

MOTO REVUE

1^{fr}

SPORT ET
TOURISME

MOTO - SIDE-CAR
CYCLOCAR

VOITURETTES REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE DU SPORT MOTOCYCLISTE



COMME EN 1921 - 1922 et 1923

PEUGEOT

TRIOMPHE au Concours du Bidon de 5 litres à La Ferté-Bernard
Henri PETIT sur nouveau cabriolet 5 ch. PEUGEOT prend
la 1^{re} place du classement général toutes catégories parcourant
150 kms 664 avec 5 litres d'essence.

TÉLÉPHONE :

1^{re} Ligne : CENTRAL 03-81

2^e Ligne : CENTRAL 68-32

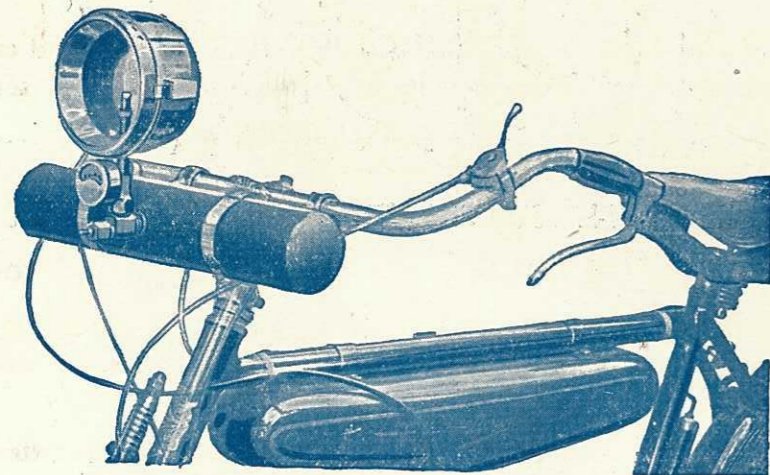
MOTO REVUE

RÉDACTION-ADMINISTRATION

5, RUE SAINT-AUGUSTIN, PARIS

Groupe Magondeaux

pour Motocyclettes et Bicyclettes à Moteur



CE groupe a l'avantage de ne présenter aucune canalisation ni raccord caoutchouc et de se monter instantanément sur le guidon. Il se compose de : 1° Une bouteille acétylène dissous de 170 litres de gaz ; 2° Un contrôleur de pression ; 3° Un projecteur fixé directement sur la bouteille ; 4° Un support se fixant sur le guidon.

Le groupe complet : 175 Fr.

E change de Bouteilles

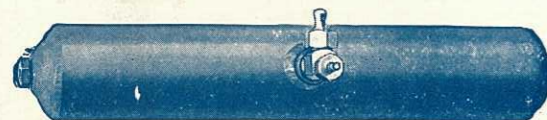
Lorsque la bouteille sera vide, elle pourra être échangée contre une pleine dans les dépôts et chez les stockistes de la "Société des Appareils MAGONDEAUX".

Avant de faire cet échange, il y aura lieu de démonter la colonne formant support en dévissant l'écrou 6 pans fixé sur la valve. Il restera donc entre les mains du client l'ensemble du phare et du manomètre qu'il remontera sur la bouteille pleine ainsi que le représente la figure ci-contre.

PRIX DE LA RECHANGE

5 Fr. à Paris et dans nos usines

6 Fr. dans les villes avec Succursales Magondeaux.



USINES A

PORT-MARLY - LYON - NANTES - BACCARAT - LILLE - LE HAVRE
ROUEN - BORDEAUX - TOULOUSE - MARSEILLE - MONTBÉLIARD

Société des Appareils MAGONDEAUX

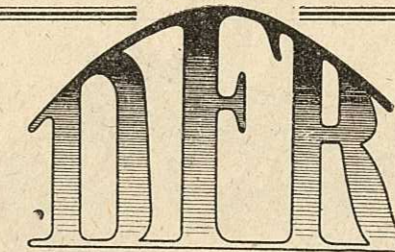
SIÈGE SOCIAL

212 ter, Boulevard Pereire — PARIS

50 Succursales
1 800 Dépôts

Téléphone
Wagram 08-25, 95-99

QUATRE



FOIS

CHAMPION DE FRANCE (350 cmc.)

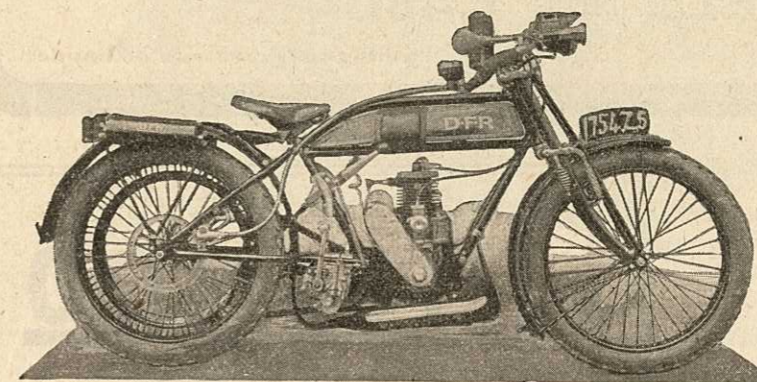
VAINQUEUR des TOURS DE FRANCE 1922-1923 et 1924 (350 cmc.)
livre actuellement ses nouveaux modèles à graissage sous pression séparé

LE GRAND SUCCÈS DE LA CONSTRUCTION MODERNE

Pour passer d'agréables vacances . . .

Pour faire sans ennuis du grand tourisme

la D.F.R. s'impose



La Moto D.F.R. 3 1/2 HP

La Motocyclette 3 1/2 HP
(350 cmc.)

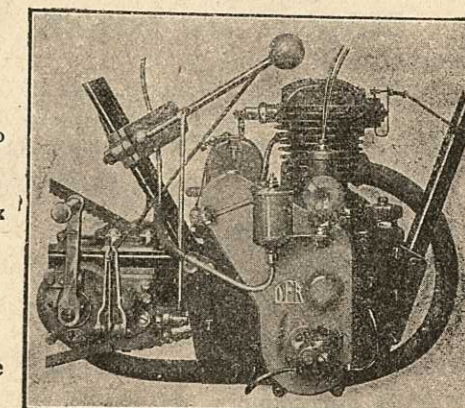
Moteur à 2 t. à 3 lumières, 76×76.
Tête de bielle à rouleaux.
Vilebrequin sur bagues bronze graissées sous pression.
Graissage sous pression séparé.
2 ou 3 vitesses, débrayage et kick.
Fourche élastique D. F. R.
Deux freins sur poulie jante.

Ce qui fait la supériorité de nos machines :

Le GRAISSAGE SOUS PRESSION SÉPARÉ qui permet :
un meilleur graissage et un meilleur réglage du carburateur.
La COMMANDE par pignon sous CARTER ÉTANCHE de la magnéto et de la pompe à huile.
La DÉRIVATION des gaz de décompression dans l'échappement.
La BOÎTE DE VITESSES à verrouillage interne, en aciers spéciaux 819. A. D. et N. C. A. V.
La GRANDE ACCESSIBILITÉ de tous les organes.
Le DÉMONTAGE par deux boulons de la boîte de vitesses et du moteur.



se fera un plaisir de vous envoyer sur demande
un CATALOGUE détaillé de sa 2 HP
et de sa 3 1/2 HP



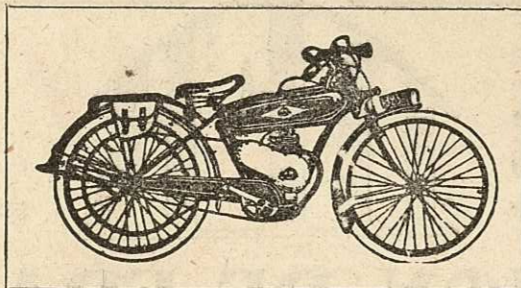
Le Moteur D.F.R.

F. DÉSSERT et P. de FONT-RÉAULX, 188, avenue de Neuilly, 188
A NEUILLY-SUR-SEINE

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



22, Boul. de Grenelle



22, Boul. de Grenelle

La Reine des Bicyclettes à Moteur

APRÈS SES VICTOIRES EN 1924 DANS :

Paris-Nice - Concours d'Endurance - Circuit des Vosges

Fait une magnifique démonstration au **BOL D'OR** avec trois machines de série et remporte la coupe HUTCHINSON attribuée aux trois machines les mieux classées

MODÈLE DEPUIS 1.450

Catalogue franco sur demande

Plus la tâche est difficile, plus les qualités des CARBURATEURS et MANETTES

« LONGUEMARE »

type L.B.H.-2 pour MOTOCYCLETTES s'affirment

CIRCUIT DU FOREZ

Catégorie 175 cmc. :

- 1^{er} Ex aequo TOURAN sur Automoto
- FOURNEL sur Automoto
- 2^e Jean BUER sur Automoto

BOL D'OR

Catégorie 175 cmc. :

- 1^{er} LEMASSON sur Thomann (Record établi)
- 3^e BATIFORD sur Propulcycle
- 4^e BEGNEZ sur Propulcycle
- 6^e PICQUENARD sur D. F. R.

Catégorie 350 cmc. Cyclecars :

- 1^{er} DOUÉ sur Colombe (Record établi)

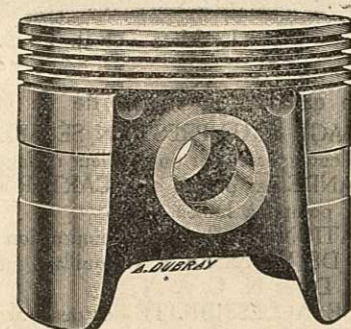
MOTOCYCLISTES, CYCLECARISTES, exigez les sur vos machines

G. LONGUEMARE & C^{ie}

12, Rue du Buisson-Saint-Louis — PARIS

PISTONS SPÉCIAUX

RICARDO



tous
MODÈLES
pour

HARLEY — DAVIDSON — TRIUMPH
INDIAN - PEUGEOT ET TOUS MOTEURS

Maurice POYET & C^{ie}

40, rue des Petits-Champs, 40

Tél. CENTRAL 79-17 PARIS (2^e)

Envoi franco des Notices techniques sur demande
R. C. SEINE : 209-556



*L'Indian
celle qui s'impose
Scout*

Vous savez tous que l'INDIAN SCOUT est la machine la plus perfectionnée pour le solo. Seul, son prix a été jusqu'à présent la raison qui vous a fait hésiter à en faire l'acquisition. Aujourd'hui l'INDIAN SCOUT n'est plus chère

Demandez les nouveaux prix à l'Agence Française des Motocyclettes "INDIAN". Tous modèles livrables immédiatement.

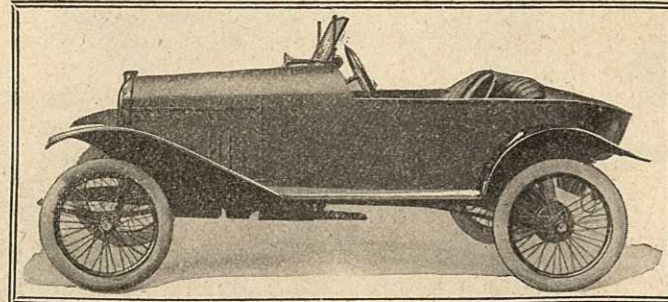
F. SEGOND, agent exclusif pour la France, les Colonies et le Bassin de la Sarre - Paris, 8, rue Lebon (17^e)

Téléphone : Wagram 68-01 — Adr. télég. : Segonie-Paris

CYCLECAR SALMSON

Minimum d'impôts - Faible prix d'achat - Frais d'entretien réduits

4 Cylindre
3 Vitesses
Marche Arrière



Eclairage Electrique
5 Roues Garnies
Refroidissement par
-:- eau -:-

JOURNÉE DES RECORDS

Cyclecars 1100^{cmc} monoplace: BENOIST 160 km. 213 à l'heure.
Cyclecars 1100^{cmc} bi-places: BUENO 139 km. 399 à l'heure.

RECORDS DU MONDE

Demander le Catalogue M R 97 à la

Société des Moteurs SALMSON, 102, rue du Point-du-Jour - BILLANCOURT

R. C. Seine, n° 106.582.

MUNRO- - SAXON

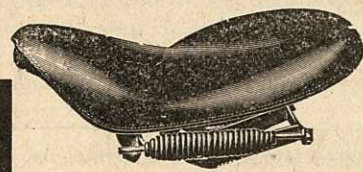
La Fourche Elastique
pour motos et vélos à moteur

R. MUNRO

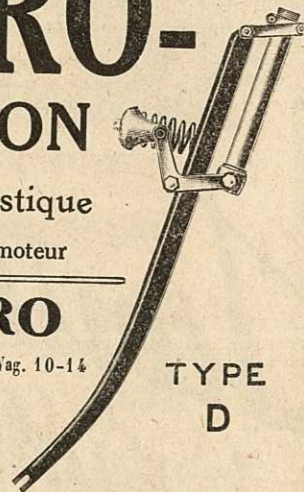
198, boul. Pereire, PARIS (17^e) Tél.: Wag. 10-14

CARBURATEURS AMAC
MANETTES, LEVIERS HANDY
SACOCHE - ACCESSOIRES MOTOS

La SELLE à ressorts réglables



XL'ALL
LECKIE



TYPE
D

La Moto

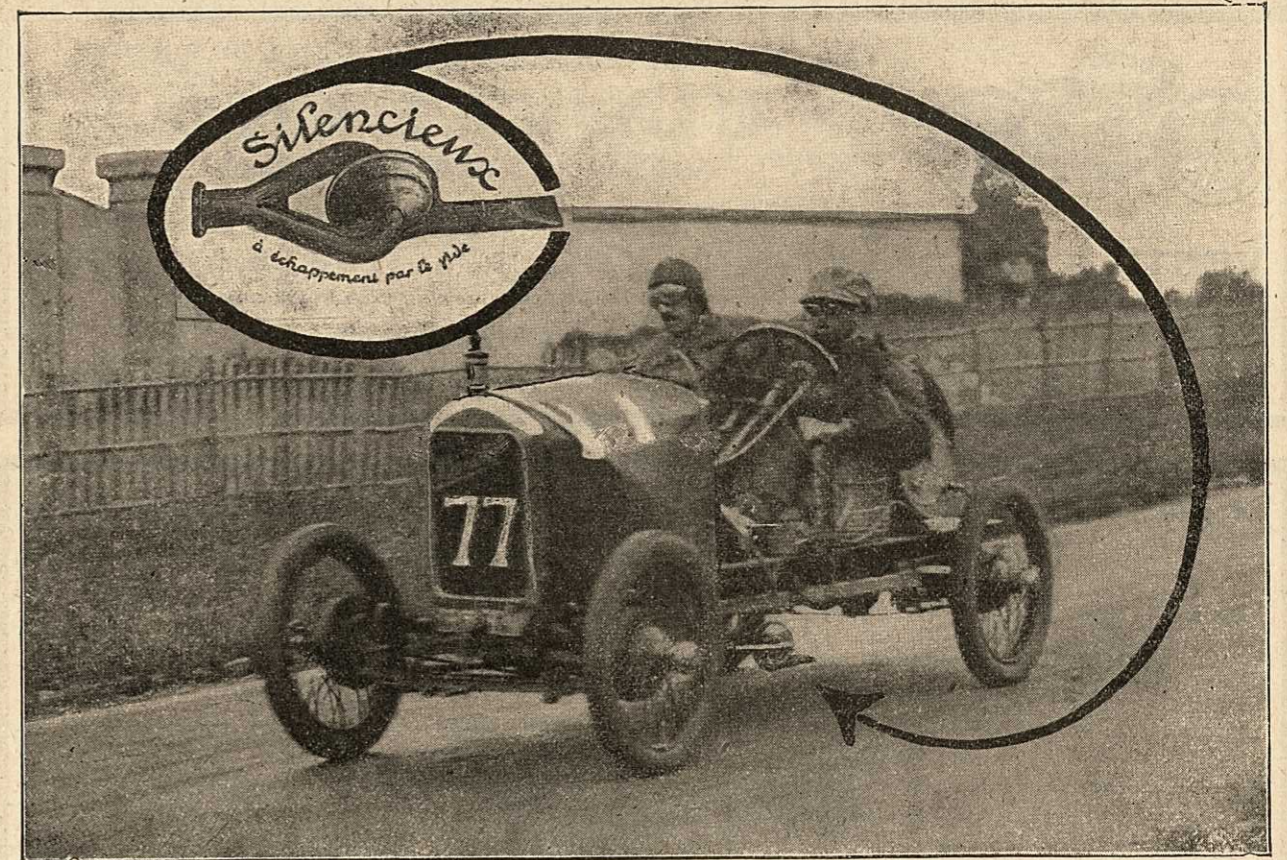
SAROLEA

assure

le Maximum de satisfaction
le Minimum d'ennuis

Maison SAROLEA, Sté An^{me}

HERSTAL, Belgique



Au BOL D'OR, le Pot d'Echappement Scientifique

"STEIGBOY"

TRIOMPHE UNE FOIS DE PLUS
AVEC SÉNÉCHAL SUR SÉNÉCHAL

Ce dernier en effet, avec un cyclecar de 750 cmc,
couvre une distance nettement supérieure à celle
des concurrents des catégories 1.100 cmc,
BATTANT TOUS LES RECORDS précédents

LE POT D'ÉCHAPPEMENT SCIENTIFIQUE

"STEIGBOY"

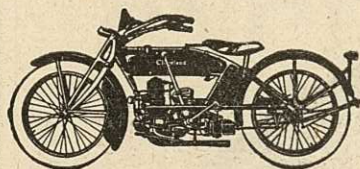
DIMINUE votre consommation d'essence, AUGMENTE
la vitesse, SUPPRIME les encrassements de moteurs, est
SUPÉRIEUR A L'ÉCHAPPEMENT LIBRE

Demander la Notice Spéciale aux Etablissements **MULHAUSER**

Téléphone : 38.03

14, rue du 22-Novembre, STRASBOURG

Ad. Tél. : RÉSOLUM



Si vous vous renseignez impartialement, vous achèterez une

« CLEVELAND »

la moto pour tous, la seule vraiment confortable.

CLEVELAND 1924, avec éclairage électrique par magnéto. .. 4.250 frs

VENTE A CRÉDIT des modèles 1924. Versement initial frs : **708.35**, solde en 12 mois

Catalogue, feuilles de références, brochure spéciale et tous renseignements sur demande.

Pièces détachées d'origine. Service Station

CLEVELAND, Etabl. VALPIC, Concessionnaires pour la France et l'Afrique du Nord, 23, avenue Trudaine, PARIS (9^e)

Le plus énorme Stock et la plus forte organisation de Pièces Détachées pour Motos HARLEY & INDIAN

FABRICATION HORS PAIR JUSTIFIÉE PAR LES SUCCÈS SUIVANTS :

Course Toul-Nancy avec sidecar (18 mai) : 1^{er} BINOCHÉ, sur moto X.

Course du kilomètre lancé avec sidecar, Reims (7 juin) : 1^{er} LAMBERT Lucien,

.. .. sur moto X, en 35" 6/10 (meilleur temps toutes catégories)

Motos remontées exclusivement avec nos pièces

Stockistes-Spécialistes :

LEGRAND, 42, rue Saint-Etienne, à Lille.

MOREAU, 9, avenue Nationale, Charleville (Indian).

BINOCHÉ, 9, rue du Lavoisier-Saint-Jean, Nancy.

VINCENT, 20, rue Jeannin, à Dijon.

GENSE et BOUTERIN, 51, rue de Neufchâtel, à Reims.

GUYOT, 22, rue du Sergent-Bobillot, à Châlons-sur-Saône.

GUITTARD, 14, rue André-Moinier, à Clermont-Ferrand.

RIGOT, 1, quai Claude-Bernard, à Lyon.

JOUVAL, 128, rue Carreterie, à Avignon.

ROLLY-GONNET, 20, rue de Châteauneuf, à Nice.

SOHIER, 180, rue de Rome, à Marseille (Indian).

GUIRAUD, rue Boussy, à Nîmes.

AGNÉRIÉ, 20, impasse Cahuzac, à Toulouse.

PARDIES, 9, place Fondaudége, à Bordeaux.

DAVID, 8, rue Thiers, à Nantes.

LAFITTE, 9, rue des Tauxelles, à Troyes.

Stock d'INDIAN luxe et sport revisées, garanties six mois.

Établissements MALTERRE, 13, rue Biscornet, PARIS (XII^e) (Bastille)

3, rue Villebois-Mareuil, VINCENNES, et au camp de VERNEUIL (Nièvre)

Ad. Tél. : MALTERMOTOS-PARIS

Téleph. : DIDEROT 55-38

R. C. Seine 153.949

Avant d'acheter un
Visitez l'Agence

SALMSON

2, rue François-Ponsard - PARIS (XVI^e) - Téléphone : Auteuil 29-48 - Métro : Muette

Vous y serez très sympathiquement accueilli, nous vous apprendrons à conduire.

Vous y trouverez tous les modèles disponibles rapidement

LES MEILLEURES CONDITIONS DE CRÉDIT

Des Occasions très intéressantes et toutes pièces détachées

Cyclecars, Voiturettes, 2 et 3 Places, Voitures 10 HP

RECORDS DU MONDE, CYCLECAR BIPLACE, 27 Avril 1924 :

MORGAN, 146 km. à l'heure

La plus grande vitesse obtenue en palier par un cyclecar 2 places.

COURSE DE COTE DU PIC MONTAIGU, 29 Mai 1924 :

1^{er} A. DARMONT, sur **MORGAN**, 113 km 924 à l'heure.

La plus grande vitesse obtenue jusqu'à ce jour en côte par un cyclecar.

CIRCUIT DE PROVENCE, 556 kil., les 21 et 22 Juin 1924 :

1^{er} *ex-æquo*. PIERPONT et BRUN sur **MORGAN**.

3^e RUSSEL sur **MORGAN**.

CIRCUIT DU NORD :

1^{er} **MORGAN**.



Le Cyclecar MORGAN est un véhicule complet imbattable

en vitesse comme en endurance

PRIX à partir de 4.980 Francs

IMPORTANTE REMARQUE. — Nous mettons en garde la clientèle contre la vente des pièces détachées qui ne sont pas de notre fabrication. Ces pièces sont fabriquées avec des matériaux de qualité inférieure et sont dangereuses pour ceux qui les emploient. Les vendeurs de ces pièces défectueuses n'ont pas le même intérêt que nous à sauvegarder la vieille réputation de notre marque. Toutes nos pièces doivent porter la marque DARMONT, garantie d'une fabrication sans égale.

Cyclecar MORGAN

construit en France par R. DARMONT

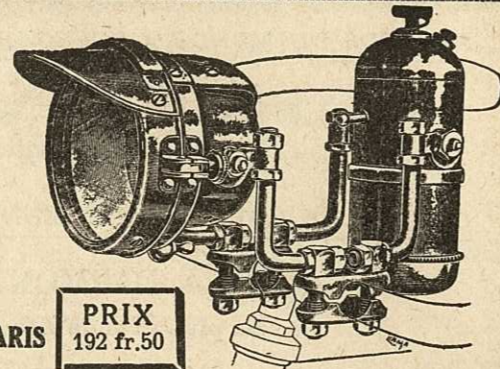
USINE : 27, rue Jules-Ferry, à COURBEVOIE | MAGASIN d'EXPOSITION : 178, rue de Courcelles, PARIS

R. C. Seine 89.142

MOTOCYCLISTES ! Si vous désirez :

UN APPAREIL SÉRIEUX ET ROBUSTE
UN ÉCLAIRAGE PUISSANT ..
CHOISISSEZ le GROUPE N° 2

Véritable miroir Mangin Réflecteur
démontable - Fermeture Rattrape-
jeux breveté - Fourche articulée
brevetée se plaçant sur toutes formes
de guidon



PRIX
192 fr.50

DUPONT & TRAISET, Constructeurs, 3, Rue Tesson, PARIS

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

LIQUIDATION DES PLUS IMPORTANTS STOCKS DE PIÈCES DETACHÉES DE MOTOS

INDIAN

provenant des Camps de MONTOIR et de SAINT-SULPICE

MOTOCYCLISTES !!!

n'achetez plus de pièces INDIAN avant d'avoir vu notre nouveau tarif 1924 en baisse, envoyé sur demande

Rectification de cylindres INDIAN avec fourniture de piston, axe et segments { la pièce... 95.00
la paire... 180.00
INDIAN neuves avec sidécar sport, émaillées et nickelées, garantie 6 mois... 4.500 fr.

Pièces de Moto CLEVELAND, neuves, en magasin

Cadre	100.00	Tambour de frein	10.00
Côté de fourche	20.00	Frein extérieur avec support, garni	10.00
Guidon	35.00	Pédale de frein	7.00
Jante 26x3	7.50	Magnéto BERLING mono neuve	110.00
Réservoir avec coffre à outils	15.00	Tocs en fibre de Magnéto	3.50
Rayon avec écrous	0.30	Pot d'échappement complet	20.00
Garde-boue avant ou arrière avec tringles	15.00	Pédale de débrayage	9.50

AGENTS, DEMANDEZ-NOUS NOTRE DERNIER TARIF INDIAN (en baisse)

STOCK HARLEY-DAVIDSON

CATALOGUE SUR DEMANDE

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

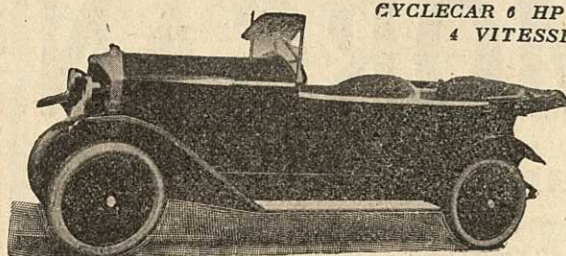
Toute Commande est expédiée complète le jour de sa réception.

ÉTABLISSEMENTS PEYROL & C^{IE}, 26, RUE VALLIER, LEVALLOIS-PERRET

TÉL.: 1-74 — MÉTRO: PTE CHAMPERRET — AUT.: U GOBELINS-LEVALLOIS — TRAM.: 35-36 MADEL. - LEVALLOIS

Châssis à cadre entier

CYCLECAR 6 HP
4 VITESSES



DEMANDER LE CATALOGUE

AGENCE DIRECTE

MATHIS

CYCLECAR 6 HP. Impôt : 100 Frs par an 10.700 frs
VOITURETTE 8-10 C.V. 3 places très-fines..... 13.950 frs
TORPÉDO 8-10 C.V. 4 places Luxe..... 16.500 frs
VOITURE 10 HP. 4 et 6 cylindres et 11 HP. 4 cylindres

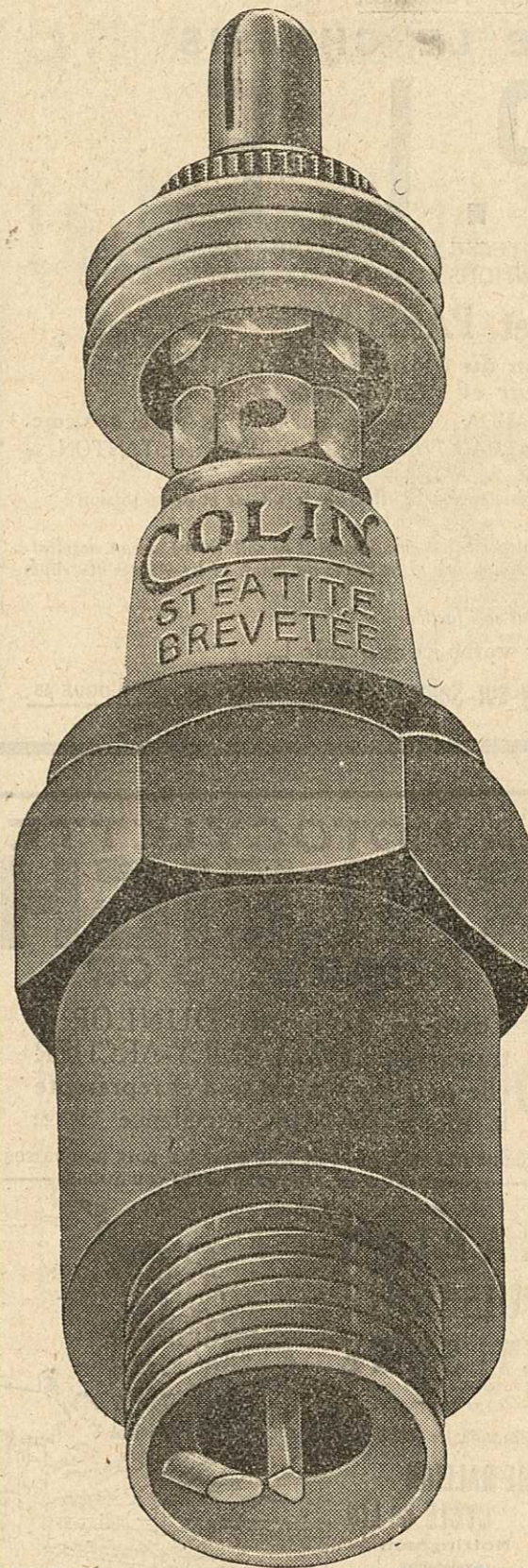
Prix avec éclairage et démarrage électriques

Vente à Crédit aux meilleures Conditions

G. ALIF, 16, Boulevard Voltaire

Téléph. : Roquette 03-39

Registre du Commerce, Seine n° 2.935.



AVEC

son isolant en véritable stéatite

pratiquement incassable

son électrode centrale triangulaire

brevetée inécrassable

sa tige centrale creuse

empêchant l'auto-allumage

LA BOUGIE

COLIN

est garantie universelle pour

TOURISME
SPORT
AVIATION
COURSES
RECORDS

NOUVEAUX MODÈLES

Usine à STRASBOURG-KENIGSHOFFEN

EN VENTE DANS TOUS LES
BONS GARAGES

Au moment de choisir votre SIDECAR pour les Vacances,

SOUVENEZ-VOUS QUE LE CHASSIS

P. E. U. P. L. E.

A DÉMONTRÉ SES QUALITÉS DE ROBUSTESSE ET DE BONNE TENUE
A LA ROUTE DANS NOMBRE DE MANIFESTATIONS PUBLIQUES OU PRIVÉES

PARIS-STRASBOURG et PARIS-NICE

ont prouvé la possibilité de l'adaptation du CHASSIS P.E.U.P.L.E.
aux simples *Bicyclettes à Moteur et Motos Légères.*

LE KILOMÈTRE LANCÉ A NICE et LE MONT-AGEL où CAUDA se classe premier de la catégorie 350 cmc.
LA COURSE DE COTE D'ARGENTEUIL et celle de CHATEAU-THIERRY ou DUBOST et STANTON se classent premiers des 350 cmc.

ONT PROUVÉ que la légèreté du chassis n'excluait pas sa résistance aux effets de la vitesse et de la torsion dans les virages.

DANS LE TOUR DE FRANCE il est le seul sidecar de la catégorie 350 cmc. auquel il ne soit arrivé aucun accident. Il a fait avec DUBOST le Champion sidecariste, une excellente démonstration que ni les pavés du Nord, ni les virages des Alpes ou des Pyrénées, n'influaient sur sa triangulation.

SES MILLIERS DE CLIENTS attestent chaque jour par écrit leur satisfaction.

Songez à cela avant de passer votre commande !...

Sidecars P. E. U. P. L. E., 28, rue Jacques-Dulud, Neuilly-sur-Seine ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 45.

La Voiturette **D.F.P.**

PRÉSENTÉE PAR

DE COURCELLES & C^{ie}

93, avenue des Champs-Élysées
Tél. : ÉLYSÉES 74.46

comporte le maximum

**DE CONFORT
D'ÉLÉGANCE
et D'ÉCONOMIE**

La D.F.P. assure la régularité du tourisme

Elle est **FIDÈLE** et **VITE**

Essais sur demande adressée à
DE COURCELLES et C^{ie}

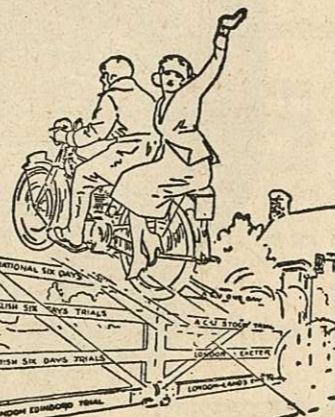
LA MOTOCYLETTE
RALEIGH
MÉDAILLE D'OR

Equipée de pneus DUNLOP et transmissions STURMEY-ARCHER elle prend le pas sur tout et représente la motocyclette par excellence :: ::

Construite en 2 3/4, 3 et 7 HP pour les plus mauvaises routes sous les plus mauvaises conditions.

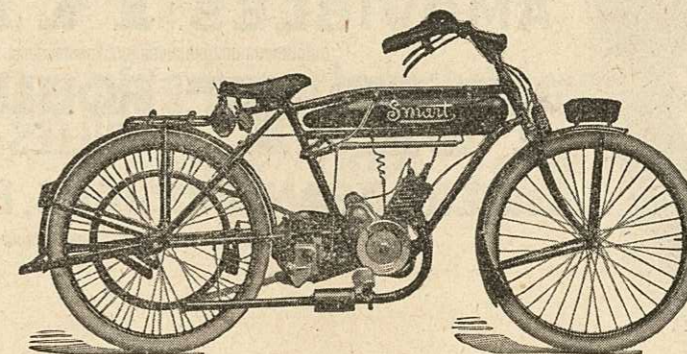
**RAPIDE
PUISSANTE
ET SURE**

Demandez le catalogue
**THE RALEIGH
CYCLE C^o Ltd**
Nottingham
(Angleterre)



LA PREMIERE MACHINE FRANÇAISE CONSTRUITE EN GRANDE SERIE

La Motocyclette Légère *Smart*



La Motocyclette **SMART**

2 c. v. 56/60 à deux temps,
2 vitesses et Kick starter. Cadre
spécial surbaissé, 2 freins, Porte-
bagages fixe, Pied support, Pompe,
trompe, sacoche et outillage

:: **vendue complète** ::

1.990 francs

:: **vente à crédit** ::

**SOUPLE, ROBUSTE, RÉGULIÈRE
PROPRE, ÉLÉGANTE, PARFAITE**

AGENTS DEMANDÉS

Demandez Catalogues et Renseignements

MOTOCYLETTE SMART

H. BAILLEUL, Ingén.-Const. (A.M.)

55 à 57, Quai de la Tournelle, PARIS

Téléphone : GOBELINS 62-17

EN TOURISME
CIRCUIT de PROVENCE

Une moto de série conduite
par un amateur, se classe

PREMIÈRE

couvrant les 500 kilomètres
SANS PÉNALISATION

*« il se paye même le luxe d'arriver
à Toulon avec une demi-heure
d'avance sur son horaire »...*

(Les Sports de Provence).

EN VITESSE
**COURSE DE COTE
DE NAVITEAU**

Une moto de série, conduite
par un amateur, se classe

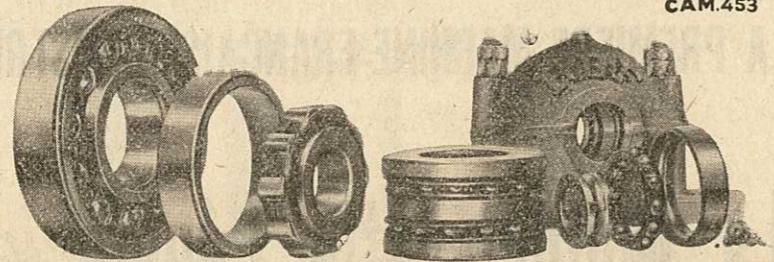
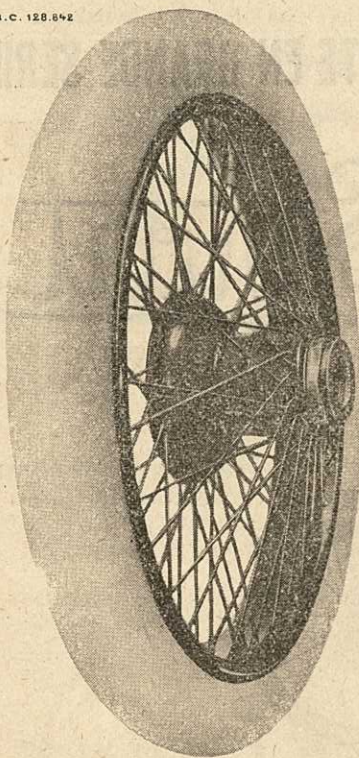
PREMIÈRE

Faisant le
MEILLEUR TEMPS
de sa catégorie.

"La CAM n'importe pas, elle fabrique"

R. C. 128.042

CAM.453



ROUES AMOVIBLES **RAF**

RBF ROULEMENTS
A BILLES ET A ROULEAUX
PALIERS, TRANSMISSIONS, BILLES ACIER BRONZE

CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS

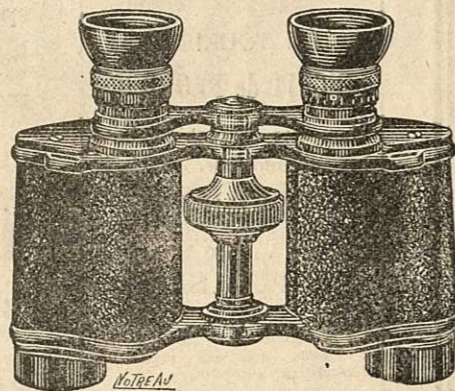
POUR LE SPORT — POUR LE TOURISME

TELE-SNAP

Nouvelle et
merveilleuse
JUMELLE
prismatique

STÉRÉOSCOPIQUE

Synthèse de tous les progrès de la science optique
Grand champ de vue : 330 m. à 300 km. Grossissement : 8 fois
LUMINOSITÉ INTENSE — RELIEF SAISSANT
Vue merveilleuse sur mer et dans le ciel



PORTÉE SUR HORIZON LIBRE : 60 KILOMÈTRES

Poids : 850 grammes — Volume 160x130x60 m/m
ETUI cuir havane de grand luxe GARANTIE PAR SNAP
Toute TELE-SNAP qui ne serait pas reconnue de fabrication
irréprochable serait échangée sans discussion.

PRIX : 375 francs
payable 75 francs à la commande et le solde
25 francs par mois

SNAP, 13, avenue d'Italie, PARIS (13^e)

BULLETIN DE COMMANDE DE FAVEUR

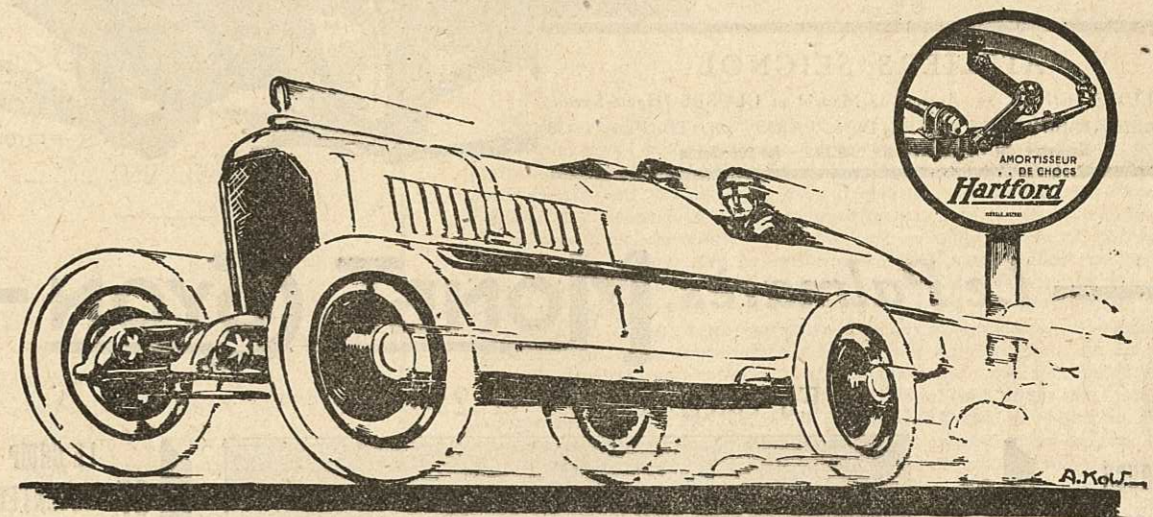
Ci-joint, mandat de 75 francs pour souscription
à TELE-SNAP jumelle prismatique stéréoscopique,
que je recevrai franco domicile, le solde de la commande
étant payable en 12 versements de 25 francs par
mois sur reçus présentés à domicile et sans frais.

Nom, Profession et Adresse: _____
Date et Signature: _____

AMORTISSEUR DE CHOCS

Hartford

Vainqueur des plus importantes Epreuves Automobiles
1921 - 1922 - 1923



Tous les Records du Monde sur Piste et sur Routes
Se monte facilement sur Motos, Cyclecars et Voitures
:: Transforme chaque Route en un Boulevard ::

St^e A^{me} des Etablissements REPUSSEAU et Cie

USINE & ATELIERS DE MONTAGE : 75-77, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

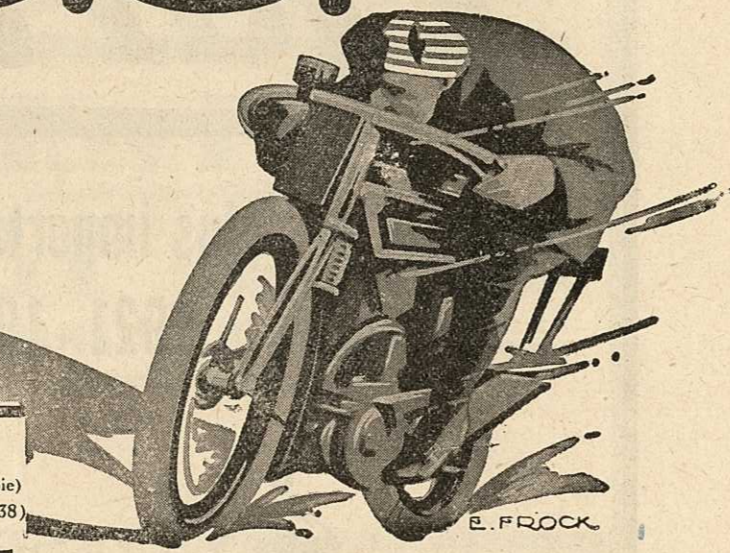
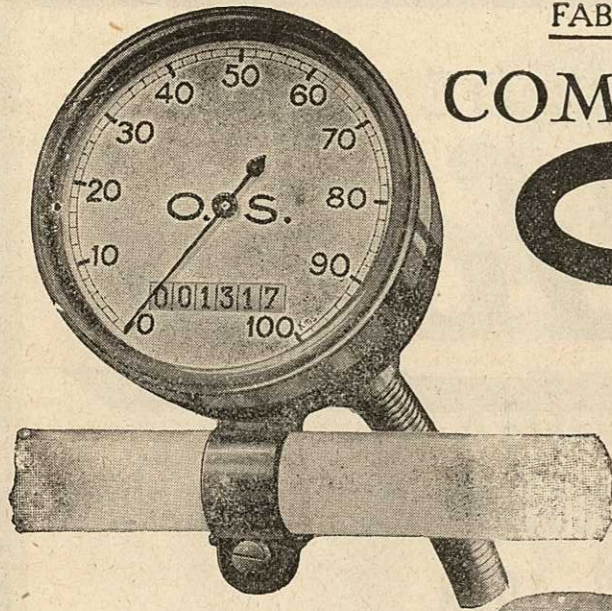
R. C. Seine 208.088

Wag.87-93

FABRICATION ENTIÈREMENT FRANÇAISE

COMPTEUR MOTO

O.S.



ROBUSTESSE EXTRÊME

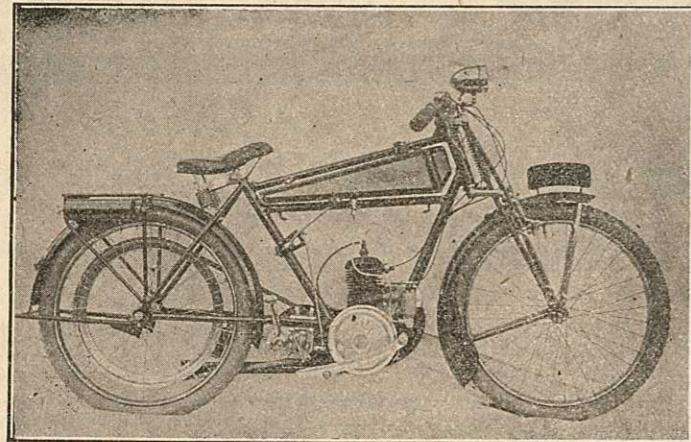
ATELIERS SEIGNOL

NEUILLY-S-SEINE : 12, Avenue de Madrid et CLUSES (Haute-Savoie)
MAGASINS & BUREAUX : 17, Rue Duret, PARIS - XVI^e (Tél. Passy 12-38)
Registre du Commerce N° 128.152 - 32-105 Seine

Le Palmarès **MONET GOYON**

En catégories 175 et 250 cmc

ALLAUCH
FALICON
LA TURBIE
MONT-AGEL
MASSILLAN
MENTON piste
GRABELS
Mont-Chauve



L'imbattable 2 HP Sport

LE CAMP
ARGENTEUIL
CHATEAU-
THIERRY
PARIS-NICE
Roubaix-Paris
LIMONEST
Pic-Montalgu
Grand Prix du M. C.
de LYON
POIX

peut être livrée de suite entièrement conforme aux machines victorieuses et aux mêmes prix que le modèle tourisme
Moteur Villiers 150 cmc - Boîte 2 vitesses, débrayage, kick-starter, éclairage électrique

MONET & GOYON, Ingénieurs-Constructeurs, MACON, 57, rue du Pavillon

Agences dans les principaux centres, et à Paris, 6, rue de Moscou

R. C. Mâcon 744

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

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

ABONNEMENTS
France et Colonies 18 fr.
Union postale 25 fr.
ABONNEMENT D'ESSAI
6 mois 10 fr.
(12 fr. pour l'Union Postale)

MOTO SPORT & TOURISME
REVUE

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

Vélocycleurs, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes

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

M. GRIMAUD, O.I.Q.
DIRECTEUR
C. LACOME
Rédacteur en chef

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

SOMMAIRE

N° 151

1^{er} JUILLET 1924

Editorial. — Cyclecar et confort	943
Chronique de la Quinzaine, par CALAMINE	944
L'évolution du cyclecar depuis la guerre, par H.-P. BORESTROKE	945
Une moiselle conductrice de taxi-monoplace, par R. SALADIN	946
Echos	947
Le changement de vitesse.	948
Les nouveautés de la quinzaine	950
Les nouveautés de la quinzaine (suite)	956
Compteurs et indicateurs de vitesse	951
Le sport de la quinzaine.	953
Les épreuves à venir	955
Par-ci, par-là	957
Chronique de T. S. F.	958
Causeries sur les brevets... ..	958
La page pratique	959
La Tribune Libre	960

Cyclecar et Confort.

Quand un motocycliste se convertit au cyclecar, c'est en grande partie à cause du confort plus grand qu'il en attend. Ce confort est ou devrait être double : protection contre les éléments, et isolement des chocs de la route. La protection contre les éléments est aisément réalisée, il n'y a qu'à recourir au pare-brise ou à la capote de l'automobile ; la conduite intérieure constituerait sans doute la solution idéale, surtout pour le cyclecar utilitaire destiné à rouler en toutes saisons, par tous les temps, mais malheureusement avec les méthodes habituellement utilisées en carrosserie, la conduite intérieure est trop chère pour le commun des cyclecaristes, et ce qui est plus grave encore, trop lourde pour permettre de rester dans la limite des 350 kilos du poids légal. Elle n'est pas sans avoir aussi des inconvénients, une conduite intérieure de trop petites dimensions n'a pas un cube d'air suffisant. En été, on peut ouvrir les fenêtres, mais en hiver, c'est renoncer à une partie des avantages qu'elle procure. Elle résonne, ce qui est à la longue très fatigant, et sur une machine dont la suspension n'est pas parfaite, elle se disloque à la longue. Il se peut d'ailleurs que ces obstacles ne soient pas insurmontables. Ils ont existé pour les automobiles et on en a triomphé. L'emploi au lieu de la tôle, de panneaux en simili-cuir, donne une carrosserie silencieuse, légère, capable de se prêter aux déformations du châssis. Et surtout si la conception du châssis carrosserie monocoque était réalisée, elle aboutirait vraisemblablement à l'adoption de la conduite intérieure. Cela n'est pas impossible. Ne voyons-nous pas sur la Lancia Lambda, un châssis qui constitue la charpente de la carrosserie. La Sizaire chez nous, la North Lucas en Angleterre marquent un effort dans cette direction. Et même sur les cyclecars, considérez le châssis du Morgan, ou la simple poutre du Violet, qui dans les deux cas se traduisent par une réduction du poids, et donnent ainsi une marge de poids plus grande pour la carrosserie, tout en accroissant la solidité de la machine.

L'isolement des chocs de la route est le second but à poursuivre. Nous n'irons pas jusqu'à dire que les cyclecars soient mal suspendus ; en fait, ils le sont aussi bien que pas mal de voiturettes ou de voitures légères, mais ils sont loin du confort d'une grosse voiture de luxe. Certes celles-ci, à cause de leur poids même, sont plus faciles à suspendre, mais malgré tout leur suspension a été étudiée avec plus de soin, et leur tenue de route est un idéal vers lequel devrait tendre le cyclecar. En attendant, nous avons une solution transitoire, c'est le nouveau pneu de très forte section, gonflé à une très faible pression. Moto-Revue n'a jamais cessé de préconiser les gros pneus, le pneu étant le meilleur amortisseur que nous ayons à notre disposition. Sur les routes actuelles, le gros pneu est une nécessité, et le super-pneu un bienfait. Il ne faudrait pas cependant que son introduction fit négliger la suspension elle-même. Le semi-cantilever est une solution simple, économique, mais non définitive. Que sera la suspension de l'avenir ? Question embarrassante s'il en fût. Tout d'abord, nous croyons que s'accroîtra la tendance qu'on peut déjà noter chez quelques constructeurs d'automobiles à réaliser pour chaque roue une suspension indépendante, donc suppression des essieux. Ensuite, il nous semble étrange qu'à ces malheureux ressorts exposés à un travail moléculaire intense, on ne substitue pas une suspension pneumatique, et il ne serait pas impossible que des sérieuses recherches soient entreprises de ce côté. Espérons que les prochains salons nous permettront d'assister à l'apparition du cyclecar ultra-confortable, sans que cela se traduise par une nouvelle augmentation de son prix.



Le développement de la moto de 175 cmc. sera certainement la caractéristique de la saison 1924, non seulement en France, mais en Angleterre. Nous sommes partis du vélomoteur, les Anglais de la moto de 250 cmc., les uns en augmentant, les autres en réduisant la cylindrée, nous arrivons au même point. Il semble que lorsque les moteurs atteignent un rendement donné, il y ait pour ainsi dire un point d'équilibre, une cylindrée au-dessus de laquelle il n'est pas utile de monter, au moins pour la machine strictement utilitaire, et au-dessous de laquelle on ne peut descendre sans limiter l'emploi de la machine. Cette cylindrée est actuellement de 175 cmc. pour l'usage en solo.

Une autre tendance qui se manifeste actuellement c'est de livrer les machines toutes équipées, mais beaucoup de trousseaux d'outils sont tout à fait insuffisants. Il y a plus d'un exemple où une machine à transmission par chaînes est livrée sans un dérive-chaîne. C'est assurément faire un beau compliment aux fabricants de chaînes; mais c'est, dans certains cas, jouer à l'acheteur un vilain tour.

Une légère hausse de 5 0/0 environ s'est déclanchée sur le marché anglais.

Nos lecteurs se plaignent fréquemment de ne pas recevoir de réponse à des demandes de catalogues ou de renseignements. Nous sommes un peu logés à la même enseigne, et il n'est pas toujours aisé de rassembler notre documentation. Ce n'est pas qu'on ne veuille pas nous donner les renseignements nécessaires, mais très souvent le constructeur français fait tout par lui-même et se trouve débordé de travail.

Un célèbre champion motocycliste qui voulait battre certains records, et y réussit, n'a pas passé moins de 200 heures à mettre son moteur au point, à régler sa distribution, à le bichonner, à le polir intérieurement. Et il s'agit d'un champion qui n'est pas seulement un coureur, mais un remarquable ingénieur. Avis aux aspirants champions.

Avec le printemps, de nouvelles motos de 175 cmc. éclosent de tous côtés et remportent un succès commercial sans précédent. Nous avons l'impression que l'année prochaine, nous franchirons le cap des 100.000 motocyclistes.

Sait-on qu'en vingt ans il y a eu plus de 5.000 brevets déposés concernant l'automatisme des carburateurs. On voit que les chercheurs n'ont pas ménagé leur peine. Il est vraisemblable que le deux temps doit lui aussi avoir été l'objet d'un nombre aussi imposant de brevets. Il est possible que le moteur idéal soit enfoui au fond d'un dossier parce que son inventeur n'a pas eu l'argent nécessaire pour le réaliser. Il est triste de voir que tant de recherches, tant d'efforts, tant d'essais ont été perdus et tant d'espairs déçus.

La querelle de Brooklands paraît apaisée. Les coureurs se résignent à s'encombrer de silencieux gros comme des pots à lait. Et il ne semble pas que les vitesses en soient sensiblement diminuées.

Ne suivez pas mon exemple et ne vendez pas votre ancienne machine avant d'avoir reçu la nouvelle. Je suis forcé de faire du footing en attendant la livraison de mon outil. Et je m'étonne que ce moyen de locomotion préhistorique ait encore ses fidèles.

Les obligations créées par le Code de la Route, en ce qui concerne l'éclairage des machines, n'ont rien d'inquiétant pour les voitures de haut luxe, mais elles placent les motocyclettes devant un problème difficile. Le prix d'un tel appareillage ne peut être que fort élevé et disproportionné, si l'on considère la machine qu'il équipe. Et pourtant il faut reconnaître que les mesures proposées sont sages: il n'y a nul doute d'ailleurs que nos fabricants de phares ne se tirent de la difficulté et ne nous soumettent des appareils satisfaisant exactement à toutes les conditions requises, et à un prix abordable.

Le préposé au temps, comme disent nos amis les Anglais, n'est pas bien luné en ce moment. C'est le moment de réclamer la moto conduite intérieure.

Il y a une mode pour les guidons. Cette année, on les « porte » droits et très étroits. Naguère, ils étaient d'une largeur démesurée. La vérité est entre ces deux extrêmes. On peut remarquer que les professionnels ne cherchent pas des formes excentriques et que leur guidon de largeur moyenne leur permet d'avoir une position parfaitement naturelle.

Calamini

UNE QUESTION D'ACTUALITÉ

L'Evolution du Cyclecar depuis la guerre

Le Cyclecar avant la guerre. — Le Cyclecar après la guerre.

H. P. Borestroke nous parle de l'origine du Cyclecar, de son évolution et, étape par étape passe en revue les différents véhicules qui furent mis sur le marché depuis la guerre, en signalant l'influence de chacun d'eux sur la production actuelle.

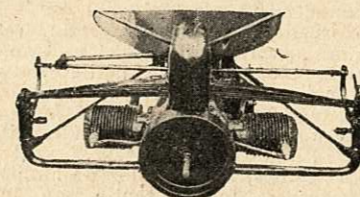
Il serait injuste de méconnaître l'œuvre de ceux qui ont, avant la guerre, cru au cyclecar et se sont efforcés de le réaliser. Ils avaient d'autant plus de

La légèreté du cyclecar qui aurait dû le recommander, le déservait, au contraire. Il eut, malgré tout, ses fidèles et ses enthousiastes. A cette époque, le cyclecar était un cyclecar motocycle, mais avec parfois des solutions très originales. Il y avait des trois roues

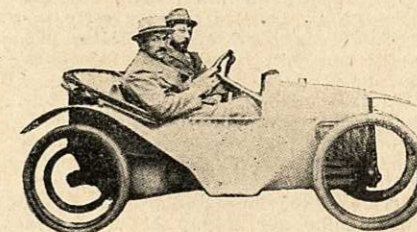
ne se rappelle la Bébé Peugeot, dont de nombreux exemplaires circulent encore aujourd'hui, et la Violet-Bogey, également très populaire avant la guerre? Nous trouvons donc en germe, dès avant la guerre, la double tendance qui se manifeste aujourd'hui dans la construction du cyclecar.

Le Cyclecar après la guerre.

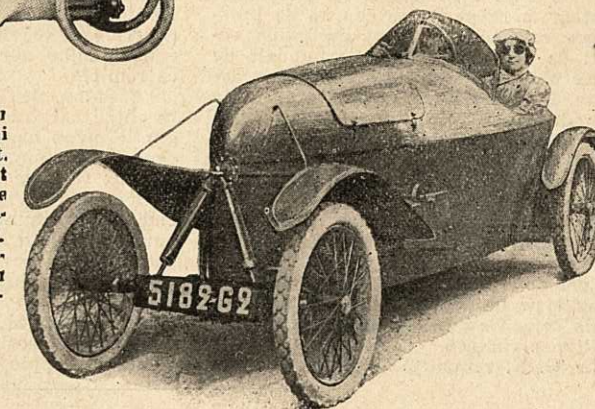
Le remarquable Salon de 1919, certainement le plus intéressant qu'il y ait eu, devait prouver que le cyclecar n'avait pas disparu, victime de la guer-



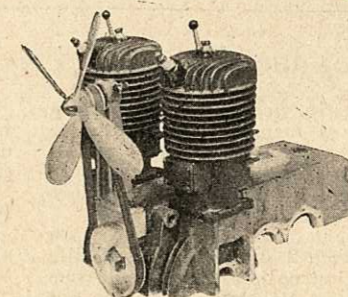
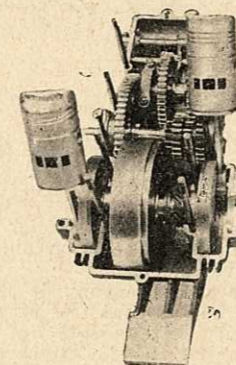
Le dernier né de l'ingénieur Violet, le moteur du nouveau cyclecar qui porte son nom. M. Violet est un des premiers apôtres du véhicule léger, et, dès avant la guerre, mettait sur le marché le fameux Violet-Bogey.



Ci-dessus, le cyclecar Sicam. Il est muni d'un moteur Violet. L'ingénieur Violet est au volant. A droite, le Jacquemont, la suspension est à noter. Ce véhicule était propulsé par un moteur monocylindrique équipé.

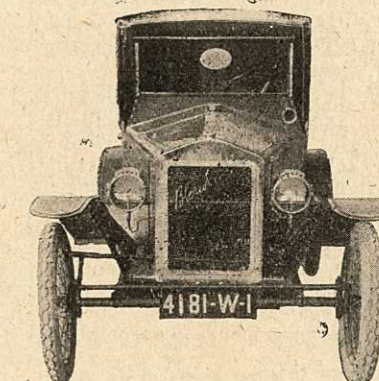


mérite que le grand public ne les encourageait guère dans leur tâche. Le tort d'un certain nombre de ces constructeurs, c'est que, sportsmen, ils avaient conçu le cyclecar comme un engin de sport, et que parfois leurs machines étaient trop vites, trop brutales et d'une conduite trop délicate pour



Vue intérieure du moteur du cyclecar Blériot. Ce véhicule, dont le châssis était en frêne, était en beaucoup de points identique au Blériot-Whippet qui eut beaucoup de succès à un moment en Angleterre. Il en différait surtout de par son moteur qui était, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par la photo, un monobloc 2 temps, 2 cylindres.

comme le Morgan, si admirablement conçu qu'il n'a subi que des modifications insignifiantes, et le Sociable A. C.; il y avait des quatre roues en grand nombre déjà. Chez nous, la Bédélia (moteur en V, transmission par poulies variables), l'Automobilette, d'autres encore, et en Angleterre, le Carden (moteur à l'arrière, chaînes), le Buckingham, le Globe, le G. N. (alors à courroie). Sur l'Adamson, on trouvait réunis un quatre cylindres et une transmission par courroie. Il y avait même de minuscules voiturettes qui, par leurs dimensions et leur poids étaient de très proches parentes du cyclecar; qui



Le cyclecar Blériot, carrossé en conduite intérieure. Ce cyclecar était, pour l'époque, un des plus élégants au point de vue ligne. La carrosserie était toute en contreplaqué. A côté, la partie supérieure du moteur, remarquer le ventilateur pour refroidir les 2 cylindres.

beaucoup de gens. De plus, c'était un préjugé très répandu — ne l'est-il pas encore aujourd'hui? — que le poids est la condition essentielle de la solidité.

re. Celle-ci avait épuisé les ressources des belligérants et notre pays avait été sans doute le plus rudement éprouvé, d'autant que nos alliés, sous l'apparence du droit, de la justice, ne se firent pas faute de soigner leurs intérêts et de transformer la paix en une avantageuse opération commerciale. L'économie devenait le mot d'ordre. L'essence était hors de prix, nos industriels ne disposaient que de quantités réduites de fer et de charbon. L'augmentation du prix de la vie réduisait les ressources de la plupart des gens. Le besoin d'un véhicule ultra-économique, aussi bien par son prix d'achat que par son entretien, se faisait sentir. Aussi le Salon de l'Automobile vit apparaître ou réapparaître un grand nombre de cyclecars.

Renouant avec la tradition d'avant-guerre, c'était le cyclecar motocycle qui était presque exclusivement représenté, mais sur un certain nombre, cependant, apparaissaient des solutions qui devaient mener rapidement à la voiturette. Il y avait quelques trois roues, mais la majorité se ralliait aux quatre roues. Certains étaient particulièrement originaux. Le Sicam, par exemple, était de conception entièrement nouvelle. Il employait un moteur qui est, croyons-nous, appelé à un grand avenir, le deux cylindres deux temps. Ce moteur, à cause de sa courbe de puissance caractéristique, et du poids réduit de la machine, s'accommodait de deux vitesses. A cet effet, les roues arrière, indépendantes, étaient entraînées par deux courroies, dont les poulies donnaient deux vitesses différentes. Des clabots engageaient tantôt une poulie, tantôt l'autre. Une roue était donc motrice en grande vitesse, l'autre en petite. L'embrayage se faisait par déplacement de l'essieu arrière. Un ressort transversal à lames assurait la suspension arrière. Plus tard, un nouveau type de Sicam fit son apparition, mais cette fois, la transmission s'effectuait par chaînes.

Le G. N. remporta un très vif suc-

cès, tant à cause de ses lignes élégantes qu'en raison de sa saine conception mécanique. Direction à quadrilatère, châssis en acier embouti, suspension par semi-cantilevers, l'appareil était à la voiturette. Mais son moteur bicylindrique en V, à 90°, refroidi par ailettes, était plutôt un moteur de motocyclette renforcé. Il était disposé transversalement et par l'intermédiaire d'un embrayage à cônes, un arbre transmettait la puissance à une boîte contenant des pignons d'angles. Par ce moyen, on entraînait un arbre transversal, sur lequel étaient montées 3 pignons que des clabots pouvaient engager. L'essieu arrière sur lequel étaient montées, fixes, les deux roues, comportait des pignons correspondants. De courtes chaînes réunissaient les trois jeux de pignons. Un quatrième jeu avec un couple d'engrenages pour renverser le sens du mouvement donnait la marche arrière. Il n'y avait pas de différentiel et le G. N. a été un des premiers à montrer l'inutilité du différentiel sur les cyclecars. La construction de cette intéressante machine fut entreprise par une de nos plus importantes fabriques d'avions et de moteurs, Salmson.

D'autres machines sont de cette année ou des deux années qui suivirent. Le petit Blériot présentait les organes d'une motocyclette, mais la transmission primaire était constituée par une courroie et le châssis était en frêne contreplaqué sur champ et armé aux extrémités.

Le Salon de 1921 vit paraître une machine extrêmement curieuse, si originale qu'on ne peut l'apparenter ni au cyclecar motocycle, ni au cyclecar-voiturette. C'est le Jacquemont. Un châssis coque, un monocylindre de 1.100 cmc., mais équilibré par un poids mu par une bielle supplémentaire, une transmission par galets de friction lisses, transmission finale par courroies plates.

Les trois roues continuaient à avoir des adeptes. Un certain nombre de constructeurs employaient une roue direc-

trice unique à l'avant. C'est le cas du Cyclanto et du Favori; le but poursuivi était d'obtenir un châssis triangulaire indéformable et léger. Un moteur bicylindrique était employé, mais le reste de la transmission suivait la pratique automobile.

D'autres cyclecars commençaient à évoluer de manière assez nette vers la voiturette, au moins par la disposition générale de leurs organes. Pourtant, il est un changement de vitesse qui, par sa simplicité et sa robustesse, parut parfaitement approprié au cyclecar. Ce sont les plateaux de friction. Aussi les trouvons-nous sur un grand nombre de cyclecars, comme le Weler (moteur bi-temps), le Fournier, le Phrixus, le Tholomé, etc.

Avec l'Eclair, c'est déjà une voiturette que nous avons. Deux cylindres en V, mais une boîte de vitesses sur le pont arrière. Le de Marçay présente des caractéristiques analogues.

La Quadrilette Peugeot, enfin, est, avec ses quatre cylindres et sa transmission, une charmante petite voiturette. L'absence de différentiel, les sièges en tandem du type primitif, la voie étroite à l'arrière, sont les seules différences.

Entre temps, la limitation de l'impôt à 100 francs, faisait sentir son influence, et tournait l'attention du grand public vers le cyclecar. Or, ce public n'avait que peu de sympathie pour la motocyclette et avait, au contraire, une extrême confiance dans les solutions répandues par l'automobile. De plus, dès qu'on recourait à la boîte de vitesses et aux engrenages, le quatre cylindre était, à cause de la régularité de son couple, particulièrement avantageux. Ainsi, une question de mode, d'une part, et des considérations techniques, d'autre part, influencèrent l'évolution du cyclecar.

(A suivre).

H. P. Borel-Luc

Une demoiselle conductrice de taxi monoplace

Le 18 juin, place de l'Etoile, 8 h. 45. Je me dirige tranquillement vers mon métro pour rejoindre le journal à 9 heures.

Tout à coup, en haut de l'avenue Carnot, j'aperçois un taxi monoplace bleu, le 4860-G.S., l'une des quadrilettes Peugeot que l'ami Hamon vient de lancer sur la place de Paris et qui permettent de se déplacer rapidement à bon marché.

C'est une jeune femme qui est au volant; elle est habillée d'un élégant cuir kaki, elle est coiffée d'un petit chapeau de cuir du meilleur goût: gants fauves, allure décidée. La voiture est propre, neuve, l'ensemble est parfait.

Tenté, je fais un signe et je monte. Je jette l'adresse:

— 5, rue Saint-Augustin, Mademoiselle.

— Bien, Monsieur.

Démarrage en douceur: 1^{re}, 2^e, 3^e, nous voilà partis. Nous descendons les Champs-Élysées, versons place de la Concorde, rejoignons le centre... rue

Saint-Augustin, nous voici arrivés. Ma conductrice a mené prudemment, faisant de la main gauche les signes de ralentissement prévus par les codes de circulation dans les virages et lors des freinages de l'allure.

Au moment de payer ma course, un tarif très réduit du reste, ma vieille nature de journaliste prend le dessus, et j'interviens l'élégante personne qui m'a conduit.

— Mille pardons, Mademoiselle, vous venez de transporter un reporter et je voudrais de vous une interview.

— Oh! vous allez parler de moi dans les journaux!

— Tranquillisez-vous, *Moto-Revue* sera discrète: par ma bouche, elle ne vous demandera pas votre âge, on ne le demande jamais à une jolie femme.

— Confusion, petit sourire... je continue.

— Vous vous appelez?

— Mlle Lessinnes.

— Vous conduisez votre taxi depuis longtemps?

— Depuis deux jours, j'ai été brevetée en quatre leçons et je n'ai jamais conduit que la quadrilette Peugeot.

— Vous aimez votre métier?

— Beaucoup. Il est agréable avec une telle voiture.

— Vous avez beaucoup de clients?

— Mais oui, et tous très aimables.

— Avant d'être adepte du volant, avez-vous pratiqué la motocyclette?

— Jamais. Mais j'ai fait beaucoup de bicyclette. J'aimais cet exercice.

Tout en parlant, Mlle Lessinnes me rend ma monnaie.

— Au revoir, Mademoiselle.

— Au revoir, Monsieur!

Le moteur ronfle... 1^{re}, 2^e, 3^e, embrayage en douceur, Mlle Lessinnes s'en va...

Rajon Taladi

ECHOS

Une poignée pratique.

C'est la poignée Luper-Berthet Mousse, qui, pneumatique, absorbe les vibrations du guidon; extrêmement légère et souple elle n'a rien de comparable aux poignées de caoutchouc courantes. Sa légèreté est obtenue par les innombrables cellules remplies d'azote qui existent dans la matière même. Avec une épaisseur de 10 mm., la poignée ne pèse que 35 grammes.

Créées par le champion Marcel Berthet, elles sont fabriquées par MM. Paillet et Berguin, 17, rue de Prague, Paris.

Avez-vous retenu
le premier n° de
**Voiturettes
Voitures Légères**
?

En marge du Sport.

Nous sommes heureux d'apprendre qu'au concours que vient d'organiser le T. C. F., à Grenoble, les deux Micromoteur ont remporté tous deux la plus haute récompense, c'est-à-dire la médaille d'or. De plus, Micromoteur a gagné la coupe de régularité du Touring-Club, destinée à l'équipe de deux ayant le moins de pénalisation.

Nous croyons devoir rappeler que Micromoteur avait déjà remporté le Grand Prix du T. C. F., gagné le Bol d'Or, avec 540 kilomètres en 24 heures, sans arrêt et de plus le Grand Prix de l'Auto.

Brochure sur demande à Micromoteur, 170, avenue des Batignolles, à Saint-Ouen.

Une boîte de vitesse pour Alcyonnettes.

Nous avons le plaisir d'annoncer à nos lecteurs que la Maison G. Picard vient d'établir un type de boîte de vitesse spécial pour Alcyonnettes, qui peut se monter instantanément sans l'aide d'un mécanicien.

Pour tous renseignements, s'adresser aux Usines Picard, 26, rue Carnot, à Courbevoie (Seine).

Après le Bol d'Or.

Il nous faut revenir sur l'intéressante démonstration faite au Bol d'Or par le cyclecar d'Aux.

Nous avons vu, en effet, pour la première fois, un cyclecar muni d'un mo-

Les villes à éviter.

ANGERS

Le préfet a dû remettre strictement en vigueur l'ordonnance limitant à 18 à l'heure la vitesse dans cette ville. Depuis lors, les agents verbalisent à tous les carrefours. Qu'on y prenne garde!

RENNES

Le maire de Rennes vient de prendre un arrêté fixant à 12 à l'heure la vitesse des autos dans sa cité. Et voilà les contraventions qui pleuvent dru comme grêle.

SAILLANS

Le maire de cette ville s'est donné le ridicule de faire faire une énorme pancarte indiquant que les autos ne devaient pas, sur son territoire, dépasser le 3 à l'heure! C'est sans doute le record... M. le maire de Saillans ferait mieux de prendre exemple sur son collègue d'Erôme, dans le même département, qui, lui, tolère très raisonnablement le 25 à l'heure.

NANCY

Le nouveau chef de la police nancéenne fait preuve d'une autophobie aiguë. Il veut faire revivre un vieil arrêté de 1920, limitant la vitesse des autos dans la ville à 10 à l'heure; il va créer des agents chronomètres (!) — tu parles! — qui prendront les temps sur 500 mètres et les contraventions, parait-il, vont pleuvoir...

Le prix de la Coupe de l'Armistice.

Il y avait foule, l'autre soir, à la Brasserie Excelsior pour la réunion du Moto-Club de France, car, en même temps que cette réunion, avait lieu la distribution des prix aux différents vainqueurs de la Coupe de l'Armistice.

Après avoir félicité les lauréats, M. Robert Sénéchal, président du M. C. F., procéda à la remise des récompenses et leva son verre au succès de la Coupe de l'Armistice 1924.

4.000 permis de conduire délivrés en un mois.

De 1899 à fin 1920, le département de la Seine a accordé 319.000 permis, soit annuellement 12.760 permis, environ 1.064 par mois.

Depuis, le nombre de permis a augmenté dans des proportions considérables. En février 1924, 2.800 permis, en mars 3.600, en avril 3.716 et le chiffre de mai doit dépasser les 4.000.

Pendant les quatre premiers mois de 1924, les services de la Préfecture de police ont distribué 5.500 cartes grises. Pour la même période de 1924, les chiffres totaux de la distribution des cartes grises en quatre mois, dépassent 25.000.

Pour la page pratique.

N'oubliez pas qu'une recette insérée dans la page pratique vous vaudra une bougie, et n'attendez plus pour nous en envoyer une... ou deux, ou plus!

Ecrire lisiblement et joindre un cro-

teur de 350 cmc. licence Causan, à refroidissement par eau, et d'une simplicité telle que le bas prix auquel il sera vendu ne nuira en rien à son bon fonctionnement et surtout à ses qualités de résistance et de durée.

En effet, grâce à ses courroies spéciales de transmission, parfaitement éprouvées, et son changement de vitesse progressif par poulie, qui lui donne toute une gamme de vitesse, d'Aux a pu supprimer sur son cyclecar tous les organes coûteux difficiles à établir de bonne qualité dans les voitures bon marché. Plus de boîtes de vitesse, de pont arrière, d'engrenages, etc... Un seul moteur et deux courroies.

Quant au moteur, nos lecteurs jugeront de suite de ses qualités quand ils sauront que le moteur qui a participé au Bol d'Or avait déjà effectué 8.000 kilomètres sans le moindre ennui, et même sans qu'il ait été vérifié pour la course.

De plus, bien que pesant plus de 400 kilos, le d'Aux a réussi, en se gardant une marge de plus de 500 tours moteur, à effectuer la nuit le tour du circuit à près de 64 de moyenne.

R. d'Aux, 12, rue Chauveau-Lagarde.

Automoto au Palmarès.

Les vélomoteurs et les motos légères Automoto, dont les débuts furent de splendides succès au Forez et à Planfoy, ne s'arrêtent pas sur une si brillante carrière. Le 15 juin, les vélomoteurs Automoto 100 cmc, engagés dans la course de côte du « Val de Cuech » enlevaient la première place de la catégorie en 5' 27" 3/5, battant le précédent record, dont le temps était 6' 15". Les bicyclettes à moteur construites par le populaire cycliste Christophe obtenaient la deuxième place en 5' 55". Nos félicitations à la grande marque Automoto et au vaillant constructeur Christophe.

A propos d'Assurances.

Depuis 1914, *Moto-Revue* fait des assurances pour ses abonnés. Cette longue expérience nous a permis d'ouvrir un « Service d'Assurances » des mieux organisé; nous avons toujours obtenu les meilleures conditions auprès des meilleures compagnies d'assurances, et nos abonnés nous ont, à plusieurs occasions, manifesté leur satisfaction d'être assurés par nos soins. C'est pourquoi, vous qui n'êtes pas encore assuré, pourquoi attendre plus longtemps. Demandez-nous la notice d'assurances que nous vous adresserons par courrier. Joindre un timbre à 0 fr. 25.

Assurances contre les accidents, l'incendie le vol, la D. A. S., etc., etc.

L'évolution

de la machine américaine.

Le manque de place nous oblige à remettre à un prochain numéro la suite de cette intéressante série d'articles.

Le changement de Vitesse

Dans l'article ci-dessous, Regairaz nous indique en quelques mots, l'art et la manière de changer de vitesse. Renseignement précieux pour nombre de pilotes qui ignorent beaucoup, si non tout de cette manœuvre, à en juger par les plaintes qui émanent de leurs boîtes par moments.

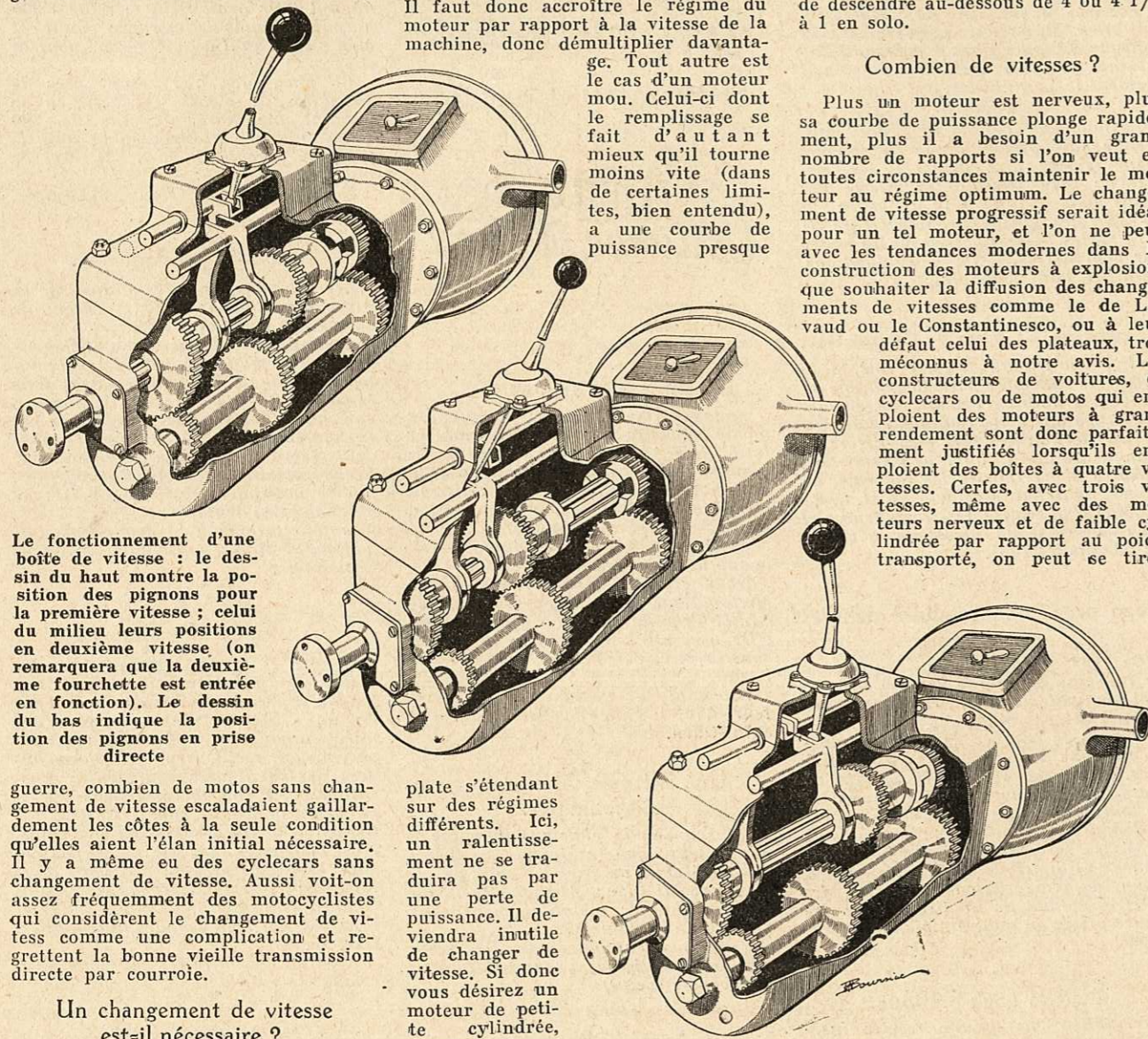
L'usage de certaines machines peut faire croire qu'un changement de vitesse est superflu. Voyez par exemple une voiture comme la Ford. La première des deux vitesses ne sert rigoureusement que pour le départ, et même il n'est pas impossible de démarrer directement en grande. Les grosses motos américaines, même montées avec un sidecar, montent pratiquement en grande toutes les côtes. Et avant la

deux temps. Le propre d'un moteur à régime élevé c'est d'avoir une courbe de puissance qui plonge rapidement au fur et à mesure que son régime diminue. Si donc une côte se présente et qu'elle amène un ralentissement de la machine, la puissance dont on dispose se trouve très réduite. Il n'y aura plus équilibre entre l'effort nécessaire pour gravir la côte et la puissance fournie par le moteur; celui-ci cale. Il faut donc accroître le régime du moteur par rapport à la vitesse de la machine, donc démultiplier davantage. Tout autre est le cas d'un moteur mou. Celui-ci dont le remplissage se fait d'autant mieux qu'il tourne moins vite (dans de certaines limites, bien entendu), a une courbe de puissance presque

d'employer avec de tels moteurs des multiplications exagérées dans le fallacieux espoir de réaliser un excédent de vitesse. Un gros moteur à faible compression, à régime peu élevé, s'accommodera de multiplications plus fortes. Certains gros moteurs de 1.000 cmc. de cylindrée pouvaient supporter un rapport de 3 1/4 à 1. Il ne serait pas à conseiller avec un moteur moderne de cette cylindrée, à haut régime, de descendre au-dessous de 4 ou 4 1/4 à 1 en solo.

Combien de vitesses ?

Plus un moteur est nerveux, plus sa courbe de puissance plonge rapidement, plus il a besoin d'un grand nombre de rapports si l'on veut en toutes circonstances maintenir le moteur au régime optimum. Le changement de vitesse progressif serait idéal pour un tel moteur, et l'on ne peut avec les tendances modernes dans la construction des moteurs à explosion, que souhaiter la diffusion des changements de vitesses comme le de Lavaud ou le Constantinesco, ou à leur défaut celui des plateaux, trop méconnus à notre avis. Les constructeurs de voitures, de cyclecars ou de motos qui emploient des boîtes à quatre vitesses. Certes, avec trois vitesses, même avec des moteurs nerveux et de faible cylindrée par rapport au poids transporté, on peut se tirer



Le fonctionnement d'une boîte de vitesse : le dessin du haut montre la position des pignons pour la première vitesse ; celui du milieu leurs positions en deuxième vitesse (on remarquera que la deuxième fourchette est entrée en fonction). Le dessin du bas indique la position des pignons en prise directe

guerre, combien de motos sans changement de vitesse escaladaient gaillardement les côtes à la seule condition qu'elles aient l'élan initial nécessaire. Il y a même eu des cyclecars sans changement de vitesse. Aussi voit-on assez fréquemment des motocyclistes qui considèrent le changement de vitesse comme une complication et regrettent la bonne vieille transmission directe par courroie.

Un changement de vitesse est-il nécessaire ?

Répondons comme les Normands : oui et non. Oui si notre moteur est un moteur à régime élevé, non si notre moteur est à régime lent et surtout s'il fonctionne selon le cycle à

plate s'étendant sur des régimes différents. Ici, un ralentissement ne se traduira pas par une perte de puissance. Il deviendra inutile de changer de vitesse. Si donc vous désirez un moteur de petite cylindrée, nerveux et capable d'atteindre une grande puissance, attendez-vous à changer souvent de vitesse, à moins que le moteur ne soit assez démultiplié. C'est d'ailleurs une erreur fréquente que

d'affaire, mais on n'ira jamais aussi vite qu'en usant du changement de vitesse pour maintenir en toutes circonstances le régime du moteur. Quant au changement de vitesse progressif,

comme le Rudge Multi ou le Zénith Gradua, nous en gardons le meilleur souvenir (1). Malheureusement, nombre de motocyclistes s'en servaient d'une manière ridicule et ne connaissaient que les deux rapports extrêmes. Ils passaient brutalement de la plus grande vitesse à la plus petite. Aussi les courroies ne pouvaient-elles résister longtemps à un traitement aussi cruel.

Avec un moteur à courbe de puissance presque plate il est inutile d'avoir un grand nombre de rapports. Nous voyons par exemple une machine comme la Scott qui pendant très longtemps n'a eu que deux vitesses. Le type à trois vitesses n'a d'ailleurs pas remplacé la deux vitesses. Un cyclecar comme le Violet, avec son 500 cmc. deux temps, n'a aucun besoin de plus de deux vitesses.

Par contre, si le poids est élevé par rapport à la puissance, le ralentissement en côte deviendra tel que le moteur ne tournera plus assez vite, malgré tout, pour donner la puissance nécessaire. Et plus le poids sera élevé, plus faible sera la côte qui produira ce ralentissement. Il faudra donc un second rapport pour les côtes plus fortes jusqu'à un pourcentage un peu plus élevé, un troisième pour les côtes encore plus dures. Si nous n'avions que deux rapports très espacés, lorsque nous passerions à la petite multiplication, le moteur tournerait bien à son régime, et même emballerait, sans que la puissance qu'il fournit soit utilisée.

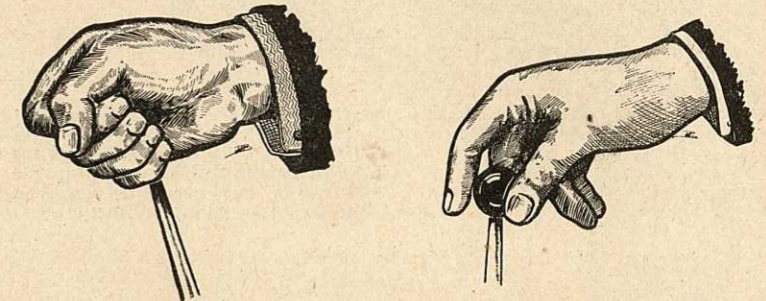
Ainsi donc un moteur nerveux à courbe de puissance rapidement ascendante, ou bien un moteur dont la puissance est faible par rapport au poids transporté, demanderont-ils trois ou quatre rapports. Un moteur

(1) Nous traiterons de ces changements de vitesse dans un prochain article.

mou, de forte cylindrée, remorquant un poids peu élevé, n'aura besoin que d'un petit nombre de rapports.

La manœuvre du changement de vitesse.

Si paradoxal que cela puisse paraître il y a un bon nombre de chauffeurs qui ne savent pas changer correctement de vitesse. Il y a certes des voitures anciennes où les engrenages sont usés, où les commandes et les fourchettes ont pris du jeu et avec lesquelles il est impossible de changer



Pour changer de vitesse, ne saisissez pas le levier à pleine main, ne le manœuvrez pas comme la barre d'un yacht. Prenez au contraire la boule entre le pouce et l'index, et, d'un mouvement rapide mais sans brutalité, passez le levier dans le cran voulu.

sans provoquer un affreux grincement. Mais avec une machine neuve un changement de vitesse doit s'effectuer sans bruit et sans effort. Le tout est de ne pas s'énerver, et de savoir ce que l'on fait. Il faut changer avec netteté, avec précision, mais sans brutalité. Si l'on manœuvre le levier de changement de vitesse juste au bon moment, il semblera que les pignons entrent d'eux-mêmes en prise sans heurt et sans choc.

La vitesse des pignons à leur circonférence doit être la même. La règle essentielle pour effectuer un changement correct c'est de se rappeler qu'il faut donner à la périphérie des pignons qui doivent entrer en prise, une vitesse

teur, ou bien isoler le moteur du train primaire en débrayant pour permettre à ce train, freiné par l'huile de la boîte, de ralentir.

Passer d'une petite vitesse à une grande.

Dans ce cas il faut réduire la vitesse de l'arbre primaire. Le pignon de l'arbre primaire qu'on va engager étant plus grand que celui qu'est en prise. Pour cela, il faut débrayer, marquer un temps d'arrêt pendant lequel l'arbre primaire ralentit, il devient dès lors facile d'engager la vitesse. Ne vous pressez donc pas quand vous montez la gamme des vitesses et surtout débrayez à fond. Avec certains types d'embrayages qui dégagent mal, le changement de vitesse peut être malaisé.

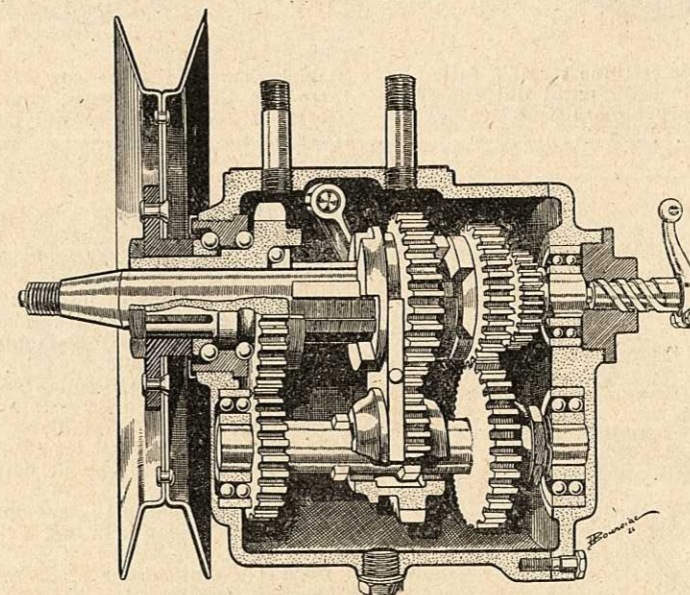
Passer d'une grande vitesse à une petite.

Il faut au contraire accélérer la vitesse de l'arbre primaire. Débrayez donc légèrement et seulement pour permettre au moteur d'accélérer, et lorsque le régime du moteur est devenu suffisant poussez en place le levier.

Avec un peu de pratique vous vous rendez compte, au son du moteur, du régime auquel il tourne. Il faut naturellement accélérer et non emballer le moteur.

Double débrayage.

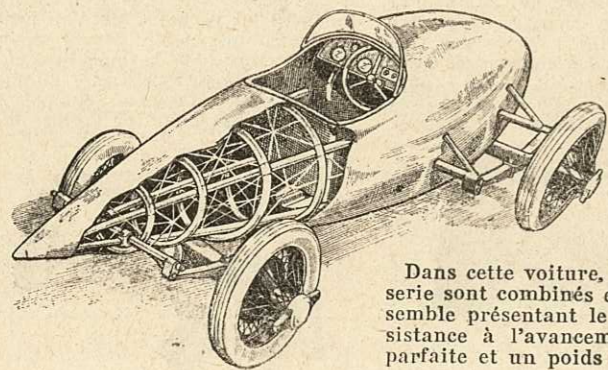
Cette manœuvre est utile avec certaines boîtes pour passer d'une grande vitesse à une plus petite. Elle consiste à débrayer à fond pour permettre au moteur d'accélérer et en même temps de dégager la vitesse en prise. On embraye ensuite très légèrement pour que le moteur entraîne l'arbre primaire et accélère sa rotation. On débraye alors et on pousse à son cran le levier de vitesse.



Une boîte de vitesse pour motocyclette la Sturmey-Archer. Les deux pignons du centre, continuellement en prise, sont mobiles, chacun sur son arbre respectif. La position indiquée est celle du point mort.

Les Nouveautés de la Quinzaine

Une Carrosserie originale



Dans cette voiture, châssis et carrosserie sont combinés et forment un ensemble présentant le minimum de résistance à l'avancement, une rigidité parfaite et un poids réduit.

Le châssis est de section circulaire et consiste en plusieurs anneaux de duralumin. L'ensemble est consolidé par des fils d'acier avec tendeurs, et présente l'aspect d'un fuselage d'avion. Le revêtement est en tôle d'aluminium, sans aucune aspérité. Les ressorts, avant et arrière, sont fixés sur des tubes transversaux, ceux d'avant servant également de support au moteur.

Il nous semble que, pour une machine de course, cette construction peut présenter certains avantages, mais pour une voiture de tourisme, il semble difficile d'établir des sièges d'accès faciles, des portières, etc., sans compromettre la rigidité et la solidité du fuselage.

Encore un deux temps original

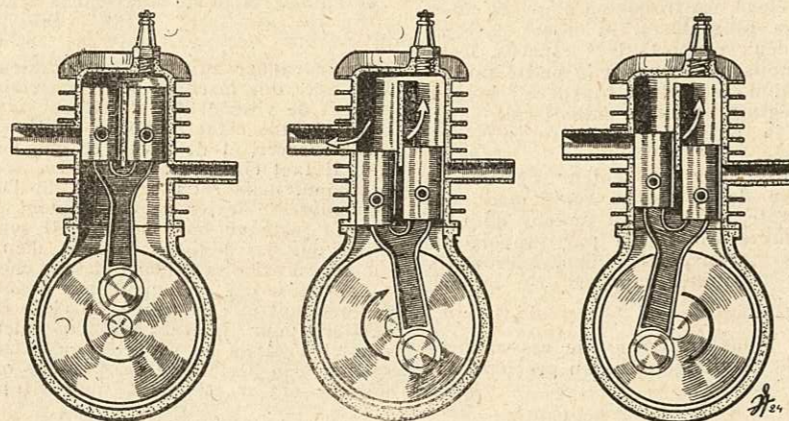
Il semble que malgré sa simplicité originale, le deux temps soit toujours susceptible de modifications, si l'on en juge par le nombre sans cesse croissant des inventions s'y rapportant, même dans sa forme primitive à trois lumières.

On remarquera que dans le deux temps à 3 lumières, le piston ferme l'admission, cependant qu'une section de l'échappement est encore ouverte à ce moment; il en résulte une perte de gaz frais qui filent avec les gaz brûlés.

Un fabricant autrichien y porte remède de la manière suivante :

Dans le cylindre se meuvent deux pistons séparés par une cloison verticale.

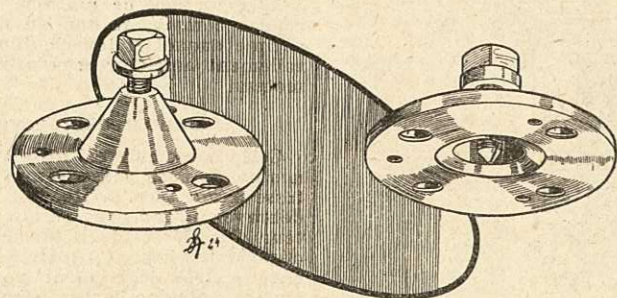
Ces pistons sont attelés à une seule bielle terminée par une fourche; il est facile sur les trois schémas de suivre le fonctionnement. On voit en particulier qu'une fois l'échappement fermé, l'admission reste encore ouverte, permettant ainsi une charge complète.



Une seule critique serait à faire : la présence de cette paroi qui chauffera beaucoup provoquera peut-être des déformations. Mais la question a été

magistralement résolue sur des deux temps de forme analogue, comme le Violet et le Garelli, ce qui, somme toute, donne confiance. S. G.

Arrache-moyeu et Poulie de frein



Cet appareil spécialement étudié pour roue Michelin à quatre trous est

l'auxiliaire indispensable de tout possesseur de Citroën

Il supprime l'emploi de deux appareils distincts et évite les démontages par chocs si préjudiciables aux arbres, roulements, etc... L'arrache-moyeu est constitué d'un plateau d'appui en acier estampé. La partie formant écrou est d'une épaisseur telle qu'elle permet les efforts les plus violents sans risque de déformation.

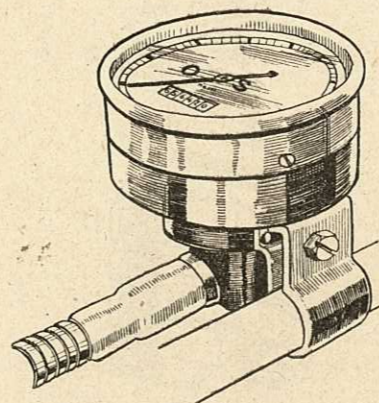
C'est en somme un accessoire indispensable que son prix met à la portée de tous.

Société d'applications et de fabrications industrielles, 14, rue de Bassano, Paris.

(Voir la suite, page 956.)

Compteurs et Indicateurs de vitesse

L'accessoire utile par excellence, pour ne pas dire indispensable, mais dont le fonctionnement reste généralement un mystère.



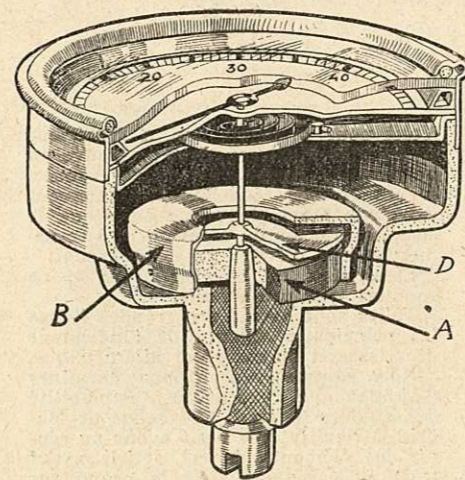
Mesurer une distance revient à compter les tours que fait une roue et connaissant sa circonférence, transformer par une graduation appropriée ce nombre de tours en unités de longueur. La vitesse étant la distance parcourue pendant un temps donné on l'obtient donc en connaissant le nombre de tours pendant l'unité de temps. Nous trouverons donc dans le boîtier deux mécanismes distincts : l'indicateur et le compteur.

Fonctionnement de l'indicateur de vitesse.

La vitesse étant fonction du nombre de tours par seconde, il faudra, lorsque ce nombre augmentera ou diminuera que ces variations fassent mouvoir une aiguille sur un cadran gradué.

Un indicateur simplement théorique pourrait être constitué sur le principe du régulateur à boules, les boules en s'écartant plus ou moins par la force centrifuge feraient monter ou descendre une bague coulissante entraînant à son tour une vis sans fin faisant mouvoir l'aiguille.

Pratiquement le problème est bien plus complexe, il faut des pièces tournantes ultra légères c'est la condition essentielle pour qu'elles puissent tourner continuellement pendant des années sans lubrification et usure appréciable.



Coupe du mécanisme de l'indicateur de vitesse O. S. A aimant, B collecteur de courant, D disque d'aluminium.

ciables — l'entraînement est également délicat ; là aussi il ne faut pas d'organes susceptibles de s'user et d'un remplacement difficile, pas d'organes bruyants et de trains d'engrenages absorbant une partie de la force motrice.

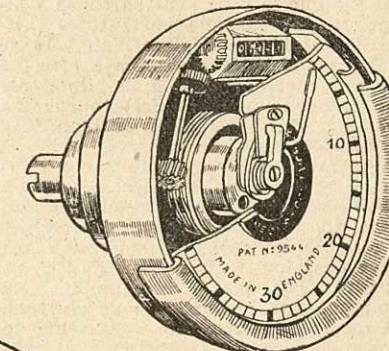
Les indicateurs magnétiques résolvent d'une manière élégante la difficulté, l'entraînement se faisant uniquement par force magnétique sans lien d'aucune sorte.

La meilleure preuve de leur sûreté de fonctionnement réside dans le fait que, fabriqués depuis dix-neuf par la maison française Q. S., 95 0/0 des indicateurs en service dans le monde entier sont magnétiques.

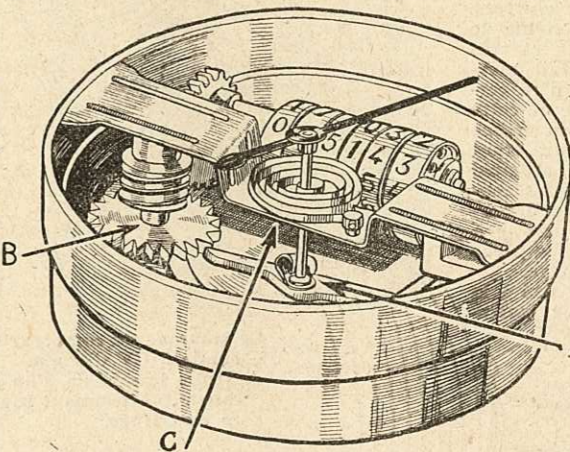
Un aimant circulaire A (voir la figure) tourne entraîné par un flexible. Au-dessus de cet aimant se trouve un disque en aluminium très léger et

tionnement est des plus simples. Au-dessus du disque D est placée une coupelle en fer doux B qui sert simplement de collecteur des courants de Foucault.

On a remarqué que l'intensité de ces courants utilisés variait avec la température ambiante ; pour avoir un indicateur toujours précis, quel que soit



Un indicateur anglais du type magnétique, remarquer la commande du compteur par couronne formant vis sans fin.



Le mécanisme du compteur kilométrique : A petite tige marchant par un excentrique et enclanchant à chaque tour une dent du pignon B.

n'ayant aucun lien avec l'aimant, ce disque est réuni à l'aiguille de l'indicateur par une tige verticale. L'aimant en tournant donne naissance à des courants parasites nommés courants de Foucault, leur action est d'entraîner le disque d'aluminium D. Cette action étant directement proportionnelle à la vitesse de rotation de l'aimant, plus celle-ci augmente, plus le disque tend à être entraîné et par conséquent à faire tourner l'aiguille. Mais à ce moment intervient l'action d'un léger ressort spirale qui tend, lui, à ramener l'aiguille au zéro.

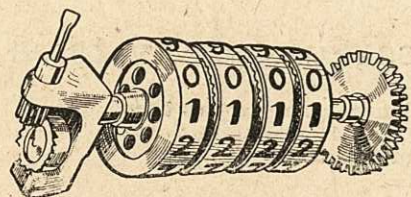
Donc pour une vitesse de rotation de l'aimant donnée, l'aiguille sera déviée d'une certaine quantité et prendra une position déterminée au moment où la tension du ressort équilibrera l'action de l'aimant.

Comme on s'en rend compte, le fonc-

sa température, il est nécessaire d'y remédier ; à cet effet est placé sur l'aimant un « slumt » métallique dont la théorie de fonctionnement serait trop longue à exposer ici, disons simplement que cette pièce intercepte plus ou moins de courant selon sa température et compense automatiquement, jouant en somme le rôle d'un trop plein.

Puisque nous parlons de l'influence de la température, remarquons en passant que c'est à cet écueil que se heurterait tout d'abord un indicateur à force centrifuge et, d'une façon générale, tout indicateur comportant des pièces lourdes, qui s'échaufferaient d'elles-mêmes très rapidement par leur propre fonctionnement, et donneraient des indications erronées par suite des dilatactions du métal.

Enfin, avantage incontestable en faveur des indicateurs magnétiques : l'équipage mobile, disque et aiguille, n'étant pas relié mécaniquement, mais magnétiquement au moteur ne peut subir aucune détérioration du fait d'à-coups ou de changements brusques dans la vitesse du moteur.



Le compteur journalier avec les engrenages de remise à zéro.

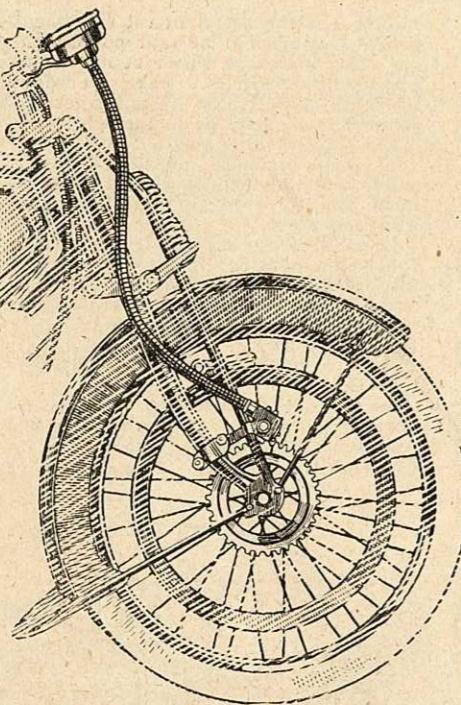
Fonctionnement du compteur.

Il s'agit là uniquement d'enregistrer des tours; la réalisation est donc simple: il suffit de calculer une démultiplication appropriée de manière à ce que lorsque la roue aura parcouru 1 kilomètre, la couronne portant les chiffres des unités se déplace d'un 1/10 de tour. Quand cette couronne a effectué un tour correspondant à 10 kilomètres par conséquent, elle a fait tourner sa suivante, celle des dizaines d'un 1/10 de tour, et ainsi de suite.

Généralement le compteur est double, il y en a un totalisateur où on laisse s'accumuler les kilomètres et un autre dit : journalier, que l'on remet à zéro chaque jour; comme on n'a guère occasion de faire plus de 999 kilomètres par jour, ce compteur ne comporte que 3 couronnes de chiffres.

Dans le compteur O.S. le système de remise à zéro est très simple et très rapide, à l'aide d'une clé on fait tourner la dernière roue, au bout d'un certain moment, quand un chiffre de cette couronne arrive en regard du même chiffre de l'autre couronne un ergot entraîne celle-ci à son tour, et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les couronnes soient au même chiffre, à partir de ce moment il ne reste plus qu'à tourner jusqu'à ce que tous les zéros viennent en regard de la fenêtre.

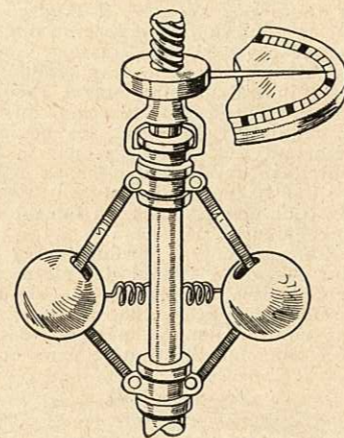
L'indicateur de vitesse étant fixé à la carrosserie sur la planche aux instru-



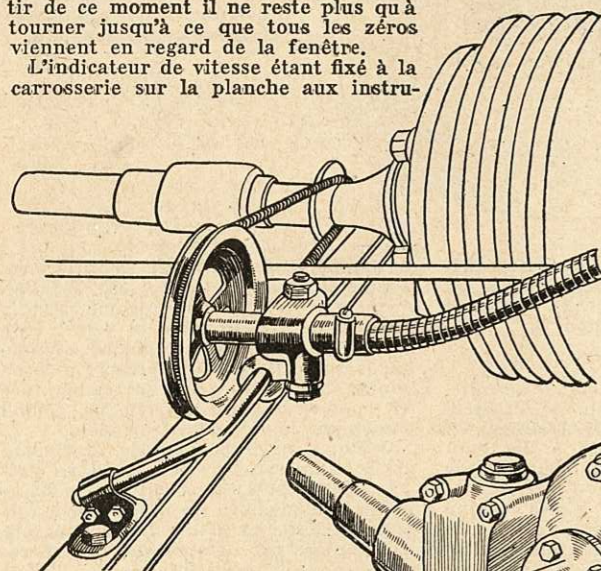
La constitution d'un flexible (échelle double environ).

Un flexible comme on s'en rendra compte par le croquis est constitué par un enroulement de fil de gros diamètre, l'espace entre les spires est comblé par un fil à section triangulaire formant un enroulement supplémentaire.

Un des montages du compteur O. S. sur moto.



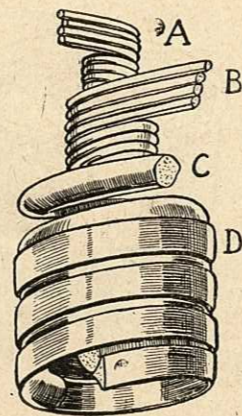
Le montage du compteur O. S. sur la 5 CV Citroën. A droite le schéma d'un indicateur fonctionnant par force centrifuge.



Le montage du compteur O. S. sur la quadrette Peugeot.

ments ou sur le guidon ou cadre d'une motocyclette, et prenant son mouvement d'un organe non suspendu, il est nécessaire que la transmission présente

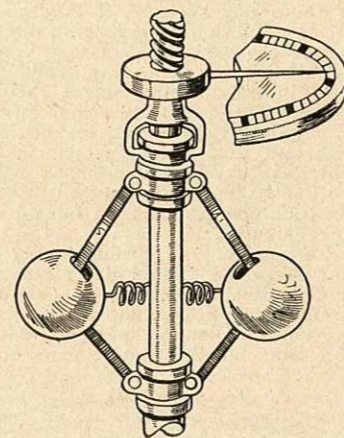
une certaine élasticité et d'autre part cette transmission présentant des coudes, on a adopté le flexible qui donne toute satisfaction par sa souplesse, son silence et qui est une transmission parfaite pour les mouvements de faible force.



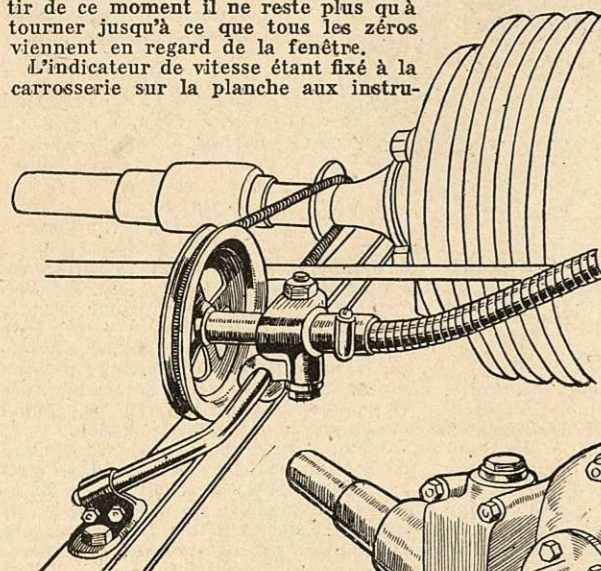
La constitution d'un flexible (échelle double environ).

Un flexible comme on s'en rendra compte par le croquis est constitué par un enroulement de fil de gros diamètre, l'espace entre les spires est comblé par un fil à section triangulaire formant un enroulement supplémentaire.

Un des montages du compteur O. S. sur moto.



Le montage du compteur O. S. sur la 5 CV Citroën. A droite le schéma d'un indicateur fonctionnant par force centrifuge.



Le montage du compteur O. S. sur la quadrette Peugeot.

ments ou sur le guidon ou cadre d'une motocyclette, et prenant son mouvement d'un organe non suspendu, il est nécessaire que la transmission présente

Voici pour la partie fixe. A l'intérieur de ce tube ainsi constitué se trouve un autre tube formé de deux enroulements en sens inverse, l'enroulement extérieur étant de même sens que le sens de rotation du mouvement à transmettre afin d'éviter un déroulement. L'ensemble est très silencieux et ne requiert que peu d'huile. Telles sont dans leurs grandes lignes les principaux organes de l'indicateur de vitesse et du compteur kilométrique. Nous sommes heureux pour terminer d'ajouter que c'est grâce à l'amabilité des ateliers Seignol, 12, avenue de Madrid, à Neuilly, que nous avons pu réunir les éléments de cet article ayant trait au compteur O.S., le promoteur des indicateurs magnétiques dont l'éloge n'est plus à faire.

J. G.

Le Sport de la Quinzaine

La course au clocher de l'A.C. ardennais.

L'A. C. Ardennais a fait disputer le 15 juin, avec grand succès, une course au clocher pour motos, sidecars, cyclecars et voitures.

Premier du classement général : Pierre Moreau.

La course de côte du Revert.

Le Moto Club Toulonnais a donné le 15 juin, une course de côte au Revert, sur 2.800 mètres. Toutes les épreuves se déroulèrent de façon parfaite, sauf un accident à la voiture de Tardy, accident fort heureusement purement matériel. Résultats :

- Bicyclettes à moteur. — 100 cmc.; 1. Sage, 6 m. 45 s.; 125 cmc. : 1. Galorini, 3 m. 5 s.; 175 cmc. : 1. Manté, 5 m. 18 s.
- Motocyclettes. — 250 cmc. : 1. Delsère, 5 m. 31 s.; 350 cmc. : 1. Daumas, 3 m. 29 s.; 500 cmc. : 1. Sabatier, 2 m. 46 s.; 1000 cmc. : 1. Gouloux, 2 m. 45 s.
- Sidecars. — 600 cmc. : Emeric, 4 m. 35 s.; 1.000 cmc. : 1. Chauchiron, 3 m. 9 s.

Le rallye Roanne-Vichy.

Le Rallye, organisé sur le parcours Roanne-Vichy par le Moto-Club Roannais, avec le concours du Moto-Club de Vichy, a obtenu un très bon succès.

C'est Burtin, sur Benjamin, qui se classa premier, n'ayant pas encouru un seul point de pénalisation. Voici le résultat :

- 1. Burtin (Benjamin), 0 point; 2. De la Celle (Terrot), 15 points; 3. Bonnetain (Amilcar), 18 points; 4. Rey (Amilcar), 25 points; 5. Melber (Voisi), 36 points; 6. Antoine (sidecar Indian), 45 points; 7. Depaux, 52 points; 8. Gouttebaron, 90 points; 9. Cretier, 90 points; 10. Brular, 90 points.

Course de Val de Cuech

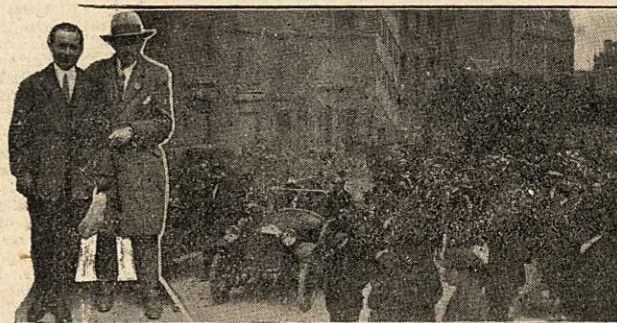
La célèbre course de côte du Val de Cuech, organisée par le M. C. de Salon, s'est disputée le 15 juin avec un plein succès. Le temps était superbe et jamais on n'avait vu autant de monde sur le parcours de l'épreuve.

- Voici les résultats :
- Vélocycleurs 75 cmc. — 1. Jouval (Micromoteur), 9 m. 56 s. 3/5.
- Vélocycleurs 100 cmc. — 1. Baudet (Automoto), 5 m. 27 s. 3/5; 2. Moulin (Automoto), 3. Kuntzmann (La Cyclette); 4. Maigrot (X...).
- Motos 175 cmc. — 1. Gili (Alcyon), 5 m. 2 s. 1/5; 2. Massonne (Griffon); 3. Durand (X...).
- Motos 250 cmc. — 1. Bacciocchi (Vélocette), 4 m. 49 s. 3/5; 2. Giraud (X...).
- Motos 350 cmc. — 1. Rolland (Terrot), 3 m. 37 s.; 2. Vache (D.F.R.); 3. Gaussergues (Magnat-Debon); 4. Gaudet (Terrot).



LES JEUX OLYMPIQUES DE MONTMARTRE. — Goupy, qui est arrivé en retard pour participer aux épreuves, paie son essence en faisant du transport en commun!

LES JEUX OLYMPIQUES DE MONTMARTRE. — La course de ralenti — il y avait foule — à gauche Godefroy, l'aviateur qui passa sous l'Arc de Triomphe, 3^e sur Renault, et Pierre Labric qui organisa les fêtes.



Le circuit des Beaumont.

L'intéressant concours de régularité pour vélomoteurs et petites motos organisé le 15 juin par le Moto Club Sénonais, sur le circuit des Beaumont, a été des plus réussis. Un classement général fut établi, d'après les moyennes réalisées, et les pénalisations récoltées; en voici le résultat :

- 1. Klein (Propulcycle, 175 cmc.), 33 pts; moyenne horaire : 52 kil. 500; 2. Rogier (Propulcycle, 175 cmc.); 3. Leroy (Monet-Goyon, 175 cmc.); 4. Giraud (Austral, 125 cmc.)

Le kilomètre à Alger.

La course du kilomètre lancé et arrêté organisée par l'Union Automobile Algérienne a eu lieu le 15 juin à l'Arba avec un plein succès. L'organisation était parfaite et le public s'est vivement intéressé aux performances accomplies.

Félicitons M. Philibert, le dévoué président de l'U.A.A., et ses collaborateurs, MM. Billon du Plan, Traoul, Jongla, Guieysse, Pichard, Meyer et Prévost. Résultats :

- LE KILOMÈTRE, DÉPART ARRÊTÉ :
- Vélocycleurs. — 1. Giraud (Automoto), 1 m. 19 s.
- Motos, 350 cmc. — 1. Vidal (Terrot), 46 sec. 1/5.
- Motos, 1.000 cmc. — 1. Astoul (Harley-Davidson), 39 s. 2/5.
- Sidecars. — 1. Leroux (Harley-Davidson), 50 s. 2/5.
- Cyclecars 1.100 cmc. — 1. de Tymosvosky (Amilcar), 45 s.
- Cyclecars course. — 1. Maury (Amilcar), 42 s. 1/5.
- Voiturettes 1.100 cmc. — 1. Rocca (Amilcar), 53 s. 2/5.

LE KILOMÈTRE, DÉPART LANCÉ :

- Bicyclettes à moteur. — 1. Giraud (Automoto), 1 m. 14 s. 3/5.
- Motos 300 cmc. — 1. Vidal (Terrot), 34 sec.
- Motos 1.000 cmc. — 1. Astoul (Harley-Davidson), 30 s. 2/5.
- Sidecars 1.000 cmc. — 1. Leroux (Harley-Davidson), 40 sec.
- Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Maury (Amilcar), 36 s. 2/5.
- Cyclecars course 1.100 cmc. — 1. Lutz (Amilcar), 31 s. 2/5.
- Voiturettes. — E. Roca (Amilcar), 40 s. 2/5.

Lire dans notre prochain numéro le compte rendu complet de cette série d'épreuves illustré de croquis de H. Boursiac.

Le Tourist Trophy.

Voici le classement de l'épreuve de 350 cmc. (Junior) :

- 1. Tremblow (sur New-Imperial). (Moyenne: 58 milles 28); 2. Ollerhead (sur Bradshaw), à 2 minutes; 3. Scott (sur A.J.S.).

La course de côte de Chaudanne.

La course de côte de Chaudanne, près de Besançon, organisée le 22 juin par l'Auto-Aéro Club Comtois, s'est déroulée en présence d'une magnifique affluence. La côte mesure un kilomètre et offre un pourcentage de 12 pour cent. Résultats :

- Vélocycleurs 75 cmc. — 1. Feintreny (Marant-Anzani), 3 m. 20 s. 4/5.
- Vélocycleurs 125 cmc. — 1. Viret (X...),



LES JEUX OLYMPIQUES DE MONTMARTRE. — La foule envahit « l'Audrodrome »!

- niol (X...), 4 m. 14 s. 4/5; 2. Orello (X...); 3. Bonnaud (X...); 4. Pichon (Morgan).
- Voitures tourisme 1.100 cmc. — 1. Castellan (Renault), 5 m. 6 s. 2/5; 2. Cavasse (Renault).

La Nocturne de Nogent-sur-Marne.

Le circuit mesurait 27 kilomètres et comportait 25 virages. Il fallait le couvrir 4 fois, soit un parcours total de 108 kilomètres. Beau succès.

LES RÉSULTATS :

- Vélocycleurs 100 cmc. — 1. Pitance (La Cyclette), 1 p.; 2. Dulien (La Cyclette), 8 p.; 3. Gaillard (Rovin), 47 p. (erreur de parcours).
- Motos 500 cmc. — 1. Muel (Douglas), 7 p.; 2. Maubert (New-Hudson).
- Motos 1.000 cmc. — 1. Borrigé (Harley-Davidson), 40 p.
- Sidecars. — 1. Guy (Harley-Davidson), 0 p.; 2. Delizy (Harley-Davidson), 2 p.; 3. Lensquel (Harley-Davidson), 30 p.; 4. Huyge (Indian), 40 p.
- Cyclecars. — 1. Zimmer (Hinstin), 6 p.; 2. Camby (Morgan).
- Voiturettes. — 1. Roger Ruénot (Soriano-Pédroso), 7 p. (erreur de parcours).

Organisation excellente, due à MM. Mostade, Camby, Van Leem, Vertongel, Pol et à tous les membres du M.C.R.N. La distribution des prix eut lieu immédiatement après l'épreuve. Citons : Mauve, Goupy, le lieutenant-aviateur Cotier, Marc Bella et M. Maubert.

lité du parcours par son coefficient spécial à sa catégorie (les coefficients ont été calculés en prenant, pour chaque catégorie, une moyenne de base). A ce produit seront ajoutés, à titre de pénalisation, autant de points qu'il y aura de minutes d'écart entre le temps mis pour effectuer la première étape et le temps qu'aurait mis le concurrent à couvrir cette première étape à la vitesse moyenne soutenue par lui dans la seconde. Quand l'écart sera inférieur à une minute, le concurrent aura droit à une bonification de 20 points. Le vainqueur sera celui qui aura totalisé le moins de points.

Deux catégories, amateurs et professionnels, ont été prévues. Nombreux prix. Le Challenge du M.C.R. (par équipes de 3) sera mis en compétition. Eng. (prof. 50 fr., amat. 10 fr.) au M.C.M., café du Siècle, Montargis (Loiret).

2 Août

Le Grand Prix d'Europe et le Grand Prix de Tourisme de l'A.C.F.

La circulation sur le circuit

La Commission Sportive de l'A.C.F. porte à la connaissance des intéressés qu'en vue de :

- 1° Sauvegarder la sécurité pub. que;
- 2° Tenir compte des réclamations qui lui sont parvenues;
- 3° Prévenir une usure rapide de la route;
- 4° Permettre les travaux en cours sur la route de la course, elle a pris la décision suivante :

« En dehors des jours et heures indiqués

ci-après, l'accès du Circuit de Lyon est formellement interdit, à partir du 22 juin et jusqu'à nouvel ordre, à toutes les voitures de course. Toute infraction entraînerait pour le coureur la disqualification. Les voitures de course d'un modèle ancien, même munies de carrosseries, sont comprises dans la présente interdiction. Les seules voitures autorisées doivent être des véhicules de tourisme, d'un type commercial de la marque montée par le coureur. »

Les essais

L'accès du circuit sera autorisé aux véhicules prenant part aux différentes courses, les jours ci-dessous de 5 h. à 8 h. 30 :

Jeu. 17 juillet : voitures inscrites dans le G.P. de Tourisme.

Vend. 18 juillet : voitures inscrites dans le G.P. d'Europe.

Sam. 19 juillet : cyclecars et motocyclettes inscrits dans les Grands Prix de l'U. M.F.

Lun. 21 juillet : voitures inscrites dans le G.P. de Tourisme.

Mardi 22 juillet : voitures inscrites dans le G.P. d'Europe.

Mer. 23 juillet : cyclecars et motocyclettes inscrits dans les Grands Prix de l'U. M.F.

28 Août

Le meeting de Boulogne.

A voir le nombre sans cesse croissant des demandes de renseignements, émanant à la fois des constructeurs et de tous ceux qui, en Europe, s'intéressent aux manifestations de l'activité automobile, on peut, dès à présent, présumer que le succès couronnera les efforts sans cesse accrues des organisateurs de cette

manifestation, qui a su prendre une toute première place parmi les grandes compétitions internationales.

Grâce à sa nouvelle formule, la Coupe Georges Boillot, qui constitue l'épreuve principale du beau meeting nordiste, va connaître cette année un succès tout particulier auprès des constructeurs.

Pour s'engager

Les engagements à droits simples pour toutes les épreuves seront reçus à l'Auto, 10, rue du Faubourg-Montmartre, Paris, jusqu'au 9 août à minuit; ceux à droits doubles seront définitivement clos le 16 août à minuit.

La brochure contenant des règlements sera adressée à toute personne qui en fera la demande à notre collaborateur Maurice Berson.

Décembre

Le circuit du Sénégal.

Le Circuit du Sénégal, la grande épreuve automobile de vitesse qui devait se courir le 25 mai, n'a pas eu lieu. Il avait été enregistré un nombre assez honorable d'inscriptions, mais il y eut au dernier moment tellement de forfaits que les organisateurs prirent la sage décision de reporter leur épreuve au mois de décembre, et, en outre, de la transformer en un concours de tourisme. Le classement, qui se fera par points, sera basé à la fois sur la vitesse, l'endurance, le confort, et la consommation. L'épreuve aura lieu sur le parcours Dakar-Kayes et retour, et sera dotée de prix importants. Les marques métropolitaines sont invitées à y prendre part, et ceci dans leur propre intérêt, le marché sénégalais pouvant être très fructueux pour elles. Eng. à l'Ouest Africain F. n. gais, 5, rue du Docteur-Thèze, Dakar.

Une nouvelle Revue

Les lecteurs de Moto-Revue qui étaient au Bol d'or le 7 juin n'ont pas manqué d'apercevoir perchée dans les arbres une énorme banderole annonçant la parution prochaine de Voiturettes et voitures légères; nombre d'entre eux nous ont même écrit pour avoir des renseignements complémentaires sur cette nouvelle revue et nous assurer par avance de leur appui. C'est donc avec assurance que nous donnons aujourd'hui des précisions sur Voiturettes et Voitures légères dont le premier numéro paraîtra le 1^{er} août.

Notre programme est simple : créer une revue vivante d'information pour cette catégorie d'automobilistes sans cesse grandissante et restée jusqu'à ce jour sans contact avec les choses de l'automobile et sans organe pour défendre leurs intérêts. Nous voulons parler des propriétaires des véhicules dénommés voiturettes (700 cmc.) et voitures légères (1.500 à 2.000 cmc.).

Cette revue, mensuelle d'abord, sera tirée sur un très joli papier avec couverture en deux couleurs. Son format sera celui de Moto-Revue dont elle bénéficiera d'ailleurs de l'organisation vieille de 13 ans. Parmi les articles de fond du premier numéro signalons au hasard : L'AUTOMOBILE AUX ETATS-UNIS (illustration) : La voiture américaine; son aspect ses avantages; le problème de la circulation en Amérique et les méthodes employées pour le résoudre. LES AUTODROMES (illustrations) : de l'utilité de l'autodrome; revue des autodromes européens et américains; l'autodrome de Miramas; l'autodrome Parisien de Montlhéry, etc. CARTES GRISES ET CARTES ROSES (illustrations) : Formalités administrative et circulaires de la préfecture de Police relatives à l'obtention du permis de conduire et de la carte grise. La dimension des plaques, etc., etc. PERTES MECANQUES (illustrations), etc., etc. Le premier numéro de Voiturettes

et Voitures légères contiendra plus de 50 illustrations photos et dessins. PRIX ET ABONNEMENTS : Le prix du fascicule de Voiturettes et Voitures légères sera de 1 fr. 50. L'abonnement de 12 numéros France et Colonies est de 12 francs; Union Postale, 15 francs. L'abonnement de 24 numéros : France et Colonies est de 24 francs; Union Postale, 30 francs.

Dans le but de favoriser les fidèles lecteurs de Moto-Revue nous avons décidé d'accepter jusqu'au 1^{er} août des abonnements pour Voiturettes et Voitures légères aux prix exceptionnel de 8 francs pour un abonnement de 12 numéros (France et Colonies) et 15 pour un abonnement de 24 numéros (France et Colonies). A nos lecteurs résidant à l'étranger nous ferons une remise de 30 0/0 sur le prix de l'abonnement dont la souscription nous parviendrait avant le 1^{er} août. Retenez dès à présent le premier numéro de Voiturettes et voitures légères.

Dans le but de favoriser les fidèles lecteurs de Moto-Revue nous avons décidé d'accepter jusqu'au 1^{er} août des abonnements pour Voiturettes et Voitures légères aux prix exceptionnel de 8 francs pour un abonnement de 12 numéros (France et Colonies) et 15 pour un abonnement de 24 numéros (France et Colonies). A nos lecteurs résidant à l'étranger nous ferons une remise de 30 0/0 sur le prix de l'abonnement dont la souscription nous parviendrait avant le 1^{er} août. Retenez dès à présent le premier numéro de Voiturettes et voitures légères.

LES AUTODROMES (illustrations) : de l'utilité de l'autodrome; revue des autodromes européens et américains; l'autodrome de Miramas; l'autodrome Parisien de Montlhéry, etc. CARTES GRISES ET CARTES ROSES (illustrations) : Formalités administrative et circulaires de la préfecture de Police relatives à l'obtention du permis de conduire et de la carte grise. La dimension des plaques, etc., etc. PERTES MECANQUES (illustrations), etc., etc. Le premier numéro de Voiturettes

et Voitures légères contiendra plus de 50 illustrations photos et dessins. PRIX ET ABONNEMENTS : Le prix du fascicule de Voiturettes et Voitures légères sera de 1 fr. 50. L'abonnement de 12 numéros France et Colonies est de 12 francs; Union Postale, 15 francs. L'abonnement de 24 numéros : France et Colonies est de 24 francs; Union Postale, 30 francs.

Par-ci, par-là.

Après le Grand Prix de Suisse.

On sait que dans le Grand Prix de Suisse des sidecars, disputé le 14 juin, Laeser, sur Harley-Davidson, avait terminé premier en 3 h. 17 m. 29 s., battant de 9 minutes le deuxième, Verdy, sur Metosacoche, mais qu'il avait été disqualifié par le jury, son passager ayant été à bicyclette chercher un maillon de chaîne au ravitaillement.

Le 23 juin, la Commission sportive de l'Union Motocycliste Suisse a infligé la décision du jury, et rétabli Laeser comme vainqueur de la catégorie des sidecars 1.000 cmc.

L'affaire a soulevé un gros conflit; M. Delessert, président du jury, a démissionné de la Commission sportive, dans laquelle il représentait l'Automobile Club.

On prête à Verdy (Motosacoche) l'intention d'interjeter appel auprès de la Fédération Internationale.

M. V... a adressé une plainte au maire de Cambrai. Il est inadmissible, en effet, que certaines routes soient barrées la nuit par des passages à niveau qui ne s'ouvrent pas, sans qu'au moins on en soit avisé avant de s'y engager.

Faucille. Le monument s'élève à l'endroit même de l'accident. Des discours furent prononcés par M. Monti, par M. Senni, consul d'Italie, par le sous-préfet de Gex, par M. Empeyta et par l'ingénieur Marchetti.

Le Salon de Londres.

Le Salon anglais ouvrira ses portes le 16 octobre, c'est-à-dire trois jours après la fermeture du Salon français. Or, il est matériellement impossible d'exposer le 16 octobre, à Londres, un véhicule qui figurait encore le 12 au Grand Palais à Paris.

Aussi, la Société des Constructeurs et Négoçiants anglais d'Automobiles a-t-elle décidé, à la suite d'observations émises à cet égard par la Chambre Syndicale des Constructeurs de France, de trouver un arrangement afin d'admettre à l'Olympia, à Londres, les voitures et châssis présentés au Salon de Paris.

D'autre part, les maisons allemandes et autrichiennes ne seront pas admises au Salon anglais, d'après la décision du Syndicat anglais, tant que la question des réparations ne sera pas réglée.

A la Fédération nationale des clubs automobiles de France.

Le Conseil permanent de la F.N.C.A.F. a tenu sa réunion mensuelle le 22 juin, dans les Salons de l'A.C.F., place de la Concorde, sous la présidence de M. le Comte Robert de Vogüé.

Après avoir pris connaissance des différents rapports des clubs affiliés sur l'installation et le fonctionnement du nouveau service créé pour la délivrance des permis de conduire et procédé à la mise au point du système de répartition des zones d'influence des clubs, les membres du Conseil procédèrent à un échange de vues sur l'étude d'un règlement unique pour les courses d'automobiles.

Ce règlement, sur le principe duquel les membres du Conseil de la F.N.C.A.F. sont complètement d'accord, devra faire l'objet d'une étude très approfondie et de pourparlers avec le pouvoir sportif international. Néanmoins, il est à peu près certain, toute diligence allant être faite, que cette réglementation unique ne tardera pas à voir le jour, et cela pour la plus grande satisfaction de tous ceux qui s'intéressent au sport automobile.

Les Nouveautés de la Quinzaine (Suite)

Une nouvelle fourche Webb pour machine de sport.

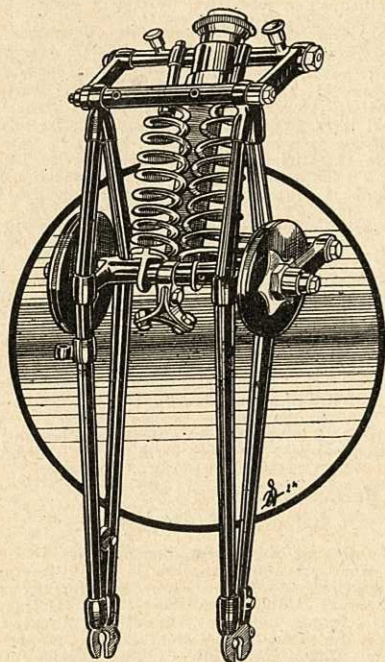
Sous la dénomination de « modèle 800 », la firme bien connue Webb and Co Ltd de Birmingham, vient de créer

L'emploi de deux amortisseurs « B et D » a permis de réduire considérablement la charge des deux ressorts de compression, travaillant ainsi d'une façon beaucoup plus souple. Les disques de friction des amor-

de-boue très larges, de freins avant de n'importe quelle dimension et du graissage sous pression.

Un étai à rotule.

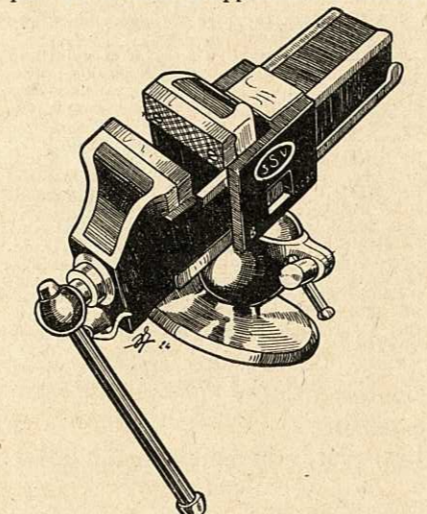
Un outil très ingénieux fabriqué par la Société d'Applications Indus-



une fourche très remarquable particulièrement au point de vue solidité. Chaque côté est constitué par un double triangle de tube conique extrêmement épais.

UNE DATE A RETENIR
- LA SEMAINE DU -
17 au 24 Août
pendant laquelle se déroulera une grande épreuve de long tourisme compact pour le -
Brassard d'Honneur
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS
Organisé par
MOTO REVUE

tisseurs qui n'ont pas moins de 12 centimètres de diamètre, sont en asbestos amalgamé avec une résine synthétique. Une pièce extra forte en forme d'étoile permet de faire varier instantanément la valeur de la friction avec le poids du cavalier. Enfin, particularité intéressante, cette fourche permet l'emploi de gar-



trielles est l'étai à rotule S.S.V.; son montage sur rotule permet de l'incliner dans tous les sens à un angle de 45°. Une autre disposition est le système de déclenchement permettant le serrage et le desserrage instantané de mâchoires.

Une route fraîchement goudronnée cause un grave accident.

Sur la route de Nancy à Bar-le-Duc se produisit, récemment un grave accident : une auto, à la suite d'un dérapage, s'écrasa sur un arbre; le conducteur était tué, les deux passagers grièvement blessés, la voiture anéantie.

Or, le dérapage était dû à un goudronnage fraîchement refait, non recouvert de sable et qu'aucune pancarte n'annonçait; de plus, si l'auto avait dû faire un brusque crochet, c'était pour éviter un camion des Ponts et Chaussées abandonné sur la partie de la route défective.

Estimant, dans ces conditions, que l'Administration était responsable de l'accident, la Compagnie d'Assurances avec laquelle avait traité le propriétaire de la voiture, a intenté à l'Etat un procès; le résultat en sera intéressant à retenir.

Les passages à niveau qui ne s'ouvrent pas...

Dans la nuit du 14 au 15 juin, vers 3 h. 30, M. V..., sortant de Cambrai en auto par le chemin d'Awoingt, se trouva subitement en présence d'un passage à niveau fermé et non éclairé. Ayant constaté que la barrière était fermée à clef, il dut faire, dans la nuit, marche arrière, et accomplir un détour de plusieurs kilomètres pour continuer sa route...

En préparation... Un ouvrage pratique et complet, à l'usage des débutants et aussi des pratiquants, à la portée de tous. . . . Plus de 250 pages.

CYCLECARS ET VOITURETTES LÉGERES
Édité par
MOTO REVUE

sion en Suisse. Il est délivré dorénavant, à la frontière du canton de Genève, des cartes valables trois jours, au prix de 5 fr. français, exonérant complètement les automobilistes du dépôt des droits de douane suisses. Si l'automobiliste désire séjourner plus longtemps, il peut lever un triptyque auprès de l'A.C. de Suisse à Genève, 3, rue du Mont-Blanc, ou faire remplacer sa carte provisoire par un passavant, moyennant le dépôt des droits. — M. B.

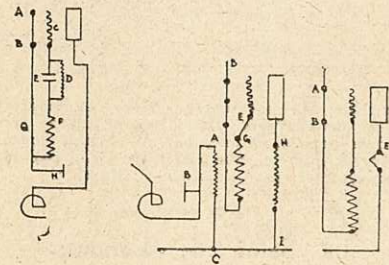
A la mémoire de Lampiano.

Le 22 juin, a eu lieu, à Gex, l'inauguration du monument élevé en souvenir d'Evasio Lampiano, le coureur de la maison Fiat, qui se tua le 14 juin 1923, dans la montée de la



Le Montage d'un poste.

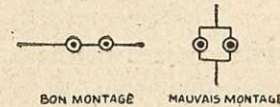
La réaction peut être constituée par deux enroulements (sens contraire) plus ou moins couplés. La plaque de la première lampe est reliée à l'entrée du primaire du trans-



formateur haute fréquence (H. F.). La sortie du primaire de ce transformateur va au pôle positif + de la batterie de plaques (80 volts).

Le filament de la seconde lampe est relié, d'une part, au pôle positif et, d'autre part, au pôle négatif de la batterie de chauffage (A + 4V et B - 4V).

La grille C est reliée à une résistance de 4 mégohms (D) que schunte un condensateur fixe d'environ 1/20.000 de microfarad (E); elle est ensuite reliée à l'entrée du secon-



daire du transformateur H F. La sortie du secondaire du transformateur H F est relié d'une part au filament de la deuxième lampe (G) et d'autre part à l'armature d'un condensateur fixe (H).

La plaque de la deuxième lampe est reliée à l'entrée du secondaire de l'enroulement réactif (I).

La sortie de cet enroulement est reliée à l'entrée du primaire du premier transformateur B F (A) et d'autre part à l'autre armature du condensateur fixe dont il est question pour la seconde lampe (B) (condensateur du secondaire du transformateur H F et non condensateur shuntant la résistance).

La sortie du primaire du premier transformateur B F est reliée au pôle positif de la batterie de plaque (C).

Le filament de la troisième lampe, après être relié de part et d'autre à la batterie de chauffage (D + - E) est relié de par le pôle négatif, à la sortie du secondaire du premier transformateur B F (F). L'entrée de ce transformateur étant reliée à la grille de la troisième lampe (G).

La plaque de la troisième lampe est reliée à l'entrée du primaire du deuxième transformateur B F (H) et la sortie du primaire de ce transformateur au pôle positif de la batterie de plaque (I) (80 volts).

Le filament de la quatrième lampe, après être relié de part et d'autre aux pôles de la batterie de chauffage (A + B -) est relié de par le pôle négatif à la sortie du secondaire du D, ce transformateur étant relié à la grille (D).

La plaque de la troisième lampe est reliée à une borne de l'écouteur de l'autre borne au pôle positif de la batterie de plaque (G) (80 volts).

Enfin, le pôle négatif de la batterie de 80 volts est relié au positif de la batterie de 4 volts.

Les renseignements ci-dessus permettront à l'armateur de monter dans le coffre préparé à cette attention les organes du poste de réception.

Nous recommandons de faire des connexions aussi courtes que possi-



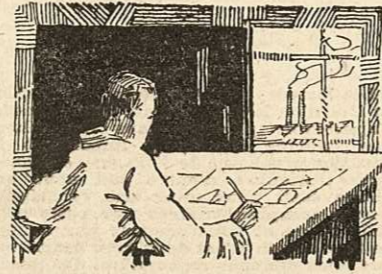
ble, d'employer des fils parfaitement isolés.

Monter les fils de chauffage des filaments en parallèle sur le support ci-dessus.

Brevets nouveaux.

- Duty.** — Frein à air pour véhicules automobiles.
- Jonesco.** — Perfectionnements apportés aux freins avant pour véhicules automobiles.
- Vautier.** — Tige de selle à suspension élastique pour motocyclettes et cycles.
- Trémolières et Terrier.** — Dispositif de changement de vitesse.
- Andersen.** — Changement de vitesse.
- Kryn.** — Nouveau principe et nouveau montage pour frein sur roues d'automobiles et autres.
- Bonin.** — Ecrans et clefs à ailettes amovibles.
- Claus.** — Dispositif de freinage pour cycles ou motocycles.
- Gauthier.** — Direction automatique à suspensions articulées avec roues indépendantes pour automobiles.
- Harrigan.** — Mécanisme automatique de frein pour voitures automobiles.
- Cachemaille et Personnetaz.** — Procédé de renforcement ou de réparation des fourches avant de motocyclettes.
- Masson.** — Système de frein à serrage puissant pour cycles et motocycles.
- Saporta.** — Dispositif pour utiliser dans les meilleures conditions de rendement les moteurs en général et spécialement ceux des automobiles.
- Boyer.** — Dispositif d'alimentation des moteurs à huile lourde et essence.
- Bérili.** — Perfectionnements aux dispositifs de nettoyage des pare-brise.

Communiqué par l'Office des Brevets d'Invention de M. H. BOETTCHER fils, ingénieur-conseil, 39, boulevard Saint-Martin, Paris.



Causerie sur les Brevets

Délivrance des Brevets.

Les brevets dont la demande aura été régulièrement formée seront délivrés, nous appelons spécialement l'attention des inventeurs sur ce point, sans examen préalable, aux risques et périls des demandeurs, sans garantie soit de la réalité, soit de la nouveauté ou du mérite de l'invention, soit de la fidélité ou de l'exactitude de la description.

Les inventeurs doivent donc bien se souvenir que le brevet qui leur est délivré peut parfaitement être annulé dans la suite. La vie d'un brevet est, en effet, une chose précaire, et si, à un moment donné, un tiers vient prouver que l'invention n'était pas nouvelle au moment du dépôt, c'en est fait du monopole concédé par l'Etat.

Pendant toute la durée du brevet, toute personne y ayant intérêt est fondée à en contester la validité et à prouver devant les tribunaux qu'il a été délivré à tort pour une ou plusieurs des raisons prévues par la loi. Trancher le litige appartient aux tribunaux, qui doivent être saisis par le demandeur.

Ces considérations présentent un grand intérêt, car beaucoup d'inventeurs se figurent que le fait d'obtenir un brevet français leur donne un privilège certain sur leur invention; ils le considèrent comme un diplôme, une reconnaissance officielle de leurs droits par l'Etat.

C'est une erreur, et il faut se garder de ces illusions qui trompent souvent les inventeurs et quelquefois leurs clients, pour qui la mention « Brevet d'invention » présente je ne sais quel attrait.

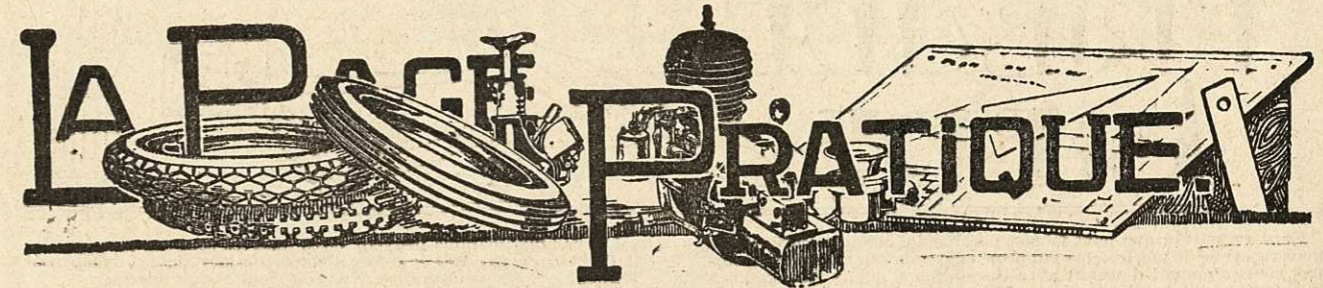
En somme, rien n'est plus simple que d'obtenir un brevet, puisque c'est S.G.D.G., et le titre, en lui-même, n'a pas de valeur; ce qui compte, c'est la valeur intrinsèque de l'invention. Le Gouvernement délivre tout ce qui n'est pas contraire à la loi, du moment que les formalités prescrites sont remplies comme il convient.

C'est du reste ce système qui ne donne au brevet français qu'une valeur relative tenant peu les industriels et les capitalistes. On conçoit du reste cette façon de voir et on souhaite que notre loi soit transformée dans le sens de l'examen préalable, afin que les brevets ne soient pas délivrés sans filtrage et qu'ils puissent constituer des titres sérieux, pour donner aux inventeurs, aux capitalistes et aux consommateurs une sécurité qui leur fait défaut actuellement.

Pour en revenir au brevet, sitôt que la demande en aura été reconnue régulière, l'Office national adressera à l'inventeur ou à son conseil une lettre qui l'en informera et lui fera connaître que le brevet sera délivré à son ordre d'enregistrement, conformément à l'article 10 de la loi du 5 juillet 1844, lorsque l'on aura versé la taxe de délivrance de 10 francs fixée par l'article 3 de la loi du 26 juin 1920 et l'article 10 du décret du 11 septembre 1920.

Dans le cas où la taxe de délivrance ne serait pas versée, il serait sursis à la délivrance du brevet jusqu'à son paiement.

Il est à noter, de plus, que, faute de l'acquiescement de cette somme dans un délai de trois mois à dater de la notification adressée à cet effet au demandeur, la demande de brevet ou d'addition sera réputée non avenue. La taxe de 125 francs versée lors du dépôt restera, dans ce cas, acquise au Trésor.

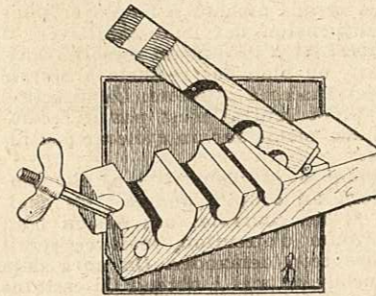


Quelques suggestions intéressantes, croyons-nous, qui nous sont communiquées par nos lecteurs. Notre service artistique se charge d'illustrer toutes les recettes, mais les auteurs sont néanmoins priés de joindre un croquis quelconque.

Pour tenir commodément des tubes.

On éprouve généralement assez de difficulté à tenir un tube pour le fileter car alors il tourne dans la main, ou pour le souder sans se brûler. Le tenir dans une pince est évidemment commode mais vous risquez, soit de le rayer, soit de l'aplatir.

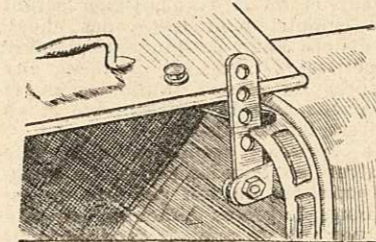
Un accessoire utile à ce point de vue sera constitué par deux plaquettes de bois réunies par une charnière quelconque. Ces deux plaquettes seront creusées de demi-cylindres se correspondant une fois l'ensemble fermé. On aura soin de creuser des emplacements



correspondants aux différents calibres que l'on utilise généralement. Ceci fait on lime très légèrement une des surfaces de contact de manière à ce que les trous diminuent de volume. Un écrou à oreilles avec la tige filetée montée sur pivot servira au serrage.

Un arrêt de capot facile à faire.

Lorsque le capot relevé, vous êtes attentivement penché sur le moteur, en train de revisser ou de vérifier un organe, il est très désagréable de recevoir brusquement sur la tête le volet du capot qui, à la suite de quelques tré-



pidations a quitté son équilibre instable.

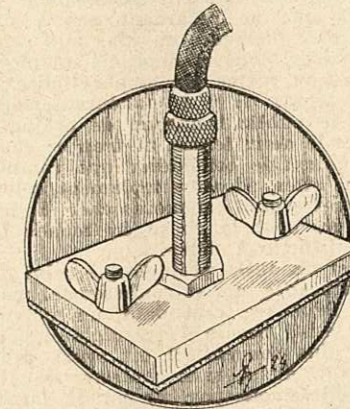
Pour éviter cette sensation de guillotine miniature, il faut mieux prévoir un loquet que l'on fabriquera très facilement de la manière qu'indique notre

croquis. Au besoin, chipez froidement un montant de la longueur voulue dans la boîte de « Meccano » de votre géniteur, ces petites plaquette sont tout à fait indiquées; malheureusement nous ne connaissons pas de recette pour empêcher le gosse de pleurer.

Chez vous retenez le 1^{er} numéro de Voiturettes Voitures Légères

Vidange complète des vieilles huiles.

La boîte de vitesses et le pont arrière sont généralement pourvus d'un regard



pour l'inspection et d'un bouchon de vidange.

Pour vider l'huile usagée, il suffit évidemment de dévisser le bouchon, mais l'évacuation de l'huile est longue et se fait incomplètement par suite de son épaisseur.

Un moyen d'accélérer l'opération consiste à faire marcher la voiture un certain moment pour que l'huile devienne plus fluide; ensuite on remplace la plaque de regard par une plaquette préparée à cet effet. Cette plaquette en bois ou en métal se fixera sur les goujons mêmes de la plaque de regard; la

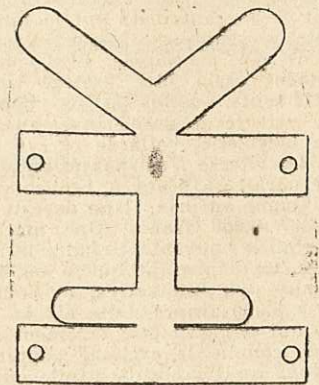
partie inférieure pourra être munie d'une plaque de caoutchouc pour assurer une meilleure adhérence.

Une vieille valve soudée au milieu de la plaque, permettra, en y adaptant une pompe, d'envoyer de l'air sous pression qui fera sortir complètement l'huile usagée.

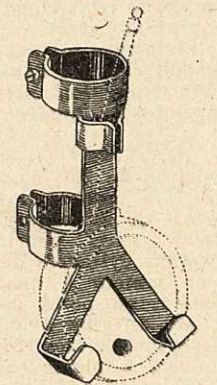
En tout cas n'oubliez pas de dévisser le bouchon de vidange avant de pomper de l'air sous peine de voir l'huile suintier par tous les joints et vous éclabousser quand vous enlèverez le bouchon.

Un fixe-burette.

Ce fixe-burette est extrêmement facile à faire. Il suffit de découper dans un

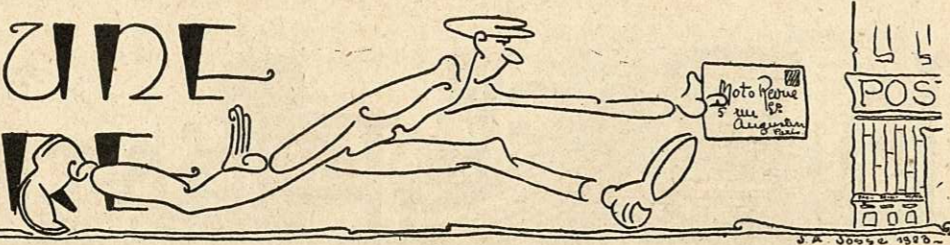


feuillard de 4 ou 5 m/m d'épaisseur, une pièce ayant la forme ci-dessus. On percera ensuite les quatre trous aux



endroits indiqués aussi sur le dessin, ces trous recevront les petits boulons de 3 qui tiendront le fixe-burette sur un des tubes du cadre, au choix.

TRIBUNE LIBRE



Dans cette rubrique nous faisons paraître les communications que nous recevons de nos lecteurs étant bien entendu que nous ne sommes pas nécessairement d'accord avec ces derniers quant aux opinions qui s'expriment, opinions qui ne sauraient engager que leurs auteurs.

Les communications peuvent être insérées sous un pseudonyme si l'auteur en exprime le désir, mais ce dernier devra indispensablement nous le transmettre avec son nom et son adresse.

Le cyclecar Populaire

Je suis avec un vif intérêt la campagne de *Moto-Revue* en faveur du cyclecar populaire et je me permets de vous envoyer mes vœux sur cette question.

L'évolution du cyclecar de luxe vers la voiturette ne doit pas nous faire croire que le cyclecar est une impossibilité, et que le sidecar est destiné à rester le seul moyen de transport vraiment économique pour deux personnes. Sans méconnaître un seul instant les qualités du sidecar, en reconnaissant au contraire qu'il est simple, robuste et économique, il nous faut cependant constater le gros inconvénient qu'il présente : c'est qu'il ne protège le conducteur ni contre la poussière, ni contre la pluie. Cela peut réjouir un sportsman pour lequel ce courant d'air qui le fouette semble vivifiant, mais n'est pas du goût de tout le monde. Etre confortablement assis, être protégé contre les éléments, connaître le confort d'une voiture de grand luxe, au prix d'une bicyclette, voilà le rêve à réaliser. La vitesse n'est pas essentielle ; le 50 paraît suffisant à beaucoup de gens. Quant au prix, il ne devrait pas dépasser 5.000 francs. Une machine confortable, pouvant atteindre le 50 à l'heure, ne dépensant que 3 ou 4 litres aux 100 kilomètres, et coûtant de 4 à 5.000 francs, telle est la machine qui pourrait être vraiment considérée comme le cyclecar populaire. Ajoutons qu'il faudrait qu'elle eût de l'œil et eût, au moins extérieurement, l'air d'une petite voiturette. Le public, et surtout le public qui n'a pas la moindre notion de mécanique, ne peut admettre le trois roues. Discutez avec un profane, et il vous sortira toujours les mêmes arguments : c'est laid et ça doit chavirer dans les tournants. Nous serons donc presque fatalement amenés au quatre roues.

Le moteur

La cylindrée de 350 cmc., adoptée par un certain nombre de constructeurs, permet de remorquer aisément un cyclecar, mais pourtant nous avouons qu'une cylindrée de 5 ou 600 cmc, et un moteur à quatre temps présenteraient, au point de vue qui nous occupe, certains avantages. Un moteur de cylindrée très réduite fonctionne souvent à pleine charge et a besoin de soins plus fréquents. Nous croyons qu'une cylindrée plus forte, et un moteur où la robustesse sera la qualité dominante, sera préférable. Avec une cylindrée plus forte, on pourra atteindre la puissance suffi-

sante avec un régime et une compression modérée. On aura donc un moteur moins délicat, et qui pourra fonctionner avec un minimum de soins. Mais dès l'instant que nous dépassons le demi-litre de cylindrée, la consommation un peu plus élevée du deux temps pourrait être un léger inconvénient. Les quatre cylindres à quatre temps n'est pas extrêmement coûteux à construire, mais dans ces cylindrées, les pièces se trouvent réduites à des dimensions minuscules. Cela ne les empêche pas d'être proportionnées à leur tâche, et de tenir bon ; l'inconvénient qui en résulte c'est plutôt une certaine inaccessibilité. Quant au monocylindre, il présente un grave défaut, c'est l'espacement des temps moteurs. Si nous voulons une transmission qui tienne, elle aura presque les dimensions et le poids d'une transmission de voiture, au moins si nous employons la transmission classique à cardan. C'est le gros obstacle à l'adoption du monocylindre. Aussi le meilleur compromis entre le quatre cylindres, trop peu accessible, et le mono trop brutal, serait-il sans doute le bicylindre. Ici il n'y a pas les mêmes raisons que sur une moto-cyclette en faveur du moteur en V. Les deux cylindres opposés sont donc particulièrement séduisants, à moins que ne regardant pas à un demi-litre d'essence en plus aux cent kilomètres, nous n'adoptions un bicylindre, ou même un monocylindre à deux temps. Il y a malheureusement dans le public beaucoup de préjugés contre le deux temps, et trop de gens ne veulent le considérer que comme un pis aller, adopté simplement, selon eux, parce qu'il est moins cher. Et les préjugés sont la chose du monde la plus difficile à détruire.

C'est un autre préjugé que celui de l'insuffisance du refroidissement par l'air. Peut-être, cependant, un moteur à air a-t-il besoin d'être réglé et nettoyé plus souvent, il est aussi plus bruyant. Aussi, sans contester que le refroidissement par air puisse largement suffire, et tenant une fois de plus compte des préjugés populaires, nous adopterons le refroidissement par eau.

Transmission

Il est incontestable qu'un avant-train ou un arrière-train moteur constituent le système le plus économique. Le châssis, qui n'a plus qu'à supporter la carrosserie, peut alors être réduit à sa plus simple expression, et même supprimé si la carrosserie est assez rigide. Malheureusement, si un cyclecar ainsi conçu est très confortable pour ses occupants, le méca-

nisme non suspendu est soumis à des chocs violents. Il peut y résister, mais peut-être vaut-il mieux l'y soustraire. Aussi est-il préférable de recourir à un châssis, à moins que nous ne tournions très joliment la difficulté, comme l'a fait M. Violet. Dans ce cas, le châssis est composé d'un tube central qui réunit le moteur au pont arrière. Le moteur est suspendu à l'avant, et ainsi le poids non suspendu reste extrêmement faible.

Le châssis en acier estampé a fait ses preuves sur les voitures et sur les cyclecars voiturettes. Il est, si on l'établit en grande série, meilleur marché que les tubes, mais il est plus lourd et manque de rigidité. On peut, en l'entretoisant, remédier à ce défaut. Nous serons amenés à employer pour la suspension des demi-cantilevers à l'arrière, et à l'avant un ressort transversal, ou bien des ressorts à spirale et des fusées à glissière. La direction par pivot central n'est pas à recommander, même sur un cyclecar peu rapide.

Quant à la transmission, elle emploiera un couple conique ; les chaînes et les courroies ont besoin d'un minimum d'attention, mais ce serait encore trop demander. On aura déjà beaucoup de mal à obtenir de certains cyclecaristes qu'ils renouvellent une ou deux fois par an la graisse de la boîte de vitesse. Quant au changement de vitesse, deux rapports et une marche arrière suffiront.

Confort

Il semblera singulier que nous demandions pour une aussi petite machine de très gros pneus, et même des pneus confort. Etant donné la faible cylindrée, le ralentissement sera sensible. Peut-être y aura-t-il même un léger roulis, mais ces défauts seront compensés par un extrême confort pour les occupants ; les organes du moteur et de la transmission seront plus complètement isolés des chocs. On évitera enfin ce qui, avec nombre de petites voitures, est un fléau, aux ruptures de ressort. Enfin, la durée des pneus sera invraisemblable et on ignorera les crevaisons.

Le cyclecar populaire doit être construit en grandes séries. Le cyclecar populaire ne doit pas être un assemblage de pièces détachées, car cela en augmente le prix. Il faudrait qu'il fût étudié pour réduire au minimum les frais de production de chaque pièce qui le compose, et une fois le type établi, il n'y faudrait plus y apporter de modifications. L'exemple de Ford ne devrait jamais être oublié.

HARD UP.

2° CONCOURS INTERNATIONAL DE BICYCLETTES A MOTEUR

(Grenoble, 21 Juin, — 173 kilom. — 2.700 mètres d'élévation)

1^{ER} EX-ÆQUO M. JOLLY
sur Bicyclette



Alcyon

Pneus DUNLOP

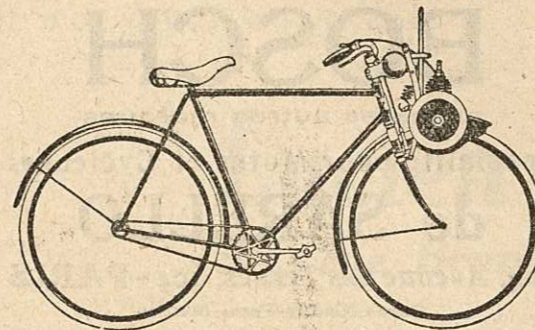
Munie de la ROUE « MOTRIX » ALCYON qui termine sans pénalisation et gagne une Médaille d'Or

La Roue Motrix ALCYON permet de transformer instantanément n'importe quelle bicyclette en une bicyclette à moteur. — Elle est livrée complète, avec haubans de fourche, garde-boue et tendeurs renfort de cadre, au prix de..... 800 francs
Supplément pour éclairage électrique..... 35 francs

Demandez la notice spéciale (7-4 A) à ALCYON, 50, rue de la Garenne, à COURBEVOIE (Seine) ou à ses Agents

Micromoteur

GRAND PRIX du TOURING-CLUB de FRANCE



PRIX : 650 FR

Demander notre brochure descriptive

ÉTABLISSEMENTS LABINAL

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 4.000.000 DE FR.

170, AVENUE DES BATIGNOLLES

SAINT-OUEN (Seine)

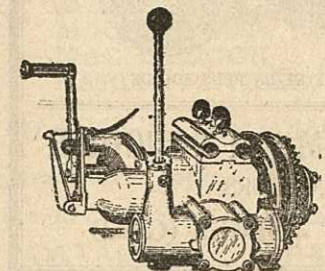
... et la livre reprend sa marche ascendante...

Ce n'est pas le moment d'acheter vos boîtes à l'étranger, d'ailleurs en France elles sont vendues meilleur marché à qualité égale. — On avait jusqu'à ce jour pris l'habitude d'acheter ces articles en Angleterre parce qu'en France aucune maison ne s'était vraiment spécialisée dans la construction des boîtes de vitesses. Mais à présent la construction française des boîtes de vitesses a atteint la perfection, le fini et la résistance des boîtes construites en Angleterre, il n'y a donc plus de raison à ce que vos achats soient faits à des prix prohibitifs.

Nous fabriquons 3 modèles de boîtes pour Bicyclettes à moteur, Motos légères et grosses motos, 2 et 4 vitesses.

Demandez nos conditions

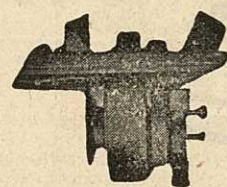
Etabl. C. PICARD
26, rue Carnot - Courbevoie
Tél. 300 SEINE



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

**EMBRAYAGE
et CHANGEMENT de VITESSE**

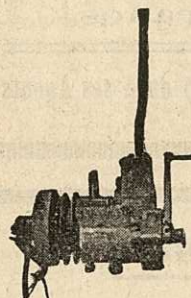
E. NOUGIER



1. Débrayage
2. Démarrage progressif par gamme de vitesse engendrées par pignons.
3. Réduction de 35 o/o.
4. Prise directe sans frottement.

Débrayages ordinaires commandés du guidon

**BOITES DE VITESSE
EPICYCLIQUES**



Avec ou sans kick starter, entièrement montées sur forts roulements à billes, aciers spéciaux à haute résistance, pignons trempés à l'air.

2 et 3 vitesses et débrayage adaptables à toute moto, sans aucune modification du cadre.

Boîtes spéciales pour cyclecars
— avec marche A. R. —

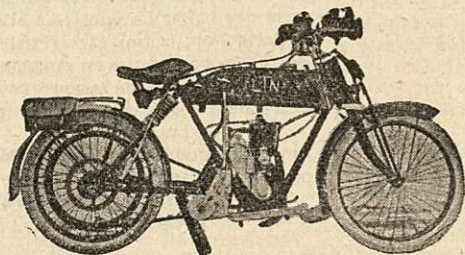
Remise à neuf de tous moteurs
— ou boîtes de vitesse. —

La 350 c/m³

POUR SIDECAR DE TOURISME E.N.

Moteur 2 cyl. en V. Boîte 3 vitesses épicycliques.
Châssis en acier profilé. Transmission finale
— courroie ou chaîne. —

DEMANDER LE CATALOGUE



LA MEILLEUR MARCHÉ ET LA PLUS SOLIDE

LAFONT (Ing. . et M.) et NOUGIER
CONSTRUCTEURS

38, route d'Arles - NIMES (Gard)

**POUR SES DÉBUTS
En Course.....**

.... R. d'AUX, sur Cyclecar 350 cm³
bat en pleine nuit le RECORD
du Tour au

BOL D'OR

à 63 kilomètres 195 de moyenne

Le

CYCLECAR D'AUX

est monté avec le fameux
Changement de vitesse progressif T. M.

Agents demandés **Etabl^{ts} R. d'AUX**
12, rue Chauveau-Lagarde
PARIS (8^e)

**Magnétos et Bougies
Réparations de Magnétos
Pièces détachées pour**

BOSCH

et toutes autres marques

**Spécialité pour Motos et Cyclecars
de SARELLO**

104, Avenue des Ternes, 104 - PARIS

Gare : Neuilly-Porte Maillot

TÉLÉPHONE : W 01-00 - TARIF R FRANCO

**INDIAN - MOTOS -
SIDECARS**

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES AU PLUS BAS PRIX

REHFELD 4, Passage Élysée-des-Beaux-Arts
MÉTRO : FIGALLE

*Soutenez
l'industrie française*

EN EMPLOYANT SUR VOS MOTOS

TRIUMPH & B.S.A.

*les pièces de ma fabrication,
vendues avec garantie,
à des prix français*

Delaunay
62 rue ROCHECHOUART
PARIS 9^e

TÉLÉPHONE TRUD 1596

DEMANDER LE TARIF ILLUSTRÉ

AUTO PUBLICITÉ

Motocyclettes O.R.I.A.L.

Triomphatrices :

GRAND PRIX DE LYON, 1^{er} HOMMAIRE
(moyenne : 76 km. 150) 2^e MORET
BOL D'OR, (1233 km. 909) 1^{er} MORET

Machines visibles et livrables chez

Lucien PSALTY

50, rue Brunel, PARIS (17^e arr.)

Téléphone : WAGRAM 24-66

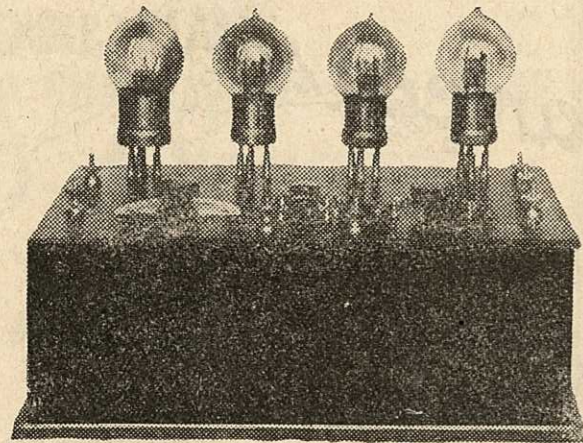
O.R.I.A.L.,	6 CV.	depuis	4.995 fr.	MATCHLESS,	4 HP,	depuis	4.000 fr.
O.R.I.A.L.,	3 CV.	—	3.850 —	MATCHLESS,	8 HP,	—	—
ROVER,	2 1/2 HP,	—	4.500 —	MONET-GOYON,	2 1/4 HP,	—	2.545 —
LEVIS,	2 1/4 HP,	—	3.000 —	MAC. GREGOR,	1 3/4 HP,	—	2.000 —
LEVIS,	2 1/2 HP,	—	3.650 —	MAC. GREGOR,	—	—	2.650 —
LEVIS,	—	—	4.300 —	HARLEY REVISÉE,	—	—	4.000 —

OCCASIONS DE TOUTES MARQUES GARANTIES

SIDECAR depuis 1.000 francs. — Carrosserie seule depuis 350 francs.

Accessoires et Pièces détachées. — Vente à Crédit. — Livraison immédiate.

AGENTS DEMANDÉS — CATALOGUE FRANCO R. C. Seine 224.318



Pour quelle raison ???

la T. S. F. n'est-elle pas à la portée de toutes les bourses.

Parce que !!!

l'on vous demande des prix exagérés et que l'on accorde aucune facilité pour sa diffusion dans tous les foyers.

LA RADIOTÉLÉPHONIE POUR TOUS

83, rue de Rome, PARIS

MET ses POSTES à la PORTÉE de TOUS (Notice M. R. sur demande)

Les Postes de "La Radiotéléphonie pour tous" sont d'un fonctionnement IRRÉPROCHABLE. (Exemple : Poste une lampe en haut parleur; Poste 4 lampes *Universel* permettant l'écoute de l'Amérique.) Combinaison automatique permettant d'obtenir différents montages.

Si vous désirez construire votre poste VOUS-MÊME "La Radiotéléphonie pour tous" met à votre portée un GABARIT de montage, grandeur naturelle, permettant, sans aucune connaissance spéciale, de le construire (Prix : 3 francs).

ENFIN "La Radiotéléphonie pour tous" vend au COMPTANT et à CREDIT (100 % meilleur marché que partout ailleurs) vous fournira son AIBAINITA, qui remplace l'Ébonite et revient à cinquante pour cent moins cher (Échantillon contre 3 francs).

Exemple : Poste à Galène complet. . 59 fr. Poste 4 lampes haute fréquence. 195 fr. nu Poste 4 lampes (2H. et 2B.) 250 fr. nu

LE PNEU PERSAN

ANTI-B Type 1923

s'impose par ses qualités



THE INDIA RUBBER GUTTA-PERCHA & TELEGRAPH WORKS Co Ltd
Usines et Direction Générale, à PERSAN (S.-et-O.)
Maison de Vente pour PARIS : 31, RUE DE LA BOÉTIE, 31
SUCCURSALES
LYON, MARSEILLE, BORDEAUX, LILLE, NANCY, TOULOUSE, NANTES
R. C. Seine n° 93.285

GRAND PRIX MOTOCYCLISTE de LYON

Catégorie Sidecars 600 cm³

1^{er} HOMMAIRE SUR O. R. I. A. L.
2^{me} MORET SUR O. R. I. A. L.
Moyenne horaire supérieure à 76 kilom.

qu'il s'agisse de courses de côte, de records à battre sur circuit fermé, d'épreuves de tourisme, l'excellence de la construction O. R. I. A. L. est toujours démontrée.

Etablissements O. R. I. A. L.

11, rue du Plat
LYON
Téléph. : 54-82

Agence à Paris
M. Psalty
50, rue Brunel



Publ. G. Berthillier - Lyon

ROVIN, spécialiste de la moto légère, a toujours affirmé que la qualité d'une fabrication ne se prouvait pas sur 10 ou 100 kilom., mais bien sur des milliers.

IL LE PROUVE

Après le **TOUR DE FRANCE**
la plus longue épreuve de tourisme, ou SEUL

ROVIN

"RECORD DU MONDE DE VITESSE"

a osé en affronter les difficultés en Motos 175 cmc. (Moteur ROVIN). (La plus petite catégorie ouverte aux Concurrents) et enlève Deux Premières places sans aucune pénalisation,

LE BOL D'OR

(l'épreuve de vitesse sur la plus longue distance) SEULS contre tous, CHERET et DECOMBARD, sur

ROVIN

"RECORD DU MONDE DE VITESSE"

et toujours dans les plus petites catégories ouvertes où ROVIN peut se produire, se classe

1^{ER} en catégorie vélomoteur 75 et 100 cmc.

DECOMBARD, en 75 cmc., couvrant 544 k. 542 à une vitesse moyenne de 22 k. 689 —
CHERET, en 100 cmc. couvrant 1.100 k. 670 à une vitesse moyenne de 45 k. 861. —

ÉTABLISSANT LES RECORDS

Etablissements

ROVIN

"RECORD DU MONDE DE VITESSE"

2, rue de Colombes, à ASNIÈRES

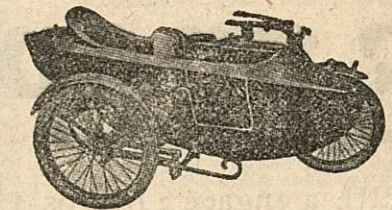
Catalogue 26 Franco

Sidecar LE GRAND DUC

GÉNOT et CAILLÉ

100, Rue Croix-Nivert, PARIS (15^e)

Téléphone : SÉGUR 37-73



Sidecar mono avec Capote et Pare-Brise
Sidecar - - - -
- - (- bi-place

Garde-boue -:- Pots d'échappement

Demander notre Catalogue

SPÉCIALITÉ
POUR AUTOMOBILES CYCLECARS

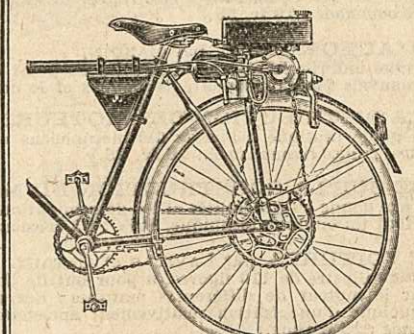
R. C. Seine 66.311

LE

Groupe Moteur LUTETIA

Se pose facilement sur toutes les Bicyclettes, Hommes ou Dames, Tandems, Triporteurs, etc.

Poids : 8 kg. 500



Le seul comportant un EMBRAYAGE PROGRESSIF

Transmission par chaîne à TENSION RÉGLABLE

Volant magnétique INDÉRÉGLABLE

Tous les organes sont montés sur ROULEMENTS A BILLES

Réservoir amovible

MONTE TOUTES LES COTES SANS PÉDALER

Demander notice explicative. - NOMBREUSES RÉFÉRENCES

Concessionnaire exclusif : P. LACOMBE (E. C. P.)

6 bis, rue Denis-Papin, ASNIÈRES

Téléph. : Asnières 255

R. C. Seine 276.205



A LA PLUS DURE ÉPREUVE LE BOL D'OR

24 heures qui nécessite Rapidité, Régularité, Robustesse

«LE PROPUL-CYCLE»

qui SEUL a engagé 2 Motos 4 TEMPS 175 cmc. de série, se classe 3^e et 4^e de sa catégorie en couvrant 1.228 kilomètres et 1.106 kilomètres à une vitesse moyenne de 53 k. 250, battant la première Moto 250 cmc. Il a seul établi le record de consommation 2 litres 500 d'essence aux 100 km.

Carburateur LONGUEMARE

Demander Notice au Directeur de la Société «LE PROPUL-CYCLE» 6 et 7, rue Gravel, LEVALLOIS
R. C. Seine 209.023 B. Tél.: LEVALLOIS 743

MOTO ULTIMA

créée en 1908

E. BILLION, Constructeur

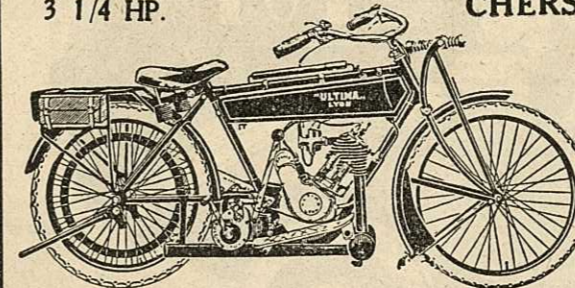
24-26, Rue du Commandant-Faurax - LYON

Téléphone: Vaudrey 2-04

3 MODELES

Moteur 4 temps
3 1/4 HP.

LES
MOINS
CHERS



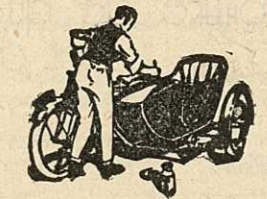
AGENTS RÉGIONAUX

CACHEMAILLE, 13, rue Guersant - PARIS (17^e)

SAUBADE, 82, rue de Bègles - BORDEAUX

MURAIRE, 9, rue Masséna - NICE

SARACI 10, rue de Village - MARSEILLE



Comment Emailler vos Autos, Motos, et Cycles

Les propriétaires de Voitures, Motos ou Bicyclettes désirant rendre à leurs véhicules l'aspect élégant du neuf en vue de la saison prochaine, feront bien de s'adresser sans tarder à notre Dept. No. 2. pour l'envoi gratuit d'une brochure "ROBBIALAC," soit: "Instructions aux Amateurs pour la remise à neuf d'une automobile" ou "Instructions aux Amateurs pour l'Emallage d'une moto."

Ce sont des guides précieux expliquant comment appliquer le ROBBIALAC pour obtenir des finis superbes parfaitement semblables aux beaux travaux de Carrosserie pour les voitures et à l'émallage au four pour les Motos et Cycles. Le ROBBIALAC s'applique facilement et donne en séchant une surface aussi brillante que solide, résistant à l'essence, huile, graisse, boue, etc. Le ROBBIALAC est livré en Noir et dans un large choix de teintes superbes.

DEPT. No. 2. ROBBIALAC.

42, RUE DE SÈVRES, BOULOGNE-SJ-SEINE.

ROBBIALAC

R. du C. Seine. 26.385.

NOTRE BIBLIOTHÈQUE: Les Livres qu'il faut lire.

- L'AUTOMOBILE A LA PORTEE DE TOUS**, par Marcel ASTRUC (1^{er} et 2^e degrés).
Cet ouvrage, pratique par dessus tout, permet aux débutants d'apprendre très rapidement le fonctionnement de l'automobile, son entretien, son réglage, etc. Prix : 9 francs. (Envoi franco recommandé : 10 fr. 40.)
- MAGNETO ET ALLUMAGE** (Eclairage et démarrage électriques), par Marcel ASTRUC.
Cet ouvrage donne la théorie complète mais simple à l'usage de tous et est d'une compréhension facile. Prix : 7 fr. 50. (Envoi franco recommandé : 8 fr. 75.)
- LA VOITURE AUTOMOBILE**, par H. MAILLARD.
Donne la description, le fonctionnement, l'entretien, les pannes qui peuvent survenir sur une voiture; de nombreux conseils pratiques sur les équipements électriques de la voiturette automobile, ainsi que sur le Code de la route. Prix : 18 francs. (Envoi franco recommandé : 19 fr. 55.)
- LE MECANICIEN D'AUTOMOBILE**, par BARDIN.
Cet ouvrage indique le réglage et la mise au point du moteur, la vérification et l'entretien général du moteur et de la voiture; les causes du mauvais fonctionnement, les pannes et le moyen de les réparer. Prix : 3 fr. 50. (Envoi franco recommandé : 4 fr. 75.)
- LE REGLAGE DE LA DISTRIBUTION DES MOTEURS A EXPLOSION**, par A. ETEVE.
C'est un guide pratique à l'usage des mécaniciens et des metteurs au point. Il est indispensable dans tout atelier. Prix : 15 francs. (Envoi franco recommandé : 16 fr. 25.)
- TRAITE PRATIQUE SUR LA CONSTRUCTION DU MOTEUR A EXPLOSION**, par BARDIN.
Cet ouvrage donne les généralités et les déterminations des caractéristiques, études et calculs des organes, construction et essais, c'est surtout un ouvrage technique. Prix : 12 francs. (Envoi franco recommandé : 13 fr. 25.)
- VOITURETTES ET VOITURES**, par LAVILLE et GATOUX.
Cet ouvrage illustré de 110 figures, a pour but de donner les instructions complètes aux mécaniciens et de nombreux renseignements sur le moteur de différentes marques; des annexes du moteur, la transmission, le châssis, la carrosserie, les accessoires, etc., quoique d'une édition relativement ancienne, cet ouvrage est un des mieux faits sur le sujet. Prix : 13 francs. (Envoi franco recommandé : 15 francs.)
- LES RECETTES DU CHAUFFEUR**, par BAUDRY DE SAUNIER.
C'est un manuel pratique, indiquant les procédés de route et d'atelier indispensables au conducteur d'une automobile, d'un cyclecar, d'une motocyclette, les remèdes aux pannes, le moyen de se tirer toujours d'embarras. Prix : 12 francs. (Envoi franco recommandé : 13 fr. 50.)
- LA REPARATION DES AUTOMOBILES**, par Pierre MAILLARD (Collection BAUDRY DE SAUNIER).
C'est un manuel pratique à l'usage des réparateurs et des clients. Prix : 10 francs. (Envoi franco recommandé : 11 fr. 50.)
- LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE**, par C. LACOME et H.-P. BARSTROKE.
C'est le seul ouvrage pratique, actuellement le plus parfait pour initier et perfectionner le motocycliste, le sidecariste et le cyclecariste sur la pratique du moteur, l'entretien, etc. Prix : 8 francs. (Envoi franco recommandé : 9 francs.)

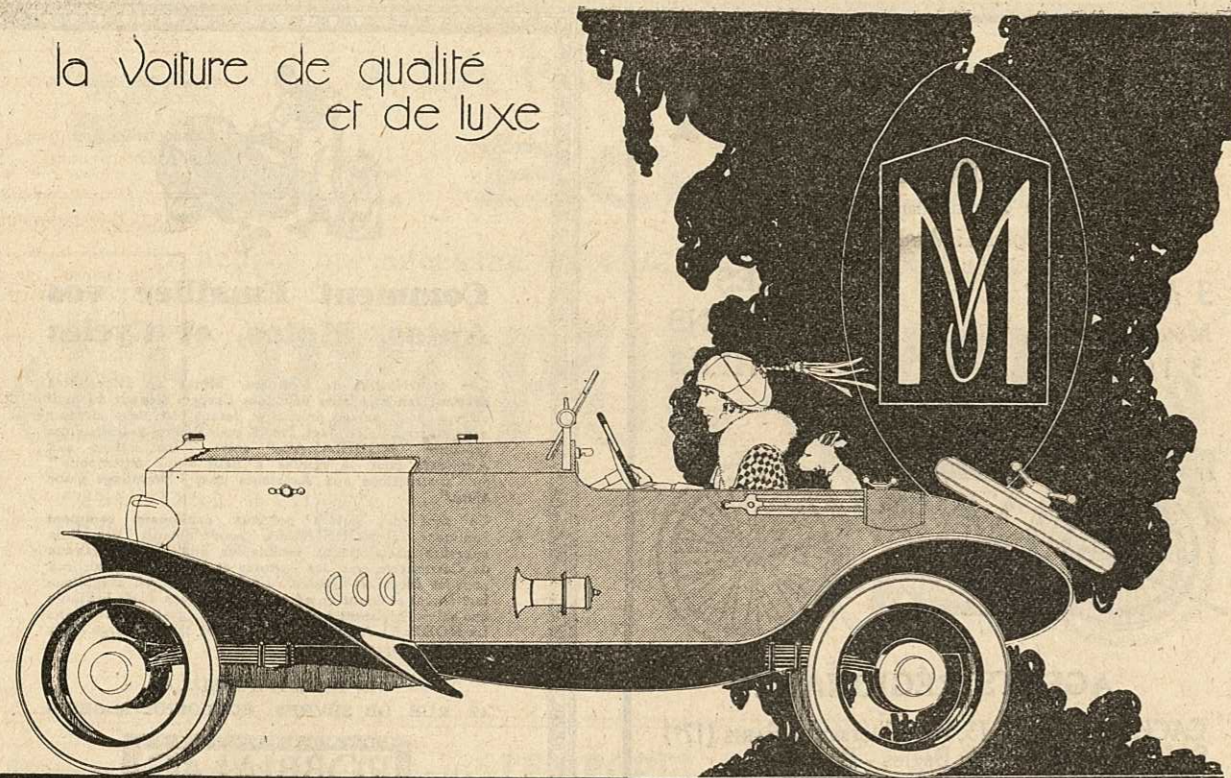
Ces livres seront envoyés dès réception d'un mandat ou bon de poste. Nous n'envoyons pas contre remboursement.

La Précision et

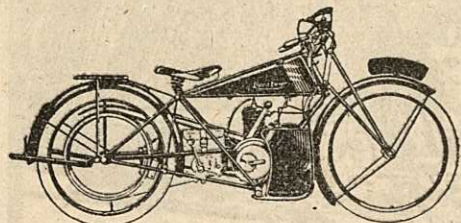
... la qualité choisie des aciers,
des PIÈCES DETACHÉES de
ma fabrication, pour Motos
HARLEY-DAVIDSON & INDIAN
sont les seules raisons de leur succès. 80% des
réparateurs les emploient avec toute satisfaction.

Catalogue n° 272
sur demande à
COURAUDON
88^{bis} Aven. Mozart
:: PARIS ::
Téléph. AUTEUIL 28-58

la voiture de qualité
et de luxe



Automobiles "M. S." 2, avenue de Bellevue - SÈVRES (S.-et-O.)
Téléphone : Autouil 14-67



**Le Cadre
de l'Avenir...**

La Moto

FRANCIS-BARNETT est ANGLAISE

Tous les motocyclistes qui se sont rendus acquéreurs de cette machine sont des motocyclistes de longue date. Aucune moto étrangère vendue en France actuellement ne remporte un tel succès auprès des CONNAISSEURS. Après une visite à l'agence Parisienne, 36, rue Laugier, vous serez convaincu que toutes les qualités de la Moto FRANCIS-BARNETT ne peuvent se résumer dans une page de publicité.

TARIF au 1^{er} Juillet 1924 (la livre à 80 fr.)

DEUX VITESSES	DEUX VITESSES	DEUX VITESSES	TROIS VITESSES
Sans débrayage ni kick	Avec débrayage sans kick	Avec débrayage et kick	Avec débrayage et kick
2.550 Fr.	2.670 Fr.	2.790 Fr.	2.910 Fr.

Suppléments : Eclairage électrique 150; Protecteur jambe 90; Porte-bagages 45; Carburateur et manettes 45.

Inscrivez-vous d'urgence si vous désirez une bonne moto ANGLAISE.
Les marques concurrentes n'ont même pas l'excuse d'être meilleur marché.

DAGORNO, 36, rue Laugier, PARIS



TARIF : 2 francs la ligne (minimum 2 lignes). Annonces à caractère commercial : 3 fr. 50 la ligne (minimum 5 lignes).

Tout abonné à Moto-Revue, de par son abonnement, a droit à 9 lignes d'insertions gratuites à prendre en une ou plusieurs fois, il se trouve de ce fait remboursé du montant de son abonnement

AVIS IMPORTANT

TOUS CEUX QUI FONT USAGE DES PETITES ANNONCES sont informés que dorénavant AUCUNE réclamation ne sera acceptée pour erreurs s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

- 1^o Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 cm. sur 13 cm.
 - 2^o Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le n° dans laquelle elle doit passer ;
 - 3^o En dessous l'annonce TRÈS LISIBLEMENT et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant sur chaque feuillet le numéro dans lequel elle doit être insérée. Nous le répétons AUCUNE réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces : ne nous en rendez pas responsables. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution passera dans le numéro suivant.

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux et est valable jusqu'à la vente de la machine.

Motos à vendre.

- A. B. C., spéciale md. réc. parf. état. M. Sauvégo, 125, rue de Turenne, Paris (3^e).
- A. B. C. neuve, 3.500 avec compteur à céder par particulier. 19, avenue Mac-Mahon, Paris.
- A. B. C., bon état, 2.300 fr., ess. à vol. ; B. S. A., 2.000 fr. ; Soyer 1923, 2.000 fr. Bohatier, 31, rue du Sud, Versailles.
- A. B. C. side, état neuf, coffre, tablier et tapis brosse. Café Bardassier, Notre-Dame de Briançon (Savoie).
- A. B. C., roulé 2.500 kil., revue aff. conf., 2.900, départ régiment. Félix, Appoigny (Yonne).
- A. B. C. peu roulé, bas prix, ent. révisée à prendre usine Gnome. Biard, 181, boul. Saint-Germain, Paris.
- A. B. C. side, pare-brise, O. S. même strap, révisée, 4.500. Tonner, 74, rue Saint-Germain, Nanterre.
- A. B. C., parf. état, essai à volonté, 3.200. Kurzenne, 4, rue de Grailly, Poitiers.
- A. J. S. sport, 2 3/4 C. V., 100 à l'heure, parf. état, 3.900 fr. Dubois, Sablonnière, Châteauneuf (Cher).

- Alcyon 1924, 175 cmc., 2 vit. Kik, roulé 30 kil., à céder pour cause santé. Visible chez M. Savin, 15, boul. de Versailles, à Suresnes.
- Alcyon, 3 C. V., marche parfaite, 900 fr. ; 1 poste T. S. F., 4 lampes, 2 accumul., pile haut parleur, abs. neuf, 500 fr. Vis. : 33, rue Crémieux, Paris (12^e) Lacoste.
- Alcyon, 2 C. V. 3/4, 975. Boulevard, 30, avenue Président-Wilson à la Plaine-St-Denis, 5, M. Porte Chapelle.
- Alcyon, 2 C. V. Bosch, Claudel débray. progres., pneus neufs, équip. excellent état, conv. débutant motocy., 1.780 fr. Dumont Boué, St-Maurice par St-Chéron (Seine-et-Oise) 40 kil. Paris.
- Alcyon, 2 C. V. 1/2, bon état, à vendre urgence, 850 fr. Masson, 6, bd Courbevoie, à Neuilly.
- Alcyon, 2 HP, état neuf, alcyonnettes neuves, 1 HP 1/2 ; Indian d'origine éta neuf. Stock pièces détachées Cadillac. Prix de gros. Pascal, 15, avenue de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre (Seine).
- Alcyonnette, exc. état, outill., Porte-bag. 2 ch. rech. recl. Av. AR pieds d'at., 1.300 fr. Bégis, 21, rue St-Sabin (11^e).
- Alcyonnette 1923, état neuf, n'a pas fait 300 kil., carte grise. Houlette, 2, rue Pré-d'Auge, Lisieux (Calvados).
- 3 Alcyonnettes neuves 1924, n'ayant pas roulé, de 1.000 à 1.400.

PIÈCES DÉTACHÉES pour TRIUMPH. - B. S. A. DOUGLAS. - P. & M.

Expéditions en province - DEMANDEZ LE TARIF
PChaine motrice Renold avec faux maillons 45 fr
neus Dunlop pour moto TRIUMPH et B. S. A. HEAVY 75 »
EYTRA HEAVY 85 fr. CORD 90 »
La Maison se charge des réparations
Travail soigné - Prix modérés

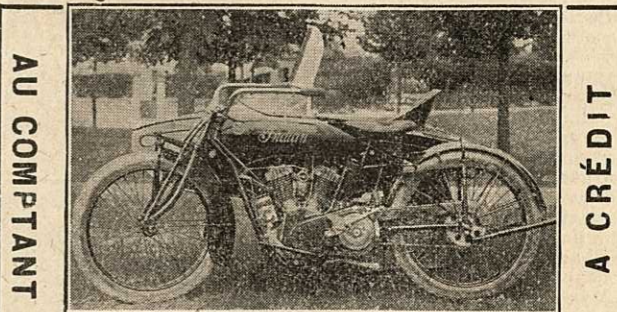
ROULEMENTS A BILLES

pour volants, moteurs Triumph, B. S. A. et Sunbeam la pièce 28.50
pour boîtes de vitesses "Sturmev" petit 19 », grand 22 »
pour boîtes B.S.A. : petit 22 », moyen, 24 », grand 40.50



Ancienne Maison FLAMENCOURT
F. TOUTIN, Succ., 171, boul. National Clichy (Seine)
Téléphone 41

INVENTEURS lisez Manuel-Guide
envoyé gratis et franco par l'ingénieur-Conseil
BETTCHER, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris



AVANT DE PRENDRE UNE DÉCISION POUR ACHETER UNE MOTO X OU Y, VISITEZ OU FAITES UN ESSAI AUX

ÉTABLISSEMENTS FLOURET, FRÈRES
lesquels vous offrent les meilleures conditions de vente
le plus grand stock d'INDIAN

Demandez notre circulaire n° 3 1924 et les photos de nos différents modèles
Magasin de vente : 18 bis, avenue de Paris, NANTERRE (Seine)
Tramway : Porte-Maillot, ligne 58 : Station Nanterre (trajet 15 minutes)

Pomelei, 3, rue St-Hyacinthe, Paris.

Automoto, vélo à moteur, neuf, cause double emploi, garantie usine, même à crédit, détails à Moto-Revue.

Austral tricar, 3 pl., Magnéto, chang. de vit. ; Bozier, 5 C. V. à eau, très bon état. R. Boscq, 5, rue Montagne-Ste-Geneviève, Paris (5^e).

Blériot, 5 C. V., 2 cyl. ét. neuf, tte équipée, chaîne rechange et plaque année, 3.100 fr. Malot, 7, rue Lejempel, Vincennes.

B. S. A., 4 HP 1/4, 3 vitesses, à vendre 2.500 ; une Rovin 125 cmc., 2 vitesses pédalier, roulant depuis mai dernier, 1.600 fr. Ecrire : R. Lulan, Luxey (Landes).

B. S. A., 5 C. V., 3-vit. avec châssis, bien équip., pn. ch. et pièces de rech., état neufs, marche parf., prête à pr. la r., aff. de conf. Balleux, 44, rue de Gournay, Creil (Oise) ou rue des Marais, route de Gauchy par Grugies-St-Quentin (même nom).

Calthorpe précision, 3 HP 1/2, 4 tps, 2 vit. débr. Kick, 2.000 fr., ess. à vol. à partir 20 h. Jacquemin, 14, rue Torricelli (17^e).

Chater Léa, 3 HP, 2 t., 2 vit., comp. Cowly, phare, trompe, Jules, 12, rue des Hospitalières-St-Gervais, Paris (4^e) 2.000 fr.

Clément Gladiator, 5 HP, sortant révision, moteur Mag., magnéto Bosch, 2 vitesses. Prix : 1.800 fr.

Clément, 5 C. V., 2 cyl., 3 vit. débray., carb. Zenith, p. solo ou side, état abs. neuf, carte grise, 2.600 fr. Dorchies Maurice, 12, rue de l'Industrie, Paris (13^e).

Clément M. A. G., 4 C. V., parf. état, 1.500 fr., remorque 2 places pour moto, 300 fr. Achèterais jeu de chaînes neuves pour Indian et clefs. Ecrire : Vattier, 9, rue du Conservatoire, Paris.

Clément, 4 C. V., 2 vit. débray., écl. compt. tand sad, acces. parf. état, 2.500 ou échange contre petite moto moderne. Viard, Dôle.

Cleveland 1923, ét. nf., écl. élec., tand sad, b. équ. tour., 3.000 fr. Vis. : 122, rue de la Tombe-Issoire (14^e).

Cleveland, parf. état marche, compt., phare Mag., trompe Klaxon, outillage, assurance rés. Huile, 2.700. Hachenburger, 13, pl. du Panthéon, Paris.

Cleveland neuve, type armée, 1.800 fr. Vis. sur rend.-vs : Touretau, 7, avenue Ledru-Rollin, Paris.

Cleveland, ent. révisée, type armée, avec tand sad, 1.650 fr. 3, rue de Joinville (19^e).

Cyclotte, 1 C. V. 1/2, ét. neuf,

débray., 850 fr.; bicyclette bon état, 250 fr. Laurent, 117, rue de Châtillon, Montrouge.
 Cyclotte, très bon état, peu roulé, venant d'être révisée usine, 800 fr., cause départ. Bouvet, 13, bd de Courcelles.
 Cyclotte à vendre, bonne occasion, 750 frs, de 6 à 8 h., Coudry, 22, r. Hippolyte-Maindron, Paris.
 Douglas, 2 3/4, révisée, 2 vit., p. Mont., c. grise, p., A. R. neuf. Willion, 13, rue de Bucy. Tél.: 13. Puteaux.
 Douglas, 2 3/4, très bon état, carte grise, compteur O. S., écl. Mag., équipée, sacoche, tand sad, 2.900 fr. Vis. le soir à partir 7 h. le samedi et le dimanche. Michon, 2, rue de Paris, Livry-Gargan (Seine-et-Oise).
 Douglas, 4 C. V., parfait état, révisée il y a un mois, 3.600 fr. S'adres: M. Gadeau, 78, rue du Cherche-Midi.
 Douglas, 4 HP, presque neuve, pneus 28/3, toute équipée, urgent. Ecrire: M. Biner, 105, rue Gide, Levallois-Perret.
 D. F. R., 350 cmc., comme neuve, 3 vit., Kick, débray. tan sad., éclair., 2.850 fr. Denis, 37, rue Denis, Balgny (17^e).
 D. F. R., 3 1/2, modèle 23, pas roulé. Prix à débattre et châssis side neuf pour 350 fr., pneus nfs. Roue 650-65. René, 2, rue Bertrand, Paris.
 Excelsior, 9/12 HP, bon état, side, pare-brise tan sad., 3.500 fr. ou éch. contre ms forte. Girard, 42, rue Garibaldi, St-Ouen.
 Farmocyclote, 1 C. V. 1/2, comme neuve, carte grise, cause achat cyclecar. Audemont, 54, Petite-Place, Arras.
 René Gillet, 6 C. V., side L. V. 1923, état neuf, roue rechange Mag. phare, Klaxon compteur O. S., 5.000 fr. Ragot, 35, avenue de la République, Montrouge.
 Griffon, motocyclotte, parfait état, peu roulé, 1.000 fr. Ecrire: Dupré, 32, rue Peupliers, Paris (13^e).
 Griffon, 1 C. V. 1/2, 125 cmc., carb. Amac. Prix à débattre. S'ad.: 9, rue du Parc, à Clichy, chez M. Lichu, de 8 h. à 13 1/2.
 Griffon, 1 C. V. 1/2, état neuf, mag. Bosch, phar., etc., 1.250 fr. S'ad.: Ayats, 94, rue de la République, à Puteaux.
 Griffon moto Zédel, 2 C. V. 3/4, à enlever, 350 fr. Ménard, 76 bis, rue de Paris, à Franconville (Seine-et-Oise).
 Gillet Herstal, sport neuve, Dunlop Cor., 700 x 80, compt. O. S., écl. acces. Dugué, 16, Grande-Rue, Créteil.
 Harley, 6 HP Flat-Twin 1923, équip. électr., état et marche excel. Valeur 7.000 fr. pour 4.700. S'ad.: P. écrit. J. Lebet, 14, avenue Carnot.
 Indian, moto side biplace, grand tourisme, mécan. parf., pneus, pièces de rechange, out. écl. élec., 5.500. Vis.: garage Schmidlin, 134, bd de Grenelle.
 Mascotte P. S., parf. état, chaîne, chamb. divers acces., 1.250 fr. Mallet, 9, rue de la Courdes-Nones, Paris.
 Mascotte P. S., sport, mod. 24, 125 cmc., 65 à l'heure, comme neuve, 1.600 fr. Binon, rue du Placis, Bourges (Cher).
 Micromoteur, sortant usine, état neuf, 350 fr. Du Minehy, Kérougas, Assérac (Loire-Infér.).
 Micro neuf, jamais roulé sur passe-partout hirondele renforcé, affaire unique, prix except., 650 fr. Laval, 24, rue Dupaty, La Rochelle.
 Monet-Goyon, auto-mouche, G. W. 1 C. V. 1/2, très bon état, cause double emploi. Jeannin, 2 bis, rue Cl-Tillier, Nevers.
 Monet-Goyon, vélauto neuf. Davoust, 12, rue de Brancas, Crosnes-près-Montgeron (S.-et-O.).
 Monet-Goyon, mod. 1923, 2 C.



Pour le TOUR DE FRANCE
a fait une démonstration du Tourisme réel

UNE seule machine engagée montée par **PINNEY** parti SEUL SANS SUIVEURS NI RAVITAILLEURS, livré à ses propres moyens tel un vrai touriste, termine sans aucune ... pénalisation gagnant ... LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE MÉDAILLE D'OR

AGENCE DE FRANCE, PARIS
212, boulevard Péreire

Ce livre a été écrit... pour vous!

Le Vade-Mecum du Motoeyeliste

Traité pratique sur le vélomoteur, la moto, le sidecar, par G. Lacomme et H.P. Borestroke.

THÉORIE - CONDUITE - ENTRETIEN

Ce qu'on peut demander à une motocyclotte - Le moteur à 4 temps - Le moteur à 2 temps (théorie et fonctionnement, entretien, réglage, mise au point etc., allumage, théorie de la magnéto, pratique, entretien, réglages, les embrayages, les transmissions, leur entretien, le graissage. *Sur la route*, comment apprendre à monter en moto - Utilité du sidecar, réglage et montage - Formules pour calculer la puissance; la Motocyclotte d'occasion, - Règlements de Police.

Les motos américaines - Conseils aux Indianistes et Harleistes - Le vélomoteur.

En vente à:

MOTO-REVUE
PRIX: 8 fr.

Franco recommandé contre versement de 9 fr. à notre compte de chèques postaux: 29.737



V., 2 vit. Kick, emb. écl., excellent tat, 2.000 fr. Ecrire: Pelletier, 35, rue d'Allouvin, Paris.
 Monet-Goyon, 3 HP, parf. état de marche. S'adr.: Moto-Agence rue Kléber, Belfort.
 Monet-Goyon, 2 C. V., 2 vit., écl. élec. M. Lichu, de 8 à 13 h. 30, 9, rue du Parc, à Clichy.
 Monet-Goyon, 2 HP 1923, peu roulé, 2 vit. débr. Kick, écl. élect. Amortis. J. M. cause départ, 2.000 fr. Téton, 23 avenue de Grammont, Tours.
 Monet-Goyon, 2 HP, neuve 1923, cause double emploi. 6, rue Amélie, Asnières, dimanches, samedis après-midi, descendre gare Bois-Colombes.
 Norton Brooklands spécial, cause double emploi, 120 kil., boîte spéciale, course n. accés., état gar. R. Planiol, 56, rue d'Assas.
 Moto 3 1/2, 2 vit., Kick, bon état. Ecrire: Deloffe, 25, avenue Emile-Montmorency (S.-et-O.).
 Moto sport 3 1/2, bon état, prête à prendre la route, 1.800 fr. S'adr.: 28, rue Poncelet, Paris (17^e).
 Moto 2 3/4 à 3 1/2 C. V., bonne marque, exc. état, mod. 22, 24, réelle occasion, prix modéré. Vergé, Sémaphore du Portziec par St-Pierre-Quilbignon (Finistère).
 Moto-Auto fauteuil, refroid. eau 1922, 3 HP 1/2, très peu roulé, état neuf, outill. rechange, 3.000 fr. Hervéou, pharmacien, Fougères-du-Plessis (Mayenne).
 Moto Anglaise, toute équipée, pièces de rechange, prix inter., cause maladie. Van-Assche, 58, rue Rochechouart.
 Moto Carreau 3 C. V., 2 vit., pn. nfs, bon état, 1.100. Nimois, 7, place Pinel, après 18 h. Glon.
 Motocyclote légère, 1 C. V. 1/2, 2 temps, carb. Zenith, commande par chaîne, carte grise, 950 fr. Bruey, 42, avenue Jaurès, Arcueil (Seine).

A NOS ABONNÉS

Si vous voulez acheter un véhicule d'occasion et que vous n'y connaissez rien... ou peu de chose, ayez recours au "SERVICE DES ESSAIS" de "Moto-Revue".

Griffon, motocyclotte 1923, M. train, 2 C. V. neuve, peu roulé, prix à débattre. Huet, 25, rue du Maréchal-Foch, Le Vésinet (Seine-et-Oise).
 Motoclette 3 C. V., 2 cyl., transm. Ducet, bon état marche. Prix 1.100 fr. Vente cause voiture Decaux Fernand, à Courdimanche par Boissy-l'Aillerid (S.-et-O.).
 Motosacoche 3 HP, 2 vit., avec tan sad., très bon état, 1.800 fr. Vis. le dimanche: Lafaye, 212, rue de Vanves (14^e).
 Motosacoche, 2 et 3 C. V., très bon état marche, double emploi. Muneret, rue Louis-Gillet, 21, à Gentilly (Seine).
 Motosacoche, 3 HP, 2 cyl., 2 vit. débr., parf. état, 1.200 fr. V. des Chènes, St-Herm, Draguignan (Var).
 New-Hudson 1924, 3 CV, 2 temps, 2 vit., kick, grand sport, neuve, jamais roulé, splendide, 90 km. h., occ. except. 2950 frs, cause maladie, Letteron, 330, rue Saint-Jacques, Paris (V^e).
 N. S. U., 500 cmc., 2 cyl., 2 vit. débr., pneu 710 x 90, marche parfaite. Photo sur demande. L. Matter, Dambach, près Seleslat (Alsace).
 Oriol, Mag. 1924, neuf, feuill. mine, 3 vit., St-Art, 3.500 fr. Jacob, 17 bis, rue Voltaire, Levallois.
 Moto-Réve, 2 cyl. par culb., très bon état, 650 fr.; gros projecteurs à past. par voiture, prix à débattre; fourche élast. pour 3 HP, 75 fr. Tremblay, 6, rue

A NOS ABONNÉS

Gambetta, à Les Hureaux (Seine-et-Oise).
 Roll 1923, mot. Train, abs. neuve, chambre, acces. courroie, aff. de confiance, 1.250 fr. Maulclère, 9, avenue de l'Opéra.
 Rovin, 175 cmc., ayant peu roulé, très bonne occasion, tous les jours jusqu'à 10 h. du soir. G. Augoyat, 8, avenue Dorian, métré Nation.
 Rovin 1923, 2 vit. Acces. très bon état, 1.300 fr. Bertaux, 7, avenue des Peupliers (16^e).
 Rovin, 2 vit. état de neuf, très bien équipée. Epondry, 82, rue d'Hauteville, Paris (10^e).
 Rovin 1924, 3 C. V., 3 vit. Kik, neuve, roulé 200 kil., toujours sous garantie usine, 2.350 fr., cause achat voiture. Deschamps, 3, Villa Niel, Paris (17^e).
 Rover, B. S. A., Triumph Sunbeam, boîte moteur, cadre sid., pneus à talons et àtringles. Petitjon, 134, bd Diderot (12^e).
 Salmson, sport, type juillet 1923, ayan roulé 5.000 kil. S'adr.: 42, rue des Usines.
 S. I. C., 2 C. V., ayant roulé 200 kil. S'adr.: Hérisson, 6, avenue de Ségur.
 Scott Sport, 500 cmc., 2 cyl., ref. eau, splend., mach. amateur, état neuf, cause départ, à enlever, Sauvaigo, 125, r. Turenne, Paris.

A NOS ABONNÉS

Utilisez notre "SERVICE DES DÉPÔTS" pour faciliter vos transactions avec les acheteurs ou vendeurs éloignés de votre domicile ("Moto-Revue", Service Dépôts).

Sciam, group. mo. complet pour bicycl., peu roulé, parf. état, seul 400 fr., monté s. forte bicyclette, roues 650 x 42, 600 fr. Le Bayec, 16, rue de Brest, Morlaix (Finistère).
 2 Sunbeam dont une complète à réviser, au plus offrant. Ecr.: Garel, 13, rue Troyon, Paris.
 Terrot Jap, 4 HP, moteur sélectionné, 2 vit., débr. Kik etc. neuve. A vendre pour cause achat sidecar. Prix actuel, 3.900, à enlever pour 3.600, aff. exceptionnelle. Duverne, receveur d'enregistrement, Fresnes, St-Mamès (Haute-Saône).
 Terrot, 2 3/4, 2 vit., parfait état, équipée, 1.300 fr. Café Hervet, 26, Cours de Verdun, Lyon.
 Terrot M. A. G. 1922, 4 C. V., moteur état parfait, 2.300 fr.; Skoota Mota 1922, marche parfaite, 1.200 fr. Têlin, 12, Université (7^e). Vis. dès 19 h., garage partie disponible.
 Triumph, 5 C. V., 3 vit avec châssis side, visible le soir de 6 à 8 h et le samedi et dimanche tantôt, chez M. Aurousseau, 6, rue du Commandant-Brasseur, Le Bourget (Ain).
 Triumph, 4 C. V., 3 vit., bon état, 2.200 fr. Vis: 18 h. ou dimanche, lundi: Darsencan, 15, rue Dulong (17^e).
 Triumph 2 motos, 5 C. V., entièrement révisée, état neuf. Bonenfant, 64, rue de Provence, Paris.
 Triumph légère, 2 1/2 HP, 2 t., 2 vit., compteur O. S., neuve, 2.600. Charonnot, rue Flammariion, Nogent-en-Bassigny (Haute-Marne).
 Triumph, 5 C. V., 3 vit., état et marche parfaits, tan sad., sacoche. Renondin, 11, rue Jules-Ferry, Suresnes.
 Vélomoteur Sciam, fourche élastique, très bon état de marche à vendre 900 fr. 52, rue St-Georges.
 Zabor, moteur Ballot, 3 HP, 2 vit. Kik, comme neuve, à vendre 2.600 fr. 52, rue St-Georges.
 Pneu moto neufs, 28 fr., Tandem, bon état. Lenoir, 26, bd Bastille, Paris.

MÉFIEZ-VOUS !!!
N'ACHETEZ AUCUNE MOTO
 sans vous adresser au préalable à la
MOTO-ÉCOLE

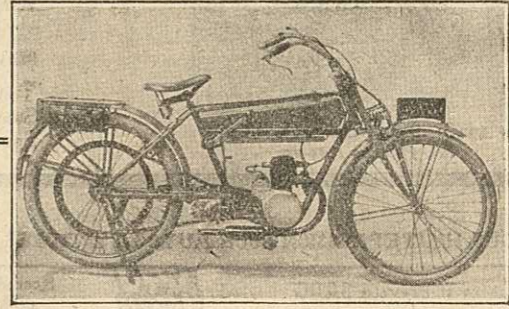
qui vous apprendra gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve ou d'occasion

30^{fr}. BREVET (formalités comprises) **Leçons de conduite et de mécanique** sur Indian, Harley, B.S.A. et toutes marques

Ouvert tous les jours et le Dimanche matin

EXPERTISE 15 Fr.
Location de Motos et Sidecars
3 bis, Rue Dagorno
Métro: BEL-AIR

Voir chez TESDOU, 63, rue Ducoudré, 14^e:
 Lot de cyclotraceurs nfs en caisse 239 fr., Cyclecar de Marçay cap., pare-brise, 5 roues dét. 4.500 fr. - Harley b. état 2.900 fr. - Magnétos mono nves 65 fr. 4 et 6 cyl., bas prix. Châssis de cyclecars 120 fr. - essieux av. 190 fr. Roues 49 fr. Arceaux de cap. le jeu 20 fr. -



LA REINE DES MOTOS

GLORIOL 2CV 1/2 deux vitesses avec boîte de vitesses et débrayage et kick - Éléance et robuste incomparable - Un modèle 2 CV à usage de bicyclette et de moto homme et dame - Un modèle 4 CV 1/2 boîte 3 vitesses, débrayage et kick.
 Demandez notice A.B.C.
 Georges DAILLET const., 30, r. de la Cloche, Douai (Nord)

J'ACHÈTE comptant: MOTOS, SIDECARS, CYCLECARS, et JE VENDS

Harley side, Indian side 2.600 fr.;
 Garde-boue A.V.; Triumph, Porte-bagages, 10 fr.; Magnétos Bosch, 95 fr.; Boîtes 3 vitesses neuves pour motos, 300 fr.; Pneus neufs 650 x 65 à 25 fr. Pour cyclecar: un pont arr., une boîte 3 vitesses. M. A., une direction, le tout neuf: 1.400 fr.

BEAUSOLEIL, 9, rue Saint-Sabin, PARIS-XI^e - Tél. Roq. 59.46

Rendez votre Moto confortable

en adaptant à votre selle une suspension élastique

M. A. V.
 Breveté S. G. D. G.

qui absorbe intégralement tous les chocs de la route

ENVOI A L'ESSAI
 SUR DEMANDE ADRESSÉE AUX CONSTRUCTEURS:
 VAUTIER & VALARD Hautes-Rivières, ARDENNES

Griffon, 5 C. V., p. parf. état 1.600 fr.; joli side, 400 fr.; Tansard et Poignet neuf, 70 fr. Concierge, 84, rue Daguerre, Paris, de 18 à 19 h.
 Douglas moto, 2 3/4 C. V., 2 vit., très bon état, 2.000 fr. Allègre, 13, rue Jenner Paris (13^e). Sidecars à vendre

Sidecars à vendre.

A. B. C. side, état neuf, O. S. Vis. sauf dimanche. 50, rue Danton, Levallois-Perret.
 Alcyon side, 4 C. V., magnéto Bosch, 1.500 fr.; moto seule 1.000 fr. Ecr.: Mosmann, 33, avenue du Roule, Neuilly.
 Alcyon side, 5 HP 1/2, vitesse débr., 2 cyl., 1.450 fr.; moto seule, 1.000 fr. Ecr.: Tripault, 19 bis, rue des Trois-Frères.
 Amer. Excelsior, side sp., 9 HP, parf. état, écl. Mag., ap. 6 h. 30. Raoust, 197, avenue Maine (14^e).
 B. S. A., sidecar d'origine, peu roulé, excellent état, essai à volonté. Ecrire pour rendez-vous: René Dufloq, 6, rue de la Trémoille, Paris.
 B. S. A. sidecar état neuf, pare-brise, phare, capote, etc. Prix 3.000 fr. M. Lecart, 37, bd de la République, Neuilly-sur-Marne (Seine-et-Oise).
 B. S. A. avec side, modèle 1918, 500 cmc., boîte 3 vit Sturmey-Archer, prix 2.000 fr. André, Hôtel, Buis (Drôme).
 B. S. A., 5 HP, side G. L., état de neuf. Vis. le dimanche: Petit, 11, rue de l'Hôtel-Dieu, Morez-sur-Loing (Seine-et-Marne).
 B. S. A., 5 HP, 3 vit. Essai à vol., 2.600 fr. Mury, rue de Lille, 77, Valenciennes (Nord).
 B. S. A., état neuf, pneus neufs, 3.000 fr. Vis. et essai: Café, 69, rue des Bourguignons, Asnières, Bois-Colombes.
 B. S. A., 5 C. V., 3 vit., parf. état, 2.300 fr. Navarre, 75, rue Villiers, Neuilly-sur-Seine.
 B. S. A., 5 HP, état neuf avec side, forme bateau acajou, vernis, tampon, 4.000 fr. M. Raoul, 15, rue Rouget-de-l'Isle, Suresnes.
 B. S. A., part. vend. superbe sid. tout confort moderne, marche garantie, 4.500 fr. Ecr.: Beaujé, 117, avenue Félix-Faure, Paris.
 B. S. A. side sport, neuve, tout orig., 3.200 compt. ou crédit. Niguet, 35, rue Delécluse, Bicêtre.
 Clément moto, 4 C. V., 2.500 à vendre pour cause double emploi, avec sidecar, bon état, pneus neufs, chambre à air de rechange, acces., carte grise. S'adr. au concierge, 24, rue de Péetrograd.
 Griffon, side, 6 C. V., 2 cyl. 1923, peu roulé, état nf, outill., éclair., carte grise, assur. 4.500. Ecr.: Goulmat, 52, rue Angoulême, Paris.
 Gnome-Rhone, sous garantie usine, cause achat cyclecar, essai. Cartonrages, 10, rue Joséphine, Champigny.
 Harley side bateau, parfait état, complètement équipée, 4 roues Quiddet, interchangeable, prix intéressant, cause achat voiture.
 Harley-Davidson, 9 C. V., révisé, peu roulé, état neuf, side Géo, 2 places côtes à côtes, un strapontin, pare-brise mobile, capote démontable, 3 coffres radiateur avant, formant réservoir essence. Prix 5.000 fr. (Aff. sérieuse). Laureys, 15, avenue de la Gare, Le Côteau (Loire).
 Harley sidecar, état mécanique parfait, 5 lit. 100, 3.600 fr. 37, rue de Balagny (17^e).
 Harley, parfait état, pare-brise, Kla. strap., outill., rechange acces. Facil. paiement. Couillaud, 31, bd Victor-Hugo.
 Harley side origine, 9-12 mag. phare, entièrement révisée, roues

TOUT ce qui CONCERNE L'AUTO

TÉLÉPH.: ARCHIVES 41-39 Métro TEMPLE

74, rue Turbigo, 74

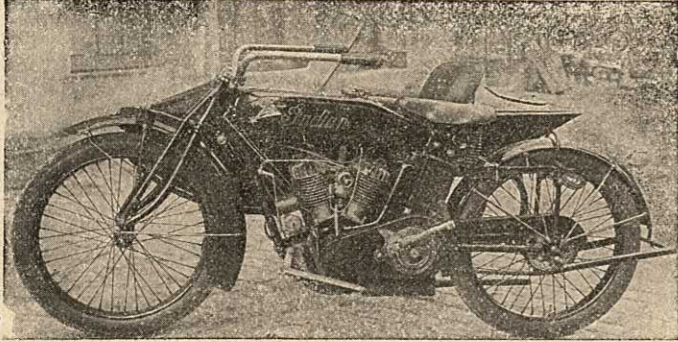
Agents-garagistes -- Catalogue général sur demande

-- Magnétos --
ougies Robert
" BOSCH "

Garanties d'Origine
Pièces détachées
Réparations

Toutes les nouveautés
concernant
L'AUTOMOBILE

*Livrées rapidement aux
meilleurs prix*



INDIAN

**NEUVES et
D'OCCASION**

Mes machines émaillées, nickelées et décorées avec le plus grand soin sont montées mécaniquement d'une façon parfaite, et vendues aux conditions -- les meilleures --

DEMANDEZ CIRCULAIRE ILLUSTRÉE

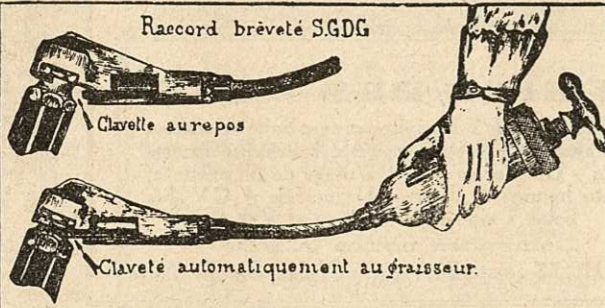
Toutes pièces détachées, Stock Dunlop, Carrosserie Sport, etc., etc.....

**Au Comptant
et A CRÉDIT**

POINARD 3, rue Laroche (14^e)
Tél. Fleurus : 25-25

GRAISSAGE SOUS HAUTE-PRESSION POUR AUTOS ET TOUTES MACHINES

FILE-FLANGE (BU S.G.D.G.)
p^r tout travail du bois



Raccord breveté S.G.D.G.

Clavette aurepos

Clavette automatiquement au graisseur.

Accrochage à distance sans aide de la main sur le raccord ou le flexible

SIFFLET (BU S.G.D.G.)
sur EXPLOSION

MEYREL FRÈRES Asnières (Seine) 30, Rue Diderot, 30.

MATHIS

Exposition 5 et 6 HP
Service d'occasions
Leçons de conduite
Stock pièces détachées
Réparations à forfait

FABRE
Agence Directe

56, rue de l'Université
ouvert de 9 à 20 h.

N.-S.: Bac

LA FRANCE MANQUE DE TECHNICIENS

SPÉCIALISÉS DANS L'AUTOMOBILE ET L'AVIATION

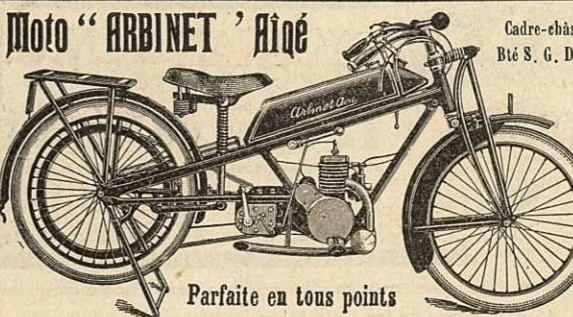
Suivez par Correspondance les Cours Professionnels de l'
INSTITUT MODERNE POLYTECHNIQUE

95, Boulevard Haussmann, 95

qui vous conduiront au diplôme d'Ingénieur, Sous-Ingénieur, Dessinateur ou Monteur

Demandez aujourd'hui même la brochure n° 10 gratuite donnant tous renseignements sur ces diverses carrières

Moto "ARBINET" Aimé Cadre-châssis
Bté S. G. D. G.



Parfaite en tous points

Moteur "TRAIN" à 2 temps; 2 CV. et 3 1/2 CV., boîte à 2 vitesses, débrayage et kick-starter, suspension avant et arrière, cadre en tube ou en U.

PRIX { 2 CV. complète : 2.600 fr.
3 CV. 1/2 " : 2.950 fr.

"ARBINET Aimé" Constructeur, à GEVREY-CHAMBERTIN (Côte-d'Or)
Demander le Catalogue

INDIAN SIDE révisée garantie 6 mois **2.900**

HARLEY SIDE — — — **3.500**

Nous prenons en paiement les Bons et Titres et en compte toutes motos

OUVERT LE DIMANCHE **Ets FOULON**
DIDEROT 41-59 162, av. Daumesnil, PARIS

Agence Directe :

INDIAN - D. F. R.

EVANS-CYCLOMOTOR

Bicyclettes J.-B. LOUVET

DÉPOT MAGONDEAUX

Pièces détachées "INDIAN" strictement d'origine

Tous Accessoires

Stock « HUTCHINSON »

Huile « CASTROL »

Alfred BOISIS & Cie, 13, av. de la Gde-Armée
Tél. : PASSY 75-75 PARIS (XVI^e)
Ad. télégr. : APPROVINDUS-PARIS R. C. Seine 209.479
Magasins ouverts le Dimanche matin

RÉPARATIONS-REVISIONS-GARAGE

MOTOS, VOITURETTES

PRIX sur DEVIS - TRAVAIL GARANTI

Lucien GERARD

19, Rue des Gravilliers, PARIS

Annexe : 159, Rue du Temple R. C. SEINE 13.402

Spécialiste du MORGAN

neuf, phares et acces., 3.500 fr. Petit-Courcelles-les-Gisors (Oise).

Indian, side sport, gros moyeu, bon ét. méc., peint. Havane. Richard, 75, rue de Montrouge, à Gentilly.

Indian neuf, b. side sport, 2 places acces., pas cher. Elie, 25, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Indian, 3 boules, révisée peint. neuve, écl. porte-malle, pare-brise, outillage rechanges. Gayant, inst., à Neuilh (Haute-Pyrénées).

Indian, 9 HP, état neuf, 4 pl. S'adr. : Sondag, 44, rue des Arts, Levallois.

Matchless, moto-side, gd sp., 8 C. V., 4 roues inter., pn. neufs, acces., 2.500 fr. Samedi après-midi, dimanche matin : Marcou, Louis, 26, rue Céline-Dubois, Grand-Montrouge (Seine).

Anzani, moto-side neuve, 750 cmc., amort. et camm. Coton, 800 kil. Courbarie, 1, Grande-Rue St-Clair, Lyon.

Motosacoche, sidecar, 6 C. V., parf. état, assurance payée. Grand, 156, Grande-Rue, Oullins (Rhône).

Peuple, side avec bicyclette spéciale et roue motrice, 2 C. V., moteur excellent, vit. 30 kil. 2 personnes, prêt à rouler, 1.300 fr. Lefèvre, 19, rue de la Source, Paris (16^e).

Rover, sidecar, parf. état, guidon, sport, pneus voiturette neufs, à vendre pour cause achat voiture, dernier prix 3.200 fr. L. Lazanne, 13, Esc. A. M. C., Lure (Haute-Saône).

Side biplace, oc. unique, 5 C. V., 4 vit. mono Anzani, état neuf, acces., 120 fr. Remour, Andrieux (Loire).

Sidecar complet pour Triumph, parf. état, 350 fr., caisse Garnier. Ecr. pour rendez-vous : Mme Laruelle, 46, bd Montparnasse, Paris.

Sidecar, seul tôle sport p. moto, 5 HP, parf. état, 450 fr. Ecr. : Bastié, 25, rue de la Collégiale, Paris (5^e).

Sidecar léger, excellent état, monté act. sur D. F. R., prix excep. Ecr. : Sourdilhon, 116, bd de Versailles, Suresnes.

Sidecar, seul complet, 1 moteur Anzani neuf, Coudreau, Le Vésinet (Seine-et-Oise).

Rover, side sup., 6 C. V., 2 cyl., écl. phare P, brise C, neuve, garanti marche parfaite, rechange essai, 3.900 fr. ou échangerait contre cyclecar ou voiturette m. valeur. Hurtrez, 260, rue du Faubourg-Saint-Martin, Paris.

Sidecar Triumph, type spécial, modèle 1922, chaîne, pneus et roues. voiturette, pare-brise royal, écl., outill., parf. état, 4.500 fr. Vis. le soir à partir de 7 h : M. Bousquet, 64, bd de Belleville (20^e).

Triumph, 5 C. V., side G. L., bon état, 2.600 fr. Guiard, 49, rue Belgrand, Paris (20^e).

Triumph, sidecar à vendre, cause double emploi, bon état de marche, bas prix, au plus offrant. Dessessart, 31, rue de Beaune, Paris.

Cyclecars à vendre.

Amilcar Touriste 5 Ridges, écl. Mag. Garage, 38, r. Lacroix, XVII^e.

Bébé Peugeot parfait état, visible tous les jours. Préjean, sellier, 289, r. de Belleville, Paris 19^e. Métro Lilas 3 200 fr.

Bedelia à vendre, parf. état, prix très bas, essai à volonté après 18 h Deloche, 122, rue de Caulaincourt, Paris 18^e.

Benjamin spt 4 cyl parf état t équip ecl Mag bout 1 200 lit, bas prix Aragon, 7, impasse Compoint, Métro Baligny

Benjamin cyclecar, type luxe 1924, livrable usine 10 juillet,

pleines, magnéto Bosch, mécanique état neuf, 2.800 fr.; une boîte de vitesses, Indian complète, 1 réservoir gauche et 1 droite, neuve, 300 fr. Berthelot Edmond, Athée-sur-Cher (Indre-et-Loire).

Harley-Davidson, Indian, Triumph, B. S. A., Evans, New-Hudson, toutes en parfait état de marche. Réelle occasion. Minnu, 6, rue de la République, St-Mandé.

Harley side, parfait état, gar. 3.800 fr. De Grandsagne, 14, rue de la Comète, Paris.

Harley side, parfait état mécanique, peint. à neuf et nickel, gar. 3 mois, 3.600. Zickler, 8, rue de l'Ouest, Paris.

Harley-Davidson, avec superbe sidecar très conf., état complet, neuf, toute équipée, écl. mag., grand phare, lanterne, klaxon, porte-bagage, pneus et ch. neufs, 4.500 fr. Hautefort, 5, rue Lucé, Tours.

Harley side, 2 pl., carros. limous. transf. écl. électr. et acét. klax. électr., tous acces., mod. uniq. Pressé, 74, rue Chaptal, Levallois.

Harley side biplace, révisé émail, nickel, neuf compt. Klax. écl. Facil. paiement. Gentil, 24, avenue Mathurin-Moreau, Paris.

Harley sidecar, d'origine état neuf, équipé phare, pare-brise, 3.300 seulement. Moret, 41, rue du parc, Orléans.

Harley-Davidson et sidecar, 7-9 C. V., écl. Mag. tan sad., excel. état. Faire offre : Brooking, rue Cambrai, Caudry (Nord).

Indian, 3 boules, avec sidecar, absolument neuve, à vendre bonnes conditions, et même à crédit, demander conditions à Moto-Revue.

Indian side, affaire unique, 3 boules modèle 1920, phare, mag. klaxon, trompe, outillage, pneus rech., le tout état neuf, carte grise, à enlever de suite, cause départ, 2.400 fr. Ecr. : Rouvillain, 7, rue Gouthey, Paris.

Indian side, grand tourisme, écl. cap. acces., etc., 3.500 acc. bons. Guillotteau, Inst. Autry-le-Châtel, Loiret.

Indian side, 9 HP, révisée à neuf, sauf peinture, écl. Mag. AV et AR, compteur O. S., pneus nfs, outillage complet, essais et leçons à volonté, 2.900 fr.

Indian side, 1 pl. 1/2, complet, révisée, marche parf., 2 pneus neufs, rechange, 3.100 fr. Fargant, Bernueil-sur-Aisne, par Cuise-la-Motte (Oise).

Indian Chief, dernier modèle, ayant peu roulé, état abs. neuf, avec sidecar L. V., très confortable. Prix inter. Ecr. : Tourret Félix, 51, bd Carnot, Vichy (Allier)

Indian, side, parf. état, compt. mag., phare acces. Vis. tous les jours : A. Loison, 199, rue St-Germain, 2.600, Argenteuil.

Indian, side, sport biplace, 9 C. V., état neuf, 3.000 fr. Duval, route de Chauvry, Saint-Leu-La Forêt.

Indian, type Standard, garantie neuve orig., side monoplace Henriot, émail et nickel neufs. Prix à débattre. Vinard, 4, r. St-Guil-laume, à Courbevoie (près gare d'Asnières).

Indian, 9 C. V., 3 b. moteur révisé, peint. neuve, t. sad., 2 ch. rech. p.-bag. p. tourisme, outillage, 3.700. Ecr. : Froment, 26, rue Duhesme (18^e).

Indian, side sport, remis compl. à neuf, garantie 2.900. Zickler, 8, rue de l'Ouest.

Indian, side, très bon état, acces., 2.600 fr. Gros, 17, rue Raspail, Levallois-Perret.

Indian, side, net. révisée, nickel peint, pneus Mich. neufs. Essai et vis. : Roux, 36, rue du Château, Vanves.

Indian, side, 3 boules, état

mer contre sidecar ou moto solo.
Boulard, 115, route d'Orléans,
Montrouge.
Echangerait voiturette baby
7 HP, torpédo 2 places, parfait

état contre moto side Excelsior
ou B. S. A. neuve. Léopold Labar-
chède, Bourriot Bergonce (Landes)
A vendre ou échanger pour
moto : 1° cyclette; 2° sidecar

peuple. Ecrire : P. J. Brulé, 6, rue
Georges-Berger, Paris.
Cherche garage, ou particulier
louant sidecar 2 heures le samedi
à personne sérieuse. Ecrire : P. J.

Brulé, 6, rue Georges-Berger, Paris.
Echange cyclocar, G. N. contre
side Harley ou Indian même à
reviser. Ecr. : Joly, 40, rue Pros-
per-Légouté, à Antony (Seine).

BOUSSARD

EDITEUR-FABRICANT

Médailles

Insignes pour Sociétés

Coupes -:- Challenges

PRIX SPÉCIAUX POUR SOCIÉTÉS

Catalogue franco

170, rue du Temple, PARIS

EN VENTE " L'ANNUAL "

1924 (19^e Année)

ANNUAIRE UNIVERSEL
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Édité spécialement pour les Agents,
les Commerçants et les Constructeurs d'Automobiles

= 1360 Pages d'Adresses et de Documents

Prix de l'exemplaire relié : 25 francs

222, Boulevard Pereire, PARIS. Tél. : Wagram 30-79

(R. C. Seine 90.958)

" INDIAN & HARLEY "

Pièces détachées neuves et occasi^{on}
Gros et détail. Prix sur demande
Indiquez les pièces qui vous intéressent

DELRIEU, Limagne-Aurillac (Cantal)

STOCKS de l'ARMÉE - Pièces pour B.S.A. - TRIUMPH

Fournitures, Accessoires - Demandez nos prix

DALBIAC, 1, Rue des Jardins Saint-Paul, 1, PARIS (IV^e)

MOTOS

CYCLECARS

G. CAVANIET

Téléph. : FLEURS 00-23

50, rue de Rennes

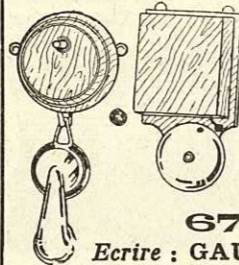
Sidecar BURBERRY

AGENCE AIGLON et LE GRIMPEUR

RÉPARATION

R. C. S. 176.148

GARAGE



TÉLÉPHONE

PRIVÉ

Comprenant :
2 Postes muraux, en noyer verni,
2 Récepteurs nickelés et 2 Trem-
bleurs d'une valeur de 180 fr.

Envoi franco contre remboursement

67 francs 50

Ecrire : GAULT, 182, rue Saint-Martin

BULLETIN D'ABONNEMENT

. . . . A DÉCUPER OU A RECOPIER SUR LETTRE POUR NE PAS DÉTÉRIORER VOTRE COLLECTION

Veuillez m'abonner pour un an à partir du numéro

et joint un mandat-poste de 18 fr.
montant de mon abonnement.

Nom le

Prénoms Signature :

Profession

Adresse

.. Les plus belles excursions
.. Le minimum de dépense
.. Le confort le plus grand

AVEC LA MOTOCYCLETTÉ LÉGÈRE

AUTOMOTO

PUBLICITÉ SCHNEIDER



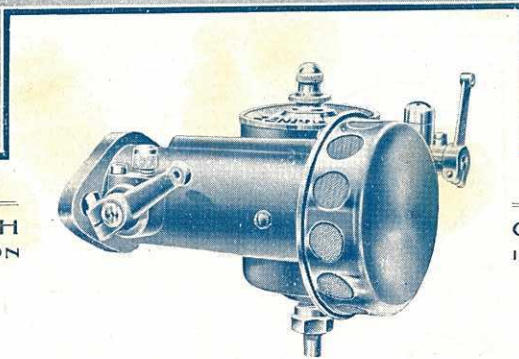
LE TOURISME EN MONTAGNE N'EST AGRÉABLE

qu'avec une voiture munie
du

CARBURATEUR ZÉNITH

dont les qualités uniques
permettent de

se jouer des difficultés de la route



— Société du —
Carburateur ZENITH
49-51, Chemin Feuillat, LYON

Cliché G. BERTHILLIER, Lyon.
— Société du —
Carburateur ZENITH
15, R. du Débarcadère, PARIS