

La Nouvelle CLEVELAND 4 cylindres

1^{fr.}
- 25

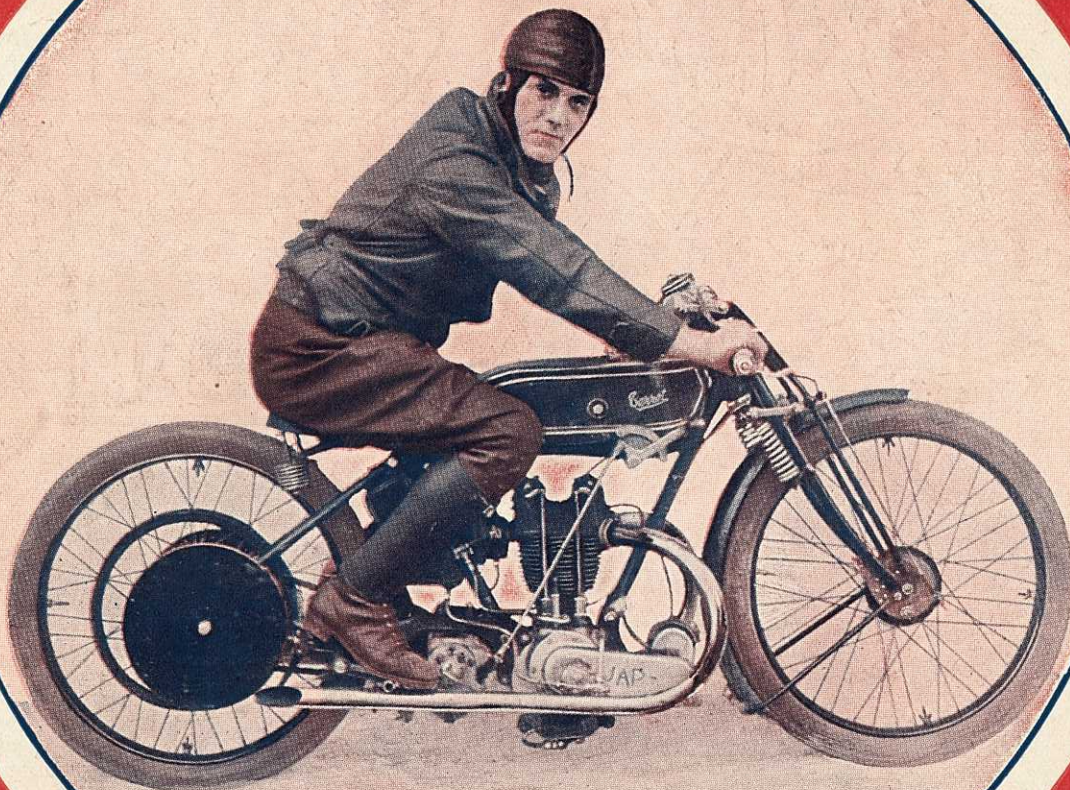
MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

13^e ANNÉE — N° 184

15 NOVEMBRE 1925

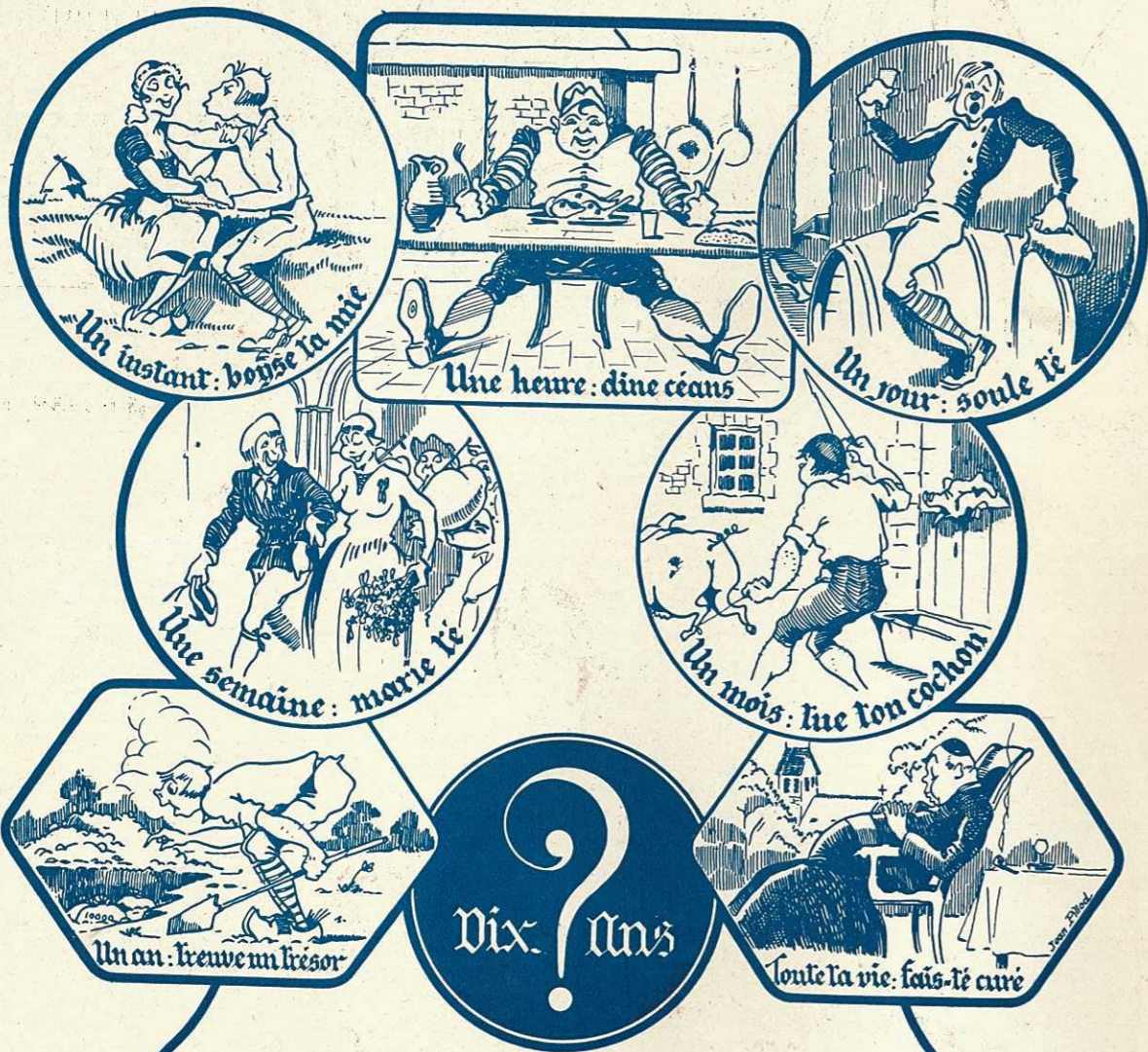


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
- 68-32

MOYO-REVUE
BUREAUX :
5, rue St-Augustin, PARIS

La Moto TERROT (250 cmc.)
remporte avec son coureur DURAND le titre de CHAMPION DE FRANCE 1925
qui vient couronner une saison sportive particulièrement brillante

Pour être heureux



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, achetez une
MOTOCYCLETTE



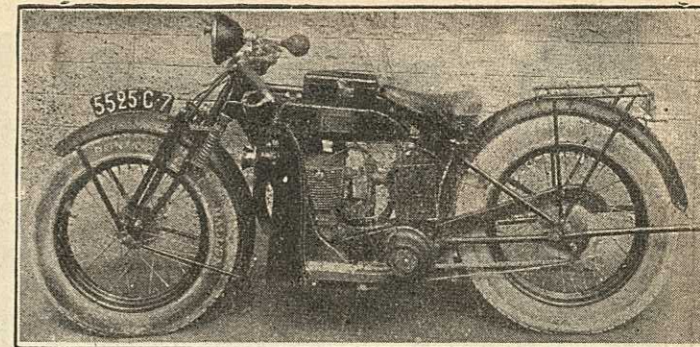
la seule dont le moteur s'améliore en vieillissant

F. DESERT & P. DE FONT-REAUUX CONSTRUCTEURS 138, Avenue de Neuilly NEUILLY-SUR-SEINE

Publicité GIANOLI & VALENTIN

MOTOCYCLISTES !

Parmi les 22 Modèles
ci-dessous



Terrot
confort

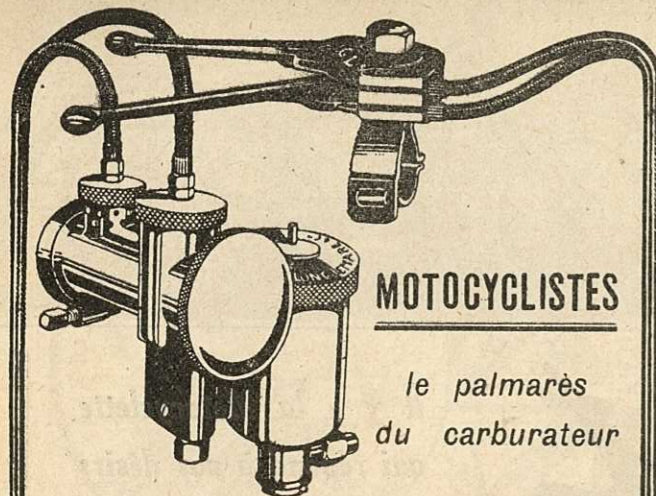
il y a la Motocyclette
qui répond à vos désirs

Commandez-la dès mainte-
nant à l'un de nos
1.800 Agents.

LC	174 cc.	CYCLORETTE 2 cv. Moteur 2 temps, débrayage sur relai, sans pédales ni changement de vitesse, ni mise en marche.....	Fr. 2.350 »	MSS	—	3 cv. SUPERSPORT Moteur 4 temps à culbuteurs, graissage mécanique, boîte 3 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne et chaîne, freins AV et AR, repose-pieds caoutchouc, guidon TT, selle Terry, fourche parallélogramme avec amortisseurs.....	Fr. 5.200 »
LCK	—	CYCLORETTE 2 cv. Moteur 2 temps, débrayage et mise en marche, sans pédales ni changement de vitesse.....	2.425 »	MC	—	3 cv. CONFORT LUXE (dérive du type M3) Pneus 700x100, amortisseurs, selle Terry.....	4.625 »
L	—	2 cv. TOURISME Moteur 2 temps, boîte 2 vitesses, débrayage, mise en marche, repose-pieds caoutchouc.....	2.775 »	MSSC	—	3 cv. CONFORT SUPERSPORT (dérive du type MSS) Pneus 700x100, amortisseurs, selle Terry.....	5.600 »
LD	—	2 cv. DAME Moteur 2 temps, boîte 2 vitesses, débrayage, mise en marche, marche-pieds wagon et capot pare-jambes.....	2.900 »	HT	346 cc.	4 cv. TOURISME Moteur 4 temps, graissage à pompe à main, boîte 3 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne et chaîne, freins AV et AR, marche-pieds wagon.....	4.600 »
LS	—	2 cv. SPORT Moteur 2 temps à double échappement, boîte 2 vitesses, débrayage, mise en marche, repose-pieds caoutchouc.....	2.950 »	HS	—	4 cv. SPORT Moteur 4 temps, graissage mécanique, boîte 3 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne et chaîne, freins AV et AR, repose-pieds caoutchouc, guidon TT.....	4.650 »
FT	247 cc.	3 cv. TOURISME Moteur 2 temps, boîte 2 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne et courroie, marche-pieds wagon.....	3.400 »	HSS	—	4 cv. SUPERSPORT Moteur 4 temps à culbuteurs, graissage mécanique, viseur, pompe de secours, boîte 3 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne et chaîne, freins AV et AR, repose-pieds caoutchouc, guidon TT, selle Terry, fourche parallélogramme avec amortisseurs.....	5.300 »
FGT	—	3 cv. GRAND TOURISME Moteur 2 temps, boîte 3 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne et chaîne, freins AV et AR, silencieux à pédale, repose-pieds caoutchouc, guidon TT, selle Terry.....	3.825 »	HTC	—	4 cv. CONFORT TOURISME (dérive du type HT) Pneus 700x100, amortisseurs, selle Terry.....	4.975 »
FSS	—	3 cv. SPORT Moteur 2 temps à double échappement, boîte 3 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne et chaîne, freins AV et AR, silencieux à pédale, repose-pieds caoutchouc, guidon TT, selle Terry.....	3.875 »	HSC	—	4 cv. CONFORT SPORT (dérive du type HS) Pneus 700x100, amortisseurs, selle Terry.....	5.025 »
FD	—	3 cv. DAME Moteur 2 temps, boîte 2 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne courroie, marche-pieds wagon et capot pare-jambes.....	3.575 »	HSSC	—	4 cv. CONFORT SUPERSPORT (dérive du type HSS) Pneus 700x100, amortisseurs, selle Terry.....	5.700 »
FTC	—	3 cv. CONFORT TOURISME (dérive du type FGT) Pneus 700x100, amortisseurs, selle Terry.....	4.150 »				
FSC	—	3 cv. CONFORT SPORT (dérive du type FSS) Pneus 700x100, amortisseurs, selle Terry.....	4.200 »				
M 2	249 cc.	3 cv. LUXE Moteur 4 temps, graissage mécanique, boîte 2 vitesses, débrayage, mise en marche, chaîne et chaîne, freins AV et AR, marche-pieds wagon.....	4.100 »				
M 3	—	Même modèle, avec boîte 3 vitesses.....	4.225 »				
						SIDE-CAR pour motocyclette 350 cc.....	1.300 »

Nos machines MSS et HSS peuvent être livrées avec moteur de course JAP 250 cc. et 350 cc. à double échappement (Devis sur demande).

Catalogues, Notices et Prix-courants 1925 Établissements TERROT Soc. Anonyme au Capital de 7.500.000 francs 2, Rue André-Colomban - DIJON



MOTOCYCLISTES

le palmarès
du carburateur

LONGUEMARE

L.B.H. 2 à correction d'air, 2 gicleurs, 2 manettes, pour la saison 1925, vous a nettement prouvé sa supériorité, qu'il s'agisse de tourisme ou de vitesse pure.

Exigez-le sur votre nouvelle moto pour la saison 1926 ou modernisez votre machine actuelle en faisant monter un L.B.H. 2 à correction d'air et de manettes G.L. & C^o

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



CYCLES ET MOTOS DE GRAND LUXE

FAVOR

CLERMONT-FERRAND

STOCK MOTOS INDIAN NEUVES

La MAISON qui livre ces machines avec une déclaration écrite CERTIFIANT que la moto est neuve.

MODÈLE 7/9 C.V., fourche ronde, guidon à commandes souples, magnéto BOSCH 1925, carburateur réglé à 5 litres et demi, avec side car sport luxe, émail rouge ou bleu.

TOUTES pièces pour INDIAN aux meilleurs prix. STOCK de cylindres, carters, fourches, pignons, chaînes.

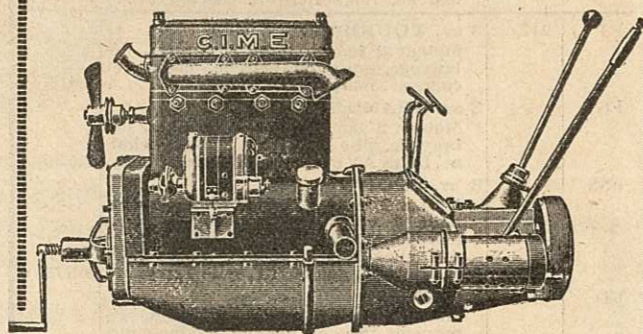
Demandez le nouveau Catalogue

POINARD

3, rue Larochele == PARIS (14^e)

Téléphone : Fleurus 25-25

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)

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^o 4 Face 100 mm, miroir 85 mm, durée 3 h. 1/2 complet 125 fr

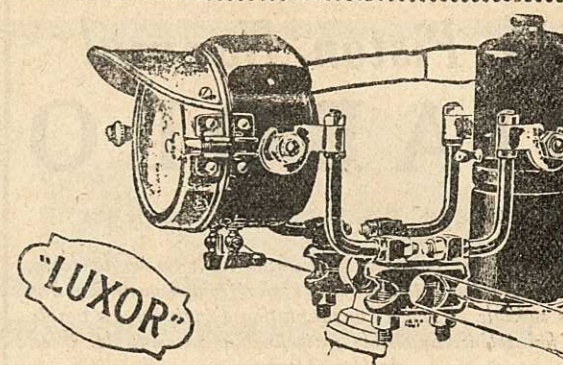
N^o 5 Face 125 mm, mir 115 mm, durée 4 h. 1/2 complet 150 fr

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

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

Constructeurs

En vente dans toutes bonnes maisons



POURQUOI ?

LES MOTOCYCLETTES

A. X. A. (250 cmc.)

ont-elles remporté un si grand succès auprès du public

PAR LA QUALITÉ DE LEUR FABRICATION
LEURS BOITES A DEUX ET TROIS VITESSES
:: :: LEURS SELLES TERRY :: ::
LEURS FREINS INTÉRIEURS A TAMBOURS
:: :: SUR ROUES AVANT ET ARRIÈRE :: ::
:: :: LEURS REPOSE-PIEDS WAGON :: ::

... ET LEUR PRIX AVANTAGEUX

DE 2.796 fr. La vraie machine pour le Tan-Sad

AGENTS !! Assurez-vous la représentation de cette Machine pour votre Région

ALLAIN & C^{ie} Constructeurs, 9, Rue de l'Ane-Vert (153, Avenue de Fontainebleau) LE KREMLIN-BICÈTRE (Seine)

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

VOUS AVEZ BESOIN D'UNE MOTOCYCLETTE ???

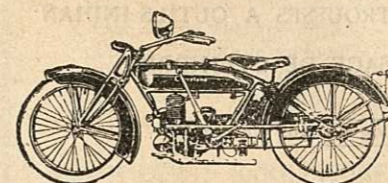
donc vous avez besoin d'une

CLEVELAND

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

2 temps, 270 cmc., avec éclairage électrique ;
4 temps, 4 cylindres, 600 cmc.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE — SERVICE STATION



CLEVELAND, Etabl^{ts} VALPIC

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

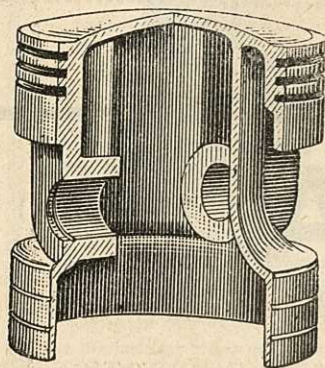
envoient franco le Catalogue et la feuille de références des Motocyclettes "Cleveland"

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

Le Piston Normal DIABOLO

en alliage d'aluminium extra-léger

est le seul qui, possédant réellement les côtes de la fonte, conserve un faible poids, parce que son refroidissement tient à sa forme spéciale et non à l'augmentation d'épaisseur des parois. Son fini est irréprochable ; rigoureusement contrôlé, il est absolument garanti.



Montez des DIABOLO sur vos machines, vous n'aurez jamais d'ennuis.

NOMBREUSES MARQUES EN STOCK
TOUS PISTONS SUR DEMANDE EN QUELQUES JOURS

Demander notre Notice technique et notre Catalogue :

Société LE PISTON NORMAL DIABOLO

3, rue de la Manutention, PARIS (16^e)

MOTO ULTIMA

créée en 1908

E. BILLION, Constructeur

24-26, Rue du Commandant-Faurax - LYON

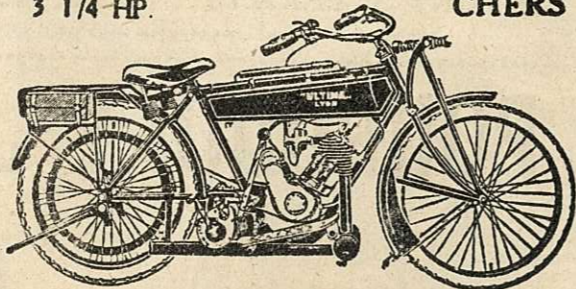
Téléphone : Vaudrey 2-04

3 MODELES

Moteur 4 temps

3 1/4 HP.

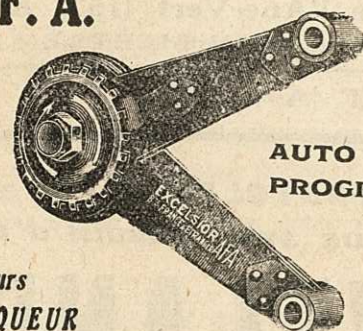
LES MOINS CHERS



AGENTS RÉGIONAUX

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

L'AMORTISSEUR MOTOS EXCELSIOR A.F.A.



AUTO PROGRESSIF

Toujours VAINQUEUR des Courses d'ENDURANCE, avec

NAAS et SAUVET sur GNOME et RHONE

1^{er} catégories 750 et 1.000 cmc.
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

PRIX : 85 Francs
Établi L. POUTRAIT 7-9 Rue de la Croix-Faubin, PARIS

MOTOS INDIAN

NEUVES

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

MOTOS HARLEY RECONSTRUITES
PIÈCES DÉTACHÉES POUR INDIAN ET HARLEY
PNEUS 28 x 3 - TROUSSES A OUTILS INDIAN
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES

Catalogues sur demande

Établissements FILLIAT & SUREAU

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

Téléphone : LEVALLOIS 027

(La Maison qui ne bluffe pas)

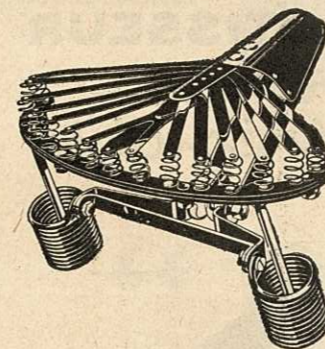
La CAM n'impose pas de l'entretien.

ROUES AMOVIBLES RAF ROULEMENTS RBF

PALIER, CHAISES DE TRANSMISSION
BILLES ACIER et BRONZE

RC 128642 CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS 455 C

MAGASINS DE VENTE
BORDEAUX 33 rue FONDAUDÈGE LILLE 71 rue de LA LIBERTÉ LYON 77 AVENUE DE SAXE
PARIS 12 24 rue NATIONAL NANCY 18 rue NOTRE DAME NANTES 22 rue de STRASBOURG
BRUXELLES 31 rue de LA MONTAGNE 5^e ETIENNE 11 rue du GENERAL FOY BIENNE 121 avenue HOPITAL



B. 195. Selle Souple Touriste

Une notice illustrée en 3 couleurs explique ce modèle en détail. Il est utile que vous la consultiez. Demandez-la franco aux

Établissements LEWIS BARNASCONE
60, rue de Cormeille
:: Levallois-Perret ::

Conc. de J. B. BROOKS Co Ltd
Birmingham.

Un Cuir de Selle qui dure...

Le confort de cette selle souple est jalousement conservé par une épaisse pièce de maroquin de tout premier choix.

Vous pouvez vous rendre compte que les ressorts sont flexibles sur tous les points de la selle et que les 15 petits ressorts à boudins assurent le confort sur le bord même du croissant arrière.

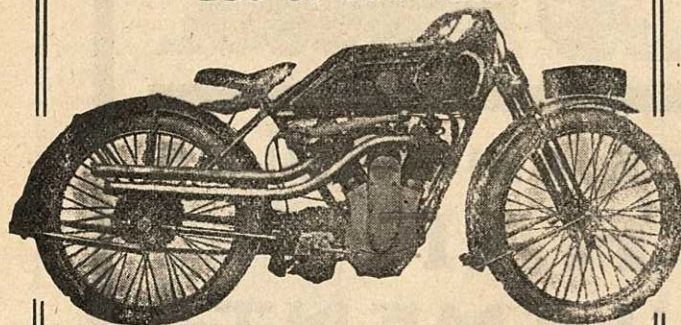
Les ressorts extérieurs aussi, aident au confort sur les routes défoncées.

SELLE SOUPLE

BROOKS
REGISTERED TRADE MARK

En vente chez tous les Agents et Constructeurs.

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
KOEHLER-ESCOFFIER
250 et 500 cmc.



La KOEHLER-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.

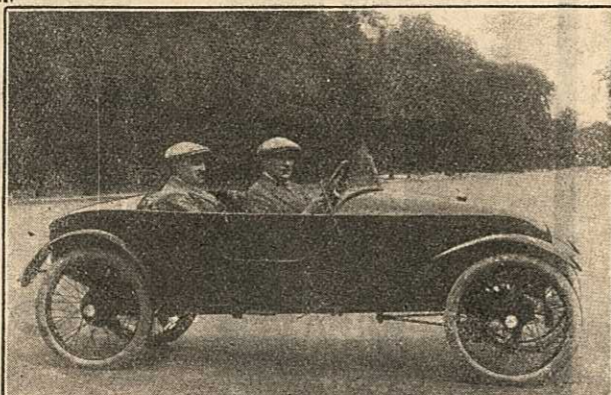
Notice franco sur demande adressée au Constructeur :
A. DREVET, 11, rue du Plat, LYON

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

Le Cyclecar SIMA-VIOLET

Champion de France, deux records du monde
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, Grand Prix de France, Circuit de Routes Pavées, Paris-
Nice, Circuit de Picardie, Circuit de l'Alsne, etc.



Le Cyclecar Sima-Violet type sport spécial

LE NOUVEAU MODÈLE A MAGNÉTO ET CAPOT AVANT

est livré en torpédo touriste, torpédo camionnette, torpédo sport spécial

Prix de 5600 fr. à 6000 fr., suivant le type

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

Votre Exportation en Suisse

sera facilitée et augmentée si vous faites
connaître vos produits par

LA MOTOCYCLETTE

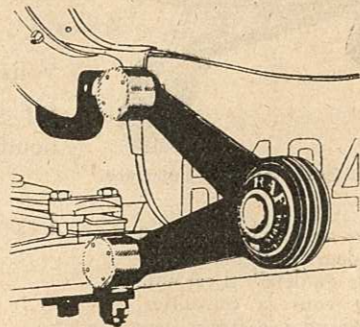
seul journal suisse consacré exclusive-
ment au motocyclisme. De ce fait,
La Motocyclette constitue le moyen le
meilleur marché et le plus efficace pour
nouer, en Suisse, des relations d'affaires
pour tout ce qui intéresse la branche
motocycliste.

Paraît chaque Mercredi sur 8 à 16 pages

Les Fabriques et Exportateurs sont
priés de demander, gratis et franco,
des numéros-spécimen avec le tarif
des annonces à

l'Administration de "LA MOTOCYCLETTE"
à BERNE (Suisse), Breitenrainstrasse 97

L'AMORTISSEUR est **RAF** indéréglable

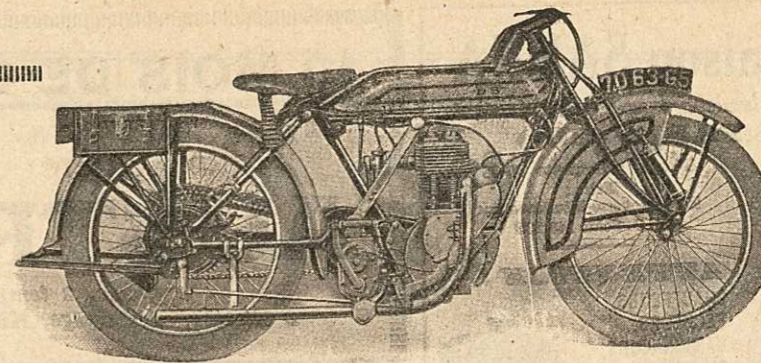


Il est d'une efficacité constante.
Son réglage est automatique.
Ses attaches montées sur rou-
lements à galets RBF sont
pratiquement inusables.
Il est le seul ne demandant
aucun entretien.

RC. 128842 CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE PARIS 660

D.S. 500 c.c. TOURISTE

VITESSE
100 kil. à l'heure



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: **4.400** Francs

Reprise en compte de toutes Motos - Vente à Crédit
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

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

STOCKISTES SPÉCIALISTES DANS TOUTES LES RÉGIONS

Suspension de sidecar anti-choc Penoit. - Transformation de moteurs Indian en type sport atteignant 110 kil à l'heure

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

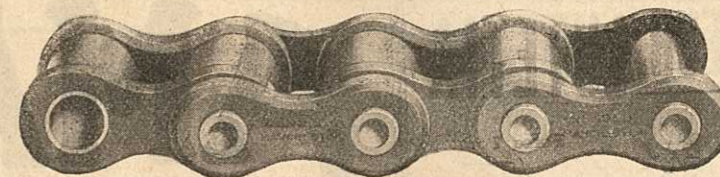
Tél. : DIDEROT 55-38

Usines à MONTREUIL-SOUS-BOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
MALTERMOTOS-PARIS

3, Rue Villebois-Mareuil (VINCENNES)
et au Camp de Verneuil

n. c. s. 143.946



LES CHAINES

"RENOLD"

FABRIQUÉES PAR HANS RENOLD Ltd,
SONT RÉPUTÉES DANS LE MONDE ENTIER
POUR LEUR QUALITÉ HORS DE PAIR

RENOLD signifie **MAXIMUM de SÉCURITÉ**
SILENCE

RENOLD CHAINS Ltd

3, rue Arsène-Houssaye, PARIS (8^e)

R. G. Seine 207.708 14

INUSABLES

Maison SAHNA
90, boulevard de Ménilmontant
PARIS (20^e)
Téléph. : Roquette 24-88
Métro :
Père-Lachaise-Ménilmontant
R. O. Seine 143.232

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 modi-
cité de mes prix,
car ces articles
sont introuvables
ailleurs qu'à la
Maison SAHNA
qui fabrique elle-
même.



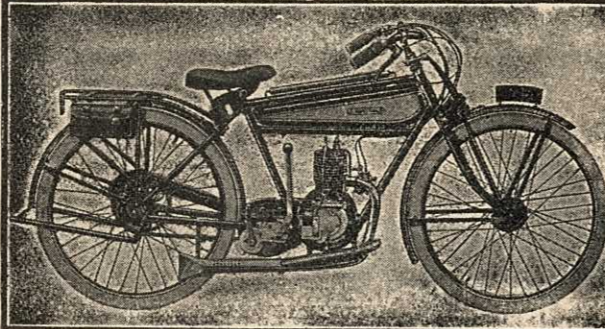

Catalogue
M. R.
sur
demande.

BOTTES
La paire.
65 fr.

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

10 MOIS DE CRÉDIT


Moto Légère
AUSTRAL
175 cmc. 2 temps,
2 vitesses, débrayage, Kick starter



La vraie Machine pour le grand Tourisme

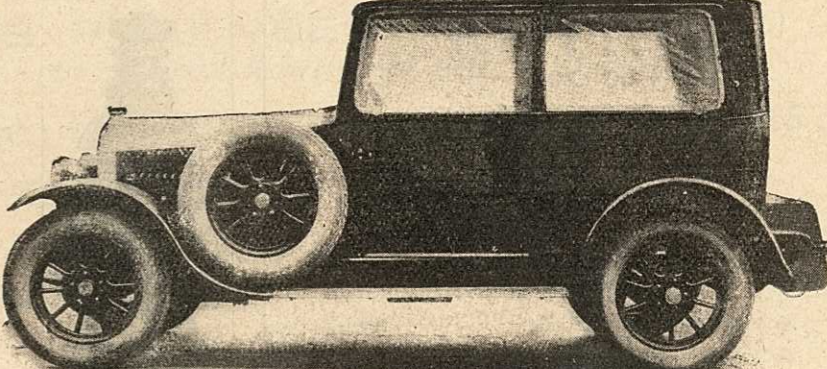
Catalogues
et Conditions

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



ne fabrique pas que des MOTOCYCLETTES, elle livre également
ses nouveaux modèles de CHASSIS et en particulier :

Sa Nouvelle 8/10 CV Type 1300
qui a triomphé dans le rallye de Monte-Carlo, à Spa et à Genève



Châssis 130 D avec la nouvelle carrosserie fermée F. N. pour tous les temps.

Demander Prix et Conditions à la
SUCCURSALE FRANÇAISE DE LA F. N.
4, rue Pierret, 4 == NEUILLY-sur-SEINE

Télegr. : FABRINAL-NEUILLY — Téléph. : WAGRAM 94-27 — R. C. Seine 24.256

Avec un MOTEUR LUTETIA



Force 1 ch. 1/2
Embrayage progressif
Volant magnétique
Roulements à Billes
Vitesse 30 km.
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

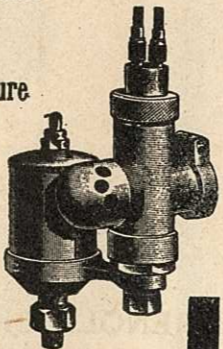
LIVRAISON IMMÉDIATE
Catalogue envoyé gratuitement sur demande

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

AMAC
Le Carburateur
des Records

avec V. Horsman sur "Triumph" 500 cmc.
s'adjuge les Records du Monde de

1 Heure à 89,13 Milles à l'heure
100 Milles à 89,21
100 Kms à 143,22 Km. à l'heure



Nouveaux Catalogues franco aux
Établissements
Robert MUNRO
198, Bd. Pereire, Paris.



LA 7 CV. MAXIMAG construite par MOTOSACOCHE-FRANCE
63, Rue Trarieux-LYON

La Précision et le fini de la Motocyclette
"MOTOSACOCHE" appliqués à la Voiture

Agent pour la région parisienne :
M. BAILLIF, 8, Rue Vauvenargues

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



MOTEUR MAG
quatre cylindres
TOURISME OU SPORT
culbuteurs)

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°)

— 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

MOTOCYCLISTES !
CYCLECARISTES !



DEMANDEZ
LA NOUVELLE BOUGIE

UNUS SUPER

MOTOS 18

qui donne les meilleurs
résultats sur moteurs
bi-temps très poussés

Types VILLIERS ou JAP

Exigez **SUPERUNUS**

Grossiste-Fabricant : **CHOLLET** Charles
24, Pas. Hébrard (204, rue Saint-Maur, PARIS (X^e)
Tél. Nord : 81-24 Métro : BELLEVILLE

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°)

MOTOS
André



... comme dans un fauteuil..

ETABLISSEMENT BOURDAIS
INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR 7 RUE LAFOUCÉ-GENTILLY
(SEINE)

CONSTRUCTEURS
COMMISSIONNAIRES
AGENTS DU CYCLE ET DE
LA MOTO

LORRIOT

ET CIE

VOUS FOURNIRONT
DES CARCASSES DE CADRES
DES CADRES DE CYCLES ET MOTOS
DES CYCLES ET MOTOS COMPLETS

À VOTRE MARQUE
EN QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

TOUS MODÈLES SOUDÉS ET BRASÉS
COURSE ET ROUTE

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

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 1696

Delaunay

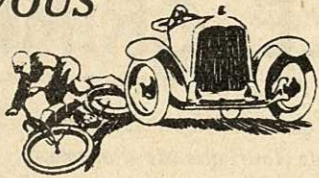
62 rue ROCHECHOUART

PARIS 9^e

DEMANDER LE TARIF ILLUSTRÉ

ASSUREZ-VOUS

contre les Accidents corporels et dégâts matériels que vous pouvez causer aux tiers, contre le Vol, l'Incendie, etc., etc.



Depuis plus de treize ans "MOTO REVUE" fait bénéficier ses Abonnés de conditions d'assurances réellement intéressantes, et aucun Abonné n'a jamais eu à se plaindre. Nous ne sommes pas des courtiers d'assurance, ce que nous faisons c'est pour donner

des avantages à nos **ABONNÉS** qui sont nos amis; nous les faisons bénéficier des meilleures primes que nous trouvons.

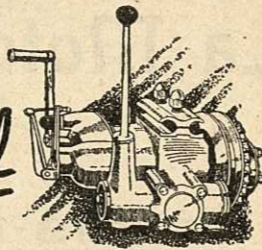
Notices franco sur demande

"MOTO-REVUE"
Service d'Assurances
5, rue St-Augustin
PARIS (2°)



Les 4
boîtes
vitesses

C. Picard



DEMANDEZ
NOTRE
NOTICE
GRATUITE

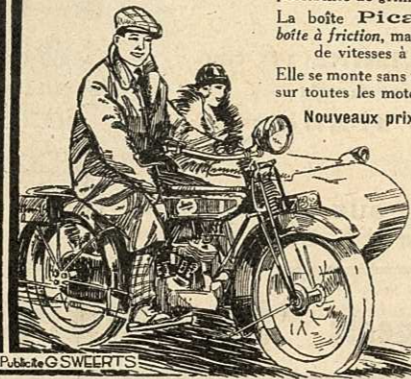
Apportent une amélioration **CONSIDÉRABLE** à tous modèles de motos.

Elles sont indispensables pour le **TOURISME** et le **SPORT** en **DUO** et en **SIDECAR**.

Elles permettent d'atteindre de plus grandes vitesses en palier et offrent la possibilité de grimper **TOUTES LES COTES**.
La boîte **Picard** n'est pas une boîte à friction, mais une véritable boîte de vitesses à train baladeur.

Elle se monte sans modification du cadre sur toutes les motos de 175 à 500 cmc.

Nouveaux prix : **680 Fr.**



Ét^{es} C. PICARD
(fondés en 1906)
26, rue Carnot
COURBEVOIE
Tél. 300

Publicité G-SWEERTS

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) - TÉLÉPHONE 894 - LEVALLOIS



SPÉCIALITÉS
ANGLAISES & FRANÇAISES
POUR
CONSTRUCTEURS & REVENDEURS

POUR LE GROS SEULEMENT
H. TOUCHET & DUPIEUX
13 Passage Ruelle - PARIS (18°)

Publicité G-SWEERTS

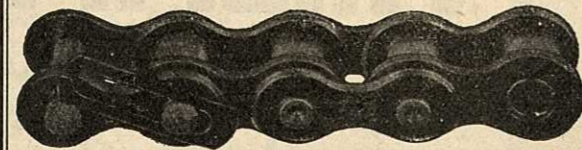
256 KILOMÈTRES A L'HEURE

RECORD DU MONDE

établi à ARPAJON le 11 Octobre 1925
sur **MOTOCYCLETTTE INDIAN**
équipée avec les

CÉLÈBRES CHAINES DUCKWORTH

Les Meilleures du Monde



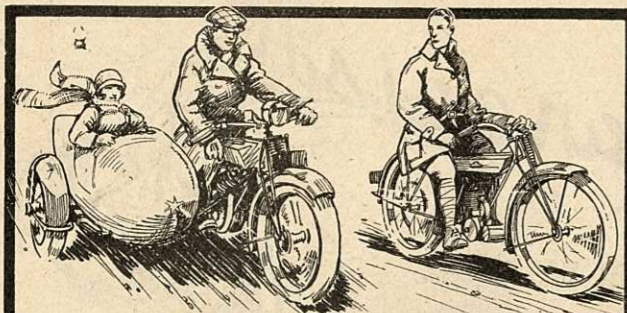
LES PLUS RÉSISTANTES
LES PLUS DURABLES

MONOPOLE POUR LA FRANCE

C. COMIOT

87, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr - PARIS

Téléph. : WAGRAM 03-26 — Télégr. : COMIOT-PARIS



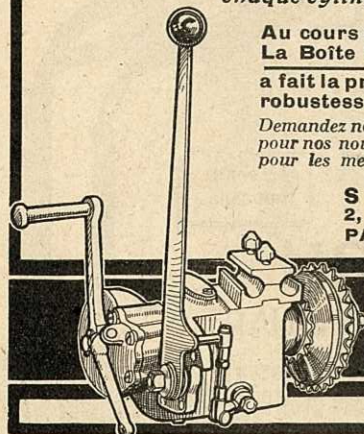
De la plus petite à
la plus grosse Moto

STAUB

construit un type spécial pour
chaque cylindrée: 175, 250, et 350 cmc.

Au cours de la Saison 1924-1925
La Boîte 3 Vitesses pour Motos
a fait la preuve de ses qualités de
robustesse et facilité de manœuvre
Demandez nos références et les conditions
pour nos nouveaux modèles 1926, adoptés
pour les meilleures marques françaises.

STAUB, Constructeur
2, Impasse des Acacias
PARIS (17°) - Tél. : Galvani 12-46



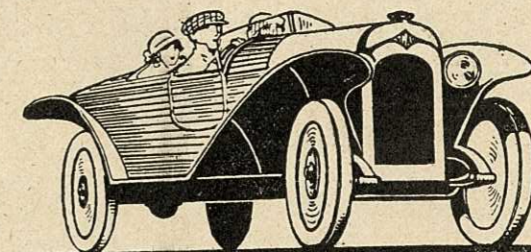
STAUB

Publicité G-SWEERTS
J.A. Josselin

AUTOMOBILES SCAP

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

7



HP

TELEPHONE:
AUTEUIL 14-79

ADR TÉLÉGR:
SCAPAUTO-BILLANCOURT



Un palmarès édifiant

(Catégorie 175)

1^{er}

RECORD DU MONDE KILOMÈTRE DÉPART ARRÊTÉ
RECORD DU MONDE DU MILLE :: :: ::
RECORD SUISSE DU KILOMÈTRE LANCÉ
CHAMPIONNAT DE FRANCE 1924 :: :: ::
CHAMPIONNAT DE FRANCE 1925 :: :: ::
GRAND-PRIX DES MOTOCYCLETTES (MONTLHÉRY)
GRAND-PRIX DE MARSEILLE (MIRAMAS)
ET UN GRAND NOMBRE D'AUTRES VICTOIRES

C'est une garantie pour la clientèle

qu'une Maison puisse inscrire à son actif des victoires aussi remarquables
que répétées, remportées avec le même moteur 2 temps que celui
:: :: :: qui équipe ses machines de série :: :: ::

Dans la gamme de fabrication de la Maison
Monet & Goyon vous trouverez la machine
ROBUSTE, ÉLÉGANTE, RAPIDE
et CONFORTABLE que vous désirez

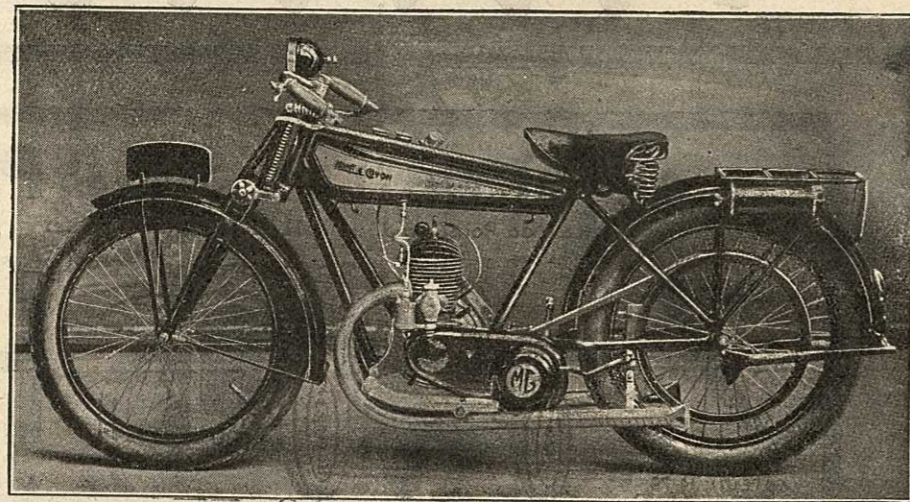
MONET & GOYON

57, Rue du Pavillon

MACON

Agences dans tous les
centres importants et
à PARIS

6, rue de Moscou



MOTO REVUE

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03-81
CENTRAL 68-32

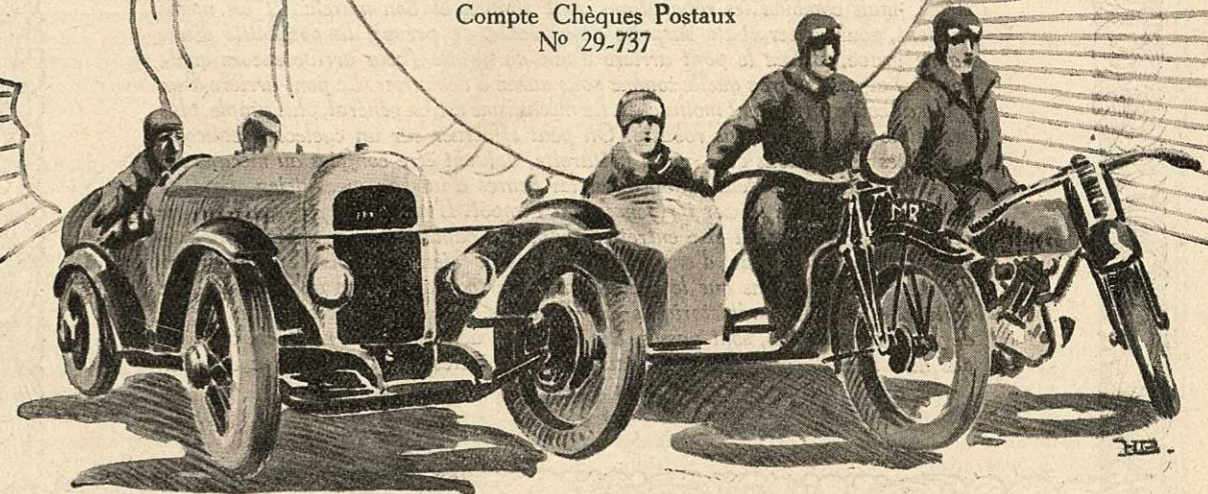
Sommaire

Editorial : Voiturette contre cyclecar.....	810
La Chronique de la quinzaine : Quelques réflexions sur les choses du jour, par CALAMINE.....	811
Par-ci, Par-là : Petits Potins.....	812
Les Nouveautés de la Quinzaine.....	813
Mes vacances en Russie (suite), par Maurice KREBS.....	815
Le Casque protecteur.....	817
A propos d'huile.....	817
La Nouvelle Cleveland 4 cylindres 600 cc.....	818
Le Ministre des Travaux Publics retarde.....	820
Une belle Balade, par MARC.....	820
Souplesse et Rendement, par H.-P. BORESTROKE.....	821
La motocyclette à la Foire de Leipzig.....	823
Pandore se modernise, composition de Jean LECA.....	824
Ford en Allemagne.....	824
Le sidecar, moyen de transport bon marché à Berlin.....	824
Un type possible de cyclecar populaire.....	825
Et le Monosoupape ? par J. MELLIER.....	825
Contre les automobilistes.....	826
La page pratique.....	827
Tribune libre.....	828
Le Sport de la Quinzaine.....	829
Le Calendrier sportif international.....	830
Le Calendrier sportif 1926.....	830
La lunette « Bobyl », anti-éblouissante.....	831
A propos de bougies.....	831
Les grandes nouveautés de MONET GOYON.....	832
A propos du pneu ballon.....	832
Mon petit doigt m'a dit.....	833

ABONNEMENTS :

France et Colonies. 18 fr.
Union Postale 25 fr.

Compte Chèques Postaux
N° 29-737



Voiturette contre Cyclecar



L est trop certain que le cyclecar a des ennemis. Le romancier qui veut se débarrasser d'un héros gênant le met au volant d'un cyclecar. Celui-ci, véritable phénomène, démarre en quatrième, puis, au bout de quelques kilomètres, envoie son conducteur dans les décors. Le public profane, lui non plus, n'aime pas le cyclecar. Il le trouve trop bruyant, trop rapide. Il en a presque peur. Certains propriétaires de cyclecars sont pour quelque chose dans cette défaveur. Mais, ce qu'il y a de beaucoup plus inquiétant, c'est l'attitude que prennent certains organes automobiles vis-à-vis du cyclecar. Ils veulent à toute force le considérer comme une monstruosité. Leur intransigeance ne peut pas admettre qu'un véhicule routier puisse être établi sur un plan différent de celui de l'automobile. Et pourtant celle-ci ne présente-t-elle pas des solutions très diverses ? Est-on même sûr que l'automobile de demain ne sera pas complètement différente de celle d'aujourd'hui ? Certains cyclecars sont aussi sagement conçus que la meilleure voiture, tout en étant complètement originaux. On invoque même de singuliers arguments. Nous voyons une de nos plus grandes revues spéciales insérer ce qu'on pourrait appeler un avis de faire-part du décès du cyclecar. Elle constate que les nouveaux impôts sont écrasants pour le cyclecar. Pas le moindre geste de défense en sa faveur. Elle y voit même un avantage : la simplification des règlements sportifs en ce qui concerne les catégories !! C'est un singulier argument. Pourquoi, à ce compte-là, ne pas conserver une catégorie unique ?

Or, même avec l'impôt actuel, pour injuste qu'il soit, le cyclecar reste beaucoup plus économique que la voiturette. N'oublions pas qu'il y a une grosse différence dans le prix d'achat. Tout le monde n'a pas douze ou treize mille francs à mettre dans une voiturette ; un cyclecar ne coûte guère que la moitié de cette somme. En prenant un type de cyclecar de 1.100 cmc. qui coûte 6.000 fr. et paie 480 francs d'impôt, alors que la voiturette de 12.000 francs n'en paie que 250, il est facile de voir qu'en amortissant en cinq ans les deux véhicules, on aura bien payé 1.150 francs d'impôts de plus pour le cyclecar, mais on aura perdu 6.000 francs de moins sur la valeur de la machine. Et un cyclecar de grosse cylindrée est un instrument beaucoup plus agréable, du moins à notre avis, qu'une voiturette poussive qui, à la moindre côte, réclame un changement de vitesse.

Ajoutons que l'entretien du cyclecar, n'est pas aussi onéreux que celui de la plus modeste des voiturettes. La consommation en essence et en huile est peut-être la même, mais combien les réparations sont simples et bon marché. Il est même prudent, pour éviter toute surprise désagréable, de prévoir la possibilité d'une panne grave. Brisez le pont arrière d'une voiturette (cela arrive encore quelquefois) et vous verrez quelle somme vous aurez à déboursier. Le pont arrière d'un cyclecar coûte infiniment moins cher. Le mécanisme est, en général, plus simple, plus accessible et souvent plus robuste. On peut effectuer sur un cyclecar beaucoup de petites réparations qui, sur la voiturette, doivent être confiées au mécanicien et on sait ce que coûtent aujourd'hui les heures d'un bon mécanicien. Bref, il serait ridicule de se laisser influencer par l'impôt. L'impôt ne représente qu'une partie des frais d'achat et d'entretien. Moindre capital engagé, moindre dépréciation, moindres frais d'entretien compensent bien des fois le supplément d'imposition. Ajoutons que le cyclecar marche tout aussi bien que la meilleure voiture. Les temps préhistoriques des cyclecars, assemblages hétéroclites de fil de fer et de planches, sont passés. Les cyclecars actuels sont aussi bien, pour ne pas dire mieux, construits que beaucoup de voitures. Et vous pouvez compter que leur marche sera aussi sûre et aussi régulière.

La Chronique de la Quinzaine

Quelques Réflexions sur les Choses du Jour

par CALAMINE



des pneus ballons sur les motos à grande vitesse va-t-elle donner à cette question un regain d'actualité.

Les taxes sur les essences auront à elles seules produit cette année plus de 700 millions. Or, l'Etat ne consacre à la réfection des routes que 200 millions.

1926 verra encore les règlements à la cylindrée, et on se préoccupe moins que jamais de la consommation ; pourtant la quantité de carburant qu'absorbent certains moteurs est formidable.

On parle à nouveau pour 1926 du moteur Fiat six cylindres à deux temps, d'une cylindrée de 1.500 cmc. Il a derrière lui une longue période d'essais. L'apparition d'un deux temps sur une voiture de course serait un véritable événement.

L'Exposition des Arts Décoratifs occuperait encore en 1926 le Grand-Palais. On prétend qu'elle fut cette année un succès. Ce n'est pas l'opinion de tout le monde. En tous cas, il est certain que la suppression du Salon a été pour notre industrie automobile un coup très rude. Nos industriels se sont efforcés d'y remédier en exposant à Londres. Si, en 1926, nous n'avons pas de Salon, c'est Londres et non plus Paris qui sera le grand centre de l'industrie automobile.

Cela est plus grave encore pour nos constructeurs de motocyclettes car notre industrie motocycliste n'a pas encore la réputation de notre industrie automobile, et elle a besoin d'occasions aussi nombreuses que possible de se mettre en valeur. Espérons donc qu'en 1926 nous aurons un Salon au Grand-Palais.

Le camion est un fléau pour les routes et leurs usagers ; mais il est mieux vu des pouvoirs publics que la moto ou le cyclecar. Le camion ne tient pas sa droite. La plupart du temps ses freins ne fonctionnent pas. Il transporte des charges supérieures à la charge permise. Il ne ralentit pas dans les agglomérations, il passe au croisement sans modérer son allure, sans avertir. Le rétroviseur est un mythe. Il ignore les prescriptions relatives aux bandages. Il marche à échappement libre et passe dans un fracas de tonnerre. Il a tous les droits. On croirait que les gendarmes en ont peur.

Les passages à niveau sort cause d'innombrables accidents et les efforts des clubs se brisent contre le bloc des compagnies de chemins de fer. Celles-ci en prennent à leur aise. Dernièrement, à Fontenay-le-Comte, nous avons attendu vingt minutes pendant qu'une locomotive de manœuvre s'amusait à jongler avec des wagons. Les Compagnies ont été condamnées un nombre de fois imposant pour avoir occasionné des accidents aux passages à niveau ou même simplement des retards. Mais rien ne peut faire démordre de sa routine une sacro-sainte administration. C'est au surplus le contribuable qui paie le déficit.

Les fabricants de pneus annoncent avant la fin de l'année une hausse de 30 %. Ils commencent à exagérer. Comment se fait-il qu'un pneu américain vendu en France, ne coûte pas plus cher qu'un pneu français ?

Il y a bien longtemps que nous n'avons vu un rouleau à vapeur. Laisserait-on les routes à l'abandon.

Certains clubs automobiles demandent qu'on fasse payer aux étrangers qui viennent en France avec leurs voitures, un impôt assez élevé. Il est de fait que nous n'avons pas à nous montrer particulièrement tendre vis-à-vis des Américains ou des Anglais.

On dit qu'une de nos plus importantes marques d'automobiles aurait vendu ses usines. Déjà la marque anglaise Morris avait racheté les usines Bollée. Ford édifie de nouvelles usines. Sommes-nous condamnés à devenir une colonie américaine. La liberté du commerce et de l'industrie est une belle chose, mais tout d'abord la France aux Français.

Par ci...

Par là...

Quelques échos à propos de tout, et particulièrement concernant le monde motocycliste et cyclecariste

Taxi !

Un de nos confrères anglais, en parlant de la circulation de Paris, donne quelques conseils à l'intention du piéton anglais en villégiature dans la capitale. Il prétend notamment, que le seul moyen sûr de traverser un carrefour, est de... prendre un taxi.

Il a dû se tromper de ville, c'est de Marseille qu'il veut parler.

Statistique

Sait-on que les rues de Paris, si elles étaient mises bout à bout, atteindraient une longueur de près de 1.000 kilomètres ?

Tourner... ou non tourner ?

Oui ou non, a-t-on le droit de tourner en faisant des marche-arrière dans les rues de Paris ? Le Code de la route est formel à cet égard, et pourtant on voit journellement des taxis qui, sur les boulevards, font des manœuvres à n'en plus finir sous l'œil bienveillant des agents et des piétons... qui en profitent pour passer.

Qui dit ça ?

Un journal technique anglais demande ingénument à ses lecteurs : « Pourquoi les voitures anglaises sont-elles les meilleures ? »

Ah ! ces anglais, toujours les mêmes !

L'entretien des voies

Paris compte 2 millions 1/2 de mètres de pavés en bois et 840.000 mètres d'asphalte.

Sait-on combien coûte l'entretien de ces voies ? Fort cher, si l'on s'en rapporte à la note fournie par la Préfecture de Police.

C'est ainsi que le « relevé à bout », sans fondation, se paye de 20 à 70 fr. le mètre. avec fondation de 0m.15, il coûte de 46 à 96 fr. ; de 62 à 114 fr. pour travaux de fondation atteignant 0m.25 de profondeur.

Le « convertissement du pavage en bois », sans fondation, revient de 18 à 70 fr. Pour les travaux avec fondation de 0m.15 et 0m.25, la dépense s'élève respectivement à 44 et 96 fr., 58 et 110 fr., selon que le pavé est fourni ou non par l'usine de Javel.

Les prix ci-dessus ne comprennent pas le rechargement de l'ancienne fondation, dont le coût supplémentaire peut augmenter la dépense de 18 fr. par mètre.

L'automobile aux États-Unis

La nouvelle nous vient d'Amérique, qu'un automobiliste roulant à 100 kilomètres à l'heure dans une rue encombrée et blessant mortellement un passant, est

condamné pour assassinat et non pour homicide par imprudence.

Encore une mesure visant les Fordistes.

L'œil dans la nuit

Un prince Indien vient de prendre livraison d'un super Rolls-Royce. Ce merveilleux véhicule comporte, entre autres particularités, un volant en ivoire et 11 phares dont un... à l'arrière.

Un phare à l'arrière, évidemment, mais je n'aurais pas pensé à ça quand même.

L'affichage du prix de l'essence

Conformément à l'article 13 de la loi du 10 janvier 1925, relative au régime des pétroles, le Préfet de Police vient de prendre un arrêté aux termes duquel, à Paris et dans le département de la Seine, le prix de vente de l'essence doit être affiché, en prenant pour unité de mesure le bidon de 5 litres. Les contrevenants tomberont sous le coup de la loi du 1^{er} août 1905, visant la répression des fraudes.

Gare à la contravention

Une maison anglaise vient de mettre sur le marché un témoin pour lanterne arrière. Ce témoin monté sur la planche de bord n'est autre qu'une petite veilleuse montée en circuit avec la lanterne arrière.

Pas utile

Un de nos confrères demande que la licence de garagiste ne soit accordée qu'après examen du postulant — au point de vue capacités professionnelles. — Un sujet sur lequel il sera inutile de l'interroger c'est l'arithmétique. Nous n'avons jamais rencontré de garagiste qui ne soit pas particulièrement calé sur ce point.

Le mieux est l'ennemi du bien

On se plaint en Angleterre de ce que la fameuse « ligne blanche » soit rencontrée trop souvent. On se souvient que ces lignes étaient destinées, dans les virages vraiment dangereux à départager la droite et la gauche de la route. Au début, eu égard à leur utilité, on y prêtait attention, mais maintenant, elles sont placées dans tous les virages, dangereux, ou pas dangereux, tant et si bien, que personne n'y prend plus garde.

Tel Guilloux, berger de ce troupeau, qui criait trop souvent au loup...

Prévoyance

Une ville du Royaume-Uni vient de refuser le permis de conduire aux personnes sourdes.

De crainte, sans doute, qu'ils n'entendent pas le sifflet du gendarme.

Ils font de leur mieux

Il paraît que l'on vit plus vieux qu'il y a cinquante ans.

Ce n'est pourtant pas la faute à certains piétons.

A l'instar de...

A Newbury (Angleterre), l'agent en faction la nuit, sera éclairé par le feu d'un puissant projecteur.

On ne spécifie pas s'il exécutera un numéro de chant ou plus prosaïquement quelques airs de violon.

Un passe-temps menacé

Il est question de rendre les pare-chocs obligatoires sur tous les véhicules.

C'est les chauffeurs de taxis qui vont en faire une tête !

Tramways ou autobus

Les Anglais viennent de nommer un « Trafic expert ». C'est un Monsieur qui, paraît-il, est très ferré sur la circulation; or, cet expert est en train de se faire très mal voir, il préconise la suppression des autobus et leur remplacement par des trams. Qu'il vienne donc faire un tour au carrefour Châteaudun, à l'Etoile ou boulevard Haussmann.

Conseils techniques

Un de nos confrères de la grande presse donne des conseils sur la conduite d'une automobile. Pour arrêter un dérapage, dit-il, donner un petit coup de frein sec, le reste se fera tout seul.

Tu parles...

Tout n'est pas perdu

On vient d'essayer, aux Etats-Unis, un nouveau véhicule muni, à l'arrière, d'un aimant gigantesque destiné à récupérer toute la ferraille semée sur la voie par les autos. A sa première sortie, cet appareil a ramassé 603 livres de métal sur un parcours de 10 kilomètres.

Ça fait, à peu de chose près, 5 Ford aux 100 kilomètres

The best in the world

M. B...atti est ravi, car à un récent meeting Automobile, M. Delage, qui fait volontiers des compliments à ses concurrents, lui aurait dit que ses voitures avaient les plus beaux essieux du monde. Qu'en dis-tu, Sarmant ?

Les Nouveautés de la Quinzaine

Glaces incassables. Le moteur Thomas St. Helens. L'attache-fil « Nutless », L'amortisseur Stott. Une torche à triple usage. Le moteur sans soupape Liger-Bellair et les Coussins « Float ou Air »

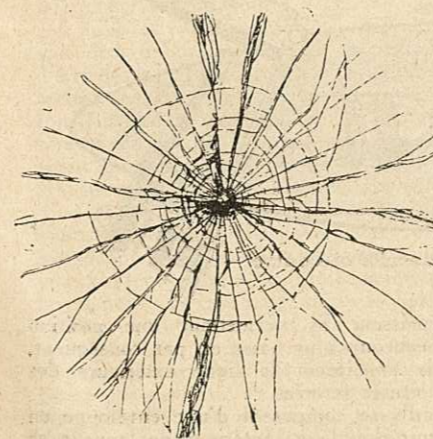
Les glaces ne se brisant pas en éclats

Avec la vogue sans cesse croissante des conduites intérieures, la question des glaces joue un rôle primordial pour la sécurité des passagers qui sont souvent littéralement entourés de vitres. Il est à remarquer que, particulièrement en ville où la vitesse est limitée, mais les accrochages fréquents, la plupart des accidents seraient bénins et se borneraient à quelques dégâts matériels, si les glaces des voitures n'éclataient sous le choc ne donnaient une pluie d'éclats aigus et tranchants blessant grièvement les occupants des deux voitures ; de nombreuses personnes ont été défigurées. Devant le nombre sans cesse croissant de ces accidents, on se demande pourquoi l'emploi des glaces de sûreté n'est pas plus considérable, alors qu'il devrait être depuis longtemps général.

Question de prix, mais est-ce qu'une différence de ce genre devrait seulement peser devant la menace d'être défigurée.

Il serait souhaitable qu'une loi interviennent pour les rendre obligatoire sur les véhicules de transports en commun.

Les glaces de sûreté ne sont pas à proprement incassables, leur résistance est cependant plus grande que celle des vitres ordinaires. On sait que le verre, corps très dur, se fragmente facilement autour du centre. Les glaces de sûreté sont plus résistantes parce que formées de matières de densités et de propriétés diffé-



Une glace en triplex s'étoile sous un choc violent, mais ne vole pas en éclats. A droite, les différentes couches de matière dont se composent les glaces triplex

rentes à travers lesquelles la vibration ne se transmet pas de la même manière.

Naturellement, sous l'action d'un choc violent elles s'étiolent, mais elle offrent

Le moteur à course variable de M. Thomas de St. Helens décrit dans cette page

ceci de remarquable que les éclats restent en place au lieu d'être projetés dans toutes les directions.

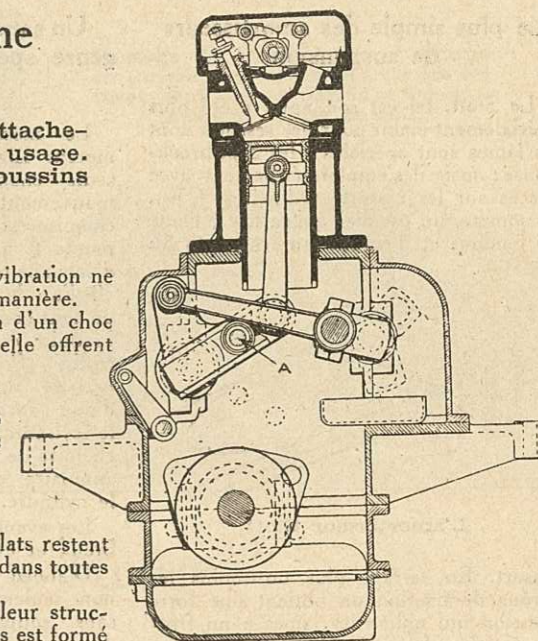
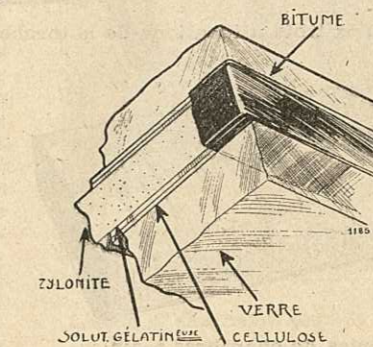
Ce résultat est obtenu par leur structure. Le prototype de ces glaces est formé de deux épaisseurs de verre entre lesquelles se trouve une couche de zylonite, le tout assemblé sous pression. Contre la zylonite nous trouvons deux couches de vernis à la cellulose transparent et d'une solution à base de gélatine.

La zylonite ne vibrant pas comme le verre, ne se casse pas. Chaque morceau de verre cassé demeure très fortement adhérent à cette couche centrale et ne peut aller blesser les occupants de la voiture.

L'emploi de ces glaces spéciales est plus que recommandable, il est nécessaire.

Moteur à course variable

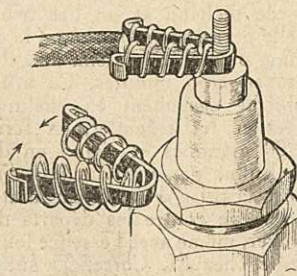
Quelques timides essais sont entrepris de temps à autre pour doter l'automobile d'un moteur de puissance variable, utilisant une course variable à cet effet. Jusqu'à présent un seul fut construit par la firme italienne Itala, (Nous ne mentionnerons que pour mémoire un moteur expérimental utilisé par une grande société de pétroles pour essayer les carburants). Mais nous apprenons qu'un inventeur anglais, Mr W. F. Thomas de St. Helens, île de Wight, vient de breveter un moteur de ce genre, très ingénieux, dont nous publions ci-contre un schéma.



Le fonctionnement est des plus simples. L'extrémité de la bielle coulisse dans un bloc pivotant qui lui-même anime un levier d'un mouvement oscillant. Ce levier entraîne le vilebrequin à l'aide d'une seconde bielle. Le vilebrequin est placé sur le côté du moteur. Le déplacement du point A, commandé par le conducteur, augmente ou diminue la course.

L'attache-fil « Nutless »

D'un prix extrêmement bas, grâce à sa fabrication facile, cette spécialité anglaise se caractérise par une ingéniosité rare. L'attache-fil se compose d'une pince en

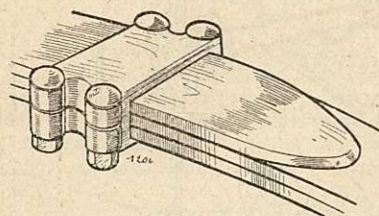


L'attache-fil Nutless

acier en forme d'U, sur laquelle est enroulée une spire de fil d'acier. Pour fixer le fil, il suffit de pincer cette pièce, les spires viennent s'encaster les unes dans les autres et le fil est passé dans leurs intervalles centraux. La lame d'acier formant ressort, le fil de bougie est fortement coincé entre ces spires et ne peut glisser.

Le plus simple des amortisseurs de suspension

Le Stott, tel est son nom, a été plus spécialement établi pour des ressorts dont les lames sont spéciales : les Stottbrockhouse; mais il s'emploie également avec succès sur les ressorts ordinaires. C'est, en somme, un cavalier qui se fixe à l'aide de boulons et d'écrous sur les lames du



L'amortisseur Stott

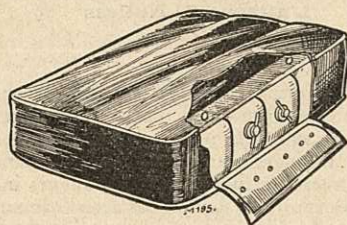
ressort. En serrant plus ou moins les écrous de fixation on obtient une forte pression qui oblige les lames à un frottement dur, freinant ainsi le rebondissement.

Une torche à acétylène qui constitue à elle seule de nombreux accessoires

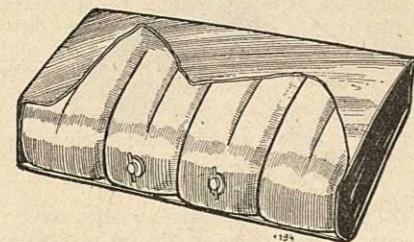
Cette nouvelle torche, qui se présente sous la forme classique d'un tube que l'extrémité effilée en pointe permet de fiche en terre, se prête à des usages multiples grâce à un bec brûleur spécial qui s'y adapte. Au point de vue éclairage, outre son usage normal pour les réparations nocturnes, usages domestiques, etc. placée sous le tablier elle peut alimenter, grâce à un raccord à olive et un tuyau de caoutchouc, le phare ou spotlight de secours; elle-même, munie d'un miroir parabolique s'adaptant instantanément, forme un projecteur à main pour tous usages.

Au point de vue calorifique, avec une monture de réchaud et un bec brûleur spécial, elle permet pour le thé ou le grog du camping d'obtenir un demi-litre d'eau bouillante en cinq minutes. Ce brûleur la transforme également en chalumeau d'atelier et en fer à souder, fer sérieux pesant 500 grammes et chaud en deux minutes. Enfin, par introduction d'acétylène dans la prise d'air du carburateur, c'est le remède contre les départs difficiles en hiver, même avec l'essence lourde.

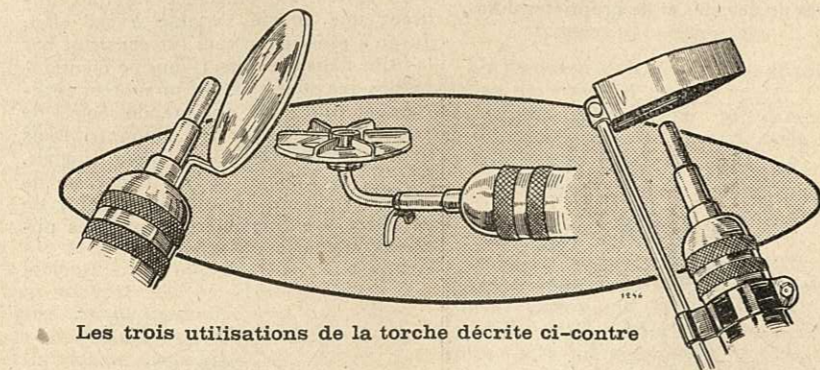
En vente chez M. Corre, 35 bis, rue Saint-Ambroise, Paris.



Les coussins Float ou air, formés de sortes de chambres à air



Les trois utilisations de la torche décrite ci-contre



épaisseur ils permettent une position beaucoup plus basse et, par conséquent, ils améliorent la ligne extérieure des voitures fermées.

Ils se composent d'une enveloppe en cuir doublé à l'intérieur de laquelle se trouve une sorte de chambre à air coudeée en chicanes.

Cette chambre à air se gonfle au moyen d'une valve qui rentre à l'intérieur. Deux lamelles d'étoffe permettent de la remonter lors du gonflement

Un sans soupape d'un nouveau genre spécialement indiqué pour la moto

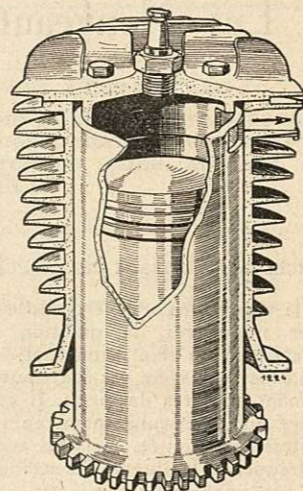
Le mécanisme de distribution du moteur Liger-Bellair se compose d'une seule chemise circulaire animée d'un mouvement continu de rotation. Cette chemise est percée d'une lumière correspondant aux orifices d'admission et d'échappement, lesquels sont placés à 90° l'un de l'autre; la chemise effectuant un tour complet pour deux tours du vilebrequin, le cycle à 4 temps est donc réalisé. Pour assurer une étanchéité parfaite des lumières, la culasse est d'une forme telle que venant coiffer le cylindre, la partie supérieure de la chemise de distribution remplit l'espace annulaire compris entre la culasse et le cylindre.

Les avantages de ce moteur sont nombreux et évidents.

D'abord sa simplicité qui dépasse non seulement les types classiques de sans soupapes; simplicité qui n'est dépassée que par le deux temps à 3 lumières.

Au point de vue équilibrage, la chemise animée d'un mouvement circulaire continu est bien supérieure aux distributions par chemises animées de mouvements alternatifs rectilignes ou loupoyant. L'entraînement des plus simples ne comporte aucun jeu de biellettes et excentriques et peut se réduire à une couronne à denture hélicoïdale terminant la chemise et d'un pignon d'un diamètre 2 fois plus petit monté sur le vilebrequin.

Le refroidissement ne souffre aucune gêne; au contraire, l'absence de soupapes permet une culasse abondamment garnie d'ailettes. Le graissage peut se faire par pompe acheminant l'huile à la partie supérieure de la chemise qu'elle lubrifie sur toute sa surface au moyen de pattes



Le moteur sans soupape Léger-Bellair

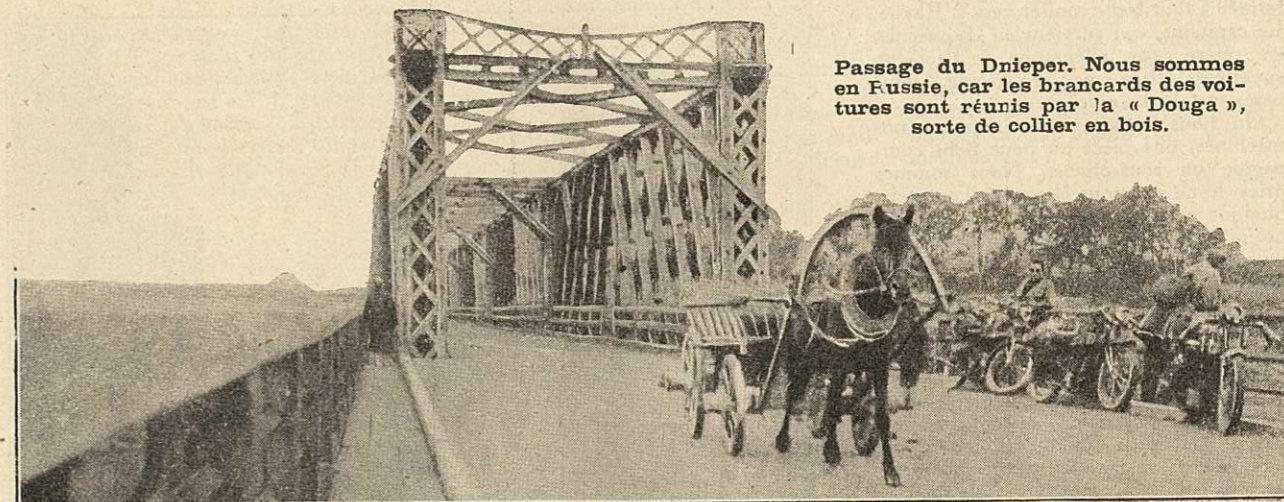
d'araignée, cette circulation abondante d'huile peut même aider au refroidissement comme dans le Bradshaw.

En résumé ce moteur nous apparaît appelé à un avenir brillant sur la motocyclette et nous sommes heureux d'être les premiers à avoir signalé cet effort.

Les constructeurs susceptibles de s'intéresser à cette invention sont priés d'entrer directement en relations avec l'inventeur, M. Gérard Liger-Bellair, 31, rue Danton, Levallois-Perret (Seine).

Les coussins pneumatiques « Float ou air »

Bien connus en Angleterre, ces coussins sont nettement supérieurs aux coussins à ressorts, car ils isolent complètement le passager des chocs et en même temps des vibrations, ils sont en outre bien plus légers. Grâce à leur faible



Passage du Dnieper. Nous sommes en Russie, car les brancards des voitures sont réunis par la « Douga », sorte de collier en bois.

Mes Vacances en Russie (1)

par MAURICE KREBS



Le temps est de plus en plus abominable. Notre hâte de sortir de là est telle que nous nous enfuyons cependant. Nous trouverons la Vistule sous une bourrasque inimaginable, un vent qui secoue le grand

pont métallique, bloque les tramways, effraye les attelages, couche nos motos.

Nous poursuivons courageusement notre route jusqu'à l'extrême limite, dans la nuit, à la clarté de nos Cicca, jusqu'à leur extinction totale. A peine deux cents kilomètres ce jour-là, quelle misère ! Nous nous abritons dans une quelconque chaumière, harassés, dégoûtés...

L'aube du mardi 4 se lève qui nous voit déjà debout, animés de la volonté d'être dès le soir en Russie. 330 kilomètres à effectuer. Et, en effet, nous les parcourons, malgré la pluie qui nous poursuit, fine et tenace. La bourrasque est passée avant nous, déracinant les arbres, décapitant les maisons. Brest-Litovsk, souvenirs d'un traité fameux est traversé rapidement. Là, comme dans Varsovie, forte proportion de Juifs qui s'imposent à nos yeux par leur costume uniforme : la longue lévite noire, la casquette noire, la barbe touffue. Et dans l'Etat, ils ont leurs enseignes en langue nationale, leurs costumes, leurs lois. Ils font tellement masse par endroits, qu'en souvenir, toute vision de Pologne se meuble pour moi de longs fantômes noirâtres plutôt que des uniformes khaki des militaires, pourtant si nombreux et si prisés là-bas.

Dans la soirée, le soleil nous sourit.

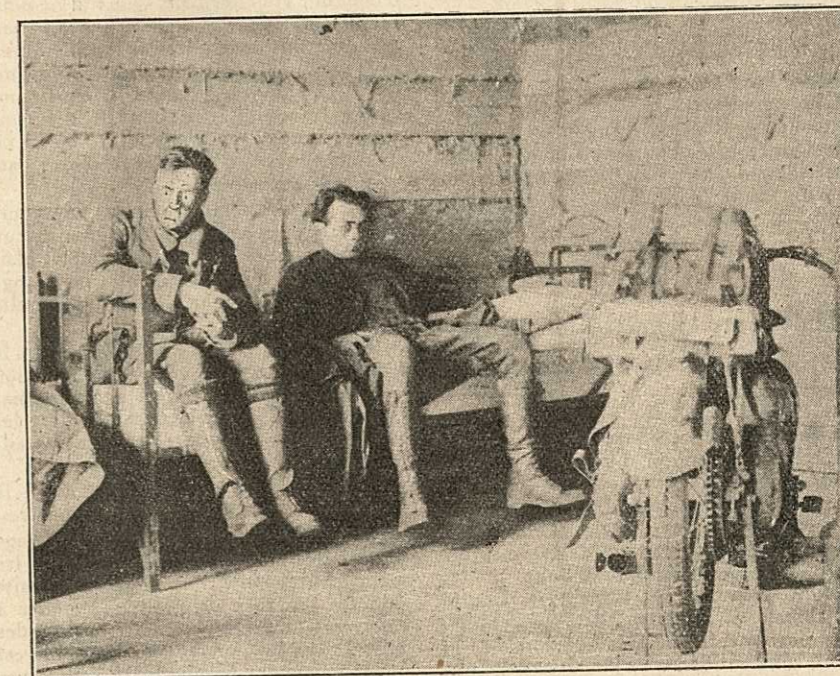
(1) Voir nos 182 du 15 oct. et 183 du 1^{er} nov.

Les routes, anciennes routes russes, sont bonnes, heureux présage sans doute, parce que inutilisées. Seuls, les passages de ponts, souvenirs de guerre, sont défectueux, même dangereux. Par endroits, la chaussée est réparée par des assemblages de troncs d'arbres, parfois sur des centaines de mètres, et là-dessus, la moto rue et tressaute.

A cinq heures, nous sommes, autant qu'il est possible de savoir, proches de la frontière. Nous avançons toujours, cher-

chant des yeux quelque poteau, quelque barrière. Mais c'est sur une sentinelle que, brutalement, Dumoulin s'arrête; un soldat casqué et armé, qui semble animé d'intentions belliqueuses. Nous allons nous expliquer au poste tout proche où le sergent qui parle allemand, semble surpris de nous voir.

Nous attendons le lieutenant qui, courtoisement, nous explique l'impossibilité où il se trouve de nous laisser passer, la frontière étant absolument



L'attente saumâtre dans la « pièce réservée » du poste militaire polonais

fermée à tout trafic routier vers la Russie. Le capitaine, qui survient au crépuscule, en réfère, par télégraphe à l'échelon supérieur. Rien ne se décide, nous passerons là la nuit.

On nous octroie, pour nous et nos machines, une pièce où nous tient compagnie un sous-officier. Nous sommes priés de ne pas nous éloigner. Tout cela, quoique toujours aimablement expliqué, ne nous avance guère. Les heures de jour surviennent, les palabres continuent du régiment à la brigade, au ministère. Midi nous ramène le pain noir, l'eau et la soupe, menu frugal de toute la compagnie, mais toujours aucune solution.

L'après-midi se passe, lamentablement. Pour toute distraction, la conversation avec le sergent : « Soldats Polonais, les meilleurs au monde ; tireurs polonais, les plus habiles au monde ». Cela me fait sourire, car j'ai envie de lui citer Anatole France en lui disant : « C'est évident, car si votre armée n'était pas la meilleure au monde, elle serait sûre d'être battue, et il faudrait la licencier ».

Nous écoutons des horribles histoires de bolcheviks pillards, de violations de frontière, de guet-apens nocturnes. Nous montons au mirador pour le coup d'œil sur les terres d'alentour, ex-possession du Prince Radzivil. Si proche de nous est la terre Russe, que nous ne pouvons atteindre...

Enfin vingt-trois heures après notre arrivée, le lieutenant revient nous annoncer notre libération. Exécutant d'une consigne qu'il nous a faite aussi douce que possible, nous ne pouvons que le remercier, sans avoir à le rendre responsable de cette journée si lamentablement gâchée.

Toujours monté sur son vélo, il nous accompagne sur la route mangée par l'herbe, jusqu'aux fils de fer barbelés qui clôturent la Pologne. Une barrière, scellée par la rouille, semble indiquer dans ce désert, le bout d'un monde « civilisé ». Rien de vivant n'est apparent de l'autre côté. Pourtant l'herbe semble pareille, un chien qui y folâtre ne présente aucun signe particulier. Le lieutenant tire son pistolet. Que va-t-il se passer ?

* *

Huit cents kilomètres en Russie

Il ne se passe rien. Nous ne sommes point partis pour jouer du Dekobra ou du Béraud. Le lieutenant polonais tire de son pistolet quelques détonations qui attireront l'attention d'un soldat bolchevik, comme elles attireraient celle du garçon dans un Saloon du Far-West.

Conciliabule de quelques minutes, notre rouge interlocuteur, de kaki habillé, casquette, blouse et culotte, bottes molles s'en va chercher des camarades. Courts palabres, vérifications des passeports. Acquiescements de celui qui doit être le chef, car de différences jamais nous n'observerons dans la tenue ou les relations des troupiers.



Devant l'église de Vassili le Bienheureux sur la Place Rouge. A droite, une des entrées du Kremlin.

Les fils de fer sont démantibulés, la barricade déplacée et nous voilà, doux plaisir, les premiers routiers pénétrant de Pologne en Russie autrement qu'en Chemin de fer. Adieu à notre officier polonais si correct A nous le troisième et dernier millier de kilomètres.

Ce journal n'est pas indiqué pour traiter de politique. Mais rien ne s'oppose à ce que nous fassions savoir que, dès notre entrée en Russie, jusqu'au jour de notre sortie, nous avons mené une existence tout à fait normale. Que nul ne nous fut désagréable, que nous n'avons jamais manqué du nécessaire et au contraire savouré de bons moments en la compagnie de beaucoup de braves compagnons. Notre tranquillité ne souffrit d'aucune atteinte, et cela, en tout endroit, même où nul ne pouvait avoir vent de notre passage au préalable.

Dût notre réputation de voyageurs aventureux en souffrir, il faut que chacun se pénétre de ce fait : pittoresque et plaisant, rempli d'enseignements, ce voyage en Russie n'a été pour nous qu'un heureux voyage.

Routes acceptables, peu utilisées vers la frontière, usagées, mais en réfection vers Moscou. Aussi les distances journalières sont elles satisfaisantes, malgré les importantes pertes de temps aux ravitaillements : Mon carnet porte :

Jedi 6 : Sloutsk (40 kilomètres de la frontière) à Cherikov, 270 kilomètres

Route variée jusqu'à Bobruisk (passage de la Bérésina, affreux à la sortie, où les motos s'enlisent), remarquable ensuite sauf les passages de ponts. Déjeuner à Bobruisk, 1 rouble (11 francs au lieu des 2 fr. 75 d'avant-guerre, car le rouble est une monnaie-or). Menu : bière, soupe avec viande bouillie, énorme côtelette de porc panée avec frites et pâtes à l'italienne,

salade de concombres, 2 gâteaux, café.

Au soir, rentrée des faneurs accompagnant de leurs chœurs les lentes voitures lourdement chargées. Forêts argentées de bouleaux. Éléances villageoises. Coucher à l'auberge de Cherikov.

Les jours se suivent ainsi : **Vendredi 7,** de Cherikov à Youkno, 280 kilomètres. Routes variées, gazonnées, ponts en réparation. Déjeuner à Roslavl. Pris l'essence au parc d'aviation où les soldats nous reçoivent dans leur club. Coucher à Youkno, ville brûlée où nous goûtons de façon charmante l'hospitalité offerte par le délégué local aux sports athlétiques. Les crevaisons ont commencé.

Elles seront encore plus nombreuses le lendemain, en cette journée du **Samedi 8** qui nous amène à Moscou (200 derniers kilomètres). Le roulage plus intense, les travaux de charpente très abondants, sèment sur le sol clous neufs ou vieux qui viendront perforer nos Dunlop, si peu entamés qu'ils soient par ces 3.000 kilomètres.

Le déjeuner se prend à Médine, accompagné d'un vin de Turkestan dont la puissance doit terrasser des organismes uniquement habitués au thé. Avec nous, déjeûne un chef de brigade (grade de général) dont la troupe exécute des manœuvres d'été.

A 80 kilomètres de Moscou, arrive à notre rencontre une moto ! C'est la pointe extrême de la délégation envoyée vers nous par l'Automobile Club de Moscou. Le brave Dimitrief, champion U. R. S. S. des 500 c.c., monté sur sa D. Rad ne connaît pas le français, mais sait bien nous faire comprendre son amitié. Plus loin, c'est le gros de la délégation, Packard 12 cylindres, coupé Renault, Cadillac, etc., dont les acclamations nous fusillent à bout portant. Discours et embrassades. Trajet

trionphal à travers les derniers bourgs avant Moscou. Arrêts, musique et fleurs, c'est à croire que nous avons fait quelque chose de phénoménal ! Et pourtant.

Aussi la nuit est-elle tombée lorsque, les tramways s'arrêtant au passage de notre cortège, nous arrivons sur la Place Rouge, longeant le Kremlin, et stoppons devant l'Hôtel Métropole, siège du M. A. K.

Quoi ! avons-nous réellement fait 3.000 kilomètres ? Sommes-nous bien en Russie ? C'est une nouvelle Brasserie Excelsior que nous contempions, devant laquelle stationnent Harley 1925, B. S. A. 8 c. v. et O. F. C. Blackburne, tête de ligne de merveilleux autobus Leyland ultra-capitonnés, terrasse illuminée où les dîneurs s'iront leur thé, goûtent une glace.

Et quand, sous de nouvelles harangues

en impeccable français, nous savourons l'esturgeon classique ou les délicates gélinittes, nous nous avouons sans remords que ces huit jours de route, durs certes, pénibles non, ne présentent rien d'extraordinaire qui ne soit à la portée de tout bon motocycliste... monté sur une bonne machine.

(A suivre.)

Le Casque protecteur

Il n'y a croyons-nous, aucune coiffure plus désagréable à porter que le casque protecteur. Même ceux constitués par des couches de toile laquée sont lourds, ils tiennent chaud à la tête. Leurs rabats blessent le cou et quand on dispute une course de longue durée, on doit placer entre le rabat et la peau, de l'ouate. Un inconvénient plus grave encore, c'est qu'ils empêchent d'entendre nettement, et on sait que si l'ouïe est affectée, la vue l'est à quelque degré. On n'a plus une nette perception de ce qui vous entoure et on a l'impression d'être plongé dans un demi-rêve. Mais malgré tout, le casque protecteur est indispensable, et les règlements sportifs ont tout à fait raison d'en rendre le port obligatoire. Nous irons même plus loin et nous en conseillerions le port aux amateurs du cent à l'heure, que leur monture soit une moto ou un cyclecar. On a beaucoup plus de chances de bûcher sur une route non gardée sur laquelle au moment le plus inattendu, peut surgir une vache, un cheval, ou même simplement un chien ou une poule, que sur un circuit gardé. Nous voyons d'ailleurs, dans les épreuves d'endurance, certains coureurs porter le casque. C'est là une très sage précaution et un exemple à suivre.

Assurément, il est des cas où le casque protecteur est im-

puissant à sauver la vie de celui qui le porte. Il est certain que si la tête porte la première contre un arbre, une borne, ou un poteau télégraphique, le casque empêchera bien la fracture du crâne, mais ne pourra éviter la rupture de la colonne vertébrale ou l'écrasement du crâne. Mais cependant cela est très rare, et le pourcentage de cas dans lesquels le port du casque sauve l'existence est considérable. Il ne faut pas oublier que les chances d'accident croissent rapidement avec la vitesse. Si la machine a un point faible, c'est au moment où vous lui demanderez son effort maximum que la rupture se produira. Un pneu qui tient à 60, lâchera peut-être à 100. Il pourra glisser, arracher la valve, etc... Si vous aimez la vitesse, prenez toutes les précautions possibles pour qu'elle ne vous coûte pas la vie. Portez donc le casque. Portez aussi des vêtements de cuir qui se déchireront peut-être dans la chute, mais pourtant par leur souplesse, leur élasticité, ils amortiront le choc et vous épargneront de cuisantes blessures. Assurément, ni le casque ni les vêtements de cuir ne sont très élégants (et encore y a-t-il des vêtements de cuir très chic), mais les considérations d'élégance doivent passer après la sécurité. La prudence doit tout dominer. Il faut toujours prévoir l'accident possible, plutôt que de compter aveuglément sur sa chance ou son adresse.

A Propos d'Huile

liquide ainsi recueilli a des reflets verdâtres, qu'il ne laisse pas de dépôt et qu'il possède la viscosité de l'huile fraîche.

Vous devez vous livrer à cette vérification fondamentale.

Vous constaterez ainsi que la Spidolène vous donnera, non seulement un graissage parfait, mais qu'elle vous fera réaliser une économie sur n'importe quel lubrifiant employé, car vous n'aurez à vidanger votre moteur qu'entre 2.500 et 3.000 kilomètres au plus tôt.

De grands industriels ont, après de rigoureux essais, adopté la Spidolène aussi bien pour leurs voitures que pour leurs camions, et alors qu'auparavant, ils faisaient la révision de leurs moteurs de camions après 15.000 kilomètres, depuis l'emploi de la Spidolène, la révision ne se fait qu'après 23.000 kilomètres.

NOS PHOTOGRAPHIES

Malgré les soins que nous apportons à la publication de nos documents photographiques. Il arrive que ceux-ci ne donnent pas toujours à l'impression une netteté suffisante, c'est pourquoi nous pouvons fournir sur demande des photos de tous les clichés publiés. La première photo en 13 x 18, 3 fr., les suivantes (du même cliché) 2 fr. Pour des 18 x 24 ajouter 2 fr. en plus par photographie.

Service de Reportage Moto-Revue.

Si vous n'employez pas la Spidolène pour votre moteur, c'est que vous voulez dépenser de l'argent inutilement.

Nous croyons savoir que D. F. R. sortira pour la saison 1926 une nouvelle 250 cmc. qui fera des "étincelles" ! Le plus grand secret entoure encore cette production. Mais on sait tout le soin qu'apporte généralement la Maison D. F. R. dans sa construction et on peut faire la plus grande confiance à la nouveauté dont il est question.

Encore une faillite

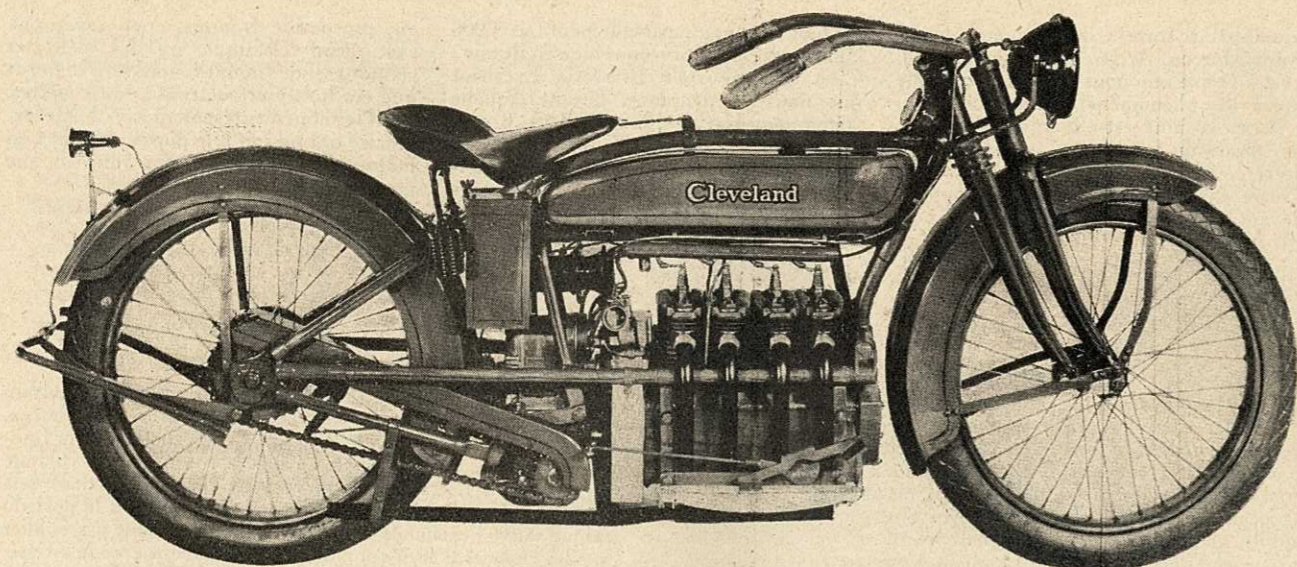
Par jugement en date du 21 octobre, M. Xavier Richard de Masin, garagiste, 22, rue Copernic, et sous la dénomination « Automobiles Madou », fabrique d'autos à Courbevoie, 15, rue Michelet, a été déclaré en faillite. (Juge : M. Strauss ; syndic : M. Mauger).

Nous profitons de la circonstance pour rappeler à nos lecteurs que nos abonnés peuvent bénéficier par *Moto-Revue* de renseignements confidentiels parfois intéressants qui leur permettront, avant de passer commande, de prendre une décision, ce qui leur évitera les ennuis de voir tomber les arbrés versés dans la « masse » de la faillite.

Renseignements

Notre Service de Renseignements techniques, saisi de demandes tendant à connaître l'efficacité du produit *Boycé-ite*, serait désireux de connaître les opinions motivées des abonnés qui auraient essayé ce produit d'une façon intensive. Discretion assurée.

N. D. L. R.



La nouvelle Cleveland quatre cylindres vue côté échappement. Il est à noter que celle vendue en France ne comportera pas d'éclairage électrique.

La nouvelle Cleveland quatre cylindres

Une quatre cylindres américaine qui ne manquera pas d'obtenir la faveur du public français, tout comme la célèbre moto deux temps portant le même nom.



On sait combien, dans *Moto-Revue*, nous préconisons le moteur à quatre cylindres, non seulement pour le cyclecar et la voiturette, mais pour la motocyclette elle-même. Il faut essayer une quatre cylindres pour pouvoir apprécier vraiment le charme de ce type de moteur. Merveilleuse souplesse, reprises ardentes, marche d'une douceur infinie, telles sont les qualités qu'il possède en propre. Ajoutons-y, et c'est un point qui ne laisse pas un motocycliste indifférent, le délicieux ronronnement de l'échappement qui donne l'impression de la puissance, mais d'une puissance douce et disciplinée. L'absence complète de vibrations permet sans fatigue les trajets les plus longs et ménage la machine elle-même : les écrous ne se desserrent pas, les tubes de son cadre sont soustraits au travail obscur et sournois de la cristallisation. Chaînes et pneus ne sont plus soumis à une série d'arrachements qui étirent et disloquent les unes et râpent les autres. Un idéal de confort, de souplesse, de luxe joints à un rendement élevé, voilà ce que représente une moto à quatre cylindres.

On peut dès lors s'étonner que le nombre de marques qui construisent des quatre cylindres ne soit pas plus grand et que la faveur de tous les motocyclistes n'aille pas aux remarquables machines qu'elles ont créées. Quels sont les reproches qu'on adresse généralement aux quatre cylindres et qui résultent d'ailleurs

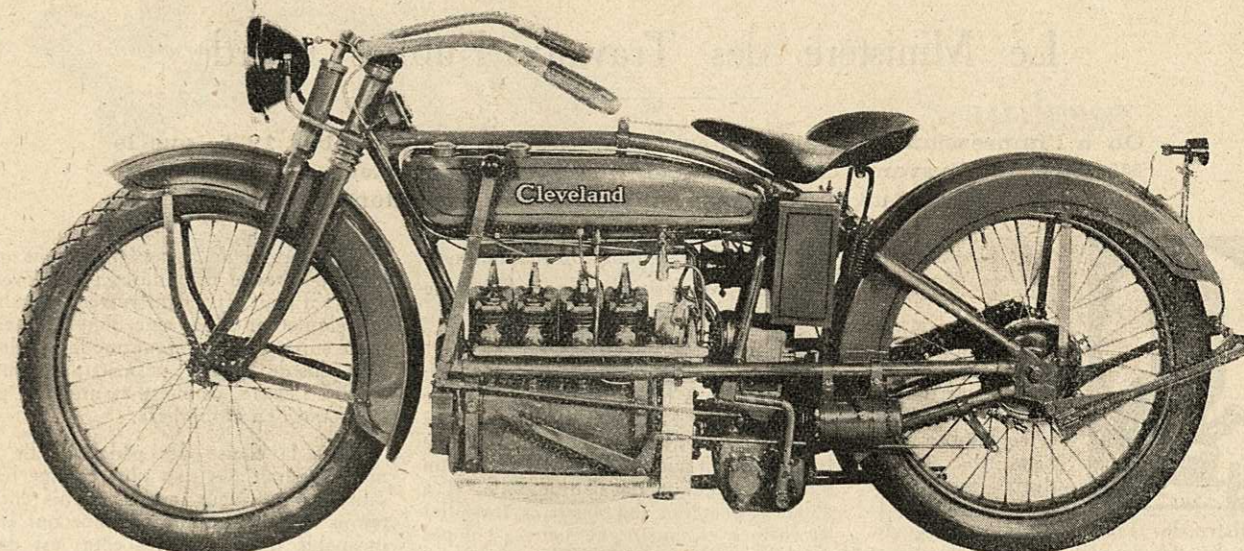
plus d'idées préconçues que d'une expérience personnelle. C'est d'abord leur prix élevé, ce qui d'ailleurs ne peut être un grief : on ne reproche pas à une Rolls-Royce son prix, mais on attend qu'elle possède des qualités en rapport avec ce prix. C'est aussi leur poids, mais ce poids vient le plus souvent de la grosse cylindrée et de ce que, conçues avant tout pour le sidecar, leur poids n'a pas grande importance et on n'a fait aucun effort pour le réduire. En fait, à cylindrée égale, un quatre cylindres est plus léger qu'un mono. A cause de la régularité de son couple, il permet une transmission et un cadre plus légers. Ajoutons aussi que le moteur à quatre cylindres permet d'avoir une machine dont le centre de gravité est très bas et qui reste maniable. La plus lourde des quatre cylindres est une délicieuse machine pour le solo. Mais l'argument avec lequel on croit donner le coup de grâce aux partisans du quatre cylindres, c'est celui de la complication. Il n'a aucune espèce de valeur. Tout d'abord les ennuis de soupapes et de bougies sont une chose du passé. Ensuite, dans un quatre cylindres, les organes fatiguent beaucoup moins et peuvent être, d'autre part, beaucoup plus largement établis pour l'effort qu'ils ont à supporter, et les chances de panne se trouvent ainsi éliminées. Enfin, ce qui compte par-dessus tout, c'est l'accessibilité. Il faut plus de temps pour démonter un écrou mal placé qu'une douzaine d'écrous accessibles.

Par contre, nous devons reconnaître que l'établissement d'un quatre cylindres met à l'épreuve l'habileté de l'ingénieur. Il y a de multiples problèmes qui se posent

à lui : le graissage, l'alimentation, le refroidissement qui exigent de sa part une grande ingéniosité. Créer un quatre cylindres n'est pas à la portée du premier venu et une puissante usine peut seule le construire. Il s'agit d'exécuter un ensemble et non d'assembler des pièces achetées de tous côtés. Il fallait les moyens formidables dont disposent les usines Cleveland pour réaliser le programme qu'elles s'étaient tracé, c'est-à-dire la production à un prix modeste d'une motocyclette de haut luxe, à quatre cylindres, légère, économique, parfaitement accessible et aisée à entretenir, bref une moto qui eût toutes les qualités qu'on attribue à la quatre cylindres et aucun des défauts que certains lui reprochent. La grande marque américaine peut être fière de son œuvre.

Le Moteur

Le moteur est un quatre cylindres, à refroidissement par ailettes, d'un alésage de 55 mm et d'une course de 61,8 mm, soit une cylindrée totale de moins de 600 cc. Les pistons sont en fonte, nervurés et portent trois segments étroits. Ils sont très légers et, à cause de la qualité de la fonte qui les constitue, ils offrent une surface parfaitement lisse. Le gain du poids, qu'on réaliserait avec des pistons en aluminium, serait insignifiant et le piston en fonte est capable d'un plus long service. Par contre, on n'a pas hésité ici à employer des bielles en duralumine qui, elles, permettent même pour un moteur de cet alésage, une réduction notable de poids de l'attelage alternatif. Les cylindres sont du type en T, les



La 600 c. c. quatre cylindres Cleveland. Remarquer le réglage de tension de la chaîne par excentrique dans la roue et la jambe de force pour maintenir la boîte de vitesse.

chappelles d'admission se trouvant toutes d'un même côté et les chappelles d'échappement de l'autre. On y gagne une grande netteté de dessin et une grande facilité d'accès. La culasse en T a également l'avantage d'assurer aux courants gazeux une marche régulière. Les soupapes, de large diamètre sont inclinées. Les ailettes sont de très grandes dimensions et au banc, le moteur n'a pas besoin d'un ventilateur pour le refroidir. Il ne chauffe en aucune circonstance. Le carburateur est un des nouveaux Schëbler de luxe, dont la facilité de réglage et l'automatisme sont bien connus. Il est situé derrière le moteur et ainsi est soustrait aux remous que provoque le déplacement de la machine. Les tubulures d'échappement n'ont pas moins de 25 mm de diamètre. Le silencieux de grandes dimensions ne comporte pas de cloisons susceptibles de freiner les gaz. Une magnéto Bosch, placée au-dessus de la boîte de vitesse et bien protégée, assure l'allumage. Les bougies se trouvent au centre de la culasse, dans la position qui assure le meilleur rendement.

Le système de graissage en dit long sur le soin avec lequel cette machine a été établie. Il comporte deux pompes. L'une, et c'est une disposition qui, dans la construction automobile, est l'apanage des voitures de haut luxe, envoie l'huile sous pression, par un canal pratiqué dans le vilebrequin, aux paliers et aux têtes de bielles. Par surcroît de précautions, les coussinets sont constitués par un alliage cuivre-plomb qui, même à sec, rend le grippage impossible. Une seconde pompe aspire l'huile du carter et la renvoie au réservoir principal. L'huile se trouve ainsi refroidie et conserve indéfiniment ses qualités. Il est impossible de concevoir un système de graissage plus parfait.

On ne peut reprocher au vilebrequin de la Cleveland de manquer de rigidité. Il n'a pas moins de deux centimètres et demi de diamètre. Quant au rendement

du moteur, il nous suffira de signaler que la Cleveland dépasse le 112 en palier.

Transmission et Cadre

Le moteur est monté de façon absolument rigide, fixé en huit points sur un berceau constitué de deux tubes droits. L'embrayage, délicieusement progressif, se trouve dans le volant. Il est à disque unique et sa surface de contact est si grande qu'il suffit de six légers ressorts pour obtenir la pression nécessaire.

La boîte de vitesses donne trois rapports, 4 1/8 à 1/5 1/4 à 1,9, 5 à 1. Tout le mécanisme de commande est enfermé dans la boîte.

La chaîne est une Diamond 1/2 x 1,4, d'une solidité à toute épreuve. Depuis 1919, cette chaîne montée sur les deux temps Cleveland n'a jamais donné lieu à la moindre réclamation des clients de l'agence française. C'est tout dire.

Le cadre est léger, mais scientifiquement conçu, il est d'une rigidité à toute épreuve. Il le doit en particulier au berceau dont les tubes vont jusqu'au moyeu arrière. La fourche est d'un type justement populaire en Amérique. La Cleveland lui doit, non seulement, une partie de son confort, mais aussi une remarquable tenue de route.

Le guidon est dégagé de câbles et de manettes, les commandes se faisant par poignées tournantes (allumage à gauche, gaz à droite). Le levier de changement de vitesse et la pédale de frein sont à gauche de la machine, la pédale de débrayage est à droite.

Les premières quatre cylindres Cleveland sorties de l'usine n'avaient qu'un seul frein. Elles en auront deux dorénavant.

On ne se rend compte, d'après les illustrations ci-jointes, de la dimension des garde-boue. Les pneus sont des ballons américains dont les parois sont plus rigides que celles des nôtres.

Le réservoir d'essence contient plus de dix litres d'essence et un réservoir d'huile qui se trouve à l'intérieur du réservoir d'essence a une capacité d'un litre et demi.

Terminons cette trop rapide description en indiquant un détail qui montre avec quel soin tout a été étudié. La tension de la chaîne se fait en déplaçant la roue arrière, non au moyen de deux tendeurs indépendants, mais par deux excentriques qui déplacent la roue rigoureusement dans le plan du cadre et assurent un alignement parfait. Signalons aussi que soupapes, cylindres, pistons, bielles, sont interchangeable, en sorte qu'on n'a pour un long voyage, qu'à emporter un minimum de pièces de rechange.

La Cleveland quatre cylindres est livrable en deux modèles : l'un, équipé électriquement, l'autre sans équipement électrique. C'est, en tous cas, une des plus intéressantes machines qui aient fait leur apparition au cours des dernières années. Nous avons, au début de ce petit article, indiqué l'idéal que s'étaient proposé les constructeurs de la Cleveland. Après la courte description que nous en avons donnée, nos lecteurs seront sans doute d'accord avec nous pour reconnaître qu'ils ont su le réaliser.

H.P. BORESTROKE

A nos Assurés

Note importante : Il est rappelé à nos abonnés-assurés que toutes les déclarations d'accidents doivent être déclarées par lettre recommandée, à la Compagnie d'assurances, dans les 24 heures de leur survenance ; copie de cette lettre doit nous être adressée, sous enveloppe timbrée à 30 c. et spécifier dans cette lettre que la déclaration a été faite en temps à la C^{ie}. Bien observer ces indications pour ne pas que la C^{ie} puisse, le cas échéant, opposer la déchéance. Service des Assurances.

Le Ministère des Travaux Publics retarde

On a l'impression en lisant le *Journal Officiel* du 17 septembre 1925, que le Ministre des Travaux cherche à tuer la bicyclette à moteur. On se croirait devant un décret des premières années de l'automobile.



On ne lit généralement pas le *Journal Officiel*, et on a grand tort, car, de temps à autre, il ne laisse pas d'être assez divertissant. Dans le numéro du 17 septembre 1925, nous trouvons un décret pris le 12 septembre par le Ministre des Travaux Publics, et modifiant les articles 10, 21 et 48 du décret du 31 décembre 1922 (Bifurcations et croisées de chemins, organes moteurs, cycles pourvus d'un moteur mécanique).

Nous n'avons rien à dire en ce qui concerne la réglementation des croisées de chemins. On n'admet plus que deux sortes de routes, les routes nationales et les autres. Cela est une simplification et ne fait que confirmer une pratique, recommandée par les inspecteurs de l'U. N. A. T. et suivie par la plupart des chauffeurs. On ne peut également approuver l'interdiction de l'échappement libre. On peut avoir un beau son d'échappement sans qu'il soit trop bruyant. Combien l'échappement libre nous a déjà fait de tort auprès du public. C'est plus encore que la vitesse exagérée de certains chauffards, la cause essentielle d'une autophobie toujours vivace. Personnellement, nous n'aimons guère conduire une machine qui effraie les chevaux que nous rencontrons ou qui imite au départ le bruit d'une mitrailleuse. L'idéal doit être le silence et la souplesse des grosses voitures de luxe. Si nous ne pouvons atteindre cet idéal, du moins nous devons-nous en rapprocher le plus près possible. Encore une fois, l'échappement libre ne permet pas une amélioration de rendement. Un silencieux bien compris n'absorbe aucune puissance au contraire.

Si le Ministre des Travaux Publics tout à fait raison sur les points précédents, il ne nous semble pas, par contre, aussi bien inspiré en ce qui concerne les bicyclettes à moteur. Elles doivent, d'après le nouveau décret :

- 1° Ne pas peser plus de 30 kilogrammes.
- 2° Ne pas dépasser, en palier, une vitesse maxima de 30 à l'heure.
- 3° Demeurer susceptibles d'être actionnées par les pieds au moyen de pédales.

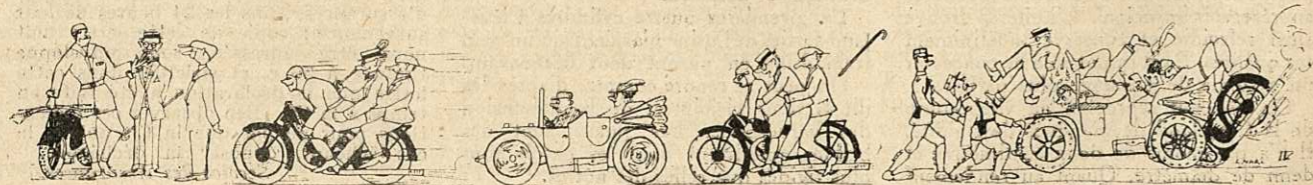
N'a-t-on pas l'impression, à la lecture de ce décret, d'être reporté à cinq ans en arrière, et même à beaucoup plus ? Le règlement au poids a pu avoir son intérêt au début de l'automobile, il a obligé à chercher des aciers, à travailler les formes, et, encore, ne nous a-t-il pas conduits à ces motos de 50 kilos équipées de moteurs d'un litre et demi de cylindrée, et dont le cadre ne semblait tenir que par miracle. Cette année, l'A. C. U. anglais a voulu limiter le poids des 175 cmc. Le résultat ? Des moteurs qu'on avait rognés de tous les côtés, pour lesquels on avait dû tourner des cylindres spéciaux en acier et qui coûtaient près de quatre mille francs. Faut-il signaler aussi le tort que la limite de poids a fait au cyclecar. C'est une réglementation d'un autre âge. De plus, cette limite est insuffisante. On ne peut monter un moteur, si faible soit-il, que sur une bicyclette extrarobuste, équipée de gros pneus, d'une selle confortable, de garde-boue, etc. Nous ne croyons pas qu'une telle bicyclette pèse moins de 17 à 18 kilos. Il ne reste donc que 12 kilos pour le moteur et ses accessoires. C'est bien peu. On en est toujours au temps où l'idéal semblait être de ne pas payer d'excédent quand on mettait sa machine au chemin de fer. La limitation de vitesse est, d'autre part, une fumisterie. L'examen des véhicules par le service des Mines est illusoire. Nous avons eu avant la guerre une moto 350 cmc qui, d'après le certificat des Mines, ne pouvait dépasser la noble allure de 29 kilomètres à l'heure, le régime indiqué n'étant que de 1.000 tours à la minute. Comme le régime réel pouvait s'élever à près de quatre fois ce chiffre, on voit d'ici la conséquence. Une limite de vitesse ne correspond à rien. Nous sommes parfaitement d'avis qu'un vélomoteur ne doit pas dépasser le 30 à l'heure, et que l'intérêt bien compris du constructeur et de l'acheteur, c'est qu'il ne le dépasse pas. Un vélomoteur n'est pas fait pour

résister aux chocs et aux vibrations que lui imposeraient des allures plus élevées. Mais s'il plaît à un constructeur d'établir un vélomoteur de 125 cmc, dont le moteur, traité suivant la technique moderne, donnera plus de 5 CV. et permettra de rouler à 80 à l'heure, ce n'est assurément pas la loi qui l'en empêchera.

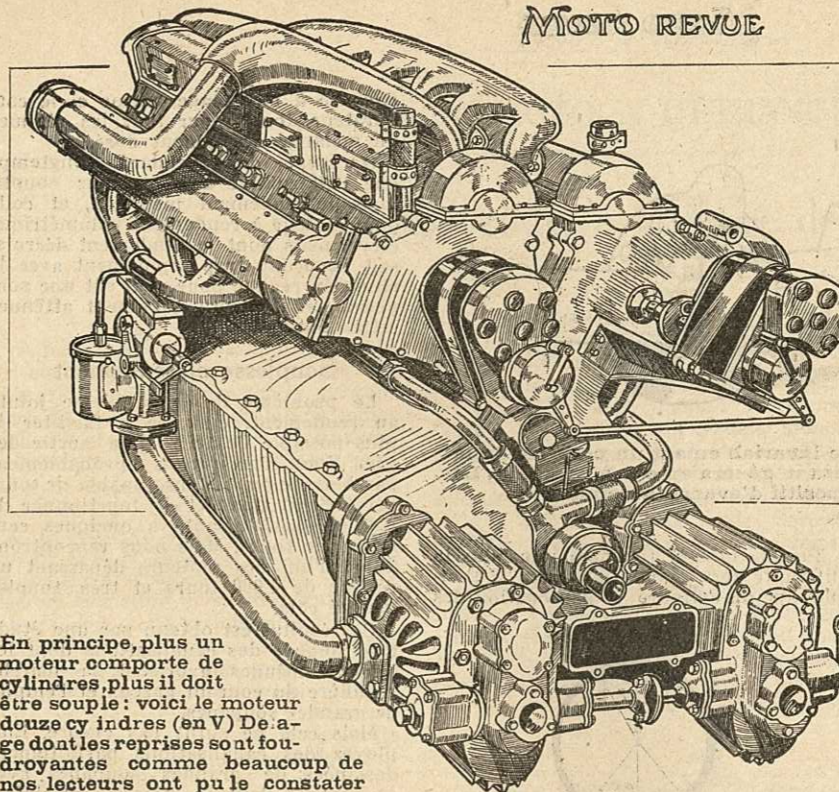
Reste la clause des pédales. Elle ne nous apparaît pas non plus comme bien satisfaisante. Nous avons depuis longtemps soutenu qu'une machine qui était incapable de monter les côtes est dangereuse. Il ne doit pas y avoir de véhicule semi-automobile. Que de fluxions de poitrine ont été pour cette raison contractées au temps du tricycle à pétrole. N'avons-nous pas vu d'ailleurs le vélomoteur se transformer peu à peu en motocyclette ? N'allez pas vite en palier, ne dépassez pas le 25 ou le 30, mais montez les côtes et toutes les côtes. C'est ce que ne faisaient pas les groupes auxiliaires d'il y a cinq ou six ans ; c'est ce que font, au contraire, les groupes actuels. A quoi servent d'abord les pédales ? A partir, mais un embrayage ne le permet-il pas ? A aider le moteur dans les cas difficiles, mais ne peut-on pas concevoir un changement de vitesse simple et bon marché, et en tous cas, si on adopte une multiplication assez faible pour ne pas permettre de dépasser le 25 ou le 30, cette multiplication ne sera-t-elle pas assez basse pour franchir toutes les côtes ? Très faible multiplication ou bien changement de vitesse, mais pas de pédales. D'autant que si l'on veut avoir une position telle qu'elle permette de pédaler, on a une machine trop haute, trop courte pour être confortable. Imposer les pédales au vélomoteur, c'est comme si on imposait le chapeau haut de forme aux automobilistes.

N'imposez donc pas aux constructeurs toutes ces restrictions. Pourquoi ne pas déclarer tout simplement que seront considérées comme vélomoteurs toutes machines dont la cylindrée n'excédera pas 100 cmc, ou tel autre chiffre qui paraîtra convenable. On ne risquera pas alors d'arrêter le progrès et de retarder l'évolution du vélomoteur.

UNE BELLE BALADE, par MARC.



Souplesse et Rendement



En principe, plus un moteur comporte de cylindres, plus il doit être souple : voici le moteur douze cylindres (en V) De-age dont les reprises sont foudroyantes comme beaucoup de nos lecteurs ont pu le constater aux Grands Prix.

Pendant longtemps on considérait qu'un moteur à rendement élevé était brutal, qu'il manquait nécessairement de ralenti, et qu'il lui manquait une qualité essentielle : la souplesse. Il fallait ou bien avoir une machine peu rapide mais souple, ou bien une machine capable d'atteindre une grande vitesse, mais rétive aux allures moyennes. Depuis deux ou trois ans, on a enfin des machines qui, en dépit d'un rendement élevé, sont extrêmement souples. Naguère, on voyait les machines de course amenées au pesage toutes caparçonnées, remorquées par des camions, avec autant de précautions que si on eût transporté Epinard lui-même. De plus en plus, elles arrivent par la route, sans précautions spéciales. Elles sont assez robustes et maniables pour cela. Avant la guerre, on voyait à Paris ce spectacle étrange d'une 100 CV de course remorquée le long de l'avenue de la Grande-Armée, par une pauvre haridelle. Aujourd'hui, il est parfaitement possible de traverser Paris avec une auto de course, et le plus souvent, c'est par la route qu'elles se rendent au circuit. Il y a donc d'incontestables progrès réalisés, et ils deviendront de plus en plus sensibles.

Ce qui empêche un moteur d'être souple

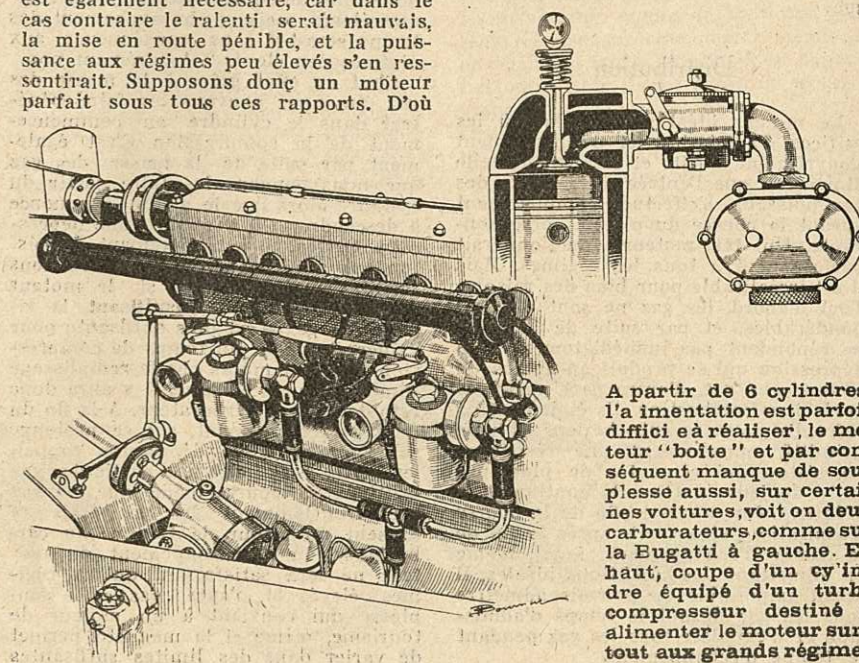
En principe, un moteur est d'autant plus souple que sa courbe de puissance est plus plate et plus régulière. Ce fut longtemps l'apanage des moteurs à régime peu élevé et à faible compression. Il ne faut pas non plus négliger l'importance du carburateur. Le meilleur moteur, s'il est alimenté par un carburateur qui ne peut fournir un mélange correct à toutes les allures, ne peut être souple. Une magnéto à avance fixe

Il y a quelques années encore les qualités "souplesse" et "haut rendement" semblaient incompatibles. Maintenant grâce à l'emploi d'un grand nombre de cylindres, de l'avance variable et du carburateur parfaitement au point, les moteurs de course n'ont plus rien à envier, au point de vue souplesse, aux moteurs de tourisme.

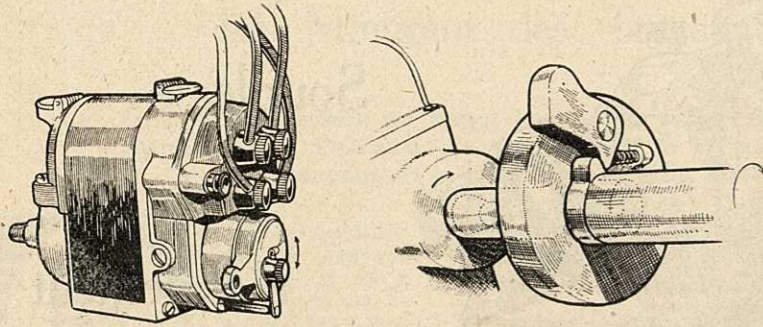
peut venir cette incompatibilité de la souplesse et du rendement ?

Les hautes compressions

Le passage du temps de compression nécessite, de la part du moteur, un effort d'autant plus grand que le taux de compression est plus élevé. Lorsque le moteur tourne vite, l'énergie emmagasinée par le volant est suffisante pour surmonter la résistance de la compression. Au contraire, lorsque le moteur



A partir de 6 cylindres, l'alimentation est parfois difficile à réaliser, le moteur "boîte" et par conséquent manque de souplesse aussi, sur certaines voitures, voit on deux carburateurs, comme sur la Eugatti à gauche. En haut, coupe d'un cylindre équipé d'un turbo compresseur destiné à alimenter le moteur surtout aux grands régimes.



Un moteur à haut rendement comporte invariablement un contrôle de la magnéto, l'avance ou le retard se faisant généralement à la main. Le croquis de droite montre un dispositif d'avance automatique

tourne lentement, le contraire se produit. Le remède évident, c'est de monter des volants très lourds, mais il en résulte un inconvénient, au moins pour les moteurs de course, c'est que l'inertie d'un lourd volant se traduit par une difficulté à accélérer. Le moteur n'est pas nerveux, il ne répond pas immédiatement. Dans certains cas, dans une course où des reprises nombreuses sont nécessaires, dans des épreuves départ arrêté, cela est regrettable et dans ces cas, on ne se préoccupe guère des régimes peu élevés, on ne considère que le rendement maximum, et la rapidité des reprises. Aussi emploie-t-on des volants relativement légers. Au contraire, pour le tourisme, il est intéressant de posséder un moteur dont la marche soit douce à tous les régimes, l'accélération n'étant qu'une considération secondaire. Aussi, peut-on sans crainte employer des volants lourds et éviter ainsi les inconvénients d'une forte compression. Celle-ci ne conserve que ses avantages : augmentation du rendement sous toutes ses formes, qu'il s'agisse du rendement volumétrique ou du rendement thermique.

Distribution

Le moteur idéal serait celui où les orifices d'admission et d'échappement s'ouvriraient si vite et seraient de telle dimension que l'entrée et la sortie des gaz puissent s'effectuer complètement durant la course du piston correspondante. Un tel moteur fonctionnerait parfaitement à tous les régimes. Mais il est irréalisable pour bien des raisons. Tout d'abord, les gaz ne sont pas impondérables, et par suite de l'inertie, ne répondent pas immédiatement à la dépression qui se produit au-dessus du piston; ces gaz, d'autre part, même si après leur combustion ils étaient assez refroidis pour revenir à leur volume primitif, opposeraient une résistance au piston qui remonte; de plus, par suite de leur inertie, ils continuent à affluer même après la fin de la course d'aspiration, et à sortir après la fin de la course d'échappement. Aussi, même en admettant des conditions idéales, il serait impossible de pouvoir admettre tous les gaz durant le temps d'admission et d'expulser tous les gaz pendant le temps d'échappement.

Plus le moteur tournera vite, plus la difficulté sera grande d'assurer le remplissage du cylindre et l'évacuation des

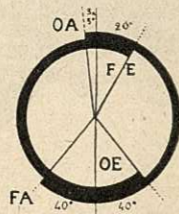


Schéma montrant le chevauchement des soupapes, réglage souvent employé sur les moteurs à hauts régimes OA - ouverture admission; FA - fermeture admission; OE - ouverture échappement et FE - fermeture échappement

résidus de la combustion, et plus il nous faudra retarder la fermeture de la soupape d'admission, avancer l'ouverture et retarder la fermeture de la soupape d'échappement. Nous assurerons donc ainsi le fonctionnement aux régimes élevés, mais ce chevauchement des temps sera-t-il sans conséquence aux régimes peu élevés? Assurément non.

C'est en effet grâce à la masse des gaz que nous pouvons les faire pénétrer dans le cylindre au commencement de la compression. C'est également par suite de la masse des gaz que nous pouvons les faire sortir du cylindre alors que le piston commence à descendre et à produire une dépression. Certes, le ralentissement du piston aux environs du point mort nous facilite la tâche. Mais si le moteur tourne à un régime insuffisant, la vitesse des gaz n'est plus suffisante pour vaincre le début du temps de compression, d'autant moins que le remplissage sera à peu près effectué. Il y aura donc refoulement au carburateur. A la fin du temps d'échappement, s'il se prolonge sur l'admission, la dépression rappellera dans le cylindre une partie des gaz brûlés. Il se pourra même que ces gaz brûlés enflamment les gaz frais et causent un retour de flamme au carburateur. Le fonctionnement du moteur ne sera satisfaisant qu'aux régimes élevés et n'aura pas cette souplesse qui convient à un moteur de tourisme, même si la magnéto permet de varier dans des limites suffisantes

l'avance à l'allumage, même si le carburateur donne pour tous les régimes un mélange exactement dosé.

On n'eut donc pendant longtemps que l'alternative d'un moteur souple, mais de rendement médiocre, et celle d'un moteur à rendement volumétrique élevé, mais dont le rendement décroissait beaucoup trop rapidement avec la chute du régime pour qu'il eût une souplesse satisfaisante. Comment atténuer cette antinomie?

Souplesse et rendement

Le problème de la souplesse jointe au rendement, consiste à faciliter le plus possible l'entrée et la sortie des gaz. Nous n'arriverons probablement pas à avoir un moteur capable de tourner à 6.000 tours et de fonctionner de manière satisfaisante à quelques centaines de tours. Mais nous rencontrons aujourd'hui des moteurs dépassant un régime de 4.000 tours et très souples malgré cela.

Ce résultat est obtenu par une étude très soignée des canalisations dont les lignes continues favorisent la marche régulière du courant gazeux et l'emploi de grandes soupapes.

Mais cela ne suffit pas encore. Employez des canalisations parfaitement dessinées, de grandes soupapes, avec un moteur dont la culasse est défectueuse, et le résultat obtenu ne sera pas brillant. Il faut, en effet, compter non seulement avec le trajet des gaz en dehors du cylindre, mais encore à leur trajet à l'intérieur du cylindre. Supposez un moteur à chapelle plate et profonde. Le trajet des gaz sera sinuieux, brisé, leur rentrée et leur sortie se trouveront gênées. Si nous voulons assurer à un tel moteur un régime élevé, nous serons forcés de faire empiéter les temps les uns sur les autres d'une manière considérable, et nous devrons, par conséquent, pour les raisons exposées plus haut, sacrifier le rendement aux faibles allures.

Au contraire, si la chapelle est assez haute et si la culasse favorise le mouvement des gaz et ne comporte ni aspérités ni poches, on trouvera que l'on peut atteindre un régime très élevé avec un réglage beaucoup moins exagéré.

Mais, c'est vraiment avec les soupapes en-dessus que l'avantage est le plus marqué. Nous ne savons d'où vient ce préjugé que le moteur à soupapes en-dessus est brutal et manque complètement de souplesse. C'est absolument le contraire de la réalité. A cause du trajet direct et du libre passage offert au gaz, le moteur à soupapes en-dessus s'accommode même à régime élevé, d'un réglage normal. Nous avons eu récemment l'occasion d'essayer une grosse mono à soupapes en-dessus destinée au sidecar. La souplesse de cette machine était extraordinaire. Elle montait les côtes comme une machine à vapeur.

Les soupapes en-dessus ne sont pas seulement les meilleures pour le rendement, mais aussi celles qui donnent au moteur la plus grande souplesse. Elles seules permettent une alimentation satisfaisante du moteur et une évacuation complète des gaz entre des régimes très éloignés, et par conséquent, donnent une courbe de puissance très progressive.

LA MOTO A L'ÉTRANGER

La Motocyclette à la Foire de Leipzig

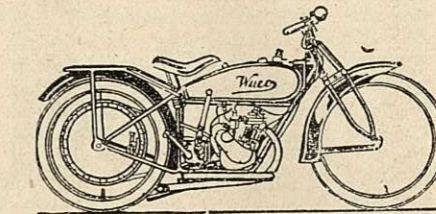
La foire d'automne de Leipzig n'a pas eu à enregistrer cette année un bien grand succès, surtout en ce qui concerne les industries automobile et motocycliste. Cela tient d'une part à la situation économique allemande et, d'autre part, à l'abstention presque systématique des constructeurs. Ces derniers, estimant que la foire de Leipzig faisait double emploi avec le Salon de Berlin, qui va se tenir prochainement, ont préféré réserver leur effort et montrer leurs nouveautés pour cette manifestation.

Toutefois, nous croyons qu'une revue très brève des principales machines exposées sera de nature à intéresser nos lecteurs, en leur permettant de se faire une idée. Celles-ci, pour la plupart de petites cylindrées, sont presque toutes de fabrication allemande.

Nous trouvons d'abord les motocyclettes Alge, construites en deux modèles, l'un faisant 2 cv 1/2 et l'autre 3 cv 1/2. Le deux-temps qui les équipe est remarquable par la grandeur de ses ailettes, évitant tout échauffement aux plus hauts régimes. Prix : 650 et 1.100 marks. Dieterle présente également deux modèles; le premier a un moteur de 200 cmc. et le second de 250 cmc., avec une boîte trois vitesses, débrayage et kick. Ces moteurs, par suite de l'extrême minceur de leurs ailettes, ont une consommation d'essence et d'huile des plus réduites. Prix : 850 et 985 marks. La Stock est plutôt une bicyclette à moteur, dérivée de l'Evans. Son moteur est un deux-temps faisant 2 cv, de 50 cmc de course et 55 cmc d'alésage. La moto Freital fabriquée à Zschopau, comporte un moteur DKW de 2 cv. Prix : 750 marks. La Wuco est aussi une moto légère, mais dont le moteur est un quatre-temps de 57 cmc d'alésage et 68 cmc de course, faisant 3 cv. Elle comporte une boîte 2 vitesses avec débrayage et kick. Sa vitesse atteindrait 70 km. en palier. Prix : 925 marks. La Teco est déjà plus lourde. Son moteur fait 3 cv. Elle a une boîte 3 vitesses, embrayage à disques, kick-starter, transmission chaîne - courroies. Vitesse : 70 km. Prix : 1.500 marks. Zegemo construit 3 modèles de 2 à 4 cv

dont les prix sont respectivement de 800, 950 et 1.500 marks.

Dans la série des machines demilourdes vient tout d'abord la Firme Gnadig, qui expose son modèle monocylindrique, assez populaire en Allemagne. Il est maintenant équipé d'un moteur Kühne et sa vitesse atteint aisément le 100. Prix : 1.600 marks. Ensuite la Wels, construite à Bautzen en Saxe, dont la jolie ligne rappelle la BMW. Son moteur est également un Kühne, dont la fixation spéciale dans un cadre double est brevetée. RK équipe sa machine d'un M. A. G. 1.000 cmc. La construction très basse du cadre permet d'obtenir une grande stabilité. La S. M. W. est



La moto légère 3 cc. Wuco à 2 vitesses.

une nouvelle machine, sans doute appelée au succès en raison du fini de sa construction. Son moteur est le BMW bien connu, type M. 2, B. 15 de 68 cmc de course, cylindrée 486 cmc., construit par les Usines Bavaoises de moteurs à Munich. Boîte 3 vitesses, débrayage, kick, transmission chaîne-chaîne. Deux freins à expansion interne. La suspension de la fourche avant rappelle celle de l'Indian. Cette machine, aussi bien faite pour le tourisme que pour le sport, est toutefois d'un prix élevé. Elle coûte 2.300 marks (environ 11.500 francs) avec éclairage et klakson électriques. Elle est susceptible de faire le 120.

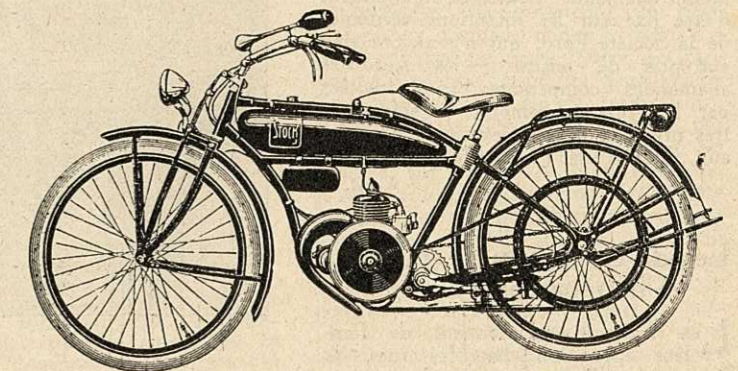
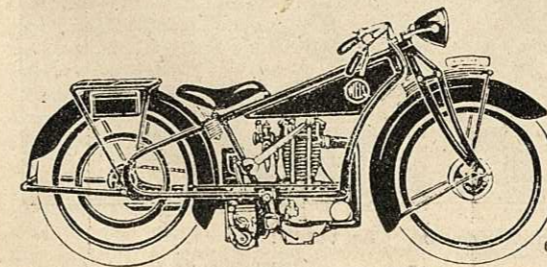
A côté des machines allemandes, nous

apercevons deux ou trois motos étrangères, telles la Dunelt 500 cmc.; la Gillet d'Herstal que tout le monde connaît, la Puch autrichienne à la ligne plaisante et une Ner-à-Car de luxe.

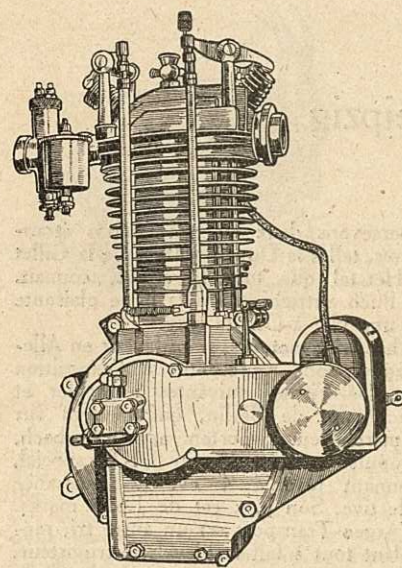
Les tri à moteurs, si en faveur en Allemagne, sont représentés à l'exposition par les Firmes suivantes : Eichler et Bachmann de Berlin, qui mettent sur le marché leur tri-porteur, appelé l'Eibach, propulsé par un moteur DKW spécial, donnant jusqu'à 4 cv. de puissance effective. Son prix est de 1.600 marks. L'Argeo-Transport est un autre tri, rappelant tout à fait la bicyclette-triporteur. Le moteur est un deux-temps de 68 cmc de course et 68 cmc d'alésage. Son prix oscille autour de 1.950 marks. Enfin le tri à moteur, construit par la firm Ernst Baumeister und Sohne de Berlin, l'E. B. S., comme on l'appelle, peut transporter 200 kilogs de charge utile à la vitesse maxima de 45 km. à l'heure. Muni d'une boîte 2 vitesses, il peut passer par tous les chemins carrossables.

L'énumération des marques exposées permet de constater que les maisons comme BMW, NSU, Wanderer, Deutsche Werke (avec leur D-Rad), Victoria, Ardie, etc., sont restées à l'écart. Or, ce sont les plus puissantes firmes. On comprend dès lors que l'intérêt de cette exposition ait été assez restreint.

Cependant, à l'inverse des motocyclettes, la section des moteurs était relativement mieux garnie. Pour ne citer que les principaux, notons le K-Motor, système Küchen, sur lequel nous reviendrons en détail plus tard et dont on n'est pas peu fier outre-Rhin. Il est construit en deux grandeurs : 350 cmc. et 500 cmc. Sa principale caractéristique réside dans le mécanisme de commande des soupapes qui ne comporte aucun ressort et se trouve complètement enfermé. La Firme E.-H. Kuhne, de Dresde, a également son stand et expose son Kuhne-Motor, qui a fait



A gauche, la Wels à moteur Kühne et à droite, la Stock, une bicyclette à moteur dérivé de l'Evans



Le Kühne 500 cc. à culbuteurs

ses preuves au cours de maintes épreuves allemandes, comme le montre un grand Palmarès. Il est construit en 250 et 350 cmc. Outre ces deux moteurs, d'autres plus petits sont exposés. Ce sont des moteurs de vélomoteurs, tels que le N. M. K., le Bimo et le Baumi. L'Étranger, en l'occurrence la France, est représenté par le bloc moteur Train de 125 cmc., lancé par la Firme Alfa, de Berlin.

Ford en Allemagne

FORD, le célèbre constructeur de Détroit (U.S.A.) vient de fonder à Berlin la « Ford Motor Company. A. G. Berlin » au capital de 5.000.000 de marks, répartis en 5.000 actions au porteur de 1.000 marks chacune. L'adresse du siège social est la suivante : Unter den Linden n° 56 à Berlin.

La fondation de la Compagnie Ford à Berlin, ne laisse pas que de faire couler des flots d'encre en Allemagne, en même temps qu'elle provoque quelque inquiétude dans le monde de l'automobile, car l'application en grand des méthodes Ford dans le pays signifierait très probablement la ruine de l'industrie automobile allemande. Toutefois, en attendant d'être fixé sur les intentions véritables de la Société Ford, qui n'a encore rien entrepris de positif — les Autorités allemandes compétentes sont invitées par la Presse automobile à suivre de très près son développement et à veiller aux intérêts de l'industrie nationale.

A. R.

Le side-car moyen de transport à bon marché à Berlin

LES taxi-sidecars viennent de faire leur apparition dans les rues de Berlin. La Préfecture de Police en

a autorisé l'exploitation provisoire jusqu'au 31 décembre 1926, en se réservant la faculté de revenir sur sa décision au cas où, à cette date, l'expérience n'aurait pas été concluante.

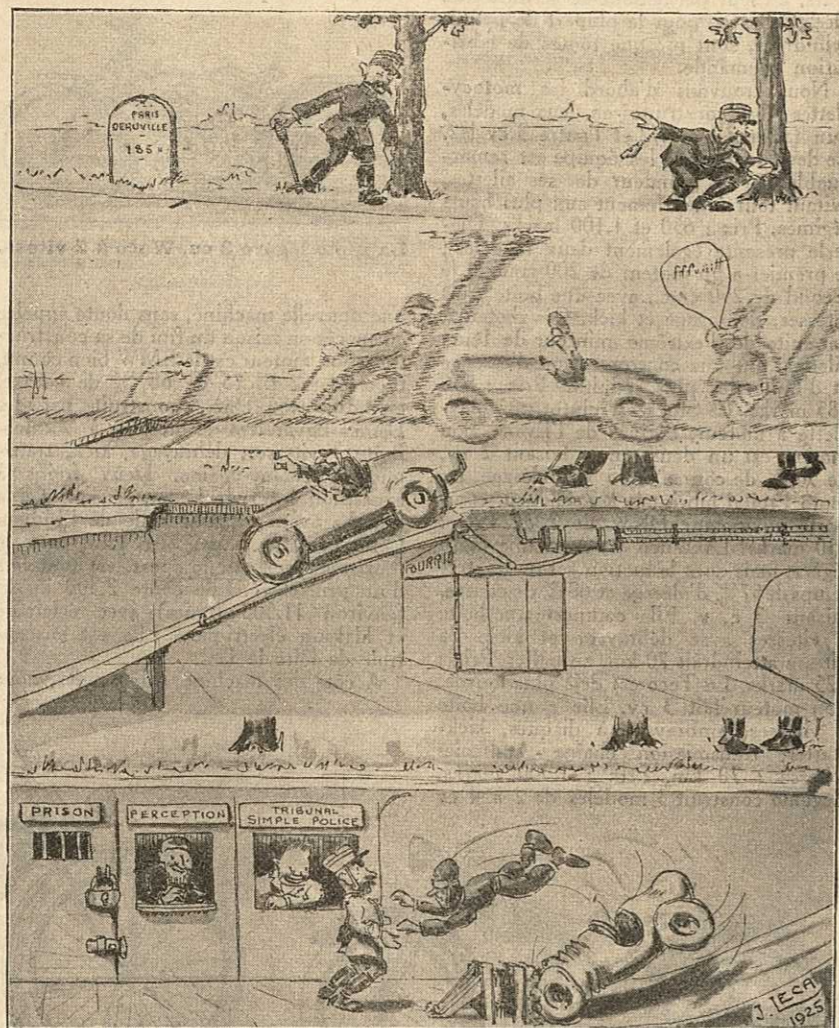
Les tarifs de ces véhicules sont de moitié inférieurs à ceux des taxi-autos. Le tarif de base est de 30 pfennigs. Par 10 pfennigs de plus, on peut parcourir une distance double de celle parcourue par un taxi ordinaire.

Il existe bien à l'étranger et dans d'autres villes allemandes de semblables sidecars, mais ceux de Berlin présenteraient sur eux des avantages certains. Ils seraient en effet supérieurs à tous les engins similaires actuels par suite du fait, qu'avant leur mise en service, ils ont été l'objet d'une mise au point minutieuse de la part des constructeurs qui ont examiné le problème sous toutes ses faces de concert avec les Autorités

de Police de la ville, auxquelles incombe naturellement le soin de réglementer la circulation. Leurs efforts conjugués ont conduit à l'adoption de types définitifs. 150 véhicules ont obtenu jusqu'à ce jour l'autorisation de circuler de la Préfecture de Police.

Les motocyclettes sont équipées de moteurs d'une puissance moyenne de 10 chevaux et comportent les derniers perfectionnements; c'est dire qu'elles sont en mesure d'assurer leur service sans défaillances. Un taximètre et deux phares (un de chaque côté) complètent l'équipement de l'ensemble. La carrosserie des side-cars est peinte en vert-foncé avec bordure à carreaux noirs et blancs formant damier. Seul le sidecar peut servir au transport des voyageurs auxquels il est interdit d'utiliser le tand-sad de la machine.

PANDORE MODERNISÉ



La Contravention " Au vol "

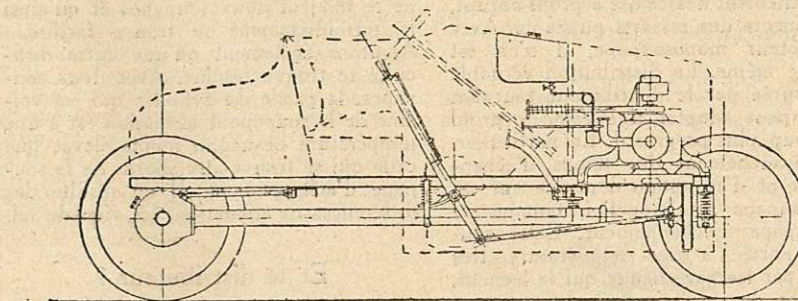
Composition de Jean LECCA

Un type possible de Cyclecar populaire

Comme véhicule utilitaire et de sport, le cyclecar est de plus en plus à l'ordre du jour. Les impôts qu'il paye maintenant ne doivent pas faire perdre de vue son incontestable économie sur la voiturette à tous autres égards

Si les constructeurs de voiturettes s'imaginent que les impôts iniques dont on a frappé les cyclecars amèneront la disparition de cette classe si intéressante de véhicules automobiles, ils commettent une grossière erreur. Malgré l'impôt, le cyclecar est beaucoup plus économique à acheter et à conduire. Il est aussi beaucoup plus facile à entretenir. Le succès persistant de véhicules comme le Sima Violet, le Villard, le Lafitte, le Santax ou le toujours jeune Morgan, et d'autres encore, comme le monoplace Micron, est la meilleure preuve que le public s'en rend bien compte. Ne voyons-nous pas une clientèle nombreuse acheter des cyclecars d'un prix relativement élevé comme le d'Yrsan ou le Sandford, parce que ces machines sont capables de performances qu'une voiturette de trente mille francs a peine à réaliser et cela à bien meilleur compte.

Une extrême simplicité est la condition essentielle du cyclecar populaire, de celui dont le prix de vente est compris entre cinq et six mille francs. En construisant simple, on peut employer des matériaux de premier ordre et donner aux différents



Un cyclecar à châssis trapézoïdal, moteur deux cylindres et à transmission par friction

organes des dimensions suffisantes pour assurer un coefficient élevé de sécurité. En feuilletant une collection déjà ancienne de notre confrère anglais *The Light Car and Cyclecar*, nous trouvons un projet fort intéressant qui fit l'objet d'un brevet, mais croyons-nous ne fut pas réalisé.

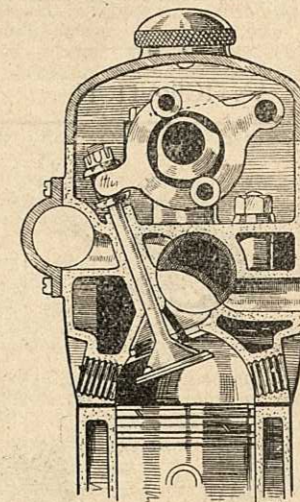
Imaginez un châssis trapézoïdal, en cornières. À l'avant se trouve un moteur à deux cylindres opposés dont l'axe est vertical, le volant se trouvant au-dessous du moteur. Sous ce volant se trouve un

disque dont l'axe se trouve dans celui de la voiture. Ce disque se déplace sur un arbre canelé qui tourne dans un tube prolongé jusqu'au pont arrière qui ne comporte pas de différentiel. Ce projet pourrait être simplifié encore en se servant de la poutre centrale en guise de châssis et en fixant le moteur sur un bâti monté sur cette poutre. Notons que les plateaux de friction sont employés ici d'une manière très favorable, puisque la réaction du couple conique tend à appuyer le plateau contre le volant du moteur.

Et le Monosoupape?

Les avantages de la soupape unique : le distributeur. La commande desmodromique

La routine est toujours quelque peu la rançon du succès. Lorsqu'un type de moteur a donné de bons résultats et qu'il a été amélioré au prix de longs efforts, on comprend que les constructeurs hésitent à l'abandonner pour effectuer des essais dispendieux et incertains dans d'autres directions. Mais il ne s'en suit pas que d'autres types ne puissent donner satisfaction. N'avons-nous pas des exemples de moteurs qui, au début, paraissaient hardiment avec les formules acceptées et qui néanmoins connaissent une brillante fortune. Tel est le cas du deux temps ou du quatre temps sans soupapes. Il y a mille et une manières d'assurer la distribution d'un moteur à explosion. Et l'on peut se demander si d'autres systèmes que les systèmes classiques, sans doute décrits dans d'innombrables brevets mais rarement réalisés, ne pourraient remédier à certains défauts des moteurs actuels et offrir une solution à beaucoup de problèmes. Parmi les systèmes qui ont été non



Ce dessin montre le fonctionnement du moteur monosoupape. Remarquons le distributeur rotatif et la commande desmodromique de la soupape

seulement objets d'études, mais qui ont été construits dès le début, ont donné les résultats les plus encourageants, il faut signaler un monosoupape qui est fabriqué commercialement en Amérique par la Single Valve Engine Company. Ce moteur est un six cylindres. La distribution ne comporte qu'une soupape par cylindre. La commande de cette soupape est desmodromique et est constituée par une came qui tourne à l'intérieur d'une cage munie de deux galets. Cette cage articulée d'un côté est de l'autre accouplée à la tige de la soupape par une sorte d'étrier. Cette soupape, qui est inclinée sur la culasse hémisphérique, et est de très grand diamètre, reste ouverte pendant les temps d'échappement et d'admission. Un distributeur rotatif fait communiquer la poche de la soupape successivement avec les tubulures d'échappement et d'admission. C'est là au surplus une distribution qui, à part la commande desmodromique a été employée sur plusieurs moteurs d'essai.

Les avantages de la soupape unique

Il semble paradoxal de prétendre qu'une soupape unique fatigue moins que deux ou plusieurs soupapes. Tel est pourtant le cas. Dans un moteur bisoupape il faut, si le moteur tourne à un régime élevé, une levée et plus encore une fermeture brusque et pour cela non seulement des cames à profil abrupt, mais encore des ressorts puissants. Avec un moteur monosoupape, il n'en est plus de même. La distribution véritable est assurée par le distributeur tournant et on peut adopter une came à profil beaucoup plus progressif. En particulier, le chevauchement des temps d'échappement et d'aspiration demande sur un poly-soupape un rappel instantané de la soupape d'échappement. Cette soupape, portée à une température très élevée par les gaz chauds qui la lèchent, est dans de mauvaises conditions pour résister au choc violent de sa fermeture. Ici rien de tel, puisqu'elle reste ouverte à ce moment critique. Ce n'est pas tout. Les gaz frais qui arrivent dans le cylindre refroidissent cette soupape. On peut, enfin, lorsque la période d'admission est achevée, la ramener très progressivement sur son siège. Cette soupape

fonctionne donc dans des conditions idéales, qui éliminent tout risque de rupture. De plus, elle peut être rappelée par un ressort plus léger qui réduit notablement la fatigue imposée à la distribution.

Un autre avantage, c'est que cette soupape unique occupe une moins grande surface de la chambre d'explosion que ne le feraient deux soupapes et qu'ainsi le refroidissement se trouve facilité. Ajoutons également qu'une autre difficulté se trouve résolue. Avec deux soupapes, la partie du cylindre, qui est voisine de la soupape d'admission est à une température beaucoup moins élevée que celle qui se trouve aux abords de la soupape d'échappement. Il en résulte des différences de dilatation. Ici, rien de tel.

Et le distributeur ?

Il semblerait qu'à première vue, le graissage du distributeur devrait constituer un sérieux obstacle. L'expérience a prouvé que les craintes qu'on pouvait avoir à ce sujet étaient vaines. Le distributeur qui, sur le moteur en question, est en fonte, n'est pas porté à une température élevée. Il n'est pas, en effet,

en contact avec les gaz enflammés au moment de l'explosion. Il est bien échauffé par les gaz d'échappement, mais il est aussi refroidi par les gaz frais au temps suivant. Quant au graissage, il s'effectue d'une manière suffisante par les vapeurs d'huile qu'entraînent toujours les gaz d'échappement. Il suffirait, en tous cas, d'incorporer une légère quantité d'huile à l'essence, pour obtenir un graissage abondant de cet organe.

La commande desmodromique

Dans le moteur en question, on a supprimé les ressorts de soupapes. Pourtant la commande est prévue avec un léger jeu. La compression suffit à plaquer la soupape sur son siège ; au repos, elle ne porte même pas sur ce siège. En marche l'étanchéité est parfaite. Il résulte, de la suppression des ressorts, un fonctionnement sans effort. Le cliquetis des soupapes est imperceptible.

Nous croyons donc qu'un moteur de série construit sur ces données, présenterait un grand intérêt et serait, à certains égards, supérieur au moteur classique.

J. MELLIER.

Contre les automobilistes

Pas du tout banale cette Ligue des Piétons instituée à Montpellier ; voici le « communiqué » que nous relevons dans un de nos confrères quotidiens, et auquel nous ne ferons aucun commentaire, laissant à nos lecteurs le soin d'en penser eux-mêmes ce qu'ils voudront...

« Le Comité fondateur de la « Ligue des Piétons » nous communique la note suivante :

« Le « Comité fondateur de « La Ligue des Piétons », réuni le 26 septembre 1925, a décidé de poursuivre la formation définitive de « La Ligue ». Les membres fondateurs ont, en effet, constaté qu'un champ très vaste s'offrait à l'activité du nouveau groupement. Qu'il suffise, sans énumérer toutes les possibilités examinées, d'indiquer que le Comité fondateur envisage la défense du piéton sous des formes bien diverses.

« Et en premier lieu, par une action énergique auprès des pouvoirs publics pour obtenir l'adoption des mesures suivantes :

« 1. Responsabilité civile personnelle des automobilistes auteurs d'accidents et ceux nonobstant l'assurance qui ne serait qu'une garantie subsidiaire pour le piéton ;

« 2. Les automobilistes formellement soumis par voie législative à la présomption de faute de l'article 1384 du Code civil ;

« 3. Suramendes à la charge des automobilistes en faute avec affectation de leur produit à l'entretien d'une police de la circulation, spécialement outillée et composée de techniciens ;

« 4. Possibilité dans tous les cas pour la « Ligue des Piétons » de faire constater les contraventions par leurs agents assermentés et de poursuivre les délinquants devant les tribunaux répressifs par voie de citation directe. Fixation légale d'un préjudice minimum ;

« 5. Création de délits nouveaux, entre autre pour le mauvais état des mécanismes de sécurité de tous véhicules ;

« 6. Réglementation plus sévère de la circulation hippomobile (éclairage suffisant à l'avant et à l'arrière), etc. ;

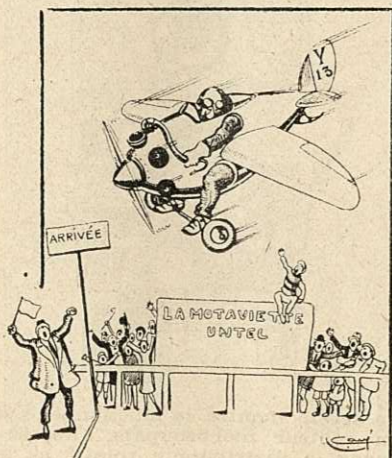
« 7. Recherches de tous les moyens d'aide aux piétons, mutuelle, assurance, caisse de secours, etc.

« Circulation. — En ce qui concerne la circulation, la Ligue réclamera :

« 1. Des maxima de vitesses raisonnables tant en ville qu'en campagne ; 2. Le sens unique de circulation en certains lieux, sans exagération ; 3. Une visibilité réelle des numéros d'automobiles ; 4. Création de canaux de ralentissement ; 5. Certains passages souterrains ou aériens nécessaires aux piétons ; 6. Libération au profit des piétons des trottoirs envahis par les étalages ou les cafés ; 7. Itinéraires spéciaux pour les poids lourds dans les traversées des villes ; 8. Plus de sévérité dans la délivrance et le retrait des permis de conduire ; 9. Création ou élargissement des trottoirs, au besoin au moyen d'arcades ; 10. Un meilleur éclairage nocturne des travaux de voirie ; enfin, la Ligue tendra à réaliser l'éducation du piéton, tant par conférences que tracts, brochures, affiches, etc., et insistera pour que l'enfant reçoive les principes nécessaires d'une bonne et saine circulation durant son passage aux écoles.

« Le Comité fondateur compte que les adhésions se feront nombreuses à l'adresse déjà indiquée : Laurenceau, président fondateur, 3, rue Aiguillière, Montpellier. (Joindre 1 franc pour frais de correspondance et de constitution.) »

ANTICIPATION



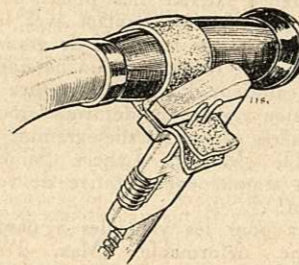
L'arrivée d'une course de motos en 1950

La Page Pratique

Quelques suggestions intéressantes, croyons-nous, qui nous sont communiquées par nos lecteurs

Pour enlever des poignées sans les endommager

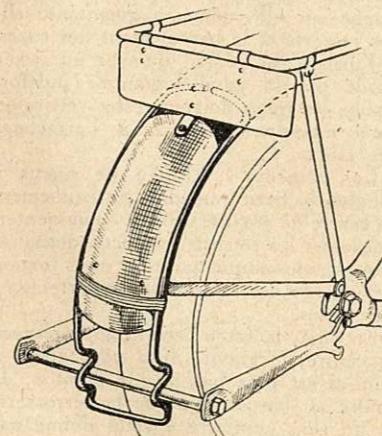
Une poignée de guidon bien coincée est parfois assez difficile à enlever surtout si l'on ne veut endommager ni la



poignée ni la barre. Un bon moyen consiste à l'entourer d'une bande de cuir que l'on serrera dans une clef à molette le plus près possible de la poignée. Deux clous ou deux morceaux de fil de fer suffisent à bloquer le morceau de cuir et la poignée se dévissera sans difficulté.

Support de béquille pratique et résistant

Bien des supports de béquilles de motos sont fragiles. Le ou les ressorts à lame deviennent rapidement flexibles, insuffisamment énergiques et laissent retomber la béquille qui heurte alors le sol, ce qui oblige le



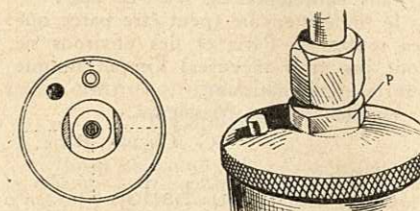
motocycliste à s'arrêter. Enfin, un usage répété dans les courses quotidiennes en ville ainsi que l'oxydation amènent la rupture des lames de ressort.

On peut fabriquer soi-même un ressort énergétique, très résistant, pas disgracieux, à l'aide d'un fil de fer non

recuit de 5 mm. de diamètre que l'on recourbe comme le montre le croquis ci-contre et que l'on fixe sur le pare-boue au moyen de 2 enroulements de fil de fer galvanisé de 1 mm. retenus en haut par le porte-bagage ou la plaque portant le numéro de la machine et en bas par les rivets ou détails de l'ancien support. On assure un serrage énergétique du support de béquille sur le pare-boue par une torsion des enroulements faite à la pince sous le pare-boue.

Démontage aisé d'un carburateur

Les possesseurs de motos Terrot munies de carburateur Longuemarre ont certainement constaté que la fixation du couvercle moleté obtenue à la main est souvent insuffisante et que ce couvercle se dévisse seul quand on dévisse à la clef l'écrou de raccord du carburateur au tube d'arri-



rière de l'essence. Pour obvier à cet inconvénient et obtenir un serrage énergétique du couvercle qui permette de libérer sans ennui le carburateur du tuyau d'essence, il suffit de limer le bossage cylindrique du couvercle du carburateur pour obtenir deux surfaces planes parallèles. On peut ainsi serrer le couvercle avec une clef.

Pour l'entretien des carrosseries

Un bon motocycliste ou cyclecariste 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 :

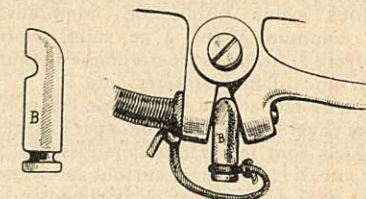
Laver la carrosserie, la sécher et passer un chiffon de laine imbibé du mélange suivant :

- 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 obtenir à volonté un débrayage permanent

Les possesseurs de motos à débrayage non pourvu de cran d'arrêt métallique sont toujours gênés pour

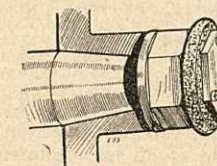


faire pénétrer leur machine dans un couloir par une porte étroite ou à fermeture automatique, ou bien pour lui faire gravir une ou deux marches d'escalier, parce qu'ils doivent simultanément tenir la machine, la pousser et manœuvrer le levier de débrayage.

Pour maintenir le moteur débrayé et libérer une main qui peut ainsi saisir la machine par l'endroit le plus commode, il suffit de débrayer d'une main et d'intercaler avec l'autre entre la partie fixe et la partie mobile du débrayage un morceau de bois dur B de forme appropriée représenté par le croquis ci-contre, pourvu d'une rainure pour le passage du câble et attaché par une ficelle à celui-ci.

Pour empêcher l'embrayage de patiner

Les possesseurs de motos munies de boîtes Sturmey d'un type ancien sont parfois ennuyés par le patinage de l'embrayage dû à l'huile qui s'insinue à travers l'orifice par lequel émerge l'extrémité de la tige qui dégage les plateaux, l'huile qui tombe ainsi se répand par force centrifuge sur les plateaux de friction. Un remède simple consiste à percer l'écrou de trois petits trous borgnes bien



centrés et qui serviront à fixer un hexagone de cuivre découpé en son centre d'un trou bien ajusté par lequel pourra passer juste la tige de débrayage. Une rondelle de feutre bien appliquée par la pression des trois vis radiales assurera une étanchéité suffisante.

Le calendrier sportif International pour 1926

Aux épreuves « nationales » viennent s'ajouter les épreuves « internationales », dont les dates ont été indiquées par le Congrès de la F. I. C. M.

AVRIL

3 au 11 : Tour d'Italie (5 jours), Italie.
18 : Grand Prix de la F.M.B. (Belgique).
25 : Grand Prix d'Autriche (Autriche).

MAI

2 : Côte de Zbraslaw-Jiloviste (Tchéco-Slovaquie).
9 : Journée des Records à Arpajon (France).
9 : Circuit de Crémone (Italie).
16 : Solitude (Allemagne).
16 : Tourist Trophy (Hongrie).
16 : Circuit de Puyen (Tchéco-Slovaquie).
22-23-24 : Bol d'Or (France).

23 : Grand Prix (Italie).
28-29-30 : Epreuve Internationale (Tchéco-Slovaquie).
28-29-30 : Tourist Trophy (Autriche).
30 : Grand Prix de l'U.M.F. (France).

JUIN

13-14-15 : Concours de Tourisme (Hongrie).
14 au 18 : Tourist Trophy (Angleterre).
20 : Tourist Trophy (Tchéco-Slovaquie).
20 : Fédération Motocycliste de Belgique (Belgique).
21 juin au 5 juillet : Coupe des Alpes (Autriche).
27 : 12 Heures Madrid (Espagne).

JUILLET

3 : Grand Prix du M.C.F. (France).
10-11 : Course sur route (Allemagne).

11 : Circuit d'El-Larion (Italie).
18 : Grand Prix d'Europe de la F.I.C.M. (Belgique).
19-20 : Course Internationale (Allemagne).

AOÛT

1^{er} : Raid Nord-Sud (Italie).
7-8 : Course de Klausen (Suisse).
16-21 : Six Jours Internationaux (Angleterre).
29 : Grand Prix d'Allemagne.

SEPTEMBRE

4 : Grand Prix de l'Ulster (Irlande).
5 : Grand Prix de la F.M.B. (Belgique).
12 : Côte de Kortetraekkeren (Norvège).
12 : Course du Sommering (Autriche).
12 au 19 : Grand Prix de la Nation (Italie).
26 : Course de côte (Hongrie).

Le calendrier sportif 1926

JANVIER

24. Course de côte du Camp (M.C. de Marseille).
25 au 31. Six Jours d'Hiver (*Moto Revue*).

FÉVRIER

7 au 14. Six Jours d'Europe (A.M.C. de Nice).
25. Course de côte de la Turbie (A.M.C. de Nice).

MARS

1. Kilomètre lancé, à Tarbes (U.M. du Midi).
7. Côte d'Argenteuil (M.C.F.).
14. Côte des Patrières (M. C. Marseille).
21. Concours d'Endurance de l'U.M.F.
21. Meeting Automobile de Nîmes (M.C. Gard).
28. Grand Prix du Moto Club de Marseille (M. C. Marseille).

AVRIL

4. Circuit de l'Aisne (M.C. de l'Aisne).
4. Course de côte des Martyrs (U.M. du Midi).
4-5. Circuit de Régularité Pantou (U.M. Midi).
4-5. Meeting de Pâques (A.C. de l'Ouest).
4-18. Tour de France (Motocycle C. de France).
11. Côte de Château-Thierry (A.C. de Picardie et de l'Aisne).
18. Côte de Grabels (M.C. de l'Hérault).
18. Reims-Paris-Reims (A.C. Ardennais).
25. Meeting de Vitesse (A.C. de l'Ouest).
25. Côte des Alpilles (M.C. d'Avignon);

MAI

2. Course de côte de Chanteloup (M.C. F. et A.C.I.F.).
2. Kilomètre lancé, à Saint-Quentin (A.C. de Picardie et l'Aisne).
4. Epreuve de Vitesse (U.M. de l'Aube).

9. Journée des Records, à Arpajon (M.C.F.).
9. Grand Prix de Strasbourg (M.C. d'Alsace).
9. Coupe des Trois Villes, à Tours (A.C. de l'Ouest).
13. Circuit de l'Ain (M.C. de l'Ain).
13. Coupe des Trois Villes, à Saumur (A.C. de l'Ouest).
13. Kilomètre lancé, à Reims (A.C. Ardennais).

16. Épreuve de régularité (M. C. Nord).
16. Coupe des Trois Villes, à Poitiers (A.C. de l'Ouest).
16. Côte de Limonest (M.C. de Lyon).
22-23-24. Bol d'Or (A.M.C.F.).
22-23-24. Circuit de Provence tourisme (M.C. de Marseille).
23. Course de côte de la Juncasse (U.M. Midi).
23-24. Meeting de la Pentecôte (A.C. de l'Ouest).

24. Course des 500 mètres, à Dijon (M.V.C. Dijonnais).
26-27-28. Les Trois Jours Motocyclistes (U.M. du Forez).
30. Grand Prix de Vitesse du M.C. de Lyon.
30. Course de côte (A.C. Ardennais).
3. Côte de Fontainebleau (M. C. F. A. C. F.).

JUIN

6. Grand Prix des Motocyclettes (U.M.F.).
6. Grand Prix des Cyclecars (U.M.F.).
6. Meeting de Vitesse (A.C. de l'Ouest).
6. Course de côte de Poix (A.C.P.A.).
8. Kilomètre lancé (U.M. de l'Aube).
12-13. IV^e Grand Prix d'Endurance de 24 heures (A.C. de l'Ouest).
13. Course de côte de Mazamet (U.M. du Midi).

13. Côte du Mont Revest (M. C. M.).
20. Meeting de Vitesse, à Blois (A. C. de l'Ouest).
20. Course de vitesse, à Lille (M.C. du Nord).
20. Côte Origny (M. C. de l'Aisne).
23. Côte du Mont-Revest (Toulon) (M.C. de Marseille).
27. Côte de la Gabelle (M.C. d'Avignon).

JUILLET

4. Circuit d'Été (U.M. du Midi).
4. Grand Prix des Vélocitateurs (*Auto*).
4. Grands Prix de France (M.C.F.).
11. Côte de Saint-Alban (A.C. du Forez).
11. Circuit des Vosges (M.C. d'Alsace).
11 au 14. Meeting des Côtes Normandes (A.C. de l'Ouest).
18. Course de côte de Laffrey (M.C. Dauphinois).
18. Circuit du Loiret (M. C. de Montargis).
25. Côte de la Faucille (M.C. de Lyon).
25. Course de côte du Cran d'Escalles, à Calais (M.C. du Nord de la France).
25. Circuit des Stations Thermales du Comminges (U.M. du Midi).
25. Prix de la Marne (A.C. Ardennais).
27. Kilomètres lancé (U.M. du Midi).
28. Course de côte de Luchon (U.M. du Midi).
25-31-1^{er} août. V^e Semaine de la Baule (A.C. de l'Ouest).

AOÛT

1^{er} Circuit de Connings (U. M. du Midi).
1^{er}. Kilomètre lancé (M.C. Nord de la France).
1^{er}. Côte de la Porte, Gayolle (M.C. du Nord de la France).
1. Kilomètre lancé, à Montescourt (M. C. de l'Aisne).
8. Côte du Ventoux (A.C. Vauclusien).

14-15. Meeting de la Seine-Inférieure (A.C. de l'Ouest).

15. Course de côte Sainte-Odile (M.C. d'Alsace).
15-22. Paris-les Pyrénées-Paris (*Moto Revue*).

22. Prix d'Endurance (A.C. Ardennais).
24. Course de côte (U.M. de l'Aube).
25 au 29. Meeting de Sables-d'Or-les-Pins (A.C. des Côtes-du-Nord et A.C. de l'Ouest).
26. Meeting de Vitesse, à Boulogne-sur-Mer (A.C. du Nord de la France).
29. Circuit de Régularité (M.C. d'Avignon).
29. Course du Col des Montets (M.C. de Lyon).

SEPTEMBRE

5. Circuit de régularité réservé aux dames (U. M. Midi).
5. Les 6 heures de Montargis.
5. Journée des Records, à Arpajon (M.C.F.).
5. Circuit de Régularité, réservé aux dames (U.M. du Midi).
5. Meeting de Vitesse (A.C. de l'Ouest).
12. Course de côte de Fontainebleau (A.C. de l'Ile-de-France).
13. Epreuve de vitesse, à Tourcoing (A.C. du Nord de la France).
18. Circuit des Routes Pavées (M.C. du Nord de la France).
19. Circuit de Régularité (A.C. Ardennais).
26. Meeting de Vitesse (A.C. de l'Ouest).
26. Grands Prix de France (M.C.F.).

26. Epreuve du kilomètre, à Compiègne (M.C.F. et A.C.I.F.).

OCTOBRE

3. Côte de Gaillon (*Auto*).
10. Course de côte, à Auch (U.M. du Midi).
17. Côte des 17-Tournants (M.C.F.).
31. Course de côte du Griffoulet (U.M. Midi).

NOVEMBRE

11. Coupe de l'Armistice (Motocycle Club de France).
21. Côte de Gometz (A.M.C.F.).

DECEMBRE

26. Criterium International de la Côte d'Azur (Auto Moto Club de Nice).

La lunette « Robyl » anti-éblouissante

L'USAGER de la route, quel qu'il soit, redoute entre autres périls celui de l'éblouissement causé par une source lumineuse quelconque. Il y a deux sortes de ces sources lumineuses : l'une, diurne qui est le soleil de face, l'autre nocturne, les phares d'automobiles.

Pour ces derniers, on a prévu dans le Code de la Route un règlement qui oblige les automobilistes, en cas de croisement, à mettre leurs phares en veilleuse ; ce n'est qu'un pis-aller car, outre les difficultés d'application dans le temps et dans l'espace, on ne fait que remplacer le danger dû à l'aveuglement par un autre dû à l'obscurité soudaine.

Quant au soleil ! Il ignore le Code de la Route et toute mise en veilleuse.

Le mieux est donc d'avoir à sa disposition, prêt à servir instantanément, un dispositif qui permette au conducteur de n'importe quel véhicule, non seulement de se protéger contre l'aveuglement, mais de voir son chemin avec netteté sans avoir, dans son rayon visuel, l'interposition d'un écran quelconque.

Ce problème, assez complexe, est résolu par l'emploi de la lunette spéciale « Robyl » anti-éblouissante, toujours prête à entrer en action instantanément par un mouvement de tête instinctif et de très faible amplitude et laissant bras et jambes absolument libres.

Elle se compose essentiellement d'un petit écran rectangulaire transparent, d'une teinte capable d'annuler l'éclat éblouissant des phares ou du soleil.

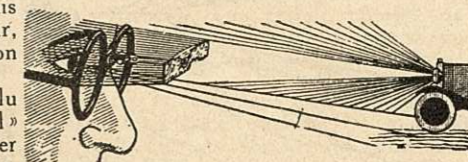
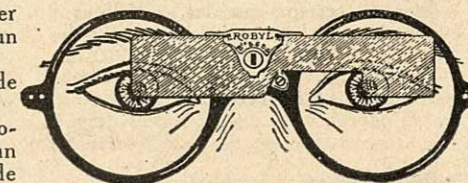
Au moyen d'un bras central articulé à la monture de lunette, cet écran est maintenu à une certaine distance réglable en avant des yeux. Au repos, il se trouve un peu au-dessus du champ visuel, ne gênant en rien la vue, formant au contraire abat-jour reposant.

Au moment voulu, un faible mouvement de tête, de haut en bas, interpose cet écran entre les yeux et la zone d'éblouissement, masquant seulement la zone aveuglante, mais permettant en

dessous de l'écran, la vue de la route à l'œil nu.

Le point sur lequel on ne saurait trop insister, c'est que l'écran coloré masque la lumière aveuglante mais n'est pas interposé (comme les écrans de pare-brise) entre la vue et la partie de la route non occupée par la voiture éblouissante (1).

Le dispositif est combiné pour que l'écran puisse être au gré de chacun, plus ou moins éloigné des yeux, plus ou moins relevé au-dessus du champ visuel. Les



écrans peuvent être de dimensions, formes et teintes variables suivant les goûts ou les besoins, le remplacement étant instantané.

Enfin, la monture de lunette peut aussi recevoir, suivant les cas, des verres correcteurs ou des verres neutres que n'importe quel opticien pourra poser, de même qu'il pourra transporter sur tout autre

(1) L'emploi de la lunette Robyl est indispensable en outre aux pilotes aviateurs volant face au soleil.

En résumé : Avec la lunette « Robyl », on ne regarde pas à travers l'écran, mais en dessous, l'écran agissant selon le principe d'un abat-jour, et de plus la droite est complètement démasquée.

monture analogue le dispositif anti-éblouisseur.

Ce dispositif étant repliable contre la monture, l'ensemble est à peine plus volumineux qu'une lunette ordinaire et peut se mettre facilement dans la poche.

A propos de bougies

TOT ou tard, vous prendrez l'habitude de changer vos bougies régulièrement, aussi régulièrement mais moins souvent que vous changez actuellement l'huile de votre carter. Vous installerez un nouveau jeu de bougies chaque fois que vous aurez fait, avec votre voiture, 16.000 kilomètres, ou au moins une fois par an ; votre expérience, ou celle de vos amis, vous aura, en effet, prouvé qu'en la faisant vous réalisez une véritable économie.

Si bien faite que soit une bougie, même une bougie à isolant en sillimanite, les étincelles intenses et régulières qu'elle doit fournir, alors qu'elle est continuellement sujette à de terribles explosions à haute température, finissent par lui enlever de son efficacité. L'étincelle perd de son intensité, il y a perte d'essence et d'huile, la puissance diminue, l'accélération est plus lente, le moteur n'est plus nerveux, et tout son fonctionnement laisse à désirer.

Des milliers d'automobilistes savent maintenant qu'il y a une réelle économie à installer régulièrement un nouveau jeu de bougies chaque fois qu'ils ont accompli un certain nombre de kilomètres. Cette habitude s'étend de plus en plus, au fur et à mesure que d'autres automobilistes en comprennent les avantages. Il est certain que de nouvelles bougies donneront à votre voiture plus de puissance, plus de vitesse, plus de facilité pour monter les côtes. Ces nouvelles bougies, en somme, ne vous coûteront rien, puisque leur prix sera vite couvert par l'économie que vous aurez réalisée en huile et en essence.

MOTO - AUTOS - CYCLECARS
GARAGE - ENTRETIEN - RÉPARATIONS
Vente - Achat - Échange - Prix sur devis - Travail garanti
LUCIEN GÉRARD
83, rue du Temple, PARIS
ANNEXES : 19, rue des Gravilliers et 159, rue du Temple
SPÉCIALISTE DU MORGAN

Protection
PAR TOUS LES TEMPS
Les protège-jambes, protège-mains, pare-brise et tous les accessoires pratiques pour motos
En vente chez les bons Agents
0 fr. 25 (VEUILLOTTE
Catalogue Of. 30) & WILLEMMAIN
17, Rue Riquet - PARIS (19^e)

GARAGE DAVY
R SENECHAL
G BARON
25 et 27
Passage Davy
(2 m. de la Pce Cléby)
Tél. M. 64.57
Agence directe
Fabrication Achat et Vente de
CHENARD et WALOKER Cyclecars et Voiturettes
Facilités de Paiement

VESTE CANADIENNE
Tissu imperméable : Marron ou réséda; entièrement fourrée, peau de mouton, col irkout.
Fabrication soignée. — A la commande, indiquer la largeur du dos et le tour de poitrine.
Indispensable aux : Motocyclistes, Automobilistes, Docteurs, Bouchers, Fermiers, Chasseurs et à toutes personnes vivant au grand air.
PRIX DE FABRIQUE :
La veste, toile marron caoutchoutée ou imperméable, réséda..... **195 fr.**
(contre remboursement 3 frs en sus)
B. MARÉCHAL, 89, bd Sébastopol, PARIS

Toutes pièces INDIAN
Demandez tarif
FILTRE SPÉCIAL
pour
HARLEY et INDIAN
se pose instantanément sans soudure.
INDIAMOTO, 1, rue Faraday, Paris - 17
ouvert le dimanche matin de 9 h. à 12 h.
Téléph. : Wagram 56-75

GARROSSERIE 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

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 1 kg et par quantités en seaux et tôles
SUR LA ROUTE
Le Savon IXI-SPECIAL pour se laver les mains SANS EAU
Le gros tube d'environ 300 gr., 4 fr. 40 (franco contre mandat de 5 fr.)
Les Etablissements A. CHAUSSON
70, rue de la Mairie, à VANVES (Seine) — Tél. : Vauglraud 00.69
Prix de gros intéressants. — Agents très sérieux demandés

PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE
Venez nous rendre visite...
Nous avons en magasin toutes les MARQUES de MOTOS NEUVES et occasions garanties
VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT
René VILLEMINOT
82, av. des Ternes - 225, boul. Péreire, PARIS

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 650 x 65 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

REPOSE-PIEDS pour SELLES TANDEM de MOTOCYCLETTES
Modèles déposés
SAKER
Marque déposée
Adresser toute commande au dépôt SAKER, 20, rue Alexandre-Dumas, Paris (11^e)

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 CHÈQUES POSTAUX 542-97
R. C. SEINE 70.956

Soyer Sport 3 HP, 2 vit., marche parf., ét. neuf, 2.300 fr. Franck, Hospice St-Anne, Mont-de-Marsan (Landes).
Soyer Sport 2 CV 1/2, 2 vit., pneus neufs, 2.200 fr. Vernet, 12, rue Liné, Paris.
Soyer à enlever de suite (3 CV) touriste, 3 vit., ét. neuf avec acc. Viis. le samedi après-midi ou dimanche matin. Balle-taud, rue du Capitaine-Guynemer, 2, Bois-Colombes (Seine).
Soyer luxe, sept. 1925, neuve, pas fait 300 kil., 3.000 fr. Ecr. : personnelle, M. Bouffin, 149, bd Haussmann.
Smart 2 CV, 2 vit. ét. neuf, 900. Delburg, 49 bd. Latour-Maubourg, Paris.
Sarolea comme neuve, peu roulée, à en. cause mal., 37, rue Greneta, Paris.
Rovin 2 CV, 2 vit., carb. à 2 manettes, acc., à vendre, 1.500 fr., cause double emploi. J. Goix, 33, avenue de Saxe, Paris (7^e).
Rovin 1925, 2 CV, 2 vit., garanti par us., roulé 200 kil., val. 1.900 fr. S'adr. : chez M. Grillat, 15, rue Parmentier, Houilles (S.-O.).
Propulycycle 4 temps, 2 HP, 2 vit., débrayage, tr. bon ét. de marche, 1.200 fr. Bultiauw, 40, quai Salines, St-Omer (P.-de-C.).
Peugeot 2 3/4 mono, mag., fourch. élast., ét. marche, 900 fr., F. N. 2 3/4 2 vit. kick, 1.900 fr.; Blériot 5 CV, 2 cyl., 2.500 fr. Trotinette Lumen neuve, 800 fr. pièces Henderson. Dem. dét à L. Lenoir, 26 bd de la Bastille, Paris.
Peugeot 4 CV, 2 vit., roul. 6 mois, 2.700 fr. Dciburg, 49 bd Latour-Maubourg.
Peugeot 6 HP, parf. ét., 2.000 fr., à débat. François Fournier, Morez dessus Morez-du-Jura.

Sidecars à vendre.
B. S. A. 5 CV, parf. ét. marche, 2.500 fr. David, 130, rue Lamark, Paris (18^e).
Benoît Gonin Anzani 4 CV, 4 vit., side biplace, ét. parf., bas prix. Paul Roux, Andrézieux, (Loire).
F. N. 4 cyl. 25, side L. V. et parf. nb. acces. Lerousseau, 179, r. Ordener, Paris.
Griffon, 350 cc; 2 t., 3 vit., c. nf., écl. Mag. Vis. t. l. jours. Prejean, 289, rue de Belleville, Métro Les Lilas, prix 3.000 fr.
Harley side, bon ét., 3.500 fr. Indian side, 3 boules, side Vanno biplace, 3.300 fr. Tesdou, 63, rue Ducouélic (14^e).
Harley 9 CV, side bi-pl., très bon ét., écl. Mag., cap., outil. Prix, 2.900 fr. Vis. dimanche matin, 10 h. à midi, 3, aven. République, Montrouge (100 m. Porte, remise 18).
Harley side 9 HP, bipl., capote, pare-brise spéciaux, pneus, chambres, peinture neuve, klaxon, marche garantie, aucune réparation, outil, lanterne arrière, 4.500 fr. Delaporte, 38, rue Ramey, Paris (18^e).
Harley side parf. ét., entier. remis à neuf, 3.500 fr. Gordon, Adjt. Chef Aviation, Avord (Cher).
Harley 9 CV, ét. nf., side Genot, fourche Ceel, carb. Zenith, écl. Mag. 2 freins au pied, porte-bagages avec mallette, affaire de confiance, s'adr. Bousquet, 49, rue Rouelle, Paris (15^e).
Harley 9 CV, fourche 1923, Bosch, Mag. side L. V., 2 pl., 2 pneus 760x90, Vis. le sam. et dim. Vauquellin, 19, ave Jean-Jaurès, Paris (19^e)

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

Harley side 9 HP, bon ét., compteur, 3.400 fr. Gilbert, 7, rue Forestier, Vichy (Allier)
Indian side 9 HP, gd. tourisme, châssis surbaissé, amortis., pare-brise, écl. Mag., compr., coffre outil et rechange, le tout en bon état, bas prix. Hamounic, 56, quai de la Douane, Brest (Finistère).
Indian side L. V. 3 b. cap., p.-brise, 3.200 fr.; cycllette nve en caisse, 1.325 fr., Tesdou, 63, rue Ducouélic (14^e).
Indian side, bi-place, parf. ét., 2.500 fr., cause achat voiture. Elias, 21, r. Murillo, Vanves (Seine), métro Porte de Versailles.
Cause départ, Indian, parf. ét., compteur, amortis. Chambaut, 34, rue du Gd-Montrouge, Paris.
Indian 9 HP, side sport, pare-brise, écl., très bon ét., bas prix. Besloun, Tauche (Deux-Sèvres).
Indian side tout équip., ét. méc. parf. Essais à volonté. Servas, 70, rue de Pontoise, Bezons (Seine-et-Oise).
Indian side, excel. ét., aspect nve, sacrifier, 1.600 fr., expédition à ma charge, c. départ Paris. M. Suignar, Louis, 7, rue Pennester, Quimper (Finistère).
Liquidation : Indian nves, gd luxe, avec siue gd sport, montées, avec carburateur Zenith, faible cons., dernier modèle, gar. 6 mois, 3.500 fr. au compt. ou à crédit, gd choix de motos, occasion bas prix, Moto-Ecole, 3 bis, r. Dagorno (12^e), Tél. Diderot 41-88, métro Bel-Air.
Oriol side mot., Mag. 4 vit., 4 roues interch., roul. annulaires, compt. OS. tand-sad, Mag. phare, occ. sérieuse pouvant être garantie. F. Lalaison, 5, r. de la Saïda, Paris (15^e), métro Convention.
Oriol mot. Mag. 6 HP, Boîte Sturmer, écl. Mag., 5 roues, en parf. ét., 6, Impasse Gaudet (11^e).
Triumph 5 CV, avec side Gloria, 4 attaches, capote, pare-brise, 2.800 fr. Ecrire : Journe, à Catenoy (Oise).
Cause départ Triumph 5 HP, 3 vit. compl. rev., 2.000 fr. Vimeux, 49, ave de Paris, Aulnay-s-Bois (Seine-et-Oise).
Triumph side-car, bon ét. de marche, essai à vol. le samedi après-midi, 2.500 fr. M. Paris, 32, ave Laplace, Arcueil.
Cyclecars à vendre.
Alcyon 5 CV, 1925, roulé 400 kms, garantie usine, jusq. janvier 26, gar. Gondoux, rue de Paris, 70, St-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise).
Amilcar type CV, N° 8.113 6 HP, ét. neuf, sous garantie usine, complet 11.500 fr., 5 roues, châssis barre type AB2, avec Ballot 10 HP, Técalemil, 5 roues Michelin, bons pneus, revisé, essai tout parcours, 6.000 fr., timbre réponse, L. Padie, 29 et 31, rue Léon-Cladel, Montauban (Tarn-et-Garonne).
Amilcar sp., cap. all., carr. acaj., écl. élect., am., 2r. rech. ent. rev., 8.500 fr. ou échang. Bugatti ou Renault 6 CV avec soule. Lindenbergh, 14, rue de la Comète, Paris (7^e).
Amilcar 6 HP, torpédo 4 pl. parf. ét., 8.800 fr. S'adres : Philibert, 32, rue Jean-Goujon (8^e).
Bedelia 5 HP 3 vit. par boîte, pneus rech., access., écl., 2 pl., ét. neuf, net, 1.200 fr., sam. après-midi, dimanche matin. Marcou, 28, av. Gambetta, Montrouge (S.).

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
Téléphone : 412



ATELIER DE RÉPARATIONS

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

SPECIALISTE
TRIUMPH - SUNBEAM - B. S. A. - MORGAN
ATELIER DE RÉPARATION POUR MOTOS ET VOITURETTES
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE
Travail soigné - Prix modérés - Garage gratuit pour motos à vendre

VATTIER 64, Boulev. de Belleville
PARIS (xx^e) - Tél. Roq. 65-90



MONDIAL

est une perfection
d'élégance et de
fabrication très soignée

GRUMBERG
fabricant
PARIS



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

APPAREIL

noxa



Pour la Photographie, la Reproduction, l'Aggrandissement, la Réduction et tous Travaux Photographiques :

Modèles pour
**AMATEURS et
PROFESSIONNELS**

Modèles spéciaux pour
L'INDUSTRIE

**"noxa" 30, Rue Singer
PARIS (16^e)**

MAGNETOS DE TOUTES MARQUES

Bosch, Elsemann, Simms, Dixie
R.B., Lavalette, S.E.V., Nilmeilior
C.A.V., Saga, E.I.C. Berling, etc.

NEUVES ET D'OCCASION

Toutes PIÈCES DÉTACHÉES pour toutes magnétos

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

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

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

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

Demandez
le Catalogue

E^{ts} ROLLET & C^{ie} (Dép. 15)
64, rue de la Folie-Méricourt
PARIS



Publicité
G SWEERTS

Benjamin, Ctte 200 km., sol. et dém., peu roulé, avec acces. prix, 5.500 fr., 2 batteries accus Dinin, 6 volts, ébonite, jamais servi, 220 fr., 1 perceuse élect. portative, 3 vit., courant Triphasé avec 20 forets de 5 à 15, 5, acier rapide, neuf, prix, 600 fr., 1 châssis Sidecar avec roue, pneu neuf, 2^e 2 p., 180 fr. Givry, 32, rue de Belfort, Nanterre.

Benjamin 1923 5 HP, 4 cycl., modèle sport, carros. ent. aluminium, graissage Técalemit, très bon ét. méc. vient d'être révisé, belle occasion. Ecrire pour essais : Robin, 74, rue de Fagnières, Châlons-sur-Marne.

Cyclecar bonne construction, mot. 5 CV, pont arr. à dif. manq. b. vit., très lég., à v. 1.200 fr., tour de précision, 40 cm EP., état neuf, 300 fr. Becognée, 14, rue du Quatre-Septembre, Reuil (S.-et-O.)

Cyclecar G. N., ét. abs. nf, fév. 1925, place décalée, roue de rech. acc. et out. compl., 5.500 fr. Fabre, rue des Rosiers, Saint-Ouen (Seine).

Lafitte 5 HP 3 pl., 5r. Michelin, 5 pn. neuf, écl. dém. élect., cap. t. b. ét., gal., 3.800 fr. Timote, 74, rue Victor-Hugo, Levallois-Perret (Seine).

Mathis 5 CV, 4 pl., écl., dém., 6.000 fr. ou échange contre side René Gillet ou Motosacoche. A. Lemoine, 85, rue de Créteil, Maisons-Alfort (Seine).

Monet Goyon 4 CV, parf. ét., à vendre c. double emploi, essai à volonté, 4.500 fr. Letessier, mécanicien, 1, place de l'Hôtel-de-Ville, Provins (Seine-et-Marne).

Morgan sport à eau 1924, 6 000 kms, comme nf., compt., 2 mes Tec., roue à broche, nomb. acces., essai à vol., 5.500 fr. Loiseau, 16, rue St-Sabin (11^e).

Morgan sport et tourisme, ét. neuf, prix int., 37, rue Greneta, Paris.

Morgan type sporting, moteur Renabou à eau, écl. Mag., moyeu arr. à broche, av. acces., prix net, 4.500 fr., b. ét. S'adres. : 24, r. des Morvins (18^e), vis. t. les jours, sauf dimanche.

Morgan sport à eau, gr. luxe, Salon dern., ét. nf. f. 3.700 kil., cap., ph., project., magn., coffre pl. de b., compt., pare-brise en V. Ech., sp. roues 710x90 et AR. à broche, etc., rev. à 10.600 fr. lais. c. mal. à 6.000 fr. Hamelin, 30 bis, av. Thiers, Le Raincy (S.-O.).

Très bonne BB Peugeot, ent. rev., 3 vir., m. ar., 2.200 fr., à débattre. M. Toutain, 3, rue des Bâtes, Dreux (E.-et-L.).

Lafitte 3 pl., 5 CV, roulé 2.000 kil., pneus 700x800, 5 roues, compt., coffre, housse, capote, vis. le soir, 19 h., 5.500 fr. Trotter, 99, r. Mademoiselle, Paris.

Quadrilette 172, dern. modél., fin 24, écl. code, parf. ét. gen., 6.500 fr. Fsaraujo, 21, rue Feutrier, Paris.

Salmson Sport, cer. alum., ent. rev., amort. double écl., 5 roues garn., pare-brise, gd sport, capote couleur bleu Saxe, parf. ét., 7.500 fr. ou à échanger contre Sandfort sport, même ét. Mathis, 48, rue St-Placide, Tél. Trud. 25-92.

Salmson torpédo sport, 2 pl., écl. élect., montre et compt., très b. ét. de marche, à enl. de suite à 6.800 fr. S'adres. au secrétaire du M. C. M., Montargis (Loiret).

Salmson G. N., compt. O. S., écl. Mag., extinct. "Pyrène", 3.500 fr. Pruvot, 7, av. Pépinière, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Salmson Al. 3 1924, tour., 2 pl., roulé 6.700 kil., très bon ét., 7.500 fr. Maugard, Inst., Méobecq (Indre).

Spécialisé dans le petit moteur
Voiturette - Cyclecar - Moto

QUE VOULEZ-VOUS ?

ACHETER ? Grand Choix de petites Voitures
Crédit 15 mois

VENDRE ? Occasions réelles
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
SIDECAR
Élegant, Solide, Confortable,

n'achetez pas sans avoir consulté notre catalogue de carrosseries et accessoires — PRIX DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

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

FERNAND RICHARD
Constructeur de sidecars et 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. : 65. Tramway : Madeline-Gennevilliers

ÉCOLE DE MOTOS

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

MAISON DE CONFIANCE

EXPERTISE **G. AUGOYAT** VENTE
DÉPANNAGE NEUF & OCCASION
8, avenue Dorlan, 12^e (Face Métro NATION)

ICI **SOLDES ET OCCASIONS**
CADRES, ROUES, FOURCHES ELASTIQUES,
RÉSEROIRS GUIDONS, MAGNÉTO, CARBURATEURS,
SELLES ANGLAISES ET DIVERS
BAS PRIX — Louis BOUCHEZ, 215, rue de
la Chapelle, SAINT-OUEN.

Salmson 7 HP, parf. ét., compt., montre, 5r., récl., occ., 6.200 fr. Touchais, 106, rue Miromesnil, Paris.

Salmson sport, 7 HP, 2 pl. décalées, bon ét., écl. Mag., 7.000 fr. ou échange contre cabriolet 5 HP Citroën ou Voiturette 3 pl., autre marque. Ecrire : Robert, instituteur à Sombernon (Côte-d'Or).

Voiturettes à vendre.

Voiturette en tandem 2 p. (Bédélia), ét. nf, moteur 5 CV, écl. élect., capote grise, se présenter tous les soirs, à partir de 6 h. et le dimanche tte la journ., chez M. Liovent, 17, rue Franklin, à Vitry (Seine).

Buchet 8 CV, 4 pl. mont., compt., nomb. acces. et rech. parf. ét., 7.000 fr. Robert, 120, r. Gare, Bondy (Seine).

Chenrad Walcker, torpédo 10 CV, 4 pl., écl., dém. élect., 2 roues rech., freins s. 4 roues, montre compt. dble pare-brise, amortis., 17.500 fr. Vernet, 13, r. Luimé, 12, Paris (5^e).

Chenard Walcker, torp. 12 CV, 1921, ét. nf, peu roulé, c. dble emploi, 14.000 fr. Achard, 146, rue Oberkampf (11^e).

Citroën 10 HP, série Ixe, 4 pl., écl., dém., comp., mont., 6 roues, 15.000 kil., prix int., aff. loyale Mouchet, Bang (Doubs).

D. F. P. 10 CV, torpédo 4 pl., parf. ét., écl., dém., compteur, montre, pare-brise, avant et arrière, marche irréprochable, 10.000 fr. Ecrire ou se présenter : Arnoul, 42, rue Gravel, Levallois-Perret (Seine).

Mathis 7 CV, cabrio., fin 24 conf., access., c. nve, 11.600 fr. Bonnaud, quai Républ., Saintes.

Mathis 1923, imp. 5 CV, écl., dém., état mécan. parf., bons pneus, 5.500 fr. Clément Bayard 8 CV, 4 cy., garantie remise à neuf, bons pneus, 4.500 fr., derniers prix. Lambert, Demuin (Somme).

Mercédès limous., 1.600 écl., écl., élec., bon ét., 10.500 fr., 6 pl. Vernet, 12, r. Luimé (5^e).

Cabriolet 5 CV Peugeot nf, spéc., 8.500 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Peugeot 10 CV, torpédo 4 pl., écl., dém. élect., parf. état, 11.500 fr. S'adres. : 282, rue de Vaugirard (15^e).

Peugeot torpédo 14 CV, 4 pl., écl. élect., 2 roues rechange, dble pare-brise, amort. klaxon, montre compteur, 11.500 fr. Vernet, 12, rue Luimé, Paris (5^e).

Peugeot 10 CV, torpédo 4 pl., écl., dém. élect. parf. ét., 11.500 fr. S'adres. : Basse, 282, rue de Vaugirard, Paris 15^e.

Camionnette Renault 7 HP, 2 cyl. 1918 type EK, en état de marc., cte grise, Sté Rateau, 30, rue Carnot, Le Pré-St-Gervais.

Renault 6 CV, 3 pl., Irélie, fin 24, fr. av. carb. Solex, parf. ét., à V. c. départ colonie. Fazembat Freignac (Gironde).

Unic 10 HP, torpédo, parf. état, 6 roues, impôts 8 HP, 12.000 fr. E. Rattier, propriétaire à Troo (Loir-et-Cher).

**SOYEZ AUSSI PRUDENTS
QUE PRÉVOYANTS...**

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

Demandez la Notice à notre SERVICE DES ASSURANCES.

Je cède :

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

Garantie par l'Usine

A DES CONDITIONS
EXCEPTIONNELLES

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

BOUSSARD

Éditeur - Fabricant

Insignes pour Sociétés
Coupes — Challenges
Médailles tous modèles
CATALOGUE FRANCO
Prix spéciaux aux Sociétés

170, RUE DU TEMPLE, PARIS

LOCATION - VENTE - ACHAT - RÉPARATIONS

C O P I E S

MACHINES à ÉCRIRE

de toutes Marques. Neuves et Occasion
RAPID-OFFICE (Vve A. Peltier)
68, Rue de Richelieu, 68 — PARIS

F O U R N I T U R E S

REPOSE-PIEDS

en acier embouti extra-fort

(Modèle déposé)
pour Motocycles
équipés en

TAN-SAD

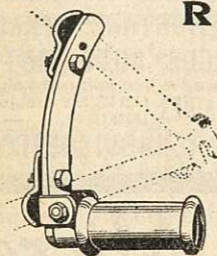
LIVRAISON IMMÉDIATE

G. CABRESPINES

45, rue de Tourville, PARIS (20^e)

Constructeur des célèbres Cale-Pieds

Jules VAN HEVEL



STOCKS AMÉRICAINS

GANTS CRISPINS AMÉRICAINS 12 50
Bottillons et Bottes caoutchouc, depuis 12 »
Imperméables cirés, neufs, depuis 15 »
Au Palais des Soldes, 41, Av. des Ternes Paris (17^e)

Cyclotraceurs neufs prêts à poser. 435 » Roues métalliques neuves . . . 55 »
Châssis neufs de cyclecars de Marçay 150 » Cyclottes neuves en caisse. . . 1.330 »
Lot cadres, guidons, selles et fourches élastiques, BAS PRIX
Magnéto mono, d'occasion. 55 ». Neuves. 90 »
TESDOU - 63, rue Ducoüédro, PARIS (14^e)

BULLETIN D'ABONNEMENT

A DÉCOUPER OU A RECOPIER POUR NE PAS DÉTÉRIORER VOTRE COLLECTION

Veillez m'abonner pour un An à partir du numéro

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

Nom

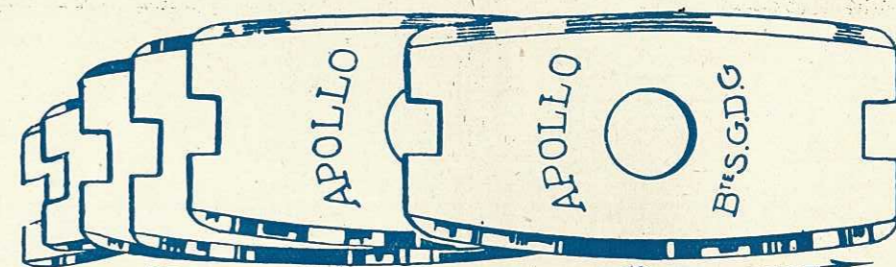
le

Prénoms

Signature :

Profession

Adresse



Cette Courbe

au tranchant
de la lame Apollo

== permet de raser ==
facilement, agréablement,
sans blessures, les parties
courbes de votre visage.

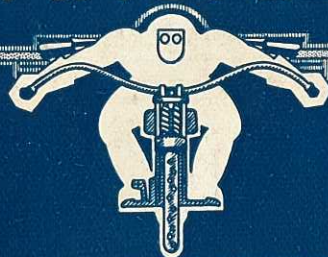
En vente partout : Rasoir en écrin 20. »
Lames de rechange, les trois.

TARIF et CATALOGUE des DIFFÉRENTES TROUSSES sur DEMANDE

Le Rasoir Apollo
20, Rue Réaumur
PARIS (3^e)

Tél. : Archives 00-92 R. C. Seine 17345

GNOME RHONE



MOTOCYCLETTES

SIÈGE SOCIAL, 34, RUE DE LISBONNE
MAGASIN D'EXPOSITION, 49, AVENUE DE LA G^{de} ARMÉE
PARIS

R. C. SEINE N° 176707

..... Ses Modèles pour 1926

500 cmc " GRAND SPORT "
(transmission chaîne-chaîne)

500 cmc " TOURISME "
(transmission chaîne-courroie)

250 cmc " TOURISME "
(transmission chaîne-courroie)

175 cmc " TOURISME "
— *(bloc moteur-chaîne)* —

Vente
à
CRÉDIT

Siège Social :
34, rue de Lisbonne, PARIS

Magasin d'Exposition :
49, av. de la G^{de}-Armée, PARIS