

A la conquête de la Vitesse

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS. SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

14^e ANNÉE — N° 192

15 MARS 1926



TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03-81
— 68-32

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

LÉZIN et BOURGOIN sur GNOME ET RHONE qui, dans PARIS-NICE, se classèrent 1^{ers} ex æquo, en catégorie 175 cmc. (2 Médailles d'Or).

Leurs co-équipiers NAAS, BERNARD et SAUVET, sur GNOME ET RHONE Grand Sport, se classèrent aussi 1^{ers} en catégories 500 cmc. et 750 cmc. (3 Médailles d'Or).

SAISON 1926 MOTOCYCLISTES

Avant de commander votre moto, souvenez-vous que le

SYNDICAT DE VULGARISATION MOTOCYCLISTE

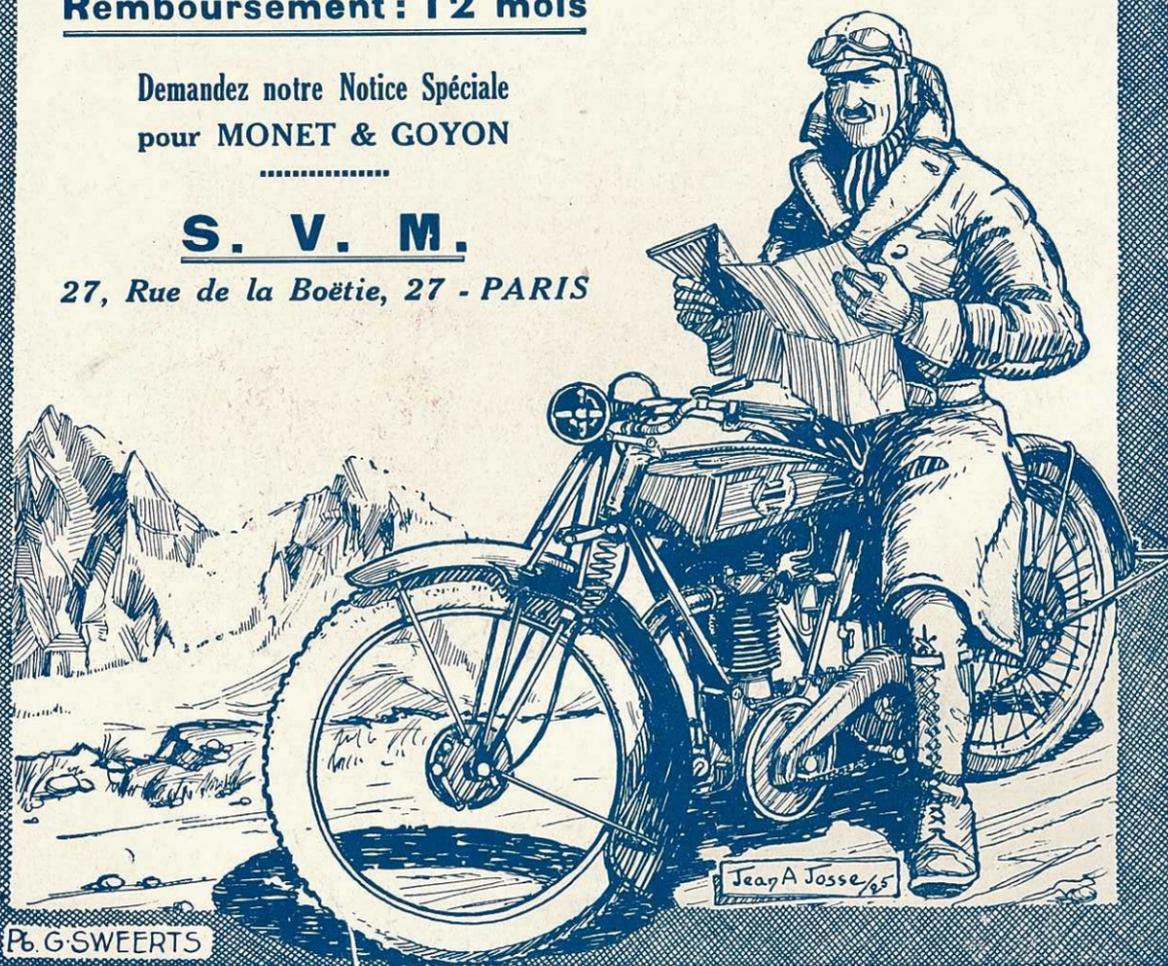
met à votre disposition les capitaux nécessaires à l'achat de
la machine de votre choix

Remboursement : 12 mois

Demandez notre Notice Spéciale
pour MONET & GOYON

S. V. M.

27, Rue de la Boétie, 27 - PARIS



RAID NICE -- LAC TCHAD

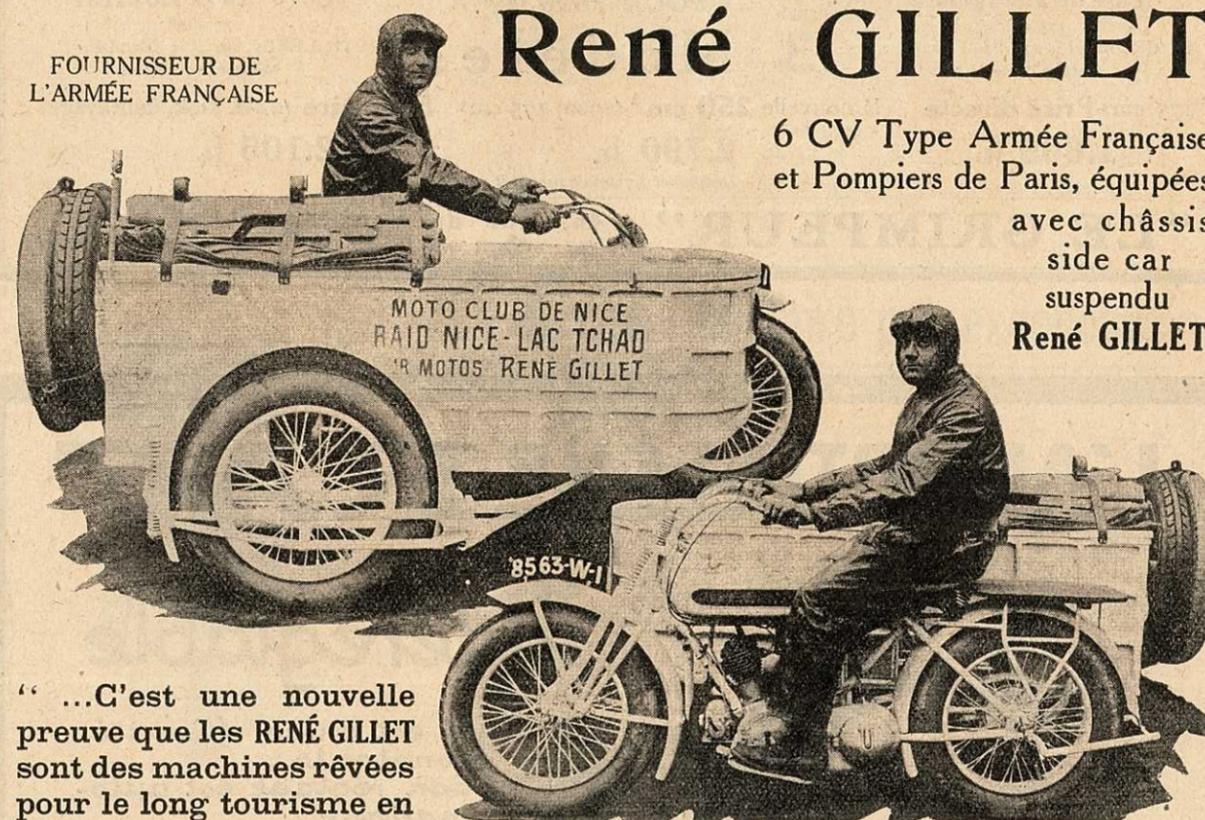
Les 10 motos avec side cars
qui entreprennent le raid
Nice - Lac Tchad (via Dakar)
et pilotées par des Membres
du Moto-Club de Nice sont

des

René GILLET

FOURNISSEUR DE
L'ARMÉE FRANÇAISE

6 CV Type Armée Française
et Pompiers de Paris, équipées
avec châssis
side car
suspendu
René GILLET



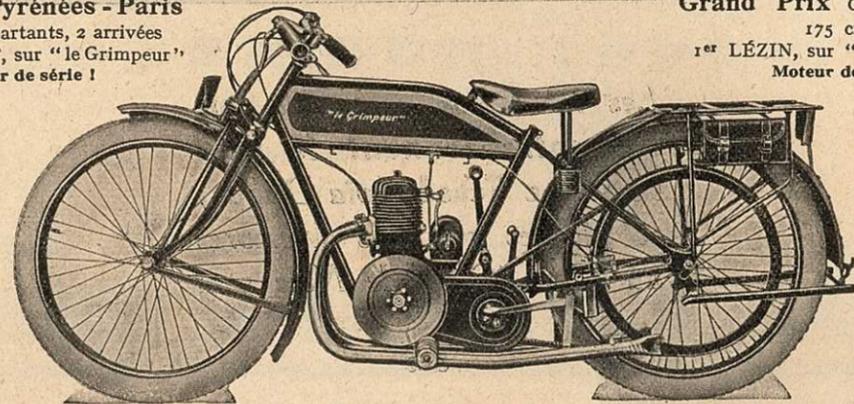
" ...C'est une nouvelle
preuve que les RENÉ GILLET
sont des machines rêvées
pour le long tourisme en
solo avec tan-sad ou en
side car.. "

Demandez le Catalogue MC
aux Établissements **RENÉ GILLET**
128 - Route d'Orléans - 128
-- MONTRouGE (Seine) --

MOTOCYCLETTES "LE GRIMPEUR"

Paris - Les Pyrénées - Paris
175 cm³ - 11 partants, 2 arrivées
dont LAURENT, sur "le Grimpeur"
Moteur de série !

Grand Prix de Boulogne
175 cm³
1^{er} LÉZIN, sur "le Grimpeur"
Moteur de série



Côte de Montgueux 175 cm ³ 1 ^{er} CROLBOIS, sur "le Grimpeur" Moteur de série !	POUR 1926 3 Modèles	Côte de l'Hôpital 175 cm ³ 1 ^{er} LÉZIN, sur "le Grimpeur" Moteur de série !
175 cm ³ Prise directe 1.605 fr.	la nouvelle 250 cm³ (1926) 175 cm ³ Populaire (2 vit. kick, débrayage) 2.790 fr.	2.105 fr.

"LE GRIMPEUR" 46, Rue de Vouillé - PARIS (15^e)
Tél. : SÉGUR 55-06 R. C. 211.748 B

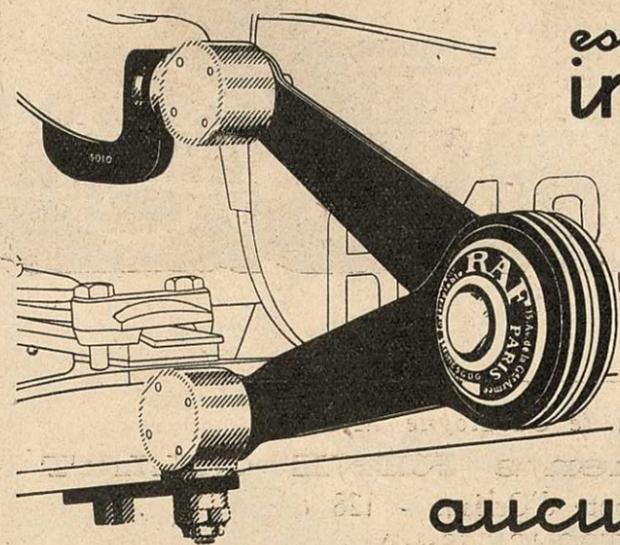
"La CAM n'importe pas, elle fabrique."

L'AMORTISSEUR RAF

est
indéréglable

Il est d'une efficacité
constante -
Son réglage est auto-
matique -
Ses attaches montées sur
roulements à galets RBF
sont pratiquement inusables.
Il est le

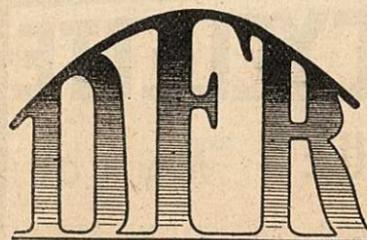
seul
ne demandant
aucun entretien



RC.128642

CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS

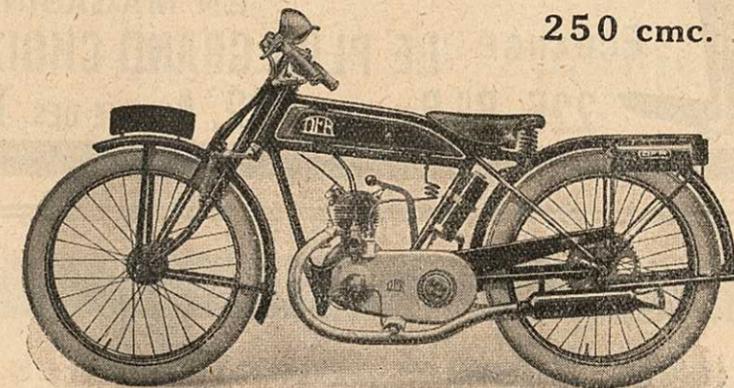
N°658 B



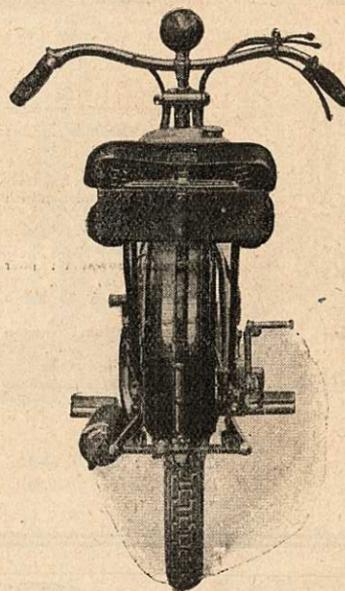
présente sa

nouvelle Moto 3 CV.

250 cmc.



Moteur deux temps à graissage sous pression
séparé. Boîte à trois vitesses. Transmission
chaîne-chaîne. Freins AV et AR à tambour.
Éclairage électrique.



La Machine utilitaire par excellence

Légère et robuste, puissante et rapide, d'une
parfaite tenue de route, consommant peu
(moins d'un quart d'huile au 100 km.) elle
est aussi bien la machine idéale pour le
grand tourisme que pour un usage quotidien
en ville.

PRIX :

Avec graissage mécanique 3.700 fr.
Avec graissage pétroél. 3.500 fr.
y compris l'éclairage électrique.

Motocyclettes **M&R**

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

Publ. Gianoli et Valentin



PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE

CRÉDIT **TOUTES LES MARQUES** MAISON DE
 EN MAGASIN
 ECHANGE **LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS** CONFIANCE
 225, B^D PÉREIRE - 82, AVENUE DES TERNES - TÉL : WAGRAM 31-19

LA NOUVELLE DIRECTION de la Société Anonyme des Établissements

Charles Géraud

Moteur : 2 temps (60/61).
 Allumage : par magnéto à haute tension.
 Carburateur : automatique.
 Graissage : par mélange de 10 % d'huile à l'essence.
 Boîte de vitesses : 2 vitesses.
 Débrayage : à la main.
 Mise en marche : par kick-starter.
 Transmission : Chaîne et courroie.
 Cadre : breveté en acier profilé en tube acier renforcé.

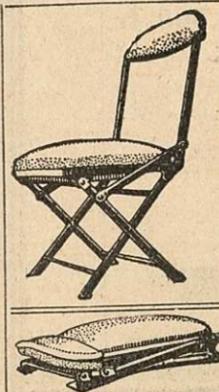
vous présente son NOUVEAU MODÈLE 1926
 CONSTRUIT EN GRANDE SÉRIE
 ROBUSTE — VITE — CONFORTABLE
 175 cmc., 3 HP. — Prix : 2.600 fr.
 payable en 14 versements : à la commande 250 fr.
 à la livraison 250 fr. et la solde en 12 versements
 mensuels de 175 fr.

Conditions spéciales pour vente au comptant

Fourche élastique : ressort à boudin.
 Pneus : 650/45 renforcés.
 Freins : 2 freins sur poulie-jante, commandés au pied et à la main.
 Réservoir : cont. 6 litres.
 Selle : extra-souple
 Béquilles-support : pour roue arrière.
 Vitesse : 5 à 65 km. à l'heure.
 Consommation : environ 3 litres.
 Poids : environ 50 kg.

Téléphone : SÉGUR 88-32
 R. C. SEINE 226.885

74, Rue du Commerce, PARIS



LE STRAP-AUTO Type B.B.

Article spécial pour Enfants
 CYCLE-CARS, SIDE-CARS

LE SUPER MOTO-STRAP avec ou sans dossier articulé

Le MOTO-STRAP pour Motos légères
 REPOSE - PIEDS ARTICULÉS

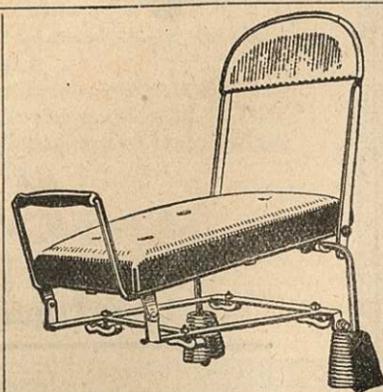
Catalogue M.R. complet sur demande

BÉRARD FRÈRES

CONSTRUCTEURS

20bis, Rue d'Armenonville — NEUILLY-SUR-SEINE

Téléph. : WAGRAM 65-12



SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DES CYCLECARS

“ LE SANTAX ”

CAPITAL 200.000 FRANCS

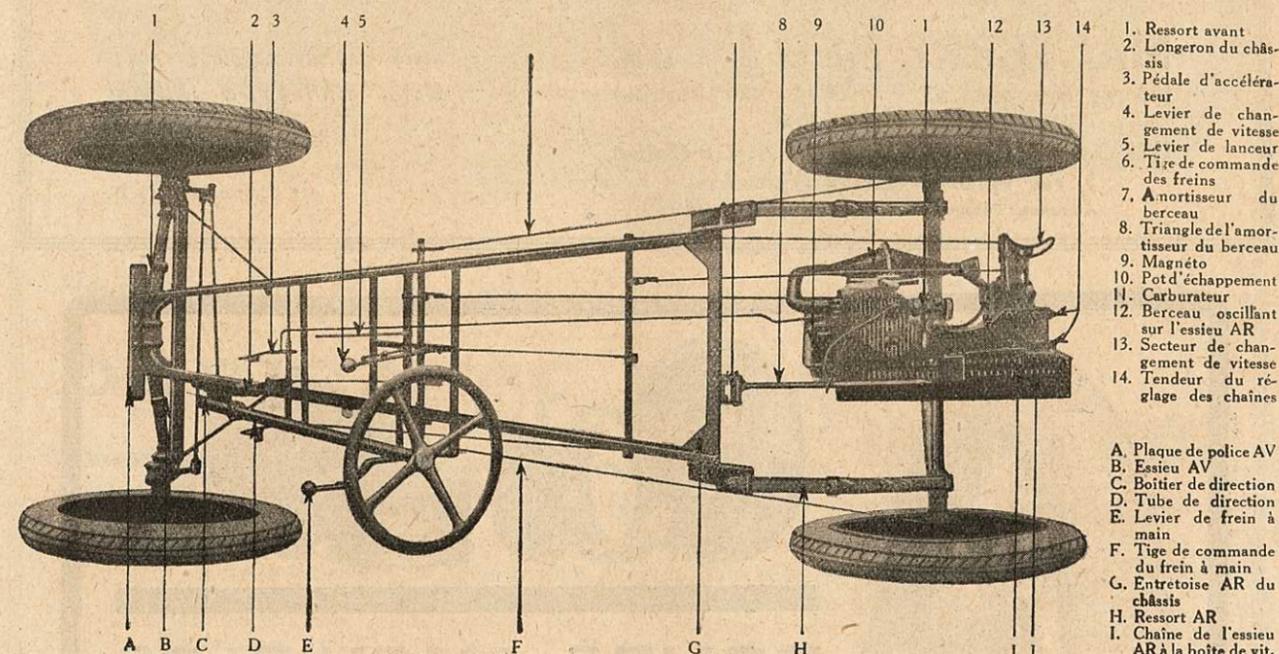
DISPOSITIF MÉCANIQUE BREVETÉ
 Marque déposée

33, Rue de Ponthieu
 PARIS

Adresse Télégraphique :
 SANTAXAS PARIS

R. C. SEINE 209.672

Téléphone : ÉLYSÉES 60-32



Vue de plan du châssis du Cyclecar "LE SANTAX"

1. Ressort avant
2. Longeron du châssis
3. Pédale d'accélérateur
4. Levier de changement de vitesse
5. Levier de lanceur
6. Tige de commande des freins
7. Amortisseur du berceau
8. Triangle de l'amortisseur du berceau
9. Magnéto
10. Pot d'échappement
11. Carburateur
12. Berceau oscillant sur l'essieu AR
13. Secteur de changement de vitesse
14. Tendeur du réglage des chaînes

- A. Plaque de police AV
- B. Essieu AV
- C. Boîtier de direction
- D. Tube de direction
- E. Levier de frein à main
- F. Tige de commande du frein à main
- G. Entretoise AR du châssis
- H. Ressort AR
- I. Chaîne de l'essieu AR à la boîte de vit.
- J. Chaîne de l'arbre moteur à l'embray.

2 Places

3 Vitesses

1 Marche AR

TYPE SÉRIE CARROSSE

en ordre de marche

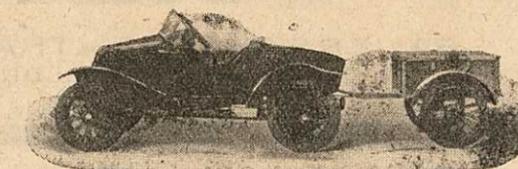
PRIX : 5.600 FR

4 Roues démontables

1 Démarreur

5 HP

Essais sur
 :: demande ::

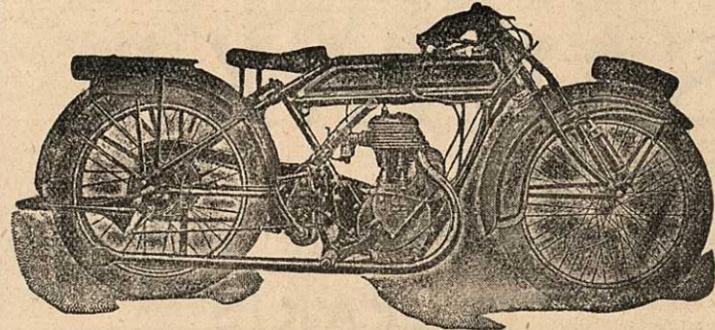


TYPE DU CYCLECAR "SANTAX" AVEC SA REMORQUE

Agents sont
 :: demandés ::

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

LA D. S. 500 CMC. TOURISME



UNIQUE PAR SA VITESSE, SA ROBUSTESSE,
SA PARFAITE TENUE DE LA ROUTE
ET SON PRIX. **4.500 FR.**

COUPE DE L'ARMISTICE
Médailles de Vermeil et d'Argent

MALTERRE Frères, Ing. A. et M.
13, rue Biscornet, 13 - PARIS, 12^e (Bastille)
Téléphone Diderot : 55-38

USINES à MONTREUIL-SOUS-BOIS (Seine)
3, rue Villebois-Mareuil (Vincennes)
Adresse Télégraph. : Maltermotos-Paris

SIX JOURS D'HIVER
DE MOTO-REVUE

— Catégorie 500 cmc. —

1^{er} BODART

— sans pénalisation —

MÉDAILLE D'OR

REPRISE EN COMPTE DE TOUTES MOTOS
VENTE A CRÉDIT
Conditions exceptionnelles

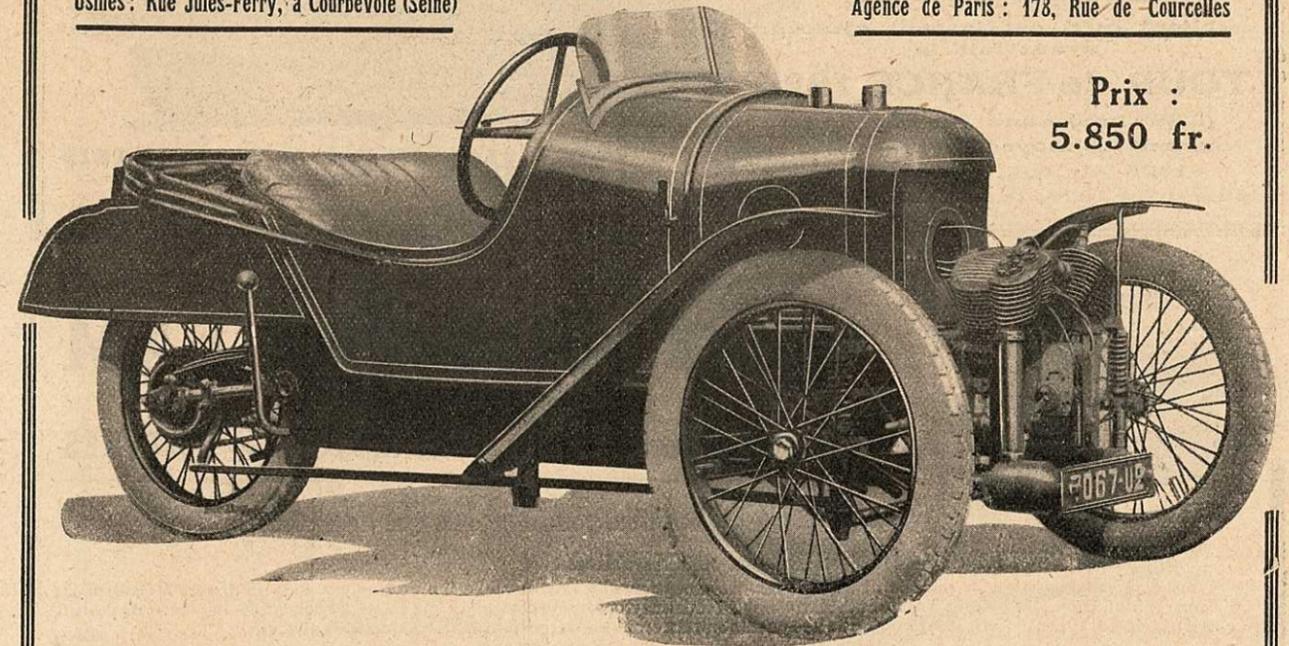
Stock énorme de pièces pour
Motos HARLEY & INDIAN

R. C. Seine 217.7037B

R. DARMONT, Constructeur du MORGAN

Usines : Rue Jules-Ferry, à Courbevoie (Seine)

Agence de Paris : 178, Rue de Courcelles



Prix :
5.850 fr.

Nouveau modèle, puissance imposable 7 CV - Consommation : 5 lit. aux 100 km

PARIS-NICE 1926 ^{1^{er}} : DAGORNO SUR MORGAN

Pneus Dunlop, Bougies Gilardoni, Magnéto SEV, Carburateur Solex, Amortisseurs Hartford

La mise en service toute récente d'un puissant matériel uniquement affecté à la fabrication d'un seul modèle nous permet, malgré les hausses successives, de maintenir notre ancien prix et d'offrir nos pièces de rechange à des conditions extrêmement intéressantes :

PRIX DE NOS PIÈCES LES PLUS COURANTES :

Coulisse bronze, suspension avant	25 »	Tambour de frein à pied	10.50	Ruban de frein à main (garni)	5.50
Fusée	14.50	Fourchette de chang ^t de vitesse	2 »	Ruban de frein à pied (garni)	7 »
Tendeur avant	6.75	Clabot de prise de vitesse	7 »	Soupape	9 »
Garniture d'embrayage	4.60	Joint universel de commande de direction	12.75	Segment	2 »
Pignon 12 dents	24 »	Support d'aile	12 »	Ressort de suspension avant (supérieur)	6.75
Pignon 14 dents	25 »	Aile peinte	24 »	Ressort de suspension avant (inférieur)	3.50
Pignon 25 dents	19 »	Boîtier de roue démontable	16 »	Goupille de mise en route	1 »
Pignon 38 dents	28 »	Axe de boîtier	7 »	Ressort arrière	35 »
Tambour de frein à main	8 »	Broche de roue démontable	2.50		

Réparations : Dans un prochain numéro nous vous ferons connaître notre tarif basé sur un système forfaitaire très avantageux. Les réparations sont effectuées en 48 heures dans notre unique atelier de la région parisienne :

31, Rue Jules-Ferry, à Courbevoie - Téléphone : 525

En outre, nous avons le plaisir d'annoncer au grand nombre de possesseurs de "MORGAN" que nous livrons d'ores et déjà des freins sur roues avant adaptables sur tous les modèles de MORGAN actuellement en circulation. Ces freins, d'un prix modique, sont d'une grande efficacité.

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

La CAM n'importe pas, elle fabrique.

ROUES AMOVIBLES
RAF
ROULEMENTS
RBF
PALIERS, CHAISES DE TRANSMISSION
BILLES ACIER & BRONZE

RC 128842

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
MARSEILLE 24 RUE NATIONAL NANCY 12 RUE NOTRE-DAME NANTES 12 RUE DE STRASBOURG
BRUXELLES 31 RUE DE LA MONTAGNE ST-ETIENNE 11 RUE DU GÉNÉRAL FOT BIENNE 121 RUE HOPITAL

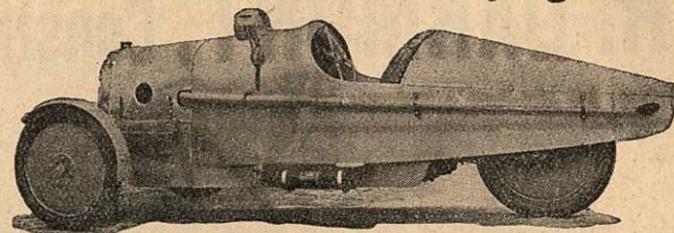
Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Ce n'est pas tout, il est
ROBUSTE

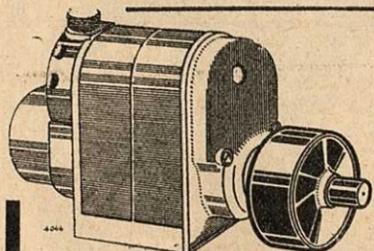
Ceux qui critiquent le
SANDFORD
oublient qu'il est le seul cyclecar
ayant fait le

TOUR de FRANCE 1925
(3.889 km.) sans pénalisation.
Pourtant les moyennes imposées en
1925 étaient trop élevées
puisqu'en 1926, le M. C. F. les réduit.

On dit un **SANDFORD** ça gaze...



SANDFORD 72, Avenue des Ternes - PARIS
Téléphone : Wagram 43-19
Catalogue sur demande.



AVANCE AUTOMATIQUE SAM

Brevetée en tous pays

Pour toute Magnétos, sur toutes MOTOS ou VOITURES

Ce qu'en pensent ceux qui l'emploient

SIMA VIOLET : 1^{er} PARIS-NICE et ARGENTEUIL.

A l'avance automatique le pilote a attribué la facilité exceptionnelle avec laquelle il a pu franchir en prise directe les cols de la Croix-Haute, Bros, l'Esterel, la Turbie et le Mont Agel. Nous mettons immédiatement à l'étude l'application de votre dispositif d'avance à nos types de série en pensant que nos clients en retireront les mêmes satisfactions que nous mêmes.

Signé : VIOLET.

CITROEN F. A. B.

Toute ma satisfaction de l'avance automatique. A la course de côte d'Argenteuil, mon moteur a pu suivre et prendre le meilleur régime suivant les profils différents. Devant les résultats obtenus avec votre avance nous avons l'intention d'en pousser le montage.

Signé : BUSSON et de St-AUBIN.

KREBS.

Je tiens à vous faire connaître mon absolue satisfaction en ce qui concerne l'avance S. A. M. posée sur ma moto Norton. La souplesse du moteur, la puissance des reprises, l'agrément de la conduite s'en sont trouvés grandement augmentés et votre appareil a été l'un des principaux éléments de mon succès d'Argenteuil.

Signé : KREBS.

FRANCISQUET.

Après 6 mois d'essais, mon opinion sur les gros avantages que j'ai constaté et dont je suis enchanté : 1° une manette de moins ; 2° Départ beaucoup plus facile ; 3° Bien meilleur ralenti ; 4° Beaucoup moins d'encrassement de bougies ayant à n'importe quel régime la même puissance d'étincelle ; 5° Bien meilleures reprises et sans cognements ; 6° Je change beaucoup moins de vitesses et reste facilement à bas régime en 2^e ou 3^e.

Signé : FRANCISQUET.

Notices et catalogues à Société SAM — 127, Avenue Félix-Faure - NANTERRE

MOTOCYCLETTES

4 fois champion de France

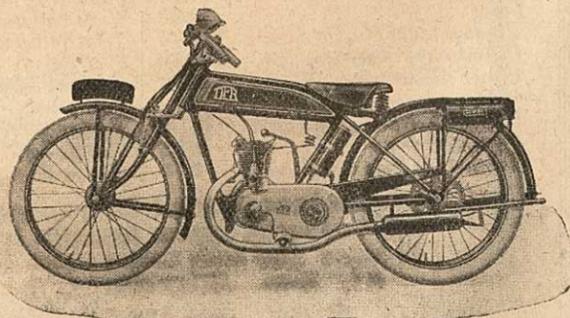


PAYABLES EN 12 MOIS

2 CV, à la commande 410 fr., à la livraison 410 fr.
et 12 versements de 205 fr. 85

3 CV, à la commande 500 fr., à la livraison 500 fr.
et 12 versements de 225 fr. 10

ET TOUS AUTRES MODÈLES



J. COUTIN, Agent direct pour la vente à crédit
18, Av. Victor-Hugo, PARIS — Tél. : PASSY 49-04

Terrot

ne s'endort pas sur ses lauriers

Au lendemain de

PARIS-NICE 1926

qui fit ressortir une fois de plus les qualités de robustesse et de régularité de ses
Motocyclettes puisqu'il leur fut décerné

5 Médailles d'or

5 Coupes

1 Challenge

Terrot

obtient de nouveaux succès prouvant qu'il est également imbattable en vitesse

en 175 cmc.	20 Février	Course de la MI-CORNICHE	1 ^{er}	PERROTIN
	21 —	Course du MONT-AGEL		
	25 —	Course de LA TURBIE		
en 250 cmc.	21 Février	Course du MONT-AGEL	1 ^{er}	DURAND
	25 —	Course de LA TURBIE		
en 350 cmc.	20 Février	Course de la MI-CORNICHE	1 ^{er}	ROLLAND
	24 —	Course du Km. départ arrêté		
	25 —	Course de LA TURBIE		

Tous sur Motos **TERROT**

Pneus **DUNLOP**

Catalogue et Palmarès franco sur demande adressée aux

Établissements **TERROT**

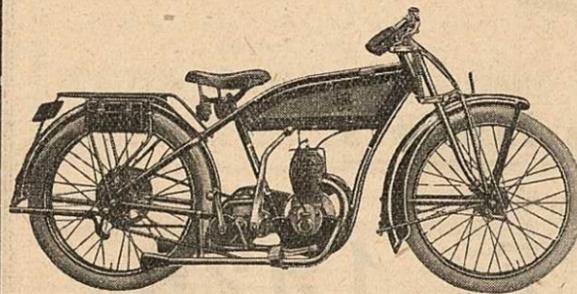
Société Anonyme au capital de 7.500.000 francs

2, Rue André-Colomban - **DIJON**

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

IX

MOTOCYCLETTES
STELLA



TYPE D 175 cmc. - Universel, prise directe..... 1.850 fr.
 TYPE C 175 cmc. - Universel, avec boîte..... 2.150 fr.
 TYPE C 175 cmc. - Mignonnette..... 2.550 fr.
 TYPE C 175 cmc. - Confort..... 2.800 fr.
 TYPE C 175 cmc. - Grand sport, 2 échappements 3.325 fr.
 TYPE CS 175 cmc. - Gr. sport, 4 temps, à culbuteurs 3.750 fr.
 TYPE E 250 cmc. - Touriste..... 3.200 fr.

Ets. STELLA, 1, Rue d'Issy - Billancourt (Seine)

Spécialités pour Motocyclistes

Bottillons moto, depuis 12 fr.
 Bottes cuissardes américaines 75 fr.
 Imperméables cirés 18 fr.



Casques de Moto 20 fr.
 Gants Moto cuir depuis 12 fr. 50

STOCKS AMÉRICAINS

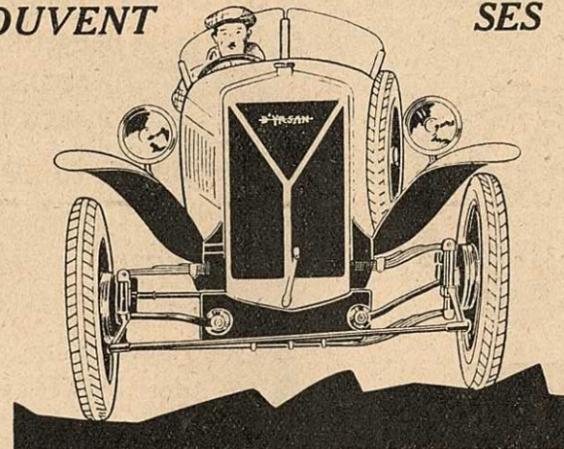
Demander notre Catalogue
 Envoi contre mandat
 Toute marchandise peut être échangée.

Au Palais des Soldes

41, Avenue des Ternes
 28, Rue des Acacias

PARIS (17^e) - Métro : Ternes & Obligado - Galvani 77-64

LE D'YRSAN AIME LES MAUVAISES ROUTES
 QUI PROUVENT SES QUALITÉS



LE 6 CV SANS ESSIEU AUX 3 ROUES INDÉPENDANTES
 qui réalise plus de 100 à l'heure avec 6 litres d'essence

Société d'YRSAN, 111, Quai d'Asnières
 ASNIÈRES (Seine) - Tél. : Asnières 634

MAGASIN D'EXPOSITION :
 26, Avenue de la Grande-Armée - PARIS



LE **VEKA** P.B.
 CONVERTISSEUR Type "UNIVERSEL"

80 watts sur 110 - 220 volts

Ce convertisseur convient spécialement à la recharge des batteries de 6 et 12 volts employées en automobile. Il est composé d'un moteur "Universel" et d'une génératrice à courant continu, il ne peut être comparé au redresseur, qui détériore les batteries, produisant du courant redressé et non continu.

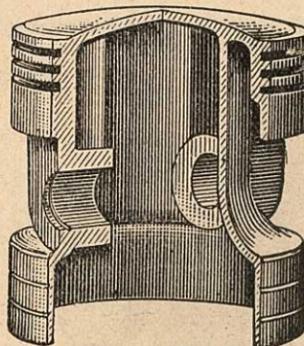
Ce groupe, monté sur roulement à billes, ne nécessite aucun entretien; il est livré avec tableau complet, conjoncteur, disjoncteur et ampèremètre. Le moteur du type "Universel", dont la vitesse est réglable par déplacement des balais, permet d'obtenir un régime de charge approprié à la batterie. Sa construction irréprochable en fait un appareil appelé à rendre les plus grands services

P. GUERRE
 226, Rue de la Convention Tél. : Vaugirard 16-45

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)

LUCIEN PSALTY

CÔTE D'ARGENTEUIL

50, Rue Brunel - PARIS (17^e)

Agent et Représentant des plus célèbres marques du monde
 Agence "NORTON" pour la France

Maurice KREBS, sur sa moto personnelle
NORTON

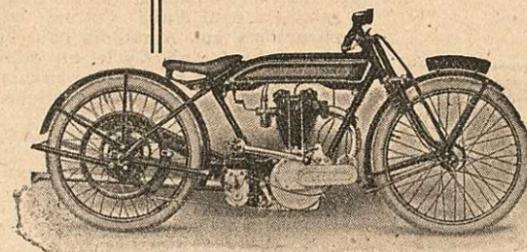
Se classe :

1^{er} Catégorie 750 cmc.
 Classement général des motos
 Classement général "Amateurs"
 (Voiturettes toutes puissances comprises)
 Seule Médaille d'Or motos

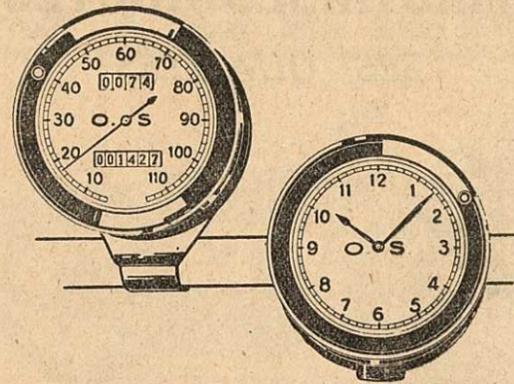
JOUSSIER sur sa moto personnelle
NORTON

Se classe :

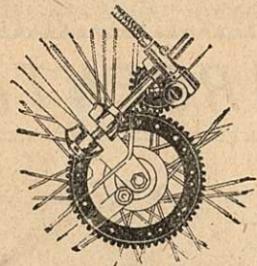
1^{er} Catégorie 500 cmc. amateurs



L'inapprochable NORTON



**COMPTEURS
ET
MONTRES
O.S.
POUR
MOTO**



Le montage des Compteurs O.S. pour motos peut se faire sur roue avant ou roue arrière, suivant les modèles des machines.

Aussi nécessaires au Motocycliste qu'à l'Automobiliste

ATELIERS SEIGNOL
Société Anonyme au Capital de 1.000.000 de francs
12, Av. de Madrid, NEUILLY-S/SEINE & CLUSES (H^e-Savoie)
Bureaux et Magasins de Vente : 17, Rue Duret - PARIS (16^e)
Téléph. : Passy 12-38 et 31-38 - Adr. Télégr. : Contourauto. Paris

Un CONSEIL !

SI VOUS DÉSIREZ UNE
MOTOCYCLETTE

**ROBUSTE
RAPIDE et
PRATIQUE**

DE SPORT OU DE TOURISME

ÉTUDIÉE d'après la
LONGUE EXPÉRIMENTATION
d'un COUREUR PROFESSIONNEL RÉPUTÉ

Demandez le Catalogue N° 6
des MOTOCYCLETTES

JANIN Fred

QUI VOUS SERA GRACIEUSEMENT ADRESSÉ

MOTOCYCLETTES JANIN Fred, 52, Rue de Nanterre
Téléphone N° 667 ASNIÈRES (Seine)



**Comment Repelindre
votre Auto, Cycle ou Moto**

Voulez-vous savoir comment transformer à peu de frais la vieille peinture de votre véhicule et lui donner un fini d'un brillant étincelant ?

Ecrivez aujourd'hui pour recevoir un exemplaire d'une des notices Robbialac "Instructions aux Amateurs pour la remise à neuf d'une Voiture" ou "Instructions aux Amateurs pour la remise à neuf d'un Cycle ou d'un Motocycle." Elles ne coûtent rien tout en étant d'une grande valeur pratique.

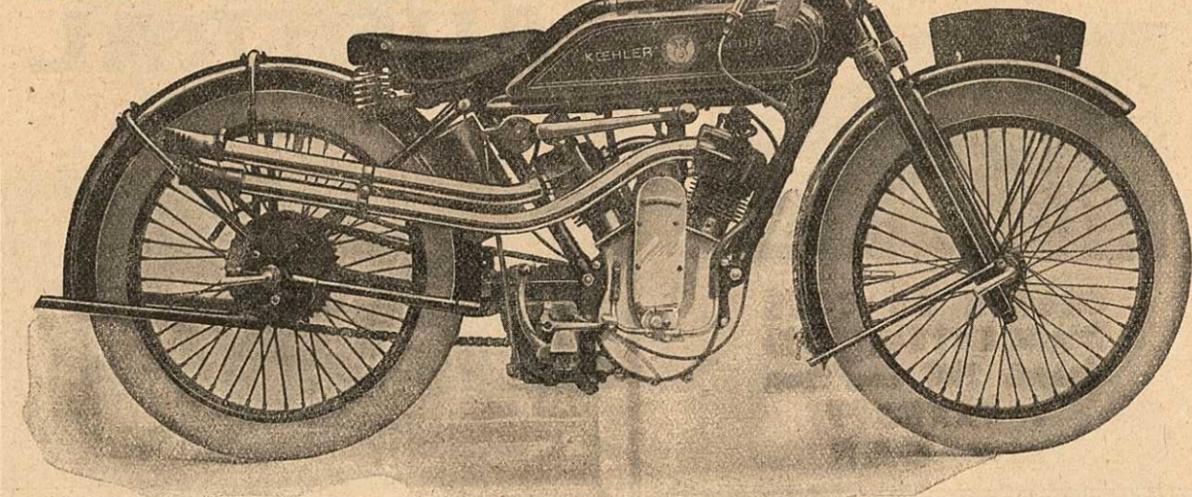
**SOCIÉTÉ ANONYME ROBBIALAC,
DEPT. P.
48, RUE DE SÈVRES BOULOGNE-SUR-SEINE.**



Bu Du C. Seine 26,356.

**MOTOCYCLETTES
KOEHLER-ESCOFFIER**

**R. GUIGUET
CONSTRUCTEUR
86, Route de Crémieu
VILLEURBANNE (Rhône)**



AGENCES RÉGIONALES : PARIS : Villeminot, 225, Boulevard Péreire
LYON : Guiguet Marius, 41, Rue Malesherbes.
MARSEILLE : Sohler, 180, Rue de Rome.
BORDEAUX : Delbos, 81, Rue Sainte-Eulalie.
ALGER : Kramés, 41 bis, Rue de Lyon.
ROANNE : Guillon, 7, Aux Promenades.
TOULOUSE : Agnès, 25, Rue du Rempart-St-Etienne
DIJON : Verpault, 41, Rue Jean-Jacques-Rousseau.
CANNES : Menut, 19, Rue du Commandant-André.
St-ÉTIENNE : Paulin, 57, Rue de la Préfecture.
BOURG : Rodet, 6, Boulevard de Brou.

AMAC
Le Carburateur
des RECORDS!!

248 cmc. Départ arrêté
1 Kilomètre à 99 kms 31 à l'heure
1 Mile à 68 mil. 17

350 cmc.
1 Heure à 143 kms 856
100 Miles à 89 mil. 24

500 cmc.
1 Heure à 146 kms 109

607 cmc
50 Kilomètres à 152 kms 93 à l'heure
50 Miles à 94 mil. 06

600 cmc. side car
1 Kilomètre à 107 kms 079
1 Mile à 71 mil. 51

750 cmc. side car
1 Mile à 82 mil. 05

**TERMINE LA SAISON
en
BATTANT 10 RECORDS DU MONDE
A BROOKLANDS**

Essayez-le gratuitement en nous passant commande dès maintenant. — Si vous n'en êtes pas satisfaits retournez-le avant 15 jours, et il vous sera remboursé ainsi que tous frais d'envoi.

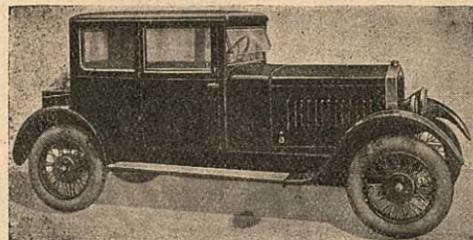
Catalogues et Notices franco sur demande

Anciens Établis^{ts} **ROBERT MUNRO** 198, Boul. Péreire - PARIS (17^e) Tél. : Wagram 10-14

La VOITURETTE 1100 cmc.

GAR

fait une belle démonstration



COURSE DE COTE
D'ARGENTEUIL 1926
Catégorie 1100 cmc. Sport
2^e VANHOFF
sur GAR

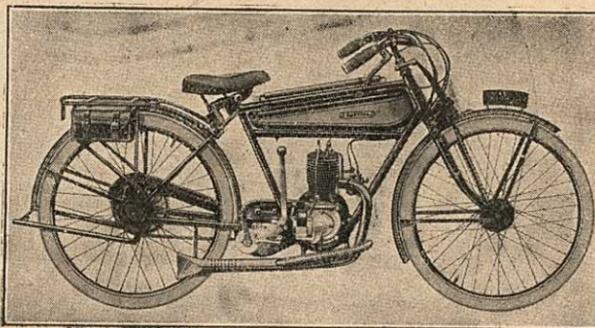
AUTOMOBILES GAR
J. GARDAHAUT, Constructeur
47, Rue de Paris, CLICHY (Seine)

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)

Sans truquage

CHAPUIS-DORNIER

se classe très bien

dans la Course de **COTE D'ARGENTEUIL**

Le 7 mars 1926

7 CV Bloc-moteur 1100 cmc., Culbuteurs 4 vitesses

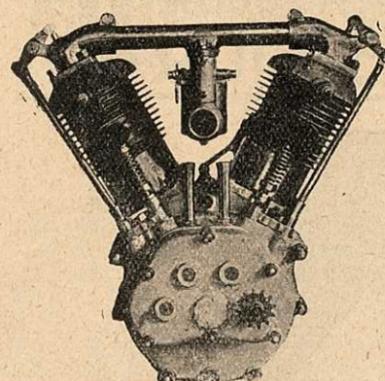
7 CV Bloc-moteur 1100 cmc., 12 Soupapes —

5 CV Bloc-moteur 950 cmc., Soupapes latérales —

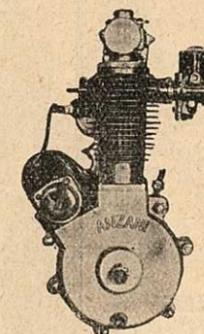
88 bis à 92, Avenue du Président-Wilson, à PUTEAUX (Seine)

XIV

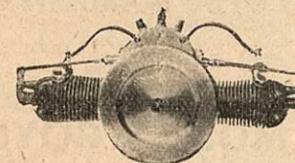
Mentionnez toujours la « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



Le roi des Moteurs d'entraînement



250 cmc. à arbre à cames,
culbuteurs ou chapelle.

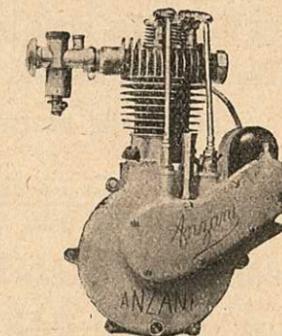


Flat twin 175 cmc. et cylindres
dans l'axe.

(Brevet ANZANI)

ANZANI

après avoir étudié et cons-
truit plusieurs types de
moteur à 2 temps se con-
sacre plus que jamais au
**MOTEUR
QUATRE TEMPS**
dont ci-contre quelques Modèles.



350 cmc., 2 et 3 groupes,
culbuteurs ou chapelle.

ANZANI

112, Boulev. de Verdun
et 5, Rue Paul-Bert, 5

Courbevoie (Seine)

Après les 6 Jours d'Hiver

la grande épreuve
:-: Motocycliste :-:

PARIS-NICE

est l'occasion d'une nouvelle victoire pour

Saroléa

**BONIVERT
et
OILTER**

se classent **1^{ers}** ex æquo
CATÉGORIE 500 CM³

remportant chacun la Médaille d'Or et gagnant la Coupe Wiskeman

Pneus DUNLOP - Magnéto BOSCH - Chaînes RENOLD - Boîte STURMEY
Bougie CHAMPION - Huile KERVOLINE - Selle TERRY

Maison SAROLÉA, Société Anonyme - HERSTAL (Belgique)

NOMBREUX AGENTS EN FRANCE

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

XV

MOTOS INDIAN

NEUVES

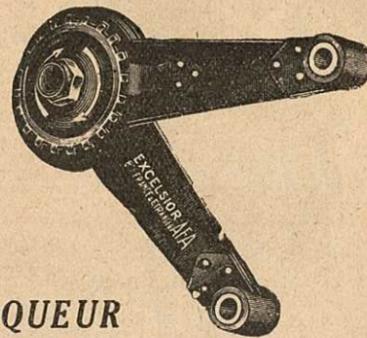
MODÈLE 7/9 HP avec side-car (émail rouge)
disponibles de suite

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

Catalogues sur demande

Etablissements **FILLIAT & SUREAU**
22, rue Victor-Hugo - LEVALLOIS - (Seine)
Téléphone : LEVALLOIS 627
(La Maison qui ne bluffe pas)

AMORTISSEUR EXCELSIOR AFA



VAINQUEUR
à la COTE d'ARGENTEUIL

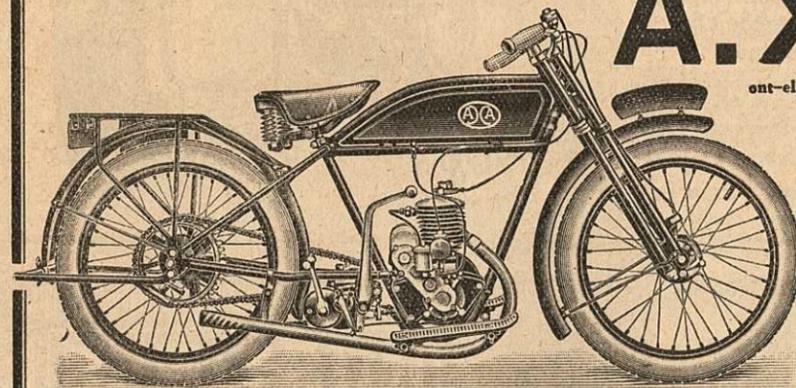
avec
1^{er} 175^{cmc} GAUSSORGUE sur
MONET-GOYON
350^{cmc} ROVIN sur
ROVIN

Éts L. POUTRAIT - 7-9, rue de la Croix-Faubin - PARIS

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 Constructeurs, 9, Rue de l'Ane-Vert (153, Avenue
de Fontainebleau) LE KREMLIN-BICÈTRE (Seine)

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

Les Bougies démontables

UNUS

BLINDÉES (Brevetés S. G. D. G.)



UNUS moto

Sont adoptées depuis trois ans
par les
Etablissements René Gillet
dont la réputation est mondiale,
qui les montent **exclusivement**
sur toutes leurs motocyclettes
types : Armée Française, Sa-
peurs-Pompiers de Paris,
Sapeurs-Pompiers de Rouen
et Commerciales.

C. CHOLLET Fabricant

204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)
Téléphone : NORD 81-24

LES MOTOS

Jean Thomann

ROUGES

victorieuses dans
PARIS-NICE

vous procureront
d'honnêtes bénéfices !
et feront de vos clients des amis,
parce qu'elles sont les mieux étu-
diées, les plus souples, les plus
confortables.

Agents demandés pour les régions
non encore concédées.

Éts **A. FAUVARGUE**
Siège : 21, rue des Vertus - Paris
USINES :
4-6, Rue Colbert
Montreuil-sous-Bois

J. A. Jousse

SPÉCIALITÉS
ANGLAISES & FRANÇAISES
POUR
CONSTRUCTEURS & REVENDEURS

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

Catalogue 1926 franco sur demande commerciale seulement.

Publicité G-SWEERTS

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

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

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

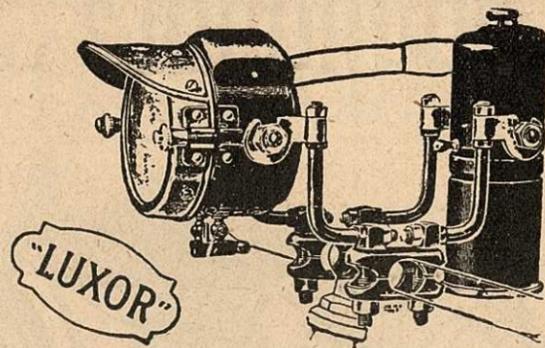
Vous aurez toute satisfaction

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

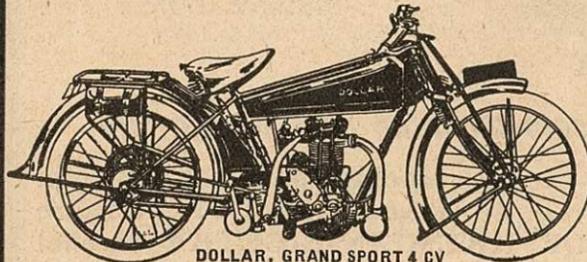
Groupe n° 4, face 100 %, miroir 85 %, durée 3 h. 1/2 complet **150**

Groupe n° 5, face 125 %, miroir 115 %, durée 4 h. 1/2 complet **180**

Notre groupe N° 4 peut se monter sur toutes bicyclettes à moteur
DUPONT & TRAZET, 3, rue Tesson, Paris (x^e)
CONSTRUCTEURS En vente dans toutes bonnes ma'isons



une machine qui fait sensation...



DOLLAR, GRAND SPORT 4 CV

la **"DOLLAR"**

Modèle 1 3/4 - 2 1/2 - 4 CV Types SPORT et TOURISME
Moteur 4 temps — Soupapes à culbuteurs

PARIS-NICE (1926) Dollar 2 fois première sans pénalisation
NICE (kilom. départ arrêté) 2 fois première, records battus

1.000 Agents en France

Magasin d'Exposition : 160, Rue de la Pompe, PARIS (16^e)

VENTE A CRÉDIT

Palmarès, Notice fonctionnement, Catalogues illustrés
vous seront adressés gratuitement sur demande à

Motocyclette DOLLAR, 5 et 7, Avenue de la Liberté, Charenton

les **RUSTINES**
sont françaises

et leur supériorité est telle qu'elle a obligé
les imitations étrangères à se réclamer de la
Fabrication Française

Les Rustines

**RÉPARENT INSTANTANÉMENT
LES CHAMBRES A AIR**

Sans dissolution

Sans essence

Sans rien

et font des réparations indécollables, donnant
une sécurité inconnue jusqu'ici même par la
vulcanisation à chaud.

C'est le procédé le plus rapide
le plus pratique, le plus économique

Échant. Auto, Moto ou Vélo, contre 1 fr. en timbres à
L. RUSTIN, 16 bis, Rue du Bois à CLICHY

PARIS-NICE

"Scott" 1^{er}
(Catég. 750 cm³)

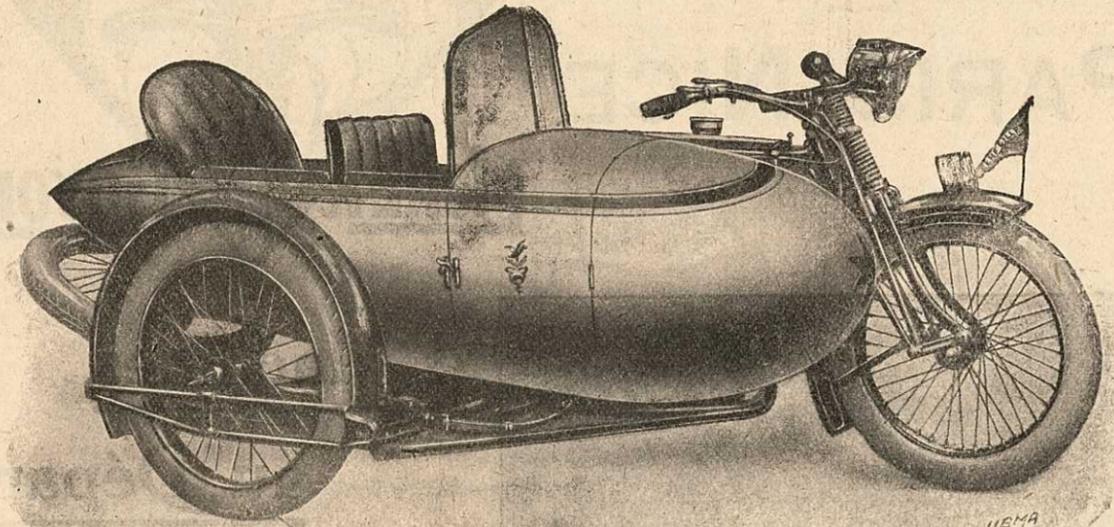


Conditions spéciales aux Acheteurs français

Demandez la Notice envoyée franco.

THE SCOTT MOTOR CYCLE Co Ltd., Shipley, YORKS (England)

CARROSSERIE "L.V."



ETABLISSEMENTS VANNOD-MAUGUY

126, Boulevard de Charonne, PARIS - Tél. : ROQUETTE 24-99

CARROSSERIES DE SIDECARS
CYCLECARS ET VOITURES

CATALOGUE SUR DEMANDE
TOUTES FACILITÉS DE PAIEMENT

Représentants pour la France. — Agents pour l'Étranger demandés

ÉLÉGANTES — SOUPLES — ROBUSTES

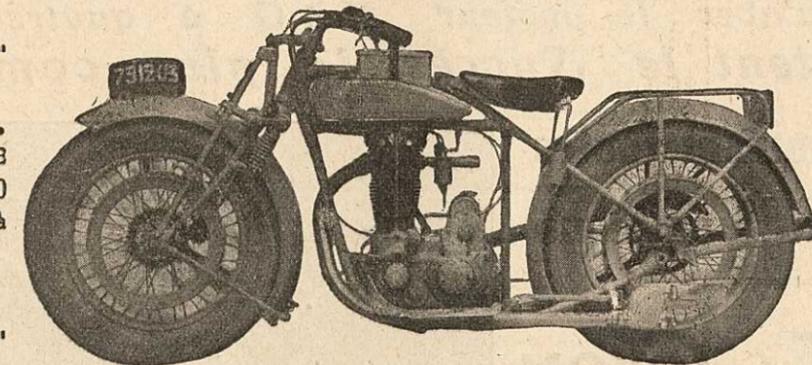


Fabrique Nationale d'Armes de Guerre

SOCIÉTÉ ANONYME : HERSTAL-LEZ-LIÈGE (Belgique)



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



SPORTSMEN !!!

Confiez votre
chance à
la Moto F. N.

← BON SANG NE PEUT MENTIR →

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

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

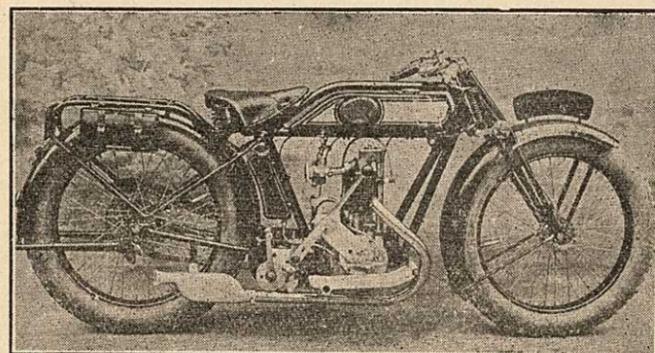
Reg. du Comm. : Seine 24.256

Adr. Télégr. : FABRINAL NEUILLY

Tél. : WAGRAM 94.72

LE
PARIS-NICE

DE



La 350 ccm. Super-Tourisme
Moteur MAG
Vendue 4.800 francs

Pour leurs débuts en Épreuve publique, les nouvelles 350 ccm., aussi bien avec le moteur Villiers à deux temps qu'avec le moteur MAG à quatre temps, remportent le Succès le plus complet :

Elles terminent toutes
PREMIÈRES ex-æquo

MONET & GOYON

57, rue du Pavillon

MACON (Saône-et-Loire)

AGENCES :

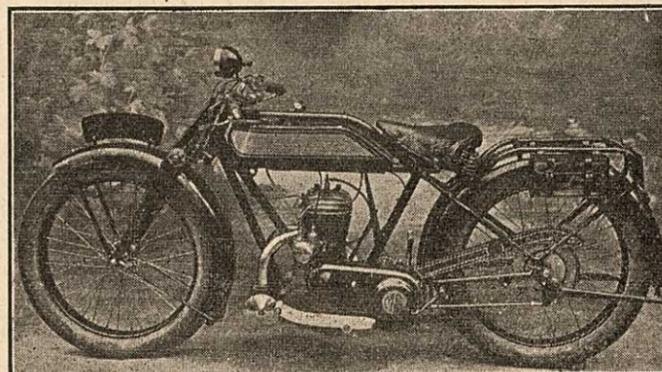
Dans tous les Centres importants
et à PARIS, 6, rue de Moscou

4 Machines

au Départ

4 Machines

à l'ARRIVÉE



La 350 ccm. Super-Confort
Moteur Villiers à deux temps
Vendue 4.300 francs

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

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

ABONNEMENTS
France et Colonies... 18 fr.
Union Postale... 33 fr.
ABONNEMENT D'ESSAI
6 mois... 10 fr.
(23 fr. pour l'Union Postale)

MOTO

SPORT ET
TOURISME

REVUE

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

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

Vélocycleurs, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes
PARAISANT DU 1^{er} AU 5 ET DU 15 AU 20 DE CHAQUE MOIS
Toutes communications, chèques et mandats doivent être libellés
"MOTO-REVUE" 5, Rue Saint-Augustin, PARIS
(Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant un timbre pour la réponse).

SOMMAIRE

N° 191

:: : 1^{er} Mars 1926 :: :

Editorial	121
Chronique de la Quinzaine, par Calamine	122
Par-ci, par-là. — Echos	123
Les nouveautés de la Quinzaine La nouvelle Gnome et Rhône 500 cc.....	124
Un nouveau moteur Anzani... Carburateur Cozette pour vélocycleurs	125
Boîte à outils pour Monet et Goyon	127
Les embrayages actuels	128
La taxe sur les vélocycleurs B. A. M.....	129
A la Conquête de la vitesse, par H.-P. Borestroke	130
Mon petit doigt m'a dit.....	131
Essai d'une Terrot confort, modèle dame	134
Impressions d'Espagne (Suite et fin), par Valpic.....	135
Au sujet de l'inégalité de la formule des mines.....	137
L'art et la manière de traverser une rue.....	138
Johnny Seymour sur Indian bat des records du monde.....	138
La vente des automobiles et ses risques.....	139
Le raid Gillet au lac Tchad... Rejet du projet Deyris.....	140
L'emprise américaine sur le marché français. — L'accord entre Mathis et General Motors un fait accompli ?.....	140
Le sport de la Quinzaine.....	142
Tribune libre	143
	146

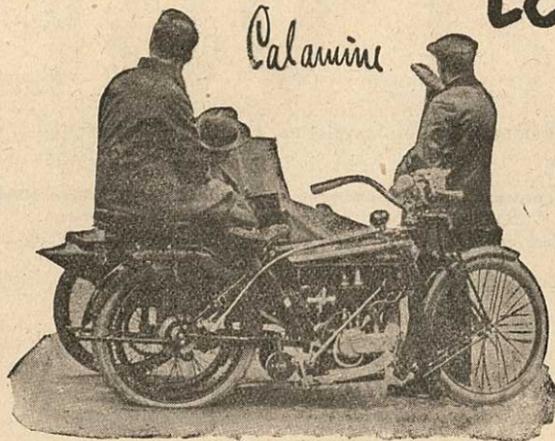
Un Parlement en Folie

Lorsque l'année dernière, au mois de juillet, était votée cette loi inique indigne, qui, pour favoriser certains intérêts, assimilait le cyclecar aux voitures ce fut pour les milieux intéressés une telle stupeur qu'ils en restèrent comme paralysés. On dora la pilule bien entendu, en prétendant que cette loi était provisoire. Avec une certaine naïveté, constructeurs de cyclecars et cyclecaristes se laissèrent tondre bien gentiment. Ils espéraient en des temps meilleurs et en des lois plus équitables, persuadés que dans un pays qui, on se demande pourquoi, s'appelle démocratie, on ne tarderait pas à leur faire justice. Un possesseur de Morgan qui avait payé 6.000 francs sa machine, ne pouvait croire vraiment qu'on continuerait à lui demander autant qu'à l'acheteur de telle voiture valant dix fois plus. On promettait d'étudier une nouvelle formule d'impôt basée sur la valeur et non plus sur une bizarre évaluation de la puissance qui n'a jamais eu le moindre sens. Tout le monde attendait impatiemment 1926.

Hélas, première tuile, cataclysme financier, les caisses vides, et le perpétuel remède des politiciens : un tour de vis (nous sommes modestes), de la presse à Phynances. Nouvelle nuée d'impôts crevant sur les contribuables. Et on se garda bien d'oublier les automobiles. Allait-on du moins alléger un peu le faix des cyclecaristes ? Foin des belles promesses : les cyclecars sont dans le nouveau projet de loi assimilés aux automobiles. M. C... a pourtant, dans l'intervalle, cessé de produire sa voiturette qui, elle, n'a pas été pressée par l'impôt. Mais l'habitude est prise, et nous avons bien peur que la Chambre Syndicale ne puisse se faire entendre et qu'elle ne se défende pas avec l'énergie nécessaire. L'action des Clubs Motocyclistes se traduira par quelques protestations véhémentes, mais qui ne seront qu'une clameur dans le désert. Seul, un groupement comme l'Automobile Club de France serait capable d'intervenir avec quelques chances de succès, mais il ne semble jamais avoir fait preuve de beaucoup d'activité pour défendre les intérêts de l'automobile, et à plus forte raison, ne veut-il pas troubler sa sérénité pour d'humbles cyclecars. Nous ne parlons pas de l'U. M. F. qui n'a pas le poids de l'A. C. F.

On parlait bien de réformes de l'impôt, et il y a un projet dans ce sens, mais, non pour se substituer au ridicule impôt à la puissance. Il s'y ajoutera sans doute tout simplement. Ce sera donc pour nos petits véhicules 100 ou 200 francs de plus à déboursier annuellement. Deuxième menace : nouvelle formule d'évaluation de la puissance. Et pour couronner ce bel édifice d'ineptie, d'inconscience, 250 millions de taxes nouvelles sur les essences déjà en hausse, du fait des changes et de la demande de plus en plus grande. Voilà vraiment du beau travail et qui justifie pleinement les 15.000 francs d'augmentation, que ces Messieurs, ne manqueront certainement pas de s'octroyer.

La Chronique de la Quinzaine



marché excessif, car la réfection d'une carrosserie est loin d'être bon marché actuellement.

Les conduites intérieures devraient être obligatoirement munies d'un miroir rétroviseur. Il est singulier qu'on trouve beaucoup plus de ces excellents petits accessoires sur des torpédos que sur les conduites intérieures.

Combien de voitures hippomobiles s'engagent dans un croisement sans aucune précaution, sans s'assurer que rien n'arrive. Ne devraient-elles pas être pourvues d'un avertisseur et surtout être astreintes aux mêmes règles que les automobiles non seulement en droit mais encore en fait. Car l'avertisseur n'a, en ces temps de conduites intérieures, pas grande utilité pour le chauffeur lui-même qui ne peut guère l'entendre. Il sert surtout pour attirer l'attention des piétons.

Dégager les croisements et ainsi augmenter la visibilité, installer des miroirs, c'est ce qu'on fait en Angleterre où pourtant la vitesse légale n'est que de trente-deux à l'heure. C'est ce qu'on devrait faire en France. Pourquoi ne monterait-on pas aussi sur les panneaux de signalisation un petit réflecteur rouge analogue à celui des bicyclettes ?

Il est curieux qu'une moto transportée d'Angleterre en Allemagne où, plus exactement, à Berlin, ne donne plus une vitesse aussi élevée. Ce seraient des différences dans la composition de l'atmosphère qui en seraient cause. On sait aussi qu'en montagne un moteur tire moins bien, mais cela s'explique aisément par la diminution de la pression atmosphérique qui produit une sous-alimentation du moteur.

Sur dix cyclistes, neuf tiennent obstinément leur gauche. On se demande pourquoi. La loi n'existe-t-elle pas pour eux. Méfiez-vous car s'ils se rabattaient subitement sur la droite et qu'un accident survienne on ne manquerait pas de vous considérer comme responsable.

Les ruptures de pistons en alliages légers ne sont pas aussi rares qu'elles devraient l'être. En particulier, les bossages de piston sont souvent trop faibles. Dimanche dernier nous avons eu un piston qui s'est juste séparé en deux à cet endroit, sans causer heureusement d'autres dégâts. Le piston en aluminium est excellent, mais ne souffre pas la médiocrité. Il serait désirable que les constructeurs qui les emploient, surtout sur des moteurs à très haut rendement, montent des pistons établis par des spécialistes, même si le prix en est relativement plus élevé.

Le nombre des villes mendiantes croît de manière inquiétante.

Et elles n'y vont pas de main morte : vingt sous, même quarante sous ! Ces municipalités rétrogrades s'imaginent encore que l'automobile est un luxe et non pas un facteur essentiel de la vie nationale. Où allons-nous s'il faut à chaque patelin, puiser dans notre bourse. L'autophobie n'est, hélas, pas une chose du passé. Elle est le résultat d'une jalousie mesquine. On en veut à l'automobiliste de ne pas aller à pied.

On dit que la production de caoutchouc des colonies françaises est accaparée par les Anglais. Cela est-il admissible et ne devrait-on pas prendre des mesures. Nous ne pouvons croire, personnellement, que nos grands fabricants de pneumatiques se laissent ainsi faire. Ou bien ce caoutchouc est-il d'une qualité inférieure ?

Il y aurait, à ce qu'on dit, d'énormes stocks de caoutchouc, au Portugal.

Le bruit a couru que le Gouvernement, dans le marasme financier auquel l'ont amené dix ans d'inepties financières voudrait enfin faire des économies et qu'en particulier il réduirait encore les crédits affectés aux routes. On a même été jusqu'à dire que, pendant deux ans, les routes seraient abandonnées à leur malheureux sort. Cela n'est pas complètement exact puisque le budget prévoit 230 millions pour leur réfection, soit dix millions de plus que l'an dernier. Mais, cependant il faut considérer que le personnel reçoit des traitements plus élevés, que les frais de réfection se sont accrus à l'heure actuelle de plus de 5 % et monteront encore plus, que les méthodes employées remontent à l'époque des cavernes. Les routes seront donc moins bien entretenues encore. L'automobile avec ses 12 % de taxe de luxe, les impôts, les taxes, est écrasée littéralement d'impôts. Ceux qui paient les cyclecars sont tout simplement scandaleux. Le moins serait qu'on fit enfin quelque chose pour les routes.

Nos dirigeants (peut-on leur donner ce nom) traitent les véhicules automobiles comme les colliers de perles ou les diamants. La taxe de luxe est aussi forte dans un cas que dans l'autre.

Le Grand Prix est en danger. Cela ne doit pas être. Allons-nous donner à l'étranger l'impression que nous sommes en décadence. On le raconte déjà trop. Il faut que le Grand Prix vive. Tous doivent y collaborer. Il faut que les concurrents soient persuadés qu'une défaite vaut encore mieux qu'une abstention. Le Grand Prix, le Salon maintiennent la réputation de la France et son prestige. Supprimez-les et vous verrez la répercussion sur son industrie.

On parle de l'influence de la course sur la voiture de série. Qui nous dit par exemple que la Violet du Grand Prix conçue selon la formule du célèbre cyclecar ne pourrait pas devenir le prototype d'une voiture populaire. Elle serait équipée d'un quatre cylindres horizontaux à deux temps.

Il semble que les jantes aient une grande importance dans l'élimination du shimmy. Le shimmy provient en partie de pneus trop gros par rapport à la largeur des jantes sur lesquelles ils sont montés.

La conduite intérieure devient de plus en plus populaire et risqué, si elle progresse de ce train, de supplanter la torpédo. Cependant il y a de ces conduites intérieures bon marché qui laissent fort à désirer et qui, au bout de quelques mois, sont délabrées, écaillées, disloquées. Evitez donc un bon



Par-ci...
Par-là...



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

Les Grotesques !

Rencontré ce matin un motocycliste juché sur une bicyclette poussée (???) par une Auto-wheel. Il pédalait avec ardeur pour aider son moteur défaillant dans une petite côte. Le malheureux devait avoir chaud car il était affublé d'une peau de bique, d'un bonnet d'aviateur fourré et de lunettes d'auto. Il est vrai qu'il y a le motocycliste qui, en pantalons de tennis, en pull over bigarré et nu tête, se pavane sur une Henderson.

Réparations

Trop souvent on vend sa machine au moment où elle commence à avoir besoin de réparations sérieuses. Nous ne savons pas si cela est strictement honnête mais c'est pratique et presque général. Il convient donc quand on achète une machine d'occasion, de prévoir une somme suffisante pour la faire revoir.

Cylindrées

La nouvelle Wooler n'a pas 511 cmc de cylindrée comme on l'avait dit, mais 490 seulement.

140 à l'heure avec une sans-soupape

Le sans-soupape de moto n'est heureusement pas mort. Le dernier Barr and Stroud de 998 cc de cylindrée permet de dépasser le 140 à l'heure avec un équipement de touriste. Les difficultés de graissage ont été résolues, une pompe envoie directement de l'huile aux fourreaux de distribution.

Contraventions au comptant

La contravention au comptant a soulevé tant de protestations qu'elle n'a aucune espèce de chance d'être adoptée.

Machine de course pour la clientèle

Nous apprenons que la Terrot 250 cc. montée sur pneus ballon qui, piloté par Durandse classa 1^{er} ex-æquo dans Paris-Nice, est offerte à la clientèle des sportifs qui aiment vraiment les machines rapides. On trouve cette excellente machine à Paris-Motos, 79, avenue des Ternes, Paris (Wag. 75-04) ou elle est en vente au prix du catalogue.

Demandes de renseignements

Nos lecteurs sont informés qu'en aucun cas des renseignements d'ordre technique ne seront donnés au téléphone. Toute demande de renseignement devra nous être adressée par la poste avec mention « Service des renseignements » sur l'enveloppe, et comporter un timbre pour la réponse.

Cours d'automobiliste militaire

L'Automobile Club de l'Ile-de-France organise des cours d'automobilisme militaire pour les jeunes gens, qui, munis de leur permis de conduire, se destinant aux formations automobiles de l'armée.

Les renseignements sont fournis à l'A. C. de l'Ile-de-France, 8, place de la Concorde.

Un beau geste de Conelli

On se rappelle le malheureux accident arrivé au cours d'une réunion à l'Autodrome de Montlhéry et où un gardien fut assez gravement atteint. Celui-ci sortit de l'hôpital, était amputé. Le coureur Conelli, auteur involontaire de l'accident vient d'offrir au gardien la somme de 10.000 francs.

Un bon conseil

Profitez des derniers moments qu'il vous reste avant de rouler pour vérifier et faire remettre au point vos cyclecars ou voitures. Mécanic Auto, 35, rue des Bois-de-Colombes, La Garenne, tél. 267, est à votre disposition pour vous donner gratuitement Conseils et Devis au besoin. Consultez-le et vous serez satisfait. Spécialité.

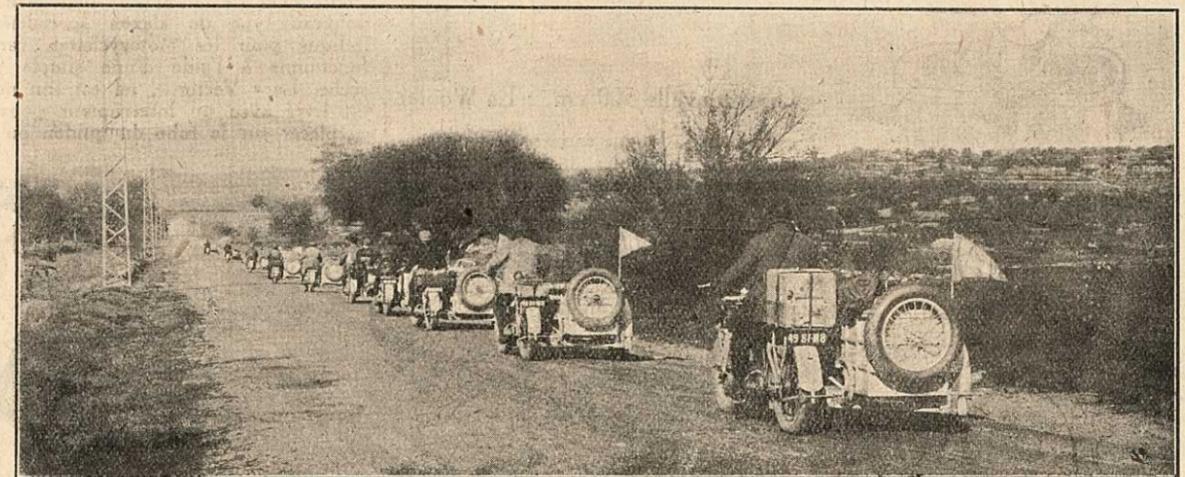
Amilcar, Salmson et toutes voitures ; Citroën, Renault, etc.

Sportifs

Nous avons six chronographes Aural aiguille dédoublante, absolument neufs que nous céderions à des clubs ou à des sportifs avec une remise de 20 % sur le prix vendu par le fabricant : en nickel vendus 325 cedes à 227 fr. net. Ecrire à Moto-Revue.

Soyez mécano aviateurs

Jeunes gens du 1^{er} contingent de la classe 1927 voulez-vous faire votre service militaire



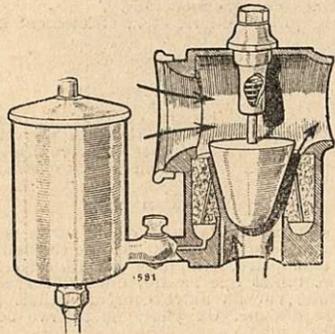
EN ROUTE : Les dix sidecars René Gillet, en route pour le lac Tchad. On trouvera par ailleurs de belles photos inédites et un plan de ce voyage magnifique dont Moto Revue publiera les péripéties.

LES NOUVEAUTÉS DE LA QUINZAINE

Un carburateur curieux. — Un moteur à distribution en tête
Un moteur deux temps à double piston. — Et un klaxon à pile sèche

Carburateur à matière absorbante

Il vient d'être breveté en Angleterre par M. J. H. Booth un nouveau carburateur qui nous reporte (en mieux, bien entendu) aux premiers âges de l'automobile.

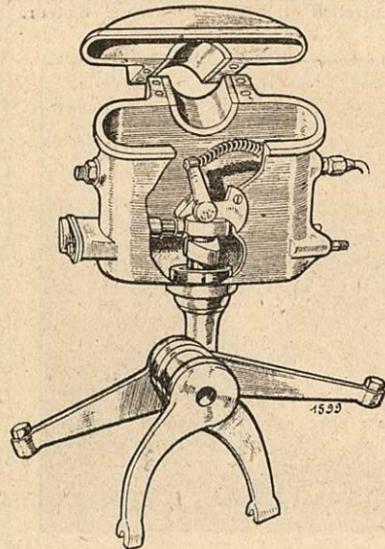


Le nouveau carburateur « Booth »

bile quand le mélange était obtenu en faisant passer le courant d'air sur des mèches imbibées.

Le carburateur Booth a, lui, une forme moderne, l'essence venant de la cuve imbibée une matière absorbante. Un cône de métal commandé par une manette fait varier l'importance du courant d'air qui lèche les parois de cette matière.

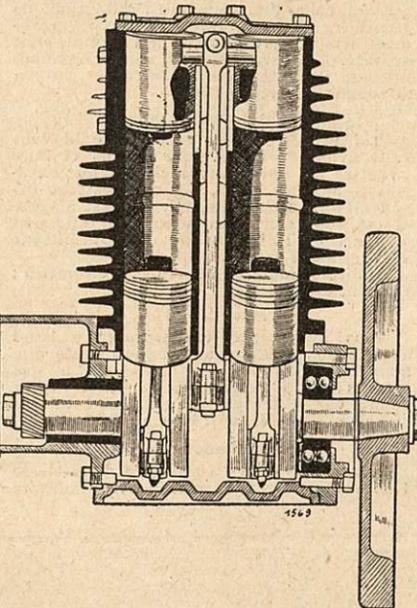
Ci-contre : coupe du moteur deux temps à double piston.



La distribution de la « Wooler » dont il est question ci-contre.

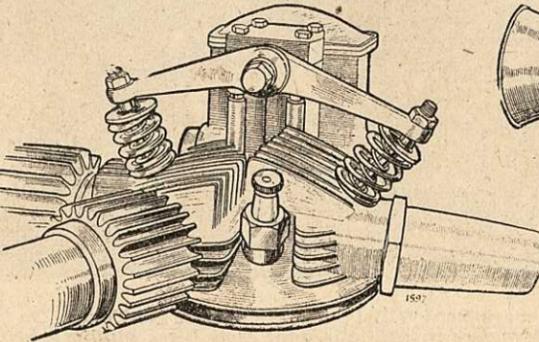
Encore un deux temps dont la complication ne rachète pas les avantages

D'origine anglaise, ce deux temps constitue un deux cylindres muni de quatre pistons. Les deux pistons supérieurs sont réunis par une longue bielle à un maneton central. Les bougies sont, bien entendu, placées à mi-hauteur des cylindres. L'avantage du système, outre l'équilibrage parfait, est la possibilité d'obtenir l'échappement en bas et l'admission au ras des pistons supérieurs.



Une nouvelle 500 cm. : La Wooler

Pendant sa longue carrière de constructeur, M. J. Wooler a produit maintes nouveautés originales et on sait que



Le klaxon « Vector »

jusqu'à la guerre, il était spécialiste de flat-twins.

Sa nouvelle 511 cmc est extrêmement intéressante :

Le moteur est un monocylindre disposé verticalement, ses côtés sont de 85 x 90 (511 cmc). Au premier abord, il semble posséder un arbre à cames en tête, mais en réalité les cames sont portées directement au bout de l'arbre vertical et commandent les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs coudés. L'ensemble du dispositif et son fonctionnement se comprend sur le croquis. On remarquera également la grande dimension du carter et la canalisation d'huile qui y aboutit. L'huile est envoyée par une pompe mécanique Lamplugh entraînée par les pignons de distribution ; l'huile, après avoir lubrifié cames et poussoirs retombe le long de l'arbre dans le carter de distribution, l'excès d'huile retourne par gravité au réservoir.

La position de l'arbre vertical, un peu en arrière du cylindre, permet d'avoir un double tube d'échappement à l'avant, ces deux tubes sont munis à leur base d'une collerette garnie d'ailettes en étoile.

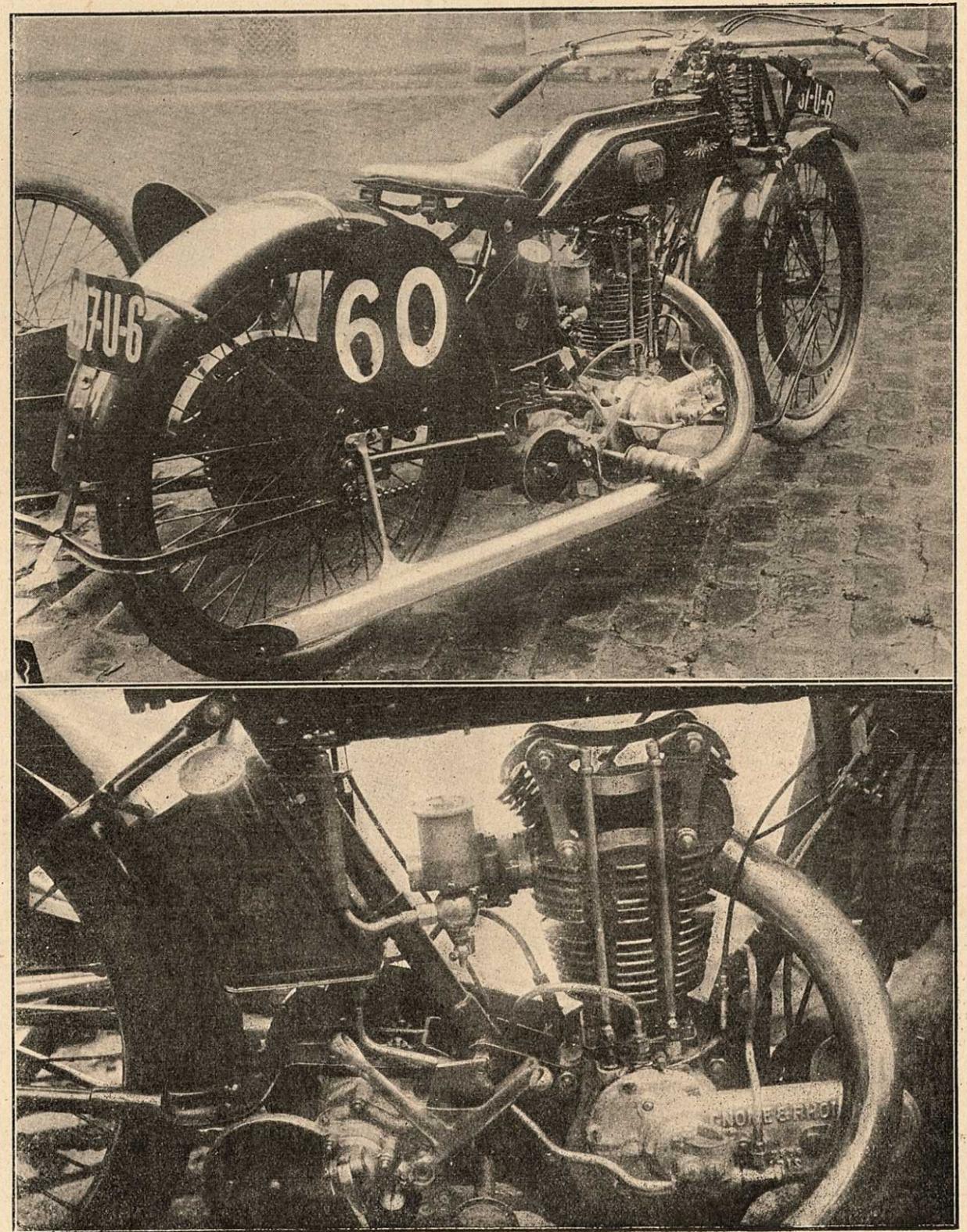
Il y aurait encore beaucoup à dire sur cette intéressante machine, surtout en ce qui concerne la fourche d'un dessin original, et le réservoir qui comprend une planche d'accessoires.

L'ensemble de la machine est plaisant et donne surtout une bonne impression de robustesse et de stabilité.

Klaxon à faible consommation

On vient de lancer en Angleterre un nouveau type de klaxon spécialement indiqué pour les motocyclettes, car il fonctionne à l'aide d'une simple pile sèche. Le « Vector », tel est son nom, est livré avec un interrupteur pouvant se placer sur le tube du guidon ou du cadre.

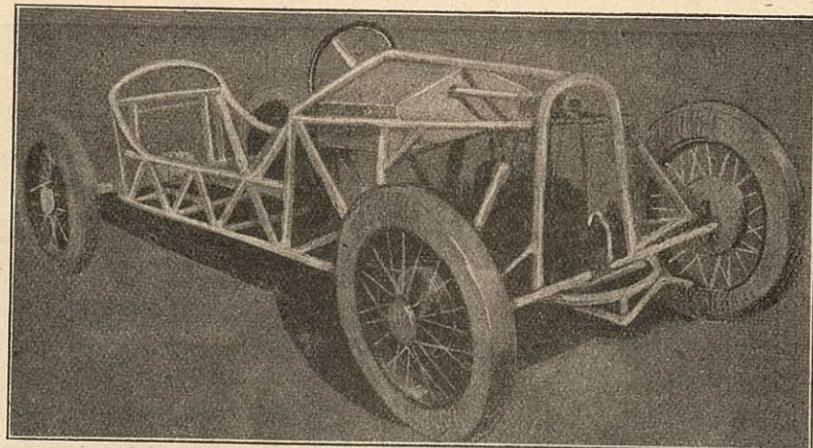
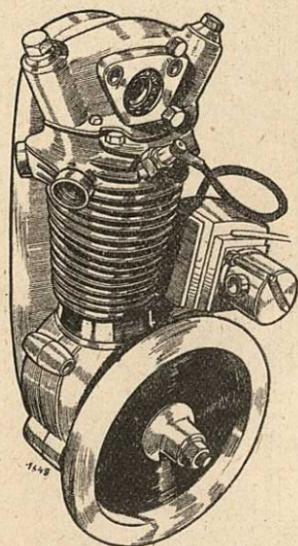
La nouvelle Gnome et Rhône



Voici les premières photos de la nouvelle 500 cc. Gnome et Rhône. Comme on peut le voir, cette machine ne cède en rien au point de vue esthétique aux meilleures motos anglaises. Ses performances mécaniques aussi sont, paraît-il, remarquables. Notons, toutefois, que cette moto n'est pas encore à son état définitif, l'échappement notamment sera à gauche.

Le nouveau 246 CC Morton-Adam

Nous avons signalé dans *Moto-Revue*, lors de son apparition, le très joli moteur Morton-Adam à arbre à cames en tête. Après une longue période d'essais, satisfaisants dans



Un nouveau cyclecar italien construit entièrement en tubes d'acier étiré; il est équipé comme le Morgan d'un bicylindre en V, refroidissement par eau.

La visibilité de l'étincelle permet de reconnaître sans démontage intempestif, la bougie dont le fonctionnement est déficient. Le disrupteur J.M. ne coûte que 6 fr. Tout le monde doit donc en posséder. Messieurs Trentelivres et Co, Constructeurs, 3, boulevard de la Seine à Neuilly-sur-Seine.

Le pare-choc mixte J.-M. 1926

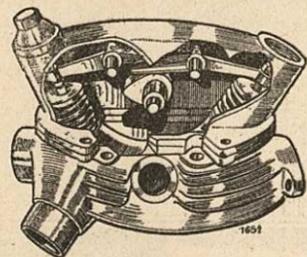
MM. H. Trentelivres et Co, Inventeurs et Fabricants du Pare-Choc J.-M., viennent de créer un nouveau modèle avec barre en lame d'acier à ressort, flexible en tous sens, in-

crochable, de forme élégante et d'une résistance très efficace.

Dans ce nouveau modèle l'élasticité propre de la barre s'ajoute à celle des supports amortisseurs brevetés J.-M., qui absorbent tous les chocs, même les plus violents sans rien en transmettre au châssis, grâce à leurs ressorts spéciaux.

C'est donc le seul pare-choc mixte, à double effet qui puisse réellement donner toute sécurité.

Il se fait en lame d'acier simple ou double, suivant la demande et peut être livré prêt à poser dans un rapide délai, pour toutes marques de voitures.



Le nouvel aspect du Morton-Adam Au-dessous, détail de la culasse montrant l'arbre à came et les culbuteurs.

l'ensemble, il a subi quelques modifications de détail qui l'ont encore perfectionné.

Dans sa forme actuelle on a gardé, bien entendu, la commande d'arbre à cames par chaînes, laquelle commande en même temps la magnéto; la tension de la chaîne s'effectuant par glissement de la magnéto sur son support.

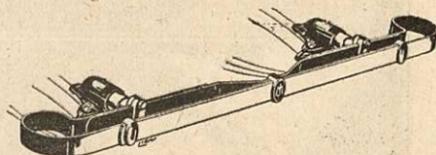
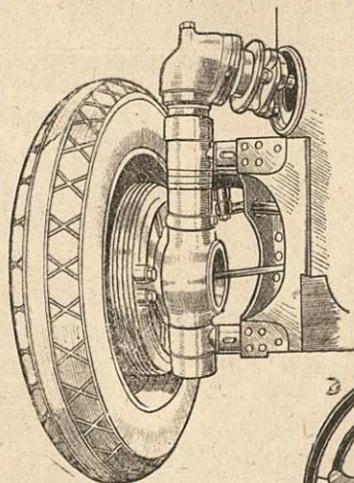
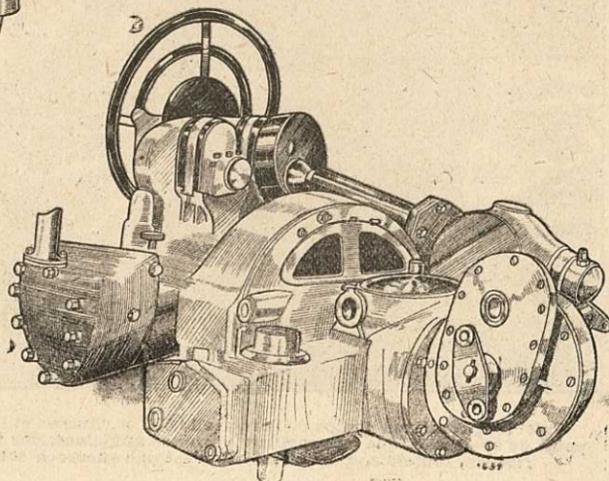
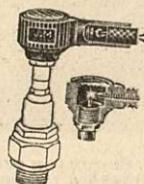
Le cylindre est venu de fonte avec la partie supérieure du carter. La partie la plus modifiée a été la culasse; les soupapes sont inclinées à 67° et les soupapes ressorts et culbuteurs sont enfermés dans un carter étanche. L'embase des guide-soupapes forme un creux où circule constamment de l'huile de refroidissement. Le cylindre étant incliné vers l'avant, la soupape d'aspiration se trouve plus haute que celle d'échappement et ne peut laisser pénétrer l'huile dans le cylindre.

Les dimensions du moteur ont été conservées: 65 d'alésage et 71 de course donnant une cylindrée de 246 cc.

Le Disrupteur J. M.

Le Disrupteur J.M. vérificateur d'étincelles, empêche radicalement l'encrassement des bougies et tous ratés d'allumage, ratés si énervants. On sait que le disrupteur consiste à faire éclater entre les électrodes, non l'étincelle directe de haute tension, mais l'étincelle en retour provoquée par une coupure dans les circuits. Cette étincelle est aussi efficace pour l'allumage du mélange et elle a la précieuse qualité de jaillir obstinément, quelque soit l'obstacle que lui créent l'huile ou les dépôts de carbone sur les électrodes.

Le disrupteur J. M.



Le pare-choc J. M., en haut; à gauche, la transmission sur roues avant et en bas le bloc moteur de la sensationnelle voiture allemande à carrosserie monobloc en aluminium dont nous avons parlé. La transmission est très originale et le bloc moteur Flat-twin d'un aspect très compact.

Un nouveau moteur français à arbre à cames en tête

Parti d'Angleterre (et nous rappellerons qu'un des moteurs les plus puissants, le British-Anzani est une licence), le mouvement en faveur des moteurs de moto à arbre à cames en tête a fait rapidement son chemin en Italie et en Allemagne et a donné lieu à des productions remarquables où l'ingéniosité des constructeurs peut se donner libre jeu.

Allions-nous à cet égard être distancés? Bien entendu, il existe en France des moteurs de ce genre, mais jusqu'à maintenant, nous ne les avons vus que sur des machines de course. Rappelons en passant l'excellent 500 cmc. de Peugeot, parfaitement au point depuis déjà plusieurs années.

Disons tout de suite que le constructeur Anzani avait depuis longtemps étudié la question; ses premiers essais remontent en effet à 1907! Mais, à cette époque héroïque, on ne se préoccupait guère de la question rendement et le moteur vraiment poussé ne devait voir le jour que bien après la guerre. Pendant la guerre, le moteur de moto a été un peu abandonné par suite des travaux sur les moteurs d'aviation, mais maintenant nous constatons avec plaisir que le premier Anzani s'annonce comme un concurrent redoutable dans notre domaine et qu'il "revient" terriblement vite.

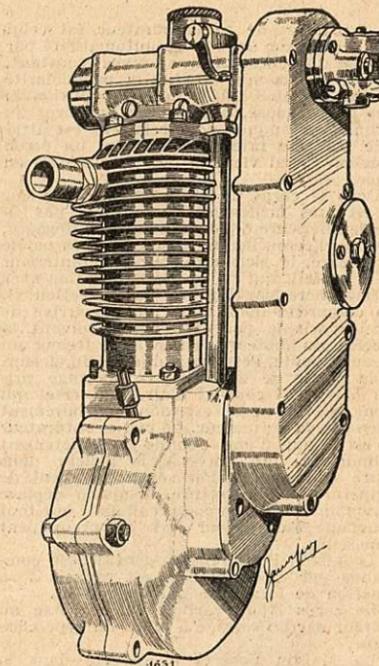
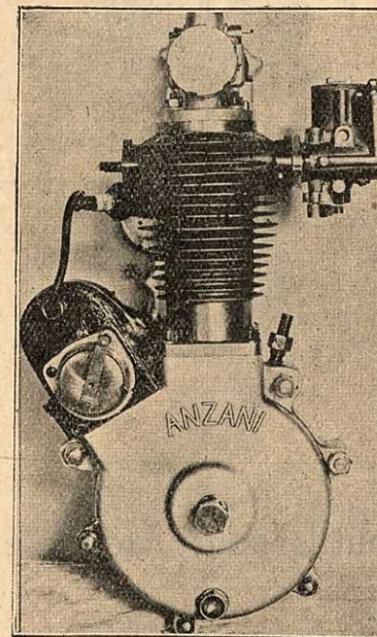
Le nouveau moteur Anzani est un moteur très poussé, mais avant tout commercial et dont le prix est très abordable; ce qui s'explique quand on saura que piston, bielle et carter sont identiques aux mêmes pièces des moteurs à soupapes latérales ou à culbuteurs.

Le nouveau moteur Anzani est un monocylindre de 248 cmc. (65 x 75) dont tous les paliers sont montés sur roulements; la tête de bielle tourne sur roulements. Il emploie une bielle légère à

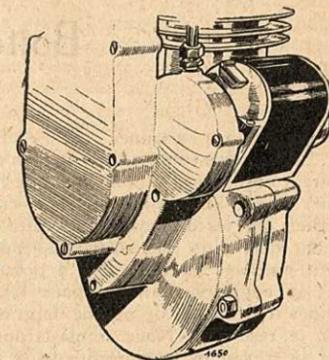
section en T et un piston d'aluminium. L'allumage se fait par magnéto Anzani blindée, et les carburateurs suivants peuvent être employés indifféremment: Zenith, Cozette, Longuemarre et Amac.

La distribution est très originale et a été résolue d'une façon bien personnelle.

Fixé par 4 goujons sur la culasse qui est venue de fonte avec le cylindre, se trouve un carter cylindrique en aluminium. Ce carter se démonte en deux parties, les deux parties étant fixées par 6 vis. L'arbre à cames, dont l'extrémité est munie d'un pignon, tourne sur deux roulements à billes logés dans le carter; les cames triangulaires attaquent directement les soupapes, dont les queues,



Vue de trois quarts, on remarquera sur le carter de chaîne l'emplacement de l'excentrique de réglage et la pompe de graissage qui peut-être commandée soit par l'arbre à cames en haut, (position du croquis) ou par le pignon intermédiaire en bas, la maison Anzani fabrique spécialement une nouvelle pompe à grande variation de débit.



A droite, commande de la magnéto, à gauche, détail de la distribution, remarquez les pistons d'acier coiffant les queues de soupapes et coulissant dans des guides en bronze, ils évitent aux soupapes tout effet latéral par suite de l'action directe de la came. Ce tube vertical que l'on voit à l'avant du moteur et débouchant au ras du carter est un reniflard servant au graissage de l'arbre à cames.

coiffées d'un piston spécial, émergent à la base du carter. Les deux soupapes sont placées côte à côte selon un des diamètres de la culasse. La moitié supérieure du carter supporte le décompresseur constitué par un piston cylindrique en acier muni d'une crémaillère et terminée par 4 griffes; quand le levier est actionné, les 4 griffes venant s'engager dans 4 logements correspondants de la queue de soupape, obligent celle-ci à rester levée.

L'arbre à cames tournant sur billes ne nécessite que peu de graissage, celui-ci est parfaitement assuré par les vapeurs d'huile arrivant du carter par un tube reniflard.

Tel est dans ses grandes lignes le nouveau 250 Anzani; sa simplicité originelle jointe au rendement élevé doit lui assurer un rapide succès commercial.

A peine sorti des essais, il a été adopté par de nombreuses maisons, entre autres P. A. P. de Besançon et Martin, de Lyon.

L'arbre à cames entraîne également une pompe mécanique qui assure, dans des conditions parfaites, le graissage des autres organes du moteur. La tension de la chaîne d'entraînement d'arbre à cames s'effectue par excentrique placé sur le côté du carter de chaîne.

Carburateur Cozette, pour Moteurs, Véломoteurs et Deux-Temps

Le principe de ce carburateur est celui du gicleur noyé avec automatisme par freinage d'essence. La cuve à niveau constant, du système connu, possède la particularité de pouvoir être placée dans la position la plus avantageuse, par rapport au corps du carburateur auquel, pour cela, elle est attachée par une bride annulaire et un écrou bouchon C qui vient la bloquer une fois en place.

Dans le corps du carburateur, le gicleur G est très facilement démontable par sa partie inférieure 6 pans qui est bien dégagée, une fois l'écrou borgne C enlevé. A sa partie supérieure, le gicleur débouche à l'intérieur de la coiffe E qui est en communication avec l'atmosphère par l'orifice de correction O. On comprend donc que l'air qui arrive de façon variable par cet orifice, suivant la succion du moteur, vienne ainsi freiner au moment voulu, l'essence qui jaillit du gicleur. A la sortie de la coiffe, ce mélange pris par le violent courant d'air transversal qui vient de la buse, est donc parfaitement brassé et va au moteur. Le piston obturateur P est muni d'une aiguille I, strictement cylindrique, qui traverse le gicleur dans toute sa longueur. Par son mouvement de fermeture et d'ouverture, le piston déplace donc l'aiguille, et on comprend ainsi que tout bouchage du gicleur est rigoureusement impossible.

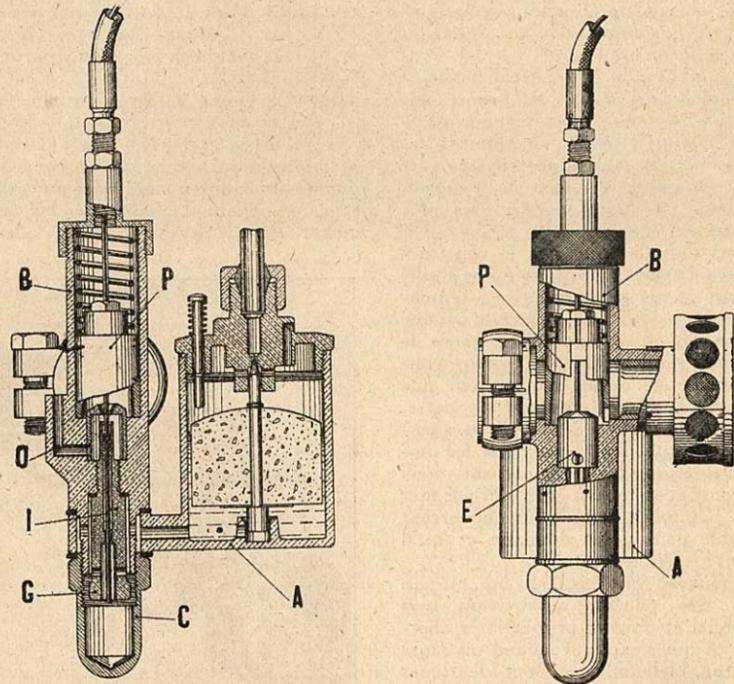
Le piston P est relié en général à la commande par un flexible et est ramené à sa jonction de fermeture par un ressort.

Le corps B du carburateur est fixé au moteur par un serrage à pince du type classique.

La Maison Cozette a apporté dans la construction de cet appareil un soin encore inconnu pour ce genre de petit carburateur, et grâce à l'étanchéité complète de tous les organes, aucun suintement n'est à craindre, même sur route très cahoteuse, supprimant par conséquent, outre la perte d'un carburant précieux, l'ennui des vêtements toujours tachés que connaissent bien les pratiquants de la motocyclette.

Au point de vue consommation, il suffit de rappeler la performance formidable de Lezin sur d'Yrsan-Lutetia qui à Chatou, dans l'Épreuve du Bidon de 1 litre de 1924,

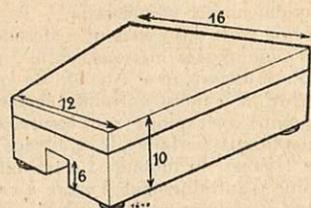
a parcouru 130 km. 100 avec son seul litre de carburant, essence et huile, donnant ainsi au carburateur Cozette le Record du Monde de consommation tous véhicules.



Boîte à outils pour Monet et Goyon

Un de nos abonnés de l'Ardèche, M. Lèbre, nous communique le plan d'une boîte à outils qu'il a montée sur le réservoir de sa Monet-Goyon 175 cmc.

Bien que les dimensions de cette boîte soient déjà plus que suffisantes pour le petit outillage courant, il y a possibilité de les augmenter encore pour les machines n'ayant pas de pompe de graissage sur le réservoir. Nous n'insisterons pas sur le travail de menuiserie de la boîte, travail très simple qui ne nécessite que quelques feuilles de contreplaqué, une



scie à découper, des pointes fines et de la colle à bois.

Pour fixer la boîte au tube supérieur, on emploiera des poignées de freins de vélo dont on ne gardera que les colliers de serrage. Le trou de passage du câble permettra de passer un boulon de fixation.

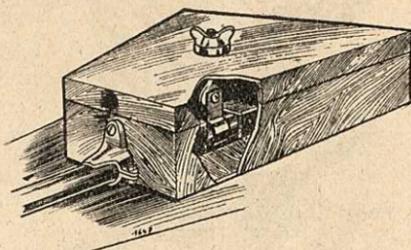
Le couvercle sera fixé par un morceau de feillard de 1 m/m. d'épaisseur, un tendeur de chaîne de vélo et un écrou à oreilles.

La boîte devra être munie à sa base de 4 rondelles de caoutchouc pour éviter que le frottement ne détériore la peinture du réservoir.

Bien que très pratique, grâce à ses séparations qui empêchent les outils de se promener partout, nous ferons cependant au système le reproche de nécessiter une manœuvre assez longue de vissage et dévissage pour placer et enlever le couvercle; aussi préférons-nous un système d'attache placé sur le côté du couvercle et analogue au système de fermeture des cannettes de bière; on peut le fabri-

quer facilement soi-même à l'aide de fil clair, autrement dit de fil de fer laitoné, facile à se procurer dans n'importe quelle quincaillerie. On peut même prévoir l'emplacement d'un cadenas.

D'un autre côté, il est facile de trouver dans le commerce des boîtes à biscuits à couvercle bombé, qui, une fois peintes, sont très élégantes. On fera bien, dans ce cas, de garnir les parois de feutre pour l'empêcher d'être bruyante.



Les Embrayages actuels

Comment ils fonctionnent et quelques conseils sur leur entretien

Par H.-P. BORESTROKE

A PART les motocyclettes primitives qu'on lançait en les poussant, tout véhicule automobile a besoin, pour qu'on puisse le mettre en marche et aussi quand on utilise des engrenages, changer de vitesse, d'un système d'embrayage. Avec les courroies cela pouvait être réalisé de manière très simple soit en écartant les deux poulies, soit en employant un tendeur, soit en disposant côte à côte une poulie serve et une poulie folle, comme sur tant de petites machines outils. Avec le changement de vitesse par plateau il n'est même pas besoin théoriquement, d'un embrayage, et il suffit d'amener le plateau entraîné au centre du plateau entraîneur. Au besoin, le centre de ce dernier peut être évidé. Avec les engrenages au contraire, il est plus difficile de trouver un dispositif qui permette de rendre solidaires ou indépendants l'un de l'autre le moteur et le mécanisme de transmission, et cela d'une manière douce et progressive.

La progressivité d'un embrayage doit être parfaite. Un embrayage brutal non seulement menace de faire caler le moteur, mais encore de tout briser par suite de l'inertie de la transmission. Il faut avoir vu ou mieux encore essayé une voiture d'il y a vingt ans pour se rendre compte des chocs formidables infligés à la voiture et à ses occupants au moment du démarrage.

Ce qui complique la chose c'est qu'une fois l'embrayage en prise il doit rendre parfaitement solidaires moteur et transmission et constituer un accouplement rigide. Et les vieux embrayages alliaient à leur brutalité la plus remarquable aptitude à patiner. Il fallait les régler sans cesse. Un embrayage qui patine chauffe et se désagrège. Le cuir ou le liège ont tôt fait de brûler. L'emploi de compositions à base d'amiante que la chaleur n'attaque pas a constitué un gros progrès, d'autant que ces produits ont un coefficient de frottement très élevé.

On doit, pour appliquer les surfaces des deux parties de l'embrayage, employer des ressorts puissants, d'autant plus puissants que la surface est plus faible. Il ne faut pas que ces ressorts imposent aux butées sur lesquels ils s'appuient d'effort pendant la marche.

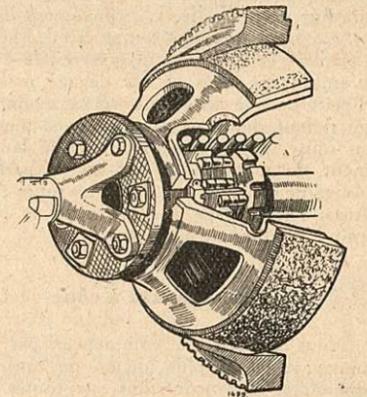
Un embrayage doit être léger. Dans le cas contraire, l'embrayage à cause de sa masse continuera à tourner longtemps après qu'on aura débrayé et il sera très difficile de passer les vitesses.

Divers systèmes d'embrayages

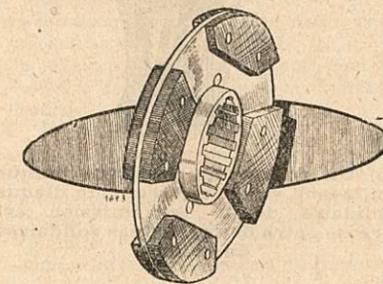
L'embrayage le plus simple serait constitué par deux disques, l'un solidaire de l'arbre moteur, l'autre de la transmission. Sous cette forme primitive on s'apercevrait bientôt, qu'à moins d'user de ressorts d'une force extraordinaire pour appliquer les deux disques l'un contre l'autre, il faudrait un embrayage de dimensions trop grandes dès que l'on voudrait transmettre une puissance un peu forte. Non seulement cet embrayage serait difficile à loger mais encore, à cause de son grand diamètre, il aurait l'inconvénient de posséder une telle inertie qu'il faudrait attendre plusieurs secondes pour pouvoir

changer de vitesse. Tout au plus pourrait-on s'en accommoder sur un vélomoteur. Dans ce cas avec des surfaces bronze sur acier ou avec une garniture de produit amiante-laiton, on aura une adhérence suffisante sans pression excessive.

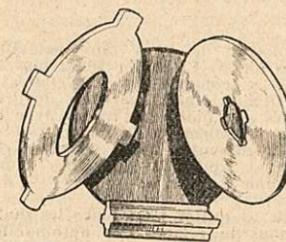
Mais pour avoir une surface de contact telle qu'elle ne demande qu'une pression assez faible, on peut diviser cette surface en un nombre plus grand de surfaces



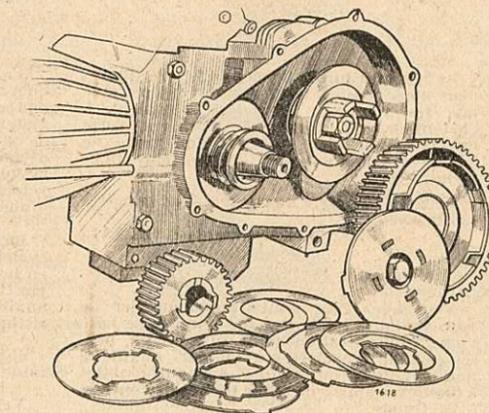
(1) Un embrayage à cônes, employé sur quelques cyclecars, mais que son volume rendrait peu pratique sur une moto.



(2) Le disque central garni de secteurs de Férodo de l'embrayage du G. N.



(3) En haut : deux des éléments disques d'un embrayage à disques multiples et l'arbre cannelé; à droite : l'embrayage de la motocyclette Guzzi.



plus réduites. Au lieu de deux grands disques, on en aura un nombre élevé de petits : 6, 20, plus si l'on veut et ainsi on aura un embrayage de petites dimensions, de faible inertie, très progressif et exempt de toute tendance à patiner. On se rappelle les moyeux à changement de vitesse et à embrayage des motos d'avant-guerre. Sur la Rudge Multi, l'embrayage n'était guère qu'une protubérance sur l'axe du moteur du côté de la transmission. Les surfaces peuvent être métalliques et alors l'embrayage fonctionne dans l'huile. Elles peuvent être garnies de produits spéciaux et dans ce cas il fonctionne généralement à sec.

Un embrayage fort en vogue aujourd'hui c'est celui à disque unique. Ce terme est d'ailleurs assez mal choisi car s'il est vrai qu'il n'y a qu'un disque solidaire de la transmission, il est pincé entre le volant du moteur et un autre plateau. Ses deux faces sont donc utilisées et il est par conséquent capable à égalité de diamètre de transmettre une puissance double.

Lorsqu'on veut augmenter le nombre des disques on opère de la manière suivante. On monte sur l'arbre moteur un tambour cannelé intérieurement. Une première série de disques portent des projections qui peuvent se loger dans les cannelures et qui sont ainsi solidaires du

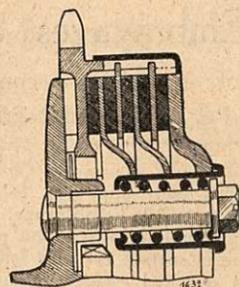
tambour. D'autre part, l'arbre de transmission est cannelé lui aussi et une seconde série de disques peut venir s'enfiler sur lui. Au montage nous ferons alterner un disque de la première série et un de la seconde. Nous arriverons ainsi à avoir sous le minimum de volume le maximum de surfaces de friction. Un ressort très faible suffira à empêcher toute espèce de patinage.

Ces embrayages peuvent fonctionner à sec, mais on garnira alors une des séries de disques d'une des garnitures qu'on trouve sur le marché. Un frottement métal contre métal à sec se traduirait par un échauffement exagéré et une mise hors de service rapide. Si donc l'on veut employer des disques métalliques non garnis il faudra faire travailler l'embrayage dans l'huile. L'inconvénient dans ce cas c'est que, par temps froid, l'huile s'épaissit et colle les disques entre eux. L'embrayage dans ce cas dégage mal et il peut, dans le cas de la Ford par exemple, où il faut débrayer pour pouvoir mettre en route, gêner singulièrement le lancement du moteur. On est même parfois obligé de soulever une des deux roues AR. Aussi l'embrayage à sec groupe le plus grand nombre de partisans.

L'embrayage à cône

Nous aurions dû commencer par lui puisqu'il est le plus ancien de tous, et que nous le rencontrons sur toutes les voitures d'il y a vingt ans lorsqu'elles avaient un changement de vitesses par engrenages. C'est d'ailleurs un excellent système puisque nous le trouvons encore sur un nombre imposant de châssis actuels.

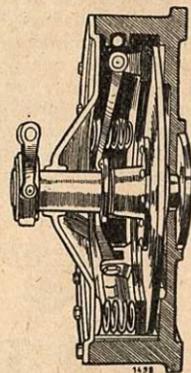
Le volant du moteur est creusé en forme de cuvette et constitue le cône femelle. Un cône mâle solidaire de la transmission vient s'y loger. Autrefois il était en fonte et très lourd, ce qui gênait beaucoup pour changer de vitesse. Si certaines vieilles voitures font entendre de pénibles grincements quand on passe les vitesses,



(4) Coupe de l'embrayage Triumph.

cela ne vient pas des engrenages eux-mêmes, mais de l'embrayage. Aujourd'hui le cône mâle est en tôle d'acier ou même en aluminium.

Le cône mâle est garni de cuir ou d'un tissu d'amiante. Cette matière s'écrase quand les deux cônes viennent en contact et assure une plus grande progressivité. A cause de son coefficient d'adhérence elle empêche d'autre part le patinage et



(5) Un embrayage à disque unique en faveur sur le cyclecar : un disque solidaire de la transmission est pressé entre deux flasques solidaires du volant.

enfin au moment du départ on peut cependant la laisser patiner longtemps sans qu'elle soit endommagée.

On peut aussi monter la cuvette, le cône femelle sur le volant en le tournant en sens inverse, le plus grand diamètre en avant, le cône mâle se trouvant alors le plus rapproché du moteur.

La troisième classe d'embrayage n'est plus guère employée à l'heure actuelle. C'étaient de véritables freins soit à segment interne soit à ruban externe.

Place de l'embrayage

Supposons que les roues tournent un tour pendant que le moteur en fait dix. Dans ce cas, l'effort qu'aura à transmettre l'embrayage sera dix fois plus grand s'il est monté sur les roues et à égalité de pression il devra posséder une surface dix fois plus grande. C'est pourquoi sur les voitures on monte invariablement l'embrayage sur l'arbre moteur. Sur les motocyclettes au contraire, c'est rarement le cas. On trouve pourtant un exemple : celui de Douglas. Généralement l'embrayage est monté sur la boîte de vitesse entre celle-ci et la roue arrière. La raison est la commodité. L'embrayage ainsi placé est en cas de chute beaucoup moins vulnérable. Le constructeur peut acheter la boîte complète. Cet embrayage tourne moins vite et son effort est moindre. Et enfin, grâce aux disques multiples et au tissu d'amiante dont ils sont garnis, ils sont capables de transmettre de grandes puissances en dépit de leur volume réduit. Certains moteurs de moto développent pourtant plus de cinquante CV au litre.

Il est inouï de voir les services que rend un embrayage moderne avant de réclamer une révision. Les réglages d'embrayage sont extrêmement rares et le remplacement de la garniture surtout si elle est en tissu d'amiante, est à peu près ignorée. Bref, si nos embrayages actuels rappellent par leurs systèmes leurs confrères d'il y a vingt ans, ils n'ont conservé de leurs ancêtres que leurs qualités.

La Taxe sur les Vélocipèdes (B. A. M.)

Le Micromoteur nous écrit

Messieurs,

Suite à votre lettre du 4 courant, CL/GV, et à la nôtre N° 76.687 du 6.

Nous vous remettons inclus duplicata de la lettre adressée, par M. le Directeur général des Contributions indirectes, au Touring-Club de France, concernant la taxation des bicyclettes à moteur.

Vous admirerez comme nous que cette Administration reconnait que la réglementation des motocyclettes n'existe plus, mais qu'elle trouve moyen de faire état de cette réglementation abrogée pour taxer les bicyclettes à moteur, qui, dans l'esprit de la loi, ont été complètement supprimées de la réglementation des motocyclettes et des automobiles.

Le Touring Club de France suit cette affaire, mais nous pensons qu'il y aurait intérêt à ce que les journaux spécialisés signalent à l'attention de tous les cyclistes cette interprétation bien spéciale d'un texte de loi de la Direction des Contributions Indirectes.

Veillez agréer, messieurs, nos sincères salutations.

Etablissements LABINAL.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me demander de vous indiquer les textes sur lesquels se base mon Administration pour obliger les possesseurs de bicyclettes à moteur auxiliaire non soumises au régime des automobiles à munir ces appareils d'une plaque de contrôle à 24 francs.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'avant la loi du 13 juillet 1925, tous les motocycles, y compris les bicyclettes à moteur auxiliaire, étaient passibles du droit de 20 francs par place (24 francs avec les décimes) par application de l'article 41 de la loi du 31 décembre 1921 qui vise « les vélocipèdes et appareils analogues munis d'une machine motrice ».

La loi du 13 juillet 1925 place les motocyclettes sous le régime des automobiles, en les assujettissant à une taxe de 20 francs par CV, à l'exception des bicyclettes à moteur auxiliaire répondant à certaines caractéristiques.

Il en résulte que ces dernières restent soumises au régime antérieur.

Veillez agréer...



Nous commençons sous ce titre une série d'articles seront même pour l'amateur expérimenté un guide qui précieux que l'on pourra toujours consulter avec fruit. A LA CONQUÊTE DE LA VITESSE contiendra, expliqué en langage simple tout ce qui concerne le réglage et la mise au point de la machine sport.

RARES sont les motocyclistes dont la griserie de la vitesse ne s'est pas emparée. On commence par un vélomoteur et on finit par une 1.000 cc. C'est la perpétuelle histoire. Que de fois après une bûche particulièrement soignée, nous avons formé de sages desseins et pris de bonnes résolutions. Nous commandions une machine de tourisme en déclarant au constructeur que nous n'avions pas le désir d'aller vite, mais bientôt nous lui demandions s'il n'avait pas un modèle plus rapide. Le résultat final c'était une machine de course, et nous l'aurions voulu plus rapide encore. On s'habitue à la vitesse et sur une grande route droite et large le 100 à l'heure lui-même ne donne pas l'impression d'une vitesse vertigineuse. Dans de telles conditions sur une route bien découverte bien libre, au sol uni, la vitesse avec une machine bien équilibrée et stable, avec des pneus en bon état, n'est pas dangereuse, mais elle le devient sur une route masquée de haies, sinueuse, coupée de croisements. Il est des cas où le 20 à l'heure est beaucoup plus dangereux que le 100. Le bon conducteur est celui qui sait proportionner sa vitesse à la condition de la route et aux circonstances, ce n'est pas celui qui s'en va régulièrement à 50 à l'heure par tous les chemins. Ne faites donc de la vitesse que lorsqu'il n'y a pas de danger. Ne courez pas de risques n'en faites pas courir aux autres.

Mais il est incontestable que, tout en étant prudent, on éprouve un rare plaisir à posséder une machine rapide, nerveuse, un vrai pur sang qui répond au moindre mouvement de la manette des gaz. On rencontre des côtes où l'on peut donner tous les gaz. Il se peut que la moyenne de route ne soit guère plus élevée, mais qu'importe, l'utilitarisme n'est pas tout et c'est une volupté que de sentir qu'on a là, à sa disposition immédiate, la puissance et la vitesse.

Une machine vite permet aussi de

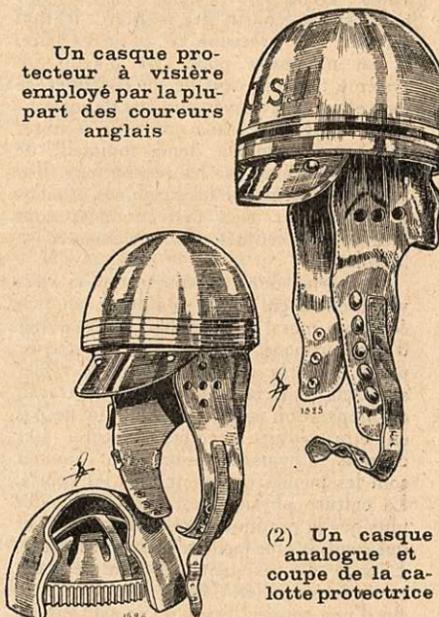
participer aux épreuves sportives. Les clubs de France sont très actifs, et quelle que soit la contrée qu'habite l'amateur, il aura des épreuves locales intéressantes qu'il faut disputer, et où il apprendra vraiment à tirer de sa machine le meilleur parti.

La conquête de la vitesse intéresse même le touriste. Le touriste le plus sage aime un moteur qui rende bien, et c'est à la recherche de la vitesse qu'on doit la recherche du rendement. Et la mise au point d'un moteur de tourisme peut bien souvent s'inspirer de celle du moteur de course.

La vitesse exerce donc un prestige universel ; nous croyons donc intéresser nos lecteurs en leur donnant quelques indications sur la mise au point des moteurs et quelques conseils sur leur conduite en course. Ils pourront se rendre compte du travail minutieux que représente une telle mise au point et apprécier le formidable effort que doivent fournir une marque et ses coureurs pour prendre part à une épreuve.

L'HOMME

Il est certain que la conduite d'une machine vite et nerveuse nécessite des qualités physiques. Les virages d'un cir-



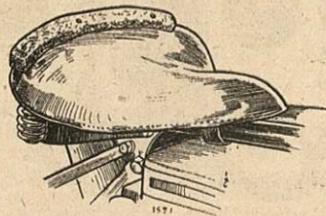
Un casque protecteur à visière employé par la plupart des coureurs anglais

(2) Un casque analogue et coupe de la calotte protectrice

(3) A gauche : le bonnet de cuir souple d'allure sport, mais absolument inefficace.

A droite, l'intérieur d'un casque protecteur montrant la coiffe en peau de mouton à 6 branches ajustables et le croisillon de toile.

cuit imposent au coureur un effort d'attention considérable car la moindre erreur d'appréciation soit de la distance, soit



(4) Pour tenir en selle : un moyen de l'as anglais Alexander, une bande de feutre fixée à l'arrière de la selle.

de la vitesse peut lui être fatale. En temps habituel, à l'entraînement, on peut aller à une vitesse assez réduite pour parer à ces erreurs. En course, surtout aujourd'hui, il faut virer à la plus grande vitesse possible, virer limite si on peut dire. Quand on voit des concurrents séparés par des intervalles d'une ou deux minutes seulement après des parcours de 400 kilomètres, on se rend compte de ce que représente une fraction de seconde perdue à chaque virage. Il ne suffit pas de ne pas avoir peur et de courir des risques, il faut calculer avec précision ce qu'on va faire. Il est nécessaire pour cela d'avoir un système nerveux capable de résister à ce long effort sans arriver à un état de surexcitation dangereux, sans non plus sombrer dans une sorte de demi-sommeil, de torpeur qui émousse les perceptions. Il y a là un élément que les machines psychométriques les plus perfectionnées sont incapables d'estimer, et cet élément c'est la volonté.

Ne partez donc en course que si vous vous sentez en bonne condition, en bon équilibre moral et physique. Il faut éviter d'être surmené et par exemple d'avoir passé toute la nuit précédente à régler sa machine. Il faut commencer le travail de préparation assez à temps pour ne pas en être réduit à cette nécessité. Les conseils d'hygiène qu'on peut donner sont les mêmes que pour tous les sports. La culture physique est à recommander plus que la pratique d'un sport particulier qui conduit plus facilement au surmenage. L'usage des excitants, comme le café, est à déconseiller. C'est seulement à la fin d'une course, lorsqu'on se sent épuisé de fatigue qu'on pourra prendre du café ou de champagne. Le gros danger en course c'est un état de demi-sommeil dans lequel on perd la notion exacte des choses. La monotonie d'un circuit est singulièrement dangereuse sous ce rapport. Non seulement on risque de s'apercevoir trop tard d'un obstacle, mais encore de ne pas entendre des signes de détresse du moteur, d'oublier de graisser et de gripper.

Soyez donc en parfaite condition. Ne vous agitez, ne vous excitez pas. Et pour cela soyez prêt à l'avance. Une préparation minutieuse est aujourd'hui indispensable au succès. Partir sur un parcours qu'on ne connaît pas avec une machine dont on n'est pas sûr, c'est aller au devant

d'un échec. Si vous savez que votre moteur a un point faible, vous serez plein d'anxiété vous vous crisperez et peut-être votre attention sera-t-elle suffisamment distraite de la conduite de la machine pour être cause d'un accident. Partez donc à tête reposée, avec confiance. Restez en communication avec les amis que vous avez au ravitaillement au moyen d'un certain nombre de signaux. Invitez-les aussi à ne se livrer à aucune manifestation exubérante, à signaler avec des disques ou des panneaux ce qu'ils ont à vous faire savoir, sans pousser des cris que le bruit de votre moteur et le hurlement du vent vous empêcheront d'entendre et de comprendre. Un moral confiant, une préparation soignée, une bonne condition physique, une organisation méthodique sont indispensables au coureur.



(5) Une position effacée n'est bonne que pour une épreuve de petite distance : kilomètre lancé ou course de côte.

LA VUE.

Dire qu'une bonne vue est indispensable au coureur paraît être l'évidence même, mais il ne faut pas exagérer. Il y a des champions célèbres qui sont myopes, presbytes et même astigmatas (ce qui est beaucoup plus grave). Il y en eût même qui furent borgnes, et en particulier le pauvre Théry.

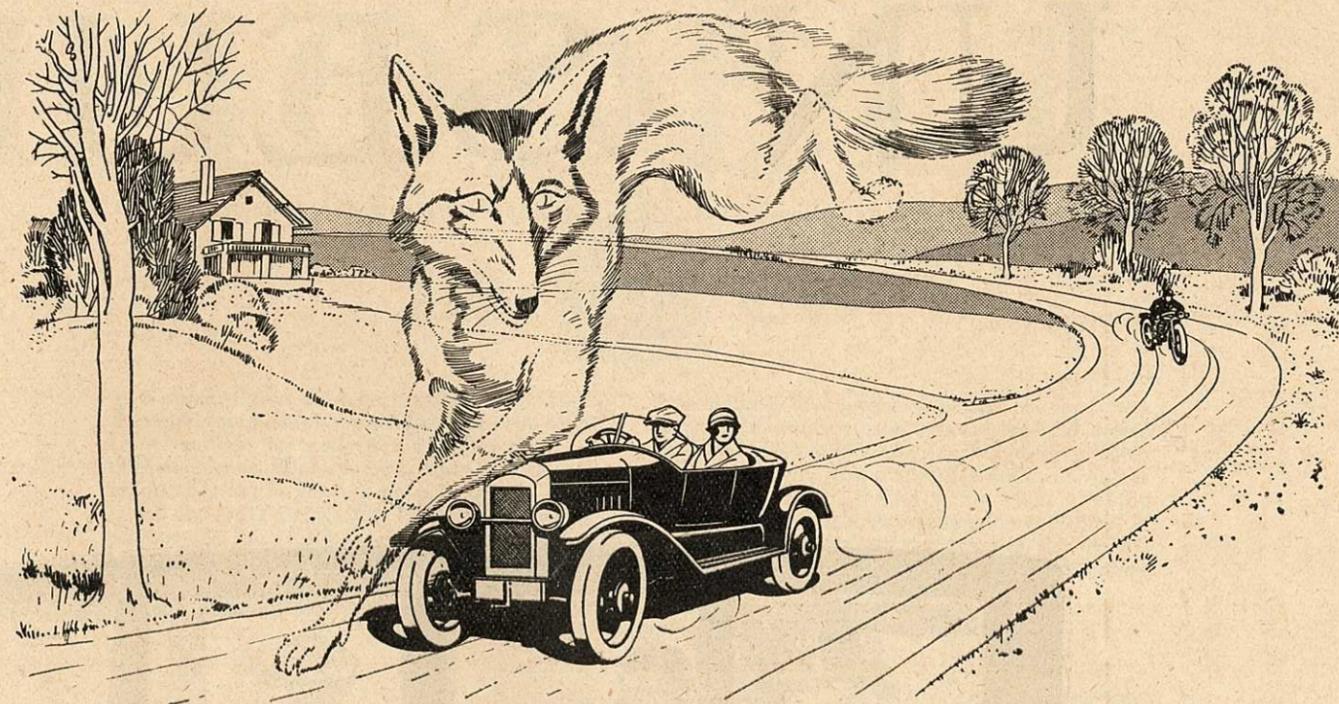
La myopie, si elle n'est pas exagérée, est parfaitement corrigée par des verres et les nouveaux ménisques à foyer constant permettent au myope d'avoir une vision aussi précise et étendue que la vision normale. La seule précaution c'est d'avoir des lunettes et non des pince-nez. Pour le tourisme, la course sur petite distance, on trouvera, si le vent n'est pas violent que des lunettes ordinaires suffisent. Mais pour une course sur un circuit poussiéreux, goudronné ou chloruré; des lunettes protectrices sont indispensables. Le verre Triplex ou même le celluloid évitent au coureur d'être aveuglé dans

une chute. Malheureusement, si on est myope, il faut les porter par dessus les autres lunettes et cela est loin d'être pratique. On fera mieux de se faire monter des lunettes de protection avec des verres correcteurs, mais on court le risque de recevoir un éclat de verre dans l'œil. Si on arrivait à faire des verres correcteurs incassables, on éviterait ce danger.

Par la pluie les lunettes sont très inconfortables. Les produits anti-buée, la vaseline, le savon et les mille et un truc qu'on emploie pour empêcher les gouttelettes d'eau de se former n'ont qu'une efficacité de courte durée. Il y a des lunettes métalliques dont les oculaires formés par des coquilles en fer blanc sont percés de fentes. Malheureusement si une gouttelette se forme sur l'une de ces fentes, la vision se trouve gênée.

Que faut-il entendre par bonne vision ? Un œil qui, soit naturellement, soit corrigé par des verres, donne une vision nette des objets, doit de plus posséder l'acuité nécessaire pour distinguer des détails assez mal éclairés. Certaines personnes ont une bonne vision par temps éclairé, mais voient mal par temps gris. Mais ce qui est plus important encore, c'est : 1° une perception rapide, par l'esprit, de l'image formée sur la rétine ; 2° un réflexe immédiat. Il faut, non seulement voir, mais agir. Il faut une corrélation instantanée entre la perception visuelle et l'action de notre corps. Cela nécessite non seulement des qualités innées, mais encore un entraînement. Il faut que les gestes soient parfaitement automatiques, que les réactions soient instantanées. Et c'est dès le début qu'il faut y arriver. Le débutant qui regarde ses manettes et ses leviers ne sera jamais un bon conducteur.

La bonne vision est celle qui permet d'évaluer les distances avec le plus de précision, et de les évaluer non pas en mètres, ce qui n'est qu'une notation arbitraire, mais de les évaluer par rapport à la qualité de freinage de sa machine. Et cette distance c'est par une intuition et non pas un calcul conscient qu'il doit l'estimer. Il faut que toutes les opérations qui, dans l'esprit du débutant, se font par une application de la volonté soient chez lui automatiques. Un homme timoré et nerveux ne devra jamais aller vite. Et la vitesse est trompeuse. On peut parfaitement sur une large route plate, droite, traversant un pays dénudé n'avoir aucune impression de vitesse. Il en résulte un certain engourdissement des facultés et si un obstacle se présente, on agit trop lentement et c'est l'accident. La plupart des accidents n'ont pas d'autre cause. Et non seulement il faut agir, mais faire l'action qu'il faut. Le cas n'est pas rare de chauffeurs qui appuient sur la pédale d'accélération au lieu de celle de débrayage, de motocyclistes qui ouvrent les gaz au lieu de les fermer, etc. Agir immédiatement mais sans précipitation et sans nervosité, avoir une perception parfaitement nette de la route, et, automatiquement, agir selon cette perception c'est le but qu'on doit se proposer, et que seul un entraînement méthodique permet d'atteindre.



La Marche souple et silencieuse de votre Moteur

Comment l'huile est contaminée par la poussière, l'essence, le carbone et l'eau. — Le Remède.

Que se passe-t-il dans le moteur de votre voiture, lorsqu'il fonctionne? Vous ne pouvez que l'imaginer. Mais, si votre moteur était en verre, vous pourriez voir ses organes en mouvement. Vous vous rendriez compte, alors, combien impérieuse est la nécessité de vidanger périodiquement l'huile usagée et de refaire le plein avec Gargoyle Mobiloil fraîche.

Car, même avec la protection que Gargoyle Mobiloil assure, sa contamination inévitable exerce une influence nuisible sur les surfaces frottantes.

Au travers des parois transparentes de votre moteur, vous verriez, dans le carburateur, l'irruption continue de poussières aspirées avec l'air; — vous verriez les fuites d'essence liquide ou incomplètement vaporisée, autour des

segments des pistons, chaque fois que le carburateur est noyé ou que la température extérieure est basse. Vous verriez de même de la vapeur d'eau produite dans les chambres de combustion passer à travers les segments dans le carter où elle se condense. Vous verriez également les particules de carbone se former et s'incorporer à l'huile en circulation.

Les huiles "Gargoyle Mobiloil" n'ont pas de rivale pour conserver leur riche pouvoir lubrifiant, malgré les contaminations inhérentes à tout moteur en mouvement. Néanmoins, si vous voulez obtenir le meilleur rendement de votre moteur, traitez-le bien.

Il vous suffit de faire la vidange tous les 1.500 km., en été. En hiver, le renouvellement de l'huile est indispensable tous les 750 km.

GARGOYLE
MARQUE DÉPOSÉE
Mobiloil
Consultez notre Tableau de Graissage.

Les Gargoyle Mobiloil sont en vente dans tous les Garages.

Vacuum Oil Company S.A.F.

34, Rue du Louvre. — PARIS

AGENCES & SUCCURSALES : Alger, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Rouen, Toulouse, Tunis, Bâle, Bruxelles, Luxembourg (G.-D.), Rotterdam.

Utilisez ce coupon

VACUUM OIL COMPANY S. A. F.

34, Rue du Louvre. — PARIS

Pour envoi gratuit et franco de la brochure "Guide de Graissage".

Nom :

Adresse :

A retourner sous enveloppe fermée. 104-AA

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

UN SEUL MODÈLE

USINES ET BUREAUX : 168 B^e ORNANO - ST DENIS.

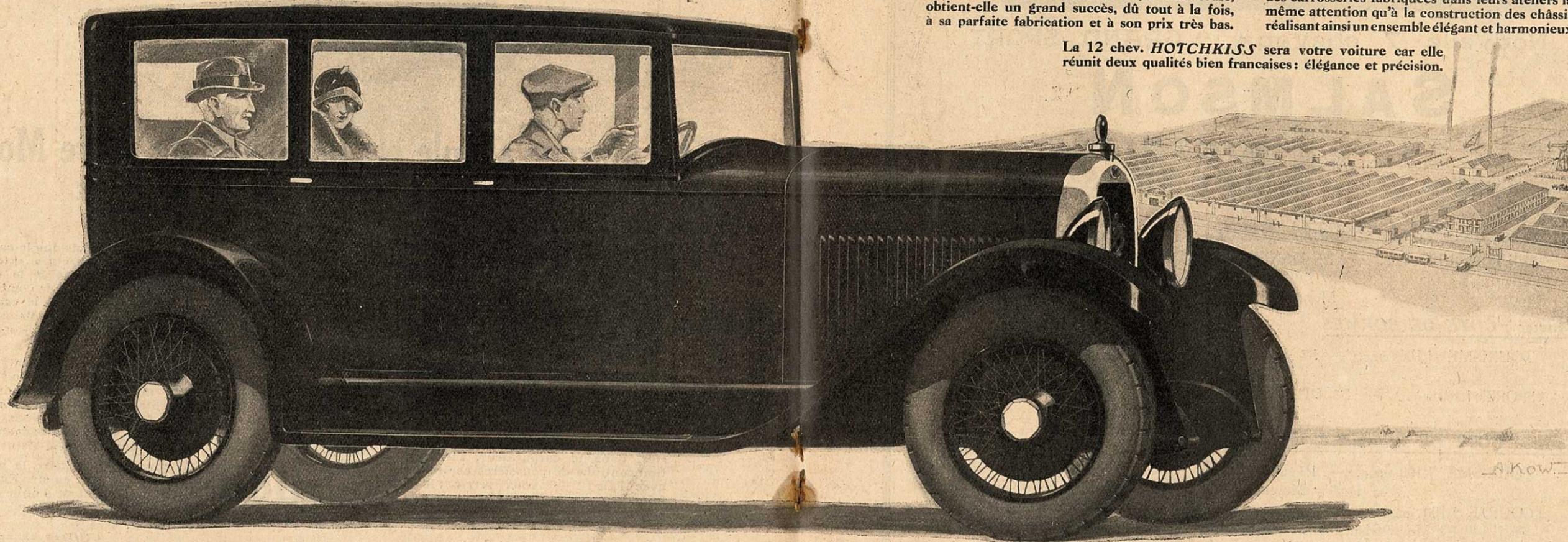
EXPOSITION ET VENTE : 154 CHAMPS-ÉLYSÉES

LA **12** CH

La construction d'un seul modèle se poursuit activement dans les nouvelles Usines de Saint-Denis suivant les procédés de fabrication les plus modernes. Seule, la construction d'un type unique permet la vente à un prix réduit. Aussi, la 12 ch. *HOTCHKISS* 1926, à culbuteurs, obtient-elle un grand succès, dû tout à la fois, à sa parfaite fabrication et à son prix très bas.

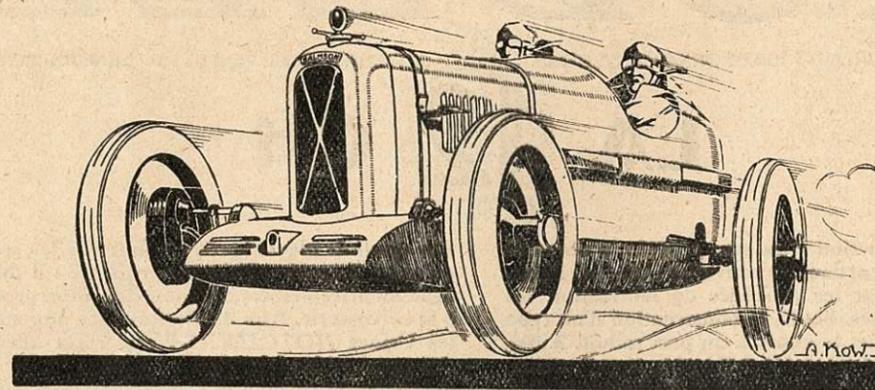
Les qualités mécaniques ne sont pas les seules qu'exige l'automobiliste expérimenté : il désire également les qualités de ligne et de confort propres à la carrosserie. Afin d'allier les unes aux autres les Usines *HOTCHKISS* apportent à l'étude des carrosseries fabriquées dans leurs ateliers la même attention qu'à la construction des châssis réalisant ainsi un ensemble élégant et harmonieux.

La 12 chev. *HOTCHKISS* sera votre voiture car elle réunit deux qualités bien françaises : élégance et précision.



HOTCHKISS

LA 7 CH. LA PLUS VITE DU MONDE
En 10 Jours



la Nouvelle 7 chevaux " GRAND SPORT "

SALMSON

s'adjuge encore **5 VICTOIRES**
RECORDS

24 Janvier : COTE DE MERLUZZA (Italie)

COURSE 1.100 cmc. — 1^{er} DANESI RENATO, sur **SALMSON**
2^e PROTI ERIK, sur **SALMSON**
Moyenne : 90 km. à l'heure. **Record battu**

31 Janvier : COTE DE BORMES

TOURISME 1.100 cmc. — 1^{er} JOURDAN, sur **SALMSON**
en 2' 5" 3/5. **Record battu**
SPORT 1.100 cmc. — 1^{er} DUFOUR, sur **SALMSON**
en 2' 1" 2/5. **Record battu**

2 Février : COTE DE BELAIR (2 km.)

TOURISME 1.100 cmc. — 1^{er} DAVID, sur **SALMSON**
en 1' 39". Moyenne 72 km. 720. **Record établi**
COURSE 1.100 cmc. — 1^{er} LAVAL, sur **SALMSON**
en 1' 14" 4/5. Moy. 96 km. 255 **Record établi**. Meilleur temps de la journée

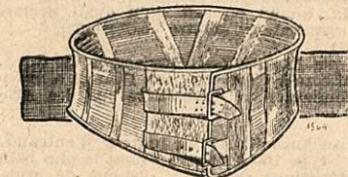
Succès probants remportés avec des Voitures
de série pilotées par leur propriétaire

VOILA LA MEILLEURE DÉMONSTRATION

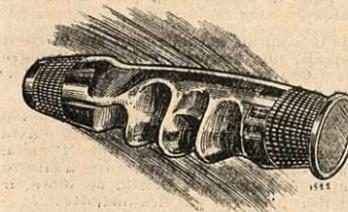
SOCIÉTÉ DES MOTEURS SALMSON-BILLANCOURT

LA FATIGUE PHYSIQUE

La course qui, pendant plusieurs heures, nécessite un formidable effort d'attention, n'est pas sans imposer en même temps au conducteur une lourde fatigue physique. Cette fatigue on peut y remédier en partie par une bonne position. Cette position varie d'ailleurs selon les individus et selon les cas. Le coureur qui va disputer sur piste une épreuve assez courte va se coucher sur son réservoir et faire bloc avec sa machine. Mais cette position serait détestable pour une course sur route, car elle est très fatigante à la longue et, inconvénient plus grave encore, elle réduit la visibilité. La position pour une telle course sera moins inclinée. Les coureurs anglais d'une manière générale se penchent davantage. La position de nos coureurs français est bien proche de celle qu'on doit prendre normalement. Et pourtant il ne semble pas qu'elle réduise sensiblement la vitesse. Au dernier Grand Prix, Richard par exemple était sensiblement plus vite en ligne droite que Longman (c'était dans les virages qu'il perdait du terrain). Soyez persuadé, en tous cas, que pour des vitesses de 120 à l'heure il n'y a pas intérêt à adopter une position par trop couchée. Ayez une position analogue à celle que vous prendriez pour écrire sur une table. N'ayez pas des repose-pieds trop en arrière. Les repose-pieds ne doivent pas être plus



(6) Il est tout à fait recommandable de porter une ceinture abdominale en tissu élastique.



(7) Une poignée bien en main : elle a été faite après le montage par la pression des doigts sur une matière durcie ensuite.

en arrière que la selle. Il faut en effet que les jambes supportent une partie du poids du corps. Les nouvelles selles à siège élastique sont les seules à recommander. Fixées directement sur le cadre elles évitent une désagréable impression de roulis et en même temps amortissent les vibrations. Une paire de Knee grips, déjà bien nécessaire sur une machine de tourisme, est ici indispensable. Il faut

que les jambes du motocycliste fassent véritablement partie de la machine pour laisser à la partie supérieure du corps toute la mobilité possible. Avec ces trois points d'appui, repose-pieds, knee grips et selle ce résultat se trouve atteint.

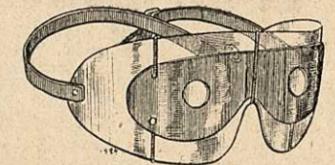
Le choix du guidon n'est pas moins important. Il y a une mode des guidons comme il y en a une pour les vêtements. Et ici, comme ailleurs, la mode n'est pas toujours raisonnable. Le guidon ne doit pas être trop large, et sa forme sera telle qu'on ne soit pas obligé de plier les poignets pour le saisir. Fort heureusement la mode actuelle qui a repris des formes de guidons d'autrefois, est très raisonnable, et permet de tenir le guidon sans fatigue. Le tube du guidon est en général de trop petit diamètre et, en obligeant à recroque-



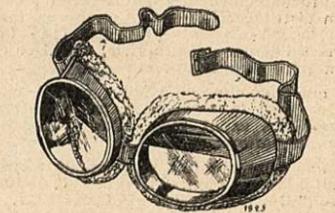
(8) Ces sortes de leggings pantalons se fixant et s'enlevant rapidement à l'aide d'agrafes sont tout indiqués pour les réglages et mises au point.

viller les doigts, il cause facilement des crampes. D'épaisses poignées de caoutchouc y remédient d'une manière beaucoup plus propre que la ficelle ou le chatterton. Contrairement à ce qu'on serait tenté de croire, ce sont les muscles inactifs qui fatiguent le plus. En descendant de machine on a les genoux un peu ankylosés, mais on a (surtout le lendemain) des courbatures au ventre et au bras. On se trouvera bien de porter une ceinture souple et large qui maintiendra le ventre et les reins, quelque chose d'analogue aux ceintures gilets. On serrera, mais sans excès (pour permettre la libre circulation du sang) la partie supérieure du bras en enroulant une bande de crêpe Velpeau ou autre. Nous conseillons également d'envelopper de telles bandes, juste assez serrées pour ne pas bouger, les coudes et les genoux. En cas de chute elles protègent ces articulations d'une manière plus efficace qu'on ne croirait. On peut aussi employer deux petites bandes pour le poignet.

Quant aux vêtements, couvrez-vous. Chaussettes de laine, caleçon épais, chemise de flanelle, gilet de laine, pull-over ou



(9) Une solution très simple de lunette en mica, une deuxième plaque de mica teinte, peut se superposer dans un but anti-éblouissant.



(10) Le modèle le plus employé : lunettes à coques, garniture douce, serrage à élastique, partie supérieure des verres teintée.

sweater. Culottes et gilet de cuir à manches compléteront l'habillement. La nuque est très exposée aux courants d'air et vous pourrez porter un foulard soigneusement noué. Proscrivez de manière absolue les écharpes qui peuvent, par suite du vent, se dérouler et venir se prendre dans la chaîne; arrachées ainsi, il est arrivé qu'elles enlèvent la peau du cou du malheureux motocycliste, quand elles ne sont pas causes d'un accident plus grave.

Employez de fortes chaussures montantes comme les bottes aviateur, mais ne les serrez pas trop. Pour la coiffure un casque protecteur à visière n'est peut-être pas agréable à porter, mais il peut vous sauver la vie. Le bonnet aviation a tous les inconvénients du casque protecteur, sans aucun de ses avantages.

H. P. BORESTROKE
(A suivre.)

Renouvellement d'assurances

Certains de nos abonnés-assurés, au renouvellement de leurs diverses assurances, au commencement de l'année qui se sont adressés directement aux Compagnies assureuses ont été assez surpris de ne pas voir leur renouvellement régularisé. Nous attirons, en effet, l'attention de nos assurés sur le renouvellement de leurs assurances : Il est absolument indispensable que ces correspondances nous soient adressées directement à nos bureaux : Services des Assurances, 5, rue Saint-Augustin.

Nous déclinons, dès à présent, et comme toujours, toute responsabilité pour les transmissions qui ne passeraient pas par nos bureaux.

Il est assez compréhensible, en effet, que les Répertoires des Assurés soient dans nos bureaux et non pas chez les Compagnies d'Assurances. D'autre part, les Compagnies exigent qu'il en soit ainsi pour pouvoir appliquer le tarif et on réduit le tarif de 10% si on est engagé à nous appliquer. A bon entendeur, salut.

Mon petit doigt m'a dit...

... Que la certitude, agréable à tous les sportifs, de l'organisation du Bol d'or 1926, succède heureusement à la crainte de l'abandon de cette belle épreuve.

... qu'une motocyclette anglaise Mac Evoy 500 cmc (moteur British-Anzani) viendrait faire prochainement des tentatives de records sur la piste de Monthéry. Comme les fabricants la garantissent 90 milles (145 kilomètres à l'heure) dans la série, qu'est-ce que ça va faire en machine spéciale.

... que Divo effectuée à Monaco (belle piste, n'est-ce pas) la mise au point d'un racer hydraulique, canot muni d'un super-Sunbeam d'aviation...

... que deux notables fonctionnaires russes étaient à Paris ces jours-ci, en voyage d'études automobiles, motocyclistes et cyclistes. Et qu'ils ont éprouvés les dernières bouteilles des caves de l'Excelsior...

... et qu'aussitôt après ce dernier travail, effectué en collaboration avec certains Français, ils s'en furent au Vél d'Hiver où Desmarests les reçut...

... et que le grand Bob se souviendra longtemps des discours de l'un des cicerones...

... qu'à propos d'alcool, il se peut fortement que, suivant en cela l'exemple des Anglais, la Fédération ou les Clubs prohibent l'emploi dans les Grands Prix de tout carburant autre que l'essence et le benzol.

... qu'un amateur, propriétaire d'une voiture Jean Gras, de course, a l'intention de réaliser une Ecole de Conduite de Course à l'intention des aspirants au titre de champion...

... qu'après le départ des concurrents de Paris-Nice à Montgeron, l'attention des badauds fut accaparée par un remarquable véhicule, de course lui aussi, 1.100 cm3 remarquablement carrossé, nanti d'un compteur « allant » jusqu'à 200 (quand J. eger en fournit avec des cadrans marquant 120, ou même à la rigueur 140), pointée en direction (en direction seulement) de Nice, et dont le départ ratatouilleux (La voiture est-elle sous pression ? préparez l'allumage !), fit se pâmer d'aise les spectateurs pleins d'émotion...

... que la moto de Vulliamy fut débâchée juste la veille du pesage, avant-veille du départ...

... que le bagage de ce joyeux Julien comprenait en tout et pour tout une paire de godillots alignés sur le porte-bagages...

... que Monsieur Lamblin s'est démis de ses fonctions officielles de l'administration de Monthéry...

... que les notables russes dont il est question plus haut s'étant rendus sur la piste de l'Autodrome, furent enthousiasmés de sa réalisation. Et qu'il se pourrait fortement que Moscou voie prochainement l'inauguration des travaux d'un Monthéry soviétique...

... que Brough (Georges) va ajouter à sa fabrication des plus luxueuses motos du monde (27.000 francs nues) celle d'accessoires du même métal : fourches, supports latéraux, etc...

... Que Temple, hardi motocycliste est un non moins bon pistard en auto. Sur une Bugatti 25 il fut pris à plus de 160 à l'heure par un jour de pluie où la piste était plus que dérapante...

... que Benjamin remettrait ça en courses, pour l'année 1926, avec un nouveau moulin qui gaze paraît-il...

... qu'un cyclecar anglais, le Pixie Three va

faire son apparition : moteur Villiers 350 cm3, boîte 3 vitesses, chaînes. Prix cinquante livres...

... que pour satisfaire tous les annonceurs de *Moto-Revue*, il faudrait dès maintenant prévoir deux couvertures à chaque numéro en 1926...

... qu'il a été aperçu sur route une Harlette propulsée vigoureusement par un 175 cmc Zürcher à culbuteurs...

... que Naasem et Bernardem ont fini sans pénalisation les Six-Jours d'hiver (d'après le Motorcycl Club tchéco-slovaque).

... que, la quinzaine passée, le Salmson des Records (1:2 à l'heure sur un kilomètre) a tourné sur le ciment de Monthéry à une vitesse avoisinant le 190 km h...

... que l'armée japonaise vient d'acquiescer cinquante motos Harley-Davidson.

... que le service d'ordre à la Turbie avait pour consigne de laisser passer tous les véhicules qui voulaient emprunter la route de la course, celle-ci n'ayant point été l'objet d'une demande d'autorisation...

... que si Oilter avait ouvert le robinet d'essence de son A. J. S., il eût peut-être pu se classer brillamment à la Turbie...

... que si Franconi avait terminé la même course sur ses deux cylindres il eût peut-être battu le record des 1000 cmc...

... qu'il tâchera de se rattraper à la Journée des Records avec sa 500 cmc et surtout sa 1.000 cmc à quatre cylindres Motosacoche. Deux cent dix, deux cent vingt à l'heure ?

... que la course de côte de l'Estérel n'a pu comporter la participation des motos par suite des dissentiments de personnes dont l'effet a été de compliquer et même d'essayer les tentatives d'entente entre le club de la région...

... qu'à cette épreuve le lieu de l'arrivée était inexactement connu des organisateurs, qui ont placé le chronométrateur en un point très approximatif...

... qu'un Club anglais : le London-Motor Sports, au capital de 400 livres sterling s'est fondé pour « l'organisation, la finance, la participation aux sports motocycliste : football, motos, courses, etc... »

... que l'Harley huit soupapes de course aurait été vendue...

... que George Brough, créateur de la Brough Superior 1000 cms (170 livres) édite un nouveau modèle spécialement bon marché, à l'intention des pays à change déprécié. Prix : 80 livres soit plus de 13.000 francs. Une vraie machine de pauvre, n'est-ce pas, celle que nous attendions tous...

... avis aux intéressés, que la durite a vécu car un nouveau modèle de tubulure va voir le jour, pratique et pas cher surtout, inattaquable par le benzol, l'alcool, etc, dont le créateur est un carrossier de Montreuil.

... que M. K. se lamente du lapsus calamiteux qui lui fut écrit au sujet de Paris-Nice, le nom du dessinateur Alain Saint-Ogan quand il pensait au Fred Saint-Onge, évangéliste de la bicyclette en Amérique...

... qu'une affaire de voituresses dont les productions n'ont d'ailleurs jamais embouteillé, les rues a jeté ses derniers éclats au Salon de Bruxelles, car à la suite de malversations du directeur de la construc-

tion, un procès est en cours qui a tout dissocié...

... que deux Vélocette à arbre à cames en tête ont fait leur apparition dans des épreuves d'amateurs parisiennes, et qu'elles apparaissent comme de belles machines de tourisme sportif, souples, mais point rapides en excès...

... qu'au cours d'une sortie de Club, un pilote de voituresses déjà réputé comme rétamateur a embouti un motocycliste, que l'un et l'autre avaient le grave tort d'ignorer les assurances et que la mauvaise foi du premier, navre ceux qui ont assisté à la collision.

... que les deux très importantes marques motocyclistes du pays des bons vins nous préparent encore du nouveau. Qui donc posait comme évidence actuelle la disparition des 500 cmc ???

... que l'ironie est une formule souvent ingrate. Merci tout de même au membre anonyme du Motorcycle Club du Nord qui rectifie finement mes erreurs (?) géographiques...

... que Minot, coureur averti, sympathique et débrouillard mécanicien de Triumph vole de ses propres ailes et est installé rue Guillaume-Tell...

... que Rudge sort une modification « Sport » de sa 500 cmc, Pas de porte-bagages, guidon bas, toujours les freins interconnectés. Et une vitesse de plus de 125 à l'heure (?!)

... que Monsieur Kellecom, le plus réputé, la plus ancien des ingénieurs belges de motocyclettes quitte Herstal pour l'Amérique, et F. N. pour le servo-frein Dewandre...

... qu'un constructeur de légers quatre-roues s'est vanté d'avoir fait participer ses véhicules à des épreuves sans posséder de licence de constructeur. Et ce, devant les dirigeants de la Fédération. Comme c'est gentil... quand on sait qu'il avait déclaré aux organisateurs en être possesseur...

... que la succursale parisienne B. S. A. organise sa « Caravane vers l'Ouest ». Bientôt pendaison de crémaillère rue des Acacias...

... qu'Anzani sort un moteur d'entraînement « type 100 à l'heure » dont la plus belle caractéristique sera le « système de graissage surcomprimé ». Palettes ou turbo ?

... qu'Automoto sort un vélo à moteur, courroie directe, à volant alternateur. Safi. Déjà Motobecane, Monet et Goyon, maintenant, Automoto, à qui le tour désormais, pour la conquête des six millions de cyclistes ?

... qu'il y aurait actuellement sur la route, aux essais, une nouvelle voiturette Peugeot 7 CV, 1.000 cmc., qui serait peut-être bien offerte à la clientèle d'ici peu...

... qu'Harry-Lorraine (mais si, voyons, vous connaissez bien), non satisfait d'avoir volontairement monté sur une Douglas, traversé une glace de devanture, a effectué le trajet de Londres à Bristol en moto, les mains liées au corps par des menottes...



Essai d'une Terrot confort Modèle " Dame "

La machine confortable et propre que tant de motocyclistes réclament. Motocyclette de ville et de tourisme pour se transporter dans les meilleures conditions

DESCRIPTION

Machine spéciale comprenant un cadre de dame, brasé à tubes courbes et réservoir cylindrique (8 l.) contre la direction, moteur deux temps 250 cmc. incliné vers l'avant, ailettes horizontales carées course : 70 mm. alésage : 67 mm. Volant extérieur, carburateur Amac, magnéto France placée à l'arrière, entraînée par chaîne, graissage par mélange. Tôles de protection enfermant complètement le moteur.

Transmission par chaînes. Boîte de vitesses Terrot 3 vitesses, embrayage et Kick starter, commandées par court levier sur secteur à l'avant. Roues pneus ballon-Dunlop à tringles 700x100 sur jantes à bases croutes. Moyeux Terrot à freins internes. Fourche Terrot à parallélogramme, amortisseurs de chocs. Selle Terry. Sacoche de cadre. Porte-bagages, béquilles avant et arrière, repose-pieds « wagon » caoutchouc. Protège-jambes.

Poids environ 100 à 110 kilogs.

Prix impossible à déterminer. Le modèle catalogué d'homme fourche oscillante, pneus de 65. coûte 3.900 francs.

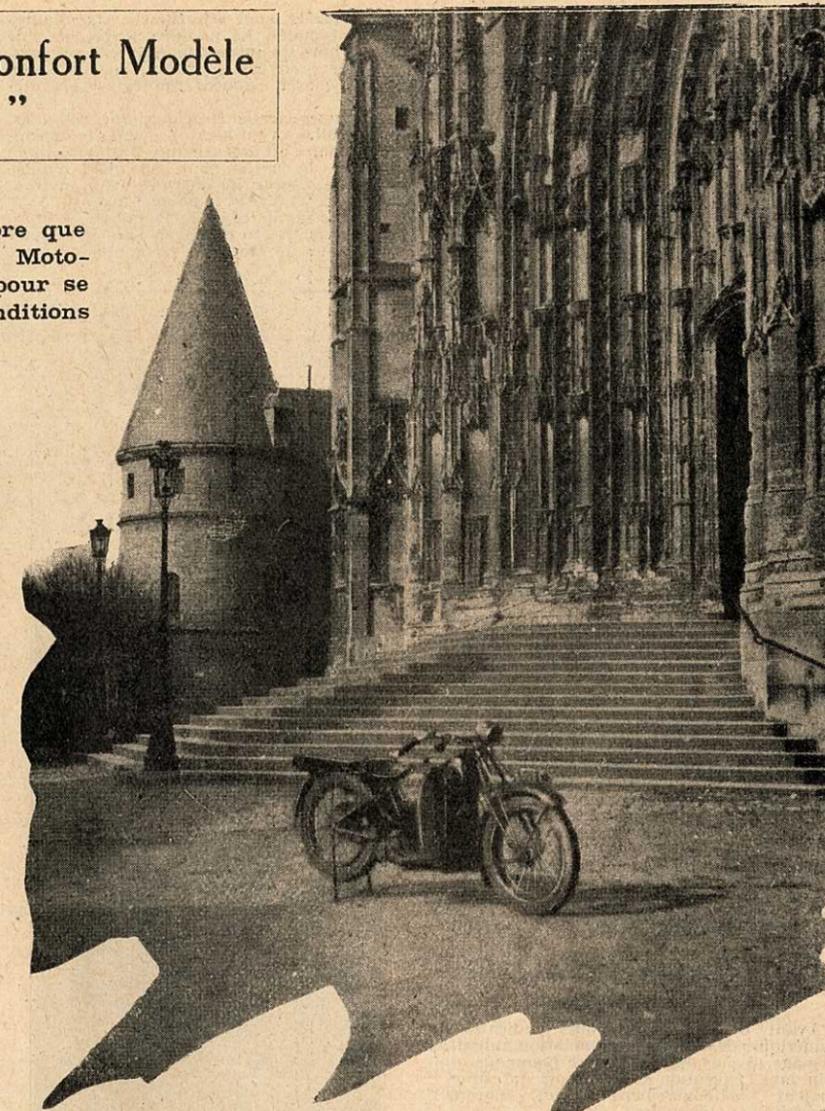
Comment un voyageur de commerce a conçu sa moto

Il est honteux, à l'heure actuelle de ne pas s'être fait une opinion sur le pneu confort appliqué à la moto. C'est pour combler cette lacune de mon instruction que, ces jours-ci je m'en fus demander à l'Agence Parisienne, Terrot le prêt d'une machine montée sur Dunlop de 700 x 100.

Je pensais essayer une de ces H. S. S. C. munies du J. A. P. à culbuteurs, dont la demande est si extraordinairement élevée, et cela me réjouissait, curieux que j'étais de comparer une telle moto aux productions anglaises analogues.

Mais j'eus mieux encore à étudier, une motocyclette bien plus originale, qui fut pour moi une révélation de plus. Il s'agit de la monture qu'un voyageur de commerce se fit construire spécialement à l'usine Terrot, conformément à ses exigences professionnelles de propreté et de confort.

Partant de ce principe que pour le travail, le confort prime nettement la vitesse, la machine a un simple deux temps de série de 250 centimètres cubes, mais des pneus Dunlop Ballon de 100 millimètres à basse pression, une selle Terry, des repose-pieds capitonnés, une fourche amortie. Comme elle sera, par toutes les adjonctions utiles, et la possibilité de porter un bagage supplémentaire, plutôt lourde, il lui faut 3 vitesses qui lui assureront un démarrage très doux. Des pneus aussi bons que possible, pour la ville au trafic accidenté, donc des moyeux à freins internes.



La Terrot 250 cmc est une machine de tourisme confortable. La voici devant le portail de la Cathédrale de Beauvais.

Enfin et surtout, la nécessité de défendre les jambes du conducteur contre les intempéries ou les projections du moteur : huile centrifugée par le volant, gouttes de pétrole provenant du carburateur, a conduit, afin d'obtenir l'enfermement complet du moteur, à la demande d'un cadre de dame, sur lequel cette protection est déjà réalisée.

Depuis toute éternité certains motocyclistes réclament à cor et à cris la machine qui, idéale. à leur point de vue sera confortable et propre. J'ai encore sous les yeux une lettre d'un M. de Montesquieu (descendant de l'écrivain ?) qui décrit que « ce moyen de transport n'est bon qu'aux imbéciles » pour son inconfort et sa saleté. Il y a mieux à faire que discuter, c'est agir. Le voyageur de commerce en question a agi, lui, et le résultat obtenu est remarquablement heureux. Je pourrais dire au M. O. de Montesquieu : Asseyez-vous (sur la Terrot Confort) et ça se passera...

Nature de l'essai

J'ai conservé cette machine durant cinq jours pleins, et l'ai utilisée aussi bien dans Paris qu'en campagne. L'impression générale

est qu'elle remplit à la perfection le rôle pour laquelle elle fut conçue. Et je ferai dès maintenant observer que son genre répond à l'évidence à un gros besoin car aucune des machines que j'ai jamais possédées (sauf l'anglaise Wooler crème à tuyaux de cuivre) n'a été l'objet d'autant de curiosité publique.

J'ai pu, durant cette semaine abandonner même sur la route, la tenue spéciale de motocycliste. Certes sur toute machine on peut, pour un court trajet, et par beau temps, conserver l'habillement de ville. Mais cette Terrot-Confort est bien la seule machine sur laquelle, par n'importe quel temps, on puisse vaquer à ses occupations en pantalon, chapeau et pardessus. Sur 300 kilomètres, pas une seule tache de boue ni d'huile au pantalon. Juste un peu de poussière aux genoux pour 200 kilomètres au soleil.

Voilà donc bien une machine de service utilitaire pour un placier, un homme âgé, de promenade pour une femme, un ecclésiastique.

Pour vérifier son confort, je suis allé à Beauvais et en suis revenu par le chemin des écoles. Etant curieux de monter la côte d'Argenteuil et me rappelant l'état défectueux de la rive droite de l'Oise, j'ai utilisé l'itinéraire suivant : Paris, Argenteuil, Patte-

d'Oie d'Herblay, Pontoise, l'Isle-Adam, Persan, Beauvais par la Nationale 1.

Au retour Beauvais, Méru, Persan-Beaumont, Pierrefitte et Saint-Denis, pour fêter la côte de Bois-de-Molle.

Impressions sur le pneu ballon

Cette route de retour est bonne, mais l'aller comprend au moins un tiers de médiocres passages et un tiers de routes défoncées. C'est le vrai champ d'expériences qui convenait à la machine.

Elle s'en est tirée de façon remarquable, grâce surtout à ses Dunlop-Confort.

Il y a quatre ans j'avais cru trouver le summum de confort en montant sur une machine des pneus de 700x80. Depuis, je m'étais cramponné à cette dimension que je considérais toujours comme suffisante.

Mea culpa. Je confesse publiquement mes torts... Il y a autant de différence entre le ballon de 100 et le haute pression de 80 qu'entre celui-ci et le maigre 55 d'il y a cinq ans.

C'est sur un vrai matelas d'air que l'on roule, alors que le pneumatique à haute pression est un absorbeur de chocs mais qui laisse encore sentir le mauvais état des routes.

Le pneu Ballon permet de modifier complètement la conception d'une machine : sauf dans le cas que nous devons considérer comme minoritaire, de machines à maximum élevé destinées à satisfaire l'amateur de sensations, ce qui est à rechercher c'est l'élévation de la vitesse moyenne.

Eh bien, cela, un pneu de 100 millimètres le permet, et comment : sur la portion de route Pontoise-l'Isle-Adam-Persan, dont la plus grande portion est franchement inqualifiable, 18 kilomètres sont abattus en vingt-quatre minutes, soit à 45 kilomètres-heure de moyenne. C'était la pire étape de la journée. Le reste de la route, entre les arrêts (prises de photos, mesures, etc.), fut accompli à une vitesse constamment supérieure, et j'estimerai à 50 de moyenne, la moyenne générale maintenue, hors arrêts volontaires.

Et ceci s'accomplit avec un 250 cmc. d'une vitesse maxima à peine supérieure !

D'où la nouvelle conception de la machine à haut rendement de travail effectif : moteur à puissance restreinte, mais capable de fournir indéfiniment cette puissance, pouvait être légère puisque bien isolée de la route, et ayant des pneus de grosse section, basse pression.

La Terrot fait honneur à ses constructeurs

Avant de donner quelques indications numériques de vitesse, consommation, ralenti, freinage, il me plaît de rendre hommage au soin dans l'exécution et la finition, qui caractérisent particulièrement Terrot, marque française.

Par leur allure générale, leur dessin, les Terrot, surtout les quatre temps, ressortissent nettement de l'école anglaise. Ayant bien considéré dans tous ses détails la machine dont je traite aujourd'hui, j'ai plaisir à constater et à proclamer que par les qualités sus-indiquées une Terrot est supérieure à au moins cinquante pour cent de la fabrication britannique. Plus d'une marque anglaise et non des moins connues, ne peuvent présenter une beauté de lignes, une clarté dans les détails, même un brillant de nickel ou d'émail équivalents à ceux des Terrot.

Et comparons les prix...

Pour moi cet essai dernier me confirme dans une opinion qui eût été, voici quelques années, fautive : En dehors des machines anglaises de prix très élevé, destinées à satisfaire une clientèle de choix, nous n'avons que faire de nombre de marques étrangères ; nous pouvons, nous Français, nous suffire à nous-mêmes.

Capacités routières

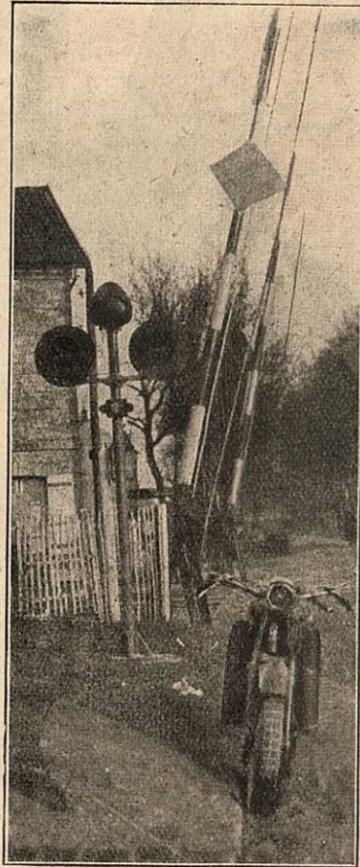
Que disent le chronomètre et les règles de trois ? La vitesse maxima sur 1 kil. de la Terrot 250 cmc. n'est point d'un intérêt palpitant. Je ne vois pas le sportif achetant la Terrot confort de dame pour faire des kilomètres lancés ?

Mais, pleins gaz, sur route moyenne (macadam goudronné et bosselé) entre la Patte d'Oie d'Herblay et Saint-Ouen l'Aumône, le chronomètre indique que six kilomètres

départ arrêté, sont effectués en six minutes douze secondes. Le premier, arrêté, en une minute huit, les autres à la minute, à peu près. Moyenne : environ soixante, le maximum devant, conséquemment, approcher soixante-cinq.

Aptitudes excellentes à la grimpe des côtes, Argenteuil, où vont bientôt se hâter les machines de course est ascensionnée brillamment en deuxième de bout en bout, sans que la vitesse tombe en dessous de quarante cinq environ, malgré les virages et le pourcentage.

Le Bois de Molle entre Beauvais et Méru peut se prendre en troisième, sauf le premier virage dont le tracé en épingle à cheveux



Devant un des appareils signalisateurs sur la route de Beauvais. Remarquez les pare-jambes.

exige la seconde. On peut s'arrêter, repartir au kick, le première décolle facilement.

Souplesse : en prise directe les 100 mètres, main gauche dans la poche, en 29 secondes (12 à l'heure) en seconde vitesse 41 secondes, en première vitesse 50 secondes (7 à l'heure). J'insiste : sans toucher l'embrayage. Toujours sur 2 temps.

Le moteur ne marche jamais sur 4 temps

Les deux freins employés simultanément travaillent remarquablement. L'effet retardateur du frein avant est équivalent à celui de l'arrière. Pas de blocage, une parfaite progressivité caractérisent leur action.

A trente à l'heure l'arrêt absolu est obtenu sur une distance de 5 mètres. A soixante à l'heure, la machine est arrêtée complètement après 23 mètres près de l'endroit où les freins sont actionnés ; les distances sont des moyennes prises sur une dizaine d'essais, les chiffres extrême variant de deux à trois mètres seulement.

Le frein arrière est commandé par le talon gauche, système qui se révèle aussi efficace et pratique que la commande par la pointe du pied. Le seul inconvénient est que, avec les planchettes repose-pieds, il faut déplacer la jambe pour trouver la pédale.

Le démontage instantané des freins

Je ne puis passer la question « freins » sans attirer l'attention générale sur le système de réglage à la main et de démontage instantané de la tringle de commande sur les deux freins. Un bou on molleté supprime l'usage de toute clef, la chape est fendue pour recevoir la tringle qui est assurée par son bouton de réglage, taillé en biseau, et poussée par un ressort dans un cran de la chape empêchant toute évasion. Système remarquable, bonne leçon donnée aux constructeurs anglais, et dont un croquis donnera une plus nette vision dans un prochain essai d'une autre Terrot.

De ce fait le démontage de la roue arrière est grandement facilitée. A ce propos, notons que les écrous de roue sont taraudés pas gauche.

La consommation répond à la moyenne

Je ne sais quel était le gicleur employé. J'imagine que sur une machine en mains depuis quelque temps le carburateur était définitivement réglé. Pas de quatre temps, bonnes reprises en seconde, mon devoir est de croire que le réglage n'était guère susceptible d'amélioration. J'ai été un peu étonné de la consommation de mélange. J'ai effectué deux mesures précises qui m'ont donné deux résultats absolument identiques.

7 litres d'essence m'ont permis de faire 123 kilomètres représentant 30 kilomètres dans Paris et l'aller à Beauvais. Puis 5 autres litres m'ont ramené jusqu'au boulevard Saint-Michel, distance 88 autres kilomètres. Consommation aux 100 kilomètres 5 l. 68 et 5 l. 69. Avec cela 10 pour cent d'huile, donc plus du demi-litre.

J'ai marché continuellement aux environs du maximum permis par le moteur. La dépense eut-elle été beaucoup moindre si la moyenne avait été ramenée à quarante au lieu de cinquante. Espérons-le.

C'est sans doute également le fait d'avoir exagéré le travail imposé au petit deux temps qui m'a mis trois fois en panne de bougie. Pannes ? n'exagérons pas : un démontage, le passage d'une lame de canif entre les électrodes rapprochées par la chaleur, et je repartais franchement. Ce fait s'est produit à trois reprises après des kilomètres de ligne droite pris au maximum.

Dernières remarques

Le départ a toujours été remarquable de facilité. Voici la première deux-temps que je vois partir sans noyade de carburateur. Le kick multiplié grandement, son premier coup suffit presque toujours.

J'ai pris quelques dimensions qui, mieux que des phrases expriment l'allure de la machine.

Le cadre interrompu permet une basse position en selle : 68 centimètres du sol.

Elle est longue : empattement 1 m. 42, excellent sur les routes mauvaises. Le point le plus haut (cintre du guidon) est à 96 centimètres du sol. Le plus bas (articulation de frein) à 12 centimètres, et le volant à 18 centimètres, distances très suffisantes.

J'ai remarqué le rattrapage de jeu des bielles de direction par écrou goupillé, la largeur du garde-boue (14 centimètres), celle du bouchon de réservoir, qui porte la mesure d'huile pour 1 litre d'essence. Le système de fixation de la réserve d'un litre d'huile est aussi ingénieux et fini que le reste de la machine.

J'ai constaté la facilité de démontage vraiment rapide de tôles de protection : deux écrous à oreilles et elles tombent uniquement, mais fermement tenues qu'elles sont, en bas, par des crochets à ressort.

Le seul incident de marche, hors les défaillances de bougie, fut la rupture d'une pièce de quatre sous, le doigt qui guide les déplacements latéraux du levier des vitesses, dont je me suis très bien passé d'ailleurs.

Et j'ai aimé cette question d'un profane : « C'est à vous cette belle machine ? »

Maurice KREBS.

Impressions d'Espagne⁽¹⁾

UNE PLAIE

JE ne me rappelle plus exactement quelles étaient les sept plaies dont les anciens étaient affligés en Egypte, mais je sais parfaitement la plaie dont les automobilistes sont affligés en Espagne : Ce sont les gamins !

Ah ! Muchacho ! S'il y en a !

Il y en a tellement que pour vous donner un exemple de la production, dans un hôtel, un voyageur Espagnol m'a montré la photo de lui, son épouse, et ses onze enfants ; il y en a trois de mariés et il attend avec hâte l'arrivée de petits enfants pour pouvoir faire tirer une belle photo avec lui au centre. Joli groupe comme modèle pour un statuaire travaillant dans le gros : « Don Père de Famille y les Siens ».

Sur la route on ne s'en aperçoit pas trop — je reviens aux gamins — mais c'est dans les villages. A l'entrée du village on ralentit, non pas parce que comme en France il y a un écriteau qui a 18 mois de front, ou deux blessures suivant qu'il se trouve à droite ou à gauche, lequel écriteau vous invite à ne progresser qu'à 8 ou 12 à l'heure, Jehovah seul sait dans quel but le problème de la circulation automobile est ainsi résolu ? (Peut-être pour que plus longtemps on voie les voitures, excellente réclame). Non, en Espagne les écriteaux ne sont à l'heure actuelle rédigés que par les municipalités,

(1) Voir *Moto-Revue*, n° 186, p. 861



A l'intérieur on fait du sport, du sport tauromachique, du vrai et beau sport cependant. Ce bâtiment est l'arène madrilène de courses de taureaux.

et ils ne vous prient que de modérer l'allure ; on ralentit surtout parce que la route devient entre les maisons un boyau ou seule une voiture peut passer de front, ou parce que la route est ignoblement mal pavée, ou bien encore parce qu'elle s'est transformée en bourbier ; bref pour quelque raison que ce soit, on ralentit.

Ils surgissent, environ quatre trouvent place sur chaque marchepied, hurlant à l'unisson « Hôtel de Paris », on résiste par le mutisme, ils changent leurs batteries en changeant le nom de l'hôtel, nouveau mutisme ; nouveau changement, le chœur se met à hurler : « Garage ».

Avec l'habitude et un certain doigté

nuancé d'autorité on peut débarrasser les marchepieds et les maintenir inoccupés. La horde trotte derrière vous ; elle se disperse aussi car il y en a toujours deux ou trois qui vous ont devancé à votre hôtel.

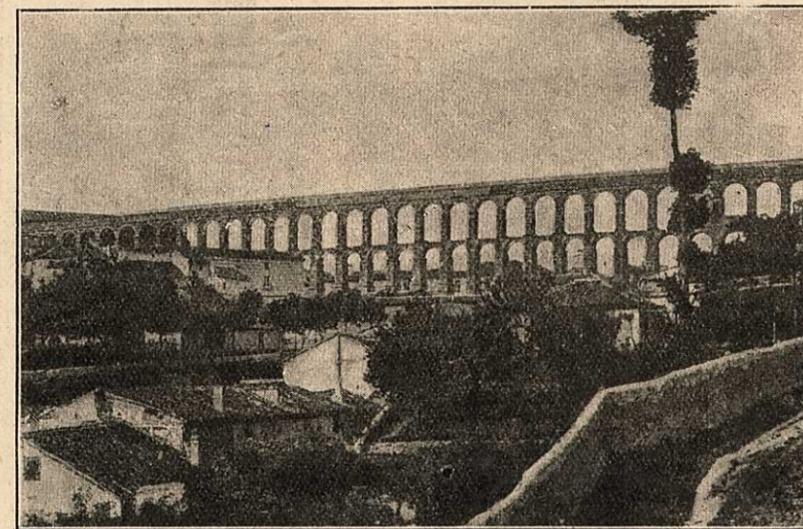
Mais cela n'est rien, cela ne compte pas, ce qui compte ce sont ceux qui se cramponnent à la roue de rechange à l'arrière de la voiture. Avec une carrosserie fermée ou un torpedo toutes voiles dehors, ceux-là sont inexpugnables. Des coups de freins brutaux suivis de démarrages subits amènent du flottement, mais là ne peut être le remède. Ils se cramponnent souvent à trois, s'il y en a moins ils sont plus gros, cela revient au même.

Il n'y a qu'un moment où ils cessent de se cramponner, c'est quand ils ont fini par casser le porte-roue et que votre roue de rechange ne tient plus que par le fil de la lanterne rouge, là ils cessent, ils disparaissent même.

Le mal a engendré le remède, on trouve dans le commerce des espèces de colliers de bouledogue à gros clous pointus et de la dimension d'un demi-pneu, on cadennasse cela sur le dessus de sa roue de secours, et les menottes sont muselées, si toutefois cette phrase peut exprimer l'effet produit.

LA CONSPIRATION DU SILENCE.

J'ai visité toutes les belles cathédrales d'Espagne. C'est magnifique, la France et l'Italie ont autre chose, mais n'ont pas cela. Explications verbales et lecture du guide confèrent une érudition parfaite à leur sujet. Mais nulle part je n'ai entendu souffler mot de l'inquisition, même pas à l'Escorial ! Si je n'avais pas eu des notions assez positives sur cette importante institution, la visite de l'Espagne ne m'en eut pas appris l'existence passée. Cependant une fois, fois unique, on m'en a parlé.



Rien que la vue montre que ce viaduc — sis à Ségovie — est un travail de romain, et Romain. L'abondance d'eau était la première nécessité urbaine des Romains. (Ajoutons qu'ils savaient s'en servir aussi).

C'était à Tolède, nous visitons l'ancienne église de San Juan de los Reyes ; ce n'était pas l'heure de la visite, le sacristain était moins fonctionnaire. Le long d'un mur dénudé était accrochée une toute petite croix d'ivoire au bout d'un bâton noir, il n'eut qu'un mot en nous la désignant sur notre tombée en arrêt : « La croix de l'Inquisition ».

Vous me croirez si vous voudrez, c'était certainement dû à notre imagination, mais cette diable de petite croix faisait peur ; nous nous sommes hâtés de sortir.

LE PETIT JEU DU TOURISME.
Très facile à jouer en pays étranger.

Un spécialiste de Triumph

Nous apprenons que R. Minot, metteur au point chez Triumph, vient de s'installer à son compte. Il s'occupera désormais de la vente, achat, échange et réparation de motos, cyclecars et voiturettes. Inutile d'ajouter que les possesseurs de Triumph qui s'adresseront à lui, auront affaire à un expert. M. Minot fera des conditions spéciales aux lecteurs de *Moto-Revue*.

R. Minot, 16, rue Guillaume-Tell, Paris (17^e). Wag. : 02-83.

Au sujet de l'inégalité de la formule des mines

Messieurs, j'ai bien reçu votre lettre et j'ai suivi votre conseil en envoyant rectifier ma carte grise de motocyclette Cleveland 270 cm³ 3 CV à la Préfecture de mon département. La dite carte grise mentionne que ma motocyclette a une puissance de 6 HP ; je vous envoie ci-joint la réponse que m'a faite la Préfecture et je vous serais bien obligé de bien vouloir me dire par retour si c'est exact et si je dois payer mes 120 francs d'impôts pour une méchante moto de 270 cm³.

Chose très bizarre nous sommes, dans ma commune, 6 possesseurs de motocyclettes Cleveland et pas une de nos cartes grises ne porte la même puissance, les uns ont 3 chevaux, d'autres 6, d'autres 6 1/2, d'autres 5 et moi 6 HP. Oh ! chère administration !

Si le Service des Mines a reconnu que ma moto fait 6 HP, pourquoi celles de mes voisins dans la même commune ne sont-elles pas comme moi ?

Donc je vous serais obligé de bien vouloir me dire par retour quelle voie je dois suivre, sans doute je vais être obligé de payer.

M. Planson Marcel, mécanicien, Vailly-sur-Sauldre (Cher).

Et M. Valpic l'agent général pour la France nous écrit :

Messieurs, cette fantaisie, dans le Service des Mines, déroute vraiment.

Y a-t-il une formule unique reconnue par le Service qui est applicable dans toute la France ou chaque ingénieur a-t-il la liberté de choisir une formule personnelle ? En ce cas, c'est grave car si une Cleveland peut être appelée une 6 HP par un ingénieur, une Ford pourra être appelée une 22 HP par un autre.

Si la formule est unique pour toute la France, nous pouvons dire que le Service de Paris donne le chiffre de 4 HP pour la Cleveland 720 cc., cylindrée de toutes les Cleveland de 1921 à nos jours, et 3 HP pour les Cleveland de 221 cc. de cylindrée, celles des âges antérieurs à 1921.

Comme le Service des Mines de Paris a reçu individuellement plusieurs centaines de Cleveland, on peut croire qu'il sait ce qu'il fait et que son application de la formule est la bonne.

En tous cas, comme la Cleveland actuelle a une cylindrée de 270 cc. et est un 2-temps, il est loisible de voir quelle est la puissance reconnue par le Service des Mines pour des types reconnus de cette cylindrée, puissance

Lorsque vous avez bien visité un pays, que vous en connaissez à fond les principales beautés, vous en causez avec des indigènes de culture assez élevée pour aimer le sujet. Il est bien rare qu'ils connaissent leur pays autant que vous ; c'est facile à jouer, on gagne presque à coup sûr, j'y ai joué assez souvent et le gain de la partie flatte l'amour-propre.

Toutefois l'autre jour, j'ai perdu. J'ai été possédé — comme pourrait dire Alphonse XIII qui parle français à fond — « jusqu'au trognon ».

J'avais entamé la partie, je la croyais gagnée quand mon sapristi d'Espagnol s'est mis à me parler de Paris. Alors c'est

lui qui poussait les pions. Pour les Champs-Élysées et les boulevards, cela allait tout seul ; à l'Arc de Triomphe je me suis rappelé juste à temps que j'y étais monté une fois ; pour le musée du Louvre j'y suis bien allé le jeudi après-midi quand j'étais potache, et quelquefois le dimanche quand il pleuvait, le Radeau de la Méduse, la Joconde, les Trois grâces et la Vénus de Milo m'ont maintenu un peu ; mais j'ai perdu pied quand il m'a attaqué sur les catacombes, les égouts, l'escalier de la Tour Eiffel, etc.

Méfiez-vous quand vous jouerez au petit jeu du tourisme.

VALPIC.

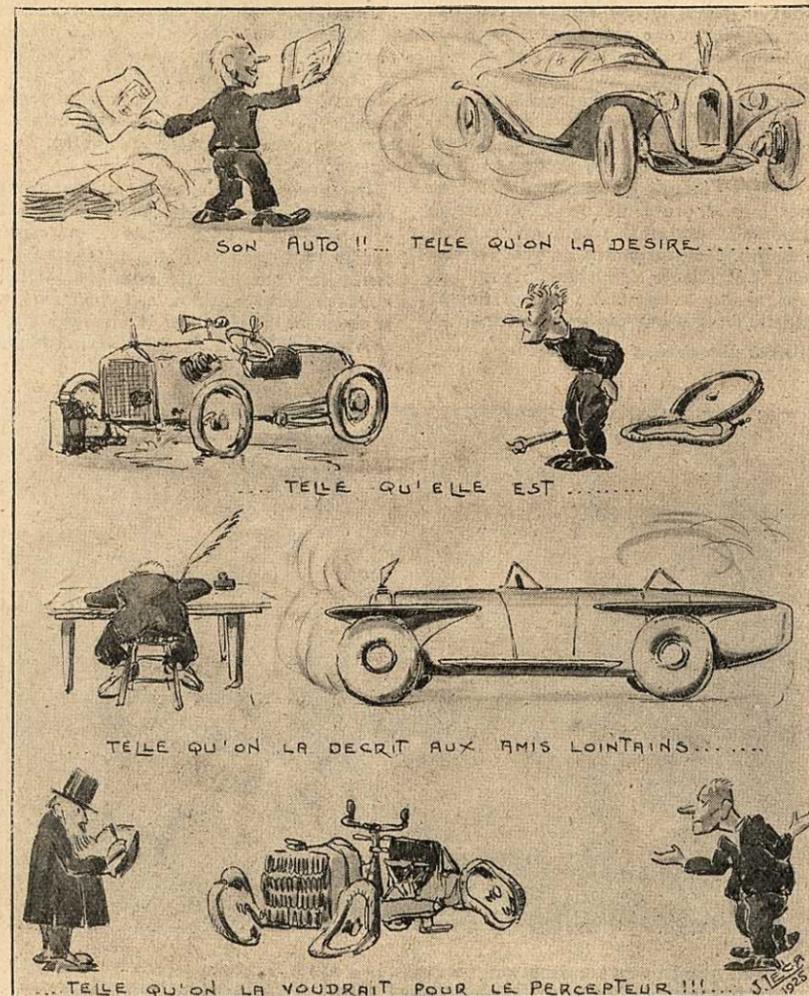
faisant foi dans toute la France puisque les cartes grises sont décernées sur la simple production du procès-verbal de réception au type. Cette cylindrée est celle du moteur Ballot qui équipe les motos Aleyon, Armor, Labor et Themann et peut-être d'autres.

Connaissance de ceci empêcherait le Service des Mines de Bourges de se mettre en désaccord avec le « Central ».

Bien amicalement vôtre,

VALLEE-PICAUD.

Son Auto!



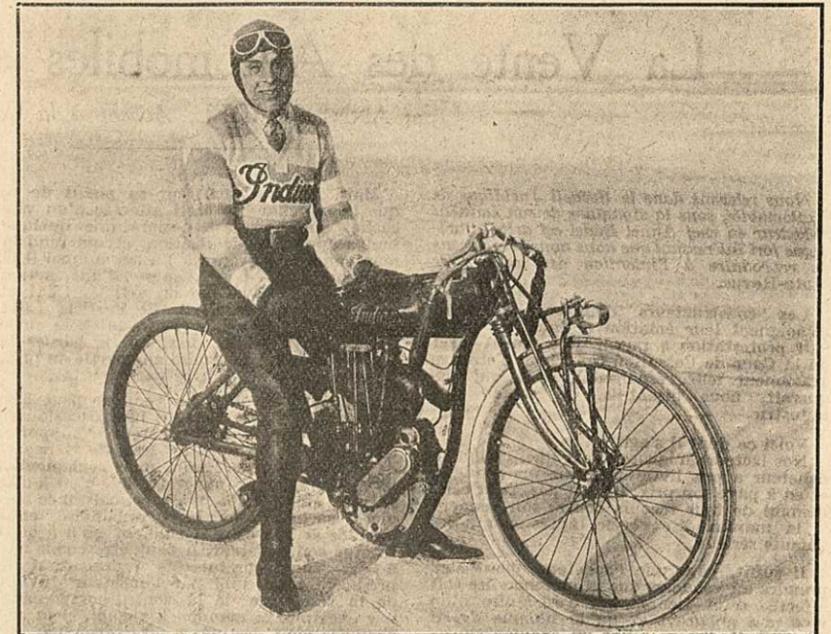
Dessin inédit de Jean Lecoq.

Johnny Seymour sur "Indian" bat les records du monde sur la plage de Daytona en Floride

Seymour, l'émule de Genie Walker, dont la réputation n'est plus à faire en Amérique comme en Europe pour la spécialité qu'il s'est faite pour les courses de vitesse pure, vient de battre à Daytona Beach en Floride deux records sensationnels. Sur motocyclette 500 centimètres cubes il a atteint la vitesse de 112 miles 63 soit 181 km 121 kilomètres à l'heure. Sur motocyclette 1.000 cent. cubes la vitesse de 132 miles à l'heure soit 212 km 388.

La photographie que nous reproduisons représente Seymour à l'arrivée du mile sur la motocyclette 500 centimètres cubes, sur la plage de Daytona. L'on se demande avec curiosité comment il est possible d'atteindre de pareilles vitesses sur du sable, en pensant à la difficulté que cela doit entraîner pour diriger la machine et en se rendant compte du supplément d'effort demandé au moteur pour la propulsion du véhicule. Il est vrai que les Américains sont spécialistes de ce genre de courses tant en voitures qu'en motocyclettes.

Les records ci-dessus indiqués ont été officiellement enregistrés par l'American Motorcycle Association, les temps enregistrés sont les suivants : En 500 centimètres cubes 19 s. 344, en 1.000 centimètres cubes 16 s. 378. A quand la fusion de la Fédération Internationale avec l'American Motorcycle Association? La lutte sera intéressante dans le domaine des grosses cylindrées. Disons en terminant que Seymour dans le courant de la saison 1924-1925 a remporté sur Indian toute une série de victoires dont nous ne citerons que les plus importantes avant l'exploit que nous venons de relater : Le meeting de Syracuse le 19 septembre 1925 et le Championnat National d'Amérique où il sortit vainqueur dans les courses des 5 miles, 10 miles et 25 miles.



ON CONSTRUIT

La Société des Bougies Champion vient d'approuver les plans pour la construction immédiate d'un bâtiment de six étages adjacent à ses usines principales de Toledo (Ohio) dont, avec les agrandissements apportés précédemment, il doublera la superficie.

Ce nouveau bâtiment permettra de fabriquer 50 millions de bougies en 1926 et portera à plus de 13 millions de francs les sommes que les Bougies Champion ont dépensées en 1925 et 1926 pour les agrandissements de leurs usines et ses moyens de production.

Le Champion Spark Plug Co, est, comme on le sait, la plus importante du monde en son genre. Elle fabrique plus des 2/3 de toutes les bougies employées pour les automobiles, motocyclettes, moteurs fixes à pétrole, canots automobiles et avions. Elle compte plus de 100.000 débouchés de vente dans le monde entier.

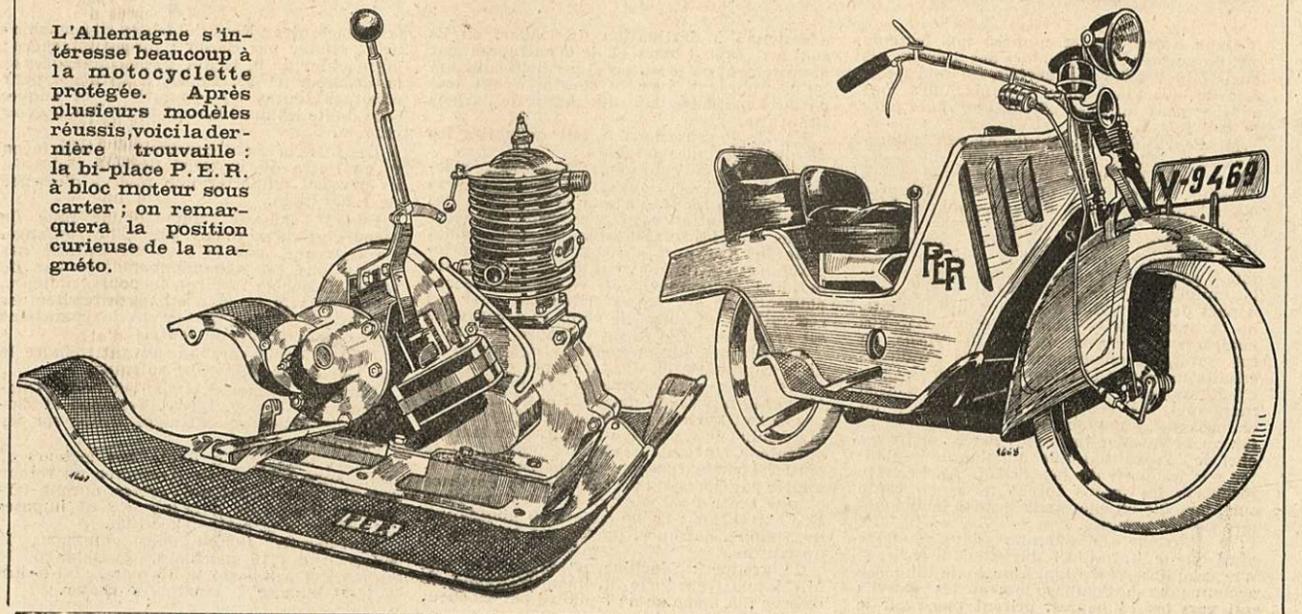
Des transformations sont effectuées à son usine fabriquant exclusivement les isolants afin d'obtenir une production minimum d'un million d'isolants par semaine.

Le développement des affaires de la Société

des Bougies Champion a eu pour résultat une production de plus de 40 millions de bougies, et plusieurs services de ses usines furent obligés de travailler jour et nuit pendant la majeure partie de l'année.

Ce nouveau bâtiment fait d'ailleurs partie d'un projet général beaucoup plus important, qui permettra à la Bougie Champion d'augmenter sa production annuelle, en la portant à 75 millions de bougies, dès que le développement du marché de l'automobile et des autres types de moteurs à combustion interne sera devenu suffisant pour justifier une telle production.

L'Allemagne s'intéresse beaucoup à la motocyclette protégée. Après plusieurs modèles réussis, voici la dernière trouvaille : la bi-place P. E. R. à bloc moteur sous carter ; on remarquera la position curieuse de la magnéto.



LA PAGE JURIDIQUE

La Vente des Automobiles et ses risques

par ANNET-BADEL, Avocat à la Cour

Nous relevons dans le Recueil Juridique de l'automobile, sous la signature de son éminent rédacteur en chef Annet Badel cet article juridique fort intéressant que nous nous empressons de reproduire à l'intention des lecteurs de Moto-Revue.

Les constructeurs d'automobiles nous témoignent leur émotion et nous adressent leur protestation à raison d'un récent arrêt de la Cour de Cassation qui vient d'étendre gravement leur responsabilité, et qui risquerait, nous disent-ils, de ruiner leur industrie.

Voici ce dont il s'agit :

Nos lecteurs n'ignorent pas que, lorsqu'un acheteur a pris livraison d'une marchandise et en a payé son prix, il n'est pas, pour cela, démuné de tous recours contre son vendeur si la marchandise révèle, après coup, des défauts sérieux.

Il suffit, pour que l'acheteur puisse s'en prendre au vendeur, que la marchandise soit affectée d'un vice caché, c'est-à-dire d'un vice non apparent et qu'un homme averti ne pouvait discerner par un examen superficiel. Si, en effet, l'acheteur se plaint d'un défaut de la marchandise qui n'a pas pu lui échapper, lors de la prise de livraison, il est à présumer que le prix payé a été fixé, compte tenu de ces imperfections, puisqu'il a été payé en connaissance de cause.

C'est ainsi que la fêlure d'un vase ne constitue pas un vice caché donnant un recours à l'acheteur après réception de l'objet vendu et paiement de son prix ; non plus que la cécité d'un cheval (Cour d'Appel de Paris, 1^{er} avril 1887 : D. 87-2-256, ou la mauvaise qualité d'un foin (Tribunal de Nantes, 29 juin 1918 : Rec. Nantes 1918-1-272).

Mais, lorsque l'acheteur se plaint de ce que la marchandise était affectée d'un vice caché, qui ne s'est déclaré que quelque temps après son acquisition, et qui rend la marchandise impropre à l'usage auquel il la destinait, l'acheteur dispose d'une action rétributoire prévue par les articles 1.641 et suivants du Code Civil. Et l'article 1.644 lui donne le choix de rendre la chose et de se faire restituer le prix, ou de garder la chose et de se faire rendre une partie du prix, telle qu'elle sera arbitrée par experts.

Ce n'est pas tout. Le vendeur peut être condamné à payer tous les frais occasionnés par la vente et que l'acheteur a supporté, tels que, par exemple, les frais de transport de la marchandise. Enfin, mais seulement si le vendeur est de mauvaise foi, c'est-à-dire s'il est établi qu'il avait connaissance des vices cachés dont la marchandise était affectée et que c'est sciemment qu'il a ainsi trompé son acheteur, il peut être condamné à des dommages-intérêts représentant le préjudice total subi par l'acheteur du fait de la résolution de la vente, comprenant, par exemple, le manque à gagner, si la marchandise était destinée à être revendue.

Ces principes généraux s'appliquent incontestablement à la vente d'une automobile comme à celle de toute autre marchandise, et les Tribunaux ont déjà fait application bien souvent des articles 1.641 et suivants du Code Civil, en matière automobile.

C'est ainsi, notamment, que l'âge d'une voiture a pu être considéré comme un vice caché de nature à entraîner la résolution de la vente (Tribunal Civil de la Seine, 27 mars 1914 : G. T. 3 octobre 1914).

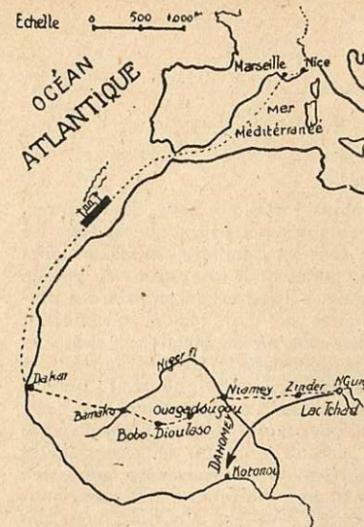
Et très récemment, à la date du 21 octobre 1925, la Cour de Cassation, juridiction

suprême, vient d'approuver l'application qui avait été faite du principe dans un cas particulier d'une gravité considérable. L'acheteur d'une automobile avait, avec sa voiture, blessé des tiers ; l'accident était dû, concluait un expert, à la rupture d'une lame maîtresse d'un ressort, qui était affectée d'un vice caché (une paille de l'acier) : en sorte que l'acheteur, condamné à payer des dommages-intérêts aux tiers victimes de l'accident se retournait vers le vendeur de la voiture auquel il demandait la résolution du marché et le paiement de tous les frais divers que la vente lui avait occasionnés, notamment des dommages-intérêts obtenus par les victimes de l'accident. La Cour de Cassation a déclaré cette demande parfaitement légitime ; le constructeur a dû, non seulement restituer le prix de la voiture contre la remise de cette voiture à peu près hors d'usage à la suite de l'accident, mais il a dû encore verser aux victimes de l'accident les réparations qu'elles avaient demandées au propriétaire de la voiture.

Il faut bien avouer que, juridiquement parlant, c'est là une extension formidable de la théorie des vices cachés, ou tout au moins de ses conséquences. Nous examinerons minutieusement, dans un prochain article, avec les avis techniques des constructeurs et une documentation juridique approfondie, la question ; et nous jugerons, avec nos lecteurs, si la solution qui lui a été donnée est équitable.

ANNET BADEL
Avocat à la Cour

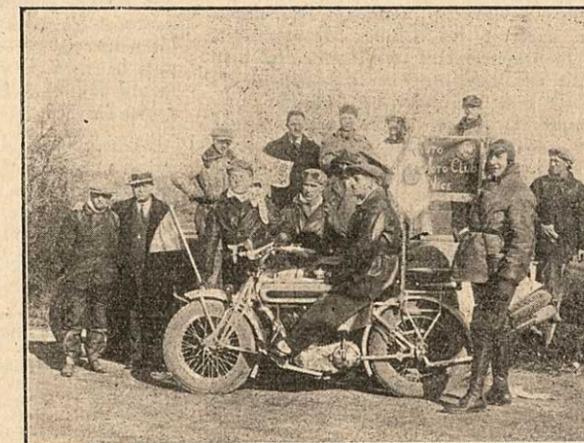
Nous donnerons dans notre prochain numéro l'énoncé de l'arrêt de la Cour de Cassation qui fait l'objet des très intéressants commentaires de M^o Annet Badel.



Le Raid René Gillet au Lac Tchad



A gauche : Plan montrant l'itinéraire que suit la caravane. A droite : La réception à la mairie de Nice et remise par M. le maire de Nice du Fanion de la ville au chef de l'expédition. De gauche à droite, on reconnaît MM. Fayard, vice-président du M. C. de Nice ; Miquel, secrétaire du M. C. ; Verdy, Président du M. C. de Nice et chef de l'expédition ; Gantier, maire de Nice ; Gorreaud, Pevrus, Agent commercial des usines René Gillet.



A gauche : Les quais au moment de l'embarquement. A droite : les membres de l'expédition. De gauche à droite, en haut : Gorreaud, M. Auda, Miquel de Simone, Génin, Beriot ; en bas : Orizet, M. Schahc Lucien Marcel, Jacques Rochet ; sur la moto, Verdy ; à côté, Boucuy. Cette photo a été prise le 24 février, à Saint-Maximin (Var), sur la route de Marseille, par M. Pevrus Agent commercial des Etablissements René Gillet.

Le Raid Nice-Lac Tchad du Moto-Club de Nice

Dans notre dernier numéro nos lecteurs ont pu voir les photographies des dix sidecars René Gillet qui vont servir à un raid Nice-Lac Tchad, via Dakar. Ces machines sont actuellement sur le sol africain en route pour le lac Tchad.

M. Pevrus, le sympathique Agent Commercial des Etablissements René Gillet, de retour de Nice et de Marseille où il a été délégué pour les opérations délicates d'embarquement des dix sidecars, a bien voulu nous donner quelques tuyaux sur la formation de l'expédition. Signalons, tout d'abord que Pevrus qui nous a fait part de l'accueil chaleureux que la municipalité de Nice a fait avant leur départ de cette ville à ces dévoués fervents de la moto-cycliste. Reçus d'abord par nos confrères l'Éclair et le Petit Niçois ou fut sablé le champagne, ils se rendirent ensuite en groupe à l'Hôtel de Ville où M. Gauthier, maire de Nice entouré de son conseil municipal les reçut chaleureusement, un champagne d'honneur leur fut servi et un fanion brodé d'or fut remis par le maire au chef de l'expédition, avec mission de le planter sur les bords du lac Tchad. Après cette réception les motos furent mises en route sur Marseille où elles arrivèrent le lendemain aux heures prévues.

À Marseille, la Chambre de Commerce ainsi que le Moto-Club Marseillais leur firent une grandiose réception. Une foule immense accompagna à l'embarquement les sportifs qui vers les 14 heures, prirent place sur le

« Madona » à destination de Dakar, où ils sont arrivés le 4 mars, et de là entreprennent activement cette longue et périlleuse mission qu'ils abordent avec le sourire ayant une parfaite confiance dans dix motos de l'armée Française.

Et M. Pevrus nous a fait connaître les détails techniques suivants :

L'expédition comprend 10 motos sidecars ; trois de ces machines sont équipées avec carrosserie L. V. pour le transport des passagers, sept avec carrosserie spéciale construite par les établissements René Gillet pour le transport du matériel cinématographique — du matériel de cuisine — du matériel de campement — de la réserve d'essence et des pièces détachées pour les réparations en cours de route. La caravane est organisée de la façon suivante :

Les dix machines seront divisées au cours de la randonnée en deux groupes distincts : 1^{er} groupe : machine n° 1, pilotée par M. Verdy ouvrira la marche ; la n° 2, pilotée par Orizet porte le matériel de campement ; la machine n° 3, pilotée par M. Lucien Marcel, opérateur cinématographique, porte tout le matériel cinématographique ; la machine n° 4, pilotée par Gorreaud porte la réserve d'essence et une tente pour abriter tous les membres de l'expédition ; la machine n° 5 pilotée par de Simone, cuisinier, porte tout le matériel de cuisine.

2^e groupe : Machine n° 6, pilotée par M. Miquel transporte M. Jacques, pilote de réserve ; la machine n° 7 pilotée par Rocheu,

transporte des pièces détachées ; la machine n° 8, pilotée par Beriot ; pièces détachées ; la machine n° 9, Génin pièces détachées et la machine n° 10, Boucuy : outillage pour effectuer toutes les réparations, et auquel sans doute les machines n'auront pas à avoir recours.

Les side-cars sont construits de telle façon qu'en outre du matériel désigné ci-dessus, ils peuvent emporter une réserve d'essence de 1.200 litres.

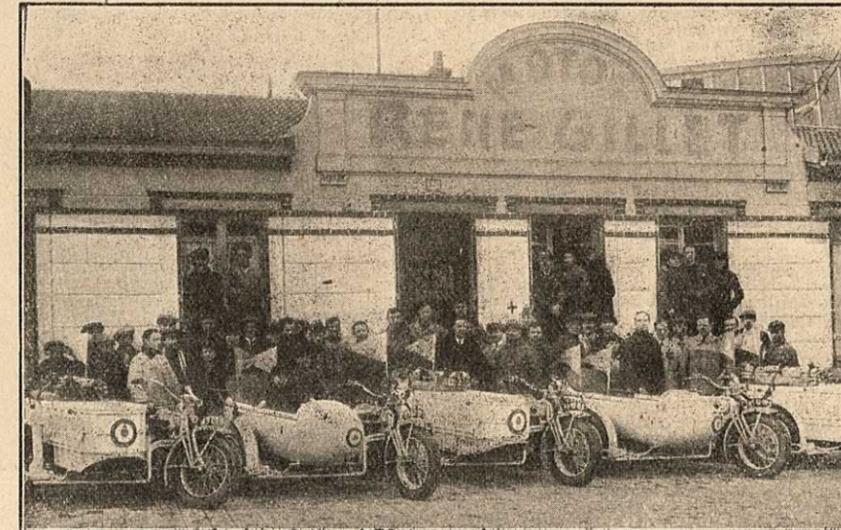
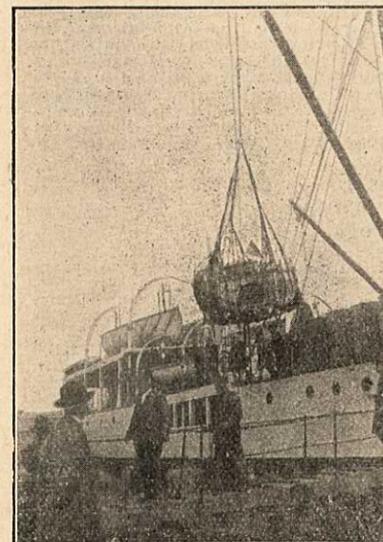
Chaque side-car comporte une roue de secours et deux pneus ballon de rechange. La caravane, par le plus élémentaire des précautions est abondamment pourvue de pièces détachées : cadres, fourches, moteurs, boîtes de vitesse, etc., etc., pour éviter des délais dans le transport en cas de réparations à effectuer en cours de route.

Le but de la caravane est d'atteindre le lac Tchad par l'itinéraire suivant :

Bamako, Bougouni, Bobo-Dioulasso, Ouagadougou, Niamey, Dasso, Tessaoua et Zinder, elle atteindra N'Guigni située sur les bords du lac Tchad.

... Et sans aucun doute nos lecteurs et amis auront le plaisir d'admirer au retour les dix René Gillet qui, certes, auront largement facilité les buts que se sont imposés les membres de cette expédition.

En dernière heure nous apprenons le passage des 10 machines à Bamako le 12 mars et à Sikasso le 15 mars, c'est-à-dire à 1500 kilomètres environ de Dakar.



A gauche : On charge les René Gillet à bord du Madona. A droite : Les René Gillet le jour du départ des Usines de Montrouge. Au centre, M. René Gillet, le constructeur et M. Julien Gillet.

Rejet du projet Deyris

Le projet Deyris est ce projet hâtivement établi et qui substituait à l'impôt basé sur la puissance un impôt basé sur la valeur. Il faut reconnaître qu'un tel impôt est assez séduisant en apparence et qu'il paraît être plus équitable que l'évaluation à la puissance. Ce dernier est foncièrement injuste, puisque malgré tout il n'est pas légitime de faire payer le même impôt à un cyclecar de 6.000 fr. et à une voiture de 60.000 ayant même puissance fiscale. Quand on applique à un bicylindre un coefficient plus élevé qu'à un quatre cylindres en sorte que le premier s'il a 1.100 cc. paie pour neuf chevaux et le second à cylindrée égale pour 7 seulement, on se moque du monde. Mais en notre pseudo démocratie, il faut être le nombre ou bien disposer d'argent pour se faire entendre. Les possesseurs de cyclecars ne sont pas assez nombreux, les constructeurs n'ont pas les ressources financières. Par surcroît les Clubs Motocyclistes, ou bien sont restés indifférents, ou bien n'ont pas suffisamment coordonné leurs efforts pour atteindre un résultat quelconque. Le projet Deyris était pourtant une véritable aubaine pour le cyclecar et quoi qu'on en puisse dire à d'autres égards était, en ce qui nous concerne infiniment plus juste que la formule à la puissance et les organisations motocyclistes auraient dû le soutenir. Il est vrai que

sous certaines influences il a été subrepticement escamoté et le maintien du statu quo décidé, en sorte que le temps a manqué pour agir.

Contre l'impôt *ad valorem* on a resserré tous les vieux arguments. Il arrête le progrès, il ruine l'industrie etc. Le seul argument véritable et, du moins, quelques journaux automobiles ont la franchise de l'avouer, c'est la peur de Ford. Mais ceci est une question qui ne nous regarde pas. L'industrie automobile française se soucie bien peu de l'industrie motocycliste et n'est en fait jamais intervenue que pour lui nuire, et nous aurions le plus grand tort de sacrifier nos intérêts aux siens. La taxe *ad valorem* non seulement favoriserait les véhicules bon marché, mais développerait l'usage de l'automobilisme. Il ne faut pas considérer le véhicule automobile bon marché comme un fléau. Développer l'automobile c'est enrichir un pays, en intensifier la vie, en rendre les habitants plus heureux. Il y aurait donc des arguments solides à invoquer en faveur du projet Deyris.

Mais le projet Deyris semble compromis. Que devons nous souhaiter. Tout simplement, si la taxe *ad valorem* ne passe pas, le retour à la taxe spéciale pour les cyclecars, où à son défaut une taxe à la puissance, mais où le CV serait soumis à une

taxe moins forte que celle des voitures. Nous sommes persuadés que si tous les Clubs, tous les Syndicats unissaient leurs efforts pour une campagne de grande envergure, s'ils agissaient auprès des parlementaires de leur région, on pourrait peut-être obtenir satisfaction. C'est surtout de cette action directe auprès des parlementaires qu'on pourrait obtenir quelque chose. La taxe *ad valorem* a été rejetée, pourquoi? Tout simplement parce qu'un certain nombre de personnalités automobiles ont été trouver la commission parlementaire. Pourquoi n'en ferions nous pas autant. Peut-être n'aurions nous pas satisfaction immédiate, mais en tous cas nous montrerions que nous sommes vivants, que nous existons, qu'il faut compter avec nous, et nous obtiendrions sans doute quelque chose. Nous avons eu le plus grand tort d'accepter placidement l'assimilation des cyclecars aux voitures dans l'assurance que le régime actuel n'était que transitoire. On sait trop ce qu'est le transitoire dans un régime parlementaire comme le nôtre. Si nous ne faisons rien les ministres des finances qui ignorent ce qu'est un cyclecar et ont hâte de trouver des ressources nouvelles se contenteront d'insérer cette maudite petite phrase, cause de tout le mal et qui assimile les cyclecars aux voitures. Allons nous laisser périr le cyclecar?

L'emprise américaine sur le marché français. — L'accord entre Mathis et General Motors, un fait accompli ?

Notre confrère Belge l'*Automobile* confirme l'information parue précédemment en ses colonnes portant sur l'accord imminent entre la General Motors et les usines françaises Mathis.

Ainsi qu'il a été annoncé, M. Mathis est en ce moment aux Etats-Unis dans le but de continuer les négociations qui se discutent depuis plusieurs semaines entre sa maison et l'important consortium américain et qui sont arrivées à un stade qui permet, semble-t-il, de considérer l'accord comme conclu.

C'est un fait d'une importance considérable et qui cause dans les milieux industriels une émotion énorme.

La General Motors, installée chez Mathis, va constituer un élément de concurrence formidable, d'autant que le programme de la firme américaine, déjà connu dans ses grandes lignes, est d'une ampleur impressionnante.

On sait, notamment, que la General Motors continuera la fabrication Mathis, mais sur

des bases nouvelles augmentant les séries de la 10 et de la 12 HP actuelles jusqu'à cinq cents voitures par jour, ce qui aurait comme premier effet d'une importance capitale, d'abaisser les prix de revient dans de très grandes proportions. La Mathis serait vendue au-dessous du prix de la Chevrolet.

La General Motors aurait surtout comme but le lancement à grande échelle d'une voiture de petite cylindrée sur les marchés américains et s'attacherait donc tout spécialement à l'exportation de son produit français. Elle posséderait, à Strasbourg, l'une des plus belles usines d'automobiles de France, agencée admirablement pour sa fabrication en de pareilles séries.

Il entre dans ses intentions d'aménager un département des usines Mathis pour le montage en France — en grandes séries également — des voitures de deux de ses marques américaines. La General Motors exploite, avec le succès que l'on sait, la

Buick, la Cadillac, l'Oakland, l'Odsmobile et la Chevrolet. Inutile de souligner l'avantage qu'il y a pour elle à monter en Europe les voitures de ces marques destinées à nos marchés.

Il faut voir dans certaine politique annoncée des grands constructeurs français, écrit notre confrère, et notamment dans le remaniement du programme d'André Citroën — comparez à ce propos la cylindrée des modèles futurs de l'un et de l'autre groupe — une manœuvre défensive et le commencement d'une lutte titanessque entre des colosses industriels.

Ainsi, petit à petit, mais fatalement, la construction automobile européenne s'achemine vers les méthodes américaines dont le puissant génie d'André Citroën a été le premier à entrevoir l'opportunité, l'inévitable avènement et dans lesquelles une expérience de plusieurs années donne à cet industriel l'avantage d'une maîtrise remarquable.

Un beau Palmarès

Une marque qui fait peu de bruit autour de ses succès qui sont pourtant nombreux, c'est Gardahaut dont le palmarès est particulièrement imposant jugez-en plutôt :

1924

Janvier. — Course de côte Gargnano-Tignale, cat. 1.100. 1^{er} Buzio Felice sur Gar. Avril. — Circuit des Langhe. — cat. 1.100 cmc. — 2^o Bar. F. Sartorio sur Gar.

Mai. — Circuit du Polésine. — cat. 1.100 cmc. 1^{er} Brambilla Cesare, 3^o Conte Caiselli sur Gar. Tour le plus vite : Brambilla Cesare, à la moyenne de 89,75.

Juin. — Bol d'Or, 24 heures, 3 voitures au départ, 3 à l'arrivée, gagnant la Coupe de régularité. — Grand Prix de la Nuit, Auto-drome de Monza, 1.700 kil. parcourus en 24 heures à la moyenne de 70 km 550. Tour

le plus vite de la cat. 1.100 cmc. Brambilla Cesare sur Gar, à la moyenne de plus de 105 km. à l'heure.

Septembre. — Course de côte Pontedecimo-Giovi, cat. 1.100 cmc. — 2^o Brambilla Cesare, sur Gar, et prix pour l'équipe la mieux classée. Octobre. — Course de côte Vermicino-Rocca di Papa, cat. 1.100 cmc. 2^o Brambilla Cesare sur Gar.

1925

Avril. — Circuit d'Alexandrie, cat. 1.100 cmc. — 2^o Brambilla Cesare, 3^o Bar. F. Sartorio sur Gar.

Championnat de Catalogne, cat. 1.100 cmc. 1^{er} Fuentes, sur Gar.

Mai. — Course de côte de Mont Generi, cat. 1.100 cmc. 1^{er} Brambilla Cesare sur Gar. Juin. — Course de côte Vittorio-Carniglio

cat. 1.100 cmc. 1^{er} Brambilla Cesare sur Gar (nouveau record).

Septembre. — Course de côte Pontedecimo-Giovi, cat. 1.100 cmc. Buzio Felice sur Gar (nouveau record).

Octobre. — Circuit du Garda, cat. 1.100 cmc. 1^{er} Brambilla Cesare, (nouveau record), 3^o Buzio Felice, 4^o Cattenao Pietro sur Gar. Equipe partie et arrivée au complet.

Coupe de l'Armistice, Paris, cat. Voiturettes 1.100 cmc. 1^{er} Chretien, 2^o Vanhoof, 3^o Lafont sur Gar.

Novembre. — Course de côte de Gometz-le-Châtel, cat. Voiturettes 1.100 cmc. 1^{er} Chretien, 2^o Lafont sur Gar.

1926

Mars. — Course Côte d'Argenteuil, cat. sport. 2^o Vanhoof, sur Gar.

Le Sport de la quinzaine

Course de côte d'Argenteuil
7 mars 1926

La classique et importante course de côte du M. C. F. n'a malheureusement pas été favorisée par le temps. Déjà les engagements, fort nombreux certes (104 inscrits) ne comprenaient pas tous les véhicules sur lesquels les supporters du club étaient en droit de compter. Delage refourbissait sa voiture accidentée à la Turbie. Talbot se trouvait déjà tirailé par la proximité en date de deux Grands Prix étrangers, Bugatti se réservait. Péan et Gillard restaient rêveurs devant l'état déplorable du haut de la côte. Richard était encore dans le midi. Les as de Terrot laissaient le champ libre aux Parisiens.

Et la pluie s'en est mêlée. Pluie qui n'a pas refroidi une assistance sportive excessivement dense, mais qui a rendu le sol goudronné fort glissant et transformé l'arrivée en boubier.

C'est pourquoi, sur les susdits 104 concurrents, 68 seuls prirent le départ. La quasi-unanimité des motocyclistes professionnels, après palabres et colloques posèrent sac à terre, sur l'instigation des anciens recordmen qui eux, n'avaient que tout à perdre et rien à gagner au cours d'un combat général.

Certes, quand il pleut, les routes sont glissantes, quand on glisse on peut tomber, quand on tombe on se fait du mal. Le désir de soutenir sa maison, l'appât des primes assurées ou gagnants ne sont point toujours tellement puissants qu'ils puissent triompher d'un bien naturel instinct de conservation.

Voilà pourquoi, seuls, montèrent les amateurs qui, eux, avaient payé pour courir et entendaient ne pas perdre leur argent.

Exception en faveur des petites cylindrées, qui ne sont pourtant point tellement de tout repos, car avec les différences de poids qui importent grandement en côte une 175 cmc n'est pas si éloignée d'une 500 cmc, qu'on pourrait le croire. Gaussorgues, méridional bien gonflé, a montré aux Parisiens que sa Monet-Goyon était comme lui.

Catégorie Amateurs : « propriétaire des leur machine » utilisée par le M. C. F., autorisant une discrète et désintéressée publicité, fut gagnée en classement général par la Norton de Maurice Krebs, laquelle fit le meilleur temps moto de la journée. Aucun record ne fut battu par les engins à deux roues, le temps ne le permettait point.

Mais deux records side-cars furent bellement améliorés : celui des 350 cmc. par Coulon, propriétaire d'une Terrot à double échappement avec laquelle il accomplit déjà l'an dernier d'excellentes performances, celui des 600 cmc. par Bernard dont la Gnome et Rhône, à culbuteurs, remarquablement présentée, remplit d'aise les compétences.

Les catégories cyclecars conformes à l'ancienne réglementation furent toutes gagnées par des quatre roues. Quatre sont pour les Violet, une à Sénéchal, une à Rovin, dont le minuscule monocar 175 cm3 fit la joie du public.

Une dernière remarque en faveur de Favor et C. P. gagnants des petites catégories, de Renold, amateur sur Sarolea, vainqueur d'une série de 7 concurrents et passons aux résultats :

LES CLASSEMENTS

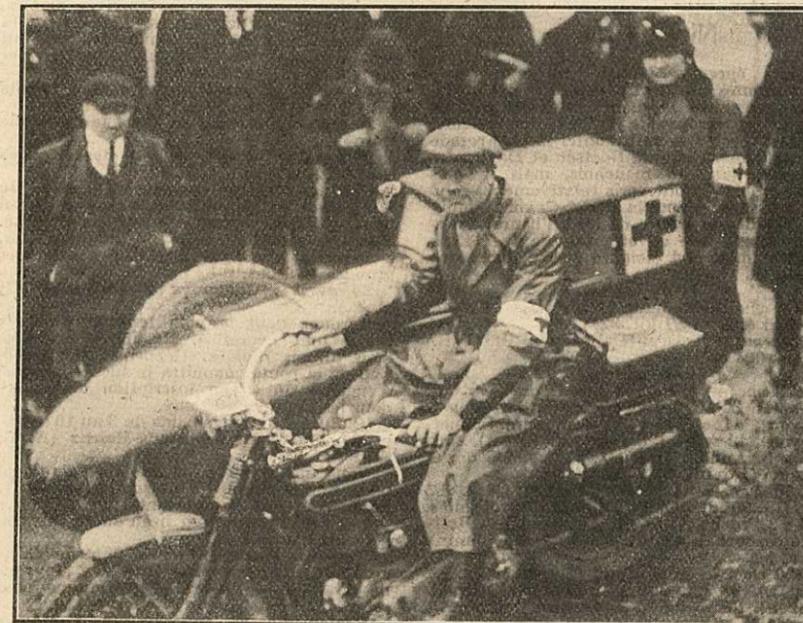
Motocyclettes 100 cmc. : 1. Liaudis (Favor), 2' 26" 1/5 (moyenne : 44 km. 322).

Motocyclettes 125 cmc. : 1. Renaud (C. P.), 2' 08" (moy. : 50 km. 625, record établi), 2. Drus (Dollar), 2' 16" 3/5.

Motocyclettes 175 cmc. : 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 1' 37", moy. : 66 km. 80. 2. Couturier (amateur), 1' 55" 4/5. 3. Morin (amateur), 2' 20" 2/5.

Motocyclettes 350 cmc. : Zanolero, 1. Renal (amateur), 1' 48" (moy. : 60 km.) 2. Pescay (amateur), 1' 49" 3/5. 3. O. Reilly (amateur), 1' 53". 4. Boucheron (amateur), 1' 53" 1/5. 5. Mignotte (amateur), 2' 01" 4/5. 6. Lipmann (amateur), 2' 04" 1/5. 7. Ryley (amateur), 2' 08" 2/5.

Motocyclettes 500 cmc. : Norton, 1. Jousser (amateur), 2' 05" 1/5 (moy. : 51 km. 757).



René GILLET PARTOUT ! Le sidecar ambulance qui à Argenteuil était prêt à transporter rapidement les blessés au cas où il serait arrivé un accident.

Motocyclettes 750 cmc. : Norton, 1. Krebs (amateur), 3' 35" 1/5 (moy. : 68 km. 067), meilleur temps de la journée des motocyclistes.

Motocyclette 1.000 cmc. : 1. L. Lambert (Harley-Davidson), 1' 45" 4/5 (moyenne : 61 km. 247). 2. Dubosc (amateur), 2' 32" 4/5. Sidecars 350 cmc. : 1. Coulon (Terrot), 1' 55" (moy. : 56 km. 347, record battu). 2. Cabet (E. S. A.), 2' 10" 3/5.

Sidecars 600 cmc. : 1. Bernard (Gnome-Rhône), 1' 49" 1/5 (moy. : 59 km. 340, record battu. Meilleur temps des sidecars).

Sidecars 1.000 cmc. : 1. A. Lambert (Harley-Davidson), 1' 55" 1/5 (moy. : 56 km. 250). 2. Dubosc (amateur), 2' 11" 2/5.

Cyclecars 350 cmc. monoplaces : 1. Rovin (Rovin-Monocar), 3' 08" 3/5.

Cyclecars 500 cmc. monoplaces : 1. Stanton (Sima-Violet), 1' 54" 4/5 (moy. : 56 km. 415). 2. Cohn (amateur), 2' 17" 4/5.

Cyclecars 500 cmc. biplaces : 1. Treunet (Sima-Violet), 1' 52" 2/4 (moy. : 57 km. 651, record établi).

Cyclecars 750 cmc. monoplaces : 1. Dore (Sima-Violet), 1' 31" (moy. : 71 km. 208, record battu).

Cyclecars 750 cmc. biplaces : 1. Violet (Sima-Violet), 1' 37" 3/5 (moy. : 66 km. 393). Cyclecars 1.100 cmc. biplaces : 1. R. Sénéchal (Sénéchal), 1' 27" 3/5 (moy. : 73 km. 972).

**

Pour terminer, signalons l'excellence de l'organisation matérielle : annonces immédiates des résultats par haut parleur, barrières, aux virages, perfection du chronométrage, mais regrettons la mollesse du service d'ordre qui ne sut empêcher l'engorgement de la route par des spectateurs trop enthousiastes.

**

Le kilomètre lancé de Tarbes
7 mars 1926

Belle épreuve, organisée par l'Union Motocycliste du Midi sur la route de Tarbes à Pau. Malgré le mauvais temps les vitesses atteintes sont plus que respectables, témoin celle de Clermont (Terrot 350) à 124 kilomètres, 567 et les 103 à l'heure d'Hommaire (Monet-Goyon 175 cmc).

Voici les résultats :

Motos 175 cmc. — 1. Pons (Monet-Goyon), 53" (moyenne : 65 km. 454) ; 2. Duffourg (Harlette), 55" 6/10.

Motos Course 175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 34" 8/10 (moyenne : 103 km. 448).

Motos Course 250 cmc. — 1. Baldet (Monet-Goyon), 57" (moyenne : 68 km. 158).

Motos 350 cmc. — 1. Langlois (Monet-Goyon) 1' 06" 3/5 (moyenne : 54 km. 054).

Motos Course 350 cmc. — 1. Clermont (Terrot), 28" 9/10 (moyenne : 124 km. 567, meilleur temps des motos et gagnant de la Coupe de l'Union Motocycliste).

Motos 500 cmc. — 1. Baudens (Gnome-Rhône), 34" 7/10 (moyenne : 103 km. 746, meilleur temps des coureurs régionaux et gagnant de la Coupe Achille Fould) ; 2. Pailhès (Gnome-Rhône), 39" 5/10.

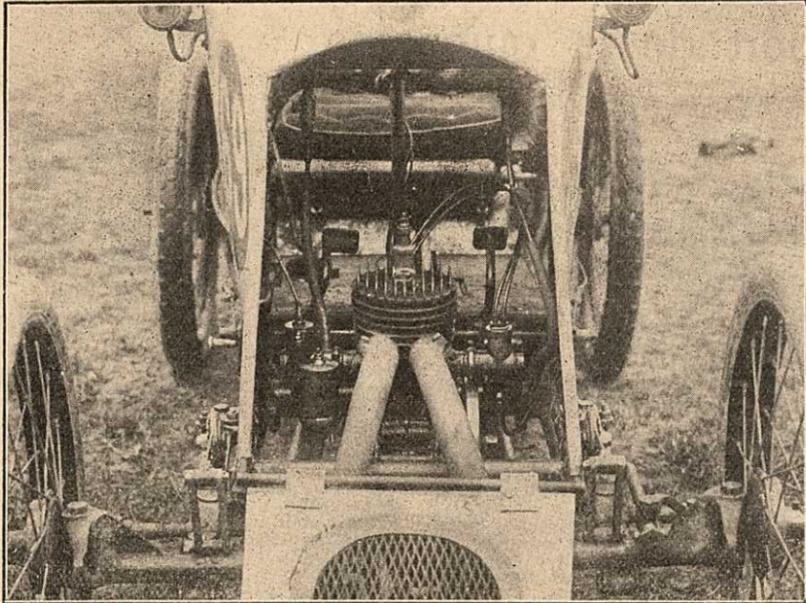
Motos Course 500 cmc. — 1. D'Ormoy (Koehler-Escoffier), 30" 7/10 (moyenne : 117 km. 263) ; 2. Agnère, 32" 3/10.

Sidecars 600 cmc. — 1. Agnère (Koehler-Escoffier), 40" 6/10 (moyenne : 88 km. 672, gagnant de la Coupe de la Ville de Tarbes) ; 2. d'Ormoy (Koehler-Escoffier) déclassé.

Cyclecars 750 cmc. — 1. Labrousse (Sandford), 35" 1/10 (moyenne : 102 km. 584).

Le kilomètre lancé de Tarbes.

Attribution des Coupes.
Coupe de l'A.C.M. meilleur temps voitures M. Jomain Bugatti.
Coupe de l'U.M.M. meilleur temps Motos M. Clermont, Terrot.



Le nouveau cyclocar, pardon voiturette, de Rovin. Remarquer les deux carburateurs, et les amortisseurs. La carrosserie, comme on peut le voir à la page précédente, était profilée à la Parry-Thomas !

Coupe garagistes de Tarbes. 2^e meilleur temps voitures : M. Laval. Salmson.
Coupe Achille Fould. Meilleur temps des régionaux. Motos M. Bandens. Gnome-Rhône.
Coupe Paul Dupuy. Meilleur temps Régionaux. Voitures. M. D'Andigné. Amilcar.
Coupe Ville de Tarbes. Side-cart. M. Agnère. Koeller-Escoffier.
Coupe par Achille Fould équipe de 3 motos gagnée par équipe : Hommaire, Langlois, Clermont.
Coupe du Journal *Le Républicain* Equipe de 3 voitures : gagnée par l'équipe : Laval, Gauthier, Billouin.

La Turbie (25 février)

La vieille course est toujours debout. Mais le record longtemps détenu par Agnère, s'émiette chaque année sous les coups de Richard dont chaque nouveau record révèle une qualité de plus en plus étourdissante. Compétition serrée 135 cmc. où, par 3/5 de record Perrotin (Terrot) triomphe de Sourdot (Monet-Goyon). Durand (Terrot) améliore le record des 250 cmc. et Rolland (Terrot) fait en 350 cmc. un temps remarquable battant nettement Marc, et s'approchant à 2/5 de seconde des 500 cmc. (Francioni) et à 5 sec. 3/5 (sur 8 km!!!) du record général. Conclusion déjà connue : Rolland est un as...

Les sidecars à Ollter (A. J.S.) Dawson (Sarolea) et Fernandez (Harley Davidson) en des temps rapprochés.

(Distance : 8 kilomètres)

Motos. — 100 cmc. : 1. Agasse (Rovin), 10m. 44 s. 3/5 (record battu). — 125 cmc. : 1. Druz (Dollar), 10. 19 s. 2/5. — 175 cmc. : 1. Perrotin (Terrot), 7 m. 34 s. 1/5 ; 2. Sourdot (Monet-Goyon), 7 m. 34 s. 3/5 ; 3. Hommaire (Monet-Goyon), 7 m. 50 s. 1/5 ; 4. Audoly (Harlette), 8 m. 57 s. 1/5 ; 5. Lascombes (Dollar), 8 m. 45 s. 4/5 ; 6. Magnus (T.X.), 9 m. 11 s. 2/5. — 250 cmc. : 1. Durand (Terrot), 7 m. 18 s. 1/5 (Record battu) ; 2. Sartorio (Motosacoche), 7 m. 28 s. 2/5 ; 3. Clech (Dollar), 7 m. 37 s. — 350 cmc. : 1. Rolland (Terrot), 6 m. 19 s. 2/5 ; 2. Marc (Alcyon), 6 m. 42 s. 1/5 ; 3. Roère (Celle), 7 m. 15 s. 4/5. — 500 cmc. : 1. Francioni (Motosacoche, pn. Hutchinson), 6 m. 19 s. (record battu) ; 2. Richard (Peugeot), 7 m. 2s.

1/5 ; 3. Carasso (Sarolea), 7 m. 28 s. 2/5. — 750 cmc. : 1. Richard (Peugeot), 6 m. 13 s. 4/5 (record battu) (meilleur temps de la course) (record de la côte). — 1.000 cmc. : 1. Francioni (Motosacoche, pn. Hutchinson), 7 m. 5 s. 3/5 (record battu).
Sidecars. — 350 cmc. : 1. Ollter (A. J.S.) — 8 m. 18 s. 4/5. — 600 cmc. : 1. Dawson (Sarolea), 8 m. 6 s. 4/5 (record battu). — 1.000 cmc. : 1. Fernandez (Harley), 7 m. 51 s. 4/5 (meilleur temps des sidecars).

Le kilomètre départ arrêté Nice 24 février

Cette épreuve donnait des indications intéressantes sur les possibilités des différentes machines lesquelles devaient pour la plupart se retrouver à la Turbie ou ailleurs. Ainsi Clech s'avérait monter la plus rapide des 250 cmc. Rolland, Boetsch et Dawson se tenaient dans un mouchoir, mais le plus beau résultat était, pris relativement, celui de Gausorgues dont la Monet-Goyon, moteur Villiers détalé à près de 98 à l'heure! Francioni réussit une envolée fulgurante (113 à l'heure) mais fort éloignée encore du record mondial.

Velomoteurs

100 cmc. — 1. Janin (Janin), 1 m. 2 s. 4/5 (record établi), 57 kil. 324).
125 cmc. — 1. Druz (Dollar), 56 s. 3/5 (R.B.) 63 kil. 604.

Motocyclistes

175 cmc. — 1. Gausorgues (Monet-Goyon), 41 s. (R. B.), 97 kil. 806 ; 2. Sourdot (Monet-Goyon), 41 s. 3/5 ; 3. Hommaire (Monet-Goyon), 42 s. 4/5 ; 4. Perrotin (Terrot), 43 s. 4/5 ; 5. Andoly (Harlette), 50 s. 2/5 6 ; 6. Agasse (Rovin), 59 s. 3/5.
250 cmc. — 1. Clech (Dollar), 39 s. 4/5 (R. B.), 90 kil. 453 ; 2. Durand (Terrot), 40 s. 1/5 ; 3. Vache (D. F. R.), 40 s. 3/5 ; 4. Rolly (Motosacoche), 42 s. 1/5 ; 5. Janin (Janin), 46 s. 2/5.
350 cmc. — 1. Rolland (Terrot), 36 s. 2/5 (R. B.), 98 kil. 901 ; 2. Boetsch (Magnat-Debon), 36 s. 3/5 ; 3. Dawson (A. J. S.), 36 s. 4/5.
500 cmc. — 1. Francioni (Motosacoche), 31 s. 1/5 (R. B.), le meilleur temps de la jour-

née, 113 kil. 383 ; 2. Carrasso (Sarolea), 38 s. 4/5.

Sidecars

600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche), 39 s. 1/5 (91 kil. 836) ; 2. Dawson (Sarolea), 43 s. 3/5 ; 3. Wilky (Sarolea), 47 s. 1/5.

PROCHAINES EPREUVES

21 mars : Course de Côte de Massillan
Le Moto-Club du Gard organise à deux kilomètres de Nîmes sur le Chemins de grande communication 31, entre les kilomètres 3 et 5.

Pente moyenne 5 pour cent, nombreux virages, Médailles et Coupes, 2.500 francs de prix.

Tous les véhicules sont admis, amateurs et professionnels réunis. Engagements de 15 à 50 fr. ucs, à l'A. M. C. G. 7, rue Saint-Thomas, à Nîmes.

28 mars : Grand Prix du Moto-Club de Marseille à Miramas.

4 et 18 avril : Tour de France Automobile et Motocycliste.

Cette année, les moyennes sont grandement réduites, les étapes raccourcies, des expositions prévues aux arrêts.

L'épreuve devient plutôt aussi une caravane commerciale qu'une course, mais la longueur du parcours suffira peut-être à départager les valeurs. Nous en doutons.

4 avril : Course de côte des Martyrs (U. M. du Midi).

4 avril : Circuit de l'Aisne (M. C. de l'A. n.).

Saint-Quentin aura comme l'an dernier, la chance de voir se courir le premier circuit de vitesse de la saison. Epreuve essentiellement régionale l'an passé bien que Doré y gagnât la catégorie cyclocar 1100, Francisquet (meilleur temps de la journée), Pierre et Durand, les catégories motos 500, 350 et 250, elle verra cette année une encore plus ample participation nationale. Même circuit (Cornet d'or, Urville, Essigny, Gibercourt, Ly Fontaine), de 25 kilomètres, couvert de 5 à 14 fois, suivant les catégories. Nombreux objets d'art, un challenge.

Engagements jusqu'aux 25 et 30 mars (80 à 250 fr., réduction 50 %), chez M. Chevalier, 36, rue Calixte Souplet.

4 et 5 avril : Circuit de régularité Pautou (U. M. et A. C. du Mid.).

4 et 5 avril : Meeting de Pâques à Saint-Lô (A. C. de l'Ouest).

Epreuves de vitesse en côte et palier

14 avril : Course de côte de Château-Thierry.

L'Echo des Sports organise cette année encore son unique épreuve, un kilomètre en côte, départ et surtout arrivée arrêtés, à laquelle participent régulièrement les meilleurs engins. La proximité de Paris fait que cette épreuve est toujours suivie par de nombreux spectateurs.

18 avril : Course de côte de Grabels (M. C. de l'Hérault).

25 avril : Meeting de vitesse (A. C. de l'Ouest).

25 avril : Course de côte des Alpilles (M. C. d'Avignon).

Une des plus belles épreuves de côte du Midi, dans un paysage émouvant et parmi une affluence excessivement nombreuse. Epreuve essentiellement de motocyclistes, à laquelle prendront part de nombreuses grandes maisons.

25 avril : Concours d'endurance (U. B. F.).

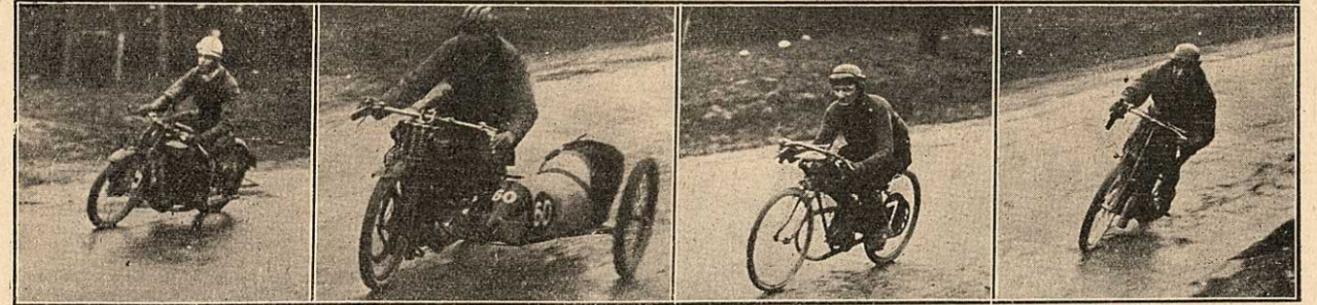
Epreuve dont le nom tend à devenir : « Les huit heures ». Régularité imposée, mais allures rapides. Reportée pour réfection de la route connaîtra le succès habituel d'engagés dû à son inscription obligatoire pour les Coupes de France.

(Clôture des engagements du 3 au 10 avril.)
25 avril : Reims-Paris-Reims (A. C. Ardennais).

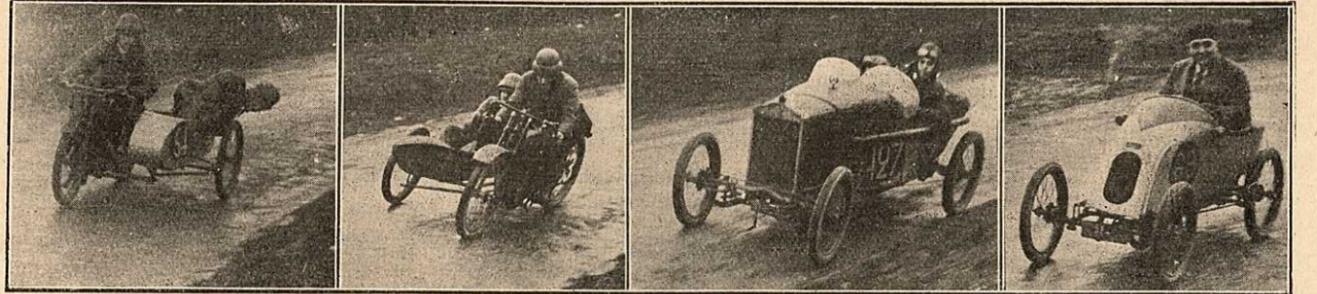
Voilà une épreuve qui doit devenir populaire, par la simplicité de son règlement, le faible coût des engagements (20 à 50 fr.), il y a lieu d'espérer un beau succès d'engagements d'amateurs.

Itinéraire Reims-Dormans, Château-Thierry, Meaux, Paris et retour (318 kil.). Moyenne de 35 à 45 à l'heure. Pénalisations pour retards.

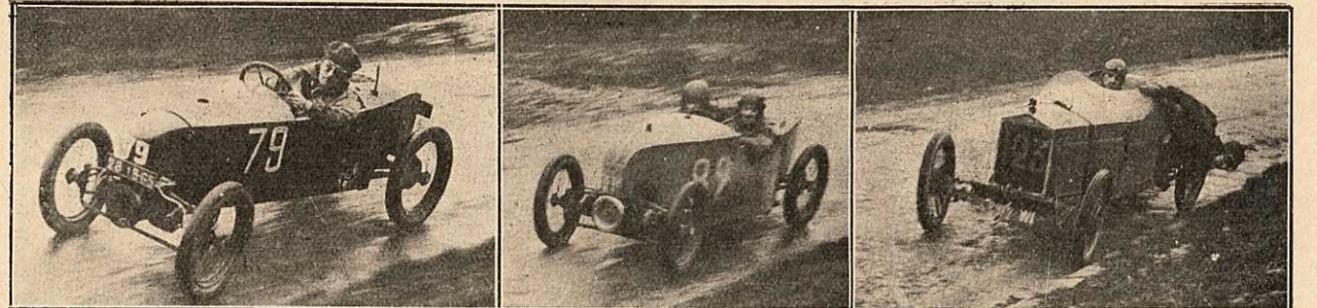
Règlements et engagements à l'Automobile Club de la Marne. Bureau de Reims, 1, boulevard de la République.



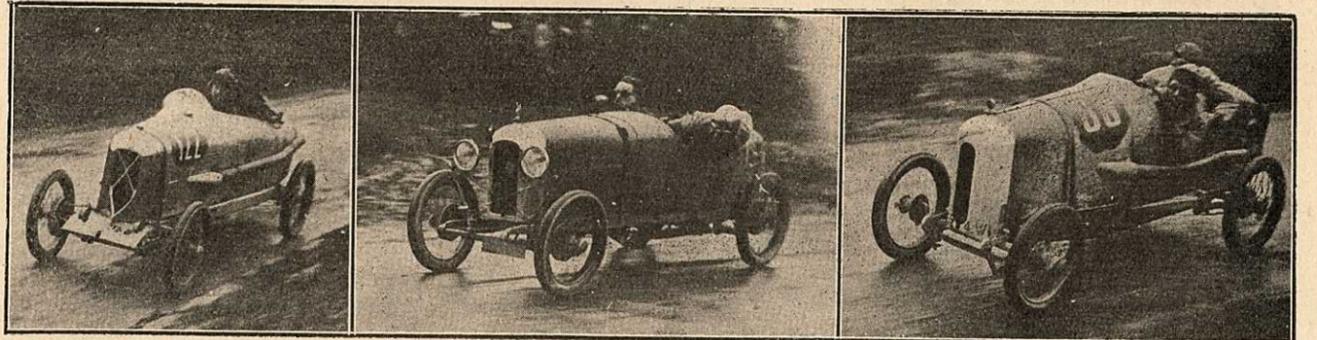
De g. à d. notre collaborateur Maurice Krebs (Norton), 1^{er} en catégorie 750 cc. (meilleur temps de la journée). Bernard sur Gnome et Rhône, 1^{er} en cat. 600 cc. sidecars. Druz sur Dollar, 2^e cat. 125. Gausorgues sur Monet et Goyon, 1^{er} en cat. 175 cc.



Dubosc, 2^e en sidecars 1.000 cc. — Lambert sur Harley Davidson, 1^{er} en cat. 1.000 cc. sidecars. — Giraud Cabantons un amateur. — Rovin sur Rovin monocar, 1^{er} en cyclocars 350 cc.

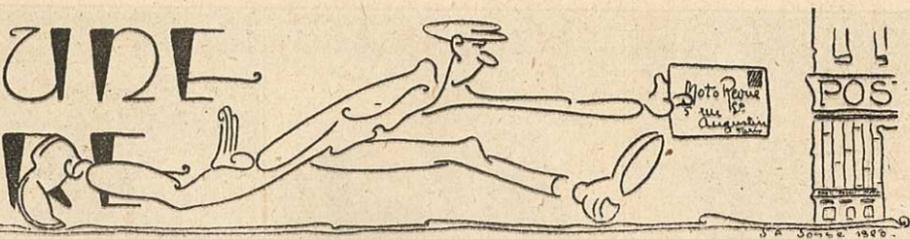


Doré sur Sima-Violet, 1^{er} en cat. cyclocars 750 cc. Violet sur Sima Violet 1^{er} en cat. 750 cc. cyclocars 125 cc. Vanhoff sur G. A. R. en cat. 1.100 cc. Voitures Sport.



Perrot sur Salmson en cat. 1.100 voitures sport. Tersen un amateur qui fit une belle démonstration en voitures sport 1.100 cc. Sénéchal sur Sénéchal, 1^{er} en voitures 750 cc. course.

TRIBUNE LIBRE



On nous demande

Motocyclistes de la Marine

Est-il possible d'entrer dans la Marine, comme motocycliste, sans contracter d'engagement d'une durée spéciale ?

Louis Chabal (Versailles).

Cette demande arrive un peu tardivement pour le premier contingent de la classe 1926. Les appelés qui possèdent le permis de conduire ou ont travaillé comme mécaniciens dans des garages et ateliers pouvaient récemment demander au 4^e bureau de l'Etat-Major Général, Service Automobile, Ministère de la Marine, 2, rue Royale, leur affectation au service automobile de la Marine.

Il est peut-être encore temps pour vous de vous y présenter, en fournissant comme renseignements :

- Noms et prénoms,
- Date et lieu de naissance,
- Bureau de recrutement,
- Adresse,
- Nature des professions exercées,
- Possession ou non du permis de conduire.

Pose d'un compresseur sur une motocyclette.

Croyez-vous qu'il soit possible de monter sur cette moto (il s'agit d'une Douglas 500 cmc à culbuteurs) un compresseur Cozette...

Desreaux (Saint-Sébastien).

Ceci est particulièrement possible sur votre machine, où le compresseur trouverait une place suffisante au-dessus du cylindre arrière. Mais, il faut d'abord que vous soyez sûr de pouvoir faire convenablement effectuer le système d'attache, mobile pour la tension de chaîne de commande et la tuyauterie d'alimentation. Le pignon d'entraînement sera fixé à l'extérieur du volant.

Mais vous pourrez, par la suite, vous attendre à de menus ennuis : rupture des bielles par exemple, non prévues pour le supplément de pression qui s'appliquera sur les pistons. Les bougies habituelles ne tiendront plus.

Cette possibilité de montage n'est réelle que sur les premiers modèles, les seuls mis en série, de Douglas 500 cmc, à culbuteurs. Si par hasard, vous possédiez un des modèles TT surbaissés où la boîte de vitesse est placée sur le cylindre arrière et le volant comporte l'embrayage, il y aurait impossibilité quasi-totale.

Fourches élastiques

Je constate d'après la description que vous donnez de la nouvelle production d'Aleyon, l'abandon par cette firme de la fourche oscillante au profit du parallélogramme articulé. Faut-il voir en cela une condamnation de la fourche oscillante. Manquerait-elle de solidité ?

Laplace Jean (La Rochelle).

Là n'est point l'explication. Une fourche oscillante peut être aussi solide qu'aucune autre. Mais il est un fait, c'est que la variation d'emplacement de la machine, par suite des oscillations rend les virages plus ardu, et la conduite sur terrain gras plus délicate. Ce qui n'empêche d'ailleurs pas les Marc, Jolly, Lemasson, Meunier de piloter remarquablement les Aleyon de course jusqu'à présent ainsi montées. Mais encore la difficulté de munir les machines ainsi équipées d'un frein avant puissant, l'obligation de laisser un grand jeu entre la garde boue et la magneto quant elle est à l'avant ont fait abandonner depuis quelques années cette fourche par Triumph, par exemple. Terroir ne l'utilise que pour ses machines de faible puissance.

Transformation de machines pour l'usage des pneus confort

Je voudrais monter des pneus confort sur ma motocyclette B. S. A., modèle armée. Quelle serait la dépense approximative ?

Charrier (Mézières).

Ne songez pas à cela plus longtemps. Il vous faudrait pour des pneus de 100 Dunlop à tringles ou des Michelin de 115, non seulement changer les jantes et rayons mais encore remplacer les moyeux, les fourches avant et arrière, sans compter qu'en conservant votre ligne de courroie actuelle, la roue arrière serait déportée.

Cherchez plutôt à monter sur vos jantes de 28/3, si vous avez des jantes de 2 1/4 ou des 700x100 (s'ils passent, ce qui est à vérifier) ou des 700x80, si vous avez des jantes de 65 mm.

Culasses d'aluminium

Un de vos collaborateurs traitant du refroidissement des moteurs vient à souhaiter en conclusion l'utilisation d'alliages à base d'aluminium pour la fabrication des culasses. Ayant utilisé durant une année sur ma machine Sunbeam une culasse ainsi faite, je puis vous en indiquer les avantages et inconvénients.

Il n'est pas douteux que le moteur s'en trouvait amélioré. J'ai pu alors réaliser aux Grands Prix de France 1924 une vitesse moyenne sur 100 kilomètres à laquelle mes autres moteurs n'ont pu prétendre que sur un tour d'autodrome. Un tour fut réalisé à 147 à l'heure, vitesse que je n'ai pu atteindre avec aucune culasse de fonte. Mais :

Les sièges de soupapes en bronze rapporté sont fragiles. Les guides de soupapes en fonte doivent être très surveillés et le changement en est très délicat. S'ils ne sont pas montés à très haute température et sous une très forte pression, ils ne tiennent que quelques kilomètres. Il est impossible de démonter la culasse à chaud, car elle tire trop sur les colonnettes qui l'attachent au cylindre.

Les inconvénients ont semblé trop graves pour permettre l'utilisation normale de cette culasse.

R. FRANCIQUET (Paris).

Pour faire son plein d'huile

Je tiens à vous signaler comme intéressant toute la confrérie motocycliste, que les huiles Raoul Citroën se vendent en bidons d'un litre, d'un demi et même d'un quart, ce qui est utile non seulement pour faire le plein des petits réservoirs d'huile, mais encore pour faire son mélange (un bidon de 5 litres d'essence, un bidon d'huile de 1/2 litre) avec les deux temps.

Je n'ai aucun intérêt à faire connaître cette marque. Seul me pousse l'intérêt général bien entendu, que satisfait cette marque.

LA ROCHELETTE (Ville-d'Avray).

La légalisation n'est pas un droit

Beaucoup de camarades seront étonnés, comme je l'ai été moi-même, d'apprendre que la légalisation des pièces par le commissariat de police n'est pas un droit, mais une faveur. Celui-ci est toujours fondé à refuser, comme l'a fait celui de mon quartier, d'authentifier votre signature au bas des demandes de cartes grises. Auquel cas, rien à faire, qu'à aller à la mairie de l'arrondissement.

J. PÉCHAUD (Seine).

Quel est le véhicule le plus rapide dans Paris ?

L'Auto, en commentant la récente course des porteurs de journaux, gagnée à près de

30 en moyenne, annonce qu'aucun autre véhicule que le vélo ne peut atteindre semblable vitesse dans nos rues encombrées.

Et la moto, alors? Desservie légèrement dans les arrêts par son incapacité à être avancée en main sur le trottoir, par contre son aptitude presque égale à passer entre les voitures ne la laisse guère en retard, et sa vitesse double facilement, sur les bouts de rues libres entre deux encombrements, lui permet de laisser tomber les cyclistes, même professionnels de la course, comme Flahaut.

Il y a quelque temps, un journal d'informations avait ainsi organisé une traversée de Paris entre un automobiliste (Sadi-Lecoq), un cycliste (Wambst), un pédestrian, Wambst gagna, mais si le quotidien en question avait, (excusez nous ignorance) su ce qu'est une moto, il n'aurait pas oublié ce dernier mode de transport et le motocycliste aurait sûrement gagné. *** (Paris).

On nous écrit

La 350 Peugeot

Réponse Peugeot :

Nous lisons, page 114 de votre numéro du 1^{er} mars, une demande de votre lecteur M. Rousseau à Oulmes (Vendée) et la réponse que vous avez insérée.

Contrairement à ce que vous dites, notre motocyclette 350 cmc est en pleine construction en grande série, et nous comptons lancer sur le marché les premiers exemplaires dans le courant d'avril.

Nous avions une machine exposée à la Foire de Lyon ; nous avions aussi présenté à l'Exposition de Vienne un de ces modèles.

Vous voyez que contrairement à ce que vous avez indiqué dans votre journal, la moto 350 cmc Peugeot sera mise en vente très prochainement.

J. Dugand, Directeur Commerce I.

Démontage des roues arrière

Est-ce pour se moquer du public ou par simple méconnaissance de la route que certains constructeurs, et non des moindres, compliquent comme à plaisir le démontage et le remontage des roues de leurs motocyclettes?

J'ai une machine belge, remarquable sur beaucoup de points, dont la roue arrière est empoisonnée à remonter. Il faut, exactement, au même moment engager non seulement les deux extrémités de l'axe, mais encore, et ni plus tôt ni plus tard, la patte qui empêche le frein de tourner. C'est ridicule quand on songe que si cette patte ou celles de cadre avaient un centimètre de plus, on pourrait tout à se aise ; 1^o engager la patte, puis l'axe, ou 2^o engager l'axe, se reposer et engager la patte.

Et que pensez-vous de ces machines dont il faut soulever l'arrière et relever la béquille pour sortir la roue. Il est vrai que la Guzzi italienne dépasse tout dans cet ordre d'idées. Sur le modèle « Champion d'Europe » à arbre à cames et 4 soupapes, qui est vendue au public, il faut démonter le garde-boue arrière et les deux tuyaux d'échappement pour une crevaillon. (Dire que cette roue est à broche !) Si je le dis, c'est que je l'ai vu.

Rappelez donc aux constructeurs que l'accessibilité est, après la solidité, la vertu primordiale qui fait la réputation d'une bonne marque.

P. BRUNIÈRE (Menton)

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 :: :: ::

MOTOBÉCANÉ :: :: ::

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

— Téléphone : Ségur 89-32 —

Vend avec 13 & 16 mois de crédit

— DIRECTEMENT DU VENDEUR A L'ACHETEUR —

SANS AUCUN INTERMÉDIAIRE

1^{er} VERSEMENT : 10 POUR 100

MOTOS André

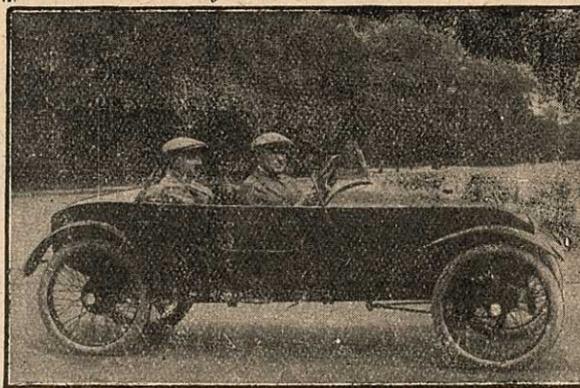
ETABLISSEMENT BOURDAIS

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR 7 RUE LAFOUCÉ-GENTILLY (SEINE)

Le Cyclecar SIMA-VIOLET

Champion de France, deux records du monde gagnés 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'Aisne, 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

TRIOMPHE DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE

LA BOITE 3 VITESSES STAUB

continue la Saison par un succès dans PARIS-NICE

De plus en plus nombreux, les Constructeurs avaient équipé leurs machines avec la boîte

STAUB

1^{ers} DOLLAR LE GRIMPEUR HARLETTE PROPULCYCLE STELLA J. THOMANN

exquo

Prouvant une fois de plus ses qualités remarquables de manœuvre, fabrication et endurance.

Établissements STAUB 2, Impasse des Acacias, 2 PARIS (17^e)

Tél. : Galvani 12-46

Maison fondée en 1904

MOTO ULTIMA

créée en 1908

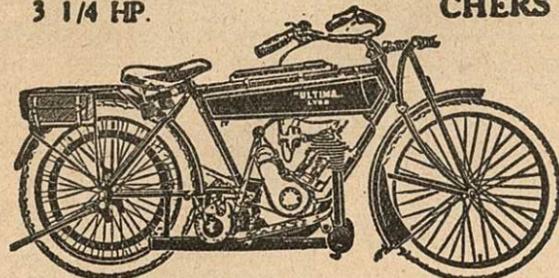
E. BILLION, Constructeur

24-26, Rue du Commandant-Faurax - LYON

Téléphone : Vaudrey 2-04

3 MODELES
Moteur 4 temps
3 1/4 HP.

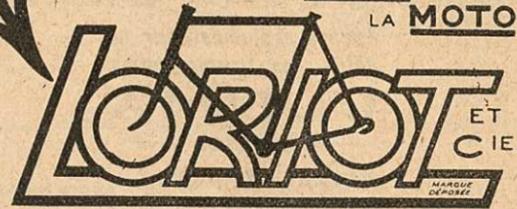
LES
MOINS
CHERS



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

CONSTRUCTEURS
COMMISSIONNAIRES
AGENTS DU CYCLE ET DE
LA MOTO

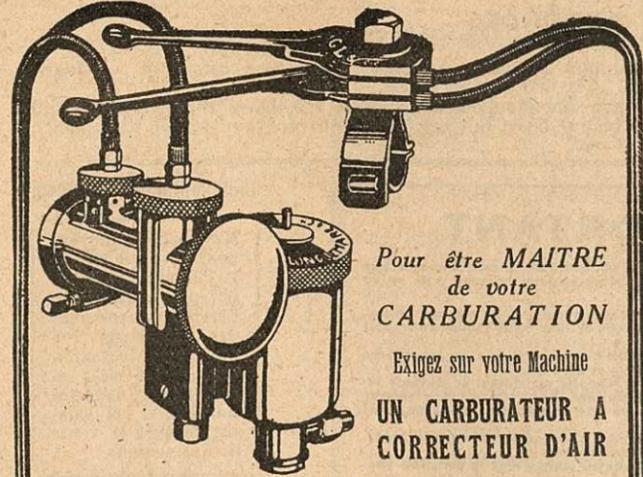


VOUS FOURNIREZ
DES CARCASSES DE CADRES
DES CADRES DE CYCLES ET MOTOS
DES CYCLES ET MOTOS COMPLETS

A VOTRE MARQUE
EN QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

TOUS MODÈLES SOUDÉS ET BRASÉS
COURSE ET ROUTE

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



Pour être MAITRE
de votre
CARBURATION

Exigez sur votre Machine
UN CARBURATEUR A
CORRECTEUR D'AIR

LONGUEMARE

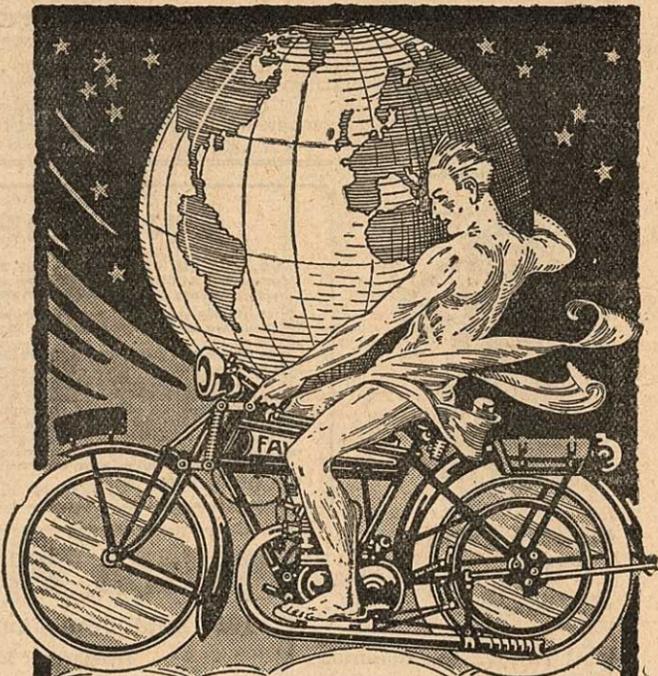
Le Carburateur LONGUEMARE

Type L. B. H. 2 à correction, 2 gicleurs, 2 manettes
Vous assure un départ facile
Un ralenti parfait

Une accélération rapide
Une économie réelle

Exigez également les manettes G. L. et C^{ie}, brev. S. G. D. G. R. C. Selo 114.051

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



CYCLES ET MOTOS DE GRAND LUXE

FAVOR

CLERMONT-FERRAND

L'AUTOCATALOGUE

(Modèles 1926)

est l'Encyclopédie de l'Industrie Automobile en France
Recueil des Catalogues des Constructeurs
et Annuaire de la Production et des Débouchés

IL CONTIENT :

Toutes les caractéristiques et tous les Prix
de toutes les marques :

CHASSIS

(nouveaux et anciens modèles avec n^o de Fabrication)
CARROSSERIES — MOTOCYCLETTES
MOTEURS — TOUS ACCESSOIRES

Classement Professionnel et Géographique
de l'Industrie Automobile en France :

CONSTRUCTEURS, FABRICANTS, AGENCES, GARAGES

Édition luxueuse, 500 pages format 25 x 32
Élégante reliure cartonnée, percalinée, estampée or

PRIX FRANCO :

FRANCE.	40 fr.
COLONIES FRANÇAISES.	42 fr.
ÉTRANGER.	45 fr.

Les Commandes doivent être accompagnées de leur montant
par MANDAT-POSTE ou CHÈQUE payable à PARIS,
adressé à L'AUTOCATALOGUE 40, Rue de Liège - PARIS
(Il n'est pas fait d'envoi contre remboursement)

CHAINES DUCKWORTH

POUR
MOTOCYCLETTES
ET CYCLECARS

LES PLUS RÉSISTANTES
LES PLUS DURABLES

LES CHAINES DUCKWORTH
sont de beaucoup les plus économiques, leur durée étant incomparablement supérieure à celles de toutes les autres chaînes. Leur supériorité est le résultat d'une spécialisation de plus de 30 années dans la fabrication des chaînes de motocyclettes. Les Constructeurs américains : HARLEY-DAVIDSON, INDIAN, HENDERSON, READING, STANDARD, EXCELSIOR, etc., équipent leurs motocyclettes exclusivement avec des CHAINES DUCKWORTH

Catalogue franco sur demande



MONOPOLE POUR LA FRANCE

C COMIOT

87, Bou^l GOUVION ST CYR. PARIS
TÉLÉPH. WAGRAM 03-26 TÉLÉGR. COMIOT-PARIS

Pour votre
„Morgan“

VÉHICULE LÉGER ET RAPIDE

N'ACHETEZ que des pièces
D'ORIGINE
R. DARMONT

Vous en trouverez un stock toujours
complet chez le spécialiste
P. DAGORNO
36, Rue Laugier - PARIS

EN VENTE à des prix toujours inférieurs
à ceux de mauvaises imitations
qui vous font courir le risque d'accidents graves.

Pub. G. SWEETS

Avec un MOTEUR LUTETIA

Force 1 ch. 1/2

Embrayage progressif

Volant magnétique

Roulements à Billes

Vitesse 30 km.

Consommation 1 litre 1/2

TRANSMISSION par CHAÎNE à TENSION RÉGLABLE

Monte toutes les Côtes

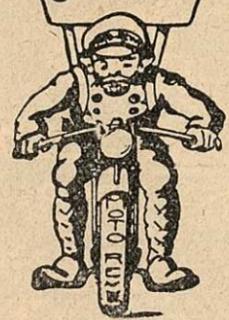
Le Groupe Moteur LUTETIA se monte sur
toutes bicyclettes, tandems, voitures de mutilés

LIVRAISON IMMÉDIATE

Catalogue envoyé gratuitement sur demande

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

PETITES ANNONCES



Motos à vendre.

A. B. C. 5 CV, remis à neuf, tan-sad, 3.000 fr. Pressé S'ad. Piver, Démolition, 2, rue Laffitte, Paris.

A. B. C. course spec. De Noas, Gyr, 7, rue Armonville, Reims (Marne).

A. B. C. 5 CV, sport, parf. ét., acces., 2.800 fr. Savoye, 14, rue Pierret, Neuilly.

A. B. C. 5 CV, 4 vit., ent. rev., compl. équip. tourisme, compteur, pièces rech., phare, tan-sad, outill., pneus neufs, chambre rech. A vendre 2.850 fr. ou à échanger c. mono 350 ou 500 cmc., bon état, bonne marque. J. Robin, 9, rue Tolain, Paris.

A. B. C. bon état marche. Vis. le soir à partir 7 h., samedi et dimanche. Michon, 2, rue de Paris, Livry-Gargan.

A. B. C. dern. mod., parf. ét. Ch. Carré, 248, rue de Vesle, Reims (Marne).

A. B. C. bon ét., phare, compt., pneus nfs, 2.700 fr. Fournier, 72, boul. St-Denis, Courbevoie. Jusq. 7 h. du soir.

Aiglon 1925-26, 175 cmc., état neuf garanti, ayant fait 100 km., 2.575 fr. Borie, 96, rue Riquet, Toulouse (Haute-Gar.).

Alyon 3 CV, mot. Ballot, très bon état marche. Lombard, 216 bis rue Lafayette, Paris.

Alyon 175 cmc., ét. nf, peu roulé, 2 vit., débr. Kick, 3 CV, cause dble emploi, 2.200 fr. C. Chevalier, St-Cyr-de-Favières (Loire).

Alyonnette peu roulé, 800 fr. Ecrire Sabre, quai Chabo, 14, Bayonne (B.-Pyr.).

Alyonnette c. nve, 1.200 fr. Cyclecar Fournier, 4 cyl., peu roulé. Laloi, Epinay-sur-Orge (S.-et-Oise).

Alyonnette parf. ét., 950 fr. Moto Réve, 2 cyl., 2 HP, rev., pneus nfs, 850 fr. Dury, Meubles, Chagny (S.-et-L.).

Automoto ultra-légère, 99 cmc., peu roulé ou échangerai c. Monet-Goyon, sport de préférence. Dubuis, Négociant, Thoissey (Ain).

Automouche compl. sauf cadre et 1 vélo. Sand, 134 bis, av. Saint-Ouen (18°).

Bisriot 5 HP, 3 vit., tan-sad, ét. neuf, pr solo ou side. Ulmer, Raon-l'Étape (Vosges).

H. Bruneau, très bon ét. marc., 1 CV 1/2, 850 fr. Morin, 19, rue Victor-Hugo, Maisons-Alfort (S.).

B. S. A. modèle 1925, parf. ét., ordre de marche, 2 CV 3/4, à culbuteurs, 100 à l'h., écl. Mag., compt. OS., tan-sad, etc., pas roulé. Prix à débattre, rayon rapproché. A. Laissac, 1, rue de Verdun, Mazamet (Tarn).

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

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

AVIS IMPORTANT

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

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

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

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant sur chaque feuillet le numéro dans lequel elle doit être insérée. Nous le répétons AUCUNE réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

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

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

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

B. S. A. 2 CV 1/2, ét. neuf, peu roulé, 2 vit. Vis. chez Cycles Gérard, 142, rue Lafayette.

Motos B. S. A., Triumph, Sunbeam, F. N., nves et acc. châssis side, acc. compl., 300 fr. Motos 2 temps, ttes forces, vente, achat, échange ttes motos ; déplacerais en province. Angel, 130, rue de la Chapelle, Paris.

B. S. A., 5 HP, c. nve, 2.500 fr. Lemonnier, 48, rue Fazillau, Levallois.

A. B. C. état nf, équip. gd tourisme, tan-sad, Leroy, 80, rue Defresne-Bast, Asnières.

Alyon 3 CV, bloc moteur Ballot, 250 cmc., 2 vit., parf. ét. de marche, acces. prot. Jamb. ecl. Mag., 2.300 fr. A. Boudard, 15, av. Duval-le-Camus, St-Cloud-Coteaux.

Cleveland 3 CV 1/2, parf. ét., gros pneus c. nfs, 2 vit., Kick débray., ecl. Mag., carte-grise, 2.300 fr. Cause double emploi. Vis-samedi apr.-midi, dim. matin. M. Ducrey, 7, villa de l'Ermitage (20°).

Cleveland 3 CV, excel. état, 2.200 fr. Cyclette luxe, roulé 800 km., 700 fr. Ecrire : Derouet, 5, rue Renault (11°).

Cleveland 1925, pneus nfs, bon état, mec. à vend. 2.800 fr. ou éch. avec soultte. C. Terrot 4 HP, G. Rhône, F. N., 60. Gillet, Hamel, 6, p. Palais-Bourbon (7°).

Cleveland 1923, 270 cmc., 2 vit., Kick, 2.400 fr. Perard, Louvemont (Haute-Marne).

Cleveland 1924, peu roulé, toujours bien soignée, équip. gd tourisme, tan-sad, pneus nfs, facilités garage part. 17°, 3.500 fr. Viennet, pl. ch. Fillion, 12, Paris.

Cleveland 4 CV, 2 vit., Kick, ecl. élect., tan-sad, klaxon, trompe un an de service. Sup. occ. Visible t. l. jours, R. Drouet, 5, rue du Guichet, Châteaudun (E.-et-L.).

Cleveland ét. nf, marche impeccable, 2.400 fr. Mouchet, Houilles (S.-et-O.).

Cleveland, 2.600 fr. Vis. sam. et dim., de 2 à 3 h. Balandier, Galerie Colbert, 6, rue des Petits-Champs.

Cleveland bon état, à enlever cause dble emploi, 1.600 fr. 17, rue St-Juentin, Nogent-s.-Marne.

Cleveland 4 CV, 1925, carb. Amac, peu roulé, 3.500 fr. S'ad. S, rue Tiphaine, 15°.

Dernier lot Cyclotracteurs nfs, prêts à poser, 435 fr. : 1/2 montés, 335 fr. Tesdou, 63, rue Duconédic (14°).

Cyclotrac, 250 fr., sur bicyc. Angl. 650 fr., ét. nf. Ech. c. pte moto don. soultte. Thivet, 80, rue Diderot, Vincennes (Seine).

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)

Téléphone : Levallois 10-41

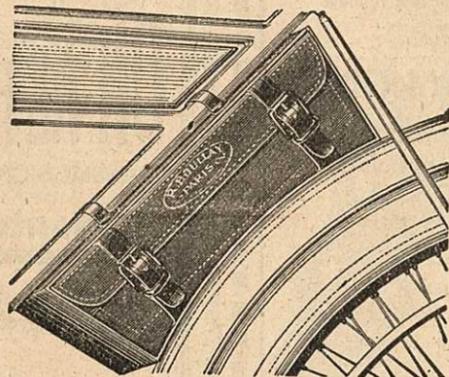
:: PIECES POUR ::
TRIUMPH. - B. S. A.
DOUGLAS. - P. & M.

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

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

SACOCHE de CADRE



Spéciale pour motos Monet & Goyon 2, 3 et 4 HP, en tôle émaillée noire, larges soufflets cuir, doublée intérieurement, livrée avec agrafes et boulons. **33 »**

R. BOULLAY 6, Rue de Moscou, PARIS
Agent Général de MONET & GOYON

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...

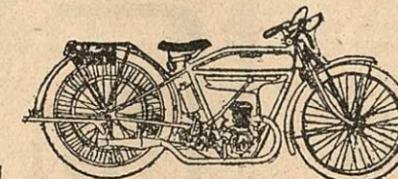
MOTO-ECOLE

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



LES MOTOCYCLETTES
Jean THOMANN

gagnantes des Coupes de "Sporting" et de "l'Éclairer de Nice" dans

PARIS-NICE

3 Médailles d'Or

SONT VENDUES A CRÉDIT
Pour un premier versement de **500 frs**

Le Solde en 10 MOIS

RENACO, 84, Boul. de la Tour-Maubourg - PARIS (7°)
Envoi du Catalogue S et Renseignements sur demande

Gnome et Rhône 1925, 4 CV, parf. ét., ecl. bout. Pêhu : cause départ. André Deshayes, 33, rue Jules-Lemaître, Orléans (Loiret).

Belle moto solo Gnome et Rhône, M. Guieu, 167, av. Neuilly, Neuilly-sur-Seine.

Gnome et Rhône, 4 CV, parf. ét., à vendre d'urgence. Pignal, 61, rue Flachat, Villeurbanne (Rhône).

Griffon, 175 cmc., 1924, état neuf, phare, compt., chambre, 2.100 fr. Greiner, 57, rue de Charonne (11°).

Griffon, 6 CV, side belle ligne, essais 6 h. 30, 2.900 fr. Corbeille, 23, rue Soyer, Neuilly.

Griffon sport, 2 CV 1/2, 3 vit. Achetée 1925, cart. grise, ét. nf, 2.300 fr. (val. act. 3.400 fr.). Vis. sem. (de 9 à 12 h., 14 à 18 h. ou sur rendez-vous). Ségur 06-70. Lechene, 37, av. Rapp (7°).

Griffon, 5 CV, solo, 2.000 ; side, 2.400 ; boîte et moteur révisé ; Indian 9 CV, side 4.000, équipée révision complète, R. Berthelot, Mson Pethier, 49, rue Ramey (18°) ou échange contre 5 CV Citroën.

Griffon parf. ét., 1 CV 1/2, 875 fr. avec acces. Rousseau, 52, av. Herbillon, St-Mandé.

Griffon, 125 cmc., phare bout. acétyle, parf. ét., 1.300 fr. Dedytsche, 16, rue de la Libre-Pensée, Romainville (Seine).

Griffon dame, 1923, 1 CV 1/2, très bon ét., roulé 500 km. Cause achat voiture. Gom, 148, rue Montmartre (2°).

Griffon, 125 cmc., Kick, 2 vit., phare bon état, 1.400 fr. Prost, 135, rue Victor-Hugo, Bois-Colombes (Seine).

Grimpeur, 175 cmc., 3 CV, 3 vit., ét. de nf sous garantie. Desnier, Vorreton, Cne Escoutoux (P.-de-D.).

Harley très bon ét., tan-sad, 2.950 fr. Berger, 11, rue Méchain (14°).

Harley 9 HP, très bon état, peint. nve, ecl. Mag., av. et ar. pare-jambes, pneus nfs, 2.300 fr. Guvard M., 18, route de Nevers, Bourges (Cher).

Indian Scout 5 HP, mle G. 20, parf. ét. mec., pr gd tourisme en solo tandem, 3.500 fr. Vente cause achat cyclocar. Molin, 12 av. des Tilleuls, Paris (18°).

Indian solo 7/9, roulé 300 km., pneus confort nfs, jantes voiture, ecl., sacoches et tan-sad, garantie, 4.800 fr. Pomard, rue Marochelle, Paris (14°).

Indian side bipl., pare-br., parf. ét. Ecrire : Cosson, 16, rue Gare-de-Reuilly (12°).

Koehler Escoffier tourisme, 500 cmc., 1925, roulé 5.000 km., compt. OS, phare Luxer N° 4, tan-sad, tous acces., 4.500 fr. S'adres. Garage Boucon, 67, rue J.-J. Rousseau, Issy-les-Moulineaux (Seine).

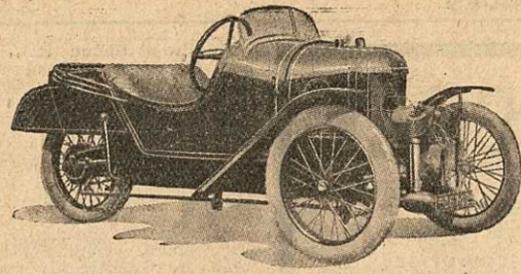
2 Motos Le Cyclette et une N. S. A. 2 cyl., prix à débat. S'adres. le dimanche seulement Roger Bois, 16, rue du Ruisseau (18°).

La Française, 3 CV 1/2, 1925, ét. nf, très peu roulé, acces. 12. Chemin-Mathilde, Talence (Gironde).

Magnat Dehon 1925, 3 HP, 2 vit., Kick, c. nve, 2.500 fr. Ecrire : Foudriat, 19, rue Richelieu (1°).

Mascotte P. S. pr dame, 125 cmc., débray. gros pneus, selle Terry, parf. ét., 1.300 fr. Mlle Pastier, 19, rue Dagorno (12°).

Monet-Goyon, 175 cmc., protège-jambes V.W., selle Terry, compteur, sortie juillet 1925, parf. ét. Faire offres Garage 15 bis, rue de l'Église, Neuilly-sur-Seine.



ACHETEZ VOTRE CYCLECAR MORGAN

Construit par R. DARMONT à l'Agence exclusive pour : la SEINE, SEINE-&OISE et SEINE-&MARNE

R. BASTRATE, 178, rue de Courcelles
A 50 MÈTRES DU MÉTRO PÉREIRE

Consom. : 5 litres aux 100 km.
VITESSE : 110 km.

STOCK DE
pièces détachées

Prix : 5850 fr.

SALON de la MOTOCYCLETTE

A. JACOB, Frères
15, avenue Anatole-France

CHOISY-LE-ROI ——— TÉLÉPHONE : 171

Concessionnaires des Meilleures Marques

MOTOBÉCANE - CLEVELAND
LE GRIMPEUR - HARLEY - DAVIDSON
MONET et GOYON
PEUGEOT - F.N. - SOYER - TERROT
MOTOSACOCHÉ - AUTOMOTO, etc.

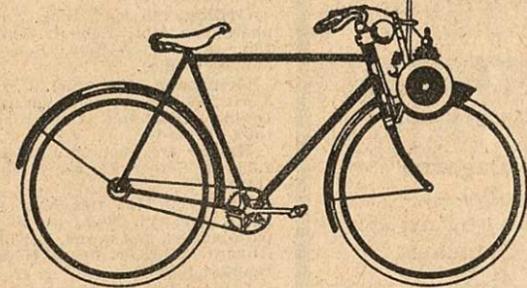
Le plus grand choix toujours en magasin

VENTE A CRÉDIT

directement aux meilleures conditions
depuis **100 fr.** par mois

LIVRAISON RAPIDE TOUS ACCESSOIRES POUR MOTOS

Micromoteur
GRAND PRIX du TOURING-CLUB de FRANCE



Brochure adressée franco sur demande.

ETABLISSEMENT LABINAL

170, Avenue des Batignolles SAINT-OUEN (Seine)

VOITURES D'OCCASION VENDUES GARANTIES

SALMSON 2 places, 3 places, 4 places
TOURISTE, SPORT, GRAND SPORT
A partir de 6.000 frs

REPRISE EN COMPTE DE TOUS VÉHICULES
VENTE A CRÉDIT DE

RENAULT, CITROËN, PEUGEOT, SALMSON

DENIS

2, Rue François-Ponsard, PARIS

Tél. Auteuil 29-48

ATELIER DE RÉPARATIONS ET GARAGE

212, Bd Jean-Jaurès, BOULOGNE — Tél. : 103

PARIS-MOTOS

PARIS-MOTOS

79, Av. des Ternes et 1, Rue Labie
PARIS Wagram 75-04

Vous présente :

La Moto TERROT

250 cmc' pneus Ballons
montée par
DURAND, champion de France 1925

1^{er} ex æquo dans PARIS-NICE

Cette Moto, strictement de série, est entièrement construite dans les Usines Terrot à Dijon.

Les amateurs de machines de courses peuvent se rendre acquéreurs de cet et moto au prix du catalogue.
Seul Fabricant vendant ses machines de Courses

Vos magnétos dynamos & démarreurs

Bosch, Simms, Eisemann, Dixie, S.E.V
R.B., Saga, North-East, Gray - Davis
et toutes les autres marques

seront réparés par nous en 24 heures avec 6 mois de garantie

LE PLUS GRAND STOCK
d'appareils neufs ou d'occasion
et de pièces détachées de toutes marques
Catalogue R. Illustré France

A. de SARELLO
90 et 104, Av. des Ternes - Paris
Tél. : Wagram 01-00 Adm. tél. : Desreux-Paris

Agent général
BOSCH
(Springfield)

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO ET EN SIDE-CAR
Sur VÉLOCETTE et TERROT

Leçons et Permis gratuits à tout acheteur

MAISON DE CONFIANCE

Vente de neuf et d'occasion
au comptant et à crédit

Agence VÉLOCETTE, TERROT
et toutes Bonnes Marques

VENEZ VOIR NOS MODÈLES
... EN MAGASIN - ESSAIS ...

TOUJOURS OUVERT
Samedi, Dimanche et Fêtes, toute la journée.

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian, 8
PARIS (12^e arrond.)
Face métro Nation

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.

SI VOUS DÉSIREZ UN

SIDECAR

Élégant, 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

Monet-Goyon, 3 CV, 3 vit., ayant roulé 1.000 km., amortis., 2 selles Terry, prix à débattre. Chatras, 8, boul. Jules-Ferry (11^e), le dimanche de 9 à 12 heures.

Monet-Goyon, 4 HP et sidecar Peuple, urgent, 3.300 fr. Dimanc. j. à midi, tous les soirs, Ch. Baron, 10 bis, rue de Brosse.

Monet-Goyon, 3 CV, 1xe, pn. confort, selle Terry, dble échap., compteur O.S., pare-boue, roulé 1.300 km., 3.500 fr. Ecrire : Mauquit, av. des Marguerites, Le-Blanc-Mesnil (S.-et-O.).

Monet-Goyon, 4 CV, 2 temps, parf. ét. Gyr, 7, rue Armonville, Reims (Marne).

Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., très bon ét., 1.800 fr. Procédés, 19 bis, rue du Mont-Valérien, Suresnes.

2.300 fr. moto 6 CV, 2 cyl., boîte de vit., écl. élect., tan-sad, parf. ét., 600 fr. pet. moto Peugeot 2 cyl., rev. Zembrzski, 83, rue, de St-Germain, Chatou (S.-et-O.).

Moto, 2 CV, 2 vit., prix après essai. Thonon, 108, rue Ménéli-montant, Paris (20^e).

Moto 2 HP, 2 vit., Kick, bon ét., 800 fr. Ecrire : Barjon, 43, rue du Poteau, Paris.

Motobécane en parf. ét., ph. Mag., selle Terry, p.-j. W. et V., sous gar. de l'usine ; prix à débat. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

Motosacoche 4 HP, 2 cyl., 2 vit., écl. « Auter » et Moto-Strap, à vendre 2.900 fr. ou éch. c. cyclecar d. paic. soul. J. Luzuy, Chemin des Saints, Besançon (Doubs)

Motosacoche, 250 cmc., mod. 1925, ét. neuf, excel. occ., 3.000 fr. Martin, 83, boul. Jamin, Reims (Marne).

Ner. a Car, 3.500 fr. R. Betton, 10, rue Vaucanson, La-Varenne-St-Hilaire (Seine). Tél. 484.

New Hudson sport, 350 cmc., 90 km., larges soupapes, 3 vit., chaîne-chaîne, s. carter, fourche Druid, selle course Lycett, position basse et de marche parf., garanti. Essai ttes dist., occ. unique, cause achat cyclecar, 3.900 fr. Dimanche 9 à 12 h. Vandenhove, av. de Versailles (16^e).

New Impérial 3 HP, mot. J. A. P., 2 vit. Sturmeys, déb. Kick, écl. Mag., carte-grise, excel. ét. marche, parf. à enlever 1.800 fr. Prévost, St-Quentin, par Broglie (Eure)

Peugeot 2 HP 1/2, 2 vit., Kick, mod. 1926, nve non déballeée, sous garantie d'usine pendant 5 mois 1/2, 2.975 fr., cause vente achat side-car. Baudouin, 37 rue des Arènes, Dôle (Jura).

Peugeot 5 HP, 2 cyl., débr., 3 vit. par moyeu AR, pneus nfs, parf. ét. de marche, 1.750 fr. Boutolleau, rue du Bon-Endroit, Loudun (Vienne).

Peugeot, 175 cmc., parf. ét., prix int. 21, rue de Lourmel (15^e).

Peugeot, 4 CV, juin 25, 3.000 fr. Oréal 6 CV, avec side, compt., écl. Mag., très bon ét., 3.500 fr. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles (S.-et-O.).

Peugeot, 2 temps, 3 CV, 2 vit., parf. ét., acces., 2.500 fr. Lestelle, 37, rue de Lille, Paris, 13 à 14 h.

Tandem Peugeot, route libre, 2 freins, parf. ét., 550 fr. Dussail-lant, 35, quai de la Tournelle (5^e).

Peugeot, 5 CV, 3 vit., Kick, moteur remis ent. à neuf, à vendre 1.500 fr. carte-grise vis. 85, rue Bolivar, Paris (19^e), Henri Sene-joux.

Peugeot, 3 CV, c. nve, dernier modèle. Vis. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

Rasser, moteur Rover, 4 HP, 4 temps, 2 vit., Kick, acces. Bas prix. Roger, 49, rue Godon, Colom-bes (Seine).

Peugeot, 3 CV 1/2, 2 cyl., 2 vit., 1.300 fr.; Douglas, 2 CV 3/4, 2 cyl., 2 vit., 1.950 fr.; Alcyon, 2 CV 1/2, 1.950 et 2.400 fr.; Griffon, 4 CV, avec side, état neuf, 4.200 fr.; side B. S. A., 600; side Triumph, 450, Motosacoche 6 CV, mot. Mag., 2.200 fr.; Indian avec side, parf. ét., 3.500. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles (S.-et-O.).

Reading Standard, 10 HP, parf. ét., Mag., phare, 3.300 fr. Clement 2 HP 3/4, bon ét., 800 fr. Tous les jours, Lagrave, 116, rue Chevreul, Charenton-le-Pont (Seine).

Moteur amov. Rosengart 1 CV 1/2, sur bicyclette fourche élast., 850 fr. Vis. soir à partir de 6 h. 1/2 et samedi après-midi. Poirier, 56, rue de la Tombe-Issoire (14^e).

Rovin, Jap, 175 cc 3 vit., mod. 1925 parf. et phare acc. div. Dela-charie, Meigne (M. et L.) Rovin, 2 cv, 2 vit. acc. bon et. pneus nfs 1475 et Sicam 2 cv, debr. acc. bon et. pneus nfs 975 fr. Serrurier, 51, rue des Acacias.

Rudge multi c.nve à remonter 1.200. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

Köhler Escoffier Escoffier, parf. et rev. à neuf, 1^{er} concours consommation 177 kgs avec 5 litres à vendre 3.500 fr.; Sarolea, 350 cm dernier modèle 2 cmc concours en consommation 171 K. avec 5 litres parf. et à vendre, 3.850 fr., Laude, 34, rue de Ham, St-Quentin (Aisne)

Sarolea, 4 HP 500 cm 3, culbu-teurs 120 à l'heure, Hartford, Terry, frein direction Tecaletmit, parf. et. 4.700 fr. Legout, Maison Dony, Amiens (Somme).

Sarolea, 4 HP 500 cmc sport, équip. gd tourisme avec ou sans ecl. élect. Mag. Bosch nomb; acces. parf. et. R. Maison, 5, rue Amiral Courbet, Amiens (Somme).

Sarolea, 500 cmc boit. Sturmeys 3 vit ? Bosch Amac gros pneus tan-sad et. neuf bas prix, Concierge rue du Pont-Louis-Philippe (4^e).

S.I.C. 2 HP, Volant magnétique nve d'Oct. 25, 1.750 fr., Bouy, 12, rue Saint-Augustin, Asnières, (Seine). Tél. 773.

Sic, moteur D. K. bielle de rech., 1.250 fr., Lebert, 73, quai de la Tournelle (5^e).

Sic, c.nve, 175 cmc. à enl. Vin-cent, 21, rue Lourmel, Paris.

Sic, 125 cmc, moteur garanti 6 mois, 1.250 fr., Journée, 21, rue de Paris, Saint-Gratien (S.-et-O.).

Smart, 2 HP, 2 vit. Kick parf. et. prix, 1.150 fr., essai à volonté Luce à Trilbardou (S.-et-M.).

Smart, 2 CV, ét. neuf, cause auto toujours vis. 1.000 fr., Labri-que, Orchies (Nord).

Stella, 175 cc, 2 vit. abs. nve cause maladie, 1.650 fr., Denis, Argences (Calvados).

Terrot, 3 HP FS, juillet 1925, nomb. acces., Pajot, 31, rue Albert 1^{er}, La Rochelle.

Super sport Terrot Jap, sortie juin 1925, 2.000 km, roues 700 x 80 pneus Dunlop-Cord selle Terry, ecl. élect. compt. montre tan-sad, graissage mec. amort. Hartford, nomb. acces. à vendre, 4.800 fr. cause maladie. Ecrire : J. Limpant Usines Lip, Besançon (Doubs).

Terrot, 3CV FT. Août 1925, roulé 2.000 km., ét. nf 3.000, Bour-dier, gare Gap (H.-A.).

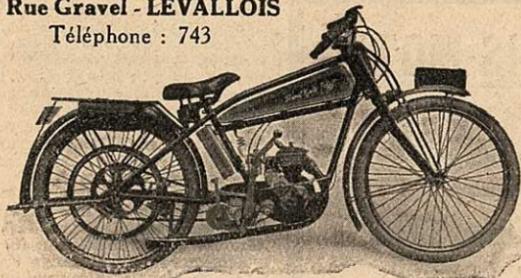
Terrot 1925, 2 CV 2 Vit. Kick, phare compteur O. S. et de neuf, 2.450 fr., Foret, coiffeur, 43, rue de Paris, Ivry (Seine).

Terrot, 1924 et. ne f, peu roulé 269 cm 32 temps selle Cantilever val. nve, 3.700 fr. cédée à 2.350 fr., Manchematin, 266, Avenue Wil-son Plaine Saint-Denis (Seine).

Terrot, spoet mod. 1925, équip. gd tourisme parf. et. Fougères, 35, rue de Babylone, Paris pour rendez-vous.

LE PROPUL-CYCLE

7, Rue Gravel - LEVALLOIS
Téléphone : 743



1^{ers} Constructeurs français, spécialistes moteurs 4 temps
175 cm³. Soupapes en chapelles (latérales).
MOTOS hommes, dames, touristes, sports
chaînes-courroies, chaîne-chaîne
2 ou 3 vitesses - Graissage par pompe automatique;
Notice M. R. sur demande
Quelques Agences disponibles avec conditions toutes spéciales

MOTEURS TRAIN

TOUS MODELES

:: Montage par Spécialistes sur Motos ::
Bicyclettes à Moteur - Voitures de Mutilés
:: :: Tri-Porteurs :: :: ::

TRANSFORMATION DE TOUTES MOTOCYCLETES
MOTOCYCLETES DE COURSE

FABRIQUE DE CADRES

DE MOTOCYCLETES

CADRES POUR MOTEURS TRAIN
:: :: Prix de Série sans Concurrence :: ::

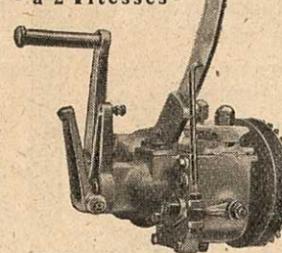
ATELIER MOTO-RÉNOVATION

245, Avenue d'Argenteuil, 245 - BOIS-COLOMBES (Seine)
R. C. Seine 283.204



Sur votre Machine à
Prise Directe
Montez nos BOITES
- à 2 Vitesses -

Pour votre MOTO de
Sport et de Tourisme
en solo duo et side-car
Adoptez notre boîte à 4 VITESSES
Etablissements C. PICARD
26, rue Carnot, COURBEVOIE
:: Notice sur demande ::



205 fr. la paire avec ferrures pour
RENAULT 6 cv., CITROEN 5 & 10 cv. etc.,



Éts. GIANOLI - 9, Rue de l'Indre, 9 - PARIS (20^e)
Pub. G. Sucerts Téléphone : ROQUETTE 54-38

GARAGISTES !...

le FILTRE ILURO

Breveté S. G. D. G.



10 CV. et motos, parce que seul il ne peut se colmater.

Il est nettoyé
par l'essence
elle-même en
mouvement
constant pendant la marche.

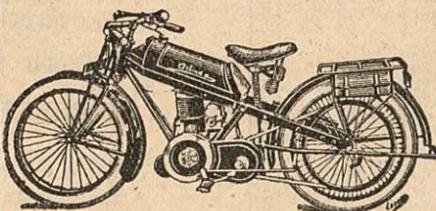


Demandez instructions de pose et conditions de vente à
Filtre à essence ILURO, 10, r. Labarraque, OLORON (B.-P.)

Pub. G. SWEETS

Motos "ARBINET Aîné"

(Cadre-Châssis breveté S. G. D. G.)



Moteur TRAIN
(2 temps)
Boîte 3 vitesses
Selle suspendue
Cadre triangulé

2 MODÈLES TOURISTE
2 MODÈLES SPORT
3 ET 4 CV. SIDECAR

Agents demandés Catalogue franco

ARBINET Aîné, Constructeur
72, Rue Berbisey - DIJON (Côte-d'Or)

PUBLICITÉ CLASSÉE PAR ARRONDISSEMENT

XXXIII

Terrot, 3 CV 1925, 2 temps,
3 vit. deb., 3.100 fr., le soir de 5 à
6, 289, rue de Vaugirard.

Terrot, 3 CV, parf. et selle
Cantilever à enl., 2.800 fr., Bertin,
13, rue Malakoff, Asnières (Seine).

Jean Thomann, c. dépat,
175 cmc super-sport, 3 vit. et nef.
compt. OS. rl 500 km. Prix, 2.400 f.
Rouas, 153, rue de la Convention,
Paris.

Triumph 3 CV, 2 temps,
mot. neuf, groupe acét. acc.
prix 2.200 fr., vis. samedis 3 à 6.
Robert Basly, 11, Imp. du Talus,
Paris (18^e).

Triumph spec. gagnante 6
jours d'Hiver 1925 à vendre
3.500 fr. S'adres. 4, avenue Lon-
gueil, Maisons-Laffitte (Tel. 405).

Triumph Ricardo culb. 110 k.
h. ch.-chaîne tan-sad Terry, à
débattre. Triumph 500 cm., mod.
H. 2. 700. Vis. t. l. jours, 114,
Rte Noisy-le-Sec (63, r. du Pan),
Romainville (Seine).

Triumph Type P. 1926, 5 HP,
roulé 400 km., accés. outill.,
pièces rech. et tan-sad, prix
4.900 fr., cause maladie, R. Bor-
deau, café, 95, aven. de Poissy,
Maisons-Laffitte (S.-et-O.).

Villiers 350 cmc. Monovit.,
5 CV. c. nve, 1.800 fr. ou éch.
contre 2 CV, 2 vit. Ecr. Michel
Chauvelon, 5, Charles-Renouvier
(20^e).

775 fr. et 675 fr. moteurs amov.
nfs montés sur vélos de marq.
hom. et dame parf. état. Ecrire
p. rendez-vous Helcerf, 13, rue
Colbert, Colombes (Seine).

Zenith 8 cyl. 7 HP ayant
très peu roulé, volant à l'état
neuf, 12.000 fr. à céder pour cause
de départ à l'étranger p^r 6.000 fr.
S'adres. le soir après 17 h. 30, 4,
rue Victor-Hugo, à Suresnes, au
rez-de-chaussée à droite.

B. S. A. 4 CV 1/2, très bon
état ecl. essai à volonté 2.200 fr.
P. Bezombes, 321, rue de Charren-
ton, Paris (12^e).

B. S. A. 5 CV, boît. 3 vit.
abs. c. nve, avec ou sans side,
affaire conf. prix int. Vattier,
64, bd de Belleville (20^e).

Sidecars à vendre.

A. B. C. 5 HP side tôle, fait
3.500 K., état abs. neuf, essai
à volonté. Cause achat voiture.
S'adresser Launier, pharmacie,
Moncontant (Deux-Sèvres).

A. B. C. 5 HP, avec side, révisée
parf. état, de marche garanti
ecl. Magond nomb. acc. 3.500.
Ecrire Charles Poirier, 118, aven.
du Maine, Paris (14^e).

A. B. C. avec side 5 CV, à
vend. ensemble ou séparément.
Comme neuf, 1 pneu rech., 2
sacoches cuir. Gde mallette de
voyage. Le tout 3.000. Jacquot,
57, av. Ledru-Rollin. Le Perreux
(Seine).

Alcyon 5 HP, 2 vit. Kick. bloc
moteur, cap. pare-brise, bon ét.
marche, peinture neuve, 1.800 fr.
T. S. F., rue Bellevue, Houilles
(S.-et-O.).



"MONDIAL"

est une perfection
d'élégance et de
fabrication très soignée

A GRUMBERG
fabricant
PARIS



INVENTEURS LISEZ

Manuel-Guide
envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Consell
BETTCHE, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris

PIÈCES DÉTACHÉES pour

ROBINETTERIE SPECIALE
MAGNÉTOS monos
REPOS.-PIEDS A R pliants

COURROIE 25 ^m/_m
PNEUS Hutchinson
Dunlop, Soly, etc.

-IX exceptionnels de SOLDES

DALBIAC - 1, Rue des Jardins-Saint-Paul, PARIS (4^e)

BSA TRIUMPH

Comptant

FABRE

Credit

AGENCES CHENARD & WALCKER
& MATHIS &
R. SENÉCHAL

dispose d'Occasions sérieuses provenant reprises
donne leçons de Conduite et à Atelier spécialisé
56, rue de l'Université. - Nord-Sud: BAC

MOTOS, VÉLOS, AUTOS

Tous Types, Toutes Marques, Neufs et Occasions

Motos 2 HP neuves depuis 1.375 fr., occasion dep. 490 fr.
Motos 3-4-5-6-9 HP prix spéciaux, occasion depuis 690 fr.
Vélos neufs 1926, garantis 10 ans, depuis 255 fr., grand
luxe 295 fr. Autos, Camionnettes, prix s. concour. dep. 2.500 fr.
Garage gratuit à tous vendeurs de motos, autos, ventes
rapides. J'achète et vends autos, motos à prix les meilleurs
SCLEVELAND, 33, Faub. Montmartre, PARIS (9^e)
(centre Paris près boulevards)

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.

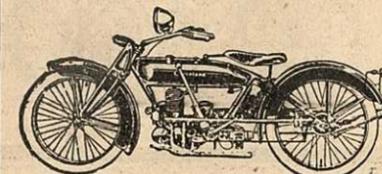
2 temps, 270 cmc., avec éclairage électrique
4 temps, 4 cylindres, 600 cm.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE SERVICE STATION

CLEVELAND, Établissements VALPIC

23, Avenue Trudaine, PARIS (9^e)

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

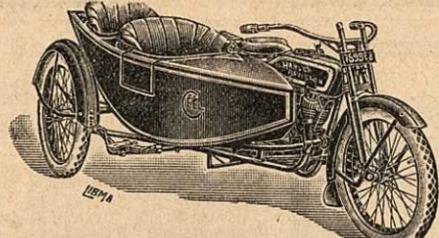


TOUT POUR HARLEY

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

Plus d'encrassements de bougie

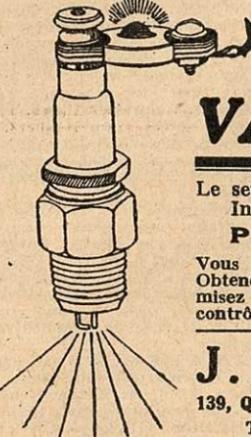
grâce au

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

Si vous désirez **Acheter ou Échanger** n'importe quel Véhicule, consultez...

Le Catalogue des Catalogues

1926 (20^e Année) - 700 pages (Guide de l'acheteur)

Prix et Caractéristiques de toutes les Marq. es. Motos, Voitures Tourisme, Véhicules Industriels et tous Accessoires.



Caractéristiques et numéros Châssis tourisme et Véhicules Industriels antérieurs à 1926.
Code de la route. — Renseignements utiles: Déclarations, Impôts, etc.

Prix: 10 fr. - Franco recommandé: 12 fr. 25 - Étranger: 15 fr. 50
Éditeurs: V^e Victor LEFÈVRE et M. BARON, 1, Av. Félix-Faure, PARIS (15^e)
Téléph: Ségur 49-71 Compte chèques postaux: PARIS 25.848

TOUS LES BRICOLEURS

Wantant apprendre à réparer la porcelaine, ressembler leurs chaussures, canner les chaises, relier leurs revues, poser les papiers peints ou la lumière électrique etc.

TOUS LES AMATEURS DE TRAVAUX MANUELS

Wantant apprendre à travailler le bois et les métaux; construire des jouets scientifiques ou des petits meubles, souder, peindre, sculpter le bois, élever des constructions rustiques, etc., lisez

LES TRAVAUX DE L'AMATEUR

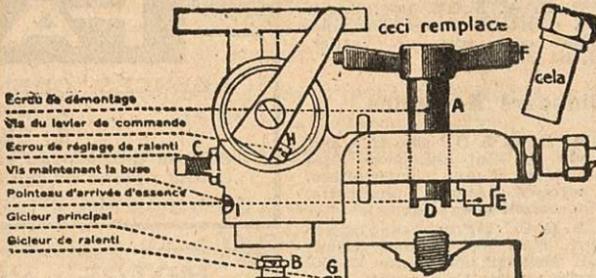
REVUE MENSUELLE ILLUSTRÉE

Notice illustrée 0.50 — Spécimen contre mandat de 2.50
Abonnements: 6 mois 13 fr. 1 an 25 fr.

LEYMONON, 27, RUE D'ENGHIEN (10^e)

LES YEUX FERMES

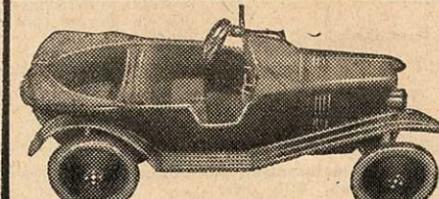
Vous démonterez entièrement votre SOLEX avec l'écrou THIRARD, Breveté S.G.D.G.



Remplace l'écrou six pans de la cuve. Nouveau modèle avec clef à tube pour démontage du gicleur de ralenti.

Modèles spéciaux pour carburateurs ZÉNITH

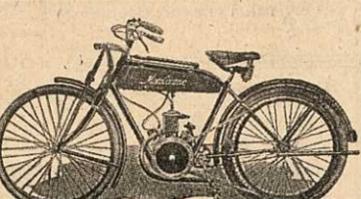
R. MERSEY, 33 bis, Rue Hoche, Courbevoie



ESSAIS à VOLONTÉ

Avant d'arrêter votre choix, voyez donc **B. GODART, 116, Bd de Grenelle** Tél. SÉGUR 61-76 PARIS (15^e) R. C. Paris 27-475 qui vous livrera complet pour **5 500 FR.** son Cyclecar **Th. LAFFITTE** Moteur 4 temps - 3 places - 75 kms à l'heure Pneus Confort - 6 litres aux 100 kilomètres

- SES VOITURETTES ET CYCLECARS -
- SES MOTOS DE TOUTES MARQUES en NEUF Crédit 13 mois OCCASION



MOTOBÉCANE à 1.425 francs

Harley, side biplace, tr. bon ét. de march. éclair. Magondeaux. Pn. et ch. rechange. L. Jouanin, 7 av. Wilson, Favillons-sous-Bois (Seine).

Side-car Harley, parf. ét., rev. à neuf, sid. Vaneau, out. pièces de rech. Vis. tous les jours, M. Jeanney, 20, rue du Moutier, Aubervilliers (Seine).

Harley, 9 CV., révisé, éclair. out. 3.400. Hatin, 9, rue Lantiez (17^e).

Side-car bi-place, Harley Davidson, 7/9 HP, 3 ch., à air de rech et chaînes, soup. éch. et ad. outillages, état de marche. Prix, 2.500 fr. M. Anon aux Etablis. Rambaud, couleurs et vernis. Quai du Canal Saint-Denis à Aubervilliers. Visible tous les jours excepté samedi et dimanche.

Harley Davidson, 9 CV., side bipl. très bon état, écl., Mag., 2 freins, clef de rech. outils, 3.000 fr E. Delansorme, 8, rue Hélevy ou 65 rue de la Sablière à Bécon-les-Bruyères (par Saint-Lazare) de midi 1/2 à 2 h. 1/2 et le soir après 7 heures.

Harley Davidson 1925, avec side, cadre surbaissé, 12 CV. électr. nomb. acc., état de neuf. Sandford 72, av. des Ternes (17^e).

Harley Side, 9 CV. Moteur révisé, fourch. haubans neufs pn. très b. ét., chambres de rech., prix 2.800 fr. Pour tous renseignements ad. à M. Charles Junger, 28, rue Bichat, Paris (8^e).

Harley Davidson, 9 CV., side, monoplace, Vannod, Rigaud, 9, rue de Sévigné, Paris.

Harley, 9 CV., parf. ét., sid. 2 pl., écl. mag., tan-sad compt. O. S. acces. prix 5.000. Vis. t. l. jours. Gaucher, 3, rue Moslard, Colombes (Seine).

Harley, side, remonté compl. à nf., pneus nfs, comp., Kil, carbu. Solex 7 h. 1/2 au 100 K. Occas. sérieuse. Colin, 10, rue Parmentier, Puteaux (Seine).

Harley, side ét. neuf, écl. mag. comp., acces. pn. chamb., fourche incass. af. rare. Essais. Alech, 19, rue Oudry (13^e).

Harley, 9 CV, side bi-place, ét. neuf, mag. 500 l., carb. solex, fourche chaîne, pneus de rech., acces., 3.600 fr. Guyet, 28, rue Bane, Gentilly, (Seine).

Harley, 9 CV, parf. ét., sid. 2 pl., écl. mag. tan-sad compt. O. S., acc. pr 5.000 fr., vis. t. l. jours. Gaucher 3, rue Moslard, Colombes (Seine).

Harley-Side, très bon ét. V. P. Par. 3.500 fr., Caille, tabac, Voujours (S.-et-O.).

Harley, side neuf ent. revisée. 4.500 fr., Delburg, 29, boul. Latour-Maubourg.

Moto Indian 7/9. Essai à vol., 3.000 fr. Garage, 12, rue Palikao métro Couronnes.

Indian, side sport Garnier, état abs. nf., émail rouge, acces. assur., 2 chaînes. Duckur, 2 pn. nfs., rech. 3.500 fr. Ecrire Chéron, 69, rue Labat, Paris (18^e).

Indian, side bipl., parf. ét., pare-brise, écl. Mag. cap., châssis, surb. 3 b. out. pn. rech., ess. à vol, 3.000 fr. Deposte, 61, boul. de Strasbourg, Nogent-sur-Marne (Seine).

Indian, side parf. ét., 3 'boules, 2.500. Richard, 114, rue de Colombes, Asnières.

Indian nves, gd. luxe, avec side gd sport montées avec carb. Zénith, faible cons, dernier modèle, gar. 6 mois, 4.000 fr. au compt. ou à crédit. Gd. choix de motos, occasion bas prix, Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno (12^e). Tél. Diderot 41-88. Métro Bel-Air.

Indian, gr. side, sport, écl. Mag. excel. ét. Bas prix, Fauque, 11, rue Espingole, Niort (Deux-Sèvres).

Indian, très bon état, side surbaissé neuf ou échangerai contre bonne solo 4-5 CV. Faire offre, Claret à Luzu (Haute-Marne).

LE SPECIALISTE DETRUCHE

119, Faubourg Saint-Martin - Tél. NORD 81-07
Agent des Motos Side Car Harley-Davidson, Harlette, Terrot, Monet-Goyon, Le Grimpeur, Réparations.
Pièces détachées de toutes Motos. Stock pièces A.B.O.

MOTO SPORT

COMPTANT CREDIT

MOTO AGENCY

24, Boulevard de Charonne - Téléph.: Diderot 18-36 - Métro: Avron
vous procurera en NEUF ou d'OCCASION la machine à votre goût
Agence: Gnome et Rhône-Soyer - R. Gillet - Motobécane - Monet et Goyon, etc.

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - RÉPARATIONS
ÉCOLE DE MOTOS

MOTOS B. S. A., 4 H. P. . . . 2.300 fr.

avec Boîte 3 vitesses et kick starter

J'achète comptant Motos, Sidecars et Cyclecars

Harley, Indian, Triumph, Magnétos Bosch. . . 95 fr.
Moteurs Anzani 2 cyl., 8 H. P. 1.200 fr. Boîtes motos 200 et 300 fr. Pneus triangle et laton 25 fr. Guidons sport 20 fr. Boîtes et ponts pour cyclecars. Petites motos bas prix.

BEAUSOLEIL, 9, Rue Saint-Sabin - PARIS (XI^e)
Téléphone: Roquette 59-46

INDIAN

révisée, état neuf, garantie 6 mois. . . . 2.700

HARLEY

révisée, état neuf, garantie 6 mois 3.300

B. S. A. 2.400. Keading-Standard 2.400
Carrosserie sport en tôle, mono . . . 235. Bi-places. 345

Comptant ou Crédit (13 mois)

Boîte Harley 400. Châssis Harley 550. Fourche Harley 150
Pneus 28 x 3 x 150 et toutes pièces Harley et Indian.

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

Dépannage et Revision par Spécialistes - Ouvert Dim. et Fêtes

Établiss. FOULON, 162, Av. Daumesnil, PARIS - Tél.: Diderot 41-59

AGENCE PARISIENNE HARLEY-DAVIDSON

22, Rue de Picpus, PARIS (12^e) - Tél. Diderot 27-44 - Métro: NATION
MOTOS 350, 1.000 et 1.200 cmc. | RÉPARATIONS RAPIDES
PIÈCES DÉTACHÉES Expédition à lettre lue



CARROSSERIE
pour SIDECAR
BOIS - TOLE - ALUMINIUM
12 MODÈLES DE SÉRIE ET LUXE

Mono-biplaces & Carrosseries légères - Capotes - Pare-brise - Châssis

Ernest RICHARD, Constructeur - 184, Av. de Choisy - PARIS
Catalogue contre timbre pour affranchir - Tél. Gobelins 62-82

Venez juger

Les meilleures INDIANS

Se trouvent chez le seul Spécialiste connu pour son montage sérieux et mise au point

Un essai et une visite s'imposent (Un conseil, demandez rendez-vous). Demandez notice et condition comptant et crédit

L. FLOURET 100, Bd Kellerman - PARIS
Réparation de toutes Motos avec garantie 6 mois. - Devis sur demande

Stock pièces origine INDIAN-HARLEY

MONTAGE et TRANSFORMATION de ROUES

CYCLE, AUTO, MOTO - Montage depuis 12 francs Livraison rapide

Fournitures de jantes, jantes-pouilles, moyeux, rayons, etc. - Expédition en Province à lettre in

CHAÎNES HARLEY, le jeu 75 fr. - MAILLONS droit 1 fr. - INDIAN. - 65 fr. - MONTAGNE 1.50.

CHENNEVIÈRE-TONGLET 7, Rue Fermat, PARIS (14^e)
Métro: Denfert ou Raspail

Indian, side luxe comme neuve, planche de bord dans le side avec montre et compteur Jeager, pneus de 760 x 90, Magondeaux, 500 lit. avec détenteur, phare lanternes, pare-brise, porte bagages, 2 coffres, trompe, outillage (etc), prix 4.200. Ecrire, Métivet, 21, rue de l'Évangile (18^e).

Indian, side très bon ét., acces., chaînes, rech., vis. sam. après-midi dim. matin. Balleur, 78, av. Ménélotte, Colombes (Seine).

Indian 7/9, side flotteur parf., ét. général, peu roulé, pare-brise, acc. Demandre, Montreuil-sur-Blaise, (Haute-Marne).

Indian, 9 CV., av. side Le Flotteur bi-pl., chas., bas., Magnéto Bosch, carb. Zénith, amort., écl., 2 chambres, 3 chaînes de rech., outils, pompes, etc. Excell. ét. de marche garanti, assur. payée pr 1 an. 4.100 fr. René Gillet, 6 ch. av. side. Excel. état pneus neufs, ch. de rech., 2.250 fr. Ecrire p. rend. vous, Goldstein, 19, rue Hewin-Regnault, Maisons-Alfort.

Indian, 9 HP, type 3 boules avec side bipl., surbaissé, éclair, Magondeau, révisé, 2.800 fr., visible t. les j., 4 bis, boul. Jean-Jaurès, Boulogne (Seine).

Indian, avec side, 3 boules parf. ét., prix avant, à vendre cause maladie. Butet, 22 rue du Moulinet, (13^e).

Indian, side bipl. L. 3. p.-brise, 4 pn. 760 x 90, n. acc., état neuf prêt à prendre route; prix 4.000 fr. Ecrire p. rendez-vous. Mme Capoulat, 35, pge Elysée-Bx-Arts, Paris (18^e).

Indian, 3 boules entièrement revisée à neuf, éclair. électrique, pneus neufs, carburateur Solex. Vendue par particulier, 123, rue Victor-Hugo, Levallois, 3.500 fr.

Indian Carr. L. V. 3 B. Cpteur, échang. Mag. pneus, chambres rech. parf. ét. peu roulé. Bonne occasion, vis. tous les jours. Gérard, 25, avenue Beauséjour, Parc-Saint-Maur (Seine).

Indian 9 CV., 3 boules avec side moteur état neuf, éclair, et pneus neufs, 3.000 fr. Lucien Cheure, 5 bis, rue Etienne-Dollet, Kremlin-Bicêtre.

Indian 9 CV. 3 boules, très bon état, side bipl. Roues flasquées, 3 pneus neufs, 3.600 fr. Ecrire Ancel, 37, bd. Diderot, Paris.

Indian, 3 b. gd luxe, émail bleu, filets or, side L.V. amortisseur, éclair, acc. le tout c. neuf à marche parfaite. S'ad. Barbry, 20, rue Rébéval, Paris.

Indian 9 CV, revisée à neuf, émail rouge, nomb. acces., phare Lucas, 3.000 fr. Visible 11, rue Eugène-Milon, Paris (15^e).

Indian side état mécan. neuf, pn. 760 x 90 écl. Magondeaux, 3. 200 fr., 22, rue de Bezons, Nanterre (Seine).

Indian 3 b. side, 1 pl. 1/2, Mag., pn. et c. neufs parf. éta, marche, ess. à vol., 3.200 fr. Brunel, 32, rue République, Meudon. Tél. 163.

Indian, tr. bon ét. bas prix. S. Spait Usine Wyss et Cie, Seloncourt (Doubs).

Indian 3 boules, side sport, éclair, Mag. pla. bon état, 2.200 fr. visible dim. ou soir 13 h. Dodard, 142, rue de Paris, Boulogne (Seine)

Indian side b. ét. avec pneu, chambre, chaînes de rechange éclair, etc. Dubois, 4, rue Emile-Raspail, Arcueil de 18 1/2 à 19 h. samedi après-midi.

Indian 3 boules, side neuf ent. revisée, 3.900 fr. Delburg, 49, Bd Latour-Maubourg.

Indian side 3 boules, parf. ét. mécan. Essais à volonté, 2.600, phares et chambres rech. Visible Echement, 35, av. Edouard-Vaillant, Billancourt (Seine).

Monet-Goyon 4 CV, état neuf. Souchay, 22, rue Bastroi (11^e).

LA MOTO



MOTEUR D. K. W.

Vous aiderez à passer de
bonnes vacances
de Pâques

VENTE A CRÉDIT

176, Boulevard Voltaire — ASNIÈRES

Ne cherchez pas inutilement, c'est...

AUX FABRIQUES RÉUNIES D'ELBEUF

Maison fondée en 1852

Usine à ELBEUF (Seine-Inf.)

que vous trouverez
LES VÊTEMENTS
DE SPORT

de coupe irréprochable
en véritable drap d'Elbeuf
à des Prix imbattables

Toujours au minimum 100 fr.
d'économie par costume

Prises de mesures et
essayages facultatifs à
PARIS



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

TRADE MARKS



B.S.A.

NOTEZ LA NOUVELLE ADRESSE

à partir d'AVRIL 1926

B.S.A.

10, Rue des Acacias — PARIS

XXXVI

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

Orial 6 HP, moteur Mag.,
4 vit., écl. p. br. pneus, et roue
de rech., 3.500 fr. Jamapoulo, 6,
rue des Frères-Herbert, Levallois.
Orial bipl., 6 CV, bon état,
4 roues, acc. 3.900 fr. Bourgin, 19,
rue Liéger, Saint-Etienne (Loire).
Orial side flotteur mot. Mag.
6 CV éclair. pare-brise, 4 roues
interchang. pneu état neuf parf.
état mécan., outill. 4.600 fr.
Dezempte Jean, Miribel (Isère).
Side Peuple, châssis type
M. L. carrosserie rotin, état de
neuf, pour moto 175 à 250 cm3.
450 fr. Ecrire Barjon, 43, rue
du Poteau, Paris.

R. Gillet sid. L. V. sport 24
capot, pare-brise, écl. Mag. 5.950.
Tyssandier, école d'électricité, rue
Baroche, Le Bourget.

René Gillet 1921 side G. L.
6 cv. 2 cyl. tr. b. ét. éclair. phare,
access. moteur rép. à vendre à
partic. 3.250 fr. Magnan, 161, rue
Javel (15°).

Sidocar Rover Mono Exc. ét.,
2.300 fr., 36, rue Laugier, Paris.

Sidocar neuf seul à vendre,
roulé 40 km. Très bon occas.
vis, tous les jours au 181, av. Jean-
Jaurès, Aubervilliers (Seine), chez
M. Cholumeau.

Triumph moto side Gloria,
ét. neuf, compt. O. S., écl. mag.,
s'adres. 17, rue Gramme, Bois-
Colombes (Seine).

Triumph 1914, 4 CV. moy.
3 vit. déb. ent. révisée, émail neuf
side Gloria osier, 2.000 fr. Kevl,
74, rue des Sorins, Montreuil
(Seine).

Triumph side, 3 vit. parf.
ét. mécaniq. prix à débattre.
Duroyon, 34, R. A. A. 14° Esc.,
Le Bourget.

Sidocar capote nve, tablier
cuir, carrosserie Labourdette, pn.
et chambre à air, neuf. Prix :
550 fr., boîte B. S. A. comme nve
chaîne ou courroie, Rousselot,
63, r. Lourmelle, Paris (15°).

Cyclecars

Ancien chef d'équipe des cour-
ses à la maison Amilcar, actuel-
lement travaillant à son compte
pour toutes réparations d'Amilcar.
Donnerais 10 % à tout abonné
à Moto-Revue m'apportant des
Amilcar à réparer. V. Persod,
91, rue Bolivar-Tél. Nord 89-45.

Benjamin, 5 CV, 2 pl. Moteur
4 Cyl. H. T. Eclairage et démarrage
électrique. Prix à débat. Migeon,
29, rue Lebrun, Paris (13°).

Benjamin Duplex, 2/3 pl. 1924
et nf. 5 conf. compt. écl. dem. élec.,
7.250 fr. Legros, 35, route Nle, Viro-
flay.

Benjamin, 6 HP 1925, torpédo,
très peu roulé, à éclat de neuf, clak-
son, coffre outils, etc. Téléphoner
de 1 h. à 2 h. Central 86-08.

Benjamin torpédo 2 places,
5 CV. 4 temps état neuf, écl. dem.
électr. compt. montre. grais. tecal.
ou à échanger contre voiture
3-4 places état neuf. Raimbault,
Notaire Tourriers (Charente).

Benjamin, 1924, éclair. démarr.
comm. neuf., montre, compt.
5.900 fr. Plaignaux, 69, rue Barbès,
Ivry-sur-Seine.

Cyclecar moteur Anzani, 12 HP
2 cyl. boîte 2 vit., pneus neufs, le
tout en très bon ét. de marche. Prix
2.500 fr. ou à échanger contre
side-car 7-9 Indian très bon état.
Giroux Paul à Cheptainville par
Marolles en Hurepoix (Seine-et-
Oise).

Cyclecar, 2 places, 5 HP., mot.
b. de vit. Anzani, ent. rev., 2 vit.
M. A. peint. neuve, cap. pare-br.,
montre, écl. Magondeaux, projec-
teur, 4 pn. neufs, 6 chambres,
3.500 fr. Magniette, 78, avenue
Wagram. Bon état de marche
essai à vol.

SI VOUS ÊTES
ACHETEUR d'un
CYCLECAR ou VOITURETTE
NE VOUS ENGAGEZ PAS

Sans avoir été au

HALL DE LA VOITURETTE

Ed. BINET

DIRECTEUR-PROPRIÉTAIRE

99, Avenue d'Orléans, 99

PARIS (XIV^e)

Métro : ALÉSIA — Tramw. 8-28 — Autobus AE

Téléphone : GOBELINS 50-41

R. C. Seine 39.936

LE PLUS GRAND CHOIX de PARIS

VOITURETTES et CYCLECARS

DEPUIS **3.500** Frs
D'OCCASION

AMILCAR

BENJAMIN

CITROËN

VENTE

ACHAT

SALMSON

MORGAN

G. N., ETC.

Garage gratuit

POUR CYCLECARS ET VOITURETTES A VENDRE

Atelier spécial de Réparations

MAISON DE CONFIANCE FONDÉE EN 1919

Créateur de la

CONDUITE INTÉRIEURE AMOVIBLE POUR MORGAN

"MONT-PARN'AS MOTOS"

38, Rue Delambre - PARIS (XIV^e) - Métro : Edgar-Quinet, VavinFait toutes réparations à des PRIX INTÉRESSANTS
ET GARANTIESSpécialiste d'INDIAN, HARLEY, CLEVELAND
DÉPANNAGE — VENTE — ÉCHANGE — ACHAT

Tél. : SÉCUR 0-85 Maison H. ANCELIN R. C. Seine 248.781

Cyclecar, 4 HP, 2 pl. Ecl. Mag.,
5 roues. Montre parf. ét. photo.
2.700 fr. Ancel, 296, rue Garibaldi,
Sotteville-les-Rouen (Seine-Infé-
rieure).

G. N. Salmson, 23 exc. et. écl.
él. compt. mont., cap., outill., sacr.
3.900 fr. Cowet, 13, rue Cavé (18°).

G. N. Salmson 2/3 pl. 5 roues
garn. parf. ét., 2 ph. actyl. p. Bag.
4.000 fr. De Penanros, 94, av. Au-
bert, Vincennes (Seine).

G. N. Salmson, 2 pl., décal.,
roule 5.000 km, parf. ét., marche,
n. acces., 5 roues écl. mag. à céder,
pl. offrant, c. double. empl. R.
Dupont, 47, rue de Fleury, Clamart
(Seine).

Laffitte, 3 pl. parf. ét. pn. neufs.
700 x 80 compt., 6 S, acc. ess. à vol.
4.200 fr. A. Denise-La-Vallée aux
Bleds (Aisne).

Cyclecar Max, forme bateau,
caros, acajou 5 HP, 5 roues compl.
capot., pare-brise, état abs. neuf.
Prix 3.500 fr. Meneguain, 5, rue
Popincourt, Paris (11°).

Monet et Goyon, 3 roues (2 av.
Iarr.) 2 places, bon ét., 1.800 fr. à
débat. Godefin, garage, boul. Gou-
raud, Rabat (Maroc).

Monet-Goyon, 4 CV. 1925, très
peu roulée c. neuve, pn. de 700 x 80,
compteur O. S. Guidop sport celle
Terry. Moto Strap. sortie juil-
let 1925. 3.500 fr. Allard, 46, rue
de la Pompe.

Morgan, sport Eau, 24, parf.
ét., compt. chaînes Reynold, roue
ar. amovible, nom access. vendu
par particulier, 5.500 fr. Samedi
après-midi ou dimanche matin.
Bunger, 7, rue Sadi-Carnot, Nan-
terre (Seine).

Morgan, supersport à eau,
compt. P. brise, etc., 5, rue Elisa-
Lemonnier, Paris (12°).

Morgan, sporting à eau, parf.
ét., méc. carr. spé. châssis ren-
forcé, essai. Leroy, 54, rue Saint-
Blaise (20°).

Particulier vend, Cyclecar
Morgan, 100 km. à l'heure. Sorti
juin 1925, ec. 3 lanter. 1 phare
oscillant, 2 bouteilles Magondeaux,
détendeur-acécodo, capot., outil-
lage, chaîne Reynold, assurance.
Prix intéress. Garage Lacroix, rue
Lacroix (17°).

Morgan à eau, écl. mag., cap.,
p. b. chaîne et ch. air ; rech. r. ar. à
broche, out. 5.000 fr. Chatroussat,
51 boul. des Batignolles, Paris (8°).

Morgan, luxe, eau mag., état
neuf, 4 roues int. Pneus neufs
Magondeaux, compt. 4.000 fr.,
5, rue Parmentier (Courbevoie).

Cyclecar, moto Peugeot, mono
4 HP. carb. Cozette à terminer
cause départ bas prix, Rondeau,
114, rue de Colombes, Asnières
(Seine).

Cause départ voiturette 6 HP,
4 cyl. Ruby électr. montre comp-
teur Tecal. Fragnaud, 50, boul-
Ménilmontant.

Cyclecar, 5 CV. Ruby 4 cyl. car-
ros, bateau 2 pl., décalées, p. brise.
cap., 5 roues parf. ét. Px. 4.000 fr.
Prendrai en compte vélo-moteur
bon état Fitap, 27, rue Godillot,
à Saint-Ouen (Seine).

Salmson, sport 1923, écl., élect.
montre, compteur, Solex, acc. e.
neuf. 6.500 fr. 25, rue Nollet.

Salmson G. N. culbuteurs
aport, p.-br. cap. 5 roues, peu
roulé, écl. élect., le tout excel.
état garanti, 3.950 fr. Barbier
1, rue Notre-Dame, Poissy (S.-et-O.)
près la Mairie.

Sima Violet, neuf, outill. capote,
roue rech. Bas prix. Larriven,
19, rue de Normandie, Asnières
(Seine).

Cyclecar, sport, construction
Violet, 2 cylindres à eau, très vite
à enlever à 3.000 fr. Garage, 4, rue
Charles Renouvrier, Paris (20°)

Voitures à vendre.

5 CV, genre sport, pl. décalées, roue de sec. Magond., access., 5.900 fr. Jacques, 286, avenue de Paris, Rueil.

Voiturette Boissaye 6 HP, état de marche, très bas prix. M. Julien, 53, rue de Bagnolet, Pré-Saint-Gervais (Seine).

Citroën 5 CV, joli cabriolet, bien équipé, prix à débat. 9, av. Félix-Faure, Paris (15°).

Citroën jaune 5 CV, bon état, 7.000 fr. Gillet, r. Notre-Dame de Nazareth, 60, Paris.

Charette normande Delage 8-10 HP, cap., pare-brise, éclair. Magondeaux, roue de secours, état neuf, 8.500 fr., nomb. acc., essais à vol., visible quincailleurie du centre, 16, rue de la Mairie, Ivry-sur-Seine.

Dodge 18 CH, cond. int., très bon état. Prix int., 63, rue de Lourmel, Paris (15°).

Ford franc. torp., type GM, 5 pl., 6 r. rudge, 4 vit., mag. écl., dém. électr. 7.800 fr., éch. contre 5/6 CV., 2 pl. Robert, 133, rue Paris-Clamart.

A vend. doub empl. Quadrilette Peugeot, 4 CV., 2 places décalées, bon état. roues, Michelin, pn. conf., voie large, 5.000 fr. et. Courrières, 53, r. de Ponthieu, Paris (8°).

Voiturette Peugeot 5 CV., 2 pl., bon état., pn. neufs, 3.200 fr. Gar. rue Emile-Zola, 12, Pré-Saint-Gervais.

Peugeot 9 CV 1912, mot. en V., 4 pl., bout. Mag., écl., code. Hisler, Saint-Germain-La-Poterie (Oise).

Quadrilette Peugeot modèle récent, état neuf, écl. électr., cinq roues, compt., vibreur, outillage, prix 6.400 fr. Etienne, 22, rue des Bourdonnais, Versailles (S.-O.)

Peugeot 5 CV, type 172, parf. ét., écl. électr., révision toute récente, peinture grenat; neuve (factures à l'appui), compl., klakson, avance autque., phare de côté, miroir, carrosserie renforcée, 8.450 fr. P. Alige, 16, rue Gardent Suresnes (Seine).

Peugeot 10 CV., 2 pl. transm. chaînes, méc. ent. revisé, cap. garn., sièges et pneus neufs, access., peut être transf. en camionnette, 6.000 fr. Balzinger, 40, avenue Marcel Sembat, Gargan-Livry (S.-et-O.).

Peugeot 9 CV., 4 pl., écl., dém. com., bon ét., 6.900 fr. Le Goff, 40, rue de Bagnolet, Les Lilas. Vis. matin, mardi, jeudi, vend., dim.

6 HP Renault, 3 pl. ét. de neuf, équip. luxe., tous acc., vente de confiance, cause prise commerce. S'adresser après 17 h. Grele, 18, r. Aboukir, à Courbevoie (Seine).

5 CV Renault, torpédo 3 pl., type K. J. L., parf. état, 10.500 fr. Olivier, 12, rue Gambey, Paris.

Renault 6 CV, cond. int., excel. ét., nomb. access., 15.000 fr. Schmitt Ruffien (Ain).

Salmson grand sport 7 CV, carrosserie sport, équipement complet, état absolument parfait: 14.500 fr. H. Andreino, 127, rue Haxo, Paris (19°).

Salmson 4 places, 7 CV amort., démar., éclair. électr., pneus conf. sortie usine le 4 janvier 1926. prix 18.000 fr., cause achat voiture plus forte, essais. Paul Durand, Courcy-le Château (Aisne)

AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en TOUTES DIMENSIONS

PNEUS et CHAMBRES

à des PRIX TRÈS AVANTAGEUX

Maison VAYSSE 387, Rue de Vaugirard
Tél. Ségur 27-78 - PARIS (15°)

MORET

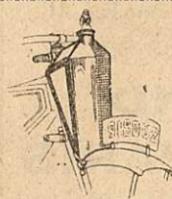
Champion de France 1923 21, r. de Lourmel, PARIS (15°)
MONET et GOYON Spécialiste - MOTOSAGOCHÉ
offre gracieusement à tout acheteur d'une de ces "MOTOS"
un Compteur JAEGER. Qu'on se le dise!!
Réparations - GARAGE MOTOS et SIDE - Tél. Ségur 20-04

LE GRAND-DUC

SIDE CARS entièrement métalliques
MONOPLACES ET BIPLACES

Catalogues contre timbre 0 fr. 30

Alfred CAILLE, 100 Rue Croix-Nivert - PARIS (XV°)



Vous qui être un malin
vous adopterez de suite

Les 3 spécialités CHATELAIN

Son réservoir AV à essence
avec bouchon MASCOITE
Son réservoir AR à huile et
:: son POT d'échappement ::
Brevetés S. G. D. G.

POT D'ÉCHAPPEMENT

J. CHATELAIN, Constr. 82, Rue Legendre - PARIS (17°)

MOTO-HALL COMPTANT
CRÉDIT

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - NEUF - OCCASION

MOTOS - CYCLECARS - SIDECARS

78, Av. des Ternes, PARIS (17°) Tél.: Galvani 09-45



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

AGENCE "SUNBEAM"

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

F. VERTU, MÉCANICIEN

136, Rue de Tocqueville (près la P^o d'Asnières), PARIS (17°)

Réparations rapides et soignées sur devis

R. O. SEINE 864.19.

L. CHARTIER 8, Rue Tarbé - PARIS (XVII°)

(Gare des Batignolles) Tél.: Wagr. 17-87

Motocyclettes de TOUTES marques - Réparations

Garage à prix réduit - Bonneterie sportive

LEÇONS A FORFAIT R. C. Seine 328.811

Sara 7 CV, torp. 3 pl., transf. cond. int., éclair. électr., montre. compt. amor., 6 roues, excel. état. occas. uniq., 7.500 fr. Vattier, 64, Bd de Belleville (20°).

Torpédo 6 HP, photo sur demande. Wust, 29, quai de Halage, Créteil (Seine).

Torpédo 4 places, marque Grégoire, type V, 2.108 parf. ét. de marche, à vend. cause départ, pressé, 2.200 fr. Jonquières 178, gde rue Maisons-Alfort (Seine)

Torpédo D. F. P. juin 1925, 7 CV, 3 places, 8.000 kilom., conforts. R. Morin, Milly (S.-et-O.)

Torpédo Renault 12 CV, 1923, capot profilé, parf. ét. mécanique. Lefebvre, 119, faubourg Saint-Antoine, Paris.

Petite camionnette Villard, 250 k., neuve, cause achat modle sport. Villard, 161 bis, Bd Voltaire, Asnières (Seine).

Sénéchal super-sport Bordino. S'adr. 25, passage Davy (18°).

On désire acheter.

Part. achèterait à part. Amilcar sport ou gd sport ou Salmson gd sport mod. 25 gd sport parf. ét. Présenter voiture ou écr.:

Jean I. R. Castéja, Billancourt. Achète occ. vélo léger, pneu 28. Ecr.: Chauvelon Michel, 5, r. Charles-Renouvier (20°).

Cherche moto accidentée de 3 à 5 CV. récent modèle même avec fourche et cadre faussé ou même cassé. Ecrire: Armand Brault, St-Epain (L.-et-L.).

Cherche moto moderne 4-6 CV. 4 temps, accidentée ou à reviser, 29, r. Jacob Chambre. N° 2, Fleurus 45-60.

Acheteur moto mono 4 temps, très bas prix, indiquer exactement l'état et réparations à effectuer. Acheteur mêmes conditions Morgan ou quadrilette Peugeot. R. G., Les Acacias, Voujaucourt (Doubs).

Suis acheteur boîte 3 vit. Harley emb. Kick, bon ét. Girardot, 22, rue d'Anse, Villefranche (Rhône).

J'achète petite magnéto Bosch 4 cyl. blindée tournant à droite. Je vends 6 roues Michelin de 650 sans pneus, 25 fr. pièce. Breuer, 17, rue Victorine, Parc-Saint-Maur.

Suis acheteur carr. side bipl. ou échange contre ma carrosserie mono avec soutele Kaplan, 74, Bd de la Gare, Paris.

Cherche occasion moto 500 à 1.000 cmc. avec ou sans side. Carrière, 3 bis, r. Louis-Braille, Paris.

Cherche châssis side bon ét., léger att. et pneu. Pressé. Prix 150. Camus, 7, av. République, Nanterre.

Cherche éclairage Luxor n° 4 ou autre marque. Bizot, 49, av. V.-Hugo, Boulogne (Seine).

Super véloto ou Ner-A Car modèle récent et câblés Michelin 765 x 105, bon état. E. Rattier, propriétaire, Troo (Loir-et-Cher).

Cherche Pehu 120 l. Ecrire: Dulout, 9, r. Gaillard, Paris (9°).

Suis preneur immédiat tte moto ou sidecar même à reviser. Delburg, 49, Bd Latour-Maubourg.

Achèterais frein extérieur pr Harley même mauvais état. Granier, Dépôt Etat, Royan (Ch.-Inf°).

Suis acheteur occ. moto Terrot 3 CV. 1925 tourisme si possible avec tan-sad et compt. F. offres à G. Jeanneau, à Bouaye (L.-Inf.).

Achète moteur et boîte vitesses motos. Atelier Ampère, 31 bis, r. Vaubecour, Lyon.

Suis acheteur Citroën 5 HP 2 ou 3 pl. Pierre Baron, 5, rue Antoine-Arnauld, Paris (16°).

Suis ach. de tous cycl. ou voit. 5 à 7 CV., bon état. Benjamin, 116, Bd de Grenelle (15°).

Ach. Morgan sport même à reviser, 3.000 comptant, facilités paiement pr soutele. Faivre, 135, Bd Murat (16°).

Achèterai à particulier Kodack 6 x 9 ou 6 x 11 ou app. anal. très bon ét. Chânes Morgan c. nves Jeanes Alain, Melgven (Finist.).

Acheteur neuf ou occ. gd tourisme très confortable et très bonne suspension pr monter sur moto F. N. dernier modèle 4 cyl. confort, roue nue pouvant recevoir confort. Acheteur F. N. M. 60 confort très récente équip. ou non, mais en parf. ét. Ecrire détails et renseign. à M. D. L. Besson, 43° R. A. D., Caen (Calvados).

Achèterais cyclecar Morgan type sport mauvais état. Ecrire: Legros, 4, av. du Bel-Air, Paris.

Je cherche carr. side bipl. par strapontin ou 2 pl. ent. très bon ét., pr Harley. Faire offre F. Guyonnet, 128, av. Clichy, Paris.

Ach. Indian ou Harley m. M. état, réelle occ. Faire offre et prix Cabaret, Aux Deux Biches, à Bonneuil-s.-M. (Seine).

J'achète comp. moto sport 350 cmc. 4 temps, chaîne-chaîne récent, bonne occ. à part. Ayats, 94, r. de la République, Puteaux (Seine).

Achèterais occ. siège arr. pr moto F. N. 1922, indic. vitesse. Ecr. R. Lerat F. A. C. E., à Jeumont (Nord).

J'achète châssis side pouv. se monter s. B. S. A., avec ou sans carros. Ecr. Remont, 46, r. Crevel-Duval, Rueil (S.-et-O.).

Cherche roue Raf 700 x 80, bon ét. Jacques Thibault, à Elbeuf (S.-Inf.).

Cherche roues g. b. guidon frein selle Indian. Despois, 2, r. F.-Faure, Rueil (S.-et-O.).

J'achète Motobécane 700 fr. comptant si bon état. Jacquemin, 14, r. Torricelli (17°).

On recherche pour mutilé de guerre petit fauteuil à moteur 3 roues 2 vit. débr. et Kick. Faire offres à M. Taisne, 46, r. St-André-des-Arts (6°) qui demandera rendez-vous.

J'achète accessoires d'occ. pr moto (trompe, phare, tan-sad, etc.). Ecrire: Diemer, 147, r. Croix-Nivert (15°).

Suis ach. Amilcar modèle réc. accidentée ou à reviser ou à défaut j'achèterais une autre voiture également à reviser. Faire offres Romain Cauvy, 7 bis, r. du Loing, Paris (14°).

Achèterais occ. Morgan sport à eau t. b. état. Ateliers Vaucanson à St-Nicolas-d'Aliermont (S.-Inf.).

Cherche bout. Magondeaux, bas prix. Ecrire: Paul Lemetals, 9, r. Jacques-Cœur (4°).

Achète voiturette 5 CV., bonne occ. Monier, 29, r. Buiette, Reims (Marne).

Echanges.

Vends ou éch. moteur 3 CV, 2 temps bon et c. moteur 13/4 Terrot 4 temps modèle 14-16 ou 2 temps moderne 2 CV. Lougarre Poulaines (Indre).

5.000 fr. voiturette 8 CV sport culbuteurs 2 pl. éch. avec soutele c. moto Rinn, 23, r. de Frégnicourt, Vitry-le-François (Marne).

AGENCE DIRECTE R. SÉNÉCHAL

FABRICATION "CHENARD & WALKER"

ACHAT et VENTE de CYCLECARS et VOITURETTES

G. BARON, 25 et 27, Passage Davy (2 min. de la Place Clichy)

Tél.: Marcadet 22-37

Agence Parisienne TERROT & MOTOSACOCHÉ

Comptant ou Crédit

Gaston LEFEBVRE, 110, rue Damrémont, Paris

Téléphone: MARCADET 35-64

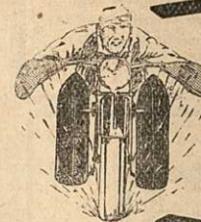
Pour votre HARLEY! Pour votre INDIAN!

adressez-vous au Spécialiste BARBRY

PARIS (19°) - 20, Rue Rébeval - PARIS (19°)

Métro: Belleville-Combat Téléphone: Nord 71-63

Pièces détachées - Agence "LE GRIMPEUR" - Toutes Réparations



PROTECTION

PAR TOUS LES TEMPS

Les protège-jambes, protège-mains, pare-brise

et tous les accessoires pratiques pour motos.

Repose-pieds, siège-arrière.

En vente chez les bons Agents

Catalogue 0 fr. 30

VEUILLOTTE & WILLEMANN

17, Rue Riquet - PARIS (19°)

SPÉCIALISTE

TRIUMPH - SUNBEAM - B. S. A. - MORGAN

ATELIER DE RÉPARATION POUR MOTOS et VOITURETTES

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

Travail - oigné - Prix modérés - Garage gratuit pour motos à vendre

84, Boulevard de Belleville

PARIS (XX°) Tél. Roq. 65-90

REPOSE-PIEDS en acier embouti

Modèle déposé

Pour MOTOS équipées en TAN-SAD

PINCES BÉQUILLES

RETRO VISEURS

FEUX ROUGES

Livraison Immédiate

G. CABRESPINES

45, rue de Tourtilles - PARIS-20°

EN 4 JOURS MAXIMUM

faites faire aux meilleures conditions

LES RÉPARATIONS

DE TOUT VOTRE MATÉRIEL DE SOUDURE

PAR UN SPÉCIALISTE

FOURNITURES GÉNÉRALES

pour SOUDURE AUTOGÈNE

TOUTES SOUDURES DE CADRES, CARTERS, CYLINDRES, ETC.

H. CORYN, 49, Rue Ramponeau, PARIS - Tél. Roq. 42-34

LOCATION - VENTE - ACHAT - RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE

de toutes Marques Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE (Vve A. Peltier)

68, Rue de Richelieu, 68 - PARIS

Ech. side bipl. Harley 9 CV parf. ét. ecl. Mag. 500 l. carb. Solex fourche encas. chaîne pneu rech. acces. c. Morgan, palier différence à Crédit, mell. références, Guyet, 28, rue Blanc, 28 Gentilly (Seine).

Ech. appareil Photo-Hall 13 x 18 ét. neuf 3 ch. dble diaph. vanne obt. précision avec gr. sac soufflet contre gr. Magondeaux p^r moto avec bec acét. ou compt. O. S. p. moto ou vendre 200 fr. offres M. Michet à Uzel (Côtes-du-Nord).

2 Selles H. G. et Brown contre une Terry. Rolet, Prof. Antibes Alpes-Maritimes.

Echange moteur D. K. W. volant magnétique, 150 cm3 ét. neuf abs. contre 175 ou 250 cm3. Ecrire: Perrin, 9, r. Montbrun, Paris (14°).

Ech. moto Peugeot 4 HP, c. plus forte et plus vite ou à vendre 3.000 fr. Ecrire: Louis Doare, Chateaulin (Finistère).

Ech. Licorne 9 CV, torp. 4 pl. parf. ét. contre 6 CV Renault norm. ou torp. 4 pl. Langlois, 139 Bd Gambetta, Compiègne (Oise).

A vendre 10 carburateurs nfs 175 cm3, 25 fr. pièce, Micromoteur 1924 s. vélo renforcé, le tout c. neuf, 650 fr. ou échange moto légère Doridant, 7, r. Piat.

Ech. pignon mot. Triumph orig. 16 dts c. nf tre 15 dts orig. Mathieu, 114, Bd Saint-Germain.

Echangerais chambre Michelin nve embout, 70 x 75 contre 760 x 90 nve ou occ. Denier à Luzilart (P.-de-D.).

Echang. moto Armor 3 HP, 2 vit. chaîne-chaîne nve n'a jamais roulé c. Voiturette ou cyclecar 5 à 6 HP, 4 cyl. préf. à reviser mais état marche pr essai et pneus assez bon état modèle pas antérieur à 1921-22. Faire offre Joseph Maucloir, Pleurs Marne).

Châssis Gloria à vendre ou échangerai c. plus petit modèle Chazaly 47, r. de Romainville (19°).

Echangerai pignon Harley, 44 dents c. nf pr pignon 48 dents, même état. Granier, Dépôt Etat, Royan (Charente-Inférieure).

Vend. ou éch. pr Henderson bon ét. side bipl. Harley, très bon état peint. crème, nickelage, outill. pneus de rech. photo sur demande. Granier, Dépôt Etat, Royan (Charente-Inférieure).

Echange poste T. S. F. nf 4 lampes Micros H. P. Brown acces. contre moto soutele. Jean Chapoulaud, Cours Montaigne, Périgueux (Dordogne).

Echange poste T. S. F. compl. val. 1.800 fr. à céder moitié prix ou échanger contre moto légère moderne. Latrasse, 63 bis, Bd Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

Vends ou éch. moteur élect. 3 CV 42-50 périodes garanti c. mot. fixe à essence de 1 à 3 CV, même usagé. Bertin, 39, aven. de la Côte-d'Or, Vigneux (S.-et-O.).

A vendre ou échanger contre cabriolet 5 CV. Citroën, Amilcar 4 pl. parfait état, 25, pass. Davy, (18°).

Divers.

Lot 100 paires sacoche mulet neuve intires pour moto, 40 fr. la paire, pr spé. par quant. Vattier, 64, Bd de Belleville (20°).

A vendre, tout ou séparément prêt à être monté 1 moteur Rubin culbuteur neuf, 1 châssis cyclecar neuf, 5 roues, 5 pneus Michelin avec chambre 700 x 80 état neuf. Moyeux complets. Plateau et galet friction course sept. Fournier Ressorts AV et AR. Essieu AV et AR. Roulement, pal. etc. Lagrange, 46, avenue Jean-Jaurès, Pantin.

A CRÉDIT COMME AU COMPTANT

Votre INTÉRÊT est de voir le GRAND STOCK de 500 MOTOS et Cyclecars neufs et d'occasion

Vendus par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS

1^{re} Marques, garanties, depuis 1.000 fr. Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles

René Gillette 4 HP, 2 cyl. en V 4 temps, en solo sans sidecar moteur révisé en bon état. marche, mod. 1921, occas. excep. 2.000 fr. Sid. moto légère 2 HP mono mot. D. K. W. 2 temps, prise directe, roulée 5 mois, mod. 1925, vol. magn. à transf. en magneto, occas. 900 fr. Magneto neuve, haute tension p. voit. Robert Boch, 4 électros 400 fr. Appareil photog. 13x18 object. Euryscopie n° 2, marque Lens ext. rapid. chambre noire noyer à soufflet av. access. p. profess. ou amat. état neuf 700 fr. Carlier Marcel, 18, rue de Changis, Provins (Seine-et-M.).

Velomoteur Annor 9 CV 1/2, com. neuf, 1.500 fr. Alcyonnette, excel. ét., 1.000 fr. Cyclorette Terrot 2 CV 2 A débray. très bon état, 1.100 fr. Moto Terrot 2 CV 3/4 4 ct. mod. 1913, 900 fr. Moto V. N. 2 CV 1/2 mont. 2 vit. bon état 1.200 fr. Moto Griffon 2 CV 3/4 4 t. 1 cyl. à magnéto (700 fr. moto à rev.). Motocycloche 1 CV 1/2 à magnéto, 500 fr. Moto roue Auto-Wheel 1 CV 1/2, 4 t., 500 fr. Quadri Peugeot ty. 161, très bon état 4.000 fr. Citroën 10 CV, 4 pl. série luxe, mod. 1923, excel. état génér. 12.000 fr. Camionnette tolée Chenard 10/12 CV, 4 cyl. mod. d'av.-guerre, très bon état, 4.500 fr. Camionnette Ford, 3.500 fr., moteur Zèbre ty. C. 6 CV, 4 cyl. incompl. et accidenté 300 fr. 1 pai. amortis. Monotaille état de neuf 200 fr. Suis ach. camionnette 5 CV Citroën et moto SIE 2 CV 1/2 ty. sport. Ecrire avec timbre à M. Breton à Breteuil (Oise).

12 enveloppes Michelin réchapées comme neuf 895x35; six 920x120; douze 710x90; six 760x90; douze 820x120.

Bas prix Triscos, mécanicien à Gornac (Gironde).
A vend. Dynamo. Ducellier 6 volts neuve, 300 fr. Achète Magondeaux, occ. Melle L. Salle 2, rue de Severie, Vazry (Nièvre).

Mécanicien Permis auto moto maison pour entretien véhicule particulier le soir. Le Pottier, 51, rue de Malte, Paris.

App. photo Folding 9x12 anst Tessar Zeiss 1. 4. 5. 360 fr. Pauillac 127, Fg. Sapiacou, Mantauban (T-et-G).

Recherchons représentant pr. nouveauté intéressant auto, indiquant direction breveté. Gros débouché. Ecrire Gallmann, 34, boul. Verdun, Courbevoie. Seine.

Magneto Deesse p. moteur 2 HP neuve 60 fr.
Compt. totalisateur pour auto camion 70 fr.

Trompe autovox, commande sur volant 50 fr.
Moteur de Dion Bouton 3 HP 80 francs.

Un vélo touriste moyeux B.S.A. 3 vitesses très bon état 385 fr. Boutolleau, rue du Bon-Endroit Loudun, Vienne.

Cherche garage avec particulier dans 9° arrt. pour moto sidecar. Rimbart, 3, rue Saint-Georges, Paris (9°).

PUTEAUX-MOTOS

21, Avenue de la Défense, PUTEAUX (Seine) à 50 m. du Pont de Neuilly vous livrera aux MEILLEURES conditions tout Modèle en MOTOSACOCHÉ, SOYER, GRIFFON, d'YRSAN, etc. que vous aurez choisi

COMPTANT - ACCESSOIRES - CRÉDIT
Service spécial de RÉPARATIONS à PRIX MODÉRÉ
ÉCHANGE - ACHAT - VENTE
Tél.: Puteaux 39 R. C. Seine 208.771

GARAGE BELLONE 18, rue de Paris, IVRY (Seine) Téléphone: Gobelins C4-4
à 100 mètres de la Porte d'Ivry
ACHAT DE TOUTES VOITURES MÊME ACCIDENTÉES
GARAGE à partir de 25 francs par mois
RÉPARATIONS ENTRETIEN REVISION
Conditions spéciales pour TAXIS et CAMIONS

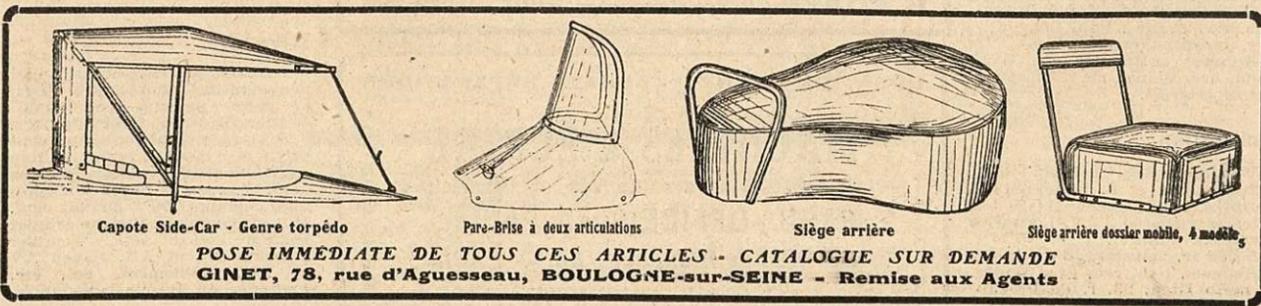
Possesseur de "MOTOBÉCANE"
Je monte sur UNE BOITE 2 VITESSES, débrayage et Kick-Strater spécialement étudiée pour votre Machine (12 mois de crédit)
Pour tous renseignements s'adresser:
A. DEBEAUPUIS 13, Rue du Garde-Chasse, LES LILAS (Seine)

UNE NOUVELLE INVENTION
L'ÉTAU À MORS RÉGLABLE
UTILITÉ À TOUS
Envoi contre remboursement 17 fr. - 22 fr. - 28 fr.
NOTICE GRATUITE
MOREAU & BOYER, 41, Rue Eichenberger, 41 PUTEAUX (Seine)
Demandez notre support de fixation à l'établi
AGENTS DEMANDÉS EN PROVINCE



INDIAN - MOTOS - SIDECARS
Comptant - Neuves Garanties - Crédit
Pièces détachées - Catalogue
PEYROL & Cie 26, Rue Vallier - LEVALLOIS
Téléphone: 1-74

LE COUPE-VENT
(Forme rationnelle du Cigare)
TOUS TYPES de SIDE-CARS
Tôle - Bois - Aluminium
Châssis - Capotes - Pare-brise
Carrosserie mono, depuis 225 »
- bi-place - 335 »
Catalogue contre 0.30
DENOT, 16, Rue de Paris, 16 - IVRY (Seine)
à 150 mètres de la Porte d'Ivry

Capote Side-Car - Genre torpédo
Para-Brise à deux articulations
Siège arrière
Siège arrière dossier mobile, 4 modèles
POSE IMMÉDIATE DE TOUS CES ARTICLES - CATALOGUE SUR DEMANDE
GINET, 78, rue d'Aguesseau, BOULOGNE-sur-SEINE - Remise aux Agents

Velomoteur marche parfaite 690 fr. Extincteur Pyrene, vide 50 fr. Echangerais roue side-car contre tan-sad. Marcel Vallance à Goviller par Vezelize (M.-et-M.).
Sidecar complet avec roue et pneu pour Indian, bas prix. M. Julien, 53, rue de Bagnole, Pré-Saint-Gervais (Seine).

Bicyclette neuve homme roue libre 2 freins, équip. comp. plaque 1926. Garantie 380 fr. Belloir, 26, rue Saint-Germain, Le Pecq.
Poste T. S. F. à galène Radiola R. S. E., 2 écouteurs et casque Pival, bouchon int., 3 selfs, état neuf, 150 fr., val. 250. Selle Brown 30 x 25 ressorts compens. 60 fr. Moto Strap 50 fr. Repose pieds 15 fr., tige selle plastique Liberty 25 fr. Raccord Y pour bougie, 15 fr. Le tout très bon état. Ecrire H. Roure, bijouterie, 26, rue de Saint-Cyr, Lyon-Vaise (Rhône).

Bicyclette Gurtner, roulée un an, jantes et pneus neufs, parfait état, 350 fr. cause moto. Guillemain 58, rue Pierre-Charron, Paris.

Pneus 650 x 65 tal., 70 fr., 600 x 50 tr., 65 fr., toutes dim. à tous prix. Tesdon, 63, rue du Couédic (14°).

A vendre, cause double emploi phonographe, grand pavillon, mouvement double barillet, remis à neuf, et disques. Prix 200 francs (deux cents francs). Ecrire ou voir M. Levasseur, 69, avenue Kléber, Paris, à partir de 19 heures ou le dimanche.

Side léger, belle ligne, neuf, att.; pour toutes motos, val. 1.200, à enl. 500. L. Doare, Châteaulin (Finistère).

Quatre pneus pour B. B. Peugeot, état de neuf, avec les chambres, 60 francs pièce. 1 selle Terry, neuve, grand modèle, 150 fr. P. B., Garage, 4, rue Ch.-Renouvrier (10°).

Une carrosserie pour side-car une place et demi, genre sabot, une grosse trompe d'auto. Lagage (Gaston), à Lormaison, par Méru (Oise).

Bonne affaire. Un poste T. S. F. complet, galène et deux lampes, portatif, casque ou haut-parleur, piles et accessoires, complet, prêt à fonctionner, 650 francs. Albert, 91, avenue d'Italie, Paris (13°).

Cadre moto complet pour Mono 500 C/C chaîne, selle, guidon, roues, freins avant et arrière sur tambour, 2 réservoirs, garde-boue, fourche Druidé, au plus offrant. Roger Pigeon, 16, rue Guéroux, Pierrefitte (Seine).

Constructeurs de motos et agents. Envoyez catalogues et prix à Cottenier, rue Daubenton, 27, Roubaix (Nord).

Pots d'échappements à chicanes p. 5 à 10 C. V. Prix 15 fr. l'un. Pare-brise p. cyclecar glacé: Fitap, 27, rue Godillot, à Saint-Ouen (Seine).

A vendre Mécano n° 5, compas, règle à calcul. Girault, 160, route Nationale, Saint-Louis, Marseille.

HUILES pour MOTOS et AUTOS

"SUPRAOLEINE"

P. BOULEAU, 30, Av. du Président-Wilson LA PLAINE-SAINT-DENIS (Seine)

Agents sérieux demandés

Téléphone: NORD 49-33 R. C. Seine 14.842

13 MOIS DE CRÉDIT POUR TOUTES MOTOS

Agence GRIFFON, ROVIN, ALCYON, THOMANN, etc.
M. VOISIN, 180, Rue de Paris, PANTIN - Tél.: 23
NEUF et OCCASION - Béquilles avant pour motos légères
Exposition gratuite en magasin pour toutes motos à vendre

ICI SOLDES ET OCCASIONS

CADRES, ROUES, FOURCHES ÉLASTIQUES, RÉSERVOIRS GUIDONS, MAGNÉTOS, CARBURATEURS, SELLES ANGLAISES ET DIVERS BAS PRIX - Louis BOUCHEZ, 215, rue de La Chapelle, SAINT-OUEN.

Maison BARTLETT - O. FEENY, Suc^r

6, Rue des Maillots-Sarazin, ROUEN

POUR TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ANGLAISES ACCESSOIRES
Perce-courroies. 4.50
Sacoques. 12 »
Pièces d'origine Clefs toutes marques. 3.75
SPECIALITÉ: TRIUMPH, B.S.A., CLYNO, etc.

PARE-BOUE - PROTÈGE-JAMBES

pour toutes motos avec 2 attaches réglables. Prix de détail 40 fr.

REPOSE-PIEDS, PORTE-BAGAGES

spéciaux pour "Motobécane"
E. LEBLANC, Représentant
NEUFCHATEAU (Vosges)

SI VOUS AVEZ UNE TRIUMPH

A réparer - A vendre - A échanger

VOYEZ MINOT
ex-metteur au point de la Maison TRIUMPH (7 années de pratique)
Il vous donnera toute satisfaction
DEVIS et EXPERTISE GRATUITS
ACHAT, VENTE, ÉCHANGE de tous CYCLECARS, VOITURETTES
R. MINOT, 16, rue Guillaume-Tell, Paris - (Mét. Porte-Champigny)

2 bicyclettes, homme et dame, neuves, équipées, grand touriste, lowden AV et AR, porte-bagage, sacoches, timbre Lucas, pompe, alternacycle grand modèle, phare AV et AR, mise à prix les deux: 800 fr. Cherche moto 250 cmc, bonne occasion. Paul Plage, 208 bis rue Lafayette, Paris.

1 selle, 1 siège Terry, état nf. Baily, 26, rue Washington (8°).

Place à louer pour moto ou sidecar, quartier Nation. Tél.: Vincent. Diderot 41-88.

Moteur Train 125 cmc, 2 temps avec carburateur Longuemare 1925, le tout neuf, 350 fr., projecteur acétylène avec générateur, 63 bis, boul. Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

Accus 4-6 12 volts pour T. S. F. autos, occasions garanties; échanges réparations, appareillage électrique, T. S. F. et autos. Latrasse, 63 bis, boul. Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

Moteur moto, 150 fr.; magnéto état neuf, 60 fr.; carb. Glandel moto, 30 fr. Planat, Martres-de-Veyre (P.-de-D.).

Generat. B. R. C. rechang. 20 fr. Echangerais mot. électr. 110 v. continu, environ 1/10 CV, contre mot. même force alternatif. Stoll, 20, rue des Guipons, Villejuif (Seine).

Protège-jambes et guidon sport moto état neuf, cas prix vis. t. l. j. Tapie, 3, rue Charles-Baudelaire, Paris (12°).

A vendre un volant Salmson, très bon état. Prix: 40 fr. Tillon, 27, rue Michelet, Saint-Etienne (Loire).

Dans ma remise dispose place pour sidecar, 125 fr. par trimestre. M. Ducroy, 7, villa de l'Ermitage (20°).

Appareil T. S. F., type C 119 à 4 lampes, encore 10 mois garantie avec 8 se f et 5 lampes micros, cause intime, 350 fr. Bernard, Nomac (Charente).

1 bouteille acétylène dissous: Prest. c. lite 250 litres 60 h. 1 pyrene. Deygers, 23, rue de Paris Clichy (Seine).

Vend. boîte 3 V. Harley, très bon état, corps moyeux B. S. A. AV et AR, neufs. Prix intéressant. Salmon, mécanicien, Camp d'Avor (Cher).

Parti, vend 7 env., 6 chair, 650 x 65, 1 fourch. clas. monoero., 1 tand-sad. Rock, 10, av. de Tourville (7°).

Bicyclette dame B. H. V., parf. état, pneus neufs, 220 fr., m ch ne à écritre Unde wood n° 5, 700 fr., compteur O. S. moto, pr. roues de 650, pas servi, cause double emploi, 135 fr., tansad Pillion, 50 fr., klakson coup de poing, 30 fr. Ch. Gargiulo, 263 bis, boul. Perere, Paris.

Side, état neuf, roue 0-55, munie d'un pneu de 24x2 1/2, capote pare-brise, tapis, visible tous les jours. Philippon, 27, rue Chardin, Suresnes (Seine).

TRANSFORME VOTRE ANCIEN TYPE
CHASSIS FAB 1926
MAINS AVANT RESSORTS ENTIERS AVANTAGES INDISCUlables
C'EST UN CHASSIS COMPLET
et non une adjonction de MAINS AVANT rapportées par rivets ou soudure.
F.A.B. 36, Rue Pierret

CITROEN 10 CV
EN VOITURE MODERNE, ESSIEU AVANT avec FREINS, PLUS-VALUE CONSIDÉRABLE BLE
Les transformations FAB de moteurs
5 CV, 10 CV CITROEN sont les plus vites du monde
Neuilly-s.-Seine F.A.B.



LA

Magnéto-France

R. C. : B. 4616

ALLUME LES MOTOS DES MEILLEURES MARQUES

LYON - 93, Route d'Heyrieux - LYON

A vendre sépar. ou échanger. c. cycle-car récent ou tour paral., 1 side et mar. 2 pn. neufs clem. glad., 1 poste T. S. F., 4 l. complet val. 1.200 fr., 1 bicyc. 1/2 course. Taldu, 32, rue du 4-Septembre, Aulnay-sous-Bois (S.-et-O.)

Châssis cyclecar G. A. R., trans., courroie différent. direct., haquet, comp. 1.000 fr. avec mot. 2 cyl. en ligne à air 6 ch. 1.600 fr., camionnette 800 kg, moteur Chapuis Dornier 8 ch., état garantie neuf, 5.500 fr. Ecrire : P. Boitel, 31, rue du Martray, Cormeilles-en-Parisis (S.-et-O.)

Gérance, mécanicien, sérieux, références 1^{er} ordre, permis cond., demande gérance garage réparation, Paris ou province. Bloch, 23 bis, rue Morère, Paris (14^e).

Compteurs OS, neufs et oc., moteurs complets, cadre roues réservoir, magnétos, pièces BS et Triumph, pneus, selles à liquider. Janod, Chatillon-sur-Chalaronne (Ain).

Liquidation : Carrosserie gd

sport, biplaces et monopl., pl. bas prix, carburateurs Schebler, 40 fr., capotes 100 fr., châssis Indian carrosserie armée, 25 fr., compteurs klakson, phares, 30 fr., portebagages, etc. Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno, Paris (12^e).

Moteur 4 cyl. FN 45 alis, 60 course, magnéto et carburateur, 500 fr., 1 vélo fillette de 8 à 12 ans, état neuf 250 fr., 1 clarinette nve, 16 cl., 1 système Boehm, 400 fr. Madoni, 68, boul. de l'Hôpital, Paris.

A vendre. — 1 Châssis de side-car Blériot complet. 1 lot de pièces Harley, boîtes, magnétos Berling spécial Harley; 1 lot boîtes de vitesses Douglas 4 HP boîtes Indian, carter moteur Phélon et Moore; 1 lot de magnétos 1 et 2 cyl; 1 châssis de side-car Sumbean complet. Berranger, 52, rue de Fontenelle, Rouen.

Acheteur Indian, complète sans mot-ur, ni boîte, ni réservoir, si moteur détérioré importe peu. Berranger, 52, rue de Fontenelle, Rouen.

A enlever. cse fin de bail UN LOT DE VIEILLES VOITURES très bas Prix, en bon état mécanique. Magnétos mono nves 90 fr., d'occas. 65 fr. Réservoirs nfs motos 45 fr. Selles nves 38 fr. Guidons sport nfs 39 fr. -- TESDOU, 63, r. Ducouëdic (14^e).

MOTOS - VOITURETTES - CYCLECARS
Établissement LE CALVEZ

8, Rue de Valois, 8, (Palais-Royal)

Magnat-Debon

Agence exclusive S.-S. et O.-S. et M.
SPÉCIALITÉ D'ACCESSOIRES pour TOUTES MOTOS

TRIUMPH

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

Je cède :

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

Garantie par l'Usine

A DES CONDITIONS
EXCEPTIONNELLES

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

LA MEILLEURE MOTO DE TOURISME
212, Boulevard Péreire — PARIS

En ville
Sur route

La plus souple
La plus rapide

110 Km. à l'heure



LA NOUVELLE 10 cv

AMILCAR

(73 X 112 GRAISSAGE SOUS PRESSION)

JUSTIFIE LA RÉPUTATION DE SA MARQUE

Société Nouvelle pour l'Automobile "AMILCAR"

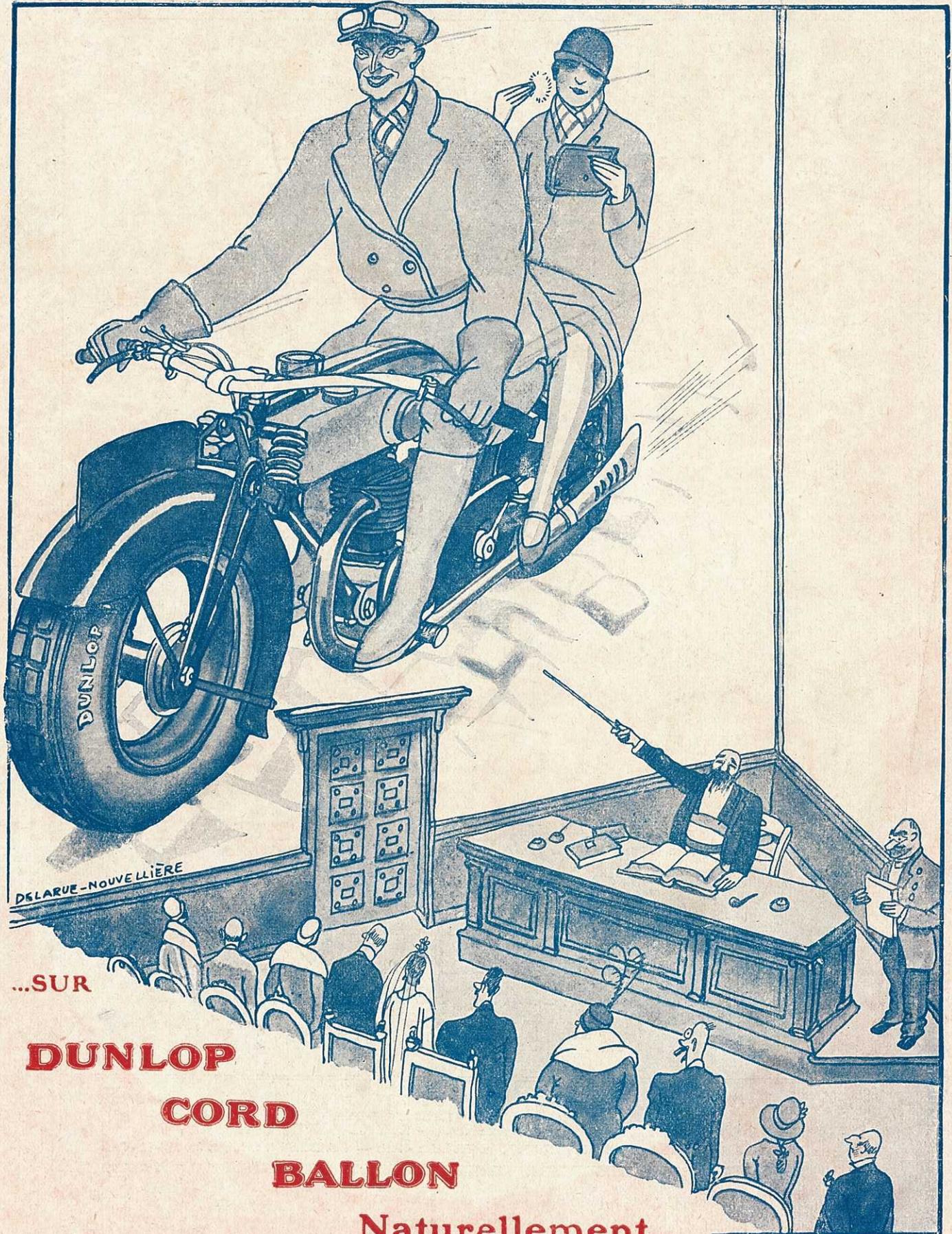
Société Anonyme au Capital de 11.000.000 de Francs

31 à 47, Boulevard Anatole-France - SAINT-DENIS (Seine)

Agents pour la Région Parisienne : MAC-MAHON AUTOMOBILE : 4, Av. Mac-Mahon - Paris — MM. MUNCH & OBLIN, 2, Av. Alhand - Paris

Monsieur le Maire a dit :

La Femme doit suivre son Mari...



...SUR

DUNLOP

CORD

BALLON

Naturellement...