

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

13^e ANNEE. — N° 180

15 SEPTEMBRE 1925



TELEPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-92

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

Paris - les Pyrénées - Paris 1925 : GNOME & RHONE remporte la Coupe des Pyrénées avec **Bernard** et **Naas** et la Coupe du Massif Central avec **Crétier** et **Sauvet** (représentés ici) accomplissant ainsi la performance d'être la seule marque, sur les 10 équipes engagées, finissant au complet, remportant les plus hautes récompenses.

A L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY

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

2 RECORDS DU MONDE

sur PNEU

MOTO-CORD

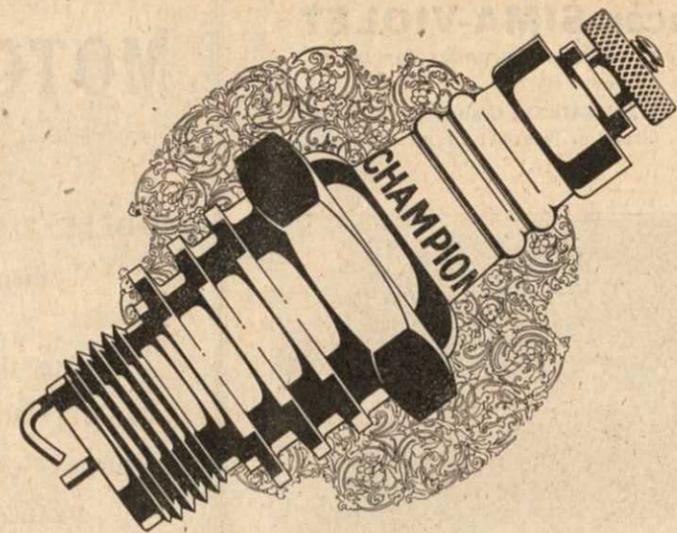
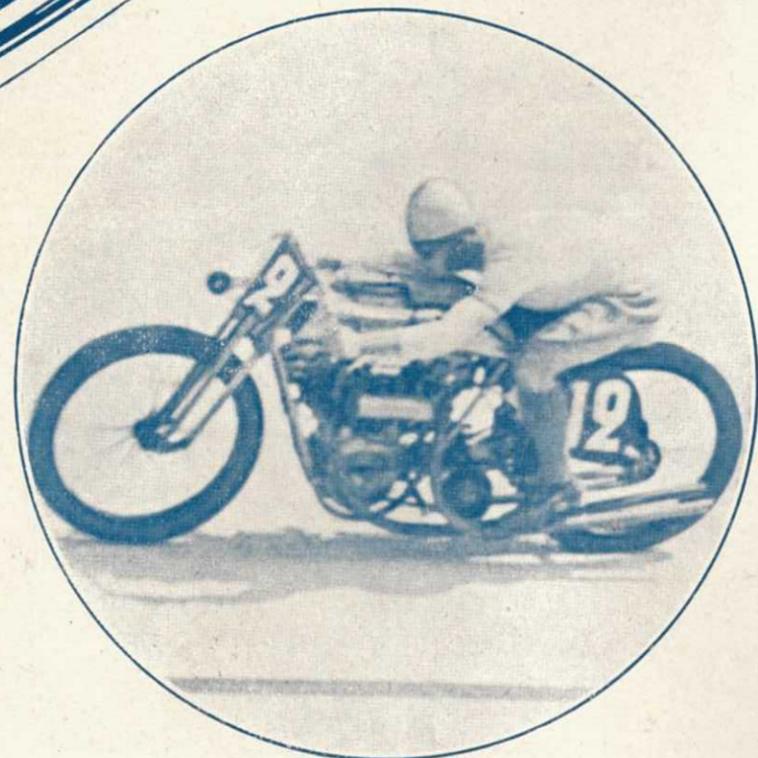
HUTCHINSON

100 Milles en 58' 50"

et réalise la formidable
vitesse de

164 km.
117 m

dans l'Heure



Sans hésiter...

*Équipez votre moteur avec de nouvelles
bougies Champion.*

Aucune bougie, même la Champion, ne peut fournir indéfiniment une bonne étincelle.

Pour obtenir un bon rendement de votre moteur, il est nécessaire de changer les bougies après 12.000 kilomètres, soit au moins une fois par an.

Installez des bougies Champion qui, seules, possèdent l'isolant en sillimanite, à double nervure.

Société des Agences Françaises de la CHAMPION SPARK PLUG CO
3, RUE BRUNEL, PARIS (17^e) - TÉLÉPHONE: WAGRAM 23-24

CHAMPION

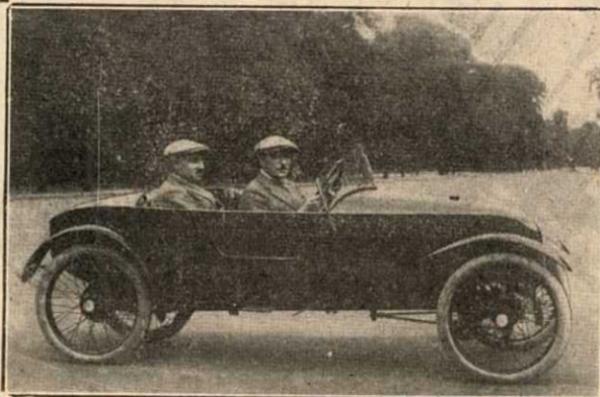
Rendement parfait pour tous moteurs.

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

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 tourisme, 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)



Venez essayer
à l'agence Française
Indian - 8 Rue Lebon Paris 17^e
La nouvelle "Indian Prince"
2³/₄ - 3¹/₂ C.V. 350 cm³ 4 temps
vous serez convaincus qu'elle est bien la première
et plus perfectionnée motocyclette du monde

Demandez caractéristiques, prix et conditions
de vente à crédit à

l'Agence Française des Motocyclettes Indian

F. SEGOND

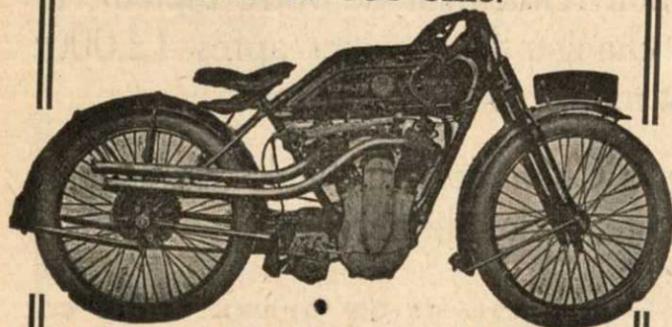
8, rue Lebon - PARIS (17^e)
Téléphone : Wagram 68-01

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. VILLEMINT, 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 RHONE :: ::

MONET ET GOYON :: ::

PEUGEOT - D. S. :: ::

GRIFFON - D. F. R. :: ::

LE GRIMPEUR :: :: ::

MOTOBÉCANE :: :: ::

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

Téléphone : Ségur 89-32

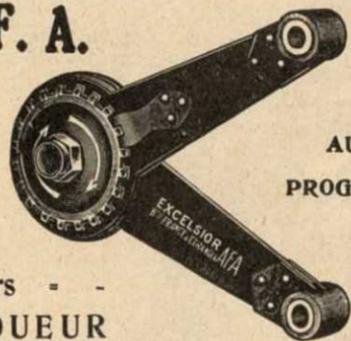
Vend avec 13 & 16 mois de crédit

— DIRECTEMENT DU VENDEUR A L'ACHETEUR —

SANS AUCUN INTERMÉDIAIRE

1^{er} VERSEMENT : 10 POUR 100

L'AMORTISSEUR
MOTOS
EXCELSIOR
A. F. A.



AUTO
PROGRESSIF

toujours - -
VAINQUEUR
des courses d'ENDURANCE avec

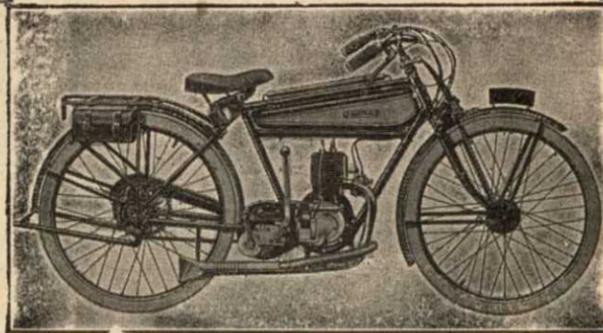
NAAS et SAUVET sur Gnome
et RHONE
catégories 750 et 1000 cmc de
1^{er} PARIS-les PYRÉNÉES-PARIS

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
créée en
1908 **ULTIMA**

E. BILLION, Constructeur

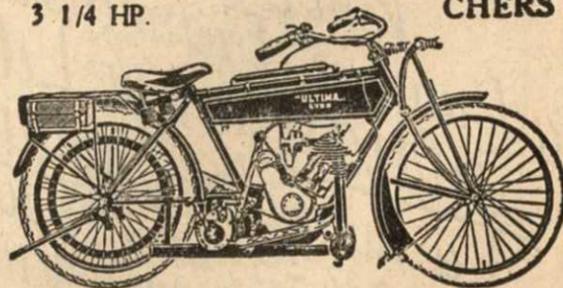
24-26, Rue du Commandant-Faurax - LYON

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 - MARSILLE



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

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**

**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 indéréglable 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 $\frac{m}{m}$ 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)

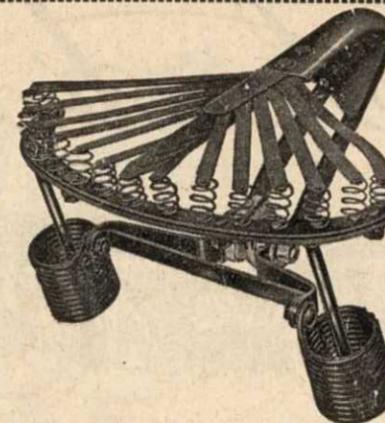
RÉPARATIONS DE MAGNÉTOS
ET ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

TRAVAUX EXÉCUTÉS AVEC
SOINS ET GARANTIS

PRIX DÉFIANT
TOUTE CONCURRENCE

R. O. Seine 111.900

**Essayez ce siège
souple.**



SES ressorts sont établis et placés de telle sorte qu'ils absorbent les chocs aux endroits précis où ils se produisent.

La souplesse s'étend au bord extrême du croissant grâce à la rangée des petits ressorts à boudins.

Le motocyclisme sera pour vous plus agréable si vous exigez ce confort.

BROOKS B. 195
Touriste Souple
recouverte de maroquin
de tout premier choix
avec larges ressorts ar-
rière.
Les Types Sport et
Course comportent le
même siège souple.
Chez tous les Agents et
Constructeurs.
Demandez notice spé-
ciale.

SELLES SOUPLES
BROOKS
REGISTERED TRADE MARK

ÉTABLISSEMENTS LEWIS BARNASCONE, 60, rue de Corneille, LEVALLOIS-PERRET
Concessionnaires de J. B. BROOKS Co Ltd, Birmingham

Maison SAHNA

90, boulevard de Ménilmontant
PARIS (20^e)

Téléph. : Roquette 24-88
Métro :
Père-Lachaise-Ménilmontant
R. O. Seine 149.232

ATTENTION !

CHAUFFEURS,
PÊCHEURS,
CAMIONNEURS,
PIÉTONS,

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



Catalogue
M. R.
sur
demande.

BOTTES
La paire.
65 fr.

CANADIENNE IMPERMÉABLE
tourrée, en belle peau de chèvre,
ol dogue de Chine et mouton.
c. Long. 0=85 et 0=90. 160 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 motocy-
clette - Le moteur à 4 temps - Le moteur à
2 temps (théorie et fonc-
tionnement, entretien, ré-
glage, mise au point etc...,
l'allumage, théorie de la
magnéto, pratique, entretien,
réglages, les embrayages, les
transmissions, leur entretien,
le graissage. Sur la route, com-
ment apprendre à monter en
moto - Utilité du sidecar, ré-
glage et montage - Formules
pour calculer la puissance; la
Motocyclette d'occasion, - Régle-
ments de Police.

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

En vente à :

MOTO-REVUE
PRIX : 8 fr.

Franc recommandé contre versement
de 9 fr. à notre compte de chèques
postaux ; 20.787.

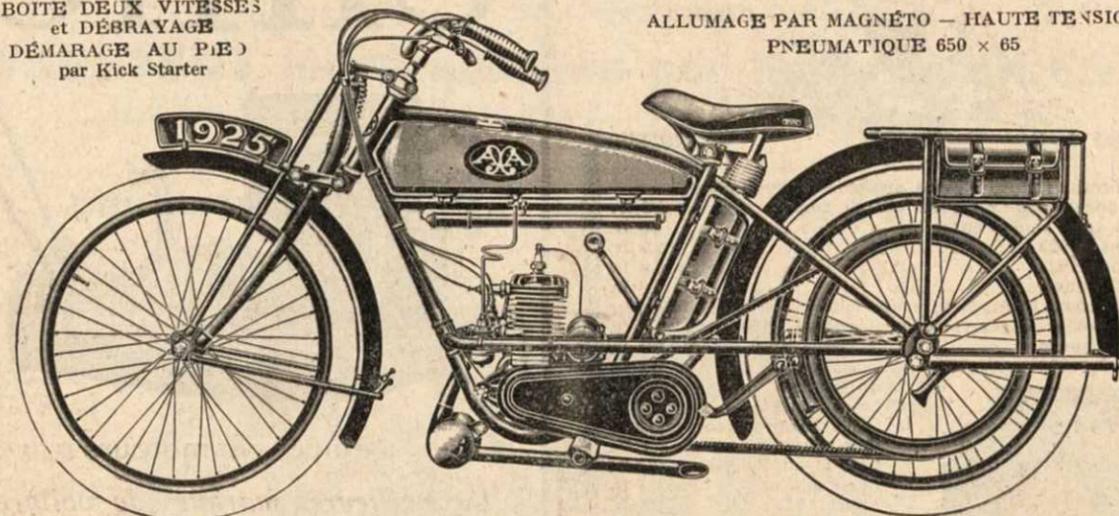


MOTOCYCLETTES A. X. A.

Type 2 C. V. 1/2 250 c. c.
DEUX TEMPS

BOITE DEUX VITESSES
et DÉBRAYAGE
DÉMARRAGE AU P.I.E.)
par Kick Starter

ALLUMAGE PAR MAGNÉTO - HAUTE TENSION
PNEUMATIQUE 650 × 65



LIVRAISON
IMMÉDIATE

LA MACHINE PARFAITE pour le tourisme en solo et en duo

PRIX TOUTE ÉQUIPÉE..... **2.540 fr.**

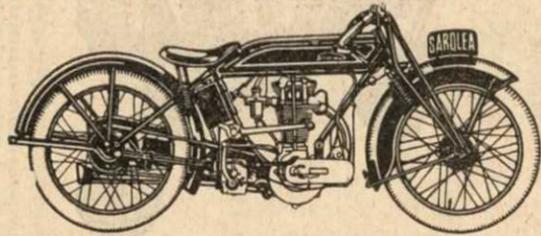
VENTE au COMPTANT
ou en 12 MOIS

MOTOCYCLISTES un essai vous permettra de juger et de constater
et vous choisirez la moto

A. X. A.

ALLAIN & C^{ie}, constructeurs, 9, rue de l'Ane-Vert (avenue de Fontainebleau, 153) LE KREMLIN-BICÈTRE (Seine)

Sarolea

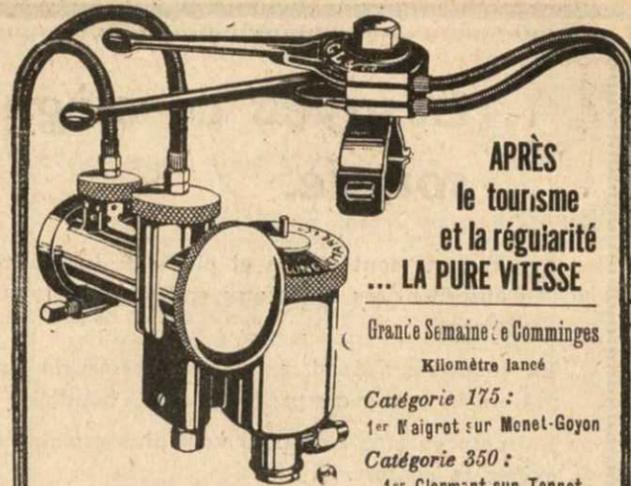


350 et 500 cmc.

TOURISME ET SUPERSPORT

Les Motos qui s'imposent

Maison SAROLEA, Soc. Anonyme
HERSTAL (Belgique)



APRÈS
le tourisme
et la régularité
... LA PURE VITESSE

Grande Semaine de Comminges
Kilomètre lancé

Catégorie 175 :
1^{er} Maigrot sur Monet-Goyon
Catégorie 350 :
1^{er} Clermont sur Terrot

COURSE DE COTE DE PEYRESOUDE
Catégorie 175 1^{er} MAIGROT sur Monet-Goyon
350 1^{er} CLERMONT sur Terrot

GRAND PRIX DE VITESSE
Catégorie 175 1^{er} MAIGROT sur Monet-Goyon
350 1^{er} CLERMONT sur Terrot, battant
le record du tour et établissant la plus forte moyenne.

Tous ces résultats obtenus avec machines munies du carburateur

LONGUEMARE

Type L. B. H. 2 à correction d'air, 2 gicleurs, 2 manettes
MOTOCYCLISTES, quelle que soit votre machine, exigez un
CARBURATEUR LONGUEMARE à Correction d'air et des Manettes G. L. et Cie.

G. LONGUEMARE et C^o, 12, rue du Puitson-St-Louis, PARIS

« Ce CAM n'importe pas, elle fabrique. »

ROUES AMOVIBLES RAF ROULEMENTS RBF

PALIER, CHAISES DE TRANSMISSION
BILLES ACIER et BRONZE

RC.128842 CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMEE PARIS 453 C

MAGASINS DE VENTE
BORDEAUX 33 rue FONBAUSÈGE LILLE 71 rue de la LIBERTÉ LYON 77 AVENUE DE SAXE
MARSEILLE 24 rue NATIONAL NANCY 15 rue NOTRE-DAME NANTES 32 rue de STRASBOURG
BRUXELLES 31 rue de la MONTAGNE 5^e ETIENNE 11 rue du GÉNÉRAL FOY BIENNE 121 rue de l'HOPITAL

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



COLLECTIONS
FORMANT
DOCUMENTATION
COMPLETE

- 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.

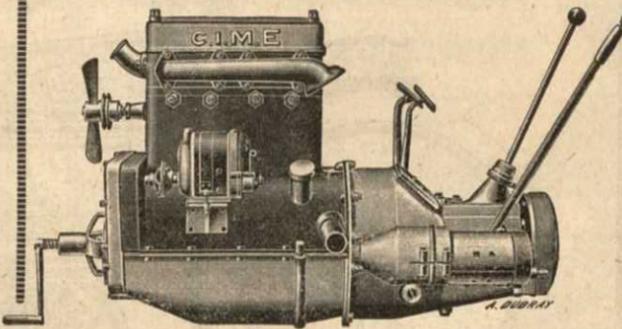


- III. Coll. Moto-Revue, rel. 1/2
toile rouge, dorure au fer.
1920-21-22, l'année... 22 fr.
Les 3 années 60 fr.
Année 1923 25 fr.
Année 1924 25 fr.
Les 5 années 90 fr.

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

MOTO REVUE
5, rue Saint-Augustin, 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 1.575 francs

UNIVERSEL:

12 Mois de Crédit

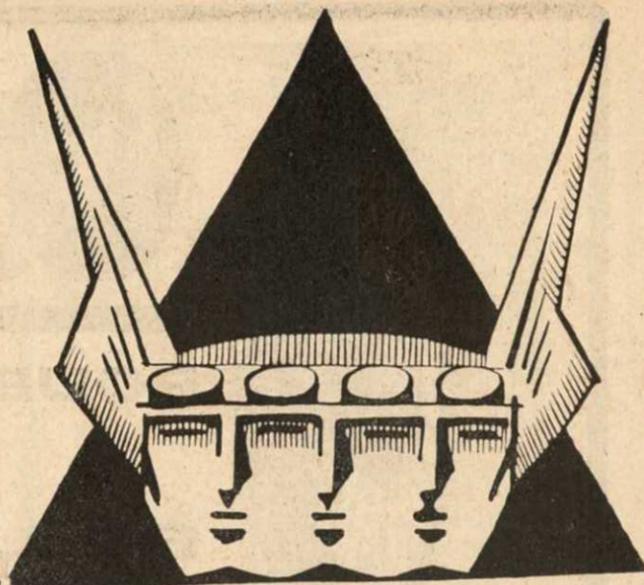
Type Mignonnette

Type CONFORT

Demandez le Catalogue avec son Manuel de Dépannage.



CYCLES ET MOTOS DE GRAND LUXE
FAVOR
CLERMONT-FERRAND



mage
Motosacoche
sa 250 cmc.

TOURISME ou SPORT
(culbuteurs)
3 vitesses
TRANSMISSION
CHAÎNE-CHAÎNE
2 freins à tambour

construite par

MOTOSACOCHÉ-FRANCE

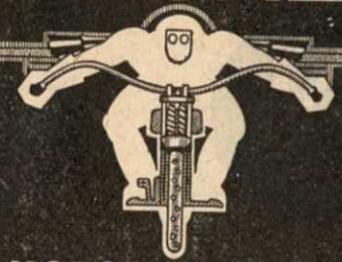
63, rue Trarieux, LYON

Agences dans les Principales villes

Pour la Région Parisienne :

MM. MORET, 21, rue de Lourmel.
LEFEBVRE, 110, rue Damrémont.
VILLEMINOT, 82, av. des Ternes.
MILLAND, 61, r. de Villiers, Neuilly.

**GNOME
RHONE**



MOTOCYCLETTES
SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE
MAGASIN d'EXPOSITION, 49, AVENUE DE LA 6^{ME} ARMÉE
PARIS
R. C. SEINE N° 176 707

Sa MOTOCYCLETTE 250 cc.

Sa MOTOCYCLETTE 500 cc.
à courroie

Sa MOTOCYCLETTE 500 cc.
à chaîne

BRASSARD DE TOURISME 1924

CATALOGUE FRANCO

Société des Moteurs **GNOME** et **RHONE**

SIÈGE SOCIAL :

34, rue de Lisbonne, PARIS 8^e

MAGASIN d'EXPOSITION :

49, avenue de la Grande-Armée



SAISON
1 9 2 5

9 RECORDS
4.000 MOTOS
EN SERVICE

5 ANS de SUCCÈS

3 CV. 1.800 F.

TYPE SPÉCIAL SUPERSPORT
175 cmc. VITESSE 100 KILOMÈTRES

G. BARRÉ USINES :
NIORT 7 et 9, rue Langlois
(DEUX-SÈVRES)

**MUNRO-
- SAXON**

La Fourche Élastique
pour motos et vélos à moteur

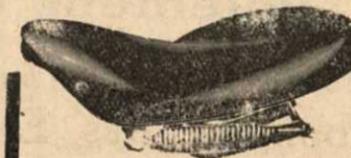
R. MUNRO

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

CARBURATEURS AMAC
M. NETTES, LEVIERS HANDY
S. COCHES-ACCESSOIRES, MOTO

TYPE
C

La SELLE à ressorts réglables



**XL'ALL
LECKIE**

Votre moto aura un meilleur rendement en côte!...

... si vous prenez la précaution
de munir votre machine d'une

Boîte à 4 vitesses PICARD

La seule véritablement rationnelle pour
l'utilisation complète des petites cylindrées

La Boîte 4 vitesses PICARD se monte sans modification
de cadre sur la plupart des machines de 175 à 500 cmc.

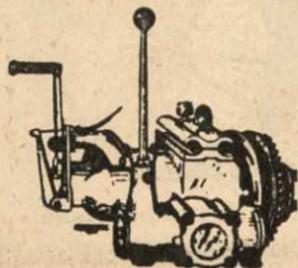
Fondés en 1906, les Etablissements G. PICARD
26, rue Carnot, à COURBEVOIE (Seine)
Téléphone : 300

SPÉCIALISTES

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
4 Types - 2 et 4 Vitesses

Demandez
Notice et Devis



PUBLICITÉ
G. SWEETS

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

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

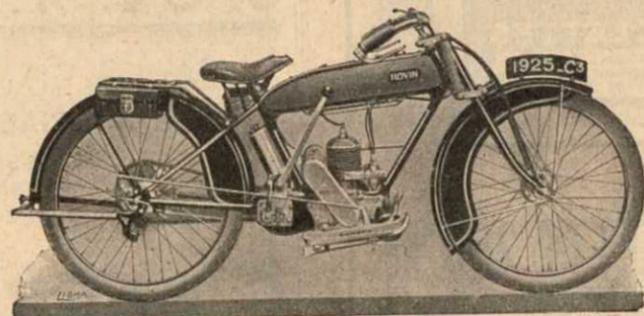
Avez-vous déjà examiné de près

LA MOTOCYCLETTE

ROVIN

175 c.c.

Type
TOUR DE FRANCE



175 c.c.

Type
TOUR DE FRANCE

Avez-vous remarqué :

Son moteur ROVIN usiné avec précision par la célèbre Maison anglaise J. A. P.;
Sa boîte 3 vitesses STURMEY-ARCHER avec embrayage et kick-starter, la boîte de vitesse adoptée en série par les plus grandes Marques de Motocyclettes anglaises;
Sa transmission par CHAINES RENOLD, les plus coûteuses d'achat mais les plus durables;
Ses moyeux montés sur ROULEMENTS annulaires S. K. F à rotule et double rangée de billes;
Ses FREINS INTERNES par patins agissant à l'intérieur de tambours solidaires des moyeux un frein sur chaque roue.

Et... mille autres détails qui font de la

ROVIN

la machine de QUALITÉ qu'on trouve entre les mains des connaisseurs et qui sera demain entre les vôtres.

N'OUBLIEZ PAS DE DEMANDER LES CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

Paiement en 13 Mois

DEMANDEZ DONC AUJOURD'HUI MÊME LE CATALOGUE M. R. A LA
Société Anonyme des Etablissements

ROVIN

132, rue de Silly, BOULOGNE-SUR-SEINE - Tél. : AUTEUIL 11-76

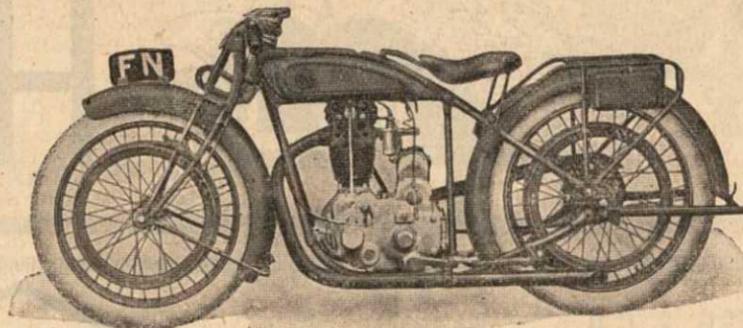


Fabrique Nationale d'Armes de Guerre

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 →

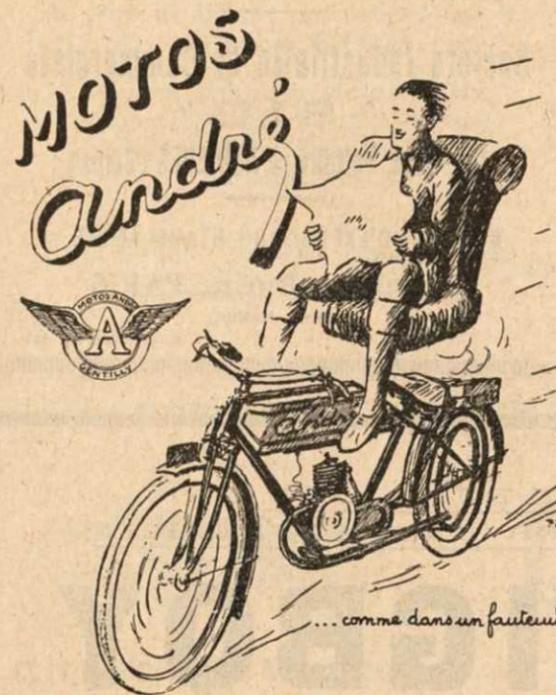
Paris-Nice : 2 Médailles d'Or et Coupe des Motos moyennes. Coupe de la Meuse : 2 premières places et Coupe de la Meuse (soli). — Première en sidecars en 350 cmc et en soli (juniors) Dinant-Reims-Dinant : (300 kilom.) Première du classement général, Médaille d'Or des seniors ; Première de la Côte de Feschaux (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).

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

Reg. du Comm. : Seine 24.256

Adr. Télégr. : FABRINAL NEUILLY

Tél. : WAGRAM 94.27



ETABLISSEMENT 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

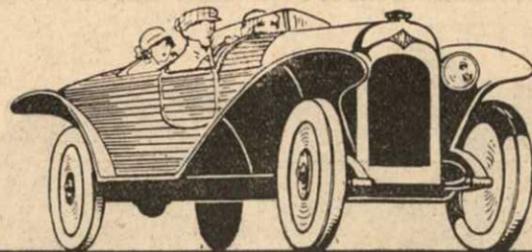
LORRIOT ET CIE
57, AVENUE MARCEAU
COURBEVOIE (SEINE)
TÉLÉPH. 953 COURBEVOIE

LES SPECIALISTES
DU CADRE LORRIOT
MARQUE DÉPOSÉE
CADRE DE QUALITÉ

AUTOMOBILES SCAP

49, Rue du Point-du-Jour BILLANCOURT (SEINE)

7



HP

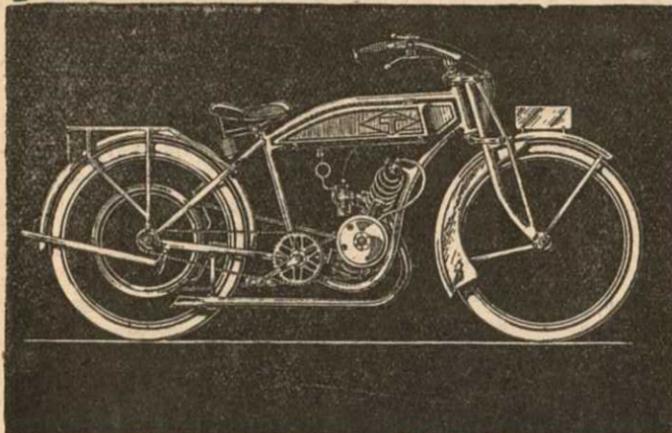
TELEPHONE:
AUTEUIL 14-79

ADR TELÉGR:
SCAPAUTO-BILLANCOURT

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 ASNIÈRES (Seine)

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE

212, Boul. Pereire, PARIS

(Porte Maillot)

R. O. Seine 201-841

MEILLEURES REPRISES

AUGMENTATION DE PUISSANCE

MOINS D'ÉCHAUFFEMENT

LE STEIGBOY

Pot d'échappement scientifique aspirateur - Suralimente les moteurs

STEIGBOY, 19, rue Raspail, LEVALLOIS-PERRET (Seine) -

TELEPHONE:
894 - LEVALLOIS

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

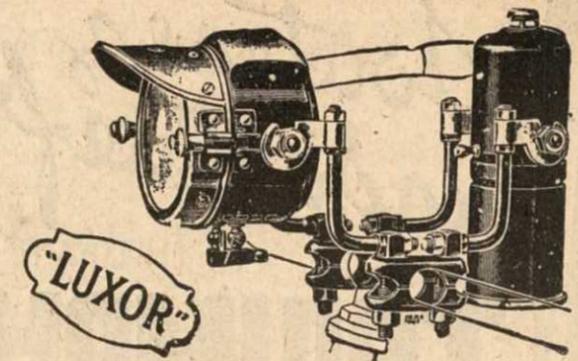
N° 5 Face 125 mm, mir. 115 mm, durée 4 h. 1/2 complet 150 fr

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.

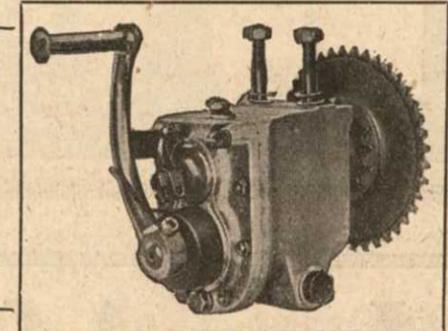
Postes complets. Accus. Piles.
Bobines d'acier. Tubes carton.
Condensateurs Casques. Haut-
parleurs, etc...

MOTO REVUE SERVICE
ADMINISTRATIF

5, Rue Saint-Augustin, PARIS

COMIOT vous dit: N'employez
que les BOITES 3 VITESSES
STURMEY ARCHER

avec débrayage et kick-starter



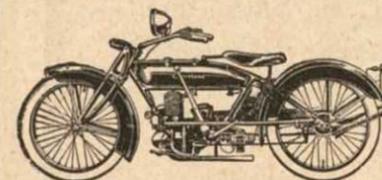
LIVRAISON IMMEDIATE
de tous modèles pour moteur de 125 à 1100 cm³

C. COMIOT

Téléphone: 87, boulevard Gouvion-St-Cyr Télégrammes:
W.G.P.A.M. 03.26 PARIS COMIOT PARIS

VOUS AVEZ BESOIN D'UNE MOTOCYCLETTE ???

donc vous avez besoin d'une



CLEVELAND, Etab^ls VALPIC

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

envoient franco le Catalogue et la feuille de
références des Motocyclettes “Cleveland”!

CLEVELAND

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

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

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE — SERVICE STATION

Soutenez l'industrie française

EN EMPLOYANT SUR VOS MOTOS

TRIUMPH & B.S.A.

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

TÉLÉPHONE TRUD 1596

Delaunay
62 rue ROCHECHOUART
PARIS 9^e
DEMANDER LE TARIF ILLUSTRÉ

“La Motocyclette”

BERNE (Suisse)

Seul journal suisse consacré exclusivement au motocyclisme. De ce fait “La Motocyclette” constitue le moyen le meilleur marché et le plus efficace pour nouer en Suisse des relations d'affaires pour tout ce qui intéresse la branche motocycliste.

Paraît chaque mercredi sur 12 à 16 pages.

Demandez des numéros spécimens gratuits et franco, ainsi que le tarif des annonces à l'Administration de “La Motocyclette” à BERNE (Suisse), Breitenrainstr. 97.

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”

Grand Prix de Boulogne : LE GRIMPEUR avec LÉZIN 1^{er} en cat. 175 cc.

STRICTEMENT DE SÉRIE

3 Types :

TYPE POPULAIRE 175 cmc.
à prise directe
1495 francs

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

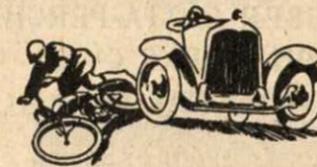
TYPE POPULAIRE 175 cmc.
2 vitesses, kick-starter
1995 francs

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)



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

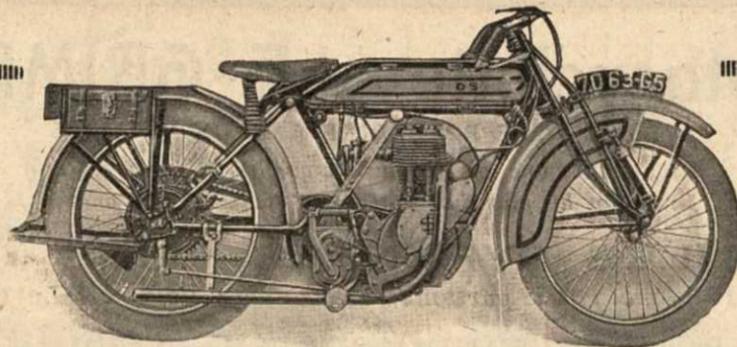
à MOTO-REVUE

5, rue Saint-Augustin, 5 -- PARIS



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

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 Indians
Amortisseur spécial de fourche évitant l'accident en cas de rupture de celle-ci pour Harley. — STOCKISTES
SPECIALISTES DANS TOUTES LES RÉGIONS — INDIAN LUXE REVISÉES 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-Marcuil (VINCENNES)

et au Camp de Verneuil

R. C. S. 153.946

BSA

la marque impeccable

LANCE SUR LE MARCHÉ
UNE NOUVELLE PETITE

:: MOTO ::

LE DERNIER CRI
DE LA PERFECTION

GRAISSAGE SOUS PRESSION

Graissage mécanique du moteur

BOITE 3 VITESSES :: :: ::

Amortisseur sur la fourche avant

SELLE TERRY :: :: ::

GROS PNEUS

Demandez aux Agents de

B. S. A.

les nouveaux prix en baisse

La Compagnie B. S. A., 31, rue de la Folie-Méricourt
PARIS

UNE CREVAISON

réparée pour 12 centimes

...et votre chambre à air présente autant de sécurité que si elle avait été vulcanisée, ce qui vous aurait coûté dix fois plus cher. Sur la route comme au garage, utilisez les

RUSTINES

Elles vous permettent de réparer instantanément sans dissolution, sans essence, sans rien.

"Les Rustines" ont leur place dans la trousse de tout motocycliste et cyclocariste prévoyant.



A.	B.	C.
25 répar.	60 répar.	
7 fr. 50	12 fr.	22 fr.

En vente chez tous les bons Agents
Echantillon contre 1 fr.
en timbres-poste.

L. RUSTIN
16^{bis}, Rue du Bois
CLICHY (Seine)

PUBLICITÉ G. SWEERTS.

MOTOCYCLISTES

CYCLECARISTES!

La
Rougie

"UNUS"

a été spécialement
étudiée pour les

:: MOTEUR RAPIDE ::

de

Motocyclettes
et Cyclecars

ELLE A TRIOMPHÉ DANS DE
NOMBREUSES ÉPREUVES

Côte de CHATEAU-THIERRY
JANIN sur 175 cc. JAN N

Triomphe de haute lutte avec la

BOUGIE UNUS MOTO

Exigez-la !



Demander notice à

CHOLLET 24, passage Hebiard - 204, rue St-Maur
Fabricant brevets Tél. Nord 81-24 PARIS-X^e (Métro Belleville)

Agent exclusif pour la Belgique
Ernest SCHERRER, 115, rue de Liedekerke, BRUXELLES



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.)



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

Maison de Vente pour PARIS : 31, RUE LA BOËTIE, 31

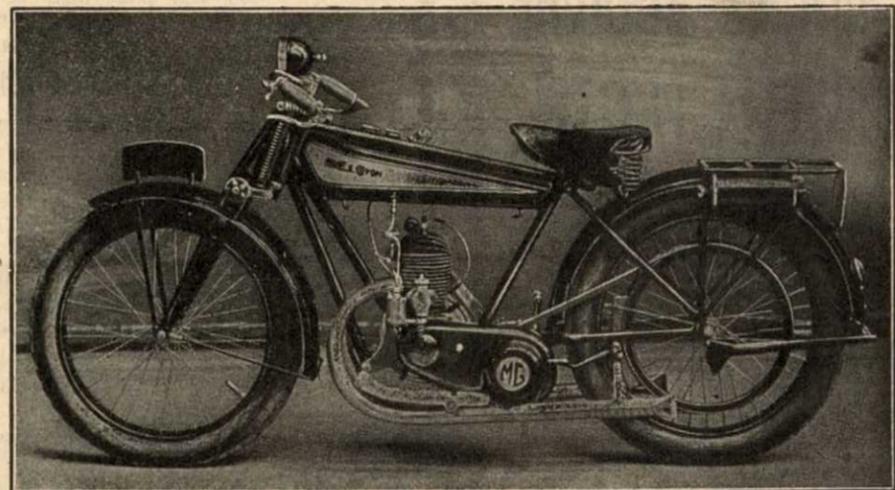
SUCCURSALES

LYON, MARSEILLE, BORDEAUX, LILLE, NANCY, TOULOUSE, NANTES

LA SUPÉRIORITE DE LA MOTOCYCLETTE

MONET & COYON

s'est affirmée dans toutes les grandes épreuves



2 RECORDS DU MONDE

175 ccm

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 ccm

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

Vélocipédistes, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes

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

M GRIMAUD, O.I.G.
DIRECTEUR

C. LACOME
Rédacteur en chef

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

SOMMAIRE

N° 180

15 SEPTEMBRE 1925

Editorial : Pas de Salon.....	713
Chronique de la Quinzaine, par CALAMINE.....	714
Le réglage et l'entretien de l'Indian Prince.....	715
Pour trouver la cause.....	717
Les Bougies.....	718
Tableau de vitesses en ki- lomètres à l'heure.....	719
De l'allumage des moteurs modernes.....	720
Un nouveau circuit rou- tier allemand.....	720
Le problème de la circu- lation.....	721
Les avantages de l'alumi- nium.....	722
Cliquetis du deux temps, par H.-P. BORESTROKE..	724
Pistons de deux temps, par JEAN MELLIER.....	725
Le sport de la Quinzaine.....	727
La Page pratique.....	729
Tribune libre.....	730

Pas de Salon!

L'industrie automobile est une des plus grandes sources de richesse de notre pays et l'incroyable obstination de tous les pouvoirs publics à vouloir la ruiner confine à la folie. L'accaparement du Grand Palais par l'Exposition des Arts décoratifs a empêché le Salon de l'automobile d'avoir lieu et ainsi porté un coup grave à l'industrie. N'était-il pas possible de trouver sur les quais ou la place des Invalides, un emplacement où l'on aurait pu loger ce qui se trouve au Grand Palais ? Qu'on protège un art que nous n'avons pas qualité pour juger, mais sur lequel des artistes qualifiés ont porté des jugements peu flatteurs, soit ! Mais qu'on n'empêche pas notre belle mécanique française de se manifester. Lui proposer le Jardin d'Acclimatation, c'était se moquer du monde. Pourquoi pas les abattoirs de la Vilette ? Si c'est la renommée de notre pays qu'on cherche à établir, nous avons toutes raisons de croire que nos productions automobiles si bien équilibrées, si saines, si vigoureuses donneront à l'étranger l'impression d'une race plus forte, que cet art morbide, funèbre et qui ne se complait que dans l'étrange.

Si les constructeurs ont été au premier moment heureux de la suppression du Salon, à cause des lourdes charges qu'il leur imposait, ils se sont bientôt aperçus qu'ils se trompaient et que le Salon constituait pour eux la réclame la plus efficace. Le Salon de Paris était sans aucun doute le plus important du monde entier et maintenait la belle réputation de notre industrie. Il n'y a pas une classe d'automobiles où nous n'ayons affirmé notre supériorité. La nécessité d'un salon était, pour l'industrie motocycliste française plus pressante encore. Nous avons travaillé dur pour rattraper l'avance que les Anglais avaient su prendre et nous avons réalisé d'énormes progrès, mais ces progrès qui les connaîtront si rien n'est fait pour permettre au public de les constater ? Il n'est donc pas étonnant qu'on ait essayé de remédier à l'absence d'un salon d'ensemble par une série d'expositions particulières que les constructeurs installent dans leurs magasins. Ils y recevront leurs agents et leurs clients et ainsi à défaut du grand public, ils pourront toucher le public déjà averti des choses de l'automobile et du motorcycle. C'est déjà quelque chose, mais il est à craindre que pour de petites marques le résultat soit très inférieur à celui qu'aurait donné un salon normal. Nous croyons que Moto-Revue, à cause du nombre considérable de ses lecteurs peut en l'occurrence jouer un rôle très utile, celui de centraliser tous les renseignements relatifs aux modèles établis par les constructeurs pour 1926. Nous ferons donc quand le moment en sera venu comme un catalogue des motos et des cyclecars ainsi que des accessoires. Il sera dès lors facile à nos lecteurs d'aller trouver les constructeurs des machines qui les intéressent, tout comme au salon, ils se seraient dirigés vers leur stand. Mais nous n'en souhaitons pas moins que la tradition du Salon annuel soit renouée dès l'année prochaine et ne connaisse désormais plus d'interruption.



Quelques réflexions sur les choses du jour

par CALAMINE

RUE Drouot, l'autre jour, une panne survenant à un autobus, la rue se trouve complètement embouteillée. Il se trouva, en effet, que l'encombrant véhicule s'arrêta au même niveau qu'une voiture de maître stationnant sur le trottoir opposé. Pendant quelque cinq minutes, le chauffeur de cette dernière voiture, regarde d'un œil attendri les efforts d'un second autobus pour passer entre les deux véhicules arrêtés, sans qu'il lui vint à l'idée d'avancer ou de reculer sa voiture pour faire de la place. Il fallut que l'autobus arrive à lui érafler la peinture d'une de ses ailes pour qu'il consentît à changer de place non sans avoir préalablement fait faire les constats d'usage, relevé l'adresse des témoins, etc. Et pendant ce temps, de la rue Drouot, embouteillée jusqu'au carrefour Châteaudun, montait un vacarme étourdissant de trompes et de klaxons.

Ce que l'on appelle la loi des séries donne à réfléchir à bien des gens. D'abord la série retentissante des accidents de chemin de fer. Puis celle des accidents de l'air, à laquelle vient s'ajouter celle des champions automobiles et motocyclistes. Depuis quelques temps la liste s'est allongée d'une manière inquiétante.

Le succès du Meeting populaire de Montlhéry a dû faire réfléchir certaines personnalités du monde sportif. Cette réunion fut en effet un gros, un très gros succès, car dès 11 heures, les tribunes contenaient plus de monde qu'aux moments de « presse » des Grands Prix de l'A.C.F.

L'ARRIVÉE des survivants de notre épreuve Paris-les-Pyrénées-Paris suscita de vives applaudissements de la part de ce public. Réunion populaire de gens s'intéressant aux véhicules populaires.

La magnéto est une jeune personne très fantasque. Elle a des pannes singulièrement mystérieuses. Il en est une qui est peu connue. La magnéto ne donne plus. A l'examen, tout paraît en ordre. On ne sait que faire, on l'envoie à l'usine qui ne découvre rien d'anormal. Comment penser que c'est un mauvais contact entre la magnéto et son socle sur le carter qui en est cause ? De l'huile s'y est insinuée et est cause de tout le mal. Avant donc de renvoyer la magnéto à l'usine, essayez son fonctionnement après avoir nettoyé à l'essence sa base et son socle.

Il est bien à craindre qu'au fur et à mesure qu'augmente le prix des pneus, leur qualité baisse. Nous serons ainsi doublement victimes. L'usage de certaines machines qui consomment beaucoup de pneus va devenir prohibitif.

L'IMPRUDENCE des conducteurs d'autobus à la campagne est fantastique. Ils occupent toute la route, prennent leurs virages sans se préoccuper de ce qu'il y a derrière, n'ont comme avertisseur qu'une trompe qu'on n'entend pas à dix mètres, jamais de miroir rétroviseur. Ce n'est pas une besogne agréable que de les dépasser, et c'est un gros danger que de les croiser.

Ce que nous pouvons envier aux autobus, c'est la durée de leurs pneumatiques qui souvent dépassent 20.000 kilomètres !

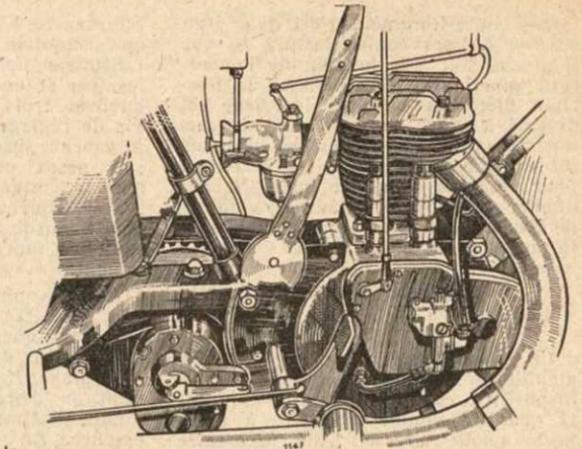
UNE panne singulièrement irritante nous est arrivée récemment. Après un arrêt il nous était impossible de repartir. En démontant la magnéto, nous trouvions qu'elle était pleine de graisse. Cette graisse venait du petit carter contenant les engrenages d'entraînement. Une petite rondelle de cuir glissée sur l'arbre de la magnéto empêcha désormais la graisse de passer.

A en croire la correspondance qui nous est parvenue à la suite de l'article de Regairaz sur les systèmes d'échappement, un grand nombre de motocyclistes et de cyclearistes attachent une grande importance au son de l'échappement. Il est de fait qu'un beau son, grave, puissant et discret est un régal pour l'oreille d'un mécanicien. Par contre le craquement de certains deux-temps est tout simplement insupportable. Le plus bel échappement, à notre avis, c'est celui de la Scott. On dirait un gros bourdon.

Un motocycliste anglais nous déclarait que les impôts que nous payons en France avec le nouveau régime ne sont pas plus élevés que ceux payés en Angleterre. Mais il oubliait les droits sur l'essence qui, même en tenant compte de la dépréciation du franc, est beaucoup plus chère chez nous. Il oubliait aussi que la plus grande partie de ce que nous versons sombre dans le gouffre du budget commun, alors que la totalité de l'impôt anglais sert à faire des routes.

Le réglage et l'entretien de l'Indian Prince

Le texte ci-dessus a été rédigé par un fervent Indianiste avec l'aide du manuel d'entretien édité par cette maison. Nos lecteurs y trouveront de précieux conseils sur le réglage et l'entretien de la motocyclette la plus répandue du monde.



Le moteur de l'Indian Prince vu côté distribution.

Quand un motocycliste, malgré un entretien parfait et des soins attentifs dont il comble sa machine, est obligé de la mener trop souvent au mécanicien et de remplacer une à une les pièces qui lâchent, il peut à juste titre incriminer la marque.

Mais combien impardonnables sont ceux qui achètent une belle machine et la laissent se détériorer par absence de soins, trop heureux, s'ils n'accusent pas par-dessus le marché le constructeur de leurs déboires.

Comme toutes les Indian, le modèle Prince est une machine étudiée en vue du confort et de la longévité qui, alliés à l'agrément de la cylindrée, constituent l'essentiel même du motocyclisme.

L'Indian Prince est construite pour durer. Comme toute motocyclette, elle réclame de l'entretien ; les soins à lui donner ne sont d'ailleurs pas exceptionnels et sa robustesse même est une garantie contre les réglages trop fréquents. Il serait d'autant plus dommage de ne pas accorder ce minimum que c'est une superbe pièce de mécanique et que grâce à ce minimum de soins et à ses qualités de construction et de matériaux, elle durera avec un fonctionnement aussi régulier et aussi sûr que le jour de sa mise en service.

Avant de commencer cette étude, notons deux dispositions intéressantes le confort du conducteur : le réglage de la selle et des repose-pieds.

La place du support de selle détermine la position des ressorts. Ceux-ci doivent être légèrement inclinés en avant, de manière à obtenir le plus grand confort possible. L'élévation de la selle est réglable au moyen des écrous à 6 pans à l'extrémité inférieure des tubes des ressorts de la selle. Quand ces écrous sont au plus bas possible dans les tubes des ressorts, la selle est dans la position la plus

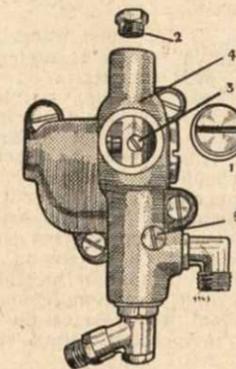
élevée. Pour abaisser la selle, remontez les écrous. Pour élever la selle, abaissez les écrous.

La manière la plus simple de régler l'élévation de la selle est d'enlever les écrous inférieurs et de sortir la selle des ressorts. Amenez les écrous supérieurs à la position désirée. Remettez la selle dans les ressorts et serrez les écrous inférieurs.

Les repose-pieds sont réglables de manière à satisfaire au confort du motocycliste. La pièce qui maintient le support des repose-pieds a un fût à 6 pans. Le trou du support des repose-pieds est de forme à permettre qu'on donne 12 positions différentes aux repose-pieds. Lorsque ce dernier sera dans la position convenable, mettez la rondelle et serrez l'écrou. La plupart des motocyclistes trouveront que la position la plus convenable est celle avec les supports des repose-pieds horizontaux.

Réglage de graissage automatique

Le graisseur mécanique « Indian » est actionné par un engrenage monté dans le carter de distribution. Il est chargé



Le graisseur automatique (se reporter au texte pour la signification des chiffres).

de répartir l'huile dans le moteur, la quantité distribuée étant proportionnée à la vitesse du moteur.

Le graisseur est entièrement mécanique et est réglé à l'usine de façon à fournir suffisamment d'huile pour les conditions d'utilisation ordinaires. En général, il ne réclame aucune attention spéciale et garantit une répartition rationnelle de l'huile pour au-

tant que le réservoir en contienne. Ce dernier doit être vérifié souvent de manière à contenir toujours une réserve suffisante.

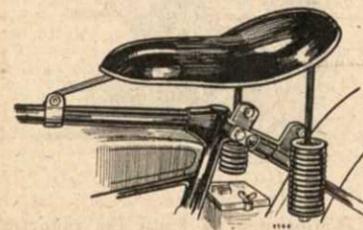
Si la nature du pays où la machine est utilisée rend nécessaire un réglage spécial, procéder comme suit : Enlever les capuchons 1 et 2, desserrer, sans l'enlever, la vis 3, puis tourner la vis 4 à droite pour augmenter l'alimentation en huile et à gauche pour la diminuer. Cette vis 4 ne doit pas être tournée de plus d'un quart de tour à la fois. Resserrer la vis 3 et replacer les capuchons 1 et 2. Si le réglage ne donne pas encore satisfaction, recommencer l'opération après que la machine aura roulé et que le niveau d'huile aura été vérifié.

Le graisseur mécanique ne fonctionne plus si le réservoir d'huile est vide. Dans ce cas, la pompe travaille à vide et il se forme une bulle d'air, empêchant l'arrivée de l'huile. Remplissez alors le réservoir, enlevez la petite vis 5 et faites tourner le moteur pendant quelques minutes jusqu'à ce que l'huile coule librement et régulièrement par ce trou. Puis replacez la vis 5 en ayant soin de la serrer à bloc.

Si le tuyau d'alimentation du réservoir à la pompe automatique est détaché, replacez-le et enlevez la vis 5 pour être sûr que l'huile coule normalement comme auparavant.

Une fumée continue sortant du tuyau d'échappement indique un excès d'huile au moteur. Lorsque vous vous en apercevez, réglez la pompe automatique en conséquence. Si le moteur ralentit, avec tendance à chauffer, et que vous remarquez une déperdition de puissance et de vitesse, c'est que l'alimentation en huile est insuffisante. D'autre part, un excès d'huile au moteur cause aussi une perte de puissance et de vitesse. Une petite goutte d'huile doit être fournie au moyen du tuyau d'alimentation de la pompe automatique au moteur à chaque coup du piston de la pompe. Dans certains cas, deux gouttes chaque trois coups suffiront, mais cela doit être déterminé par une personne d'expérience.

Le carter du moteur est muni de deux petits bouchons filetés sur le côté inférieur gauche. Le bouchon supérieur sert à vérifier le niveau de l'huile. Si vous le dévissez et que

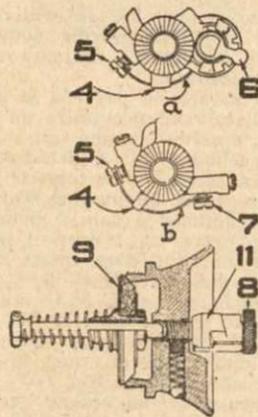


La selle de l'Indian Prince.

L'huile coule librement, c'est qu'il y en a trop. Laissez couler jusqu'à ce que le niveau soit à la hauteur de l'ouverture supérieure, puis revissez le bouchon fileté. Le bouchon inférieur est destiné à vider complètement le carter. Tous les 800 kilomètres environ, ce bouchon inférieur doit être enlevé pour vidanger la vieille huile. Ne pas oublier d'envoyer, après la vidange, de l'huile dans le moteur au moyen de la pompe à main.

Réglage du carburateur Indian-Schebler

Ce carburateur est du modèle dit à aiguille, le mélange étant réglé par un dispositif à came et à aiguille, assurant la quantité voulue d'essence à n'importe quelle vitesse. L'air nécessaire à la vaporisation des gaz pénètre dans le carburateur par dessous.



Coupe du carburateur Schebler. Dans le dessin de gauche, le croquis a montre l'ancien modèle de came et le croquis b le nouveau type.

Le carburateur est monté sur la machine et réglé à l'usine. Il importe donc l'étudier attentivement les instructions ci-dessous afin d'obtenir le plein rendement du moteur. Il arrive en effet que le réglage effectué à l'usine ne convienne pas aux conditions atmosphériques du pays habité par le motocycliste.

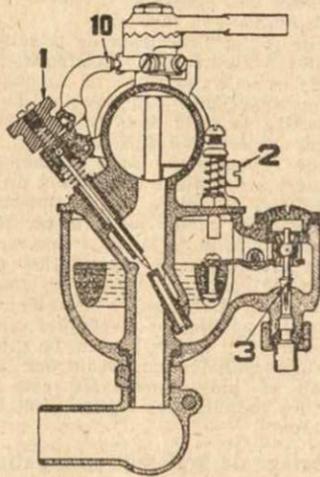
Mise en marche : Tirez le bouton 8 en le tournant jusqu'à ce que la tige de blocage vienne se placer à l'extrémité de la vis de réglage 11. Cela bloque la soupape à air 9, et fait que l'air passe par le tuyau à l'extrémité de la soupape en 1. Lorsque le moteur est parti, amenez le bouton à la position immédiatement inférieure. Lorsque le moteur est bien chaud, remettez le bouton à sa place. Par temps froid, il faut laisser ouvert ce dispositif de blocage longtemps avant de le replacer dans sa position normale pour la marche. L'emploi de ce dispositif ne change en rien le réglage de la soupape à air, et est seulement employé pour mettre en marche le moteur et pour le chauffer.

Réglage pour la marche moyenne : Mettez des gaz jusqu'à ce que le levier du pousoir 10 arrive à 4, ensuite ouvrez le bouton 1 environ trois tours.

Tournez ce bouton à droite jusqu'à ce que le moteur marche régulièrement.

Réglage pour le ralenti : Fermez les gaz et ouvrez la vis du ralenti 2 environ trois tours, puis tournez la vis de réglage de la came du ralenti 5 à gauche jusqu'à ce que le mélange soit assez pauvre pour que le moteur rate et toussse. Tournez-la alors droite jusqu'à ce que le moteur marche normalement.

Réglage pour la marche accélérée : Pour ce réglage tournez en dedans ou en dehors la vis de réglage 7. En la tournant en dedans on augmente l'alimentation en essence. En la tournant en dehors, on diminue l'alimentation. Cette vis

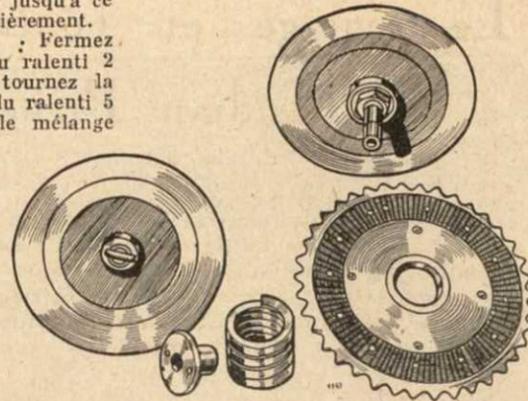


de réglage 7 doit être tournée en dehors jusqu'à ce que le moteur rate et toussse, puis tournez-la en dedans jusqu'à ce que le moteur marche normalement. Si le réglage pour la marche accélérée ne permet qu'une alimentation trop pauvre en essence, le moteur chauffera, quoiqu'il semble marcher normalement. On peut diminuer ce chauffage (lorsqu'il est causé par un mélange trop pauvre) en tournant légèrement en dedans la vis de réglage pour la marche accélérée 7. L'allumage doit être complètement retardé pendant les réglages du carburateur, la motocyclette étant sur son support.

Coulage et son remède : Le réservoir à essence et le tuyau d'alimentation doivent toujours être très propres, car la moindre saleté réduit le flux d'essence et empêche le bon fonctionnement du carburateur. Les corps étrangers contenus dans l'essence se logent très souvent sous le pointeau 3 (réglant l'arrivée de l'essence dans le carburateur), ce qui occasionne des fuites.

Réglage de l'embrayage

Il y a deux réglages différents pour l'embrayage : le réglage de la tension



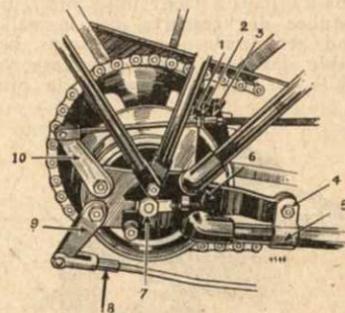
L'embrayage démonté.

de l'embrayage pour éviter le glissement causé par l'usure normale de l'embrayage, et le réglage de l'articulation de manœuvre pour assurer en tout temps le fonctionnement normal de l'embrayage. Celui-ci peut être affecté par la distension du câble de commande.

Réglage de la tension : On s'aperçoit facilement du « glissement » de l'embrayage lorsqu'il y a une augmentation de la vitesse du moteur sans l'augmentation correspondante de la vitesse de la motocyclette, lorsqu'on donne soudain les gaz.

Pour régler la tension : Le capuchon qui maintient dans sa position le ressort de l'embrayage est au centre du pignon du lanceur au pied, monté sur le garde-chaîne. Ce capuchon est pourvu de deux trous. Mettez-y deux clous (un dans chaque trou), ou deux poinçons, puis placez le manche de la clef à douille entre eux, et faites tourner le capuchon à droite pour augmenter la tension. Faites tourner par demi-tours, en vérifiant la tension chaque fois, jusqu'à ce que vous en soyez satisfait. Essayez la machine sur la route pour vous assurer que l'embrayage ne glisse pas. Voyez à ce qu'il n'y ait pas trop de tension, car cela rendrait plus difficile le fonctionnement du mécanisme de commande, et occasionnerait une marche dure à la motocyclette.

Au cas où vous enlèveriez le ressort de l'embrayage, prenez garde lorsque vous le remplacez de régler la tension en donnant plusieurs tours au capuchon avant d'essayer la machine sur la route. Réglez l'embrayage sitôt que



Les commandes de frein (se reporter au texte pour signification des chiffres.)

vous vous apercevrez qu'il glisse. Sans cela, les garnitures seront bientôt usées.

Réglage des freins

Le frein au pied du modèle « Indian Prince » est de construction très simple et d'action rapide et positive. Les garnitures elles-mêmes n'ont pas besoin d'aucun réglage. Si lorsque le frein est serré à fond on peut amener la pédale à une position horizontale, il faut régler l'articulation de manœuvre. Il y a une chape 8 à l'extrémité du levier de manœuvre 9. Enlevez la goupille et le goujon, desserrez le contre-écrou et tournez la chape à droite trois ou quatre tours. Essayez le réglage, puis remettez la goupille et resserrez le contre-écrou.

Lorsque la chape a été tournée à fond dans la tringle du frein, il n'y a pas plus de réglage à faire. En ce cas, la garniture du frein doit être changée. Bien que cette opération ne soit pas difficile, il vaut mieux la faire faire par un agent d'Indian ou par un mécanicien spécialiste, à moins que le motocycliste ne soit pas habile dans ce genre de travaux.

Pour régler le frein à main, desser-

rez le contre-écrou 2, puis tournez la chape 3 à droite pour diminuer la tension, ou à gauche pour l'augmenter. Ce réglage modifie la position du levier de manœuvre 10.

Réglage des chaînes

L'allongement des chaînes de transmission rend nécessaire leur réglage périodique. Bien que cet allongement soit léger, il faut le corriger souvent, car une chaîne qui n'est pas assez tendue occasionne une marche lente et irrégulière en roulant à grande vitesse, consume la puissance du moteur, use rapidement la chaîne et les pignons, et cause un grincement désagréable.

Pour vérifier la tension de la chaîne avant, passez la main derrière le garde-chaîne, sans l'enlever. Pour augmenter la tension, desserrez les écrous A sur la pièce au-dessus de la boîte de vitesse. Ceci permettra à la boîte de glisser en arrière, en amenant avec elle le pignon de l'arbre de renvoi. La tension est correcte si la chaîne se soulève 1 1/4 centimètres. Si la boîte de transmission se colle à l'émail, ou si elle reste attachée pour une raison quelconque, poussez les écrous en ar-

rière au moyen d'un tournevis placé dans les trous. Resserrez les écrous et vérifiez le réglage.

Régalez la tension de la chaîne arrière comme vous feriez pour une chaîne de bicyclette. Desserrez les écrous 7 de l'axe arrière, puis le goujon 4 de la griffe 5 du support de frein. Cette griffe doit glisser avec la roue arrière sur le tube de cadre. Serrez les vis de réglage 6, par tours égaux, de façon à maintenir la roue correctement alignée, jusqu'à ce que la tension de la chaîne soit la même que celle de la chaîne avant. Resserrez les écrous de l'axe, puis donnez encore un tour aux vis de réglage pour vous assurer qu'ils ne se desserrent pas. Assurez-vous que la roue n'est pas voilée dans la fourche. Après le réglage, resserrez le goujon de la griffe du support de frein.

Si vous avez un compteur de vitesse sur votre machine, il faudra en régler le pignon de transmission. Desserrez une des vis du chapeau du pignon et faites entrer celui-ci dans la prise normale. Faites tourner la roue arrière pour vous assurer que ce pignon n'est pas trop eu de prise, et qu'il est bien aligné. (A suivre.)

Pour trouver la cause

Nous extrayons d'une notice Indian ce tableau que nous publions in extenso car il contient de précieux renseignements dont la plupart sont applicables à n'importe quel moteur à 4 temps et aux machines munies du carburateur Schebler :

1. Le moteur ne part pas

- La provision d'essence épuisée. Le tuyau d'alimentation du carburateur rempli d'eau ou d'impuirétés.
- Le cylindre inondé à cause d'un amorçage trop grand. Ouvrir le robinet d'amorçage et faire sortir l'excédent des gaz en faisant tourner le moteur à plusieurs reprises au moyen du lanceur au pied. Fermer les gaz pendant l'opération.
- Le mélange trop pauvre. Ouvrir la soupape à aiguille environ 3 tours sur la plupart des carburateurs. Régler selon les instructions données à la page 17.
- L'huile gelée dans le moteur. Amorcer le cylindre et faire tourner le moteur plusieurs fois. Décompressez avant de faire partir le moteur.
- L'embrayage glisse et en conséquence le lanceur ne fait pas tourner le moteur assez vite. Serrez d'un ou plusieurs demi-tours le ressort de réglage de la tension de l'embrayage.
- Les vis platinees de la magnéto ne sont pas propres, ou sont creusées ou usées, ou elles sont réglées trop près l'une de l'autre, ou trop séparées.
- La compression très faible.

2. Le moteur s'arrête souvent après être parti

- Le tuyau d'alimentation d'essence bloqué. Le moteur peut partir après l'amorçage mais il n'est plus alimenté. Souffler avec force dans le réservoir à essence, en maintenant en bas la soupape à flotteur, ou bien détachez le tuyau d'alimentation pour le débloquer.

3. Le moteur s'arrête soudain

- Le réservoir à essence est vide. Le trou à air du bouchon de remplissage bouché, ou bien le tuyau d'alimentation d'essence, ou le carburateur, rempli d'eau ou bloqué.
- La bougie desserrée, ou sale, ou cassée, ou bien le câble détaché.
- L'huile du réservoir ou dans le moteur épuisée. Ne démarrez pas jusqu'à ce que le moteur tourne aisément. En cas contraire vous risquez d'abîmer le cylindre, le piston ou les coussinets. Injectez de l'huile et faites tourner le moteur lentement jusqu'à ce qu'il n'y ait plus risque de dommage. Faites examiner votre moteur par un agent d'Indian.

4. Le moteur cogne

- Vous mettez trop rapidement les gaz pour la marche accélérée, ou pendant une marche difficile, ou bien vous ne retardez pas l'allumage. Ouvrez les gaz plus lentement.
- Le mélange n'est pas bon. Probablement trop pauvre. Voyez à ce que la soupape à aiguille soit dans la position pour rouler à une vitesse de 25 à 50 kilomètres à l'heure. Puis corrigez la position fermée de la came du papillon. C'est un peu difficile d'obtenir le mélange correct. Il faut avoir patience et mettre le plus grand soin à l'opération. Le résultat sera une augmentation de la puissance du moteur, et que votre machine pourra monter des côtes difficiles sans que le moteur cogne.
- Trop de carbone. Se fait sentir seulement lors d'une accélération rapide, ou lors de la montée d'une côte au pourcentage élevé. On peut l'apercevoir seulement lorsque le moteur est chaud.
- Le moteur surchauffé à cause d'une alimentation d'huile trop pauvre, ou que l'huile employée est de qualité inférieure. Parfois c'est dû à ce qu'on a fait courir trop vite le moteur en deuxième ou en troisième vitesse.

- Les vis platinees de la magnéto réglées trop séparées en occasionnant ainsi trop tôt l'interruption.

5. Le moteur perd de la puissance

- Le moteur surchauffé à cause d'un dépôt de carbone ou par d'autres raisons indiquées dans le paragraphe sous « Surchauffage du moteur ».
- Mauvais réglage du carburateur. Mélange trop pauvre.
- Le levier de l'allumage n'avance pas complètement.
- Compression défectueuse.
- Trop d'huile dans le moteur. Vider jusqu'à atteindre le niveau convenable.

6. Surchauffage du moteur

- Huile de mauvaise qualité.
- Pas assez d'huile.
- Trop d'huile. Vider l'excédent. Un peu de fumée doit s'échapper de l'extrémité du tuyau arrière lorsqu'on ferme les gaz après l'accélération. Lorsque l'huilage est correct il n'y a pas d'échappement d'huile par les cache-poussières des soupapes.
- Dépôt de carbone trop grand.
- Les ressorts des soupapes affaiblis. Remplacez-les.
- Vous roulez avec l'allumage retardé.
- Carburateur mal réglé.
- L'embrayage glisse ou le frein frotte.
- Vous roulez votre moteur trop vite en deuxième ou troisième vitesse.
- Compression défectueuse.

7. Le moteur rate

- Réglage défectueux du carburateur. Le mélange trop riche.
- La magnéto défectueuse.
- La soupape d'échappement ne siège pas proprement ; elle est trop fermée.
- Les pointes des bougies ne sont pas bien réglées, ou il faut les nettoyer.
- Les ressorts des soupapes affaiblis ou cassés. Remplacez-les.
- Les tiges des soupapes sont collées (plus généralement celle de la soupape d'échappement) à cause de la mauvaise qualité de l'huile. Verser du pétrole sur la tige jusqu'à la décoller.

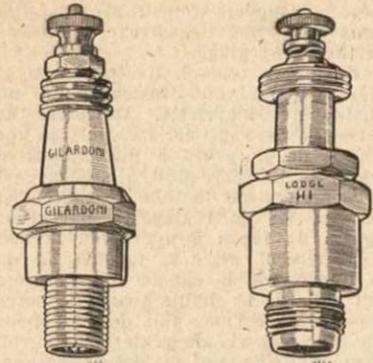
8. Difficulté à faire partir le moteur

- Trop d'huile, ou de l'huile trop lourde, dans le moteur.
- Trop d'amorçage dans le cylindre. Ouvrez le robinet et videz le moteur de l'excédent des gaz.
- Vous ne pressez pas le lanceur assez fermement. Pressez rapidement et fermement. Il faut parfois s'exercer pendant quelques jours avant de parvenir à presser le lanceur comme il faut.
- Mauvais réglage du carburateur. Généralement mélange trop pauvre.
- Les pointes des bougies sales ou trop séparées. Réglage correct, 1 mm.
- Les vis platinees de la magnéto creusées, ou sales, ou trop séparées.
- Le cuir et la tige de la soupape à air du carburateur trop usés. Remplacez-les.

9. Le moteur s'emballé sur le support

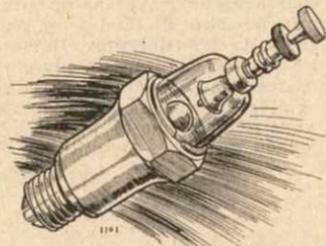
- Le papillon ne ferme pas.
- Le câble de commande du papillon n'est pas bien réglé ; ou bien il est sec. Versez de l'huile dans la garniture du câble.
- La tige du papillon est usée.

Les Bougies

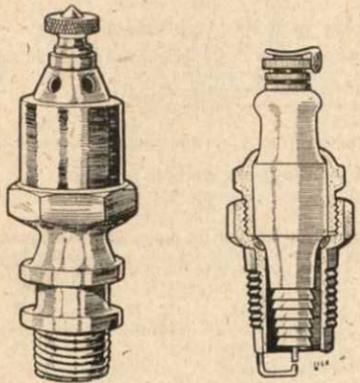


La bougie Gilardoni pour moteur surcomprimé.

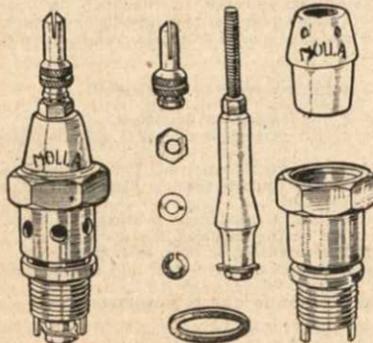
La Lodge pour moteurs poussés.



Un modèle Gilardoni à disrupteur visible.



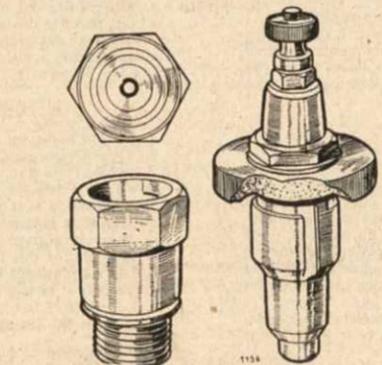
A gauche la bougie Rem-Jam et à droite Coupe de la bougie AC pour Ford. Remarquer les électrodes saillantes et la forme de l'isolant évitant les dépôts d'huile.



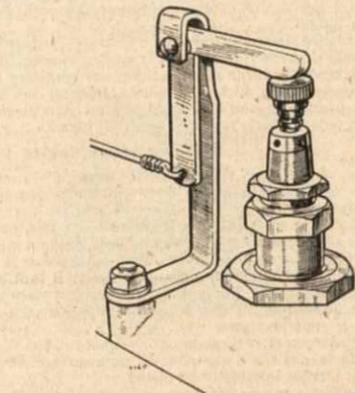
Les différentes parties de la bougie Molla.

Il faut se persuader que le moteur moderne à haut rendement ne s'accommode guère de bougies quelconques. Sans parler de l'inflammation prématurée des gaz qui avec certaines bougies se produit dès que l'on donne tant soit peu de gaz, il y a d'autres bougies qui s'encrassent. Si la bougie n'est pas trop encrassée, l'étincelle se produit encore, mais affaiblie, quand le moteur tourne à un régime normal. Le moteur est mou, rend mal. Au ralenti, on a des ratés. Quant à la mise en marche, elle devient très difficile, sinon impossible. C'est entre ces deux difficultés de l'auto-allumage et de l'encrassement que les fabricants de bougies ont à se débattre. De plus, il y a le difficile problème de l'isolant. Les bougies se trouvent portées à d'énormes températures. L'isolant surchauffé, soumis à un travail moléculaire intense, se fêle et le vieil isolant de porcelaine des bougies primitives ne durerait pas longtemps aujourd'hui sur le plus mou de nos moteurs. Le choix de l'isolant est plus difficile encore de ce fait que beaucoup de substances isolantes lorsqu'on les porte à une température élevée laissent passer le courant. On voit donc qu'une bonne bougie est difficile à établir et l'on peut s'étonner que les fabricants de bougies livrent d'aussi bons articles à un prix aussi raisonnable. Il ne faut donc pas croire que sur un moteur on puisse utiliser indifféremment n'importe quelle bougie. La bougie n'est pas un accessoire, mais un organe essentiel dont les qualités ont leur répercussion sur la marche du moteur. A l'instar des raffineurs d'huiles, les fabricants de bougies mettent en vente des types de bougies appropriés aux différents moteurs et souvent, ce qui est une excellente habitude, mentionnent

sur leurs boîtes les marques de moteurs et de voitures auxquelles conviennent les diverses bougies qu'ils fabriquent. La même bougie ne peut convenir à une Bugatti et à une Ford. C'est une vérité évidente, mais dont on ne se souvient pas toujours assez. Les deux écueils à éviter sont, nous l'avons vu, l'encrassement et l'incandescence des électrodes. Des électrodes minces ou mal refroidies sont portées à une température assez élevée pour brûler l'huile qui se dépose sur elles, mais par contre elles deviennent aisément incandescentes. La bougie idéale pour un moteur donné est celle dont les électrodes sont assez chaudes pour brûler les crasses et pas assez cependant pour être capables d'allumer les gaz indépendamment de l'étincelle électrique. Il y a donc une température optimale à laquelle il convient de maintenir les électrodes. Plus la compression sera élevée, plus l'explosion sera chaude, et plus il faudra refroidir la bougie. Au delà d'une certaine température cela devient singulièrement difficile. Si l'on avait un isolant qui fût à la fois mauvais conducteur de l'électricité et bon conducteur de la chaleur, cela irait tout seul, mais malheureusement nous n'avons pas à notre disposition un tel isolant. On remarquera que sur les bougies, l'isolant se trouve en retrait et qu'il y a autour de l'électrode centrale un espace libre. Cet espace est beaucoup plus grand sur les bougies destinées à des moteurs à faible compression que sur celles des moteurs à compression élevée. En effet dans cet espace circulent les gaz chauds qui échauffent les électrodes. Il y a donc intérêt dans un moteur où la

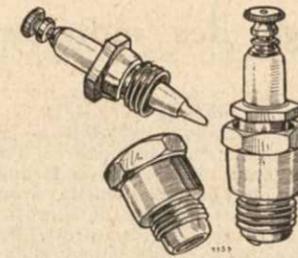


Une bougie moderne doit être démontable et facilement nettoyable



Dispositif permettant de nettoyer la bougie pendant la marche du moteur.

chaleur dégagée par l'explosion est relativement peu élevée, à laisser ces gaz circuler librement autour de l'électrode centrale pour en élever la température. Au contraire, dans un moteur dont la température de fonctionnement est très élevée, il faudra réduire cette circulation des gaz chauds en limitant l'espace libre. Souvent même, pour éviter l'échauffement exagéré de l'électrode centrale, l'isolant descend presque jusqu'à l'extrémité de cette électrode. L'électrode négative est beaucoup plus facile à refroidir, puisqu'elle est fixée sur le corps métallique de la bougie qui est bon conducteur de la chaleur. Il suffit de lui donner une section suffisante pour que la chaleur puisse circuler et être ainsi abandonnée au

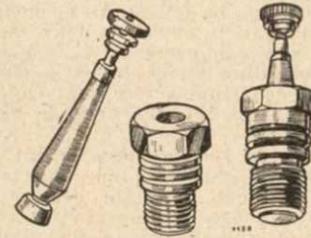


Un autre type de bougie démontable.

qu'une bougie à électrodes multiples s'encrasse moins, c'est, à notre avis, une illusion. La bougie ne fait nullement office de disjoncteur.

Sur un moteur qui chauffe, il ne faut pas que les électrodes dépassent beaucoup le culot de la bougie. C'est le contraire sur un moteur dont la température est peu élevée.

La question de l'écartement des électrodes est également très controversée. Nous avons remarqué que l'écartement devait être moindre avec un moteur à haute compression qu'avec un moteur à basse compression. L'explication de ce phénomène nous paraît être la suivante : c'est que plus les gaz sont comprimés et plus l'étincelle a de difficulté à fran-



La bougie Molla.

culot de la bougie.

Faut-il employer des bougies à électrode négative unique ou au contraire à électrodes multiples? C'est une question à débattre, peut-être parce qu'elle n'a pas l'importance qu'on lui prête. En réalité, l'étincelle jaillit entre les deux électrodes qui se trouvent le plus rapprochées, et pas entre les autres en sorte que pratiquement une bougie à électrodes multiples se comporte de la même manière qu'une bougie à deux électrodes. Il n'y a que lorsque une des électrodes se trouve rongée par l'étincelle et qu'ainsi l'écartement devient plus fort que celui des autres électrodes que l'étincelle se produit entre l'électrode centrale et un autre électrode négative. Quant à croire



La bougie Champion à robinet décompresseur.

chir l'intervalle entre les deux électrodes. Par conséquent, plus la compression est élevée et moins il faut écarter les pointes. Pour un moteur à haut rendement, ne dépassez donc pas un écartement d'un demi-millimètre. Pour un moteur de tourisme, vous pouvez porter sans inconvénient l'intervalle à 6 et même 7 dixièmes de millimètre.

Soyez donc avant tout persuadé que toutes les bougies ne conviennent pas indifféremment à tous les moteurs et que si vous prenez la peine de chercher la bougie qui convient le mieux au vôtre vous serez récompensé de votre peine non seulement par un meilleur rendement, mais encore par une marche plus économique et plus régulière.

Les établissements Charles Gerald s'agrandissent

Nous sommes heureux d'apprendre à nos lecteurs que la Société anonyme des Etablissements Charles Gerald vient de s'installer dans de vastes usines à Bagnolet.

Les motocyclettes Charles Gerald y seront fabriquées de toutes pièces : cadres, roues, moteurs, boîtes de vitesses, etc., etc.

Une nouvelle organisation modèle permet et présente d'intensifier la production et de présenter à la clientèle des machines d'un fini irréprochable. Le siège social restera toujours 74, rue du Commerce à Paris.

Nous croyons savoir que cette Société qui vient d'augmenter son capital va entreprendre un vaste programme la saison prochaine.

Par suite de ces importants agrandissements les Etablissements Charles Gerald peuvent, dès maintenant, livrer à lettre lue avec les plus grandes facilités de paiement.

Ajoutons que les machines Charles Gerald sont exposées à St-Martin Automobiles, 27, rue du Château-d'Eau, où l'on reçoit également les commandes.

TABLEAU des VITESSES en Kilomètres à l'heure

Le kilomètre en :		Le kilomètre en :		Le kilomètre en :	
2 m.	correspond à 30 km.	1 m. 03	correspond à 57 km. 100	43"	correspond à 83 km. 600
1 m. 50	— à 32 km. 700	1 m. 02	— à 58 km.	42"	— à 85 km. 600
1 m. 45	— à 34 km. 400	1 m. 01	— à 59 km.	41"	— à 87 km. 800
1 m. 40	— à 36 km.	1 m.	— à 60 km.	40"	— à 90 km.
1 m. 35	— à 38 km.	59"	— à 61 km.	39"	— à 92 km. 300
1 m. 30	— à 40 km.	58"	— à 62 km.	38"	— à 94 km. 600
1 m. 25	— à 42 km. 400	57"	— à 63 km. 100	37"	— à 97 km. 300
1 m. 20	— à 45 km.	56"	— à 64 km. 200	36"	— à 100 km.
1 m. 15	— à 48 km.	55"	— à 65 km. 400	35"	— à 102 km. 600
1 m. 14	— à 48 km. 600	54"	— à 66 km. 600	34"	— à 106 km.
1 m. 13	— à 49 km. 300	53"	— à 68 km.	33"	— à 109 km.
1 m. 12	— à 50 km.	52"	— à 69 km. 100	32"	— à 112 km. 400
1 m. 11	— à 50 km. 700	51"	— à 70 km. 500	31"	— à 116 km.
1 m. 10	— à 51 km. 400	50"	— à 72 km.	30"	— à 120 km.
1 m. 09	— à 52 km. 100	49"	— à 73 km. 400	29"	— à 124 km.
1 m. 08	— à 53 km.	48"	— à 75 km.	28"	— à 128 km. 500
1 m. 07	— à 53 km. 800	47"	— à 76 km. 600	27"	— à 133 km. 500
1 m. 06	— à 54 km. 500	46"	— à 78 km. 200	26"	— à 138 km. 500
1 m. 05	— à 55 km. 200	45"	— à 80 km.	25"	— à 144 km.
1 m. 04	— à 56 km. 200	44"	— à 81 km. 700		

De l'allumage des moteurs modernes

Lorsqu'on possède un moteur quel que peu poussé c'est de la bougie que proviennent la plupart des pannes, petites ou grosses qui, par leur répétition, jettent une ombre sur les plaisirs de l'automobile ou de la motocyclette : auto-allumage aux grands régimes, électrodes qui fondent, se détachent ou se déréglent, isolants qui sautent ou se fendent, etc... Les cas sont nombreux et s'il est vrai que la bougie est quelquefois accusée à tort, il faut reconnaître qu'elle est le plus souvent responsable des ennuis qu'éprouve celui qui a équipé son moteur avec la première offerte.

Nul n'ignore en effet que les moteurs actuels, dont la compression est de plus en plus forte et le régime de plus en plus élevé (de même que les moteurs à 2 temps en raison de la fréquence des explosions), soumettent les bougies à une rude épreuve et que celles-ci ont dû s'adapter aux besoins nouveaux. Les anciens modèles qui peuvent encore convenir pour certains moteurs lents et à faible compression doivent être écartés pour les moteurs surcomprimés et vouloir les essayer c'est se vouer à un échec certain qui peut même avoir les conséquences désastreuses pour la machine. Loin d'être considérée comme secondaire, la bougie doit être l'objet d'une grande attention et ce n'est pas faire preuve d'économie que d'acheter une bougie quelconque sous prétexte qu'elle n'est pas chère ou qu'elle est très répandue sur le marché. Le constructeur du moteur d'autre part, souvent très limité dans son prix de revient, n'a pas toujours pu adopter la meilleure bougie et c'est au client qu'incombe alors le soin de faire lui-même, par la suite, le choix de celle qui lui donnera le meilleur rendement.

Parmi toutes les marques qui s'offrent à lui, laquelle prendre ?

Disons tout de suite qu'il ne nous semble nullement nécessaire d'aller chercher dans la fabrication étrangère alors qu'on peut facilement trouver en France des articles de qualité au moins égale : l'aéronautique française n'a jamais fait appel qu'à la construction nationale et cela ne l'empêche pas d'être la première du monde !

Un des facteurs importants de la qualité d'une bougie est le soin apporté à sa fabrication ; des essais minutieux doivent de plus être faits avant la vente, tant au point de vue de l'allumage sous pression que de l'étanchéité. Cette condition d'étanchéité est d'ailleurs essentielle et ne peut être garantie lorsqu'une bougie a été démontée et remontée sans passer ensuite à la rampe de compression.

S'il est recommandable de ne pas démonter les bougies destinées à des moteurs poussés, il vaut cependant mieux les choisir avec montage par écrou dit « presse-étoupe », ce qui permet un serrage progressif de l'isolant et permet une réparation éventuelle. Le sertissage, possible pour les bougies bon marché, n'est pas à recommander pour les moteurs surcomprimés.

Il est bien évident que le culot doit présenter toutes les garanties de solidité et de fini nécessaires ; ce n'est d'ailleurs en général pas là le point faible.

Il n'en est pas de même en ce qui concerne l'isolant, partie des plus importantes : sans bon isolant, pas de bonne bougie... L'expérience a montré la supériorité des céramiques pour cet usage ; l'isolant céramique « Leda » n'a-t-il pas d'autre part été clas-

sé premier au concours organisé par le Service Technique de l'Aéronautique (S. T. Aé.) en concurrence avec les isolants mica ou autres ? Il n'est pas besoin de dire que les essais étaient des plus rigoureux et qu'aux épreuves purement scientifiques en étaient jointes d'autres d'utilisation pratique de longue durée sur moteurs d'aviation. Toutes les stéatites ou porcelaines ne résistent cependant pas aux fortes températures des moteurs à haut rendement thermique et on fera bien de s'en tenir à celles qui ont fait leurs preuves, l'aspect extérieur ne pouvant guère renseigner sur ce point. La fourniture de bougies pour l'aviation où les moteurs atteignent des compressions de 6,5 avec des puissances allant de 180 à 600 cv est un critérium sévère dont on fera bien de tenir compte dans la sélection.

La tige et les électrodes jouent également un rôle des plus importants, principalement au point de vue de l'auto-allumage et doivent être construites de telle façon qu'elles permettent un écoulement rapide de la chaleur vers l'extérieur. Les bougies diathermiques « Leda » n° 15 av. et n° 17 av. ont été particulièrement étudiées pour cet effet tant au point de vue du métal employé et de la forme adoptée que des détails de construction.

C'est de l'ensemble de ces détails dans chacune de ses parties, autant que des matériaux employés et que du soin au montage, que dépend la qualité d'une bougie répondant vraiment aux besoins des moteurs modernes.

Adresse : F. Ledanois, 157 bis, avenue Edouard-Vaillant, Billancourt (Seine).

Un nouveau circuit routier allemand

Le 12 juillet 1925 ont commencé les travaux de construction d'un circuit routier autour de la Nurburg, près d'Adenau (territoire rhénan occupé) qui, selon les prévisions, sera achevé dans un espace de dix mois. L'altitude du circuit, situé dans la région montagneuse du Haut-Eifel, à peu près au centre des quatre districts de Cologne, Aix-la-Chapelle, Coblenze et Trèves, varie entre 300 et 620 mètres au-dessus du niveau de la mer. Ces différences de niveau permettront d'obtenir des montées et des descentes allant jusqu'à 12 et 13 0/0. Des virages sont prévus en grand nombre et seront aménagés de façon à mettre à l'épreuve la plus sévère l'habileté des conducteurs. La largeur moyenne de la piste doit être de 10 mètres, sauf devant les tribunes où elle sera beaucoup plus grande. Le circuit sera absolument indépendant de toute autre route, chemin ou voie de communication. C'est ainsi qu'aux croisements, l'isolement sera assuré par des ponts ou des passages souterrains. Au cas où un chemin pu-

blic serait parallèle à la piste, il serait séparé par de hautes barrières. Le revêtement doit être tel qu'il ne puisse s'y former de poussière. Du basalte de la meilleure qualité se trouvant en abondance dans la région, il est question de s'en servir pour ce revêtement.

L'emplacement du départ et de l'arrivée doit être aménagé selon les données les plus modernes, en utilisant les ressources offertes par un terrain magnifiquement boisé. Des projecteurs électriques convenablement placés permettront l'utilisation de nuit de la piste.

Ce circuit routier dont la longueur est de 25 kilomètres, est de bout en bout une construction nouvelle et comme cela ressort de ce qui est déjà dit plus haut, en aucun endroit il n'empruntera de tronçons aux routes existantes. Le terrain sur lequel il doit passer a été fourni gratuitement soit par les particuliers, soit par les communes riveraines qui en sont propriétaires.

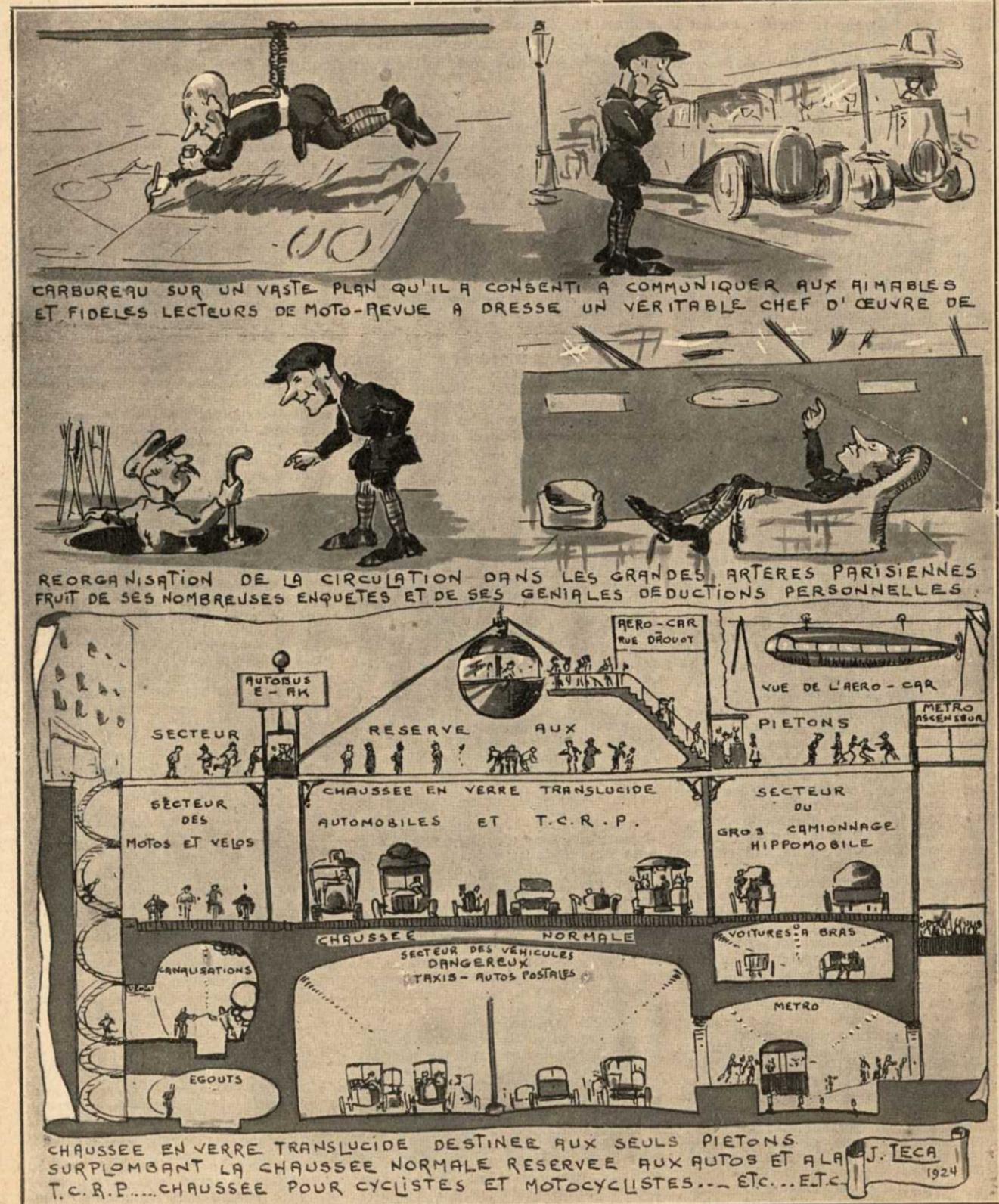
Les frais de construction sont évalués approximativement à 4 millions de marks (20.000.000 de francs).

A. R.

Sommaire du numéro 833 de la « Vie Automobile » du 10 Septembre 1925.

Charles Faroux, chevalier de la Légion d'honneur ; Henri Petit. — La dernière promotion de l'aéronautique française. — Ce qu'on écrit. — Les Voitures Diatto : L. Cazalis. — Si on voulait payer un peu plus cher : Henri Petit. — La suspension Emile Paulet à roues indépendantes : L. Cazalis. — A propos de la synthèse du pétrole : Marc Chauvierre. — A vous, docteur : Henri Petit. — Les pistons diathermes Alpac : M. d'About. — Le Cicaphone : M. d'About. — Un cas curieux de grippage : Henri Petit. — Commentaires et Opinions : E. de Saint-Rémy. — Causerie judiciaire : Jean Lhomer. — La Vie Automobile, 92, rue Bonaparte, Paris (VI). — Tél. : Fleurus 33-46. — Abonnements un an : France 42 fr., Etranger 52 fr. — Le numéro : 3 francs.

Le Problème de la Circulation



(Composition de Jean Leca.)

Les avantages de l'aluminium

Après le carter, ce fut le piston en aluminium, nous avons maintenant la bielle en aluminium. L'époque n'est peut-être pas bien distante où toutes les principales pièces d'un moteur seront usinées dans un alliage quelconque d'aluminium.

L'EMPLOI de plus en plus étendu de l'aluminium, ou plutôt des alliages d'aluminium, est une des caractéristiques de la construction moderne. Le carter en aluminium ou en aluminium date des premiers temps de l'industrie motocycliste et le De Dion Bouton, le grand précurseur de nos moteurs, traça comme pour beaucoup d'autres points la voie. C'est toujours le précurseur vers lequel il faut tourner ses regards. Mais si l'on considérait l'aluminium comme suffisamment résistant pour constituer en quelque sorte le bâti du moteur il fallut de longues années avant de se risquer à l'employer pour les organes essentiels du moteur. La seconde étape ce fut le piston en alliage d'aluminium. Il y a eu une période assez longue de mise au point. Les premiers pistons en aluminium donnèrent même des résultats assez décevants, et que de grippages de pistons fondus il y eut au début. Fort heureusement on persévéra, et par la création d'alliages dont le coefficient de dilatation est à peu de chose près celui de la fonte, on élimina jusqu'au dernier défaut des pistons en aluminium : le claquement à froid. Les alliages actuels indépendamment de leur légèreté et de leur bonne conductibilité thermique offrent une très bonne surface de frottement, et la durée des pistons en aluminium est au moins égale à celle des pistons en fonte. Dans ces conditions on peut dire que le piston en fonte disparaîtra et que le piston en aluminium le supplantera de façon complète à moins qu'il ne soit lui-même remplacé à son tour par le piston en magnésium. Une nouvelle étape vient d'être franchie : celles des bielles en alliage d'aluminium. Employée depuis plusieurs années sur la voiture américaine Franklyn, la bielle en duralumin vient d'être adoptée il y a quelques mois par Renault et plus récemment encore par Hotchkiss, deux marques qui n'adoptent une nouveauté que si elle en vaut la peine. Notons aussi que la bielle de la grosse deux temps monocylindrique Dunell est même sur le type tourisme en duralumin, et que c'est aussi le cas de quelques moteurs de course dans le Tourist Trophy. Il est donc infiniment probable que ce n'est là qu'un début et que la bielle en duralumin deviendra d'un emploi de plus en plus courant. Peut-être est-il à craindre que le public ne favorise pas cette tendance. Il y a encore des préjugés contre l'aluminium et il faudra quelque temps avant qu'ils se dissipent.

Beaucoup de personnes s'imaginent que l'aluminium ne peut être solide. Cela vient de ce qu'elles s'en font une idée d'après les objets en aluminium ou les batteries de cuisine. L'aluminium leur apparaît comme un métal mou et cassant. Cela est vrai de l'aluminium pur, mais non des alliages

d'aluminium. Actuellement on dispose d'une gamme d'alliages telle qu'ils présentent les qualités les plus diverses et répondent à tous les besoins. On pourrait construire une machine complètement en aluminium. Elle risquerait simplement, à cause du prix élevé de certains de ces alliages, d'être un peu chère.

Nous avons assez parlé des pistons en aluminium pour ne pas insister sur leurs avantages et en particulier sur celui de leur bonne conductibilité thermique. Mais peut-être le gain qui résulte de l'emploi de bielles en duralumin apparaît-il moins clairement.

On sera en effet tenté de supposer que l'aluminium étant moins résistant que l'acier, il faudra une bielle beaucoup plus épaisse, en sorte que le gain final ne sera pas grand-chose. Cela est vrai si l'on emploie de l'aluminium pur fondu et dont la résistance à la rupture est six fois moindre que celle de l'acier, mais non du duralumin dont la résistance est la moitié de celle de l'acier. Pour deux pièces d'égale résistance, le gain de poids dépasse 25 0/0.

Il ne faudrait pas croire qu'un tel gain de poids soit peu de chose. La bielle est soumise à des efforts extrêmement violents et en conséquence fléchit, fouette et vibre. Ces efforts sont proportionnels au poids de la bielle. Comme ils sont atténués par le poids réduit de la bielle en duralumin on peut diminuer encore un peu la section de celle-ci. Cette réduction de poids a également sa répercussion sur l'équilibrage et est particulièrement heureuse sur un monocylindre. Aussi peut-on espérer que la bielle en alliage d'aluminium prendra la place de celle en acier.

Cylindres et culasses en aluminium

Le poids c'est l'ennemi et on doit toujours s'efforcer de réaliser le maximum de résistance pour le minimum de poids. Si nous réalisons sur toutes les parties de la machine le gain de poids de 25 ou 30 0/0 dont nous parlions tout à l'heure, on gagnerait un nombre de kilos très important, telle machine qui pesait 150 kilos, n'en pèsera plus que 110 environ. Mais en ce qui concerne le cylindre et la culasse nous en retirons un autre profit. C'est que l'aluminium étant un bon conducteur de la chaleur, nous aurons une bonne circulation de la chaleur et une température presque égale en tous les points du cylindre. Nous n'aurons à craindre ni un échauffement exagéré ni la distorsion. La même remarque s'applique à la culasse. Malheureusement le frottement aluminium contre aluminium use assez rapidement le métal et il est nécessaire de chemiser le cylindre intérieurement. Et ce n'est pas un mince problème de s'assurer le contact parfait de la chemise et du cylindre. L'avantage c'est que la chemise peut être remplacée quand elle

présente des traces d'ovalisation. De cette manière, il n'est plus nécessaire de changer les pistons et une sérieuse économie est réalisée par rapport au procédé habituel du réalésage.

L'aluminium et le sidecar

On sait la difficulté qu'il y a pour beaucoup de cyclecars à faire le poids. Un emploi plus étendu de l'aluminium permettrait d'y parvenir plus aisément. Il n'y a aucune raison qui empêche d'employer les alliages d'aluminium pour certaines parties du châssis et même pour les essieux. On réduirait dans ce dernier cas le poids non suspendu et la suspension s'en trouverait améliorée. La carrosserie en aluminium permettrait, elle aussi, un gain de poids très notable. Malheureusement il y aurait l'inconvénient du prix. Le peu de différence de l'impôt des cyclecars et de celui des voitures et d'autre part la restriction concernant le nombre de places est cause qu'il n'y a plus grand intérêt à chercher un allègement qui se traduirait par un prix de vente plus élevé. La carrosserie en aluminium présente sur celle en tôle l'avantage de résonner beaucoup moins et aussi d'être plus facile à entretenir.

L'emploi de l'aluminium et de ses alliages pourrait donc être beaucoup plus répandu qu'il ne l'est encore. Il ne peut certes pas remplacer l'acier dans un certain nombre d'applications mais pour d'autres au contraire il lui est supérieur.

X. Z.

Le Grand Prix des voitures légères a été gagné par Gallop sur Frazer Nash

Le record du tour a été également établi par le vainqueur ; or celui-ci était équipé en pneumatiques Dunlop à tringles, sur jantes à base creuse.

Pour tous ceux qui connaissent le circuit de Boulogne, et les nombreuses difficultés qu'il présente, cette nouvelle victoire de Dunlop est une superbe démonstration, et nous pouvons dire à nouveau que le pneu à tringles est, sans conteste, le pneu qui donne le maximum de sécurité.

Après Paris-les-Pyrénées-Paris

On nous informe de Clermont-Ferrand, qu'il a été trouvé une sacoche qui a été perdue par un concurrent de Paris-les-Pyrénées-Paris ou par un suiveur.

Cette sacoche renferme un contenu d'une valeur appréciable ; le pendant est prié de se faire connaître à Moto-Revue qui transmettra l'adresse de l'aimable sportif qui l'a retrouvée.

N. D. L. R.

Cliquetis du Deux Temps

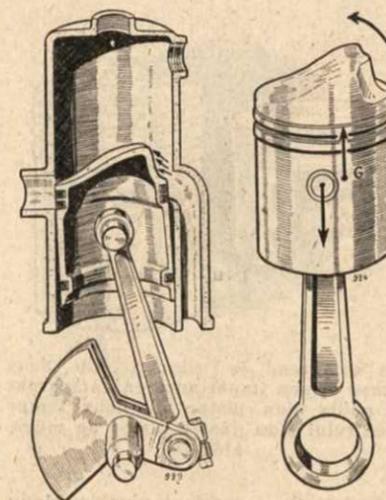
H.-P. Borestroke nous expose ici les éléments d'une nouvelle théorie suivant laquelle le cliquetis du Deux temps serait imputable au mauvais équilibrage du piston, ce dernier est difficile à équilibrer d'une manière parfaite, à cause du déflecteur qui n'est pas situé dans l'axe du piston. Un remède saute aux yeux, mais paraît être d'une réalisation assez délicate.



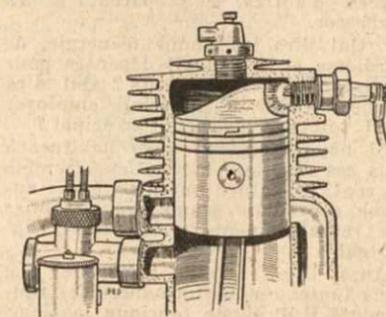
Pour éviter le raclage des segments on croissillonne la lumière.

Une des irrégularités de fonctionnement du deux temps qui ont le plus fait couler d'encre, et paru le plus rebelles à toute explication comme à tout remède, c'est le cliquetis qui avec certains moteurs se produit au delà d'un régime déterminé. Précisément, la difficulté vient de ce que tous les moteurs ne sont pas affligés de ce défaut, qui forme ressort pour l'oreille du conducteur que vraiment grave. On a bien vite trouvé l'origine du fonctionnement à quatre temps et on a sur les deux-temps récents atténué ce défaut, parce que le fonctionnement à quatre temps se produit sur n'importe quel deux-temps si la carburation ou le graissage sont mal réglés. Au contraire, le cliquetis est beaucoup plus mystérieux et on l'a attribué à des causes très diverses.

Pour les uns, ce sont les segments qui heurtent en passant les lumières. Dans ce cas, le segment qui forme ressort et presse sur les parois du cylindre déborde dès qu'il arrive à la solution de continuité représentée par les lumières. Il faudrait donc entretoiser les lumières. Mais on en a fait l'essai avec des cylindres modifiés à cet effet, et on n'a pas obtenu d'amélioration sensible. D'autres techniciens croyaient que le cliquetis était causé par le choc de l'écran déflecteur contre le fond du piston, quand ce dernier était recouvert de calamine. Mais on a beau gratter la calamine sur un moteur affecté de cliquetis, on n'obtient aucune amélioration sensible. On a également cherché une explication dans la mauvaise forme de la chambre d'explosion, mauvaise forme qui provient de la protubérance constituée par le déflecteur du piston. Mais il n'a pas été possible de le prouver d'une manière absolument certaine. Que l'explosion se produise dans des conditions moins favorables que dans la culasse



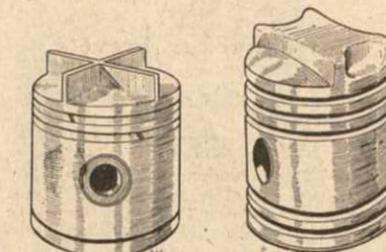
On a cru que le cliquetis du deux temps était imputable au choc des gaz frais sur le déflecteur appliquant le piston sur la face opposée, mais ce bruit étant plus notable en haut qu'en bas, il faut en imputer le déflecteur qui par sa masse (centré de gravité en G) tend à faire tourner le piston sur son axe quand la bielle est au point mort haut.



Une cause additive : le déflecteur partage en deux la chambre d'explosion.



Pour éviter le cliquetis, on peut disposer l'axe perpendiculairement à l'arête du déflecteur, ce qui répartit également les masses...



...Ou bien employer des pistons à déflecteurs symétriques dont voici deux exemples : Madoz et Potier-Lecorsier.

hémisphérique d'un quatre-temps, cela est certain, et l'explication n'est pas sans valeur. Si dans un moteur l'écran déflecteur très large passe à un faible intervalle des parois, il partage ainsi lorsque le piston est à son point mort haut la chambre de combustion en deux compartiments, en deux poches qui favorisent les détonations partielles du mélange. Et, effectivement, les détonations, à cause des brusques pressions imposées au piston, produisent une variété de cliquetis, mais un cliquetis assez différent du ferraillement du deux-temps.

Une autre explication, c'est que les gaz du carter, en entrant dans le cylindre, se jettent contre le déflecteur et ainsi imposent au piston une pression latérale. Mais il ne faut pas oublier qu'à cause de l'espace mort du carter, ces gaz n'ont qu'une pression assez faible. Aux régimes élevés, par suite du mauvais remplissage, cette pression est plus faible encore. Il ne semble donc pas qu'il faille voir là encore l'explication véritable du phénomène.

Une nouvelle théorie s'est constituée et paraît avoir plus de chances d'être exacte. En voici l'essentiel.

Piston et bielle.

Le piston du deux-temps est à cause de son écran plus lourd que le piston du quatre-temps. On ne peut réduire l'épaisseur des parois, sans quoi la chaleur circulerait mal, on aurait de grosses différences de température et de la distorsion. Il est même possible que certains angles du déflecteur se trouveraient portés au rouge et qu'on aurait du préallumage. Quant au piston en aluminium, on sait qu'il n'est pas sans inconvénient pour le deux-temps, à cause du jeu plus grand qu'il nécessite. Il est juste de dire que l'on a maintenant des pistons en alliages légers dont le coefficient de dilatation est à peu de chose près celui de la fonte. Il est certain que leur emploi constituerait une amélioration sensible du deux-temps, mais il y a une objection, sérieuse pour un moteur dont le prix de revient doit être peu élevé : c'est leur prix. Pour en revenir au piston de fonte du deux-temps, il est donc lourd, et d'autre part la masse métallique constituée par l'écran déflecteur ne se trouve pas en son centre ; le piston n'est donc pas équilibré par rapport à son axe.

C'est précisément de là que provient le cliquetis du deux-temps.

Le piston, quand il remonte au temps de compression, penche du côté du déflecteur. Mais en fin de course il bascule parce que son centre de gravité ne coïncide pas avec son axe, à cause du déflecteur qui ne se trouve pas en son milieu. Le piston tend en effet à continuer sa course et est pour ainsi dire retenu par la bielle. Comme il n'est pas équilibré, la masse du déflecteur tend à le faire basculer autour de son axe et le plaque violemment sur la paroi du cylindre opposée à l'écran (c'est ce que représente le croquis à la page précédente). Ce claquement se répétant à chaque tour donne naissance au bruit de ferraillement caractéristique.

Ce bruit semble provenir surtout de la partie supérieure du cylindre. Cela s'explique et est même une preuve à l'appui de cette thèse. La bielle d'un moteur à deux temps est aussi courte que possible, une bielle longue, en effet, conduirait à un carter de plus grand volume, et on augmenterait ainsi l'espace nuisible. Par contre, cette bielle courte cause des perturbations dans l'équilibrage. Les forces qui s'exercent sur le piston à la fin de sa course supérieure et à la fin de sa course inférieure ne sont plus égales et elles sont plus élevées à la fin de la première. Pour un deux temps de 70x70, avec un équipage alternatif de 700 gr. et une longueur de bielle de 127 mm., tournant à 2.500 tours-minute, on trouvera que la force d'inertie au point mort haut est de 238 kilos, alors qu'au point mort bas elle n'est que de 135 kilos.

Des récents succès de l'automobile et de l'aviation

Nous avons enregistré les nouveaux succès du triomphateur du Grand Prix de l'A.C.F. ; la maison Delage, dont les voitures réalisent à Montlhéry la plus grande vitesse atteinte jusqu'ici sur un autodrome et battent dans une autre épreuve, la course de côte du Mont Ventoux, un record vieux de 12 années.

Nous venons d'apprendre l'heureuse issue de la randonnée accomplie par M. et Mme Delingette qui, avec une 10 cv Renault à 6 roues, ont traversé sans aucun ravitaillement prévu l'Afrique du Nord au Sud, triomphant du désert, du marais, de la forêt et de la montagne en couvrant 23.000 kilomètres.

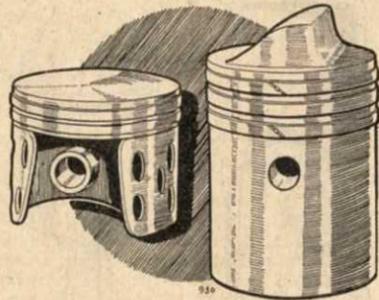
Nous apprenons encore la merveilleuse performance du capitaine Arrachard qui boucle le circuit des capitales avec son Potez 25 muni d'un moteur Lorraine 450 cv. couvrant près de 8.000 kilom. en 39 heures.

Et ce n'est pas tout ! La randonnée de 16.000 kilom. accomplie par MM. Haardt et Louis Audouin Dubreuil à travers le continent noir avec huit véhicules à chenilles Citroën munis de remorques. C'est Drouin et Landry qui sur Farman battent le record du monde de distance sans escale (50 heures de vol) parcourant 4.000 kilomètres.

Comment dès lors s'étonner que le claquement soit plus violent en haut qu'en bas de la course ?

Y a-t-il un remède ?

Le remède c'est d'équilibrer le piston. Il faudrait que le centre de gravité se trouvât sur une ligne verticale passant par l'axe du piston. Equilibrer



On comprend le cliquetis du deux temps et son importance en comparant le poids d'un piston de deux temps avec celui d'un quatre temps de même alésage.

le piston en le rendant plus lourd du côté opposé à l'écran n'est pas recommandable, puisque le piston alourdi rendrait l'équilibrage plus difficile. Diminuer l'épaisseur de la cloison du déflecteur aurait d'autres inconvénients.

Sans parler même de la fragilité, une paroi mince n'offre pas à la chaleur un passage suffisant, et la distorsion, déjà très sensible à cause de la forme de l'écran, se trouverait exagérée. Sous ce rapport, le piston en aluminium permettrait de se tirer plus aisément d'affaire, la quantité de métal qu'on aurait à ajouter pour équilibrer l'écran serait plus légère. Mais le piston en aluminium, à cause du jeu nécessaire, affecte les qualités du deux-temps aux régimes peu élevés. Pourtant il y a des alliages dont le coefficient de dilatation est voisin de celui de la fonte, mais leur prix est aussi plus élevé et c'est sans doute la cause de leur emploi limité.

Une autre solution a été proposée et qui consiste à déporter l'axe du piston de telle sorte qu'il se trouve sur la même ligne verticale que le centre de gravité. L'inconvénient c'est que cet axe doit être plus court et que la portée du pied de bielle se trouve réduite.

Peut-être serait-il plus simple de disposer l'écran perpendiculairement à l'axe ?

En tout cas, le ferraillement semble bien provenir d'un mauvais équilibrage du piston. Comme le nombre de deux-temps qui ferrailent diminue de jour en jour, il est probable que les constructeurs ont repéré cette cause et ont pris leurs dispositions en conséquence.

H. P. Boylston

- PEIGNÉ. — Appareil de sécurité contre le vol pour voitures automobiles.
BLAISEUR. — Châssis pour motocyclette-side-car.
TAMPIER. — Bouchon de réservoir à démontage rapide.
SOLLER. — Dispositif de commande automatique d'orientation de phares.
CHENNAULT. — Système de rétro-pédalage avec suppression du point mort et changement de vitesses.
SOCIÉTÉ ANONYME DES AUTOMOBILES ET CYCLES PEUGEOT. — Dispositif pour la fixation des pistons porte-pompe sur les cadres des bicyclettes et motocyclettes.
GUINARD. — Suspension avant pour cycles.
BARBIER ET RICHER. — Perfectionnements aux roues libres de vélocipèdes, motocyclettes, automobiles et tous dispositifs mécaniques.
MAZOVER. — Moyeu de bicyclettes à roulements annulaires réglables.
D'AUTEMARRE D'ERVILLÉ. — Petite bicyclette transformable.
BARBIER. — Transmission par commande semi-rigide et intérieure pour frein arrière de bicyclette.
BLANCHET ET COMTE. — Dispositif d'entraînement électrique d'un véhicule par moteur compound permettant le freinage par récupération.
BLANCHET ET COMTE. — Dispositif de pont-moteur avec moteur suspendu pour véhicule électrique.
BLANCHET ET COMTE. — Véhicule électrique.
GODEAU. — Dispositif de commande des freins des véhicules automobiles.
GARCIA. — Support de pompe formant verrou de sûreté, plus spécialement applicable aux pompes de bicyclettes, motocyclettes et similaires.

Liste communiquée par l'Office de Brevets d'Invention de M. H. Bonficher Fils, 37, boulevard Saint-Martin, à Paris (3^e).

Pistons de Deux Temps

par JEAN MELLIER

Le piston primitif. — Nouveaux écrans. L'écran et les hautes compressions.

Le piston primitif. — Nouveaux écrans. L'écran et les hautes compressions.

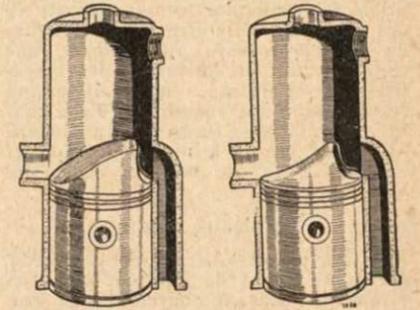
Les premiers deux temps furent employés comme moteurs marins et leur régime était très peu élevé et cela simplifiait beaucoup les affaires. En particulier la distribution, ce cauchemar des deux temps modernes à hauts régimes, était beaucoup plus aisée. Le mouvement des gaz se faisait lentement, posément, avec ordre comme une procession bien réglée, avec un minimum de remous. D'autre part, on n'était pas bien exigeant pour le rendement. Peu importait alors que sur le trajet des gaz il y eût des poches ou des coudes. Sur les quatre temps de cette époque, nous trouvons d'ailleurs quelque chose d'analogue. Les tuyauteries d'alimentation s'enroulaient, se contorsionnaient comme des serpents. Ce dont il faut tout d'abord se rendre compte pour s'expliquer l'évolution du piston de deux temps, c'est que la partie qui se trouve du côté du canal de transvasement est l'équivalent de la tubulure d'admission d'un moteur à quatre temps et que la partie tournée vers l'orifice d'échappement joue le rôle d'une tubulure d'échappement. Pour le deux temps, comme pour le quatre temps, il a fallu au fur et à mesure que les régimes s'élevaient et qu'on devait dans un temps déterminé faire rentrer dans le cylindre une quantité de gaz de plus en plus grande, offrir aux gaz un passage de plus en plus facile en augmentant les sections de passage et en éliminant les coudes qui freineraient les gaz et les poches qui produiraient des remous. Aujourd'hui, on en est à la suralimentation, au gavage du cylindre, puisque la quantité de la charge brûlée dans le cylindre agit directement sur la puissance produite. Il est même probable que si l'entraînement d'un aspirateur mécanique des gaz d'échappement n'absorbait pas plus de puissance qu'il en ferait gagner, nous verrions une pompe aspirante à l'échappement comme nous en voyons une refoulante à l'admission. Mais qu'il s'agisse d'un deux ou d'un

quatre temps, le problème de la distribution est analogue : offrir aux gaz le passage le plus facile possible et assurer aux courants gazeux la plus parfaite continuité.

Le piston primitif

L'écran déflecteur des premiers deux temps était constitué par une simple plaque verticale venue de fonte avec le piston. Représentons un tel piston au bas de sa course, au moment de la phase de distribution.

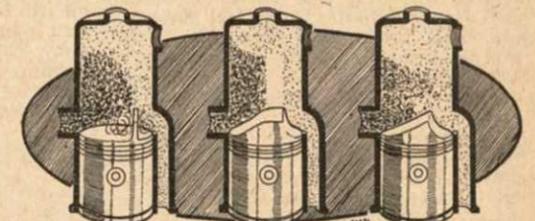
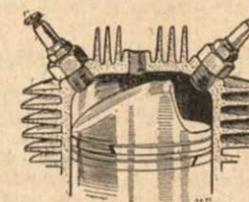
Suivons le mouvement des gaz. Les gaz frais transvasés du carter dans le cylindre. L'angle droit de l'écran constitue un véritable coude. Bien que la section de passage soit suffisante, ce n'est pas sans inconvénients. Il se produit en effet des tourbillons et les gaz ne sont pas comme il le faudrait envoyés d'un mouvement continu en une colonne régu-



A gauche, l'écran trop haut élargit le passage des gaz à l'admission ; par contre, l'autre face légèrement bombée est favorable au rendement. A droite, un écran théorique qui reproduit les sections de la tubulure d'admission et d'échappement.



Un piston à sommet plat.



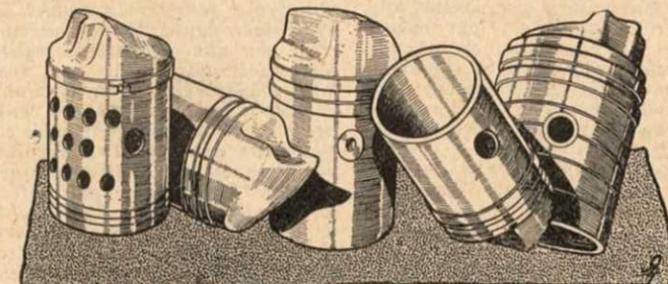
A gauche, l'écran primitif qui provoque des tourbillons ; au milieu, un écran muni d'une partie plate à son sommet évite le mélange des deux colonnes de gaz. A droite : un piston dont l'écran n'est pas assez haut occasionne le mélange des gaz.

Le double allumage est particulièrement recommandable sur les deux temps où l'écran partage la chambre d'explosion en deux parties.

lière vers le fond du cylindre. Pour l'échappement, cette vieille forme d'écran présentait d'autres défauts. Non seulement, elle n'acheminait

pas par un trajet aisé les gaz brûlés vers l'orifice d'échappement, mais encore ces gaz pouvaient séjourner dans la poche formée par l'écran et le fond du piston. Nous n'avons pas à insister sur les méfaits qui résultent de cette présence de gaz brûlés en un point du cylindre après le temps d'échappement.

Ce ne sont pas là les seuls méfaits de l'écran plat. Il divise la chambre de combustion, quand le piston est à son point mort haut, en deux compartiments, d'autant que pour obtenir un taux de compression assez élevé avec un écran assez haut pour remplir efficacement son rôle de déflecteur, il faut que l'écran touche presque le fond de la culasse. Notons que ce défaut, très sensible avec l'écran plat, existe, mais à un degré moindre, avec



Quelques pistons de deux temps.

les autres formes d'écrans, et que cela explique les bienfaits d'un double allumage avec les deux temps de ce type, alors que le bénéfice est insignifiant avec un quatre temps dont la chambre de combustion a été bien dessinée. Dans la pratique également, on a trouvé que ce type d'écran est porté à une très haute température et qu'à cause de la faible surface de sa base, il ne peut évacuer qu'une partie insuffisante de la chaleur emmagasinée. Son arête portée en rouge produit l'inflammation prématurée des gaz frais. D'autre part, à cause de sa température plus élevée que celle du reste du piston et des inégalités de dilatation, une distorsion très gênante est inévitable. Pour toutes ces raisons, l'écran plat a disparu des deux temps à marche rapide et en particulier des moteurs de motocyclette.

Nouveaux écrans

A ce type primitif, on n'a pas tardé, même au début de l'emploi du deux temps sur les motocyclettes, à employer des écrans qui assurent aux gaz une marche moins heurtée et qui par des courbes mieux étudiées les dirigent vers le fond du cylindre ou vers l'échappement. Sur les premières Levis, sur les premières Scott, nous trouvons au lieu de la cloison verticale et plate qui se dressait comme un mur, une sorte de bosse qui occupait toute la surface du piston. Mais la forme à donner à cette excroissance doit être soigneusement déterminée, sinon on risque d'obtenir des résultats inférieurs à ceux que donne l'écran plat.

Un type d'écran très satisfaisant sur les moteurs courants à régime moyen, c'est celui où l'écran du côté de l'échappement descend en une pente continue et égale. Du côté de l'orifice de transvasement, les lignes sont raccordées pour que le changement de direction des gaz se fasse de manière progressive. L'écran de ce côté ne doit pas être trop rapproché de la paroi du cylindre, pour que le passage des gaz ne se trouve pas rétréci. Il ne doit pas être trop loin non plus, sinon les gaz seraient lancés obliquement dans le cylindre et viendraient se mélanger aux gaz brûlés. Il est à craindre aussi qu'une partie des gaz ne s'enfuit par les côtés et ne contourne le déflecteur. Pour y remédier, on trouve des pistons où le déflecteur s'incurve sur les côtés pour empêcher cette fuite latérale des gaz.

Alors qu'il n'y a guère d'hésitation sur la forme à donner à l'écran déflecteur du côté du canal de transvasement, il n'en est pas de même du côté de l'échappement. On a constaté qu'avec un écran bombé l'évacuation des gaz brûlés se faisait mieux. Et pourtant on peut remarquer que l'écran bombé réduit à un endroit à la section de passage offerte aux gaz. Mais si cette réduction n'est que d'un ou deux millimètres et si la section de l'orifice d'échappement a été largement calculée, le mal n'est pas grand. Aux allures moyennes, on ne constatera pas une grande différence de rendement avec l'écran plat et incliné, mais par contre plus le régime s'éleva et plus le gain sera sensible.

On peut encore améliorer l'évacuation des gaz aux régimes élevés en modifiant la forme de l'écran une fois de plus. L'écran comportera tout d'abord une partie convexe, puis celle-ci s'infléchira en une partie concave qui se raccordera de manière impeccable avec la tubulure d'échappement. Les changements de direction seront dans ce cas aussi progressifs que possible.

Un autre type d'écran qu'on rencontre sur quelques moteurs est le suivant : si l'on examine une section de l'écran, on voit tout d'abord le côté escarpé tourné vers le canal de transvasement, puis une partie horizontale et plane, puis enfin une courbe descendant vers l'échappement. Avec ce type d'écran, on a presque fatalement un passage resserré pour les gaz d'échappement, mais par contre le plateau du centre, en séparant davantage les deux pentes de l'écran, ce qui constitue à tout prendre les tubulures d'adduction et d'échappement, évite le passage contigu des deux colonnes de gaz, l'une montante (celle des gaz transvasés), l'autre descendante (celle des gaz brûlés). Cela contribue à donner un mélange frais qui n'est pas contaminé ou qui l'est moins par les gaz brûlés et à éviter l'entraînement de gaz frais par les gaz brûlés. Malheureusement, l'influence du passage réduit donné aux gaz se fait sentir quand on atteint un régime élevé. De même que pour un quatre temps, il y a pour chaque régime un réglage optimum de la distribution, de même pour un deux temps il y a pour chaque régime non pas seulement une hauteur et des proportions correctes des orifices, mais encore une meilleure forme à donner à l'écran. On conçoit que dans ces conditions l'établissement d'un piston de deux temps soit particulièrement délicat et nécessite des essais prolongés et qu'un compromis satisfaisant pour tous les régimes n'est pas facile à réaliser.

L'écran et les hautes compressions

Avec les hautes compressions qu'on emploie aujourd'hui en course, l'écran vient tout près du fond de la culasse et la divise pour ainsi dire en deux chambres de combustion distinctes. Si la bougie est au-dessus d'une de ces deux chambres, l'explosion s'y produit. Mais les gaz contenus dans l'autre chambre, de l'autre côté du déflecteur, ne prennent feu que plus tard, lorsque le piston descendant, l'écran laisse communiquer les deux masses de gaz, celle qui brûle et celle qui n'est pas encore enflammée. Il y a donc pour cette dernière une explosion à retardement. Aussi trouve-t-on généralement que pour les deux temps de ce type, une amélioration du rendement résulte de l'emploi de deux bougies.

De plus, la température à laquelle se trouve portée l'arête de l'écran est énorme. L'aluminium fond, la fonte se corrode.

Cela est d'autant plus gênant que par suite du remplissage insuffisant qui résulte de l'espace mort du carter, on doit augmenter le taux volumétrique de compression. Comment

sortir de cette difficulté ? Si l'on veut conserver l'écran, nous ne voyons guère qu'une ressource, celle de la suralimentation, qui permet d'atteindre une compression réelle élevée avec un faible taux de compression volumétrique. Et encore ne peut-on pousser bien loin la suralimentation d'un deux temps, à cause de l'ouverture simultanée des orifices de transvasement et d'échappement. Tout au plus s'agit-il d'une suralimentation de correction destinée non à gaver le moteur, mais à assurer un remplissage normal.

Une solution plus radicale, c'est de supprimer purement et simplement l'écran, mais un remaniement profond du deux temps est alors inévitable et il faut renoncer en partie à son admirable simplicité. Il faut recourir soit aux deux cylindres accolés à chambre de combustion unique (Violet, Garelli, etc.) ou bien à une distribution par soupapes, ou bien aux deux pistons opposés. Le premier système a fait ses preuves. Les autres n'ont pas encore publiquement démontré leur valeur, mais ce ne doit pas être une raison pour les condamner.

J. Mellier

Dans notre dernier numéro nous avons donné quelques renseignements sur la future 4-cylindres 4-temps 600 cmc. Cleveland.

Ces renseignements n'ont certainement pas manqué de retenir l'attention de nos lecteurs toujours amateurs de belles et bonnes machines, mais nous craignons qu'une erreur matérielle ne vienne attirer une critique injustifiée.

En effet, nous avons indiqué : « Cylindres, soupapes et bielles sont en duralumin et interchangeables. »

Il y a une simple erreur matérielle, il faut lire : « Cylindres, poussoirs, soupapes et bielles en duralumin, sont interchangeables. »

Nos lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes.

Nous relevons dans la dernière promotion de l'Aéronautique la nomination au grade d'officier de la Légion d'honneur, de M. Boulade, président-fondateur de l'Aéro Club du Rhône, directeur général de la Société du Carburateur Zénith, depuis sa création.

Tous les Lyonnais se joindront à nous pour féliciter le nouvel officier. Pilote aéronaute, M. Boulade a su, en effet, par une activité incessante, donner dans notre ville aux sports de l'air une très grande extension. Lyon devint, grâce à lui, un des centres de navigation aérienne française ; il obtint cette année et l'an dernier, avec un plein succès d'ailleurs, que Lyon fût considéré comme point de départ du Grand Prix annuel des Sphériques de l'Aéro Club de France. Cette distinction honore à la fois notre ville, l'Aéro Club du Rhône et l'industrie automobile lyonnaise, qui, grâce à M. Boulade, a maintenant des filiales dans toutes les parties du monde.

Le Sport de la Quinzaine

La course de côte du Ferrier.

La course de côte du Ferrier, organisée par l'Auto Moto Club de Grasse, section du Moto Club de Nice, a eu lieu le 6 août. Résultats :

Catégorie vitesse :

Motos 175 cmc. — 1. Castello (Terrot), 2. Amour (Terrot), 3. Gallois (Terrot).

Motos 250 cmc. — 1. Perrino (Terrot), 2. Martinengo (Griffon), 3. Senestro (Vélocette).

Motos 350 cmc. — 1. Dawson (A.J.S.), 2. Agnero (F.N.), 3. Bertrand (B.S.A.), 4. Audoly (Terrot), 5. Nuvelone (Saroléa), 6. Jack (Terrot).

Motos 500 cmc. — 1. Oilter (Saroléa), meilleur temps de la journée (record).

Motos 750 cmc. — 1. Brocardi (Motosacoche).

Motos 1.000 cmc. — 1. Burle (Harley-Davidson).

Sidecars 350 cmc. — 1. Cuvelier (Terrot).

Sidecars 500 cmc. — 1. Dawson (Saroléa).

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Mangan (Amilcar).

Voitures 1.100 cmc. — 1. Signoret (Amilcar), 2. Duchemin (Octo), 3. Baillet (S.A.R.A.).

Catégorie tourisme :

Motos 175 cmc. — 1. Rospide (Rovin), 2. Seyes (Terrot), 3. Warner (Terrot), 4. Tanico (Monet et Goyon), 5. Stramba (Rovin).

Motos 250 cmc. — 1. Rospide (Motosacoche), 2. Allomand (Terrot).

Motos 350 cmc. — 1. Poignet (Terrot), 2. Duread (Terrot), 3. Unia (Indien), 4. Demourre (Terrot), 5. Giraud (Terrot), 6. Boy (Terrot), 7. Roger (Oréal).

Motos 500 cmc. — 1. de Ve ferden (Motosacoche), 2. Soredello (D.S.), 3. Fauro (Saroléa).

Motos 1.000 cmc. — 1. Serra (Harley-Davidson).

Cyclecars 500 cmc. — 1. Berton (Sima-Violet).

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Bompar Jean (Amilcar), 2. Mylho (Amilcar).

Voitures 1.100 cmc. — 1. Cauvin (Citroën).

Le Rallye-Ballon de Charlieu.

Le rallye-ballon, organisé par le M.C. de Charlieu, a eu lieu le 6 août. Le ballon, monté par M. Suire, de Paris, est tombé dans le Rhône, aux Ardillats, à 40 kil. de son point de départ. Voici les résultats :

Voitures. — 1. Grosse (Roanne) ; 2. Berry (Charlieu) ; 3. Sella, 4. Berthier ; 5. Roffet ; 6. Houdaille ; 7. Baudot ; 8. Gagnolet ; 9. Triol et, 10. Quatrain.

Motos et sidecars. — 1. Chastre (Roanne) ; 2. Baufigue (Charlieu) ; 3. Narboux ; 4. Alix.

Le Rallye de Bré.

Le rallye organisé le 30 août par l'A.C.B. a obtenu un bon succès. Il y eut 25 concurrents au départ et 20 à l'arrivée. Voici le classement :

Motos. — 1. Zani (B.S.A.), 1 h. 25 m. 20 s. ; 2. Schell (Monet-Goyon), 1 h.

37 m. ; 3. Jaiger (Monet-Goyon), en 1 h. 39 m. 40 s. ; 4. Galli (Terrot), 1 h. 41 m. ; 5. Paquin (Alcyon), 1 h. 44 m. 40 s. ; 6. Carta (Dollar), 1 h. 45 minutes ; 7. Drion (Motobécane), 1 h. 49 m. ; 8. Houillon (Alcyon), 1 h. 50 minutes ; 9. Clément (Monet-Goyon) ; 10. Hamèche (Christophe).

La Semaine Automobile de Comminges.

(du 31 août au 6 septembre.)

LE CLASSEMENT :

Motos 175 cmc. (205 kil. 548). — 1. Maigrot (Monet et Goyon), 3 h. 22 m. 56 s. 3/5 ; 2. Meynier (Monet et Goyon), 3 h. 33 m. 49 s. 3/5 ; 3. Combret (Alcyon), 3 h. 41 m. 58 s. 1/5 ; 4. Perrin (Monet et Goyon), 3 h. 57 m. 39 s. 4/5 ; 5. Petit (Peugeot).

Motos 250 cmc. (233 kil. 212). — 1. Renson (Monet et Goyon) (3 h. 59 m. 46 s. 4/5).

Motos 350 cmc. (276 kil. 640). — 1. Clermont (Terrot), 3 h. 55 m. 25 s. (moyenne 70 k. 504, meilleur temps toutes catégories motos et record du tour) ; 2. Lassaigue (Terrot), 4 h. 14 minutes 55 s. 3/5.

Motos 500 cmc. (331 kil. 968). — 1. Mangrane (Norton), 4 h. 42 m. 35 s. ; 2. Vache (B.S.A.), 4 h. 48 m. 16 s. 1/5 ; 3. Langlois (Gnome et Rhône), 4 h. 54 m. 31 s. 2/5.

Les autres concurrents ont abandonné pour des causes diverses.

Voiturette

Catégorie 750 cmc. — 1. Aubignac (5 cv Peugeot) ; les 276 kil. 640 en 4 h. 38 m. 29 s. 2/5.

Catégorie 1.100 cmc. — 1. Ivanowsky (B.N.C.) ; les 331 kil. 968 en 3 h. 56 m. 48 s. ; 2. Lormand (Sénéchal), 3 h. 58 m. 34 s. ; 3. Soulet (Amilcar), 4 h. 3 m. 6 s. ; 4. Della Gu'stine (Amilcar), 4 h. 52 m. 33 s. 3/10.

Le 1^{er} Grand Prix de la F.I.C.M.

Le 1^{er} Grand Prix de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes a été disputé le 13 septembre, sur l'autodrome de Monza.

Le départ des 175 et 250 cmc. fut donné à 9 h. 31.

Les 350 et 500 cmc. dans l'après-midi.

LES CLASSEMENTS

Catégorie 500 cmc. — 1. Revelli (G.R.), couvrant les 400 kil. en 3 h. 32 m. 40 s. (moyenne : 112 kil. 849 m.) ; 2. Ghersi (Guzzi), en 3 h. 34 m. 14 s. ; 3. Saetti (Norton), en 3 h. 50 m. 47 s. 3/5.

Catégorie 350 cmc. — 1. Nuvolari (Bianchi), couvrant les 300 kil. en 2 h. 25 m. 11 s. 3/5 (moyenne : 123 kilomètres 981) ; 2. Maffei (Bianchi), en 2 h. 36 m. 42 s. ; 3. Self (Bianchi), en 2 h. 37 m. 18 s. 4/5 ; 4. Varzi (Sunbeam), en 2 h. 39 m. 55 s.

Catégorie 250 cmc. — 1. Porter (New Gerrard), couvrant les 200 kil. en 1 h. 46 m. 27 s. 1/5 (moyenne : 112 kil. 725) ; 2. Ruggeri (Garanzini), 1 h. 52 m. 45 s. ; 3. Maffei (Maffei), 1 h. 53 m. 37 s. ; 4. Nino Bianchi (Ariel), 1 h. 57 m. 39 s. 2/5 ; 5. Willem (Condor), 2 h. 1 m. 48 s. 3/5 ;

6. Piana (Moto-Piana), 2 h. 4 m. 50 s. ; 7. Bottoni (Garanzini), 2 h. 7 m. 58 s. ; 8. Thewis (Rokonowa), 2 h. 8 m. 24 s. ; 9. Rava (Galloni), 2 h. 9 m. 37 s. ; 10. Opezzi (Galloni), 2 h. 16 m. 20 s.

Catégorie 175 cmc. — 1. Vaga (Maffei), couvrant les 200 kil. du parcours en 2 h. 13 m. 1 s. 3/5 (moyenne : 90 kil. 207) ; 2. Cavedagni (G.D.), 2 h. 13 m. 16 s. ; 3. Zaraglia (Harlette), 2 h. 16 m. 23 s. ; 4. Baschieri (G.D.), 2 h. 17 m. 56 s. ; 5. Moretti (Orione), 2 h. 19 m. 0 s. 1/5 ; 6. Saini (Orione), 2 h. 25 m. 45 s. ; 7. Ghezzi (Miller), 2 h. 28 m. 50 s. ; 8. Gallini (Puck), 2 h. 32 m. 42 s. ; 9. Landi (Train), 2 h. 40 m. 8 s. ; 10. Brésil (Puck), 2 h. 42 m. 35 s.

Le circuit de Champagne

Le Circuit de Champagne, organisé par le Moto Club de la Marne de l'A.C. Ardennais, le 10 septembre, s'est disputé avec un plein succès. Il y eut 32 partants et 27 arrivants, dont 22 non pénalisés. Résultats :

Motos 175 cmc. (270 kil.). — 1. ex-æquo Raguet, Herbé, Michel, Hedouin, Camus (tous du M.C.M.), sans pénalisation ; 6. Darsonval, 10 points ; 7. Jamin, 13 points.

Motos 250 cmc. (382 kil.). — 1. Doyen (M.C.M.), sans pénalisation.

Motos 350 cmc. (382 kil.). — 1. ex-æquo R. Nenneson, Goïot Gaucher, Caron Martinet (tous du M.C.M.), sans pénalisation.

Motos 500 cmc. (382 kil.). — 1. Meyer (M.C.M.), sans pénalisation.

Voitures 1.100 cmc. (382 kil.). — 1. ex-æquo Roche (Amilcar), A. Vilain (Amilcar), Saucourt (Amilcar), Gojon (B.N.C.), Hermann (Citroën), R. Vilain (Salmson), Billot (A.T.), Pichon (Sénéchal), sans pénalisation.

Course du Moto Club d'Auvergne.

Le nouveau club clermontois, le M.C. d'Auvergne, avait profité de l'organisation de la course de côte de La Baraque pour faire disputer sa première course amicale, réservée exclusivement à ses membres.

Résultats :

175 cmc. — 1. Baudet ; 2. Bourdel ; 3. Perrier ; 4. Pinot ; 5. Baudot ; 6. Dupont ; 7. Defaye.

250 cmc. — 1. Ligour.

350 cmc. — 1. Monsour ; 2. Dabonneville ; 3. Lavialle.

500 cmc. — 1. D'Argens ; 2. Saby.

1.000 cmc. — 1. Rozier ; 2. Astier ; 3. Bauge ; 4. Guillaumont.

1.200 cmc. — 1. Brosson.

Le Rallye de Calais.

Malgré le mauvais temps le rallye motocycliste organisé par la Section Calaisienne du M.C.N.F. sur le parcours Calais-Saint-Omer-Boulogne-sur-Mer-Calais, soit 240 kilomètres, a obtenu son succès, 25 concurrents ont pris part à cette épreuve qui a fourni les résultats suivants :

Coupe du Phare de Calais : 1. Mac Coll Donald (Scott).

Epreuve de vitesse au Cran d'Escalles (Coupe de la Brasserie Royale), meilleur temps motos toutes catégories : Smith (Norton), 1 m. 15 s.

Prix Marius Heymann, sidecars : Collet (Harley-Davidson), 1 m. 29 s.
 Prix Robert Hénon, cyclecars et voiturettes : Robert Morieux (Salmson), 1 m. 18 s.

RÉSULTATS :

Motos 175 cmc. : 1. Guerlain (Monet-Goyon), 1 m. 35 s. ; 2. Atterborough (Monet-Goyon), 1 m. 44 s.

Motos 250 cmc. : 1. Lebanc (Motosacoche), 1 m. 43 s.

Motos 350 cmc. : 1. Renaux (Raleigh), 1 m. 27 s. ; 2. Daras (Douglas), 1 m. 26 s.

Motos 500 cmc. : 1. Mac Coll Donald (Scott), 1 m. 16 s. ; 2. Bultau (Gnome et Rhône), 1 m. 24 s. ; 3. Denis (A.B.C.), 1 m. 32 s. ; 4. Duquenoy (Triumph), 1 m. 35 s.

Motos 750 cmc. : 1. Smith (Norton).

Sidecars 600 cmc. : 1. Tophan (Sarmol), 1 m. 21 s.

Sidecars 1.000 cmc. : 1. Collet (Harley-Davidson).

Cyclecars 1.100 cmc. : 1. Legros (Amilcar), 1 m. 26 s.

Voiturettes 1.100 cmc. : 1. Morieux (Salmson) ; 2. Dewailly (Amilcar), 1 m. 23 s. ; 3. Villa'n (Amilcar), 1 m. 32 s.

Une réception réunissant les concurrents, les organisateurs et la Commission municipale des fêtes de Calais.

Epreuves à venir

Grands Prix de France du M.C.F. (Autodrome de Linas-Montlhéry : 4 octobre).

Les Grands Prix du M.C.F. peuvent revendiquer à juste titre une ancienneté que bien peu de grandes épreuves sportives possèdent. C'est, en effet, en 1904, une année après la création du Moto-Cycle Club de France qu'ils eurent lieu pour la première fois. A cette époque les Grands Prix du M.C.F. furent disputés sur le circuit de Dourdan et le lot des concurrents mettait en présence des représentants du Danemark, de l'Autriche, de l'Allemagne et de la France. Pas encore de concurrents anglais, cela devait changer brillamment plus tard.

En 1905, seconde édition avec les mêmes concurrents. A cette époque les représentants du M.C.F. étaient Cissac, Guipponne, Bac, Dominique Lamberjack, Champoiseau, Demeester, Lanfranchi, Anzani, René Thomas...

Les Grands Prix disparaissent par la suite du calendrier sportif. On les retrouve sous leur titre et forme actuels en 1912 et 1913, où ils se disputèrent sur le classique circuit de Fontainebleau.

La guerre interrompit la carrière

des Grands Prix de France qui ne reprirent leur classique évolution qu'en 1919 sur le circuit de l'Eure.

Depuis, presque chaque année, ils furent changés de lieu en 1920 : Fontainebleau ; en 1921 : Provins ; en 1922 et 23 : Montargis.

L'an dernier ils servirent de meeting inaugural à l'Autodrome de Linas-Montlhéry sur lequel ils vont être à nouveau offerts au public parisien.

En 1924 ils eurent lieu sur la piste de vitesse. Cette année le circuit routier permanent a été adopté. D'ores et déjà ils s'annoncent comme un gros succès.

Paris-Nice (les Six Jours d'Europe).

M. Verdy vient de terminer son voyage d'étude pour le nouveau Paris-Nice 1926.

Cette épreuve, dont le départ aura lieu à Paris et l'arrivée à Nice, comportera six étapes de 400 km. environ : Paris-Bruxelles-Liège ; Liège-Luxembourg-Metz-Nancy-Strasbourg ; Strasbourg-Besançon-Genève ; Genève-Lyon-Saint-Etienne-Grenoble ; Grenoble-Turin-Milan, et Milan-Gènes-Monte-Carlo-Nice.

Voilà, en effet, un programme des plus vastes et nous souhaitons cordialement la pleine réussite de cette épreuve.

Krebs et Dumoulin sont de retour de leur randonnée Paris-Moscou

Notre collaborateur Maurice Krebs avec ses camarades Dumoulin et Sexé ont fait Paris-Moscou à titre de voyage de vacances et ont participé là-bas à l'épreuve organisée par le gouvernement soviétique.

Voici du reste ce que Krebs a bien voulu nous dire sur sa randonnée, en attendant la préparation d'un article plus détaillé qu'il va composer pendant quelques jours de repos qu'il va prendre à partir d'aujourd'hui.

« Randonnée touristique », telle est bien l'expression qui convient à notre voyage de Paris à Moscou. Routes parfois très bonnes (France et Allemagne), souvent mauvaises (Pologne et Russie), mais enfin toujours des routes, grâce auxquelles un déplacement, tout en ayant une allure nettement sportive, est à la portée de tous les voyageurs automobilistes armés d'une bonne dose de débrouillardise et surtout... d'un solide engin.

Le seul incident de cette randonnée eut lieu à la frontière polono-russe, jamais encore ouverte au trafic routier, barrée, armée de barbelés, où vingt-quatre heures de stationnement (pour ne pas dire de détention), marquèrent notre sortie de Pologne.

Devons-nous dire que, mal informés, nous eûmes, dès notre entrée sur le territoire russe, la plus grosse impression de surprise de notre existence. Ordre intérieur apparemment parfait. Conditions d'existence au moins normales, et surtout, à l'égard des étrangers et des sportifs que nous étions, une affabilité, un besoin de dévouement, une chaleur dont rien ne peut donner l'idée.

Aussi pouvons-nous promettre à tous

les sportifs : automobilistes, coureurs cyclistes, athlètes qui suivront notre exemple, une des plus belles réceptions de leur carrière.

Après deux semaines d'attente à Moscou, dures à notre impatience, mais rendues moins pénibles par les attentions amicales des motocyclistes russes, nous primes le départ de l'épreuve Moscou-Kharkov et retour (1.500 kilomètres).

Cette épreuve, organisée en vue de gros achats par le gouvernement soviétique, devait avoir lieu dès le début d'août. Seul le retard d'un bateau, porteur de la plupart des voitures, fit reculer le départ.

Participation nombreuse. Près de trois cents véhicules, dont les Talbot, l'une superbement pilotée par Moriceau ; Hotchkiss, Citroën, Sizaire (qui eut de menus déboires, mais rattrapa remarquablement la colonne), Suère, des Saurer et des Ariès gros 5 tonnes.

Organisation effarante : plantons signaleurs devant chaque virage, chaque caniveau, la troupe, en quantité pour retenir la foule dans la traversée des villes. Pares fermés d'un ordre surprenant. Ravitaillement d'essence et d'huile gratuits. Et chaque soir, cantonnement prévu individuellement, banquets par trop fréquents, fleurs, discours et cinémas.

Pour nous, motocyclistes, l'épreuve s'est terminée avec une nette supériorité de la motocyclette moyenne sur la grosse cylindrée, par un écrasement de la construction allemande et une défaite de l'industrie américaine.

Sur 36 concurrents, 18 seulement terminèrent, dont nous trois, sans aucune avarie, les autres arrivants présentant

des machines en fort piteux état, tandis que les manquants gisaient, au bord des routes, leurs cadres ouverts, leurs quatre cylindres éventrés, leurs sidecars défoncés au bord des fossés.

Il est vrai que les routes étaient dures, dures...

Durant notre séjour d'un mois, nous avons eu le loisir de remarquer que tous les sports sont très en honneur en U. S. S. S., ou en C. C. C. P., si vous préférez. Il existe des motodromes à Moscou, Leningrad, Toula. Des pistes cyclistes (pas fameuses) un peu partout. On canote sur la Moskova, on court à pied chaque dimanche, et 15 minutes après avoir quitté la Pologne, notre pompe s'employait déjà à gonfler un ballon rond.

Beaucoup de voitures en circulation dans Moscou. Certes, nombre de vieux tarares, mais déjà de nombreuses voitures neuves, américaines évidemment. Quelques Renault. Une belle organisation d'autobus, des Leyland anglais, promenant les « camarades » sur des pneus ballons Cord Dunlop, s'il vous plaît.

Un marché offrant de grandes possibilités commerciales aux gens entrepreneurs. Curieusement régi par un gouvernement qui ordonne, lui-même, les achats et les ventes, les prix, les quantités.

Ajoutons que la vie est matériellement acceptable. Les choses les plus nécessaires : le pain, le thé, la viande, sont à bon marché. Si le logement et le luxe sont coûteux, cela n'empêche point les conditions ordinaires de vie d'être normales. Telle fut notre impression de sportifs indifférents à toute politique. — M. KREBS.



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

Vérificateur d'allumage improvisé.

Pour vérifier le bon fonctionnement d'une bougie ou, sur un polycylindre, déceler celle qui ne donne pas, il est commode d'employer un porte-plume



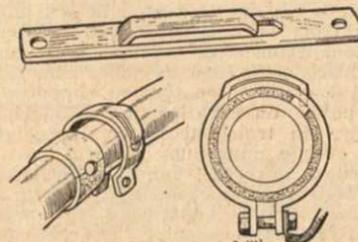
réservoir dont le corps en ébonite, évitera toute commotion. Il suffit de retourner l'agrafe de fixation, la boucle de celle-ci sera appliquée contre l'électrode central et l'étincelle devra jaillir entre la bague et le culot de la bougie.

On remarquera que la longueur de la bague-agrafe correspond, en effet, sensiblement à la distance de l'attache-fil aux écrous formant le culot de la bougie d'allumage.

La plus simple des interruptions.

Le petit appareil qui vous permettra d'interrompre l'allumage en mettant la bougie à la masse, peut être fabriqué en quelques minutes par le plus inexpérimenté des motocyclistes. On garnira la base du guidon, près de la poignée, d'une rondelle de fibre percée d'un trou à un endroit quelconque.

On découpera ensuite une languette



de métal percée d'un trou à chaque extrémité; en son milieu, deux fentes parallèles permettront de créer une seconde languette dont l'extrémité sera recourbée en forme de léger crochet.

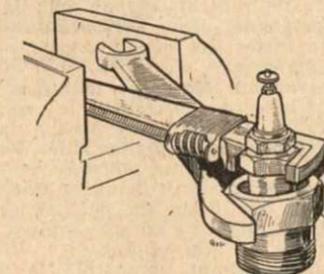
Un écrou et un boulon serviront à serrer fortement ce collier autour de

la rondelle de fibre de manière que l'extrémité du crochet soit en regard du trou.

Pour interrompre le courant, une simple pression du pouce établira le contact entre l'extrémité de la languette et le tube du guidon.

Irrésistible.

Il arrive parfois qu'une bougie soit fortement coincée et que pour la retirer on craint soit de dévisser le bouchon, soit que le pas de vis cède brusquement et que les doigts aillent porter sur le bloc de cylindres, contact douloureux et parfois chaud. Un excel-



lent moyen d'opérer en « douceur » consiste à placer deux clés de la manière indiquée par le croquis, c'est-à-dire faisant un angle d'une trentaine de degrés. On placera les extrémités entre les mâchoires d'un étau à main. Quelques tours de levier suffiront pour débloquer les pas de vis.

Pour l'entretien des carrosseries.

Un bon motocycliste ou cyclocariste doit être soucieux de la propreté des carrosseries, comme de l'entretien de son moteur.

Rien de plus agréable, en effet, qu'une carrosserie bien luisante reflétant le paysage environnant.

Un de nos lecteurs, M. Gonsolin, nous communique la recette suivante :

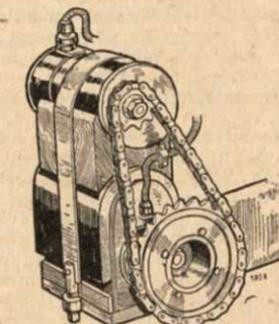
Laver la carrosserie, la sécher et passer un chiffon de laine imbibé du mélange suivant :

- 1/4 essence de térébenthine;
- 1/4 huile de lin;
- 1/4 vernis Copal;
- 1/4 pétrole.

A l'aide de ce mélange, les taches d'huile disparaîtront et la peinture prendra un aspect neuf, sans que le vernis soit détérioré.

Pour placer une dynamo.

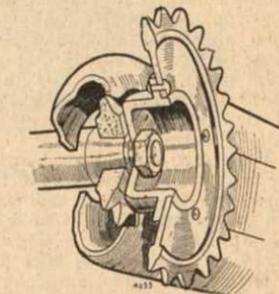
La plupart des machines peuvent être munies d'une dynamo d'éclairage avec une facilité extraordinaire. On remarquera, en effet, que dans les



trois-quarts des cas, un grand espace libre existe au-dessus de la magnéto ; on en profitera pour y placer la dynamo, en intercalant une cale de bois évidée. La fixation se fera par une lame d'acier analogue à celles qui servent à fixer les magnétos d'automobiles.

L'entraînement s'effectuera par une chaîne et deux pignons, l'un de 17 dents et l'autre de 32, que l'on prendra à une vieille bicyclette. Le grand pignon sera fixé contre celui d'entraînement de la magnéto, à l'aide d'une cuvette creuse sur laquelle il sera fixé par quatre rivets.

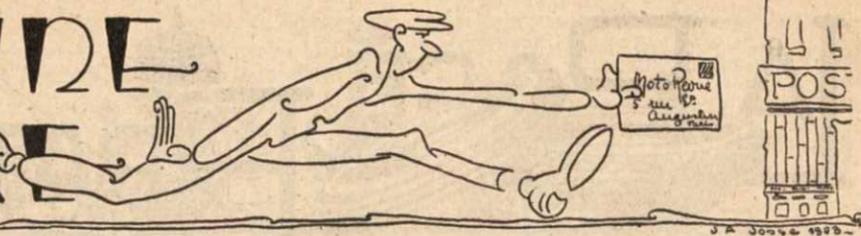
La tension de la chaîne sera obtenue en tournant la dynamo sur elle-même,



le pignon étant excentré par rapport au cylindre extérieur.

Il sera cependant bon, à notre avis, de prévoir des crans d'arrêt; par exemple, une petite vis qui, traversant l'embase d'aluminium, pourra se visser à différents endroits dans la cale de bois.

TRIBUNE LIBRE



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

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

A propos de vitesse imposée.

Messieurs,

« Si le public parle beaucoup des accidents causés par les engins automobiles, les motocyclistes et automobilistes se plaignent aussi des vexations auxquelles ils sont en butte. Ils, ou plutôt nous, ne songerions certes pas à nous plaindre si les mesures étaient véritablement prises pour éviter des accidents et si quelque gênantes qu'elles puissent être, elles pouvaient sauver, ne fût-ce qu'une seule vie humaine. Malheureusement certaines ressemblent à de véritables brimades. Je crois devoir vous signaler celle dont je viens d'être victime, espérant éviter la même mésaventure à certains de mes collègues.

« Je me suis vu infliger une contravention pour excès de vitesse dans la traversée de Libourne (Gironde). Un arrêté prescrit, paraît-il, le 15 à l'heure; je n'ai pas besoin de vous dire que bon nombre d'automobiles ou de motos dépassent cette allure. Le piège est tendu dans de larges allées, cours Tourny, je crois, traversées par une seule rue. Quand vous débouchez à une extrémité, l'agent qui est placé à l'autre, actionne son chronomètre, et il vous arrête s'il ne s'est pas écoulé x secondes avant que vous ne passiez devant lui. Le procédé est assez précis et appliqué par des agents parfaitement polis. Il n'en demeure pas moins que tout automobiliste, aussi prudent soit-il, est certain de tomber dans le piège s'il n'est pas averti. L'arrête ne vise donc pas à la protection du public, puisque aucun conducteur disposant d'un engin normal, et quelle que soit sa prudence, ou son souci d'éviter les accidents, ne trouvera utile de ralentir assez pour marcher aux allures prescrites. Je rappelle que les allées servant de base sont larges et généralement désertes.

« A quoi sert donc une limitation aussi réduite? Que deviendrait la circulation sur les routes, même nationales, si les municipalités se mettaient à appliquer leurs arrêtés: 12 kilomètres en général, 10, 8 et 6 parfois? Qu'est-ce qui empêche un maire facétieux ou mécanophile de prescrire le 500 mètres à l'heure? Si on impose le 15 à une auto, qui à cette vitesse (?) s'arrête en quelques décimètres, que prescrira-t-on aux voitures attelées pour qu'elles puissent s'arrêter sur la même distance?

« Si l'on cherchait vraiment à éviter les accidents, peut-être y aurait-il d'autres mesures à prendre, mais on

craint certains mécontentements. J'ai à plusieurs reprises rencontré des voitures — automobiles et autres — tenant leur gauche. Elles pouvaient faire arriver un accident à ceux qui les croisent et qui, même s'ils possèdent autos ou motos, n'en restent pas moins des citoyens; elles peuvent aussi faire blesser ou tuer d'autres usagers de la route. Un véhicule qui tenant sa droite, en rencontre brusquement un autre qui tient sa gauche, n'a pas toujours le temps de choisir son terrain d'atterrissage et c'est le malheureux gosse qui marche sur le talus, qui paie la sottise de son père qui conduit la charrette.

« Ces pertes de temps inutiles créent un autre danger. Certains chauffeurs veulent à tout prix faire une moyenne. Notre corporation ne compte certes pas que des gens prudents, mais elle n'est pas non plus exclusivement composée de fous. Il est difficile de rattraper le quart d'heure ou la demi-heure perdue dans la traversée de la petite ville. Pour y arriver, il faut pousser, et la moyenne qui n'aurait demandé que du 50, exige du 70 ou du 80. Les gens pressés hésitent d'autant moins à conserver ces allures dans les villages, qu'ils savent impossible la lecture de leur numéro et se moquent parfaitement de la municipalité et de ses arrêtés.

« Ces limitations de vitesses sont donc inutiles, gênantes et dangereuses. Peut-être Messieurs les Maires pourraient-ils inspirer de l'esprit qui a présidé à l'élaboration de l'Ordonnance de M. le Préfet de Police concernant la circulation en Seine et Seine-et-Oise, je crois, je ne l'ai plus sous les yeux. Il est vrai qu'entre la circulation de Libourne et celle de Paris il y a une telle différence!

« Je vous prie d'excuser, Messieurs, cette trop longue lettre, et de recevoir mes salutations les plus distinguées.

M. SAUBERT, abonné,
66, rue Cortambert (XVI^e).

A propos de permis de conduire.

Nous recevons la lettre suivante:

Messieurs,

« Je vous remercie des renseignements que vous avez bien voulu me donner comme suite à ma réclamation au sujet du permis de conduire de mon cyclecar Morgan.

« Je suis allé sur votre avis aux Mines et là on m'a dit que le permis automobile était nécessaire.

« A l'U.N.A. ma demande avait bien été faite pour un permis de motos par mon examinateur et transmise comme telle à la Préfecture. Avec votre avis et la réponse du Service des Mines, on m'a fait la rectification sur mon certificat provisoire en me promettant de faire le nécessaire auprès de la Préfecture de Police pour rectifier mon permis en permis voitures automobiles.

« Je vous remercie de m'avoir facilité cette démarche. Puisse ma réclamation servir à d'autres conducteurs de Morgan et leur éviter des démarches et une perte de temps précieux.

Signé: M. DEMESY, rue Duvivier (7^e).

Au sujet de l'invention du side-car.

Nous recevons la lettre suivante: « Permettez à un vieux motocycliste et lecteur assidu de votre intéressante revue de vous envoyer cette petite note rectificative au sujet de l'invention du side-car par les Américains. C'est en effet Bertheux, comme vous le dites dans votre article sur l'entretien de la René Gillet, qui a trouvé le siège Bertheux, mais cela en 1893 et non 1898.

« Je vois toujours exposée chez un mécanicien de Fontainebleau la bicyclette de Pierre Giffard, agrémentée du siège Bertheux.

Paul JORAND, à Laigle.

Suspension M. A. V.
pour motos et cycles.

La suspension de selle M. A. V. est composée d'une tige de selle articulée sur trois leviers, dont deux pivotent autour d'une pièce spéciale se fixant à la place de la tige de selle, d'un ressort travaillant en tension supportant le poids du cavalier par l'intermédiaire du troisième levier, le réglage est obtenu pour tous les poids en accrochant le ressort dans l'un des trois trous que porte ce levier.

Les leviers supérieurs fortement écartés l'un de l'autre, assurent une rigidité latérale absolue, sans freiner les mouvements de l'appareil.

Les axes sont des boulons graisseurs permettant le rattrapage de jeu. Toutes les pièces susceptibles d'usure sont trempées, cimentées et interchangeables.

Vautier et Valard, constructeurs, Hautes-Rivières (Ardennes).

-- Magnétos --
Bougies Robert
« BOSCH »
Garanties d'Origine
Pièces détachées
Réparations

TOUT ce qui CONCERNE L'AUTO

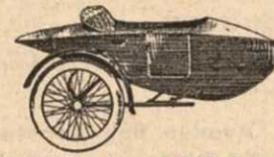
TÉLÉPH. : ARCHIVES 41 39

Métro : TEMPLE

74, rue Turbigo, 74

Agents-garagistes -- Catalogue général sur demande

Toutes les nouveautés
concernant
l'AUTOMOBILE
Livrées rapidement aux
meilleurs prix



CARROSSERIE
pour SIDECAR
Bois - Tôle - Aluminium

MONO, depuis 240 fr. - BIPLACE, depuis 350 fr.
Capote, Pare-brise,
Châssis 12 modèles Série et Luxe. - Catalogue contre 0.25.
Ernest RICHARD, constructeur - 184, Av. de Choisy, PARIS



PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE
Venez nous rendre visite...

Nous avons en magasin toutes les MARQUES
de MOTOS NEUVES et occasions garanties

VENIE AL COMPTANT ET A CRÉDIT

René VILLEMINOT

83, av. des Ternes - 225, boul. Perdre, PARIS

NE FAIRE QU'UNE CHOSE... BIEN LA FAIRE

Revision et mise au point de toutes marques

DÉPANNAGE
"MONTPARN AS" MOTOS
ACHAT ÉCHANGE
ACHAT ÉCHANGE
VENTE VENTE
TÉLÉPHONE SÉCUR
0-85

Spécialités "HARLEY" et "INDIAN"

ANCELIN 38, rue Delambre, PARIS (14^e)

Métro: Edgard-Quinet-Montparnasse

MOTOS NEUVES 2 HP 1450 Fr.

avec boîte 2 vitesses et kick starter

J'achète comptant motos, sidecars, cyclecars

Harley Side, Indian Side, Porte-bagages 10 fr., Magnétos Bosch 95 fr. Boîtes 3 vitesses, neuves pour motos 300 fr. Pneus neufs 650x65 à 25 fr. - Pour cyclecar: un pont arrière, une boîte 3 vitesses M. A., une direction, le tout: 1400 fr.

Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin, PARIS (XI^e)

Téléphone: Roquette 59-46

GARAGE DAVY

R Senechal

G. BARON
25 et 27
Passage Davy
(r. de la Pro Gieby)
Tél. Mars. 22.57

Agence directe

Fabrication Achat et Vente de
CHFNARD et WALOKER Cyclecars et Voiturettes
Facilités de Paiement

ROUES SPÉCIALITÉ DE MONTAGE
POUR CYCLES - AUTOS - MOTOS - AVIATION

ROUES MONTÉES

Fournitures Générales pour toutes roues à rayonnage

A. NAVILLE et Fils Constructeurs
2, Rue Sarrette - PARIS
Maison Fondée en 1885

AMATEURS DE MOTOS

Adressez-vous au 92, avenue de Verdun, Issy-les-Moulineaux, vous trouverez des B.S.A., Excelsior, Peugeot, Rocher, des sidecars, des réservoirs divers, des fourches, des cadres, des roues, etc., à des prix dérisoires.

BILLES
GALETS DE HAUTE PRÉCISION
ROULEMENTS à BILLES et à GALETS
CAGES SPÉCIALES A GALETS pour
moteurs de course.

le nom HOFFMANN est synonyme de QUALITÉ

E^{ts} ROLLET & C^{ie} (Dép. 15)

Demandez
le Catalogue

64, rue de la Folie-Méricourt
PARIS

HOFFMANN

Publité
G. SWEERTS

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO ET EN SIDE-CAR
(Permis de conduire - Carte grise)

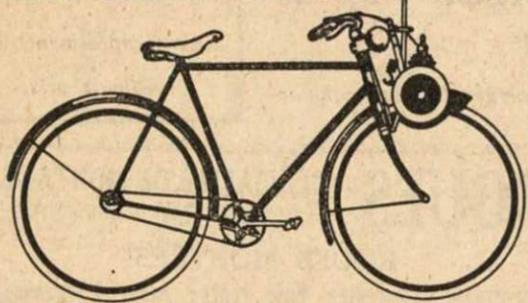
MAISON DE CONFIANCE

EXPERTISE DÉPANNAGE G. AUGOYAT VENTE NEUF & OCCASION

8, avenue Dorian, 12^e (Face Métro NATION)

Micromoteur

GRAND PRIX du TOURING-CLUB de FRANCE



Brochure adressée franco sur demande.

ETABLISSEMENTS LABINAL
170, Avenue des Batignolles SAINT-OUEN (Seine)

MAGNÉTOS DE TOUTES MARQUES

Bosch, Elsemann, Simms, Dixie
R.B., Lavalette, S.E.V., Nilmellior
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^e)

Ateliers : 21^{bis}, rue d'Armaillé, PARIS-17^e
Tél. : Wagram 01-00 ADR. tél. : Desarello-Paris



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

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

AVIS IMPORTANT

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

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 cm. sur 13 cm.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le n° dans laquelle elle doit passer ;
- 3° En dessous l'annonce TRES LISIblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.

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

Nous ne 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 : nous en rendons 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 - VOITURETTES

Etablis 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

BSA

Notices franco sur demande - FACILITÉS DE PAIEMENT

ICI

Fourches élast. dep. 45 fr.; guidons sp. et tour. moteur Réve 2 cyl. 2 CV 1/2, mag. et carb 280; Zénith horiz. 18° 55; boîte 3 v. déb. kick, 160; châssis, attaches et carros de sidecars 450. Tout ce qui concerne la moto. — **BOUCHEZ**, 215, rue de la Chapelle, SAINT-OUEN.

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 ou elle doit paraître, sur le coin haut, et de recopier cette annonce sur autant de feuilles séparées qu'elle doit paraître de fois.

STOCKS AMÉRICAINS

GANTS CRISPINS AMÉRICAINS.....	12 50
Bottillons et Bottes caoutchouc, depuis.....	12 »
Imperméables cirés, neufs, depuis.....	15 »

Au Palais des Soldes, 41, Avenue des Ternes, Paris, 17^e

Je cède :

UNE BICYCLETTE A MOTEUR
UN CYCLECAR 2/3 PLACES
:: ABSOLUMENT NEUFS ::

Garantie par l'Usine

A DES CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

Ecrire : M. GHONOT
82, rue Berteaux
à ROSNY-SOUS-BOIS (Seine)

Plus d'encrassements de bougie

grâce au

Transformateur VAN KERR

Le seul amplificateur d'étincelles Indéréglable et Incassable Pour 5 francs

Vous facilitez la Mise en marche - Obtenez un allumage parfait - Economisez 10 à 20 % d'essence - Pouvez contrôler l'essence même sur le tablier.

J. LUZENA

139, quai d'Asnières, ASNIÈRES (S.)
Téléphone : Galvani 85-63

Motos à vendre.

A vendre d'occasion : 1 bicyclette Terrot, 1.550 fr.; 1 cyclotelette, 1.150 fr.; moto Harley-Davidson side-car, 3.600 fr.; moto Triumph, 3.600 fr.; moto Sunbeam, 3.000 fr.; moto Cleveland, 3.200 fr., état neuf, G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris (18^e).

Alcyonnette revisée, bon état de m., 750 fr.; bic. à moteur Automoto, très bon état de m., 1.100 fr.; magnétos neuves pour motos, 50 fr. Neuhausen-Mourier, à Villiers-Saint-Benoit (Yonne).

Motosacoche, 2 CV, modèle 1914, 400 fr. Vis. le soir à partir de 7 heures. Morel, 59, rue Planchat, Paris (20^e).

Moto Stella, 3 HP course, ayant fait Bol d'Or (24 heures), moteur Moussard, magnéto Bosch, transmission ch.-ch., carb. Amac, pièce de rech., 1 piston, 1 chaîne Ronel, 1 paire ressorts à fourche, vitesse 90 à 92. Prix : 3.200 fr. Rousselet, 37, rue Viala, Paris. Métro : Duplex.

Triumph, 5 CV, 3 vit., bon ét., compt. O. S., phares, selle Terry, pneus neufs, 3.200 fr. Vis. t. l. jours : garage Dejardin, 57, rue Lauriston (16^e).

Cleveland, 4 HP 1924, état abs. neuf, tan-sad, compt. O. S., ph., 3.100 fr., Vis. : garage Augoyat, 8, av. Dorian (12^e), ou écrire : Dufrancatel, 13, rue Durantin (18^e).

A. B. C., parf. état, 5 CV, 4 vit., compt. O. S., tan-sad, pneus neufs, à enlever de suite, 2.700. Vis. : 47, r. Monsieur-le-Prince (6^e). Servais, 149, rue Saint-Denis, Paris (2^e).

A. B. C., dernier mod., parf. ét., laissé à 3.000. J. Collin, Coutoure (Loire).

A. B. C., 5 HP, sortant révision, compt., écl. Mag., 3.200 fr. R. Villain, 30, r. du 13-October-1918, Laon (Aisne).

Aiglon 175, ét. neuf, mod. 1925, 2.000 fr., sortant révision. Ecrire ou voir journallement de 19 h. à 20 h. 30. R. Abadie, 9, rue Parrot, Paris (12^e).

Alcyon sport 1925, 3 CV, 3 vit., roulé 300 kil., 2.500 fr. Portejoie (D.), Lafelline, par Bransat (Allier).

Alcyon, 3 HP, 1925, sous garantie, roulé 1.000 kil., c. achat voiture. Pressé. Bordry, Lormes (Nièvre).

Alcyonnette, excel. état marche parf., cause achat cyclecar, 1.150 francs. Lesage, 2, rue de Candia, Nice (Alpes-Maritimes).

Alcyonnette c. neuve, 2 vit., 1.250 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Maison F. TOUTIN

171, Boul. National - CLICHY (Seine)
Téléphone 41

:: PIÈCES 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 sur une Moto

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

Alcyonnette c. neuve, peu roulé, acc., compt., plaque, 1.200 francs. Laloi, Val-Saint-Germain, par Saint-Chéron (S.-et-O.).

Alcyonnette, parf. ét., acc., plaque 25, 1.100 fr. Saison, 86, av. Félix-Faure, Paris.

Moto de dame Briggs Stratton, 2 CV, ét. de neuf. Giraudon-Montgivray (Indre).

B. S. A., compt. O. S., T. S., Magond., 2.000 fr., Zedel, 2 cyl., 500 cmc., b. vit., 800 fr.; Minerva, 3 HP 1/2, 4 temps, 700 fr. Laine, 19, rue Frémicourt, Paris (15^e).

B. S. A., 4 CV, 3 vit., 1.300 fr., parf. état mec. Ecrire : Avicé, Rambouillet (S.-et-O.).

B. S. A., 5 CV, parf. ét., pist. Riccardi, pare-jambe, ph., nomb. pièces rech., 2.500 fr. R. Gobet, 4, rue Montaigne. Le soir 6 h. 1/2.

B. S. A., 5 HP, 2.500 fr. Millaud, 61, rue Villiers, Neuilly (Seine).

Occasion except. B. S. A., 4 1/2 HP, parf. état, petit prix, c. achat voiture. J. Bull, Gornac (Gironde).

Clément, 3 HP, 2 vit., déb., bon ét. marche, bas prix. Guyonvernier, 51, r. des Epinettes (17^e).

L. Clément, 5 CV, solo, 2 cyl., 3 vit., chaîne, soup. à culb., carbur. Zénith, magn. Fre. Prix : 2.500 fr. Fuchsin, 23, rue de la Maille-d'Or, Beaugency (Loiret).

Cleveland sport luxe, email nickel, pneus neufs, parf. ét. marche, pneu et pièces détachées. C. maladie, 2.500. Albert, fileur, 4, pass. Gustave-Lepeu, Paris.

Particulier vend Cleveland, 3 HP 1/2, très bon ét. marche, trompe, tan-sad, pn. 26-3, 1.950 fr. Vis. t. l. j. Bassin, 45, cours de Vincennes.

Cleveland, 4 CV, écl. élect., fin 1924, parf. ét., tan-sad, cale-pieds, trompe, ts access., 3.000 fr. Armand Lallia, 27, rue de Charonne, Paris (11^e).

Cyclette dame, b. ét., 900 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Cyclomoteur D. K. V., 2 CV, bon ét. marche, 850 fr. S. A. M., 32, r. Hudri, Courbevoie (S.).

Cyclotracteur sur forte bicyclette Clément, chang. vit., fourche Munro, selle moto, magnéto neuve, parf. ét. marche, 600 fr. Ts 1. jours, de 9 à 4 heures. Follot, 5, rue Schœlcher (14^e). Fleurus 59-67.

D. F. R., 350 cmc., 3 vit., 500 k., pneus neufs, tan-sad, c. service milit., 3.000 fr. Train, 3, rue de Pantin, Aubervilliers (Seine).

D. F. R., 3 CV 1/2, marche parf., compt. O. S. neuf, tan-sad, phare, acét., pneu recharge. Prix : 2.700 fr. Passays, 25, rue de la Chapelle, Paris (18^e).

D. F. R., c. neuve, 1 HP 1/2

2 vit., débray. : 1.200*fr. Bertin, 13, rue Malakoff, Asnières.
D. F. R., 3 CV, 2 vit., déb., kick, phare, chambres et access., ét. neuf, 2.000 fr. Vis. samedi apr.-midi. Ecrire : Gueidan, 44, r. Monsieur-le-Prince.

Delage 1924, 2 CV, 2 vit., roulé 700 kil., c. départ, 1.600 fr. Du Corail, Escurelles (Allier).
Douglas, 2 CV 3/4, bon ét. marche, pneus neufs, 1.650 fr. Decroix, Mensecq, Lillers (Pas-de-Calais).

Moto F. N. 350, dernier modèle à culbut., sorti usine mois de mars, cause départ étranger. Prix : 3.800 fr. Dejarue, 84, r. des Amandiers, Paris (20°).

F. N., 4 cyl., 4 CV, moteur ent. révisé, transmission cardan, carburateur Zenith, magnéto E. I. C., carte grise, occas., except., 1.200 fr. Simoneau, Saint-Dyé-sur-Loire (Loir-et-Cher).

F. N., 4 HP, débray., à revis. Prix : 750 fr. Vis. soir part. 6 h. 1/2 ou écrire : Pupier, 48, rue Lecourbe, Paris (15°).

Gillet Herstal 1925, t. sport, s. Brooks-Supple, compt. et montre Jaeger, pare-jambes et t. access., gar. abs. c. neuve, moto P. S. t. spécial, repose-pieds, bas prix. Lapechin, 17, r. des Belles-Feuilles, Paris (16°).

G. N. sport, parf. ét., compt., montre. Essai à volonté, impôts payés, 3 bis, r. de l'Essai. Métro Saint-Marcel.

Gnome et Rhône, 4 CV, c. neuve, écl., access., tan-sad, p. rech., mod. 25, prête à prendre route, 3.300 fr. Chatelain, châteaue de Limon, par Igny (S.-et-O.).

Griffon 1923, 2 CV, 800 fr. : Clément, 3 CV, 2 cyl., 1.100 fr. ; Griffon, 4 CV, mono. Z. L., débray., 1.100 fr. ; B. S. A., 5 CV, 3 vit., av. sidcar, 2.800 fr., etc. toutes ces machines en bon état. Laurent, 1, rue de Fresnay, Alençon (Orne).

Griffon, 2 CV, parf. ét., bonnes conditions de vente. Thonon, 108, r. Ménilmontant (20°).

Griffon super sport, 250 cmc., moteur Anzani, à culbuteurs, selle Terry, ét. parf., sortie usine mai 25. Dupuy (P.), 32, r. Jallant-Deschainets, Troyes (Aube).

Grimpeur, 250 cmc., sortie usine 13 août 25, roulé 600 kil., abs. neuve et tous access., 2.500 fr. C. maladie. Ts les soirs et dimanches matins, Couvreur (A.), 9, r. Lincoln, Paris (8°).

Harlette, 2 CV 1925, ét. neuf, ph., ac. Mang, 16 cm. ensemb. ou sep. Clerc, 38, r. Barluet, Creil (Oise).

Harley révisée solo, compt., 6cl. Mag., tan-sad, confort, pneus 760 x 90, peu roulé, nomb. access., 2.800 fr. 18, rue des Longs-Prés, Billancourt (Seine).

Henderson sur gros Ballons, Jean Sellier, 6, rue de Mirande, Dijon (Côte-d'Or).

Henderson 1923, parf. ét., ecl. élect., au plus offrant. Vis. t. 1. jours après 18 h., samedi après-midi et dimanche sur rendez-vous. Loison, 4, rue de Pontoise, Bezons (Seine-et-Oise).

Koheler-Escoffier, cames spéciales, 110 kil., parf. ét., c. achat voiture, 3.800 fr. G. Denis, 72, rue du Chemin-de-Fer, Fontainebleau.

La Cyclote gd tour., 2 CV 1/2, tan-sad dernier mod., roulé 3 mois, ét. neuf. Essai à volonté, 1.350 fr. G. Raymond, 24, rue du Surmelin (20°).

Groupe moteur Lutetia, 1 HP 1/2 pr bicyclette nf, sort. us. 3 août, fait 50 kil., monte ttes côtes s. péd. av. fourch. élast., renf. de cad. Le tout val. 1.100 fr., pr 850 fr. ; bicyc. dame luxe nve, 350 fr. ; chass. Renault E. H. sp., 15 HP nu, revis. gar., pn. nls, 9.000 fr. ; moto side 1er triomph.,

PROTECTION EFFICACE EN TOUTE SAISON

Les protège-jambes contre la boue, la pluie, le froid et la poussière.

En vente chez tous les Agents de la moto.

Catalogue d'Accessoires, 0.30

VEUILLOTTE et WILLEMAIN, 17, rue Riquet, PARIS (19°)

RENDEZ VOTRE MOTO CONFORTABLE en adaptant à votre selle une suspension élastique

M. A. V.

BREVETÉE S. G. D. G.

qui absorbe intégralement tous les chocs de la route.

Envoi à l'essai sur demande adressée aux Constructeurs

VAUTIER & VALARD, Hautes-Rivières (Ardennes)

Représentants visitant garages et Agents sont demandés

MOTOCYCLISTES !!!

TOUT CE QUE VOUS AVEZ BESOIN POUR VOS **B.S.A. CLEVELAND**

SE TROUVE A

MOTO AGENCE

108, Rue du Château BOULOGNE-SUR-SEINE

Téléph. : 412

ATELIER DE RÉPARATIONS

Demandez liste pièces détachées - Suspension AV pour B.S.A.

B.N.C. CYCLECARS B.N.C.

AGENCE DIRECTE - VENDUS AVEC **12 mois de Crédit**

CITROEN - CHENARD WALCKER

Voitures toutes marques à crédit

ROUSSEAU, 6, Rue de la Goutte-d'Or, PARIS

Pour le NETTOYAGE PARFAIT des MAINS LES PLUS SALES à l'atelier, au garage, à l'usine, chez vous

employez le **Savon-Pâte IXI** qualité verte

Seau d'essai de 5 k., franco port et emballage, contre mandat de 15 f. 50 se vend aussi en boîtes de 1/2 et 4 kg et par quantités en seaux et tubs

SUR LA ROUTE

Le Savon IXI-SPECIAL pour se laver les mains SANS EAU

Le gros tube d'environ 30 gr., 4 fr. 40 (franco contre mandat de 5 fr.)

Les Etablissements A. CHAUSSON

70, rue de la Mairie, à VANVES (Seine) — Tél. : Vaugirard 00.69

Prix de gros intéressants. — Agents très sérieux demandés

4 HP, b. ét., 1.500 fr. ; cyclotr., 250 fr. ; couron. acier 108 d. pr Bozier, 20 fr. T. R. P. Laigre, Gaillon (Eure).

1 **moto** moteur Train, 250 cc., boîte 3 vit. Staub, ét. neuf, tan-sad. Prix : 2.500 fr. Vis. : 30, rue Fradier (19°).

1 **moto**, 2 HP, 2 temps, 2 vit., état méc. parf., 1.200 fr. ; 1 chéss. de sidcar av. 2 carrosseries tôle et osier, pneu 700 x 65, 350 fr., bon état. Robail, 88, r. de L'Aigle, La Garenne-Colombes (Seine).

Un lot : 1 Mascotte, mot. P. S., boîte 2 vit. Abbion, chaîne-chaîne, 2 HP ; 1 Cyclette 100 cc., chaîne-chaîne, 1 cadr. course, double réservoirs, fourche Brampton, garde-boue, porte-bagages, les 3 neuves ; 1 Smart, boîte 2 vit., roulé 200 kil., 1 cadre Rovin, roues, réservoir, guidon. Prix : 3.500 fr. Vis. : Froment, 40, rue des Annelets (19°).

Moto-Bécane sortant révision usine, 1.150 fr. Du Minétry, Assérac (Loire-Inférieure).

Moto légère Clément, anglais, 4 temps, très peu roulé, ét. neuf, 1.100 fr. Douard, 38, bd de Versailles, Saint-Cloud.

Moto légère K. D., 2 CV, débray., ecl., access., bon ét., 550 fr. Royer, Cadolive (Bouches-du-Rhône).

Moto 2 temps, janv. 1925, 2 CV, 2 vit. par boîte, emb., kick, 1.600 fr. Quain, 3, r. Chapon, Aubervilliers (Seine).

Moto, 3 HP, 2 temps, c. non emploi. Moreau, 11 bis, passage Courtois (11°).

Moto, 5 CV, magnétos neuves. Prix : 700 fr. Palazzi (Victor), 15, av. de la République, Parc-Saint-Maur (Seine).

Monet-Goyon, 2 HP, mod. 1925, peu roulé, selle Terry, acc., parf. ét. Visible samedi après-midi et dimanche : Thuillier, 4, villa Belliard, Paris.

Vendrai ou échangerai moto 3 CV, b. état de m. contre moto pl. faible ou vélomoteur, même état. J. Casteran, Gormac (Gironde).

Monet et Goyon, 4 CV, pr. neuve, gd luxe 1925, gr. pneus, 3 vit., 3.200 fr. Quillet, 62 bis, rue des Entrepreneurs, Semaine 18 à 19 heures.

Monet et Goyon, 2 CV, sortie juillet 1924, r. 2.000 kil., p. état, net 2.000 fr. Jamin, 41, rue du Cardinal-Lemoine (5°).

Monet et Goyon, 2 CV, mod. 1925, c. neuve, selle Terry, pneus Welber, 600 x 55, équipée, plaque, compteur, c. d. emploi. Marcel Pincemaille, 4, square Bollivar (19°).

Motosacoche, 4 CV, 2 vit., p. état, 1.500 kil. Brin, 60, rue Hoche, Houilles (S.-et-O.).

Motosacoche, 2 CV, cyl., 2 vit., magnéto Bosch, t. b. état : occasion. Visible t. les jours : 21, r. de Billancourt, Boulogne-sur-Mer.

Neracar, 3 CV, ét. neuf, roulé 1.500 kil., à vendre 2.800 fr. Visible : Fournier, 32, rue Charles-Beaudelaire, Paris.

New-Hudson, 4 CV, 3 vit., débray., kick, p. état, 2.220, c. départ. Motte, villa Choko-Oona, quartier Lahouze, Biarritz (Basses-Pyrénées).

Norton sp., 500 cmc., pr. am. de gr. vit., état p. de marche, t. équipée, n. accessoires. A enlever c. départ régiment, 6.000 fr. Visible : 5, r. du Cherche-Midi, Paris.

N. S. U., 3 CV, culb., fche él., susp. arr., graiss. méc., 900 fr. Schmidt, 7, r. des Cordiers, Mulhouse.

Peugeot, 4 CV, 2 t., 2 vit., c. n., 2.750. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Peugeot, 2 3/4 mono, mag.,

fourch. élast., état march., 900 fr. F. N. mono, 2 3/4, 2 vit., kick, 1.900 fr. ; Blériot, 5 CV, 2 cyl., 2.500 fr. ; Trotinette Lumen neuve, 400 fr. ; pièces Henderson. Demander détails à L. Lenoir, 26 bis, bd de la Bastille, Paris.

Peugeot, 3 CV 1/2, 2 cyl., 4 temps, ent. révisée, outill., tan-sad, 2.000 fr. Visible t. 1. jours après 20 h. ou s. rendez-vous. Raverdy, 57, rue Danjou, Billancourt (Seine).

Peugeot, 5 CV, 2 cyl., p. ét., 850. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Propul-Cycle neuf, 4 temps, 2 CV, 2 vit., débray., kick, 1.750 fr. et moto, 2 CV, culb., 900 fr. De 7 1/2 à 8 1/2. Trenque, 9, rue Cour-des-Nonnes.

René Gillet, 6 CV 1924, ecl., 100 kil.-heure, roulé 3.000 kil., tan-sad, 4.000 fr. Beauvais, 1, bd Villa-Sainte-Anne, 52, rue Magenta, à Asnières.

Moto Rochet, ét. de marche, gaz avance allum., 400 fr. ; cinéma salon gd modèle, ét. parfait, embobineuse 110 m., 150 fr. Ecrire ou voir de 20 à 21 h. R. Pichoir, 19, r. Beccaria, Paris.

Rovin 1925, 175 cmc., 3 CV, 3 vit., éclair. Mag., 2.300 fr. Chauvet, 6, rue de Nanterre, Rueil.

Smart neuve, 2 CV, 2 vit., kick, roulée 100 kil. Prix : 1.150 fr. Visible : garage, 45, rue Arago, Saint-Ouen (Seine). Porte Saint-Ouen ou Pouchet.

Soyer, 2 CV 1/2 tour., 2 vit., kick, ét. et m. parf. 1.850 fr. Brun (G.), Treyming (Moselle).

Supplex 350 Jap., boîte Albion, parf. état, pn. neufs, 2.300 fr. Ecrire : Lerailly, 8, rue de Station, à Albert (Somme).

Terrot, tourisme, luxe, 3 CV, graisse semé automat., 2 vit., parf. état. Bas prix de conf., cause auto. Boilley, Montmirey-le-Château (Jura).

Terrot, 250 cc., 3 CV, kick, 2 vit., mod. 1925, sorti usine, mai 1925, a fait 400 kil., abs. neuve, t. b. prix. Mariage. Ecrire : Curt - Texier, Bening-lès-Saint-Avoid (Moselle).

Triumph, 5 CV, b. état, compteur, phare, 2.800. Largeot 34, rue Scheffer, Paris (16°).

Triumph, cause de maladie, 5 CV, c. neuve, ent. équipée, pneus neufs, phare, outill., ch. de rechange. Essai à volonté. De-lassus, 43, bd de la Villette (10°).

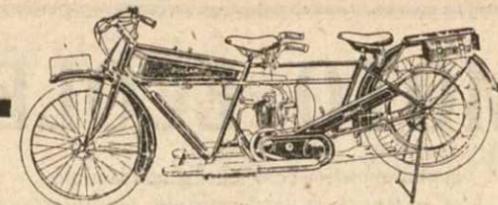
Triumph sport, 5 CV, type H, récent état neuf, au plus offrant. Remy, 8, rue Pont-Louis-Philippe, Paris.

Triump type H spécial, très rapid compt., tan-sad, à enl. cse son. Ecr. : Royer, à Chaumontel (Seine-et-Oise).

Triumph, 3 vit., excell. état, 2.200 fr. C. départ. Rabany, 31, r. Parmentier, Ivry-sur-Seine.

Werner, 2 CV 3/4, magnéto H. G., carb. Zenith, prise direct., fourch. élast., soup., cour. gd diam., échapp., pneus, b. état, carte grise, à vendre 480 fr. Tirot, à Sault-le-Rethel (Ardennes).

Moto Phélon and Moore, 500 cc. (type Panther), occasion



DOLLAR SUPER-SPORT
 2 CV - 2 1/2 CV 175 cm³ — 90 kilomètres à l'heure
 4 Temps — 2 et 3 Vitesses

Victorieuse
 en côte de Poix, moyenne 70 km à l'heure
 en palier Bordeaux, lancé 100 km à l'heure

EXPOSITION : 85, av. de la Gde-Armée (Porte-Maillot). — VENTE DES MOTEURS MOSER DOLLAR, 160, r. de la Pompe, Paris.

Catalogue franco sur demande

USINE SAVAVA DELACHANAL
 3 et 5, av. de la Liberté
 CHARENTON (Seine)



Ne cherchez pas inutilement, c'est...
AUX
PABRIQUES RÉUNIES D'ELBEUF



Maison fondée en 1852
 Usine à ELBEUF (Seine-Inf.)
 que vous trouverez
LES VÊTEMENTS DE SPORT
 de coupe irréprochable
 en véritable drap d'Elbeuf
 à des Prix imbattables.

Toujours au minimum 100 fr. d'économie par costume

Prises de mesures et essayages facultatifs à PARIS

GRATIS et FRANCO, nous adremons le nouvel Album d'Été (M. R.) avec gravures haute mode et échantillons draperie fine d'Elbeuf dans tous les genres et dans tous les prix, de 120 fr. à 400 fr.

unique en France, à vendre d'urgence. Dernier modèle 1925. S'adresser : Dagorno, 36, rue Laugier, Paris.
 Rover 1923 Jap 2 cyl. 6 CV. Impot 4 CV. av. ou s. sid. 3.200 ; F.N. 2 CV. card. déb. boîte 2 vit. 950 ; Motosacoche 2 3/4 soup. com. susp. 6 ast. av. et ar. 850. 214, r. de la Chapelle, St-Ouen.

Sidecars à vendre.

B. S. A. side Milford, moteur neuf, ecl. élect., l'écalement, compt., pneus neufs. Essais toutes distances, 2.800 fr. Ecrire pour essais le samedi. Dreze, 4, rue du Pont, Joinville-le-Pont.

Moto side, 1 pl. 1/2 neuf, F. N., 4 cyl., culb., fin 1923, très b. occasion, gar. 6 mois, nomb. access., toute équip., 5.000 kil., offre très sérieuse, 1/2 frais de transport. Comte, 71, avenue de Saxe-Léon.

Griffon, 4 CV, 3 vit., mag. Bosch, carb. Zenith, bon état, 2.000 fr. S'adresser : 3 bis, rue de l'Essai (5°).

Griffon, 4 CV, 2 temps, t. équip., fait 1.200 kil. Visible t. les soirs 7 h. Cochereau, 73, rue d'Alleray, Paris (15°).

Griffon, 5 CV, modèle 1912, 2 vit., débray., excellent état de m., état mécanique parfait, essai à volonté, à vendre ou échanger contre petite moto légère, moderne moins rapide, même à reviser. Constans frères, mécaniciens, à Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne).

Harley side, 2 places, exc. état, pneu, chambre rech., access., outill. Visible le soir de 7 à 8 h. ou dimanche matin. Chopineau, 46, rue de Buzenval (20°).

Harley side, t. b. état, nomb. access. pièces rechange, pneus nls, 3,00 fr. Vis. : Garage, route Saint-Georges, à Villeneuve-le-Roi (Seine-et-Oise) ou écrire : Thouret, 52, rue de Flandre, Paris. Echangerai contre moto 2 à 5 CV, en parfait état.

Harley side I.V. bi-place, p-brise, capote, éclair., compt., tan-sad, ét. neuf. Visible de 18 à 20 h. : Augne, 39, rue de la Salnière (14°).

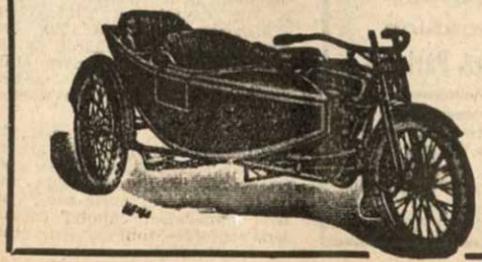
Harley sidecar neuf, bi-place, phare, klax., compteur, pressé. Douheret, 37, avenue Verdier, à Montrouge.

Harley, 9 CV, révisé, side, b. ligne, ecl., klaxon, 3.500 fr. Oudoire, 42, rue des Artistes (14°). Après 6 h. 1/2.

Harley-Davidson, 9 CV, état neuf, garanti, essais sur ttes distances, side Richard, fait 2.000 kil., cause départ. Prix : 5'000 fr., éclair. Maugin, R. Gillet, 7, rue Baunet, Paris.

Harley side, révis., génér. mai 1925, ecl. Mag., compt., access., pneus, chambres, fourches incass. Affaire rare. Alech, 19, rue Oudry (13°).

Harley side, exc. état, rous amor. Quidet, access. Essai. Val liend, 48, r. Madrid, Bordeaux.
Henderson, 4 cyl., 3 vit., éclair., klax. élect., 4 en France



TOUT POUR HARLEY

Fourche oscillante "CEEL" garantie incassable

Nouveau tarif jaune Septembre 1925

LISTE DE PRIX franco avec croquis - Montage et mise au point de l'Harley.

CACHEMAILLE
 13, rue Guersant PARIS

TÉLÉPHONE : WAGRAM 36-36
 ADR. TÉLÉGR. : CACHEMOTAC-PARIS
 COMPTE CHEQUES POSTAUX 542-97
 R. C. SEINE 70.956

de ce modèle, ont coûté neufs 10.800 fr., peu roulé, p. état méc., vit. solo, 145 avec sidé susp. spéc., capote, pare-brise, outill., access., assur. payée, au plus offrant essai à volonté. R.-vous et rems. écrire : G. Dupont, émaillerie, Le Cateau (Nord).

Indian, ouvrier spécialiste vend son sidé 3 boules, neuf, roulé p. mise au point, beau pare-brise, capote, écl., carte grise, 3.200 fr. Jacques, chez Rabot, 62, bd Victor-Hugo, Clichy. Cause accidents, sidecar Indian, 9 CV, à vendre à Sarlat (Dordogne), 5 pneus dont 3 neufs, élégant panier. Bonne affaire. S'adresser à Ducros, à Sarlat, ou Toulemon, 4, place du Trocadero, à Paris.

Indian sidé, 3 boules, essai à volonté, chaînes et pneus arr. neufs, 2.500 fr. Wehrle, 9, rue Saint-Paul, Paris (4^e). Indian sidé, bi-place, parf. état, access., 2.550 fr. Watzet, 5, rue Paix, Colombes (Gare La Garenne).

Indian sidé, ent. rev., tan-sad, access., réelle occasion, 2.800 fr. Garreau, 14, rue L.-Delhomme, Paris (15^e).

Indian sidé bleu et tango, pare-br., mot. rev., ch. rech., out., c. gr., assur. pressé, cause achat voiture. Etienne, 22, av. J.-Jaurès, Drancy.

Liquidation Indian neufs, gd luxe, avec sidé gd sport, montées avec carb. Zenith. table cons., dernier modèle, gar. 6 mois, 3.500 fr., au comptant ou à crédit, gd choix de motos occasion, bas prix. Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno (12^e). Tél. Diderot 41-88. Métro : Bel-Air.

Indian 3 b., gd luxe, neuve, sidé L. V., amort. spéc., écl., pn. ch. rech., outill. Barbry, 20, rue Rébeval, Paris.

Indian sidecar bi-place, entièrement révisée, éclair., outill., bonne occasion. Visible 12 les jours, Malcher, 25 bis, rue Mollière, Montreuil.

Indian 3 b., sidé bipl., comme neuf, compt., mag., chaîne rech., Zenith, 3.500. Visible dimanche matin : Le Corre, 37, rue de Landy, Clichy.

Indian sidé bateau, 2.000 à débattre, t. b. état. Brancon, à Jargeau (Loiret).

Orial, 6 CV, tous access., gar. toute dist. Hubert, 44, rue du Gué, Rueil (Seine-et-Oise).

René Gillet, 6 CV, sidé L. V., pare-brise, peu roulé, 4.800 fr. Mortreux, 86, rue Faventines, à Valence (Drôme).

Sidecar Sunbeam, parf. état de marche, 4 CV, visible t. les jours, Beynel, 12, rue Cernuschi, Paris (17^e).

Supplexa joli p. sidecar sport, moteur Villiers, 350 cmc., b. Sturmer, 3 vit., pneu voiturette, compt. O. S., amortisseur, rech. et accessoires. Absol. neuf. Essai ttes distances. Carte grise, impôts payés, 4.000 fr. Avezard, 12, rue Saint-Maur. Après 18 h. et le samedi après-midi.

Terrot sidé, 4 CV, cyl., 500, mot. Mag., carb. Amac, t. b. état., 3 vit., boîte et mot. rev. compl. Stewart, journ. total, outill., 2 ch. sir., rech., suit. malad., 3.200 fr. Ecrire p. rendez-vous, Woluter, 49, av. Jean-Jaurès (19^e).

Moto Triumph, 5 CV, sidé Gloria, p. état, Mag., 3 ch., 1 pneu, 3 soup., disques, débray., outill. neuf de rech., le tout 4.000 francs. (Reprendrai p. moto av. b. de vit., val. 1.000 ou voiturette suivant valeur.) Denayer, 38, av. de Suffren (15^e).

Triumph, 5 CV, b. état, av. sidé, pneu neuf de rech., éclair. Pêhu, 2.500 fr. René Prime, 20,

MOTO-ECOLE

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

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

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

MOTO-ECOLE

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

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

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

MOTO-ECOLE

INVENTEURS LISEZ Manuel-Guide

envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Conseil BETTCHER, 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 SCLEVELAND, 33, faubg. Montmartre, Paris (9^e)

TOULOUSE-MOTOS La plus forte organisation de la Région - - VENTE-ACHAT-ECHANGES toutes marques, neuve et occasion. Pièces détachées HARLEY et INDIAN. ACCESSOIRES, RÉPARATIONS - TARIFS SUR DEMANDE 25, Rue du Rempart-Saint-Etienne - TOULOUSE

rue des Fresnes, à Larne, pa l'Hay-les-Roses (Seine).

Triumph, 5 CV, état neuf, compt. vit. et kilométrique, écl. élect., amort., pare-brise. Lavoye, 2, rue de Courbevoie, La Garenne (Seine).

Excelsior avec sidé, 9 HP, tout confort et parf. ét. méc., 4.500 fr. 19, av. Mac-Mahon, Paris.

Gnome et Rhône grand sport, sidé, avril 1925, peu roulé, compteur, écl., access. A. Delmas, tissus, Terrasson (Dordogne).

Cyclecars à vendre.

Amilcar, 2 pl., p. état, montre, compteur, éclair. élect., 7.600 fr. Rabany, 31, rue Parmentier, Ivry-sur-Seine (Téléphone 271.)

Amilcar parf. état mecan. et carr., tous access. Ecrire : Martin, 9, rue du Vivier, Aubervilliers (Seine).

B. B. Peugeot révisée, parf. état, éclair. Mag., 3.500 fr. Le matin : 17, rue de la République, B. B. Peugeot sport, 2 places décalées, t. b. état, pn. c. neufs, bas prix ou échange c. moto 3 à 5 CV récente. Toutain, Garnay (Eure-et-Loir).

Bédélia 1924, état de neuf, t. offres acceptables, c. double empl. Pichon, épicerie, 46, rue Claude-Decœur, Paris (12^e).

Benjamin, 5 CV, 4 cyl., torp. 4 pl., éclair. élect., compt., parf. état, 5.500 fr.; camionnette La Licorne, 10 CV, 4 cyl., 500 kil., parf. état, 4.500 fr. Beurthe, 67, rue Jules-Ferry, Bagnolet.

Cyclecar 4 roues, 2 pl., mot. Indian, b. 2 vit., transm. ch. et courroies, c. grise, b. état; voiture 2 roues pouvant servir rem. 200 kil., cadre B. S. A., avec réservoir, fourche, av. compt., selle 2 poulies, jantes, le tout, 2.800 fr. ou échangerai c. sidecar b. état de même valeur. Lecane, 29, route de Versailles-Port, Marly (Seine-et-Oise).

Cyclecar 5 CV, 2 cyl., vit., t. b. état, 2.300 fr. Villadier, 26, rue Vandamme (14^e).

Cyclecar 3 roues avec moteur F. N., 4 cyl., 5 CV, 1.200 ou contre châssis 5 CV Peugeot ou analogue sans moteur. Delattre, 8, place de Lannoy (Nord).

Cyclecar prêt à prendre route, 2.300 fr. ou à échanger c. moto Triumph ou similaire. Dessein, 240, route de Doullens, à Amiens (Somme).

G. N. Salmson, pl. déc., 2.500 fr. Delorme, 3, place du Marché, Champigny-sur-Marne.

J. G. sport, moteur Ruby, à culbuteurs, très vite, parf. état de marche. J. Goupy, 10, rue Charlot, Paris (3^e).

Mathis, 5 CV, éclair., démarr. élect. entier, révisé, 6.000 fr. ou échange contre Sidecar moderne. S. Lemoine, 85, rue de Créteil, Maisons-Alfort.

Mathis, 6 CV, parf. état, 5 roues, confort, 3 neufs, Flick-Kalson, éclair., démarr. él., 7.500 fr. Tanerez, 50, rue Pasteur, Puteaux (Seine).

Morgan supersport, eau, état neuf, très vite, gros pneus, amortisseurs, belle occasion. Jean, 1, rue Casteja, à Billancourt.

Morgan sport eau 1924, écl. Magond., compt., phares, 2 ch. rech., outill., access., parf. état. (Téléphone Archives 60-19.) M. Etave, 237, rue Saint-Martin, Paris.

Morgan tout luxe à eau, direction démultipliée, roue arrière démont., jantes voit. 710x90, pneus état neuf, écl. Mag., ph., compt., montre, porte-bag., coffres, pare-brise, capote, carrosserie renforcée, tout excellent état

prêt p. gd tourisme, pièces rech. Assur., impôts payés. Prix : 5.500 fr. Ecr. pour essai : Levillain, 58, rue Saint-Blaise (20^e).

Morgan supersport, nov. 1924, état absol. neuf, capote, pare-brise, gros pneus, rechange, 5.500 francs. Essais. Pineou, 12, rue de Savoie (6^e).

Morgan sport à eau, Magondeaux, compt., indic. vit., tous acc., outillage, parf. ét., 5.000 fr. Ecrire : Dolhats, quai Mousserolles, Bayonne (Basses-Pyrénées).

Morgan mag. à eau, parfait état, Mag., compt., chaîne neuves, pneus neufs, nombreuses rech., 4.250 fr. 37, rue Grenéta, Paris.

Morgan sport à eau, t. b. état, accessoires, 3 lanternes, phare, Mag., 4.900 fr. Lecouvreur, La Mailleraye-sur-Seine (Seine-Infér.)

Morgan sporting 24, roue arr., dém., chaîne Renold, cap., p.-br., phare, 2 carross., état neuf, 4.800 fr. Gaspar, 39, bd de Strasbourg.

Morgan sport, b. état mécan., outill., pièces, access. Prix à débattre. Morlot, 152, rue Larmark (18^e).

Morgan Runabaout à eau, parf. état méc., t. peu roulé,

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

Service du Bulletin Spécial des Petites Annonces

En raison de la parution assez irrégulière de *Moto-Revue*, due fréquemment au retard apporté par les textes de publicité, il arrive que certaines machines annoncées dans les Petites Annonces, sont vendues à la parution du numéro. C'est pourquoi, en vue de perfectionner ce Service, et faciliter dans la mesure du possible, les transactions très importantes qui s'opèrent par les Petites Annonces de *Moto-Revue*, voici ce qu'il a été décidé d'organiser à partir du 10 avril.

Trois fois par mois : le 1^{er}, le 10 et le 20, nous éditerons un Bulletin spécial sur lequel figureront toutes les annonces reçues à nos bureaux dans la période des dix jours qui précéderont.

Et ainsi, les Petites Annonces qui nous parviendront par exemple du 1^{er} au 9, seront communiquées par lettre personnelle à nos abonnés (qui en feront la demande), dès le 10 au matin.

Pour faciliter les opérations de ce Service et donner satisfaction à tout le monde, en même temps, et immédiatement, nous prions nos abonnés de nous adresser une enveloppe portant leur adresse et dans le coin supérieur gauche, l'indication de la date du Bulletin à recevoir, comme du reste dans le modèle ci-dessous :

L'abonné est prié d'indiquer en haut et à gauche, la rubrique qu'il désire recevoir, soit : motos à vendre, soit : sidecars à vendre, soit : cyclecars à vendre, soit enfin : les divers, etc...

Il devra joindre, pour frais d'expédition,

et de copie, un franc en timbres-poste.

Dans le cas où l'abonné désirerait recevoir par exemple, deux services consécutifs, il enverra deux enveloppes portant son adresse complète, sur la première, il indiquera Petites Annonces du 10 avril, et sur la 2^e Petites Annonces du 20 avril, par exemple.

Il aura soin dans ce cas, d'ajouter bien entendu, en haut de chaque enveloppe, la rubrique qu'il désire recevoir et l'abonné joindra 1 franc par enveloppe et par rubrique.

L'abonné pourra adresser autant d'en-

veloppes qu'il désirera recevoir de Services (trois services par mois), chaque enveloppe pouvant contenir autant de rubriques que l'on désirera.

Nous nous réservons le droit absolu, d'arrêter, le Service des Bulletins à tout moment, sans préavis.

Il est bon d'ajouter que ces annonces ainsi communiquées à titre de faveur à nos abonnés, paraîtront intégralement dans les colonnes de *Moto-Revue* du premier numéro à paraître; ainsi les annonces qui auront été communiquées le 1^{er} et le 10 seront publiées dans le numéro du 15, et celles qui auront été communiquées entre temps, le 20 par exemple, paraîtront dans le numéro du 1^{er} (pratiquement vers le 6.)

Dès la parution de cette note, nos abonnés pourront nous adresser les enveloppes en se conformant aux indications ci-dessus.

Nous attirons l'attention sur le fait, que seuls les abonnés peuvent bénéficier de cette organisation.

Nous devons ajouter, pour justifier cette mesure, que nos abonnés ont bien droit à quelques faveurs de notre part, car ce sont eux qui permettent à notre journal de subsister : les connaissant par leur nom et leur adresse, sachant qui ils sont, il nous semble que nous avons à leur égard une dette de reconnaissance, et c'est pourquoi nous devons rendre service à ceux que nous considérons comme des « amis ».

Modèle de l'enveloppe à envoyer.

Petites Annonces du 10 Avril (1) Rubrique Motos (2) Affranchir à 0fr. 10 URGENT Monsieur Dupont à Marsville (Marne)

(1) ou bien du 1^{er} ou du 20 du mois. (2) ou bien « Sidecars » ou « Cyclecars », etc. Une même enveloppe peut contenir plusieurs rubriques.

Service des Petites Annonces.

carr. spéciale, coffre arrière, écl. Essai à vol. Leroy, 54, rue Saint-Blaise (20^e). Prix : 5.000.

Morgan sporting luxe Mag., eau, capote, compteur, p. état. Rouaud, alimentation, Vitry-le-François (Marne).

Morgan sport, eau, éclair. élect., acét., compt., direction démultipliée, roue arrière broche, gros pneus, parf. état, 5.500 fr. Cycles Algor, 44, av. de la République (11^e).

Quadrillette Peugeot, type 161, carross., 3 places, neuve, march. parf., mot. révisé, pneu b. état, Técalemil, 6.500 fr. Robert Notter, à Valentigney (Doubs).

Quadrillette Peugeot à vendre p. cause d. emploi, p. état de m., compt., kil., montre, 2 roues de secours. Prix : 4.500. Robic, 3, rue de Suez, Paris.



MONDIAL

est une perfection d'élégance et de fabrication très soignée

A GRUMBERG fabricant PARIS



Guelorget, 98, av. d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Monet-Goyon, 3 roues mot. Anzani, 2 CV 1/2, cap., acc., roue rech., tr. bon ét., cédé bas prix, Goby, 217, av. Félix-Faure, Lyon (Rhône).

Morgan sport 1924, à eau, équipement unique. Guérin, 62 bd des Ormes, Draveil (S.-et-O.).

DeFrance-Ballot, 6 CV sport écl. élect., compt., mont. 5 r. Rudge, gar. rev., peint. neuve, out., capote Kid, côté cons. 6 l. aux 100 kil., essai s. t. par-cours, 7.800 fr. Ecrire : Morlet, 98, rue de Paris, Charenton.

Voiturettes.

Occasions 8 jours à l'essai. Citroen. 5 HP, 7.900, 7.400 6.900 Amilcar Touriste 7.500 Bédélia 5.500

Morgan sport 5.000
B. B. Peugeot 2.500
Garage de Segur, 57, rue Cambro-
nne, Paris, Segur : 57-81
Bugatti, type 23, gd sport,
3 baquets, ent. équipée, 9.900.
Delburg, 49, bd Latour-Mau-
bourg.

Charron torpédo 12 CV, 6 pl.,
ét. neuf, gar., 7.000. Vis. : 39, r.
Cambronne (15^e).

Citroën torpédo, 10 CV, 4 pl.,
écl., dém. élect., excellent état,
cause d. emploi, 9.500 fr. Hermite,
19, av. Victor-Hugo, Dijon.

Citroën, 10 CV, 4 pl., tr. b. état,
1923, compt., amort., tacal.,
pte-bag. Hannedouche, 6, rue
Nouvelle-du-Théâtre (15^e).

Citroën, 10 CV, 2/3 pl. 1925,
dém., écl. élect., montre, compt.
A. T., 5 r. Mich. conf., outill.,
4.500 kil., c. neuve, 15.000 fr.
Occ. exceptionn. Boiton, 84, bd
de Strasbourg, Nogent-sur-Marne.

Citroën, 5 CV, parf. état, pn.
neufs, 8.000 facilités. Soir de 6 1/2
à 7 1/2. Leroy, 107, rue de Paris,
à Charenton (téléphone Diderot
29-54).

Voiturette à vendre, 4 cyl.,
7 CV, 3 places, p. état de marche
2.500 fr. Visible : 18, rue de Paris,
Ivry (Seine).

Delage, 10 CV, jolie camion-
nette, capote neuve, c. d. emploi,
3.500. Pradine, à Brossac (Char-
rente).

Mathis, 10 CV, 3 pl. 1/2,
5 roues, compteur, amort., outill.,
b. état. Mise à prix 5.900 ou au
plus offrant. Urgent. Ecrire :
Loutil, 22, bd Beaumarchais.

Mathis 7-10 CV, très urgent,
cause départ, 8.700 fr., torpédo
4 places, type S. B. revisé, 5 roues,
confort 2 pneus, neuf outill.,
démarr., montre, compteur, am-
ortisseurs. Essais toutes distances
sur rendez-vous. A. Rodes, im-
passe de l'Eglise, Pierrelaye (Seine-
et-Oise).

Renault, 10 CV, torpédo luxe,
compl. remise à nf, garage pist.
alum. nrs, carb. Solex, 5 conf.
neufs, 11.700 fr. Poulenc, 39, rue
Cambronne (15^e).

Conduite intérieure Zèbre, 6 CV
1922, 2 places, revisée, éclair.,
démarr. élect., 5 roues gar. pneus
Michelin neufs en conf., 7.900 fr.
Paule, 40, r. Balay, Saint-Etienne.

Plusieurs cam. bon état.
Prix intéressants 18, rue de Paris,
Ivry (Seine).

Amilcar tourist cam. neuve,
8.000 fr. Pressé. Venier, 37, rue
de l'Aviation, Les Lilas (Seine).

Salmson A. L. 3 1924, tour.,
2 pl., ét. neuf, 8.500 fr. Ecrire
dét. : Blot (Michel), Tournus
(Saône-et-Loire).

Particulier vend superbe cond.
int. sortie usine avril 1925, 8 HP,
4 pl., freins 4 roues, pare-chocs,
2 roues de rech. et nomb. acc.
Reprendrai éventuellement en
compte petite voiture 2 pl. si
bon état et modèle récent. Rein-
hard, 57, rue de Bretagne (3^e).

On désire acheter

Salmson 3 places. Boilley, à
Montmirey-le-Château (Jura).
J'achète toute moto, cyclecar,
Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Groupe Lutetia ou Rosengart,
b. état. Block, 7, rue des Caves,
Sèvres.

Suis acheteur châssis et car-
rosserie sidecar b. état pour 4 CV,
pneu 650. Faire offre et prix,
photo si possible. R. Leroux,
Saint-Vincent-du-Lorouer
(Sarthe).

Suis acheteur châssis Qua-
drillète Peugeot, type 172, sans
moteur. Bouche, 10, rue de Belle-
vue, à Paris.

J'achèterai moto 2 CV, état
de marche. Prix et conditions à

VOITURES MODERNES 30 FRANCS PAR JOUR
louées sans chauffeur
GARAGE DE SEGUR 57, rue Cambro-
nne, PARIS (15^e)
Téléphone : SEGUR 57-81
TOUTES VOITURES - VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

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^e)
Téléph. Ségur 57-81

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



**SI VOUS DÉSIREZ UN
SIDE CAR**
Élégant, Solide, Confortable,
n'achetez pas sans avoir consulté notre cata-
logue de carrosseries et accessoires — PRIX
DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

Envoi du catalogue sur demande contre 0 fr. 25 en timbres poste.

FERNAND RICHARD

Constructeur de sidecars et cyclecars, châssis
démontables pour sidecar, capotes, pare-brise.

139, avenue d'Italie - PARIS (13^e)
Ancienne Maison TONY-BOULEY
Gobelins 25-00

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. : 63. Tramway : Madeleine-Gennevilliers

GROS STOCK

PNEUS ET CHAMBRES TOUTES DIMENSIONS
PRIX TRÈS AVANTAGEUX
VAYSSE, 387, r. de Vaugirard, PARIS (15^e) Tél. : Ségur 27-78

AGENCE "SUNBEAM"
Cycles, Moto neuves
et d'occasion
Side-Cars en tous genres
Pièces détachées d'origine
Accessoires

F. VERTU, MÉCANICIEN
136, Rue de Tocqueville (près la P^e d'Annières), PARIS (17^e)
Réparations rapides et soignées sur devis
R. O. S. 244.19.

M. Ceresuela, 190, rue Gambetta
Cauderan (Gironde).

Motocyclette 175 cc. maxi-
mum, t. b. état, confortable, mise
en marche facile. Description
et prix. J. Bonnet, Liancourt
(Oise).

Suis acheteur au compt., à
particulier side 4 à 6 CV, 3 vit.
dém., cap., pare-brise, éclair.,
access., garanti p. état de marche.
Détails et prix. K. Cordier, quar-
tier de Maison-Rouge, Pithiviers
(Loiret).

Désire acheter, neuf ou d'oc-
casion, bon phare acétylène moto.
Ecrire : Fagard, rue de la Gare,
Choisy-au-Bac (Oise).

Cadre moto A. B. C. complet,
sauf sacoches, Boutillier, Roches-
sur-Rognon (H.-M.).

Suis acheteur cyclecar, bonne
marque, même mauvais état.
P. Marais, Baequeville-en-Caux
(Seine-Inférieure).

Cherche moteur 4 cyl., 5 HP,
même incomplet. Roy, Saint-
Pardoux (Deux-Sèvres).

Suis acheteur boîte 2 ou 3 vit.
et carbur. pour moto 3 HP.
Dessin (L.), 1 bis, av. Carnot
Houilles.

Suis acheteur F. N. 1 ou 4 cyl.
av sidecar, modèle 1925, ét. neuf.
Dautreppe, 4, r. de Versailles,
Plessis-Robinson (Seine).

Très urgent cherche conduite
intérieure, 10 HP, très bon état,
récente, bon prix, comptant, la
présenter chez M. Rodes (A.),
garagiste, place de la Mairie,
Pierrelaye (Seine-et-Oise).

Suis acheteur moto bonne
marque, 2 CV environ. Ecrire
offres détaillées ou me voir avec
machines tous les jours 12 h. 1/2
à 1 h. 1/2 ou soir après 9 heures.
Escalmel, 16, rue Clapeyron,
Paris (9^e).

Echanges.

A vendre ou échange contre
voiturette, 4 ou 3 places (plus
vite), Charron, 6 CV, très bon état,
3 pl. 1/2, écl., démarr., k. con-
élect., 6 roues, access. Faire offre
à Laville, 17, rue Bauvallet, Le
Havre

B. B. Peugeot sport, 2 places
démontables, t. b. état, pn. c. neufs,
bas prix ou échange c. moto
3 à 5 CV récente, Toutain, Garny
(Eure-et-Loir).

Echangerai moto 4 temps
3 CV 1/2, magn., carb. genre
Amac b. état de marche, contre
moteur 2 ou 4 temps, 2 CV,
complet même état mécanique,
2 roues 650x65, frein tambour,
poulie-jante ou chaîne, trs b.
état, garni de pneu pouvant faire
petit service contre 2 roues
600x55 à talon, b. état sans pneu.
Lougarre, Poulaines (Indre).

Motosacoche 175 cc., p. état,
mag. S. E. V. contre petit tour
paral. d'établ. complet. Ecrire :
Royer, 308, rue de Charenton,
Paris.

A vendre camionnette 8 CV,
mono, état neuf ou éch. contre
cyclecar, sidecar ou moto, b. état :
Illustration 1914 à 1924 complète
contre moto. Echangerai les deux
c. véhicule même valeur. Guibert,
restaurant Laguepie (T.-et-G.).

Poste T. S. F. et dynamo
contre carross. de side b. état,
pièces d'Indian ou pneus. Che-
vallier, 41, avenue Rosny, Le
Perreux (Seine).

Vends 3.500 fr. ou échange
avec soule c. cyclecar ou voitu-
rette à 2 places, side bi-places
Indian, 1924 t. b. état, 3 boules,
ent. rev., ass. payée, éclair. av. et
arr. Photos sur demande. Mag-
niette, rue du Dessert, à Essonnes
(Seine-et-Oise).

Echangerai voiturette 2 pl.,
6 CV, moteur Mag., magnéto
Bosch, carb. Zénith, en ordre de

marche arrière, forme bateau,
contre une moto Cleveland en
p. état. Cuezennec, route de
Chambray, Laon (Aisne).

F. N., 4 cyl., 8 CV 1925 s.
garant. us., 1.000 kil., à vendre ou
échang. contre Morgan, achète
également 5 CV Citroën. Senard,
à Loivre (Marne).

Echange ou vend side Harley
sport, parf. état, écl. Mag., pneus
rech., donnerait supp. p. cycle-
car préférence Mathis. Terra,
26, rue Saint-Charles, Paris (15^e).

A vendre ou échanger vélo
course neuf et moto type unique
très vite, extra-légère, écl. élect.,
double échapp., prise directe,
carte grise, avril 1925 contre
moto side franc. ou belge ou cycle-
car ou voiturette, état neuf ou
revisé avec soule si besoin sur
rendez-vous ou dimanche. Roland-
3, rue de la Barre, Enghien (Seine-
et-Oise).

HALL DE LA VOITURETTE
VENTE 99, Avenue d'Orléans - PARIS (XIV^e) **ACHAT**
CYCLECARS ET VOITURETTES D'OCCASION
Citroën - Benjamin - G. N. Morgan - Amilcar - Salmson, etc. **DEPUIS 3.500**
GARAGE GRATUIT POUR CYCLECARS ET VOITURETTES A VENDRE - ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATION
LE PLUS GRAND CHOIX DE CYCLECARS DE PARIS

GARAGE POUR MOTOS
ENTRETIEN - REVISION - MISE AU POINT
MOTOS NEUVES ET D'OCCASION - PRIX MODÉRÉS
L. CHARTIER, 8, rue Tarbé, PARIS (17^e). Gare des
Batignolles

PIECES DETACHEES pour

ROBINETTERIE SPÉCIALE
Sacoche sp^{ie} p^o B.S.A. 36 fr.

d^e - Triumph 36 fr.

Tige de Selle Elastic 60 fr.

"CONFORT" PRIX 60 fr.

PNEUS Hutchinson
Dunlop, Soly, etc.

PRIX exceptionnels de SOLDES
DALBIAC - 1, Rue des Jardins-Saint-Paul, PARIS (4^e)

**BSA
TRIUMPH**

GARAGE BELLONE 18, rue de Paris, IVRY (Seine)
Téléphone : Gobelins 04-41
à 100 mètres de la Porte d'Ivry
ACHAT DE TOUTES VOITURES MÊME ACCIDENTÉES
GARAGE à partir de 25 francs par mois
RÉPARATIONS ENTRETIEN REVISION
Conditions spéciales pour TAXIS et CAMIONS

LE SPECIALISTE DETRUCHE
119, Faubourg Saint-Martin - Tél. NORD 31-07
Agent des Motos Side Car Harley-Davidson, Harlette, Terrot,
Monet-Goyon, Le Grimpour, Réparations.
Pièces détachées de toutes Motos. Stock pièces A.B.O.
COMPTANT CREDIT
MOTO SPORT

Agence Parisienne TERROT et MOTOSACOCHE
Comptant ou Crédit
Gaston LEFEBVRE, 110, rue Damrémont, Paris
Téléphone : MARCADET 35-64

Avant d'acheter une Moto-Sidecar,
Visitez la Maison
B. CODART, 116, Boulevard de Grenelle, 116
(Métro : La Motte-Picquet - Tél. : Ségur 61-76)
Qui vous fera essayer son cyclecar TH. LAFITTE à 5.500 FR.
GRAND CHOIX DE MOTOS ET VOITURETTES
Agence Peugeot, Motobécane, Le Grimpour, etc..etc.
CRÉDIT 13 MOIS

Agence Parisienne HARLEY-DAVIDSON
MOTOS NEUVES ET D'OCCASION
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE - RÉPARATIONS RAPIDES
DURAND & VIGNAU
Tél. : Diderot 27-44 22, rue de Picpus, PARIS 12^e

A CREDIT COMME AU COMPTANT
Votre INTERÊT est de voir
le GRAND STOCK de
1^{re} Marques, garantis, depuis 1.000 fr.
Vendus par les Etablissements PARIS-AUTO 104, avenue de Villiers, PARIS
Maison Française fondée en 1890 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de cycles

capotes, 100 fr.; châssis Indian,
carrosserie armée, 25 fr.; comp-
teurs, klaxon, phares, 30 fr.;
porte-bagages, etc. Moto-Ecole,
3 bis, rue Dagorno (12^e).

Moteur inachevé, cause décès,
2 cyl. en V, 1.000 emc., 5 CV, à
refroidissement par air, avec
carburateur et bobine, manque
 volant d'entraînement et pipe
 d'aspiration, 150 fr. Reix, à
Fobcy (Cher).

Roue Motrix, b. état, 550 fr.;
Alcyon, 175 emc., b. état 1924,
1.800 fr.; Alcyonnette, b. état,
1.100 fr. Rouffinet, à Essonnes
(Seine-et-Oise).

Moteur Peugeot, 2 CV 1/2,
à reviser, cadre nu, 180 fr.;
magnéto E. L. C., 60 fr.; carb-
rateur, 30 fr.; rifle canadien 1914,
200 fr. Pohier, 59, rue de Biennes,
à Aire-sur-la-Lys (Pas-de-Calais).

Sidecar léger osier pour moto
légère, 400 fr. Ecrire p. rend.-vous :
Andrieu, 1, rue de Thorigny, Paris.

Lot cyclottes, nves en caisse,
1.425 fr.; moto Française, 4 CV,
850 fr. Tesdon, 63, rue Ducoëdic
(14^e).

1 compteur O. S., 1 groupe
générateur neuf, 2 sacoches toile,
le tout 150 fr. Daitroff, 3, rue de
l'Ouest, Neuilly.

Cause achat voiture vend :
châssis cyclecar moteur Evain,
6 CV, p. état de marche, capote,
pare-brise, générateur et 2 beaux
phares; moto Peugeot, 2 CV,
magnéto, carb. et pneus neufs,
excellent état de marche, carte
grise et plaque. Prix à débattre.
Froumenty, Saint-Pasteur (Lot-
et-Garonne).

Deux poêles à feu continu,
marque Besson, une belle sus-
pension à gaz, le tout en très
bon état. Reumont, 10, villa des
Prévoynants (19^e).

Poste T. S. F., 3 lamp., comp.
piles, access., h.-parl. Brown,
400 fr. ou échange n'importe
quoi. Broncan, à Jargeau (Loiret).

A vendre 1 pneu neuf Dunlop
Heavy, jamais roulé, 65 fr.
Roussin, 7, r. de Versailles,
Fresnes (Seine). Samedi après-
midi ou dimanche.

Garage p. petites motos et
vélos, 20 fr. comptant, 10 fr.
par mois. Zickler, 8, rue de
l'Ouest, Paris (14^e).

Moto légère, état neuf, 130 cc.,
2 temps, prendrai en compte
groupe amovible. Block, 7, rue
des Caves, Sèvres.

Moteur neuf, 4 cyl., à eau,
60 alésage, 90 course, carburateur
et magnéto, carburateur Zénith,
30 mm. triple diff. vertical avec
correcteur neuf; carburateur Zé-
nith horizontal pour moto 18 mm.
comme neuf. A vendre au plus
offrant. Robert Juillet, 42, rue
Buhlet, Mulhouse (Haut-Rhin).

Moteur, 2 cyl., 7 CV, culbu

teurs circulation eau, complet, 1.000 fr.; Buchet, 4 cyl., 7 CV, culbuteurs circulation eau, complet, 1.300 fr.; porte-bagages, 20 fr.; manettes des gaz, 12 fr. L. Lenoir, 26 bis, boulevard de la Bastille, Paris (12^e).

Tandem moderne, état neuf, homme et dame, marque « La Volante », 380 fr.; un vélo Peugeot route, t. b. état, chambre, pneu neuf, 150 fr. G. Raymond, 24, rue du Surmelin (20^e).

Pavillon libre pouvant faire garage, à 500 m. de Paris, 5 pièces, E., G., E., dépendances, pressé, à v. 45.000 fr. Ruffet, 18, rue Louis-Gaillet, à Gentilly (Seine).

Moteur 2 t., 2 ad., 125 cmc., comp. état neuf, 200 fr.; échange, c. gr. Lutetia à rev., magn. Dixie, roue et car. sid. Indian, 1 car d'osier, le tout, 150 fr. Marville, 7, rue des Envierges, Paris (20^e).

Gd phare acét. Ducellier, 120 mm., nick., état neuf, 40 fr. Ecrire: Savinaud, 129, bd de Grenelle, Paris.

Bouteille Magondeaux, 500 l., état neuf, 150 fr. Chabert, à Allèves (Haute-Savoie).

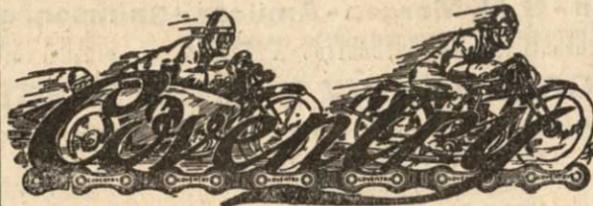
A vendre moteur 2 temps, 2 cyl., 500 cmc., p. cyclecar neuf et complet, 1.800 fr. Bouche, 10, rue de Bellevue, Paris.

425 fr., groupe électrogène, b. état, moteur 1/2 CV, dynamo 25 v., 8 amp., tableau complet. Visible chez M. Simonneau, Marsangy, par Villeneuve-sur-Yonne (Yonne).

A vendre installation complète d'éclairage électrique pour Harley-Davidson. Ecrire: Maguy, 166, avenue de Versailles, Paris.

A vendre side seul en tôle emboutie sans garniture, f. cigare, longueur 2 m. 30. Prix: 200 fr.

Montez sur vos Motos
la CHAÎNE



l'entraîneuse des Champions

FRENCH CHAINS Ltd

59, Av de la Grande Armée, PARIS.

Publ. G. Sweerts.

“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 neufs prêts à poser 375
Lot de roues, cadres, réservoirs, moteurs et selles
de motos légères, très bas prix. — Magnétos mono
d'occas. 35 », neuv. 80 », 2, 4 et 6 cyl. Prix intéressés.
Harley side bon état 3500
TESDOU, 63, rue Ducaouédic - Paris (14^e)

Ecrire: Tillon, 25, rue Michelet
à Saint-Etienne (Loire).

Ingénieur suédois énergique
et riche en idées, cherche emploi
dans fabrique ou maison d'auto-
mobiles. Répondre à K. V.,
Salène Dals Grimstad (Suède).

Châssis side Indian, t. b. ét.
1 p. réserv., viv. pièces, haub.
péd. Etienne, 22, av. Jaurès,
Drancy.

Mécanicien ayant outillage,
demande travaux tour ou ajustage
à façon. Engler, 32, rue de
Meaux (côté Nortier) (19^e).

Bicyclette-dame r. libre, 2 fr.,
b. ét., 225 fr.; bicyclette hom.,
2 pign., 2 fr., ét. neuf, 250 fr.
Blanchet, 31, r. de Meaux, Paris.
S'adresser: 1, cité Lepage.

Châssis side léger compl.,
200 fr. Ecrire: Roy, Saint-Par-
doux (Deux-Sèvres).

1 **enveloppe** ferrée 760 x 90,
bas prix; 1 magnéto mono H. G.,
1 Harley-Davidson 7/9 solo,
parf. ét. marche, nomb. pièces
de rechange, 2.600 fr. Dessin
(Louis), 1 bis, av. Carnot, Houilles.

Mono dame à vendre 300 fr.
Duclau, 8, rue Saint-Spire,
Paris.

SOYEZ AUSSI PRUDENTS
QUE PRÉVOYANTS...

et assurez-vous à un contrat indi-
viduel comme le nôtre, qui est
considéré actuellement comme le
contrat type.

Demandez la Notice à
notre SERVICE DES
ASSURANCES.

LA BOITE 3 VITESSES

“STAUB” B^{te} S. G. D. G.

A FAIT PREUVE DE SES QUALITÉS
AU COURS DE L'ANNÉE 1925

DEMANDEZ nos références et les
conditions pour nos nouveaux
Modèles 1926

Adoptés par les meilleures Marques Françaises

3 Modèles pour Motos

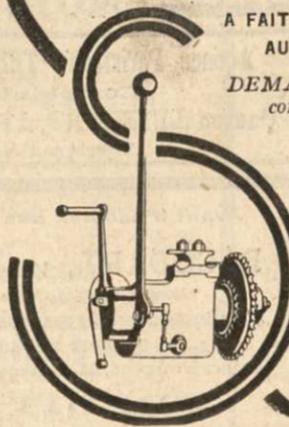
175 cc., 250 cc., 350 cc.

STAUB, Constructeur

2, Impasse des Acacias

PARIS (17^e)

Tél.: GALVANI 12-46



Toutes pièces **INDIAN**

Demandez tarif

FILTRE SPÉCIAL

pour

HARLEY et INDIAN

se pose instantanément sans souder.

INDIAMOTO, 1, rue Faraday, Paris - 17.

ouvert le dimanche matin de 9 h. à 12 h.

Téléph.: Wagram 56-75



Celle qui s'impose

La Casquette

TRES SPORT

Chez tous les Chapelliers

Série Chic: 20 fr.
Série Luxe: 25 fr.

DERNIÈRE CRÉATION DE



Publité G. Sweerts.

CONSTRUCTEURS!

Vous aurez tout intérêt à monter sur vos motos
les fourches construites par le spécialiste

J.-H. MOLLINET

1, rue Worth, Suresnes (Seine)

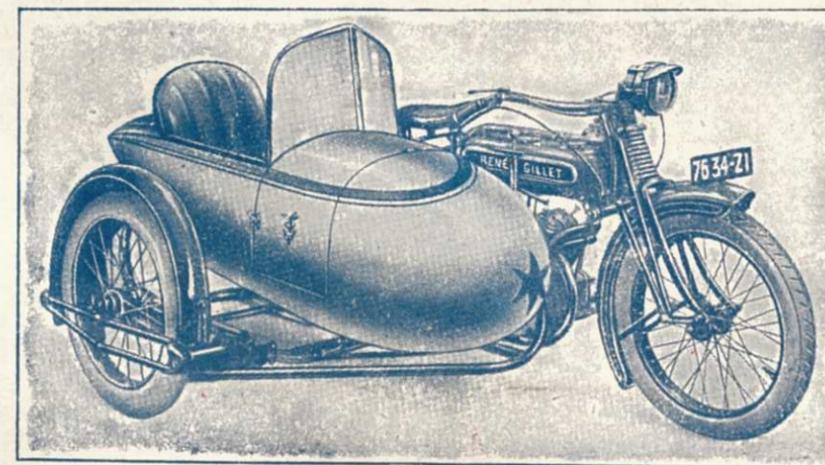
Modèles pour 175, 250 et 350 cmc.

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

R. C. 159.261

VOTRE MOTO

n'est pas parfaite
si elle ne comporte pas:

l'Éclairage
électrique
d'un projecteur

l'Allumage
sûr et régulier
de votre moteur



Pour l'obtenir
employez le

VOLANT MAGNÉTIQUE



Breveté S G D G.

France et Étranger

1^{er} au *Bol d'Or 1925*, sur **ALCYON**

1^{er} dans l'épreuve de *Paris-Pyrénées-Paris*,
sur **FAVOR**. 2 arrivants seulement sur 12 engages.

1^{er} au *Kilomètre lancé de Saint-Étienne*,
sur **AUTOMOTO** (175 cmc.)

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



14, rue de Bassano. PARIS