promulgation de l'ancien Code de la Route qui contenait déjà toutes les stipulations du Code actuellement en vigueur en ce qui concerne le droit de priorité (art. 10).

La Cour n'a soufflé mot du décret de 1921, qui n'était pas de nature à baser son jugement mais plutôt à l'infirmer.

Aussi la décision dont s'agit est assez discutable et ne fera peut-être pas jurisprudence.

Toutefois, elle est intéressante et peut compter pour un avertissement aux chauffeurs qui considèrent à tort comme absolu le droit de priorité prévu par l'article 10.

Dans le même sens, le Tribunal Civil de Bourg a jugé, le 18 novembre 1924, que le conducteur d'une voiture circulant sur une voie secondaire par rapport à celle suivie par son adversaire, ne doit aborder un croisement de chemins qu'à une allure modérée et après avoir vérifié que la voie était libre — qu'en cas d'accident la responsabilité lui incombe.

Décision plus curieuse, le Tribunal Civil du Havre, le 28 novembre 1924, a jugé que la règle de la priorité de passage, appartenant à la voiture qui se présente par la droite, n'est pas applicable au cas où l'un des véhicules a dépassé l'axe médian de la rue à traverser ; que si cette circonstance se rencontre, la voiture qui a dépassé l'axe a acquis le droit de priorité, bien que l'autre voiture vienne à sa droite.

Ce dernier jugement paraît ingénieux mais tout à fait contraire au principe de l'article 10, dont les termes sont formels.

Les magistrats jugent comme bon leur semble et les décisions judiciaires profitent à ceux qui les obtiennent, et pas aux autres...

Vraiment, mieux vaut ne jamais causer ni subir d'accident même par suite d'une application stricte des règlements qui régissent le roulage et la circulation.

CHICANOT.

Le Prestige du Tourist Trophy

Indiscutablement le Tourist Trophy disputé dans l'île de Man et organisé par l'Auto Cycle Union est le plus important des événements du calendrier motocycliste international. Il crée un mouvement extraordinaire et qui dépasse même celui des Grands Prix de l'A. C. F. dans les meilleures années. Trains et bateaux spéciaux amènent des dizaines de milliers de personnes dans la délicieuse petite île. Dans toutes les villes d'Angleterre la foule suit avec anxiété les résultats envoyés par dépêches. Aux points intéressants du circuit se pressent les spectateurs. Une victoire dans le Tourist Trophy et c'est le succès commercial assuré pour une marque. Des machines de dessin original n'auraient, en dépit de tous leur mérite, pas connu la grande vogue sans le T. T. Ce sont de véritables fortunes que dépensent certaines marques pour arriver à la victoire. Et dans chacune des catégories ce sont cinquante et soixante concurrents qui prennent le départ. A quoi est dû cet immense succès ?

Tout d'abord, n'en doutons pas, à la grande popularité de la moto en Angleterre. Il y a trois ou quatre fois plus de motocyclistes qu'en France. Il est probable que si nous avions six cent mille motocyclistes chez nous, les épreuves moto-

cyclistes seraient plus suivies. Nous pouvons d'ailleurs avec plaisir constater les progrès rapides que fait en France l'idée motocycliste et parallèlement se produit une augmentation du nombre des assistants aux courses. Le petit groupe de sportsmen devient peu à peu une grande famille.

Ensuite le T. T. depuis sa fondation se dispute toujours sur le même circuit et cela lui donne un caractère traditionnel qui augmente d'année en année cette sorte de respect dont on l'entoure. Nous croyons que cette unité de lieu, si l'on peut ainsi d'exprimer, a de multiples avantages. Le circuit toujours identique permet de mesurer de manière beaucoup plus sensible les progrès réalisés d'année en année. Les enseignements de l'épreuve en ressortent avec beaucoup plus de netteté.

Le circuit d'une soixantaine de kilomètres est excellemment choisi pour développer des machines normales. Non seulement le moteur doit être étudié aussi bien pour une grande vitesse en palier, l'aptitude à monter les côtes, les reprises, etc., etc., mais encore le cadre doit résister à de terribles efforts comme ceux que lui impose le passage d'un pont en dos d'âne, la stabilité doit être extrême à cause des innombrables virages, il faut

des freins excellents. Bref le circuit présente tout ce qu'il faut pour éprouver moteur et machine. La longueur pourrait être un inconvénient au point de vue spectacle et intérêt si les concurrents étaient moins nombreux. Mais la variété du profil a puissamment contribué au développement de la machine anglaise. On peut dire actuellement que la moto qui court en 1926 le T. T. sera en 1927 la moto livrée à la clientèle, et cela est un autre élément d'intérêt. Le public a ainsi l'impression que le constructeur travaille vraiment pour lui et que la publicité n'est pas le seul but qu'il poursuit. Le T. T. réalise au mieux un juste tempérament entre la course qui permet d'étudier des solutions nouvelles et la course de machine de série qui oblige le constructeur à établir des machines pratiques et d'un prix abordable.

Voilà croyons-nous les raisons de l'extraordinaire succès du T. T. Épreuve unique, disputée sur un circuit où se trouvent réunies toutes les variétés de routes, courue par des machines qui ne diffèrent que de peu de la moto de série mais assez cependant pour laisser à la course sa valeur technique, il n'est pas étonnant que le T. T. soit à la moto ce que le Derby est au cheval.

Essai d'une "Austral" confort

Légère et douce à conduire, malgré cela confortable par ses gros pneus, cette "Austral" attire particulièrement pour la probité et la solidité de sa construction.

Pour présenter une Austral, il n'y a qu'à rappeler que cette marque est la première marque française ayant fabriqué en deux-temps. Ayant, de 1905 à 1913, sorti nombre de tricars, elle lança un an avant la guerre, une série de motos légères qui remportèrent immédiatement de nombreux succès sportifs.

Le modèle en essais, le dernier né d'Austral, prouve, par de nombreux détails : moteur à deux échappements, boîte 3 vitesses, transmission par chaînes, freins à tampon, pneus Confort, que, grâce à ses 13 années d'expérience, la firme créatrice reste en tête du progrès. Seule, dès le premier aspect, la forme plutôt désuète du cadre et la position haute de la selle nous rappellent que la perfection n'est pas de ce monde.

Un essai plutôt rapide

De même que la quasi-totalité des constructeurs, M. Dacier, créateur de l'Austral, est débordé par les exigences de la clientèle.

Aussi n'avait-il aucune machine en stock lorsque je vins en ses ateliers de Puteaux pour faire un essai, et ce fut la dernière machine sortie, prête à partir qu'il me fut donné d'emmener. Il ne pouvait être question d'en retarder outre-mesure l'expédition, ce pourquoi je dus me contenter de l'utiliser durant une soirée aux environs Nord-Ouest de Paris.

Nous n'aurons donc pas des chiffres de consommation précis, car quelques dizaines de kilomètres en un rayon resserré de la banlieue ne donneraient que des indications erronées. Nous ne pourrions non plus affirmer les possibilités de vitesse absolue, car un moteur neuf ne souffre pas facilement d'être poussé à fond.

Examen de détail

Grosse moto, l'ensemble donne une impression de confiance, par son aspect solide et fini. Il est, certes, des cadres plus joliment dessinés, soit de lignes courbes plus suaves, soit pour une position de selle plus basse. Il n'en doit pas être de plus robuste et de plus net. Toute apparaît comme facilement accessible, la boulonnerie a bonne allure. Les commandes : câbles, tringleries, sont réduites au minimum, sans tarabiscotages, sans rien qui puisse brinqueballer. En particulier le guidon est fort propre, ses 4 câbles soigneusement attachés au cintre évitent l'allure habituelle de perruque flottant au vent.

Les poignées (frein, débrayage) ont un système amusant de réglage et de fixation pour le câble qu'elles actionnent : ce câble s'enroule sur un axe à crochet. Avec un tourne vis une fraction de tour retend instantanément le câble. En libérant le cliquet, celui-ci se détend. Point de soudure ni de serre-câble, l'enroulement suffit.

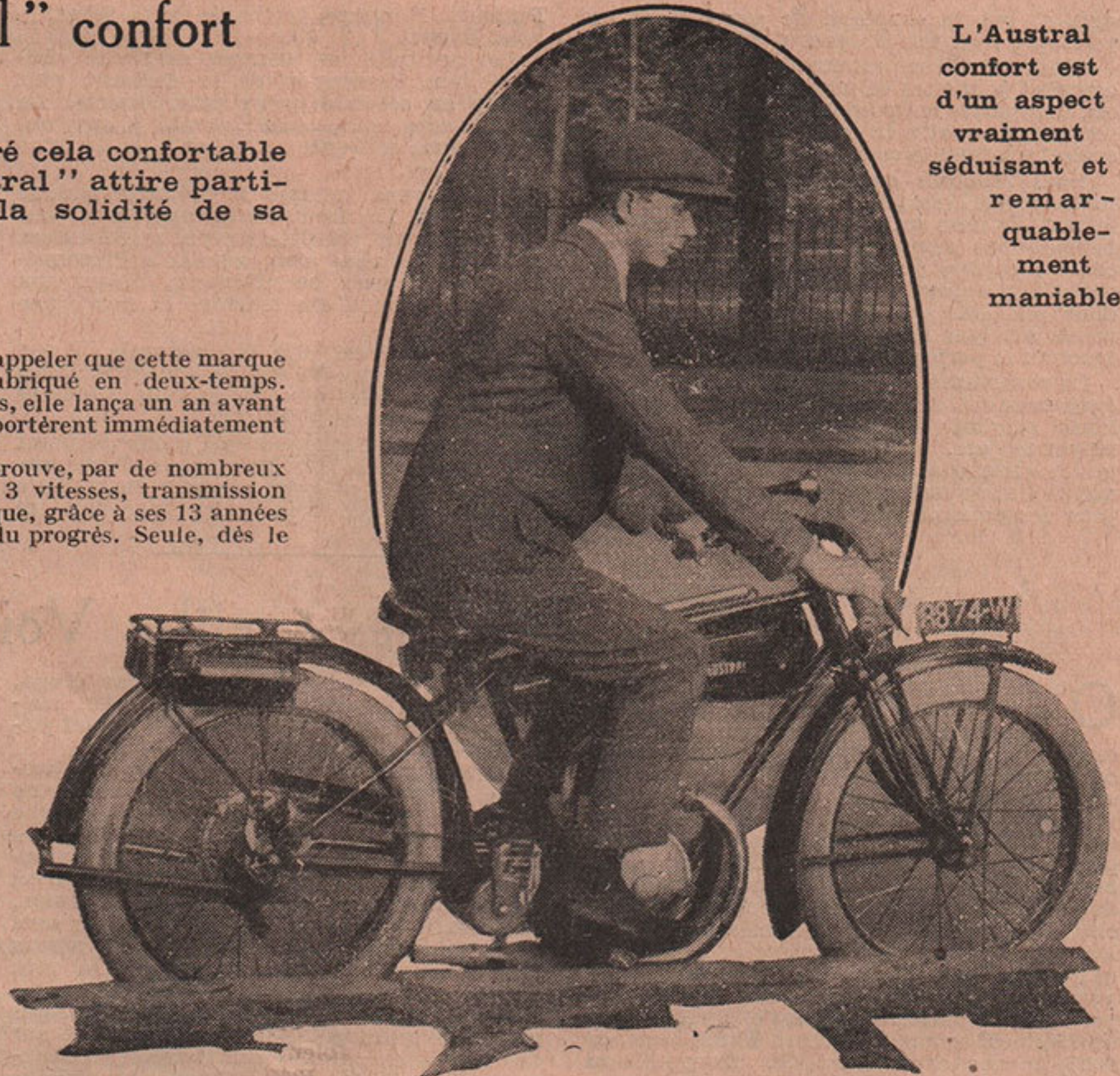
La béquille avant est placée sous le moteur. Un ressort la rappelle après usage. Placée au-dessous du centre de gravité elle peut servir également pour la roue arrière. Prévue, comme la béquille arrière, assez haute, elle décolle largement la machine du sol et donne toutes les aises voulues pour le démontage des roues.

Les gardes-boues sont montés sur tringles plates, d'aspect très solides.

Le moteur sport ne diffère que peu du modèle courant. Il en conserve le piston fonte, robuste et inusable, le cylindre entièrement usiné, la bielle plate dont le pied, fendu, serre l'axe du piston. La différence essentielle est dans la large sortie d'échappement, à deux gros tubes cintrés se terminant dans deux chambres d'expansion.

On peut donc considérer ce moteur comme un moteur traité « demi-sport », c'est à dire quelque peu accéléré, respirant mieux, sans qu'aucune atteinte n'ait été portée à sa solidité et à sa durabilité.

L'alternateur Safi, qui fournit l'allumage, et sur demande l'éclairage, est d'un nouveau modèle. Il y a quelques mois, en essayant une D. F. R. 250 cmc munie du même appareil



L'Austral confort est d'un aspect vraiment séduisant et remarquablement maniable

SPÉCIFICATIONS

Moteur Poincard à deux temps, distribution par lumières. Alésage 60 $\frac{m}{m}$. Course 60 $\frac{m}{m}$. Cylindrée 169 cmc. 646. Volant extérieur piston fonte, roulements à billes ou à rouleaux. Type sport à deux échappements.

Allumage par alternateur Safi, pouvant fournir la basse tension d'éclairage, avance fixe.

Carburateur Longuemare; une manette.

Graissage par pétrole.

Boîte de vitesses Staub trois vitesses, grand levier coude sur la boîte, embrayage pas disques liège-acier, commandé par câble et poignée au guidon. Kick-starter. Rapports 1 à 5,75, 1 à 9,25, 1 à 13,75.

Chaînes de $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ sous carter avant et garde chaîne arrière.

Roues de 650, pneus ballon de 75 $\frac{m}{m}$ Dunlop, à tringle sur jantes à bases creuses. Moyeux à freins internes dans des tambours de 90 $\frac{m}{m} \times 16 \frac{m}{m}$.

Cadre en tubes droits soudés autogène : hauteur de selle 75 cm., distance de la selle aux poignées 61 cm., largeur maxima du guidon 85 cm., hauteur du point le plus haut 85 cm., le plus bas (tuyaux d'échappement) 10 cm., empattement 1 m. 32.

Fourche articulée à ressort à lames réservoir de pétrole 7 l. 5, bouchon vissé de grand diamètre. Réseve d'huile et trousse métallique attachées au porte bagages. Béquilles avant et arrière, garde boue de 11 cm. Selle rigide. Email noir, panneaux cerise. Poids 65 kilos. Prix 3.650 fr.

nous avons porté les critiques suivantes : faiblesse du volant, manque de préservation contre les projections d'eau de la sortie de courant, légère difficulté d'accès aux vis platinées.

Du premier défaut, la 175 cmc. Austral ne saurait souffrir, le poids du volant (calculé d'ailleurs pour cette cylindrée) étant suffisant. La prise de courant vers la bougie étant placée à l'arrière et en dedans de l'alternateur ne craint plus aucunement la boue. Enfin le couvercle du carter de volant étant instantanément détachable, l'accès aux vis est plus pratique que par l'ancienne petite porte qui voulait toujours se perdre.

Seule critique nouvelle : ce couvercle étant en tôle emboutie et simplement emboîté sur la partie fixe, n'est plus étanche comme l'ancien Safi à carter fondu et ajusté.

La boîte de vitesses Staub présente également quelques nouveautés : meilleure disposition de la commande d'embrayage dont le réglage est infiniment plus agréable. Grosses rotules au changement de vitesses, mais sans rattrapage de jeu ni prévision de graissage.

Dans tout l'ensemble de la moto Austral, dont l'aspect général est tout de solidité, une seule partie détone par son apparente faiblesse, c'est le porte-bagages. Mais M. Dacier, qui, parmi les constructeurs, a le mérite de rouler constamment et la légitime prétention de connaître ses engins, a pu m'affirmer que loin d'être fragiles, malgré leur faible épaisseur, ces accessoires de sa machine supportaient réellement un pénible travail de tandem.

Grande douceur de maniement.

Le moteur démarre au premier coup de kick. Les vitesses passent nettement, le moteur n'est pas brutal, l'embrayage très doux. Les accélérations sont suffisantes, les freins efficaces. Grâce aux pneus « ballon » il n'y a pas lieu de ralentir outrageusement sur les mauvais passages de routes et il est possible de faire d'assez bonnes moyennes. Nous déclarerons, en passant, qu'après ce court essai d'une machine munie d'une selle à siège rigide, il nous apparaît une fois de plus qu'une bonne selle fournit au moins 30 % du confort en motocyclette.

L'Austral est très douce à conduire en ce sens que toutes les commandes, principalement la direction, ne demandent aucun effort physi-

que, et que la souplesse de son moteur ne peut que rassurer des gens d'âge.

Ainsi, la vitesse minimum, prise sur une centaine de mètres de marche régulière est de dix kilomètres en troisième, sept à l'heure en seconde, et quatre en première. Peu de motocyclettes actuelles sont capables de ce ralenti.

Nous répétons que l'état de neuf de la motocyclette essayée nous interdisait moralement de faire un essai de vitesse maxima. Nous avons remplacé ces mesures par de courtes pointes durant lesquelles il nous est nettement apparu dépasser le soixante. Il est donc plausible que l'Austral deux échappements atteigne le soixante-dix dont le constructeur se porte garant.

La consommation peut osciller, nous a-t-on également dit, de deux litres et demi à quatre litres suivant le parcours utilisé, l'allure moyenne, etc. Rien d'étonnant donc à ce qu'un « trou » assez sérieux, tendant vers les quatre litres aurait été creusé dans le réservoir pour les soixante kilomètres de l'essai par

Puteaux, Nanterre, les bords de la Seine, le bois, Paris.

Les aptitudes au grimper sont vite vérifiées dans l'ascension de la Défense, plus rapide en seconde qu'en prise directe. La pénible côte de la rue de Metz (15 % environ) à Puteaux, attaquée en seconde se termine en première.

Nous avons indiqué le freinage comme satisfaisant. Les freins ne bloquent pas, mais sont cependant effectifs, l'avant relativement plus que l'arrière. Mais celui-là a l'inconvénient de grincer horriblement, défaut qui peut-être celui d'une machine et non d'une série.

La stabilité est plus que normale. Il est possible de lâcher le guidon sur de mauvais trajets pavés, les virages les plus courts se prennent aisément.

Le bruit de l'échappement n'offense point les oreilles. Les deux gros tubes d'échappement, formant pots dès la sortie du cylindre ont certainement une grosse part dans ce

silence de l'Austral « Sport ». Aucune pièce ni ferraille, ni tringlerie, ni garde-boue, et c'est encore un fait agréable à noter.

Considération d'ensemble

On peut donc considérer que l'Austral-Sport, à pneus ballon, est une bonne machine d'usage moyen, service journalier et promenades dominicales. Le sérieux de son montage, l'aspect robuste des différentes pièces détachées que nous avons examinées permettent d'espérer d'elle de longs et loyaux services. D'une vitesse largement suffisante pour la route, munie de pneus confortables elle emmènera sans fatigue son cavalier en des étapes de deux cents à trois cents kilomètres. Ces mêmes pneus la rendent spécialement adéquate à l'usage du tandem. Mais, à notre opinion, que son moteur à deux échappements n'effraie point les gens raisonnables. Il ne s'agit point là d'une machine de course ou à trop haut rendement.

M. K.

La Mort des Vieilles Voitures

Où vont les vieilles voitures? Font-elles comme ces anciens purs sangs qui finissaient leurs jours entre les brancards d'un vieux faire? Il y a bien des voitures de quinze ans qui roulent encore, mais que sont devenues les vraies ancêtres de vingt ou vingt-cinq ans? Ce n'est pas sans émotion qu'en 1914, nous voyions dans la cour de la gare d'Amiens une vieille Panhard avec moteur Daimler. Roues aux bandages de fer, dais avec des fanfreluches, direction à guidon, elle était pilotée par un vénérable prêtre. Depuis, elle a été à l'honneur et la marque qui l'avait construite abrite cette relique vénérable. Depuis, une autre ancêtre, un peu moins vénérable, puisqu'elle vit le jour en 1903, est venue du Jura à Paris. Mais, ce sont là des exceptions. Où trouverait-on un dog car Mors avec ses quatre cylindres en V, les Rochet Schneider avec leur gros moteur monocylindre horizontal, et tout ce qui fut à la mode aux environs de 1900. Où rencontre parfois un vis-à-vis de Dion, remarquable création de ce temps, avec une carrosserie plus ou moins modifiée et c'est tout. Des autres, plus rien. Se sont-elles donc dissipées en fumée?

Elles ont connu toutes sortes d'agonie les pauvres vieilles. Elles ont roulé longtemps, à la limite de leur force. Elles ont fait le taxi dans quelque ville obscure où servent à quelque garagiste de campagne pour aller dépanner ses clients. Pauvres vieilles limousines dont la haute carrosserie toute écaillée oscille et gémit aux cahots des routes. Puis, vient un moment où elles s'effondrent, où les engrenages perdent leurs dents, où le pont arrière se brise. Elles vont alors dans un coin du garage ou même dans une cour où leur pauvre vieille carcasse est exposée à toutes les intempéries. On enlève ce qui peut avoir quelque valeur. Le moteur va actionner un bateau, ou met en marche un petit atelier, une dynamo, une machine agricole ou même un manège forain. Nous avons encore récemment vu chez un de nos amis, grand amateur de mécanique, un moteur de voiturette Benz, qui actionnait quelques machines outils. On enlève bien vite les réservoirs de cuivre, les carburateurs, les tuyauteries, les robinets. A-t-on besoin d'un boulon, d'un morceau de fer, d'un marchepied, d'une ferrure? le pauvre vieux châssis est là. Puis, quand ce n'est plus qu'un amas de ferraille, il est acheté par quelque marchand qui l'envoie à la fonderie. Et peut-être ainsi, par une sorte de métempsychose, le vieux châssis revit-il dans quelque superbe voiture de 1926.

La camionnette a ressuscité beaucoup de vieux châssis. Camionnettes, les vieux taxis qui, pendant plus de dix ans, véhiculèrent les Parisiens. Camionnettes tout ce qui peut rouler encore. Roues cagneuses, direction tordue, moteur positif, changement de vitesse, brèche-dent. Et cela roule, on se demande comment. Je connais un châssis dont l'essieu arrière est tordu, effondré et qui marche quand même. Je n'ai jamais compris comment les chaînes pouvaient encore tant bien que mal tenir sur les pignons. Avec les camion-

nettes on reconstituerait, étape par étape, l'histoire de l'automobile. Mais, elles succombent un jour, elles aussi, elles sont démembrées, dispersées, anéanties.

Garderons-nous aussi longtemps nos voitures, c'est douteux. Les Américains ne réparent guère un vieux châssis. Il pas e beaucoup plus rapidement à la ferraille que chez nous. Il est probable que nous y viendrons, nous aussi. Il arrive un moment où les réparations coûtent trop cher. Le temps, la main d'œuvre ont pris une valeur sans cesse croissante. Une série de réparations importantes arriveraient à coûter le prix d'un châssis. Quand une voiture donnera des ennuis répétés, on s'en débarrassera. Nous roulons d'autre part, beaucoup plus et sur des routes exécrables qui détruisent beaucoup plus vite les autos. Aussi nos châssis, très supérieurs, à ceux des premiers temps, roulent plus, fatiguent plus. Aussi leur vie s'en trouvera-t-elle très abrégée, et l'heure de la retraite et de la mort sonnera plus tôt.

ÉCHOS

Après le T. T. on a constaté que de nombreux moteurs avaient leurs segments brisés. Les tringles des culbuteurs ont aussi donné

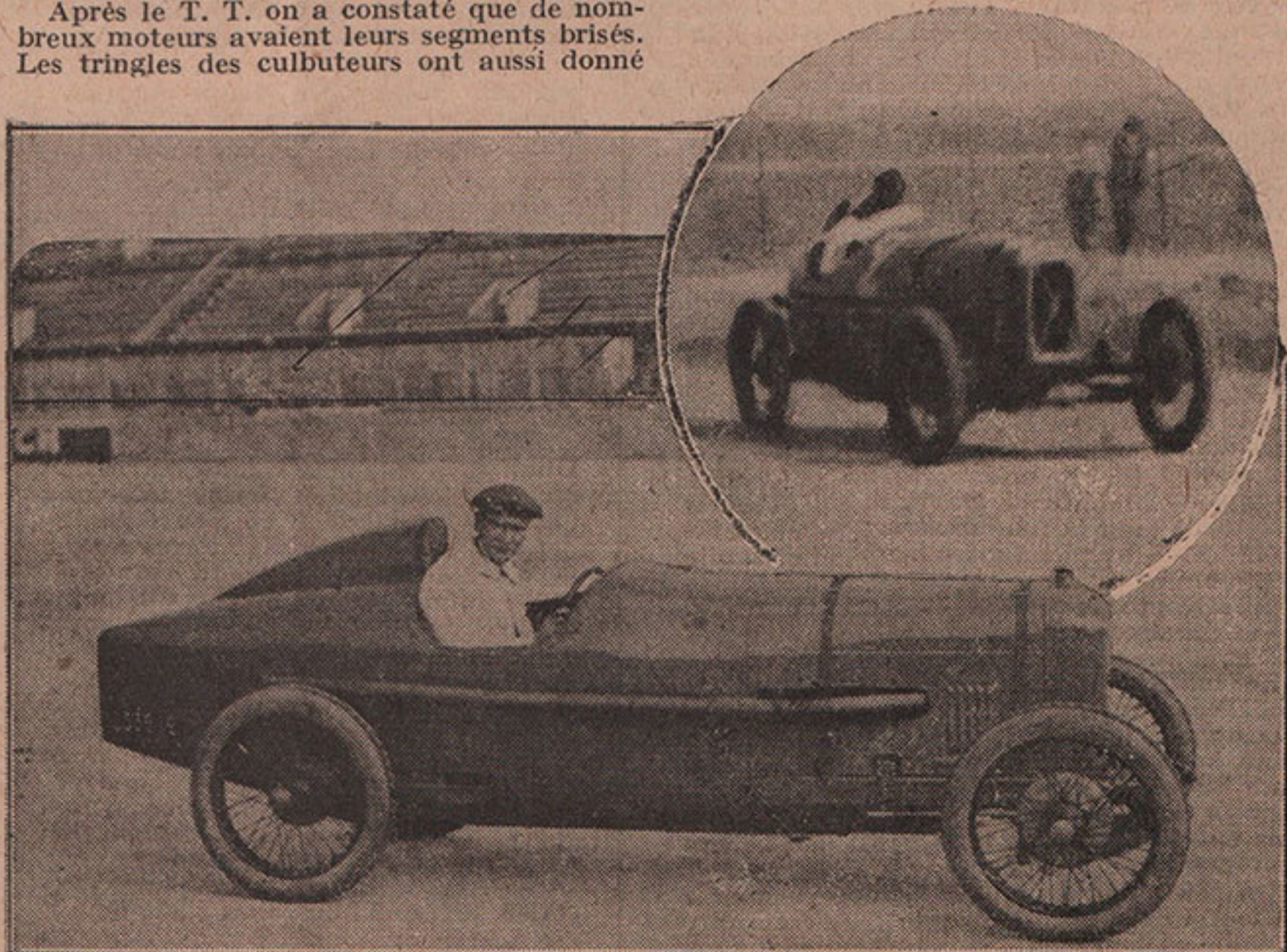
beaucoup d'ennuis. Par contre les distributions en tête se sont excellemment comportées.

Remarquez les dimensions de la culasse de la Gnome et Rhône à culbuteurs. Elles sont imposantes. C'est vraiment une belle pièce de mécanique.

Des bougies qui donnent de bons résultats à l'entraînement, lâchent en course. Cela tient à ce que nos moteurs sont si bien refroidis qu'il faut une longue distance pour qu'ils atteignent leur température maxima.

Nous avons sur un cyclecar supersport deux bougies qui, depuis un an, fonctionnent sans défaillance. Ce sont d'ailleurs des bougies de série achetées au hasard d'un voyage, et fabriquées en France.

Ayez un lourd vêtement quand vous roulez, mais aussitôt arrêté, ôtez-le immédiatement sinon vous êtes tout de suite en sueur, et vous risqueriez alors d'attraper froid si vous l'enleviez en rentrant dans un endroit frais.

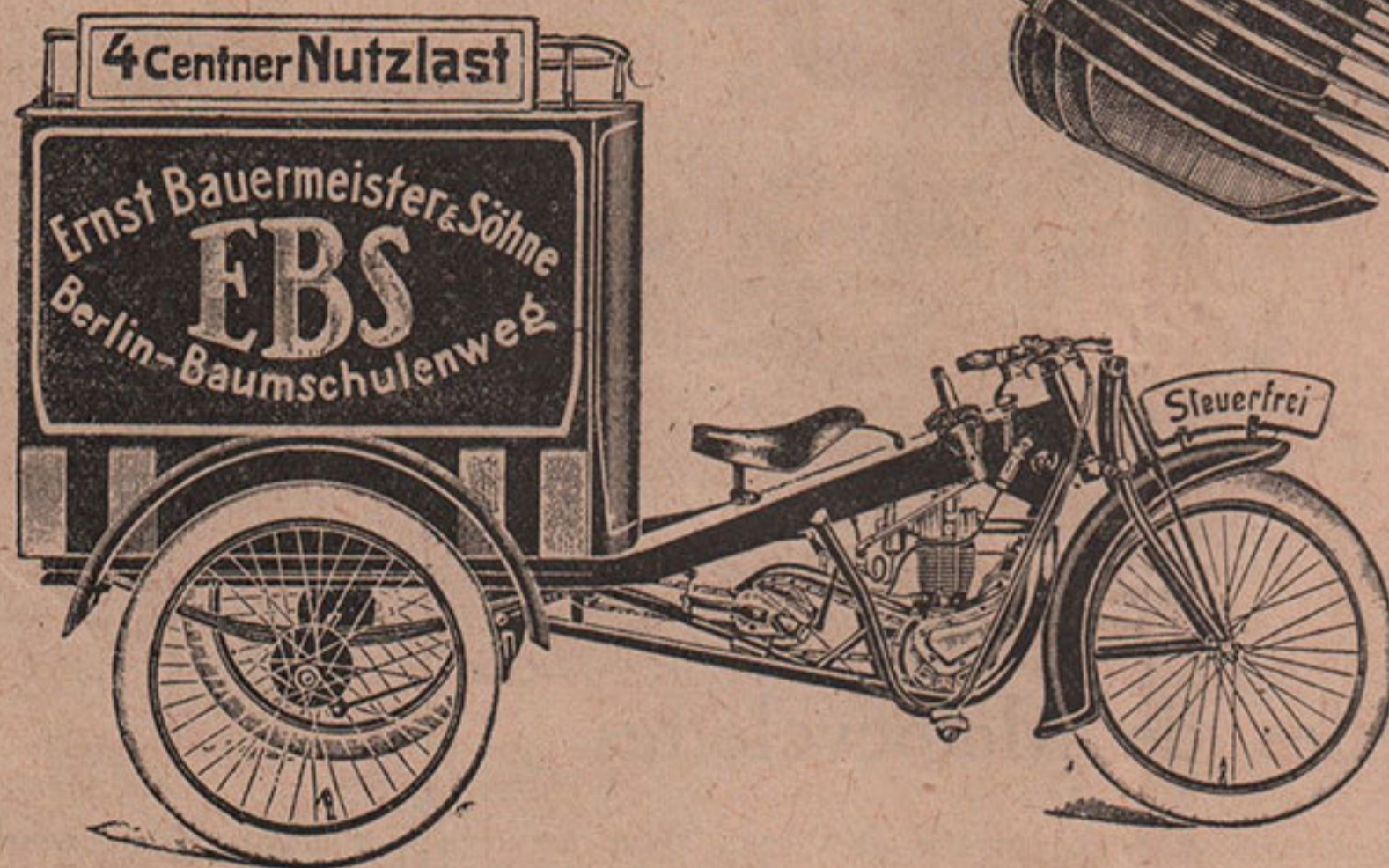


GRAND PRIX DES VOITURETTES A MIRAMAS. — Au Grand Prix organisé par l'A. C. F. la Salmson se révèle une fois de plus imbattable. Notre photo représente Casse sur sa 7 CV à l'entraînement, et dans le médaillon, à la sortie de la boucle à Miramas.

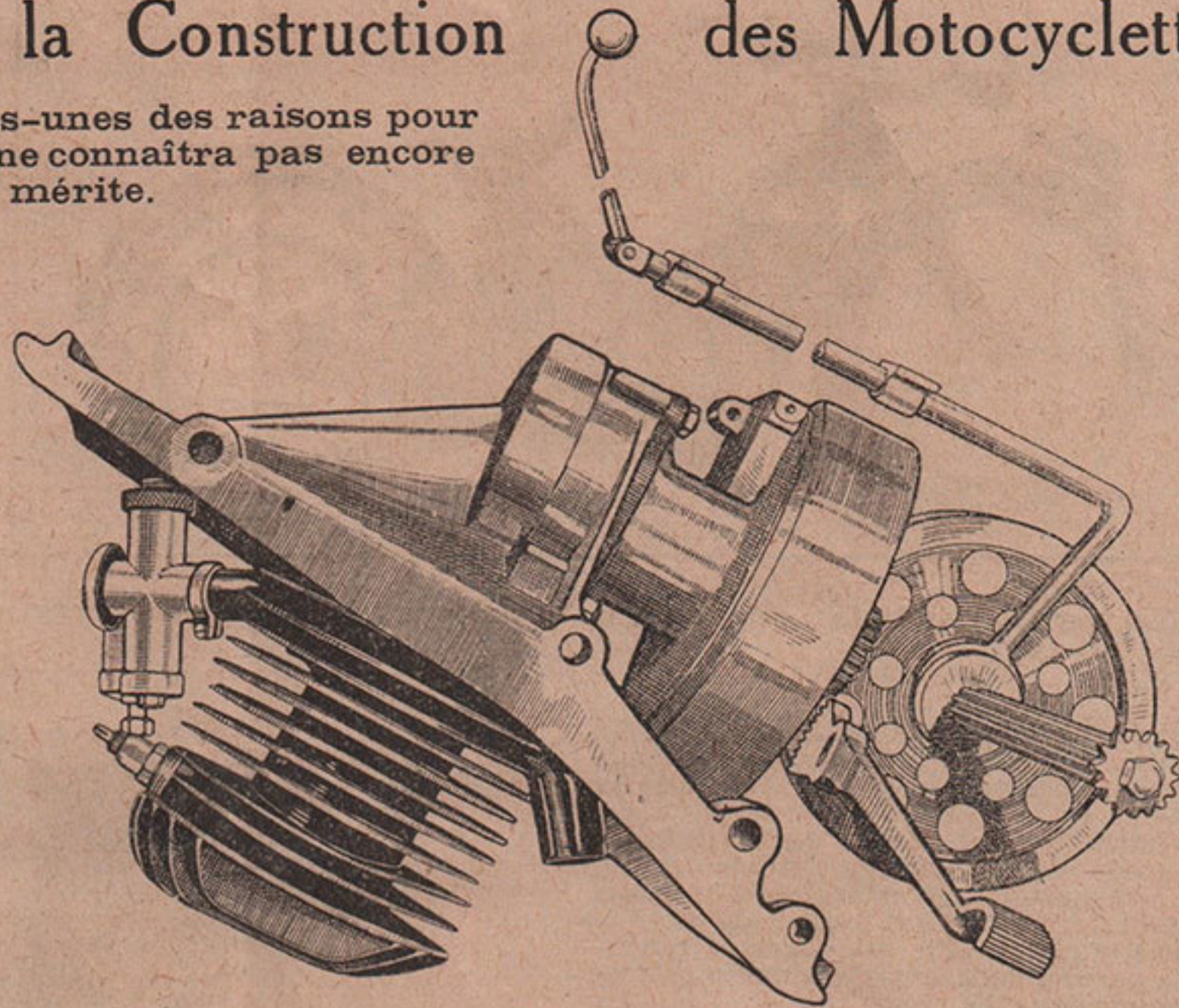
La Tôle Emboutie dans la Construction des Motocyclettes

Notre collaborateur souligne quelques-unes des raisons pour lesquelles le cadre en tôle emboutie ne connaîtra pas encore la vulgarisation qu'il mérite.

Si l'on se basait sur une statistique des cadres en tubes et de ceux en tôle emboutie il n'est pas douteux qu'une conclusion s'imposerait, c'est que le tube ne court aucun risque de se voir supplanté par l'acier embouti. Il est à dire vrai employé de la manière la plus ingénieuse et la plus logique. De plus le public n'a qu'une confiance assez modérée dans l'acier embouti et surtout ce dernier, pour permettre un prix de revient assez bas pour rivaliser avec le tube, doit être employé pour de très grosses séries. Il est donc interdit, même à des maisons de moyenne importance, d'y recourir. Quant aux très grosses marques elles considèrent que l'emploi de la tôle emboutie serait une dangereuse aventure car rien ne dit que

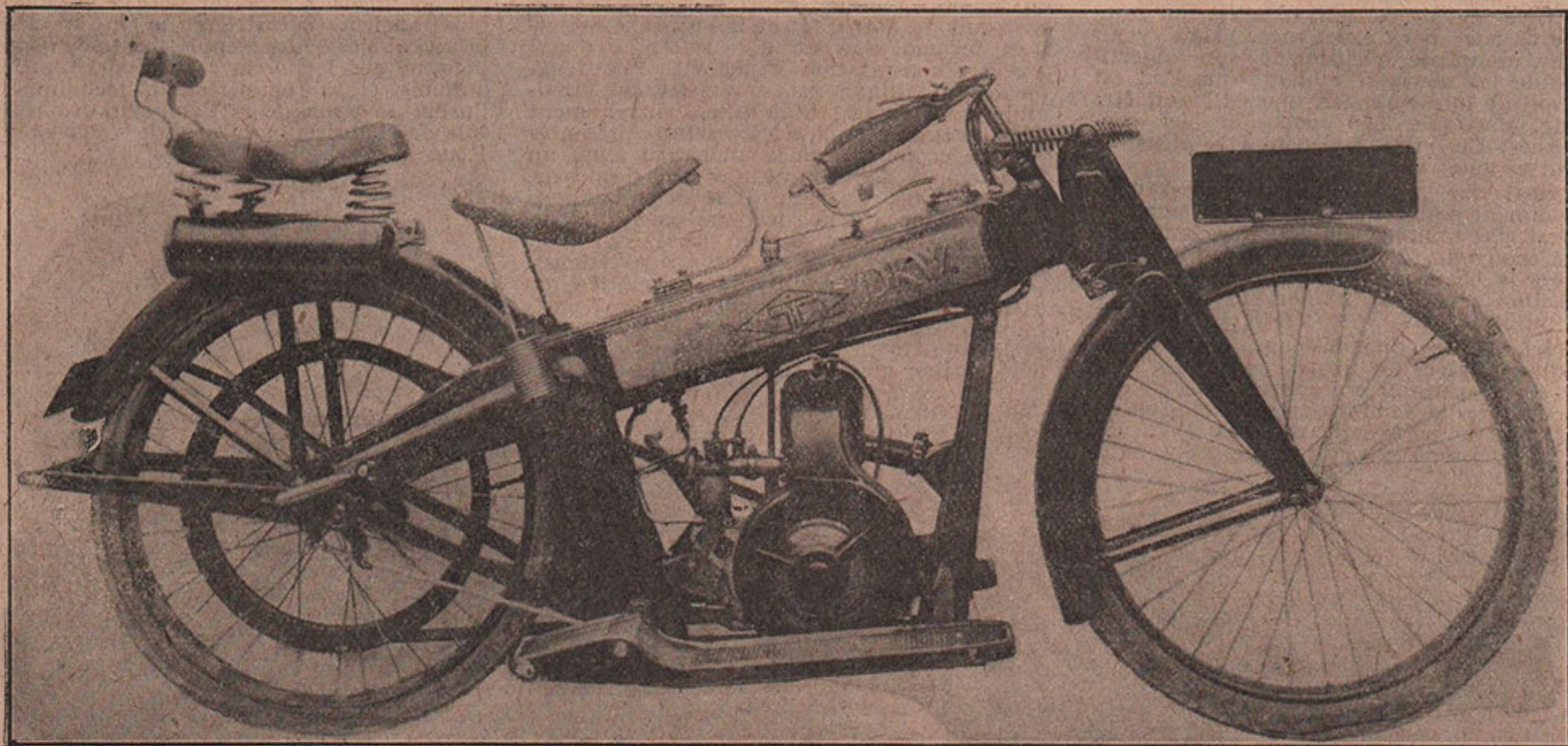


Un triporteur allemand, vu dans un récent salon de Berlin, dont la conception est très curieuse

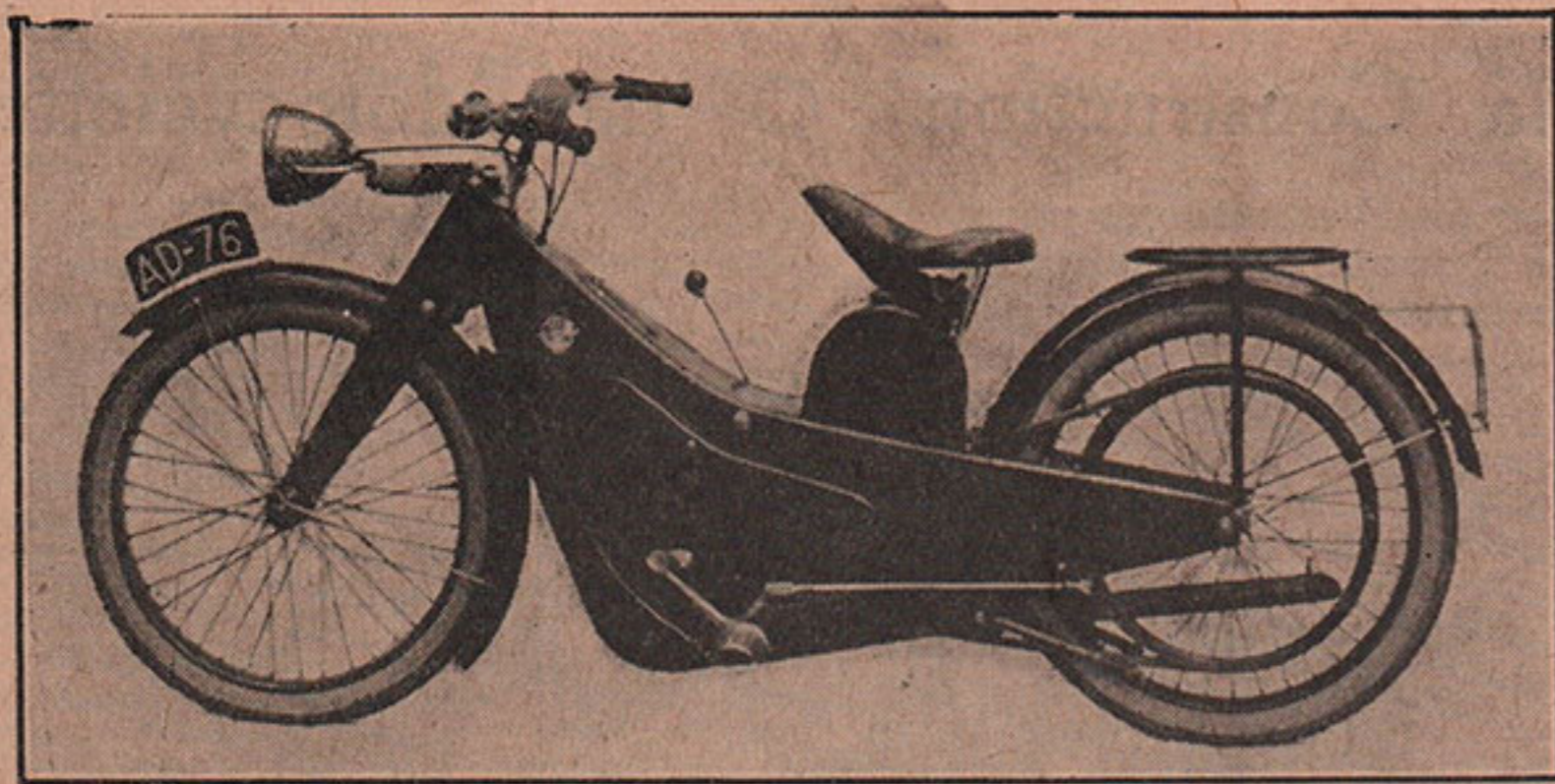


Le châssis en tôle supportant le moteur de la motocyclette « La Mondiale »

le public absorberait les très nombreuses machines qu'il faudrait produire pour atteindre un prix de vente assez bas. Il y a aussi des questions d'esthétique. La machine en tôle emboutie telle qu'elle a été la plupart du temps mise sur le marché donne une impression de lourdeur et d'inélégance. Trop souvent le constructeur s'est souvenu du cadre en tubes et n'a pas osé être trop nettement original. On craint aussi l'inaccessibilité. Très souvent la machine en tôle emboutie semble mal finie, grossièrement construite. La question d'esthétique doit être sérieusement travaillée si on veut développer la popularité de ce genre de construction.



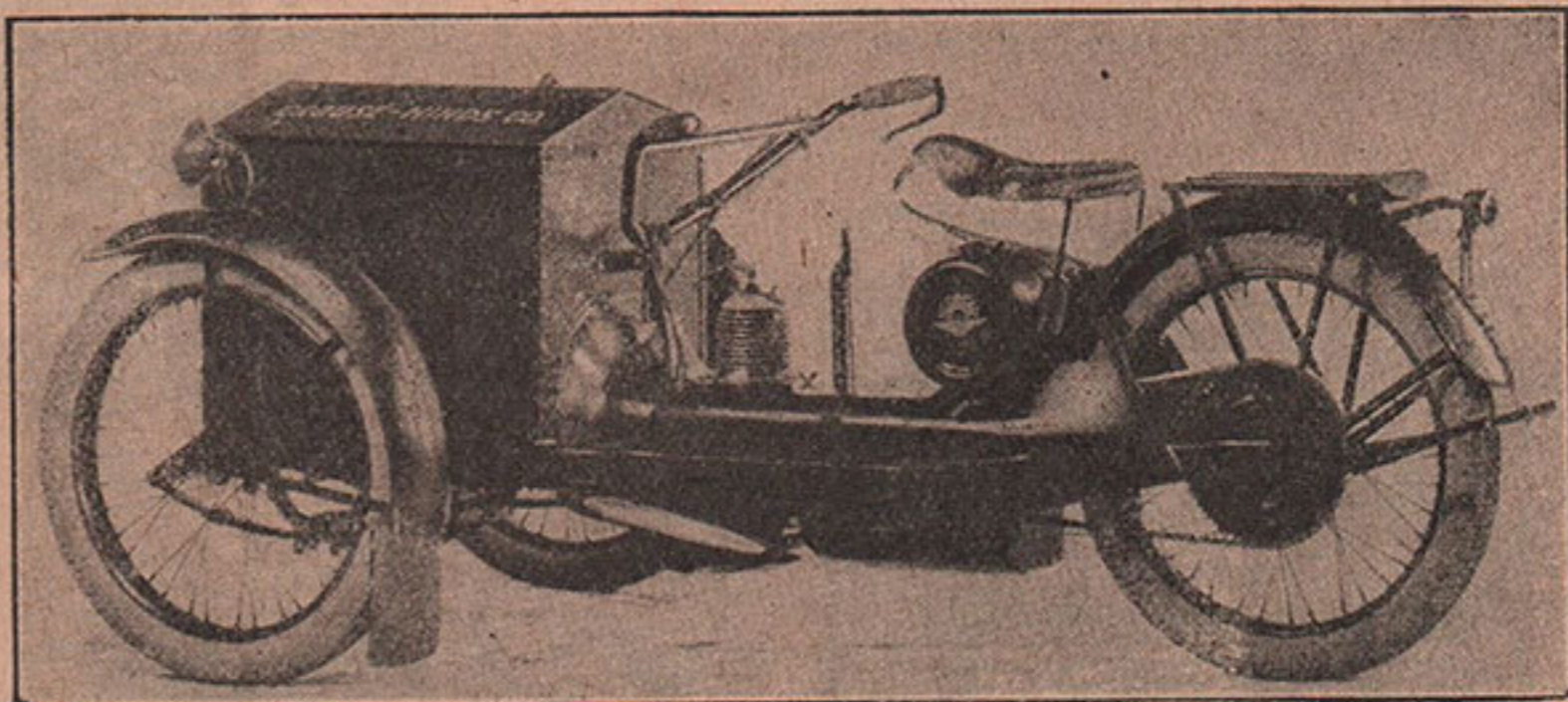
La moto Sic complètement construite en tôle emboutie, cette machine est loin d'être inélégante



La moto « Mondiale » dont on a vu le moteur à la page précédente

Donc, actuellement, la situation de la tôle emboutie semble peu brillante. Il y a pourtant des machines très originales comme la Ner-a-Car ou la Nimbus qui ont du succès. La première est bien connue de nos lecteurs. La seconde est une quatre cylindres danoise à transmission par cardan et suspension arrière. Elle marche fort bien mais est peu élégante d'aspect. Elle est pourtant remarquable parce qu'elle se prête à une construction économique. Ce ne sont pas d'ailleurs les seules machines en tôle emboutie et cette construction peut donc être considérée comme réalisable et pratique.

Nous croyons que la tôle est d'ailleurs appelée à être beaucoup plus employée. Elle est en effet plus économique si on fait de grandes séries. Les matrices sont très coûteuses, mais si le prix qu'elles coûtent est réparti sur un très grand nombre de machines,



Le nouveau châssis triporteur de la Ner-a-car

les frais de production de chaque moto arrivent à être inférieurs à ceux de la construction en tube. Le jour où on établira des séries de dix mille machines d'un même type, on obtiendra une réduction très sensible du prix de revient. Cela suppose d'ailleurs un degré de standardisation plus avancé que celui actuellement atteint. Les frais d'usinage seraient réduits car on peut arriver à une fabrication si précise qu'il n'y a pas pour ainsi dire d'ajustage. La motocyclette où tout le mécanisme sera enclos, et il faudra bien y venir un jour, ne peut être construite qu'en tôle emboutie ou bien constituée par une carcasse en métal léger. On peut donc espérer qu'un industriel hardi se rendra compte des immenses possibilités qu'offre la motocyclette et envisagera des plans de production assez importants pour produire une machine vraiment populaire en tôle emboutie.

J. MELLIER.

Les Selles de Motocyclettes

Une sensationnelle invention

Le motocycliste n'a que peu de moyens de défense contre les trépidations de sa machine et les secousses provoquées par le mauvais état général des routes. Parmi ces moyens figure la fourche élastique, et, au moins à l'égal de celle-ci, la selle, qui reste l'amortisseur par excellence. Mais pour qu'elle remplisse pleinement son objectif et rende les services éminents que l'on est en droit de lui demander, une selle doit être souple, élastique, bien conçue et bien conditionnée. En outre, elle peut être élégante, ce qui ne gêne rien.

L'idéal que nous définissons ainsi n'est évidemment pas facile à atteindre. Pourtant, il n'est pas douteux qu'une mise au point toute nouvelle, déjà brevetée et réalisée rapproche beaucoup la selle moderne de la perfection rêvée par les fervents du motocyclisme.

Voici, à titre documentaire, les caractéristiques relatives au Brevet n° 14.620.

1° La suspension est assurée par un certain nombre de demi-ressorts à lames encastées dans le porte-selle par leur extrémité la plus épaisse, l'extrémité libre étant reliée

au croissant de la selle par des glissières, ou éventuellement des biellettes.

2° L'avant de la selle est porté par deux bras solidaires du porte-selle et articulés sur deux tirants latéraux reliant le croissant à la pointe et formant le cadre de la selle.

3° Le cuir de la selle repose sur un réseau de lanières tendues entre la pointe et un croissant de bois fixé sur le croissant métallique formant l'arrière de la selle.

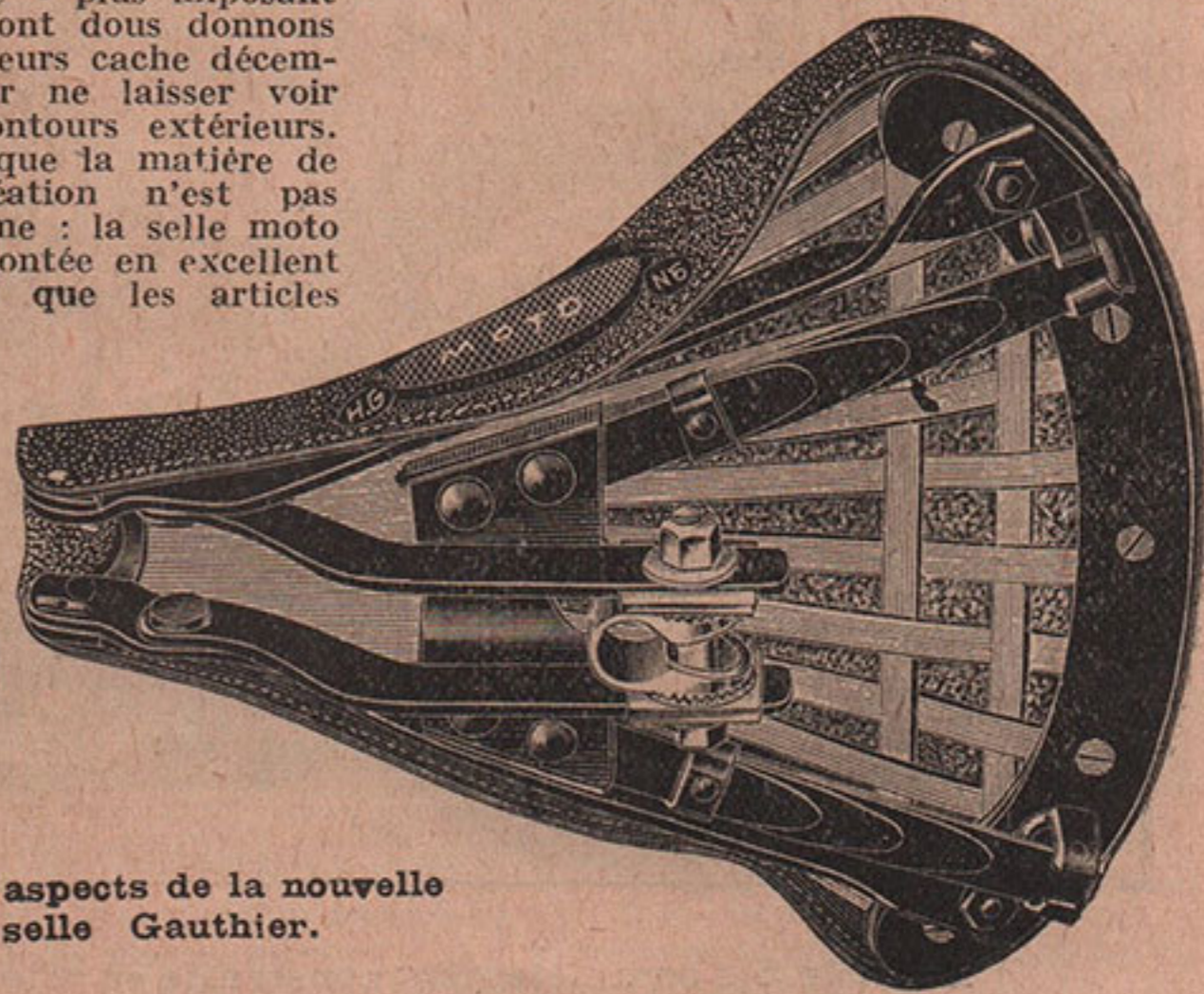
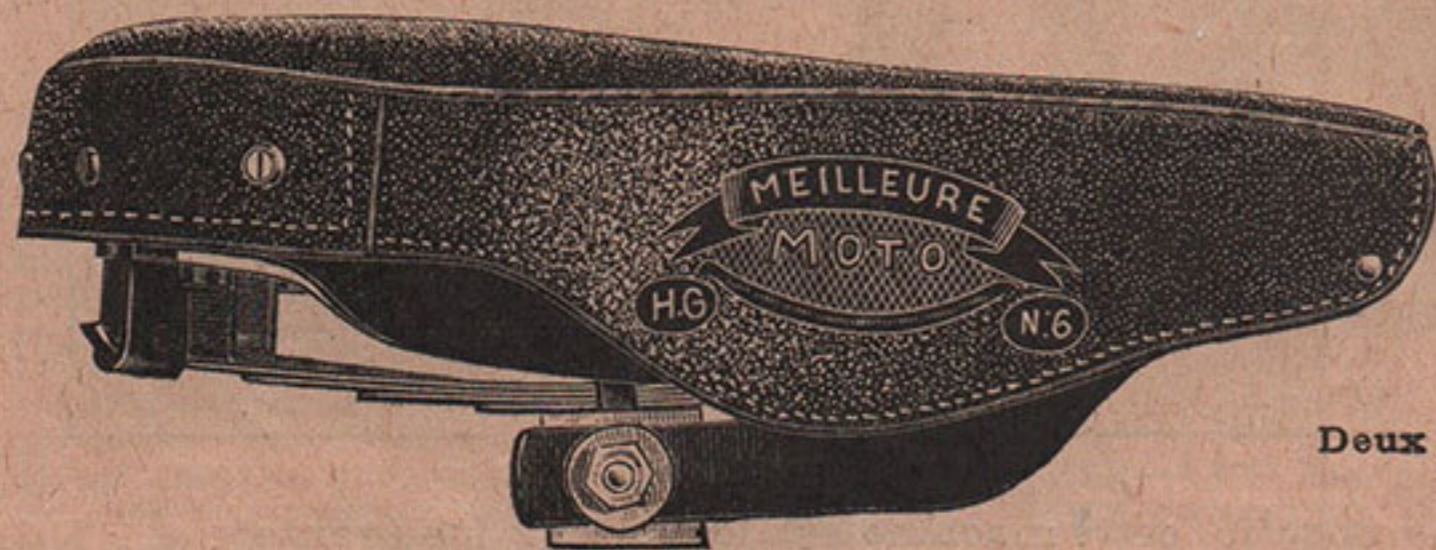
Autre constatation importante : toute la partie métallique est complètement dissimulée sous l'assise de la selle, contrairement à ce qu'il en est dans les produits présentés jusqu'à ce jour, lesquels montrent à nu un déploiement de « ferraille » plus imposant qu'esthétique. La selle dont nous donnons la « primeur » à nos lecteurs cache décentement son anatomie pour ne laisser voir que l'élégance de ses contours extérieurs.

Disons, en terminant, que la matière de cette sensationnelle création n'est pas moins choisie que sa forme : la selle moto « Meilleure » n° 6 est montée en excellent cuir vache grainé, alors que les articles

plus ou moins approchant de la concurrence sont montés toile cuir.

Les motocyclistes seront unanimes à se réjouir de cette invention... et à vouloir bénéficier du confort qu'elle leur assurera.

Ajoutons que cette invention est due à l'ingéniosité d'un inventeur français, qui est en même temps un des principaux et plus anciens industriels de la spécialité, fabricant des selles depuis trente-cinq ans... pour ne pas le nommer M. Henri Gauthier, administrateur et directeur technique de l'usine de Lyon de la Compagnie Continentale des Fabricants de Sellerie Vélocipédique Réunis.



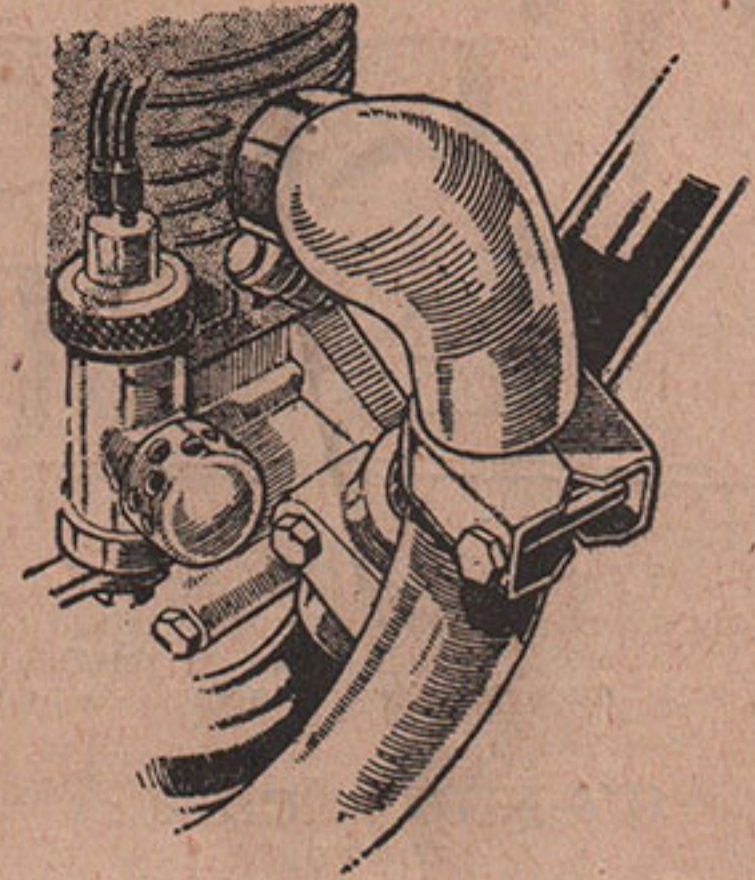
Deux aspects de la nouvelle selle Gauthier.

A propos de l'échappement des Deux Temps

ON voit actuellement nombre de deux temps dont le système d'échappement est simplement constitué par un long tube prolongé jusqu'à l'arrière de la machine. Assurément, au point de vue de la ligne, cela donne un air *sport*, et de plus le son de l'échappement est des plus agréables ; mais peu d'amateurs se doutent de la perte de puissance et de vitesse qui en résulte. Il est bien établi que la meilleure disposition pour l'échappement d'un deux temps, c'est un silencieux de grande capacité, placé aussi près que possible de la lumière d'échappement et duquel partent une ou deux tubulures vers l'arrière. Elles doivent être de grande section. Quant à la longueur, elle ne peut être déterminée que par tâtonnements. Qu'un pot d'échappement soit considéré comme indispensable sur un deux temps

de course, c'est ce que démontrent bien des exemples. Voyez le Sima Violet, la Scott, ou le Villiers de course à double échappement. Ce pot d'échappement doit être d'aussi grande capacité que possible.

Le pot d'échappement d'un deux temps augmente le rendement lorsqu'il est immédiatement à la sortie. Le croquis ci-contre montre comment il doit être disposé.



L'échappement curieux d'un deux temps monté sur une machine anglaise, remarquez le renflement placé à la sortie.

Ce n'est qu'un Deux Temps !!!

Nous examinons dans un garage une motocyclette lorsque le propriétaire de la machine s'approcha et nous dit d'un ton d'excuse : « Ce n'est qu'un deux temps » tout comme s'il faisait une confession pénible à son amour-propre. Nous lui demandâmes s'il n'était pas satisfait de sa machine, si elle tirait mal, si elle consommait trop, etc. Il nous répondit qu'il en était enchanté, qu'elle n'avait pas encore eu une seule défaillance, que sa consommation était extrêmement réduite, que l'entretien était des plus économiques, que la vitesse atteinte lui suffisait largement, que toutes les côtes étaient montées sans la moindre difficulté. Qu'aurait-il attendu de plus d'un quatre temps, mais rien n'est plus tenace que ces lieux communs et ces opinions toutes faites.

Les deux temps a donné tant en course que dans les épreuves d'endurance assez de preuves de sa valeur pour qu'on n'ait plus le droit de douter de lui et de le dénigrer. Pourquoi donc cette animosité contre lui et cette fâcheuse réputation qu'on s'efforce de lui donner et qu'il mérite si peu.

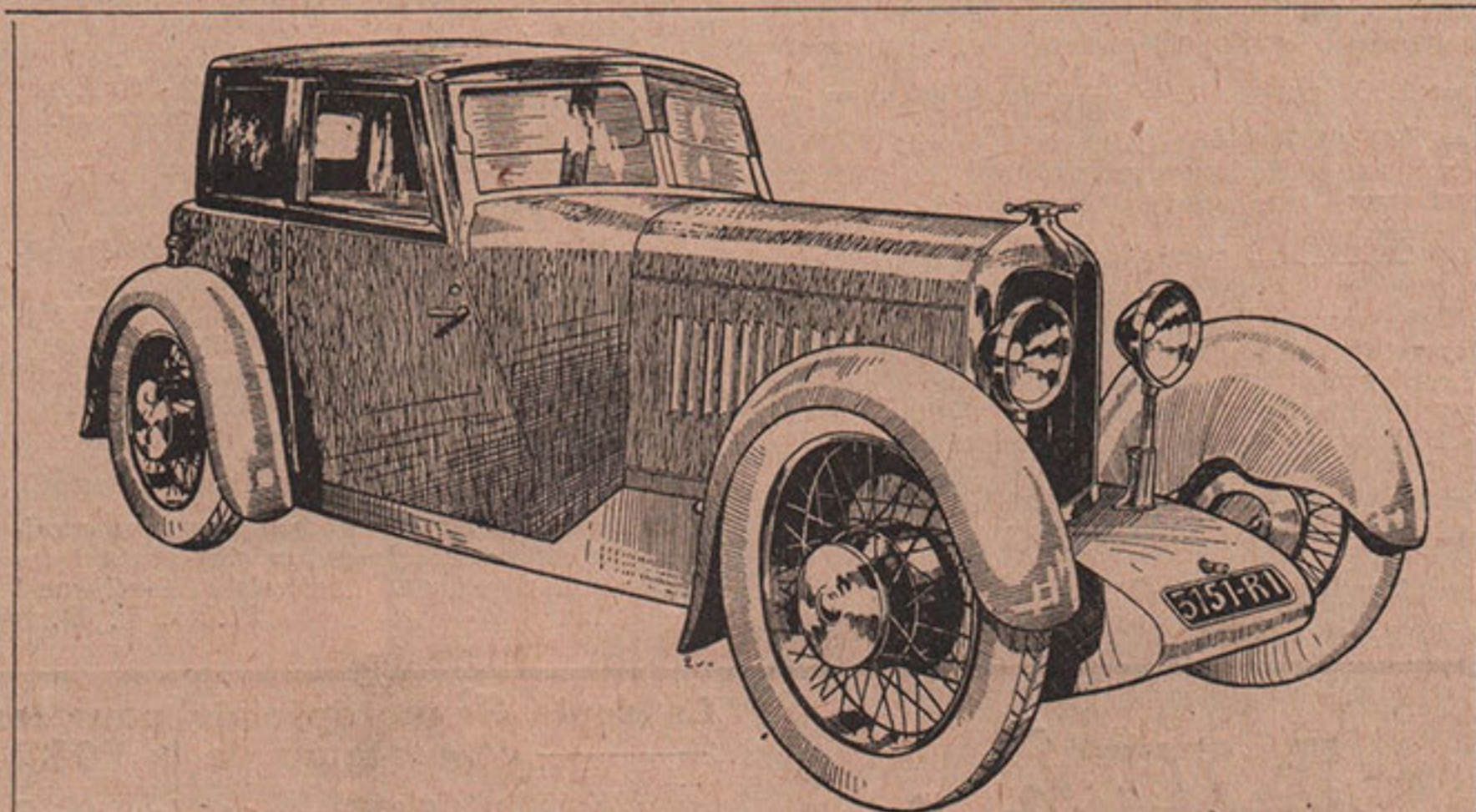
C'est d'abord son prix. On confond trop souvent prix élevé et qualité. On ne réfléchit pas que le prix plus avantageux du deux temps vient non pas de l'emploi de matériaux inférieurs ou d'un usinage moins soigné, mais seulement de sa plus grande simplicité. Va-t-on lui faire un grief d'être plus simple et ainsi d'un réglage et d'un entretien plus facile ? La complication n'a jamais été un idéal mécanique et encore moins un idéal industriel. Devant la distribution d'un quatre temps le novice est plein d'appréhension et souvent il sera incapable de la remonter correctement. Avec un deux temps s'il a soigneusement refait les joints et n'a pas remonté son piston à l'envers il n'a rien à craindre.

Une des causes qui justifieraient un peu les préjugés contre le deux temps c'est le bafouillage de beaucoup de moteurs de ce type au ralenti, et ce bafouillage est d'autant plus sensible que le système de silencieux laisse à désirer sur pas mal de deux temps. Au ronflement éperdu et un peu irritant d'un deux temps trop bruyant succède, quand on ferme les gaz une marche irrégulière, des pétarades au silencieux. Ce n'est certes pas le beau ralenti d'un quatre temps bien réglé. Mais est-ce là un défaut inévitable du deux temps. Assurément non puisque certains deux temps, même du type classique à trois lumières ont un fonctionnement très régulier au ralenti à vide. Le problème est donc très loin d'être insoluble. Ces questions d'impression ont

une importance beaucoup plus grande qu'on ne le croirait. Une voiture qui feraille peut être à l'usage une voiture excellente, mais on cherchera en vain à la vendre. Un excellent cyclecar ne se vendra que difficilement si son aspect ne convient pas à la clientèle. Un deux temps parfaitement régulier au ralenti et relativement silencieux tel est l'idéal qui n'est pas toujours atteint.

Non le deux temps n'est pas qu'un pis aller et il faut en encourager le développement. Il ne faut pas qu'il y ait lutte entre le deux et le quatre temps, mais que ces deux types de moteurs qui possèdent chacun leurs qualités particulières coexistent. Il y a de la place pour tout le monde.

J. D.



Se douterait-on, à moins de regarder attentivement le capot et l'empattement, que cette voiture d'aspect si imposant est une 5 CV Citroën ? C'est l'originale création de la carrosserie Mom se transformant rapidement en torpedo. Noter les ailes pivotantes et le ballon démontable.

TRIBUNE LIBRE



Cette correspondance doit être adressée à Moto Revue (Rubrique « Tribune Libre ») et accompagnée des nom et adresse du signataire (Timbre pour réponse).

Moto Revue n'est pas responsable des opinions ci-dessous émises qu'elle ne partage pas forcément avec ses correspondants, mais que son impartialité lui oblige de publier.

ON NOUS ÉCRIT :

Paris le 20 juin 1926.

Monsieur le Rédacteur en Chef.

Communication technique :

Lecteur assidu de votre revue (mon frère est abonné) je me permets de vous envoyer quelques idées sur deux de vos articles.

Numéro du 1^{er} juin page 254 3^e colonne, on lit : « ...les efforts résultants du renversement de la marche du piston... sont plus considérables que ceux provoqués par l'explosion ».

J'estime qu'il serait bon de le démontrer et à mon avis c'est rarement vrai.

J'ai un moteur J. A. P.

250 cm³ Sport réalisé à 65 %, course à 76 %.

Le piston et ses segments pèsent 210 gr. L'axe flottant et ses 2 pastilles 65, soit un total de 275 gr, mis au bout du pied de bielle.

Le moteur tourne sur route jusqu'à 4.500 t/m. C'est une vitesse assez élevée et les efforts d'inertie sont importants.

Si on néglige l'obliquité de la bielle (erreurs inférieures à 5 %), la vitesse maxima du piston a lieu à mi-course et est égale à celle de l'axe de tête de bielle.

4.500 t/m font 75 tours par seconde. La vitesse de l'axe de tête de bielle est de 75 t/s × 7 cm 6 × 3,14 = 1.790 cm/sec

après 1/4 de tour la vitesse est nulle le temps est donc :

$$\frac{1}{4} \times \frac{1}{75} = \frac{1}{300} \text{ de seconde.}$$

Le ralentissement a lieu suivant la loi sinusoidale mais pour être compris de tous nous ferons le calcul en supposant une accélération constante et nous majorerons de 30 % l'effort trouvé.

On connaît la formule $v = gt$
v vitesse g l'accélération t le temps.

$$v = 1.790 \text{ cm/sec } t = \frac{1}{300} \text{ sec d'où } g = \frac{v}{t}$$

$$g = 300 \times 1.790 = 53.700 \text{ cm/sec sec.}$$

l'accélération de la pesanteur étant 981 cm/sec nous avons une accélération valant

$$\frac{537.000}{981} = 548 \text{ fois la pesanteur.}$$

Majorons de 30 % pour la loi sinusoidale et arrondissons on trouve 700 fois la pesanteur.

Le piston et son axe ont donc pour la bielle un poids apparent de 0,275 kg × 700 = 192 ou 200 kg. Cette force d'inertie est variable et c'est son maximum qui est de 200 kg tantôt vers le haut, tantôt vers le bas.

C'est énorme c'est vrai mais ;

la surface du piston est $6,5^2 \times \frac{\pi}{4} = 33 \text{ cm}^2$

le taux volumétrique de compression est de 6 à 1. La compression étant adiabatique la pression théorique dépasse 11 kg/cm² mais nous prendrons 6 kg/cm² à cause du remplissage incomplet.

La force totale en fin de compression est donc de 6 kg × 33 cm² = 200 kilos. même valeur que la force d'inertie. A l'explosion la pression atteint 4 fois plus, soient une force de 800 kilos.

(Donc, avant que les forces d'inertie dépassent celles d'explosion mon moteur pourrait tourner à 9.000 t/min. ou bien à la même vitesse (de rotation mettre un piston 4 fois plus lourd piston en fonte). Ces valeurs me semblent rarement dépassées.

Numéro du 15 juin, page 281 sous la signature de M. H.-P. Borestroko. Je ne suis pas d'accord avec vous sur la question du taux de compression.

$$\text{le taux volumétrique} = \frac{\text{Cylindrée}}{\text{Espace mort}} + 1 \text{ ou } \frac{\text{Cylindrée} + \text{Espace mort}}{\text{Espace mort}}$$

En effet prenons un 500 cmc qui a 100 cmc d'espace mort. Lorsque le piston est au bas de sa course d'aspiration il a engendré un volume S¹ de 500 cmc ce qui fait au total avec S² les 100 cmc de l'espace mort 600 cmc.

Il y a bien 600 cmc de gaz (frais et brûlés), et lors de la compression ces 600 cmc seront refoulés et contenus dans un volume de

$$100 \text{ cmc soit un taux de } \frac{600}{100} = 6 \text{ et non pas } 5 \text{ encore moins } 4.$$

(Appliquez donc notre formule à un moteur dont l'espace mort aurait le volume de la cylindrée).

Tout à fait d'accord pour le reste de l'article. Agréez Monsieur l'expression de mes sentiments cordiaux et je reste à votre disposition pour tous renseignements que je pourrais vous fournir.

Paul DURAND,
Ingénieur Electricien (E. S. E.)
91, Boulevard Montparnasse.

Pneumatiques Français

Messieurs,

Je suis passé hier à 16 h. rue Saint-Dominique devant le Ministère de la guerre.

Trois René Gillet stationnaient à la porte, toutes trois montées sur Dunlop.

Les pneus de marques françaises sont-ils vraiment inutilisables ?

Salutations distinguées.

J. Jaubert, 66, rue Cortambert (abonné).

Au contraire les pneus français sont excellents et c'est pour cela qu'on emploie tant les pneus Dunlop qui sont fabriqués à Montluçon !

N. D. L. R.

A propos de l'A. B. C.

M. Bradshaw n'est peut-être jamais monté sur sa machine A. B. C. avant de la mettre en grande série, et je partage à ce sujet l'opinion de Calamine. Mais Calamine non plus peut-être ! Délicieux tant qu'elle fonctionne, oui, mais elle a si souvent des pépins ! Là-dessus qui me contestera ? Si Naas et Bernard avaient dû poursuivre leur carrière de coureur sur A. B. C. leur carrière eût été moins belle. Je suis sûr qu'ils le pensent de même.

Oui : bloc moteur, allure basse, deux cylindres opposés, culbuteurs, 4 vitesses, suspension totale. Tout cela est merveilleux. Mais hélas l'A. B. C. était trop fragile.

Qu'elle soit reprise avec les mêmes principes, mais qu'un dessin plus prévoyant et de bons matériaux la rendent indéfectible, et je serai, je le jure bien fort, le premier à en commander une, tout comme en 1921 !

Loysin (Paris).

Réduction des cylindrées

Je crois qu'il serait bon de songer à nouveau à revoir cette question des machines de course, étudiée prématurément voici quatre ans.

Par exemple, voir le Bol d'Or qui vient de se courir : les forces humaines ne progressant pas avec les améliorations de la mécanique, il est hors de doute que sur le circuit de Saint-Germain aucun coureur ne peut utiliser à pleine puissance une machine de 500 cmc., ou même de 350 cmc., car il faudrait tourner régulièrement à 100 de moyenne, et je ne vois aucun Européen capable de tenir plus de 80 durant chacune des 24 heures.

Alors ? limitons les cylindrées à 250 cmc.

A Strasbourg, les lignes droites qui font de ce circuit un circuit pas à la page, les 500 arriveront encore à battre nettement les 350 cmc. Mais si un grand Prix se court l'an prochain à Montlhéry, celles-ci ne seront pas loin des autres, car les reprises vont être sensiblement égales et la maniabilité battra la vitesse maxima.

Les Anglais ne seront certainement pas les derniers à abandonner les 500 cmc., dont ils sont pourtant entichés. Nous verrons bien au Tourist Trophy 1927 ou 1928.

J. Solder (Boulogne).

Les 3 roues dans les virages

Monsieur,

Je regrette que M. Boullier qui se fait l'avocat chaleureux de la D'Yrsan (il connaît comment ont été calculés les ressorts, il suit les épreuves auxquelles prend part ce véhicule et s'occupe plus des noms que des principes), n'ait rien compris à la question posée.

Le changement de carrossage des roues, auquel je reconnais l'utilité de conserver aux

La revue du **Fordiste**
Éditée par MOTO-REVUE

La seule Revue spéciale pour les Propriétaires et Agents
réparateurs de la FORD et du FORDSON

Actuellement

{ Comment, de votre Ford, faire une voiture "Sport".
L'Art d'entretenir et de réparer soi-même sa voiture Ford

EN VENTE PARTOUT

Spécimen contre 0 fr. 50 seulement : 5, Rue Saint-Augustin -:- PARIS

points de contact des pneus une distance constante, évitant leur usure trop rapide, n'a rien à voir avec la question déformation des ressorts dans les virages, par l'application de la force centrifuge sur la masse du véhicule, provoquant, je le répète, le glissement d'un engin ordinaire vers l'extérieur et l'obliquité de la carène et des roues d'un véhicule à essieu, donc déformable.

Soit, l'avant du d'Yrsan ou du Mase n'est pas un parallélogramme déformable. C'est un trapèze à bases variables dans les lignes droites, et un quadrilatère irrégulier et inconstant dans les courbes.

Je serai heureux pour finir de lire une explication de M. Boullier sur sa dernière phrase, car je ne comprends cette utilité d'un ample débattement qu'il reconnaît lui-même utile de freiner le plus possible.

Combien je préfère à une telle affirmation l'essai de démonstration géométrique de M. Gabriel Benet, quoi qu'il ait négligé d'utiliser uniquement la composante perpendiculaire du côté extérieur du polygone de sustentation, qu'il n'oublie pas le rôle de la voie (plus large régulièrement sur une 3 roues), et de la hauteur du centre de gravité (plus bas sur les triycles).

Savari (Mantes).

Pourquoi le sidecar n'est-il pas en faveur ?

Je le regrette comme M. J. L. dans votre numéro d'aujourd'hui, car pour la capacité des transport, l'économie et le prix d'achat, le sidecar est admirable.

Je crois que les grosses machines des stocks, en mauvais état généralement, et coûteuse en essence ou pièces détachés lui ont fait grand tort.

Et aussi le désir d'épater le monde en ayant une automobile (?) plutôt que quelque chose ressemblant à la moto.

Mais maintenant que la moto a cause gagnée en France, il suffit que les constructeurs de machines de 500 cmc en 750 cmc s'agitent, qu'ils prennent part aux épreuves (on dirait sans cela qu'ils n'ont eux-mêmes pas confiance dans leurs châssis et dans leurs cadres). Quand des Gnome et Rhône, des Gillet, courront en side-car, alors on verra cela se développer.

GUITTET.

ON NOUS DEMANDE :

?) Quelle est la manière d'obtenir le calage d'un moteur en degrés ? Je sais bien vérifier ce calage des soupapes en millimètres, avec une pige passant dans un bouchon, mais pas en angles. Or, j'ai entendu dire que les mesures en angles étaient plus exactes. D'ailleurs, c'est de cette manière que le constructeur anglais de mon moteur me l'a indiqué ?

M. CACHAN (Bordeaux).

R) La belle manière est de fixer sur le pignon moteur un disque circulaire gradué en dizaines de degrés, disque qui, en tournant en face d'un repère fixe, indique de quel angle sont séparées les ouvertures ou fermetures de soupapes, d'un point mort haut ou bas. C'est évidemment plus précis que la mesure à la pige, qui, pour des approximations forcément grossières à un millimètre près, procure des erreurs de dix degrés vers le point mort haut.

Graphiquement, il est possible de transformer un diagramme millimétrique en diagramme circulaire : mais les erreurs se conservent. Pour cela, tracer une circonférence de diamètre égale à la course. Tracer l'axe, sur lequel, à partir de sa rencontre avec le cercle, on reporte la longueur de la bielle donnant la position de l'axe de piston

au point mort haut. Reporter en-dessous de ce dernier point toutes les mesures trouvées à la pige. Avec un compas ouvert à la dimension de la bielle, et de ces points pour centres, tracer des arcs de cercles dont la rencontre avec la circonférence tracée permet de mesurer, sur cette circonférence, les angles cherchés.

?) N'y a-t-il pas un procédé irrésistible pour arracher un goujon récalcitrant (un des quatre goujons fixant le cylindre sur le carter, que je veux changer vu son mauvais file) ?

M. T. (Calais).

R) Avez-vous essayé en vissant 2 écrous sur la partie libre, en les bloquant l'un sur l'autre et en dévissant celui-là seul du dessous ? Vérifiez surtout qu'aucune goupille ne soit la raison de cette difficulté.

?) Ayant, depuis trois mois, passé commande avec arrhes pour une des nouvelles 350 cm. à bloc moteur P....., je n'ai toujours rien vu venir, et on me lanterne toujours. Que puis-je faire ? Je voudrais rentrer en possession de mes avances.

René DELOUIS (La Fère).

R) Cette importante question, sur laquelle nombre de lecteurs nous demandent encore souvent des renseignements a été étudiée en détail sur deux pages du numéro 193, auquel il est facile de se reporter.

?) Comment faire pour régler la roue arrière de ma moto Norton, qui me semble très délicate à régler, et se dérègle au moindre démontage de roue ? Est-il possible de faire cela sans sortir la roue ?

René VANDENEAR (Stavelot).

R) Quel que soit l'âge de votre motocyclette, votre moyeu arrière est un Royal Enfield dont un cône est bloqué, l'autre fixe.

Si vous avez l'ancien moyeu sans frein, vous desserrez l'écrou d'axe du côté cône réglable avec une clef extra plate jusqu'à ce que la roue tourne sans jeu, mais librement. Rebloquez l'axe. Vous devez faire cela à chaque démontage de roue.

Si vous avez un modèle 1925-1926, à frein interne, votre roue ne se dérègle que si le contre-écrou, placé contre le flasque du frein, est desserré. Pour régler la roue en position, débloquent les deux écrous d'axe, le contre-écrou. Visser l'axe par son extrémité carrée pour donner du jeu, dévisser pour rapprocher les cônes. Bloquer 1° l'écrou gauche (borgne) de l'axe, 2° le contre-écrou, 3° l'écrou droit.

?) J'ai lu que certaines machines fonctionnaient spécialement au Carburant National. J'ai vu, dans le quartier de l'Etoile, dans Paris, vendre du Carburant à des prix nettement inférieurs au prix de l'essence. Si ce liquide est à la fois d'un plus haut rendement et d'un plus bas prix que l'essence, il y a donc un gros intérêt à l'adopter. Avant de m'y mettre, je serais heureux d'avoir votre opinion personnelle.

J. CAVUEL (Paris).

R) Il y a carburant national et carburant national. On vend sous ce nom des carburants de composition diverses, alors que seul nous intéresse celui à large pourcentage d'alcool. Ce que vous avez vu vendre à bas prix n'est qu'un affreux mélange à base de Poids lourds.

Le carburant à base d'alcool ne donne de bons résultats que dans les moteurs à compression tellement élevée que l'essence y détonne. Dans ce cas le cognement est supprimé et la puissance accrue, au prix d'une forte consommation.

Mais dans un moteur dont le taux de compression ne dépasse pas 5 à 1, l'emploi de l'alcool rend le moteur mou, et l'accroissement de la consommation est désastreux pécuniairement parlant.

?) Y a-t-il un procédé pour éviter la destruction de l'émail du réservoir par l'huile de ricin ?

Etienne GALLIER (Paris).

R) Oui, certes, en utilisant une huile minérale de haute qualité... Pas d'autre moyen que celui-là. Nous pouvons vous garantir que la Castrol XI, par exemple, vous graissera aussi sûrement votre moteur, tournerait-il à 5000 tours, et chaufferait-il, que la meilleure des huiles végétales.

?) Je suis sur le point d'acquiescer une motocyclette légère pour remplacer le vélo dont, depuis dix-huit, je me sers pour me rendre quotidiennement à mon bureau. Je voudrais, auparavant, être assuré de ne pas m'engager dans des frais d'entretien trop élevés et compte sur votre amabilité pour me renseigner à ce sujet. J'ai, comme occasion possible à acheter une Alcyonnette, qui me semble l'idéal par sa légèreté, sa faible consommation. Mais serais-je assuré, comme me le dit le possesseur actuel de cette machine, de grimper toutes les côtes courantes sans pédaler ?

L. MORTREUX

R) Si vous appelez côte courante ce qui ne dépasse guère 5 du cent, nous sommes d'accord. Mais si vous avez de réelles côtes à escalader, si vous demandez un léger confort, si vous voulez être assuré d'une marche régulière, portez votre choix sur un engin moins futile, une 175 de bonne marque à changement de vitesse, un réel débrayage, et ayant un moteur durable.

?) — Pourriez-vous me dire si les Garelli de course sont semblables à celles qui remportèrent, voici quatre années, de gros succès en Italie et même en France (Grand Prix de Strasbourg).

G. D. Lille.

R) — Certes oui. Ce sont toujours les deux temps à deux cylindres verticaux conjugués avec culasse unique et une bougie, sans aucune différence extérieure apparente avec la série commerciale. Graissage mécanique par pompe en bout d'arbre. Embrayage à disques dans le bloc. Magnéto enfermée dans le carter, à avance variable par rotation des aimants. Deux vitesses par deux trains de pignons. Une seule chaîne, celle de transmission finale.

Caractéristique originale. Deux pistons de forme différente sur une seule bielle, culasse détachable en une pièce. Les roulements à billes du vilebrequin sont montés non sur les axes, mais à l'intérieur des volants et portent sur le carter. Les axes assurent simplement l'étanchéité.

Ces machines tournent régulièrement à 140 à l'heure (c'étaient des 350 cmc.); fournissant 20 CV à 4.000 tours (max. 4.400), en utilisant un carburant spécial « Elcosina ». Une batterie Tudor de 18 ampères leur fournit les 9 heures d'éclairage nécessaire.

L'actualité
Automobile
REVUE ILLUSTRÉE ET PRATIQUE

Numéro Spécimen sur demande : 5, Rue Saint-Augustin -:- PARIS

est à la Voiture Automobile
ce que **MOTO REVUE**
est à la Motocyclette.

Le Sport à l'Étranger :

Un Coup d'Œil en Belgique

(de notre correspondant Belge)

Je dois d'abord dire qu'en Belgique le sport motocycliste traverse une crise suffisamment prononcée pour nous émouvoir.

Cet état me paraît, cependant, anormal. Le nombre des licences délivrées par la F. M. B. est, en effet, nettement en augmentation sur les années précédentes.

La cause de ce relâchement dépend de plusieurs facteurs distincts et indépendants.

Parmi ceux-ci la multiplicité des épreuves et le manque de compétitions sont les plus importants à retenir. La pléthore des courses disparaîtra automatiquement car les clubs disposant de peu de ressources n'insisteront plus longtemps pour ne recueillir que des demi-succès, peu encourageants du reste.

Le manque de compétitions est beaucoup plus grave et demande un remède rapide et énergique.

On doit l'attribuer au peu d'enthousiasme des intéressés eux-mêmes et surtout à l'abstention de la F. N. qui continue toujours à désertier.

Les premiers donc, pour des raisons plus ou moins indiquées ne montrent guère d'empressement à faire courir.

Ainsi M. Gillet d'Herstal a un programme bien déterminé que nous avons exposé dernièrement dans ses grandes lignes.

Saroléa et Ready sont les plus réguliers et se comportent, très brillamment surtout, réussissant des performances en rapport avec leur solide réputation.

De son côté la marque Liégeoise Sphynx (Jap) soutient un gros effort couronné de succès très appréciables. Les autres montant des machines avec des moteurs anglais (P. A. ; Rush), ou les agents représentant de marques anglaises et américaines sont actuellement très désavantagés par le change et n'ont donc aucun intérêt de tenter l'aventure.

Je retiens pourtant l'effort constant et opiniâtre de M. Alfred Bouy, le doyen des constructeurs liégeois, dont on connaît les machines si caractéristiques et d'un fini si merveilleux.

M. Bouy figure cependant aux épreuves de la fédération dissidente du Motor Union.

Voilà comment la dépréciation du franc belge exerce une répercussion fâcheuse sur notre mouvement motocycliste.

Mais cependant une des causes les plus directes est le désintéressement de la F. N., dont on n'a pas oublié le conflit sensationnel lors du Grand Prix de Belgique 1925, et qui ne prétend rentrer dans la danse que lorsque la paix entre les deux fédérations belges (F. M. B. et Motor Union) sera définitivement faite.

Voilà quelques causes qui ont créé un état inquiétant certes, mais duquel il serait cependant prématuré de tirer des conclusions définitives.

Maintenant un coup d'œil sur les épreuves. Le Grand Prix de Dinant fut solidement organisé par l'Union Motor de Dinant sur un circuit très rapide que le regretté grand sportsman feu baron Pierre de Crawlez, considérait comme le plus régulier que l'on puisse aménager en Belgique.

Après une course palpitante où l'on enregistra la guigne pour l'équipe Sarolea tout entière, la victoire revint en 500 cmc. à Debay, l'as de la Ready, qui termine à près de cent de moyenne. En 350 cmc. Martin qui débutait en course sur Gillet Sport réussit un fort bel exploit démontrant le fonctionnement impeccable de la merveilleuse deux temps d'Herstat.

La journée des records, disputée sur la route d'Oostmalle, qui est à la Belgique ce que celle d'Arpajon est aux armées françaises, n'amena rien de bien transcendant. Le temps était cependant satisfaisant et la carburation très bonne. Mais le vent soufflait avec violence gênant considérablement toute tentative, dans un sens du moins.

Ce fut le Junior, Jérôme pilotant une Mac Evoy 1.000 cmc., spéciale, qui réussit le meilleur temps, atteignant la moyenne respectable de 158 km. 59 s. qui est cependant encore loin des 169 km. 811 réalisés par Bouillon sur American Excelsior en 1923.

Dans les autres catégories les records restent toujours debouts. On enregistre des performances très honnêtes sans plus.

Nous retenons cependant les 102 km. 564 atteints par Droet sur Lady 175 cmc.

Le Grand Prix des Frontières fut une journée mémorable.

Il a réveillé tous les échos des événements dignes de ce nom.

L'Auto Moto-Club de Beaumont Chimay pour ses débuts fit des merveilles sous tous les rapports.

Les épreuves donnèrent lieu à de belles estocades. En juniors ce fut Dmeuter, sur Bovy, qui fut le plus rapide toutes catégories. Il pilotait une machine de 350 cmc. de cylindrée. Il couvrit les 108 km. 700 en 1 h. 10 m. 37 secondes.

En 500 cmc. Van Bruyssels, sur Norton, réalisa le meilleur temps et mit 1 h. 14 m. 13 sec. pour boucler la même distance.

En seniors la course se localisa d'abord en duel farouche et émotionnant entre Stobart et Debay. Debay s'arrêta malheureusement loin des ravitaillements à la suite d'une rupture de câble de gaz.

Le champion de Sarolea super sport ainsi débarrassé de son rival le plus direct continua à une allure de record sans faiblir et faisant preuve d'une virtuosité et d'une audace qui suscitèrent un enthousiasme considérable. Au dernier tour Stobart ne reparut plus. C'était la guigne noire et implacable. Une soupape venait de sauter à deux kilomètres du but. Le courageux garçon se mit en devoir de pousser sa machine sur cette distance. Il arriva et tomba exténué.

Entre temps son camarade d'équipe Bonivert avait comblé son retard et avait passé la ligne d'arrivée. Ajoutons que sur dix concurrents quatre furent seuls à terminer. Le classement s'établit finalement.

Catégorie 350 cmc. — 1. Bartlett sur A. J. S., 270 km. en 2 h. 57 m. 22 sec.

Catégorie 500 cmc. — 1. Bonivert sur Saroléa, 270 km. en 2 h. 56 ; 2. Stobart sur Saroléa ; 3. Bentley sur Saroléa.

L'épreuve de régularité Bruxelles-Paris-Bruxelles organisée par l'Auto-Moto Club de Bruxelles s'est déroulée de façon impeccable.

Tout avait été minutieusement prévu.

Après une course régulière et sans aucun incident on enregistre les résultats suivants :

1^{er} *Ex-æquo*. — Gilles sur A. J. S. ; Passicot sur Speed Jap ; Bouffoux sur Speed Jap ; Virgo sur Saroléa ; Delforge sur Norton ; Fondu sur Indian.

Fidèle à son programme, le club de Herve-Visé-Geer a fait disputer pour la 3^e fois sa grande épreuve que constitue le Bol d'Or Belge.

Cette épreuve de 24 heures avait été organisée avec la meilleure bonne volonté ; car hélas la portée matérielle d'une telle course comporte de très lourdes charges que les clubs riches et puissants peuvent seuls supporter.

Le circuit, très rapide pourtant, comportait des routes passables sans plus ; mais, l'on comprend facilement que les travaux d'aménagement d'un circuit routier de 5 kilomètres sont malheureusement trop onéreux pour des « petites gens ».

Il est acquis que l'épreuve souffrit du manque de compétitions, mais elle n'en fut pas moins intéressante. Les concurrents avaient pris leur tâche très à cœur et étaient visiblement désireux d'établir des perfor-

mances honnêtes. Avant de donner les résultats, je voudrais signaler la démonstration superbe que fit le français Demoulin sur Gillet sport type Grand Prix.

Demoulin a fait sur le circuit de Visé, une réelle impression. Il se retira à la dix-huitième heure alors qu'il était en tête avec plusieurs tours d'avance.

C'est un pilote de classe qui conduit avec calme et sans épate, bref, comme on doit faire intelligemment. En plus il était certainement le meilleur vireur du lot.

Lorsqu'il fut en panne, il fit preuve de courage et d'endurance. Il poussa sa machine jusqu'au dessus d'une cote espérant profiter de la descente pour la remettre en marche ; mais, il en fut malheureusement pour ses peines : les Segments ne remplissaient plus leur office.

Aussi, devant une telle démonstration, M. Fillet n'a pas hésité à désigner le vaillant Demoulin pour piloter une Gillet au Grand Prix d'Europe.

C'est une marque de confiance infiniment flatteuse, et qui vient de magistrale façon confirmer les lignes précédentes.

Le classement de cette dure épreuve s'établit :

Juniors :
500 cmc. — 1. Kempeners sur Sphynx, 245 tours, 1.347 km. 500 (plus grande distance parcourue).

350 cmc. — 1. Degoin sur Gillet sport, 205 tours.

Seniors :
350 cmc. — 1. Pierre Kichen, sur Gillet sport, 231 tours ; 2. Hufkens Hubert, sur Gillet Sport.

250 cmc. — 1. Lempereur sur Brondoit, 203 tours. Kempeners couvre le plus grande distance, mais c'est un nouveau triomphe pour l'équipe de la Gillet-Sport.

Pour ses débuts, le jeune et actif Moto Club du centre à la Louvière, organisa d'une manière impeccable la longue épreuve de régularité : Paris — La Louvière — Paris.

Les contrôles furent partout bien tenus. Regrettons un malencontreux accident survenu à une passagère qui fut projetée, sans grand mal heureusement, hors d'un sidecar.

Le classement s'établit :
1^{er} *Ex-æquo* Degoin sur Gillet Sport ; Notet, sur Gillet sport ; Romand sur Saroléa supersport ; Drugmand sur Gillet sport ; Duquesne sur Saroléa ; Honnot sur Gillet sport ; Lefèvre sur Saroléa ; Alvoet sur Gillet sport.

Les deux excellents motocyclistes français Sexé et Andrieux qui vont tenter le tour du monde sur Gillet sport ont été très chaleureusement reçus à Liège, terme de la première étape de cette fameuse tentative.

Leurs machines pittoresquement harnachées présentaient quelques particularités intéressantes :

Le moteur est un Gillet-sport de série. Cependant on a adjoint un filtre à air, destiné à retenir les poussières toujours nuisibles.

Le cadre a été fortement renforcé ainsi que les pattes destinées à recevoir les moyeux de la roue arrière.

Cette mesure de précaution se comprend aisément car les deux audacieux « raidmen » auront à parcourir plus de 10.000 kilomètres sur des pistes à peine frayées et où seront inévitablement accumulés des obstacles sérieux et imprévus.

La Gillet-sport du *Tour du monde* se distingue aussi par l'adjonction de deux pignons supplémentaires calés, en place, et à côté de ceux existants normalement.

Il suffira donc de déplacer la chaîne parallèlement pour obtenir un jeu de deux nouvelles vitesses démultipliées et destinées aux pistes accidentées.

Ces machines ont donc la ressource de quatre vitesses.

Les garde-boues se composent de simples tôles plates très larges qui assurent un maximum de protection.

Les jantes ont été considérablement renforcées et sont surtout destinées à recevoir des gros pneus américains, les seuls que l'on puisse encore se procurer dans les lointains pays orientaux.

Quant aux deux réservoirs juxtaposés, ils offrent une capacité de 34 litres.

Ils permettront donc de transporter une provision pour un parcours de 600 kilomètres au moins ; ce chiffre ayant été établi en considérant les éventualités les plus défavorables.

Les *Tour du monde* emportent aussi deux réservoirs de réserve logés dans des fontes en cuir.

Il est vrai qu'on ne saurait prendre trop de précautions lorsqu'on s'est assigné le but peu banal de traverser la Sibérie, la Mandchourie et autres pays où les êtres humains se rencontrent presque par hasard et où les pompes à essence seraient considérés comme de beaux monuments.

L'Union Motoriste de Bruxelles qui a à sa tête le distingué docteur Lamborelle, président de la commission sportive de la Fédération Motocycliste de Belgique et son éminent collègue le docteur Banidoux, également un des grands animateurs de la dite Fédération a organisé de main de maître, son Grand Prix de vitesse dans le cadre ravissant du Parc de Weluwe, aux portes de la capitale belge. L'épreuve se disputait par éliminatoires successives.

Après des luttes très âpres, Willy l'emporta en juniors, tandis qu'en senior, Debay, l'as de Ready, fût nettement supérieur et prit une revanche à Stobart, le pilote de la Saroléa.

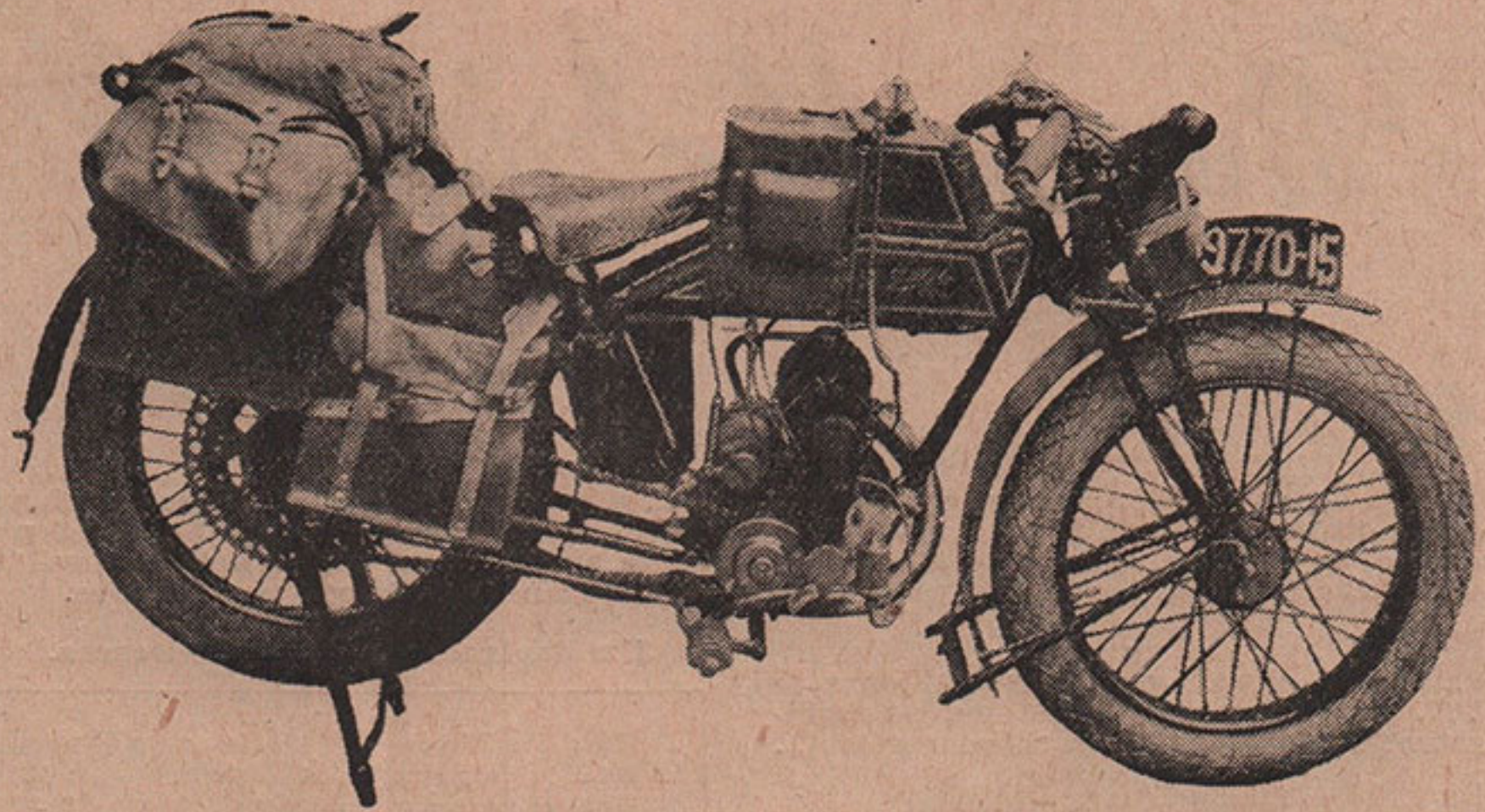
En 250 cmc, eeniors Milhouse défendit également avec brio la réputation de la Ready.

Albert Bonivert, le réputé pilote de la Saroléa supersport, champion de Belgique 1926 a convolé en justes noces.

Sitôt après la cérémonie, il a pris Mme Bonivert en tan-sand et est parti s'entraîner en vue des records d'Oostmalle.

Voilà qui me paraît se conduire en vrais motocyclistes et ne pas perdre son temps.

Le champion Edmond Blaessens, une des plus pures gloires du motocyclisme belge qui



Une machine bien équipée. Réservoirs de 34 litres, deux jeux de pignons donnant 4 vitesses, pneus renforcés de fortes sections, amortisseurs, sacoches de cavalerie, etc...

conduisit tant de fois la F. N. à la victoire et qui possède pas mal de records aux principales épreuves belges, a quitté le motocyclisme.

Il dirige actuellement, toujours à Liège, une très importante maison d'automobiles fondée par un autre grand champion belge du volant, M. Albert Roland.

Chez les dissidents du Motor Union, on continue à enregistrer une émulation soutenue.

Parmi leurs organisations d'envergure, retenons le tour de Belgique comprenant 700 kilomètres à couvrir à une moyenne au choix du concurrent et à établir dans un premier tronçon déterminé.

Les coureurs partaient du siège respectif de leurs clubs et suivaient un itinéraire établi de telle façon à visiter tous les autres groupements de l'association motorunionistes.

La plupart des participants furent victimes des quelques 150 kilomètres de mauvaises routes du pays de Charleroi et des environs de Namur. On ne peut se faire, du reste, une idée d'un réseau plus bouleversé,

ni plus lamentable. La victoire finale toute catégories : motos, sidecar, et cyclecars revint au junior Vroonen sur Gillet sport 350 cmc.

Et ce succès considérable est significatif car M. Gillet est absolument indifférent de ce qui se passe chez les dissidents et ne permettrait à aucun prétexte que la moindre aide soit donnée aux Ailletlistes s'alignant dans ces épreuves.

Actuellement le Motor Union de Liège comptant plus de 3.000 membres prépare son grand Derby de la route : Liège, Bordeaux, Liège.

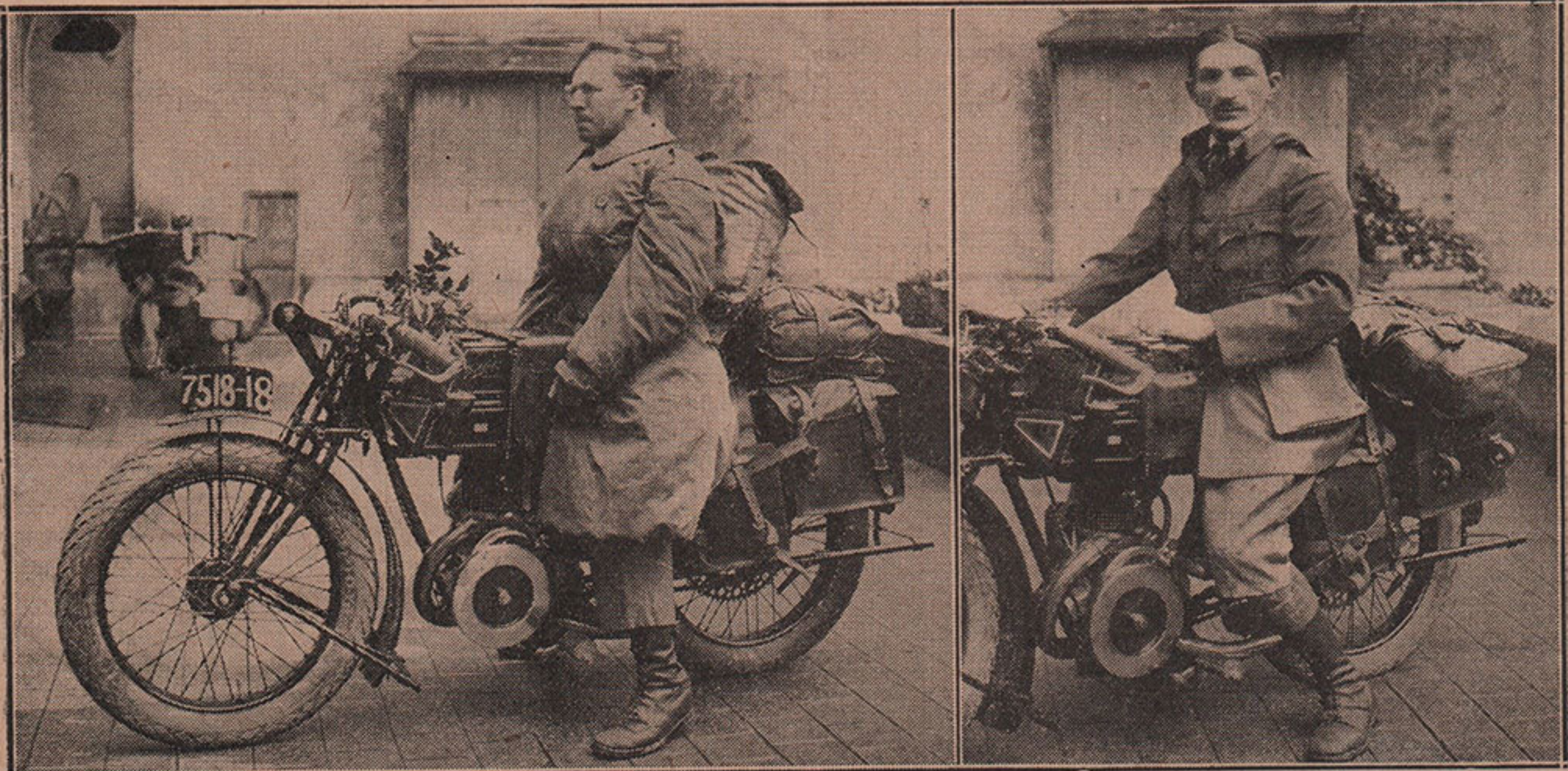
Cette randonnée de 1.820 kilomètres, se disputera les 2, 3 et 4 juillet prochains, en une seule étape.

C'est la plus formidable organisée au monde. Le record date de 1923. Il appartient à Pierre Collard, en 43 heures.

C'est un exploit étourdissant qui mérite toute notre admiration.

Cette année, la compétition s'annonce des plus intéressantes.

GEORGES DETAILLE.



Séxé et Andrieux qui sont en route pour le tour du monde sur leurs Gillet d'Herstal. Leurs motocyclettes sont de série à part quelques modifications rendues nécessaires par les routes un peu spéciales par lesquelles ils vont passer.

Mon petit doigt me dit...

... que chaque année sur chaque circuit on déclare qu'on a atteint la vitesse maxima possible et pourtant l'année qui suit les records tombent.

... que S. Woods qui a remporté dans le T. T. Senior une si belle victoire, est représentant en caramels ! Le confiseur volant...

... que la voiture sur laquelle Doré eut son accident de Poix est celle d'un client qui avait remplacé son moteur de série par un de puissance à demi supérieure, et stupidement supprimé la traverse protégeant occasionnellement d'un bris de cardan...

... que plusieurs amateurs parisiens se préparent ferme à courir Paris-les Pyrénées-Paris. Y participeraient particulièrement un finissant du Bol d'Or, un coureur de Paris-Roubaix 1925, et celui qui eut la rare gloire de gagner une épreuve sur une deux temps américaine...

... qu'un « ingénieur » français en motocyclettes, rédacteur voici quelques années aux journaux spécialisés, célèbre pour ses motos à courroie directe, ses magnétos monumentales et sa position invraisemblable en machine, fait figure de grand homme en un journal américain. Nul n'est prophète en son pays...

... que les Grands Prix de France (26 septembre) se courent sur la piste routière raccourcie à 5 km. 850 par utilisation du raccourciement. Distances de 100 à 150 kilomètres, cylindrées jusqu'à 500 cmc. courant séparément.

... que la marche vers Moscou, organisée à fond par le Président de l'A. C. P. a dû être en dernière heure abandonnée, par suite de difficultés d'échange des véhicules automobiles à amener en Russie contre des marchandises à exporter. Aussi Krebs et Dumoulin ne rattraperont-ils pas Sexé et Andrieux sur la route du Kremlin...

... que la décision de l'U. M. F. privant à nouveau la F. N. de sa licence française a été prise on ne sait trop pour quelles raisons, raisons que la Fédération de la place de la Concorde est bien en peine de donner...

... que Mme la duchesse d'Uzès qui adresse ses convocations du 8, place Louis-XV, a oublié que notre actuelle place de la Concorde s'est aussi appelée un temps place de la Révolution. « Ces gens-là n'ont rien appris... »

... qu'une grande marque française, pour créer sa 350 cmc. à bloc-moteur, acquit, pour les disséquer et trouver l'inspiration, quelques belles machines anglaises de qualité réputée : Norton, A. J. S., Phelon et Moore, Rover. Si la nouvelle P...t ne marche pas, ça sera encore de la faute aux Anglais.

... qu'un constructeur de trois roues (qui pourtant n'a jamais sorti de véhicules sans freins avant), s'est rencontré violemment avec une voiture de noces, rencontre dont son véhicule de service est sorti fort marri. Qu'eût été s'il n'avait eu de si bons freins?...

... que La Wallis, cette curieuse machine, décrite récemment ici, qui fit excellente figure au T. T., fut pilotée au pied levé (si on peut ainsi s'exprimer) par Crabtree.

Un barème pratique de vitesses.

Le kilomètre parcouru en	Vitesse à l'heure de : kilom.	Le kilomètre parcouru en	Vitesse à l'heure de : kilom.
6 m. 0 s.	10	0 m. 58 s.	62
5 0	12	0 57	63
4 0	15	0 56	64
3 45	16	0 55	65
3 32	17	0 54	66
3 20	18	0 53	67
3 9	19	0 52,5	68
3 0	20	0 52	69
2 51	21	0 51	70
2 44	22	0 50,5	71
2 36	23	0 50	72
2 30	24	0 49,5	73
2 24	25	0 49	74
2 18	26	0 48	75
2 13	27	0 47,5	76
2 8	28	0 47	77
2 0	30	0 46,5	78
1 56	31	0 46	79
1 52	32	0 45	80
1 49	33	0 44,5	81
1 45	34	0 44	82
1 43	35	0 43,5	83
1 40	36	0 43	84
1 37	37	0 42,7	85
1 34	38	0 42,5	86
1 32	39	0 42,2	87
1 30	40	0 41,5	88
1 27	41	0 41	89
1 25	42	0 40,7	90
1 23	43	0 40,5	91
1 21	44	0 40	92
1 20	45	0 39,5	93
1 18	46	0 39	94
1 16	47	0 38,5	95
1 15	48	0 38	96
1 13	49	0 37,5	97
1 12	50	0 37	98
1 10	51	0 36,5	99
1 9	52	0 36	100
1 7	53	0 32,7	110
1 6	54	0 30	120
1 5	55	0 28	128
1 4	56	0 27	133
1 3	57	0 26	138
1 2	58	0 25	144
1 1	59	0 24	150
1 0	60	0 23	156
0 59	61	0 22	164

Voici un petit tableau qui permettra à n'importe qui de calculer sa vitesse ou la vitesse des autres, sans avoir à se fier au compteur honteusement optimiste généralement.

... que l'on pouvait rencontrer ces jours-ci sur la route de Montlhéry une des 6 cylindres Amilcar aux 200 à l'heure, revenant de l'Autodrome... par ses propres moyens...

... alors que Delage et Talbot 1.500 cmc., gonflées à tout juste 202, 207 à l'heure, doivent, tels des purs-sangs, être véhiculés en camion ou en remorque.

... que Temple, le recordman de l'heure aurait pu assister aux obsèques du Professeur Coué auquel il a dû ses plus brillants succès.

Son box de Brooklands portait longtemps la suggestion : « De jour en jour, et de tour en tour, je vais de plus vite en plus vite »...

... que c'est avec un moteur de la maison que Perrotin, coureur de Terrot mena la course du Circuit de Lyon.

... et que ce moteur aurait déjà donné quelques chevaux de plus que les J. A. P. habituels.

... mais, qu'en attendant, c'est avec des J. A. P. que M. et Mme Stewart vont tenter les records pour Terrot. Leur 500 cmc. destinée à l'essai sur une heure, aurait accompli des tours à 172.

... que nous allons assister prochainement aux premières envolées du nouveau 500 cmc de Rovin à deux échappements.

... que le 1.500 cmc. Violet, précédemment destiné aux Grands Prix effectuait des tours d'essais à Montlhéry aux environs de 150 kilomètres.

... que les dernières nouvelles reçues de Sexé et Andrieux annonçaient leur passage à Moscou. ..

... qu'un amateur motocycliste, bien connu dans notre milieu, mais encore plus dans celui de l'horlogerie, possesseur d'une Terrot deux échappements, en a confié la mise au point à Mrs Stewart, qui la lui rendra après un tour fait à Montlhéry à 130 à l'heure...

... et que, pour commencer, il était plutôt amusant de voir la recordwomen laver la machine sous l'œil intéressé du militaire Lip... n...

... qu'un technicien et praticien connu, dont les succès sur Benjamin en particulier sont dans la mémoire de tous, s'intéresserait au trois roues, car il s'en fut rouler ces jours-ci sur certain tricycle assez connu...

... que le fabricant de bloc-moteurs qui équipe le véhicule en question l'a vu arriver en remorque en ses usines... pour fils de bougies accidentellement mélangés...

... que la caravane automobile Paris-Moscou ne pouvait avoir lieu, l'automobile Club de Pologne s'opposant à ce que des Français puissent faire la comparaison entre les routes Russes et celles de leur pays...

... qu'un amateur motocycliste, possesseur d'une même machine que celle qui équipait Bennett au T. T. 350 cmc. est très mécontent. Le service des rechanges de cette maison qui ne répond pas à ses lettres de demande d'une pièce importante cassée sous la garantie...

... que de fortes intéressantes épreuves handicaps pour amateurs auront lieu prochainement sur la piste de Linas-Montlhéry...

... qu'un Morgan J. A. P. (anglais) muni d'un 500 à ailettes, conduit par un M. Fernihough, s'attaque aux records de la catégorie à Brooklands...



Le Sport de la Quinzaine

Le silence qui succède aux grandes choses continue... A chaque début de saison on croit avoir trop chargé le catalogue des courses à venir parce que, à chaque dimanche des beaux mois de juin ou juillet sont prévues des trois ou quatre épreuves locales. Erreur. Ce qui importe, c'est un bon équilibre des épreuves nationales ou internationales. Et, en cette année 1926, nous aurons vu se succéder à une semaine d'intervalle Bol d'Or, grand prix de Strasbourg, grand prix de Lyon pour en arriver maintenant à ce que nous tournions notre porte-plume dans l'encre sans savoir sur quoi écrire.

Heureusement que s'approche le Grand Prix d'Europe, seul événement motocycliste important durant le mois de juillet, grâce auquel, à défaut de marques françaises, nous aurons de nouveau un duel Norton-A. J. S.-Sunbeam agrémenté de la compétition belge.

Mais, tandis que, les Peugeot se reposent sur leurs derniers lauriers de Lyon, que l'équipe Aleyon si peu agressive en cette année 1926, poursuit sa calme existence, que Terrot et Monet-Goyon, après un début de saison merveilleusement chargé, soufflent et travaillent pour leur exigeante clientèle, dans tous les coins et, tous les dimanches, les clubs locaux ont fait travailler leurs membres. Epreuves secondaires, rallyes, sorties organisés également par certaines marques motocyclistes, que voilà de bonne besogne. Et quand on voit le nombre d'engagés dans un circuit de Gassières ou un championnat du Club, l'ardeur qui s'y dépense et les résultats obtenus, on ne peut qu'être porté à encourager à la multiplicité de ces épreuves intimes.

N'ayons que peu de grands Prix à objet de publicité, oui, mais que chaque dimanche, et en dix coins différents de la France, s'organisent à l'adresse des amateurs des occasions de pratiquer le sport qui lui est cher.

LE CIRCUIT DE GATTIERES (Nice 4 juillet).

Le Moto-Club de Nice organise annuellement sur un parcours tourmenté et fort pittoresque un circuit de vitesse qui, bien qu'il ne réunisse guère que des régionaux, n'en offre pas moins par la rare valeur d'ensemble de ceux-ci, un fort intéressant spectacle.

Nul ne s'étonnera de la victoire de Sourdot (Monet-Goyon) en 175 cmc. La place de premier au classement général remportée par Dawson sur son A. J. S. 350 cmc, devant cet autre adroit pilote qu'est Boetch mérite de fameux compliments. Belle arrivée aux places d'honneur des Magnat-Debon 350 et des Motosacoche 250 cmc.

Motos 175 cmc. — 1. Sourdot (Monet-Goyon) 2 h. 8 m. 39 s. 2/5 ; 2. Audoly (Harlette),



LA COURSE DE COTE DE LA MOTTE-SAINTE-HÉRAYE a remporté un immense succès grâce à la parfaite organisation de l'A. C. des 2 séries et Vendée.



LE GRAND PRIX DE L'AUTO. — Au Parc des Princes, Druz sur Dollar bat le record des 10 et 20 kilomètres.

2 h. 11 m. 54 s. 3/5 ; 3. Rospide (Rovin), 2 h. 12 m. 12 s. 4/5 ; 4. Mandolino (Terrot), 2 h. 20 m. 11s. ; 5. Tarico (Monet-Goyon), 2 h. 20 m. 27 s. 6. Castello (Terrot),

Motos 250 cmc. — 1. Brondello (Motosacoche), 2 h. 16 m. 2 s. ; 2. Minucci (Motosacoche), 2 h. 28 m. 3 s. ; 3. Agnelly (Dollar), 2 h. 33 m. 3 s.

350 cmc. — 1. Dawson (AJS), 2 h. 5 m. 1 s. ; 2. Broccardi (Magnat-Rebon), 2 h. 9 m. 2 s. ; 3. Boetsch (Magnat Debon), 2 h. 13 m. 25 s. 3/5 ; 4. Bastide (Magnat Debon), 2 h. 16 m. 4 s. ; 5. Burle (Harley Davidson), 2 h. 16 m. 10 s. ; 6. Martin (Terrot), 2 h. 21 m. 11 s. ; 7. Renaud (C.P.), 2 h. 21 m. 24 s.

Motos 500 cmc. — 1. Carasso (Sarolea), 2 h. 25 m. 17 s.

Sidecars 350 cmc. — 1. Jourdan (Terrot), 1 h. 19 m. 9 s. ; 2. Cuvelier (Terrot), 1 h. 20 m. 51 s. ; 3. Sauvan (Magnat Debon), 1 h. 24 m. 22 s.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Gavi (Harley-Davidson), 1 h. 17 m. 56 s.

Automobiles 1.100 cmc. sport. — 1. Tamme (Amilcar), 54 m. 5 s.

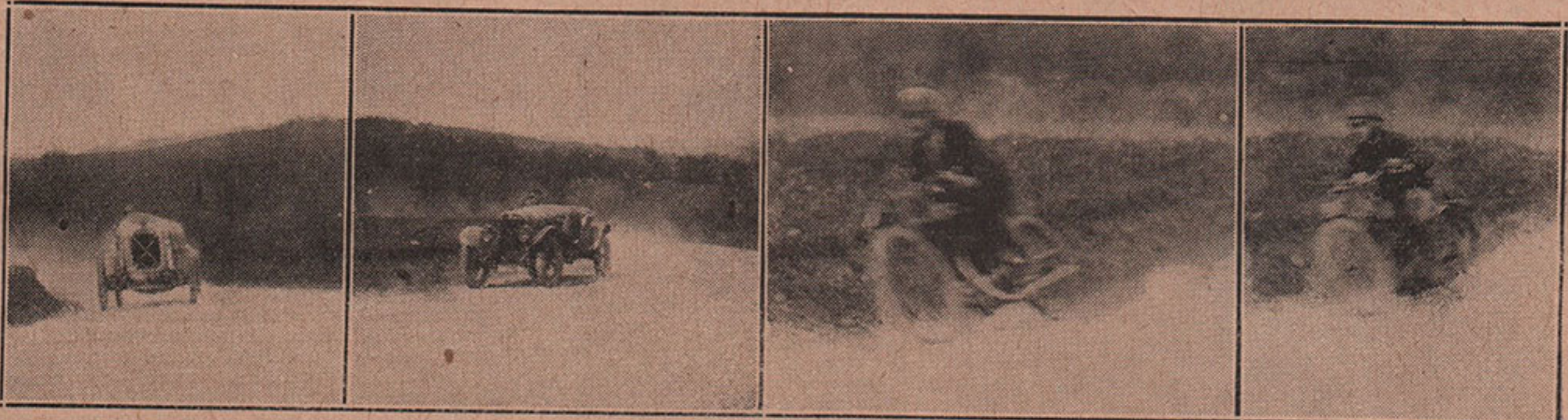
1.500 sport. — 1. Fashion (Bugatti), 57 m. 7 s. ; 2. Gremaud (Peugeot), 1 h. 4 m. 15 s.

2 litres sport. — 1. Caisson (Bugatti), 1 h. 1 m. 31 s.

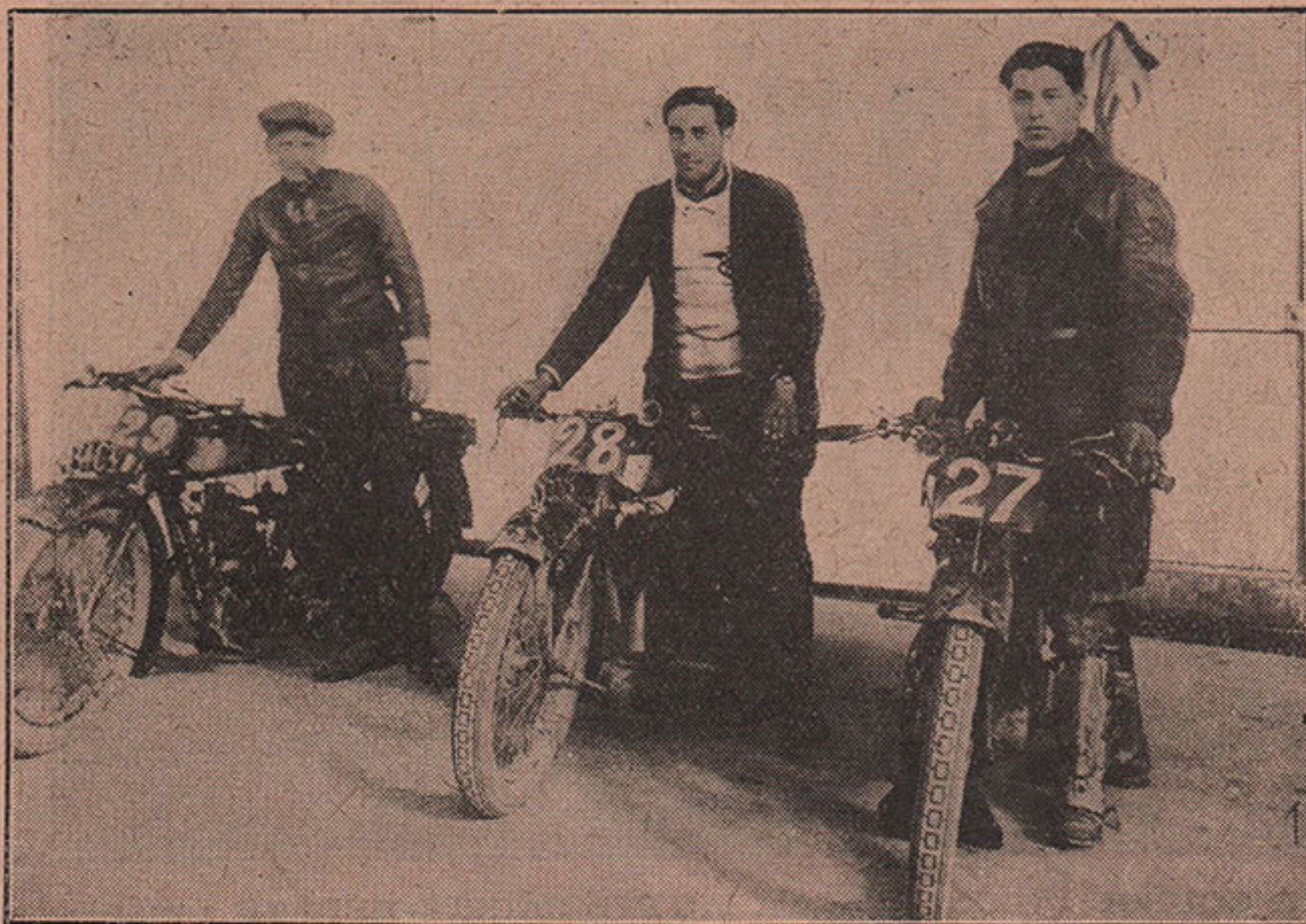
750 sport. — Mathieu 1. (Mathis), 1 h. 7 s.

1.100 cmc. course. — 1. De Joney (B.N.C.), 52 m. 40 s. ; 2. Martinatti (Salmson), 54 m. 35 s. ; 3. Oilter (Berliet), 56 m. 56 s.

1.500 course. — 1. Chiron (Bugatti), 46 m. 55 s. ; 2. Perrot (Bugatti), 50 m. 29 s. ; 3. Caliri (Bugatti), 52 m. 39 s.



LA MOTHE-SAINTE-HÉRAYE. — Le compte rendu a été donné dans notre dernier numéro : de gauche à droite : Ismalun (Salmson), 1^{er} des voitures tourisme ; Madys (Salmson), 1^{er} des voitures course ; Bernard (Gnome-Rhône), 1^{er} des 500 ; Imburg (Dollar), 1^{er} des 175 cmc.



LES TROIS JOURS DU FOREZ. — L'équipe Monet et Goyon qui enlèvent les trois premières places en catégorie 350 cmc.

GRAND PRIX DES VÉLOMOTEURS (4 juillet.)

L'Auto a encore cette année organisé son « Grand Prix » des vélos à moteurs, catégories 125 et 100 cmc. qui, malheureusement n'a pas obtenu beaucoup d'engagés. Et cependant les concurrents étaient assurés, outre de quelques prix intéressants, d'une large publicité dans les colonnes de l'Auto.

Mais la disparition relative des machines de très faible cylindrée sur le marché influe sur leur présentation en course. La fabrication des motos 350 cmc. a dû décupler en France depuis trois ans alors que le nombre des vélomoteurs de 100 ou 125 cmc. sortant des usines chaque année nouvelle doit aller en décroissant depuis le temps des Alcyonnette, Cyclotracteurs, Cyclette, etc.

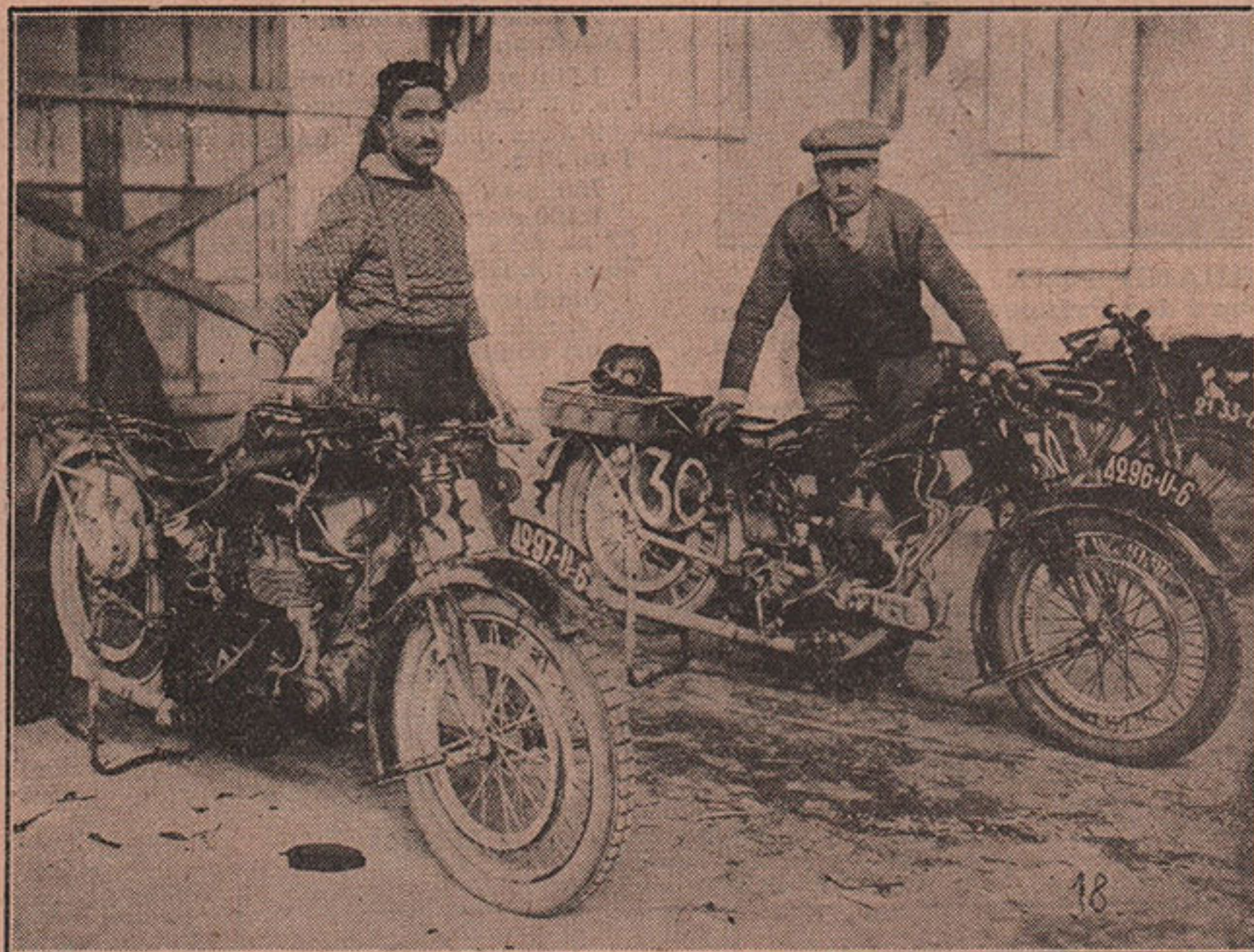
Aucun record ne fut battu cette année, les temps sont loin de ceux des moteurs Nain, Barthélémy et Wegener, deux spécialistes de l'engin léger atteignant le 72 dans l'heure avec leurs Favor 125 cmc. Biemans, arrêté au bout de 50 km. après quelques ennuis ; il les avait accomplis à 35 de moyenne.

Signalons que les records des 10 et 20 km. ont été raflés avec d'autres par une anglaise Francis Barnett avec moteur de 125 cmc. JAP-Aza.

LES CLASSEMENTS

Catégorie 125 cmc.
(Distance 100 km.)

1. Barthélémy (Favor), 1 h. 22 m. 24 s. 1/5 (moy. hor. : 72 km. 812). — 2. Wegener (Favor), 1 h. 22 m. 55 s. 2/5.



LES TROIS JOURS DU FOREZ : L'équipe habituelle de Gnome et Rhône (Naas et Bernard) enlèvent leur catégorie, sans pénalisation bien entendu.

Catégorie 100 cmc.
(Distance 50 km.)

1. Biemans (Prester), 1 h. 26 m. 37 s. 3/5 (moy. hor. : 34 km. 650). — 2. Rapeau (Prester), à 9 tours.

LES 3 JOURS MOTOCYCLISTES DU FOREZ

(16, 17, 18 juin).

C'est une épreuve d'endurance qui, cette année, fut vraiment digne de ce nom, car, en plus de la grande difficulté du parcours, les coureurs eurent contre eux le mauvais temps, en particulier le 3^e jour.

Les partants furent nombreux, et on n'enregistra que très peu d'abandons.

Voici les résultats :

Catégorie 100 cmc. — 1. ex-æquo : Beaudet, Chabot, Moreau, tous sans pénalisation sur Automoto.



LE 5^e GRAND PRIX DES PETITES
MOTOS DE L'AUTO. Barthélémy
(Favor), 1^{er} des 125 cmc., son co-
équipier Wegener (Favor) se classe
à quelques secondes derrière lui.

175 cmc. — 1. ex-æquo : Bussièrès (Ravat), Joly (Alcyon), Batifort (Jean Thomann), Canizet (Peugeot), Biosca (Automoto), Lachamp (Royal Moto), Benoît (Jean Thomann), Brunet (Peugeot), Paulin (Automoto), André Faure (Royal Moto), Lemasson (Alcyon), Vidroit (Ravat), Touorn (Automoto), sans pénalisation.

250 cmc. — 1. Thézenas (Ravat), 0 point ; 2. Nemoz (Motosacoche), 15 points ; 3. Rolly Lamothe (Motosacoche), 20 points ; 4. Robert (Jean Thomann), 32 points ; 5. Vincent (D. F. R.), 52 points.

350 cmc. — 1. ex-æquo : Hommaire et Petitpierre, sans pénalisation, tous deux sur Monet-Goyon ; 3. Caizergues (Monet-Goyon), 39 points.

500 cmc. — 1. ex-æquo : Naas et Bernard, 0 point (Gnome et Rhône).

750 cmc. — 1. Paris (Koehler-Escoffier), 36 points.

Sidecars 600 cmc. — 1. Maigres (Koehler-Escoffier), 7 points.

GRAND PRIX DES VOITURETTES ET CYCLECARS

(27 juin. Miramas)

A côté du fiasco lamentable au Grand Prix des voitures (1 l. 500) auquel seules prirent part les Bugatti, qui ne terminèrent même point toutes trois, avait heureusement lieu le Grand Prix des voiturettes. Malheureusement le duel Amilcar-Salmson ne fut pas de longue durée, les ressorts de soupapes des premières lâchant aux formidables vitesses de rotation atteintes. Nous avons donc, après cette nouvelle victoire des toujours régulières Salmson, une nouvelle rencontre à espérer entre ces deux grands rivaux.

Violet, en 750 cmc. se vit battre par l'Austin auquel, en d'autres temps, il fit

manger sa poussière. Enders Jack, dont c'était la vraie rentrée en course, pour un redébut, gagne son Grand Prix, catégorie 500 cmc.

LES CLASSEMENTS

Le Grand Prix de l'A. C. F.

Voitures 1.500 cmc.
(Distance 509 km. 560)

1. Jules Goux (Bugatti), 4 h. 38 m. 34 s. (moy. hor. : 109 km. 769). — 2. Costantini (Bugatti), arrêté par les commissaires au 85^e tour (ayant couvert 433 km. 126 en 4 h. 43 m. 13 s.).

Meilleur tour (5.095 m. 60, les deux lacets compris), par J. Goux, en 2 m. 24 s. (moy. hor. : 127 km. 390).

Le Grand Prix des voiturettes et des quadricyclecars

Catégorie 1.100 cmc.
(Distance 254 km. 780)

1. Casse (Salmson, pn. Englebert), moy. hor., 104 km. 752 : 2 h. 25 m. 56 s. — 2. Gen-

drot (Salmson) : 2 h. 30 m. — 3. Gubernatis 2 h. 35 m. 39 s. — 4. Rousseau (Salmson) : 2 h. 41 m. 8 s. — 5. H. de Joney : 2 h. 47 m. 53 s. — 6. Dufour (Dufour-Giraud) : 2 h. 59 m. 45 s. — 7. De Victor (Salmson) à 5 tours.

Catégorie 750 cmc.
(Distance 203 km. 824)

1. Zubiaga (Austin, pn. Dunlop), moy. hor., 80 km. 810 : 2 h. 31 m. 20 s.

Catégorie 500 cmc.
(Distance 163 km. 059)

1. Enders Jack (Sima-Violet, pn. Dunlop), moy. hor., 71 km. 101 : 2 h. 17 m. 36 s. — 2. Stanton (Sima-Violet) : 2 h. 20 m. 4 s.

CIRCUIT D'ÉTÉ (4 juillet A. C. du Midi)

Le Circuit d'Été du Midi a été disputé par un temps splendide. Une cinquantaine de concurrents avaient pris le départ, le matin, de Toulouse, pour accomplir le circuit accidenté et pittoresque qui comprenait environ 430 kilomètres. La traversée des Pyrénées de Saint-Girons, de Bourg-Madame par Tarascon, Ax-les-Thermes et le col de Puymorens, mit les concurrents à l'épreuve. La plupart s'en tirèrent avec habileté. Deux accidents légers vinrent cependant immobiliser deux des favoris. Après l'arrêt et le déjeuner à Bourg-Madame, le retour s'effectua par Mont-Louis, Asat, Pierre-Lys, Quillan, Villefranche-Lauragais, au milieu d'une nombreuse affluence de curieux.

L'arrivée à Toulouse eut lieu à partir de 5 h. 30. Le Circuit d'Été étant, avant toute chose, un circuit de régularité, les résultats ne furent connus qu'après vérification et pointage des feuille de contrôle.

Ils s'établissent comme suit :

Voitures 1.500 cmc. — 1. Pirou et Dauvergne (Peugeot).

Voitures 1.500 sport. — 1. Du Pigue (BNC).

Voitures 1.100 sport. — 1. D'Ormoys (Galigon). — 2. Charley (Benjamin).

Voitures 1.100 sport. — 1. Lormand (Sénéchal).

Voitures 750 cmc. — 1. Baysse (Peugeot).

Voitures 300 cmc. — 1. Soulet (Micron).

Motocyclettes 1.000 cmc. sidecar. — 1. Darbas (Harley).

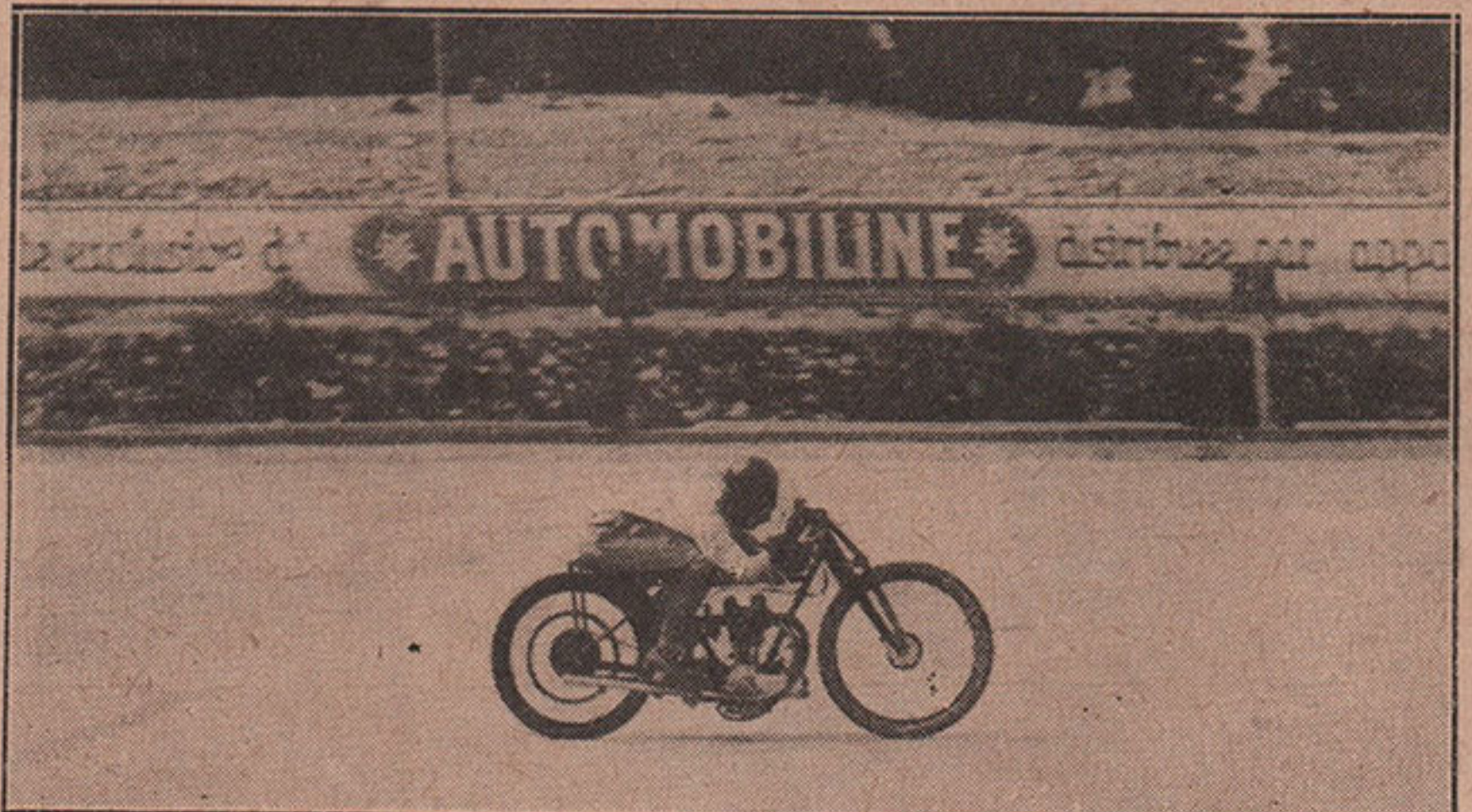
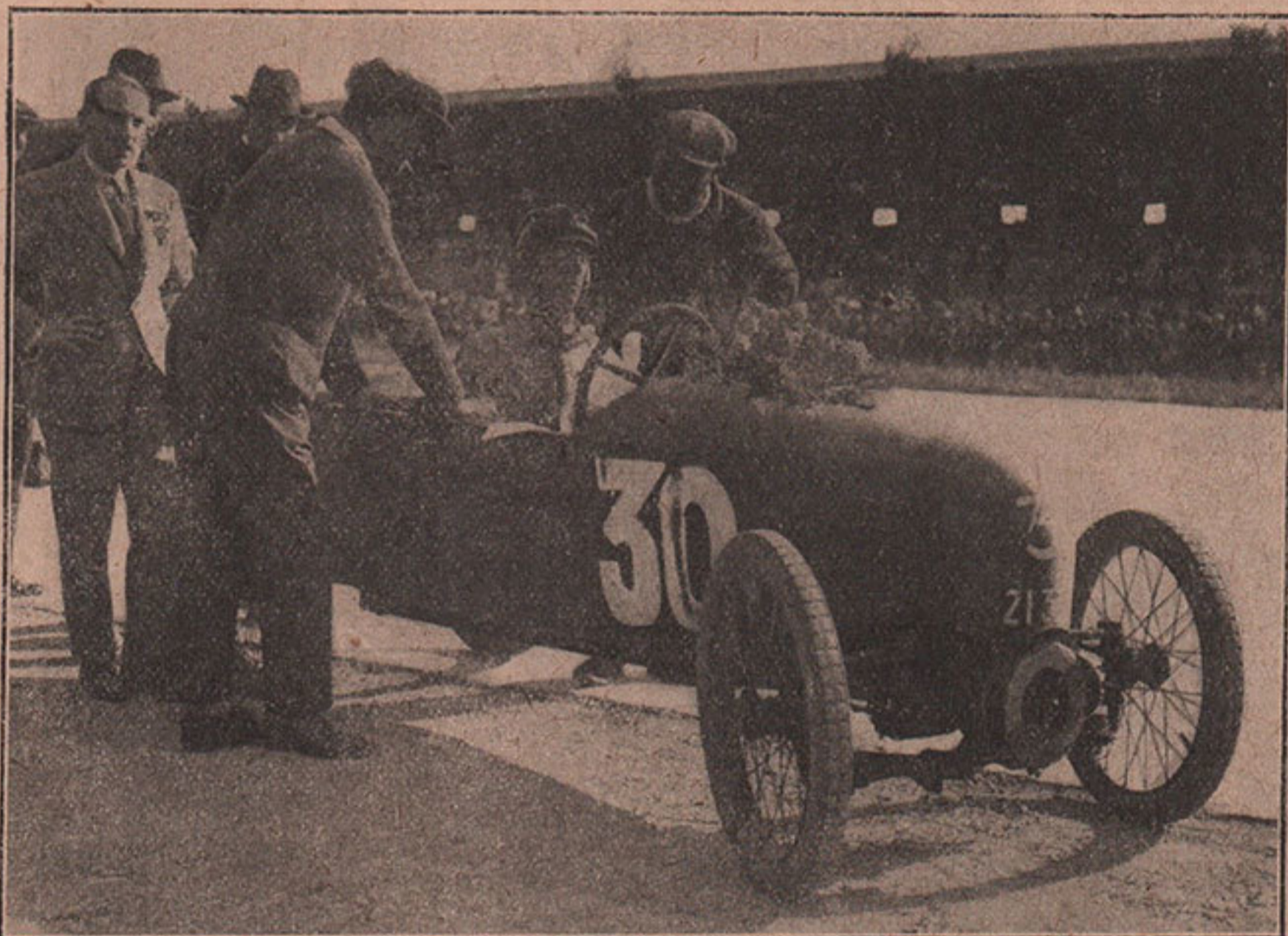
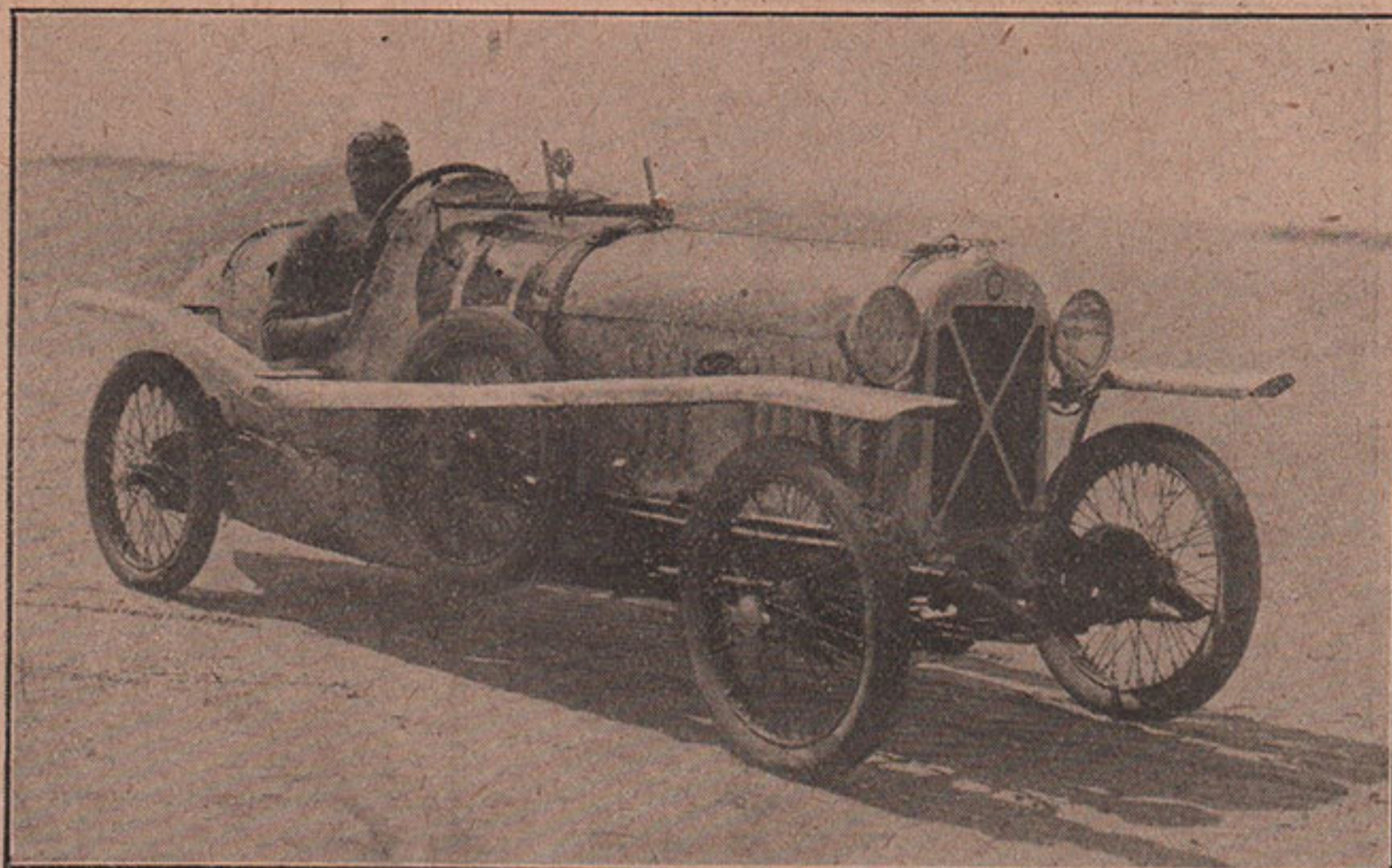
Motocyclettes 750 cmc. — 1. Bessières (Triumph).

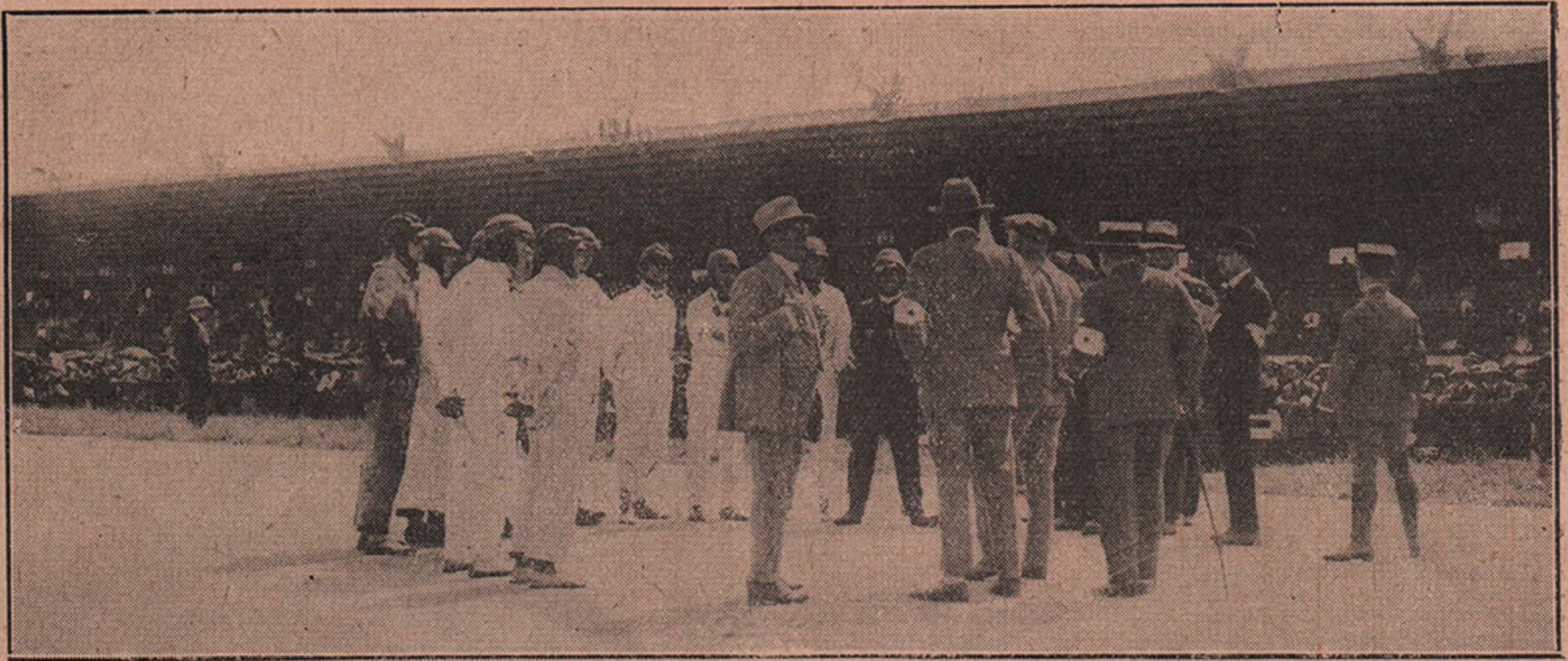
LE MEETING DE SAINT-MALO.

— Nouvelle victoire de Salmson : Ismalun enlève les catégories 1100 course et 1100 cmc. sport.

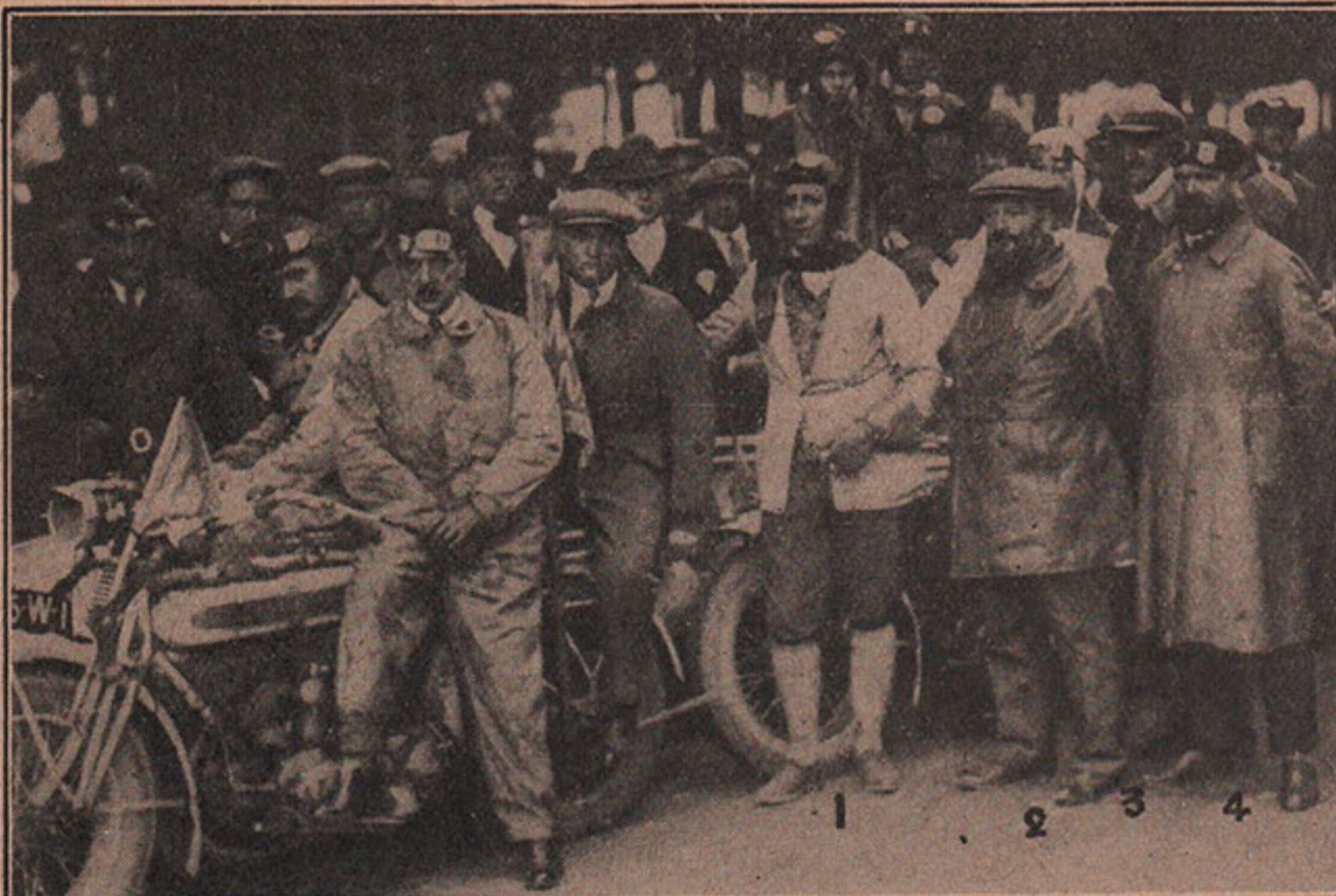
GRAND PRIX DES VOITURETTES DE L'A. C. F. — A Miramas, le conducteur Enders Jack, un des premiers pilotes constructeurs de cyclecars, enlève brillamment le classement des 500 cmc. sur Sima-Violet ; le voici à l'arrivée.

A MONTHLÉRY. — L'entraînement en vue des records bat son plein ; Mrs Stewart, sur Terrot.





LE GRAND PRIX A MIRAMAS. — Les recommandations aux pilotes et mécaniciens quelques instants avant le départ.

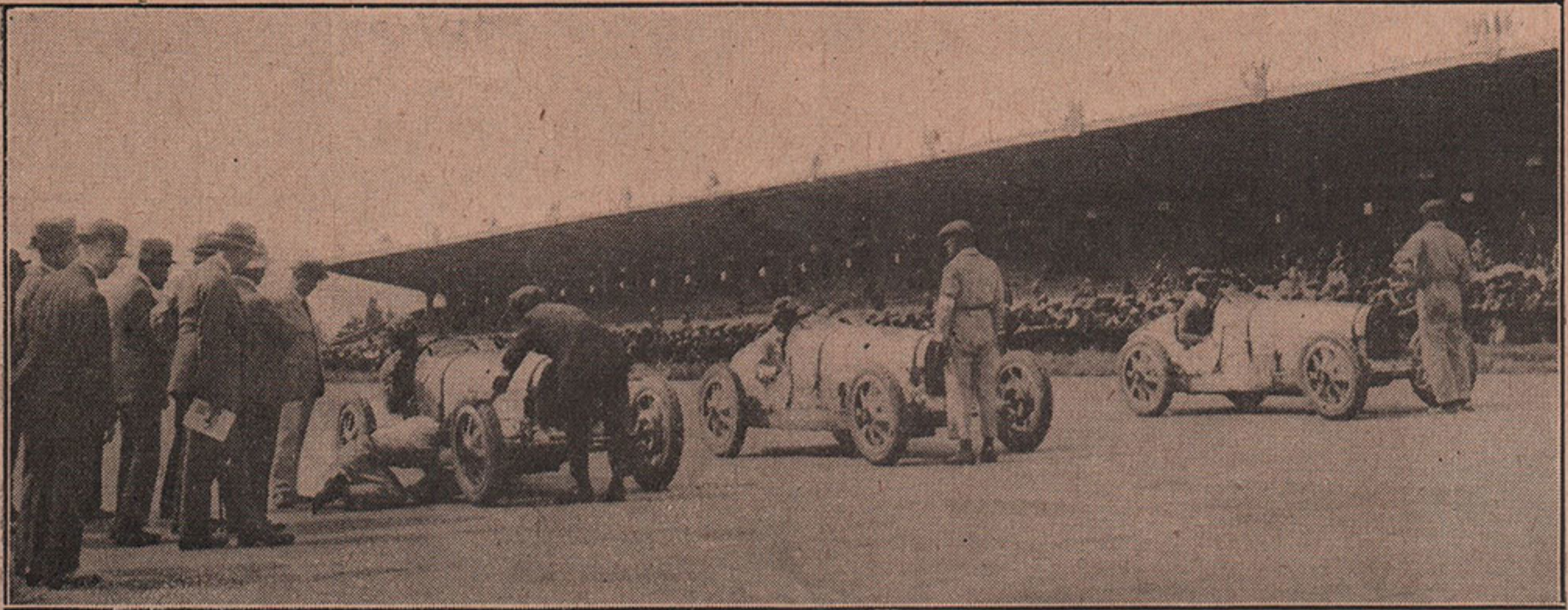


LE RETOUR DU LAC TCHAD. — Notre photo, prise à la Porte-Maillot jeudi dernier, représente quelques motocyclistes de retour du Tchad. (1) le chef de l'expédition, (2) M. René Gillet le constructeur méritant, (3) M. Peyrus, le directeur commercial des Usines René Gillet, qui facilita l'organisation de l'expédition, (4) le second de l'expédition.

LE RETOUR DU TCHAD. — La colonne des sidecars passe devant l'Arc-de-Triomphe, précédée des agents motocyclistes de la Police Municipale.

LES TROIS JOURS DU FOREZ. — La Royal-Moto pilotée par Faure et Lachamp fait une nouvelle démonstration, les 2 pilotes accomplissant le parcours sans pénalisation.





A MIRAMAS. — Le départ des 3 concurrents du Grand Prix de l'A. C. F.

CHAMPIONNAT DU M. C. F.

Ce championnat s'est couru comme l'an passé par addition de points dans les trois épreuves : course de côte de Clachalozze-Paris Deauville et retour en régularité ; circuit routier de Monthéry.

L'augmentation du nombre total des participants (61 véhicules) et la présence de nombreuses machines de grand sport laisse espérer un succès encore plus vif l'an prochain.

La participation remarquable ce dernier dimanche, à Linas, de motos, telles que 4 Norton à culbuteurs, 4 Terrot à deux échappements, 2 Sunbeam à culbuteurs, 2 A. J. S. à culbuteurs, 1 Vebiette à arbre à cames, montre la grandeur de la diffusion des belles motos en France à l'heure actuelle. Le fait que 41 concurrents purent tourner sans accident, sans dépense réelle, fait espérer que le sport motocycliste est plus que jamais sur le bon pas.

Classement de la 3^e épreuve

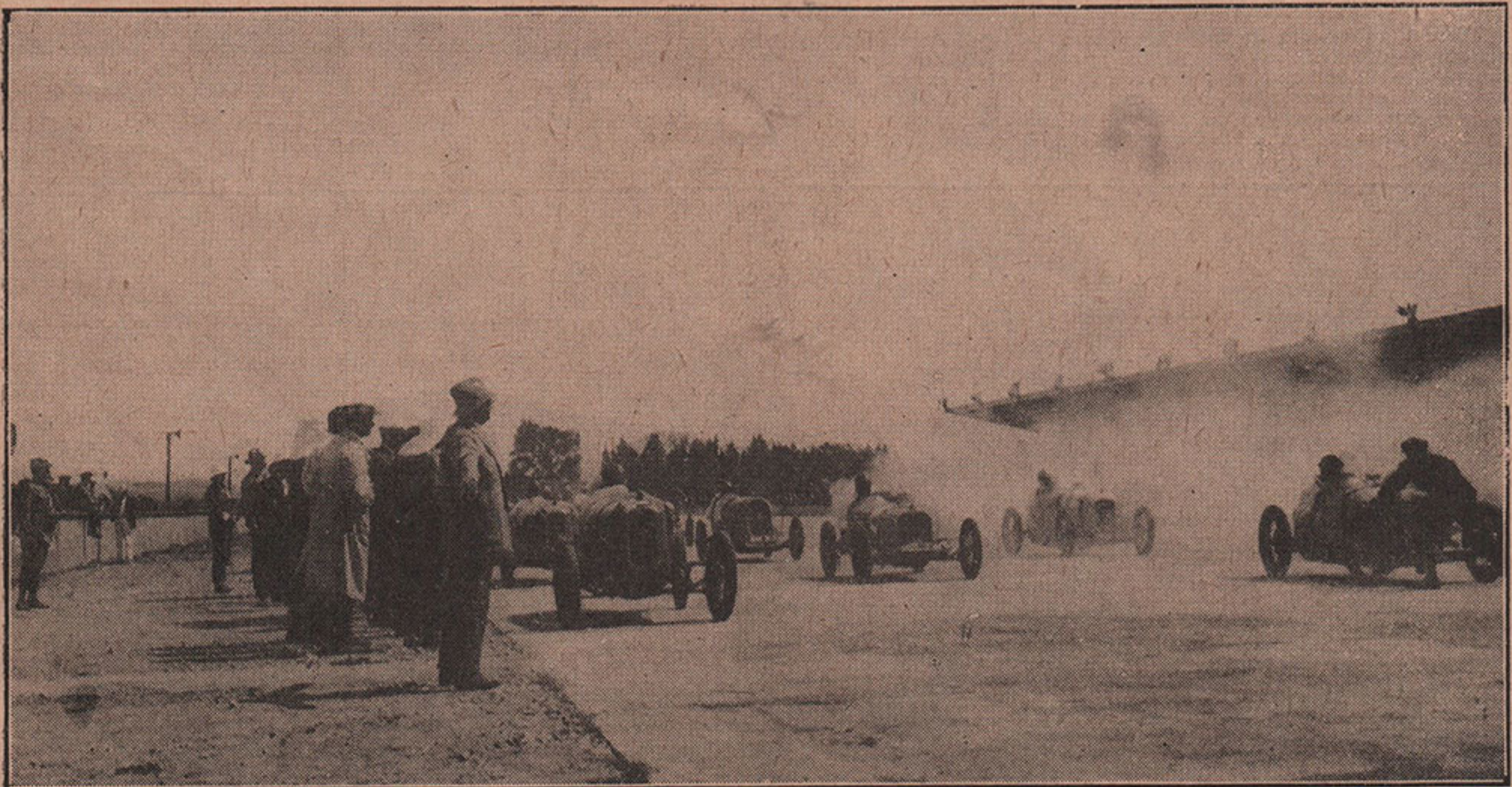
Véhicules à passagers. — 1. Sandford, 150 points ; 2. Jeuffrain, 145 ; 3. Tersen, 140 ; 4. Devaud, 135 ; 5. Rameau, 130 ; 6. Remond, 125 ; 7. Maillet, 120 ; 8. Simonis, 115 ; 9. Guillon, 110 ; 10. Ferrier, 105 ; 11. Weill, 100 ; 12. Bosselet, 95 ; 13. Berthault, 90 ; 14. Le Foll, 80 ; 15. Peullier, 75 ; 16. Michard, 65.

Motocyclettes. — 1. M. Krebs, 144 points ; 2. O'Reilly, 141 ; 3. Coulon, 138 ; 4. Bizeuil, 135 ; 5. Rousseau, 132 ; 6. Damitio, 130 ; 7. Francisquet, 130 ; 8. Joussier, 129 ; 9. Monneret, 126. — 10. L. Train, 123. — 11. Maignon, 117. — 12. Zambeaux, 114. — 13. Mortreux, 111. — 14. Dehne, 106. — 15. Baudoire, 105. — 16. Labram, 102. — 17. Goujon, 100. — 18. Lesueur, 99. — 19. Denis, 96. — 20. Ryley, 93. — 21. Boutet, 90. — 22. Dolbelle, 87. — 23. Andreino,

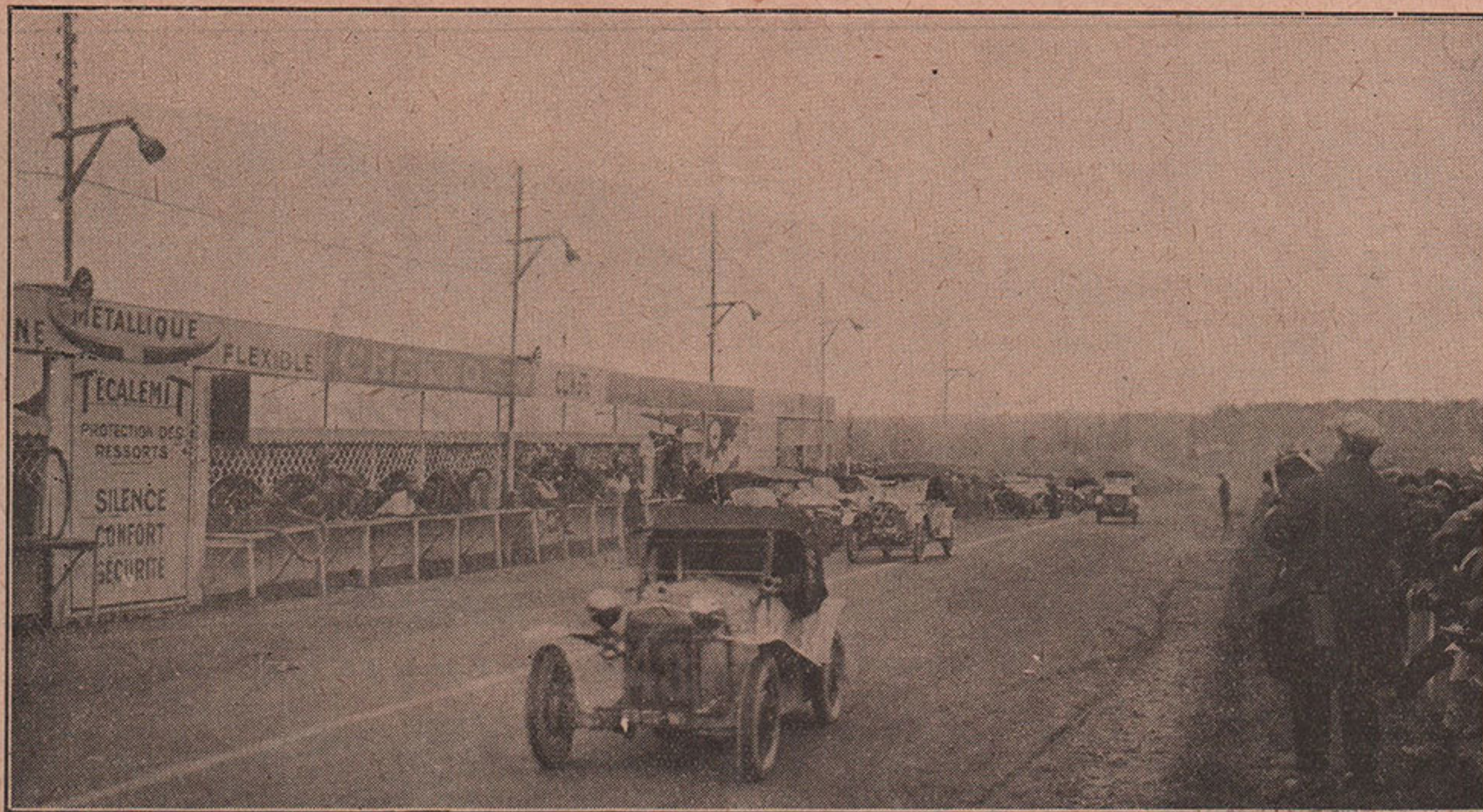
84. — 24. Château, 78. — 25. F. Lacarrière, 61.

Classement général du Championnat 1926, obtenu par l'addition des points dans les trois épreuves prévues :

Motocyclettes. — 1. Coulon, 476 points ; 2. M. Krebs, 467 ; 3. O'Reilly, 457 ; 4. Bizeuil, 446 ; 5. Joussier, 439 ; 6. Andreino, 428 ; 7. Riley, 400 ; 8. Dehne, 358 ; 9. Goujon, 333 ; 10. Baudoire, 326 ; 11. Savoye, 318 ; 12. Maignor, 250 ; 13. L. Train, 218 ; 14. César, 216 ; 15. Mortreux, 180 ; 16. Rousseau, 132 ; 17. Damitio, 130 ; 18. Francisquet, 130 ; 19. Monneret, 126 ; 20. Maignon, 117 ; 21. Zambeaux, 114 ; 22. Elzevier, 113 ; 23. Labram, 102 ; 24. Lesueur, 99 ; 25. Denis, 96 ; 26. Boutet, 90 ; 27. Dolbelle, 87 ; 28. Ferron, 84 ; 29. J. Lemétais, 81 ; 30. J. Train, 78 ; 31. Château, 78 ; 32. F. Lacarrière, 61 ; 33. Pescay, 57 ; 34. P. Lemétais, 55 ; 35. Leclère, 20.



A MIRAMAS. — Le départ du Grand Prix des voiturettes qui fut la belle épreuve de la journée : à gauche, la Salmson de Casse qui devait arriver première.



LES 24 HEURES DU MANS. — Le départ des voitures. Au premier plan l'Ariès de Gabriel.

Véhicules à passagers. — 1. Devaud, 165 points ; 2. Bertault, 417 ; 3. Ferrier, 447 ; 4. Peullier, 396 ; 4. Le Foll, 396 ; 6. Reymond, 363 ; 7. Simonis, 360 ; 8. David, 315 ; 9. Jeuffrain, 279 ; 10. Tersen, 212 ; 11. Maillet, 205 ; 12. Carrel, 203 ; 13. Sandford, 150 ; 14. Rameau, 138 ; 16. Van de Walle, 129 ; 16. Weill, 118 ; 18. Bosselet, 115 ; 19. Michard, 109 ; 20. Roujol, 75 ; 21. Jarrett Knott, 64 ; 22. Balance, 55 ; 23. Sarreau, 46 ; 24. Cujean, 41 ; 25. Grac, 31 ; 26. Pourchez, 20.

A L'ETRANGER Iles Britanniques

A Brooklands vient d'avoir lieu l'épreuve annuelle des 200 milles (322 km.) pour sidecars de 350 à 1.000 cmc. de cylindrée. Détail amusant : les concurrents, pour ne point, avoir à s'arrêter en vue de ravitaillement avaient agrémenté leurs machines de formi-

dables réservoirs qui, tant sur la moto que dans les paniers, dépassait parfois 40 litres de capacité totale.

Les concurrents, nombreux, étaient handicapés suivant la cylindrée et la course arrêtée peu de temps après le passage du premier, ne permit qu'à un seul coureur de se classer en grosse catégorie, alors que pour ce, il avait dû battre deux records mondiaux.

Catégorie 350 cmc : 1^{er} Presturch (J. A. P.) ; catégorie 600 cmc : 1^{er} Horsmann (Triumph) ; catégorie 1.000 cmc. : 1^{er} Ashby (Zenith).

Afrique

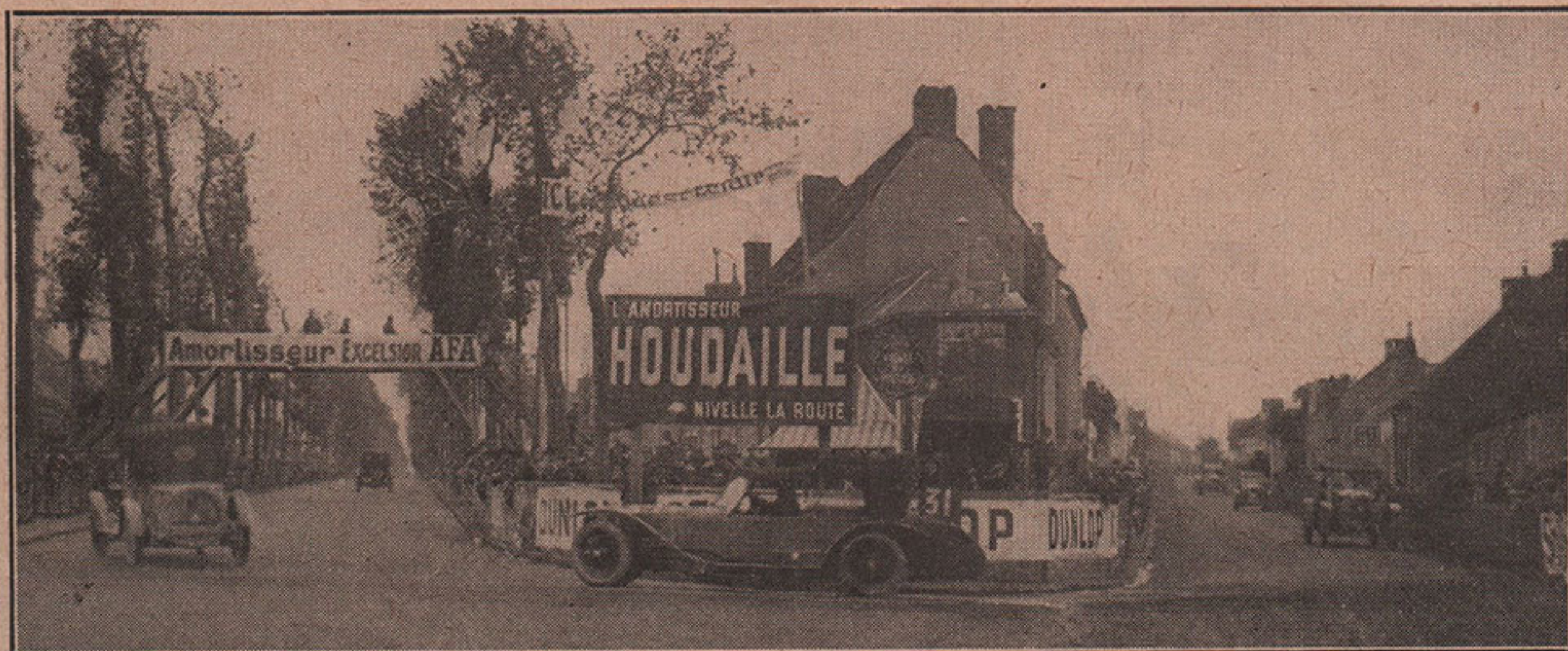
Durban-Johannesburg est une course handicap en forme de raid, très suivie par les Anglais, et dans laquelle cette année une petite O. K. Junior 300 cmc. a remporté la première place. Le meilleur temps fut celui d'une Harley-Davidson, à 65 de moyenne.

PROCHAINES EPREUVES 18 Juillet. Grand Prix d'Europe

Le coquet et difficile circuit de Spa (Francorchamps-Malmédy-Stavelot) en plaine Ardennes belges va voir, sinon la lutte européenne qu'il aurait dû provoquer, du moins une belle bataille anglo-belge, agrémentée d'une revanche du Tourist Trophy et de la participation de coureurs français, allemands, autrichiens.

Nous espérons voir nos nationaux Francisquet et Dumoulin briller particulièrement, le premier pour en appeler de ses succès désastres de 1926, le second pour affirmer la classe que peu encore lui connaissent. Mais la Sunbeam de l'un a plus de vitesse que de fond, la Gillet de l'autre est encore insuffisamment expérimentée.

En 500 cmc., une victoire de Norton encore est fort possible, si Simpson ne termine pas.



LES 24 HEURES DU MANS. — Les concurrents virent à la Lune de Pontlieu.

18 juillet

Circuit du Loiret, dont nous attendons encore le règlement.

Côte de Laffrey (M. C. Dauphinois), près de Grenoble.

Kilomètre lancé de l'A. C. Lorrain.

25 juillet

Côte de la Faucille (M. C. L. et A. C. du Haut-Jura).

Côte du Cran d'Exalles, à Calais, à laquelle la fusion du Club Calaisien avec le M. C. du Nord va donner un supplément d'intérêt.

25 juillet

Circuit des Stations thermales du Comminges. L'Union Motocycliste et l'Automobile Club du Midi, dont l'activité est remar-

quable, font débiter ce jour-là leur Grande Semaine, dotée de près de 100.000 francs de prix, Semaine qui comprend en outre un kilomètre lancé, les courses de côte de Montrejeau et de Peyresourde, et au 1^{er} août un Grand Prix de Vitesse des motos et un Grand Prix de Vitesse des voitures.

Demander tous renseignements sur ces épreuves très suivies et richement dotées à l'Automobile Club du Midi, 3, rue du Poids-de-l'Huile, à Toulouse.

25 au 31 juillet

5^e semaine de La Baule. L'Automobile Club de l'Ouest organise à nouveau sur le sable dur et fin de la magnifique plage ses épreuves habituelles de vitesse.

1^{er} août

Kilomètre lancé du M. C. du Nord.
Course de côte de la Porte-Gayolle (Nord).
Kilomètre lancé de Montescourt (M. C. de l'Aisne).

8 août

Côte de la Dent du Mont Ventoux (A. C. Vauclusien).

8 août

Course de côte des Justices à Vichy.

15 au 22 août

Paris-Les Pyrénées-Paris organisé par *Moto Revue* et le *Petit Parisien*.

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

6^e Année

du 15 au 22 Août

Organisé par *Moto Revue* et le *Petit Parisien*

Les « Amateurs » donnent

Si nous devons conclure sur le succès de notre grande épreuve de tourisme d'après l'intérêt que celle-ci remporte auprès des « amateurs », le succès sera complet ; jamais, depuis six ans que nous organisons ce genre d'épreuves, nous n'avons eu à répondre à un aussi grand nombre de demandes, toutes émanant de « purs » propriétaires de motos modernes à culbuteurs, mais aussi de motos anciennes, et un concurrent encore ignoré du monde motocycliste, est susceptible de se révéler un « as » dans *Paris-les Pyrénées-Paris*.

Qui ne se rappelle, par exemple, le succès de Dumoulin, le héros de *Paris-Constantinople* et de *Paris-Moscou*, qui se révéla dans *Paris-les Pyrénées-Paris*, et tant d'autres actuellement dans l'ombre, et pourtant ayant une bonne habitude de la moto ou du cyclecar, peuvent « sortir » du 15 au 22 août, pour renouveler les rangs des pilotes professionnels.

Ce que coûtera cette épreuve

Les droits d'engagements pour les « amateurs » seront ristournés par le Comité organisateur, sous forme de primes.

Les frais de route seront réduits à leur plus simple expression, et certainement un concurrent « amateur » qui participera à notre épreuve dépensera beaucoup moins en frais d'hôtels et de restaurant que s'il voyageait seul. Un concurrent à moto par exemple, peut se payer ce beau voyage, pour une somme inférieure à 550 fr. tous frais compris.

L'huile à titre gracieux

La Vacuum Oil Cy, a bien voulu nous informer qu'elle fournira, un certain nombre de caisses d'huile pour les « amateurs », voilà un riche cadeau qui descendra un peu les frais de route des concurrents, tout en leur faisant apprécier les qualités de la « Mobiloil » dans les montées où les moteurs ont tendance à chauffer un peu.

Le 31 juillet clôture

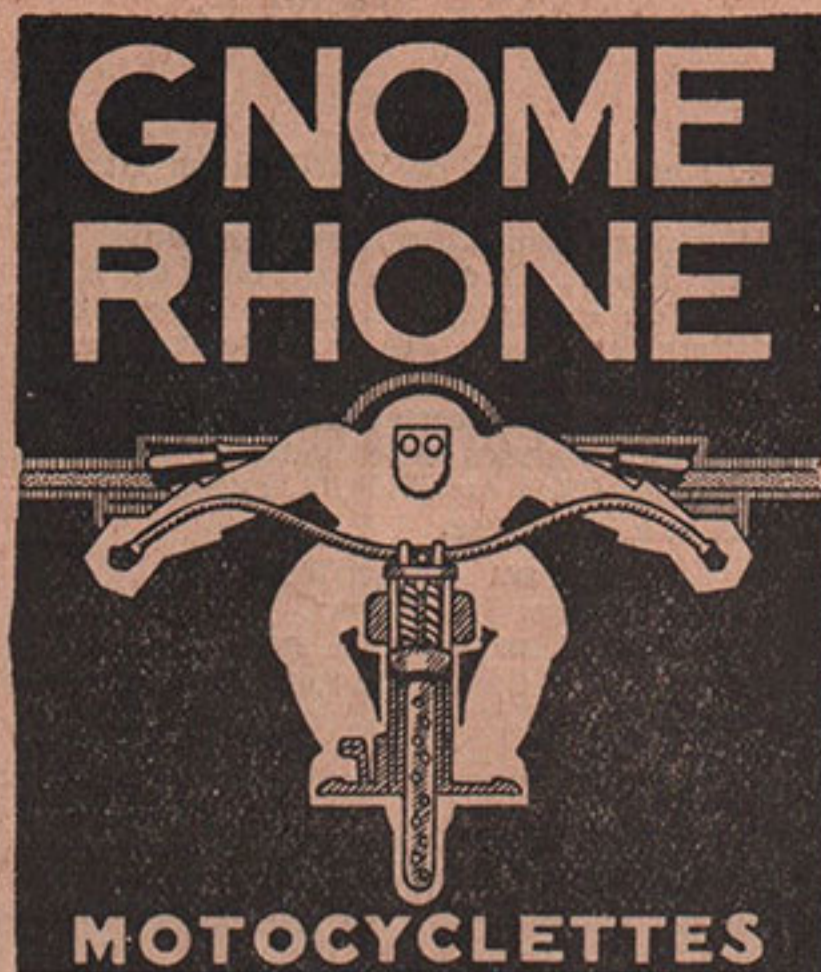
C'est le 31 juillet, à 18 heures que seront clos les engagements à droits simples ; ils seront acceptés la semaine suivante, jusqu'au 7 août, à droits doubles et les concurrents désirant profiter des combinaisons de chambres, hôtels, huile, etc... devront se faire inscrire à la clôture des droits simples c'est-à-dire le 31 juillet au plus tard !...

Pour s'engager

Les engagements sont reçus, 5, rue Saint-Augustin ; il sont de 50 fr. pour les amateurs, de 200 pour les professionnels de motos et cyclecars et de 300 pour les voitures.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1925. — Le cyclecar Villar avec un moteur 350 cc. grimpe 2 personnes dans les derniers contreforts du Tourmalet.





500 cmc GRAND SPORT (transmission chaîne - chaîne)
500 cmc. TOURISME (transmission chaîne-courroie)
250 cmc. TOURISME (transmission chaîne-courroie)
175 cmc. TOURISME (bloc moteur chaîne) :- :-

Société des Moteurs GNOME & RHONE, 34, rue de Lisbonne - PARIS
Magasin d'Exposition et Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

256 Km. à l'heure

*Récord du Monde établi à Arpajon le 11 Octobre 1925
sur Motocyclette INDIAN équipée avec les*

CHAINES

DUCKWORTH

pour

MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS

LES PLUS RÉSISTANTES — LES PLUS DURABLES

MONOPOLE POUR LA FRANCE

C. COMIOT

87, Boul^d GOUVION - S^t CYR. PARIS

TÉLÉPH. WAGRAM 03-26.

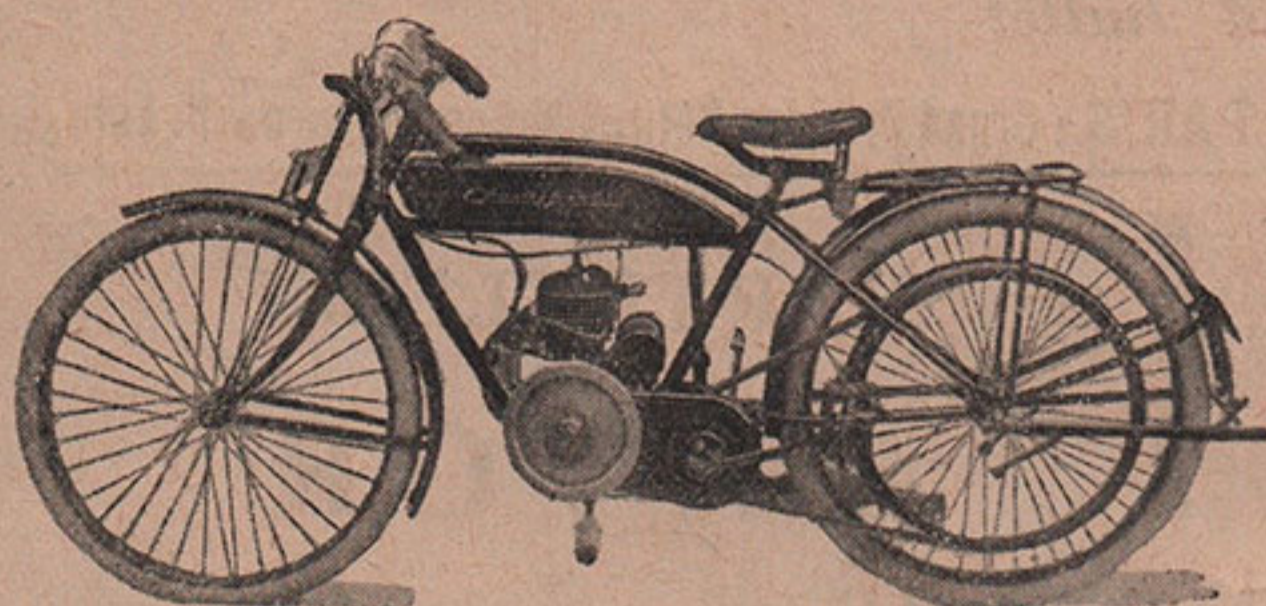
TÉLÉGR.: COMIOT-PARIS

Société Anonyme des Établissements

au Capital de 350.000 francs

Charles Géraud

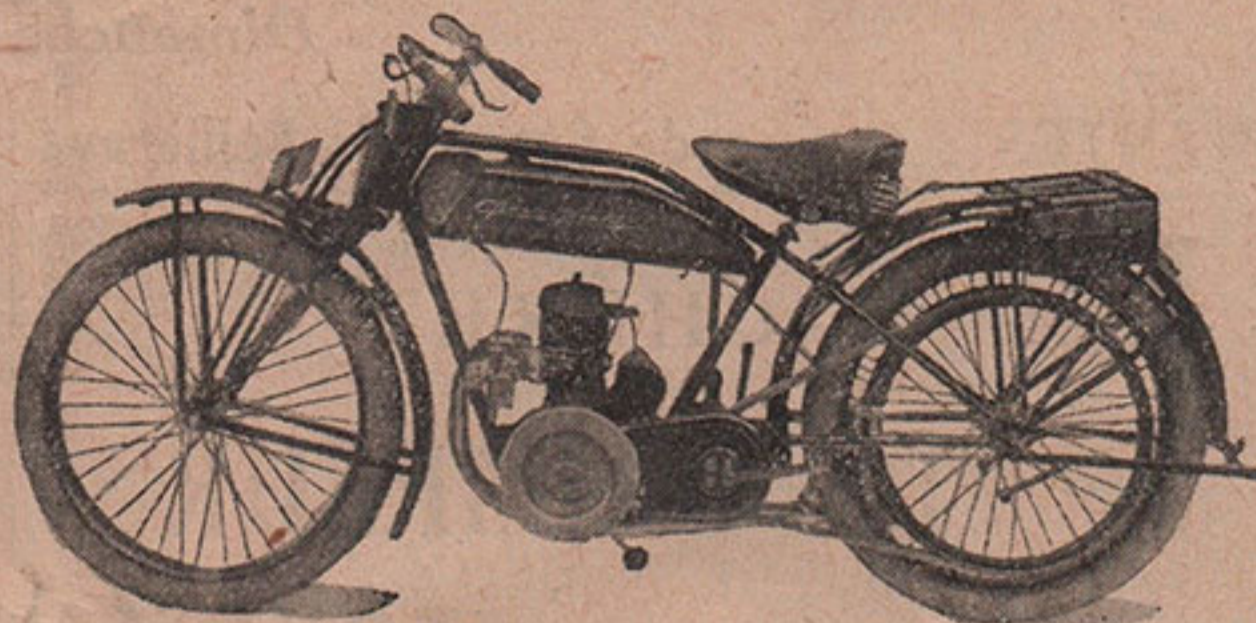
Modèle D. 175 cmc.



PRIX : 2.800 fr. payable en 14 versements

Moteur : à 2 temps 60x61
Boîte de vitesse : 2 vitesses
Transmission : Chaîne et courroie
Mise en marche : Kick-Starter
Allumage : Magnéto haute tension
Pneus : 650x50

Modèle F. 250 cmc.



PRIX : 3.800 fr. payable en 14 versements

Moteur : à 2 temps 65x75
Boîte de vitesse : 2 vitesses (ou 3 avec suppl¹)
Transmission : Chaîne et courroie
Mise en marche : Kick-Starter
Allumage : Magnéto haute tension
Pneus : 650x65 renforcés

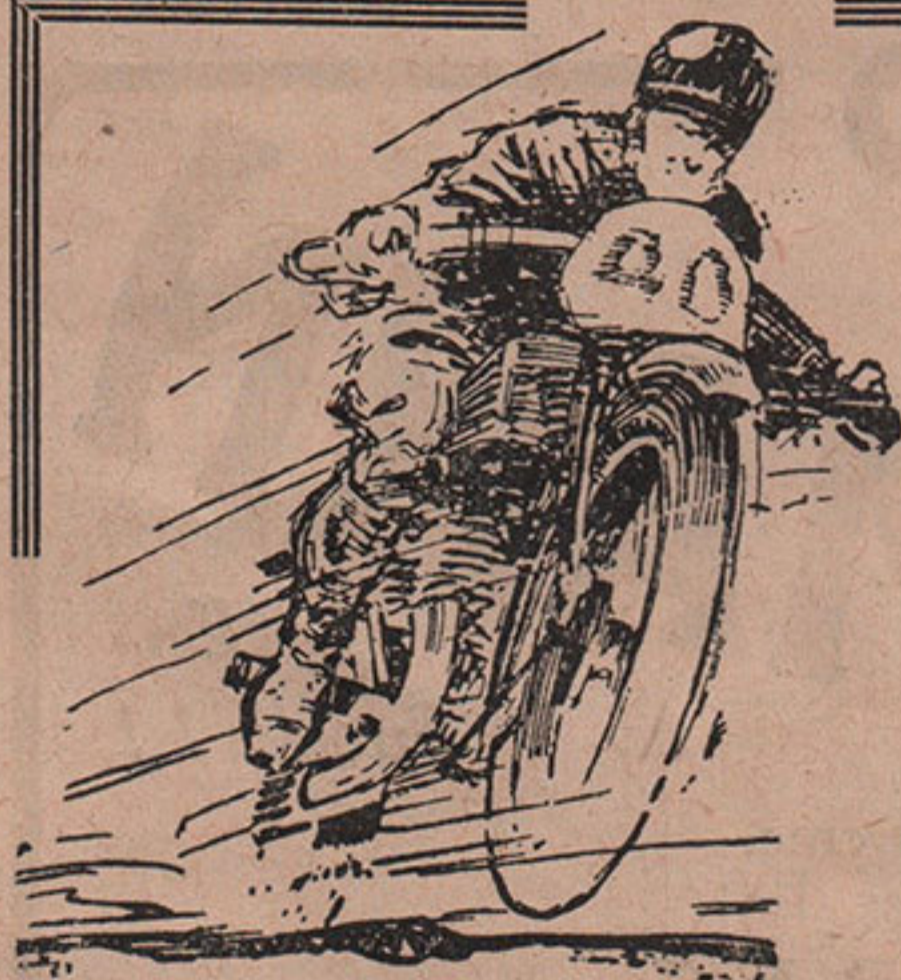
1^{er} VERSEMENT A LA COMMANDE : 250 francs

Pour prendre rang dans la livraison, passez d'urgence votre commande — Délais actuels : Vente à crédit 12/15 jours.
Au comptant 5 jours

74, Rue du Commerce — PARIS

Téléphone : SÉGUR 88-32

Prix spéciaux pour Vente au Comptant



C'est encore l'Huile

Castrol

qui a triomphé au Parc des Princes dans le

GRAND PRIX des PETITES MOTOCYCLETTES

Catégorie 125 cmc : 1^{er} BARTHÉLEMY sur FAVOR

Catégorie 100 cmc : 1^{er} BIEMANS sur PRESTER

:: :: Avec tous les Moteurs, à tous les régimes, :: ::
L'Huile CASTROL ne cesse d'affirmer sa très nette supériorité.

S^{ie} des Huiles CASTROL, 58, rue de Londres - PARIS

WOLBER

remporte deux nouveaux succès
Dimanche 4 Juillet

NANTES : Course de Côte de la Beilleraye

Motos : 175 cmc
1^{er} CHÉRET
Sur moto
LE GRIMPEUR

PARIS : Grand Prix des Petites Motos du journal l'« Auto »

Motos : 125 cmc.
1^{er} BARTHÉLÉMY
Sur moto
FAVOR

TOUS SUR PNEUS

WOLBER

LA MOTO

JEAN THOMANN

Va
de Succès

En
Succès !!

Les deux fameuses motos rouges 175 cmc.
se classent sans pénalisation dans les

3 JOURS DU FOREZ

1^{er} ex æquo et restent en tête du classement pour les
Coupes de France de Tourisme. Petites cylindrées.

N'oubliez pas que, seul du NOM, M. Jean Thomann construit lui-même les machines qui portent
sa marque Jean Thomann, fondée en 1920

LA VOILA BIEN, LA VÉRITABLE !!!

Catalogue et Renseignements M R, au Siège Social des
Établissements A. FAUVARQUE, 21, rue des Vertus, PARIS — Usines à MONTREUIL-sous-BOIS

BULGARIE

Dans la
COUPE des BALKANS

16 MAI 1926

SOFIA - LOM - SOFIA

414 kilomètres en vitesse sur un parcours très dur :: :: :: :: :: :: ::

Saroléa

CUEILLE

DE NOUVEAUX

LAURIERS

1^{er} -::: TOUTES CATÉGORIES -:::
Gagnant la Coupe des Balkans

CHRISTO STOYANOFF

2^{me} -::: CATÉGORIE -:::
- 500 Cm³ ET MOTOS-SOLO -

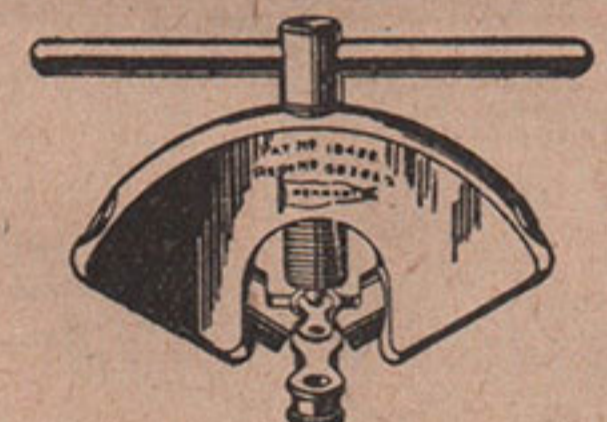
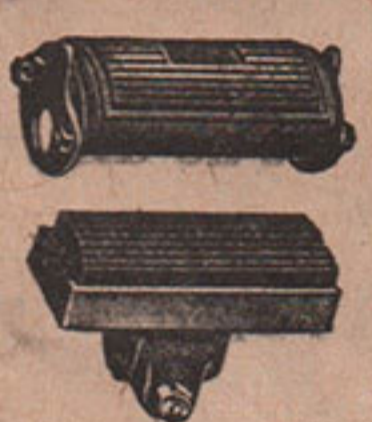
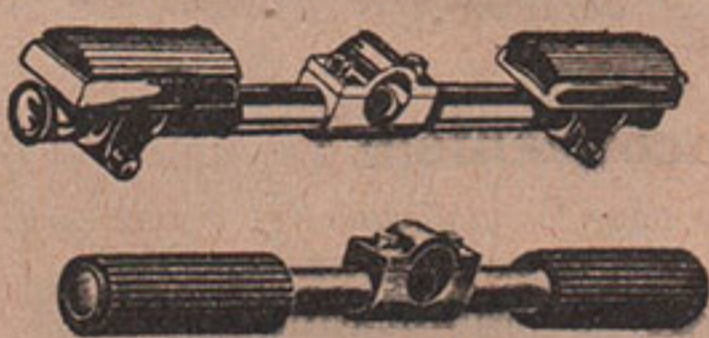
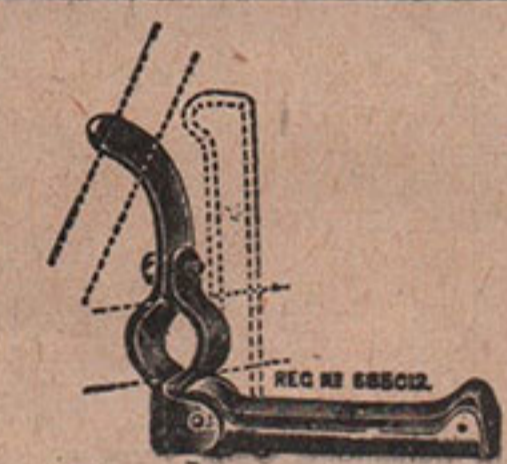
BORIS MILTCHITCH

Passage des Balkans

à 1550 mètres d'altitude - Montée très dure de 15 km.
Classement toutes Catégories: 1^{er} STOYANOFF - 2^e MILTCHITCH

MAISON SAROLÉA, S^{TE} A^{ME} - HERSTAL-BELGIQUE

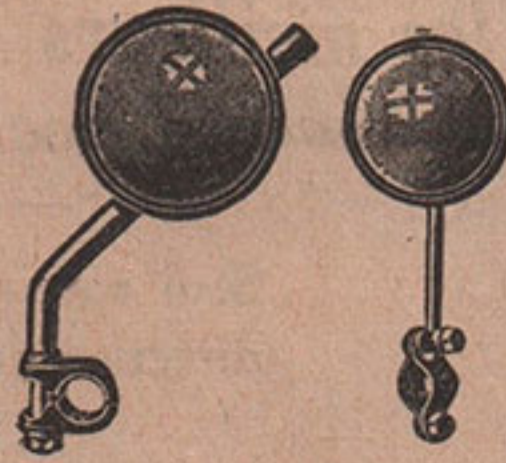
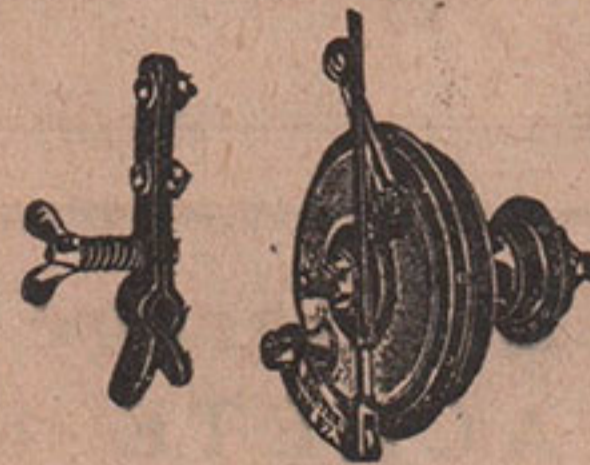
Nombreux Agents en France



SPÉCIALITÉS
ANGLAISES & FRANÇAISES
POUR
CONSTRUCTEURS & REVENDEURS

POUR LE GROS SEULEMENT
H. TOUCHET & DUPIEUX
13 Passage Ruelle - PARIS (18^e)

Catalogue 1926 franco sur demande commerciale seulement.



Publicité G-SWEERTS



MOTEURS 2 Temps
MOTEURS 4 Temps

La Marque de Luxe
MONOPLACE et BIPLACE

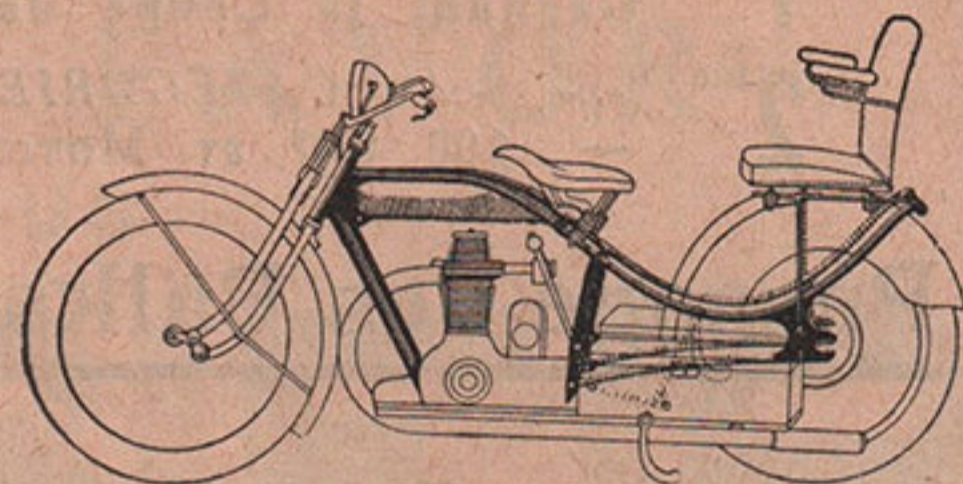
Établ^{ts} BOURDAIS, Const^{rs}

7, Rue Lafouge, à GENTILLY (Seine)

Nouveauté !

Au Salon de l'Automobile de Genève :-
le CADRE "LE SOCIABLE"

:- :- remporte un véritable triomphe



QUINTUPLE PROGRÈS :

- 1° Deux places très confortables (siège arrière pliant).
- 2° Position hygiénique de la selle du conducteur au milieu d'un cadre allongé à double courbure (protection idéale contre les secousses).
- 3° Meilleure tenue de route

- 4° Possibilité d'emporter facilement beaucoup de bagages.
- 5° Pied-support automatique permettant de s'arrêter sans soulever la machine et d'empêcher les chutes en cas de dérapage.

Pas un seul inconvénient !

C'est le cadre de l'avenir, même pour les motocyclettes à une place. Peu coûteux en raison de sa simplicité.

Types : **Sport - Tourisme - Motocamionnette**

Motocyclistes : Pour votre sécurité et pour votre agrément, demandez partout le cadre « Le Sociable », pour toutes vos motocyclettes, même pour vos motocyclettes à une place.

Constructeurs : On ne suffit pas aux demandes. Dans votre intérêt demandez tous des licences de construction. Conditions excessivement avantageuses.

Le Représentant pour la Suisse : A. ECOFFEY, [Nyon (Suisse)]

Le Garage Laugier
ACHÈTE et VEND
les meilleurs MORGAN
d'occasion

Seul spécialiste de la
direction démultipliée

Téléphone : WAGRAM 38-27

VOUS REVIENDREZ AINSI :



*Si vous ne confiez pas au Garage Laugier,
le soin de préparer votre cyclecar pour les
vacances.*

P. DAGORNO, 36, Rue Laugier, 36 - PARIS

LA

Magnéto France

R. C. : B. 4616

ALLUME LES MOTOS DES MEILLEURES MARQUES

LYON - 93, Route d'Heyrieux - LYON



13

Demandez-nous notre notice spéciale N° 18

MOTOS INDIAN

NEUVES

MODÈLE 7/9 HP avec side-car (émail rouge)
disponibles de suite

MOTOS HARLEY RECONSTRUITES

PIÈCES DÉTACHÉES POUR INDIAN ET HARLEY

PNEUS 28x3 - TROUSSES A OUTILS INDIAN

RÉALÉSAGE DE CYLINDRES

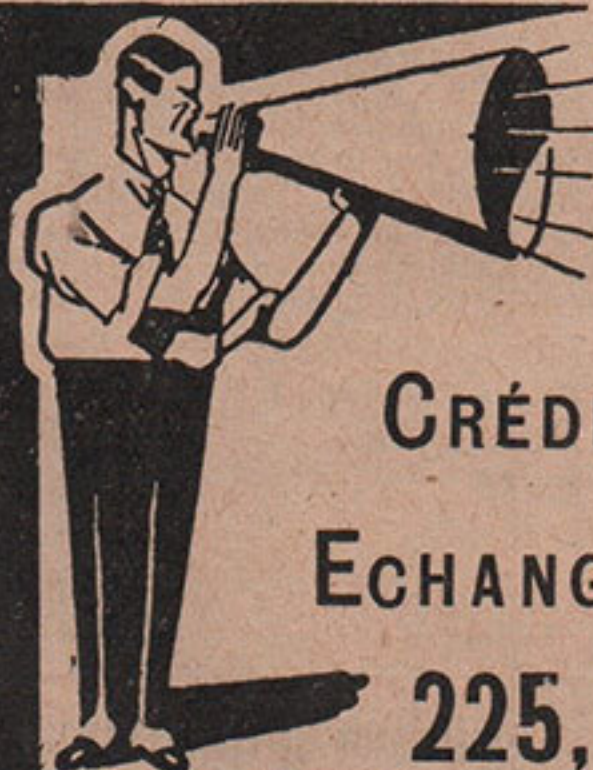
Catalogues sur demande

Etablissements **FILLIAT & SUREAU**

22, rue Victor-Hugo - LEVALLOIS - (Seine)

Téléphone : LEVALLOIS 627

(La Maison qui ne bluffe pas)



PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE

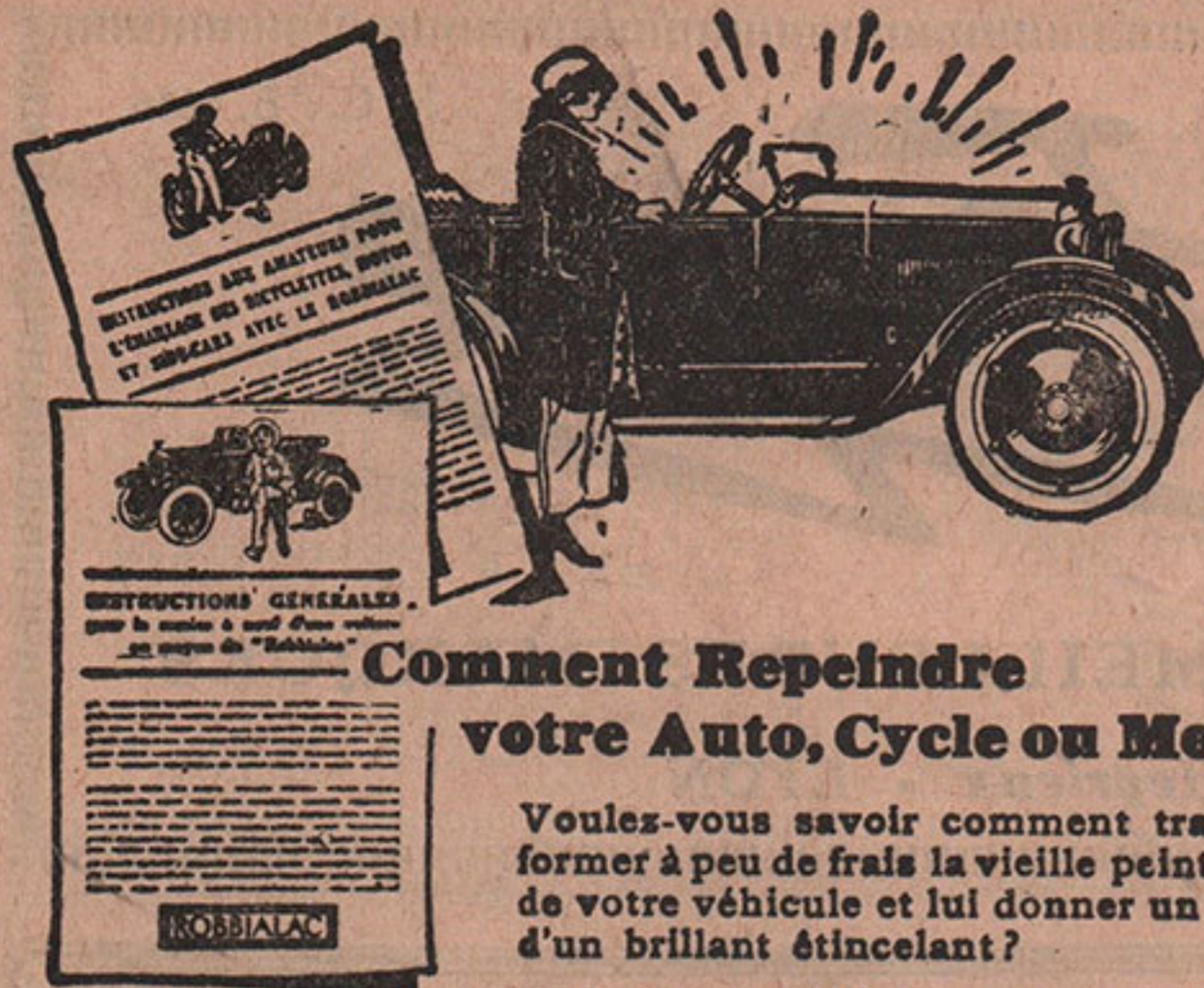
CRÉDIT TOUTES LES MARQUES MAISON
EN MAGASIN DE

ECHANGE LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS CONFIANCE

225, B^D PÉREIRE - 82, AVENUE DES TERNES - TÉL : WAGRAM 31-19

Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

XXX



Comment Repelindre votre Auto, Cycle ou Moto

Voulez-vous savoir comment transformer à peu de frais la vieille peinture de votre véhicule et lui donner un fini d'un brillant étincelant?

Ecrivez aujourd'hui pour recevoir un exemplaire d'une des notices Robbialac "Instructions aux Amateurs pour la remise à neuf d'une Voiture" ou "Instructions aux Amateurs pour la remise à neuf d'un Cycle ou d'un Motocycle." Elles ne coûtent rien tout en étant d'une grande valeur pratique.

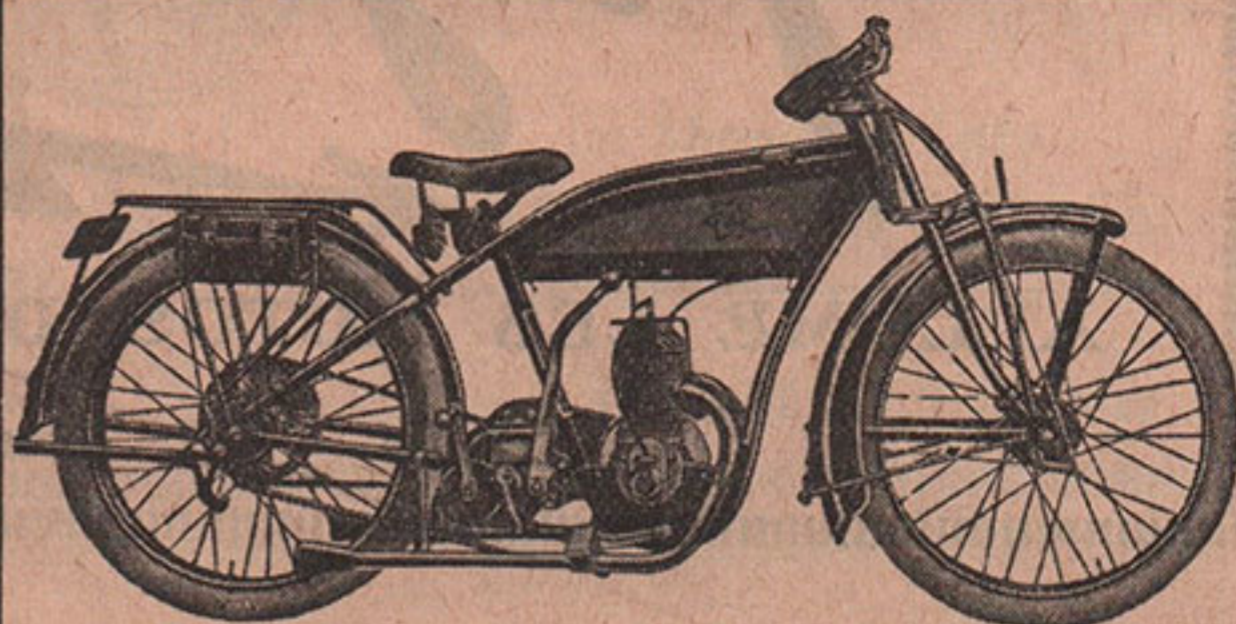
**SOCIÉTÉ ANONYME ROBBIALAC,
DEPT. P.**

44, RUE DE SÈVRES BOULOGNE-SUR-SEINE



Des De C. Seine 26, 274

MOTOCYCLETTES STELLA



Six Jours d'Hiver 1926

Cat. 175 cmc. 1^{er} ex æquo : BOULANGIER
SUR **STELLA**
Médaille d'Or

Paris-Nice 1926

Cat. 175 cmc. 1^{er} ex æquo : BOULANGIER
SUR **STELLA**

Éts **STELLA**, 1, r. d'Issy - BILLANCOURT (Seine)

Votre Exportation en Suisse

sera facilitée et augmentée si vous faites connaître vos produits par

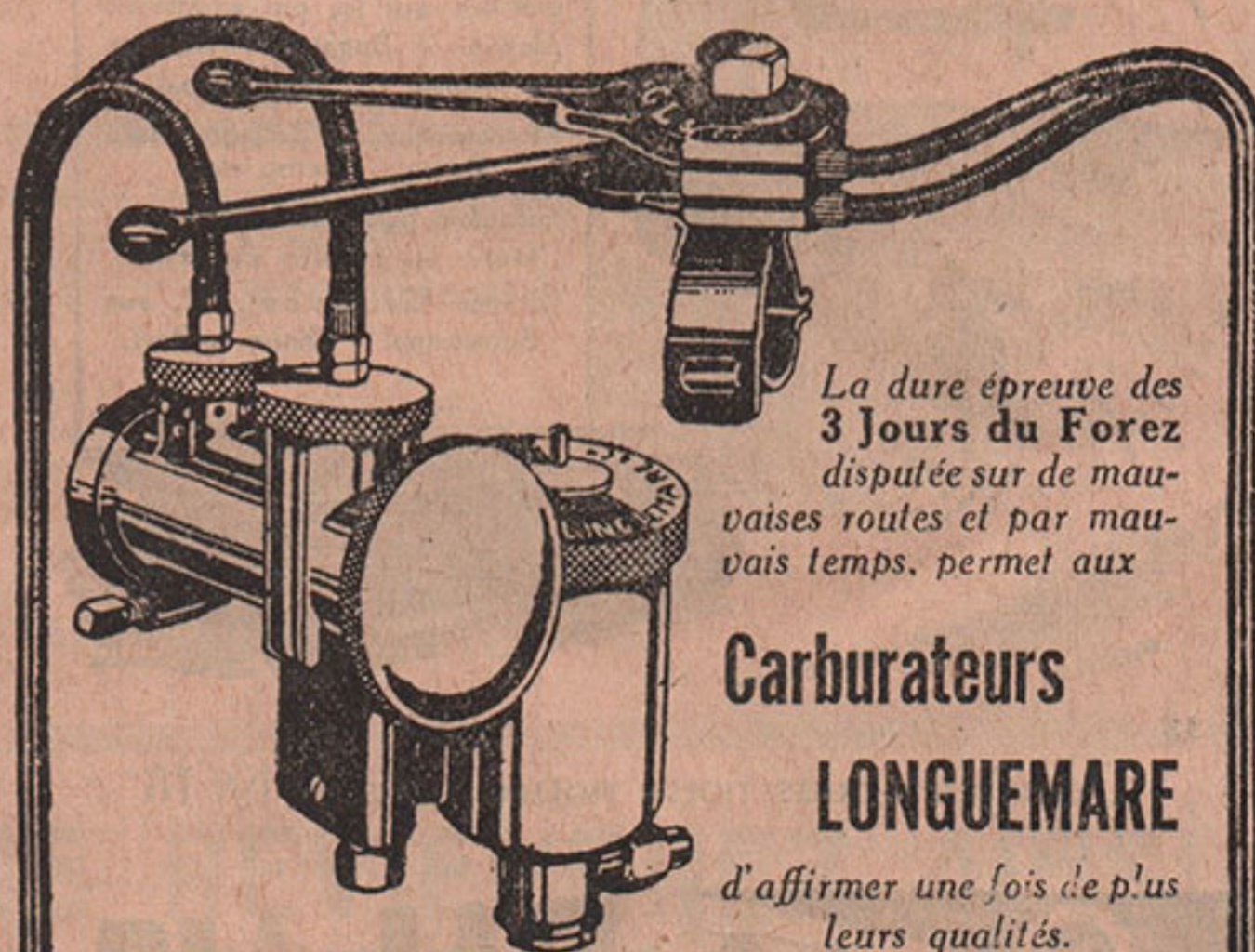
LA MOTOCYCLETTE

seul journal suisse consacré **exclusivement** au motocyclisme. De ce fait, *La Motocyclette* constitue le moyen le meilleur marché, et le plus efficace pour nouer, en Suisse, des relations d'affaires pour tout ce qui intéresse la branche motocycliste.

Paraît chaque Mercredi sur 8 à 16 pages

Les **Fabriques et Exportateurs** sont priés de demander, gratis et franco, des numéros-spécimen avec le tarif des annonces à

l'Administration de "LA MOTOCYCLETTE"
à BERNE (Suisse), Breitenrainstrasse 97



La dure épreuve des
3 Jours du Forez
disputée sur de mauvaises routes et par mauvais temps, permet aux

Carburateurs

LONGUEMARE

d'affirmer une fois de plus leurs qualités.

Catégorie 100 cmc.
BEAUDET sur Automoto
CHABOT sur Automoto
MOREAU sur Automoto

tous sans pénalisation

Catégorie 175 cmc.
BIOSCA sur Automoto
LACHAMP sur Royal-Moto
PAULIN sur Automoto
A. FAURE sur Royal-Moto
TOURON sur Automoto

tous sans pénalisation

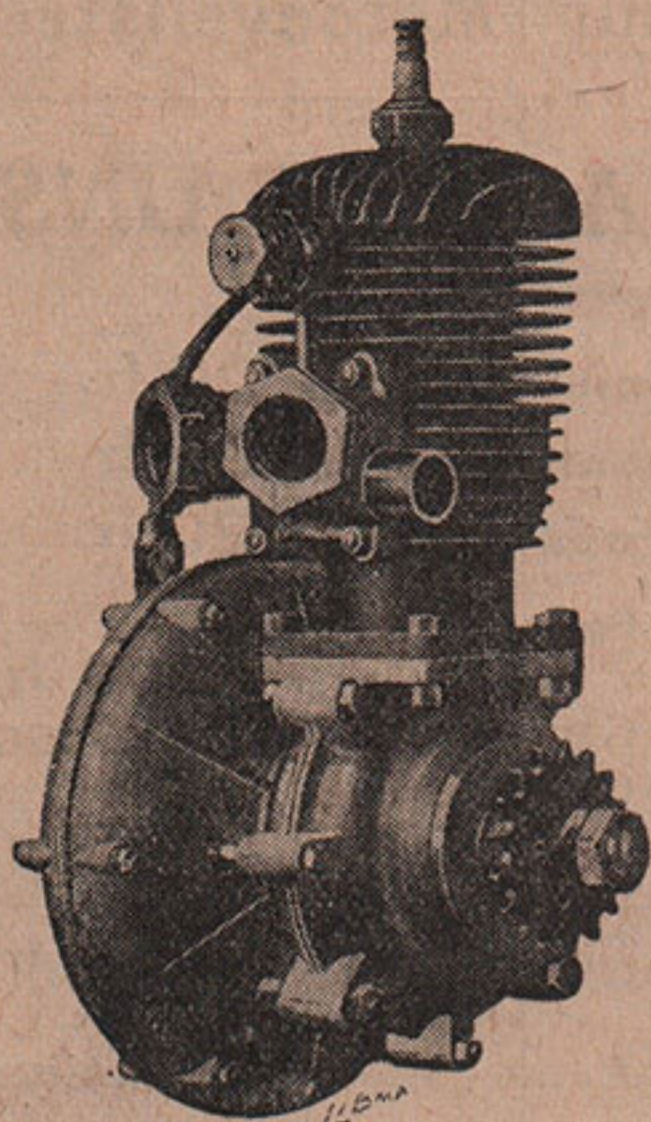
COURSE DE COTE DE GRABEL - Catégorie 175 cmc.

1^{er} MAIGROT sur Monet-Goyon
avec 11 secondes d'avance sur son suivant

CARBURATEUR LONGUEMARE L. B. H. 2, à correction d'air.
2-gicleurs, 2 manettes. - Manettes G. L. & Cie.

MOTOCYCLISTES! demandez-les chez votre fournisseur habituel

G. LONGUEMARE et C^{ie} 12, rue du Buisson-St-Louis, PARIS



LE
Nouveau Moteur

L.M.P.

Types 175 cc. et 250 cc.
à deux temps

*Vilebrequin en acier
spécial sur roulements à
billes S. K. F*

*Billes en acier chrome
nickel sur roulements à
rouleaux.*

*Pistons en fonte ou en
Alpax.*

*Volant magnétique
« Safi ».*

Aux Six Jours d'Hiver 1926

CHERET, 1^{er} sur AUSTRAL

Moteur L. M. P.

NOTICE SUR DEMANDE

Sté des Anciens Établts LALO-MIGNONAC, Ing^{rs} C^{rs} E. C. P.

Rue de la Pointe, ROMAINVILLE — Combat 00-15

GAR

au

BOL D'OR

1926

4 Voitures au départ

4 Voitures à l'arrivée

Catégorie Course 1100 cmc.

Catégorie Sport 1100 cmc.

Automobiles GARDAHAUT

47, Rue de Paris — CLICHY (Seine)

PROTEX

Supprime les
Crevaisons

*S'introduit en quelques
secondes par la valve*

**SANS RIEN
DEMONTER**



PROTEX EST D'UNE
EFFICACITÉ ABSOLUE
ET PROLONGE LA DURÉE DU CAOUTCHOUC

ATTESTATIONS OFFICIELLES DES ARTS ET MÉTIERS
(Extrait des Procès-verbaux n^{os} 44.544 et 44.683)

1^o Des trous de 5x7% percés dans un pneu, ont été obturés auto-
matiquement par le PROTEX.

2^o Après Quinze mois d'immersion dans le PROTEX le caoutchouc
n'a subi aucune altération.

Notice et Copies M.R. des Attestations des Arts et Métiers sur demande

Le PROTEX se fait pour Autos, Motos et Vélos

La boîte de 2 tubes, pour Autos et Motos. 26,50
Vélos. 13,25

Agents demandés en France et Étranger

Société PROTEX

28 bis, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17^e) - Tél. Galvani 93-91

*Vainqueur de
Paris les Pyrénées 1925
Paris Nice 1926*



FAVOR

CYCLES ET MOTOS DE GRAND LUXE

AGENTS PARTOUT

Usines à CLERMONT-FERRAND

Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

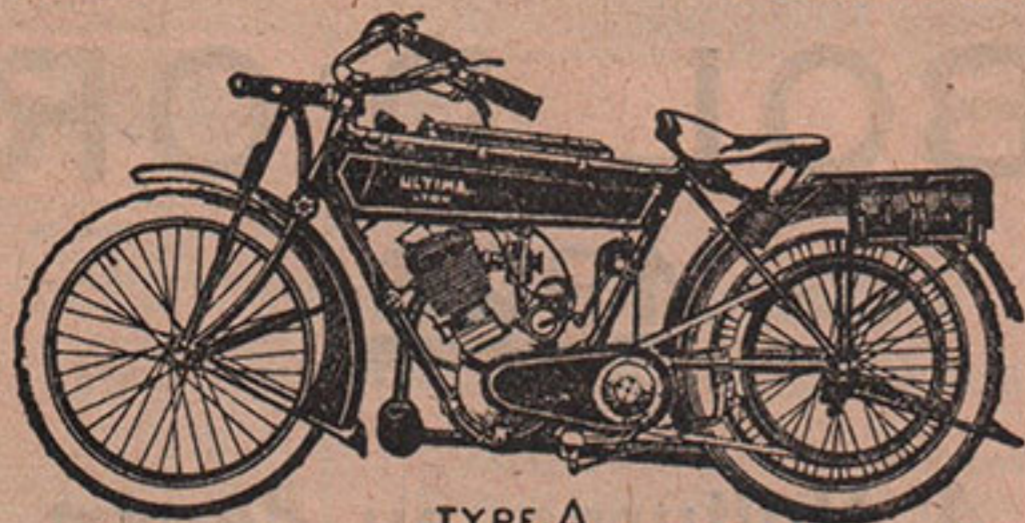
XXXII

MOTO ULTIMA LYON

Créée en 1908
FACILITÉ DE PIÈCES DE RECHANGE

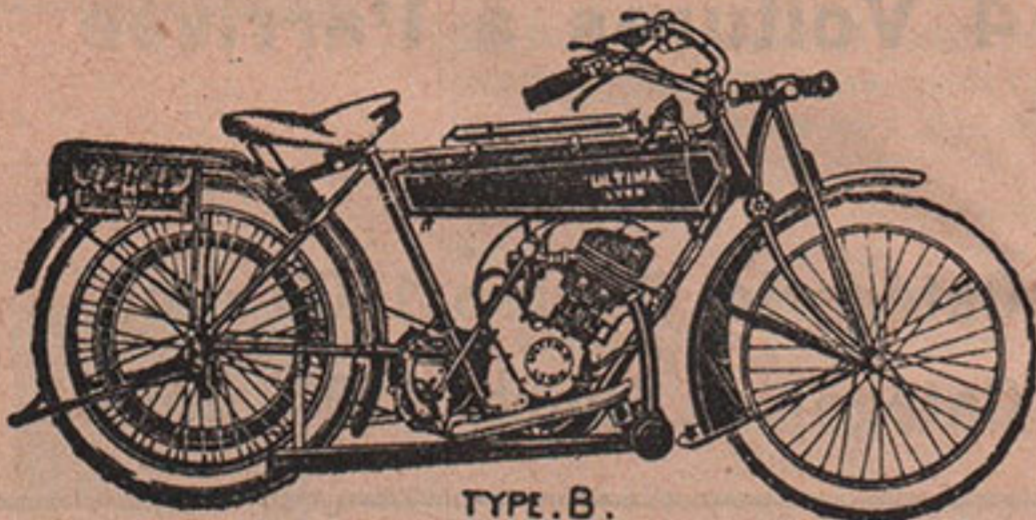
Moteurs 4 temps
3 et 4 CV.

3 litres aux 100 kilomètres



TYPE A.

Type A avec démultiplicateur et débrayage : 2.775 frs



TYPE B.

Type B avec Boîte 3 vitesses : 3.500 frs

DEMANDEZ LE CATALOGUE

E. BILLION Constructeur, 24 et 26, rue du Commandant-Faurax **LYON**
Téléphone : Vaudrey 2-04

Spécialités pour Motocyclistes

des STOCKS AMÉRICAINS

Bottillons pour motos, depuis 20 fr.

Bottes cuissardes américaines 95 fr.

Imperméables cirés 20 fr.



Paletots de cuirs
anglais 99 fr.

Gants Motos, depuis 7.50

Cuirs chromés amé-
ricains, depuis . . 15 fr.

Casques de moto 20 fr.

Couvertures, depuis 15 fr.

Bâches, Lunettes, etc.

Combinaisons américaines

Au Palais des Soldes

41, Avenue des Ternes

24, Rue des Acacias

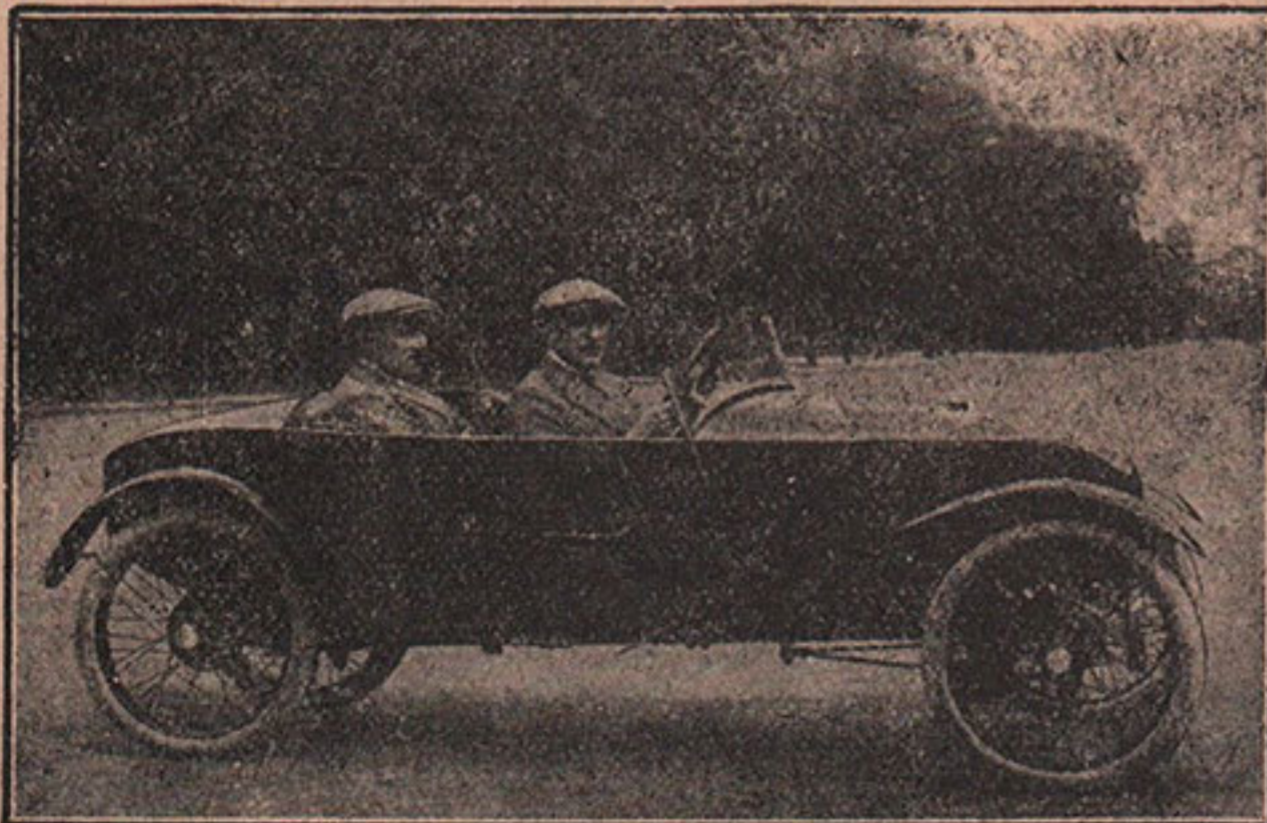
PARIS (17^e)

Envoi contre mandat seulement

Le Cyclecar SIMA-VIOLET

Champion de France, deux records du monde
a gagné, en 1925, toutes les grandes épreuves
(Catégorie 500 cmc.)

Grand Prix de l'U.M.F., Bol d'Or, Grand Prix du M. C. de
Lyon, Grand Prix de France, Circuit des Routes Pavées, Paris-
Nice, Circuit de Picardie, Circuit de l'Aisne, etc.



Le Cyclecar Sima-Violet, type Sport spécial

LE NOUVEAU MODÈLE A MAGNÉTO ET CAPOT AVANT

est livré en torpédo touriste, torpédo camionnette, torpédo sport spécial

Prix : 7.550 fr. à 7.750 fr., suivant le type

SIMA

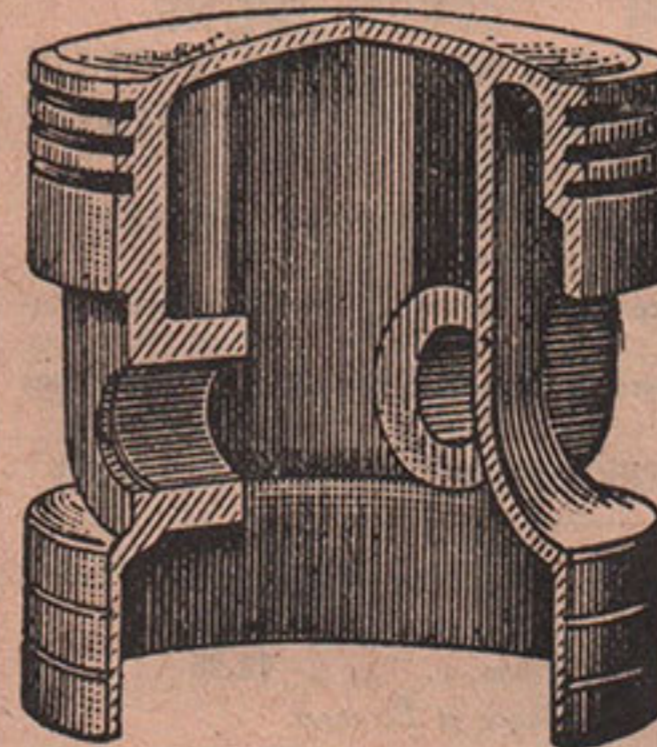
SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL AUTOMOBILE
Société Anonyme au capital de 1.500.000 franc
1 et 3, rue Barbès, COURBEVOIE - Tél. Courbevoie 57

Le Piston Normal

DIABOLO

en alliage d'aluminium extra-léger

est le seul qui, possédant réellement les côtes de la fonte,
conserve un faible poids, parce que son refroidissement tient à sa
forme spéciale et non à l'augmentation d'épaisseur des parois.
Son fini est irréprochable ; rigoureusement contrôlé, il est
absolument garanti.



Montez des DIABOLO
sur vos machines,
vous n'aurez jamais
d'ennuis.

NOMBREUSES MARQUES
EN STOCK

TOUS PISTONS SUR DEMANDE
EN QUELQUES JOURS

Demandez notre Notice
technique et notre Cata-
logue !

Société LE PISTON NORMAL DIABOLO

3, rue de la Manutention, PARIS (16^e)

Les Bougies démontables

UNUS

BLINDÉES (Brevetées S. G. D. G.)



UNUS moto

Sont adoptées depuis trois ans
par les

Établissements René Gillet

dont la réputation est mondiale,
qui les montent **exclusivement**
sur toutes leurs motocyclettes
types : Armée Française, Sa-
peurs-Pompiers de Paris,
Sapeurs-Pompiers de Rouen
et Commerciales.

C. CHOLLET, Fabricant

204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)

Téléphone : NORD 81-24

Pour les
ma ins



Pour les
vêtements

Savon Spécial 3-33

pour **Motocyclistes et Automobilistes**

(Garanti exempt de toute addition
de soude et de potasse caustiques)

Absolument souverain contre
les cambouis les plus tenaces,
graisses, peintures, goudrons, etc.

Son emploi répété n'affecte pas
les épidermes les plus délicats.

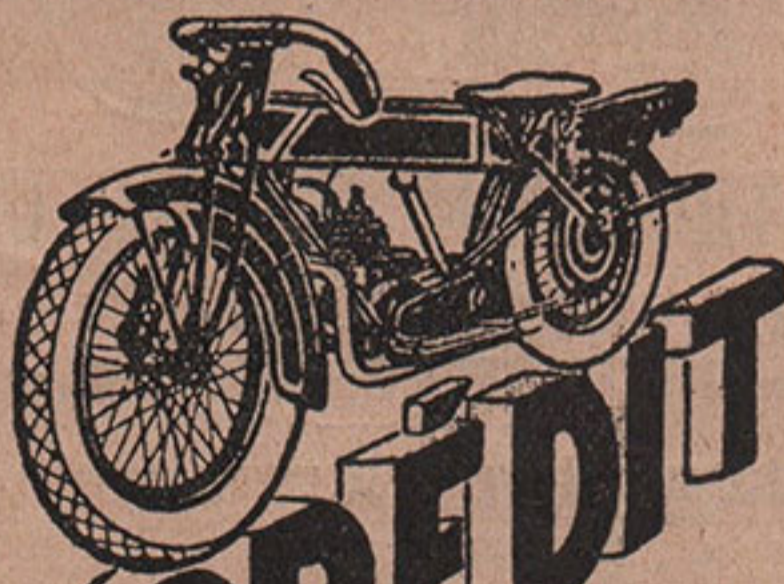
Essayez-le une fois : vous serez convaincu!

Envoi franco sur demande d'une boîte échantillon.

100 gr. : 1 fr. — 500 gr. : 3 fr. — 1 kg. : 5 fr. 50
Seau, 5 kgs. : 23 fr. — 10 kgs. : 45 fr.

Savon 3-33, Rue Delizy, 12^{bis}, à Pantin (Seine)

INCROYABLE!!!



Une
Moto-
cyclette
de Luxe

**AVEC 13 ET 16
MOIS DE CRÉDIT**

Directement du vendeur à l'ache-
teur, sans aucun intermédiaire.
1^{er} Versement : 10%

Marcel HENRIET

Constructeur du Sidécar "LE FLOTTEUR"
174, Rue de Vaugirard - PARIS (15^e)
Tél. : SÉGUR 89-32

Agence exclusive pour la Seine, des motocyclettes :

ULTIMA DE LYON

DOLLAR
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
MONET & GOYON
PEUGEOT

MOTOBÉCANE
LE GRIMPEUR
GRIFFON
D. F. R.
D. S.

les **RUSTINES**
sont françaises

et leur supériorité est telle qu'elle a obligé
les imitations étrangères à se réclamer de la
Fabrication Française.

Les Rustines

**RÉPARENT INSTANTANÉMENT
LES CHAMBRES A AIR**

Sans dissolution, Sans essence, Sans rien

et font des réparations indécollables donnant
une sécurité inconnue jusqu'ici, même par la
vulcanisation à chaud.

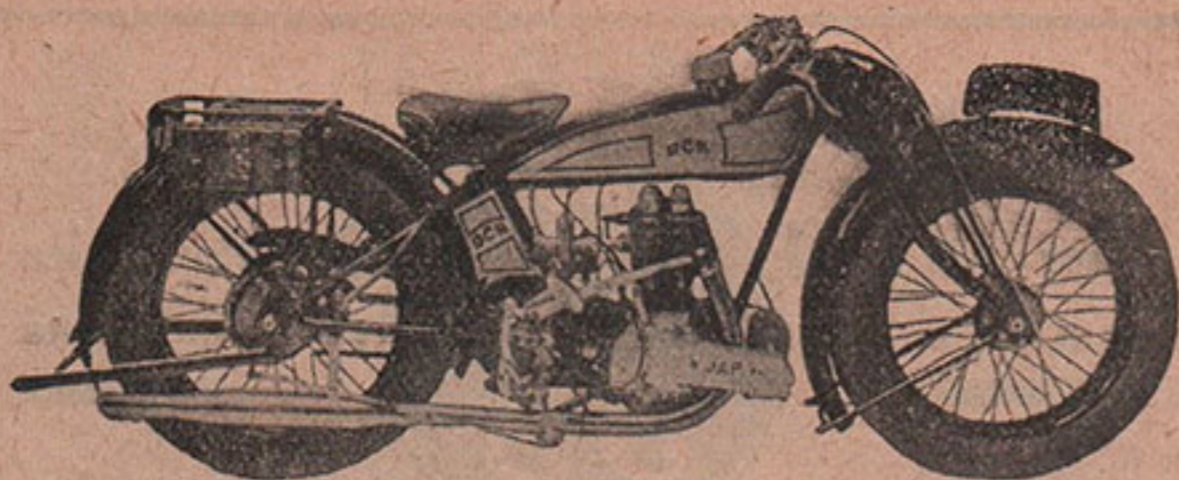
C'est le procédé le plus rapide,
le plus pratique, le plus économique.

Échant. Auto, Moto ou Vélo, contre 1 fr. en timbres à
L. RUSTIN, 16^{bis}, Rue du Bois à CLICHY

Concessionnaire pour la Belgique :

TOUT POUR CITROËN

224, Rue Royale, 224 - BRUXELLES



MOTOCYCLETTES B C R

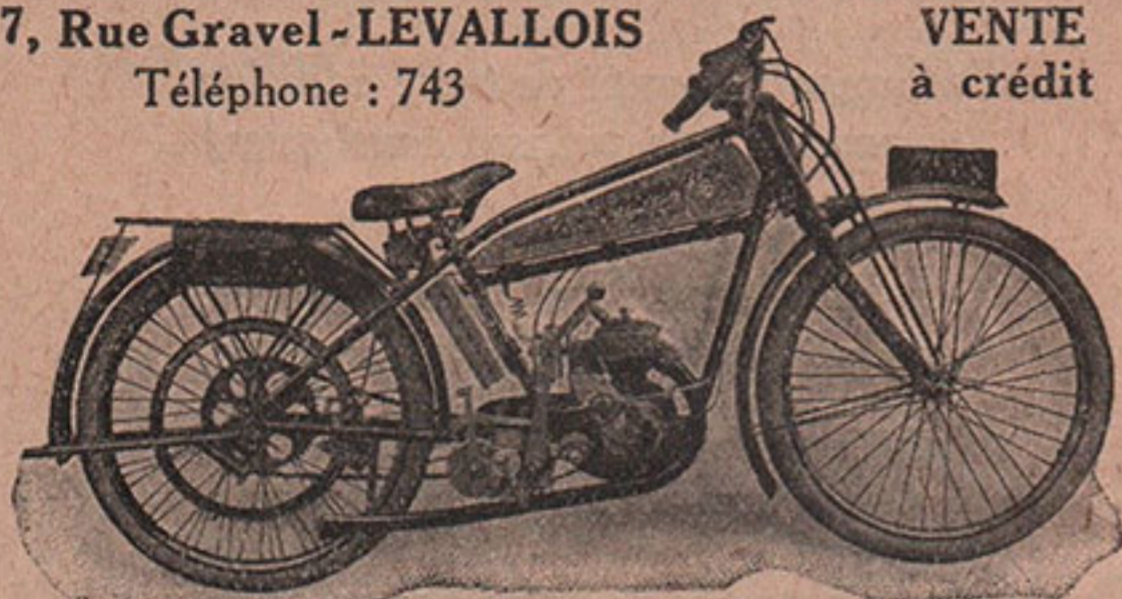
Ses modèles 2 temps et 4 temps
175 cc. -- 250 cc. -- 350 cc. -- 500 cc.

NOTICES ET CATALOGUES SUR DEMANDE A
RAYNAL, Constructeur 2^{bis}, RUE ÉTIENNE-DOLET
KREMLIN-BICÈTRE (SEINE)

LE PROPUL-CYCLE

7, Rue Gravel - LEVALLOIS
Téléphone : 743

VENTE
à crédit



AU CIRCUIT D'ÉTÉ (parcours en montagne, 430 kil)

YVAN COURT, termine seul des motos 175 cmc.
sur Moto-Sport 4 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîn,
graissage par pompe automatique, strictement com-
merciale, de construction française.

Quelques Agences disponibles avec conditions spéciales. Notice MR sur demande



Paris-les Pyrénées
Bol d'Or

Paris-Nice
Argenteuil

Extrait du Palmarès (Motos)

FAVOR

que

LIAUDOIS

DÉMONTRE ESSAYE ET VEND
EXCLUSIVEMENT

PARIS - 9, Avenue Félix-Faure - PARIS

Le Cyclecar VILLARD

161 bis, Bd Voltaire - ASNIÈRES (Seine)

(Ne dit pas qu'il est le) **MEILLEUR !!!!**
(Il le.....) **PROUVE !!!!**

BOL D'OR 1926

1^{er} Catégorie 350 cmc. biplace
parcourant 1228 km. 116
battant le record de plus de 300 km.

TOUS MODELES

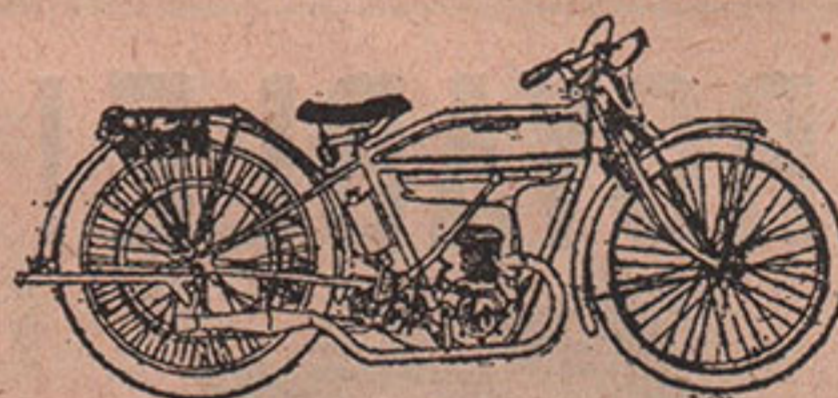
Châssis nu. -- Torpédo 2 places

-- Torpédo 2/3 places --

Camionnette et Fourgonnette

De **4.995 fr.** à **6.545 fr.**

Agents demandés pour Régions encore libres



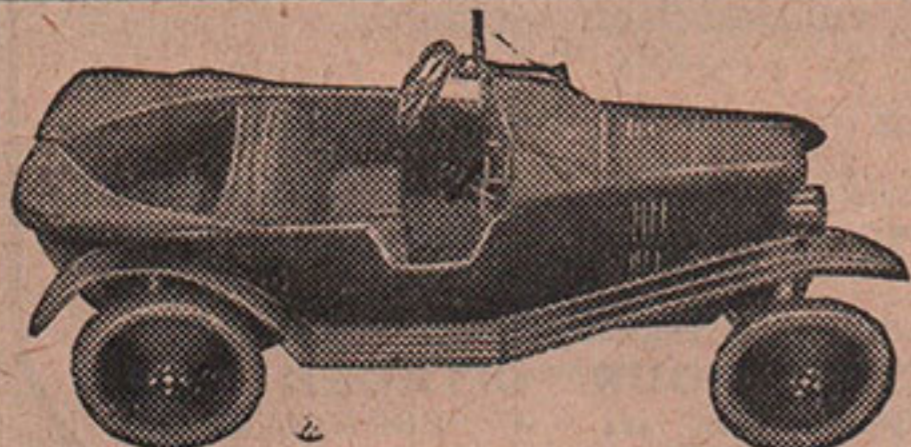
"JEAN THOMANN" & "HERCULE"

célèbres **MOTOCYCLETTES**, 175 et 250 cmc.
ainsi que **BICYCLETTES** des mêmes Marques

REPRÉSENTANT GÉNÉRAL POUR L'EXPORTATION :

Société RENACO à R. L.
84, Boulevard de la Tour-Maubourg - PARIS (7^e)
Téléphone : INVALIDES 15-71

VENTE AU DÉTAIL EN FRANCE
-- Renseignements et Catalogue "S" sur demande --



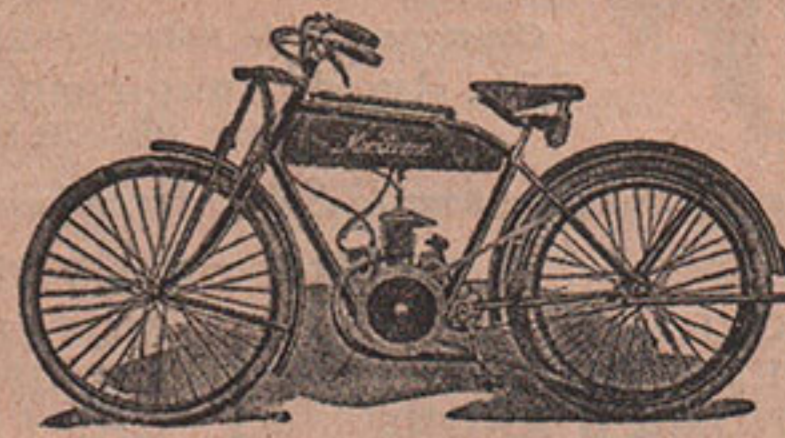
ESSAIS à VOLONTÉ

Avant d'arrêter votre choix, voyez donc
B. GODART, 116, Bd de Grenelle
Tél. SÉCUR 61-76 PARIS (15^e) R. C. Paris 27-476
qui vous livrera complet pour **6.800 Fr.**

son Cyclecar **Th. LAFFITTE**

Moteur 4 temps - 3 places - 75 kms à l'heure
Pneus Confort - 6 litres aux 100 kilomètres

- SES VOITURETTES ET CYCLECARS -
SES MOTOS DE TOUTES MARQUES en
NEUF Crédit 13 mois OCCASION



MOTOBÉCANE à 1.485 francs



TARIF : 2 francs la ligne (minimum 2 lignes). Annonces à caractère commercial : 5 francs la ligne (minimum 5 lignes).
 Tout abonné à *Moto-Revue* de par son abonnement, a droit à 9 lignes d'insertions gratuites à prendre en une ou plusieurs fois, il se trouve de ce fait remboursé du montant de son abonnement

AVIS IMPORTANT

TOUS CEUX QUI FONT USAGE DES PETITES ANNONCES sont informés que dorénavant AUCUNE réclamation ne sera acceptée pour erreurs e'lle ne se conformer pas aux indications suivantes

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 cm. sur 13 cm.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le n° dans laquelle elle doit passer ;
- 3° En dessous l'annonce TRES LISIBLEMENT et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant sur chaque feuillet le numéro dans lequel elle doit être insérée. Nous le répétons AUCUNE réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces : ne nous en rendez pas responsables.

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution passera dans le numéro suivant.

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux et est valable jusqu'à la vente de la machine.

Motos à vendre.

- A. C. B. 5 HP, bon état, prix intéressant. J. Colin, Coutouvre (Loire).
- A. B. C. 5 CV, 4 vit., état neuf., klack, compteur, pneus nfs, gd tour, à vend., bes. argent. 2.850 fr., Magnan, 161, rue Javel (15°).
- Aiglon 3 HP, nve, avec tan-sad, selle Terry, repose-pieds. 2.900 fr. Visible de 6 1/2 à 8 h. soir. Louis Develay, 21, rue des Prairies, Paris (20°).
- Alcyon 2 CV, débrayage 4 temps 1.300 fr. Petite moto, 1CV 1/2, 2 temps. 800 fr. Pierre Bruey, 42, av. Jaurès. Arcueil.
- Alcyon 175 cmc., 3 CV, 2 vit. débray. état neuf. 2.100 fr. Brisson, 68 bis, av. Larroumès, L'Hay-les-Roses (Seine).
- Alcyon 175 cmc. 2 vit., état neuf, roulé 600 km. 2.000 fr. Leroux, 33, av. Pierre-Curie, Saint-Cyr-L'Ecole (Seine-et-Oise).
- Alcyon 3 HP, 2 vit., bloc moteur Ballot, peu roulé, excellent état méc., compt O.S, phare Luxor. Minier, Pont-Levoy (Loir-et-Cher).
- Alcyonnette, comme nve, roulé 800 km., écl. élect., compt., acces., 1.200 fr. Laloi, Epinay-sur-Orge (Seine-et-Oise).
- Moto Anglaise moteur Jap., 5 CV., bte Sturmey, 3 vit. fourche, cadre neuf, révisé en juin, avec ou sans side. 3.800 fr. S'adres. tous les jours. Texier, 14, rue des Caves, Sèvres (Seine-et-Oise).
- Anzani 4 HP, 350 cmc, 4 vit., état neuf. 3.600 fr. Bance, 30, rue Pradier, Paris (19°).
- B. S. A. 5 HP., 3 vit., gar. et., par-p., neu., b. pr. vis. après 18 h. 30. Faure, 168, boul. de la Gare, Paris.
- B. S. A. 5 HP, 3 vit., révisée et peinture nve, pneu 700x80, 1 enveloppe et 1 courroie de rech. Prix : 2.500 fr. Lazaro, 8, rue Saint-Paul Paris (4°).
- B. S. A., très bon état, superbe carr. avec pare-brise. 3.800 fr. M. Voisin, 180, rue de Paris. Tél. 232.
- B. S. A. ent. remise à neuf, avec sidecar Gloria, suspension avant brevetée, 4 pneus nf, pare-jamb., pare-brise, écl. et peinture ent. neuf. Prix : 3.600 fr. Tous les jours à partir de 19 h. Samedi après-midi et dimanche

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)

Téléphone : Levallois 10-41

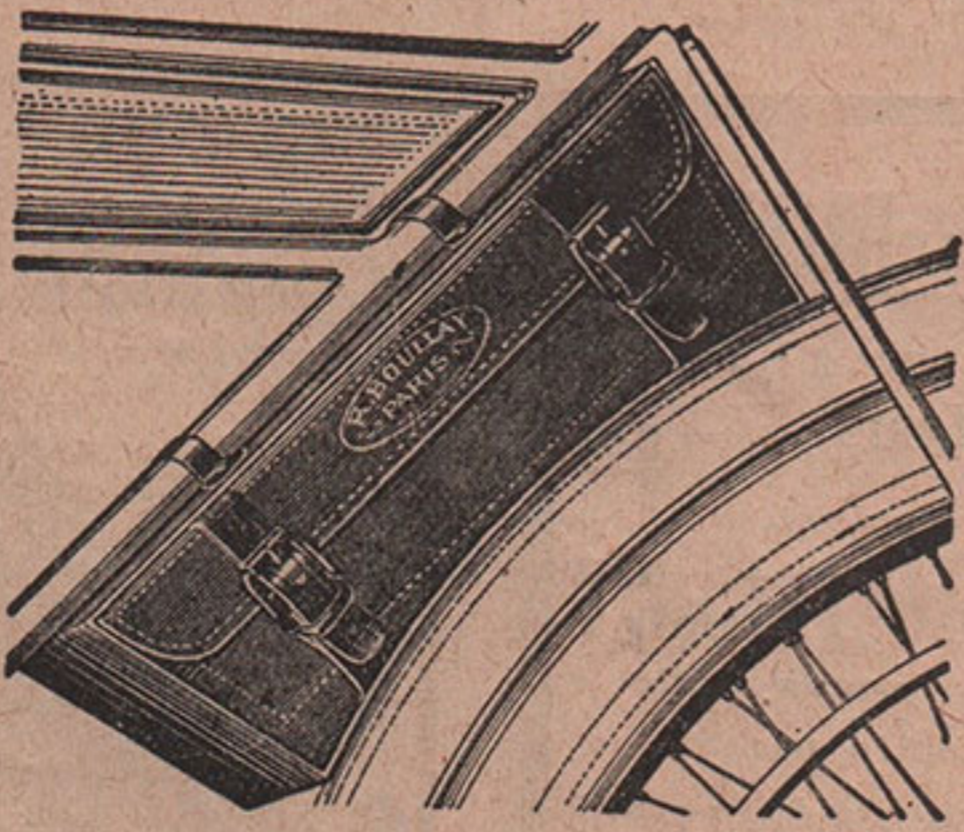
**:: PIECES POUR ::
 TRIUMPH. - B. S. A.
 DOUGLAS. - P. & M.**

Expéditions en province — Demandez le tarif
La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

SACOCHES de CADRE



Spéciale pour motos **Monet & Goyon** 2, 3 et 4 HP, en tôle émaillée noire, larges soufflets cuir, doublée intérieurement, livrée avec agrafes et boulons. **33 »**

R. BOULLAY 6, Rue de Moscou, PARIS
 Agent Général de **MONET & GOYON**

- matin. Lesage, 55, av. Gallieni Bagnole (Seine).
- B. S. A., très bon état. 2200 fr. Dujardin, 48, rue des Francs-Bourgeois, Paris.
- B. S. A., dern. mod., bon état. 2.500 fr., pn. neuf, ap. 5 h. soir, 3, rue Jules-Valles, Saint-Ouen, Porte de Clignancourt.
- B. S. A. 5 CV, état neuf, solo tan-sad. 2.500 fr. D. F. R., dernier mod., 350 cmc., pompe bet. tan-sad. 2.600 fr. Ner A Car état neuf. 2.800 fr. Pollet, 108, rue du Château, Boulogne-sur-Seine.
- L. Clément 5 HP, état de neuf, tan-sad, pneu nf. Beaumont, 78, rue de Meaux (19°).
- Cleveland rou. 6.300 km., à vend. 2.500 fr., ou à éch. cont. moto vite, environ 100 km. heure, t. b. ét. Boileau, Instituteur, Thieux (Oise).
- Cleveland, 4 CV, état neuf, écl. par dynamo. 3.000 fr. Robert, 109, rue de Charenton, Paris.
- Cleveland 4 HP 1925, peu roulé, phare, compt. OS. 2.700 fr. Visible chez Valpic, 23, av. Trudaine ou s'adres. : le soir après 7 h. Dufrancatel, 13, rue Durantin (18°).
- Cleveland 4 CV, mod. 25, état neuf. écl. élect. AV et AR. Ecrire : R. Aubert, 50, rue Leprince, Amiens
- Cleveland 3 HP 1/2 peu roulé, bon état, acces. 2.600 fr. M. Doual, 75, rue du Mail, Angers (M.-et-L.).
- Cleveland 3 HP, excel. état pn. neuf, phare, acc., cause dép. 1.600 fr. 133, av. J.-B.-Clément, Boulogne-sur-Seine.
- Cyclotracteur, neuf complet avec papiers. 250 fr. Gueudet, 16, av. Germain-Pilon, Aulnay-sous-Bois.
- D. F. R. 4 HP, 3 vit. kick, selle Terry, carbur. Amac, état neuf avec tan-sad, sidecar et outill. Prix : 3.400 fr. Ecrire : Moreau, Louis, 21, boul de Clichy, Paris (9°).
- D. F. R. 350 cmc, 3 vit., mot., ent. révisée. A enlever de ste. 2.600 fr. M. Voisin, 180, rue de Paris, Pantin. Tél. 232.
- D. F. R. spéciale, 4 HP, juil. 25, roulé 2.000 km., 2 vit. debr. kick, pour Brampton, tan-sad, 2 réserv. huile séparé, magnéto Salmson, carbur. Amac, pièces rech. phare luxe, dble alumag, retrovica. Ecrire pour rendez-vous. Prix : 2.800 fr. A. F. Gad, 57, rue Paradis, Paris.
- D. F. R. 3 CV, sport, 3 vit., fin 25, chne-chne, carb. Amac,

ROYAL MOTO
 10, AVENUE NIEL

ROYAL MOTO
 10, AVENUE NIEL

selle Terry, écl. Ducellier, pare-jambes, acces. complet, assur. 10 ans, roulé 900 km., urgt, cause mariage. 2.900 fr. Envel. et chem. Michelin nves, 65x55, le jeu : 350 fr. Visible ts les jours, essai leçons cond. sur. RV. Albrech, 23 bis, boul. Carnot, Enghien (Seine-et-Oise).

D. F. R., 350 cmc, Blackburne, culbut., cadre surbaissé, 110 km. 4.500 fr. Picquenard, 128, rue Fazillau, Levallois (Seine).

Douglas 3 CV, 2 vit., magnéto Bosch, pneus nfs. 2.200 fr. Marius Bodin, 55, rue Jean-Jaurès, Vanves

F. N. sport, M. 60, abs. nve, écl. Magdx, occasion unique, march. s'abst. P. Laval, 24, rue Dupaty, La Rochelle.

F. N. M. 60, parf. état, luxor b. Pehu tan-sad, s. Brooks, repose-pieds, chambres, 5.000 fr. 10, rue Michel-Ange, Auteuil 27-46.

F. N. M. 60, confort, comme nve, sortie usine avril 1926, équipée gd tourisme, tan-sad, phare, avertis., assurance payée, 5.500 fr. Visible tous les soirs, 6 à 8 h. 43, rue Froidevaux, Paris.

Particulier vend F. N., confort M. 60, peu roulé, gd lxe, pn. ballon, dyn. Bosch, accus. écl. élect. Ville et route, klax., élect., compt., montre, trompe Knee-gripps soudés, selle souple Brooks, tan-sad Brooks, repose-pieds élastique, outils 3 coff., chaîne Reynold de rech. valeur 9.000 fr. Prix : 3.500 fr. Vis. garage André, av. des Martigues, Istres (Bches-du-Rhône), pr. Marseille.

Gillet d'Herstal 1925, état. neuf, 4 ch. kick, tan-sad, 90 km. heure. Doucino, 124, boul de Charonne.

Gnome et Rhône 3 HP 1/2, fin 1925, roulé 1.000 km., acces. à vendre. 3.000 fr., ou échang. contre voit. Ecrire : Geuraise, 95, rue Leblanc (15°).

Gnome et Rhône 4 HP, type B. prix intéres. Delage, 4, rue de Longchamp, Neuilly-sur-Seine.

Gnome et Rhône 3 CV 1/2, roulé 2.000 km. état neuf, tan-sad, écl. Luxor retrov. 3. 100 fr. Hocmard, 166, av. Gallieni, 166, Bagnolet.

Gnome et Rhône, 2.500 francs 4 CV excel. ét. de marche, peu roulé, mod. 1924, phare Mag. et, acces. à vendre pr cause dble emploi. Ecrire : S. Spelle, chauff. méc., Blangy-sur-Bresle (Seine-Infér.)

Griffon, 2 CV 125 cmc. débr. guidon porte-bag., parf. état, peu roulé en ordre de marche

MOTO-ECOLE

la plus ancienne école enseignant la moto et garantissant le permis de conduire (30 francs). formalités comprises

apprend gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mécanique sur INDIAN, HARLEY, B.S.A. et toutes autres marques....

MOTO-ECOLE

Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 fr.

Service de dépannage : Diderot 41 88
Location de motos et de side-cars
Ouvert tous les jours et dimanche matin

Bureaux et Cours, 3, rue Dagorno
- (En face du métro Bel-Air) -
Garage, 3 bis, rue Dagorno
Ateliers, 13 et 15, rue des Ormeaux
:- TÉLÉPHONE : DIDEROT 41-88 :-

MOTO-ECOLE

1.200 fr. Pavillon, 54, rue des Envierges, Paris.

Gnome et Rhône, 3 CV 1/2 neuve, 700 kil. acces. 3.000 fr., essai à vol. Richbourg, 8, rue Président-Wilson, Gentilly (Seine).

Gnome et Rhône 500 cmc., 1925 équipé complet excel., état essais à volonté. Prix à débattre. Ecrire : Jubert, 62 rue Théophile-Gautier, Paris (16°).

Gnome et Rhône, 4 CV excel. état de marche tan-sad 2.900 fr. Vis. le dimanche, à Chaville. Ecrire : Bourayne, 4, rue Royer-Collard, Paris.

Griffon 125 cmc. 1 CV, 1/2 comme nve 850 fr., pneus nfs. Paterné A., 38, rue Jacob, Paris.

Griffon 2 3/4, sport fait 400 k. abs. nve, cause achat voit. pressé 2.200 fr. A. Terrier, 44, rue des Arts, le Perreux (Seine).

Le Grimpeur, sport 2 CV 2 v. kick, débr. parf. état 1.300 fr. acc. Ecrire p. R. d. Vs Rouillac, 36, boul. Arago, Paris (13°).

Grimpeur nve 250 cmc. 2 échap. Albino 3 v. gar. usine val. 3.100 fr. vendu 2.700 fr. Ecrire : Max, 29, rue Nollet, Paris.

Harley Davidson 9 HP, état neuf, cadre et guidon renfor. écl. Magon, pare-brise à céder pour cause achat 12 HP, visible tous les jours 4.900 fr. Yson, 75, rue de l'Université, Paris (7°).

Harley Davidson 9/12 CV avec side révisée à neuf, phare Magondeau, acces. pneus nfs, presse 3.500 fr. s'adres. : Muller, 207, rue de Bercy, Paris.

Harley Davidson 9 HP ent. révisée pare-brise 0 m. 50 de hauteur Magondeau avec clef et 3 robinets d'éclairage, outil. complet et chaînes et chambres de rech. A prendre de ste pour cause de départ avec 4.800 fr. s'adres. : Lesquillier, 55, rue Pajol, de 18 h. 1/2 à 20 h.

Moto Jap sport 3 HP, 350 cmc. parf. état, tan-sad chaîne courroie, 3 vit. magn. Bosch, carbur. Amac, chambre et courroie de rech., outil. 2.200 fr. Café des Deux Gares Bécon-les-Bruyères, le soir à partir de 7 h. ou sur rendez-vous, tél. 6 Courbevoie.

Koelher Escoffier gd sport état neuf très peu roulé nomb. acces. vitesse 130 à l'heure, s'adres. : Garage Mirbel, rue Mirbel ou écrire, 49, rue de Jussieu, à M. Gabriel Branlard.

Labor, 4 CV, 2 vit., 2 chaînes 270 cmc., abs. nve 1926 avec garantie usine, outi. et acces. com-



PARIS-MOTOS

79, Av. des Ternes et 1, Rue Lable
PARIS Wagram 75-04

Vous présente :

La Moto TERROT

250 cmc' pneus Ballons

montée par

DURAND, champion de France 1925

1^{er} ex æquo dans PARIS-NICE

Cette Moto, strictement de série, est entièrement construite dans les Usines Terrot à Dijon.

Les amateurs de machines de courses peuvent se rendre acquéreurs de cette moto au prix du catalogue.

Seul Fabricant vendant ses machines de Course

225 fr. 50 la paire avec ferrures pour RENAULT 6 cv., CITROEN 5 & 10 cv etc...

à qualités égales
l'amortisseur



Éts. GIANOLI - 9, Rue de l'Indre, 9 - PARIS (20°)

Pub. G. Sucerts

Téléphone : ROQUETTE 54-38

plet, Terry gr. mod. 650 voitte, valeur 4.100 fr. cédés 3.000 fr. cause voiture. Ecrire : Poitevin, 19, boul. Desaix. Riom (P. de D.).

Labor 1 CV 1/2 très bon état dble emploi bas prix, Rich, 4, avenue Péreire, Asnières (Seine).

La Cyclotte velom. F. eleast. parf. état, prix avant. 2 env. 650 x 45 nve, 40 fr. P. Gaston, 36, avenue Bugeaud, Paris (16°). Visible 8 à 9 h., 13 à 15 h.

La Française Diamant 2 HP 3/4 prise directe très bon état pneus nef. Prix : 700 fr. Coron-Barbier, n° 12, Onnaing (Nord).

Magnat Debon, nve mod. sport 1926 3 CV mot. 2 temps, 3 vit. échangerai contre moto en parf. état de 350 à 500 cmc., moteur 4 temps. Perret, 19, rue de Valois, Paris (1^{er}).

Monet Goyon, 175 cmc., 2 vit., parf. état de marche 1.900 fr. M. Voisin, 180, rue de Paris, Pantin. Tél. 232.

Monet Goyon 2 CV, sport, comme nve peu roulé 2.300 fr. Ecrire : Berbiguiet Marcel, 41, rue Victor-Hugo, Orange (Vaucluse).

Monet Goyon supersport, 175 cmc. complètement nve, prix à débattre s'adres. : Leclère, 84, rue Didot.

Monet Goyon, Mag. 350 cmc. à culbut. sortie mars 1926, roulé 500 kilom. 110 à l'heure, 2 l. au 100 kilom., pneus 710 x 95, écl. mag. compt. ch. de rech. porte bougie glace, tan-sad, Terry pare-boue. A vendre ou éch. c. voit. 5/6 CV b. marque. M. Nicolinet, 24, rue du 22-sept., Caudry (Nord).

Monet Goyon supersport, 175 cmc., septembre 1925, selle Terry, écl. élect., à peine roulé cause mariage 2.900 fr. Breton, 25, rue Nollet. Tél. Marcadet 44-80.

A enlever de suite 3.700 fr. Monet Goyon, 4 CV, sortie juil. 1925, roulé 1.000 kilom., tan-sad, phare acétyl., compt. rétro., s'adres. : Roux, 42, avenue Grande-Armée, Paris.

Monet Goyon supersp., 3 CV, comme nve, dble échap., direct. carb. Mills de course, selle Terry, grand modèle, essais le soir à 7 h. 3.200 fr. Margalet, 24, quai Célestins (4^e).

Monet Goyon 1926 MCS, Mag. culbuteurs, 100 kilom. à l'heure, amortis. c. nve, 700 kilom. photo. C. mariage 5.000 fr. au lieu de 6.200 fr. Ecr. Forestl, à Senoëan (Saône-et-Loire).

Monet Goyon 250 cmc. 3 vit., Burmann, selle Terry, écl. élect., 3 pneus, 3 chambres, 2 courroies sortie février 15, vendue de confiance. Marçais, à Coulouge (Sarthe).

De confiance moto 3 CV 1925, 2 vit. kick, 2 pneus nfs, chambre rech. écl. filtre tan-sad, courr. rech. acces. divers 2.200 fr. R. Ebner, 44, route des Petits-Ponts, Aulnay-sous-bois (S.-et-O.).

Moto état neuf, 3 CV, 3 vit., prix : 2.300 fr., pour tous renseignements s'adres. : Concierge, 30, rue Pradier, Paris (19^e).

Moto 175 2 HP, 2 vit. débr. kick à débattre. Trenque, 9, rue de la Cour-Desnoues (20^e), le soir 8 heures.

Moto 3 HP 2 vit. état neuf 2.200 fr. 1 Thomann 1 HP 1/2 1.200 fr. Faure, Aux Ancizes (Puy-de-Dôme).

Cause achat voiture je vends ma moto 3 HP marque solo, assurance payée, parf. état. Germain, 23, rue de la Jonquière.

Moto 3 CV 1.500 fr. moteur 4 temps, bon état. Brener, 13, rue du Marché, Puteaux (Seine).

Moto 1 HP 3/4 pneus nfs, état de marche 900 fr. Vis. le soir après 19 h. Hamel, 16, avenue Pasteur, Issy-les-Moulineaux (Seine).



Quatre FAITS

pour fixer votre choix.....

ROYAL-MOTO

1° Révélation du Concours d'Endurance de l'U.M.I.

25 Avril 1926 CIRCUIT DE MAULE

2° Circuit de l'Ain - - -

- - - Médaille d'Or

André FAURE sur *Royal-Moto*, 1^{er} ex æquo.
Concours International de Régularité et
Tourisme. 13 Mai 1926

3° Bol d'Or 1926 - - -

Brillante performance de la *Royal-Moto*
:- :- :- :- 1.187 kilom. en 24 heures

4° Trois Jours du Forez

2 Médailles d'Or - Coupe des Constructeurs

Pour renseignements, s'adresser au :

Dépôt Général de la Royal-Moto
10, Avenue Niel Paris (17^e arr^t)



Motobécane peu roulé à vendre de suite. Prix : 1.150 fr. Lhomme, 266, rue des Pyrénées, (20^e). Vis. à toute heure.

Motosacoche 5 HP culbuteurs side spec. surbaissé état mé. parf. 1.800 fr., 4, rue Charles-Renouvier, Paris.

Norton parf. état soupapes en chapelle vite fourche Druidé, selle Brooks, spécial gros pneus nfs, 1 enveloppe, 1 chambre rech. assurée 1 an 150.000 fr., 4.800 fr., Martinet, 7, rue Clodion (15^e).

Norton Sport 115 kilom. à l'heure 79 x 100, 4 CV compteur pneu et ch. de rech. presque pas roulé pneus origine superbe occ. à enlever au plus offrant minimum 4.950 fr. Julien Salmson, La Mouline, Angoulême (Char.)

Peugeot 3 CV, 1926, 2 t. 2 vit. bloc-mot. ph. 800 km. comme nve 2.700 ; cse non emploi ou éch. av. soultte quadrill. Peugeot t. bon état. Benoit, 9, avenue du Bois, Abbeville (Somme).

Peugeot 2 cyl. 3 HP 1/2 pneus nfs ent. rev. pr. 1.800 fr. Vis. t. l. jours dep. 17 h. 1/2. Gatheron, 51, rue de Belgique, Meudon (Seine-et-Oise).

Peugeot 3 CV 175 cmc. abs. neuve roulé 500 km. 2.900 fr. Bloud, 175, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine. Visible à partir de 19 h. 15.

Départ Peugeot 3 HP, 1926 r. 300 kil. s. gar. tan-sad acc. Visible 7 à 9 soir. Drean, 18, rue Croix-Nivert (15^e).

Propulcycle sp. 3 CV fin 1925, 4 temps, B. Staub 3 vit. chaîne, selle Terry, siège AR. access. Etat neuf, prix 2.500 fr. S'adresser : 6, Cité Maris, Paris (17^e).

Propulcycle 2 CV 4 temps 2 vit. comme neuf 1.800 fr. Tisserand, 3 bis, Impasse des Souhais (20^e).

Achète motos modernes grosses et petites. Bassin, 45, Cours de Vincennes, Paris (20^e).

Peugeot 3 HP 2 vitesses bon état, Gnome et Rhône, avec side, Motos 5 HP moteur Villiers, 3 vit. Griffon, 125 débrayage, 1.000 fr. L. Chartier, 8, rue Tarbé, Paris (17^e).

R. Gillet 1925 confort excell état, Amac, Terry, nbx. access., rechanges, solo ou side. Rendez-vous, Laborerie, 82, boulevard Port-Royal.

4 Motos Roll, 2 CV, 2 vit, débray. 1.400. 2-h. à 6 h. Garreau 289, rue de Vaugirard.

Rovin Sport, 2 CV, 2 vit, carb. Nink, 2 m. t. b, ét. 1.200. Ruby, 64, rue du Chemin-de-Fer, Fontainebleau (Seine-et-Marne).

Rovin 2 HP, 2 vit. pn. neufs 1.000 fr. Delzongles, 45, rue Jouy, Chaville (Seine-et-Oise).

Rovin 125 cmc. 2 vit, révisée usine 1.500 fr. Mérot, 34 bis, rue de Chateaudun, Asnières (Seine).

Rush, 3 CV, spéciale mot. Jap. 350 cmc. susp. arrière, comme neuve. Dimanche matin seulement. Jarreau, 35, rue de l'Industrie, Courbevoie (Seine).

Saroléa 350 cmc supersport 1925, pneus neufs, compt. Jaeger, fr. de dir. tan-sad. ayant peu roulé. Ecrire pr. r. v. Lachaud, 105, rue de Vaugirard, Paris (6^e).

Saroléa 3 CV, état neuf, équipement complet. Ecrire R. Aubert, 50, rue Leprince, Amiens (Somme).

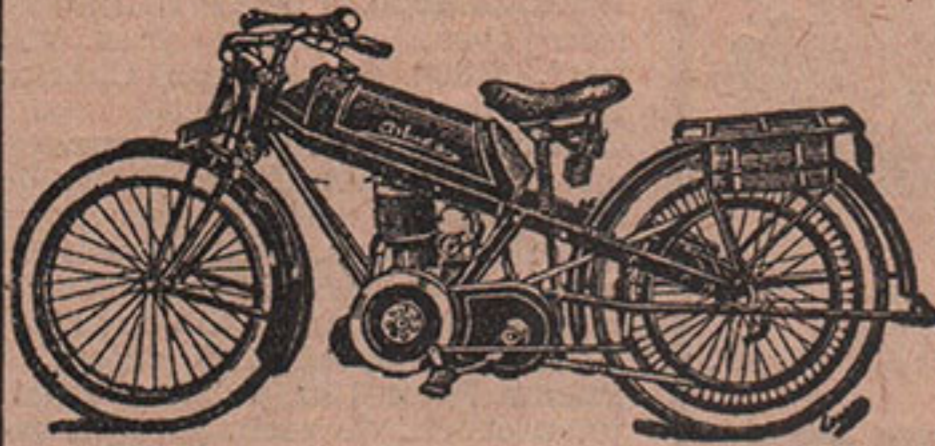
Jolie moto sic touriste Mle 25, 2 CV 1/2, 2 t. comme nve, fait 400 kilm. C. sauté à v. 1.200, payée 2.200, essais à vol. t. l. j. Godet R. fabrique de sabots, Authon-du-Perche, (Eure-et-Loir)

Soyer 2 vitesses, parfait état de marche 1.700, s'adresser 68 bis, rue du Maréchal-Foch, Versailles (Seine-et-Oise).

Soyer 3 CV, très b. état. 18, Allée des Dames, Bois-Colombes, près de chez Hispano.

Motos "ARBINET Aîné"

(Cadre-Châssis breveté S. G. D. G.)



Moteur TRAIN
(2 temps)

Boîte 3 vitesses

Selle suspendue

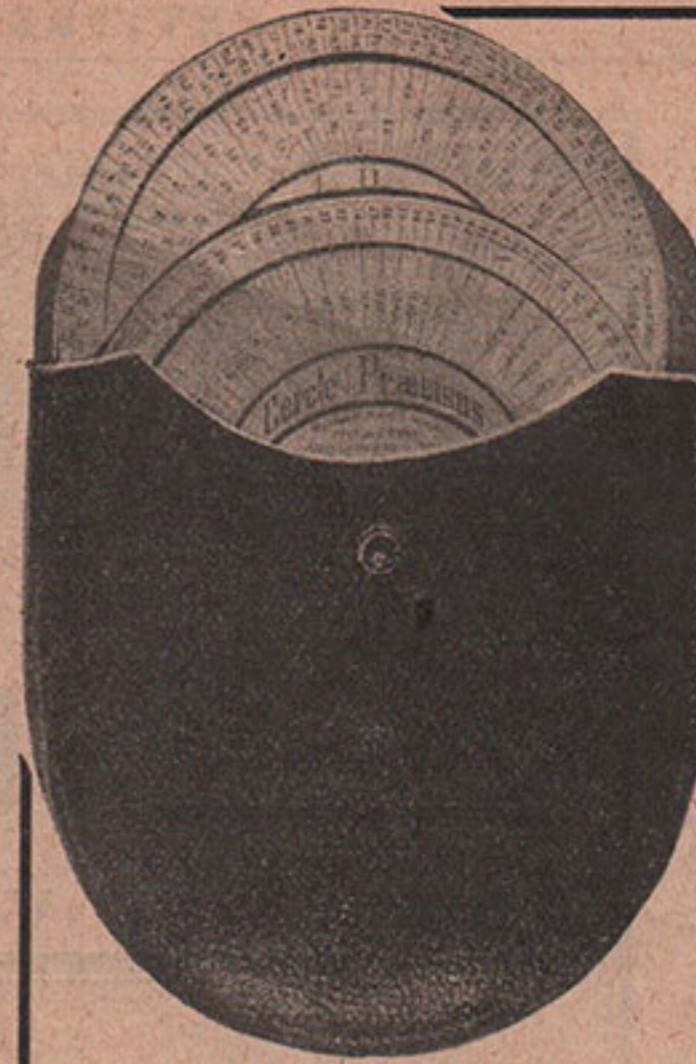
Cadre triangulé

2 MODÈLES TOURISTE
2 MODÈLES SPORT
3 ET 4 CV. SIDECAR

Agents demandés

Catalogue franco

ARBINET Aîné, Constructeur
72, Rue Berbisey - DIJON (Côte-d'Or)



CERCLE PRÆCISUS

R.-H BOSSELET
PARIS

SANS CALCULS et
INSTANTANÉMENT
vous obtenez :

- 1° La vitesse moyenne à l'heure;
- 2° La consommation d'essence aux 100 km.;
- 3° Le temps total de marche à une moyenne que vous vous imposez;
- 4° La distance à parcourir avec le contenu de votre réservoir.

Prix : 30 francs

(l'étui contenant les 2 cercles)

Dépositaire : Motocomptoir, Bd Péreire,
Paris (angle rue Laugier et bd Péreire)

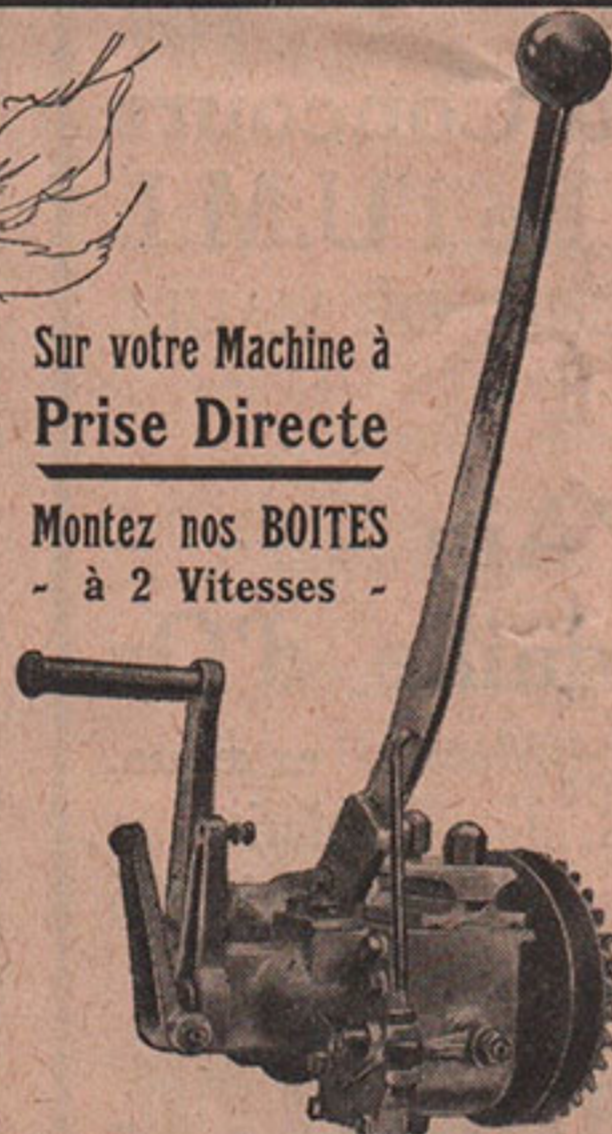
Téléphone : 83 46

UNE NOUVEAUTÉ INDISPENSABLE



Sur votre Machine à
Prise Directe

Montez nos BOITES
- à 2 Vitesses -



Pour votre MOTO de
Sport et de Tourisme

en solo, duo et side-car
Adoptez notre boîte à 4 VITESSES

Établissements C. PICARD
26, rue Carnot, COURBEVOIE
Demandez la notice M. R. envoyée gratuitement

AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes marques et toutes dimensions

PNEUS & CHAMBRES

pour Vélo, Moto et Auto

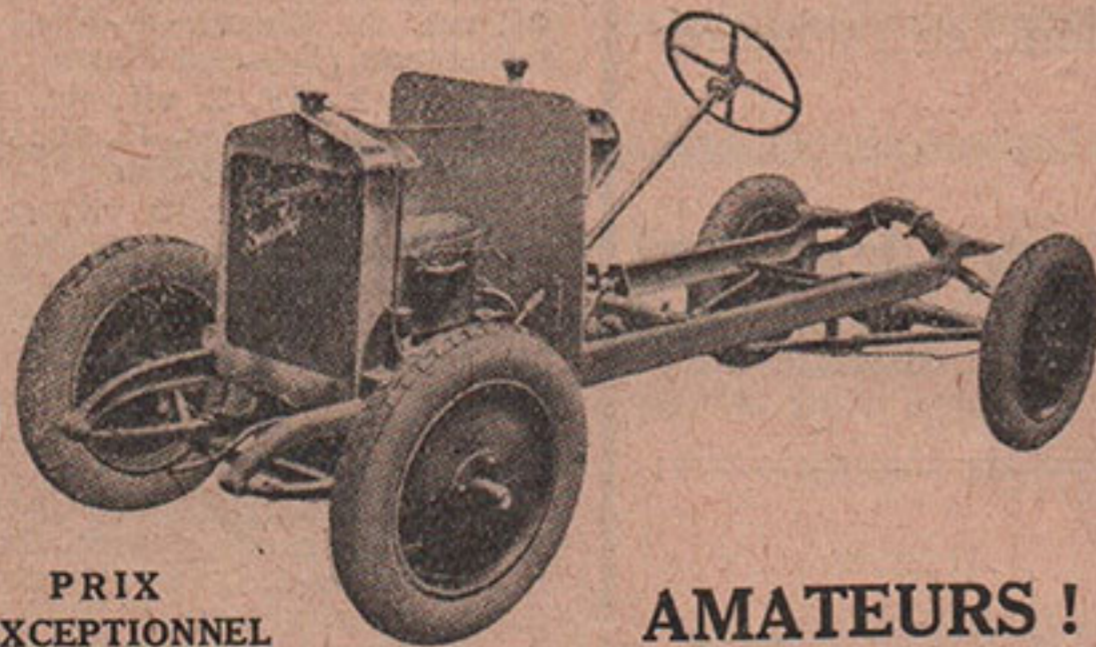
à des PRIX TRÈS AVANTAGEUX

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS & REGOMMAGES

Maison VAYSSE

387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)

Téléphone : SÉGUR 27-78



PRIX
EXCEPTIONNEL

AMATEURS !

AVANT D'ACHETER, DEMANDEZ PRIX & ESSAI
DE LA CHAIGNEAU-SPÉCIALE

ÉNORME !

Impôt : 90 fr. par trimestre
Consommation :
6 litres 1/2 aux 100 kilom.
Vitesse : 100 km. à l'heure

7 C.V

FORMIDABLE !

En torpédo 4 places
En camionnette 400 kilogs
En sport
En conduite intérieure

FORD SPECIALITY - 110, rue d'Angoulême, PARIS-XI^e
Métro : COURONNES

Tél. : ROQUETTE 66-46

Le Guidon "SOUPLESS"

sur Amortisseur Velours

vous présente ses

MODÈLES MOTO

Contre les chocs et les cahots...

Contre les mauvaises routes...

Contre la fatigue et la douleur aux poignets...

employez le "SOUPLESS".

Vélo-moteur, larg. 50 cm. env..	50 fr.	Email noir. Tous genres de cintres.
Moto légère, — 60 cm. —	60 fr.	
Grosse moto, — 70 cm. —	70 fr.	

Renseignements : SOUPLESS, 54, Rue St-Maur, PARIS (XI^e)



ROYAL MOTO
10, AVENUE NIEL

Soyer 3 CV, c. nve, t. sad, pneu, rech. cause dble emploi, ess. à vol. Ganneau, 30, avenue du Maine (15°).

Moto Stella 3 CV, sport nombr. acces. presque neuve, 2.200, de 2 à 6. Garreau, 289, rue Vaugirard.

Sumbeam 500 cmc. bon état le soir à 6 1/2. Lormeau, 16, rue des Tourelles, Paris.

Terrot 250 cmc. 1925, tan-sad, par particulier. Aubert, 184, avenue d'Italie (13°).

Terrot confort 1926, 3 CV. sport, type F. S. C. état neuf garanti, tan-sad, vendue par particulier, cause voiture, 4.000 fr. téléphoner dans la journée, Nord : 09-03 ou 08-92. M. Babin et après 19 heures, 7, Place du Marché Levallois-Perret (Seine).

Terrot 3 CV, 1925, éclairage compt, nombr. acces. 3.000 fr. Gnome et Rhône 3 CV 1/2 1925, peu roulé, écl. élec. compt, nombr. acces. 3.200 fr. Ecrire : Rousseau, à Madeleine - Gagny (Seine-et-Oise).

Terrot 2CV, 2 temps sport état absolument neuf, 2.300, visible à partir 18h. Tallard, 6, rue Carrier-Belleuse, Paris (15°).

Terrot 3 HP, 2 temps 250 cmc. état neuf, roulé 1.000 km. cause santé, impôts 1926 payés à vendre 2.900 fr. renseignements et essais tous les jours midi, sept heures. J. Sawyer, 21, rue du Marché, Neuilly-sur-Seine.

Moto Triumph 5 HP side-car 4.000 fr. Moto Aiglon 3 HP. état neuf 3.250 francs. Monet-Goyon 2HP. 2.400 fr. Terrot 4 HP. nombreux acces. 5.000 fr. G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris.

Terrot 3 HP, selle Cantil, ent. révisée, très bon état 2.500 fr. Ecr. Bonnet 26, rue de Cambonne (15°).

Terrot 9 CV, 270 cmc. dernier mod. tan-sad chambre recharge, n'ayant pas roulé 800 km. cause maladie, prix 9.000 fr. S'adresser : Dieu Marcel à Heudicourt, Somme.

Thoman 1 CV 1/2 tr. b. état, carbu. Longuemar. Castagne, 15, avenue Grande-Armée.

Thoman 1 CV 1/2, révisée ent. très b. ét. 900 fr. A prendre de ste cause départ. Ecr. Julien, 11, rue Condorcet (9°).

Triumph, dern. mod. abs. n. gros pneus 3.400 fr. ap. 5 h. soir. 3, rue Jules-Valles (Saint-Ouen), Porte Clignancourt.

Triumph sidecar grand tourisme, pare-brise, état neuf, 3.500 de 2 à 6 h. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Triumph, comme neuve. entier. équip. sport, pneu de 28 x 3 neufs, tuyau d'échappement, phare, pompe outillage. Louis Delassus, 43, boulevard de la Villette.

Triumph 500 cmc. bon ét. méc. graiss. semi-autom. pignon tour et pignon sport). Mathieu, 114, boulevard Saint-Germain, Métro Odéon de préf. sam. apr. midi ou dimanche matin.

Ultima 3 CV. 4 t. 3 vit. bon état marche 2.200. Paquin, 26, rue Titon, Paris.

Vélocette 3-HP fin 1925, chaîne chaîne 3 vit. pompe mécanique dans le carter. Eclairage avant-arrière par bout, Magondeau, compteur OS. rétroviseur, prix 3.400 fr. Viel, 10, rue Châteaudun, Nogent-sur-Marne (Seine).

Vélocette moteur Anzani 1 CV 1/2 à culbuteurs carb. Zénith, magn. Bosch cadre spécial, fourch. élastique, parfait état marche

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO ET EN SIDE-CAR
Sur VÉLOCETTE et TERROT

Leçons et Permis gratuits à tout acheteur

MAISON DE CONFIANCE

Vente de neuf et d'occasion
au comptant et à crédit

Agence VÉLOCETTE, TERROT,
et toutes Bonnes Marques

VENEZ VOIR NOS MODÈLES
:: EN MAGASIN - ESSAIS ::

OUVERT TOUS LES JOURS

Samedi, Dimanche et Fêtes, toute la journée.

FERMÉ LE MARDI

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian, 8
PARIS (12° arrond.)
Face métro Nation



SI VOUS DÉSIREZ UN

SIDECAR

Élégant, Solide, Confortable,

n'achetez pas sans avoir consulté notre catalogue de carrosseries et accessoires — PRIX DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

Envoi du catalogue sur demande contre 0 fr. 25 en timbres poste.

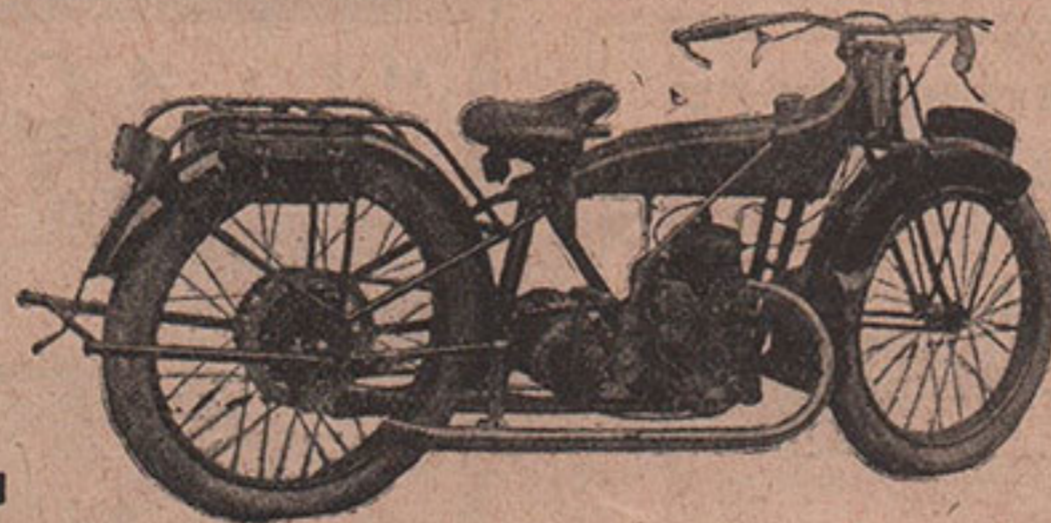
FERNAND RICHARD

Constructeur de sidecars et cyclecars, châssis démontables pour sidecar, capotes, pare-brise.

139, avenue d'Italie - PARIS (13°)

Anolenne Maison TONY-BOULEY

Gobellns 25-00



Motocyclettes LÉON ROUX

14, Chemin des Cailloux - LYON (Point du Jour)
Ateliers de construction à St-BEAUZIRE (P.-de-D.)

La Machine de GRAND TOURISME

Moteur à 2 temps TRAIN — Boîte 4 vitesses Picard

PRIX { 250 cmc., Selle HG, Pneus 700x80. 4.380 fr.
350 cmc., Selle HG, Pneus 700x80 4.680 fr.

Suppléments pour confort 700x100. 300 fr.
pour selle Terry..... 60 fr.

Agents pour régions disponibles sont demandés

1.200 fr. le soir après 20 heures 12, rue des Parisiens, Asnières (Seine).

Wooler, 350 cmc. sport, état neuf, 2 cylindres, flat-twin à culbuteurs, 4 vitesses, suspension AV et AR, tan-sad, spécial, compteur OS. à vendre ou à échanger contre F. N. confort M 50, M. 60 ou M. 67, essai à volonté. Prix à débattre. Gros, les Sablons à Massy (Seine-et-Oise).

Sidecars

B. S. A. 5 CV, excellent état carburateur, Zénith, side sport pare-brise, accessoire, 3.200 fr. ou échangerais contre side biplace Harley, bon état. Lafargue à Rouzan, Gironde.

B. S. A. sid. 1 place, véritable occas. essai à volonté, 2.500 fr. A. Treilly Saint-Dye-sur-Loire (Lot-et-Garonne).

B. S. A. modèle récent, état de neuf, cadre renforcé, pneus neufs, side Gloria essai à volonté, cause achat voiture. 3.600 fr. Ecrire : Delaplace, ingénieur, 167, faubourg Poissonnière, Paris.

B. S. A. 5 CV marche parfaite side avec coffre gros pneus, roues flasquées, éclairage 2.800 fr. Bouillon, 62, rue Gravel, Levallois.

F. N. 4 cyl, 8 CV, cardan, side tan-sad, écl. Mag. excell. et. Levin, 12, rue Boutarel, Paris.

Gnome et Rhône 4 CV, side sport, p. brise, compt, écl. mag. phare Kling, 26, rue du Commerce.

Gnome et Rhône 4 HP, avec sidecar, état neuf, B-Arg. S'adresser 8, rue Deguerry, Paris (11°).

Gnome et Rhône 4 HP, avec side bon état mécanique. Prix 3.600 fr. Cabaret, 35, rue des Huguenots, Epernay (Marne).

Griffon, 5 CV, révisée, 3 vit. 2 cyl, 4 temps, avec side neuf et accessoires, 1.800 fr. S'adresser, 150, avenue Ed-Vaillant à Boulogne. Urgent.

Griffon side-car, 4 CV, modèle 1925, 4 vitesses Burmann, outillage complet, 1 enveloppe et 2 chambres recharge, éclairage Magondeaux, selle Terry, parf. état de neuf, prix intéressant, visible tous les soirs à partir de 7 heures et dimanche matin. M. Fournier, 224, rue de Tolbiac Paris (13°).

Griffon 3 1/2 HP, bon état de marche avec accessoires, bas prix, garage 28, boulevard Péreire, Paris.

Griffon 6 HP. side 2 cyl, état méc. abs. garanti. acces. pneus neufs, 2.800. 4, rue Charles-Renouvrier.

Grimpeur Peuple 250 cmc. 2 échap. albion 3 v. gar. usine obus tôle r. garnie 650/60 p. br. val. 4.500, vendu 3.400, vends moto seule 2.700 side seul 700. Ecrire : Max, rue Nollet 29, Paris.

Harley Davidson avec side parfait état, vis, le dimanche matin, 125, rue de Crimée, Paris.

Harley, bi-place, machine parfaite, toute équip. assur, et impôts payés, Nicolas, 175, rue Championnet. Téléphone 43-79 Marcadet.

Particulier cède side-car Harley cause double emploi, le soir de 6 à 7, 161, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Harley, monop. très bon état. Pollet, 108, rue du Château, Boulogne-sur-Seine.

AGENCE
SCHEBLER
Le Plus
au Monde
CARBURATEUR
CACHETAILLE 15 RUE GUERSANT PARIS 17

Harley, side, état neuf, éclairage, outillage, accessoires, 4.800 fr. Gouleau, 8, rue Hégésippe-Moreau (18^e).

Harley Davidson, side 9 HP, état neuf, roulé 300 km., écl. mag. ph., silence d. bl. ir. 1 pn. secour., 2 ch., essais facult., à vendre cause double empl., 5.000 fr. Lascaux, 7, rue Scribe, Paris.

Harley side, gr. luxe, compteur, écl. klax, électr. p. gd. tourisme, prouve son état neuf par facture, gros pneus, 6.000 fr., prends en compte moto 350 cmc av. éch. contre Morgan Sandfort même valeur. Hodayer, 101, Gde-Rue Argenteuil.

Particulier vend **Harley** side 9 CV, parf. ét. éclair. Mag., à débattre. Picot, avenue Charles, 42 bis, Nogent-sur-Marne (Seine).

Harley side revisé peint neuve Mag., 4.200 fr. Haren, 6, bd. de la République, La Garenne.

Harley, side parf. ét. écl. Mag. comp. accessoires, four, incass., pare-tib., aff. sérieuse. Alech, 19, rue Dudry.

Harley side, 9 CV, parfait état, éclairage acces., 2 chaînes, pneus, chambres rechange, 4.000 fr. Coladant, 53, av. Ed.-Vaillant, Boulogne (Seine).

Harley-Davidson, 9 HP, parf. ét. side mono-place, capote et tablier de cuir, à échanger contre Morgan, t. l. j. de 16 à 19 h., Giraud, 231 bis, rue Lafayette, Paris.

Harley 7/9, side 1 pl. 1/2, parf. état, capote, pare-brise, Magondeaux, compt. OS, pneus neufs, acces., tan-sad, 2 ch. à air rechange 4.000 fr., vis. tous les jours. Peplu, 28, rue du Petit-Parc, Vincennes (Seine).

Indian, side-car 9 CV, bon état mécan., chamb. et pn. neufs, pare-brise, pare-boue, capote, éclairage, complet, peinture neuve, huile dans réservoir, essence. Gossot, 82, rue de Montreuil, Vincennes (S.).

Véritable occasion, side G. L. 6 HP, luxe peint, garn. neuve, pneus neufs, cap. brise, moteur, Mag. sort, rev. comp. O. S. phare pn. et chamb. rechange, affaire de confiance. Prix 3.700 fr. Ecrire p. rend.-vous. René Coiffier, 21, av. Paris, Thiais (Seine).

Bonne occasion side-car Indian excell. état, 3.300 fr. S'ad., 1, rue de Paris, Charenton (Seine).

Indian, side ét. neuf, pn. neuf, écl. Mag. compt. O. S. out. acces. 3.800 fr. vis. soir, dimanche mat. Toulze, 24, quai Célestins.

MOTO-ECOLE

la plus ancienne école enseignant la moto et garantissant le permis de conduire (30 francs), formalités comprises

apprend gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mécanique sur INDIAN, HARLEY, B.S.A. et toutes autres marques....

MOTO-ECOLE

Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 fr.

Service de dépannage : Diderot 41 88
Location de motos et de side-cars
Ouvert tous les jours et dimanche matin

Bureaux et Cours, 3, rue Dagorno
- (En face du métro Bel-Air) -
Garage, 3 bis, rue Dagorno
Ateliers, 13 et 15, rue des Ormeaux
-:- TÉLÉPHONE : DIDEROT 41-88 -:-

MOTO-ECOLE

Indian, side biplace, 3 b., revis., 3.200 fr. Moto Française, 850 fr. Tesdou, 63, rue Ducouëdic (14^e).

Indian, 3 b., side essai t. l. j. de 7 à 8, 2.300 fr. et Orial, 3.500 fr. Cœurjoly, 105, rue Croix-Nivert, Paris (15^e).

Indian, side parfait état, 3.500 fr. Harley Davidson, avec side, révisée, 3.000 fr. Valigny, 44, quai des Célestins, Paris (4^e).

Indian sidecar état neuf, carburateur Solex, prix à débattre. Arnoud, 67, Grande-Rue, Sèvres (Seine).

Indian, sidecar, revisé, bon état de marche, 2.800 fr. Wallays, 30, quai du Pont-Neuf, Tours (I.-et-L.).

Indian, side-car, 3 boules, compteur O. S. klaxon, phare, essai à volonté 3.000 fr. 309, rue Charenton, Paris.

Indian, side bipl. très b. ét., compt. Magondeaux, nombreux accessoires, 3.000 fr. M. Fouquet, 52, av. de la République, Montrouge, Seine.

Indian side L. V. bi-pl., par. bris. équ. élect. nombr. acces., état parfait, 3.200 fr. Hitier, 25, rue de Flandre, Le Bourget, Seine. Téléph. 60.

Indian, side 1 pn. neuf, bon état, prix 2.000 fr. Carouget Crécy-en Brie (S.-et-M.).

Indian, neuves, gd. luxe, avec side gd. sport, montées avec carb. Zénith, faible cons., dernier modèle gar., 6 mois 4.000 fr. au compt. ou à crédit. Gd choix de motos, occ. bas prix. Moto-école, 3 bis, rue Dagorno (12^e). Tél. Diderot 41-88, métro Bel-Air.

Indian, sid. bipl., écl. électr., état parf. 3.500 fr. 4, rue Ch.-Renouvrier.

Indian, gd side bipl. parf. état, bes. argent, écrire Delaunay, 15, rue Bosquet, pr. r. v.

Peugeot side-car 4 CV, boîte B. S. A., 1900. Tricar 6 CV, 2 vit., 3 places, 1.500 fr., le tout révisé pneus neufs. Cerurier, postier, bureau Paris 29.

Peugeot side-car 5 CV, 2 cyl., 3 vit. Debr. Mag. Bosch, parfait état, 2.600 fr. Lallia, 257, rue Charenton, Paris (12^e).

René Gillet, side g. l., carb. amac. bien équipé 3.000 fr. pour rend.-vous. Gob. 70-35, ou écrire Malerme, 7, place du Tertre.

René Gillet 6 CV, side-car p. br. p. ja., phare, parf. état, 4.500 fr. Cède garage. Ecr. Max, 29, rue Nollet, Paris.

SALON de la MOTOCYCLETTE

A. JACOB, Frères

15, avenue Anatole-France

CHOISY-LE-ROI —::— TÉLÉPHONE : 175

Concessionnaires des Meilleures Marques

MOTOBÉCANE - CLEVELAND
LE GRIMPEUR - HARLEY - DAVIDSON
MONET et GOYON
PEUGEOT - F. N. - SOYER - TERROT
MOTOSACOCHÉ - AUTOMOTO, etc.

Le plus grand choix toujours en magasin

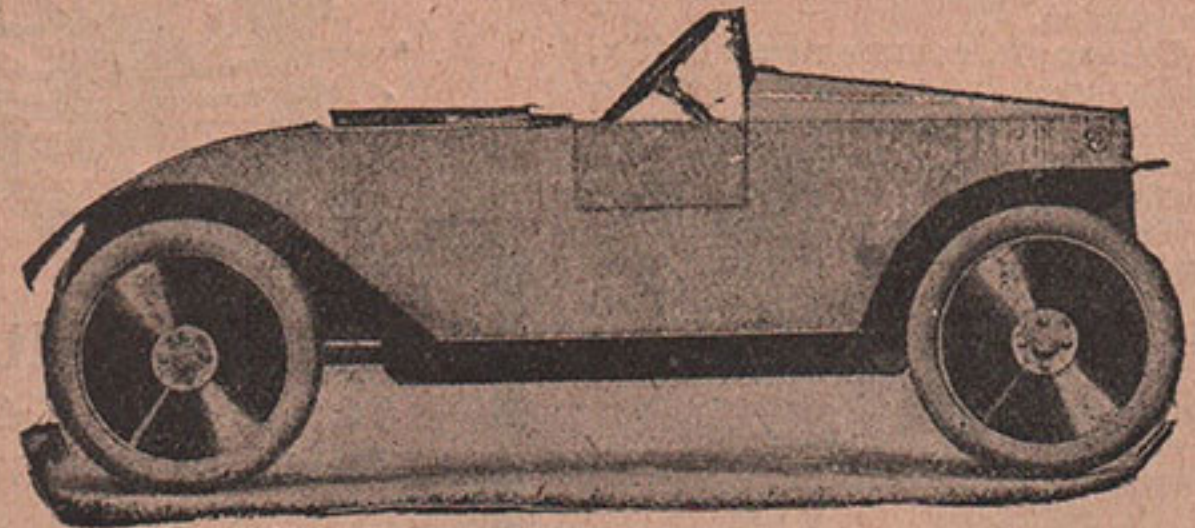
VENTE A CRÉDIT

directement aux meilleures conditions
depuis **100 fr.** par mois

LIVRAISON RAPIDE TOUS ACCESSOIRES POUR MOTOS

"LA 4 CHEVAUX C. M."

2 PLACES — 4 litres aux 100 kilom.
4 CV — 50 kilom. à l'heure



Prix : 6.900 francs

LA SOLUTION LA MEILLEURE DU
VÉHICULE CONFORTABLE ET BON MARCHÉ
Bol d'Or 1926, 1^{er} de la catég. (Record établi).

Établ^{ts} H. et P. PÉTERMANN, Concessionnaires
119, Boulevard Péreire, PARIS - Téléph. : Galvani 33-78

Royer, side moteur Jap, 5 CV, 2 cyl., à enlever 2.000 fr. S'adres. Le Gueunec, 4, rue Mansart, Marly-le-Roi (S.-et-O.).

Side biplace strapontin avec coussin et capote 100 fr. Lacour, Louis, 11, rue Gambetta, Nanterre (Seine).

Side pour B. S. A., châssis parfait état, pneu et chambre neuf, écrire rend.-v. Friquet, 73, avenue Carnot, Le Parc-Saint-Maur.

Side vannerie forme sport, bon état, prix 450 fr., visible t. l. j. Hervet, 52, rue Albert-Joly, Versailles (S.-et-O.).

Side léger, 3 CV., 3 vit., à enl. 2.200 fr. Deryek, 69, rue Grenelle, Paris.

Side F. N. 4 cyl, 3 CV, Gardan, acces., 3.200 fr. Ménager, 18, avenue de Melun, Montegron (Seine-et-Oise).

René Gillet en très bon état, O. S. phare, pare-brise, roue de secours 5.500 fr. Roques, 31 bis, rue Vallier, Levallois-Perret (S.).

Side sport alum, très vite, culbut, amort. acces., pare-brise, cap. dou. échap., écl. élect., Klax, sacoches grands pneus 4.500 fr. Fontan, 18, rue des Pyrénées, Paris. Essais à partir du 23 juillet.

Voitures.

Amilcar et cabriolet 5 HP Citroën parf. état. Baron, 25, pas. Davy (18°).

Amilcar 4 pl. couleur bleu roy complètement à l'état de neuf 13.000 fr. écl. dem. montre, compteur s'adres. chez M. Cheval, rue de Bitche, Sanvic (Seine-Infre).

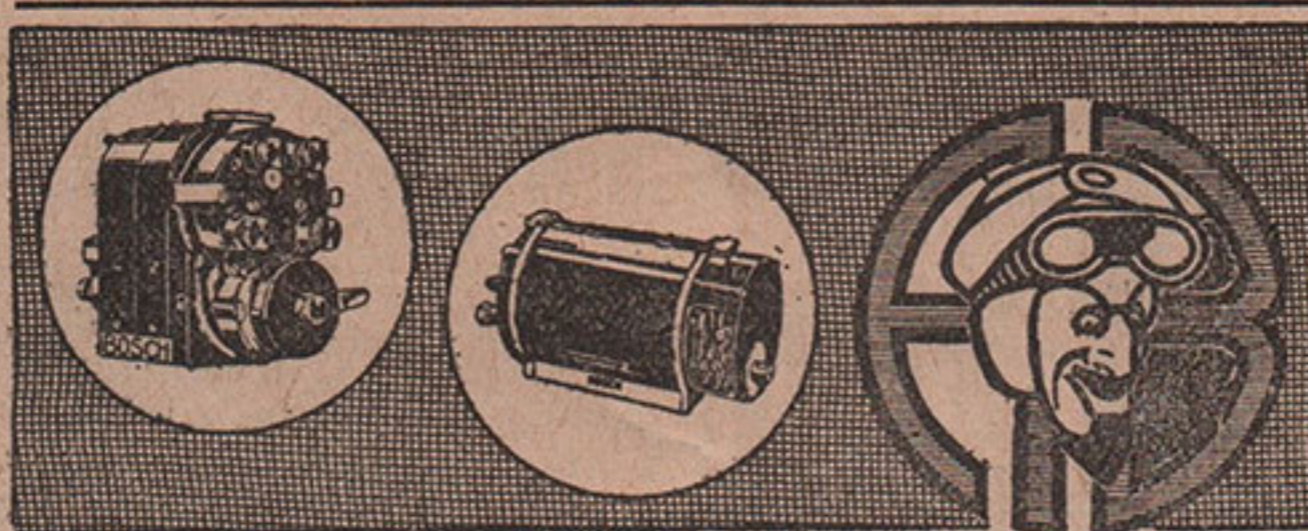
Benjamin condte intr 4 cyl. écl. dem. élect. compteur, pneus nfs 2/3 pl. parf. état à enlever bas prix. Leroux, 5, rue Marcellin-Berthelot, Charenton (Seine).

Cabriolet Citroën 5 CV état neuf 12.500 fr. s'adres. : Pierre Janet, 32, rue Edgard Quinet, Chalon-sur-Saône (S.-et-L.).

Bugatti 16 soupapes, 3 pl. moteur neuf. P. Magnon, Tournus (Saône-et-Loire).

E. H. P. 5 CV parf. état mec. 5 roues, ecl. prix : 6.000 fr. Visible tous les jours de 6 à 9 h. du soir Loison Marcel, 95, rue de la République, Puteaux (Seine).

Ford moderne ecl. dem. élect. 2/3 places, car. Franc. sp. parf. état 7.500 fr. Ford Normande parf. état 5.000 s'adres. : Petitjean, 119, rue Victor-Hugo, Levallois (Seine).



AGENT GÉNÉRAL
BOSCH
(Springfield)

**Vos magnétos
dynamamos &
démarreurs**

Bosch, Simms, Eisemann, Dixie, S.E.V.
R.B. Saga, North-East, Gray - Davis
et toutes les autres marques

**seront réparés par nous
en 24 heures avec
6 mois de garantie**

LE PLUS GRAND STOCK
d'appareils neufs ou d'occasion et de pièces détachées
de toutes marques.

CATALOGUE R. ILLUSTRÉ FRANCO

A. de SARELLO

90 et 104, Av. des Ternes - Paris
26, Wagram 65-66 44, St. Ouen 2-25

Ford ecl. élect., pneus nfs, très bon état 5.500 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard de 2 à 6 h.

Mathis 8 CV grand sport comme nve roulé 2.000 kilom. dem. ecl. compteur montre 5 roues pneus confort prix intéres. Ecr. : Voutier, 36, rue Polonceau (18°).

Particulier vend 5 HP Peugeot modèle 172 BC 1924 parf. état en tous points 5.600 fr. Reprends moto 500 cmc. moderne en compt. envoi photo. F. Gaston, 420, rue Colbert, Amiens (Somme).

Quadrillette Peugeot très bon état s'adres. : 2, rue Mausart, Marly-le-Roy, Prix 4.500 fr. Visible tous les jours.

Quadrillette Peugeot mod. récent excel. état mec. et car. moteur sort. révis. par spécialiste. Grellier, Ingénieur 2, rue Eugénie, Eaubonne (S.-et-O.).

Renault 1914 12 15 CV, parf. état de marche à vendre 5.000 fr. Morin, 5, rue Marc-Séguin.

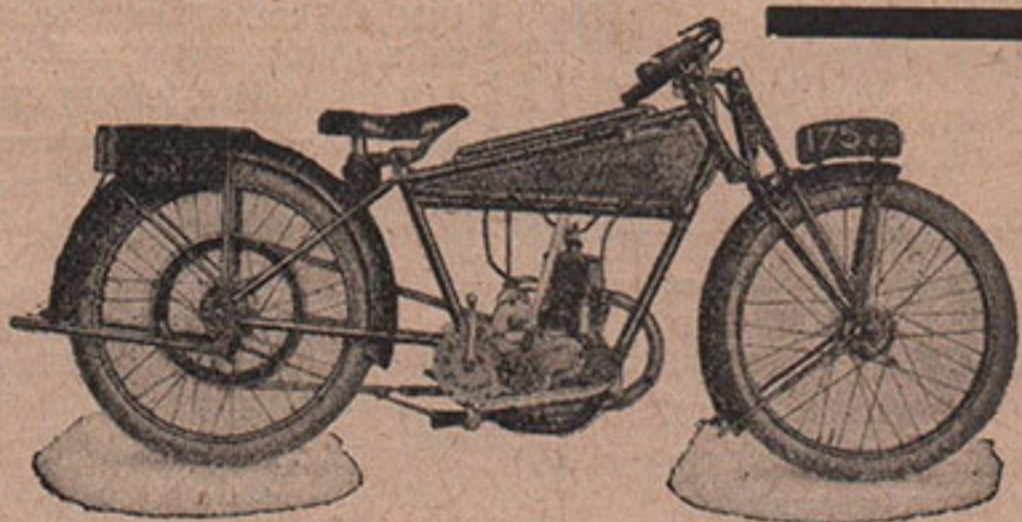
1 Camionnette boulangère Renault 12 CV révisée charge ut. 700 kg prix 9.000 fr., 1 châssis Panhard 12 CV ch. ut. 800 kilogs sur pneus, révisée, prix 6.500 fr. M. Bon, 11, rue Casimir-Pinel, Neuilly-sur-Seine.

Renault grand sport 6 CV fr. AV, pointe Bordino état neuf partie mec. impeccable voiture élégante et très vite équipement compl. montre compt. avec tablier lxe téléjauge amor. gaines stro-bass, project. et outil. complet affaire exceptionnelle par particulier. Visible tous les jours de 16 h. à 21 h. M. Maubert, 321 bis, rue Lafayette, Paris (10°). Métro Louis-Blanc.

Sima Violet 2 magnétos 2 pl. cap. compt. montre ecl. outil. bon état marche 3.500 fr. Menadier, 21, rue Alain-Chartier (15°).

Th. Schneider torpédo 12 14 CV révisée excel. état 5 roues. Rudge. Sarot, 77, av. Didot, Livry-Gargan (Seine-et-Oise).

Torpédo 4 pl. Chenard Walker état neuf pneus Michelin neuf 3.500 fr. Camionnette 800 kg. parf. état bâchée pneus nfs 6.000 fr. Moto Rovin 175 cmc. acces. complet bon état 1.500 fr. Moto Triumph 300 cmc. bon état 1.700 fr. Indian 3 boules side bipl. L. V. roulé 2.000 kilom. grand sport affaire exceptionnelle 3.350 fr. Visible. A. Rodés, 71, route Nationale Pierrelaye (Seine-et-Oise).



La Moto LELOIR 175 cmc.

6^e année de fabrication

2 Chevaux - BLOC - Débrayage -
Temps - MOTEUR - Kick - Starter
Vitesses - Repose-pieds

COMPTANT et CRÉDIT

16, Rue Frémicourt, 16 -:- PARIS (XV^e)



FOURNISSENT AUX
Constructeurs, Commissionnaires, Agents

DES CARCASSES ET CADRES
pour Cycles et Motos

des CYCLES et MOTOS complets

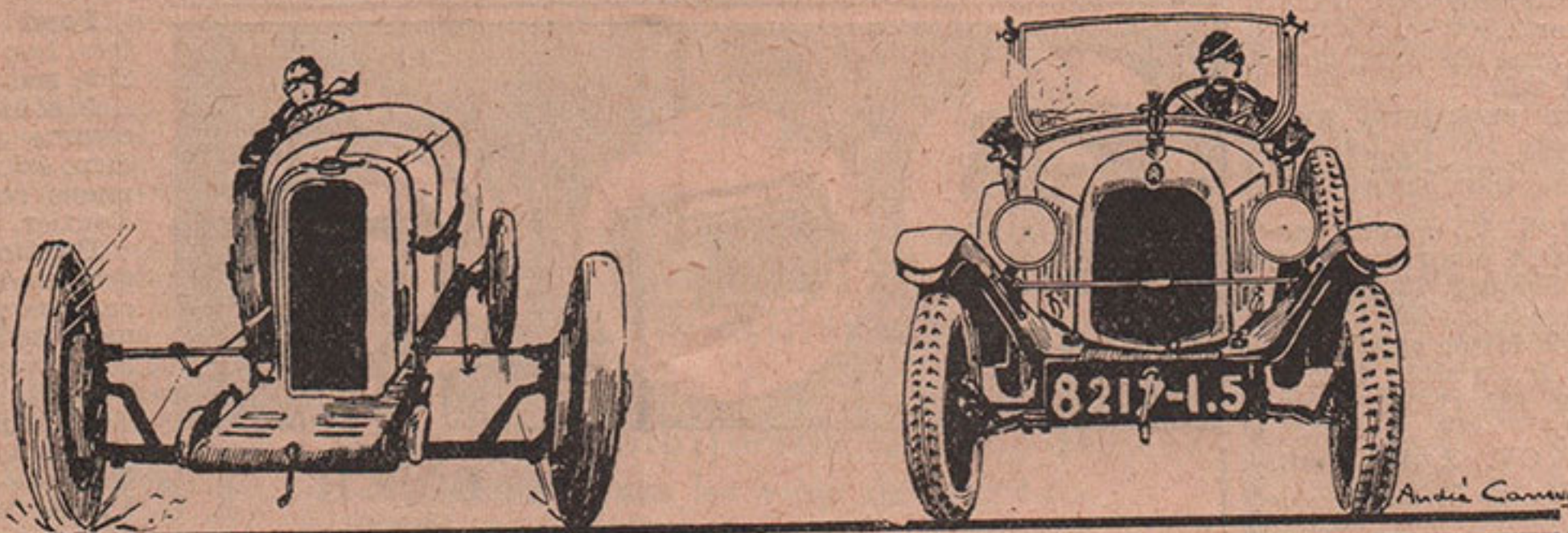
A LEUR MARQUE

EN QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

LORRIOT & Cie

57, Avenue Marceau, 57 -:- COURBEVOIE

Téléphone : 953



HALL DE LA VOITURETTE

99, Avenue d'Orléans (14^e)

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS
en VOITURETTES et CYCLECARS D'OCCASION

EXPOSITION PERMANENTE

Tous les jours de 9 à 21 heures

Garage gratuit pour Voiturettes et Cyclecars
à vendre

R. C. Seine 39.930

Tél. : Gobelins 50-41

Voiturette 5 CV carrosserie bateau, état mec. parf. 4.500 fr. 4 bis, rue Bellavoine, Le Pecq (Seine-et-Oise).

Cyclecars

Amilcar, touriste 6 HP, écl. élect. phare, klaxon, montre comp. roue de rech., 1 phare de rech., carros. spécial, gd coffre ent. révisé, email et nickelage neuf, 7.500 fr. Gueury, 27, rue du Boulois, Paris. Tél. Gut. 22-05.

Amilcar touriste C. C. 1924, compt. montre, porte-bagages, très bon état 6.750 fr. Thepouit, 55, bd St-Germain, Paris.

Bedelia 6 CV, 3 vit., 1.500 fr. Marcel Portal, 18, rue Yvart (15^e).

Cyclecar sport, moteur 2 cyl., 2 treau, carros. bateau, 5 roues, cap. alum., p. brise, écl. élect., phares klaxon, peint nve compt. Jaeger terme rétro, 4.500 fr. à débattre. Moto magn. H. tension Zénith, 2 giel. 350 fr. Ecrire : ou dim. matin à M. Cicille, 92, av. Reine, Boulogne-s.-Seine.

Châssis cycl. sport m. Cile 1.100 cmc, genre Amilcar, gr. sport, tout est neuf et prêt à prendre la route, 6.200 fr. ou séparément le M. 3.200 fr. Le châssis, 3.000 fr. Théron, rue Vergniaud, Levallois (Seine).

Cyclecar 750 cmc., sport carros. alum. Bouchonné pointe course, 5 roues, raf. nve, montre compt. OS., 90 à l'heure, état neuf. Réel occ. 6.800 fr. à débattre de 2 à 6 H. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Joli cyclecar 5 CV, cap. p. brise, acces., marche parf. 2.600 fr. Essieu av. cyclecar avec roues et res., 100 fr. Treble, 11, rue des Bruyères, Asnières, jeudi après-midi et dimanche.

De Marcay mot. Anzani 8 HP, 3 vit. marche AR., compt. cap. 5 roues, très bon état de marche, prix avant. Visible Bertin, 190, route Nationale, Viroilay.

Eclair 2 cyl., 2 vit., marche AR. joli petite torpédo sport 5 roues,

très bons pneus, marche parf. 2.500 fr., 4, rue Charles-Renouvier. **G. N.**, état mec. parf., 3.000 fr. Ecrire pour rendez-vous. A. Jouenne, 7, avenue Larcher, Chatou (S.-et-O.).

G. N. Salmson 6 CV, ent. révisé, magnéto nve, carr. parf. état, 2 pl., roue acces., rech. 6 pneus ét. neuf. Visible sam. toute la journée, 4.500 fr. Vachon, 11, bd Mirabeau, Argenteuil.

G. N. Salmson très bon état, bons pneus, excel. occ. 3.800 fr. Hollard, juge de Paix, Château-la-Vallière (Indre-et-Loire).

G. N. Salmson bon état, 6 r. écl. élect. Prix 4.000 fr. Visible gar., 54, rue de la Villette, Pré-St-Gervais. Pour traiter et essais Toussaint, 97, rue Petit, Paris (19^e)

Mase sport 8 CV, 4 cyl. à culb. 1.100 cmc, torpédo sport 2 pl. sortant révision générale, 5 roues Rudge garnies écl. élect. 6.800 fr. Ecrire p. rendez-vous. André Lévy 12, rue de l'Entrepôt (10^e).

Mathis 5 HP, 2 pl. amort. Ar., 5 conf. nfs Cap. et peint. nfs, Mag. acécodé extinct. graiss. Técal., 6.000 fr. après essai. Courvoisier, Montigny-le-Guesdier (S.-et-M.).

Morgan Super sport, écl. élect. état parf. 6.000 fr., 4, rue Renouvier.

Morgan sport à eau, bon état, écl. Mag. p. brise capote, essai à vol. Prix : 3.500 fr. S'adres. t. les jours, 9, rue Bazin, Marly-le-Roi (S.-et-O.).

MORGAN

air sport spécial, sorti usine en mai 1926, 115 km. à l'heure, cause achat voiture, prix spécialement intéress. De Prévoisin, 14, r. de Passy, Paris-16^e

Morgan touriste, état mec. parf. 2 pneus pare-brise, capote carr. spéc., peint. nve, écl. 5.000 fr. Essais sam. apr. midi, dim. matin, Leroy, 80, rue des Orteaux (20^e).

Morgan touriste, gd luxe, mot. M. A. G., eau, 4 roues inter., porte-capote P. B., écl. Magond, compt. acc., pneus 710 x 90, neufs, 5.000 fr. Thuillier, 4, villa Belliard (18^e), à partir de 6 H 1/2.



VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE Maison BASSIN

45, Cours de Vincennes - PARIS (20^e) Tél. : DIDEROT 12-16
Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON
Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées



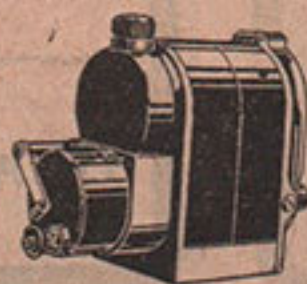
L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

sur votre moto 2 temps par simple fil en contact sur la magnéto d'allumage

Premiers Prix :

R. COLIN, ex-Spécialiste des Firmes BOSCH & SIMMS

Réparation des - magnétos et - équipements - électriques -



Le PHARE COLIN permet, grâce à un dispositif spécial breveté, d'utiliser le courant primaire de la magnéto pour l'éclairage de la moto. Ce dispositif garanti 2 ans, est indé réglable, et ne nuit ni à l'étincelle ni à la magnéto, mais évite à celle-ci de se détériorer aux allures rapides. Le PHARE COLIN fournit une lumière blanche d'une puissance extraordinaire.



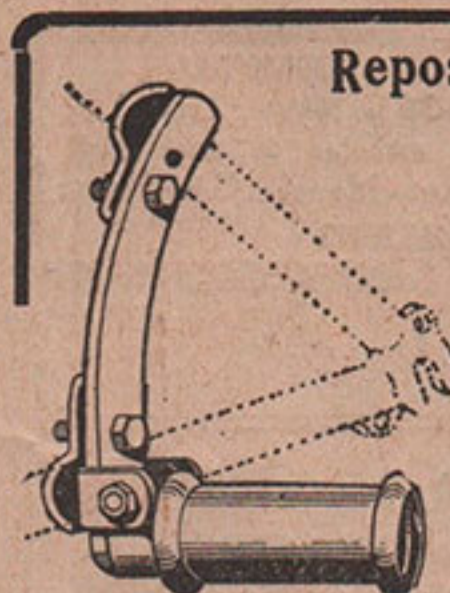
N° B

46 bis, Rue d'Asnières, LA GARENNE-COLOMBES (Seine)

MOTOS - VOITURETTES - CYCLECARS
Établissement LE CALVEZ
 8, Rue de Valois, 8, (Palais-Royal)

Magnat-Debon

Agence exclusive S.-S. et O.-S. et M.
 SPÉCIALITÉ D'ACCESSOIRES pour TOUTES MOTOS



Repose-pieds "MÉCANO", modèle fort
 et siège arrière "MÉCANO"

Repose-pieds spéciaux pour
 MOTOBÉCANE - Porte-bagages
 MOTOBÉCANE - Boîtes à cham-
 bres à air - Pincés, béquilles
 :: :: Feux rouges motos :: ::

HOKA et ADNET, Représentants
 22, Rue Rambuteau - PARIS

MOTOCYCLISTES !!
 POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
 adressez-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin Tél. : NORD 81-07

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, TERROT
 MONET & GOYON, SOYER, F.N., RENÉ GILLET, etc., etc...

VENTE -o- ÉCHANGE COMPTANT -o- CRÉDIT

Pièces détachées toutes motos. Stock A.B.C. - Réparations

PIÈCES DÉTACHÉES pour

ROBINETTERIE SPÉCIALE
 MAGNÉTOS monos
 REPOSE-PIEDS A R. plants

COURROIE 25 $\frac{m}{m}$

PNEUS Hutchinson
 Dunlop, Soly, etc.

Prix exceptionnels de SOLDES

DALBIAO - 1, Rue des Jardins-Saint-Paul, PARIS (4^e)

BSA
TRIUMPH

Morgan Sporting à eau 1925,
 écl. Mag. capote pare-brise, amort.
 gros pneus en parfait état méc.
 urgent. Dogorno, 36, rue Laugier.

Morgan mot. Jap. à eau, très
 bon état, écl. Mag. compt. pour
 essais. Ecrire : P. Jegondez, 18,
 place Dauphine, Paris (1^{er}).

Morgan spécial, type course,
 mot. Mag., pièces rech., outil.
 Prix 5.000 fr. Degruson, 109, rue
 de Versailles, Ville-d'Avray (S.-et-
 O.).

Salmson 3 pl., 7 HP 4 cyl.,
 écl. élect., compt. très bon état,
 6.700 fr. Graugier, Dammartin-
 s.-Tigeaux (Seine-et-Marne).

Violet Bogey, 2 cyl., culbuteu-
 roues amovibles, capote, pare-
 brise, joli petit torpedo très bon
 état de marche, 1.800 fr. 4, rue
 Charles-Renouvier.

Violet Bogey, 2 cyl., culbuteur
 superbe, carross., gd sport, très
 vite, 2.200 fr. 4, rue Charles-
 Renouvier.

Sima Violet 1925 N., rotor
 état neuf, roulé 3.000 kms à vendre
 de confiance 4.900 fr. avec 5 roues,
 écl. acétyl. et phare. Visible
 samedi de 13 à 17 heures. Gobert,
 122, rue de Paris, Boulogne-sur-
 Seine.



"MONDIAL"

est une perfection
 d'élégance et de
 fabrication très soignée

A GRUMBERG
 fabricant
 PARIS



G. N. Salmson, à vendre, bon
 état, prix intéres. ou échanger
 contre moto 3 HP ou 4 HP en très
 bon état, préférence Douglas ou
 Terrot. S'adres. Drobois, 33, rue
 de la République, Le Cateau
 Nord).

ECHANGES

Vend ou échange Indian side
 bipl. sp. bon état de M. prix à
 d. ou p. moto Georgevail, 187,
 boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Echan. outil. et nomb. acces.
 mec. auto contre F. N. confort
 500 cmc. type M 67 1926, av. ou
 sans écl. ou Saroléa 500 cmc.
 sup. sport 1926. Pegot, Saint-
 Antoine-de-Breuille (Dordogne).

Vend ou échange contre cycle-
 car ou Citroën 6 HP Renault,
 1 Citroën 4 pl. Trèfle 9 CV type
 B2 comme nve. Prix 12.500 fr.
 s'adres. : Pierre Janet, 32, rue
 Edgard-Quinet, Chalon-sur-Saône.

Indian 3 B. él. mag. exc.
 état gr. side P, br. à v. ou à
 éch. contre moto de 350 ou
 500 cmc. Fauque, 11, rue Espin-
 gole, Niort (Deux-Sèvres).

Vend ou échange 2.200 fr.
 moto 3 CV 3 vit. avec ou sans

INVENTEURS LISEZ

Manuel-Guide

envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Consult

BETTCHER, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris

Comptant

FABRE

Crédit

AGENCES CHENARD & WALCKER
 MATHIS
 R. SENÉCHAL

dispose d'Occasions sérieuses provenant reprises
 donne leçons de Conduite et à Atelier spécialisé
 56, rue de l'Université. - Nord-Sud: BAC

UNE MOTOCYCLETTE **CLEVELAND**

600 cmc. de cylindrée soupapes latérales, pneus ballons américains
 Puissante, vite, légère, maniable, confortable et durable, ayant tous les avan-
 tages de la machine extra-rapide sans les inconvénients du moteur poussé

Pièces détachées
 - d'origine -

Étab^{ts} VALPIC, 23, Aven. Trudaine
 - - - PARIS (IX^e) - - -

CHRONOGAPHE "AURAL"

le maître des sports
 Garanti dix ans
 Catalogue franco sur demande
 Prix: Or...1500
 Argent...425
 Acier...325



AURICOSTE HORLOGER de la MARINE de l'ÉTAT
 10, Rue LaBoétie, PARIS

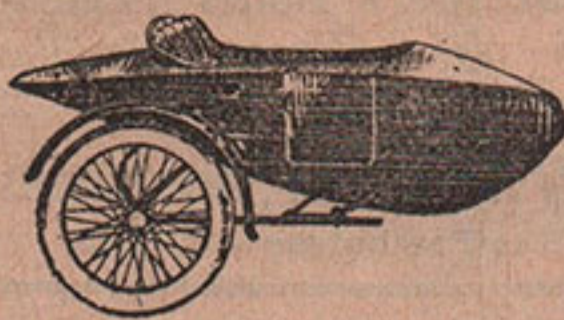
MOTOS B.S.A., 4 H.P.....2.300 fr.
 avec Boîte 3 vitesses et kick starter

J'achète comptant Motos, Sidecars et Cyclecars

Harley, Indian, Triumph, Magnétos Bosch... 95 fr.
 Moteurs Anzani 2 cyl., 8 H.P. 1.200 fr. Boîtes motos.
 200 et 300 fr. Pneus tringle et talon 25 fr. Guidons
 sport 20 et 35 fr. Boîtes et ponts pour cyclecars. Peti-
 tes motos bas prix. Repose-pieds sièges arrière. 90 fr.
 BEAUSOLEIL, 9, Rue Saint-Sabin - PARIS (XI^e)

Téléphone : Roquette 59-46

CRÉDIT MOTO AGENCY COMPTANT
 24, Boulevard de Charonne - Téléph. : Diderot 18-36 - Métro : Avron
 sous procurera en NEUF ou d'OCCASION la machine à votre goût
 Agence : Gndme et Rhône - Soyer - R. Gillet - Motobécane - Monet et Goyon, etc.
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - RÉPARATIONS
ÉCOLE DE MOTOS



CARROSSERIE
 pour SIDECAR
 BOIS - TOLE - ALUMINIUM
 12 MODÈLES DE SÉRIE ET LUXE
 Mono-biplaces & Carrosseries légères - Capotes - Pare-brise - Châssis
Ernest RICHARD, Constructeur - 184, Av. de Choisy - PARIS
 Catalogue contre timbre pour affranchir - Tél. Gobelins 62-82

INDIAN 2.700 fr. — HARLEY 3.300 fr.
B. S. A. 2.400 fr. — MATCHLESS 3.300 fr.
 Toutes ces machines sont revisées état neuf et garanties 6 mois.
 Boîte Harley 400 fr., Cylindre Harley 180 fr.
 Pneu 28 x 3 165 fr. et toutes pièces Harley-Indian
CARROSSERIES SPORT POUR SIDE
 Mono depuis 150 fr. — Bi-places depuis 250 fr.
 COMPTANT ou CRÉDIT (13 mois) — REPRISE DE MOTOS, BONS ET TITRES
 Dépannage, Revision par spécialistes. — Ouvert le Dimanche — Tél. Diderot 41-59
 Établ^s FOULON, 162, Avenue Daumesnil - Paris

AGENCE PARISIENNE
HARLEY-DAVIDSON
 22, Rue de Picpus, PARIS (12^e) — Tél. Diderot 27-44 - Métro : NATION
 MOTOS 350, 1.000 et 1.200 cmc. | RÉPARATIONS RAPIDES
 PIÈCES DÉTACHÉES
 Expédition à lettre lue

side contre cyclecar De Ryck, 69, rue de Grenelle, Paris.

Ech. Camionette Ford 500 kg. bâchée bon état contre cyclecar, 4 cyl. accidenté ou mauvais état. Aubry, 37, rue de Paris, Taverny (S.-et-O.).

Ech. moto D. S. 500 cmc. sortie usine fin février 1926 sur garantie, pour Morgan, sport même valeur ou avec soulte. Ecrire : Bourrit, 18, rue Censier, Paris (5^e).

Ech. ou vend avec side bipl. Harley capote, rideaux, pare-brise, genouillères, carb. Solex, écl. Mag. gros pneus, état de neuf y compris peinture et nickel roulé 1.500 kilom. contre moto 2 temps minimum 4 HP avec ou sans side et soulte selon le cas. Jousse, Chemin du Pré-d'Enguin, Sevran (S.-et-O.).

Vend. ou ach. avec soulte contre petite voiture 5 à 7 CV moto F. N. M. 60 1925, peu roulé. Lemenager, 105, rue Saint-Honoré Central 73-28.

Vend. ou éch. contre cyclecar ou sidecar châssis Delage 5 R. bon état. Crespel, 67, rue Jacquard Petit-Quevilly (S.-Infre).

Vendrais ou échangerais contre F. N. M60 ou Terrot confort sidecar Triumph 5 CV parf. état, capote, pare-brise tan-sad, écl. Mag., pneus nfs pièces et chambres rech. impôts et assurances payés, samedi tantôt ou dimanche matin. Thieblot, 29, av. Trudaine, Paris.

MORET
 Champion de France 1923 21, r. de Lourmel, PARIS (15^e)
MONET et GOYON Spécialiste - MOTOSACOCHE
 offre gracieusement à tout acheteur d'une de ces " MOTOS "
un Compteur JAEGER. Qu'on se le dise !!
 Réparations - GARAGE MOTOS et SIDE - Tél. Ségur 20-04

MONTAGE et TRANSFORMATION de ROUES
CYCLE, AUTO, MOTO - Montage depuis 12 francs
 Livraison rapide - - - -
 Fournitures de jantes, jantes-poules, moyeux, rayons, etc. - Expédition en Province à lettre lue
CHAINES HARLEY, le jeu 80 fr. MAILLONS droits 1,25
INDIAN, — 70 fr. MAILLONS coudés 1,75
CHENNEVIÈRE-TONGLET 7, r. Fermat, PARIS (14^e)
 Métro : Denfert ou Raspail

Cyclotracteurs neufs prêts à poser : 550 fr. — Magnétos
 neuves : 90 fr.; d'occas. : 65 fr. — Châssis nus de cyclecars
 de Marçay : 150 fr. — Essieux avant neufs : 190 fr. —
 Roues 650 x 65, neuves : 70 fr.
TESDON, 63, rue Ducouëdic (14^e)

" MONT PARN'AS MOTOS "
 38, Rue Delambre - PARIS (XIV^e) — Métro : Edgar-Quinet, Vaolin
 Fait toutes réparations à des PRIX INTÉRESSANTS
 ET GARANTIES
 Spécialiste d'INDIAN, HARLEY, CLEVELAND
 DÉPANNAGE — VENTE — ÉCHANGE — ACHAT
 Tél. : SÉGUR 0-85 Maison H. ANCELIN R. C. Seine 248.781

ON DÉSIRE ACHETER

Cherche voiture 5 à 9 CV 4 pl. réelle occ. Duroyer, Ecole, élect., rue Drigny, le Bourget. Je cherche 5 CV Citroën même à réviser. Ecrire : détails. Delaunay, 15, rue Bosquet.

Achète Saroléa ou F. N. 500 cmc. à culbuteurs, pas ant. à 25 si possible avec confort et écl. élect. Mogiat, 9 av. Notre-Dame, Nice (Alpes-Mmes).

Suis ach. Monet Goyon 2 CV ou similaire modèle 1925 parf. état. Nère, 18, av. de Garlande, Bagnaux (Seine).

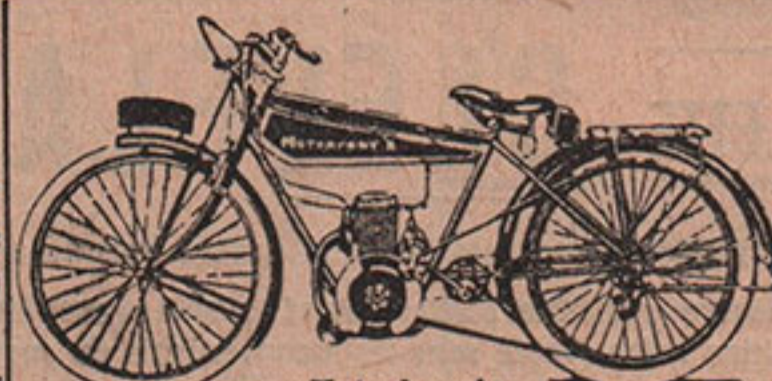
On désire acheter Camionnette 500 à 1.000 kg. faire offres à H. Fraissex, 37, rue des Berthaud, Rosny-sur-Seine (Seine).

On dem. side Peuple M. préf. parf. état, jante pour ou avec pneus 700 x 80 pour 4 HP Monet, pas sérieux s'abst. Cieutat, Commissaire, Condekerque, Branche Nord.

Désire acheter cyclecar ou voiturette neuf et prie MM. les constructeurs de m'adresser leur catalogue. Peyrat André, Cristaleria Espanola, Arijia, Linea de la Robla (Espagne).

Cherche cyclecar Morgan sport à eau pas ant. 1924 bon état, pas plus de 5.000 fr. Ecrire avec photos si possible. Lennox Hassan, 50, rue des Fontenelles, Sèvres (S.-et-O.).

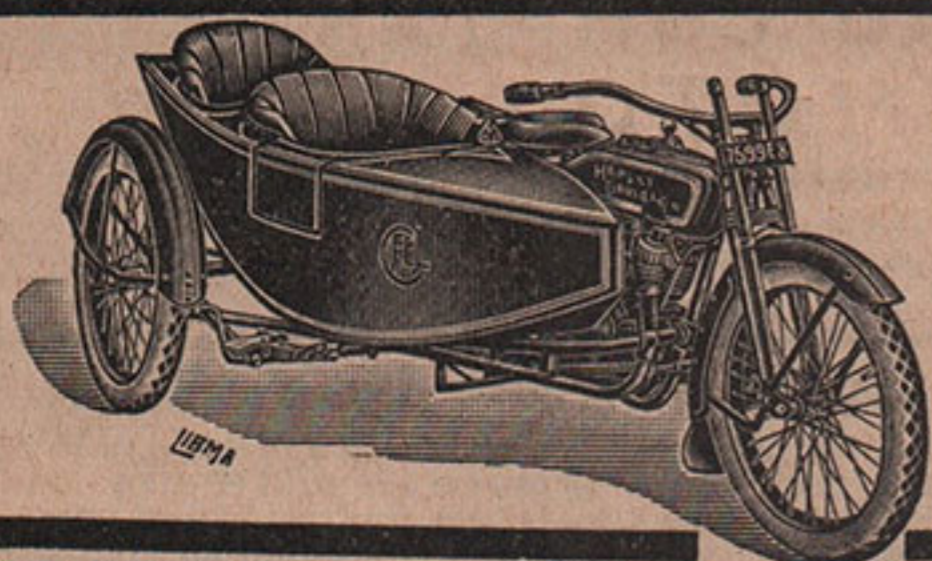
Suis ach. de tous cyclecars ou voit. 5 à 7 CV bon état. Benja. min, 116, boul. de Grenelle, Paris (15^e).

BOGEY
 57 Boulevard de Grenelle PARIS (XV^e)
 Vous présente
SA MOTO
LÉGÈRE :

 Motorhonyx
 Oui elle est vraiment mieux et bien équipée
 La voir chez Bogey
 1.595 - Prise à l'Usine à LYON
 3 CV
 2 litres 1/2 aux 100 km.
 Moteur 2 T.

LA BOUGIE NET

SPÉCIALE POUR MOTEURS
 qui ENCRASSENT ou qui FONT
AUTO - ALLUMAGE .
 Vente en Gros : 18 rue Molitor - Paris.
 PUB. G. SWERTS


ACHETEZ VOS PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
 à l'Agence Française des Motocyclettes **INDIAN**
F. SEGOND, Agent exclusif p^r la France et les Colonies, 8, Rue Lebon, PARIS (17^e) Tél. Wagram 68-01



TOUT POUR HARLEY

Fourche oscillante "CEEL"
garantie incassable

CACHEMAILLE

13, rue Guersant, PARIS

TÉLÉPHONE : WAGRAM 36-36
ADR. TÉLÉGR. : CACHEMOTAC-PARIS
COMPTE CHÈQUES POSTAUX 542-97
R. C. SEINE 70.956

DEMANDEZ LA LISTE BLEUE DE
PRIX avec croquis et mise au point
de l'Harley, le tarif des Selles Messinger

J'achète frein complet prêt
à poser sur roue side Harley.
Devassine, Colombe par Marigny
(Côte-d'Or).

Achète voiturette nve 5 à
7 CV machines bonnes marques.
Faire offres et catalogues : Mar-
tial Bœuf, Bellegarde-en-Diois
(Drôme)

Suis acheteur au comptant
moto moteur Jap, année 25 ou 26.
Ecrire : B. Lelièvre, 21, rue
Georges Clémenceau, Ancenis
(Loire-Inférieure)

Je cherche moto, F. N. 350
cmc. ou B. S. A. ou René Gillet,
modèle récent, je vends ma moto
2 CV de br. 800 fr. Ecrire : M. Ni-
nauve, 25, rue Bichat, Paris (10°).

On achèterait petit prix moto
Douglas similaire rapide même
acc. prf. culb. 3 à 4 CV, 3 V.
moderne. B. J. Chaumery (Jura),

Suis acheteur à particulier
d'un side seul complet pneu grosse

MOTO-HALL

présente

MOTOS ET SIDECARS
NEUFS ET D'OCCASION
COMPTANT ET CRÉDIT
TOUS ACCESSOIRES
:: RÉPARATIONS ::

STOCKS IMPORTANTS
DE PIÈCES DÉTACHÉES
POUR INDIAN, HARLEY,
TRIUMPH ET B.S.A.
:: :: ÉCHANGES :: ::

PNEUS RÉNOVÉS DE TOUTES DIMENSIONS

78, Av. des Ternes, PARIS (17°) - Galvani 09-45

AGENCE "SUNBEAM"

Cycles, Moto neuves
et d'occasion
Side-Cars en tous genres
Pièces détachées d'origine
Accessoires

F. VERTU, MÉCANICIEN
136, Rue de Tocqueville (près la P^o d'Asnières), PARIS (17°)

Réparations rapides et soignées sur devis
B. O. SEINE 244.10.

Goyon, De Rick, 69, rue de Gre-
nelle, Paris.

Achèterais vêtements moto,
selle Terry ou échangerais contre
Brooks, vendrais S. A. R. A.
7 CV 2 pl. écl. dem. écl. élect.
Fr. AV, roulé 9.000 kilom.
Pierre Matignon, 59, rue Galilée,
Paris. Tél. Elysées 53-02.

Achèterais Morgan bon état
faire offres et détails. Neel,
10, rue Val-Notre-Dame, Mantès-
sur-Seine.

Achèterais moto 250 cmc.
A. Grelaud, 6, rue Costex,
Paris (4°).

Achèterais Vélocette occ. mod.
Jean Senstro, Le Cannet
(Alpes-Maritimes).

Désire acheter vélo dame
solide. Très reconnaissant qui
procurera adresse, Gabriel Cava-
niet, 50, rue de Rennes, part



INDIAN MOTOS SIDE-CARS

Pièces détachées pour INDIAN

DEMANDER NOTRE TARIF

FILTRE SPÉCIAL

pour HARLEY et INDIAN

Se pose instantanément sans soudure

INDIAMOTO, 1, Rue Faraday, PARIS (17°)

Ouvert le Dimanche matin de 9 à 12 h.



Vous qui êtes un malin
vous adopterez de suite

Les 3 spécialités CHATELAIN

Son réservoir AV à essence
avec bouchon MASCOTTE
Son réservoir AR à huile et
:: son POT d'échappement ::

Brevetés S. G. D. G.

POT D'ÉCHAPPEMENT

J. CHATELAIN, Constr. 82, Rue Legendre - PARIS (17°)



ACHAT
VENTE
ÉCHANGE

Agence Parisienne TERROT & MOTOSACOCHÉ

Comptant ou Crédit

Gaston LEFEBVRE, 110, rue Damrémont, Paris

Téléphone : MARCADET 35-64

AGENCE DIRECTE R. SÉNÉCHAL

FABRICATION "CHENARD & WALCKER"

ACHAT et VENTE de CYCLECARS et VOITURETTES

G. BARON, 25 et 27, Passage Davy (2 min. de la Place Cléchy)

Tél. : Marcadet 22-37

section, bonne suspension le tout
en parf. état. Ecrire : Garnier,
16, rue Lafont, Chazelles-sur-
Lyon (Loire).

Suis ach. moto bon état.
Achard, Remuzat (Drôme).

Cherche cylindre avant bon
état pour moto Indian 9 HP et
porte-bagages. Ecrire : Ovigné,
14, av. de Paris, Choisy-le-Roi.

Désire acheter moto sidecar,
4 à 6 CV bon état avec facilités
de paiement s'adres. : Mautaubin,
3, av. de Torcy, Blanc-Mesnil
(Seine-et-Oise).

Je cherche cyclecar Monet

Pour votre HARLEY! Pour votre INDIAN!

Adressez-vous au SPÉCIALISTE **BARBRY**

PARIS (19°), 20, Rue Réval. - Tél.: Nord 71-63

Métro: Belleville-Combat. Toutes Réparations
PIÈCES DÉTACHÉES Agence "LE GRIMPEUR"

SPÉCIALISTE

TRIUMPH - SUNBEAM - B. S. A. - MORGAN
ATELIER DE RÉPARATIONS POUR MOTOS ET VOITURETTES
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

Travail soigné - Prix modérés - Garage gratuit pour motos à vendre

VATTIER 14, Rue Palikao - PARIS-XX°

Tél. : Ménilmontant 68-29

sans rembourser arrhes versés
Ecrire : Petit, Hôtel Albany,
202, rue de Rivoli, Paris.

Suis acheteur Amilcar ou
cabriolet Donnet Zedel ou 8 CV,
Chenard châssis ou cabriolet
neuf ou excellente occasion, Er. :
Moreau, 35, rue de Bellefond,
Paris.

Suis ach. 1 tout haut. pointe
250-1, perceuse cap. 20 %, 2 per-
ceuses sensibles d'établi cap.
10 %, 1 fraiseuse universelle.
Faire offres : Villefroy, 46, rue
Ordener. Paris.



NOS ACCESSOIRES

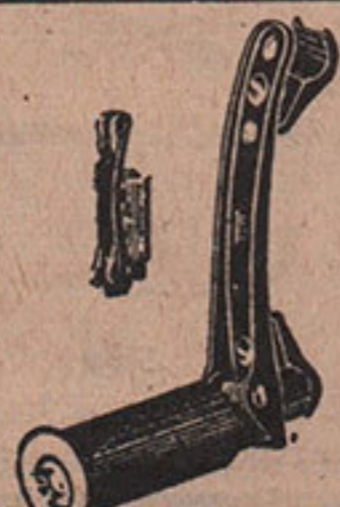
sont en vente chez tous les
marchands et commissionnai-
res. Protège-jambes, saco-
ches pour chambres à air,
grips-genoux caoutchouc,
Repose-pieds pliants.

Pour le Gros: VEUILLOTTE

et

**WILLE-
MAIN**,
fabricants,

17, Rue Riquet, PARIS (19°)



EN 4 JOURS MAXIMUM

faites faire aux meilleures conditions

LES RÉPARATIONS

DE TOUT VOTRE MATÉRIEL DE SOUDURE
PAR UN SPÉCIALISTE

FOURNITURES GÉNÉRALES
pour SOUDURE AUTOGÈNE

TOUTES SOUDURES DE CADRES, CARTERS, CYLINDRES, ETC.

H. CORYN, 49, Rue Ramponeau - PARIS

Téléphone : Ménilmontant 66-37

A CRÉDIT COMME AU COMPTANT
500 MOTOS et Cyclecars neufs et d'occasion
 1^{re} Marques, garantis, depuis 1.000 fr.
 Votre INTÉRÊT est de voir le GRAND STOCK de
 Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS
 Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles

GARAGE BELLONE 18, rue de Paris, IVRY (Seine)
 Téléphone : Gobelins C4-41
 à 100 mètres de la Porte d'Ivry
ACHAT DE TOUTES VOITURES MÊME ACCIDENTÉES
 GARAGE à partir de 25 francs par mois
RÉPARATIONS ENTRETIEN REVISION
 Conditions spéciales pour TAXIS et CAMIONS

ICI SOLDES ET OCCASIONS
 Boîtes 2 vit. Débrayage et Kick, neuves 360 fr. ; Moteurs 1 et 2 cyl., 1 à 5 CV., depuis 75 fr. ; Démultiplicateurs à débrayages pour moto, max. 3 CV., 120 fr. ; Moteur 5 CV, boîte 3 vit. et pièces B. S. A. - Toutes pièces marques diverses. - Bas prix.
 Louis Bouchex, 215, Rue de La Chapelle à Saint-Ouen

DIVERS

A vendre sidecar tôle pr moto 350 à 500 cmc, peu roulé, visibl, à partir 18 h. concierge 29, rue Marjolin, Levallois.

T. S. F. poste 4 lampes, R. M. résonance, complet avec piles et H.P. 1.000 fr. autre 4 lampes nu, 400 fr. Moscovino, 27, rue République, Puteaux (Seine).

Moteur 2 T. 7 CV, essieu av, ressorts AV et AR, roues, pont, arr. pour cyclecar prix à débattre. Degrusson, 109, rue de Versailles, Ville-d'Avray (Seine-et-Oise).

Loulous de Poméranie blancs, pédigrée, parents primés. Feurtet Larosette, av. Tréspoey, Pau (B.-P.)

A vendre très bonne selle Terry G. M. s'adresser, 49, rue Carnot Levallois.

280 fr. moteur nu 147 cmc, 2 temps, peu roulé, essais à volonté A. Beraud, 34, rue Bapst, Asnières (Seine).

Châssis, side Gloria, belle caisse, torpille 250 fr., 4 rue C.-Renouvrier.

Magneto Bosch 4 cylind, carb. Zénith, moteur 9 CV, pneus, chambres 710 x 90 phares genr. E. T. C. Bontaubert-Nantiat Haute-Vienne.

Tout appareillage électrique pour autos et T. S. F. accus, dynamos, etc. achat échange réparations, le plus bas prix avec garantie. Latrasse, 63 bis, Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

Cherche pour petits transports camionnette, 500 à 800 kil. faire offre à H. Fraisse 37, rue des Beryhauds, Rosny-sous-Bois (Seine).

Siège arrière, Moto-Strapp, état neuf, 65 fr. repose-pieds pliants 10 fr. vis. le soir de 7 à 8 h. Dubert, 32, rue Corbeau, Paris (10^e).

Dynamo preuve, 50 ampères 110 volts, tableau neuf, 6 passage Poncelet (17^e).

Beau vélo piste tube chaîne Ranold selle Brook boy, pign, rech, sous garantie 550 fr. Seuves, 169, rue Belliard (18^e).

Liquidation, carrosserie gd, sport, biplaces et monopl. pl. bas prix, carburateurs Schebler 40 fr., capote 100 fr. châssis Indian, carrosserie armée 25 fr. compteurs, klaxon, phares, 30 fr. porte-bagages, etc. Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno (12^e).

Phonographe Electrique mo-



REPOSE-PIEDS
 pour MOTOBÉCANE et petites Motos
MOTO - ACCESSOIRES - GASSICOURT (S.-et-O.)

Maison BARTLETT - O. FEENY, Suc^r
 6, Rue des Maillots-Sarazin, ROUEN

**POUR TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
 POUR MOTOS ANGLAISES**

ACCESSOIRES	Perce-courroies.	4.50
	Sacoques.	12 »
Pièces d'origine	Clefs toutes marques.	3.75

SPÉCIALITÉ : TRIUMPH, B. S. A., CLYNO, etc.



LE COUPE-VENT
 (Forme rationnelle du Cigare)

TOUS TYPES de SIDE-CARS
 Tôle — Bois — Aluminium
 Châssis - Capotes - Pare-brise

Carrosserie mono, depuis 225 »
 — bi-place — 335 »

Catalogue contre 0.40

DENOT 16, Rue de Paris, 16 - IVRY (Seine)
 à 150 mètres de la Porte d'Ivry

**INDIAN - MOTOS -
 SIDECARS**

Comptant — Neuves Garanties — Crédit
 Pièces détachées — Catalogue

PEYROL & C^{ie} 26, Rue Vallier - LEVALLOIS
 Téléphone : 1-74

teur universel 1/50 de cheval, pour tout, courant consommation minime avec 12 disques, 24 chansons modernes, 800 fr. le tout. Ecrire p. rend.-vous, Pogo, 2, rue Pasteur, Joinville-le-Pont. (Seine)

Aipreneur, voiturette 5 à 7 HP, d'occasion ou cyclecar ou sidecar à crédit 6 à 8 mois, visible dans région. Pressé, faire offre Todière, mécanicien Saint-Pargoire (Hérault).

Bouteille 250 l. moto, détenteur ; 195 fr. klaxon moto 40 fr. side etn. Laborderie, 82, boulevard Port-Royal.

Accessoires état de neuf, pour 6 HP Renault, 1 roue de secours garnie 715 x 115 déflecto de cotes, 1 téléjauge, 1 jeu d'enjoliveurs 1 essuie-glace 1 Pyrène nickelé, 1 statuette, 1 rétro-viseur, 1 pompe de graissage Lub, 1 klaxon de route nickelé, 1 balladeuse électrique. Bataille, 81, rue de Paris à Clichy (Seine).

A vendre, bicycl, dame tr. b. ét. 180 fr. Donon, 9, avenue Quiho Saint-Mandé (Seine).

Carrosserie, occasion, torpédo, bateau, 2 places décalées, grand coffre, capot, ailes, pour voiturette genre Amilcar, 500 fr. Ecrire pour rendez-vous. André, J. Lévy, 12, rue de l'Entrepôt, Paris (10^e).


Phare, moto face, 110 % avec son générateur, marque anglaise, état de neuf à enlever 50 fr. Pellet, 67, rue de Village, Marseille (Bouches-du-Rhône).

4 env. neuvs. Dunlop, 600 x 50, la pièce 55 fr. 5 ch. neuvs. Dunlop, 600 x 50 15 fr. 2 roues pour side 600 x 50 ou 600 x 55 pièce, 25 fr. 2 roues side 600 x 50 ou 600 x 55 avec poulie jante, pièce 30 fr. 1 moteur 2 t. 250 cmc. Soyer, type tour de France avec carb. magn pot, écl., le tout neuf, 750 fr. Voir, Contet, boulevard de Verdun, 41-Courbevoie (Seine).

Tan-sad et repose pieds état neuf, valeur 150 fr. à vendre pour cause achat sidecar, bonne occasion 110 fr. à voir tous les après-midi, 21, rue de Monceau.

Petit Cyclecar, partie mec. complète, mot, Train, 350, boîte 2 vit. et AR, essieux, etc. à vendre tout ou séparément, bas prix, Acher. 19, rue Edmond-Darbois, Gennevilliers.

Klaxon, moto 40 fr. bouteille Péhu moto 250 l. détenteur, 195 fr. Laborderie, 82, boulevard Port-Royal.



Capote Side-Car - Genre torpédo Pare-Brise à deux articulations Siège arrière Siège arrière dossier mobile, 4 modèles

POSE IMMÉDIATE DE TOUTS CES ARTICLES - CATALOGUE SUR DEMANDE
GINET, 78, rue d'Aguesseau, BOULOGNE-sur-SEINE - Remise aux Agents

Prière de joindre un timbre pour la réponse.

Moteur 60x60 soupape automatique avec carburateur à réviser pour 125 fr. Lançon 33, rue de l'Hospice, Petit-Quevilly (Seine-Inférieure).

Moteur industriel 3 CV, 2 temps très bon état, carb. magn. prix, 450 fr. A. Dubois, 56, rue Jules-Ferry, Petit-Ivry (Seine).

Phonographes à disques, bonne qualité, bas prix, tarif, gratis, A. Paul, rue Elbeuf, Rouen (Seine-Inférieure).

Moteur industriel Quentin 3 CV 1/2 à essence, Magneto, pte tension régulateur. Martin, 35, rue des Bois-de-Colombe, La Garenne (Seine).

Charrue rele, autom. ét, neuf, bisocs 700 fr. trisocs 800. Ecr. Dufresne, cult. Nesles (Somme).

Bicyclette homme neuve, boyaux compte, bas prix. Rich, 4, avenue Péreire, Asnières (Seine).

A vendre Pompe Michelin valeur 50 fr. vendue 30 fr. 1 pompe Técalemite et pistolet chaque 50 fr. montre Jaeger 8 jours, valeur 250, vendue 100 fr. Cric Michelin, 30 fr. Cabaret, 144, boulevard Ménilmontant, Paris (20°).

Stock important de courroies pour Motobécane en 16 mm en 2 m. 45 au prix de 48 fr. la courroie. Courroies en 19 mm prix au mètre. Ecrire René Henriot, ancien château de Colbert, Plessis-Robinson (Seine).

1 Moteur G. N. 6 CV, sans culasse, av. magn. carb. ppe, Best, pistons Alpax, cylindres rectifiés, embrayage ét. com. neuf, 700 fr. 1 pneu Person com. neuf, 700 x 75 100 fr. 1 ch. à air, bonne 650 x 65, 12 fr., 2 silencieux G. N., à 15 fr., 1 gde cour. et pignon at. du pont. neufs, 25 fr. H. Collet, à Gex (Ain).

A vendre prix très bas, roue 2 vitesses Sturney, Archer avec commande et roue libre. Issigonis,

Ne cherchez pas inutilement, c'est...

AUX FABRIQUES RÉUNIES D'ELBEUF

Maison fondée en 1852

Usine à ELBEUF (Seine-Inf.)

que vous trouverez
LES VÊTEMENTS DE SPORT

de coupe irréprochable en véritable drap d'Elbeuf à des Prix imbattables

Toujours au minimum 100 fr. d'économie par costume

Prises de mesures et essayages facultatifs à PARIS



GRATIS et FRANCO, nous adressons le nouvel Album d'Été (M. R.) avec gravures haute mode et échantillons draperie fine d'Elbeuf, dans tous les genres et dans tous les prix, de 120 fr. à 400 fr.

4, avenue Mélanie, Meudon-Bellevue (Seine).

Coffre de marchepied, tôle émaillée noire, serrure 45 x 19 et 18 cms. neuf, 35 fr. Ch. Priez, 10, rue Morisset, Deuil (S.-et-O.).

Micromoteur, parfait état, 350 fr. Selignac, horloger, Clermont l'Hérault.

Poste soudure autogène à générateur Jorat, dans son emballage 1925, valeur 2.600 fr., à enlever à bon prix. Michez, 2, rue de Montreuil, Versailles (S.-et-O.).

Solex, 22 millimètres, 80 fr. Essieu avant et direction très solides, 600 fr. Pont arrière complet très robuste, 800 fr. Châssis avec ressorts, 300 fr., le tout 8 chevaux. Renault G., Puissieux, Saint-Vincent. Bragny (S.-et-L.).

Roue motrice Alcyon, état de neuf, allumage par bougie, prix 500 fr., cadre vélocycleur bon état et complet, 250 fr. Motobécane homme, avril 1926, comme neuve, march. parfaite, 1.285 fr. Moto Terrot 2 CV, 3/4 4 t. mod. d'avant-guerre, bon état, pneus neufs, 900 fr. B. B. Peugeot, 5 CV, 2 pl., 4 cyl., 3 vit. et marche arr. sortant de révision génér., march. excell. peinture neuve, pneus d'origine à l'état de neuf, pare-brise, marchepieds wagon, graissage técalemite 3.000 fr., voiturette Zèbre, 2 places, type C, 6 CV, 4 cyl. mod. 1914, excel. ét. génér., 4.500 fr. Camionnette normande 7 CV, Renault, 2 cyl. très bon état, pneus d'orif., état de neufs, carbur. Solex 4.000 fr., camionnette commerciale 8/10 CV, Chenard 4 cyl., bon état, 4.500 fr. Citroën 8/10 CV, 4 places, parfait état, 8.000 fr., 1 paire amortis., Houdaille, à l'état de neuf, 200 fr. Joindre timbre à Marcel Breton, à Breteuil (Oise).

Side pour B. S. A., très bon

VOUS NE PASSEREZ DE BONNES VACANCES

qu'avec une



une TRIUMPH ne perd pas de valeur

AGENCE DE FRANCE :

212, Boulevard Péreire -:- PARIS (17°)

Ce livre a été écrit... pour vous !

Le VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

Traité pratique sur le vélomoteur, la moto, le sidecar, par C. LACOME et H.-P. BORESTROKE

THÉORIE - CONDUITE - ENTRETIEN

Ce qu'on peut demander à une motocyclette — Le moteur à 4 temps — Le moteur à 2 temps (théorie et fonctionnement, entretien, réglage, mise au point etc., l'allumage, théorie de la magnéto, pratique, entretien, réglages, les embrayages, les transmissions, leur entretien, le graissage). Sur la route, comment apprendre à monter en moto — Utilité du sidecar, réglage et montage — Formules pour calculer la puissance ; la motocyclette d'occasion — Règlements de Police.

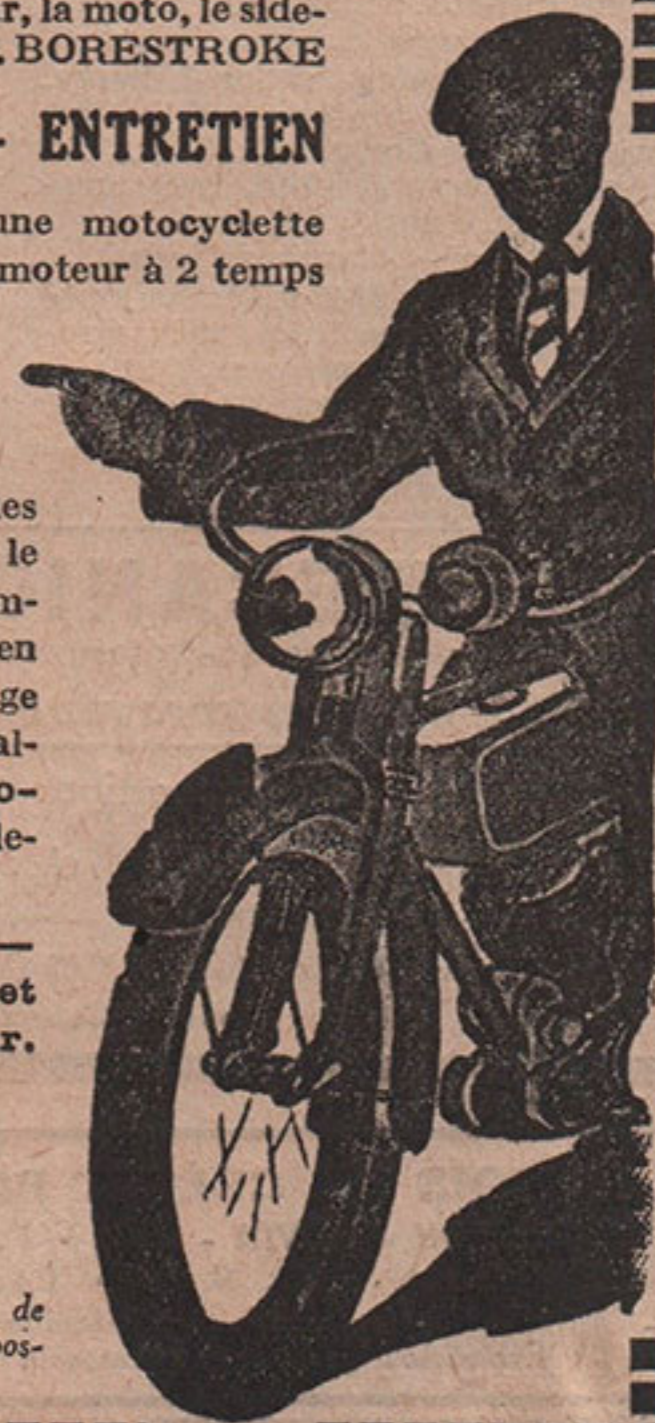
Les motos américaines — Conseils aux Indianistes et Harleistes — Le vélo-moteur.

En vente à

MOTO-REVUE

PRIX : 8 fr.

Franco recommandé contre versement de 9 francs à notre compte de chèques postaux : 29.937.





AGENCE
MOTOBÉCANE

TOUT B.S.A. - CLEVELAND

Pièces détachées - Suspensions AV. B.A.S.
Revisions - Réparations
MOTOS ET VOITURES

MOTO - AGENCE

108, Rue du Château
BOULOGNE Tél.: BOULOGNE 412

HUILES pour MOTOS et AUTOS

"SUPRAOLEINE"

P. BOULEAU, 30, Av. du Président-Wilson
LA PLAINE-SAINT-DENIS (Seine)

Agents sérieux demandés

Téléphone : NORD 49-33

R. C. Seine 14.842

état, prix intér. R. Camus, 7, av. République, Nanterre (Seine).

Pneu neuf, 600 x 55 et 2 ch. à air à vendre, moitié prix de leur valeur. Chevalier, 11, rue Git-le-Cœur, Paris.

Lot cadres nfs de motos avec 2 roues, 2 pn., 2 ch. à air, pédalier, p. bag., béq. f. élast., le lot 474 fr. Teissedon, 93, rue de la Glacière, 13°. Petits moteurs 1 CV 1/2 Renault, 550 fr. prêt à poser. Teissedon, 93, rue de la Glacière (13°).

NOTE

Nous attirons l'attention de nos lecteurs qui utilisent nos petites annonces contre des manœuvres plus ou moins commerciales organisées actuellement par certains spécialistes qui envoient périodiquement des propositions.

Nous attirons leur attention sur la suite qu'ils doivent donner à ces propositions et sur les renseignements qu'ils doivent prendre avant de traiter, des machines soi-disant neuves ou d'occasion qui pourraient leur être notamment proposées, doivent être visitées avec la plus grande attention, et ne jamais s'engager dans des combinaisons de ventes gratuitement sans être certain ensuite que l'on n'aura pas autre chose à payer

Pneus motos 650 x 60, nfs à talons 85 x 600 x 50, 55 fr. et autres dimens. à bas prix. Tesdou, 63, rue Ducouëdic.

A vendre pour camion Liberty, 1 carburateur Stellor, 100 fr., un carburateur d'origine, 50 fr., un klaxon à main à bille, très puissant, 30 fr. Thorat, 13, rue Amiral-Courbet, Bois-Colombes (Seine).

C119 luxe neuf 2 et 41. à volonté casque HP Cema 5 l., micro Grammont, accu nombreux, accessoires le tout garanti et à moitié valeur, pressé. Pouponneau, 15 bis, rue Reffut, Clichy (Seine).

UNE NOUVELLE INVENTION
L'ÉTAU A MORS RÉGLABLE
UTILE A TOUS

Envoi contre remboursement
17 fr. - 22 fr. - 28 fr.
NOTICE GRATUITE

MOREAU & BOYER, 41, Rue Eichenberger, 41
PUTEAUX (Seine)

Demandez notre support de fixation à l'établi
AGENTS DEMANDÉS EN PROVINCE

LA MASCOTTE moteur P.S. (125 cmc.)

a démontré au BOL D'OR 1926
- la régularité de sa marche -

Bureaux et Usine : 4, Rue du Pré-St-Gervais - PANTIN (Seine)

AGENTS DEMANDÉS Tél.: PANTIN 48

Si vous circulez, en vélo, en vélomoteur, motocyclette, sidecar, cyclecar, et même avec une voiturette de 12 CV.

Soyez aussi Prudent QUE PRÉVOYANT

En adhérant dès aujourd'hui aux assurances individuelles dont **MOTO REVUE** fait bénéficier tous ses abonnés, et à des TAUX INCROYABLES. C'est ainsi que pour une PRIME ANNUELLE des plus réduites, vous aurez une assurance vous garantissant contre les accidents corporels et les dégâts matériels que vous pourriez causer aux tiers jusqu'à une somme de

100.000 à 200.000 francs
par sinistre.

Nous avons aussi, à des conditions similaires, des Assurances INDIVIDUELLES LES, VOL, INCENDIE et enfin la D. A. S.

Demandez une nomenclature des assurances à **MOTO-REVUE**
5, Rue Saint-Augustin, 5 - PARIS

Magnéto Anzani, toute neuve 2 cyl., 180, vis platine véritable avance Var, 150 fr. 1 selle Brown pour petite moto, neuve, 30 fr. Martin, 8, rue Saint-Estèphe, Paris (12°).

1 Carburateur Longuemare à double commande, modèle 1925, état neuf, 1 poignée double et 1 poignée Amac simple, 2 roulements moto, occasion, 1 moteur 3 CV 1/2, rocher à soup., autom., 1 selle moto. E. Hasler, 35, Chemin Meney, Grenoble (Isère).

Deux moteurs neufs 2 1/2 H. P. 2 temps, complet à remonter 175 fr. pièce. Bance, 50, rue Pradier, Paris (19°).

Alcyonnette t. vit., débrayage, repose pieds, piston alum., guidon sport, prête à rouler, 750 fr., 7 mètres courroie cuir neuve 25 %, 150 fr. Atlas mod., démontable mécanique Quillet, 60 fr., bob., allumage, 10 fr. Mouvement phono, 15 fr., collection travaux amateur, 50 fr. Affranch. pour réponse. Lejeune par Vierzon, Forges (Cher).

A vendre carburateur amac. neuf. S'adresser Petit Hôtel Albany, 202, rue de Rivoli, Paris.

A vendre groupe Sicam, 100 cmc, neuf, magnéto Lavalette, carb. Zénith, 500 fr., vélo dame Hirondelle, état neuf, 550 fr. Fourret, 45, route Charles X, Nanterre (Seine).

2 m. courroie 22 %, Dunlop toute neuve, 55 fr. E. Vasseur, 25, rue Thiers, Saint-Ouen (Somme).

2 selles Terry neuves, 150 fr., pièce val. 215. Max, 29, rue Nollet, Paris.

On demande un bon metteur au point pour moto capable diriger fabrication. S'adresser Étab. Claude Delage, 12, rue Honnet, Clichy (Seine).

A céder constructin de Vélo-moteurs, marques connues. Bureaux et Usine. Bonne affaire. Prix exceptionnel, peu de comptant. Ecrire à M. Georges, 62, rue de Paris, à Pantin (Seine).

MECANIC'AUTO
35, Rue des Bois-de-Colombes - LA GARENNE (Seine)
N'EST PAS un garage, mais..... un ATELIER

de réparations automobiles

Spécialité « Amilcar » et toutes voitures VITES

Téléphone : LA GARENNE 267 — R. C. Seine 2.8.264
Tramways : 35 (Madeleine) 62 (Maillot) 63-64 (Champerret)

Devis et Conseils gratuits

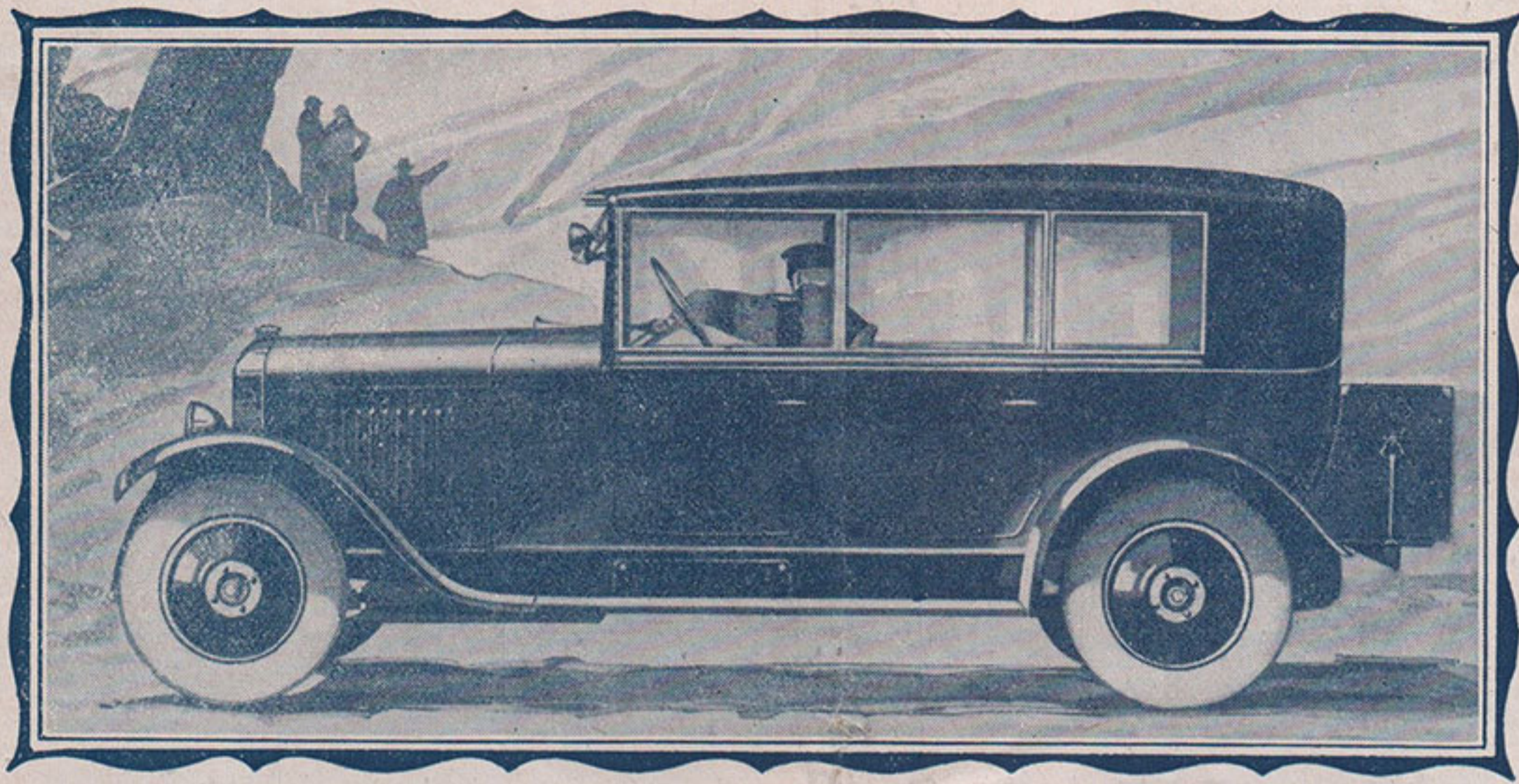
Steigboy

POT D'ÉCHAPPEMENT
— EFFICACE —
Pour Motos et Autos

STEIGBOY, 19, Rue Raspail — LEVALLOIS
— Téléphone : 894 —

13 MOIS DE CRÉDIT POUR TOUTES MOTOS
GRIFFON - ROVIN - D.S. - F.N. - ALCYON - THOMANN
M. VOISIN, 180, Rue de Paris, PANTIN -- Téléph. : 232
Neuf et occasion — Béquilles avant pour motos légères
Exposition gratuite en magasin pour toutes motos à vendre

BOITES de VITESSES, DÉBRAYAGE, KICK-STARTER
pour Motobécane et toutes motos 2 temps à courroie directe
Pose instantanée d'un silencieux efficace
Toutes Réparations - 12 Mois de Crédit
A. DEBAUPUIS, 13, Rue Garde-Chasse, LES LILAS (Seine)
R. C. Seine 351-314



Peugeot

ESSAIS CHEZ TOUS LES AGENTS DE LA MARQUE
et 71. Av. de la Grande Armée · 27. Av. des Champs Elysées
PARIS

LA NOUVELLE
7CH
SALMSON

A DIFFÉRENTIEL ET
FREINS SUR LES 4 ROUES
ROBUSTE . RAPIDE
CONFORTABLE
ÉCONOMIQUE
CONSOMME 7^{LIT.}500 D'ESSENCE
ET 0^{LIT.}180 D'HUILE
AUX 100 KILOMÈTRES



SOCIÉTÉ DES MOTEURS SALMSON BILLANCOURT-SEINE