

DOUZIÈME ANNÉE N° 154

15 Août 1924

MOTO

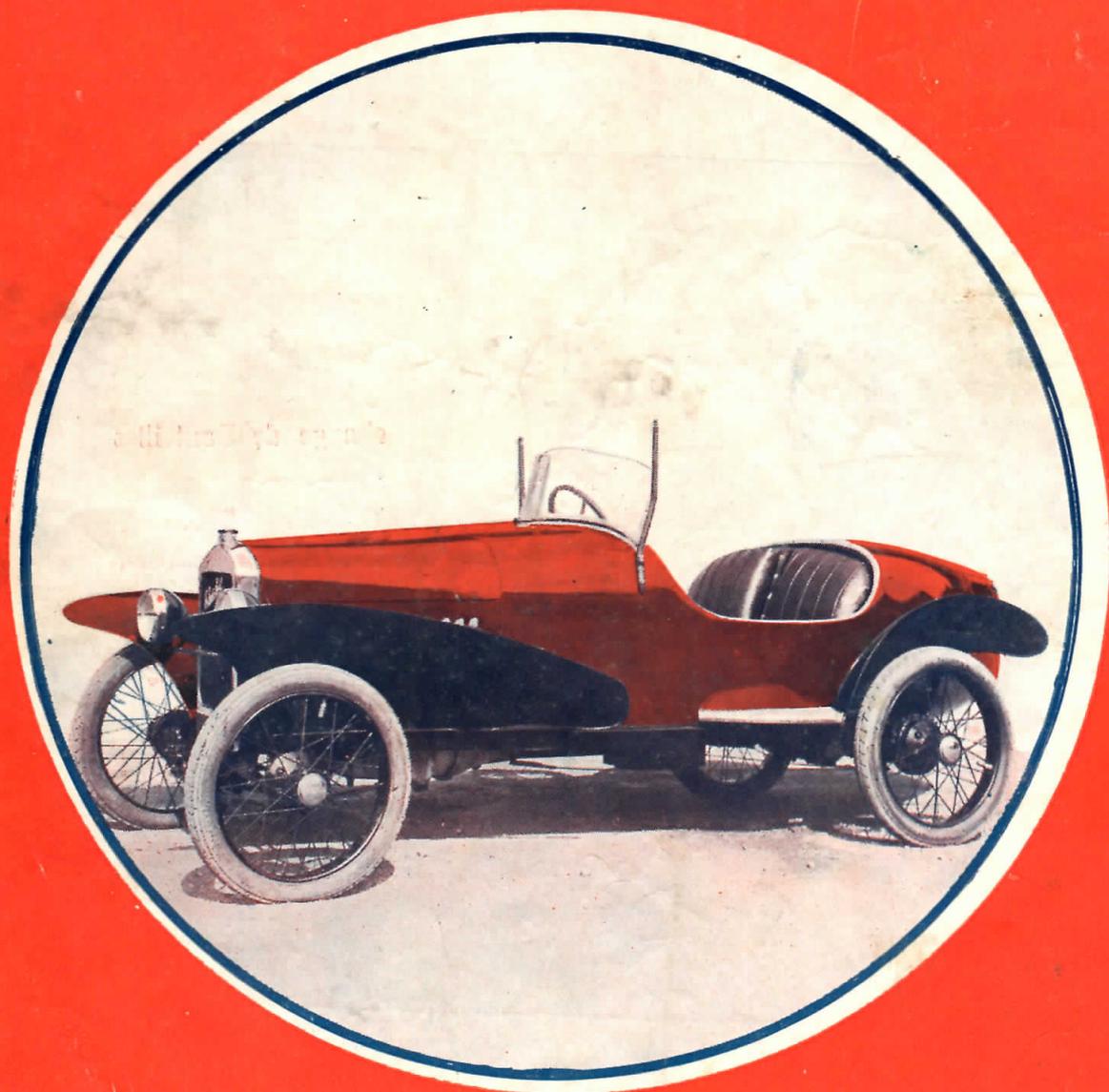
SPORT ET
TOURISME

1 fr.

REVUE

MOTO - SIDE-CAR
CYCLECAR

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE ET TECHNIQUE DU SPORT MOTOCYCLISTE



TELEPHONE :

1^{re} Ligne : CENTRAL 03-81

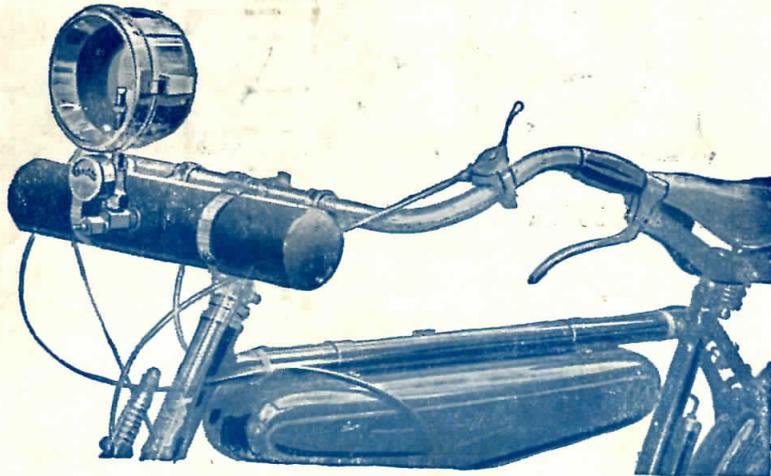
2^e Ligne : CENTRAL 68-32

Cyclecar Super Sport
R. SÉNÉCHAL

MOTO REVUE
RÉDACTION-ADMINISTRATION
5. RUE SAINT-AUGUSTIN, PARIS

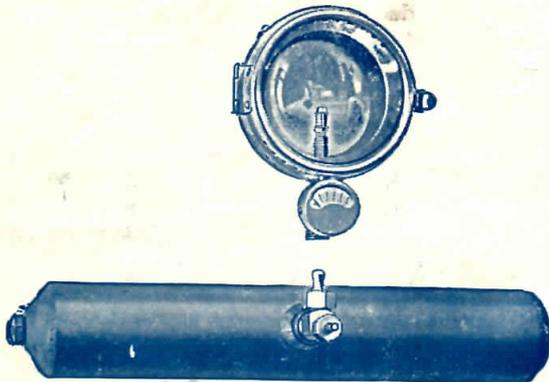
Groupe Magondeaux

pour Motocyclettes et Bicyclettes à Moteur



C E groupe a l'avantage de ne présenter aucune canalisation ni raccord caoutchouc et de se monter instantanément sur le guidon. Il se compose de : 1° Une bouteille acétylène dissous de 170 litres de gaz ; 2° Un contrôleur de pression ; 3° Un projecteur fixé directement sur la bouteille ; 4° Un support se fixant sur le guidon.

Le groupe complet : 175 Fr.



E change de Boutilles

Lorsque la bouteille sera vide, elle pourra être échangée contre une pleine dans les dépôts et chez les stockistes de la " Société des Appareils MAGONDEAUX ".

Avant de faire cet échange, il y aura lieu de démonter la colonne formant support en dévissant l'éconou 6 pans fixé sur la valve. Il restera donc entre les mains du client l'ensemble du phare et du manomètre qu'il remontera sur la bouteille pleine ainsi que le représente la figure ci-contre.

PRIX DE LA RECHANGE

6 Fr. à Paris dans nos usines et dans les villes à Succursales Magondeaux.

USINES A

PORT-MARLY - LYON - NANTES - BACCARAT - LILLE - LE HAVRE
ROUEN - BORDEAUX - TOULOUSE - MARSEILLE - MONTBÉLIARD

Société des Appareils MAGONDEAUX

SIEGE SOCIAL

83. Boulevard Gouvion-St-Cyr

50 Succursales

1 800 Dépôts

Téléphone

Wagram 08-25, 95-99

Moins Chères

Les matières premières employées à la fabrication des bougies Champion sont les meilleures, quel qu'en soit le coût. Qualité avant tout a toujours été la devise de Champion.

Et cependant, les bougies Champion ont pu être établies à un prix avantageux, à cause de leur énorme production (35 millions par an, les 2/3 de la production mondiale).

Champion a gagné sa supériorité dans des épreuves sans nombre. Elle est la meilleure bougie en raison de son merveilleux isolant en sillimanite, à double nervure que nulle autre ne peut avoir, puisque Champion possède la seule source commerciale de sillimanite connue.

Les garagistes dans le monde entier vendent les bougies Champion. Demandez au vôtre de vous faciliter la comparaison de n'importe quelle autre bougie avec la Champion.

Prix : fr. 12.

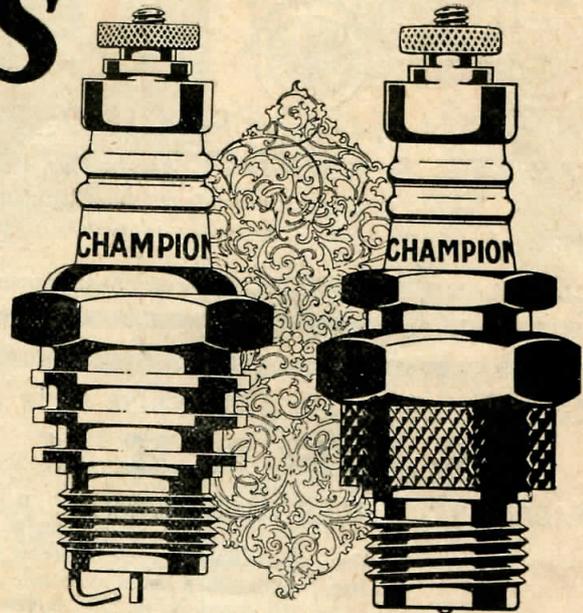
Société des Agences Françaises de la Champion Spark Plug Co.

Siège Social : 3, rue Brunel, Paris (17^e) — Téléphone : Wagram 23-24

CHAMPION

Rendement parfait pour tous moteurs.

R. C.
Seine 209551 B



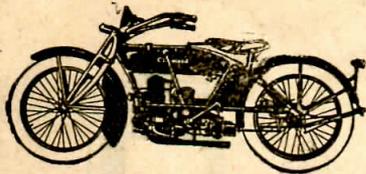
J. I. 63

N° 12

Le prix des nouvelles Champion sera vite couvert par l'économie que vous réaliserez en huile et en essence, tout en obtenant un meilleur rendement de votre moteur si vous utilisez un jeu complet de bougies Champion.

Les douze types de Champion sont construits de telle façon qu'ils permettent d'adapter à n'importe quel moteur la bougie qui lui convient exactement.

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



Si vous vous renseignez impartialement, vous achèterez une

« CLEVELAND »

la moto pour tous, la seule vraiment confortable.

CLEVELAND 1924, avec éclairage électrique par magnéto. .. 4.250 frs

VENTE A CRÉDIT des modèles 1924. Versement initial frs : **708.35**, solde en 12 mois

Catalogue, feuilles de références, brochure spéciale et tous renseignements sur demande.

Pièces détachées d'origine. Service Station

CLEVELAND, Etabl. VALPIC, Concessionnaires pour la France et l'Afrique du Nord, 23, avenue Trudaine, PARIS (9^e)

Le plus énorme Stock et la plus forte organisation de Pièces Détachées pour Motos

HARLEY & INDIAN

FABRICATION HORS PAIR JUSTIFIÉE PAR LES SUCCÈS SUIVANTS :

Course Toul-Nancy avec sidecar (18 mai) : 1^{er} BINOCHÉ, sur moto X.
Course du kilomètre lancé avec sidecar, Reims (7 juin) : 1^{er} LAMBERT Lucien,
.. .. sur moto X, en 35" 6/10 (meilleur temps toutes catégories)
Course de côte de Val de Cuech (Salon), de 4 kilom., série 1000 cmc. :
.. .. 1^{er} REY de CARPENTRAS, sur moto X, en 4'13".

Motos remontées exclusivement avec nos pièces

Stockistes-Spécialistes :

LEGRAND, 42, rue Saint-Etienne, à Lille.
MOREAU, 9, avenue Nationale, Charleville (Indian).
BINOCHÉ, 9, rue du Lavoir-Saint-Jean, Nancy.
VINCENT, 20, rue Jeannin, à Dijon.
GENSE et BOUTERIN, 51, rue de Neufchâtel, à Reims.
GUYOT, 22, rue du Sergent-Bobillot, à Châlons-sur-Saône.
GUITTARD, 14, rue André-Moinier, à Clermont-Ferrand.
RIGOT, 1, quai Claude-Bernard, à Lyon.
JOUVAL, 128, rue Carreterie, à Avignon.

ROLLY-GONNET, 20, rue de Châteauneuf, à Nice.
SOHIER, 180, rue de Rome, à Marseille (Indian).
GUIRAUD, rue Boussy, à Nîmes.
AGNÈRÉ, 25, rue Rempart-Saint-Etienne, à Toulouse.
PARDIES, 9, place Fondaudège, à Bordeaux.
DAVID, 8, rue Thiers, à Nantes.
LAURENT, 7^{bis}, rue du Champ-de-Foire-aux-Boissons (Avenue du Mont-Riboudet) à Rouen.
LAFITTE, 9, rue des Tauxelles, à Troyes.

Stock d'INDIAN luxe et sport revisées, garanties six mois.

Établissements MALTERRE, 13, rue Biscornet, PARIS (XII^e)
(Bastille)

3, rue Villebois-Mareuil, VINCENNES, et au camp de VERNEUIL (Nièvre)

Ad. Tél. : MALTERMOTOS-PARIS

-:-

Téleph. : DIDEROT 55-38

-:-

R. C. Seine 153.949

SI VOUS DÉSIREZ FAIRE DU GRAND TOURISME

ESSAYEZ LA MACHINE IDÉALE

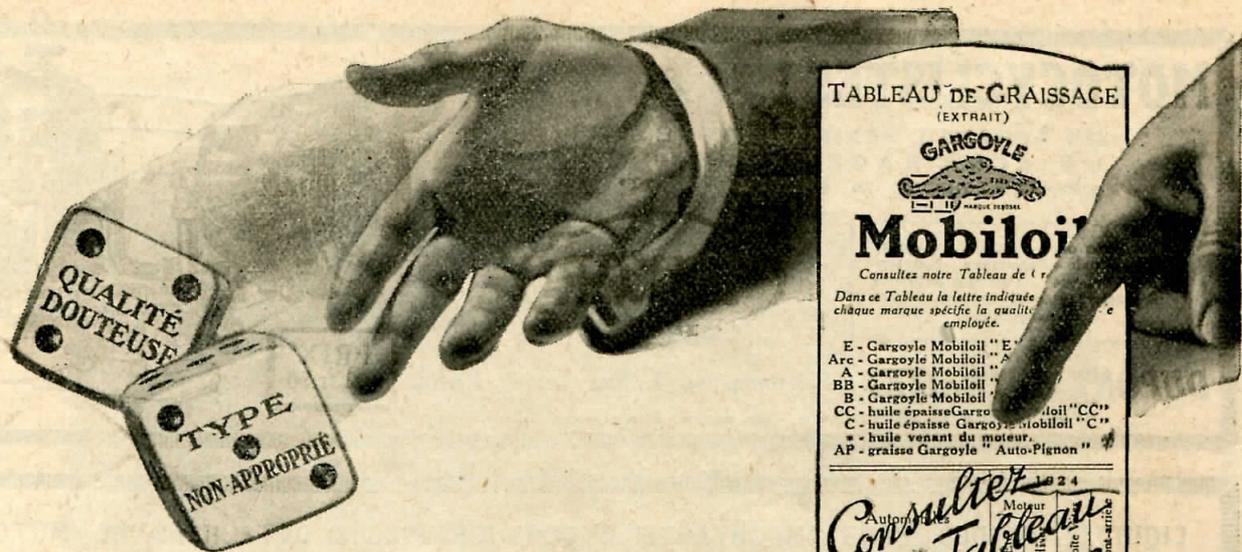
HARLEY-DAVIDSON

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE-ALGÉRIE-TUNISIE-MAROC
32-34, rue Pierret, NEUILLY-sur-SEINE. — Téléph. : NEUILLY 14-31. — Télégr. HARDAVMOCY-Neuilly-sur-Seine.
AGENCES PARISIENNES: 183, boulevard Pereire et 22, rue Piepus, PARIS

AVIS AUX PROPRIÉTAIRES D'HARLEY-DAVIDSON

Si vous voulez éviter tous mécomptes, insistez sur l'emploi de PIÈCES DE RECHANGE D'ORIGINE pour la réparation de vos moto-sidecar Harley-Davidson. Si votre réparateur ne les emploie pas, adressez-vous à nous-mêmes, pour vous indiquer notre stockiste le plus proche. La vie et la bonne marche de votre machine en dépend.

VÉLOMOTEUR et MOTO LÉGÈRE HARLETTE — Catalogue franco sur demande.



Votre Intérêt est en jeu !

Comment, même sans connaissances mécaniques du moteur, l'automobiliste peut choisir l'huile exactement appropriée à sa voiture.

La supériorité des huiles Gargoyle Mobiloil a été rapidement appréciée par les automobilistes expérimentés connaissant bien leur moteur. Mais, peut-être êtes-vous peu familiarisé avec le fonctionnement de votre automobile. En ce cas, pour choisir l'huile appropriée à votre moteur, voici quelques renseignements qui pourront vous guider :

- I. Les recommandations indiquées dans le "Tableau de Graissage" de la Vacuum Oil Company, ont été approuvées par de nombreux constructeurs d'automobiles, de camions, motocyclettes, tracteurs agricoles.
- II. Dans les milieux compétents et professionnels, la prédominance de la Vacuum Oil Company est indiscutée et universellement reconnue.
- III. Plus de 20.000 revendeurs tiennent un assortiment d'huile "Gargoyle Mobiloil" et exposent le "Tableau de Graissage" de la Vacuum Oil Company. Aucune autre marque d'huile n'a une aussi grande diffusion de vente.
- IV. Les huiles "Gargoyle Mobiloil" sont employées dans tous les pays et démontrent leur supériorité sous tous les climats, dans les pays tropicaux comme dans les contrées froides et sur les plus mauvaises routes.
- V. Les huiles "Gargoyle Mobiloil" sont employées par tous les automobilistes ayant compris l'importance du graissage approprié de leurs voitures.

Ces faits expliquent la faveur grandissante des Gargoyle Mobiloil. Donc, ne dites pas tout simplement : « Donnez-moi un bidon d'huile », mais spécifiez bien : « Un bidon de Gargoyle Mobiloil », en précisant le type approprié à la marque de votre voiture comme l'indique notre "Tableau de Graissage".

TABLEAU DE GRAISSAGE
(EXTRAIT)

GARGOYLE
MARQUE DÉPOSÉE

Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage

Dans ce Tableau la lettre indiquée à chaque marque spécifie la qualité employée.

E - Gargoyle Mobiloil "E"
Arc - Gargoyle Mobiloil "A"
A - Gargoyle Mobiloil "A"
BB - Gargoyle Mobiloil "BB"
B - Gargoyle Mobiloil "B"
CC - huile épaisse Gargoyle Mobiloil "CC"
C - huile épaisse Gargoyle Mobiloil "C"
* - huile venant du moteur.
AP - graisse Gargoyle "Auto-Pignon"

Consultez notre Tableau de Graissage

Automobile	Moteur	Boite	Vitesse
Amilcar (V et cyclec)	BB	BB	BB
A (autre mod.)	BB	A	BB
Ballot 2 litres	BB	BB	BB
Berliet (autre mod.)	A	BB	BB
Bignan (6-9 CV.)	BB	BB	BB
" (10 CV.)	BB	BB	BB
Bolide (Léon) 10 CV	A	A	A
Brasier (10 CV.)	A	A	A
Buchet	BB	A	BB
Bugatti (4 et 8 cylindres)	A	A	A
Butte (La) 10 CV	A	A	A
" autre modèles	BB	A	BB
Cadillac (Am.)	A	A	Arc
Chenard et Walcker (tous modèles)	BB	A	BB
Citroën (10 CV.)	BB	A	BB
" (5 CV.)	A	A	BB
" (10 CV. Caddy)	BB	BB	BB
Corre La Licorne 8-10 CV	BB	BB	BB
" (12 CV.)	BB	BB	BB
Cotin-Desgouttes 12 CV	BB	A	BB
" 18 CV	A	A	BB
De Dion-Bouton (1. mod.)	BB	A	BB
Delage	BB	A	BB
Delahaye (10 et 15 CV.)	A	A	BB
DeLaugère et Gayette 11 CV	A	A	BB
" 10 CV	BB	A	BB
Delannay-Belleville 12 CV	B	BB	BB
" (autres mod.)	BB	A	BB
D.F.P. 10-12 et 12-16 CV	BB	A	BB
" 7 CV	A	A	BB
Farmas	BB	BB	BB
Fiat (Ital.)	A	A	BB
Ford (Am.)	E	E	BB
Hispano-Suiza	BB	BB	BB
Hotchkiss (tous modèles)	A	A	BB
Harta (10 CV.)	A	A	BB
Irat (George)	A	A	BB
Lorraine-Dietrich 15 CV	A	A	BB
" 12 CV	BB	A	BB
Maiola	B	BB	BB
Mathis 8-10 CV type M	A	A	BB
" 10 CV type L	BB	A	BB
" autres modèles	BB	A	BB
Mon (14-20 CV.)	A	Arc	BB
" (12-16 CV.)	BB	A	BB
Motobloc	BB	A	BB
Pinard-Louveau (tous mod.)	Arc	A	BB
Peugeot (10 CV.)	A	Arc	BB
" (15 CV.)	BB	BB	BB
" (12 et 18 CV 5/5)	A	Arc	BB
Renault (6 CV.)	A	A	BB
" (10-12-18-40 CV.)	BB	A	BB
Rochet-Schneider (12 CV)	Arc	Arc	BB
" (aut. mod.)	A	A	BB
Rolland-Pilain 2 litres	A	A	BB
" (autres mod.)	BB	A	BB
Rolle-Royce	BB	A	BB
Roy (Georges) 10 CV	A	Arc	BB
" 14 CV	BB	A	BB
Salmons (10 CV)	BB	A	BB
Schneider (Th.) 10 CV	A	Arc	BB
" 15 et 25 CV	BB	A	BB
Sizaire-Berwick	BB	A	BB
Slim	BB	A	BB
Talbot (10 CV)	BB	A	BB
" (14 CV)	A	A	BB
Unic	A	Arc	BB
Vermorel (10 et 16 CV)	BB	BB	BB
Vinot-Desgouttes	BB	BB	BB
Voisin (18 CV)	A	Arc	BB
" (10 CV)	BB	A	BB
Zabre (8 et 10 CV)	BB	A	BB
Zedel	BB	BB	BB

Vacuum Oil Company S.A.F.

Siège Social : 34, Rue du Louvre — PARIS

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

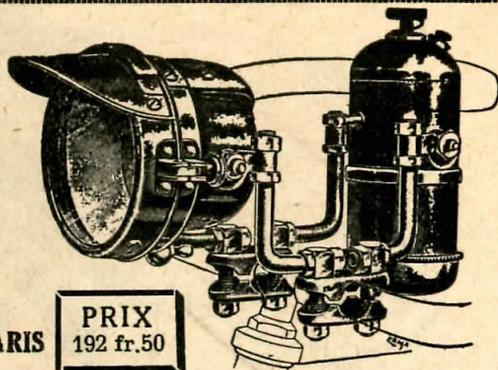
Pour éviter la fraude, exigez sous le bouchon de chaque bidon de Gargoyle Mobiloil — la capsule métallique de garantie —

N° d'Insc. Reg. Comm. Seine : 82 919.

MOTOCYCLISTES ! Si vous désirez :

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

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



PRIX
192 fr.50

DUPONT & TRAISET, Constructeurs, 3, Rue Tesson, PARIS

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

LIQUIDATION DES PLUS IMPORTANTS STOCKS DE PIÈCES DETACHÉES DE MOTOS

INDIAN

provenant des Camps de MONTOIR et de SAINT-SULPICE

MOTOCYCLISTES !!!

n'achetez plus de pièces **INDIAN** avant d'avoir vu notre nouveau tarif 1924 en baisse, envoyé sur demande

Rectification de cylindres **INDIAN** avec fourniture de piston, axe et segments { la pièce... .. 95.00
la paire... .. 180.00

INDIAN neuves avec sidecar sport, émaillées et nickelées, garantie 6 mois... .. 4.500 fr.

Pièces de Moto CLEVELAND, neuves, en magasin

Cadre.....	100.00	Tambour de frein.....	10.00
Côté de fourche.....	20.00	Frein extérieur avec support, garni.....	10.00
Guidon.....	35.00	Pédale de frein.....	7.00
Jante 28x3.....	7.50	Magnéto BERLING mono neuve.....	110.00
Réservoir avec coffre à outils.....	15.00	Tocs en fibre de Magnéto.....	3.50
Rayon avec écrous.....	0.30	Pot d'échappement complet.....	20.00
Garde-boue avant ou arrière avec tringles.....	15.00	Pédale de débrayage.....	9.50

AGENTS, DEMANDEZ-NOUS NOTRE DERNIER TARIF **INDIAN** (en baisse)

STOCK HARLEY-DAVIDSON

CATALOGUE SUR DEMANDE

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

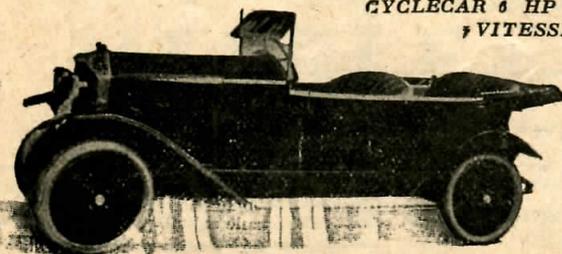
Toute Commande est expédiée complète le jour de sa réception.

ÉTABLISSEMENTS PEYROL & C^{IE}, 26, RUE VALLIER, LEVALLOIS-PERRET

TÉL.: 1-74 — MÉTRO: PTE CHAMPERRET — AUT.: U GOBELINS-LEVALLOIS — TRAM.: 35-36 MADEL.-LEVALLOIS

Châssis à cadre entier

CYCLECAR 6 HP
7 VITESSES



DEMANDER LE CATALOGUE

AGENCE DIRECTE

MATHIS

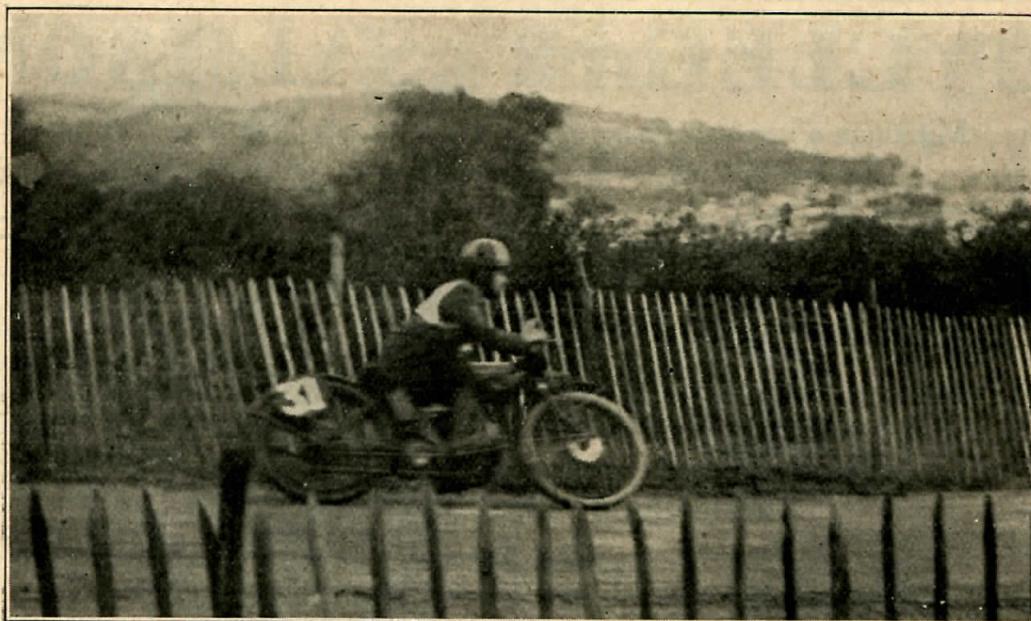
CYCLECAR 6 HP. Impôt ; 100 Frs par an..... 10.950 frs
VOITURETTE 8-10 C.V. 3 places tréfiles..... 14.200 frs
TORPÉDO 8-10 C.V. 4 places Luxe..... 16.900 frs
VOITURE 10 HP. 4 et 6 cylindres et 11 HP. 4 cylindres

Prix avec éclairage et démarrage électriques

Vente à Crédit aux meilleures Conditions

G. ALIF, 16, Boulevard Voltaire
Téléph. : Roquette 03-39

Registre du Commerce, Seine n° 2.935.



DIXON sur moto **INDIAN** de série 500^{cmc.}
qui s'est classé deuxième au **Circuit de Lyon** (*Grand prix de l'A.C.F.*)
à la vitesse moyenne de 92 kil. à l'heure et à moins de 6 minutes
du premier, battant ainsi un lot de redoutables concurrents.



INDIAN

VITE - SOUPLE - ÉCONOMIQUE

*Voir les nouveaux modèles. Demandez les prix et les catalogues
à l'Agent Général pour la France et les Colonies*

Télég. : Segonie-Paris.
.....

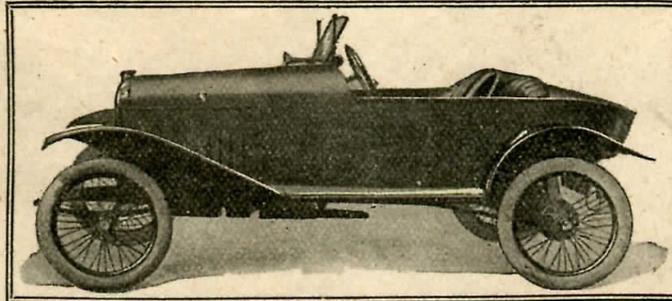
F. SEGOND, *Agent exclusif*
8, rue Lebon, PARIS (17^e).

Tél. : Wagram 68-01.
.....

CYCLECAR SALMSON

Minimum d'impôts - Faible prix d'achat - Frais d'entretien réduits

4 Cylindre
3 Vitesses
Marche Arrière



Eclairage Electrique
5 Roues Garnies
Refroidissement par
-:- eau -:-

JOURNÉE DES RECORDS

Cyclecars 1100^{cm} monoplace: BENOIST 160 km. 213 à l'heure.
Cyclecars 1100^{cm} bi-places: BUENO 139 km. 399 à l'heure.

RECORDS DU MONDE

Demander le Catalogue M R 97 à la

Société des Moteurs SALMSON, 102, rue du Point-du-Jour - BILLANCOURT

R. G. Seine, n° 106.582.

LA MOTO-LEGÈRE 2 C.V.

Moteur **D. K. W.**

- Prix : **1.795** francs -



PAIEMENT EN 13 MOIS

de nos motos légères et cycles

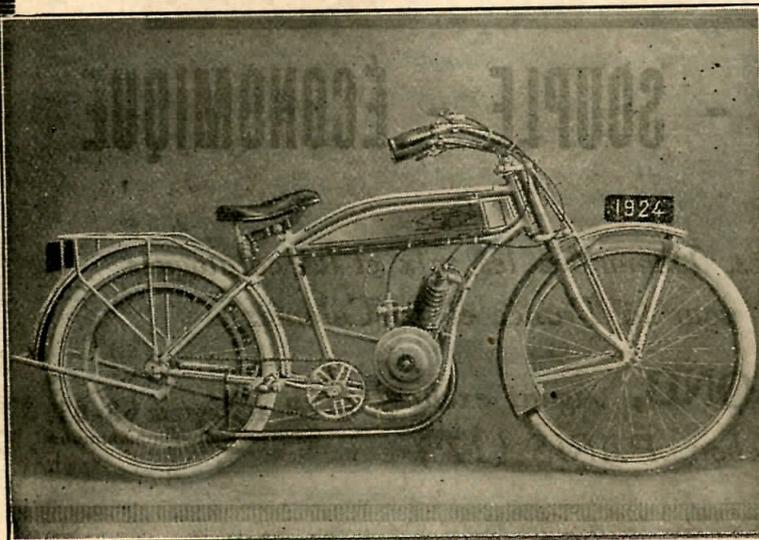
:: :: Catalogue gratuit sur demande :: ::

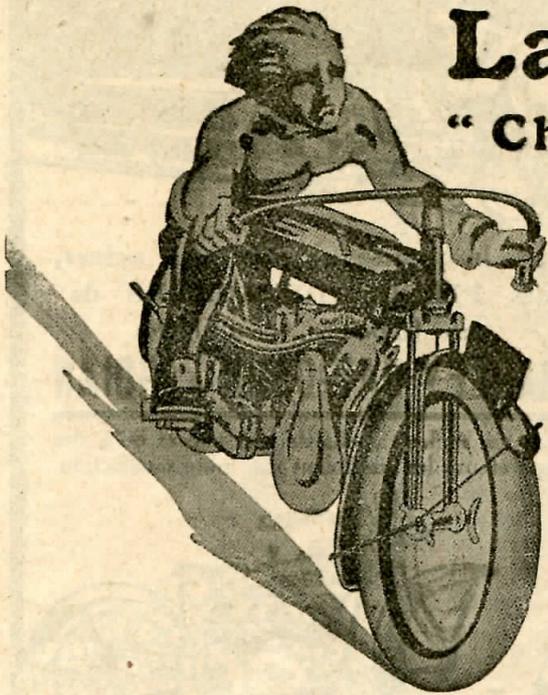
A dater du 5 Mars 1924, en raison de l'extension prise par notre Société, les **Bureaux** et **Ateliers** de la **Société Industrielle et Commerciale "SIC"**

sont transférés

**176, Boulevard Voltaire
à ASNIÈRES (Seine)**

AGENT GÉNÉRAL P^r SEINE ET SEINE-ET-OISE
MAGASIN D'EXPOSITION
DUCLOS 212, Boul. Pereire - PARIS





La Moto Légère

" Charles GÉRALD " 2 HP

Prix : 1.950 fr.

A la Commande.	150 fr.
Rien à la livraison.	
1 mois après réception.	150 fr
2 — — — — —	150 -
3 — — — — —	150 -
4 — — — — —	150 -
5 — — — — —	150 -
6 — — — — —	150 -
7 — — — — —	150 -
8 — — — — —	150 -
9 — — — — —	150 -
10 — — — — —	150 -
11 — — — — —	150 -
12 — — — — —	150 -
	1.950 fr.

MOTOS

**Payables en 13 mois
aux Etablissements**

Charles Gérald

- Cycles CHARLES GÉRALD
- Motos légères 125 cmc. . . CHARLES GÉRALD
- » » 175 cmc. . . CHARLES GÉRALD
- Motos rapides 250 cmc . . CHARLES GÉRALD
- » » 350 cmc . . CHARLES GÉRALD
- Koehler-Escoffier CHARLES GÉRALD
- Grosses motos Excelsior (Exclusivité). CHARLES GÉRALD

Payable en 13 MOIS veut dire pour les Etablissements Charles GÉRALD de demander seulement chaque mois le 1/13^e du prix total sans majoration ni intérêt, **sans faire payer d'assurance**. Car ils livrent au prix du tarif — et donne une **assurance gratuite** pendant un an pour chaque véhicule vendu..

Demander notre dernier Catalogue franco

74, RUE DU COMMERCE - PARIS (XV)^E

Tél. : Ségur 88-32 Adr. tél. : Motocyclom-Paris
R. C. Seine 229.385

La Précision et

... la qualité choisie des aciers,
des PIÈCES DETACHÉES de
ma fabrication, pour Motes

HARLEY-DAVIDSON & INDIAN

sont les seules raisons de leur succès. 80% des
réparateurs les emploient avec toute satisfaction.

Catalogue n° 272
sur demande à
COURAUDON
88^{bis} Aven. Mozart
:: **PARIS** ::
Téléph. AUTEUIL 28-58

Les **MOTOCYCLISTES**
:: experts ::
n emploient les ::
CARBURATEURS
à correction d'air.

Exigez sur vos
machines les

LONGUEMARE

Type L B H^a à correction - 2 gicleurs, 2 manettes
LA CARBURATION SUPÉRIEURE

G. LONGUEMARE & C^{ie}
12, Rue du Buisson-St-Louis, PARIS
R. C. n° 114.051 Paris

Sidecar LE GRAND DUC

GÉNOT et CAILLÉ

100, Rue Croix-Nivert, PARIS (15^e)
Téléphone : SÉGUR 37-73

Sidecar mono
avec Capote
et Pare-Brise

Sidecar - -
- - (bi-place

Garde-boue -:- Pots d'échappement

Demander notre Catalogue

... SPÉCIALITÉ ...

POUR AUTOMOBILES CYCLECARS

R. C. Seine 66.311

AU CIRCUIT DE LYON

comme en toutes circonstances....

TOUS LES AS....



ont adopté l'huile

Castrol

POUR AVOIR TOUS LES ATOUTS DANS LEUR JEU

GRAND PRIX DES MOTOS

TOUS LES VAINQUEURS
TOUS LES ARRIVANTS
dans toutes les catégories

GRAND PRIX DES CYCLECARS

LE VAINQUEUR
LES TROIS ARRIVANTS
de la catégorie 500 cmc.

GRAND PRIX D'EUROPE

- 1^{er} CAMPARI, sur Alfa Roméo
- 2^e DIVO, sur Delage
- 3^e BÉNOIST, sur Delage
- 4^e WAGNER, sur Alfa Roméo
- 5^e SEEGRAVE, sur Sunbeam
- 6^e THOMAS, sur Delage
- 7^e CHASSAGNE, sur Bugatti
- 8^e FRIEDRICH, sur Bugatti
- 9^e RESTA, sur Sunbeam
- 10^e GARNIER, sur Bugatti

TOUS avec I'HUILE

Castrol

L'huile **CASTROL** utilisée dans les courses est absolument identique à celle vendue dans le commerce.

EN VENTE dans tous les BONS GARAGES

Huiles **CASTROL**,

(Frank E. GREEN, Administrateur-Délégué)
21, rue du Mont-Thabor, PARIS
Téléphone : CENTRAL 80-44

PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

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

IX

8

RECORDS DU MONDE, CYCLECAR BIPLACE, 27 Avril 1924 :

MORGAN, 146 km. à l'heure

La plus grande vitesse obtenue en palier par un cyclecar 2 places.

COURSE DE COTE DU PIC MONTAIGU, 29 Mai 1924 :

1^{er} A. DARMONT, sur MORGAN, 113 km 924 à l'heure.

La plus grande vitesse obtenue jusqu'à ce jour en côte par un cyclecar.

CIRCUIT DE PROVENCE, 556 kil., les 21 et 22 Juin 1924 :

1^{er} ex-æquo. PIERPONT et BRUN sur MORGAN.

3^e RUSSEL sur MORGAN.

CIRCUIT DU NORD :

1^{er} MORGAN.



Le Cyclecar MORGAN est un véhicule complet imbattable
en vitesse comme en endurance

PRIX à partir de 4.980 Francs

IMPORTANTE REMARQUE. — Nous mettons en garde la clientèle contre la vente des pièces détachées qui ne sont pas de notre fabrication. Ces pièces sont fabriquées avec des matériaux de qualité inférieure et sont dangereuses pour ceux qui les emploient. Les vendeurs de ces pièces défectueuses n'ont pas le même intérêt que nous à sauvegarder la vieille réputation de notre marque. Toutes nos pièces doivent porter la marque DARMONT, garantie d'une fabrication sans égale.

Cyclecar MORGAN

construit en France par R. DARMONT

USINE : 27, rue Jules-Ferry, à COURBEVOIE | MAGASIN d'EXPOSITION : 178, rue de Courcelles, PARIS

R. C. Seine 89.142

LE COURONNEMENT

Après un nombre considérable de Victoires

EN VITESSE : Deux records du Monde, Grand Prix du M. C. de Lyon, Grand Prix de Miramas

EN COTE : La Turbie, Allauch, Falicon, Grabels, Mont-Agel, Mont-Chauve, Le Camp, Massillan,
: : : : : Pic Montaigu, etc. : : : :

EN TOURISME : Paris-Nice, Circuit de Printemps,
: : : : : Roubaix-Paris-Roubaix. : : : :

LA 2 H.P.

MONET & GOYON

GAGNE LE GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES

(CATÉGORIE 175 CMC.)

en effectuant **231 km.** sur le si difficile circuit de **LYON**
à **71 km. 461** de moyenne réalisant ainsi qu'au **GRAND**
PRIX du M. C. de **LYON** et à **MIRAMAS** une
PLUS FORTE MOYENNE que la **CATÉGORIE SUPÉRIEURE**

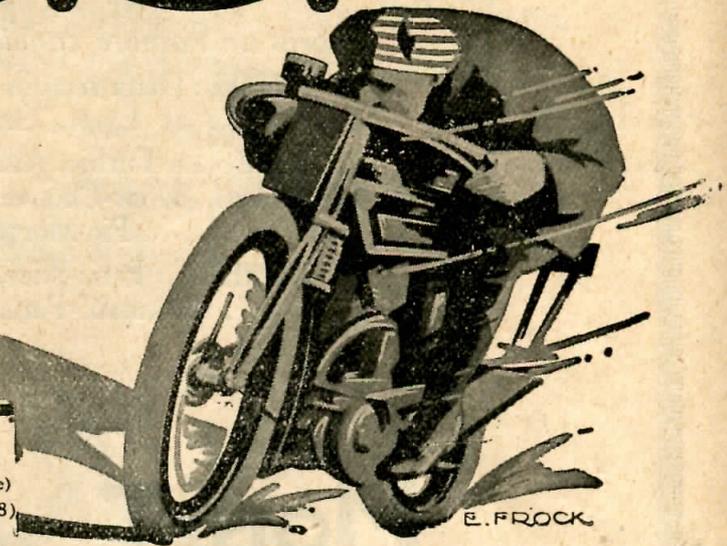
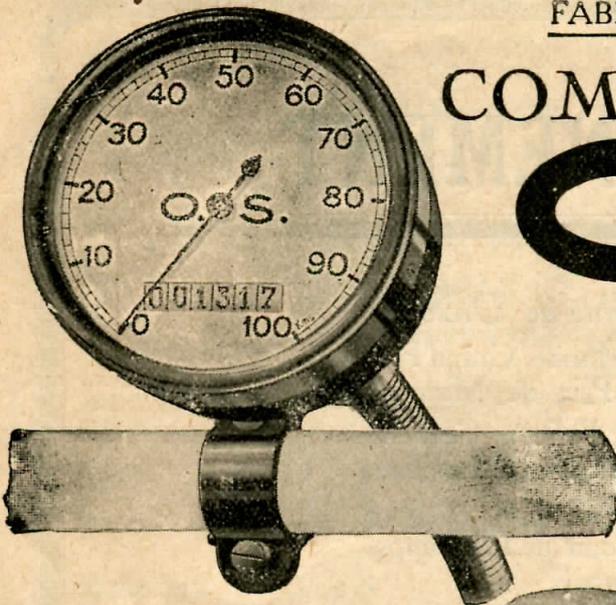
La 2 H.P. MONET & GOYON

LA TRIOMPHATRICE DE L'ANNÉE
N'EST VENDUE QUE 2.545 fr.

Catalogue et renseignements sur demande **MONET-GOYON, Ing.-Const., 57, rue du Pavillon, Mâcon (S.-et-L.).**
Agences dans tous les Centres importants et à Paris, 6, rue de Moscou.

FABRICATION ENTIÈREMENT FRANÇAISE

COMPTEUR MOTO O.S.



ROBUSTESSE EXTRÊME

ATELIERS SEIGNOL

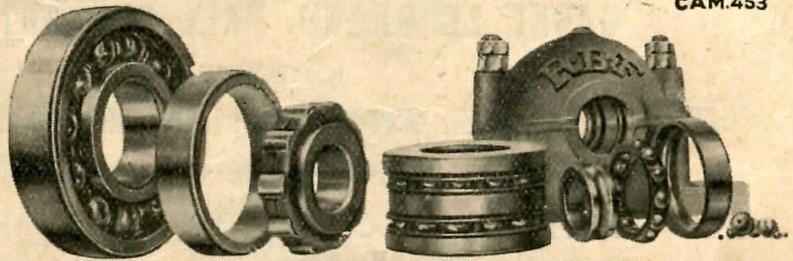
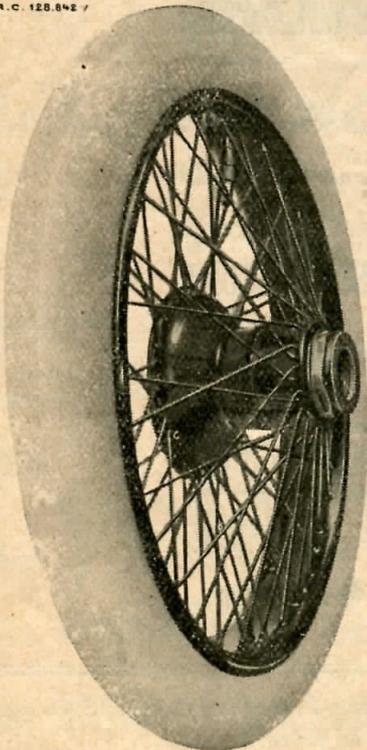
NEUILLY-S-SEINE : 12, Avenue de Madrid et CLUSES (Haute-Savoie)
MAGASINS & BUREAUX : 17, Rue Duret, PARIS - XVI^e / Tél. Passy 12-38
Registre de Commerce n° 123.152 - 22.105

E. FRÖCK

"La CAM n'importe pas, elle fabrique"

R.C. 128.842

CAM.453



ROUES AMOVIBLES **RAF**

RBF ROULEMENTS
A BILLES ET A ROULEAUX

PALIER, TRANSMISSIONS, BILLES ACIER
BRONZE

CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS

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

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

ABONNEMENTS
France et Colonies..... 18 fr.
Union postale..... 25 fr.
ABONNEMENT D'ESSAI
6 mois..... 10 fr.
(12 fr. pour l'Union Postale)

MOTO

SPORT &
TOURISME

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

REVUE

Vélocoteurs, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes

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

M. GRIMAUD, O.I.L.
DIRECTEUR

C. LACOME
Rédacteur en chef

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

SOMMAIRE

N° 154

15 AOUT 1924

Editorial. — Le public et les courses de moto.	1.005
Chronique de la Quinzaine, par CALAMINE..	1.006
L'évolution de la machine américaine (suite et fin), par H.-P. BORESTROKE	1.007
Carburant et carburateurs	1.009
Nouveautés de la Quinzaine. — Collier de serrage efficace. Toujours l'arbre à came en dessus	1.011
Echos	1.012
Voici enfin le cyclecar, par Maurice PHILIPPE..	1.013
Carrosseries de cyclecars	1.014
Considérations sur le Grand Prix, par Maurice PHILIPPE	1.015
Le Sport de la Quinzaine.	1.017
Page pratique	1.021

Le public et les courses de moto.

Pourquoi les courses de motos n'attirent-elles pas la foule, c'est ce qui ne nous apparaît pas à nous, motocyclistes enthousiastes. Il nous semble étrange que parmi les innombrables sportsmen, ou soi-disant tels, qui ont fait le long déplacement de Lyon et n'ont pas reculé devant les prix ridicules des hôteliers, il s'en soit trouvé un si petit nombre pour aller assister au Grand Prix des motocyclettes. Et pourtant il y avait un nombre assez grand de concurrents, d'une valeur indéniable, et l'épreuve fut chaudement disputée. Les vitesses atteintes étaient assez élevées pour impressionner les spectateurs.

Assurément le public, s'il n'était pas nombreux, était enthousiaste et était composé non de profanes curieux mais de pratiquants et de connaisseurs. En sorte que la valeur de l'épreuve au point de vue de la réclame commerciale est beaucoup plus grande que le nombre des spectateurs pourrait le faire supposer. On verra que l'épreuve a été très intéressante au point de vue technique. Le déchet a été peu élevé, et la motocyclette ne doit plus être considérée comme une machine établie, au petit bonheur d'éléments hétéroclites. Elle est vite, régulière, pratique. Et il est précisément dommage que ces qualités soient démontrées devant un public qui les connaît déjà et non devant des profanes qui ainsi constateraient la fausseté de leurs préjugés. La motocyclette ne doit plus faire figure de parente pauvre.

Mais comment attirer la foule, la grande foule à ces épreuves ? Cela n'est pas facile. Il faut compter avec le snobisme. On s'intéresse à la voiture (même s'il s'agit de quelque machine préhistorique) parce que l'on peut prononcer ces paroles évocatrices de luxe et de richesse « J'ai ma voiture », et combien aspirent à la possession d'une automobile, ne pourront jamais l'acheter ou l'entretenir, et ne veulent pas, par je ne sais quel sentiment de vanité, venir à la motocyclette. Et pourtant quels services elle leur rendrait. Chez nous la moto n'est encore trop exclusivement qu'une machine de sport. Elle gagne du terrain auprès des sportsmen, mais n'est pas assez populaire auprès du grand public. Et ce dédain se traduit par le petit nombre des spectateurs aux grandes épreuves. Ils eussent été plus nombreux si le circuit avait été plus près de Paris et surtout si les prix des hôteliers avaient été plus raisonnables.

A Lyon, l'épreuve motocycliste a été poussée dans l'ombre par les Grands Prix des voitures, et pourtant on a pris la sage résolution de la faire disputer en lever de rideau. D'autre part les catégories étaient trop nombreuses et le spectateur s'y perdait.

Pour qu'une épreuve motocycliste ait des spectateurs nombreux, il faut qu'elle se dispute près d'un grand centre motocycliste, parce qu'elle n'attirera vraisemblablement que les motocyclistes locaux, qu'elle ne se dispute pas en même temps qu'une course de voitures, que les catégories courent successivement, que le circuit soit très court de telle sorte que les passages soient fréquents. Qu'une course comme le T. T. anglais se dispute sur un circuit de 60 kilomètres, cela s'explique à cause du nombre très élevé de concurrents. Mais avec le chiffre limité des engagements dans nos épreuves, il faut un petit circuit. Et le petit circuit idéal c'est l'autodrome.

Nous croyons donc qu'une piste comme celle de Montlhéry rendra à la cause du motocyclisme, les plus exceptionnels services.



Lors d'une grande course, au dernier moment, le coureur d'une Scott était dans l'impossibilité de prendre le départ. On demanda à un amateur connu de prendre sa place. On sait que les Scott ont un son d'échappement continu et assez mélodieux. Aussi notre amateur déclara qu'il acceptait de piloter cette machine, « bien qu'il n'eût jamais joué d'orgue ».

Il semble que l'on revienne des hautes compressions. La Norton, qui a gagné le T. T., n'a qu'une compression de 5 à 1, ce qui aujourd'hui est très normal. Les flat twins ont joué de malchance cette année dans le T. T.

ATTENTION, motocyclistes, lorsque vous suivez de près une voiture munie du freinage sur les quatre roues. N'oubliez pas que vos freins ne permettent pas un arrêt si rapide, surtout quand ils sont dans l'état habituel aux trois quarts des machines. Laissez donc entre vous et la voiture qui vous précède un bon intervalle, même si vous n'êtes pas aveuglés par la poussière.

Ne suivez pas non plus de trop près un autre machine sur les routes goudronnées. Vous serez très surpris, alors que vous n'avez pas remarqué de poussière, de sentir bientôt vos yeux irrités. Ce sont d'imperceptibles molécules de goudron qui en sont cause.

Le cyclecar de faible cylindrée s'est maintenant imposé à l'attention du public. Il est une catégorie de clients particulièrement intéressante et à laquelle il convient à merveille : ce sont les mutilés. Non seulement son bon marché, l'économie de son entretien, mais la simplicité de son maniement le mettent à la portée de tous. Aussi son succès est-il assuré. On ne le discute plus.

La formule motorcycle se prête à l'établissement de cyclecars extrêmement rapides et livrables à un prix beaucoup plus réduit que celui d'un cyclecar-voiturette donnant les mêmes résultats. Les réglages sont peut-être plus fréquents, mais combien plus aisés et on ne redoute pas ces graves pannes qui se traduisent par une note formidable chez le mécanicien. Les représentants les plus autorisés du cyclecar-motocycle ont, en fait, plus de commandes qu'ils n'en peuvent livrer.

Ce qu'il y a de plus étonnant dans les cyclecars supersports, c'est leur souplesse. Comment ce moteur nerveux, qui rage et qui tonne quand on donne les gaz ou qu'on presse l'accélérateur, peut-il se transformer au ralenti en un petit moteur doux comme un agneau et presque silencieux ?

À table d'hôte, j'écoutais une conversation de chauffeurs. Ils rendaient des points aux pêcheurs à la ligne. L'un avec une huit chevaux à quatre places, de série et de tourisme, atteignait, disait-il, le 96. Un autre, avec une 5 CV, dont la vitesse n'est pas le point fort, racontait qu'il faisait des moyennes de 60 sur de longs parcours. Y a-t-il donc un type d'indicateur de vitesse, de chronomètre ou de carte spécial pour les habileurs ?

Il est curieux qu'un moteur à soupapes en dessus ait besoin d'être chaud pour donner tout son rendement. Nous avons eu longtemps un 350 qui ne donnait vraiment ce dont il était capable qu'après une dizaine de kilomètres. Par contre, rend généralement mieux à froid.

Un de nos amis fait l'acquisition d'un cyclecar de grand sport, et comme il aime le bruit, commence par enlever le silencieux. Le résultat, c'est un raffut à assourdir un artilleur. Il arrive dans une ville de province connue pour son autophobie et particulièrement sévère pour les machines bruyantes. Comment échapper à l'ire des agents verbalisateurs ? Notre ami ne fait ni une ni deux ; il fonce sur les agents qui, désemparés, s'empressent de se mettre à l'abri sur le trottoir et ne pensent qu'à échapper au bolide menaçant. Et la farce est jouée. Bien entendu, nous ne racontons pas cette petite histoire pour engager nos lecteurs à faire la même chose.

L'avez-vous de bonne heure ! Alors que dans la journée la traversée de Paris est une opération absolument dépourvue de charme, et où un accident est vite survenu. Le matin, les rues sont libres et l'on ne court aucune espèce de risque. Et de plus, combien les routes sont plus agréables avant que le soleil ne soit haut dans sa course. La rosée de la nuit abat la poussière, etc... (Les Muses ne nous ont pas assez favorisé pour que nous osions célébrer les charmes du matin à la campagne.)

L'autre jour, nous nous apercevions avant Chartres que notre pneu arrière était réduit à l'épaisseur d'une pelure d'oignon. Au garage, on nous apprit que le département d'Eure-et-Loir était le recordman pour l'usure des pneumatiques. Il est de fait que les routes y sont particulièrement atroces. On peut d'ailleurs se demander comment dans trois ou quatre ans, on pourra encore rouler sur nos routes.

Calamine

L'Evolution de la Machine américaine

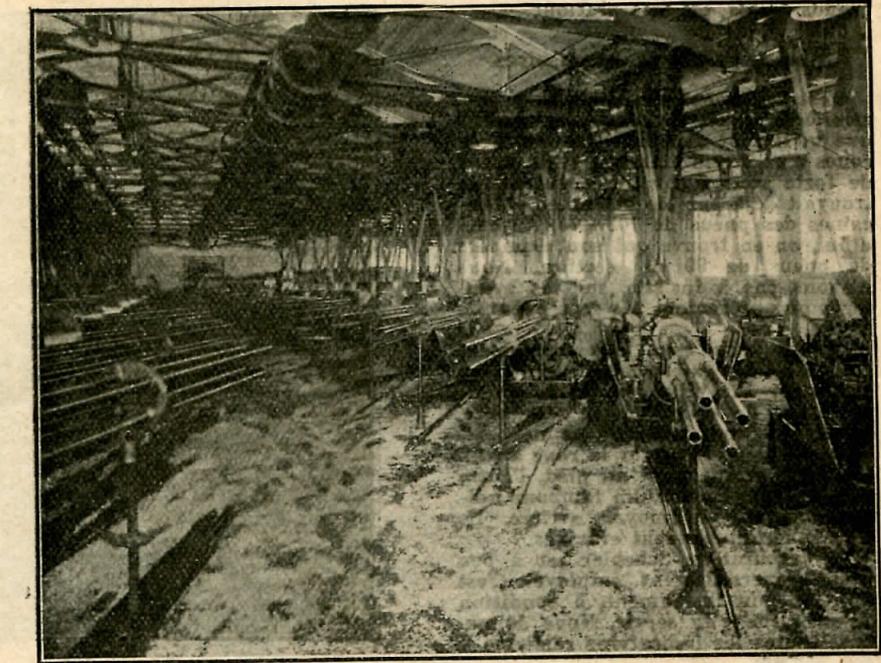
(SUITE ET FIN) (1)

Les Cadres, Roues, Pneus, etc.

Cadres

Pour épargner au carter du moteur les chocs qui résultent du très mauvais état des routes, les Américains préfèrent le cadre à berceau. De plus, ce berceau est assez haut, de manière que l'on puisse passer partout sans qu'il risque de tomber. Cela met le moteur assez haut dans le cadre, de telle sorte que sur certaines machines il faut enlever le moteur du cadre pour pouvoir démonter les cylindres. Heureusement, les moteurs américains ne s'encrassent pas vite, et il est rare qu'il faille enlever la calamine avant un parcours d'au moins 2.000 kilomètres. Cela tient à leur compression peu élevée, à leur graissage mécanique et à leur bon refroidissement.

La suspension arrière ne se trouve que sur l'Indian, et encore les trois nouveaux modèles introduits par cette marque depuis la guerre n'ont pas la suspension arrière. Celle-ci est cependant conservée sur l'Indian, type Standard. On a trouvé, la plupart du temps, que de très gros pneus, une tige



Voici un atelier de tours automatiques des usines « Harley-Davidson ». Remarquer la sciure par terre qui facilite grandement le nettoyage.

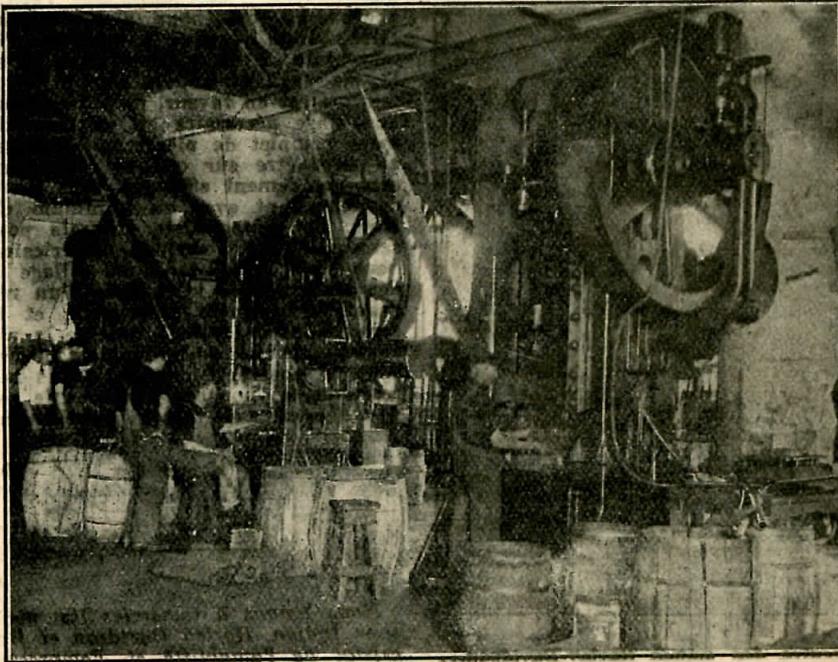
de selle à ressort et une selle très bien suspendue donnaient le confort voulu. Donc, pas plus en Amérique qu'en Europe, la suspension arrière n'a gagné de terrain, tout au contraire, puisqu'avec le modèle d'Indian mentionné ci-dessus, la Sinclair Militor est la seule autre machine ainsi suspendue.

Le cadre double est employé sous différentes formes, sur la Cleveland, l'Henderson et l'Ace ; le berceau seul est double. Détail particulier, l'Henderson n'a pas de tube de selle, et l'Ace a simplement à cet endroit deux petits tubes de renforcement. Sur l'Indian Scout, ainsi que sur la Chief et la Super Chief, le tube supérieur et le tube sous le réservoir sont simples, le berceau double part de la direction et s'étend jusqu'au moyeu arrière. Ce système de cadre est très élégant d'aspect et très résistant.

Enfin, le système que bon nombre d'experts considèrent comme le système de l'avenir, le cadre en tôle estampée, se trouve employé sur le Neracar et sur la quatre cylindres Sinclair Militor. Sur cette dernière, il sert également de carter inférieur au moteur. Sur ces deux machines, ce cadre constitue un châssis assez profond pour enclorre le carter du moteur et le changement de vitesse sur le Neracar, et le moteur entier sur la Sinclair Militor. Là il forme encore le réservoir d'essence.

Même diversité pour les fourches que pour les cadres. On trouve sur la Cleveland la fourche oscillante. Quant aux fourches Harley, Indian et autres, nous aurons l'occasion d'y revenir lorsque nous nous occuperons spécialement de ces machines.

Une excellente qualité des machines américaines, c'est la contenance des réservoirs. Ceci est dû aux conditions dans lesquelles elles roulent, et les longues distances qu'il faut occasionnellement franchir sans ravitaillement. 14 ou 15 litres d'essence, 3 litres d'huile, tel est généralement le contenu des réservoirs. Quelquefois, ce réservoir est à cheval sur le tube supérieur du cadre qu'il cache (saddle tank). Le réservoir d'huile est souvent



Trois presses capables d'emboutir de l'acier de 13 m/m d'épaisseur. C'est avec elles que la Hendee Manufacturing Co façonne les pédales, les leviers, etc., de ses motos. Ces pièces passeront ensuite au polissage, et de là au nickelage.

(1) Voir *Moto-Revue*, numéro 153.

derrière le moteur, ce qui, par les grands froids, est très pratique.

Roues, Pneus et Accessoires

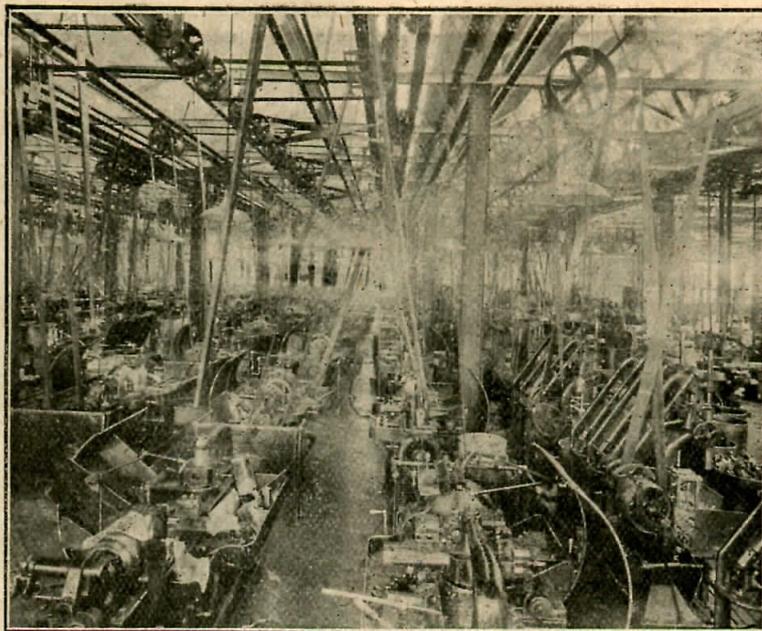
C'est également aux conditions particulières qu'on rencontre en Amérique qu'il faut attribuer l'adoption de roues d'un grand diamètre et de pneus de forte section. Avant la guerre, on trouvait déjà sur les machines américaines des pneus de 700 x 75. Aujourd'hui, on en trouve qui sont équipées de pneus de 90 de section. Nous n'avons pas à insister sur les avantages que présentent ces gros pneumatiques.

Les moyeux sont très solidement établis, et les galets commencent à se substituer aux billes. Jantes et rayons présentent le maximum de résistance.

Les machines américaines ne comportent pas de frein sur la roue avant. Les deux freins, l'un au pied, l'autre à main, agissent sur un tambour unique fixé sur le moyeu arrière. Ils sont remarquablement efficaces.

Le carburateur Schebler est à peu près universellement employé. C'est un très bon instrument, à condition qu'on sache s'en servir. Nous donnons toutes les indications relatives à son réglage.

Un excellent point à l'actif des motos américaines, c'est qu'elles sont livrées complètement équipées. La plupart du temps, elles comportent l'éclairage électrique et un klaxon. Les trousseaux à outils sont parfaitement comprises. Si l'on possède une machine américaine, nous ne saurions trop recommander de se les procurer. Le reproche d'inaccessibilité qu'on formule parfois contre les motos améri-

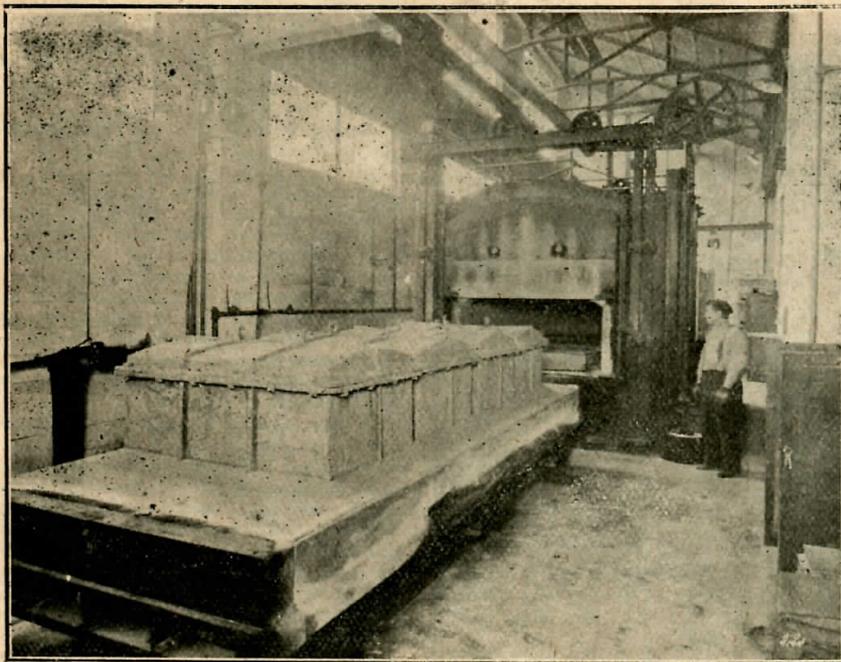


La photo ci-dessus nous montre l'intérieur d'un des ateliers de machines-outils des usines Excelsior, où l'on fabrique non seulement la quatre cylindres Henderson, mais aussi la deux cylindres Excelsior. La « Excelsior Motor Manufacturing Co » est, avec Hendee et Harley-Davidson, une des plus importantes usines de construction motocycliste du monde.

caines provient très souvent de ce que l'on veut essayer de tout faire avec une clef anglaise et une paire de pinces. Nous avons vu des motocyclistes qui étaient absolument inca-

pables de démonter leurs soupapes, faute d'un minuscule outil qui coûte... trente sous. Ayez donc un assortiment complet de clefs spéciales. Certes, le motocycliste américain ne touche pour ainsi dire jamais à sa machine. Quand elle marche mal, il s'en va tout droit chez l'agent de la marque qu'il monte, et celui-ci n'épargne pas sa peine pour faire le nécessaire. Spécialisé dans la marque qu'il représente, et uniquement dans celle-là, ne gagnant sa vie que si cette marque est en faveur, possédant tout l'outillage nécessaire et un assortiment complet de pièces de rechange, on peut être sûr que la réparation sera rapidement effectuée, sans perte de temps, et avec un minimum de frais. Le motocycliste français possesseur d'une machine américaine peut se trouver dans un village à des centaines de kilomètres d'un réparateur vraiment compétent, et il sera obligé de faire lui-même la réparation. Aussi a-t-il doublement besoin de posséder tous les outils nécessaires, et nous ne saurions le recommander avec assez d'insistance.

H. P. Borelles



Voici un des six formidables fours à recuire des usines Harley-Davidson... Ces fours, chauffés à l'huile, maintiennent pendant 10 heures de suite une température de 830° centigrades. Les pièces en traitement refroidissent dans les réservoirs métalliques hermétiquement clos que l'on voit au premier plan. Il est à noter que la plupart des pièces embouties sont traitées dans ces fours après chaque opération, afin d'éviter la fatigue du métal.

Nous tenons à remercier les maisons Indian, Harley Davidson et Excelsior de l'amabilité et l'empressement qu'elles ont montré à mettre à notre disposition tous les éléments nécessaires à la rédaction et à l'illustration de cette série d'articles. — N. D. L. R.

PETITE ÉTUDE SUR LA COMBUSTION DE L'ESSENCE

Carburateur et Carburateurs

Sans chercher à rivaliser avec les vainqueurs des épreuves de consommation, qui doivent recourir à des réglages anormaux, et sacrifier ainsi quelques-unes des qualités de leur moteur, il est cependant possible avec les remarquables appareils établis par les spécialistes de la carburation d'arriver à des consommations très réduites.

On peut en principe admettre que la consommation normale est d'environ 1 litre par cheval nominal et par 100 kilomètres, et ce résultat est obtenu avec un réglage normal en conservant au moteur sa souplesse et sa nervosité. L'économie que donnerait par rapport à ces chiffres l'emploi d'un mélange plus pauvre serait payée trop cher : le moteur chaufferait, et on sait quelle influence néfaste cela exercerait sur sa durée. Au demeurant, il est nécessaire, pour brûler un tel mélange, de recourir à des compressions très élevées qui, dans l'état actuel, sont peu recommandables sur un moteur de tourisme.

Occupons-nous donc du réglage normal d'un carburateur. Il sera auparavant utile que nous indiquions de la manière la plus sommaire et la plus simple les principes de la carburation et le fonctionnement théorique d'un carburateur.

La carburation

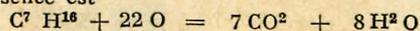
L'essence est de composition assez variable, mais contient une forte proportion d'hydrocarbures (combinaison de carbone et d'hydrogène). Avec les carburateurs à pulvérisation en usage actuellement, la qualité qui importe le plus dans une essence c'est son homogénéité. On ne peut couper les essences comme on fait les vins. Si l'on

sous forme de gouttelettes liquides : ce mélange de gouttelettes et de vapeurs ne donnera qu'une carburation défectueuse. Evitez donc autant que possible de mélanger par exemple de l'essence poids lourd et de la tourisme.

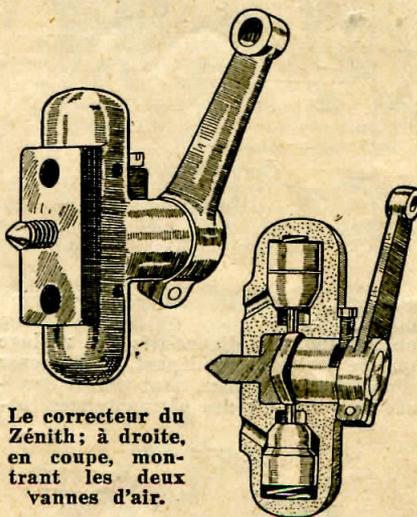
Est-il nécessaire d'insister sur la nécessité de filtrer l'essence pour empêcher la présence d'eau ? Sans cette précaution, on s'expose à l'une des pannes les plus énervantes qui soient.

Comment l'essence brûle-t-elle ?

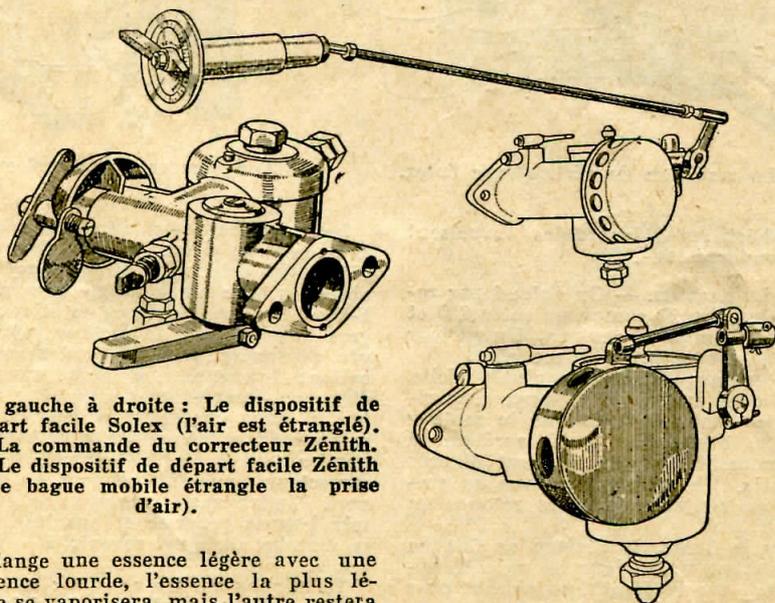
La formule de la combustion de l'essence est



↑ heptane ↑ oxygène ac. carbonique ↑ eau

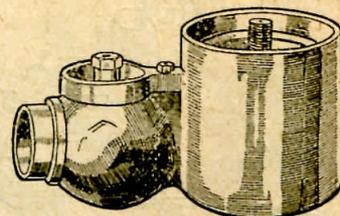


Le correcteur du Zénith; à droite, en coupe, montrant les deux vannes d'air.



De gauche à droite : Le dispositif de départ facile Solex (l'air est étranglé). — La commande du correcteur Zénith. — Le dispositif de départ facile Zénith (une bague mobile étrangle la prise d'air).

mélange une essence légère avec une essence lourde, l'essence la plus légère se vaporisera, mais l'autre restera



Les deux gicleurs du Solex.

Connaissant les poids atomiques de ces différents corps, on trouve que pour brûler un gramme d'heptane, le principal composant de l'essence, il faut 3 grammes 52 d'oxygène. Comme l'air contient à côté de l'oxygène des gaz inertes comme l'azote, il faut, pour trouver l'oxygène nécessaire à la combustion, 15 grammes d'air. Mais en pratique on a trouvé que pour assurer une combustion complète, 20 gr. d'air donnent de meilleurs résultats.

Pourquoi il est difficile d'obtenir un mélange homogène.

Pour obtenir un mélange homogène, trois conditions sont nécessaires :

- 1° Un mélange correct d'air et d'essence ;
- 2° Une vaporisation aussi parfaite que possible de l'essence ;
- 3° Une répartition égale des vapeurs d'essence dans l'air.

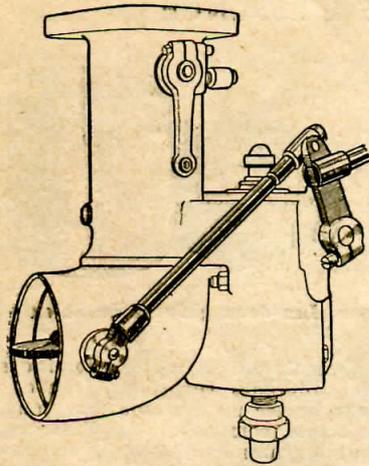
On peut dire que ces trois conditions sont remplies par les carburateurs modernes.

Il semble de prime abord que le dosage du mélange ne présente pas de difficulté particulière, mais c'est au contraire ce qui a nécessité le plus de recherches.

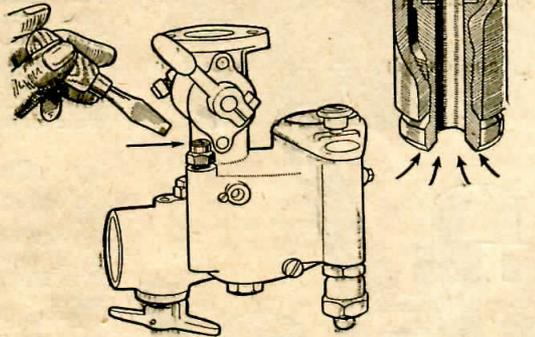
Il ne suffit pas, en effet, comme on serait tenté de le croire, de déterminer une fois pour toutes le rapport du gicleur et du diffuseur, de telle manière que pour un gramme d'essence débité par le gicleur correspondent 20 grammes d'air passant par le diffuseur. Il se trouve, en effet, que les lois qui régissent les débits des liquides et ceux des gaz ne sont pas les mêmes. On s'aperçoit que le débit du gicleur croît plus vite que la dépression qui règne dans la tubulure d'admission (il croît comme la racine carrée de cette dépression). Un carburateur automatique est celui qui assure malgré cela un mélange toujours correctement dosé. On peut y parvenir soit en corrigeant le débit d'essence, soit en agissant sur la dépression. La plupart des carburateurs modernes agissent sur l'essence.

Réglage de l'air.

On trouve dans les notices des constructeurs l'indication des diffuseurs qui conviennent pour les différents cas qui peuvent se présenter. On fait entrer en ligne de compte, pour les calculs, la cylindrée, le régime et la vitesse que l'air doit avoir au niveau du diffuseur (130 mètres à la seconde



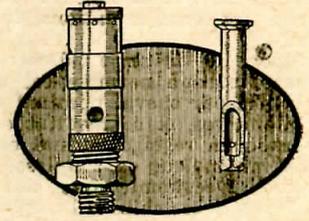
De gauche à droite :
Un autre dispositif de départ facile Zénith. — Le réglage du Berguil se fait simplement. — Le dispositif de vaporisateur du Berguil, l'air suit les flèches et donne d'abord un mélange très riche et parfaitement pulvérisé qui débouche dans le tube de gros calibre.



le ralenti. Il n'y a donc lieu de fermer le volet d'air que pour les départs à froid et par température peu élevée. Le Zénith à triple diffuseur comporte un correcteur qui n'est autre qu'un robinet à trois voies, au moyen duquel

butée permet de limiter la fermeture du papillon, de telle manière que le moteur ne s'arrête pas.

C) MARCHÉ A PLEINE PUISSANCE. — Pour le Solex, le gicleur est composé de trois tubes concentriques; le tube central est percé à sa partie inférieure d'un petit trou qui fait fonction de jet et règle la quantité d'essence à admettre; il faut donc essayer plusieurs de ces tubes avec des trous de différents



Le gicleur D E C donnant une pulvérisation intégrale.

calibres, jusqu'au moment où le moteur rend le mieux. Quant au Zénith, c'est le gicleur principal dont il faut déterminer la dimension en se rappelant qu'un rythme boiteux est l'indice d'un excès d'essence et des retours au carburateur la marque d'un mélange trop pauvre. Ce réglage doit être fait en palier à pleins gaz.

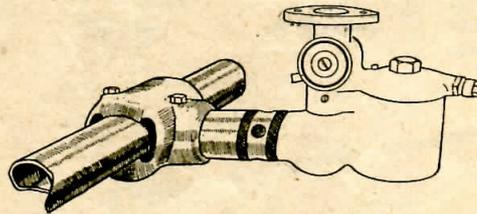
environ). Sans refaire ces calculs, il suffira de prendre au début la base du numéro recommandé. Pratiquement, la voiture livrée par le constructeur est équipée avec le numéro convenable de diffuseur. Si l'on changeait de carburateur, on emploierait le diffuseur recommandé pour la cylindrée du moteur. Le réglage de l'air est donc moins délicat que celui de l'essence.

Réglage de l'essence.

Les carburateurs modernes comportent généralement trois réglages: pour le départ, le ralenti et la marche normale.

A) LE DÉPART. — Au départ, les tuyauteries sont froides et, comme l'évaporation de l'essence abaisse la température de quelque 20 degrés, il se produit des condensations. Il faut donc, pour compenser ces condensations, une plus grande quantité d'essence que pour la marche normale. Cette quantité peut s'élever à vingt fois celle d'un mélange correct. Il est dans ce cas très difficile de doser le mélange, car on ne peut estimer avec exactitude la valeur des condensations. On est amené à prévoir pour le départ un mélange extrêmement riche, en fermant par exemple l'arrivée d'air au moyen d'un volet qu'on ouvre dès que le moteur est lancé. L'inconvénient c'est que dans beaucoup de cas le mélange est trop riche, en été par exemple, lorsque la température plus élevée réduit les condensations, ou simplement quand le moteur est chaud. Il est alors préférable de partir sur

on peut fermer ou ouvrir les arrivées d'air et la tubulure de ralenti. Mais, en somme, les dispositifs de réglage qui permettent, au départ, de disposer d'un excès d'essence, sont plutôt destinés aux cas où des circonstances at-



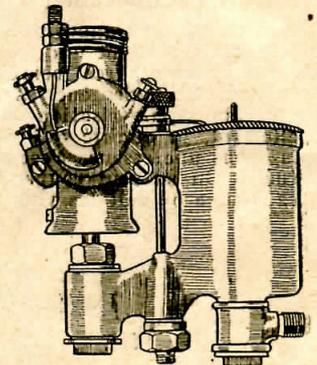
Le manchon de réchauffage Solex.

mosphériques défavorables favorisent les condensations.

B) LE RALENTI. — On entend par ralenti les allures comprises entre 200 et 500 tours-minute environ. Un gicleur spécial est employé à cet effet.

Le mélange doit être plutôt riche, mais sans excès. Un mélange trop riche se reconnaît à ce que le moteur galope, c'est-à-dire qu'il accélère à un moment pour le moment d'après ralenti. Un mélange pauvre se traduit au contraire par des retours au carburateur.

Sur le Solex, le réglage se fait en choisissant un gicleur de ralenti approprié, sur le Zénith, en vissant plus ou moins la vis spéciale. Une vis de



Le Longuemarre pour cyclecar.

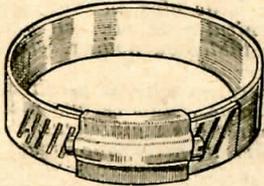
Les reprises dépendent à la fois de la buse et du gicleur de correction (Zénith). En principe, les reprises sont obtenues avec un mélange riche, c'est-à-dire avec un gicleur relativement gros et une buse de section peu élevée. Si donc vous cherchez des accélérations brusques, ce sera au prix d'une consommation élevée. Par contre, si vous choisissez un gicleur de compensation trop petit, la voiture répondra mal à l'accélérateur. Avec le correcteur du Zénith on peut, en amenant l'index sur « riche », avoir de très bonnes reprises et ensuite, pour la marche normale, revenir à « pauvre ».

Terminons par un conseil : celui de ne faire qu'un réglage à la fois.

Les Nouveautés de la Quinzaine

Collier de serrage efficace

Plusieurs solutions ingénieuses ont été proposées pour serrer d'une façon étanche le tuyau de caoutchouc reliant le radiateur à la chemise d'eau. Voici la dernière nouveauté, elle nous vient d'Angleterre : c'est le Jubilee.



Le collier de serrage Jubilee.

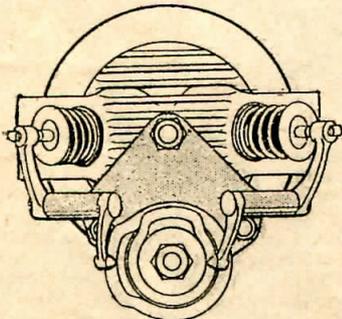
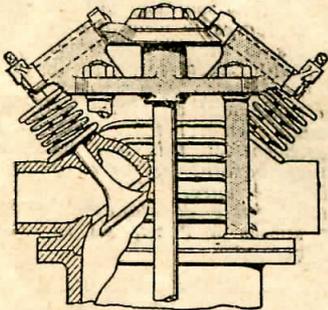
Il est basé sur le principe de la direction irréversible, le collier porte des crans où s'engagent les spires d'une vis ; cette vis est solidaire de l'autre extrémité du collier par une bride métallique soudée.

Un tournevis ordinaire ou un outil quelconque suffisent pour serrer.

J. G.

Toujours l'arbre à cames au-dessus

A la suite de la série de nouveautés ayant passé sous ce titre, nous avons reçu une communication d'un de nos lecteurs anglais, lieutenant Slater, du navire *Seabear*, de Devonport.



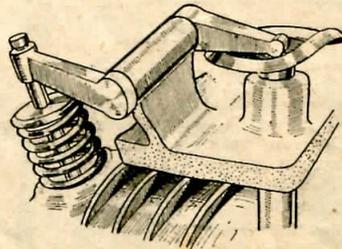
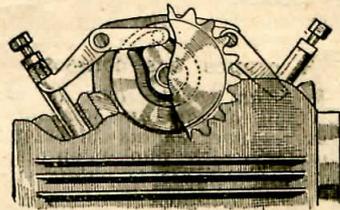
Le dispositif Slater est entièrement ingénieux, simple et efficace, il supprime l'arbre à cames ordinaire et les deux pignons d'angle. Comme on s'en rendra compte sur les croquis, la sou-

page est opérée directement par un petit culbuteur dont le galet opposé est en contact avec un disque. Ce disque est entraîné directement par l'arbre vertical ; il porte un bossage faisant le même office qu'une came ordinaire.

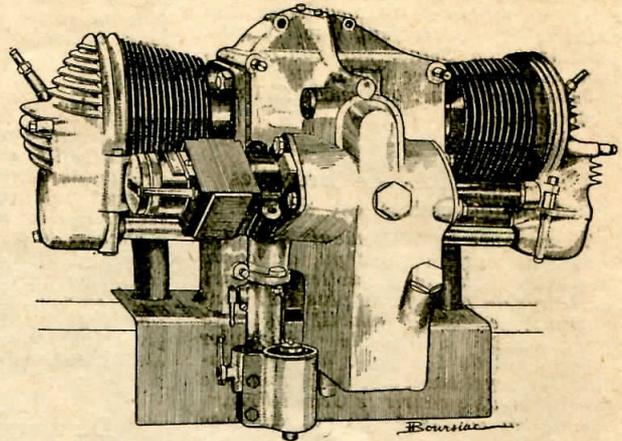
En prenant le galet entre deux disques superposés ayant des courbures parallèles, on obtiendrait une commande desmodromique.

M. Slater, qui a breveté son invention, serait heureux d'en concéder licence en France. L'ingéniosité du dispositif est digne de tenter une de nos grandes marques.

Un autre inventeur, M. J.-L. Norton, a trouvé une commande desmodromique, participant du même principe ; on s'en rendra parfaitement compte sur le croquis ci-contre.



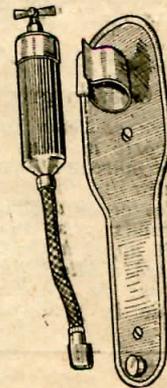
Les deux croquis de gauche et celui du bas à droite permettent de se rendre compte du dispositif Slater. En haut à droite la commande desmodromique Norton.



Le nouveau support de Pompe Técalémit

On sait combien est pratique l'emploi de la pompe, pour le graissage. Técalémit l'a, pour ainsi dire, rendue universelle.

La pompe se loge aisément dans un coffre, mais il peut résulter un léger épanchement de graisse qui viendra maculer le contenu du coffre ; d'autre part, les saletés qui s'y trouvent inmanquablement, peuvent se fixer dans



Le support de pompe Técalémit.

le raccord et être injectées avec les premiers coups de pompe dans les premiers graisseurs. Pour obvier à ces inconvénients, la Compagnie Técalémit a créé un support de pompe pratique ; c'est une plaque de tôle munie d'une pince recevant le corps de pompe et d'un champignon que vient coiffer le raccord. L'ensemble se place n'importe où, comme les extincteurs Pyrene.

Voir dans Voitures-Voitures légères les nouveautés concernant la voiture.

ECHOS

La motocyclette
dans les départements.

La Lozère est le département où circulent le moins de motocyclettes. Les statistiques ne révèlent que 76 propriétaires. La Seine, par contre, détient le record avec 7.347, puis vient le département du Nord avec 3.871 motocyclistes.

Le Grand Prix de Bruxelles
des motocyclettes est annulé.

On annonce officiellement que les chronométrateurs n'ayant pu, au cours du Grand Prix de Bruxelles, prendre les temps de passage de plusieurs concurrents, le Comité sportif du Club organisateur a décidé d'annuler l'épreuve et de demander à la Fédération motocycliste belge une nouvelle date pour faire courir le Grand Prix.

Seule, la course de 50 mètres, avec départ moteur arrêté, est homologuée et le vainqueur est Freddy.

L'Union motocycliste du Midi.

Voici la nouvelle composition du bureau de l'U. M. M. :

Président : M. Tapie de Celeyran ; vice-présidents : MM. de Rolland et Dot ; secrétaire général : M. Vié Gaston ; secrétaire adjoint : M. Deklerke ; trésorier : M. Lefoulon ; conseiller technique : M. le lieutenant Clave ; assesseurs : MM. Aubignac, Bessières, Caubet, Palmade, Vincenneau.

Nous sommes persuadés qu'avec de telles compétences, l'U. M. M. ne peut que prendre une extension rapide. Les meilleurs vœux de Moto-Revue les accompagnent.

Castrol aux Grands prix de Lyon.

Nul n'ignore combien la question graissage importe au plus haut point pour la bonne marche d'un moteur. Et quand on saura que tous les constructeurs de motos et de voitures qui ont couru les grands prix de vitesse de Lyon ont fait appel à Castrol, l'huile qui a traversé l'Atlantique, on ne s'étonnera plus du succès toujours grandissant de la plus parfaite des

huiles. Il était intéressant de noter, en passant, cette confiance du constructeur, à Castrol, synonyme de succès.

Le Gicleur D. E. C.

Au Grand Prix de l'Automobile-Club de Marseille, qui se courut sur l'autodrome de Miramas, quelques performances remarquables ont été réalisées : Orello, sur Amilcar 1.100 cmc., a couvert le parcours à près de 100 de moyenne. Bien entendu, sa voiture était équipée d'un carburateur muni du gicleur D. E. C. dont les succès en course ont déjà affirmé la supériorité, et grâce auquel une carburation parfaite est obtenue.

Du nouveau chez Alcyon.

Les 25.000 propriétaires d'Alcyonnettes savent tous les services que peuvent rendre ces machines.

Nous leur signalons qu'une boîte de vitesses (avec ou sans embrayage) comprenant deux vitesses et point mort, vient d'être lancée sur le marché.

Cette boîte se pose aisément en quelques minutes et il en résulte les avantages suivants :

Une marche plus souple, une économie sensible de carburant, une vitesse légèrement accrue en palier et la possibilité de monter toutes les côtes sans pédaler et sans fatigue anormale du moteur.

Il était utile que nous fissions connaître cet appareil qui ne pourra rendre que les plus grands services aux possesseurs de ces machines qui en seront équipées.

Prix et renseignements : Etablissements Picard, 26, rue Carnot, à Courbevoie (Seine).

A propos des courses.

M. R. Siran, constructeur du cyclecar d'Yrsan, déclare que participer à des courses avec engins et moteurs spéciaux hors série, quoi qu'on dise ou écrive, c'est tromper le public sur la valeur d'une marque.

Le cyclecar d'Yrsan sera toujours présent aux épreuves de tourisme qui seront disputées avec des moteurs et véhicules strictement de série. Ses succès continueront à s'affirmer et sa haute réputation commerciale n'aura qu'à y gagner. D'Yrsan, 111, quai d'Asnières, à Asnières, ne bluffera jamais.

Ce que sera le Salon de l'Automobile
en 1924.

Quels progrès nouveaux, quelles carrosseries de plus en plus élégantes, quels véhicules de plus en plus sûrs et confortables va nous révéler le salon ?

A l'heure actuelle, il serait difficile d'en présumer. Mais ce que nous pouvons assurer dès maintenant, c'est que le numéro monstre que nous préparons sera une revue complète et détaillée de tout ce qu'on y verra.

Du reste, il n'est pas nécessaire d'en parler à ceux qui ont certainement gardé notre numéro de l'an dernier. Ajoutons que nous ferons mieux encore, abondamment illustré et avec des illustrations comme on n'en trouve que chez nous.

En même temps paraîtra un numéro monstre de « Voiturettes ».

Voici une encyclopédie complète, que pour être certains de posséder, vous pouvez retenir dès à présent. (Moto-Revue, 3 fr., et Voiturettes 4 fr.).

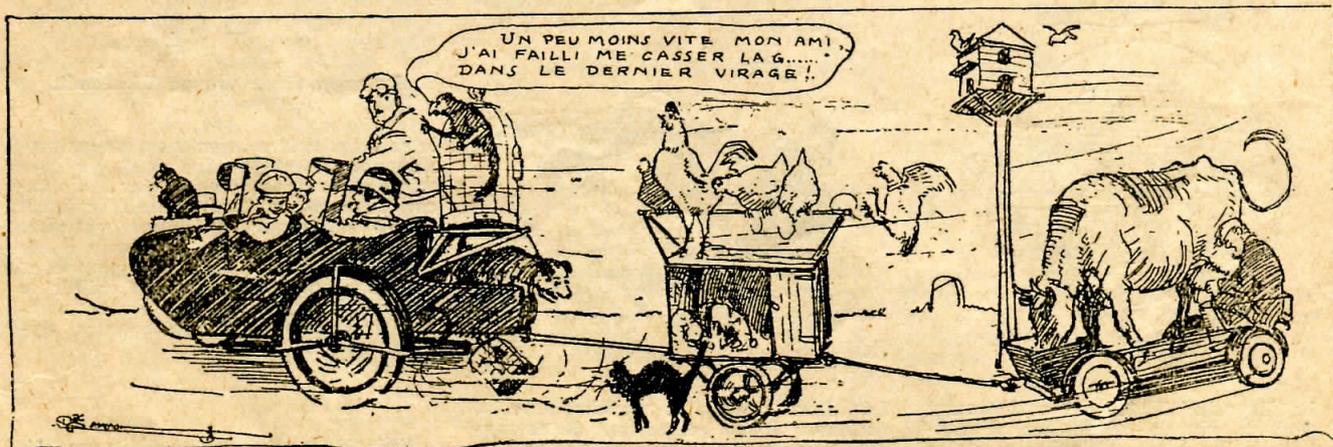
Une splendide Victoire à Laffrey.

Dimanche 10 août s'est disputée à Laffrey la fameuse course de côte.

Parmi les performances réalisées, il est juste de faire ressortir la magnifique course de la marque de motos Kæhler-Escoffier. C'est ainsi qu'en catégorie 750 cmc., Eddoura, sur une moto Kæhler-Escoffier, bat le record et fait le temps le plus vite de toutes les motos (4 m. 19 s.); Griquet, sur moto Kæhler-Escoffier, fait le temps de 5 m. 14 s.

Non seulement en motos soli, mais également en sidecars 600 cmc., Kæhler-Escoffier fait une belle performance, battant les temps de la catégorie supérieure.

Il était juste de signaler ces nouveaux succès à l'actif de la grande firme lyonnaise.



L'habitude qu'ont certains motocyclistes de surcharger leurs véhicules a inspiré le dessin ci-dessus à l'artiste de notre confrère anglais Motorcycling.

Voici enfin le Cyclecar définitif

par Maurice PHILIPPE

Le problème du cyclecar est l'un des plus difficiles qui soit. J'admire les gens qui, en quelques minutes, le résolvent avec assurance, car j'en connais d'autres qui travaillent la question depuis de longues années et commencent seulement à entrevoir la vérité.

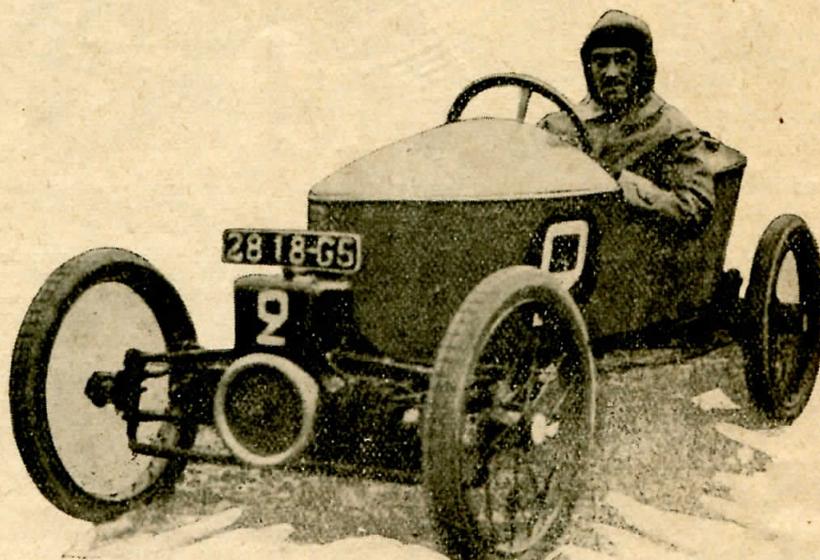
Dans ce domaine la contradiction est à chaque pas. Il faut faire bon marché et confortable, léger et résistant; adopter un petit moteur pour viser à l'économie, mais lui demander un excellent rendement afin d'emmener assez rapidement deux personnes. Moteur à rendement élevé, donc cher; et il faut qu'il soit peu coûteux à établir. Véhicule léger et capable d'une bonne vitesse, 60 à l'heure, et il doit tenir parfaitement la route. Alors, suspension assez dure? Non car les occupants ne veulent pas être secoués. Ajoutons qu'on désire ne pas avoir à s'occuper de l'entretien de la transmission ou du changement de vitesse; freins sûrs. Élégance de l'ensemble d'ailleurs, car on veut bien ne pas demander pour 5.000 francs une voiture à conduite intérieure, mais on se hérisse à l'idée de piloter un tacot informe.

Pour tout dire, ce sont là des caractéristiques d'un véhicule de race; et il faut le vendre bon marché.

Combien de mécanicien, de constructeurs, d'ingénieurs se sont brisés les dents sur ce dur problème chinois. Des solutions de fortune, rien de définitif. Et cela se sentait rien qu'à l'examen hâtif du véhicule.

Pourtant un spécialiste dont la valeur technique et les vues pratiques allaient croissant, continuait l'étude sans désespérer. Jour après jour, détail après détail, véhicule après véhicule, l'idée prenait corps. Les solutions approximatives s'éliminent, la ligne de l'ensemble se dégage, s'épure. Et voici que Violet nous présente le cyclecar le plus net, pourquoi ne pas dire : le plus beau, mécaniquement parlant, qu'on ait jamais pu rêver.

Miracle : nous allons trouver d'accord les conditions qui nous semblaient les plus contradictoires. Moteur à petite cylindrée, simple et sûr, à haut rendement? Un deux-temps,



L'ingénieur Violet au volant de son cyclecar Violet, gagnant de la catégorie cyclecars 500 cc au récent Grand Prix de Lyon.

donc sans soupapes, deux cylindres horizontaux opposés, le meilleur équilibrage possible. Allumage puissant par volant magnétique autorisant du même coup l'éclairage électrique. Carburateur économique avec une gerbe d'avantage dont il faudra bien que nous parlions quelque jour. Et puis, foïn des « bricolages ». Une boîte de vitesses et la transmission par arbre de cardan et pont arrière. Fixation spéciale d'une carrosserie à la ligne parfaite. Suspension? Essayez-la. Des freins, à tambour, naturellement. Voici tout armé le cyclecar monotype Violet. Il ne craint pas l'examen approfondi du connaisseur : on peut se pencher, tourner autour, pas une faute de dessin. Un essai et l'on est médusé. Dans Paris, on roule et on reprend en prise directe, à 7 à l'heure. Asphalte mouillée : on freine, on démarre moins avec tout autre véhicule. C'est prodigieux.

Sur route? Grand Prix du motorcycle Club de Lyon sur le circuit de Saint-André de Corey : 165 kilomètres à 77 kil. 690 à l'heure, différence de temps entre le tour le plus vite et le tour le plus lent : 26 secondes ! Grand Prix des Cyclecars sur le difficile circuit de Lyon : 278 kilomètres à plus de 73 de moyenne. Tout cela avec le véhicule de série, moteur de série, auquel on avait simplement assuré une plus grande alimentation en utilisant deux carburateurs.

Ah ! et puis... tout cela ne signifie rien. Il faut se rendre compte. Pour moins de 5.000 francs, un véhicule aussi pur, mécaniquement, aussi net et aussi élégant à l'aspect. Je vous le dis : il faut, pour le croire, le voir, l'essayer... et l'acheter.

Maurice Philippe

A propos de la Consommation des deux temps

A la suite de l'article que nous avions publié dans notre dernier numéro sur la consommation des moteurs à deux temps, et plus particulièrement sur ce passage :

« Il est regrettable qu'il n'existe pas, dans le commerce, des carburateurs doubles, l'un à petit passage pour la marche en ville, ou en allure moyenne, l'autre de grand passage n'étant utilisé que lorsque l'on cherche à obtenir la puissance maxima possible. »

La maison Longuemare nous a fait remarquer qu'elle livre couramment, depuis trois ans, un type de carburateur L. B. H. 2 dont une des princi-

pales qualités parmi de nombreuses autres est d'avoir deux gicleurs dont un, spécialement de ralenti et de marche aux petites allures.

Le fonctionnement de ce gicleur qui a été étudié spécialement pour remplir le but dont nous déplorions l'absence, remplit parfaitement les conditions du but en question.

« Nous en avons fait la preuve maintes et maintes fois, nous écrit la maison Longuemare, et pouvons la renouveler chaque fois que cela nous est demandé, par un moyen très simple. Nous remplaçons le gicleur principal de marche, placé au centre de notre carburateur et complètement masqué

dans la position de marche aux petites allures, par un bouchon plein. Le carburateur équipé dans de telles conditions a toujours son départ facile, son ralenti parfait et une petite gamme de vitesses, très suffisante pour se décaler aux petites allures, dans une ville comme Paris.

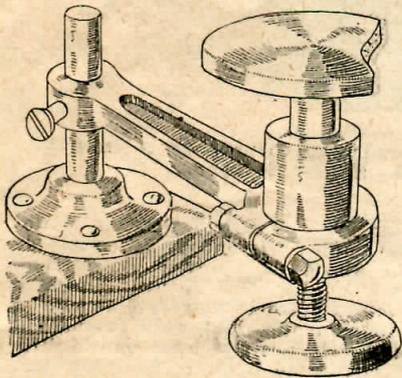
De plus, si vous prenez notre appareil type L. B. H. 2, à correction d'air, sa facilité de marche aux petites allures est encore augmentée du fait que l'on peut faire un réglage de ralenti et demi-allure plus riche et corriger ensuite celle-ci en marche par la correction d'air en question. »

LA PAGE PRATIQUE

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

Plateau de perceuse ou support quelconque.

Vous pourrez vous servir utilement, à cet effet, d'une vieille bielle hors d'usage, qui pourra tourner autour d'un pivot. Les boulons ordinaires per-



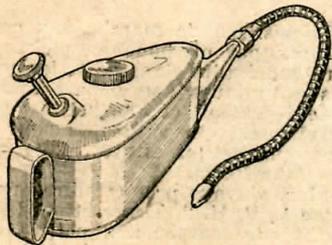
mettront de serrer le plateau à la hauteur voulue.

Une vis fera monter ensuite le plateau par petites quantités.

Cette idée est à rapprocher de la chignole transformée en perceuse fixe dont nous avons produit plusieurs modes de réalisation; elle en est le complément tout indiqué.

Pour huiler les endroits difficile à atteindre.

Avec une burette ordinaire même munie d'un long bec, l'opération est difficile, à cause de la rigidité de ce bec. Vous aurez donc avantage à trans-



former une burette et à souder sur le bec une enveloppe de câble bowden. Si même vous êtes habile, vous pourrez perfectionner le mode d'attache et

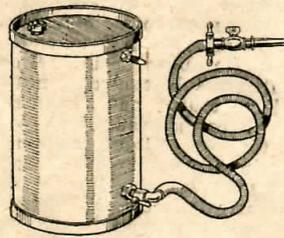
prévoir une douille munie d'un pas de vis. A l'autre extrémité du flexible vous soudez un téton creux quelconque qui laissera s'écouler l'huile par un mince filet.

Et, sans valoir le graissage sous pression, cette opération si nécessaire pour le bon fonctionnement de la machine sera grandement facilitée.

Le lavage du cyclecar.

Pendant cette période de vacances, au hasard de vos excursions, vous n'aurez pas souvent, comme au garage, l'eau sous pression pour laver votre véhicule, opération bien nécessaire, principalement cet été pendant lequel, si l'on établissait la proportion, les heures de pluies l'emporteraient sur les heures ensoleillées. Donc vous devez laver fréquemment votre véhicule et si vous devez vous contenter de l'honnête puits campagnard, l'opération deviendra vite fastidieuse.

Si vous avez la chance de posséder un grand fût quelconque, le lavage sera plus agréable, il vous suffira de



remplir ce fût une fois pour toutes et vous aurez à votre disposition 50 ou 100 litres d'eau sous pression si vous arrangez le fût de la manière suivante :

Vérifiez d'abord son étanchéité, puis soudez une valve de pneu près du dessus, après avoir rempli le fût avec un entonnoir et revissé soigneusement le bouchon. Quelques coups de pompe vous donneront la pression voulue.

Graisseur pour guide-soupape.

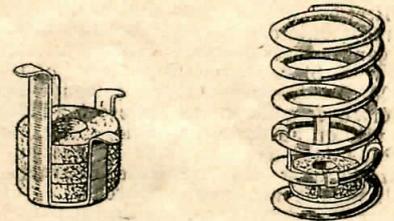
Notre croquis pourrait se passer d'explications, vous ferez un excellent graisseur en découpant dans le couvercle d'une boîte de conserve une pièce en forme de croix dont les branches relevées maintiendront deux ou trois bourres de feutre que l'on utilise dans la confection des cartouches de chasse,

les branches de la croix seront accrochées sur les spires du ressort de soupape.

Pour percer les bourres de feutre, servez-vous d'un perce-courroie ordinaire.

Détachez légèrement le feutre et imbibez-le d'huile.

A chaque secousse, une très légère quantité d'huile glissera le long de la

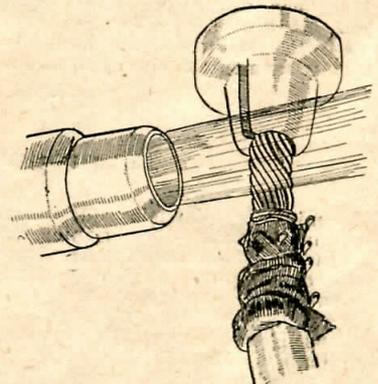


tige de soupape et aidera au graissage des poussoirs.

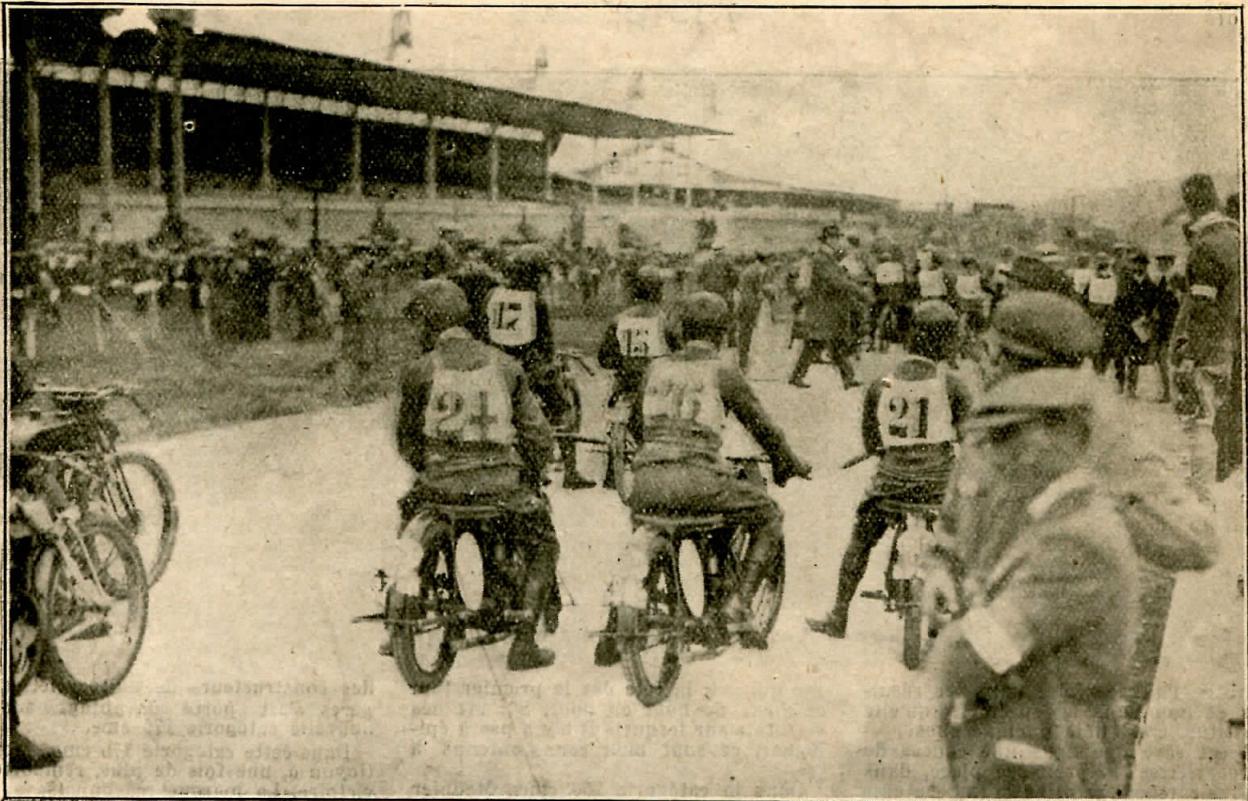
Soudure d'un câble bowden.

Quand on soude l'extrémité du toron de fils, il ne faut pas oublier que seule la partie qui doit recevoir la soudure doit être chauffée, pour faire d'abord une soudure propre sans bavures et ensuite ne pas détériorer les fils.

Comme la plupart des lampes à souder ont une flamme trop large, on tournera la difficulté en enroulant un



morceau de chiffon quelconque abondamment mouillé autour de la partie à préserver. Le nombre de calories absorbées par l'eau pour s'évaporer abritera le métal au-dessous d'une trop grande chaleur.



Vue d'ensemble du départ de l'épreuve des motocyclettes.

Quelques considérations sur le Grand Prix

par Maurice PHILIPPE

Il faut en prendre son parti : la foule n'accourra jamais aux Grands Prix Motocyclistes. En effet, il n'y a que deux solutions pour faire disputer cette épreuve en profitant du circuit et de l'organisation du Grand Prix de l'A. C. F. : ou bien de la faire courir quelques jours avant l'épreuve des voitures, soit en semaine, car il est bien évident que le dimanche sera conservé pour cette dernière course qui est seule susceptible de fournir la grosse recette indispensable ; ou bien de la faire disputer le dimanche précédant ce Grand Prix Voitures, ce qui a pour inconvénient de ne pas profiter des spectateurs attirés par le Grand Prix de l'A. C. F., mais qui ne consentiront certainement pas à demeurer une semaine dans la région du circuit. Il est vrai que l'appoint des spectateurs venus pour les voitures et assistant en passant à la course des motocyclettes est d'une importance très minime.

Des deux sortes d'expériences qui ont été réalisées, il semble bien que la formule du Grand Prix Motocycliste disputé le dimanche précédant le Grand Prix Voitures est légèrement préférable, en ce qui concerne le nombre de spectateurs, à celle de l'épreuve organisée en semaine deux ou trois jours avant. Car, dans le premier cas du moins, on peut avoir l'espoir de déplacer une assistance honorable issue de la région du circuit.

Quoi qu'il en soit, nous ne sommes encore pas prêts à voir des foules com-

parables à celles qui assistent, par exemple, au Tourist Trophy pour notre Grand Prix Motocycliste. Et pourtant il est certainement intéressant de faire

profiter celui-ci de l'organisation des Grands Prix Voitures. La conclusion, c'est que la principale valeur de propagande de la principale épreuve motocy-



Longman sur A.J.S., vainqueur en 350 cc.



Une vue du départ des motos.

cliste de l'année réside dans ses résultats et non dans le spectacle qu'elle constitue. C'est déjà quelque chose.

Il est rare que dans une course de motocyclettes la première place, dans chaque catégorie, soit aussi indiscutable que cette fois-ci. En effet, partout nous trouvons comme vainqueur final l'hom-

me qui prit la tête dès le premier tour et mena de bout en bout. S'il est des résultats sur lesquels il n'y a pas à épiloguer, ce sont bien ceux obtenus à Lyon.

Dans la catégorie 250 cmc., Meunier sur Thomann, fit cavalier seul. Ainsi se confirme que, cette saison, l'effort

des constructeurs de motocyclettes légères s'est porté davantage sur la nouvelle catégorie 175 cmc.

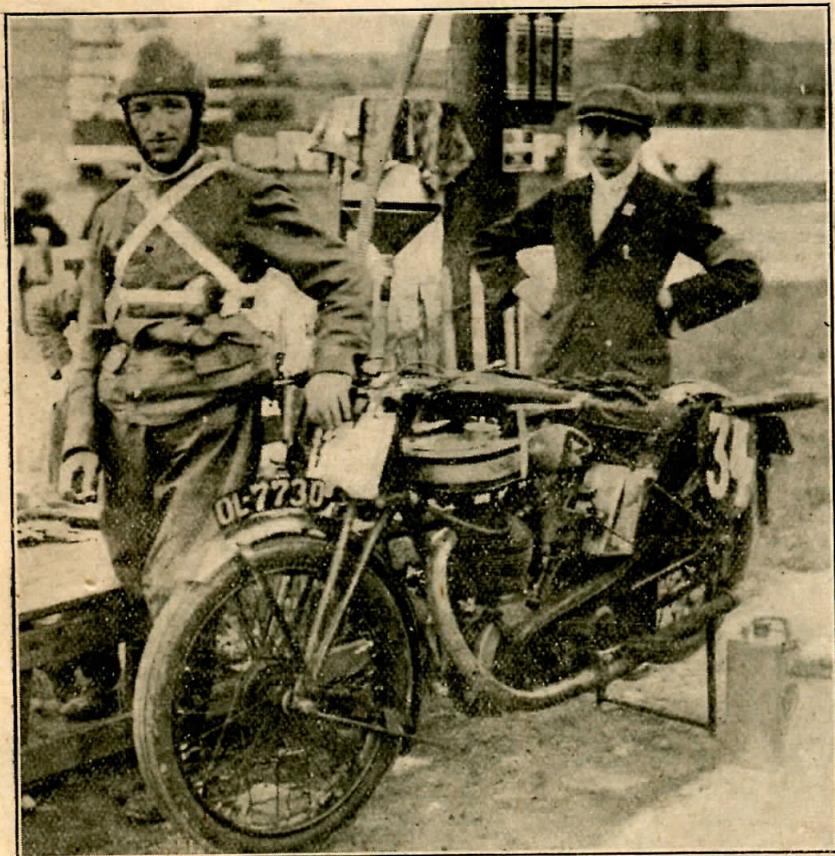
Dans cette catégorie 175 cmc., Monet-Goyon a, une fois de plus, remporté la victoire. La marque mâconnaise a, autant dire, tout gagné cette année, aussi bien en vitesse qu'en tourisme et qu'en courses de côte. Fait plus caractéristique encore à mettre à l'actif de la fameuse 2 HP à moteur Villiers : dans les trois grandes courses de vitesse, Grand Prix du M. C. de Lyon, Grand Prix de Miramas et Grand Prix de l'U. M. F., la moyenne réalisée est plus forte que celle de la catégorie supérieure.

Profitons de l'occasion qui nous est offerte de pouvoir disposer d'une commune mesure pour comparer le circuit de Lyon avec la piste. La même Monet-Goyon de Sourdot, qui gagne à Miramas à 85 de moyenne, ne fait, à Lyon, et sans le moindre incident, que 71. On pourra juger ainsi de la difficulté du circuit lyonnais comparé à la piste.

En 350 cmc., Longman sur A. J. S. a renouvelé sa victoire de l'an dernier, ce qui ne nous apprend rien de nouveau sur les mérites de la machine anglaise dont les qualités de vitesse sont bien connues, et sur ceux du conducteur. Autre comparaison intéressante : à Tours, Longman avait fait près de 91 de moyenne. A Lyon, sa vitesse approche seulement 87.

Enfin, dans la catégorie 500 cmc., c'est encore un nom bien connu dans les annales du Grand-Prix, celui de Bennett, gagnant en 1921 et 1922, qui s'inscrit en vainqueur. Mais, cette fois, Bennett montait une Norton. Bennett et Norton ont donc gagné, cette année, le Tourist Trophy et le Grand Prix français. En ce qui concerne le pilote, il a triomphé deux fois en trois ans dans le Tourist Trophy et trois fois en quatre ans dans le Grand Prix de l'U. M. F. C'est, on le voit, un magnifique record.

Les marques classées aux places d'honneur sont, en 175 cmc., Alcyon, belle machine très régulière mais moins vite que la Monet-Goyon, et Levis avec le célèbre Davison, un récidiviste, lui aussi, de la victoire dans notre Grand-



Bennett sur Norton, le grand vainqueur de la journée, premier de toutes catégories.

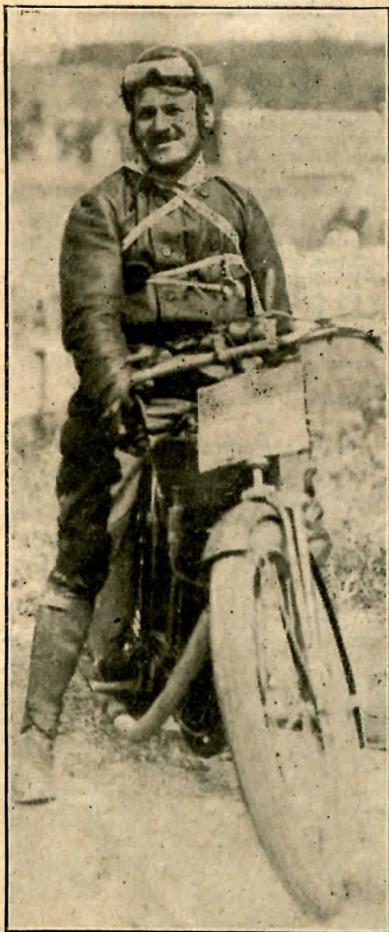
Prix (vainqueur les deux années précédentes en 250 cmc.). Dans la catégorie 350 cmc., Le Vack sur Terrot, qui fit un bon retour mais ne parvint pas à inquiéter Longman, et une autre A. J. S. Enfin, en 500 cmc, l'Indian de Dixon et les trois Peugeot, dont la course fut des plus intéressantes.

Le Grand Prix des Cyclecars n'avait réuni que cinq engagements, représentant trois marques pour deux catégories. C'est assez dire que la bataille s'annonçait comme devant être douce. Pour comble, dans la seule catégorie où il y avait deux marques engagées, l'une de celles-ci oublia l'heure du départ et ne s'élança avec fougue... que quelque 30 minutes en retard.

Donc, au point de vue sportif, rien à signaler que l'indifférence des quelques rares spectateurs. Il semble que l'U. M. F. aurait sagement agi en faisant disputer en même temps Grand Prix des Motocyclettes et Grand Prix des Cyclecars. Objectera-t-on le danger d'ajouter cinq cyclecars à une petite trentaine de motocyclettes sur ce circuit de plus de 23 kilomètres de tour, où l'on lâchera en pleine nuit et sans la moindre inquiétude 30 voitures dites de tourisme mais dont certaines dépassaient



L'équipe Monet et Goyon (de gauche à droite) : Janin, Sourdôt et Hommaire.



Sourdôt sur Monet et Goyon (pneus Dunlop), qui se classa premier en 175 cc.

le 150 à l'heure ? En réalité, l'Union Motocycliste de France, qui exige de tous les organisateurs le respect du règlement qu'ils ont établi, se rend esclave des dispositions qu'elle a prévues pour ses épreuves. On vit déjà cet état d'esprit se manifester dans le concours d'Endurance de la Malmaison, où la seconde journée ne réunit qu'un nombre infime de concurrents. En pareil cas, il serait simple de modifier telles dispositions dictées par les circonstances après la clôture des engagements, quitte à prévoir sur le règlement, pour calmer tous scrupule, que les organisateurs se réservent le droit, d'après le nombre des engagements, de faire disputer une seule épreuve ou deux courses distinctes. Ainsi la foormie serait sauvée... et le bon sens respecté.

Remarquez que les intéressés y gagneraient, car ils éviteraient ainsi que soient diminuées, à cause d'une absence de lutte, dont ils ne sont pas responsables, la valeur de leurs performances. N'est-il pas souverainement injuste qu'on fasse supporter à un Violet ou à un Sandford la responsabilité de ce qu'ils firent à peu près walk-over dans leur catégorie respective. On connaît assez mon opinion : dans une épreuve d'une telle importance, ceux qui ont couru ont battu tous ceux qui ne sont pas présents. Et l'on a le droit de soutenir dur comme fer que le champion des cyclecars 500 cmc. est le Violet, celui des 750 cmc. le Sandford.

On a dit également : « Voyez la gaffe qu'a commise l'U. M. F. en supprimant dans les épreuves de vitesse la catégorie 1.100 cmc. » Ouais ! D'abord, il n'est pas certain du tout que cette catégorie aurait réuni un nombre important d'engagés. Pour ma part, je crois le contraire. Au reste, nous voici maintenant retournés à la saine logique, celle qui classe dans les voiturettes des véhicules qui n'ont jamais été des cyclecars, et ne conserve ce titre qu'aux véritables cyclecars, donc aux motocycles. En éliminant les voiturettes qui ne s'appelaient cyclecars que par un tour de pas-

se-passe, on a remis les cyclecars chez eux. « Oui, mais il n'y a plus de cyclecars ! » Il y en aura. Car si les cyclecars-motocycles ont subi une éclipse, c'est qu'à côté d'eux on présentait sous le même nom usurpé de cyclecar, des voiturettes bien plus plaisantes évidemment. Maintenant qu'il n'est plus guère permis de continuer l'équivoque et que les voiturettes s'appellent des voiturettes, le cyclecar doit revenir. Je ne dis pas qu'il y aura des centaines de marques. Mais d'ici deux ans, quelques millions de cyclecars-motocycles doivent sillonner les routes.

Mes idées demeurent : entre la motocyclette permettant à une seule personne de se déplacer rapidement et économiquement, et la voiturette hors des possibilités de nombreuses bourses, il y a une grande place pour un engin de 5.000 francs capable d'emmener vite, confortablement et économiquement deux personnes. Un bon cyclecar, simple, net et aux solutions sûres, dans le genre Violet, par exemple, doit remporter un très vif succès. Certaines grandes marques y songent, soyons-en assurés. Mais pour Dieu ! que les gens qui jugent en cinq minutes une question aussi complexe nous laissent en repos. Au début de l'automobile, ces gens-là ou leurs frères aînés durent également décréter *ex-cathédra* que cet engin à pannes ne prendrait jamais.

Le Grand Prix des Cyclecars a été disputé par un très petit nombre de concurrents. Alors vous concluez que le principe même du cyclecar est mauvais. Quel rapport entre les deux choses ? Un bon cyclecar-motocycle construit en séries suffisantes afin d'arriver à un prix de vente intéressant ; un peu d'envergure pour le faire connaître, et vous verrez que les morts que vous tuez se portent assez bien !

Maurice Thirion

(Votr dans Le Sport les résultats.)

Le Sport de la Quinzaine

Sur le Circuit de Lyon

Les motos

Le prodigieux Anglais, vainqueur de la même épreuve en 1921 et en 1922, était en bonne condition physique au départ, le moral était parfait. Bennett était sûr de son affaire.

Dès que le drapeau fut baissé, il fonça, et avait déjà 50 mètres d'avance au petit virage, mais derrière lui, c'est Grémaud qui le talonne et qui, au troisième tour, n'est qu'à une trentaine de secondes du leader.

Cette résistance nationale intéresse les Français, d'autant que Péan a gagné deux places et suit son camarade de très près, mais l'Anglais accélère encore, il fait son quatrième tour à la vitesse de 97 kil. 800, gagnant, régulièrement, 42 secondes au tour sur le Français. Dès cet instant, la lutte pour la première place est terminée à l'avantage de Bennett, qui n'eût pu perdre que par accident. De fait, Bennett ne perdra jamais la première place. Au sixième tour, il fait 98 kilomètres 370 de moyenne, ce qui est le meilleur temps de la journée; sa moyenne générale, qui oscille de 96 k. 050 à 96 kil. 600, ne baissera que vers dix heures du matin, quand la pluie tombera drue et abondante, pour se maintenir ensuite aux environs de 94 kil, et comme il ne ravitaillera que deux fois avec un temps perdu de 2 minutes en tout, vous avez ainsi la physiologie de la course du grand vainqueur.

Voici le classement :

Catégorie 500 cmc. (16 tours), 370 kil. 320 :	
	h. m. s. c.
1. Bennett (Norton), pneus Dunlop	3 54 17 3/5
2. Dixon (Indjian)	3 59 28 4/5
3. Richard (Peugeot)	4 11 17 3/5
4. Grémaud (Peugeot)	4 19 18 3/5
5. Gillard (Peugeot)	4 29 29 1/5

L'Anglais Longmann part en tête, est premier au premier tour et conservera sa place jusqu'à la fin, c'est-à-dire au quatorzième tour.

Le Vaek, dont la tenue en course est si curieuse à regarder, est troisième au premier tour, second au deuxième et restera ainsi jusqu'à l'arrivée.

Marcel Joly, deuxième au premier tour, passe troisième au second tour et conservera cette place jusqu'au dernier tour, où il sera battu, pour la place, par l'Anglais Crabtree, qui avait évolué jusqu'ici entre la place de sixième et celle de cinquième.

Kershaw, lui, aura tenu constamment la place de cinquième, sauf au septième tour, mais il la reprendra au huitième pour la conserver jusqu'à la ligne d'arrivée.

Enfin Marc, quatrième jusqu'au septième tour, devient huitième au sixième et le reste jusqu'à la fin.

Voici le classement :

Catégorie 350 cmc (14 tours), 324 kil. 030 :	
1. Longmann (A.J.S.), pn. Dunlop	3 43 43
(Moyenne : 86 kil. 903.)	
2. Le Vaek (Terrot)	3 49 24
3. Crabtree (A.J.S.)	3 55 31 2/5
4. M. Jolly (Labor)	3 59 56 4/5
5. Kershaw (Barr-Strönd-Oméga)	4 12 37 1/5
6. Marc (Alcyon)	4 14 10

Meunier, sur sa Thomann 250 cmc., n'avait pas de concurrent. Il se devait donc de réaliser une course régulière; sauf son dernier tour, il y parvint et se maintint à des moyennes à peu près constantes. Elles étaient de 79 kil. 130 au premier tour, de 78 kil. 380 au second, de 76 kil. 510 au huitième et baissa, comme celle de tous les concurrents, quand la pluie se fut mise de la partie.

Catégorie 250 cmc (12 tours), 277 kil. 740 :

1. Meunier (Thomann), pn. Dunlop 3 56 30 1/5

(Moyenne : 70 kil. 461.)

Catégorie 175 cmc. (10 tours), 231 kil. 450 :

Ce n'était pas Sourdot qui avait la Monet-Goyon la plus vite de la course, mais Janin, qui eut des ennuis de bougies et ne fut jamais en lutte pour les places d'honneur.

Sourdot lui, partit en tête; premier au premier tour, il l'était encore au dixième, sans avoir été inquiété par ses concurrents.

La lutte pour la place se circonscrit entre Davison et Clech, qui furent, alternativement, second et troisième pour, finalement, donner Clech second, ainsi qu'il sait l'être dans maintes épreuves. Il dut toutefois cette place à un dernier tour très long de Davison, qui dut s'arrêter quelque part sur la route.

Janin, malgré ses avaries, continua courageusement et fut récompensé par la quatrième place, devant d'autres concurrents loin des premiers.

1. Sourdot (Monet-Goyon) pn. Dunl.	3 14 25 1/5
(Moyenne : 71 kil. 497.)	
2. Clech (Alcyon)	3 20 12 2/5
3. Davison (Levis)	3 21 11
4. Janin (Monet-Goyon)	3 39 21
5. Lemasson (Armor)	3 43 56 1/5
6. Vulliamy (Harlette)	3 46 37
7. Hommaire (Monet-Goyon)	3 52 23 1/5
8. Zind (Alcyon)	3 59 53 2/5

Les cyclecars

Catégorie 750 cmc. (15 tours), 347 kil. 175 :

1. Sandford (Sandf.), pn. Dunlop	4 26 31 2/5
(Moyenne : 78 kil. 156.)	
2. Arnould (Sandford)	5 2 15 2/5
Catégorie 500 cmc. (12 tours), 277 kil. 740 :	
1. Violet (Violet), pneus Dunlop	3 48 11 4/5
(Moyenne : 73 kil. 026.)	
2. Dhôme (Morgan)	4 11 45 4/5
3. Smeets (Morgan)	4 40 13

Voir par ailleurs les considérations, pour Maurice Philippe.

Trouvez un moyen d'arrêter les concurrents ? Pour éviter les incidents antérieurs qui s'étaient produits à d'autres circuits, où les commissaires sportifs avaient arrêté, avec leur grand drapeau, des concurrents qui avaient encore des tours à faire, rien n'a été trouvé de mieux cette fois que de laisser aux concurrents le soin de s'arrêter eux-mêmes.

Les personnels des boxes de ravitaillement

sont bien prévenus, mais comme ils ne sont pas sur la route, leur geste est souvent mal compris du coureur. C'est ainsi que Davison, Crabtree, Bennett et Hommaire ont fait un tour supplémentaire, soit trois Anglais et un Français.

C'est une façon comme une autre de leur faire exécuter un tour d'honneur, mais on pourrait s'en dispenser. Un accident surviendrait au cours de ce tour inutile que les commissaires de l'U. M. F. ne se le pardonneraient pas en leur âme et conscience. Et puis, pourquoi imposer ainsi aux coureurs une fatigue qui ne compte pas au classement ?

Le circuit de Picardie.

Sur un circuit de 10 kil. situé aux portes même d'Amiens et qui empruntait une partie des routes sur lesquelles se courut jadis le Grand Prix de l'A. C. F. 1923, notre confrère Le Nordiste Picardie Sports et l'A. C. M. de Picardie organisaient, le 3 août, une belle épreuve de vitesse pour motos et cyclecars qui connut un remarquable succès.

Les concurrents étaient nombreux, le public était venu en foule et l'organisation fut des plus satisfaisantes.

Les petites cylindrées couraient sur huit tours, soit 80 kil.; les plus fortes sur dix tours (100 k'l.).

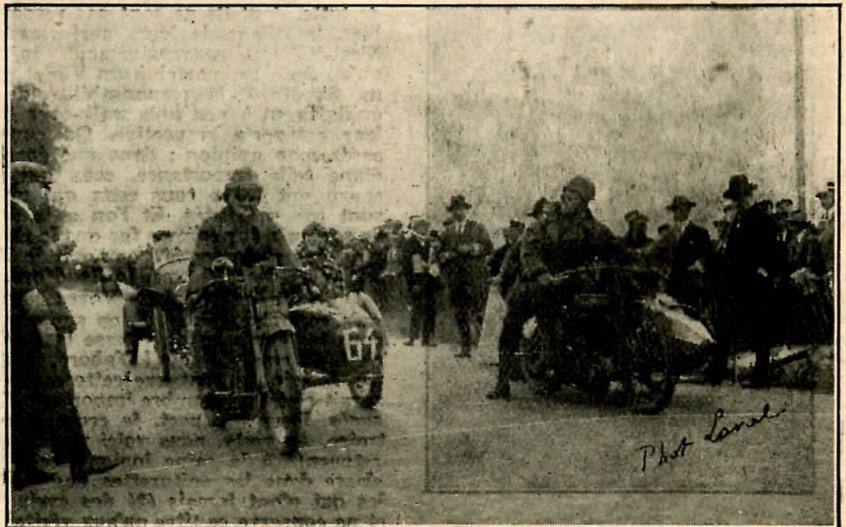
La journée fut marquée par une double victoire de Sénéchal qui enleva les deux épreuves de cyclecars; avec Doré chez les professionnels et les Des Lyons chez les amateurs. Le petit cyclecar, la Colombe, fit également une excellente performance mais n'en est-il pas coutumier ?

Dans la catégorie motos, il convient de souligner que les victoires de Pierre, sur D. F. R.; de Debay, sur Vélocette; de Blondel, sur Monet-Goyon, de Trolevallet sur Motosolo et de Cornet sur Terrot. Saroléa se tailla la part du lion en s'adjudgeant deux gros succès en 500 mc.

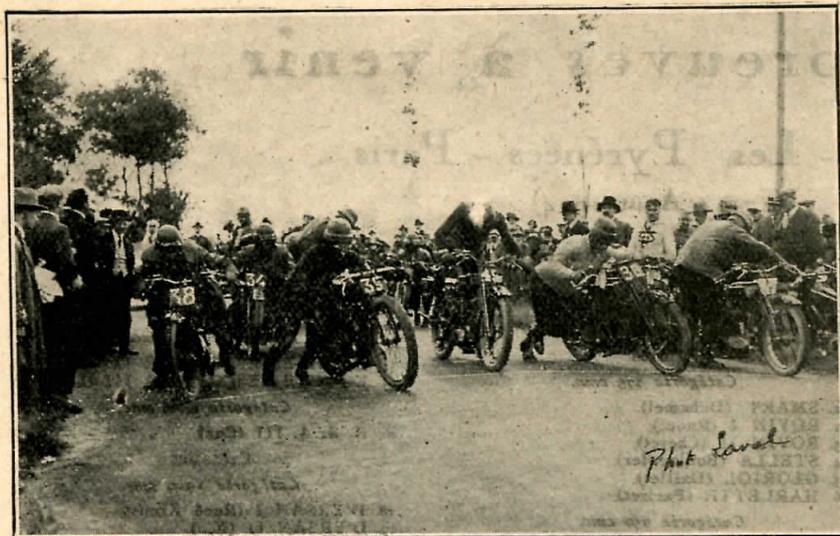
Voici les résultats :

Amateurs :

Motos 175 cmc (80 kil.). — 1. Blondel (Monet-Goyon), en 1 h. 35 m. 11 s. 2/5; 2. Huille (Moto-bécane), en 1 h. 40 m. 24 s. 2/5.



Circuit de Picardie : Le départ des sidecars.



Circuit de Picardie : Le départ des amateurs.

Motos 250 cmc (80 kil.). — 1. Troisyallet (Motosolo), en 1 h. 54 m. 33 s. 1/5.

Motos 350 cmc (120 kil.). — 1. Cornet (Terrot), en 1 h. 45 m. 59 s.

Motos 500 cmc (120 kil.). — 1. Henon (Saroléa), 1 h. 24 m. 40 s.; 2. Ratlan (Saroléa), 1 h. 32 m. 14 s.; 3. Delor (Saroléa), 1 h. 34 m. 24 s.; 4. Ménétrier (Saroléa), 1 h. 42 m. 53 s. 3/5; 5. Delignat (Saroléa), 1 h. 47 m. 37 s. 3/5; 6. Hino (A. B. C.), 1 h. 47 m. 41 s. 4/5.

Sidecars 1.000 cmc (120 kil.). — 1. Thuroth (Harley-Davidson), 1 h. 47 m. 26 s. 1/5.

Cyclecars 750 cmc (120 kil.). — 1. Des Lyons (Sénéchal), 1 h. 51 m. 45 s. 2/5.

Professionnels :

Motos 175 cmc (80 kil.). — 1. Pierre (D. F. R.), en 1 h. 3 m. 20 s.; 2. Sourdot (Monet-Goyon), 1 h. 3 m. 25 s.; 3. Battiford (Propuleycle), 1 h. 17 m. 52 s. 2/5; 4. Dagorno (Francis-Barquette), 1 h. 23 m. 50 s.; 5. Picquard (D. F. R.), 1 h. 23 m. 59 s. 1/5; 6. Begniet (Propuleycle), 1 h. 24 m. 24 s.; 7. Catulu (Monet-Goyon), 1 h. 30 m. 55 s.; 8. Gitts (Propuleycle), 1 h. 31 m. 50 s.

Motos 250 cmc (80 kil.). — 1. Debay (Vélocette) en 1 h. 2 m. 38 s. 2/5; 2. Stanton (D. F. R.), 1 h. 31 m. 34 s.

Motos 500 cmc (120 kil.). — 1. Wastiaux (Saroléa), en 1 h. 46 m. 6 s.

Sidecars 350 cmc (80 kil.). — 1. Agen (F. N.), 1 h. 19 m. 59 s. 1/5; 2. Dubost (D. F. R.), 1 h. 31 m. 52 s. 1/5.

Cyclecars 750 cmc (80 kil.). — 1. Doré (La Colombe), en 1 h. 29 m. 3 s. 2/5; 2. Villars (Villars), 1 h. 48 m. 53 s. 2/5.

Cyclecars 750 cmc (120 kil.). — 1. Doré (Sénéchal), en 1 h. 19 m. 10 s. (moyenne à l'heure : 90 kil. 947); 2. Picolatti (Peugeot), 1 h. 47 m. 34 s. 4/5.

Le Meeting des Sables-d'Olonne

Le Comité des Fêtes des Sables-d'Olonne organisait, le 3 août, avec le concours de l'A. C. des Deux-Sèvres, un intéressant meeting automobile, qui comportait, le matin, deux courses de vitesse sur la plage (1 kil. lancé et 1 kil. arrêté) et l'après-midi, sur le remblai, un amusant gymkhana. La veille, avait eu lieu un concours de régularité sur le parcours Nior-Les Sables-d'Olonne. Ce meeting connut un excellent succès. Voici les résultats de ces diverses épreuves :

Le kilomètre arrêté :

Motos 125 cmc. — 1. Moreau (X...), 1 m. 8 s.

Motos 250 cmc. — Naud (Peugeot), 1 m.; 2. Métais (X...), 1 m. 8 s.

Motos 1.000 cmc. — 1. Metairon (Harley-Davidson), 55 s.; 2. Deshayes (X...), 57 s.

Cyclecars. — 1. Joineau (Marguerite), 54 s.

Voiturettes G. C. V. — 1. Van der Camen (Amilcar), 43 s.; 2. Maurat (Renault), 52 s.; 3. Lévy (Amilcar), 55 s.

Le kilomètre lancé :

Cyclecars. — 1. Joineau (Marguerite), 45 s.

Voiturettes 6 CV. — 1. Van der Camen (Amilcar), 37 s.; 2. Lévy (Amilcar), 44 s.; 3. Maurat (Renault), 45 s.

La course de côte du cran d'Escalles

L'A. C. de Calais a fait courir, le 27 juillet, sur 1 kil. départ arrêté, sa célèbre course de côte du Cran d'Escalles. Le parcours, parsemé de nombreux virages en épingles à

cheveux, offre un pourcentage de 15 o/o. Voici quels furent les résultats :

Vélocitateurs. — 1. Battiford (Propuleycle); 2. Vasseur (Harlette).

Motos 250 cmc. — 1. Battiford (Propuleycle); 2. Debay (Vélocette); 3. Barton (Royal).

Motos 350 cmc. — 1. Debay (Vélocette).

Motos 500 cmc. — 1. ex aequo Smith (Norton), Kœmpgen; 2. Prévost (Saroléa); 3. Ranson (A. B. C.).

Motos 750 cmc. — 1. Smith (Norton); 2. Kœmpgen (Saroléa); 3. Prévost (Saroléa).

Motos 1.000 cmc. — 1. ex aequo, Smith (Norton), Kœmpgen (Saroléa).

Sidecars 600 cmc. — 1. Smith (Norton).

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Barthon (Harley).

Cyclecar 150 cmc. — 1. Herrmann (Peugeot); 2. Lefebvre (Peugeot).

Cyclecars 950 cmc. — 1. ex aequo, Jean Morieux (Amilcar) et White (B. N. C.); 2. Banquart (Amilcar).

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Robert Morieux (Salmson); 2. Bouchery (Sénéchal).

Voitures 1.100 cmc. — 1. Williard (Renault); 2. Courquin (Renault); 3. Pecqueur (Amilcar); 4. Steelin (Majola); 5. Bia (Citroën).

Un raid transcontinental

M. Robert Sexé, notre collaborateur, accompagné de MM. Krebs et Dumoulin, trois champions du dernier Paris-les Pyrénées-Paris, sont partis le 5 août sur des motos 350 cmc. Gillet d'Herstall pour tenter, dans le minimum de temps, le raid Paris-Constantinople et retour par l'Europe centrale ; voici l'itinéraire : Paris, Belfort, Zürich, Innsbruck, Toblach, Klagenfurt, Laebach (Ljubljana), Zagreb (Agraus), Yougo-Slavie, Belgrade (Serbie), Nisch, Sofia (Bulgarie), Andrinople (Turquie), Constantinople, Bucarest (Roumanie), Budapest (Hongrie), Vienne (Autriche), Munich (Allemagne), Liège (Usines Herstall).

Nos vœux accompagnent les hardis touristes,



Une photo prise à minuit des hardis touristes qui, partant de la Porte Maillot, se proposent d'entreprendre un raid transcontinental (voir article ci-dessus.)

Les épreuves à venir

Paris - Les Pyrénées - Paris

(17-24 Août 1924)

Organisé par "Moto-Revue" avec le concours du "Petit Parisien".

Pour la quatrième fois, une des plus importantes épreuves du calendrier automobile et motocycliste va se disputer du dimanche 17 août au dimanche 24 août.

Il s'agit de notre classique compétition Paris-Les Pyrénées-Paris, sous le patronage du *Petit Parisien*, sur les 2.280 kilomètres du parcours Paris-Le Massif Central-les Pyrénées-Bordeaux-Paris.

En outre des différentes catégories de motocyclettes et de cyclecars pour lesquelles Paris-les Pyrénées-Paris est épreuve des brasseurs de tourisme, le règlement prévoit l'admission des voitures ne dépassant pas les 1.500 cmc de cylindrée. Paris-les Pyrénées-Paris est donc ouvert, cette année, aux catégories suivantes :

Motocyclettes : 175 cmc, 250 cmc, 350 cmc, 500 cmc, 750 cmc, 1.000 cmc.

Sidecars : 350 cmc, 600 cmc, 1.000 cmc.

Cyclecars : 300 cmc, 500 cmc, 750 cmc, 1.100 cmc.

Voitures : 1.500 cmc. maximum.

LES ETAPES

Voici les étapes que les concurrents ont à effectuer :

Dimanche 17 août : Paris (départ Porte d'Italie) - Montargis - Bourges - Montluçon - Clermont-Ferrand (397 kilomètres).

Lundi 18 août : Clermont-Ferrand - Bort-les-Orgues - Mauriac - Aurillac - Entraygues - Espalion - Rodez - Albi - Toulouse (433 kilomètres).

Mardi 19 août : Toulouse - Foix - Tarascon - Col de Port-Saint-Girons - Portet d'Aspet - Bagnères-de-Luchon - Col de Peyresourde - Arreau - Col d'Aspin-Tarbes (322 kilomètres).

Mercredi 20 août : Tarbes - Bagnères-de-Bigorre - Col du Tourmalet - Argelès-Gazost - Col d'Aubisque - Oloron-Sainte-Marie - Pau (202 km.).

Jeudi 21 août : Pau - Biarritz - Castets-Belin - Bordeaux (358 kilom.).

Vendredi 22 août : Journée d'exposition des véhicules, à Bordeaux. Garage Rochet-Schneider, rue Huguerie.

Samedi 23 août : Bordeaux - Barbezieux - Angoulême - Ruffec - Poitiers - Châtelleraut - Sainte-Maure - Tours (325 kil.).

Dimanche 24 août : Tours - Blois - Orléans - Angerville - Rambouillet - Versailles - Paris (242 kilomètres).

VITESSES

Les vitesses horaires des véhicules seront respectivement de :

a) Pour les portions d'étapes de montagne, de Tarascon-sur-Ariège à Tarbes et de Bagnères à Oloron :

30 kilomètres à l'heure pour le groupe 1 (motocyclettes 175 cmc. et 250 cmc., sidecars 350 cmc. et cyclecars 300 et 500 cmc.);

32 kilomètres à l'heure pour le groupe 2 (motocyclettes 350 cmc., sidecars 600 cmc. et cyclecars 750 cmc.);

35 kilomètres à l'heure pour le groupe 3 (motocyclettes 500, 750 et 1.000 cmc., sidecars 1.000 cmc., cyclecars 1.100 cmc. et voitures).

b) Pour le restant du parcours :

40 kilomètres à l'heure pour le groupe 1.
42 kilomètres à l'heure pour le groupe 2.
45 kilomètres à l'heure pour le groupe 3.

Toutefois, dans la portion d'étape Clermont-Ferrand, ces moyennes seront respectivement pour chaque groupe, de 30, 35 et 40 kilomètres à l'heure.

C'est sur cette base que seront calculées les heures de passage aux différents contrôles.

LES ENGAGES

avec leurs numéros de course

MOTOS

Catégorie 175 cmc.

1. SMART (Duhamel).
2. ROVIN I (Raoul).
3. ROVIN II (Cheret).
4. STELLA (Boulangier).
5. GLORIOL (Daillet).
6. HARLETTE (Parizet).

Catégorie 250 cmc.

8. SOYER I (Bignon).
9. SOYER II (Favard).
10. GUICHENE (Amateur).

Catégorie 350 cmc.

12. B. T. (Vulliamy).
13. GILLET-HERSTAL I (Reinartz).
14. GILLET-HERSTAL II (Hufkens).
15. B. S. A. I (Contant).

SIDECARS

Catégorie 600 cmc.

24. KOEHLER-ESCOFFIER II (Bétouille).
25. KOEHLER-ESCOFFIER III (Lambert).

Catégorie 1.000 cmc.

26. B. S. A. III (Cox).

CYCLECARS

Catégorie 1.100 cmc

28. D'YRSAN I (René Krepis).
29. D'YRSAN II (X...).
30. B. N. C. (Lejeune).
31. LAVAIL (Amateur).

VOITURETTES

Catégorie 1.100 cmc

33. A. S. (Serrano).
34. S. C. A. P. (Dantu).
35. DERBY I (Dugas).
36. DERBY II (Rougeyron).
37. A. X. A. (Rousseau).
38. ANTONY (Antony).
39. KEVAH (Robert).
40. DESMOULIN (Amateur).
41. Jean SABLON (Amateur).
42. SAUVEUR (Amateur).

Catégorie 1.500 cmc.

45. BOELL (La Perle).
46. BOUYER (La Perle).

15 Août

Le circuit du Comminges.

Le vendredi 15 août prochain, jour de l'Assomption, le Syndicat d'Initiative de Saint-Gaudens va organiser, avec le concours de l'Union Motocycliste du Midi et de l'Automobile Club du Midi, une grande épreuve de régularité et d'endurance, intitulée le « Circuit du Comminges ». Cette épreuve sera ouverte aux motos, cyclecars et voitures.

Le parcours mesure 242 kilomètres, avec départ et arrivée à Saint-Gaudens. Il a été prévu des arrêts de neutralisation dans la plupart des centres traversés, notamment à Salies-du-Salat et à Luchon. Le circuit n'emprunte que des routes excellentes, mais est parsemé de côtes très dures; il passe en particulier par les fameux cols des Arcs et de Peyresourde.

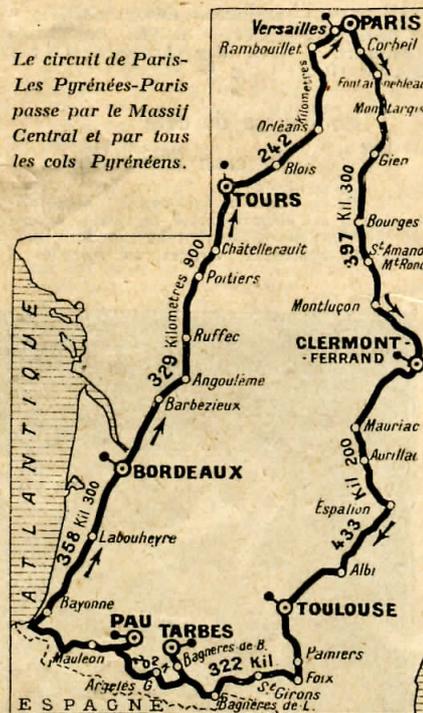
24 Août

La course de côte de Saint-Alban.

Cette année, la classique course de côte du M. C. de Roanne qui, jusqu'ici, se disputait, à Vendanges, va changer de théâtre et se dérouler à Saint-Alban-les-Eaux, dans la montée de la Croix-Trevis, sur le chemin de G. C. n° 31. Ce changement de décor ne nuira en rien au succès de la populaire épreuve, à l'organisation de laquelle l'actif club roannais travaille depuis plusieurs semaines avec une belle ardeur. La côte à gravir mesure 4 kilomètres et offre un pourcentage de 4 à 6 o/o; d'importants travaux de rechargement de la route et de relèvement des virages sont en cours d'exécution.

La course est ouverte à toutes les catégories de véhicules.

Eng. à M. Bénassy, secrétaire du M. C. R., 76, rue Jaurès, à Roanne; droits: vélocycleurs 25 fr., motos et sidecars, 40 fr., cyclecars 60 fr., voitures de tourisme 80 fr., voitures de course 100 fr.



Le circuit de Paris-Les Pyrénées-Paris passe par le Massif Central et par tous les cols Pyrénéens.

16. L. SABLON (Amateur).
17. HUMANN (Amateur).

Catégorie 500 cmc.

18. B. S. A. II (Berrenger).
19. GNOME-RHONE I (Naas).
20. GNOME-RHONE II (Bernard).
21. FRINTAMPS (Amateur).

Catégorie 1.000 cmc.

23. KOEHLER-ESCOFFIER I (O. Lambert).

6 Septembre

Le championnat d'Europe.

Le premier Championnat Motocycliste d'Europe se disputera le samedi 6 septembre prochain, sur l'autodrome de Monza, à Milan. Il est organisé par l'Automobile Club de Milan. On se rappelle que le Championnat motocycliste, disputé à Rome, l'an dernier, avait réuni 77 engagements. Ce fut une course merveilleuse.

Le Championnat Motocycliste d'Europe est ouvert aux catégories de 250, 350 et 500 cmc. de cylindrée.

20.000 litres de prix seront distribués aux concurrents. Il y a, en particulier, dans la catégorie 500 cmc., 5.000 litres au 1^{er}, 3.000 au 2^e, 2.000 au 3^e, 1.000 au 4^e et 500 au 5^e; dans la catégorie 350 cmc., les prix sont de 3.000, 1.000, 500 et 500 litres; dans la catégorie 250 cmc., de 2.000, 1.000 et 500 litres.

Les distances à parcourir pour les trois catégories seront les suivantes : 300 kil. pour les motos de 250 cmc., 300 kilomètres pour les motos de 350 cmc. et 400 kilomètres pour les motos de 500 cmc.

Voici la liste des engagés à ce jour.

Catégorie 250 : 1. Galloni (Rava); 2. Galloni (Panella); 3. Galloni (Vaoni); 4. Rush (X.); 5. Levis (Trivellato); 6. New-Imperial (X.); 7. M. F. G. (Garanzini); 8. Puch (Karner); 9. Puch (Hobel); 10. Ganna (X.); 11. Ganna (X.); 12. Ganna (X.); 13. Velocette (Ghazzi); 14. Maffei (Vaga); 15. Maffei (Maffei); 16. Maffei (X.); 17. Bradshaw (Harding).

Catégorie 350 : 1. Bianchi (X.); 2. Bianchi (X.); 3. Bianchi (X.); 4. Sunbeam (X.); 5. Sunbeam (X.); 6. Sunbeam (X.); 7. A. J. S. (Simposon); 8. A. J. S. (Houg); 9. A. J. S. (Alfort); 10. Galloni (X.); 11. Rush (X.); 12. Rush (X.); 13. F. N. (X.); 14. F. N. (X.); 15. F. N. (X.); 16. New-Hudson (Horton); 17. New-Imperial (X.); 18. M. F. G. (Garanzini); 19. Maffei (X.); 20. Maffei (X.); 21. Scheffeld (Rutten); 22. M. O. Bradshaw (X.); 23. M. O. Bradshaw (X.); 24. M. O. Bradshaw (X.).

Catégorie 500 : 1. Guzzi (Gherzi); 2. Guzzi (Mentasti); 3. Guzzi (Visioli); 4. Sunbeam (Dance); 5. Sunbeam (Walker); 6. Sunbeam (X.); 7. Saroléa (Stoptart); 8. Saroléa (Vidal); 9. Saroléa (Bonivart); 10. New-Hudson (Munday); 11. P. M. (X.); 12. Scott (Garettoni); 13. Norton (X.); 14. Norton (X.); 15. Norton (X.); 16. Peugeot (X.); 17. Peugeot (X.); 18. Peugeot (X.); 19. Harley-D. (X.); 20. Harley-D. (X.).

Les engagements (200 litres par machine), sont reçus à la S. I. A. S., via San Nicolao, 14, Milan, jusqu'au 31 août.

7 Septembre

La course de côte du Mont-Ventoux.

Le concours de côte du Mont-Ventoux n'est point pour des moteurs asthmatiques et encore moins pour des apprentis du volant. La dureté du parcours, le nombre des virages, l'altitude élevée, les fluctuations de température constituent des éléments difficiles à surmonter. C'est pourquoi, chaque année, parmi les engagés, une véritable sélection se produit.

Du côté des motocyclettes, signalons la création d'une catégorie de 175 cmc. et de voir grimper ces petits engins sur la route accidentée du Ventoux sera un attrait de plus durant la journée sportive du 7 septembre. D'ores et déjà, nous pouvons annoncer plusieurs engagements dans cette nouvelle catégorie.

14-21 Septembre

Le circuit des routes pavées.

Le Circuit des Routes Pavées est devenu classique, son importance et son utilité ne se discutent plus et son succès dépassera cette année toutes les espérances. Le constructeur, comme le consommateur, ont intérêt à suivre cette épreuve puisqu'on demande aux véhicules d'accomplir les meilleures moyennes sur les plus mauvaises routes.

Et tout de suite, deux éléments ressortent de la sévère expérience : la résistance, tributaire des qualités de suspension et, b'en entendu, la vitesse puisque cette année le compte des points et l'épreuve de démarrage sont supprimés.

Les engagements à droits doubles seront reçus jusqu'au 5 septembre 1924, à 22 heures, dernier délai.

Le Rallye-Jeton

Le 14 septembre, à Lille, aura lieu le lever de rideau de ce grand meeting : le Rallye-Jeton !

Les engagements sont reçus du 15 mai au 4 septembre, par le commissaire général, M. Léon Manaud, 3, cité Bergère, Paris (9^e).

Les droits d'engagements sont fixés à : 20 francs pour vélomoteurs, 25 fr. pour motocyclettes, 30 fr. pour sidecars, 50 fr. pour cyclecars, 80 francs pour voitures.

Le Concours d'Élégance

Le Concours d'Élégance de carrosserie aura lieu l'après-midi du 14 septembre, place de la République, à Lille.

Les droits d'engagement sont fixés à 50 fr. par véhicule pour les séries fermées, ouvertes, sport et transformables et 25 francs par véhicule pour les séries cyclecars et sidecars.

Ils sont reçus par M. L. Manaud, Commissaire général, 3, cité Bergère, Paris.

Les grands prix de France.

Le Grand Prix de France, organisé par le M. C. F., va se disputer au cours de la seconde quinzaine de septembre sur cette belle piste qui, on en aura bientôt la preuve, sera la plus vite du monde entier.

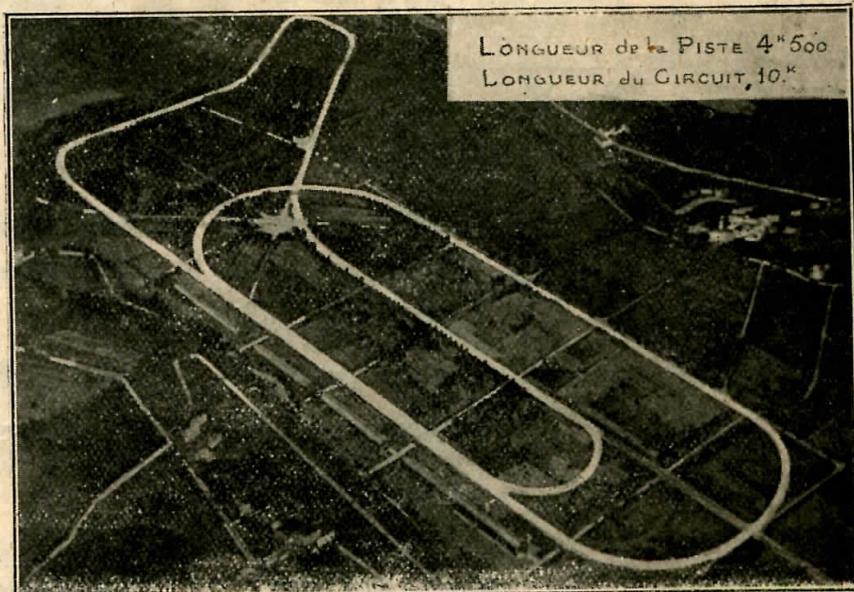
Ces Grands Prix, auxquels participeront tous les « as » motocyclistes français, anglais, belges et suisses seront, un record en la matière, dotés de cent mille francs en espèces.

Ouverts aux quatre catégories de motos : 175, 250, 350 et 500 cmc., aux cyclecars 500 et 750 cmc. biplaces, et aux voitures 1.100 cmc., ils constitueront autant de Grands Prix bien distincts, car, innovation fort louable, chaque catégorie se disputera séparément sur une courte distance, 150 à 200 kilomètres.

De plus, d'autres épreuves, courses de voitures et de vélos derrière moteurs encadreront celles du M. C. F. et seront également dotées de 100.000 francs en espèces.

200.000 francs de prix pour une journée et la certitude d'assister à du beau sport, voilà qui promet.

Pour le compte rendu des épreuves automobiles, lire Voitures-Voitures légères. Même direction.



L'autodrome de Monza, vu d'avion, sur lequel se disputera, le 6 septembre, le Championnat d'Europe.

Ils seront irrévocablement clos le 4 septembre, à 18 heures.

21 Septembre

La course de l'« Ecce Homo ».

L'Automobile Club de Silésie et de Moravie vient de décider qu'il offrirait une prime de 1.000 francs à tout conducteur français pilotant une voiture française et ayant pris part avec cette voiture au Grand Prix d'Europe ou au Grand Prix de l'A. C. F. tourisme, sur le Circuit de Lyon, qui irait disputer la course de l'« Ecce Homo », qu'il organise le 21 septembre.

Les engagements sont reçus par le président de la Commission Sportive de l'A. C. M. S., M. Frédéric Hueckel, à Novy-Jicin, Moravie (Tchécoslovaquie), jusqu'au 7 septembre; les droits sont de 25 francs pour les vélomoteurs, 50 francs pour les motos et les sidecars, 100 fr. pour les cyclecars, 200 fr. pour les voitures de série, et 300 fr. pour les voitures de course.

En marge du Grand prix de l'A.C.F.

Il serait injuste, à propos du Grand Prix de l'A. C. F., de ne pas parler de ceux qui ont aidé à la victoire et sans lesquels il eût été impossible d'arriver aux magnifiques résultats obtenus. N'oublions pas, en effet, que tous les véhicules étaient tous munis du graissage Técalemit.

Sur des voitures de course où tous les organes travaillent d'une façon terrible, il est impossible de se passer de Técalemit. C'est pourquoi l'équipait toutes les machines du Grand Prix.

Imaginez un peu une voiture faisant plus de 800 kilomètres à 115 de moyenne et garnie des antiques graisseurs que l'on vissait à la main, sans grande conviction sur leur efficacité, avec, comme résultat certain, graissage nul et perte de temps.

PAR CES FORTES CHALEURS

. Vos pièces se décollent !
Mais aussi pourquoi réparez-vous
encore vos chambres à air à la dissolution,
à l'essence ou avec des mastics ?

LES RUSTINES . . .

permettent la réparation immédiate
de toutes les chambres à air.
Elles possèdent les avantages de la
dissolution sans en avoir les inconvénients.
De plus, elles se vulcanisent en
roulant.

N'attendez pas la crevaison pour constater que

L'IMITATION NE VAUT JAMAIS L'ORIGINAL

Demandez notre
équipement A } **7^f 50**
pour 25 réparations

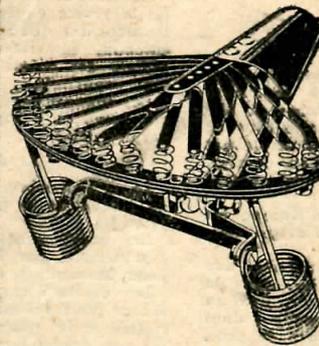
Équipement B (60 réparations). 12 fr.
Équipement C (Garage)..... 22 fr.

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



L. RUSTIN
16 bis
Rue du Bois
CLICHY
(SEINE)

PUBLICITE G. SWERTS



SOUPLE!

Au point que les routes
les plus défoncées sem-
blent des billards . . .

TELLE EST LA NOUVELLE SELLE

BROOKS

REGISTERED TRADE MARK

B. 195. SIÈGE A RESSORTS
incomparable comme souplesse
et très avantageuse comme prix.

Garniture en maro-
quin superfin sur
armature formée de
laines souples et de
ressorts à boudins.

Ressorts arrière
de grand diamètre.

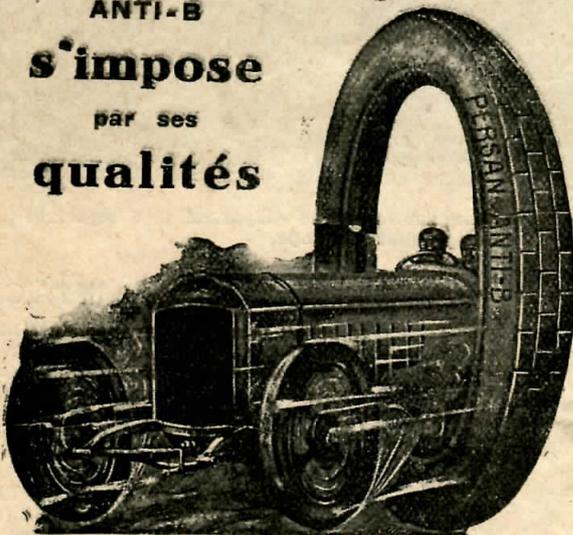
Lewis BARNASCONE
2, rue de Brague
PARIS

Concessionnaire de J. B. BROOKS et Co Ltd, Birmingham

LE PNEU PERSAN

ANTI-B

s'impose
par ses
qualités



THE INDIA RUBBER GUTTA-PERCHA & TELEGRAPH WORKS Co Ltd
Usines et Direction Générale à PERSAN (S.-et-O.)
Maison de Vente pour PARIS: 31, RUE LA BOËTIE, 31

SUCCURSALES

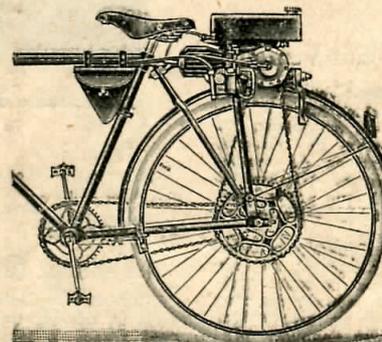
LYON, MARSEILLE, BORDEAUX, LILLE, NANCY, TOULOUSE, NANTES

LE

Groupe Moteur LUTETIA

Se pose facilement sur toutes les Bicyclettes,
Hommes ou Dames, Tandems, Triporteurs, etc.

Poids : 8 kg. 500



Le seul comportant
un EMBRAYAGE
PROGRESSIF

Transmission par
chaîne à TENSION
REGLABLE

Volant magnétique
INDÉREGLABLE

Tous les organes
sont montés sur
ROULEMENTS A
BILLES

Réservoir amovible

MONTE TOUTES LES COTES SANS PÉDALER

Demander notice explicative. - NOMBREUSES RÉFÉRENCES

Concessionnaire exclusif : **P. LACOMBE (E. G. P.)**

6 bis, rue Denis-Papin, ASNIÈRES

Téléph. : Asnières 265

R. C. Seine 276.205

Sidecar LE FLOTTEUR

174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)
TÉLÉPHONE : Ségur 89-32

Sidecar mono avec capot et pare-brise - Sidecar bi-place et 1 pl. 1/2



Vente au comptant et

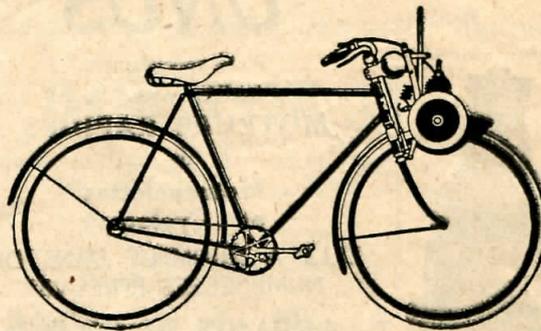
13 Mois de Crédit

RENÉ GILLET - Peugeot, Griffon, D. F. R.,
Soyer, Gnome & Rhône, Ultima, Le Grimpeur

Demandez le Catalogue Général de MOTO et le Catalogue
pour Pièces détachées INDIAN

Micromoteur

GRAND PRIX du TOURING-CLUB de FRANCE



PRIX : 650 FRs

Demander notre brochure descriptive

ÉTABLISSEMENTS LABINAL

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 4.000.000 DE FR.

170, AVENUE DES BATIGNOLLES
SAINT-OUEN (Seine)

MANETTES



HANDY
DÉPOSÉ

En Vente chez tous
les Commissionnaires

et
chez **R. MUNRO**
198, Boulevard Pereire
PARIS (XVII^e) Tél. : WAGRAM 20-14

Carburateurs AMAG
Selles LECKIE XL'ALL
Fourches élastiques
5 accés,

LEVIERS



SATISFACTION

Les bons services continuels rendus
par le STURMEY-ARCHER font
oublier que les engrenages existent.
Le môtérisite avisé ne s'occupe pas
de chercher de nouvelles boîtes de
vitesses et commande COMME
D'HABITUDE.

TRANSMISSION POUR VITESSES

STURMEY ARCHER

DEMANDER LE CATALOGUE
STURMEY-ARCHER Gears Ltd. NOTTINGHAM (Angleterre)

MOTOCYCLISTES!

CYCLECARISTES!

La
Bougie

“ **UNUS** ”

a été spécialement
étudiée pour les
:: **MOTEURS RAPIDES** ::
de
**Motocyclettes
et Cyclecars**

ELLE A TRIOMPHÉ DANS DE
:: NOMBREUSES ÉPREUVES ::

ARAJON Record du Monde
JANIN sur MONET-GOYON
pulvérise les records

BOUGIE UNUS MOTO

Exigez-la !



Demandez notice à
CHOLLET 24, passage Hébrard - 204, rue St-Maur
Fabricant breveté Tél. N°rd 81-24 PARIS X^e (Métro Belleville)

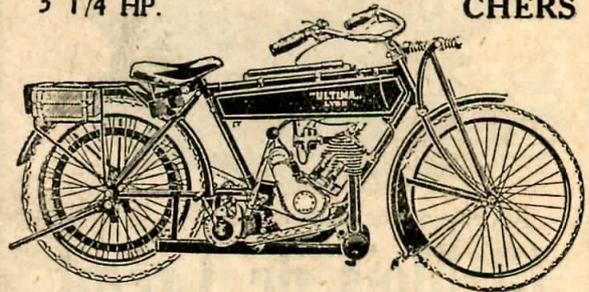
MOTO
créée en
1908

ULTIMA

E. BILLION, Constructeur
24-26, Rue du Commandant-Faurax - LYON
Téléphone : Vaudrey 2-04

3 MODELES
Moteur 4 temps
3 1/4 HP.

**LES
MOINS
CHERS**



AGENTS RÉGIONAUX

CACHEMAILLE, 13, rue Guersant - PARIS (17^e)
SAUBADE, 82, rue de Bègles - BORDEAUX
MURAIRE, 9, rue Masséna - NICE
SARACI 10, rue de Village - MARSEILLE

La Moto

SAROLEA

assure

*le Maximum de satisfaction
le Minimum d'ennuis*

Maison **SAROLEA**, Sté Anme
HERSTAL, Belgique

D.E.C.

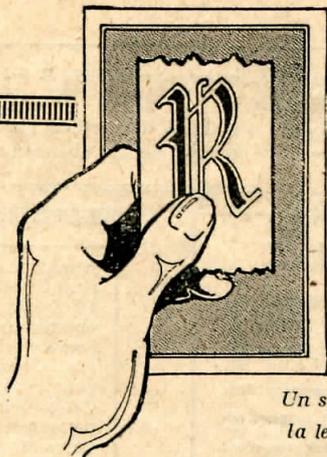
gagne le Bol d'Or

*Le gicleur D.E.C.
monté sur le
Sénéchal 750 cmc.
conduit par Sénéchal
a permis au cham-
pion bien connu de
triumpher de tous ses
concurrents —
Classement général
de toutes catégories :*

1^{er}, SÉNÉCHAL
*couvrant 1.703 km
en 24 heures :-* **(RECORD)**

grâce au GICLEUR D.E.C.

Etablis. D.E.C., 7, rue Brunel, PARIS



Un spécimen de
la lettre "R"

UN CADEAU UTILE

à tous les usagers de Robbialac
Email à froid pour la remise à
neuf des Cycles, Motocyclettes
et Autos.

Tous les cyclistes, motocyclistes et automobilistes qui utilisent l'émail ROBBIALAC pour repeindre à neuf leur véhicule peuvent obtenir un superbe décalque, rouge et or, de la lettre initiale de leur nom, destiné à être appliqué sur la surface émaillée à neuf. Ces décalques sont livrés gratuitement par nous, en n'importe quelle lettre de l'alphabet. Si la peinture de votre bicyclette, motocyclette ou voiture est défraîchie, pourquoi ne pas lui rendre son élégance primitive au moyen d'une couche de ROBBIALAC, et appliquer ensuite notre décalque sur la porte de la voiture ou du side-car ou sur le tube de direction de la bicyclette ?

Il suffit de remplir le coupon ci-dessous et de nous l'adresser ce soir. Vous recevrez en échange votre décalque, notre carte de nuances ainsi qu'une notice gratuite expliquant comment remettre à neuf un cycle, une moto ou une auto, au moyen du ROBBIALAC, qui est d'une application très aisée et qui, en séchant, fournit un fini d'un brillant éclatant et d'une dureté extrême.

DÉCOUPER ICI

ROBBIALAC, DEPT. DECALQUES
42, rue de Sèvres, Boulogne-sur-Seine

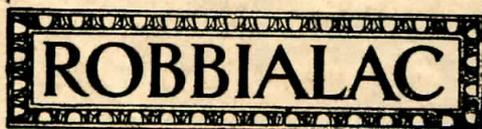
Prière m'adresser franco un décalque ROBBIALAC gratuit, ainsi qu'un exemplaire de la brochure « Instructions pour la remise à neuf de
(indiquer « cycle », « moto », ou « auto »).

Je désire un décalque de la lettre initiale
(indiquer ici l'initiale désirée).

Nom :

Adresse :

Département :



LES MOTEURS et BLOCS-MOTEURS

C I M E

se montent sur toutes les bonnes Marques

BOL d'OR 1924 :

Voiturettes 1.100 cmc 1^{er} IVANOSKY, sur
EHP munie d'un moteur CIME de série

2^e SERRANO, sur
AS munie d'un moteur CIME de série

Meeting de Gand 1924 :

1^{er} CANOT de CONINCK-VANOP, piloté par VANOP,
dans la catégorie internationale des 1.500 cm.

Le CIME ne construit pas de moteurs de course
mais uniquement des moteurs de série.

AGENTS GÉNÉRAUX DE VENTE :

Maurice POYET & C^{ie}
40, rue des Petits-Champs — PARIS

... Rajeunissez
vos Motos ...

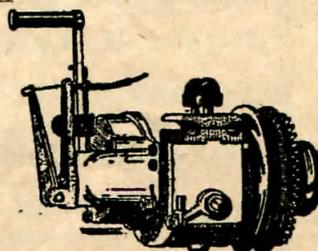
DE QUELQUE TYPE,

DE QUELQUES ANNÉES

QU'EL LES SOIENT ...

... en posant vous-mêmes nos boîtes à 2 et
et 4 vitesses, sans qu'il soit nécessaire
de demander l'aide d'un mécanicien.

Notre fabrication a atteint la perfec-
tion, le fini et la résistance des boîtes
construites en Angleterre, il n'y a donc
pas de raison que vos achats soient
faits à des prix prohibitifs.



E^{TS} C. PICARD

26, rue Carnot, 26

COURBEVOIE (SEINE)

Téléph. 800

PUBLICITÉ G. SWEERTS

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

XVI



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

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

AVIS IMPORTANT

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

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

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

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

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

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

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

Motos à vendre.

A. B. C. très bon état, outillage, compt. pn neufs, cse départ régiment, 2.700 fr. Constant, Port-à-Binson (Marne).

A. B. C. solo, bon état, révisé. Calais Moto, 86, boul. Gambetta, Calais.

A. B. C. 5 HP. roulé 1.500 km., 3.200 fr. M. Franche, 28, rue des Faillottes, Ermont (Seine-et-Oise).

A. B. C. 5 CV 1923, état nf, 3.200 fr. Bousseley, 18, rue des Chalets, Cenon (Gironde).

Alcyon, moto 2 HP., Mle 23. Daumay, rue Paul-Albert (18°).

Alcyon, 2 CV 1/2, es. à vol., cse départ, 650 fr. Vis, Lacoste, 33, rue Crémieux, Paris (12°).

Alcyonnette, peu roulé, marche parf., 1.100 fr., cse sidecar. Plasson, 9, place de la Caserne, Vienne (Isère).

Alcyonnette, roulé 200 km., parfait état de nf, 1.250 fr. Chassery, 29, rue de Metz, Penguieux.

Alcyonnette, bon état de marche, porte-bagage, 1.000 fr. Aubin, fotogr., Château d'Oléron (Charente-Inférieure).

Automoto, 1 CV. 1/4 1924, très bon état mécanique, peu roulé cse emploi, Lecomte, 39, rue des Batignolles (17°), de 5 à 7 heures, sauf dimanche.

B. S. A. 5 HP. 3 vit., très bon état, 2.300 fr. Peugeot, 3 1/2 2 cyl. B. et 1000 side Gloria complet, 350. Quéré, imp. Math-Gillet, les Joncherolles, Pierrefitte (Seine).

B. S. A., sidecar origine, écl. même en 13 mois de crédit. Henriot, 174, rue de Vaugirard, Paris.

B. S. A., 5 HP à vendre cse achat auto, parf. état, essai, nombreux acces., 2.500 fr. Vétérinaire Duvernoy, 66, av. Carnot (Lure).

Clément Gladiator, camionnette, 10 HP. charge 500 km., à vendre, 5.000 fr., cse départ Pressé, Laflesselle, Crespières (Seine-et-Oise).

Cleveland, parfait état. Ecr. Molin, 12, av. des Tilleuls (18°).

Cleveland, 3.000 de 1923, peu roulé, phare, compt. O. S. Tan sad Canadien, outillage, etc., carte gr., 2 plaq. Chabrière, 38, r. de Moscou.

Cyclette neuve, luxe 950 fr., occasion dame, 750 fr.; occasion homme, 550 fr. Bories, 50, rue Boulbonne, Toulouse.

Cyclette de dame, bon état, peu roulé, marchant très bien, à vendre 900 fr. (je dis 900 fr.).

Columbia, 1 CV. 1/2, très bon état, 1.000 fr. S'adres. Pradier, 19, rue de l'Eglise, Livry (S.-et-O.)

Douglas moto 2 HP 3/4, 3 vitesses, état nf. 2.500 fr. Pollet, 17, rue de Châtillon, Vanves.

PIÈCES DÉTACHÉES pour TRIUMPH. - B. S. A. DOUGLAS. - P. & M.

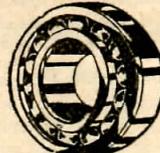
Expéditions en province - DEMANDEZ LE TARIF

PChaine motrice Renold avec faux maillons 45 fr
nous Dunlop pour moto TRIUMPH et B. S. A. HEAVY . . . 75 »
EXTRA HEAVY . . . 85 frs. CORD . . . 90 »

La Maison se charge des réparations
Travail soigné - Prix modérés

ROULEMENTS A BILLES

pour volants, moteurs Triumph, B. S. A. et Sunbeam la pièce 28.50
pour boîtes de vitesses "Sturmev" petit 19 », grand 22 »
pour boîtes B.S.A.: petit 22 », moyen, 24 », grand 40.50



Ancienne Maison FLAMENCOURT
F. TOUTIN, Succ., 171, boul. National CLICHY (Seine)
Téléphone 41

STOCKS de l'ARMÉE - Pièces pour B.S.A.-TRIUMPH

Fournitures, Accessoires - Demandez nos prix
DALBIAC, 1, Rue des Jardins Saint-Paul, 1, PARIS (IV°)

Magnétos et Bougies Réparations de Magnétos Pièces détachées pour

BOSCH

et toutes autres marques

Spécialité pour Motos et Cyclecars de SARELLO

104, Avenue des Ternes, 104 - PARIS

Gare : Neuilly-Porte Maillot

TÉLÉPHONE : W. 01-00 - TARIF R FRANCO

Evans carburateur Amac, très bon état, à vendre pr cse dble emploi, à prof. de suite, 1.000 fr. S'adresser à M. Chatelain, 82, rue Legendre (17°).

F. N. 1 3/4 état de marche pn. nf arrière 750 fr. Ch. Décès, à Vouzy-Vertus (Marne).

René Gillet sidecar, écl. Mag., compt., roue de rech., caisse le Floteur Henriot, capot et par-br. même en 13 mois de crédit. Henriot, 174, rue de Vaugirard, Paris.

René Gillet 6HP., 2 vit., écl., access., complet, bonne oc. Laurent, 8, rue Véron, Alfortville.

Gnome et Rhône état nf, marche parf., essai sur place, 3.000 fr. M. de Sernin, Château de Saint-Martin de Fressengeas, par Saint-Jean-de-Côte (Dordogne).

Griffon, 2 3/4, 55 à 60 HP. All. P. Pilu, état marche. Prix 450 fr. G. Lasseray, 30° R. A. C. 5° Groupe, Orléans.

Griffon, 6 HP., état de marche, à vendre 750 fr. Burguière, 12, rue Moreau, Paris (12°).

Griffon motocyclette à céder, cse double emploi, moteur cicam, 1 HP 1/4 comme nve, 900 fr. Regard, 49, rue Merlin-de-Thionville, à Suresnes.

Harley, 9 CV révisé, side belle ligne, Mag. phare, klaxon, 4.500 fr. Oudoire, 42, rue des Artistes. Après 6 h. 30.

Hirondelle, Saint-Etienne. 3 CV magn. Bosch. Peu roulé, très bon état, 1.200 fr. J. Bouffartiges, Alan (Haute-Garonne).

Indian solo sport, 120 km. rec., acces., bas prix, cause cyclecar. Henriot, 174, rue de Vaugirard.

Labor, moteur Ballot 3 CV, éclair. Magondaux comme nve, n'ayant pas roulé 500 km., 2.600 fr. Voir Robert, 52, rue St-Georges, Paris.

Lutetia, vélomoteur, 1 HP 1/2 moy. 35 km., état de nf, cse dble emploi, prix 850 fr.; à débattre. Vis. Phonos, 8, rue Martel, Paris.

Magnat Debon, 3 CV 1/2, 2 vit., état nf, prix intéres. Le Calbez, 8, rue de Valois.

Mascotte P. S. 125 cm. 3 m., parf. aff. royale et t. confiance, cse double emploi, au plus offrant. Ecr. p. ess. Rével, 2, rue de Valois, Paris.

Micromoteur, comme nf, carte gr., 2 plaques, immatric., 450 fr. Lefebvre, 110, rue Damrémont.

Micromoteurs deux, révis., état nf, cse santé, 900 fr., 1.400 fr. sur vélos, homme, de Dion, dame Griffon, très bon état. Lambin, 13, allée du Centre (Villemoïble).

Metro Tyler, 2 HP 1/2 350 cc., superbe mot. ultra robuste (ts tubes droits) mécan. complète

ment enfermé, mais très acces., roues flasquées, pare-jambe, fourche Brampton, compt. O. S. ph. équip. compl. état de nf. Vente cse ach. voiture Quadrillette. Voir chez Sandfort, 72, avenue des Ternes, Paris.

Motosolo 1923, 3 CV, 2 t., 2 vit., débr. Kik, peu roulé, très simple conv. débutant, 1.800 fr. Boquillon, 23, rue Faidherbe, Corbie (Somme).

Monet et Goyon, 2 CV 1923, peu roulé, 2.000 fr. Rogerie, 13 ter, rue Garibaldi, Saint-Ouen (Seine).

Monet et Goyon, 1 CV 1/2, parf. état, prix int. Pressé. Voir, 57, rue Vieille-du-Temple.

Monet et Goyon, 2 CV, 2 vit., écl. électr., carb. Zenith avec correct. état nf, roulé 1.800 km., net 2.200 fr. Vis. Agence Monet, 6, rue de Moscou (9^e).

Monet et Goyon, 2 CV, état abs. nf, 2 vit., kik écl. électr., compt., etc., 1 pn. de rechange, prix 2.100 fr. Rouaud, 9, Petite-Rue de Vaux, Vitry-le-François, Marne.

Monet et Goyon, 2 CV en très bon état, selle Terry. Rogerie, 13 ter, rue Garibaldi, St-Ouen.

Monet-et-Goyon, 2 CV, juin 1924, nve 2.100 fr. avec tous acces. Ethin, 24, rue Rambuteau.

Monet et Goyon, 1 CV 1/2, très bon état mécanique, cse santé. Bas prix. Pirouelle, Ecole de Cuy, par Pont-sur-Yonne.

A NOS ABONNÉS

Utilisez notre "SERVICE DES DÉPÔTS" pour faciliter vos transactions avec les acheteurs ou vendeurs éloignés de votre domicile ("Moto-Revue" Service Dépôts).

Monet et Goyon 1 CV 1/2 parf. état de marche. Pressé. Voir, 20, rue Vieille-du-Temple.

Motosacocche 2 CV 1/2, bon état 600 fr. à débattre. Planson, 74, rue Marceau, Montreuil.

Moto 2 HP. ch. de vit., écl. électr. 1.850 fr. Mod. 1923. Vis. 38, rue de la Verrière, Paris (4^e).

Smart, moto, état de nf., 1.000 fr., une alcyonnette bon état, 700 fr. Redon, Courtenay (Loiret).

Sport, moto 5 CV ent. révis., prête à prendre la route, cadre surb. magn. Bosch. carb. Amac., phare Mag., klaxon, trompe et acces., cse départ, très pressé, 1.800 fr. J. Morin, 22, rue du Ruisseau (18^e).

Metro Tyler, moto angl., 3 HP. 25, 2 vit. 1923, comme nve, écl. électr. access., vente, cse achat voiture. Prix inter. Bock, 52, boul. Sébastopol, Paris.

Vendrais moto 4 cyl., révis. aill., 5 CV, carb. Magn. nve, prix 450 fr. R. Leroux, Saint-Vincent-du-Lorouer (Sarthe).

Moto anglaise 2 HP. Villiers, 2 temps, 2 vit. nve., val. 2.500 fr., à céder 1.995 fr. Maignaud, 18, rue des Teinturiers, Arras.

Monet et Goyon, 2 HP., état nf.; garanti 2 v., kik écl. électr., etc., prix 2.100 fr. Rouaud, 9, Petite-Rue de Vaux, Vitry-le-François.

Moto très bon état, carte gr. Vis. ts les soirs. Masson, 125, rue de Crimée, Paris (19^e).

Moto, 2 CV., 5 vit., débray. et kik, carte gr., 1.500 fr. Thouraud, rue Lafayette, Riom (Puy-de-Dôme).

New Hudson 2 1/2, 2 temps, 2 vit., chaîne-courroie, état nf. Birault, 10 bis, rue Emile-Zola, Rochefort-sur-Mer.

New Hudson 2 HP 3/4 sport, 4 temps, c. neuve, acces., 2.300 fr. Side Osier, châssis robuste, léger, parf. état, 400 fr. ou le tout 2.500 francs; Ecr. Hannotin; 8; av. de

MÉFIEZ-VOUS !!!

N'ACHETEZ AUCUNE MOTO

sans vous adresser au préalable à la

MOTO-ECOLE

qui vous apprendra gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve ou d'occasion

30^{fr.} BREVET (formalités comprises) Leçons de conduite et de mécanique sur Indian, Harley, B.S.A. et toutes marques

Ouvvert

EXPERTISE 15 Fr.

tous les jours et le
Dimanche matin

Location de Motos et Sidecars
3 bis, Rue Dagorno

Téléphone : **DIDEROT 41-88**

Métro : **BEL-AIR**

Agence Directe :

INDIAN - D. F. R.

EVANS-CYCLOMOTOR

Bicyclettes J.-B. LOUVET

DÉPOT MAGONDEAUX

Pièces détachées "INDIAN" strictement d'origine

Tous Accessoires

Stock « HUTCHINSON »

Huile « CASTROL »

Alfred BOISIS & C^{ie}, 13, av. de la Gde-Armée

Tél. : **PASSY 75-75**

PARIS (XVI^e)

Ad. télégr. : **APPROVINDUS-PARIS** R. C. Seine 209.479

Magasins ouverts le **Dimanche matin**

RÉPARATIONS-REVISIONS-GARAGE
MOTOS, VOITURETTES

PRIX sur DEVIS - TRAVAIL GARANTI

Lucien GERARD

19, Rue des Gravilliers, PARIS

Annexe : 159, Rue du Temple R. C. SEINE 13.402

Spécialiste du MORGAN

INDIAN - MOTOS -
SIDECARS

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES AU PLUS BAS PRIX

REHFELD 4, Passage Élysée-des-Beaux-Arts

MÉTRO : **FIGALLE**

CYCLOTRACTEURS complets de toutes pièces neuves en caisse

295 fr. chez **TESDOU**, 63, Rue Daconédie (14^e)

Magnétos mono neuves : 65 fr. — Pneus neufs 600x60-55 à tringles : 25 fr. — 650x65 neufs à talons : 30 fr. — 28x3 depuis . 40 fr. — 650x55 et 760x90 depuis : 50 fr.

Chaville, à Chaville (S.-et-O.) ou vis. le soir après 18 h.

New Imperial 3 HP sport, abs. nve, moitié de sa valeur. Ecr. pour rendez-vous. Gauthier, 16, rue du Mont-Valérien, Puteaux.

Norton, Tourist Trophy 3 1/2 comme nve, tan sad. A. Decler, 76, Gde-Rue, Sèvres (S.-et-O.).

Peugeot, 3 HP. Bon état de marche, bas prix, à M. Dennau, Alphonse, 1, rue Papin, Seclin (Nord).

Peugeot, 3 CV 1/2, 2 cyl, bel aspect, révisé ent., Claudel, boch., pn. chambre, courroie nves, 700 francs. Pressé. Millien, 3, rue Vieille-Monnaie, Orléans.

Peugeot moto 1924 avec sidecar acheté usine Peugeot, fin mars dernier (compl. nve), à vendre 3.000 fr. net, reste 2 mois garantie sur facture. Peugeot Mazaud, 5, boul. Marcel-Sembat Saint-Denis (Seine).

Peugeot, cycle moto nve (jamais roulé) à vendre cse maladie, 1.600 fr. Grosborne, 27, rue Carnot, Fontainebleau.

Peugeot, 2 cyl. 2 3/4, marche parf., 800 fr., carte grise. Blancheton, Alban, Charron, Gornac (Gironde).

Peugeot, moto Paris-Nice, 2 cyl., 3 CV, parfait état, 1.250 fr. Becker, 10, rue Chevreul, Pré-St-Gervais.

Peugeot, 2 CV 1/2 pn. magn. débr. carb., nf. 1.100 fr. Daltrof, 3, rue de l'Ouest, Neuilly.

Propulcycle moto 2 CV 1924, état nf., jamais roulé 2.200 fr. René Vère, 16, rue de l'Ouest, Neuilly, à partir de 19 h.

Ricardo Triumph, c. nve. Dupriez, 15, rue de Sèvres, Paris.

Roll, vélomoteur, 2 HP. parf. état vér. occ., 1.250 fr. Polac, 1, rue d'Armaillé, Mét. Étoile.

Rovin, forcé 2 HP 1923, roulé 300 kil., parf. état mécanique. Ecr. Barnoncel, 28, rue des Fontaines, Sèvres (Seine-et-Oise).

Rovin, 2 CV., 2 vit., état nf., roulé 500 km. Estève, Avignon, Rotondes.

Rovin, 125 cc., 2 vit., rep-pieds, nve, emball., cse dbie empl. Passet, 7, rue Boissonnade, Métro-Raspail. Urgent.

Rovin, 2 CV, 2 vitesses, état nf., abs. carb. Amac, gros pn., cause sidecar, 1.700 fr. Gentil, 17, rue Violet (15^e).

Rovin, vélomot. 1923, 2 CV, roulé 700 km., chaîne rech. nve. Lejeune, 56, rue Charlot, Paris (3^e).

Royal Enfield, 2 3/4, 2 temps, 2 vitesses Kik, 2.000 fr. Marin, 5, impasse du Moulin-Joly, Paris (11^e).

Rudge Multi/TT, état nf., nomb. acces. Ecr. Rouanet, 24, Bourse, Bordeaux.

Rupta 2 CV., parfait état, prête à prendre la route, débr. carte gr., 750 fr. Thomas, 107, rue Didot (14^e).

Saroela Sport, 500 cc., état de nf. Vis. sur rendez-vous. Ecr. Favre, 53, rue de Varenne, Paris (7^e).

Terot Sport 4 CV mot. J. A. P. roulé 1.000 kil., 3.000 fr., exc. état. Sarré, 60, quai Odet, Quimper.

Terot, 2 3/4 t. 1923, parf. état 2.200 fr. Bourgeois, 108, rue d'Angoulême.

Terot, 2 3/4 bon état, pn. nfs, 900 fr. G. Rey, reliure. Réalmont (Tarn).

Terot, 1924, type supersport. sap. cubit. S'adres. Martini, place Saint-Joseph, à Avignon.

Terot moto, 3 CV très bon état 1.300 fr. Sclesser, 11, rue du Marché, Grand Montrouge.

Terot moto, 2 HP état nf, 43, rue de l'Orillon. Voir 18 à 19 heures. G. Loubleaux.

Triumph, parf. état revisée, fourche AR., renf. pn. nf., acces., av. ou ss side, solo 2.400 fr. Ecire Bastié, 25, rue de la Collégiale (5°).

Triumph 5 CV, 3 vit. Bosch, pn. chambres nfs, acces. parf. état 3.200 fr. Triballat, 39, boul. Pasteur, Paris (15°).

Triumph, 4 CV, parf. état, tan sad, phare compl. Ts les jrs. Le Quennée. Libraire, 16, rue de Paris, Houilles (Seine-et-Oise).

Triumph, solo 5 HP boîte Sturmey, archer, parf. état, bouteille, phare, 2.800 fr. Ecr. G. Baruzier, 65, boul. Saint-Marcel (13°)

Vélocycle, 2 CV, 2 temps, débr. parf. état marche, exc. oc. 700 fr. Méridon, 21, rue Cardinet (17°).

Moteur cycle Rosengart, tte nve, ss garantie usine sur vélo sp. cad., pn. renf., fourche élastique. Nomb. parf. et acces., 1.200 fr. Polad, 1, rue d'Armaillé. Mét. Etoile.

Labor Moteur Ballot, 3 CV, écl. Mag., comme nve, n'ayant pas roulé 500 km., 2.600 fr. Voir Robert, 52, rue Saint-Georges, Paris (9°).

Moto D. F. R. comme neuve, 3 vit., débray. kik, tan sad, écl., 2.800 fr. Denis, 37, rue de Balagne.

Peugeot, 2 cyl., 3 CV, ent. revisée, état méc. parf., essai à vol. Beaubie, à Cancon (Lot-et-Garonne).

Phelon and Moore, 4 CV, 2 vit., machine parf. A vendre ou échanger contre moto lég., état nf. Almin, 51, rue des Prés, Fougères (Ille-et-Vilaine).

Sidecars à vendre.

Harley sidecar G. L., compt. O. S. Klax., nombre acces., parf. état, 3.700 fr. S'adresser : Garage Michel, rue Marceau, St-Nazaire.

Side Harley état nf, dern. mod. cse santé, plus offrant. Touzard, Audembert, par Marquise (Pas-de-Calais).

Harlet side 2 pl. carros, limous., transf., écl. électr. et acét. Klaxon, électr. tous acces. mod. unique. Pressé, 74, rue Chaptal, Levallois.

Harley état nf., side sport, 2 pl. capote pare-brise, phares Mag. Vis. Terpillat, 66, rue St-Maur (11°).

Harley side origine 1922, 12/10 CV, grand luxe, revisé chez Harley état nf., outillage considérable, klaxon, etc., etc., au plus offrant minimum 7.000 fr. Norry, 35, rue de Cléry, Paris.

Harley side bon état, 3.500 fr. Tesdou, 63, rue Ducoüedic (14°).

Harley side, bon état, carb. Zénith, mag., pn. et fourche nefs, 2.900 fr. Ladousse, Garlin (B.-P.).

Harley, side bi-place, p. br. écl. Mag., état neuf, bas prix, 17, rue Riquet (19°).

Harley, 3.000 fr., revisée, état de marche parf. compt. Mag., équipée pour rouler en solo. Eugène Jodet, 95, avenue de la Reine, Boulogne-sur-Seine.

Harley Davidson, bon état, sidecar, 2.000 fr. Calais Moto, 86, boul. Gambetta, Calais.

Indian comme nve, avec sidecar sport, 3.000 fr. Uhlmann, 46, avenue Charles-Floquet.

Indian nve gd luxe, avec side sport vendu bas prix, 3.300 fr., cse départ, 3 bis, rue Dagorno. Tél. Diderot 41-88.

Indian en bon état, side spécial, dble place, 3.500 fr. Ganneau, 7, impasse Compoint (18°).

A. B. S. sidecar 4 HP., parf. état méc. S'adresser Calais Moto 86, boul. Gambetta, Calais.

Spécialités V. W. pour MOTOS

SIDECARS, CYCLECARS

PARE-BCUE, PARE-BRISE, etc.
LANTERNES avant, arrière et de côté
aluminium l'ndu et poi.

Demandez notice R aux

Éts. VEUILLOTTE et WILLEM IN 17, rue Riquet
PARIS

R. C. Seine 247-597

POUR LES JEUX OLYMPIQUES

La Manufacture

“AUX FABRIQUES RÉUNIES D'ELBEUF”

Maison Fondée en 1852

Usine à ELBEUF (Seine-Inf.)

réserve spécialement
à ses anciens et nouveaux clients

LES VÊTEMENTS
DE SPORT

de coupe irréprochable
EN VÉRITABLE DRAP D'ELBEUF

à des Prix imbattables
Toujours au minimum 100 francs
d'économie par costume

PRISES de MESURES
et essayages facultatifs
à PARIS
26, faubourg du Temple



Le nouveau CATALOGUE d'ÉTÉ, envoyé Gratis et Franco, contient avec les gravures dernière mode d'échantillons des plus belles draperies d'Elbeuf dans tous les genres et dans tous les prix de 99,50 à 300 francs.

NOUVEAUX CYCLECARS et VOITURETTES

R. Senechal

Champion de France

FABRICATION
CHENARD-
WALCKER

FACILITÉS de PAIEMENT

Renseignements
Essais à volonté
Livraison rapide

G. MARCHAIS. INGÉNIEUR
25, Passage Davy, PARIS 18° - Maro 2-37

TOUTES PIÈCES INDIAN

Demandez tarif

FILTRE SPÉCIAL

pour

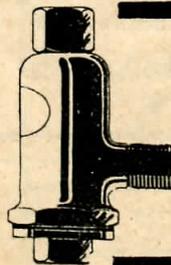
HARLEY ET INDIAN

se pose instantanément sans soudure.

INDIAMOTO, 1, rue Faraday, PARIS-17

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

Téléph. : Wagram 56-75



Blériot, side 5 CV 2 cyl., 3 vit. pare-brise, capote très bon état bonne occ. Charpin, 4, rue de la Grosse-Tour, à Sens.

B. S. A., exc. état, 5 HP, 3 vitesses, 2.600 fr. Visible sam. après-midi et dimanche, Joudon, 78, av. Jaurès, Arcueil.

B. S. A. side 5 HP., parf. état de marche 2.600 fr. Ecr. Le Ferrer, 162, rue des Pyrénées, Paris.

B. S. A. side très bon état, prix inter. Le Calvez, 8, rue de Valois.

B. S. A. sidecar état neuf, pare-brise, phare, capote, prix 2.800 fr. M. Lecart, 37, boul. de la République, Neuilly-sur-Marne (Seine-et-Oise).

B. S. A. sidecar en parf. état. Prix 2.700 fr., 17 rue Riquet (19°)

B. S. A. très bon état pn. nls, phare, pare-brise, outill. ext. Grosset, 42, Grande-Rue, Brévanne. (Seine-et-Oise).

B. S. A. side, pare-brise, parf. état, 2.900 fr. Talairach, Enregistrement, Sisteron (Basses-Alpes)

D. F. R. side luxe, contropiaqué, p. roulé, pn. 30, outill. amacompt. jour. O. S. échap. Johest, 3 vit. appr., à cond. Besnard, 3, boul. de Belleville.

Douglas moto, 2 CV 3/4, 2 vit. très bon état, 2.000 fr. Allegre, 13, rue Jenner, Paris (13°).

Harley side garnier, capote, pare-br., écl. Mag. équip., roue flas., exc. état de marche, 3.800 fr. Berthe, 67, rue Jules-Ferry, Bagnolet.

Harley side comme nf, tous perfect. 4.500 fr. Peugeot, 23/4, marche garantie, 1.000 fr. Leroux, 140, rue de Bécon, Courbevoie, T. 862.

A NOS ABONNÉS

Utilisez notre "SERVICE DES DÉPÔTS" pour faciliter vos transactions avec les acheteurs ou vendeurs éloignés de votre domicile ("Moto-Rovue", Service Dépôts).

Harley Davidson side, compl. rem. à nf. Essai à volonté. Prix 3.500 fr. Fauser, 70, rue Dulong (17°).

Indian Powerplus 1921, side gd luxe, écl. électr., 2 phares, carb. sol., compt., nomb. acces., état de nf, 4.500 fr. Couchot, 2, place aux Gueldres, St-Denis. Tél. 672.

Indian side bon état, pn. neufs, écl. 2.400 fr. Huart, Emile, 12, route de Donchy, Denain (Nord).

Indian, side le Flotteur, rév. gén. ggr. carb. Zénith técalmits pn. et chambres nfs out. et nomb. acces., 2 chaînes, 3 chev., 1 carb., 1 pneu, etc. Poitevin, 56, av. Gambetta.

Indian, 3 boules, cap. pare-brise, side selle, le tout en parf. état mécanique, email rouge, origine, 2.250 fr. Tesdou, 63, rue Ducoüedic (14°).

Indian side bi-place, écl. klaxon (rétro-viseur, compt. montre O. S.), pn. de rechange, parf. état 3.500 fr. Pérénat, 105, rue de Paris, Bagnolet (Seine).

Indian side parf. état, 2.000 fr. Ecr. Godfin, 68, rue Dareau.

Indian, side parf. état, nve, pn. Indian, neuve, d'origine, 40 0/0 de réduction. Vis. le matin. Néco, 22 bis, rue Jean-Nicot, Paris (7°).

Indian side parf. état, tout équipé pour gd tourisme, avec capote, pare-brise, gd coffre side, éclair. électr. accessoires 2.900 fr. Magès-Meung-sur-Loing (Loiret).

Indian side revisé pn. nfs, point. 3.400 fr. Corade, Marcel,

route d'Oucques, Blois (Loir-et-Cher).

Indian, 9 HP, side d'origine, parf. état, carte gr., cse mal. 2.700 fr. Lanjouère, Valleville, Brionne (Eure).

Indian side sport luxe, caisse pn. chal. peint. nick, nfs, mec. comme nve. Ecr. Brière, 14, rue de Montmorency (3°).

Indian side à vendre, cse départ, moteur complètement revisé, acces. Téléph. ou écr. H. Perrin, à la Sita, 1, rue de Stockholm.

Motosacoche side gd luxe, état nf, 8 CV capot. pare-br., roue rech., écl. électr. 6.000 fr. Pouchardon, bureau de la place, 4, rue Duranti, Toulouse.

P.E.U.P.L.E. pour motos 2 à 3 HP, roue 600 x 50 abs. nf, 650 fr. Rouaud, 9 Petite-Rue de Vaux, Vitry-le-François (Marne).

René Gillet side Garnier 1921, 2 vit., par boîte, capote, pare-brise, Mag. phare klaxon, compt. O. S. etc., pn. nfs, 3.200 net. Robt. 2^{ter}, Marjolin, Levallois, dimanche 9 à 12 heures.

Zénith Jap sidecar, 5 CV, état neuf, 2.200 fr. Bourdin, 115, rue de la Chapelle, 18^e arrondiss. Paris.

Side bon état convient Triumph ou B. S. A., 350 fr. Brisemontier, 35, rue de Cauville, Rouen.

Sidecar seul pour Cleveland, pignon démultiplicateur Durey-comte, 43, rue de Vaucelles, Taverny (Seine-et-Oise).

Pour acheter ou vendre une moto, adressez-vous à la Moto-Ecole. Grand choix de machines d'occasion vendues par des particuliers, 3 bis, rue Dagorno. Tél. Diderot 41-88.

Triumph, sport side G. L. comme nf. bien équip., essai à vol., 3.500 fr. Sagon, 46, boul. Jean-Jaurès, Boulogne-sur-Seine.

Indian side très bon état, pn. nfs, outill., chaînes et pièces de rech., carte gr., 2.300 fr. S'adres. Gérard, qui fera les essais, 79 av. de la Reine, Boulogne-sur-Seine.

Harley side sport, dern. perfect. état nf. Prix intér., cse départ. Tobler, 4, villa Danrémont, Paris.

Harley side bi-place, état nf., compt., pare-brise, écl. Mag. tan sad, vend. cse malade 5.100 fr. Roubier, 37, rue Balagny.

Indian, side, écl. Mag., bon état, peint. nve, 3.350 fr. Denis, 37, rue de Balagny.

B. S. A. side, carros, bateau, pare-brise, très bon état, 3.500 fr. Denis, 37, rue Balagny.

Cyclecars à vendre.

Amilcar sport, 1923, 1.300 km. amort., gaines, compt. klaxon et écl. électr., 9.500 fr. Bassac, 12, rue Saint-Lazare, Isle-Adam (Seine-et-Oise).

Anzani, 7 CV, parf. état 1.500, urgent. Svéredo, 37, avenue Verdier, Grand Montrouge.

Bédélia BD 2 en rév. Salmson, Zénith, cse dble emploi, prix int. Sontag, 80 bis, avenue Rubillard, Le Mans.

Bédélia B. D. 2 parf. état, écl., pièces de rech. Levasseur, chemin de la République, Amiens.

Cyclecar, type course, carros, alum., 100 à l'h., project. et outill., état nf, photo sur demande, Liégeois, Laval, 48, rue Joinville.

Cyclecar, gd sport, parfait état de marche, 8 HP, 2 places, 2.000 fr. et 99, av. d'Orléans.

Fournier 1923 carros, spéc. compt. montre amort. gd coffre, 5.750 fr. Vitry, 20, rue du Centre, Pantin.

G. N. Salmson, nf. Mag. pneus 700 x 80, rabais intér., dble emploi. A. Denise, La Vallée-aux-Bleds (Aisne).

Monet-Goyon, 3 HP nve capote pare-brise, écl. électr., 2 places,



CYCLECARS B.N.C.

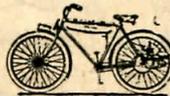
VENDUS AVEC

12 mois de Crédit

AGENCE DIRECTE **Voitures toutes marques à crédit**

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

Bicyclette à Moteur "TAVERNIER"



Moteur 2 temps 62 cmc -- Carburateur Zénith -- Distribution par tiroir assurant un rendement supérieur de 25% -- Débrayage à griffes à commande par câble sur le guidon

DEMANDEZ LA NOTICE DÉTAILLÉE

V. TAVERNIER, 15, Rue du Tâge, PARIS (13^e)
R. C. n° 52.673 Paris

INCROYABLE !! mais vrai !!

PNEUS NEUFS HUTCHINSON

Brooklands à talons 30 FRANCS
26x2 PNEU ET CHAMBRE

ANDRÉ GABRIEL, 3, passage du Désir

B. S. A. CLEVELAND

VENTE
ACHAT
STOCKS
RÉPARATIONS
PIÈCES DÉTACHÉES
EXPÉDITIONS RAPIDES

MOTO-AGENCE 108, rue du Château
BOULOGNE-sur-SEINE
Téléphone : 412

"INDIAN & HARLEY" Pièces détachées neuves et occasion
Gros et détail. Prix sur demande
Indiquez les pièces qui vous intéressent
DELRIEU, Limagne-Aurillac (Cantal)

INVENTEURS lisez
Manuel-Guide
envoyés gratis et franco par l'Ingénieur-Conseil
BETTCHE 39 boulevard Saint-Martin 39 - Paris

3.800 fr. Lanoue, 9, rue St-Benin Nevers (Nièvre).

Morgan, Mag. gd luxe, capotes pare-brise, compt. écl. mag., acc. très bon état. Ecrire Pichereau, 52, rue Custine, Paris (18^e).

Morgan sport luxe, équipe superbe, état parf. à enlever de suite. Guard, 30, montée des Carmélites, Lyon.

Morgan, 1923, cse départ, eau. Mag. caisse arr. Vis le soir, 18 h. H. Crochet, 89, rue des Couronnes.

Morgan eau 1923, rév. juil. pneus 90, roue AR am., écl. Mag. Compt. O. S. Gauchas, Cerney-Ermond (Seine-et-Oise).

Morgan moteur Mag. à eau, parf. état, écl. Mag. Compt. O. S., pn. nfs, 2 chaînes nves, rech. acces. Vis. samedi, 14 à 16; dimanche, 9 à 11, 248, rue de Belleville.

Morgan super sport, écl. électr. Compt. bon état, bas prix, 17, rue Riquet (19^e).

Quadrillette Peugeot fin 1923, roulé 1.800 km., écl. démar. électr., 6 roues compl. phare rétro-glace, Génée Blériot, outill. essais toutes distances, 8.800 fr. De Marçay Anzani, 1.000 cc., 5 roues D. F., parf. état, 3.250. Bodson, 35, avenue Marceau, Drancy (Seine).

Sénéchal mot., train parf. 4.000. Magnat, 12, rue Monceau (8^e).

Cyclecar, excl état de marche, type gd sport, écl. Mag. 4.000 à débattre. Paul, 2, rue d'Italie (13^e).

Châssis de cyclecar en tubes, 6 roues métalliques, direction irréversible, ss pn. ni moteur, ni changement de vitesse, conv. pour transformation Indian ou Harley à vendre, 450 fr. Martial Bernard, à Bédouin, Vaulx.

G. A. R. cyclecar, 3 pl. marche parf., occ. exc. Lecreux, 17, rue Lemercier, Paris.

G. N. Car. bateau, 3 pl. compt. Kik, écl. Magond., pn. nfs, peint. nve, très joli, à enlever, 3.200 fr. Arnold, 37, boul. de l'Ouest. Le Raincy (Seine-et-Oise). Tél. 318.

Delahaye, torpédo, moteur Balot 75/130, ent. revu, pn. nfs, 8.000 fr. Redon, Courtenay (Loiret).

Voiturettes à vendre

Aries 5/8 HP., 2 pl., roulé 4.000 km., parf. état gén., repeint, mot. et ess. av. révisés. Ecl., démar., kl. électr., compt., outill., acces. p. bagages. Cse maladie. Ecr. P. R. V. Jean-Lherbette, 140, avenue de Paris, Vincennes.

Voiturette Benjamin, 4 pl., compt. ent. révisée, marche parf., peint. nve, cap. poli, écl. et démar., 8.500 fr. Gaucheron, 2, rue Baudin-Jeune, Troyes (Aube).

Bébé Peugeot à vendre, état de marche parf., véritable occas. S'adres. 151, av. des Batignolles, Saint-Ouen.

Quadrillette type 172, car. sport. écl., amort., 5 pneus nfs 700 x 80, état méc. parf., 800 fr. ou échange avec soule contre voit. vite. Salmson Amilcar, sport der. modèle. Ecr. cond. Volatron 17, rue de Belzunce, Paris.

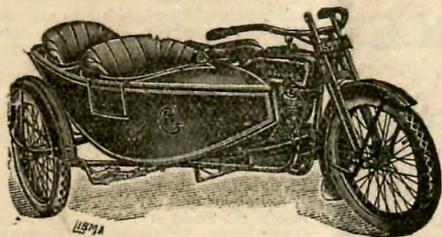
Renault, camionnette, 8 CV, 500 kilos, parf. état, 2.800 fr. ou éch. contre cyclecar, pas G. N. Lucien, 15 bis, rue des Prairies (20^e).

Voiturette 5 CV, 4 cyl., boîte et tous caros. sport révisée, 3.800 fr. M. Pasteur, 67, rue Castagnary.

Violette, 6 HP. mono, bon état de marche, 2.100 fr. Grandremy, 16, rue Jean-Baptiste-Clément, Pavillons-sous-Bois (Seine).

Benjamin, 5 HP livrable imméd., à céder prix courant. Pascaud, 4 bis, rue de Lyon.

Part. vend. Torpedo 6 pl.



TOUT POUR HARLEY

Fourche oscillante CEEL
garantie incassable

Catalogue franco sur demande

CACHEMAILLE
13, RUE GUERSANT, PARIS
Téléphone, WAGRAM. 36-36
Ad. Télec., CACHEMATA-C-PARIS
Compte Chèques Postaux 542-97
Reg. Com. Seine 70.956

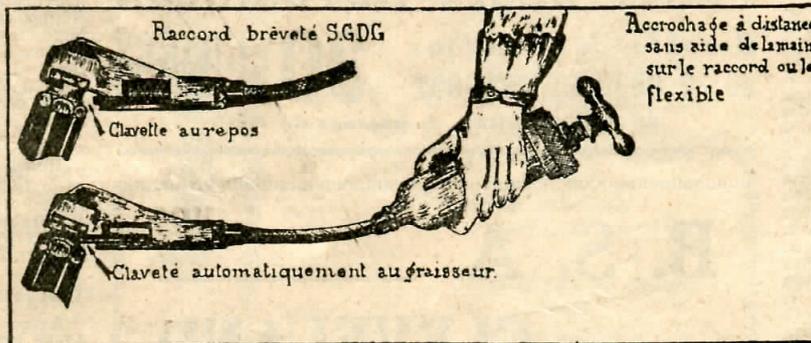
LA FRANCE MANQUE DE TECHNICIENS

SPÉCIALISÉS DANS L'AUTOMOBILE ET L'AVIATION

Suivez par Correspondance les Cours Professionnels de l'
INSTITUT MODERNE POLYTECHNIQUE
95, boulevard Haussmann, 95

qui vous conduiront au diplôme d'Ingénieur, Sous-Ingénieur, Dessinateur ou Monteur
Demandez aujourd'hui même la brochure n° 10 gratuite donnant tous renseignements, sur ces diverses carrières

GRAISSAGE SOUS HAUTE PRESSION POUR AUTOS ET TOUTES MACHINES



Accrochage à distance
sans aide de la main
sur le raccord ou le
flexible



MEYREL FRÈRES

Asnières (Seine) 30, Rue Diderot, 30.

-- Magnétos --
Bougies Robert
" BOSCH "

Garanties d'Origine
Pièces détachées
Réparations

TOUT ce qui CONCERNE L'AUTO

TÉLÉPH.: ARCHIVES 41-39

Métro TEMPLE

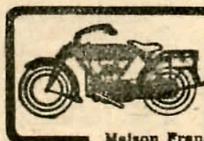
74, rue Turbigo, 74

Agents-garagistes -:- Catalogue général sur demande

Toutes les nouveautés
concernant

L'AUTOMOBILE

Livrées rapidement aux
meilleurs prix



A CREDIT

COMME AU COMPTANT

500 MOTOS et Cyclecars

Votre INTERÊT est de voir
le GRAND STOCK de

1^{re} Marques, garantis, depuis 1.000fr.

Vendus par les Etablissements PARIS-AUTO 104, avenue de Villiers, PARIS

Maison Française fondée en 1890 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de cycles

12 CV capote nve, 5 roues dét. impôt payé, pare-br. phares B. R. C., 3.500 fr. R. Pichoir, 19, rue Beccaria (12°) après 19 heures.
Aries 8 CV, 4 cyl., 2 pl. revisée, état nf, 5.500 fr., 111 bis, rue d'Alsia.

Divers à vendre.

Compt. indic. vitesse Jones moto, complet, roues 650 x 65. Décorce, 4 bis, square Desnouettes (15°).

Cyclotracteur, p. roulé s. Peugeot nf, roues et pneus spéciaux, trompe comm. accél. au guidon compl. en état cse dble empl. 1.000 fr. Sureau, 54, rue de Neuilly, Clichy (Seine).

Carburateur Zénith 36 mm. 30 fr. Magnéto 4 cyl. Nilim., 25 fr. bob. Ruhmkorff 35 mm., étinc., 40 fr., manip. 10 fr., acc. 2 v. 40 à 12 fr., extinct nf, 25 fr.; cric, 5 fr.; carab. Buffalo 12 mm. nve, 95 fr.; foid, 9 x 12, 30 fr.; 100 gr. hydroq., 8 fr. Bourbon, 5, rue Duont-des-Loges, Paris.

Machine à coudre servi 8 jrs, 20 0/0 de dim. Bernard, 1 pl. de la Cathédrale, à Rennes (I.-et-V.).

Superbes sacoches nves off. cavalerie, tt cuir noir à soufflets et fermoirs nickelés. Dimension 31/21/10 Prix 30 fr. Ernest Bouillé, 25, rue de Charonne, Paris (11°).

Poste T. S. F., 4 lampes, 2 H. F. et 2 B. F. reçoit petites et gdes ondes. Ttes pièces de marque, avec acc., 4 vit., 30 amp., 2 batt. piles liquides. Plus nids d'abeilles, 2 écrot. et autres acc. le tout 450 fr. Ecr. à M. Fourmillon, 46, rue du Clos-du-Roi, à Troyes (Aube).

Trotinette scooter Lumen, 700 fr. Salafa, 123, boul. Diderot, Paris.

Vélo Peugeot, cse achat moto, état nf, « Tour de France », Prix à débattre. Berland, 32, rue Pastourelle (3°).

Groupe moteur Rosengart, parf. état, 400 kil., 700 fr. Bernard, 65, rue Marcadet, Paris.

Pare-brise nf, 0 m. 90, 80 fr. Capote nve, 2 pl. housse 120 fr. Boizat, Saint-Frambault (Orne).

Cyclotracteur, abs. nf, complet, prête à monter, avec ts acces., 375 fr. Ecrire André Lévy, 12, rue de l'Entrepôt, Paris (10°).

1 phare moto Autoche nf, 80 fr. Rouaud, 9, rue de Vaux, Vitry-le-François, Marne.

Fourche élastique, Bénicourt et moulinet, multipl. bobine libre, pr pêche au lancer. Ecr. avec timbre. Gueniot, rue Armand-Colin, Tonnerre (Yonne).

Petit tour parallèle avec ts ses acces. Patins à roulettes, état nf, 50 fr. Perrault, 3, impasse de l'Eglise, Paris (15°).

Camionnette Delage, 10 HP., 500 km., parf. état, bas prix, essais et détails. Pradines, à Brosiac (Charente).

Aster marin, 20 CV, 4 cyl., très bon état, 3.000 fr. Léonardon, rue de Chanzy, Libourne.

Moteur électr. pr machine à coudre, boîte ou moy., 2 vit., pr petite moto, ress. ou châssis sidecar. Saussine, 10, rue Gévelot, Sèvres (Seine-et-Oise).

Amortisseurs Derihon, état nf, avec ferrures, la paire, val. 400 fr. à céder, 140 fr. Conjoncteur-disjoncteur Blériot Phi, 6 v. état nf, val. 130 fr., à céder 50 fr., 3 lampes T. S. F. Mazda 7/100, val. 102 fr.; à céder 35 fr.; un condensateur variable à air 1/2000 m. f. d. en boîte acajou, valeur 45 fr. à céder, 20 fr. Ecr. Baldy, 34, rue Desbordes-Valmore, Paris (16°).

Phare Autoche moto nf, 80 fr. Rouaud, 9, rue de Vaux, Vitry-le-François (Marne).

MOTOS CYCLECARS

G CAVANIET

Téléph. : FLEURUS 00-23 50, rue de Rennes

Sidecar BURBERRY

AGENCE AIGLON et LE GRIMPEUR

RÉPARATION R. C. S. 176.143 GARAGE

Le Sous-Main "CRISTAL"

A DESSUS GLACE TRANSPARENTE
S'IMPOSE SUR VOTRE BUREAU



TARIF M SUR DEMANDE A

SOCIETE "GRAPHICA", 24, rue de Bondy, Paris-10°

TÉLÉPHONE : NORD 54-01

J'ACHÈTE *comptant :* **MOTOS, SIDECARS, CYCLECARS, et JE VENDS**

*Harley side, Indian side 2.600 fr. ;
Garde-boue A.V., Triumph, Porte-bagages, 10 fr. ; Magnétos
Bosch, 95 fr. ; Boîtes 3 vitesses neuves pour motos, 300 fr. ; Pneus
neufs 650 x 65 à 25 fr. Pour cyclecar : un pont arr., une
boîte 3 vitesses. M. A., une direction, le tout neuf : 1.400 fr*

BEAUSOLEIL, 9, rue Saint-Sabin, PARIS-XI° - Tél. Roq. 59.46

"SAN KAO"

BOUGIE D'ALLUMAGE

*GRANDE RESISTANCE AUX PLUS HAUTES COMPRESSIONS
PAS D'ENFUMAGE PAS D'AVANCE
ETANCHEITE ABSOLUE
SENSIBILITE ADAPTEE
A TOUS LES MODELS
ESSAYEZ LA !...*

Sur demande : BOUGIE AVEC DISRUPTEUR "COMPAR"

47 ET 49, RUE DU MANS COURBEVOIE (SEINE)

R. C. C. 208-033

Dynamo C. A. V., 12 v. 6 à 150 fr. Moteur Lurg, cond. 3 CV eau magnéto, 450 fr. Le tout en état de marche. Mot. Werner 2 CV ailettes à reviser, 35 fr. Brismonnier, 35, rue de Cauville, Rouen.
 Tan sad, le Moto Strap, abs. nf, 45 fr. Courtois, 20, rue Henry, Elbeuf-sur-Seine.

Carrosserie nve, 225 fr., châssis compl. 150 fr. Tiram, 50, rue de Simplon.

Moteurcycle Rosengart nf, avec acc., 795 fr. Dixor, 26, rue Guilhem, Paris (11°).

Cycllette bon état 750 fr.; brownning nf; 200 fr. Poste T. S. F. M. Latrasse, 95, rue des Moines (17°).

Direction abs. neuve, sans volant, avec doigt de commande, vis et secteur, 3 rattrap. jeu 180 fr. Gaudefroy, *Moto-Revue*, 5, rue Saint-Augustin.

Lanterne de cote de sidecar et arrière, 12 fr., l'une et 20 fr. la paire. Henriot, 174, rue de Vaugirard, Paris.

Châssis suspendu spécial René-Gillet, mod. 1924, carrosserie L. V. Le tout, nf 1.550 fr. Le Jaud, 108, rue de la Réunion.

Moto Alcyon 2 CV 1/2 débrayage, très bon état de marche 1.250 fr. Carb. Ammac, avec commandes nfs, 120 fr. Ecrire pour visiter. P. Bruy, 42, av. Jean-Jaurès, Arcueil (Vache-Noire).

Projecteur pare-brise, mir. rét. 2 becs, bout Mag. 150 fr. du Minchy, Asséras (Loire-Inférieure).

Direction complète sauf volant M. et B. garantie neuve, type vis et secteur 250 fr. H. Boursiac, 11, rue Théodore-Deck, Paris.

On désire acheter.

Cyclecar de Marçay, même mauvais état. Ecr. Perquer, 90 bis, rue d'Aguesseau, Boulogne-sur-Seine.

Suis acheteur, vélo moteur, parf. état, téléphoner : Francis, Diderot, 41-88.

Achète moteur cycle Rosengart, ou roue motrice Alcyon, état nf. Estève, Avignon, Rotondes.

Morgan Touriste M. a. G., à eau, faire offre. Romand, 9, porte rue de Vaux, Vitry-le-François.

Suis acheteur Harley ou Indian. Francis, 3 bis, rue Dagorno. Tél. Diderot, 41-88.

Suis acheteur châssis, side compl. surbaissé Indian, embr. guidon et fourche 1920. F. Tardif, à Maringues (Puy-de-Dôme).

On désire acheter, cyclecar ou voiture. Offre à Dupontel, A., Douzillac, Dordogne.

Suis acheteur, 1 châssis surbaissé pour moto Indian. Francis, 3 bis, rue Dagorno. Tél. Diderot 41-88.

Suis acheteur de 2' moyeux pour roues métal. de voit. arrière intérieur conique et carré avec arbres si pos. mais pas moins de 30 mm. de diam. Suis acheteur d'un moteur 4 à 6 CV à eau, même en mauv. état, magnéto et carb. si pos. Corrasini, 44, rue Fessart, Paris.

On désire acheter, 1 tour, d'occasion. Faire offres. Redont Courtenay, Loiret.

Echanges.

Cyclecar Carriers, 3 roues, 6 HP., 2 vit., contre moto tri-vélo, pet. moteur avec b. vit. ou machine quelc., valeur 800 fr. Saussine, 10, rue Gévelot, Sèvres (Seine-et-Oise), près Bellevue.

Echange broyeur à fruits à gd débit, mar. au moteur ou à bras contre un véhicule à moteur, moto ou cycl. en mauvais état. Lucien Simon, à Chassey, par

Marigny, le Cauouet (Côte-d'Or).
Echangerai contre voiturette légère ou cyclecar une voiture camionnette Daracq 10 CV ainsi qu'une moto Terrot 3 vit., mot. M.A.G. 4-5 CV. Artaud, Anthème (Puy-de-Dôme).

Moto course, 350 mot., tous essais, côte, distance, 3.000 ou échange B. B. Peugeot L. F., 74, rue de Lagny, Montreuil-sous-Bois.

Belle affaire à céd. ou éch. contre moto légère mod. Modèle luxe de voiture de poupée avec outillage compl. et 35 voit. à



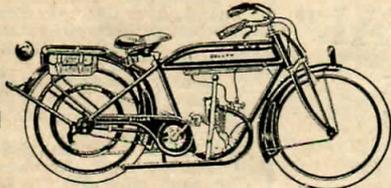
H. PELISSIER
a vaincu grâce à son Fétiche
"L'Étoile Ailée"
Se présente sous le boulon de l'expandeur
de tous les guidons
Acier nickelé : 0 Franc 95
7 E rue des Réservoirs
R. C. 189 884 Paris (16^e)

terminer. Ecr. M. J., 46, rue de Silly, Boulogne-sur-Seine.

Peugeot 5 HP., 4 cyl., 3 v., cap p. br. parf. état contre moto sid indian ou Harley préférence. Chevalier, 41, rue de Rosny, Perreux.

Echangerai voiturette 5 HP., 4 cyl., sport, parf. état contre Harley side, bon état avec soulté, 67, rue de Castagnary, M. Pasteur.

Echange beau side B. S. A., 5 CV 3 vitesses, marche parf. contre cyclecar, 4 cyl. de marque même à reviser. Arlet, 34, rue de la Chanterie, Poitiers.



LA MOTO LÉGÈRE DOLLAR 1 1/2 CV

4 temps - 2 vitesses - soupapes à culbuteur

60 km. à l'heure. Monte aisément des côtes à 15 %.

Agents dans toute la France ::

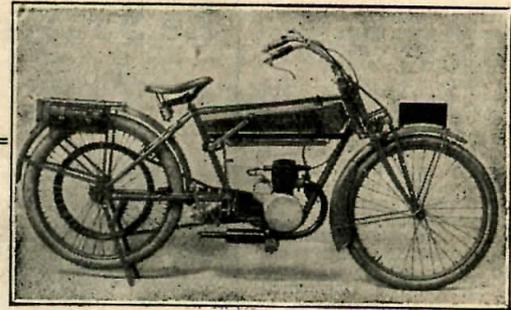
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

Vente pour Paris, 85, av. de la Grande-Armée

Usines SAVAVA-DELACHANAL

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

Exposition: 85, av. de la Grande-Armée,
PARIS (Métro Maillot)



LA REINE DES MOTOS

GLORIO 2 CV 1/2 deux vitesses avec boîte de vitesses et débrayage et kick - Élegance et robustesse incomparable - Un modèle 2 CV à usage de bicyclette et de moto homme et dame - Un modèle 4 CV 1/2 boîte 3 vitesses, débrayage et kick.

Demandez notice A.B.C.

Georges DAILLET const., 30, r. de la Cloche, Douai (Nord)



Les CÉLÈBRES BOUGIES de la
The Sharp Spark Plug Co U.S.A.

Rendement supérieur
Pour tous moteurs

La GOLIATH 10^{fr}.75

La KOPPER KING 14^{fr}.00

J. LUZENA

CONCESSIONNAIRE

139, quai d'Asnières, à ASNIÈRES (Seine)

Téléphone : 909, à Asnières

EN VENTE

" L'ANNUAL "

1924 (19^e Année)

ANNUAIRE UNIVERSEL
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Édité spécialement pour les Agents,
les Commerçants et les Constructeurs d'Automobiles

= 1360 Pages d'Adresses et de Documents

Prix de l'exemplaire relié : 25 francs

222, Boulevard Pereire, PARIS. Tél. : Wagram 30-79

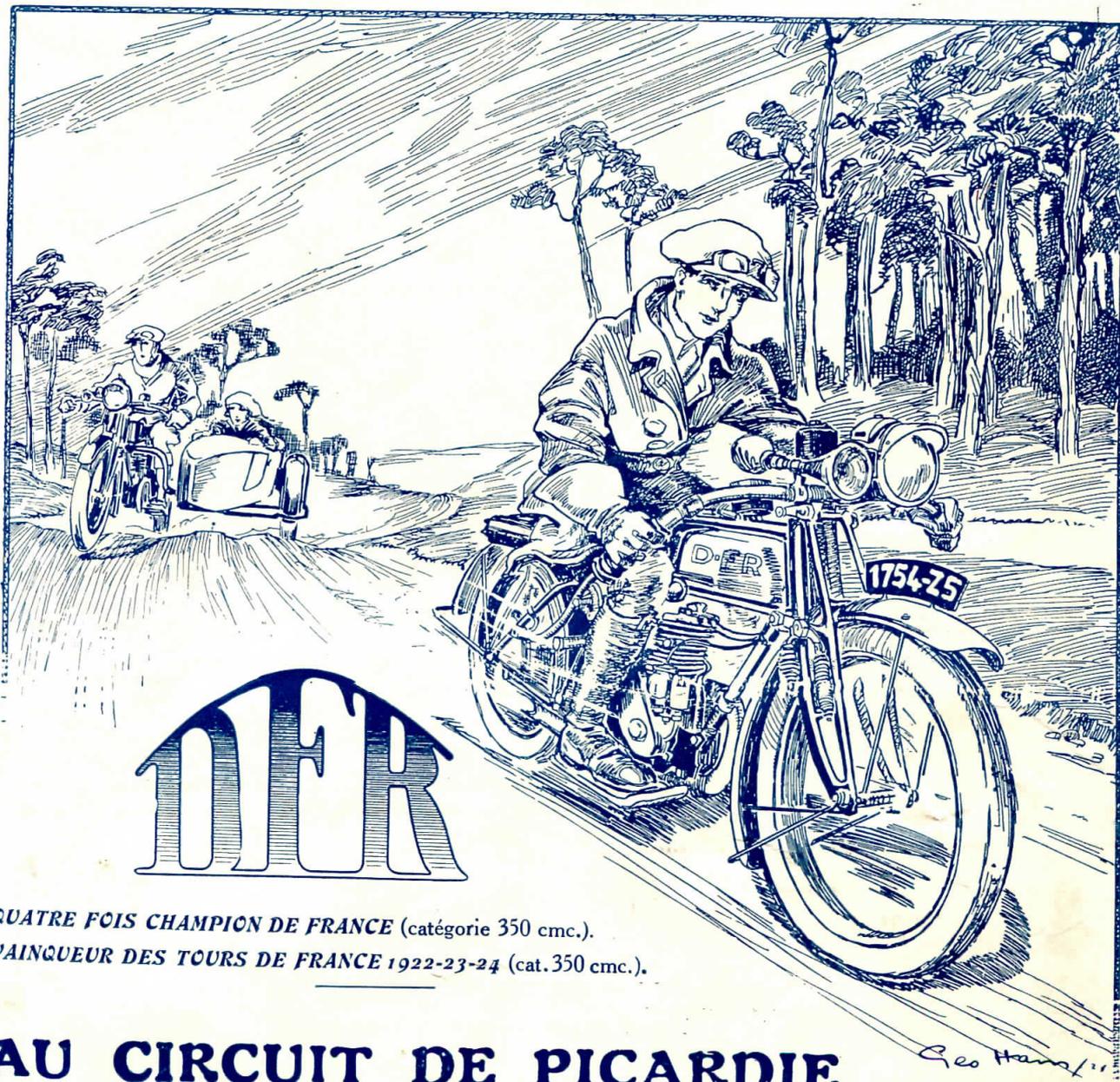
(R. C. Seine 90.958)

ALLUMEUR " FOXA "

Remplace la BOUGIE sur toutes voitures automobiles
Recherche Agents Concessionnaires visitant
Clientèle automobile dans chaque département.

ALLUMEURS " FOXA " 19, rue Maignan, PARIS (VIII^e)

INDIAN Porte-Bagages faisant siège pour INDIAN
des Stocks. Suspension T. P. pour roue de side Indian
Toutes Pièces d'origine INDIAN & HARLEY
TUREL et PUGNET, 9, place Saint-Clair, LYON



D.F.R.

QUATRE FOIS CHAMPION DE FRANCE (catégorie 350 cmc.).
 VAINQUEUR DES TOURS DE FRANCE 1922-23-24 (cat. 350 cmc.).

AU CIRCUIT DE PICARDIE

D.F.R. triomphe encore !!

PIERRE prenant la première place des motos 175 cmc., à la
 moyenne de **78 km. à l'heure**, la plus foite réalisée sur route
 :: :: :: :: à l'heure actuelle dans cette catégorie. :: :: :: ::

Sur Motocyclette **D.F.R.** à **GRAISSAGE SOUS PRESSIION SÉPARÉ**
 (Le grand succès de la construction moderne)

D.F.R.

UNE MOTO CYCLETTE MODERNE
 A UN PRIX MODIQUE

CATALOGUE GÉNÉRAL N° 12
 ENVOYÉ SUR DEMANDE

F. DÉSERT et P. de FONT-RÉAULX, 188, avenue de Neuilly, à NEUILLY-sur-SEINE

PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

Circuit de Lyon

GRAND PRIX DE TOURISME

ENDURANCE

Les 6 voitures ayant terminé sans aucune pénalisation cette épreuve étaient toutes munies du

Carburateur ZENITH

CONSOMMATION

Lacharnay, sur *Cottin-Desgouttes*, consomme 9 litres 450 d'essence aux 100 kms dans l'épreuve d'endurance, 12 litres 300 dans l'épreuve de vitesse.

Rutzler, sur *Steyr* (conduite intérieure de 2.230 kgs), consomme 13 litres 8 dans l'épreuve d'endurance (moyenne imposée : 70 kms). Ces deux voitures munies du

Carburateur ZENITH

VITESSE AVEC CONSOMMATION LIMITÉE

3 ^e Catégorie	—	1 ^{er} DAUVERGNE, sur <i>Peugeot</i>	moyenne	91 km. 360
2 ^e Catégorie	—	1 ^{er} LACHARNAY, sur <i>Cottin-Desgouttes</i>	moyenne	89 km. 780
2 ^e Catégorie	—	2 ^e COLAS, sur <i>Cottin-Desgouttes</i>	moyenne	89 km. 780
2 ^e Catégorie	—	3 ^e ROST, sur <i>Georges Irat</i>	moyenne	86 km. 520

tous avec le Carburateur ZENITH

GRAND PRIX d'EUROPE

Les 3 voitures françaises DELAGE, classées 2^e, 3^e et 6^e et constituant, dans cette compétition internationale de plus de 800 kilomètres, la seule équipe terminant au complet et à quelques secondes du 1^{er}, étaient munies du

Carburateur ZENITH

