

Le Bol d'Or

1^{fr.}
— 25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS. SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

14^e ANNÉE — N° 197

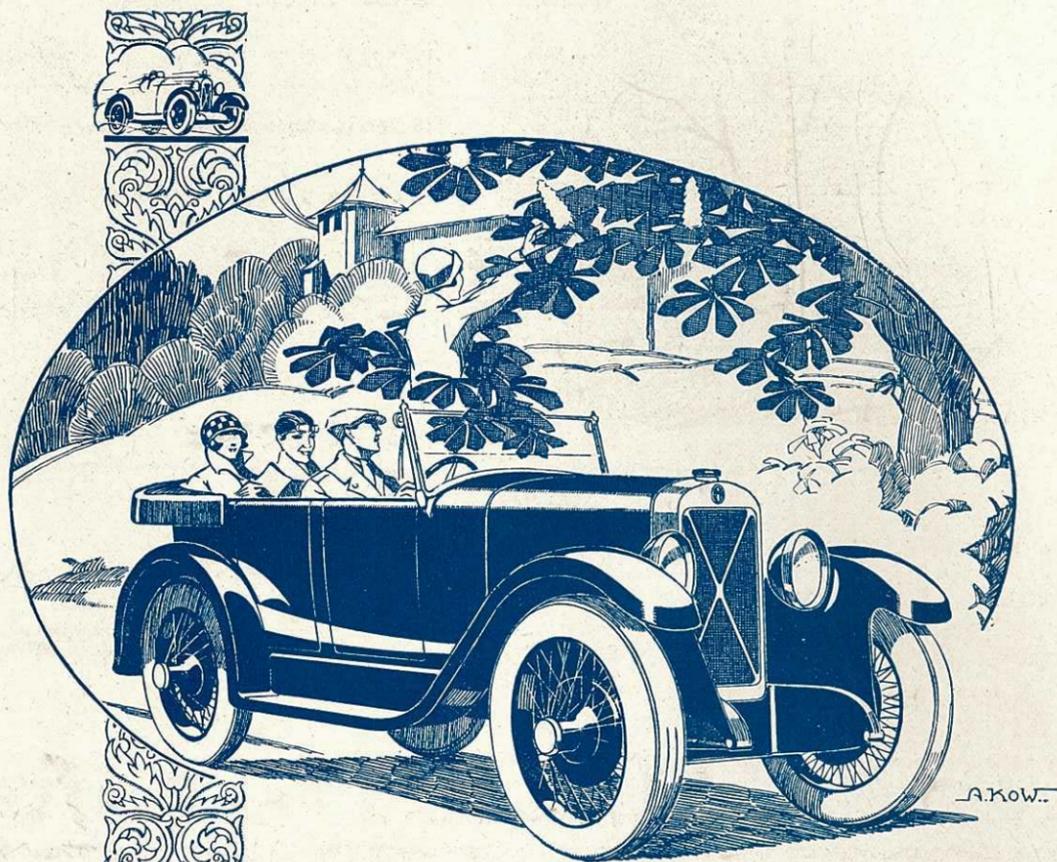
1^{er} Juin 1926



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

André FAURE sur la ROYAL-MOTO
qui a participé brillamment au Bol d'Or (1.187 km. en 24 h.), au Circuit de l'Ain (1^{er} ex æquo, 175 cmc.)
et au Circuit d'Endurance de l'U.M.F. (à droite M. Massardier, Const^r, et au centre M. Rogouchin, Représ. Gén^l).



Posséder une voiture devient une nécessité chaque jour plus impérieuse. Votre intérêt l'exige robuste et économique, votre commodité l'impose confortable et rapide.

La Nouvelle 7 Ch. Salmson à différentiel et freins sur les 4 roues, réunit toutes ces qualités. Elle vous permettra en réalisant d'excellentes moyennes, de limiter votre consommation à 7 litres 500 d'essence et 0 litre 180 d'huile aux 100 kilomètres.

LA 7 CH

Société des Moteurs SALMSON, Billancourt (Seine)

SALMSON

ED. JEB



Que faut-il pour
faire du Grand Tourisme ?

Sans fatigue
Sans ennui
Sans gros frais ?

Puissante
Rapide
Consommant peu
et bien suspendue

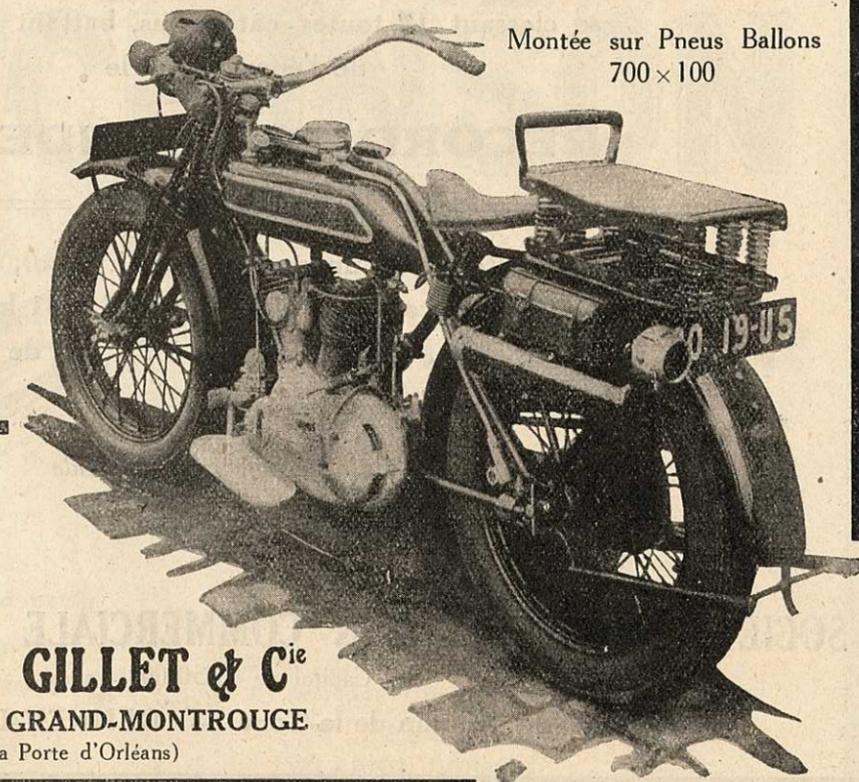
Une machine

Vous avez tout cela dans la
nouvelle Motocyclette 6 CV

René GILLET = Confort

Vous connaissez déjà la souplesse de sa fourche élastique et son fameux châssis de sidecar à suspension intégrale

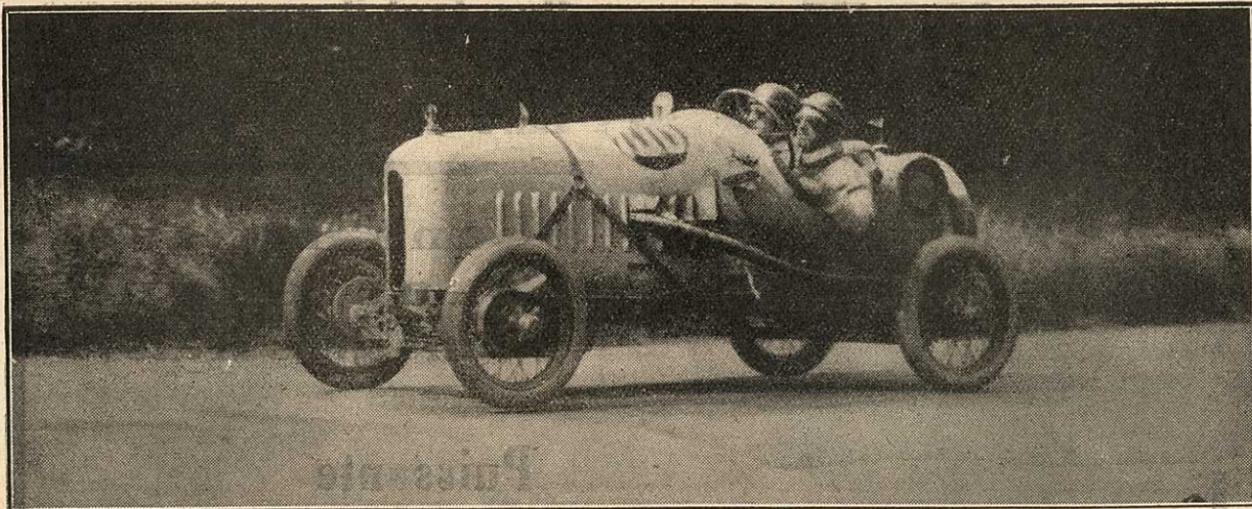
Alors !
Que cherchez-vous de mieux ?



Le Catalogue illustré M. R.
est envoyé franco sur demande.

Établissements RENÉ GILLET et C^{ie}
128, Route d'Orléans, 128 - GRAND-MONTROUGE
(A quelques minutes de la Porte d'Orléans)

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



R. Senechal

REMPORTE LE BOL D'OR
pour la 3^e année consécutive
se classant 1^{er} toutes catégories, battant le record
de l'épreuve et le

RECORD DU MONDE des
24 heures

sur route (avec un seul homme à bord), catégorie
1.100 cmc. couvrant 1940 km. 655 à 81 kilomètres
de moyenne. Record du tour à 96 km. de moyenne

Catalogue fourni sur demande

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE & COMMERCIALE DE GENNEVILLIERS

Au Capital de 2.250.000 francs

30, Rue du Moulin-de-la-Tour -- GENNEVILLIERS (Seine)

TEMPLE, sur moto O. E. C. TEMPLE

déjà détenteur

RECORDS DU MONDE

MOTO

50 km. 50 Miles
100 km. 100 Miles

1 HEURE distance parcourue 164 km. 117

SIDECAR

50 km. 50 Miles
100 km.

1 HEURE distance parcourue 143 km. 881

VIENT DE BATTRE EN SIDECAR LES RECORDS

des 200 Miles et des

3 HEURES

SUR PNEU

MOTO CORD

HUTCHINSON

QUI TRIOMPHE

au

BOL D'OR

VOITURES 350 cmc. COURSE

1. SIMON (Micron).

SIDECARS 1.000 cmc.

1. TASSE (Harley-Davidson).

MOTOS 250 cmc.

2. Herbe (D. F. R.).

MOTOS 175 cmc.

2. Dupont (Harlette).

3. Sourdou (Monet-Goyon).

TRICYCLECARS 350 cmc.

1. VILLARD (Villard).

MOTOS 350 cmc.

1. RENAUD (C. P.), record battu.

2. Pierre (D. F. R.).

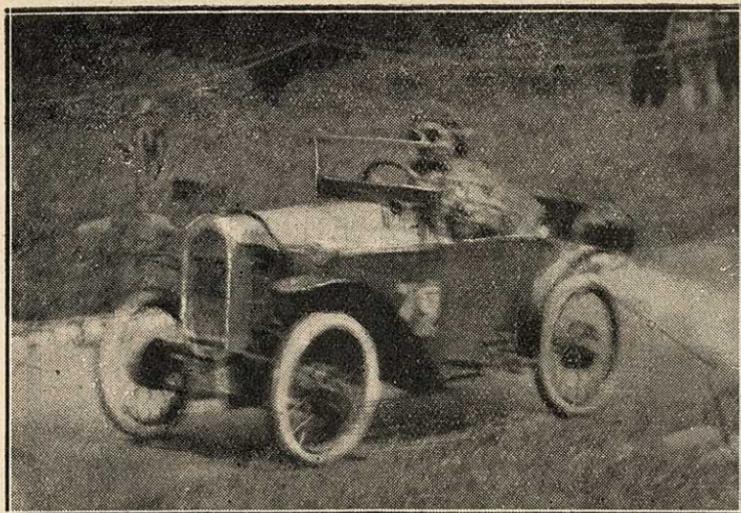
3. Gaussorgues (Monet-Goyon).

VOITURES 350 cmc. TOURISME

1. HERPSON (Micron).

2. Dupuis (Micron).

3. Frescati (Micron).

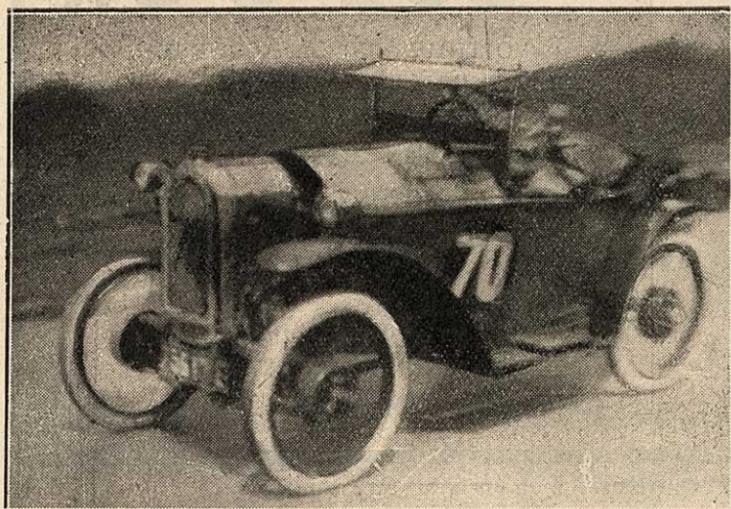


HERPSON sur
MICRON

190 Tours
1.100 kilomètres 670 m.

FRESCATI sur
MICRON

177 Tours
1.025 kilomètres 361 m.



AU BO

la plus dure épr
- de vitesse et

4

VOITURES

Micron

au départ

Type Tourisme

Société Anonyme
MIC
1, Rue Alsace
TOUL

75, Avenue
P A
ET CHEZ TOU

L D'OR

euve d'endurance
de régularité -

4

VOITURES

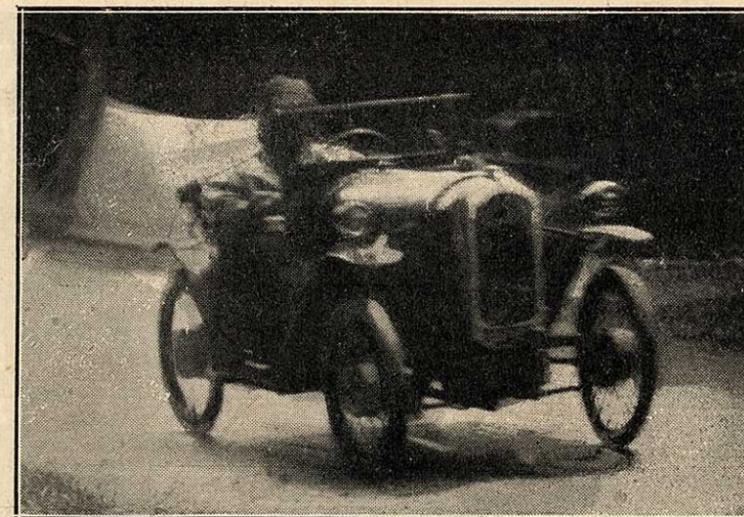
Micron

à l'arrivée

: 5.500 francs

des Automobiles
R O N
- Lorraine, 1
O U S E

des Ternes, 75
R I S
S SES AGENTS



DUPUIS sur
MICRON

178 Tours
1.031 kilomètres 154 m.

SIMON sur
MICRON

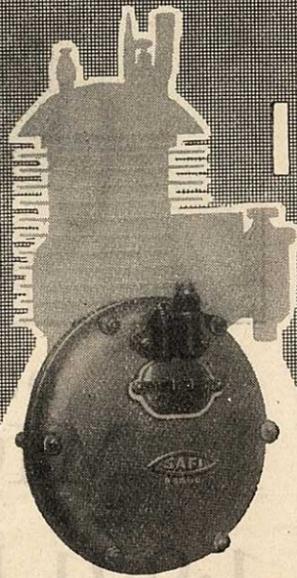
176 Tours
1.019 kilomètres 568 m.



VOTRE MOTO

n'est pas parfaite
si elle ne comporte pas:

l'Éclairage
électrique
d'un projecteur



l'Allumage
sûr et régulier
de votre moteur

Pour l'obtenir,
employez le

VOLANT MAGNÉTIQUE



Breveté S.G.D.G.

France et Étranger

Rallye Mémorial de la Loire

Catégorie 175 cm³

1^{er} Dupont sur AUTOMOTO

LE MEILLEUR TEMPS

de sa catégorie

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



14, rue de Bassano. PARIS

→ J. GUIHLOT →

ère, en vitesse comme en tourisme

la Moto
Terrot

totalise **72** victoires
depuis le début de l'année

2 Circuits de Vitesse

4-4-26. Circuit de l'Aisne (250-350 cmc.),
2-5-26. Circuit de l'Aube (250 cmc.).

7 Épreuves de Vitesse

24-1-26. Épreuve Hivernale de l'A. C. Hongrois
(250 cmc.).
24-2-26. Kilomètre départ arrêté à Nice (350 cmc.).
7-3-26. Kilomètre lancé à Tarbes (350 cmc.).
5-4-26. Meeting de St-Lô (175-250-350 cmc.).
9-5-26. Kilomètre lancé à Mulhouse (175-250-
350-500 cmc.).
13-5-26. Kilomètre lancé à Saumur (250-350-
750 cmc.).
16-5-26. Toul-Nancy (250 cmc.).

20 Courses de Côte

17-1-26. Riva-Bella (250-350 cmc. side).
24-1-26. Camp (250 cmc.).
30-1-26. Bormes (175-250 cmc.).
20-1-26. Mi-Corniche (175-350 cmc.).
21-2-26. Mont-Agel (175-250 cmc.).
25-2-26. La Turbie (175-250-350 cmc.).
7-3-26. Argenteuil (350 cmc. side).
14-3-26. Plâtrières (250-500 cmc.).
14-3-26. Gourdon (175-250-350 cmc. tour.).
21-3-26. Massilian (250-500 cmc.).

5-4-26. Ampus (250-350 cmc. tour).
11-4-26. Château Thierry (250-350-750 cmc.).
18-4-26. Grabels (250-350-500 cmc.).
18-4-26. Mons (175-350 cmc. tour).
25-4-26. Alpilles (250-500-750 cmc.).
25-4-26. Pernes (350 cmc.).
2-5-26. Castellar (175-250 cmc.).
9-5-26. L'Alouette (Tours) (250-350-750 cmc.).
9-5-26. Rabassada (250 cc).
16-5-26. Limonest (250-350-500-350 cmc. side).

6 Épreuves de régularité

14-2-26. Paris-Nice (175-250 cmc.).
4-4-26. Bordeaux - Pyrénées - Bordeaux (250-
350 cmc.).
4-4-26. Circuit du Printemps (250-350 cmc.).

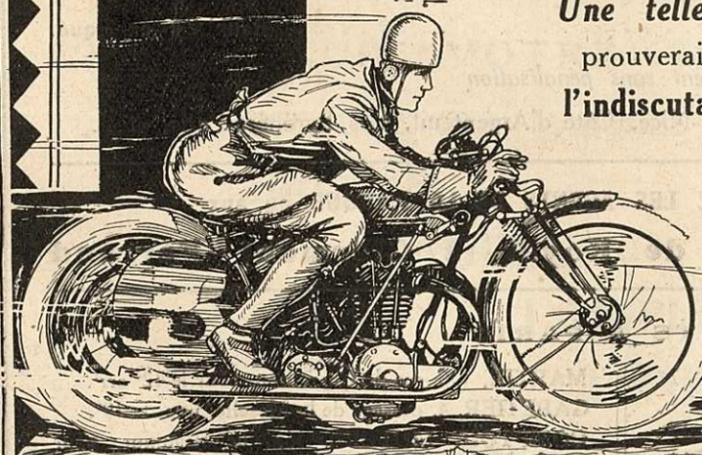
18-4-26. Reims-Paris-Reims (175-250 cmc.).
25-4-26. Tarrasa-Mataro (250-350 cmc.).
13-5-26. Circuit de l'Ain (175 cmc.).

Une telle continuité dans les succès
prouverait amplement s'il en était besoin
l'indiscutable supériorité des fabrications

TERROT

Catalogue et Palmarès adressés franco sur demande
Cycles et Motocyclettes **TERROT**

2, rue André-Colomban
DIJON



Jean A. Jasse / 65

B O L D ' O R

24 HEURES SANS ARRÊT

F A V O R

Pneus WOLBER

Volant magnétique SAFI — Chaîne BRAMPTON — Carburateur COZETTE
— Bougie SOL —

2 MACHINES AU DÉPART
2 MACHINES A L'ARRIVÉE

accomplissant la plus sévère des épreuves d'endurance sans aucun ennui mécanique

(MACHINES STRICTEMENT DE SÉRIE)

CIRCUIT DE PROVENCE

(750 kilomètres)

Catégorie 175 cmc. 1^{er} ex æquo BELLI
Catégorie 250 cmc. 1^{er} ex æquo DUHAMEL

BORDEAUX - LES PYRÉNÉES - BORDEAUX

Catégorie 250 cmc. deux 1^{ers} ex æquo.

terminent sans pénalisation

Ces succès confirment ceux de Paris-Nice, Côte d'Argenteuil, Les Pyrénées-Paris, etc...

CATALOGUE FRANCO CHEZ LES AGENTS DE LA MARQUE ou aux

Usines FAVOR, Avenue de Royat, à Clermont - Ferrand

AGENTS A PARIS :

LIAUDOIS, 9, avenue Félix-Faure, pour les 5^e, 6^e, 7^e,
12^e, 13^e, 15^e arr^{ts}.

VILLEMINOT, 82, av. des Ternes, pour les 16^e et 17^e.

BEAUJOUR, 17, rue de la Tombe-Issoire, pour le 14^e.

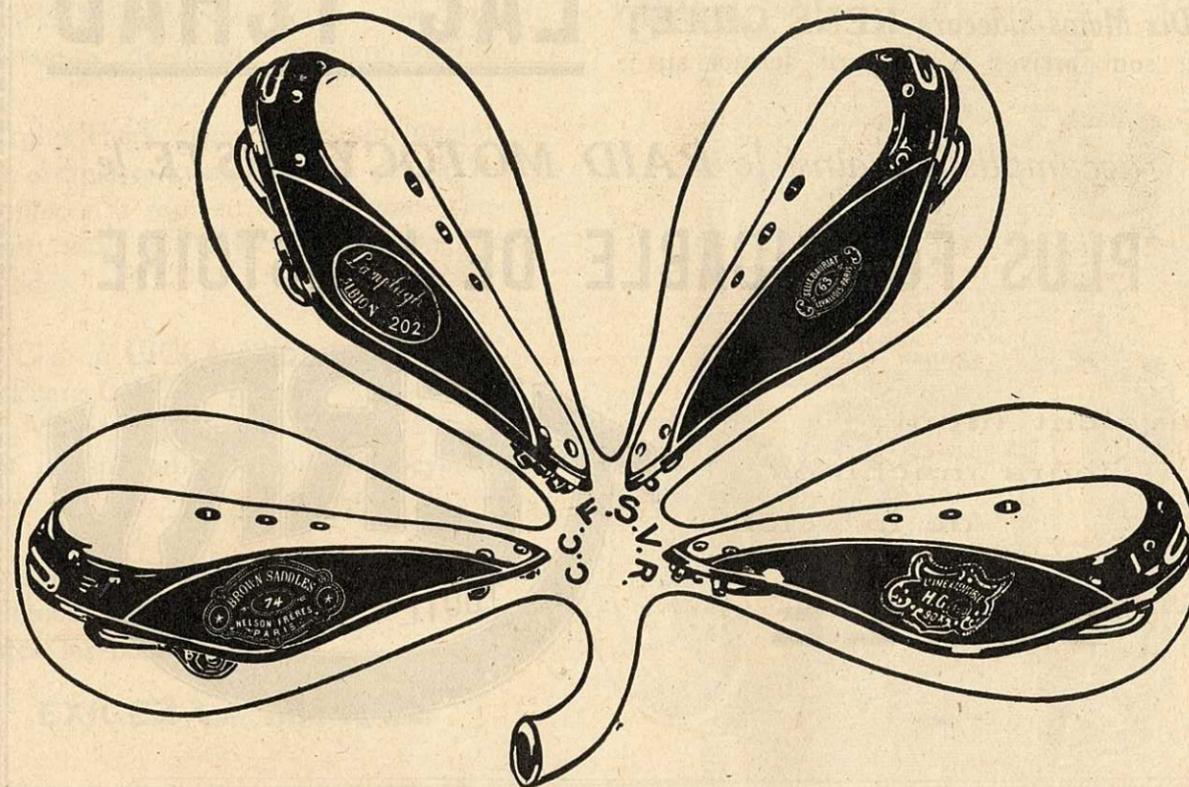
SIMONNOT, 162, rue de Bagnole, pour le 20^e.

MARTIN, 196, rue de Charenton, pour le 12^e arr^t.

GARETIER, 4, passage de la Moselle, pour le 19^e.

COMPTOIR MUTUEL, 16, rue Réaumur, pour
le 3^e.

ULDRY, 12, rue Hégésippe-Moreau, pour le 18^e.



LE PORTE-BONHEUR DU MOTOCYCLISTE

MOTOCYCLISTES !

EXIGEZ SUR VOTRE MOTO UNE SELLE

PORTANT UNE DES MARQUES

BROWN

BAURIAT

LAMPLUGH

L'INEXTENSIBLE

*C^{ie} Continentale des fabricants de Sellerie vélocipédique réunis
Siège Social 57 Rue Emeriau XV - la plus importante organisation du monde*

Les 10 Membres du Moto-Club de Nice
 :: qui, partis le 16 Février sur ::
 Dix Motos-Sidecars **RENÉ GILLET**
 :: sont arrivés le 15 avril dernier au ::

LAC TCHAD

accomplissant ainsi le **RAID MOTOCYCLISTE** le
PLUS FORMIDABLE DE L'HISTOIRE

avaient muni
 leurs machines
 de la célèbre

:: **SELLE** ::



Ce raid unique de plusieurs **MILLIERS DE KILOMÈTRES** effectués
 DANS LA **BROSSE AFRICAINE** au travers de contrées désertes

Totalement dépourvues de Routes

Consacre définitivement la supériorité de la :: :: :: :: :: :: :: ::

SELLE TERRY

:: :: :: :: :: La seule qui suspende réellement les Motocyclistes

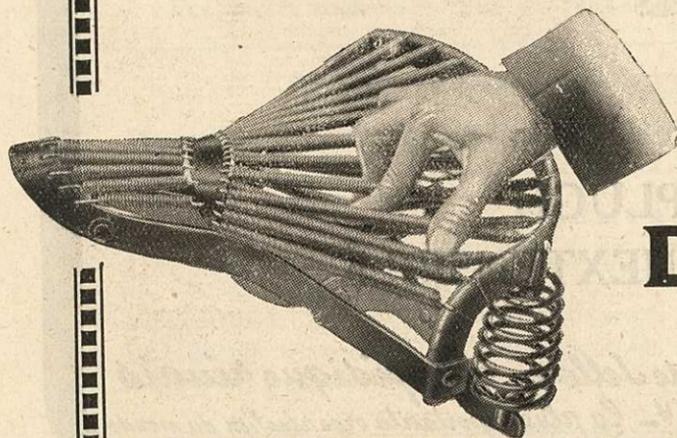
Demandez la Notice spéciale N° 6 de la

SELLE TERRY

AUX ÉTABLISSEMENTS

DELLHEIM

39, Avenue du Roule
 :: NEUILLY-PARIS ::



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

Pour votre Moto !

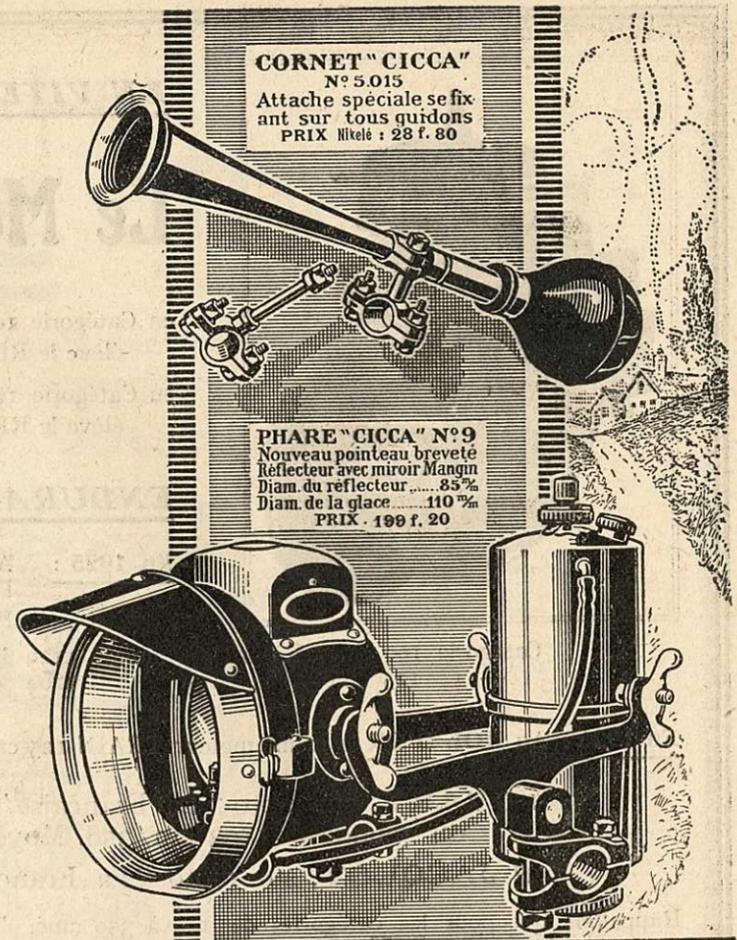
N'HÉSITÉZ PAS à l'équiper avec des
 accessoires de toute première qualité.

Pas plus chers que d'autres quelquefois
 très ordinaires, vous n'aurez pas à les
 remplacer si souvent, et ils vous ren-
 dront tous les services que vous en
 attendez.

Le Clairon **CICCA 5015**,
 Le Phare **CICCA N° 9**,
 Le Miroir rétroviseur **CICCA N° 27**,
 sont indispensables à tout motocycliste
 avisé.

Tous les accessoires **CICCA** sont com-
 plètement garantis et en vente dans
 toutes les bonnes Maisons.

EXIGEZ LA MARQUE



CORNET "CICCA"
 N° 5015
 Attache spéciale se fixant sur tous guidons
 PRIX Usiné : 28 f. 80

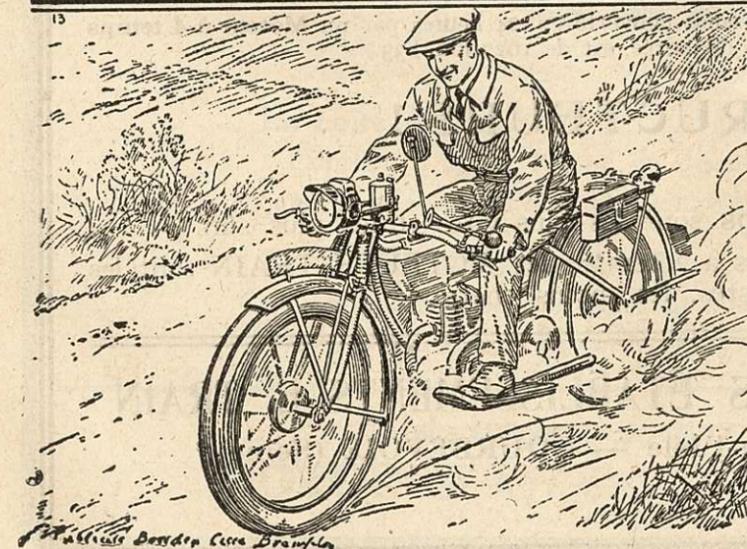
PHARE "CICCA" N° 9
 Nouveau pointeau breveté
 Réflecteur avec miroir Mangin
 Diam. du réflecteur 85 %
 Diam. de la glace 110 %
 PRIX : 199 f. 20



129, Avenue Malakoff
 — PARIS —
 Téléph. : Passy 89-84
 — 89-85

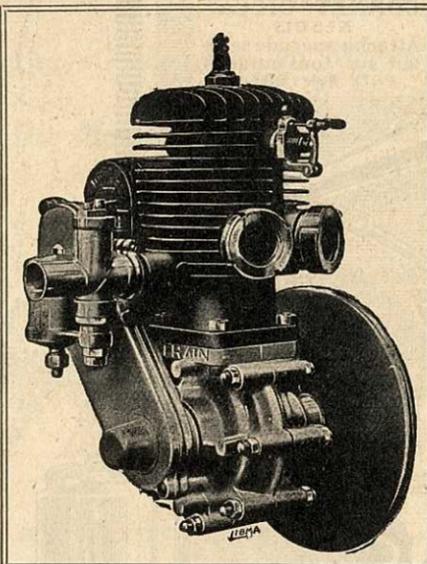
LES PLUS IMPORTANTES
 USINES FRANÇAISES
 D'ACCESSOIRES DE CYCLES
 ET AUTOMOBILES

**CORNET
 PHARE
 MIROIR
 POUR MOTOS**



**MIROIR
 RETRO-
 VISEUR
 "CICCA" N° 27**
 Attache permettant
 toutes positions
 Branche coulissante
 glace optique de 90 %
 PRIX 42 f. 80

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



EN VITESSE

Le Moteur TRAIN

en Catégorie 100 cmc.
 élève le RECORD DU MONDE à 96 km. 748 à l'heure
 en Catégorie 125 cmc.
 élève le RECORD DU MONDE à 98 km. 639 à l'heure

ENDURANCE

En 1925 : Au BOL D'OR, la course la plus dure de l'année, les mêmes moteurs TRAIN s'approprient les Records du monde sur 24 heures :

Catégorie 100 cmc. Record du monde 1129 km. 630. Moyenne : 47 km. 516
 — 125 cmc. — 1164 km. 393. Moyenne : 48 km. 350

En 1926 : Au BOL D'OR le même moteur TRAIN 125 cmc. **BAT LE RECORD DU MONDE**

1^{er} **VARY**, sur moto "La Française", moteur TRAIN, élevant le Record du monde à 1193 km. 358. Moyenne : 50 km. à l'heure.

2^o **JACQUOT**, sur moto "La Française", moteur TRAIN.

Rappelons que pour les catégories de 100 à 350 cmc. **TOUS LES RECORDS DU MONDE DES 24 HEURES APPARTIENNENT A DES MOTEURS A 2 TEMPS**

RECORDS DU MONDE

Catégorie 100 cmc.	— 1129 km. 630 avec moteur à 2 temps TRAIN
— 125 cmc.	— 1193 km. 358
— 175 cmc.	— 1454 km. 043
— 250 cmc.	— 1361 km. 355
— 350 cmc.	— 1506 km. 180

Alors que la plus grande distance couverte en 24 heures par un Moteur à 4 temps de 500 à 1000 cmc. de cylindrée, est de 1627 km. 833.

CONSTRUCTEURS !

Comparez... et concluez...

- que les **Moteurs à 2 temps** sont les plus vites et les plus sûrs ;
- et que de tous les Moteurs à 2 temps, les **MOTEURS TRAIN** sont les meilleurs, les plus robustes, les moins chers.

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS E. TRAIN

6^{bis} et 9, Rue Rouget-de-l'Isle — COURBEVOIE (Seine)

Téléphone 579

La "GOMME MOTOR"

- en PARA pur, de nuance ROUGE -
 fabriquée avec les derniers perfectionnements



permet la réparation
INSTANTANÉE
 — et —
DÉFINITIVE
 — de toutes —
Chambres à air
 — et du —
CAOUTCHOUC
 - dans toutes ses -
 — applications —

— est d'une —
ÉLASTICITÉ
PARFAITE
 — et se —
 --- vulcanise ---
automatiquement
 - La meilleure -
 - La moins chère -
 — et la plus —
ÉCONOMIQUE

La boîte AUTO-MOTO.. 12.50

Contient 1 râpe, 1 tube de dissolution et une bande de Gomme Motor (32 cm. x 10 cm.)

Le NÉCESSAIRE GARAGE 105 fr.

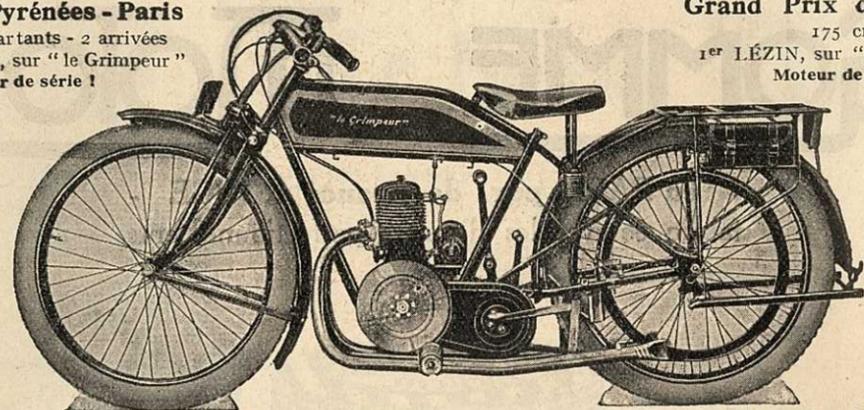
Contient 3 râpes, 6 tubes de dissolution et 3 bandes de Gomme Motor (1 m. x 10 cm.)

EN VENTE PARTOUT ET A
MOTOR S. A. - 4, Rue Chaptal à LEVALLOIS (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 !



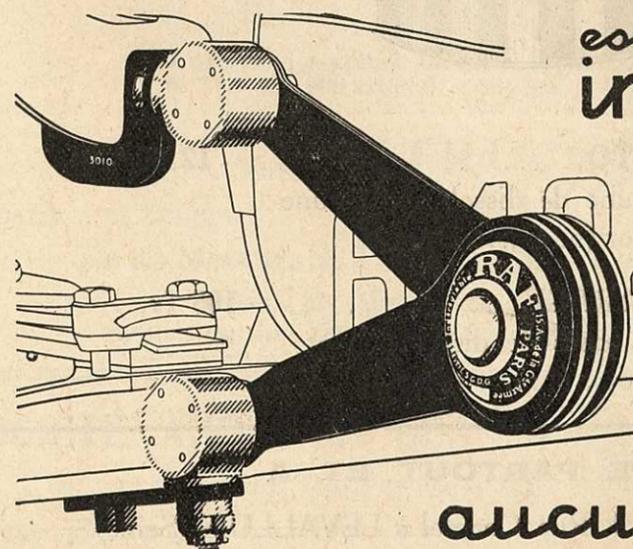
Côte de Montgueux 175 cm ³ 1 ^{er} CROLBOIS, sur "le Grimpeur" Moteur de série !	POUR 1926 3 Modèles	Côte de l'Hôpital 175 cm ³ 1 ^{er} LÉZIN, sur "le Grimpeur" Moteur de série !
175 cm ³ Prise directe 1.605 fr.	la nouvelle 250 cm ³ (1926) 175 cm ³ 2.790 fr.	Populaire (2 vit. kick, débrayage) 2.105 fr.

Demander le Catalogue MR

"LE GRIMPEUR" 46, Rue de Vouillé - PARIS (15^e)
Tél. : SÉGUR 55-06 R. C. 211.743 B

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

L'AMORTISSEUR RAF



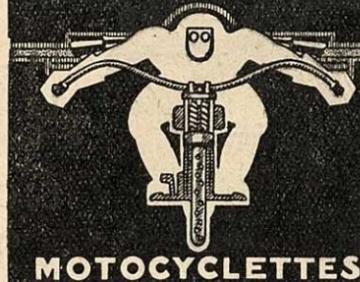
est
indéréglable

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

seul
ne demandant
aucun entretien

CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS

GNOME RHONE



BOL D'OR MOTOCYCLISTE 1926

BERNARD, sur 500 cmc. GRAND SPORT de SÉRIE GNOME & RHONE
couvre 1599 kilomètres en VINGT - QUATRE
HEURES. Sa motocyclette, n'ayant subi aucune
réparation en cours de route, est arrivée au but
dans l'état où elle se trouvait au départ.

1^{ère} des MOTOCYCLETTES FRANÇAISES
de toutes catégories et 2^{ème} du
:- Classement Général :-

CIRCUIT DE PROVENCE
1926

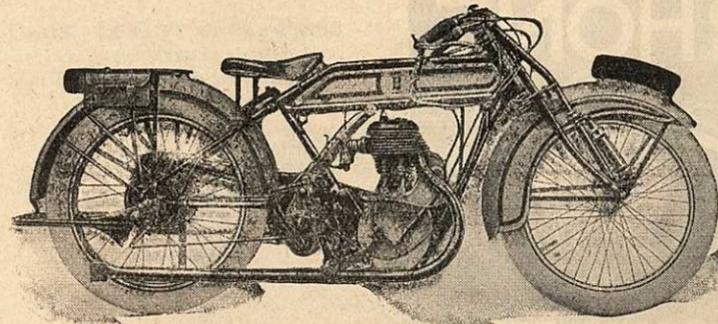
:- catégorie 175 cmc. :-
— 1^{ers} ex æquo —
LEZIN
sur 175 cmc.

GNOME & RHONE

Société des Moteurs GNOME & RHONE, 34, Rue de Lisbonne -:- PARIS (8^e Arr^t)
Magasin d'Exposition et de Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

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

La DS 500 cmc. TOURISME



Victorieuse dans la
Coupe de l'Armistice,
La Course de Côte de la Californie,
Les Six Jours d'Hiver
de MOTO-REVUE,
Le Circuit du Printemps de l'A. C.
du Midi, Reims-Paris-Reims.

AGENCES RÉGIONALES :

Lyon : RIGOT, 1, Quai Claude-Bernard.
Marseille : BRUNERO, 53, Rue St-Bazile.
Bordeaux : PARDIES, 9, Place Fondaudège.
Toulouse : TOULOUSE-MOTOS, 25, Rue du Rempart-St-Étienne.
Lille : POUILLARD, 18, Rue de l'Orphéon.
St-Etienne : DULAC, 28, Rue des Armuriers.
Nancy : BINOCHE : 9, Rue du Lavoir-St-Jean

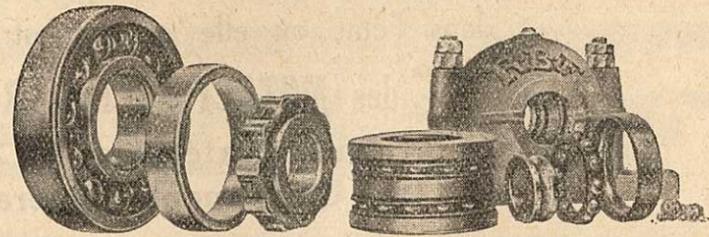
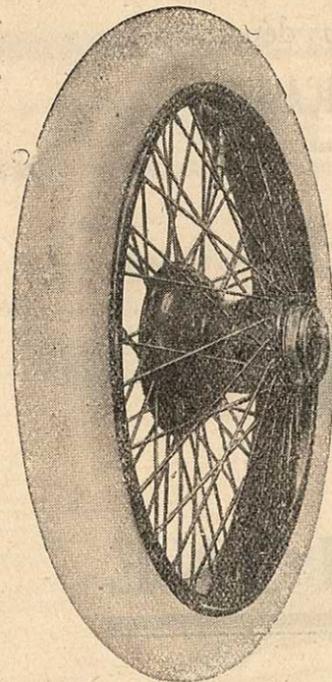
Dijon : VINCENT, 20, Rue Jeannin.
Grenoble : ROCHE, 10, Rue Bayard.
Charleville : MOREAU, 9, Avenue Nationale
Cannes : SERRA, Rue de Suffren.
Romans : BERT, 53, Rue Jacquemart.
Reims : GENSE, 74, Rue de Neufchâtel.
Compiègne : LARDENOIS, 4, Rue des Lombards.

Constructeurs (Ing. A. & M.)

MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

Usines à MONTREUIL-sous-BOIS

La CAM n'importe pas de fatigue.

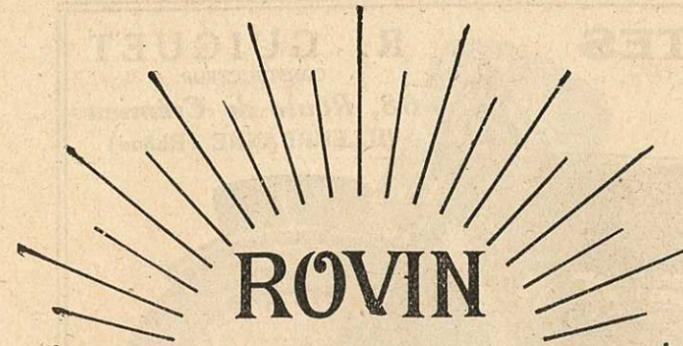


ROUES AMOVIBLES
RAF
ROULEMENTS
RBF

PALIER, CHAISE DE TRANSMISSION
BILLES ACIER et BRONZE

CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS

MAGASINS DE VENTE
BORDEAUX 33 RUE FONDAUDÈGE
LILLE 71 RUE DE LA LIBERTÉ
LYON 77 AVENUE DE SAXE
MARSEILLE 24 RUE NATIONAL
NANDY 12 RUE NOTRE-DAME
NANTES 22 RUE DE STRASBOURG
BRUXELLES 31 RUE DE LA MONTAGNE
ST-ETIENNE 11 RUE DU GÉNÉRAL FOT
BIENNE 127 RUE DU HÔPITAL



LA NOUVELLE MOTO (500 cmc.)

ROVIN

équipée des mêmes accessoires
et construite avec les mêmes
soins que les fameuses 175 cmc.
triomphatrices en 1924 et 1925
du **TOUR de FRANCE**

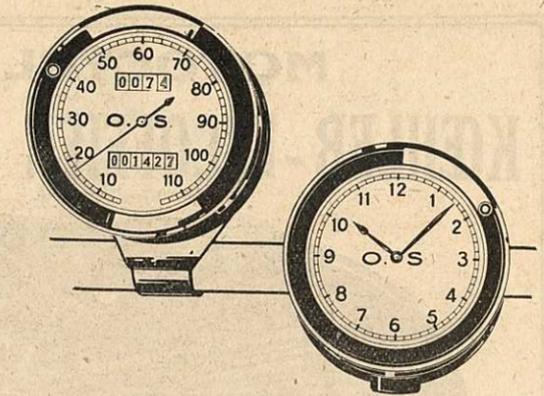
Modèle 500 cmc. Jap, 3 vitesses.
— Vitesse : 115 kilomètres —
Prix actuel : 5.600 fr.

Même modèle Jap, à culbuteurs
— Vitesse : 150 kilomètres —
Prix actuel : 9.000 fr.

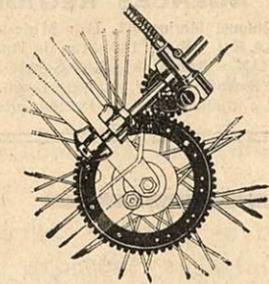
Catalogue M. R. sur demande à
Sté An^{me} des Établissements

ROVIN

132, Rue de Silly, à Boulogne-s/Seine
Tél. : Auteuil 49-15 et 11-76



COMPTEURS
ET
MONTRES
O.S.
POUR
MOTO



Aussi nécessaires au Motocycliste qu'à l'Automobiliste

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

Ateliers Seignol

Société anonyme au capital de un million de francs

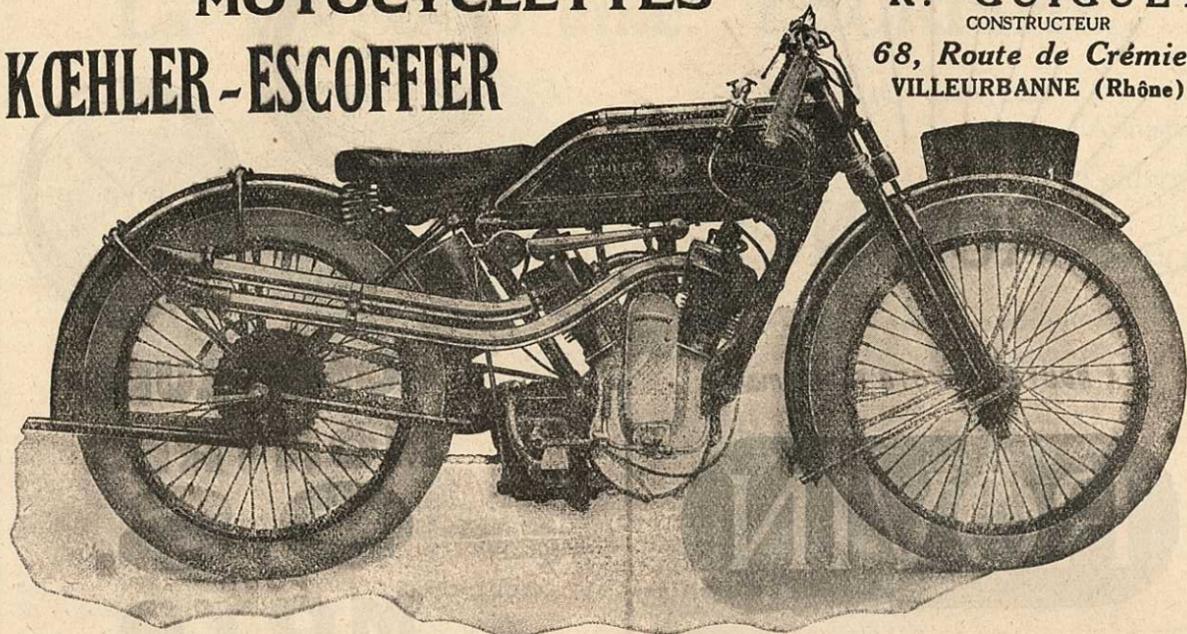
Bureaux et Magasins de Vente :

17, Rue Duret, 17 - Paris (16^e)

Tél. Passy 12-38 & 31-38 ADR. tél. Contourauto-Paris

MOTOCYCLETTES
KOEHLER-ESCOFFIER

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



AGENCES RÉGIONALES : PARIS : Villeminot, 225, Boulevard Péreire

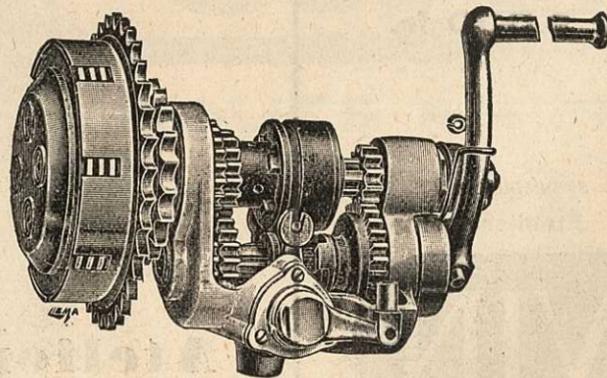
LYON : Guiguet Marius, 41, Rue Malesherbes.
MARSEILLE : Schier, 180, Rue de Rome.
BORDEAUX : Delbos, 81, Rue Sainte-Eulalie.
ALGER : Kramès, 41 bis, Rue de Lyon.
ROANNE : Guillon, 7, Aux Promenades.

TOULOUSE-MOTOS : 25, Rue du Rempart-St-Étienne.
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.

MOSS

La Boîte de vitesse idéale

Acier 1^{re} qualité
Fonctionnement doux,
silencieux et
sans porte-à-faux.
Permet de débrayer
Sans effort... d'un seul doigt

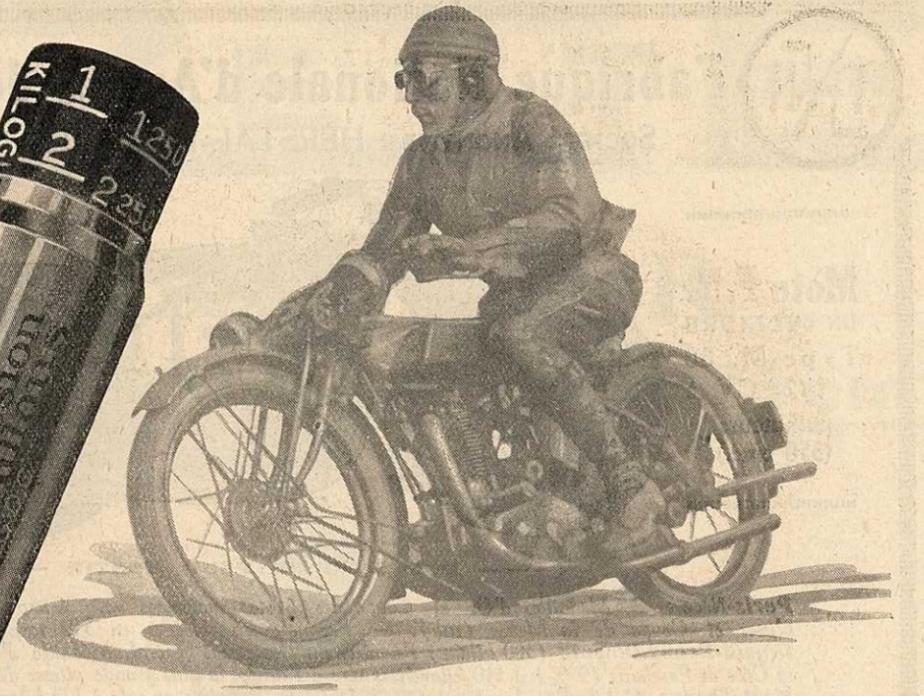


Première marque anglaise

Éts ROBERT MUNRO, 198, boulev. Péreire - PARIS (17^e)

Tél. Wag. 10-14

L'Indicateur Schrader
économise les pneus.



Surveillez vos pneus !

Les pneus trop gonflés disloquent les meilleures motos et épuisent leurs conducteurs.

Des pneus insuffisamment gonflés fatiguent le moteur et la direction, gaspillent l'essence, exposent au fatal déjantage.

L'indicateur de Pression Schrader, en vous permettant la vérification précise et rapide du gonflage, vous procure la certitude de rouler plus confortablement, plus vite et à moins de frais.

La valve Schrader, toujours étanche, est la valve idéale de moto permettant la vérification de la pression.

Téléph. :
WAGRAM 95-45

Seuls Concessionnaires pour la France :
A. SCHRADER'S SON, INC., of FRANCE
91^{bis}, Avenue des Ternes, PARIS (XVII^e)

Adr. Télég. :
AIRVALVE-PARIS

Schrader

Marque Déposée

Valves pour Pneus **Indicateurs** de Pression

EXIGEZ LES ARTICLES **Schrader** — ASSUREZ-VOUS DU NOM **Schrader**

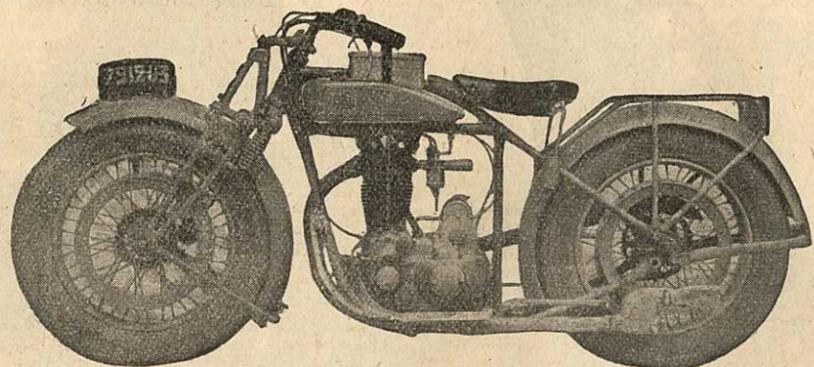


Fabrique Nationale d'Armes de Guerre

SOCIÉTÉ ANONYME : HERSTAL-LEZ-LIÈGE (Belgique)



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



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

← **BON SANG NE PEUT MENTIR** →

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

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

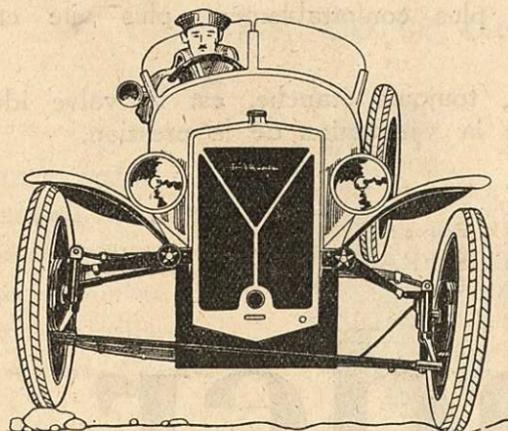
Reg. du Comm. : Seine 24.256

Adr. Télégr. : FABRINAL NEUILLY

Tél. : WAGRAM 94.7 2

D'YRSAN

SPORTSMEN ET VOYAGEURS PRESSÉS



Si vous désirez de la vitesse, nous en avons et au meilleur compte. Confortablement au volant d'une D'YRSAN, les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres et votre compteur exact avec votre montre, vous révéleront seuls que vous avez roulé au quintuple de ce que vous supposiez. Le D'YRSAN vous les donne. Un essai vous convaincra.

POUR LES VACANCES

C'EST L'APPAREIL RÊVÉ

DE GRAND TOURISME

111, Quai d'Asnières, ASNIÈRES (Seine)

R. C. Seine 272.678

TÉLÉPHONE 634

XX

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

COZETTE

au BOL d'OR
bat le record du monde des 125 cm³



VARY sur La Française : 1193 km. 358 en 24 heures

prend les premières places des 100 et 250 cm³



BARTHÉLÉMY sur Favor 100 cm³

BATIFORD sur Jean Thomann 250 cm³

et se classe second en 125, 175 et 500 cm³

soit 6 places de gloire sur 6 catégories

Société Anonyme du Carburateur COZETTE

34, Avenue du Roule, NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone : GALVANI 83-77, 93-61

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

XXI

Mécaniciens! — Attention!

Pour vos réparations de Motocyclettes-Side-cars HARLEY-DAVIDSON
n'employez que des PIÈCES DÉTACHÉES garanties

Ci-après un aperçu des prix de quelques pièces :

Cylindre avant ou arrière. 220 fr.	Pot échap., type orig. silencieux. 55 fr.	Pignon intermédiaire, 28 dents. 27 fr.
Piston. 25 »	Pignon balladeur de boîte. 45 »	Pignon d'embrayage, 43 dents. 38 »
Axe d'accouplement. 14 »	Pignon triple 75 »	Pignon roue arrière, 44 dents. 40 »
Galet de roulement de bielle. 0.80	Fourche rigide renf. (incassable) 150 »	Pignon — — — — — 48 dents. 42 »
Carter moteur gauche renforcé 90 »	Fourche élastique (haute) 65 »	Jeu de chaîne (renforcée) 105 »
Guidon nu 70 »	Pignon moteur, 14 dents. 12 »	Garde-boue nouveau modèle. 50 »

Moteurs complets, Cadres, Roues, Carburateurs, Réservoirs, Carters, etc... - Envoi franco du Catalogue général des pièces avec prix nets

AGENCE GÉNÉRALE FRANÇAISE des MOTOCYCLETTES "MONTGOMERY"
(Tél. : GALVANI 55-52) PIERRE PSALTY, 271, Boulevard Péreire, PARIS (Métro : PORTE-MAILLOT)

RECORDS BATTUS !!!

BOL D'OR 1926



DAMITIO



VIOLET

DAMITIO, 500 cmc., Sunbeam,
Record du monde
TREUNET, Sima-Violet, Record établi
STANTON, Sima-Violet, Record établi
VIOLET, Sima-Violet, Record établi

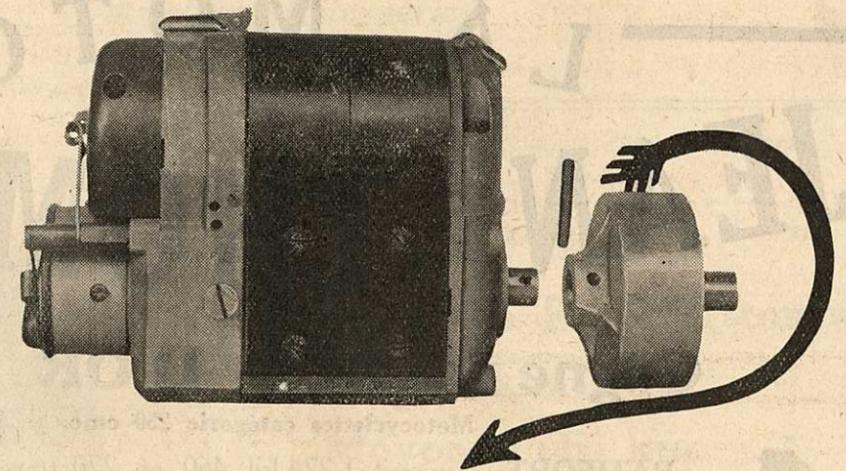
CONFIRMANT LES SUCCÈS

de

PARIS-NICE	1 ^{er} Chauvin	SIMA-VIOLET	CHATEAU-THIERRY	1 ^{er} Doré	SIMA-VIOLET
ARGENTEUIL	1 ^{er} Krebs	MOTO	CHANTELOUP	1 ^{er} Francisquet	SUMBEAM
"	1 ^{er} Violet	SIMA-VIOLET	"	1 ^{er} Damitio	SUMBEAM
"	1 ^{er} Busson	F. A. B.	"	1 ^{er} Violet	SIMA-VIOLET
TOUR DE FRANCE	1 ^{er} Chauvin	SIMA-VIOLET	TOUL-NANCY	1 ^{er} Francisquet	SUMBEAM
"	1 ^{er} X.	F. A. B.			

L'Avance
automatique
indérégable
S. A. M.

Brevetée
en
tous Pays



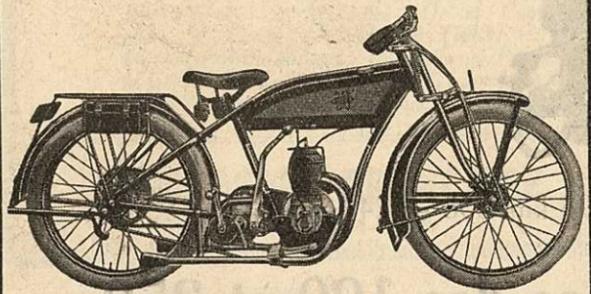
A l'Arrivée, Damitio a dit :
L'avance automatique S.A.M. est, pour la souplesse d'un moteur, aussi indispensable que les pneus et les ressorts pour la souplesse d'une voiture.

Avance S. A. M. automatique
POUR TOUTES MAGNÉTOS,
SUR TOUTES MOTOCYCLETTES
SUR TOUTES VOITURES.

Le Montage de ces Appareils est effectué par

S. A. M. 17, Avenue Félix-Faure, 17 - NANTERRE (Seine)

MOTOCYCLETTES STELLA



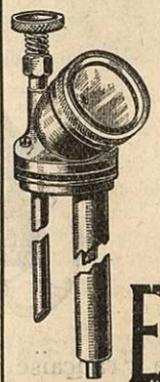
Six Jours d'Hiver 1926

Cat. 175 cmc. 1^{er} ex æquo : BOULANGIER
SUR **STELLA**
Médaille d'Or

Paris-Nice 1926

Cat. 175 cmc. 1^{er} ex æquo : BOULANGIER
SUR **STELLA**

Éts STELLA, 1, r. d'Issy - BILLANCOURT (Seine)

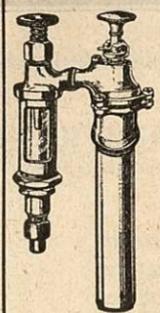


LE GRAISSAGE DES MOTOS

de la plupart des
Constructeurs

EST ASSURÉ

dans tous les principes :



Graissage semi-automatique, viseurs pour pompes mécaniques, etc...

Travaux sur plans des Constructeurs: robinetterie, seringues

PAR

L. & F. GUILLOT FRÈRES

35, Rue des Gâtines - PARIS

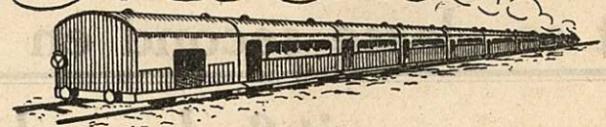
Vente exclusive aux Commissionnaires et Constructeurs

Le Garage Laugier
ACHÈTE et VEND
les meilleurs MORGAN
d'occasion

Seul spécialiste de la
direction démultipliée

Téléphone : WAGRAM 38-27

VOUS REVIENDREZ AINSI:



Si vous ne confiez pas au Garage Laugier,
le soin de préparer votre cyclecar pour les
vacances.

P. DAGORNO, 36, Rue Laugier, 36 - PARIS

Tous les grands champions....
Tous les Automobilistes avertis...
vous le diront !

SEULE l'huile

Castrol

donne à tous moteurs (2 et 4 temps)
MEILLEUR RENDEMENT — ÉCONOMIE
SÉCURITÉ de GRAISSAGE PARFAIT
à tous les régimes

En vente dans tous les bons garages.

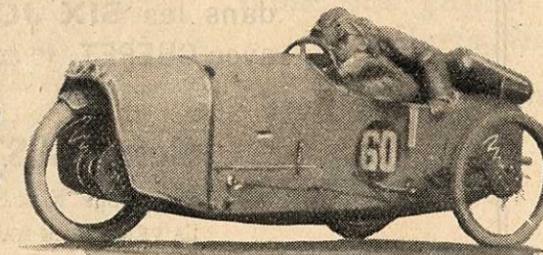
Sté des Huiles CASTROL, 58 Rue de Londres, PARIS



BOL D'OR 1926

Cyclecar 350 cmc.

1^{er} Villard (VILLARD)
212 tours 1.228 km 116.
Moyenne : 51 km.



Record battu de plus de 300 km. Villard sur cyclecar VILLARD, moteur HARRISSARD.

Ces deux véhicules étaient munis du MOTEUR

HARRISSARD

350 cmc. — 2 cylindres. — 2 temps.

(Strictement de série)



Renaud sur C.P., moteur HARRISSARD

Motos 350 cmc.

1^{er} Renaud (C. P.) 252 tours
1.459 km. 836.
Moyenne : 61 km.

Moteurs G. HARRISSARD et C^{ie}

33. Rue G.-H.-Marsaud, GENNEVILLIERS (Seine) Tél : Asnières 884.

LA MOTO

JEAN THOMANN

Gagne le BOL D'OR 1926

Motocyclettes catégorie 250 cmc.

1^{er} BATIFORT, couvrant 1.274 kil. 460 en 220 tours

MEETING DE POITIERS (Côtes des Dunes)

ROBERT, sur moto "JEAN THOMANN" de 175 cmc., bat les catégories de 250 et 350 cmc. toutes marques et remporte la coupe des meilleurs temps accomplis dans les classes motos, sidecars et cyclecars au classement général.

Catalogue et Renseignements M R, au Siège Social des
Établissements A. FAUVARQUE, 21, rue des Vertus, PARIS — Usines à MONTREUIL-sous-BOIS

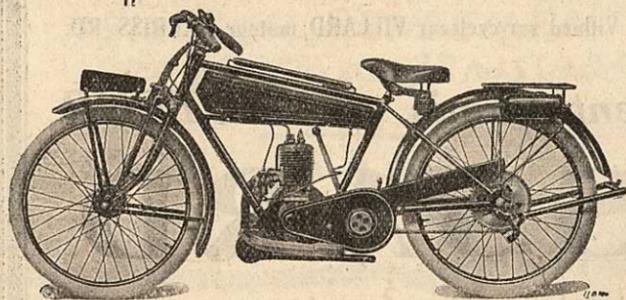
LA MOTO LÉGÈRE AUSTRAL

a prouvé l'excellence de sa fabrication
dans les **SIX JOURS D'HIVER 1926**
avec CHÉRET, 1^{er} ex-æquo, sans pénalisation, sur 175 cmc.

Moteur AUSTRAL, 2 ou 3 vitesses

Débrayage Kick Starter - Pneus Hutchinson

LA VÉRITABLE MACHINE de GRAND TOURISME



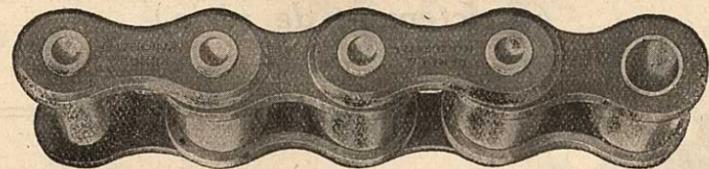
Société des Cycles AUSTRAL

7, Rue de la République - PUTEAUX (Seine)

Tél. : Puteaux 461

R. C. Seine 181.981

Catalogue M. R. sur demande



LES CHAINES

“RENOLD”

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

RENOLD signifie **MAXIMUM de SÉCURITÉ**
SILENCE

RENOLD CHAINS Ltd

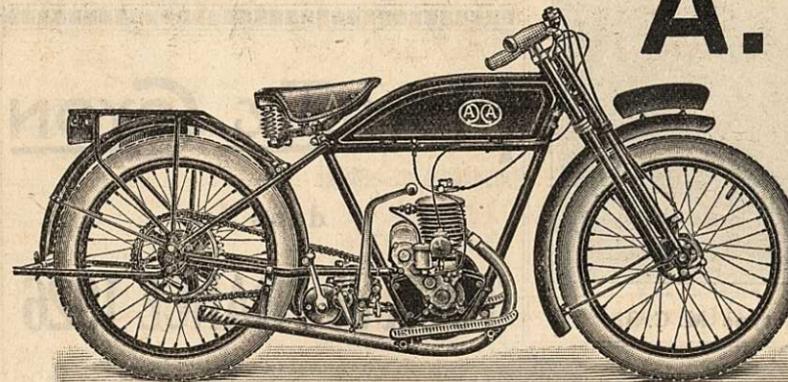
3, rue Arsène-Houssaye, PARIS (8^e)

R. C. Seine 207.798 B

INUSABLES

LES MOTOCYCLETTES

A. X. A...



ne courent pas...

n'ont pas gagné
Paris-Nice...

ni le Tour de France...

Mais...

la Moto A.X.A. Grand Sport, 250 cmc., 4 CV, ne coûte que 3.250 fr.

Modèle Super Sport à graissage sous pression et pneus confort
Modèle Touriste, 2 et 3 vitesses, 3 chevaux, transmission chaîne ou courroie

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE :

15, Avenue de Fontainebleau, LE KREMLIN-BICÊTRE (Porte d'Italie)

VENTE A CRÉDIT EN 12 MOIS

E. ALLAIN, 9, rue de l'Ane-Vert (153, avenue de Fontainebleau), Kremlin-Bicêtre (Seine)

Après le record des 175 cmc. en 1925

Un record est battu au BOL D'OR 1926
en catégorie 350 cmc. avec 1^{er} RENAUD sur C. P

— muni de la boîte 3 vitesses STAUB —

Catégorie 250 cmc. { 1^{er} BATIFORT sur JEAN THOMANN
2^e HERBÉ sur D. F. R.
3^e LIAUDOIS sur FAVOR

Catégorie 175 cmc. { DUPONT sur HARLETTE
PARISSET sur HARLETTE

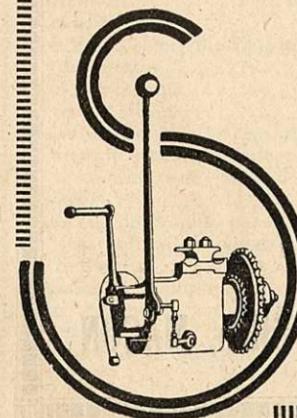
*Prouvant ainsi que les Constructeurs et Coureurs, tous avec boîte STAUB,
avaient confiance en ses qualités de robustesse et de manœuvre
dans cette dure épreuve.*

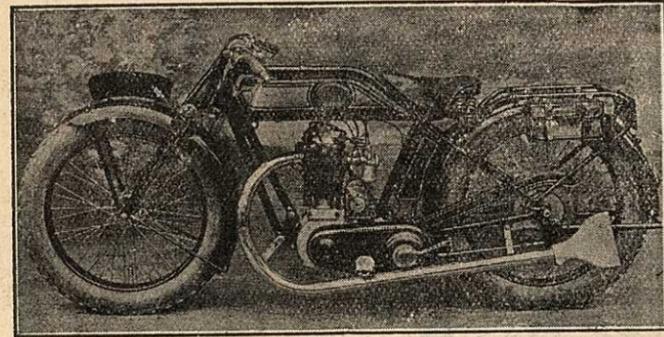
Cette boîte se fait en deux types, chaîne-chaîne et chaîne-courroie, et en trois modèles,
175, 250, 350 cmc., avec embrayage à disques multiples à la demande et levier-Sport.

Établissements STAUB - 23, Rue des Acacias - PARIS (17^e)

Téléphone : GALVANI 12-46

Maison fondée en 1904





La 350 cmc. Super-Tourisme, type M. C. S.

MONET & GOYON

dans le

TOUR de FRANCE 1926

1 Engagé — Une première place

avec

1^{er} KREBS, catégorie 350 cmc.

Cette éloquente démonstration sur un parcours de plus de 4.350 km. est d'autant plus remarquable qu'elle a été faite sur une machine

STRICTEMENT DE SÉRIE

Sûr des qualités parfaites de sa construction, MONET & GOYON a démontré une fois de plus, que choisir un véhicule de sa marque, c'est être assuré de posséder une machine seule capable de réaliser à la fois

**ROBUSTESSE - ÉLÉGANCE
SOUPLESSE ET DURÉE**
se traduisant finalement par
— ÉCONOMIE —

Notice franco sur demande adressée à

MONET & GOYON, 57, Rue du Pavillon, MACON

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

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

ABONNEMENTS
France et Colonies... 20 fr.
Union Postale... 30 fr.
Angleterre, Suisse, Hol-
lande, Japon, Chine,
Brésil, Mexique, Co-
lombie, Venezuela... 40 fr.
ABONNEMENT D'ESSAI
6 mois... 12 fr.
(18 fr. pour l'Union Postale)
25 fr. pour Angleterre,
Suisse, Hollande, etc.

MOTO SPORT ET
TOURISME
REVUE

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

Vélocyclistes, Motocyclistes, Cyclocars, 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)
Les renseignements techniques sont exclusivement réservés aux abonnés.
Ne jamais utiliser le téléphone pour des renseignements techniques et
toujours joindre une enveloppe timbrée et la bande d'abonnement.

M. GRIMAUD, O. I. G.
DIRECTEUR
Camille LACOME
Rédacteur en chef

Bloc Moteur ou Boîte séparée ?

Alors que le bloc moteur constitue pour la construction automobile la règle générale au moins pour les petites voitures, il est loin d'être aussi répandu sur les motos. C'est surtout en Allemagne et en Italie qu'il est le plus employé. Chez nous et en Angleterre, il reste rare. Qui a raison et quelle école l'emportera ? Il est probable que la question restera longtemps en suspens, tant que la chaîne restera la transmission-type de nos machines.

Si la transmission par cardan réussissait à s'imposer, il est non seulement probable, mais certain, que le bloc moteur serait utilisé. A cause du peu de longueur disponible, c'est la seule solution qui permettrait de donner à l'arbre de transmission une longueur suffisante pour éviter une inclinaison exagérée. La transmission à cardan, comporte, en effet, le moteur transversal et par contre-coup le cadre à double berceau. Elle est à désirer surtout pour la moto utilitaire. Elle n'est, sans doute, pas supérieure à la chaîne comme rendement, mais elle nécessite infiniment moins de soins. Nous ne méconnaissons pas d'ailleurs qu'elle nécessite un remaniement total des motos actuelles et qu'elle soit coûteuse. Mais, est-ce là un obstacle insurmontable. Il y a eu des motos à cardan, il y en a encore, et peut-être, sont-elles appelées à se répandre. Cependant le monocylindre, surtout le quatre temps d'assez forte cylindrée, de 500 ou 600 c. c. se prête assez mal, à cause de la régularité insuffisante de son couple, à l'emploi d'une transmission par engrenages d'angle ou vis sans fin. Et comme le mono occupe solidement ses positions et pour des raisons que nous n'avons pas à étudier ici, ne semble pas exposé à battre en retraite devant les polycylindres, l'usage universel de la cardan et par contre-coup, celui obligatoire du bloc moteur, n'est pas à prévoir actuellement.

Avec la chaîne, il est plus difficile encore de se prononcer. Le bloc moteur a le sérieux avantage de supprimer la chaîne primaire qui, théoriquement, fonctionne dans les plus mauvaises conditions possibles, qui est malmenée par le moteur, tiraillée par la force centrifuge, et dont l'huile se trouve essorée par la vitesse excessive. Mais en pratique, avons-nous beaucoup de pannes de chaîne primaire, même quand elle est à peine protégée ? Sur certains blocs moteurs, n'a-t-on pas conservé la chaîne ? Sur pas mal de moteurs d'autos, n'est-ce pas à une chaîne qu'on demande d'entraîner la distribution ? Par conséquent, la chaîne primaire ne donne pas assez d'ennuis pour que sa suppression soit indispensable.

Autre avantage du bloc moteur, plus important peut-être ; c'est la substitution d'un ensemble rigide, indéformable à deux organes mécaniques dont les positions relatives peuvent varier. Il n'y aurait plus d'erreurs d'alignement ; il nous a été donné de voir assez souvent des moteurs et des boîtes de vitesse mal alignés pour que nous attachions quelque valeur à cet argument.

Mais, par contre, n'y a-t-il pas des inconvénients ? Il y en a deux, qui frappent : c'est tout d'abord la difficulté plus grande qu'il y aura à enlever le bloc moteur du cadre. Cela est important puisque beaucoup de motocyclistes font presque tout par eux-mêmes. Autre inconvénient : la difficulté de démontage et la moindre accessibilité. Sans doute, n'ouvre-t-on pas tous les huit jours un carter de moteur, mais encore aime-t-on à savoir qu'on peut le faire avec un minimum de peine.

En somme, l'excellence des chaînes actuelles ne rend pas l'adoption du bloc moteur absolument nécessaire, et tant que durera la chaîne, le moteur et la boîte de vitesse séparés connaîtront encore de beaux jours.

SOMMAIRE

N° 197

:: :: 1^{er} Juin 1926 :: ::

Editorial : Bloc moteur ou boîte séparée ?	243
Chronique de la Quinzaine, par Calamine.....	244
Par-ci par-là. Quelques échos....	245
Les nouveautés de la Quinzaine. A propos du deux temps, par J. Mellier.....	248
La 5 CV Peugeot, par M. Wachter	251
Bielles en duralumin.....	254
La conduite intérieure à deux roues.....	255
Les illusions de la vitesse.....	256
Essai d'une Monet et Goyon...	257
Une maison qui disparaît.....	258
Les mécomptes d'un amateur d'occasions.....	259
Le marché d'occasions.....	259
Les Américains en France.....	260
Attention.....	260
Cache-soupapes	261
Le ressort semi-elliptique gagne du terrain.....	262
Un peu de tout.....	262
Tribune libre	262
L'automobiliste, en cas d'accident, n'est responsable que s'il a commis une faute personnelle.....	263
Le code de la route par l'image.	263
L'organisation des épreuves automobiles	264
Puissance impossible.....	265
Une automobile vous tombera du ciel	265
Le sport de la Quinzaine.....	267

La Chronique de la Quinzaine



cycle Club qui est le club de ce genre le plus important d'Angleterre, et qui n'est pas affilié à l'A.C.U. Jusqu'à présent, il était possible aux clubs non affiliés d'obtenir l'autorisation de faire disputer des épreuves. Mais l'A.C.U. qui, sans doute, a besoin d'argent, a décidé que l'affiliation serait désormais nécessaire pour l'obtention d'un permis quel qu'il soit. Le M. C. n'accepte pas cette condition. L'A.C.U. interdit donc les épreuves du M.C. et en particulier Londres-Edimbourg. Par contre, l'R.A.C. ne refuse pas cette autorisation pour les véhicules qui sont de son ressort, c'est-à-dire les voitures et les cyclocares à quatre roues. C'est, quelle que soit l'opinion qu'on puisse avoir sur l'attitude de l'A.C.U., le comble de l'illogisme.

Les planteurs hollandais ont énergiquement refusé d'adhérer au plan Stevenson, et ainsi ils ont rendu à l'automobile un service dont on peut leur être reconnaissant.

On dit que le marché américain des automobiles commencerait à se saturer. La preuve en est que la vente n'est plus possible qu'avec un crédit de plus en plus long. C'est la marque que la capacité d'achat de la clientèle va en diminuant. Il faut donc nous attendre à voir les Américains pousser leurs exportations avec une activité plus grande encore.

Pourvu que l'Etat renonce à son monopole du pétrole. Ne suffit-il pas de le grever de taxes aussi fortes que celles actuellement imposées. Après avoir fait ses preuves (??) comme administrateur et industriel (postes, téléphones, tabacs, chemins de fer, routes, etc...), il est vraiment qualifié pour faire un fiasco de plus.]

Les propriétaires d'autos et de motos ne se rendent souvent pas compte qu'une machine baisse de valeur au fur et à mesure qu'on s'en sert et demandent, lorsqu'ils les revendent, des prix exagérés. Voici, à ce propos, le tarif auquel les marchands de motocyclettes en Amérique reprennent les machines : 1 an 50 % du prix de vente ; 2 ans 35 % ; 3 ans 25 % ; 4 ans 15 % ; 5 ans 10 %. Il faut naturellement tenir compte que la machine d'occasion est beaucoup moins demandée en Amérique que chez nous et aussi que le commerçant compte revendre avec un bénéfice appréciable. Nous croyons que chez nous la dépréciation est deux fois moindre qu'en Amérique, c'est-à-dire qu'une moto d'un an conserve 70 à 75 % de sa valeur, une moto de deux ans 50 à 60 %, etc...

Il y a trop de fous qui visent à épater la galerie, et nous savons que plusieurs clubs automobiles se proposent de prendre des mesures contre eux dans l'intérêt même du sport automobile.

La vente des motocyclettes progresse d'une manière extraordinaire, et la moto n'est plus discutée aujourd'hui. Nous atteindrons le chiffre de 200.000 motocyclistes avant longtemps, nous en avons non seulement l'espoir mais la certitude.

Un automobiliste attrape une contravention pour avoir fait fonctionner deux fois sa trompe à un croisement. S'il n'avait pas averti, il aurait été sans doute également puni. Sommes-nous ainsi livrés à l'arbitraire des agents de police.

Des motos italiennes vont s'aligner dans le T. T. Ce sont des Guzzi 500 cc. et des Bianchi 350 cc. De machines françaises, hélas point. Pourtant, naguère, les Peugeot avaient laissé une excellente impression. Quel dommage que le change nous soit si défavorable.

En Angleterre, première épreuve d'endurance réservée au pilon seat, à la monte en tandem. C'est assurément le mode de transport le plus économique, sinon le plus confortable. Ce n'est pas le plus dangereux, contrairement à une opinion trop répandue.

Le système actuel de licence est la mort de l'amateurisme. Tous les amateurs ne sont pas des millionnaires. Dans beaucoup de cas un amateur n'a en vue qu'une épreuve régionale. Pourquoi n'y aurait-il pas des licences temporaires, délivrées seulement pour une épreuve donnée. Payer 25 francs pour s'aligner dans toutes les grandes épreuves de l'année est fort raisonnable, mais être obligé de verser cette somme pour participer à une petite course de côte ou à un concours de consommation banal, c'est beaucoup trop cher.

Il y a une véritable manie de foire aux autos d'occasion. On y voit de beaux rossignols. A en juger, par les prix il semble que leurs propriétaires ne désirent guère s'en débarasser. Dans certains cas, sur deux cents voitures, il n'y en a pas plus de deux ou trois qui se vendent. Mais en général les garagistes ne peuvent ainsi montrer à leurs clients qu'il est difficile de liquider une voiture d'occasion : la reprise des voitures des clients lors de l'achat d'une voiture neuve est une des grosses difficultés du commerce automobile, et il est intéressant d'amener le client à se montrer raisonnable.

Avec sa nouvelle taxe sur l'essence, l'Etat nous saigne sans douleur. Nous aurions hurlé s'il avait voulu augmenter la taxe de circulation et nous nous laissons faire pour la taxe sur l'essence, beaucoup plus onéreuse pour ceux qui veulent beaucoup.

Il est amusant dans les épreuves de tourisme de voir les concurrents motocyclistes se balader avec, à leur ceinture, une série de bidons d'huile ou de produits spéciaux, d'ailleurs vides. Où la réclame va-t-elle se nicher ?

Il est à craindre que la grève générale anglaise n'entraîne la disparition d'un certain nombre de maisons qui ne pourront résister à ce coup. Un grand nombre d'ouvriers se trouvera par la suite sur le pavé.

Nous ne sommes pas partisans de réserver les courses à des machines de série, mais on peut, d'autre part, regretter que certaines maisons courent avec des machines si différentes des machines qu'elles livrent, parfois même avec des machines d'autre marque, plus ou moins soigneusement camouflées.

Que de théories contradictoires sur l'équilibre, la stabilité, la tenue de route de la motocyclette. Mais qui a raison ? L'expérience reste en ces matières le guide le plus sûr.

Contradiction. On sait que le R.A.C. et l'A.C.U. sont les pouvoirs dirigeants anglais, l'un pour l'auto, l'autre pour la moto. Mais, en réalité, l'A.C.U. est une émanation du R.A.C. Il y a, d'autre part, un club motocycliste, le Moto-



Par-ci...
Par-là...



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

Le bois, le soir

Le Préfet de la Seine a pris un arrêté prescrivant que seule, la grille de Suresnes, au Bois de Boulogne resterait ouverte en toute saison jusqu'à deux heures du matin.

Passé cette heure, les préposés de garde ne pourront laisser passer que les personnes munies d'une autorisation délivrée spécialement à cet effet.

Compatissant

Le taxi roule d'une inquiétante façon. Il a failli écraser l'agent de la brigade des voitures, bâton blanc compris... et ne l'a évité qu'en grimpa brusquement sur le refuge. Et maintenant, il frôle un autobus avec une impertinence invraisemblable... c'est effrayant.

La brave femme, ainsi cahotée, passe le nez à la portière et très émue, interpelle le chauffeur :

— S'il vous plaît, faites attention... C'est la première fois que je prends une auto.

— Madame, comme je comprends vos angoisses, dit le chauffeur avec sympathie, c'est la première fois que j'en conduis une !

La Signalisation obligatoire

Par un arrêté paru dernièrement au Bulletin municipal, M. Morain vient de décider qu'à partir du 1^{er} janvier 1927, un dispositif de signalisation mécanique sera obligatoire toutes les fois que la disposition du véhicule ou son chargement rendrait impossible ou inefficace le signal au bras.

Le Frein sur les Quatre Roues

Un casse-cou, automobiliste hardi, vient d'acheter une puissante auto possédant les freins sur les quatre roues. Il veut démontrer l'excellence de ceux-ci à un sien ami, timide par nature. Ils partent, roulent sur une route droite à quatre-vingts kilomètres à l'heure aperçoivent à cinq cents mètres un journal déployé sur le macadam. « J'arrêterai mon auto au-dessus de ce journal en freinant sur trois mètres » dit fièrement le conducteur. Ainsi dit, ainsi fait, la randonnée continue et voici que soudain, à trois mètres de l'auto, à un passage à niveau non gardé, situé à la sortie d'un tunnel, apparaît un express lancé à grande allure. Nouveau coup de frein, arrêt foudroyant ; l'extrémité des garde-boue frôle à peine les marchepieds du train. « N'est-ce pas merveilleux ! », dit le conducteur triomphant à son ami, plus mort que vif, « et, ajoute-t-il, désires-tu assister à une troisième expérience ? ». « Oui, répond le passager, d'une voix expirante — retournons vite chercher le journal... j'en ai besoin ! »

(du Pourquoi Pas ?)

Un nouveau métal

On parle beaucoup en Amérique d'un métal léger le Beryllium qui est 30 % plus léger que l'aluminium, possède un point de fusion plus élevé (960 degrés au lieu de 657). Il paraîtrait que ce métal est connu depuis plus longtemps que l'aluminium et aurait été isolé plus de quinze ans avant ce dernier.

Un record en matière de records !

133 records, tel est le chiffre atteint d'un seul coup par Garelli. A quand notre tour.

M. Georges Longuemare nommé président de l'U. M. F.

C'est à l'unanimité que M. G. Longuemare vient d'être porté à la présidence de l'U. M. F. : c'est unanimement encore que le choix de la Commission Sportive est approuvé dans le monde motocycliste, où la nouvelle a été reçue avec joie. Le nouveau président est populaire et aimé : populaire parce que tous connaissent son inlassable dévouement, l'effacement avec lequel il assume les plus ingrates



M. MONET DÉCÉDÉ A 36 ANS

Au moment de mettre sous presse nous avons la douloureuse surprise d'apprendre la mort de M. Joseph Monet, fondateur de la maison Monet et Goyon. M. Monet n'avait que 36 ans. A sa femme et à ses collaborateurs, Moto-Revue adresse ses plus vives condoléances.

M. Marcel Monet, frère du défunt et qui collaborait déjà dans la maison Monet et Goyon d'une façon très active, prendra la direction de la marque.

fonctions ; aimé, parce que toujours affable et de bon conseil.

Depuis trente ans, M. Longuemare siège dans les commissions sportives où ses compétents avis sont d'autant mieux écoutés qu'ils sont toujours donnés avec modestie et réserve. Jamais on ne fit appel à lui en vain ; il a accumulé, au cours de sa carrière de dirigeant, une énorme somme de travail, sans bruit toujours.

Nul n'était plus digne de la présidence d'une Union, à la grandeur de laquelle il a



si puissamment contribué. M. Longuemare y fut élevé irrésistiblement par la sympathie et la reconnaissance de tous ceux qui ont apprécié les hautes qualités de son caractère. Rappelons enfin que tout dernièrement

encore, ainsi que nous l'annoncions dans un récent numéro, M. Longuemare, qui représentait la France au Congrès de la F.I.E.M. à Genève, a été nommé président de la Commission Sportive Internationale.

Un douze cylindres de 1.100 cc.

Une des grandes attractions de la foire de Milan se trouvait au stand Itala, où la vieille firme exposait une nouvelle voiture de course de conception ultra-moderne. Le moteur, un douze cylindres en V à 60° ne possède que 1.100 cc. de cylindrée : soit 46 m/m d'alésage et 55 m/m de course. Avec un poids aussi réduit d'organes en mouvement alternatif, la voiture doit posséder des reprises foudroyantes.

Le moteur est suralimenté par un compresseur placé à l'arrière. La transmission se fait sur les roues avant ; il y aurait encore bien des détails à noter sur la suspension, tout à fait spéciale. Ce châssis était habillé d'une arrosserie monoplace très plaisante qui lui permet d'atteindre le 190 à l'heure. (Le temps n'est pas encore si lointain où une 3 litres arrivait à faire du 150 à l'heure.)

Un autre modèle identique super-sport à une cylindrée de 1.500 cc. obtenue par une augmentation de l'alésage porté à 50 m/m.

Une 7 CV. Fiat à turbo-compresseur

A la même foire de Milan on pouvait voir une nombreuse collection de modèles Fiat entre autres la T. C. V. Devant les succès remportés dans les compétitions par ce dernier modèle, la firme Fiat vient de décider de produire commercialement un modèle super-sport qui sera muni d'un surcompresseur.

La Royal Moto

L'abondance des matières nous oblige à reporter au prochain numéro la description détaillée de la Royal Moto dont l'annonce passe en couverture.

De nouveaux pistons en acier

La firme New Welding Co, 25, Higher Temple Street Manchester trouvant qu'avec les pistons en alliage léger un jeu trop considérable produisant des claquements existait et qu'en outre leur durée n'était pas très considérable, vient de lancer sur le marché un nouveau piston en acier dont la durée est égale, même supérieure, à celle du piston fonte et qui ne demande pas plus d'espace de dilatation que ce dernier.

La construction en est ingénieuse : la glissière inférieure et la glissière supérieure portant les segments, sont découpées dans du tube d'acier, la calotte du piston est rapportée et les deux glissières sont réunies par six lames d'acier servant également à supporter l'axe du piston maintenu également par de renforts d'acier s'appuyant sur le fond.

Au Bol d'Or, le carburateur Cozette, sur 6 catégories, s'adjuge trois premières places et enlève un record du monde.

En 100 cmc, il triomphe avec Barthélemy sur Favor ; en 125 cmc, c'est avec Vary sur la Française qui parcourt 1.193 km. 358 et bat le record du monde de sa catégorie ; enfin en 250 cmc, il prend encore la première place avec Batiford sur Jean Thomann.

Trois secondes places reviennent également au Cozette, Jacques la Française en 125 cmc, Dupont Harlette en 175 cmc et Bernard Gnome-Rhône en 500 cmc.

A noter qu'au circuit de Provence, le même jour, Lezin et Belli, tous deux sur Gnome-Rhône, étaient vainqueurs ex-æquo des 175 cmc.

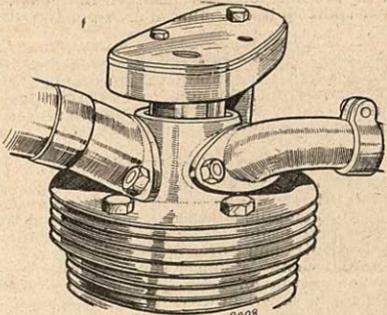
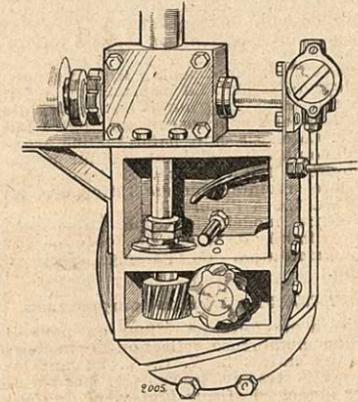
Les Nouveautés de la Quinzaine

Le distributeur Peacey. — Le moteur Gazda.
— La nouvelle Triumph. — L'écrou Thirard

Un distributeur rotatif

Le système de distribution dont nous publions ci-contre quelques croquis a été inventé en Angleterre par le Rev. W. H. Peacey, 26 Imperial Square, Cheltenham ; il a surtout le grand mérite parmi les autres systèmes proposés d'avoir procédé à des essais très concluants sur route, dans les conditions normales d'utilisation d'une motocyclette. A cet effet, il a été monté sur une Cotton dont le moteur Blackburne avait été légèrement modifié pour le montage. Une vitesse de rotation de 7.000 tours a été obtenue sans grip-page.

La simplicité est le caractère principal.

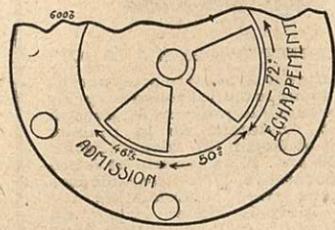
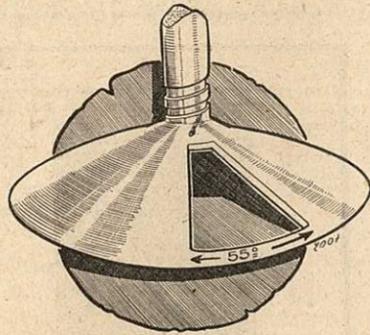


La culasse à distributeur rotatif Peacey et au-dessus les engrenages dans le carter commandant l'arbre vertical.

pale de ce système de distribution qui se compose d'un disque conique percé d'une lumière. Cette lumière coïncide, le moment voulu, avec les lumières d'admission et d'échappement. Nous ne nous étendrons pas davantage sur ce sujet que l'on comprend facilement à l'examen des croquis ; remarquons simplement que les lumières d'échappement et d'admission sont constituées par des secteurs d'angles respectifs de 72° et de 46,5°, la lumière du distributeur, ayant elle, une ouverture de 55°.

L'entraînement se fait par arbre vertical et système de vis sans fin porté par le vilebrequin comme dans le cas d'un moteur à arbre à cames en tête.

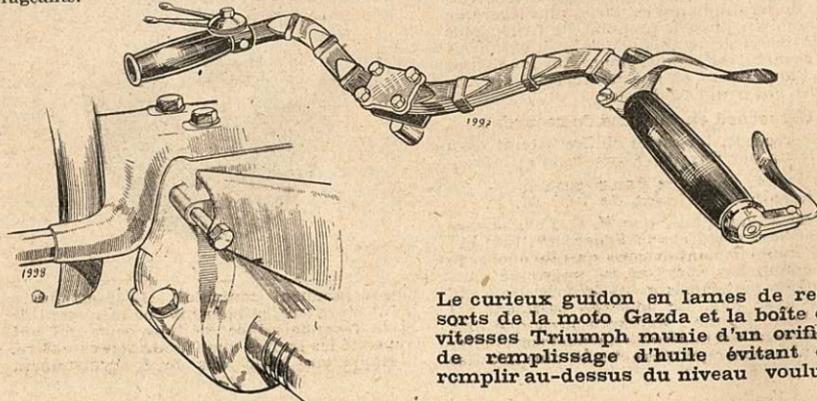
Le graissage du distributeur, ce qui est généralement la difficulté la plus grande dans ces systèmes, a été résolu d'une manière ingénieuse ; le disque possède un très léger jeu vertical d'un ou deux centimètres. L'axe qui le fait tourner est d'autre part, muni



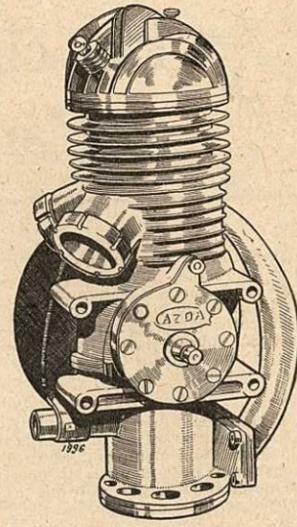
En haut le disque distributeur Peacey et au-dessous la disposition des secteurs d'admission et d'échappement.

d'une rainure spirale formant pompe à huile. On conçoit que lors du temps d'admission, l'effet de succion tende à attirer le disque ; l'huile se répand dans l'espace compris entre celui-ci et la culasse ; pendant la compression et la détente, le disque est au contraire, plaqué contre la paroi et l'huile se répand contre toute la surface, le surplus servant à lubrifier les engrenages de distribution. Sur le modèle expérimental le taux de compression était de 5 à 7 environ ; il pourrait même être poussé plus loin sans mouvement, étant donné la forme de la culasse impropre à l'auto-allumage.

Bien que des essais au banc n'aient pas encore été effectués, les essais sur route ont été suffisamment concluants pour que l'on puisse croire qu'ils seront tout aussi encourageants.



Le curieux guidon en lames de ressorts de la moto Gazda et la boîte de vitesses Triumph munie d'un orifice de remplissage d'huile évitant de remplir au-dessus du niveau voulu.



En haut le moteur autrichien Gazda dont nous avons déjà parlé dans Moto Revue, au milieu le curieux piston pompe du même moteur, et à côté le piston de la nouvelle Triumph.

Un nouveau modèle Triumph : 500 cc Sport.

Ce nouveau modèle produit par la grande firme Triumph ressemble assez extérieurement au modèle P. Il en diffère cependant par plusieurs perfectionnements et allègements qui en fait un modèle remarquable pour le solo sport. Le moteur comporte un piston en alliage d'aluminium dont nous donnons un croquis ; il possède 3 segments à sa partie

supérieure, les côtés sont aplatis pour former le logement de l'axe flottant ; ce piston n'a pas de segment inférieur, il est fendu dans le sens longitudinal et l'élasticité du métal empêche le ballonnement.

La boîte de vitesses a été également bien perfectionnée les fourchettes sont en acier forgé et trempé au lieu de pièces contées. Un orifice de remplissage d'huile est ménagé à une hauteur telle qu'on ne puisse remplir la boîte au dessus du niveau voulu.

Cette machine atteint le 100 à l'heure, grâce à une vitesse de rotation plus considérable de moteur, et pour laquelle on a dû augmenter la force des ressorts de soupapes.

Le dessin général du cadre est analogue à celui du modèle P bien connu, une selle Terry a été adoptée et on a supprimé le porte-bagage arrière.

Les garde-boue emboutis en acier sont maintenus par des tiges en acier estampé.

La présentation de cette machine a été

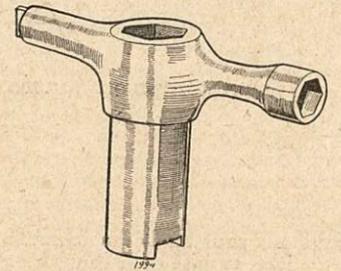
particulièrement soignée et on a fait un large usage de pièces nickelées : couvre-chaînes rayons arrières, freins et haubans de fourches etc...

L'écrou Thirard.

C'est un appareil dont la simplicité est vraiment ingénieuse ; il remplace l'écrou six pans maintenant la cuve du carburateur Solex, ce qui fait qu'il n'y a même plus besoin d'une clef pour démonter ce très simple carburateur, fut-ce les yeux fermés. Sa forme est telle qu'elle comporte outre un six pans pour le démontage du gicleur principal, une clé à tube pour gicleur de ralenti et un tournevis.

Sa simplicité en fait un accessoire bon marché et son ingéniosité le rend indispensable.

Il est fabriqué par R. Mersey, 33 bis, rue Hoche, à Courbevoie.



L'écrou Thirard qui permet de démonter un Solex sans clef, instantanément et même dans l'obscurité

L'Automobile est-elle condamnée à mort ?

Rien ne sert de faire comme l'autruche, mais il faut au contraire regarder courageusement en face la réalité, si triste soit-elle. Et il faut avouer qu'elle est tragique. Nous avons été imprévoyants et on peut hélas, s'attendre à le payer cher. La grande secousse de 1914 n'a même pas suffi à troubler l'optimisme universel. On nous avait, il est vrai, tant de fois menacés de fléaux mais qui ne se sont jamais abattus sur nous, l'épuisement des mines de charbon par exemple. Nous avons fini par croire que ces cris d'alarme n'avaient pas grand sens, et nous nous laissons vivre paisiblement, sans aucun souci du lendemain. Les périls dont on nous menaçait étaient très lointains, 50, 100 années et nous pensions bien que cela n'intéresserait que nos descendants. Mais voici que maintenant une crise s'annonce toute proche, et contre laquelle il semble hélas, que nous sommes désarmés. C'est la crise du caoutchouc. Ne nous fions pas à la baisse momentanée des pneus, due à certains phénomènes de concurrence, car le prix du caoutchouc ne cesse de monter. La cause initiale c'est le plan Stevenson. En apparence, il était destiné en jouant sur l'offre à amener le caoutchouc à un prix rémunérateur pour les planteurs. En réalité, il se proposait peut-être de faire les intérêts des spéculateurs. Il est toujours dangereux de jouer avec les grandes lois économiques. On met en branle une masse qui vous broie ensuite. Le plan Stevenson, d'une part, et l'augmentation continue de la quantité de caoutchouc consommée, ont amené une hausse brutale. Et cette situation ne peut qu'empirer. En effet il faudra huit ou dix ans pour reconstituer les plantations et, pendant ce temps, la consommation de la gomme progresse rapidement. Il faut donc, de l'avis des compétences, nous attendre à une série d'années extrêmement sombres, surtout vers 1928-1930, où la crise atteindra son paroxysme.

Que va faire l'automobile et aussi, d'ailleurs, la moto et la bicy-

clette pendant cette sombre période. Allons-nous être réduits aux expédients des Allemands pendant la guerre? Verrons-nous des roues de bicyclettes garnies de bouchons, des roues à ressorts (nous avons vu une Benz 30-90, type Henri de Prusse, une des plus belles voitures qu'on ait jamais faites, ainsi équipée). Les pneus sont destinés à atteindre des prix fabuleux. Peut-être les améliorera-t-on encore, peut-être les automobilistes les entretiendront-ils mieux et en prolongeront-ils la durée, mais cela, n'aura aucun effet sérieux sur la crise. Ne peut-on craindre aussi que l'Angleterre qui a le monopole, ou peu s'en faut, du caoutchouc ne garde toute sa production pour le besoin de son industrie ? Et alors que deviendrons-nous.

Il y a donc une situation immédiate qui est tout simplement tragique et qui peut porter un coup terrible à l'industrie automobile. Il y a nous dira-t-on la production du caoutchouc de synthèse, mais les résultats n'ont pas été encourageants et en tous cas, même s'ils l'avaient été, des années seraient nécessaires pour mettre au point les procédés de fabrication. Et à ce moment la production de la gomme naturelle correspondant à nouveau aux besoins, l'industrie du caoutchouc synthétique serait ruinée. Il n'y a aucune lueur d'espoir. Pour l'essence nous pouvons espérer que de nouveaux gisements seront découverts, que ceux actuellement exploités ne tariront pas de sitôt, et nous avons sans doute un bon siècle devant nous. De plus si l'essence était épuisée, il y a une multitude d'hydrocarbures que nous pouvons lui substituer. Il y a le benzol, il y a l'alcool, et il semble même que l'acétylène puisse donner de bons résultats. Mais pour le caoutchouc aucun espoir de découvrir des forêts d'hévéas, aucun espoir de substituer une autre matière, et par surcroît un an, deux au plus pour nous tirer d'affaire. L'automobile ne peut vivre que par le pneu. C'est dire combien l'heure est grave, et la situation tragique.

Le monde à l'envers

Nous sommes en France dans le paradis de l'Administration avec un gigantesque A. L'Administration c'est l'art de tout faire à l'envers, d'embêter les citoyens quand on devrait les laisser tranquilles, de ne rien faire quand il faudrait agir, de désorganiser ce qui est organisé, de paralyser des initiatives et des progrès, de pondre des règlements et de les enfreindre de tout chambarder et de tout détruire. Ayez mille et mille fois raison contre elle, elle vous donnera toujours tort. Si les citoyens ne s'ingéniaient pas à la rouler, ce serait bientôt la ruine complète du pays.

Les routes sont-elles mauvaises ? Ce n'est certes pas qu'elles puissent être mal construites, avec des méthodes surannées, ou qu'elles soient mal entretenues. Non, l'Administration des Ponts et Chaussées ne peut se tromper. C'est donc qu'on a le tort de s'en servir et on fait tout ce qu'il est possible pour embêter ceux qui roulent. Que les Ponts et Chaussées vou-

draient que l'auto n'ait jamais existé ! Si vous achetez une paire de chaussures fort cher et qu'elles vous lâchent à la première sortie, vous irez trouver votre corbonnier et il ne vous répondra pas que vous n'avez qu'à ne pas les mettre. S'il vous a vendu 200 francs une paire de chaussures de 50 fr. il aura peut-être l'impression d'avoir fait une bonne affaire, mais certainement pas celle d'avoir fait un commerce honnête. L'Etat considère, lui, comme parfaitement légitime de n'employer à la réfection des routes qu'une partie infime des sommes que vous lui versez et, par surcroît, de vous reprocher de vous servir de ces routes détestables qu'il met à votre disposition.

Dans la plupart des cas, c'est le piéton ou le cycliste qui, par leur imprudence, leur étourderie ou leur affolement, provoquent l'accident dont ils sont victimes. A qui s'en prend-on ? A l'automobiliste, naturellement. C'est toujours lui qui devra payer les pots cassés sous prétexte

qu'il a de l'argent et qu'il se déplace plus vite.

Y a-t-il un véhicule vraiment populaire comme le cyclecar qui puisse répandre les bienfaits de l'automobilisme, l'Administration ne peut l'admettre et, bien vite, on s'empresse de l'écraser d'impôts malgré tous les beaux engagements antérieurs. Il faut bien faire plaisir aux constructeurs de voitures.

L'automobilisme depuis le vélomoteur jusqu'à la grosse voiture est pour un pays une source de richesse. Il peut même être un moyen de salut. Croyons-nous qu'en Angleterre la grève générale aurait échoué si les véhicules automobiles n'avaient pas été là pour se substituer aux chemins de fer et aux tramways ? Quand l'Administration se rendra-t-elle compte qu'à des temps nouveaux, il faut des principes nouveaux et que nous sommes en un siècle d'action, non plus à celui de la paperasse stérile.

A propos du Deux Temps

Deux temps ou quatre temps? — La compression dans le carter. — Le brassage des gaz.

Les lumières et les transferts.

Par Jean MELLIER

COMME pour un bon nombre d'inventions, la mise en pratique a précédé la théorie, que ce soit la machine à vapeur ou le moteur à explosion. Le deux temps dont le fonctionnement paraît si simple n'a pas été jusqu'à ces dernières années sans mettre les théoriciens et les constructeurs en face de problèmes assez mystérieux. Peu à peu la lumière se fait sur la plupart d'entre eux. A l'empirisme hésitant et tâtonnant a succédé la connaissance sûre. Aujourd'hui un deux temps mal établi est une très rare exception alors qu'il y a quelques années on aurait pu dire qu'il était la règle. On était alors porté à croire que le deux temps classique à précompression dans le carter n'avait pour lui que le prix moins élevé de sa construction, sa simplicité et son aptitude à donner des coups de collier en côte. Mais on lui refusait la possibilité de lutter en vitesse avec le quatre temps, on le considérait comme un gaspilleur d'essence. On croyait qu'il était atteint de maux incurables comme le ferraillement et le fonctionnement à quatre temps. Ce sont autant de préjugés dont on revient peu à peu au fur et à mesure que ces défauts sont éliminés. Il y a eu, reconnaissons-le franchement, de détestables deux temps après la guerre et qui ont, dans l'esprit de beaucoup de gens, ruiné la réputation du deux temps. Le deux temps est un moteur délicat à construire et qui nécessite une grande expérience. Mais un bon deux

temps donne de merveilleux résultats. Nous lisons récemment des expériences comparatives de moteurs de 175 cmc., les uns à quatre temps (soupapes latérales), les autres à deux temps, et ces derniers accéléraient mieux, avaient en côte une

meilleure tenue et permettaient en palier une vitesse aussi grande. La consommation était sensiblement la même. Tout compte fait, il semble que le deux temps ait, au cours de ces essais, affirmé une légère supériorité sur le quatre temps. Il a le précieux avantage de coûter moins cher à construire et de ne pas comporter d'organes fragiles. Mais nous ne voulons pas ouvrir à nouveau cette vieille controverse de la supériorité du deux ou du quatre temps.

Importance de passage offerts aux gaz

On attache une très grande importance à la précompression dans le carter, et il est effectivement très important de réduire le plus possible l'espace mort, de telle manière que l'aspiration soit aussi forte que possible. Mais il est assez surprenant qu'on ait vu maintes fois des deux temps fonctionner parfaitement après avoir perdu le bouchon de vidange du carter ou avec un carter fêlé. Cela tient, croyons-nous, à ce que, par suite du régime élevé, les différentes phases du fonctionnement ne sont plus aussi nettement séparées que sur le diagramme théorique. On ne distingue plus nettement le moment de l'aspiration de celui du refoulement. On a une masse de gaz qui se déplace d'un mouvement ininterrompu de la lumière d'admission à celle de transvasement. Les gaz ont une inertie relativement considérable. Il en est un peu comme d'une pompe à eau dont le débit est à peu près continu malgré l'alternance des coups de pompe. Le mouvement du piston entretient ce mouvement de la masse gazeuse sans qu'on puisse délimiter de manière tranchée le

moment où il aspire et celui où il refoule. Il n'y a que des pulsations, non plus des temps francs, brutaux.

On conçoit dès lors l'importance qu'il y a d'éviter tout ce qui peut gêner ce mouvement des gaz. Il n'est pas indifférent de faire tourner un deux temps dans un sens ou dans l'autre. En effet, le déplacement du vilebrequin peut assister ou contrarier le flux gazeux. Et on doit éviter les coudes brusques, les variations brusques de section, tout ce qui peut freiner les gaz ou produire des remous. Cela est plus important encore qu'une compression parfaite du carter. Cette dernière, il est vrai, agit sur la facilité de mise en marche et sur le fonctionnement aux faibles régimes, mais, dans certaines limites, perd de son importance au fur et à mesure que s'élève le régime, ainsi que le démontrent les exemples cités plus haut. On veillera très particulièrement, entre autres détails, à l'angle de la tubulure d'admission par rapport au carter, ainsi qu'à sa forme, à sa courbure, etc. Si l'on cherche le maximum de vitesse, on laissera une large section de passage et on emploiera le plus gros carburateur possible. Il est extraordinaire de voir combien un deux temps est sensible sur ce point. Avec deux carburateurs, certain flat twin deux temps bien connu, gagne sans autres modifications près de 20 kilomètres à l'heure. Le gain de vitesse des nouvelles Flying Squirrels Scotts vient surtout d'une modification de la tubulure d'admission.

Il est particulièrement important d'éviter tout ressaut à l'intérieur de cette tubulure. Elle doit être parfaitement lisse et continue. Ce n'est pas toujours le cas et on constatera assez fréquemment que l'orifice du carburateur ne concorde pas avec la tubulure d'admission et est, par exemple, plus gros. Il faut y remédier en limant le ressaut de manière à avoir une surface parfaitement unie. Quand la tubulure d'admission est rapportée et non venue de fonte avec le cylindre, il se produit aussi qu'elle est plus haute, mais moins large que la lumière elle-même. Si la différence est peu sensible on pourra peut-être retoucher à la lime en veillant

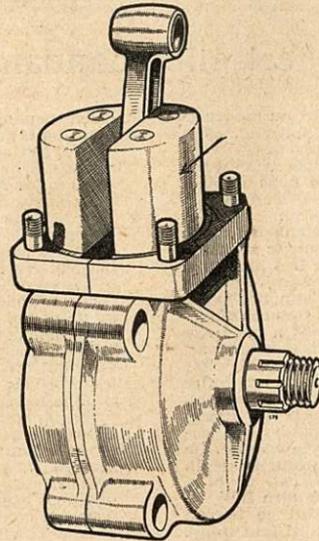
bien à ne pas modifier la hauteur de la lumière du côté interne. Si la différence était trop grande pour cela, il faudrait couler un peu de brasure à l'intérieur de la tubulure et terminer à la lime. Bien plus encore que pour un quatre temps, il est essentiel de polir l'intérieur des tuyauteries.

Du même coup on éliminera partiellement le fonctionnement à quatre temps. Si, en effet, il y a un ressaut, il s'y déposera de l'essence, car celle-ci est à ce moment mal vaporisée et cette essence peut être projetée par un chaos et entraînée dans le carter. Il en résulte un enrichissement intermittent du mélange et du fonctionnement à quatre temps.

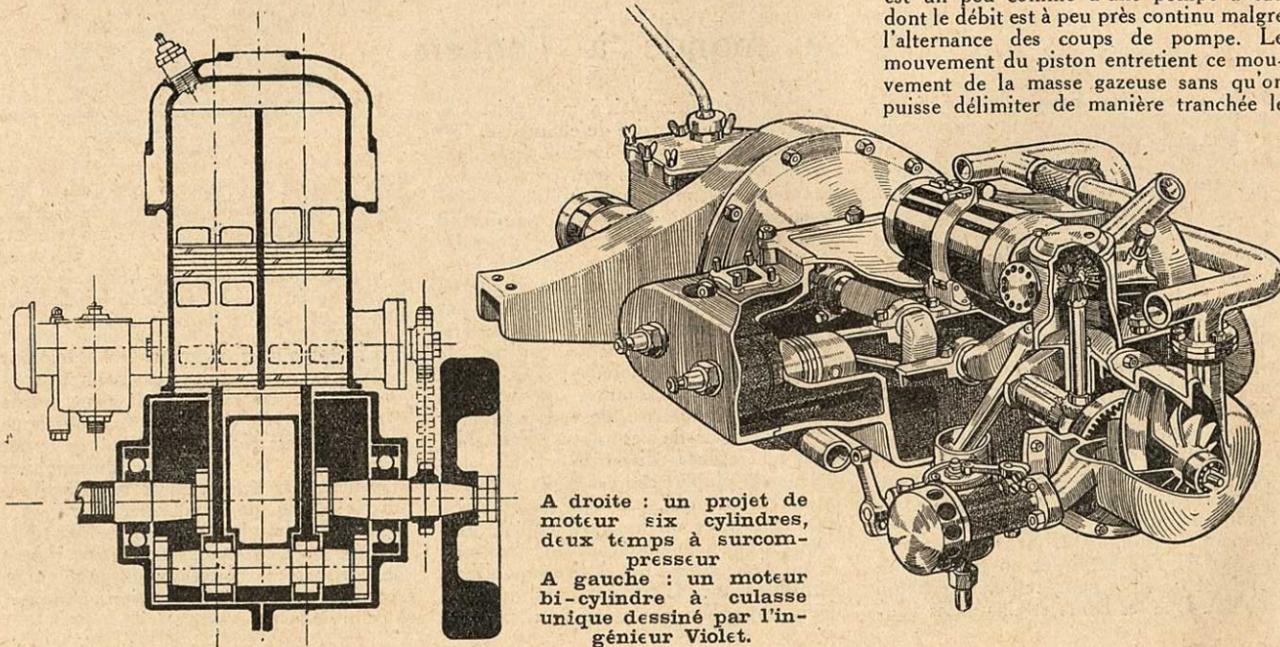
Polir l'intérieur du carter peut sembler un luxe inutile, mais est parfaitement justifié. Il ne faut, dans un deux temps, absolument rien négliger de ce qui peut favoriser l'écoulement régulier des gaz. L'impulsion donnée aux gaz soit à l'aspiration, soit au refoulement, est beaucoup moins forte que dans un quatre temps et il ne faut donc y apporter aucun obstacle.

L'étude de la tubulure d'échappement ne doit pas être faite avec moins de soins. Il est très difficile avec un deux temps de se débarrasser aussi complètement des gaz brûlés qu'avec un quatre temps, partie à cause du temps très court dont on dispose pour leur évacuation, partie à cause de l'absence du refoulement par la remontée du piston. Il y a bien, il est vrai, l'arrivée des gaz frais qui constitue une sorte de chasse, mais l'effet n'est certainement pas aussi prononcé que celui d'un piston de quatre temps. On a fait l'expérience suivante : Sur un deux temps on a, en changeant le pignon de magnéto, fait tourner celle-ci non plus à la vitesse, mais à la demi-vitesse du moteur, de telle manière qu'il n'y ait une explosion que tous les deux tours et

que le fonctionnement à quatre temps soit le fait non plus d'un mélange trop riche ou d'un graissage trop abondant. On a alors constaté les résultats suivants : l'accélération et les reprises étaient beaucoup moins bonnes que quand le moteur donnait une explosion tous les tours, mais la vitesse maxima ainsi atteinte n'était que de 5 kilomètres à l'heure inférieure à celle obtenue en marche à deux temps. Une charge sur deux ne servait qu'à chasser les gaz brûlés. On voit par là combien aux régimes élevés l'évacuation des gaz d'échappement laisse à désirer, et par une conséquence naturelle combien il est important d'éviter toute cause capable de gêner cette évacuation. Raccordement parfait de la tuyauterie d'échappement à l'orifice, poli de la surface interne, absence de coudes, de passages resserrés doivent être évités. Par contre, il faudrait se garder de croire que l'échappement direct dans l'atmosphère sans aucune tuyauterie soit avantageux pour un deux temps. Au contraire, un système d'échappement est nécessaire, car la colonne de gaz qui s'y déplace fait le vide derrière elle et extrait pour ainsi dire les gaz

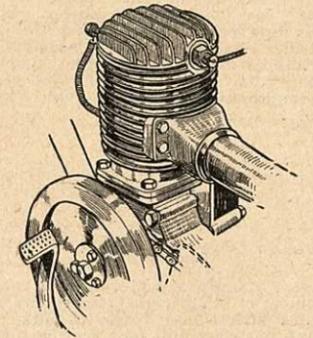


Pour rattraper l'espace mort dans un carter, on dispose des masses en métal léger qui épousent la forme intérieure du piston.

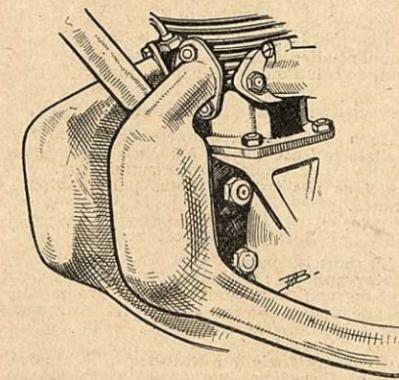
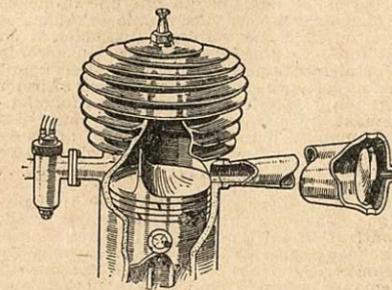
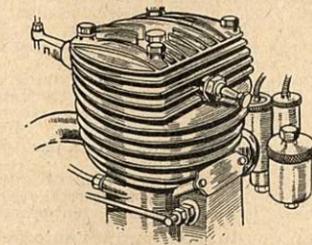


A droite : un projet de moteur six cylindres, deux temps à surcompresseur

A gauche : un moteur bi-cylindre à culasse unique dessiné par l'ingénieur Violet.



Les lumières doivent être très accessibles et de grandes dimensions, l'échappement de la Stella, à droite est d'assez forte dimension, ainsi que le canot de transfert du moteur la Française, qui est muni d'un regard permettant le nettoyage aisé de la lumière.



A gauche : le double échappement du Villiers de la Monst et Goyon, chaque sortie est munie d'une chambre de détente disposée près du cylindre - Le dessin de droite montre un curieux moteur sans compression dans le carter, l'échappement est disposé de façon à créer un vide qui aspire les gaz frais à leur suite.

brûlés. Actuellement on est généralement d'accord pour considérer qu'il faut une chambre de détente dès la sortie du cylindre, puis une tubulure. Voici pourquoi : Nous parlions tout à l'heure de la continuité du mouvement des gaz, d'une sorte de courant gazeux ininterrompu, marqué seulement par des pulsations. Ici le rôle de la chambre de détente est d'amortir ces pulsations qui résultent de l'espacement des temps d'échappement et d'avoir ainsi, dans la tubulure elle-même, un mouvement aussi continu que possible de la colonne des gaz, cette colonne maintenant en arrière d'elle et en particulier dans la chambre de détente un vide qui favorise la sortie des gaz du cylindre. Ne modifiez donc pas à la légère le système d'échappement de votre deux temps, car il faut de nombreux essais pour déterminer la forme et la contenance du pot d'échappement, la longueur et la section de la tuyauterie, etc. En tous cas, il n'est

pas douteux que le pot d'échappement doive être aussi près du cylindre que possible.

N'oubliez pas enfin de polir le piston dont le détecteur joue un peu le rôle d'une tuyauterie puisqu'il dirige les gaz d'un côté vers le fond du cylindre et de l'autre côté vers l'orifice d'échappement.

Tout doit donc, dans un deux temps,

favoriser la marche régulière des gaz. Il est d'ailleurs certain que la suralimentation donnera sur le deux temps des résultats remarquables, et l'on peut attendre avec impatience l'apparition en course de deux temps suralimentés. Il ne serait plus question naturellement dans ce cas d'aspiration et de refoulement dans le carter. Il est certain d'autre part que le mono-

cylindre avec piston à écran ne constituerait pas l'idéal pour la suralimentation ou, plus exactement, l'alimentation sous pression et qu'en particulier le bicylindre monoclasse tel que celui établi par Violet il y a quelques années s'en accommoderaient beaucoup mieux. Il se pourrait d'ailleurs que nous voyons bientôt des moteurs de ce type.

La René Gillet de 1895

L'Ancêtre de la Motocyclette

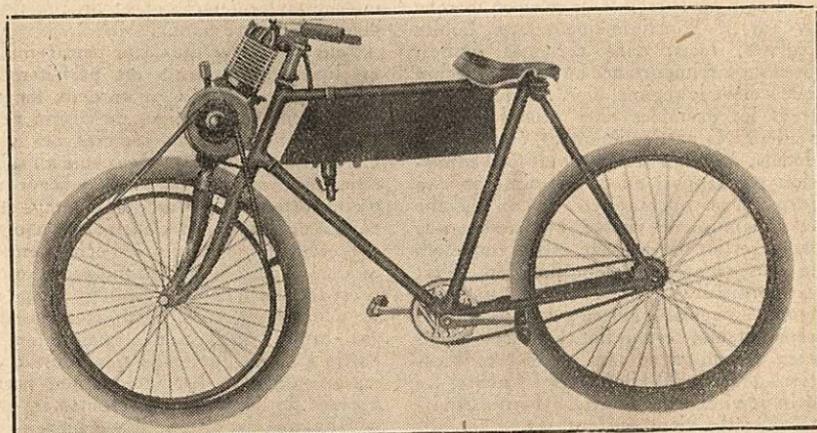
Les lecteurs de *Moto-Revue* ont lu, dans un précédent numéro, comment M. René Gillet, le doyen des constructeurs de motocyclettes, avait conçu la première motocyclette qui avait circulé sur route.

La *Moto-Revue* est heureuse de publier la photographie de cette machine qui vient d'être reconstituée par M. René Gillet.

Les caractéristiques de cette motocyclette étaient les suivantes :

Moteur 1 cylindre, 1 cheval-vapeur ; alésage 60 m/m ; course 66 m/m ; carburateur R. C. à réglage par pointeau d'essence ; allumage par piles, trembleur et bougie, moteur sur la fourche avant ; transmission courroie ronde sur poulie fixée sur la roue avant ; poids de la machine 32 kg. ; vitesse 40 à 45 kilomètres à l'heure ; pneus 650 x 55.

Que de nombreuses années écoulées depuis que cette première machine a été construite et que de progrès accomplis par les Etablissements René Gillet quand on compare cette machine à celles qui viennent d'accomplir avec succès le raid Nice-Lac Tchad !



Quelques Échos

Aux Jeunes

Il sera organisé cet été, avec le concours de Gnome et Rhône, quelques sorties motocyclistes strictement réservées aux jeunes n'ayant pas accompli leur service militaire et plus particulièrement aux scolaires.

Les motos de toutes marques peuvent en faire partie, moyennes et petites cylindrées de préférence. Les side-cars ne seront pas admis momentanément.

Une soignée préparation présidera à l'organisation de ces randonnées. Une sélection précédera chacune d'elles et il ne sera accepté qu'un nombre limité de jeunes dont la correction et l'esprit de bonne camaraderie contribueront au succès de cette innovation. La date et les modalités de chacune de ces sorties seront notifiées à chaque adhérent.

Ces réunions s'adressent à une jeunesse sérieuse. Il a été prévu une partie instructive comportant des visites. La Société Gnome et Rhône fera visiter, sous la conduite d'un de ses ingénieurs, ses ateliers de construction de motocyclettes et de moteurs d'aviation du boulevard Kellermann et de Gennevilliers. D'autres visites seront faites à l'autodrome de Montlhéry, au centre de Sainte-Assise, etc. La partie récréative sera constituée par des essais individuels de machines, parties de canotage, de natation si le temps le permet, etc.

Adhésions et renseignements à M. Adam (Composition), l'Auto, 10, faubourg Montmartre ou 10, rue du Regard, Paris.

Abonnés, attention !...

A plusieurs reprises déjà, nous avons attiré l'attention de nos lecteurs sur les renseignements non seulement Techniques, mais encore Confidentiels que nous pouvons donner sur certaines maisons douteuses.

Nous ne croyons pas que notre impartialité puisse être attaquée en agissant ainsi et sans nous immiscer dans les affaires commerciales entre vendeurs et acheteurs, notre but étant

de rendre service à nos abonnés, et de leur sauver, toutes les fois que cela nous sera possible, les quelques billets de mille que péniblement ils ont parfois amassés en vue de l'achat d'une machine.

On nous informe aujourd'hui encore qu'une maison à la suite d'une commande d'une motocyclette C... qui avait été faite le 15 décembre 1925 et pour laquelle avait été versée une somme de 3.750 fr. d'arrhes, n'avait pas encore livré cette machine à la date du 31 mars 1926.

Ces jours derniers, à la suite d'une procédure qui a été intentée contre cette Maison, cette dernière s'est vue condamnée au remboursement des 3.750 fr. d'arrhes et à 2.000 fr. de dommages, frais, etc., et cela par défaut au Tribunal de Commerce.

Nous ajouterons immédiatement que ce n'est pas de l'Agent général de cette marque qu'il s'agit, mais d'un mécanicien garagiste.

La technique du graissage de l'automobile

Parmi les facteurs qui ont une influence prépondérante sur l'économie d'usage et d'entretien d'une voiture automobile, il en est un — le graissage — auquel on accorde généralement peu d'attention. Cependant son importance est capitale. On peut affirmer que son rôle est vital pour le bon fonctionnement du moteur et pour sa longévité.

Demandez l'envoi gratuit de la brochure « Guide de Graissage, édition 1926 » rédigée par le Comité Technique automobile de la Vacuum Oil Company.

Ce petit ouvrage de vulgarisation scientifique dont vous tirerez le plus grand profit, contient en outre plusieurs chapitres concernant les pannes de moteur et les moyens d'y remédier. Il vous est envoyé franco sur demande, adressée à la Vacuum Oil Company S. A. F., 34, rue du Louvre, Paris.

L'île de rêve... pour les piétons!

Il n'y a paraît-il, dans l'île de Capri, que deux voitures et pas de moto. Le sens unique ne doit pas y être nécessaire.

Le droit de stationnement

La question du droit de stationnement perçu par de trop nombreuses localités, est très embrouillée. Il a été en général admis par les tribunaux que la taxe est légale, mais qu'il est illégal de dresser une contravention pour refus d'acquiescer cette taxe. Encore une jolie chinoiserie.

Plaisirs champêtres

Nous connaissons un motocycliste qui, lorsqu'il devient nécessaire de décalaminer son moteur, au lieu de le faire au garage, s'en va dans quelque coin champêtre et gratte la calamine au chant des oiseaux.

Pourquoi ?

Pourquoi les crevaisons et les pannes surviennent-elles toujours sur une route que brûle le soleil ou qu'inonde la pluie ?

Au pays de la liberté

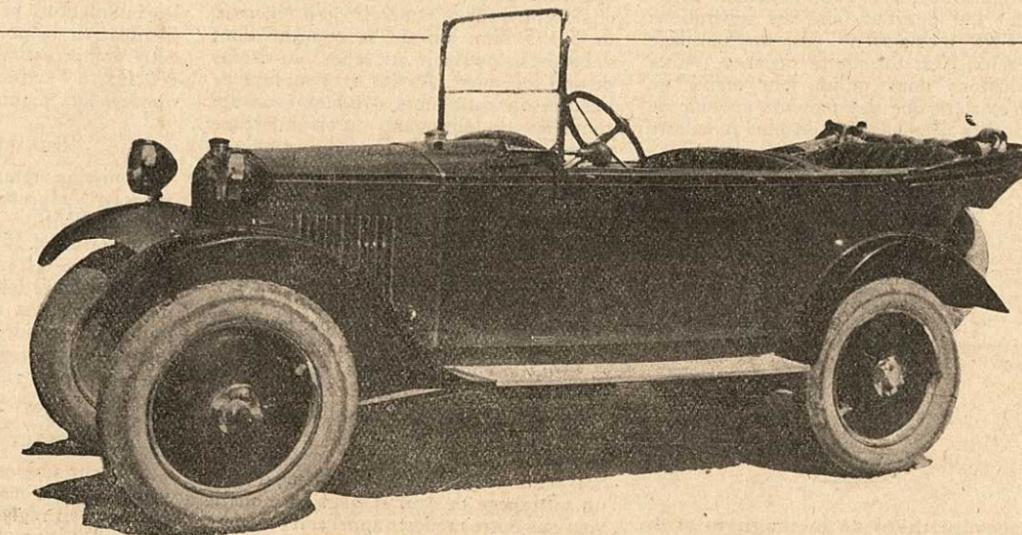
Dans certains états américains, le motocycliste qui est surpris à lâcher son guidon récolte trois mois d'emprisonnement. Ne médions pas trop de notre pauvre vieille France.

Les petites voitures

Lu dans les petites annonces d'une revue photographique : à vendre voiturette X 7 CV, état de neuf, avec gradins pour groupe de plus de cinquante personnes. Voiturette pour famille nombreuse sans doute.

On nous signale que Moto-Hall, 78, av. des Ternes, Paris, possède en ce moment un stock très intéressant à tous points de vue de pièces détachées pour motos BSA et Triumph type armée ainsi qu'une gamme complète de pneus rénovés de toutes sections et toutes dimensions à des prix plus qu'abordables.

LA 5 CV PEUGEOT



Les critiques qui avaient été formulées contre le premier type de Quadrilette, se résumant en : confort restreint, esthétique discutable, puissance du moteur trop juste pour le grand tourisme, sont réfutées maintenant par la création de la nouvelle 5 CV Type 172 R.

UNE CARROSSERIE 4 PLACES. L'accès aux places arrière se fait en basculant le dossier du passager avant. Cette carrosserie n'est pas celle de série. Actuellement il sort en série, une quatre places avec sièges avant réglables et rabattables. Dans les places arrière, des accoudoirs donnent une position confortable. La membrure de la capote est en acier. Les phares sont en dedans des garde-boue.

Le moteur possède une cylindrée de 720 cm³, correspondant à un alésage de 51 mm. et une course de 88 mm. Quant au confort, la banquette assez large donne au passager la même position qu'au conducteur du fait qu'il n'y a plus de places décalées. L'esthétique aussi est devenue meilleure, on n'éprouve plus la sensation d'étriqué de la quadrilette, on a devant soi une petite voiture et non plus une réduction ou seuls les passagers n'étaient pas réduits, et en souffraient. L'embonpoint de la 5 CV ne doit cependant pas dépasser une limite qui influerait sur sa marche rapide ou qui fatiguerait trop ses organes. La tous-temps si élégante est certainement le modèle qui convient le mieux à ces deux considérations. La trois places est normale pour le châssis et les 720 cm³ du moteur ; mais la quatre places dépasse déjà la limite de chargement prévue. Ce ne sera donc que pour un service en pays peu accidenté ou en ville qu'on peut la conseiller. La conduite intérieure sera aussi appropriée à un service de ville, en carrosserie souple bien entendu.

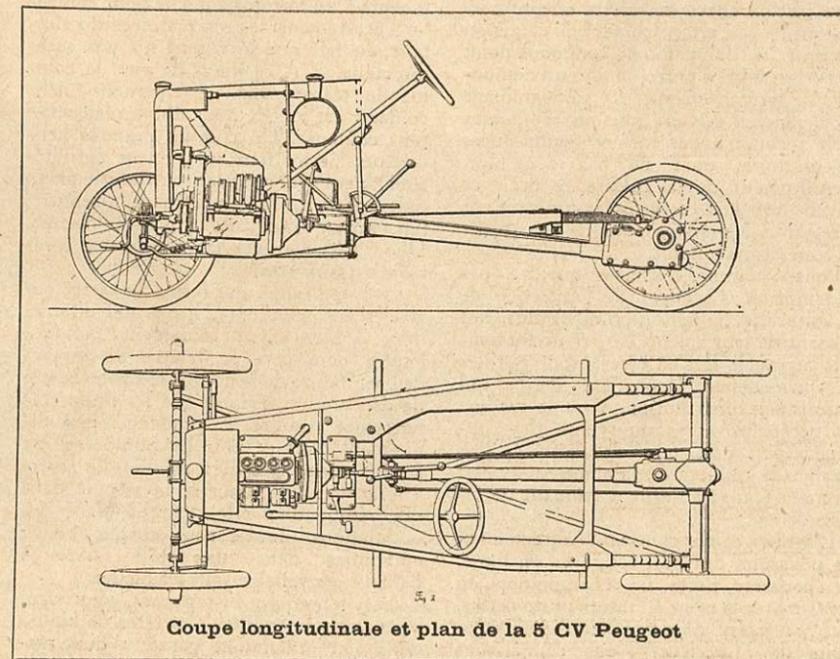
Voici d'ailleurs les caractéristiques données par la maison Peugeot.

Longueur totale : 2, 983 m Largeur totale : 1,195 m.

Emplacement de la carrosserie sur le châssis : ... 1,195 m. x 0,806 m.

Empattement : 2,270 m. Voie avant : 0,971 m. Voie arrière : 0,966 m. Roues : 715 mm. Poids du torpédo en ordre de marche : 520 kilos. Poids total maximum prévu : 720 kilos.

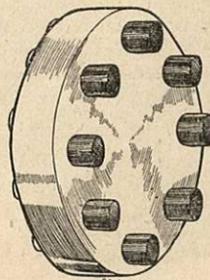
C'est donc une marge de 200 kilos qu'il est raisonnable de compter pour le poids des voyageurs. Pour un poids moyen de 70 kilos par voyageur cela fait donc trois. Bien entendu exceptionnellement on peut dépasser cette limite, mais ne pas exagérer.



Coupe longitudinale et plan de la 5 CV Peugeot

Le moteur. — Le bloc moteur est fondu d'une seule pièce, comprenant les cylindres et le carter. L'ouverture du carter est fermée par le bas par le réservoir d'huile. Le vilebrequin porté à ses extrémités par deux roulements à billes est actionné par les quatre bielles dont les têtes sont directement antifric-tionnées. Le pied de bielle est fendu et pince l'axe du piston en serrant le boulon de serrage. Une ouverture, dans la partie du piston démunie de segments, permet le passage de la clef, à tube pour le serrage de ce boulon. Il est certain que la tech-

nique d'un tel bloc, si elle facilite l'usage et en diminue le prix de revient, a par contre le défaut de rendre plus difficile le démontage. A l'usine et dans les garages outillés cela n'est pas une grosse complication, mais pour l'amateur intelligent qui pourrait faire ses réparations si elles n'exigeaient pas un outillage onéreux, c'est une autre question. Aussi souhaitons nous qu'un jour arrive où il n'existera que des moteurs au bloc de cylindres détachable et en plus la culasse également détachable.



L'accouplement de la magnéto et de la dynamo. Le manchon porte 9 tétons d'un côté et 8 de l'autre, qui pénètrent ensemble, dans 9 trous percés dans le plateau de commande de la magnéto, et dans les 8 trous du plateau de la dynamo. Un accouplement pareil se trouve à la sortie du carter de distribution pour la commande de la dynamo. Il est toujours possible en faisant tourner le manchon caoutchouc, de le faire pénétrer à la fois dans les 2 plateaux, pour l'orientation désirée du rupteur et du distributeur de la magnéto.

Le remplacement d'un segment cassé à un piston, chose qui arrive encore parfois, ou bien le remplacement de ce piston pourrait se faire alors commodément, sans être obligé d'entreprendre un démontage de longue haleine. Le décalaminage aussi pourrait se faire plus aisément sans avoir recours à des formes compliquées de grattoirs, pour ne pas démonter. L'enlèvement de la culasse rendrait ce travail très aisé malgré les précautions nécessaires à prendre pour ne pas laisser de fuites sous le joint.

Pour l'homme d'affaires qui n'a pas le temps de s'occuper de l'entretien de sa voiturette, les faits incriminés plus haut perdent de leur valeur, car les professionnels auxquels il s'adressera sont outillés en conséquence. Cependant, en ce qui concerne la distribution, dont le réglage est nécessaire après un rodage des soupapes, ou après une circulation d'une dizaine de milliers de kilomètres, du fait du matage, il serait utile d'avoir un rattrapage de jeu.

L'arbre à cames commande directement les poussoirs des huit soupapes en ligne. Le poussoir porte un champignon en contact avec la came à l'intérieur du carter. Ces poussoirs doivent donc être introduits dans son ondulation garnie d'huile jusqu'à fleur du sommet, une partie de

page de jeu, qui sur un moteur à haut régime ne se dérègle pas.

On peut utiliser des capuchons qui coifferont les poussoirs lorsque ceux-ci auront pris du jeu. Le capuchon a une épaisseur du fond égale au jeu à combler et se centre sur le poussoir qu'il recouvre de 3 à 5 mm. suivant la quantité dont débord le poussoir au repos, au-dessus de son logement. Au fur et à mesure de l'usure, on peut alors combler avec des rondelles de clinquant qu'on interpose entre le poussoir et le fond du capuchon. Nous nous sommes servis de ce système, d'ailleurs connu et déjà donné en conseil par *Moto-Revue*, sur une moto, deux-cylindres Peugeot, aux quatre soupapes commandées, et dont nous n'avons eu qu'à nous louer. Bien entendu il faut confectionner les capuchons avec de l'acier fondu, prenant donc la trempe, les tremper et faire revenir entre la couleur jaune et bleu, ou encore les faire cémenter en utilisant de l'acier de cémentation. De plus, il faut que l'alésage du capuchon soit tel, qu'il rentre un peu gras sur le poussoir.

Il est donc possible quand même d'avoir un rattrapage de jeu, et nous formons le vœu que notre modeste appel soit entendu. La réponse qui pourrait être faite que cela alourdirait d'autant les pièces en mouvement, perd beaucoup de sa valeur étant donné la dimension des pièces. Les soupapes reposent dans une chambre qui est démasquée par le dévissage du bouchon qui porte la bougie. L'arbre à came reçoit son mouvement du pignon moteur par l'intermédiaire d'une chaîne ordinaire embrassant à la fois : le pignon claveté sur le vilebrequin, celui de l'arbre à came et enfin celui qui commande la dynamo et la magnéto.

La magnéto se trouvant à l'extrémité de la dynamo, il est nécessaire d'avoir recours à un miroir de poche pour contrôler l'écartement des vis platinées du rupteur, du fait que le regard n'a pas accès directement. A ce point de vue, la commande transversale par pignons hélicoïdaux est idéale, mais d'une réalisation plus coûteuse. De plus les pignons hélicoïdaux permettent un réglage infinitésimal, par l'avance ou le recul de la magnéto qui, du fait de l'inclinaison de la denture, fait tourner l'induit de la quantité désirée. Une 6 CV, bien connue, a ainsi une commande transversale.

Le bac à huile, qui ferme le carter par en-dessous, contient 2 litres 500 d'huile, dont 2 litres sont seulement pompés, l'autre demi-litre se trouve en-dessous de l'aspiration de la pompe et forme bassin de décantation, évitant que les impuretés ne soient aspirées. Les vidanges périodiquement dans ce but. La pompe est du type à engrenages bien connu, elle aspire l'huile dans le bassin et la refoule dans une rampe d'où elle retombe dans des ondulations placées sous chaque bielle, embouties dans une tôle fixée à hauteur convenable sous les bielles.

Le vilebrequin en tournant, vient présenter chaque cuillère des têtes de bielles dans son ondulation garnie d'huile jusqu'à fleur du sommet, une partie de

'huile est projetée violemment aux alentours et graisse les différents organes ; une autre partie monte par inertie dans les trous de graissage et les rainures des têtes de bielles.

Le niveau est toujours maintenu dans les ondulations par la rampe qui est alimentée par la pompe. La commande de cette pompe est faite par engrenages hélicoïdaux, à l'extrémité de l'arbre à cames opposée aux pignons de chaîne.

RÉGLAGE DU MOTEUR

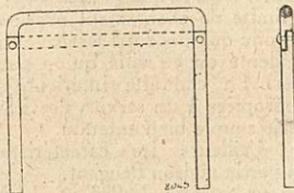
Admission : retard à l'ouverture : 0,6 mm. après le PMH ; retard à la fermeture : 4 mm. après le PMB. — Echappement : avance à l'ouverture : 15,5 mm. avant le PMB ; fermeture : 0,1 mm. après PMH

Le jeu entre les poussoirs et les queues de soupapes est de 0,3 mm. Ce jeu ne doit pas descendre en dessous de 0,1 mm. lorsque le moteur est froid, sans quoi les soupapes risqueraient de ne pas porter sur leurs sièges.

RÉGLAGE DE L'ALLUMAGE

Si pour une cause quelconque on devait recalibrer la magnéto, voici la façon de procéder au réglage du point d'allumage. Mettre le piston du cylindre 1 (c'est-à-dire le plus proche du pare-brise) au point correspondant à l'allumage, soit 1,5 mm. avant le point mort haut. On détermine cette position au moyen d'un fil de fer assez gros pour rester rigide, dont une extrémité touchera le sommet du piston et l'autre branche maintenue appliquée contre le filetage de l'ouverture du bouchon de bougie. On fait tourner le volant à la main tout en laissant glisser le fil entre ses doigts jusqu'à sa position la plus haute où il semble ne plus bouger. Repérer d'un trait de lime sur le fil, à fleur de la culasse, et redescendre de 1,5 mm. en tournant le volant en arrière. Il est inutile d'insister que le point mort haut doit être pris quand les soupapes sont immobiles sur leurs sièges dans le cylindre considéré.

Dans cette position du piston, le rupteur doit commencer à écarter ses con-



Un support du rideau de portière pour la Peugeot. Les deux bras en acier rond se replient lorsque les rideaux ne sont pas en service.

tacts ce dont on se rend compte en ayant placé au préalable une feuille à cigarette entre les contacts, celle-ci doit pouvoir être retirée « gras ». Il faut aussi qu'à ce moment le balai du distributeur se trouve en contact avec le plot correspondant au cylindre 1, vérifier si ce plot est bien en relation avec le fil allant à la bougie 1

MISE EN ROUTE DU MOTEUR

Bien des départs difficiles dont on incrimine le carburateur, sont dus à un trop fort écartement des électrodes de bougies, si donc en noyant le carburateur et fermant l'air le départ ne s'effectue pas, c'est aux bougies qu'il faut regarder.

Lancer de préférence d'un coup sec, au quart de tour, et non à la volée, car dans le premier cas la vitesse de déplacement des pistons se rapproche le plus de celle du moteur en marche au ralenti. En effet à la volée il est bien difficile de dépasser 3 tours à la seconde soit 180 tours à la minute, ce qui est insuffisant.

Répéter le lancement au quart de tour aussi longtemps que cela est nécessaire pour le départ. Eviter d'employer le démarreur, car après une nuit passée au garage, l'huile est plus visqueuse provoquant une rotation saccadée qui éprouve les organes de démarrage.

Une fois le moteur en marche le laisser prendre doucement sa température, et toujours pendant qu'il tourne vérifier le niveau d'huile et le compléter s'il y a lieu. En procédant ainsi, l'huile versée dans le filtre graisse abondamment la chaîne au passage.

Cette façon d'opérer évitera le coulage de l'antifriction des bielles, qui peut se produire lorsqu'on accélère à vide le moteur, sans laisser le temps à l'huile de se tiédir et de graisser les portées.

D'ailleurs, cette façon d'accélérer à répétition pour émerveiller les badauds, n'est pas seulement funeste aux bielles mais aussi à toute partie mobile du moteur et l'usure sera beaucoup plus rapide sur une machine ainsi maltraitée

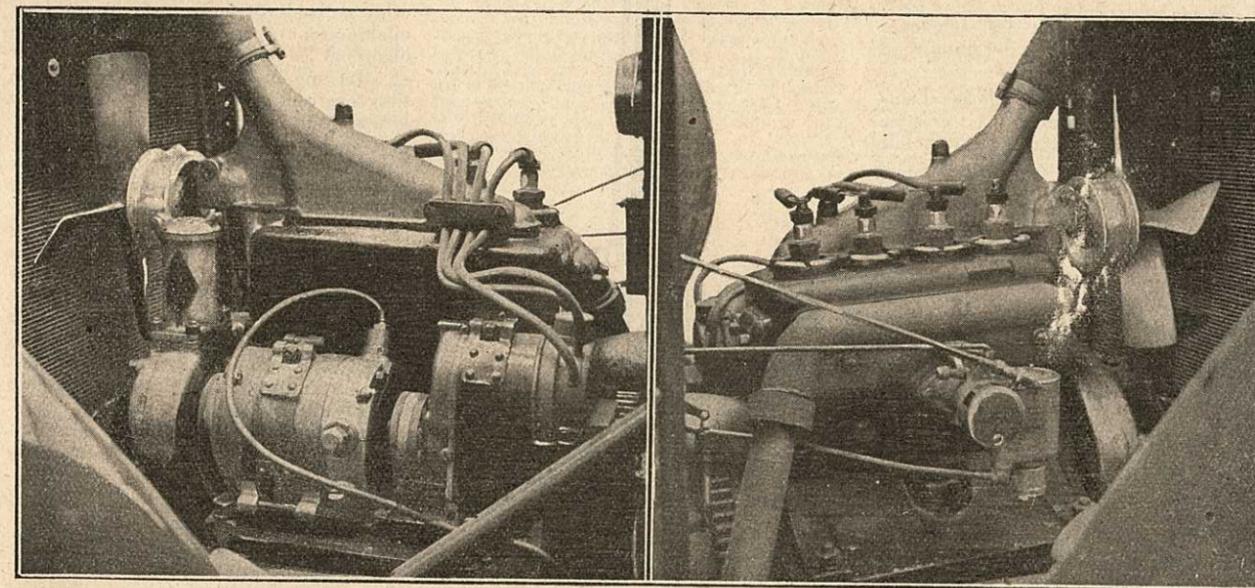
LE CHANGEMENT DE VITESSE

La boîte de vitesses forme un tout avec la démultiplication du pont arrière, et diminue ainsi les manipulations du graissage, qui est commun. Le principe n'est pas nouveau, il a été appliqué, pour la première fois je crois, sur la voiturette monocylindrique Sizaire, qui fut une innovation non exempte de critiques. Cela nous ramène assez loin avant la guerre. On peut en effet lui reprocher d'augmenter le poids non suspendu, mais du fait qu'il s'agit ici du faible poids de pièces, autorisé par le faible couple d'un petit moteur à haut régime, et que le différentiel est absent, on arrive à se trouver dans les mêmes conditions que dans une voiturette ordinaire. Mais en retour, on gagne les avantages suivants : groupe compact et simplification de construction, ce qui a toujours pour conséquence un moindre risque de mauvais fonctionnement.

La manœuvre du changement de vitesses est une des plus faciles qui existe. En effet, un seul baladeur donne dans l'ordre : marche arrière point mort, première, deuxième vitesse et prise directe. Le secteur du levier de vitesses porte d'ailleurs ces indications gravées sur son pourtour et évite toutes recherches ou tâtonnements.

En résumé la 5 CV Peugeot est la voiturette qui peut être mise entre les mains de tout le monde par sa simplicité de conduite. C'est la voiture rêvée du voyageur pour vaguer à ses affaires, elle peut aussi constituer la voiturette de tourisme pour petites familles.

M. WACHTER.



Le moteur, côté dynamo. Remarquer l'accouplement de la dynamo et de la magnéto, dont on trouvera par ailleurs un croquis de détail. On peut reprocher, dans la disposition sur un même arbre de la dynamo et la magnéto, qu'en cas d'accident à un roulement de dynamo le moteur est dans l'impossibilité de marcher du fait que la magnéto n'est plus commandée. A droite, le moteur, sur côté carburateur. Le groupe est d'une netteté absolue et d'une grande propreté. Malheureusement l'accessibilité aux organes internes, est difficile.

Bielles en Duralumin

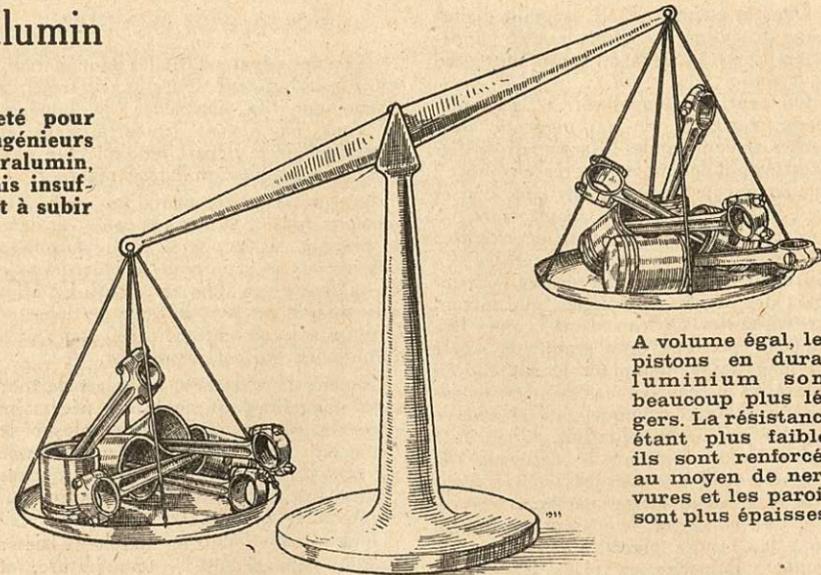
A la recherche constante de la légèreté pour les pièces en mouvement alternatif, les ingénieurs portent maintenant leur choix sur le duralumin, abandonnant l'aluminium plus léger mais insuffisamment résistant pour les pièces ayant à subir un effort.

Le piston en alliage d'aluminium a fait la conquête de toute l'industrie automobile depuis le vélomoteur jusqu'au gros camion et les jours du piston en fonte sont comptés. Une nouvelle tendance se manifeste : c'est l'emploi de bielles en duralumin. Nous en trouvons sur des motos comme la Dunelt, sur des voitures comme la Renault ou la Hotchkiss et sur un très grand nombre de voitures américaines. Beaucoup d'automobilistes, quand on leur parle de bielles en duralumin, ne peuvent se défendre d'une certaine appréhension. L'aluminium est, selon eux, un métal malléable, peu résistant, incapable de supporter les énormes efforts auxquels sont soumises les bielles. Ils oublient combien un alliage peut différer du métal pur. Il leur paraît donc extrêmement téméraire d'employer l'aluminium pour un organe dont la rupture peut avoir les plus graves conséquences. Le piston en aluminium eut bien au début à lutter contre de semblables préjugés. En réalité, la bielle en duralumin n'a donné lieu à aucun mécompte. On pouvait craindre au début que le travail moléculaire qui modifie souvent d'une manière inattendue la résistance d'un métal risquât de provoquer un jour ou l'autre des ruptures ; mais étant donné le temps déjà long depuis lequel on utilise ces bielles, on peut affirmer qu'il n'y a rien à redouter de ce côté. Que les possesseurs ou les acheteurs éventuels de bielles en duralumin se rassurent donc !

Pourquoi nous défier des alliages d'aluminium ? Ne voyons-nous pas presque depuis les premiers temps de l'automobile des carters en aluminium ou plus exactement en alliage, partinium ou autre. Les ruptures de carters sont des plus rares et quand elles se produisent, elles proviennent d'erreurs de construction qui se seraient tout aussi bien produites avec le bronze, la fonte ou même l'acier. Et le carter en aluminium, n'est-il pas comme la base sur laquelle nous bâtissons notre moteur ? En fait, le duralumin est un métal plus résistant que l'acier doux.

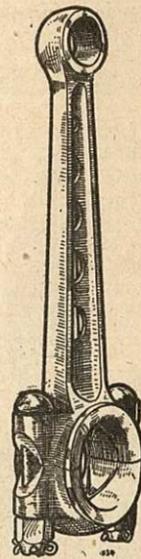
La question du poids

Il y a pourtant beaucoup d'aciers qui l'emportent comme résistance sur le duralumin et il serait sans doute préférable et peut-être plus économique de les employer. Mais ce qui importe ici, ce n'est pas la résistance par rapport à la section, mais la résistance par rapport au poids. Or, à poids égal, une bielle en duralumin est plus résistante qu'une bielle en acier ou vice versa, à résistance égale elle est plus légère. En apparence, le gain de



A volume égal, les pistons en duraluminium sont beaucoup plus légers. La résistance étant plus faible, ils sont renforcés au moyen de nervures et les parois sont plus épaisses.

pois est peu considérable puisque si nous supposons que la bielle en acier doit, pour résister à un effort déterminé, peser 800 grammes, la bielle en duralumin devra peser 650 grammes, mais ce gain de 150 grammes est plus important qu'il ne semble au premier abord. Notons, d'ailleurs, que l'expérience a prouvé que le duralumin ne perdait pas à l'usage sa résistance comme l'acier. On sait qu'un



Il est très facile d'alléger une bielle ou un piston en y perçant des trous sans toutefois empiéter sur sa résistance.

métal soumis à des efforts répétés se fatigue si l'on peut ainsi s'exprimer, et qu'au bout d'un certain temps il n'est plus capable de résister à l'effort primitif. Une rupture se produit. On est donc amené à donner à la pièce de telles dimensions qu'elle puisse tenir bon même lors-

que le métal qui la compose est arrivé au degré le plus faible de sa résistance. Il faut donc prévoir une importante marge de sécurité, d'autant plus importante que le métal s'affaiblit davantage à l'usage. Le duralumin s'affaiblissant moins que l'acier, la marge de sécurité n'a pas besoin d'être aussi forte, de telle sorte qu'on peut réaliser un gain de poids plus élevé que les chiffres donnés plus haut.

Ce gain de poids a plusieurs avantages. C'est tout d'abord de réduire l'inertie des organes en mouvement et d'améliorer l'accélération. Cela intéresse, il est vrai, assez peu le touriste et ne suffirait pas à justifier l'emploi du duralumin. Cette inertie réduite a un effet plus important : celui de réduire les efforts imposés au vilebrequin et, par conséquent, de réduire l'usure et les risques de rupture. Ce serait en effet une erreur de croire que la pression exercée par l'explosion représente le seul effort qu'aient à supporter la bielle et le vilebrequin. Avec les régimes actuellement atteints, les efforts résultant du renversement de la marche du piston et des variations de sa vitesse pendant sa course sont plus considérables que ceux causés par la pression de l'explosion. Plus les organes en mouvement sont légers, moins ces efforts sont considérables et moins les roulements s'usent. Enfin, plus la bielle est lourde, plus elle tend à fouetter, ce qui contribue à faire vibrer le moteur.

Les avantages des bielles en duralumin sont donc triples :

- 1° Moindre fatigue imposée aux roulements et au vilebrequin, d'où usure moindre ;
- 2° Meilleure accélération ;
- 3° Atténuation des vibrations.

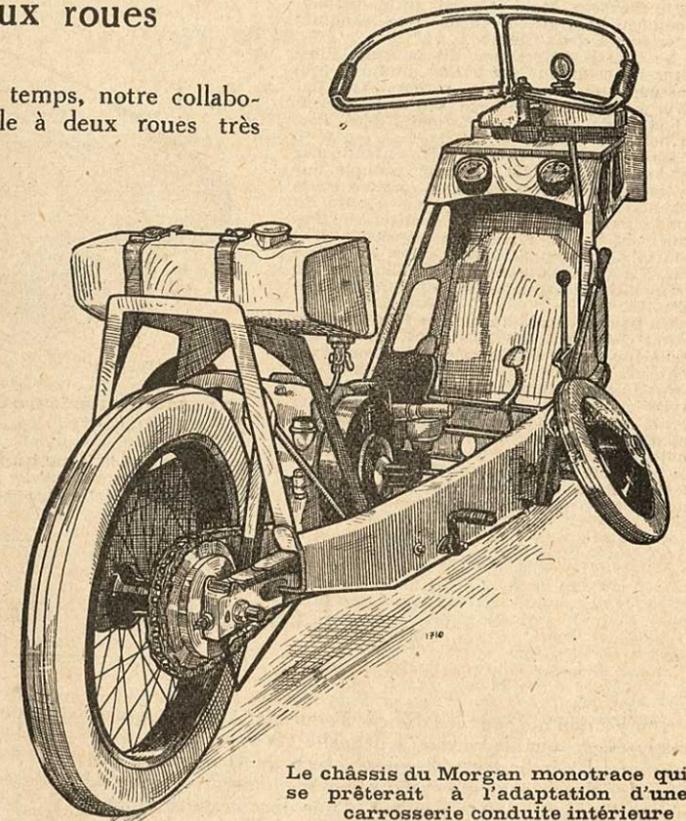
Ces avantages sont d'autant plus sensibles que le moteur tourne plus vite et la tendance actuelle semble, à quelques rares exceptions, d'augmenter les régimes. On peut donc prédire que la bielle en duralumin est destinée à être aussi populaire que le piston en alliage d'aluminium.

Conduite intérieure à deux roues

A la recherche d'un véhicule propre par tous les temps, notre collaborateur J. Mellier suggère un type de véhicule à deux roues très intéressant.

Nous aurions tort de nous plaindre de la moto moderne. Elle est vite, elle est sûre, et avec de gros pneus et une des nouvelles selles on peut dire qu'elle isole suffisamment le motocycliste des chocs de la route. L'huile ne suit plus de tous les côtés, et par beau temps on roule dans de bonnes conditions. Mais si l'on roule par mauvais temps cela change. Il faut se harnacher comme un scaphandrier, les garde boue, les protège-jambes n'offrent qu'une protection partielle, et la moto se recouvre d'une carapace de boue. Si on aime la moto, on s'y soumet, mais pourtant on songe aux pauvres chaînes qui fonctionnent dans un bain de boue, et on pense avec effroi au nettoyage qu'il faudra faire. Aussi beaucoup de Motocyclistes, même convaincus, restent-ils chez eux quand il pleut, et désarment l'hiver. Pour celui qui ne voit dans la moto qu'un moyen de transport, c'est un gros inconvénient, si gros qu'il suffit à le dissuader de faire de la moto. Si la moto doit être un outil universel elle doit être protégée contre l'eau et la boue et plus encore protéger le motocycliste lui-même. Nous sommes loin de cet idéal. Est-il même réalisable ? Le gros écueil c'est le prix. La moto vraiment moderne avec changement de débrayage, Kick starter, gros pneus, bonne selle etc... est déjà trop chère pour un grand nombre de personnes. On peut évidemment prouver qu'elle est moins chère qu'avant la guerre, tout comme les fabricants de pneus nous démontrent par A+B que leurs pneus sont bien plus avantageux qu'ils n'étaient en 1914. Mais ces beaux raisonnements, aussi exacts qu'ils soient, ne permettent pas à beaucoup de gens d'acheter. Rares sont les personnes qui gagnent cinq fois plus qu'avant la guerre. La question de prix domine tout. Si une conduite intérieure à deux roues coûte aussi cher qu'un cyclecar à trois ou à quatre roues de la même manière, elle ne pourra trouver une clientèle suffisante.

Est-ce qu'un pareil véhicule est même possible ? Laissons d'abord de côté l'équilibrage par gyroscopes. Il y a bien eu quelques véhicules d'essais, des monorails, des voitures même qui ont circulé, mais on se représente mal les difficultés qu'il y a d'établir un gyroscope satisfaisant et le prix auquel revient un instrument si délicat. Que l'avenir permette de mettre cette question au point c'est possible. Notre industrie tend à construire de manière de plus en plus précise. Les tolérances sont de plus en plus réduites. On con-



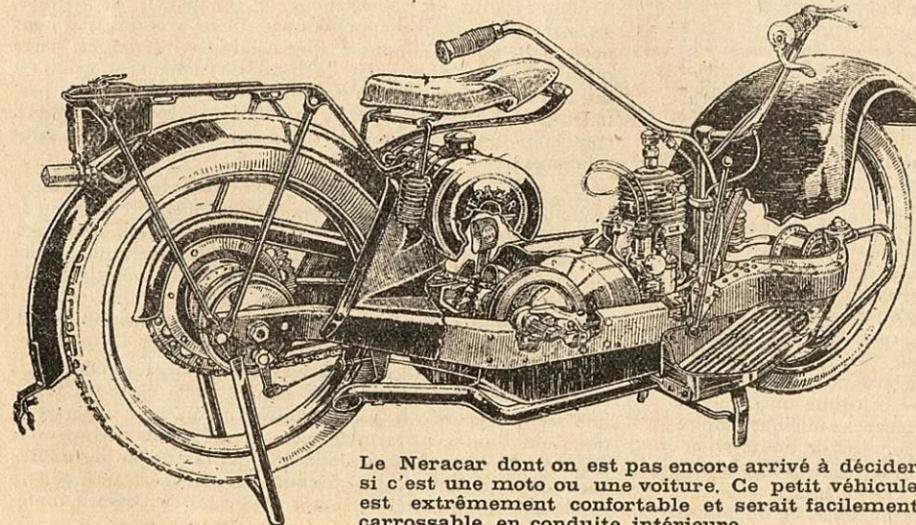
Le châssis du Morgan monotrace qui se prêterait à l'adaptation d'une carrosserie conduite intérieure

sacré à la recherche de l'équilibrage beaucoup plus de soins que jadis, mais, même dans ces conditions, un gyroscope est trop coûteux à construire aujourd'hui. Et nous ne parlons pas de la complication, des chances de pannes etc... Dans vingt ou trente ans il n'en sera peut-être plus de même, et il se peut que dans un demi-siècle on regarde comme un monstre antédiluvien un véhicule à quatre roues. Mais laissons l'avenir tranquille, et ne jouons pas au prophète, car le nombre des prophéties ridicules qui ont vu le jour doit être un avertissement.

Quelles possibilités actuelles pouvons-nous voir. Y a-t-il une motocyclette ou une machi-

ne à deux roues qui puisse servir de base à la construction d'une conduite intérieure. Il n'y en a guère à notre avis que deux : le Neracar et le Morgan Monotrace. Le Neracar de grand luxe, avec son pare-brise, son fauteuil, sa direction, est déjà à certains égards le parent d'une voiture, et il semble que sa ligne générale pourrait permettre d'évoluer assez aisément vers la conduite intérieure. Il y a certes des obstacles. Le moteur par exemple devrait se trouver à l'extérieur de la carrosserie, et peut-être un flat twin serait-il plus satisfaisant. On ne pourrait non plus conserver la transmission par chaîne qui est odieuse par mauvais temps. Il faudrait enfin des roues stabilisatrices comme sur le Morgan Monotrace.

Ce dernier comporte déjà une carrosserie torpédo, une capote. Conducteur et passager sont abrités. Il paraît bien que dans ce cas on pourrait, sans grande difficulté, passer à la conduite intérieure et nous sommes persuadés qu'une machine de ce type pourrait être pratique. Mais aurait-elle, un succès commercial ? C'est au moins douteux. Le Morgan Monotrace marche fort bien, est vite, confortable mais n'a pas été jusqu'à présent très répandu. Il a contre lui sa nouveauté, son originalité. Bien qu'en Angleterre, on craigne moins que chez nous ce qui n'est pas conventionnel et que le succès du Scott Sociable qu'il serait, croyons nous, impossible de placer en France, montre une crainte moindre de l'originalité, le Morgan Monotrace, d'ailleurs conçu par un Anglais, ne semble pas s'y implanter. Que de temps, que de dépenses il faut faire pour prendre une place sur le marché. Mettez le public en présence de deux machines, l'une conçue dans le même esprit que le Morgan Monotrace, et parfaitement réalisée, supérieurement construite et, d'autre part, une voiturine qui ne serait que le dernier des sabots, il choisira sans aucune hésitation



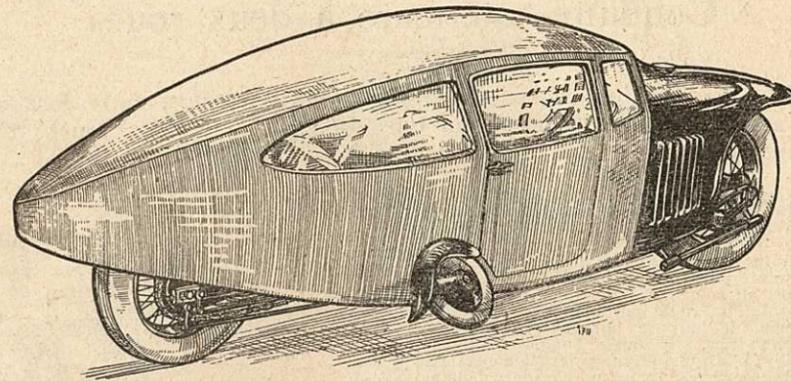
Le Neracar dont on est pas encore arrivé à décider si c'est une moto ou une voiture. Ce petit véhicule est extrêmement confortable et serait facilement carrossable en conduite intérieure

cette dernière. Mais cela est autre histoire. Comment pourrait-on concevoir une conduite intérieure à deux roues?

Le châssis proprement dit pourrait s'inspirer de celui du Ner à Car de Luxe (qui possède une suspension arrière. Un flat twin à refroidissement par eau se trouverait à l'avant de ce châssis et formerait bloc avec la boîte de vitesse.

La transmission se ferait, bien entendu par cardan, et vis sans fin, ou couple conique. Sur le côté se trouveraient deux petites roues stabilisatrices qu'un levier placé à côté du conducteur permettrait d'abaisser instantanément. La direction et la suspension AV. pourraient être analogues à celles du Ner à Car. La carrosserie serait métallique et de préférence en Aluminium, aussi rigide que possible.

On pourrait craindre sur une telle machine l'effet d'un vent latéral violent, mais il est beaucoup moins considérable qu'on ne serait tenté de le croire. Un léger déplacement du corps du conducteur suffit à le contrebalancer. Avec un châssis assez bas cette machine serait extraordinairement stable. Evidemment elle aurait certains inconvénients de la moto, comme celui de se prêter difficilement au transport des bagages surtout si on transportait deux personnes en tandem. Mais malgré tout nous croyons qu'une telle ma-



La conduite intérieure deux roues, telle que le conçoit notre collaborateur.

chine est possible. Quant à savoir ce qu'elle coûterait, le succès qu'elle aurait, c'est ce qu'il est impossible de présumer. Les sort de tant

de machines originales doit nous rendre sceptiques.

J. MELLIER

Les Illusions de la vitesse

Il n'y a rien qui soit plus difficile à apprécier, même approximativement, que la vitesse à laquelle on marche, et c'est pourquoi les indicateurs de vitesse, bien qu'ils ne soient pas toujours d'une rigoureuse exactitude et se montrent, en général, plutôt flatteurs, sont cependant d'une incontestable utilité. L'expert lui-même, s'il pilote une autre machine que la sienne est embarrassé pour dire avec quelque précision, quelle est son allure, et il ne fait pas fi de l'indicateur de vitesse. Combien celui-ci, à condition qu'il soit bien réglé, pourrait donner de leçons de modestie à la plupart d'entre nous et aussi parfois porter un coup à l'optimisme de certains constructeurs. On croit dépasser le cent et on constate que l'on ne fait qu'un modeste quatre-vingt. Telle moto donnée comme faisant le cent, ne fait que le soixante-quinze, et tel cyclecar grand sport, pourtant assez vite pour gratter le plus grand nombre de voitures qu'il rencontre, ne fait, si on le chronomètre avec rigueur, que du quatre-vingt-dix. Il est heureux d'ailleurs que les vitesses soient inférieures à celles annoncées. Cela évite pas mal d'accidents.

Il est curieux de constater combien l'impression de vitesse est différente, si vous conduisez ou, au contraire, si vous êtes passager. Je sais que plus d'une fois, ayant été ainsi invité par quelque camarade à monter dans une voiture dont il voulait me démontrer la vitesse, j'ai eu l'impression d'aller vraiment vite et je prenais la bonne résolution de ne pas hasarder de match avec lui. A la sortie suivante, j'étais tout étonné de voir que ma machine, qui ne me donnait aucune impression de vitesse, dépassait la sienne comme je voulais, et pourtant, j'avais l'impression que je n'avançais pas. La griserie de la vitesse ne consiste pas à se sentir emporté à une allure vertigineuse par une force qu'on est impuissant à maîtriser, mais, au contraire, à vouloir aller plus vite, à précipiter la marche d'une machine qui vous semble poussive par rapport au désir de vitesse qui est en vous. Mais cela est très dangereux, car si vous avez à vous arrêter, ce qui compte, ce n'est pas l'impression que vous avez de ne pas aller vite, mais la masse de votre moto ou de votre voiture déterminée par sa vitesse et son poids. Un indicateur de vitesse constitue un excellent conseiller, à condition toutefois, que vous ayez quelque empire sur vous-même et que votre but ne soit pas de pousser l'aiguille le plus loin possible. Il peut être la meilleure et la pire des choses, selon la manière dont on s'en sert.

Rien ne vous fait mieux apprécier votre vitesse, ou du moins, ne vous en donne une impression plus vive qu'un obstacle

qui surgit et contre lequel vous risquez de vous écraser. Quel bien-être quand on sent les freins qui répondent. Tout d'abord, il semble qu'ils n'obéissent pas, puis on perçoit un ralentissement de plus en plus efficace, au fur et à mesure que la vitesse tombe. Mais l'efficacité des freins modernes ne doit pas nous inciter à l'imprudance. Il faut conduire comme si on n'avait pas de freins. Sans parler de l'énorme effort imposé par un coup de frein à toute la machine, les risques de dérapage, etc ; il faut toujours compter avec le non-fonctionnement des freins. C'est une occurrence rarissime, mais enfin, les conséquences peuvent éventuellement en être si graves qu'il vaut mieux pêcher par excès de prudence.

La vitesse, si on n'a pas d'indicateur de vitesse peut s'estimer par le son du moteur. A chaque régime du moteur correspond un son particulier auquel l'oreille finit par se familiariser. Cette donnée est précieuse pour indiquer quand on doit changer de vitesse, modifier l'avance, etc. Elle doit intervenir à chaque instant dans la conduite. C'est évidemment à motocyclette qu'on en a la perception la plus nette, et c'est pourquoi la motocyclette est même pour le conducteur de voiture, un merveilleux outil d'apprentissage. Nous avouons que pour notre part, nous n'aimons pas les conduites intérieures, parce qu'on n'entend plus guère le bruit du moteur et qu'il est difficile de le mener avec autant de précision. Un moteur parfaitement silencieux ne nous apparaît pas sous ce rapport, comme désirable, du moins s'il s'agit d'un moteur à haut rendement.

On peut aussi se rendre un vague compte de l'allure à laquelle on roule en comptant, mentalement, combien de temps s'écoule entre le passage de deux bornes kilométriques. Si l'on roule avec un sidecar ou un cyclecar, on peut demander au passager, s'il a une montre à secondes de voir le temps qui s'écoule entre le passage de deux bornes. On n'aura naturellement qu'un résultat assez approximatif, mais suffisant, les trois-quarts du temps, pour nous enseigner la modestie.

Autrement, que d'éléments d'erreurs : largeur, état de la route, suspension plus ou moins bonne, tenue de route, bruit, que sais-je encore? Il y a la voiture qu'on peut dépasser et qui, tout d'un coup semble s'envoler, l'impatience qu'on a d'arriver à l'étape, à cause de la nuit qui tombe ou du rendez-vous qu'on a donné. La machine humaine est une pauvre machine pour mesurer le temps et elle est exposée à toutes les illusions.

Essai d'une Monet-Goyon sport 350 cm³

Une absolue solidité, aucune usure en aucun point, démontrent la qualité des matériaux employés dans cette machine de longs services, à coût d'entretien peu élevé.

SPECIFICATION

MOTEUR M. A. G. à soupapes opposées, admission à culbuteur et tringle enroulés. Cotes 72x85 = 350 cm³. Modèle sport, roulements à billes et piston aluminium.

CARBURATEUR Zenith automatique.

MAGNÉTO France placée à l'arrière, entraînée par chaîne.

GRAISSAGE mécanique par pompe Best réglable, et vérificateur de débit.

BOITE DE VITESSES Burman, 3 vitesses, débrayage, kick.

TRANSMISSION par chaînes Brampton de 12 mm. 7 sur 6 mm. de large (primaire) et 9 m. (secondaire). Deux absorbeurs de choco, dans l'embrayage et le pignon arrière.

MOYEURS : roulements annulaire, broche à l'arrière. Roulements à cuvettes et cône à l'avant.

CADRE soudé autogène, doubles tubes à l'avant, renfort à l'arrière. Fourche à parallélogramme articulé, amortisseurs de choc, frein de direction.

FREINS internes avant et arrière.

GUIDON réglable articulé sur la fourche.

RÉSERVOIRS séparés, essence 9 litres, huile 2 l. 3. Selle Terry pneus de 65 m/m, béquilles, fort porte-bagage, 2 grandes sacoches, outillage.

Prix, tout compris : 5.900 fr. Poids 105 kilos.

de certaines machines de sport. La 3^e vitesse, bien qu'il me soit apparu que, vu la surcharge que je lui ai imposée (mon supplément de poids personnel, mes bagages, équivalaient à un supplément de poids d'une cinquantaine de kilos), une dent de moins au pignon moteur eût été souhaitable, peut se garder quasi-indéfiniment. Les reprises sont moyennes en prises, bonnes en seconde. Avec la seconde vitesse on passe les plus difficiles pourcentages rencontrés, tels que la sortie de la place de la Caisse d'Epargne à Mortain. Il semble qu'en 1^{re} on grimperait aux arbres...

Le guidon est des plus facile à tenir, les virages se prennent aisément, et à la vitesse maxima de la machine, il n'y a jamais lieu d'avoir aucune anxiété sur sa stabilité.

Réellement confortable, avec de simples pneus de 80 m/m (et la selle Terry de série), elle apparaît devoir une grande partie de cette qualité à sa fourche dont les ressorts horizontaux travaillent autant que les deux autres. Sur la mauvaise route, elle est capable d'en remonter à nombre de plus lourdes machines. Bien ancrée, grâce au guidon de bonne facture aux repose-pieds réglables, aux knees-grips judicieusement placés, on ne fait qu'un ensemble avec la moto, sans crainte de ces coups de guidon désordonnés qui, sur d'autres engins, vous flanquent en l'air aux premiers trous.

Les pièces essentielles : moteur, boîte, moyeux, sont d'une qualité au-dessous de toute éloges. La solidité du cadre et de la fourche ne craignent aucune critique et soutiennent avantageusement la comparaison avec les meilleurs cadres brasés.

La consommation essence et huile, l'usure des pneus sont faibles et la nullité des dépenses d'entretien rendent, conjointement avec le prix d'achat avantageux, l'utilisation de la Monet-Goyon M. C. possible aux budgets les plus modestes.

Vitesse et consommation

Durant cette interminable tournée, j'ai soigneusement relevé le nombre de bidons d'essence utilisés, soit 29. Donc 145 litres d'essence ont été achetés, pour faire plus 4.500 kilomètres en réalité, donc moins de 3 l. 22 aux 100 kilomètres. Achetés, ce n'est pas consommés. La perte à l'achat, le gâchis au remplissage, représentent bien 10 %. J'ajoute que le réglage employé était du genre « généreux », bon pour la montagne, bon par temps froid. Une consommation réelle d'à peine 2 l. 7 est donc parfaitement possible et peut encore se diminuer si l'on veut bien prendre quelques précautions, comme celle d'isoler d'amiante la tubulure d'admission dont la longueur est néfaste aux reprises comme à la consommation.

La pompe Best s'étant, au début, montrée irrégulière dans son débit, je l'avais par la suite laissée constamment réglée au maximum. Même dans ces conditions, y compris la reprise d'huile dans le réservoir pour lubrifier chaînes, moyeux, soupapes, et avec quel gaspillage, un total de 14 bidons de deux litres a suffi pour l'épreuve. A certains jours où la pompe ne débitait pas énormément, les 300 kilomètres imposés journalièrement diminuaient de moins d'un demi-litre le contenu du réservoir. Et je n'ai point remarqué que la machine chauffât ou tirât moins à ce moment. D'ailleurs j'ai toujours remarqué que l'emploi de Castrol XL autorisait une consommation nettement moindre, à résultats égaux.

Parti sur des Dunlop de 700 x 80, antidérapants, à petits carrés et nervures latérales, je suis revenu sur les mêmes. L'avant, très frais, l'arrière ayant encore des traces de ses saillies peuvent, après intervention, fournir un travail égal, prouvant

lui-même. A tout stade de l'assemblage règne une préoccupation constante de soin et de perfection : la machine servira à la course.

Et en définitive, les résultats qu'on en tirera dépasseront de loin ceux obtenables avec une simple machine, prise dans le tas, à la sortie de l'usine.

Et ce dernier cas était le mien. Ma M. C. était à ma disposition le vendredi à 2 h. pour partir le dimanche matin. A peine le temps nécessaire pour vérifier le graissage, remplacer les câbles par les plus gros qui puissent passer dans les gaines, pointer les écrous, monter les Dunlop de 700x80, les accessoires : la corne Cicca, la montre Jaeger, les boîtes à pneus et à bougies W. W., et aller au pesage. A noter qu'un plomb, reliant le cylindre au carter interdisait tout démontage même pour un simple décalaminage, durant les 4.500 km. du tour.

Moyenne à réaliser : 34 kilomètres à l'heure, intangible quelle que soit la portion de route. Moyenne certes faible, mais le parcours était si long ! Contrôles plus ou moins éloignés, en moyenne de 70 à 80 kilomètres, se rapprochant parfois jusqu'à 50. Quelques parcours ardu : routes défoncées de la région Carcassonnaise, grimpees Alpes ou pavés du Nord.

L'entreprise normale pour une machine spécialement préparée, était donc ardue dans les conditions du départ, car combien de motocyclistes ne seraient-ils pas satisfaits de courir dans l'année une distance analogue à celle qui m'était demandée, en 15 jours, et ce, sans grave ennui ?

Impressions générales

D'abord, un très grand agrément d'utilisation. Le moteur très doux à manier donne à la machine une allure coulée qui, pour l'écrasante majorité des motocyclistes est plus souhaitable que la nerveuse brutalité

qu'un train de pneus, si maltraité cependant, doit tenir neuf bons milliers de kilomètres.

Les chaînes ? Hum ! La primaire est, selon mon expérience, trop faible de largeur. C'est une erreur de vouloir utiliser deux dimensions différentes d'abord, et, ensuite, de vouloir économiser quelques francs de ce côté. Des réglages fréquents en résultent et un remplacement plus rapide. De ce dernier, je ne puis rien préciser, mes chaînes ayant soutenu vers le troisième millier de kilomètres, un combat contre mon cache-nez d'où celui-ci sortit vainqueur. C'est donc qu'il était le plus fort. Mais nous ne dirons pas : « Honneurs aux vaincus ».

Dès la rentrée à Paris, je me suis offert un tour d'honneur sur piste, pour moi tout seul, histoire de vérifier la vitesse de la « Super-Tourisme » quand elle sort de 4.500 km. de routes françaises.

Une minute cinquante secondes pour les 2.548 mètres, représentant du 83 à l'heure. Vent plutôt fort, quelques rafales. Cette vitesse constitue une limite inférieure, surtout pour une machine fatiguée par 4.500 kilomètres réalisés à 47 de moyenne générale réelle.

Durant l'épreuve, par deux fois, j'ai dû, pour récupérer des minutes perdues en crevaisons ou autres péccadilles, marcher au maximum absolu durant des dix et quinze kilomètres. J'ai pu alors remarquer que le moteur, comme à l'habitude extériorisant pas mal de chaleur, ne donnait quand même aucun signe de détresse.

La leçon de la route

Cette Monet-Goyon, type M. C. n'est toute-fois pas une machine parfaite. Comme je me suis efforcé de l'expliquer au début de cet article, il n'y a rien de tel qu'un beau total de kilomètres pour faire apparaître les imperfections d'une mécanique. Un des plaisirs de ma rentrée a été de pouvoir tenir, avec les compétences de la firme, une conférence de laquelle, j'en suis certain, les productions ultérieures de Maçon sortiront plus proches que jamais de la perfection. Et les doléances qui suivent ne sont que la reproduction du « topo » tapé à cette occasion.

Je reproche au moteur de manquer d'accessibilité : soupape d'échappement difficilement réglable parmi le reniflard et le tube d'échappement ; complication de travail nécessitée par la tension de chaîne de magnéto, celle-ci supportée par des colonnettes vissées dont deux sont inaccessibles, et maintenue par un étrier et deux tringles trop courtes. Mauvaise fixation du tuyau d'échappement, dont le pot s'échappe constamment et qui exige une attache supplémentaire en son milieu.

Danger d'attacher le carter primaire de chaîne au repose-pieds dont la moindre déformation provoque un accrochage des chaînes dans ladite tôle.

Usure rapide des freins, par la mollesse du ferodo employé.

Inefficacité des amortisseurs de fourche, mal dressés.

Les erreurs de détail sont, en vérité, d'importance secondaire et faciles à liquider. Déjà un ferods comprimé et des amortisseurs parfaitement montés répondent aux deux dernières critiques. Et cela n'est vraiment rien, quand on a vu comme moi une machine anglaise d'une valeur de dix-huit mille francs, fausser ses axes, casser sa fourche, ouvrir sa direction avant d'avoir fait 4.500 kilomètres...

Comparons d'ailleurs les erreurs reprochées ci-dessus aux vérités suivantes : La solidité du cadre et de la fourche sont absolues, comme je l'ai déjà dit, et comme j'ai pu l'éprouver par des sections de très mauvaises routes dévalées rapidement.

Les moyeux sur cette longue distance n'ont pris absolument aucun jeu. Aucun jeu, ni pour les roulements annulaires de l'arrière, ni pour ceux de l'avant, à cônes et cuvettes. Je ne sais pas non plus ce que c'est que régler la direction...

Après un réglage effectué au bout de 300 kilomètres, les soupapes d'admission et d'échappement n'ont plus demandé que des vérifications, aucun réglage. Plus de 4.000 kilomètres sans toucher à une soupape à culbuteur, c'est plutôt extraordinaire ! La boîte de vitesses remplie de graisse au départ, l'était encore à l'arrivée. Le câble d'embrayage n'a pas nécessité la moindre retouche. Belle boîte de vitesses que la Burman, au si doux embrayage.

Le système silencieux est très efficace. Les garde-boue, très larges, protègent excellentement par les pires temps. Bien fixés, ne ferrailent jamais, non plus que les béquilles de la machine, cette allure agréablement reposante que j'aime en elle.

Pas un rayon n'a cédé sur les pires routes, ni même retenu. L'accrochage, plutôt dangereux, d'une dynamo d'éclairage dans les rayons de la roue arrière n'en fit sauter qu'un. Les jantes sont restées comme au premier jour, parfaitement rondes. Tout cela est infiniment solide.

Et si nous parlions du démontage de la roue arrière et du réglage des freins ? Hé, Messieurs les anglais, venez donc par là, prendre une petite leçon. Quelle est la moto populaire de chez vous qui laisse démonter sa roue en 20 secondes et permet au premier venu un remplacement de chambre en dix minutes ?

Je me suis promis de travailler la question et je crois qu'avec un peu de préparation spéciale et d'entraînement, avec un coup de gonfleur Cyclone, en particulier, un record de changement de chambre doit s'établir dans les cinq minutes environ.

Les accessoires

Avant le départ, je m'en fus chercher à la maison Delheim quelques ressorts de rechange de « Terry », comptant, c'est normal, en avoir quelques uns à remplacer : « Inutile, non, répondit-on, notre nouveau crochet supprime toute rupture ». C'est vrifié exact, je n'ai pas cassé un seul petit ressort durant le Tour.

Frein de direction : Pour ne pas atteindre le 90, le frein de direction n'est utile que sur la mauvaise route, et encore pas nécessaire. Boîtes à chambres V. W. Parfaites probablement jusqu'à 65 m/m de chambres, mais bien petites pour les 700 x 80.

Porte-bougies. Très agréables, très pratiques. Mais le rivetage de l'étui sur le support demande à être renforcé.

Gonfleur Cyclone. Intéressant pour le coureur ou motocycliste pressé, car il fait bien gagner deux minutes sur l'emploi d'une pompe ordinaire, et économise la fatigue. Mais ne donne qu'un gonflage.

Corne Cicca-Jackson. Vaut les plus beaux articles anglais à 100 francs et plus. Son grave Imbouchable.

Montre Jaeger, impeccable, éclairage Radios, puissant et agréable à l'utilisation, mais patine par temps de pluie.

Les bougies Neika, très bien établies d'aspect, sont impeccables d'emploi sur ce brave Mag à soupapes opposées. Leur changement n'a jamais été nécessaire.

Les Rustines, surtout collées, sont franchement un mode impeccable de réparation, rapide et définitif, en lequel j'ai une absolue confiance. Ajoutons à ces notes prises au hasard, que j'ai réalisé deux choses apparemment impossibles : faire plus de 4.500 kilomètres sans casser un fil d'aucun câble, et sans ouvrir le moteur pour décalaminer.

Je ne puis pour l'instant, traiter de mes ennuis de magnéto, dont j'ignore la cause, peut-être anodine et facilement guérissable, car j'attends les résultats de son autopsie.

Freinage et ralenti

En dernière heure, je fais quelques mesures de freinage sur sol sec et lisse : Arrêt en 5 m. 50 à 30 à l'heure. A allure maxima (83 à l'heure par conséquent), arrêt en 32 mètres, au moyen des deux freins agissant simultanément. Résultats de l'ordre « excellents ».

Vitesse minima, sans tripoter l'embrayage, sans heurt : Cent mètres en 25, 35 et 50 secondes selon la vitesse, 3°, 2° et 1°, et qui représente 14, 10 et 7 kilomètres à l'heure.

Conclusion

Elle est en tête de cet article, et il me plaît de fournir ici une réponse à notre abonné de Tonneins qui me demandait, dix jours avant le Tour, alors que je ne rêvais à aucune épreuve, à aucune Monet, si je pouvais lui conseiller d'acheter une Monet 350 cm³.

« Achetez en confiance, et félicitez vous du placement de votre argent. Que vous fassiez du service quotidien, de l'excursion dominicale ou de grandes randonnées touristiques, la Monet-Goyon M. C. vous satisfera, je m'en porte garant. Si vous aimez, en surplus, la grande vitesse, le 105 ou 110 à l'heure, voyez la M. C. S. à culbuteurs ».

Maurice KREBS.

Les Mécomptes d'un Amateur d'occasion

Nous avons lu quelque part dans *Moto-Revue* que, lors de l'achat d'une machine d'occasion, il est bon de prévoir une certaine somme pour les réparations possibles.

Cette vérité a été consacrée aux termes d'un jugement rendu récemment par quelques-uns des plus éminents de nos juges consulaires, MM. Guilmoto, Strauss, Maillard. Cette décision de la deuxième Chambre du Tribunal de Commerce de la Seine, en date du 13 janvier 1926, règle les rapports de l'acheteur d'occasion avec son vendeur, garagiste et réparateur.

Un certain M. D... avait acheté d'occasion, une Cadillac à la Société M... et C..., en février 1924.

En juin, il confie cette voiture à la Société vendresse, pour quelques réparations à effectuer.

Mais il prétend ne point verser le montant des réparations, qui, dit-il, lui sont dues par la Société à titre de garantie du parfait fonctionnement du véhicule d'occasion.

La Société M. et C. refuse de livrer la voiture réparée avant paiement de la remise en état.

Citons sans commentaires les termes du jugement qui sont d'une interprétation aisée.

Occasion sans garantie

« Attendu que D... prétend qu'il serait fondé à réclamer à la Société M... et C..., la livraison immédiate de sa voiture automobile et l'allocation de dommages-intérêts pour le retard apporté par ladite Société dans cette livraison ;

« Mais attendu qu'il ressort des débats, des documents soumis et de l'instruction ordonnée que la voiture litigieuse fut vendue à D... par M... et C... comme étant une voiture d'occasion, que la seule pièce produite par D... relatant les conditions de la vente est un reçu à enregistrer de la Société M... et C..., en date du dix-neuf février, mil-neuf-cent-vingt-quatre, lequel reçu ne mentionne pas qu'une garantie de bon état de marche ait été donnée ; que ledit reçu, établi pour une somme de douze mille cinquante francs, porte l'indication qu'il reste à recevoir de D... cinq cents francs ;

« Attendu que suivant un deuxième reçu à enregistrer, en date du cinq avril mil-neuf-cent-vingt-quatre, D... a versé à cette date une somme de cinq cents francs pour solde du prix de vente d'une voiture Cadillac ;

« Attendu que D... qui ne justifie pas que la vente ait comporté ainsi qu'il le prétend en son assignation une garantie de bon état de marche, ne justifie pas non plus, qu'il ait

fait aucune réserve à aucun moment, relativement à l'état de la voiture » —

Réparations postérieures à la vente et droit de rétention du Garagiste

« Attendu qu'en sa lettre à enregistrer, en date à Paris, du six juillet mil-neuf-cent-vingt-quatre, D... accusant réception à M... et C... se borne à écrire : « Je trouve votre lettre et votre relevé, j'aurais aimé aller jusque chez vous pour en discuter, tout à fait amiablement, bien entendu ; j'ai quelques précisions à vous demander sur son détail » ; qu'il suit de ce qui précède que D... a commandé ces réparations dont le coût justifié s'élève à la somme vérifiée de cinq mille deux-cent-vingt-huit francs, cinq centimes.

« Attendu qu'il appert de tout ce qui précède que D... s'est sans motif valable refusé, malgré de nombreuses mises en demeure, à prendre la livraison de sa voiture en payant

Particuliers, Automobilistes, Motocyclistes, Cyclistes, Voituriers, Industriels, Commerçants !

Si vous voulez pour une cotisation modique, vous éviter tout ennui et tout dérangement pour :

1° Récupérer le montant des dommages que vous auriez subi en cas d'accident corporel ou matériel causé par un tiers responsable ou en cas d'incendie ;

2° Vous défendre en cas d'infraction aux lois et règlements sur la circulation, ainsi qu'en cas de poursuites pour blessures ou homicide par imprudence ;

3° Vous faire obtenir le dégrèvement d'impôts si vous avez des véhicules sur-imposés.

Adressez-vous, à la D. I. A. Service des Assurances. *Moto-Revue*, 5, rue Saint-Augustin, Paris.

le prix des travaux de réparations dus par lui ; qu'en conséquence, M... et C... ont pu à bon droit retenir cette voiture et en assurer le garage au compte de D..., ainsi qu'ils l'ont prévu ; que les frais de garage doivent donc aussi être mis à sa charge.

« Et attendu qu'une sommation à lui faite, en date du quatorze janvier mil-neuf-cent-vingt-cinq, du ministère de Jambier, huissier à Paris, d'avoir à payer la somme représentant ces frais de réparations et de garage

est demeurée sans effet, qu'il n'offre pas de payer cette somme ;

« Qu'en conséquence, il ne saurait requérir la livraison de la voiture litigieuse, non plus que l'allocation d'aucune somme à titre de dommages-intérêts.

« Que, par suite, la demande à toutes fins qu'elle comporte manque de base et doit être repoussée... »

Ainsi M. D... a été débouté de son instance. La Société M... et C... ayant omis de déposer des conclusions reconventionnelles, n'a pas obtenu de condamnation contre son débiteur. Mais nul doute qu'après une nouvelle procédure, la Société M... et C... ne bénéficie d'une second jugement à l'encontre de M. D...

Comment acheter d'occasion ?

Nos lecteurs voient que la garantie de bon état de marche ne se présume pas pour un véhicule d'occasion et que la responsabilité du vendeur, en ce cas, n'est pas engagée, comme celle du constructeur qui livre neuf. Il importe d'acheter à bon escient.

La marchand d'occasion est un commerçant comme un autre ; il s'intéresse à son bénéfice.

Il achète bon marché, après un examen sérieux de la machine offerte, au cours duquel il découvre et révèle diverses imperfections mécaniques susceptibles de diminuer la valeur de la marchandise... « et puis, en ce moment, dit-il, les affaires ne marchent pas, l'instabilité de la situation financière paralyse les transactions... »

Beaucoup se méfient du commerçant établi marchand d'occasions ; c'est un tort. Celui-ci a, comme on dit, du répondant, plus qu'un particulier. Il a une boutique et mécanicien. Si un petit ennui survient à son client, l'honnête marchand d'occasions ne se sauvera pas en le voyant revenir l'air désolé et lui fera une réparation gratuite.

Il est, par contre, des vendeurs « d'occases » qui rafflent les sous des amateurs aussi généreusement que la Révolution fauchait les têtes des suspects et avec autant de dextérité que feu Robespierre jouait du couteau, inventé par Guillotin.

En cette matière, comme en celle de versement d'arrhes, il vaut mieux prévenir que punir ; avant de traiter, s'entourer de tous renseignements. Abonnez à *Moto-Revue*, demandez-nous un renseignement confidentiel. Lecteurs et abonnés, voyez le service des occasions de *Moto-Revue*, vous ferez une bonne affaire.

CHICANOT.

Le Marché d'occasion

La plus aimable fantaisie règne sur le marché d'occasion, et il en résulte que le public à une certaine méfiance.

Il y a pourtant un grand nombre de ces machines qui sont capables de bons services. De la méfiance des acheteurs et du peu d'activité des marchés d'occasion résultent des inconvénients : le premier c'est que des machines qui représentent de la matière et du travail encore utilisables ne servent plus à rien, et qu'ainsi on gaspille de l'énergie ; le second c'est la difficulté des transactions au moment de l'achat d'une voiture neuve, lorsque l'acheteur exige du vendeur qu'il reprenne sa vieille voiture. Enfin beaucoup d'acheteurs possèdent des voitures neuves reculent devant leur achat quand ils considèrent la dépréciation d'une voiture ou d'une note après un temps assez court. Il y aurait donc une grande utilité à ce que les transactions relatives aux véhicules d'occasion prissent un caractère plus assuré et plus normal.

Une solution intéressante est celle employée par une grande marque d'automobiles : celles des voitures révisées par la maison même et garanties. L'acheteur n'a plus lieu d'hésiter. Il sait qu'il a une voiture à laquelle manquent certains perfectionnements des nouveaux modèles, qui n'a peut être pas une ligne aussi moderne, mais cependant une voiture sur laquelle il peut compter comme sur une voiture neuve. Nous ne voyons pas pourquoi cette idée ne ferait pas son chemin, tout comme celle d'une autre marque : le tarif des réparations. La machine d'occasion ainsi vendue sous garantie serait sans doute plus chère que la machine non révisée qu'on trou-

verait dans le commerce, mais il n'est pas douteux que l'acheteur n'aurait nul lieu de le regretter.

Nous sommes heureux également de voir des clubs très nombreux organiser des foires aux autos et motos d'occasion. Il ne semble pas que les résultats aient toujours répondu aux efforts des organisateurs, mais il ne faut pas perdre de vue que ces organisations sont nouvelles. Il faut créer un mouvement. Pour beaucoup la machine d'occasion est la seule solution possible de l'automobilisme et du motocyclisme surtout dans un pays appauvri. Il faudrait qu'il y ait comme des Bourses aux autos où la valeur d'un modèle déterminé, dans un état donné, soit sensiblement la même. Il est remarquable à Paris, où le commerce des véhicules d'occasion est très actif, combien les prix sont constants pour différentes exemplaires d'un même modèle, chez des vendeurs différents. Les vendeurs de province auraient intérêt à consulter de près les listes d'occasions qu'on trouve dans les annonces des journaux spéciaux. Les clubs qui organisent ces foires ont parfaitement raison de ne pas intervenir dans les transactions, mais cependant ils rendraient service aux acheteurs en obligeant les vendeurs à fournir des indications exactes en ce qui concerne la date de sortie des véhicules. Certaines voitures se trouvent rajeunies de plusieurs années. Si les vendeurs et tous les vendeurs considèrent ces marchés comme des opérations strictement honnêtes l'acheteur prendra confiance et le véhicule automobile d'occasion deviendra d'une vente facile pour le plus grand bien de tous.

Une Maison qui disparaît

Nous avons déjà, à maintes reprises, prévenu nos abonnés que nous étions à même de leur fournir des renseignements d'un ordre tout à fait confidentiel sur certaines maisons qui n'ont pas toujours des procédés très commerciaux pour traiter leurs affaires.

Il nous arrive, comme dans tous les journaux du reste, d'insérer de la publicité pour tous ceux qui nous le demandent et qui payent. C'est normal. Nous ne pouvons faire une enquête sur les procédés commerciaux et la solvabilité de ces maisons ; ceci n'entre du reste pas dans notre rôle de publicateurs. Toutefois, comme nous l'avons déjà dit, pour sauvegarder dans la mesure du possible, les arrhes qui pourraient être adressés par nos abonnés à des maisons qui deviendraient douteuses et qui nous auraient été dénoncées par des abonnés, nous avons été amenés à

signaler parfois confidentiellement ces maisons avec lesquelles il n'y aurait pas lieu de traiter sans garantie. Ces maisons sont heureusement bien rares, mais il s'en trouve trop fréquemment. C'est ainsi que depuis quelque temps nous avons pu sauvegarder les intérêts de quelques abonnés qui ont bien voulu nous consulter au sujet d'une Société du Faubourg... pour laquelle nous avons fait des annonces et qui, jusqu'à tout dernièrement, avait traité des affaires fort correctement, puis cette Société a cessé l'envoi des fonds provenant des ventes des machines que certains clients lui adressaient de province. Nous avons été les premiers avisés de ces manœuvres et nous n'avons pas manqué de le signaler à ceux de nos abonnés qui nous ont consultés. Aujourd'hui les lettres adressées à cette Société reviennent avec la mention : « Inconnu ».

Sur les instructions qui auraient été données par la Police Judiciaire à la suite de diverses plaintes qui ont été portées au Procureur de la République sur cette Société, le Directeur aurait été expulsé en Suisse il y a quelques mois, et tout dernièrement son frère aurait été également expulsé. Nous souhaitons que les vendeurs de trop bonne foi soient remboursés.

Nous profitons de la circonstance pour rappeler à nos abonnés que nous sommes toujours à leur disposition pour, confidentiellement, leur indiquer s'ils peuvent, oui ou non, traiter avec ces maisons douteuses que nous nous faisons un devoir de signaler ; mais attention : nos abonnés seuls pourront obtenir des renseignements et ne croyez-vous pas que ceci déjà vaille les 20 francs d'un abonnement ?

Les Américains en France

Il paraît que les pourparlers entre Mathis et la General Motors sont en bonne voie. Ainsi les deux antagonistes Ford d'une part et la General d'autre part, se retrouvent sur notre sol. Qu'ils se dévorent entre eux, cela ne nous touche guère, mais pourvu que l'industrie française n'en soit pas victime. La production intensive de voitures à prix très réduit permettra-t-elle à nos constructeurs de lutter et d'empêcher le marché français d'être submergé de voitures américaines, ou tout au moins de voitures construites par des Américains sur notre sol. Nous avons trop confiance en notre industrie nationale pour croire qu'elle puisse succomber. Il se vend, certes, pas mal de Ford en France, mais pourtant cette concurrence n'empêche pas nos usines de travailler à plein. La présence d'autres industriels étrangers n'a pas eu de résultats bien sensibles. Nous ne croyons pas que Morris, la marque populaire anglaise, ait livré chez nous beaucoup de voitures. La plupart sont exportées. La Morris est, en effet, trop chère pour se vendre facilement dans un pays à change aussi bas que le nôtre. Les voitures françaises sont, à qualité égale, les meilleurs marchés, et on peut regretter que nos constructeurs n'aient pas déployé à conquérir les marchés étrangers autant d'ardeur que les étrangers mettent à

s'emparer du nôtre. Il y aura danger si les Américains parviennent, en construisant chez nous, à vendre meilleur marché que nous. Mais par prudence, il faut prévoir cette éventualité.

Nous avons, en France, la manie ridicule de dénigrer ce que nous faisons, mais n'oublions pas que nous aussi, nous avons des hommes et des organisateurs. Jusqu'à présent, ils se sont surtout préoccupés de construire de bonnes voitures, destinées avant tout au marché français et répondant au goût des acheteurs français. Ils ont établi des types multiples, répondant à toutes les classes d'acheteurs. Chacun a conservé jalousement son individualité. Ne nous en plaignons pas, car nous pouvons trouver exactement ce qu'il nous faut dans cette gamme de types si complète. Les méthodes américaines sont différentes. Ou bien, comme Ford, ils ne construisent qu'un type de voiture, ou bien comme la General, ils constituent un consortium ou chaque constructeur présente le type de voiture qui lui plaît. L'organisation en consortium se traduit par une production plus économique, puisqu'il permet, malgré la multiplicité des types, d'arriver à la spécialisation de la production. Pour un groupe de constructeurs, il n'y aura qu'un laboratoire de recherches, par exemple. Une seule usine fabriquera des châssis

pour tous ces constructeurs, une autre des moteurs, une autre des carrosseries. Il en résulte une production plus économique, puisque de plus, les achats de matière première sont faits en commun. Le consortium apparaît donc comme une solution très heureuse, qui laisse aux constructeurs l'individualité, tout en mettant à sa disposition la puissance matérielle financière et morale du groupement.

Pour lutter contre l'invasion américaine, il est fort probable que l'industrie française adoptera des méthodes analogues. Nous voyons déjà Citroën se limiter à un seul type de châssis, le 10 CV et renoncer courageusement à la voiturette 5 CV, malgré l'énorme succès qu'elle a connu. Voilà pour la spécialisation. Mais, allons-nous voir un consortium de constructeurs se constituer? Il en fut question immédiatement après la guerre, mais cela ne réussit pas. Ce consortium aurait groupé une dizaine de maisons. Mais nous ne serions nullement surpris, et nous espérons fermement que cette idée sera reprise. Les énergies doivent se concentrer, se grouper pour atteindre un rendement élevé. Si nous opposons aux Américains des organisations de ce genre, nous les combattons avec leurs propres armes. Nous tirerons le meilleur parti de nos ressources et nous pourrions maintenir la prospérité de notre industrie.

Attention !

Les Ponts et Chaussées non seulement laissent nos routes dans un innommable état d'abandon, mais encore essaient en ce moment de nous jouer un tour de leur façon. Si les routes sont mauvaises, ce n'est pas, paraît-il, parce qu'on ne les refait pas ou qu'on les refait avec des procédés qui remontent au déluge, c'est que les automobilistes les usent. Qui les use, oh ! pas les bons gros poids lourds dont les jantes éléphantiques nivellent le sol, mais les véhicules légers et rapides. La bonne affaire que d'avoir trouvé un bouc émissaire pour se décharger sur lui de son incurie. Et le bel argument pour convaincre un parlement dont l'autophobie est toujours aussi aiguë et qui reconnaît à ses seuls membres le droit de se pavaner de manière bien démocratique dans de somptueuses 40 CV. Et les Ponts et Chaussées de demander qu'on impose une limite de vitesse. Ces messieurs sont d'ailleurs bien généreux. On nous permettait naguère le 30 à l'heure, allure pleine de dignité et de sécurité. Il faut être moderne et se déplacer avec son temps, mais pas trop vite tout de même. On nous autoriserait donc à faire du 40 à l'heure. Les routes ne s'useront plus, il n'y aura plus d'accidents et surtout les services des Ponts et Chaussées pourront consacrer leur temps au sommeil ou bien à la rédaction de volumineux rapports et autres paperasseries indispensables au bon état des routes. Les cylindres rouilleront dans leur dépôt. Les cantonniers dormiront sur l'herbe des routes. On n'aura plus la peine d'essayer les inventions diaboliques qui viennent en droite ligne d'Amérique, les routes en béton, en tarmac, etc. Il n'y aura plus de demandes de crédits que pour des augmentations au personnel. Ce sera le paradis.

Il est malheureux que le nombre croissant des accidents dus à certains fous qui ne pilotent pas nécessairement des véhicules très rapides vienne fournir un argument aux partisans de la

limitation de la vitesse. Généralement on ne s'embarque sur une voiture ou une moto rapide que quand on sait bien conduire, et la petite madame au volant de son cabriolet 5 CV est en général, plus dangereuse que le sportsman qui, après de nombreuses années d'automobile, conduit une voiture vite, mais pourvue d'une direction impeccable et de freins puissants. La limitation de la vitesse, même si on pouvait la faire respecter, n'évitera pas les accidents et n'en réduira que de très peu le nombre. Ce n'est pas en collant des contraventions à ceux qui conduisent vite, mais à ceux trop nombreux qui conduisent mal, qu'on arriverait à un résultat. Qu'on soit impitoyable pour le monsieur qui prend son virage à gauche, soit ; mais qu'on n'embête pas celui qui file rapidement sur une route bien dégagée. On conduit mieux d'ailleurs depuis le nouveau système d'examen.

Non, la proposition des Ponts et Chaussées est tout simplement absurde. Ils ne font qu'une fois de plus de témoigner leur esprit arriéré incapable de comprendre les nécessités de la vie moderne. Assurément il y a dans ce corps des hommes d'élite, mais que paralysent les bureaux. Protester contre la vitesse des autos est aussi stupide que de protester contre celle des trains, contre le poids des wagons ou contre la puissance des centrales électriques. Les véhicules automobiles modernes ne peuvent plus s'accommoder des vieux revêtements pas plus que la Pacific ne peut rouler sur les rails où Puffing Billy ou Rocket se traînaient péniblement. Les administrations s'imaginent que faire des règlements est leur but suprême. Elles fonctionnent à vide. Il serait temps de chambarder toutes ces méthodes d'un autre âge et d'agir vraiment. On peut faire des routes capables de résister au trafic moderne, on le peut et on le doit. Cela vaudra infiniment mieux que de brimer les automobilistes et les motocyclistes.

Cache-soupapes

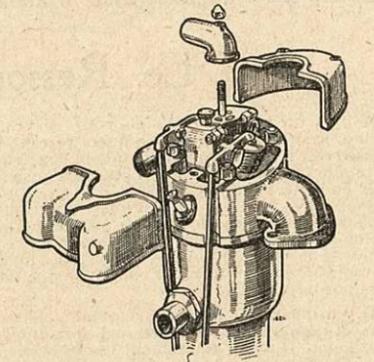
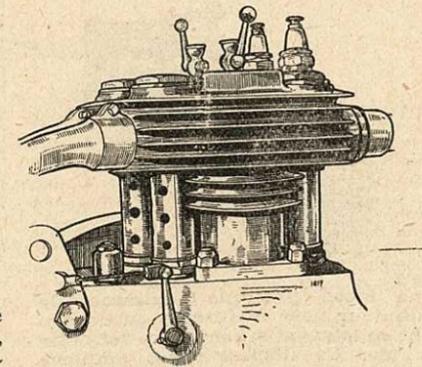
Non seulement le cache-soupapes protège les soupapes et les poussoirs de la potée d'émeri qu'est la boue et amortit le bruit, il complète la machine et la rend plus agréable à l'œil en supprimant cette impression de fouillis que donne les ressorts de soupapes, cuvettes, clavettes, etc.

Par H.-P. BORESTOKE

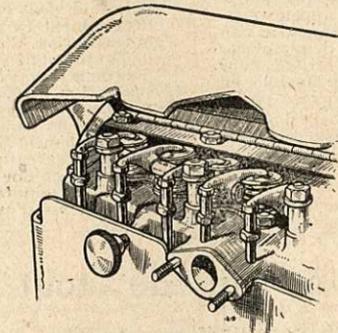
N'EST-IL pas étrange que depuis longtemps le cache-soupapes soit en usage sur les voitures et qu'il soit si rare encore sur les motocyclettes? A tout le moins on pourrait espérer que les soupapes soient encloses comme sur les machines américaines.

Un cache-soupapes a tout d'abord l'avantage d'améliorer la présentation du moteur. Comparez un de nos moteurs avec toutes ses ailettes, toutes ses niches à poussière. Il donne l'impression de quelque chose d'inachevé et de compliqué si on le compare à un bloc de voiture. C'est assurément une question d'esthétique et peut-être est-elle d'intérêt secondaire. Il est même possible en ce qui concerne les voitures que le fait de noyer les tuyauteries dans le bloc des cylindres ait quelque fois exercé une influence peu heureuse, et que sur certains moteurs même modernes, il y ait des tubulures de section insuffisante, d'un dessin qui ne favorise guère l'écoulement des gaz. Plus d'un moteur moderne de voiture grille encore des soupapes d'échappement si on se contente d'un acier d'assez faible teneur en nickel. Et c'est en général, parce qu'il y a une contre pression à l'échappement que cela se produit. On s'en tire en employant des aciers spéciaux plus coûteux, mais quand il s'agit de moteurs à compression et à régime moyen, cela ne devrait pas être. L'amour de la ligne, de la netteté d'aspect ne doit pas aller si loin. Il est incontestable, dans un

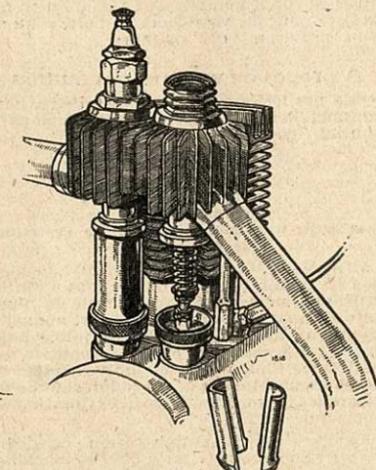
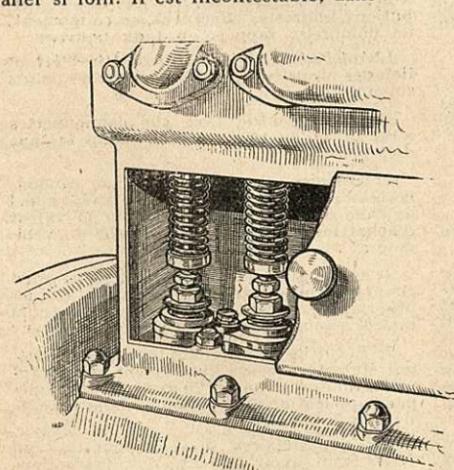
autre genre d'idées, qu'une locomotive anglaise d'il y a une trentaine d'années, avec son mécanisme soigneusement dissimulé avait un aspect remarquable de propreté et de netteté. Mais il est devenu nécessaire de sacrifier ces questions d'esthétique à des questions de puissance et de rendement, de placer à l'extérieur des cylindres à haute pression et le système de distribution, généralement du type Wlaschaert, qui représente un aspect assez compliqué. Il n'est peut-être pas désirable que nos moteurs ressemblent parfaitement à ceux des voitures, et que le désir de leur donner un aspect plus net et plus simple entraîne des modifications fâcheuses pour le rendement. Mais le



Le moteur Blériot que l'on voit en haut, dont la construction a été abandonnée en 1923 comportait déjà des cache-soupapes munis de trous pour faciliter le refroidissement des ressorts. Au-dessous, le Blackburne du Morgan de course, le cache-soupapes est en deux parties et d'un démontage très facile.



Ici un très curieux cache-soupapes monté sur charnière et s'ouvrant comme une boîte.



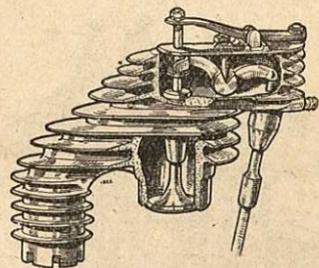
A gauche, le cache-soupapes classique du moteur à soupapes latérales. A droite, il se compose simplement de deux demi-tubes à embase conique, avec blocage par écrou moleté, on en conçoit le démontage facile.

cache-soupapes, lui, n'exerce aucune influence pernicieuse sur le rendement et améliore l'apparence de la machine.

Le cache-soupapes a d'autres avantages que celui de la netteté d'aspect. Quand on enlève le cache-soupapes, on est frappé de voir que les soupapes et leurs ressorts sont imprégnés d'huile. Il en résulte une durée beaucoup plus grande des guides-soupapes d'où élimination des entrées d'air. La clavette n'entame plus son logement.

Le cache-soupapes arrête le bruit de la distribution, l'éteint pour ainsi dire surtout s'il est en aluminium. Le moteur à air tend à être bruyant. Il n'est pas enfermé dans un capot et il n'a pas la chemise d'eau qui atténue beaucoup le bruit. Si le cache-soupapes amortit le cliquetis des soupapes c'est déjà quelque chose d'appréciable.

Que peut-on lui reprocher? C'est peut-être une très légère augmentation du prix ; cette question du prix de revient est souvent fâcheuse et retarde l'adoption de plus d'un perfectionnement ; il semble que le cache-soupapes gêne l'accessibilité. Mais cela non plus n'est pas bien sérieux. Si l'on fait du cache-soupapes une sorte de couvercle il n'est vraiment pas bien long de dévisser le bouton moleté qui le main-



Une façon pratique d'enfermer le culbuteur pour faciliter le graissage tout en laissant le ressort se refroidir à l'air. Ce dispositif est employé sur une moto anglaise bien connue.

ent en place ; s'il prend la forme de deux tubes coulissants qui entourent la soupape, nous n'avons jamais remarqué sur les Indian et les Harley, que le démontage de la soupape en soit rendu plus difficile. Et on a si peu souvent à s'occuper des soupapes qu'en admettant une petite différence de temps défavorable au cache-soupapes, il n'y a pas à en tenir compte. La soupape au surplus est protégée de la grosse ennemie de nos machines, la poussière. Les réglages deviendront donc plus rares.

On pourrait craindre que la soupape et le ressort n'étant plus en contact avec l'air frais chauffe. Le ressort en particulier pourrait se détremper. C'est encore une erreur. Ces vapeurs d'huile dans les-

quelles fonctionne la soupape la refroidissent ainsi que le ressort aussi, et peut-être plus qu'un courant d'air. D'ailleurs, il est bien facile d'isoler suffisamment le ressort du cylindre. Nous croyons donc que le cache-soupapes s'impose pour tous les moteurs à soupapes latérales.

Il est beaucoup plus difficile d'enclorre les soupapes en dessus. On arrive de plus en plus à protéger contre la poussière le mécanisme de distribution, mais comment enclorre les soupapes sans gêner le refroidissement de la culasse ? Le problème est loin d'être aisé, et pourtant le grippage assez fréquent des soupapes d'admission nous montre combien et serait intéressant qu'il fût résolu.

H. P. BORESTOKE.

Le Ressort semi-elliptique gagne du terrain

A part un petit nombre de voitures vraiment originales et qui pour une raison ou pour une autre restent fidèles aux dispositions primitives, il faut reconnaître que la construction automobile manifeste une tendance de plus en plus marquée à s'uniformiser. On a de plus en plus, semble-t-il, peur des aventures auxquelles on peut se trouver exposé par suite d'une trop grande originalité. En adoptant des solutions sanctionnées par l'expérience on court beaucoup moins de risques de faire des loupes, et on réduit les frais élevés que nécessite la mise au point d'un système inédit. Le public lui-même, au moins le gros public, n'a confiance que dans des solutions éprouvées par la pratique.

Il y a quelques années, il semblait que le mode de suspension le plus économique était le ressort fort improprement appelé semi-cantilever. Il avait assurément le mérite de la simplicité et du bon marché, mais on a abusé de lui. On lui a demandé aussi de remplacer un tube de poussée et de résister à la torsion du pont arrière. Pour remplir ce rôle le ressort devait être court et assez peu flexible, en sorte que le confort en souffrait. On pouvait y remédier en partie par l'emploi de deux semi-cantilevers parallèles et superposés, mais alors l'avantage du semi-cantilever c'est-à-dire le bon marché disparaissait. Quant au cantilever, il possédait bien la qualité de confort mais présentait fréquemment deux inconvénients sérieux : le flottement et le prix élevé de revient.

Le freinage avant, reconnu comme indispensable, a nécessité à

l'avant une étude très exacte la suspension à cause de l'effort très sérieux qu'il impose aux ressorts et à l'essieu avant. Le ressort semi-elliptique a, d'une manière presque générale, été adopté sur les voitures à freins AV. Et comme les voitures non équipées de ce freinage diminuent de jour en jour le ressort semi-elliptique connaîtra une faveur de plus en plus grande.

Il semble également appelé à supplanter à l'arrière le semi-cantilever. Il y aura là encore toujours des solutions originales et d'ailleurs excellentes, mais il y aura une solution type et qui sera sans aucun doute le semi-elliptique. On le trouverait même, paraît-il, avant peu sur les châssis d'une maison qui était jusqu'à présent restée fidèle aux semi-cantilevers. Plus coûteux assurément, le semi-elliptique peut être beaucoup plus souple et ainsi améliorer considérablement la suspension. Constitue-t-il la solution définitive de la suspension. C'est ce qu'il est impossible de prévoir. Si l'évolution de l'automobile s'opérait de manière absolument logique, sans considérations de prix de revient, de mode, etc., on devrait aller vers la suspension indépendante pour les quatre roues et peut-être même vers les roues suspendues, de même que vers les quatre roues motrices et les roues directrices non reliées l'une à l'autre par une barre d'accouplement. Mais ce ne sont là, à vrai dire, que des possibilités éloignées en ce qui touche la majorité des voitures, d'autant plus éloignées qu'une suspension par quatre ressorts semi-elliptiques permet de joindre un grand confort à une excellente tenue de route tout en étant d'un prix de revient abordable.

Un peu de tout

Rectificatif

La rédaction de *Moto Revue* porte à la connaissance de ses lecteurs que par suite d'une erreur d'impression (N° 196) l'adresse du silencieux Romino est 21, rue Corot, à Ville-d'Avray (Seine-et-Oise). Rappelons que le silencieux Romino est le premier appareil qui ait subi avec succès les épreuves de la S. T. A. En effet, les constructeurs de cet intéressant accessoire ont établi un modèle destiné à être appliqué sur les moteurs d'aviation. Les premiers résultats obtenus à l'usine même sur un moteur d'aviation Daimler 300 CV ayant été des plus satisfaisants, un silencieux Romino fut présenté au laboratoire d'essais de Chalais-Meudon.

Monté cette fois sur un moteur Hispano-Suiza de 300 CV ce silencieux fut soumis à une série d'épreuves qui se terminèrent par l'homologation du dispositif. Au cours de ces essais, il fut reconnu que, contrairement à beaucoup d'appareils similaires, le « Romino » n'apportait aucun freinage et ne diminuait en aucune façon la puissance du moteur.

C'est alors qu'un silencieux fut installé sur l'avion Nieuport 29, du S. T. A. Des essais en vol furent effectués ces jours derniers à Villacoublay, le lieutenant Joubin pilotait l'appareil.

Au départ le principal bruit entendu provenait de la rotation de l'hélice. A l'altitude de 1.500 mètres, il était impossible de discerner le moindre bruit émanant de l'appareil, l'avion était absolument silencieux.

On se rend compte de l'importance de ces résultats. Monté sur les avions de bombardement de nuit par exemple le silencieux

Romino permettrait aux escadrilles silencieuses de franchir sans dommages les lignes adverses. L'application du silencieux Romino, sur les avions commerciaux de nos lignes aériennes, les rendraient encore plus confortables en supprimant le seul désagrément qui subsiste pour les voyageurs de l'air, celui du bruit provenant des moteurs.

A propos de voitures des mutilés

Un de nos lecteurs M. Claudinet Félix, nous transmet l'extrait ci-dessous relevé dans le *Journal Officiel* :

Chambre des Députés

Réponses des Ministres

aux questions écrites

Réponse insérée

à la suite du compte rendu de la séance du 2 décembre 1925.

5.164. — M. Gaston Hulin, député, demande à M. le ministre des finances si un mutilé du travail, possesseur d'un tricycle ou d'une voiturette à manivelle ou à levier, auquel il adjoint un moteur amovible de faible puissance (1 à 2 chevaux) pour le propulser, est passible de l'impôt sur les motocyclettes ou s'il est exempt lui aussi, par la loi, comme ses camarades les mutilés de guerre (Question du 3 novembre 1925).

Réponse. — L'administration considère que les vélocimanes (c'est-à-dire les machines actionnées à l'aide d'une manivelle ou d'un levier), même propulsés par un moteur d'une force n'excédant pas 1 CV $\frac{1}{2}$, sont exonérés de l'impôt, quelque soit la qualité de leur possesseur.

La Taxe de 6 0/0 sur les automobiles

La loi du 29 avril 1926 ayant institué une taxe de 6 % sur les camionnettes destinées à des usages mixtes les Services des Contributions Indirectes effectuent, en ce moment, de nombreux rappels au taux nouveau.

L'Automobile-Club de l'Ouest attire l'attention des propriétaires intéressés sur les points suivants :

1° Le rappel de taxe sur camionnettes n'est dû qu'au taux de 6 % moins la taxe déjà acquittée ;

2° Lorsque le propriétaire d'une camionnette la possède depuis plus d'un an le rappel de taxe doit être calculé non sur la valeur d'achat mais sur la valeur actuelle du véhicule ;

3° En ce qui concerne les véhicules mis en circulation antérieurement à l'année 1924, les propriétaires intéressés auront le plus grand intérêt à consulter l'A. C. O. avant de payer ;

4° Les litiges concernant les camionnettes, qui étaient en cours au moment de la promulgation de la loi du 29 avril, seront réglés par l'application aux véhicules de la taxe de 6 % au lieu de 12 %.

Les propriétaires de camionnettes qui désiraient avoir le texte des instructions données par la Direction Générale des Contributions Indirectes pour l'application de la taxe de 6 % (circulaire n° 230) sont invités à le demander à l'Automobile-Club de l'Ouest, 34, Place de la République, au Mans.

L'Automobiliste, en cas d'accident, n'est responsable que s'il a commis une faute personnelle

Voici les attendus d'un jugement rendu par la cour d'appel de Riom le 19 novembre 1924 :

La Cour,

Attendu que par jugement en date du 27 décembre 1922, le Tribunal de Cusset, statuant en matière d'accident de voiture automobile, a déclaré que le sieur Troussière, propriétaire et conducteur de la voiture cause de l'accident, responsable des blessures causées au sieur Bartassot par application de l'art. 1382 C. civ., a dit le sieur Bartassot bien fondé dans sa demande de dommages-intérêts et a ordonné une expertise médicale à l'effet de pouvoir déterminer le quantum desdits dommages ;

Attendu que le sieur Troussière a régulièrement interjeté appel de ce jugement ; qu'à l'appel de cet appel, il soutient que le sieur Bartassot n'a pas fait la preuve de la faute ayant entraîné contre lui l'application des art. 1382 et 1383 C. civ. et qu'il ne saurait davantage se prévaloir de l'art. 1384 du même Code qui ne s'applique qu'aux choses inanimées seules et en dehors de la participation de l'homme ;

Attendu qu'il est constant et établi que le 31 janvier 1921, le sieur Troussière s'est chargé de conduire dans sa voiture automobile le sieur Bartassot à Saint-Rémy-en-Rollat ; que sur son insistance et bien qu'il ait fait préparer une voiture pour effectuer ce voyage, Bartassot finit par accepter les offres de Troussière qu'en cours de route une roue s'étant brisée la voiture du sieur Troussière se renversa ; que le sieur Bartassot gravement blessé dut subir dans une clinique de Vichy l'opération du trépan ;

Attendu que l'accident proprement dit a eu lieu sans témoins, mais que la cause en est établie notamment par les déclarations conformes des deux parties ; que si, en effet, devant la Cour le sieur Troussière déclare que sa voiture « a capoté » pour des causes et dans des conditions demeurées inconnues, on lit dans ses conclusions de première instance régulièrement signifiées le 7 juillet 1921 : « en pleine route une roue du véhicule se détacha et la voiture « capota » ;

Attendu que cette déclaration n'est pas en contradiction avec celle du témoin Piroche qui, acheteur de la voiture accidentée, a constaté que les roues gauches étaient brisées et que les rayons en avaient été cassés au ras des jantes et des moyeux, ceux-ci étant restés vissés aux essieux ; qu'en effet, l'arrachement de la roue hors de son moyeu a certainement donné à Troussière et à Bartassot l'impression du détachement de la roue tout entière et a produit des résultats identiques.

Attendu qu'il est donc acquis par les constatations du témoin Piroche rapprochées des déclarations des parties en cause, que l'accident a eu pour cause la rupture d'une des roues gauches du véhicule, les autres avaries constatées, notamment aux autres roues, paraissant provenir de la violence du choc ;

Attendu que le fait d'un excès de vitesse retenu par le tribunal ne paraît pas suffisamment démontré par le seul fait de la nature des avaries et blessures constatées et qu'en l'absence de tout témoignage à ce sujet, cet élément de faute ne saurait être maintenu à l'encontre de Troussière ;

Qu'il y a donc lieu d'examiner au point de vue de l'application des art. 1382 et 1383 C. civ., si le sieur Troussière savait ou aurait dû savoir lorsqu'il s'est mis en route avec Bartassot, qu'une roue de sa voiture était défectueuse, ce vice apparaissant comme la seule cause de l'accident ;

Attendu que le propriétaire d'une voiture, et notamment d'une voiture automobile, doit être déclaré personnellement responsable en vertu des art. 1382 et 1383 C. civ. des accidents qu'il peut causer par suite de vices affectant ladite voiture, lorsque ces vices ne peuvent échapper à l'attention d'un homme prudent et possédant les connais-

sances usuelles indispensables à tout conducteur de véhicule ; que si, par suite de négligence ou d'incapacité, il ne s'aperçoit pas des vices de cette voiture, ou si les défauts constatés il passe outre, sa responsabilité est nettement engagée ;

Attendu qu'il résulte des dépositions reçues au cours des enquêtes ordonnées que le 12 janvier 1921, soit peu de temps avant l'accident litigieux, le sieur Troussière est venu heurter avec sa voiture la barrière d'un passage à niveau ; que le témoin Tropat, garagiste à Moutet, chargé aussitôt de réparer la voiture endommagée, s'occupa d'en remettre en état le radiateur et qu'au moment du départ de la voiture de son atelier, il remarqua que la roue gauche avait été voilée ; que le témoin Avignon, garagiste à Saint-Germain-des-Fossés, chargé le lendemain d'une réparation plus complète, déclare, il est vrai, n'avoir rien remarqué d'anormal aux roues ; mais que le jour même de l'accident litigieux, le témoin Gélinet déclare qu'il s'est aperçu que la roue gauche arrière de la voiture était voilée, et que le témoin Parcellier a fait la même remarque, mais l'applique à la roue gauche avant ou de la roue arrière ;

Attendu que le même témoin Parcellier ajoute que la voiture allait de travers et qu'il avait pensé qu'elle n'irait pas loin ;

Attendu que, de ces témoignages, résulte la preuve que l'état d'une ou plusieurs roues de la voiture était défectueux lorsque Troussière s'est mis en route avec Bartassot ; que ce vice était manifeste et apparent ; qu'il a frappé les tierces personnes qui ont vu la voiture en marche et que Troussière, dont l'attention aurait dû être particulièrement mise en éveil par l'accident précédent, est inexcusable d'avoir mis sa voiture en service en cet état, soit qu'il ait, par négligence, omis de constater une avarie aussi manifeste, soit que, l'ayant constatée, il ait cru pouvoir passer outre ; qu'il y a, sans doute, relation de cause à cet effet entre le mauvais état de la roue et sa rupture qui a déterminé l'accident ; que Bartassot a donc rapporté la preuve de l'imprudence de Troussière et que c'est avec raison que le tribunal a estimé son action justement fondée sur les art. 1382 et 1383 C. Civ. ;

Attendu d'ailleurs, que, si cette preuve avait été jugée insuffisamment rapportée, Bartassot serait fondé à invoquer en sa faveur les dispositions de l'art. 1384 C. Civ., aux termes duquel on est responsable des choses que l'on a sous sa garde ; que cet article établit une présomption de faute à l'égard du détenteur de la chose inanimée qui a causé le dommage et que c'est à ce détenteur qu'il appartient de détruire la dite présomption par la preuve de cas fortuit ou de force majeure ou de la cause étrangère déplaçant la responsabilité, telle que la faute de la victime elle-même ;

Attendu que, sans méconnaître ces principes, Troussière soutient que l'art. 1384 n'est applicable qu'aux choses inanimées seules et en dehors de la participation de l'homme et qu'il en tire cette déduction que, lorsque la chose est mise en action par son détenteur, la victime de l'accident qu'elle a causé dans ces conditions ne peut se prévaloir que de l'art. 1382 C. Civ., qui l'oblige à rapporter la preuve de la faute commise ;

Attendu que cet argument repose sur une confusion entre la cause de l'accident et l'occasion à raison de laquelle il se produit ; qu'il est évident qu'une chose inanimée et notamment une machine conduite par la main de l'homme est susceptible de produire par elle-même un accident en dehors de toute faute de la part de celui qui la dirige ; que si l'accident se produit dans ces conditions, la machine, chose inanimée, apparaît comme la seule cause génératrice de l'accident, la mise en marche de cette machine par l'intervention humaine ne constituant que la cause occasionnelle ; que, dès lors, le détenteur d'une chose inanimée cause d'un accident tombe sous le coup de l'application de l'art. 1384,

§ 1^{er} C. Civ., sans qu'il y ait lieu de distinguer si cette chose était ou non actionnée par la main de l'homme au moment du dit accident ;

Mais, attendu que l'application simultanée des art. 1382 1383 et 1384 C. Civ., demandée par le sieur Bartassot, ne saurait être ordonnée ; que, dans l'espèce, et la faute du sieur Troussière étant établie, les art. 1382 et 1383 lui sont seuls applicables ; qu'il convient donc de confirmer purement et simplement la décision des premiers juges, basée sur les dits articles ;

Par ces motifs,
Dit qu'il a été bien jugé, mal appelé ;
Confirme le jugement dont est appel et ordonne qu'il sortira son plein et entier effet ;
Condanne le sieur Troussière à l'amende et aux dépens.

Le Code de la Route par l'image

Il ne faut pas aveuglément critiquer le code de la route. C'est le code le plus moderne et le plus libéral qui soit au monde. Certains autophobes le trouvent même trop large puisqu'ils ont hurlé comme des beaux diables pour qu'on nous brime une fois de plus en limitant la vitesse en rase campagne. Dans ses dispositions essentielles, le Code de la route est excellent. Contentons-nous en donc et n'imitons pas les grenouilles de la fable. Quand on compare les ineptes codes routiers de l'Angleterre ou de la Suisse, les limitations de la vitesse à 20 et 30 en rase campagne, il faut nous estimer heureux de notre sort. Le Code de la route n'a qu'un double inconvénient : c'est de n'être en fait observé que par les automobilistes et nullement par les autres usagers de la route, et en deuxième lieu d'être présenté d'une manière si enchevêtrée et si confuse que certaines personnes n'y comprennent pas grand chose. Il est donc nécessaire de simplifier ou plus exactement de présenter de manière plus simple et plus claire, le code de la route, et ensuite d'en apprendre à tous les données essentielles.

On a bien fait paraître d'excellents commentaires du Code de la route, et certaines de ces brochures représentent une amélioration considérable sur le Code. Nous ne leur reprochons qu'une chose : l'absence d'illustration. L'illustration aussi nette, aussi claire, aussi frappante que possible est le complément indispensable d'un livre moderne. Nous sommes, surtout en ce siècle de cinéma, habitués à voir par images. Chaque fois que l'on veut frapper l'imagination (propagande anticoolique, antituberculeuse, etc...), on a recours à des dessins aussi saisissants que possible et qui se gravent dans l'imagination. Pourquoi n'en ferait-on pas de même pour le Code de la route ? Des photos ou mieux des dessins, complétés au besoin par des schémas, permettraient à tous de se rappeler sans difficulté les règles essentielles.

Le code ainsi illustré comment le faire connaître de tous ceux qu'il intéresse, c'est-à-dire de tout le monde. Les moyens de publicité ne manquent pas. On donne aux enfants dans les classes, des livres leur donnant des notions d'hygiène. Pourquoi ne pas y ajouter une ou deux pages leur inculquant aussi les règles de la circulation ? N'avons-nous pas les affiches qu'on pourrait mettre dans les mairies, dans les écoles, au besoin dans les cafés et dans les hôtels. Ne pourrait-on faire des conférences, tout comme on fait des conférences d'hygiène. Il faut que tous les français, sans exception, connaissent le code de la route, il faut que l'application de ses règles devienne instinctive et se substitue aux anciens errements. Que chacun sache exactement ce qu'il doit faire, et alors on verra décroître, sans cesse, le nombre des accidents. Alors aussi les pouvoirs publics auront vraiment le droit de punir sévèrement les infractions aussi bien celles des non-automobilistes que celles des automobilistes.

L'Organisation des Épreuves Automobiles

De l'art de rendre une épreuve sur piste compréhensible au public. — Chronométrage et service de renseignements sont deux choses. — Quelques réformes à apporter dans le sport automobile. — Et la commission sportive ?

Il y a quelques mois, écrit A. Latour dans la *Vie Aérienne*, nous avons insisté sur la nécessité de créer un corps de « pointeurs » officiels, dûment investis par la commission sportive de l'Automobile Club de France et aux services desquels tout groupement organisateur devrait avoir obligatoirement recours.

La prise des temps n'est pas tout dans une course de vitesse ; il est indispensable qu'à tout moment de l'épreuve, dirigeants, maisons intéressées, public, aient une connaissance claire de la position respective des concurrents. Nous ne nous lasserons pas de répéter que ce côté de la question apparaît à chaque nouvelle course comme le « pont aux ânes » des organisateurs, un pont aux ânes à l'entrée duquel il semble que s'élève une barrière infranchissable... Le récent Grand Prix de Provence, couru à Miramas, vient de souligner une fois de plus l'impossibilité où se trouvent certains A. C. régionaux, trop peu entraînés à ce difficile travail, de rendre une épreuve compréhensible au fur et à mesure que se déroulent ses phases.

On cria, une fois de plus, haro sur les chronométreurs. C'est un tort ; ces derniers ne peuvent être rendus responsables, ni de l'insuffisance, ni de l'inexactitude des renseignements passés au tableau d'affichage et au haut-parleur. Là, n'est pas leur besogne. Il incombe aux chronométreurs, de prendre et de noter le passage à chaque tour de chacun des concurrents ; c'est tout ; la tâche est d'ailleurs suffisamment absorbante et difficile pour qu'on n'exige pas des « chevaliers de la dédoublement » une besogne supplémentaire, dont la source ne pourrait que les troubler dans la bonne exécution du travail qui est le leur.

Les responsables du gâchis, dans le cas qui nous occupe, ce sont les commissaires de la course ; ces personnages se croient dispensés d'organiser un service de renseignements sous prétexte que « l'A. C. F. envoie des chronométreurs officiels ». Invariablement, ces commissaires, qu'animent les meilleures intentions, mais profondément ignorants des devoirs de leur charge, comptent sur une miraculeuse providence pour que le travail de chronométrage s'extériorise automatiquement en renseignements nets et fréquents à l'usage de tous. Aux premières réclamations du public, ils s'affolent, étonnés que « cela » n'aille pas tout seul.

« Alors, s'écrient-ils, les chronométreurs ne donnent rien ? »

Et ils se précipitent vers ceux-ci ; résultat : discussions plus ou moins amènes ; perturbation dans le travail du chronométrage ; extraction de quelques chiffres ; communication au public de vagues temps, arrivant trop tard et qu'on accole, généralement, à des nombres de tours auxquels ils ne correspondent nullement ; et toujours rien quand à la position respective des coureurs.

Aux postes de ravitaillement et parmi le public, on ne comprend plus, bientôt. L'explication courante est toujours la même : « Ça ne va pas au chronométrage ».

Eh bien ! non. Il convient de réagir contre cette fausse explication. Au chronométrage « ça va » toujours ; la preuve, c'est qu'en fin d'épreuve, il reste un document écrit, bien net et complet, grâce auquel on pourra établir un classement exact et confondre toutes les erreurs communiées.

Ce qui n'a pas marché, c'est le service suivant (qu'on n'a pas prévu ou qu'on n'a pas su exécuter) : pointer, en dehors du chronométrage, les passages ; traduire ce pointage par un affichage sur un premier tableau, souvent tenu à jour donnant seulement premier un tel, deuxième un tel, troisième un tel ; d'autre part, au moyen d'une lecture faite par-dessus l'épaule des chronométreurs sur la feuille tenue par eux (inutile de leur parler pour cela), prélever le temps des leaders à certaines phases bien précises de la course : 10^e tour, 20^e tour, 30^e tour, par exemple et faire afficher — sur un deuxième tableau — ces renseignements appelés à compléter et à préciser, avec un certain décalage dans le temps, les indications, plus rapides, du premier tableau. Voilà le service dont, à chaque nouvelle course, nous déplorons la carence. Il diffère essentiellement du service de chronométrage ; appelons-le : service de pointage-renseignement. Nulle part, ou presque, vous ne le voyez fonctionner ; il n'a d'ailleurs pas été prévu.

Une telle organisation ne peut s'improviser avec des travailleurs bénévoles. Pourquoi ne pas débarrasser une bonne fois les organisateurs régionaux du souci de ce service et éviter l'habituelle gabegie qui résulte de son improvisation, en créant des pointeurs officiels spéciaux, à qui la commission sportive donnerait son investiture et dont les services seraient imposés comme ceux des chronométreurs, par toute épreuve se déroulant sous les règlements de l'A. C. F. ?

**

Voici donc déjà une première tâche de grande utilité, à laquelle pourra s'adonner la nouvelle commission sportive dont on attend l'écllosion, place de la Concorde. Il urge, de toutes façons, que le sport automobile voit cesser la crise de direction dont il souffre présentement. La réussite insuffisante, quant au nombre des engagements reçus, du Grand Prix, a rendu si sensibles certaines faiblesses du pouvoir central que les personnalités chargées, de tout temps, de régir le sport automobile français viennent de renoncer à leurs fonctions. Mais les fauteuils des démissionnaires restent vides... Ceci à trois mois du Grand Prix, au seuil de la saison estivale ; au moment où les plus grandes courses françaises subissent une éclipse, en même temps que certains A. C. étrangers manifestent une activité fructueuse ; alors qu'un mécontentement général donne naissance à des tentatives de dissidence, comment ne pas voir l'impérieuse nécessité de procéder à une réorganisation complète de la commission sportive, de mettre à sa tête des chefs

compétents et énergiques, de prendre toutes mesures pour dissiper l'inquiétude ambiante, de procéder enfin à telles et telles réformes qu'il n'est plus possible de différer ?

Parmi les décisions à prendre, il en est une dont nous voulons tout particulièrement souligner l'urgence : la réglementation des annonces publicitaires faites à l'occasion de résultats sportifs. Certes de nombreuses marques savent observer dans ce cas une louable sincérité ; mais d'autres escamotent avec trop de désinvolture l'indication de la catégorie à laquelle appartient le véhicule dont on clame la victoire. L'effet est désastreux, et la multiplicité de ces placards de victoire à l'occasion d'une même épreuve cause un tort grave au sport automobile.

L'A. C. F. peut et doit intervenir pour maintenir dans des limites raisonnables l'interprétation de résultats dont la sincérité est garantie par sa surveillance. Nous constatons depuis quelques temps une recrudescence de sans-gêne publicitaire : l'absence de toute sanction encourage les spécialités. On demande un peu d'ordre.

Parlons maintenant de la répartition, au pesage, des véhicules en « tourisme », « sport » ou « course » cette répartition continue de se faire au petit bonheur. Les organisateurs régionaux, peu habitués à appliquer des règlements que chacun s'ingénie à tourner, sont en général dépourvus de la compétence et de l'assurance nécessaires pour décider et imposer leur décision. Aussi en voit-on de drôles. Les malins ont beau jeu. Les autres jurent, mais un peu tard, qu'on ne les y prendra plus. Vilain spectacle. Mais, à la place de la Concorde, on ne s'en émeut guère. Ne s'est-on pas, d'avance, libéré de tout souci à cet égard, et n'a-t-on pas délégué sa responsabilité en « déléguant » ses fonctions aux commissaires de l'épreuve ? Cette formule n'a jamais, que nous sachions, réussi à faire surgir à travers les A. C. régionaux les « chefs » devant l'autorité desquels chacun s'incline. Ignorance et faiblesse sont la règle quasi générale.

Si l'A. C. F. était soucieux de l'importance de sa tâche, et avait vraiment le désir de régir avec justice et fermeté, il aurait à cœur de déléguer à chaque course un représentant qualifié, assistant aux pesages, et chargé de résoudre, règlements généraux en mains, toutes les questions de droit sportif soulevées en ces circonstances.

L'honneur de diriger le sport automobile français comporte de telles obligations ; en les éludant, l'autorité responsable s'amoindrit. Espérons que ces simples vérités ne seront pas perdues de vue lorsque va sonner l'heure de reformer une nouvelle commission sportive. Le travail de reconstruction est énorme ; il exige des volontés fermes, des dévouements inlassables et des intelligences claires. Saura-t-on discerner la gravité de la décision ?

Puissance imposable

Nous n'avons pas l'intention de discuter en quelques lignes la question si complexe des impôts, pour la bonne raison que personne ne peut être d'accord, que des intérêts trop différents sont en jeu et, qu'au surplus, nous n'avons aucune prétention de jouer au législateur. Si vous imposez à la puissance, les propriétaires de Ford ou de vieilles voitures à gros moteurs, crient à l'injustice. Si vous taxez à la valeur, vous vous mettez à dos la plupart des constructeurs. Si vous voulez frapper d'un droit les pneus, l'huile et l'essence, vous atteignez ceux qui roulent beaucoup et dans l'immense majorité des cas, des personnes qui se servent de l'auto pour faire leurs affaires. Il est à noter, d'ailleurs, que la taxe sur les essences que vient de voter le parlement est, en fait, un nouvel impôt très sensible. Avec une voiture qui roule 20.000 km. par an, et dépense 10 litres aux cent kilomètres, cela représente plus de 200 francs par an. Mais enfin jusqu'à nouvel ordre, la puissance est la base de l'impôt. Ne discutons donc pas le principe de l'impôt mais son application.

Cette formule d'impôt est, en fait, très dangereuse, car aucune n'est plus arbitraire. Il n'y a aucune formule pratique pour déterminer la puissance d'un moteur. La formule des Mines est l'une des plus absurdes qu'on puisse choisir. Elle fait bien intervenir le régime mais ne tient nul compte du taux de compression, pourtant si important. Le régime lui-même est choisi au petit bonheur. Il y a un fameux coefficient K qui est le plus réjouissant du monde puisque, d'après lui, un monocylindre développe à cylindrée égale plus qu'un 4 cylindres et par conséquent paie des impôts plus forts. Bref, a formule des Mines ne représente absolument rien. Ce qu'il y a de beaucoup plus grave encore, c'est qu'il suffisait d'un caprice des Mines pour en modifier les données et en particulier le coefficient K. Elle reste suspendue sur nos têtes comme une redoutable menace.

Le principe même est blâmable. Par exemple, si on voulait prendre comme base d'impôt la puissance véritable, la puissance au frein, à quels chiffres d'impôt arriverait-on. La puissance réelle est bien souvent la triple de celle indiquée par la formule des Mines. Mais comment s'assurer de cette puissance qui varie d'un moteur à l'autre et qui même diffère pour un moteur donné selon la pression atmosphérique, le carburant, l'état mécanique, etc... Faudrait-il que le service des Mines essayât tous les moteurs au banc d'essai !

Un autre inconvénient grave, c'est que si l'on estimait la puissance non d'après une formule artificielle et fantaisiste mais d'après des essais réellement effectués, on tuerait le progrès. Si on cherche à accroître le rendement, c'est en grande partie pour payer le moins d'impôts possible pour la puissance atteinte. La formule actuelle des Mines, négligeant un des deux facteurs essentiels, le taux de

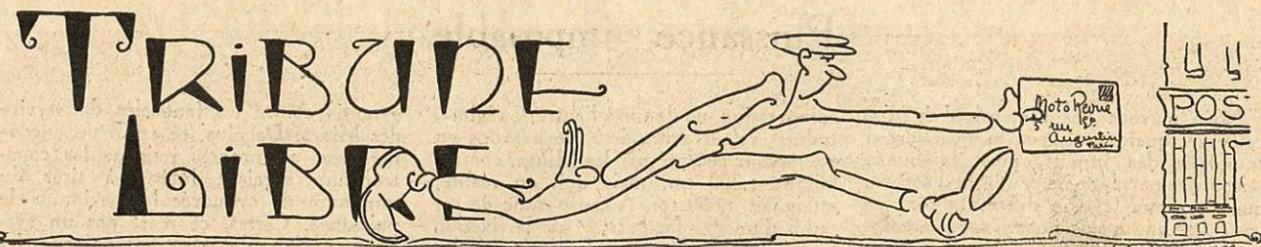
compression, ne donne à l'autre, le régime, qu'une valeur arbitraire. Nous avons eu un moteur accepté par les Mines, comme faisant 1.200 tm, mais qui, en réalité, atteignait 3.800 tm. A cause donc de cet oubli d'un des facteurs, et de la fixation fantaisiste de l'autre ; la formule des Mines, telle qu'elle est appliquée, présente donc l'avantage d'encourager le constructeur à augmenter la valeur de ces facteurs et partant le rendement. Mais encore une fois le principe de la taxation à la puissance est dangereuse puisqu'une modification de cette formule permet de changer l'assiette de l'impôt.

La seule base possible d'impôt, parce qu'elle ne fait entrer en ligne de compte aucune donnée variable et arbitraire, c'est la cylindrée et c'est avec beaucoup de raison que la Chambre Syndicale s'efforce de l'obtenir. Nous serions alors

garantis contre les fantaisies du service des Mines. De plus, ce serait un encouragement au progrès puisque les constructeurs auraient intérêt à tirer du minimum de cylindrée le maximum de puissance. Certes, ce n'est pas un système parfait de taxation puisque les moteurs à grosse cylindrée et à faible rendement seraient désavantagés, mais cela existe tout aussi bien avec la formule actuelle des Mines. Nous ne voulons donc pas dire que cette taxation à la cylindrée soit parfaitement équitable, mais seulement qu'elle est préférable à la taxation à la puissance parce qu'elle substitue à une formule qui peut donner libre cours à toutes les fantaisies de l'administration, une donnée certaine et invariable. Si le principe est défectueux, du moins l'application en serait meilleure, et c'est déjà quelque chose.

Une Automobile vous tombera du ciel (suite)





Cette correspondance doit être adressée à Moto Revue (Rubrique « Tribune libre ») et accompagnée des nom et adresse du signataire (Timbre pour réponse).
Moto Revue n'est pas responsable des opinions ci-dessous émises qu'elle ne partage pas forcément avec ses correspondants, mais que son impartialité lui oblige de publier.

Les Six-Jours d'Hiver, Paris-Nice et tour de France motocycliste, ont eu lieu. D'autres courses de longue haleine, figurent encore, nombreuses sur le calendrier de 1926. Les machines et les coureurs, nous ont prouvé et nous prouveront davantage, si c'est toutefois possible, leurs qualités et aussi leurs rares points faibles, les abandons étant surtout dus à des chutes, collisions ou crevaisons, causes indépendantes de la machine elle-même, donc déchet bien réduit déjà.

Et malgré que l'on sache — à peu de chose près — le service que l'on peut attendre des chaînes, pneus et moteurs, on va épiloguer à perte de vue, sur la régularité de tel ou tel moteur, sur la sobriété de tel ou tel carburateur, sur la souplesse et l'endurance de tel ou tel pneu, mais on omettra avec soin — et pour cause — de nous parler de la consommation en huile et en essence, c'est-à-dire du prix de revient du voyage aux 100 km.

La compétition c'est bien. Le résultat pratique, c'est mieux.
En effet, chacun se pose et pose à son voisin de garage, à ses amis de club ou de rencontre, la question fatidique, inévitable. Combien aux 100 km? Et comme personne n'ose avouer le véritable appétit de son moteur, on prend un petit air détaché et accuse 1/3 de moins que la réalité!

Alors que le modeste bidon de 5 litres galope vers des prix fabuleux; que nos chimistes et ceux de l'étranger, s'ingénient vainement à nous doter de carburants économiques et ne trouvent que des « Ersatz », de qualité inférieure, mais aussi coûteux et laissant des dépôts qui encrassent les moteurs et en rongent les organes; alors que toutes ces recherches restent inopérantes quant aux résultats probants, y a-t-il une question plus importante que celle de la consommation et par corollaire celle de la suspension? Ces deux questions priment toutes les autres.

En ce qui touche la consommation, les constructeurs font bien valoir — sur leurs catalogues il est vrai — la frugalité de leurs systèmes, mais chacun sait, que cette frugalité n'est obtenue qu'en compétition, par des moyens héroïques, peu à la portée du commun.

Les machines d'à présent, nous le savons déjà, mènent leur homme, à coup sûr, vite et loin. Dans les grandes randonnées, claironnées aux quatre coins de la France, les derniers arrivants sont, à peu de chose près aussi méritants que les premiers, ceux-ci, plus adroits sans doute, plus chagards aussi.

Alors qu'est-ce que cela prouve de plus? Au contraire, combien on préférerait lire dans le palmarès, ceci, par exemple: L'équipe Dupont-Durand, arrivée première, n'a consommé que X... litres — essence et huile — pour parcourir la distance...

Il ne faut plus qu'on entende des doléances de ce genre, perçues combien de fois: Ma petite 250, me revient entre 13 et 15 francs aux 100 km., je n'ose plus m'en servir à cause de cela.

Le mot d'ordre devrait être maintenant, celui-ci: Combien consomme la machine X...? Et en lisant le résultat d'une course Paris-Nice ou Paris-Marseille ou dans le tour de France, on ne devrait entendre que ceci: Ah! c'est Dupont-Durand qui sont arrivés premiers: combien ont-ils consommé aux 100 km?

On reste effrayé parfois, en constatant la consommation exagérée de certaines machines de force moyenne, laquelle égale ou dépasse

même parfois, celle d'une Citroën ou d'une Peugeot et dont le poids est de 4 à 5 fois plus élevé.

Il y a un nombre de motocyclistes qui ne pouvant faire face aux dépenses de plus en plus élevées pour leur moto dévoreuse d'huile et d'essence, ont dû d'abord espacer leurs sorties et finalement revendre l'engin trop coûteux.

L'envahissement qui a eu lieu — et qui sévit encore quoique très atténué — du marché français par les grosses motos américaines, a contribué à répandre dans le public, avec juste raison hélas, des chiffres effrayants de consommation, allant jusqu'à 9 litres aux 100 km.!

Il en est résulté un « leitmotiv » alarmant: C'est bien joli de voyager à moto ou en side-car, mais ça revient cher, beaucoup plus cher que de prendre le train!

Il faut que cette funeste appréciation disparaisse et que nos constructeurs y aident en surveillant l'appétit de leurs engins. Si des motocyclistes, se voient contraints d'abandonner leur moto pour des raisons d'économie, il en est d'autres plus fortunés qui continueraient volontiers. Mais la fatigue due aux mauvaises routes et aux trépidations, fatigue surtout ressentie par ceux que la jeunesse oublie un peu tous les jours, les incite à laisser à plus jeunes qu'eux, les joies — non sans mélange — offertes par les voyages à moto.

Les Anglais, heureux possesseurs de bonnes routes, trouvent suffisants les pneus de 65 ou de 80. Il n'en est pas de même pour nous autres Français, à qui il faut quelque chose de mieux afin de nous défendre contre nos routes usées et défoncées.

Il y a bien un palliatif, mais faut-il encore qu'il soit utilisé judicieusement. C'est le pneu ballon « ad hoc » et non une simple réduction dans la hauteur de roue et conservant la même épaisseur d'enroulements pour une moto de 130 kg. que pour une voiture en pesant 1.200!

Un constructeur belge — et non des moindres — ne vous a-t-il pas confié qu'il avait dû « alourdir » sa 350, pour qu'elle puisse faire fléchir les pneus confort! Quel paradoxe? Voyez souplesse et tirage!

Or, les pneus doivent être faits à la demande de la machine et non la machine faite pour les pneus.

En outre, personne n'ignore que la vitesse sur nos routes actuelles, devient de plus en plus difficile à maintenir. Les constructeurs livrent bien leurs motos, avec une garantie de vitesse possible de 100 km et même davantage. A quoi bon? Puisque cette possibilité est rarement utilisée même par les « as » de la route.

Parmi tous ceux qui ont entre les mains un guidon sport ou supersport combien y en a-t-il qui puissent — sincèrement — affirmer avoir roulé un quart d'heure à cette allure, voire même à 80?

Que ceux qui ont pu le faire plus longtemps lèvent la main? ou va les compter. Ceux-là seront des privilégiés, habitant sans doute les plaines de la Bauge, de la Sologne ou de la Crau.

En effet, car les virages, les côtes, le mauvais pavé, les trous, les traversées de villages, les routes transversales, les anima errants, les usagers de la route eux-mêmes, permettent-ils des vitesses pareilles sur des parcours dépassant rarement quelques kilomètres, à peine 4 ou 5 de temps à autre?

Donc, la vitesse doit passer au second plan, parce que impraticable la plupart du temps.

Ce qui intéresse autrement le grand public, c'est de savoir ce que coûte, par exemple, un voyage à moto de Paris à Nice — 1.000 km. environ — chiffre facile à diviser en tranches de 100.

En indiquant la consommation, ce serait alors, le vrai critérium indicatif du prix de revient, car n'oublions pas que les coureurs pour être bien placés à l'arrivée, ne pourraient employer ces trucs, subterfuges ou tours de main, usités couramment dans les concours de consommation sur courte distance. Il leur faudrait, forcément, adapter un système, durable et pratique, utilisable par tous les amateurs.

C'est ici que se fait sentir avec plus de poids encore, la corrélation existant entre la suspension et la consommation.

A ce sujet, nous avons fait, nous-mêmes, l'expérience suivante sur une moto ABC dont on connaît la roue arrière suspendue par de longs ressorts-lame. Par un dispositif de fortune, nous avons supprimé la flexion de ces ressorts, rendant ainsi l'arrière rigide, comme celui d'une moto ordinaire.

Connaissant la consommation de cette machine aux 100 km. et sa vitesse, nous avons fait la même expérience sur la même route et sur la même distance, avec la suspension arrière inopérante.

La moyenne horaire baissa de 10 km., par suite des ralentissements plus prononcés sur les mauvais passages et la consommation augmenta d'un quart. Est-ce assez probant? Je laisse au lecteur le soin de conclure.

Si les constructeurs veulent voir leur clientèle augmenter comme en Angleterre: 475.000; France: 110.000 ou en Allemagne: 175.000, il leur faut nous livrer des machines bien suspendues, non comme selles ou guidons ce qui est insuffisant, mais comme roue arrière.

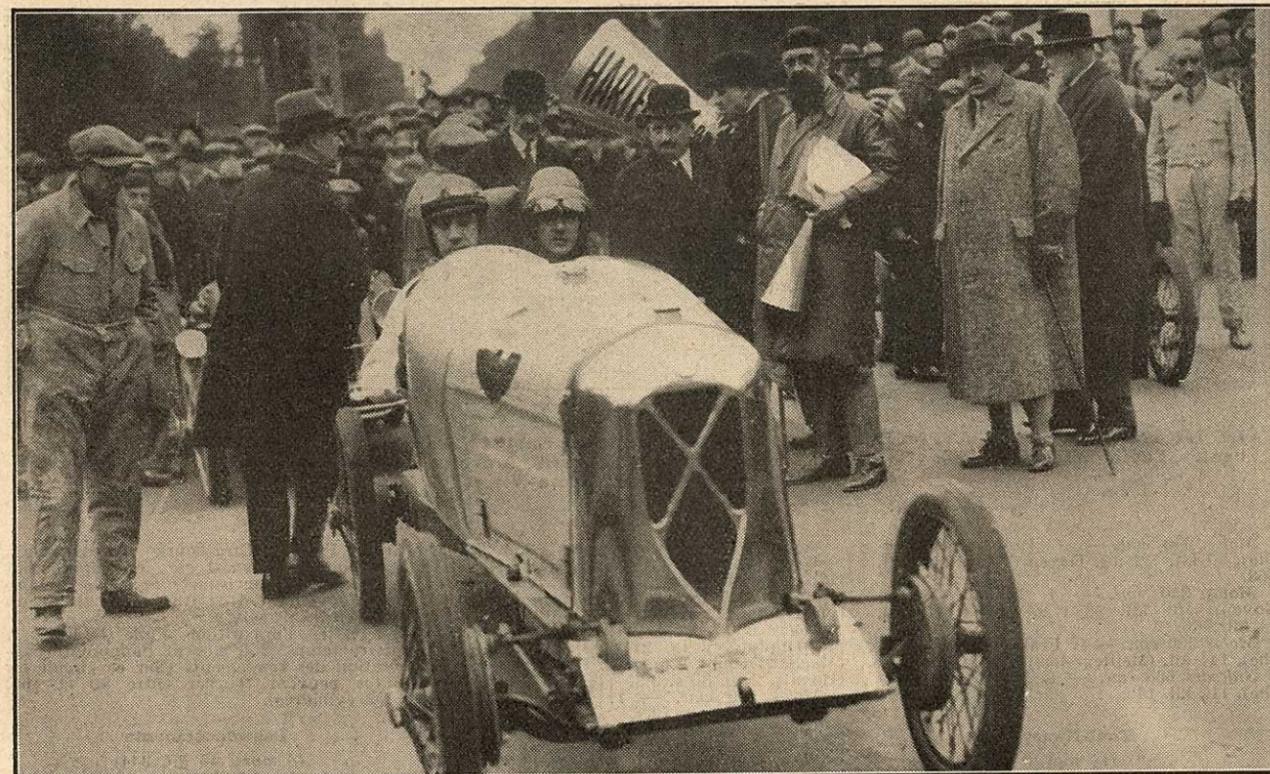
Les Allemands nous donnent l'exemple. Chez eux, il y a des puissantes marques qui, ayant reconnu l'importance capitale de la suspension de la roue arrière, fabriquent leurs motos avec cette disposition. Nous faudra-t-il donc, s'adresser à eux pour obtenir ce que tous les motocyclistes réclament. Voiton des autos sans ressorts?

Le reproche que certains croient faire à la suspension arrière, de provoquer du « flottement » est sans fondement. Si ce flottement a pu se produire sur l'Indain, il était causé par le manque de largeur de la base de pivotement. Je ne l'ai jamais constaté sur la Matchless, l'ABC et une autre machine allemande qui la construit toujours.

Les motos actuelles ont fait leurs preuves, tant en vitesse qu'en endurance. Nos constructeurs connaissant l'influence des chocs sur la vitesse moyenne, il leur faut maintenant, s'occuper du prix de revient kilométrique. Les « Ballons » et « Confort » ne suffisent pas. Il nous faut des suspensions arrière.

Nous prédisons un beau succès, à celle d'entre nos marques qui pourra annoncer et prouver que « grâce à la parfaite et totale suspension de la machine et du cavalier, la consommation a été réduite d'un tiers ».

Nous laissons la parole à nos constructeurs
DUBOIS René (abonné).
28, passage des Favorites, Paris 15^e.



LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. — L'aviateur Perrot gagnant de la catégorie sport 1.100 cc. sur Salmson, derrière la voiture, la tête devant le porte-voix, M. Laurent Eynac, sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique; derrière lui, M. Paté et M. Anfray de l'A. C. I. F. (barbe noire). A droite du pilote, tournant le dos à l'appareil, on reconnaît l'ingénieur Petit, le créateur du moteur Salmson.

Le Sport de la Quinzaine

Nombre de kilomètres lancés, nombre de courses de côte nous préparent aux grosses épreuves de fin mai, commencement juin: Grand Prix de l'U. M. F. de Lyon, Bol d'Or.

Ces petites épreuves intéressent principalement les locaux, provoquent cependant quelques déplacements importants et nous permettent de juger la « forme » actuelle de nos « as » et d'en tirer des conclusions quant aux épreuves à venir.

C'est ainsi qu'il apparaît que l'équipe Terrot est de plus en plus rapide, que Francisquet redevient combatif, que les Peugeot ne font que des apparitions rares, mais fulgurantes sur le palier et qu'en 175 cm, Monet Goyon continue de tout avaler.

**

Kilomètres lancés de Mulhouse (9 mai)

Durand et Rolland (bien entendu, jamais personne ne saura quelles machines montaient ces deux coureurs... inconnus?) font de belles démonstrations: 123 à l'heure en 250 cm³, 136 à l'heure en 350 cm³, devant une imposante représentation locale, tandis qu'une 500 cm³ inconnue atteint le 138. Tout cela battant de loin les plus grosses voitures.

La course organisée par le M. C. d'Alsace et de Lorraine se disputait sur la route de Boldersheim à l'Île Napoléon.

Résultats:

Motos 175 cmc. — 1. Durand, 37 s. 5/10; 2. Dietemann, 43 s. 4/5; 3. Haas, 44 s. 1/5;

4. Haffner, 44 s. 3/10; 5. Marsal, 48 s. 1/5; 6. Ritter, 50 s.; 7. Schwing, 51 s. 9/10; 8. Litschigi, 53 s.; 9. Sireicher, 56 s. 2/5; 10. Sutter, 57 s. 5/10.

Motos 250 cmc. — 1. Durand, 29 s. 1/5; 2. Ganzer, 51 s. 3/5; 3. Stocker, 52 s. 3/10; 4. Bader, 53 s. 35.

Motos 350 cmc. — 1. Rolland, 26 s. 5/10; 2. Staerchle, 28 s. 2/5; 3. Oberhausio, 34 s. 2/3; 4. Dietemann, 35 s. 2/5; 5. Simmelbach, 37 s. 1/5; 6. Troendle, 37 s. 7/10; 7. Haas, 37 s. 4/5; 8. Thierry, 42 s. 9/10; 9. Herrmann, 55 s.; 10. Muller, 41 s. 9/10; 11. Mme Nuarb, 45 s. 1/10; 12. Wyler, 47 s.

Motos 500 cmc. — 1. Y..., 26 s. 1/10; 2. Rémy, 32 s. 2/10; 3. Zeller, 34 s. 3/5; 4. Chiaia, 36 s. 4/5.

Motos 750 cmc. — 1. Friessler, 36 s. 7/10; 2. Meyer, 42 s. 4/5.

Motos 1.000 cmc. — 1. Banschler, 28 s. 1/5; 2. Lœpfe, 30 s. 5/10.

Kilomètre lancé de Saumur

Ici Perrotin représentait Terrot; en 250 cmc 114 kmh (121 sur un sens), 128 kmh. en 350 cmc (serré à 1/10 par une Harley Davidson).
Péan réalise le meilleur temps de la journée, toutes voitures comprises à 46 de moyenne, ce qui est encore loin des possibilités de la machine utilisée.

Cette épreuve faisait partie d'un meeting organisé par le Comité des Fêtes de Saumur et l'Automobile Club de l'Ouest.

Résultats (aller et retour, moyennes)

Motos 175 cmc. — 1. Robert (Jean Thomann), 39 s. 1/5, 39 s. 2/5, 39 s. 3/10; 2.

Droneau (Dollar), 43 sec. 2/5, 44 sec., 43 s. 1/5; 3. Hérivault (Monet-Goyon), 39 s. 3/5; 51 s. 45 s. 3/10; 4. Chmimbaum (Monet-Goyon), 43 s. 4/5, 45 s. 9/10; 5. Turpin (Thomann), 47 s. 2/5, 50 s., 48 s. 7/10.

Motos 250 cmc. — 1. Perrotin (Terrot), 29 s. 4/5, 32 s. 4/5, 31 s. 3/10; 3. Mercier (Motosacoche), 42 s. 1/5, 42 s. 3/5, 42 s. 4/10.

Motos 350 cmc. — 1. Perrotin (Terrot); 27 s. 2/5, 28 s. 3/5, 28 s.; 2. Read (Harley-Davidson), 28 s. 2/5, 27 s. 4/5, 28 s. 1/10; 3. Lebrun (Terrot), 41 s. 3/5, 36 s. 4/5.

Motos 500 cmc. — 1. Péan (Peugeot), 24 s. 1/3, 25 s. 1/5, 24 s. 7/10; 2. Lecop (Köhler-Escoffier), 32 s. 4/5, 39 s., 35 s. 9/10; 3. Gréaud (A. B. C.), 41 s. 1/5, 37 s. 1/5, 39 s. 2/10; 4. Boisseau (Gnome et Rhône), 42 s. 3/5, 45 s. 4/5, 44 s. 2/10.

Motos 750 cmc. — 1. Clermont (Terrot), 28 s., 28 s., 25, 28 s. 2/10.

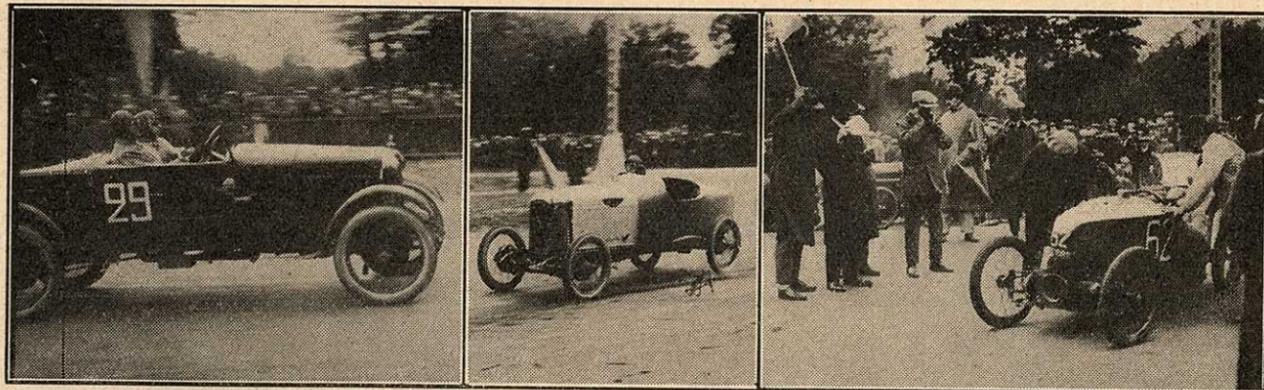
Kilomètre lancé de Reims (13 mai)

Jamais deux sans trois; Franconi fait à Reims ce que Péan accomplit à Saumur: le meilleur temps de la journée. Excellente organisation du Moto-Club de la Marne et de l'A. C. des Ardennes.

Résultats:

Motos 125 cmc. — 1. Druz (Dollar); moy. hor.: 54 kil. 216.

Motos 175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 108 kil. 434, 2. Clerch (Dollar), 98 kil. 360.



LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. — A gauche, l'aviateur Sachot (Salmson) qui fit le meilleur tour ; au centre, l'aviateur de Marmier (Salmson), 2^e du classement général. A droite, l'aviateur Lemaître donne le départ à l'aviateur M. Benoit (Sima-Violet).

Motos 250 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche), 99 kil. 722 ; 2. Doyen (Terrot), 82 kil. 568.

Motos 350 cmc. — 1. Daugin (Monet-Goyon), 101 kil. 983 ; 2. Brulon (F. N.), 94 kil. 986.

Motos 500 cmc. — 1. Franconi (Motosacoche), 144 kil. (Meilleur temps de la journée).
Sidecars 600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche), 112 kil. 149.

Toul-Nancy (16 mai)

La seule épreuve de ville à ville, a souffert de ce temps hivernal dont mai nous a affligés. Le goudron, rendu glissant par la pluie a protégé les records. Toutefois c'est à 115 à l'heure que Francisquet effectua le parcours de 15 km. 500, réalisant le meilleur temps des motos et cyclecars.

Deux nettes victoires : celle d'Hommeaire (Monet-Goyon, 175 cmc) sur Lemasson (Aleyon) et celle de Marc (Aleyon, 350 cmc) sur Perrotin (Terrot).

Excellents temps des Sandford.

Résultats

Motos 175 cmc. — 1. Hommeaire (Monet-Goyon), 9 m. 55 s. 1/5 ; 2. Lemasson (Aleyon), 10 m. 15 s. 1/5 ; 3. Benoît U. A. (X.), 20 m. 32.

Motos 250 cmc. — 1. Perrotin (Terrot), 10 m. 19 s. 1/5 ; 2. Quillard (Thomann), 11 m. 46 s. ; 3. Pegulu (Motosacoche), 11 m. 9 s.

Motos 850 cmc. — 1. Marc (Aleyon), 8 m. 28 s. ; 2. Perrotin (Terrot), 8 m. 36 s. 1/5 ; 3. Zind (Magnat-Debon), 9 m. 34 s. 2/5 ; 4. Giès (X.), 13 m. 8 s. 3/5.

Motos 500 cmc. — 1. Francisquet (Sunbeam), 8 m. 5 s. 3/5 ; 2. Salin (X...), 9 m. 35 s. 4/5 ; 3. Belin (Saroléa), 9 m. 37 s. 3/5 ; 4. de Lapparent (Saroléa), 9 m. 41 s. 2/5 ; 5. Pernin (Saroléa), 11 m. 45 s.

Sidecars, 600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche), en 9 m. 36 s. 3/5.

Sidecars, 1.000 cmc. — 1. Degrès (Indian), en 13 m. 38 s. 3/5.

Cyclecars, 500 cmc. — 1. Dhome (Morgan), 11 m. 11 s. 1/5.

Cyclecars, 750 cmc. — 1. Sandford (Sandford), 9 m. 2 s.

Cyclecars, 1.100 cmc. — 1. Arnould (Sandford), 8 m. 51 s. 4/5.

A noter que cette épreuve bien dotée et fortement organisée par l'A. C. Lorrain, attira malgré le temps, un grand nombre de spectateurs.

Course de côte de Limonest (16 mai)

Un important événement lyonnais, œuvre du M. C. de Lyon, en collaboration avec l'A. C. du Rhône. Mauvais temps, là également, course par journée pluvieuse. L'équipe Terrot donne en plein, Franconi s'assure le meilleur temps, avec sa 600 cmc cataloguée 750 cmc.

Voici les résultats (distance 3 km. 700).
Motos 175 cmc. — 1. Gaussergues (Monet-Goyon, pn. Dunlop), 3 m. 57 s. 3/5.

Motos 250 cmc. — 1. Durand (Terrot), (pn. Dunlop), 2 m. 27 s. 3/5.

Motos 350 cmc. — 1. Durand (Terrot, pn. Dunlop), 2 m. 21 s. 1/5 ; 2. Boetsch (Magnat-Debon), 2 m. 34 s. 1/5 ; 3. Thezenas (Ravat), 2 m. 35 s. 3/5.

Motos 500 cmc. — 1. Rolland (Terrot pn. Dunlop), 2 m. 13 s.

Motos 750 cmc. — 1. Franconi (Motosacoche), 2 m. 9 s. 1/5.

Sidecars 350 cmc. — 1. Goubert (Terrot, pn. Dunlop), 3 m. 13 s. 4/5 ; 2. Vache (B. A. S.), 4 m. 4 s. 4/5.

Sidecars 600 cmc. — 1. Marchand (Saroléa), 2 m. 53 s. 4/5.

Championnat des Aviateurs (16 mai. Circuit de Saint-Germain)

Le premier championnat motocycliste et automobile des Aviateurs, création de Roger Labric avec la collaboration du *Petit Parisien*, a remporté pour une première année un très vif succès. Certes, les grandes vedettes de l'un ou de l'autre sport ont omis d'y participer, mais la faute en revient à la trop grande proximité des épreuves classées :



LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. L'aviateur Marc (Gnome et Rhône).

Grand Prix de Strasbourg en particulier, Toul-Nancy, Limonest, etc., qui empêchèrent les Sénéchal, Francisquet, Pean de prendre part à ces jeux. Cette initiative eût été mieux reçue en fin de saison.

A noter l'apparition d'une D.F.R. à quatre temps 350 cmc et l'apparente exagération des rendements (Sur ce circuit les motos peuvent tourner entre 80 et 100, selon cylindrée).

Les classements (8 tours, 46 kil, 344)

1. Picquenard (D. F. R., 175 cmc). Handicap : 0 m. ; temps réel 40 m.

2. Inard (Magnat-Debon, 350 cmc). Handicap : 9 m. ; temps réel : 34 m. 9 s.

3. Volland (Indian, 1.000 cmc.). Handicap : 11 m. ; temps réel : 33 m. 35 s.

4. Marc (Gnome et Rhône, 500 cmc.). Handicap : 11 m. ; temps réel : 34 m. 37 s.

5. Cabet (Monet-Goyon, 175 cmc.). Handicap : 0 m. ; temps réel : 46 m. 36 s.

6. Discours (Gnome et Rhône, 500 cmc.). Handicap : 11 m. ; temps réel : 35 m. 41 s.

7. Pinot (Rovin, 175 cmc.). Handicap : 0 m. ; temps réel : 48 m. 12 s.

8. De Font-Réaux (D.F.R., 350 cmc). Handicap : 9 m. ; temps réel : 40 m. 37 s.

9. Petit (Dédé, 175 cmc). Handicap : 0 m. ; temps réel : 51 m. 24 s.

10. De Marolles (Rovin, 175 cmc.). Handicap : 0 m. ; temps réel : 53 m. 45 s.

11. Shène (Terrot, 350 cmc.). Handicap : 9 m. ; temps réel : 49 m. 21 s.

12. Réservat (Griffon, 250 cmc.). Handicap : 4 m. ; temps réel : 54 m. 53 s.

En catégorie Voitures Sport, c'est Perrotin sur une Salmson, 1.100 c.c. qui s'adjuge la première place en 29 m. 51 s.

Voitures course (8 tours, 46 kil, 344)

1. De Marmier (Salmson 1.100 cmc. ; pn. Englebert). Handicap : 6 m. ; temps réel : 29 m. 38 s. ;

2. Maurice Benoist (Sima-Violet, 750 cmc.). Handicap : 4 m. ; temps réel : 32 m. 43 s.

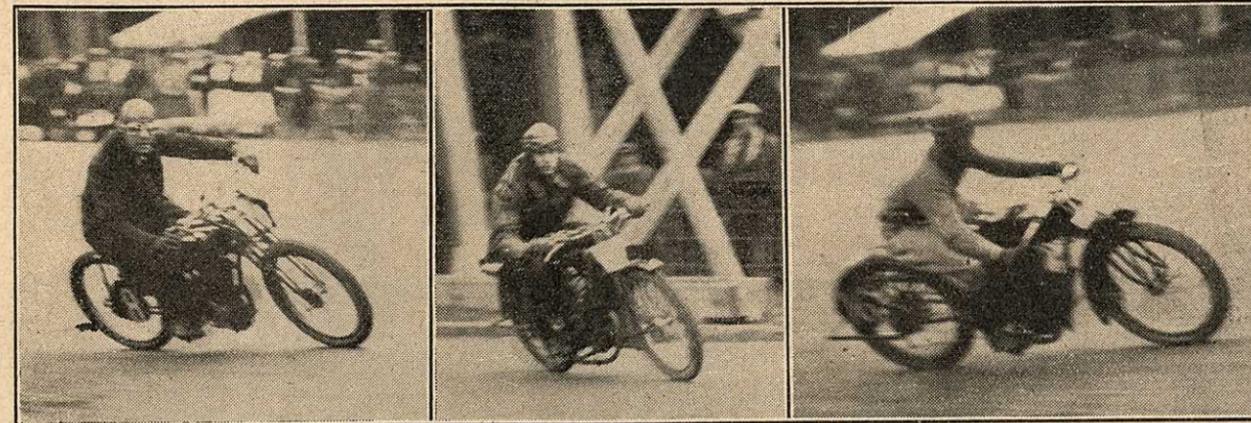
3. Billiet (B. N. C., 1.100 cmc.). Handicap : 6 m. 30 s. ; temps réel : 32 m. 39 s.

Dans la finale, De Marmier sur sa Salmson, 1.100 cmc., se classa second à quelques secondes seulement derrière la Bugatti 2 litres d'André Benoist.

A L'Etranger Circuit motocycliste de Tripoli

Cette épreuve vaut d'être signalée pour le succès qu'y remporte une machine française, en une région où la production italienne eût pu être sans concurrence.

Cat. 350 cmc. — 1. Novak (Monet-Goyon), de Tunis, parcourant 209 kil. 600 en 2 h. 48 m. 26 s. (moy. : 74 kil. 500 à l'heure) ; 2. Cugno (F. N.), en 3 h. 8 m. 55 s.



LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. — A gauche, l'aviateur Inard (Magnat-Debon) ; au centre, l'aviateur Picquenard (D. F. R.), 1^{er} des Motos ; à droite, l'aviateur Volland (Indian).

Cat. 500 cmc. — 1. Massa (Frera), en 2 h. 31 m. 43 s. (moy. : 82 kil. 891 à l'heure) ; 2. Paganelli (Guzzi), en 2 h. 31 m. 51 s. ; 3. Mondredini (Guzzi), en 2 h. 48 m. 10 s.

Course de côte de la Donzelle (Genève, 9 mai)

Ascension d'un raidillon de 300 m. à 31 % ; elle est régulièrement le théâtre des exploits de Franconi, habituellement imbattable par sa Motosacoche.

Boetsch fait le meilleur temps jusqu'à 350 cmc. sur sa Magnat-Debon, mais Gaussergues se laisse battre en 175 cmc.

Résultats

Vélocités 125 cmc. — 1. Grandjean (Allegro), en 44 s. 8 ; 2. Jenny (Zehnder), en 49 s. 1.

Motos 175 cmc. — Individuels : 1. De Saussure (Monet-Goyon), en 26 s. 8. — Experts : 1. Grandjean (Allegro), en 19 s. 8 ; 2. Gaussergues (Monet-Goyon), en 91 s. 8 ; 3. Schmutz (Monet-Goyon), en 20 s. 5.

Motos 250 cmc. — Individuels : 1. Nyfeler (Condor), en 19 s. 2 ; 2. De Saussure (Motosacoche), en 19 s. 5. — Experts : 1. Koplér (Royal-Enfield), en 16 s. 5 ; 2. Caseys (Ravat), en 17 s.

Motos 350 cmc. — Individuels : 1. Frey (Calthorpe), en 15 s. 7 ; 2. Barbier (Velocette), en 15 s. 9. — Experts : 1. Boetsch (Magnat-Debon), en 12 s. 5 ; 2. Griot (A. J. S.), en 12 s. 9 ; 3. Sammy (Cotton), en 14 s. 5 ; 4. Trezza (B. S. A.), en 15 s.

Motos 500 cmc. — Individuels : 1. Spagnol (Norton), en 13 s. 4 ; 2. Vidonne (Norton), en 14 s. 2 ; 3. Ruch (Sunbeam), en 14 s. 3 ; 4. Delavy (Sunbeam), en 15 s. 2 ; 5. Gugenheim (Norton), en 15 s. 9 ; 6. Klorfers (Norton), en 16 s. 1. — Experts : 1. Franconi (Motosacoche), en 12 s. 1 ; 2. Borsetti (Norton), en 12 s. 7 ; 3. Griot (Guzzi), en 14 s. 4 ; 4. Muller (Motosacoche), en 16 s.

Motos 750 cmc. — Expert : 1. Franconi (Motosacoche), en 11 s. 6 (record de la côte).

Sidecars 350 cmc. — Expert : 1. Holst (Sunbeam), en 21 s. 4.

Sidecars 600 cmc. — Expert : 1. Franconi (Motosacoche), en 16 s. 6 (record toutes catégories sidecars).

Course de côte de la Rabassada (Barcelone, 9 mai)

La plus connue des épreuves de côte espagnoles n'a point connu cette année, un vrai succès d'engagements ; les Douglas qui, habituellement, y font la loi semblent, maintenant devenir aussi ternes qu'en Angleterre. Une victoire à l'actif de Monet-Goyon et Lutetia.

Voici les temps sur les 4.900 m. de la côte :
Vélocités 100 cmc. — 1. Gallart (Lutetia), 7 m. 26 s. 2/10.

Vélocités 125 cmc. — 1. Zeppe (Salvador), 7 m. 58 s. 4/10.

Vélocités 150 cmc. — 1. Simo (Simo), 5 m. 49 s. 2/10.

Motos tourisme 300 cmc. — 1. Buxade (B. S. A.), 5 m. 31 s. 6/10.
Sidecars 1.000 cmc. — 1. Ala (A. J. S.), 5 m. 42 s. 2/10.

Motocyclettes course 175 cmc. — 1. Mascarelle (Monet-Goyon), 5 m. 9 s. 2/10.

Motocyclettes course 350 cmc. — 1. Garcia (Rudge), 4 m. 33 s. 4/10.

Motocyclettes course 500 cmc. — 1. Macaya (Norton), 4 m. 32 s. 4/10 (meilleur temps des motos).

Sidecars course. — 1. Ala (A. J. S.), 5 m. 17 s. 9/10.

Course de Côte de Zbraslar-Jiloviste. (Tchéco-Slovaquie, 9 mai)

Il est des épreuves étrangères dont le retentissement dépasse, à l'habitude, les frontières de nombre de pays. La course de côte de Zbraslar-Jiloviste fut de celles-là, car successivement y participèrent les Maas, Lambert, Pine, etc.

Il semble que maintenant la course de Zbraslar-Jiloviste ne soit plus que nationale. Aussi, les records sont-ils restés indemnes. Le meilleur temps de la journée à Kucka, recordman de l'an dernier (Brough-Superior, 1.000 cmc).

Motos 175 cmc. — 1. Matcha (Matcha), 4 m. 24 s.

Le prix des frontières (Chimay, 9 mai)

L'A. M. C. de Beaumont-Chimay a été récompensé de ses efforts ; son Grand Prix des Frontières a obtenu un succès d'autant plus vif que le soleil fut de la fête. Résultats :
Juniors (13 partants). — 350 cmc. : 1. Demeuter (Bovy), 108 kil. 700 en 1 h. 10 m. 35 s. ; 2. Willy (A. J. S.), 3. Notet (Sheffield-Henderson). — 500 cmc. : 1. Van Bruyssel (Norton), 108 kil. 700 en 1 h. 14 m. 13 s. 4/5 ; 2. Defoin (Norton), 3. Carlot (A. J. S.)

4. Delcourt (Saroléa).

Seniors (10 concurrents). — 175 cmc. : 1. Vermeulen (Rush), 162 kil. en 2 h. 53 m. 15 s. — 350 cmc. : 1. Bartlett (A. J. S.), 271 kil. 750 en 2 h. 57 m. 22 s. 3/5. — 500 cmc. : 1. Bonivert (Saroléa), 271 kilomètres 750 en 2 h. 56 m. 31 s. 2/5 ; 2. Stobart (Saroléa), en 3 h. 2 m. 29 s. 3/5.

Le circuit du Littoral (Ostende, 13 mai)

L'Auto Moto Club d'Ostende et du Littoral a donné sa grande journée de sport avec un complet succès. Cinq mille spectateurs sont venus assister à l'épreuve de vitesse dite « Circuit du Littoral ». Résultats :

1. Debay (Ready 500 cmc) ; moy. hor. : 103 kil. 450 ; 2. Bonivert (Saroléa 500 cmc.) ; moy. hor. : 95 kil. 230 ; 3. Van-vevenberg (Saroléa 350 cmc) ; moy. hor. : 87 kil. 380 ; 4. Blomme, 82 kil. 190 ; 5. Vilain, 81 kil. 810 ; 6. Boterman 81 k. 820.

Dans le rallye, l'U. M. de Bruxelles enlève la Coupe de l'A. M. C. O. L.

MEETING AUTOMOBILE D'AIGRE (Charente)

Le dimanche 16 mai, le Comité des Fêtes d'Aigre, sous le patronage et avec la collaboration de l'Auto Club et du Moto Club des Deux-Sèvres a organisé un meeting automobile très réussi. La matinée eut lieu un rallye-jetons qui fut gagné par M. Pierrey sur Cottin-Desgouttes, précédé de quelques mètres M. Guyonnet sur Amilcar. L'après-midi un gymkhana comportant 5 épreuves (Barrières, Baïle, Cuiller, Cravate, Baba), attira une assistance considérable. Il revint à M. Gaillard. Le beau temps favorisa ce meeting qui remporta le plus vif succès.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.

LE GRAND PRIX DES AVIATEURS. Picquenard félicité à l'arrivée par M. Désert, de chez D. F. R.



Vue d'ensemble du départ.

Le Bol d'Or

23-24 mai A. M. C. F.

Le temps, menaçant auparavant, a favorisé entièrement l'imposante épreuve de l'Association Motocycliste de France qui, de ce fait a connu un succès inégalé. Les efforts des dirigeants de l'actif club Parisien ont été, comme à l'habitude, récompensés d'un parfait succès, sportif et financier.

La lutte fut, comme chaque année, palpitante à souhait, surtout en motos où les catégories moins nombreuses qu'en voitures obligent les concurrents à une plus âpre compétition. Plusieurs records particuliers battus, augmentation notable par Sénéchal du record absolu, révélation de remarquables conducteurs, jadis inconnus comme Guy, tout cela prouve l'utilité incontestable de ces courses de vitesse de longue haleine.

La course des motos

32 concurrents prennent le départ à 15 heures le samedi; 27 termineront, car Chéret (Grimpeur), Jolly (Alcyon), Lemasson (Alcyon), Picquenard (D. F. R.), Rousselot (J. Thomann), abandonneront à tour de rôle.

En 100 cmc., Barthélémy (Favor), seul engagé mène sa course en sage et abat quelque 900 km.

En 125 cmc., La Française porte à 1.295 km son ancien record qui reste toujours par là l'apanage de Train, le fameux constructeur de moteurs et recordman français des records du monde. Vary, le conducteur vainqueur succède à Jacquot son coéquipier comme recordman de la catégorie.

Grosse bataille en 175 cmc. Sourdout (Monet-Goyon), longtemps leader et quasi concurrent direct des 500 cmc., chute et doit céder la place. Lemasson mène alors, mais doit abandonner. Meunier prendra la tête, mais ne pourra inquiéter le record de Dupont. Dupuit (Harlette) fait une bonne démonstration. Bonne marche régulière de Faure (Royal Moto), sur machine de série

qui commence à faire parler d'elle, ainsi que de Begnez (Le Propulcycle), suivi de son coéquipier Teinturier.

Plus calme en 250 cmc. Herbé (D. F. R.) mènera sans inquiétude, durant plus de vingt heures, mais sur la fin perdra pied au bénéfice de Batifort (Jean Thomann).

Très belle marche de Renaud (C. P.), en 350 cmc., dont le moteur Harrissard fut fort remarqué. Gaussorgues (Monet-Goyon), très rapide au début lui laisse bientôt la première place et ce jeune mais fort adroit pilote manquera de peu le record de sa catégorie. Pierre (D. F. R.) fut très vite également, mais se laissera prendre pas mal de tours.

Passionnante bataille en 500 cmc. où Damitio (Sunbeam), Andreino (Norton), Guy (Rovin), tous trois propriétaires de machines de haute vitesse (135 à 154 à l'heure) et de haut prix (9.000 francs minimum), mèneront successivement.

Damitio bat le record de Francisquet, malgré une demi-heure de panne finale. Cela parle de soi en faveur du conducteur résistant et entraîné qu'est Damitio.

Andreino perd une heure et demie pour une ridicule panne d'essence. La lutte finale pouvait être plus âpre entre les autres coureurs et lui, si parfaitement, si minutieusement préparé. Un peu long toutefois dans ses ravitaillements.

Parlons donc de Guy, une surprise, la révélation du Bol 1926. Conducteur de moto depuis cinq mois, et près de 1.500 kilomètres en 24 heures. Client de Rovin, mais bientôt, je l'espère, pour l'intelligence de nos constructeurs, « monte » dans la grande maison qui saura se l'attacher. Adroit et audacieux, il égale à sa première épreuve les meilleurs conducteurs français. Il doit aller loin, croyez m'en.

La performance de Bernard (second avec 1.600 km.) prend toute sa valeur quand on sait que ce vieux renard n'avait que sa machine ordinaire à soupapes latérales, et qu'il ne termine qu'à 29 kilomètres du vainqueur général. Je voudrais revoir un deuxième

Bol 1926 immédiatement, avec les mêmes acteurs, mais un Guy qui fût plus expérimenté et un Andreino plus excité aux arrêts, un Damitio égal à lui-même, et un Bernard sur une Gnome et Rhône à culbuteurs. Ce serait beau.

En sidecar, Pinney (Triumph) et Tasse (Harley-Davidson) partis sans aucune prétention contre des records font une course régulière.

Un mot sur le suramateur Biner qui s'engagea dans le Bol parce qu'on l'accusait de ne jamais être aux Rallyes de son club!

Le classement des motos

Motos 100 cmc.

1. Barthelemy (Favor), 156 tours, 903 km. 708 (moyenne : 37 km. 600).

Motos 125 cmc.

1. Vary (La Française-Diamant), 206 tours, 1.195 km. 358, record battu (moyenne : 50 km.); ancien record : 1.158 km., par Beaudelaire (Griffon) et Jacquot (La Française); 2. Jacquot (La Française-Diamant), 154 t. 892 km. 122; 3. Biemans (Mascotte P. S.), 146 tours, 845 km. 778.

Motos 175 cmc.

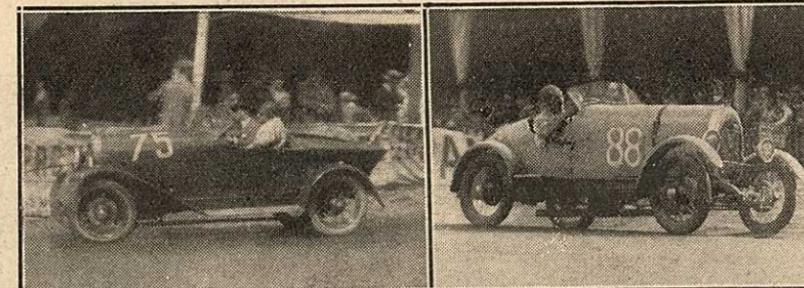
1. Meunier (Alcyon), 243 tours, 1.407 km. 700 (moyenne : 58 km. 600); ne bat pas le record détenu avec 1.454 km., par Dupont (D. F. R.); 2. Dupont (Harlette), 239 tours, 1.384 km. 527; 3. Sourdout (Monet-Goyon), 234 tours, 1.355 km. 562; 4. Faure (Royal-Moto), 205 tours, 1.187 km. 565; 5. Begnez (La Propulcycle), 204 tours, 1.181 km. 772; 6. Teinturier (Le Propulcycle), 192 tours, 1.112 km. 256; 7. Parizet (Harlette), 189 t., 1.094 km. 877; 8. Cornelis (Claude Delage), 185 tours, 1.071 km. 705.

Motos 250 cmc.

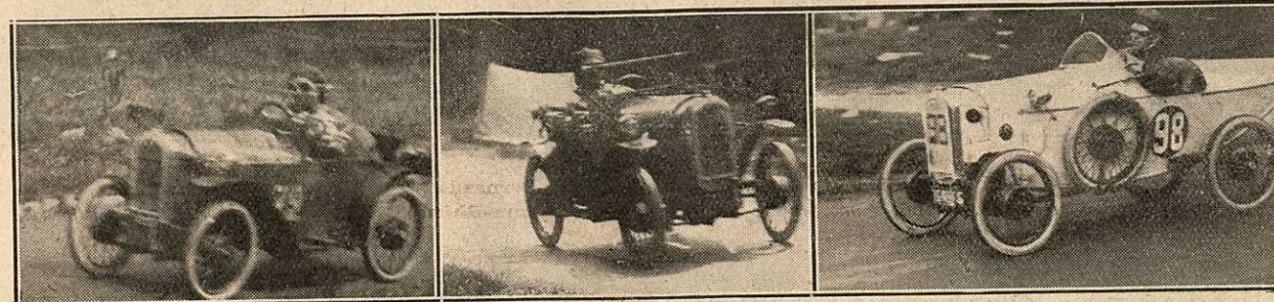
1. Batifort (Jean Thomann), 220 tours, 1.274 km. 460 (moyenne : 53 km. 100; record : 1.361 km., par Brandoit); 2. Herbe (D. F. R.), 218 tours, 1.262 km. 874; 3. Liaudois (Favor), 172 tours, 996 km. 400.

Quelques documents photographiques pris au Bol d'Or

Nous reproduisons ci-contre et dans les pages qui suivent les photos des concurrents qui se distinguèrent le plus du Bol d'Or



Bolloch 1^{er} des voitures 1100 touristes avec amortisseur Excelsior Afa et Semirot, 1^{er} des voitures sport 1100 avec amortisseur Excelsior Afa



Herspion (Micron)
(pneus Hutchinson)

Dupuis (Micron)
(pneus Hutchinson)

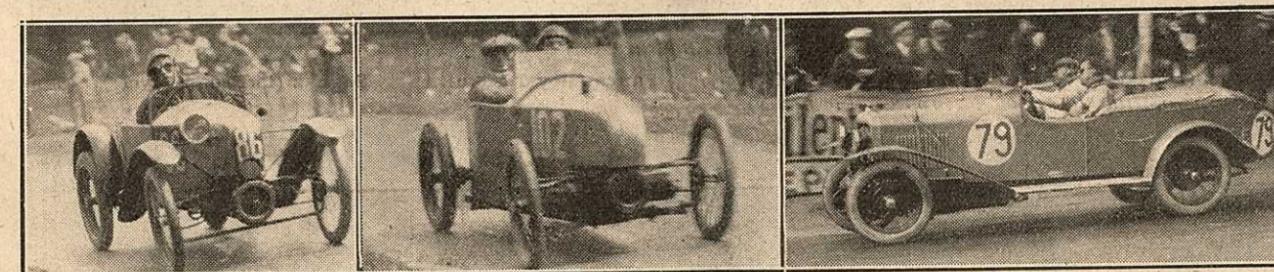
Simon (Micron)
(pneus Hutchinson)



Villard (Villard-Harrissard)
(Pneus Hutchinson, amortisseur Hartford)

Krebs (d'Yrsan)

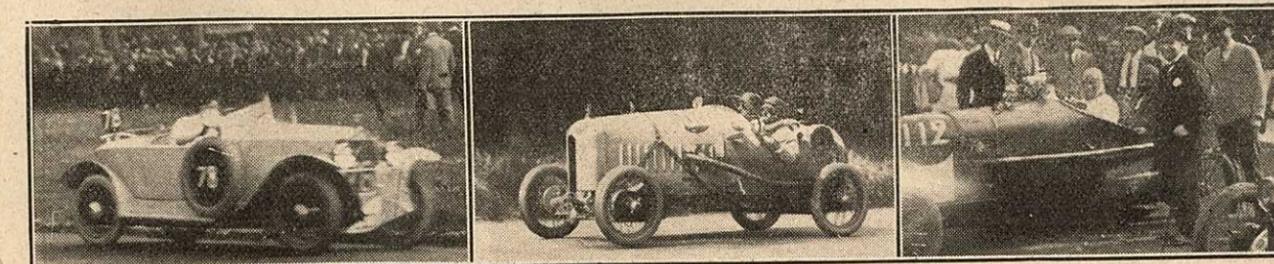
Sandford (Sandford)



Treunet (Sima-Violet)
(amortisseur Hartford)

Violet (Sima-Violet)
(amortisseur Hartford)

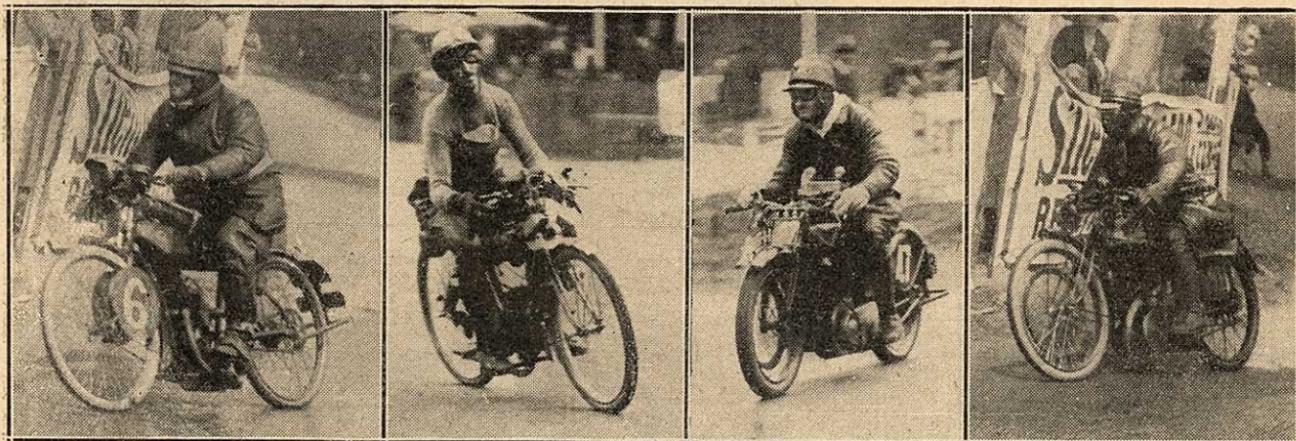
Colas (D. F. P.)



Violette Moriss (Margueritte)

Sénéchal (Sénéchal)
(amortisseur Hartford)

R. Labric, (Salmson), félicité par M. le Préfet de Seine-et-Oise.

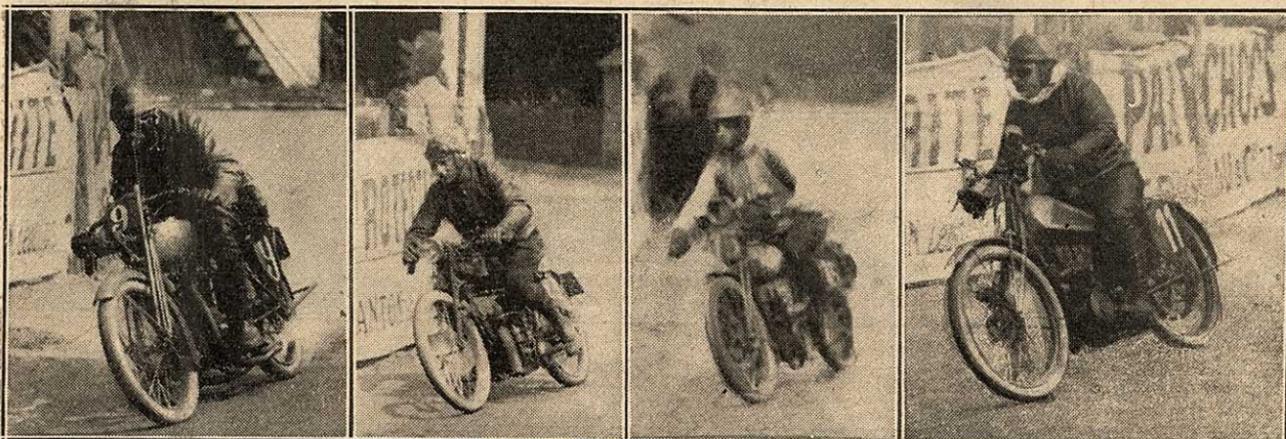


Vary, 1^{er} des 125,
(amortisseurs Excelsior A/a).

Barthélémy (Favor), 1^{er} des
100, (amortisseurs Hartford).

Bernard
(Gnome-Rhône)

Batiford (J. Thomann),
(amortisseurs Hartford).

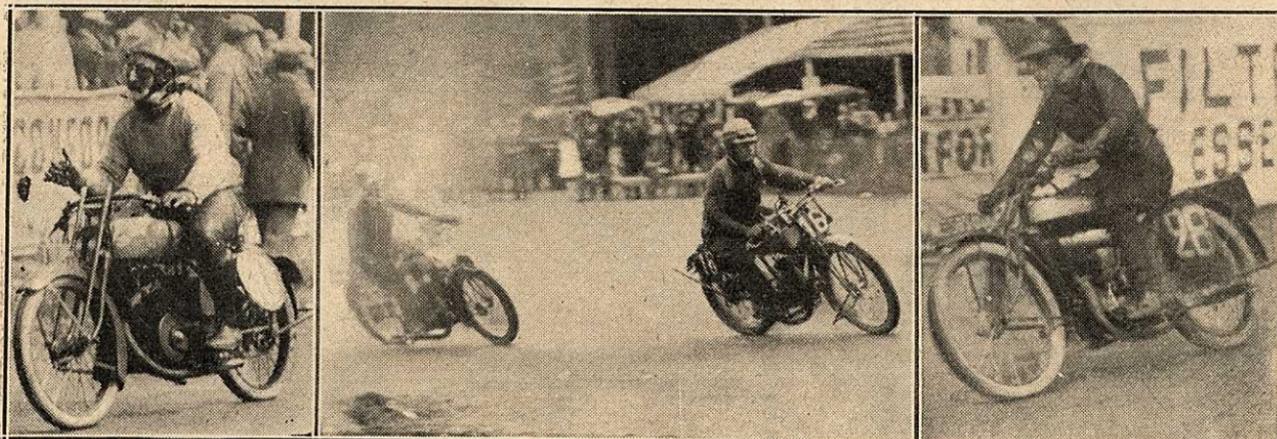


Dupont (Harlette),
(pneus Hutchinson).

Sourdot (Monet-Goyon),
(pneus Hutchinson).

Faure (Royal Moto).

Begnez (le Propul Cycle).



Parizet (Harley-Davidson).

Cornélis (Claude Delage).

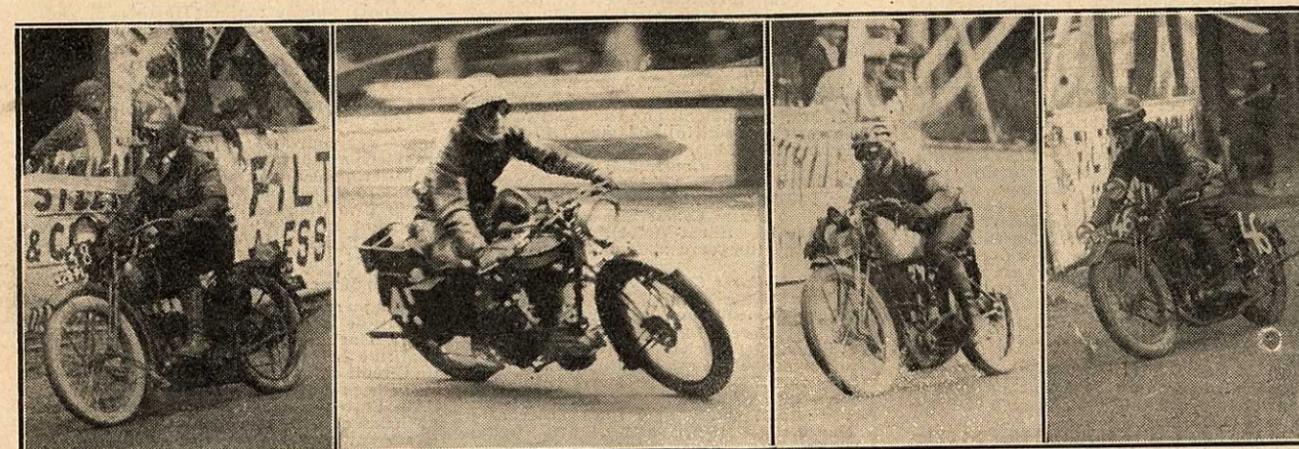
Herbé (D. F. R.),
(pneus Hutchinson).



Liaudois (Favor).

Pierre (D. F. R.), suivi de Vulliamy (H. D.),
(pneus Hutchinson).

Gaussorgues (Monet-Goyon),
(pneus Hutchinson).

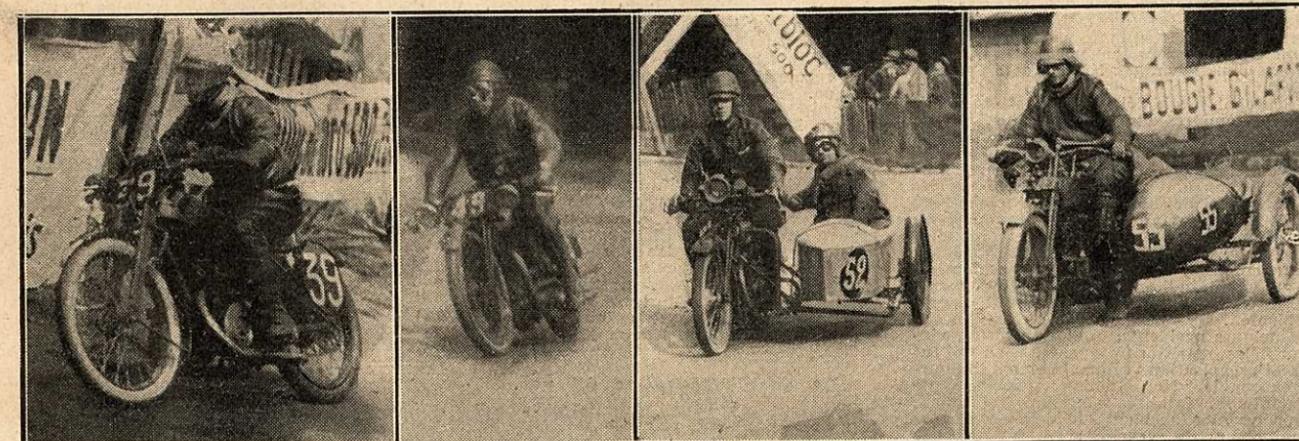


Guidicci (Harley-Davidson).

Andréino (Norton).

Guy (Rovin).

Biner.



Renaud (C. P.), record battu,
1^{er} des 350, (pneus Hutchinson,
amortisseurs Hartford)

Damitio (Sunbeam)
1^{er} des 500,
(amortisseurs Hartford).

Pinney (Triumph),
(amortisseurs Excelsior A/a).

Tassé (Harley-Davidson)
(pneus Hutchinson,
amortisseurs Hartford).

Motos 350 cmc.

1. Renaud (C. P.), 252 tours, 1.459 km. 836 (moyenne : 61 km.); record : 1.506 km., par Hufkens (Gillet); 2. Pierre (D. F. R.), 225 tours, 1.303 km. 425; 3. Gaussorgues (Monet-Goyon), 207 tours, 1.199 km. 151; 4. Vuilliamy (Harley-Davidson), 177 tours, 1.025 km. 360; 5. Guidicci (Harley-Davidson) 173 tours, 1.002 km. 180.

Motos 500 cmc.

1. Damitio (Sunbeam, avance automatique S. A. M.), 281 tours, 1.627 km. 833, record battu (moyenne : 68 km.); ancien record : 1.616 km., par Francisquet (Sunbeam); 2. Bernard (Gnome-Rhône), 276 tours, 1.598 km. 868; 3. Andreino (Norton), 268 t., 1.552 km. 524; 4. Juy (Rovin), 256 tours, 1.483 km. 008; 5. Biner (X...), 212 tours, 1.228 km. 116.

Sidecars 600 cmc.

1. Pinney (Triumph), 179 tours, 1.036 km. 947 (moyenne : 43 km.); record : 1.233 km., par Guignet (Gillet).

Sidecars 1.000 cmc.

1. Tasse (Harley-Davidson), 199 tours, 1.152 km. 807 (moyenne : 48 km.); record : 1.407 km., par Gex (Motosacoche).

Les voitures et cyclecars

Malgré la définitive et formelle séparations officielle entre les cyclecars (3 roues) et les voitures (4 roues), il nous est impossible, vu la similitude des cylindres, donc des performances possibles, de paraître ignorer ces dernières.

De même que le fait de mettre sur un engin de course des ailes rudimentaires et un semblant de démarreur (alors que certaines voitures de course possèdent ce dernier appareil, et sérieusement installé) ne classant en une catégorie « tourisme » ne doit pas empêcher de les comparer avec celles dites « Sport » ou celles dites « Course ». Nous en arrivons donc à ne connaître, pour plus de clarté, que les cylindres et nous voyons ceci :

En 350 cmc, le 3 roues de Villard à deux temps Harrissard domine l'ensemble (et même nombre de concurrents des catégories doubles ou triples de cylindrée) avec le total remarquable de 1.228 km., battant un des deux seuls records de la journée. Les quatre Micron fort réguliers (de 1.020 à 1.100 km.) terminent excellentement en bon état mécanique.

En 500 cmc, Treunet (Sima Violet) termine seul, mais avec l'honneur de faire le meilleur total des catégories jusqu'à 750 cmc compris (1575 km.).

En 750 cmc quatre partants. Benoist (Violet), ne termine pas. Violet reste loin du record de Sénéchal, mais belle performance.

René Krebs (d'Yrsan) et Ivanowsky (Ratier) bien loin des records (Fatigue des yeux pour le premier et mécanique pour le second).

Heureusement que les 1.100 cmc, fort nombreux, sont là pour animer réellement la course. Sandford après une lutte avec son client Tallet reste seul par suite d'un accident arrivé à celui-ci (culbute consécutive à une embardée pour doubler un concurrent moins rapide dans le virage). Kilométrage : près de 1.700.

Sénéchal, dès le début prend la tête et fait 1.940 kilomètres dans les 24 heures.

Margueritte, sur un engin de sa fabrication, suit avec 1.680 kilomètres, juste 70 de moyenne, encore un beau total. Quelques bons totaux à d'endurants et déjà rapides conducteurs de Salmson, de Sénéchal, de G. A. R. que certains ennus mécaniques empêchèrent de faire mieux. A remarquer le nombre de constructeurs-pilotes amenant leurs engins à la victoire personnellement, ce qui semble indiquer que le Bol d'Or demande des hommes de tête, et connaissant « leur » véhicule...

Quelques accidents, dont un mortel, vinrent hélas, attrister la journée. Rien qui fut dû à l'organisation vraiment comme toujours remarquable. Non, mais imprudence de spectateurs, fatalité mécanique et aussi, pour certains accidents bénins, erreurs de conducteurs de seconde zone, fatigués par la durée de la ronde.

Les classements de la seconde journée.

Cyclecars 350 cmc.

1. Villard (Villard-Harrissard), 212 tours

1.228 km. 116 (moyenne : 51 km.), record battu. Ancien record : 927 km., par Doué (Colombe).

Cyclecars 750 cmc.

1. Krebs (d'Yrsan), 190 tours, 1.100 km 670 (moyenne : 46 km.). Record : 1.703 km., par Sénéchal (Sénéchal).

Cyclecars 1.100 cmc.

1. Sandford (Sandford), 292 tours, 1.691 km 600 (moyenne : 70 km. 500). Record : 1.777 km. 235, par R. Benoist et Desvaux (Salmson).

Voitures Tourisme 350 cmc.

1. Herpon (Micron), 190 tours, 1.100 km.670 (moyenne : 46 km.). Record établi; 2. Dupuis (Micron), 178 tours, 1.031 km. 150. 3. Prescati (Micron), 177 tours, 1.020 km. 360.

Voitures Tourisme 750 cmc.

1. Ivanowsky (Ratier), 141 tours, 816 km. 813 (moyenne : 34 km.). Record établi.

Voitures Tourisme 1.100 cmc.

1. Bollack (B. N. C.), 281 tours, 1.627 km. 833 (moyenne : 67 km. 800). Record établi; 2. Collas (D. F. P.), 274 tours, 1.587 km. 300. 3. Antony (Antony), 245 tours, 1.419 km. 285. 4. Violette Morris (Margueritte), 244 tours, 1.413 km. 500; 5. Jean (Graf), 204 tours, 1.181 km. 770; 6. Lafont (G. A. R.), 171 tours, 990 km. 600; 7. Chrétien (G. A. R.), 157 tours, 909 km. 500.

Voitures Sport 350 cmc.

1. Forgeois (C. M.), 95 tours, 550 km. 539 (moyenne : 23 km.). Record établi.

Voitures Sport 500 cmc.

1. Treunet (Sima-Violet), 272 tours, 1.575 km. 700 (moyenne : 65 km. 600). Record établi.

Voitures Sport 1.100 cmc.

1. Semiro (B. N. C.), 270 tours, 1.564 km. 110 (moyenne : 65 km.).ne bat pas le record : 1.807 km. 400, détenu par Doré (Sénéchal); 2. Savary (Margueritte), 202 tours, 1.170 km.200. 3. Parizet (G. A. R.), 140 tours, 811 km.

Voitures Course 350 cmc.

1. Simon (Micron), 176 tours, 1.019 km.600 (moy. : 43 km. 250). Record établi.

Voitures Course 500 cmc.

1. Stanton (Sima-Violet), 143 tours, 828 km. 399 (moyenne : 34 km. 500). Records établi.

Voitures Course 750 cmc.

1. Violet (Sima-Violet), 270 tours, 1.564 km. 110 (moyenne : 65 km.). Record établi.

Voitures Course 1.100 cmc.

1. Sénéchal (Sénéchal), 335 tours, 1.940 km. 655 (moyenne : 81 km.). Record battu. Ancien record : 1.738 km., par Morel (Amilcar). Record général du Bol d'Or battu. Ancien record : 1.807 km. 500 par Doré (Sénéchal); 2. Margueritte (Margueritte), 290 tours, 1.680 km.; 3. Lavocat (Sénéchal), 274 tours, 1.587 km. 300; 4. R. Labric (Salmson), 254 tours, 1.471 km. 420; 5. Vanoff (G. A. R.) 200 tours, 1.158 km. 600; 6. Vallette (Salmson), 169 tours, 979 km.

L'avance S. A. M.

La moto Sunbeam 500 cc. de Damitio était la seule moto équipée avec avance automatique S. A. M. qui lui a permis de tourner avec une régularité surprenante et sans aucune fatigue.

Une brillante rentrée de D. F. P.

Le récent Bol d'Or nous a permis de voir la rentrée en compétition de notre vieille firme nationale D. F. P., qui connut déjà de nombreux et brillants succès. L'on peut dire sans crainte que D. F. P. nous a donné la preuve de ne point faillir à la tradition, car les deux voitures quatre places de série et véritablement commerciales engagées ont fourni une très belle course de régularité.

La réapparition victorieuse de D. F. P., due à l'impulsion de son animateur actuel, est certainement l'indice de nombreux succès futurs.

Ce que l'histoire ne dit pas.

C'est que Guy, pour qui le Bol d'Or était sa première course, prit dès le début du deuxième tour la tête du classement général avec sa 500 cmc. Rovin surclassant nettement tous ses concurrents, battant et rebattant le record du tour à près de 100 de moyenne prenant même plusieurs tours d'avance, et que, vers la sixième heure, alors qu'il venait

de ravitailler et reprenait brillamment sa place, il heurta sur la ligne droite un madrier que transportaient deux hommes sur la route et qu'il n'avait pas vu. Avec un courage déconcertant, il répara comme il put et reparti; cela lui coûta deux bonnes heures de travail; dès ce moment, il ne put changer de vitesse, le levier cassé, et c'est en troisième que pendant les seize dernières heures il poursuivit sa ronde avec un doigt écrasé, le coude et le genou fortement contusionnés.

Les moteurs TRAIN

battent encore des records du monde.

Il y a quinze jours, à Arpajon, un moteur TRAIN de 125 cmc., à 2 temps, élevait le record du monde du kilomètre lancé à 98 kil. 639. Au Bol d'Or, sur 24 heures, le même moteur sur moto La Française, monté par Vary, totalisait 1.193 kil. 358, soit une moyenne de 49 kil. 723 à l'heure, s'appropriant en même temps des records intermédiaires.

Cela prouve que, soit en vitesse, soit en endurance, soit en tourisme, les moteurs 2 temps Train sont inégalables.

51 km. de moyenne en cyclecar 350

Le cyclecar Villard-Harrissard remporte un des plus gros succès du Bol d'Or en battant de près de 300 kilomètres le record du monde des 24 heures pour la catégorie cyclecars 350 cmc.

A noter que le moteur Harrissard, victorieux en cyclecars 350 cmc., a connu un autre succès en moto, où il équipait la C. P. victorieuse de cette même catégorie.

Nouvelle victoire de Sandford

Sandford, le maître du cyclecar, a remporté au Bol d'Or, un de ses plus retentissants succès, et pourtant son palmarès est remarquablement chargé en magnifiques exploits. Faut-il rappeler que tout dernièrement encore Sandford s'inscrivait trois fois en grand vainqueur à la Journée des Records du monde montrant que son remarquable petit véhicule est l'engin rêvé pour le grand tourisme et le sport.

Belle démonstration de la Royal Moto

On a pu suivre au Bol d'Or la belle démonstration de la Royal Moto pilotée par Faure. Cette machine rigoureusement de série a confirmé brillamment sa belle performance du Circuit d'Endurance de l'U. M. F. et aussi sa belle première place au récent Circuit de l'Ain. Cette passe de trois, dans trois épreuves difficiles et à la réglementation sévère, est le sûr garant de la construction impeccable de cette nouvelle moto 175 cmc.

La Royal Moto, équipée du moteur Massardier, a couvert près de 1.200 kilomètres sans avoir jamais connu le moindre petit ennui et son pilote Faure, qui participait pourtant pour la première fois au Bol d'Or, était certainement un des moins fatigués.

Nos lecteurs trouveront des renseignements sur la Royal Moto, 12, rue Dupuytren, à Saint-Etienne et au Dépôt général : 10, avenue Niel, à Paris.

G. A. R. au Bol d'Or

Tout comme l'année dernière, G. A. R. n'a pas craint d'affronter la dure épreuve du Bol d'Or.

Cette année G. A. R. engagea quatre voitures et naturellement nous trouvons les quatre voitures à l'arrivée. Ceci en dit long sur la fabrication des automobiles G. A. R. et sur leurs qualités de robustesse et d'endurance; ceci démontre aussi tout le soin apporté par la marque pour donner à la clientèle une voiture parfaite à tous les points de vue, car il est, en effet, inutile de dire — connaissant les directives que s'imposent ses dirigeants — que les quatre voitures engagées au Bol d'Or étaient des véhicules strictement de série.

Ce qui intéresse

Les enseignements du Bol d'Or sont multiples et les constructeurs qui participent à l'épreuve ne poursuivent point tous le même but.

Dans le Bol d'Or, Claude Delage n'avait engagé qu'une seule machine, une machine absolument de série, et cela à titre de démonstration.

Margueritte au Bol d'Or

Superbe performance des voitures Margueritte au Bol d'Or, où les trois voitures engagées terminent la très dure épreuve sans aucun ennui. L'une d'elles pilotée par Mme Violette Morgis fut très remarquée par sa présentation impeccable.

La course fournie par les trois Margueritte est d'autant plus belle, que les trois véhicules qui ont couru étaient strictement de série et, annoncés à vendre avant l'épreuve malgré leur victoire ils seront adjugés au prix du catalogue.

Epreuves à venir

(6 juin. — Grands Prix du M. C. L.)

Le Moto-Club de Lyon organise encore cette année à Saint-André-de-Corcy son habituel circuit de vitesse. Contrairement aux autres années, où il servait de lever de rideau aux grandes courses de vitesse, le voilà devenu cette fois la revanche des Grands Prix de l'U. M. F.

Mais cette proximité le perd. Il n'est pas possible de remonter en une semaine une machine écopée, de faire un nouveau déplacement, un nouvel entraînement.

Aussi est-il à craindre que les engagements ne soient suivis de nombreux forfaits. Souhaitons le contraire, vivement, et que les luttes y soient aussi palpitantes que jadis. Voici une première liste d'engagés :

Motos 175 cmc. — Monet-Goyon I (Hommaire), Monet-Goyon I (Sourdot), New-Map I (Martin), Le Grimpeur (Cheret).

Motos 250 cmc. — Terrot I (Stewart), Terrot II (Durand), D. F. R. (Vache), New-Map II (Amort).

Motos 350 cmc. — Magnat-Debon I (Zind), Magnat-Debon II (Boetch), Magnat-Debon III (Rodet), Magnat-Debon IV (Marcou), Terrot III (Perrotin), Terrot IV (Clermon), Harley-Davidson I (X...), Monet-Goyon III (Bidaud), Peugeot I (X...).

Motos 500 cmc. — Peugeot II (Péan), Peugeot III (Gillard), Peugeot IV (Richard), Terrot V (Rolland), Sunbeam I (Francisque), Sunbeam II (Damitio).

Sidecars 350 cmc. — Magnat-Debon V (Savioz), Terrot VI (Goubert).

6 juin. — Meeting de vitesse (A. C. O.).

Course de Côte de Sézanne (A. C. A., 1 bd de la République, Reims).

Course de Côte de Poix (Automobile Club de Picardie).

Course du kilomètre à Mont-de-Marsan (A. C. des Landes).

Circuit de Saône-et-Loire et kilomètre lancé (A. C. Bourguignon).

8 juin. — Kilomètre lancé de l'U. M. de l'Aube.

12-13 juin. — 4^e Grand Prix d'Endurance de 24 h. (A. C. de l'Ouest, Le Mans — Coupes Ruège).

13 juin. — Course de Côte de Mazamet. — Rallye féminin, Paris Compiègne (A. C. U. F.). — Côte de Val Suzon (A. C. Bourguignon) Engagements à l'A. C. B., 14, rue Michel-Servet, Dijon.

16-17-18 juin. — 3 jours motocyclistes du Forez.

20 juin. — Côte de la Mothe Saint-Héraye (M. C. et A. C. des deux-Sèvres). Meeting de Vitesse à Blois (A. C. O.). — Côte de la Gabelle (M. C. d'Avignon). — Côte d'Origny (M. C. de l'Aisne).

Course de Côte de la Mothe Saint-Héraye

L'Automobile Club des Deux-Sèvres, Charente et Vendée et le Moto Club des Deux-Sèvres et Charentes font disputer le 20 juin à La Mothe Saint-Héraye, leur épreuve de côté désormais classique. Cette course a dans toute la région un gros retentissement. Rien n'est négligé pour que l'organisation soit impeccable : chronomètres officiels, réseau téléphonique complet, imposant service d'ordre, etc. Des prix de grande valeur sont offerts aux concurrents. Les as qui y ont pris part l'année dernière ont promis de revenir cette année avec de nombreux camarades et on peut être certain que personne ne regrettera le déplacement.

Cette course de côte ouverte à toutes les catégories de véhicules reconnues par l'A.C.F. et l'U.M.F. se dispute sur un kilomètre

départ arrêté. Le pourcentage est en moyenne de 7 %. Il y a peu après le départ un virage à rayon assez court, mais parfaitement dessiné et qui constitue une des particularités intéressantes de cette côte. D'ailleurs, les organisateurs se feront un plaisir d'adresser le règlement avec le profil de la côte à toutes les personnes que cela pourrait intéresser. Il suffit d'écrire au siège social de l'Auto Club des Deux-Sèvres, 1, avenue de la République, à Niort.

A l'Étranger

Le Tourist Trophy Britannique

Le Tourist Trophy ou T. T. est, chacun commence à le savoir, l'épreuve mondiale la plus importante au point de vue motocycliste. Disputée encore cette année sur le difficile parcours de l'Ile-de-Man (mer d'Islande), il ne comprendra plus que 3 catégories (250, 350 et 500 cmc), courues à des jours différents par un total de plus de 130 engagés. Presque toutes les marques britanniques y prennent part : B. S. A. Triumph, 8 Norton, 11 H. R. D., 13 A. J. S., 9 Sunbeam, 8 New-Imperial, 10 Douglas, etc., etc... Les Italiens sur Guzzi, Garelli, Bianchi, les coureurs Bennett, Simpson, Handley, Longman, Dixon, Davies y sont engagés.

Du fait des récentes grèves, la rareté et la brièveté des renseignements parvenus ici n'autorisent plus des pronostics. Tout ce qu'il est possible de dire c'est qu'A. J. S. a poursuivi les efforts menés inlassablement depuis vingt années à la recherche de la victoire. Norton semble avoir une extrême confiance. Sunbeam a fait de gros progrès. J. A. P. a perdu Le Vack, Blackburne est bien délaissé.

H. R. Davies a fait un gros effort, mais Simpson (A. J. S.) et Bennett (Norton) le laisseraient difficilement gagner. Le petit Handley fera certainement des siennes !

Belgique — Le Grand Prix d'Europe

Le Circuit de Francorchamps (Spa, 18 juillet) bénéficiera d'une participation anglaise encore plus importante que Strasbourg, grâce à l'éloignement du T. T. et d'une participation nationale de grosses machines (Gillet d'Herstal, F. N., Sarolea, etc...) excessivement redoutable.

... que les New-Hudson participeront à ce même T. T. avec des moteurs à culbuteurs mis au point par Le Vack...

... que Guzzi construit une 250 cmc, réplique fidèle de sa 500 cmc type Championnat d'Europe, livrable en 1927. Arbre à cames en tête, 15 chevaux, plus de 120 à l'heure, 9.000 litres...

... que Visiolo, un des téméraires et rapides coureurs transalpins, va tenter les records sidecars de 1.000 cm3 avec une Harley 8 soupapes spéciale (150 à l'heure aux essais avec side).

... que les maisons Claudel et Cozette étudient en commun la construction d'un carburateur à injection d'eau commandée et intermittente,

... qu'aux dernières nouvelles, aucune confirmation n'a jamais été donnée des 277 à l'heure de Parry Thomas, malgré de nombreuses réclamations des pouvoirs sportifs français. Seul le télégramme reçu par la presse témoigne (?) de la performance. Y aurait-il eu canard ? Mais alors — de quelle taille !!!

... que contrairement à ce qui s'était chuchoté le Bol d'Or n'a pas vu Sénéchal commettre d'infidélité envers le moteur Ruby, son éternel et parfait collaborateur...

... que les Matchless 350 cm3 à arbre à cames ont réussi leur parfaite mise au point. Celles du Tourist Trophy viennent de réussir un certain 145 à l'heure à l'occasion d'une course sur plage...

... les Triumph de course sont désormais des deux soupapes à culbuteurs...

DOUBLE-YARD.

Mon petit doigt
me dit...

... que dans Toul-Nancy devait faire son apparition une nouvelle Peugeot extra rapide (160 à l'heure?), avec un nouveau cadre, machine spéciale pour les lignes droites...

... que la Rovin à culbuteurs (J. A. P. 500 cmc mono-échappement) a été vendue à un particulier, qui s'en servira pour courir à son propre compte.

... qu'une 350 cmc Harley-Davidson appartenant à un régional est plus rapide (voir journée des Records et kilomètres lancé de Saumur) que la machine de course de la maison Hasard? Mise au point??

... que certains motocyclistes, membres du M.C.F. accomplissant la seconde épreuve du Championnat de leur Club ont abattu les étapes de Paris à Deauville et retour à 80 kilomètres de moyenne.

... qu'Enders Jack se remettrait bientôt au volant d'un véhicule de course : Il recourt... Enders.

... qu'après avoir couru les Grand Prix de Strasbourg, Ashby, le sympathique coureur anglais, tentera les records de 1 à 12 heures sur Monthérvy, avec sa « Panther » Phelonet Moore...

... que F. N. utilisant immédiatement sa requalification eût participé à la Journée des Records avec son ultra-rapide 350 cmc si des difficultés ne lui avaient été soulevées par notre fédération...

... qu'un prochain livre de Claude Farrière traiterait du milieu automobile. Titre : L'homme qui a sa Sima...

... qu'en attendant la mise au point parfaite de son 1.000 centimètres cubes 4 cylindres, Franconi a pour engin chéri un 600 cmc pour courir en 750...

... qu'un Parisien du Midi (la rive gauche) aurait fait 120 kilomètres dans l'heure avec une 2 cylindres excellente par ailleurs, mais dont les ressorts de soupapes retenus par des goupilles fendues et les maigres ailettes n'ont rien de fameux pour la vitesse...

ASSOCIATION OU A CÉDER ENTIÈREMENT

Belle Affaire se rapportant à l'Industrie motocycliste et automobile. Simple direction, conviendrait à sportif aimant la moto et la voiture et pouvant disposer de 100.000 fr. Part d'association : 50.000 fr. par an.

Ecrire : M-CT-A à Moto-Revue (qui transmettra)

APRÈS LE BOL D'OR

Il est à remarquer que les concurrents soucieux de mener à bien une épreuve d'aussi longue durée, avaient choisi pour le graissage
 ::: ::: de leurs moteurs :::

La Spidoléine T

:: :: le Lubrifiant de Sécurité :: ::
 qui leur a permis de remporter les succès suivants :

BOLLACH, B. N. C.	1 ^{er}	Catégorie	1.100	Tourisme
COLLAS, D. F. P.	2 ^e	»	1.100	»
TREUNET, Violet	1 ^{er}	»	500	Sport
SEMIROT, B. N. C.	1 ^{er}	»	1.100	»
DORÉ, Sénéchal	2 ^e	»	1.100	»
STANTON, Violet	1 ^{er}	»	500	Course
VIOLET, Violet	1 ^{er}	»	750	»

AU MEETING DE SAINT-BRIEUC

Après ses qualités d'endurance, la "Spidoléine" confirme ses qualités de rendement au Meeting de Saint-Brieuc où Boillot, Rizal et Letailleur, sur "Peugeot", remportent la première
 ::: ::: place dans leur catégorie respective :::

Nouvelle victoire significative de la grande Marque Belge

Saroléa

9 Mai — CHIMAY (Belgique)

GRAND PRIX DES FRONTIÈRES

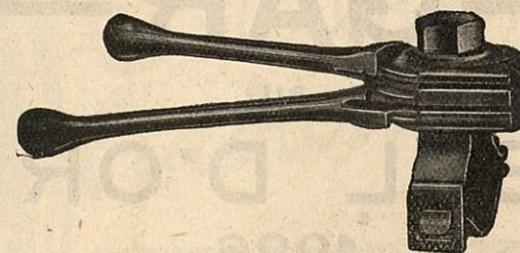
270 kilomètres en vitesse pure

CATÉGORIE 500 cm ³	}	1 ^{er} BONIVERT
		2 ^e STOBART
		3 ^e BENTLEY

STOBART bat le record du tour à la moyenne de 105 km.

Tous sur moto 500 cm³ SUPERSPORT - Chaînes COVENTRY - Boîtes STURMEY - Pneus DUNLOP
 ::: ::: Bougie LION - Huile CASTROL - Magnéto MARELLI :::

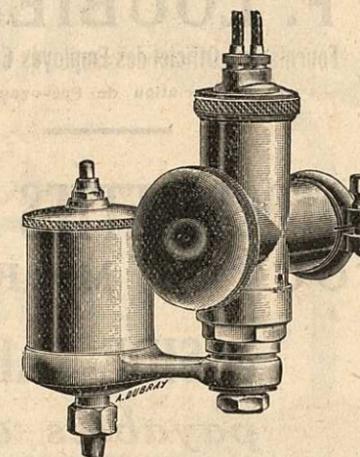
Maison SAROLÉA, Société Anonyme HERSTAL (Belgique)



La continuité dans le succès est la meilleure preuve de la qualité

COURSE DE COTE DU CAMP
 Catégorie 175 cmc. — 1^{er} MAIGROT, sur Monet-Goyon.
 SIX JOURS D'HIVER DE MOTO-REVUE
 Catégorie 500 cmc. — 1^{er} BODART, sur D. S. sans pénalisation.
 Médaille d'Or.
 PARIS-NICE
 Catégorie cyclecars 350 cmc. — 1^{er} VILLARD, gagnant la Coupe de l'Association Automobile de France.
 COTE DE LA TURBIE
 Catégorie 125 cmc. — 1^{er} DRUZ, sur Dollar.

KILOMÈTRE LANCÉ A TARBES
 Catégorie 350 cmc. — 1^{er} CLERMONT, sur Terrot, meilleur temps des motocyclettes, gagnant de la Coupe de l'Union Motocycliste.
 BORDEAUX-LES PYRÉNÉES-BORDEAUX
 Catégorie 350 cmc. — 1^{er} CLERMONT, sur Terrot.
 COURSE DE COTE DE CHATEAU-THIERRY
 Catégorie cyclecars 350 cmc. — 1^{er} VILLARD, sur Villard-Harissard.
 COURSE DE COTE DE GRABELS
 Catégorie 750 cmc. — 1^{er} CLERMONT, sur Terrot.
 COURSE DE COTE DE L'ALOUETTE
 Catégorie 125 cmc. — 1^{er} DRUZ, sur Dollar (Record).
 Catégorie 175 cmc. — 1^{er} DRUZ, sur Dollar (Record).
 Catégorie 750 cmc. — 1^{er} CLERMONT, sur Terrot.
 KILOMÈTRE LANCE A SAUMUR
 Catégorie 750 cmc. — 1^{er} CLERMONT, sur Terrot.
 Toutes ces machines munies du Carburateur "LONGUEMARE" L. B. H. 2, à correction d'air, 2 gicleurs, 2 manettes et des manettes G. L. et C^{ie}.
 TOUR DE FRANCE. — Les 4 voitures BENJAMIN, qui terminèrent sans pénalisation, étaient munies du Carburateur "LONGUEMARE", type voiture F. B. H.
 MOTOCYCLISTES, CYCLECARISTES, votre intérêt vous commande d'exiger sur vos motocyclettes et voitures des Carburateurs.



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

LE NOUVEL AMORTISSEUR
 Série 500

Hartford



est monté sur *Silentbloc*

Société Anonyme des Étab^{ts} REPUSSEAU & C^{ie}, 77, Rue Danton — LEVALLOIS-PERRET
 Téléphone : WAGRAM 87-93, 97-24, 85-47, 70-09

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

F. LOUBIÈRES

Fournisseur Officiel des Employés Civils de l'État
(Association de Prévoyance)

**MOTOCYCLETTES NEUVES
TOUTES MARQUES**

et **SIDE-CARS**
payables en

14 VERSEMENTS
aux prix du Comptant

Demandez le Catalogue illustré gratuit
27, Rue du Château-d'Eau
— PARIS (X^e) —

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

est la seule organisation
pouvant consentir des avantages
semblables

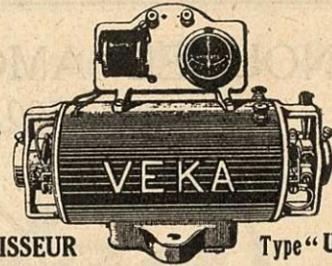
Téléphone NORD { 86-70 Registre du Commerce
 93-73 Seine N° 342.445

GAR au BOL D'OR 1926

4 Voitures au départ
4 Voitures à l'arrivée

Catégorie Course 1100 cmc.
Catégorie Sport 1100 cmc.

Automobiles GARDAHAUT
47, Rue de Paris -:- CLICHY (Seine)



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

Soutenez l'industrie française

EN EMPLOYANT SUR VOS MOTOS

TRIUMPH & B.S.A.

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

Delaunay
62 rue ROCHECHOUART
PARIS 9^e

TELEPHONE TRUD 1596

DEMANDER LE TARIF ILLUSTRÉ

HUILES SPÉCIALES POUR AUTOMOBILES



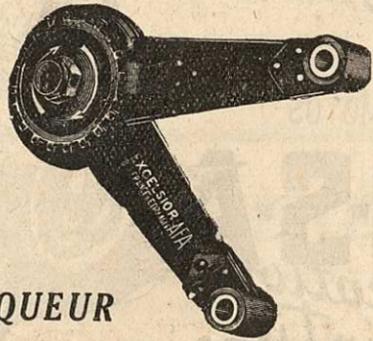
ILO MOTOR OIL

HUILE SUPÉRIEURE A LA MEILLEURE

W. B. DICK & C^o Ltd
12, Rue des Fermiers, 12
PARIS (17^e)

EN VENTE DANS TOUTES LES VILLES

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

LE CÉLEBRE PISTON
"Diatherme"

en MÉTAL ALPAX
(Licence Floquet de Fleury)

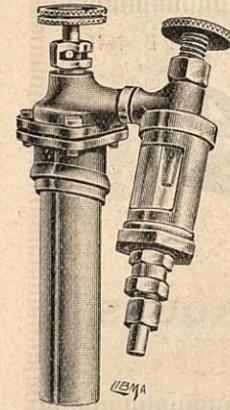
GONFLE LES MOTEURS

Compression franche;
Supprime l'Auto-Allumage;
Reprises énergiques;
Augmentation considérable
de la vitesse.

Envoi du Catalogue N° 10 sur demande

Etabl. Modernes de Rectification
68, boulevard d'Asnières
(Ile de la Jatte) NEUILLY-SUR-SEINE
TÉL. : NEUILLY 10-82

Publicité GSWERTS



POMPE SEMI-AUTOMATIQUE A HUILE
AVEC VISEUR COMPTE-GOUTTE ORIEN-
TABLE, PERMETTANT UN RÉGLAGE PAR-
FAIT DE LA LUBRIFICATION DU MOTEUR

ADOPTÉE PAR LES PRINCIPALES
MARQUES DE MOTOCYCLETTES

ÉTABLISSEMENTS BULLIER & GUIGNET RÉUNIS

Société Anonyme au Capital de 2.500.000 francs

A. AMOUDRUZ

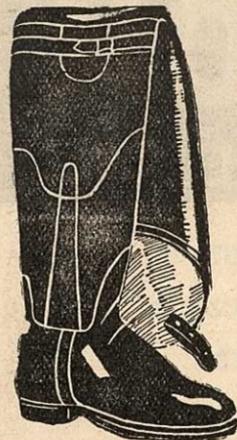
Agent exclusif
39, Rue des Acacias, PARIS (17^e)

Télégramme : Amdru-Paris

Téléphone : Wagram 61-86

Spécialités pour Motocyclistes des **STOCKS AMÉRICAINS**

Bottillons pour motos, depuis 15 fr.
Bottes cuissardes américaines 75 fr.
Imperméables cirés 18 fr.



Paletots de cuirs
anglais 99 fr.
Gants Motos, depuis 7.50
Cuirs chromés amé-
ricains, depuis . . . 15 fr.
Casques de moto 20 fr.
Couvertures, depuis 15 fr.
Bâches, Lunettes, etc.
Combinaisons américaines

Au Palais des Soldes

41, Avenue des Ternes
24, Rue des Acacias
PARIS (17^e)

Envoi contre mandat seulement



Savon Spécial 3-33 pour Motocyclistes et Automobilistes

(Garanti exempt de toute addition
de soude et de potasse caustiques)

Absolument souverain contre
les cambouis les plus tenaces,
graisses, peintures, goudrons, etc.

Son emploi répété n'affecte pas
les épidermes les plus délicats.

Essayez-le une fois : vous serez convaincu!

Envoi franco sur demande d'une boîte échantillon.
100 gr. : 1 fr. — 500 gr. : 3 fr. — 1 kg. : 5 fr. 50
Seau, 5 kgs. : 23 fr. — 10 kgs. : 45 fr.

Savon 3-33, Rue Delizy, 12 bis, à Pantin (Seine)

Le Succès des

CHAPUIS-DORNIER

::: :: dans le Tour de France 1926, se confirme dans ::: ::

LE BOL D'OR 1926

Toutes les voitures équipées avec des moteurs de série suivent
:- :- de très près les moteurs munis de compresseurs :- :-

RENSEIGNEMENTS : USINES ET BUREAUX

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

— Téléphone : 225 —

LA **Magnéto-France**

R. C. : B. 4616

ALLUME LES MOTOS DES MEILLEURES MARQUES
LYON - 93, Route d'Heyrieux - LYON

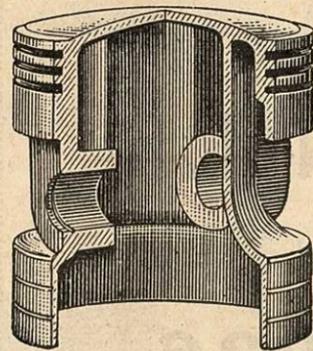
QUELQUES CONSIDÉRATIONS SUR LES
Pistons en alliage léger

Breveté S.G.D.G. **DIABOLO** Marque déposée

Dans un moteur à explosion, un gain de poids sur les pièces en mouvement alternatif se traduit par une augmentation de la vitesse de rotation, donc du rendement thermique, par des reprises plus rapides, par une fatigue moins grande des organes en mouvement et, enfin, par la disparition des vibrations du moteur.

L'échauffement diminuant, la consommation d'huile baisse sensiblement; mais le piston ordinaire, en aluminium, est bruyant et dure peu; il faut lui laisser beaucoup de jeu dans son cylindre, d'où claquements à froid, matage, usure rapide et remontées d'huile.

Tous ces inconvénients sont évités avec le piston « Diabolo ». Il est solide, parce que formé d'un alliage à haute résistance, et parce que de forme de révolution. Il est indéformable, parce que bien guidé partout, parce que bien refroidi de par sa forme spéciale permettant un dégagement rapide des calories vers le bas. Il est léger, parce que ses parois sont minces et que la densité de l'alliage n'est que de 2,6. Les frottements sont réduits. Le jeu latéral est exactement celui du piston en fonte correspondant.



SOCIÉTÉ
Le Piston Normal Diabolo
3, Rue de la Manutention
PARIS (16^e)

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)



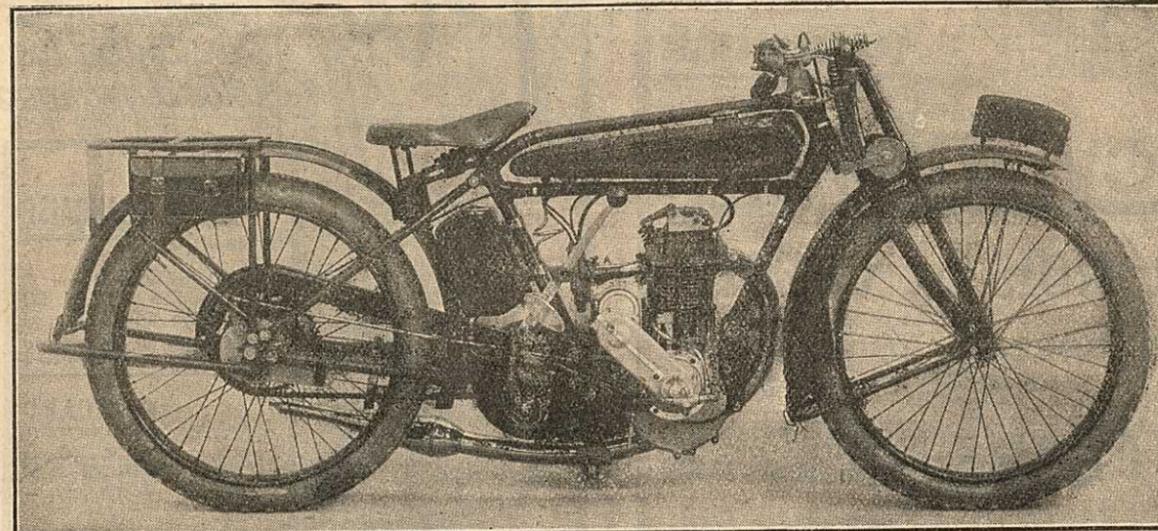
LA PERFECTION EN MOTOCYCLETTES

Construites par MOTOSACOCHE-FRANCE, 63, Rue Trarieux, LYON

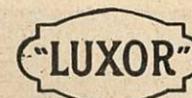
La 250 cmc. Tourisme et Supersport, sa 500 cmc. prévue pour sidecar, possèdent tous les perfectionnements connus, exécutés avec la précision MOTOSACOCHE.

AGENCES PARISIENNES :

57, Avenue de la Grande-Armée, 110, Rue Damrémont, 21, Rue de Lourmel, 61, Rue de Villiers, Neuilly

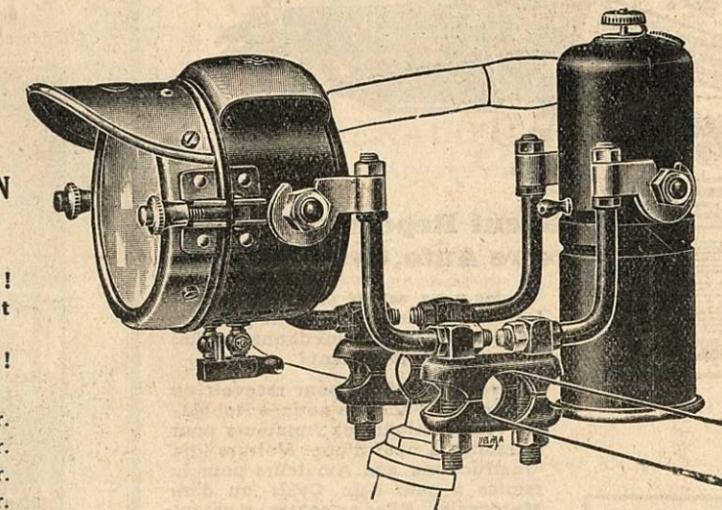


Motocyclistes !!! pour votre sécurité, montez sur votre machine
les Groupes moto



VOUS AUREZ TOUTE SATISFACTION

Montés avec une fourche brevetée!
Système rattrape jeu de porte breveté!
Double bec pour éclairage intensif et réduit!
Garanti contre tout vice de fabrication!



N° 3	Face 160 ^{mm} / _m .	Miroir Mangin.	Compl.	260 fr.
N° 2	— 130 ^{mm} / _m .	—	—	230 fr.
N° 4	— 100 ^{mm} / _m .	avec miroir	—	150 fr.
N° 5	— 135 ^{mm} / _m .	—	—	180 fr.

Toutes nos faces motos peuvent être fournies avec dispositif spécial pour tous modèles de fourches à parallélogramme avec amortisseurs ou pneu ballon. Suppl. 10 f.

Nous fournissons également les générateurs séparés avec dispositif de fixation.

DUPONT et TRAZET, Constructeurs, 3, Rue Tesson, 3 — PARIS (X^e)

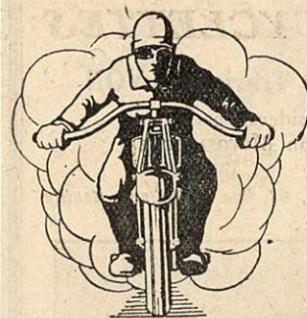
En vente dans toutes les bonnes Maisons d'accessoires — Catalogue sur demande.



PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE

CRÉDIT TOUTES LES MARQUES MAISON DE
ECHANGE LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS CONFIANCE

225, B^D PÉREIRE - 82, AVENUE DES TERNES - TÉL : WAGRAM 31-19



SAISON
1 9 2 6

9 RECORDS
4.000 MOTOS
EN SERVICE

10 ANS de SUCCÈS

3 CV. 1.645 FR.

12 MOIS DE CRÉDIT

TYPE SPÉCIAL SUPERSPORT
175 CMC. VITESSE 100 KILOM.

G. BARRÉ USINES - SIÈGE :
7 et 9, Rue Langlois - NIORT

Dépositaire Seine et Seine-et-Oise :
LECLERCQ - 47, Avenue de la République, PARIS

*Les boîtes
2 et 4
vitesses*

Picard

*sont montées
sur toutes les
motos de marque*

La première marque
La plus grosse production
La meilleure boîte

FRANÇAISE

Nos boîtes se montent sur
TOUTES LES MOTOS EN
PRISE DIRECTE

ANCIENNES & MODERNES

Demandez
- prix -
et notice

C. PICARD
Maison fondée en 1906
26, Rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)
- Tél. : 300 -

Rb. G. SWEERTS

LE BOL D'OR 1926

confirme les précédents succès remportés par

HARLEY-DAVIDSON

qui amène au complet son équipe à l'arrivée, réalisant les meilleures performances toutes catégories side car

HARLETTE

s'inscrit également au palmarès du **BOL D'OR** remportant la plus belle place d'honneur en catégorie 175 cmc., succès qui confirme ses précédentes places de

1^{ER} dans les SIX JOURS D'HIVER
et **PARIS-NICE 1926**

Société Française des Établissements GOODE & Cie
32, Rue Pierret à NEUILLY-SUR-SEINE



Comment Repeindre 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.
4, RUE DE SÈVRES BOULOGNE-SUR-MER



Rue Du C. Seine 26, 348.

THE INDIA RUBBER GUTTA-PERCHA & TELEGRAPH WORKS Co Ltd
Usines et Direction Générale à PERSAN (S.-et-O.)

**CHAUFFEURS
NE GREVEZ PLUS
VOICI LE
PNEU
PERSAN**

USINES ET BUREAUX à PERSAN. (Seine-et-Oise)

VELO
MOTO
AUTO
AÉRO

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

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



La Révélation du BOL d'OR 1926

RENAUD C. P.
sur Motoclette

VAINQUEUR de la Catégorie 350 cmc.
couvrant 1459 kms à 61 kms de moyenne
et battant le record de 1925 : : : :

*La Motoclette C. P. victorieuse était
une machine rigoureusement de série*
Moteur **HARISSARD**
Boîte **STAUB**
Carburateur **AMAC**

Quelques autres victoires de la C. P. :

Argenteuil Record catégorie 125 cmc. Circuit de l'Armistice 3 Machines au départ 1 Médaille d'Or
Château-Thierry Record catégorie 125 cmc.

MOTOCYCLETES C. P. = 10, Rue des Écoles, GENNEVILLIERS (Seine)

CHAINES DUCKWORTH

POUR
MOTOCYCLETTES
ET CYCLECARS

LES PLUS RÉSISTANTES
LES PLUS DURABLES

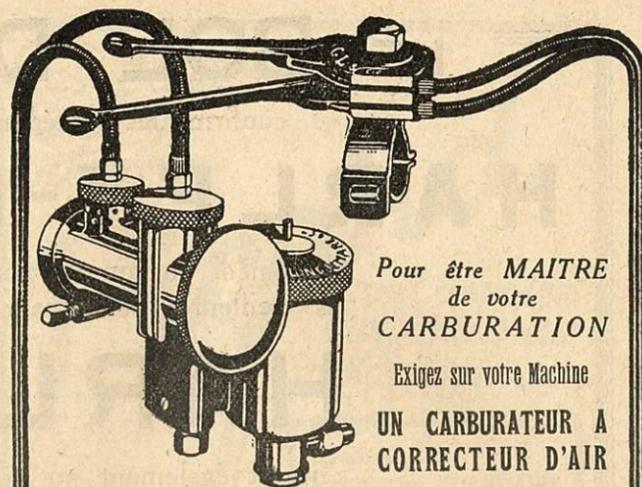
LES CHAINES DUCKWORTH sont de beaucoup les plus économiques, leur durée étant incomparablement supérieure à celles de toutes les autres chaînes. Leur supériorité est le résultat d'une spécialisation de plus de 30 années dans la fabrication des chaînes de motocyclettes. Les Constructeurs américains :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

Catalogue franco sur demande

MONOPOLE POUR LA FRANCE

COMIOT

87, Boul^d GOUVION ST CYR - PARIS
TÉLÉPH: WAGRAM 03-26 TÉLÉGR: COMIOT-PARIS



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 C¹, brev. S. G. D. G. R. C. Seine 114.051

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

AU BOL D'OR 1926

1690 kilomètres en 24 heures

Personne ne s'étonne de voir le cyclecar

SANDFORD

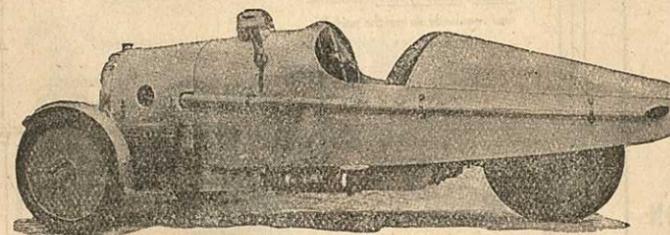
1^{er} du classement général des cyclecars et 2^e meilleur temps toutes catégories devant un lot de 34 concurrents.

... de plus le cyclecar

SANDFORD

est détenteur de 4 records du monde en catégorie :::: cyclecars 750 cmc. ::::

Les auxiliaires précieux de ses succès sont, comme toujours, le **moteur 4 cylindres Ruby**, carburateur SOLEX, pneus DUNLOP, bougies CHAMPION, roues D. F., magnéto SAGA, chaînes RENOLD, huile CASTROL, volant THOMAS, HARTFORD, TÉCALEMIT

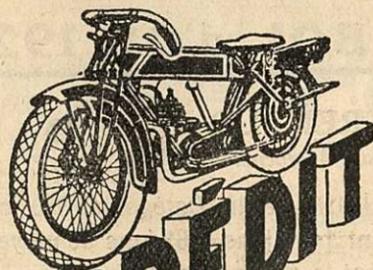


Toutes nos voitures de série 1100 cmc. sont garanties livrées avec le même équipement.

CATALOGUE :

72, Avenue des Ternes, PARIS (17^e)

INCROYABLE!!!



Une Moto-cyclette de Luxe

AVEC 13 ET 16 MOIS DE CRÉDIT

Directement du vendeur à l'acheteur, sans aucun intermédiaire.
1^{er} Versement : 10%

Marcel HENRIET

Constructeur du Sidecar "LE FLOTTEUR"
174, Rue de Vaugirard - PARIS (15^e)
TÉL. : SÉGUR 89-32

Agence exclusive pour la Seine, des motocyclettes :

ULTIMA DE LYON

DOLLAR
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
MONET & GOYON
PEUGEOT

MOTOBÉCANE
LE GRIMPEUR
GRIFFON
D. F. R.
D. S.

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

Concessionnaire pour la Belgique :

TOUT POUR CITROËN

224, Rue Royale, 224 - BRUXELLES

Ce livre a été écrit... pour vous !

Le VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

Traité pratique sur le vélomoteur, la moto, le sidecar, par C. LACOME et H.-P. BORESTROKE

THÉORIE - CONDUITE - ENTRETIEN

Ce qu'on peut demander à une motocyclette — Le moteur à 4 temps — Le moteur à 2 temps

(théorie et fonctionnement, entretien, réglage, mise au point etc., l'allumage, théorie de la magnéto, pratique, entretien, réglages, les embrayages, les transmissions, leur entretien, le graissage). Sur la route, comment apprendre à monter en moto — Utilité du sidecar, réglage et montage — Formules pour calculer la puissance ; la motocyclette d'occasion — Règlements de Police.

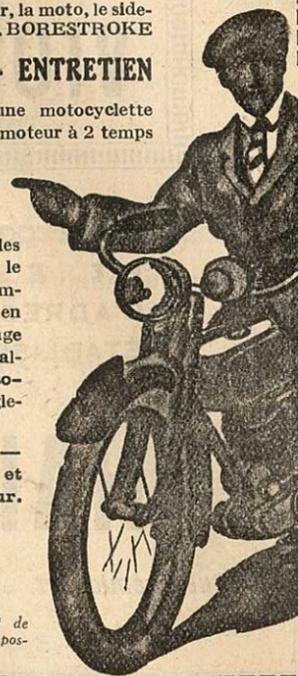
Les motos américaines — Conseils aux Indianistes et Harleistes — Le vélo-moteur.

En vente à

MOTO-REVUE

PRIX : 8 fr.

Franco recommandé contre versement de 9 francs à notre compte de chèques postaux : 29.937.



BOL D'OR 1926

Tricyclecars 350 cmc. (biplaces)

1^{er} VILLARD sur VILLARD-HARRISSARD

(Record battu)

Couvrant la formidable distance de 1.228 km.

Équipé du

PHARE MAGNÉTIQUE COLIN

Voitures biplaces 350 cmc. sport

1^{er} FORGEOIS (amateur) C. M.

(Record établi)

Sur pneumatiques recaoutchoutés "Renova"

Équipé du

PHARE MAGNÉTIQUE COLIN

PHARE MAGNÉTIQUE COLIN

:: :: 46 bis, Rue d'Asnières :: ::
LA GARENNE-COLOMBES (Seine)

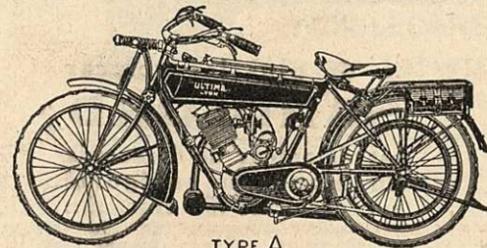
MOTO ULTIMA LYON

Créée en 1908

FACILITÉ DE PIÈCES DE RECHANGE

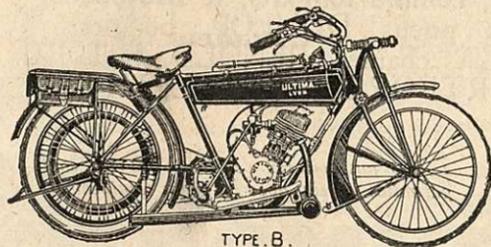
Moteurs 4 temps
3 et 4 CV.

3 litres aux 100-kilomètres



TYPE A.

Type A avec démultiplicateur et débrayage : 2.775 frs



TYPE B.

Type B avec Boîte 3 vitesses : 3.500 frs

DEMANDEZ LE CATALOGUE

E. BILLION Constructeur, 24 et 26, rue du Commandant-Faurax LYON
Téléphone : Vaudrey 2-04

MOTEUR ACHER
500 c.m.3
5-12 c.v.
BREVETÉ S.G.D.G.
LE VRAI MOTEUR DE CYCLECAR

Le moteur à 2 temps le plus perfectionné

Ses dispositions spéciales :
pompe d'alimentation, distributeur rotatif, pompe à huile, procurent une régularité de marche parfaite.

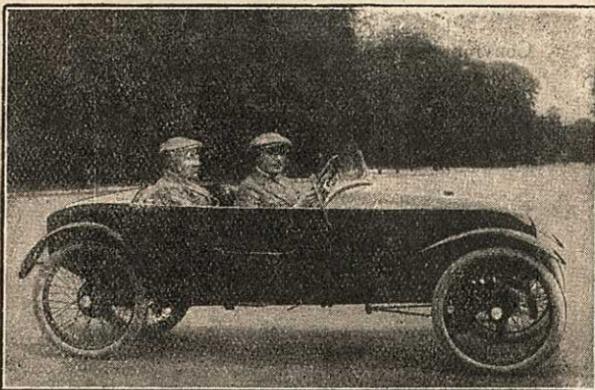
Envoi franco de la notice sur le moteur et son embrayage à disques de Ferodo.

ETABLISSEMENTS ACHER 19, Rue EDMOND DARBOIS, GENNEVILLIERS (Seine)
Téléphone : 65

Le Cyclecar SIMA-VIOLET

Champion de France, deux records du monde a gagné, en 1925, toutes les grandes épreuves (Catégorie 500 cmc.)

Grand Prix de l'U.M.F., Bol d'Or, Grand Prix du M. C. de Lyon, Grand Prix de France, Circuit des 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 : 7.550 fr. à 7.750 fr., suivant le type

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

S I M A
V I O L E T

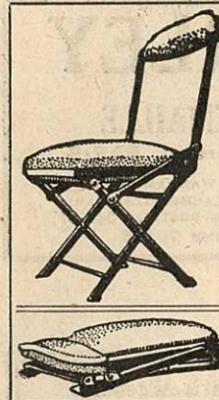
POUR CONDITIONS
ET ESSAIS
S'ADRESSER AUX
ÉTABLISSEMENTS

LAHAIVILLE

8, Rue Frémicourt

PARIS (15^e)

Tél. : SÉGUR 07-79



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

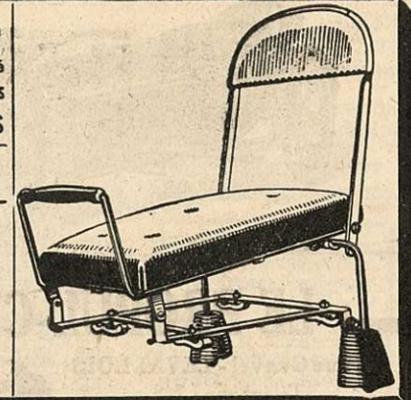
Catalogue M.R. complet sur demande

BÉRARD FRÈRES

CONSTRUCTEURS

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

Téléph. : WAGRAM 65-12



1926

TRIUMPH

1

SIX JOURS D'HIVER

PINNEY

TARGA FLORIO

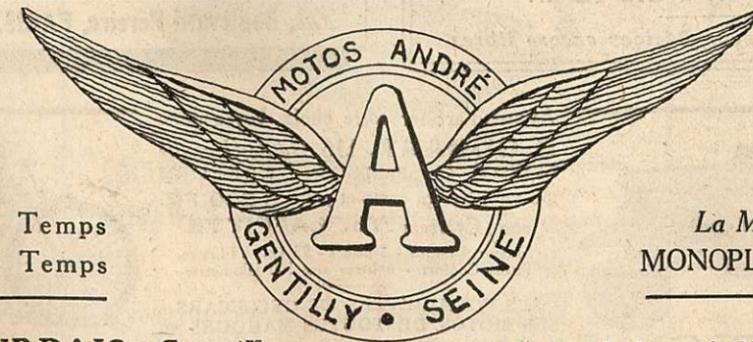
OPESSI, catég. 500 cmc.

BOL D'OR

PINNEY, catég. 600 cmc. sidecar

sur pneus DUNLOP

Agence de France : 212, Boul. Péreire - PARIS



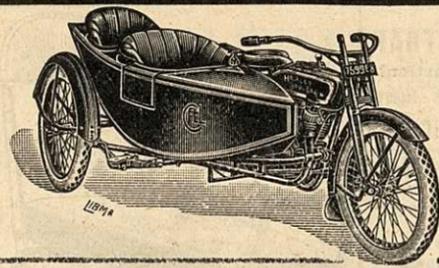
MOTEURS 2 Temps

MOTEURS 4 Temps

La Marque de Luxe
MONOPLACE et BIPLACE

Établ^{ts} BOURDAIS, Const^{rs}

7, Rue Lafouge, à GENTILLY (Seine)



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.

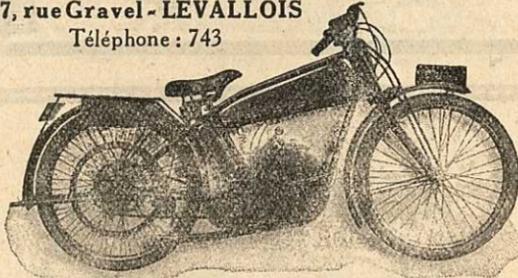
CACHEMAILLE

13. rue Guersant, PARIS

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

LE PROPUL-CYCLE

7, rue Gravel - LEVALLOIS
Téléphone : 743



au BOL d'OR 1926

court avec 2 motos type Sport P. M., moteur
à 4 temps français, 175 cmc. Graissage par
pompe automatique, strictement commerciales.

AGENTS DEMANDÉS

Notice B sur demande

Paris-
Les Pyrénées Paris-Argenteuil
Paris-Nice



Extrait du Palmarès (Motos)

FAVOR

que

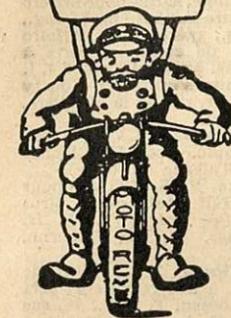
LIAUDOIS

DÉMONTRE ESSAYE ET VEND

EXCLUSIVEMENT

PARIS - 9, Avenue Félix-Faure - PARIS

PETITES ANNONCES



Motos à vendre.

A. B. C. com. nve, équ. gd
tourisme, p. à prendre route, gros
pneus, écl. Mag., gris., Téal.,
guidon g. sport, gr. tuy. échap.,
cof. outils, s. résér. Vendue conf-
fiance, suite, Henri Berton, 13 ter,
rue Garibaldi, Saint-Ouen (Seine).
A. B. C. 5 CV, 4 vit., état neuf.
3.200 fr. Visible t. l. j. après 19 h.
et dim. jusqu'à midi. Lavaud, 9,
avenue Batignolles, St-Ouen.

A. B. C. 5 CV, compt., tan-sad,
com. nve, garantie, occas. rare.
Visible t. l. j. au lavoir, 35, rue de
Nantes. 3.600 francs net.

A. B. C. parf. ét. méc. Ch. Carré,
248, rue de Vesle, Reims (Marne).
A. J. S. 350, 1926, soup. lac.,
écl. élect., roulé 1.200 km. Visiter
chez Becker, 183, boul. Péreire,
Paris.

Alcyon 3 CV, 250 cc., bloc mot.
Ballot, 2 vit., débr. bon état.
2.200 fr. Ecrite pr r-v. : Dolez,
11 bis, av. Leboucher, Neuilly-
sur-Seine.

Alcyon 3 CV, bloc moteur.
1.500 fr. Lumeau-Vozay, (Loire-
Inférieure).

Alcyon 3 CV, mot. Ballot, 2 vit.
parf. état. 1.800 fr. Douglas, 3 CV,
2 vit., parf. état. 2.400 fr. S'adr. :
J. Pinsard, Romorantin (L.-et-C.).

Alcyon sport, 3 CV, 3 vit., sortie
usine décembre 1925, outill. comp.
compteur, rétroviseur, etc., roulé
250 km. Cause maladie. Prix très
avantageux. Denis Boïnot, rue
Raffinière, Melle (Deux-Sèvres).

Alcyonnette excel. état, 800 fr.
Sentenac, 5, Traversière St-Joseph,
Toulouse.

Alcyonnettes très bon état
méc., 800 et 1.000 fr., c. grise.
L. Psalty, 50, rue Brunel, Paris.

Alcyonnette de dame ou ecclé-
siastique, état de neuf, marche
parfaite, 1.400 fr. Maillart, 10,
rue de la République, Boissy-
Laillerie (S.-et-O.).

A. V. Moto Armor état neuf,
1 CV 1/4, 950 fr. S'adr. Coussirat,
huissier, Rauzan (Gironde).

Avance G. D. 175 cc., 4 temps,
peu roulé. Chez G. Dupuy, 31,
rue Poussin, Paris (16^e).

A. V. Moto Ultima, 4 temps,
3 CV 1/4, 2 vit., kik et débr. mod.
1924, pneus neufs, confort, à l'arr.
équip. gd tourisme, éclair., chaîne
rech., outill., un coffre arr. Marche
parfaite. Ecr. pr rendez-vous à
Robert Baquey, Andernos-les-
Bains (Gironde). 50 km. le di-
manche. Prix : 2.500 fr. Echappements
sport.

Automoto 1924, débr., 1 CV 1/2
révisée à neuf par usine St-
Etienne. Facture justificative.
Cédée à 1.300 fr. (coûté 1.850 fr.).
Emile Simonin, Planher Bas
(Haute-Saône).

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

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

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

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

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles sé-
parées en indiquant sur chaque feuille 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 trans-
mission 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.

Nos abonnés, moyen-
nant 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 vala-
ble jusqu'à la vente
de la machine.

Maison F. TOUTIN

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

Téléphone : Levallois 10-41

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

Expéditions en province - Demandez le tarif

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

Le Cyclecar VILLARD

161 bis, Bd Voltaire - ASNIÈRES (Seine)

(Ne dit pas qu'il est le) MEILLEUR !!!!
(Il le.....) PROUVE!!!!

BOL D'OR 1926

1^{er} Catégorie 350 cmc. biplace
parcourant 1228 km. 116
battant le record de plus de 300 km.

TOUS MODELES

Châssis nu. -- Torpédo 2 places

-- Torpédo 2/3 places --

Camionnette et Fourgonnette

De 4.995 fr. à 6.545 fr.

Agents demandés pour Régions encore libres

EN VENTE "L'ANNUAL"

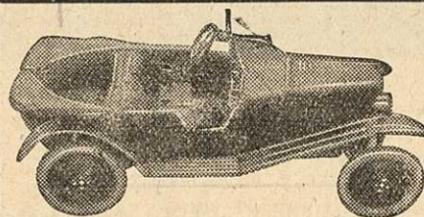
1926 (21^e ANNÉE)
ANNUAIRE UNIVERSEL
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Édité spécialement pour les Agents,
les Commerçants et les Constructeurs d'Automobiles
et répandu dans le Monde entier

= 1400 Pages d'adresses et de Documents =

Prix de l'exemplaire relié : 30 francs
(Port en sus pour les Départements et l'Étranger)

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

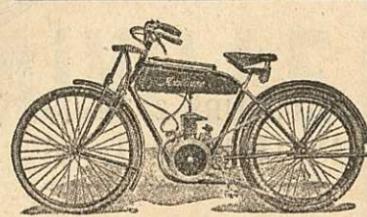


ESSAIS à VOLONTÉ

Avant d'arrêter votre choix, voyez donc
B. GODART, 116, Bd de Grenelle
Tél. SÉCUR 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 1.485 francs

LE SIÈGE ARRIÈRE "BOW - SPRING"

Manufactured by the Bowden Brake Co Ltd



SÉCURITÉ aucune flexion latérale, position sur-
baissée, 0°09 de haut.

CONFORT flexion verticale 0°08, 2 poignées.

NOTICE FRANCO
AGENTS DEMANDÉS

R. BOULLAY
6, Rue de Moscou
PARIS

Automoto état neuf, 175 cc.,
2 t., 2 vit., gris. Tézart, éclair.
élect. 2.200 fr. Frachon, 25, rue
de-la-Cloche, Fontainebleau (Seine-
et-Marne).

B. S. A. 5 CV, de conf., état
parf., toute équip., av. tan-sad.
3.000 fr. Fiquet, 73, av. Carnot,
Le-Parc-Saint-Maur (Seine).

B. S. A. 5 CV, 3 vit., parf. ét.,
à v. 2.500 fr. Dujardin, 48, rue
Francs-Bourgeois, Paris.

B. S. A. 5 CV, 3 vit., avec side-
car. Très bon état, monté sur
pneus 700 x 80. Prix : 2.500 fr.
Zocco, 40, rue des Lilas, Ivry (S.).

Claude Delage 1924, moto
2 CV, 4 temps, pneus neufs, Téal.
A céder 1.800 fr. Vis. t. l. j. de
18 à 20 h. Marcel Monnier, 4, rue
du Marché-Popincourt, Paris.

Clément 4 CV, 2 vit., ent. revis.
parf. état. Pressé. 2.400 fr. Le-
simple, 2, route de Versailles, Le
Peqg (Seine-et-Oise).

Cleveland mod. 1924, état nf,
écl. élect., prix intéressant. Bigot,
Accueil des Etudiants, Place
d'Anvers, Paris.

Cleveland 1925, 4 CV, tan-
sad, com. neuve, toute confiance,
3.600 fr. Martellet, 6, passage
de l'Elysée-des-Beaux-Arts, Paris
(18^e).

La Cyclette vélomoteur, très
bon état de marche, à env. 800 fr.
double emploi. Verdez, fonderie,
Abbeville (Somme).

La Cyclette motocyclette légère,
2 CV, dévr. état de marche, parf.
pneus et courroie neufs, prix
900 fr. Courtois, 150, rue de Sully,
Billancourt (Seine).

2 cyclo-motos Peugeot 1925,
homme et dame, état neuf, cause
auto, prix avantageux. Denizard,
8, passage des Abbesses, Paris
(18^e).

Cyclotracteurs 1 neuf et 1
révisé, essayés garantis. Collot,
50, avenue Jules-Goutant, Ivry
(Seine).

Cyclotracteur march. garant.
sur bicyc., 450 fr., 2 amortis.
Snubbers avec ferrures, avant état
neuf, 150 fr. Emery, 5, rue St-
André, St-Quentin.

Cyclotracteur sur vélo robuste
état marche parf., 550 fr., cause
achat moto. Hosset, 5, rue Gali-
sonnière, Nantes.

D. F. R. n 350 cc., 3 vit. 1925,
tan-sad, état de neuf, à vendre
ou échanger moto légère, 2 CV
même à reviser. Felicini, rue
d'Alembert, et 5, rue du Bois-
Joli, à Meudon.

D. F. R. 350 cc., dernier mod.,
état neuf, gris, s. press., boîte
Brumann, 3 vit., repose-pieds,
pare-jambes, pneus 700 x 80, carb.
Amac, cause voiture, 3.600 fr.,
marche garantie. Crouvezier, 31,
avenue Rapp., Paris.

D. F. R. 350 cc., 4 CV, gris. s. pres., dernier mod., état neuf, 3 vit., carb. Amac, équipé, tromp., pompe, pneu de rechange, chamb. à air, greep, gén., etc. peu roulé, garantie contre tout vice de construction, cause maladie, 3.600 francs. Henri Brossard, 57, av. Gambetta, Courbevoie.

Douglas et B. S. A., 4 CV, 3 vit., kick, déb. parf. ét., 4.200 fr. Hélié, 23, rue Viète, Paris.

D. F. R., 4 CV., mod. g. tourisme, fin 25, 3 vit., Burman, gros pneus, repose-pieds, pare-brise tan-sad, 3.000 fr., dimanche mat. Balay, 99, r. de St-Leu, Enghien (S.-et-O.).

D. F. R. 2 CV., 2 vit., débr., 2 éch., t. peu roulé, parf. état, 1.495 fr. Bénier, Belleau (Aisne).

Dollar-Moser 4 temps, 2 CV, état neuf, 1.900 fr. Hofmann, usine Dubied, Pontarlier (Doubs).

Douglas 3 CV, 2 vit., Magn. Bosch., pneus neufs, 2.200 fr. Bodin, 55, rue Jean-Jaurès, Vanves (Seine).

Douglas, 350 cc. entier, révis., marche parf., repose-pieds, outill., pneus tr. bon état, 2.500 fr. Goestchel, 121, bd Péreire, Paris. Tél. : Galva. 59-18, après 6 heures.

Douglas 4 CV, Peugeot 2 CV 3/4, réelle occasion, très pressé. Avezard, 40, quai Augustins, Orléans (Loiret).

Douglas 2 CV 3/4, 2 vit., parf. état méc., compt. O. S. tan-sad, p. 2 Hartford, pièces rech., 2 ch. air, 2.800 fr. S'adresser de 6 à 7 à Voisin, 5, rue Ruhmkorf, Paris (17^e).

Douglas octobre 25, roulé 500 kil. assurance payée 1926 cause achat cyclocar, pressé, 3.000 fr. Ecrire : Henri Costes, 24, rue du Champ-de-Mars, Paris (7^e).

Evans parf. état de marche, 600 fr. Rovin 175 cc., 2 vit., parf. état de marche, 950 fr. Kilbourg, 26, rue d'Orfeuille (Dreux).

F. N. type M., 60 sport, petits pneus, éclair. par bout., n'ayant pas fait 500 kil., email gris, 4.700 fr., le soir après 7 h. Thomas, 3, rue Berzélius, Paris (17^e).

F. N. M. 60, confort décemb. 1925, neuve, roulé 300 kil., 5.100 fr. 1 guidon sport pour F. N., 90 fr., cause non usage. Boulin, 39, rue Chardin, Suresnes (Seine).

Gillet Herstal luxe, 3.500 kil. O. S., 700 x 80 Dunlop, nombreux service militaire. Dugué, 16, Grand'Rue. Créteil (Seine).

Gnome et Rhône 3 CV 1/2, neuve, 400 kil., accessoires, cause maladie, t. l. jours, à partir de 6 h. et dimanche matin. Lacombe, 84, route de Châtillon, Malakoff (Seine).

Griffon 3 CV 1/2, août 1924, très peu roulé, com. neuve, ass., et cont. payés, caus. ach. voit., prix 2.800 fr. Ecr. p. rendez-vous Berbesson, rue de Meaux, Vaires-sur-Marne.

Griffon 175 cc. 1924, 2 vit., 2 CV 1/2, ent. révis., état parf., cylindre neuf, pneus « Cable Michelin », acces. 2.200 fr., vis. tous les jours. P. Marquet, 26, bd Beaumarchais (11^e).

Harley 9 CV, ent. révis. par l'Agence Harley, side-car bi-place. Cél. Bard, inst. Blanc-Mesnil (S.-et-O.).

Henderson 1925, roulé 2.000 k. Jean Sellier, 6, rue de Mirande, Dijon.

Koehler Escoffier rapide, parf. état, équip. pour tourisme en tandem, 4.200 fr., le matin sur rendez-vous. Julien, 80, bd Maiesherbes, Paris (8^e).

La Française 3 CV 1/2, roulé 400 kil., état neuf, av. acc., sacrifiée 2.500 fr., c. ach. voit. Rens. Ecr. G. Dupont, émaillerie, Le Cateau (Nord).

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

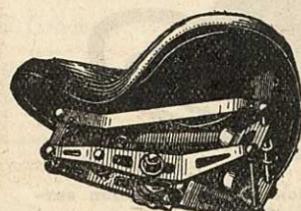
Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 fr.

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

2 ARTICLES de QUALITÉ



La SELLE à parallélogramme

LEDA

Protégera vos reins et votre estomac aux grandes vitesses sur la mauvaise route.

Les BOUGIES diathermiques

LEDA

pour moteurs à haut rendement

ISOLANT CÉRAMIQUE

- Primé par l'Aéronautique Militaire - (Notices Francaises)

J. LEDANOIS, Const^r 157, avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT (Seine)

Tél : Boulogne 768

Particulier vend superbe moto Indian, type Standard 7/9 CV, 3 boules. Side bi-pl. C. L. châssis surb. email bleu av. filets or et nickel, impeccables unique pr. gr. tourisme, pare-brise, coupe-vent, capote pliante, porte-mallette nickelée, phare, lanterne arrière et de côté, trompe, garde-boue arrière articulé, pare-jambes, porte-bag., roues flasq., pièces rech. Affaire sérieuse et de confiance, prix à débattre, ess. à volonté, vis. t. l. j. (intermédiaire s'abstenir). Cousty fils, ingénieur, rue de la Méridière, Laigle (Orne).

La Française 3 CV 1/2 1925, tr. peu roulé, acc. 12 Chemin Mathilde, Talence (Gironde).

Mascotte P. S. 125 cc. pour dame, parfait état, débr., gros pneus, selle Terry, 1.300 fr. Mlle Pastier, 19, rue Dagorno, Paris (12^e).

Monet-Goyon 2 CV, état de neuf, 2 ch. à air, compteur, prix 1.950 fr. Goussu, T. S. F., 46, rue de Rome, Paris (8^e).

Supervélauto Monet-Goyon, ét. méc. parf., pn. et peint. abs. neufs, ess. à vo., vendus ou échange contre moto, très rap. Lavabre, 25, rue des Jardins, Nogent-sur-Marne, t. l. j. et dim. s. r. v.

Monet et Goyon supersport, 175 cc., janv. 26, opt. Jaeger, Terry, écl. électr., 3.400 fr. Rouzère, Nord : 01-46 ou écr. 67, rue Letort.

Jolie moto anglaise 2 CV 1/2, 2 vit., débr. kick, parf. état, pneus nfs, éclair., à vendre de suite, 2.200 fr. M. Papavoine, 31, rue Pécelet, Mairie du 15^e.

Moto légère P. S., 2 CV, prise directe, parfait état, 1.000 fr. Blanchot, 16, rue Borromée (15^e), t. l. j. de 18 à 19 h. et samedi ap. midi.

Moto 2 CV, 2 vit., débr. kick, 1.200 fr., H. Bruneau 1 1/2, refr. à eau, 350 fr. — moteur 1 1/2 t., 2 échap., comp. av. démult. et débr., 250 fr., vis. sam. ap. ou dim. m. Knoss, 63, route de Saint-Denis, Bobigny (Seine).

2 motos neuves, 175 cc. c., 2 temps, boîte 2 vit. Débr. Kick starter, gros pn. Marc, 119, avenue Ed.-Vaillant, Boulogne-sur-Seine.

Moto neuve, 2 t., 3 CV., 3 vit., 2 freins moy., selle Terry, chaîne-chaine. 3.000 fr. L. Huguenin, 66, rue Pierre-Larousse, Paris.

Moto, 2 CV 1/2, Peugeot modèle 1910, bon état. Moteur 4 temps. 500 fr. Ecrire, Michel, 12, rue Emile-Zola, Cholsy-le-Roi.

Moto Terrot, 4 CV, 4 temps, 3.700 fr. S'adr. Roger André Senonches (Eure-et-Loir).

Métro-Tyler, 3 CV., gr. Sport., boîte Burman, 3 vit., dernier mod. Selle Terry, très peu roulé, 2.650 fr. Louis, 215, rue de la Chapelle, Saint-Ouen Pte des Poissonniers.

Motobécane Juil. 25., pn. ch., cour. neuf. Email. rouge, bleu, éclair. acét., p. bag. Peu roulé. Prix : 1.250 fr. Avec outill. S'adr. : 60, rue du Centre, Pantin.

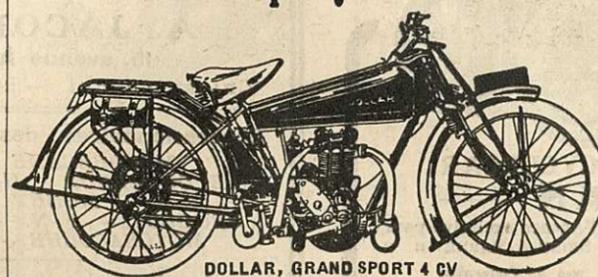
Motosacoché, 5 CV, 2 cyl., 2 vit. débr. Kick, chaîne-chaine. Parf. état. Impôt. assurance. 2.400 fr. Concierge, 364, rue Saint-Honoré, Paris.

Motosacoché 1926, sport, 250 cc. c. neuve. Harley side ou solo, état neuf. Equip. compl. Pressé. Grollier, 19, rue Chevallier. Levallois.

Neracar 3 CV. Ecl. électr., bon état, pneus origine. Rendez-vous. Bas prix. Girardot, 80, rue Wattignies, Paris (12^e).

Peugeot, 2 cylindres, 2 vit., 3 CV 1/2, marche parfaite, 1.500 fr. Maloberti, 44, rue des Jardins. (Nogent-sur-Marne).

une machine qui fait sensation...



la "DOLLAR"

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

Dans les Épreuves Sportives, les Motos "DOLLAR" remportent à nouveau la victoire MEETING DE TOURS, 9 Mai 1926. 2 fois première au Classement Général.

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

AGENCE PARISIENNE

SÉNÉCHAL HARLEY-DAVIDSON HARLETTE MONET & GOYON COMPTANT ET CRÉDIT

Toutes Pièces Détachées — Expéditions Grand choix d'Accessoires - Toutes Réparations

Maison BECKER 183, Bd Péreire - PARIS Téléphone : WAGRAM 99-13

Une MOTOCYLETTE puissante, vite, légère, maniable, confortable et durable, ayant tous les avantages de la machine extra-rapide sans les inconvénients du moteur poussé. La vraie Machine Grand Luxe et Grand Sport des connaisseurs. Voilà ce qu'est la nouvelle 4-cylindres-légère

CLEVELAND

600 cmc. de cylindrée Soupapes latérales - 120 Kilos Pneus ballons américains

Catalogue et feuille de références franco sur demande

Pièces détachées d'origine pour CLEVELAND 2-temps tous modèles

Établissements VALPIC 23, Avenue Trudaine PARIS (IX^e)

Soyer, 3 HP, 2 vit., parf. ét., enlever 1.900 fr. Jolly, 180, av. Gallieni, Saint-Mandé.

Terrot, 3 CV, 2 vit., selle Cantilever, compt. O. S., écl. mag., phare out. cte grise impôt payés état neuf, superbe occasion. Ruif, 112, rue de Turenne, Paris.

Part. vend Terrot, 4 CV mot., Jap. 4 temps 3 vit., état neuf, roulé 1.000 km. Prix 5.200 fr., à visiter t. l. après-midi. Chevreux, 34, rue Sarrette, Paris (14^e).

Terrot, H. S., 350 cmc., janv. 1926, par. parf. état, tte équip. vendrait préf. à particulier région Faudon, Charles, à Blace (Rhône).

Terrot, 2 CV, 2 temps debr. 1.100 fr. Vis. sam. soir, dim. matin. Rumebe, 3, rue Boyer, Paris (20^e).

Thomann 1 1/2 HP, debr. générateur acétylène, nomb. acces., état parf., marche gar. 1.000 fr. Doussot, Dienville (Aube).

J. Thomann, 3 CV 1/2 état nve, 2.000 fr. s'adres. : M. Guichard, 2, rue Decamps (14^e).

Pour cause de maladie, Tricar 5 CV à eau 2 vit., 3 pl., à remonter complet, 600 fr. Camionnette Ford, parf. ét. bachelé à neuf pneu nt. 2.800 fr. Michelat, 6, rue du Pont Chatou (S.-et-O.).

Cause maladie, moto Triumph, c. nve, ent. équip. sport. tube d'échap. nickelée out., chambre, phare, lanterne, bouteille Péhu L. Delassus, 43, bcul. de la Villette, Paris.

Triumph, 4 HP, 3 v. ent. rev. état neuf. Prix 1.650 fr. Vis. le samedi après-midi et dim. matin. S'adres. : L. Laboue, 42, rue du Pont-d'Ivry, Alfortville (Seine).

Triumph, 5 HP, avec side et éclairage, Griffon, 6 HP, moteur Mozer avec side., moto P. S., moto Cleveland, état neuf prix intéressant, G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris.

Triumph, 5 HP, avec sidécar, très bon état. S'adres. : Hebughet, 12, rue de Mirbel, Paris (5^e).

Triumph 5 HP, ent. révisée, 4 temps 3 vit., état de marche, impôts payés. 2.000 fr. Fillatre, 2, Impasse Crozatier, Paris (12^e).

Vélocycle, Peuple, 2 HP 600 fr. H. Foy, Saint-Brice, Provins (Seine-et-Marne).

Belle moto, 2 CV moteur D. K. W. Sortie juil. 1925. Peu roul., à vendre, cause départ régim. 1.200 fr. R. Jarry, 99, rue de l'Avenir, Les Lilas (Seine).

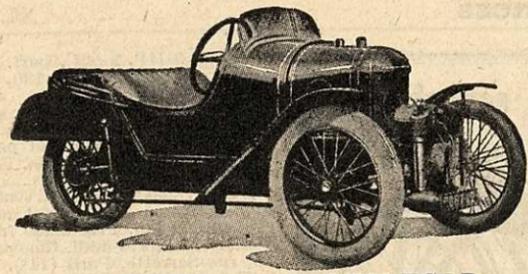
Sidecars à vendre.

A. B. C. revue à neuf, excell. état, ent. équipée, nombreuses rechanges. Pierre, 4, rue Renouvrier, Paris (20^e).

B. S. A. 5 CV, side-car, 1 pl., état abs. neuf, mécan. et carr. add. sér. à enl. de suite. 3.600 fr. Essai à vol. Lombard, 57, rue de Bitche, Courbevoie (Seine).

B. S. A. 5 CV, parf. ét., écl. Mag. 3.200 fr. A. Carré, 109, rue de Charenton, Paris (12^e).

B. S. A. 1 vélo-moteur, le tout en parf. état de marche. Ser. Hemet, 31, avenue d'Orléans, Antony.



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 MÂTRO PÉREIRE

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

STOCK DE
pièces détachées

Notice et Prix sur demande.

SALON de la MOTOCYCLETTE

A. JACOB, Frères
15, avenue Anatole-France

CHOISY-LE-ROI — TÉLÉPHONE : 175

Concessionnaires des Meilleures Marques
MOTOBÉCANE - CLEVELAND
LE GRIMPEUR - HARLEY - DAVIDSON
MONET et GOYON
PEUGEOT - F. N. - SOYER - TERROT
MOTOSACOCHE - 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

B. S. A. side car, 5 CV, 3 vit., 3 pneus, conf. neuf, 3 rechanges, phare, compt., nomb. pièces rechange, état parf., essai. 3.200 fr. Boulanger, 3 bis, rue Gérard-Le-noir, Epinay-sur-Seine.

B. S. A. 5 CV, chaîne-chaîne, 3 vit., écl. side-car, tan-sad, parf. ét. Goulette, 35, Grande-Rue, Bourg-la-Reine (Seine).

B. S. A. side 5 HP, parf. ét., outill., carte grise. 2.700 fr., essai. Perrin, Bar de la Gaité, 34, boul. Ornano, Paris (18°).

Douglas 6 CV, side grand luxe, parf. ét. s. tous rapp., compt. O.S., écl. mag., peu roulé, essai s. rend-vous. Roger Chassang, poste rest., avenue d'Italie (13°).

Véritable car Gnome et Rhône, bon état, 800 fr. Journée, mécanicien, St-Gratien (Seine-et-Oise).

Griffon, side, 4 CV, mot. Anzani, com. neuf, peu roulé, phare, courr., chaîne soupape de rech., side très belle ligne, noyer vernis, chass. surbaissé, capote, démont. instantané, état mécan. général impeccable. Grandcolas, 23, boul. Emile-Zola, Nancy (Meurthe-et-Moselle).

Harley-side, joli, carros. état parf., écl. élect., klaxon, tan-sad. 4.200 fr. ou échange pour vtt 2 places. Ecrire S. F. E. Villa Marguerite, avenue Florentin, Colombes (Seine).

Harley 9 CV, Delco écl., klaxon, élec., compt., pneus 90, pare-boue, side avec coffre acajou, pare-brise, capote, porte-mal. et bidons, pneu et chambres soupapes et pièces neuves rechange. Etat et aspect neufs, tous essais, rendez-vous. Prix : 6.000 fr. Prodhomme, 14, quai Casernes, Havre.

Harley-side 9 CV, parf. ét. s. tous rapp., fourche-ceil-encas., nouveaux freins 1924, carb. Solex 5 1/2 gros phare niki., pneus nfs 710-90, chambres nves rech., outill. complet. Affaire sérieuse, visible le matin, 199, rue du faubourg-Saint-Honoré, Paris (Seine).

Harley side bipl., très b. ét., monté sur gros pneus neufs, écl. Mag., compt., montre. 4.000 fr. Lafitte, rue du Casino, Arcachon (Gironde).

Harley side 9 CV, parf. ét., pare-brise, écl. Magondeaux, outill. P. de R. 2.900 fr. Chartier, 127, rue des Frères-Herbert, Levallois (Seine).

Harley sidecar, 9 CV, très bon état, compt. km., pneu chambres, chaîne rech., accessoires. 3.500 fr. Ecrire : Bourgeois, 11, rue Henri-Pape (13°).

Harley Davidson 9 CV, side tourisme, pare-brise, tablier, coff. roues flasquées, écl. Magondeaux, phares av. et arr., peint. et nickel neufs, miroir retro, klaxon, compt. origine, accessoires, moteur ent. revisé, impôts payés. Aff. de confiance. Prix 5.000 fr. Cause achat voiture. Lapeyrouse, 58, rue des Moines.

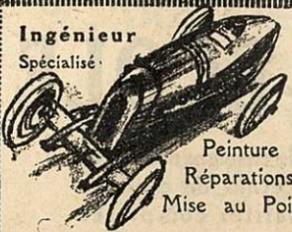
Harley bipl., 9 CV, 1921, écl., klaxon élect., compt., dossier, selle, lampe de compt. et de side, pare jamb., amperem., coffres outils, chambre., pompe, port-bag., imp. payés, essais à volonté. Interm. s'abstenir. 3.975 fr. Dumontier, av. J.-B.-Clément, 74, Boulogne (Seine).

Harley side bipl., sport, écl. élect., équip. luxe, état de neuf. 5.900 fr. Guillard, 181, rue des Pyrénées, Paris.

Harley 9 CV, side sport, bipl., état neuf, éclairage, acces., pneus neufs. 3.500 fr. Visible tous les matins, de 8 à 11. Bogreau, 120, av. de Neuilly, Neuilly.

Harley side bon état neuf, Zénith, écl., pare-brise. 3.500 fr. Vasset, 31, rue Camille-Groult, Vitry-sur-Seine.

Ingénieur Spécialisé



ALMICAR 6 CV

CITROEN 5 CV

PEUGEOT 5 CV

Peinture
Réparations
Mise au Point

OCCASIONS réelles 8 jours à l'essai

ACHAT comptant toute voiture en bon état

PRÊTS sur AUTOS

VENTE à CRÉDIT

LOCATION sans chauffeur, 30 fr. par jour

GARAGE DE SÉGUR, SERVICE B

57, Rue Cambonne (15°) - Ségur 57-81

Demandez essai ou renseign. sans engagement



PROTÈGE-
JAMBES

"SAKER"

pour

MOTOS

SAKER, Constr. - 25, r. des Arts, LEVALLOIS (S.)

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

VEZ VOIR NOS MODÈLES
:: EN MAGASIN - ESSAIS ::

OUVERT TOUTS LES JOURS

Samedi, Dimanche et Fêtes, toute la journée.

FERMÉ LE MARDI

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian, 8

PARIS (12° arrond.)

Face métro Nation

Harley side Henriot mono, parf. état, capote, pare-brise, éclair. Mag., klaxon, fourche, dern. mod., outill., chaînes et pn. rech., etc. Net : 4.000 fr. Ces achat voiture. M. Ducrey, 7, Villa Ermitage, Paris (20°). Essais, sam., midi, dim. matin et le soir apr. 7 heures.

Harley side sortant révision, pare-brise, gros pneus, accessoires. Après 5 h. et dimanche. Garnier, 52, rue Saint-Dominique.

Sidecar Humber 3 1/2, 4 HP, 3 vit., parf. ét., prix : 2.200 fr. Carte-grise. 4, rue des Ponts, Joinville (Seine).

Indian moto-side, 9 CV, prix intéressant. Pompanon, St-Vincent-les-Bragny (Saône-et-Loire).

Indian, 3 boules, parf. ét., méc., écl., trompe, klaxon. Prix : 2.500 fr. Visible t. l. jours. Vieille-rivière, 59, rue de Bois-Colombes, Gennevilliers (Seine).

Indian 9 HP, luxe, side grand duc, nickel, émail Matchless et état mécan. c. neuf, Magond., ph. Luxor, lant. Lucas, trompe, compteur, garde-boue AR. articul., outill. compl., pneu chambr. et nomb. pn. rech. ; très jolie mach., véritable occ. Interméd. s'abstenir. Bernard, 6, av. Parc-Montsouris.

Indian side, 3 boules, écl. élec., pn. n. Solex, parf. ét. 3.000 fr. Pressé. Turlan, 123, rue Victor-Hugo, Levallois. Visible t. l. jours excepté dimanche.

Indian, 3 boules, side p. b. cof., éclair. Mag. et tous les acc., 2.600 fr. Oudot, 106, rue Gravel, Levallois-Perret.

Indian, sidecar bi-places, état neuf. Laurent, 5, rue d'Epinay, Malakoff (Seine).

Indian, side 3 b. sport, peu roulé encore garantie, éclair. parf. ét., cause achat voiture. 3.000 fr., pressé. Louis Arnold, 1, rue de Montreuil, (11°), Diderot 19-17.

Indian, moto sidecar, état de marche, éclair. Magondeaux, prix à débattre. S'adresser François, crèmerie, 18, av. des Batignolles, Saint-Ouen (Seine).

Liquidation. Indian neuve, 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 Dagonno (12°). Tél. Diderot 41-88. Métro Bel-Air.

Indian Scout sport, 5 CV, avec side, bloc moteur, écl. Mag., très bon état, à vendre. Ecrire à L. Utz, 14, av. de l'Observatoire, 2° étage, Paris (6°).

Indian, side 3 boules, cap, pare-brise, pare-jambes et pneus neufs, éclair. compt. huile dans réservoir essence, parf. ét. mécanique, peinture neuve. S'adresser G. Gossot, 82, rue de Montreuil, Vincennes (Seine).

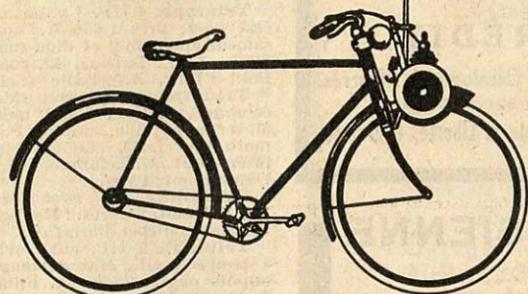
Belle Indian neuve, side tôle Torry Bouley flotteur, émaillée prune, nickels parfaits, carburat. Zénith, compteur Jaeger, miroir rétroviseur, klaxon, trompe, phare, outillage nombreux, le tout en très bon état de neuf, impôts payés, 4.000 fr. Jollet, 113, rue du Bois, Clichy.

Indian side 9 CV, révisée outill., pièces rech., phare pare-brise. Assurance. Cause achat voiture; 2.400 fr. Filleul, Inval, par Gisors (Eure).

Indian, 3 boules, side sport, surbaiss., carb. Zénith, gros pneus, compt., avert., porte-bagages, sur chas. side, moteur neuf, mach. entier. remise à nf, pneu rech., 4.500 fr. Christopheau, La Queues-les-Yvelines (Seine-et-Oise), gare Invalides.

Indian, parf. ét. à vend. ou à échang. c. cycl. ou Morgan eau. Bon, 36 bis, rue Scheffer.

Micromoteur
GRAND PRIX du TOURING-CLUB de FRANCE



Brochure adressée franco sur demande.

ETABLISSEMENTS LABINAL

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



POSSESSEURS DE MOTEURS

JAP

pour la SÉCURITÉ de votre moteur et de vous-même

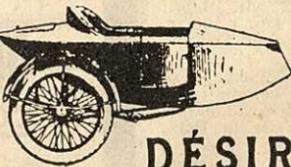
N'employez que les pièces d'origine

JAP

que vous trouverez à l'Agence exclusive

MOTO-COMPTOIR 167, Boulevard Pérelre — PARIS
Tél. : Wagram 83-45

STOCK COMPLET JAP AZA
Brown et Barlow
Boîtes de vitesse GMV.



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°)

Andenne Maison TONY-BOULEY

Gobellins 25-00



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 cette moto au prix du catalogue.

Seul Fabricant vendant ses machines de Course

Indian moto sidecar, 3 boules, Magond., carros. bi-place, parf. ét., bon pneum. pare-br., acces., phar. 2 lant., etc. 3.500 fr. Portier, Norville (Seine-Inf.).

Indian 3 boules, side sport, c. neuf, revis. équip., écl. out, pompe, etc., 3.800 fr. Sam. apr. midi, dim., mat. Salavert, 1 bis, boul. Héloïse, Argenteuil (S.-et-O.).

Morgan sp. eau, b. ét. b. équip., compt., mont., écl., sam. apr. midi., 55, r. Billancourt, Boulogne.

Orial 6 CV, moteur Jap, 2 cyl., boîte Sturmev, 3 vit., roues interch. écl. bout. et générat. entier. remise à neuf, cause départ étranger. Davoust, 9, rue de la Ferronnerie, Montlhéry.

Side Peuple sur Peugeot, 2 ch. 1/2, 2 cyl., prise directe, état marche, 1.600 fr. Gautrin, 38, rue Servan.

Reading-Standard parf. ét., mécan., phare, mag. 3 vitesses, prix 3.300 fr., vis. tous les jours. Lagrave, 116, rue Chareul, à Charenton-le-Pont.

Sidecar pour B. S. A., châssis parf. état chambre et pneu neuf, 300 fr. Priquet, 73, avenue Carnot, Le Parc-Saint-Maur.

Side seul, forme glisseur pour moto 5 HP env., état neuf, pneu neuf, 800 fr. Phot. s. dem. Wallet, instituteur, Lillebonne (Seine-Inf.).

Terrot 1922, 4 HP, 2 cyl. mot. Mag., carb. A. M. A. G. b. ét. marche, nomb. acces., 3.500 fr., visible garage, 35, rue des Bois de Colombes, La Garenne-Cille, 66, rue de Bagnoux, Montrouge (Seine).

Triumph, side, gd tourisme, pare-brise, tr. bon état, 3.300 fr. De 2 à 6, Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Reading Standard, sid., équip. gd. touris., parf. ét., méc. écl., compt., pn. et cham. rech. out., compl. nomb. acces. prêt à pr. route, 2.900 fr. Ch. Thury, 85, rue de Bagnolet. Tél. : Roq. 50-31.

Gnome et Rhône 175 Cmc 1926. Grais. méc. sous garantie fait 400 kms. Prix 3.000 fr. Ecrire : Wimille, 27, rue de Sévres, Ville-d'Avray (S.-et-O.).

Indian Side biplace, 3 b., revis. 3.400 fr. Griffon 3 HP. bon état. 950 fr. Tesdou, 63, rue Ducouëdic (14°).

Cyclecars

Cyclecars sport B. R., cause départ, à enlever pour 2.800 fr. Jean le Loch, 187, bd Jean-Jaurès, Boulogne-sur-Seine.

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

Amilcar 6 HP, 24 t. C. G. parf. ét., écl. élect., haut compteur, acc., 7.300 fr. ou échange contre Terrot Jap, 350 cmc., culbuteurs ballons ou Gillet Herstal sport, ét. neuf. Ecrire Dautrepée, 24, rue Anatole France, Sceaux-Robinson.

Bedelia 1922, moteur Train, 2 cyl. à eau, boîte vitesse à réparer, bas prix. G. Hebert, place de la Mairie, Attichy (Oise).

Cyclecar 6 HP, Chapuis Dornier, carr. all. bouclonné, compt., montre O. S., 5 roues raf., bonne occ., prix à débattre, de 2 à 6 h. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Par.

Plus offrant cycl. 8 HP, mot. Anzani, parf. ét. méc., transm., cardan, écl. magond., cap., pare-brise, pn. nls. Guillemot, au Désert, Essonnes (S.-et-O.).

Cyclecar moteur Indian, boîte Harley, cardan, pont AR., élect. châssis et ressorts entiers, 3.500 fr. ou moteur et boîte, 1.600. châssis etc. 1.900, reprendrai moto en compte. Voir Chevaller, garage, 17, rue du Marché à Puteaux (Seine).

Eclair moteur Anzani 6 CV, 2 vit., march. ar., parf. état de marche, 3.000 fr. Riton, aérodrome Blériot, Buc (Seine-et-Oise).

G. N. bon état, à débattre, Toutée, 32, rue Lacépède.

Cyclecarrette Monet Goyon, 3 CV, 3 roues, très peu roulé, parf. ét., 3.000 fr. Dubourg, Nozay (Loire-Inférieure).

Morgan sport eau, b. état, b. équip., réelle occ., 55, rue Billancourt, Boulogne, sam. ap. midi.

G. N. Salmson 2 pl. 7 CV, parf. ét. carrosserie, spéc. aluminium sport, 6 roues, écl. élect., pare-brise, nomb. acces., prix 4.500 fr. S'adres. chez M. Nouislet, 208 bd Jean-Jaurès à Billancourt (Seine). De 6 à 8 heures du soir et le dimanche matin.

Morgan supersport neuf 2.000 km., équip. complet, 6.500 fr. ou échanger c. Amilcar Tourisme, 4, rue Charles-Renouvrier.

Morgan sport à eau, état garanti, bien équip., compteur, montre etc., capote démontable, à échanger contre Sima Violet, sport pl. décalées, 4, r. Charles Renouvrier.

Morgan Mag., bon état de marche, bouteille 500 l., gros pneus, 3.000 fr., 8 h. à midi, tous les matins, 12, rue Dugommier.

Morgan tour. Ixe, mot. Mag., parf. ét., pn 710 x 90, écl., nomb. acces., t. l. j., 18 h. 30. 21, Cité Bauer, Paris (14°).

Morgan sport à eau c. neuf, compteur, p-brise, etc. 5, r. Elisa-Lemonnier, Paris (12°).

Morgan air, b. état, 3.000 fr. R. Parize, 29, r. Rabelais, Asnières (Seine).

Morgan mot. Mag. à air, très bon état, 3.800 fr. Pavard, 175 r. de Charonne (11°).

Morgan sport eau, Ixe, compt., capote cuir fermée, pneus 710 x 90 neuf, dble écl. acétylène, réelle occasion, 4.000 fr. Schar, 9, rue Vital-Carles, Bordeaux.

Cyclecar cabriolet Salmson 7 CV, avril 1925, dém. élect., compteur, montre, amortisseur. Vis. 6, r. Hector-Malot, Paris.

Salmson 3 pl., sport, 1924, état nve, absolu bas prix. Barraud, 37, r. Consier, Paris (5°).

Particulier vend cyclecar Salmson, type AL., gd sport, écl., dém. élect., acc. complet lant. secours, visible le dimanche. Pront, 5, rue d'Italie, Paris (13°).

Salmson 7 CV, cond. int., 2 pl., déc., compt., montre Javons, 6 roues, amort., écl. élect. et mag. pint., ét. méc. neuf, cause départ, 8.500 fr. Bazola, 27, av. Gallieni, Joinville-le-Pont.

Salmson sport, type A. L., 2 pl., 5 roues, écl. Magond., montre compteur, acces. en parf. état, 5.500 fr. Mathon, 89, rue Jules-Guesde, Croix (Nord).

Sicam 2 pl., 5 CV, pneus nls. De Dion, 7 CV, 4 cyl., 3 pl., 6.500 f. L. Lenoir, 26 bis, bd de la Bastille, Paris (12°).

Villard torp. 2 pl., état neuf, à vendre p. cause achat, type sport peint. nve et garantie usine, 4.000 fr. S'adres. Malot, 26, r. Bergère (9°), de 8 h. à midi.

Sima Violet 5 roues, garnies, cap., outil., acc., 2 neuf, roulé 500 km., prix 5.500 fr. Reinhard, 30, r. Orfila (20°), le matin ou le soir après 7 h.

Morgan à céder, à prendre à l'usine dès qu'il sera fini de monter commandé le mois dernier et à livrer sous 8 jours. Bonne réduction, intéressante à preneur qui aurait garantie de l'usine. Ecrire : Gheneau, 82, rue des Berthauds, Rosny-sous-Bois.

Voitures.

Amilcar Normande 6 CV, châssis long, très équip., très jolie voiture unique à Paris, à vendre de suite cause départ, état neuf, garanti tout essai. Ozanne, 14, rue de la Clef, Paris (5°).

Bébé Peugeot, 4 cyl., 3 vit., 2 pl., capote pare-brise excel. état 2.500 fr. Louis Roujean, Beaumont-de-Lomagne) Tarn-et-Garonne).

Benjamin type C, 4 pl. 8 HP 1923, 4 cyl. parf. état. Prix : 5.800 fr. Mignardot, 29, rue Greuze, 29, Paris. Tél. Passy 97-02.

Benjamin 5 CV, 4 cyl. 4 t., ecl. dem. élect. compt. mont. cap. cuir teal. peu roulé, très bon état, 5.500 fr. Tendille René, 68, boul. Villette.

Je vends ma Benjamin 4 pl. 5 CV. état parf., 5 roues garnies double emploi 6.600 fr. La voir au garage, 99, avenue du Gal Michel-Bizot.

B. N. C., mot. Ruby cub. reve. sée et surbaissée peint. nve, 4 pneus nls comp. montre compteur tour. pont neuf essai. Marc Vasselín, 17, rue des Belles-Feuilles (16°).

B. N. C. 3 pl. 1924, 7.500 fr. net parf. état. E. Garnier, 30, rue Rousselet (7°).

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
SALMSON
ACHAT
MORGAN
VENTE
G. N., ETC.

GARAGE GRATUIT
POUR CYCLECARS ET VOITURETTES A VENDRE
Atelier spécial de Réparations

Maison de confiance, fondée en 1919

MONTAGE et TRANSFORMATION de ROUES
CYCLE, AUTO, MOTO - Montage depuis 12 francs
Fournitures de jantes, jantes-pouilles, moyeux, rayons, etc. - Expédition en Province à lettre luc
CHAINES HARLEY, le jeu 80 fr. MAILLONS droits 1,25
INDIAN, — 70 fr. MAILLONS coudés 1,75
CHENNEVIÈRE-TONGLET 7, r. Fermat, PARIS (14°)
Métro : Denfert ou Raspail

Cyclotracteurs complets de toutes pièces neuves : 390 »
LOT Cadres neufs de motos av. roues, pneus, chambres à air, pédalier, f. elast. : 390 » Magnétos mono, neuves : 90 »
d'occasion : 65 » ; 2, 4 et 6 cylindres, bas prix.
TESDON, Rue Ducouëdic (14°)

Bugatti, 16 soupapes, 2 CV, châssis long, 4 pl. très confortables ecl. élect. acces. très bon état, 15.000 fr. Robert, 4, rue Renouvrier, (20°).

Chenard et Walcker 9 HP., 1923, torp. à vendre de suite c. dep. comp. rev. ec. dem. nomb. acces. encore 6 m. assur. tous risques. S'adres. Georges Gagnelin, 15, rue Desnouettes, Paris.

Particulier vend en tte confiance Citroën 5 C., roulé 8.000 kms, superclasse 75 à l'h. Pare-brise en deux ress. Lenoire, Amortisseur Hartford 5 pn. confort compt. enjoliveur éch. libre. M. P. Bartho, 10, rue du Commandeur, Paris (14°).

5 CV Citroën N° 13.000 fin 23 parf. état peint. nve 5 pneus 710 x 90 bon état, urgent 6.500 fr. Ecr. Leroy, 12, rue Zone, Charenton (Seine).

Darracq torp. 2 pl. 5 HP, parf. ét. démar. garan. à prendre de ste 2.500 fr. G. Guillebert, 4, boulevard Edgar Quinet, Colombes (Seine).

E. H. P. 5 CV, 2 pl. état parf. remis à neuf 6.000 fr. Robert, 4, r. Renouvrier (20°).

Occasion exceptionnelle 6 CV, G. A. R., excel. état, 5 roues, ecl. Magond. amort. Hartford 5.800 fr. De Creux, 17, rue Lemercier, de 11 h. à midi.

Th. Laffitte 5 HP, excel. état ent. équip. roues rech. Olive, 33, rue de la Convention, Romainville (Seine).

Mathis 5 CV, ecl. élect., confort compt. Técalmit. parf. état 5.500 fr. Dien, 4, Pce Tourlaque (18°).

Mathis 6 HP, torpedo 2 pl. parf. état compt. pneus confort, arr. neufs 7.000 fr. David, Clerc, 19, pl. Petit-Martroy, Pontoise.

Philos 6 CV, moteur Ballot 2/3 pl. pneus nls parf. ét. 4.500 fr. essais. Ecrire pour rendez-vous. Merea, 5, boulevard Serrurier (19°).

Quadrillette Peugeot, 172, parf. ét. roues Michelin conf. nls, compt. montre ecl. élect. 8.500 fr. Vis. le mat. Wencker, 10, rue Dailly, Saint-Cloud (Seine-et-Oise)

Salmson gd sport, type voiturette 7 HP, 2 pl. pare-brise capote, ailes ecl. élect. compteur montre excel. état essais à volenté 10.000 fr. Morieux, rue d'Orléans, Calais.

Particulier vend Sizaire et Naudin, camionnette 12 CV, parf. ét. marche charge 500 kgs 2.000 fr. Boire, 7, rue Bizet, Joinville-le-Pont (Seine).

Voiture Unic 13 CV 1920, conduite intérieure très bon état, 1.600 fr. S'adres. Boudeville, 11, rue Cernuschi, Paris.

Zèbre 7 CV, cte grise 5 CV, moteur revisé excel. état marche ecl. Mag. amort. c. dble emploi 5.000 fr. Veillix, 146, rue Oberkampf (11°).

Zèbre 4 HP, bon état fonctionnement méc. parf. tous essais 2.700 fr. Hollier, Epinay-sur-Orge (Seine-et-Oise).

Zèbre 6/8 CV, état neuf, gar. 2/3 pl. pn. nls essais à vol. 7.500 fr. Nx acces. Bloch, 23 bis, rue Morère (14°). Samedi.

On désire acheter

Chèterai ou louerai pour vacances petit moteur pr bicyclette dame, excell. état. Ecrire avec détails à M. Faradèche, 50, avenue Mozart, Paris (16°).

Suis acheteur toutes motos ou cyclecars même accidentés. Pierre, 4, rue Renouvrier (20°).

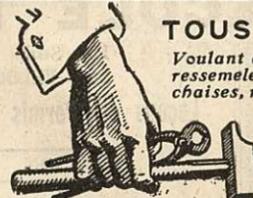
Suis acheteur moto récente, pas ant. 1924, 3 1/2 à 5 HP, bon état, réelle occasion. Faire offres détail. à Simonin, Plancher-Bas (Haute-Saône).

NE VENDRE QU'UNE MARQUE
mais bien la connaître
MOTOCYCLISTES !!
Pourquoi vous créer l'embarras du choix puisque, finalement, vous achèterez une



chez **M. LASCHEM**
(Agent autorisé) COURBEVOIE, 95, Av. Marceau
A 10 minutes de la Porte Maillot. - Tramway 76 ou 41
SPÉCIALISTE DE LA MARQUE - REVISION - MISE AU POINT - TRAVAIL SOIGNÉ

TOUS LES BRICOLEURS
Voulant apprendre à réparer la porcelaine, ressemeler leurs chaussures, canner les chaises, rélier leurs revues, poser les papiers peints ou la lumière électrique etc.



TOUS LES AMATEURS DE TRAVAUX MANUELS
Voulant 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., lisent

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'ENGHEN (10°)



TOUS VÊTEMENTS DE CUIR SOUPLE
Les Meilleurs - Les mieux fabriqués - Manteaux
Vestons, Culottes, Cas-
ques et Combinaisons à **Fermeture ECLAIR**
sur mesure, pour Hommes, Dames et Enfants
H. CHAILLOU, FABRICANT-SPECIALISTE
34, Place du Marché-Saint-Honoré
Métro : Tuileries-Pyramides TARIF N° 30 FRANCO

Suis acheteur moteur F. N. m. 50 avec changement de vitesse, débrayage et son pignon de roue arrière en état ou de toute autre marque, 2 ressorts avant et arr. cantilever de cyclecar Amilcar.

Suis acheteur Morgan Mag. à eau, même très mauvais état, paie comptant. Faire offre à Paul Deschez, rue Michel n° 1, Vendœuvre-sur-Barse (Aube).

Cherche f. classique p. roue de 650 x 50, av. guidons sport vend. magn. Lavalette, reavis. p. 175 cmc. Posot à Lons-le-Saulnier.

Suis acheteur B. B. Peugeot ou Sima Violet, max. 3.000 fr. Détails et prix à Fourquier, Gornac (Gironde).

Suis acheteur Amilcar cabriolet, Donnet Zedel ou 8 CV, Chénard, châssis ou cabriolet, neuf sur bon livraison ou bonne occasion. Ecrire : Moreau, 35, rue de Bellefond, Paris.

Je cherche boîte de vitesse Harley Davidson. Vincent, 136, rue Emile-Zola, Sotteville-lès-Rouen (Seine-Inférieure).

Suis acheteur 1 ou 2 flasques roues michelin 710 x 90, 4 trous, bon état. Offre et prix : P. Mauge, poudrerie, Angoulême (Charente).

Acheterais comptant Morgan à eau, équipe tourisme, capote, pare-brise, etc. Pierre Lévy, 4, rue Faidherbe, St-Mandé (Seine).

Particulier achèterait Gnome et Rhône, modèle 1925, 4 ou 5 HP, avec ou sans side, très bon état. Ecrire avec détail et prix : Raymond Neyert, 7, rue du Moulin-de-la-Tour, Gennevilliers (S.).

Achète carrosserie L. V., bi-place. Lemoine, 85, rue de Créteil, Maison-Alfort.

J'achète comptant 5 CV Citroën, 3 places, réelle occasion, 8.000 fr. Intermédiaire s'abstenir. Ecrire Moulin, 33, Camp Canadien, Saint-Cloud.

On désire acheter 1^{er} juin, changement vitesse Bozier. Ecr. : Blais, 49, avenue Jean-Jaurès, Le Mans (Sarthe).

Désire acheter moto d'occas., 2 CV 1/2 à 3 CV, 2 vitesses, Kick ; indiquer marque, poids et prix. Ecrire : Doreau, 6, rue Coypel, Paris (13^e).

CHRONOGRAPHE "AURAL"
le maître des sports
Garanti dix ans
Catalogue franco sur demande
AURICOSTE HORLOGER de la MARINE de l'ÉTAT
10, Rue La Boétie, PARIS

Prix: Or 1500
Argent 425
Acier 325

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

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adressez-vous au Spécialiste
J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin Tél. : NORD 81-07
Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, TERROT
MONET & GOYON, SOYER, F. N., RENÉ GILLET, etc., etc...
VENTE -o- ÉCHANGE COMPTANT -o- CRÉDIT
Pièces détachées toutes motos. Stock A.B.C. - Réparations

est une perfection d'élégance et de fabrication très soignée
"MONDIAL"
A GRUMBERG fabricant PARIS

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

PIÈCES DÉTACHÉES pour
ROBINETTERIE SPÉCIALE
MAGNÉTOS monos
REPOS.-PIEDS A R. pilants
COURROIE 25 $\frac{m}{m}$
Hutchinson
PNEUS Dunlop, Soly, etc.
Prix exceptionnels de SOLDES
DALBIAC - 1, Rue des Jardins-Saint-Paul, PARIS (4^e)

BSA TRIUMPH

MERVEILLEUSE NOUVEAUTÉ
RADIOS nouvel éclairage électrique pour motos de 2 à 8 CV, permettant aux motocyclistes LES PLUS GRANDES VITESSES MÊME LA NUIT. — Prix : 275 fr. l'appareil complet comprenant : Une Dynamo 6 volts, un Phare 132 $\frac{m}{m}$, une Ampoule "RADIOS" 6 volts - Garantie 1 an.
VISIBILITÉ PARFAITE A 200 MÈTRES offert gracieusement à tout acheteur d'une **MOTO F.N. 350 cmc. CONFORT**
GARAGE SULLY
5, Rue Agrippa-d'Aubigné, 5 - PARIS (4^e)

Suis acheteur moto 2 à 3 CV, très bon état, préf. Terrot ou Cleveland. Faire offres détaillé. avec prix et conditions à R. Boigegrain, comptable à Ailly-sur-Noye (Somme).

J'achète F. N., 350 cmc., conf., av. ou s. side-car ; une moto Gillet-d'Herstal, Saroléa ou Perrot, Jap 3, 4, 6 CV, modèle 25 ou 26. Ecrire à P. Fréring, 94, rue Ménilmontant, Paris.

Particulier achèterait à part., compt., moto 2 CV Terrot, préférence dame. Ecrire avec détail à Bariole, 67, rue St-Denis, Boulogne-sur-Seine.

Suis acheteur : 1 tour haut, pointe 250 ; 1 perceuse cap. 20 mm 2 perceuses sensibles d'établi cap. 10 m/m ; 1 fraiseuse universelle. Faire offres : Villefroy, 46, rue Ordener, Paris.

Achèterait d'occ. ou échange. contre compt. indic. moto Handy, 1 roue avec fusée pr side (Châssis B. S. A. Armée ou simili). Guérin, à Pierreclos (Saône-et-Loire).

Achèterais cycl. ou voiturette 5 à 7 CV, 3 pl., torpédo, maximum 8.000 fr. Essai demandé, urgent. Dagoreau, 4, rue Bernard-Palissy, Paris (6^e).

Désire acheter sidecar René Gillet en bon état. Ecrire à P. Prung, 94, rue Ménilmontant, Paris (20^e).

Achèterai d'occasion compteur kilométrique pour auto. Pistolet Téalémit ou similaire. Roues confort Michelin pour 5 HP Citroën. Delpech, Casteljaloux (Lot-et-Garonne).

Achèterais moteur de démarreur pour 10 HP Citroën bon état. R. Corai, 32, rue des Anneléts, Paris (19^e). Combat 07-48.

Suis acheteur comptant châssis 4 cyl., très vite, préf. 1.100 cmc. Georges, 4, rue Benjamin-Constant.

Suis acheteur compt. Indian Solo ou side, préf. 3 boules. Max. : 2.000 fr. Georges, 4, rue Benjamin-Constant (4^e).

Suis acheteur à particulier, Morgan touriste, à eau, de préférence moteur Mag., en bon état pas antérieur à 1924, roue à broche, pouvant faire grand tourisme. Ne pas se présenter, écrire à M. G. Lamolie, 5, rue Crespin, Paris (11^e).

On désire acheter Vélocette occasion, mod. achèterai. Jean Senestro, Le Cannet (A.-M.).

Echanges

Echangerai Morgan susper-sport à eau, val. 6.500 fr., contre une bonne moto 350, moderne avec soule. Pierre, 4, rue Renouvier (20^e).

On échangerait phono Pathé Diffusor, 20 disques, dernier modèle, contre appareil T.S.F., modèle récent. S'adres. : Maignaud, 22, rue des Teinturiers, Arras.

Vend ou échange contre moto plus forte, Monet-Goyon 2 HP et Jean Thomann 3 HP, état neuf. Vincent, 136, rue Emile-Zola, Sotteville-lès-Rouen.

Echangerai 350 A.J.S. 1926 contre Harley solo 25 ou 26, conditions à débattre. Ecrire : Abadie, 7, rue Leroy, Suresnes (Seine).

Ech. ou vend., cause maladie, moto D.F.R. 4 CV, ent. nve, octobre 25, carb. Amac, sel. Terry 700x80, 3 vit., acces., contre Citroën, Peugeot 5 CV, bon état. Ecrire : Ducrot, 6, rue Mulot, Epinay-sur-Seine.

A vendre ou échanger avec soule contre sidecar Harley ou Indian, torpedo Mathis 8 HP, ét. de neuf, pneus nfs, état mec. parf. Tardif, à Marignies (P.-de-D.).

Suis ach. de tous cycl. ou voit. 7 CV, bon état. Benjamin, 116, bd de Grenelle (15^e).

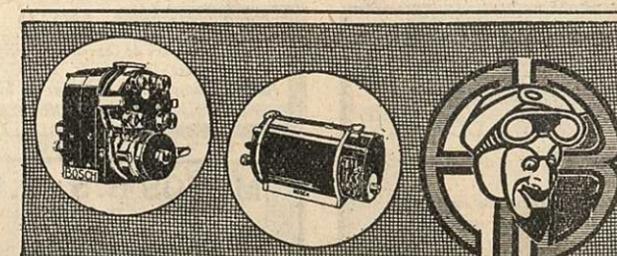
Vend ou échange side Reading Standard 10 CV, side mono pare-brise, pneus nfs, magn. Bosch-Mag. phare AV et AR, chambre et pneu rech., contre F. N. modèle 1926, 1 ou 4 cyl. Yvon, 18, avenue Nicolas-Gillet (Seine) Colombes.

Appareil T.S.F. de lxe, 3 lps, haut-parleur, lumière Gaumont, dans meuble acajou, contenant chargeur s/alternatif 6 et 80 volts accus. Rendement incomparable, val. 6.000 fr., à éch. contre voiturette ou cyclecar. Roussel, 2, rue des Wallons.

Ech. poste T.S.F., meuble av. acces. complet HP, etc., et vélo d'homme contre moto. Laisne, 90, avenue Philippe-Auguste, Paris, le soir à 7 heures.

Ech. side Harley 9 CV, très bon état, pn. 760x90, peint. nve, contre cyclecar ou voit. 5 à 7 CV. Clergues, av. Rodez, Decazeville (Aveyron).

Echangerai contre maison de campagne, une voiturette 10 CV, 4 cyl., torp. 4 et 5 pl., march. parf. Le tout très bon état. S'adres. : Maillart, 10, rue de la République, Boissy-Caillerie (S.-et-O.).



AGENT GENERAL
BOSCH
(Springfield)

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 FRANCO

A de SARELLO

90 et 104, Av. des Ternes - Paris
Tél. : Wagram 01-00 Ag. et Dép. Paris

Echangerai contre plus petite voiture Citroën ou autre similaire de 2 ou 4 pl., ma voiture 10 CV, 4 cyl., torp. 4 ou 5 pl., très bon état de marche. Maillart, 10, rue de la République, Boissy-Caillerie (Seine-et-Oise).

Divers

1 dynamo Bigur, 300 fr. ; 2 magnétos moto Robert Bosch et Salmson, 150 et 200 fr. ; mot. élect. 12 volts 50 fr. ; un moteur à explosion, 4 temps, ailettes 1 CV 1/2, 300 fr. J'ach. cyclecar Salmson type sport accidenté ou éch. avec soule. contre moto neuve 2 CV Bodie G., à Mathaux (Aube).

Châssis Harley susp. complet avec caisse sport, pare-brise, 1.000 fr. Vasset, 31, rue Camille-Groult, Vitry-sur-Seine (Seine).

Très pressé, vend. : cadre et réservoir, 175 fr. ; moteur 2 CV, 350 fr. ; silencieux, 25 fr. ou le tout 500 fr. Phare acétylène nf, 150 fr. ; dynastard 12 v., 350 fr. ; chambre à air 700x75, 50 fr. ; guidon, 15 fr. Henri, 12, rue Duplex, Paris (15^e).

Moteur complet et neuf Rosengart à vendre avec 1 cylindre piston et carburateur rech. 250 fr. Poste T.S.F., 2 lampes, neuf, 260 fr. Diziain, 11, rue Magenta, Pantin (Seine).

5 roues 700x80 dont une av. pneu et chambre pour Renault ou autre, 175 fr., carburateur Solex et Claudel pour camion, 150 fr. pièce ; pièces et fourche pour Harley, bas prix, lanterne et phares. M. Krafft Henri, 18 bis, rue Milliard-Rossignol, Asnières (Seine).

2 chambres à air, 2 enveloppes Michelin 650x65 nves, 80 fr. ; 1 soupape, 1 chaîne B.S.A., 60 fr. ou échange contre n'importe quoi. Cholet, 14, rue Massenet, Vanves (Seine). Samedi après-midi.

Side seul pour Indian, pneu et chambre à air comme neuf, prix 275 fr. Le soir après 18 h. Jean Verhulsel, 30, rue Royale, Saint-Cloud (S.-et-O.). Pour voir s'adres. à Boulogne, av. Edouard-Vaillant, 166.

Cherche pour petits transports matériaux constructions, propriétaire conducteur de camionnette à ses jours de liberté. Ecr. : de Bois-Guilbert, Thiais (Seine).

ESSUIE-GLACE "ELVER"
BREVETÉ S. G. D. G.

Le seul vraiment efficace
contre : LA PLUIE
LE BROUILLARD
LA POUSSIÈRE

PROPRE, ÉLÉGANT
ÉCONOMIQUE

Prix de détail : 11 francs
provisoirement plus 15 %

REVELLE et C^{ie}, Fabricants
8, rue Marie-Stuart, 8 - PARIS (2^e)

BOL D'OR 1926

CORNELIS sur Moto 175 cmc.

CLAUDE DELAGE

Pneus Hutchinson

Couvrant 1871 kms 705 m.
avec une machine entièrement
de série
sans préparation aucune

Conditions de Vente : 12, Rue Honnet, CLICHY

Comptant **FABRE** Crédit

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

CHEZ P. SABLE 19, Cité du Retiro, 19 (35, Rue Boissy-d'Anglas) — PARIS (VIII^e) —

Motos PEUGEOT, MONET et GOYON, ALCYON
 Montage de Roues R. C. Seine 60.989 Réparations de toutes Marques

MOTO AGENCY CREDIT COMPTANT

24, Boulevard de Charonne - Téléph. : Diderot 18-36 - Métro : Avron
 sous 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 Boite 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 talon 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

Occasion unique Folding 13/18 obj. anastig. obturat. général, 3 ch. doub. pied anglais sac, 575 fr., valeur 900 fr. Jumelle Stéréo 8x16 obj. Zeiss, chas. mag. sac maroquin, 285 fr., val. 400 fr. tout état neuf. Feilner, 30, av. Carnot, Villeneuve-Saint-Georges.

Suis acheteur Morgan récent part. état, pneus, confort. Cherpitel, 81, rue Condorcet, Clamart (Seine).

Caros. side B.S.A. enveloppe et chambre de rech., bon état, 600 fr. Degenne, à Pace (I.-et-L.).

Liquidation carrosserie gd sp. bipl. et monopl., pl. bas prix, carburateurs Schebler, 40 fr.; capotes 100 fr.; châssis Indian, carrosserie armée, 25 fr.; compteurs, klaxon, phares, 30 fr.; porte-bagages, etc. Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno.

Je céderai un bon violon 3/4 en très bon état dans une très jolie boîte, 100 fr. R. Laulan, Luxey (Landes).

Bicyclette 2 vit., f. élast. J. M., amort. Liberty, 450 fr. Aff. excep. J. Goix, 33, av. de Saxe, Paris, 7^e.

2 bicyclettes, 1 homme, marq. Thomann, 1 dame, ttes deux en parfait état. S'adres. : M. P. Ranque, bijoutier, 94, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.

Place à louer pour moto ou sidecar, quartier Nation. Tél. : Vincent, Diderot 41-88.

Moto Strop avec dossier et repose-pieds articulé, 80 fr. Dorisy, 36, r. Oberkampf, Corbeil (S.-et-O.).

INDIAN NEUVES

Les plus belles machines }
 Les plus belles carrosseries } **4.000 fr.**

DÉPANNAGE ET REVISION RAPIDES
 Satisfaction garantie

NOUVELLE FLOURET 100, Bd. Kellermann
ADRESSE : PARIS

AGENCE PARISIENNE HARLEY-DAVIDSON

22, Rue de Picpus, PARIS (12^e) — 1^{er} ét. 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

1 Klaxon américain coup de poing, 30 fr.; 1 carburateur Solex spec. pr. Ford, neuf, 70 fr.; 1 cylindre Indian avant, 60 fr.; 1 fourche arr. pour cadre Indian, 30 fr. Tardif, à Maringues (P.-de-D.).

Bedelia sport sans moteur ni pneus avec chang. de vitesse, 800 fr.; vélo femme sans pneus, 60 fr.; 7 m. de courroies nve, 25 mm., 150 fr.; bobine allumage 10 fr.; accus 4 volts, 10 fr.; casque Brunet neuf, 2 écouteurs, 2.000 hms, 35 fr.; poulie moto, 15 fr.; atlas mod. mécanique Quillet, 50 fr.; moteur industriel, eau, complet 2 CV et transmission, 550 fr.; mordement phono T.P.R. 15 fr. Lejeune Paul, à Vierzon-Forge (Cher).

Magnéto Vitrix 8 cyl. nve, complète, prête à poser, 520 fr. Valette Henri, à Montolatre (Allier).

Canadienne 4 m. 35, 2 pl., 2 pagales, à enlever. Ecr. : Leca, 189, rue des Pyrénées (20^e).

Appareil photo Folding 9/12 Tessar 4, 360 fr. Pauillac, 127, fg Japliacou, Montauban.

Cyclotracteurs ttes pièces détachées et réparations. Collot, 50, bd Jules-Coutant, Ivry (Seine).

Accus 4-6-12 volts pour T.S.F. autos occasions, garanties échr. réparations, appareillage électrique T.S.F. et autos. Latrassé, 63 bis, bd Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

Cycles B.S.A.-Triumph-Harley, neufs et occasion. — Indian Standard neufs, 180 fr. — Zénith 22 1/2 neufs. — Guidons mode, 40 fr. — Pneus motos neufs, 25 fr. — Garde-boue, grand modèle flasqué, la paire, 30 fr. — Fourches élastiques, 35 fr. — Porte-bagages, 20 fr. — Filtre double essence, 10 fr. — Débrayage neuf, 150 fr. — Cale-pied Tan-Sad, la paire, 25 fr. — Réservoir moto légère Blériot, 40 fr. — Repose-pieds alum., la paire, 20 fr. — Jantes, jantes poulies et tous rayons de roues. — Essieu pour remorque 180 kilos, avec pneus neufs, 210 fr. — Générateur et petit phare, 80 fr. — Courroie caoutch. 16 1/2, longueur 180, neuve, 25 fr.

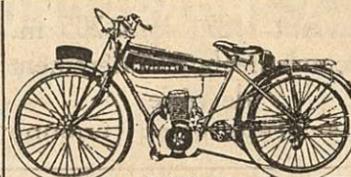
LENOIR 26, Boulevard de la Bastille, PARIS (12^e)
 Pièces pour cycles, motocycles et automobiles.

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^e)

BOGEY 57 Boulevard de Grenelle PARIS (XV^e)

Vous présente SA MOTO LÉGÈRE :



Motorhonyx
 Oui elle est vraiment mieux et bien équipée
 La voir chez Bogey

1.595 - Prise à l'Usine à LYON

3 CV 2 litres 1/2 aux 100 km. Moteur 2 T.

HARLEY
 Reconstituées, livrées avec GARANTIE EFFECTIVE

Tarif de Pièces détachées, sur demande, pour INDIAN et HARLEY

COURAUDON, 88 bis, Avenue Mozart, PARIS (16^e)
 Téléphone : Auteuil 28-58

MORET
 Champion de France 1923 21, r. de Lourmel, PARIS (15^e)
MONET et GOYON Spécialiste - MOTOSACOCHE
 offre gracieusement à tout acheteur d'une de ces "MOTOS"
 un Compteur JAEGER. Qu'en se le dise !!
 Réparations - GARAGE MOTOS et SIDE - Tél. Ségur 20-04

L. CHARTIER 8, Rue Tarbé — PARIS (XVII^e)
 (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

LA BOUGIE NET



SPÉCIALE POUR MOTEURS
 qui ENCRASSENT ou qui FONT AUTO-ALLUMAGE.

Vente en Gros : 18 rue Molitor - Paris.

Spécialité de Bottes caoutchouc
 de tous Modèles
 COURTES - HANCHES - LACÉES
 Pantalons caoutchouc de la

UNITED STATES RUBBER Co
 M. C. MONNIOT, Concessionnaire
 197, r. de Courcelles, PARIS (17^e) — Wagram 07-29

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

F. VERTU, MÉCANICIEN
 136, Rue de Tocqueville (près la 7^e d'Asnières), PARIS (17^e)
 Réparations rapides et soignées sur devis
 R. O. SEINE 264.10.

J'ACHÈTE motos et cyclecars toutes forces

PARIS-AUTOS, 104, Avenue de Villiers, PARIS

1 pneu Hutchinson neuf, 650x65 à tringles, 50 fr.; 1 carburateur Claudel moto, 40 fr.; une béquille AR nve, 20 fr.; 1 batterie accu. Dinin, 4 volts 20 AH, 40 fr. Le tout 130 fr. Robert Abbat, rue Denis-Papin, Vierzon-Ville (Cher).

Moteur 4 cyl. F.N. 4 HP, mag. et carb., 450 fr.; mot. élect. pr. jouet, 50 fr.; vélo fillette neuf, 230 fr.; locomobile et batteuse construit avec douille 75 marche, 300 fr.; clarinette nve, 16 clés, 275 fr.; 1 siège osier, 15 fr. Madoni, 68, bd de l'Hôpital, Paris.

J. CHATELAIN, Constr. 82, Rue Legendre - PARIS (17^e)

POT D'ÉCHAPPEMENT

Vous qui êtes un malin vous adopterez de suite

Les 3 spécialités CHATELAIN

Son réservoir AV à essence avec bouchon MASCOTTE
 Son réservoir AR à huile et son POT d'échappement ::
 Brevetés S. G. D. G.

ACHAT VENTE ÉCHANGE

Dynamoteur à prise directe Ducellier avec contracteur 12volts, 180 Watts pr vitesses 6 et 8 CV, garantie comme neuf, provenant 6 CV Renault nve accidentée. Val. 1.275 fr. 825 fr. à débattre. J. Pipaut, 2, rue Boulard, Paris (14^e).

Phare Luxor n° 2 neuf, valeur 150 fr., cédé 100 fr.; générateur auto, cuivre, 40 fr. Laborderie, 82, bd Port-Royal.

Machine à coudre Singer 103 atelier navette centrale, 1.200 pts à la min., rallonge achetée 4-12-25, sous garantie maison, servie 15 j. Val. 1.100 fr. Emballée gare dép. Doussot, Dienville (Aube).

Montre O.S. moto nve, val. 130 fr., laissée à 90 fr., cause non emploi. Clément, 23, r. Pilleaud, Ivry (Seine).

6 pneus 650x65 rechapés à neuf, 130 fr. pièce. R. Chassang, 150, av. d'Italie, Paris (13^e).

2 pneus Hutchinson 650x65 comme neufs, 160 fr. pièce; 1 car. Amac neuf avec manettes, 26 mm. 5, 175 fr. Grollier, 19, rue Chevaller, Levallois.

Changement de vitesse AS, 2 vit., pour bicycl., bon état., 60 fr. A. Vinel, 48, rue de Berri, Paris (8^e).

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

NOS ACCESSOIRES
 sont en vente chez tous les marchands et commissionnaires. Protège-jambes, sacs pour chambres à air, grips-genoux caoutchouc, Repose-pieds pliants.

Pour le Gros: VEUILLOTTE et WILLEMAIN fabricants,
 17, Rue Riquet, PARIS (19^e)

AGENCE DIRECTE R. SÉNÉCHAL
 FABRICATION "CHENARD & WALCKER"
 ACHAT et VENTE de CYCLECARS et VOITURETTES
G. BARON, 25 et 27, Passage Davy (2 min. de la Place Clichy)
 Tél. : Marcadet 22-37

COURS PAR CORRESPONDANCE SUR LES MOTEURS

Les cours par correspondance ont pour avantages : 1° de pouvoir être suivis sans dérangement; 2° d'être suivis aux heures choisies par les intéressés; 3° d'être économiques.

Si vous voulez suivre les cours organisés sur les moteurs (automobile, aviation, moteurs industriels et agricoles, moteurs Diesel), écrivez à

L'ÉCOLE SPÉCIALE DE MOTEURS
 92, Rue de Clignancourt - PARIS
 ET DEMANDEZ SES NOTICES GRATUITES

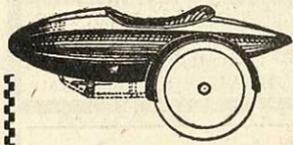
SPÉCIALISTE
TRIUMPH - SUNBEAM - B. S. A. - MORGAN
 ATELIER DE RÉPARATION POUR MOTOS ET VOITURETTES
 VENTE — ACHAT — ÉCHANGE

Travail soigné - Prix modérés - Garage gratuit pour motos à vendre

VATTIER 84, Boulevard de Belleville
 PARIS (XX^e) Tél. : Roq. 65-90

Pour votre HARLEY! Pour votre INDIAN!

Adressez-vous au **SPÉCIALISTE BARBRY**
 PARIS (19^e), 20, Rue Rebéval. — Tél.: Nord 71-63
 Métro: Belleville-Combat. Toutes Réparations
 PIÈCES DÉTACHÉES Agence "LE GRIMPEUR"



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

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

Soldes et occasions : boîtes 2 vit., débrayage et Kick nves, 360 fr.; selles Terry, gr. modèle, 185 fr.; anglaises marques div. depuis 45 fr.; démultiplicateurs à débrayages, 120 fr.; moteurs 1 et 2 cyl., 1 à 5 CV depuis 75 fr.; moteur boîte, 3 vit. et pièces B.S.A. Achat de motos, même incomplètes ou accidentées. Louis Bouchez, 215, rue de la Chapelle, Saint-Ouen (Pte des Poissonniers).

1 pneu 26x2 1/2 pr A.B.C. ou Gnome neuf; 1 pneu 700x80 bon état, 3 chambres à air 650x65 Le tout 150 fr. Fontan, 18, rue des Pyrénées, Paris (20°).

Châssis nus de cyclecars de Marçay, 150 fr. essieux av. 190 fr. roues 55 fr. Tesdou, 93, r. de la Glacière (13°).

Monet et Goyon 175 cmc double échapp., 3 vitesses, parf. état, très peu roulé, occasion unique, pots échapp. spéciaux; départ régim. Visible tous les jours. Téléphoner J. Denneval, Central 20-14 de 8 h. 30 à 12 h., de 2 h. à 6 h.

Pneus motos 600x50 : 55 fr. 650x60 : 85 fr. ttes dimens. à h. prix. Tesdou, 63, r. Ducouëdic (14°).

Petits moteurs nrs 1 h. 1/2, av. magnéto carb. réserv. 450 fr. Tesdou, 93, rue de la Glacière, (13°)

GARAGE BELLONE

18, rue de Paris, IVRY (Seine)
Téléphone : GOBELINS C4-41

à 100 mètres de la Porte d'Ivry
ACHAT DE TOUTES VOITURES MÊME ACCIDENTÉES
GARAGE à partir de 25 francs par mois
RÉPARATIONS ENTRETIEN REVISION
Conditions spéciales pour TAXIS et CAMIONS

VINCENNES-MOTOS

Léon CABET, 43, Av. de Paris - VINCENNES

Agent des Marques : MONET & GOYON - B.S.A. - TERROT
DOLLAR - PEUGEOT - MOTOBÉCANÉ
D.F.R. - LE GRIMPEUR - AUTOMOTO
Jean THOMANN, etc...

Grand choix en magasin — Livraison rapide

VENTE A CRÉDIT

PIÈCES DÉTACHÉES DES MACHINES CI-DESSUS
RÉPARATIONS ACCESSOIRES
Leçons gratuites à tout Acheteur

PNEUS NEUFS

175 francs le pneu.
35 — la chambre.
28x3, 26 23/8, 28 21/2 200 — l'ensemble.

Moto INDIAN av. side 4.800. - Revision - Pièces détachées
FLOURET, 1, Rue des Suisses. — NANTERRE

Moteur et boîte B.S.A., ensemble 1.000 fr.; selles anglaises dif. modèles dep. 45 fr.; Terry gr. modèle, 185 fr.; boîtes nves 2 vit., débr. Kick, 360 fr.; carrosserie canoté, bipl. à droite, 260 fr.; moteurs divers dep. 75 fr.; cyclo-tracteur complet bon état, 175 fr.; débrayages, 120 fr.; réservoirs triangles, 30 fr.; carburateurs fourches élast., roues et divers. Louis, 215, rue de la Chapelle, à Saint-Ouen (Pte des Poissonniers).

Les petites
annonces de

"MOTO REVUE"

sont celles
qui rendent
- - le plus

ICI SOLDES ET OCCASIONS

Boîtes 2 vit. Débrayage et Kick, neuves 360 fr.; Moteurs 1 et 2 cyl., 1 à 5 CV., depuis 75 fr.; Démultiplicateurs à débrayages pour moto, max. 3 CV 120 fr.; Moteur 5 V, boîte 3 vit. et pièces B.S.A. - Toutes pièces m. r. q. diverses. - Bas prix. Louis Bouchez, 215, Rue de La Chapelle à Saint-Ouen

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE

Maison
BASSIN

45, Cours de Vincennes — PARIS (20°)
Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON
Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées.

pour Motobécane et toutes motos 2 temps à courroie directe
BOÎTES de VITESSES, DÉBRAYAGE, KICK-STARTER

Pose instantanée d'un silencieux efficace
Toutes Réparations - 12 Mois de Crédit
A. DEBAUPUIS, 13, Rue Garde-Chasse, LES LILAS (Seine)
R. C. Seine 351-314

MODERNISEZ, MODIFIEZ VOS MOTOS

DUPIN, 53, Rue Chevallier, LEVALLOIS (Seine)
dans la moto depuis 1900, vous fera cela à un PRIX TRÈS
ABORDABLE - Toutes pièces pour moyeux Armstrong

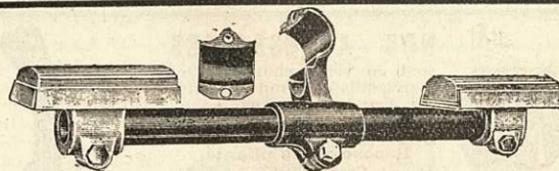
La Boîte 2 Vitesses E. G.

DÉBRAYAGE & KICK-STARTER Garantie 6 Mois
POUR VOTRE MOTOBÉCANÉ

et autres motos à courroie directe est livrable et
montée en quelques heures sans modification par

E. GENEST — MÉCANICIEN-CONSTRUCTEUR —
LA MEMBROLLE-S/-CHOISILLE -/- (Indre-et-Loire)

Chèques Postaux 133-52 Nantes
TÉLÉPHONE : 20



REPOSE-PIEDS

pour MOTOBÉCANÉ et petites Motos

MOTO - ACCESSOIRES - GASSICOURT (S.-et-O.)

INDIAN - MOTOS - SIDECARS

Comptant — Neuves Garanties — Crédit

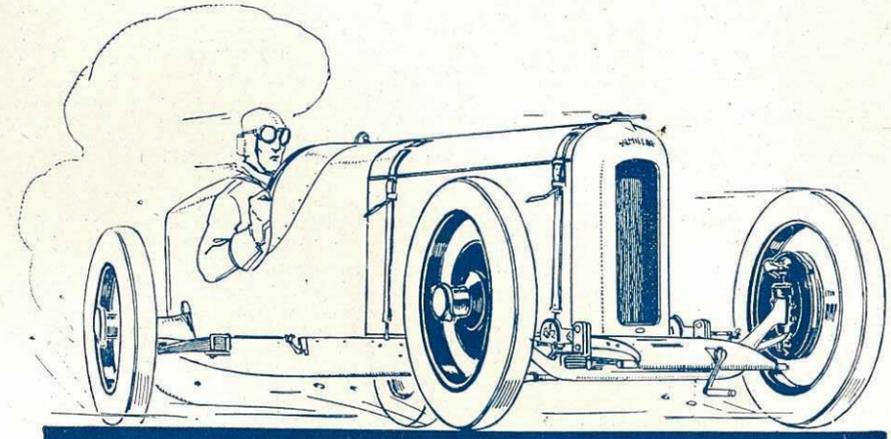
Pièces détachées — Catalogue

PEYROL & C^{ie} 26, Rue Vallier - LEVALLOIS
Téléphone : 1-74

LA VOITURETTE 1.100 cmc.

LA PLUS VITE DU MONDE

200 KILOMÈTRES A L'HEURE



Dimanche 9 Mai 1926 : Journée des Records à Arpajon

AMILCAR

JUSTIFIE SA RÉPUTATION

EN S'ADJUGEANT 3 RECORDS MONDIAUX

Kilomètre et Mile lancés 1^{er} MOREL sur AMILCAR, à la formidable moyenne
-- -- de 197 km. 422 à l'heure -- --

Kilomètre départ arrêté 1^{er} MARTIN sur AMILCAR, à la moyenne -- --
-- -- de 126 km. 072 à l'heure -- --

Voitures Sport 1.100 cmc. 1^{er} BARCELONE : Course de Côte de la Rabassada
SOLER sur AMILCAR, en 4 m. 39 s. 2/10 (record)
- battant toutes les catégories voitures sport -

VICTOIRES ÉCLATANTES

confirmant les incontestables qualités de démarrage, accélération et tenue de route
des Voitures Amilcar.

Société Nouvelle pour l'Automobile Amilcar : 31 à 47, Bd Anatole-France, à Saint-Denis (Seine)



WOLBER

Triomphe au

BOL D'OR MOTOCYCLISTE

La plus grande épreuve d'ENDURANCE et de VITESSE

Catégorie motos 100 cmc.

1^{er} BARTHÉLÉMY
sur MOTOCYCLETTTE
FAVOR
couvrant dans les 24 heures
903 kil. 708

Catégorie motos 250 cmc.

1^{er} BATIFORT
sur MOTOCYCLETTTE
Jean THOMANN
couvrant dans les 24 heures
1.274 kil. 460

Les 500 mètres de Dijon

Motos 100 cmc..... 1^{er} VACHET sur motocyclette **MÉTÉORE**
Motos 125 cmc..... 1^{er} VACHET sur motocyclette **MÉTÉORE**

TOUS SUR PNEUS

WOLBER