

LES NOUVEAUX IMPOTS

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

13^e ANNEE. — N° 179.

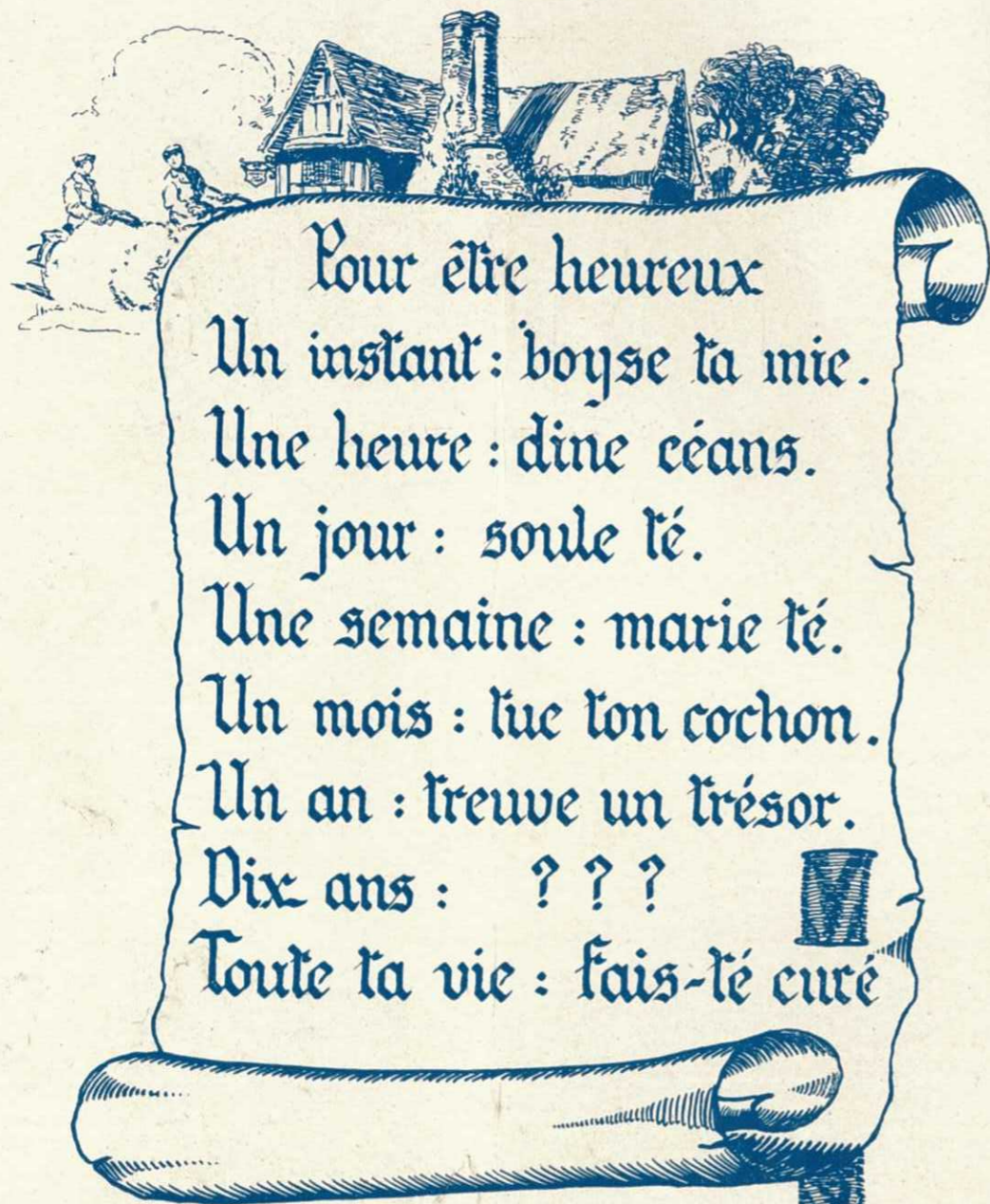
1^{er} SEPTEMBRE 1925



TELEPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

Paris-les Pyrénées-Paris : NAAS et BERNARD sur **GNOME & RHONE** 500 cmc., vainqueurs des catégories 750 et 500 cmc. La **GNOME & RHONE** de NAAS est le seul véhicule toutes catégories ayant terminé l'épreuve sans avoir perdu un seul point.



Pour être heureux
 Un instant : boyse ta mie.
 Une heure : dine céans.
 Un jour : soule té.
 Une semaine : marie té.
 Un mois : tue ton cochon.
 Un an : treuve un trésor.
 Dix ans : ???
 Toute ta vie : fais-té curé

*L'Auteur
 de ce vieux dicton des Hostelleries
 Normandes n'avait pu trouver ce
 qu'il fallait pour être heureux dix ans
 Cette lacune est aujourd'hui comblée.*

Pour être heureux dix ans,
 Achète une moto DFR

la seule dont le moteur s'améliore en vieillissant

F. DESERT & P. DE FONT-REAUX CONSTRUCTEURS
128, Avenue de Neuilly NEUILLY-SUR-SEINE

Publicité GIANOLI & VALENTIN

PREMIÈRE ÉPREUVE

(La plus concluante)

PREMIÈRE VICTOIRE

FAVOR

Triomphe dans

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1925

La plus dure épreuve motocycliste (2.150 kil.)

CATÉGORIE 175 cmc

— La plus petite cylindrée admise — 12 engagés — 10 abandons —

1^{er} BELLI seul engagé sur **FAVOR**
(TYPE COMMERCIAL)



BELLI, sur FAVOR 175 cmc., au Col d'Aubisque

Catalogue franco chez les Agents de la Marque **FAVOR** à CLERMONT-FERRAND
ou aux USINES CYCLES ET MOTOS

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

POUR GAGNER
TEMPS ---
ET ---
ARGENT...



COLLECTIONS
FORMANT
DOCUMENTATION
COMPLÈTE

- I. Collections *Moto-Revue*, non reliées, papier glacé, années 1920-1921-1922, chaque année... 15 fr.
Les trois années ensemble... 40 fr.
Année 1923... 18 fr.
Année 1924... 18 fr.
Les 5 années... 70 fr.
- II. Collections *Moto-Revue*, non reliées, mais sur beau papier couché grand luxe, chacune des 3 ann. 1920-21-22... 18 fr.
Les 3 années... 50 fr.
Année 1923... 21 fr.

- Année 1924... 21 fr.
Les 5 années... 80 fr.
- III. Coll. *Moto-Revue*, rel. 1/2 toile rouge, dorure au fer. 1920-21-22, l'année... 22 fr.
Les 3 années... 60 fr.
Année 1923... 25 fr.
Année 1924... 25 fr.
Les 5 années... 90 fr.

Sur papier couché :
Supplément 3 fr. par année.
(Port : par année 1 fr 50)
Envoi immédiat dès réception du montant
(pas d'envois contre remboursement).

MOTO REVUE
5, rue Saint-Augustin, PARIS



P. DAGORNO

36, rue Laugier, 36. Paris

Agent des motos FRANCIS-BARNETT
— vous présente la nouvelle —

250 cc

RALEIGH

Moteur à 4 temps, 3 vitesses Sturney-Archer

UNE SEULE machine de série
engagée dans

PARIS — LES PYRENEES — PARIS

termine l'épreuve et se classe
PREMIÈRE dans la série des
handicaps à l'autodrome

P. DAGORNO
36, rue Laugier, 36
— PARIS —

Les Premières Boîtes de Vitesses Françaises

4 **Années d'expériences**
Construites en grandes séries

Fondés en 1906, les Etabl^{ts}

C. PICARD

26, rue Carnot, à Courbevoie
(Seine)

SPECIALISTES

ne construisent que
des boîtes de vitesses
et vous offrent le type qu'il
vous faut.

Fabrication et présentation
rivalisant avec les meilleures
marques anglaises.

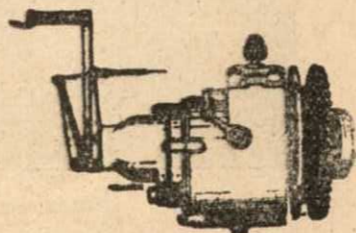
Rendement

Douceur

Supérieur

Incomparable

TOUTES nos BOITES sont GARANTIES



4 Types — 2 et 4 Vitesses

Demandez Notice et Devis

A L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY

TEMPLE

sur moto 1.000 cc. O-E-C TEMPLE bat

5 RECORDS DU MONDE

sur PNEU

MOTO-CORD

HUTCHINSON

50 Km. en 18^m 21^s

50 Miles en 29^m 28^s

100 Km. en 36^m 36^s

100 Miles en 1 heure 0^m 17^s

et RÉALISE la FORMIDABLE VITESSE de

160 Km. 118 dans l'Heure

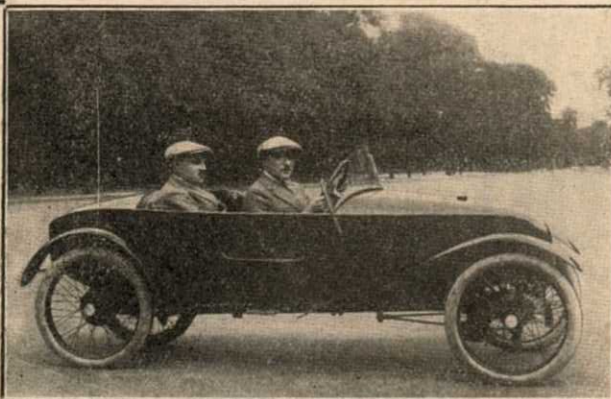
Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

III

Le cyclecar SIMA-VIOLET

a gagné en 1925 toutes les grandes épreuves
(Catégorie 500 cmc)

Grand Prix de l'U. M. F., Bol d'Or, Grand Prix du M. C. de Lyon, Paris-Nice, Circuit de Picardie, Circuit de l'Aisne, etc., etc.



Le Cyclecar Sima-Violet type sport spécial

LE NOUVEAU MODÈLE A MAGNÉTO ET CAPOT AVANT

est livré en torpédo touriste, torpédo camionnette, torpédo sport spécial
Prix de 5600 fr. à 6000 fr., suivant le type

SIMA SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL AUTOMOBILE
Société Anonyme au capital de 1.500.000 francs
1 et 3, rue Barbès, COURBEVOIE - Tél. Courbevoie 57

MOTOS INDIAN

NEUVES

MODÈLE 7/9 HP avec side-car (émail rouge)
disponibles de suite

MOTOS HARLEY RECONSTRUITES
PIÈCES DÉTACHÉES POUR INDIAN ET HARLEY
PNEUS 28x3 - TROUSSES A OUTILS INDIAN
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES

Catalogues sur demande

Etablissements **FILLIAT & SUREAU**

22, rue Victor-Hugo - LEVALLOIS - (Seine)

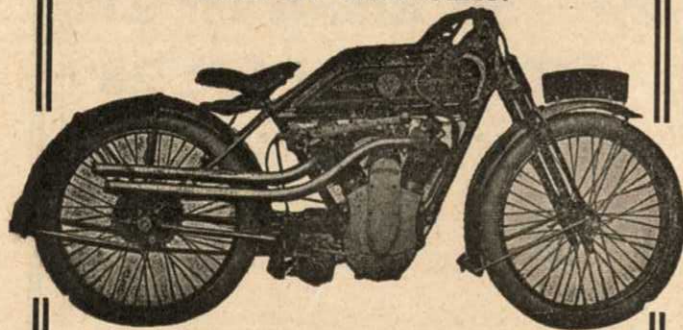
Téléphone : LEVALLOIS 627

(La Maison qui ne bluffe pas)

Au gré de votre fantaisie
vous roulez sans ennui sur les plus durs parcours
et réaliserez les plus belles moyennes,
si vous avez choisi une

MOTOCYCLETTE KÖHLER-ESCOFFIER

250 et 500 cmc.



La KÖHLER-ESCOFFIER, TYPE SPORT, est la machine de série la plus vite du monde.

122 premières places - **38** records

La seule motocyclette ayant battu le record de la
côte de Laffrey, établi par une voiture de plus de
5 litres de cylindrée.

Notice franco sur demande adressée au Constructeur :
A. DREVET, 11, rue du Plat, LYON

Agence générale pour la région parisienne :
M. VILLEMINOT, 225, boulevard Pereire, Paris.

MARCEL HENRIET

CONSTRUCTEUR DU SIDE-CAR "LE FLOTTEUR"

Agence exclusive pour la
Seine des motocyclettes

ULTIMA

DE LYON

HARLEY-DAVIDSON :: ::
RENÉ GILLET :: :: ::
GNOME ET RHÔNE :: ::
MONNET ET GOYON :: ::
PEUGEOT - D. S. :: ::
GRIFFON - D. F. R. :: ::
LE GRIMPEUR :: :: ::
MOTOBÉCANE :: :: ::

174, r. de Vaugirard, Paris (15^e)

Téléphone : Ségur 89-32

Vend avec 13 & 16 mois de crédit

— DIRECTEMENT DU VENDEUR A L'ACHETEUR —
SANS AUCUN INTERMÉDIAIRE
1^{er} VERSEMENT : 10 POUR 100

ÉPREUVE PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

En catégorie 175 cc., FAVOR arrive

1^{er}

avec le

VOLANT MAGNÉTIQUE



Comme au Bol d'Or 1925

LE VOLANT MAGNÉTIQUE 

prouve ses qualités d'endurance et de bon fonctionnement

Il remplace la magnéto et ses organes de commande

IL ASSURE L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

sans dynamo — sans accumulateur — sans pile

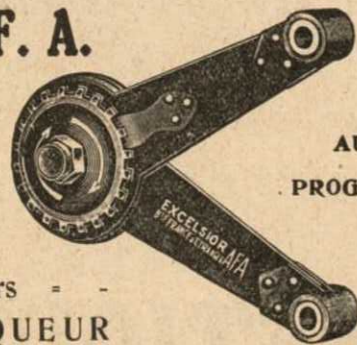
- - IL EST ROBUSTE ET INDÉRÉGLABLE - -

C'est le seul volant magnétique Standart construit en France

AGENTS ! Exigez-le de votre Constructeur.

Envoi franco de la Notice B sur demande.

L'AMORTISSEUR
MOTOS
EXCELSIOR
A. F. A.



AUTO
PROGRESSIF

toujours - -
VAINQUEUR
des courses d'ENDURANCE avec

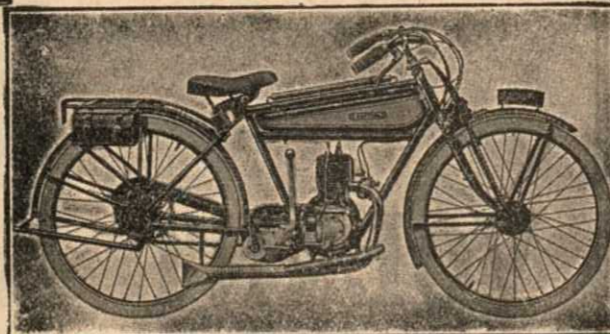
NAAS et SAUVET sur Gnome
et Rhone
1^{er} catégories 750 et 1000 cmc de
PARIS - les PYRÉNÉES - PARIS

PRIX : 85 FRANCS
Etabliss. L. POUTRAIT, 7-9, rue de la Croix-Faubin, PARIS

10 MOIS DE CRÉDIT

Moto Légère
AUSTRAL

175 cmc. 2 temps,
2 vitesses, débrayage, Kick starter



La vraie Machine pour le grand Tourisme

Catalogues
et Conditions **AUSTRAL**
7, rue de la République, 7
Tél. 461 R. C. S. 181.981 PUTEAUX (Seine)

Avec un **MOTEUR LUTETIA**



Force 1 ch. 1/2
Embrayage
progressif
Volant
magnétique
Roulements
à Billes
Vitesse 30 kil.
Consommation
1 litre 1/2

ON NE PÉDALE PLUS !!

TRANSMISSION par CHAÎNE à TENSION RÉGLABLE

Monte toutes les Côtes

Le Groupe Moteur LUTETIA se monte sur
toutes bicyclettes, tandems, voitures de mutilés

LIVRAISON IMMÉDIATE

Catalogue envoyé gratuitement sur demande

P. LACOMBE, 6^{bis}, rue Denis-Papin, ASNIERES (Seine)

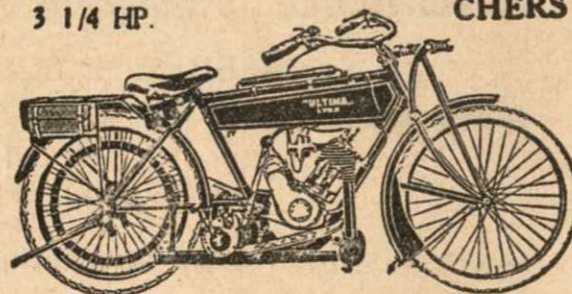
MOTO **ULTIMA**

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

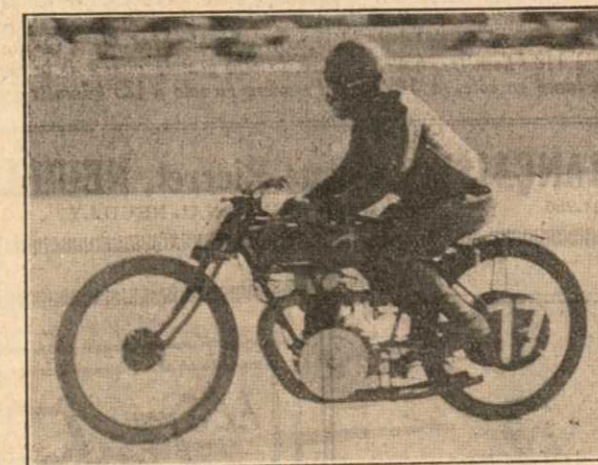
HENRIET, 174, rue de Vaugirard - PARIS (15^e)
SAUBADE, 82, rue de Bègles - BORDEAUX
MURAIRE, 9, rue Masséna - NICE
SARACI, 10, rue de Village - MARSEILLE

COURSE DES GROSSES MOTOS

(16 Août)

La moto **Peugeot**

TRIOMPHE A L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY
ÉTABLISSANT LE RECORD DU TOUR MOTOCYCLETTES



GILLARD, sur moto PEUGEOT 750 cmc.,
établit le record du tour motocyclettes à 162 kilomètres 653

Le même jour :
COURSE DE COTE DE LAFFREY (près Grenoble)
1^{er} RICHARD (Catégorie 750 cmc.)

COURSE DE FRIVILLE-ESCARBOTIN (1 Kilomètre départ arrêté)
1^{er} PÉAN (Cat. 500 cmc.) :- Meilleur temps de la journée toutes catégories.

..... **Tous sur motos PEUGEOT, pneus DUNLOP**

MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION A PARIS
71, avenue de la Grande-Armée - 21, avenue des Champs-Élysées

12 SUCCURSALES - 3.000 AGENTS

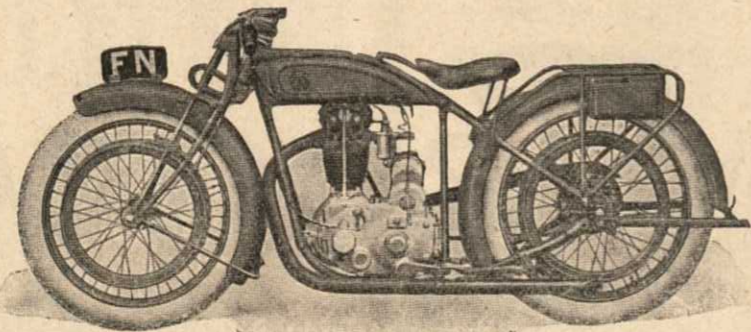


Fabrique Nationale d'Armes de Guerre

SOCIÉTÉ ANONYME : HERSTAL-LEZ-LIÈGE (Belgique)



Moto F.N.
UN CYLINDRE
Type M. 60
3 1/2 CV à
culbuteurs
(350 cmc.)



SPORTSMEN!!!
Confiez votre
chance à
la Moto F.N.

← **BON SANG NE PEUT MENTIR** →

Paris-Nice : 2 Médailles d'Or et Coupe des Motos moyennes. — Coupe de la Meuse : 2 premières places et Coupe de la Meuse (soli). — Première en sidecars en 350 cmc. et en soli (juniors) Dinant-Reims-Dinant : (300 kilom.) Première du classement général, Médaille d'Or des seniors ; Première de la Côte de Feschaux (9 %) à 110 kilomètres 650 à l'heure, la plus grande vitesse de la journée. — Record de Mont-Theux : (1 kilomètre lancé en côte, à 14 %) ; Première en solo à 123 kilomètres 280 à l'heure (record).

SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret, NEUILLY-SUR-SEINE

Reg. du Comm. : Seine 24.256

Adr. Télégr. : FABRINAL NEUILLY

Tél. : WAGRAM 94.27

MOTOS
Candé



... comme dans un fauteuil..

ETABLISSEMENTS BOURDAIS

INGÉNIEUR CONSTRUCTEUR 7 RUE LAFOUCÉ-GENTILLY (SEINE)

LES CADRES
LORRIOT

POUR CYCLES ET MOTOS
TOUS MODÈLES SOUDÉS ET BRASÉS
COURSE ET ROUTE
ÉQUIPENT LES MEILLEURES MARQUES

LORRIOT ET CIE
57, AVENUE MARCEAU
COURBEVOIE (SEINE)
TÉLÉPH. 953 COURBEVOIE

LES SPECIALISTES
DU CADRE LORRIOT
MARQUE DÉPOSÉE
CADRE DE QUALITÉ

VIII

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

MALGRÉ les formidables moyens de production, sans cesse accrus, dont elle dispose, malgré le travail intensif à 3 équipes, la Société Anonyme des Ateliers

GILLET HERSTAL

s'est trouvée ces derniers mois débordée par les commandes et dans l'impossibilité de satisfaire à la demande. Elle prie sa fidèle clientèle de bien vouloir l'en excuser. Obligée ainsi de concentrer tous ses efforts en vue d'intensifier la production, elle a dû négliger quelque peu la question sportive. Il lui a suffi, d'ailleurs, de s'aligner dans quelques-unes des épreuves les plus dures pour maintenir la supériorité dont elle a toujours fait preuve.

Paris-Nice
Concours d'Endurance
Circuit des Vosges
Circuit du Nord.....
Bol d'Or Belge
Paris-les-Pyrénées.....

1^{er}

Catégorie 350 cc.

Grand Prix de Belgique 2^e Catégorie 350 cc.

réalisant, avec un moteur 2 temps, une moyenne de 100 kilomètres à l'heure, sur le dur circuit de Spa.

A remarquer que le record établi par la GILLET au Bol d'Or 1924, 1506 kilomètres, n'est approché, qu'à 200 et quelques kilomètres par le vainqueur de cette année (catégorie 350 cc.).

Société Anonyme des Ateliers GILLET, Herstal (Belgique)

Siège en France : 32, rue Pierret, Neuilly-sur-Seine

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

IX

**Motocyclistes ! montez sur votre machine
les groupes moto "LUXOR"**

Vous aurez toute satisfaction

Fourche brevetée !! Système rattrape jeu de porte breveté !!
Double bec pour éclairage intensif et réduit !!
Garantis contre tout vice de fabrication !!

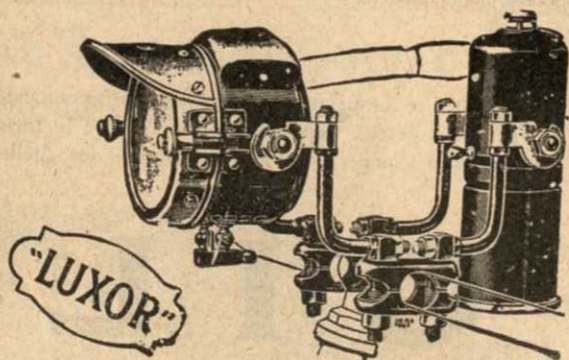
N° 4 Face 100 mm, miroir 85 mm, durée 3 h. 1/2 complet 125 fr
N° 5 Face 125 mm, mir. 115 mm, durée 4 h. 1/2 complet 150 fr

Notre groupe N° 4 peut se monter sur toutes bicyclettes à moteur

DUPONT & TRAISET, 3, rue Tesson, Paris-X^e

Constructeurs

En vente dans toutes bonnes maisons



T. S. F.

Par suite d'un arrangement spécial avec une des premières Maisons de T. S. F., de la place, nous pourrions faire profiter NOS ABONNÉS, jusqu'à concurrence du montant qui nous est accordé, de prix exceptionnels (soit des prix inférieurs aux prix de revient du constructeur.)

POSTES A GALÈNE, COMPLETS
à partir de 59 fr., à 1 lampe 240 fr.,
à 2 lampes 370 fr.

Postes complets. Accus. Piles.
Bobines d'acier. Tubes carton.
Condensateurs. Casques. Haut-
parleurs, etc...

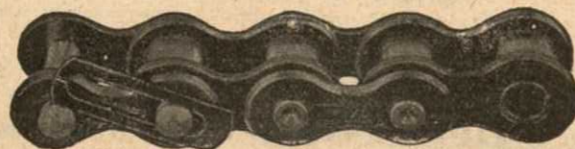
MOTO REVUE SERVICE
ADMINISTRATIF
5, Rue Saint-Augustin, PARIS

CHAINES de Haute Précision COMIOT

Marque

"DUCKWORTH"

Pour MOTOCYCLETTES
CYCLECARS.



LES PLUS-RÉSISTANTES,
LES PLUS DURABLES.

LES CHAINES DUCKWORTH sont de beaucoup les plus économiques, leur durée étant incomparablement supérieure à celle de toutes les autres chaînes. Leur supériorité est le résultat d'une spécialisation de plus de 30 années dans la fabrication des chaînes de motocyclettes. Les constructeurs américains : Harley-Davidson, Indian, Henderson, Reading Standard, Excelsior, etc., équipent leurs motocyclettes exclusivement avec des CHAINES DUCKWORTH.

Catalogue franco sur demande.

C. COMIOT

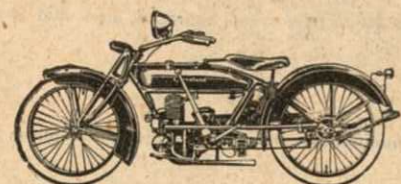
87, boulevard Goubaux-Saint-Cyr, PARIS
Téléph. : WAGRAM 03.26 — Télégr. : COMIOT-PARIS

VOUS AVEZ BESOIN D'UNE MOTOCYCLETTE ???

donc vous avez besoin d'une

CLEVELAND

La moto pour tous, la seule confortable, la seule ayant un passé garantissant l'avenir.



CLEVELAND, Etabl^{ts} VALPIC

23, av. Trudaine, PARIS (9^e)

envoient franco le Catalogue et la feuille de références des Motocyclettes "Cleveland"

2 temps, 270 cmc, avec éclairage électrique, env. Fr. 4.250
4 temps, 4 cyl., 600 cmc, livraison octobre, env. Fr. 7.500

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE — SERVICE STATION

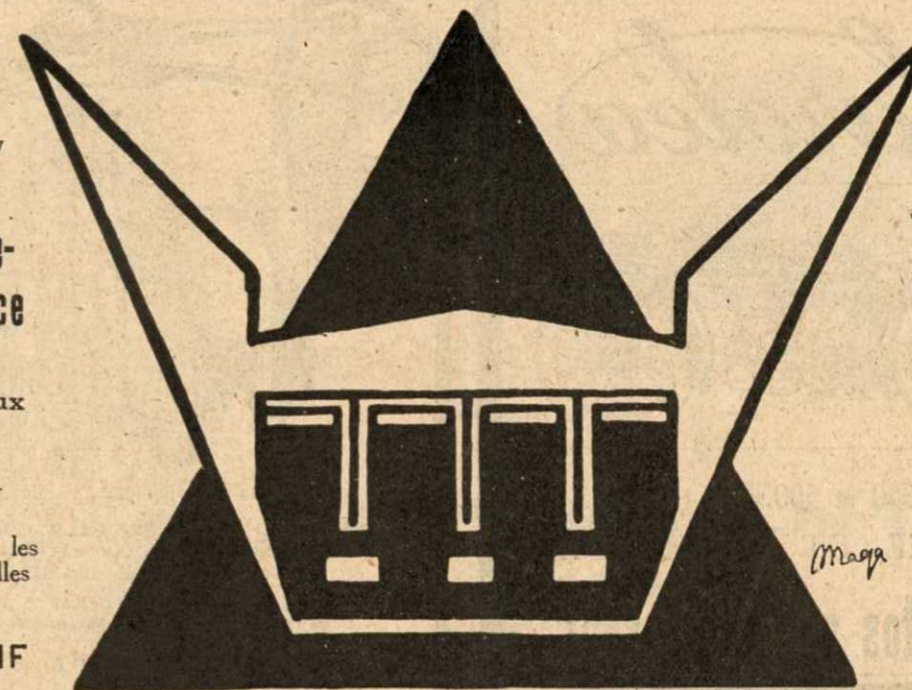
Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

La
Voiture 7 CV
construite par
**Motosacoche-
France**

63
rue Trarieux
LYON

Agences dans les
principales villes
et à Paris :

M. BAILLIF
8, rue
Vauvenargues

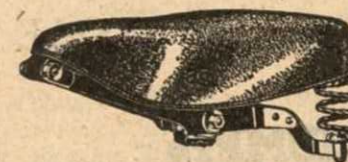


MAXIMAG

Seule
voiture légère
ayant des freins
compensés
sur quatre roues
sur tous ses
modèles.

Pneus confort
sur
tous modèles
tourisme.
710x90 sur
les types sport.

Moteurs
4 cylindres
MAG.



SELLE SOUPLE, TYPE SPORT

Demandez à votre agent, lorsque vous commandez votre Motocyclette, la Selle souple Brooks, type Sport.

Pour avoir complète satisfaction, le confort compte autant que la mécanique soignée.

Cette selle comporte 15 ressorts à boudins, 1 ressort central à 9 feuilles et 15 lames à ressorts en rayonnement.

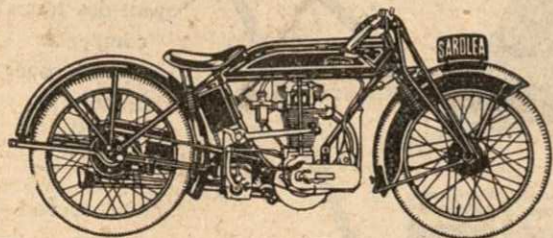
La présentation de cette selle est parfaite, sa forme gracieuse et le cuir maroquin qui la garnit durera des années.

BROOKS
REGISTERED TRADE MARK

En vente chez les Agents spécialistes et Constructeurs
Etablissements LEWIS BARNASCONE, 60, rue de Corneille, Levallois-Perret
Concessionnaire de J. B. BROOKS Co Ltd, Birmingham

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

Sarolea

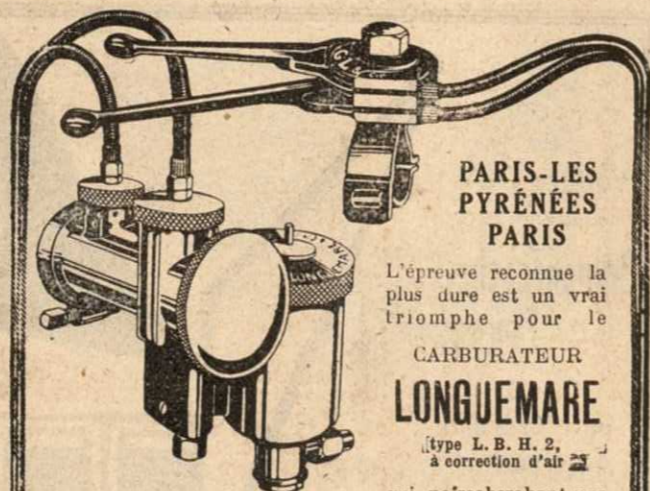


350 et 500 cmc.

TOURISME ET SUPERSPORT

Les Motos qui s'imposent

Maison SAROLEA, Soc. Anonyme
HERSTAL (Belgique)



PARIS-LES
PYRÉNÉES
PARIS

L'épreuve reconnue la plus dure est un vrai triomphe pour le

CARBURATEUR
LONGUEMARE

(type L. B. H. 2, à correction d'air)

qui, ne recherchant pas les victoires faciles, équipait le plus petit véhicule

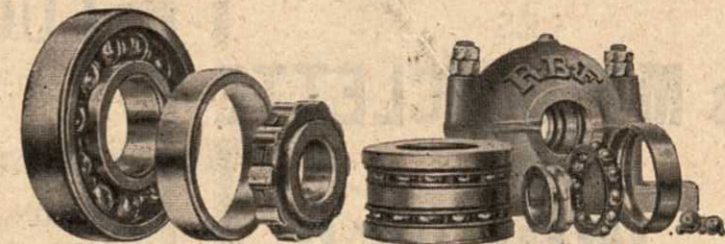
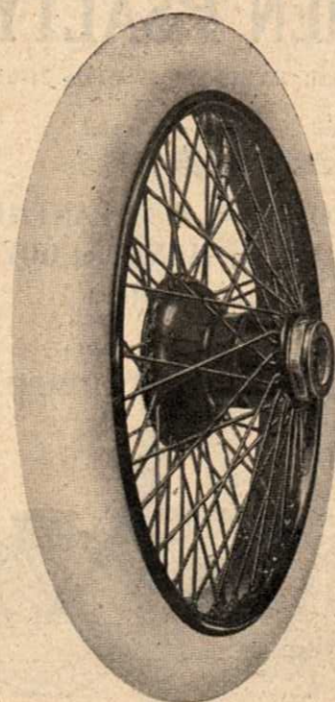
le 350 cmc. "**VILLARD**"
PREMIER DE SA CATÉGORIE
gagnant du handicap

également déjà PREMIER du CIRCUIT DE PICARDIE,
catégorie 350 cmc., à 60 kilomètres de moyenne.

MOTOCYCLISTES !

exigez sur votre machine le
CARBURATEUR A CORRECTION D'AIR
2 manettes, 2 gicleurs.

G. LONGUEMARE et C^{ie}, 12, rue du Buisson-St-Louis, PARIS



**ROUES AMOVIBLES
RAF
ROULEMENTS
RBF**

PALIER, CHAISES DE TRANSMISSION
BILLES ACIER et BRONZE

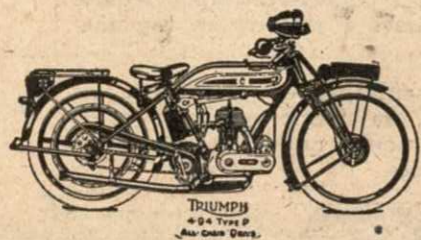
MAGASINS DE VENTE
BORDEAUX 33 rue FONDRADE LILLE 71 rue de LA LIBERTÉ LYON 77 avenue de SAXE
PARIS 15 rue de NATIONAL NANCY 12 rue NOTRE-DAM NANTES 22 rue de STRASBOURG
BRUXELLES 31 rue de LA MONTAGNE ST ETIENNE 11 rue du GÉNÉRAL FOY BIENNE 121 rue de L'HOPITAL

La REINE du TOURISME

TRIUMPH

LIVRAISON IMMÉDIATE

FACILITÉS DE PAIEMENT



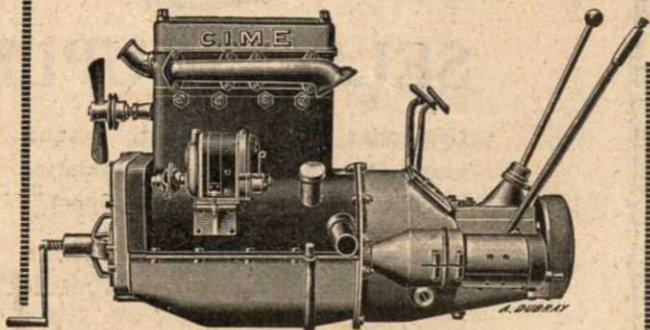
AGENCE DE FRANCE -- PARIS

212, Boulevard Pereire

Téléph. : Wagram 04-69

Télegr. Triumph-Paris

cime



équipe en moteurs
les meilleures marques de voitures

DU CRAN --
- DES REPRISES -
- DE L'ENDURANCE

POYET ET C^{ie}, 40, rue des Petits-Champs, PARIS (2^e)

LES MOTOS

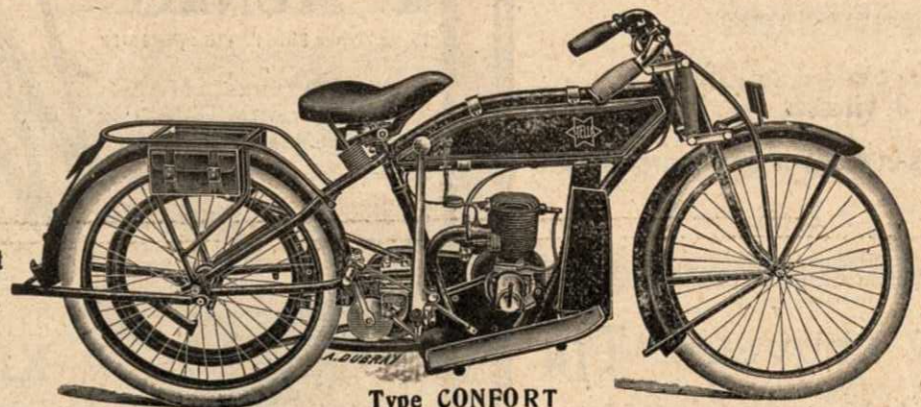
STELLA 175^{CMC}

1, Rue d'Issy, à BILLANCOURT (Seine)

PROUVENT leurs qualités par leurs SUCCÈS

PARIS-NICE -- SIX JOURS DE "MOTO-REVUE" -- PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS, ETC.

TYPE UNIVERSEL: **1.575 francs**



Type CONFORT

Demandez le Catalogue avec son Manuel de Dépannage.

LES
PNEUS MOTOCYCLETTE
A TALONS

A. WOLBER

650 × 45
600 × 50
600 × 55
600 × 65
650 × 65
700 × 80

SONT MAINTENANT EN VENTE
CHEZ TOUS LES AGENTS

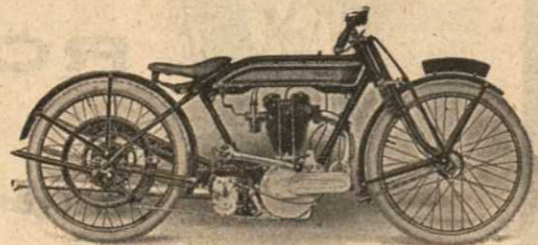
LUCIEN PSALTY

50, rue Brunel, PARIS-17^e (Wagram 24-66)

Agent et représentant des plus
célèbres marques du monde :

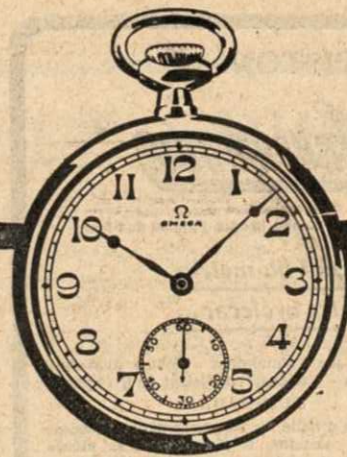
NORTON, ROVER, P. et M. PANTHER,
LEVIS, O.R.I.A.L., MONET et GOYON,
A.J.S., etc., etc.

Machines revisées et occasion :
HARLEY, SUNBEAM, TRIUMPH,
NEW IMPÉRIAL, etc.



L'inapprochable NORTON

Sidécars, accessoires et pièces détachés toutes marques.



**l'heure exacte
pour tous**

OMEGA

Dernier modèle

Pour la première fois les méthodes nouvelles de fabrication en série ont été adaptées à la **Montre de Précision** : les Usines OMEGA viennent de créer un **Modèle plat, Boîtier nickel** à 7 Millions d'OMEGA sont actuellement en usage.

Chez les bons
HORLOGERS

138
FRANCS

2 VITESSES et DÉBRAYAGE
par REDUCTEUR **LTN**

ADAPTABLE A TOUTE MOTO

Boîtes 2 et 3 vitesses -- Motocyclettes
Moto-pompes et pompes 250 tours-minute

SOCIÉTÉ NOUVELLE **LTN**

- - Chemin du Vistre, Nîmes (Gard) - -

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, MOTO

La SELLE à ressorts réglables



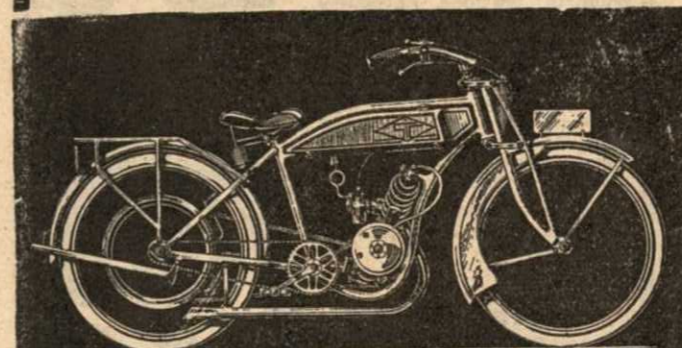
TYPE
C

**XL'ALL
LECKIE**

LA MOTO LÉGÈRE 2 C.V.

“ SIC ”

Moteur D. K. W.



Sur demande nous adressons gratuitement
Notre catalogue général illustré et
nos conditions spéciales pour

PAIEMENT en 13 MOIS

de nos motos légères et cycles

Société Industrielle et Commerciale

“ SIC ”

176, Boul. Voltaire, à ASNIERES (Seine)

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE

212, Boul. Pereire, PARIS

(Porte Maillot)

R. C. Seine 201-841

LE CÉLÈBRE PISTON

Diathermie

en métal ALPAX (Alumin) licence Floquet-de-Floury.

augmentera le rendement du moteur
de votre moto ou de votre cyclecar ...

Plus léger que l'aluminium - Même dilatation que la fonte - Excellent coefficient de frottement
SUPPRIME :

La remontée d'huile, l'encrassement des bougies, le dépôt de calamine, le cliquement, se monte
:: sans jeu, ne grippe pas, ne s'échauffe pas ::

Grande résistance. Pas d'usure
PROURE :

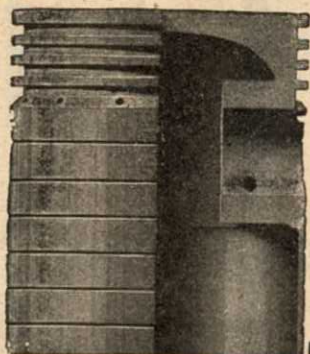
même dans les moteurs les plus modernes un accroissement considérable de puissance. Une souplesse et des reprises meilleures, une économie d'huile importante, une légère économie d'essence.

Envoi d. Catalogue n° 10 sur demande

Les Établissements Modernes de Rectification

Spécialistes des Métaux légers
68, Boulevard d'Asnières
Neuilly s/ Seine (Ile de la Jatte)
Téléph. : 10-82 Neuilly

Pub. G. Sweets



L'éclairage électrique

sur votre moto 2 temps

sans piles, sans accus, sans alternateur.



LE PHARE COLIN permet, grâce à un dispositif spécial breveté, d'utiliser le courant primaire de la magnéto pour l'éclairage de la moto. Ce dispositif garanti 2 ans est indé réglable et ne nuit nullement à l'étincelle ni à la magnéto, au contraire il évite à celle-ci de se détériorer aux allures rapides. Le PHARE COLIN fournit une lumière blanche d'une puissance extraordinaire.

Phare de 100 ^m/_m aluminium poli ou émaillé, interrupteur sur le phare
160 FR.
Porte-Phare : 12 Fr.

R. COLIN PREMIERS PRIX
Ex-spécialiste des firmes BOSCH et SIMMS

46^{bis}, rue d'Asnières - La Garenne-Colombes (Seine)

RÉPARATIONS DE MAGNÉTO
ET ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

TRAVAUX EXÉCUTÉS AV C
SOINS ET GARANTIS

PRIX DÉFIANT
TOUTE CONCURRENCE

R. C. Seine 111.900

La Motocyclette "LE GRIMPEUR"

175 cmc. TYPE POPULAIRE A DEUX VITESSES

vous prouve une fois de plus ses qualités supérieures en terminant la plus dure épreuve de tourisme de l'année.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS (2.150 km.)

Catégorie 175 cmc. : 11 partants 2 arrivants dont 1 "Le Grimpeur"

STRICTEMENT DE SÉRIE

3 Types :

TYPE POPULAIRE 175 cmc.
à prise directe
1495 francs

TYPE 250 cmc.
2 vitesses, kick-starter
2975 francs

TYPE POPULAIRE 175 cmc.
2 vitesses, kick-starter
1995 francs

Chaque Type garanti 6 mois.

CATALOGUE ET NOTICES "MR"
- FRANCO SUR DEMANDE -

TÉLÉPHONE : SÉGUR 55.06
- - R. C. Seine 211.748 - -

Établissements "LE GRIMPEUR" 46, rue de Vouillé, Paris (15^e)

Maison SAHNA

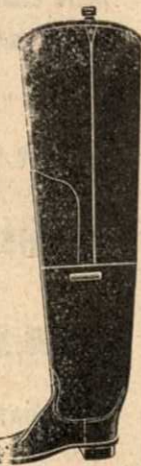
90, boulevard de Ménilmontant
PARIS (20^e)

Téléph. : Roquette 24-88
Métro :
Père-Lachaise-Ménilmontant
R. C. Seine 143.232

ATTENTION !

CHAUFFEURS,
PÉHEURS,
CAMIONNEURS,
PIÉTONS,

protégez-vous contre le froid, la pluie, la neige. Tous les articles que je vous propose sont dans votre intérêt et pour votre santé. Voyez la modicité de mes prix, car ces articles sont introuvables ailleurs qu'à la Maison SAHNA qui fabrique elle-même.



CANADIENNE IMPERMÉABLE
tournée, en belle peau de chèvre,
ol dogue de Chine et mouton.
Long. 0=85 et 0=90. 160 fr.

catalogue
M. R.
sur
demande.

BOTTES
La paire.
65 fr.

Ce livre a été écrit... pour vous !

Le Vade-Mecum du Motoeyeliste

Traité pratique sur le vélomoteur, la moto,
le sidecar, par C. Lacomme et H.P. Boreströke.

THÉORIE - CONDUITE - ENTRETIEN

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

Les motos américaines - Conseils aux Indiennes et Harley-Davidson - Le vélomoteur.

En vente à :

MOTO-REVUE
PRIX : 8 fr.

France recommandé contre versement de 8 fr. à notre compte de chèques postaux : 20.737.



La magnéto n'est pas sur le point de disparaître !!!

Elle se porte et se comporte mieux que jamais !!!

la *Magnéto France* allumait :

dans PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

- 1° De Maistre sur TERROT, motos 250 cmc.
- 1° Bernard sur GNOME & RHONE, motos 500 cmc.
- 2° Crétier
- 1° Naas : : : : 750 cmc.
- 1° Sauvet : : : : 1.000 cmc.
- Naas et Bernard gagnent la Coupe des Pyrénées.
- Crétier et Sauvet la Coupe du Massif Central.

dans la Course de Côte de St-Alban

- 1° Durand sur TERROT, motos 175 cmc.
- 1° Rolly sur MOTOSACOCHÉ, motos 250 cmc.

- 2° Tezenas sur RAVAT, motos 250 cmc.
- 1° Rolland sur TERROT, motos 350 cmc., meilleur temps de la journée toutes catégories.
- 2° De Vaux sur TERROT, motos 350 cmc.
- 1° Colonel sur TERROT, motos 500 cmc.
- 1° Mollon sur KEHLER-ESCOFFIER, motos 750 cmc.
- 2° Paulin sur
- 1° Chaix sur : : : : 1.000 cmc.
- 1° Rolly sur MOTOSACOCHÉ, sidecars 600 cmc.
- 2° Savioz sur KEHLER-ESCOFFIER, sidecars 600 cmc.
- 1° Guillon sur : : : : 1.000 cmc.

TOUS AVEC

Magnéto France

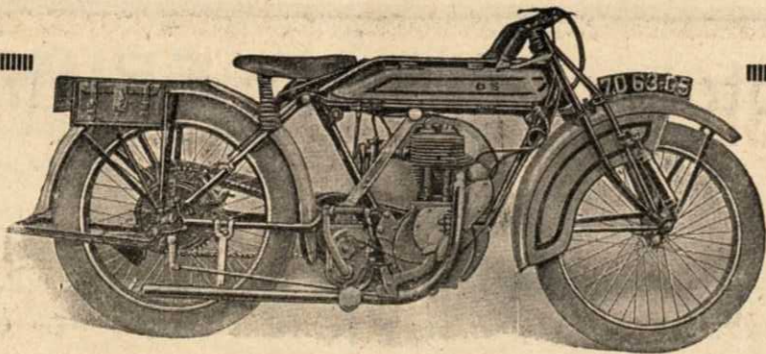
93, route d'Heyrieux
LYON (Rhône)

Adresse Télégraphique:
MAGNEFRANCE-LYON

Société Anonyme au Capital de 1.200.000 francs.

D.S. 500 c.c.
TOURISTE

VITESSE
100 kil. à l'heure



**La REINE
du marché**

par sa SOLIDITÉ
et sa parfaite
tenue de la route

MOTEUR D. S. entièrement sur galets, boîte 3 vitesses, transmission par chaîne, fourche extra renforcée, pneus de 700 x 80 (hausse); porte-bagage et sacoche.

PRIX : 4.300 Francs

Reprise en compte de motos "Indian"

Etablissements MALTERRE Frères, (Ing. A. et M.)
13, rue Biscornet, PARIS (12^e)

LE PLUS ÉNORME STOCK ET LA PLUS FORTE ORGANISATION DE PIÈCES POUR MOTOS HARLEY ET INDIAN

Suspension de sidecar anti-choc Benoit. — Nouveau porte-bagage supprimant le tan-sad pour Indian; Amortisseur spécial de fourche évitant l'accident en cas de rupture de celle-ci pour Harley. — STOCKISTES SPÉCIALISTES DANS TOUTES LES RÉGIONS — INDIAN LUXE RÉVISÉES GARANTIES 6 MOIS

13, rue Biscornet, PARIS (12^e) (Bastille)

Tél. : DIDEROT 55-38

Usines à MONTREUIL-SOUS-BOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

MALTERMOTOS-PARIS

3, Rue Villebois-Mareuil (VINCENNES)

et au Camp de Verneuil

n. c. s. 153.946

COURSE DE COTE DE LAFFREY

(16 Août 1925)

Catégorie 350 cmc. . . . 1^{er} Marcel JOLLY

sur MOTO



Alcyon

Pneus DUNLOP

Catalogue "M. R." sur demande à ALCYON, à Courbevoie (Seine) ou aux agents de la marque



Grand assortiment de Coupes-Challenges aux meilleures conditions, pour Clubs. — Demandez renseignements à **MOTO-REVUE**, 5, rue Saint-Augustin, Paris.

**THE INDIA RUBBER GUTTA-PERCHA
& TELEGRAPH WORKS Co Ltd**

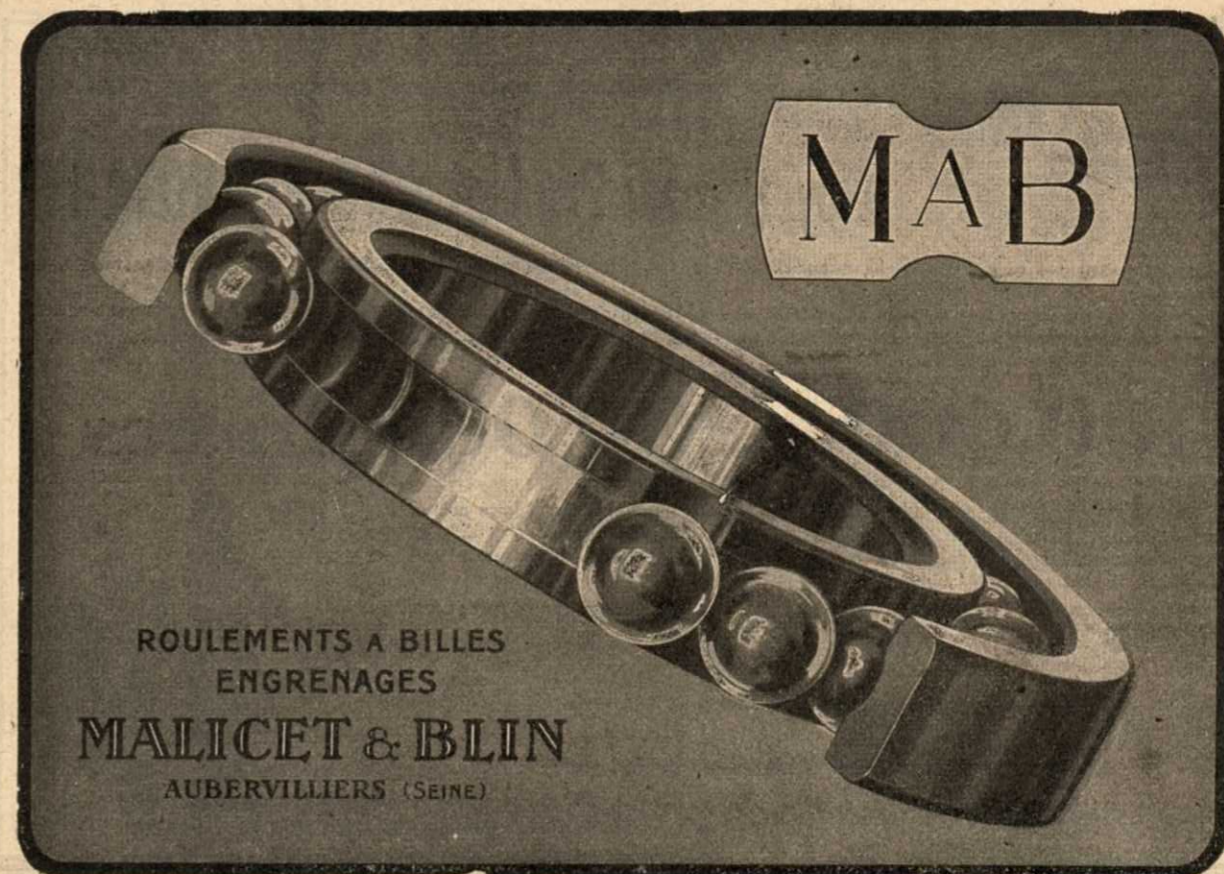
Usines et Direction Générale à PERSAN (S.-et-O.)



USINES ET BUREAUX à PERSAN (Seine-et-Oise)
VÉLO
MOTO
AUTO
AÉRO

ET TOUS ARTICLES EN
CAOUTCHOUC MANUFACTURÉ, ÉBONITE, GUTTA-PERCHA,
VÊTEMENTS IMPERMÉABLES, CÂBLES ET FILS ÉLECTRIQUES

Maison de Vente pour PARIS : 31, RUE LA BOÉTIE, 31
SUCCURSALES
LYON, MARSEILLE, BORDEAUX, LILLE, NANCY, TOULOUSE, NANTES



ROULEMENTS A BILLES
ENGRENAGES
MALICET & BLIN
AUBERVILLIERS (SEINE)

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

VIENT DE PARAITRE

Si vous aimez le cyclecar et la voiture légère
pour vous initier. . . .
pour vous perfectionner. . . .
. vous devez lire le

MANUEL PRATIQUE

Le Cyclecar la Voiturette Légère

Prix : 10 francs

Edité par *MOTO REVUE*

FRANCO RECOMMANDÉ POUR 11 fr. 15

5, Rue Saint-Augustin, Paris



Si vous circulez, en vélo, en vélomoteur, motocyclette, sidecar, cyclecar
et même avec une voiturette de 12 CV...

Soyez aussi Prudent QUE PRÉVOYANT

En adhérant dès aujourd'hui aux assurances à contrat individuel dont « MOTO-REVUE » fait bénéficier tous ses abonnés, et à des TAUX INCROYABLES.

C'est ainsi que pour une PRIME ANNUELLE des plus réduites, vous avez une assurance vous garantissant contre les accidents corporels et les dégâts matériels que vous pourriez causer aux tiers jusqu'à une somme de

100.000 à 200.000 francs

au lieu de payer des primes de 200 à 500 francs pour obtenir cette même garantie, vous paierez par exemple 43 francs pour une moto de 2 CV, et progressivement selon la force de votre véhicule jusqu'à 122 francs pour une voiture de 12 C.V.

Nous avons aussi, à des conditions similaires, des Assurances INDIVIDUELLES, VOL, INCENDIE enfin la D. A. S.

Demandez une nomenclature des assurances

à **MOTO-REVUE**

5, rue Saint-Augustin, 5 -- PARIS



Pour tout ce qui est

MOTOCYCLETTES

SIDE-CARS

HARLEY-DAVIDSON

Maison BECKER

AGENCE PARISIENNE

183, Boulevard Pereire

(angle de la rue Bayen)

Tél. : WAG. 99-13

PARIS (XVII^e)

CYCLECARS

R. Senechal

VOITURETTES



PARIS-LES PYRENEES-PARIS — 2.200 kil.

LA PLUS DURE ÉPREUVE D'ENDURANCE DE L'ANNÉE

Le Cyclecar VILLARD

Moteur B. C. — Carburateur Longuemare — Bougies Gilardoni.

fait une nouvelle démonstration de ses qualités d'endurance, accomplissant tout le parcours complet de 2.200 kilomètres avec un modèle STRICTEMENT DE SÉRIE livré au public, transportant deux personnes à 40 kil. de moyenne, avec un moteur de 350 cmc de cylindrée, se classant

PREMIER (Cycl. 350 cmc.)

Et après ce dur parcours, battant tous les concurrents de Paris-les Pyrénées-Paris (motos ou voitures) au Handicap de vitesse qui s'est couru sur l'Autodrome de Montlhéry, se classant **PREMIER**.

TORPÉDO :
DEUX PLACES **4.950** FRANCS

AUTOMOBILES VILLARD, 70, rue Colbert, COLOMBES (Seine)

Agence pour le Sud-Ouest : SAUBADE, rue de Bègles, BORDEAUX

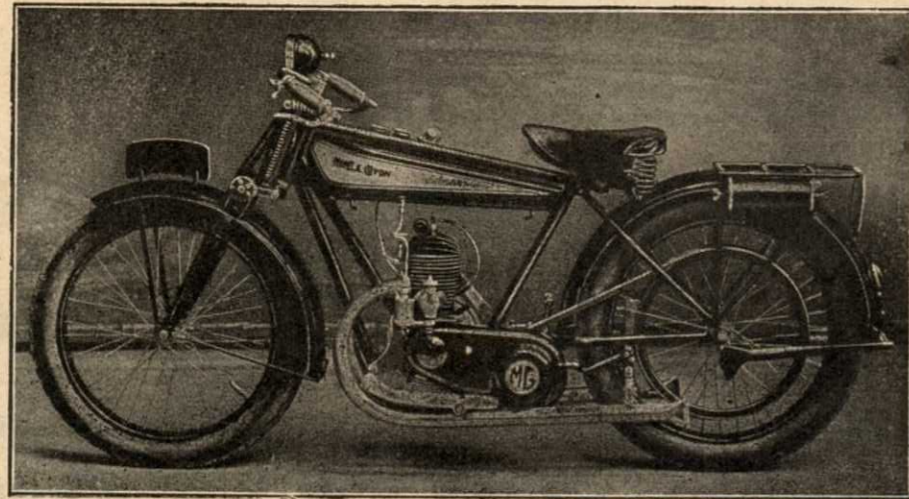
Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

XXI

LA SUPÉRIORITE DE LA MOTOCYCLETTE

MONET & COYON

s'est affirmée dans toutes les grandes épreuves



2 RECORDS DU MONDE

175 cmc

GRAND PRIX DU M. C. DE MARSEILLE

(1924 et 1925)

GRAND PRIX DE L'U. M. F.

(1924 et 1925)

MEETINGS DE TOURS ET DE METZ

1^{ère}

CHAMPION DE FRANCE

175 cmc

CIRCUITS DE PROVENCE, de PICARDIE,
DE SAONE-ET-LOIRE,
DE L' AISNE, DES VOSGES

COURSES DE COTE DE FALICONE,
DU VAL-DE-CUECH, DU VAL-SUZON,
DES ALPILLES, DU MONT-CHAUVE,
DE LA FAUCILLE, DU MONT-VENTOUX,
Etc., etc., etc.

MONET & COYON

Ingénieurs-Constructeurs

MACON — 57, Rue du Pavillon, 57 — MACON

AGENCES DANS TOUS LES CENTRES IMPORTANTS et à PARIS, 6, rue de Moscou

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.
(15 fr. pour l'Union Postale)

MOTO

SPORT & TOURISME

REVUE

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

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

Vélocyclistes, Motocyclistes, Cyclocars, Voiturettes
PARAISANT DU 1^{er} AU 5 & DU 15 AU 20 DE CHAQUE MOIS

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

SOMMAIRE

N° 179

1^{er} SEPTEMBRE 1925

Editorial : Les petits véhicules et Paris-les Pyrénées-Paris	683
La Chronique de la Quinzaine, par CALAMINE ..	684
Aurons-nous un jour des sans-soupapes sur nos motos ? par JEAN GAUDEFRY	685
Le Salon Régional de l'Automobile à Lille ..	688
Revision d'un vieux Morgan, par JEAN MELLIER.	689
La première sortie	690
Le Grand Prix de Belgique	692
Tribune libre. — A quand un S. P. P. M. ?	694
Quelques nouveautés	695
Le volant magnétique S.A.F.I.	699
Paris-les Pyrénées-Paris..	701

Les petits véhicules et Paris-les Pyrénées-Paris.

Les épreuves de tourisme n'exercent pas le même effet sur les foules que les courses. Il faut pratiquer soi-même la moto pour se rendre compte des efforts qu'elles imposent aux machines et aux concurrents. Réaliser sur des parcours de 2.200 kilomètres des moyennes et de vraies moyennes de 40 à l'heure, n'est pas à la portée du premier venu. Cela n'est pas bien difficile si on va par une belle journée de Paris à Rambouillet ou à Chantilly, mais lorsqu'il faut atteindre une telle moyenne sur les 550 kilomètres de Paris-Bordeaux, sur des routes défoncées, ou bien dans les terribles cols des Pyrénées on peut bien croire qu'il ne s'agit pas d'une partie de plaisir. S'il n'y avait ni crevaisons ni pannes cela irait encore, mais songez à quelle vitesse il faut rouler pour rattraper un quart d'heure de retard entre deux contrôles. La forte proportion d'abandons ne doit pas nous faire croire que les machines sont de qualité médiocre, que les conducteurs qui abandonnent manquent d'adresse ou d'énergie, mais que la tâche qui leur est imposée est formidable. Et aux difficultés mêmes de l'épreuve viennent s'ajouter toutes les embûches de la route, les chiens, les camions, les bestiaux, les virages traîtres. Et il faut aller à une allure beaucoup plus élevée que la moyenne prescrite, pour pouvoir disposer du temps nécessaire à la réparation d'une crevaison ou au réglage de la machine.

La tâche est déjà singulièrement dure pour une grande maison et il lui faut déjà beaucoup de cran pour affronter les rigueurs d'une telle épreuve, mais que dire du petit constructeur, de celui pour lequel le succès est une question de vie ou de mort. S'il réussit, il est lancé, il trouvera les capitaux dont il a besoin : s'il échoue c'est la ruine, morale et matérielle, le sacrifice de tous ses efforts et de ses dernières économies. C'est avec un serrement de cœur qu'on se voit obligé par un règlement inexorable de pénaliser ces pauvres gens quand la malchance s'acharne sur eux. Quand nous les voyons accepter loyalement, sans essayer de chicaner, les pénalisations qui les frappent, alors que leur fatigue et leur déception excuseraient leur mécontentement, nous devons reconnaître qu'il y a dans leur attitude quelque chose d'héroïque. Paris-les Pyrénées-Paris a été heureusement la consécration de plusieurs de ces petits constructeurs. Ils ont avec des véhicules de petite cylindrée pour lesquels les difficultés de l'épreuve étaient encore plus redoutables, accompli des exploits invraisemblables, et ils nous ont donné une admirable leçon de courage et d'énergie.



Quelques réflexions sur les choses du jour

par CALAMINE

ON croit souvent encore qu'un moteur qui tourne vite est un moteur qui s'use vite. On s'imagine que le cylindre en particulier s'ovalisera en très peu de temps. On oublie qu'en ce qui concerne le cylindre et le piston, ce n'est pas le régime qui importe, mais la vitesse à laquelle le piston se déplace dans le cylindre.

LE prix actuel des pneus est un sérieux obstacle pour beaucoup de motocyclistes. Sait-on que c'est aux Anglais que nous devons cette augmentation, et en particulier à un certain monsieur appelé Stevenson ? C'est lui qui proposa une loi limitant la production du caoutchouc de telle sorte que les prix en soient maintenus. Mais voici que maintenant l'offre de caoutchouc ne correspond plus à la demande et une hausse formidable s'est trouvée déclanchée. Quand les politiciens s'occuperont-ils de questions auxquelles ils comprennent quelque chose et cesseront-ils de se croire doués d'omniscience ? Quand cesserons-nous de voir les Anglais renoncer à nous rendre, chaque fois qu'ils le peuvent, la vie plus difficile ?

ON parle de plus en plus de la nouvelle Ford 7 CV à 8.000 francs. Mais on en a tant parlé !

NOUS avons récemment rencontré un bijou de conduite intérieure montée sur un châssis de cyclecar, une petite carrosserie aux panneaux inclinés dans le genre des carrosseries des grosses Voisins. Nous ne pouvions nous défendre d'un petit sentiment d'envie, d'autant qu'à ce moment-là il pleuvait à verse et que nous étions à motocyclette, sans même un imperméable pour nous protéger.

ON est certainement mieux assis sur une des nouvelles selles que dans certains fauteuils des Arts Décoratifs.

A propos d'impôts, reconnaissons qu'il n'est pas aisé de trouver une formule équitable. Il y a quelque deux ans, nous suggérions l'impôt unique sur les pneumatiques — taxation parfaitement juste en somme, puisque l'usure des pneus est fonction de l'usure des routes. Celui qui roule beaucoup use les routes, il use aussi ses pneus. Celui, au contraire, qui roule peu, consomme des bandages en conséquence. De même, le mauvais conducteur qui

donne de grands coups de frein, le fou, qui, pour épater la galerie, se paie des démarrages foudroyants, useront plus rapidement leurs pneumatiques, et c'est juste.

Le seul vrai désavantage de ce système réside en ce que les routes n'étant pas entretenues régulièrement, un résident de la Somme (par exemple) dont les routes sont excellentes, usera moins, à kilométrage égal, que celui qui roule dans les Pyrénées où les routes ont beaucoup d'analogie avec des râpes.

UNE autre suggestion, qui émane d'un de nos lecteurs, serait qu'on taxe sur le prix d'achat du véhicule. Le monsieur qui achète une deux-places de luxe de 35.000 francs, payant plus que le propriétaire d'un démocratique cyclecar. Là encore idée parfaite en soi, mais pêchant par le fait que ce n'est pas toujours la voiture la plus chère qui roule le plus — et qu'il y a un nombre de véhicules à lignes très sport coûtant fort cher qui ne vont guère plus loin que le Bois ou Fontainebleau, tandis que beaucoup de petites voitures dites utilitaires, et pour cause, roulent huit heures par jour.

Comme on le voit, la question est ardue.

IL y a deux ans environ le bruit courait à l'étranger que Citroën allait reprendre le monopole des tabacs français. Une paille ! ou plutôt une bûche !

LA totalité des taxes versées par les automobilistes anglais vont grossir ce que nos voisins d'outre-Manche appellent le « road fund ». Les fonds de ce « road fund » sont exclusivement réservés à la construction, l'amélioration ou l'entretien des routes, ce qui est tout à fait normal. Or, depuis quelques jours, les automobilistes anglais sont en émoi, et la presse sportive se fait l'écho des protestations qui viennent de tous les côtés, car le ministre des Finances, M. Winston Churchill, vient de suggérer aux Communes qu'on pourrait peut-être affecter certaines sommes de ce « road fund » à d'autres usages d'intérêt général.

Les propriétaires de véhicules menacent d'arrêter sine die le paiement de leurs impôts si le ministre persiste à vouloir utiliser ces deniers autrement que pour l'entretien des routes.

Et vous verrez, ils auront gain de cause !

Ces lignes laissent rêveurs bien des « cochons de payants » français qui se frottent les fesses après avoir roulé sur quelque route nationale particulièrement bien entretenue.

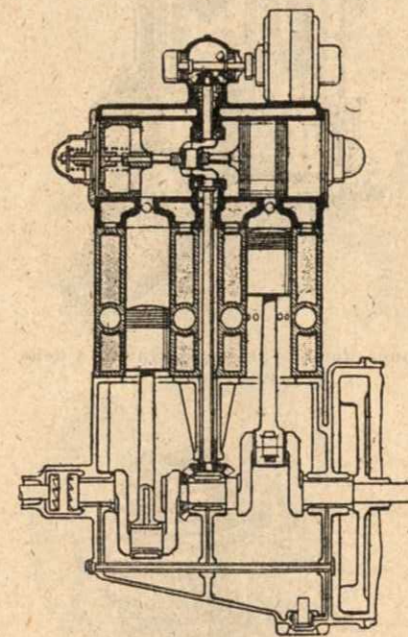
Aurons-nous un jour des sans-soupapes sur nos motos ?

Plus silencieux, permettant un taux de compression plus élevé et possédant de ce fait un rendement meilleur, réalisant admission et échappement desmodromiques, le sans-soupapes n'attend pour être applicable à la moto, qu'une solution simple pour être bon marché et un usinage de premier ordre pour être pratique et durable.

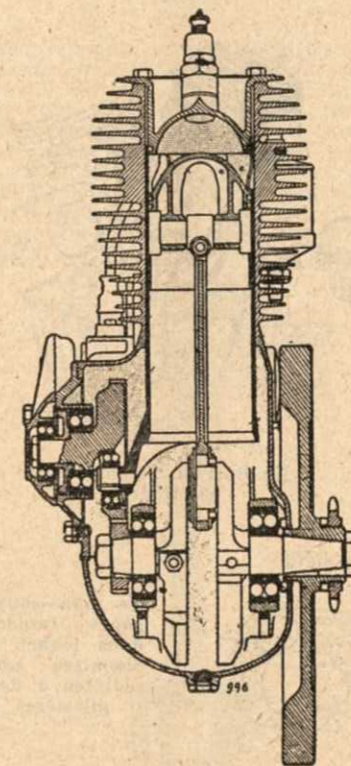
À considérer le nombre sans cesse croissant de machines munies de deux temps à trois lumières, on pourrait dire qu'il y a beaucoup de « sans-soupapes » sur nos motos ; mais par ce terme nous entendons uniquement parler de moteurs du cycle à quatre temps et nous devons constater pour commencer, qu'à part quelques essais isolés, quelques modèles expérimentaux, il n'y a actuellement qu'un seul sans-soupapes fabriqué industriellement : le Barr et Strond.

C'est un pionnier qui ouvre la voie par des qualités remarquables et une régularité de fonctionnement incontestable. Remarquons, détail qui a son importance, qu'il est fabriqué par une maison spécialiste des instruments de précision (entre autres le fameux télémètre si utilisé au cours de la guerre).

Dans le domaine de l'automobile, le sans-soupapes fut longtemps contesté, on lui reprochait entre autres de n'avoir jamais gagné une course ; or, ces dernières années, dans les grands prix, grâce à des marques comme Peugeot et Voisin, il a pris une importante part de lauriers. Fabriqué par

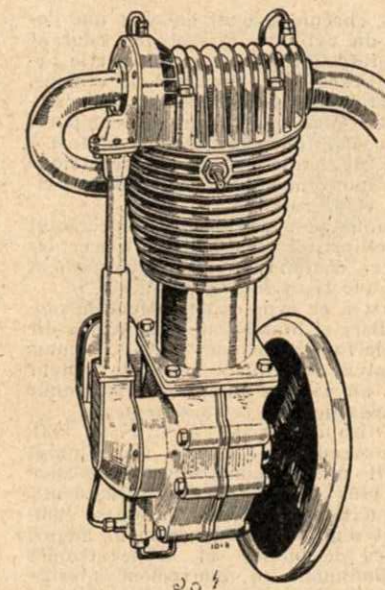


Un curieux moteur anglais à distribution par tiroir.



Moteur à chemise unique animée d'un continu mouvement de rotation.

Coupe du Barr et Strond.



Un moteur à distributeur rotatif imaginé il y a quatre ans.

nos premières maisons, il est devenu non seulement un moteur de travail, mais un moteur de luxe.

C'est cette dernière qualité qui l'éloigne, hélas, de la motocyclette. Les moteurs sans-soupapes d'automobile se rapportent à deux types : le type Knight à deux fourreaux concentriques et le moteur Burt Mc Collum à fourreau louveroyant, tous deux très chers à fabriquer, suffisamment compliqués et demandant un usinage ultra précis. Mais il existe quantité d'autres solutions plus simples qui auraient certainement fait leurs preuves si l'on avait apporté à la perfectionner la moitié des soins que l'on donna au type Knight.

Nous nous proposons, au cours de cet article, de passer en revue les différents types de sans-soupapes, leurs qualités et leurs défauts et de voir quels enseignements on peut en tirer pour le moteur de motocyclette.

Le moteur Knight, fabriqué un peu partout à l'heure actuelle, comporte deux fourreaux cylindriques concentriques placés entre le cylindre et le piston.

Chacun de ces fourreaux relié par une bielle à une excentrique est animé d'un continu mouvement de va-et-vient vertical ; chaque fourreau est garni de lumières par lesquelles la tubulure d'échappement et celle d'admission communiquent avec la culasse au moment voulu.

Ce moteur qu'on est arrivé à mettre parfaitement au point a contre lui une complication trop grande pour être applicable à la moto. Il exige un usinage très précis et ne peut être fait que par des gens d'expérience, car étant donné la forme des tubulures, chemises d'eau, etc. etc... il se peut, qu'à froid, le cylindre soit aussi cylindrique que le fourreau qui y coulisse, mais qu'à chaud, il se produise de fâcheuses distorsions.

Ce phénomène serait particulièrement sensible, pour un moteur à ai-

lettes, chacun sachant en effet que l'avant du cylindre exposé au courant d'air refroidit mieux que la partie arrière située dans une zone de remous.

Déjà moins compliqué est le système Burt-Mac Collum qui ne comporte qu'un seul fourreau animé à la fois à l'aide de biellettes et d'excentrique d'un mouvement alternatif de va-et-vient et de rotation.

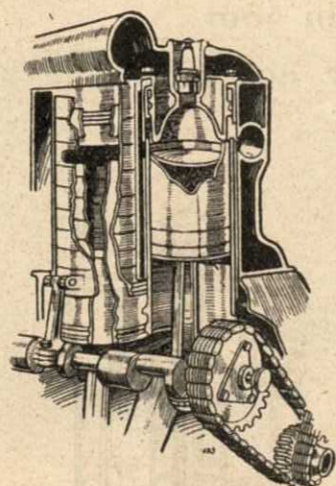
Chaque point du fourreau décrivant une ellipse, il est facile de placer les orifices d'admission et d'échappement pour que le cycle s'accomplisse.

C'est à ce type qu'appartient le moteur Barr et Stand dont nous avons dit déjà le fonctionnement parfait. Comme le moteur Knight, ce genre de moteur exige un usinage soigné et une grande connaissance du refroidissement.

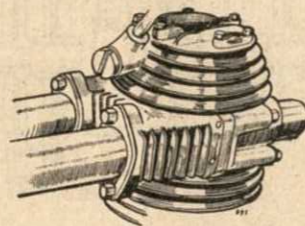
Au Grand Prix de l'A. C. F. de 1924, un nouveau sans-soupapes : le Schmidt a fait une démonstration remarquable; plus simple que les précédents, son mécanisme de distribution se composait d'un très large segment auquel un jeu de biellettes et d'excentriques communiquait un mouvement alternatif vertical : l'ensemble ressemblant assez, en somme, à un piston plat de machine à vapeur, position piston en bas et à cette différence qu'il s'agit d'un segment sans fond (nécessaire pour l'admission) et non d'un piston.

Cette très belle réalisation est déjà plus proche de notre moteur de moto.

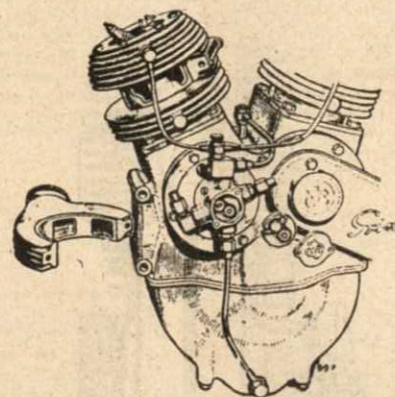
Plus nette encore est la distribution d'un moteur anglais qui n'est jamais, croyons-nous, sorti de la forme expérimentale et dans lequel la tête de cylindre possède une forme sphérique. A l'intérieur se meut un segment sphérique pivotant et découvrant alternativement l'admission et l'échappement. L'étanchéité était assurée par un jeu de segments circulaires. Nous pouvons comparer cet organe au papillon d'un carburateur.



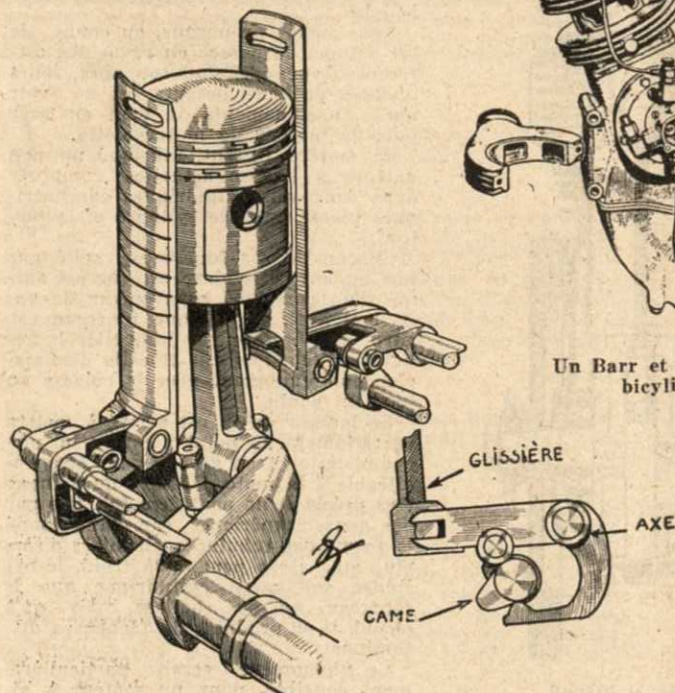
Coupe du sans-soupapes Knight à deux fourreaux.



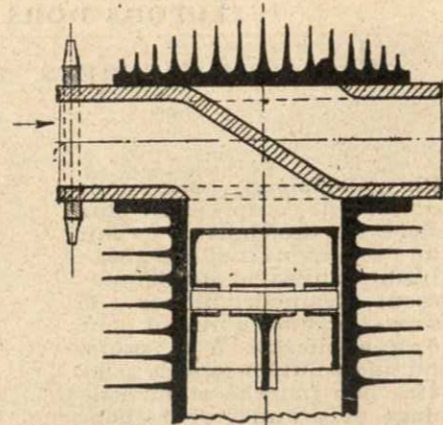
La culasse du Barr et Stroud sport ayant participé au Tourist Trophy sur une Oméga.



Un Barr et Stroud réalisé en bicylindre en V.



Le sans-soupapes Impéria, dans lequel les chemises sont réduites à deux glissières.



Un distributeur rotatif d'un moteur anglais ayant tourné à 8.000 tours.

Mais tous ces systèmes employant des mouvements alternatifs nécessitent biellettes et excentriques, ce qui en augmente la complication.

On a donc cherché une distribution par mouvement circulaire continu.

Dans ce genre, nous mentionnerons pour mémoire un brevet récent d'un moteur comportant un fourreau garni à sa base d'un engrenage en couronne tournant continuellement sous l'impulsion d'une vis sans fin.

Reconnaissons que l'idée d'un distributeur rotatif n'est pas nouvelle, l'ingéniosité des inventeurs s'est portée depuis longtemps sur les distributeurs cylindriques ou en calotte sphérique, etc., etc...

Notre ami H. Boursiac a publié dans *Moto-Revue*, il y a déjà 4 à 5 ans, des conceptions personnelles très ingénieuses.

Beaucoup de systèmes cependant très mécaniques ont dû être abandonnés à la suite d'essais décevants, les plus grosses difficultés provenant de l'étanchéité et du graissage.

Nous constaterons qu'au début du moteur à soupapes, les bris de soupapes étaient une chose courante, à force de travail on est arrivé à les perfectionner et c'est maintenant un accident exceptionnel.

Il n'y a donc aucune raison pour que, avec les matériaux et l'outillage dont on dispose maintenant, on n'arrive pas en un laps de temps bien plus court à vaincre les difficultés mentionnées plus haut.

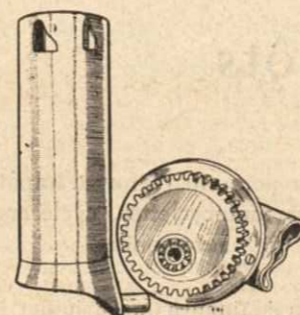
Seulement, voilà : il faut, pour faire quelque chose de bien dans ce sens, un outillage entièrement moderne et qui n'est pas à la portée du petit inventeur.

La meilleure preuve, c'est qu'un moteur anglais de 247 cmc. (68x68) muni d'un distributeur rotatif a très bien tourné, atteignant la vitesse formidable de 8.000 tours et donnant 15 CV à 7.000 tours.

Fait remarquable, les essais au banc ont pu être assurés sans ventilateur, ceci en dit long !

Nous avons été les premiers à mentionner ce moteur il y a quelques mois.

Les avantages du moteur sans sou-



La chemise du Barr et Stroud et sa commande.

papes sont incontestables. C'est d'abord une distribution desmodromique, tout le monde sait à l'heure actuelle ce que cela signifie, en deux mots c'est-à-dire que la distribution, quel que soit le régime du moteur, fonctionne toujours à temps, ce qui ne se produit pas avec l'habituelle commande de soupapes, les ressorts n'étant pas, aux grandes allures, assez rapides pour rappeler la soupape sur son siège.

N'ayant plus le souci de caser des soupapes (qui doivent être du plus grand diamètre possible), on peut à loisir, avec un sans soupape, donner à la Chambre d'explosion une forme hémisphérique ou tout au moins symétrique et sans recoins, où la flamme se propagera mieux. Risquant moins l'auto-allumage, le taux de compression peut être augmenté (pour certains sans-soupapes d'auto-



La soupape Bournouville.

mobile il atteint 7), le rendement devient meilleur et par conséquent la dépense du carburant au cheval-heure diminue.

N'étant plus limités dans les dimensions des orifices, on peut les faire aussi larges que possible, laissant au gaz toute facilité pour passer, d'où possibilité de faire tourner le moteur plus vite.

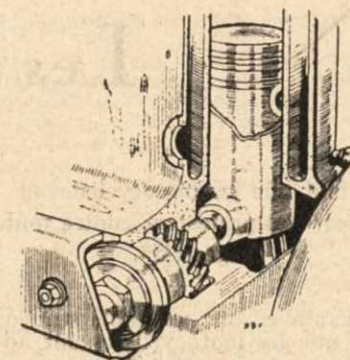
Une commande qui élimine ressorts et poussoirs sera toujours en outre plus silencieuse, ce qui est très intéressant pour le moteur de moto où nul e chemise d'eau ne vient amortir le bruit.

Si l'on considère maintenant toute la difficulté qu'il y a à faire un moteur robuste dans une petite cylindrée (le vélo moteur) où les culbuteurs, les soupapes et les ressorts sont tellement minuscules qu'ils semblent s'apparenter aux mécanismes d'horlogerie, on admettra encore un

avantage en faveur du sans-soupape: car qu'il s'agisse de fourreau ou de tiroir cylindre, ces organes ont une autre robustesse que cette petite pièce de monnaie, munie d'une queue en son centre qu'est la soupape d'un tel moteur.

Les inconvénients du sans-soupapes sont hélas également réels, mais non insurmontables.

Il est naturel que des fourreaux ou des tiroirs très bien ajustés, pour obtenir une bonne étanchéité, soient

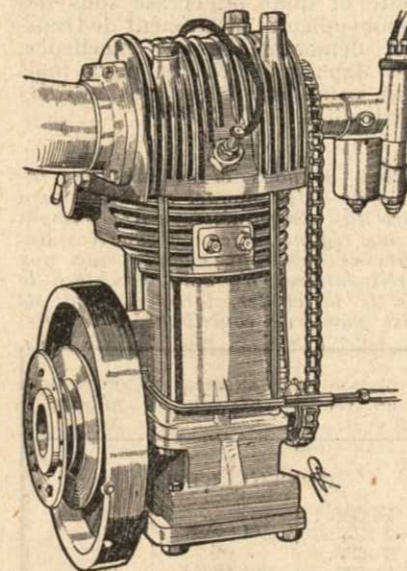


Le moteur Argyll à une seule chemise.

distributeur, on doit pouvoir s'en tirer d'autant plus qu'il se produit un échange de calories par les parois mêmes de ce distributeur, les gaz brûlés sortant par un orifice aidant au réchauffage du mélange arrivant par un autre et ceci pour le plus grand bien du rendement et de l'économie.

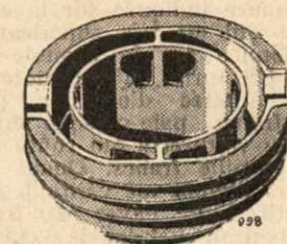
Non, la vraie raison de la pénurie de sans-soupapes dans le domaine de la motocyclette vient de la difficulté d'avoir un outillage de précision puissant et coûteux nécessaire à le bien réaliser.

Il serait souhaitable que quelques grosses maisons, munies de machines-outils perfectionnées et d'un bureau d'études ennemi de la routine,



Le moteur anglais à distributeur rotatif dont il est question dans cet article.

bien refroidis et bien lubrifiés pour ne pas gripper, accident d'une autre gravité qu'une rupture de soupape, car tout le moteur serait « fini ». Mais nous avons nombre de machines dont le graissage par pompe commandée n'a rien à envier à celui d'un moteur de voiture. Quant au refroidissement avec des aciers spéciaux très résistants à la chaleur, de larges ailettes entourant le carter du



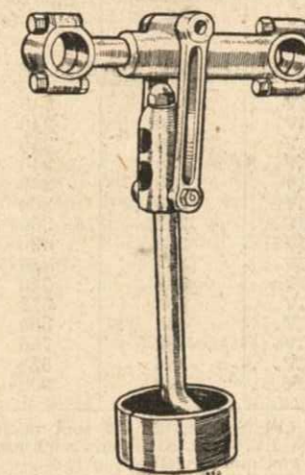
La culasse du Barr et Stroud.

s'intéressent à la question. Alors nous ne désespérerions pas de voir un jour le sans-soupapes faire dans le sport motocycliste une aussi glorieuse rentrée que celle qu'il fit dans les épreuves automobiles.

JEAN GAUDEFROY.

N. D. L. R. — Au moment où cet article était composé, nous avons pris connaissance d'un nouveau moteur à distributeur : le moteur Acher, dont nos lecteurs trouveront la description dans ce numéro.

Ce moteur est d'ailleurs un deux temps, mais l'inventeur qui l'a réalisé avec une maîtrise incontestable a étudié le distributeur rotatif depuis toujours et avait créé un quatre temps de 2 litres de cylindrée il y a déjà longtemps. Ce moteur comportant un distributeur rotatif en tête de culasse fonctionnait à merveille, mais à l'époque, le constructeur s'est heurté à l'ennemi de tout progrès : la routine, qui est bien l'équivalent humain de la force d'inertie.



Le segment distributeur Schmidt.

Les Nouveaux Impôts

Il faut que les motocyclistes et cyclecaristes protestent contre toute exagération.

C'EST avec une véritable stupeur que les motocyclistes ont appris les nouveaux impôts votés par le Parlement. La plupart des députés et des sénateurs ont voté ces impôts sans savoir ce qu'ils faisaient, dans un de ces moments de noble enthousiasme où ils sacrifient le contribuable. Mais d'autres n'ont pas agi aussi naïvement. Il suffit de lire le nom de l'auteur du projet pour s'en rendre compte. Il semble qu'on ait voulu écraser la motocyclette et plus encore le cyclecar parce qu'ils constituent des concurrents pour la voiturette. Le Parlement va-t-il bientôt rendre obligatoire pour le citoyen français l'achat de la voiturette X. ou Y. ? Toutes les démarches des Chambres syndicales ou des Clubs sont restées sans effet, sauf en ce qui concerne les motos (20 francs par CV au lieu 48) mais encore le fisc prend-il comme base d'imposition la puissance indiquée sur la carte grise et qui est très supérieure à celle donnée par la formule des Mines. En sorte qu'une moto de 9 CV achetée d'occasion pour 2.000 francs paie presque autant que telle voiturette qui coûte plus de vingt-mille francs. Quant aux cyclecars l'impôt est véritablement prohibitif. Faire payer 510 francs d'impôts à un cyclecar de 6.000 fr., c'est dépasser les bornes. A ce compte-là une voiture de 20.000 fr. paierait près de 1.700 francs d'impôts !!!

Que faire devant l'obstination du Parlement à maintenir des impôts aussi iniques ? Refuser de les payer ? Nous ne le pouvons pas. Une seule ressource nous reste de montrer que nous n'allons pas nous laisser tondre sans résistance. C'est de désarmer pendant l'hiver. Laissons nos machines au garage et quelques jours avant l'expiration du trimestre en cours allons porter notre carte grise au receveur des contributions indirectes en lui déclarant que nous ne nous servirons pas de notre machine pendant le nouveau trimestre. Tant que nous n'aurons pas été reprendre la carte grise nous ne paierons rien. Si même nous voulions nous servir de notre machine un jour de ce trimestre cela nous serait possible en faisant une demande et en versant un droit de dix francs (c'est là l'ancien prix et nous ne savons pas

quel est le nouveau, l'Administration ne l'ayant pas encore fixé). Mais en tout cas il faut qu'on sache que les motocyclistes sont indignés de la manière injuste dont on les traite et dont on écrase sous des impôts odieux l'instrument de transport démocratique par excellence, non dans l'intérêt du pays mais pour complaire à certains intérêts particuliers.

Nous donnons ci-dessous un tableau à l'aide duquel chacun pourra faire la comparaison entre l'impôt ancien régime et le nouveau. Nos lecteurs se rendront compte que nos parlementaires n'y vont pas avec le dos de la cuiller, lorsqu'il s'agit de faire payer le contribuable.

PUISSANCE EN CV	ANCIEN RÉGIME	NOUVEAU RÉGIME
MOTOCYCLETTES (1)		
1 CV...		20
2 CV...	PLAQUE	40
3 CV...	DE	60
4 CV...	CONTROLE	80
5 CV...	DE	100
6 CV...	24 FRANCS	120
7 CV...	VALABLE	140
8 CV...	POUR	160
9 CV...	L'ANNÉE	180
10 CV...	EN COURS	200 etc.
CYCLECAR (2)		
1 CV...		48
2 CV...		96
3 CV...	TAXE	144
4 CV...	DE	192
5 CV...	120 FRANCS	240
6 CV...	PAR AN	300
7 CV...	PAYABLE	360
8 CV...	PAR	420
9 CV...	TRIMESTRE	480
10 CV...		540 etc.
VOITURES DE TOURISME		
1 CV...		180
2 CV...		180
3 CV...		180
4 CV...		180
5 CV...		180
6 CV...		216
7 CV...		252
8 CV...		288
9 CV...		324
10 CV...		360
11 CV...		404
12 CV...		448
13 CV...		492
14 CV...		536
15 CV...		580

(1) Les fractions de CV sont taxées comme CV. — Les sidecars sont assimilés aux motocyclettes.
(2) A partir de 5 CV, le tarif est le même que pour les voitures de tourisme.

Le nouveau régime d'impôt sur les motocyclettes, cyclecars, et automobiles.

La loi de finance du 13 juillet 1925 a modifié les tarifs des droits de circulation pour automobiles qui étaient appliqués depuis le 1^{er} avril 1924.

Les nouveaux droits sont fixés de la manière suivante :

MOTOCYCLETTES. — Les motocyclettes sont imposées désormais à raison de 20 fr. par CV ou fraction de CV. (Une motocyclette de 2 CV, par exemple, paiera 40 francs par an ; une motocyclette de 2 CV 1/2, 60 francs).

— La taxe se règle chez le receveur des contributions indirectes. Elle est payable par trimestre, comme pour les automobiles.

— La tarification spéciale des motocyclettes avec sidecar est supprimée.

— Les motocyclettes munies de plaques de contrôle pour l'année 1925 ne seront imposées suivant le nouveau tarif qu'à partir du 1^{er} janvier 1926. Mais les machines mises en circulation depuis le 1^{er} juillet dernier sont frappées de la nouvelle taxe.

— Les bicyclettes à moteur auxiliaire dont le poids n'excède pas 30 kilogrammes et qui ne sont pas capables de dépasser en palier une vitesse de 30 kilomètres à l'heure, restent seules soumises à l'ancien tarif (c'est-à-dire plaque de contrôle de 24 francs par an).

CYCLECARS. — La taxe uniforme de 120 francs par an est abolie. Les cyclecars sont désormais imposés selon le taux de 48 francs par CV ou fraction de CV. Un cyclecar de 4 CV, par exemple paiera désormais 4x48=192 francs par an.

La taxe est payable par trimestre.

AUTOMOBILES DE TOURISME. — Les voitures de tourisme sont, depuis le 1^{er} juillet, frappées d'une imposition de :

48 francs..... pour les 5 premiers CV
60 — pour les 5 CV suivants
72 — pour les 10 CV suivants
84 — pour les 10 CV suivants
96 — à partir du 30^e CV

Le minimum d'imposition comme pour les cyclecars est de 5 CV.

Exemples : Une 5 CV paie désormais 5x48=240 francs ; une 12 CV paie 684 francs (240+300+144) ; une 25 CV paie 1.680 francs (240+300+720+420).

La taxe est payable par trimestre.

Une protestation du Moto-Club de Marseille.

Les membres du Moto-Club de Marseille, réunis en assemblée générale extraordinaire le 7 août 1925, au nombre de plus de 2.000, après avoir pris connaissance des nouveaux impôts frappant les motocyclettes, sidecars et cyclecars, ont adopté à l'unanimité la protestation suivante :

« Considérant que les nouvelles taxes constituent des charges hors de toute proportion avec les objets auxquels elles s'appliquent ;
« Que les motocyclettes, sidecars et cyclecars sont des véhicules qui n'ont jamais eu la prétention de rivaliser avec les automobiles dont ils n'ont ni les applications, ni le confort et sont, de par leur formule même, leurs prix d'achat et revient, entre les mains de personnes à ressources limitées ;

« Que le cyclecar par les conditions qui lui sont imposées est un véhicule utilitaire au premier chef ;

« Considérant, d'autre part, que l'augmentation de l'impôt sur les voitures automobiles, bien que considérable, ne ressort qu'à :

33 0/0 pour la voiture de 5 CV qui passe de 180 à 240 francs ;
50 0/0 pour la voiture de 10 CV qui passe de 360 à 540 francs ;
55 0/0 pour les 12 CV qui passent de 448 à 684 et dont beaucoup sont déjà des voitures de luxe ;

« Que ce pourcentage fait ressortir l'anomalie de celui des motos et cyclecars ;

« Qu'en effet, la taxe des motocyclettes, qui était de 24 francs, passe à 40 francs pour 2 CV et à 180 francs pour 9 CV, soit une majoration de 80 à 800 0/0 ;

« Que les cyclecars dont l'impôt était fixé uniformément à 120 francs par an, voient celui-ci passer à 240 francs pour 5 CV, à 360 francs pour 7 CV et à 480 francs pour 9 CV, soit une majoration de 200 à 400 0/0 ;

« Que ces taxes sont prohibitives et ne peuvent qu'amener la disparition du cyclecar et la raréfaction des motocyclettes ;

« Que de l'ensemble de ces constatations, il en découlera :

« 1^o Une notable diminution des véhicules en circulation, d'où fléchis-

sement correspondant au rendement de l'impôt, ce qui est en opposition flagrante avec le résultat cherché par M. le ministre des Finances ;

« 2^o Que fatalement une crise de production en sera la conséquence directe et que par voie de résultante une notable partie des ouvriers spécialistes sera réduite au chômage ;

« 3^o Considérant que ces taxes ont été votées de telle façon qu'à aucun moment les intéressés n'ont pu présenter des observations contrairement à ce qui s'est passé pour les permis de chasse ;

« 4^o Considérant que ces taxes sont foncièrement injustes, font confiance au ministre des Finances pour accueillir favorablement leur protestation ;

Font également confiance aux élus des Bouches-du-Rhône, sénateurs, députés, conseillers généraux et d'arrondissement pour soutenir auprès du Gouvernement leur juste revendication ;

« Regrettant que l'Union Motocycliste de France n'ait pas cru devoir intervenir pour renseigner le Pouvoir législatif sur les conséquences qui découleraient de ces nouveaux impôts ;

« A l'unanimité,
« Protestent contre le taux des nouveaux impôts appliqués aux motocyclettes, sidecars et cyclecars ;

« Donnent mandat au Conseil d'intervenir :

a) Auprès de l'Union Motocycliste de France par la voie de l'Amicale des Clubs ;

b) Auprès des pouvoirs sportifs, Automobile-Clubs et Moto-Clubs Régionaux ;

c) Auprès de ses sections d'Arles, Aix, Salon, Toulon ;

d) Auprès des grandes maisons intéressées à la question ;

« Afin qu'une protestation unanime soit élevée contre les impôts institués par la loi du 13 juillet 1925 ;

« Que cette protestation soit aussitôt transmise à la Presse Sportive, la Grande Presse Quotidienne, la Commission Sportive Parlementaire et présentée à M. le ministre des Finances ;

« S'engageant à soutenir toute action que le Conseil jugerait utile d'organiser dans ce but. »

Mon petit doigt m'a dit...

... Que le motocycliste fanatique qui ne s'est pas présenté au Championnat du M. C. F. n'était pas en vacances, mais en voyage d'affaires.

... Que, d'après lui, il est plus à plaindre qu'à blâmer pour avoir dû partir en cyclecar, mais qu'il se rattrapera pour ses vacances, qui s'effectueront à moto.

... Que ceux qui n'ont pas entendu Dixon jurer lorsque les photographes voulaient le retenir trop longtemps au pesage du Grand Prix de l'U. M. F., ne savent pas comment un Anglais peut jurer.

... Que Crabtree avait précédé Dixon dans cette voie, le matin, lorsqu'on lui apprit que sa New-Imperial avait été désignée par le sort pour être démontée avant l'épreuve pour vérification.

Précisions.

Dans une de nos indiscrétions parues dans un récent numéro, nous avons fait quelques allusions dans lesquelles la marque B.N.C. a tenu à se reconnaître.

Nous recevons ce jour M. Bolack, directeur de la marque, avec prière d'in-

Une nouvelle circulaire ministérielle.

Le 10 juillet 1925, le ministre des Finances a adressé aux services intéressés des instructions dans lesquelles se trouvent précisées les modalités d'application des nouveaux impôts.

Voici les passages principaux de cette circulaire :

« Les nouvelles mesures prenant effet du 17 juillet 1925, il sera nécessaire de percevoir, à compter du 3^e trimestre courant, le complément de tarif exigible de la part de tous les possesseurs d'automobiles, de cyclecars, de motocyclettes avec sidecars et de bateaux de plaisance. Quant aux motocyclettes ordinaires, l'Administration admet le maintien du statu quo pour les appareils munis de la plaque de contrôle au jour où la nouvelle loi deviendra applicable.

« Le recouvrement des rappels est susceptible de donner lieu à certaines difficultés quand on se trouvera en présence de contribuables non domiciliés, ayant acquitté au comptant l'impôt pour un ou plusieurs trimestres. Dans tous les cas où le service en aura la possibilité, il procédera à l'encaissement des compléments de droits exigibles ; mais si les intéressés ne peuvent être découverts, aucun reste à recouvrer ne figurera dans les écritures.

« Enfin, pour ne pas compliquer la comptabilité et pour éviter au service la formation de tableaux de développement, les sommes perçues au comptant dans les recettes buralistes au titre des 3^e et 4^e trimestres 1925 (à l'exception bien entendu de celles imputables à des automobilistes non domiciliés et demeurés introuvables) seront distraites des droits au comptant, reprises au contrôle en vertu d'une quittance spéciale du 74 B et figureront à l'état de produit 61 C aux nouveaux tarifs.

« Il reste entendu que, en principe, aucun procès-verbal ne sera dressé contre les intéressés qui, au cours du trimestre, seraient signalés comme n'ayant pas encore payé le complément d'impôt exigible, le recouvrement devant, le cas échéant, se poursuivre par voie de contrainte, après une dernière mise en demeure. »

sérer, ce que nous faisons du reste volontiers, que...

« La B.N.C. est entièrement satisfaite de la démonstration qu'elle a faite au dernier Bol d'Or puisqu'elle a enlevé la Coupe d'honneur réservée à la meilleure performance d'équipe ; d'autre part, M. Bolack ajoute que la Société B.N.C. vient de procéder à plusieurs augmentations de capital successives et que leur situation financière est excellente... Nous aurions manqué à tous nos devoirs en ne donnant pas ainsi satisfaction au distingué directeur de BNC, d'autant plus que nous ne nous permettrons jamais de faire allusion à la situation financière d'une maison.

Revision d'un vieux Morgan

par JEAN MELLIER

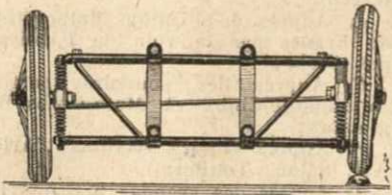
Quelques conseils à l'intention de ceux de nos lecteurs qui voudraient entreprendre la revision d'un Morgan.

Nous connaissons la légendaire simplicité du Morgan et, comme notre bourse n'était pas très bien garnie, nous ne pouvions songer à faire l'acquisition d'une machine neuve, il nous sembla qu'il serait peut-être avantageux d'acheter un vieux Morgan d'occasion et de le remettre en état. Peu après se présentait pour nous l'occasion d'un Morgan anglais, type Grand Prix, équipé d'un moteur Jap. Il paraissait vénérable, mais le châssis semblait intact et une revision soignée du mécanisme, complétée par une bonne couche de peinture à la carrosserie, étaient tout ce qu'il demandait.

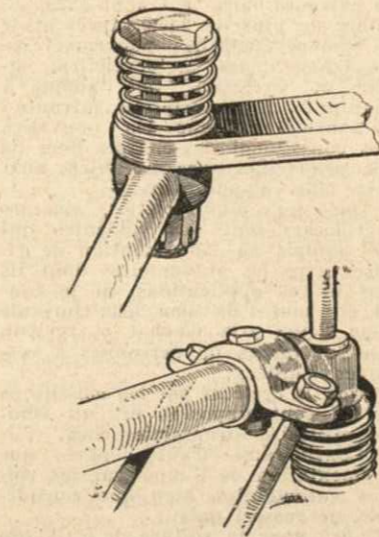
Un démontage complet s'imposait. Le châssis reposant sur des caisses, nous enlevâmes d'abord le moteur, puis les roues, puis la carrosserie. Les tubes et les raccords furent passés à la toile émeri et examinés pour voir s'il n'y avait pas de fêlures. L'examen n'ayant rien révélé d'anormal et aucun jeu n'existant à la fourche arrière, le tout reçut une bonne couche d'émail noir. Nous trouvâmes également, à notre grand étonnement, les pignons d'angle de la transmission qui sur ces vieux modèles étaient d'assez petites dimensions, en parfait état. Le roulement à billes lui-même n'avait pas de jeu appréciable. Aussi était-il probable ou que, dans sa longue carrière cette machine n'avait que peu roulé, ou bien qu'elle avait été précédemment

revue. Ce sont là des surprises agréables.

Le jeu des douilles de direction n'avait rien d'excessif (dans le cas contraire, il eût suffi de remplacer les tubes verticaux par des tubes un peu plus forts). Par contre, les boulons et l'articulation à cardan de la direction étaient très usés et furent remplacés. Pour les boulons, au lieu du jeu vertical comme avec le système primitif (ce jeu était nécessaire à cause de la position oblique de la barre d'accouplement quand les roues se trouvent à deux niveaux différents), nous adoptâmes un montage analogue à celui actuellement employé, c'est-à-dire des boulons assez longs avec un ressort reposant sur deux rondelles entre la tête du boulon et l'articulation.



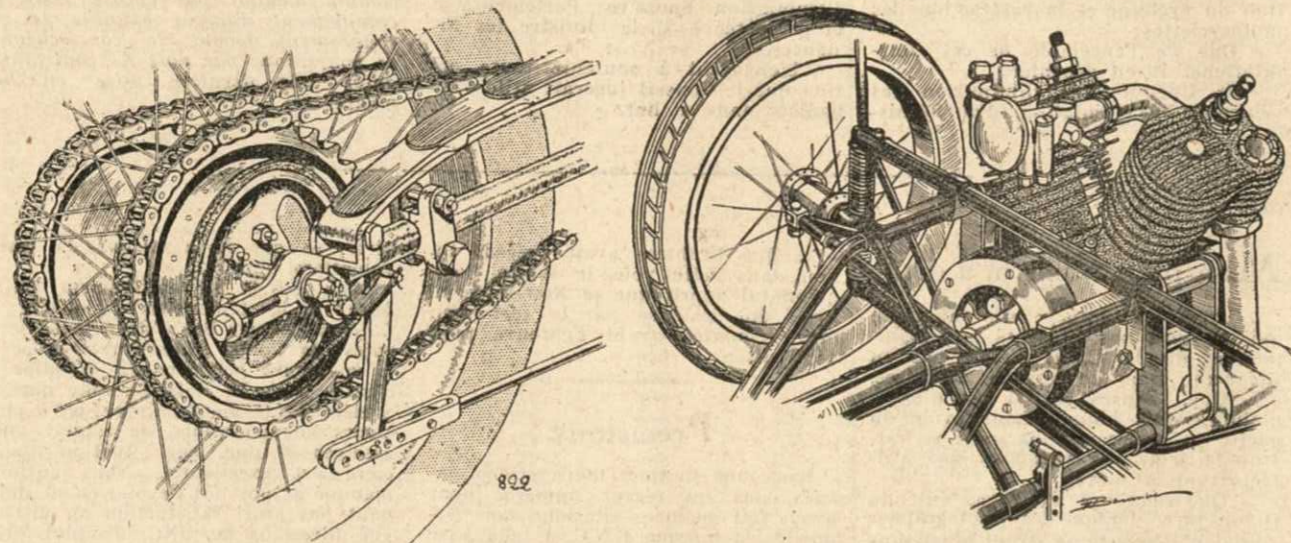
Avec la suspension à roues indépendantes du Morgan il est nécessaire de prévoir un certain jeu dans les articulations de la barre d'accouplement.



L'articulation de la barre d'accouplement : un long boulon, des rondelles et un ressort.

A la place du hauban primitif, on en met deux qui sont fixés sur des étriers qui sont montés avec un boulon sur le tube supérieur.

On sait le rôle très important que joue le hauban vertical du Morgan. S'il vient à lâcher, les tubes se mettent en parapluie. Aussi à ce simple hauban, nous en avons substitué deux qui sont fixés sur deux petits étriers montés avec un boulon sur le tube supérieur à la place du hauban primitif. Entre les tubes et les haubans, il faut interposer du cuir ou de la



Les deux chaînes de transmission du cyclecar Morgan. Remarquer les freins avec leurs commandes.

La disposition générale du moteur et de l'avant du châssis. On remarquera les tendeurs dont il est question dans l'article.

fibres. Les garnitures des freins étant usées furent remplacées. Les pignons de chaînes étaient usés et les chaînes elles-mêmes étaient en mauvais état et durent être remplacées. Comme nous ne savions pas si ces pièces étaient interchangeable avec celles du Morgan français, nous fîmes venir d'Angleterre, en spécifiant le numéro du moteur, car il nous fut impossible de retrouver celui de la machine.

Le moteur.

Le moteur est un Jap à soupapes latérales. Il fut démonté pièce par pièce et nettoyé au pétrole. Les cylindres avaient été certainement réalignés, car ils ne présentaient pas trace d'ovalisation. Ce fut, nous l'avouons, une agréable surprise et c'est la preuve que certaines machines dont l'aspect extérieur est peu engageant, peuvent être en très bonne condition mécanique. Il ne faut pas, ici comme ailleurs, se laisser guider par les apparences.

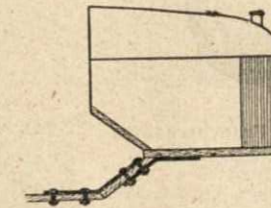
Le réglage de la distribution ne présente pas de difficultés, car il n'y a qu'un arbre à cames et si le réglage est bon pour un cylindre, il est également exact pour l'autre cylindre. Réglez plutôt sur cylindre de gauche et sur l'admission. La soupape d'admission doit juste s'ouvrir au point mort haut. Les autres sou-

papes se trouvent automatiquement réglées. Les cames ne présentent pas trace d'usure et l'usure des leviers n'était pas suffisante pour qu'il y ait lieu de les mettre au rebut. La magnéto fut réglée avec le retard au point mort haut. Avec ce réglage, il y a un peu trop d'avance lorsqu'on donne toute celle-ci.

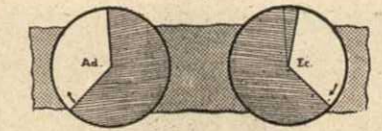
L'embrayage était en aussi bon état que le moteur et ne nécessitait aucune réparation.

Les roues furent repeintes après que la rouille de l'intérieur de la jante eut été enlevée avec du papier de verre. Les moyeux furent remplis de graisse et le tout remis en place après remontage de pneus.

La carrosserie fut renforcée avec des morceaux de tôle. Des boulons consolidèrent la queue (ce n'était pas



Certaines parties de la carrosserie sont renforcées avec de la tôle et des boulons.



Si, dans un des cylindres, la soupape d'admission s'ouvre juste au point mort haut, les autres soupapes se trouvent automatiquement réglées.

encore une pointe). Pendant que s'effectuait la revision mécanique, la carrosserie avait été repeinte avec les couleurs vendues à cet effet chez les accessoiristes.

Telle est dans ses grandes lignes la revision que nous fîmes subir à ce vétérinaire et qui le transforma en un cyclecar très décent comme apparence et remarquablement économique et sûr. Il faut avouer aussi, pour être juste, que nous avons eu beaucoup de chance de rencontrer une machine en aussi bon état, malgré son âge. C'est peut-être après tout la raison de notre succès.

J. Mellier

La première sortie

Il n'y a pas d'erreur ! Cette fois, c'est la panne... Voyons, ma petite moto marchait pourtant à merveille depuis mon dernier arrêt, il y a dix minutes à peine. Je suis bien embarrassé. Mon acquisition date d'un mois et j'avoue que le fonctionnement de ma machine ne m'a pas encore révélé ses secrets.

Je sais parfaitement me servir du kick, le guidon obéit assez bien aux diverses positions que lui commandent les sinuosités de la route, sauf cependant lorsque les virages sont trop courts... c'est plus fort que moi, il faut que je descende... pensez, une machine toute neuve, le fossé est si tentant... et puis il faut être prudent. Je commence également à me dépêtrer passablement dans la multitude de manettes qui ornent le guidon. Il m'arrive quelquefois de « couper l'allumage » en voulant « mettre les gaz » ou réciproquement, mais mon physique n'a pas encore subi d'endommagements de ce fait.

Le plus difficile pour moi est lorsqu'il s'agit de changer de vitesse. Je choisis pour cette opération les endroits les plus larges de la route, de préférence. Rendez-vous compte de la difficulté, quand d'une main il faut maintenir la direction et de l'autre se cramponner au levier de vitesses... La moto oscille comme un pendule. A ce moment, j'entends des grincements qui m'épouvantent. Pourtant une machine neuve. Aurais-je été trompé sur sa qualité ?

Ce n'est pas tout. Mes réflexions ne me dépanneront pas. Vérifions la

bougie. Tiens, j'ai oublié ma clé. Quant à la magnéto, je n'y touche pas. Cet objet m'effraie. Et puis elle marchait bien ce matin, il n'y a pas de raison pour qu'elle ne continue pas. Voyons, le vendeur m'avait dit de vérifier le gicleur... Diable ! je crois me rappeler que c'est une petite pièce du carburateur. Oui, ce doit être cela ! Mon carburateur est pourtant propre. Je l'ai encore soigneusement astiqué hier.

Ouf ! ça y est, voilà le gicleur. Il faut souffler dedans, je l'ai vu faire plusieurs fois chez notre mécanicien. Oh ! je ne suis pas très fort, mais enfin, je sais me débrouiller... il est vrai que c'est ma première panne.

Essayons de donner quelques coups de kick. C'est tellement capricieux ces engins-là... Rien à faire... Tant pis, je vais pousser la machine jusque au village que j'aperçois là-bas. Il y a bien un mécanicien. Il y en a partout maintenant. Justement, voilà un magasin de vélos et un petit atelier.

Voilà le mécanicien qui ausculte ma machine d'un air connaisseur, tâte les pneus, admire la peinture, s'extasie sur la ligne... et commence à fouiller dans une caisse d'outils...

— Connaissez-vous cette marque de moto ?

— Suffisamment, Monsieur ; d'ailleurs, toutes les marques se ressemblent... N'auriez-vous pas une petite clé à tube à me prêter ?

Je donne la clé à tube demandée et je vois avec terreur l'homme opérer le démontement du moteur, pièce

par pièce. Jamais, sûr, il ne sera capable de reconstituer ce puzzle effarant...

— C'est tellement compliqué ces deux temps, Monsieur... Je commence à m'y perdre.

Je crois facilement le mécano : la moitié de la machine git maintenant sur le ciment de l'atelier, dans une mare d'huile et, à la manière dont il prend les pièces les unes après les autres, avec un air passablement « embêté », je juge que « c'était » plus grave que je le pensais tout d'abord.

Je lui propose mes services, qu'il accepte d'ailleurs avec empressement. A deux, n'est-ce pas, les chances de réussite sont plus nombreuses... quoique, au fond, j'aie peur que nos efforts combinés finissent de « bouillir » définitivement ma pauvre moto.

Enfin, après plusieurs heures de travail dûment arrosé, mon mécanicien est en même temps débitant de boissons, tout est remonté à peu près convenablement... Mais nous n'avons rien trouvé d'anormal.

Je regarde mes mains couleur suie et ma belle combinaison toute neuve où mes empreintes digitales font des dessins fort réussis... et j'envoie déjà l'expédition de l'engin par chemin de fer.

Dans mon émoi, je laisse échapper un marteau sur le réservoir à essence, lequel donne un son singulièrement sonore. Je dévisse le bouchon et... stupé... il est vide.

J'ai trouvé ma panne. Tout de même, j'ai eu chaud. Quand on ne connaît pas une machine...

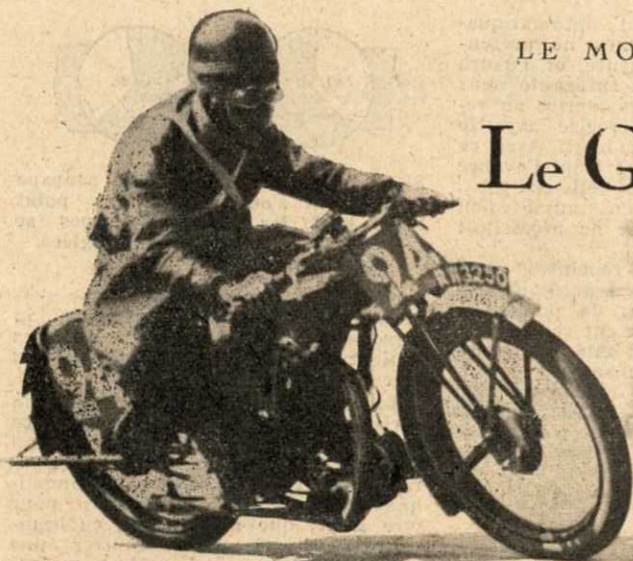
LE MOTOCYCLISME EN BELGIQUE

Le Grand Prix de Belgique

a été couru
après un incident retentissant

Des Préliminaires mouvementés
Le Tribunal tranche un conflit sportif

Hollowel se tue malheureusement



Handley, le vainqueur en 350 au virage de Francorchamps.

Le Grand Prix de Belgique, à un moment gravement compromis, a fini tout de même par être disputé.

Ce ne fut pas sans peine, car les préliminaires en furent excessivement mouvementés. Voici la genèse d'un conflit ayant amené les événements retentissants auxquels nous venons de faire allusion.

La F. N., quoique régulièrement inscrite, fut disqualifiée à 10 jours de la course.

La Fédération Motocycliste de Belgique prenait cette mesure excessivement sévère à la suite d'une publicité faite par un agent de la marque incriminée. Cette réclame vantait l'exploit, merveilleux du reste, réalisé par Weerens dans Liège-Bordeaux-Liège, épreuve organisée par le « Motor Union », club dissident.

Cette décision catégorique et imprévue causa une surprise très vive. Elle fut longuement commentée par les motocyclistes des deux clans.

Les uns naturellement la trouvaient équitable, et les autres qui étaient directement visés la jugeaient très sévèrement.

La direction de l'usine en cause fit des démarches auprès de la commission sportive de la F. M. B.

Comme celles-ci n'aboutirent pas favorablement, la F. N. porta l'affaire devant le tribunal du référé de Liège.

Il se plaidait ainsi un procès contre une Fédération sportive. La décision était grosse de conséquence et le prestige du pouvoir sportif était gravement menacé. La F. N. fit intervenir des arguments de patriotisme et surtout matériels. La F. M. B. avait accepté l'inscription de ses coureurs. Des machines avaient été préparées à grands frais et toutes les dispositions d'entraînement étaient prises.

De son côté, la F. M. B. fit valoir ses règlements et son autorité exclusive quant aux décisions sportives officielles.

La matière était très délicate et très spéciale au droit. Cependant, le juge se déclara compétent et donna raison à la F. N. Il ne se contenta pas de la requalifier d'office, mais en plus, il ordonna à la Fédération d'avoir à s'occuper de ces machines comme de celles de tous les concurrents.

L'ordonnance du jugement disait notamment à ce sujet :

« La F. N. pourra assurer l'exécution de la présente ordonnance par toutes les voies légales, même avec le concours de la force publique ».

Le pouvoir sportif semblait d'un seul coup. C'était un précédent. La Fédération ne pouvait voir son intégrité ainsi compromise. Elle supprima le Grand Prix et le texte suivant fut voté l'unanimité.

« Considérant que l'ordonnance de référé de M. le président du tribunal de Liège ne

lève pas la disqualification prononcée contre la F. N., et que cette firme reste par conséquent inapte à participer à une épreuve organisée par une association appartenant à la



Un virage étourdissant de Simpson à Burneville. Simpson courait sur A. J. S., mais l'équipe entière se retira de l'épreuve en signe de deuil après la mort de Hollowel, alors qu'elle menait la danse.

Fédération internationale des clubs motocyclistes ;

« Considérant, en outre, que les règles universellement admises dans tous les sports, interdisent à des concurrents qualifiés de s'aligner dans une épreuve avec des concurrents disqualifiés, la course empêcherait donc les premiers nommés d'y prendre part ;

« La Fédération motocycliste de Belgique décide donc de ne pas organiser le 2 août 1925, le Grand Prix Motocycliste de Belgique, et remettre la course *sine die*. »

La stupeur grandissait. Le conflit prenait des proportions énormes. Il causait des préjudices considérables, gros de conséquences.

Le lendemain, on alla sur le circuit par curiosité. Les cinq F. N. étaient seules au poste et un huissier dûment requis leur donna le départ.

Ce fut le seul spectacle de la journée, car la pluie eut tôt fait de disperser les spectateurs.

La Commission sportive de la F. M. B. fut réunie d'urgence, et en présence du refus des disqualifiés de participer désormais au Grand Prix, le remit au dimanche suivant. Elle s'engageait notamment à payer les frais de séjour des concurrents étrangers.

La course. — Hollowel dérape et se tue. — Impressions générales.

Le soleil le plus glorieux avait tenu à être de la fête.

De l'Est à l'Ouest il courrait aussi son Grand Prix.

Ils seront quarante à batailler, répartis comme suit : trois en catégorie 175, trois en 250 ; dix-neuf en 350 et seize en 500.

Le départ fut impressionnant. Ce bond en avant fut quelque chose de vraiment extraordinaire dans le domaine de la sonorité.

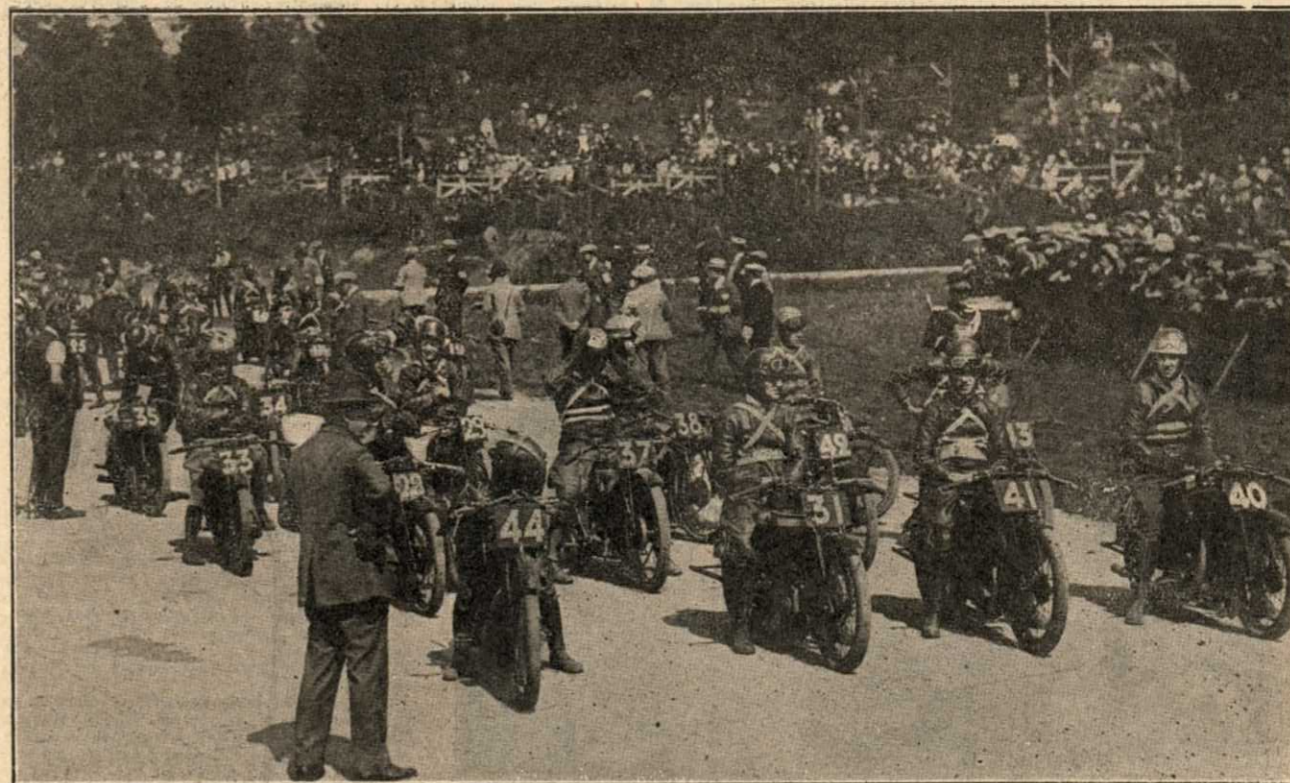
Ils partent, poussent leurs machines. Soudain la fusillade éclate, quarante moteurs unissent leurs voix au-dessus de l'Eau Rouge. C'est ensuite le tonnerre qui roule dans l'amphithéâtre de Burneville.

L'essai vire en emportant tous les échos et bientôt donne à la côte un assaut fulgurant et magnifique. Ce fut magistral et inoubliable.

Ainsi qu'il était généralement prévu, les Anglais ont remporté le Grand Prix de Belgique.

Ce fut une journée de sport fameux. Les nombreux chassés-croisés qu'il y eut continuellement dans les positions, montrent bien quelle fut l'ardeur de cette bataille longtemps indécise.

Malheureusement, une ombre de deuil a plané au-dessus du circuit.



Vue générale au moment où le starter donne le départ.

Je jeune et brillant pilote d'A. J. S., Hollowel, se tua au début de la course, alors qu'il était en tête.

Les sports mécaniques donnent des émotions fortes et inégalables, mais les expériences de la technique de la vitesse se paient hélas souvent trop cher.

Hollowel a aussi payé sa rançon au progrès.

Il était fiancé avec Mlle Stevens, la fille d'un dirigeant d'A. J. S. et devait se marier bientôt.

Le sort en a décidé autrement. Le drame fut rapide et brutal.

Hollowel rata le virage de Casta (Stavelot). Il dérapa sur les bas-côtés de la route et sa machine vint s'écraser contre un poteau métallique. deux secondes plus tard, le jeune champion gisait le crâne ouvert et la poitrine défoncée...

Les équipiers d'A. J. S. se retirèrent de la lutte après la mort de leur camarade.

Simpson, vainqueur du Grand Prix de France, se retira seulement aux trois-quarts de la course, après avoir établi nettement sa supériorité.

Rarement une victoire ne fut plus nettement acquise que celle de Porter en 250 cc. Il prit la tête dès le début, galopa au-dessus du lot et termina presque avec un quart-d'heure d'avance, à la moyenne formidable de plus de 96 kilomètres à l'heure.

En 175 cc. ce fut un duel Van Geert-Van Neste.

Le champion d'Europe prit d'abord l'avantage, mais il fut passé par le recordman du monde qui avait, en sa Ready, la moto la plus rapide de cette catégorie. Sa moyenne de 77 kilomètres 177 à l'heure est étourdissante pour une machine de cylindrée aussi réduite.

Ready est la seule marque belge qui triomphe dans une catégorie.

En 350 cc., tour à tour Hollowel, Johnston, puis Handler prirent la tête et ce dernier, à partir du douzième tour, s'était absolument imposé comme vainqueur.

Décidément, ce Handley est un as et,

avec ses deux Tourist Trophy gagnés cette année, il a déjà, malgré ses vingt-deux ans, un palmarès déjà remarquable.

Derrière lui se classe le Visétois Kicken, le très sympathique champion de la Gillet-Sport.

Gillet a fait une superbe rentrée en course, et le brio et l'allant de Kicken n'avaient rien à envier à celui des meilleurs Anglais.

En 500 Bennett réédite son exploit de l'an dernier.

Il a gagné en grand style, tenant Simpson au début.

Il a notamment effectué le meilleur tour à la moyenne fantastique de 114 kil. 700.

La lutte fut excessivement chaude et il n'y eut pas moins de cinq pilotes à talonner Simpson dans les 20 premiers tours.

Le classement montre combien la bataille fut indécise et les places chèrement acquises, car l'écart entre le second et le quatrième est de 48 secondes.

Comment la ronde s'est déroulée.

Bennett et Simpson se montrent de suite



Les vainqueurs : de gauche à droite : Bennett, Handley, Porter et Vannest (Belge).

les plus audacieux et les plus adroits, ils prennent la tête. Bientôt ils repassèrent nettement détachés.

Dans les autres catégories, on remarquait en tête Hollowel sur A.J.S. en 350; Porter sur New-Gerrard en 250 et Vangeert sur Rush en 175.

A la fin du quatrième tour, on notait déjà

plusieurs abandons de marque, notamment ceux de Taker sur Douglas, de Freddy sur A.J.S.

Bennett s'arrêtait pour régler ses poussoirs de culbuteurs, Simpson augmentait ainsi son avance.

C'est alors qu'Hollowel repasse pour la dernière fois, déjà marqué du sort.



Kierken, sur Gillet d'Herstal, qui se classa 2^e en 350 cmc.; à côté de lui, M. F. Lagnesse, l'inventeur de la Gillet.

A quand une S.P.P.M. ?

(Société Protectrice des Petits Moteurs)

Un de nos lecteurs nous transmet l'article suivant, extrait de notre confrère le *Chasseur Français* du 1^{er} juillet 1925, en nous priant de lui donner notre avis :

« Voici quelque chose qui peut intéresser vos lecteurs, des grandes villes :

J'ai eu l'occasion de rencontrer, l'automne dernier, aux environs de Paris, une famille de cinq personnes, le père, la mère, un garçon de 12 ans, une fillette de 9 ans, un garçonnet de 3 ans installés sur un engin automobile fort intéressant.

Le constructeur de ce véhicule a d'abord cherché parmi les modèles de bicyclettes à moteur existant sur le marché une 125 cmc. d'une type tel qu'il fût facile d'enlever toute la partie automobile (?). C'est de cette bicyclette ainsi dégarnie qu'il se sert pour ses courses journalières et les promenades de courte durée. Bicyclette lourde, oui, mais pas plus que celles de 1890 à caoutchoucs pleins et à roulements lisses.

Veut-il faire de la moto-solo ? — Il remonte la partie automotrice ce qui lui prend une demi-heure.

Veut-il partir en famille ? Il adapte un sidecar léger dans lequel pren-

dra place sa fillette et quelques bagages. Derrière la moto, il attache la moitié arrière d'une bicyclette de dame, et la moitié arrière d'une bicyclette d'homme. Les deux sont reliées par des tubes d'acier pour éviter le ballant. Sur ces deux demi-bicyclettes sont installés la maman et le fils aîné. La fillette et le bébé sont installés sur un siège entre le papa et la maman.

Evidemment, cette installation ne nous permet pas, me disait-il, de faire de la vitesse. Sur une excellente route droite, il nous arrive parfois de faire les fous en couvrant le kilomètre en 3 minutes, mais le plus souvent nous marchons à 10, 12 km. — L'allure du bidet breton. — à 15, allure T. C. F. Nous arrivons tout de même à faire 100 à 120 km. dans une journée d'été. — Nous sommes allés en Bourgogne en trois jours. — Pour plus loin, on démonte et on utilise la voie ferrée.

L'avantage du système, c'est qu'il permet le garage à l'étage et les facilités de permettre un entretien parfait du matériel avec le minimum de dérangements et de frais. J'ai pensé que cet exemple trouverait des imitateurs parmi les nombreux citadins qui sont aussi des banlieusards et même parfois des touristes, c'est pourquoi je l'ai décrit aussi fidèlement que possible pour la Tribune libre de votre si répandue Revue.

A. M.

Que dire de cette merveilleuse bicyclette à moteur 175 cmc., qui, dé-

On enregistre ensuite de nombreux abandons :

L'équipe A.J.S. se retire. Après 6 tours, sont successivement en tête, en 500, Simpson, qui n'a pas encore été prévenu, à 110 km de moyenne; en 350, Johnston sur Ready qui a pris la place d'Hollowel; en 250, Porter sur New-Gerrard; en 175, Van Neste sur Ready a passé Van Geert sur Rush.

En 350, c'est un chassé-croisé continu. Handley, le vainqueur du Tourist Trophy, passe en tête et tient la moyenne formidable de 109 km. 910. Johnson le suit à 4 secondes. Dans la suite, Handley consolidera sa position, mais c'est Kicken sur Gillet qui e talonnera.

Jusqu'à la fin, en 500, successivement De Bay sur Ready, Stobbart sur Saroléa, Graig sur Norton et Bennett sur Norton, occupent tour à tour la 2^e place jusqu'au moment de l'abandon de Simpson.

Bennett passera en tête et réédiera son exploit de l'an dernier.

Colgan sur P. A. et Vidal sur Saroléa prendront des pelles sans gravité et le classement sera établi comme suit sans autre incident.

CLASSEMENT :

Catégorie 175. — 1. Van Neste sur Ready, en 3 h. 28 m. 14 s., moyenne 77 k. 179; 2. Van Geert sur Rush, en 3 h. 37 m.

Catégorie 250. — 1. Porter sur New-Gerrard, en 3 h. 5 m., moyenne 96 km. 474; 2. Milhous sur Ready, en 3 h. 37 m. 12 s.

Catégorie 350. — 1. Handley sur Rex Acme, en 3 h. 29 m., moyenne 102 km. 564; 2. Kicken, sur Gillet, en 3 h. 21 m.; 3. Colgan sur P. A., en 3 h. 42 m.; 4. Johnston sur Ready, en 3 h. 50 m.

Catégorie 500. — 1. Bennett sur Norton, en 3 h. 52 m., moyenne 107 km. 710; 2. Hudson sur Norton, en 4 h. 18 s.; 3. Ashby sur P. M., en 4 h. 31 s.; 4. Graig sur Norton, en 4 h. 1 m. 6 s.; 5. Stobbart sur Saroléa, en 4 h. 17 m.; 6. Tom sur Norton; 7. Burlage sur Norton; 8. Debay sur Ready.

GEORGES DETAILLE.

montable immédiatement, sert à l'occasion de bicyclette, de moto-solo, de side-car et d'auto-car ?

Je serais curieux aussi de savoir si ce constructeur amateur exige de bénéficier de la garantie quand (et ça doit lui arriver) il se produit une rupture de pièce.

Un raid intéressant

Le « Motor Cycle Club » d'Angleterre organise, du 29 août au 7 septembre, un raid Havre-Lugano.

Cette épreuve, réservée aux membres du « Motor Cycle Club », a réuni 28 engagements, à savoir : 12 motos, 7 sidecars, et 9 voitures. Nous donnons ci-dessous l'itinéraire certain que les motocyclistes et cyclo-caristes des pays traversés voudront se rendre au devant de leurs frères de la route anglaise, lors de leur passage :

30 août. — 9 h., Le Havre; 11 h. 51, Rouen; 16 h. 03, Beauvais; 17 h. 54, Compiègne; 19 h. 08, Soissons (Lion Rouge).

31 août. — 9 h., Soissons; 12 h. 12, Châlons-sur-Marne; 15 h. 45, Saint-Dizier; 18 h. 15, Toul; 18 h. 57, Nancy (Thiers).

1^{er} septembre. — 9 h., Nancy; 11 h. 14, Epinal; 12 h. 05, Plombières; 15 h. 10, Vesoul; 16 h. 40, Besançon (des Bains).

2 septembre. — 8 h., Besançon; 10 h. 02, Les Fougs (French Customs); 11 h. 42, l'Auberson (Swiss Customs); 12 h. 30, Yverdon; 15 h. 20, Fribourg; 16 h. 50, Thun; 17 h. 50, Interlaken; 19 h., Meiringen.

3 septembre. — 9 h., Meiringen (du Sauvage); 10 h. 15, Grimsel Pass; 10 h. 30, Gletsch; 11 h., Furka Pass; 12 h. 15, Hospice (Saint-Gothard); 16 h. 05, Bellinzona; 17 h. 30, Lugano (Eden).

Quelques Nouveautés

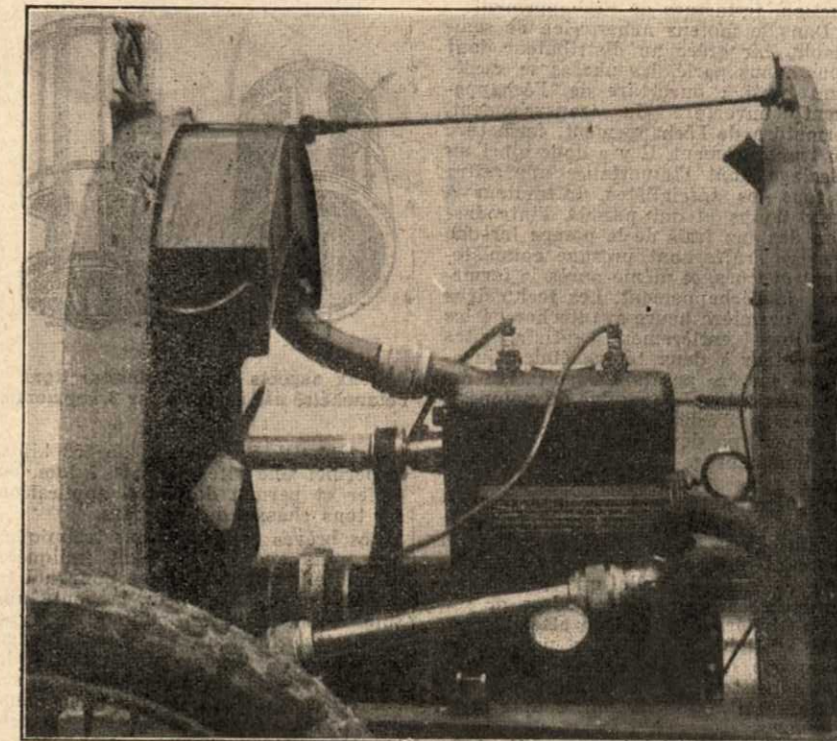
UN MOTEUR ÉTUDIÉ POUR LE CYCLECAR

Le moteur Acher

Le problème si ardu de la conception du véhicule populaire comporte à sa base la recherche d'un moteur alliant à une extrême simplicité les qualités de fonctionnement des moteurs employés sur les voitures et sur les cyclecars-voiturettes. Mais cette recherche ne nous avait guère montré jusqu'ici de réalisations pouvant supplanter le moteur à quatre cylindres et quatre temps communément employé et dont le prix de revient, en raison de la complication et du grand nombre de pièces, interdit l'usage sur le cyclecar s'adressant aux bourses modestes.

Il nous est donc particulièrement agréable de faire connaître à nos lecteurs une nouvelle réalisation d'un moteur étudié véritablement pour le cyclecar et dont la régularité de fonctionnement n'a d'égale que l'extrême simplicité des organes. Il s'agit bien là d'une réalisation logique du moteur à deux temps, réalisation aujourd'hui pleinement au point et basée sur les conditions qu'il est indispensable de réunir pour retirer de ce type de moteur le maximum d'avantages.

Le moteur Acher est un deux cylindres verticaux dont la cylindrée est égale à 500 cmc.; l'aspiration a lieu dans des pompes séparées, au moyen de pistons étagés, et la distribution est assurée par une pièce rotative dont

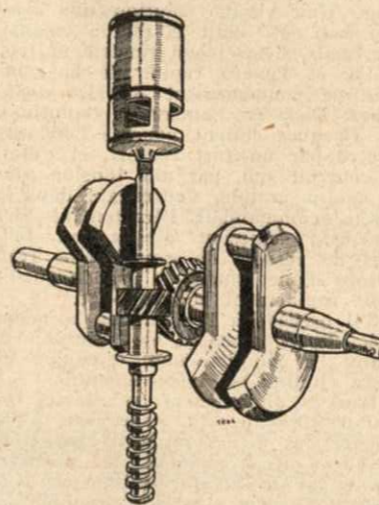


Le moteur côté échappement. On remarquera la netteté du dessin, son aspect compact prouvant qu'il ne s'agit pas d'une réalisation hâtive, mais d'un moteur mûrement réfléchi et parfaitement au point.

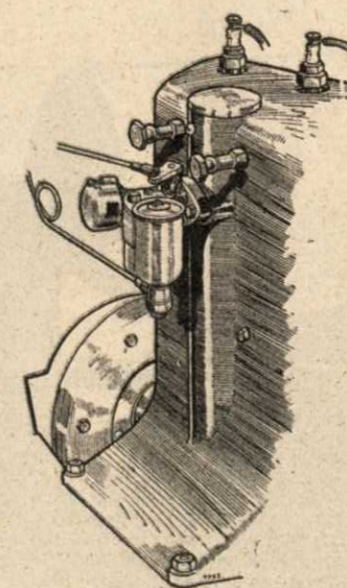
nous saisissons les fonctions si utiles lorsque nous décrivons le fonctionnement. Ce qui fait l'avantage de ce mo-

teur, c'est que, contrairement aux moteurs normaux à deux temps et à compression dans le carter, ici rien n'est laissé au hasard, et que chacune des fonctions est nettement assurée, tout comme sur un moteur à soupapes.

En effet, si nous suivons le cours du cycle réalisé, nous voyons que l'aspiration a lieu dans des pompes séparées et pendant toute la course descendante (comme sur le quatre temps); la précompression s'effectue ensuite dans la même pompe et par conséquent dans une capacité hermétiquement fermée et à une valeur qui est exactement celle fixée par les rapports des volumes. En ce qui concerne la période de détente, rien de particulier à signaler; la chambre de compression a une forme très massive. Ici nous atteignons un des points les plus délicats du moteur à deux temps: les périodes d'échappement et de remplissage du cylindre. Ces deux fonctions, qui sont, comme on l'a justement dit, escamotées, doivent être parfaitement déterminées si l'on veut diminuer les causes suivantes du mauvais rendement et du manque de souplesse à certaines allures: les pertes de gaz frais par l'échappement et le remisage des gaz brûlés par échappement incomplet. Mais la conception du moteur courant à trois lumières ne permet pas l'élimination complète des causes précédentes car les deux fonctions s'opèrent dans l'ordre suivant, les an-



Le distributeur est entraîné par un couple de pignons hélicoïdaux et un tournevis (ce qui permet la dilatation du bloc). On remarquera, en bas, la vis qui forme pompe à huile et remonte continuellement celle-ci dans les augets de tête de bielle.



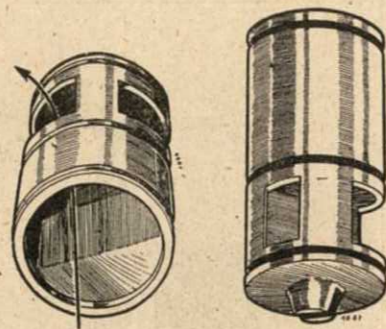
L'admission: un léger bossage cylindrique marque la place du distributeur rotatif vertical.

gles d'ouverture et fermeture d'échappement et d'introduction étant symétriques par rapport au point mort bas : ouverture de l'échappement, ouverture de l'introduction, fermeture de l'introduction, fermeture de l'échappement.

Dans le moteur Acher, rien de semblable, car grâce au distributeur dont nous avons parlé, les phases se succèdent ainsi : ouverture de l'échappement, ouverture du transvasement, fermeture de l'échappement, fermeture du transvasement. Il y a donc ainsi un décalage dont l'importance apparaîtra à tous les spécialistes du moteur à deux temps et qui permet l'introduction des gaz frais de la pompe lorsque les gaz brûlés sont presque complètement évacués, et même après la fermeture de l'échappement. Les techniciens de la première heure ayant cherché les solutions entièrement satisfaisantes du moteur à deux temps étaient unanimes sur ces points : l'aspiration devait être séparée (emploi de pompes), les temps d'échappement et de transvasement ne devaient pas se faire simultanément ; comme conséquence, toutes les fonctions devaient être contrôlées autrement que par des lumières démasquées par le piston. Ces conditions se trouvent obtenues sur le moteur Acher, et cela avec une simplicité de moyens telle que le moteur, en dehors de son bloc-cylindres, de son carter inférieur et de son attelage mobile : vilebrequin, bielles, pistons, ne comporte que trois pièces moyennes qui consistent en un distributeur fort simple entraîné par un couple d'engrenages.

Les figures ci-jointes permettent de se rendre compte qu'il ne s'agit là nullement d'un prototype ni d'une curieuse réalisation, mais bien au contraire d'un moteur basé sur une conception logique du problème et une recherche poussée à fond de la simplification des organes.

Le type de 500 cmc. réalisé comporte un alésage de 65 mm. et une course de 75 mm. Sa vitesse de régime est 3.000 tours, vitesse à laquelle il déve-



Deux aspects du distributeur dont l'étanchéité est assurée par 3 segments.

loppe 14 CV. Sur châssis de 350 kilos, il permet une vitesse de 80 kilom. en palier et permet donc son application sur tous châssis de cyclecars.

Les brèves considérations techniques que nous avons plus haut indiquées permettent de comprendre pourquoi ce moteur se comporte sur la route absolument comme un moteur du type voiturette classique. Le remplissage parfait des cylindres est tel que la marche appelée communément « en quatre temps » n'a jamais été entendue. Le principe de ce moteur permet, toujours sans aucune complication, l'établissement de moteur poussé et même de course, grâce à la suralimentation que l'on peut admettre pour ces usages particuliers.

Pour ces diverses raisons, nous pensons à juste titre que la conception du moteur Acher comble certainement

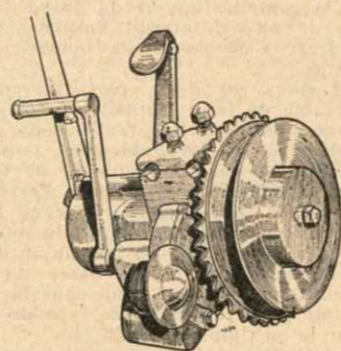
une lacune dans la construction des cyclecars, car celle-ci ne possédait pas le moteur simple et satisfaisant aux conditions de fonctionnement, d'aménagement et d'esthétique que la clientèle réclame.

Le prix de revient extrêmement bas de ce moteur permet son adaptation aux cyclecars-motocycles.

Le constructeur de ce moteur, M. F. Acher, 19, rue Edmond-Darboit, à Gennevilliers, se tient à la disposition des personnes qui s'intéressent à cette réalisation nouvelle du problème du moteur de cyclecar pour leur fournir tous renseignements complémentaires.

Le changement de vitesse "Varians"

Nous n'insisterons pas sur la nécessité d'avoir, principalement avec une motocyclette légère, le plus grand nombre possible de vitesses, de ma-



Dans son aspect extérieur, le Varians rappelle la boîte de vitesses.

nière à adapter constamment l'effort à fournir au régime normal du moteur. Une vieille solution qui avait son bon côté était la poulie extensible, mais, hélas ! son rendement trop faible et l'usure rapide de la courroie ne compensaient pas les avantages. Dans ces anciennes solutions, les flasques étaient poussés l'un vers l'autre par un fort ressort, et c'était la courroie qui, par une tension plus ou moins grande, s'enfonçant dans la gorge, commandait l'écartement des flasques ; subissant directement l'effort du ressort de rappel, elle avait besoin d'une tension si grande qu'elle était rapidement hors d'usage.

S'il procède à l'origine de la même idée, le changement de vitesse Varians l'a complètement remaniée et en a éliminé les inconvénients.

Dans ce changement de vitesses qui réunit six rapports, débrayage, kick-starter, les divers rapports sont commandés mécaniquement et positivement par le cavalier lui-même.

Le « Varians » est un ensemble séparé se présentant extérieurement comme une boîte de vitesses ordinaire.

La plupart des poulies extensibles ordinaires étaient accolées directement au moteur, très mauvaise disposition, car la poulie devait être de trop petit diamètre. Grâce à une transmission primaire par chaîne, la poulie du « Va-

rians » peut être d'un diamètre aussi grand que possible.

Les flasques de cette poulie sont rapprochés par un ressort, mais ce ressort lui-même est plus ou moins comprimé à l'aide d'un levier qui se verrouille à six positions différentes donnant six écartements différents des flasques. Au bout de la course de ce levier se trouve le débrayage, la courroie tombant sur une bague montée folle et ne touchant plus aux flasques, elle ne peut par conséquent ni patiner ni s'user.

Ce qui est remarquable dans le changement de vitesses « Varians », outre son rendement et sa progressivité, c'est l'ingéniosité et la simplicité de la manœuvre.

Pour descendre les vitesses il suffit de pousser le levier qui se verrouille successivement au fur et à mesure des besoins dans ses six positions. Pour remonter les vitesses, c'est encore plus simple, une manette au guidon déverrouille le levier qui remonte de lui-même jusqu'à la plus grande vitesse à mesure que la vitesse de la machine augmente.

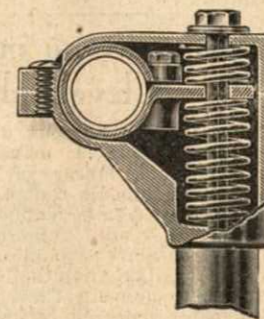
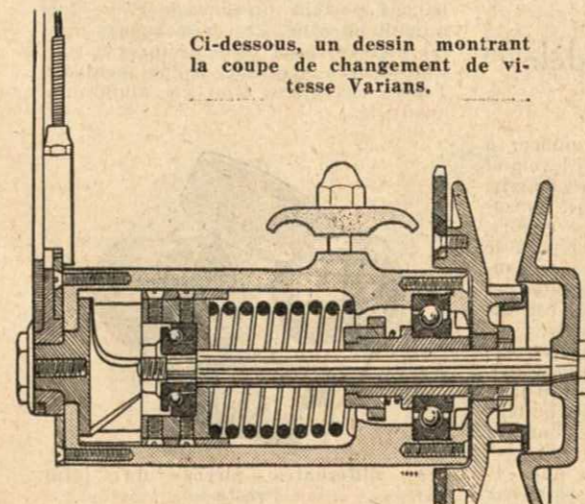
Le débrayage s'obtient par une pédale qui abaisse complètement le levier et c'est ici que nous devons souligner un avantage précieux pour la conduite en ville ; au moment du démarrage, sans quitter les mains du guidon et à l'aide de la manette qui y est fixée, on obtient tout de suite la première vitesse, puis automatiquement, sans s'en occuper, la vitesse s'accroît et le levier remonte.

Comme on peut s'en rendre compte par cette brève description, le « Varians » est un dispositif extrêmement simple et mécanique. Cette simplicité de conception lui donne l'efficacité qui va toujours de pair et lui accorde avec la robustesse de tout ce qui ne comporte que quelques pièces largement calculées, d'être réalisé à un prix extrêmement bas.

Il a d'ailleurs été soumis à de très sévères essais et vient de permettre à une motocyclette légère de grimper jusqu'au sommet du Puy-de-Dôme, sans qu'on ait remarqué le moindre glissement.

Son constructeur est M. A. Thouraud, 1, rue Lafayette, Riom (Puy-de-Dôme).

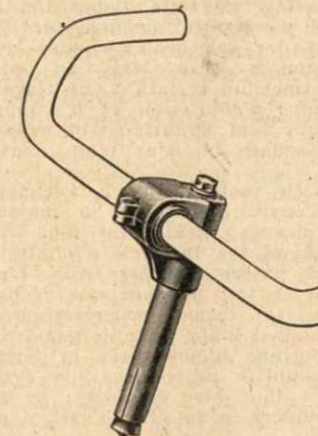
Ci-dessous, un dessin montrant la coupe de changement de vitesse Varians.



Ci-dessus, coupe faisant voir clairement le fonctionnement du guidon amortisseur « Velours ».

Le guidon amortisseur "Velours" pour bicyclettes et motos

Il nous a été permis d'essayer, il y a quelques jours, un nouveau guidon admirablement conçu et qui est



De prime abord, ce guidon ne diffère pas d'un guidon quelconque, l'amortisseur étant à peine visible.

appelé à révolutionner aussi bien l'industrie du cycle que celle de la moto. Il s'agit du guidon amortisseur « Velours ».

Ce guidon a été établi non seulement pour donner au touriste un confort persistant, quel que soit l'état des routes, mais aussi pour lui éviter toute dépense inutile d'énergie.

La coupe ci-dessous montre la robuste simplicité du guidon amortisseur « Velours ».

Il se compose de trois pièces principales : 1° d'une bride formant palette ; elle se fixe sur le cintre par un boulon et épouse tous les mouvements que les chocs ou les cahots peuvent imprimer au guidon ; 2° d'un ressort sur lequel agit la palette ; son rôle est d'amortir et d'absorber les

chocs ; 3° d'un carter formant plongeur et enveloppant le tout.

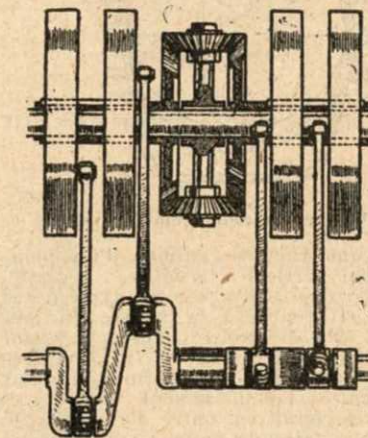
Le guidon amortisseur « Velours » est élégant, discret, léger (0 kil. 250) et si son action est agréable au cycliste, elle est précieuse pour la machine qu'elle protège contre les ruptures de cadres, de rayons, de fourches, etc...

Le guidon amortisseur « Velours » ne nécessite ni poste ni entretien.

Nous prions nos lecteurs d'adresser toute demande de renseignements aux Guidons « Velours », 54, rue Saint-Maur, en s'adressant au constructeur de la part de notre revue.

Encore un changement de vitesse automatique

C'est décidément l'époque, on vient de breveter récemment en Angleterre un nouveau dispositif de ce genre ; d'un principe simple, sa réalisation nous semble cependant devoir donner

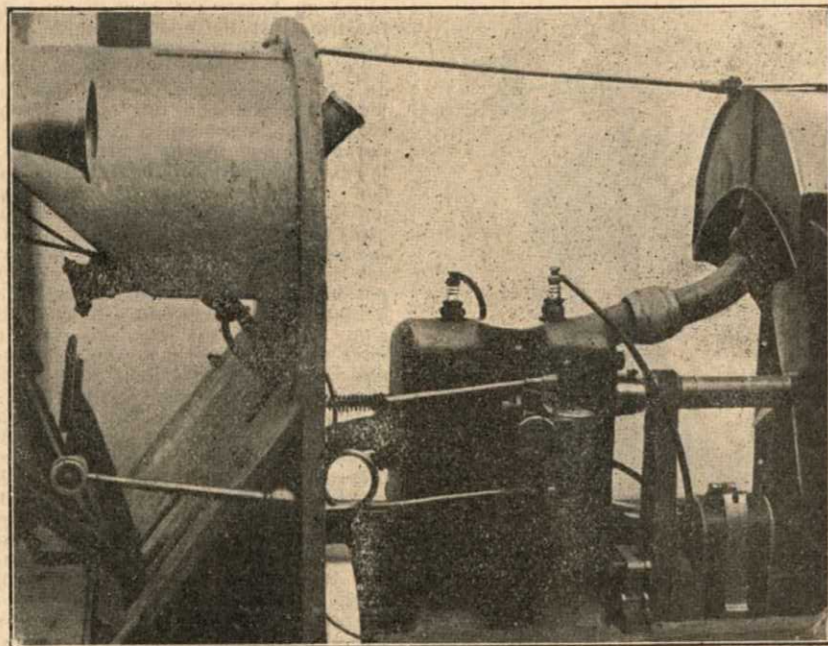


Le changement de vitesse automatique à couronnes et satellites.

lieu à de sérieuses difficultés. Le fonctionnement se comprend d'après le schéma que nous en donnons. L'ensemble se compose d'un vilebrequin dont les manetons sont par paires à 180°, chaque paire étant à 90° de l'autre. Ce vilebrequin entraîne quatre roues au milieu desquelles se trouvent deux couronnes. Deux satellites y prennent appui et transmettent le mouvement à l'arbre.

Un nouveau deux temps remarquable

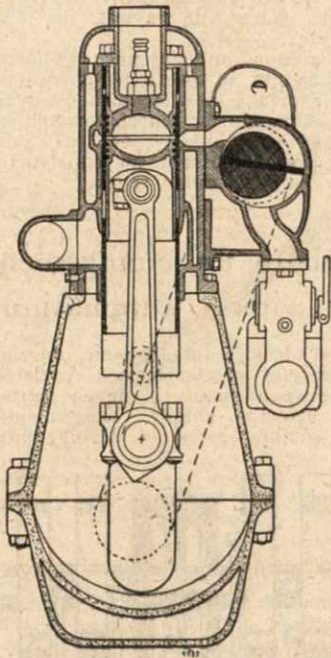
L'INGÉNIEUR constructeur Violet est trop connu dans le monde automobile et en particulier de tous ceux qui s'intéressent aux moteurs à deux temps pour qu'il soit nécessaire de dire qu'un moteur de sa conception est original et marque une étape dans l'évolution du deux temps. De fait, il nous a habitués à de très belles idées personnelles qui toutes ont été réalisées et ont donné ce qu'il en attendait.



Le moteur Acher côté distribution.

Ce nouveau moteur est nettement différent de tout ce qui a été fait jusqu'à présent dans le domaine du deux temps.

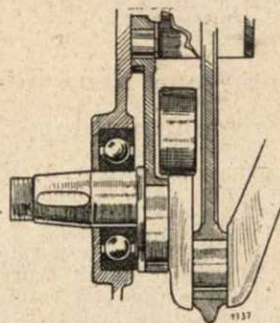
L'alimentation se fait par compresseur et la distribution est assurée



Coupe du deux temps Violet.

par une chemise animée d'un mouvement vertical alternatif.

Le compresseur est du type à palette, il tourne à la vitesse du moteur, ce dispositif déjà intéressant par la suppression de la compression dans le carter, permettant sans difficulté l'établissement de quatre cylindres, joint en outre l'avantage de pouvoir faire un moteur suremprisé en faisant compresser une charge supérieure à la cylindrée. Il donne encore l'avantage du graissage par barbotage à niveau constant impossible à établir avec le carter pompe; les têtes de bielles, munies de cuillers, plongent dans les augets, elles soulèvent un brouillard d'huile constant dans le carter, ce brouillard servant à graisser le compresseur par une prise qui vient déboucher dans l'entrée d'air du carburateur. Il sert également à lubrifier les parois de



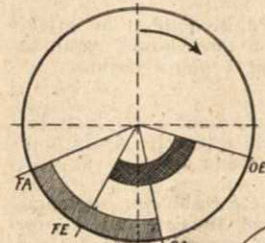
La chemise de distribution est entraînée par excentrique faisant corps avec le vilebrequin.

la chemise de distribution; quand celle-ci descend, elle crée une légère dépression au-dessus d'elle et le brouillard d'huile est aspiré par une pipe analogue à celle qui alimente le compresseur.

La chemise oscillante commandant la distribution porte deux séries de lumières annulaires, les unes plus petites et situées en haut pour l'admission, celles inférieures pour l'échappement.

L'avantage de cette disposition est d'abord d'éviter le mélange de gaz frais et des gaz brûlés comme avec un piston à écran. Mais, en outre, elle permet un certain « décalage » des temps d'admission et d'échappement qui sont simultanés et « escamotés » dans un deux temps classique.

Dans le moteur Violet, l'échappement s'ouvre d'abord et la majeure partie des gaz brûlés est déjà évacuée quand les lumières d'admission laissent passer les gaz frais. L'admission se fait pendant que l'échappement se ferme progressivement, évitant ainsi toute perte de gaz frais; elle continue même après la fermeture complète de celui-ci; la cylindrée est donc bien complète; le moteur pouvant même être « gavé » par



Au-dessus, épure de distribution du moteur Violet. A droite, la ligne agréable de la nouvelle Cleveland quatre cylindres.

l'emploi d'un compresseur engendrant un volume plus grand.

La chemise de distribution est entraînée au moyen d'une bielle et par un excentrique porté par le vilebrequin.

Un nouveau modèle Cleveland

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs que les usines Cleveland commencent à lancer sur le marché un nouveau modèle tout à fait sensationnel. Les détails manquent encore, mais on se rendra compte d'après le schéma que nous en publions, que conservant la ligne habituelle longue et basse, cette nouvelle Cleveland est extrêmement plaisante et élégante.

Bien qu'équipée avec un quatre cylindres, ce n'est pas un monstre exigeant du cavalier une constitution herculéenne; elle reste dans de bonnes limites de poids, rendant sa conduite agréable à n'importe quel cavalier.

Son moteur quatre temps a une cylindrée de 600 cmc., transmission par

chaînes, boîte à trois vitesses. Elle est munie de pneus ballon et sa vitesse peut atteindre 112 kilomètres à l'heure, cependant que la consommation n'excède pas 4 litres aux 100 kilomètres.

Comme conception, c'est tout ce qu'il y a de plus moderne. Cylindres, poussoirs, soupapes et bielles sont en duralumine et interchangeables. Toutes les pièces en mouvement sont donc d'un poids extrêmement réduit, cependant que le vilebrequin est massif.

L'embrayage est à plateau unique dans le volant; il fonctionne à sec et ne nécessite pas d'entretien.

La boîte de vitesses est séparée et commandée par l'arbre d'embrayage monté de telle façon qu'il évite l'emploi d'un joint universel.

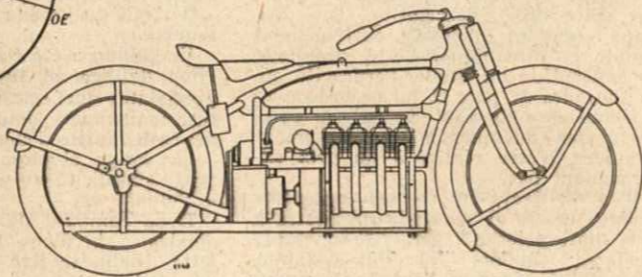
La firme Cleveland tablant sur une production en série, livrera cette très belle machine à un prix vraiment exceptionnel pour sa valeur.

On ne peut donner de prix définitif, mais il est vraisemblable qu'il se tiendra aux environs de 7.500 francs.

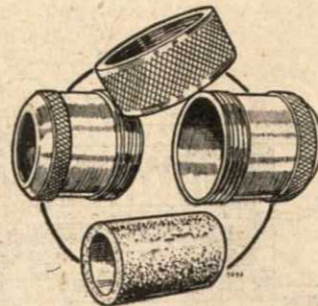
Le joint Presto

Ce joint qui est d'un aspect très séduisant par sa netteté et sa propreté (il est en aluminium) est fabriqué par l'ingénieur constructeur Acher, 19, rue Edmond-Darbois, à Gennevilliers, inventeur du moteur 500 cmc. à distributeur rotatif dont nous parlons par ailleurs.

Destiné à réunir n'importe quelles canalisations, le joint Presto se com-



pose d'un tube de caoutchouc (double d'un tube de plomb s'il s'agit d'une canalisation d'essence), lequel est placé à cheval sur les deux tuyaux à réunir; il y est maintenu et serré par deux bagues portant un filetage et se terminant en cône. Ces deux bagues dont les filetages sont en sens inverse sont rapprochées par une bague centrale. Toutes ces pièces sont en aluminium quadrillé.



Les différentes pièces du joint « Presto ».

UN DISPOSITIF D'ALLUMAGE ET D'ÉCLAIRAGE

Le Volant Magnétique Safi

Les lecteurs connaissent de trop longue date les avantages incontestables du volant magnétique qui permet non seulement en allumage régulier à étincelles chaudes même au très bas régime, mais aussi un éclairage excellent, pour que nous y revenions ici, aussi, nous nous contenterons de donner une description du Volant Magnétique Safi, qui est certainement un des meilleurs actuellement sur le marché.

Jusqu'à ce jour, l'allumage des gaz dans les moteurs à explosion a été obtenu, à quelques rares exceptions près, par la magnéto à haute tension. Cet organe ne laisse cependant pas d'être délicat et ne représente pas la perfection dans cette fonction importante de l'allumage.

La grande diffusion, dans le public, de la motocyclette légère a amené les constructeurs de moteurs à rechercher, en même temps que la sécurité de fonctionnement, la simplicité de construction et l'accès facile des organes. Or, le moteur à deux temps représente, dans ce sens, le maximum de simplicité. Seule, la magnéto, indispensable source d'énergie, en demeure l'accessoire compliqué et délicat.

En effet, celle-ci nécessite des pignons, une chaîne et son carter, un socle, etc... Elle comporte des organes fragiles comme : roulements à billes, collecteur, charbons, etc..., dont le maniement ou le remplacement n'est pas à portée de chacun.

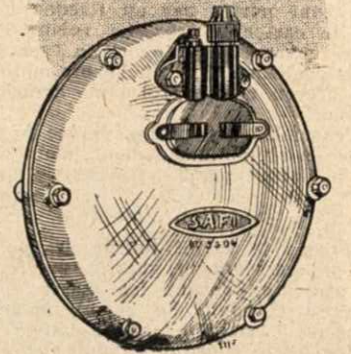
Au contraire, avec le volant magnétique Safi, pas de montage délicat à faire. Il se fixe à la place du volant du moteur qu'il remplace. C'est l'aimant qui constitue la masse dynamique du volant et qui tourne autour d'un induit, sans aucun frottement, évitant ainsi les inconvénients du collecteur et des charbons.

Etant donné les vitesses, relativement grandes, de rotation des moteurs modernes, il faut apprécier la grande qualité du volant magnétique qui présente l'avantage d'avoir un induit et un rupteur fixes. Ces organes, ainsi que le condensateur, ne sont pas soumis, comme dans la magnéto, aux vi-

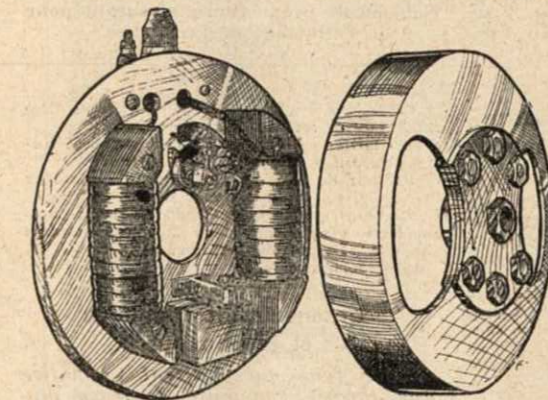
brations continues qui sont la cause principale de toutes les pannes d'allumage.

De plus, sa forme est telle que l'on dispose d'une place importante pour loger des organes robustes et puissants, alors que dans la magnéto, l'encombrement est si restreint que l'on doit réduire les pièces en mouvement à leurs plus justes dimensions.

La variation d'avance ou de retard à l'allumage étant obtenue par le déplacement du flasque support de l'induit par rapport à la came centrale, l'intensité du courant est toujours



L'aspect extérieur du volant Safi est très séduisant et particulièrement net de ligne.



Le volant démonté montrant les induits et le dispositif de rupture.

maximum pour toutes les positions d'avance. Cette qualité est un avantage énorme sur la magnéto, notamment en ce qui concerne les départs.

Enfin, l'allumage par volant magné-

tique permet exclusivement d'obtenir, grâce à l'emploi d'un dispositif spécial, un éclairage électrique assez puissant, ce qui augmente sérieusement l'agrément du tourisme motocycliste, sans que l'on ait recours à une installation électrique coûteuse.

Si l'on remarque que tous les organes sont enfermés dans un carter étanche, à l'abri des poussières et de la pluie, que ces organes sont néanmoins très accessibles et amovibles séparément, on se rend compte que le volant magnétique

Safi est le générateur d'allumage par excellence, et qu'il doit nécessairement équiper tous les moteurs, qu'ils soient destinés à la motocyclette, à la voiturette ou à l'industrie.

Deux types de volants magnétiques sont construits par la Société Safi :

Le type A, dont les organes sont enfermés dans un carter étanche en aluminium fondu.

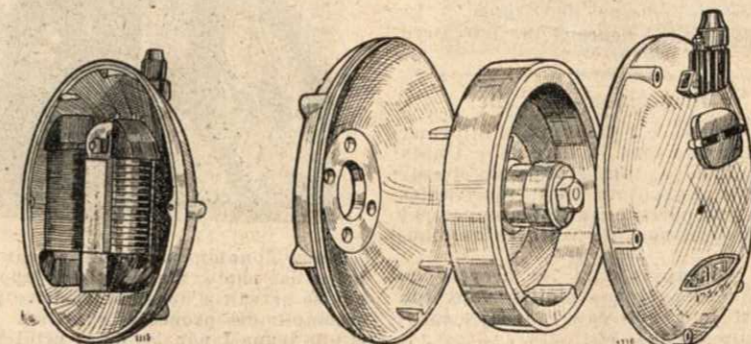
Le type B, comportant plus simplement un capot en aluminium embouti maintenu en place par des ressorts.

Ces deux types sont d'ailleurs interchangeables sur le même moteur.

Type A.

Dans le type A, les organes d'induction sont fixés sur le carter extérieur, lequel s'applique au moyen de 6 boulons sur le carter intérieur fixé sur le carter du moteur.

L'ensemble renferme le volant, portant l'aimant et fixé sur l'arbre mo-



Les trois corps du volant magnétique. A gauche, on voit les induits. Type A.

teur au moyen de l'érou central ; cet érou, que l'on voit très clairement dans le dessin, est disposé de façon à former arrache-moyeu par simple desserrage.

Le carter sert de support à l'induit haute tension qui fournit le courant d'allumage, à la bobine qui fournit le courant d'éclairage, au condensateur, au dispositif de rupture, à la prise de courant et enfin au graisseur de came G.

Type B.

Dans le type B, les organes d'induction sont portés par un flasque fixé sur le carter moteur. Le volant est donc renversé par rapport au type A ; il est également fixé sur l'arbre moteur par l'érou central formant arrache-moyeu.

L'ensemble est protégé grâce à un capot en aluminium embouti maintenu sur le flasque par 3 ressorts.

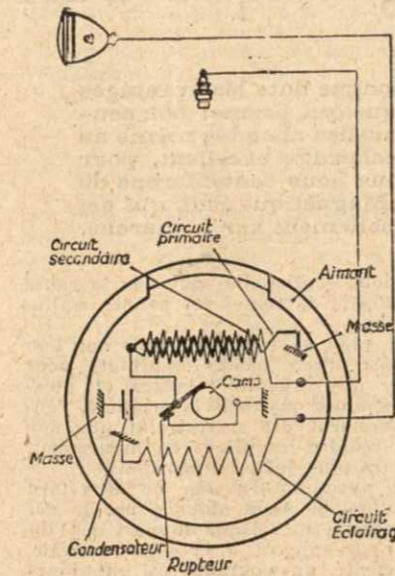
Fonctionnement.

Lorsque le volant tourne, les pôles de l'aimant viennent, une fois par tour, se présenter devant les masses polaires de l'induit. Le champ magnétique de l'aimant détermine dans l'enroulement primaire de l'induit un courant alternatif de forte intensité.

Si l'on coupe brusquement le courant au moment où il est maximum, grâce au marteau et à la came, il se produit dans le circuit secondaire de

l'induit un courant de haute tension que l'on capte à la prise de courant pour l'envoyer à la bougie.

Le passage des pôles de l'aimant devant les masses polaires de la bobine



Schema de production du courant pour l'allumage et l'éclairage.

engendre un courant de forte intensité que l'on récupère à la seconde borne de la prise de courant pour servir à l'éclairage.

De ce qui précède, on doit donc conclure en faveur du volant magnétique, aux avantages suivants :

Sécurité. — De par sa conception, le volant magnétique offre le maximum de sécurité d'allumage puisqu'il comporte le minimum d'organes en mouvement.

Entretien. — Le nombre des pièces constitutives de l'appareil étant très réduit, l'entretien en est pratiquement nul. Le rupteur, rappelant celui d'une magnéto, est réglable de la même façon, à l'aide d'une petite clé. Il est, de plus, démontable rapidement, grâce à une vis centrale comme dans les magnétos.

Accessibilité. — Tous les organes sont accessibles facilement, ainsi qu'on peut s'en rendre compte sur les figures ci-contre.

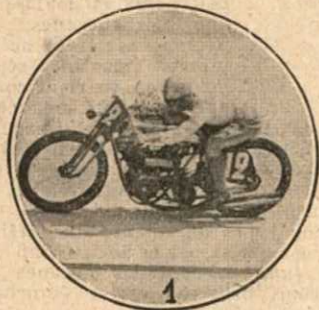
Simplicité de montage pour les constructeurs de moteurs qui n'ont pas à prévoir de chaîne, de pignons et de volant. L'érou de blocage forme arrache-moyeu, ce qui permet le démontage rapide de l'appareil sans détérioration ni voilage possible du volant.

Et enfin, la possibilité d'avoir un éclairage puissant, grâce à un dispositif spécial, constitue un énorme progrès dans la voie du confort en motocyclette.

Le motocycliste Temple a battu à Montlhéry cinq records du monde (100 kil. 118 m. dans l'heure).

Le fameux motocycliste anglais Temple avait fait, il y a quelques jours, un essai contre le record de l'heure, mais un pneu s'étant déchiré, il avait dû abandonner.

Ayant reçu entre temps des pneumatiques spéciaux, il se mit à nouveau en piste, le 19 août, à 10 h 5, à l'autodrome de Linas-Montlhéry, pilotant sa motocyclette 1.000 cmc O.E.C. Temple.



Il réussit pleinement dans sa tentative, couvrant dans l'heure 100 kilomètres 118 mètres 98 centimètres et battant ainsi l'ancien record de 11 kilomètres 355 mètres 98 centimètres.

Temple parcourut exactement 66 tours de piste en 1 h. 2 m. 56 s. 1/5, sa moyenne générale s'étant maintenue à 168 kil. 183 à l'heure, non compris un arrêt de ravitaillement de 1 m. 25 s.

Au cours de sa ronde, Temple réussit à culbuter quatre autres records mondiaux établis sur la piste de Brooklands. Ce sont ceux des :

50 kilomètres en 18 m. 21 s. 625/1.000 (Ancien record : 20 m. 2 s. 220/1.000).
50 milles en 29 m. 28 s. 897/1.000 (Ancien record : 32 m. 42 s. 560/1.000).

100 kilomètres en 36 m. 36 s. 348/1.000 (Ancien record : 40 m. 7 s. 480/1.000).
100 milles en 1 h. 00 m. 18 s. 20/1.000 (Ancien record : 1 h. 4 m. 55 s. 490/1.000).
Le tour de piste le plus vite fut abattu en 54 s. 1/5, soit à la moyenne de 169 kil. 255.
Ajoutons que cette performance a été chronométrée officiellement par M. Gaudinard et que M. Delpyroux représentait l'A. C. F. comme commissaire.

Enseignement commode et économique.

Pour ceux qui désirent connaître une théorie sommaire de leurs moteurs, leur fonctionnement, leurs pannes, leur entretien, l'Ecole Spéciale de Moteurs, 92, rue de Clignancourt, Paris, a organisé, il y a une dizaine d'années, des cours pratiques par correspondance, à la portée de toute personne possédant une instruction primaire. Ces cours, qui concernent soit l'automobile, soit l'aviation, soit les moteurs agricoles, peuvent commencer à toute époque de l'année.

Ecrire à l'Ecole, qui vous adressera ses notices gratuites.

Salon régional de Lille.

Le Comité est heureux d'informer le public que sous le titre de « Union Salon 1925 », un groupe de trente inventeurs exposera des nouveautés qui se rapportent au fonctionnement et à la pratique des voitures automobiles.

Ces inventions dont les brevets seront à céder et à exploiter vont ouvrir un jour nouveau tant aux constructeurs qu'aux visiteurs.

Le stand réservé aux « chercheurs » sera certainement l'un des

plus visités et des plus entourés ; ce sera l'un des emplacements qui attireront tous les connaisseurs, il n'en sera pas moins admiré de tous ceux qui s'intéressent toujours au nouveau. (Voir article page 688.)



Nous donnions dans un récent numéro la photo d'un artiste japonais qui se servait d'une motocyclette pour accomplir des prouesses sportives. Voici une jeune Japonaise de 17 printemps, Mlle Nishino, qui est aussi une fervente. Sa moto est une Sarolea.

Pourquoi Paris-les Pyrénées-Paris

constitue l'épreuve de tourisme capitale de l'année

LE CLASSEMENT :

Motos 175 cmc. — 1. Belli (Favor), 854 pts ; 2. Laurent (Le Grimpeur), 648 pts.

Motos 250 cmc. — 1. de Maistre (Terrot), 984 pts ; 2. Dagorno (Raileigh), 922 pts ; 3. Daillet (Gloriol), 822 pts.

Motos 350 cmc. — 1. Huffkens (Gilet d'Herstal), 969 pts.

Motos 500 cmc. — 1. Bernard (Gnome et Rhône), 985 pts ; 2. Cretier (Gnome et Rhône), 910 pts.

Motos 750 cmc. — 1. Naas (Gnome et Rhône), 1.000 pts.

Motos 1.000 cmc. — 1. Sauvet (Gnome et Rhône), 923 pts.

Cyclecars 350 cmc. — 1. Villard (Villard), 603 pts.

Voiturettes 1.100 cmc. — 1. Marcel Dony (amateur), 999 pts ; 2. Karcher (G.M.), 960 pts ; 3. Michel Dony (amateur), 934 pts ; 4. Mercier (Cova-Spéciale), 721 pts.

Voiturettes 1.500 cmc. tourisme. — 1. Sandford (G.M.), 908 pts ; 2. Didier (Bugatti), 859 pts.

Voiturettes 1.500 cmc. sport. — 1. Soreau (Messier sans ressorts), 887 pts.

LES COUPES :

Les nombreuses coupes mises en compétition dans Paris-les Pyrénées-Paris ont été attribuées comme suit :

Coupe des Pyrénées (motos) : Gnome et Rhône (Naas-Bernard).

Coupe des Pyrénées (voiturettes) : Non attribuée.

Coupe du Massif-Central (motos) : Gnome et Rhône (Cretier-Sauvet).

Coupe du Massif-Central (voiturettes) : Non attribuée.

Challenge Ollier : Gnome et Rhône (Naas).

Prix Ollier : Naas.

Prix Jean de Castellane (motos amateurs) : Non attribuée.

Prix Ollier (voiturettes amateurs) : Marcel Dony.

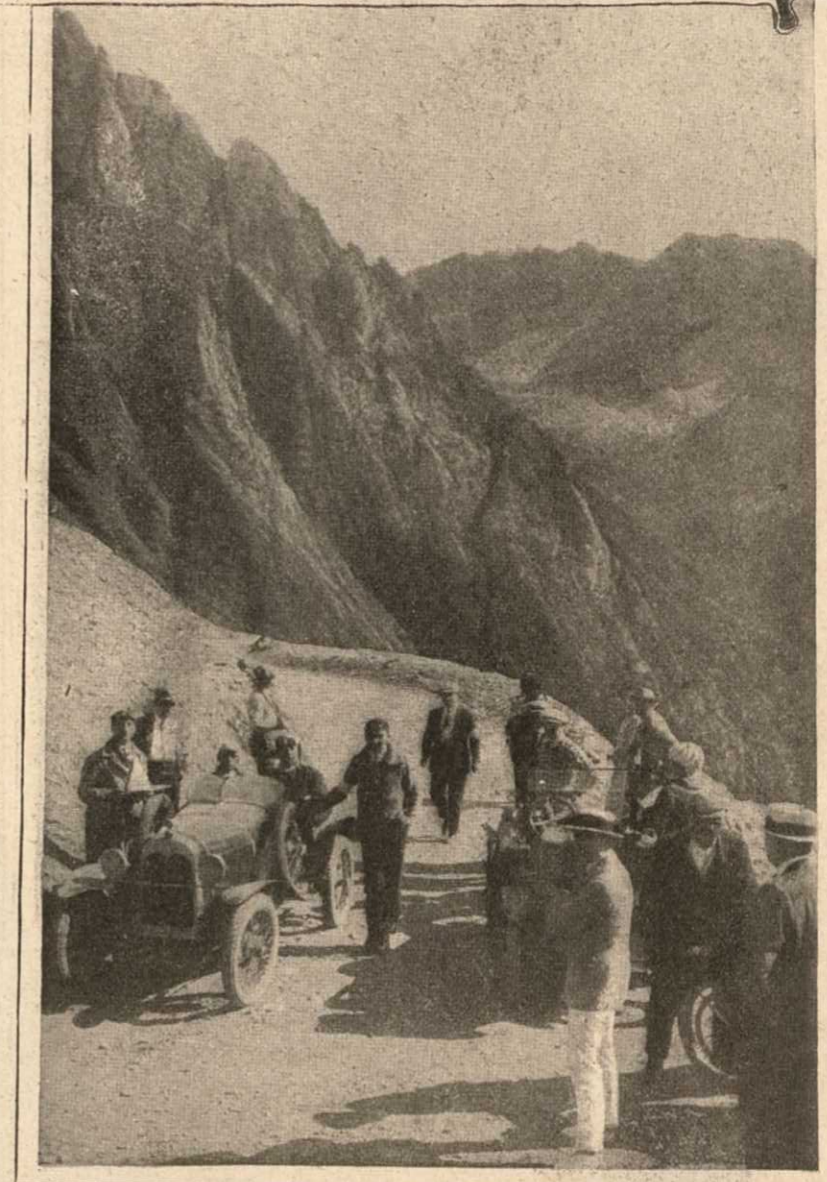
Challenge du « Sportsman » : Terrot (de Maistre).

Prix de « Moto-Revue » : Villard.

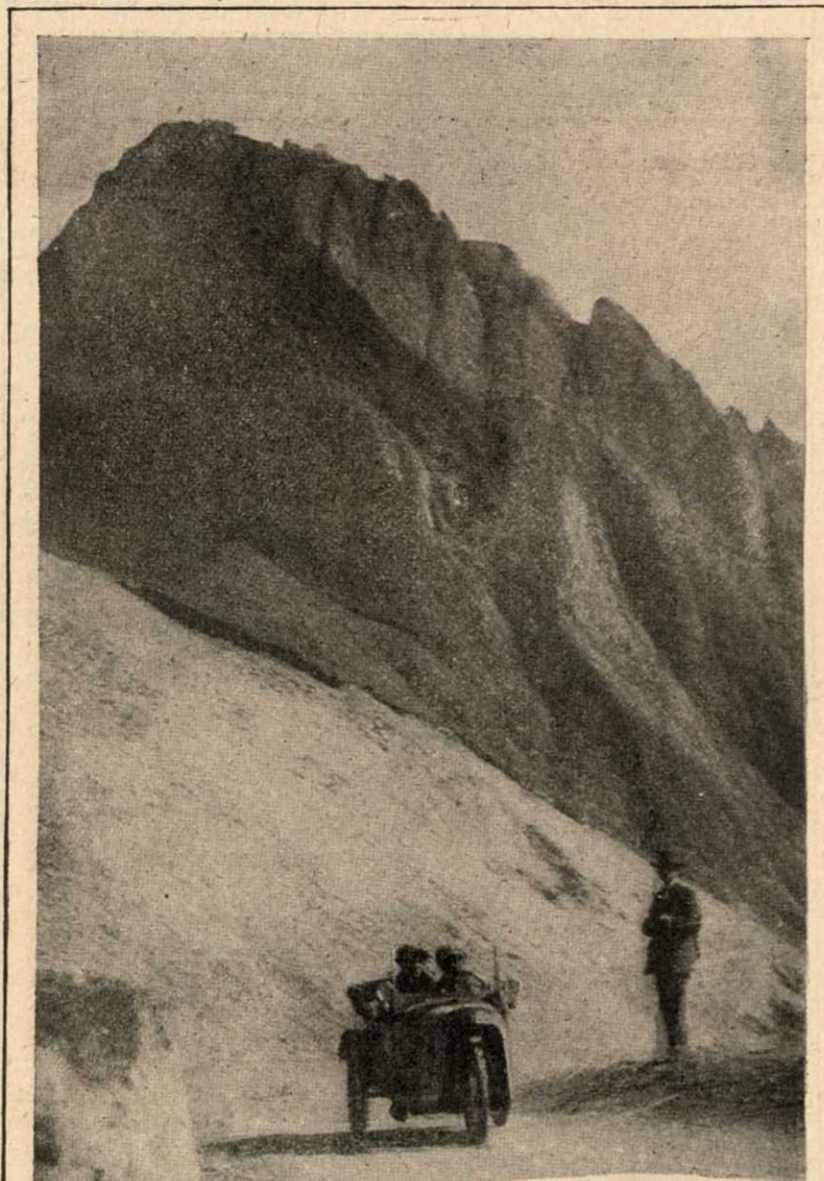
Paris-les Pyrénées-Paris s'est disputée cette année sans une goutte de pluie et sous un soleil qui accompagna les concurrents d'un bout à l'autre de l'épreuve. Beau temps, dira-t-on. Alors, comment expliquer que la sélection fut plus sévère qu'elle n'a jamais été ? Sur 43 partants, 18 arrivants, dont un seul avec le maximum de points.

En réalité, et quelque paradoxal que cela puisse sembler, la plus redoutable ennemie des épreuves sportives de grande distance, ce n'est pas la pluie, mais bien la trop forte chaleur. Cette constatation avait d'ailleurs été déjà faite dans des épreuves cyclistes. Sur l'homme, les deux extrêmes seuls sont dangereux : la grande chaleur ou le grand froid. La pluie, par une tempé-

rature moyenne, constitue une gêne plutôt qu'un vrai danger. Ici, où il intervient, en plus des questions de bonne carburation et surtout de refroidissement du moteur dans les étapes de montagnes, le soleil, qui ne cessa de nous plonger dans un bain de plomb, ne pouvait que rendre l'épreuve plus pénible pour les mécaniques et pour leurs conducteurs.



Le contrôle en haut du col du Tourmalet assuré par M. Pey.



En haut, Villard grimpe les derniers contreforts du Tourmalet.

Il faut bien dire aussi que la proportion était importante des concurrents qui disputaient l'épreuve pour la première fois. Or, il est à peu près impossible de réaliser d'emblée une performance sans critique dans un tel critérium de tourisme, qui demande tant aux concurrents. Il faut « apprendre » Paris-les Pyrénées-Paris.

Nous avouons être très fiers de notre formule. N'a-t-elle pas créé en quelque sorte l'épreuve-type des concours de tourisme, celle où l'on trouve exigées toutes les qualités que les plus difficiles peuvent demander à des véhicules de grand tourisme.

Il y a la distance : 2.000 kilomètres ; la longue étape : Paris-Bordeaux ; la montagne, et quelle montagne ! : Aubisque, Le Tourmalet, Asquin, Peyresourde, le Portet d'Aspet ; l'étape exagérément sinueuse, celle du Plateau Central, et les mauvaises routes, comme dans les environs d'Orléans et sur les pavés de Belin ; et les routes plates et droites des Landes, qui claquent les moteurs, et tout le reste qui grignote les embrayages et les freins.

Or, ce parcours de tourisme si complètement caractéristique, il faut encore le couvrir avec une inflexible régularité, les contrôles horaires ne laissant place à aucune défaillance. L'entretien doit être pris également sur le temps de route, car ce ne sont pas les cinq minutes accordées chaque matin au parc fermé qui permettent de soigner suffisamment les véhicules.

Et puis il y a aussi les contrôles en bas et au sommet de chaque col, exigeant que l'escalade soit accomplie à la moyenne imposée.

Ici, grandes discussions. « La moindre crevaison, et l'on perd des points », objecte-t-on d'abord. Hé oui ! Car on n'a pas encore trouvé, dans les concours de régularité, le moyen de discerner si un arrêt a des causes mécaniques ou si les pneus seuls constituent la panne. Dès lors qu'on veut pénaliser celle-ci, il faut bien sanctionner tout retard, quelle qu'en soit la cause. Autre objection : « La route des cols peut être embarrassée à certains endroits et faire pénaliser des concurrents qui ont été retardés par des

causes dont ils ne sont pas responsables ». C'est encore un incident de route, comme les pneus, les passages à niveau fermés, le troupeau de mouton, le camion qui fait des manœuvres, etc. Que voulez-vous, il faut en prendre son parti : dans l'impossibilité où l'on se trouve de contrôler le motif exact des retards, il n'y a que deux solutions : ou bien ne pas pénaliser pour retard, et c'est alors la suppression de l'épreuve ; ou bien sanctionner tous les retards, d'où qu'ils proviennent.

On dit aussi : « Les vitesses moyennes imposées ne sont pas proportionnelles aux véhicules. La tâche est beaucoup plus dure pour une motocyclette 175 cmc. de faire 40 à l'heure que pour une 1.000 cmc. de réaliser une vitesse de 45 kilomètres ». D'accord, et nous le savons fort bien. Mais si les différences de vitesses entre les catégories étaient plus fortes, cela obligerait à tenir ouverts les contrôles beaucoup trop longtemps. Or il n'est guère possible de demander un tel travail à des contrôleurs bénévoles. De plus, la surveillance de la route deviendrait beaucoup plus difficile, et cette surveillance a une importance primordiale.

En réalité, il n'y a pas une épreuve Paris-les Pyrénées-Paris ; il existe autant d'épreuves différentes que de catégories. Vouloir comparer les points d'une catégorie et d'une autre serait d'une injustice flagrante. Croit-on par exemple que ce cyclecar 350 cmc. Villard qui a fait tout le parcours avec deux personnes à bord n'ait pas accompli un exploit invraisemblable, malgré les points perdus ? Il est hors de doute que le règlement de l'épreuve n'était pas fait pour lui, les moyennes imposées de 40 à l'heure sur Paris-Bor-



En bas, le contrôle de Vaisson en haut de l'Aubisque.

Hufkens sur Gillet-Herstal dans les cols de l'Aubisque (à droite) et du Tourmalet (en bas). Hufkens se classe 1^{er} en catégorie 350 cc.



deux par exemple dépassant évidemment les possibilités d'un tel engin. Nous ne l'ignorons point. Que l'épreuve soit plus dure pour les petits, c'est un fait. Encore une fois, ceux-ci concourent uniquement dans leur catégorie.

Un concurrent avouait : « L'an prochain, nous ferons le nécessaire. Notre erreur fut de croire qu'il s'agissait d'une épreuve disputée « en famille ». Jugez de mon étonnement en rencontrant le concours de tourisme le plus dur de tous ceux que j'ai faits, disputé sous le règlement le plus strict, et avec lequel il n'y a pas d'accommodements. » Et un constructeur concurrent me disait : « Merci de nous avoir permis de faire cet essai. Nous avons ainsi pu nous rendre compte dans notre véhicule de petites imperfections de détails qui nous eussent échappé bien longtemps encore. Car de notre plein gré, nous n'eussions jamais effectué une tâche aussi rude. »

Ajoutons l'exclamation d'un spectateur se trouvant à l'arrivée à Linas : « C'est égal, ces dix-huit là ont vraiment fait quelque chose. »

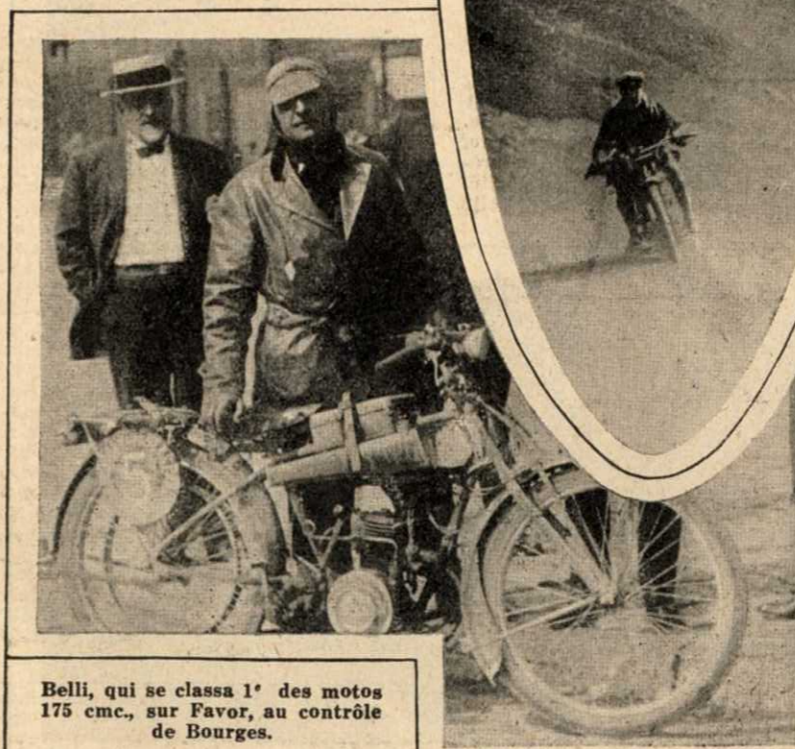
Ces trois réflexions-là ? Toute notre récompense. Car elles prouvent qu'ont été atteints les divers buts que peuvent se proposer les concours de tourisme.

On trouvera en tête de cet article le tableau d'honneur de l'épreuve. Tableau d'honneur ? En effet, tous les concurrents qui ont réussi à terminer ont accompli une performance dont ils peuvent légitimement être fiers.

Un coup d'œil sur les diverses catégories :

En 175 cmc., la gagnante est la marque de Clermont-Ferrand, Favor. Une usine importante consacrée jusqu'ici à la fabrication des bicyclettes. Mais la clientèle demande des motocyclettes légères. On établit donc celle-ci.

Et, pour ses débuts, la voici triom-



Belli, qui se classe 1^{er} des motos 175 cmc., sur Favor, au contrôle de Bourges.



En haut de l'Aubisque, le contrôle assuré par M. Sarthou, du M. C. de Bordeaux.

phant dans la plus dure épreuve de tourisme de l'année. Alons! Une nouvelle grande marque de motocyclettes nous est née.

Une « Le Grimpeur » termine le lot des arrivants de la catégorie qui, ainsi que nous le disons plus haut, est la moins favorisée de l'épreuve. « Le Grimpeur », machine d'un prix de vente très bas, bien que construite avec probité, doit obtenir un très vif succès. D'autant plus qu'il y a un « homme » à la tête de la marque.

Nous ne pouvons quitter cette catégorie 175 cmc. sans signaler que Dé-Dé était en tête, au moment où son pilote, ce malheureux Lambert, fut victime du lamentable accident qui lui a coûté la vie, et que nous relatons d'autre part.

Dans la catégorie 250 cmc., victoire de Terrot qui n'avait engagé qu'une seule machine. Celle-ci pilotée par de Maistre, courtois et sérieux, fut proprement admirable de régularité. Deux étapes avant la fin, elle

En bas, le contrôle à Arreau, où la foule rendait la tâche difficile.



Majola dans la grimpe du col d'Aubisque.

comptait encore le maximum de points. La classique Terrot a accompli une performance digne de la grande marque qu'elle porte. Une Raleigh, machine fort plaisante, et une Gloriot, mécanique robuste et sûre, complètent la liste des arrivants de la catégorie.

En 350 cmc., la Gillet-Herstal, motocyclette de grande race, très vite et très solide en même temps, à la ligne très pure, gagne magnifiquement.

Et voici la triomphatrice : Gnome-Rhône qui a quatre machines 500 cmc. au départ et les voit toutes quatre à l'arrivée dans une épreuve où le déchet atteint près de 60 0/0, gagnant trois catégories, remportant définitivement la Coupe des Pyrénées motocyclettes dont elle était déjà détentrice l'an dernier, et possédant avec Naas, le seul concurrent ayant terminé avec le maximum de points. Ce seul énoncé de faits est caractéristique. La Gnome-Rhône 500 cmc. Grand Sport n'a pas de rivales dans la classe des machines rapides, confortables, d'une inflexible régularité.

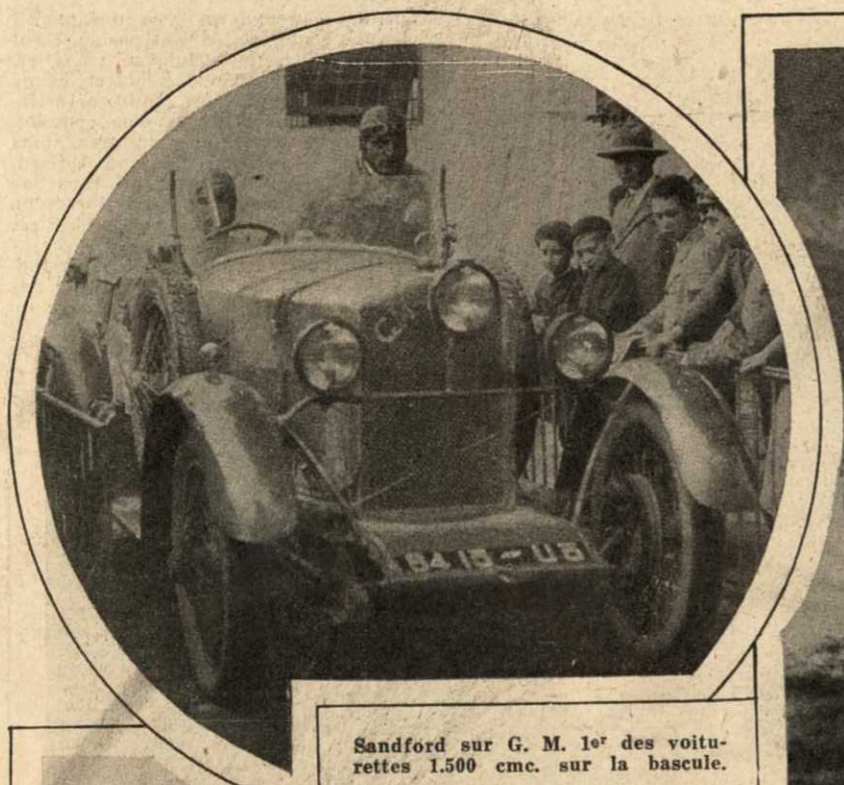
Côté pilotes, tous sont à féliciter : Belli, ardent et nerveux ; Laurent, réclameur en diable mais si courageux ; de Maistre, gentleman ; Dagorno, flegmatique ; Daillet, modeste et travailleur ; Hufkens, le concurrent idéal pour les organisateurs, et qu'on n'entend jamais ; Bernard, dont on entend si souvent la voix l'an dernier et qui cette année nous annonça au dé-

but de l'épreuve qu'il ne réclamerait pas une seule fois, et tint parole, étant toujours d'excellente humeur ; Crétier, le loustic de la bande ; Sauvet, calme et méthodique ; Naas, enfin, actuellement le motocycliste le plus complet.

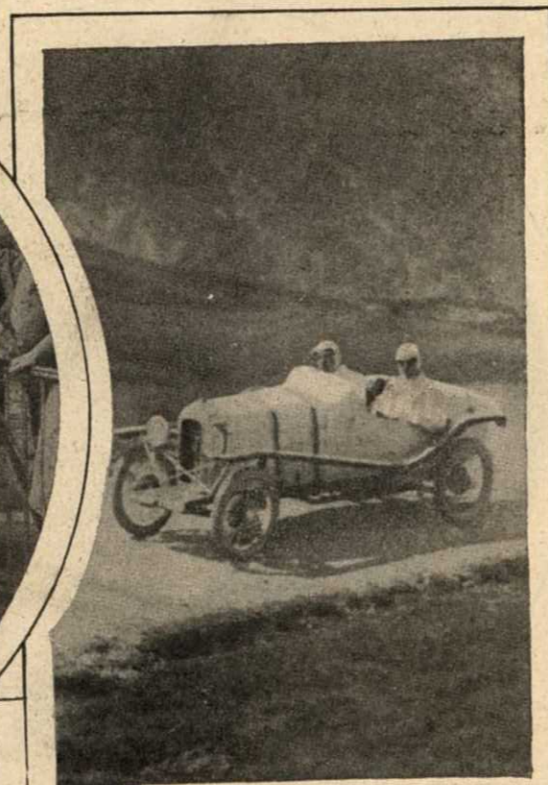
Avant de passer aux voitures, nous trouvons le cyclecar 350 cmc. Villard, qui fit l'émerveillement de tous les concurrents. A chaque étape, lorsqu'on le voyait arriver : « Comment, il est encore là ! », disait-on, tant la besogne semblait dépasser de loin les forces de ce petit véhicule. Avant le départ, tout le monde regardait avec un



Marcel Dony arrive en haut du Tourmalet.



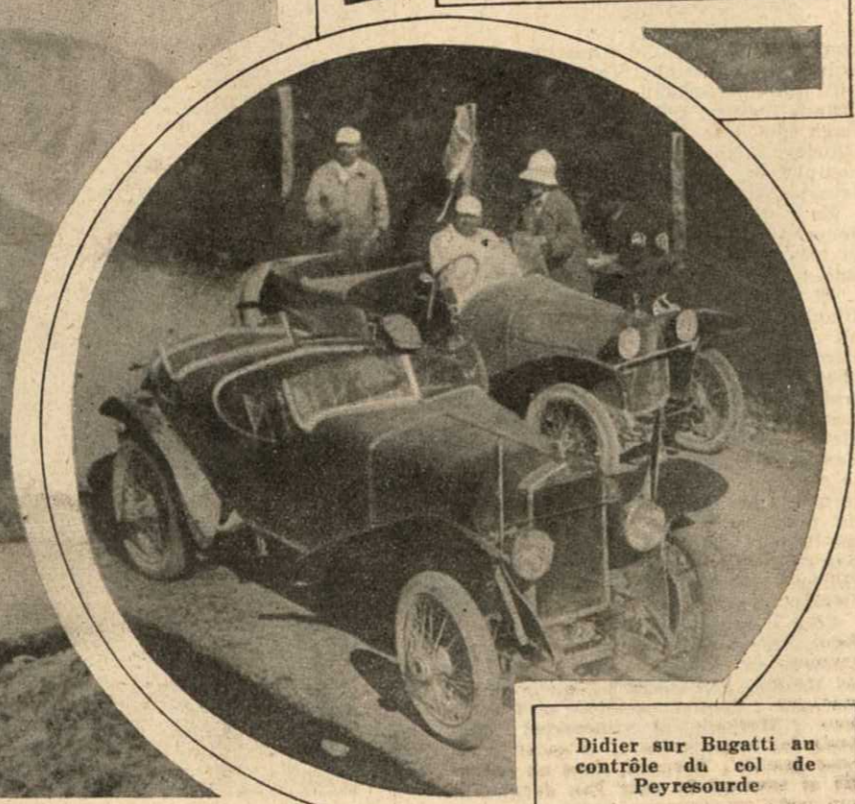
Sandford sur G. M. 1^{er} des voitures 1.500 cmc. sur la bascule.



Dony Michel (amateur) dans la montée d'un col.



La 7 CV G. M. pilotée par Karcher grimpe le col d'Aubisque.



Didier sur Bugatti au contrôle du col de Peyresourde

scepticisme amusé ce « microbe » qui osait s'attaquer à un travail de géants. Et modestement Villard me disait : « Oh ! je sais bien que je ne pourrai pas satisfaire à la moyenne qui est trop forte pour moi. Et je compte perdre 500 points. Mais je suis à peu près sûr de terminer ! » Villard n'a même pas perdu 400 points et il a fini en si bon état qu'il s'est payé le luxe de gagner, sur piste, le handicap à plus de 60 à l'heure ! Le Villard est un engin phénoménal ; comme petit véhicule démocratique, impossible de trouver l'équivalent.

Passons aux voitures. En 1.100 cmc., l'amateur Marcel Dony galope par-dessus le lot. Nous nous garderons bien de citer la marque de son véhicule, puisque notre règlement des amateurs le défend. D'ailleurs, nous ne regrettons pas cette clause, car si une marque veut être désignée, elle n'a qu'à donner son autorisation avant l'épreuve au conducteur. En passant, remarquons en effet qu'il serait trop facile pour une firme d'engager un amateur ; on ne citerait alors la marque qu'en cas de victoire. Tous les bénéficiaires sans aucun risque, ce serait vraiment contraire à toute justice. A l'autre bout de l'échelle, si l'on donnait le nom des marques des véhicules pilotés par des amateurs, on pourrait risquer qu'un mauvais conducteur portât tort à une marque. Donc, pour tous, Marcel Dony continuera à piloter une voiture X. Nous pourrions néanmoins dire, car cette constatation présente un intérêt d'ordre général, que le véhicule était d'un type grand sport très poussé, dans le fond, une véritable voiture de course. Le fait qu'elle ait tenu remarquablement la distance nous est particulièrement agréable pour nous qui pensons que la voiture de course d'aujourd'hui est la voiture de tourisme de demain. Il convient, au surplus, de remarquer que, tout au moins en 1.100 cmc., les véhicules qui terminent sont équipés avec des moteurs à haut rendement. La méfiance d'une partie du public envers ceux-ci ne se justifie donc guère.

Avec des multiplications pourtant peu appropriées aux Pyrénées, les G.M. 1.100 cmc. et 1.500 cmc. ont pourtant brillamment terminé. Dans toutes les épreuves auxquelles elles ont participé, les G.M. ont toujours accompli les plus belles performances. Au reste, admirablement présentées. Même le 1.100 cmc. qu'on n'avait pas eu le temps de munir d'une véritable carrosserie, avait un châssis habillé d'harmonieuse façon. Il est certain qu'on sait travailler chez G. M. C'est une marque à suivre.

La Bugatti a été victime de la rupture de deux ressorts avant. Sans quoi elle terminait avec le maximum de points. Il est à noter qu'elle n'était pas équipée avec des amortisseurs Bugatti. Les amortisseurs qu'elle possédait étaient-ils mal montés ou mal réglés ? Quoiqu'il en soit, leur responsabilité est grande en l'occurrence. Na-

1. Contrôle de Saint-Vincent-de-Tyrosse (Naas et Labroquère). — 2. Contrôle en haut du col de Port. — 3. Le départ du garage Boyé et Barbaudy de Bordeaux. — 4. Au contrôle d'Aspin, le porto offert par M. Merman, vice-président du M. C. de Bordeaux.



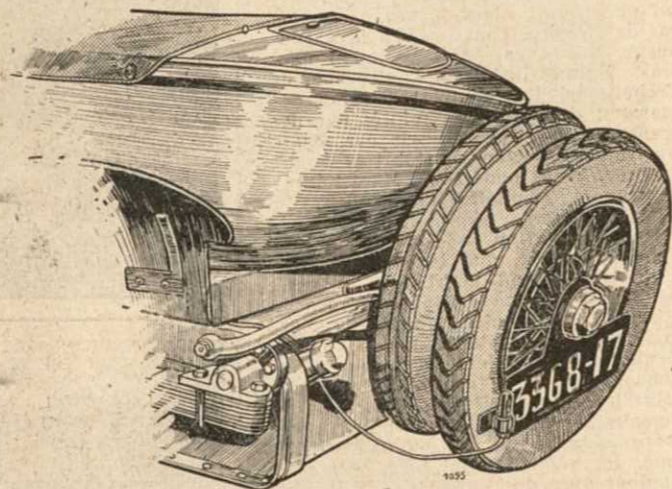


Dagorno qui, sur Raleigh, se classa 2^e en catégorie 250 cmc.

turellement, aucune partie de la voiture n'a connu la moindre défaillance. Certes, la Bugatti, en terminant le rude parcours, a montré une fois de plus quelles belles qualités elle possédait. Mais sans cette trahison d'un accessoire, que n'aurait-elle pas fait ?

En réalité, la suspension des voitures est une question primordiale ; et c'est peut-être la seule chose de nos voitures qui ne soit vraiment pas satisfaisante. Tout le châssis et le moteur sont d'une belle venue mécanique. Mais lorsqu'il s'agit de rouler sur des routes moyennes, quel déséquilibre entre ce travail mécanique précis et l'à-peu-près de suspension. Les lames de ressorts de charrettes, nous en sommes encore là ! Bon pour des billards. Vienne la route, avec ses imperfections, et le magnifique racer capable de dépasser le 100 à l'heure doit se traîner à 50, et avec quelles secousses encore !

Aussi avons-nous considéré avec le plus grand intérêt la performance de la voiture Messier sans



L'arrière fort séduisant de la carrosserie d'un des amateurs.

ressorts, munie d'une suspension pneumatique. Sa tenue sur de mauvaises routes est littéralement stupéfiante. Il y a là, enfin, une voiture automobile homogène et non plus une œuvre d'art mécanique incapable d'être employée dans la majorité des cas. Certes, une suspension comme celle de la Messier coûte cher à établir. Elle demande pour la moindre pièce des matières premières d'excellente qualité. Sa construction ne souffre pas la médiocrité. Et après ? Veut-on, oui ou non, une voiture automobile ? Complication ? Mais nos voitures actuelles ne sont-elles pas cent fois plus compliquées d'apparence que les antiques tacots aux pannes fréquentes ? La simplicité apparente est une duperie. Ce qui importe c'est la simplicité et la sécurité du fonctionnement. On ne saurait trop s'intéresser à des solutions nous rapprochant de la voiture rationnelle. Bravo ! la Messier sans ressorts.

Un mot encore pour citer l'amateur Michel Dony, frère du vainqueur de la

catégorie 1.100 cmc. et M. Mercier qui pilota avec succès une voiture grand sport de marque connue, mise au point par les établissements Cova.

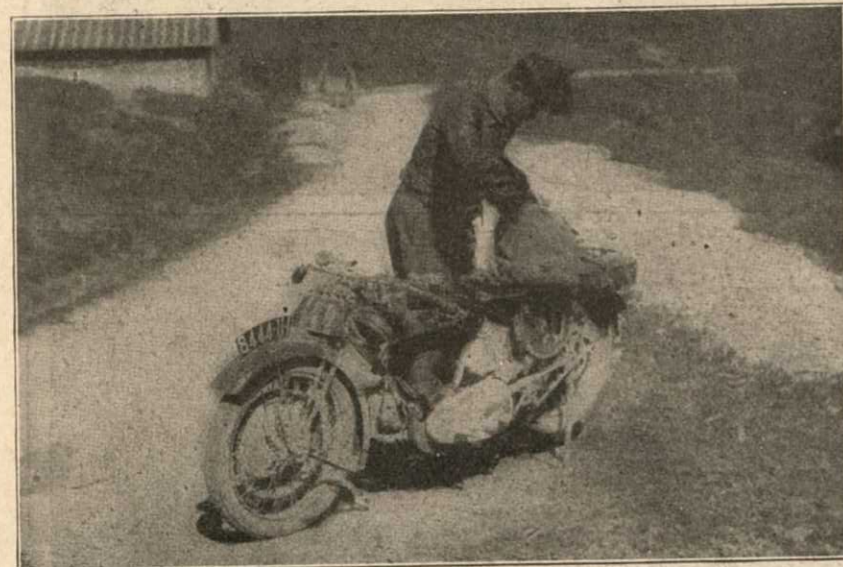
Une fois de plus, devant le nombre des dévoués qui voulurent bien nous prêter leur concours, nous ne pouvons qu'adresser des remerciements en bloc à ces bons artisans de la cause motocycliste et automobile. Les pouvoirs publics, les clubs, les syndicats d'initiative, les commerçants, partout, nous facilitèrent la tâche. A tous nous adressons l'expression de nos sentiments de gratitude.

Nos voitures officielles, une Georges Irat, une Alfa-Roméo et une Bignan accomplirent brillamment le travail épuisant qui leur était imposé.

Naturellement, les montres plombées étaient des Oméga. Car, en somme, toute l'épreuve reposait sur ces montres, et il était indispensable de choisir les meilleures existant sur le marché.

Et maintenant, à l'année prochaine. Les grandes bases du règlement de Paris-les Pyrénées-Paris 1926 seront vraisemblablement les suivantes :

Même itinéraire que cette année ; mais exposition à Toulouse. Donc, dé-



Naas, le grand triomphateur de Paris-les-Pyrénées, qu'il termina sans pénalisation, était le seul concurrent à remporter une médaille d'or. Amortisseur Excelsior A. F. A., auto progressif.



Le contrôle de Villefranche - de-Rouergue assuré par M. Vidal.



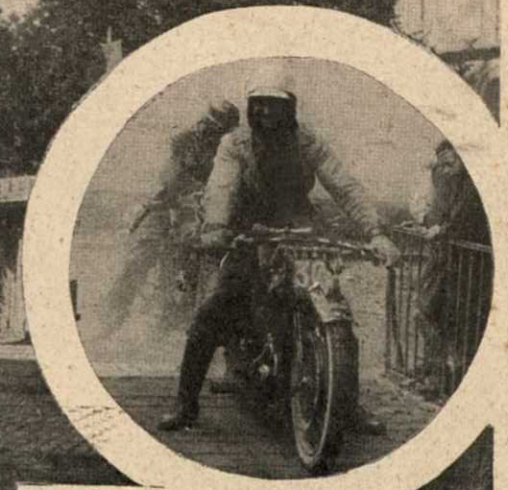
La Cova spéciale pilotée par Mercier.



Laurent sur Le Grimpeur, 2^e de la catégorie 175 cmc.



Le contrôle de Tarbes où, ainsi qu'on peut le voir il y avait foule.



Bernard, qui se classa 1^{er} de la catégorie 500 cmc., passe sur la bascule.

Le Salon Régional de l'Automobile à Lille

Le Salon de l'Automobile de Paris étant supprimé cette année, certaines initiatives privées sont venues à la rescousse. Nous les ferons connaître au fur et à mesure qu'elles seront signalées à notre attention. — Le Salon Régional de Lille auquel "Moto-Revue" aura son Stand, est destiné à suppléer dans la mesure de ses moyens à celui qui nous a été ravi par les Arts Décoratifs.

La Chambre syndicale de l'Automobile du Nord et du Pas-de-Calais organise, du 4 au 18 octobre prochain, au Palais Rameau, à Lille, un Salon de l'Automobile, du Cycle et des Accessoires. Nous reproduisons ci-dessous quelques articles de règlement :

Le premier Salon Régional de l'Automobile, du Cycle et de leurs accessoires, et de tous produits usinés ou bruts intéressant directement ou indirectement l'industrie et le commerce automobiles, aura lieu en 1925, du 4 au 18 octobre, au Palais Rameau, à Lille. En cas d'insuffisance de capacité du Palais Rameau, les voitures, produits, etc., des classes 2, 9, 10 et 11, seront exposées dans un autre local.

L'Exposition comprendra les classes ci-après :
Voitures automobiles et châssis complets.
Automobiles industrielles, agricoles et de transports en commun. Auto-cars, tracteurs, moto-pompes, ambulances.

Carrosseries automobiles de toute nature.
Cycles, motocyclettes, bicyclettes à moteur.
Fabricants d'accessoires, bandages, roues, organes mécaniques et pièces détachées pour châssis, carrosserie et cycles, articles d'équipement pour passagers et voitures de tourisme, carburants, huiles de graissage, etc.

Garages démontables, garages en ciment.
Le public sera admis moyennant un droit d'entrée fixé à 3 francs par jour.

Les exposants devront être patentés.
Les demandes d'admission signées de l'exposant ou de son fondé de pouvoir régulier devront être adressées affranchies à M. le Commissaire général. Elles ne seront valables que si elles sont formulées sur les bulletins officiels mis à la disposition des exposants. Chaque demande ne pourra s'appliquer qu'à une seule classe et une seule série.

Les demandes d'admission devront contenir la déclaration de la qualité de l'exposant, la classe et la superficie du stand demandé, la désignation exacte des objets à exposer, ainsi que leur valeur. Elles devront être reçues avant 18 heures, le 31 août 1925, et mentionner les renseignements destinés à être insérés gratuitement dans le catalogue officiel.

Les exposants ne peuvent obtenir qu'un stand par classe et ne devront exposer dans ce stand que les objets ressortissant à cette classe.

Chaque exposant devra déclarer la valeur exacte des marchandises et de l'agencement de son stand, qui seront assurés par les soins du Comité d'organisation, sans que cela puisse engager en quoi que ce soit la responsabilité des organisateurs.

Le Comité d'organisation fera encaisser pour le compte des compagnies d'assurances, en même temps que le deuxième paiement des droits d'emplacement, les primes des assurés, contre un récépissé qui fera seul foi de la déclaration de l'exposant en cas de sinistre.

Les exposants conservent le droit de s'assurer directement contre tous les autres risques, notamment : accidents personnels ou matériels, vols, etc..., l'Administration déclinant toute responsabilité à cet égard.

Les emplacements affectés aux différentes classes et la surface des stands seront déterminés par le Comité d'organisation, qui se réserve le droit de modifier le choix des emplacements ou de réduire la surface des stands suivant le nombre des demandes reçues.

Dans chaque classe, le Comité d'organisation se réserve le droit d'établir parmi les exposants, et suivant l'importance de ceux-ci, différentes catégories. Les emplacements mis à la disposition de ces catégories, de prix unitaires variables, seront répartis par zones. Cette classification n'entraînera aucun engagement pour le Comité. Les exposants seront tenus de choisir leur stand dans la zone qu'ils auront demandée ou dans les zones supérieures, s'il en est encore de disponibles. Lorsque tous les stands de la zone demandée seront épuisés, les exposants qui désireraient prendre un stand dans la zone immédiatement inférieure devront participer, à nouveau, au tirage au sort établi pour les

exposants ayant régulièrement demandé cette dernière zone.

La répartition des emplacements, pour les demandes parvenues avant le 31 août 1925, se fera de la façon suivante : dans chaque classe, les exposants seront appelés à choisir leur emplacement dans les stands correspondants aux surfaces demandées, en commençant par ceux qui ont demandé la plus grande surface et en tenant compte des règles ci-après.

Pour les exposants de la même classe ayant demandé la même surface, l'ordre de choix sera déterminé par voie de tirage au sort. En cas d'absence de l'exposant ou de son fondé de pouvoirs, à l'appel de son nom, le tirage au sort sera fait à sa place par un membre du Comité d'organisation, et aucune réclamation ne pourra être ultérieurement formulée par l'intéressé.

Le Comité se réserve le droit de grouper ensemble, en vue du tirage au sort, deux ou plusieurs classes dont les exposants seraient alors considérés comme faisant partie d'une classe unique.

Les stands définitivement attribués devront être occupés par le titulaire et ne pourront, en aucun cas, être cédés par lui, en tout ou partie, sous peine de déchéance.

Ces dispositions s'appliquent aux demandes d'admission parvenues avant le 31 août. Pour les demandes parvenues après cette date, les emplacements seront attribués, dans chaque classe, dans l'ordre des inscriptions, au prorata des espaces restant disponibles.

Exposants alliés ou étrangers. — Seront admis aux mêmes conditions que les exposants français, les exposants appartenant à des nations alliées, ou appartenant à des nations n'ayant pas été en guerre contre la France et ses alliés.

Les prix de location des stands sont ainsi établis (par mètre carré de surface sur sol) :

Grande nef : Allée longitudinale et allée transversale : stand de 7,90 x 3,30 le mq. 200 fr. ; stand de 7,90 x 3,00 le mq. 200 fr. ; stand de 5,50 x 3,00 le mq. 200 fr. ; stand de 5,00 x 3,30 le mq. 200 fr. ; stand de 5,00 x 3,00 le mq. 200 fr. ; stand de 4,60 x 3,95 le mq. 200 fr.

Nefs latérales : stand de 7,90 x 3,30 le mq. 150 fr. ; stand de 5,00 x 3,30 le mq. 150 fr. ; stand de 4,60 x 3,95 le mq. 150 fr. ; stand de 4,60 x 2,00 le mq. 150 fr.

Galerie 1^{er} étage. — Sur 1 mètre de largeur : le mq. 200 fr. (réservée aux cycles, motocyclettes, accessoires, pièces détachées, articles d'équipement pour passagers et voitures de tourisme, carburants, huiles de graissage).

Autres locaux. — C'est seulement dans le cas d'insuffisance de capacités du Palais Rameau que le Comité sera dans l'obligation d'abriter dans un deuxième local, les voitures, produits, etc., des classes 2, 9, 10 et 11. Les prix seront alors établis uniformément à raison de 100 fr. le mq. et les emplacements seront désignés suivant l'importance des surfaces demandées. (Sans planchers, ni potelets, ni cordelières.)

Les voitures dites « poids lourds » (camions, camionnettes, autobus, auto-cars, auto-pompes, tracteurs, etc...), qui, le cas échéant, seraient exposées à l'air libre, ainsi que les garages démontables et garages en ciment, auraient leurs emplacements désignés suivant les surfaces demandées et le prix uniforme de cinquante francs le mq. leur serait appliqué. (Sans planchers, ni potelets, ni cordelières.)

Les organisateurs se chargent de la décoration générale des locaux de l'Exposition. Ils fourniront gratuitement à tous les exposants les planchers, potelets, cordelières et enseignes nécessaires à leurs stands. Les tapis, bureaux, fauteuils, etc..., sont à fournir par l'exposant.

Les exposants, qui désireraient établir sur leurs stands des installations de force motrice, devront en faire la demande en même temps que leur demande d'admission et s'engager à payer tous les frais d'installation, de consommation et de remise en état.

Le courant ainsi fourni ne pourra, en aucun cas, être employé pour l'éclairage ou la décoration du stand.

Les exposants seront responsables des dommages que leurs installations apporteraient aux planchers, cloisons, etc... ainsi que des dégradations provenant d'un usage abusif. Ils devront supporter les dépenses des travaux de réparation que pourraient entraîner leurs installations.

Les exposants qui ne trouveraient pas la surveillance suffisante et désireraient faire protéger des objets particulièrement précieux, pourront faire surveiller à leurs frais ces objets par des gardiens de leur choix, mais à la condition que ces gardiens aient été agréés, au préalable, par le Commissariat général, qui restera toujours libre de retirer cette autorisation dans le cas où il le jugerait utile.

Tous les stands, installations, vitrines, etc... devront être complètement aménagés et terminés et les articles exposés mis en place au plus tard la veille de l'ouverture à midi.

Le matériel d'emballage (caisses, etc...) devra être enlevé dans les mêmes délais.

Les organisateurs se réservent le droit exclusif de la publication d'un catalogue général et de la vente de ce catalogue dans l'enceinte de l'exposition.

Les renseignements nécessaires pour la rédaction de ce catalogue seront fournis par les exposants sous leur responsabilité ; le Comité d'organisation ne saurait être rendu responsable des erreurs qui pourraient se produire.

Les circulaires, brochures, catalogues, imprimés ou objets de toute nature ne pourront être distribués par les exposants qu'à leur stand. Tous ces objets devront d'ailleurs être soumis à l'approbation du Commissariat général et recevoir son visa, qu'il pourra retirer si leur nature rendrait cette mesure nécessaire.

Un règlement intérieur d'ordre général sera affiché dans l'exposition, et les exposants seront tenus de s'y conformer, ainsi qu'aux clauses et conditions que l'Administration et la police pourraient imposer.

Au cas où, par suite d'une trop grande affluence de demandes, les locaux de l'exposition se trouveraient insuffisants, le Comité d'organisation se réserve le droit d'ouvrir des annexes pour y installer certaines classes.

Il pourra également, s'il le juge utile, supprimer tout ou partie des classes énoncées à l'article 4 et ne sera tenu de ce fait à aucune demande d'indemnité, en sus du remboursement pur et simple des sommes versées à titre de location d'emplacement.

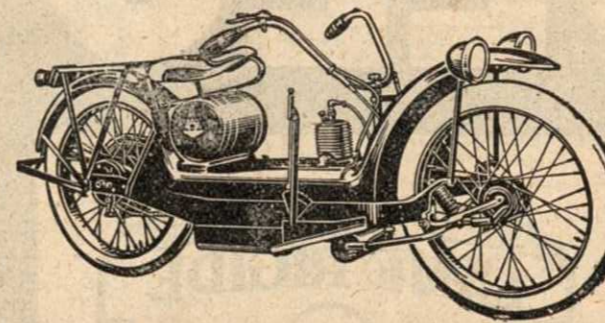
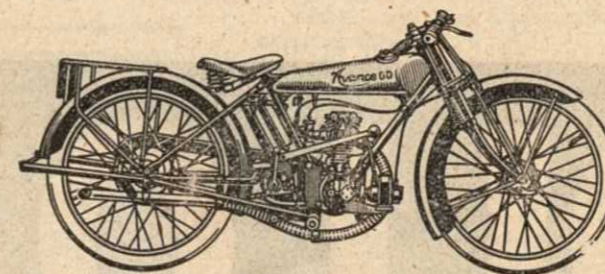
Toute infraction à l'une quelconque des clauses du présent règlement pourra entraîner l'exclusion immédiate temporaire ou définitive de l'exposant contrevenant.

Dans le cas de contestation avec l'Administration de l'exposition, et avant toute procédure, tout exposant s'engage à soumettre sa réclamation au Comité d'organisation. Toute action introduite avant l'expiration d'un délai de quinze jours, à partir de cette réclamation, serait, du consentement exprès de l'exposant déclarée non recevable.

Dans le cas où, pour une raison quelconque, l'exposition ne pourrait avoir lieu, les demandes d'admission seront annulées purement et simplement. Les sommes restant disponibles, après le paiement de toutes les dépenses engagées, seront réparties entre les exposants au prorata des sommes par eux versées, sans qu'ils puissent, de convention expresse, exercer un recours, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, contre les organisateurs.

Le Comité prie Messieurs les Exposants de ne pas attendre les derniers jours pour envoyer leurs bulletins d'engagement, attendu que certaines classes sont déjà très prises, et qu'il se verra pour elles, dans l'obligation matérielle de ne pouvoir continuer à prendre de nouvelles adhésions.

Renseignements au Commissariat Général : 21, rue de Turenne, à Lille, de 14 à 16 heures. Tél. : 7-08.



Catalogue sur demande à

Geo DUPUY, Constructeur

31, rue Poussin, PARIS

Téléph. : AUTEUIL 02-86 — Adr. télégr. : GEODUPFOR-PARIS
R. C. Seine 30.972

MOTOCYCLETTE LÉGÈRE GEO DUPUY

170 cc., 4 temps, 3 vitesses Sturmey.

La machine de petite cylindrée la plus rapide du monde entier (100 kil. à l'heure) donnant les plus fortes moyennes, la plus luxueuse, la plus jolie ligne, d'un dessin, le plus nouveau en Angleterre, exécuté par un des plus grands spécialistes de la moto. Tout dans cette merveille a été calculé, étudié, pour lui permettre des vitesses foudroyantes et continues, légèreté, rigidité et surtout sécurité. Son moteur n'est pas gonflé pour une course seulement et tout : tubes, roulements sont doublés.
C'est une merveille de mécanique.

IMPORTANT. — Les 7.000 clients de Evans en France apprendront avec plaisir que la marque Evans possède un moteur ajustable sans aucune modification et faisant 2 HP, à leur cadre Evans et il est inutile de souligner ces avantages.

NER-A-CAR

La seule machine permettant de rouler proprement en tenue de ville. Tout le mécanisme est sous capot et il est inutile de revêtir une tenue sportive. Ses qualités sont : *Souplesse, confort, douceur et stabilité.*

Une machine Neracar entièrement neuve 3 cv. 2 temps est cédée au prix exceptionnel de

3.900 fr.

Prix des différentes séries :

NERACAR 3 CV, 2 temps Fr. 4.200

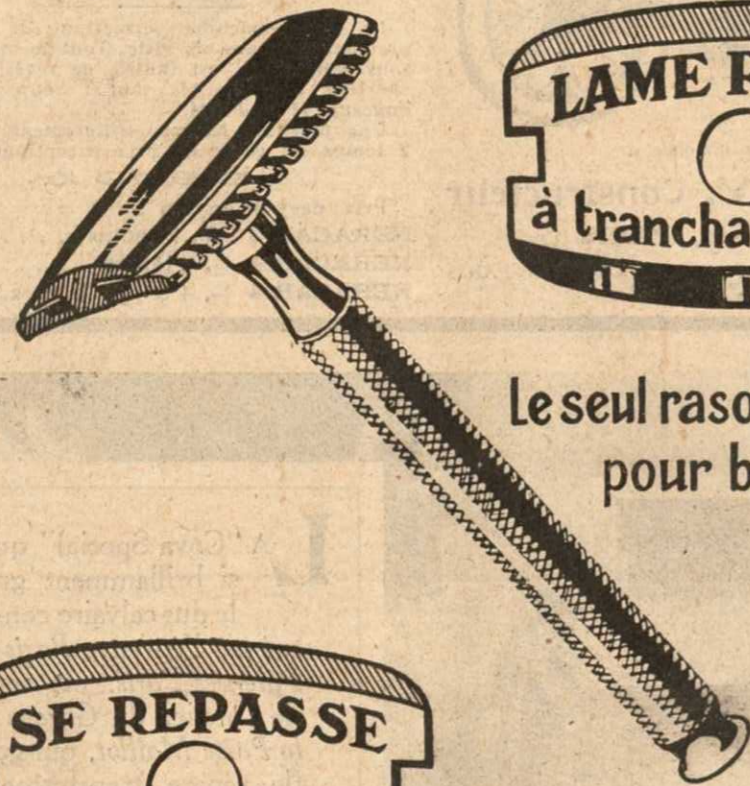
NERACAR 4 1/2, 2 temps 4.500

NERACAR 4 1/2, 4 temps, 3 vitesses . 5.850



LA "Cova Special", qui a si brillamment gravi le dur calvaire constitué par l'épreuve *Paris-les Pyrénées-Paris*, est sortie de l'atelier du *Garage de la Porte Maillot*, qui gonfle, répare, transforme et met au point sur route. L'engin qui fait partie de l'admirable phalange des sept voitures rescapées, est présenté à Neuilly chaque jour par ses pilotes et tout le personnel du garage.

APOLLO



Le seul rasoir efficace
pour barbe forte



En vente partout
Rasoir en écrin avec lames : 20^{frs}
lames de rechange, les six : 10^{frs}

LE RASOIR FRANÇAIS

RASOIR APOLLO, 20, Rue Réaumur, 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 désormais AUCUNE réclamation ne sera acceptée pour erreurs s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 cm. sur 13 c.
2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le n° dans laquelle elle doit passer.

3° En dessous l'annonce TRES LISIBLEMENT et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant sur chaque feuillet le numéro dans lequel elle doit être insérée.

Nous le répétons AUCUNE réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces : ne nous en rendez pas responsables.

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution passera dans le numéro suivant.

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

Motos à vendre.

A. B. C., dernier modèle, parfait état, laissé à 3.000 fr. J. Colin, Coutouvre (Loire).

Alcyonnette c. neuve, peu roulé, acc., compt., plaq., 1.200 fr. Laloi, Val - Saint - Germain, par Saint - Chéron (Seine-et-Oise).
Austral, cause double emploi, petite moto, 2 CV, 125 cmc, avec débray., parfait état, avec ou sans mono-dame, très bas prix. S'adresser : Gilles, 10, rue Sarrat (15°).

B. S. A., 5 CV, ent. rev., parfait état, 2.800 fr., de 11 à 14 h. Deviller, 11, rue de Sèvres, Paris (6°).

Bonne moto B. G. pour sidecar, 4 CV, 4 vitesses, avec accessoires au complet. Bourret, Saint-Cyr-sur-Menthon (Ain).

Gnome et Rhône, 4 CV, 1923, écl., mag., bon état de marche, 2.800 fr. Perrier, 22, rue Raspail, Sotteville (Seine-Inférieure).

Griffon, 175 cc. sport, état neuf, 2.000 fr. Richard, 7, av. Gallois, Bourg-la-Reine (Seine).
Griffon, 3 CV 3/4, marche garantie, pn. bon état. Prix : 600 fr. S'adresser : Cartier (Paul), Hampigny (Aube).

F. N., 350 cc., dern. mod. 1925, pneus ballon, roulé 800 kil., cause santé, 4.000 fr. Mazet, 1, rue de la Réale, Paris.

A. B. C., 5 CV, c. neuve, tan-sad; Alcyon, moto légère, p. état, cause départ. Piver, 62, rue Lepelletier, Paris.

A. B. C. moto, 2 cyl., b. état mécan. compl., klax. Prix intéress. Bordeaux, 8, rue Froment (11°).

Aéro-Plage (Saudyatch) très rap., fac. à cond. Prin, Berck-Plage (Pas-de-Calais).

Alcyon, 175 cc., 2 vit. Albion, débray., kick, état neuf, 2.000 fr. Fréret, maison Bréviaire, 78, rue Jeanne-d'Arc, à Rouen.

Alcyon, 175 cc., état neuf, cause santé, de confiance, boîte de vit., frein aux pieds et à la main, sacoche, phare, outill., p. bagage, 2.000 fr., t. les jours. Salesses, ailm., Mazamet (Tarn).

Alcyon, mod. 1922, 2 CV 1/2, t. peu roulé, 1.400, prix direct, voir, essai t. les jours, s. dimanche. Chevaligny, 44, quai des Célestins (4°).

Alcyon, 175 cc., 1924, marche p., exc. état, carb. correcteur, air, access., plaque 1925, d. emploi, 1.800 fr. Partiot, 17, rue Albert-Joly, Versailles.

Alcyon, 175 cc. 1925 sport, échappement, roulé 500 kil. Au plus offrant, cause santé. Riffaut, hôtel du Bœuf, Vierzon.

Maison F. TOUTIN

171, Boul. National - CLICHY (Seine)

Téléphone 41

PIECES POUR
TRIUMPH. - B. S. A.
DOUGLAS. - P. & M.

Expéditions en province — Demandez le tarif
La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

SPÉCIALITÉ de ROULEMENTS à BILLES

VOTRE CHOIX se fixera Moto
sur une

MONET & GOYON

6, rue de Moscou, PARIS

parce que, seule, elle réunit toutes qualités :

"Demandez l'avis de ceux qui s'en servent"

Vous trouverez tous les modèles :
2 HP, 2 HP 1/2, 3 HP, 3 HP 1/2, 4 HP
en tourisme, sport, grand sport et avec sidecar

à l'Agence Générale MONET ET GOYON

6, RUE DE MOSCOU, PARIS

qui vend à

CRÉDIT

au même prix qu'au comptant

Alcyon, 3 CV, 2 vit., compt. O. S., état de neuf, 1.900 fr. Coty, 35 bis, rue des Aubépines, Bois-Colombes. Visible t. la journée.

Alcyonnette, état général garanti, 1.000 fr. Renoux, à Nonac (Charente).

Alcyonnette, 1 CV 3/4, état neuf, compt., occas. except., bas prix, c. d. emploi, boîte à vit. 2 vit., peint mort et débray. Essai à volonté. Rottion, cycles, Thonon (Haute-Savoie).

Alcyonnette c. neuve, 2 cyl. débray., 1.250 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg (7°).

Automoto, motocyclette légère, type sport ou t. tourisme, ent. neuve, à prendre en usine avec gar. du const., remise de 20 0/0 s. le pr. actuel du catalogue. Affaire à traiter de suite. S'adresser à M. Louis, à *Moto-Revue*, 5, rue Saint-Augustin, Paris (2°).

Cause cycl. vend moto B. S. A. solo sport, 5 CV, 3 vit., kick, carb. Amac, pare-boue, pneus neufs, tan-sad, ent. révisé juin, facture à l'appui. Prix : 2.000. Pressé. A. Daniel, Brieux, par Nezy (Orne).

B. S. A., 5 CV, chaîne-chaîne, compt., montre, tan-sad, ph. Mangin, rétroviseur, 95 kil., état neuf, c. achat cyclecar, bas prix. Ecrire : Josse, 31, rue Smart, Paris (18°).

B. S. A., mot. Train, 350 cc., neuf, avec ou sans side. Visible samedi apr.-midi ou dimanche matin, 9, rue Sablonnière, prix intéressant.

B. S. A., 500 cc., excellent état, à vendre, c. d. emploi, bas prix, se presser. Tourbes, 30, rue Lescouve, Amiens.

Charles Gérard sport, 3 CV, 1.900 fr.; Le Grimpeur, état neuf, 1.600 fr.; Moto, 1 CV 1/2, 2 cyl., 600 fr. Deloffre, 61, rue Ordener (18°).

Cleveland sport 1924, 3 CV, 2 vit., kick, ecl. élect., tout essai, à enlever, 2.300 fr. Pomiro, 12, cité des Envierges (20°).

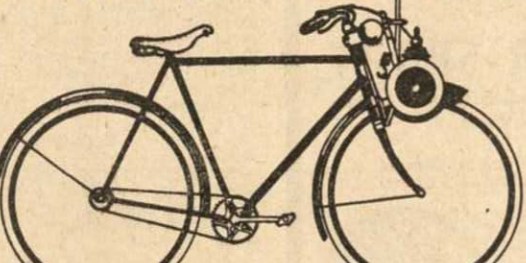
Cleveland, type armée, 3 CV, t. b. état de marche, ecl. élect., tan-sad, O. S., klaxon, trompe, pompe, urgent, prix à débattre. Visible soir à partir 7 heures, samedi apr.-midi, dimanche matin. A. Gras, 51 bis, rue des Epinettes (17°).

Cyclette, type gd tourisme, neuve, compl. équipée, garantie av. f. remise s. le prix de vente par l'usine. S'adresser : D. 3033, à *Moto-Revue*.

Cyclette, mod. dame, 900 cc. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

D. F. R., 125 cc., 2 vit., 2 admiss., 2 échapp., guidon sport.

Micromoteur
GRAND PRIX du TOURING-CLUB de FRANCE



Brochure adressée franco sur demande.
ETABLISSEMENTS LABINAL
170, Avenue des Batignolles SAINT-OUEN (Seine)

MOTOS - VOITURETTES

Etabls LE CALVEZ
8, rue de Valois, PARIS (Palais-Royal)

Magnat-Debon

Agence exclusive Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne

Peugeot Tous Modèles visibles en magasin et disponibles

Tous Modèles visibles en magasin et disponibles

B.S.A.

Notices franco sur demande - FACILITES DE PAIEMENT

Spécialisé dans le petit moteur
Voiturette - Cyclecar - Moto

QUE VOULEZ-VOUS ?

ACHETER ? Grand Choix de petites Voitures
Crédit 13 mois Occasions réelles

VENDRE ? Garage gratuit pour toutes voitures
en bon état. Vente rapide assurée

RÉPARER ? Demandez un devis gratuit de
réparations Garanties et bon marché

GARAGE DE SÉGUR
A. C. A. R.
57, Rue Cambronne, (XV*)
Téléph. Ségur 57-81

Achète, Vend, Procure toute machine immédiatement
Demandez essai ou renseignements sans engagement
Service spécial pour la province

MAGNÉTOS DE TOUTES MARQUES
Bosch, Eiseemann, Simms, Dixie
R.B., Lavalette, S.E.V., Nilmeilior
C.A.V., Saga, E.I.C. Berling etc.

NEUVES ET D'OCCASION

Toutes PIÈCES DÉTACHÉES pour toutes magnétos

Réparations de Magnétos et Dynamos
de toutes marques, GARANTIES 6 MOIS
en 24 heures

Examen et devis gratuits -- Catalogue "R" illustré sur demande

DE SARELLO 104, Avenue des Ternes
PARIS (XVII*)
Ateliers : 21^{bis}, rue d'Armaillé, PARIS-17*
Tél : Wagram 01-00 ADR. tél. : Desarello-Paris

BOUSSARD
ÉDITEUR-FABRICANT

Médailles
Insignes pour Sociétés
Coupes -:- Challenges

PRIX SPÉCIAUX POUR SOCIÉTÉS
Catalogue franco

170, rue du Temple, PARIS

HALL DE LA VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS

CYCLECARS Depuis
ET 3.500 Fr.
VOITURETTES d'occasion

CITROEN - BENJAMIN
G. N. - MORGAN - AMILCAR
SALMSON, etc.

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS

MOTO-ECOLE

la plus ancienne école enseignant la moto
et garantissant le permis de conduire
(30 francs), formalités comprises

apprend gratuitement la façon de
reconnaître tous les vices de construc-
tion d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mé-
canique sur INDIAN, HARLEY,
B. S. A. et toutes autres marques....

MOTO-ECOLE

Exposition gratuite de motos
à vendre ou à échanger
Expertise des véhicules 15 fr.

Service de dépannage : Diderot 41-88
Location de motos et de side-cars
Ouvert tous les jours et dimanche matin

Bureaux et Cours, 3, rue Dagorno
- (En face du métro Bel-Air) -
Garage, 3^{bis}, rue Dagorno
Ateliers, 13 et 15, rue des Ormeaux
-:- TÉLÉPHONE : DIDEROT 41-88 -:-

MOTO-ECOLE

INVENTEURS LISEZ
Manuel-Guide
envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Consultant

BETTCHEZ, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris

MOTOS, VÉLOS, AUTOS
DE TOUTES MARQUES
PRIX SANS CONCURRENCE

Motos 3 CV 1275 Fr.
Vélos garantis 10 ans 235 Fr.
Autos Prix Spéciaux.

J'achète toutes motos d'occasion

Société SLEVEBLAND, 33, faubg. Montmartre, Paris (9*)

TOULOUSE-MOTOS La plus forte organisation
de la Région -

VENTE-ACHAT-ÉCHANGES
toutes marques, neuvi et occasion. Pièces détachées HARLEY et INDIAN.
ACCESSOIRES RÉPARATIONS -:- TARIFS SUR DEMANDE
25, Rue du Rempart-Saint-Etienne - TOULOUSE

juillet 1924, roulé 200 kil., p. état
net, 2.000 fr. Jamin, 41, r. Car-
dinal-Lemoine (5*)

Monet et Goyon, 2 CV, avril
1925, 300 kil., éclair. élect.,
neuve, fourch. régi., gros pneus,
selle Terry, a coûté 2.620, à vendre
2.100 ou échanger c. sidecar
B. S. A., Triumph ou simil.,
aff. sér. S'adresser ou écrire :
concierge, 4, r. Bourg-l'Abbé (3*)

Moto légère, 1 CV 1/2, 500 fr.,
moteur Mirus, avant - guerre,
magn. H. T., carb. Long., modèle
L. B. H. 2, état marche ou échang.
contre bicyclette, bon état, avec
chang. vitesse. Féré, 9, rue du
29-Juillet, à Calais.

Moto-Rous Wal, excellent état
de marche, mot. 4 temps, 450 fr.
Ecrire : M. Courcel, à Poix
(Somme).

Moto, 6 CV, 750 cc., 2 cyl.,
3 vit. et camion Berliet, 3 t.,
14 CV, le tout en p. état, contre
voiturette 3 places ou camion-
nette. Artaux, à Saint-Anthème
(Puy-de-Dôme).

Moto, 2 cyl., 2 vit., moyen
B. S. A., 650 fr., bon état. Mug-
nier, 14, r. de l'Hospice, Fontenay-
sous-Bois.

Moto Fauteuil, neuve, roulé
100 kil., 1 CV 1/2, carte grise,
plaque. Prix : 800 fr. Constance.
Tous les soirs à 6 heures et di-
manche matin. Pommier (Louis),
impasse Jacques-David, 3, rue
Milliard-Rosignol, Asnières (S.).

Moto, 1 CV 1/2, ancien modèle
à transformer. Très bas prix.
B. Prévost, 56, rue d'Éneudre-
ville, Rouen.

Moto Bijou, 3 CV, p. état,
pneus neufs, boîte 3 vit., pare-
boue, éclair. Magondeau, tan-sad,
1.800 fr. Lauret, 5, rue Depinoy,
à Malakoff.

Moto légère, 1 CV 1/4, auto-
moto 1925, débray., ét. de neuf,
par besoin argent, prix à déb-
attre. Colson, 8, r. Alexis-
Lepère, Montreuil.

Motosacoche, 250 cc., c. neuve,
sous garantie, 3 vit. Sturmey,
mot. Mag. Duvau, 6, rue Porte-
foin.

Motosacoche, 2 CV, modèle
1914, 400 fr. Visible le soir à
partir de 7 h. Morel, 59, r. Blan-
chat (20*).

Motosacoche, 2 CV, moteur
ét. neuf, email, nick., courroie
ns, guid. sport, out., access.,
marche parf., 875 fr. Le Goff,
12, rue Garnier, Marseille.

Moto N. U. S. sup., 3 1/2,
2 vit. en marche, 3.500 fr., ét. de
neuf. Leroy, chez Fournier, 68,
r. Saint-Sauveur, à Verdun.

Peugeot, 4 CV, 2 t., 2 vit.,
c. neuve, 2.700. Delburg, 49, bd
Latour-Maubourg.

Moto Peugeot, 2 CV 3/4,
mult. vit., 2 cyl., Zénith, pneus
neufs, marche parf. Essai à vol.,
1.600 fr. E. Bourasset, Les Pra-
deux, par Parentignat (Puy-de-
Dôme).

Moto Peugeot, 2 CV 1/2,
mod. avant-guerre, révisée, ga-
rantie, b. état de marche, bons
pneus, 500 fr. M. Jollain, Clesles,
par Saint-Just (Marne).

Moto Peugeot, 2 cyl., 3 vit.,
kick, déb., ét. de marche, t. bas
prix. Vis. t. les dimanches mat.,
de 10 à 11 h. 17, r. de l'Echaudé,
Saint-Germain.

Moto Peugeot, 5 CV, 2 cyl.,
b. état, 700 fr. Delburg, 49, bd
Latour-Maubourg.

Moto Rover, 4 CV, 3 vit.,
chaîne-chaîne, ét. parfait, t. con-
fiance, b. prix. Vermain, 1, r. Vul-
pian (13*), 2* étage.

Moto Rovin Jap., 175 cc., Péhu,
ph. Duclieffer, compt. O. S., état
neuf, 2.450 fr. Pain, 11, av. des
Gobelins, Paris.

Moto Rovin P. S., 125 cc.,
monovit., t. b. état, 1.000. Bo-
nliou, 31, rue de Cîteaux (12*).

Moto Rovin 1924, luxe, sport,

2 CV, 2 vit., 1.600 fr. 29, rue
Perceval, Paris.

Royal Enfield, 4 CV, 2 cyl.,
kick, p. état. Legal, 152, av.
Daumesnil (12*).

Soyer 1925, abs. neuve, acc.
de suite. Fac. paiement, c. gr.
ass. 2 c. Meunier, 116, rue Gla-
cière, Paris.

Soyer 1925, carb. Amac, selle
Leckie, compt., c. départ. Corde
(A.), 26, rue Henri-Martin, Van-
ves.

Terrot, 3 CV, 2 t., neuve,
2.975; Monet et Goyon, 2 CV,
1.450; vélo course, 430 fr. neuf;
Vest-Kodack, 85 fr.; toute auto-
moto, 280 fr.; cuve Estmann
9 x 12, 28 fr. B. Rousseau,
Vitry (Loiret).

Terrot, 4 CV, gt. 1924, p. état,
n. access., 2.500 fr. 31, rue F. Lau-
beuf, Chatou (Seine-et-Oise).

Terrot, 3 CV, m. 1923, révisée,
2.250. Linard, 29, rue du Moutiers,
Aubervilliers.

Terrot mod. 1925, sort. usine,
gar. 6 m., 2.875 fr. c. achat voit.
Levacher, Combrey (Loiret).

Terrot, 2 CV 1/4, 2 temps,
débray., a fait 1.000 kil., essai
à vol., carte grise, access. com-
plets, ét. de neuf, pneus origine,
1.500 fr., c. double emploi. Marcel
Avenet, Berthelot, Athée-sur-Cher
(Indre-et-Loire).

Terrot, 175 cc., état neuf,
1.800 fr., carte grise. Clot, 9,
bd Voltaire, Asnières. T. les jours
sauf mardi.

Triumph, mod. H. t. b. état,
2.500 fr.; sidecar 500. Boudoin,
industriel, Chambon-Feugerolle
(Loire).

Triumph, 5 CV, type armée,
p. état de marche, tan-sad, 2.000.
Visible t. les jours 6 heures,
Morlaix, 50, avenue d'Orléans,
Paris (14*).

Vélocycle, 1 CV 1/4, cyclo-
tracteur sur forte routière, roue
av. renf., 500 fr. J. Prévost, 123,
rue Oberkampf (11*).

Joli vélocycle, 110 cc.,
4 t., mai 1925, p. état, cause
santé. Rens., ess.: Rousseau,
route de Foubéry, Vierzon-Vil-
lages (Cher).

Vélocycle S. P., 1 1/2-2,
échapp., débray., t. bon état,
800 fr. Ecrire : Knoss, 63, route
de Saint-Denis, Bobigny.

Wendover, 500 cc., 2 vit.,
révisée, carte grise, plaque, sus-
pension av. et arr., 1.500 fr.
Ecrire : Alary, 32, rue du Château,
à Puteaux.

Sidecars à vendre.

Sidecar B. S. A., 5 CV, t. b.
état, p.-brise, éclair., ph., n. acc.
Prix : 2.000. Lévy, 121, avenue
Wagram (17*).

B. S. A., side gd sport, jolie
carrosserie, roues flasquées, pneus
neufs 700 x 80, boîte à chambre,
2 échapp., phare, tan-sad, à vendre
ou à échanger contre cyclecar
ou camionnette, 69, rue des Bour-
guignons, Bois-Colombes.

B. S. A., r. flasquées, tan-sad,
side Garméd., etc. Jackson, 5, rue
Eliisa-Lemonnier, Paris.

Sidebiplace B. S. A., 5 CV, état
mécanique neuf, 3.700 fr. Essai
à volonté. 22, rue de l'Église,
Chaville.

D. F. R., 350 cc., t. peu roulé,
graissage sous pression, pneus
77 x 80, phare Luxor, side forme
flotteur, bois verni noir, prix
intéressant. Roques, 31, rue Val-
lier, Levallois-Perret.

Griffon, sidecar, 6 CV, t. équip.
gd tour., écl. Mag., pneus rech.,
état neuf, 4.000 ou à échanger
c. moto 3 à 4 CV, pas antér. à
juillet 1924 et soaite à fixer.

Carpentier, 8 bis, avenue Kreis-
sères, Colombes.

Griffon, 4 CV, 350 cc., 2 temps,

moto. Merit, place de l'Hôtel-de-Ville, Villeneuve-sur-Lot.

Echange side Indian, bon ét., a fait 2.000 kil., contre moto 3 à 4 HP sport. H. Joinet, Gaudrot (Gironde).

Je cherche moto ou side, parf. ét., 1 cyl., 3 à 5 HP et accordéon chrom. profess. Je vends cadre vélo, 15 fr.; r. double pign. R. L. 70 x 28, 18 fr.; patins rout. 45 av. L., 200 fr.; app. cart. post. fêtes, 290 fr.; livres affair. Photo-sport (liste), Sap, 58, rue Danicourt, Malakoff.

A v. ou éch. 3 CV Terrot, dernier modèle 1924-25, équipé grand luxe av. phare Luxor n° 2, lanterne arrière, Grip genoux, rétroviseur, 2 vit., amort. Hartford, 2 boîtes, chambres à air neuves, une chaîne rechange, pare-jambes V. et W., forme coupe-vent, trompe, selle Cantilever, coffret à outils complet, machine équipée av. tuyaux cuivre nickelé p. l'échappement sur le côté, vit. 70 à l'heure. Prix : 3.500 fr. ou éch. contre 4 temps, même valeur, en 4 ou 5 CV. Isnel (Robert), à Andernos-les-Bains (Gironde).

Ech. ou vend moto 4 HP, 2 vit., fin 1923 revue, avec side léger aluminium, val. 1.500 fr., cont. moto 2 HP, 2 vit., bon état marche. E. Gauguet, Nuits-Saint-Georges (Côte-d'Or).

Indian side, état mécanique général parfait, à vendre 2.650 fr. ou échangerais contre machine solo, 350 cmc. (environ), soit Triumph, Terrot, D. F. R. ou similaire. Prévenir en semaine par lettre pour rendez-vous le dimanche matin. Octave Bodin, 110, avenue Félix-Faure, Nanterre (Seine).

Grimpeur, 2 vit., 1.200 fr. ou échange contre Motobécane, Alcyonnette ou contre vélo avec soulette. Lallemand, 8, r. de Reims, Strasbourg.

B. S. A., état de neuf contre Harley ou Indian ou contre Renault, 2 cyl., 7 HP. P. Tardif, à Maringues (Puy-de-Dôme).

Echangerais ou vendrais side B. S. A., ent. rev., magnéto neuve, pneu neuf, échapp. sport, guidon sport, pare-brise, nomb. pièces de rech., outillage, 2.600 fr. ou contre Morgan ou autre avec soulette. Repérant, 25, rue de Laménais, Sens (Yonne).

Poste cinéma professionn. complet, à vendre ou éch. en compte contre cyclocar. Ecrire : Lecœur, bijoutier, à Coulommiers (Seine-et-Marne).

1 voiture Metz, 10 HP, 2 pl. et spider, ent. rev., 5 roues Mich., bons pn. et ch. et moto Cleveland contre Morgan ou similaires. Périer, 22, rue Raspail, Sotteville (Seine-Inférieure).

A vendre ou à éch. contre poste T. S. F. à lampes, pièces Harley, roue av. compl., jante, moy. H. R., attache side, frein complet. Faire offre : Bacilly, 19, quai de Seine, Herblay (Seine-et-Oise).

Echang. chang. vitesse Nougnier, 2 vit., contre compteur O. S. ou autre roue 650. Photo Leclercq, Pas-en-Artois (Pas-de-Calais).

Divers.

Vélo grand luxe, Hurlu, carter neuve, étanche, 400 fr. Conciège, 26, bd de Strasbourg (10°).

Bicyclette dame, m. Christoph, roulé 2 mois, 300, bonne occasion; appareil photo, genre jumelle, obj. anastigmat, magasin, 12 p. aques, 150; moteur électrique, 1/50 de ch. avec résistance, 100. Pogo, 2, rue Pasteur, Joinville.

Vend ou échange moteur Indian, 2 CV, contre 2 temps,



SI VOUS DESIREZ UN SIDECAR
Élegant, Solide, Confortable,
n'achetez pas sans avoir consulté notre catalogue de carrosseries et accessoires — PRIX DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

Envoi du catalogue sur demande contre 0 fr. 25 en timbres poste.

FERNAND RICHARD
Constructeur de sidecars et cyclocars, châssis démontables pour sidecar, capotes, pare-brise.

139, avenue d'Italie - PARIS (13^e)
Ancienne Maison TONY-BOULEY
Gobelins 25-00



Celle qui s'impose La Casquette TRES SPORT

Série Chic : 20 fr.
Série Luxe : 25 fr.

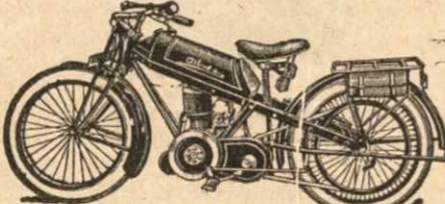
Chez tous les Chapeliers

DERNIÈRE CRÉATION DE 

Publicité G. Sweets.

MOTOS "ARBINET AINÉ"

CONFORT ROBUSTESSE



modèles :
3 et 4 CV. boîtes 2 ou 3 vitesses
Sidecar pour 4 CV.

Catalogue franco.

**ARBINET Aîné, constructeur, 72, rue Berbisoy, 72
DIJON (Côte-d'Or)**

4 CV ou poste T. S. F. Bouricault, Lésigny (Vienne).

Moteur, 5 CV, mono, révisé, 225 fr.; 2 roues avec pneus neufs, 650 x 65, 115 fr.; 2 roues Michelin pour voitures dont une avec pneu, 60 fr.; une selle de moto, 15 fr. Ferraït échange pour un éclairage et un compteur kilométrique. Lazaro, 8, rue Saint-Paul.

Pièces occasion B. S. A., Triumph, cadres, roues, selles, guidon sport, pneus et chambres, garde-boue, boîte vitesse Sturmev, Rover. Petitjon, 4, rue de Chalou (12°).

Moto dame à vendre, Monet et Goyon, moteur 4 t., 1 CV 1/2, état neuf, 1.200 fr.; roues motrices, 1 CV 1/2 Monet et Goyon, état neuf, à vendre avec ou sans vélocimane, peut s'adapter sur vélo. Ecrire : Revest, receveur ruraliste, Rougiers (Var).

Compteur O. S. neuf pour chapeau de roue, pour pneus de 880, à vendre 50 fr. Trotter, 99, rue Mademoiselle, Paris.

Châssis cyclocar à terminer, moteur 2 cyl. en V, culbuteur, 950 fr.; moto belge, parf. état de marche, 900 fr. R. Bisson, 33 bis, avenue de la Défense, Puteaux.

Micromoteur, 1 CV 1924, état neuf, marche garantie, 375 fr. Vincent, 33, av. Victor-Hugo, Vannes (Morbihan).

Klaxon électrique, 6 volts, comp. av. fil, 30 fr. p. 5 CV. Barthonneux, 6, rue Auguste-Comte, Vanves (Seine).

Châssis et carrosserie sidecar, course, très jolie ligne, pneu rechange, éclairage, s'adaptant sur ttes motos, 900, facilités. Devillers, 98, rue Doudeauville.

Moto dame à vendre 300 fr. Duclave, 8, rue Saint-Spire (2°).

Carburateur Zenith, type quadrillette, modèle 22 Hak 290, convenant p. moto jusqu'à 6 CV et cyclocars jusqu'à 7 CV, avec gicleurs et buses de rechange; filtre Técalemil, peau de chamois, comme neuf, complet; indicateur de vitesse, compteur kilométrique et journalier, marque Conway en kilomètres avec pignons pour roues de 650 ou voitures, abs. neuf; graisseur compte-goutte, genre Best and Lloyd, n'ayant jamais servi; mano détendeur Magondeaux, 250 litres; bouteilles Magondeaux, 250 litres; carburateur Amac pour moto, neuf; tige de selle élastique J. M. p. motos légères neuves, bas prix. Moto-Revue, 5, rue Saint-Augustin, Paris.

Châssis roue suspendue, tout complet pour Harley, à vendre 800 fr. Vasset, 31, rue Camille-Groult, Vitry (Seine).

Je cherche pavillon de préférence ou appartement, 4.000 fr. environ à Suresnes, Val d'Or ou Les Coteaux. Ecrire : R. Beysens, 15, rue Plumet, Paris (15°).

Appareil 18 x 24 touriste, anast. 6.8.3, châss. double, 250 fr. Photo Leclercq, Pas-en-Artois (Pas-de-Calais).

Commerce motocycl. quartier des Ternes à céder motos, pièces détachées, ventes, échanges, magasin, bail, loyer 1.800, sous-sol, atelier électricité. Ecrire pr rendez-vous : Ch. Clément, 74, rue de Dunkerque, Paris.

Huile Spyror, 25 fr. le bidon de 5 litres franco. Paul, 30, avenue de Paris, La Plaine-Saint-Denis.

Liquidation : carrosserie gd sport biplaces et mon-pl., bas prix; carburateur Schebler, 40 fr.; capotes, 100 fr.; châssis Indian, carrosserie armée, 25 fr.; compteurs, klaxon, phares, 30 fr.; porte-bagages, etc. Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno (12°).

A vendre Magondeaux, 500 l., 180 fr., dét. spécial, 35 fr.; monte

Jaeger, 8 jours, 150 fr.; cric Mic., 40 fr.; pompe 15 fr.; voltampère-mètre, 15 fr.; graisseur de lames, 10 fr.; scies à métaux, 10 fr. Cabaret, 144, bd de Ménilmontant (11°).

2 moteurs D. K. W., 1 CV 1/2 avec magnéto, carb. et débr. en caisse, 480; fourches élast. diff. modèles, carb. B. et B. 28 m/m; 1 Zenith 18 mm. et 1 pour V. à moteur, magnétos mono, 95 fr.; 1 roue, 2 vit. 650 x 65, 85 fr.; moteurs divers depuis 70 fr. et pièces diverses de motos; moto Peugeot, 2 cyl., 2 CV 3/4, Bosch, Clauzel, b. état, 650 fr. Bouchez, 215, rue de la Chapelle, Saint-Ouen.

Moteur Phélon et Moore neuf, 500 cmc. S'adr. : Bertrand, pavillon des collections, Bois de Boulogne, près la Porte d'Auteuil.

Châssis side Mills-Fulford, attaches com. roue, g.-b. panier, plate-forme, p.-bagages, état de neuf. Breton, 110, bd du Havre, Colombes.

Un lot moteurs à 2 temps à débrayage neuf et à r. vitesse, moteur à 4 temps, accessoire, occasion. Petitjon, 4, rue de Chalou. Métro : Lyon.

560 fr. sidecar osier p. moto légère, n'a jamais servi, cause d. empl. Terret, Marsilhac (Lot). Side osier sur châssis 3 lames, très b. état, 550 fr. Terret, 43, rue de Fleurus (6°).

Moteur moto 2 temps, 123 cc., magnéto et carburateur, 3 CV, 380 fr. M. Godard, L'Isle-Jourdain (Vienne).

T. S. F., poste 4 lampes complet en marche, haut-parleur. B., 10, avenue de Madrid, à Neuilly.

Polyscope I. C. A. pliant 45 x 107, anast. Nocar, 6 et 8 obt. comp. sec. à 1/250, décl., sac cuir, 12 châssis, 2 étuis, 350 fr. Le Golf, 12, rue Garnier, Marseille.

Lot pneu neuf, moto et voiturette, prix d'avant-guerre. Tesdon, 63, rue Ducoëdic (14°).

Lot cyclettes neuves en caisse, 1.425. T. moto françaises, 4 CV, 850 fr. Tesdon, 63, rue Ducoëdic (14°).

Carrosserie, 2 places, Citroën, neuve, ailes A. B., pare-brise, ch. long., 950 fr. Bourges, 10, av. d. Madrid, Neuilly.

T. S. F., poste à galène radio-

Cyl. INDIAN STANDART neuf, 150 l. Pneus neufs motos, 15 l. Guidons neufs nick. mode. 40 l. Réserv. Blériot, 40 l. Génér. et pet. phare, 80 l. Garde-boue gr. mod. (lâsqué), 30 l. la paire. Tous rayons de roues. Essieu compl. p. rem. léger, 200 k. avec pneus neufs, 180 fr. — Pièces pour Cycles, Motos et Autos, L. LENOIR, 26 bis, bd de la Bastille, Paris (12°).

Montez sur vos Motos la CHAÎNE



l'entraîneuse des Champions

FRENCH CHAINS Ltd
59, Av de la Grande Armée, PARIS.

Publ. G. Sweets

"INDIAN et HARLEY" Pièces détachées neuves et occasions Gros et détail. Prix sur demande Indiquer les pièces qui vous intéressent

DELRIEU, Limagne-Aurillac (Cantal)

Cyclotracteurs prêts à poser 375
Lot de roues, cadres, selles, réservoirs, moteurs de motos légères, très bas prix. — Magnétos mono d'occas. 35 », neuv. 80 », 2, 4 et 6 cyl. Prix intéress. Harley side bon état 3500
TESDOU, 63, rue Ducoëdic - Paris (14°)

P.A.P. Le seul spécialiste de la 250 cc. P.A.P. 4 temps ANZANI à culbuteurs, 100 kil. à l'heure, machine de grand luxe et de sport, frins AV et AR, type voiture email vert lézard, cadre brasé.

AGENTS! MOTOCYCLISTES! montez le pur sang ANZANI à culbuteurs, vous serez émerveillés.

Catalogue et Agence aux
Et. PERRAUD, const.; Usines: I, faub. Tanagon, Besançon.

INDIAN - Pièces détachées (Tarij)
FILTRE RUDUX se posant instantanément sur motos Indian et Harley
INDIAMOTO, 1, Rue Faraday, Paris (17°), Ternes

LE GARAGE LAUGIER

AGENT des MOTOS ANGLAISES F. BARNETT et RALEIGH

Peut effectuer à votre **MORGAN** toutes sortes de transformations intéressantes. Pneus confort direction démultipliée, éclairage, ailes, etc.

VENTE ET ACHAT de MORGAN d'occasion

Téléphone : WAGRAM 38-27
P. DAGORNO, 36, rue Laugier, PARIS

Faites de la Publicité dans **MOTO REVUE**, vous serez satisfait

DANS PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS*l'Épreuve la plus probante de Tourisme 1925***1 Seul Cyclecar en 350 cmc. au Départ****1 Seul à l'Arrivée****LE CYCLECAR VILLARD**

Remportant la Coupe de Moto-Revue et le Handicap de vitesse à l'Autodrome de Montlhéry

était muni du **Moteur B C**

28, rue H.-Michaud, à GENNEVILLIERS (Seine)

Moteurs 125, 175 et 350 cmc.

**MOTOS
AUTOS
CYCLECARS**

GARAGE — ENTRETIEN — RÉPARATIONS

Vente - Achat - Echange

Prix sur devis — Travail garanti

Lucien GERARD**83, rue du Temple, PARIS**ANNEXES } 19, rue des Gravilliers
159, rue du Temple**SPÉCIALISTE DU MORGAN**

LOCATION — VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE

de toutes Marques, Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE (Vve A. Peltier)

68, rue de Richelieu, 68, PARIS

FOURNITURES

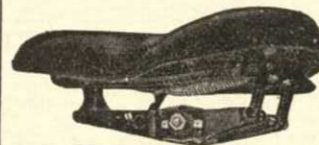
PIÈCES DÉTACHÉES

et ensembles montés sur modèles ou sur plans, par petites quantités ou grandes séries.

Tous travaux pour inventeurs (études, dessins, exécution)

F. ACHER 19, Rue Edmond-Darbois, Gennevilliers.
Tél.: 65. Tramway: Madelaine-Gennevilliers

Nous prions nos annonceurs d'écrire lisiblement le libellé de l'annonce sur une feuille de format régulier 14x21 cm., de porter l'indication de la rubrique et du numéro où elle doit paraître, sur le coin haut, et de recopier cette annonce sur autant de feuilles séparées qu'elle doit paraître de fois.

La nouvelle Selle LEDA

grâce à sa suspension, brev. S.G.D.G. France et Etranger, se déplace parallèlement à elle-même.

Est montée avec ressort réglable et de grosseur correspondant au poids du conducteur. Amortit les chocs sans coup de raquette.

J. LEBLANC, Const'

157bis, avenue Edouard-Vaillant

BILLANCOURT (Seine)

Téléphone: Boulogne 758

Maison fondée en 1912

Vélos
Motos légères
Grosses Motos**Bougies "LEDA" diathermiques spéciales**pour { MOTEURS SURCOMPRIMÉS.
MOTEURS à 2 temps.
AVIATION (fourniss. de l'Aviation militaire).ISOLANT PRIMÉ Autres modèles
Fabrication garantie. pour Tous Moteurs.

Notices adressées franco

Type 15 A.V.
long ou court**BULLETIN D'ABONNEMENT**

... A DÉCOUPER OU A RECOPIER SUR LETTRE POUR NE PAS DÉTERIORER VOTRE COLLECTION ...

Veuillez m'abonner pour un an à partir du numéro _____

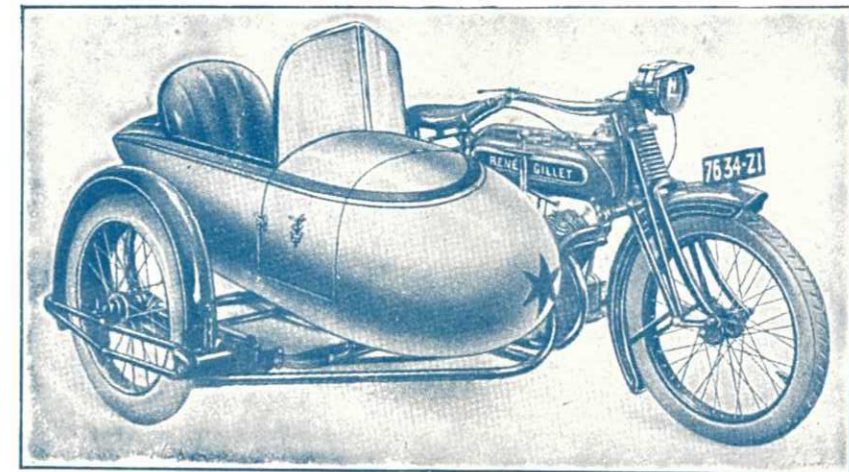
et-joint un mandat-poste de 18 fr.
montant de mon abonnement.

Nom _____ le _____

Prénoms _____ Signature: _____

Profession _____

Adresse _____

La Motocyclette 6 C. V.LA DOYENNE DES MARQUES FRANÇAISES
AVEC SIDE-CAR SUR CHASSIS SUSPENDU
RAPIDE - ROBUSTE - ECONOMIQUE
SPECIALEMENT CONSTRUITE POUR LE
GRAND TOURISME*Sur les routes françaises est la machine qu'il vous faut
si vous désirez voyager sans ennui, à peu de frais et
avec le Maximum de Confort et de Sécurité.*

Fournisseur de l'Armée, de la Gendarmerie et du Régiment des Sapeurs-Pompiers de Paris

DEMANDEZ LE NOUVEAU CATALOGUE N° 10, AUX

Etablissements RENÉ GILLET & C^{ie}

128, route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)

A quelques minutes de la Porte d'Orléans, près le Vélodrome Buffalo

Tél.: 266 Montrouge

VENTE AU COMPTANT ET AVEC 12 MOIS DE CRÉDIT



Les qualités de résistance et de régularité de

la MOTO

Terrot

viennent de se confirmer à nouveau

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS (2.128)
kil.

La plus dure et la plus longue épreuve d'endurance et de régularité de l'année

1^{er} DE MAISTRE sur Moto TERROT (Cat. 250 cmc.)