

18

HUITIÈME ANNÉE. — N° 60

15 Septembre 1920

Provisoirement : 1 Fr.

MOTO

REVUE

SPORT 
 ET
 TOURISME

MOTOCYCLÈTE
 SIDE-CAR
 CYCLOCAR

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE DU SPORT MOTOCYCLISTE



TELEPHONE :
 CENTRAL 68-32

CIRCUIT DE LA SARTHE
 BORGOTTI sur A. B. C. qui était second de la
 catégorie 500 cc. quand la course fut arrêtée.

REDACTION, ADMINISTRATION :
 5, RUE SAINT-AUGUSTIN, PARIS

LE GRAND TOURISME
à la Portée de Tous

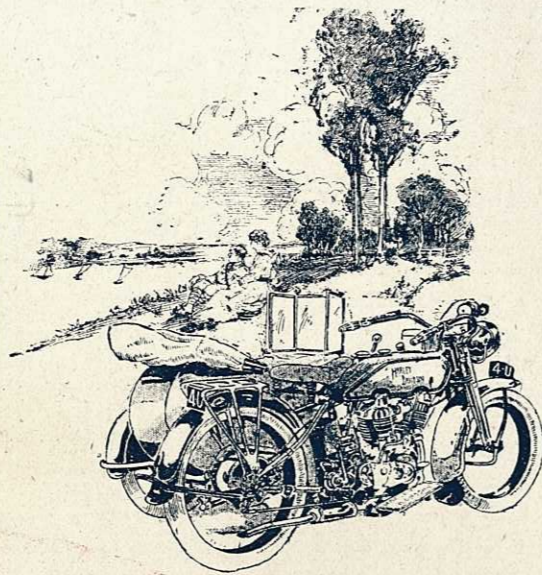
Grâce aux Établissements

CHAUDRON & RICOUX

39, Rue Pouchet, 39

PARIS (17^e)

TÉLÉPHONE : MARCADET 23-78



qui vous livrent IMMÉDIATEMENT
une MOTOCYCLETTE

HARLEY-

DAVIDSON

et **SIDECAR**

ÉTAT MÉCANIQUE PARFAIT

ÉMAIL ORIGINE

NICKEL NEUF

PNEUS NEUFS

ÉQUIPÉE AVEC :

PHARE

BOUTEILLE MAGONDEAUX

COMPTEUR DE VITESSE

KLAXON

TROUSSE A OUTILS

Pour **6.000** francs !!!

AVEC GARANTIE

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

L'ÉPREUVE DES SIX JOURS

PAR DES ROUTES NON PRÉPARÉES

DANS LES TERRAINS LES PLUS ACCIDENTÉS

ET LES PLUS DIFFICILES

SEULE ÉPREUVE CONCLUANTE
DE RÉSISTANCE ET DE RÉGULARITÉ

fut partout un succès éclatant

pour la * * * * *

TRIUMPH

EN FRANCE :

Deux TRIUMPH engagées

Deux TRIUMPH arrivées

sans aucune pénalisation

DEUX MÉDAILLES D'OR

Course de côte de Laffrey

1^{er} TRIUMPH Catégorie 750 cc.

EN ANGLETERRE :

Neuf TRIUMPH engagées

Neuf reçoivent la MÉDAILLE D'OR

Gagnant du DESPATCH RIDERS PRIZE

TRIUMPH

Gagnant du PRIVATE OWNERS TEAM PRIZE

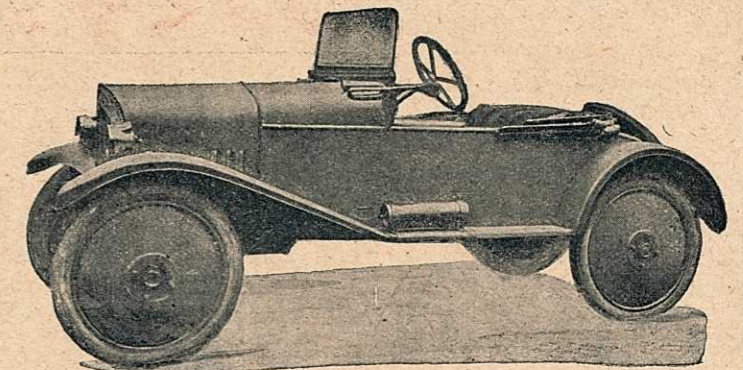
TRIUMPH

AGENCE DE FRANCE : 212, Boulevard Pereire, PARIS

L'AS de la ROUTE

Le Cyclecar

"ÉCLAIR"



CARACTÉRISTIQUES

Moteur 7-9 HP, 2 cylindres V.

Embrayage cône cuir.

Changement de vitesse dans le pont arrière par engrenages en aciers spéciaux CN^e ou KNA.

Transmission par cardan.

Freins intérieurs à extension.

Châssis en acier embouti (sa forme triangulaire supprime toute déformation).

Suspensions spéciales, transversales à l'avant, 1/2 cantilever à l'arrière.

Cinq roues Michelin 650 x 65.

Double balladeur.

Carrosserie tout en bois, Capote, Pare-brise, Klaxon.

Peinture : Café et Chocolat, Rouge et Noir, Gris et Noir.

Poids : 200 kilos.

Adresse Télégr. :

LECORAUTOS

LEBEAU & CORDIER

CONSTRUCTEURS

Tél. : COURBEVOIE

5-77

30, Rue Louis-Blanc, 30, COURBEVOIE

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

Grand Prix des Motocyclettes

(LE MANS, 28 Août 1920)



CATÉGORIE
500 CMC.

1^{er}

JOLLY

SEUL TERMINANT
de cette catégorie

ET ACCOMPLISSANT

LA MEILLEURE VITESSE MOYENNE

SUR MOTOCYCLETTE

ALCYON

Pneus DUNLOP

DÉJA VICTORIEUSE A

ARGENTEUIL (Catég. 250, 350, 500 cmc. et CLASSEMENT GÉNÉRAL)

AU GRAND PRIX DE LYON (Catégories 250 et 350 cmc.)

AU GRAND PRIX DE FONTAINEBLEAU (Catégor. 250, 350, 500 cmc. et CLASSEMENT GÉNÉRAL). Les seules motocyclettes

ayant terminé l'épreuve.



Les Motocyclettes **ALCYON** ont prouvé en toutes circonstances qu'elles étaient aussi **ROBUSTES** que **RÉGULIÈRES** et **RAPIDES**

USINES ALCYON A COURBEVOIE — AGENTS PARTOUT

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

Après avoir obtenu dans les

6 JOURS DE GRENOBLE

la plus haute récompense...

"Scott"

la célèbre Motocyclette
:: à 2 temps à ::
refroidissement par eau

TRIOMPHE A NOUVEAU

dans les

6 JOURS ANGLAIS

remportant le

1^{er} Prix du Classement général

Ses trois équipiers C.-P. WOOD, GUY, G. HILL sur moto "**Scott**"

non seulement n'ont aucune pénalisation mais reçoivent

ONZE POINTS DE BONIFICATION

TÉLÉPHONE
PASSY 75-75

Sté DE L'APPROVISIONNEMENT INDUSTRIEL

EXPOSITION ET VENTE :
13 Avenue de la Grande-Armée — PARIS

**AGENTS
DEMANDÉS**



Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs



SELLE MOTO

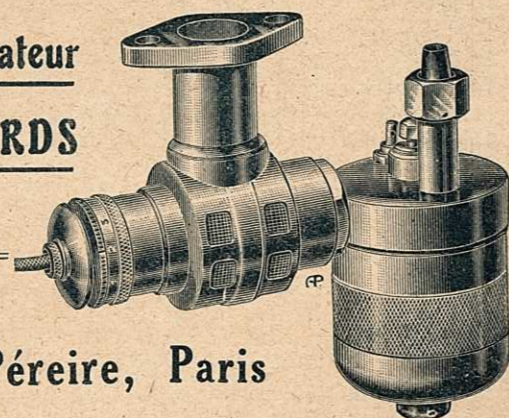
La mieux suspendue

La plus confortable

"XL'ALL"

"AMAC"

Le Carburateur
des RECORDS



AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE :

Robert MUNRO, 198, Boulevard Péreire, Paris

CONCOURS D'ENDURANCE DES SIX-JOURS

GRENOBLE 1920 — 1552 KILOMÈTRES

La Magnéto PERFECTA

REMPORTE LES SUCCÈS SUIVANTS :

Motos Catégorie 500 cc. : NAAS sur A.B.C. Médaille d'Or
DETRUCHE sur A.B.C. Médaille d'Or
Motos Catégorie 750 cc. : BARTHÉLEMY sur SCOTT. Médaille d'Or
Cyclecars.... 1.100 cc. : SANDFORD sur MORGAN.. Médaille d'Or

COTE DE LAFFREY

1^{er} BORGOTTI sur A.B.C. (Catégorie 500 cc.)
2^e YENNÉ sur A.B.C. (Catégorie 500 cc.)

TOUS avec MAGNÉTO PERFECTA

Société des Etabl^{ts} PERFECTA, 47, Rue Cartier-Bresson, PANTIN (Seine)

TÉLÉPHONE : NORD 45-52

SUCCURSALE : 7, Boulevard Bineau, LEVALLOIS (Seine). — Téléphone : WAGRAM 99-98

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

ÉCONOMISONS !...

L'essence coûte 2 francs 50 le litre

Avec ceci,

(4 litres, 4 d'essence)

et cela,

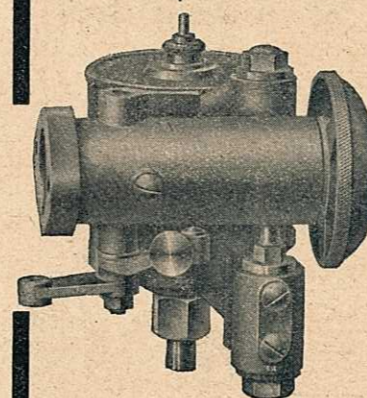
un Carburateur

ZÉNITH,

une voiture Standard 4 cylindres 62/110 pesant 908 kilogs
a parcouru 100 kilomètres

SE CLASSANT PREMIÈRE

du Concours de Consommation du Junior Car-Club. — (Londres, 27 mars 1920).



Société du Carburateur ZÉNITH

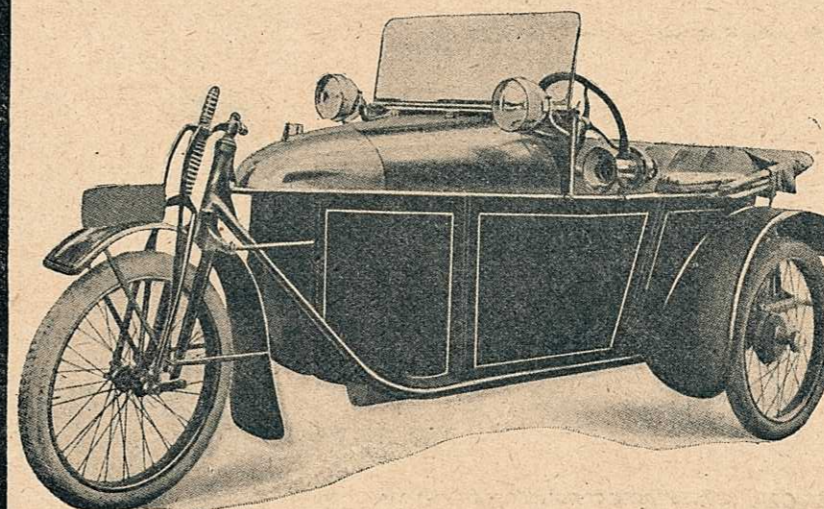
Siège social et Usines : 51, Chemin Feuillat, LYON — Maison à PARIS, 15, rue du Débarcadère

USINES ET SUCCURSALES :

PARIS LYON-LONDRES-MILAN-TURIN-BRUXELLES-GENÈVE-DETROIT (Mich.)-CHICAGO-NEW-YORK

Le "Cyclauto"

(Brevets Ch. Rouquet).



Téléphone :	Télégrammes :
SURESNES 434	CYCLAUTO-Suresnes

Moteur BITEMPS, 7 HP, 2 cylindres.
Refroidissement par eau (radiateur à l'avant).
Changement de vitesse—2 vitesses.
Transmission par cardan.
Pont AR avec différentiel.
3 Roues de 650 x 65.
Poids environ 275 kilos.
Consommation : 6 litres environ aux 100 kilomètres.

Livré avec : Carrosserie biplace, Capote, Pare-brise et éclairage.

Société Française du Cyclauto, 100, rue Rouget-de-l'Isle, SURESNES (Seine)

Descendrez à la Station de Puteaux.

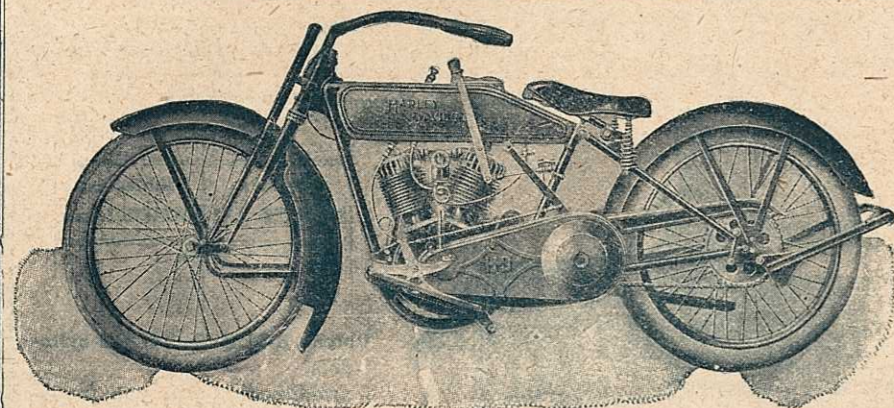
Mentionnez toujours "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

MOTOCYCLETTES BIANCHI PNEUS PIRELLI

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

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE
QUINTO MALINVERNI
120, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

AGENCE EXCLUSIVE POUR LA VILLE DE PARIS
MM. COURTOT, LASSERRE, PLISSON
57, Avenue de la Grande-Armée, PARIS



AGENCE DIRECTE :

HARLEY- DAVIDSON

Cherchez-vous une motocyclette Harley-Davidson
ayant l'ASPECT et les QUALITÉS du NEUF, Garantie trois mois,
munie de sa carte grise, **DISPONIBLE DE SUITE ?**

Si oui !... adressez-vous chez

BAILLIF, 8, Rue Vauvenargues, PARIS (18^e) TÉLÉPHONE
MARCADÉ 08.25

VOUS Y TROUVEREZ DES MOTOS HARLEY-DAVIDSON
DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE COMME PRIX ET QUALITÉ

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

Huitième année. — N° 60

FONDÉE EN 1913

15 Septembre 1920

MOTO-REVUE

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE

(Paraissant le 1^{er} et le 15 de chaque mois)

SPORT

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

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
ETRANGER... 22 fr. —

Abonnement d'essai 6 mois 10 fr. (12 fr. Etranger) (n'est pas renouvelable)

SOMMAIRE

Comment se préparer à un voyage, 345. — Les avantages du 2-Temps, 346. — Des machines plus propres, 347. — Pour voyager
à l'étranger, 347. — A qui le gant ? à M. Violet, 347. — Ce que furent le Grand Prix des Motos et des Cyclecars, par
M. Philippe, 348. — Les Cyclecars et le Circuit de la Sarthe, 355. — La "Scott", par Impartial, 357. — Recettes utiles,
359. — Echappement libre, 360. — Petites Annonces, 362.

Comment se préparer à un voyage

Le motocycliste qui n'a jamais entrepris un voyage de
longue durée ne connaît pas encore tous les plaisirs que la
motocyclette peut procurer. Le plaisir de l'imprévu et du
nouveau pousse à entreprendre des voyages souvent peu
agréables en chemin de fer. Ajoutez à ce plaisir, celui de la
route, de l'indépendance, des beaux voyages et le charme
propre de la motocyclette. La seule condition, c'est que le
voyage s'effectue sans pannes et sans ennuis. On s'en garan-
tit autant que cela est possible par un certain nombre de pré-
cautions.

L'attention doit bien entendu se porter d'abord sur la
machine. *Moto-Revue* a publié un bon nombre d'articles sur
ce sujet. On se trouvera toujours bien de dégraisser le mo-
teur, de roder les soupapes et de changer leurs ressorts.
Vérifier également tous les écrous : très souvent il y aura
lieu de changer le câble du décompresseur, les câbles de
bougie ne doivent pas être attachés sur la bougie même, il
faut se servir des attaches-câbles qu'on trouve dans le com-
merce. On s'épargnera ainsi pas mal de petits ennuis.

Les ennuis de pneumatiques peuvent gêner un excellent
voyage. On ne peut toujours les éviter, mais malgré tout il
est possible de les réduire. Ne pas s'aventurer avec de vieil-
les enveloppes où il y aurait des déchirures. Celles-ci parti-
culièrement si l'on avait à rouler sous la pluie auraient tôt
fait de s'agrandir. Les ennuis de pneumatiques se produisent
invariablement loin des villes. Il vaut mieux partir avec des
bandages neufs, quittes à remonter les anciens quand on ren-
tre. Nous avons un train de pneus extra lourds dont nous
nous servons uniquement pour les voyages. Emporter des
chambres à air interrompues, elles durent peut être moins

que les autres, mais sont considérablement plus pratiques.
Bien qu'emportant des chambres à air de rechange, on se
trouvera bien de ne pas négliger le nécessaire de réparation.
Il faut se servir de pastilles préparées, ou de produits spé-
ciaux. Il est très difficile de réussir une bonne réparation
autrement. Ne pas oublier de prendre du papier de verre.
Les leviers de démontage doivent être d'aussi forte dimen-
sion que possible. Un manchon guêtre peut rendre service
le cas échéant. Si les valves sont démontables, ne pas négliger
d'emporter des petites pièces de rechange.

Dans une petite boîte on fera bien d'emporter un jeu de
clavettes qui servent à fixer les poulies ou les pignons. Une
soupape de rechange complète et deux ou trois segments
qu'on aura disposés dans une boîte spéciale sont à conseil-
ler. Certains moteurs brisent facilement leurs segments. Il
faut également avoir tous les outils nécessaires, particu-
lièrement une très grosse pince à gaz, une pince plate, un étau
à main et des limes. Rien n'est plus pénible que d'avoir à
travailler sans les outils nécessaires. Pour les pièces de re-
change chaque machine a son point faible. Si l'on n'a pas
d'expérience personnelle, on demandera avis à quelque
vieux motocycliste. On emportera deux ou trois courroies
très fortes, du fil de fer, du fil de laiton et du chatterton, qui
permettront parfois de se tirer d'affaire dans des circon-
stances désespérées.

Si l'on a une transmission par courroie, une courroie de
rechange est indispensable. Elle sera en cuir si l'on roule
habituellement avec une courroie de caoutchouc, car le cuir
par un temps de pluie, patine moins. Bien entendu, on ne
négligera pas d'emporter un perce courroie et des attaches
de rechange. Pour ces attaches, nous préférons celles où les
vis portent une tête carrée qu'on peut serrer avec une clef
anglaise. Si on a une machine à chaîne, il faut une chaîne
de rechange ajustée à la longueur et aussi des maillons tout
prêts. La chaîne sera graissée de suif. Mais sait-on qu'un peu

La "Moto-Revue" est une Revue impartiale

CE QUE FURENT :

le Grand Prix des Motocyclettes le Grand Prix des Cyclecars

PAR MAURICE PHILIPPE

Le meeting du Mans a tenu ce qu'il promettait. Une fois de plus, l'A. C. O. doit être félicité sans réserve de la bonne besogne accomplie. Les épreuves, disputées sous une organisation parfaite à laquelle — hélas! — nos courses motocyclistes ne sont guère habituées, présentèrent un intérêt soutenu. Mais leurs résultats furent décevants en ce qui concerne le nombre des arrivants. Nous essaierons tout à l'heure de discerner les raisons d'un déchet si important.

Quoi qu'il en soit, bien loin de vouloir marquer d'une pierre noire pour le motocyclisme la journée du 28 août, j'estime qu'il est difficile d'en contester l'utilité. Car mon opinion n'a jamais varié sur ce point : les concours de tourisme sont une source de renseignements pour le grand public. Les courses, au contraire, sont l'école des constructeurs, des techniciens et des initiés. Je ne veux pas, ce disant, mépriser la publicité très réelle et très légitime retirée par les marques ayant remporté des victoires en vitesse pure. Mais, encore une fois, l'utilité vraie des courses est de permettre d'expérimenter à outrance les solutions qui semblent les meilleures, et qui n'ont d'autre moyen de s'affirmer ou au contraire de montrer le défaut de la cuirasse. Certes le public, qui assiste à l'expérience peut, lui aussi, en retirer quelque fruit. Mais c'est surtout pour le constructeur que la course est la plus profitable des leçons.

Les concours de tourisme sont des démonstrations qui s'adressent au public. Les courses sont faites pour hâter la marche du progrès en ce qui concerne la construction.

**

Sur le circuit, il a été dit beaucoup de choses. Les uns l'ont trouvé bon, d'autres passable, d'autres enfin franchement mauvais. Je dois avouer que la première opinion ne rencontrait que peu d'adeptes. Par contre, la dernière comptait de nombreux partisans. Mais ne nous emballons pas : il est vraiment rare d'entendre un coureur déclarer qu'un circuit n'est pas mauvais. Le plus souvent même un concurrent s'exprime sur le choix du parcours en des termes assez violents, d'où il résulte qu'il faut être un « assassin » pour lancer des motocyclistes sur de telles routes. Déclarations fort excusables du reste : à moins qu'il s'agisse d'un billard, et encore... il est toujours pénible de rouler à toute vitesse sur une route, quelle qu'elle soit. A sa descente de machine, il est donc normal de faire montre de quelque nervosité, donc de quelque exagération. Aussi ai-je voulu me rendre compte par moi-même de l'exacte valeur du circuit. Je l'ai bouclé un certain nombre de fois avant le pesage.

Hé bien ! à la vérité, le circuit est passable ; ni bon, ni franchement mauvais. Je parle ici de l'état du sol, et de la largeur de la route, car le dessin même du circuit, qui ne comprend que quatre virages importants, permet de réaliser une moyenne suffisante. En ce qui concerne donc l'état du sol, nous avons vu plus mauvais, à Fontainebleau et meilleur, à Lyon. Il faut reconnaître qu'il était déjà difficile, dans la grande ligne droite, de rouler à motocyclette à 80, et qu'il devenait très dangereux d'y atteindre le 100. Quant à dépasser cette allure, il n'y fallait pas songer. Or la presque totalité des machines inscrites en catégorie 500 cmc. étaient capables d'atteindre et de dépasser le 100 à l'heure. C'est dire que les résultats étaient faussés par avance, et

que le concurrent plus rapide de 15 kilomètres à l'heure que son voisin était dans l'impossibilité d'utiliser cette supériorité.

Cet état du sol, joint à l'étroitesse du parcours à certains endroits, était également un dur obstacle pour les cyclecars.

**

Tout ceci n'est point une critique pour les organisateurs. Ils ont fait ce qu'il était matériellement possible de tenter pour améliorer le circuit : virages agrandis, rechargement à certains endroits, bas-côtés dégarnis pour élargir la route, balayage, chlorurage partiel, etc. Mais l'énormité des frais nécessités par la réfection presque complète d'un circuit, même s'il ne mesure comme dans le cas présent que 17 kilomètres, ne permet pas de l'entreprendre.

Est-ce à dire qu'il faille abandonner toute espérance d'avoir en France, en attendant l'autodrome, un circuit où il soit possible d'organiser des courses permettant aux concurrents d'utiliser leur maximum de vitesse ? Ce serait bien mal connaître l'activité d'un A. C. O. et d'un Georges Durand pour raisonner ainsi. Les démarches nécessaires vont être faites auprès des pouvoirs publics pour transformer le circuit du Mans en une route-piste dans l'établissement de laquelle on emploierait les toutes dernières méthodes. Espérons que ce projet aboutira et que nous aurons là un autodrome public de 17 kilomètres au tour. Il est en effet de toute nécessité que nous possédions en France un terrain pour expérimenter la vitesse de nos véhicules automobiles.

**

LE GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES

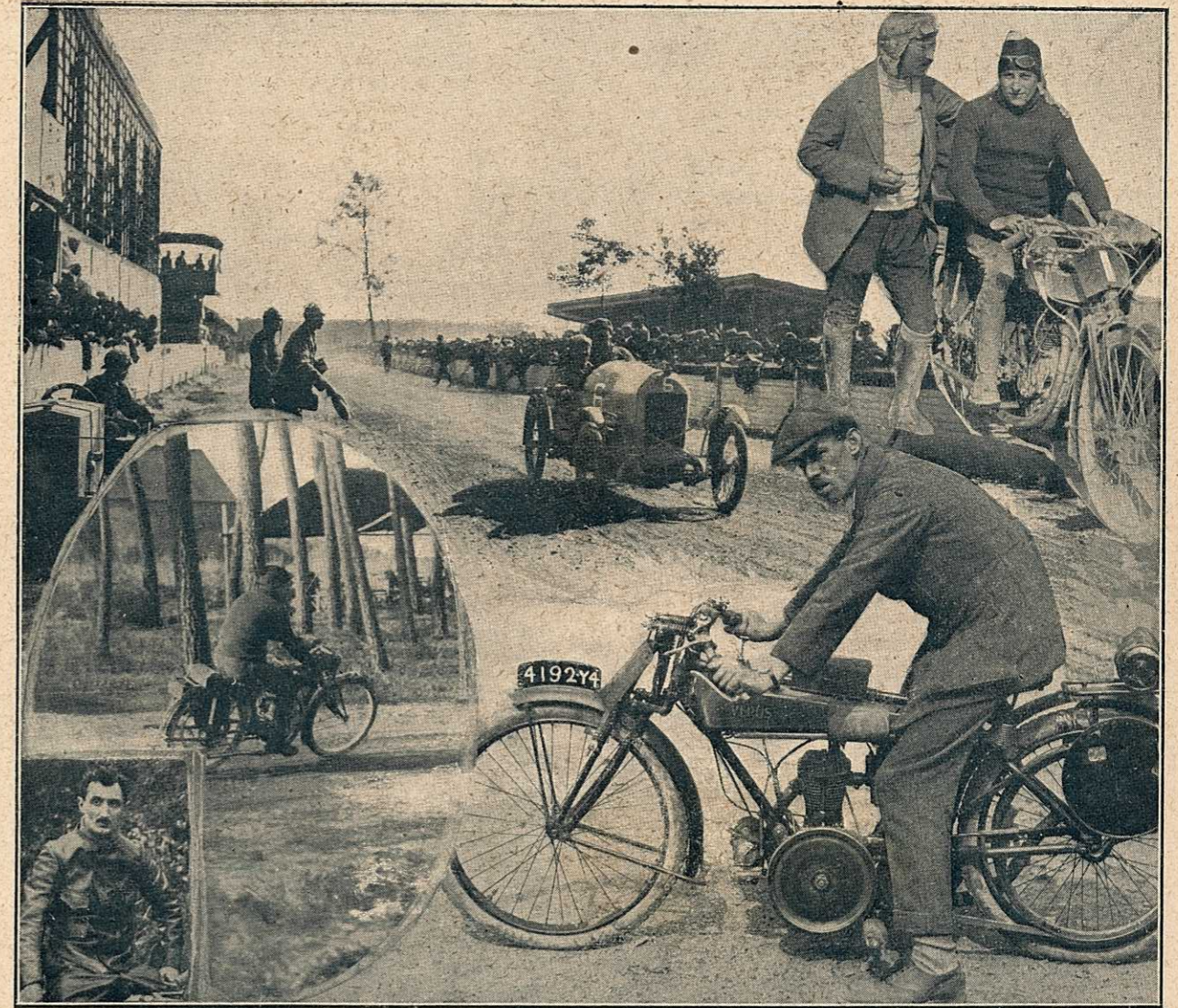
Son bilan est simple : sur quatre partants en catégorie 250 cmc., deux arrivants ; un arrivant sur cinq partants en 350 cmc. ; et — record — un arrivant sur seize partants en 500 cmc.

Les moyennes sont également surprenantes : nous voyons la catégorie 250 cmc. gagnée à 68 à l'heure, presque aussi vite que la catégorie 500 cmc. (71 à l'heure), pendant que le vainqueur en 350 cmc. ne réalise qu'une vitesse de moins de 63 kil.-heure !

Tout ceci demande explication.

A mon sens, les machines ont été handicapées par leur vitesse même : ce sont les motocyclettes les plus rapides qui ont été éliminées, non point de la faute de leur moteur, mais parce que les accessoires ont lâché. On est arrivé, en ce qui concerne le moteur de motocyclette, à des rendements exceptionnels. Je ne veux pas donner de chiffres trop précis, mais je puis affirmer que les 30 H. P. au litre de cylindrée, qui semblaient un très joli résultat, ont été dépassés de loin par un certain nombre de concurrents. Vraiment les moteurs que nous vîmes au Mans sont faits pour susciter l'admiration. Ils ont d'ailleurs fort bien tenu, pour la plupart. Mais voilà : c'est tout le reste qui n'a pas résisté. En réalité, les constructeurs ont porté leurs efforts surtout vers le moteur. Qui songerait à les en blâmer ? La course du 28 août leur montre la voie à suivre : étudier les organes de la motocyclette avec le même soin apporté à travailler la question moteurs.

J'ai dit que c'étaient les machines les plus rapides qui avaient été éliminées. Ainsi s'explique que les abandons les plus nombreux sont dans la catégorie 500 cmc., puis dans l'ordre décroissant, en 350 cmc., et enfin en 250 cmc. « Mais pourtant, direz-vous, l'Alcyon de Jolly ? » Je vais étonner bien des gens : l'Alcyon de Jolly n'est pas une machine dont on a cherché à tirer la plus grande vitesse. La preuve ? Celle-ci seulement : les pistons de son moteur sont en honnête fonte, leur fond est renforcé, et ils n'ont pas été allégés le moins du monde ; les bielles sont également les bielles qu'on a accoutumé de trouver dans les moteurs ordinaires. Pour qui sait l'importance du poids des organes du moteur animés d'un mouvement alternatif, ceci est caractéristique : Alcyon a voulu avant tout faire robuste,



Les vainqueurs du Mans. — Violet, sur Major traverse la ligne d'arrivée ; à droite : Ware, sur Thomann est félicité par Ludovic ; en dessous : Bartlett, sur Vérus ; dans le coin gauche, Joly, dans les sapins... (sa photo).

quitté à sacrifier une partie de la vitesse. Oui, je le maintiens : la cause du déchet constaté dans le Grand Prix des motocyclettes est la trop grande rapidité de machines non spécialement renforcées pour la supporter. Mieux : certaines motocyclettes de série auraient fort bien pu figurer dans les places d'honneur, et je suis persuadé qu'elles eussent presque toutes terminé dans les délais. Au reste, la catégorie 350 cmc. nous fournit un exemple de ce que j'avance : la Vérus de Bartlett, classée première, était à peu de chose près une motocyclette de série.

Il me revient de n'avoir pas suffisamment précisé tout à l'heure qu'en parlant des machines les plus rapides, j'entendais dire les motocyclettes les plus vite de tout le lot et non pas dans chaque catégorie. Car l'effet destructif de la vitesse ne se fait sentir qu'à partir d'une certaine allure. Et dans la catégorie 250 cmc. par exemple où le 80 est une limite, il y a beaucoup moins de surprises à craindre pour les machines de tête.

**

Je ne sais quel est l'humoriste qui me disait récemment :

« Au fond, en ce qui a trait aux matières premières, nous ne sommes pas plus avancés maintenant qu'autrefois : auparavant, avec du brave métal sans aucune prétention, les pièces prenaient à l'usage des formes imprévues. Aujourd'hui, avec des métaux traités selon la plus moderne technique de nos ingénieurs spécialistes, ces pièces ne se déforment plus, mais elles cassent. Cristallisation se bornent à dire ces chimistes. Et le tour est joué. Mais nous n'en sommes pas plus riches pour cela ! » Au fond de cette boutade, il y a une part de vérité. Ce qui prouve que le chemin du progrès est hérissé de ronces.

**

Il est en effet certain que le martèlement de la route, les trépidations et les vibrations, exercent à la longue une action néfaste sur la structure des matières premières. Je n'en veux pour preuve que cette enfantine question des garde-boue qui, chez Alcyon, furent le mauvais génie de la course, faisant disqualifier Louis, causant la chute de Lehmann — gagnant certain sans cela de la catégorie 350 cmc — et retardant tous les autres équipiers, y compris Joly. Or

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

La "Moto-Revue" insère gracieusement toute nouveauté

personne ne pensera sérieusement qu'Alcyon ait commis l'imprudence de mettre sur ses machines des garde-boue n'ayant pas fait leurs preuves. En réalité, il y a longtemps que ces garde-boue fonctionnaient parfaitement et rien dans leur aspect extérieur ne pouvait déceler leur rupture prochaine. Aux essais notamment, tout avait tenu. Or, Louis a perdu son garde-boue avant dès le premier tour! Mais surtout n'en déduisez pas que je donne raison à mon humoriste de tout à l'heure. Car il serait exagéré vraiment d'assimiler des tringles de garde-boue à des pièces en acier traité...

**

La disqualification de Louis qui, ayant cassé son garde-boue avant, l'avait fixé sur son porte-bagage, a été assez mal accueillie. Pourtant, il faut bien admettre que le jury ne pouvait faire autrement qu'appliquer le règlement. C'est ce dernier qu'il faut changer, en supprimant dans les courses de vitesse cette clause ridicule des garde-boue, sacoche et autres silencieux obligatoires! Un concurrent vainqueur peut, à cinquante mètres de l'arrivée, casser un piston, un cylindre, passer une bielle au travers du carter, briser son cadre, que sais-je? il sera gagnant officiellement. Mais s'il a le malheur à ce moment de démolir son garde-boue, ou de perdre sa sacoche, rien à faire : il est disqualifié! On se croirait dans le royaume d'Ubu.

Je me réserve d'ailleurs de revenir ultérieurement sur cette irritante question des ailes et des garde-boue dans les courses de vitesse, prescription contraire à tout bon sens.

La course

Les départs ont été donnés en groupe par catégorie, à partir de 6 heures.

Fidèle à notre habitude, qui est de publier non des phrases creuses, mais des faits précis, nous mettrons sous les yeux de nos lecteurs des tableaux racontant la course beaucoup mieux que toutes les dissertations. Il suffit pour compléter ces tableaux d'indiquer les causes des abandons :

- 1^{er} tour. — Berli : culbuteur cassé.
 2^e tour. — Lavanchy : chaîne de distributeur cassée, embrayage patinant.
 3^e tour. — Kickam : tige de soupape grippée.
 4^e tour. — Desvaux : cadre cassé; Yenné : chute, blessures légères.
 5^e tour. — Louis : disqualifié pour perte de son garde-boue avant; Péan : boîte de vitesse cassée.
 8^e tour. — Vulliamy : clavette de pignon de chaîne cassée.
 9^e tour. — Frey : chaîne cassée.
 10^e tour. — Dubost : filetage de l'axe du pignon de changement de vitesse mangé.
 12^e tour. — Copus : clavette de l'arbre d'embrayage cassée.
 13^e tour. — Naas : calotte de soupape cassée par une pierre projetée par le passage d'un autre concurrent; siège de soupape détérioré. Perrin : mauvais fonctionnement du moteur. Isodi : amortisseur arrière cassé.
 14^e tour. — Milland : rupture de cadre.
 16^e tour. — Brunet : chaîne d'entraînement cassée.
 17^e tour. — Alexander : disqualifié pour avoir été poussé par un spectateur.
 18^e tour. — Pélissier : chute et incendie de la machine. Lehmann : chute, fourche avant tordue.
 19^e tour. — Robert : borne de magnéto fendue. Rolly : chute, axe d'entraînement de magnéto cassé.
 21^e tour. — Borgotti : arrêté par les officiels n'ayant plus le temps de terminer dans les délais.

Voici les résultats :

Catégorie 250 cmc. (273 kil. 600) h. m. s. c.				
1.	Marc (Thomann)	.....	4	04 33 2
	(Moyenne : 68 kil. à l'heure).			
2.	Clech (Motosolo)	.....	4	46 12 2
Catégorie 350 cmc. (342 kil.)				
1.	Bartlett (Vérus)	.....	5	27 12 "
	(Moyenne : 62 kil. 720 à l'heure).			
Catégorie 500 cmc. (376 kil. 200)				
1.	Jolly (Alcyon)	.....	5	16 16 2
	(Moyenne : 71 kil. 300 à l'heure).			

Tour le plus vite : Alexander (Douglas) : 11 m. 07 au 3^e tour, soit 92 kil. 500 à l'heure. Tour le plus vite de Jolly : 11 m. 13 sec. au 1^{er} tour (91 kil. 500).

**

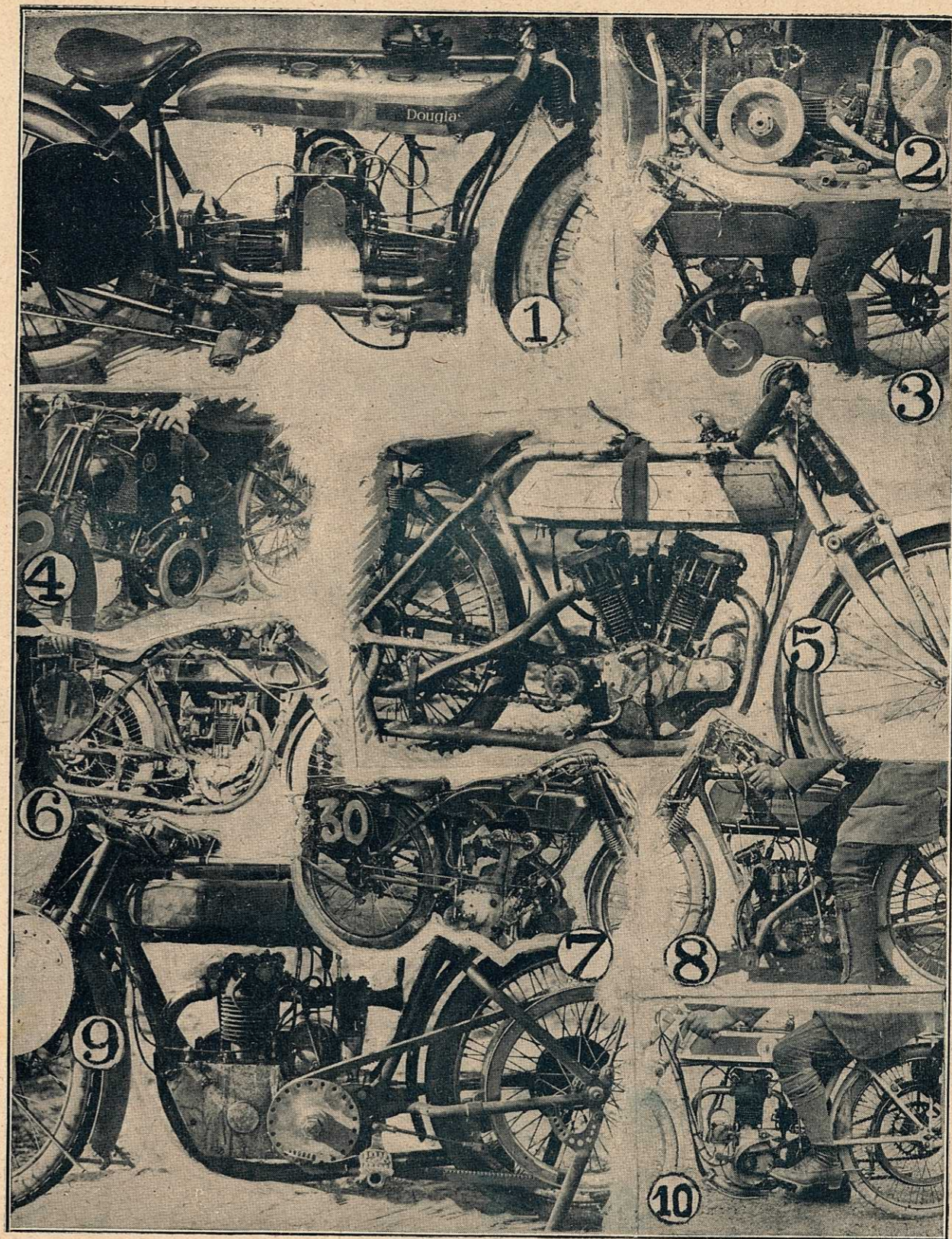
En l'absence de Louis, pour les raisons que l'on sait, la victoire en catégorie 250 cmc. devait aller à la Thomann, nettement plus vite que les Motosolo. La Thomann est d'ailleurs une machine plaisante et fort bien construite. Elle a fait une très jolie course, dénuée d'incident.

La Motosolo de Clech est d'ailleurs dans les mêmes conditions : rien n'est venu l'arrêter dans sa marche régulière. Ce sont là des machines légères de toute sécurité, à l'heure où l'essence est si chère, leur succès est certain.

En catégorie 350 cmc. la victoire a souri à la Vérus, motocyclette anglaise fort judicieusement établie, et qui a fait, elle aussi, une course toute de régularité. Son moteur Blackburne, très en faveur outre-Manche, procède d'une technique très pure. Voici lancée d'un seul coup en France une marque totalement inconnue hier en notre pays. Ne le déplorons point : c'est une bonne machine qui nous arrive.

La catégorie 500 cmc., la plus chargée, est pour Alcyon l'occasion d'un nouveau triomphe. Je n'ai pas coutume de faire état d'autre chose que des faits et d'épilouter sur ce qui aurait pu arriver. Le moyen pourtant de ne pas noter ici qu'en catégorie 250 cmc., la machine la plus rapide était l'Alcyon de Louis; et qu'en 350 cmc., la première place était incontestablement pour l'Alcyon de Lehmann, sans sa chute survenant trois tours avant la fin, au moment où ce coureur avait 39 minutes d'avance sur son suivant? Ainsi donc, sans ces deux accidents où la machine n'a aucune part, Alcyon réalisait pour la troisième fois cette année ce tour de force de gagner les trois catégories! Grand Prix de Fontainebleau, et course de côte d'Argenteuil : triple victoire; Grand Prix de Lyon, double victoire (250 et 350 cmc.), avant le triomphe d'aujourd'hui; Alcyon a tout gagné en 1920. Ce sont les motocyclettes imbattables parce que suffisamment vites et surtout très robustes. Quel testimonial peut avoir la valeur de cette étonnante série de victoires?

Derrière l'Alcyon de Jolly, il n'y a personne? Si : il y a l'A. B. C. de Borgotti, mais qui ne put terminer dans les délais. Admirez cette course de Borgotti, faussant son levier de changement de vitesse dès le premier tour, mettant le temps nécessaire pour réparer; 15^e au 2^e tour et, à partir de ce moment, usant tous les concurrents par sa régularité inflexible, gagnant place par place pour arriver à être second au 18^e tour. Ajoutez à cela que son coéquipier Naas, au calme impressionnant, était tout à fait bien en course et très capable de causer une surprise lorsqu'il fut éliminé par l'incident relaté plus haut. Vraiment l'A. B. C. pour ses débuts dans une grande épreuve de vitesse a réussi une performance dont elle peut être fière, je le dis très sincèrement. Croyez-vous que la tâche était facile pour une débutante de se bien placer dans un lot qui comprenait des Alcyon, des Peugeot, des Motosacoche, des Douglas? Ajoutons au surplus que les machines étaient identiques aux modèles de série sortant des usines Gnôme et Rhône.



QUELQUES " PURS SANGS " DU MANS

- 1^o La Douglas d'Alexander, type à culbuteurs, graissage sous pression, 3 vitesses par boîte, transmission à chaîne; 2^o La même vue côté volant; 3^o La Peugeot, à deux cyl. verticaux, 4 soupapes par culbuteurs, graissage sous pression, embrayage métallique, 3 vitesses par boîte, transmission à chaîne; 4^o La Motosolo, moteur bi-temps à eau, 2 vitesses, transmission à chaîne; 5^o L'Alcyon, 2 cyl., 4 soupapes, 2 vitesses, transmission à chaîne; 6^o La Peugeot, vue côté distribution; 7^o La Motosacoche, moteur MAG à chaîne; 8^o La Blériot, 2 cyl. verticaux, 4 soupapes, 3 vitesses à courroie trapézoïdale; 9^o L'Alcyon, mono de 250 cmc. à culbuteurs, 2 vitesses et à chaîne.

"SUPER OIL"

La meilleure huile de graissage
 POUR MOTEURS A AILETTES
 MEURISSE

36, et 38, rue de la Garenne. - COURBEVOIE

un véhicule, mais ils font tort à l'idée même du cyclecar, ceux qui présentent des châssis nus avec des sièges fixés dessus par des moyens de fortune. On m'objectera que des voitures de course sont parfois dans le même état. A cela je répondrai que les grandes marques ne commettent pas cette faute et qu'au surplus les châssis de voitures ont par eux-mêmes un dessin, une beauté qu'il serait exagéré de demander à un châssis de cyclecar, toujours un peu plus « bricolé ».

Au pesage j'ai entendu dire par un de mes voisins, à l'aspect d'un de ces cyclecars-châssis : « Cela nous reporte quinze ans en arrière ! » Vous et moi savons bien l'injustice de cette parole. Mais il eût fallu éviter le prétexte à ce qu'elle fût prononcée.

Soignons la présentation.

La course

Les départs furent donnés deux par deux à partir de midi.

Usant de la même méthode que pour le Grand Prix des cyclecars, nous nous contenterons d'ajouter aux tableaux ci-joint la raison des abandons. Voir nos tableaux.

Le classement est le suivant :

Catégorie	1.100 cmc. (273 kil. 600)	h.	m.	s.	c.
1. Violet (Major)	3	37	39	»
(Moyenne : 75 kil. à l'heure).					
2. Levêque (Ruby)	3	48	27	2
3. Louis Noël (Noël)	4	32	03	3
4. Coquillat (Tom Pouce)	4	58	36	3

Violet gagne le challenge Dunlop.
Meilleur tour : 12 m. 18 s., par Violet au 6^e tour (moyenne 83 kil. 400).

Justifiant mes pronostics, Violet a donc gagné le plus nettement qui se puisse faire, le Grand Prix des cyclecars. Jamais la voiture ni le moteur ne furent à l'ouvrage, leur supériorité étant éclatante sur des concurrents, cependant point à dédaigner. C'est la récompense normale du travail acharné et du génie mécanique d'un Violet, créateur à la fois de ce cyclecar Major et de ce moteur « Bi-Temps », qui sont bien l'un et l'autre dans la note exacte des exigences du cyclecar. Dans l'un et dans l'autre, on trouve d'ailleurs des solutions originales et ingénieuses : que ce soit le dispositif de pression variable du plateau de friction sur son galet, en proportion des efforts à transmettre, ou bien le moteur si curieux dont je vais dire quelques mots, voire le simple système de l'amovibilité des roues, partout l'on retrouve ici la griffe de Violet.

Le moteur « Bi-Temps », construit par la S. I. C. A. M., mérite une étude, d'une toute autre envergure que celle permise par le cadre de cet article. Je noterai seulement ce principe révolutionnaire de deux cylindres ayant une chambre d'explosion commune, l'admission se faisant par un cylindre, l'échappement par l'autre. Solution qui évite le mélange des gaz frais avec les gaz brûlés, crée un balayage énergique de ceux-ci, réduit la consommation, autorise l'emploi de pistons plats en aluminium, donc favorise le rendement, et enfin permet d'obtenir un excellent ralenti, les gaz frais ayant tendance à s'accumuler aux environs de la bougie.

Le résultat? Avec une compression à froid de 5 kilos, 30 bons chevaux obtenus à 2.100 tours, régime habituel du moteur et ce, pour une consommation de 280 grammes au cheval-heure! N'est-ce pas remarquable? Ajoutons au surplus, en ce qui concerne les faits tangibles que, sur quatre arrivants dans le Grand Prix des cyclecars, nous trouvons deux « Bi-Temps », ceux de Violet et de Coquillat.

Ce nom, qui arrive sous ma plume, me rappelle le devoir que j'ai de signaler avec les éloges qui conviennent, l'apparition du cyclecar Tom Pouce dont ses parents, MM. Blanc et Coquillat peuvent être légitimement fiers.

La Ruby de Levêque, véhicule fort plaisant et très admiré, et la Noël de Louis Noël, dont la sûreté mécanique a été une fois de plus mise en lumière, complètent un lot d'arrivants de première qualité.

On me permettra enfin de féliciter M. Mauve, qui, seul, n'a pas hésité à mettre en ligne des Elfe dans la catégorie 750 cmc., bien que les délais accordés pour terminer étaient manifestement courts pour la cylindrée réduite de ces moteurs.
MAURICE PHILIPPE.

Autour du Circuit

On a beaucoup regretté au Mans l'abstention de l'Automobilette, qu'un grand nombre de partisans s'attendaient à voir triompher, mais nul n'était aussi consterné que les constructeurs eux-mêmes, MM. Coignet et de Laage, avec qui nous avons pu nous entretenir pendant quelques instants dans le stand qui était réservé au ravitaillement de leurs véhicules.

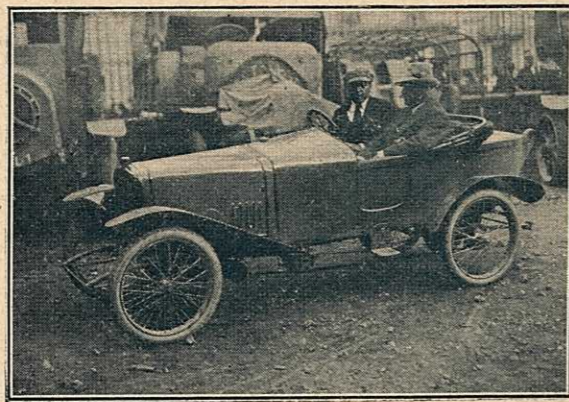
« Nos moteurs, nous dirent-ils, nous furent livrés bien trop tard pour nous permettre d'aborder l'épreuve avec toutes nos chances, et nous le déplorons d'autant plus que les vitesses réalisées par nos concurrents ne sont aucunement supérieures à ce que nous pouvons faire avec notre quatre cylindres, dont au surplus vous connaissez toute la précision de fabrication. Ce n'est donc que partie remise, et les lecteurs de *Moto-Revue* qui ont témoigné d'un si gros intérêt pour notre voiturette, peuvent être assurés de la voir au poteau de départ et... d'arrivée des prochaines épreuves ».

Quant à nous, qui avons vu de près la construction de l'Automobilette, nous ne doutons aucunement de ses qualités de vitesse, dont d'ailleurs le récent meeting de Boulogne nous a donné un aperçu. Rappelons que malgré ses 1.100 cmc. de cylindrée, cet intéressant véhicule de type rigoureux de série, est engagé sans hésitation dans la catégorie 1.400 cmc., et remporte la seconde place du classement général, sa position de deuxième dans chacune des trois épreuves (3 kilomètres départ lancé, 1 kilomètre départ arrêté, 500 mètres en côte départ arrêté) montrant d'une façon éclatante une remarquable souplesse, une facilité de conduite sans égale, et enfin et surtout une régularité de marche incomparable, en côte comme en palier, qualité importante entre toutes pour l'acheteur.

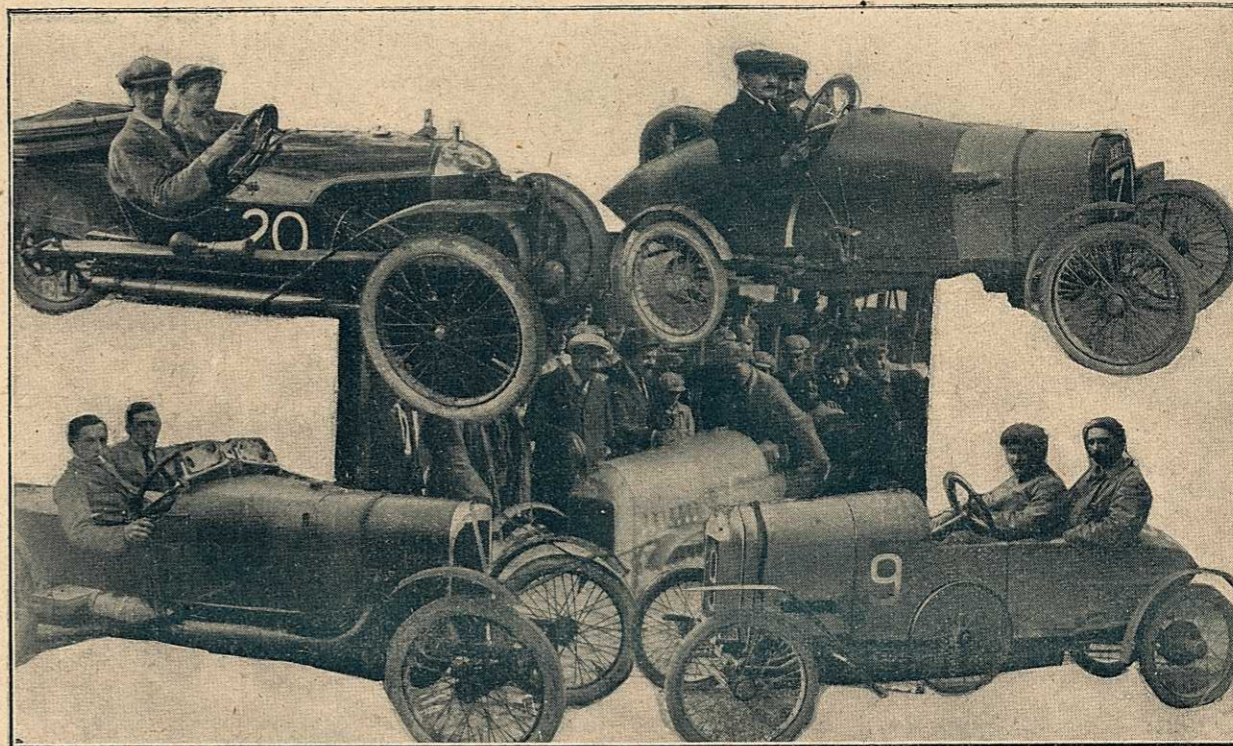
Que ceux qui n'ont pas encore vu l'Automobilette et veulent un véhicule sûr, à un prix peu élevé, se hâtent d'aller rendre visite aux constructeurs MM. Coignet et de Laage, 2, avenue Mélanie, à Bellevue (Seine-et-Oise).

Le nouveau Cyclecar Griffon

Cette photo, prise au Mans, représente le premier de la série des cyclecars que les usines Griffon, 40, rue Louis-Blanc, à Courbevoie, vont sortir d'ici quelque temps. La



ligne est belle, l'aspect en est attrayant, le mécanisme en est simple... très simple même. C'est la véritable motocyclette à 4 roues... mais chut... nous avons déjà été trop loin... — et M. Boillot, le sympathique directeur, va nous menacer de ses foudres.



Ware, sur Morgan et Levêque, sur Ruby. En bas : Hawques, sur G. N. et Coquillat, sur Tom Pouce ; au centre : Violet, sur Major, vainqueur de l'épreuve.

Les Cyclecars et le Circuit de la Sarthe

L'état actuel de nos routes rend toutes les courses de vitesses actuelles singulièrement dures. Le sol du circuit du Mans n'était guère meilleur que celui du circuit de Fontainebleau. Et comme d'autre part le tracé est très vite, on peut aisément se représenter les secousses et les choqs auxquels pendant des heures et des heures ont été soumis les braves petits cyclecars. Les performances que nous avons à enregistrer sont d'autant plus remarquables. C'est un succès et un gros succès. Il y a du déchet, cela est évident, mais dans toutes les courses de vitesse il y en aura toujours, c'est même leur raison d'être. Regardez le nombre de concurrents éliminés dans les courses de grosses voitures. Vous verrez alors que le cyclecar fait plus qu'honorable figure. Et n'oublions pas que le cyclecar est à ses débuts ; qu'on se rappelle beaucoup de types exposés au dernier Salon, leur aspect rudimentaire, les solutions de fortune qu'ils comportaient, qu'on les compare aux bijoux de mécanique qui ont pris le départ au Mans et alors on sera stupéfait des progrès réalisés en moins d'un an.

Alors qu'au début des Coupes des voiturettes de l'Auto, le monocylindre à quatre temps était presque exclusivement employé, pour les cyclecars au contraire le polycylindre l'emporte. Il n'y avait pas un seul mono au Mans. Parmi les partants se trouvaient représentés le moteur en V à quatre temps (Anzani, J. A. P., M. A. G.), le moteur à deux cylindres accolés et à deux temps (Bi-Temps), et enfin un nombre assez considérable de petits quatre cylindres (Ruby et Ballot). Le refroidissement à eau paraît s'être définitivement imposé. L'Elfe 750 cmc., le G. N. et un des deux Noël, étaient les seuls moteurs à ailettes. Même les Morgan où les moteurs sont exposés en plein air courrant d'air, avaient des moteurs à eau. Naturellement on n'emploie pas de pompe, la circulation par ther-

mosyphon étant suffisante pour d'aussi petites cylindrées. Le graissage mécanique est loin de se trouver sur toutes les machines. Mais nous n'avons pas le moindre doute qu'il ne s'y impose — non par économie, car on ne regarde pas à un litre d'huile en course, — mais à cause de sa certitude. Il semble qu'il y ait chez beaucoup d'experts un préjugé contre toute innovation qui soustrait quelque partie de la machine à leur surveillance. On a été beaucoup plus long à admettre en course le carburateur automatique que pour le tourisme. On hésite à adopter le graissage automatique parce qu'on a l'impression qu'il ne permet pas de doser rigoureusement la quantité d'huile à donner au moteur. On craint que le moteur ne reçoive pas assez d'huile. Mais il est certain que l'adoption d'un graissage commandé mécaniquement est rigoureusement indispensable pour la diffusion du cyclecar dans le grand public. Pas de distributions vraiment originales sur les quatre temps, toujours les culbuteurs, dispositif universellement reconnu comme celui qui donne le meilleur rendement. Les deux temps étaient particulièrement intéressants. Le Bi-Temps vainqueur comportait une distribution par valve tournante, et des pistons plats, sans déflecteurs. Les progrès du deux temps sont des plus remarquables. Peu à peu toutes les objections soulevées s'évanouissent, et patiemment les chercheurs viennent à bout de ses défauts. La consommation en particulier a été extraordinairement réduite. Tout cela semble dû à l'adoption d'une distribution commandée.

Trois types de changements de vitesse étaient représentés, le type par engrenages en boîte, conformément à la pratique automobile, le changement de vitesse par chaînes multiples et celui par friction. C'est ce dernier qui de l'avis de beaucoup d'experts a le plus de chances de survivre sur le cyclecar, d'autant que les matériaux actuels permettent d'obtenir une adhérence parfaite avec une pression réduite. Sur les quatre cyclecars arrivants, trois avaient une transmission par friction. Ce n'est pas à dire que les autres systèmes ne marchent pas, puisqu'à notre connaissance, aucun

concurrent n'a été éliminé par la faute de son changement de vitesse. Mais la friction a le gros avantage de la simplicité et cela présente un double intérêt : 1° au point de vue du constructeur, car la simplicité permet d'obtenir une diminution du prix de revient; 2° au point de vue de l'acheteur, parce que les causes d'arrêt sont réduites et les frais d'entretien diminués.

Sur ce parcours cahoteux, on peut se demander comment les châssis ont pu tenir. Et pourtant il n'y a pas eu grand chose de ce côté (un axe et une direction brisés, et cela pour 16 partants). Représentez-vous ces petits véhicules roulant à 100 kilomètres à l'heure, sur la succession de trous qui représente nos routes actuelles, et vous ne pourrez vous empêcher d'admirer leur endurance. Un véhicule léger peut être solide à condition que toutes les parties soient exactement proportionnées. A quoi bon à grands frais d'essence et de pneumatiques transporter un poids inutile. L'aviation a transformé l'industrie moderne, en attirant de plus en plus l'attention sur la résistance des matériaux. Le cyclecar actuel ne tombe plus en pièces sur les mauvaises routes, la preuve en est maintenant faite. Et cette certitude pour l'acheteur qu'il n'a pas d'accident à redouter fera beaucoup pour la vulgarisation de ces petites machines. Le cyclecar a trop la réputation d'être dangereux, et il est temps que cette erreur soit dissipée. Rien ne peut y contribuer mieux que des courses comme celle du Mans.

Reprenons maintenant la course et examinons les causes qui ont arrêté les différents concurrents. Le premier tour amena l'abandon de Fournier. Cela est regrettable, car cet abandon n'a rien à voir avec la valeur de sa machine. Par suite d'un malentendu, Fournier qui était venu de Paris par la route, n'avait que des pneus très usagés et n'avait pas trouvé au Mans ceux qu'on lui avait promis. Naturellement, à l'allure à laquelle se déroulait la course, ses pneus ne pouvaient pas tenir longtemps et entraînèrent son élimination dès le premier tour de la course. Lucien Noël eut la malchance de culbuter, ce qui ne veut nullement dire que son cyclecar ne soit pas stable. Mais aux vitesses qu'on atteint en course et avec l'état de surexcitation où se trouvent les concurrents, une erreur dans l'appréciation des distances ou de la vitesse est vite commise. Quant à Sandford, un des ses axes cassa, le mettant hors course. Cela ne surprend pas, quand on sait quels services ce cyclecar avait déjà à son actif.

Au troisième tour, Mourre sur Major, qui revenait très fort, eut des ennuis de pneus. Avec les routes rocailleuses qui rapent littéralement les pneumatiques, avec l'échauffement causé par la vitesse, cela est inévitable.

D'autre part, des planches ajoutées au dernier moment étaient venues immobiliser la pédale d'embrayage pendant quelques kilomètres. Blanc, sur un des Tom Pouce, brisa sa direction dans un cahot, et naturellement, ne put continuer. Son coéquipier Coquillat, continuait à tourner régulièrement. Quant à Lévêque, déjà ennuyé par son carburateur, au premier tour il devait changer ses bougies, mais malgré tout son moteur, dont la compression devait être trop forte, continuait à faire de l'auto-allumage.

Au cinquième tour, Enders Jack sur Major, prend un virage trop vite et se retourne sans d'ailleurs se faire aucun mal. Jourdain qui avait bien marché jusque là, abandonne. La régularité du Noël est très remarquable. Il n'y a que quelques secondes d'écart entre chacun de ses tours.

Au septième tour, l'Anglais Ware, dont le radiateur était vide, le remplit avec de l'eau froide, ce qui produit la rupture des chemises d'eau de son moteur J. A. P. Mais Ware un expert très connu à Brooklands, continua à tourner après avoir supprimé l'arrivée d'eau sur le premier cylindre. Mais naturellement, ne dut marcher à une allure relativement modérée. Ce tour de force en dit long sur son habileté.

Au douzième tour, l'Elfe 750 cmc., qui était le seul cyclecar de sa cylindrée, après la perte d'une fiche de magnéto dut abandonner. Son coéquipier, avait abandonné par suite de la crevaison des tubulures d'admission.

Les pilotes d'Elfe, venus au Mans par la route, en cinq heures, ne connaissaient pas du tout le circuit, et les temps des premiers tours accusent des beaux résultats pour des véhicules d'aussi petite cylindrée.

Puis ce fut la fin, quatre concurrents étaient classés : deux, Douglas sur G. N. et Ware (Morgan) ne pouvaient terminer dans les délais. En résumé, deux cyclecars ont abandonné par suite de chutes, deux par suite d'ennuis de pneus, un par suite d'une rupture d'axe, un à cause d'une direction brisée, un pour perte d'une fiche de magnéto, une tubulure d'admission crevée, et enfin un dernier, pour des raisons que je ne connais pas.

Laissons de côté ceux qui n'ont pu terminer dans les délais, car ils auraient sans difficulté complété la course. Ces résultats peuvent être considérés comme très encourageants. Les chutes et les ennuis de pneumatiques, c'est le lot de la course, et le résultat de la vitesse, et ne se produira guère lorsqu'on roulera à sage allure. Les autos de course versent elles aussi, mais cela ne se produit pour ainsi dire jamais avec une voiture de tourisme. Encore une fois une chute ne vient pas nécessairement du manque de stabilité de la machine, mais bien plutôt elle peut être attribuée à une erreur du conducteur. On s'imagine difficilement la fatigue qu'il y a à tourner en rond pendant plusieurs centaines de kilomètres, un moment d'inattention et l'on va, selon l'argot sportif, dans les décors. Tout au contraire, les cyclecars font excellente impression sur la route. Les ruptures d'axe et de direction ce sont des accidents dus aux vibrations causées par un aussi dur parcours, et ne se seraient pas produites au cours d'un usage normal, et en tout cas deux concurrents seulement ont été éliminés de ce fait, il faut reconnaître que c'est peu.

Mais ce qui me frappe, c'est le petit nombre d'ennuis mécaniques auxquels les concurrents aient été aux prises. Deux temps, quatre temps, bicylindres, quatre cylindres, tout cela tournait inlassablement. Les transmissions n'ont été cause d'aucun ennui. C'est en particulier un triomphe pour la transmission par friction. Ce système si simple et si sûr donne un excellent rendement. Peu à peu on verra différentes solutions s'imposer pour le cyclecar et il paraît bien que la transmission par friction soit du nombre. Les engrenages sont trop chers, les chaînes dès que l'on veut trois vitesses et une marche arrière sont compliquées, sales et d'un réglage difficile. Quant au moteur, les deux temps, s'il continue à se perfectionner comme il le fait actuellement, il est en train de se tailler une belle popularité.

En somme, cette épreuve du Mans a montré la pratique du cyclecar actuel. Mais hélas, ces cyclecars qui doivent se faire une clientèle si étendue, qui réalisent le souhait exprimé par tant de gens de l'automobile ultra économique, on ne les voit guère que sur les circuits. Il serait désirable qu'ils sortent. La preuve est faite, les essais sont achevés. Formulons le vœu que maintenant les constructeurs se lancent de toute leur activité dans la production en masse et donnent enfin satisfaction à la clientèle qui leur a déjà fait confiance en leur passant des commandes.

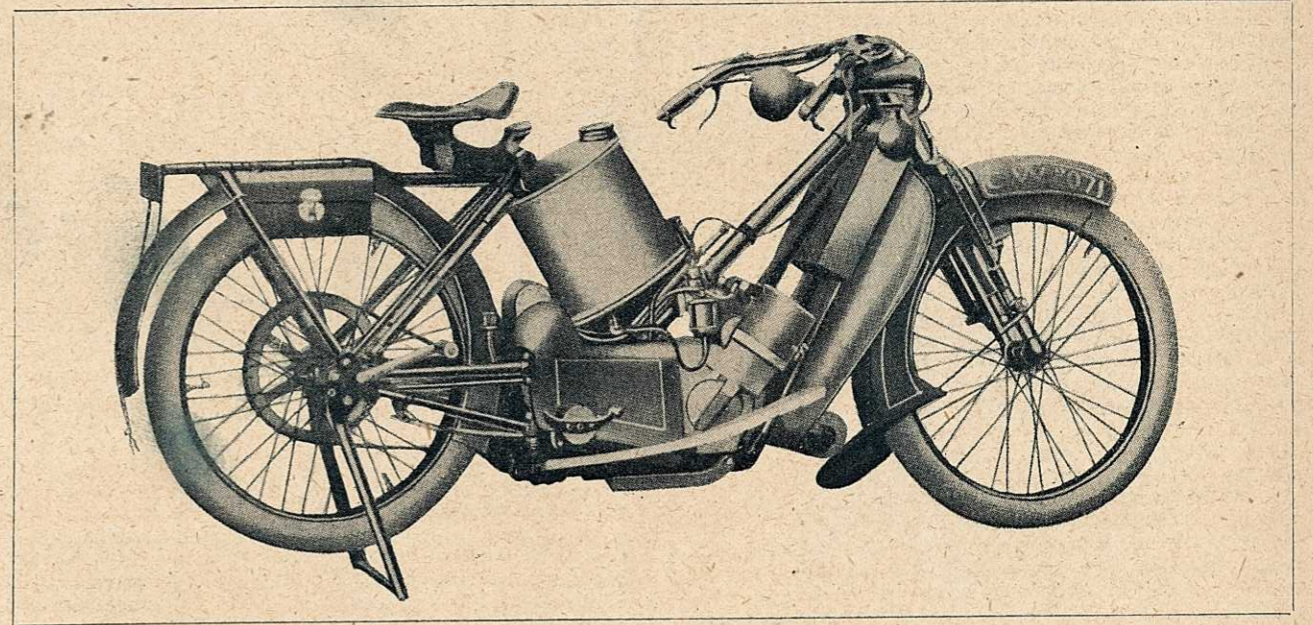
MELLIER.

Le Cyclecar Tholomé

L'abondance des matières nous oblige à remettre à notre prochain numéro la description du cyclecar Tholomé, dont la photographie a figuré à la première page du dernier numéro.

Les lecteurs qui désireraient des renseignements peuvent néanmoins s'adresser dès maintenant à M. Tholomé, 61, rue Chevallier, à Levallois-Perret, qui se fera un plaisir de répondre à toute demande des lecteurs de *Moto-Revue*.

= Les Motocyclettes Modernes = La "SCOTT" 1920



Il nous est arrivé maintes fois dans nos articles sur le moteur à deux-temps de mentionner cette machine et les nombreuses lettres de lecteurs reçues à son sujet témoignent de l'intérêt qu'elle présente.

La « Scott » en effet est une machine peu banale, tant par ses caractéristiques générales que par son aspect extérieur qui lui sont les unes et les autres absolument propres.

Introduite sur le marché en 1909, elle y produisit une forte impression et sa silhouette toute spéciale et directement contraire aux idées du moment fut pour une large part la cause du mouvement de curiosité qu'elle suscita.

On ne peut nier qu'elle était en avance pour l'époque et on en trouve la preuve dans la particularité qu'elle présente de ne s'être modifiée que dans ses détails depuis sa création. La cylindrée a été seulement augmentée de quelques centimètres cubes, augmentation rendue nécessaire par l'emploi de plus en plus fréquent du sidecar. Cette cylindrée, actuellement de 532,5 cc. fait de la Scott la plus forte machine à deux temps.

La Scott a le cadre ouvert, non parce qu'elle est également destinée à la clientèle féminine, mais parce que cette forme de cadre offre le maximum de solidité. On sait qu'il suffit de couder un tube pour lui enlever une bonne partie de sa rigidité. C'est en partant de ce principe érigé en doctrine qu'on ne trouve dans le cadre de la Scott que des tubes droits assemblés de telle façon qu'ils présentent dans tous les sens des triangles, figures géométriques indéformables. De plus, la suppression du tube supérieur a permis d'obtenir une plus grande rigidité latérale et une commodité de position du cavalier qu'on ne trouve sur aucune autre machine. Le réservoir à essence, de forme spéciale est placé entre les jambes du cavalier le long du tube allant au moteur et perpendiculairement à l'axe des cylindres. Le réservoir à huile est placé dans le tube de selle et sa faible capacité s'explique par l'infime consommation d'huile du moteur.

Celui-ci est un véritable bijou de mécanique. C'est un deux-temps à deux cylindres par refroidissement à eau. Il est du type à trois passages, les deux cylindres sont fixés sur le carter avec un joint en caoutchouc au moyen de boulons traversant le carter. Le volant est central et, de chaque côté du volant, il y a un pignon de chaîne. Les deux carters sont

indépendants. Un ingénieux système d'obturateur empêche absolument toute fuite, condition indispensable, comme chacun sait, au bon fonctionnement du deux-temps.

Les roulements sont à billes, les manivelles sont calées à 180°, bielles et pistons ont un aspect tout-à-fait particulier, en raison de la longueur du piston et de la dimension de la tête de bielle. L'alésage des cylindres est de 73 mm. et la course de 63,5 donnant, comme nous l'avons dit plus haut, une cylindrée totale de 532,5 cc. La communication entre chaque carter et son cylindre se fait au travers d'une canalisation démontable. Il suffit d'enlever deux boulons pour qu'elle vous tombe dans la main. Les possibilités de retour de flamme sont réduites au minimum par la présence de toiles métalliques. Le carburateur est un AMAC dont la réputation nous dispense de description. C'est le carburateur qu'on trouve en Angleterre sur toutes les machines de première marque, aussi est-il naturel que la SCOTT en soit pourvu.

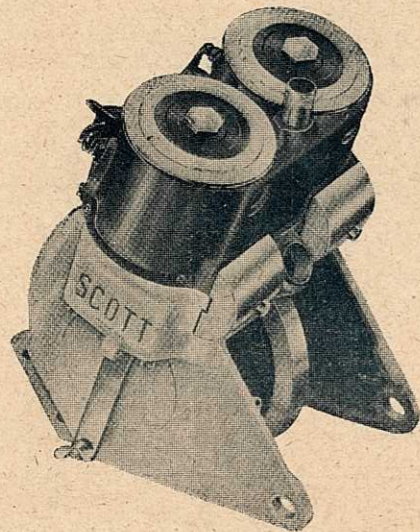
L'allumage se fait par magnéto à haute tension. Les bougies sont placées sur le côté des cylindres.

Le refroidissement a lieu par thermosiphon, le radiateur du type « nid d'abeille » est placé au-dessus du moteur, dans le même plan que celui-ci qui occupe une position inclinée dans le sens de la marche, ce qui a pour effet de rendre celle-ci encore plus douce. Ce moteur très accessible est merveilleusement équilibré.

Pour un moteur à deux-temps, il tourne extrêmement vite, jusqu'à 3.000 tours environ. Le graissage se fait par compte-gouttes. Le motocycliste habitué aux moteurs à ailettes doit faire attention de ne pas graisser trop, car la SCOTT consomme très peu d'huile. La réserve contenue dans la tige de selle est de un litre et suffit pour environ 500 kilomètres!

La transmission se fait par deux chaînes jusqu'au changement de vitesse du type qu'on appelle en anglais « selective-gear », analogue à celui de Enfield, mais les organes sont de plus grandes dimensions et extrêmement résistants. Le changement de vitesse se compose d'un moyeu tournant sur billes et dont l'axe est maintenu de chaque côté dans deux raccords pouvant coulisser sur les tubes qui supportent l'ensemble. Le moyeu porte sur un des côtés, un petit pignon

relié par une chaîne à la roue arrière, de sorte que le moyeu tourne toujours avec cette roue. Il est lui-même actionné par deux chaînes venant du moteur, chacune de ces chaînes entraînant un pignon pouvant être rendu solidaire du moyeu par un embrayage à segment intérieur extensible. Les deux pignons fixés sur ce moyeu sont de diamètre différent, chacun correspondant à une vitesse. C'est en somme le principe du changement de vitesse classique par chaînes et segments,



Le moteur.

montés par de nombreuses marques et adopté en course par la plupart des concurrents, ce qui confirme sa valeur. Il a surtout l'avantage de ne comporter aucun engrenage et de donner les deux vitesses en prise directe. Le fonctionnement est des plus simples : en appuyant sur la pédale double de commande on agit sur une vis à pas rapide qui déplace un levier en forme d'anneau portant deux rouleaux et qui viennent se loger dans la fente ménagée dans le segment extensible forçant celui-ci à s'écarter et le rendant progressivement solidaire des tambours ménagés dans chaque pignon. Chaque vitesse comportant son système d'embrayage on comprend aisément qu'une fois en marche on peut passer directement de la petite à la grande vitesse sans aucun ralentissement. Le débrayage s'obtient en mettant la pédale de commande à la position intermédiaire. Un système d'arrêt à ressort bloque la pédale dans chacune de ses positions.

Du changement de vitesse à la roue arrière la transmission a lieu par une forte chaîne. Le kick-starter tout à fait spécial est logé près de la roue arrière. En appuyant sur la manivelle on actionne un levier coudé qui tire horizontalement une chaîne qu'un ressort tient enroulé autour d'une poulie. La force de propulsion est telle qu'il suffit d'un quart de tour de kick pour mettre le moteur en marche. La chaîne est automatiquement rappelée à sa position par la poulie elle-même.

Comme on le voit, la partie mécanique est des plus soignée, mais ne le cède en rien à la partie « bicyclette » que nous allons maintenant examiner.

La fourche élastique avant présente, tout au moins, dans son principe une certaine analogie avec celle de la Magnat-Debon d'avant-guerre. Elle permet à la roue un mouvement vertical limité par deux ressorts enfermés dans des tubes, à l'abri ainsi de la poussière. La partie avant de cette fourche, celle qui supporte la roue, coulisse dans deux guides en bronze fixés à l'extrémité de la fourche principale fixe. Les chocs sont donc absorbés directement par ces ressorts qui travaillent en compression. La fourche fixe a seulement pour but d'assurer la direction.

L'absence de toute articulation donne une grande stabilité à la machine dans les virages, ce qui assure en même temps une sécurité absolue.

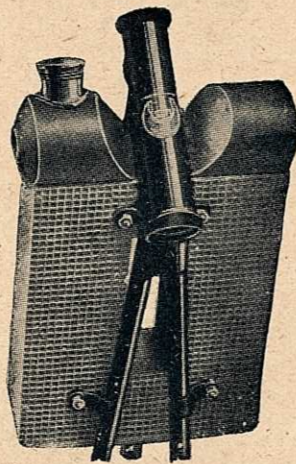
Le guidon en forme de V est renforcé par un tube transversal. Il porte d'un côté les commandes du carburateur et le frein à main, de l'autre la commande de magnéto et le décompresseur.

Quand on examine la machine dans son ensemble, ce qui frappe surtout c'est l'aspect net et propre qu'elle présente et qui est dû aux moyens employés pour protéger le cavalier de toute matière salissante. La SCOTT est assurément la machine la plus propre existant actuellement, comme aussi la plus silencieuse. Si elle consomme un peu plus d'essence que les quatre-temps de même cylindrée, elle est par contre très économique au point de vue chaînes et pneus, et en définitive, elle coûte beaucoup moins cher étant donné les prix très élevés de celles-ci et de ceux-là.

Autre chose à considérer, c'est la puissance effective qu'elle développe et qui fait qu'on doit bien plutôt la comparer aux grosses motos de 1.000 cc., lesquelles ont une consommation d'essence et surtout d'huile bien plus élevée que la SCOTT qui après tout ne consomme que 5 litres en solo et 6 1/2 à 7 en sidecar. Sa vitesse est en effet de 90 kilomètres à l'heure en solo, et de 65 kilomètres avec sidecar. Avec cavalier seul, elle monte allègrement des rampes de 25 % et de 20 % avec sidecar.

Les multiplications recommandées sont de 4,26 en solo et 4,68 en sidecar en grande vitesse les petites vitesses étant de 7,84 dans le premier cas et de 8,62 dans le second. Son poids atteint 110 kilos bien que le moteur ne pèse guère plus de 26 kilos.

Son passé sportif est impressionnant. Plusieurs fois vainqueur de RELIABILITY TRIALS, la SCOTT a enlevé deux fois consécutives le T. T. Cette année encore, nous l'avons vu mener à bonne fin la dure épreuve des Six Jours de Grenoble, remportant la médaille d'or, la plus haute récompense décernée. Enfin ces jours-ci, les nouvelles d'Angleterre nous apportent le triomphe de la SCOTT dans les Six Jours Anglais, où elle enlève de haute lutte la première place du classement général, ses trois équipiers terminant le par-



Le radiateur.

cours non seulement sans pénalisation, mais recevant encore 11 points de bonification.

En résumé, que ce soit pour la circulation en ville ou le grand tourisme en montagne, pour le solo ou pour le sidecar, la motocyclette SCOTT est la machine idéale qui conduira rapidement et sûrement à son but le motocycliste avisé qui lui aura accordé sa confiance.

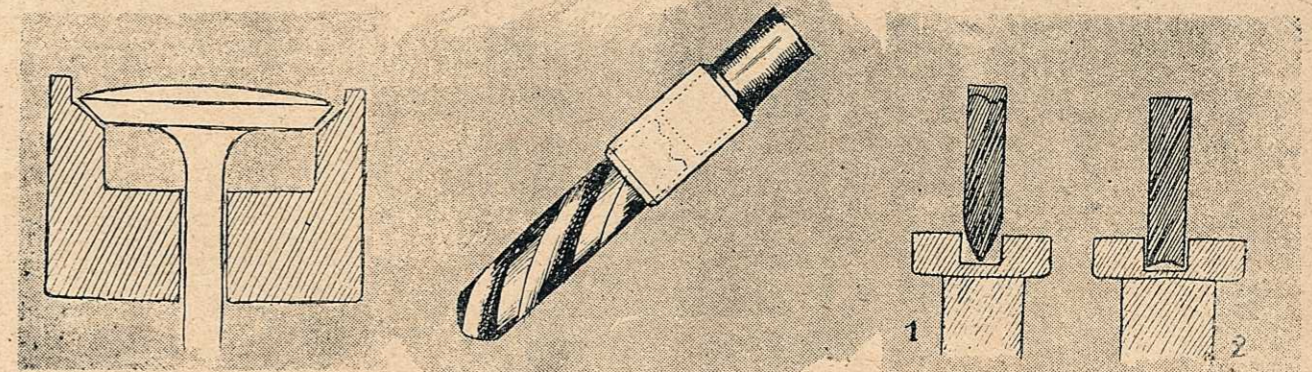
IMPARTIAL.

Si vous voulez recevoir régulièrement "Moto-Revue", abonnez-vous !



Pour démonter une bougie

En voulant dévisser une bougie, il arrive parfois que le bouchon de soupape se dévisse. Petit inconvénient au garage où l'on peut se servir de l'étai — il n'en est pas de même sur la route (sur certains moteurs, on peut revisser la bougie sans enlever le bouchon). On se sortira presque toujours d'embarras en employant le moyen suivant : A l'aide d'une



clef quelconque (à molette, à fourche, etc.) serrée sur la bougie, revisser, sans à coups, le bouchon jusqu'à blocage ; puis avec un marteau, frapper, à petits coups, sur l'extrémité de la clef, en dévissant. Le bouchon restera bloqué et la bougie se dévissera.

Pour roder une soupape

On évitera d'entamer le siège en rodant la soupape non en place, mais au moyen d'un bloc de fibre découpé suivant la figure ci-jointe. On emploiera un mélange de potée et d'huile.

Pour tremper les forets très dur

On peut tremper les outils et leur donner une dureté très grande en les faisant chauffer au rouge cerise et en enfonçant ensuite la pointe à tremper d'environ 10 à 12 mm. dans du mercure. Ce procédé leur donnera une dureté qui leur permettra de mordre sur les métaux les plus résistants. Il est bien évident qu'ils seront également beaucoup plus cassants et qu'il ne faudra les utiliser qu'avec les plus grandes précautions.

Un bon tournevis

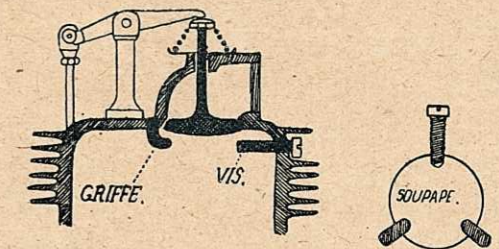
Les tournevis que l'on trouve généralement dans le commerce sont loin de donner satisfaction. Leurs extrémités aiguës (1) font qu'ils ont tendance à sortir de la vis. Au contraire, un tournevis comme celui donné par l'illustration (2) permettrait de remédier à ce défaut et ménagerait les têtes de vis.

Pour empêcher les soupapes à culbuteur de tomber dans le cylindre

C'est la grosse crainte qu'on a quand on se sert de culbuteur, c'est qu'une soupape ne vienne à tomber dans le cylindre avec la certitude d'un piston crevé, si la culasse ne cède pas elle aussi. Perspective assurément peu engageante. Sur certains moteurs, la rupture d'une soupape au niveau de la clavette ne présente aucun danger, car la culasse déborde sur le cylindre et le bord de la soupape vient dans ce cas s'arrêter contre le rebord. Le danger est grand si elle casse au collet, mais fort heureusement cet accident est exceptionnel. Voici d'ailleurs deux systèmes qui ont été employés avec succès pour empêcher la chute des soupapes.

Le premier système est fort simple et a été employé pendant des années, par un ingénieur anglais, M. Wilkinson. Voici en quoi il consiste. On prend des tiges d'acier de 3 mm. environ, dont on filete une extrémité. On perce des trous appropriés dans le cylindre et on les taraude. On visse

ces tiges après les avoir courbées à angle droit, elles sont disposées à un intervalle de 120°. On fait passer une vis à travers le cylindre, de sorte qu'elle pénètre de 3 centimètres environ. On laisse naturellement un peu d'espace entre la soupape et ces griffes (1 mm. 1/2 environ). Pour démonter la soupape, il suffit de faire tourner les deux griffes et de démonter la vis. On pourrait redouter qu'il se produisît de l'auto-allumage, mais il n'en est rien. La figure ci-contre permettra de se rendre compte du dispositif.



Un autre procédé a été employé sur les cyclecars Buckingham. Il consiste à employer une soupape spéciale dont la queue est creuse. Une tige d'acier est fixée à la soupape et vient se loger dans le canal central. Lorsque la soupape casse cette tige la retient et empêche qu'elle ne tombe dans le cylindre.

On voit qu'il est parfaitement possible d'éliminer les dangers que présentent les culbuteurs. Dangers à tout prendre plus théoriques que pratiques, car si l'on renouvelle les soupapes lorsqu'elles donnent des signes de défaillance, on a bien peu de chance de voir une soupape se briser.

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



Course de côte de Gometz-le-Chatel

Organisée par l'Association Amicale des Anciens Motocyclistes Militaires, le dimanche 31 octobre 1920.

Dans sa dernière réunion, le Comité de l'Association Amicale des Anciens Motocyclistes Militaires a décidé d'organiser une course de côte qui se disputera le dimanche 31 octobre, sur la côte classique de Gometz-le-Chatel.

S'inspirant des mêmes principes qui ont assuré le succès de son épreuve Paris-Auxerre, l'A. M. M. recherche avant tout que cette journée du 31 octobre soit une journée de vulgarisation pour la motocyclette et que cette réunion soit en même temps sportive et amicale.

Dans cet ordre d'idées, il y aura deux catégories distinctes :

Vitesse (professionnels) et tourisme (amateurs).

Ce sera donc une occasion pour les amateurs de pouvoir profiter du chronométrage officiel pour se rendre compte du rendement de leur machine.

Cette course sera ouverte aux : scooters, bicyclettes à moteurs, motocyclettes, sidecars et cyclecars.

Les droits d'engagement seront de : 20 francs pour les cyclecars (vitesse et tourisme).

Pour les scooters, bicyclettes à moteurs, motocyclettes et sidecars, ils seront de :

15 francs (catégorie vitesse, professionnels) ;

5 francs (catégorie tourisme, amateurs).

Au Galibier

La course du Galibier organisée par le M. C. L., a remporté un succès inespéré.

C. 500 cmc. 1. Pardon A., sur Keller-Escoffier, 9 m. 48 s.

C. 750 cmc. 1. Couderc, sur Triumph, 11 m. 9 s. ; 2. Bothier, sur Triumph, 11 m. 20 s. ; 3. Périgné, sur Triumph, 11 m. 50 s. ; 4. Curel, sur Sunbeam, 12 m. 41 s.

C. 1.000 cmc. 1. Huguenet, sur Harley-Davidson, 10 m. 26 s. ; 2. Lapalud, sur Henderson, 21 m. 53 s.

Sidecars 1.000 cmc. 1. Nodet, sur Harley-Davidson, 16 m. 19 s.

Voiturettes 1.000 cmc. 1. Morel, sur Zèbre, 18 m. 31 s.

Le président du M. C. L. a remis la médaille d'or du Club à MM. le président et le secrétaire de la Commission Sportive, en témoignage du dévouement apporté à la cause sportive.

Les six jours anglais

Les Six Jours de l'A. C. U. viennent de se dérouler en Angleterre. Et comme nos Six Jours français de l'U. M. F., ils sont passés à peu près inaperçus dans la grande presse quotidienne : nous ne parlons pas de nos confrères anglais spéciaux à la motocyclette, qui comme *Moto-Revue*, ont fait le grand battage autour de cette épreuve. Je n'entrerai pas dans le détail des parcours imposés aux concurrents anglais ; les étapes furent de mêmes longueurs que les nôtres ; les routes furent également très mauvaises, et l'organisation enfin, pêcha par de nombreux points ; la grande critique réside surtout dans la sévérité « irraisonnable » du règlement.

Au départ, les concurrents recevaient 200 points, dont 100 pour la régularité, 50 pour la flexibilité en côte, 20 pour le freinage, 10 pour l'efficacité du silencieux et 20 pour l'examen final des machines.

Il paraît que les machines ne furent pas assez sérieusement examinées après l'épreuve et que de nombreux concurrents ne doivent leur médaille d'or qu'à la négligence des examinateurs.

L'épreuve se disputa sur une distance d'environ 1.550 kilomètres. Les concurrents sillonnèrent le Yorkshire pendant 4 jours, restèrent un jour dans le centre de l'Angleterre, pour arriver le sixième à l'Autodrome de Brooklands et y disputer les épreuves de vitesse et de freinage.

En résumé, il ressort nettement que le nombre de médailles d'or distribuées parmi tous ceux qui ont terminé le parcours, paraît remarquable. Ainsi, sur 133 partants, 33 abandonnèrent, 88 obtinrent la médaille d'or, 5 la médaille d'argent, 1 celle de bronze, et 2 n'obtinrent rien du tout, 2 furent disqualifiés.

Quarante marques différentes avaient engagé des machines dans les six Jours, ce qui est une preuve de plus que les constructeurs anglais attachent une importance toute particulière à ce genre de concours.

Quand les nôtres comprendront-ils cela ?...

PROCHAINES GRANDES ÉPREUVES

10 Octobre :

Course de côte de Gaillon

31 Octobre :

Course de côte de Gometz-le-Chatel

organisée par l'A. M. M.

La course de côte du Mont-Verdun

Organisée par le M. C. L.
(12 septembre 1920)

Un temps superbe a favorisé la classique épreuve du M. C. L.

Voici les résultats :

Scooters. — 1. Blouzard, en 13 m. 40 s. 4/5.

Motos 350 cmc. — 1. Moret (Reading Standard), 7 m. 58 s. 4/5 ; 2. Chaud (Ultima), 9 m. 14 s. 1/5 ; 3. Drayoub (Douglas), 9 m. 16 s. 4/5 ; 4. Dorel (Ultima), 9 m. 24 s. 3/5 ; 5. Astier (Douglas), 10 m. 43 s.

Motos 500 cmc. — 1. Tierdelon (Kœhler-Escoffier), en 7 m. 34 s. 1/5 ; 2. Winckler (Kœhler-Escoffier), 7 m. 38 s. 3/5 ; 3. Dariel (Kœhler-Escoffier), 8 m. 12 s. 3/5 ; 4. Bothier (X.), 8 m. 16 s. 2/5 ; 5. Denulon (Kœhler-Escoffier), 9 m. 41 s. 2/5 ; 6. Sourdet (X.), 10 m. 49 s. 3/5.

Motos 750 cmc. — 1. Lapalud (Motococycle), en 8 m. 25 s. 2/5.

Motos 1.000 cmc. — 1. Merlin (Indian), en 8 m. 7 s. 4/5 ; 2. Coudert (Indian), 8 m. 27 s. 4/5 ; 3. Mazué (Harley-Davidson), 8 m. 31 s. (tombé dans un virage où il a perdu 35 secondes avant de repartir).

Sidecars 500 cmc. — 1. Rolly (Motococycle), en 10 m. 8 s. ; 2. Pedy (Kœhler-Escoffier), en 12 m. 23 s. 4/5.

Sidecars 750 cmc. — 1. Innocutti (Motococycle), en 14 m. 26 s. 4/5.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Gex (Motococycle), en 8 m. 27 s. 1/5 ; 2. Amor (Harley-Davidson), 8 m. 46 s. 1/5 ; 3. Mazué Francisque (Harley-Davidson), 9 m. 20 s. 2/5.

Cyclecars. — 1. Monnet (Monet-Goyon), en 12 m. 46 s. 2/5 ; 2. Lecot (Monet-Goyon), 15 m. 44 s. 2/5 ; 3. Vannet (Eole), 29 m. 37 s. 1/5.

Records!... Records!...

S. L. Bailey, sur une 2 3/4 H. P. Douglas, vient d'établir un nouveau record à Brooklands, en couvrant les cinq milles à la vitesse de 111 kilomètres à l'heure.

D'un autre côté, J.-L. Emerson, sur moto A. B. C., vient de battre le record du monde des cinq heures, couvrant 310 milles 991 yards (500 kil. 400), à une moyenne de 100 kil. à l'heure.

Cependant que, également, à Brooklands, le motocycliste Remington sur

NUT, a remporté la course des dix milles, effectuant une vitesse moyenne de 127 kil. 500, record pour motos de 500 cmc. Horsman, sur la nouvelle 3 H. P. et demi, a battu le record de l'heure, couvrant 115 kil. 300.

Et qu'enfin, à Sydney, le motocycliste Harold Parsons, de Melbourne, vient de battre les records du monde des 300 aux 1.100 milles, ainsi que tous les records horaires de six à vingt-quatre heures.

Il a couvert, dans les vingt-quatre heures : 1.114 milles 1/2, soit 1.792 kil. 771 m.

Son temps de marche durant les deux tours du cadran étant, tous arrêts déduits, de 22 h. 29 m., il en ressort que son allure moyenne fut de 50 milles à l'heure.

Un groupement motocycliste vient d'être créé à Béziers, sous le nom de Moto-Club Biterrois. Félicitons MM. Clareton, Lavigne et Maurel qui ont eu la bonne inspiration de créer le Moto-Club Biterrois et nos meilleurs souhaits de prospérité au nouveau Club. Renseignements au siège social, 57, avenue Marchal-Foch, à Béziers.

Le Motocycle Club de Reims organise un Grand Prix de 100 kilomètres, exclusivement réservé aux amateurs. L'épreuve se disputera prochainement.

Le Circuit de la Drôme, épreuve de tourisme automobile, se déroulera cette semaine, du 17 au 19.

Un nouveau Club en formation à Angoulême

Nous apprenons avec un vif plaisir la formation d'un nouveau club motocycliste à Angoulême. Nos lecteurs de la région peuvent s'adresser à M. Desnoues, 43, rue des Bézines, qui leur fournira tous renseignements.

Une distinction méritée

M. Georges Lévy vient d'être promu chevalier de la Légion d'honneur, au titre de constructeur d'hydravions.

Pour nous, qui avons suivi de près les efforts fournis par Georges Lévy pour doter la France d'une motocyclette digne de sa réputation industrielle, nulle promotion ne pouvait nous causer un plus vif plaisir.

La crise industrielle, dont il serait puéril de nier la gravité, a pu restreindre la production des G. L. Nous sommes persuadés que ce mauvais rêve aura une fin. Mais, en attendant le réveil radieux, nous sommes heureux de féliciter en toute cordialité, Georges Lévy de ce ruban rouge, petite récompense de grands sacrifices faits dans l'intérêt du motocyclisme.

Dernier écho de Liège-Paris-Liège

Il est possible qu'il y ait des motocyclistes qui lisent *L'Echo des Sports* — tout arrive — et il est possible aussi que parmi eux se trouvent quelques-uns de ceux qui assistèrent à la triomphale arrivée de Liège-Paris-Liège dont nous assurâmes la régularité pour une bien modeste part, qui nous a valu de nos amis belges des remerciements auxquels nous avons été très sensibles.

Ces quelques motocyclistes, donc, ont dû être bien surpris de voir en première page notre bon confrère rose — et rosse — nous accuser d'avoir métamorphosé en une gerbe « *Moto-Revue* » le bouquet offert par lui à Mme Taymans à son arrivée.

Si mes souvenirs sont précis — et je crois bien qu'ils le sont — il me semble que Mme Taymans, comme d'ailleurs toutes les gracieuses passagères de l'épreuve, reçurent des mains de nos rédacteurs une gerbe de fleurs enveloppée dans une couverture de *Moto-Revue*.

Dans ces conditions, nous demandons à la sagacité de notre excellent confrère, de nous indiquer le moyen qu'il a employé pour reconnaître « le bouquet » de *L'Echo des Sports* entre la vingtaine de gerbes offertes par *Moto-Revue* ? ? ?

OUVRAGE INDISPENSABLE

LE

VADE-MECUM

DU

: MOTOCYCLISTE :

ÉDITÉ PAR

« MOTO-REVUE »

est livré à lettre vue :

8 fr. dans nos bureaux ;

9 fr. poste recommandé ;

10 fr. pour l'Étranger.

Une belle performance

La 3 1/2 H. P. Rover vient d'atteindre, au cours d'essais effectués sur route, une vitesse de 126 kilomètres à l'heure. Cette machine est à peu de choses près celle du catalogue et il sera intéressant de la voir dans les épreuves de 1921.

Nos amis Charles Sweerts et René Catella, bien connus dans les milieux motocyclistes, viennent de s'établir constructeurs de sidecars, 47, avenue de la Défense de Paris, à Puteaux.

Une indiscretion nous a permis d'apprendre que le « type sport » sortira bientôt des usines.

Ce sidecar, par ses lignes élégantes,

sa forme et sa robustesse, fera sensation dès son apparition sur le marché.

Nous croyons savoir que plusieurs constructeurs et non des moindres, ont déjà passé leurs ordres à MM. Sweerts et Catella pour le nouveau C. S. « Sport ».

Nous en reparlerons.

Marcel Lécuyer, l'ex-champion cycliste, tient un garage passage Courbet, et recevra les amis de *Moto-Revue* avec tous les honneurs dus... à leur qualité.

Le XIV^e Salon belge est un vrai triomphe

Jamais Salon Belge n'aura connu une journée de tirage au sort aussi mouvementée.

M. le comte de Liedekerke présidait aux opérations, assisté de M. Brassine, le nouveau secrétaire général de la Chambre syndicale des Constructeurs et secrétaire général du Salon, de MM. Maelstaf, de Jeng, Englebert et Trentelivres.

Beaucoup de candidats se trouvèrent évincés, faute de place. En résumé, succès triomphal qui annonce un triomphe plus brillant encore.

En Belgique, on parle beaucoup de former une association des anciens motocyclistes militaires. L'idée est excellente et les ex « despatch riders » seront les premiers à s'en féliciter.

Psalty Lucien, le sympathique associé de Delabre, de la Maison Rover, vient de se blesser en chassant en sidecar. Par suite d'un cahot de la route, le fusil partit et lui enleva le petit doigt du pied. Nous avons vu Psalty, il est en bonne voie de guérison : un peu de repos, et rien n'y paraîtra plus... que ses amis se rassurent. Sa constitution le met hors de danger.

Les dépôts annexes de Levallois des usines Dunlop ont été en partie détruits par un incendie. Dégâts matériels importants. Néanmoins le travail a repris avec tout le personnel, et nous apprenons avec plaisir que la Société Dunlop pourra continuer à satisfaire les commandes sans retard.

Les nouveaux Clubs

Nous apprenons que le bureau du Moto Club de Toulouse vient d'être définitivement constitué comme suit : Président M. Bessières, père ; vice-président, Monnet ; secrétaire, Vié Gaston ;

trésorier, François; conseiller technique, le Lieutenant Clavé.

Le bureau s'occupe activement d'un concours de régularité et d'une course de côte.

**

On prête à l'ami Dubost l'intention de lancer une nouvelle motocyclette 2 cylindres, 2 temps de 500 cmc., dont l'apparition ferait sensation sur le marché.

Attendons...

**

Course de côte du Monte-Bré

Cette épreuve connut un beau succès. Bonne organisation, participation importante, beaux résultats.

Motosacoche se taille la part du lion, et fait les meilleurs temps en motos et en sidecars. Dans les catégories de 250 nous retrouvons Condor, en 350 Douglas. Triumph figure au palmarès des 750 cmc. solos, et Sunbeam dans les 1.000. En somme, toujours les mêmes noms que nous retrouvons au palmarès.

**

Le kilomètre à Wyckmael

La course du kilomètre lancé, disputée à Wyckmael fut un brillant succès pour la « Motor Union ».

Voici les meilleurs temps pour chaque catégorie :

Les concurrents avaient 500 mètres de lancée.

C. 350 cmc. — Laguesse (Gillet). Temps: 40 s. 3/5.

C. 500 cmc. — Breslau (Norton), 34 s. 1/5.

C. 750 cmc. — Antoine (Triumph), 34 s. 3/5.

C. 1.000 cmc. — Piérard (American Excelsior), 29 s. 4/5.

SIDECARS

C. 500 cmc. — Lejeune (Triumph), 48 s. 4/5.

C. 1.000 cmc. — Régnier (Harley-Davidson), 35 s.

**

Une bonne nouvelle

Nous avons relevé, dans le numéro du 6 septembre de nos confrères de la Presse Sportive Quotidienne, une lettre du Ministère des Finances à la Société Dunlop, mettant fin à l'incertitude dans laquelle se trouvaient les agents de l'Automobile vendant directement des pneumatiques aux particuliers possesseurs de voitures automobiles de tourisme.

La question qui se posait était celle-ci: L'Etat demanderait-il aux vendeurs 10 % ou seulement 1 fr. 10 % de la valeur des pneus vendus.

La question est réglée comme suit: « Lorsque les pneumatiques sont vendus avec une voiture équipée dont ils font partie, ils suivent le sort de la voiture (neuve ou d'occasion) et leur valeur entre, par conséquent, dans la somme soumise à l'impôt de 10 % si la voiture est destinée au transport des personnes.

« Lorsque les pneumatiques sont vendus isolément, ils rentrent dans la catégorie des pneus détachés exclusivement destinés aux réparations et leur vente ne donne, par suite, cuverture qu'à l'impôt de 1,10 % »

Bravo pour cette décision des Finances qui est absolument conforme à la justice et l'équité.

Bravo aussi pour Dunlop qui nous a donné la primeur de cette bonne nouvelle.

SIDECARS VITE & CO
REVERSIBLES - ROBUSTES - LÉGERS
AGENCE pour PARIS XVII^e et IX^e
LEVALLOIS-CLICHY-NEUILLY
FLAMENCOURT 174, Boul. National
CLICHY Tél. 41

Mono 3 HP, parfait état, carte grise, 1.300 fr. Rolland, Grande-Rue, Briare (Loiret).

Gladitor 2 HP 3/4, 2 cyl., 2 vit., débray., moteur entièrement remis à neuf. Excellent état. Economique. Ecrire: Boursiac, à Gerville (Manche).

Douglas 2 HP 3/4, 2 vitesses, parfait état de marche, prix 3.200 fr. Nivellet, 117, avenue du Roule, Neuilly-sur-Seine.

Motosacoche 1 HP 3/4, moteur revu, alternacycle, access., 1.600 fr. Ecrire Béalet, restaurant Langer, Champs-Élysées, Paris.

Triumph et B. S. A., état neuf, pièces détachées, 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris 4^e.

Cleveland mod. armée, neuve, garantie, 2 vit., débray. 3 HP, 2.850 fr. Balouzat, Sermoise (Nièvre).

Peugeot de course, chang. de vitesse et débray. en parf. état, 2.000 fr. cause départ régiment. Laugier, 9, rue de l'Hôtel-de-Ville, à Neuilly-sur-Seine.

Douglas 4 HP, état neuf, vend. 4.400 fr. Constant (J.), 22 bis, rue Jouffroy.

Sidecars

Triumph av. sidecar, garanti 3 mois. Baude, 25, rue de la Collégiale, Paris.

B. S. A. 5 HP, 3 vit., neuve, avec sidecar G. L., jamais roulé, 6.700 fr. Borlet, 91, Grande-Rue, Andrésy (S.-et-O.).

Triumph, side très élégant, ent. revu, essai à volonté, écl. élect., 5 pneus, 5 chambr. air, courroie, chaîne rechange, klaxon, div. acc. neufs. Echangerai contre side Harley, Pilote aviateur Descamps, villa Fournier, à Villacoublay, par Chaville (S.-et-O.).

Harley-Davidson 9 x 12 HP avec sidecar, état neuf avec klaxon. Magny, à Bourbon-Lancy (Saône-et-Loire).

Clément 5 HP, 2 vit., débr., remise complètement à neuf, marche parfaite, accessoires, pneus neufs, chambres de rechange. Essai, prix à débattre. Naudet, 8, rue Notre-Dame-Nazareth, Paris.

N. S. U. 6 HP, marche parfaite, 2 vit., carte grise, 5.000 fr. avec sidecar. Jougier, 35, rue des Champs-Élysées, Toulouse.

New-Star 8/10 HP, side G. L., capote pare-brise, 3 vit., pneus neufs, compt., phare. état neuf, 7.200 fr., à l'essai. Ratillon, 178, rue de Vincennes, Bagnolet (Seine).

B. S. A., 3 vit., débr., car. G. Lévy, comme neuf, roues pleines et roue secours, éclair. Magondeaux AV et AR, tous acc. et pièces rech. pour grand tour. D. Casalis, 78, rue des Bois-de-Colombes, La Garenne (Seine).

Indian avec sidecar, très bon état de marche, 4.900 fr. Riant, 6, rue Galliéni, Asnières.

Indian 7/9 HP avec side sport, gar. comme neuf, avec access., affaire des plus sérieuses, 5.300 fr. Pijonet, 46, rue de l'Abbé-Groult, Paris.

R. Gillet 1920 av. sidecar, 6.850 fr., écl. élect., ind. vitesse. Gamet, 17, rue Barge.

Indian type sport 7/9 HP, av. sidecar canot, éclair. Klaxon, élect., out., pneu rechange. Vendu fin de vacances. S'adresser ou écrire Lévêque, 35, rue des Truilles, Clamart.

Edmund sidecar, 2 cyl., 6 HP, bon état de marche, 3.800 fr. Valigny, 44, quai des Célestins, Paris.

Pope américain, 3 vit., débray., 12 HP, susp. arrière émail rouge neuf, parfait état, prix à débattre. Visite et essai tous les jours. Dubois, 96, rue du Point-du-Jour, Billancourt.

Indian 7/9 HP, 3 vit., avec sidecar, état neuf, carte grise, compteur kilom., ind. de vit., 6.000 fr. Marcel Fetizons, 56, rue aux Sieurs, Alençon.

Terrot 1917 4 HP 1/2, 2 cyl., embr., chang. de vitesse, très peu roulé, état neuf, photo sur dem. Boudet, photo Saint-Hilaire-du-Harcouet (Manche).

B. S. A., chaîne, 3 vit. boîte, sid. Levy, état neuf, 4.500 fr. Laurent, 21, av. de la Défense, Puteaux.

G. L. 6 HP, excellent état, roue rechange, nombr. access. et outill., carte grise. Ecrire Schwab, 15, place République, Paris.

Clyno 6 HP, 2 cyl., débray. 3 vit. par boîte, roues interchangeable, sidecar surbaissé, bon état. Lacome, 5, rue Saint-Augustin, Paris.

New-impérial, bolte 3 vit., sidecar Levy, p.-brise, cart. grise, 4.800 fr. Triumph, p. état, boîte 3 vit., 3.200 fr. Bouchez, 161, rue de la Chapelle, Saint-Ouen.

Harley-Davidson, toute équipée, phare, Klaxon, trompe, compt. vit., pneu et chambre rech., marche parfaite, carte grise, 4.650 fr. Flamencourt, 171, bd National, Clichy.

Clément 5 HP, dernier mod., mise en marche, débr., 2 vitesses, moteur MAG neuf, chaînes et pneus neufs avec sidecar Diane, éclair. élect., phares lanternes, klakson, compt. vitesse. Oblin, 41, rue Richelieu, Paris.

B. S. A., mod. 1920, grand luxe, état neuf, tout équipée, capote, pare-brise, carte grise, 5.000 fr. S'adresser concierge, 53, rue Clisson.

Indian, dernier modèle, marche parfaite, peint. noire 4.500 fr. Germain France, à Lauthenay (L.-et-Ch.).

Harley-Davidson avec sidecar biplace, état de neuf. Oblin, 41, rue Richelieu, Paris.

Triumph 1920, 4.800 fr. Barte, 20, rue Saint-Albin, Montrouge (porte d'Orléans).

Indian bi-place, mod. 1920, état neuf, 8.000 fr. Montel, 13, rue Notre-Dame-de-Nazareth, Paris.

Triumph neuve 1920, sidecar luxe Gloria. Delagneau, 13, rue de l'Hôpital, Tonnerre (Yonne).

A B C avec sidecar A B C, comme neufs, tous accessoires rechange, au plus offrant. P. B..., 24, rue de Chartres, Neuilly-sur-Seine.

Indian 9 HP av. side, comme neuve, réelle occasion (cause mal.). Vuillermoz, 107, boulevard de Strasbourg, Boulogne-sur-Seine.

B S A 4 HP 1/2, bon état, 3 vit., side carross., outils, carte, 4.500 fr. Dumas, château de l'Aunay, Nogent-le-Rotrou (E.-et-L.).

Cyclecars et Voiturettes

Morgan, mot. J. A. P., type sport, 8/10 HP, parfait état, 6.500 fr. Aubrun, 35, bd des Capucines, Paris.

Bédélia 8 HP, sport, entièrement revue, capote, pare-brise, éclairage, bons pneus, nombreux accessoires, prix 6.000 fr. essai. Vandescal, 38, rue de Paris, Neuilly-en-Thelle (Oise).

Mathis 6/8 HP, 4 cyl., 2 pl., sport, parfait état, 13.000 fr. Aubrun, 35, boul. des Capucines, Paris.

Bédélia 8 HP, 2 cyl., marche parfaite, 3.200 fr. Lecanu, 20, rue de Paris, à Joinville-le-Pont.

Austral, tri-voiturette luxe neuf, Claudel-Bosch 5 HP, eau, 2 vit., acc. rech., 2.600 fr. Ecrire pr. r. v. Reli, 14, rue Pasteur, gare Asnières.

De Dion, mono 8 HP, 2 places, capote pare-brise, coffre à échantillons, bon état, prix 4.500 fr. Ernest Bouillé, représentant, 25, rue de Charonne, Paris.

Bedelía, mod. spécial Jap. Claudel, débrayage pied, klaxon et éclair. élect., peint. blanc. Docteur, 27, boulevard Diderot.

Cyclecar, genre Cyclauto 6 HP à eau, accessoires et pneus neufs, 3.000 fr. Charlaudinque, 67, rue du Plateau, à Vanves (Seine).

Voiturette mono 8 HP, bloc moteur, entièrement revisée essai, 4.500 fr. Bayard, Villiers-Saint-Sépulcre (Oise).

Voiturette Alcyon 8 HP 1910, carrossée torpédo, 2 places, magn. Bosch, carb. Claudel, parfait état de marche, 6.000 fr. Visible chez Passerard, Grande-Rue, Montereau (S.-et-M.).

Bedelía, 2 cyl., parfait état. Ecrire M. Lecocq, 98, rue Marcadet, Paris.

Divers

Bicyclette à moteur Clément 1 HP 1/2, sur cadre neuf, arrière surbaissé, roues de 60 c/m, magnéto, fourche élast., 600 fr. Périer, 2, rue Chevreul, Le Chesnay (S.-et-O.).

Roue Moto Wheel Monet et Goyon, modèle 1e920, peu roulé, livrable suite, 1.300 fr. Augereau, 15, rue des Fontaines, à Lorient.

Moteur Anzani 2 VT I 8/10 HP, abs. neuf pour cyclecar-voiturette, 2.400 francs. Aubrun, 35, boul. des Capucines, Paris.

Pneu Dunlop 26 x 2 1/4 neuf, roue de sidecar Millfulford avec chambre et pneu Dunlop 26 x 2 3/8 neuf, éclairage électrique complet pour moto-sidecar. Carpentier, 4, rue d'Orléans, Calais.

PETITES ANNONCES

Tarif : 3 francs la ligne (minimum 2 lignes)

NOTE IMPORTANTE. — Tout abonné à la Moto-Revue, de par son abonnement, a droit à trois insertions gratuites de deux lignes. De la sorte, il se trouve remboursé du montant de son abonnement.

ON DÉSIRE VENDRE

Motos

Moto-Rève 2 HP. 1/4 mono, débray. à main, 1.550 fr. Valigny, 44, quai des Célestins, Paris.

Peugeot 1905 3 HP, état neuf, 1.200 fr. Blanchard, 139, rue du Faubourg-Saint-Honoré.

G. L. neuve 7 HP, type sport, 2 cyl., 3 vit., débray., éclairage électrique Kick, accessoires, 5.900 fr. Bisch, 11, rue du Plat, Lyon.

Indian 3 HP 1/2 Flat-win, 3 vit., débray. Kick starter, état neuf. Ecrire Ledogard, 1, rue Thiers, Pontoise.

F. N., 4 cylindres 1913, parfait état, 1.400 fr. Aureckx, 2, rue Théodule-Ribot, Colombes.

Rochet 4 HP mono, mag. Bosch, marche parfaite, 1.500 fr. Chevallier-Huet, à Hemichemont (Cher).

Magnat-Debon 3 HP 1/4 neuve. Girodias, 6, place de la Bourse, Paris.

Griffon 5 HP, débr., mise en marche, magn. Bosch, carb. Claudel, comme neuve, 2.000 fr. Schmidlin, 134, boul. de Grenelle, 15^e, Paris.

Triumph 1920, neuve, 5 HP, 3 vitesses, 5.000 fr. Lécuyer, garage, 8, passage Courbet, 20^e.

Moto Peugeot, 2 l. 1/2, cyl. en V, magnéto Bosch, marche parfaite, pneus neufs, 1.200 fr. Ecrire Chevalier, 58, avenue de Saxe.

Magnat-Debon 3 HP 1/4, type sport spécial, soupapes commandées par culbuteurs, boîte 2 vitesses. Lacome, 5, rue Saint-Augustin.

Moto Sport 3 HP Bosch-Claudel, roues pleines, parfait état. Gasse, 30 ter, rue Maierie, Boulogne-sur-Seine.

Moto Terrot 2 HP 3/4, magnéto, pneus neufs, marche parfaite, 1.500 fr. Nagot, boulevard de la République, Thouars (Deux-Sèvres).

Terrot 1914 5 HP, 2 cyl., chang. vitesse, parfait état, 3.200 fr. Ecrire Bender, 38, rue Legendre, Paris.

Griffon-Zedel 3 HP 1/2, Bosch-Longuemare, 1.500 fr., moteurs P. F. 2 3/4 500 fr. et Zedel 4 HP, 800 fr. Chant, 31, rue Arches, Montbrison.

Motosacoche 2 HP 1/4, parfait état, 1.500 fr. Saugeon, 15, avenue de la Providence, Le Bouscat, tous les jours.

Sunbeam mono 4 HP 1/2, 3 vit., débr., parfait état de marche, carte grise, avec ou sans sidecar. De La Genest, château du Breuil, à Gennetines (Allier).

Clément, 2 cyl., 4 HP, état neuf, marche parf., 2 cyl., magn. Bosch, 4 litres 100 km., trans., chaîne, nomb. pièces rech., 3.000 fr. Lhoubes, Les Douaires, par Gaillon (Eure).

Moto Triumph 4 HP 1/2, complètement remise à neuf, pneus neufs, 3.800 fr. Roncari, à Ramerupt (Aube).

Fréra 5 HP B. S. A., 2 vitesses et débrayage par moyen B. S. A., état neuf, 2.800 fr. Roux, à Pontchartrain (S.-et-O.).

Motosacoche 3 HP 1/2, 2 cyl., débrayage, 2 vit., excellent état, 3.000 fr. Dubroca, à Lacanau (Gironde).

Gratieux 3 HP, rigoureusement neuve, non déballée, cause exceptionnelle, taxe comprise. Huet, 9, rue Saint-Pierre, Lorient.

Moto FN, état neuf, 4 cylindres, magn. Bosch, embrayage, boîte. Office Tissage, 24, rue Pizay, Lyon.

Griffon 6 HP, 2 cyl., parfait état de marche, 2.200 fr. Daguin (Jean), avenue d'Alsace, Auch (Gers).

Moto-Rève 2 HP 1/2, 2 cyl., neuve, 1.200 fr., argent suisse, livrable à Genève, supp. pour 2 vit., 300 fr. A. Firmenich, Petit-Laney, Genève.

Nous faire des éloges sur "Moto-Revue"... c'est très bien..., vous abonner c'est mieux!

La "Moto-Revue" est un organe indépendant

Camionnette, service 2 tonnes, bâchée, entièrement revue, état neuf. Magny, Bourbon-Lancy (S.-et-L.).

Sidecar carrossé Montgomey, 4 attaches, capitonnage neuf, 1.000 fr. S'adresser Caudrillier, Dacouel (Oise).

Paire Bottes caoutchouc avec cuissard, neuve, 65 fr. Roustan, Valognes (Manche).

Auto-Roue, mod. de luxe, chang. de vitesse, poulie extensible, pot d'échapp. pour moto Terrot 2 3/4, béquille de moto. Jagot, 74, rue Chanzy, Le Mans.

1 paire roues jantes bois 70 x 35 avec pneus, moyeux Eadie, état neuf, à partir 19 h., Toussaint, 40, rue de Flandre, Charentonneau.

Moteur Jap 8/10 HP, très bon état, 900 fr. Ratillon, 178, rue de Vincennes, Bagnolet (Seine).

Bicyclette Crampton, 8 vitesses, 700 fr. Chant, 31, rue Arches, Montbrison.

Moteur HB 1 1/2 HP, accus, complet, très bon état, 250 fr. Poitrinal, 26, rue Cultures, à Neuilly-Plaisance (S.-et-O.).

Roue Motrice « auto-whel » ayant roulé 35 km., comme neuf, 600 fr., prix net. Aubin, à Eu (Ch.-Inf.).

Sidecar léger, osier, forme coupe-vent, intérieur capitonné, portière, Etat neuf. Ecrire Hartemann, 11, rue Pfeffel, Colmar (Haut-Rhin).

Roue Side B. S. A. neuve, magn. Bosch, 2 cyl., carb. N. S. U., démarreur Delco, 1 moto Peugeot 2 3/4 et div. magn., 4 cyl., 1 lot pièces neuves, au plus offrant, très pressé. Sourroubille, 51, rue Rochechouart, Saxe 42 75.

Moteur Mag, 500 cc. (5 HP), 2 cylindres, état de neuf, magn., carb., au plus offrant. Albert, 6, avenue de Paris, Thiais.

Phare moto avec générateur, fabrication anglaise Lucas, magnéto Bosch B² pour 2 cyl. à 180°. Blondeau, 2, rue Etienne-Bast, Argenteuil.

Magnéto E. I. C. très bon état, avec pignon, câble et manette, 180 fr. Audrain, à Damvillers (Meuse).

Carrosserie sidecar, genre G. L., 1 appareil photo 13 x 18 acajou et ses accessoires, 1 West-Pocket Kodak 4 1/2 x 6, bon état. S'adresser Dinot, 126, rue des Pyrénées, Paris 20^e.

ON DÉSIRE ÉCHANGER

Echangerai moto Terrot 5 HP contre moto 3 HP environ. Ne faire offres que dans région. Lescommères, à Treusacq, par Sabres (Landes).

Indian sidecar 7/9 HP, très bon état, bons pneus, chaînes neuves, éch. c. mach. angl. à partir de 4 HP. Esmieu, 40, avenue Félix-Faure, Paris 15^e.

ON DÉSIRE ACHETER

Motos.

Magnat-Debon, Terrot, Moto-Rève ou Motosacoche, Car-taud, 4 fg d'Angoulême, Limoges.

Moto 1 cyl. 4 à 6 HP, 3 vitesses par boîte, même mauvais état. Dencyrieux (André), rue Marin, à Miribel (Ain).

Royal-Enfield, même en mauvais état et toutes pièces de cette marque. Oblin, 41, rue Richelieu, Paris.

Forté moto seule ou sidecar, pas Indian, ou cyclecar rapide 2 places côte à côte, réelle occasion. Ecrire Cestriers, 57, rue Meslay, Paris.

B S A ou **Triumph** avec ou sans sidecar avec facilité paiement. Sérieuses garanties. Marchand, 22, rue des Remises, Saint-Maur-des-Fossés.

Cyclecars et Voiturettes.

Voiturette **Monet** (type V), torpedo bon état. Ecr. d'Aleman, Bel-Air, Hauteville (Ain).

Cyclecar neuf, livrable rapidement. D'Hagerue, Plélan (Ile-et-Vilaine).

Divers

Porte-bagages pour moto « Indian ». Perret, 9, rue Clignancourt, Paris.

Batterie Accus, bon état, 4-6 ou 8 volts. Couderc, 24, chemin Saint-Denis, Montreuil.

Petit tour parallèle 10/12 cm. HP pouvant de préférence fileter. Couderc, 24, chemin Saint-Denis, Montreuil.

Magnéto 54^e, 2 cyl. V tournant gauche, occ. si possible. Ecrire R. Deligny, 30, rue de la Mairie, Boulogne-sur-Seine.

Emplois et Situations.

Recherche constructeur fabricant ailes garde-boues pour motos. Perret, 9, rue Clignancourt, Paris.

Ingénieur 27 ans, posséd. excell. référ., bureau d'études, cherche situation dans Paris ou banlieue immédiate, chef d'atelier ou bureau d'études partie technique ou commerciale, de préf. dans industrie cyclecar, moto ou voiturette. Adresser offres avec conditions à P. Besançon, 10, rue Vital, Paris 16^e.

Jeune fille française, connaissant parfaitement anglais, cherche position dans maison commerce pour traduction et courrier commercial. Mlle Martin, 2, rue Magisson.

CONSTRUCTEUR DE MOTOCYCLETTES d'avant-guerre ayant cessé fabrication solderait, à conditions avantageuses, pièces détachées pour motos, guidons, fourches élastiques, changements de vitesse Kupcké, freins, courroies. S'adresser: TRAIN, 9, rue Rouget-de-l'Isle, à Courbevoie.

CYCLECARS BEDELIA
Type Sport 2 cyl.
Etat neuf parfait — Grand choix de Pièces Détachées
REPARATIONS & REMISE A NEUF DES MOTEURS B. D.
97, Avenue d'Orléans, 97

TRIUMPH 4 HP: 3.700 fr. — **DOUGLAS** 2 3/4: 2.700 fr.
DOUGLAS 4 HP: 6.000 fr. — **RUPTA** 2 1/2: 1.500 fr.
Ces machines sont vendues après essais
L. THUILLIER, Motos, à VIGNACOURT (Somme)

AVIS IMPORTANT

Nous rappelons à nos lecteurs :
1° Que nos « Petites Annonces » même payantes sont exclusivement réservées à nos abonnés pour leurs besoins personnels, et que par conséquent nous sommes dans l'obligation de refuser toutes annonces présentant un caractère commercial, ces dernières devant être insérées dans les emplacements qui leur sont réservés et à des conditions spéciales que sur demande nous faisons connaître aux intéressés.

2° Que les annonces à répéter doivent être libellées sur autant de *feuilles séparés* qu'elles doivent paraître de fois avec l'indication du numéro sur chaque feuillet.

3° Que nous sommes au regret de refuser les annonces concernant des demandes de catalogues, faute de place pour les insérer.

INVENTEURS lisez le
Manuel - Guide
envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Consultant
BOETTCHER, 39, Boulevard Saint-Martin, Paris.

Un abonné :

ÉCONOMISE 6 fr. par an sur le coût des 24 Numéros;
A DROIT à 6 lignes d'annonces gratuites (18 fr.);
AUX nombreux avantages réservés aux abonnés.

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

LES MOTOCYCLETTES FRANÇAISES

D. F. R.

SONT :
SOUPLES
RAPIDES
RÉGULIÈRES
ROBUSTES

Vous devez les voir avant de fixer votre choix

AGENTS DEMANDÉS PARTOUT

DESERT et de FONT-REULX
Constructeurs

188, Avenue de Neuilly
NEUILLY-sur-SEINE

Téléphone : NEUILLY 7-79

CATALOGUES SUR DEMANDE

Motocyclistes Harley-Davidson !

:: :: DANS VOTRE INTÉRÊT :: ::
ADRESSEZ-VOUS DIRECTEMENT A

l'Agence Générale Harley-Davidson

PIÈCES DE RECHANGE □ MACHINES NEUVES
RÉPARATIONS - - - □ - - - ET D'OCCASION
MISE AU POINT - - - □ - - - - GARANTIES

AGENCE FRANÇAISE HARLEY-DAVIDSON

32-34, rue Pierret, NEUILLY-SUR-SEINE

★ Téléph. { NEUILLY 14-31
NEUILLY 05-21

La Maison J. PSALTY

AGENCE OFFICIELLE DES MOTOCYCLETTES HARLEY-DAVIDSON ET N. U. T.

a l'honneur d'informer sa nombreuse clientèle
qu'elle dispose ACTUELLEMENT d'un

LOT IMPORTANT de BICYCLETES Anglaises de Luxe MOHAWK STANDARD

pour HOMMES et DAMES à des Prix
- - déifiant toute concurrence - -

Lui écrire : 183, Boulevard Pereire, Paris, ou lui téléphoner : Wagram 99-13

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

LA

Motocyclette idéale

POUR

SOLO ou SIDECAR

Moteur Mono 2 temps 6 1/4 HP

Transmission par double cardan

3 vitesses sans boîte ni levier

Suspension avant et arrière

Catalogue sur demande



38, Rue Merlin
PARIS
Tél. : Roquette 74-29

MOTOCYCLES
SIDE-CARS
REMOREQUES



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

Après avoir gagné

Paris-Reims-Paris

et

- Paris-Trouville -

le PRIX du PRÉSIDENT de la RÉPUBLIQUE
au Circuit des 4 Départements à St-Etienne

— La Moto —

DOUGLAS

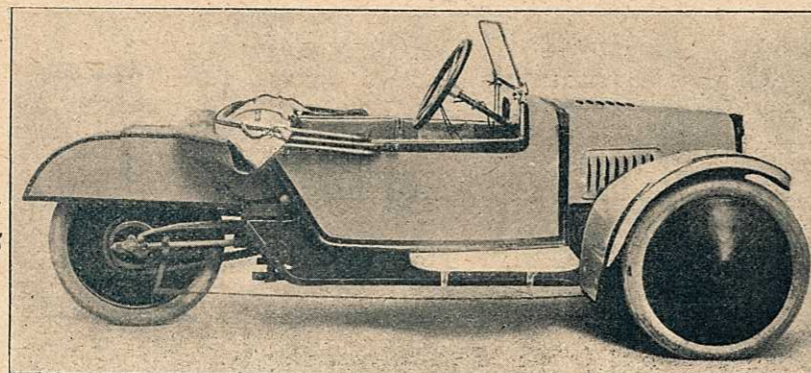
remporte la 1^{re} place
dans la Course de Cote d'Ernemont (Cat. 350 cc)

DOUGLAS 14, rue Danton
LEVALLOIS
TÉLÉPHONE : WAGRAM 75-97

CYCLECAR
"MORGAN"

M. SANDFORD, Agent pour
72, Avenue des Ternes, PARIS

LIVRAISONS IMMÉDIATES



**INDIAN
HARLEY-DAVIDSON**

Toutes Pièces Détachées

EN STOCK

Pistons, Axes, Soupapes
:: Sièges de soupapes ::
Roulements à galets, etc.
— pour Harley —

Pneus Good Year neuf. . . . 149 fr.
Chambres à embouts 29 fr.

M. E. GOMEZ, 14, rue Vallier
LEVALLOIS-PERRET

Société des Embrayages
« HELE-SHAW »

M. THABAUD & C^{ie}
129, avenue de Versailles, PARIS

Embrayages métalliques
à disques *ondulés* pour
MOTOCYCLETES
— CYCLECARS —
Automobiles, Camions,
Tracteurs, Bateaux, Aéro-
station, Aviation — — — —
Embrayages Industriels —

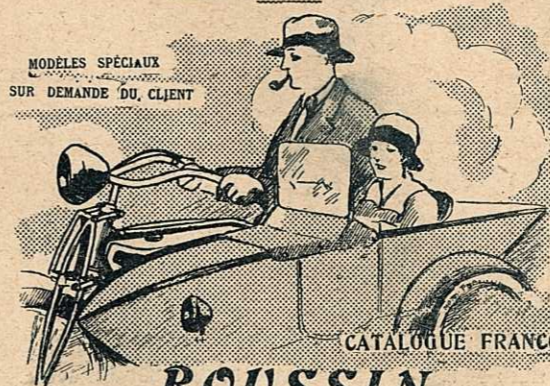
PROGRESSIVITÉ
SOUPLESSE — DURÉE

BURBURY

SIDE CARS

La meilleure conception du Siège de côté
Avec ses carrosseries renforcées
Possédant quatre attaches différentes

MODÈLES SPÉCIAUX
SUR DEMANDE DU CLIENT



CATALOGUE FRANCO

ROUSSIN
CONSTRUCTEUR
Fournisseur de l'Armée
50, Rue de Rennes, PARIS

STOCK MOTOS

□ TRIUMPH - B.S.A. □
□ STUCCHI - - - □
□ - - MOTO-BIJOU □

SIDECARS
NEUFS
et D'OCCASION

PIÈCES DÉTACHÉES
TRIUMPH
et B. S. A.

ACCESSOIRES

Leçons de Moto Gratuites

DELAUNAY 27, Rue Milton
PARIS

Téléphone : Central 79-46

Motocyclistes !! Si vous êtes soucieux de la **BONNE MARCHE** de vos machines pour la saison prochaine,

FAITES REVISER VOS MOTOS ET SIDECARS

par le spécialiste

J. DETRUCHE

Agent de la Moto A. B. C.

Près de la GARE DE L'EST 27, Rue des Récollets, PARIS (10^e) TÉLÉPHONE : NORD 81-07

STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES DE TOUTES MARQUES

Un **SUCCÈS** sans précédent

Courses Motos Liège-Paris-Liège

80 CONCURRENTS

SAROLÉA

remporte

3 Premiers prix -- 3 Médailles d'Or

Catégorie 750 cmc.

1^{er} Prix exæquo -- Catégorie Sidecar

500 cmc.

1^{er} Prix démarrage à froid de monocylindrique

MAGASIN DE VENTE :

91, Rue de Prony -- PARIS

Téléphone : WAGRAM 50-51

Livraison immédiate

AGENTS SÉRIEUX DEMANDÉS

CIRCUIT DU MANS

LES CYCLECARS

“ ELFE ”

SÉRIE BB DE 750 cm³ DE CYLINDRÉE ONT RÉALISÉ DES VITESSES MOYENNES DE 60 KILOM. A L'HEURE

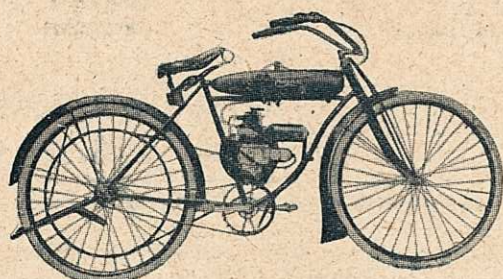
Les Cyclecars type BB de Série :: :: sortiront prochainement :: ::
:: : La brochure les concernant :: :
:: sera envoyée dès sa parution ::

AUTOMOBILES

“ ELFE ”

35 - Route de la Révolte - 35
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

LE “CYCLEMOTOR”



Groupe moteur parfaitement équilibré s'adaptant instantanément sans aucune transformation sur toute bicyclette

VITESSE en PALIER : 50 k. — CONSOMMATION : 2 lit. 800 aux 100 k.

Agences exclusives pour la France :

PARIS & SEINE : Nord, N.-Est, N.-Ouest : Sud, S.-Est, S.-Ouest :
P. D. BROWN, 39, r. Marbeuf. G. DUPUY, 31, rue Poussin. COREN & DAVID, r. des Vieux-
Elysées 59-28. PARIS PARIS Remparts, ORANGE (Vaucluse).

“CYCLEMOTOR” monté sur bicyclette Evans
La plus légère du monde entier

M. Fernand BOLLING

47, Rue de Ponthieu

Elysées : 21-10

PARIS (VIII^e)

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF

: POUR LA FRANCE DES :

CÉLÈBRES MOTOCYCLETTES

SUNBEAM

a l'honneur de porter à la connaissance de sa nombreuse clientèle qu'il vient d'adoindre à son magasin de vente de Motos et pièces détachées un atelier spécial pour la réparation et la revision des motos : : : :

SUNBEAM

Personnel spécialisé -- Travail soigné et rapide

Motocyclettes neuves et Occasions

Toutes marques

Disponibles en magasins

GARAGE SPÉCIAL POUR MOTOS

Atelier de Réparations

LEFÈVRE

27, Avenue de la République, 27. PARIS (XI^e)

Téléphone : Roquette 54-83.

INDIAN — ET —

HARLEY-DAVIDSON

avec ou sans sidecar

Toutes Pièces de Rechange

A DES PRIX DÉFIANT
TOUTE CONCURRENCE

Remise à neuf — Travail à façon

KOFMEHL & GIRARDIN

6, Rue d'Armaillé

Téléphone : Wagram 07.16

Métro : ETOILE

ÉCLAIREZ VÉLOS
MOTOS & AUTOS
PAR PROJECTEUR
ÉLECTRIQUE
AVEC
ALTERNACYCLE

SANS PILE NI ACCU
B^{TE} S. G. D. G.
GARANTI

EN VENTE PARTOUT
Etabliss L. ROSENGART

65, Boul. Sault, PARIS

NOTICE EXPLICATIVE GRATUITE SUR DEMANDE

L'ALTERNACYCLE n'est pas une magnéto, c'est un véritable alternateur. Tournant sur 2 roulements à billes, il ne peut être comparé aux appareils électriques similaires puisqu'il n'a ni collecteur, ni balai, ni charbon, n'a besoin, ni de pile ni d'accu ; par conséquent aucun risque de panne, aucune usure possible, aucun besoin d'entretien. Cet appareil se fait pour vélo, moto, voiturette, voiture et camion.

L'Annual

1920

15^e Année

**ANNUAIRE-DICTIONNAIRE UNIVERSEL
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE**

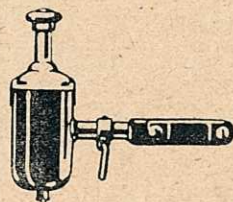
Ouvrage de réputation mondiale s'adressant, en même temps et aussi bien :
aux Agents, Commerçants, Constructeurs
et au grand Public

“L'ANNUAL”, 222, Boulevard Péreire, Paris
Prix : 25 francs, relié

Mentionnez toujours la “MOTO-REVUE” en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours la “MOTO-REVUE” en écrivant aux annonceurs

MAGNÉTOS D'ÉCLAIRAGE
"RADIO"



- A. Modèle pour cycles
- B. — — — — — motocycles
- C. Dynamos pour motosidecars
cyclecars et voiturettes

PHARES ET LANTERNES
GUERNET **Paris**
44, Rue du Château-d'Eau

MOTOCYCLISTES
RÉPARATIONS

Vente et Achat de MACHINES DE TOUTES MARQUES
PIÈCES DÉTACHÉES

URENA et TERRASSE

(MÉTRO BARBÈS) 20, RUE DE JESSAINT (18^e ARROND.)



OBJETS D'ART
COUPES

MEDAILLES
INSIGNES

BOUSSARD

FABRICANT

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

Téléph. Arch. 37-21

ENVOI DU CATALOGUE FRANCO A NOS LECTEURS

SUR VOTRE MOTOCYCLETTE

: : : Quelle qu'en soit la marque : : :

Fixez un **INDICATEUR de VITESSE**
— et — **COMPTEUR KILOMÉTRIQUE**

COWEY

Recommandé par tous les connaisseurs et constructeurs

LIVRAISON IMMÉDIATE

VALPIC, 23, AVENUE TRUDAINE
PARIS (9^e)

SIDECARS
CARROSSERIE **DIANE**
CHASSIS

pour toutes motos

OBLIN Frères, CONSTRUCTEURS, 41, Rue Richelieu
Agents de la "ROYAL-ENFIELD"

MOTO-AGENCE

n'a qu'une Spécialité : la **B. S. A.**

REVISIONS GÉNÉRALES A FORFAIT

RÉPARATIONS SOIGNÉES et GARANTIES
ACCESSOIRES

25^{bis}, Rue de Billancourt - BOULOGNE-s/ SEINE

MOTOS INDIAN avec SIDECAR

A
1/1
DE **6.000 frs**

REMISES ENTièrement A NEUF.
ÉMAIL & NICKEL NEUFS
PNEUS NEUFS.
MARCHE GARANTIE. . .

VALIGNY 44, Quai des Célestins
— PARIS —

HARLEY — INDIAN

AVEC OU SANS SIDECAR
A L'ÉTAT DE NEUF ABSOLU
ÉTAT MÉCANIQUE GARANTI
PIÈCES DÉTACHÉES

POINARD, 3, RUE LA ROCHELLE, PA 15
Tél. Fleurus 25-25. — Métro : Edgar-Quinet.

4.800 fr. Je vends Motos INDIAN
avec SIDECAR

GARANTIES COMME NEUVES

GARANTIES PENDANT 6 MOIS
contre tous vices de construction

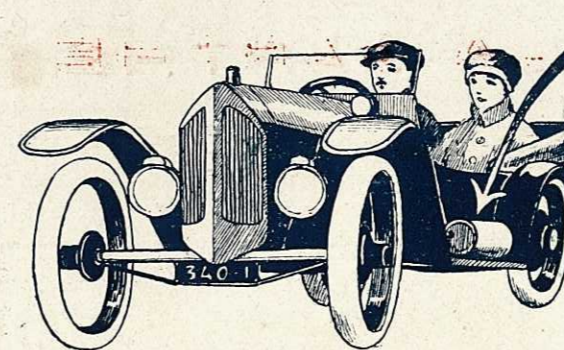
PIJONNET, 46, Rue de l'Abbé-Groult -- PARIS (XV^e)

GRAND GARAGE pour MOTOS

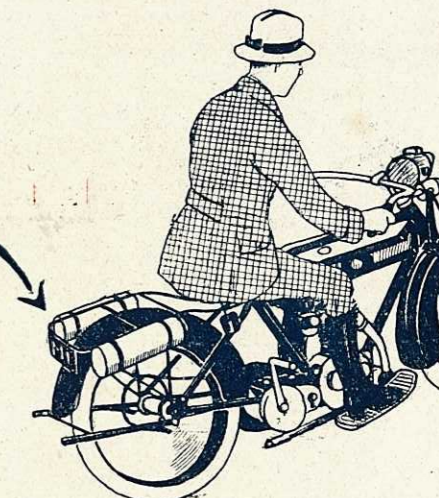
ATELIER DE RÉPARATIONS AVEC FORCE MOTRICE
Mise au point. — Entretien

REMISES POUR SIDECARS
30 francs par mois

SCHMIDLIN, 134, Boulevard de Grenelle (15^e)

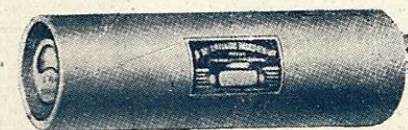


ici!



comme là....

la bouteille d'acétylène
dissous



≡ **MAGONDEAUX** ≡

donne un éclairage plus puissant

plus régulier

plus pratique

et moins coûteux

Modèle spécial de 250 litres

pour Motos et Cyclecars.

Téléphone :
WAGRAM 08-25

STÉ des APPAREILS MAGONDEAUX
SIÈGE SOCIAL :
212^{ter}, Boulevard Péreire, PARIS

Usines à
PORT-MARLY (S.-et-O.) & NANTES

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

CIRCUIT DE LA SARTHE

GRAND PRIX DE MOTOCYCLETTES ET CYCLECARS

TOUS LES PREMIERS

étaient sur

PNEUS

DUNLOP

Motocyclettes	Catég. 250 cc.	1^{er} MARC	sur THOMANN
--	Catég. 350 cc.	1^{er} BARTLETT	sur VERUS
--	Catég. 500 cc.	1^{er} JOLLY	sur ALCYON
Cyclecars		1^{er} VIOLET sur MAJOR	2^e LEVESQUE sur RUBY

Challenge DUNLOP

VIOLET sur MAJOR