

MOTO REVUE

SPORT
ET
TOURISME

1 Fr.

MOTOCYCLÈTE
SIDE-CAR
CYCLOCAR

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE DU SPORT MOTOCYCLISTE



SALON DE L'AUTOMOBILE
Le "CYCLAUTO"
MODÈLE 1922

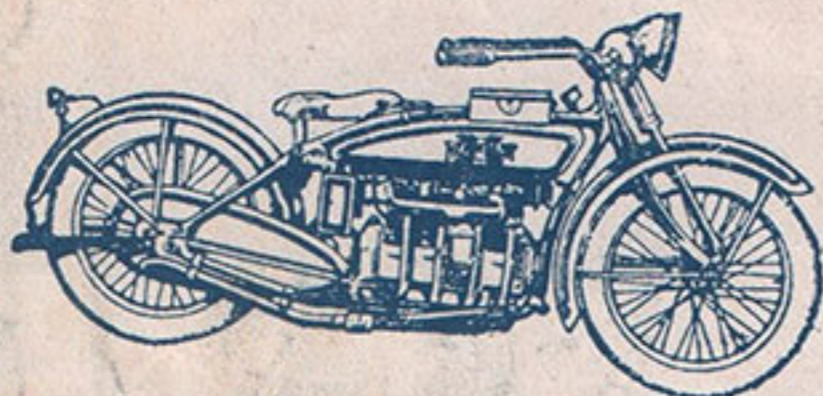
TÉLÉPHONE :
CENTRAL 68-32

RÉDACTION, ADMINISTRATION
5, RUE SAINT-AUGUSTIN, PARIS

UN TÉMOIGNAGE ENTRE CENT !

concernant
la célèbre

MOTOCYCLETTE 4 CYLINDRES



Profitez de l'énorme baisse de
110 DOLLARS
pour acquérir cette machine
qu'on peut sans exagération
qualifier de Première Moto-
cyclette du Monde.

Château Le Breuil, Gennetines (Allier).

Monsieur Harding,

De retour chez moi, après un voyage admirable en Suisse, je ne peux mieux faire que de vous exprimer toute la satisfaction que m'a procurée mon Henderson. Je suis parti par un temps épouvantable sur des routes détrempées, je n'ai pas donné à ma machine le plus petit nettoyage durant tout mon voyage. Consommation d'huile insignifiante, consommation d'essence : 5 litres aux 100 kilomètres.

Avons fait : Mâcon, Bourg, Saint-André, Col de La Faucille par la célèbre côte de Septmoncel, Gex, Genève, Nyon, Lausanne, Vevey, Bulle, Col de Janu (1511 m.), Boltingen, Spiez, Interlaken (ascension à pied de la Jungfrau !!), Lutderbrunnen : grottes et cascades de Trümmelbach, retour par Spiez, Saaneingstaag et Col du Pillon (1700 m.), la Vallée du Rhône, Evian, Thonon, Genève. De Genève petites excursions aux environs, monté avec un de mes amis "en croupe" sur mon porte-bagages de la côte Nyon-Saint-Cergues (14 kilom.) en 19 minutes. Ascension à pied de la Dôle. Retour en France par Saint-Jean-de-Sixte, le lac d'Annecy, le lac du Bourget et Lyon : parcouru 1500 kilom. à ce voyage sans le plus petit ennui (seulement 3 crevaisons) ma moto a déjà fait 3000 kilom. ; je n'ai jamais eu à me préoccuper de mon moteur et mon pneu arrière (chose à laquelle ne m'avaient pas habitué mes anciennes motos) est encore en très bon état. Mais ce qui m'enthousiasme le plus sur cette "Henderson" c'est cette formidable réserve de puissance jointe à une souplesse et une douceur merveilleuses qui vous font monter presque toutes les côtes en prise directe et sans aucune vibration ni trépidations habituelles aux pauvres 2 cylindres.

Si vous le jugez nécessaire je vous autorise évidemment très volontiers, Monsieur Harding, à publier cette lettre dans "Moto-Revue" à laquelle je suis abonné.
de La GENEST.

HARDING

49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS (près la Porte des Ternes)

AGENT DE

la Motocyclette AMERICAN EXCELSIOR, 2 cylindres; les Moteurs JAP ;
Boîtes de vitesse BURMAN ; Carburateur BROWN et BARLOW ;
Courroies JOHN BULL ; Nécessaire de réparation PATCHQUICK, etc.



Record du Monde!

APRÈS SES VICTOIRES

DANS LA

COURSE DE COTE DE GAILLON

où elle s'est classée

PREMIÈRE des 250 cc.

La Motocyclette

BARTLETT-JAP

Bat le RECORD DU MONDE

CATÉGORIE 250 CC.

AUX ACACIAS AVEC PRESTWICH

qui couvre le kilomètre lancé

en 32 Secondes 60/100

soit à la vitesse de 111 kilomètres 111 à l'heure

LA MOTOCYCLETTE
BARTLETT

est munie du célèbre Moteur

J. A. P.

qui s'est illustré en tant
d'épreuves retentissantes et
qui a remporté cette année
au MANS le

GRAND PRIX des MOTOCYCLETTES

(Cat. 250 cc.)



Pour tous renseignements,
s'adresser à

M. BARTLETT

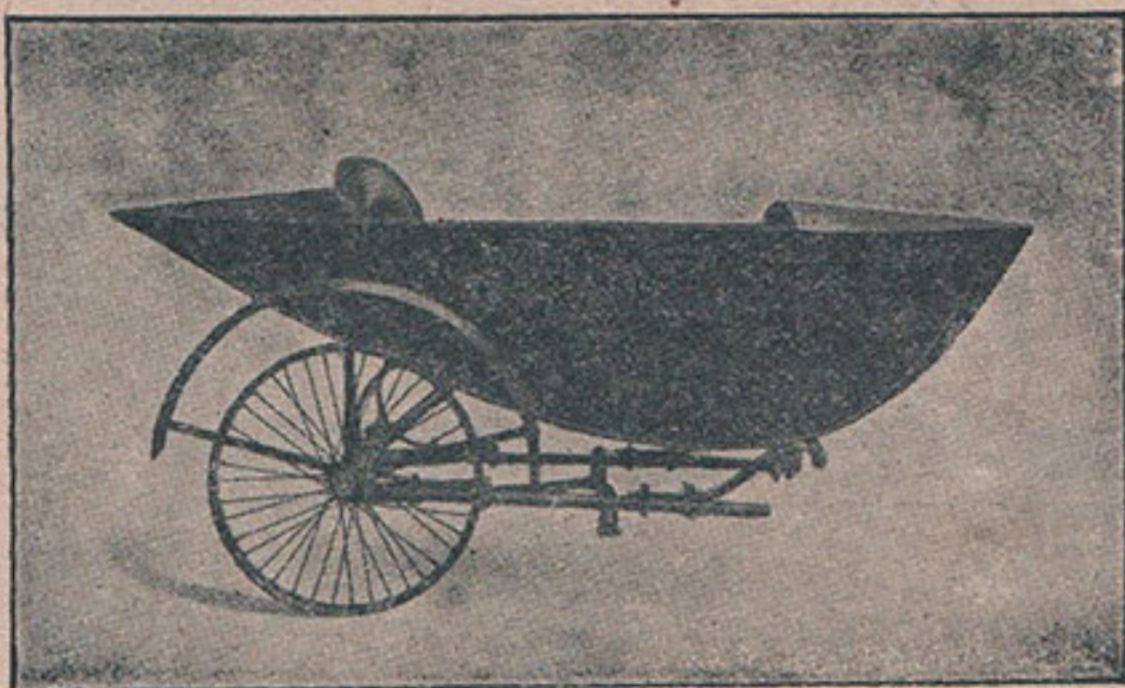
INGÉNIEUR-SPÉCIALISTE

Rue des Ecoles-Chevreuil

PETIT-QUEVILLY

Près ROUEN

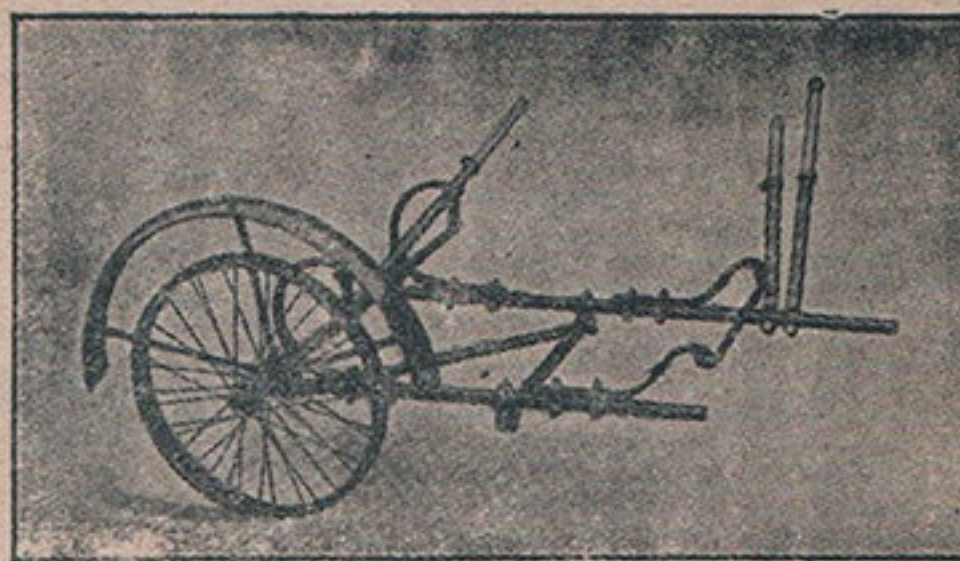
(Seine-Inférieure)



SIDECAR

Rear-Car
Capote
Pare-brise

CHASSIS
démontable



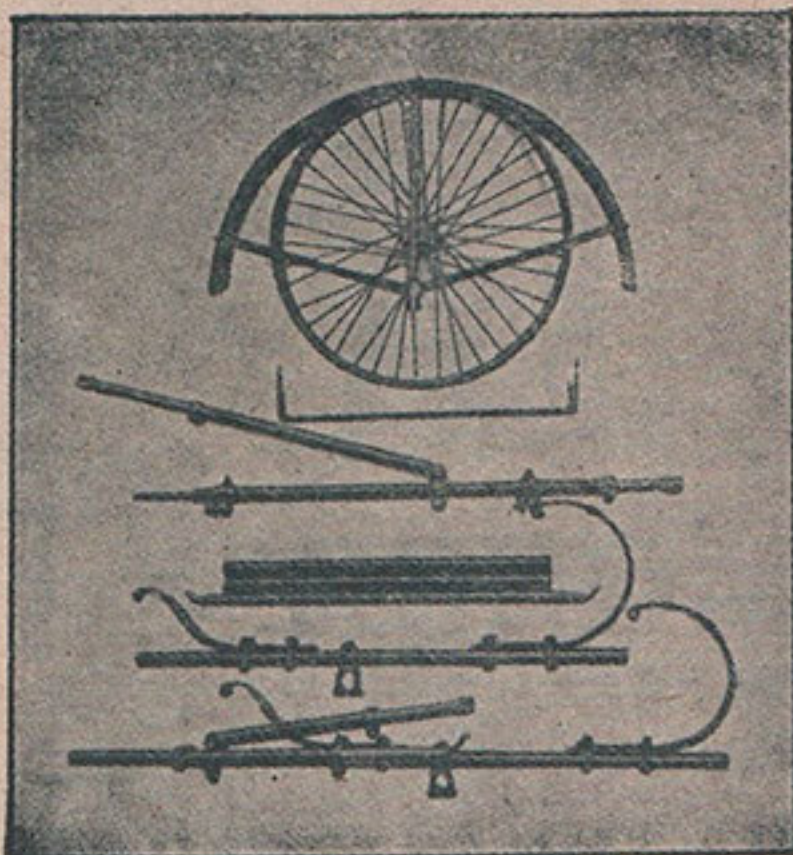
TONY-BOULEY

MAISON FONDÉE EN 1913

139, Avenue d'Italie, PARIS (XIII^e)

Métro : ITALIE

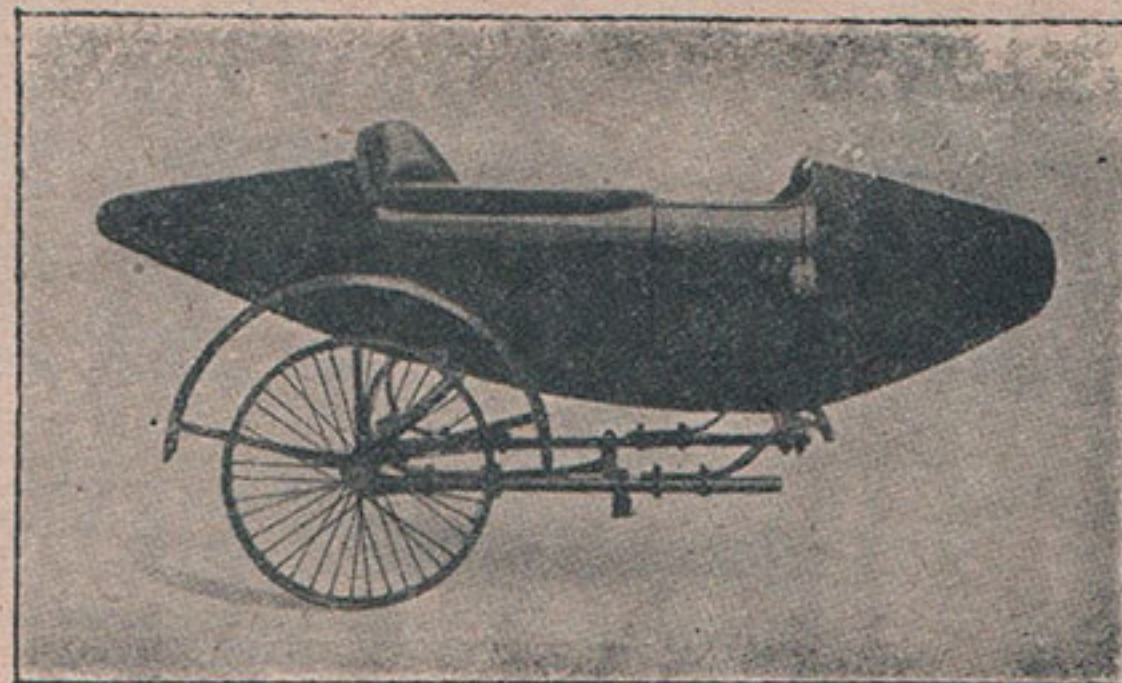
Téléph : GOBELINS 25-00



Châssis démon-
table breveté
pouvant se met-
tre à volonté
à droite ou à
gauche.

Très pratique
pour les expé-
ditions.

Toutes pièces
interchangeables
faciles à rempla-
cer soi-même en
cas d'accident.

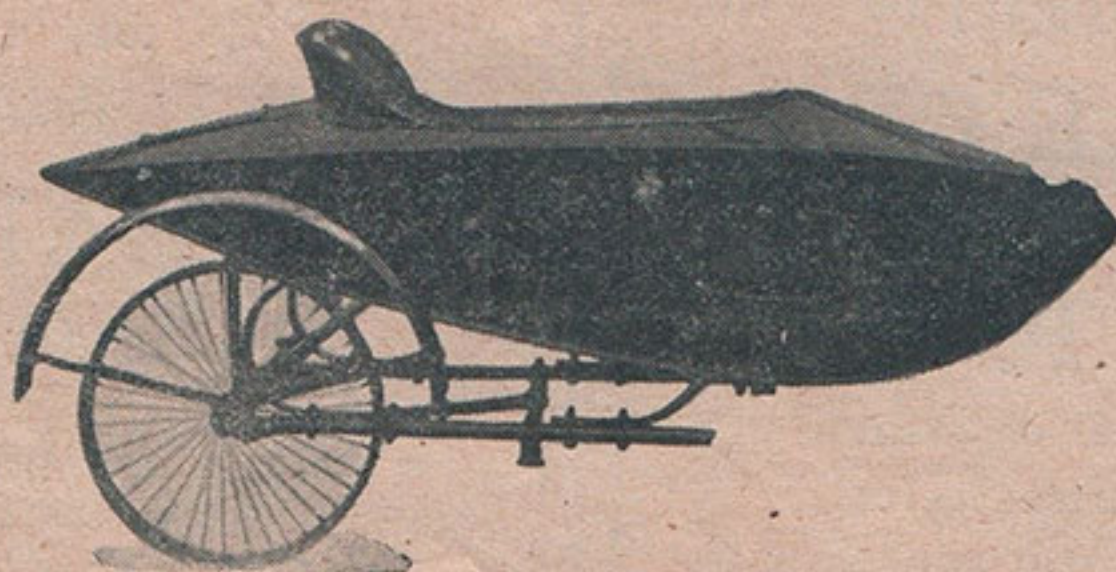


SIÈGES DÉMONTABLES

POUR ENFANTS OU GRANDES PERSONNES, pouvant se mettre dans toutes les carrosseries

CARROSSERIES EN TOILE ET TOLÉES

139, Av. d'Italie
PARIS



139, Av. d'Italie
PARIS

MOTOCYCLETTES

BIANCHI

PNEUS SALGA

DEUX MODÈLES

Monocylindre 4 HP, 75×112, 3 vitesses et
Débrayage, Bloc-moteur, Roues à broche, Garde-
—— boue arrière démontable, etc. ——

MODÈLE SPÉCIAL POUR LE SIDECAR

Moteur 2 cylindres en V - 5-6 HP 600 cc.
3 vitesses par boîte, débrayage à disques
métalliques commandé par pédale. ——
Transmission par chaîne — Cadre spécial
Graissage par pompe et semi automatique
Réservoirs à grande capacité (10 litres essence
et 3 d'huile.)

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

QUINTO MALINVERNI

120, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

AGENTS EXCLUSIFS pour SEINE et SEINE-et-OISE

MM. COURTOT et PLISSON

57, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

SPÉCIALITÉ DE PIÈCES DÉTACHÉES

POUR

HARLEY-DAVIDSON et INDIAN

MOTOCYCLISTES, GARAGISTES, STOCKISTES

Il y va de vos intérêts de visiter les Magasins et l'Usine

P. Debladis & Sigrand

3, Rue Villebois-Mareuil, 3

Téléphone 578

-- VINCENNES --

Si réputés pour le détail de leur Stock

Seule Maison en France qui fabrique toutes les pièces en général pour motos HARLEY-DAVIDSON et INDIAN et qui vend directement aux consommateurs avec garantie pour ses fabrications.

MATÉRIEL ET OUTILLAGE DE 1^{er} ORDRE
MEILLEURES QUALITÉS DE MÉTAUX
- MAIN-D'ŒUVRE TRÈS SOIGNÉE -
VENTE AU PRIX DE FABRICATION

Agent exclusif pour Paris et la Seine

M. J. DEBLADIS

5, rue Jouvenet, PARIS

DEMANDER LE NOUVEAU TARIF
ENVOI FRANCO SUR DEMANDE

FRANCE

EXPORTATION

MOTOS - SIDECARS - CYCLECARS

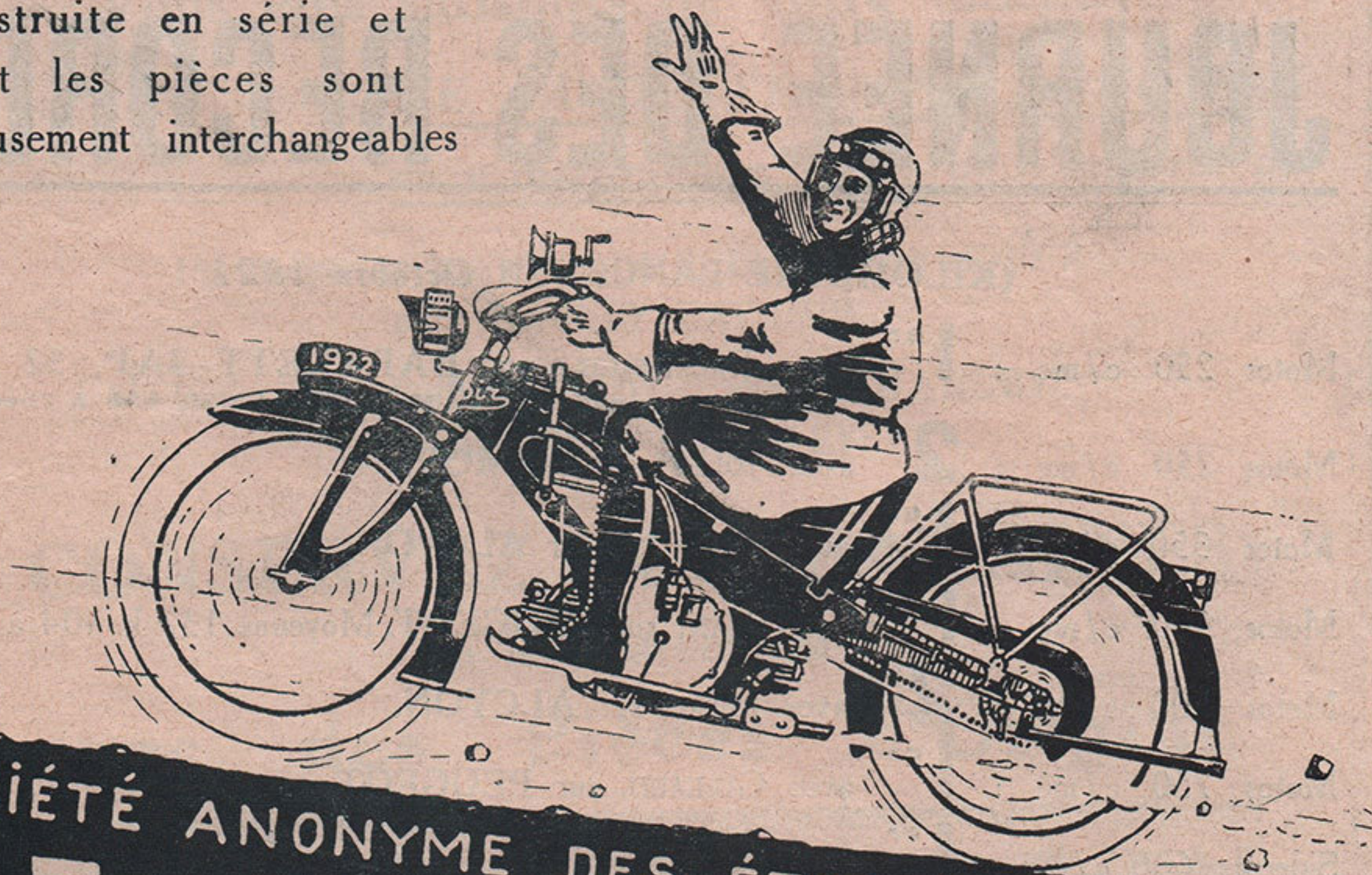
Société Anonyme des Etablissements Janoir

25, Rue des Buttes-Montmartre, SAINT-OUEN (Seine)

TÉLÉPHONE : MARCADET 13-81



La seule 8 HP française
de conception nouvelle
construite en série et
dont les pièces sont
rigoureusement interchangeables



SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

JANOIR

H. J. LECOQ

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

LE PNEU MOTO

DUNLOP

pendant le Salon
fait du **137 kilom.** à l'heure dans Paris

JOURNÉE DES RECORDS

(KILOMÈTRE LANCÉ) 13 Octobre 1921

- Motos 250 c/mc : **1^{er}** avec PRESTWICH, sur BARTLETT-JAP, 32 sec. 6.
Record du monde battu. Moyenne 110 kil. 429 à l'heure.
- Motos 250 c/mc : **2^e** avec JOLLY, sur ARMOR.
- Motos 350 c/mc : **1^{er}** avec MEUNIER, sur ALCYON.
- Motos 500 c/mc : **1^{er}** avec PÉAN, sur PEUGEOT. Moyenne 137 k. 404 à l'heure.
- Motos 500 c/mc : **2^e** avec MARC, sur ALCYON.
- Motos 750 c/mc : **1^{er}** avec GILLARD, sur PEUGEOT.
- Sidecars 600 c/mc : **1^{er}** avec BARTLETT, sur A. B. C.
- Sidecars 1000 c/mc : **1^{er}** avec COQUIDÉ, sur INDIAN.
- Cyclecars Monoplace : **1^{er}** avec DARMOND, sur MORGAN. Moyenne 125 k. 874 à l'heure.
Record des Cyclecars en 28 sec. 6.

TOUS
SUR
PNEUS

DUNLOP

Motocyclistes!

HARLEY- DAVIDSON

Vous êtes satisfaits de votre machine

NE LA DÉTÉRIOREZ DONC PAS
en y mettant des pièces de n'importe où

Une Maison se taxe d'être LA SEULE A FABRIQUER
pour HARLEY-DAVIDSON

Une autre s'intitule "TOUT POUR HARLEY"
Mais... RIEN D'HARLEY

CONSERVEZ VOS MACHINES
en les entretenant
avec des Pièces d'Origine

HARLEY-DAVIDSON

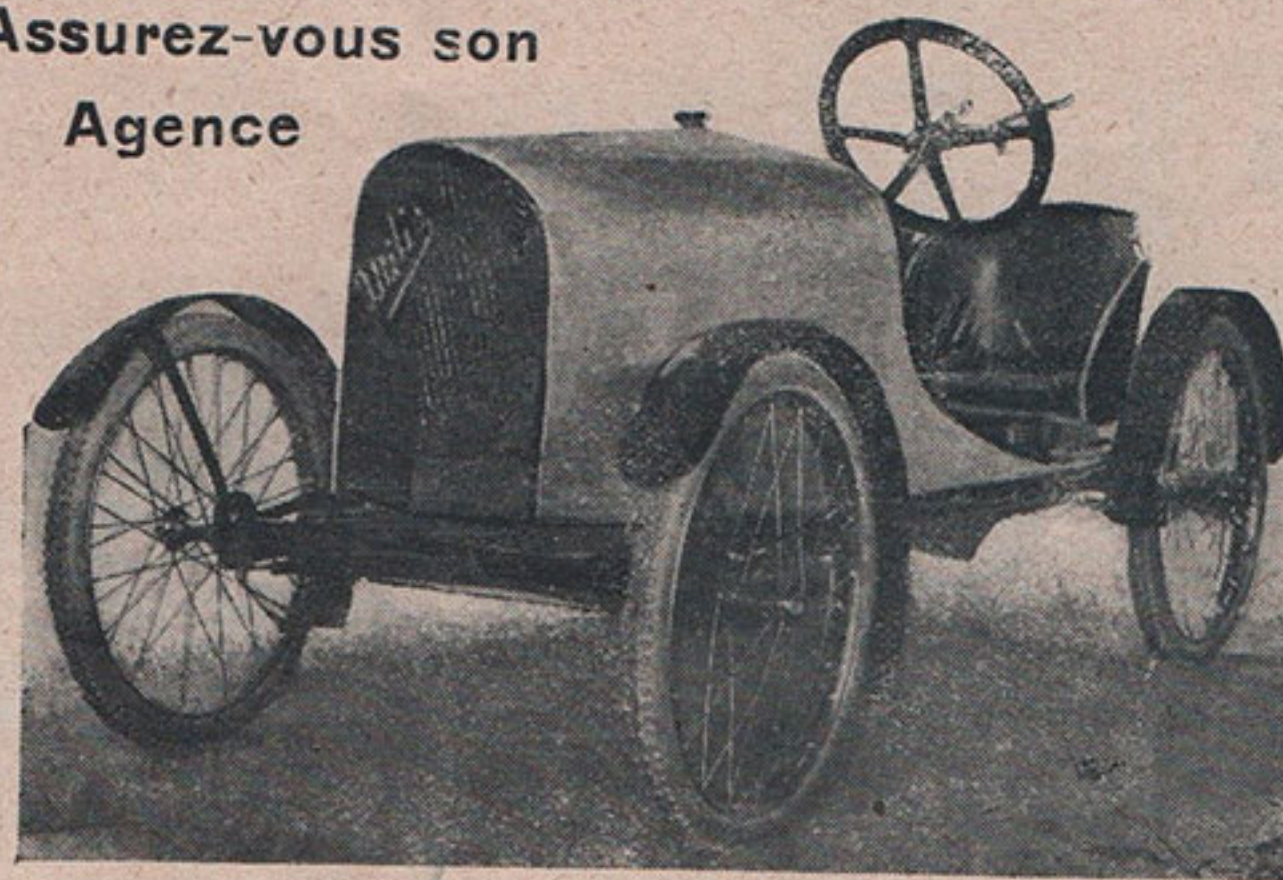
AGENCE FRANÇAISE
HARLEY-DAVIDSON

32-34, RUE PIERRET, 32-34
NEUILLY-SUR-SEINE

LA NOUVEAUTÉ DU SALON
Le Quadricycle "UTILIS"

Assurez-vous son
Agence

Remplace
la Moto
et le Sidecar



5 HP, 2 vitesses
kick starter
roues amovibles

MARQUE ET MODÈLE DÉPOSÉS)

3 litres d'essence aux 100 kilomètres

PRIX : 4.200 Francs (Taxe comprise)

Autos "UTILIS", 17, Rue Angélique-Vérien — NEUILLY

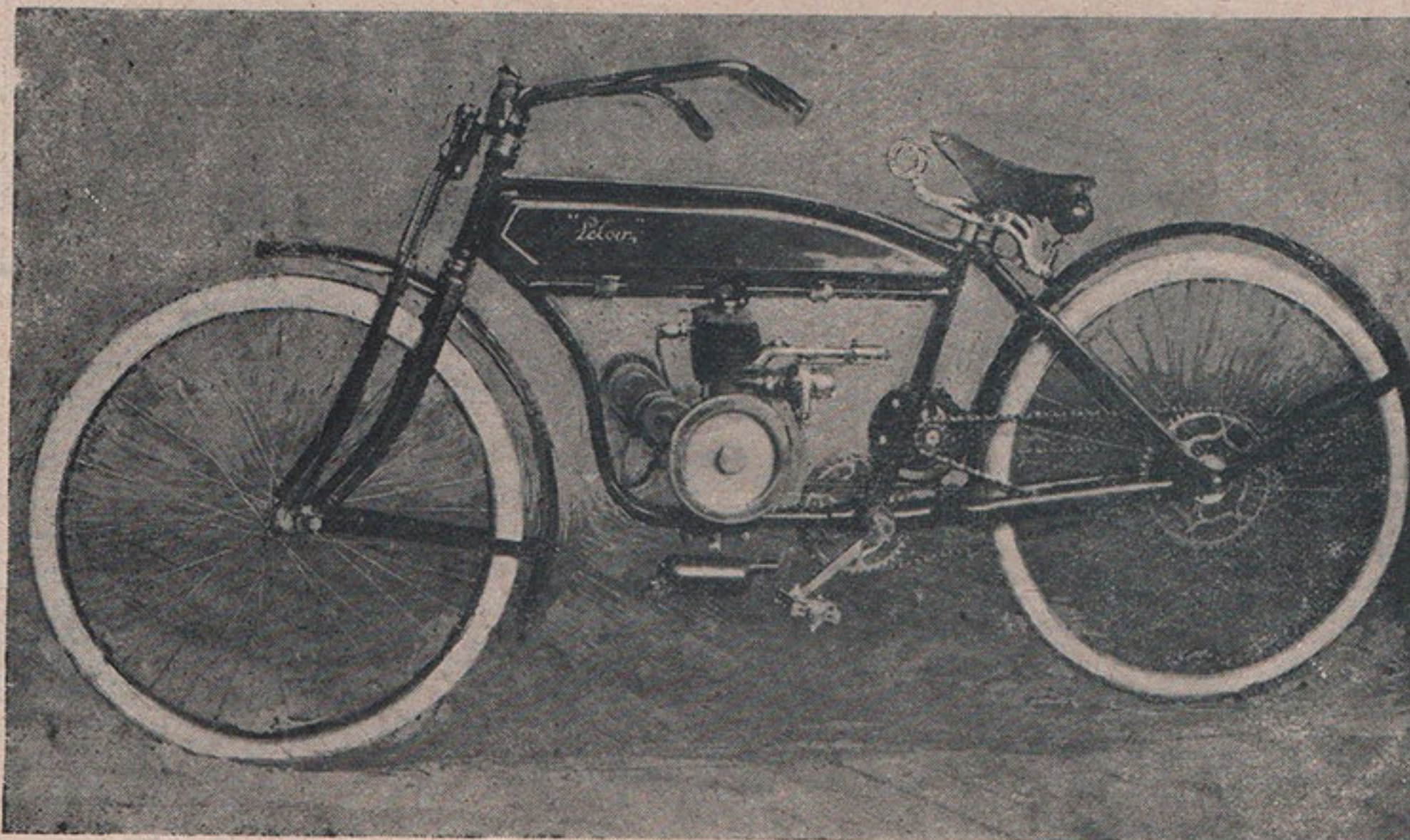
Usine à COLOMBES

Téléphone : WAGRAM 94.73

A 5 m. de la Porte Maillot

Petite Moto légère, 2 temps, "LELOIR"

TYPE INTERMÉDIAIRE ENTRE LE VÉLO A MOTEUR ET LA MOTO



Moteur à 2 temps
"SICAM"

Carburateur Zénith
Magnéto blindée

Transmission
Courroie - Chaîne

Fourche élastique
Benicant

Selle pneumatique
"SAMVA"

Pneus renforcés
à talons : 650-45

Poids : 35 kilos

PRIX INCROYABLE : 1.975 Fr.

H. LELOIR, CONSTRUCTEUR, 52, Rue Jacques-Dulud, NEUILLY-SUR-SEINE

JOURNÉE DES RECORDS

Allée des Acacias (13 Octobre 1921)

CYCLECARS 1.100 c. c. (BIPLACES)

1^{er} LOMBARD, sur Cyclecar

SALMSON

effectuant le kilomètre lancé à la moyenne

de 122 kilomètres 448 à l'heure

ÉTABLISSANT LE

RECORD DU MONDE

DE LA CATÉGORIE

Le " CYCLECAR SALMSON " possède les MÊMES
:: : QUALITÉS qu'une VOITURETTE :: :
:: AVEC : UN PRIX D'ACHAT MOINDRE :: :
:: UNE CONSOMMATION et un ENTRETIEN :: :
MOINS ÉLEVÉS

Douceur et facilité de conduite incomparables

Société des " MOTEURS SALMSON "

3, Avenue des Moulineaux, 3

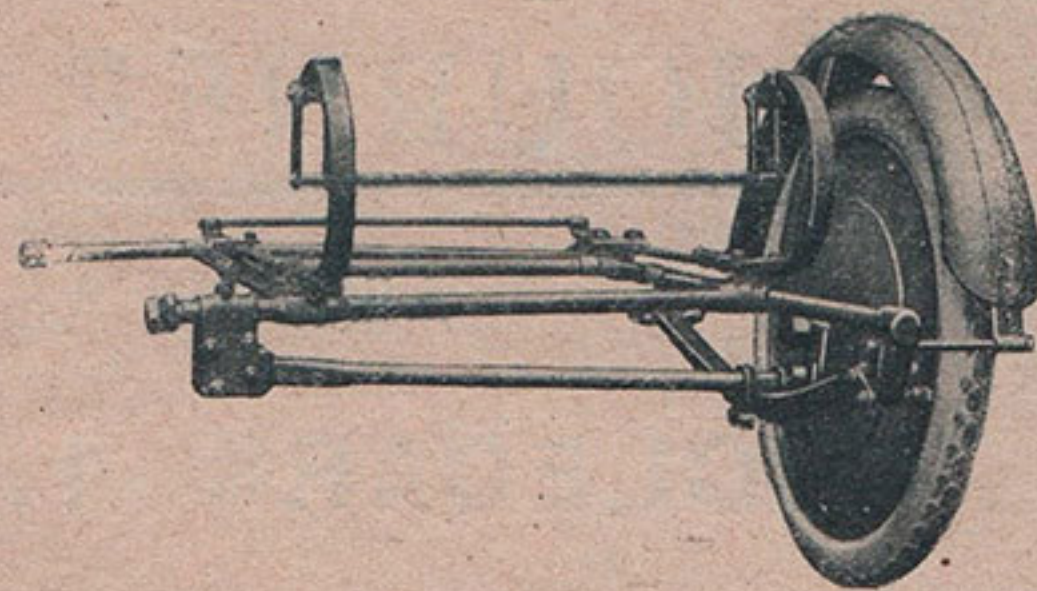
BILLANCOURT (SEINE)

LE CHASSIS SIDECAR DE L'AVENIR

Grand Confort, Éléance, Solidité

1 Seule Epreuve, *Circuit de Seine-et-Marne*

1 VICTOIRE, *Médaille d'Or.*



PLUS DE MAUVAISES ROUTES, grâce au :

Châssis suspendu PHILIPPE

Le voir chez { l'Agent de la rive gauche, René GILLET
l'Agent de la rive droite, GARNIER

TRANSFORMATION DE TOUS CHASSIS EN CHASSIS SUSPENDUS

Agent pour la rive gauche de l'Evan's Cyclemotor et de la Bougie F. M.
PHILIPPE SCHELFAUT, *Mécanicien-Constructeur, 55, rue Claude-Bernard*
TÉLÉPHONE : Gobelins 51-12

APRÈS LE SALON...

ENCORE UNE BAISSÉ IMPORTANTE

sur les Motocyclettes

ROVER & LÉVIS
HOBART

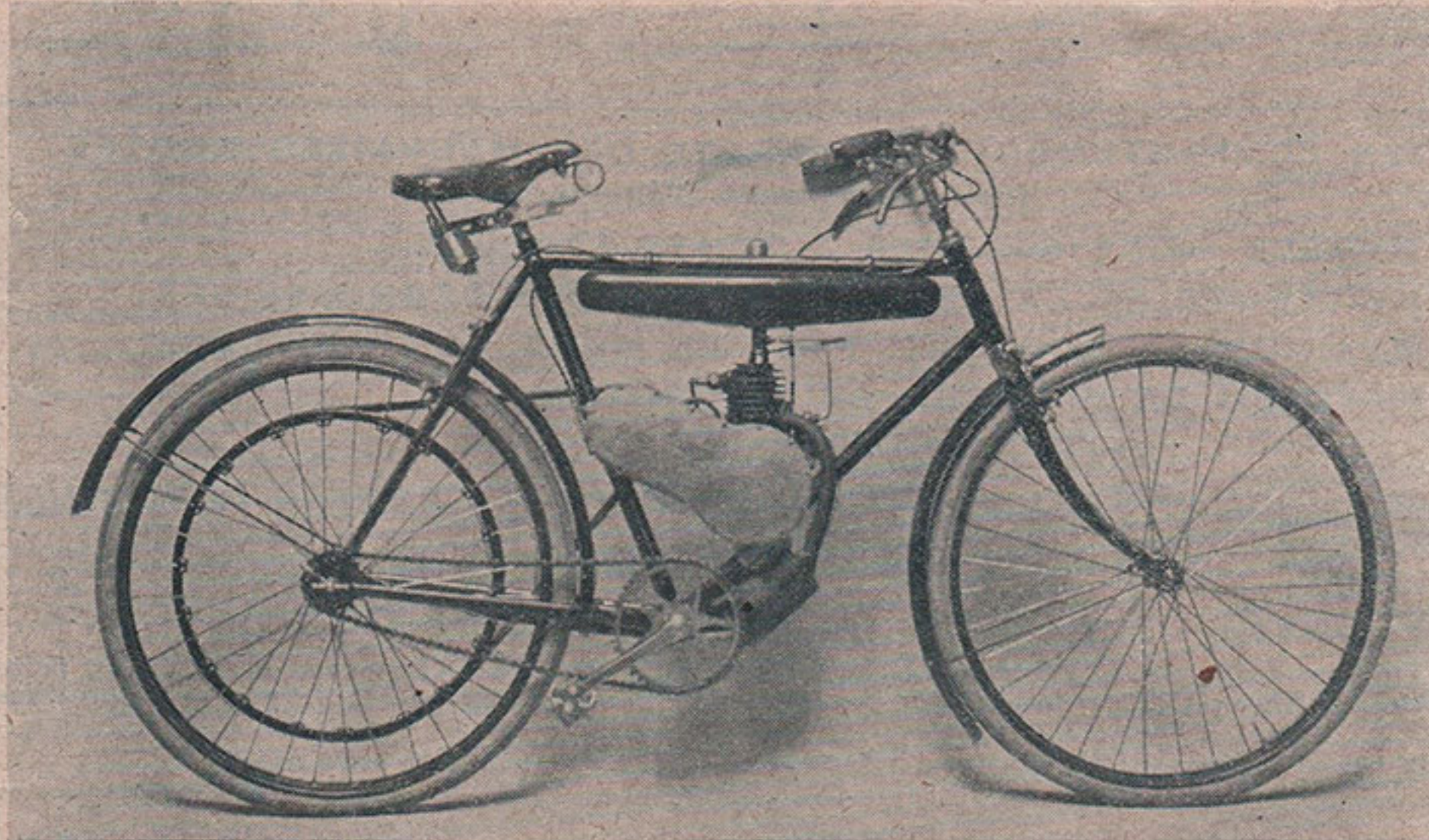
Visibles et renseignements, etc.

L. Psalty et Delabre, 50, Rue Brunel, Paris

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

LA CYCLETTE

Bicyclette à Moteur et Groupe amovible par Bicyclette



Sa Première Course

UN SUCCÈS

Course de côte de Gaillen

1^{er} SOLARY

en 1' 48''

2^e M^{lle} DOUTRE

en 2' 25''



Sa Deuxième Course **UN AUTRE SUCCÈS.** — Tentative de record sur 1 kilomètre



Parcourt le kilomètre

en 1' 7" 7/5

soit à 53 k. 400

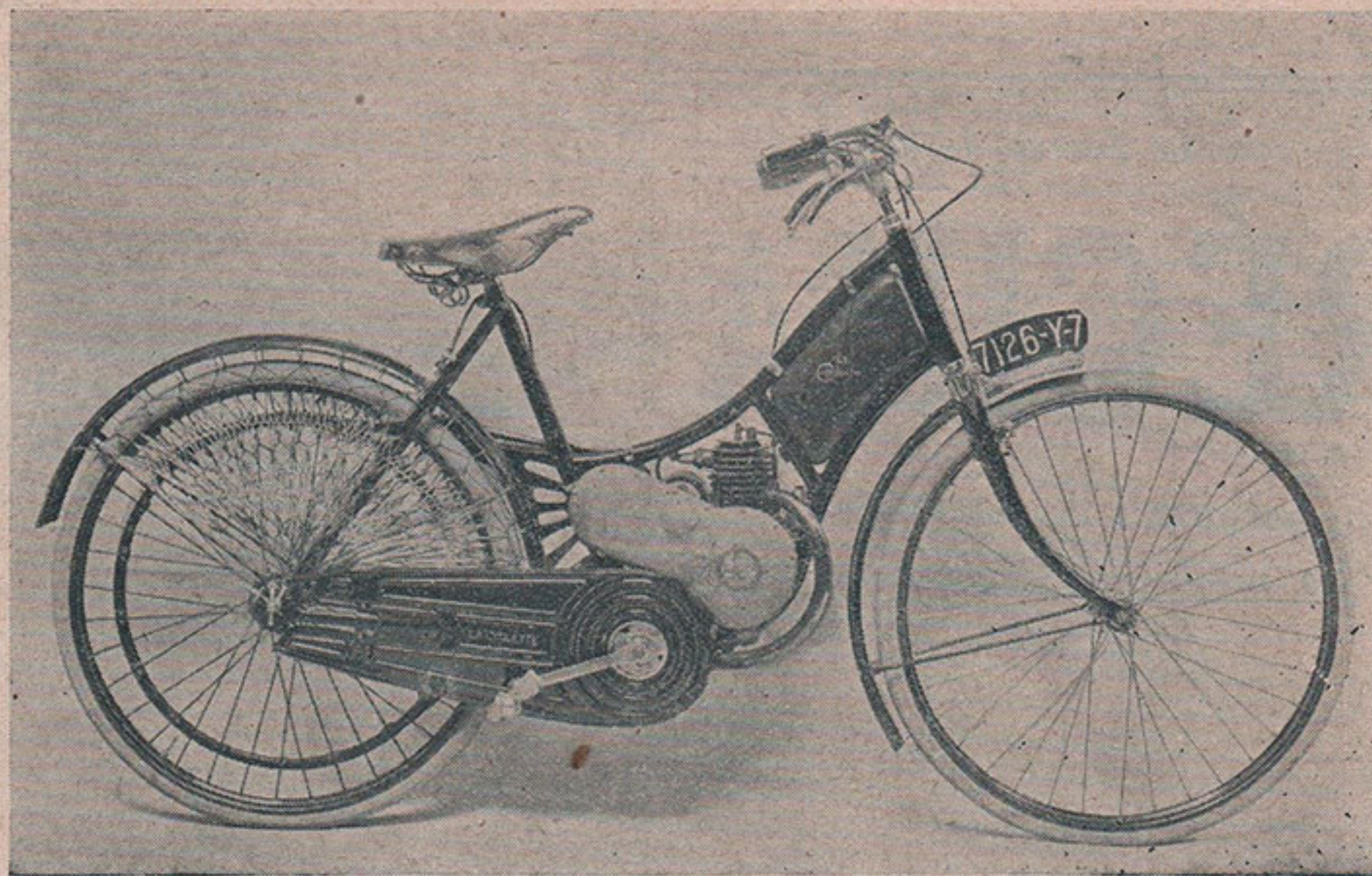
de moyenne

La Cyclette est propre

La Cyclette roule par

: : tous les temps : :

La Cyclette roule
partout sans danger.

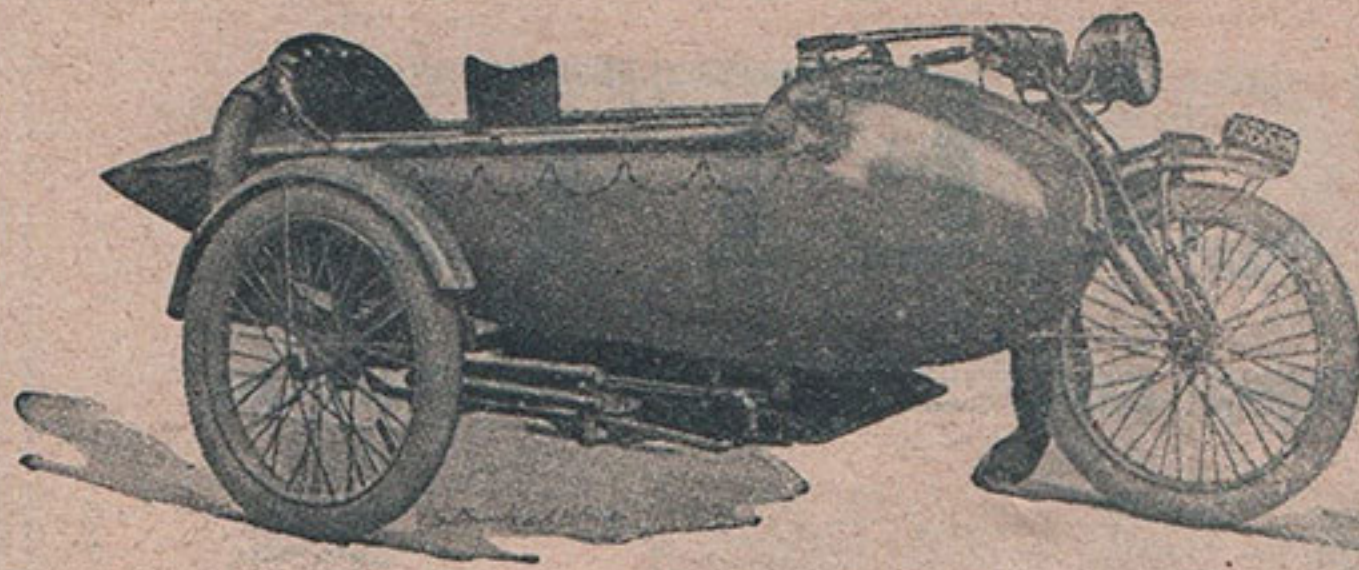


La seule Bicyclette à moteur qui grâce à son **NOUVEAU DÉBRAYAGE PROGRESSIF**, à la souplesse de son moteur se joue de l'encombrement des rues. — Deux seules manettes placées sur le guidon opérées sans efforts par simple pression des doigts sans quitter les poignées, commandant l'embrayage et les gaz.

LA CYCLETTE, 22, boulevard de Grenelle, PARIS

TÉLÉPHONE : SAXE 68-56

TÉLÉPHONE : SAXE : 68-56



CARROSSERIE

L.V.

de SIDE-CAR
Breveté
France et Etranger

**SI
VOUS
DÉSIREZ**

ÉVITER COMPLÈTEMENT LES CAHOTS DES MAUVAISES ROUTES
(Méthode nouvelle d'équilibrage)

UN MODÈLE D'UNE SOLIDITÉ A TOUTE ÉPREUVE
LA MEILLEURE ET LA PLUS LUXUEUSE DES CARROSSERIES
LE MAXIMUM DE CONFORT, TANT EN MONO QU'EN BIPLACE
LE MAXIMUM DE DOUCEUR DE CONDUITE

N'HÉSITEZ PLUS,

prenez la Carrosserie Grand Luxe L.V. à la fois mono et biplace **POUR 2 GRANDES PERSONNES**
Extérieur tôle forte 8/10 c. se montant immédiatement et sans transformation sur tous les châssis.

PRIX EXCEPTIONNEL (pour faire connaître et apprécier notre modèle) : **1.000 fr.**

Indépendamment de notre modèle ci-dessus, à la fois mono et biplace, nous venons de terminer la mise au point d'un **NOUVEAU MODÈLE MONOPLACE** établi sur les mêmes bases et vendu seulement **850 francs.** — Conditions spéciales aux revendeurs.

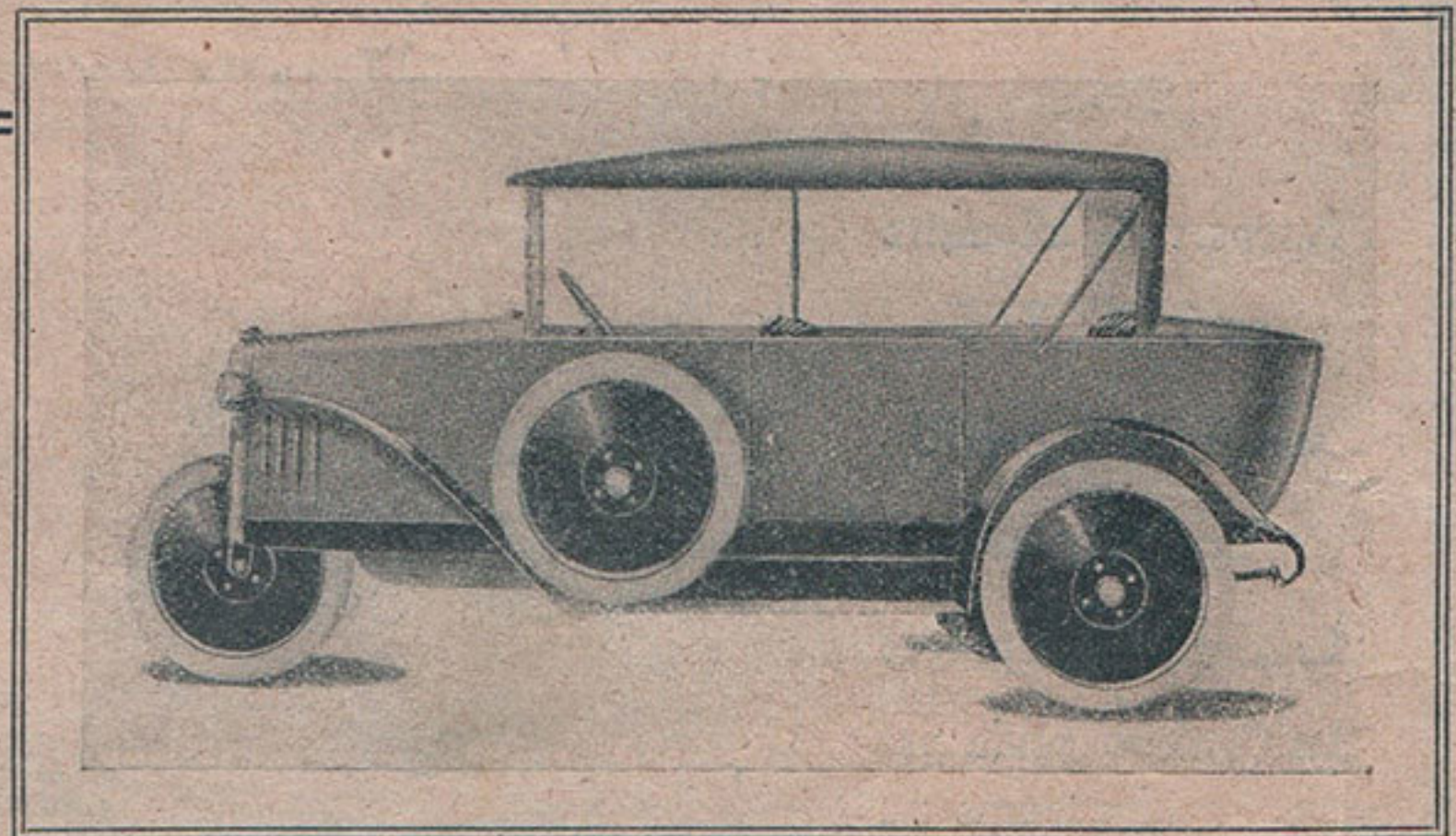
ESSAIS GRATUITS (Avant de vous décider, venez vous convaincre de la grande supériorité de notre modèle)

Louis VANNOD, constructeur - Usine électrique, 7 et 9, rue de Tunis, PARIS (XI^e) - Tél. Roquette 51-39

Le Succès de la

RÉGINA

*est acquis dès maintenant
par les nombreuses commandes passées
au Salon.*



L'accueil fait à ce cyclecar, qui est de la même dimension et aussi confortable que le 4 places, fut la révélation de ce petit bijou mécanique. Le groupe amovible a tenté et fut l'objet de combinaisons multiples en dehors de son service sur la voiture.

Son exposition et les essais continuent à
l'AGENCE EXCLUSIVE
pour Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne

Pour les essais, prendre rendez-vous d'avance

CLOSSET

81, r. de Longchamp, PARIS

Tél. : Passy 92-43

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

CONCOURS DU LITRE D'ESSENCE

La METRO-TYLER

se classe

PREMIÈRE

des motos à 2 temps de toutes catégories

Modèle en prise directe,
type **M. S.** s'étant classé
PREMIERE dans la Côte
d'Ernemont et dans le G^d
Prix de France, circuit de
Provins (cat. 250).

1.995 fr.

SANDFORD

AGENT GÉNÉRAL

72, Av. des Ternes, PARIS

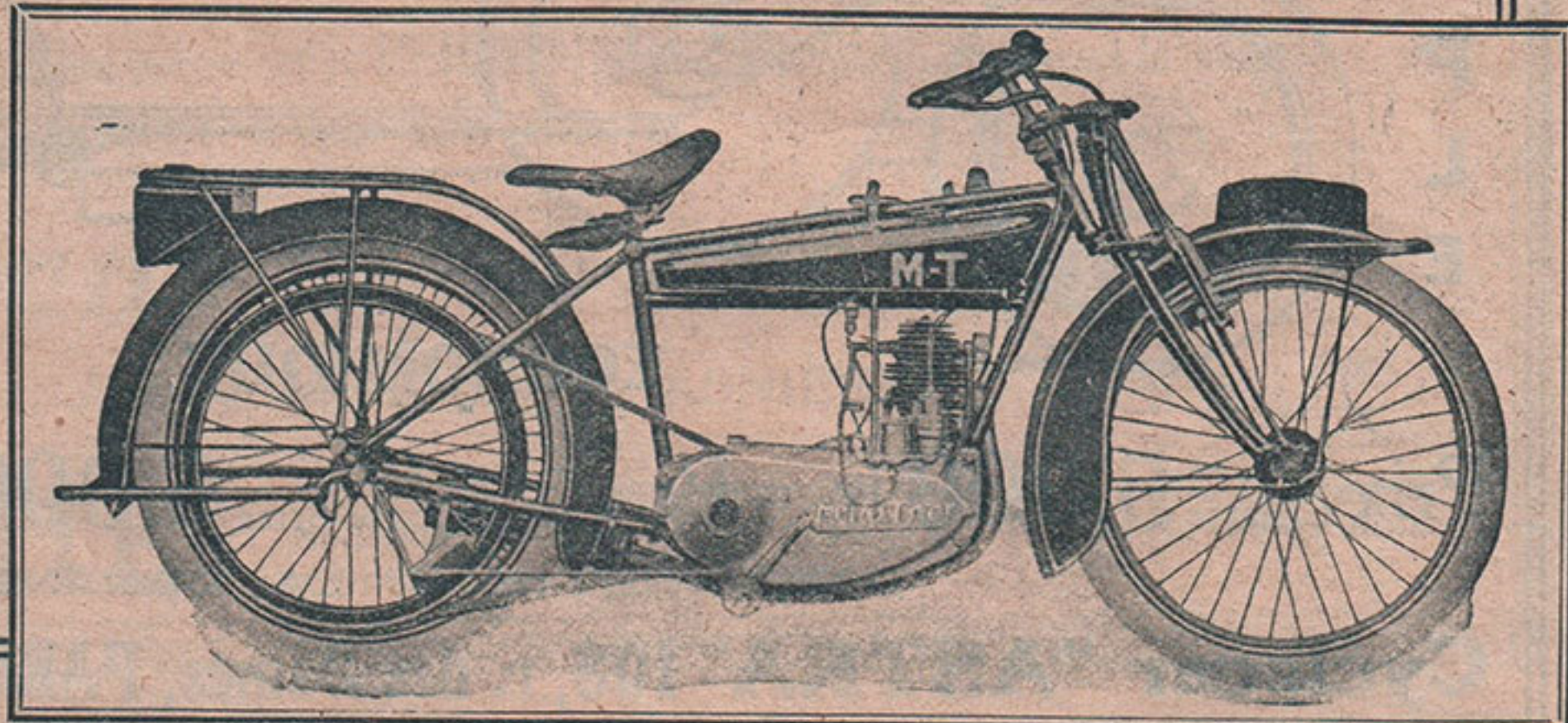
CONDITIONS SPÉCIALES
POUR AGENT EN PROVINCE

Jusqu'à concurrence de 300 commandes,
M. SANDFORD vend

3.250 fr.

la moto représentée par la gravure ci-dessous
dont la valeur commerciale est de 4.500 fr.
au cours de 52 fr. la livre.

— Ces machines sont livrables pour toute
commande ferme à la date fixée par le client.



Motos INDIAN neuves : 3.500 fr.

(en caisse avec SIDE-CAR
et tous Accessoires
garanties SIX MOIS)

Grand choix de PIÈCES DÉTACHÉES
pour Motos "INDIAN", mod. Armée

EMAIL

ET

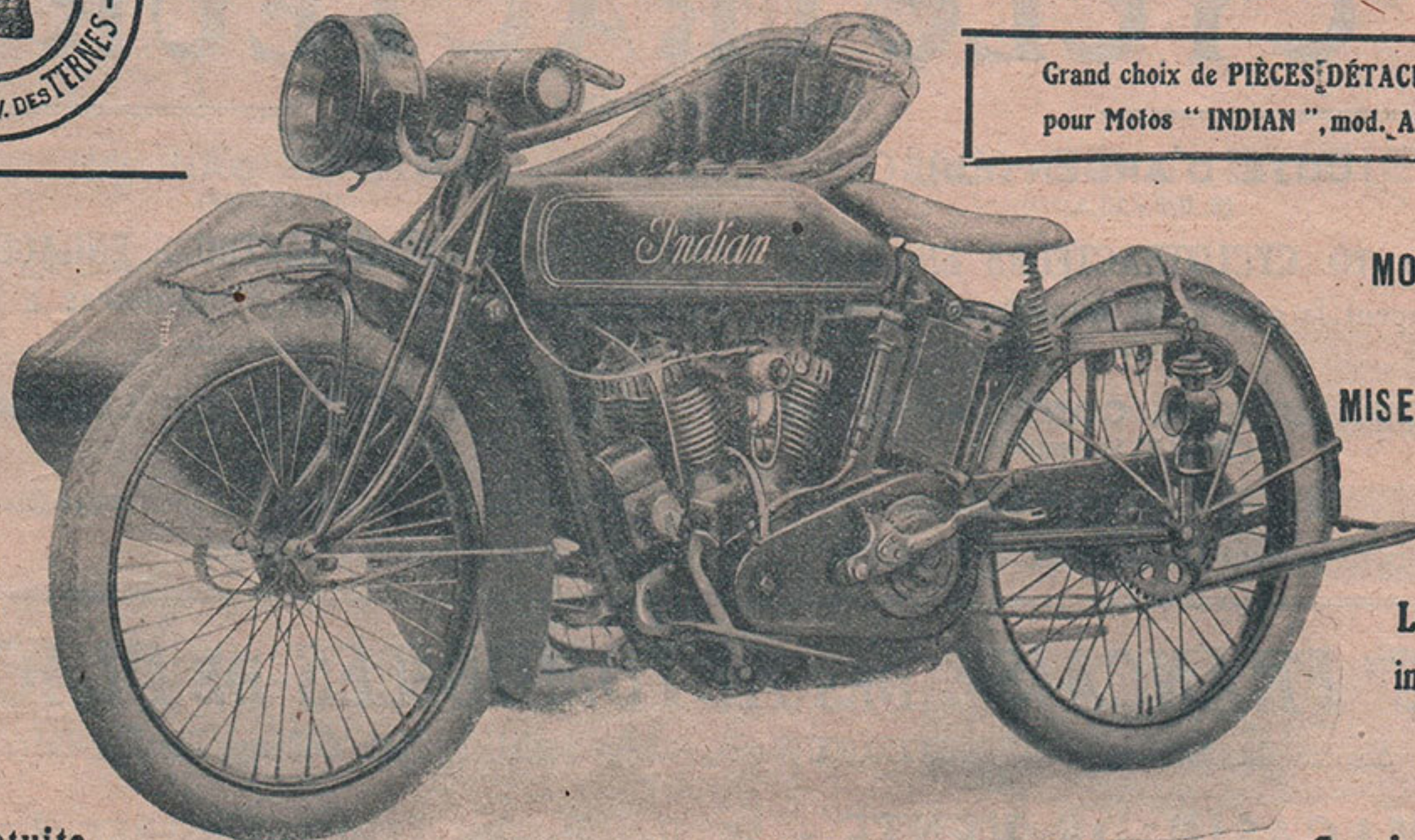
NICKEL

1.000 fr.

Livraison
immédiate



Essais gratuits



MONTAGE

ET

MISE AU POINT

200 fr.

Livraison
immédiate



Essais gratuits

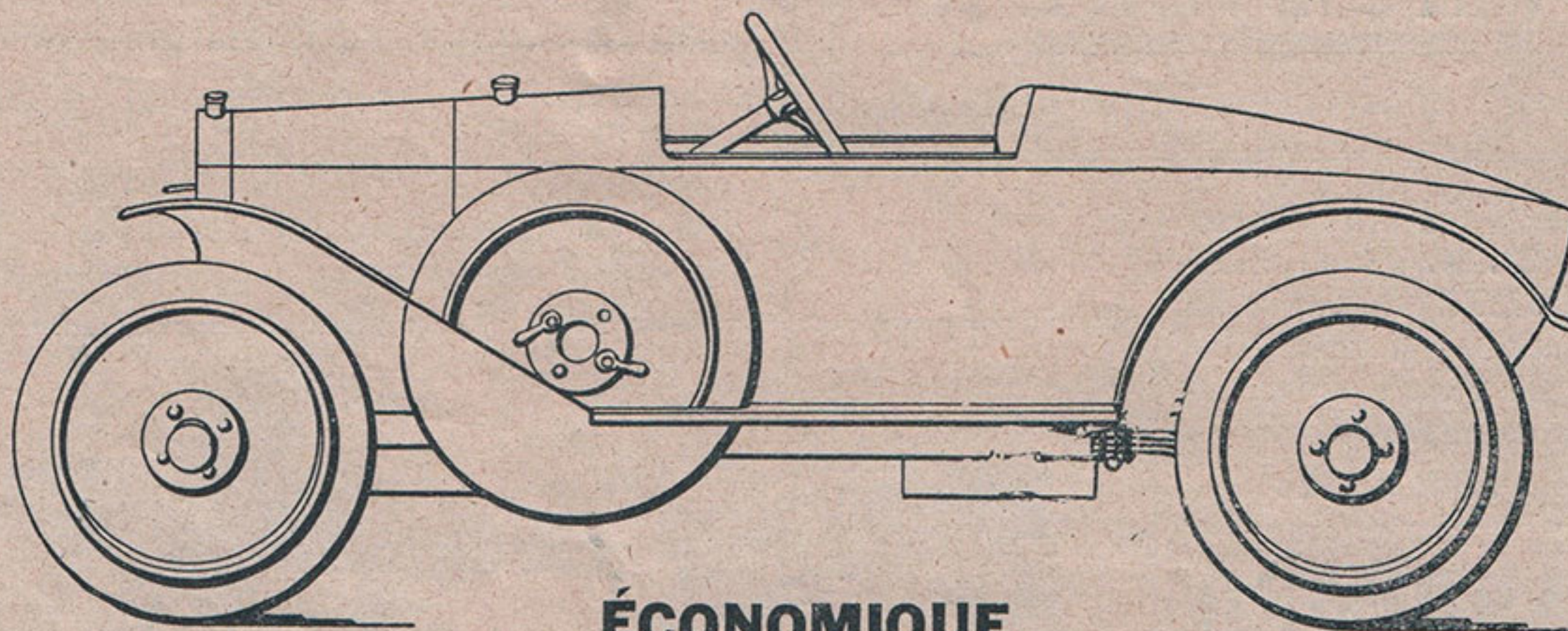
Pour toute commande s'adresser à l'AGENCE INDIAN, 100, avenue des Ternes, PARIS

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

Cyclecar "ASTRA"

Suspension par roues indépendantes - 5 roues Michelin
Moteur 500 cmc SICAM - 4 litres 1/2 aux 100 km.

S
I
M
P
L
E



S
O
U
P
L
E

ÉCONOMIQUE

Prix — du — **5.000 fr.** - Prix — tout équipé — **6.000 fr.** - Taxe comprise
Châssis capote, pare-brise

CAMIONNETTE A LA DEMANDE

Cyclecar "ASTRA" 108, r. des Dames, PARIS (17^e) Tél.: Wagram 21-68

LES SUCCÈS du CYCLOTRACTEUR

EN 1921

COTE D'ARGENTEUIL

(8 0/0 - 10 Avril)

les 10 CYCLOTRACTEURS ENGAGÉS
grimpe la côte à 26 kilomètres à l'heure

CONCOURS DE CONSOMMATION

(Thiais 25 Septembre)

1^{er} du Classement Général
au prix de revient kilométr. de 2 cent. 5 le kil.

COTE DE GAILLON

(2 Octobre)

les 2 CYCLOTRACTEURS ENGAGÉS
grimpe les 14 0/0 à 13 kilomètres à l'heure

ITALIE. -- CIRCUIT DE LOMBARDIE

(25 Septembre)

1^{er} du classement (vitesse 133 kms) moyenne 25 kms
1^{er} de la Régularité (7 engagés)

C^{ie} FRANÇAISE DES AUTOMOBILES DE PLACE

Société Anonyme au capital de 20.250.000 francs — Siège social, 2, Place Collange, Levallois-Perret

MAGASIN DE VENTE : 29, Rue Baudin, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Tout pour l'HARLEY, rien que pour l'HARLEY!

Pour avoir un FORMIDABLE STOCK et bien assorti il faut se spécialiser.
 Pour pouvoir SUIVRE ET CONSEILLER consciencieusement sa clientèle,
 il faut d'abord être mécanicien, utiliser les machines et SE SPÉCIALISER.
 Pour faire de BONNES RÉPARATIONS il faut de la PIÈCE NEUVE.
 Pour faire vite il faut les pièces et le PERSONNEL SPÉCIALISÉ sous la main.
 Pour avoir de BONS PRIX il faut aller chez :

Cachemaille & Lessieux

A 300 mètres de la Gare

22, Avenue Pereire, 22 -- ASNIÈRES

Téléphone : 690

NOUVEAUTÉ!

FOURCHE POUR MOTOS HARLEY en Tube étiré sans soudure, livrable 1^{er} Novembre. N'achetez rien sans demander la Liste des prix.

SPECIALITÉS
 POUR
MOTOCYCLETTES

LES DEMANDER
 CHEZ TOUS
 LES COMMISSIONNAIRES
 ET MAISONS
 DE CYCLES ET MOTOS

POUR LE GROS SEULEMENT:
TOUCHET & DUPIEUX
 15, Passage Ruelle, PARIS (10^e)

TOUCHET & DUPIEUX

PEDLEY
 PNEUMATIC GRIP
 R. N° 610436

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

Cycles
motos
cyclecars

Louis Clément

134, Avenue Malakoff. PARIS (16^e)

14, Rue Danton,
LEVALLOIS - PERRET

DOUGLAS

14, Rue Danton
LEVALLOIS - PERRET

STOCK MOTOS & SIDECARS

Triumph - B. S. A.
Moto-Bijou - Stucchi

Neuves et d'occasion, vendues avec garantie

Pneus neufs Hutchinson et Soly

650 x 60 et 650 x 65 : **65** fr.

Chambres à air 60 et 65 : **15** fr.

Courroies caoutchouc, marque anglaise en 25^m/_m
pour B. S. A. et Triumph : **30** fr. avec attache.

Pièces détachées pour B. S. A. et TRIUMPH

Expéditions en province

DELAUNAY, 27, rue Milton,
PARIS (9^e)

TÉLÉPHONE : TRUDAINE 15-95



Motocyclistes ! LISEZ BIEN



La Motocyclette 2-temps, 2 HP 1/2, 2 vitesses

Kick-starter - Graissage automatique

SOYER & C^{ie}

LIVRABLE DE SUITE

NE COUTE PLUS
= QUE =

3.250 Francs

Établissements SOYER & C^{ie}, 116, rue de Paris, COLOMBES (Seine)

MAGASIN de VENTE : 204, Boulevard Pereire, PARIS

AGENTS, ASSUREZ-VOUS CETTE MARQUE POUR VOTRE RÉGION

LONG TOURISME RENÉ GILLET

LA DOYENNE DES MOTOCYCLETTES FRANÇAISES

MELUN 1912 - 1^{er} du classement général

FONTAINEBLEAU 1912 - 450 kilomètres

4 machines engagées — 4 arrivées
1^{er} de la catégorie des sidecars

LE MANS 1912 - 400 kilomètres

4 machines engagées — 4 arrivées
1^{er} de la catégorie des sidecars

FONTAINEBLEAU 1914 - 360 kilomètres

1^{er} et 2^e catégorie sidecars 750 cc.
Ayant fait le meilleur temps de
toutes les catégories de sidecars.
(Moyenne à l'heure : 64 km 500
avec 750 cc.) :: :: ::

PRIX { 3 HP 1/2 - 2 cyl. chang. vitesse. 4.950 fr.
6 HP - 2 cyl. chang. vitesse..... 5.500 fr.
y compris la taxe de luxe

ETABLISSEMENTS RENÉ GILLET,

128, route d'Orléans

Téléphone
Saxe 62-47

GRAND-MONTROUGE

Emaillez votre Motocyclette



Se trouve chez
tous Garagistes et
Agents de Cycles

Le "procédé ROBBIALAC"
vous épargnera temps et argent

Grâce aux qualités exceptionnelles de l'émail ROBBIALAC, tout motocycliste peut remettre sa machine à neuf et obtenir un émaillage parfait qui ne se fendille ni ne s'écaille. Le ROBBIALAC est livré en toutes nuances, s'applique aisément, sèche en quelques heures et fournit des surfaces durables et lisses comme du verre. Demandez-nous sans tarder la carte des nuances et notre brochure N° 6 "Instructions aux amateurs pour émailler leur cycle"; elles vous seront adressées gratis. Vous y verrez comment obtenir un brillant parfait égalant l'émail au four.



ROBBIALAC

Dép^t N° 6, Mestre & Blatgé

46, Avenue de la

Grande-Armée, Paris

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

Confirmant leurs succès à :

ARGENTEUIL - GRAND PRIX DE LYON - GRAND PRIX DE FRANCE
GRAND PRIX DU MANS - CONCOURS DE CONSOMMATION
COURSE DE COTE DE GAILLON

Les Motocyclettes **Alcyon**

(pneus DUNLOP)

se distinguent à nouveau à la JOURNÉE DES RECORDS (kilom. lancé) Catégorie 350 cmc

1^{er} MEUNIER en 31 secondes 9/20, vitesse 114 kil. 467 à l'heure

USINES ALCYON à COURBEVOIE
AGENTS PARTOUT



N° 5017. Avec Attache tournante Universelle

TOUTE DERNIÈRE NOUVEAUTÉ

La TROMPE C.I.C.C.A. spéciale pour Moto

La **Trompe C.I.C.C.A. N° 5017** est étudiée spécialement pour pouvoir se placer avec rapidité à n'importe quelle partie de la motocyclette, en n'importe quelle position. Son pavillon, en une seule pièce, est d'une solidité à toute épreuve. Sa fabrication parfaite est complètement garantie.

PUISSANTE - ÉLÉGANTE
- - - PRATIQUE - - -

*Se place n'importe où
n'importe comment*

N° 5017.	25 fr.	N° 5018.	27 fr.
Prix		Prix	
Longueur 25 c/m		Longueur 30 c/m	

MÉFIEZ-VOUS des imitations de pacotille

EXIGEZ LA MARQUE C.I.C.C.A., 41, rue Charles-Laffitte, NEUILLY-sur-SEINE

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



REVUE BI-MENSUELLE

ILLUSTRÉE & TECHNIQUE

SPORT

Paraissant du 1^{er} au 5

et du 15 au 20 de chaque mois

TOURISME

MOTOCYCLETTE, SIDECAR, CYCLECAR

M. GRIMAUD, O. I. O

Directeur

:: Rédigée par des Motocyclistes pour des Motocyclistes ::

C. LACOME

Rédacteur en Chef

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

TÉLÉPHONE : CENTRAL 68-32 — COMPTE D. CHÈQUES POSTAUX N° 29.737

Toutes les communications, chèques et mandats, pour ne subir aucun retard, doivent être libellés : "MOTO-REVUE", 5, rue Saint-Augustin, Paris (il ne sera répondu qu'aux lettres contenant un timbre pour la réponse).

ABONNEMENTS : FRANCE et COLONIES... .. 18 fr. par an
ÉTRANGER 22 fr. —
Abont d'essai 6 mois 10 fr. (12 fr. Etranger) (n'est pas renouvelable et ne donne pas droit aux Petites Annonces gratuites)

SOMMAIRE

Bricolage. — La motocyclette, en gants blancs, 905. — Le Salon 1922, impressions générales, H. P. Borestroke, 906. — A travers les Stands : les bicyclettes à moteur, scooters, sidecars, 907. — Les motos stand par stand, 911. — La Cyclette, 920. — Le calendrier motocycliste, 920. — En piétinant la mosaïque, 921. — La Journée des Records, 925. — Le kilomètre en côte à Gaillon, 929. — Les cyclecars exposés au Salon de l'Auto, 930. — Le Cyclauto, 942. — Petites Annonces.

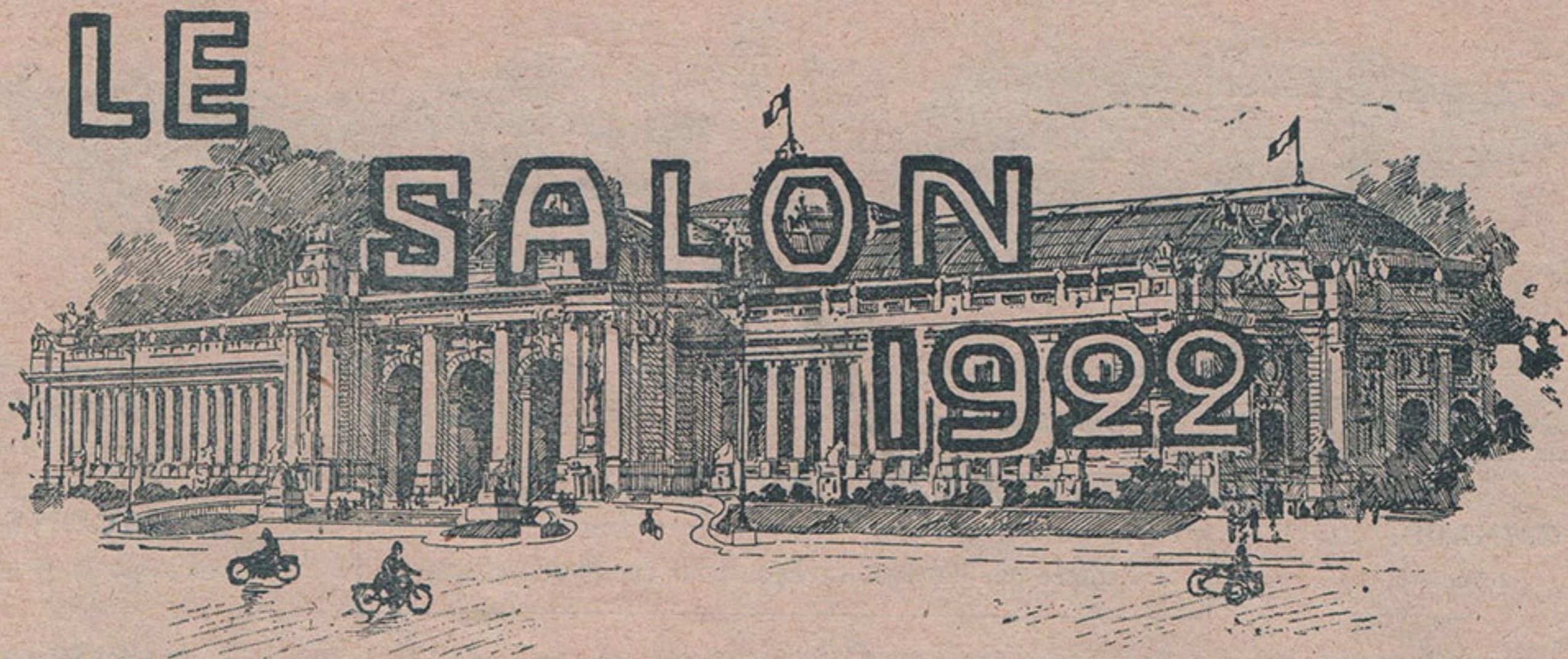
BRICOLAGE

Je causais l'autre jour avec un mécanicien, et comme je m'étonnais du nombre de grosses réparations qu'il avait à exécuter sur des machines de date assez récente, il me déclara que cela résultait de la manie qu'ont les motocyclistes de bricoler. Le motocycliste essaie presque toujours de réparer lui-même sa machine et il n'a trop souvent ni le matériel ni les connaissances nécessaires. Il démontera sans hésitation son moteur, volants compris, le remontera tant bien que mal. Les volants ne seront pas centrés, et une fatigue considérable sera imposée à tous les organes du moteur. D'autres fois il fera des joints d'épaisseur inégale, son cylindre ne reposera pas d'aplomb et l'embase lâchera.

Ce qui est vrai du moteur, l'est du reste de la machine, les écrous seront mal engagés sur les filets qui seront mangés. On tentera des réparations, au fil de fer ou au chatterton, au lieu de remplacer un petit boulon perdu. Tout cela est certes intéressant pour le mécanicien, et encore, car que de temps il doit perdre pour, par des miracles d'ingéniosité, arriver à réparer les dommages causés. Mais assurément cela est regrettable pour la réputation de la motocyclette et de la bourse du motocycliste. On paie ainsi son expérience, dit-on, mais dans ces conditions on la paie vraiment par trop cher. Effectuer à temps les réglages et les menues réparations dont une machine a besoin est une sérieuse économie. Et même si l'on est adroit et parfaitement au courant du métier, on ne doit entreprendre une petite réparation que lorsqu'on possède tous les outils nécessaires. Une réparation effectuée à temps par un spécialiste sérieux reviendra en définitive moins cher.

La Motocyclette en gants blancs

Il y a peu de motos qui soient vraiment propres, et trop souvent les machines modernes ne marquent pas sur les anciennes un gros progrès en ce qui concerne la propreté ; nous irons plus loin : à notre avis, il est impossible, si l'on conserve la formule actuelle, de construire une machine propre. Un moteur ne peut pas ne pas être huileux. Le meilleur moteur d'auto, le plus excellent moteur d'aéro en sont là. Comment espérer que nos moteurs de motos, gros dévoreurs d'huile, puissent n'en pas laisser échapper une goutte. Assurément, il y a des limites et nous ne voulons pas dire qu'un moteur doit cracher l'huile, mais il est impossible qu'il n'en laisse pas suinter un peu. Et naturellement, le pantalon, qui vient en contact avec cette huile chaude, se tache. La propreté de l'auto provient de deux causes : tout d'abord le mécanisme est isolé, et d'autre part il fonctionne si régulièrement que l'on a très rarement besoin de le visiter. Quand il faut toucher à un moteur d'auto on est bien vite couvert d'huile et de cambouis. La moto fonctionne si régulièrement, que son mécanisme réclame beaucoup moins d'attention qu'autrefois ; sur ce point son infériorité vis-à-vis de l'automobile diminue tous les jours. Mais en ce qui concerne l'isolement du mécanisme on ne s'est jusqu'à présent guère soucié de le réaliser. Un moteur de moto ne peut être propre, pour l'empêcher de salir le cavalier, il faut l'en isoler, et cela est plus essentiel que de garantir moto et motocycliste de la boue. Dans la moto de l'avenir tout sera soigneusement dissimulé, le moteur sera si régulier qu'une inspection périodique sera seule nécessaire. Alors seulement viendra l'ère de la moto en gants blancs.



IMPRESSIONS DE SALON

Le Salon a remporté un immense succès. La recette aux entrées a dépassé toutes les prévisions, et, d'autre part, on a eu la sensation très nette que le malaise qui, si longtemps, a régné dans le commerce automobile, commence enfin à se dissiper. Le public se rend compte enfin que l'on ne peut, avant longtemps, revenir aux prix d'avant-guerre, et que la grande série nécessaire à la baisse des prix, n'est possible que s'il y a des acheteurs. De plus, les constructeurs disposent maintenant de matériaux normaux, de qualité bien déterminée, et les machines offertes sont non seulement bien conçues, mais encore bien construites et solides. Bref, on sent un retour à des conditions d'équilibre stable. Commercialement, l'intérêt de Salon est de tout premier ordre, et nous ne sommes pas les seuls à souhaiter qu'il devienne annuel. Ceci admis, nous permettra-t-on de dire qu'au point de vue technique il nous a paru (nous ne parlons que des motocycles, car pour les voitures le cas est très différent) moins intéressant que son prédécesseur. Notez bien que nous n'en faisons aucun grief aux constructeurs, car autre chose est de critiquer et autre chose de réaliser. On ne peut progresser par bonds. Mais assurément, le Salon de 1921 ne marque pas un bond en avant, par rapport à celui de 1919, mais tout au plus un état stationnaire. Il nous semble qu'il y a progrès dans la construction et, au contraire, arrêt dans la conception.

Un certain nombre de machines du Salon de 1919 n'étaient pas viables, certaines à cause de leur complication, d'autres à cause, au contraire, d'une simplicité poussée trop loin. Toutes les machines présentées au Salon de 1921 sont, au contraire, au point. Les unes en ont fourni surabondamment la preuve et il n'y a aucun doute que les autres en peuvent faire autant. Esprit pratique, voilà ce qu'on trouve au Salon actuel, mais on y chercherait en vain la hardiesse de certaines conceptions de 1919, et pour ainsi dire cet esprit révolutionnaire qui en était la marque. Assurément, au point de vue du client, c'est tant mieux car le client n'aime pas courir les risques d'une mise au point d'un modèle trop original. Assurément, il y a quelques machines originales, nous aurions mauvaise grâce à le nier, mais elles sont peu nombreuses et demeurent les mêmes qu'en 1919. Les motocyclettes que nous avons vues sont d'excellentes machines mais très classiques. Les culbuteurs ou plutôt les soupapes en-dessus, par exemple, n'ont guère gagné de terrain. Certes, une machine peut marcher avec des soupapes en chapelle, elle peut battre des records gagner des courses et donner, au plus exigeant des touristes, la satisfaction la plus entière. Mais le même raisonnement est valable pour les voitures et chez celles-ci au moins pour les châssis de luxe, les soupapes en dessus sont, avec le freinage avant, les caractéristiques du progrès. Notons cependant ici qu'une marque anglaise, pourtant renommée par son esprit traditionaliste, lance en série un mono à quatre soupapes en dessus, pour la saison prochaine. La suspension

arrière, tant réclamée, ne figure que sur un petit nombre de machines. Trop souvent les pneus sont de section insuffisante. On s'est contenté de renforcer les cadres aux points faibles, etc. Nous verrons pour le cyclecar une évolution différente, sur laquelle nous nous proposons de revenir tout à l'heure. La bicyclette à moteur s'est développée, mais selon les données admises. A quoi attribuer cet esprit de sagesse et de prudence? Au risque de paraître lancer un paradoxe, cela nous semble dû à ce que la motocyclette est maintenant ce que l'on appelle en anglais une « commercial proposition ». Elle est construite non pour se conformer à un idéal théorique abstrait, dégagé de toute considération pratique, mais pour donner satisfaction à la clientèle et pour se vendre. Le Salon de 1919 était celui de l'inventeur, le Salon de 1921 est celui du constructeur. Aussi a-t-on adopté, d'une manière générale, un type classique, et l'on s'est efforcé de le construire aussi économiquement qu'il était compatible avec un fini parfait. On a indiscutablement cherché à baisser les prix et certains ont obtenu des résultats qui sont, pour celui qui connaît les difficultés de l'usinage, vraiment stupéfiants. Si un certain nombre de perfectionnements ne paraissent pas encore sur les machines, ce n'est pas que les constructeurs s'en désintéressent et qu'ils ne les aient pas à l'étude; cela signifie qu'ils ne sont pas encore, industriellement et commercialement, réalisables. Il faut qu'ils passent par la longue épreuve de la route. N'a-t-il pas fallu sept ans pour mettre au point définitivement, sous tous les rapports, certains types de machines.

Je reviens au cyclecar. Il semble que l'on pourrait relever deux tendances différentes. Les unes s'orientent dans la voie du cyclecar motorcycle et les autres dans celle du cyclecar voiturette. Les fabricants d'automobiles, à force de rogner sur la cylindrée et conséquemment sur le poids, sont arrivés, par un effet naturel, à se trouver très voisins de la limite des cyclecars et à la franchir. Le résultat c'est que le cyclecar motorcycle qui, jusqu'à présent, avait été le maître de la situation est menacé par les nouveaux venus, les cyclecars voiturettes. Il faut reconnaître cette situation sans aller chercher des arguments sentimentaux. Ce qui compte, c'est uniquement les considérations pratiques.

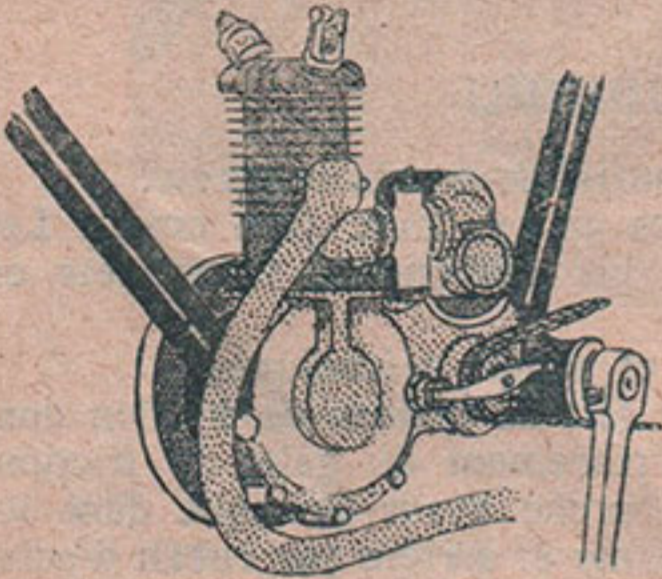
Mais ce Salon, bien qu'il m'ait, à quelque degré, moins intéressé que celui de 1919, pourtant m'a causé une véritable joie à la vue de l'intérêt que la foule prenait à la motocyclette. Le grand public ne regarde plus la moto comme une bête curieuse et je devrais dire furieuse, mais comme un instrument normal de transport et cela est énorme, car sans aucun doute, les acheteurs vont se faire de plus en plus nombreux. Le succès commercial n'est-il pas après tout indispensable au progrès. C'est lui qui fournit l'argent nécessaire aux études et aux recherches. Le Salon actuel est, par là même, la garantie que la motocyclette se développera et réalisera peu à peu tout ce qu'on attend d'elle.



Les Bicyclettes à moteur, roues motrices et Scooters

ALCYON

La grande marque française exposait une bicyclette à moteur deux temps qui a été très remarquée.



Le moteur de la bicyclette à moteur Alcyon.

B. B. L. MARGO

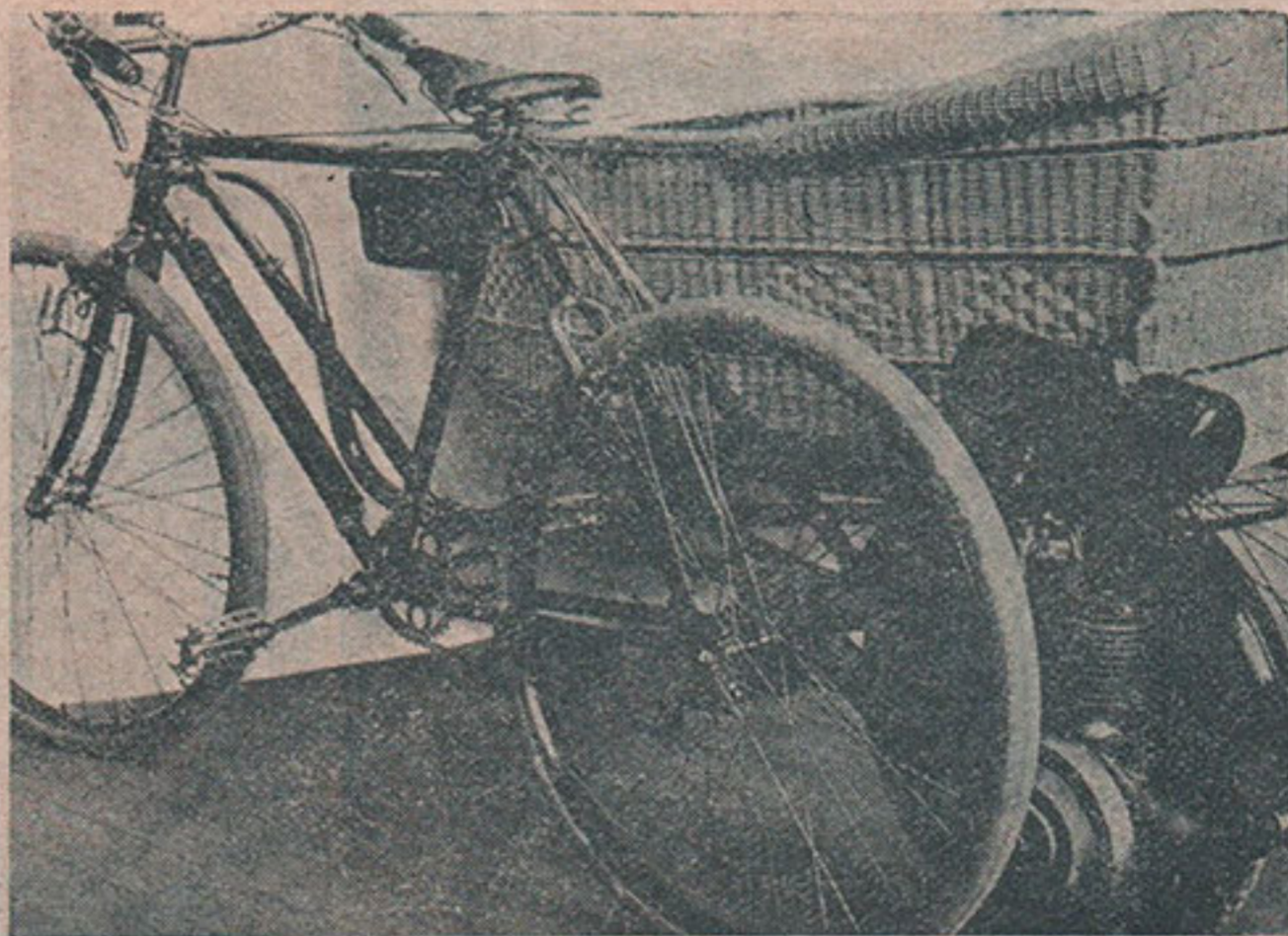
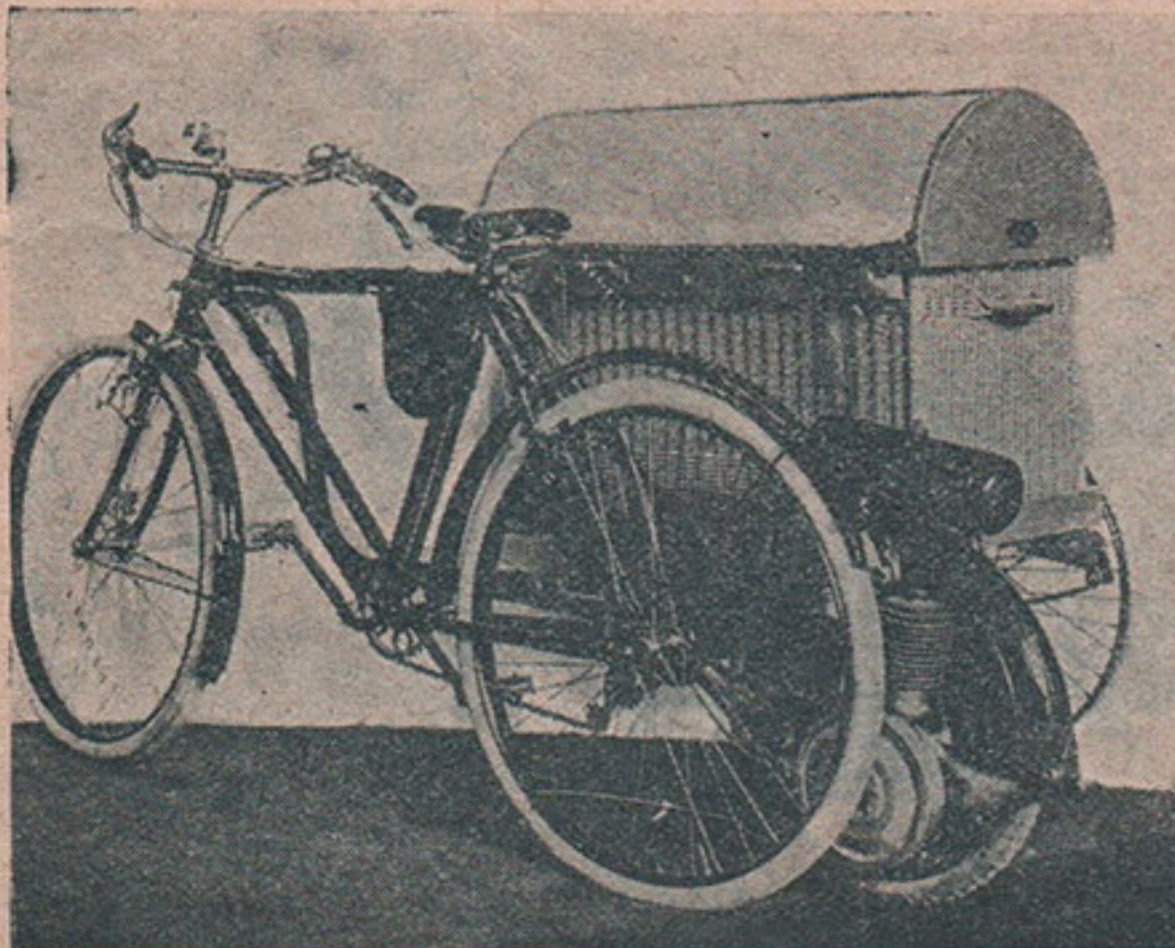
Les agents de la motocyclette B. S. A. exposaient un groupe moteur pour bicyclette, groupe se plaçant au-dessus de la roue arrière, sur un porte-bagages spécial. Le moteur à deux temps entraîne la roue arrière au moyen d'une courroie.

SCOOTER BRIGGS

MM. Goode et Denizet, agents des très célèbres motos Harley-Davidson, exposaient un très joli scooter américain, tout émaillé rouge qui a fait grande impression. Egalement une roue motrice, de la même marque que l'on voyait accouplée à une bicyclette munie d'un léger sidecar de livraison en osier. Il y a là une idée très intéressante et qui demande à réussir, car c'est là un moyen pratique et simple de remplacer le tri-porteur.

CYCLOTRACTEUR

Nous ne nous étendrons pas sur le Cyclotracteur, à présent connu de tous. Il a eu, au Salon, un succès légitime



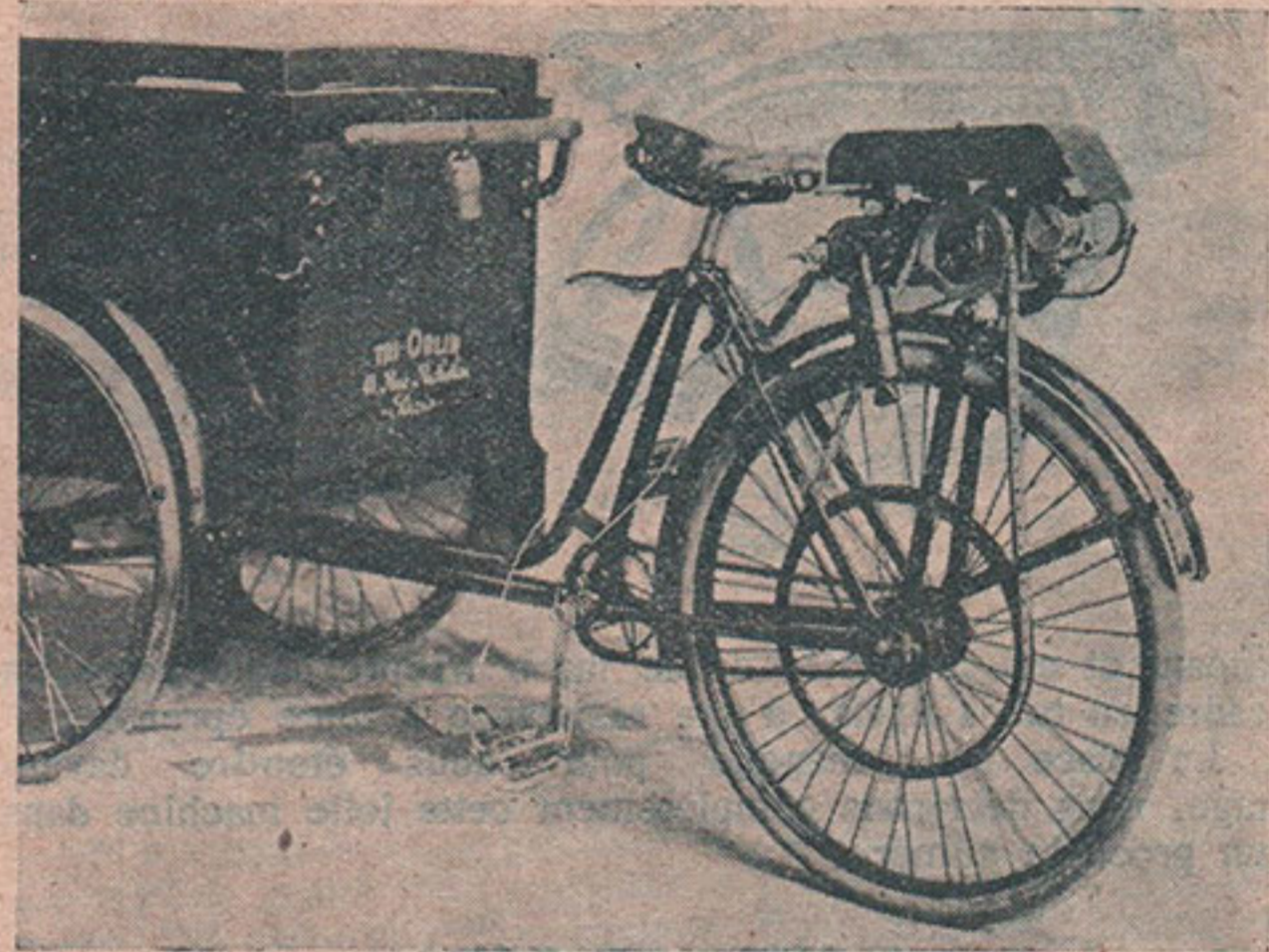
Un sidecar ultra-léger en osier pour la livraison ou le tourisme, accouplé à une bicyclette, mue par une roue motrice Briggs-Stratton.

dont nos lecteurs comprendront facilement la raison en lisant la description très détaillée que nous allons en faire dans un prochain numéro.

MOTEUR AUXI

Le moteur Auxi est un groupe moteur destiné à être monté sur le porte-bagages de la bicyclette.

Il entraîne la roue arrière de la bicyclette au moyen d'une courroie. Le moteur est un deux temps qui reste dans la catégorie 125 cmc.



Le moteur Auxi adapté à un triporteur de livraison Oblin.

EVANS

L'Evans Cyclemotor, qui a déjà satisfait tant de motocyclistes par ses qualités de légèreté et de puissance, a suscité, au Salon, une vive curiosité, et a rencontré un succès bien

mérité. Simple et économique, passant partout, l'Evans est la bicyclette à moteur par excellence, marchant toujours et ne connaissant pas la panne.

KENILWORTH

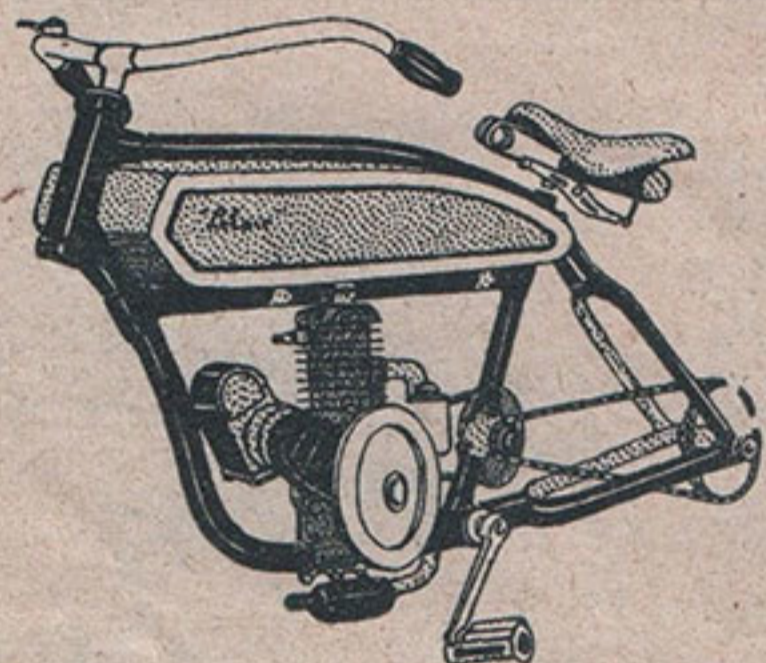
Le Kénilworth, qui jouit d'une certaine vogue en Angleterre, est un joli scooter équipé avec un moteur à quatre cylindres, à soupapes commandées par culbuteurs, de 55 x 60, soit 142 cmc.

Pas de changement de vitesse, le moteur entraîne la roue arrière par chaînes. La partie mécanique est placée à l'avant du cadre et complètement isolée du conducteur par une tôle écran qui protège également les jambes.

Le cadre est solide et bien construit et le Kénilworth est un petit engin très sûr et très pratique.

LELOIR

Une des plus jolies bicyclettes à moteur du Salon, pour ne pas dire mieux. Cette machine est équipée avec un groupe



Le cadre de la bicyclette légère Leloir, cadre très robuste et d'un dessin agréable.

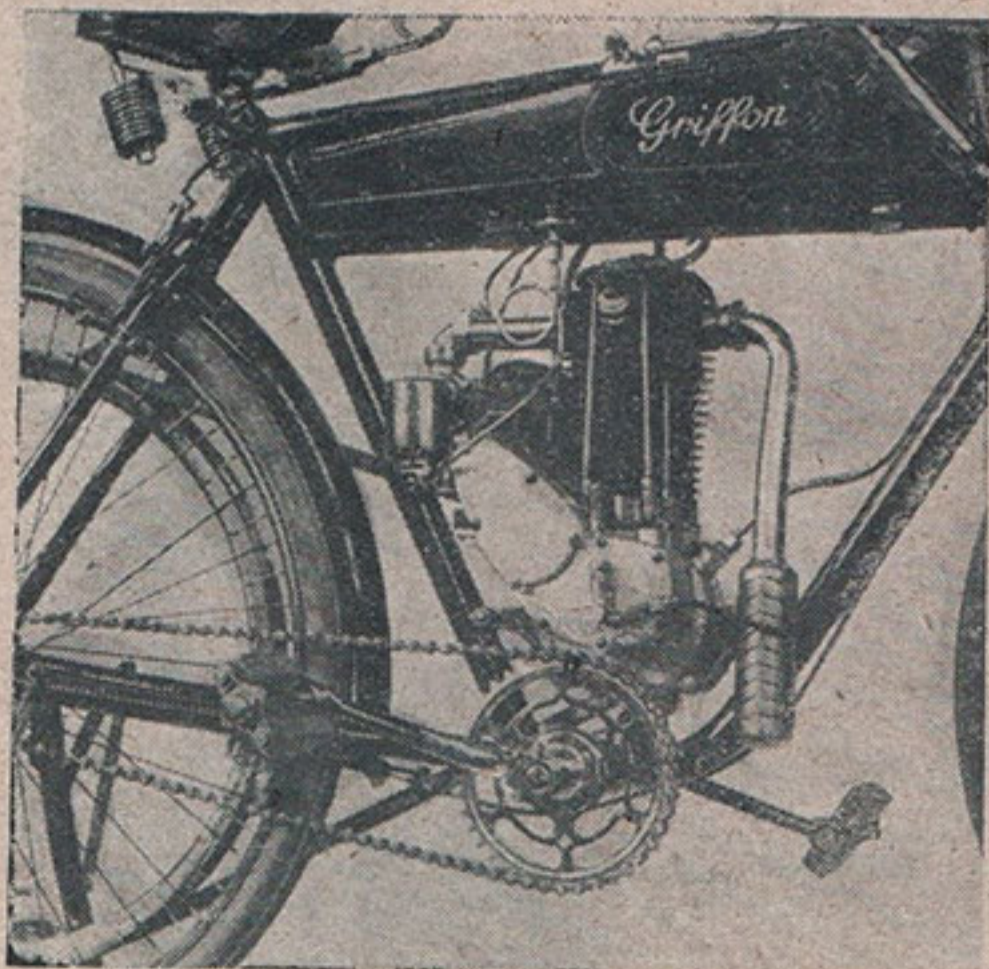
Sicam et est présentée d'une façon irréprochable, avec un cadre en tubes épais, d'une résistance à toute épreuve.

La place nous manque pour nous étendre davantage, nous décrivons complètement cette jolie machine dans un prochain numéro.

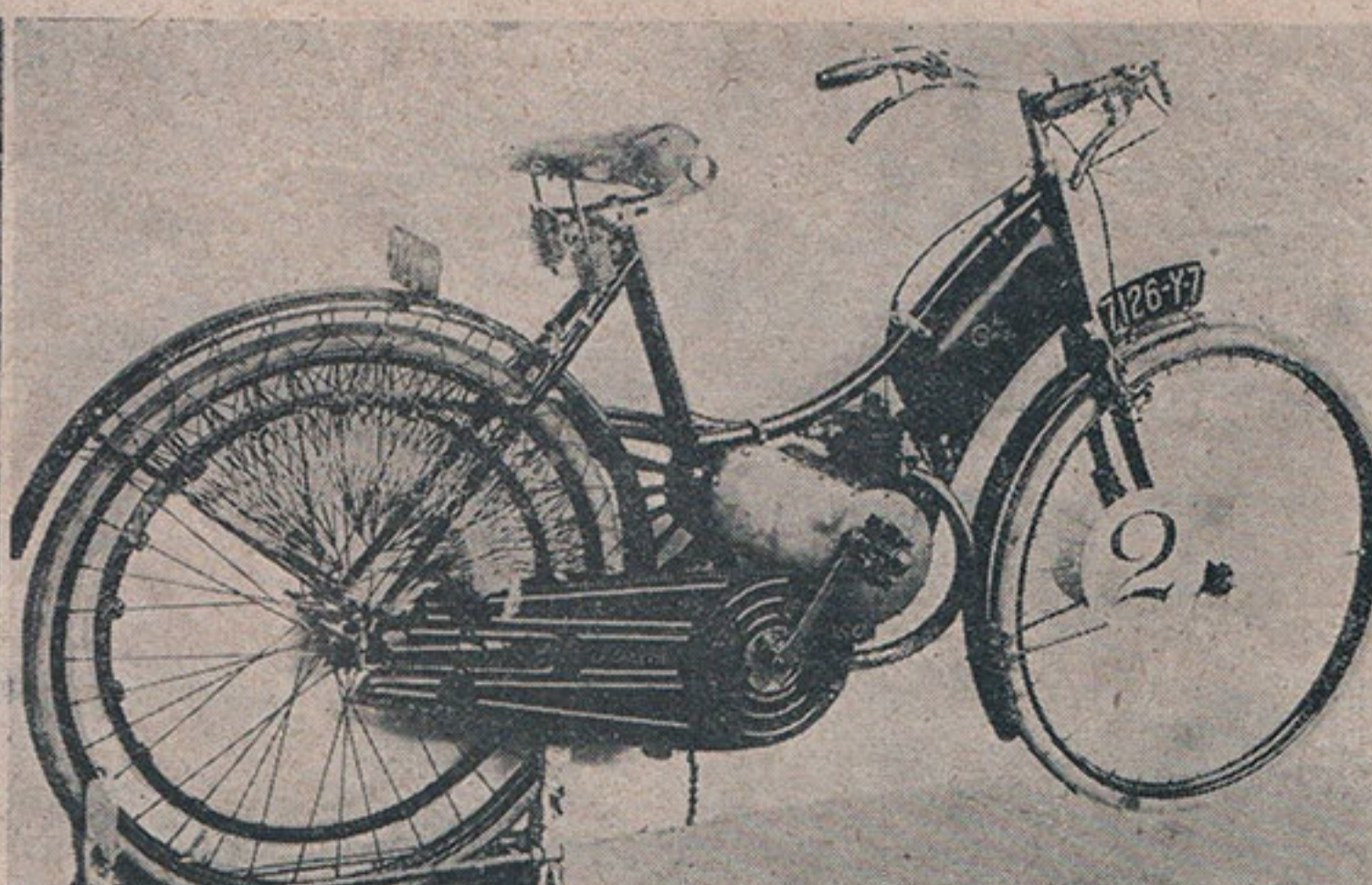
MONET ET GOYON

MM. Monet et Goyon exposaient leurs différentes productions : roue motrice, scooters à une et deux places, auto-fauteuil, etc...

Les constructeurs mâconnais ont tiré de la bicyclette tout ce qu'il était possible d'en faire et leurs réalisations dénotent un souci très grand de contenter tout le monde.



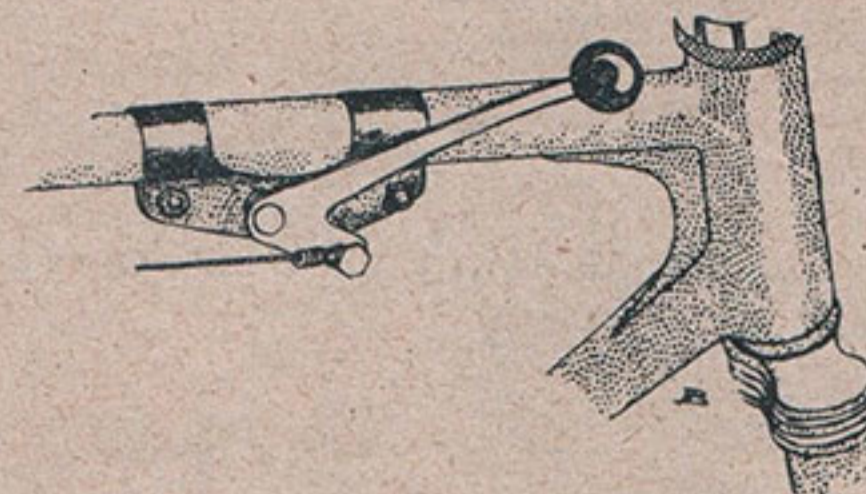
La bicyclette à moteur Griffon, soupapes à culbuteurs



et la bicyclette à moteur Cyclette, type de dame.

MOTOR-FLY VOISIN

La roue motrice Voisin, pour bicyclettes, dont nous nous proposons de parler plus amplement dans un prochain numéro, est très intéressante. Elle se monte à la place de la



La commande de débrayage du Motor-Fly Voisin.

roue arrière de la bicyclette, sans modifications ; cette roue est entraînée par friction par un petit moteur à deux temps de 125 cmc. environ.

OTOBIROU

Nous trouvons ici une motopatinette très originale.

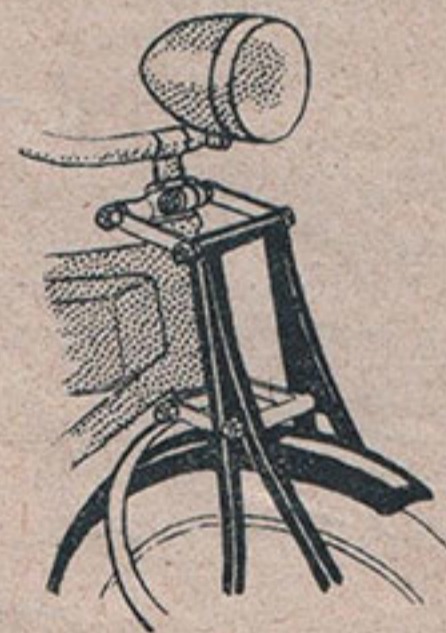
Le moteur est un 4 temps 58 x 76 mm. (200 cmc.). Les soupapes sont commandées par culbuteurs. Coussinets en bronze régulé.

Graissage par barbotage et pompe mécanique.

Le volant est extérieur et sert de plateau de friction donnant quatre vitesses par déplacement du galet de friction. Transmission par chaîne. Fourche avant élastique dans les deux sens. Frein avant sur jante et arrière par ruban d'acier sur poulie. En somme, un engin nouveau et intéressant à tous points de vues.

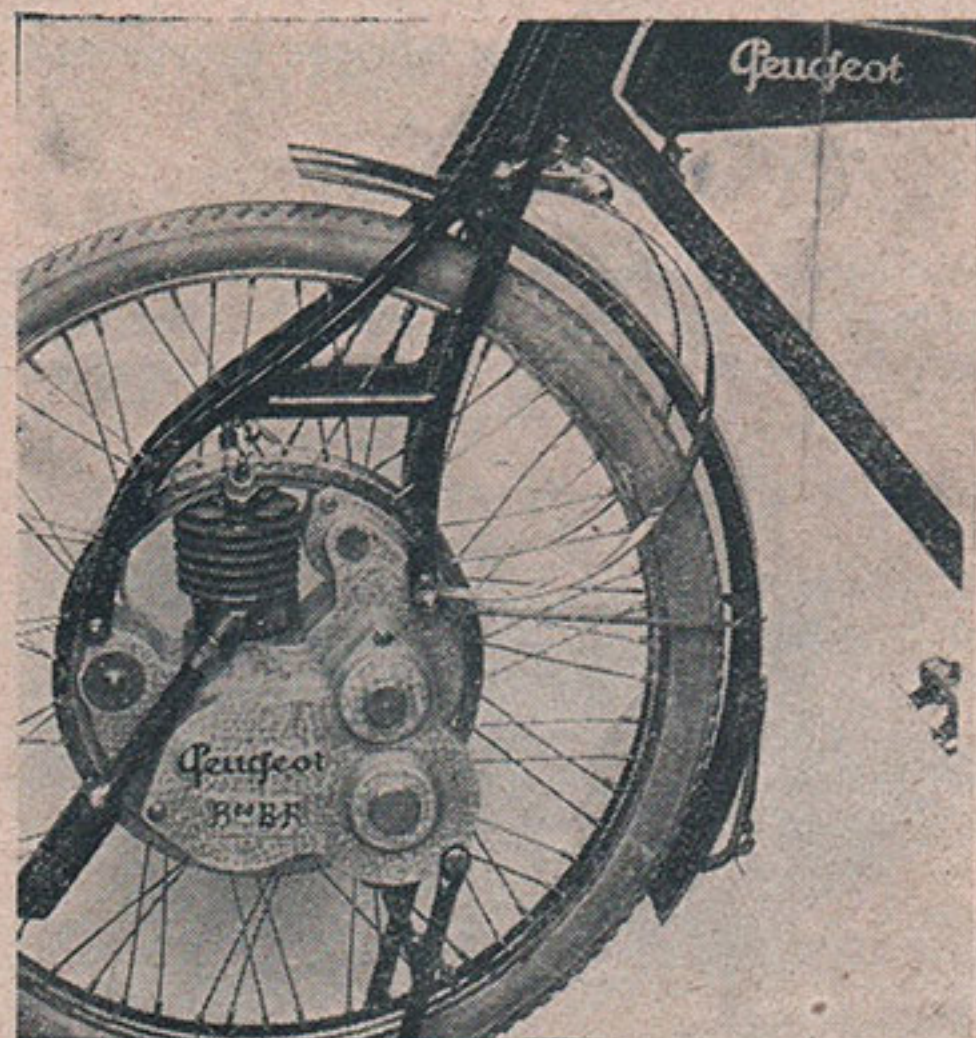
PEUGEOT

Peugeot expose également une bicyclette à moteur, de



La bicyclette à moteur Peugeot comprend l'éclairage électrique et à l'avant la machine est suspendue sur 2 ressorts à lames.

venue très heureuse. La partie mécanique est placée dans la roue avant, le moteur restant fixe.



La bicyclette à moteur Peugeot. Deux ressorts à lames assurent la suspension.

POTTIER ET LECORSIER

Cette vieille firme expose un moteur pour bicyclette qui est un des clous du Salon, comme originalité dans la conception.

Le groupe se place sous le pédalier de la bicyclette et entraîne la roue arrière au moyen d'un flexible et de pignons d'angle!

Le moteur est un 4 temps de 75 x 28 mm. donnant 120 cmc. de cylindrée; soupape d'admission automatique.

Ce moteur donne 2 1/2 HP à 2.800 tours, il tourne jusqu'à 3.500 tours. Il y a une boîte à vitesses donnant trois vitesses par engrenages toujours en prise. Le carburateur, très spécial, s'alimente par succion.

Tout l'ensemble ne mesure pas vingt centimètres de large sur trente-cinq de long!

Il se pose et s'enlève en quelques secondes. A l'examen, ce groupe minuscule fourmille de détails intéressants et paraît fort bien construit.

SICAM

La maison bien connue exposait son groupe moteur pour bicyclettes, destiné à être placé dans le cadre.

Le moteur est naturellement le bi-temps de l'ingénieur Violet. Nous aurons occasion d'en reparler.

PATINETTE SPADA

C'est une nouveauté: moteur à deux cylindres deux temps horizontal à cylindres aluminium chemisés en acier. La cylindrée est de 160 cmc. Magnéto Salmson, carburateur Amac. Selle X. L. All. C'est une très jolie machine.

AMAC

Au stand de Robert Munro, nous avons retrouvé les spécialités bien connues; les fameux carburateurs de la firme Amac, « les carburateurs des records », les fourches élastiques Munro Saxon, que de nombreuses marques de motocyclettes emploient, les selles X. L. à suspension spéciale et d'un confort absolu.

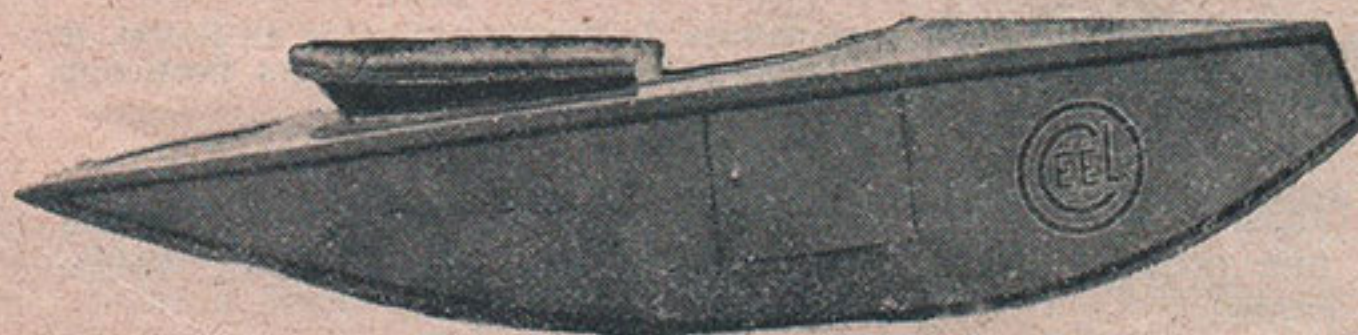
B. G.

M. Gache exposait ses sidecars dont *Moto-Revue* a souvent parlé à ses lecteurs et qui se distinguent, à première vue, par une ligne nettement originale.

Tout en restant strictement dans le goût du jour, formes effilées et ligne sport, les sidecars Gache ont un cachet spécial qui les distingue des autres.

CEEL

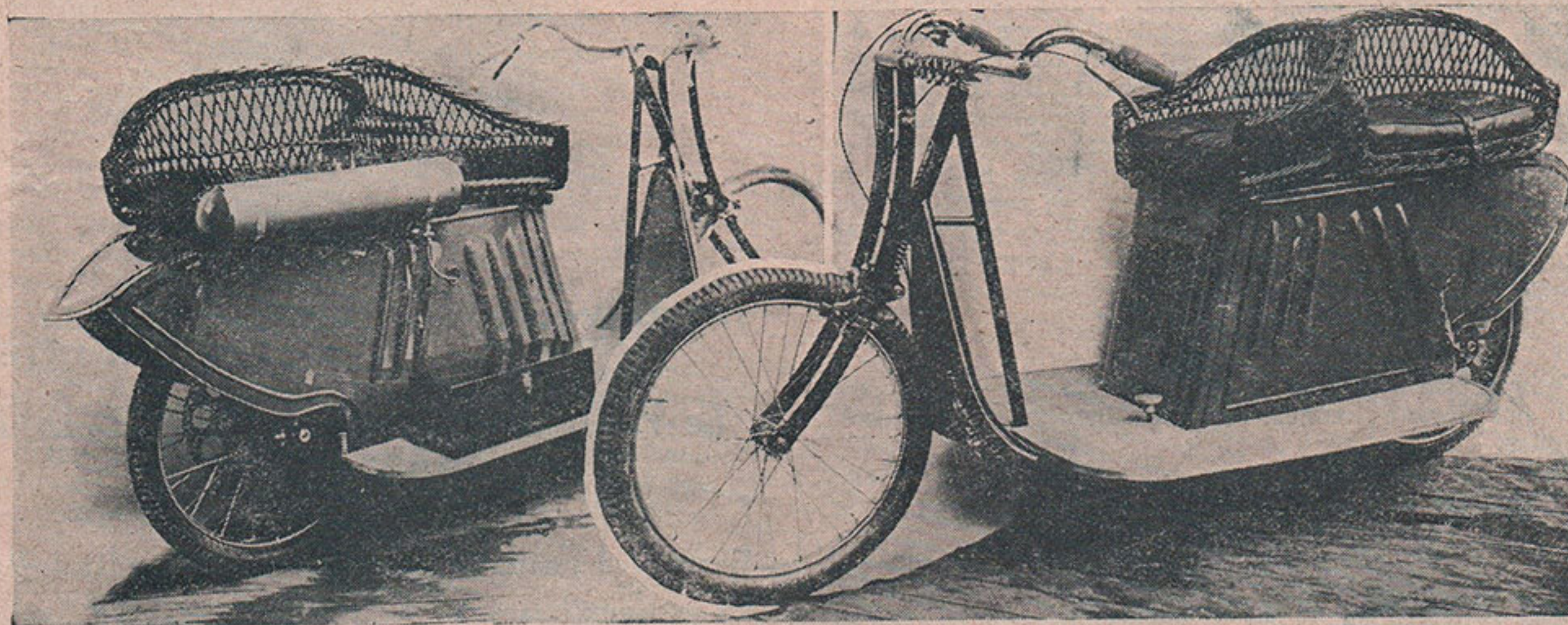
Céel exposait au stand Indian, de fort jolis sidecars mono



et biplace, que tous les visiteurs ont admirés. Nos lecteurs connaissent bien la ligne élégante et l'exécution soignée des Céel.

GARNIER

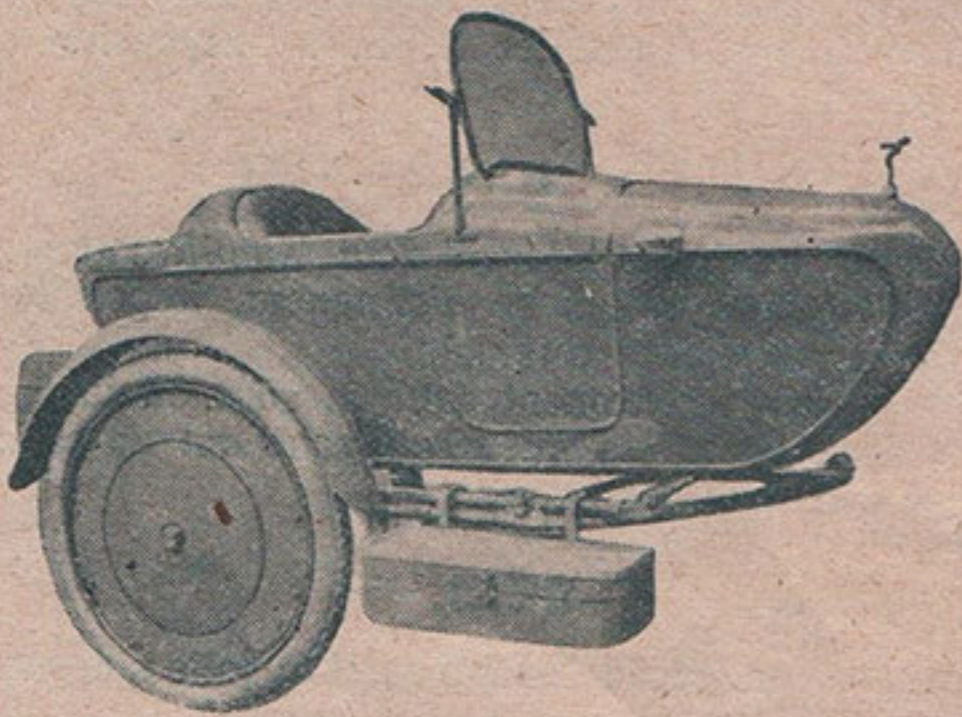
Les sidecars A. G. ont obtenu, au Salon, un succès énorme. Le modèle grand tourisme luxe exposé, est un exemple de travail de carrossier remarquable. Spacieux, confortable au plus haut point, d'une ligne extrêmement pure et originale, le Garnier, monté sur châssis suspendu Philippe était, sans contredit, un modèle unique de luxe raffiné. Plusieurs modèles grand sport, pontés en bois verni, étaient presque éclipsés par la grosse carrosserie mais n'en ont pas moins été beaucoup remarqués.



Les deux sièges du Super-Vélauto sont disposés en tandem et la plate-forme se prolonge des deux côtés jusqu'à l'arrière. La fourche élastique a été perfectionnée par l'adjonction de deux ressorts horizontaux.

CHASSIS PHILIPPE

M. Philippe Schelfaut exposait son châssis suspendu, pour sidecar, qui est, sans aucun doute, le mieux compris dans cet ordre d'idée. Ce châssis comporte un ressort à lames semi-elliptique, sur lequel la roue, placée à l'extrémité d'un tube articulé tout près de l'attache du châssis à la moto, vient s'appuyer. La roue est donc complètement indépendante du châssis, le ressort à lames, très long et suffisamment souple, sans excès, absorbe tous les chocs dus au mauvais état de la route. Si l'on y ajoute la suspension propre de la carrosserie elle-même, il n'est pas du tout téméraire de dire que l'on est



Une des plus belles carrosseries de sidecar exposées au Salon, le Garnier grand tourisme. La presse anglaise a d'ailleurs beaucoup admiré ce modèle.

aussi bien dans un sidecar avec châssis Philippe que dans une grosse voiture et mieux que dans beaucoup de voitures.

De plus, si par malchance le ressort vient à casser (on n'est jamais à l'abri d'une rupture de ressorts, aurait-on une Rolls Royce) le tube portant la roue vient se plaquer contre le châssis. On les serre l'un contre l'autre avec une courroie ou une corde, voire un gros chiffon et l'on a un châssis ordinaire. Mais ceci n'est qu'une éventualité. En somme, le châssis Philippe est, non seulement désirable au point de vue confort, mais encore au point de vue économie. La moto n'encaisse pas tous les chocs dus au sidecar — celui qui la pilote ne s'en trouve que mieux — elle subit moins de fatigue et la vie de son cadre se trouve prolongée d'autant. Le châssis Philippe est un besoin avec nos routes actuelles et son succès auprès des sidecaristes est certain.

ROBBIALAC

La grande maison anglaise, spécialiste des peintures émail à froid, exposait ses différents produits et son stand a été l'objet de visites incessantes dont MM. Mestre et Blatgé, représentants, n'auront pas à se plaindre. En fait, le Robbialac est un produit vraiment superbe, fournissant une surface dure et brillante, inaltérable à l'essence et à l'huile et permettant à tout motocycliste de repeindre lui-même sa moto ou son sidecar, aussi luxueusement que pourrait le faire le meilleur carrossier. D'ailleurs, ce n'est pas trop dire, car les carrossiers se servent du Robbialac, n'ayant pas trouvé mieux!

TRAIN

Train exposait tous ses moteurs pour motos et cyclecars dont nos lecteurs connaissent certainement les caractéristiques.

Deux moteurs à deux temps avec refroidissement à eau ou à air, 245 et 345 cmc. Le premier mesure 65 x 74, le second 76 x 76. Distribution par lumières.

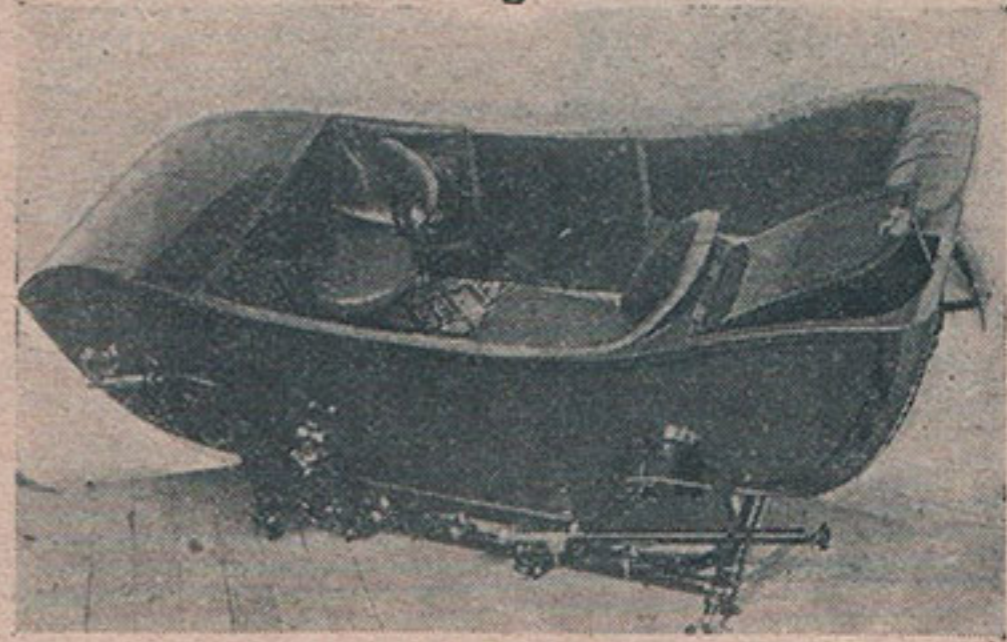
Trois types à quatre temps : un mono, air ou eau, de 80 x 99, d'une cylindrée de 498 cmc.

Deux cylindres en V, air et eau, le premier de 74 x 87

d'une cylindrée de 748 cmc., le second de 80 x 99, d'une cylindrée de 995 cmc. Ce dernier est fabriqué en vue de l'emploi sur cyclecars.

TONY-BOULEY

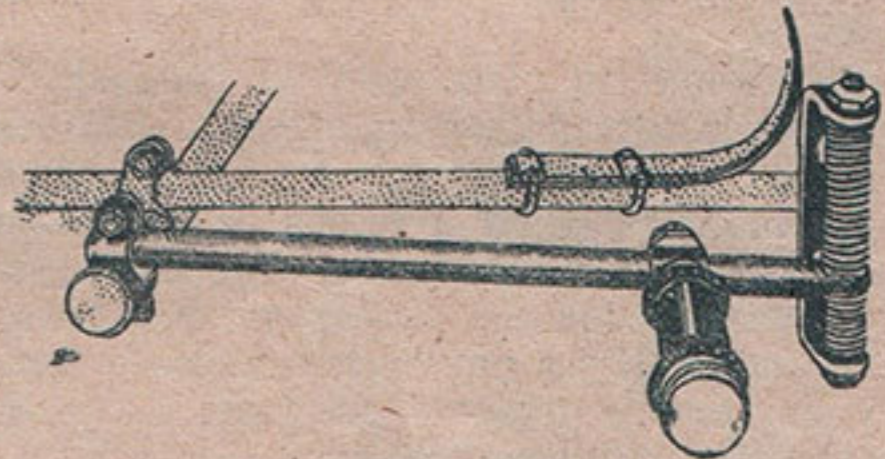
Le constructeur spécialiste de l'avenue d'Italie a présenté aux nombreux visiteurs du Salon de fort belles carrosseries de sidecar. Le modèle bi-place, à places déportables et per-



Le sidecar de famille Tony-Bouley.

mettant d'emmener également un enfant de 10 ans sur un troisième siège, a obtenu un succès réel. D'autre part, ses châssis à tubes démontables et interchangeables, ainsi que sa

La suspension de roues de sidecar établie par Tony-Bouley.



suspension de roue de sidecar, ont également retenu l'attention de nombreux agents et connaisseurs. Nous aurons occasion d'y revenir dans nos prochains numéros.



**MOTOCYCLISTES... SIDECARISTES...
& CYCLECAR... ISTES**

Le VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

TRAITÉ PRATIQUE

a été écrit pour vous. — Prix : 8 francs

Envoi recommandé à lettre lue, contre mandat de 9 fr.
aux bureaux de **MOTO-REVUE**

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

LES MOTOCYCLETTES EXPOSÉES

STAND PAR STAND

A. B. C.

Deux modèles étaient exposés : la 3 1/2 HP bien connue et une 5 HP pour le sidecar.

On connaît les caractéristiques de ces machines. Moteur flat-twin transversal de 68,5 x 54 pour la 3 1/2 HP, de 68,5 x 67,5 pour la 5 HP. Soupapes commandées par culbuteurs, graissage par pompe automatique montée en bout de l'arbre à cames. Le bloc moteur contient l'embrayage à disques secs et la boîte à double baladeur donnant 4 vitesses. Kick starter à droite. Transmission par chaîne.

Suspension avant et arrière par ressorts à lames.

Freins à segments sur tambours avant et arrière.

Un tablier forme protège jambes et se continue sous le moteur. Le sidecar est léger et solide, la roue est suspendue par ressort à lames. Pneus de 650 x 60 ou 65. Silencieuse et rapide l'A. B. C. est une jolie machine qui a largement fait ses preuves et qui fait honneur à la construction française.

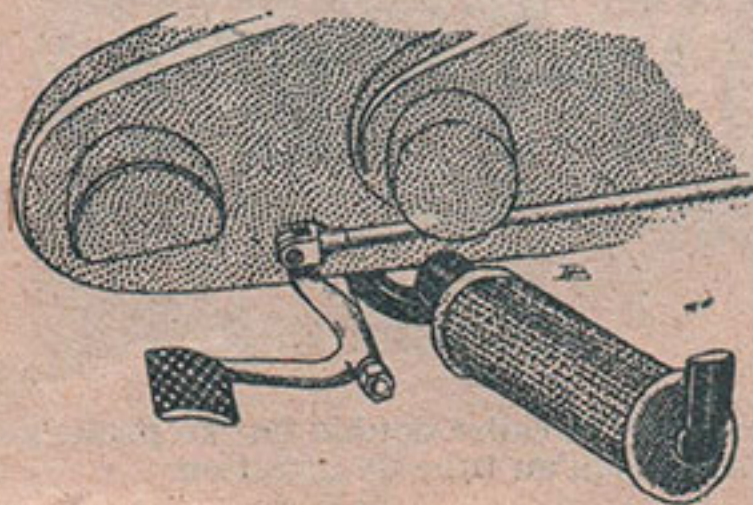
ALCYON

Alcyon fabrique plusieurs modèles : une bicyclette à moteur de 1 HP avec moteur à deux temps, une 2 1/2 à quatre temps mono avec débrayage et deux vitesses, transmission courroie. Naturellement la 3 HP avec bloc moteur Ballot à deux temps, deux vitesses et débrayage.

Enfin, une 6 HP à deux cylindres en V avec boîte trois vitesses.

A. J. S.

A. J. S. fabrique toujours son modèle dont la cylindrée est de 800 cmc. (2 cylindres en V 74 x 93). Les soupapes latérales ont été conservées, mais les ailettes sont beaucoup plus profondes (5 centimètres autour de la culasse). Les têtes de bielles sont à rouleaux. Les pistons ont trois segments. Le réglage de la chaîne primaire est effectué, en déplaçant au moyen d'une vis la boîte de vitesse, celle-ci ne diffère guère de celle des moteurs précédents. Le frein avant est à seg-



Les repos-epieds de l'A. J. S. sont dirigés en arrière et la pédale de frein est bien à portée du pied.

ment. L'allumage et l'éclairage se font par magnéto et dynamo séparées. La selle est la nouvelle Brooks supportée par quatre ressorts à lames fixés au porte-bagage. La silhouette de la machine n'a pas changé. Le sidecar a subi quelques modifications.

Egalement exposée, la monocylindre A. J. S., type 2 3/4 de 74 x 81 (349 cmc.) avec culasse détachable. Boîte à vitesses et embrayage, fourche Druid, roues détachables, frein à segments, à l'arrière, Bowden à l'avant. Transmission finale par chaîne. Fini émail noir, 4 couches, très peu de pièces nickelées.

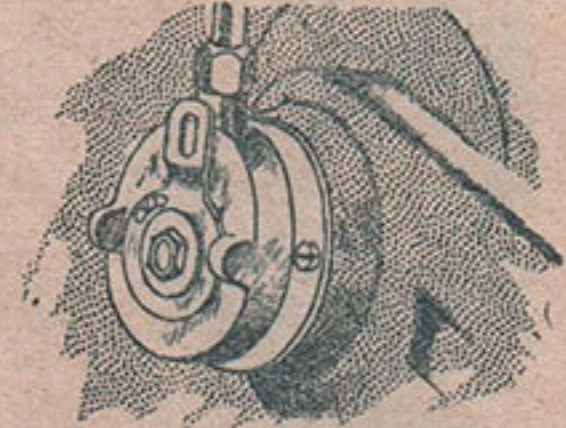
ARIEL

Chez Ariel, deux jolis modèles, déjà bien connus de nos lecteurs.

Une 3 1/2 HP monocylindre à soupapes latérales. Boîte à

trois vitesses, embrayage et kick starter. Transmission finale par courroie.

La selle est suspendue avec une tige élastique originale, à



La pompe à huile de l'Ariel

parallélogramme déformable, dont nous avons déjà parlé à nos lecteurs et qui repose sur le même principe qu'une fourche élastique.

La 7 HP est, en tous points, semblable à la 3 1/2, sauf, bien entendu, en ce qui concerne le cadre, plus renforcé. Transmission chaîne ou courroie, au choix.

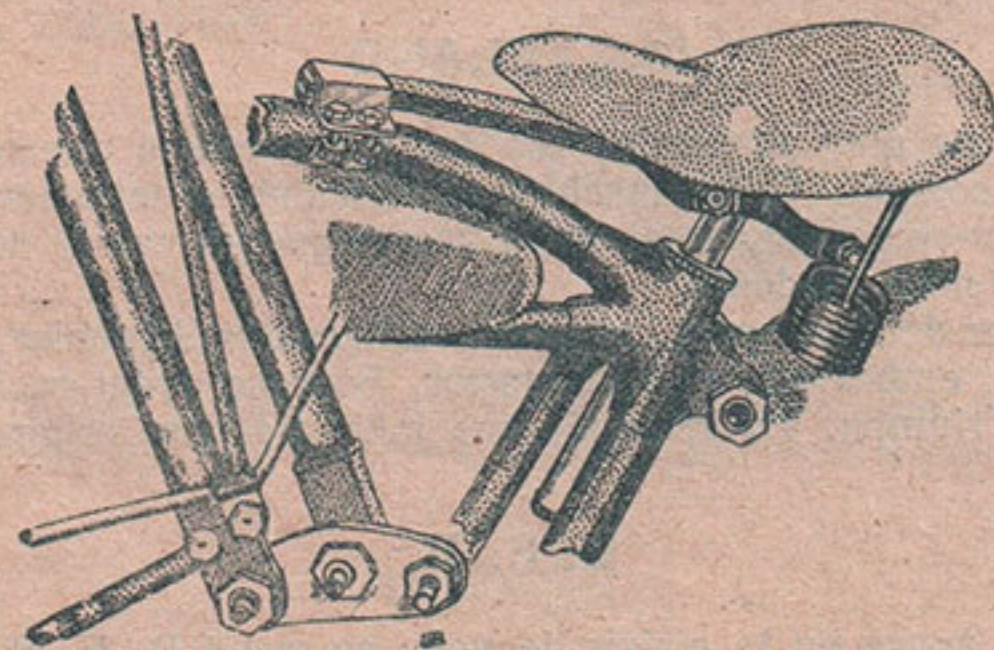
ARMOR

Armor fabrique plusieurs modèles : une bicyclette à moteur 1 HP avec moteur à deux temps, une moto 2 1/2 HP avec boîte à deux vitesses et embrayage, transmission par courroie.

Naturellement, le classique modèle 3 HP à bloc moteur Ballot à deux temps. Enfin, une 6 HP à deux cylindres en V avec boîte à 3 vitesses et transmission par chaîne.

BLERIOT

En plus de sa machine classique à deux cylindres verticaux, la firme Blériot exposait une nouvelle machine sport



Les 2 nouveautés de la 5 HP Blériot, la nouvelle fourche élastique qui travaille en "poussant" la roue, et la tige de selle à ressorts

qui est montée avec le moteur du cyclecar dont nous parlons d'autre part. Bloc moteur deux cylindres à deux temps, boîte à trois vitesses.

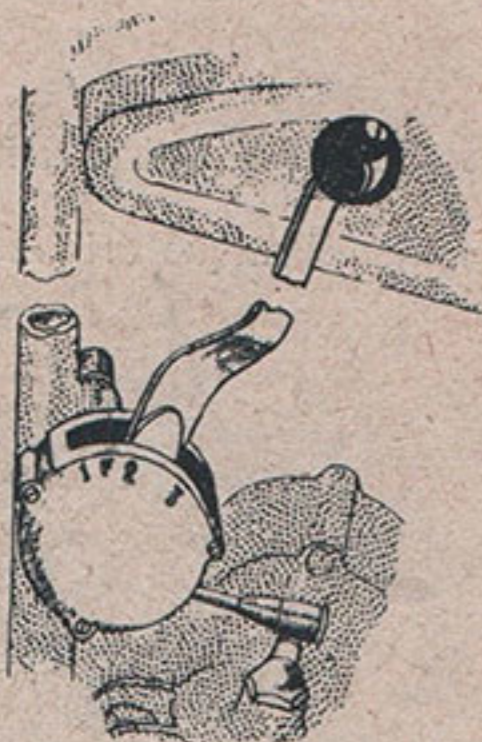
BIANCHI

La grande marque italienne exposait deux types de machines : une monocylindre 4 HP de 75 x 112 mm. donnant une cylindrée de 498 cmc. Moteur classique et robuste, avec larges soupapes et poussoirs réglables. Carburateur Amac, magnéto Dixie. La boîte à vitesses donne trois vitesses, avec

embrayage et kick starter. Transmission courroie. Fini : émail gris. Pneus 650 x 60.

La deuxième est une 5/6 HP à deux cylindres en V de 70 à 78 d'une cylindrée de 600 cmc.

Même caractéristique que la 4 HP. Sauf en ce qui con-



Le levier de changement
de vitesse de la Bianchi

cerne la transmission qui se fait par chaîne avec roues amovibles à broche. Freins à segments sur tambour. Fini, émail rouge, bande noire.

Sur les deux machines, il y a un indicateur de niveau d'essence à cardan. La 4 HP contient sept litres, la 2 cylindres dix litres.

B. S. A.

A ce stand, les deux modèles bien connus : 4 HP solo et sidecar monocylindrique, 6 HP deux cylindres. Pas de grandes modifications sur la 4 HP.

Le sidecar est très joli, suspendu à l'arrière par ressort à lames transversal, à l'avant par boudin.

La 6 HP reste toujours la superbe machine de luxe que tout le monde connaît.

Le moteur est un deux cylindres 76 x 85 ; il est traité avec le même soin que le monocylindre.

Les deux chaînes sont enfermées dans des carters en aluminium fondu, supprimant tout bruit dans la transmission.

Le sidecar est suspendu d'une façon parfaite, à l'arrière par ressorts à berceaux, à l'avant par ressorts spirales.

Les roues sont amovibles et interchangeables, tous les motocyclistes apprécieront à sa juste valeur, ce perfectionnement.

CLEVELAND

Nous ne nous étendrons pas sur la Cleveland que tout le monde connaît. Cette machine américaine a tellement fait ses preuves pendant et après la guerre que sa valeur ne saurait être mise en doute.

Moteur deux temps à lumières, carburateur Schœbler, deux vitesses, embrayage et kick starter. Fourche avant oscillante genre Triumph. En résumé, une jolie machine originale.

D. F. R.

Nous avons eu le plaisir de voir, au stand D. F. R., une présentation vraiment élégante de machines impeccables. La 2 1/2 HP, la 3 1/2 HP solo et sidecar étaient là et seule manquait la 6 HP pas encore prête pour le Salon.

Nous ne nous étendrons pas, nos lecteurs connaissant déjà bien les D. F. R. Rappelons qu'elles sont montées avec des moteurs Train à deux temps de 250 et 350 cmc. Boîtes à deux vitesses, avec ou sans embrayage et kick, suivant les modèles. Les sidecars sont des Gilles, à pontage d'acajou verni, d'une rare élégance et inusables, pour ainsi dire.

Comme fini extérieur, c'est parfait : ligne longue et basse, fourche Munro Saxon, réservoir émail gris à bande rouge. Les D. F. R. sont une des plus belles productions de notre industrie française.

DIAMOND

Les deux modèles, deux temps et quatre temps, bien connus.

Le modèle 2 temps est à moteur Villiers 70 x 70 (269 cmc.) à magnéto-volant. Boîte Sturmey Archer, deux vitesses, embrayage et kick starter. Sur l'autre type, nous trouvons un Jap monocylindrique, de 70 x 76 (293 cmc.). Même boîte à vitesses. Transmission finale par courroie.

Cadre en tubes droits surbaissés. Réservoir émail vert, bonne protection par de larges garde-boue. En résumé, toujours la même jolie machine que nos lecteurs connaissent. C'est une des meilleures productions de l'industrie anglaise.

DOUGLAS

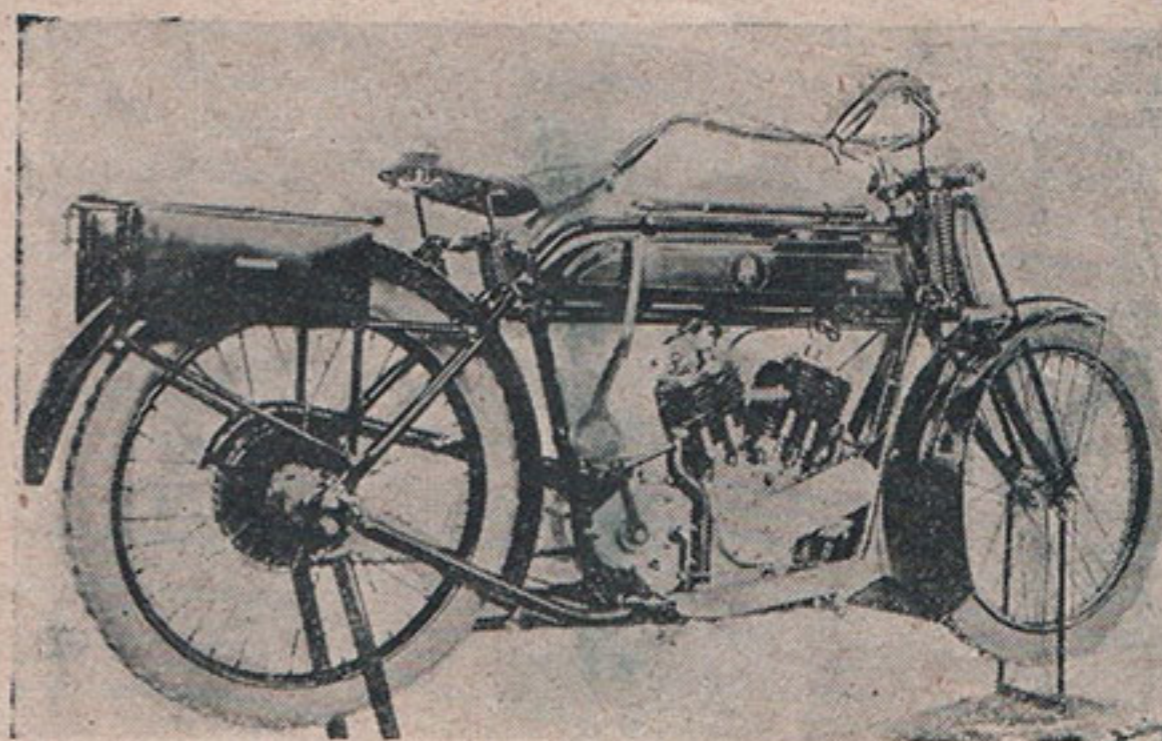
Ce stand était remarquablement bien disposé. Les machines exposées avaient une très belle allure et ont fait une grosse impression. La 2 3/4, la 3 1/2 sport, la 4 HP pour solo et sidecar, la 4 HP montée avec side étaient exposées.

La 3 1/2 HP sport est la dernière création de la maison Douglas. C'est sans contredit une magnifique machine de solo, pouvant atteindre le 100 à l'heure et présentant toutes les qualités mécaniques qui ont rendu la marque Douglas célèbre dans le monde entier.

Le moteur, flat-twin, naturellement, mesure 68 x 68, soit une cylindrée de 499 cmc. Soupapes commandées par culbuteurs, ceux-ci sont graissés d'une façon originale, par mèches avec un petit réservoir d'huile à chaque tête de cylindre. Pistons à deux segments, têtes de bielles sur rouleaux. Graissage semi-automatique. Magnéto E. I. C. Toujours le même cadre Douglas en berceau. Transmission par chaîne. Boîte à trois vitesses avec embrayage et kick. Rapports : 4 1/4, 6 3/4 et 10 1/4 à 1.

Fourche avant classique. En somme, une machine de solo accomplie.

La 2 3/4 et la 4 HP sont toujours les mêmes belles machines que nos lecteurs connaissent tous.



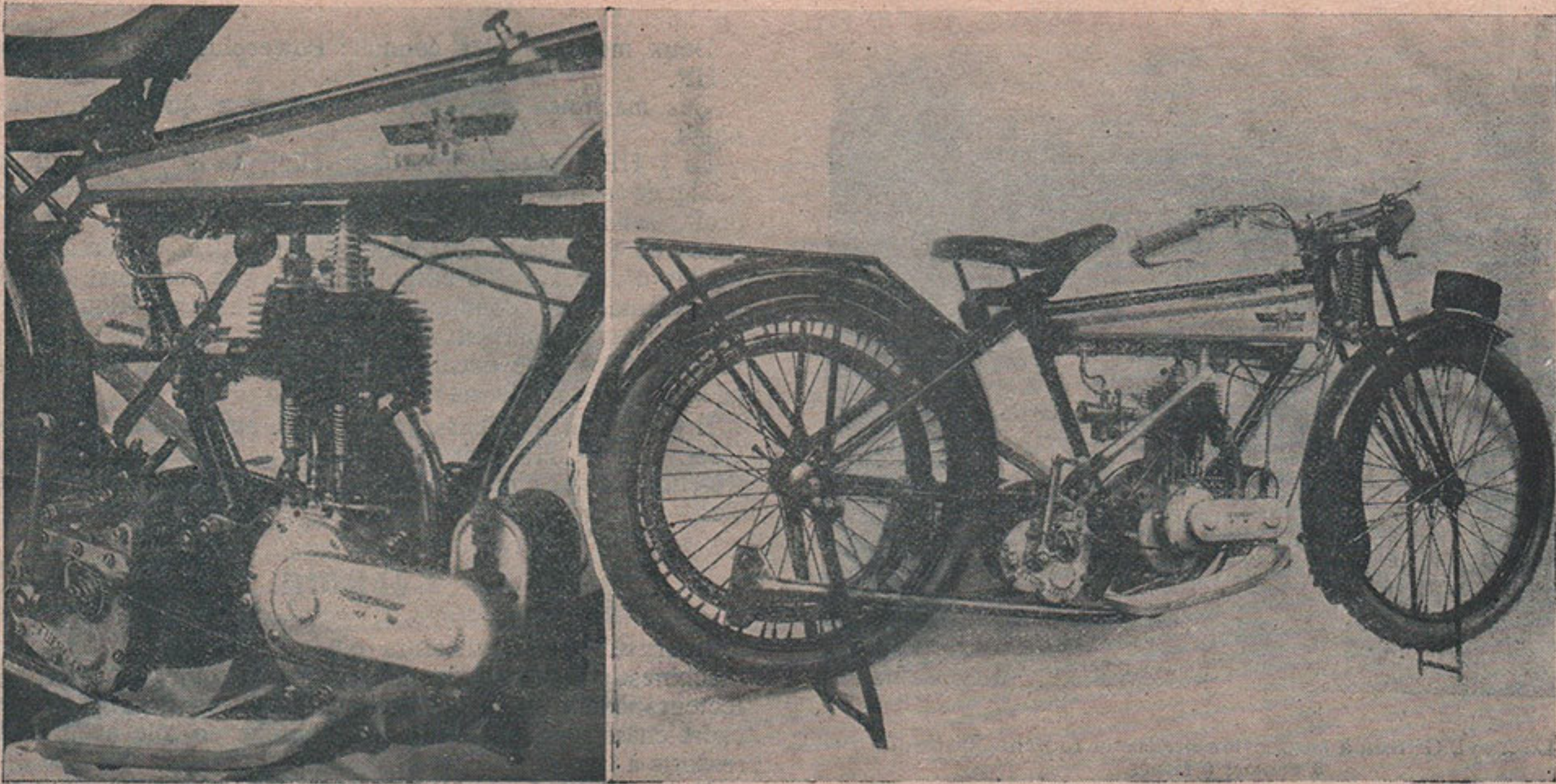
La 2 cyl. Bianchi. A remarquer le cadre double qui se prolonge depuis la roue AR jusqu'au tube de direction

F. N.

La célèbre marque belge exposait sa 4 cylindres bien connue qui n'a guère subi que quelques modifications de détail. Le cadre en berceau a été renforcé à certains endroits, entre autres à la fourche arrière, ainsi qu'aux attaches du sidecar.

Toujours le même moteur à 4 cylindres de 7 HP avec boîte 3 vitesses et transmission par arbre à cardan et vis sans fin. La tuyauterie d'admission est maintenant droite avec le carburateur, un Amac, à l'extrémité. Le cadre a été surbaissé de 3 cm.

En somme, toujours la belle moto souple et puissante qui a déjà fait tant d'heureux et ne cessera pas de continuer.



Le moteur de la Gnome et Rhône

La Gnome et Rhône a un cadre très bas et le tube supérieur est droit.

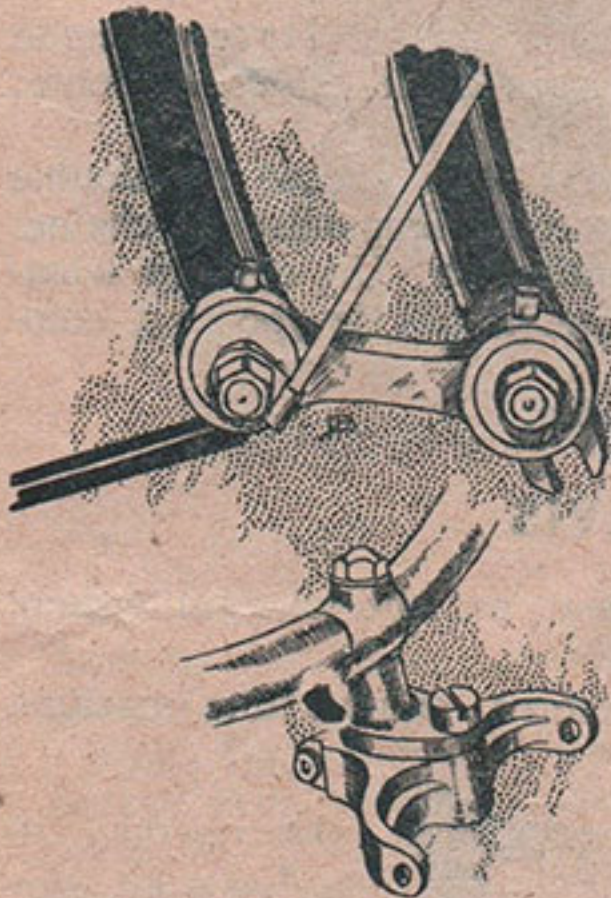
GNOME ET RHONE

La puissante société qui fabrique déjà les motocyclettes A. B. C. sort, en série, une machine populaire très intéressante due, pour la plus grande part, au mécanicien éminent et au motocycliste consommé qu'est le sympathique ingénieur rouennais Bartlett.

De fait, la machine est très réussie :

Moteur monocylindrique de 85 x 88 mm. d'une cylindrée de 499 cmc. Volant extérieur, soupapes en chapelles, tête de bielle sur rouleaux, axe du vilebrequin monté sur billes, distribution par came unique ; un beau et bon moteur dont la principale caractéristique est la robustesse.

Boîte à 3 vitesses, embrayage et kick Sturney Archer.



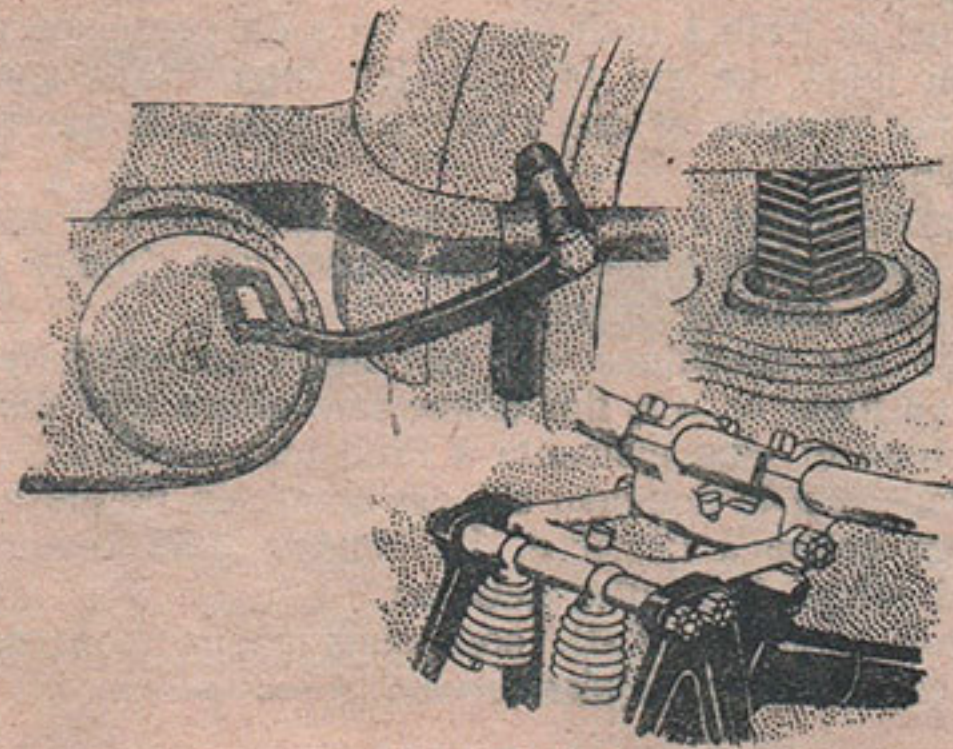
Les jumelles de la fourche F. N. sont montées sur billes, et le guidon est maintenu en position par une vis spéciale l'empêchant de tourner.

Transmission par courroie. Garde-boue avant et arrière enveloppants en tôle emboutie avec une joue protégeant la courroie.

Fourche avant à parallélogramme déformable avec deux boudins travaillant à la traction.

Guidon genre Indian à colliers, sans plongeur, large pour le sport, relevé pour le tourisme.

Réservoir de ligne fuyante contenant sept litres d'essence et deux litres d'huile, émaillé en crème très clair à filets minces indigo. Roues de 650 x 65. Marchepieds en aluminium strié. En résumé, une bonne mono de 4 HP, robuste et simple, machine utilitaire par excellence.



Des détails de la Gnome et Rhône. Le frein direct, le bouchon de soupape à ailettes, et la fixation du guidon en 2 points.

GRIFFON

Deux modèles : une 2 3/4 à 2 vitesses avec moteur 2 temps de 250 cmc., boîte à deux vitesses. Courroie. Fourche élastique genre Saxon. Roues de 650 x 55.

Une 6 HP sidecar a retenu beaucoup l'attention :

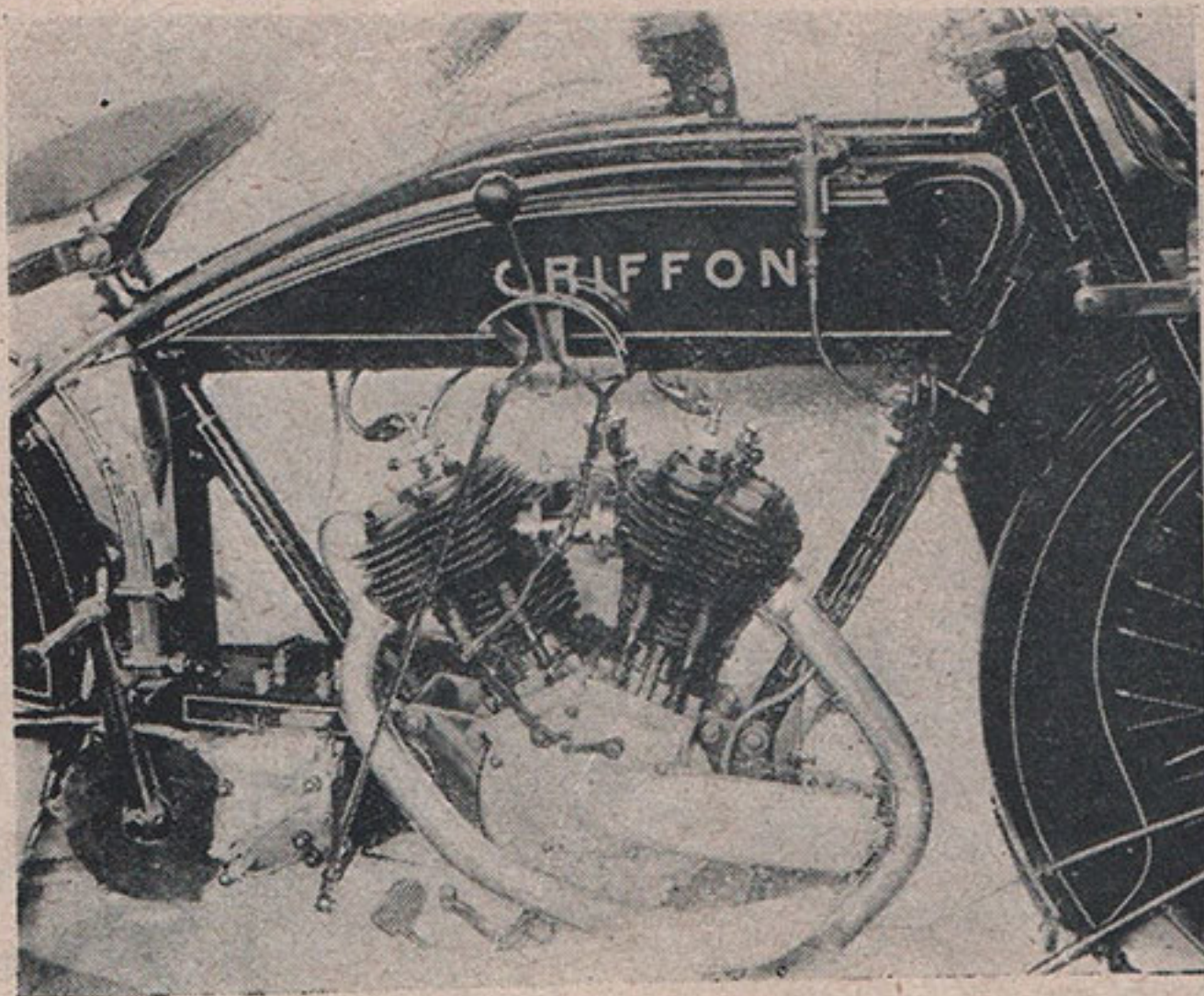
Moteur 2 cylindres en V de 6 HP (750 cmc.), graissage semi-automatique.

Boîte à deux vitesses, embrayage et kick starter.

Roues 650 x 65. Un cadre suspendu à l'arrière, si le client le désire. En somme, une belle machine.

Enfin, une bicyclette à moteur dite la motoclette : moteur 4 temps 60 x 61 mm. (1 1/2 HP). Fourche avant élastique.

Par le fait, une bonne machine digne de la firme qui l'a construite.



La 2 cyl. Griffon à suspension arrière et fourche élastique à ressort à lames.

HARLEY-DAVIDSON

Les nouvelles machines 1922 étaient exposées au stand de MM. Goode et Denizet et il est presque superflu de dire que ce stand n'a pas désempilé une minute, tellement grande est la popularité des motos H.-D.

Le nouveau modèle 10 HP de 1.204 cmc. a suscité beaucoup d'intérêt chez les amateurs de moto puissante et vite, capable d'aborder les plus grands voyages avec la sûreté de marche d'une limousine.

Le levier de frein à main au guidon a été remplacé par une pédale au talon, ce qui fait que les deux freins sont commandés par tringles et que l'on n'est plus à la merci d'une rupture de câble.

La fourche avant a été solidement renforcée par une pièce en acier estampé et brasé qui lui assure une rigidité parfaite et rend toute cassure impossible.

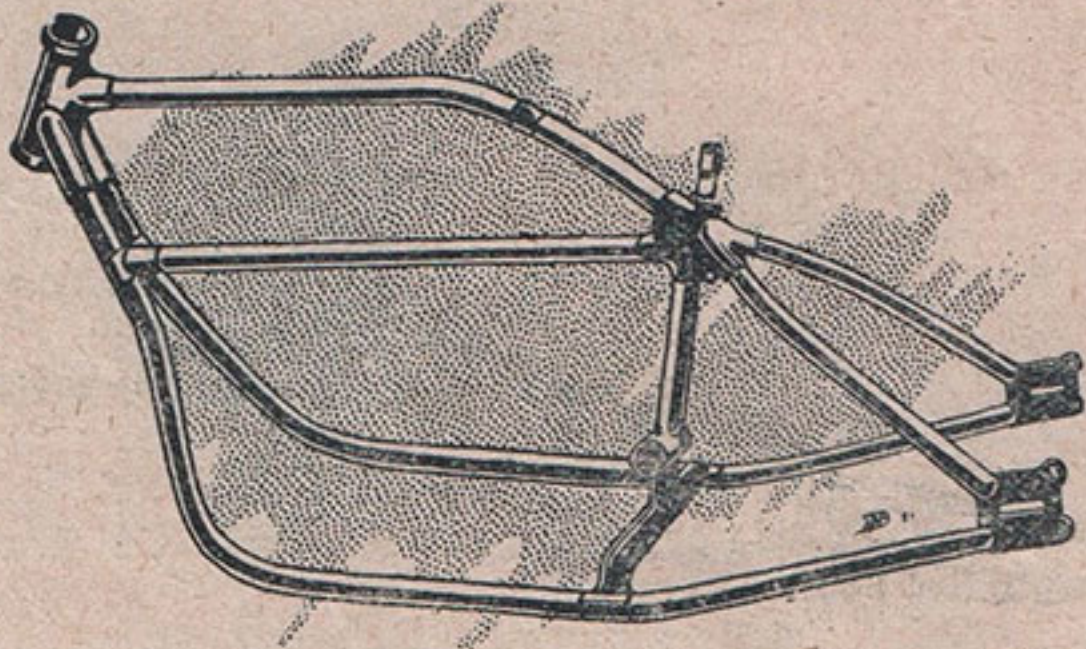
L'émail des machines est devenu d'un sépia-vert très foncé avec filets or. Ce fini donne une allure très distinguée à la machine et plus plaisante à l'œil qu'autrefois.

Le sidecar est le nouveau sidecar sport, en pointe à l'avant avec large coffre à l'arrière. Le coussin était recouvert en pégamoid rouge d'un effet heureux.

Les trois modèles H.-D. sont sans changement au point de vue construction générale.

INDIAN

La célèbre marque américaine avait un stand très bien aménagé qui a retenu beaucoup de visiteurs.



Le cadre double de la 5 HP Indian Scout. Les tubes inférieurs vont sans interruption de la tête de direction jusqu'à la roue AR, ce qui assure une très grande rigidité en tous sens.

Deux modèles, bien connus : Powerplus 7 1/9 HP, Scout 5 HP.

Ces machines sont trop connues pour que nous y revenions.

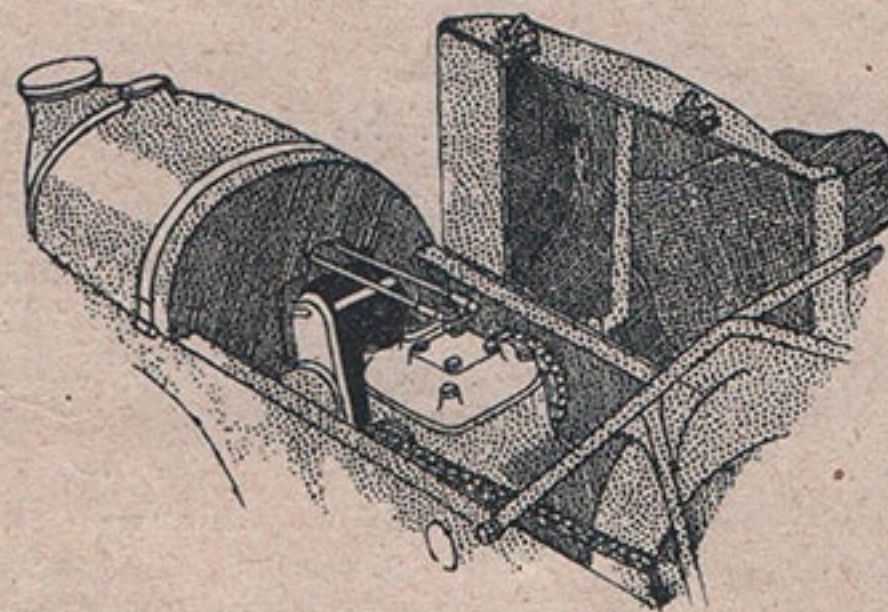
La 5 HP Scout ne diffère, en effet, de la 7-9 HP que par quelques points : pas de suspension arrière, ressort avant droit, sans crosse ; guidon fixé directement sur les deux tubes de fourche et les entrecroisant. Kick starter à droite. Pédale d'embrayage à bascule comme sur une autre machine américaine très connue. Roues de 26 x 3. Deux tubes d'échappement partant directement des cylindres à la roue arrière. C'est une excellente machine de solo, et qui traîne allégrement un sidecar.

Il y en avait d'ailleurs une exposée attelée à un monoplace Cével. Une 7/9 HP était montée avec un sidecar Cével bi-place, très joli et très confortable, que nos lecteurs connaissent bien.

JANOIR

Enormément de visiteurs ont admiré les très originales machines présentées par la célèbre marque française. Nos lecteurs connaissent la machine dans ses grandes lignes : cadre-châssis en tôle emboutie, fourche en tôle avec double ressorts à lames.

Moteur flat twin 85 x 85 (965 cmc.) tout en aluminium avec



La boîte de vitesse et la chaîne de la Janoir sont très accessibles, la partie supérieure du cadre portant le siège s'ouvrant et montrant tout le mécanisme.

chemises d'acier à l'intérieur des cylindres. Force officielle 8 HP, régime 2.000 tours. Culasses démontables en fonte, soupapes en chapelles côte à côte.

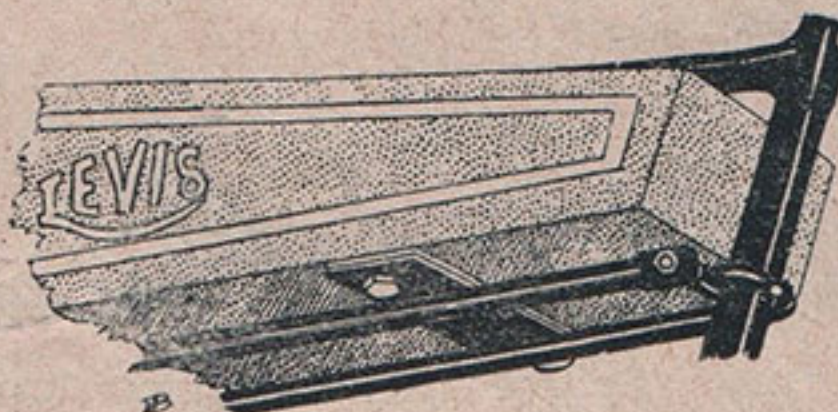
Graissage sous pression. Boîte à trois vitesses par double baladeur. Embrayage et kick starter. Transmission chaîne. Suspension arrière par demi-cantilevers. Un coussin triangulaire remplace la selle classique. Roues de 700 x 75, amovibles et interchangeables.

Le sidecar est joli et confortable.

LA LEVIS

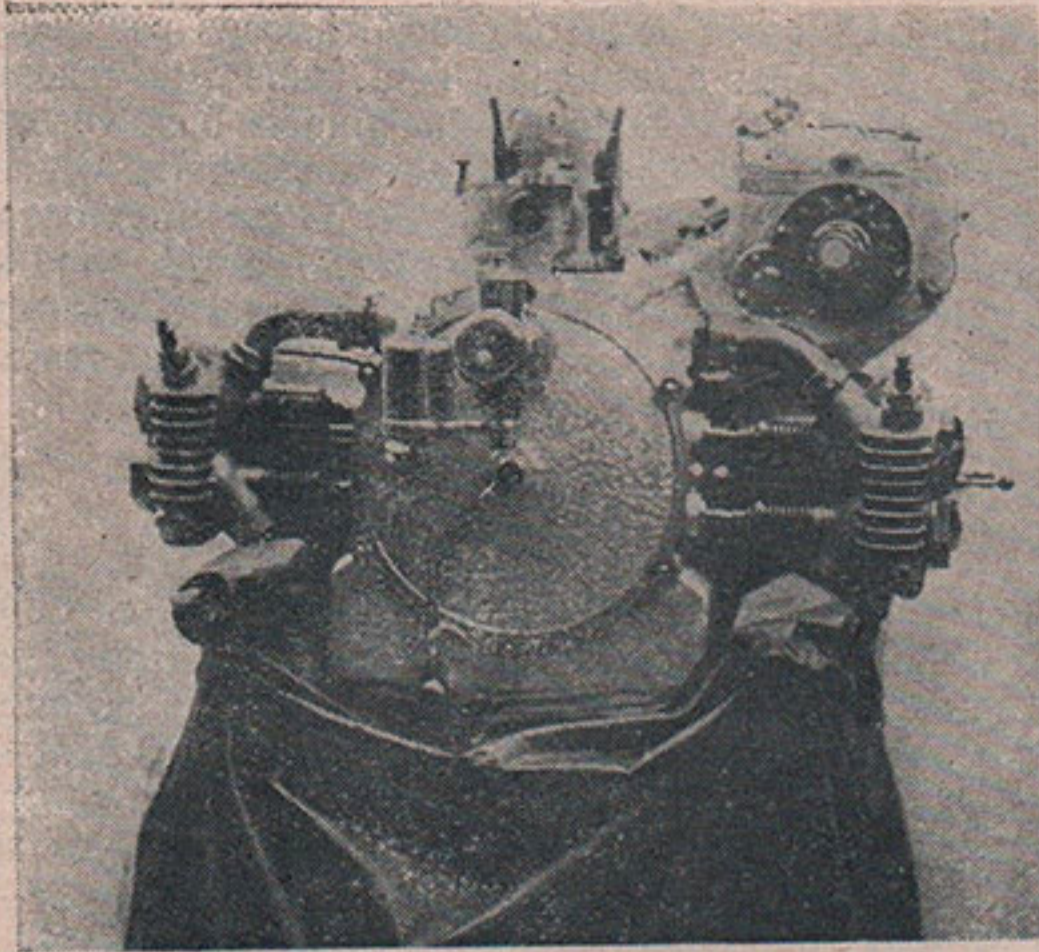
La Lévis, bien connue également, est une jolie petite deux temps de 2 1/4 HP 62 x 70 m/m.

Elle est considérée, en Angleterre, comme une machine

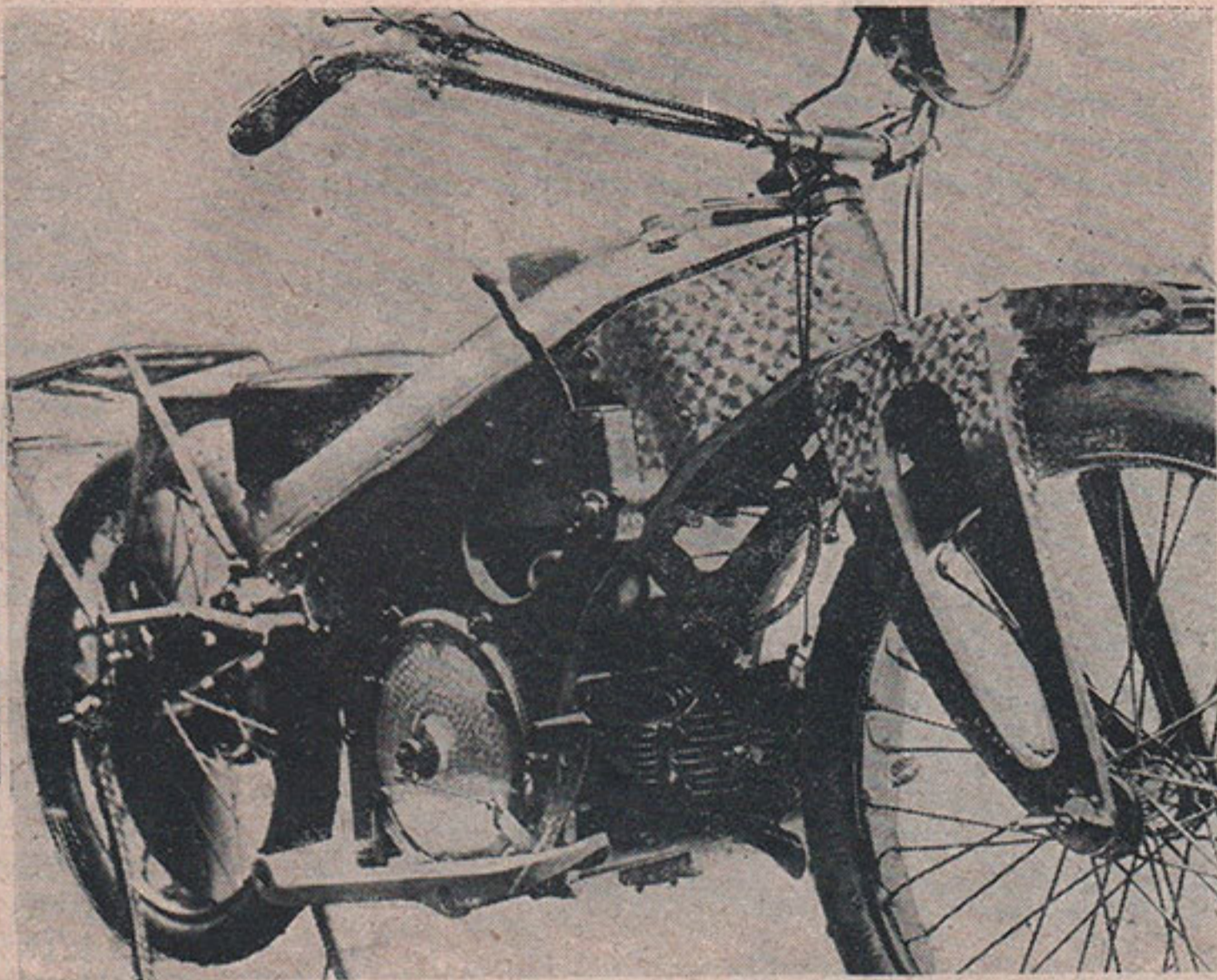


Le réservoir de la Levis est supporté par deux tubes et des plaquettes avec joints en caoutchouc.

de grande classe et n'a obtenu cette réputation qu'à la suite de succès répétés dans les épreuves où elle a pris part.



Le groupe moteur Janoir
Les soupapes sont en chapelles et la boîte de vitesse est au-dessus du moteur

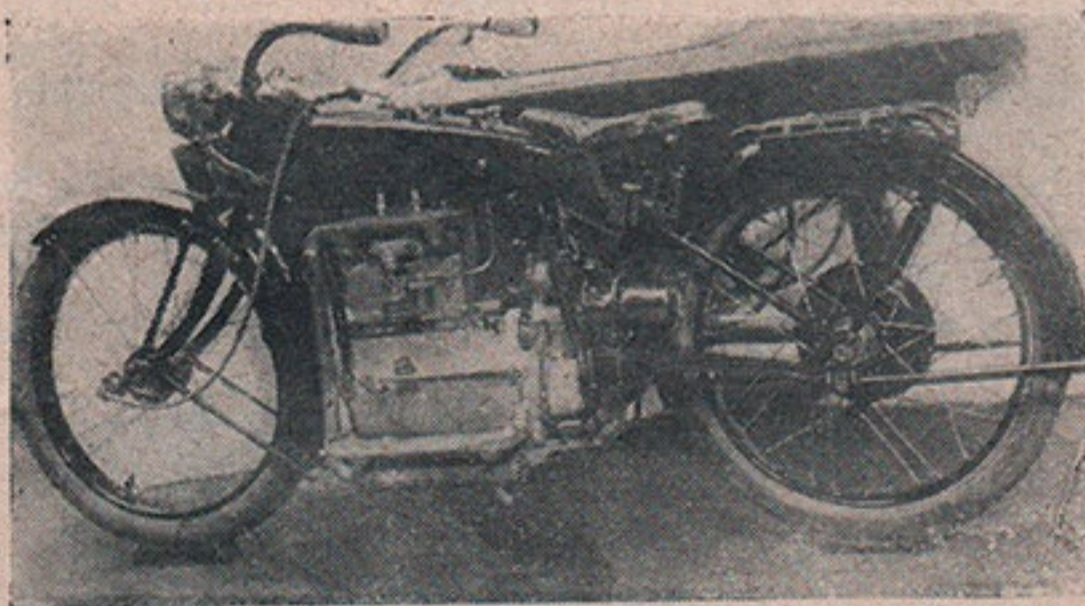


La Janoir vue 3/4 avant. La machine est entièrement construite en tôle emboutie et ne comprend comme tube que le guidon et le porte-bagage

LUTECE

Il y a déjà longtemps que la motocyclette Lutèce était annoncée comme devant paraître sur le marché. Aussi, si la machine n'est pas connue de nos lecteurs, son nom du moins ne leur est pas inconnu.

La Lutèce se présente sous l'aspect d'une grosse 1.000 cmc., concurrente future en course des motos américaines. Elle était présentée avec un luxe extraordinaire : suspension arrière par ressorts semi-cantilever, éclairage et démarrage électrique, etc. Le sidecar était, sans contredit, un des plus jolis du Salon : un véritable bateau en acajou verni à clins, rivets de cuivre rouge, le pontage en palissandre moucheté. Comme pour la moto, une suspension de premier ordre :



La Lutèce, vue coté carburateur et échappement

ressorts, spirales et transversal à l'avant, berceaux de grande dimension à l'arrière.

Voici, rapidement, les caractéristiques de la machine : bloc moteur avec joints au-dessous, 2 cylindres côte à côte verticaux de 75 x 113 mm. Graissage sous pression par pompe mécanique, carburateur Zénith, allumage continu, démarrage par moteur avec kick starter de secours, embrayage à disques, boîte à 3 vitesses avec double baladeur, transmission par vis sans fin et roue dentée. Suspension avant par ressort à boudin enfermé, arrière par semi-cantilevers. Klaxon et éclairage électriques.

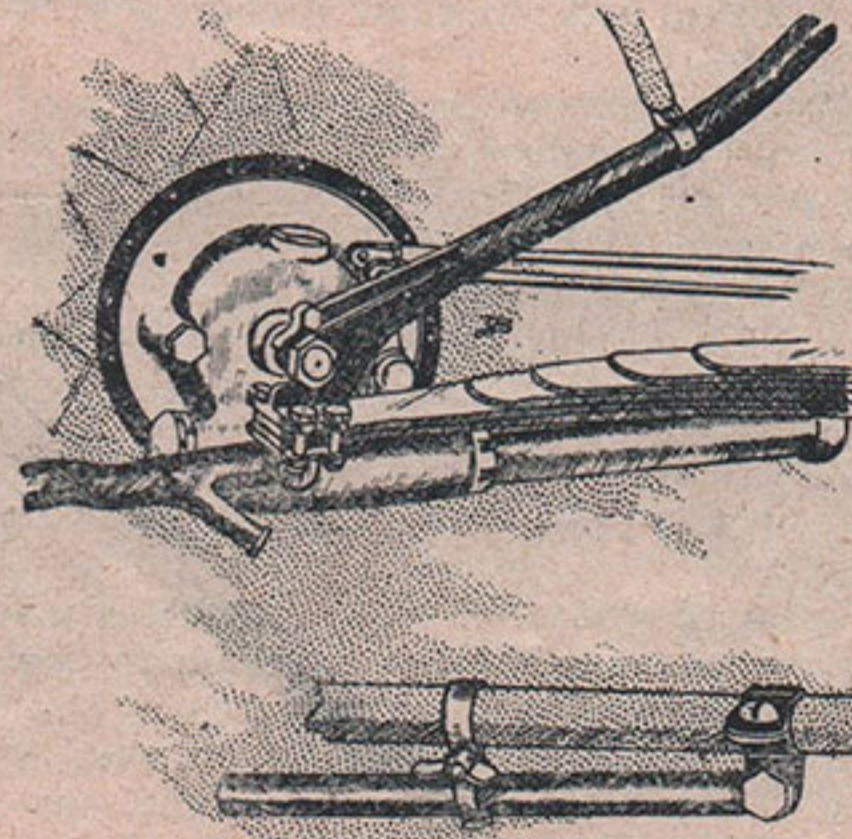
Le marchepied du sidecar forme coffre à accus, béquille pour soulever la roue en cas de réparation de pneu.

Cadre en tubes brasés extra renforcé, roues de 700 x 75, deux freins à segments. La machine ne pèse que 140 kilos.

Elle est entièrement finie en émail bleu sombre avec filets clairs.

La vitesse atteindrait le 90 à l'heure.

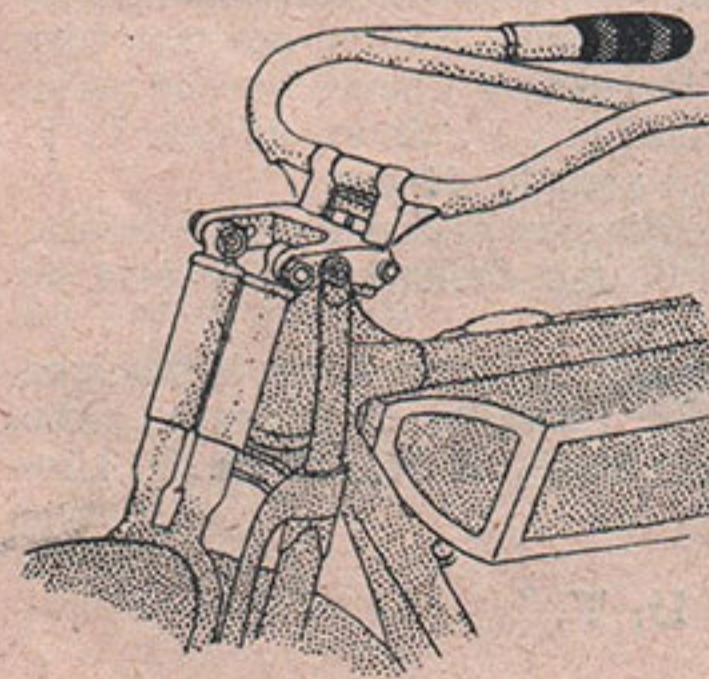
En résumé, grande puissance et beaucoup de luxe, puisque la machine est livrée avec montre et speedometer.



La très intéressante transmission de la Lutèce, par vis sans fin, et les deux freins intérieurs. Au-dessous la béquille du Sidecar.

MAXIMA

La grosse moto italienne à moteur flat-twin et boîte à



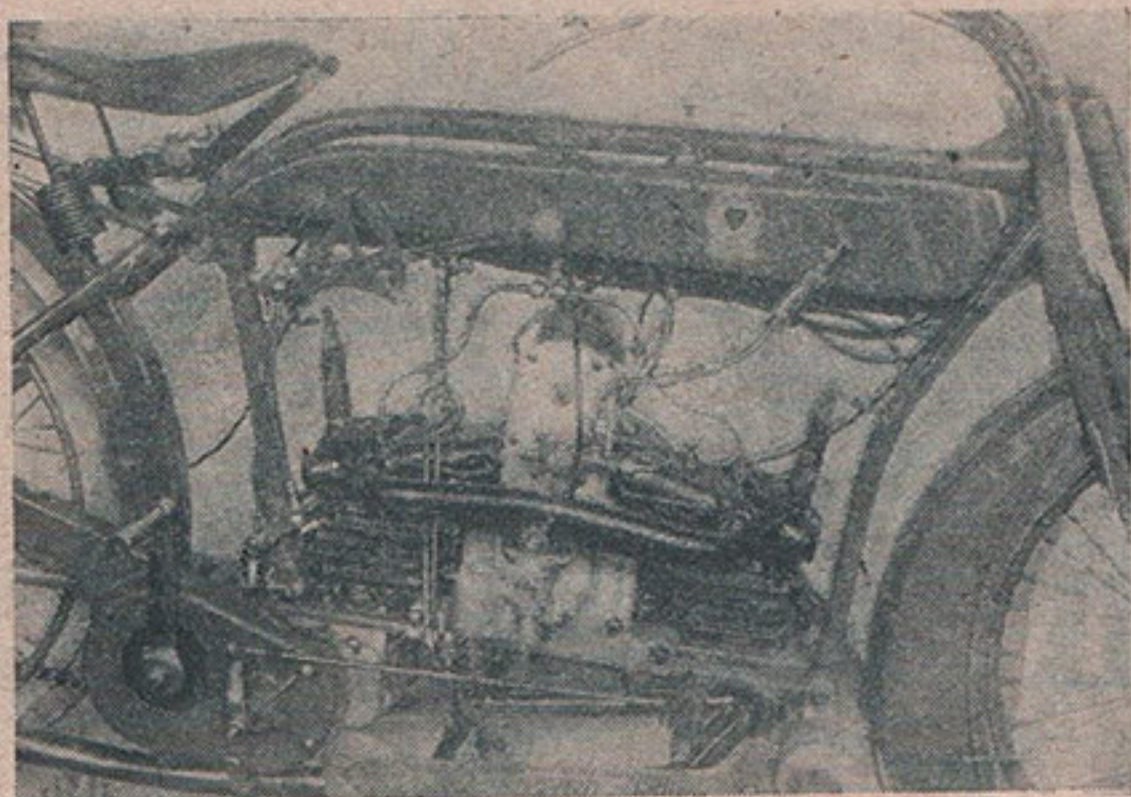
Le guidon, type américain et la fourche élastique de la Maxima

vitesse de 5/6 HP a rencontré un grand succès auprès des amateurs de belles motos. Nous en reparlerons.

MAGNAT-DEBON

La vieille maison française expose sa 2 1/2 HP à quatre temps. Le moteur est incliné à l'avant, les soupapes sont commandées par culbuteurs.

Boîte à deux vitesses. C'est une bonne moto classique.



La motocyclette Italienne Maxima, représentée par la maison La Française. Le moteur est un Flat-twin et le cadre, l'avant en particulier suit un peu la formule américaine.

NEW-HUDSON

M. Bigeard exposait trois motos de la célèbre marque anglaise: une machine, type spécial de course, une moto de tourisme et une 5 HP avec sidecar.

Les deux premières sont des 2 temps de 2 1/4 HP avec boîte 2 vitesses, embrayage et kick, Sturmey Archer.

Transmission par chaîne.

La machine de course est très originale: les roues sont flasquées à demi-hauteur, l'avant du réservoir, le volant et les flasques sont émaillés tricolores: rouge, blanc, bleu. Cette moto est excessivement vite et fera les délices des sportsmen.

La 5 HP sidecar est une monocylindrique de 87 x 100. Cylindrée: 600 cmc. Boîte 3 vitesses kick et embrayage Sturmey Archer. Freins à segments sur tambours avant et arrière.

NORTON

Comme caractéristiques générales, il n'y a pas de changement aux modèles précédents. Norton monocylindre de 79 x 100 faisant une cylindrée de 490 cmc. Soupapes en chappelles côte à côte, graissage par barbotage. Carburateur à réglage d'air, magnéto C. A. V. Cadre extra renforcé, surbaissé à l'arrière, large guidon T. T. à poignées caoutchouc, pneumatiques. Repose-pieds pédales en caoutchouc, frein avant et arrière. Comme fourche, la classique Druid. Cette machine de course est fabriquée en trois types: T. T., B. R. S. et B. S. Ces deux derniers sont mis individuellement au point à Brooklands et sont garantis comme pouvant faire une vitesse de 112 à 120 kilomètres à l'heure sur un mile.

Il existe deux autres modèles: la 3 1/2 Sport, modèle T. T. et la 4-5 HP dite « Big Four » pour le sidecar.

La 3 1/2 possède une boîte Sturmey Archer à trois vitesses, embrayage et kick starter. Elle fait également la vitesse de 100 kilomètres à l'heure.

La 4-5 HP mesure 82 x 120 soit 633 cmc. C'est la machine idéale pour le sidecar, souple, nerveuse et puissante. Elle peut faire, avec son sidecar chargé, la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

N. U. T.

La machine de sport que cette maison fabrique est une véritable machine de course. Le nouveau type sport 3 1/2 HP a juste 500 cmc. (64,5 x 76); moteur en V selon les toutes dernières données; il y a deux soupapes d'admission et une

d'échappement par cylindre. Naturellement, les pistons sont en aluminium. Culasses démontables. Graissage par compte-gouttes. Tête de bielles à rouleaux. Tout, dans cette machine, vise à la vitesse; garde-boue étroit, guidon bas, réservoir rond, transmission par chaîne et courroie, boîte Sturmey Archer (la petite vitesse est de 8 à 1). C'est une machine comme en a souvent rêvé le sportsman. L'autre Nut, spéciale pour le sidecar, a une cylindrée plus forte (680 cmc. 70 x 88). Ici les soupapes sont latérales. Quant au reste de la machine c'est, renforcé, le type de l'an dernier.

ORIAL

Deux jolies motos sidecars étaient exposées qui ont obtenu beaucoup de succès. L'Orial, licence G. L. est trop connue pour que nous revenions en détail sur elle; rappelons qu'elle est équipée avec un moteur Mag de 750 cmc. donnant une force de 6 HP.

La boîte est à trois vitesses, avec embrayage et kick starter, la transmission se fait par chaîne.

Roues de 650 x 65. Quant au sidecar, la ligne du G. L., en flotteur d'hydravion, est trop connue pour que nous insistions. Les combinaisons exposées étaient munies de capotes et pare-brises et semblaient très confortables.

L'Orial est une machine luxueuse, comportant de nombreux perfectionnements; la ligne extérieure est fuyante, donnant à la machine un aspect très sport qui plaît beaucoup en France.

La fourche élastique est à doubles ressorts cachés, horizontaux et verticaux, absorbant tous les chocs dans tous les sens.

PEUGEOT

La nouvelle petite deux temps Peugeot a paru très réussie à tous les visiteurs.

Le moteur, de 2 3/4 HP, entraîne la roue arrière par courroie, avec boîte à deux vitesses, embrayage et kick. La chaîne moteur-boîte est sous carter étanche. La fourche élastique est du type oscillant avec ressort à lames vertical. La présentation est extra soignée.

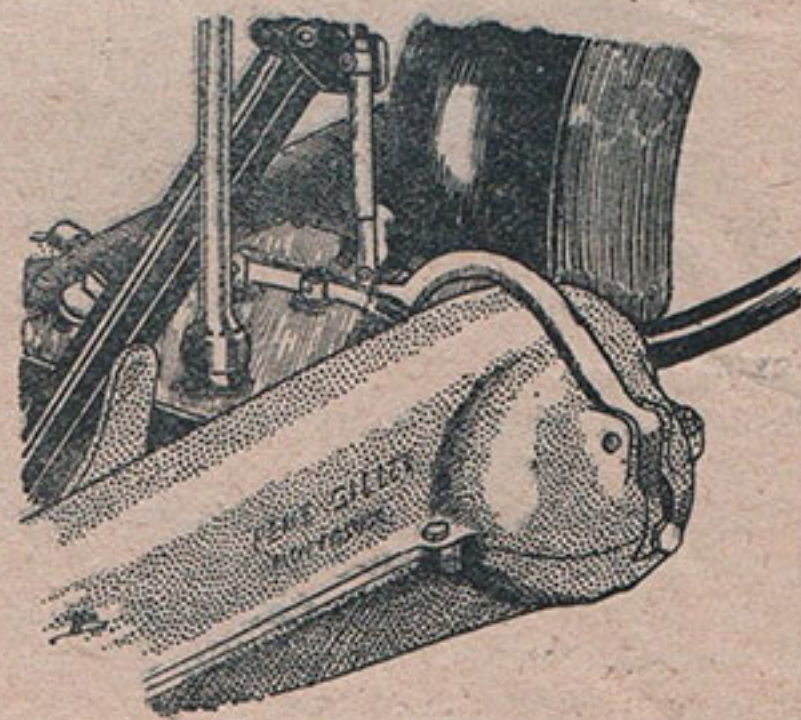
RALEIGH

Plusieurs jolis modèles exposés: la 5/6 HP flat twin de 77 x 75 (700 cmc) et la monocylindre 2 3/4 HP.

La première peut donner 9/10 HP à 3.000 tours. La boîte est à trois vitesses avec embrayage et kick starter. Transmission par chaînes sous carter.

Le cadre est à suspension arrière élastique par 1/2 canti-

La boîte de vitesse René Gillet, avec la commande de l'embrayage au guidon H le Shaw. Le carter de chaîne est en aluminium fondu, absolument étanche.



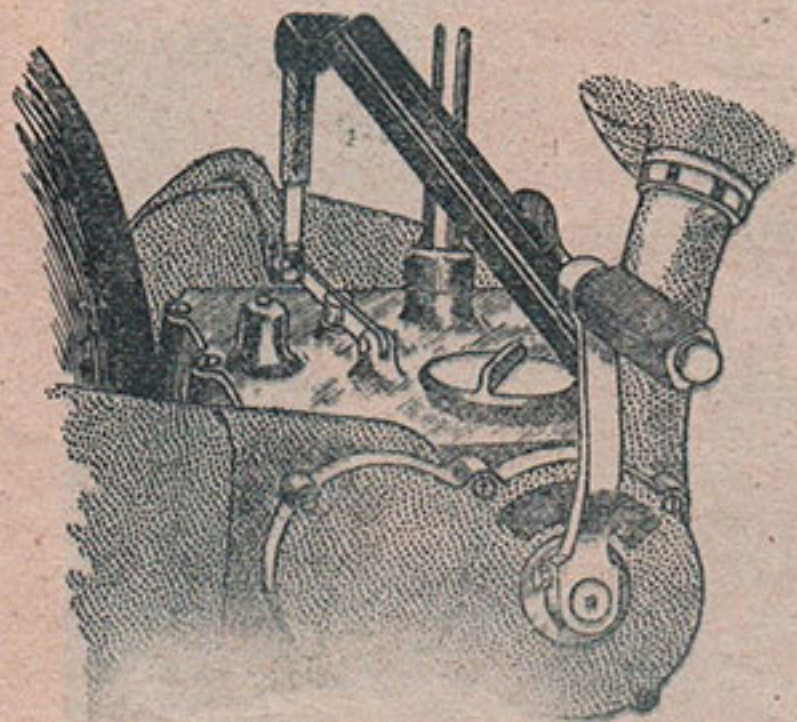
leviers. Deux jolis protège-jambes en tôle à l'avant. Le sidecar est très confortable et joli.

La 2 3/4 HP a un moteur à volant extérieur. Comme sur la flat twin, la fourche avant est une Brampton biflex. Transmission par courroie, boîte à 3 vitesses et embrayage.

La Raleigh reste ce qu'elle a toujours été: une machine de grand luxe.

RENE GILLET

La vieille marque française exposait sa motocyclette 5/6 HP dont nos lecteurs ont souvent vu des détails dans *Moto-Revue*. C'est toujours une deux cylindres en V, avec boîte à trois vitesses, de construction extra robuste, avec transmission par chaînes.

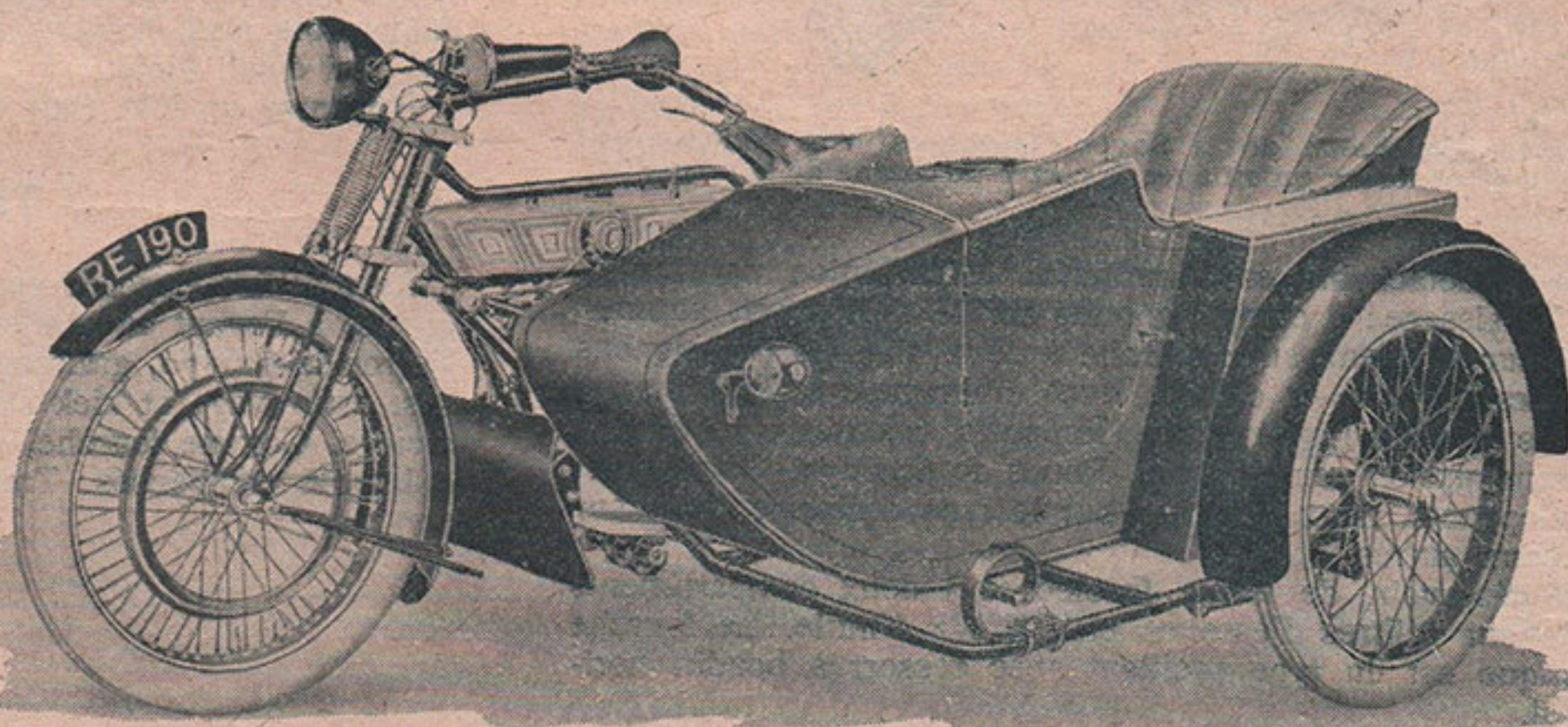


La boîte de vitesse de la nouvelle Rene Gillet, avec kick starter. On remarque le large bouchon de graissage et le petit levier commandé par le débrayage et empêchant de changer de vitesse sans débrayer, comme sur les motos américaines.

READING-STANDARD

Reading Standard est célèbre par le rendement de ses moteurs. Le moteur a 1.170 cmc. de cylindrée (85,8 x 101 mm.) soupapes latérales et graissage mécanique.

La combinaison 6/8 HP de grand luxe Royal Enfield. On remarquera l'aspect confortable du sidecar.



La machine est construite pour résister aux plus mauvaises routes. L'embrayage, comme sur la majorité des machines américaines, se fait à la main ou au pied.

Transmission par chaînes, naturellement, éclairage et klaxon électriques. Tige de selle élastique assurant une suspension véritablement parfaite.

ROYAL-ENFIELD

Nous avons eu le plaisir de voir, au stand de la vieille marque anglaise, la grosse 6/8 HP, sidecar dont nous avons déjà souvent entretenu nos lecteurs. Cette machine, puissante et simple, se distingue dès l'abord par une ligne élégante et une mécanique hors ligne.

RUDGE

Au stand Rudge, la nouvelle machine à boîte de vitesses, trois vitesses, embrayage et kick avec moteur mono à sou-

papes superposées, transmission par chaîne, a attiré beaucoup de visiteurs.

C'est une très jolie machine de sport.

SCHICKEL

La Schickel, est une petite deux temps américaine qui se distingue, à première vue, par une conception très simple et très originale.

Fabriquée en très grandes séries, plusieurs centaines par jour, nous ont dit les agents, par une maison très importante et outillée spécialement, la Schickel se distingue par un usinage très net et une sélection d'aciers excellente.

La ligne est très américaine, le cadre est très surbaissé à l'arrière, donnant une position agréable en selle. La fourche avant est fixe, la roue étant montée sur des biellettes dirigées vers l'arrière qui font travailler en compression deux ressorts à boudin.

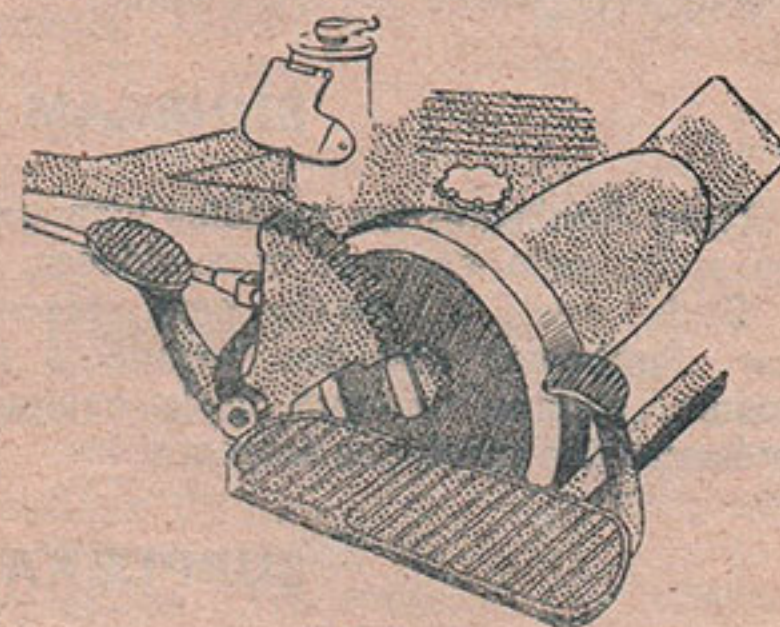
Le moteur est un deux-temps de 75 x 62,5 à distribution par lumières et précompression dans le carter. Le carburateur Schickel est à réglage d'essence, commandée par un petit levier spécial au réservoir. Le boisseau des gaz est commandé par manette au guidon et câble souple, avec corde piano suivant la méthode américaine.

Le changement de vitesse est du type à double embrayage plateaux en amiante moulée et comprimée, embrayant l'une ou l'autre des deux vitesses.

La commande s'opère, comme sur la Ford, par une pédale unique, première en appuyant à fond, deuxième en laissant remonter la pédale, point mort au milieu.

Transmission finale par chaîne, le changement de vitesse est engrené directement par le moteur.

La machine est joliment présentée, sans luxe, puisqu'il



La pédale de frein et le kick starter de la Schickel.

s'agit d'arriver à un prix minimum. Tout est bien étudié pour arriver à obtenir de cette machine, très simple et très robuste, un rendement maximum.

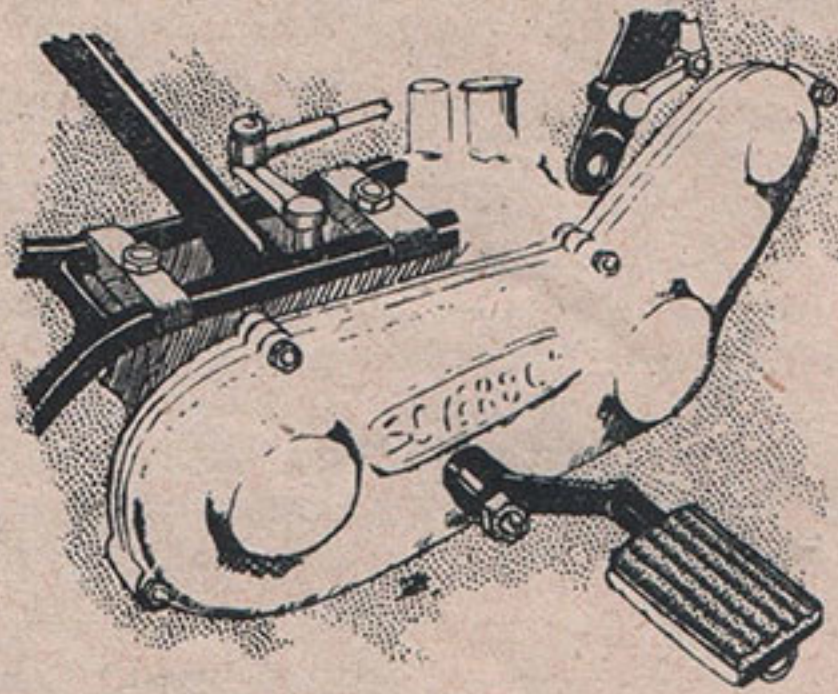
SCOTT

La Scott est une machine à part, un type entièrement original. A part qu'elle a deux roues elle ne ressemble en rien aux autres machines. Le cadre est ouvert et composé uniquement de triangles, le réservoir est fixé sur le tube de selle, l'huile est contenue dans ce tube même. Comme moteur un deux-temps deux cylindres côte à côte, refroidissement par eau, volant central. Le type de changement de vitesse employé est à deux chaînes, c'est le plus simple qui soit.

SOYER ET Cie

Beaucoup de monde à ce stand où étaient exposées trois jolies machines, un type touriste, un modèle luxe et une moto de dame, toute rutilante d'émail bleu et de nickels bien polis. On connaît les caractéristiques de la S. C. :

Moteur 2 temps de 67 x 70 d'une cylindrée de 248 cmc.



Le carter de chaîne de la Soyer Clapson est très sérieusement établi et ne forme qu'un avec le carter de chaîne de la magnéto

Culasse détachable en aluminium. Distribution par lumières. Graissage : à compte-gouttes sur le type sport, automatique sur les deux autres. Boîte à deux vitesses par pignons toujours en prise et clabots, avec embrayage et kick starter sur les modèles luxe et dame. Rapports : 9 à 1 et 5 3/4 à 1.

Transmission par courroie. Roues de 650 x 55. Garde-boue enveloppants, deux sacoches sur le type ordinaire, trois sur les deux autres.

Le réservoir, de forme fuselée et à deux compartiments contenant 7 litres d'essence et 2 l. 1/2 d'huile. La fourche élastique est du type oscillant avec ressort à boudin horizontal.

Les deux freins sont sur poulie jante à la roue arrière.

La machine de dame est à cadre ouvert très confortable ; le moteur est remarquablement propre et il n'y a pas de projections d'huile à craindre.

La S. C. est, sans contredit, une des plus jolies 2-temps françaises. Son prix, remarquablement modéré, en fait la machine populaire par excellence.

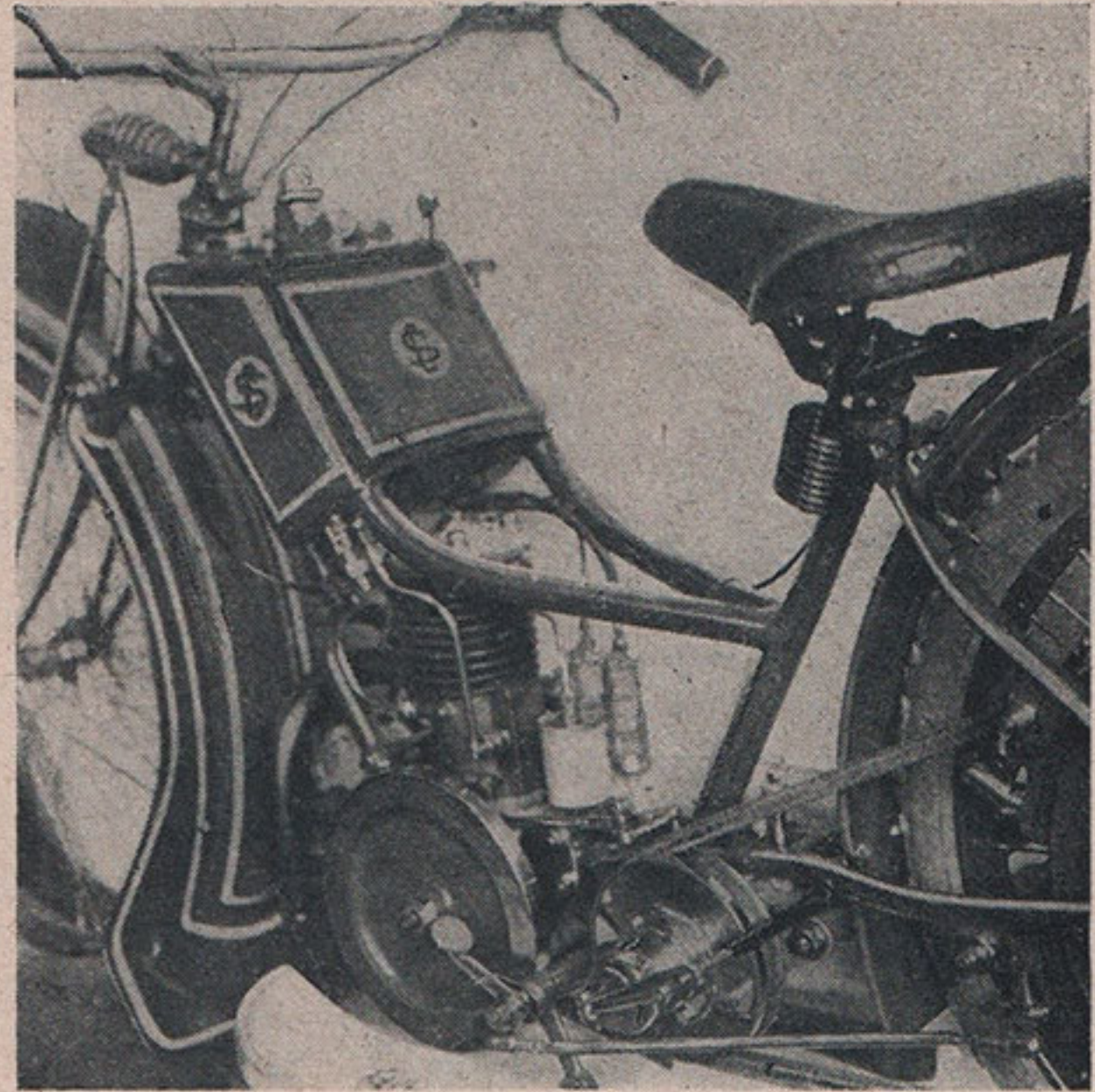
SUNBEAM

Chez Sunbeam, les modèles bien connus 3 1/2 HP montés en sport, semi-sport et moto-sidecar.

Enfin, une 4 1/4 de 600 cmc., réservée à l'emploi du sidecar. Sunbeam, une des premières marques anglaises est restée, comme toujours, à la hauteur de sa réputation et présente des machines impeccables.

SUPPLEXA

Moto à 2 temps, monocylindrique, 3 HP, Villiers, avec allumage par volant magnétique. Graissage semi-automatique par pompe et compte-gouttes. Carburateur Amac. Boîte à deux vitesses, embrayage et kick starter. Transmission



Les nouvelles Soyer et Clapson, à cadre pour dame

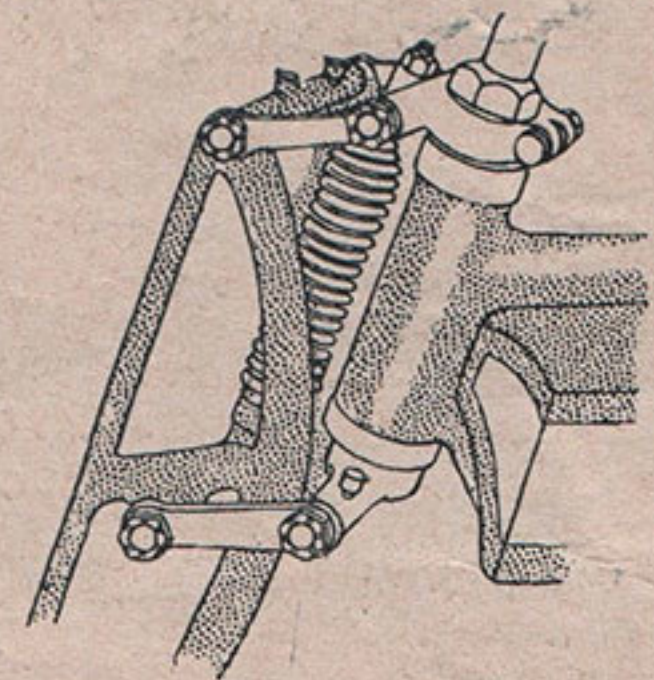
finale par courroie. Frein avant dans le moyeu, arrière sur poulie jante. Fourche avant élastique par parallélogramme déformable avec boudins compensés. Roues de 650 x 60 ou 75. Fini émail violet.

Un autre modèle était exposé avec moteur 4 temps.

TERROT

La machine exposée est une petite deux temps à cylindre incliné à l'avant avec ailettes horizontales. C'est un moteur Terrot de 70 x 70, graissage par mélange, boîte à deux vitesses, embrayage et kick starter. Deux freins sur poulie jante arrière. Comme fourche, la Terrot bien connue avec ressorts à boudin compensés. Transmission par courroie. Roues de 600 x 55.

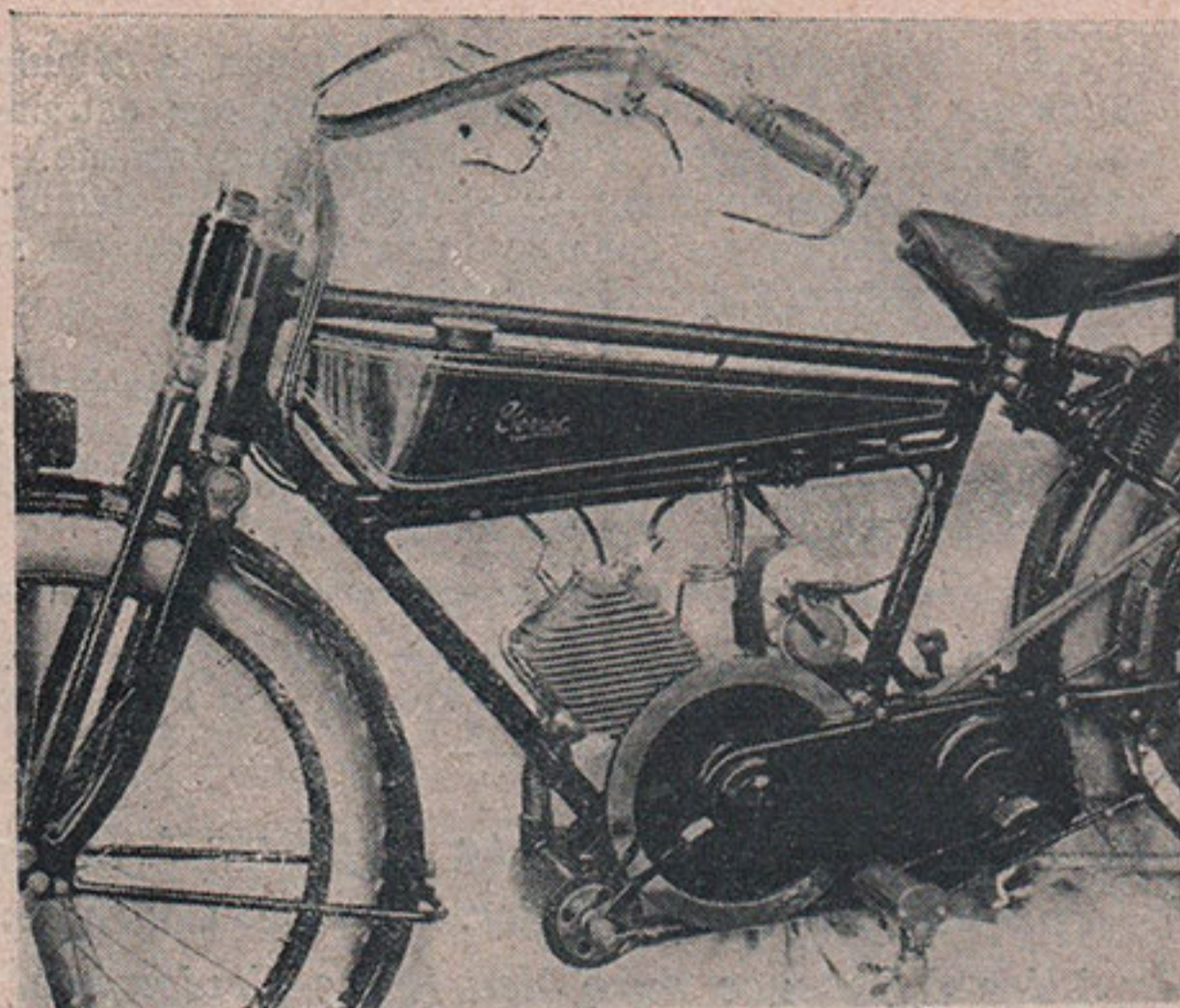
La fourche élastique de la Supplexa. Un autre ressort se trouve à l'intérieur de celui que l'on voit et n'agit que dans les chocs violents.



TRIUMPH

Trois modèles exposés : la 4 HP monocylindrique, bien connue, sur laquelle nous ne reviendrons pas. Il y a quelques légères modifications de détail, entre autre le ressort de fourche enfermé.

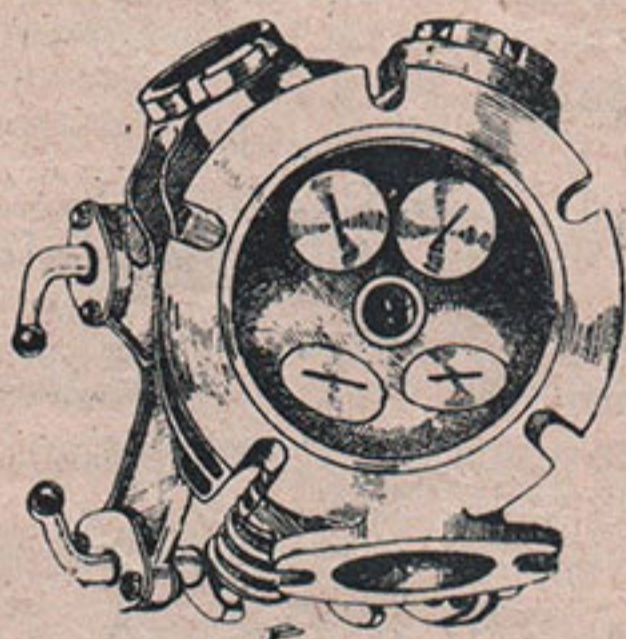
La deux temps Triumph, dite « Baby Triumph » était exposée et a rencontré un certain succès. Cette petite machine, une des meilleures deux-temps utilitaires anglaises, est encore peu connue en France, mais elle a tout le temps d'affirmer ses qualités et nous lui prédisons un très grand succès dès qu'elle sera lancée en grand sur le marché.



La moto Terrot deux temps. On remarque les nombreuses ailettes horizontales et le cadre en tubes droits.

Le moteur est du type classique à lumières et précompression dans le carter. Boîte à deux vitesses, transmission par courroie caoutchouc. Le réservoir est cylindrique, aux couleurs Triumph. Fourche avant semblable à la 4 HP.

La monocylindre à 4 soupapes dite Triumph-Ricardo, était exposée et a suscité beaucoup d'intérêt. C'est une magnifique moto extrêmement rapide et puissante dont on se rappelle la performance accomplie au Mans. Les 4 soupapes sont montées en tête de cylindre, en V et commandées, naturel-



La culasse «détachable» du nouveau moteur Triumph-Ricardo, à quatre soupapes et double tubulure d'échappement.

lement, par culbuteurs. Cette machine est maintenant commerciale et ses qualités remarquables de vitesse et de puissance, jointes à un prix qui reste modéré, la feront hautement apprécier des amateurs de sport et de grandes randonnées accomplies avec des moyennes élevées.

VELOCETTE

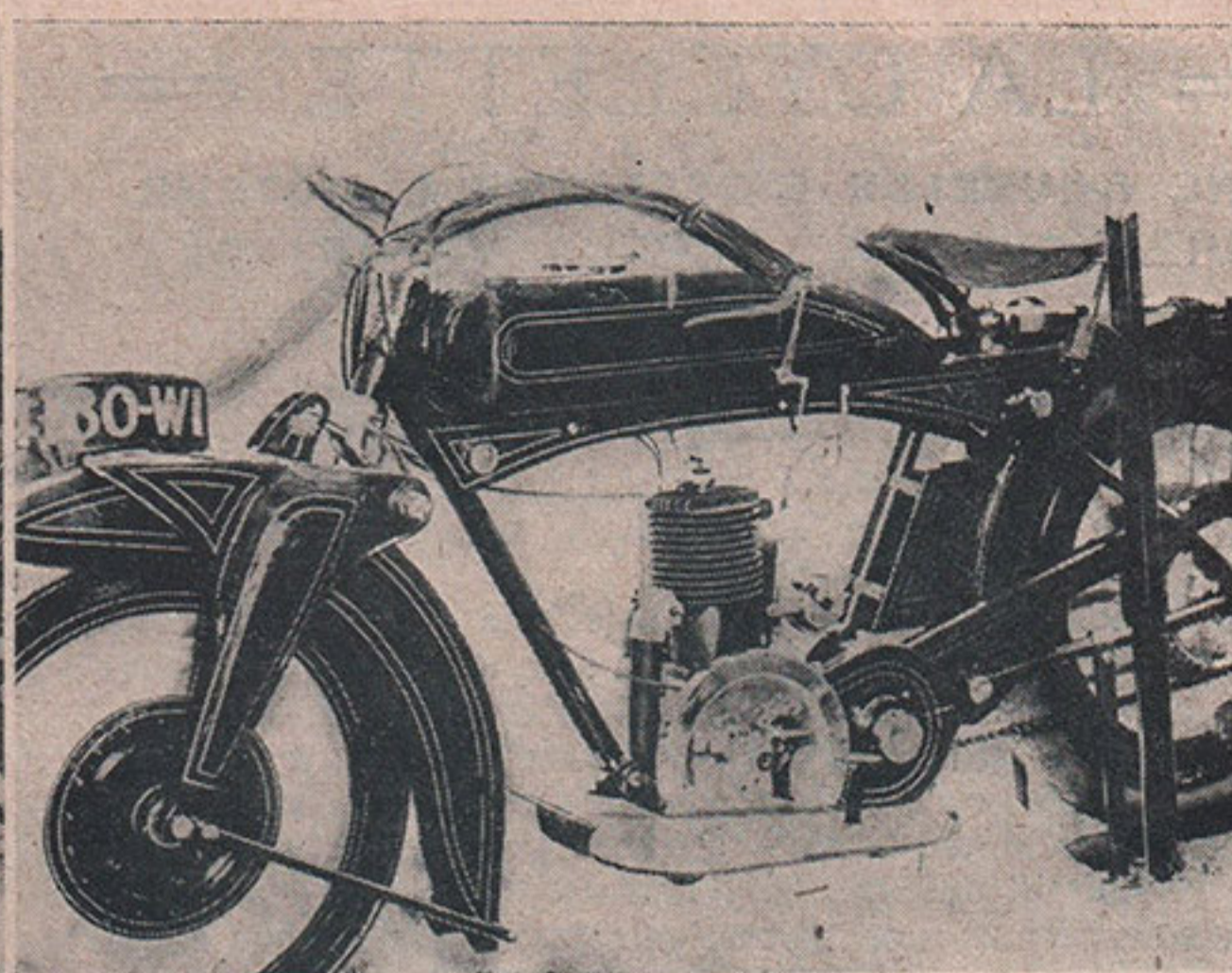
Vélocette est toujours la jolie deux temps que nous avons vue souvent à l'honneur. Fabriquée avec des matériaux de premier ordre par des ouvriers spécialisés, la Vélocette, avec son bloc moteur et sa transmission par chaîne, est une machine parfaite.

VIRATELLE

Cette machine a obtenu au Salon un accueil très sympathique.

C'est une forte moto de 700 cmc (73 x 82) deux cylindres verticaux côte à côte à refroidissement par eau. Bloc moteur, changement de vitesse du type planétaire, donnant trois vitesses commandées du guidon. Transmission par chaîne sous carter.

Le radiateur est à l'avant du réservoir d'essence: il est composé de tubes circulaires avec ventilateur. Roues amovibles de 700 x 80 ou 710 x 90.



La 3 1/2 Louis Clément de sport, à moteur à deux temps Train le 350 cmc.

Sidecar, monoplace ou biplace. La machine est très confortable et très propre, possédant un tablier à l'avant. En somme, très intéressante à tous points de vues.

WOOLER

La Wooler également exposée, mais mal placée, a obtenu beaucoup de succès par ses formes originales. Dans ses grandes lignes c'est une machine à moteur flat-twin de 60,5 x 60 d'une cylindrée de 345 cmc. Soupapes d'admission commandées par culbuteurs. Graissage mécanique. Carburateur B et B, magnéto C. A. V. Transmission: 6 vitesses par poulie extensible.

Cadre renforcée, suspension avant et arrière. Le réservoir se prolonge en pointe au-dessus de la roue avant, un passage est ménagé pour le tube de direction.

Machine très originale, vite et souple et très goûtée en Angleterre.

Nul doute qu'elle ne réussisse de même en France.

YVELL'S

Le modèle bien connu: moteur Villiers 70 x 70, deux temps, allumage par magnéto dans le volant du type bien connu, boîte à deux vitesses, embrayage et kick starter. Transmission finale par courroie caoutchouc.

Graissage par pompe semi-automatique.

Le type du Grand Prix du Mans va être mis en série: il est équipé avec un moteur Jap 4 temps de 250 cmc.

HOBART

Hobart construit deux types. Le plus simple est une 2 1/2 HP. deux temps, moteurs Villiers 70 x 70, graissage par mélange. Elle peut être livrée soit avec transmission directe par courroie, soit avec changement de vitesse par chaînes Enfield. Le second type a un moteur de 293 cmc. une boîte Sturmey Archer, une transmission mixte, graissage automatique.

HUMBER

Une jolie moto-sidecar, peu connue en France mais qui gagnera à être connue.

Moteur flat-twin classique de 75 x 68 de 600 cmc., avec boîte à trois vitesses, embrayage et kick starter.

Graissage semi-automatique. Transmission par chaînes. Roues de 650 x 65, fourche avant type Druid. Le sidecar est joli et confortable.

En somme, une jolie machine, bien étudiée, et de mécanique impeccable. Nos amis anglais l'ont en grande estime.

== LA CYCLETTE ==

UNE NOUVELLE BICYCLETTE A MOTEUR
QUI A SUSCITÉ LE PLUS VIF INTÉRÊT

La Cyclette, qui vient de faire son apparition dans le monde motocycliste, n'a pas été sans exciter un très vif intérêt du fait même qu'elle a pris part à deux courses. à quelques jours d'intervalle et les deux fois a fait beaucoup mieux que figure honorable.

La bicyclette à moteur s'est déjà assez développée pour que plusieurs écoles se soient fait jour et développées chacune ayant leurs partisans et, disons-le en toute sincérité, leurs qualités : moteur dans le cadre, sur la roue avant et sur la roue arrière, roue arrière amovible motrice, roue motrice attachée à côté de la roue arrière. J'en passe, peut-être !

Il est certain que chaque constructeur appuie sa méthode de raisons sérieuses et, certes, valables. Il semble que beaucoup de ces solutions sont bonnes et, à notre avis, la valeur d'une bicyclette à moteur provient, en très grande partie, de la perfection de l'usinage de sa partie motrice.

Et, certes, dans la Cyclette, cette partie n'a pas été négligée. Dans l'ensemble, la Cyclette est un petit bijou de mécanique où tout a été usiné avec une perfection rare. Des métaux à haute résistance ont été employés, ce qui, joint à une étude approfondie du rendement, a permis d'obtenir, pour ce groupe moteur un poids très peu élevé ; qu'on songe que la bicyclette à moteur complète avec cadre, fourches et roues renforcées spécialement, ne pèse que 27 kilogrammes !

Et, dans ce poids, la bicyclette spéciale entre pour 12 kilogrammes au moins.

Légère et robuste, la Cyclette l'est autant qu'on peut l'être. Elle est aussi économique puisqu'elle n'utilise même pas deux litres aux 100 kilomètres et moins de 80 grammes d'huile.

Au point de vue vitesse, le service des mines lui reconnaît une vitesse de 25 kilom. 500 ; mais en donnant un petit coup de pouce à la manette des gaz, on a tôt fait de la dépasser !

Au point de vue extérieur la Cyclette se présente sous la forme d'un moteur avec ses accessoires, magnéto et carburateur, logés à l'intérieur du cadre. La transmission finale se fait par courroie. Grâce à sa forme, étudiée très intelligemment par les constructeurs, le moteur se place très bas dans le cadre et assure à la bicyclette, grâce à ce centre de gravité placé très bas, un équilibre parfait.

Le moteur est du type à deux temps à trois lumières du type classique de 51 x 45, donnant une force officielle de 2 HP. Le régime maximum est de 2.600 tours-minute.

La carburation est assurée par un carburateur automatique à niveau constant et commande unique. Ce carburateur, d'un modèle nouveau, est absolument automatique, ne crache pas quand le moteur est froid, donne des reprises excellentes et permet un maximum de vitesse tout en ne consommant qu'une quantité d'essence dérisoire.

L'allumage est naturellement assuré par une magnéto.

Ce moteur est d'une propreté et d'un silence extraordinaires. Grâce à des joints parfaits et à des carters bien compris, il n'y a absolument aucune projection d'essence, d'huile ou de poussière. Cette question de propreté de la machine a été étudiée spécialement par les constructeurs, elle est indispensable à l'homme d'affaires ou au sportsman qui désire voyager avec ses vêtements ordinaires sans être obligé de se couvrir de combinaisons « oil proofs ».

Quant au silence, il est absolu, le silencieux à chicane mesurant 76 x 115 mm. soit près de deux fois la cylindrée du moteur. Propreté et silence, voilà deux grandes qualités de la Cyclette.

Le moteur entraîne la roue arrière de la bicyclette par l'intermédiaire d'un embrayage et d'un multiplicateur. L'embrayage est à friction commandé par poignée au guidon.

Le moteur entraîne, par une chaîne sous carter étanche, la poulie de courroie ; le pignon du moteur ayant 13 dents

et celui de la poulie 30 dents. On voit que la démultiplication est de 2,3 à 1. Cette poulie de courroie entraîne la roue arrière au moyen d'une courroie trapézoïdale. Les poulies ont respectivement 85 et 450 mm. La démultiplication moteur-roue est donc de 12,25 à 1, largement suffisante pour assurer l'ascension de toutes les côtes.

La machine est munie de deux freins.

En somme, la Cyclette est un appareil très intéressant : groupe moteur seul ou bicyclette complète, celui qui s'en sert est assuré de n'avoir que des agréments de sa machine et, sauf les crevaisons, ignorera toujours la panne.

LE CALENDRIER MOTOCYCLISTE 1922

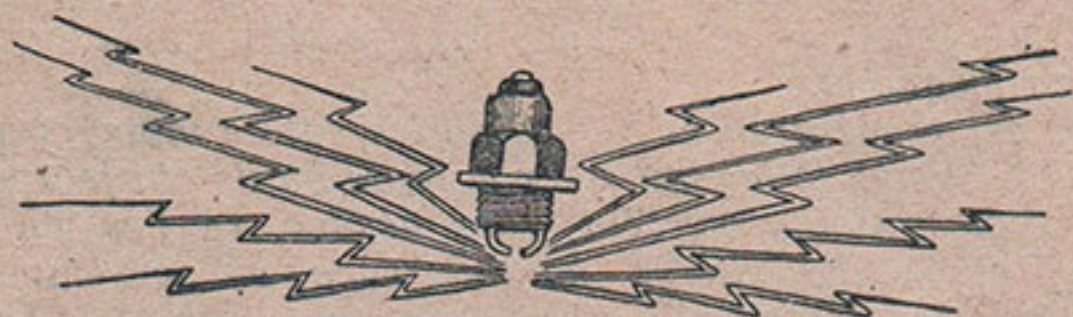
Paris-Les Pyrénées-Paris se disputera à la même époque que l'an dernier. — Le Concours du Litre d'Essence aura lieu le 24 Septembre.

L'Union motocycliste de France vient d'établir le calendrier 1922 de la façon suivante :

Fevrier	
19	Epreuve de tourisme (U. M. F.).
Mars	
4	Côte de la Turbie (M. C. de Nice).
5	Côte d'Argenteuil (M. C. F.).
6	Kilomètre lancé (M. C. de Nice).
14 au 29	Tour de France (M. C. F.).
Avril	
16 et 17	Marseille-Nice-Marseille (M. C.).
28 au 7 mai	Paris-les-Pyrénées-Paris (Moto-Revue).
Mai	
7	Gymkana du M. C. de Montmartre.
14	Epreuve de régularité (M. C. Avignon).
21	Circuit motocycliste du Loiret (M. C. Orléans).
28	Grand Prix du M. C. de Lyon.
Juin	
4 et 5	Critérium de Provence (M. C. Marseille).
4 et 5	Grand Prix de France (M. C. F.).
11	Epreuve de Tourisme (Cyclecar-Club de France).
25	Circuit du Sud-Ouest (M. C. de Bordeaux).
Juillet	
2	Grand Prix du M. C. de Marseille.
9	Epreuve du M. C. Boulogne-Billancourt.
16	Grand Prix des Motocyclettes (U. M. F.).
24 juillet au 19 août	Période réservée pour le concours des Six jours Suisse.
Septembre	
3	Tentatives de records (M. C. F.).
10	Epreuve de tourisme du M. C. d'Orléans.
17	Course de côte Mont-Verdun (M. C. de Lyon).
24	Concours du Litre d'essence (Moto-Revue).
Octobre	
1 ^{er}	Course de côte de Gaillon (Auto).
29	Grande ceinture (Auto).

Comme on le voit, il y a peu de changement dans les dates primitivement annoncées. Seul, le Tour de France a dû être avancé d'un mois afin de ne pas coïncider avec Marseille-Nice-Marseille, organisée régulièrement chaque année à Pâques par le M. C. de Marseille.

Quant au Grand Prix des Cyclecars, il sera fort probablement organisé comme l'an dernier sur le Circuit de la Sarthe et sa date ne pourra être fixée qu'après accord avec l'Automobile-Club de l'Ouest.



En Piétinant la Mosaïque...

Chez Soyer et C°

Gros succès — est-il besoin de le dire — aux Etablissements Soyer, dont le stand ne désemplit pas. Nombreux sont les agents qui sont venus solliciter la représentation de cette marque car chacun connaît la popularité de la S. C. due aussi bien à son prix exceptionnel qu'à sa parfaite exécution mécanique.

Le nouveau modèle qui comporte une boîte de vitesse avec kick starter et dont le graissage s'opère semi-automatiquement par compte-gouttes à débit visible et réglable, était bien fait pour retenir l'attention des connaisseurs. Le modèle de dame, particulièrement gracieux et bien étudié, a conquis sans lutte la faveur du beau sexe ainsi que celle des... ecclésiastiques. Je ne sais si les visiteurs des stands de motos on fait la même remarque, mais il m'a semblé voir, cette année, une grande affluence d'ecclésiastiques aux abords des exposants présentant un modèle à cadre ouvert. Il y a là une précieuse indication pour nos constructeurs et ceux qui l'ont prévue, comme la maison Soyer et Cie, ont fait preuve d'un sens très juste des réalités.

Enfin, il convient de rappeler qu'une des grandes causes du succès des motos S. C. c'est que, quelque soit la baisse entreprise par la plupart des constructeurs, aucun n'a pu arriver au prix de la Soyer et Cie qui reste après le Salon, comme avant, la meilleur marché des motos vendues en France.

Agents qui avez pu souscrire un contrat, vous êtes, à n'en pas douter, des veinards...

En face... chez Harley-Davidson

Je demande instamment aux organisateurs du prochain Salon de forcer le sort à se montrer plus judicieux dans l'attribution des emplacements, afin de penser un peu, tout de même, au pauvre public. C'est ainsi qu'on n'a pas idée de placer en face du stand Soyer, celui de Harley-Davidson. Pour aller de l'un à l'autre, il faudrait une passerelle ou un passage souterrain. En l'état actuel des choses, c'est un véritable combat qu'il fallait livrer pour traverser les deux mètres qui les séparaient.

Prévoir le succès qui attendait Harley-Davidson ne me paraît pourtant pas difficile. L'Harley-Davidson est connue dans le monde entier et en France notamment, elle n'en est plus, certes, à faire ses preuves, car si mes souvenirs sont exacts — et je crois bien qu'ils le sont — je ne me rappelle pas une épreuve qui n'ait tourné à l'avantage de la puissante firme américaine.

On sait que la production des motos Harley-Davidson est la plus importante du monde entier. De vastes usines fonctionnent uniquement pour alimenter de pièces de rechange les innombrables agents répartis sur tous les points du globe. A ce sujet, nous croyons utile de rappeler à nos lecteurs que la maison Harley-Davidson recommande toujours à ses clients d'employer uniquement des pièces d'origine revêtues du poinçon de garantie car il arrive fréquemment que des motocyclistes éprouvent des ennuis par suite de la rupture ou de l'usure prématurée de pièces dont l'origine est douteuse. L'acheteur doit se demander, en achetant ces pièces, si elles sont non seulement identiques, comme forme, mais encore si l'acier dont elles sont faites a été rigoureusement étudié et réceptionné pour résister à la besogne qu'on va lui faire

faire. Neuf fois sur dix, il constatera à l'usage les défauts d'appropriation du métal et il devra s'estimer heureux si le préjudice causé se borne au remplacement de la pièce défectueuse, laquelle ayant fait 2 ou 3 fois moins d'usage que la pièce d'origine reviendra beaucoup plus cher bien qu'elle soit offerte à un prix légèrement inférieur.

Cette parenthèse fermée, disons que les modèles 6 HP flat-twin et 7 1/9 HP deux cylindres bien connus de nos lecteurs ont dû partager cette fois leur succès avec la « grande sœur », c'est-à-dire le nouveau modèle 10 HP dont la cylindrée dépasse 1.200 cmc. et qui fera les délices des amateurs épris de vitesse, de confort et particulièrement amoureux du très grand tourisme.

Au Stand de la Société des Moteurs A. B. C.

Sans contestation possible le stand A. B. C. contenait le clou du Salon ; je veux dire la moto Gnôme et Rhône, monocylindrique de belle allure et dont le bon marché a stupéfié tout le monde. Or il est aisé de constater que le bon marché n'a pas été obtenu au détriment de la qualité car la bonne exécution de chaque organe saute aux yeux. On connaît le puissant outillage des usines Gnôme et Rhône qui leur permet de mettre en fabrication une importante série de machines. Et c'est là, en définitive, tout le secret de son bas prix de vente.

Quant à la qualité il nous suffira, pour en donner une idée, de dire qu'elle a été dessinée par l'ingénieur spécialiste Bartlett, dont la valeur technique est indiscutée et dont les succès en course sont si nombreux qu'on ne saurait les énumérer ici. Qu'il nous suffise de rappeler que c'est encore une motocyclette Bartlett qui, le 13 octobre dernier, battait aux Acacias le record du monde de sa catégorie, cependant que dans les autres cylindrées des anciens records restaient debout malgré une énorme compétition.

Rappelons que les bureaux de la Société A. B. C. sont situés, 118, rue la Boétie, où tous renseignements seront fournis aux intéressés.

La Motocyclette Lutèce

Attendue depuis plus de 2 ans par tous les motocyclistes, la motocyclette Lutèce est enfin réalisée. L'attente fut longue mais aussi quelle réalisation ! La construction française si décriée, si arriérée aux dires des uns, nous semble avec la Lutèce avoir pris une éclatante revanche. C'est, je crois bien, la première motocyclette au monde qui possède le démarrage électrique, luxe que bien des voitures modernes n'ont encore pas.

Comment s'étonner après cela du nombre considérable

Une espèce spéciale de visiteurs qui a fait au Salon génération spontanée : le chasseur de catalogues, féroce et mpitoyable, répété à plusieurs milliers d'exemplaires, a drainé des tonnes de papier glacé et fait le désespoir des balayeurs municipaux.



de visiteurs et qui ne serait séduit par cette débauche de perfectionnements, par la netteté de son bloc-moteur, par la pure harmonie de ses lignes. La suspension arrière traitée absolument comme une voiture a été particulièrement appréciée. Il n'est point jusqu'au sidecar qui n'ait reçu toute l'attention des constructeurs et comme dans la machine la suspension du passager a été très étudiée.

Il est incontestable qu'au point de vue progrès la motocyclette Lutèce peut être résolument placée en tête de toutes les machines exposées au Salon. Combien, en la voyant, on se rend compte du plaisir qu'on doit avoir à rouler sur une moto.

Quant à sa marche il suffira de rappeler que le système de la Société d'emboutissage et de constructions mécaniques qui construit cette magnifique motocyclette a été de la mettre complètement au point sur la route avant de la lancer sur le marché. Les essais ont duré deux ans. On se rend aisément compte qu'une telle durée implique une inflexibilité énorme dans le rendement qu'on exigeait d'elle.

Le client peut donc être assuré qu'on lui vend une machine parfaitement au point et qui tient sûrement les promesses de ses constructeurs.

Au surplus, nous croyons savoir que la saison sportive prochaine confirmera ses qualités.

Le marché étranger doit compter maintenant avec un redoutable concurrent et c'est tant mieux pour notre industrie.

Rappelons que la Lutèce est une deux-cylindres parallèles verticaux placés en ligne dont la cylindrée approche 1.000 cmc.

Elle est construite comme nous le disions plus haut par la Société d'emboutissage et de constructions mécaniques, boulevard du Havre, à Colombes, où nos lecteurs qui n'ont pu la voir au Salon pourront obtenir tous les renseignements qu'ils désirent.

Le Moteur Ruby

La maison Godefroy et Lévesque n'exposait pas au Salon, désireuse de satisfaire sans retard aux nombreuses commandes de sa clientèle.

Mais, si la maison Godefroy et Lévesque n'exposait pas, on ne peut dire que le moteur « Ruby » était absent du Salon. Oh! que non! car il était, au contraire, exposé sur l'E. H. P., le grand vainqueur d'Argenteuil et du Grand Prix de France des cyclecars. Sur Fournier, cyclecar ayant déjà fait ses preuves en maintes compétitions, sur le Sénéchal, vainqueur de la récente course de Gaillon, sur le Carteret, joli cyclecar qui nous paraît avoir de l'avenir et enfin sur le Régina, cyclecar de conception originale et avec lequel aucun autre, certes, ne peut rivaliser comme accessibilité des organes.

Il était aisé de prévoir le succès du moteur Ruby, résultat d'efforts incessants et de perfectionnements sans cesse apportés jusqu'au modèle actuel dont le rendement et surtout la

régularité et la sûreté de marche — qualités primordiales pour le cyclecar — sont bien supérieurs à ce qu'on a pu obtenir jusque là.

S'il est prudent de ne rien dire des autres moteurs quatre cylindres avant de les juger sur la route où ils ont fait peu ou prou d'apparitions, on peut, sans hésiter, se fier au passé du « Ruby ». En vitesse, en endurance, en consommation, dans tous les domaines enfin, le moteur « Ruby » a fait ses preuves.

Le constructeur qui va à l'aventure, qui se soucie peu de faire effectuer la mise au point par le client, adoptera peut-être un moteur quelconque dont il n'aura vu qu'une maquette mais, le fabricant consciencieux, qui tend surtout à s'imposer par la qualité de ses voitures, n'hésitera pas, et il fera bien, à adopter le moteur « Ruby ».

Les constructeurs, MM. Godefroy et Lévesque, 38, rue Raspail, à Levallois, ont donc remporté, au Salon, une victoire de plus.

Avouons qu'ils en ont l'habitude...

Les Sidecars Céel

Les sidecars Céel exposés au stand n° 7 salle S ont naturellement arrêté la foule en contemplation. Fort bien conçus et bien présentés, construits en tôle pour résister au dur travail de la route ils s'adressent surtout aux possesseurs de grosses machines notamment le modèle bi-place. Le monoplace est particulièrement coquet et à l'heure actuelle peu de sidecars peuvent rivaliser avec lui en élégance et solidité. C'est un beau succès pour MM. Cachemaille et Lessieux, succès bien mérité d'ailleurs.

Agents si vous voulez éviter tout reproche de vos clients, motocyclistes si vous désirez un sidecar qui soit plus souvent attelé à votre machine que dans l'atelier du réparateur, prenez le chemin d'Asnières ou écrivez aux constructeurs, 22, avenue Pereire et passez commande avant que toute la production soit absorbée. Vous regretteriez sûrement de ne pas l'avoir fait.

Au Stand de MM. Delauné, Berger, Boudène

Grande affluence dans les divers stands de MM. Delauné, Berger et Boudène, ce qui s'explique d'ailleurs parfaitement en raison de l'intérêt des machines exposées. C'est d'abord la Vélocette, la plus jolie des deux-temps, la plus maniable, la plus souple et, ce qui ne gêne rien, une des moins chères. Constructeurs et agents ont consenti de gros sacrifices au moment du Salon pour répandre la Vélocette en France afin d'en faire apprécier les grandes qualités. Dans le stand figurait un moteur en coupe dont la démonstration était faite par notre ami Berger avec la clarté et la concision de style que nous lui connaissons. On pouvait voir, à côté, la Vélocette célèbre par ses victoires de l'année: Paris-Nice, Concours d'endurance de l'U. M. F., Critérium de l'A. A. M. M. et enfin l'épreuve aux difficultés redoutables: Paris-Pyrénées-Paris. Dans toutes ses épreuves, la même Vélocette, pilotée par Berger, faisant une ample moisson de lauriers, décrochant les plus hautes récompenses et permettant à son conducteur de remporter le titre si envié et unique de champion de France tourisme dans la catégorie 250 cmc.

Est-ce l'effet de cet imposant palmarès ou l'aspect séduisant de cette mignonne machine aux charmes tour à tour dévoilés par son émérite vendeur, je ne sais, toujours est-il que les commandes affluaient.

Une autre raison de l'emcombement ininterrompu du stand 1 de la salle X était la présentation pour la première fois, en France, du groupe propulseur « Auxil », fabriqué à Zurich avec toute la précision caractéristique de nos voisins suisses. Ce groupe qui s'adapte instantanément sur toute bicyclette, homme ou dame, et même sur triporteur, a trouvé la faveur des nombreux agents qui sont venus passer d'importants contrats. On peut prévoir que la saison prochaine nous montrera un grand nombre de ces petits moteurs sur



MULTUM

IN

PARVO





Un problème physiologico-mécanique que nous soumettons sous toutes réserves : doit-on faire engraisser le scooter ou maigrir le passager ?

nos routes, étant donné que le groupe complet, prêt à poser, n'est vendu que 1.050 francs.

Que dire du Tan-Sad exposé, lui, dans un stand à part, sinon que MM. Delauné, Berger et Boudène ont été bien inspirés de le mettre à part. Je ne vois pas bien en effet le Tan-Sad dans le même stand que la Vélocette, c'eût été la cohue et sûrement l'impossibilité de traiter rapidement toutes ces affaires. C'est que le Tan-Sad est tellement connu maintenant qu'on le trouve sur presque toutes les motos même sur celles des solistes qui sortent habituellement seuls mais qui veulent, à l'occasion, pouvoir offrir à l'ami rencontré dans la rue une place confortable sur sa machine. Il est devenu d'usage universel, et rien d'étonnant dans ces conditions que les agents clairvoyants s'en soient assurés la représentation pour leur région.

Diab!e, allez-vous me dire, chers lecteurs, MM. Delauné, Berger et Boudène doivent être des gens très occupés et leur activité avec autant d'articles doit s'employer à fond. Ce serait aussi mon avis si je ne savais pas que cette activité va encore s'étendre à la représentation d'un cyclecar, très joli, très bien construit et dont je me propose d'entretenir sous peu les lecteurs de Moto-Revue.

Au Cyclecar Mourre

On l'a dit et répété sur tous les tons : le Salon 1921 a surtout été le salon du cyclecar. Mais si le cyclecar hybride a totalement disparu, d'autres constructeurs sont tombés dans l'excès contraire en présentant au public de véritables réductions de voiturettes c'est-à-dire de cyclecars possédant autant d'organes qu'une voiture, mais considérablement allégés pour arriver au poids fatidique de 350 kilos.

Mourre a su, lui, rester dans un juste milieu et le peu d'organes que comporte son cyclecar assure à chacun une robustesse absolue. Car aucun tour de force n'est nécessaire pour rester dans la limite de poids imposé. Son moteur, un bi-temps fabriqué dans ses ateliers, est absolument conforme au modèle qui gagna l'an dernier le Grand prix des cyclecars et il est inutile d'ajouter que le constructeur est resté fidèle à la friction, changement de vitesse souple par excellence permettant de tirer du moteur tout le rendement possible et le plus économiquement. La friction telle qu'elle est appliquée sur le cyclecar Mourre ne saurait donner lieu à aucun mécompte.

Elle l'a d'ailleurs prouvé en maintes compétitions dont elle sortit victorieuse.

L'allure du véhicule est d'ailleurs des plus séduisantes et peu de voitures au Salon étaient présentées avec autant de luxe que le cyclecar Mourre. La carrosserie était particulièrement ravissante, en acajou verni avec clous cuivre, forme

bateau, garniture en cuir rouge foncé, tout très à la mode, capote en aluminium, radiateur nickelé, pare-brise en forme avec systèmes d'attaches isolés de la carrosserie.

Enfin et surtout un prix très raisonnable qui a décidé agents et particuliers à passer commande.

Après la série de ses victoires sur la route il ne manquait plus au cyclecar Mourre que d'en remporter une au Salon.

Voilà qui est fait et magnifiquement. Les ateliers du 5 de la rue de Ridder n'ont plus qu'à se mettre à l'ouvrage.

Aux Etablissements Train

On ne saurait le nier : le Salon est le succès des moteurs Train, notre grande marque nationale de Courbevoie.

Alors que les moteurs étrangers dominaient au Salon de 1919, on ne peut, cette année, faire un pas sans se trouver soudain nez à nez avec un moteur Train. Du rez-de-chaussée au 1^{er} étage, en passant par les balcons et galeries intermédiaires, le moteur Train domine.

Côté cyclecars, on le trouve, en effet, sur la nouvelle Bédélia dont on peut dire, sans exagération, que le stand n'a pas connu une heure de repos. On le rencontre encore au stand Fournier avec une pancarte qui rappelle qu'il a fait sur ce gracieux véhicule, la fameuse épreuve Paris-les Pyrénées-Paris. C'est encore lui qui équipe le cyclecar Jacques Muller beaucoup admiré au Salon et certainement parmi les mieux compris et les mieux exécutés, le cyclecar Monitor, dont il suffira de dire qu'il est construit par M. Rouquet, dont la compétence en la matière est indiscutable et... indiscutée. Encore le moteur Train sur le cyclecar « Utilis » qui prétend remplacer la motosidecar et qui, d'ailleurs, semble justifier ses prétentions. D'autres constructeurs de cyclecars, enfin, qui n'avaient présenté au Salon que des modèles à quatre-cylindres, auraient décidé, pour faire droit à des demandes formulées par les visiteurs, de construire un deux-cylindres et c'est naturellement sur Train qu'ils auraient porté leur choix.

Côté motocyclettes, nous retrouvons le moteur Train sur les motocyclettes D. F. R. qu'une année de succès ininterrompus a rendu à tout jamais célèbre et qui sont fermement attachés au moteur qui leur a permis de remporter le titre si envié de champion de France tourisme dans leur catégorie. C'est encore le moteur Train que nous voyons sur la Louis Clément, autre merveille de l'industrie française et qu'on verra récolter, sans aucun doute l'an prochain, sa bonne part de lauriers. Sur la Griffon 250 cmc. encore le moteur Train, ce qui n'est pas peu dire, car on connaît le soin scrupuleux de notre vieille marque à choisir ses moteurs. Toujours le moteur Train sur la motopatINETTE B. C. R. exposée dans le stand de M. Munro.

Train, c'est le mot qu'on répète de tous côtés ; cela devient une suggestion, une contagion, un envahissement. Dans

Devant le besoin de la clientèle, nos constructeurs de sidecars ont dû adopter cet appareil, breveté pour tous pays, qui permettra à chacun de trouver chaussure à son pied.



tous les coins, vous rencontrez le moteur Train. Vous sortez du Salon, pensant échapper à cette obsession? non pas! Train est encore là, il a débordé à l'extérieur du Grand Palais dont le cadre lui a semblé trop étroit, car vous le rencontrez sur nombre d'engins n'ayant pu trouver place au Salon et qui repose aux alentours. Nous avons noté le cyclecar Kevah, une vieille connaissance de Paris-les Pyrénées; le cyclecar Marguerite, nouveau venu appelé au succès; et enfin un autre tout mignon cyclecar qui répond merveilleusement au besoin de se déplacer rapidement à frais insignifiant, et sur tant d'autres encore qui ont échappé à nos regards.

Croyez-vous, maintenant ces constatations faites, que cette profusion soit le résultat du hasard? non, n'est-ce pas, car vous savez comme moi, chers lecteurs, que le principal souci des constructeurs porte sur le moteur. C'est donc en raison, il faut de dire, des qualités reconnues aux moteurs Train au cours d'essais très rigoureux, que leur adoption a été décidée. Soyez persuadés que le nombre de ses adeptes augmentera rapidement et j'en veux pour preuve le grand nombre de constructeurs reçus par M. Rousseau, actif directeur commercial des établissements Train, à son stand parfaitement achalandé et où les moteurs étaient présentés avec le meilleur « chic » digne de leur véritable valeur et du nom qu'ils portent.

Point n'est besoin d'être grand clerc pour prédire au moteur Train le succès légitime auquel il peut prétendre et qui ne sera, en somme, que la juste récompense due à ce modeste, à ce travailleur, à ce chercheur infatigable qu'est le constructeur Train.

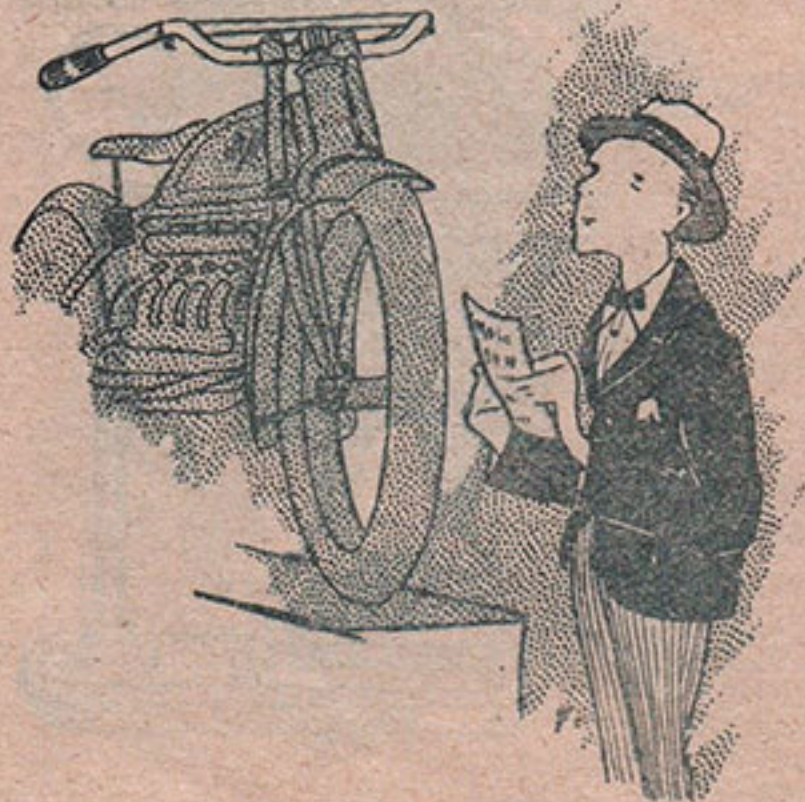
Aux Etablissements Garnier

Dans la fabrication du sidecar, les établissements Garnier ont acquis une réputation qui n'est plus à faire. Ils se sont toujours attaché à produire des caisses de qualité, trouvant que le bon marché réside plutôt là que dans le bas prix et le temps leur a donné raison. Car, il faut bien le dire, le besoin de faire des carrosseries en tôle est né des inconvénients éprouvés par des possesseurs de sidecars en bois mal fabriqués, à armature insuffisante et mal étudiée.

Les établissements Garnier, guidés en cela par une vieille pratique dans la fabrication de la voiture d'enfant — et il y a de grandes analogies entre la voiture d'enfant et le sidecar — sont restés fidèles à la construction en contreplaqué, mais, à une construction sérieuse et méthodique, et après une étude approfondie des essences de bois à employer.

Or, il circule, en France, des milliers de sidecars Garnier dont le modèle le plus répandu est, certes, le type « sport » qu'on rencontre à chaque carrefour, et nous n'avons jamais eu à enregistrer de plaintes de leurs possesseurs.

Les sceptiques qui ont visité le Salon ont pu voir, au stand Garnier, un argument décisif sur la solidité des carrosseries de cette marque en la personne de l'unique sidecar genre chaise à porteur Louis XV dont la silhouette est bien connue à Paris, où elle fit, pendant deux ans, attelée à une Harley-Davidson, le dur service du taxi. Cette carrosserie,



Un novice? ou un connaisseur? Et que doit faire un bon vendeur devant un tel visiteur? C'est un cas de conscience et les exposants devaient avoir, au Salon, la perspicacité d'un romancier pour femmes et la finesse d'un diplomate.

qui a été seulement revernie en vue de son exposition, ne présente aucun fendillement, aucune déformation; elle est absolument dans le même état que le jour de sa sortie des établissements Garnier.

Il faut bien remarquer qu'il y a de sérieuses raisons à employer le bois pour la fabrication. Tout d'abord, il convient de remarquer que les plus jolies carrosseries des voitures de grande marque sont en bois. Le bois a surtout une qualité: la légèreté. Il permet aussi de donner de plus belles formes, une ligne plus harmonieuse que la tôle car, avec celle-ci, la moindre courbe exige le travail du marteau. Aussi bien exécuté que soit le planage, il ne peut donner une surface aussi lisse que le bois. Enfin, en cas d'accident, le bois se prête plus facilement et à moins de frais que la tôle, à l'amputation et au remplacement de la partie malade. Les avantages du contreplaqué sur la tôle sont donc connus. Ils sont d'ailleurs indiscutés et ce n'est que pour mémoire que nous les avons rappelés ici.

Parlons donc, maintenant, chers lecteurs, du nouveau sidecar Garnier, cause d'une affluence sans cesse renouvelée. C'est du nouveau type sport qu'il s'agit et c'est de lui que, partout au Salon, on entendait causer.

Le type sport 1922 se fait en mono et biplace. La longueur totale est de 2 mètres, la largeur est de 0 m. 60. A noter, en passant, que cette largeur, pour une personne, est généralement supérieure à celle d'une voiture. C'est dire si le passager est à l'aise, condition essentielle pour du grand tourisme. La ligne est très élégante; elle a d'ailleurs conservé cette qualité de son aîné, modèle 21. Le capitonnage est excessivement soigné: dossier et siège sont à ressorts, le pare-brise est absolument traité comme une voiture: armature suivant la forme de la carrosserie, dispositifs latéraux de blocage et d'inclinaison. La capote est instantanément démontable et pliable sous un très petit volume et prend sa place dans le coffre du marchepied.

Enfin, l'équipement en « grand tourisme » est complété par un porte-bagages articulé qui peut recevoir une mallette assortie à la carrosserie et que les établissements Garnier fournissent sur demande.

Que de voitures peuvent se vanter d'être aussi confortables que le sidecar Garnier. C'est pourquoi il n'est prématuré de lui prédire la grande vogue pour la saison prochaine.

Etablissements Garnier, 59, rue de la Glacière, Paris.

Les nouveaux modèles MOTOSACOCHE

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro la description des nouveaux modèles Motosacoches qui n'ont pu, faute de place, être exposés au Salon.

S'adresser à la Société des Garages de France, 64, avenue de Wagram, à Paris, concessionnaire de la célèbre marque genevoise.

Une grosse nouvelle

Nous croyons savoir qu'une importante société sera constituée très prochainement à Paris pour la vente des motos, sidecars, cyclecars, autos à crédit.

Cette Société, qui lancera en France un système de vente à tempérament très en faveur en Angleterre, permettra à tous d'acquérir un véhicule à moteur payable mensuellement et livrable aussitôt le premier versement effectué.

Nous en reparlerons.....

Une nouvelle Chambre Syndicale

Une nouvelle Chambre syndicale vient de se constituer sous le titre de : Chambre syndicale des Importateurs-Exportateurs de cycles, motocycles, automobiles, accessoires et pièces détachées.

Le siège social est 113, avenue Victor-Hugo (16°).

Le bureau est ainsi composé :

Président : M. Gouget ; vice-président : M. Morieux ; secrétaire : M. Bigeard ; trésorier : M. Bolling.

La Journée des Records

ORGANISÉE PAR LE M. C. F.

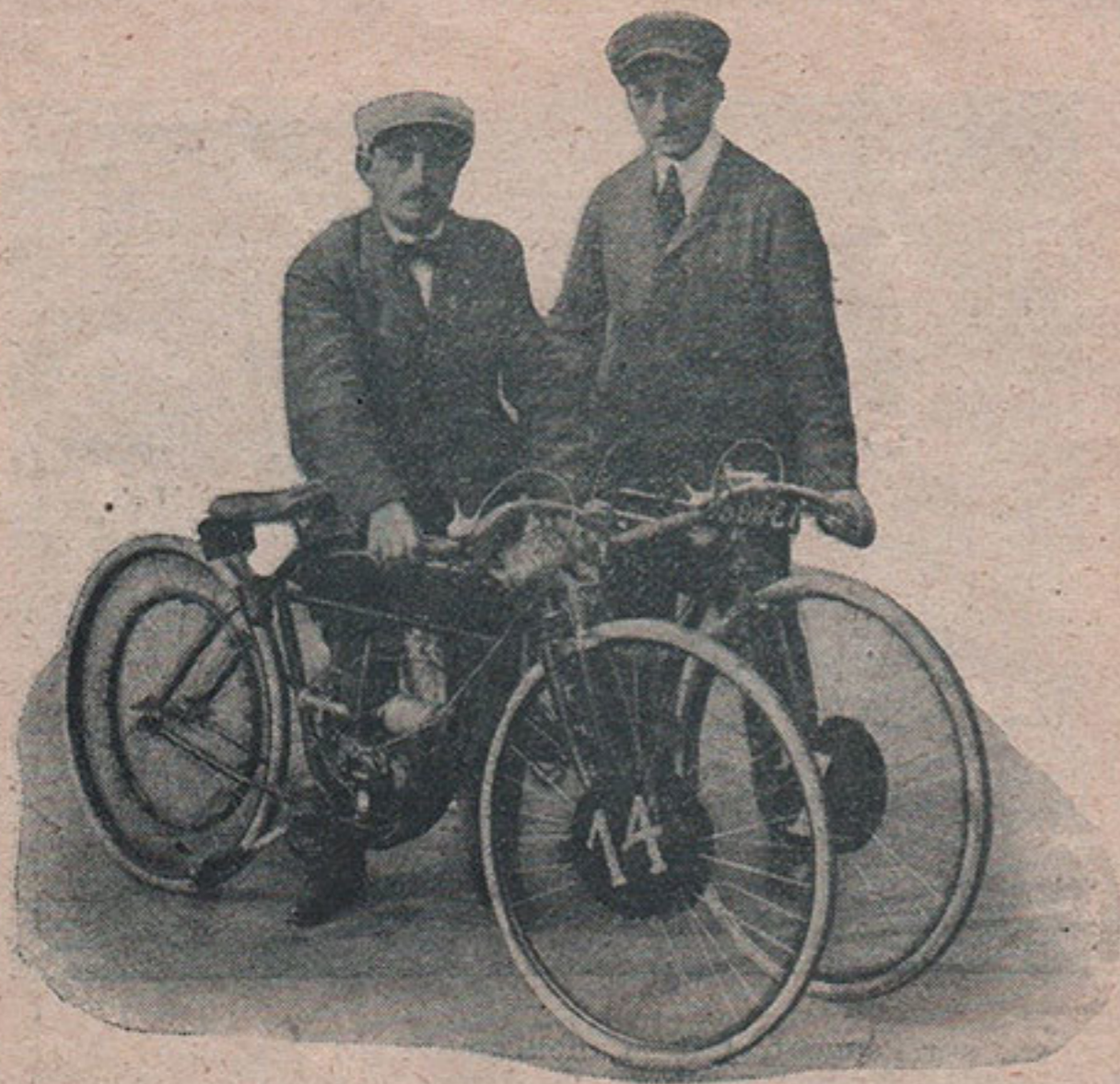
Chronométrée par l'appareil électrique de l'A.C.F. s'est déroulée le 13 Octobre, au Bois de Boulogne, entre une double haie de 2.800 agents, gardes républicains et les troupes du G. M. de Paris.

L'idée est excellente en soi d'organiser à la fin de chaque saison des tentatives de records du monde motocyclistes sur le kilomètre, et le Motorcycle-Club de France a fort bien fait de la reprendre.

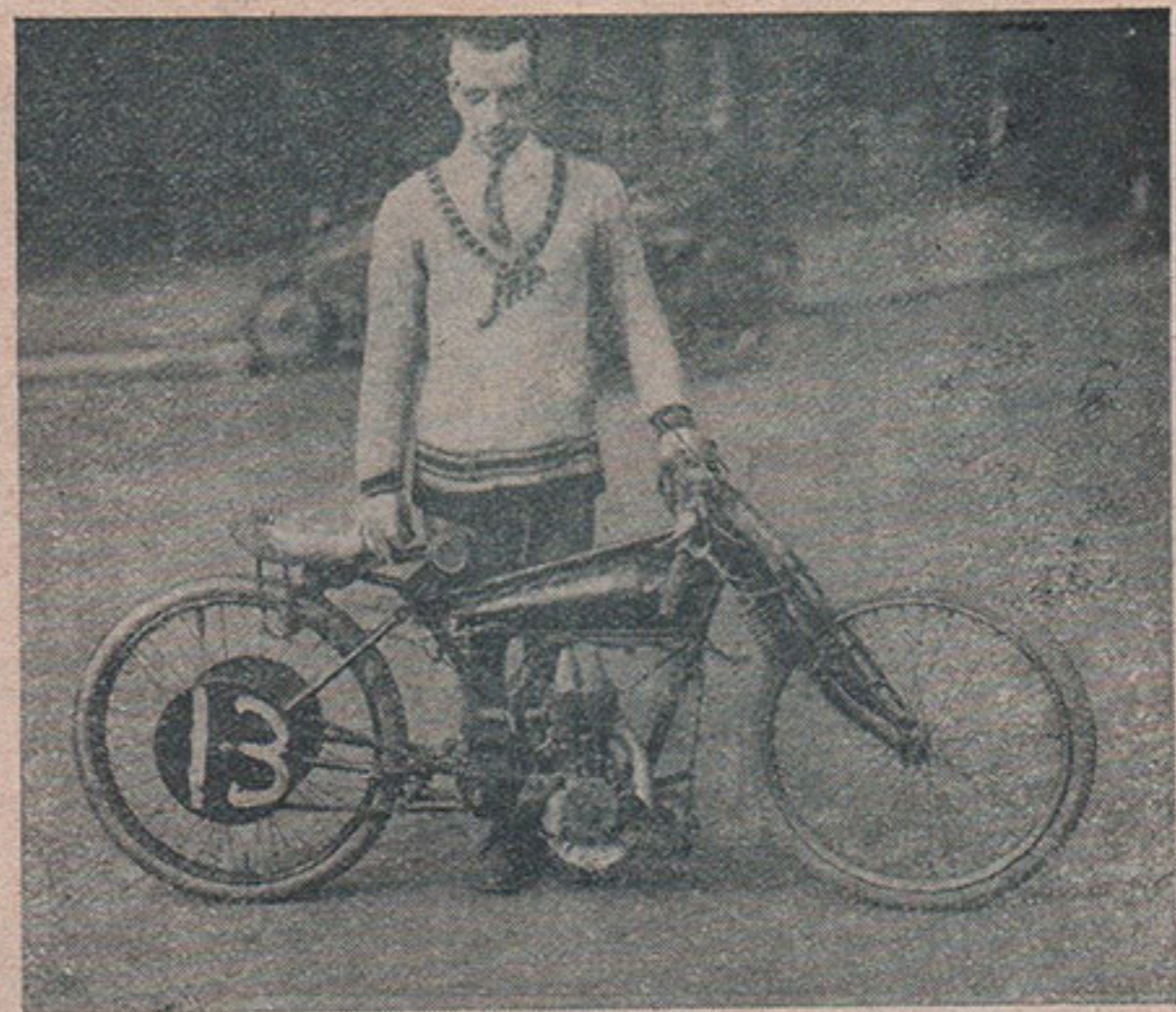
Quant au terrain, il ne pouvait être mieux choisi que cette allée des Acacias, absolument droite, permettant une lancée suffisante dans les deux sens, d'un sol parfait et dont les conditions de dénivèlement entrent dans les nouvelles obligations concernant les records mondiaux. Et sans vouloir même faire intervenir la proximité de Paris et la facilité d'offrir commodément un beau spectacle à un nombreux public — puisque ces conditions doivent s'effacer en l'occurrence devant l'intérêt sportif qui est d'obtenir avant tout une épreuve régulière — il faut reconnaître qu'il serait difficile de trouver mieux que l'avenue de Longchamp pour des essais de ce genre.

Il est donc à souhaiter que, chaque année, cette journée des records soit organisée sur le même parcours que cette fois-ci. Le seul risque à courir est celui de la pluie qui rendrait dangereuses les grandes vitesses sur cette route goudronnée. En cas de pluie, il faudrait résolument remettre les tentatives. Mais ce n'est pas là un inconvénient compensant les grands avantages de l'avenue de Longchamp. Au surplus, quel que soit le terrain choisi, on ne pourrait raisonnablement escompter la chute des records avec un sol mouillé. Par conséquent, dans tous les cas, pas de tentatives de records par la pluie.

Pour la première fois, on vit à l'œuvre l'appareil complet de chronométrage électrique.



RAVENEL, sur Evans Cyclemotor, établit le record du monde pour bicyclettes à moteur, faisant le kilomètre à plus de 53 de moyenne.



J. PRESTWICH, sur Bartlett-Jap 250 cc., bat le record du monde, à plus de 110 de moyenne. (Pneus Dunlop).

Son principe ? En passant sur une bande de caoutchouc, le concurrent aplatit des boudins remplis d'air, et met en contact deux parties métalliques, fermant ainsi le circuit d'un courant électrique aboutissant à un appareil dont nous allons dire quelques mots.

Dans cet appareil passe une bande de papier sur laquelle deux traits s'inscrivent l'un au-dessous de l'autre : le premier est tracé par un godet encreur qui se déplace transversalement par rapport à la bande de papier, à des intervalles réglés de façon absolument précise, toutes les secondes par exemple.

L'autre trait sera inscrit par un godet encreur restant immobile en temps ordinaire, et ne s'animant d'un mouvement transversal qu'au moment où le circuit électrique sera fermé par le passage d'un concurrent sur le boyau dont nous avons parlé.

Notre bande se présentera donc ainsi : en haut, des traits en dents de scie, l'intervalle entre deux creux de dents par exemple représentant une seconde.

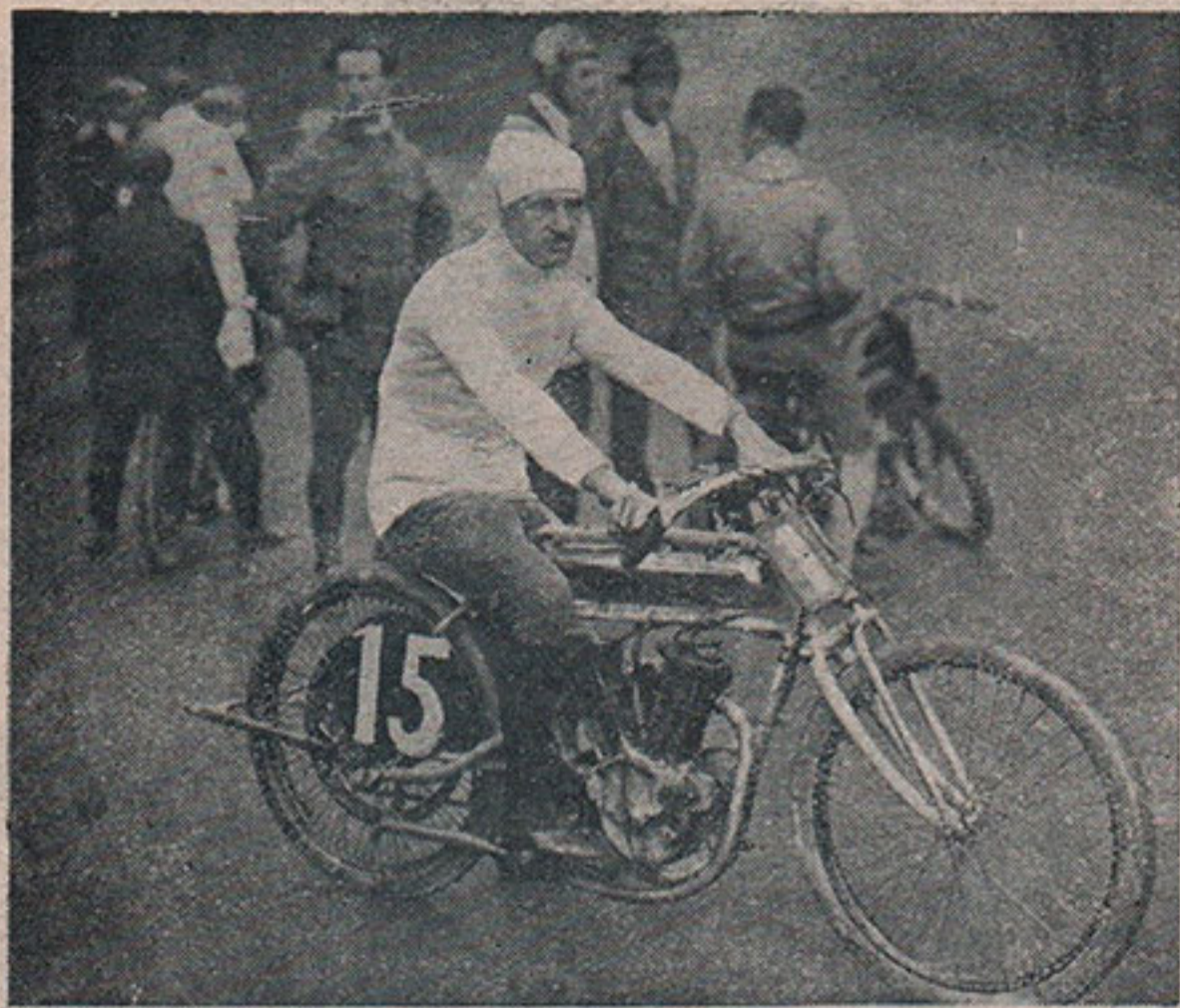
Au-dessous de cette ligne brisée, une ligne droite avec une encoche au moment du passage de la roue du concurrent. Il suffira donc de compter pour chaque concurrent le nombre de dents de scie compris entre l'encoche de passage sur le premier boyau (départ du kilomètre) et l'encoche du passage sur le second (arrivée du kilomètre) pour avoir le nombre de secondes mis pour couvrir la distance.

Une seconde est représentée environ sur la bande par un centimètre. Au moyen de plaquettes transparentes graduées, il sera facile de reporter de façon précise, sur le graphique inscrivant le temps, l'encoche faite par le passage du concurrent et de diviser l'intervalle d'une seconde en autant de parties qu'on voudra.

On s'en tient actuellement au dixième de seconde, et l'on multiplie par 10 pour avoir des centièmes. Mais il est à noter qu'il serait aussi facile d'obtenir, si l'on voulait, une approximation au centième ou même au millième de seconde. Il suffirait pour cela d'accélérer le passage de la bande de papier, ce qui donnerait pour une seconde un intervalle sur cette bande non plus d'un centimètre, mais de deux, trois, dix, etc. On userait beaucoup de papier, voilà tout...

On conçoit tous les avantages de ce chronométrage qui ne laisse place à aucune erreur... à moins d'une panne de l'appareil. Encore cette panne serait-elle décelée instantanément, par conséquent le résultat faussé ne serait pas noté.

Mais ce qui est surtout précieux, c'est que la performance de chaque concurrent se trouve inscrite



MEUNIER, sur Alcyon, se classe premier des 350 cc. à plus de 113 de moyenne. (Pneus Dunlop).

d'une façon irréfutable, qu'on peut la retrouver et la vérifier de nouveau à tout moment. Donc, plus de discussion : tant que le godet encreur se déplace régulièrement toutes les secondes et que le passage d'un concurrent sur le boyau inscrit une encoche sur la bande de papier — choses qu'il est facile de vérifier constamment, on en conviendra — aucune erreur n'est possible.

Que demander de plus ?

Bien entendu, ce système de chronométrage est complété par un téléphone qui permet notamment d'annoncer au poste détenteur de l'appareil enregistreur les passages sur le boyau se trouvant à l'autre extrémité.

On sait que, pour être valables, les records doivent être établis dans les deux sens, en un délai de dix minutes. A l'aller, les concurrents disposaient d'une lancée maximum d'un kilomètre. Théoriquement, il en était de même au retour. Mais en réalité, cette lancée comprenant la montée de la Cascade, il était raisonnable de ne prendre son élan qu'après cette montée : la lancée se trouvait ainsi réduite de 7 à 800 mètres



BARTLETT, sur A. B. C. sidecar, fait le meilleur temps des sidecars couvrant le kilomètre à près de 105 de moyenne.

environ. Ceci n'a pas grande importance. Au reste, d'après les temps que nous publions, on peut voir que les différences sont minimales entre les temps de l'aller et ceux du retour.

Nous avons dit que, pour être valables, les records du monde devaient être établis dans les deux sens. Il s'ensuit qu'un grand nombre de performances réalisées notamment à Brooklands n'ont pu être homologuées et que les seuls records à battre étaient les suivants :

Motocyclettes 250 cmc. D. R. O'Donovan (Vélocette), 35 s. 66. Moyenne : 100 kil. 950.

Motocyclettes 350 cmc. H. R. Davies (A. J. S.), 28 s. 9. Moyenne : 124 kil. 570.

Motocyclettes 500 cmc. R. N. Judd (Norton), 25 s. 9. Moyenne : 138 kil. 990.

Motocyclettes 1.000 cmc. E. Walker (Indian), 21 s. 6. Moyenne : 166 kil. 670.

Sidecars 600 cmc. D. R. O'Donovan (Norton), 31 s. 4. Moyenne : 114 kil. 650.

Sidecars 1.000 cmc. L. Parkhurst (Harley-Davidson), 27 s. 3. Moyenne : 131 kil. 870.

En motocyclettes 750 cmc., le record est celui de la catégorie 500 cmc. ; en ce qui concerne les cyclecars, les records étaient à établir.

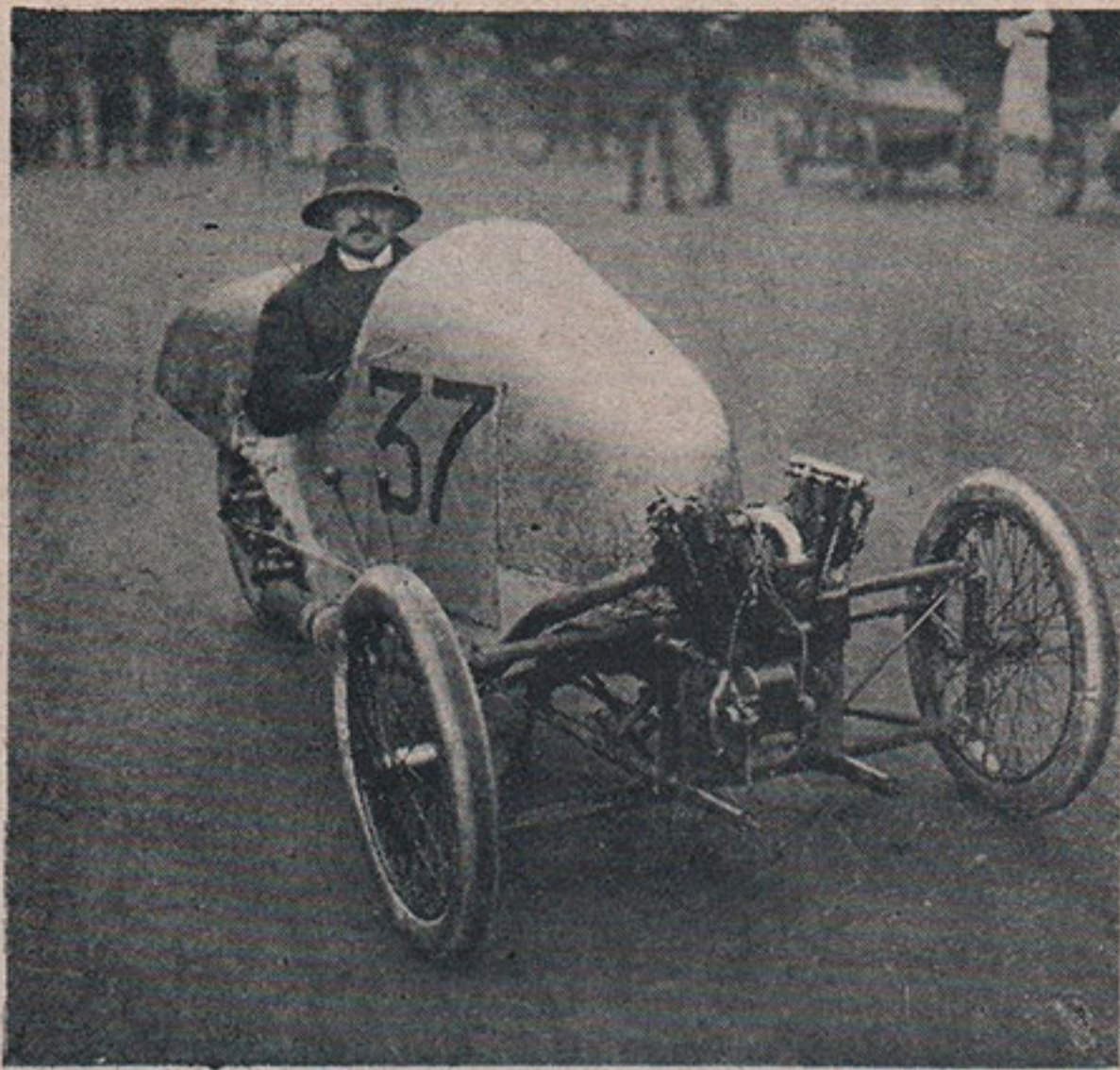
Un seul des temps ci-dessus fut amélioré : sur une motocyclette 250 cmc. Bartlett, moteur Jap, Prestwich battit en effet le record du monde à plus de 110 de moyenne, résultat qui fait honneur à l'ingénieur de valeur qu'est Bartlett.

Les deux autres records du monde établis, ceux des cyclecars, l'ont été par le Morgan de Darmont (monoplaces) et le Salmson A. L. de Lombard (biplaces). Darmont a fait le kilomètre à près de 126 de moyenne, ce qui met une fois de plus en lumière les qualités de vitesse et de tenue de route du fameux trois-roues. Quant à Lombard, il a encore mené à la victoire le Salmson triomphateur du Grand-Prix des Cyclecars, et dont nous avons longuement parlé dans notre précédent numéro.

Il y eut aussi un record du monde établi : c'est celui des bicyclettes à moteur, par Ravenel, sur Cyclemotor Evans, à plus de 53 à l'heure. Mais il n'y a pas encore de législation internationale concernant



PÉAN, sur Peugeot, fait le meilleur temps des motos 500 cmc. (137 k. 405) et, par quelques dixièmes de secondes, manque de battre le record du monde détenu par Norton. (Pneus Dunlop).



[A. DARMONT, sur Morgan monoplace, fait le meilleur temps des cyclecars, soit près de 126 de moyenne. (Pneus Dunlop).

ces engins, et il est probable que ce record restera quelque temps encore officieux. Je dis quelque temps, car une entente est sur le point de se réaliser entre l'Union motocycliste de France et le Scooter-Club de France. Et comme il n'y a aucune raison pour que cet accord n'aboutisse pas, l'U. M. F. pourrait utilement ensuite faire admettre la bicyclette à moteur par la Fédération internationale.

Les autres vainqueurs de la journée sont :

En 350 cmc., Meunier sur Alcyon à 113 de moyenne. On sait qu'Alcyon est quasi imbattable en cette catégorie 350 cmc. dont il a fait en quelque sorte son fief.

En 500 cmc. Péan, sur Peugeot, a bien failli battre de plus d'une seconde le record du monde, effectuant l'aller en 24 sec. 2 (record 25 sec. 9). Malheureusement tout n'alla pas aussi bien au retour, et malgré que la moyenne de 137 kil. 400 soit mieux qu'honorable, il fallut se résoudre à laisser échapper un des plus beaux records motocyclistes.

L'autre Peugeot, pilotée par Gillard, dépassa les 134 à l'heure, faisant le meilleur temps en 750 cmc.

La Motosacoche 1.000 cmc. de Pélissier réalisa la plus forte moyenne de la journée : 144 à l'heure.

En sidecars, l'A. B. C. de Bartlett fit la meilleure performance : 104 kil. 651 de moyen-



LOMBARD, sur cyclecar Salmson, fait le meilleur temps des bi-places, établissant le record à 122 k. 035 de moyenne.

(Rappelons que le cyclecar avec lequel Lombard a couru jeudi est le même que celui qu'il avait au Mans).



Les Cyclotracteurs font une excellente démonstration, à 44 de moyenne.

ne avec une machine 500 cmc. tirant un sidecar, cela mérite tous les applaudissements.

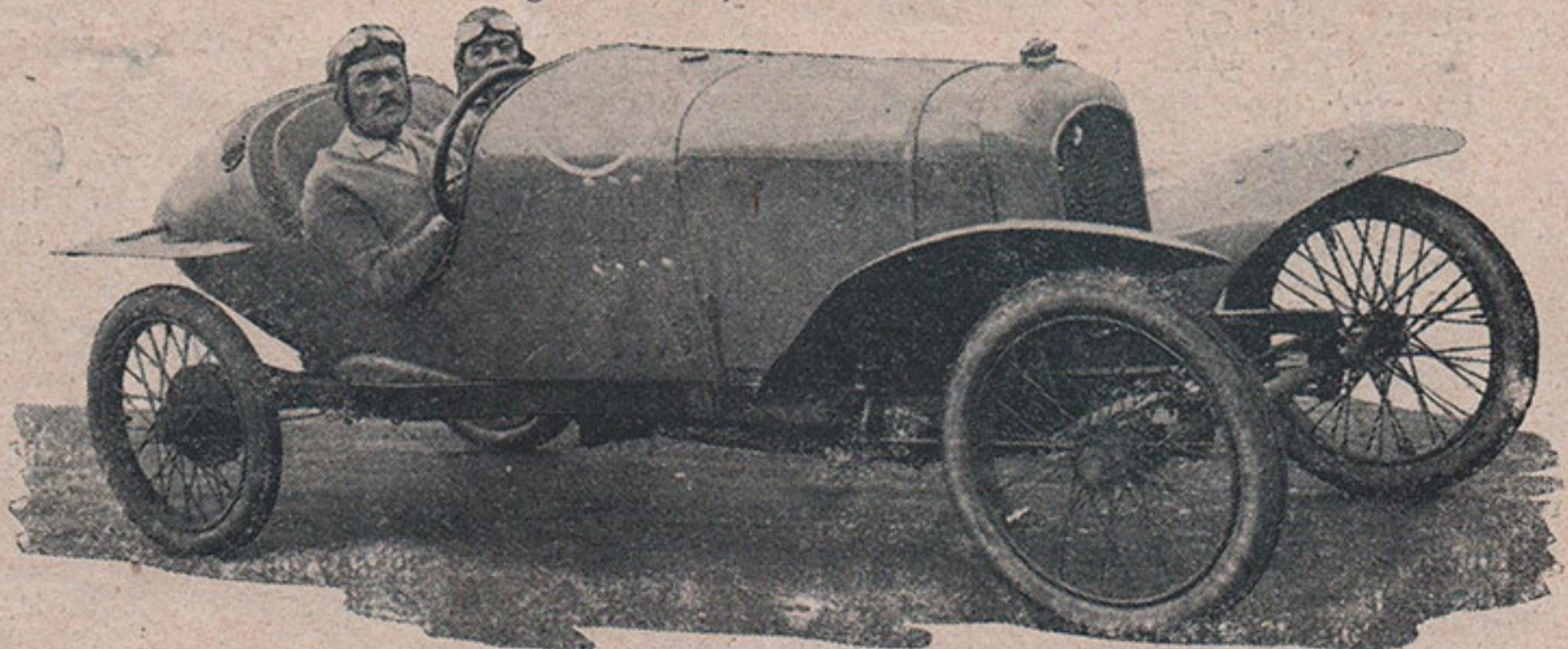
Enfin, Coquide, sur Indian 1.000 cmc., approcha le 100 de moyenne.

Un déploiement de troupes inusité fit l'organisation parfaite. Peu de monde cependant pour cette raison qu'on avait annoncé les épreuves pour 6 h. 30 alors qu'en réalité elles commencèrent à 8 heures. Ce fut le seul point noir d'une journée particulièrement brillante et dont il convient de féliciter le Motorcycle-Club de France qui, lorsqu'il sera débarrassé de quelques personnalités indignes de lui, pourra vraiment être donné en exemple à tous les clubs motocyclistes.

Maurice PHILIPPE.

Cours par correspondance sur l'Automobile

Le récent Salon de l'Automobile a démontré l'avenir immense réservé à l'industrie automobile. L'Ecole spéciale de Moteurs a donc dû développer ses cours par correspondance. Rappelons que ces cours préparent aux diplômes délivrés par la Chambre syndicale des Moteurs. Notices gratuites envoyées sur demande adressée à l'Ecole spéciale de Moteurs, 92, rue Clignancourt, Paris.



LA JOURNÉE DES RECORDS

Terrain idéal et organisation parfaite. -- Ce qu'est le chronométrage électrique. -- Un record du monde battu, deux records établis. -- Les meilleures performances.

LE CLASSEMENT

	Aller — m. s.	Retour — m. s.	Moyenne — m. s.	Kil. à l'heure — k. m.
1. Ravenel (Evans Cyclemotor).....	1 7 10/100	1 8 (Record établi)	1 7 75/100	53 254
2. Solary (Cyclette)	1 7 90/100	1 7 60/100	1 7 75/100	53 254
3. Basseau (Evans Cyclemotor).....	1 22 80/100	1 19 60/100	1 21 20/100	44 335
4. Cugnet (Cyclotracteur)	1 24 30/100	1 21 20/100	1 22 75/100	
5. Boutault (Cyclotracteur)	1 25 10/100	1 22 90/100	1 24	
6. Bourotte (Cyclotracteur)	1 27 10/100	1 23 40/100	1 25 25/100	
7. Gaisnet (Cyclotracteur)	1 27 90/100	1 24 90/100	1 26 40/100	
8. Couard (Cyclotracteur)	2 04 50/100	1 59	2 01 75/100	
Motos 250 cmc				
1. Prestwich (Bartlett J. A. P.).....	32 60/100	32 60/100	32 60/100	110 429
2. Marcel Jolly (Armor).....	34 80/100	36	35 40/100	101 695
3. Vernisse (Yvel's)	36 10/100	37 50/100	36 80/100	
4. Moussard (Mouss')	49 20/100	44	46 60/100	
5. Rasser (A.) (Rasser).....	47 60/100	46 20/100	46 90/100	
(Ancien record : 35 s. 66/100 (100 kil. 950), par D. R. O'Donovan) (Vélocette).				
Motos 350 cmc				
1. Meunier (Alcyon)	30 90/100	32	31 90/100	113 208
2. Bartlett (J. A. P.).....	35 20/100			
Record : 28 s. 9/100 (124 kil. 570), par Davies (A.J.S.).				
Motos 500 cmc				
1. Pean (Peugeot)	24 20/100	28 20/100	26 20/100	137 405
2. Marc (Alcyon)	28 70/100	29 70/100	29 20/100	123 288
3. Bartlett (A. B. C.).....	30 30/100	29	29 60/100	120 805
4. Milland (Motosacoche)	30	29 90/100	29 95/100	
5. Jolly (Alcyon)	27 30/100	37 80/100	32 55/100	
Record : 25 s. 9/100 (138 kil. 990), par Judd (Norton).				
Motos 750 cmc				
1. Gillard (Peugeot)	26 40/100	27 10/100	26 75/100	134 328
2. Liaudois (X.)	32 20/100	36 80/100	34 50/100	104 046
Motos 1.000 cmc				
1. Péliissier (Motosacoche)	25 10/100	24 90/100	25	144
2. Coquide (Indian)	29 10/100	29 30/100	29 20/100	123 288
Record : 31 s. 4/100 (166 kil. 670); par Parkhurst (Indian).				
Sidecars 600 cmc				
1. Bartlett (A. B. C.).....	33 80/100	35	34 40/100	104 651
Record : 31 s. 4/100 (114 kil. 650), par O'Donovan (Norton).				
Sidecars 1.000 cmc				
1. Coquide (Indian)	36 10/100	36 10/100	36 10/100	99 447
2. J. Psalty (Harley Davidson).....	40	46 70/100	43 35/100	82 949
Record : 27 s. 30/100 (131 kil. 870), par Parkhurst, sur Harley-Davidson.				
Cyclecars 1.100 cmc (monoplaces)				
1. Darmont (Morgan)	28 50/100	28 70/100	28 60/100	125 874
2. Mauve (Elfe)	32 10/100	36 90/100	34 50/100	
Cyclecars 1.100 cmc (biplaces)				
1. Lombard (Salmson)	29 60/100	29 40/100	29 50/100	122 035
2. Darmont (Morgan)	29 80/100	30 30/100	30 5/100	119 205
3. Chabreiron (E. H. P.).....	31 70/100	32 10/100	31 90/100	113 208
4. Lams (Mathis)	33 80/100	34 30/100	34 5/100	
5. Mauve (Elfe)	42 40/100	59 20/100	50 80/100	
6. Brault (E. H. P.).....	35 40/100			

Le kilomètre en côte à GAILLON

Organisé par l'AUTO, s'est disputée le 2 Octobre
avec son habituel succès.

La classique course de côte de Gaillon organisée par notre confrère l'Auto a remporté son habituel succès. L'organisation, qui se complète chaque année, a donné toute satisfaction. Mais hélas ! l'état de la route formait une ombre au tableau, la seule d'ailleurs.

Un monde fou dans la côte de Sainte-Barbe ; des performances intéressantes, et le soir le serpent ininterrompu des engins à moteur revenant à Paris escortés jusqu'à Mantes par un nuage de poussière, telles sont les caractéristiques de l'épreuve.

On trouvera plus bas les résultats. Les vainqueurs montaient pour la plupart des machines habituées des succès : Alcyon, qui gagne superbement deux catégories ; Peugeot qui fait le meilleur temps de la matinée ; A. B. C. qui avec un sidecar 500 cmc. monte à 74 à l'heure ; l'Indian de Coquidé ; Morgan qui en monoplace grimpe à 100 à l'heure ; la régulière Motosacoche, etc.

En cyclecars biplaces, lutte homérique entre les trois premiers qui finissent en moins d'une seconde, et victoire d'un sympathique entre tous, Sénéchal (moteur Ruby). Le grand favori Lombard finit avec un fil de bougie détaché. L'après-midi, dans un essai officieux, Lombard gagna plus de deux secondes sur son temps de la matinée. Après l'épreuve, M. Sénéchal me disait : « Je suis navré de la malchance de ce pauvre Lombard ; régulièrement, il aurait dû me battre. » Ce très joli geste valait d'être noté, et je suis heureux d'applaudir publiquement à la sportivité de Sénéchal qui est non seulement un bon instructeur, mais un concurrent dont la loyauté peut être donnée en exemple. Un double bravo pour Sénéchal.

En scooters, victoire de l'imbattable Monet et Goyon, tandis qu'en bicyclettes à moteur, une nouvelle venue, la Cyclette, a été très admirée.

Enfin, en motocyclettes 250 cmc., Bartlett a su tirer le meilleur parti de son petit moteur, ce qui ne pourra pas étonner ceux qui connaissent l'homme.

M. P.

Voici les résultats :

Bicyclettes à moteur

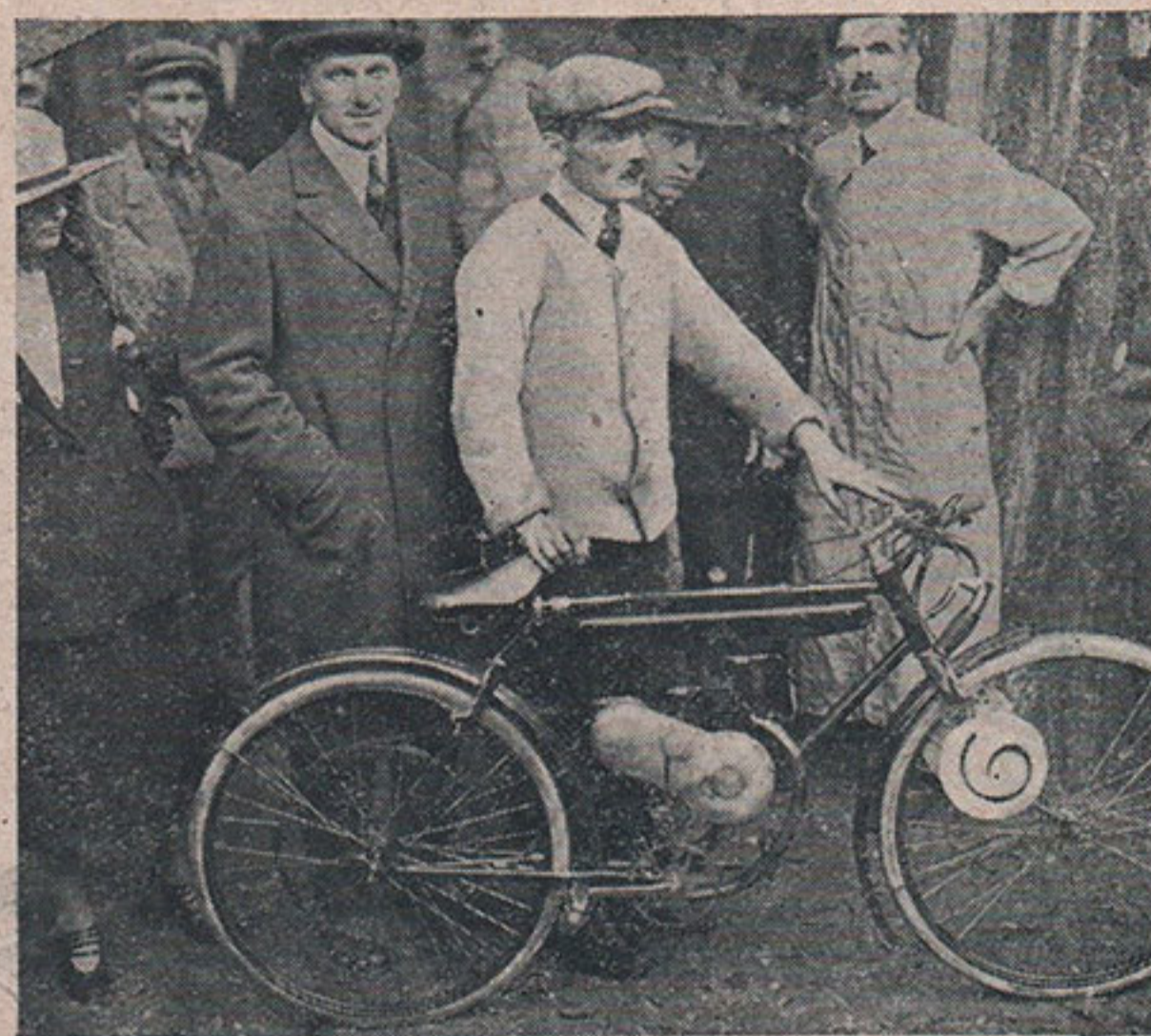
	m.	s.	c.	moy. heure
1. Cyclette (Solary)	1	48	4/5	33.088
2. Cyclette (Mlle Doutre)	2	25	2/5	
3. Sicam (Allard)	2	43	3/5	
4. Cyclotracteur (Cugnet)	4	26		
5. Cyclotracteur (Bontaut)	5	13		

Scooters

1. Monet-Goyon (Durand)	1	11	2/5	54.120
2. Monet-Goyon (Barthélémy) ..	1	16	4/5	46.875

Motos 250 cmc.

1. Bartlett (Bartlett)	41	2/5	86.956
2. Alcyon (G. Jolly)	43	1/5	83.333
3. Armor (M. Jolly)	43	3/5	82.568
4. Moto-Solo (Cottin)	46		78.260
5. New-Imperial (Neufville)	47	1/5	76.271
6. Moto-Solo (Clech)	52	1/5	68.965
7. D. F. R. (Pierre)	58		61.224



SOLARY, sur la Cyclette, se classe premier, montant la côte à plus de 33 de moyenne.

Motos 350 cmc.

1. Alcyon (Meunier)	39	3/5	90.909
2. Bartlett (Fenny)	41	1/5	87.378
3. Bijou (Delaunay)	45	3/5	78.947
4. D. F. R. (Dubost)	58		62.068

Motos 500 cmc.

1. Alcyon (G. Jolly)	32	1/5	111.801
2. Peugeot (Pean)	33	3/5	107.142
3. Alcyon (Marc)	33	4/5	106.508
4. Motosacoche (Pélissier)	35	2/5	101.694
5. A. B. C. (Bartlett)	35	2/5	101.694
6. Griffon (Liaudois)	38	2/5	93.750

Motos 750 cmc.

1. Peugeot (Pean)	30	2/5	118.421
-------------------------	----	-----	---------

Motos 1.000 cmc.

1. Motosacoche (Pélissier)	30	3/5	117.647
2. Peugeot (Gillard)	35	3/5	101.123
3. Harley-Davidson (Cuillier) ..	40		90.000
4. Indian (Chambaut)	48	3/5	74.074
5. Indian (Cossoul)	49	3/5	72.580
6. American Excelsior (Becker) ..	49	3/5	72.580

Sidecars 600 cmc.

1. A. B. C. (Bartlett)	48	4/5	73.770
------------------------------	----	-----	--------

Sidecars 1.000 cmc.

1. Indian (Coquidé)	45	1/5	79.646
2. Bartlett (Bartlett)	46	3/5	77.253
3. Harley-Davidson (Baillif)	51	4/5	69.468
4. X... (Collot)	52	2/5	68.702
5. Harley-Davidson (Coudray) ..	1	03 1/5	56.962

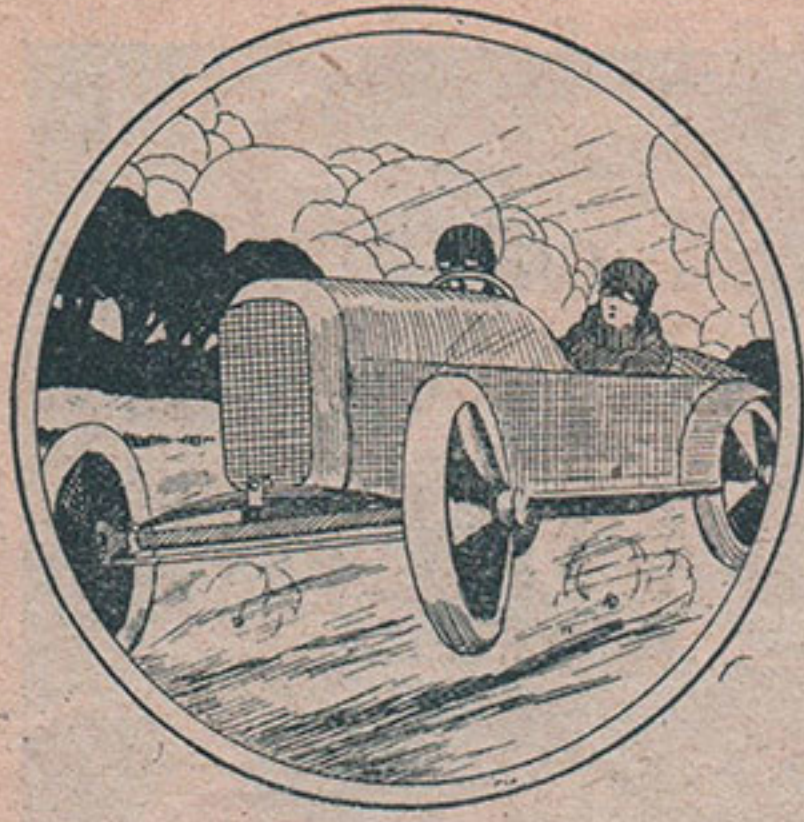
Cyclecars monoplaces

1. Morgan (Darmont)	36	1/5	99.447
2. Elfe (Mauve)	46	1/5	77.922

Cyclecars biplaces

1. Sénéchal (Sénéchal)	42		85.714
2. E. H. P. (Chabreiron)	42	1/5	85.308
3. Salmson (Lombard)	42	4/5	84.112
4. Morgan (Darmont)	45	1/5	79.646
5. Elfe (Mauve)	46	3/5	77.253
6. Morgan (Barthélémy)	49	2/5	72.874
7. Mathis (Lams)	50	4/5	70.866
8. Morgan (Blanchon)	52		69.230
9. Tholomé (Tholomé)	56	3/5	63.604
10. Rally (Leblanc)	1	07 4/5	53.097

A TRAVERS LES STANDS
DE LA GRANDE NEF



Les Cyclecars exposés

DEUX ÉCOLES

Le Cyclecar voiturette contre le Cyclecar motorcycle

Le Cyclecar Sport remporte un réel succès auprès des sportsmen, cependant que le type Tourisme et utilitaire recueille les suffrages des hommes d'affaires, médecins, etc.

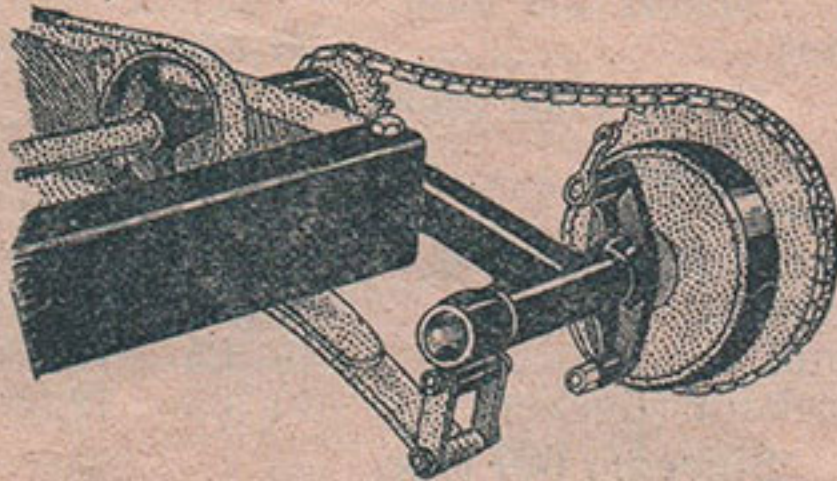
Nos lecteurs et amis trouveront ci dessous une étude succincte de tous les modèles de cyclecars exposés. Dans le courant de cet hiver, nous reprendrons ces diverses marques très en détail, et nos études, toujours impartiales, permettront aux encore hésitants de se rendre parfaitement compte de la valeur de tel ou tel véhicule et de faire judicieusement l'achat du véhicule qui leur convient selon leurs besoins.

ASTRA

4 roues, 2 cylindres, friction

L'Astra est un exemple classique du cyclecar à transmission par friction. Il ne mériterait pas une mention spéciale s'il ne possédait une suspension tout à fait particulière : les quatre roues sont suspendues séparément, assurant, au dire du constructeur, une suspension extraordinairement douce.

Les roues avant sont montées sur pivots à glissière, ces pivots étant fixés aux deux extrémités d'un ressort à lames



La suspension arrière du cyclecar Astra. Chaque roue indépendante et les biellettes des ressorts sont attachées au-dessous de l'anneau.

transversal. Les roues arrière sont montées sur deux leviers fixés, chacun au moyen de jumelles, à un ressort semi-cantilever.

Les pignons de chaîne — il y a une chaîne par roue — sont montés sur l'axe de pivotement de ces leviers. De cette façon, la tension de la chaîne est toujours la même, quels que soient les mouvements des roues.

Une autre particularité : l'arbre portant le plateau de friction est entraîné du côté moteur au moyen d'un flector en caoutchouc qui permet à l'arbre des oscillations et un mouvement de déplacement longitudinal correspondant aux positions d'embrayage et de débrayage. C'est certainement très ingénieux. Les roulements butés à billes, qui soutiennent l'arbre derrière le plateau, sont montés sur des boîtes en aluminium qui coulissent dans le bâti en métal qui soutient le dispositif de friction.

Le châssis est en frêne armé, le moteur est un Sicam 2 cylindres, 2 temps de 65 x 75 (500 cmc) ; ce moteur est bien connu. Refroidissement par eau. Comme il a été dit plus haut, transmission par plateau et galet de friction avec deux chaînes, une par roue. Deux freins, roues amovibles Michelin. Ligne classique.

En fin de compte, un bon cyclecar, pas révolutionnaire, solidement et honnêtement construit, en vue d'un service régulier.

La vitesse est de 60 kilomètres à l'heure, c'est sage et suffisant.

AMILCAR

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

C'est un très joli cyclecar, très voiturette comme réalisation et qui ne demande qu'une centaine de kilos pour être une petite voiture.

Tout le châssis est fabriqué par le constructeur, ce qui est contraire à la pratique générale qui tend à adopter des moteurs de marque.

Le moteur est un 4 cylindres de 55 x 95 mm., à refroidissement par eau et graissage par barbottage avec niveau d'huile constant réglé par le volant du moteur. La cylindrée est de 904 cmc. et le moteur fournit 17 HP à 2.300 tours-minute.

Les soupapes sont montées en chapelle, côte à côte, la culasse est détachable.

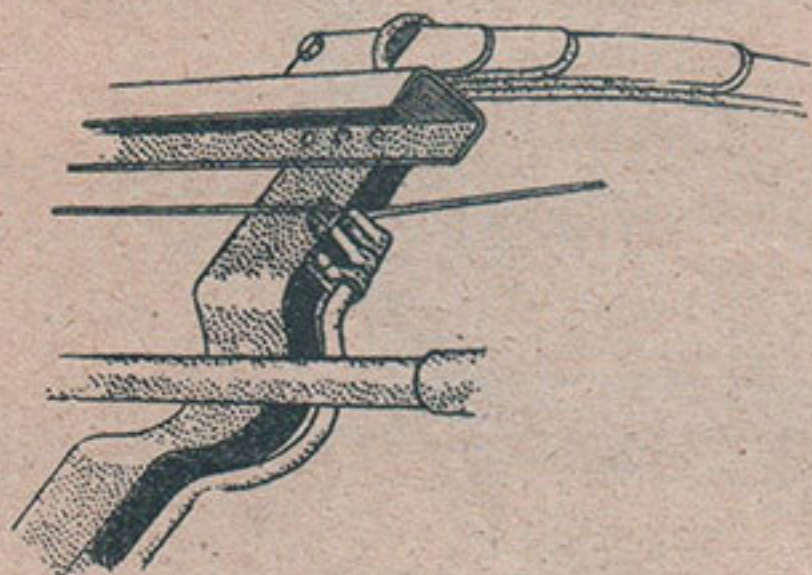
La distribution se fait par pignons hélicoïdaux et entraîne la dynamo d'éclairage, placée ainsi d'une façon très rationnelle. Le carburateur est un Zénith, la magnéto une R. B.

Le refroidissement se fait par eau, comme il a été dit plus haut, et le radiateur, un Chausson, est relié à sa partie supérieure par une tringle à l'arrière du groupe des cylindres ; il est donc fixé d'une façon parfaite et très rigide.

L'embrayage et la boîte sont dans un carter commun avec le moteur formant, avec celui-ci, un bloc moteur très net et d'un fini impeccable. L'embrayage est à disques d'acier dans l'huile, la boîte fournit 3 vitesses et une marche arrière par double baladeurs. Toutes les pièces sont en acier à haute résistance et traitées avec un souci de la perfection remarquable. Le poids total du bloc est de 94 kilogrammes.

L'arbre de transmission est monté avec flector caoutchouc ; l'essieu arrière, sans différentiel, est entraîné par couple conique. La suspension est assurée par ressorts semi-cantilevers, ceux d'avant obliques. L'essieu avant est en acier profilé. La direction se fait par vis et secteur, complètement irréversible. Les ressorts arrière sont à double lame maîtresse avec une lame supplémentaire au-dessous supprimant le « coup de raquette ». Les ressorts

avant ont une lame à butée, donc pas de jambes de force. Roues Rudge amovibles, avec gros pneus de 700x80. Ajoutons que sur l'Amilcar, il n'y a pas plus de quatre



L'arrière du châssis de l'Amilcar et la commande des freins.

dimensions d'écrous et nous aurons fini avec ce joli cyclecar, simple, robuste et élégant.

Trois modèles exposés: une conduite intérieure et deux torpédos.

BEDELIA

4 roues, 2 cylindres 45°, courroies

Moto-Revue a déjà décrit le nouveau Bédélia dans tous ses détails et tous nos lecteurs ont eu le temps de se familiariser avec ses conceptions assez originales.

Bédélia a obtenu au Salon un succès considérable, succès facile à expliquer quand on examine impartialement le véhicule, fruit de longs mois d'études et d'essais sévères.

Le Bédélia n'est certes pas une voiture en réduction. C'est un vrai cyclecar dans tout le sens du mot sur lequel les différents problèmes ont été résolus, non pas en copiant la technique automobile, mais bien d'une façon originale, en créant de toutes pièces les organes indispensables, de façon à donner à ce véhicule une technique propre, à en faire, en un mot, un vrai cyclecar.

Les constructeurs, partisans convaincus du différentiel, ont voulu que leur véhicule en possède un. On verra plus loin comment ils ont résolu la question.

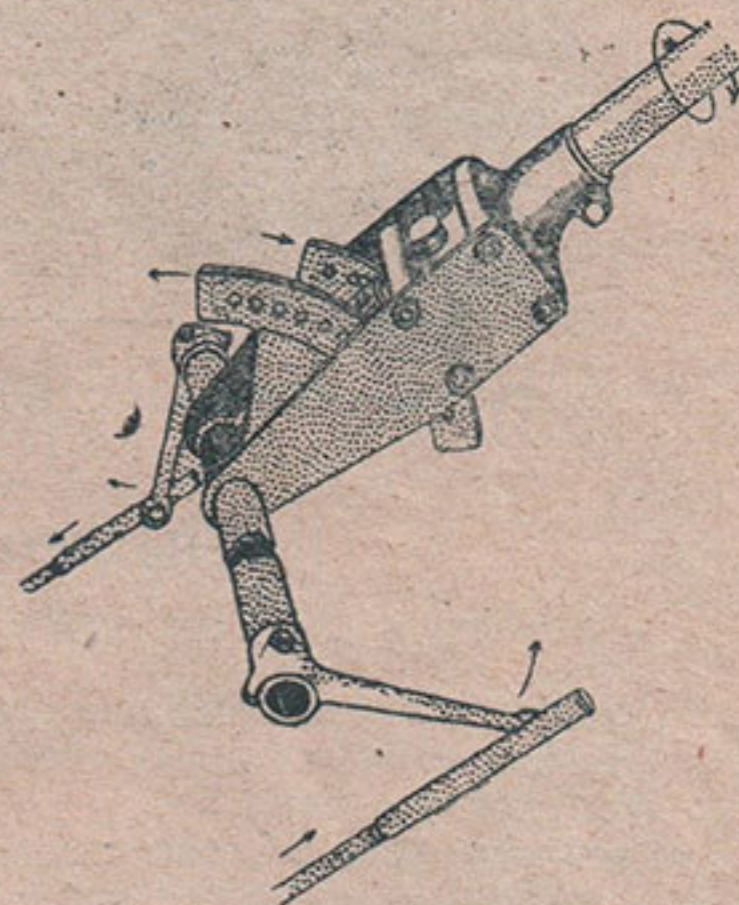
Le châssis est en frêne armé suspendu par ressorts semi-cantilevers.

Le moteur est un Train 2 cylindres à ailettes de 80x99 de 995 cmc. de cylindrée, cylindres calés à 45°, Carburateur Zénith, magnéto Salmson.

L'embrayage et le changement de vitesses ne font qu'un. A cet effet l'arbre moteur est prolongé de part et d'autre du carter et porte des galets lisses en fonte avec lesquels viennent en contact d'autres galets baladeurs portés par un arbre intermédiaire aux extrémités duquel sont montées les poulies des courroies de transmission. Des ressorts à boudin et la tension même des courroies poussent les baladeurs contre les galets fixes qui les entraînent par friction en formant du même coup embrayage. Il y a 3 vitesses avant et une marche arrière.

Dans les virages, les courroies qui entraînent isolément

La direction de la Bédélia. Les 2 petits leviers commandent chacun une roue et remplacent la barre d'accouplement. Les 2 leviers se déplacent en sens inverse.

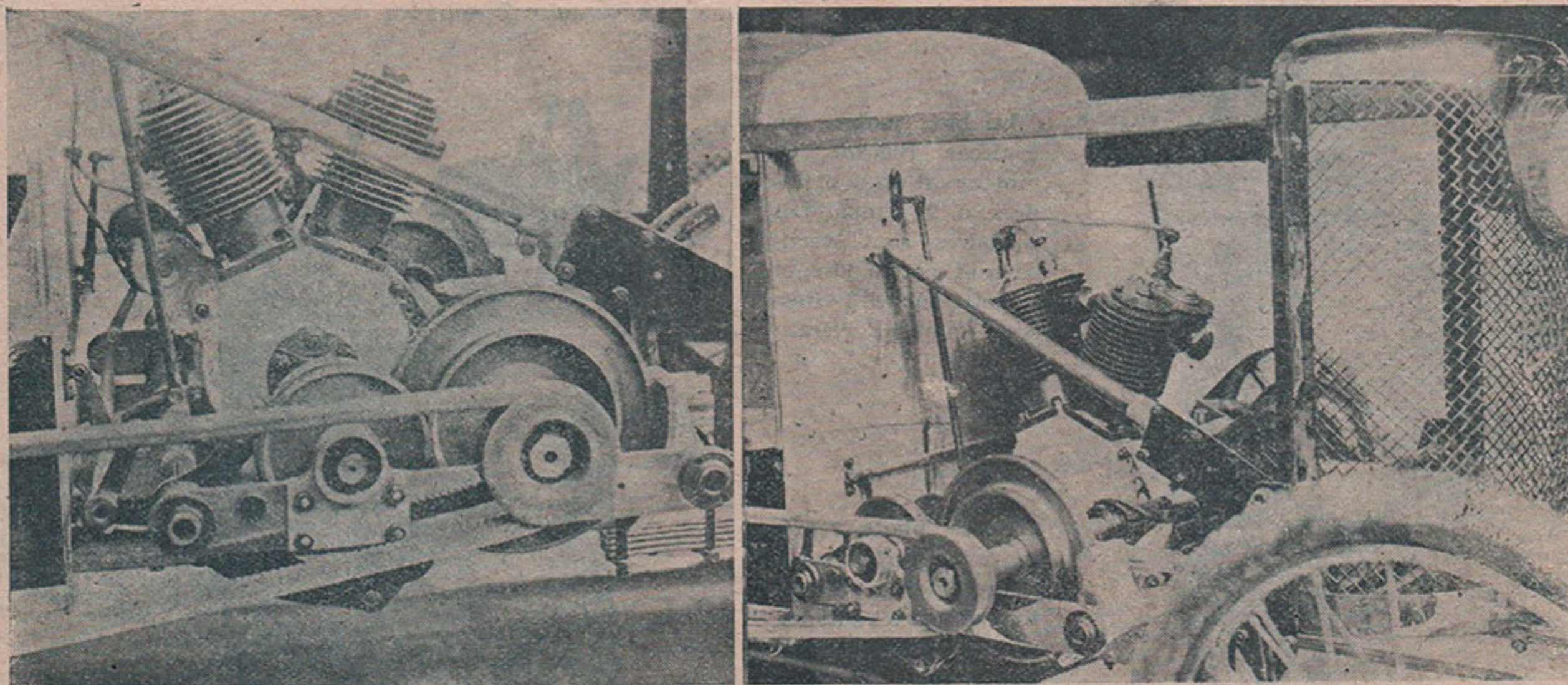


les roues arrière peuvent patiner et remplissent la fonction du différentiel. En ligne droite, grâce à leur grande longueur, elles assurent une adhérence parfaite. Il y a un frein sur le mécanisme et deux sur les roues arrière.

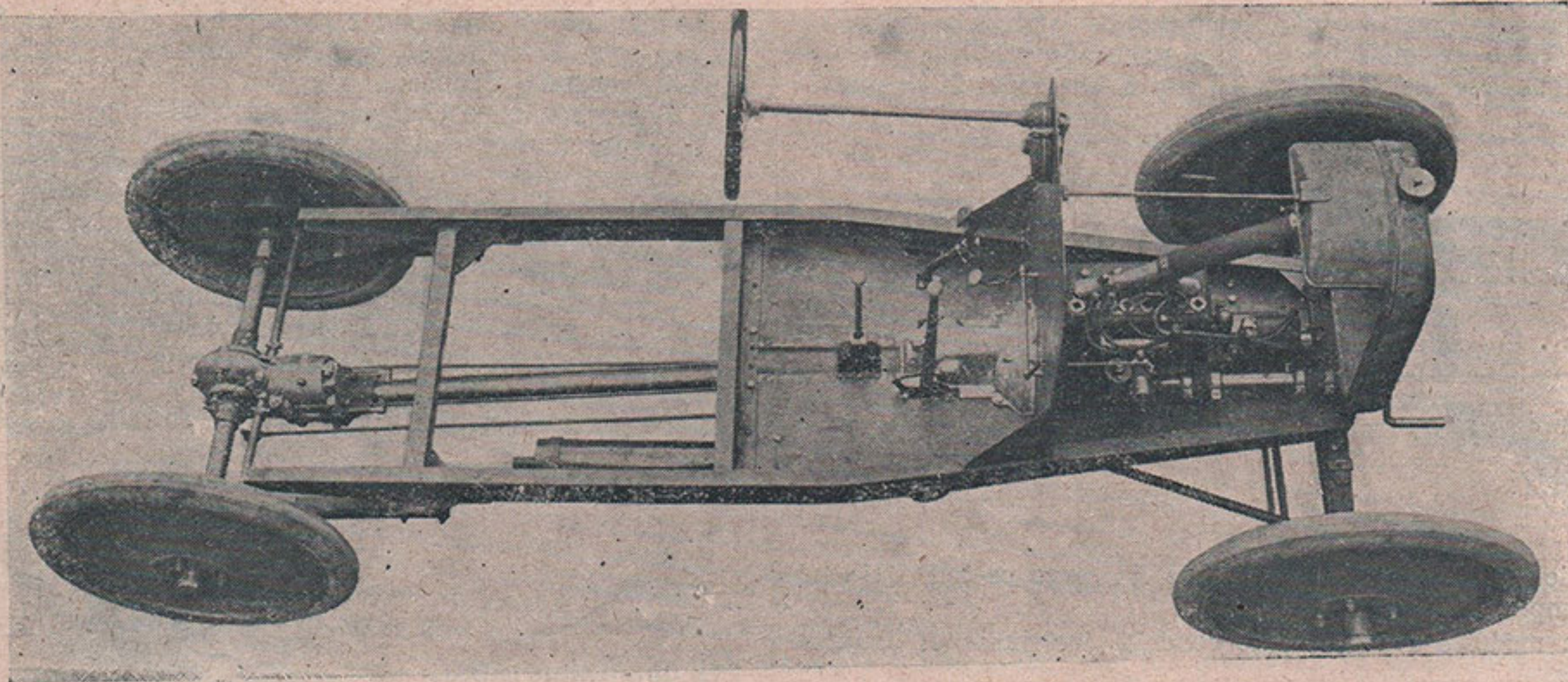
Comme ligne le Bédélia est très réussi. La carrosserie est vaste avec sièges côte à côte déportés.

Le faux radiateur est d'un effet tout à fait joli.

En résumé le Bédélia, qui ne renferme que des solutions simples, pratiques et robustes, est un beau et bon cyclecar qui fera parler de lui et obtiendra le grand succès qui lui est dû.



La nouvelle Bédélia. Des détails du changement de vitesse.



Le châssis de Benjamin. La boîte de vitesse fait partie du pont arrière et l'axe du volant de direction est horizontal.

BENJAMIN

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

Ici, comme plus haut, rien que des solutions voiturette.
Moteur à 4 cylindres de 54×82 mm. donnant une cylindrée d'environ 750 cmc.

Les soupapes sont interchangeable, montées côte à côte, et enfermées dans un carter spécial.

Le moteur peut atteindre un régime de 3.800 tours, extrême limite. Le vilebrequin ne comporte que deux paliers.

La distribution se fait par pignons droits, la magnéto est à avance fixe, le carburateur un Zénith horizontal.

Le graissage se fait sous pression par pompe mécanique, refoulant l'huile. Le carter réservoir d'huile possède un niveau visible et une vidange.

L'embrayage est du type à disques multiples, la boîte à 2 baladeurs donne 3 vitesses et une marche arrière.

L'entraînement se fait par tube de poussée, à rotule.

L'essieu arrière porte le changement de vitesse et est entraîné par roue dentée et vis sans fin.

Le châssis est suspendu à l'avant par un ressort transversal, à l'arrière par deux semi-cantilevers.

La direction s'opère par volant à gauche avec vis et secteur. Les roues sont à voile plein, amovibles et interchangeables. Deux freins, naturellement.

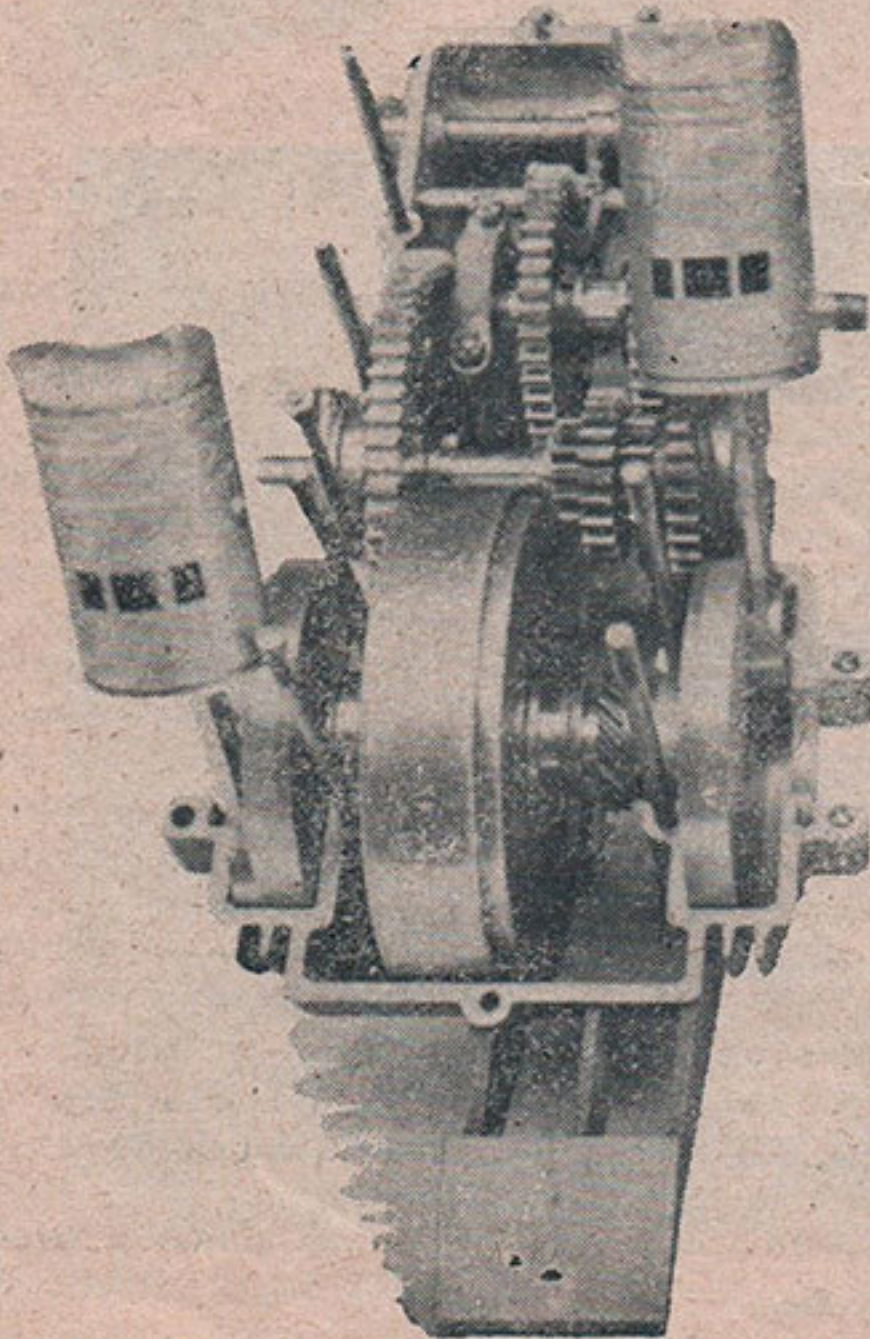
Un modèle mixte, torpédo et conduite intérieure est exposé: la partie formant conduite intérieure s'enlève en quelques secondes. En somme, un joli cyclecar, très élégant, robuste et, grâce à sa cylindrée, relativement réduite, très économique. Rien de révolutionnaire, de la bonne mécanique sur laquelle on peut compter et rien que des solutions simples et éprouvées.

BIGNAN

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

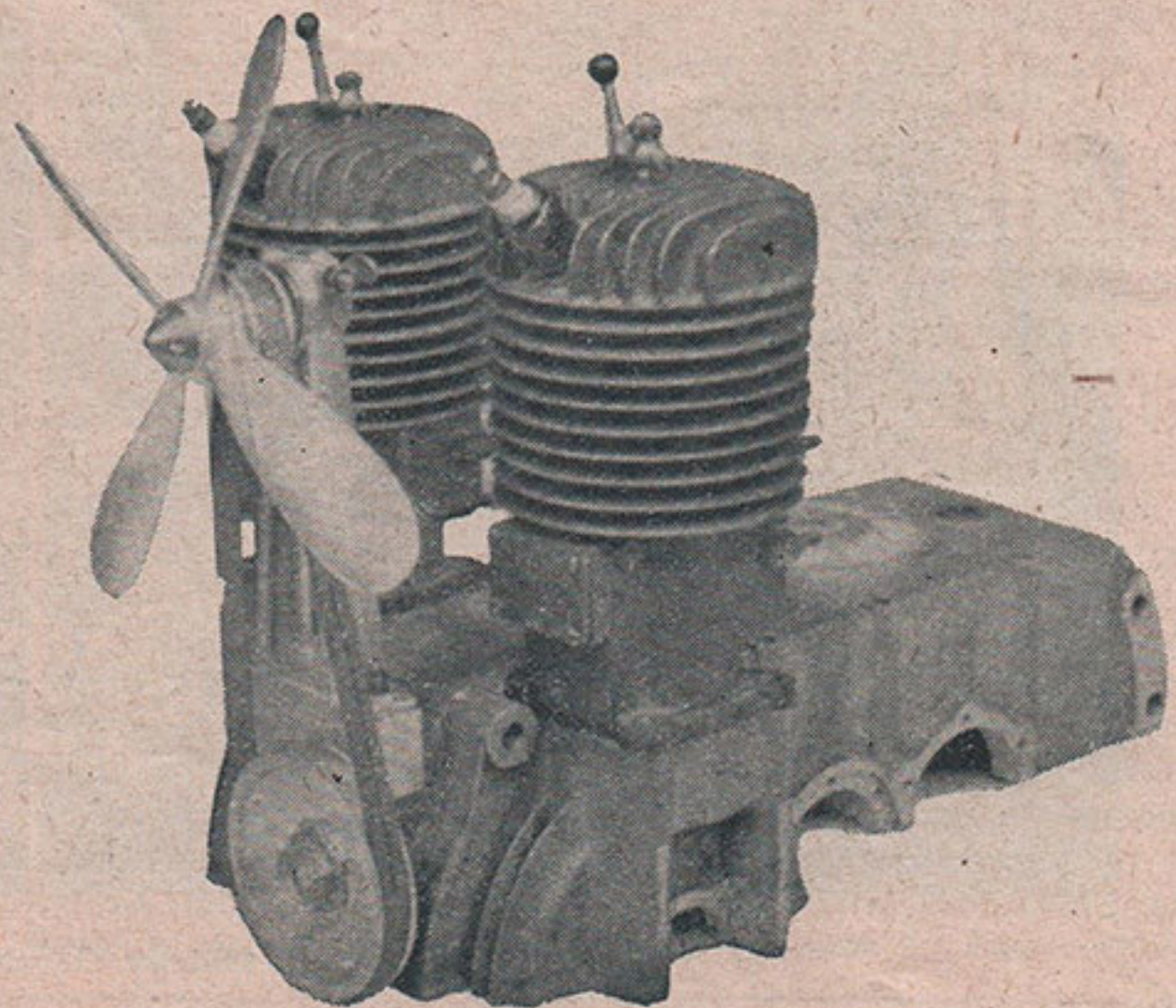
Le cyclecar Bignan est une licence du Salmson, type A. L., dont nos lecteurs trouveront plus loin la description.

Construit dans les ateliers des célèbres voitures Bignan, il comporte une ligne extérieure semblable à ses grandes sœurs qui en fait un cyclecar très bien venu, de jolie ligne et de mécanique éprouvée.



Le bloc moteur du cyclecar Blériot. Ce moteur est un 2 cylindres à 2 temps. Les cylindres sont verticaux et côte à côte, et la boîte donne 3 vitesses et marche arrière.

Notre photo représente la partie supérieure enlevée permettant de voir les volants, pistons et changement de vitesse.



BLERIOT

4 roues, 2 cylindres, courroie

Blériot exposait au Salon un châssis tout nickelé qui n'a pas cessé d'attirer une foule considérable, plus ou moins compétente, certes, mais toujours intéressée.

Le châssis en frêne armé, suspendu à l'avant et à l'arrière par des ressorts semi-cantilevers supporte un bloc moteur très original.

Le moteur est un deux temps à lumières à deux cylindres de 70×90 mm. ayant une cylindrée de 750 cmc. et refroidi par ailettes.

Les cylindres ont leur carter de compression séparés et sont montés de chaque côté du bloc moteur, les bielles étant calées à 180°. La puissance est de 8/10 HP avec un régime de 2.000 tours, maximum 2.400.

L'allumage est fait par magnéto à avance variable, le carburateur est un Zénith. Graissage par système pétroil. Le refroidissement par ailettes est encore augmenté par un ventilateur à 4 pales tournant devant les cylindres.

L'embrayage est à disques métalliques, la boîte à vitesses est à double baladeur donnant trois vitesses avant et marche arrière. Le verrouillage des vitesses est automatique.

La transmission du bloc moteur à l'essieu arrière se fait par courroie trapézoïdale en caoutchouc sur poulies de grand diamètre et plus que suffisante vu le poids peu élevé du véhicule.

Le châssis est rigoureusement rectangulaire.

Les essieux, montés sur semi-cantilevers, ont leur liaison au châssis assurée par des bielles de poussée.

Les roues sont interchangeable, de grand diamètre (700×75). Deux freins à ruban très énergiques sont montés sur l'essieu arrière. Ils sont commandés l'un à main, l'autre au pied.

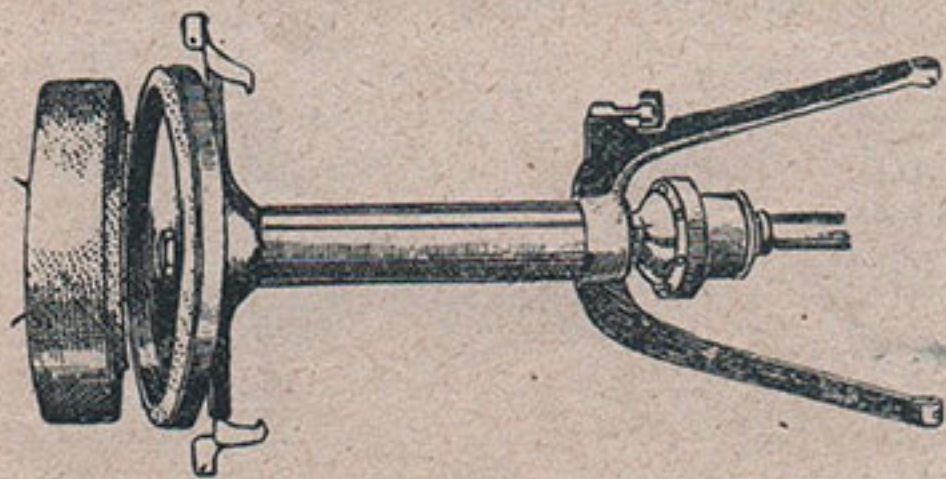
Le réservoir d'essence contenant le mélange huile-essence contient quinze litres. La faible cylindrée du moteur assure une consommation réduite.

En somme, simple, pratique, bien construit et joliment carrossé, le Blériot est un joli petit cyclecar qui a de grandes qualités. Espérons qu'il les démontrera par la suite.

CARTERET

4 roues, 4 cylindres, friction et pont arrière

Rien de saillant dans ce cyclecar, à l'exception de la transmission et du dispositif de friction qui lui est absolument original. Il est constitué essentiellement par un arbre longitudinal relié par l'arrière à l'arbre à cardans, dont il forme le



Le changement de vitesse du cyclecar Carteret avec prise directe en grand.

prolongement, et portant à l'avant un cône femelle emboîtant le cône mâle du volant-moteur pour la prise directe en grande vitesse. Mais ce cône femelle est entouré d'une couronne de friction servant aux vitesses réduites et à la marche arrière. A cet effet, l'arbre du changement de vitesse se déplace dans un plan vertical pour former un angle variable avec l'arbre à cardans; la multiplication varie suivant le point plus ou moins rapproché du centre du plateau-moteur où s'applique la couronne de friction. La marche arrière a lieu lorsque le point de contact se trouve au-dessus du centre. Par un dispositif de bras de leviers variables automatiquement, la pression de l'appareil contre le volant-moteur, très faible pour l'entraînement par cône à la grande vitesse,

augmente progressivement pour atteindre son maximum à la petite vitesse. Cette variation de pression est indépendante de la volonté du conducteur et la pression à exercer sur la pédale de débrayage est constante à toutes les vitesses.

En grande vitesse, la voiture est en prise directe sans friction, dans des conditions de rendement maximum.

Le châssis est en tôle d'acier emboutie avec ressorts droits à l'avant, cantilevers à l'arrière. Voie 1 m. 10, empattement 2 m. 40.

Moteur Ruby 5 HP, 4 cylindres 55×95, graissage par pompe avec refroidissement par thermo-siphon.

Transmission par friction, arbre à double cardans et pont arrière. Direction à crémaillère. Deux freins, roues de 650×65, interchangeable, à rayons métalliques. Carrosserie bien étudiée.

Le Carteret est un cyclecar simple, ingénieusement conçu et qui ne peut donner, certainement, que de bons résultats.

LA CYCLECARETTE

4 roues, monocylindre, chaîne

La Cyclecarette, présentée par MM. Monet et Goyon, ses constructeurs, est le cyclecar type en ce sens qu'elle n'emprunte à la technique automobile que les quatre roues et la carrosserie. C'est un véhicule très léger, de cylindrée réduite et sur lequel le souci de la plus grande économie a été poussé très loin.

L'aspect extérieur est celui d'un cyclecar courant. Les roues arrière, cependant, sont montées à l'intérieur de la carrosserie, l'essieu ayant une longueur relativement réduite, en vue d'éliminer le plus complètement possible le ripage dans les virages. Le groupe moteur est placé derrière le siège, caché par la pointe arrière.

Le moteur est un monocylindre à deux temps de 70×70 à distribution par lumière. Le régime de ce moteur est élevé, permettant au véhicule de dépasser le 50 à l'heure. Graissage par pétroil système.

La boîte donne deux vitesses et la transmission se fait par chaînes. Comme ligne extérieure, la Cyclecarette est très réussie.

Les deux places sont côte à côte, l'absence de moteur à l'avant permettant d'avoir toute la place nécessaire pour s'installer confortablement.

LE DERBY

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

Le Derby est un joli véhicule à quatre roues muni d'un bloc moteur avec moteur 4 cylindres Chapuis Dormier. L'embrayage et la boîte sont fabriqués par le constructeur, ainsi que le reste du châssis. La transmission se fait par arbre à cardan et pont arrière avec couple conique.

Le moteur monobloc possède une cylindrée de 900 cmc. Il est refroidi par eau; les soupapes sont montées côte à côte, en chapelles, avec cache soupapes.

Le graissage est automatique par pompe mécanique.

L'embrayage est à disque plat unique à double rondelle en Asbestos plastique, très progressif.

La boîte à vitesses, à pignons en acier chromé nickel spécialement traité, donne trois vitesses et une marche arrière. avec dispositif de verrouillage empêchant toute fausse manœuvre.

Le joint à cardan de l'arbre de transmission fonctionne dans l'huile de la boîte de vitesses, bien à l'abri. Le pont arrière est à couple conique avec roulements à billes.

Toutes les commandes, pédales et leviers, sont portés par le bloc moteur suivant la technique automobile.

Le châssis en acier embouti est suspendu à l'avant par ressort transversal, à l'arrière par deux semi-cantilevers.

L'essieu avant est tubulaire, les fusées sont montées sur roulements à billes.

Des freins, par pédale et levier à main, direction irréversible par vis et écrou.

Roues Michelin, à voile plein, amovibles, pneus de 700 par 75,80 ou 85 au choix.

La ligne est heureuse, la carrosserie plus que soignée, avec capote et pare-brise. En somme, du bon travail et sur lequel il n'y a rien à reprendre.

Le Derby, 2 cylindres, est identique au 4 cylindres décrit plus haut. Le moteur est un Harley-Davidson dont les qualités ne sont plus à discuter.

E. H. P.

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

Le cyclecar E. H. P. s'est présenté au Salon avec une longue suite de succès derrière lui et cela n'a pas peu contribué à le faire admirer des visiteurs.

Le moteur est un 4 cylindres de 5/7 HP de 57 mm. d'alésage, refroidi par eau, soupapes en chapelle du même côté. Graissage par barbotage à niveau constant. Magnéto à avance fixe, carburateur Zénith. L'embrayage est à disque unique Ferrodo. L'arbre à cardan porte, à son extrémité, la boîte de vitesses et le pignon d'attaque du couple conique. Il y a 3 vitesses et une marche arrière. Pas de différentiel, naturellement.

Le châssis est suspendu par ressorts cantilevers, transversal à l'avant, longitudinaux à l'arrière. La voie est de 1 m. 50 à l'avant, l'empattement de 2 m. 300. La direction est du type épicycloïdal. Les roues sont des 650x65.

La carrosserie, avec 2 places côte à côte, est confortable, elle comporte un pare-brise et une capote.

Le radiateur nickelé, de forme pentagonale, est très joli et donne un cachet tout à fait particulier au véhicule.

L'ELFE

4 roues, 4 cylindres, cardan

Cet intéressant cyclecar sera fabriqué par une puissante société de province. Mauve, l'actif et sympathique constructeur, aurait traité la construction de l'Elfe avec M. De-france. Quand l'affaire sera au point, nous informerons nos lecteurs. Le modèle exposé au Salon a obtenu un franc succès.

FOURNIER

4 roues, 4 cylindres, friction

Ce stand a suscité, au Salon, une sympathique curiosité. Le Fournier, comme tous les autres cyclecars, a évolué et le type que présentait son constructeur est fort intéressant.

Moteur à 4 cylindres Ruby, que tous nos lecteurs connaissent, de 55x95 à refroidissement par eau, soupapes côte à côte en chapelles, graissage mécanique.

Le constructeur, grand partisan de la friction, l'a naturellement conservée sur son châssis. Elle est du type classique à plateau acier de grand diamètre et galet garni d'une substance spéciale, très dure et supprimant le patinage. Il est certain que sur tous les cyclecars à friction exposés au Salon, cette transmission a fait l'objet d'études et d'essais serrés et qu'elle donne toute satisfaction.

Naturellement, le plateau donne plusieurs vitesses avant, un point mort et une marche arrière.

La transmission finale s'opère par une très forte chaîne sur l'essieu arrière. Deux tendeurs, formant en même temps bielles de poussée, lui assurent une tension toujours normale.

Le Fournier est muni de deux freins agissant sur les roues arrière.

La suspension est assurée par quatre demi-cantilevers.

Les roues sont des D. F. à rayons métalliques amovibles et interchangeables.

Dans l'ensemble, le Fournier est un joli petit véhicule, très simple et très robuste, construit évidemment pour donner des résultats parfaits.

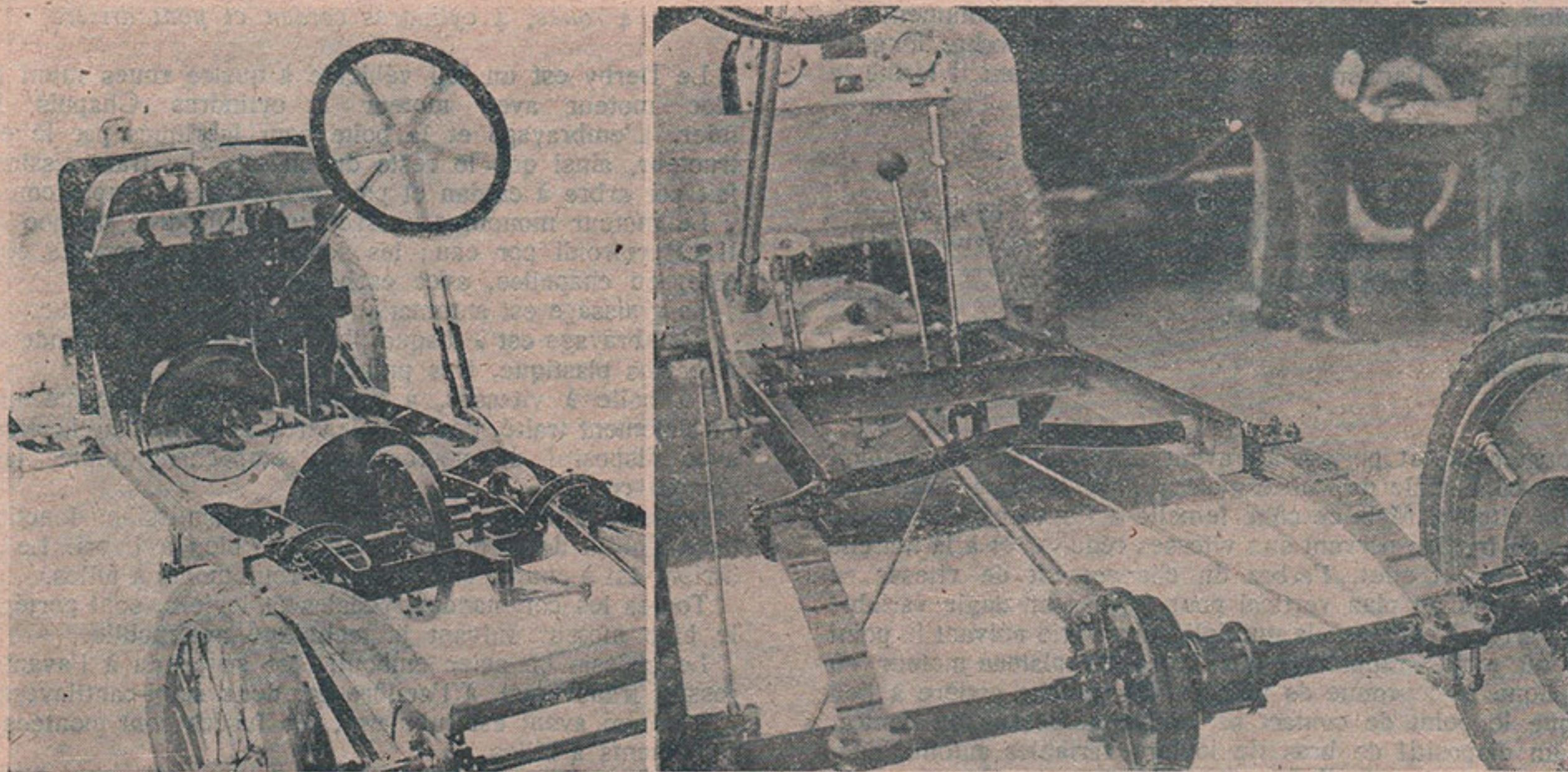
La ligne extérieure est heureuse, le radiateur assez semblable à celui de notre plus populaire 10 HP donne à l'avant un cachet très spécial.

M. Fournier exposait plusieurs modèles: une minuscule et ravissante conduite intérieure, deux torpédos et une camionnette, camionnette plus que légère, mais qui n'en doit pas moins rendre de précieux services et qui rencontrera auprès des commerçants, pour leurs livraisons rapides, un très grand succès.

G. N.

4 roues, 2 cylindres 90°, chaînes

La Société des moteurs Salmson exposait son classique G. N. dont la silhouette est maintenant connue de tous



Le plateau de friction du cyclecar Fournier

et la suspension arrière de l'Elfe.

Le G. N. est un cyclecar très original et renfermant des conceptions intéressantes.

Le moteur est un 2 cylindres à 90° à ailettes. Il mesure 84×98 mm. soit 1.086 cmc. et donne une force officielle de 6/7 HP.

Les soupapes d'admission sont commandées par culbuteurs. Le graissage se fait par pompe semi-automatique refoulant l'huile aux paliers du vilebrequin et aux augets de barbotage dont est muni le carter inférieur.

L'embrayage est à disques secs.

Le changement de vitesses est très spécial : il se compose de 4 chaînes entraînant des pignons clavetés sur l'essieu arrière.

Des clabots mettent en prise successivement les pignons montés fous sur l'arbre moteur et donnent ainsi les différents rapports. Trois vitesses avant et une marche arrière.

Le châssis embouti est suspendu par ressorts semi-cantilevers.

Les roues sont des 650×65 amovibles et interchangeables. La cinquième roue de secours est montée sur la pointe arrière de la carrosserie.

Les deux places sont côte à côte, confortables.

Radiateur en coupe-vent, carrosserie effilée, pare-brise et capote. Le G. N. est un cyclecar pas déplaisant du tout et sur beaucoup de points très intéressant.

HINSTIN

4 roues, 4 cylindres, cardan et pont arrière

Le cyclecar Hinstin a déjà fait parler de lui, grâce à des qualités toutes spéciales de vitesse et de puissance.

Son moteur est un 4 cylindres de 62×91 mm. donnant une cylindrée de 1.099 cmc. Les soupapes sont en tête de cylindres commandées par culbuteurs. Le graissage se fait sous pression par pompe, le refroidissement est assuré par thermo-siphon. Le moteur peut tourner jusqu'à 3.000 tours-minute, développant une puissance pas loin de 20 HP.

La boîte de vitesses fait corps avec le moteur. Il y a trois vitesses et une marche arrière par pignons baladeurs. L'embrayage est à cône inverse. La transmission se fait par arbre à cardan avec pont arrière à couple cône.

Suspension à l'avant par ressort transversal, à l'arrière par semi-cantilevers.

Deux freins naturellement, capote et pare-brise.

Les constructeurs prétendent pouvoir multiplier suffisamment le moteur pour atteindre presque le 100 à l'heure. C'est un beau résultat qui prouve, entre autres choses, que la stabilité du véhicule est satisfaisante. N'est-ce pas un peu vite, cependant, pour un cyclecar? Mais pour certains jeunes amateurs un engin de sport n'est jamais assez vite jusqu'au jour où un coup de volant malencontreux...

J. JACQUEMONT

4 roues, 1 cylindre, courroies plates

Le Jacquemont a été, sans contredit, une des curiosités du Salon. Il se présentait sous la forme d'engins aux carrosseries de course, longs et effilés, qui, rien qu'à les voir, semblaient promettre des vitesses fantastiques.

Et si l'acheteur était quelque peu ému en voyant l'aspect extérieur du véhicule, pas vilain du tout, au reste, il restait complètement effaré après un seul regard jeté au mécanisme. La carrosserie en tôle cloisonnée, formé châssis. Quant au moteur, c'est un énorme monocylindre « équilibré » qui mesure pas bien loin d'un mètre de haut. Le pied de bielle, la tête de bielle et la masse équilibrage sont montés sur rotules de grand diamètre. Le piston est en aluminium sans bossages ni nervures intérieures; 4 segments dont l'un communique avec le graissage extérieur. Les soupapes sont en tête de cylindre à 90° commandées par culbuteurs.

Le cylindres et la culasse sont garnis d'ailettes obliques assurant une thermo-circulation de l'air.

Le changement de vitesse se fait par train baladeur double avec galets travaillant en friction. Il y a 3 vitesses et une marche arrière. La transmission aux roues arrière se fait par deux courroies plates qui, par patinage, assurent la fonction du différentiel dans les virages.

Il y a un frein à double patin sur le changement de vitesses et un frein sur les roues arrière.

L'essieu avant est pivotant monté sur roulement à billes à rotule, suspendu par deux boudins. Roues de 650×65, voiturette.

Direction par vis et écrous avec deux biellettes.

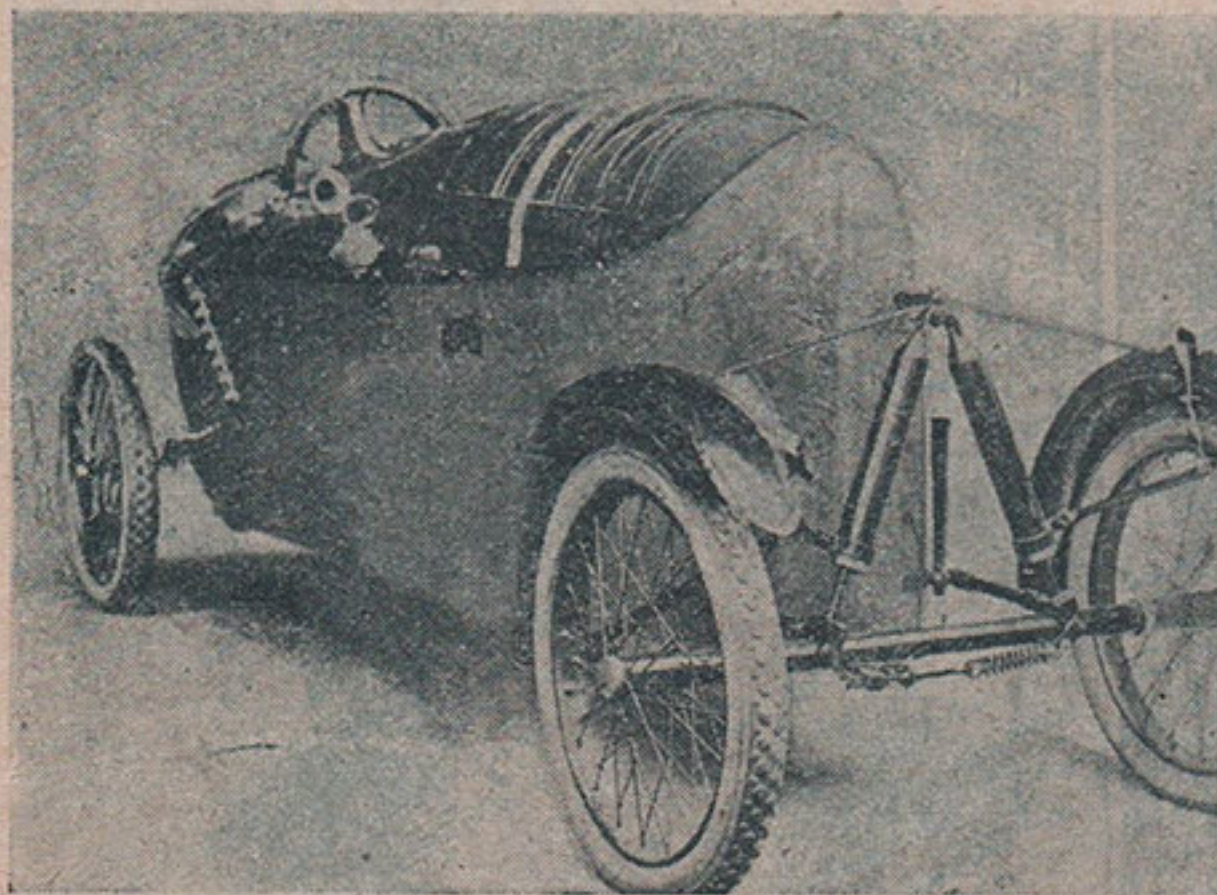
On voit que l'originalité ne manque pas. Quoi qu'il en soit, ce véhicule peut atteindre de grandes vitesses et possède une transmission très silencieuse; sans doute aura-t-il l'occasion de faire parler de lui.

KIDDY

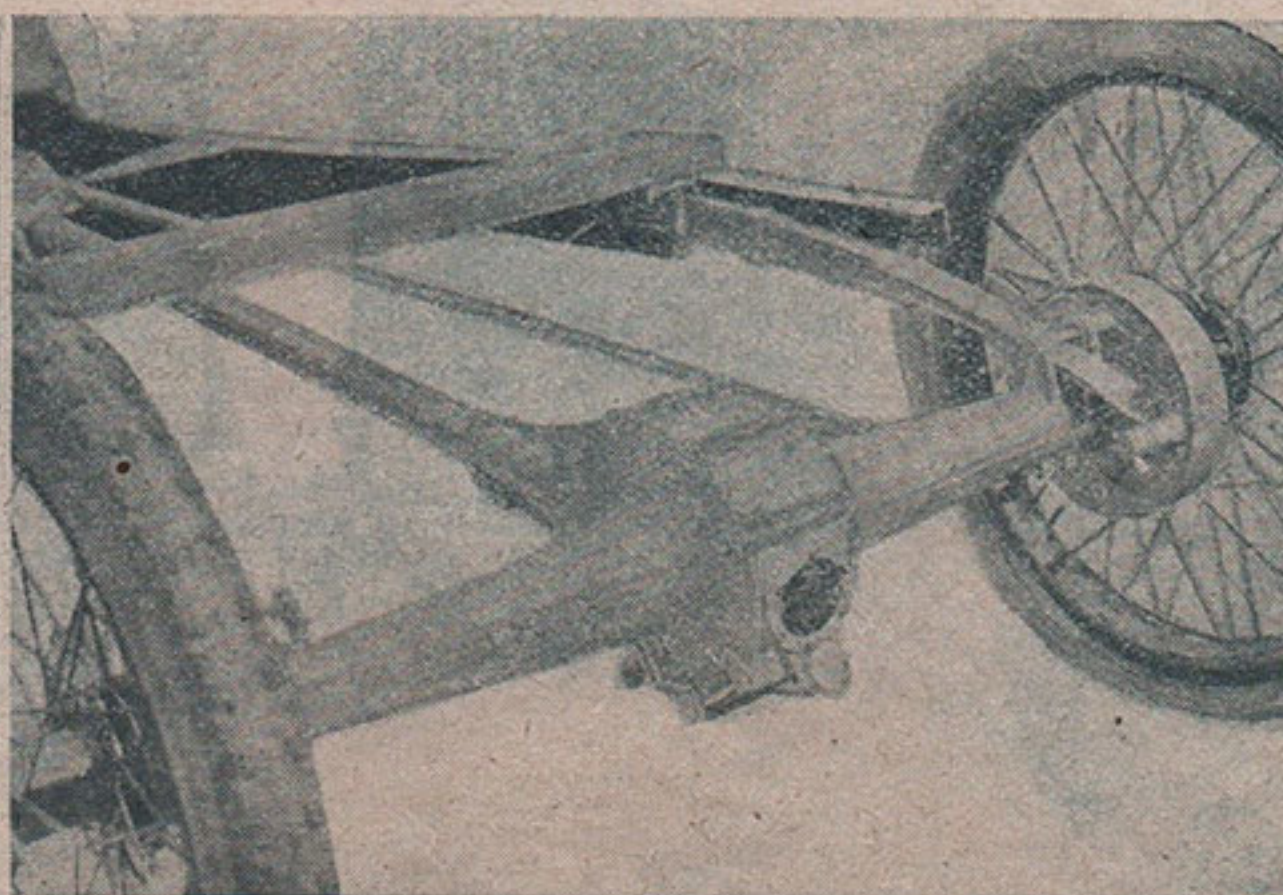
Le Kiddy se présente sous l'aspect d'un petit cyclecar très simple, très souple, pouvant passer partout, ne donnant pas de grandes vitesses maxima mais pouvant fournir de belles moyennes horaires, grâce à une marche très régulière.

Ces avantages ont été facilement obtenus par l'emploi d'un flat-twin, moteur souple par excellence. Ce moteur donne une cylindrée d'environ 400 cmc., il se présente sous un aspect original, car ses ailettes sont carrées. Les soupapes sont commandées par culbuteurs enfermés dans un carter garni d'ailettes faisant suite au cylindre et se confondant avec lui. Graissage mécanique.

Le moteur et la boîte forment bloc, celle-ci donne deux vitesses et une marche arrière.



Le cyclecar Jacquemont. La suspension avant est particulièrement intéressante.



La tendance générale au Salon des ponts arrière de cyclecars. Suspension par demi-ressorts et attaque par pignons d'angle.

Les belles phrases ne peuvent garnir notre caisse... abonnez-vous !

Le châssis, en tôle emboutie, est suspendu à l'avant par ressort transverse, à l'arrière par semi-cantilevers.

Seul, de tous les cyclecars à quatre roues, le Kiddy comporte un différentiel. Donc, pont arrière, à attaque conique.

L'empattement est de 2 m. 10, la voie de 1 m. 10.

Le poids du châssis est de 160 kilos, le véhicule carrossé ne pèse que 240 kilos. La direction est par vis et écrou. Les roues sont des 650x65, amovibles. La vitesse garantie est de 40 kilomètres à l'heure, mais il peut faire davantage. Léger et pratique, le Kiddy est un joli petit véhicule qui rendra de bons services pour un usage courant.

M. A. S. E.

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

C'est un nouveau venu, mais qui, grâce à des réalisations très classiques, ne peut qu'inspirer confiance et susciter de l'intérêt.

Le moteur est un 4 cylindres monobloc de 60x88, donnant une cylindrée un peu inférieure à 1.000 cmc.

Le graissage a lieu par pompe mécanique à engrenages. Refroidissement par thermo-siphon.

Les soupapes sont commandées par culbuteurs, le vilebrequin n'a que deux portées.

L'embrayage est à cône inverse, la boîte à baladeurs donne 3 vitesses et une marche arrière. La transmission se fait par arbre à cardan et pont arrière, sans différentiel. Un frein sur mécanisme, un sur les roues arrière. La direction est à gauche, irréversible. Roues de 710x90.

La suspension arrière est assurée par deux ressorts cantilevers.

A l'avant, un dispositif intéressant: il n'y a pas, à proprement parler d'essieu.

Les pivots des roues sont montés entre les extrémités de deux ressorts cantilevers transversaux superposés, formant, de chaque côté de leur point d'attache deux parallélogrammes déformables.

Le cyclecar M. A. S. E. est élégamment carrossée et possède une jolie ligne effilée. Le 2 places sont côte à côte.

MATHIS

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

C'est une réduction de la voiturette bien connue, réduction qui paraît très intelligemment faite, et qui porte sur la simplification du châssis plutôt que sur une réduction des organes.

Comme moteur, un 4 cylindres 52x80, refroidi par eau,

très classique. Embrayage à disques métalliques, boîte à double baladeur: quatre vitesses et marche arrière. Arbre à flector caoutchouc à l'avant et à l'arrière, pont arrière à couple conique. Suspensions par 1/2 cantilevers. Roues amovibles. Le radiateur est nickelé, semblable à celui de la voiturette, la carrosserie est gracieuse et confortable.

Dans l'ensemble, un bon cyclecar qui est une petite voiturette de 350 kilos, et qui porte la signature d'un vieux constructeur de voiturettes, très expert en la matière.

Il était certainement difficile de faire mieux et Mathis a réussi un joli petit véhicule, simple et économique.

MORGAN

3 roues, 2 cylindres 45°, chaînes

Les Morgans, licence française, exposés au Salon de l'Automobile, étaient tout à fait jolis et ont été beaucoup admirés. Il y avait deux modèles sport, un modèle type tourisme et un châssis de démonstration, sans carrosserie.

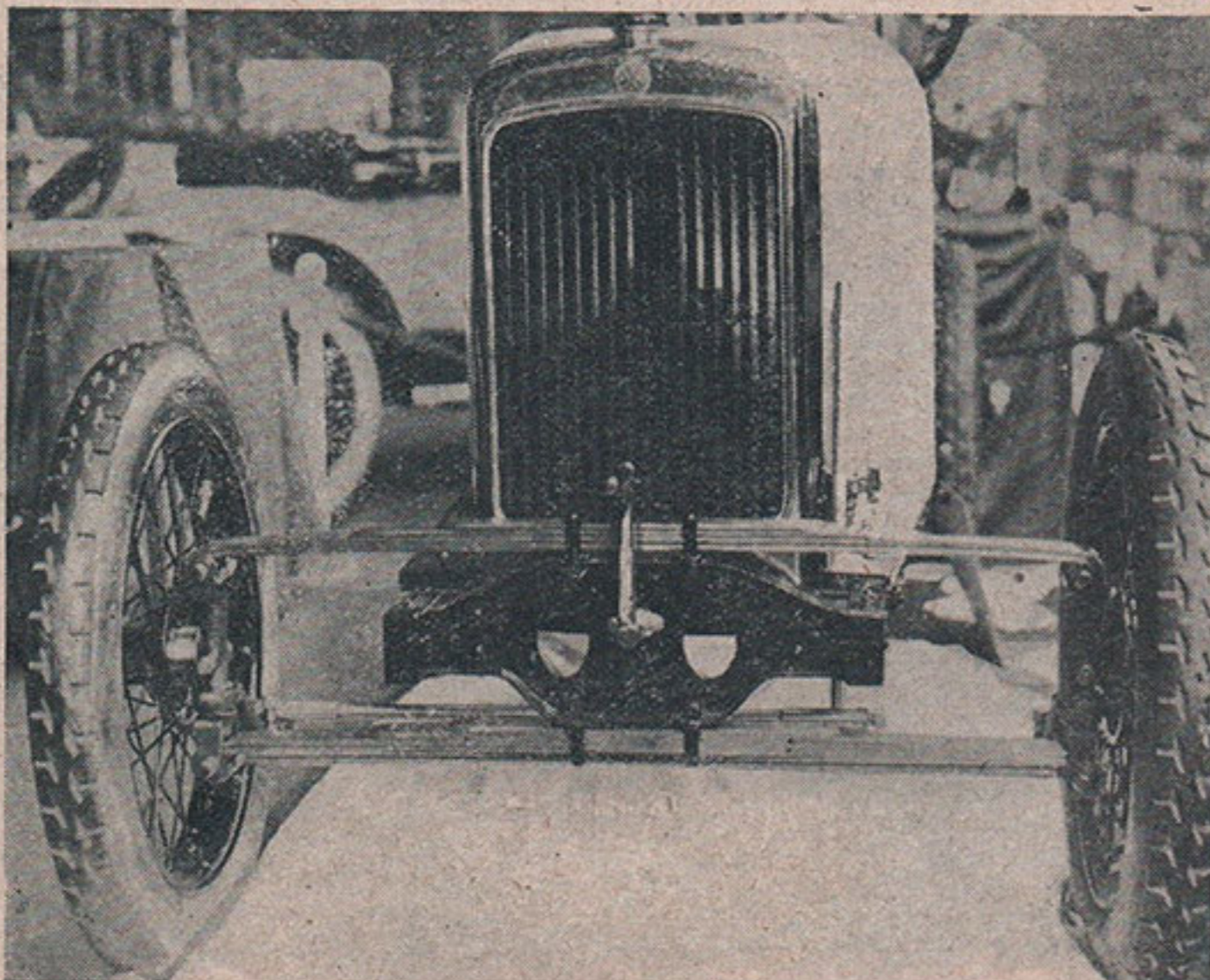
On connaît les caractéristiques du Morgan: moteur Mag, 2 cylindres en V à 45° de 1.100 cmc., normal sur le type tourisme, poussé sur le modèle sport. Les soupapes d'admission sont commandées par culbuteurs enfermés. Le refroidissement se fait par circulation d'eau, avec radiateur à thermo-siphon. L'embrayage est à cône. Un arbre longitudinal transmet l'effort moteur, au moyen d'un couple conique à un arbre transversal qui porte deux pignons de chaîne et deux clabots, embrayant l'un ou l'autre de ces pignons. Deux chaînes vont de chaque côté de la roue arrière, donnant les deux vitesses avant suivant que l'on engrène l'un ou l'autre des clabots. Il n'y a pas de marche arrière, mais ce défaut est, en grande partie, compensé par un très grand braquage des roues avant qui permet de virer dans un espace très restreint.

La suspension arrière est obtenue au moyen de 2 semi-cantilevers très souples.

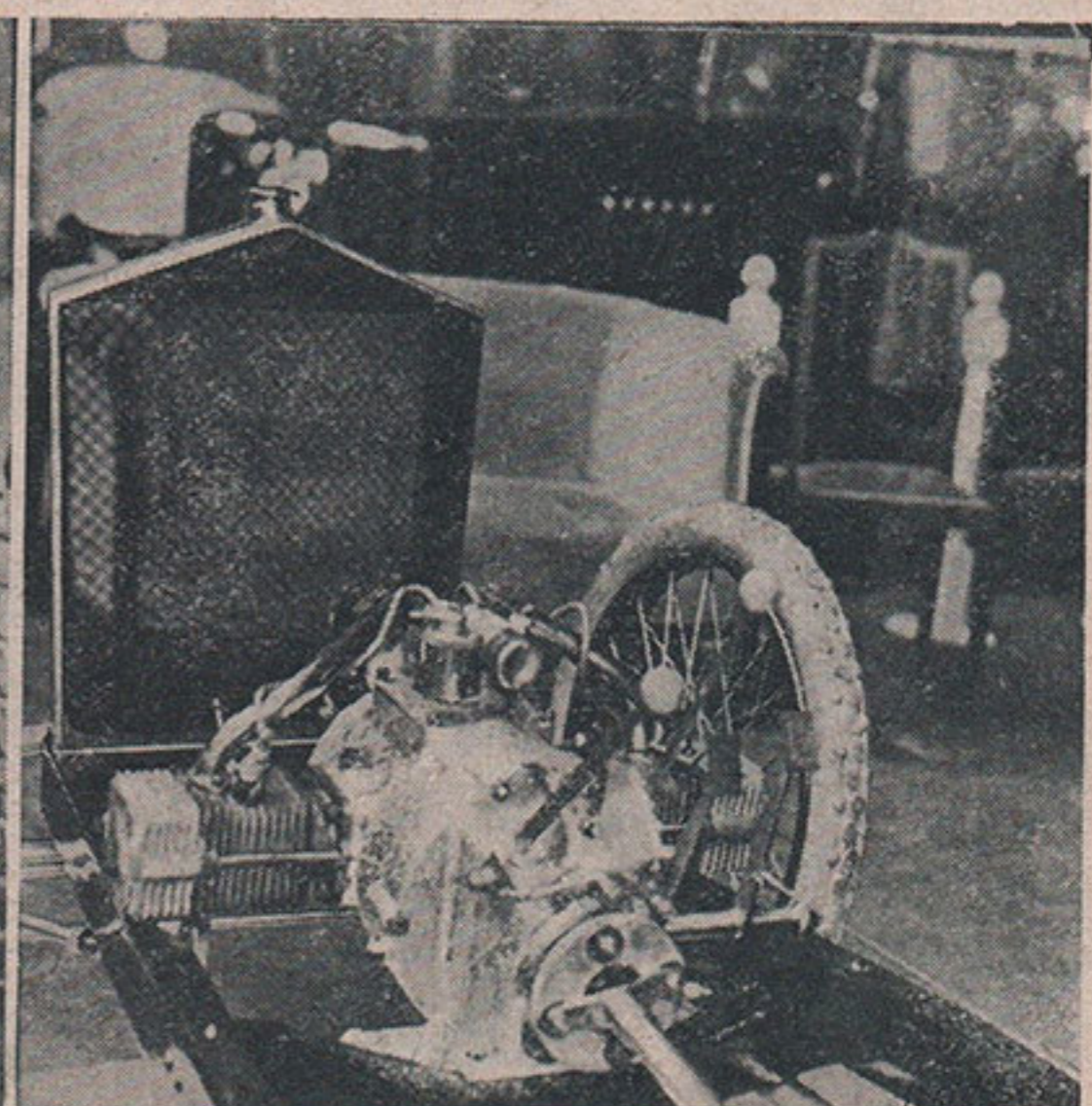
Les roues avant sont suspendues séparément par ressorts à boudins compensés. Cette disposition donne au Morgan une stabilité très grande, lui permettant de prendre des virages durs en vitesse, sans aucun danger. Le châssis est tout en tube d'acier d'une solidité certainement à toute épreuve.

Sur le modèle sport, le moteur est placé, transversalement naturellement, sur le châssis tubulaire qui constitue l'essieu avant, le radiateur étant placé derrière. Sur le type tourisme, le moteur est placé de façon normale, dans le capot.

Le modèle sport est un engin très vite, un des plus rapides parmi les cyclecars exposés. Le 100 à l'heure ne lui



La suspension avant du cyclecar M. A. S. E. L'essieu avant est remplacé par les 2 ressorts et chaque roue est suspendue indépendamment.



Le bloc moteur du cyclecar Kiddy. On remarque le carter aluminium cachant les soupapes. Ce moteur est construit par Brunot frères, les spécialistes bien connus.

fait nullement peur et, grâce à son assiette en trépied, ces grandes vitesses ne sont nullement dangereuses et le Morgan a une tenue de route remarquable.

Une innovation très intéressante : les roues sont à présent amovibles, la roue arrière tombant en laissant en place pignons de chaîne et tambours de freins.

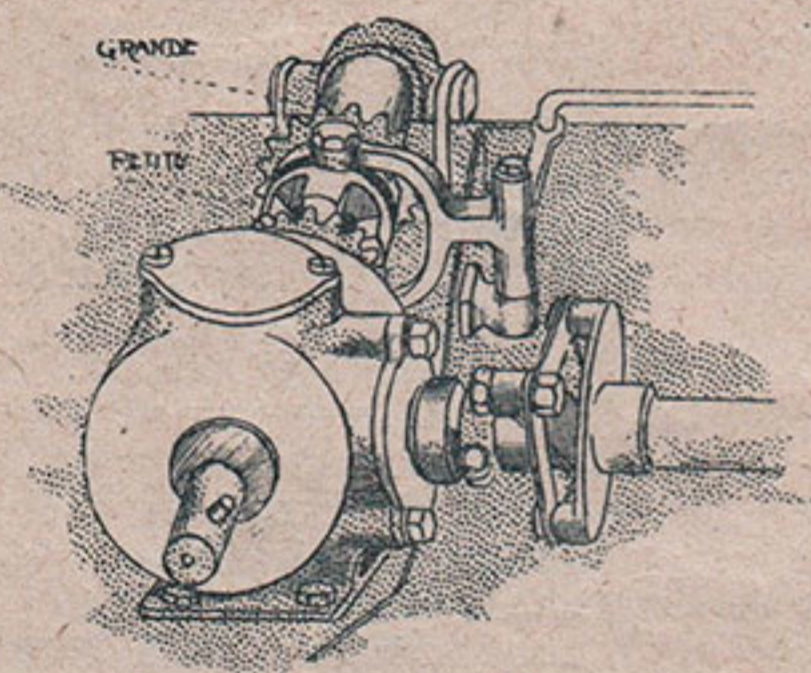
C'est un perfectionnement qui sera grandement apprécié de tous et dont le besoin se faisait grandement sentir. Comme carrosserie, 2 places côte à côte, très spacieuses, capote, pare-brise. Les pneus sont des Magnum Cord.

Les modèles sport exposés possédaient des capots en aluminium poli et des carrosseries rouge et bleu rutilantes, qui ont fait sensation.

MONITOR

Parmi les cyclecars qui ont su rester cyclecars, le « Monitor » doit retenir l'attention. Son constructeur a fait, cette année, un gros effort, et a présenté au Salon un modèle biplace d'une ligne heureuse et ayant l'ensemble robuste d'une voiturette.

Le moteur est un « Train » 2 cylindres à quatre temps,



Le changement de vitesse du Monitor. On voit, les 2 pignons de chaîne, les clabots et leur commande, le carter contenant les 2 pignons d'angle et le bout de l'arbre où vient s'adapter la manivelle de mise en marche.

refroidissement par eau, dont les avantages ne sont plus à démontrer ; ce moteur, muni d'un volant extérieur, est extrêmement souple et tourne au ralenti d'une façon remarquable. Il est placé transversalement à l'avant du châssis.

L'embrayage est à cône inverse. La transmission s'opère par un arbre longitudinal du moteur au couple cône fermé dans un carter en aluminium fixé à la traverse AR du châssis. La transmission finale se fait par deux chaînes centrales donnant les deux vitesses commandées par clabots,

Les chaînes sont complètement protégées dans un carter. L'essieu AR est tournant et porte les tambours de freins à segments intérieurs extensibles. Si ce principe n'est pas nouveau, il a du moins le mérite d'être d'une robustesse à toute épreuve, simple et ne nécessitant, pour ainsi dire, aucun entretien.

La suspension est assurée par quatre ressorts semi-cantilever fixés directement sous le châssis.

Une autre nouveauté très intéressante de Monitor est un monoplace « Type voyageur ». Le châssis est le même que le biplace, mais la carrosserie comporte un coffre arrière pouvant recevoir 60 kilos de bagages. Le moteur peut être à air ou à eau, suivant les services que l'on veut en obtenir. C'est là une réalisation heureuse du véhicule utilitaire pouvant rendre de grands services aux voyageurs, représentants, dans les fermes, châteaux, administrations, aux colonies ou aussi pour les petites livraisons rapides, etc...

En somme, biplace comme monoplace, le Monitor est un cyclecar très bien venu, souple et rapide, confortable et accessible à toutes les bourses.

MOURRE

4 roues, 2 cylindres friction

Le cyclecar Mourre, exposé au Salon de l'Automobile, attirait immédiatement l'attention de tous les visiteurs par une carrosserie rutilante en bois verni qui, assurait une pancarte, était la carrosserie de série. Ajoutez à cela un capot aluminium poli et à côté de ce torpédo sport un châssis de démonstration très bien présenté et vous aurez l'explication du succès de Mourre.

Au point de vue mécanique, le Mourre, un des plus anciens cyclecars français, est bien connu.

Le moteur est le fameux Sicam-Violet, 2 temps à 2 cylindres. Il mesure 75 x 120, soit une cylindrée de 1.060 cmc. Ce moteur a déjà montré, en course, des qualités extraordinaires de vitesse et de puissance pour que nous n'insistions pas davantage.

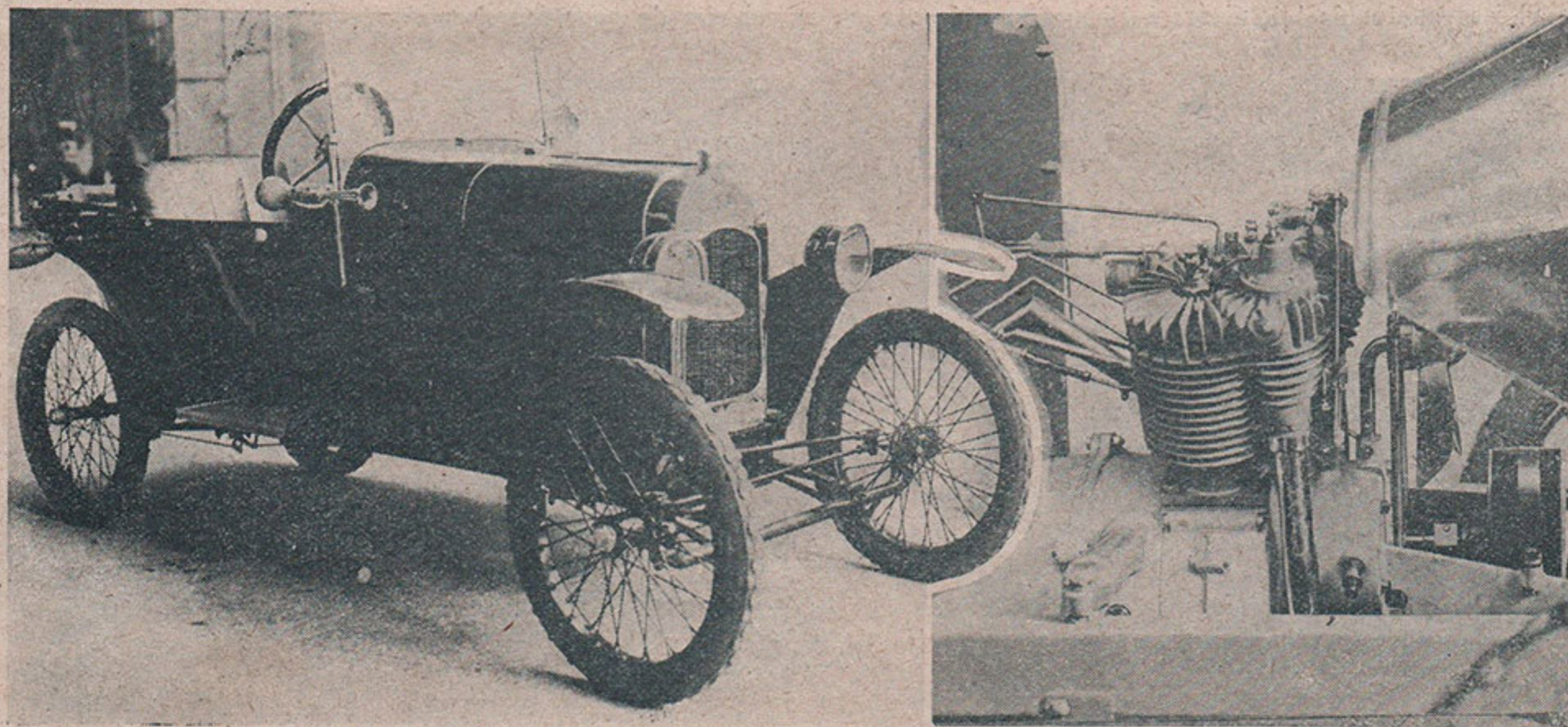
Le refroidissement se fait par radiateur et thermo-siphon.

Quant à la transmission, elle est du type classique chez Mourre : plateau et galet de friction.

L'arbre de commande du plateau est monté, à la sortie du moteur, sur un croisillon d'entraînement flexible, à lames d'acier.

Le déplacement du galet donnant les différentes vitesses est obtenu au moyen d'un câble métallique.

Ce système de friction n'a rien de révolutionnaire ; il a



Le cyclecar Monitor type biplace. — Le bloc moteur du Derby pour lequel on utilise ingénieusement un moteur Harley.

fait plus que ses preuves et donne toute satisfaction. La transmission finale s'obtient par chaîne unique.

Le châssis, en tôle emboutie, a un empattement de 2 m. 25. Voie avant: 1 m. 05, voie arrière 0 m. 87.

Suspension par ressorts quart-elliptiques à l'avant, semi-cantilevers à l'arrière.

Directions à crémaillère, connections sur rotules.

Les pivots des roues sont très inclinés, permettant au véhicule de se redresser lui-même après un virage.

Les roues sont amovibles, avec blocage par double cône, système Violet.

Comme nous l'avons dit au début de cette courte description, la carrosserie est tout à fait jolie; si l'on y ajoute les impeccables qualités mécaniques du Mourre, maintes fois démontrées, on peut dire, en toute sincérité, que c'est un des plus jolis cyclecars parmi ceux qui étaient exposés au Salon

J. MULLER

4 roues, 2 cylindres, cardan et pont arrière

Le Jacques Muller est, avant tout, un cyclecar pratique et économique, de construction robuste et simple, vite sans excès, avec une réserve de force lui permettant de passer partout. Sa construction révèle un désir évident de faire durable et économique d'entretien.

Et il est certain qu'à l'examen, le J. Muller fait une très bonne impression, tant par sa mécanique très étudiée que par sa carrosserie large et confortable, bien suspendue, bien faite, en vérité, pour les promenades tranquilles ou les voyages d'affaires. Que l'on aille pas croire que le J. Muller est une « brouette »; au contraire, il est souple et rapide et possède un grand rayon d'action.

Il est monté avec un moteur Train, 2 cylindres en V à 45° à refroidissement par eau, mesurant 80 x 99 mm. soit 995 cmc. Ce moteur est très robuste et très souple, ce qui a permis au constructeur d'adopter une boîte à 2 vitesses. Le graissage a été spécialement étudié par M. Muller, assurant aux roulements une durée presque indéfinie.

Le moteur et la boîte forment bloc-moteur.

L'embrayage est à disques, la boîte donne 2 vitesses avant et une marche arrière.

La transmission se fait par arbre à cardan et pont arrière avec couple conique.

Le châssis est suspendu par 4 semi-cantilevers obliques. La direction est à vis et secteur.

Les roues sont à rayons métalliques, amovibles et interchangeables, les pneus sont de large section 700 x 85.

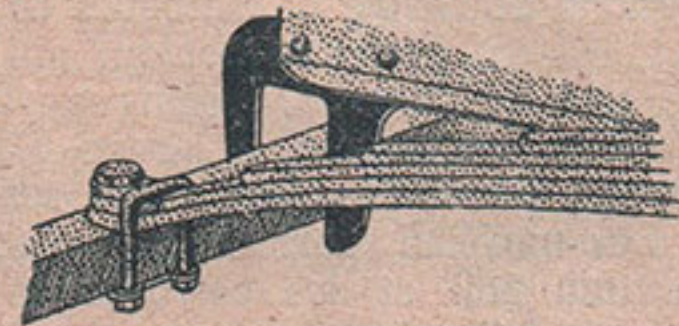
Deux freins, un sur mécanisme, un sur les roues arrière.

La vitesse atteint 65 kilomètres à l'heure, la dépense ne

serait que de 6 litres aux 100 kilomètres, calculés très généreusement.

Comme présentation, un gros effort: carrosserie confortable, sièges côte à côte, pare-brise, capote avec housse et

Le dispositif de sécurité du cyclecar Muller retenant l'essieu avant en cas de rupture des ressorts.



volets, phares, bouteille Magondeaux, avertisseur, roue de rechange montée. Le véhicule vendu est vraiment prêt à prendre la route.

Il s'agit là d'un cyclecar vraiment bien venu et au point et qui répond aux désirs de beaucoup de cyclecaristes. Il a obtenu et obtiendra certainement un grand succès, très mérité par le constructeur, M. J. Muller, qui a fait un très gros effort pour faire bien.

PHRIXUS

4 roues, 4 cylindres, friction

Un des meilleurs représentants du cyclecar à friction.

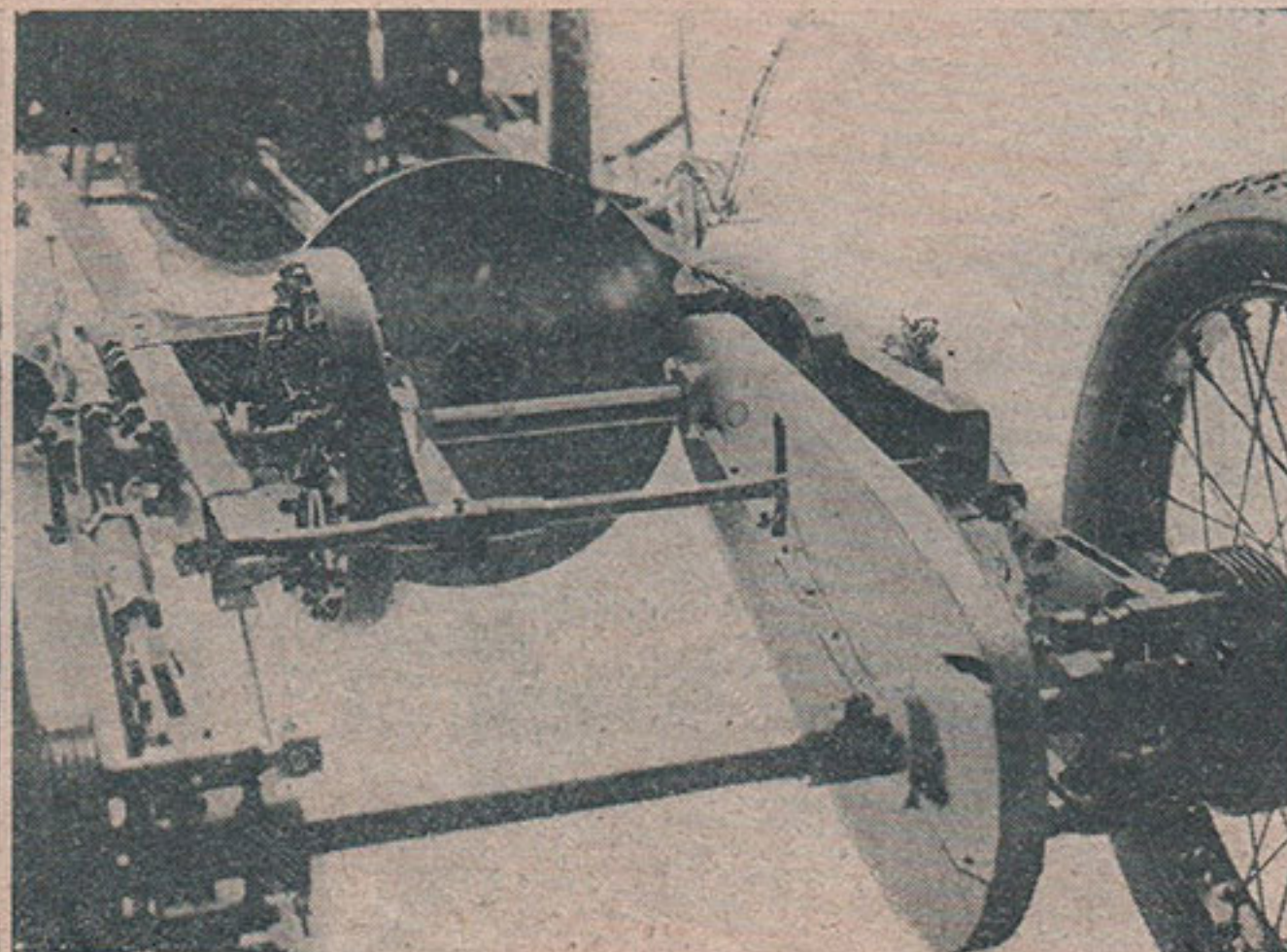
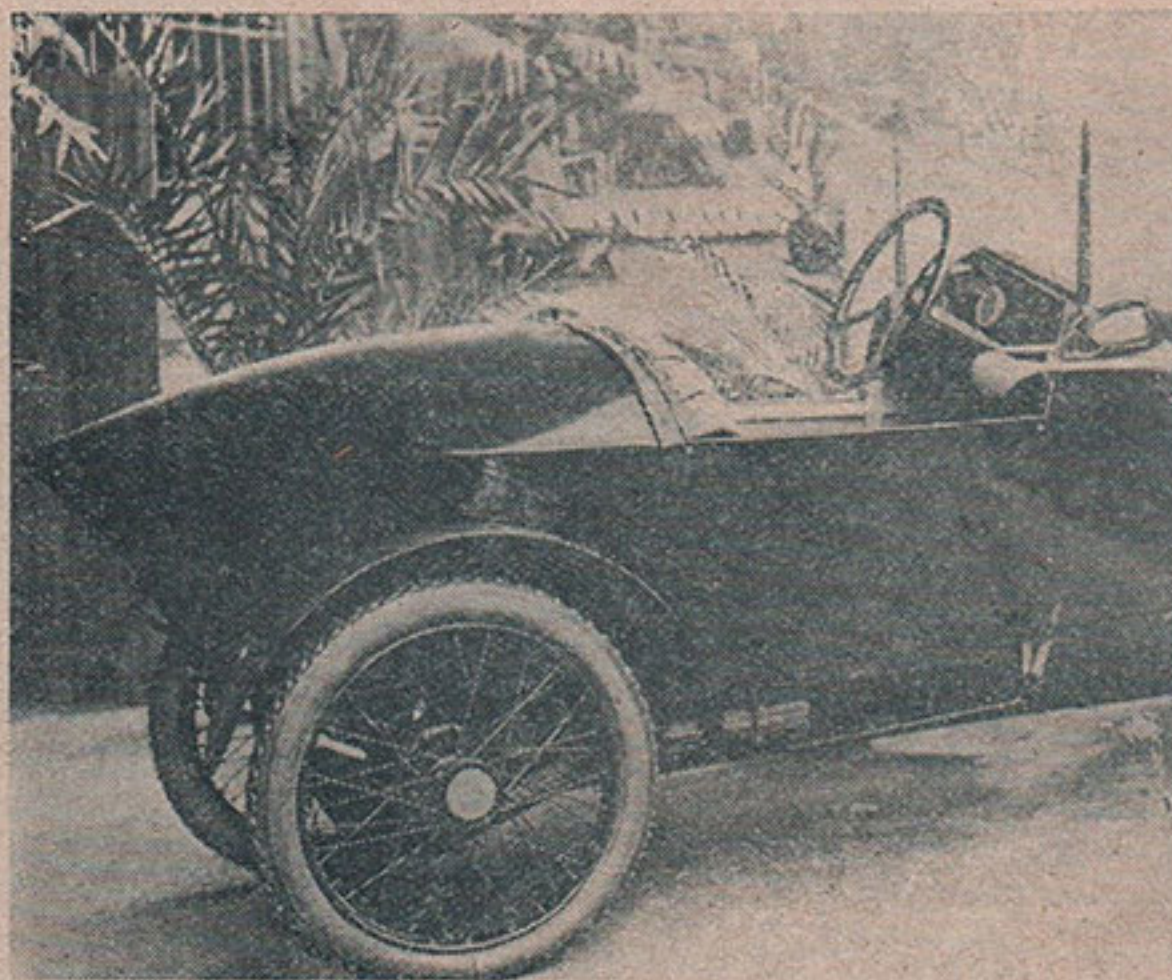
Le Phrixus est un très joli véhicule qui, comme tous ceux qui emploient ce système, se recommande d'une très grande simplicité avec un minimum de surveillance et d'entretien.

Le moteur est un 4 cylindres Altos de 59 x 100 donnant une force de 6/14 HP. Le régime du type touriste est de 1.800 tours, celui du type sport 2.600 tours. Les soupapes sont placées en chapelle d'un même côté, protégées par un carter. Le graissage est naturellement mécanique. L'allumage est assuré par une magnéto à avance fixe sur le type touriste qui comporte un Zénith horizontal placé directement sur le bloc. Sur le type sport l'avance est variable et le carburateur est un Zénith à T. D.

La transmission se fait par arbre à plateau et galet. Un détail intéressant: un ressort spécial assure une adhérence du galet d'autant plus forte que la démultiplication est plus réduite. On a donc une adhérence maximum au démarrage.

Les constructeurs assurent avoir trouvé, pour le galet, une substance spéciale, moins dure que le métal mais d'une résistance à l'usure plus grande que celle de l'acier.

La transmission aux roues s'opère par chaîne courte sous carter en aluminium fondu formant bain d'huile. La chaîne est tendue au moyen de deux tendeurs à rotule formant bielle de poussée.



La pointe arrière du Phrixus et son système de friction. La chaîne est sous carter.

Le châssis, en tôle emboutie, d'un empattement de 2 m. 36 pour une voie avant de 1 m. 10 et arrière de 0 m. 90 est suspendu à l'avant sur ressorts semi-elliptiques courant à l'arrière sur semi-cantilevers. Deux freins, sur le mécanisme et sur les roues arrière. Roues Phrixus, amovibles. Les constructeurs donnent, pour le type touriste, une vitesse de 70 kilomètres à l'heure, pour le sport, du 90. La direction s'obtient par engrenage et crémaillère.

Remarqué un pot d'échappement très ingénieux assurant, pour la ville, un silence absolu au moyen d'un bouchon perforé garni de paille de fer.

Plusieurs types sont fabriqués, touriste et sport, torpédo et camionnette légère.

PESTOURIE ET PLANCHON

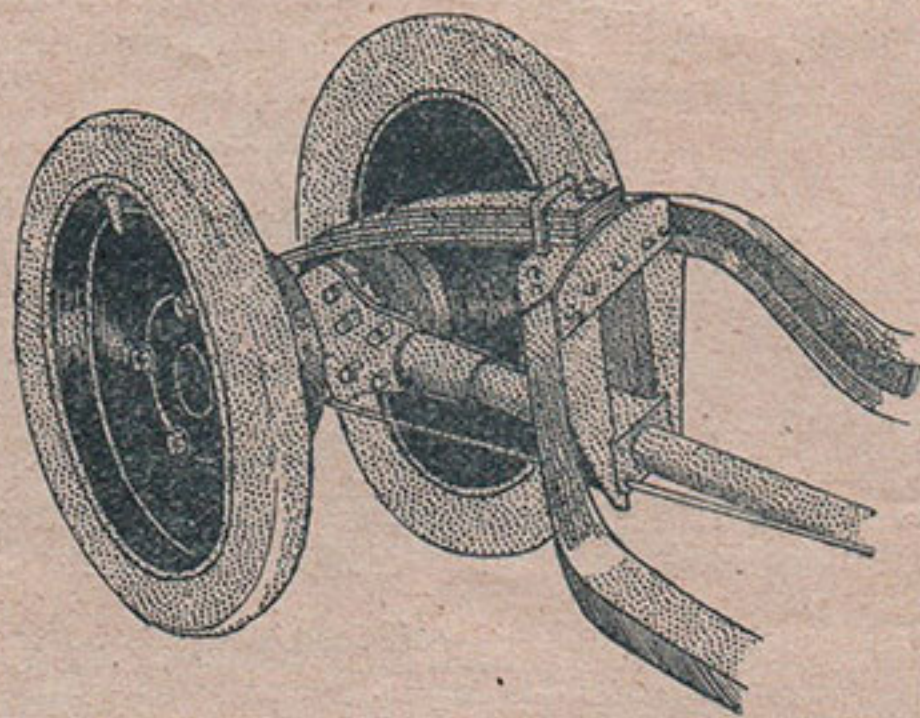
4 roues, 4 cylindres, cardan et pont arrière

Nous avons, ici, un curieux cyclecar sur lequel le constructeur a cherché à remplacer le manque de différentiel par une voie étroite à l'arrière. La voie avant est de 1 m. 15, l'essieu arrière ne mesure que 0 m. 33. Il est évident que dans les virages, même très durs, le ripage des roues arrière est, pour ainsi dire, nul et l'usure des pneus, réduite à un extrême minimum.

La suspension est assurée par un seul ressort semi-cantilever, très souple à l'arrière avec guides, analogues à ceux des essieux de wagons de chemins de fer.

Le moteur est un 4 cylindres monobloc de 52 x 80, donnant une cylindrée approchant de 750 cmc. Refroidissement par eau.

Les pistons sont en aluminium, le graissage se fait sous



La suspension arrière du Pestourie et Planchon, à voie étroite à l'arrière, pour supprimer le différentiel.

pression, par pompe mécanique à engrenages; les soupapes sont côte à côte, inclinées, la distribution est assurée par pignons hélicoïdaux, les coussinets sont lisses, en bronze dur. La culasse est détachable, comme sur presque tous les 4 cylindres exposés au Salon.

L'embrayage est à cône cuir, à double pente très progressif. La boîte de vitesse, oscillant avec le tube de poussée, constitue un ensemble avec le pont arrière. Elle donne trois vitesses et une marche arrière par double baladeurs, le levier est monté sur le couvercle de la boîte.

L'essieu arrière est entraîné par arbre à cardan et couple conique, avec roulements à billes partout.

L'essieu avant est très robuste, la direction s'opère par vis et roue tangente avec rattrapage de jeu.

Deux freins à segments sur l'essieu arrière, commandés par pédale et levier à main.

L'ensemble est réussi, la carrosserie avec pare-brise capote est confortable et spacieuse.

Les roues sont des Michelin amovibles, à voile plein.

En résumé, un cyclecar, qui est réellement p

En résumé, un cyclecar classique, sauf en ce qui concerne l'essieu arrière qui est réellement pratique, puisqu'il remédie presque complètement à l'absence de différentiel.

PEUGEOT

4 roues, 4 cylindres, arbre à cardan, pont arrière à vis sans fin

La Quadrillette Peugeot est un des cyclecars qui a obtenu le plus de succès auprès de la clientèle française. Légère, simple et rapide, pouvant se garer partout, ce petit cyclecar, signé du nom d'une grande marque, ne pouvait que plaire et donner de bons résultats.

Comme conception, la Quadrillette est nettement voiturette, en ce qui concerne la disposition des organes; elle est cyclecar par sa cylindrée, relativement faible, et son poids réduit.

L'empattement est de 2 m. 30, la voie de 0 m. 926 à l'avant, de 75 cmc. à l'arrière.

Le châssis est léger et solide, en tôle emboutie formant plancher, entretoisé par des traverses rivées.

Moteur à 4 cylindres, de 50 x 85 mm., catalogué 4 HP, en donnant réellement huit, facilement.

Refroidissement par eau à thermo-siphon, graissage par barbotage avec niveau constant alimenté par pompe. La distribution est faite par chaîne silencieuse. Embrayage à disques métalliques. Boîte à trois vitesses et marche arrière, transmission par roue et vis sans fin, vis en dessous, sans différentiel. Deux freins. Roues amovibles métalliques de 650 x 65, interchangeable.

Le réservoir contient 16 litres d'essence, il est placé à l'avant du châssis. La carrosserie est réduite, mais très confortable, grâce à des sièges bien décalés.

Il se fait aussi un type voyageur avec carrosserie tandem, le siège arrière étant remplacé par un large coffre à échantillons. La Quadrillette est, sans contredit, un des plus intéressants cyclecars présentés au Salon; nous en reparlerons à nos lecteurs.

RALLY

4 roues, 2 cylindres 45°, cardan et pont arrière

Ce nom n'est pas nouveau pour nos lecteurs, le Rally a déjà fait parler de lui et s'est acquis une très bonne réputation.

C'est un compromis entre le cyclecar-voiture et le cyclecar-motocycle. Au point de vue châssis, nous trouvons un bon châssis en acier profilé, suspendu sur quatre ressorts semi-elliptiques.

Le pont arrière, à couple conique, avec trompettes aluminium, l'arbre à cardan sont des solutions tout à fait « voiture ».

Au point de vue moteur, nous trouvons une solution ingénieuse, ainsi que du côté embrayage et boîte de vitesses.

Le moteur est un Harley-Davidson, 2 cylindres à 45° de 84,1 x 88,9, possédant une cylindrée de 989 cmc. Soupapes d'admission à culbuteurs, graissage automatique par barbotage et pompe mécanique. Tous nos lecteurs connaissant l'Harley, nous n'insisterons pas davantage.

Le point le plus intéressant consiste dans l'adaptation au cyclecar de la boîte à 3 vitesses Harley-Davidson avec son embrayage. Celle-ci est modifiée de telle sorte, que, le moteur étant placé transversalement au châssis, elle peut être montée directement derrière lui en bout d'arbre et être accouplée de l'autre côté à la cardan de l'arbre de transmission au pont arrière.

Le constructeur adapte, après coup, une marche arrière.

Comme ligne extérieure, l'ensemble est tout à fait heureux; le Rally a un empattement plutôt fort, le faux radiateur, très original, est placé tout à fait à l'arrière des mains de ressorts suivant la méthode des voitures de course.

Deux freins, comme toujours, et roues Michelin amovibles. La carrosserie B. G. est fuyante et confortable. Capote et pare-brise.

En somme, bonne mécanique éprouvée et signée en partie d'un nom fameux et joli aspect et extérieur.

C'est bien plus qu'il n'en faut pour plaire.

REGINA

3 roues, 4 cylindres, roue motrice arrière

Régina a été une des curiosités du Salon, au point de vue cyclecar. N'allez pas croire, par ces mots, que ce fut un véhicule grotesque ou simplement bizarre. Au contraire, la Régina est un cyclecar très bien venu, élégant et confortable, qui a été très admiré. Cependant, la disposition de ses organes est plus qu'originale et nous allons la détailler à nos lecteurs qui jugeront eux-mêmes les considérations qui ont inspiré les constructeurs.

Le Régina se présente sous l'aspect d'un 3 roues qui peut, d'ailleurs, se transformer en 4 roues. Une roue avant directrice, deux roues arrière motrices. Le radiateur est à l'avant, tandis que tout le mécanisme est à l'arrière de la voiture, complètement invisible, d'ailleurs, puisque renfermé dans la partie arrière de la carrosserie. Cela crée évidemment une carrosserie spacieuse et pour celui qui ne connaît pas le véhicule, il est impossible de s'apercevoir de la disposition des organes moteurs. Le moteur, un 4 cylindres Ruby de 55x95, avec carburateur Zénith et magnéto D. S. est placé à gauche et transversalement au châssis, parallèlement à l'essieu arrière et porte en bout d'arbre l'embrayage, à cône cuir, et la boîte à vitesses donnant trois rapports avant et une marche arrière. Cette boîte à vitesses, placée à droite, face au moteur, attaque la roue gauche du véhicule au moyen d'un arbre à flector. Une seule roue est motrice, supprimant tout besoin de différentiel. Cette disposition a ceci de pratique, qu'elle supprime les arbres longs et, par conséquent, est relativement légère.

La vitesse peut atteindre 65 kilomètres à l'heure en palier. La mise en marche du moteur se fait du siège, au moyen du même levier qui sert à changer les vitesses.

Les roues sont des Michelin amovibles de 710x90.

La suspension est assurée par un ressort à boudin enroulé à l'avant, par deux semi-elliptiques à l'arrière.

Le châssis est métallique avec un empattement de 2 m. 50 et une voie de 1 m. 24. Cela permet de monter des carrosseries spacieuses, à 3 ou 4 places. Plusieurs modèles étaient présentés. Une disposition heureuse réside dans la carrosserie torpédo transformable, en quelques instants, en conduite intérieure au moyen d'une partie supérieure amovible et très légère.

En fait, les constructeurs du Régina ont cherché, avant tout, à établir un cyclecar luxueux et confortable, apte aux grandes randonnées, puissant et rapide, avec un maximum de confort et d'économie.

Le Salon a dû être une heureuse affaire pour les constructeurs, car leur stand était constamment plein et les voitures exposées semblaient beaucoup plaire aux visiteurs.

SALMSON

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

Le vainqueur du Grand Prix des cyclecars a été l'objet, au Salon, d'une légitime curiosité due, en grande partie, à son récent succès du Mans et aussi à ses qualités mécaniques particulières qui en font un véhicule très intéressant.

Le moteur est un 4 cylindres monobloc de 62x90 ayant une cylindrée de 1.088 cmc.

Les culasses rapportées constituent un bloc séparé avec deux soupapes par cylindre placées directement dans la culasse et inclinées sur l'axe du cylindre. Le graissage est, naturellement, mécanique.

Refroidissement par thermo-siphon. L'embrayage est à cône inverse et la boîte à deux baladeurs commandés par levier à rotule donne trois vitesses et une marche arrière.

La transmission se fait par arbre à cardan et pont arrière à couple conique. Deux freins sur les roues arrière, à pied et à main.

Le châssis, en tôle emboutie, est suspendu sur 4 semi-cantilevers.

La direction est à vis et roue hélicoïdale. Les roues sont des 700x75, amovibles.

En résumé, le cyclecar Salmson, type A. L., est un bel engin, souple et vite, élégamment carrossé et qui fera envie à bien des amateurs de vitesse. Ce qui ne l'empêche pas, d'ailleurs, de constituer un bon véhicule utilitaire.

SENECHAL

4 roues, 4 cylindres cardan et pont arrière

Le Sénéchal est, lui aussi, un cyclecar tout empreint des données automobiles. Son constructeur a beaucoup travaillé pour lui donner, malgré tout, des dispositifs originaux. Dans l'ensemble, le Sénéchal est un petit châssis, très bien venu, moins lourd que beaucoup d'autres puisqu'il ne pèserait que 330 kilogrammes.

Sa récente victoire à Gaillon lui a donné une certaine notoriété et, bien que désavantagé par un stand assez mal placé, il n'en a pas moins rencontré beaucoup de succès au Salon. Plusieurs modèles étaient exposés dont une petite conduite extérieure vraiment luxueuse.

Le châssis de Gaillon et autres épreuves, carrossé en course, avec ses numéros, a suscité beaucoup de curiosité. Les torpédos étaient élégants et gracieux. Il y avait aussi un type camionnette pas mal du tout.

Le moteur est un de ces célèbres 4 cylindres Ruby qui ont si brillamment affirmé leur valeur au cours de cette saison sportive. Comme cotes: 55x95, graissage par pompe mécanique, magnéto Lavalette, carburateur Zénith, soupapes en chapelles, d'un même côté.

En somme, un moteur classique et plein de qualités.

Le refroidissement s'obtient par thermo-siphon.

L'embrayage est à disques secs; la boîte à vitesses est montée sur le pont arrière, elle est d'un poids peu élevé et donne 2 vitesses avant et une marche arrière.

L'expérience a prouvé, sur la plus populaire des voitures, que deux vitesses sont plus que suffisantes lorsque le moteur a une puissance suffisante. Et, ici, en égard au poids peu élevé du cyclecar et à la nervosité du moteur, on doit presque toujours conserver la prise directe.

Le carter de la boîte à vitesses fait corps avec celui du couple conique entraînant l'essieu arrière.

Le châssis est original, de forme triangulaire, ce qui, évidemment, lui évite toute déformation, puisque, géométriquement un triangle est indéformable.

Suspension par ressort transversal à l'avant, par semi-cantilever à l'arrière. L'empattement est de 2 m. 10, la voie de 1 m. 05. Deux freins, roues amovibles à rayons métalliques de 650x65.

Pour finir, une jolie carrosserie, très réussie et confortable à souhait, pare-brise, capote, roue de rechange montée et outillage, trois lanternes à essence; le Sénéchal se présente d'une façon très heureuse, et, en raison de sa conception pratique, de sa mécanique simple, sûre et robuste, l'accueil que lui ont fait les visiteurs du Salon n'a rien qui puisse étonner.

SIGMA

4 roues, 4 cylindres, cardan et pont arrière

Les usines Sigma présentaient un cyclecar très intéressant et très classique, très voiturette.

Châssis embouti, suspension avant par semi-elliptiques, arrière par 1/2 cantilevers. Roues amovibles.

Moteur Ballot 4 cylindres 62x90, refroidissement par eau, soupapes à culbuteurs, graissage mécanique; bloc moteur: la boîte donne trois rapports avant et une marche arrière.

Pont arrière avec cardan, poussée centrale avec tube et rotule. Comme empattement: 2 m. 60, la voie est de 1 m. 08. Le châssis nu pèse 250 kilos environ. Roues amovibles à rayons métalliques. Comme aspect extérieur et comme mécanisme, le Sigma est une voiturette qui ne pèse que 350 kilos. La carrosserie est confortable, comportant, naturellement, capote et pare-brise; dans l'ensemble, cyclecar très bien venu et bien construit, très classique.

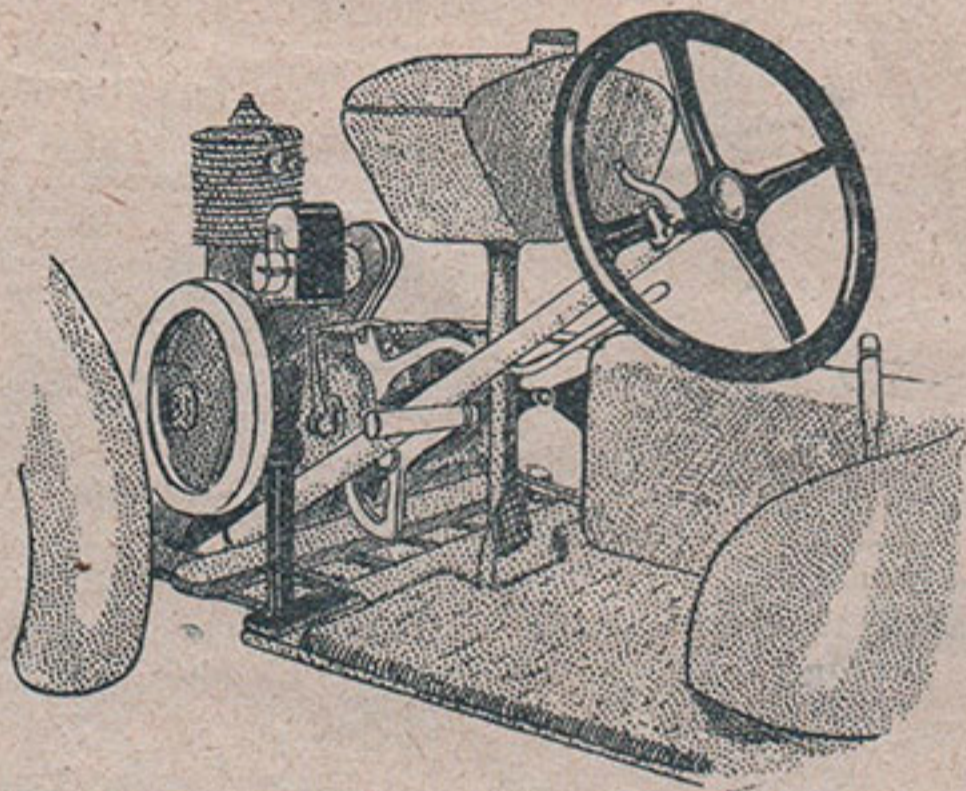
S. U. P.

Le cyclecar S. U. P. est une licence de l'Hinstin, dont nos lecteurs ont vu la description rapide au début de cette étude d'ensemble.

UTILIS

L'Utilis n'a pas été sans causer une certaine surprise au Salon. Et, en disant surprise nous sommes modestes, stupéfaction serait plutôt le mot. Au premier abord, les visiteurs n'en croyaient pas leurs yeux, à l'essai, ma foi, ils changeaient complètement d'avis et trouvaient l'idée plus qu'heureuse, puisqu'elle permet d'offrir un cyclecar rapide et sûr à un prix invraisemblable. Rapide, parce que, possédant un moteur puissant pour son poids; sûr, parce que très simple, composé exclusivement d'organes à toute épreuve et signés du nom de grands constructeurs.

Le châssis est composé de lames de bois spécial, très flexible et absolument incassable. Ce châssis remplace la suspension puisque très long et très flexible. L'essieu arrière



Le groupe moteur de l'Utilis, moteur Train, boîte Soyer, avec kick, transmission finale par courroie.

et l'essieu avant sont montés directement aux extrémités.

Le moteur est placé à l'avant, c'est un Train monocylindre deux temps de 350 cmc., 3 1/2 HP, refroidi par ailettes. Il entraîne les roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte à deux vitesses, et embrayage Soyer, dont l'excellence n'est plus à démontrer. Elle est simple et très robuste.

La mise en marche s'opère par un levier placé à portée de la main du conducteur. La transmission finale se fait par une longue courroie. Le moteur et la boîte sont placés sous un capot qui protège en même temps les passagers. Comme sièges, deux baquets confortables.

Le volant de direction est de grand diamètre, bien en main, il commande directement les roues avant, montées sur pivots et chapes.

La suspension par le châssis, quoi qu'on puisse croire, est très efficace, les sièges étant placés au milieu du véhicule.

En somme, l'Utilis remplit bien les désirs du constructeur: faire un véhicule qui soit une bonne moto confortable et un cyclecar bon marché; un cyclecar qui soit sûr et confortable, propre, économique et rapide.

Le problème est bien résolu, il était difficile de faire mieux dans cet ordre d'idée.

Souhaitons bonne chance aux fabricants de l'Utilis qui ne peuvent que rencontrer le succès, le méritent et l'auront, sans aucun doute.

WELER

4 roues, 2 cylindres, cardan et pont arrière

Il y avait, à ce stand, beaucoup de choses intéressantes je dirai même curieuses. Deux modèles: 500 cmc. et 1.100 cmc.

Le cyclecar de 500 a obtenu un vif succès de curiosité à cause de la disposition de ses organes. C'est un quatre roues, sièges au milieu, moteur à l'arrière.

Naturellement ce moteur est un 2 temps Sicam, brevet Violet, à 2 cylindres, refroidissement par ailettes.

Ce moteur est placé à l'extrémité du châssis. L'embrayage et le changement de vitesses s'opèrent au moyen d'un système à poulie extensible manœuvré par recul de l'essieu arrière. Les joues de la poulie clavetée sur l'essieu arrière sont maintenues pressées par un fort ressort. Lorsque l'on recule l'essieu, la courroie ne pouvant s'allonger, les joues de la poulie s'écartent et donnent un diamètre de plus en plus petit. Dès que l'on laisse revenir l'essieu, la courroie se détend, les joues se rapprochent et on arrive ainsi aux positions de petite vitesse et débrayage.

La suspension se fait par ressorts semi-elliptiques à l'arrière, semi-cantilevers à l'arrière. Roues amovibles. Roue de rechange et pare-brise.

Le cyclecar 1.100 cmc. est beaucoup plus classique. Moteur Violet-Sicam, 2 temps, 2 cylindres à eau, embrayage à disques, boîte à 3 vitesses et marche arrière. Pont arrière à couple conique. Arbre à cardan normal.

Deux freins, sur mécanisme par pédale au pied, sur les roues arrière par levier.

Roues amovibles Violet avec blocage par double cône, comme sur le petit 500 cmc.

La direction est irréversible par vis et secteur.

En somme, une voiturette, sauf en ce qui concerne le moteur qui, lui, est nettement cyclecar et, naturellement, l'absence de différentiel.

Ligne très sport; comme carrosserie, 2 sièges décalés confortables, capote, pare-brise, 2 roues de rechange.

En somme, un beau véhicule, digne de son constructeur et de l'ingénieur éminent qui l'a si souvent piloté en course.

Complément d'essai de la Quadrillette Peugeot

Dans le compte rendu d'essai de la Quadrillette Peugeot, publié dans le dernier numéro de *Moto-Revue*, j'avais fait des réserves en ce qui concernait le carburateur, qui n'était pas un carburateur de série. Bien m'en a pris, car, avec le Zénith, monté sur les quadrillettes de série, j'ai obtenu une vitesse de 68 kilomètres à l'heure (au lieu de 65) sur la même route Versailles-Rambouillet, et une consommation de 4 lit. 8 aux 100 kilomètres sur le parcours Versailles-Le Mans.

L'essai précédent est donc à rectifier dans ce sens.

M.-P.

L'abondance des matières nous oblige à reporter à notre prochain numéro l'article de notre collaborateur L. A. B. sur les cyclecars du Salon.

Nous reprendrons également à partir de notre prochain numéro, la publication de nos articles techniques et pratiques que les comptes rendus du Salon nous avaient forcés d'interrompre.

NOTRE COUVERTURE

Nos lecteurs trouveront, au verso, la description détaillée du cyclecar Cyclauto, 4 cylindres, qui a obtenu au Salon un succès considérable. Le Cyclauto est fabriqué, 100, rue Rouget-de-l'Isle, à Suresnes, où nos lecteurs pourront s'adresser de notre part pour demander tous renseignements complémentaires.

Le "CYCLAUTO"

Cyclecar 3 roues, 4 cylindres, soupapes par culbuteurs, graissage sous pression, 3 vitesses et marche arrière, transmission à cardan par différentiel, roues interchangeables.

Il n'est pas un de nos lecteurs qui ne connaisse, sinon de vue, tout au moins de nom, le cyclecar Cyclauto. Le trois roues a ce grand avantage qu'il permet de répartir sur l'ensemble du châssis l'économie de poids réalisée sur la quatrième roue ainsi que l'essieu et le ressort correspondant.

En fait, au premier examen, on est réellement frappé de la solidité absolument exceptionnelle du Cyclauto. Le châssis, que le constructeur a pu faire lourd à souhait, est en tubes d'acier étiré extra résistant, soudés à l'autogène, et réelle-

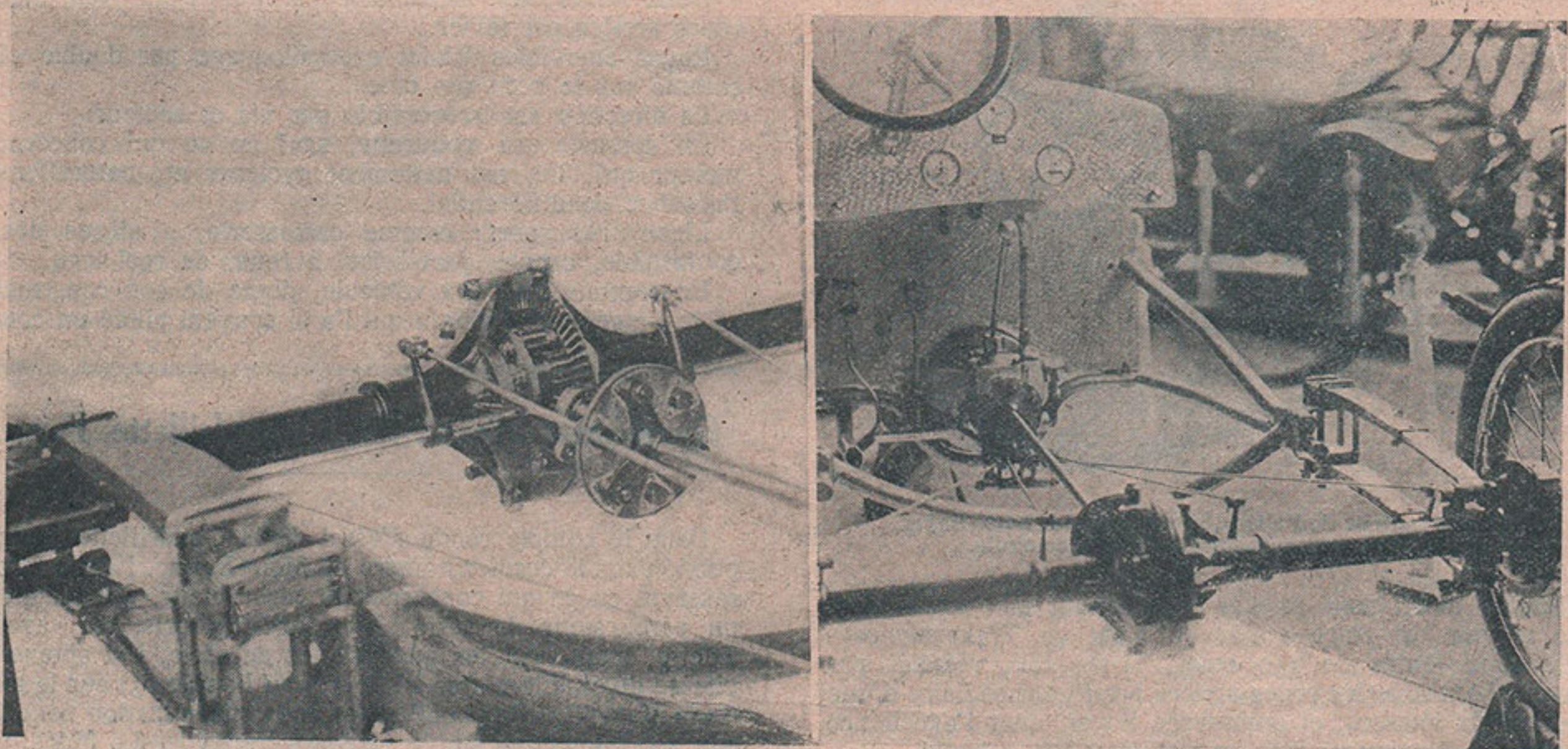
en aluminium, facilement démontable, qui donne au moteur l'aspect d'un sans soupapes puisqu'il n'y a aucune saillie et que le carter des culbuteurs emboîte exactement la ligne extérieure des chemises d'eau.

Le vilebrequin en acier, au nickel chromé, à plateaux circulaires tourillonne sur de gros roulements à billes. Les bielles sont en acier forgé, à section elliptique, les pistons, en fonte, portent quatre segments dont un de raclage d'huile.

Le graissage est fait sous pression, par pompe à volets excentrés, une dérivation d'huile assure le graissage de l'arbre à cames. Circulation d'eau par thermo-siphon, avec ventilateur.

Le moteur et la boîte forment bloc moteur, celle-ci donne trois vitesses et une marche arrière, avec embrayage à cône garni de ferrodo.

Deux cyclecars au Salon avaient un différentiel, le Cyclauto est un de ces deux. L'économie de poids réalisée sur une quatrième roue a permis au constructeur de construire un pont arrière de voiturette, nécessaire à cause de la largeur du véhicule, largeur indispensable si l'on veut une carros-



Sur le châssis exposé par "Cyclauto" le différentiel est ouvert pour montrer les satellites.
Sur la photo de droite on remarque le châssis en tubes et la suspension arrière par semi-cantilever double.

ment à l'épreuve de la route. On connaît la disposition du Cyclauto. La roue avant, directrice, est montée sur une fourche spéciale très solide et très douce, suspendue par quatre ressorts semi-cantilevers, avec amortisseur Hartford, supprimant le coup de raquette dans les plus mauvais caniveaux.

La suspension avant, parfaite en tous points, n'est pas moins heureuse que celle arrière qui est également assurée par quatre demi-ressorts, semi-cantilevers.

La tenue de route est parfaite, le faible poids des organes non suspendus donnant l'impression que la voiture colle à la route, même sur les plus mauvaises.

Le moteur est digne du cyclecar ou réciproquement.

Il est entièrement fabriqué par les constructeurs et présente des caractéristiques très modernes.

C'est un quatre cylindres de 55 x 100 dont le régime normal est de 2.700 tours. Les cylindres sont en fonte au creuset d'un seul bloc dans lequel sont noyés les conduits d'admission et d'échappement.

Les soupapes sont commandées par culbuteurs qui reçoivent leur mouvement directement de l'arbre à came qui est placé dans l'axe et au-dessus des cylindres et est commandé par pignons d'angle. Le tout est logé dans un carter

serie vraiment confortable. Les satellites sont constitués par des engrenages droits. Deux freins, naturellement, au pied et à la main, agissant tous deux sur roues arrière.

Le poids total du véhicule n'excède pas les 350 kilos réglementaires. L'empattement du châssis est de 2 m. 35, la voie de 1 m. 25.

Comme roues, des 650 x 65 amovibles et interchangeables. La carrosserie, qui mesure 1 m. 05 de largeur intérieure, comporte un coffre spacieux à l'arrière, une capote, un pare-brise, l'éclairage acétylène par bouteille avec trois lanternes et une quatrième roue de rechange.

Les qualités du Cyclauto sont trop nombreuses pour que nos lecteurs ne s'y intéressent pas tout spécialement. Ils verront, à l'usage, que le Cyclauto se comporte encore mieux que sur le papier, composé qu'il est d'organes simples, solides et travaillant dans des conditions très sûres et très étudiées. Ajoutons à cela des métaux parfaits et un usinage impeccable et il sera facile de comprendre pourquoi le Cyclauto ignore la panne et pourquoi un voyage de 1.000 ou 2.000 kilomètres ne lui fait pas plus peur qu'une tranquille ballade hebdomadaire sur les routes de Poissy, de Chartres ou de Fontainebleau.

CHAMPIONNAT DE FRANCE 1921 (TOURISME) Catég. 350

Totalisation des points : PARIS-NICE, CONCOURS de l'U.M.F., PARIS-AUXERRE

CHAMPION : DUBOST sur D.F.R.

**PALMARÈS 1920-21
des MOTOS FRANÇAISES**

D.F.R.

Gometz-le-Châtel, cat. 350 1^{er} X... sur D.F.R.
(Course de Côte), id. 2^o X... sur D.F.R.
Grande Ceinture, id. 1^{er} DUBOST sur D.F.R.
id. id. 2^o X... sur D.F.R.
Concours de Consommation 1^{er} DUBOST sur D.F.R.
id. cat. 350 2^o PIERRE sur D.F.R.
Paris-Nice (Coupe de Motocyclisme)
3 D.F.R. au départ — 3 D.F.R. à l'arrivée — 3 Médailles d'Or
Paris-Nice, cat. 350 1^{er} DUBOST sur D.F.R.
id. id. 2^o BOULANGIER sur D.F.R.

Course de Côte d'Argenteuil
side-car cat. 350 2^o DUBOST sur D.F.R.

Paris-les Pyrénées-Paris
(2.000 kilom.) cat. 250 1^{er} PIERRE sur D.F.R.
Paris-Auxerre, cat. 350 1^{er} DUBOST sur D.F.R.
id. id. 2^o PIERRE sur D.F.R.
Côte de Laffrey (tourisme 350 cc) 1^{er} PERROUD
sur D.F.R.

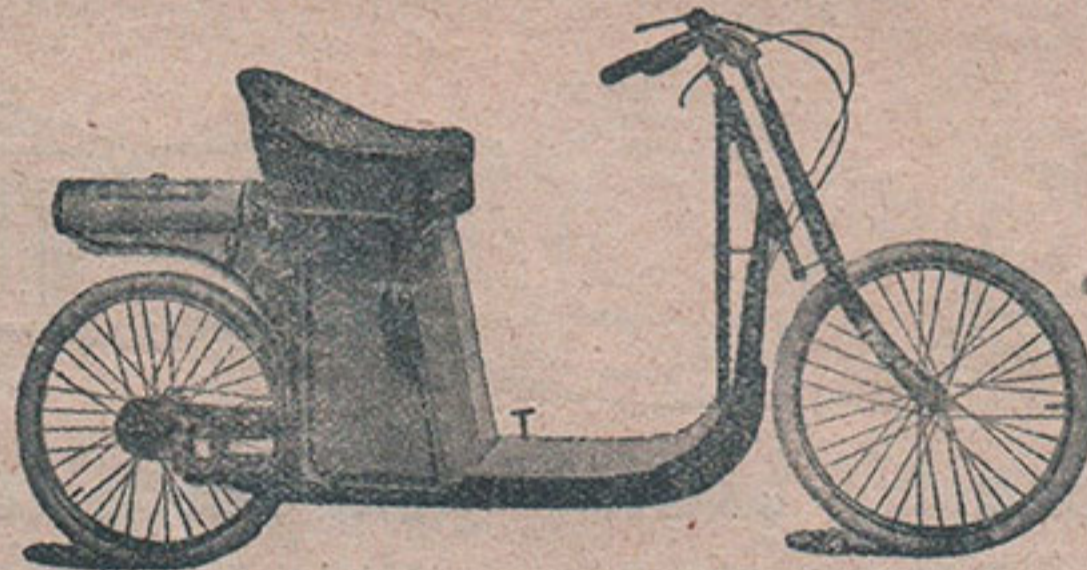
Concours d'Élégance de la Baule
1^{er} ORLOWSKY sur D.F.R.

N. B. — Tous ces résultats ont été obtenus sur des Machines du modèle strictement commercial.

Pneus HUTCHINSON — Moteur TRAIN — Bougie SOL, type DUBOST

DÉSERT ET DE FONT-RÉAULX, Constructeurs, 188, Avenue de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE
TÉLÉPHONE : NEUILLY 7-79
EN VENTE ÉGALEMENT : 41, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

LE VÉLAUTO



MONET-GOYON

Confirme ses SUCCÈS de l'année

CHAMPIONNAT DE FRANCE des SCOOTERS, MEETING de BOULOGNE, MEETING de CALAIS

en gagnant le **CIRCUIT NORMAND (486 kilom.)**

2 Machines au départ, 2 Machines arrivées premières sans **AUCUNE PÉNALISATION**

SEUL

LE VÉLAUTO A PU GRAVIR LA COTE D'HOULGATE
GAGNANT AINSI LA COUPE OFFERTE PAR
— "LA VIE AU GRAND AIR" —

Demander Renseignements sur le VÉLAUTO

MONET & GOYON, 57, rue du Pavillon, MACON
6, rue de Moscou, PARIS

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

LE PLUS GRAND SUCCÈS DU SALON

est sans contredit la Motocyclette anglaise

VELOCETTE

2-TEMPS, 2 HP 1/2, 2 VITESSES

qui célèbre déjà en Angleterre s'est révélée cette année en France dans les plus grandes épreuves : PARIS-NICE, CONCOURS D'ENDURANCE, PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS, CRITÉRIUM de l'A.M.M. et a remporté le titre de

CHAMPION DE FRANCE (TOURISME)
catég. 250 cc.)

Pour les acheteurs n'ayant pu venir au Salon et pour leur permettre de profiter des mêmes avantages, le prix exceptionnel de : **3.500 FR.** (taxe comprise) sera consenti jusqu'à fin Novembre.

DELAUNÉ, BERGER, BOUDÈNE, 25, Rue Ruhmkorff, PARIS - Téléphone : WAGRAM 28-71

MOTO-COMPTOIR

Concessionnaire exclusif pour toute la France
des CÉLÈBRES MOTOCYCLETTES :: ::

A. J. S. - ARIEL - DIAMOND
READING-STANDARD

Grande Baisse de Prix sur toutes ces Motocyclettes



AGENTS SÉRIEUX DEMANDÉS

167, Boulevard Pereire, 167 - PARIS (17^e)

TÉLÉPHONE :
Wagram 83-45

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

PETITES ANNONCES

TARIF : 3 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 3 insertions gratuites de 2 lignes (au total 6 lignes); il se trouve de ce fait remboursé du montant de son abonnement. Les annonces gratuites ne doivent pas être à caractère commercial.
 Toute annonce devra être rédigée sur feuille séparée, sans autre formule que la rubrique dans laquelle elle doit être insérée et le N° si cette annonce doit paraître plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.

ON DÉSIRE VENDRE

Motos, Automobiles, Scooters.

Moto, solo de luxe, 4 HP 1/2, 1921 eau, type ecclésiastique ou dame ou échanger contre cyclecar, eau, bon état. Berte, 44, rue Lariche, Tours.

Triumph, 1920, 5 HP, 3 vit., boîte, écl. élect., carte grise, plaq., bas prix, urgent. Mercier, 162, av. Daumesnil, Paris.

Wanderer, très bon état, 4 1/2, P. S., 2 cyl., 2 vit., modèle 1918-1919, 2.400 fr. Bliersbach, à Metz.

Sunbeam, type Paris-Nice, état neuf, nomb. accès., tan., sad. carte grise, 320. Candmant, 7, av. Thiers, Le Raincy (S.-et-O.).

Moto Alcyon, 2 HP 1/2, en parf. état, ou échanger contre bicyclette à moteur. S'ad. Dagmez, 23 bis, Bois des sapins, Soissons (Aisne).

N. S. U., très bon état, 6 P. S., 2 cyl., 2 vit., 3.000 fr. Bliersbach, à Metz.

A. B. C., 3 1/2 HP, fin 1920, très peu roulé et revue ent. nomb. acc., c. départ serv. militaire. Bohin, Le « Prieure » Laigle (Orne). 3.800 fr.

Moto solo, moteur 2 1/2, de Dion, bon état, 500 fr., caisse sidecar f. sabot, 150 fr. Marius, 30, rue du Pont, Neuilly-sur-Seine.

F. N., 2 3/4, mono état de marche, essai à volonté, 800 fr. Klein, 102, av. Marigny, Fontenay-s.-Bois (Seine).

Deronzière, 3 1/4, débray., et pn. neufs, excell. état, marche parf. 1.200 fr. Aubin photo Aillaud-Abbé (Tarn).

N. S. U., 3 1/2 P. S., 2 cyl., très bon état. Bliersbach, à Metz.

Peugeot, 2 3/4 2 cyl., Paris-Nice, état neuf t. b. pneus 1.500 fr. Beaunarde, Jouy-en-Josas (S.-et-O.).

Moto moderne, neuve, 3 HP 1/2, 2 vit., débray., kick starter, acces., outillage, 1.950 fr. Balouzat, Sermoise (Nièvre).

Indian sport, 3 HP, 2 t., 3 vit., débr., état neuf, garanti Lefin, 66, rue Château-des-Rentiers, Paris. Dimanche matin ou sur rendez-vous.

Cleveland, 3 HP, 2 vit., débray., acces., klaxon, ch. neuve; état neuf, 2.400 fr. Vercherand, pharmacie Ambert (P.-de-D.).

Moto A. B. C., neuve, dernier mod., acces., essais, 3.500 fr Jacques, 104, av. Villiers, Paris.

Alcyon, 3 HP 1/2, 2 cyl., Amac Bosch, type 1915. Authé, 18, av. du Chemin de fer, Le Raincy (S.-et-O.).

Moto roue, auto wheel, état neut, prix avantageux. Tricot, 9, rue Charles-Beaurepaire, Rouen (S.-Inf.).

Magnat Debon, 3 1/2 HP, entièrement révisonnée ou remise à neuf, sacoche garnies, 2 chambres rechange. Louis, 51, rue Blomet, Paris (15°).

Cleveland, 3 HP, comme neuve, garantie, compl. équipée, 2.800. Rolland, Grande-Rue, Briare (Loiret).

Moto Roue, auto wheel, état neuf, prix avantageux. Tricot, 9, r. Charles-Beaurepaire, Rouen.

Cleveland, 3 HP, 2 vit. débrayage, accessoires, klaxon, ch. neuve, état neuf, 2.400. Vercherand pharmacie, Ambert (Pas-de-Calais).

Moto moderne, neuve, 3 1/2 HP, 2 vitesses débrayage, kick starter, accessoires, outillage, 1.950. L. Balanzat, Sermoise (Nièvre).

Vélocimane Monet Goyon, 2 vit., jamais roulé, parfait état, bonne cond. Jean-Louis Struchen, Charquemont (Doubs).

Moto solo de luxe, 4 HP 1/2 1921, eau, type ecclésiastique ou dame, ou échanger contre cyclecar, eau, bon état. Berte, 44, r. Lariche, Tours.

Roue motrice, Motor Fly Voisin perfectionné, carbur. Amac, montée sur bicyclette Cottureau, moteur absolument, neuf, marche parfaite, vente pour cause double emploi, essai

à volonté, 1.200 fr., valeur de la roue seule, 1.500. R. Lulan, horloger, Luxey (Landes).

Motosacoche 2 HP, exc. état, roulé 1.500 km., Bosch, selle B. S. A., courroie neuve rech., access. 1.100. P. Roujol, 23, rue Allard, Saint-Mandé (Seine).

Clément, 2 3/4, parf état, 2 vit., 3 l. aux 100 km., 1.250. Ecr. Feuillet, 25, avenue d'Orléans, Paris.

Motor Fly Voisin, tr. bon état, seul, 1.350, avec bicycl. 1.650. Robert, 23, r. Viète (17°).

Norton, 3 HP 1/2, course dernier modèle, comme neuve, à vendre ou partie échange voiturette ou cyclecar. S'adresser : W. 135, boulevard Malesherbes.

Hobart, par partic., 2 temps, 2 vit. access. parf. état, 1.800. Grosbois, 44, rue des Petites-Ecuries, Paris.

D. F. R., 3 1/2 HP, 2 temps, 2 vit., état neuf. Berthelot, 20, rue Peligot, Enghien-les-Bains (Seine-et-Oise).

Peugeot 1920, 2 cyl. 6 HP, 3 vit. débr. Kick, très bon état, à vendre, ou échanger contre mono anglaise. Ecrire à R. Odinet, 193, rue de Tolbiac, Paris.

Monet-Goyon, scooter 1 1/2 HP 1921, 2 vit., tout neuf, marche parf., équip. et p. rechange. Mayeux, 139, avenue Saint-Ouen, Paris.

Autofauteuil, 4 HP, débr. 2 vit., moteur ét. neuf, 2.200. Perrin, 15, rue Crossardière, Laval (Mayenne).

F. N. 4 HP, 4 cyl., moteur revu, bon état mécan., marché garantie, 1.200. Lemoye, 65, rue Saint-Lazare, Aumale (Seine-Inf.).

A. B. C., spéciale sport, moteur surcomprimé carburateur Longuemare, Dunlop extra heavy 650 x 65, grand frein avant, compteur Cowey, neuve. Jeanniot, 34, rue du Bois, Clichy (Seine).

Levis, 2 temps, 2 vit., mod. spec. 3 HP, pist. alum., pneus nfs, état parfait, 2.000. Gabriel Pontchartrain (Seine-et-Oise).

Cleveland, roulé 3 mois, 1.800. Dr Picaut, Cannes-la-Bocca (Alpes-Maritimes).

Roue Auto-Wheel, luxe, entièrement révisée, pneu état excellent, bas prix. Faire offres, H. du Minehy, Clin-Guérande (Loire-Inférieure).

D. F. R., neuve, pas déballée, 3 HP 1/2 1921, cause maladie, 4.000. Ravon, Beaulieu-sous-la-Roche (Vendée).

Scooter Monet et Goyon, parfait état, 1.800. Ecrire L. Cohn, 18, rue Franklin, Coubevoie.

Moto Albatros, course, route et piste c/m 3, 110 à l'heure, état de neuf, marche garantie. M. Billouin, 104, av. Villiers.

Triumph, absolument c. neuve, phare, cornet, outillage, 3.000, 21, rue Franklin, Montreuil (Seine). Tél. 451.

Tandem mixte, roue arrière motrice Lumen, prix 1.200. Guérin, 8, rue de Toul, Paris (12°).

Peugeot, 3 HP, complète, état de marche, 600, carte grise. Sur rendez-vous. Guy Bignon, 7, avenue de Verdun, à Issy-les-Moulineaux (Seine).

Magnat Debon, dernier modèle, rapide, 2 cyl., 4 HP, boîte 2 vit., embr. cône cuir, nbx access., état neuf, enlever c. départ, 2.700. Blanc, 1 quai d'Occident, Lyon.

Motosolo neuve, suspension Jacquet-Maurel, 2.000. Barrias, 35, rue François-1^{er} Paris.

Triumph dernier modèle, boîte 3 vitesses, état absolu de neuf, pas roulé, 3.700. Coquerel, 41, rue Armand-Sylvestre, Courbevoie.

Terrot, 3 HP, neuve, dernier modèle, bas prix. Toulouse, instr, Saint-Izaire (Aveyron).

Motosacoche, 5 HP, 2 vitesses, en parfait état, éclairage, compteur O. S., toute équipée, 3.000. Thuillier, Vals-les-Bains (Ardèche).

Cleveland, 3 HP, 2 vitesses, comme neuve, garantie, 2.400. Chambotte, 3, rue Firmin, Toul.

PETITES ANNONCES

Cleveland, 3 HP, parf. état, peu roulé, équip. rechange, bas prix. Colomb, bijoutier, Ambert (Puy-de-Dôme).

B. S. A., très bon état, peinture neuve, suspension de selle spéciale très douce, 3.300 ou échanger contre sidecar Indian, bon état. Bureau d'architecture, Chambley (M.-et-M.).

Deux cyclotracteurs ayant roulé 200 km., avec pièce rechange état neuf, 750 fr. l'un. Ecrire pour rendez-vous, Barriol, 21, boul. Batignolles.

Roue motrice Lumen, pour bicyclette, avec groupe moteur complet, état neuf, 600 fr., occ. pour raison de santé. Thomas, 31, rue Croix-Nivert, Paris.

Cyclotracteur ayant fait 200 km., prix 585 fr., avec bicyclette angl., 3 vit., pneus renforcés, le tout pour 975 fr. A vendre de suite, cause de départ à l'étranger. Cusido, 29, rue de Mogador, Paris.

Cyclotracteur neuf sur bicyclette anglaise 1^{er} marque, 3 vit., cause double emploi, 1.300 fr. Jaquet, 9, rue Picot, Paris, XVI^e.

Sidecars

G. L., 6 HP, roue rech., carte gr., nomb. acces., excellent état. Ecr. Schwab, 15, place République, Paris.

Clément, 5 HP, revis. à neuf, carte grise, ess. à volonté, 2.400 fr. Potin, 64, rue Bellechasse.

Indian, side parfait état, garantie, outillage, biplace L. V., neuf, prix à débattre. Besgueux, 262, route Nationale, Pavillons-s.-Bois.

Indian, 9 HP, 1920, side gd biplace, luxe, émail, kick starter châssis surbaissé, cte gr., access., chaînes pneus neufs, 4.500 fr. Fetizons, Alençon.

Sidecar osier, vannerie fine, jolie forme confortable, 600 fr. Roger Gillier, à Gorre (Hte-Vienne).

Harley, sidecar ent., revisé peinture neuve, pn., bon état, 3.700 fr. Félix, 34, rue du Pont, Neuilly-sur-Seine.

Sidecar, robuste, osier forme obus, avec mallette, excellent état, pneu et ch. air rechange. D^r Née, à Cherbourg.

B. S. A., grand luxe, 5 HP, boîte 3 vit., sidecar G. L., pare-brise, capote, éclairage élect., klaxon, access., c. neuf, bas prix. Royer, 19, rue Emile-Zola, Champigny (Seine).

B. S. A., 4 1/2 HP, side sport, pare-brise, écl. Magondeaux, moto et side c. neufs, 3 pneus, 4 chamb., nombreux accessoires, rechange, 3.950 fr. Audrain, subdivision, Dieuse-sur-Meuse.

Indian, sidecar, 9 HP, 2 cyl., remis ent. neufs, luxueusement, visible, 4, rue Arrivée, Ermont (S.-et-O.).

Triumph, sidecar G. L., type sport, parfait état, acces., à vendre cause double emploi. Ecrire Have, 24, rue St-Lô, Rouen (S.-Inf.).

Blériot, sidecar neuf, 5 HP, à fait 300 kilom., 4.500 fr. Rossignol, tissage à la Chapelle-Moche (Orne).

Gladiator Clément, 4-5 HP, 2 vit., débray., mise en marche, moteur état neuf, side osier, 3.000 fr. Souilhac, à Latouille (Lot).

Sidecar, 5 HP 1/2, cause dép., 2 vit., déb., état abs. de neuf, ess. à vol. Se prés. ou écrire G., 15, rue Wattignies, 12^e.

Indian, side, 2 places, parf. état de marche, équipée, gr. tourisme, pare-brise, porte-bagages, sur moto et side, 2 pneus, 3 chambres, 1 chaîne rech., acces., carte grise. Essai. 1 magnéto Dixie p^r Indian, état neuf. S'adr. après 17 h., Durécu, 72, rue de Tolbiac (13^e).

Indian, 9 HP, état neuf, émail noir, side B. G. sport, 3.500. Rideau, 21 avenue Gambetta, Auxerre.

Sidecar robuste, osier, forme obus, avec mallette, excellent état, pneu et ch. à air rechange. D^r Née, Cherbourg.

B. S. A., sidecar comme neuf, nombreux rechanges, essais à volonté, bas prix. Jaffrennou, parc A. L. V. F., Mailly (Aube).

Indian, sidecar 9 HP, remis ent. à neuf, luxueuse, prix très intéressant. Antoine Massip, hôtel de la Poste, Limogne (Lot).

Motosacoche sidecar, 5 HP 1/2, très bon état, cause départ, visible le mat. Dancourt, 8, pass. des Abbesses Paris.

Très joli sidecar Indian, très bas prix, marche parfaite, double emploi. Thizalet, Pincé, Sable (Sarthe).

Sidecar seul, complet, avec attaches, capitonné avec portière très bon état, 600. Charles, Port-d'Envaux (Char.-Inf.).

Side Alldays, 8 HP, neuve, gd luxe et vitesse, boîte 3 vit., vend 3.600, et cherche moteur 1.100 cc. 63, av. Clemenceau, Vésinet.

Indian side, 9 HP, comme neuve, carte grise, impôts payés. Burekhart Lucien, 87, rue de Paris, Franconville (S.-et-O.).

Clyno, 6 HP, 3 vit., chaînes neuves, parfait état, 3.500. Trémé, Beton, Bazoches (Seine-et-Marne).

Triumph, 5 HP, boîte 3 vit., side G. L., état neuf, pare-

brise, nbx acces., pièces rechange, 4.000. Lesiourd, 41, boulevard Versailles, Suresnes.

Harley-Davidson, sidecar, bon état, sidecar Garnier sport 5.000, visible pour essai chez Chassagnon, 8 bis, rue Descombes. Urgent.

G. Lévy sid., parf. état, pn Dunlop neufs, mot Mag., b. Sturmey, 4 r. amovibles, écl., out., cap., p.-br., guidon sport et tourisme, à céder 3.950 cause fin bail garage. Vally, 14, rue Thiers à Bernay (Eure).

Moto-sidecar, American-Excelsior 8/10 HP, grand tourisme, sidecar carrosserie grand luxe, capote pare-brise, compteur O. S., éclairage Magondeaux, pneus, chambres, accessoires, garantie pas 6 litres aux 100 km. 760 x 90 à l'arrière. Ecrire pour rendez-vous: Picault, 2 pl. Mairie, Puteaux.

Harley, side, état et marche parfaits, carte grise, pneu, chambres, cause achat auto. Orvat, assurances Loches (E.-et-L.).

Clément 5 HP, 2 cyl. 1921, 3 vit., roues interch., 1 roue rechange, compteur, phare, klaxon, très peu roulé, prix avantageux. P. Bernard, Châteauneuf-du-Faou (Finistère).

Indian, side biplace luxe Garnier, capote, pare-brise, porte-bagages avec malle, phare, pneu et chambre rechange, outillage, carte-grise, le tout état neuf, affaire exceptionnelle. Pernot 32, rue de la Chine, Paris.

Douglas, 4 HP, parfait état, side G. L., 4 attaches, pare-brise, 3 chambres, 1 enveloppe rechange. J. Chaussenot, 42, rue de Bondy, Paris.

B. S. A., état neuf, side G. L., nombreux acces. Bas prix. Dargenton, 38, rue Talma, prolongée Vitry-sur-Seine.

Indian side, modèle 3 boules. 2.000 francs. 124, rue Convention (15^e).

Sidecar G. L., état neuf, 520 fr. Galandrin, Soulages-Bonneval par Lagniole (Aveyron).

Side Solo ponté « Garnier » (sports), état neuf absolu; 500 fr. Barraud, 5, villa des Lierres, rue Trianon, Le Perreux (Seine).

Harley sidecar, écl. Magondeaux, état neuf. Doucin, 32, rue St-Antoine, Paris (4^e).

Rover, 5 HP, 2 cylindres, 3 vitesses, parfait état, avec sidecar, bas prix. Geslot, 29, rue des Arts, Levallois.

Indian side, 7/9 HP, remise à neuf, garantie, peinture bleu foncé et nickel neufs, carrosserie luxe, neuve, pare-brise, éclair. Magondeaux, phare, lanterne AR, trompe, pn. et ch. rech., 3.600, reprends en compte moto ou cyclecar, mauv. état. Rémont, 10, rue Duhesme (18^e).

Clément side, 5 HP, 2 vit., parf. état, 2.000 fr. Maire, 68, rue de l'Ouest (14^e).

Harley side, ent. à neuf, carte grise, impôt payé, accessoires pare-brise, écl. Magond. Philippon, 21, rue St-Merri, Paris.

Indian, sid. 1920, 9 HP, gd luxe, par br., phar., klax., com. nf., 3.400, cse départ. Chapon, 40, rue Carnot, Billancourt (Seine).

Indian, side, comme neuve, mécaniquement, 3.000 fr. 69, rue de Dunkerque. Tel. Trudaine 68-43.

Indian, neuve, type sport, dernier modèle, roues flasquées, av. side course, essais, 3.900 fr. M. Jacques, 104, av. Villiers, Paris.

Indian, 7-9, carb. Zénith, sidecar forme bateau, le tout en très bon état. 4.000 fr., essais à volonté. Rouget, 102, rue des ? Cailloux, Amiens (Somme).

Cyclecars

Cycle ar, modèle 1921, marche parf., 2 cylindres, acces., bonne occasion. Bernicard, 107, av. Parmentier, Paris.

Cyclecar, 4 cyl., G. N. (Salmson), 75 à l'h., 7.500 fr., sort. usine. Lauga, prof., 82, boul. Barbès, à Paris.

Tholomé, 9 HP, 2 pl. neuf, mot. Poubis, 4 cyl., eau, compt. kil. et vit., écl. élec., dyn., accu, montre, 5 r. int. tr. friction et chaîne, 5.700 fr. Fétizons, Alençon.

Morgan, moteur M. A. G., parfait état de marche, capote, p.-brise, peint neuve, 4.500. Ec. M. Z..., 1, r. de l'Aqueduc (10^e).

Bédélia, type B. D. 2, 8 HP, parfait état, nombreux rechanges. Jaffrennou, Parc A. L. V. F., Mailly (Aube).

B. B. Peugeot, meilleur marché et mieux construit que n'importe quel cyclecar, très peu roulé, à vendre bas prix. Sirop, 222, rue St-Martin, Paris.

Tricar, 1.200 fr., 4 HP, eau, Bosch, bon état, carte-grise. Ecrire: Machicoisme, 40, quai des Augustins, Orléans (Loiret).

Bédélia, 2 cyl., 8 HP, t. b. état de marche, écl. Ducellier. Cabarrouy, 19, allées Lamartine, à Pau.

G. N., parf. état, carrosserie spec. de luxe, queue, t. emboutie, écl. Mag. av. phare puiss., baquets décalés, confort., 6.000. Vis. au gar., 30, r. de Tilsitt.

PETITES ANNONCES

Camionnette, ancien modèle, bâchée, 10 HP, 800 K. en parfait état de marche, 3.200. G. Garreau, cycles Coucy-le-Château (Aisne).

Monet Goyon, dernier modèle, torpédo, bonnes conditions. Desbois, représentant à Chaumont.

Cyclecar Morgan 1921, luxe, porte, mot. Mag., refr. eau. 7.900. Charpentier, 20, rue Ernest-Cresson (14^e).

Camionnette, Léon Peugeot, mono 500 kg., vendrait ou échangerait pour cyclecar bon état. 97, rue Sartoris, La Garenne-Colombes (Seine).

Cl. Bayard, torp. 4 pl., 4 cyl., Bosch Zénith, après ess., se prés. ou écr. G. 17, rue Wattignies, Paris, 12^e.

Bedelia, mono, 550 cc., avril 1920, transmission courroie, excellent état, 2.500 fr. Prévost René, Ribecourt (Oise).

Divers

Moteur et guidon B. S. A., cadre et fourche avant Triumph, carb. Senspray, neuf. Barthélemy, 83, rue Boileau, Paris.

Moteur Anzani, 75 x 125, 2 cylindres, 20° pour cyclecar, culb., graissage méc., complet avec magnéto, carburateur, ventilateur à manivelle, mise en marche, abs. neuf. Albert, 6, av. de Paris, Thiais (Seine).

Moteur F. N., 1 3/4 HP, bon état, av. carb., 150 fr., cadre moto, 50 fr., 2 roues 650 x 50, 75 fr., une magnéto neuve Perfecta mono, 200 fr., 1 env. neuve 650 x 55, 55 fr., 1 env. b. état 650 x 55, 45 fr., 2 ch. à air, 25 fr. Allaire, cycles, Courléon (M.-et-L.).

Vélocimane, Monnet et Goyon, 2 vit., jamais roulé, parf. état, bon. cond. Ecrire Jean-Louis Struchen, Charquemont (Doubs).

Carburateur Zénith horizontal, 7-8 HP, 120 fr. et un **Compteur ind. vitesse** et phare Auteroche neufs, à vendre occ., 280 fr. Ecr. Lefèvre, 20, rue Lacépède, Paris.

Moto, sidecar Indian, neuf, jumelle Carpentier, obj. Zeiss, magasin 6 1/2 x 9, Gaumont 13 x 18, 2 obj. Zeiss et Berthiot. Clément, huissier, Jargeau (Loiret).

Carrosserie pour sidecar bonne occasion. Richard, 74, av. des Gobelins, Paris.

Phare générateur avant et arrière « Lucas », neuf 130 fr., 1 paire roues vélo complètes avec pneus et 1 ch. de rechange, moyeu Eadié, roue libre et frein, jantes bois Kundtz 70 x 35

c. roulé 60 km., environ, 150 fr. Pressé, Toussaint, 40, rue de Flandre, Maisons-Alfort (Seine).

Sidecar seul Harley, 400 fr., roues et diverses pièces Harley et Indian, bas prix. Nadal, quai Verdanson, Montpellier.

Moteur Anzani, 4 ch. à ailettes, cause double emploi, 700 fr. Audrole Charlieu (Loire).

Phare et Gener, Lucas av. attache abs. neuf, 100 fr. en cuivre nickelé, cyl. B. S. A., usagé avec soup. et ress. neufs montés, 60 fr., 2 soup. B. S. A. neuves, 30 fr., ch. à air 650-60, très b. état, 12 fr., le tout 175 fr. R. Fernagut, St-Pierre-s-Dives (Calvados).

Un pneu Goodeyar 28 x 3 roulé 50 kil., 80 fr., 6 chambres à air 28 x 3 en bouts ayant chacunes quelques pièces, 10 fr. l'une. Sornet, rue de la République, Villefranche (Rhône).

Garage 300 fr. l'an en commun avec voiturette. Edmond, 24, rue Boileau, Paris.

Carrosserie de sidecar, occasions moto patinette état de neuf. Richard, 137, av. d'Italie.

Moteur Peugeot, s. magnéto, bon état, 2 HP., 150 fr. Huault, chez Boucher, La Goulafrrière (Eure).

Rear-car « Ygnet », 2-3 places pour Harley ou Indian, à vendre. Offres : Formentel, 7, rue Valentin-Haüy, Paris.

Magnéto éclairage Lucifer, transmission ind. vit. Steward moto, carb. Zénith, 22 A. C.; face 210 mm. acétylène, générateur, face électrique 150 mm.; acheter : 3 robinets décompresseurs « Starter » au pas des bougies. Offres à Fougat, 7, rue Diderot, Clunon (Indre-et-Loire).

Dynamo, occasion et conjoncteur disjoncteur, neuf, 6 V. Paul Masse, 14, rue de Clichy, Paris.

A vendre, très bonnes conditions, carburateur 5 HP, amac absolument neuf, a servi 15 jours, cause double emploi. Alfred Walker, 66, rue des Quatre-Coins, Calais.

1 pneu Goodeyar, 28 x 3, roulé 50 kil., 80 fr. 6 chambres à air, 28 x 3 en bouts plats, ayant chacunes quelques pièces, 10 fr. l'une. Aut. Sornet, rue de la République, Villeneuve-sur-Rhône.

Moteur Anzani, 4 ch. à ailettes, cause double emploi, 700 fr. Audrob, Charlieu (Loire).

Touristes, conservez vues d'excursions avec merveilleux petit appareil photo 6 1/2 x 9. objectif extralumineux;

Motocyclette "SCHICKEL"

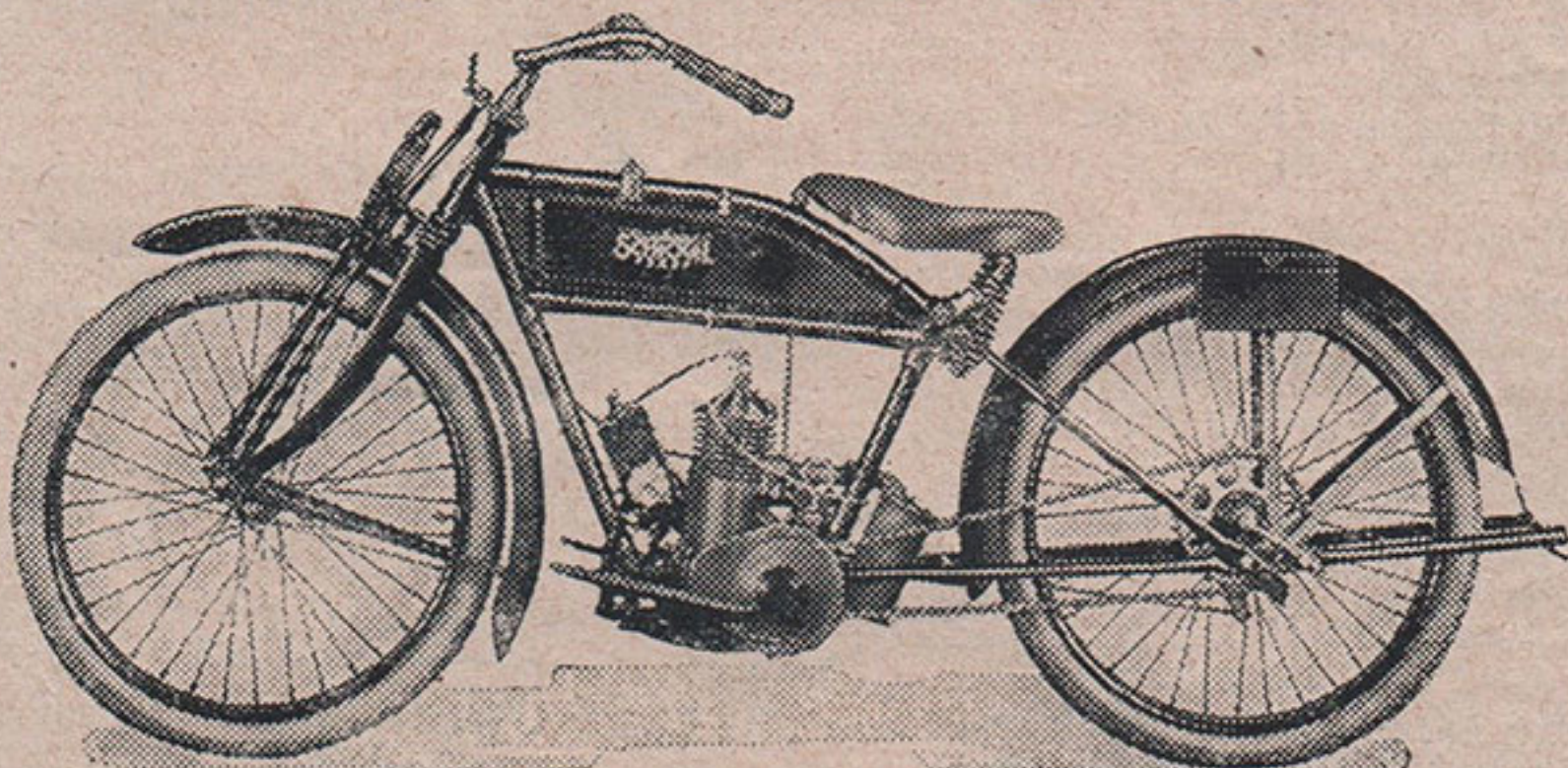
La plus grosse production du monde - La dernière merveille américaine

SE MANŒUVRE COMME LA "FORD"

2 VITESSES

DEBRAYAGE

KICK STARTER



3 HP 1/2

BLOC MOTEUR

TRANSMISSION
PAR CHAÎNE

PRIX : 3.200 fr. (taxe comprise)

AGENTS, ASSUREZ-VOUS VOTRE RÉGION :

J. COURTIN, P. MIOT & C^{ie}, 113, rue de Courcelles

TÉLÉPHONE :
WAGRAM 47-32 - 08-29

3,8, obturateur 200° seconde, 20 châssis plaqués, un châssis film pack, garni 12 pellicules, sac, viseur, étuis à châssis, mise au point de 1 m. 50 à l'infini, mise en fonctions instantanée. Prix : 500 fr. D^r Souteyraud, Ambert (Pas-de-Calais). Valeur : 800 fr.

Compteurs « Sterwat » p. motos ou cyclecars, 120 fr., roue 65. Maussang, 9, rue Livingstone (18^e).

Phare générateur Ducellier pour cyclecar complet, 60 fr. Maussang, 9, rue Livingstone (18^e).

Échanges

Moteur moto, 2 1/2 HP, s. mag., à vendre, plus offrant ou éch. contre moteur vélo s. mag. Puymorin, 3, rue des Arts, Toulouse (Hte-G.)

Indian, side 7-9 HP, excellent état révisée, vend ou échange contre cyclecar bon état. Beurier, Mamers (Sarthe).

ON DÉSIRE ACHETER

Moto moderne accidentée en mauv. état, boîte 3 1/2 à 6, moteur moto, 2 c. v., 3 1/2 à 5 moderne. B. I., Chaumergy (Jura).

Voiturette biplace, Zèbre ou quadrilette Peugeot, en parf. état de marche. Ecr. avec détails : Nebel, Phalsbourg (Moselle).

Moteur, 4 cyl., 10-12 HP complet, bon état. Ecr. Zimmermann, 65, rue de l'Oureq, Paris.

Tour parallèle, bon état, HP 125 à 180, E. P. 750 à 1.400, indispensable, envoyer dernier prix. Meillon, à Lans (Isère).

Cadre moto surbaissé, pas vieux modèle, avec réservoir pour recevoir mono 2 HP 3/4. Faire offre à H. B., 5 b s, rue Chavelot.

Cyclecar bonne occasion faire offre. Psaqué, 8, rue de Bourgogne, Lyon, ou 23, rue d'Enghien, à Paris.

Moto moderne, accidentée ou mauvais état boîte, 3 1/2 ou 6 HP, moteur moto 2 cyl., V 3 1/2 à 5 HP moderne] B.-J. Chaumergy (Jura).

Suis ach. moto légère, tr. bon état, bas prix. Ecr. : Duclos, 24, rue du Bois-des-Moines, La Varenne (Seine).

Voiturette ou cyclecar moderne, 4 cylindres, parfait état de marche. Ecrire avec détails : A. Ogier, vins, Bagnols-sur-Cèze (Gard).

A. B. C., état neuf, 3.500. Ecrire : Jean Bertrand, à Gisse par Thenissey (Côte-d'Or).

Réservoir Triumph d'origine, bon état, ressort de direction. Barte, 20, rue St-Albin, Montrouge.

Cyclecar, récent état neuf, préférence G. N., prix maximum, 4.000 fr. Roger Gillier, à Gorre (Haute-Vienne).

Motos, Sidecars, Cyclecars. Maussang, 9, rue Livingstone (18^e).

Piano neuf en noyer ciré, val. 3.200, contre moto ou side Indian. Ecrire : Barthomeuf, 6, rue Augustin-Comte, Vanves (Seine).

Moteur industriel vertical moderne, 2 HP, à vendre ou échanger contre moto moderne, même mauvais état. J. Goïot, à Chenay (Marne).

G. N. 1921, peu roulé, contre moto anglaise avec sidecar sport 1921. Demangel, P. T. T., Dijon.

Terrot, 3 HP, neuve, dernier modèle, contre cyclecar, parfait état, avec soulte. Toulouse, instituteur St-Izaire (Aveyron).

Représentations, Situations

Très bon mécanicien, bien situé, cherche représentation ou agence pour Lyon et région. Ecrire : J. Foray, 50, rue Mazenod, Lyon (3^e).

Désire reprendre petit atelier répar., moto et vélo, bonne client. Faire offre : Faille, 3, place St-Nicolas, Auxerre (Yonne).

Echange sidecar B. S. A., excellent état, marche parfaite, contre side Harley. Cros, 7, rue des Consuls, Auxerre.

Ingénieur con. parf. ction auto se charge études comp., calculs dessins calques. Cintal, 56, rue Montmartre, Paris.

Echangerais moto sidecar 1921, 2 cyl. 7 HP, roulé 1.100 kil. contre cyclecar bon état, éclair. G. N. ou Tholomé. Manceaux, La Selve (Aisne).

PIÈCES TRIUMPH - B. S. A. DOUGLAS - PHELON & MOORE

Motos TRIUMPH et B.S.A. comme neuves
A.B.C. - MOTOSOLO - HARLEY

Sidecars - Châssis et Carrosseries - Garde-boues de toutes marques

P.-J. FLAMENCOURT, 171, bd National CLICHY (Seine)
Téléph. 41

TRIUMPH dernier modèle
2.000 FR

M. BUTIER, Usine de Sorgues, à Montigny-s-Loing (S.-&-M.)

200 Magnétos mono blindée 170 fr.

Cyclec. « TOM POUCE » type course, 100 k. à l'h., **4.800 fr.**

MOTEURS p. cyclecar BI-TEMPS 2 cyl. 7 HP complets à eau

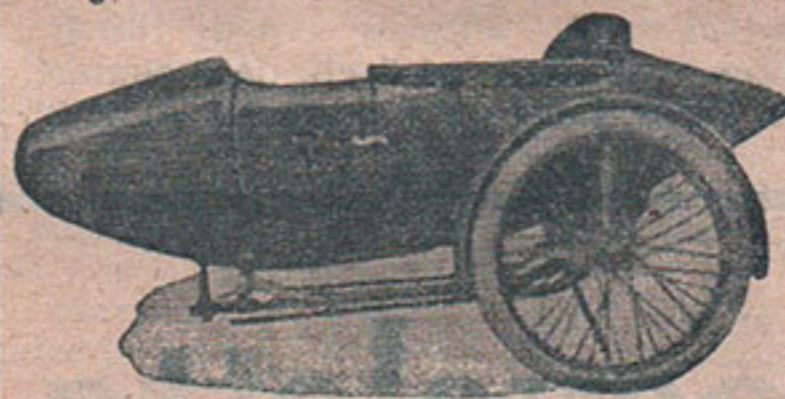
Sidecar Henderson 4 cyl., 8 HP, à enlever 3.600 fr. ; Sidecar Harley-Davidson 2 950 fr. ; Sidecar Indian 9 HP 3 000 fr. ; Moteur Charron, 4 cylindres, 8 HP 1920, complet 2.500 fr. ;

NE RIEN ACHETER SANS VOIR

A. BEAUSOLEIL, 9, r. St-Sabin - Tél. : Roq. 59-46

Cycles l' "ALBATROS" FONDÉE EN 1896

104, Av. de Villiers, PARIS



Sidecars pour toutes Motos, 5 modèles - Cycles renforcés pour Groupes Moteurs - Accessoires - Pièces détachées.

CATALOGUE FRANCO AGENTS DEMANDÉS

COURROIE MOTO (Marque PEDLEY)

(Première Marque Anglaise)

POUR TRIUMPH ET B. S. A.

25 millim., Le mètre : **10 frs 50**

Prix spéciaux par quantité — Envoi franco contre remboursement

PALAIS de la MOTOCYLETTE, 82, av. des Ternes

L'ANNUAIRE GÉNÉRAL de la VELOCIPÉDIE

(30^e édition)

EST PARU

(Propriété de la Société Anonyme de l'Annuaire du Commerce DIDOT-BOTTIN)

1, Rue Villaret-de-Joyeuse, PARIS

"SUPER OIL"

La meilleure huile de graissage
POUR MOTEURS A AILETTES MEURISSE

36, et 38, rue de la Garenne. - COURBEVOIE

INDIAN Motos & Sidecars neufs Équipement complet

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

HARLEY

DÉPOT DU PARC DE BOURG : 109, Rue Gravel, LEVALLOIS-PERRET

LE SUCCÈS DU SALON DE L'AUTOMOBILE

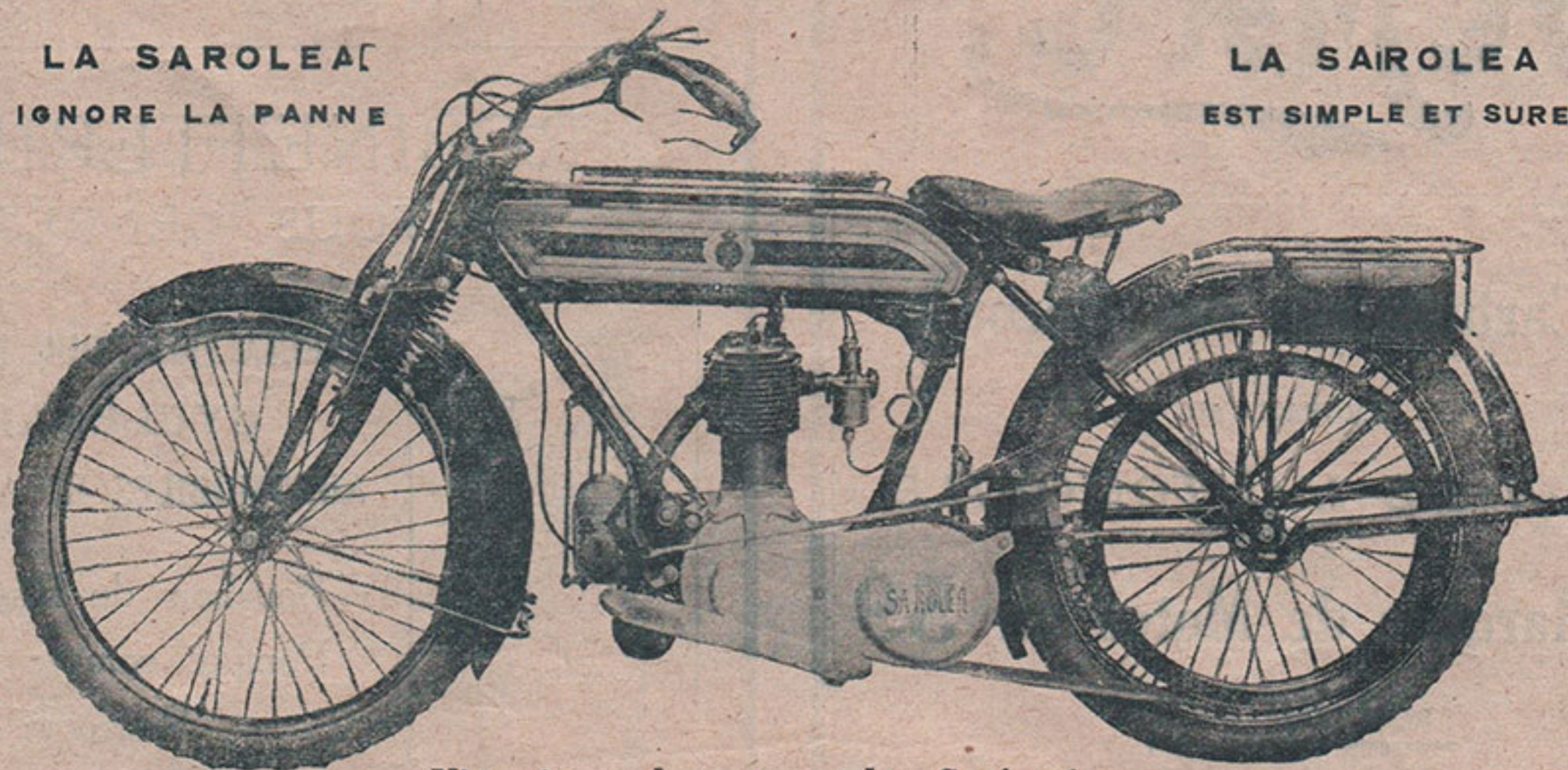
Les Motos "SAROLEA"

3 HP 1/2
ET 4 HP

DEMANDEZ LES NOUVEAUX PRIX

LA SAROLEA
IGNORE LA PANNE

LA SAROLEA
EST SIMPLE ET SURE



NOUVEAUX TARIFS

Victorieuse dans toutes les Catégories

DES AGENTS SONT DEMANDÉS DANS CHAQUE DÉPARTEMENT

Actuellement s'adresser directement aux Usines SAROLEA, HERSTALL (Belgique)

SI Motocyclistes !... Automobilistes !... vous désirez avoir une belle peinture sur votre sidecar ou voiture, adressez-vous sans hésitation aux

ATELIERS

Ch. GOMO & C^{ie}

29, Rue Greffulhe, à LEVALLOIS

Toutes Peintures
Finissage à l'étuve
Travail soigné

Prix modérés
Devis sur demande

Cannage écossais
Peintures pailletées
Cannage au tube

LIVRAISON RAPIDE

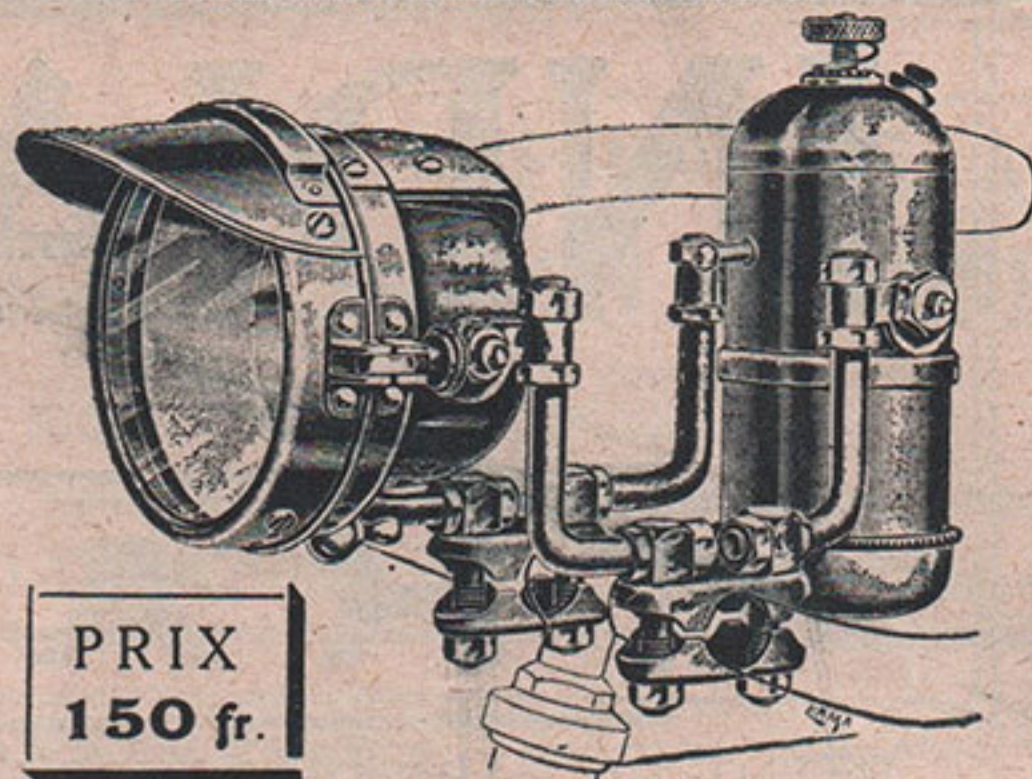
Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

MOTOCYCLISTES ! Si, vous désirez :

UN APPAREIL SÉRIEUX ET ROBUSTE
UN ÉCLAIRAGE PUISSANT - - - -
CHOISISSEZ le GROUPE N° 2

Véritable miroir Mangin - Réflecteur
démontable - Fermeture - Rattrape-
jeux breveté - Fourche articulée
brevetée se plaçant sur toutes formes
de guidon

"LUXOR"



PRIX
150 fr.

DUPONT et TRAISET, Constructeurs, 3, Rue Tesson, PARIS
EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

"AMAC"

Le Carburateur des Records

ÉQUIPAIT AU

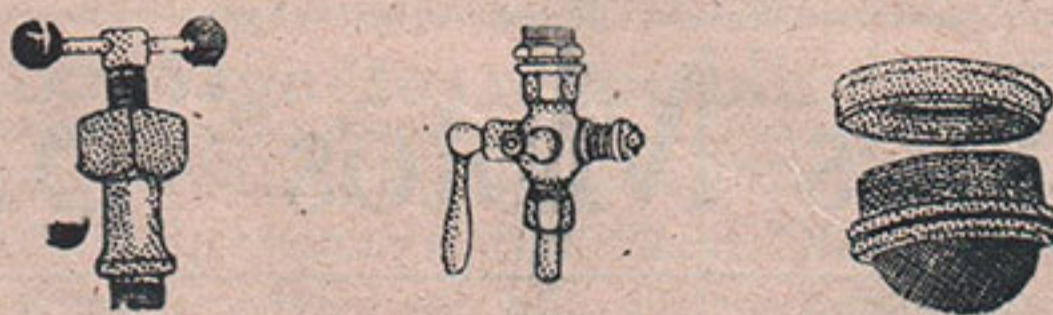
SALON DE L'AUTOMOBILE

35 Marques de Motos sur 59

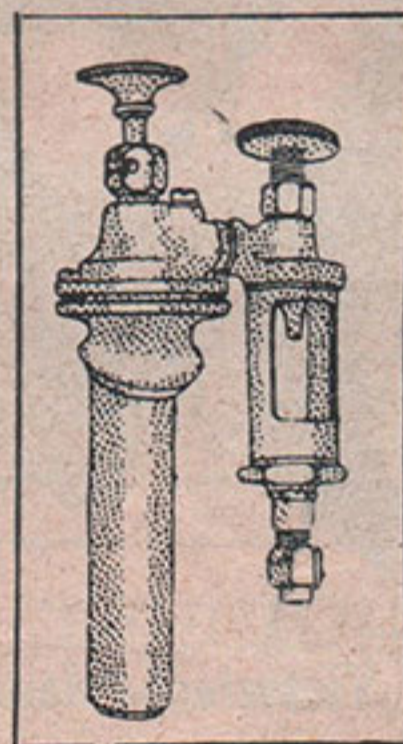
soit 60 0/0

Si vous voulez conclure demandez
Tarifs illustrés et Catalogues à

R. MUNRO, 198, Boul^d Pereire, PARIS



ROBINETTERIE
EN TOUS GENRES



SPÉCIALITÉS POUR MOTOS
CYCLECARS
AUTOMOBILES ET AVIATION

Bouchons de Réservoirs
Pompes compte-gouttes
— Raccords —

** **

L. et F. GUILLOT frères

35, Rue des Gâtines, PARIS (XX^e) Tél.: ROQ. 21-35

MAGNÉTOS et BOUGIES

REPARATIONS de : Magnétos
PIÈCES DÉTACHÉES pour :

et toutes autres Marques

BOSCH

SPÉCIALITÉ POUR MOTOS ET CYCLECARS

De SARELLO & LAPIERRE, 104, avenue des Ternes GARE NEULLY-PORTE-MAILLOT **Tarif R**
PARIS (17^e) TÉLÉPH.: WAGRAM 01-00 **FRANCO**

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

Harley - Davidson - Indian

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES NEUVES

Stock Motos Sidecar HARLEY remontées en pièces neuves avec ou sans éclairage électrique

Établissements COURAUDON et GODIN

AUTEUIL 28-58
Métro : AUTEUIL

88 bis, avenue Mozart, PARIS (16^e)

FABRICANT DE SIDECARS
DÉSIRE VENDRE son Etablissement

POUR
CYCLES, MOTOS ET SIDECARS
MAGASIN, ATELIER, GARAGE
ET HABITATION

MAISON FONDÉE EN 1894

LE GARAGE SEUL PAYE LE LOYER
AFFAIRE TRÈS SÉRIEUSE

Cause de vente : le vendeur se retire des affaires

PRIX 40.000 FRANCS

Stock de matériel à reprendre
approximativement : 25.000 frs

S'ADRESSER :

LOUIS ROUSSIN

Sidecar BURBURY

50, Rue de Rennes, PARIS

Métro : SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS

MOTOCYCLES
SIDE-CARS
REMORQUES



ÉTUDIÉS MINUTIEUSEMENT
CONSTRUITS AVEC LES MEILLEURS MATÉRIAUX
USINÉS AVEC PRÉCISION,
LIVRÉS AVEC SOIN ET GOUT

PAR LA

**SOCIÉTÉ D'EMBOUTISSAGE ET DE
CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES**

TÉL. : W. 87-47 — COLOMBES (Seine) — TÉL. : 87-04

LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE
SPORT — TOURISME — TRAVAIL

Lorsque **tous** les possesseurs de motocyclettes d'une même marque sont satisfaits de leur machine, cette marque peut être fière de ses produits et les recommander en confiance à la clientèle.

C'est le cas de

CLEVELAND

Avant les modèles **1921** — livrables de suite — il y a eu les **1920** et aussi les **type Armée** et les premières machines sorties en **1915**.

Voici ce que dit le possesseur en France d'une de ces dernières :

« Je suis toujours très satisfait de cette machine avec laquelle je fais au moins 50 kilomètres par jour depuis plusieurs années sans avarie provenant de sa conception. »
H. S..., Ingénieur, le 24-7-21.

Dans votre propre intérêt, servez-vous d'une motocyclette, pour vos affaires, pour votre plaisir; surtout que ce soit bien une **CLEVELAND**, la machine essayée, réputée, estimée, dont le passé répond de l'avenir.

Motocyclettes CLEVELAND

PIÈCES DÉTACHÉES | SERVICE STATION

Établissements VALPIC, Concessionnaires pour la France :

23, avenue Trudaine — PARIS (9^e)

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

STOCK de MOTOS NON REVISÉES

et de Pièces neuves d'origine HARLEY et INDIAN

DU CAMP DE VERNEUIL (NIÈVRE)

Pour HARLEY : Fourches neuves nues, renforcées, garanties ;
Hauban 1918 et 1920, collier 3 trous ; Cônes de roues ; Ressorts
de Sidecar et toutes autres pièces, ainsi que pour INDIAN.

Maison MALTERRE, 13, Rue Biscornet (Bastille)

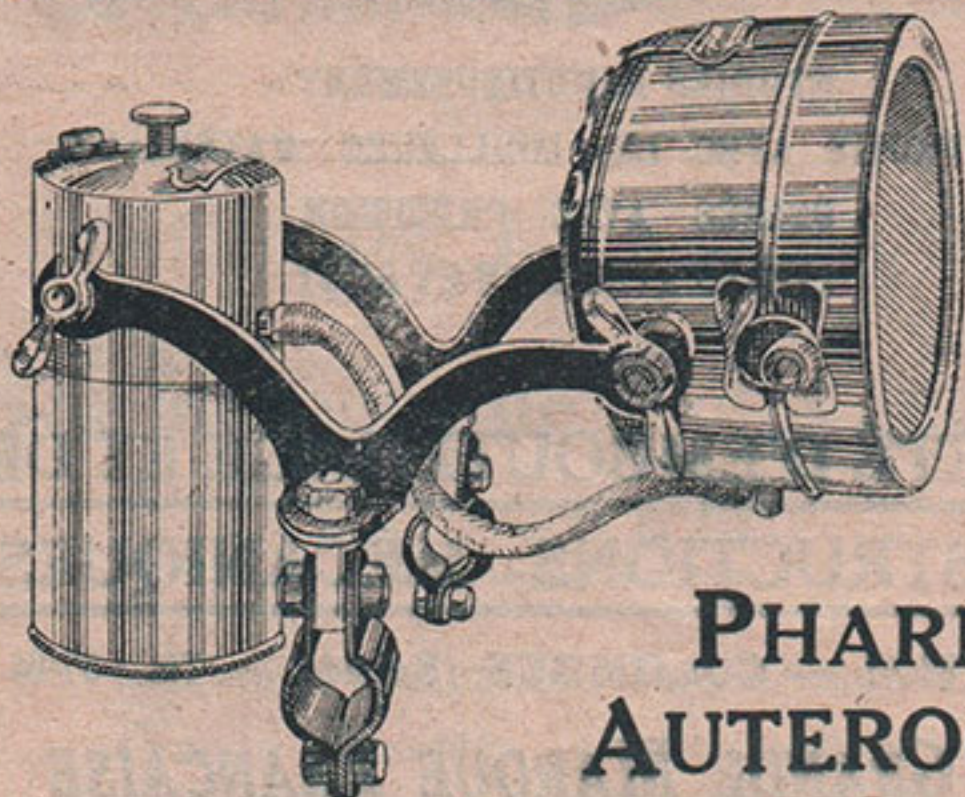
Téléphone :
ROQUETTE 55-38

GROUPE à ACÉTYLÈNE POUR MOTOS et SIDE-CARS

ÉCLAIRAGE INTENSIF

Générateur 250 grammes
Face diam. 185 $\frac{7}{8}$ à miroir cristal argenté
Fourche à colliers articulés
s'adaptant sur tous guidons
Tout nickel ou émail et nicke

Fourche spéciale pour HARLEY-DAVIDSON



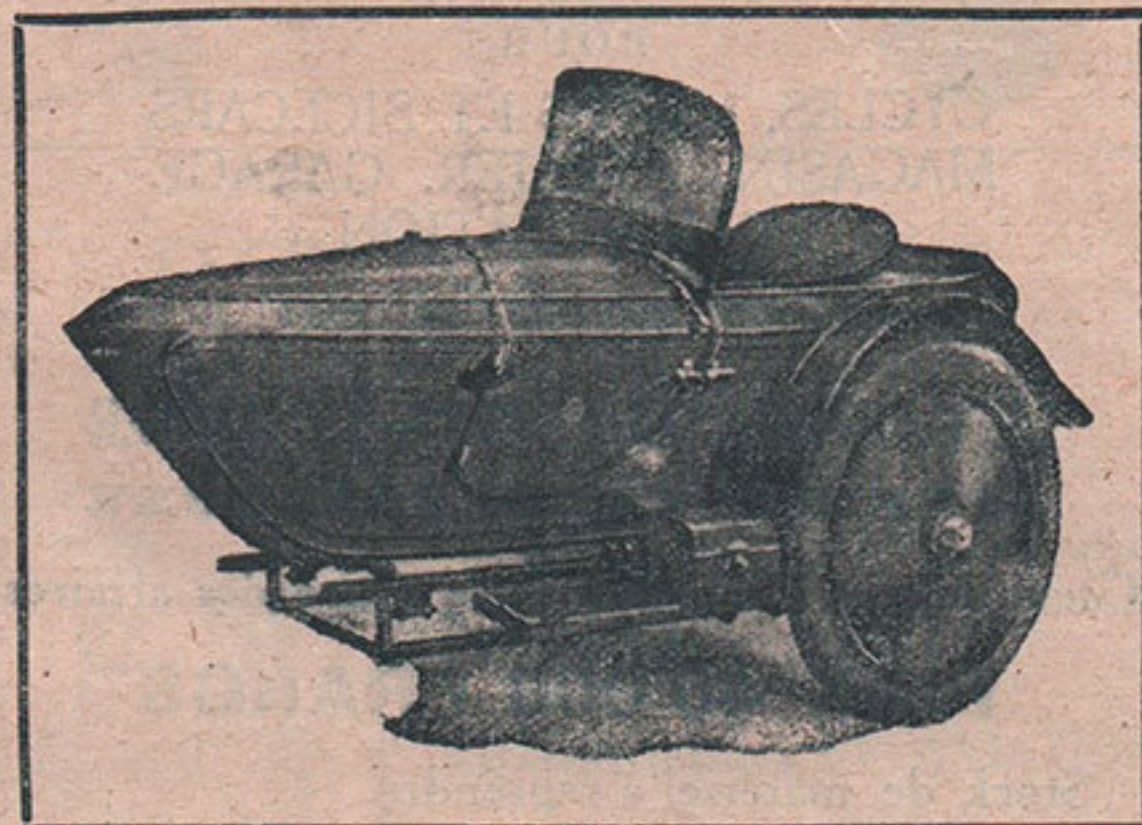
PRIX
98
Francs

PHARES
AUTEROCHE

14 et 16, Rue Méhul - PANTIN (Seine)
Téléphone : Nord 13-31

CARROSSERIE de

SIDECARS



Société Anonyme des Établissements

GARNIER

58, Rue de la Glacière, 58 - PARIS

Téléphone : Gobelins 04-58

Spécialiste de la VOITURE d'ENFANT

BAILLIF, Agent parisien d'HARLEY-DAVIDSON

réparera votre machine

VITE, BIEN ET LE MEILLEUR MARCHÉ DE PARIS,

PARCE QUE SPÉCIALISÉ ET OUTILLÉ POUR LA MARQUE

Téléphone :
MARCADET 08-25

DEVIS

8, Rue Vauvenargues
(rue Damrémont, 18°)

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

AUTO
MOTO
VELO

Pirelli

BANDES
PLEINES

**VOUS ROULEREZ la NUIT
AVEC AUTANT DE SÉCURITÉ que le JOUR**

avec

l'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE A. B. V.

par Dynamos et Accumulateurs

Pour MOTOS et SIDECARS : **485 fr.**

Pour CYLECARS : **565 fr.**

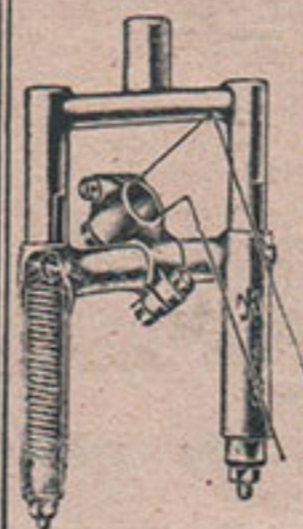
Ces prix comprennent : la dynamo 6 volts 6 ampères avec son
conjoncteur-disjoncteur, 1 batterie d'accumulateurs, 1 phare pour
la moto (2 phares pour le cyclecar), 1 lanterne arrière, 1 tableau
de contrôle, les ampoules et le fil nécessaire pour la pose.

J. GUERNET

CONSTRUCTEUR

44, Rue du Château-d'Eau
PARIS

ON DEMANDE DES AGENTS RÉGIONAUX



**MOTOCYCLISTES!
CYCLISTES!**

Faites une *PISTE*
des plus
mauvaises
routes

POUR

VÉLOS

MOTOS

et SIDECARS

en
ADOPTANT
L'

Amortisseur J. M.

En VENTE partout et dans toutes
les Succursales d'Automoto

CATALOGUE SUR DEMANDE

JACQUET-MAUREL

3, Boulevard de la Seine, 3

NEUILLY-S.-SEINE Tél. Wagr. 01-80

LIVRABLES DE SUITE

MOTOS CEDOS

LA REINE DES 2-TEMPS

2 1/4 HP - 2 vitesses

Prix: **3.700 frs**

(TAXE COMPRIS)

Concours de Consommation de Thiais (1920)

1^{re} des 2-temps avec 1 litre 73 aux 100 kil.

Concessionnaires exclusifs
pour la France, les Colonies et la Suisse

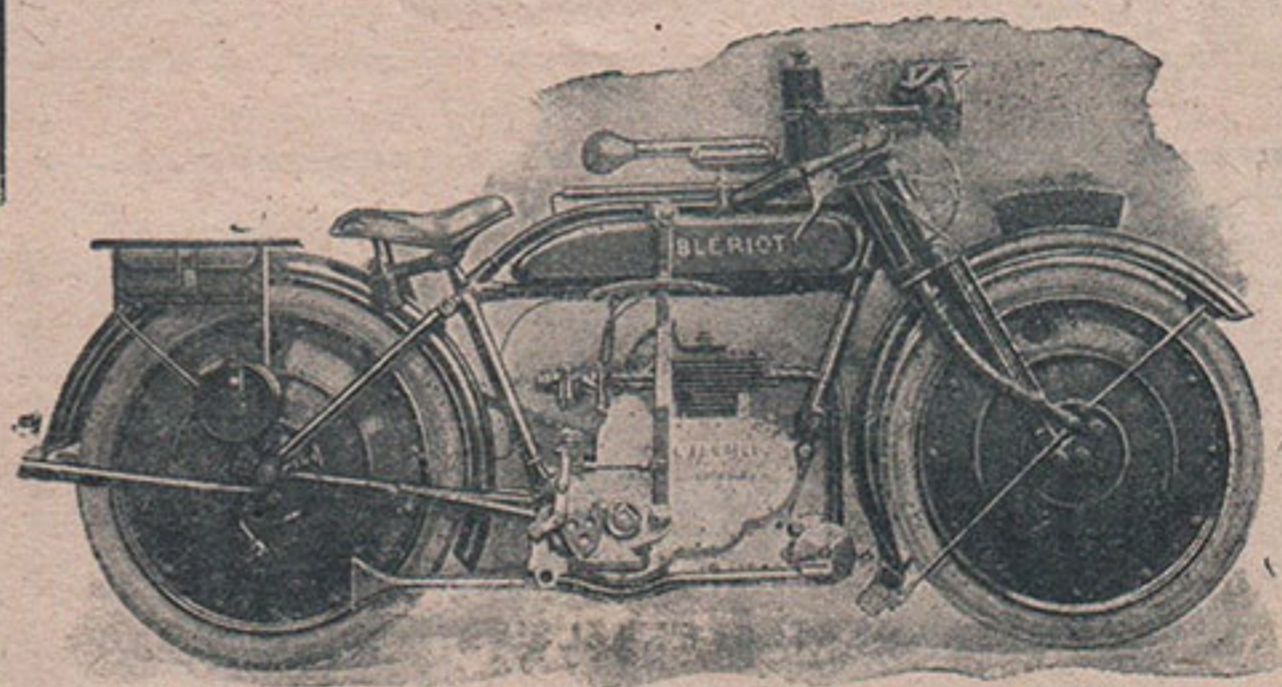
MELUN-AUTOMOBILE, 70, rue St-Barthélemy
MELUN (Seine-et-Marne)

AGENTS SÉRIEUX DEMANDÉS PARTOUT

BLÉRIOT

2 Cylindres

5 HP



3 Vitesses

Débrayage

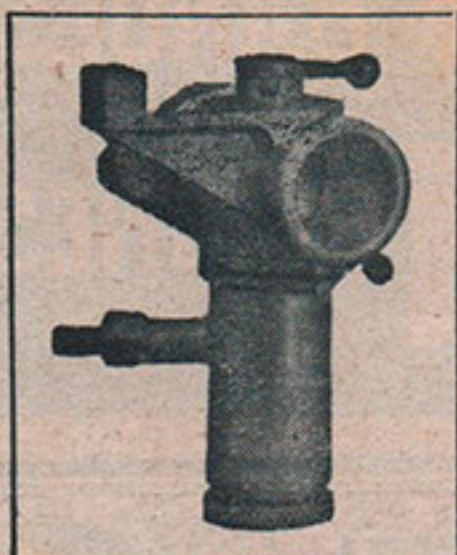
BLÉRIOT - AÉRONAUTIQUE

3, Quai du Général-Gallieni, 3

SURESNES (Seine)

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

CARBURATEUR "Fill"



Le plus Simple

Le plus Économique

Le Meilleur Marché

de 1 à 8 HP
MOTOCYCLETTES
MOTEURS INDUSTRIELS,
CYCLECARS, etc.

Demander le Catalogue M. R.

Etablissements Eugène BAUCHE & C^{ie}

Rue Caruel-de-Saint-Martin, LE CHESNAY (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE : VERSAILLES 10-45

MOTO-AGENCE

N'a qu'une Spécialité :

la **B. S. A.**

REVISIONS GÉNÉRALES A FORFAIT

Réparations soignées et garanties

ACCESSOIRES

Rue du Château. Boulogne-sur-Seine

PARE-BRISE

Grand stock tout en cuivre articulé et celluloïd

Pièces détachées pour Motocyclettes

B. S. A. et TRIUMPH

Remise aux Agents

URÉNA, 74 et 91, r. de l'Hôtel-de-Ville, Paris (4^e)
Téléph. 00-46

CONSTRUCTEURS MECANICIENS

Vous trouverez à la Maison

BERTRAND FRÈRES

11, rue du Parc, LES LILAS
à 2 minutes de la porte des Lilas

TOUS MODÈLES DE GARDE-BOUE

fabriqués spécialement pour Motos de toute Marque
Garde-boues moto Indian roues AR.

Châssis de SIDECARS

BREVETÉ S. G. D. G. pour TOUTES MOTOS

Motos neuves et d'occasion - Accessoires

Carrosseries en tous genres

Établissements VITE & Cie

125, Rue des Boulets - PARIS XI^e TÉLÉPHONE ROUQUETTE 03-44

La SUSPENSION de ROUE de SIDECAR

A. BENOIT, Brevetée S. G. D. G.

se monte sur châssis INDIAN et HARLEY, sans modification à ces châssis
MODÈLES SPÉCIAUX POUR MM. LES CONSTRUCTEURS

Notice explicative sur demande

A. BENOIT, 24, Rue de Ménilmontant, PARIS (20^e)

Si vous voulez acheter ou vendre une Moto moderne

ALLEZ CHEZ **Gaston DERIAZ**

84, Rue de Longchamp (rond-point), PARIS (XVI^e)

TOUTE MOTO VENDUE EST GARANTIE

Réparations, Garage, Pièces de rechange pour toutes marques
AGENT pour HENDERSON, EXCELSIOR, SOYER, A. B. C.

CYCLECARS
"ELFE"

35, route de la Révolte, 35

LEVALLOIS-PERRET

(SEINE)

Tél. Wag. 91-03

Téleg. Elfe-Levallois

INDIAN - MOTOS -
SIDECARS

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES AU PLUS BAS PRIX

REHFELD 4, Passage Elysée-des-Beaux-Arts
MÉTRO : FIGALLE

R. DIEUDONNÉ Ingén^r-Mécanicien
Breveté

Spécialiste de la réparation des
ROUES MOTRICES et TROTTINETTES

"LUMEN"

PIÈCES DÉTACHÉES EN MAGASIN

Réparations à des prix défiant toute concurrence

164, Rue d'Alésia, PARIS (14^e) Télép.: Saxe 83-04

LA BOUGIE

M F

DÉMONTABLE
A LA MAIN

TOUJOURS 1^{RE}

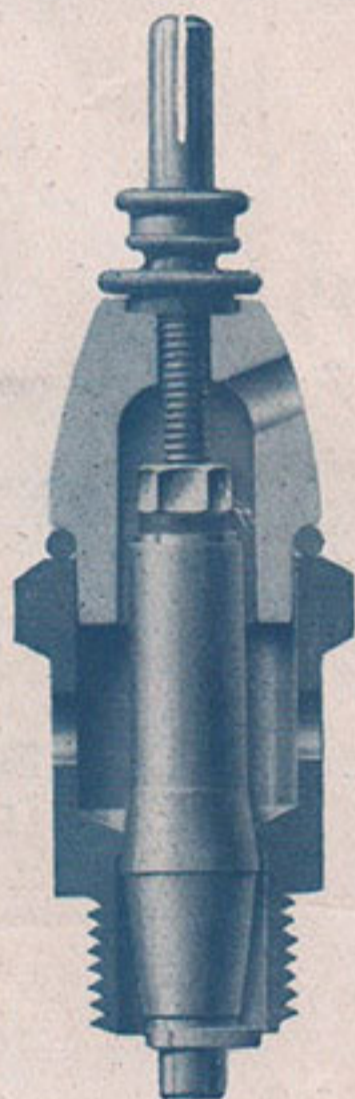
Concours Endurance U. M. F.

PARIS-PYRÉNÉES-PARIS

VENTOUX

CALAIS

LAFFREY



PEIRA-CAVA

ÉQUIPE

les Moteurs "RUBY"
et CYCLECAR SÉNÉCHAL

BOUGIES M F, 132, rue de Bagnolet, PARIS (XX^e) — TÉLÉP. : ROQ. 70-93

Agence Générale Belge : GORDIEN, 15, rue des Echevins, 15, Bruxelles

REPRÉSENTANTS DEMANDÉS PAR DÉPARTEMENTS

Evan's Cyclemotor

LA MOTOCYCLETTE
la plus légère du monde entier



Quand on lui demande : **CONSOMMATION**

Il répond : **Je bats le RECORD du MONDE**
(Thiais, le 26 Décembre 1920)

Quand on lui demande : **COTE**

Il répond : **Je bats le RECORD du MONDE**
(Gaillon, 2 Octobre 1920)

Quand on lui demande : **VITESSE**

Il répond : **Je bats le RECORD du MONDE**

ACCACIAS-BOIS DE BOULOGNE (13 Octobre 1921)

1^{er} RAVENEL 1 kilom. en 1 m. 7 s. **MÉDAILLE D'OR**
soit 53 kil. 254

QUE DÉSIREZ-VOUS DE PLUS ?

Seules Agences en France de la "CYCLEMOTOR" Corporation de ROCHESTER (États-Unis) :
Paris et Seine, Nord, Nord-Est, Nord-Ouest

GÉO. DUPUY, 31, Rue Poussin, 31, PARIS

Agent de *Champion Spark Plug* (Bougies)

Agent de *Midwest Utilitor* (Tracteur)

Tél. : Auteuil 02-86 — Adr. télégr. : Géodupfor-Paris

Sud, Sud-Est, Sud-Ouest

COREN & DAVID

Central Automobile, ORANGE (Vaucluse)

Adr. télégr. : Centralauto — Téléph. 140