

MOTO

MOTOCYCLÈTE
SIDE-CAR
CYCLOCAR

REVUE

SPORT
ET
TOURISME

1 Fr.

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE DU SPORT MOTOCYCLISTE



TÉLÉPHONE :
CENTRAL 68-32

LA MOTOCYCLÈTE SUISSE
MEGOLA
DÉCRITE DANS CE NUMÉRO

RÉDACTION, ADMINISTRATION
5, RUE SAINT-AUGUSTIN, PARIS

**Grand
Stock de**

CHAÎNE NEUVE

de 1^{re} Qualité

Marque DUCKWORTH pour

Toutes Motos Américaines

au prix exceptionnel de **133 fr.** le jeu des 2 chaînes

Conditions spéciales
aux Agents

pour HARLEY et INDIAN

Conditions spéciales
aux Agents

Réparez vos Chambres

Vous-même!

La pièce se fixe en 5 minutes



MODÈLE POUR MOTOCYCLETTES

NÉCESSAIRE MOTO

Contient :

- 6 Pièces N° 1
- 4 Pièces N° 2
- 1 Pièce N° 3
- 1 Pièce N° 4

et 1 Boîte de PATCHQUICK FIX

Prix 10 fr.

NÉCESSAIRE CYCLECAR

Contient :

- 6 Pièces ovales
- 1 Pièce rectangulaire
- 2 Pièces oblongues
- 1 Pièce carrée
- 15 c/m de bande
- 30 c/m de canevas
- 3 Démonte-pneus

et 1 Tube de PATCHQUICK FIX

Prix 25 fr.

KNEE GRIPS

Protecteur en Caoutchouc
pour réservoir



La paire 22 fr. 50

Protège les genoux et l'émail de la machine, facilite la conduite.

Équipement indispensable de toute motocyclette.

POIGNÉE CAOUTCHOUC

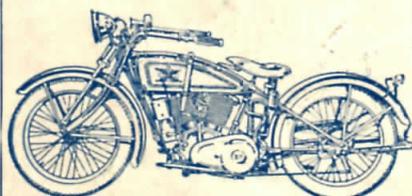
pour toutes

MOTOS



Absorbe la trépidation du guidon et évite le glissement

La paire 15 francs



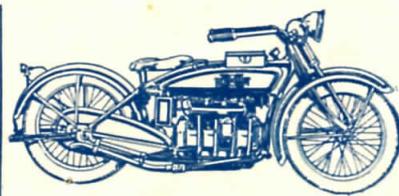
American Excelsior

8/10 HP, 2 cylindres, 3 vitesses

Henderson avec Sidecar

4 cylindres, 3 vitesses

NOUVEAUX PRIX EN BAISSÉ



HARDING, 49, Boulevard Gouvion-St-Cyr, PARIS

Concessionnaire exclusif des spécialités

Moteurs JAP et Pièces détachées - Boîte de vitesse BURMANN

Courroies JOHN BULL - Graisseurs compte-gouttes - Carburateur BROWN et BARLOW

HUTCHINSON

Course Internationale des SIX JOURS

Catégorie 350 cmc **1^{er} WILLIAMS (A.J.S.)** Sidecars 1.000 cmc.... **1^{er} GEX (Motosacoche)**
Catégorie 500 cmc **1^{er} ROBERT (Motosacoche)** Cyclecars 1.100 cmc.... **1^{er} HONEL (G.N.)**

PRIX DU PRESIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

HONEL, sur cyclecar G.N.

PRIX DE L'OFFICE DU TOURISME

WILLIAMS, sur moto A.J.S.

COURSE DU KILOMETRE

COURSE DE COTE

Catégorie 350 cmc **1^{er} WILLIAMS (A.J.S.)** Catégorie 350 cmc **1^{er} WILLIAMS (A.J.S.)**
Catégorie 500 cmc **NEWMANN (Douglas)** Sidecars 1.000 cmc **1^{er} SCHORP (Motosacoche)**
Sidecars 1.000 cmc **SCHORP (Motosacoche)** Cyclecars 1.100 cmc **1^{er} HONEL (G.N.)**
Cyclecars 1.100 cmc **HONEL (G.N.)**

MEETING DE CALAIS

CLASSEMENT GÉNÉRAL : Cyclecars, **1^{er} MAUVE (Elfe)**

COURSE DES AS

COURSE DU GRAN D'ESCALLES

Cyclecars : **1^{er} MAUVE (Elfe)**

Cyclecars : **1^{er} MAUVE (Elfe)**

CIRCUIT DU LOIRET

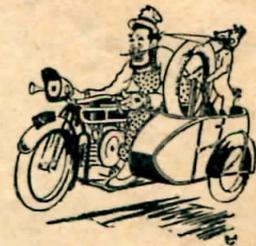
Catégorie 350 cmc : **1^{er} MILLAND** sur Motosacoche Sidecars 600 cmc : **1^{er} DAVIS** sur Douglas
2^e REMY sur Douglas **3^e MAZE** sur Douglas

CHALLENGE REMY : Equipe Douglas

COURSE DE COTE DU MONT-VENTOUX

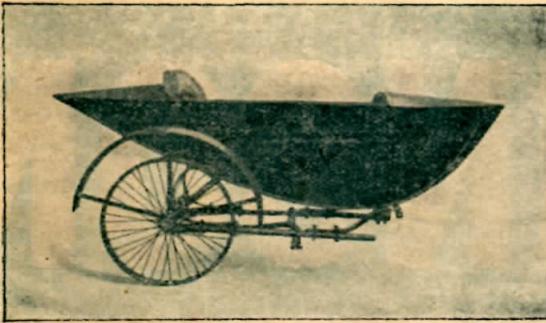
Catégorie 1.000 cmc. : **1^{er} LAPALUD** sur Motosacoche

CLASSEMENT GÉNÉRAL : **1^{er} LAPALUD** sur Motosacoche



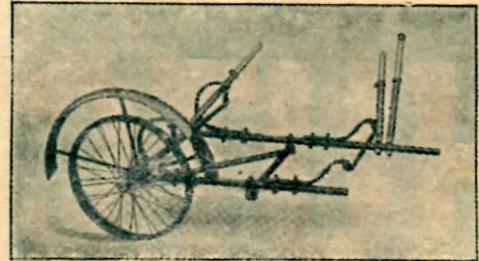
Tous sur PNEU MOTO

HUTCHINSON



SIDECAR

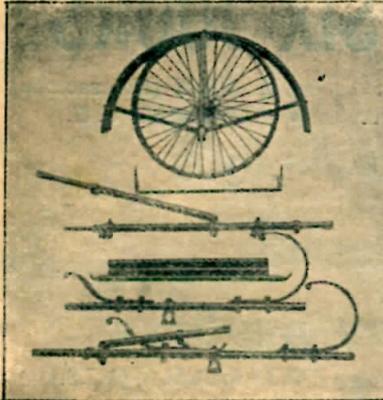
Rear-Car
Capote
Pare-brise
Châssis
démontable



TONY-BOULEY

Maison fondée en 1913

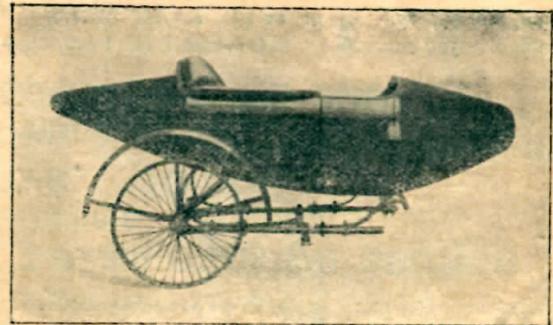
139, Avenue d'Italie, PARIS XII^e) Téléph. : Gobelins 25-00



Châssis démontable
breveté pouvant se
mettre à volonté à
droite ou à gauche.

Très pratique pour
les expéditions.

Toutes pièces in-
terchangeables faci-
les à remplacer soi-
même en cas d'acci-
dent.

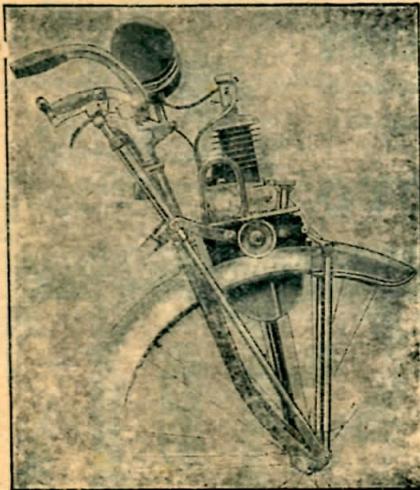


CYCLOTRACTEUR

Compagnie Française des Automobiles de Place | Société Anonyme au Capital de 20.250.000 francs

Siège Social : 2, Place Collange — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Moteur auxiliaire se montant instantanément sur toute Bicyclette



Le moins cher - - - - -

- - - - - Le plus simple

-: Le plus facile à monter :-

MAGASIN de VENTE : 20, rue Baudin, 20

LEVALLOIS-PERRET (Seine)

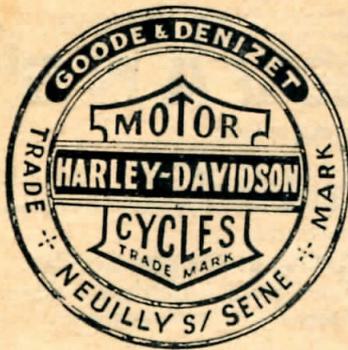


TÉLÉPHONE

Wagram 88-55
Wagram 88-56
Wagram 07-08



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



Marque Déposée



EXIGEZ
cette Marque
sur vos Motos

H-D

Seules les Machines
reconstruites dans
nos Ateliers portent
la marque déposée
ci-dessus et sont
absolument

GARANTIES

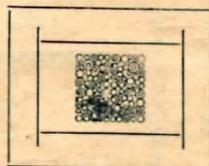


UNE VÉRITÉ
qu'il faut dire :

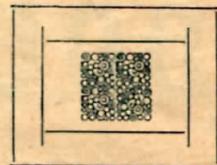
la Marque

HARLEY-
DAVIDSON

Résume :



CONFORT
SOLIDITÉ
SOUPLESSE



— Agence Française —
HARLEY-DAVIDSON

GOODE & DENIZET

32-34, Rue Pierret
(Avenue de Madrid)

NEUILLY-SUR-SEINE

PIÈCES DÉTACHÉES
RÉPARATIONS - -

SOUS-AGENTS
- PARISIENS :

Jean PSALTY
183, Boulevard Pereire

—
BAILLIF

8, Rue Vauvenargues

Pour passer des vacances agréables, sans fatigue et SANS DANGER, achetez le seul appareil sans concurrence

LE CYCLEMOTOR ÉVANS

muni de l'éclairage électrique sur la magnéto

SES SUCCÈS NE SE COMPTENT PLUS :

1^o PARIS-NICE, et celle-ci est suffisante;

2^o Circuit de Choisy-le-Roi (Il a battu le RECORD du MONDE de Consommation)

3^o Circuit de Provins (250 kilom.) , seul il a osé affronter ce parcours.

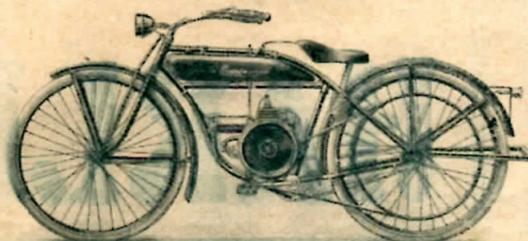
4^o Son dernier succès, Meeting de Boulogne-sur-Mer, premier du kilom. lancé, côte de Wimille à 9 %, 2 m. 9 sec.

LIVRAISON IMMÉDIATE

de
toutes quantités

Poids : 29 k. 500

la machine complète



GRACIEUX,
LÉGER,
PUISSANT,

Il n'a pas de concurrence.

Seules Agences en France de la "CYCLEMOTOR" Corporation de Rochester (États-Unis)

PARIS ET SEINE, NORD, NORD-EST, NORD-OUEST

GEO. DUPUY

31, rue Poussin — PARIS

Agent de *Champion Spark Plug* (Ohio) Bougies
et de *Midwest Utilitor* (Petit tracteur américain)

Téléph. : AUTEUIL 02-86

Adr. Télég. : GEODUPFOR-PARIS

SUD, SUD-EST, SUD-OUEST

COREN ET DAVID

Central-Automobile ORANGE (Vaucluse)

Adr. Télég. : CENTRALAUTO

Téléph. : 140

Nouveau Prix

DOUGLAS

.... 2 3/4

.... 1921

5.000 frs

DOUGLAS

14, Rue Danton, 14

LEVALLOIS-PERRET

CARROSSERIES DE SIDECAR

"LA PERLE"

Type SPORT, en tôle emboutie
sans bois — mono et biplace.

Le plus léger I

Le plus solide II

Le moins cher III

PEINTURE A LA DEMANDE

FABRICATION GARANTIE

LIVRAISON IMMÉDIATE

PRIX SPÉCIAUX POUR AGENTS

L. LEFÈVRE

CONSTRUCTEUR SPÉCIALISTE

93, Rue du Château, BOULOGNE-sur-SEINE

Téléphone : AUTEUIL 02-14

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

**UNE PERFORMANCE
REMARQUABLE - -**

Course de Côte du
MONT VENTOUX

1^{er} MORGAN (LEJO)

2^e MORGAN (GUIRAUD)

21 km. 600 en 25 minutes 36 2/5

BATTANT TOUTES LES MOTOS, SIDECARS ET CYCLECARS

*Cette performance unique
a été réalisée sur une ma-
chine strictement de série
et entièrement construite
en France. ○ ○ ○ ○ ○*

- CYCLECAR -
MORGAN

Licence Française

R. DARMONT
CONSTRUCTEUR

Prix : 7.950 fr. Taxe complice

USINE :

**27, Rue Jules-Ferry, 27
à COURBEVOIE (Seine)**

MOTOCYCLISTES

HARLEY-DAVIDSON

attention!!

**MÉFIEZ-VOUS DES MACHINES VENDUES à des prix trop bas
et rappelez-vous qu'en toutes choses le BON MARCHÉ COUTE CHER**

Les Etablissements CHAUDRON et RICOUX

39, Rue Pouchet, PARIS (17^e) — Téléph. Marcadet 23-78

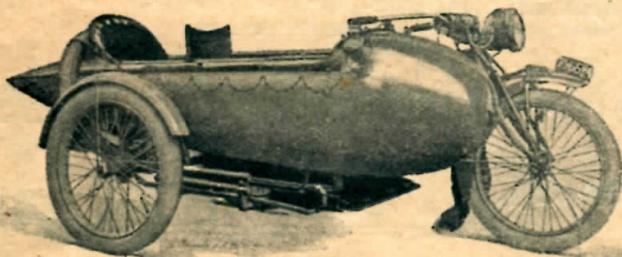
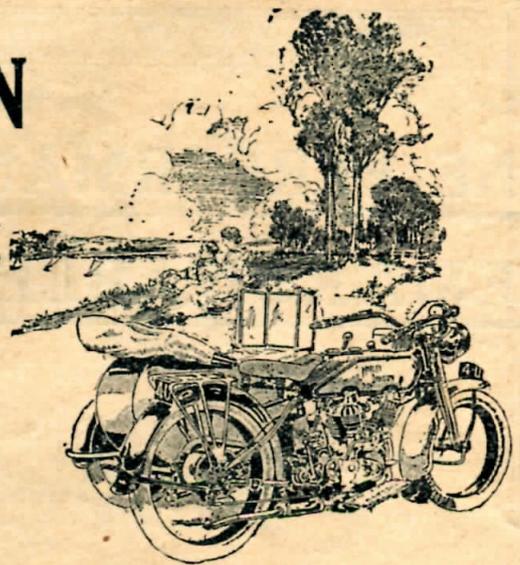
Spécialisés dans la reconstruction à neuf des Motos

HARLEY-DAVIDSON

Les livrent toujours avec garantie toutes équipées avec Sidecar
ÉTAT MÉCANIQUE PARFAIT — ÉMAIL TEINTE D'ORIGINE
NICKEL NEUF — PNEUS NEUFS

et BAISSENT leur PRIX à 4.500 francs

(Taxes comprises)



CARROSSERIE

L.V.

de SIDE-CAR

Breveté
France et Etranger

**SI
VOUS
DÉSIREZ**

ÉVITER COMPLÈTEMENT LES CAHOTS DES MAUVAISES ROUTES
(Méthode nouvelle d'équilibrage)

UN MODÈLE D'UNE SOLIDITÉ A TOUTE ÉPREUVE
LA MEILLEURE ET LA PLUS LUXUEUSE DES CARROSSERIES
LE MAXIMUM DE CONFORT, TANT EN MONO QU'EN BIPLACE
LE MAXIMUM DE DOUCEUR DE CONDUITE

N'HÉSITEZ PLUS,

prenez la Carrosserie Grand Luxe **L. V.** à la fois mono et biplace **POUR 2 GRANDES PERSONNES**

Extérieur tôle forte 8/10 c. se montant immédiatement et sans transformation sur tous les châssis.

PRIX EXCEPTIONNEL (pour faire connaître et apprécier notre modèle) : **1.000 fr.**

Indépendamment de notre modèle ci dessus, à la fois mono et biplace, nous venons de terminer la mise au point d'un **NOUVEAU MODÈLE MONOPLACE** établi sur les mêmes bases et vendu seulement **850 francs**. — Conditions spéciales aux revendeurs.

ESSAIS GRATUITS (Avant de vous décider, venez vous convaincre de la grande supériorité de notre modèle)

Louis VANNOD, constructeur - Usine électrique, 7 et 9, rue de Tunis, PARIS (XI^e) - Tél. Roquette 51-39

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



LA BOUGIE

M.F.

DÉMONTABLE



GAGNANTE

DANS

LE MEETING DE CALAIS

COURSE des "AS"	}	1 ^{ère} Suzy JANIN	}	SCOOTER
		2 ^e Jean JANIN		
		1 ^{er} DELFOSSE		

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1 ^{ère} Suzy JANIN	SCOOTER
1 ^{er} DELFOSSE	VÉLO A MOTEUR

"MONET ET GOYON"

LE CIRCUIT DU LOIRET

avec GÉRARD

sur Moto "G.-R." de série

LE GRAND PRIX des MOTOCYCLETTES

avec DELABRE

sur Moto "ROVER" de série



BOUGIE MOTO :

6 FRANCS

Bougie M.F., 132, Rue de Bagnolet, PARIS (XX^e)

Téléphone : ROQUETTE 70-93

AGENTS DEMANDÉS

PAR DÉPARTEMENT

Mentionnez toujours la "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

BAILLIF, Agent parisien d'HARLEY-DAVIDSON

réparera votre machine

VITE, BIEN ET LE MEILLEUR MARCHÉ DE PARIS,
PARCE QUE SPÉCIALISÉ ET OUTILLÉ POUR LA MARQUE

Téléphone :
MARCADET 08-25

DEVIS

8, Rue Vauvenargues
(rue Darné ont. 38*)



Voulez-vous transformer la Montagne en Plaine ?

Le plus sûr moyen de réduire les plus hauts sommets aux simples proportions d'ondulations légères, c'est de monter sur votre machine

UNE SELLE

BROOKS

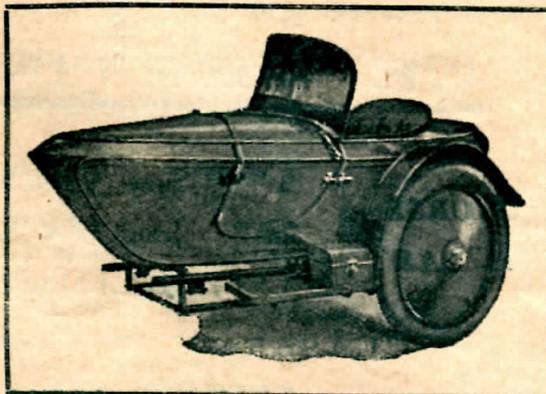
REGISTERED TRADE MARK

Demandez catalogue et tous renseignements à
Lewis BARNASCONE, 2, Rue de Braque, PARIS (3^e)
Agent pour le gros en France de

J. B. BROOKS et C^o L^{td}
- Criterion Works, BIRMINGHAM -

CARROSSERIE de

SIDECARS



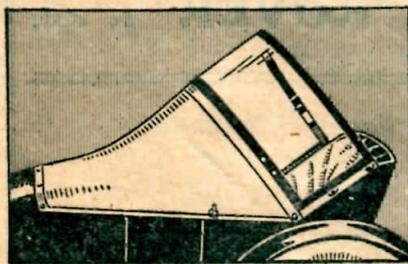
Société Anonyme des Établissements

GARNIER

58, Rue de la Glacière, 58 — PARIS

Téléphone : Gobelins 04-52

Spécialiste de la VOITURE d'ENFANT



Une des positions du pare-brise

EASTING WINDSCREEN

LE SEUL PARE-BRISE EFFICACE POUR SIDECAR

Protégeant de la brise

de la poussière, de la pluie

LÉGER — PRATIQUE — MANIABLE

et n'offrant aucune résistance à l'air

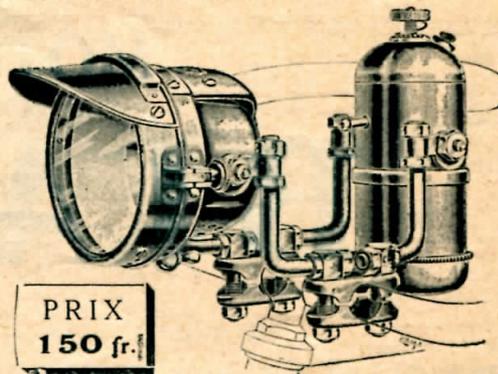
AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE :
DUCLOS, 212, Boul. Pereire, PARIS

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

MOTOCYCLISTES ! *Si, vous désirez :*

UN APPAREIL SÉRIEUX ET ROBUSTE
UN ÉCLAIRAGE PUISSANT - - - -
CHOISISSEZ le GROUPE N° 2

Véritable miroir Mangin - Réflecteur
démontable - Fermeture - Rattrape-
jeux breveté - Fourche articulée
brevetée se plaçant sur toutes formes
de guidon



PRIX
150 fr.

DUPONT et TRAZET, Constructeurs, 3, Rue Tesson, PARIS

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

VOICI LES VACANCES !

Avant de vous lancer dans les grandes randonnées et pour éviter tout souci, faites voir votre - - - - machine (Moto ou Cyclecar) - - - -

AU SPÉCIALISTE BIEN CONNU DÉTRUCHE

27, rue des Récollets, PARIS, Téléph. NORD 81-07

Magasin d'Exposition et bureaux
119, Faubourg Saint-Martin, 119
- - (Près de la Gare de l'Est) - -

AGENT Bicyclettes "ALLÉGOT"
DES Motocyclettes "A. B. C."
Cyclecars "G. N." - - -

Stock important de Pièces détachées
toutes marques - Machines d'occasion

Spécialité de Garde-boues et Flasques de toutes marques

LIVRABLES DE SUITE

MOTOS CEDOS

LA REINE DES 2-TEMPS

2 1/4 HP - 2 vitesses

Prix: **3.700 frs**

(TAXE COMPRISE)

Concours de Consommation de Thiais

1^{re} des 2-temps avec 1 litre 73 aux 100 kil.

Concessionnaires exclusifs
pour la France, les Colonies et la Suisse

MELUN-AUTOMOBILE, 70, rue St-Barthélemy
MELUN (Seine-et-Marne)

AGENTS SÉRIEUX DEMANDÉS PARTOUT

SEGMENTS CONJUGUÉS "JUST"

COMPRESSION
INTENSE

malgré l'usure
des segments
ÉCONOMIES d'essence
et d'huile

Plus de fuites
Plus de ratés



RENDEMENT
MAXIMUM

de tous moteurs
neufs ou usagés,
sans réalésage
les cylindres ovallés

E. RUELLON, 3, Rue de la Pointe-d'Ivry, PARIS (13^e) - Tél.: Gobelins 52-48

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

MOTOCYCLETTES

BIANCHI

PNEUS SALGA

Monocylindre 4 HP, 75 x 112, 3 Vitesses et
Débrayage, Bloc-moteur, Roues à broche, Garde-
boue arrière démontable, etc.

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE
QUINTO MALINVERNI
120, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

AGENTS EXCLUSIFS POUR SEINE ET SEINE-ET-OISE
MM. COURTOT et PLISSON
57, Avenue de la Grande-Armée, PARIS



N° 5017. Avec Attache tournante Universelle

TOUTE DERNIÈRE NOUVEAUTÉ

La TROMPE C.I.C.C.A. spéciale pour Moto

La Trompe C.I.C.C.A. N° 5017 est étudiée spécialement pour pouvoir se placer avec rapidité à n'importe quelle partie de la motocyclette, en n'importe quelle position. Son pavillon, en une seule pièce, est d'une solidité à toute épreuve. Sa fabrication parfaite est complètement garantie.

PUISSANTE - ÉLÉGANTE
- - - PRATIQUE - - -

Se place n'importe où
n'importe comment

N° 5017.	25 fr.	N° 5018.	27 fr.
Prix		Prix	
Longueur 25 c/m		Longueur 30 c/m	

MÉFIEZ-VOUS des imitations de pacotille

EXIGEZ LA MARQUE C.I.C.C.A., 41, rue Charles-Laffitte, NEUILLY-sur-SEINE

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

MOTO-REVUE

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE

(Paraissant du 1^{er} au 5 et du 15 au 20 de chaque mois)

SPORT

TOURISME

MOTOCYCLETTE, SIDECAR CYCLECAR

M. GRIMAUD, O. I. O

Directeur

:: Rédigée par des Motocyclistes pour des Motocyclistes ::

C. LACOME

Rédacteur en Chef

RÉDACTION, ADMINISTRATION, PUBLICITÉ : 5, Rue Saint-Augustin, PARIS

TÉLÉPHONE : CENTRAL 68-32 — COMPTE DE CHÈQUES POSTAUX N° 29.737

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

ABONNEMENTS : FRANCE et COLONIES... .. 18 fr. par an
ÉTRANGER... .. 22 fr. —
Abonnement d'essai 6 mois 10 fr. (12 fr. Etranger) (n'est pas renouvelable)

SOMMAIRE

Autodrome ou course sur route, 789. — Le Mono-car par Mellier, 790. — La 3 1/2 Sunbeam, 791. — Le Cylindre désaxé par H.-P. Borestroke, 794. — Le Coin du Cyclecar, 795. — Échos motocyclistes, 797. — La course du Mont-Ventoux, 797. — Le Bi-car Mégola 798. — Les 6 jours suisses, 801. — Le Sport Motocycliste, 802. — Petites annonces.

AUTODROME OU COURSE SUR ROUTE

A notre avis, si l'on considère uniquement le moteur, un autodrome l'emporte sur le circuit. Sur un circuit il y a des instants de répit pour le moteur. Sur un autodrome, dans une course âprement disputée, il faut pousser sans cesse. Les épreuves de longue haleine sur piste (mais sur une piste où la vitesse maxima puisse être réalisée sans acrobatie) ne tolèrent pas un moteur qui ait la moindre tendance à chauffer, et amènent inévitablement la rupture des organes insuffisamment résistants. Les ralentissements et les reprises d'un circuit fatiguent beaucoup moins un moteur qu'une marche continue à plein régime. L'autodrome remplace avec avantage le circuit le plus vite si le but proposé est l'augmentation du rendement des moteurs.

Mais le but de la course est-il uniquement le perfectionnement du moteur, ou plus exactement l'augmentation de son rendement par rapport à sa cylindrée. Cela ne nous paraît pas être le cas. Si nous voulons disputer une épreuve sur piste, nous déterminerons, avec plus grand soin, le régime optimum, la multiplication la plus appropriée et c'est tout. La souplesse de notre moteur, la facilité de ses reprises, cela n'entretra que faiblement en ligne de compte. Nous pourrions nous contenter d'un carburateur rudimentaire, notre machine à part pour la mise en action, pourrait se passer de changement de vitesse. Les exigences d'une course sur route seront bien différentes, et cela d'autant plus que le circuit choisi sera plus dur. Et plus le circuit sera dur, plus la machine obtenue se rapprochera de la machine de tourisme; en effet, la vitesse jouera un rôle d'autant moins grand, et d'autres qualités comme la souplesse, la maniabilité de la machine, sa tenue dans les virages jouent un rôle de plus en plus impor-

tant si, par surcroît, le circuit est mauvais comme sol, cadre et roues, sont rudement éprouvés. Ceci est regrettable au point de vue sportif, car la vitesse est ce qui intéresse le sportsman, qu'il s'agisse de sports mécaniques ou de sports athlétiques, mais pour l'établissement de machines de tourisme, les épreuves sur circuits durs rendent de grands services.

En somme autodromes et courses sur route sont indispensables. Sans autodrome (ou à défaut des circuits sur route vite) pas de perfectionnement possible des moteurs, sans circuits routiers, pas de perfectionnement des machines, des cadres, des freins, des pneus etc. C'est exactement la même chose que pour les autos. Aurait-on jamais eu les freins avant sans les courses sur route? L'ennui est que pour les circuits durs coupés de virages certaines machines sont si vite, que leur vitesse est inutilisable et que le moteur n'est pas soumis à une épreuve suffisante. Cela n'est un inconvénient que si l'on se place au point de vue du moteur, et, dans ce cas, il n'y a qu'une ressource c'est la réduction des cylindrées.

En solo, la cylindrée de 500 cmc permet d'atteindre des vitesses trop grandes pour beaucoup de circuits. A cet égard le circuit du Mans permet des vitesses presque aussi considérables qu'un autodrome. L'écart très régulier des vitesses réalisées par les différentes catégories en est la preuve. Mais, dans le cas de circuits accidentés, à virages nombreux, des cylindrées de 350 cmc permettent des vitesses égales ou supérieures à celles des catégories supérieures. La victoire d'une 350 dans le T. T. anglais l'a montré. Aussi les Anglais se sont-ils trouvés en présence d'un dilemme: ou bien conserver la cylindrée de 500 et changer de circuit, ou bien garder le circuit de l'île de Man et réduire les cylindrées. Mais, encore une fois, une formule unique est insuffisante. Il faut des autodromes pour donner des moteurs à haut rendement; il faut des courses sur route pour avoir des machines utilisables.

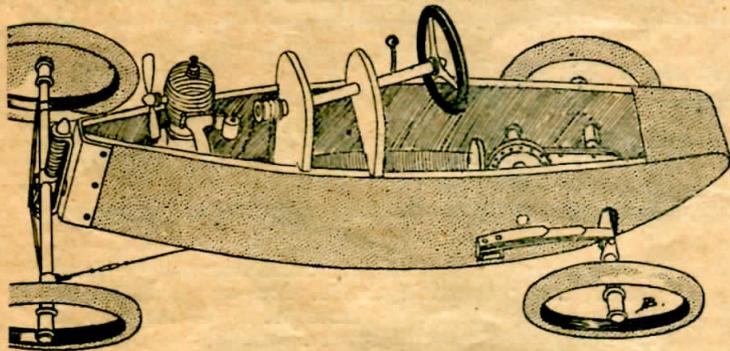
H.-P. BORESTROKE.

MONOCAR

Bien que l'un des avantages du cyclecar soit d'emmener un passager, on trouve malgré tout un certain nombre de cyclecaristes pour faire mentir l'opinion d'Aristide, que l'homme est un animal sociable. Ils se construisent de petits cyclecars à une place ou modifient certaines machines qui se prêtent bien à la transformation comme le Morgan. C'est ce que les Anglais, toujours habiles à trouver des noms nouveaux, ont baptisé des monocars.

Certes il nous paraîtrait faux de prétendre que le cyclecar monoplace puisse aspirer au même succès que le biplace. On aime avoir ses aises, et si on peut se l'offrir on occupe une grande maison alors que quelques pièces suffiraient à nos besoins. C'est la tendance générale et c'est pourquoi l'on voit des cyclecars à trois et quatre places. Mais certainement le cyclecar type c'est le biplace, côte à côte, décalées ou en tandem cela importe assez peu. Pourtant il nous semble que le monocar pourrait se développer en s'adressant à deux classes de cyclecaristes.

1° Les sportsmen qui seront séduits par la vitesse légèrement plus grande et peut-être surtout par l'apparence du mono-



car, il s'agirait dans ce cas d'un monocar de luxe dont les caractéristiques seraient à part la carrosserie, très voisines de celles du biplace. La carrosserie prendrait assez facilement l'allure d'un fuselage d'aéroplane. Le moteur ayant un moindre poids à remorquer pourrait être plus poussé, avoir une compression plus élevée. Il s'agirait là avant tout d'un engin de sport.

2° Mais, et ce serait le plus intéressant peut-être y aurait-il place pour un monocar utilitaire, entièrement distinct du cyclecar tel qu'il est conçu aujourd'hui. Ce serait un engin aussi pratique aussi économique que possible, peu coûteux d'achat et d'entretien, facile à conduire et à entretenir. Une grande vitesse ne serait pas nécessaire, au contraire, à condition que la régularité de marche fût parfaite. Ce serait en somme une moto à quatre roues, économique et pratique comme la moto, mais beaucoup plus confortable et comme suspension et comme protection contre les intempéries, naturellement aussi beaucoup plus stable sur un terrain boueux. Un tel cyclecar est-il réalisable et à un prix assez bas pour concurrencer la moto solo? Nous croyons pouvoir répondre par l'affirmative si toutefois l'on adopte comme principes la simplicité et la légèreté.

Pour le moteur, aucune espèce de doute, un mono et un mono à deux temps, et comme la vitesse d'un petit monocar de cette sorte ne devrait pas dépasser le 45 ou le 50 en palier, nous croyons qu'une cylindrée de 350 à 400 cmc. permettrait avec le rendement actuel, d'atteindre ce résultat. Si à recommander que soit le refroidissement par eau, tenons-nous en aux ailettes, une petite hélice aidant au refroidissement. Pour la simplicité nous emploierons le

graissage par incorporation d'huile au carburant. Si le moteur est un peu sale, cela n'a pas ici la même importance que sur une moto puisqu'il est isolé du conducteur. Et la magnéto volant est si bien au point qu'elle fournit le mode d'allumage le plus simple et le plus sûr.

Pour la transmission, son prix écarte la boîte de vitesse. D'autre part, une bonne transmission par poulies variables comme le Gradua ou le Multi n'est ni facile à établir, ni bon marché, et les systèmes primitifs qu'on a employés aux débuts du cyclecar ont, croyons-nous fait leur temps. Restent donc en présence deux systèmes; c'est tout d'abord le changement de vitesse par deux chaînes genre Scott P. M. bufield Motosacoche, etc., mais deux vitesses ne nous paraissent pas suffisantes avec la petite cylindrée que nous employons, on devrait passer en petite pour des côtes où une démultiplication beaucoup moins forte éviterait de fatiguer autant le moteur. Nos préférences iraient donc aux plateaux de friction qui nous semblent être l'idéal dès l'instant que l'adhérence est suffisante, et la preuve en est faite depuis longtemps. En effet, nous avons là une gamme parfaite de vitesse et ce qui est intéressant même pour un cyclecar aussi léger que celui dont nous nous occupons, une marche arrière. Comme transmission finale, une chaîne, mais une grosse chaîne, de la dimension par exemple de celles employées sur les grosses machines américaines. Cette chaîne serait enfermée dans un carter à bain d'huile, soit en tôle, d'acier, soit en aluminium fondu, et ce carter ferait en même temps fonction d'arbre de poussée.

Passons maintenant au châssis. Tout d'abord, nous emploierons quatre roues. Le trois roues, en effet, nous obligerait à avoir une direction par quadrilatère qui entraînerait une augmentation sensible du prix de revient. La direction par pivot central nous permettra de simplifier la suspension qui pourra se faire par ressorts à boudins. Naturellement pas de différentiel qui lui aussi ferait monter le prix. Pourtant il est un point sur lequel il ne faut pas lésiner à l'extrême ce sont les roues. Des pneus de 65 de section nous paraissent constituer un minimum. Il vaut mieux employer des pneus légers de section assez forte que des pneus extra renforcés de petite section. Quant au châssis, nous rejetterons les cornières, trop coûteuses et trop lourdes, ainsi que les tubes qui devraient être triangulés et reviendraient cher. Le bois armé nous paraît pour une petite machine présenter pas mal d'avantages, et c'est lui que nous adopterons. Le châssis coque est actuellement trop coûteux à bien établir. Du point de vue du prix de revient il serait plus économique d'avoir un châssis non suspendu à l'arrière, et d'isoler la carrosserie comme dans le cas des sidecars, mais notre opinion est, que c'est surtout sur les petits cyclecars qu'une suspension est rigoureusement indispensable. Des ressorts à lames sont-ils après tout si coûteux? C'est à eux qu'iront nos préférences.

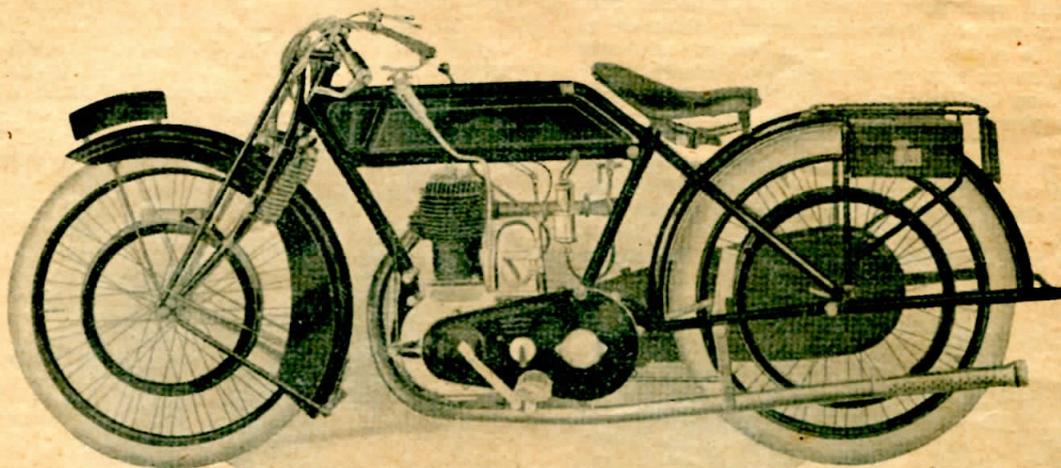
Pour la carrosserie, nous proscrireons la toile peinte tendue sur une légère charpente, ainsi que d'ailleurs le bois contreplaqué. Cela est parfait par beau temps, mais pour une petite machine destinée à rouler par tous les temps ils pourraient donner des mécomptes. L'aluminium serait trop cher. Il ne nous reste que la tôle et en dépit de l'augmentation légère de poids, nous ne voyons guère d'autres solutions. Les ailes seraient plates et feraient corps avec la carrosserie.

Il devrait être possible de ne pas dépasser pour l'ensemble un poids de 120 kilos environ, c'est-à-dire un poids inférieur à celui de la plupart des sidecettes. Outre le conducteur, ce petit véhicule pourrait emmener 80 à 100 kilos de bagages ce qui le rendrait extrêmement pratique et pour le tourisme et pour le commerce. Il constituerait un excellent véhicule de livraison, et rendrait de grands services aux docteurs, aux représentants. Quant aux frais de route, ils ne seraient croyons-nous, guère plus élevés que le prix du train. On devrait ne pas dépasser 4 litres d'essence et 1 quart de litre d'huile aux cent kilomètres. Et les pneus seraient presque inusables.

MELLIER.

LES MOTOCYCLETTES MODERNES

La 3 1/2 HP SUNBEAM 1921



La 3 1/2 HP Solo, modèle de Sport, type Touriste Trophy

Le Grand Prix du Mans, entre autres choses, a rappelé à la mémoire de tous les motocyclistes la motocyclette Sunbeam. Pour les connaisseurs qui n'ignoraient rien de sa valeur, cette victoire n'est qu'une confirmation logique de ses extraordinaires qualités de résistance et de vitesse; pour le profane c'est la consécration officielle, en France, d'une machine qu'il ne connaissait souvent que par oui-dire, souvent pas du tout. Son passé sportif est prestigieux: inscrite au palmarès de toutes les grandes épreuves anglaises, son dernier grand succès fut le Tourist Trophy 1920. En enlevant brillamment la première place, devant toute une pléiade de marques réputées, la Sunbeam avait ajouté un triomphe de plus sur une liste déjà longue. On ne connaît pas assez, en France, les épreuves anglaises. Le Tourist Trophy en est une des principales. C'est la grande course de vitesse, la seule importante du calendrier motocycliste d'Outre-Manche, la seule où toutes les marques anglaises, presque sans exception, entrent au moins deux machines. Gagner le T. T. c'est pour une jeune marque se sortir d'un seul coup de l'ombre, c'est mettre son nom au niveau des plus grandes marques, c'est, en un mot, acquérir la grande renommée et du même coup s'imposer d'une façon définitive à la clientèle; pour une marque déjà honorablement connue, c'est confirmer sa valeur, renforcer le prestige qui s'attache déjà à son nom et retenir la clientèle.

Tous les motocyclistes d'outre-Manche suivent le Tourist Trophy avec enthousiasme et portent aux nues la machine qui l'a gagné. Et la Sunbeam est portée aux nues de l'autre côté du « channel ». Il lui fallait, en France, le même succès, il lui fallait, d'un seul coup s'imposer chez nous comme la motocyclette de grande classe, il lui fallait en un mot se classer première de notre plus grande épreuve de vitesse. Aussi deux machines furent-elles engagées, portant tous les espoirs du constructeur. Et ces deux motos, conduites avec brio par deux « as » du guidon viennent de se classer première et deuxième avec un intervalle infime d'un peu plus d'une minute, et après une course superbe, dans laquelle

les deux Sunbeam ont tourné, pour ainsi dire, la roue dans la roue, se suivant à quelques secondes l'une de l'autre, presque toujours en tête et ne s'arrêtant que le strict temps nécessaire pour le ravitaillement.

Nous avons pensé que c'était le devoir de *Moto-Revue* de présenter la Sunbeam à ses lecteurs; cette magnifique machine gagne encore à être mieux connue et c'est un réel plaisir de la décrire pièce à pièce, tant on reste souvent en admiration devant telle ou telle réalisation mécanique et le souci de la perfection en tout qui a guidé les constructeurs dans l'établissement de leur machine.

Nous allons donc passer en revue les quatre modèles présentés par Sunbeam à sa clientèle, c'est-à-dire :

La 3 1/2 HP Solo-Sport, la 3 1/2 HP tourisme pour solo ou sidecar, la 3 1/2 Semi-Sporting également à double emploi, la 8 HP pour sidecar.

L'impression dominante qui se dégage à première vue quand on examine une de ces machines c'est une extrême élégance, une élégance faite à la fois d'une extrême pureté de lignes, d'un emplacement judicieux de tous les organes et d'une sobriété de présentation qui n'appartient qu'à la marque.

La Sunbeam est incontestablement élégante, son émail noir rehaussé, je dirai presque égayé de filets d'or, lui donne un cachet tout spécial. Son grand empattement et son cadre très bas lui donnent une allure très sport et je puis dire en toute sincérité que c'est une des plus jolies machines que je connaisse et que, lorsqu'il s'en arrête une dans la rue, il y a toujours des curieux qui s'arrêtent pour la regarder et, avant d'examiner plus ou moins succinctement sa mécanique, connaisseurs ou profanes, tous s'accordent à louer sa beauté. Et l'heureux propriétaire n'en est pas peu fier.

La Sunbeam est appelée par ses constructeurs « la machine avec la transmission parfaite ». C'est un des points saillants de la conception de cette motocyclette.

On sait que la transmission de la puissance du moteur à la roue arrière a toujours été un sujet d'études pour les constructeurs de motocyclettes. La courroie, douce, propre

Pour faire aboutir nos revendications... venez grossir la masse... Abonnez-vous !

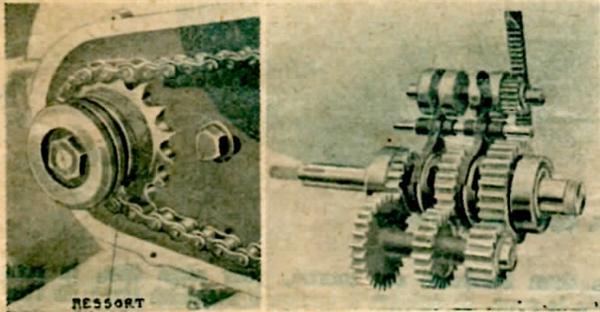
et facile à réparer est toujours prisée de l'autre côté de la Manche et même chez nous; elle a le défaut de patiner lorsqu'on lui demande un brusque coup de collier et gaspille de l'énergie. Par sa souplesse, elle préserve à la fois le moteur et les pneus en permettant des démarrages et des reprises très doux et elle absorbe tous les à-coups de la route.

La chaîne, telle qu'on l'emploie habituellement, gaspille très peu d'énergie et a bien plus de rendement que la courroie; par contre elle est brutale, surmène le moteur et les pneus, s'use rapidement au contact du cambouis dont elle est toujours couverte et casse au moment où on est le moins en état de la réparer. Et, comme elle est sale, très sale, les réparations ne sont vraiment pas une sinécure.

La transmission Sunbeam qui a fait l'objet d'un brevet spécial est la plus parfaite des transmissions de motocyclettes.

Elle a pris aux deux systèmes leurs qualités dominantes: souplesse et douceur d'entraînement de la courroie, rendement de la chaîne et ceci sans les défauts inhérents aux deux systèmes.

Les chaînes sont complètement encloses dans des carters



L'entraînement de la chaîne et la boîte à vitesses.

à bain d'huile; étant toujours propres et bien graissées, elles durent des milliers de kilomètres, ne grincent jamais et ne chauffent pas. En outre du joli aspect qu'il donnent à la moto, ces carters absorbent tous les bruits de la transmission et la rendent aussi silencieuse qu'une commande par vis sans fin.

Mais la partie vraiment originale de cette transmission réside dans le pignon d'entraînement de la chaîne. Celui-ci est en deux parties faisant corps ensemble par des dents en forme de V et pressées l'une contre l'autre par un très fort ressort. Les chocs ou les à-coups font séparer les dents et sont absorbés par le ressort. De cette façon, la dureté d'entraînement de la chaîne ordinaire se trouve supprimée, pour le plus grand bien du moteur et des pneus.

La 3 1/2 Sunbeam solo-sport est une machine excessivement vite et d'une tenue de route parfaite. Construite pour la vitesse, bien que pouvant aussi bien servir pour le tourisme et la promenade, c'est la machine idéale pour l'amateur épris de belles moyennes et désireux d'avoir une machine sur laquelle il puisse toujours compter.

Sunbeam a gagné ses courses de vitesses sur des machines de série, poussées il est vrai, mais semblables en tous points à celles livrées à la clientèle. C'est une preuve de l'excellence de la machine et de ce que l'acheteur peut en attendre.

Le moteur est monocylindrique faisant 85 x 88 m/m soit 499 cmc. Toutes les pièces en mouvement, piston, bielle, etc., sont d'une légèreté extrême, bien que d'une solidité à toute épreuve.

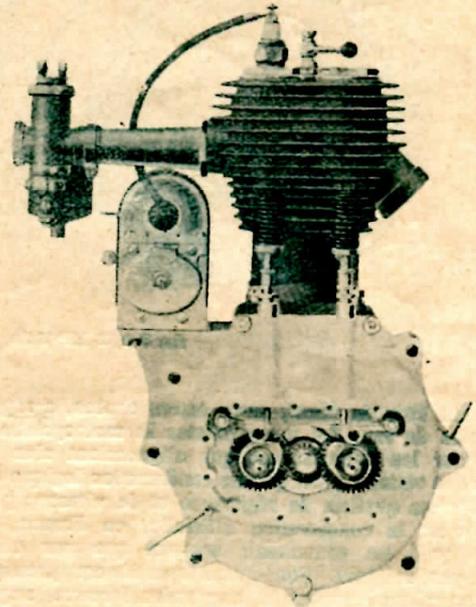
Le taux de compression, très élevé, permet un rendement maximum, tout en donnant au moteur une grande souplesse de reprises et une aptitude remarquable à grimper les côtes. L'accélération de ce moteur est fantastique, la machine

prend sa vitesse en quelques mètres et c'est un vrai régal pour l'amateur de vitesse de se sentir emporté sur la route à toute vitesse par un seul petit coup de pouce à la manette des gaz.

L'équilibrage a été soigneusement étudié et aux plus grandes vitesses le moteur ne vibre pas du tout, évitant au pilote cette fatigue des poignets consécutive au tremblement des poignées et qui se fait si durement sentir après quelques heures de route sur une machine dont le moteur vibre.

Les vibrations ont, cependant, des inconvénients beaucoup plus graves.

Celui qui a monté une machine dont le moteur était mal équilibré sait combien ce tremblement, secouant tout sur la moto, finit par tout desserrer, écrouer, brouiller, accessoires et le résultat est un bruit de ferraille continuuel auquel on ne peut remédier en partie qu'en ayant toujours sa clé anglaise dans sa poche et en faisant une révision complète de la boulonnerie tous les deux cents kilomètres. Sur la



Le moteur côté distribution.

Sunbeam rien de tout ceci n'est à craindre. Le moteur tournant aux plus hauts régimes sans vibrations aucunes ne fait pas trembler la machine et après plusieurs centaines de kilomètres la moto est aussi fraîche et prête à prendre la route qu'au premier jour.

La construction du moteur a été naturellement très soignée.

L'axe des volants est monté sur rouleaux, avec un double roulement du côté du pignon de chaîne.

Le piston, très allégé ne porte qu'un segment, ce qui, contrairement à ce que beaucoup pourraient penser, est absolument suffisant pour assurer une compression complète; la bielle d'une résistance à toute épreuve bien que très allégée est montée à la tête sur rouleaux.

Les volants d'acier, comme il a été dit plus haut, sont parfaitement balancés.

Les soupapes, chose qui pourrait paraître bizarre sur un moteur à aussi haut rendement sont montées en chapelles côte à côte et interchangeables.

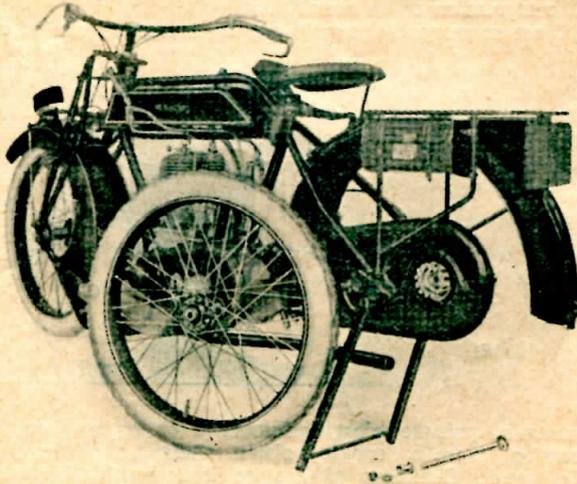
Le refroidissement du cylindre est assuré d'une façon parfaite par les larges ailettes dans lesquelles l'air peut circuler aisément.

La magnéto, blindée, est montée derrière le cylindre et est commandée par la chaîne.

Le carburateur est un Amac mais on peut aussi monter sur la machine un B à B ou un Senspray.

Ces trois carburateurs sont également bons et ont chacun leurs partisans. En tout cas leur nom est assez connu pour nous dispenser de plus amples commentaires.

Le cadre, construit naturellement en tubes de toute première qualité, est allongé et surbaissé à l'arrière donnant une position de selle à 72 cm du sol. La fourche avant, du type Druid, fabriquée aux usines de Sunbeamland donne une direction très douce, les ressorts très souples quoique assez



courts absorbant toutes les vibrations dues aux inégalités de la route.

Les roues montent des pneus de $26 \times 2 \frac{1}{4}$ soit un peu plus de 650×55 . Cette section peut paraître, à première vue, un peu faible mais elle est nécessaire sur une machine aussi vite.

La boîte de vitesses, construite entièrement aux usines de Sunbeamland est du type à pignons toujours en prise et clabots. Elle donne trois vitesses et les arbres sont montés sur roulement à billes.

Les rapports sont 4.6, 6.9 et 10.3 à 1. Cependant on peut, si l'on désire aller un peu moins vite, obtenir des rapports de 4.9, 7.3 et 11 à 1, ou 5.6, 8.4 et 12.6 à 1.

L'embrayage monté sur billes est d'une douceur d'entraînement extrême pouvant patiner longtemps sans chauffer. La commande s'en fait naturellement par poignée à main, c'est le seul système pratique sur une machine destinée au solo.

Le guidon du type T. T. est large et bas, donnant une position très confortable en même temps que propice à la vitesse. Les repose-pieds en caoutchouc placés en avant de la selle viennent encore augmenter cette impression de sécurité de monte que l'on éprouve dès l'abord lorsque l'on enfourche une de ces machines.

La selle est une Brooks ou une X. L. All, au choix.

La transmission, que nous avons décrite en détail plus haut, se fait par chaînes Reynold, la marque la plus réputée actuellement sur le marché.

Les garde-boues sont très efficaces, le garde-boue avant enveloppant complètement le pneu.

Le porte-bagages, construit en tubes d'acier de première qualité est d'une solidité à toute épreuve et porte deux spacieuses sacoques à outils en cuir, armé, à l'intérieur, de tôle d'acier.

La machine comporte une béquille à l'avant et une à l'arrière, maintenues en position normale par un cran d'arrêt à ressort.

Les freins sont du type à sabot sur poulie, un sur chaque roue, celui d'arrière étant commandé par pédale au pied sur le côté gauche de la machine.

Le tuyau d'échappement, très long, donne une excellente

allure à la machine et fournit un son assourdi, bien en rapport avec la puissance et la vitesse de la machine. L'extrémité, percée de trous, est détachable à volonté si l'on désire avoir l'échappement libre.

Enfin la machine est entièrement finie en émail noir rehaussé de filets or. La marque Sunbeam, est en lettres d'or de chaque côté du réservoir.

Cette magnifique machine, réellement un chef-d'œuvre de mécanique, est capable, non seulement des plus grandes vitesses, mais encore d'accomplir de très grands parcours sans défaillance.

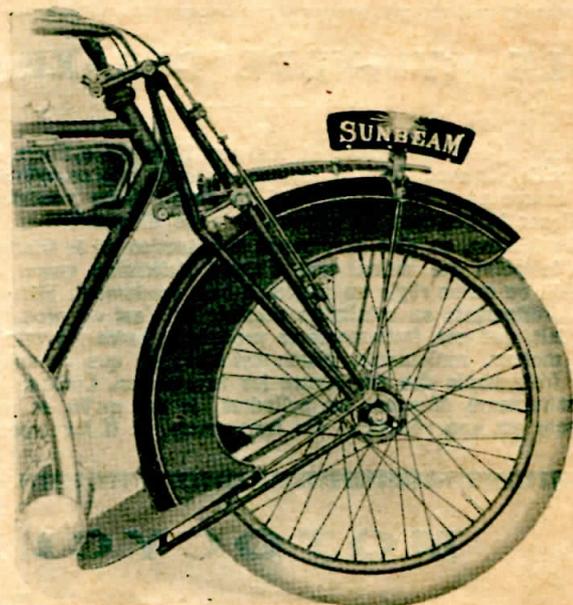
On se souvient que Chappaz a fait les deux milles kilomètres de la course Paris-les Pyrénées-Paris sur une de ces motos terminant sans aucune pénalisation et avec une machine en parfait état.

Les 2 Sunbeam qui ont gagné le Grand Prix du Mans sont absolument semblables à celle que nous avons décrite plus haut, sauf en ce qui concerne le graissage qui était mécanique. Naturellement le moteur a été poussé, la compression étant augmentée et les profils de cames changés. Mais la maison Sunbeam, soucieuse de satisfaire sa clientèle, peut livrer ces machines à sa clientèle sous le nom de « Sport Démonstration ». Ce type de moto faisant les 120 kilomètres à l'heure est la monte rêvée de l'amateur désireux prendre part aux courses de vitesse, avec une chance égale à celle des professionnels. On voit donc combien la maison Sunbeam a confiance dans ses machines de course puisqu'elle ne craint pas d'en vendre à ses clients, ce qu'aucune autre maison n'accepterait de faire, à notre connaissance.

La 3 1/2 HP sidecar dérive de celle que nous venons de décrire. Elle est naturellement beaucoup moins vite et le taux de compression du moteur moins élevé. La cylindrée est la même.

Tout l'ensemble est naturellement plus confortable, les repose-pieds étant remplacés par des marche-pieds type wagon et le guidon relevé. La suspension est assurée par un ressort à lames droites, incassables.

La multiplication est de 5.6, 8.75 et 15.2 à 1, permet-



tant à la machine de passer partout avec son sidecar. Le frein arrière est à segments extensibles et perfectionnement très intéressant que tous les motocyclistes apprécieront : les roues sont amovibles et interchangeables, permettant l'emploi d'une roue de secours.

La 3 1/2 HP semi-sporting diffère très peu du modèle pré-

cèdent, sauf qu'elle comporte des repose-pieds en caoutchouc, un guidon surbaissé et que les rapports sont de 5.25, 8.30, et 14.25 à 1.

Enfin, la 8 HP à deux cylindres en V, machine de grand luxe par excellence, est la moto idéale pour sidecar.

Le moteur fait 85.5 x 85 mm. soit 986 cmc.

L'ensemble de la machine diffère peu des autres modèles. Le guidon relevé donne une excellente position pour le tourisme. Deux protège-jambes sont montés de chaque côté de la machine assurant une protection complète contre la boue ou la pluie. Les rapports sont de 4.65, 7.4 et 12.67 à 1. Les roues montent des pneus de 28 x 3 et sont amovibles et interchangeableables.

Enfin trois luxueux sidecars sont construits pour monter avec ces machines, deux étant des modèles de tourisme se montant sur la 3 1/2 sidecar et la 8 HP, le troisième ayant une très jolie ligne sport étant prévu pour la 3 1/2 semi-sporting.

On voit que Sunbeam peut présenter aux motocyclistes une gamme très complète de modèles, pouvant satisfaire à toutes les exigences possibles et présentant toutes les mêmes qualités de souplesse, vitesse et résistance incomparables.

Et, ce qui ne gêne rien, des prix bien calculés. Le bon marché coûte cher dit le proverbe; le possesseur d'une Sunbeam qui n'a pas de réparations et n'achète pas de pièces détachées s'aperçoit à l'usage que sa machine est une des meilleurs marchés qui soient.

Je ne doute pas que de si jolies machines ne manqueront pas de trouver de nombreux amateurs et que nous verrons bientôt la Sunbeam établir en France son incontestable supériorité comme elle l'a déjà fait depuis longtemps chez nos amis d'outre-Manche.

Pour finir, rappelons que M. Bolling, agent général pour la France, des motos Sunbeam, est installé 47, rue de Ponthieu, à Paris, à deux pas de l'avenue des Champs-Élysées, où nos lecteurs seront reçus avec la plus parfaite courtoisie et pourront à loisir examiner les modèles que nous venons de leur présenter.

LE CYLINDRE DESAXÉ

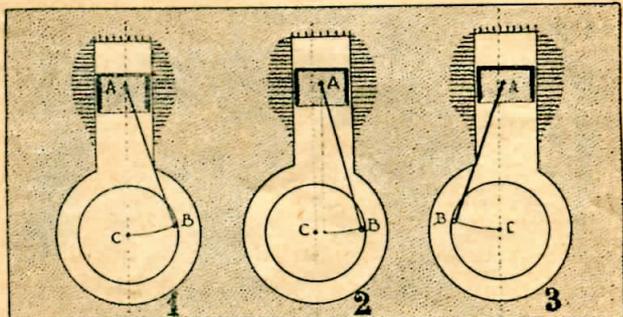
Sur un certain nombre de moteurs l'axe du cylindre ne coïncide pas avec l'axe du moteur, en sorte que ce cylindre se trouve pour ainsi dire porté en avant. Nous voudrions indiquer brièvement les raisons de cette disposition.

La friction, ou plus exactement la réduction de la friction, est le point qui retient tout d'abord l'attention quand on établit ou qu'on règle un moteur à haut rendement. Réduire les frottements au minimum possible et c'est un gros pas de fait, que ces frottements se produisent entre les parties du moteur, roulements, piston cylindre, ou que ce soient les frottements des gaz contre les tuyauteries. Lorsque les constructeurs désaxent les cylindres, le but qu'ils se proposent est une réduction des frottements, et il faut recon-

naître que tout au moins au point de vue théorique, cette pratique est justifiée.

La plupart des moteurs de moto ont des bielles assez courtes, et de cela résulte une forte poussée du piston contre le cylindre par suite de l'angularité de la bielle au milieu de la course. Cette poussée latérale se traduit par un frottement d'autant plus considérable que la pression exercée sur le piston est plus grande. Ce frottement n'est par conséquent pas de grande importance au temps d'aspiration et d'échappement, mais est surtout sensible pendant les temps de compression et de travail.

C'est au temps de travail que le frottement atteint son



maximum puisque c'est également à ce moment que la pression exercée sur le piston atteint son maximum elle aussi: Comment réduire ce frottement? Tout simplement en portant le cylindre en avant, ce qui réduit immédiatement l'angle d'attaque de la bielle, et par conséquent le frottement qui en résulte. Les schémas ci-joints permettent de s'en rendre un compte immédiat. On voit en effet que l'angle de la bielle est beaucoup moindre dans le second cas que dans le premier.

Mais cependant un peu de cet avantage est perdu par suite de l'angle plus grand de la bielle au moment du temps de compression comme l'indique le schéma 3.

Mais la pression au temps d'explosion étant quatre ou cinq fois plus considérable que celle au temps de compression, le bénéfice qu'on tire du désaxage demeure malgré tout intéressant.

Pour les moteurs de course dont la cylindrée est très rapprochée de la limite permise pour leur catégorie, le désaxage aura l'effet d'augmenter imperceptiblement la cylindrée. Le schéma 4 va nous permettre de nous en rendre compte. On voit en effet, chose curieuse, que l'angle de la bielle est plus grand au bas de la course, ce qui augmente d'autant la course du piston. Cette augmentation de cylindrée doit être prévue quand on calcule un moteur pour qu'on ne risque pas de dépasser la limite permise.

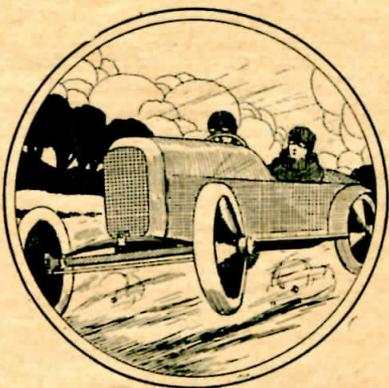
En somme on le voit, le désaxage présente des avantages certains et permet dans une mesure sensible d'augmenter le rendement et de diminuer l'usure des organes. Si petit que soit le bénéfice, avec les moteurs poussés il vaut la peine d'être pris en considération.

H. P. B

MOTOCYCLISTES !

ASSUREZ-VOUS !!

N'attendez pas d'avoir eu un accident pour y penser, il serait trop tard. « MOTO-REVUE » offre à ses abonnés une garantie de 100.000 francs contre les risques matériels et corporels causés aux tiers et cela pour 18 fr. 25 p r an. Renseignements à « MOTO-REVUE », Service Assurances, 5, rue Saint-Augustin.



LE COIN DU CYCLECAR

Vers le Cyclecar rationnel

D'année en année, les véhicules légers peuplent nos routes. En Angleterre, ils sont plus nombreux encore, et ce sont nos amis d'outre-Manche qui ont éprouvé les premiers le besoin de les désigner sous un vocable spécial.

Cyclecar: le nom est heureusement choisi, il renferme en lui tout un programme et l'exprime même avec une précision que les néologistes de cette sorte ne nous offrent pas toujours. Le plus profane comprend, en effet, qu'il s'agit d'un véhicule réunissant les qualités du cycle et du car: d'une part, légèreté et bon marché, de l'autre, confort et stabilité.

Malheureusement, l'union, si prometteuse, est encore à l'état de flirt. Les constructeurs, en suivant des initiatives hardies dont il faut, d'ailleurs, louer et les remercier, n'ont pas toujours fait preuve d'une suffisante expérience de la route. Nous allons essayer d'exposer ici, les idées que quinze années d'observation ont pu nous suggérer, ainsi que les déductions qui peuvent s'en suivre.

UN REGARD EN ARRIÈRE. — Le cyclecar n'est pas, comme on le croit généralement, le dernier-né de la famille automobile; il en est, au contraire, l'ancêtre vénérable. C'est lui qui, sous le nom peu académique de « vélo à vapeur », révéla au monde la possibilité de faire rouler un véhicule autrement qu'en l'attelage d'un âne ou d'un cheval.

Le comte de Dion et son collaborateur, M. Georges Bouton, furent, si nous avons bonne mémoire, les premiers cyclecaristes. Les premiers pas de l'automobile eurent lieu aux alentours de 1890 sur le boulevard Bourdon, à Neuilly-sur-Seine; les seconds sur le parcours Paris-Rouen, ce qui, pour l'époque était un résultat appréciable. En ce temps là, le moteur à explosions n'était pas encore au point et c'est bien mus par des machines à vapeur que ces premiers véhicules, tenant plus du motocycle que de la voiture, partirent à la conquête des routes.

Quelques années après (vers 1895), les perfectionnements du moteur à pétrole ayant permis à la nouvelle locomotion de faire des progrès rapides, un cyclecar bien caractérisé se taille une place honorable parmi des voitures déjà grandes. C'est la voiturette Léon Bollée, sur laquelle apparaît l'embrayage par tension de la courroie, dispositif convenant particulièrement bien à ce genre de véhicule léger, et que nous retrouvons, quinze années plus tard, sur la Bédélia.

De 1895 à 1900, les constructeurs cherchent bien plutôt à augmenter la puissance, les dimensions et le confort de leurs voitures qu'à établir de petits véhicules économiques. C'est

la période d'ivresse; on rêve grandes épreuves, capots majestueux et records battus. L'automobile cesse d'être un objet de curiosité pour devenir un objet de luxe. Il n'est pas encore question d'en faire un instrument de travail. Les voiturettes les plus modestes sont des joujous chers et les petites bourses doivent se contenter du motocycle.

Cependant, en 1910, sort la première Bédélia, embryon du cyclecar moderne.

Un châssis en bois armé, tenant lieu de carrosserie; un train avant pivotant, commandé par de véritables drosses en câble métallique; deux sièges-hamacs, placés en tandem, avec le conducteur à l'arrière; la commande des roues motrices par courroie, avec embrayage par tension; telle est la Bédélia, premier véhicule léger à mécanique simplifiée, tellement simplifiée qu'il semble une gageure, un défi aux principes déjà affirmés de la mécanique automobile. Partout, sur son passage, la Bédélia, véritable périssoire de la route, soulève la curiosité. Les compétences l'examinent et établissent, au moyen des raisonnements les moins discutables, qu'elle ne peut « tenir le coup ». Cependant, elle bat des records. Elle est sujette à des pannes. Mais elle se dépanne en un tour de main. Elle est, en un mot, le paradoxe monté sur roues.

DÉFINITION DU CYCLECAR. — Quelles que soient les critiques qu'on puisse lui adresser, il faut reconnaître à la Bédélia le mérite d'avoir établi la possibilité de réaliser un véhicule automobile par des moyens autres que ceux employés en construction automobile ordinaire.

C'est là un argument de poids dans la lutte que se livrent les deux écoles de cyclecars.

Car il y a deux écoles de cyclecaristes, tant est vrai que la polémique trouve, dans tous les milieux, l'occasion de naître et de prospérer.

La première école voit dans le cyclecar une automobile réduite en poids, en puissance et en dimension.

La seconde y voit un véhicule spécial, ayant sa technique propre, et n'admettant les solutions mécaniques de l'automobile classique qu'après adaptation sérieuse.

La première école s'appuie sur des arguments de pure théorie, pourquoi chercher d'autres dispositifs que ceux consacrés par l'expérience? La réduction proportionnelle conserve à la machine toute ses qualités, etc.

La deuxième école repose, au contraire, sur des arguments pratiques dont le principal est celui-ci, la réduction au pantographe, nécessaire pour transformer un véhicule de 1.200 kilos en un véhicule de 350 kilos — c'est le poids maximum imposé par le fisc lui-même au cyclecar — donnera, pour certains organes, des dimensions incompatibles avec les exigences d'un bon usinage. D'autre part, il est des éléments qui échappent au pantographe, c'est le poids du conducteur et de son passager, c'est aussi la force musculaire du premier. La suspension, ainsi que les organes de commande, devront échapper, eux aussi, à cette règle et il en résultera une perturbation qui se répercutera d'organe en organe sur tout le châssis. La règle étant faussée, le cyclecar ne sera plus qu'un monstre bâtard où les dispositions classiques voisineront avec des expédients.

Au fait, les dispositions mécaniques que la nécessité a imposé aux automobiles sont-elles véritablement si heureuses qu'on doit regretter tant les regretter?

Que dire, par exemple, de l'essieu arrière si lourd, talonnant la voiture et pilonnant les pneus et cela parce qu'il renferme tout un attirail d'engrenages coniques qui ne seraient pas fâchés, de leur côté, d'être un peu suspendus?

Que dire de la boîte de vitesses à trains balladeurs, des joints à la cardan, tous organes très mécaniques, mais aussi très coûteux, qui sont imposés à la voiture puissante par l'importance du couple moteur à transmettre et des inerties à vaincre?

CE QUE L'ON DOIT TROUVER SUR UN CYCLECAR ET CE QUE L'ON NE DOIT PAS VOIR. — Nous nous rallierons, sans hésitation possible, ni sans regret, à la deuxième conception qui, tout en respectant les lois générales de la mécanique,

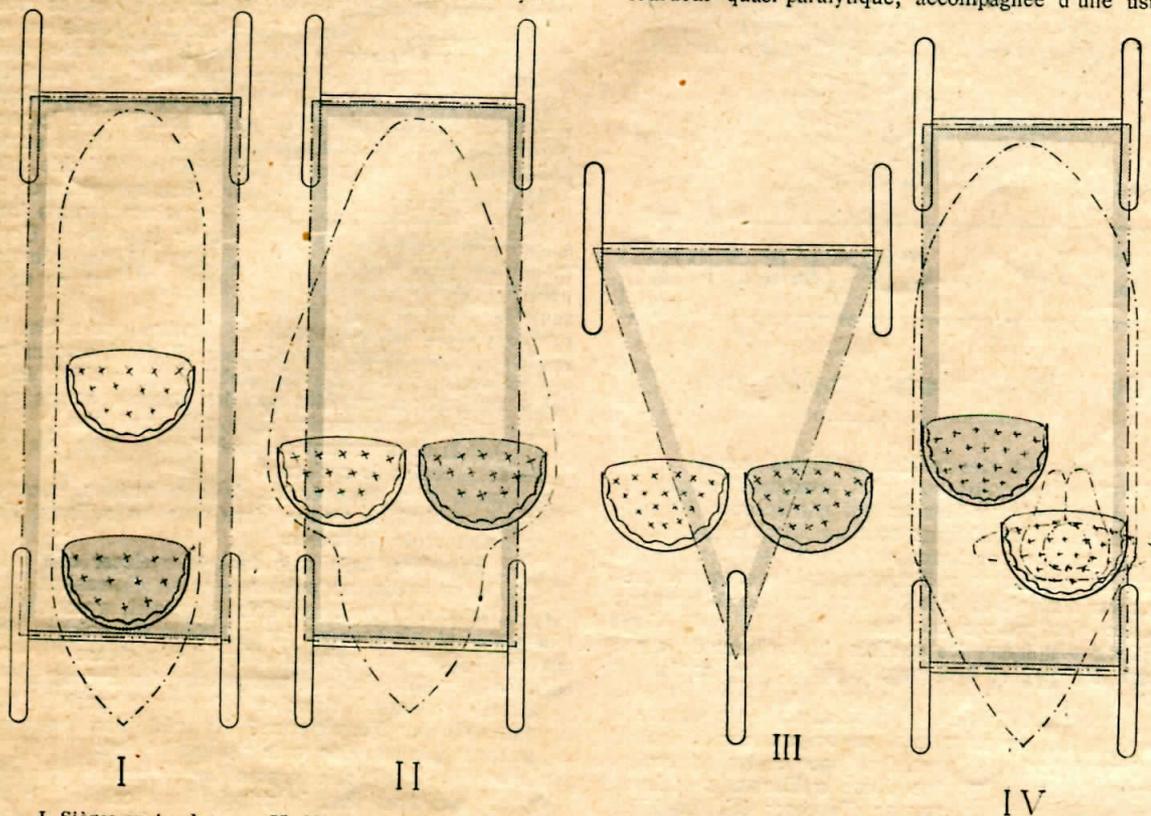
considère le cyclecar comme un instrument différent de la voiture automobile. Nous serons, toutefois, les premiers à reconnaître qu'il présente avec elle de grandes analogies, de même qu'il en présente avec le motocycle.

Le moteur du cyclecar doit être un moteur de motocycle, de préférence à refroidissement par l'air, afin de supprimer radiateur, pompe, tuyauterie, joints, avec tout leur cortège de fuites et de gels et aussi par souci du poids.

La transmission doit être également celle d'un motocycle

tel organe est tentant. Encore, faut-il le faire à bon escient, et après s'être assuré qu'on n'aura pas à le regretter.

L'expérience montre que le jeu du différentiel dans les virages est presque insignifiant, à moins qu'il ne s'agisse de virages sur place, mais que d'autre part, la présence du différentiel assure aux roues motrices une précieuse indépendance. Si les roues font corps avec l'essieu, on constate, même en ligne droite, un mauvais rendement, une sorte de lourdeur quasi-paralytique, accompagnée d'une usure anor-



I. Sièges en tandem. — II. Sièges côte à côte. — III. Les sièges côte à côte sur le 3 roues. — IV. Sièges déportés.

étant donné le peu d'importance des inerties à vaincre. Entre chaîne et courroie, nous n'hésiterons pas à préférer cette dernière, qui est certainement la meilleure des transmissions possibles quand elle est employée rationnellement. Or, s'il n'est pas possible d'employer rationnellement la courroie sur un véhicule pesant plus de mille kilos, elle peut trouver, sur un cyclecar de 350 kilos, les conditions de charge et de vitesse tangentielles qui lui sont les plus favorables.

Rappelons, en quelques mots les avantages de la courroie : souplesse dans l'entraînement, silence, économie, rusticité, grande tolérance dans l'alignement des poulies, pas de graissage à assurer, tension facile à réaliser, remplacement rapide et peu onéreuse, possibilité de réaliser embravement et débravement au moyen de l'organe servant au réglage de la tension, etc.

Le changement de vitesse peut être, toujours à cause de la faiblesse des inerties, basé sur un autre principe que celui de l'engrènement. La friction employée rationnellement peut trouver là d'heureuses applications. Nos préférences vont au cyclecar à trois vitesses, parce qu'elles permettent de tirer le meilleur parti de la puissance du moteur, et que l'on ne se voit pas obligé de monter à dix à l'heure la moindre côte sérieuse. Une marche arrière sera la bienvenue, quoique les règlements de police ne l'exigent pas pour cette classe de véhicules.

Le différentiel est-il utile au cyclecar, véhicule dont la voie est étroite par rapport à l'empattement? Supprimer un

male des pneumatiques. Ces symptômes ne se présentent pas quand les roues folles, sur l'essieu, sont commandées distinctement. Le véhicule peut alors se passer de différentiel sans le moindre inconvénient. Supprimons donc le différentiel en ayant soin d'observer les précautions mentionnées ci-dessus, et sans recours à des expédients plus ou moins heureux, tels que la roue motrice unique, par exemple.

Voici pour le châssis. Reste la carrosserie. Celle-ci ne doit pas être négligée car, l'agrément de la voiture en dépend trop directement. Sans être compliquée dans son exécution, elle doit être le résultat d'une étude approfondie. L'érudition du carrossier ne lui sera, dans cette étude, que d'un médiocre secours et c'est principalement lui qui pourra se rendre compte combien un cyclecar diffère d'une voiture.

La carrosserie du cyclecar ne doit pas seulement être une protection, elle doit participer à la solidité de l'ensemble. C'est même à tort que nous avons employé les termes de *châssis* et de *carrosserie*. Dans un cyclecar le châssis, c'est-à-dire la charpente portant les organes mécaniques, doit faire partie de l'armature générale de la voiture et le travail de carrosserie proprement dit doit consister à tendre des panneaux sur cette armature.

La disposition des places est également primordiale, à cause du peu de largeur dont on dispose. Mettre les deux sièges côte à côte oblige à déformer la caisse et présente le grave inconvénient de déséquilibrer le véhicule quand celui-ci est occupé par le seul conducteur.

Les sièges en tandem; telle est évidemment, au point de vue mécanique, la disposition la plus rationnelle, c'est celle de l'ancienne Bédélia, et qui lui valut son surnom de périssière terrestre. Elle a des inconvénients. La place du conducteur à l'arrière ne permet pas à ce dernier de bien voir la route, surtout aux angles des rues, et allonge démesurément toutes les timonneries de commandes. On lui reproche surtout, et non sans raison, de maintenir les deux occupants de la voiture dans un isolement réciproque, fatal à l'agrément du voyage. La répartition des charges est peut-être excellente, mais les passagers ne sont pas des marchandes.

Or, il est tout facile et tout simple de concilier les avantages des deux dispositions, tout en éliminant leurs inconvénients, moyennant une petite entorse aux règles de la symétrie. Il suffit, pour cela, de placer les sièges côte à côte mais en reculant légèrement celui du passager, de telle manière que les deux voisins ne soient plus coude à coude ni hanche à hanche. Ces derniers y gagnent d'être plus près l'un de l'autre en se gênant moins. De plus, la disposition offre l'inappréciable avantage de permettre au conducteur de monter et de descendre sans avoir à bousculer son passager... ou sa passagère. Il est évident que, sur le papier, la vue des sièges décalés provoque la grimace; mais, sur la route, la grimace se change en un sourire de satisfaction.

Telles sont donc, à notre avis, les directives à observer dans l'établissement d'un cyclecar agréable et pratique. Il nous reste à souhaiter de voir bientôt quelques-uns de nos constructeurs s'y rallier. Espérons que le prochain Salon nous réservera une surprise de ce genre.

E. PEPINSTER,
Ing. E. C. P.

ECHOS MOTOCYCLISTES

UNE NOUVELLE REVUE.

Nous nous devons de signaler, aux nombreux cyclecaristes, la parution d'un nouvel organe créé spécialement pour eux. Cyclecars et Voiturettes, dont le deuxième numéro vient de paraître, s'occupera exclusivement de tout ce qui, de près ou de loin, touche au cyclecar et défendra d'une façon toute particulière, les intérêts du nouveau véhicule et de ceux qui en font usage. Nous souhaitons bonne chance à notre nouveau confrère qui ne manquera certainement pas de susciter beaucoup d'intérêt dans notre petit monde.

Cyclecars et Voiturettes a installé ses bureaux, 41, rue de Richelieu, à Paris.

**

Nous croyons savoir que le plus sportif de nos constructeurs de cyclecars va participer au Grand Prix des cyclecars, qui doit se courir, comme chacun sait, sur le célèbre circuit de la Sarthe, avec un nouvel engin sur lequel il fonde, à juste titre paraît-il, les plus grands espoirs et qui pourrait bien le conduire à la ligne d'arrivée avec la première place. Il est naturellement resté fidèle à sa marque de moteurs et c'est avec un nouveau modèle de cette maison qu'il va s'aligner au poteau de départ le 17 septembre.

**

C'est avec plaisir que nous avons assisté à la performance remarquable du cyclecar « Morgan » au mont Ventoux.

Ce cyclecar strictement de série a établi un record extraordinaire, se placant devant toutes les motocyclettes, sidecars et cyclecars.

Rappelons aussi qu'au meeting de Boulogne le cyclecar

Morgan a établi le record de la côte de Vimille à 90 kilomètres à l'heure.

L'industrie française du cyclecar peut se féliciter de ce succès puisque le cyclecar vainqueur est entièrement construit en France par M. R. Daunart, dans son usine de Courbevoie.

Il en est de même de tous les cyclecars Morgan mis en circulation depuis deux années.

CYCLECAR MONITOR

Une nouvelle qui ne manquera pas d'intéresser toutes les personnes susceptibles de se servir de la locomotion mécanique, pour leurs affaires ou le tourisme, vient de nous être communiquée.

En effet, la maison Monitor, qui s'est spécialisée dans la fabrication des véhicules utilitaires, à la portée de tous, va sortir, sous peu en plus de son modèle biplace, un nouveau monoplace type 1922, très robuste, pouvant transporter une personne et 50 kilos de bagages environ et ce à un prix sensiblement égal à celui d'une bonne moto. Ce cyclecar aura sa place toute indiquée chez les nombreux représentants, voyageurs, etc., et il sera même un précieux auxiliaire pour bon nombre de personnes possédant déjà une automobile.

Équipé spécialement, il peut faire un engin de sport stable et rapide.

Nous sommes persuadés que ce nouveau type de véhicule sera très apprécié et fera de nombreux adeptes du cyclecar.

La Course du Mont Ventoux

Cette célèbre épreuve a obtenu tout son succès habituel. Une foule énorme était accourue de toutes parts pour assister aux prouesses des voitures et en toute sincérité son attente ne fut pas déçue.

Le fameux virage de Saint-Estève donna du fil à retordre aux concurrents. Tout se passa fort bien, d'ailleurs, des temps très intéressants furent faits et il y eut trois records battus.

Les résultats sont les suivants :

En cyclecars. — 1. Morgan (Léjo), 24 m. 36 s. 2/5; 2. Morgan (Guiraud), 30 m. 30 s. 2/5.

Sidecars

Catégorie 600 cmc. — Orrial (Guiquet), 31 m. 38 s. 1/5.

Catégorie 1.000 cmc. — Harley-Davidson (André), 27 m. 6 s. 4/5; Harley-Davidson (Verdi), 27 m. 15 s. 2/5.

Motocyclettes

Catégorie 500 cmc. — A. B. C. (Rolly), 26 m. 29 s.;

Motosacoche (Gysley), 36 m. 57 s. 4/5.

Catégorie 750 cmc. — Orrial (Hommaire), 29 m. 9 s. 4/5; Della Ferrera (Vache), 30 m. 52 s. 3/5;

Catégorie 1.000 cmc. — Motosacoche (Lapalud), 25 m. 41 s. 4/5; Harley-Davidson (Rey), 26 m. 58 s.

Les records suivants ont été battus :

Le temps précédent de 31 m. 20 s. est battu par Morgan avec 23 m. 36 s. 2/5, en sidecar André (Harley-Davidson) bat avec 27 m. 6 s. 4/5 le précédent record de 40 m.

Assurances Moto-Revue

(Réservées aux abonnés)

Garantie de 100.000 francs contre les accidents corporels et matériels causés aux tiers

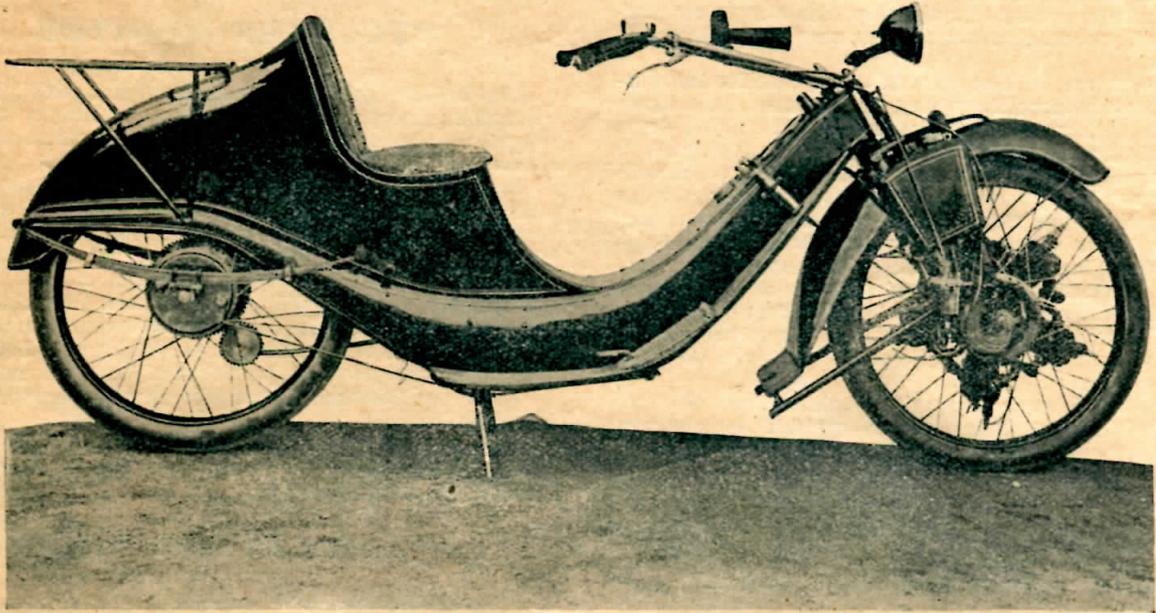
Prime annuelle de 18 fr. 25

Notice sur demande accompagnée d'une enveloppe timbrée

Faites notre force, aidez-nous, en vous abonnant

LES MOTOCYCLETTES MODERNES

Le BI-CAR MÉGOLA



La motocyclette Mégola, dont il a été parlé à plusieurs reprises dans la presse sportive, à cause de l'originalité de sa conception, a été présentée au public comme une machine allemande. C'est une légende qu'il convient, avant tout, de détruire, le bi-car Mégola étant construit en Suisse, à Zurich, par une société exclusivement suisse. Cette mise au point faite, nos lecteurs peuvent examiner, en toute confiance, la machine que nous avons le plaisir de leur présenter et qui, quoique bizarre à première vue et sortant des chemins battus, n'en est pas moins une machine très intéressante et remplie de conceptions mécaniques très ingénieuses.

L'idée fondamentale qui a guidé les constructeurs dans l'établissement de leur machine a été de créer un petit véhicule, partant à la fois de la motocyclette et de l'automobile. Il devait posséder, en effet, la légèreté, la simplicité de construction et l'entretien simplifiée de la première; il devait avoir le confort et la propreté de la grande soeur. Et vraiment, quand on considère la Mégola, on est forcé de convenir que la plupart des solutions employées sont très heureuses.

Le grand principe de la Mégola c'est le moteur rotatif adapté à la motocyclette et placé directement dans la roue avant ceci lui permettant de développer sa force sans l'intermédiaire d'aucun organe de transmission. De cette heureuse idée découlent de nombreux avantages. Tout d'abord, grâce à l'absence de moteur à l'endroit qui lui est généralement destiné sur les motocyclettes ordinaires, la place disponible pour le conducteur s'est trouvée grandement augmentée et le constructeur a pu installer le motocycliste d'une façon parfaite sur la machine, le protégeant contre la poussière, la boue et l'huile. Le cadre en tôle d'acier ouvert comme une bicyclette de dame, donne une conduite facile, le siège du pilote étant placé très bas.

La selle a, en effet, été remplacée par une espèce de petit bequet rembourré beaucoup plus confortable qu'une

selle ordinaire et comportant un dossier qui soutient bien le dos.

D'autre part la roue arrière est montée au cadre par l'intermédiaire de deux ressorts demi-elliptiques, analogues à ceux d'une voiture, absorbant tous les chocs de la route et faisant presque un billard des plus mauvais pavés.

La roue avant, motrice, évite absolument le souci du dérapage sur route glissante et la position du centre de gravité donne une sécurité de marche parfaite, ce qui est loin d'être à dédaigner sur une motocyclette solo.

Enfin l'équipement de la machine est luxueux, comportant, entre autres choses, l'éclairage électrique.

La partie la plus intéressante de la Mégola c'est le moteur. C'est un rotatif composé de 5 cylindres de 52 m/m d'alésage, 60 m/m de course, disposés en forme d'étoile.

Les cylindres sont à quatre temps et développent 3 périodes entières par tour de roue. On obtient donc pour les 5 cylindres 15 explosions par tour, ce qui assure au moteur non seulement un mouvement rotatif d'une extrême régularité, mais encore une souplesse d'allure remarquable et une mise en marche des plus faciles. Les cylindres, d'une capacité totale de 640 cmc, développent une puissance d'environ 6,5 HP à 2.500 tours, 8,5 HP à 3.000 tours de 10,0 HP à 3.500 tours.

La traction s'opérant sans organe de transmission, la force développée par le moteur est donc entièrement utilisée par le véhicule.

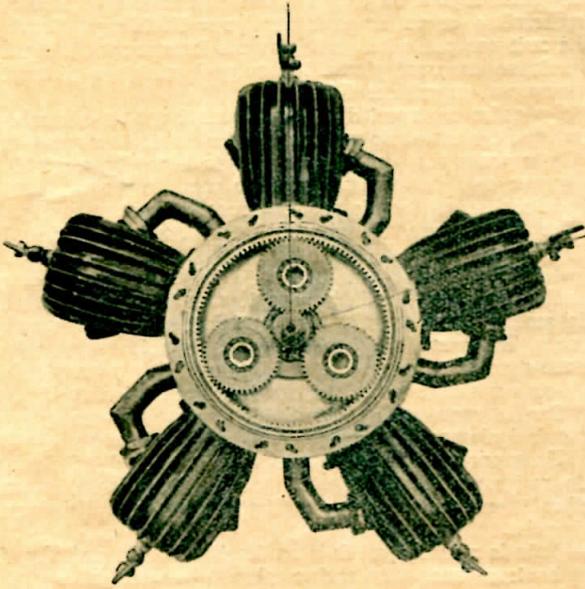
Le moteur est placé dans la roue avant où il est fixé par un étrier muni de ressorts plats, étrier relié lui-même à la fourche proprement dite. Le carter des cylindres est fixé à la roue et tourne avec elle.

Etant donné qu'en pleine vitesse la roue ne fait que 600 tours à la minute et que d'autre part par suite de son alésage et de sa course réduite le moteur doit faire jusqu'à 3.600 tours pour pouvoir développer son régime normal, on a

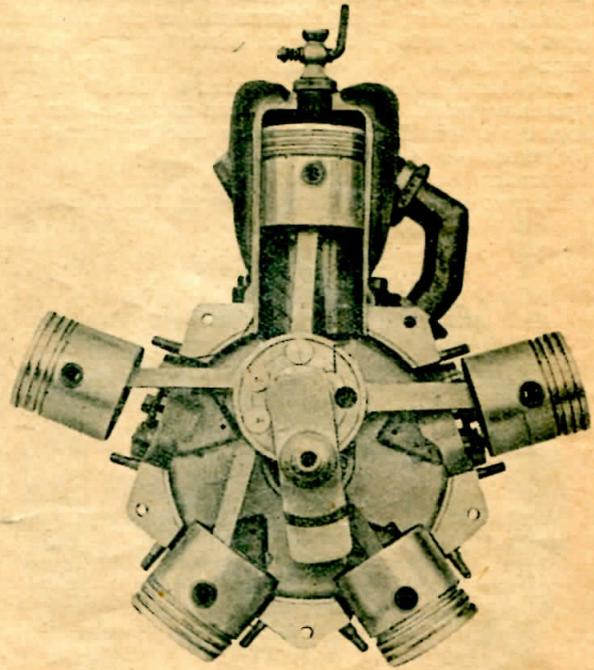
disposé à l'intérieur du carter un vilebrequin combiné avec un engrenage différentiel qui fait 5 fois plus de tours que le carter et cela en sens inverse de ce dernier.

Le rapport de vitesse entre le moteur et la roue est de 1 à 6 ; grâce à cette démultiplication et au jeu des 5 cylindres,

ou soufflées par les gaz d'échappement qui atteignent une pression allant jusqu'à 3 atmosphères de surcharge. D'autre part étant donnée les dimensions réduites du moteur, la force centrifuge développée atteint à peine la moitié de celle de la jante et du pneu ; on peut donc la considérer comme nulle.



Le moteur et la démultiplication différentielle qui réduit 5 fois le nombre de tours du moteur à la roue.



Coupe du moteur.

la vitesse de la moto peut passer aisément de l'allure de l'homme au pas à celle de 90 kilomètres à l'heure.

Le différentiel est composé de 4 pignons satellites ajustés sur un disque fixe. Il s'engrène d'une part sur une couronne dentée fixée à l'intérieur du carter, d'autre part sur un pignon planétaire fixé sur le vilebrequin.

Les nombreuses expériences faites ont démontré qu'il n'y avait pas lieu de craindre pour le moteur les chocs occasionnés par la route. Il est, de par sa disposition même, parfaitement protégé contre la boue et la poussière qui se trouvent projetées de côté par la progression de la roue,

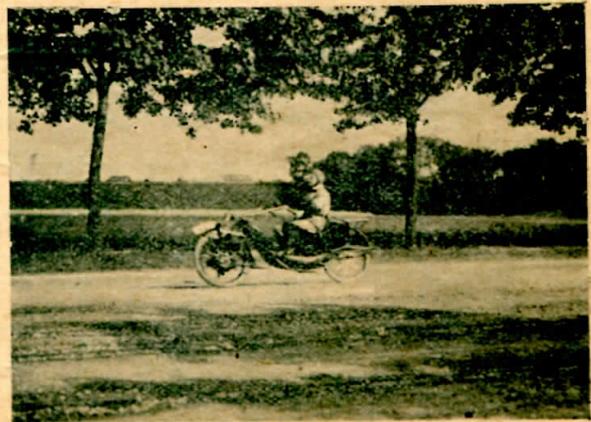
En réalité, ce moteur n'est pas un moteur rotatif proprement dit, mais plutôt un moteur dont le carter tourne lentement. C'est dire que les inconvénients assez connus des moteurs d'aviation, l'usure rapide et la forte consommation d'huile et d'essence sont évités.

Les matériaux employés à la construction du moteur sont de première qualité. Les cylindres sont en fonte grise, matière généralement employée pour cette destination. Les pistons sont faits d'un alliage d'aluminium particulier à propriétés spéciales.

Le vilebrequin et les bielles sont en acier chrome-nickel



La Megola est une machine très stable et peut rouler en toute sûreté sur terrain accidenté.



Le bi-car Mégola en vitesse. Il peut atteindre les 90 kilomètres à l'heure sur bonnes routes.

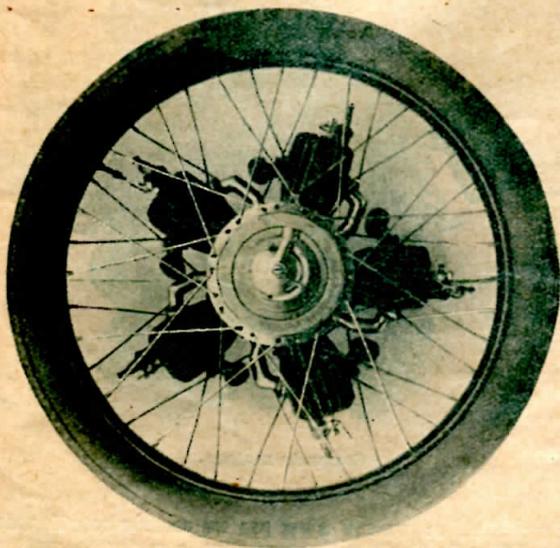
Si vous voulez recevoir régulièrement « Moto-Revue », abonnez-vous !

avec carter en aluminium. Toutes les pièces exposées sont nickelées, tous les coussinets sont montés sur billes à l'exception du coussinet central des bielles.

Le poids du moteur est très minime. Le tout ne pesant que 30 kilos, c'est dire que la direction n'est guère plus chargée que celle d'une autre moto et n'est nullement entravée par le fait du moteur; le refroidissement par air se fait de la façon la plus parfaite, du fait de la rotation des 5 cylindres munis d'ailettes.

Le graissage se fait automatiquement à l'aide d'une pompe à piston commandée par le vilebrequin au moyen d'un engrenage à vis sans fin. L'huile arrive aux coussinets par le vilebrequin qui est percé.

Le mélange gazeux admis aux cylindres est formé dans un carburateur sans flotteur de type connu, d'où il entre dans



Le moteur monté dans la roue avant.

le carter. Au carter sont adaptés, en forme d'étoile les conduits allant aux cylindres lesquels sont pourvus chacun d'un pot d'échappement silencieux. L'admission des gaz est strictement séparée du système de graissage et d'allumage et la pureté du mélange est parfaite. Le réglage des gaz et de l'allumage, de même que la décompression se font par des leviers agissant au moyen de câbles. La consommation d'essence comme celle de l'huile est très faible.

Le réservoir à essence est placé dans le bas du cadre, de façon à être constamment en charge sur un petit réservoir auxiliaire à droite de la fourche, alimentant le carburateur. Sa contenance totale est de 15 litres, y compris celle du réservoir auxiliaire, contenant environ 2 litres $1 \frac{1}{2}$; il assure donc à la machine un rayon d'action d'environ 350 à 400 kilomètres.

A gauche de la fourche est fixé un deuxième réservoir contenant 2 litres $\frac{1}{2}$ d'huile.

L'allumage des gaz est assuré par une magnéto à haute tension et à induit rotatif de première marque.

Le courant nécessaire à l'éclairage est fourni par une dynamo commandée par la roue arrière et chargeant une batterie d'accumulateurs à grande capacité.

La machine est munie de deux freins, l'un à pied, l'autre à main, qui agissent sur le moyeu de la roue arrière.

Les deux roues sont pourvues de pneus de 28×3 (700×75) à profil antidérapant. Pour libérer la roue avant (y compris le moteur) de la fourche, il suffit de dévisser les tuyaux d'aduction et d'essence; l'opération devient ensuite aussi simple que pour une motocyclette ordinaire, ce qui facilite beaucoup toutes les réparations et tous les réglages.

Le cadre est en tôle d'acier embouti et rivé comme le châssis d'une voiture. Sa ligne est assez élégante et rappelle un peu une bicyclette de dame. Le siège est placé extrêmement bas, ce qui permet au motocycliste de monter et descendre commodément de sa machine.

Dans sa partie intérieure (sous le siège que l'on peut lever sans effort) sont logées la batterie d'accumulateurs et la boîte à outils; plus en avant se trouve le réservoir à essence. Sa partie supérieure comporte: un manomètre à essence, un tachomètre et un ampèremètre pour l'éclairage électrique. La nuit une petite lampe éclaire ces instruments, à côté desquels se trouvent placés la pompe à main du réservoir à essence et un robinet d'arrêt.

Le cadre est muni d'un garde-boue large et très robuste, servant également de marchepied. Le conducteur peut, de ce fait, reposer ses pieds à plat comme dans une moto ou les appuyer en avant comme dans une auto. Le garde-boue de la roue arrière est formée par la carrosserie portant le siège. La roue avant porte, de plus, un petit garde-boue fixé à la fourche.

La roue arrière est munie de ressorts demi-elliptiques analogues à ceux utilisés dans l'automobile; ils assurent à la machine une marche très agréable même sur mauvaise route. En outre, on peut aménager dans le cadre, grâce à cette souplesse de marche, des accumulateurs pour l'éclairage électrique sans avoir à craindre leur destruction rapide.

Sur la roue arrière est fixé un porte-bagages qui peut servir également de siège à une deuxième personne.

Un support s'abaissant par simple pression du pied permet de maintenir le véhicule en position de marche au cours d'arrêts momentanés sans qu'il soit nécessaire d'abaisser le chevalet.

Enfin la machine est finie en émail noir rehaussé d'un filet de couleur donnant un cachet sobre, très agréable.

Nous croyons avoir donné assez de détails sur cette machine très curieuse, très intéressante à coup sûr pour que nos lecteurs puissent se permettre de la juger en toute impartialité et d'apprécier les nombreux perfectionnements qui en font une machine très agréable et, sans aucun doute, très pratique, puisqu'elle solutionne, en grande partie, le problème si longtemps cherché de la protection complète du motocycliste contre la pluie la boue et la possibilité, en isolant de la partie mécanique de la machine de la garantir d'une façon complète contre les projections d'huile, d'essence et de graisse, qui obligent le motocycliste à ne pas oser mettre un costume de ville lorsqu'il veut se servir de sa machine et qui ont empêché tant de débutants de s'adonner à la motocyclette d'une façon définitive.

Puissance des Moteurs de Course

On se fait difficilement une idée de la puissance fournie réellement par les moteurs de motocyclette. Lorsque Binson battit, à Brookland le record de l'heure (67 km. 93) avec un moteur de 400 cmc, le régime du moteur, maintenu pendant une heure, fut de 4.240 tours-minute, le moteur accomplit 254.400 tours dans l'heure. La puissance fournie était de 10,25 HP environ. Le record a été battu depuis.

A 3.600 tours environ, le moteur Rudge 400 cmc développe plus de 11 HP. Le Norton à un régime voisin de 4.000 donne, autant qu'il nous en souvient, 15 HP. A 5.000 tours, un Douglas d'avant-guerre à cylindres acier atteignait une puissance de 13 HP. Un moteur Sunbeam à 4.250 tours fournit 14,5 HP. La 350 cmc A. J. S. donnait 11,5 HP.

Pour la course sur route, les moteurs sont naturellement un peu moins poussés. Le J. A. P. 350 cmc qui a équipé plusieurs machines du T. T. cette année, donne, avec des soupapes latérales, un peu plus de 8 HP. La puissance des machines de tourisme pour une cylindrée donnée n'est naturellement pas si considérable et dans les meilleures conditions ne dépasse pas le double de la puissance indiquée par le catalogue.



Robert sur Motosacoche dans un passage pittoresque. Ce pilote s'est classé premier de la catégorie 500 et a obtenu une médaille d'or. Pneu Hutchinson.

Ce fut incontestablement la plus belle épreuve d'endurance qui ait jamais été organisée ; et ce, à tous points de vue : le parcours, unique au monde comme beauté et comme difficultés imposées aux machines ; de plus, une organisation splendide sur laquelle les concurrents ne tarissent pas de louanges. Le fait est assez rare pour être signalé.

Encore une fois, les Six Jours suisses restent le modèle-type du concours d'endurance. Il est d'autant plus regrettable que la presque totalité des marques françaises se soient abstenues.

« Cela coûte trop cher ! », c'est toujours le même refrain. Croit-on que l'épreuve ait été disputée au rabais par les concurrents anglais qui, eux, n'ont pourtant pas hésité à faire les sacrifices nécessaires ?

A quoi bon épiloguer ? Le Français ne sera-t-il pas toujours, par essence, celui pour qui la frontière de son pays marque le bout du monde ?

Il n'en reste pas moins que la Société des Moteurs Salmson, en inscrivant le cyclecar G. N. pour faire disputer la dure épreuve, a accompli un geste auquel il convient d'applaudir. Et la performance de son champion Honel, réussissant à être l'un des cinq concurrents ayant terminé sans pénalisation, est celle dont la marque et le coureur ont le droit de s'enorgueillir le plus.

M. P.

Les résultats

On sait que chaque concurrent partait avec une provision de 1.000 points dont on déduisait les points de pénalisation.

Le concours de régularité donna le classement suivant :

Motos 250 cmc. — 1. Clerc (Condor) 950 points.

Motos 350 cmc. — 1. Williams (A. J. S.), 1.000 points ; 2. Hutzli (Douglas), 989 points ; 3. Jean (Condor), 982 points ; 4. Morand (Condor), 979 points ; 5. Laeser (Condor), 954 points.

Motos 500 cmc. — 1. ex-æquo Robert (Motosacoche) et Staub (Norton) ; 2. Lees (Sunbeam), 970 points ; 4. Demont (Norton), 938 points ; 5. Newman (Douglas), 907 points.

Motos 750 cmc. — Wood (Scott), 999 points ; 2. Schlee (Douglas), 982 points ; 3. Zysset (Triumph), 976 points ; 4. Hærler, 975 points ; 5. Widmer (Indian), 974 points.

Motos 1.000 cmc. — 1. Rothenbach (Motosacoche), 1.000 points ; 2. Borsetti (Motosacoche), 991 points ; 3. Dickson (Brough), 970 points.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. E. Gex (Motosacoche), 991 points ; 2. Mœbus (Indian), 979 points ; 3. Schorp (Motosacoche), 969 points ; 4. Gibson (Raleigh), 912 points ; 5. Poznansky (A. J. S.), 858 points.

Cyclecars. — 1. Honel (G. N.), 1.000 points ; 2. Lombard (Salmson), 800 points.

Diverses épreuves s'intercalaient sur le parcours, notamment une course de côte au Bruch et un kilomètre lancé.

La course de côte donna pour résultats :

Motos 250 cmc. — 1. Clerc (Condor), 9 m. 49 s. 2/3.

Motos 350 cmc. — 1. Williams (A. J. S.), 5 m. 39 s. 1/5 ; 2. Hutzli (Douglas), 6 m. 41 s. 1/5 ; 3. Morand (Condor), 7 m. 17 s. 3/5.

Motos 500 cmc. — 1. Staub (Norton), 5 m. 9 s. 1/5 ; 2. Robert (Motosacoche), 5 m. 15 s. ; 3. Demont (Norton), 5 m. 15 s. 4/5.

Motos 750 cmc. — 1. Wood (Scott), 5 m. 1 s. 2/3 ; 2. Langmann (Scott), 5 m. 8 s. 1/5 ; 3. After (Scott), 5 m. 13 s. 2/3 ; 4. Gafner (Indian), 5 m. 32 s. 4/5 ; 5. Hærler (Triumph), 6 m.

Motos 1.000 cmc. — 1. Rothenbach (Motosacoche), 4 m. 31 s. 2/5 ; 2. Bersetti (Motosacoche), 4 m. 59 s. 2/5 ; 3. Dickson (Brough), 5 m. 53 s.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Schorp (Motosacoche), 5 m. 17 s. 2/5 ; 2. Gex (Motosacoche), 5 m. 44 s. 3/5 ; 3. Mœbus (Indian), 5 m. 51 s. 1/5 ; 4. Gibson (Raleigh), 7 m. 39 s. 4/5 ; 5. Poznansky (A. J. S.), 10 m. 22 s. 1/5.

Cyclecars. — 1. Honel (G. N.), 8 m. 41 s. ; 2. Lombard (Salmson), 14 m. 48 s. 4/5.

Et les temps sur le kilomètre lancé furent :

Motos 250 cmc. — 1. Clerc (Condor), 53 s. 2/5.

Motos 350 cmc. — 1. Williams (A. J. S.), 44 s. 4/5 ; 2.

Bally (Hobart), 49 s. 2/5; 3. Hutzli (Douglas), 48 s. 2/5; 4. Morand (Condor), 53 s. 2/5.

Motos 500 cmc. — 1. Newman (Douglas), 35 s. 1/5; 2. Demont (Norton), 37 s. 4/5; 3. Staub (Norton), 39 s. 2/5.

Motos 750 cmc. — 1. Wood (Scott), 40 s.; 2. Alter (Scott), 40 s. 1/5; 3. Egger (Triumph), 41 s. 3/5; 4. Widmer (Indian), 42 s.; 5. Cossetto (Douglas), 43 s. 3/5.

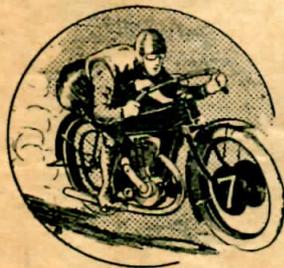
Motos 1.000 cmc. — 1. Rothenbach (Motosacoche), 34 s.; 2. Dickson (Brough), 34 s.; 3. Borsetti (Motosacoche).

Sidecars 1.000 cmc. — Motosacoche, 39 s. 1/5; 2. Mæbus (Indian), 41 s.; 3. Gex (Motosacoche), 43 s. 2/5; 4. Gibson (Palleigh), 48 s. 1/5; 5. Poznansky (A. J. S.), 67 s. 2/5.

Cyclecars. — 1. Honel (G. N.), 41 s. 4/5; 2. Lombard (Salmson), 65 s. 1/5

Le Trophée International a été gagné par l'équipe suisse avec 2.980 points devant l'équipe anglaise qui totalisa 2.819 points. On voit que la victoire fut chèrement disputée.

La Fédération Internationale des Clubs motocyclistes a décidé que ce serait encore la Suisse qui serait chargée d'organiser l'épreuve internationale des Six Jours.



Le Sport Motocycliste

Les Motocyclistes à Calais

Une assez importante cohorte de motocyclistes a participé au meeting de Calais. Nous trouvons, en effet, dans les résultats les noms de vingt-cinq concurrents — et concurrentes — appartenant aux catégories scooters, bicyclettes à moteur, motocyclettes, sidecars et cyclecars.

Le meeting calaisien comprenait un rallye, ou un concours d'orientation selon qu'on appartenait à la région ou qu'on lui était étranger, une course de cinq kilomètres départ arrêté et arrivée lancée; une course de 500 mètres avec, au contraire, le départ lancé et l'arrivée arrêtée; enfin, une course de côte d'un kilomètre avec trois virages en lacets.

Meeting intéressant, comme on le voit, et où les organi-



Mlle Suzy Janin qui s'est classée 1^{re} de la catégorie Scooters sur Monet-Goyon

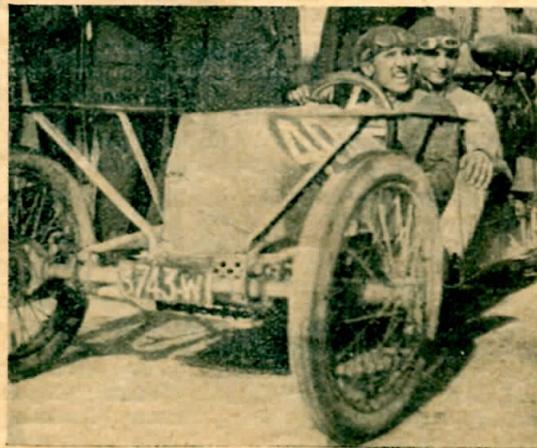
sateurs, en l'occurrence un groupement qualifié, Automobile-Club du Pas-de-Calais et surtout notre confrère Henry Dudon qui fut l'âme de l'organisation, se sont efforcés d'apporter un peu de vie et de bonne humeur.



Bartlett (A.B.C.) premier de la catégorie 500 cmc.

De cette intention procédaient, notamment, la formule du rallye et celle du concours d'orientation.

Le rallye? Les concurrents se réunissaient à Andres, à 15 kilomètres de Calais. Là, on leur donnait le départ en prenant leur temps à ce moment. A la sortie de la localité, il leur était remis une enveloppe portant le nom de trois localités où ils devaient se faire contrôler avant de rejoindre Calais. Ces localités étaient Andres, Les Attaques et Marek. Dans chaque catégorie, le vainqueur était celui ayant couvert l'itinéraire dans le moindre temps. Bien entendu, les localités intermédiaires avaient été choisies en dehors des grandes routes et, pour y accéder, il fallait rouler sur des routes, assez bonnes d'ailleurs, mais étroites et très sinueuses. En somme, ce n'était pas exempt de danger.



Mauve, premier de la catégorie cyclecars, au départ (Pneus Hutchinson)

Motocyclistes ! Pour que nous prenions vos intérêts... prenez les nôtres... Abonnez-vous



Motocyclistes ! LISEZ BIEN



La Motocyclette 2-temps, 2 HP 1/2, 2 vitesses

SOYER & C^{ie}

LIVRABLE DE SUITE

NE COUTE PLUS

= QUE =

2.650 Francs

Établissements **SOYER & C^{ie}**, 116, rue de Paris, **COLOMBES** (Seine)

MAGASIN de VENTE : 204, Boulevard Pereire, PARIS

AGENTS, ASSUREZ-VOUS CETTE MARQUE POUR VOTRE RÉGION

GRAND PRIX de BELGIQUE
des Motocyclettes

1^{er}

HUBERT HASSAL,
sur Motocyclette

CIRCUIT DU LOIRET

Catégorie 500 cc.

1^{er}

FRANCISQUET
sur Motocyclette

“Norton”

— MODÈLE H DE SÉRIE, —

MOYENNE :

90 kilomètres à l'heure

Agent général pour la France:

BASTIDE

56, boul. de Clichy

PARIS, Tél.: Marcadet 13-90

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

UN JOLI RÉSULTAT

C'est celui obtenu au
CIRCUIT DE LA SARTHE
par la Motocyclette

D.F.R.

la seule moto française rigoureusement de
série, munie de son habituel moteur TRAIN
à 2 temps, de 348 cc. de cylindrée, qui se soit
classée ayant couvert, pilotée par DUBOST,
les 310 kilomètres du circuit en 5 heures
9 m. 50 secondes, soit à l'allure moyenne de
62 KILOMÈTRES A L'HEURE
(Pneus Hutchinson - Bougie Sol type DUBOST)

Tout Motocycliste
PEUT OBTENIR CE RÉSULTAT.
Il suffit de se rendre acquéreur d'une
Motocyclette

D.F.R.

construite dans les Ateliers de
MM DÉSERT et DE FONT-RÉAULX
et visible et en vente

↓
188, av. de Neuilly, à Neuilly-s-Seine
Téléph. : Neuilly 779
41, av. de la Grande-Armée, à Paris

LE VELAUTO

**SCOTTER
FRANÇAIS**

"l'Élégance et la stabilité d'une Voiture"

La vitesse d'une MOTO. la simplicité d'un VÉLO sont
les qualités qui assurent le succès du VELAUTO 1921
à double suspension et moteur sous capot

Le VELAUTO a gagné toutes les courses auxquelles
il a pris part :

Grand Prix du Scooter Club de France — Course de Côte de Flins
Course de Régularité Hutchinson — Kilomètre lancé à Genève
Concours de Consommation de "Moto-Revue" 1 lit. 1/2 aux 100 kms

MONET & GOYON 57, rue du Pavillon à MACON
6, rue de Moscou à PARIS
CATALOGUE FRANCO



Le Nouveau Cyclecar Biplace MONET & GOYON

avec Moteur MAG 2 cylindres 5/7 HP

BAT TOUS LES RECORDS de Vitesse 70 km. en 1 heure | de Consommation 2 l. 8 aux 100 km. (Concours de Consommation du Mans)

Prix : En TORPÉDO 6850 — En CAMIONNETTE 6300

(Toutes taxes comprises)

NOTICE ENVOYÉE FRANCO

MONET & GOYON, 57, rue du Pavillon à MACON.
6, rue de Moscou à PARIS.

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

Néanmoins la formule est amusante et mérite d'être retenue. Mais elle gagnerait à faire passer les concurrents dans des chemins où le mauvais sol empêcherait d'aller vite. Il serait bon de choisir également des villages ne se trouvant pas sur le même itinéraire et que l'on pourrait rejoindre par des chemins différents.

**

Le concours d'orientation était réservé aux concurrents de la région. On leur désignait trois villages où il fallait se



Mauve premier de la catégorie cyclecars prend un virage en vitesse. (Pneu Hutchinson)

faire contrôler, mais dans un ordre donné, inconnu des concurrents. Un de ces villages détenait des cartons bleus, l'autre des cartons blancs, l'autre des cartons rouges. Mais on ne distribuait les cartons blancs qu'aux concurrents pouvant déjà montrer un carton bleu; et le carton rouge n'était remis qu'aux possesseurs de cartons bleu et blanc. Autre formule amusante, on le voit, mais où la chance jouait un rôle de premier plan.

**

La course des 500 mètres, arrivée arrêtée, permit de faire d'intéressantes constatations en ce qui concerne les freins. D'abord celle-ci: le freinage sur les sidecars est tout à fait insuffisant. Aucun véhicule ne s'est arrêté aussi péniblement que les sidecars. Cela revient à dire que les freins sur motocyclettes manquent de puissance, ou bien qu'il serait souhaitable que le frein sur roue arrière de la motocyclette commandât en même temps un frein sur la roue du sidecar.

Côté motocyclettes, la supériorité des freins agissant par extension à l'intérieur d'un tambour, genre frein de voiture, s'est affirmée d'indiscutable façon. Les A. B. C. ont fait des arrêts bien supérieurs à ceux des autres machines. Bartlett, notamment, affirma une fois de plus des qualités de tout premier ordre. Ce fut d'ailleurs le grand vainqueur de la partie motocycliste du meeting.

**

Les dames ont été de la partie: Mme Suzy Janin et Mlle Ginette X... se sont alignées dans toutes les épreuves et ont ainsi démontré la parfaite maniabilité des scooters. Il est bon que de telles démonstrations soient faites. Il ne s'agit pas, ici, de réaliser des « temps » mais bien de prouver que les scooters sont de gentils animaux, point méchants du tout.

Dans cette catégorie scooters, Janin a joué de malheur: il a crevé dans la course de côte et n'a pas été contrôlé, ce qui lui ôta le bénéfice de gagner de loin la catégorie scooters dans le classement par addition de temps des trois épreuves.

En cyclecars, la sportivité de Mauve a trouvé sa récompense dans une victoire qui fut très applaudie.

Les sidecars virent gagner Triumph en 600 cmc, Harley-Davidson en 1.000 cmc.

Enfin, Fournier sur A. B. C. réalisa la prodigieuse performance de se classer second du classement général dans un rallye couru à la vitesse, et où concouraient des voitures à puissance impressionnante.

**

Voici les résultats du classement par addition des temps des trois épreuves:

Scooters. — 1. Suzy Janin (Monet et Goyon), 18 m. 50 s. 4/5; 2. Ginette X... (Antony), 23 m. 49 s.

Bicyclettes à moteur. — 1. Delfosse (Monet et Goyon), 13 m. 13 s. 1/5; 2. Ravenel (Cyclemotor), 14 m. 19 s. 2/5.

Motos 250 cmc. — 1. Maidement (Triumph), 8 m. 1 s. 3/5; 2. Barton (Royal Enfield), 8 m. 54 s. 2/5.

Motos 350 cmc. — 1. Maidement (Douglas), 7 m. 56 s.

Motos 500 cmc. — 1. Bartlett (A. B. C.), 4 m. 35 s.; 2. Ranson (A. B. C.), 6 m. 24 s.; 3. Dohem (Scott), 6 m. 41 s. 4/5; 4. Fournie (A. B. C.), 6 m. 48 s. 2/5; 5. Hiddin (Zedel), 7 m. 55 s. 1/5.

Motos 750 cmc. — 1. Bartlett (A. B. C.), 4 m. 26 s. 3/5; 2. Desprez (Triumph), 6 m. 6 s. 4/5; 3. Aldès (Triumph), 7 m. 1 s. 2/5.

Motos 1.000 cmc. — 1. Dubrulle (Harley-Davidson), 4 m. 44 s. 3/5; 2. Heymann (Harley-Davidson), 5 m. 29 s. 1/5.

Sidecars 600 cmc. — 1. Wallis (Triumph), 7 m. 17 s. 4/5; 2. Maidement (Douglas), 8 m. 6 s. 4/5; 3. Whit (James), 10 m. 34 s.; 4. Walcker (Douglas), 10 m. 32 s.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Noorrel (Harley-Davidson), 7 m. 17 s.

Cyclecars. — 1. Mauve (Elfe), 5 m. 45 s. 2/5; 2. Duponchel (Morgen), 6 m. 1 s. 2/5

M. P.

Le Tour de Belgique

Voici le classement par points:

Motocyclettes. — 1. Joha (Rush), 1.072 points; 2. Antoine (Triumph), 1040,6; 3. Dubois (Gillet), 1032; 4. Thys (Triumph), 1031,7; 5. Mulder (Indian), 1027,7; 8. Hufkens (Gillet), 1027; 9. Pirlot (Harley-Davidson), 1022,4; 10. Denis (Reading Standard), 1018,3; 11. Niboul (Harley-Davidson), 1018; 12. Gama (Triumph), 1017; 13. Cloord



André (Harley-Davidson) qui s'est classé 1^{er} des sidecars 1.000 cmc au mont Ventoux

Le meilleur moyen de nous prouver votre sympathie... c'est de vous abonner

(Triumph), 1015; 14. Nivelle (American Excelsior), 1014; 15. Huynen (F. N.), 1013,8; 16. Wynant (Triumph), 1011; 17. Nadin (Triumph), 1209, 2; 18. Lefèvre (American Excelsior), 1207,6; 19. Gauchy (Norton), 1205,7; 20. Delebronne (Triumph), 1204; 21. Jacquet (American Excelsior), 1203; 22. Dufrasne (F. N.) 999,8; 23. Vaillant (Reading Standard), 999,3; 24. Vanbiessen (Indian), 999,6; 25. Ven (Indian), 999,6; 26. Joncret A. C. E.), 990,5; 27. David (A. C. E.), 990,2; 28. Janssen (A. C. E.), 974 points.

Sidecars. — 1. Philippart (Triumph), 1059 points; 2. Spinguel (Harley-Davidson), 1046,8; 3. Mijet (Harley-Davidson), 1017,6.

Union Motoeycliste du Hainaut

L'Union motocycliste du Hainaut a organisé une épreuve de régularité et une course de côte. Voici les résultats:

Régularité. — 1. Bernast, se rapprochant le plus du temps fixé, 9 minutes.

Course de côte, 500 mètres (avec 200 m. d'élan):

Catégorie 250 cmc. — 1. Daniel 39 s.; 2. Hupenteruyst, 45 secondes.

Catégorie 350 cmc. — 1. Vannest, 31 s.; 2. Carels, 34 s. 3/5.

Catégorie 600 cmc. — 1. Lambelin, 19 s. 1/5; 2. Baix, 25 s.

Catégorie 750 cmc. — 1. Ducardon, 19 s., meilleur temps de l'épreuve; 2. Caroy, 24 s. 1/5.

Catégorie 1.000 cmc. — 1. Demulder, 24 s. 1/5; 2. Ducardon, 29 s. 4/5.

Catégorie au-dessus de 1.000 cmc. — 1. Capel, 23 s. 3/5.

Sidecars 600 cmc. — 1. Beaumille, 37 s.; 2. Henneing, 46 s.

Sidecars 750 cmc. — 1. Dubois, 38 s. 1/5; 2. Marleir, 40 s. 1/5.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Renesson et Hannecart, en 27 s. 1/5.

Sidecars au-dessus de 1.000 cmc. — 1. Bubuisson, en 37 s. 1/5.

Cyclecar. — Deruyne, en 37 s. 1/5.

Le Circuit Normand (24 au 28 Août)

Nous avons déjà parlé à nos lecteurs du circuit normand. Parmi les nombreuses épreuves réservées aux petites machines, une course de côte se disputera à Houlgate, le 27 août, mettant aux prises bicyclettes à moteur et scooters. La pente en est tellement accentuée, qu'aucun moteur ne sera capable de la gravir jusqu'au bout. La victoire reviendra à celui qui sera monté le plus haut.

La coupe de *La Vie au Grand Air* sera attribuée à l'équipe de deux machines qui, la moins pénalisée dans l'ensemble du circuit, sera la mieux placée dans la course de côte.

Les engagements sont recus jusqu'au 19 août, à droits doubles (50 francs par machine).

Gand-Liège-Gand (20-21 Août)

La Moto-Club de la Flandre orientale organise, pour les 20 et 21 août, une épreuve de régularité avec concours de ralenti et kilomètre lancé, comprenant: le 20 août, le parcours Gand, Alost, Bruxelles, Louvain, Tirlemont, Saint-Trond, Liège (épreuve du kilomètre lancé entre Saint-Trond et Liège); le 21 août, le parcours Liège, Seraing, Huy, Hannut, Tirlemont, Louvain, Tervueren, Bruxelles, Gand (concours de ralenti à la sortie de Huy, dans la côte de Vinalmont).

Les catégories sont: pour les motos, 100 cmc., 250 cmc.,

350 cmc., 600 cmc., 750 cmc., 1.000 cmc., 1.350 cmc.; pour les sidecars, 500 cmc., 1.000 cmc., 1.350 cmc.

Les concurrents pourront choisir leur moyenne de marche, soit 30 kilomètres, soit 36 kilomètres à l'heure; ils reçoivent au départ de chaque journée une provision de 1.000 points, on leur retranchera 1 point par minute d'avance ou de retard, sur l'heure indiquée sur la feuille de route, à chaque contrôle. Le classement sera établi sans distinction de catégorie. On emploiera le système des montres enfermées dans des boîtiers plombés.

Les Six Jours Anglais

Le programme préparé par la Fédération anglaise pour son épreuve des Six Jours sera particulièrement sévère et comporte un certain nombre d'innovations curieuses: Il y aura, au départ, une quarantaine de kilomètres à couvrir à Brooklands, à une moyenne minima de 40 kilomètres à l'heure sur piste grasse, les jambes des concurrents étant recouvertes de papier qui sera pesé avant et après pour mesurer le poids de boue projeté. Au retour à Brooklands, le sixième jour, 100 kilomètres à environ 50 de moyenne, des essais de silence dans la côte d'essai, des épreuves de frein (une pour chaque frein), un concours de lenteur sur prise directe (changement de vitesse et embrayage plombé) et appréciation par le jury des projections d'huile. Des commissaires assisteront à toutes les réparations des concurrents.

La Course de Côte de Laffrey (28 Août 1921)

Le Moto-Club dauphinois organise pour le 28 août, sous les règlements de l'U. M. F., une épreuve internationale de vitesse et de tourisme pour motos, sidecars et cyclecars.

L'épreuve ouverte à tous les possesseurs et constructeurs de motos, sidecars, cyclecars se courra sur la route n° 85, parcours compris entre le pont de la Romanche, à Vizille et la première maison du village de Laffrey, soit sur une distance de 6 kil. 400, distance de niveau 605 mètres départ arrêté, arrivée lancée.

Le pesage aura lieu le 27 août de 8 heures à 10 heures à la bascule de l'Octroi; la vérification et le plombage auront lieu le même jour de 14 heures à 18 heures.

La Coupe de Vizille

La coupe challenge dite coupe de Vizille, sera confiée en garde, pendant un an, au constructeur de motocyclettes dont trois machines groupées à l'avance en équipe seront premières d'un classement spécial par addition de temps, sans distinction de catégorie.

Elle sera remise en compétition chaque année jusqu'à ce qu'elle ait été gagnée trois fois, consécutivement ou non, par le même constructeur. Elle deviendra alors définitivement sa propriété.

La coupe de Vizille est détenue par la Maison Magnat Debon.

Challenge du M. C. D.

Ce challenge se courra par équipes de motos interclub de 3 coureurs, par addition de temps, quelles que soient les marques, cylindrée et catégories.

Ce challenge sera couru chaque année et deviendra la propriété du club qui la gagnera deux années consécutives. Les noms des concurrents composant les équipes devront être adressés au M. C. D. avant le 20 août. Une réduction de 50 % sera accordée aux sociétés qui engageront au minimum 3 membres.

Demander tous renseignements à M. Durand, 40, rue Jean-Jaurès, à Grenoble.

PETITES ANNONCES

TARIF : 3 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 3 insertions gratuites de 2 lignes (au total 6 lignes); il se trouve de ce fait remboursé du montant de son abonnement. Les annonces gratuites ne doivent pas être à caractère commercial.

Toute annonce devra être rédigée sur feuille séparée, sans autre formule que la rubrique dans laquelle elle doit être insérée et le N°; si cette annonce doit paraître plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.

ON DÉSIRE VENDRE

Motos

Clyno, 2 t., 2 vit., débray. état neuf et sidecar carrosserie. Feurtet, 56, rue Montpensier, Pau (Basses-Pyrénées).

Terrot 2 3/4, débr., ch. de vit., marche parf., 1.000 fr. Pauleau, Masseube (Gers).

Moto-Roue, Moto-Wheel 1 1/2 HP, monté sur vélo Thomann 1920, à vendre ensemble ou séparément, état de neuf. Ecrire : Chassain, La Chaumière, Montfort-l'Amaury (S.-et-O.).

Indian neuve, 3 vit., 9 HP, essais à volonté. Couchon, 17, rue Bardiaux, Vichy.

Monet et Goyon, roue motrice état neuf, 1.000 fr. Wulfrand, 17, rue du Jeu-de-Battoir, Saint-Quentin (Aisne).

Tandem mixte, roue motrice, Lumen 2 HP neuve, 6 cc. avant. Prix. 2.000. Vis, 8, rue de Toul, Paris (12^e).

Hobart, par partie, 2 t., 2 vit., parf. état, c. neuve, n. access. Grosbois, 44, rue des Petites-Ecuries.

Terrot 1919, 4 1/2 HP, 2 cyl., 3 vit. par boîte, débrayage Kick-Start. Vuilliet, Vendeuvre (Aube).

Armord 1921, bloc moteur Ballot, 3 HP, 2 t., 2 vit., point mort et démarreur. Gagneux, plâtrier, à Feurs (Loire).

Peugeot, 2 3/4 HP, carte gr., magn. Bosch, excell. état, marche parf., bas prix. Faire offres à Ternisien, à Bury (Oise).

Derouzière 1920, cadie surbais., comme neuve, n'ayant pas fait 2.000 kil., pneu excell. état., marche garant., débray., lancement du moteur par manivelle, repose-pieds, trottoirs amortisseurs J.-M., 1 pneu et chambre à air rechange, 1.800 A Perreux, Digoin (S.-et-L.).

Alcyon, 2 1/2, 4 temps, 2 vit., 1921, neuve. G. Jolly, 38, boul. Richard-Wallace, Puteaux (Seine).

Indian, magnéto dynamo Splitdorf et Dixée, comme neuves. Dupuis, 26, rue Mirabeau, Ivry.

Vélo moteur Clément, 1 3/4 HP, fourche élast., très bon état, 750 fr. 5, rue des Eaux, métro Passy, à partir 18 h.

Sunbeam 500 cmc., non armée, état neuf, accessoires. Chambosse, 3, rue Firmin, Toul.

Moto Roue ayant peu roulé, état de marche. Walter, 5, rue Littré.

Hirondelle 1700., 3 HP., belle occas., très bon état, révisée pneu, chambre selle neuves, plaque 1921, carte gr. Concierge, 3, rue Crébillon, Paris (6^e).

F. N., mono 2 1/2 HP, cadre surbaissé, magnéto blindée. P. Monnat, 48, rue de Brest, Lorient.

Triumph, 4 1/2 HP, 3 vit., boîte magnéto Bosch, graissage compte-gouttes, compteur Stewart, groupe éclairage Lucas, 5 ch., pneus Hutchinson, repose-pieds, wagon aluminium, état complet neuf, 5.500. Giraudeau, rue Tasdon, La Rochelle.

New-Hudson, 2 3/4 HP, 3 vit., débray., parf. état de marche, penus neufs, 2.200 fr. Tranchant à Brüs-sous-Forges (Seine-et-Oise).

Vélo moteur Lumen, f. élast., access., parf. état. Chantrelle, 210, faub. Saint-Martin, Paris.

B. S. A. 1920, 3 vit., débray. Kick-Start, comme neuve, 3.300, avec sidecar Gloria n'ayant jamais roulé, 3.800. Etienne, 222, r. Bourdonnais, Versailles.

Moto améric. 3.500, franc. dep. 950. 63, rue Ducoëdic (14^e).

Cyclotracteur avec vélo, marche parf., à vendre ensemble 900 fr. Ecrire : Jaquemot, 6, rue Bara, pour rendez-vous.

L. Claveland et Indian side, au plus offrant. Boulouzat, Sermoise (Nièvre).

Claveland, état neuf, marche impeccable, 2.900. Ecrire : Bonnet, passage Gare, Suresnes-Longchamp. Suresnes. pour rendez-vous.

Triumph, 5 HP, moto solo. Ecrire avec prix, Liégeard, Café des Touristes, Houlgate (Calvados).

Douglas, 2 3/4 HP, 2 vit. par boîte, ch. pn. neufs, marche parf. abs. comme neuve, occas. rare, 2.000. Marel, l'Arbret (Pas-de-Calais).

Clément, 2 3/4, entièrem. rem. neuf y comp. chaîne, pneus, axes, bagues, etc., marche irréproch., 2.300 ou échangerai contre B. S. A., Triumph, Sunbeam, mono av. side métat état. Faire offres à H. Chaminade, Sorges (Dordogne).

Rudge, 3 1/2, T. T. et Douglas, 2 3/4, 2 vit., toutes deux état de neuf, ou échanger contre cyclecar ou voiturelle même état. Ecrire : J. Saillard, 18, rue Deschamps, Versailles.

Alcyon, 3 1/2 HP, 2 cyl., 2 vit., magn. Bosch, carb. Claudel, état neuf, 2.000. Ecrire : Pougin, 7, rue Thénard, Paris (5^e).

Moto solo, 2 vit., parf. état, moteur revu usine, piston neut, 1.600. D^r Bedin, Dammartin-en-Goële (Seine-et-Marne).

Sidecars

Harley, toute conf. c. santé, tout équip., 400 kil., carte gr. écl. Magondeaux, 5.000. Leclerc, confiseur, Le Cateau (Nord).

B. S. A., sidecar carrossé, très bon état de marche, prix 3.000. Triumph toute équipée, 2.950 francs.

Indian, 9 HP, mod. 3 boules 1920, commandes souples, parf. état, 3.200. Tardif, à Maringues (Puy-de-Dôme).

Indian, 7/9 HP, avec sidecar sortant révision, garantie 6 mois, 3.500 fr. Tél. Louvre : 36-16. J. Guérin, 9, rue Notre-Dame-des-Victoires.

G. L., 6 HP, excell. état, nomb. access., roue rech., carte grise. Ecrire : Schwab, 15, place République, Paris.

Harley, side, état neuf, dép. gar., 6 litres aux 100 kil. 3.800. Broual, 20, rue du XX^e-Siècle, Courbevoie. Tramway Champerret.

Harley, état neuf, pare-brise, éclairage, 4.000 fr. Jean Renaud, 39, rue de Lyon, Moulins (Allier).

Indian side, 1 pl. 1/2, mod. 3 boules état neuf, pn. neuf., access. Inter. s'abs. Septier, 22, rue Mirabeau, Ivry (Seine).

Indian, 9 HP, 2 sidecars, très bon état, pièces rech., bas prix. Calle, Romorantin, rue Nationale (Loir-et-Cher).

A. B. C., 5 HP., 4 vit., avec sidecar, carte gr., état neuf. Du Verger-Vauzelles, Loches (Indre-et-Loire).

Sidecar, carrosserie complet, état neut, pour A. B. C., prix intéressant. P. Vaudelle, 24, rue Saint-Louis, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais).

B. S. A., 5 HP, avec side, parf. état, remise à neuf, phare, carte grise, 10 pneus, 5 chambres, courr., chaîne, soupape de rechange, access., 8 pièces rech. Photo. 3.600. Pressé, Maxime Jollain, Clesles par Saint-Just (Marne).

B. S. A., sidecar 4 1/2 HP, 1 cyl., 3 vit. par boîte, débray., access., parf. état, 3.500 fr. S'adresser. garage Messine, avenue Messine, 6 bis, rue Treillard, Paris (8^e).

Harley, sidecar, état de neuf. Banias, 9 avenue des Chasseurs. Tél. Wagram 33-11.

Harley luxe, carr. G.-L., indic. de vit., compteur, bout. à acétyl. De la Bretèche, Banque de France, Alençon.

Matchless 1919, sidecar luxe, grand tourisme, 8 HP, 4 roues interch., excell. affaire, essai, prix intéressant. Barbier, assurances, Méru (Oise).

Sidecar Gloria, caisse contre-plaque, parf. état. Brunot, 77, route des Petits-Ponts, Pantin.

Carrosserie sidecar, s'adaptant Triumph ou autre moto 500 cmc., état neuf. Ego, industriel, Saint-Amand (Nord).

B. S. A., av. sidecar carrossé, très bon état de marche, prix : 3.000 fr.; Triumph toute équipée, 2.950. 25 bis, rue de Billancourt, Boulogne (Seine).

Douglas, sidecar 4/6 HP, toute équipée, grand tourisme, essai. Ecrire : Coudenet, 127, avenue de Clichy, Paris.

B. S. A., ent. reconstruite à neuf, en pièces d'origine, pneus, email et nickel neufs, prix : 3.000 fr. 25 bis, rue de Billancourt, Boulogne (Seine).

Sidecar, abs. neuf pour A. B. C., à vendre, prix, 1.400 fr. Ecrire : Schopfer, 3, rue Edouard-Dalmas, Nice.

Matchless, 8 HP, grand tourisme, capote pare-brise, bi-place entièrement revue, mécanisme état de neuf, 6 litres

aux 100 kil., access., carte gr., au plus offrant, 5.000 minimum.
D^r Grignon, 169, rue de Rennes (6^e).

Superbe occasion, Harley-Davidson neuve, dernier mod., éclair. Delco électrique, klaxon d'origine, sidecar G. L., capote pare-brise, compteur-indicatif de vitesse, garantie, 5.900. Billouin, 104, avenue de Villiers.

Harley, émail origine, sidecar sport, Matchless 1918, 8 HP, 4 roues interch. Cross, 58 bis, rue du Surlélin (20^e).

Cyclecars

Bédélia, 2 cyl., type sport., excel. état, marche parf., 3.500 fr. Frégnac, 36, rue du Pays, Roubaix.

Monet Goyon, en camion., état parf. et une moto roue. prix intéressant. Androb, Charlieu (Loire).

G. N. fait 500 kil. Magondeaux, Pyrène, carross., bateau sport Radiateur et access. nickelés, cause départ, 5.500 fr. Bignon, l'Épinay-le-Comte (Orne).

Peugeot, monocylindre, carross. modifiée, marche parf., 3.200. Pauleau, Masseube (Gers).

Bédélia, type sport, revue, nombreuses rechanges., 2.500 fr. Savard, 12, boulevard Sébastopol, Paris.

Harley, side 1920, état neuf, facture d'origine juin 1920, éclair. av. et arr. Magondeau, nombr. access., jolie carross., sport tôle et carross., série Harley, pn. rechange et chambres neufs, carte grise, essai à volonté. Écrire pour rendez-vous samedi, dimanche, Fairer, 40, rue Monceau (8^e).

Noël, cyclecar, état de marche, 2 pl., boîte de deux vit., pièces de rech., 2.000, visible samedi soir et dim. mat. ou écrire Trajan, 47, rue Saint-Denis, Colombes (Seine).

G. N., sorti usine fin mai, peu roulé, parf. état, 5.800 fr., cause double emploi. Blandin, 58 bd Sadi-Carnot, Ivry-Port. Tel. Gobelins 50-88.

G. N. 1921, fait 2.000 kil., graissage visible, cause départ, 5.500 fr. Demangel P. T. T., Dijon, Central.

Cyclecar anglais 8 HP, cap. pare-brise, outill., 3.500 fr. 63, rue Ducouédic (14^e).

Cyclecar, mot. Peugeot, 3 1/2 HP, 2 vit., chaîne, courroies, carr. peint. neuve. 1600. Charrier, Neauphle-le-Château (Seine-et-Oise).

Morgan, moteur Jap, 8-10 HP, parf. état de marche, capote pare-brise, peinture neuve, 4.950 fr. Renaudin, 39, rue du Cloître-Saint-Etienne, Troyes (Aube).

G. N., 600 kil., état neuf, 5.800 fr. G. Hosser, écrire: 6, avenue Avenir, Bécon-les-Bruyères.

Cyclecar, région Seine-et-Marne seulement, 3 pl. 1/2, bi-temps, 2 cyl. 65 + 75, eau, chang. vitesse Bozier, courroies, poids 275 kilos, vitesse 50 kil., timbre réponse, 2.000 fr. D^r Bedin, Dammartin-en-Goële (Seine-et-Marne).

Divers

Ford, camionnette, 500 kil., parf. état, marche gar., 5.500. Guillotin, 33, rue Mot, Fontenay-sous-Bois.

Triumph, boîte vitesse, pièces diverses, bon état. Choiselat-Roger, Grandes-Chapelles (Aube).

Zèbre, 6 HP, état neuf, villebrequin, pistons, engrenages neufs, 7.000. D^r Bedin, Dammartin-en-Goële (Seine-et-Marne)

Compteur Stewart moto, roue avant, neuf, complet, 150 fr. Jean, 12, rue Croix-de-Reynier, Marseille.

ON DESIRE ACHETER

Porte-bagages, support-béquille, garde-boue pour roue de 650. Écrire: Geynet, à Puligny-Montrachet (Côte-d'Or).

Sidecar seul, très léger, caisse osier, roue de 600, en parf. état. Faire offre raisonnable à Paul Gadd, 21, rue Pierre-Guérin, Paris (16^e). Pressé.

Moto, 3 à 6 HP, bon état mécanique, visible Paris ou envir. Si pas véritable occasion s'abstenir, maxim. 1.500 fr. Écrire avec détails Brisoux, 17, de Bucy.

Moto sidecar, bonne marque, cyclecar ou ensemble, même mauvais état. Rémond, 10, rue Duhesme (18^e).

Échanges.

Cyclecar, bon état, moteur Jap 8 HP, contre bonne moto moderne, 3 à 5 HP. V. Renaud, Fontenelles (Doubs).

Moto fauteuil 1921, solo, 4 1/2 HP, contre Moto sidecar Indian A. B. C. ou Harley, rayons rapprochés. Berthe, 44, rue Lariche, Tours.

Divers

Affaire exceptionnelle, maison motos très connue, 1/2 gros, détail, réparations, agence générale d'une marque angl. connue, jolis bénéfices à réaliser, à céder pour cause de santé avec outill., marchand. et clientèle, 30.000 fr., affaires hors de pair pour jeune homme sportif, désirant se créer une situation avantageuse. Écrire au bureau du Journal.

Motocycliste et mécanicien ayant atelier se charge de toutes réparations à prix défiant toutes concurrences. Rafillon, 178, rue de Vincennes, Bagnolet.

Jeune homme demande place coureur motocycliste professionnel. Lacour, 3, rue Bodin, Lyon.

Demande pour les Ardennes, représentation d'une marque française, moto légère, 2 temps de préférence. Envoyer offres, catalogues, conditions à Moreau, place du Théâtre, Charleville.

Chaînes motrices Triumph, neuves, la pièce : 35 fr. Pièces détachées B. S. A. : boîtes de vitesses neuves et d'occasion, pièces de boîtes, réservoirs, cadres, roues, garde-boues, carters de chaînes, pompes à huile, boulois, vis, ressorts, pneus, accessoires, etc., etc.
Loisier, 25 bis, rue de Billancourt, Boulogne-sur-Seine

GARAGISTE - MÉCANICIEN
désire entrer en relations avec Constructeurs de Cyclecars ou Motos pour représenter la marque à Paris et faire toutes réparations.
Écrire **PORCHET & RÉMONT**, 10, rue Duhesme (18^e)

MOTOS " TRIUMPH " & " B. S. A. "
comme neuves
MACHINES GARANTIES — REMONTÉES PAR SPÉCIALISTE
Toutes pièces détachées en Magasin
MOTOS " A. B. C. " & " MOTOSOLO "
PIÈCES " HARLEY " - " DOUGLAS " - " PHELON & MOORE "
Sidecars et Carrosserie -
Pneumatiques et tous Accessoires Motò
P.-J. FLAMENCOURT
171, Boulevard National, GLICHY (Seine) — Téléphone 41

200 Magnétos mono blindée 170fr.
MOTEURS p. cyclecar BI-TEMPS 2 cyl. 7 HP complets à eau
Sidecar B. S. A., boîte 3 vitesses 2.800 fr.; Sidecar Henderson 4 cyl. 8 HP, à enlever 3.600 fr.; Moto René Gillet cyl 5 HP magneto 800 fr.; Sidecar Indian 9 HP 3 000 fr.; Bedelia 1 et 2 cyl. Sid-car Clyno 2 cyl. 6 HP, 3 vit., 3.200 fr.; Torpedo Clément 4 cylindres, 7 HP, 2 places, tout équipée, 6.800 fr.
— NE RIEN ACHETER SANS VOIR —
A. BEAUSOLEIL, 9, r. St-Sabin - Tél. : Roq. 59-46

Les Frères **FLOURET** ne font que **l'INDIAN** et arrivent ainsi aux meilleurs prix. La meilleure garantie est la livraison par route de nos machines. C'est le meilleur essai en présence de l'acheteur.
Visiter nos ateliers c'est prendre une décision
1, rue des Suisses, Nanterre (Seine)
15 minutes de la Porte Maillot.

" SUPER OIL "
La meilleure huile de graissage
POUR MOTEURS A AILETTES
MEURISSE
36, et 38, rue de la Garenne. - COURBEVOIS

Les Motos HARLEY-DAVIDSON MODÈLE 1921

sont visibles et en vente

aux ETABLISSEMENTS J. PSALTY

183, Boulevard Pereire
PARIS (17^e) — Wag. : 99-13

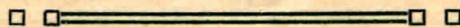
Toutes pièces détachées
NEUVES D'ORIGINE
Livrables de suite

MOTO-COMPTOIR

Concessionnaire exclusif pour toute la France
des **CÉLÈBRES MOTOCYCLETTES** :: ::

A. J. S. - ARIEL - DIAMOND READING-STANDARD

Grande Baisse de Prix sur toutes ces Motocyclettes



AGENTS SÉRIEUX DEMANDÉS

167, Boulevard Pereire, 167 - PARIS (17^e) TÉLÉPHONE ;
Wagram 83-45

Eblouissant succès ! LA CLEVELAND les bat toutes encore !

7 Août 1921 — *Circuit du Loiret* — Epreuve encadrée de 200 kilomètres. Catégorie 250 cc. : 1^{re}, **Huchard** sur **CLEVELAND** type Armée 221 cc. — Seul concurrent finissant sans pénalisation, battant toutes les machines de 250 cc., quoique ayant la plus petite cylindrée. Avec le plus petit moteur, la meilleure performance !

Catégorie 350 cc. : 4^e, **Valpic** sur **CLEVELAND** modèle 1921. Seul concurrent couvrant le parcours entier avec un passager en tandem; battant ainsi avec 270 cc. de cylindrée de nombreuses machines 350 cc. solo (Pneus Dunlop).

Ceci prouve qu'il n'y a pas de limites à la capacité de travail de la **CLEVELAND** pour cavalier seul. Dans votre propre intérêt, pensez à cela pour fixer votre choix sur la moto qui vous est nécessaire.

Motocyclettes CLEVELAND

PIÈCES DÉTACHÉES | SERVICE STATION

Établissements **VALPIC**, Concessionnaires pour la France :

23, avenue Trudaine — PARIS (9^e)

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

Harley - Davidson - Indian

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES NEUVES

Stock Motos Sidecar HARLEY remontées en pièces neuves avec ou sans éclairage électrique

Établissements COURAUDON et GODIN

AUTEUIL 28-58
Métro : AUTEUIL

88 bis, avenue Mozart, PARIS (16^e)

STOCK MOTOS & SIDECARS

Triumph - B. S. A.
Moto-Bijou - Stucchi

Neuves et d'occasion, vendues avec garantie

Pneus neufs Hutchinson et Soly

650 x 60 et 650 x 65 : 65 fr.

Chambres à air 60 et 65 : 15 fr.

Courroies caoutchouc, marque anglaise en 25^m
pour B. S. A. et Triumph : 30 fr. avec attache.

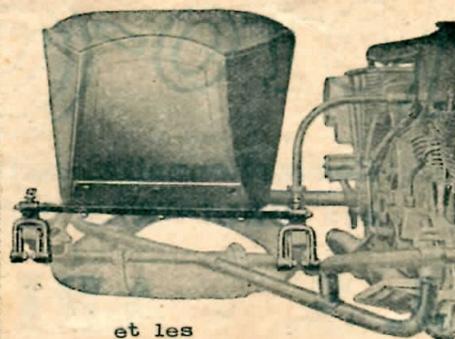
Pièces détachées pour B. S. A. et TRIUMPH

Expéditions en province

DELAUNAY, 27, rue Milton,
PARIS (9^e)

TÉLÉPHONE : TRUDAINE 15-95

Augmentez le confort de votre SIDECAR HARLEY



en adoptant :

La Nouvelle

Suspension

articulée

Brevetée S. G. D. G.

PRIX : 55 FR.

et les

TUBES-RALLONGE

pour

Fourche Élastique

La paire de tubes avec
ressorts, prêts à être posés

Frs : 28,50

Béquilles pour roue de Sidecars

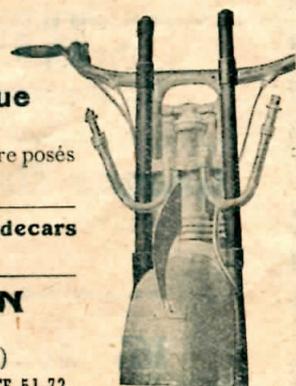
Prix : 27 francs

SIMOULIN

8, rue Mont-Louis

PARIS (XI^e)

Tel. : ROQUETTE 51-72



MAGNÉTOS et BOUGIES

REPARATIONS de : Magnétos
PIÈCES DÉTACHÉES pour :

et toutes autres Marques

BOSCH

SPÉCIALITÉ POUR MOTOS ET CYCLECARS

De SARELLO & LAPIERRE, 104, avenue des Ternes

PARIS (17^e)

GARE NEULLY-PORTE-MAILLOT

TÉLÉPH. : WAGRAM 01-00

Tarif R

FRANCO

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

AUTO
MOTO
VELO

Pirelli

BANDES
PLEINES



**MOTOCYCLISTES!
CYCLISTES!**

Faites une *PISTE*
des plus
mauvaises
routes

POUR

VÉLOS

MOTOS

et SIDECARS

en
ADOPTANT

L'

Amortisseur J. M.

En VENTE partout et dans toutes
les Succursales d'Automoto

CATALOGUE SUR DEMANDE

JACQUET-MAUREL

3, Boulevard de la Seine, 3

NEUILLY-B.-SEINE Tél. Wagr. 01 80

Pièces Harley et Indian

NEUVES EN STOCK

Gros et Détail - Toutes pièces en général
Réparations - Mise au point
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

MOTOS "EXCELSIOR" —

ET "HARLEY" NEUVES

CHAINES DUEKWORPH

BECKER et DURAND

22, Rue de Picpus, PARIS

Télep. : Roquette 71-09

Métro : Nation

LONG TOURISME RENÉ GILLET

LA DOYENNE DES MOTOCYCLETTES FRANÇAISES

MELUN 1912 - 1^{re} du classement général

FONTAINEBLEAU 1912 - 450 kilomètres

4 machines engagées — 4 arrivées
1^{re} de la catégorie des sidecars

LE MANS 1912 - 400 kilomètres

4 machines engagées — 4 arrivées
1^{re} de la catégorie des sidecars

FONTAINEBLEAU 1914 - 360 kilomètres

1^{re} et 2^e catégorie sidecars 750 cc.

Ayant fait le meilleur temps de

toutes les catégories de sidecars.

(Moyenne à l'heure : 64 km 500

avec 750 cc.) :: :: ::

PRIX { 3 HP 1/2 - 2 cyl. chang. vitesse. 4.950 fr.
6 HP - 2 cyl. chang. vitesse..... 5.500 fr.
y compris la taxe de luxe

ETABLISSEMENTS RENÉ GILLET,

128, route d'Orléans

Téléphone
Saxe 62-47

GRAND-MONTROUGE

MOTOCYCLES SIDE-CARS REMORQUES



ÉTUDES MINUTEUSEMENT

CONSTRUITS AVEC LES MEILLEURS MATÉRIAUX

USINÉS AVEC PRÉCISION

LIVRÉS AVEC SOIN ET GOÛT

PAR LA

**SOCIÉTÉ D'EMBOUITISSAGE ET DE
CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES**

Tél. : W. 87-47 — COLOMBES (Seine) — Tél. : 187-04

LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE
SPORT — TOURISME — TRAVAIL

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

INDIAN NEUVES

PLOMBÉES

avec SIDECAR

en caisse d'origine

Frs 4.000

Livrées avec outillage complet et accessoires

GARAGE : 30, rue de Tilsitt, PARIS Téléph. : Wag. 12-36

La SUSPENSION de ROUE de SIDECAR

A. BENOIT, Brevetée S. G. D. G.

se monte sur châssis INDIAN et HARLEY, sans modification à ces châssis
MODÈLES SPÉCIAUX POUR MM. LES CONSTRUCTEURS

Notice explicative sur demande

A. BENOIT, 24, Rue de Ménilmontant, PARIS (20^e)

Votre Motocyclette est-elle défraîchie ?

Dans ce cas, émaillez-la avec le Robbialac, vous gagnerez temps et argent.

Nombreux sont les motocyclistes qui se fatiguent de leur machine à cause de sa vilaine apparence.

Ce n'est ni une difficulté, ni une dépense, que d'émailler une motocyclette ou un sidecar et obtenir un brillant parfait et solide qui ne craque ni ne pèle pas.

Tout motocycliste qui désire une machine élégante à l'aspect neuf, devra nous demander notre carte des couleurs et la brochure "Instructions aux amateurs pour émailler une motocyclette avec le Robbialac".

MESTRE & BLATGÉ
46, AVENUE de la GRANDE-ARMÉE
PARIS

Se trouve chez tous les garagistes et Agents du Cycle.



HARLEY - INDIAN

5.800 | NEUVE | 5.500

avec side-car sport GARNIER. — Eclairage. — Klaxon. —
Outillage, carte grise.

GARANTIE 6 MOIS

POIGNÉES et GUIDONS INDIAN 1920

Roues AV, AR et de S. C. neuves, Pignons, Chaînes,
Garde-boue, toutes Pièces neuves d'origine pour
INDIAN et HARLEY

DECORTIS 6, Rue d'Armaillé
PARIS (17^e)

MÉTRO : ÉTOILE

L'ANNUAIRE GÉNÉRAL de la VELOCIPÉDIE

(30^e édition)

EST PARU

(Propriété de la Société Anonyme de l'Annuaire
du Commerce DIDOT-BOTTIN)

1, Rue Villaret-de-Joyeuse, PARIS

LA VOITURETTE

BEDELIA

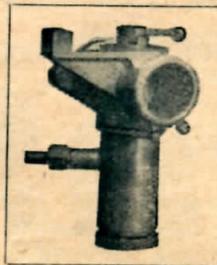
est le meilleur des cyclecars, si vous achetez le type sport B D² transformé : 3 vit. et 1 poids mort avec débrayage.

LIVRAISON IMMÉDIATE

Transformations et Revisions à forfait

FLouRET Frères, 1, rue des Suisses, Nanterre (Seine)

CARBURATEUR "Fill"



Le plus Simple

Le plus Économique

Le Meilleur Marché

de 1 à 8 HP

MOTOCYCLETTES
MOTEURS INDUSTRIELS, etc.

Demander le Catalogue M. R.

Etablissements Eugène BAUCHE & C^{ie}

Rue Caruel-de-Saint-Martin, LE CHESNAY (S.-et-O.)

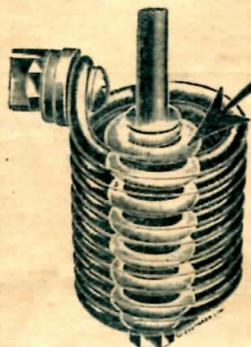
TÉLÉPHONE : VERSAILLES 10-45

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

La Selle Moto N° 5 rembourrée

assurera le confortable absolu
de votre

Motocyclette

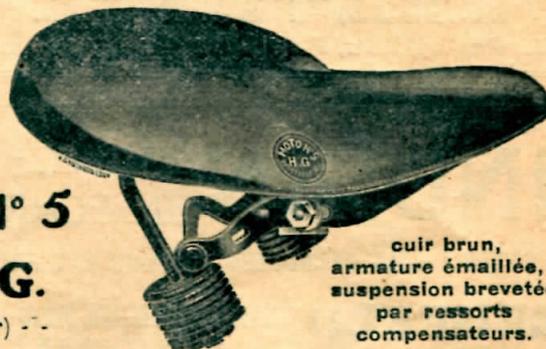


Modèle de ressorts compensateurs brevetés, agissant l'un par pression, l'autre par extension, dont toutes mes selles moto sont munies

La Selle Moto N° 5

fait partie de la série des célèbres selles marquées **H.G.**

-- (Initiales gravées dans le cuir) --



cuir brun,
armature émaillée,
suspension brevetée
par ressorts
compensateurs.

MOTOS & SIDECARS

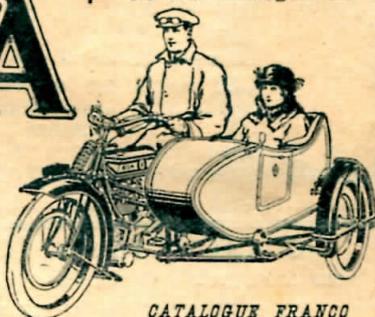
Fabriqués par la
B.S.A.
de Birmingham

B.S.A.

La 1^{re} Marque anglaise

RAPIDES · SOUPLES
PUISSANTES

Toujours en service
dans l'Armée Française



CATALOGUE FRANCO

à l'Agence directe B.S.A.

BROWN BROTHERS LTD 31, r. de la Folie-Méricourt, PARIS

VOUS ROULEREZ la NUIT
AVEC AUTANT DE SÉCURITÉ que le JOUR

avec

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE A. B. V.

par Dynamos et Accumulateurs

Pour MOTOS et SIDECARS : **485 fr.**

Pour CYCLECARS : **565 fr.**

Ces prix comprennent : la dynamo 6 volts 6 ampères avec son conjoncteur-disjoncteur, 1 batterie d'accumulateurs, 1 phare pour la moto (2 phares pour le cyclecar), 1 lanterne arrière, 1 tableau de contrôle, les ampoules et le fil nécessaire pour la pose.

J. GUERNET

CONSTRUCTEUR

44, Rue du Château-d'Eau
PARIS

ON DEMANDE DES AGENTS RÉGIONAUX

L'Annual

1920

15^e Année

ANNUAIRE-DICTIONNAIRE UNIVERSEL
- DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE -

Ouvrage de réputation mondiale s'adressant,
en même temps et aussi bien :

aux Agents, Commerçants, Constructeurs
et au grand Public

"L'ANNUAL", 222, Boulevard Pérelre, Paris
Prix : **25 francs**, relié

CARROSSERIES DE SIDECARS



(Modèle déposé)

B. G.

Entièrement en tôle

Poids : **22 kgs**
environ

à 1 ou 2 places

LA PLUS ÉLÉGANTE

LA PLUS SOLIDE

LA MEILLEUR MARCHÉ

J. DUBRUNFAUT
Représentant

89, Grande-Rue
ARGENTEUIL

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

R. DIEUDONNÉ Ingén.-Mécanicien
Breveté

Spécialiste de la réparation des

ROUES MOTRICES et TROTTINETTES

“ **LUMEN** ”

PIÈCES DÉTACHÉES EN MAGASIN

Réparations à des prix défiant toute concurrence

225, Rue d'Alésia, PARIS (14^e) Télép.: Saxe 83-04

PARE-BRISE

STOCK de pièces détachées pour Motocyclettes

B. S. A. et TRIUMPH

Remise pour Agents

URENA-TERASSE

91 et 74, rue de l'Hôtel-de-Ville, PARIS (IV^e).

Téléphone : Archives 0-46

INDIAN - MOTOS -
SIDE CARS

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES AU PLUS BAS PRIX

REHFELD 4, Passage Elysée-des-Beaux-Arts
MÉTRO : PIGALLE

CHAINE WESCOTT

pour Harley, Indian, etc.

100 francs le jeu franco

Agents Régionaux demandés

SOCIÉTÉ DE TRANSACTIONS

27, boulevard Bonne-Nouvelle et 18, rue Thorval, PARIS

CYCLECARS

MONITOR

LIVRAISON IMMÉDIATE — NOUVEAUX PRIX

132, Boulevard de Versailles, 132

SURESNES (Seine)

Téléphone : SURESNES 78

“ **CYCLECARS**
ELFE ”

35, route de la Révolte, 35

LEVALLOIS-PERRET

(SEINE)

Tél. Wag. 91-03

Téleg. Elfe-Levallols

Châssis de SIDECARS

BREVÉTÉ S. G. D. G. pour TOUTES MOTOS

Motos neuves et d'occasion — Accessoires

Carrosseries en tous genres

Établissements VITE & Cie

125, Rue des Boulets - PARIS XI^e

TÉLÉPHONE
ROQUETTE 03-44

CONSTRUCTEURS MÉCANICIENS

Vous trouverez à la Maison

BERTRAND FRÈRES

11, rue du Parc, LES LILAS

à 2 minutes de la porte des Lilas.

TOUS MODÈLES DE GARDE-BOUE

fabriqués spécialement pour Motos de toute Marque

FLASQUES pour ROUES

Si vous voulez acheter ou vendre une Moto moderne

ALLEZ CHEZ **Gaston DERIAZ**

84, Rue de Longchamp (rond-point), PARIS (XVI^e)

TOUTE MOTO VENDUE EST GARANTIE

Réparations, Garage, Pièces de rechange pour toutes marques
AGENT pour HENDERSON, EXCELSIOR, SOYER, A. B. C.

GRAND GARAGE pour MOTOS

ATELIER DE RÉPARATIONS AVEC FORCE MOTRICE

Mise au point. — Entretien

REMISES POUR SIDECARS

30 francs par mois

SCHMIDLIN, 134, Boulevard de Grenelle (15^e)

MOTO-AGENCE

n'a qu'une Spécialité : la **B. S. A.**

REVISIONS GÉNÉRALES A FORFAIT

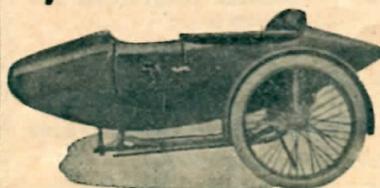
RÉPARATIONS SOIGNÉES et GARANTIES

ACCESSOIRES

25^{bis}, Rue de Billancourt - BOULOGNE-s/ SEINE

Cycles l'“**ALBATROS**” FONDÉE
EN 1895

104, Av. de Villiers, PARIS



Sidecars pour toutes
Motos, 5 modèles - Cycles
renforcés pour Groupes
Moteurs - Accessoires -
Pièces détachées.

CATALOGUE FRANCO
AGENTS DEMANDES

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

Constructeurs! Agents!

LA PLUS GRANDE ÉPREUVE
de l'Année sera le
SALON
DE L'AUTOMOBILE

**ON GAGNE UN SALON...
COMME ON GAGNE UNE COURSE**

**LA MARQUE QUI SE CLASSE
PREMIÈRE EST CELLE QUI
FAIT LE MIEUX SA PUBLICITÉ**

QUE VOUS EXPOSIEZ OU
NON AU PROCHAIN SALON,
SONGEZ QUE C'EST DE TOUTES
FAÇONS L'ÉPOQUE DES AF-
FAIRES.

AUSSI CONVIENT-IL QUE VOUS
FASSIEZ CONNAÎTRE VOS
NOUVEAUX MODELES A TOUS
LES ACHETEURS ÉVENTUELS.

ÊTES-VOUS SURS QUE CEUX
QUI IRONT AU SALON N'OU-
BLIERONT PAS DE VISITER
VOTRE STAND OU, SI VOUS
N'Y EXPOSEZ PAS, AURONT LE
TEMPS D'ALLER VOIR VOTRE
MAGASIN ?

?????

AVEZ-VOUS CALCULÉ QUE
CINQUANTE POUR CENT DES
CATALOGUES QUE VOUS DIS-
TRIBUEZ AU SALON SE-
RONT SEMÉS PAR LES VISI-
TEURS DANS LES ALENTOURS
IMMÉDIATS DU GRAND PALAIS
ET QUE LA PLUS GRANDE
PARTIE DE L'AUTRE MOITIÉ
SERA ENTRE LES MAINS DE
CURIEUX ET NON PAS D'ACHE-
TEURS ?

????

AVEZ-VOUS SONGÉ AU GRAND
NOMBRE DE CLIENTS QUI NE
POURRONT PAS VENIR AU SA-
LON. POUR CEUX-LA, QUE
COMPTEZ-VOUS FAIRE ?

????

C'EST BIEN SIMPLE: POUR
ÉVITER TOUS CES INCONVÉ-
NIENTS ET TIRER DU SALON
TOUS LES AVANTAGES POS-
SIBLES « MOTO-REVUE » VOUS
OFFRE UN MOYEN IDÉAL.

C'EST DE FAIRE VOTRE
PUBLICITÉ DANS SON

NUMÉRO SPÉCIAL

MOTO SPORT
ET
TOURISME
MOTOCYLETTE
SIDE-CAR
CYCLE-CAR
REVUE



INVENTEURS !

C'EST LE
MOMENT
DE FAIRE
CONNAÎTRE
VOS NOUVEAUTÉS
OU DE
PLACER
VOS BREVETS

PARCE QUE :

Le numéro spécial de *Moto-Revue* sera exclusivement consacré aux nouveaux modèles exposés et qu'il contiendra, côte à côte, les descriptions qui permettront au lecteur de comparer et d'acheter selon son goût. Il ne risquera pas ainsi d'égarer des catalogues et peut-être précisément le vôtre.

PARCE QUE :

Le numéro spécial de *Moto-Revue* sera édité luxueusement, que ses couvertures seront composées artistiquement en 3 couleurs, qu'il comportera au moins cent pages et qu'ainsi ce sera un magazine unique, véritable catalogue détaillé et illustré de la motocyclette, du sidecar, du cycle-car et des industries qui s'y rattachent, que l'on conservera précieusement et que l'on consultera encore dans plusieurs mois.

PARCE QUE :

Moto-Revue ne touche que des acheteurs et non des curieux et que ce numéro spécial constituera, pour celui qui ne peut se déplacer, « LE SALON CHEZ SOI » et que, par conséquent, il présentera au domicile même de votre client les modèles qu'il ne peut venir voir chez vous.

Si vous avez dans «MOTO-REVUE» un
emplacement préféré

N'ATTENDEZ PAS QU'IL SOIT PRIS

Demandez dès maintenant conditions et renseignements
à notre Service de Publicité. (Téléph. : CENTRAL 68-32)

CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE

1^{er} Catégorie 250 cc. =====
1^{er} = VERNISSE sur

YVEL'S

LES MOTOCYCLETTES YVEL'S n'ont PARTICIPÉ
:: EN 1921 qu'à 4 ÉPREUVES SEULEMENT ::

LES VOICI :

CATÉGORIE TOURISME 350 cc.

PARIS-NICE sans pénalisation
obtient la plus haute récom-
pense.

PARIS-AUXERRE sans péna-
lisation.

CIRCUIT d'ENDURANCE de
P. U. M. F.

1^{er} de la Catégorie.

CATÉGORIE VITESSE 250 cc.

GRAND PRIX
des MOTOCYCLETTES

(Circuit de la Sarthe)

1^{er} VERNISSE } REMPORANT LE
CHAMPIONNAT
de France Vitesse

AGENTS !... CONCLUEZ...

SERVICE COMMERCIAL : 34, RUE RICHER — PARIS (9^e)
EXPOSITION ET VENTE : DÉTRUCHE, 119, FAUBOURG SAINT-MARTIN — PARIS (10^e)