

LA QUINZAINE AUTOMOBILE

1^{fr.} 25

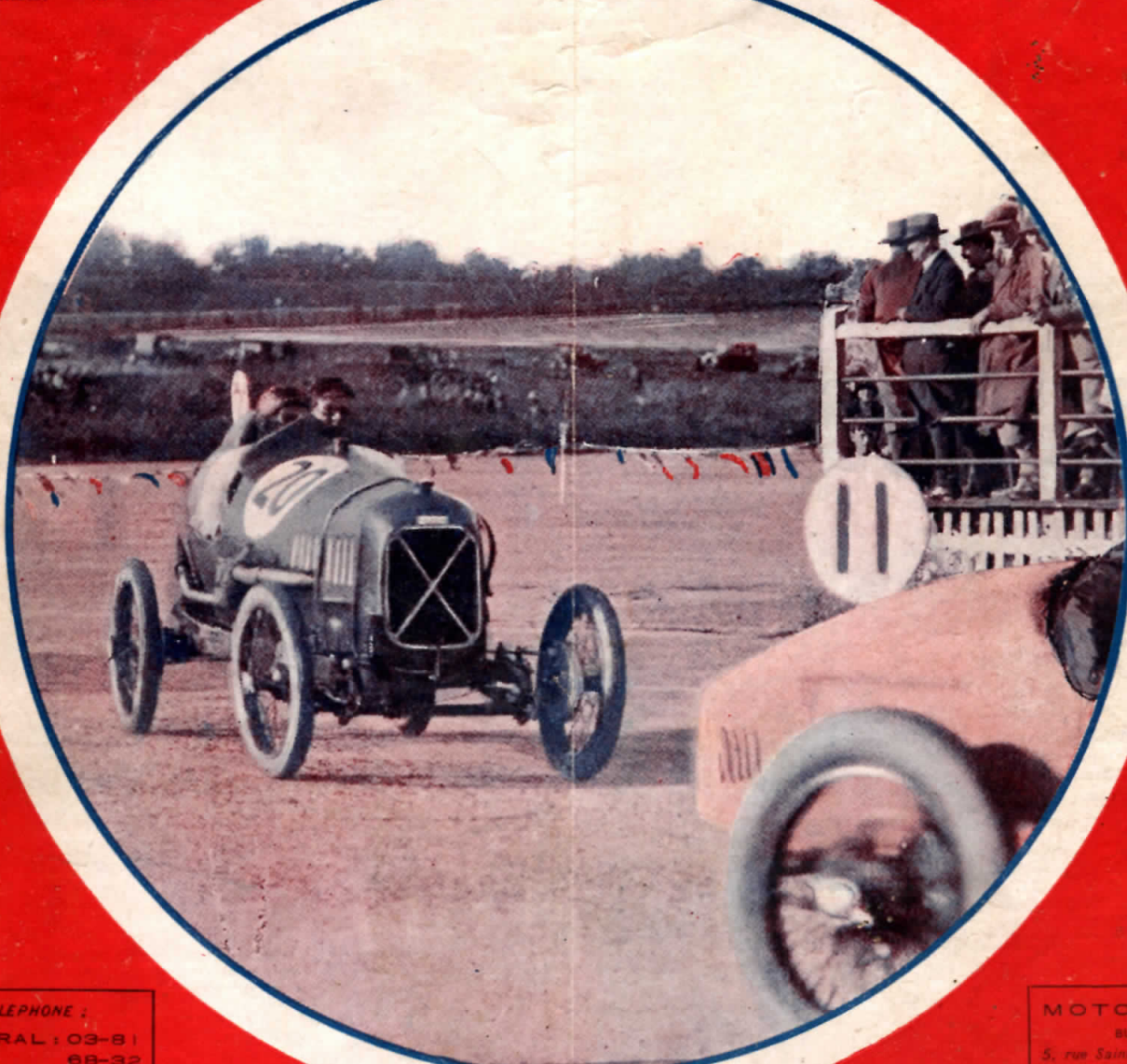
MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

13^e ANNEE. — N° 181

1^{er} OCTOBRE 1925



TELEPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

La nouvelle 7 cv. Grand Sport SALMSON

La plus vite du monde

triompha dans les 200 milles de Brooklands remportant ainsi la plus importante épreuve en Angleterre pendant 4 années consécutives.

Société des Moteurs SALMSON, Billancourt

EN VENTE PARTOUT
 ECHANTILLON
 contre 1 franc en timbres-poste à
L. RUSTIN
 16 bis, rue du Bois
 CLICHY (Seine)



*Merci !
 nous avons
 mieux
 chez nous
 et
 moins cher !*



RUSTINES

SAISON 1926

.....

POUR LES AFFAIRES
LE TOURISME LE SPORT
LA MOTOCYCLETTE

est le mode de locomotion qui rend le plus
de services et qui coûte le moins cher.

Le Syndicat de Vulgarisation Motocycliste

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

REMBOURSEMENT en

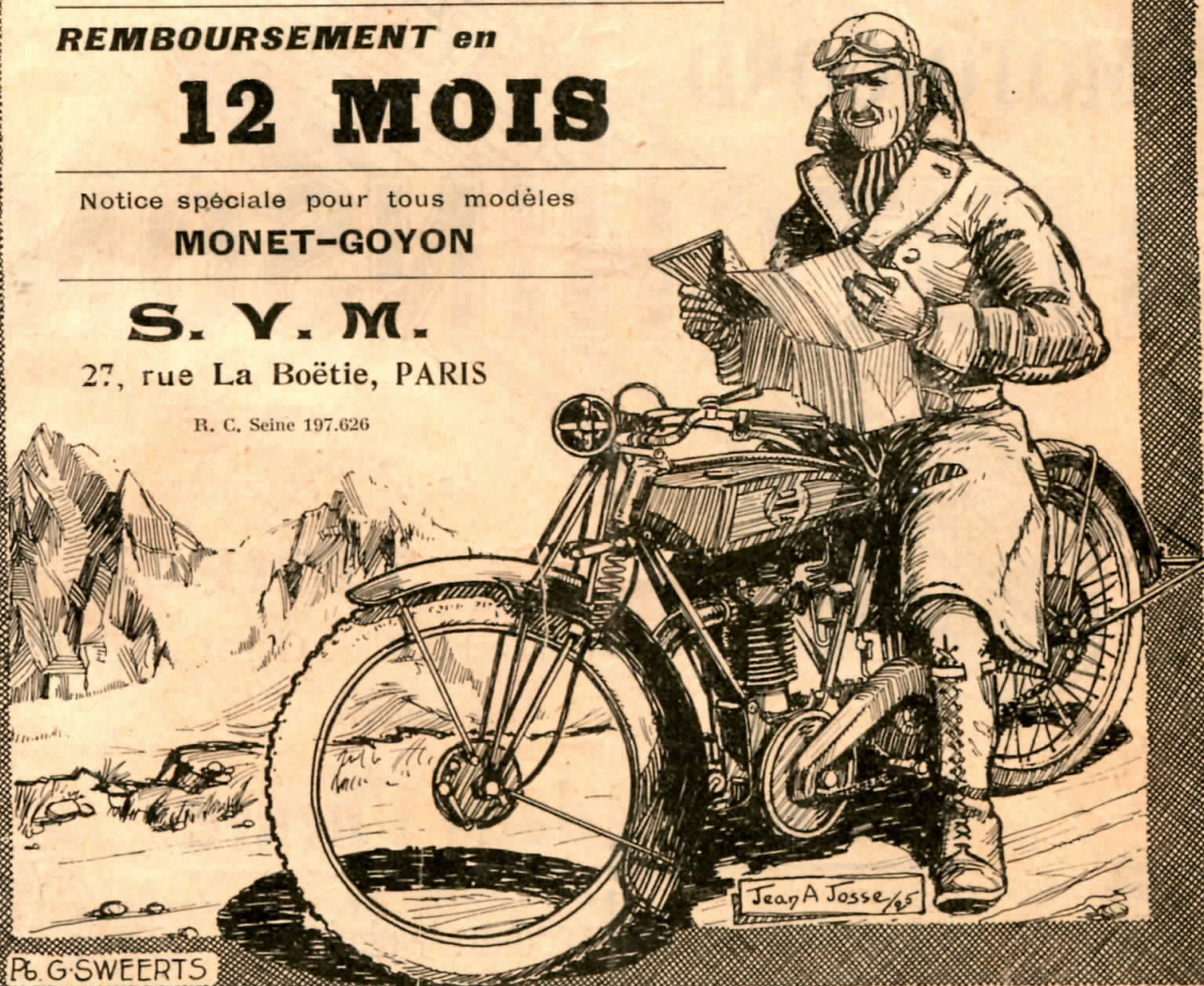
12 MOIS

Notice spéciale pour tous modèles
MONET-GOYON

S. V. M.

27, rue La Boétie, PARIS

R. C. Seine 197.626



P. G. SWEERTS

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



PLUS DE LA MOITIÉ

des



RECORDS du MONDE

MOTO

ont été *ETABLIS* ou *BATTUS*

sur **PNEU**

MOTO-CORD

HUTCHINSON

avec lequel

le 7 Septembre 1925

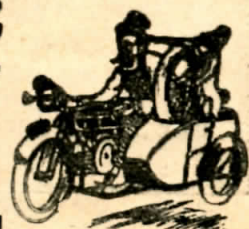
TEMPLE

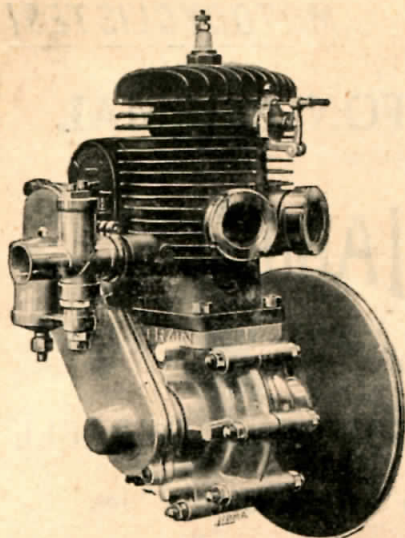
sur MOTO 1.000 cc. O.E.C. TEMPLE

a couvert

164 km. 117 dans l'heure

PULVÉRISANT LES RECORDS PRÉCÉDENTS





LA MARQUE DE QUALITÉ

Constructeurs!!

Pour vos motocyclettes 1926
les Etablissements **TRAIN** vous
offrent les nouveaux moteurs **TRAIN**

2 RECORDS DU MONDE

Plus de 400 victoires

Type fort à 2 échappements 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc.

*A la fabrication de leurs fameux moteurs
de 100 à 1000 cmc. les Etablissements*

TRAIN

ajoutent la fabrication

D'ACCESSOIRES POUR MOTOCYCLETTES

Moyeux à roulements à billes annulaires, avec 2 freins à segments intérieurs

AVANTAGES :

Roulement excessivement doux
Indéréglables
Inusables
Fabrication robuste et précise

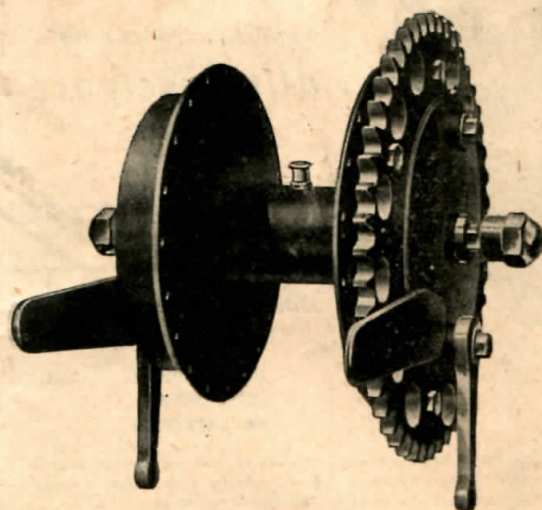
FOURCHES ELASTIQUES

Colliers, pivots, entretoises et biellettes en acier
1/2 dur matricé. Usinage de précision, tension
réglable.

FREIN sur POULIE JANTE

à serrage parallèle

DEMANDEZ CATALOGUE SPÉCIAL



LA MARQUE DE QUALITÉ

Établissements E. TRAIN Sté A^{me} 6 bis et 9, rue Rouget-de-l'Isle
Tél. 579 **COURBEVOIE**

MOTOCYCLISTES!

LE PISTON NORMAL

DIABOLO

en alliage d'aluminium

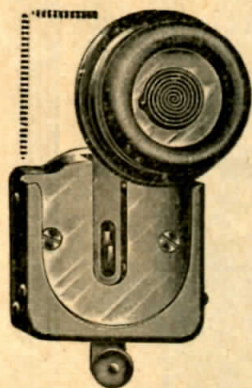
LÉGER = SOLIDE = DURABLE

rendra à vos moteurs les
chevaux perdus par l'inertie
de vos pistons en fonte.

PUISSANCE = VITESSE = ÉCONOMIE

Société "Le PISTON NORMAL DIABOLO"

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



fumeurs

montez sur votre auto
l'allume-cigare
électrique

"**autofume**"

à boîtier incandescent mobile

SANS FIL
NI ENROULEUR
NI PASTILLE
NI ENTRETIEN

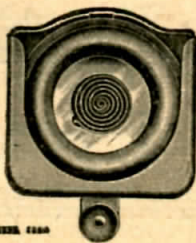
L'AUTOFUME conserve au tabac qu'il allume, tout son parfum, alors qu'un
cigare ou une cigarette allumés à une allumette ou à un briquet s'imprègnent
de produits chimiques âcres et malodorants qui en gâtent l'arôme.

Il se pose sur toutes les carrosseries

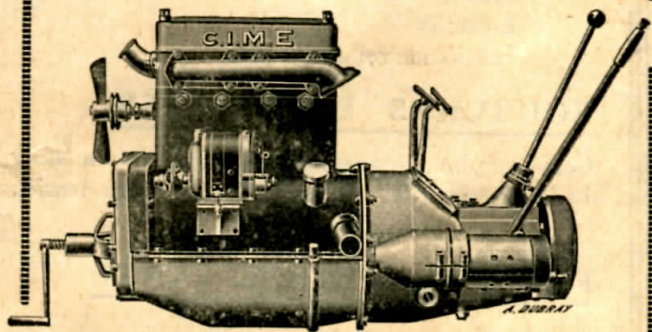
Prix, nickelé, franco en 6 ou 12 volts... **80.**

M. POYET & C^{ie}

40, rue des Petits-Champs - Paris (2^e)



cime



équipe en moteurs

les meilleures marques de voitures

DU CRAN - -
- DES REPRISES -
- DE L'ENDURANCE

POYET ET C^{ie}, 40, rue des Petits-Champs, PARIS (2^e)

LEVIER
DECOMPRESSEUR

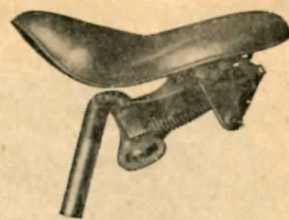


L.D.19

EXIGEZ

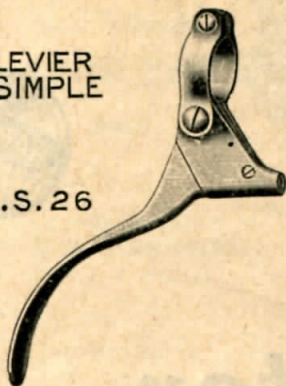
NOS

SPÉCIALITÉS

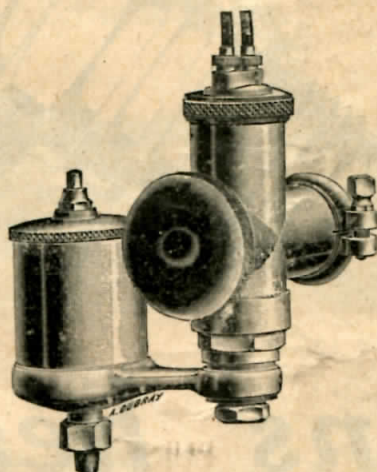


La Selle
XL'ALL-LECKIE
à mouvement parallèle.

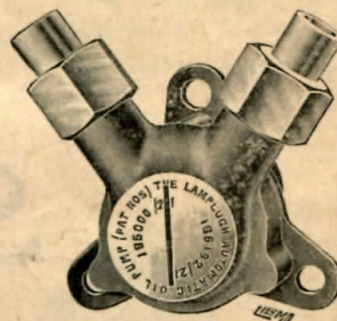
LEVIER
SIMPLE



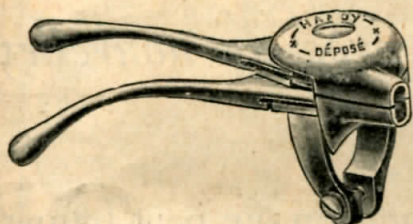
L.S.26



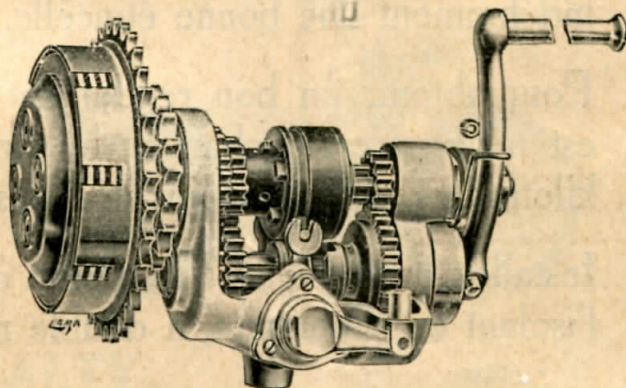
AMAC
Le Carburateur des Records.



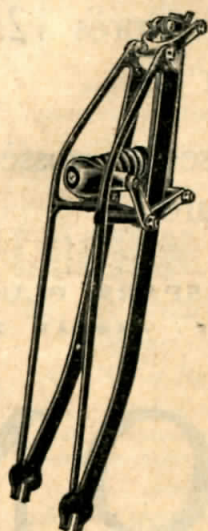
La Pompe
LAMPLUGH
à graissage mécanique.



Manette double M. D. 21
HANDY



Boîte de vitesse "MOSS"



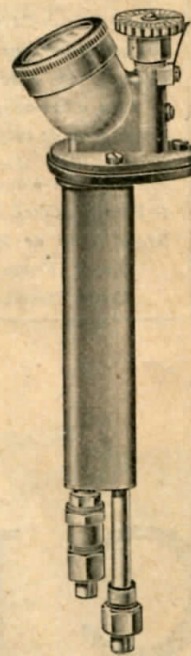
Fourche
"MUNRO-SAXON"

Etablissements R. MUNRO

198, Boulevard Péreire, 198

Tél.: Wagram 10-14

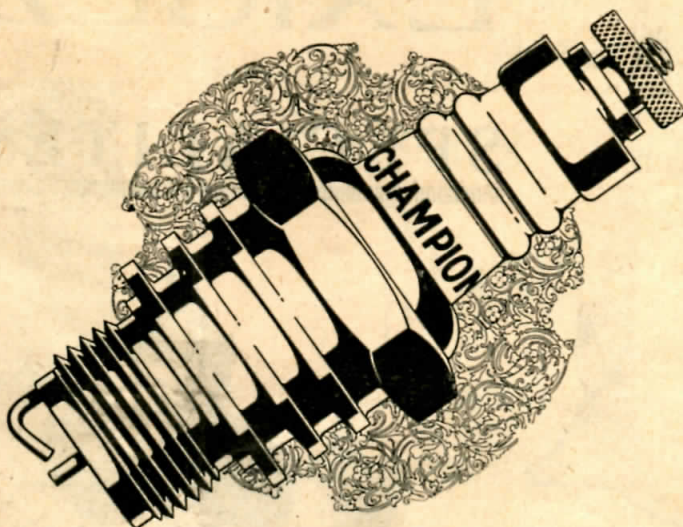
PARIS



Viseur
LAMPLUGH

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

V



Sans hésiter...

Equipez votre moteur avec de nouvelles bougies Champion.

Les succès
de la
Bougie Champion
aux grandes épreuves
en 1925.

Grand Prix de l'A. C. F.
Grand Prix de Tourisme
Grand Prix d'Europe
G^e Prix d'Indianapolis
Grand Prix de Belgique
Grand Prix d'endurance
du Mans
G^e Prix de la Côte d'Azur
Grand Prix de Rome
Targa Florio
Coupe Florio

Aucune bougie, même la Champion, ne peut fournir indéfiniment une bonne étincelle.

Pour obtenir un bon rendement de votre moteur, il est nécessaire de changer les bougies après 12.000 kilomètres, soit au moins une fois par an.

Installez des bougies Champion qui, seules, possèdent l'isolant en sillimanite, à double nervure.

Société des Agences Françaises de la CHAMPION SPARK PLUG C^o
3, RUE BRUNEL, PARIS (17^e) — TÉLÉPHONE : WAGRAM 23-24

CHAMPION

Rendement parfait pour tous moteurs.

ATTENTION !...

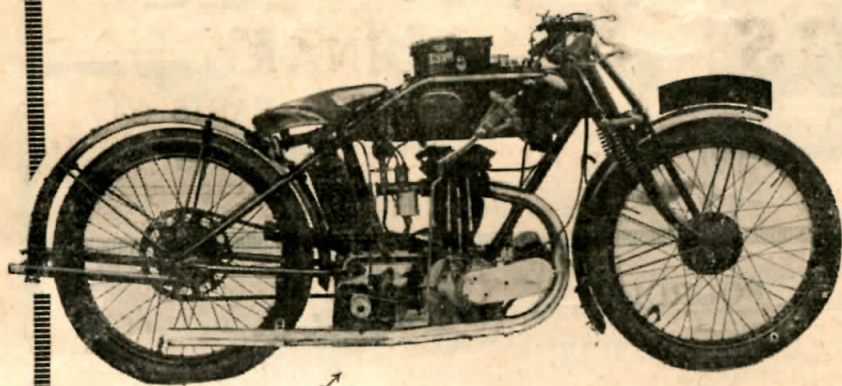
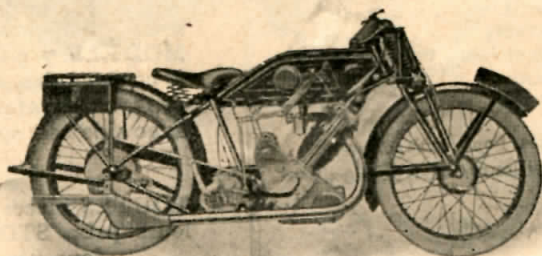
Pendant la Quinzaine automobile et le mois suivant :

BAISSE TRÈS IMPORTANTE

SUR TOUTES LES MOTOCYCLETTES CI-DESSOUS

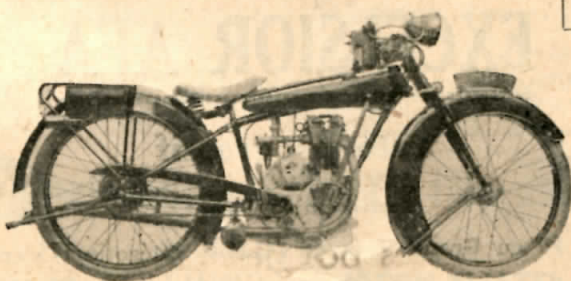
aux lecteurs
de MOTO-REVUE

La Souple et superbe
P. & M. PANTHER
500 c. c. 4 vitesses



La fameuse **A. J. S.**
350 et 498 c. c.
Grand Prix de France
1924 et 1925, etc... etc...

ROVER
L'irréprochable monobloc
350 c. c.



LUCIEN PSALTY

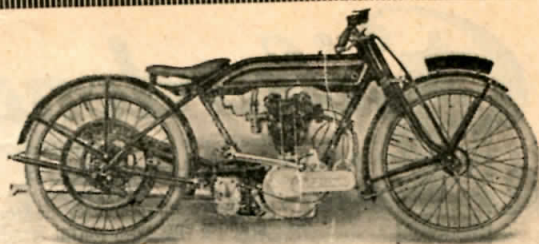
50, rue Brunel, PARIS (17^e)

Téléphone : Wagram 24-66

AGENT et REPRÉSENTANT

Reprise. Echange. Vente au comptant et à crédit. Accessoires et pièces détachées toutes marques. Sidecars, etc., etc.

Agence exclusive pour la France du fameux pare-brise "SANDUM"



L'inapprochable **NORTON**

1925

(Catégorie 500 c. c.)

Grand Prix de Belgique :
NORTON 1^{er}, 2^e, 4^e, 6^e, 7^e

Grand Prix d'Ulster :
NORTON 1^{er}, 2^e, 3^e

Tourist Trophy Amateur :
NORTON 1^{er}, 2^e, 3^e
RECORDS BATTUS



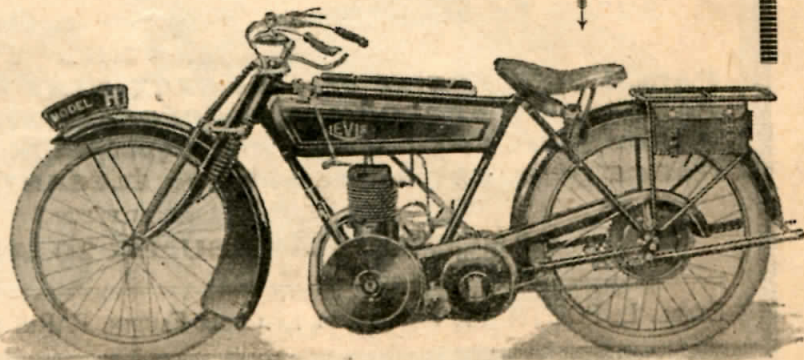
Les meilleures
MOTOS FRANÇAISES

300 et 750 c. c.

Moteur M. A. G.
Boîte Sturmey



La célèbre
2 temps **LEVIS** 250 c. c.



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

Gilardoni

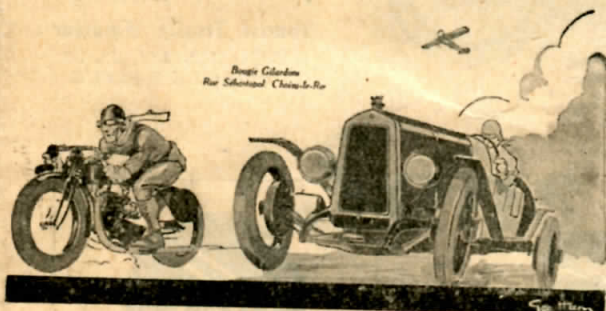
la première bougie française à isolant en stéatite
créée en 1916



ELLE figure au palmarès de toutes les
grandes épreuves, parmi lesquelles :

- GRAND PRIX D'ENDURANCE. . . (1924)
 - GRAND PRIX DE BOULOGNE. . . (1924)
 - CIRCUIT DES ROUTES PAVÉES. . . (1924)
 - GRAND PRIX DE LYON. (1924)
 - CÔTE D'ARGENTEUIL. (1925)
 - CONCOURS D'ENDURANCE U.M.F. (1925)
 - TOUR DE FRANCE (1925)
- ETC. ETC.

Ses qualités l'ont fait adopter
par les meilleurs Constructeurs



Demandez notre notice spéciale n° 18

STOCK MOTOS INDIAN NEUVES

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

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

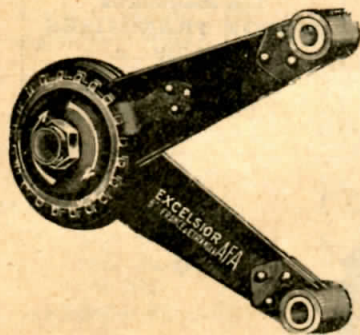
TOUTES pièces pour INDIAN aux meil-
leurs prix. STOCK de cylindres, carters,
fourches, pignons, chaînes.

Demandez le nouveau Catalogue

POINARD

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

Téléphone : Fleurus 25-25



POURQUOI

L'AMORTISSEUR

EXCELSIOR AFA

auto progressif

est-il employé par

MONET & GOYON, 1^{er} au **Grand Prix de l'U.M.F.** catégorie 175 cmc., avec **SOURDOT**;
RUDGE, 1^{er} du **TOUR d'ITALIE MOTOS** avec **CAVALLIERI**; **GNOME & RHONE**, 1^{er} de
PARIS-les PYRÉNÉES-PARIS avec **NAAS**, le seul sans pénalisation, catégorie 750 cmc et
SAUVET 1^{re} catégorie 1000 cmc., et par tous les *Champions* dans les courses d'Endurance?

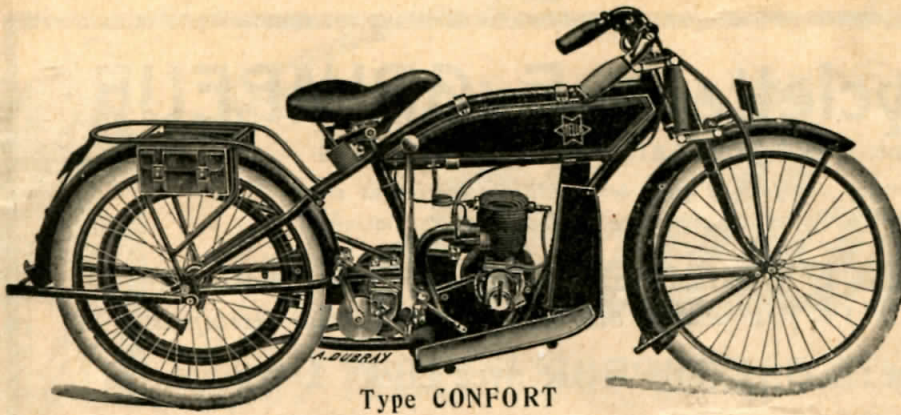
C'EST

PARCE QU'IL FREINE dans les **DEUX SENS** mais **PROGRESSIVEMENT**
PARCE QU'IL VERROUILLE son **RÉGLAGE** et ne demande pas **D'ENTRETIEN**
PARCE QU'IL EST le moins **CHER** quoique le **MIEUX CONSTRUIT**
PARCE QU'IL EST de présentation **ÉLÉGANTE**

ENFIN

PARCE QU'IL RÉSUME 20 ANS DE PROGRÈS

ETABL. L. POUTRAIT, 7-9, RUE DE LA CROIX-FAUBIN, PARIS (11^e). ROQ : 34-84. USINE A AUBERVILLIERS



Type CONFORT

STELLA

**VOUS RÉSERVE
UNE SURPRISE**

en 250 cc.

et 350 cc.

**Le succès des
MOTOS**

STELLA

175 cmc.

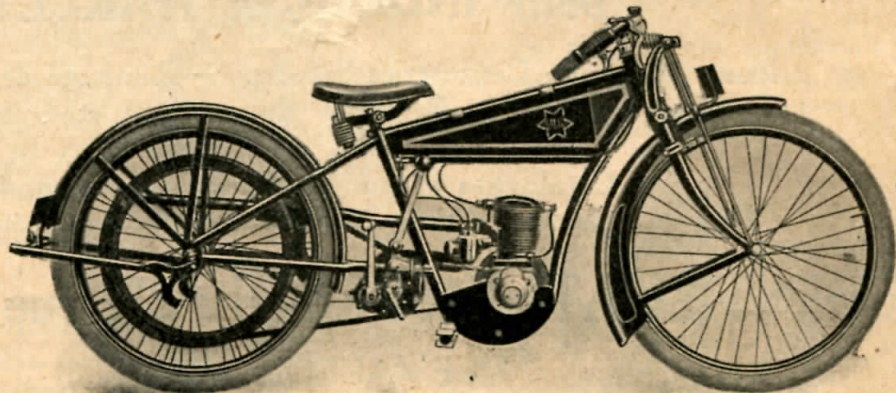
tient dans ce seul fait : fabrication impeccable d'une machine de qualité à un prix à la portée de toutes les bourses.

Elles ont prouvé depuis 4 ans la qualité de leur construction, remportant maintes épreuves avec des machines rigoureusement de Série.

Type Universel, prise directe	1.575 frs
Type Universel, avec boîte de vitesses	2.070 frs
Type Mignonnette	2.450 frs
Type Confort	2.650 frs
Type Grand Sport, à culbuteurs	3.250 frs

DEMANDER LE CATALOGUE AVEC
SON MANUEL DE DÉPANNAGE

Etablissements STELLA - 1, rue d'Issy, BILLANCOURT (Seine)



Type UNIVERSEL

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

IX

La Motocyclette "LE GRIMPEUR"

175 cmc. TYPE POPULAIRE A DEUX VITESSES

vous prouve une fois de plus ses qualités supérieures en terminant la plus dure épreuve de tourisme de l'année.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS (2.150 km.)

Catégorie 175 cmc. : 11 partants 2 arrivants dont 1 "Le Grimpeur"

Grand Prix de Boulogne: LE GRIMPEUR avec LÉZIN 1^{er} en cat. 175 cc.

STRICTEMENT DE SÉRIE

3 Types :

TYPE POPULAIRE 175 cmc.

à prise directe

1495 francs

TYPE 250 cmc.

2 vitesses, kick-starter

2975 francs

TYPE POPULAIRE 175 cmc.

2 vitesses, kick-starter

1995 francs

Chaque Type garanti 6 mois.

CATALOGUE ET NOTICES "MR"

— FRANCO SUR DEMANDE —

TÉLÉPHONE : SÉGUR 55-06

— — R. C. Seine 211.748 — —

Établissements "LE GRIMPEUR" 46, rue de Vouillé, Paris (15^e)

MOTOS INDIAN NEUVES

avec sidecar, émaillées rouge, toujours disponibles (ne pas confondre avec les liquidations de motos Indian neuves, lesquelles ont cessé d'être neuves depuis longtemps).

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES
pour INDIAN et HARLEY

Pneus 28×3. — Carrosseries Sidecar. — Réalésage de cylindre. —
Trousses à outils. — Révisions de moteurs et boîtes de vitesse

Catalogues et notices franco sur demande

(spécifier s'il s'agit de motos ou de pièces détachées)

Etab^{ts} FILLIAT et SUREAU, 22, rue Victor-Hugo
LEVALLOIS (Seine)

Téléphone : Levallois 627

(La maison qui ne bluffe pas)

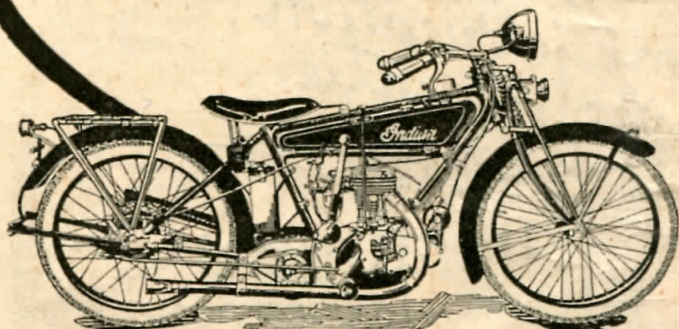
AGENTS...

ASSUREZ-VOUS LA REPRÉSENTATION

DES

Indian 1926

VOUS TRAITEREZ DE NOMBREUSES AFFAIRES!



Indian Prince

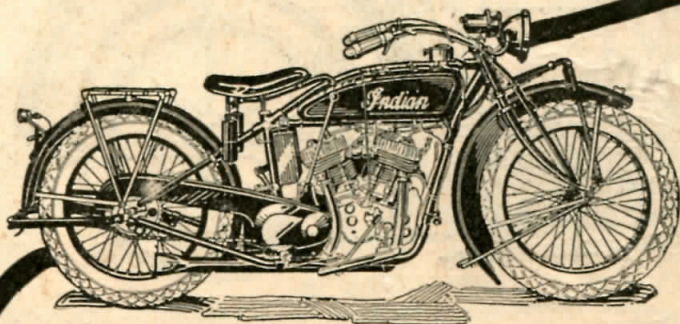
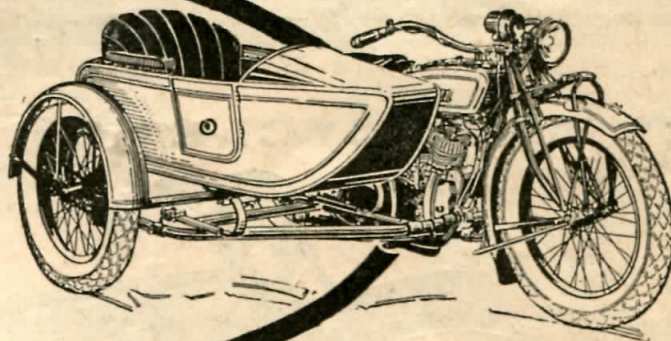
350 cm³, 4 temps, trois vitesses, le dernier succès de la fabrication INDIAN, la véritable Moto légère, simple à conduire, effectue 40 km. avec 1 litre d'essence. Convient au solc et au side-car léger. Peut être mise en mains de l'importe qui en cinq minutes.

Indian Big Chief

Montée sur pneus "Confort". Permet les plus grandes vitesses sur les plus mauvaises routes.

Rapide, sûre, solide et économique.

Grand tourisme avec sidecar,



Indian Scout

La Moto la plus confortable pour le grand tourisme, seul, à deux, en tandem ou sidecar léger.

Agence F^{se} des Motocyclettes "Indian"
F. SEGOND, Agent exclusif
8, Rue Lebon. PARIS (XVII^e). — Tél.: Wagr. 68-01

**Ne remettez
pas à demain
venez les essayer
tout de suite**

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

*Soutenez
l'industrie française*

EN EMPLOYANT SUR VOS MOTOS

TRIUMPH & B.S.A.

*les pièces de ma fabrication,
vendues avec garantie,
à des prix français*

TELEPHONE
TRUD 1596

Delaunay
62 rue ROCHECHOUART
PARIS 9^e

DEMANDER LE TARIF ILLUSTRÉ

MOTOCYCLETTE A. X. A.

BOITE DEUX VITESSES
et DÉBRAYAGE
DÉMARRAGE AU PIED
par Kick Starter

Type 2 C. V. 1/2 250 c. c., Deux Temps
ALLUMAGE PAR MAGNÉTO — HAUTE TENSION
PNEUMATIQUE 650 x 65

LA MACHINE PARFAITE pour le tourisme en solo et en duo

LIVRAISON IMMÉDIATE PRIX TOUTE ÉQUIPÉE..... **2.540 fr.** VENTE au COMPTANT ou en 12 MOIS

MODELE SPORT, Chaîne-chaîne, Freins a tambour avant et arrière, Double échappement, Eclairage électrique, 2.950 frs

MOTOCYCLISTES un essai vous permettra de juger et de constater et vous choisirez la moto **A. X. A.**

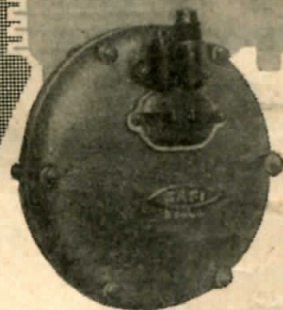
ALLAIN & C^{ie}, constructeurs, 9, rue de l'Âne-Vert (avenue de Fontainebleau, 153) LE KREMLIN-BICÊTRE (Seine)

VOTRE MOTO

n'est pas parfaite
si elle ne comporte pas:

l'Éclairage
électrique
d'un projecteur

l'Allumage
sûr et régulier
de votre moteur



Pour l'obtenir
employez le

VOLANT MAGNÉTIQUE



Breveté S G D G.

France et Étranger

1^{er} au *Bol d'Or 1925*, sur ALCYON

1^{er} dans l'épreuve de *Paris-Pyrénées-Paris*,
sur FAVOR. 2 arrivants seulement sur 12 engagés.

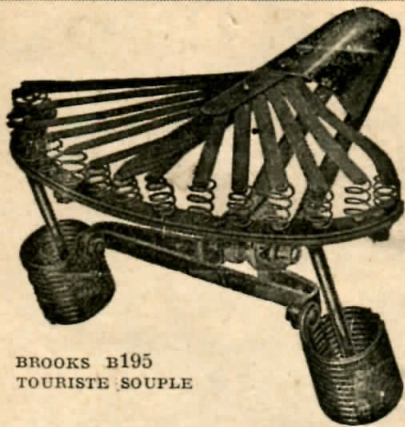
1^{er} au *Kilomètre lancé de Saint-Étienne*,
sur AUTOMOTO (175 cmc.)

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



14, rue de Bassano. PARIS

→ J. GUIB MOT ←



BROOKS B195
TOURISTE SOUPLE

Un Siège élastique sur de larges ressorts à boudins

CONSTITUANT la selle la plus
confortable produite à ce jour.



Non seulement un siège confortable
pour s'asseoir, mais établi pour
rouler sur les routes les plus dé-
foncées.



Le siège élastique et les ressorts
à boudins coopèrent à l'absorption
des chocs et des vibrations.

SELLE SOUPLE

BROOKS
REGISTERED TRADE MARK

*Le siège élastique
le plus perfectionné*

Le Modèle TOURISTE (voir illus-
tration) recouvert de maroquin
extra, les types Sport et Course,
sont dépeints dans une notice
adressée franco.

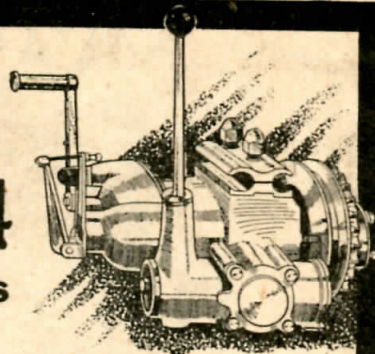
En vente chez les Agents et Constructeurs

Gros exclusif et tous renseignements

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

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

Les
boîtes **4**
vitesses



C. Picard

Apportent une amélioration
CONSIDÉRABLE
à tous modèles de motos.

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

Elles permettent d'atteindre
de plus grandes vitesses en
palier et offrent la possibilité
de grimper
TOUTES LES COTES.

La Boîte **Picard** n'est pas
une boîte à friction, mais une
véritable boîte de vitesses à
train baladeur.

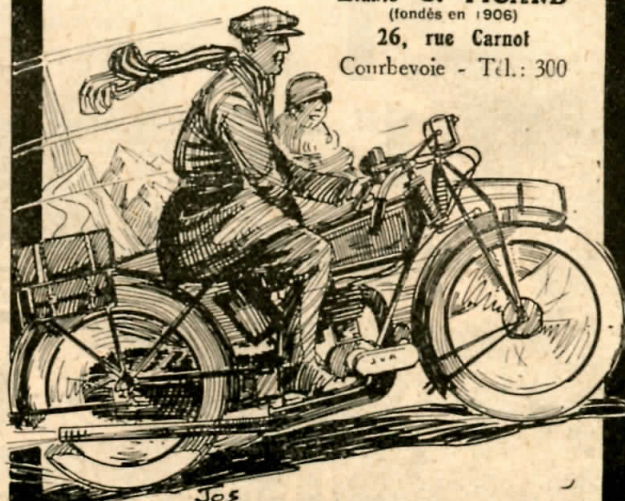
Elle se monte sans modifi-
cation du cadre sur toutes
les motos de 175 à 500 cmc.

Nouveaux prix : **680 Fr.**

Établs **C. PICARD**
(fondés en 1906)

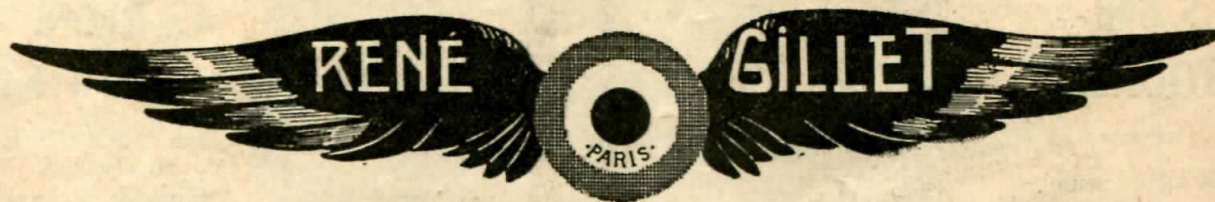
26, rue Carnot
Courbevoie - Tél. : 300

DEMANDEZ
NOTRE
NOTICE
GRATUITE



Publ. G. SWEERTS

POUR LE GRAND TOURISME
LA MOTOCYCLETTE 6 CV.



LA DOYENNE DES MARQUES FRANÇAISES

S'IMPOSE

PAR SA ROBUSTESSE

qui lui permet de rouler sur les plus mauvaises routes

PAR SA PUISSANCE

permettant les longs parcours et les moyennes élevées

PAR SON ÉCONOMIE

grâce à sa faible consommation en essence et huile

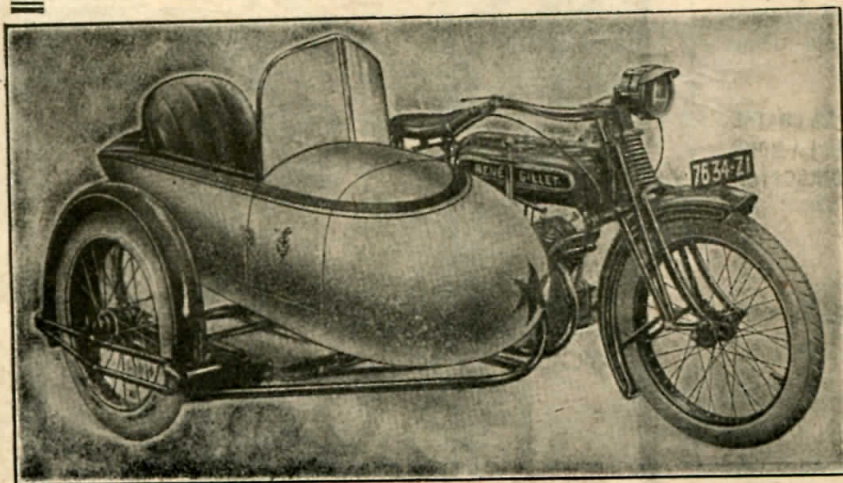
MOTEUR 2 CYLINDRES DE 750 cc, BOITE 3 VITESSES
ET EMBRAYAGE, MISE EN MARCHÉ PAR KICK-
STARTER, TRANSMISSION CHAÎNE-CHAÎNE CONS-
TRUITE POUR RECEVOIR UN SIDE-CAR MONO OU
BI-PLACES SUR CHASSIS RENÉ GILLET À ROUE
SUSPENDUE.

DEMANDEZ LE CATALOGUE AUX

Établissements RENÉ GILLET & C^{ie}

128, route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)

Près la Porte d'Orléans



Adoptée officiellement

PAR

L'ARMÉE FRANÇAISE

LA GENDARMERIE

LES SAPEURS-POMPIERS
DE PARIS

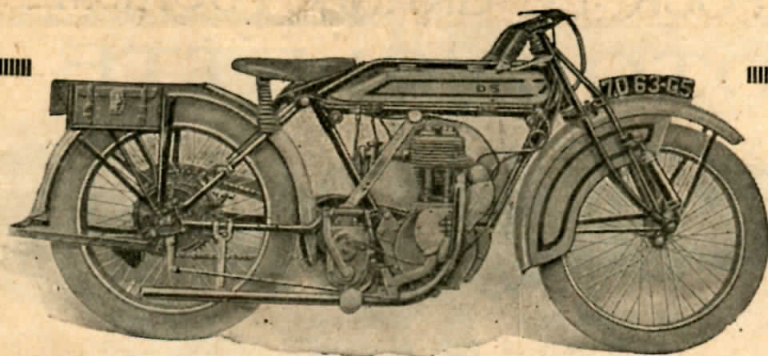
PLUSIEURS NATIONS
ÉTRANGÈRES, etc.

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

XV

D.S. 500 c.c.
TOURISTE

VITESSE
100 kil. à l'heure]



**La REINE
du marché**

par sa SOLIDITÉ
et sa parfaite
tenue de la route

Moteur D. S. entièrement sur galets, boîte 3 vitesses, transmission par chaîne, fourche extra renforcée, pneus de 700 x 80 (hausse) ; porte-bagage et sacoche.

PRIX : 4.300 Francs

Reprise en compte de motos "Indian"

EXPOSITION DU MODÈLE 1926 EN NOTRE MAGASIN

Etablissements MALTERRE Frères, (Ing. A. et M.)
13, rue Biscornet, PARIS (12^e)

LE PLUS ÉNORME STOCK ET LA PLUS FORTE ORGANISATION DE PIÈCES POUR MOTOS HARLEY ET INDIAN

STOCKISTES SPÉCIALISTES DANS TOUTES LES RÉGIONS

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

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

Tél. : DIDEROT 55-38

Usines à MONTREUIL-SOUS-BOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

MALTERMOTOS - PARIS

3, Rue Villebois-Marcueil (VINCENNES)

et au Camp de Verneuil

R. C. S. 143.946

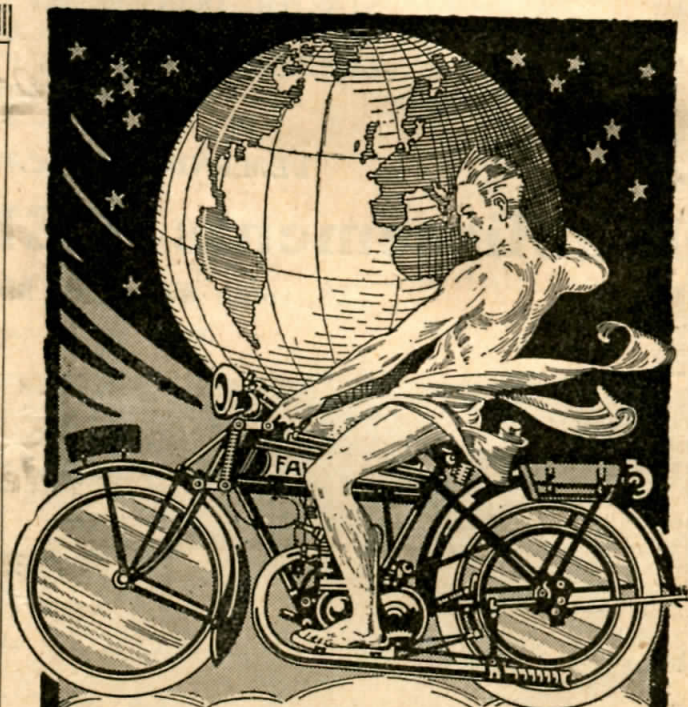
**LE TENDEUR DE CHAÎNE
POIRET**

construit spécialement pour le
MORGAN
de conception simple et de pose
facile et immédiate par soi-même

**PLUS DE FATIGUE POUR LA CHAÎNE
PLUS DE DECENTRAGE DE LA ROUE
PLUS D'EFFORTS DE DIRECTION**

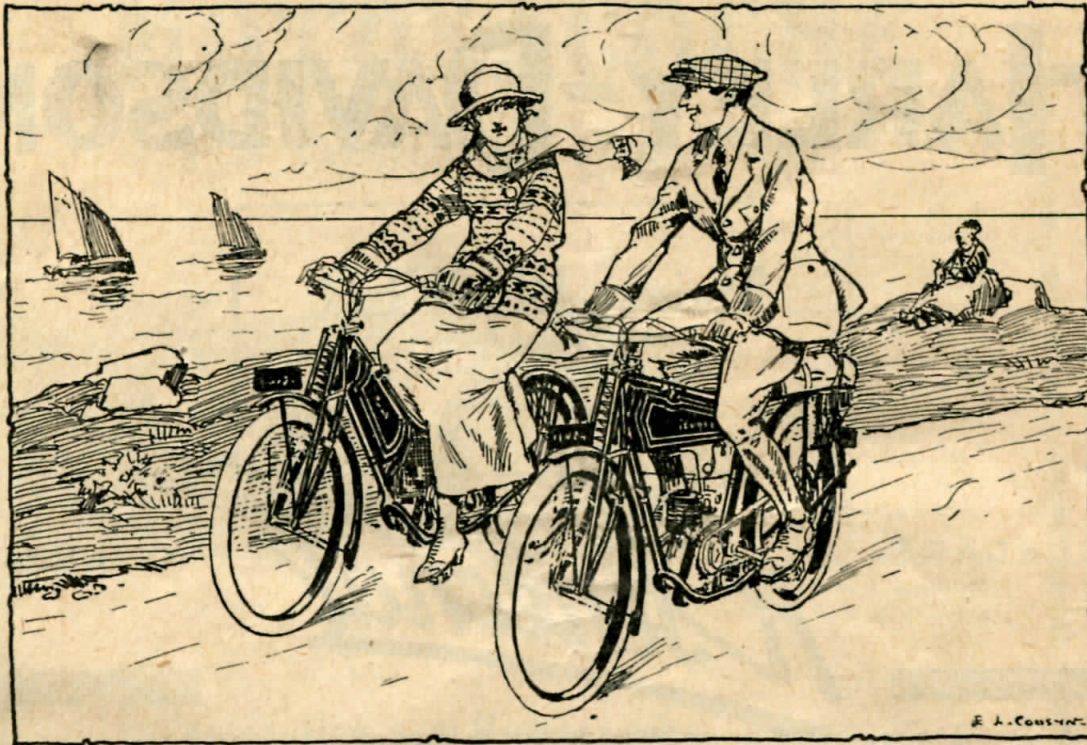
ECONOMISE :
**TEMPS
ET ARGENT**

POIRET, Constructeur à NANTERRE (Seine)
77, rue des Fontenelles, 77



CYCLES ET MOTOS DE GRAND LUXE

FAVOR
CLERMONT-FERRAND



La Cyclo-Moto

Peugeot

LE VÉHICULE A MOTEUR LE PLUS ÉCONOMIQUE

*est une Motocyclette extra-légère
solide et sûre.*

Catalogue illustré adressé franco.
Demander la Notice spéciale pour
les Conditions de Vente à Crédit.



Magasins de vente et d'exposition :
71, Avenue de la Grande-Armée.
30, Avenue des Champs-Élysées.

Pour tout ce qui est

MOTOCYCLETTES

SIDE-CARS

HARLEY-DAVIDSON

Maison BECKER

AGENCE PARISIENNE

183, Boulevard Pereire

(angle de la rue Bayen)

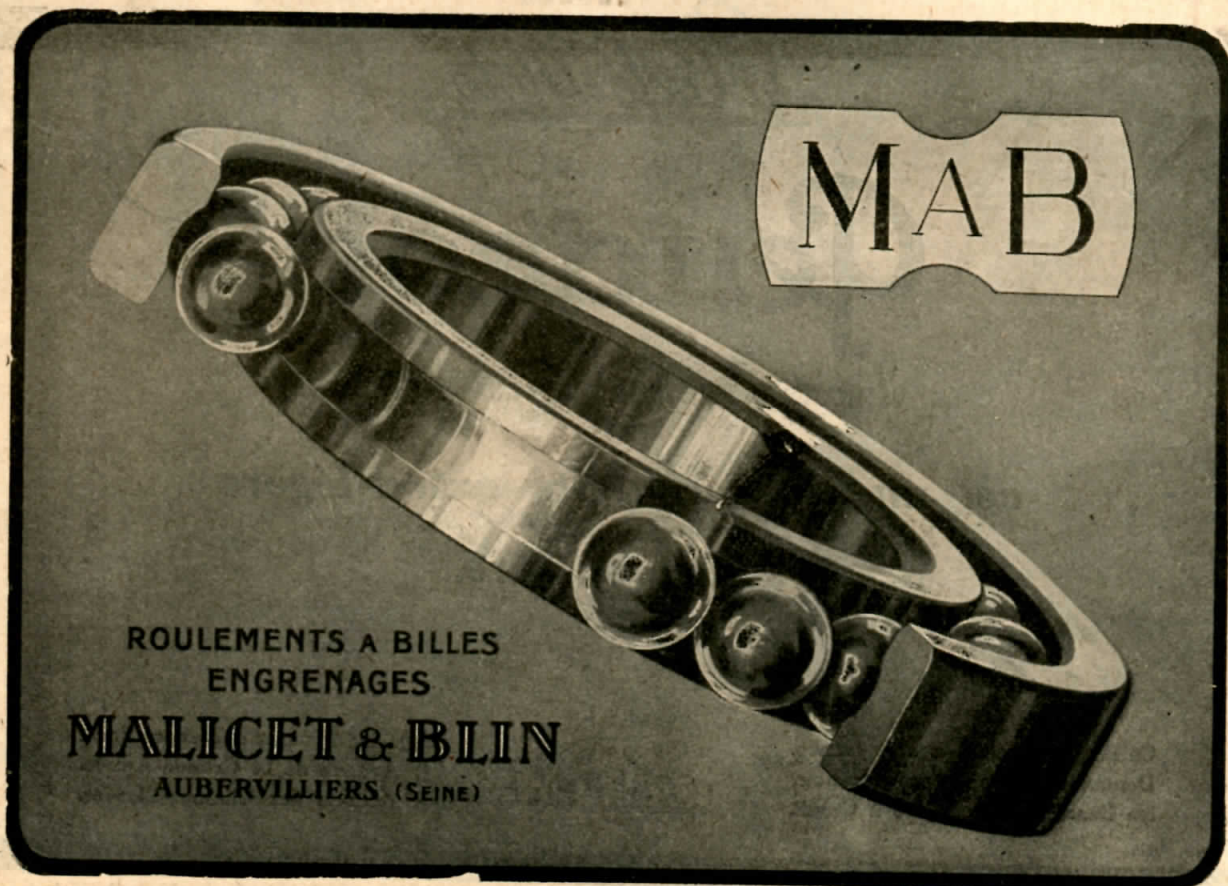
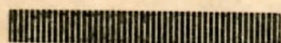
Tél. : WAG. 99-13

PARIS (XVII^e)

CYCLECARS

R. Senechal

VOITURETTES



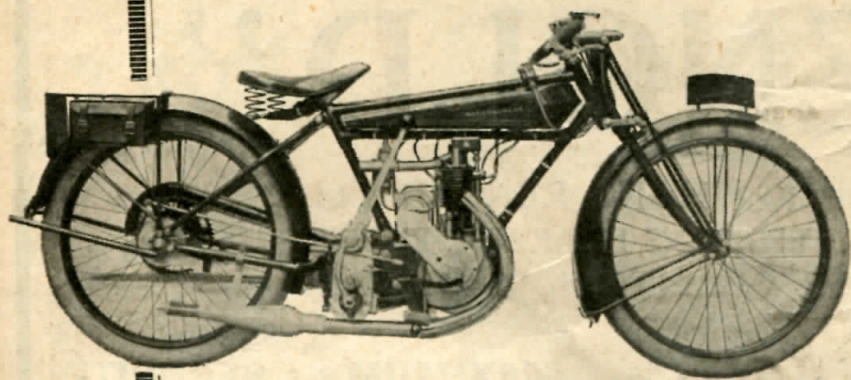
XVIII

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

PARIS HENRY LEBEUF PARIS

MOTOSACOCHÉ

La Perfection en Motocyclettes



Sa 250 ccm Tourisme ou Sport (culbuteurs) - 3 vitesses - Chaîne - chaîne - 2 freins à tambour.

Agences Parisiennes

M. Lefebvre

110, rue Damrémont

M. Morel

21, rue de Lourmel

M. Villeminot

82, avenue des Ternes

M. Milland

61, rue de Villiers et Neuilly

MM. Courtot et Dubost

57, av. de la Grande-Armée

Construites par Motosacoche -- France

63, rue Trarieux = Lyon (Rhône)

La voiture 7 CV

MAXIMAG

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

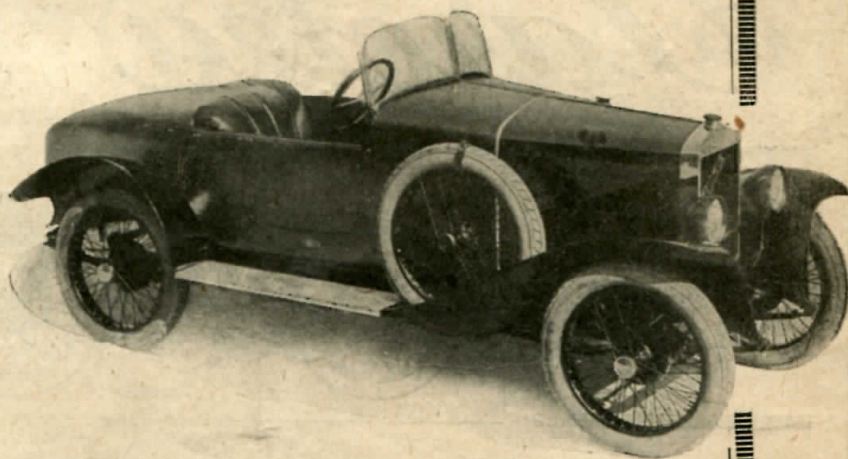
Moteur **MAG** 4 cylindres

Pneus confort sur tous les modèles tourisme, 710 x 90 sur les types sport

AGENCE TOURISME :

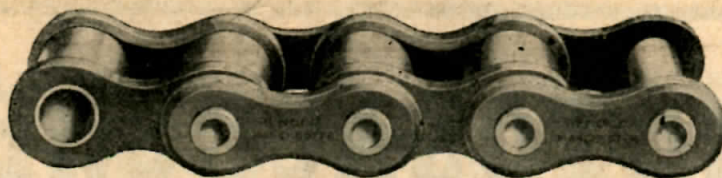
M. BAILLIF

8, rue Vauvenargues



MAXIMAG

La précision et le fini de la Motosacoche appliqués à la voiture



LES CHAINES
“RENOLD”

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

RENOLD signifie **MAXIMUM de SÉCURITÉ**
SILENCE

RENOLD CHAINS Ltd

3, rue Arsène-Houssaye, PARIS (8^e)

R. C. Seine 207.798 B

INUSABLES

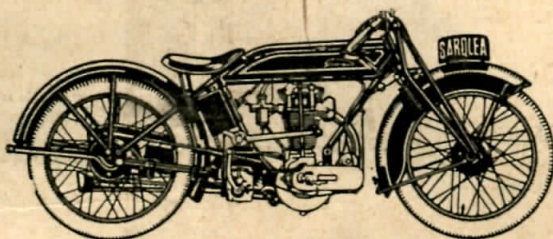
Saroléa

La grande Marque Belge

universellement

connue et appréciée

350 et 500 cmc.
soupapes latérales
pour
le TOURISME



350 et 500 cmc.
soupapes en tête
pour
le SPORT

Transmission par chaînes. — Freins à segments.
Amortisseurs de fourche. — 3 vitesses, etc., etc...

Nombreux représentants en France. -- Quelques agences seulement restent à concéder.

Écrire à la Maison SAROLÉA, Société Anonyme, Herstal-Liège.

EN 1925 **Castrol**

court et **GAGNE** comme les années précédentes

CAMPARI (ALFA ROMEO) 1^{er} DU GRAND PRIX D'EUROPE 1924

R. BENOIST (DELAGO) 1^{er} DU GRAND PRIX DE L'A.C.F. 1925 (VIENNE)

ASCARI (ALFA ROMEO) 1^{er} DU GRAND PRIX D'EUROPE 1925

CONSTANTINI (BUGATTI TARGA FLORIO) 1925

ELDRIDGE (PATI) 1^{er} DU GRAND PRIX DE L'UNION 1925

MORSEL (LORRAINE-DIETRICH) 1^{er} DU GRAND PRIX DE L'UNION 1925

LACHARNAY (COTTIN-DESGOUTTES) 1^{er} DU GRAND PRIX DE L'A.C.F. 1925 (VIENNE)

VIOLET (SIMA-VIOLET) 1^{er} DU GRAND PRIX DES CYCLES 1925

SEGRAVE ET MORICEAU (ITALINO) 1925

Castrol
HUILE POUR MOTEURS

TOUS LES AS DU VOLANT GRAISSENT LEUR MOTEUR A L'HUILE

Castrol

Employez-la. Votre moteur s'en trouvera bien

HUILES POUR TOUTS TYPES DE MOTEURS ET TOUTS RÉGIMES

Pendant la Quinzaine Automobile (4-18 Octobre), la **Société des Huiles CASTROL** se fera un plaisir de recevoir MM. les Clients, Agents et Garagistes de province, en ses bureaux, 58, rue de Londres, PARIS (Tel. : Central 80-44)

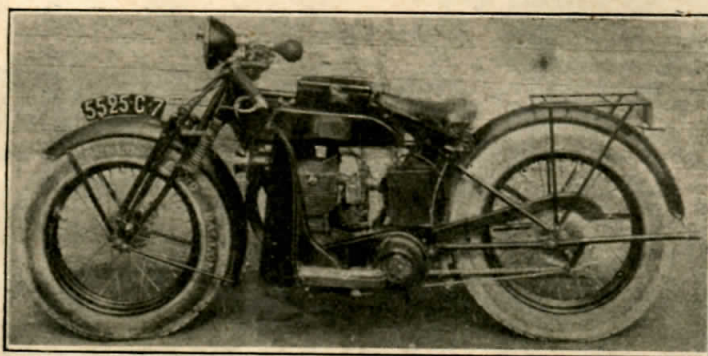
Motocyclistes !

Il n'y a plus de mauvaises routes si vous roulez sur

Terrot confort

MODÈLES LIVRABLES RAPIDEMENT :

F.T.C. 250 cc., 2 temps tourisme	M.S.S.C. 250 cc., 4 temps supersport
F.S.C. 250 cc., 2 temps sport	H.T.C. 350 cc., 4 temps tourisme
M.C. 250 cc., 4 temps luxe	H.S.C. 350 cc., 4 temps sport
H.S.S.C. 350 cc., 4 temps supersport	



Toutes nos "TERROT CONFORT" sont équipées avec : Pneus Dunlop Cord Ballon 27×4 (700×100), Jantes à base creuse, Selle Terry, Fourche à amortisseurs réglables, Boîte 3 vitesses, Transmission par chaînes, Freins avant et arrière dans les moyeux, Cadre brasé.

Notice descriptive de nos modèles confort et notice de notre nouvelle moto 250 cc., 4 temps, sont envoyées franco sur demande.

Etablissements TERROT, Société anonyme au capital de 7.500.000 fr.
2, rue André-Colomban, DIJON (Côte-d'Or)

Le Cyclecar SIMA-VIOLET

a gagné en 1925 toutes les grandes épreuves

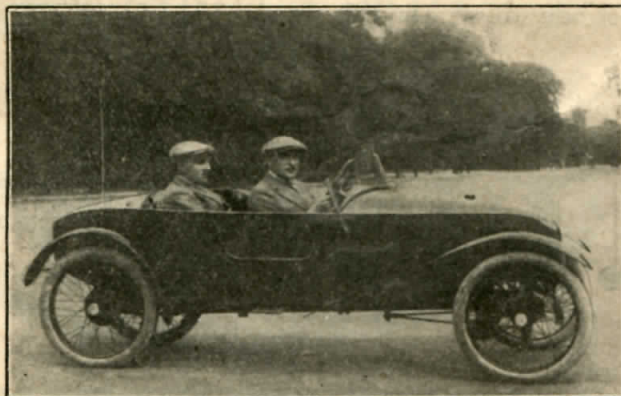
(CATÉGORIE 500 cc.)

GRAND PRIX
de l'U. M. F.

BOL D'OR

GRAND PRIX
du M. C. de LYON

etc.



PARIS-NICE

CIRCUIT
de PICARDIE

CIRCUIT
de l'AISNE

etc.

Le cyclecar SIMA-VIOLET, type sport spécial

Le nouveau modèle à magnéto et capot avant

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

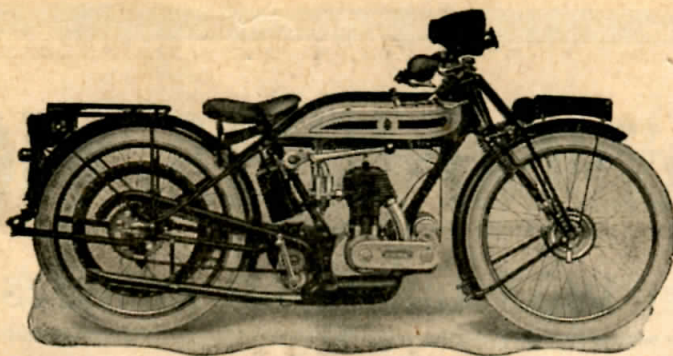
PRIX : de 5.600 fr. à 6.000 fr. suivant le type

SIMA

Société industrielle de Matériel Automobile

Société anonyme au Capital de 1.500.000 francs

1 et 3, rue Barbès, Courbevoie - Téléphone : Courbevoie 57



LA FAMEUSE MOTO TYPE P

sera offerte
pendant la période du SALON de L'AUTO (1^{er} au 15 octobre)
à **5.000** frs net
à tous nos visiteurs

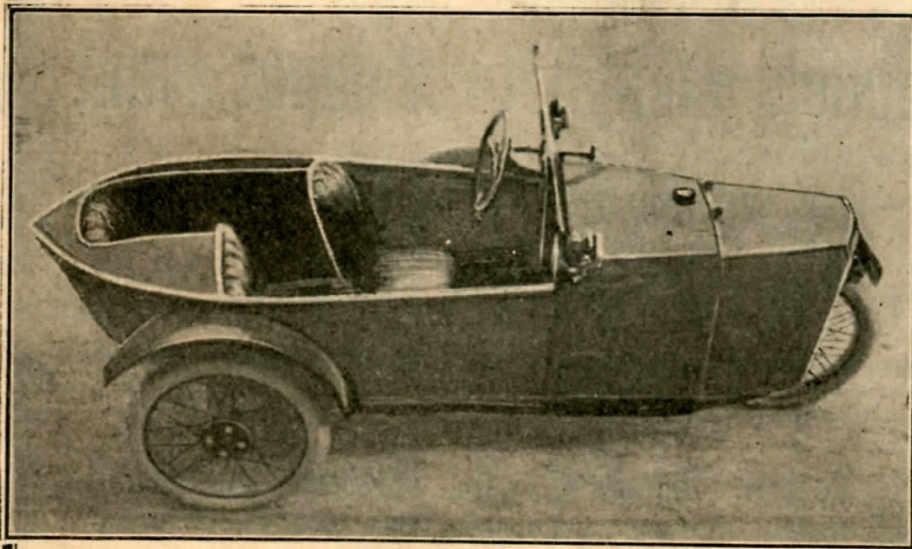
212, Bd Pereire
PARIS

TRIUMPH

Téléphone :
Wagram 04-69

N'attendez pas le printemps
pour commander votre

Cyclecar VILLARD



La nouvelle 2/3 places 350 cmc.

Du 5 au 20 octobre les différents modèles seront exposés au Dépôt : 161 bis, Boulevard Voltaire, à Asnières (Seine)

Correspondance : **70, Rue Colbert, Colombes (Seine)**

LE SEUL

qui en petite cylindrée
prouve ses qualités en
participant aux épreuves
les plus dures

1^{er} Paris-Pyrénées-Paris

Torpédo 2 places
4950 frs

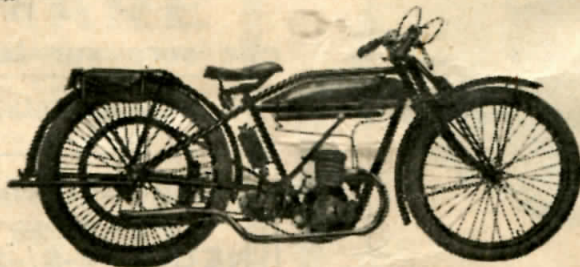
Torpédo 2/3 places
5550 frs

Camionnette Normande
5250 frs

**VOUS DEVEZ
ACHETER UNE
MOTOCYCLETTE**

Jean Thomann.

2 1/2 cv. 175 cmc



**PARCE QU'ELLE
EST LA REINE
DE L'ÉLÉGANCE
ET DU CONFORT**



**3 QUALITÉS
PUISSANCE
VITESSE
DOUCEUR**

TOURISTE

2 Vitesses Noir filets Or

2.850 Frj.

SPORT

2 Vitesses Rouge filets Ivoire.

2.950 Frj.

**VENTE
A
CRÉDIT**

SUPER-SPORT
3 Vitesses Rouge et Ivoire
3.150 Frj.

**PAYABLE
EN
10 MOIS**

*Société Anonyme des Etablissements A Fauvarque
Siège Social 21 rue des Vertus Paris III^e Usine à Montreuil.
EXPOSITION PERMANENTE AU SIEGE.*

PUB. G. SWEERTS

A. Fauvarque

JADIS

les routes étaient bonnes...

mais les selles mauvaises !

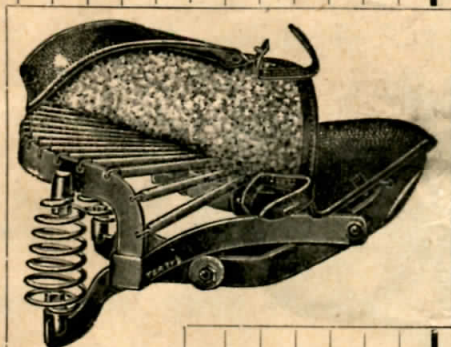
MAINTENANT

les routes sont mauvaises,

mais il existe une bonne selle :

PAR SA CONCEPTION PARTICULIÈRE

La Selle "**TERRY**" a rétabli l'équilibre



Son incomparable élasticité l'a fait adopter en 1925 par des milliers de motocyclistes.

En 1926

elle sera sur toutes les machines

MOTOCYCLISTES, EXIGEZ-LA !

Etablissements DELLHEIM

39, avenue du Roule

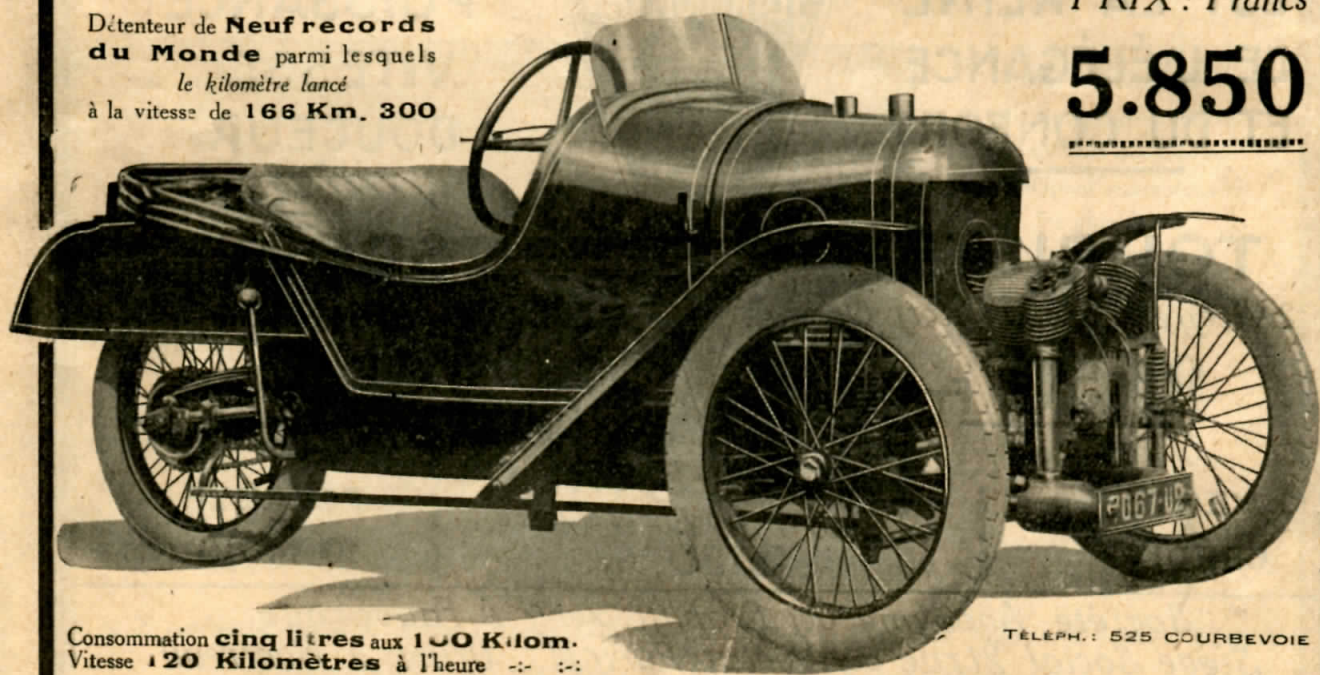
NEUILLY-S/-SEINE - Téléphone : Wagram 27-05

Cyclecar MORGAN, construit par R. DARMONT

Détenteur de **Neuf records du Monde** parmi lesquels
le kilomètre lancé
à la vitesse de **166 Km. 300**

PRIX : Francs

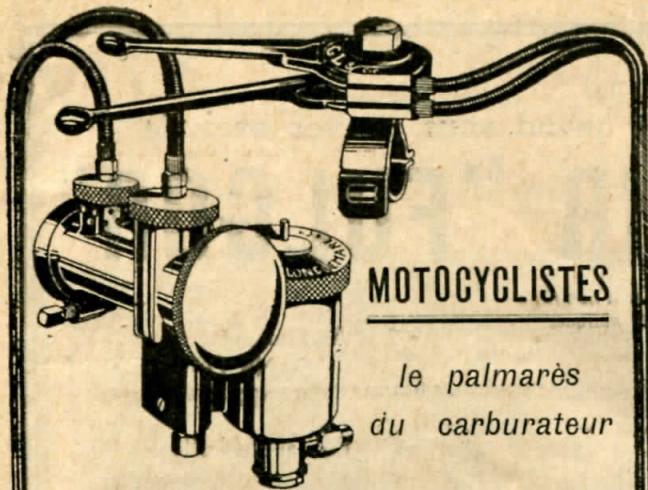
5.850



Consommation **cinq litres** aux **100 Kilom.**
Vitesse **120 Kilomètres** à l'heure :- :-

TÉLÉPH. : 525 COURBEVOIE

R. DARMONT, Constructeur, 27, rue Jules-Ferry, à COURBEVOIE (Seine)



MOTOCYCLISTES

*le palmarès
du carburateur*

LONGUEMARE

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

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

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

*MOTOCYCLISTES !
CYCLECARISTES !*

**DEMANDEZ
la Nouvelle Bougie**

**UNUS
SUPER**

Moto 18

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

Types **VILLIERS** ou **JAP**

Exigez : **SUPERUNUS**



Grossiste-Fabricant : **CHOLLET**

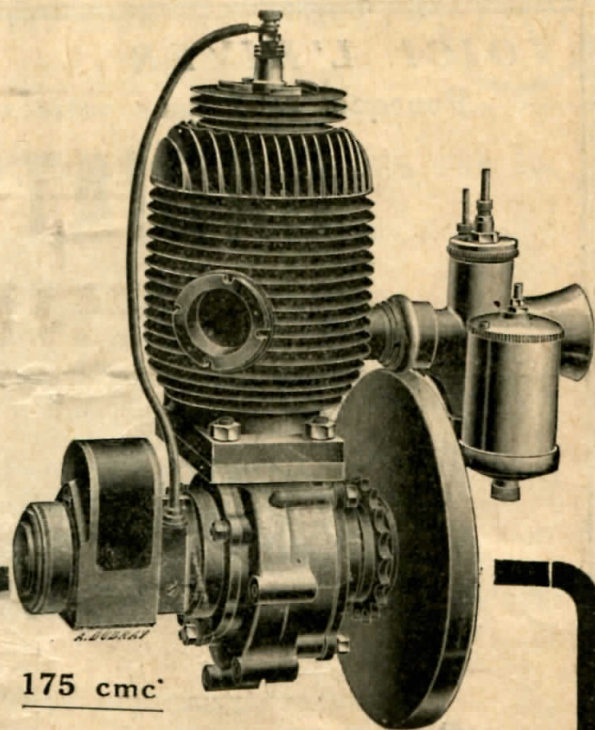
24, passage Hébrar 1, 204, rue Saint-Maur, - PARIS (10^e)

Téléph. : NORD 81-24

Métro : BELLEVILLE

Agent exclusif pour la Belgique :

Ernest SCHERRIER, 115, rue de Liedekerke, BRUXELLES



175 cmc

250 cmc.

Le dernier livrable
à partir de JANVIER

MOUSSARD - MADOZ

Constructeur-Mécanicien

MOTEURS 2 TEMPS

La meilleure référence :

350 Moteurs -:- -:-
vendus en 1924

2.500 Moteurs -:-
vendus en 1925

du type M-4 175 cmc.

52, rue St-Germain, **NANTERRE**

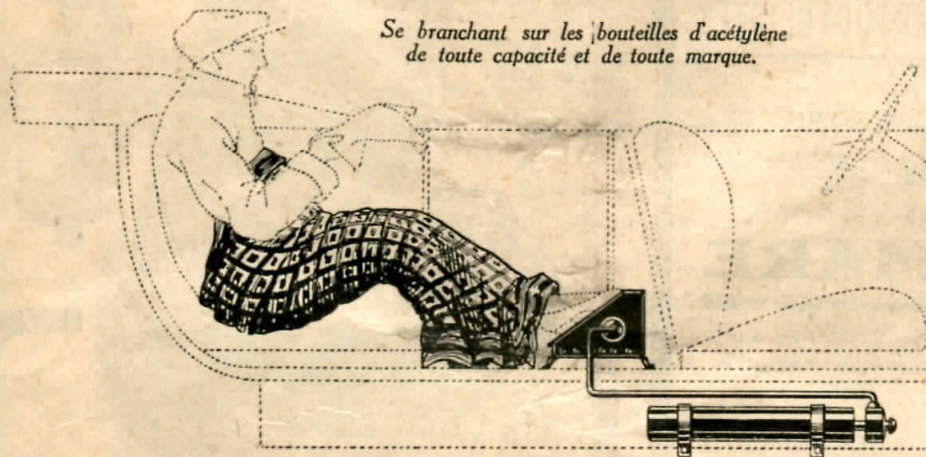
TÉLÉPHONE : 74

VOICI L'HIVER

Pourquoi geler dans votre voiture quand vous pouvez avoir le

RADIATEUR "FULGOR"

*Se branchant sur les bouteilles d'acétylène
de toute capacité et de toute marque.*



Absolument
SANS DANGER
SANS ODEUR

Puissant chauffage
économique.

Types spéciaux pour Conduites intérieures, Cabriolets de toutes puissances.

Modèle à couverture pour tous Torpédos et Side-cars.

ÉTABLISSEMENTS FULGOR

49 bis, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléphone : Levallois 535

AGENTS ET COMMISSIONNAIRES, DEMANDEZ NOS CONDITIONS

La

Magnéto-France

Allume les meilleures motos

Types différents pour moteur à 1 et 2 cylindres
de 100 à 500 cmc. de cylindrée

Demander Notice à **Magnéto-France**

93, route d'Heyrieux, à LYON

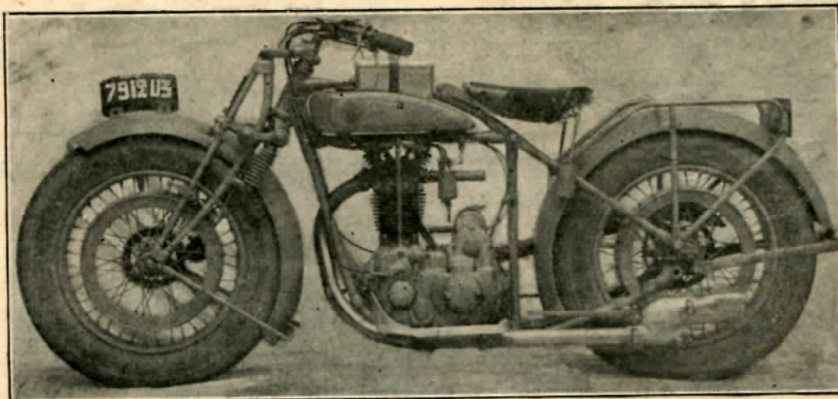


Fabrique Nationale d'Armes de Guerre

Société Anonyme -- HERSTAL-LEZ-LIÈGE (Belgique)



LES MOTOS F. N. MONOCYLINDRIQUES 350 cc.



BLOC-MOTEUR 4 HP
3 Vitesses

3 COMPOSITIONS :

M. 60 - STANDARD
Sur Pneus 28"×3"

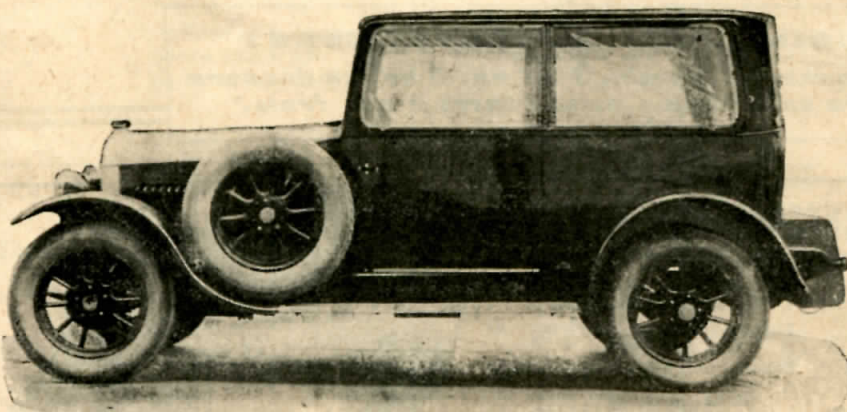
M. 60 - CONFORT
Sur Pneus ballons 715×115

M. 60 - SPORT
110 kilomètres à l'heure

Touristes ! Les modèles **STANDARD** et **CONFORT** vous permettront les longues randonnées en solo, en duo ou en side-car, avec le minimum de consommation, une moyenne élevée et le maximum de confortable.

Sportsmen! confiez votre chance à la **M. 60 SPORT**, gagnante de Paris-Nice.

La **F. N.** ne fabrique pas que des **MOTOCYCLETTES**, elle livre également ses nouveaux modèles de **CHASSIS** et en particulier :



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

sa nouvelle **8/10 HP**
TYPE 1300

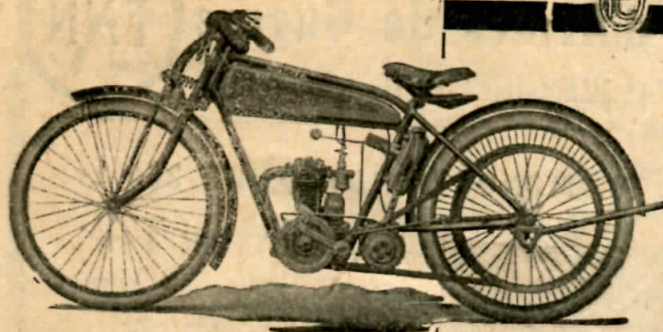
qui a triomphé dans le rallye de Monte-Carlo, à Spa et à Genève

Demandez Prix et Conditions à la

Succursale Française
de la F. N.

4, rue Pierret, 4
NEUILLY-sur-SEINE

Télégrammes : **FABRINAL-NEUILLY**
Téléphone : **WAGRAM 94-27**
Reg. du Comm. : 24256 Seine



le Propul-Cycle

Premiers Constructeurs français
DE MOTEURS 4 TEMPS A PETITE CYLINDRÉE

MOTOCYCLETTES Hommes, Sport, Touriste,
Luxe, Dames, Ecclésiastiques

Exposition permanente du 4 au 20 Octobre 1925, en nos Ateliers
7, rue Gravel, 7 — LEVALLOIS

AGENTS DEMANDÉS

Métro : CHAMPERRET
Autobus : S. et U.
Téléphone : 743

Motos 175 cc. 4 Temps
2 C. V.



Le Procédé OCLEIR AUTO

est une merveille

AUTOMOBILISTES ! RÉDUISEZ VOS LAVAGES !

Economisez 90 pour cent sur vos frais d'entretien. Faites en une demi-heure ce que vous faites actuellement en 3 heures, et ceci en protégeant votre carrosserie et en la conservant au lieu de l'abîmer, avec le merveilleux PROCÉDÉ OCLEIR AUTO, le seul qui nettoie et vernit la surface laquée si coûteuse et donne à toute la carrosserie une apparence neuve.

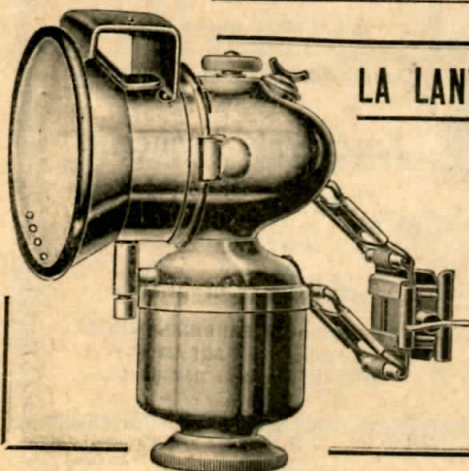
Envoi franco domicile, contre mandat adressé aux

Etablissements OCLEIR, 66, rue Sainte, 66 - MARSEILLE

Le BIDON de 1 litre : 19 francs.

Le PROCÉDÉ OCLEIR AUTO est très économique, car chaque nettoyage ne revient qu'à la modique somme de 0fr.50 environ.

AUTOMOBILISTES ! MOTOCYCLISTES !
faites une commande d'essai. Tout envoi qui ne donnera pas entière satisfaction sera repris à nos frais.



LA LANTERNE DES ROUTIERS

Un critérium de Fabrication
et de Robustesse

Accessibilité au réflecteur et
au bec

Pouvoir éclairant remarquable

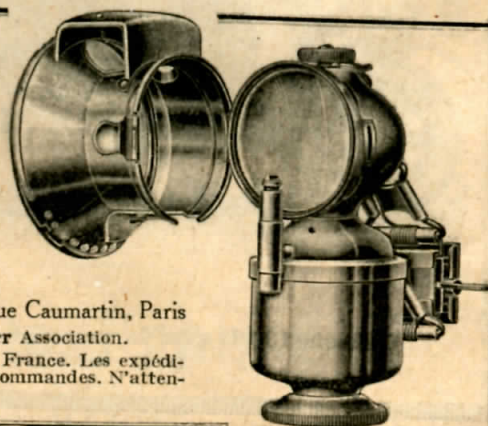
PRIX : 41.50

Réflecteur argenté suppl. 8.50

Sté Ame FAMASSO, 43, rue Caumartin, Paris

Franco American Manufacturer Association.

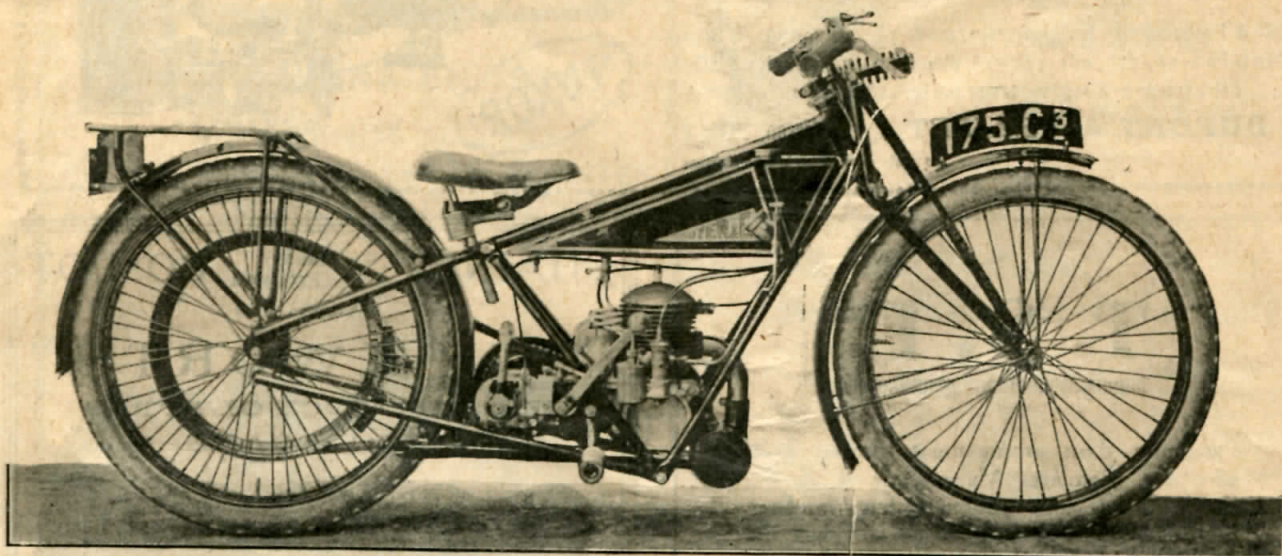
Expédition franco partout en France. Les expéditions dans l'ordre d'inscription de commandes. N'attendez pas l'hiver pour commander.



XXX

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

**La grande Nouveauté
de la Saison 1926**



La Moto SOYER 175^{cc}

Moteur à 2 temps. Cylindrée 172 cmc. — Graissage commandé par le moteur directement, avec viseur. — Allumage par magnéto. — Changement de vitesse par boîte 3 vitesses. Levier de commande direct sur la boîte. — Débrayage démarreur au pied. — Transmission du moteur à la boîte de vitesse par chaîne avec couvre-chaîne. De la boîte à la roue AR, par courroie caoutchouc. — Cadre triangulé, très rigide et bas, donnant le maximum de confort et de stabilité. — Fourche élastique montée sur bagues bronze ajustées à frottement doux sur l'axe de la tête de fourche. Le ressort, rigoureusement calculé, absorbe les chocs verticaux et longitudinaux et donne une stabilité latérale parfaite. — Repose-pieds en tube garni de caoutchouc. — Deux freins sur poulie jante AR. L'un au pied, l'autre à main. — Support central permettant de poser la machine sur l'une ou l'autre des deux roues. — Réservoir contenant : essence 7 litres; huile 2 litres 1/2.

Les Etablissements SOYER et Cie fabriquent en plus un modèle 250 cmc — DEMANDEZ CATALOGUES

Prix : 2.700 fr.

**La Moto SOYER est la machine de
tourisme offrant le maximum
de confort et de sécurité.**



Motocyclettes SOYER & C^{ie}

206, boulevard Pereire, 206, PARIS

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

XXXI

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

Vous aurez toute satisfaction

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

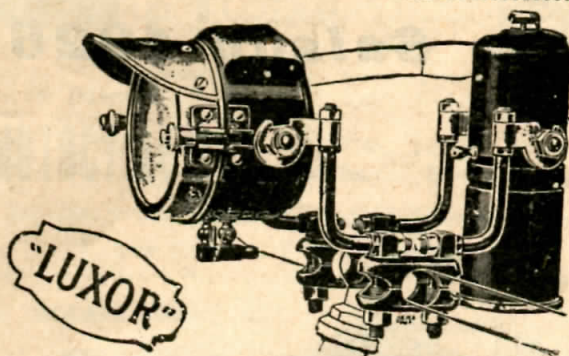
N° 4 Face 100 mm, miroir 85 mm, durée 3 h. 1/2 complet 125 fr.
N° 5 Face 125 mm, mir. 115 mm, durée 4 h. 1/2 complet 150 fr.

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

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

Constructeurs

En vente dans toutes bonnes maisons



T. S. F.

Par suite d'un arrangement spécial avec
une des premières Maisons de T. S. F.,
de la place, nous pourrions faire profiter
NOS ABONNÉS, jusqu'à concurrence du
montant qui nous est accordé, de prix
exceptionnels (soit des prix inférieurs aux
prix de revient du constructeur.)

POSTES A GALÈNE, COMPLETS
à partir de 59 fr., à 1 lampe 240 fr.,
à 2 lampes 370 fr.

Postes complets. Accus. Piles.
Bobines d'acier. Tubes carton.
Condensateurs. Casques. Haut-
parleurs, etc...

MOTO REVUE SERVICE
ADMINISTRATIF
5, Rue Saint-Augustin, PARIS

CHAINES de Haute Précision **COMIOT**

Marque

" DUCKWORTH "

Pour MOTOCYCLETTES
CYCLECARS.



LES PLUS RÉSISTANTES,
LES PLUS DURABLES.

LES CHAINES DUCKWORTH sont de beaucoup les plus
économiques, leur durée étant incomparablement supé-
rieure à celle de toutes les autres chaînes. Leur supé-
riorité est le résultat d'une spécialisation de plus de 30
années dans la fabrication des chaînes de motocyclettes.
Les constructeurs américains : Harley-Davidson, In-
dian, Henderson, Reading Standard, Excelsior,
etc., équipent leurs motocyclettes exclusivement avec
des CHAINES DUCKWORTH.

Catalogue franco sur demande.

C. COMIOT

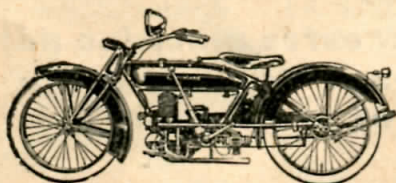
87, boulevard Gouvon-Saint-Cyr, PARIS

Téléph. : WAGRAM 03.26 — Télégr. : COMIOT-PARIS

VOUS AVEZ BESOIN D'UNE MOTOCYCLETTE ???

donc vous avez besoin d'une

CLEVELAND



CLEVELAND, Etabl^{ts} VALPIC

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

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

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

2 temps, 270 cmc, avec éclairage électrique, env.....Fr. 4.250
4 temps, 4 cyl., 600 cmc, livraison octobre, env.....Fr.

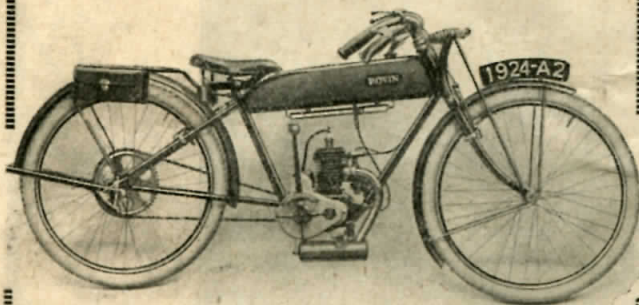
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE — SERVICE STATION

ROVIN

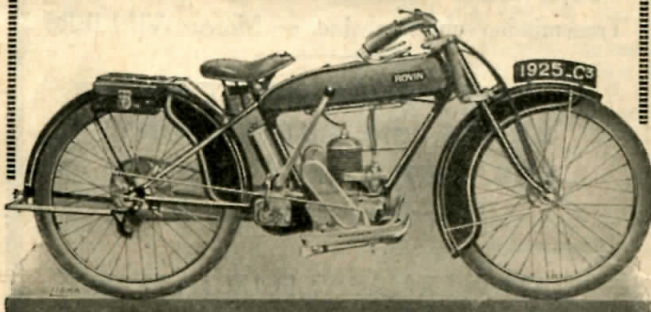
CONSERVERA EN 1926

LA SUPÉRIORITÉ ACQUISE
AU COURS DES ANNÉES PRÉCÉDENTES
ET DÉMONTRÉE PAR PLUS DE 100 VICTOIRES

Son VéloMOTEUR 125 cc.



2 vitesses et embrayage
et sa Motocyclette 175 cc.
Type TOUR DE FRANCE



3 vitesses. — Embrayage et kick starter.

RESTERONT LES PROTOTYPES
DES MACHINES DE CES CYLINDRÉES

CATALOGUE N° 18

Société Anonyme
DES
Etablissements

ROVIN

132, rue de Silly, à BOULOGNE-SUR-SEINE



Une Offre Gratuite

à MM. les Cyclistes,
Motocyclistes et Automobilistes



POUR CYCLES

Pour passer une couche d'émail sur un cycle, demandez à votre Accessoiriste une boîte No. "0". Pour deux couches, demandez la boîte No. 1.



POUR MOTOS

Prendre la boîte No. 2, mais si votre Moto possède un Side Car, il vous faut la boîte No. 3.



POUR AUTOS

La boîte No. 3 convient pour torpilles 2 places, et pour une 4 places d'est la boîte No. 4 qu'il faut prendre.

Rien n'est plus aisé que de repeindre un Cycle, une Motocyclette ou une Automobile au moyen du Robbialac. Cet émail facile à étendre s'arrondit parfaitement et fournit en séchant une surface de toute beauté, d'un brillant éclatant et d'une fixité de nuance parfaite.

Tout Cycliste, Motocycliste ou propriétaire de Voiture désireux de donner à son véhicule l'éclat étincelant du fini Robbialac, peut de plus obtenir de superbes décalques de la lettre initiale de son nom, destinés à être appliqués au tube de direction des cycles et motos, ou aux portes des automobiles, après peinture au Robbialac.

Pour la réfection de votre engin au Robbialac, vous pouvez obtenir gratis et franco, sur simple demande, ces décalques qui réhausseront le cachet élégant de votre véhicule, de même qu'un exemplaire de l'une des notices Robbialac "Comment émailler un Cycle ou une Moto," "Comment remettre à neuf une Voiture." Il vous suffira de remplir le coupon ci-dessous pour recevoir un jeu de décalques Robbialac, la notice désirée et une carte montrant les principales nuances de la riche gamme de ses coloris.



ROBBIALAC est vendu par
tous les bons Accessoiristes,
en Noir et en Couleurs.

AYEZ TOUJOURS SOUS LA
MAIN UNE PETITE BOITE DE
ROBBIALAC POUR RETOU-
CHER LES ÉRAFLURES.

COUPON GRATUIT

Veillez
m'adresser, gratis
et franco, un exemplaire
de la Notice ROBBIALAC
"Comment repeindre....."
(indiquer ici: Cycle, Moto ou Auto-
mobile), ainsi que deux Décalques ROBBIA-
LAC de la lettre.....pour application sur mon
véhicule après réfection au ROBBIALAC.
Dept. 'Y,' SOCIÉTÉ ANONYME ROBBIALAC
42, Rue de Sèvres, Boulogne-sur-Seine.

Nom:.....

Adresse:.....

R.C. 216, 708^u, Seine.

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

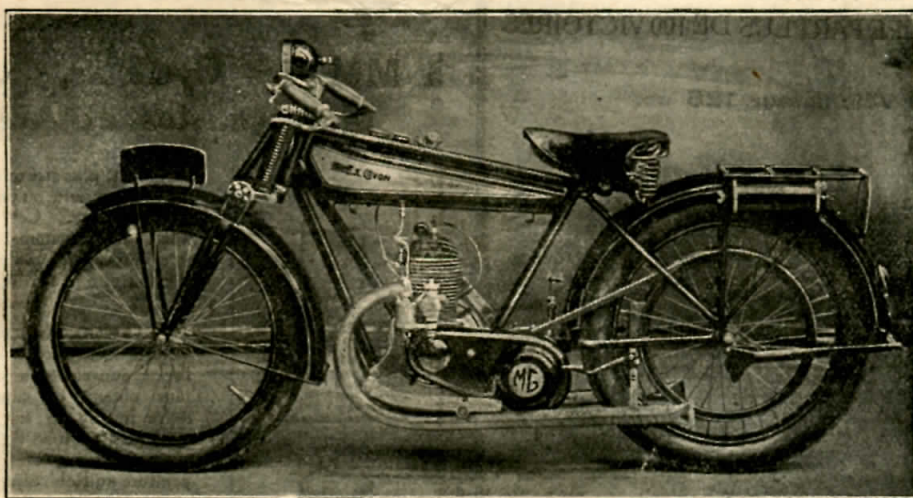
XXXIII

En 1926

MONET & GOYON

offriront à leur Clientèle les MODÈLES SUIVANTS

dont on trouvera les descriptions dans ce numéro



La R. S 250 cmc., Moteur Villiers, 2 temps, 2 échappements

UNE 350 cmc. TOURISME

Moteur MAG
à soupapes opposées et à culbuteur enfermé

UNE 350 cmc. SUPERSPORT

Moteur MAG
culasse hémisphérique, soupapes en tête,
double culbuteur

UNE 250 cmc. ET UNE 350 cmc.

Transmission chaîne-chaîne. — Moteur VILLIERS

LA 2 HP TOURISME ET SPORT

LA 175 cmc. SUPERSPORT

LES 3 ET 4 HP TOURISME

Transmission chaîne-courroie

MONET ET GOYON SE SONT ASSURÉ LA REPRÉSENTATION EXCLUSIVE POUR LA FRANCE
DES MOTEURS MAG DE TOUTES CYLINDRÉES

N'ATTENDEZ PAS LES BEAUX JOURS POUR COMMANDER UNE

MONET & GOYON

Triomphatrice des grandes épreuves (catégories 175 cmc.) Grands Prix de l'U.M.F. 1924 et 1925, de Marseille 1924 et 1925, de Lyon 1924, Circuits de Provence, de Picardie, de Saône-et-Loire, du Comminges, etc., etc.

MACON — 57, Rue du Pavillon, 57 — MACON

AGENCES DANS TOUS LES CENTRES IMPORTANTS et à PARIS, 6, rue de Moscou

MOTO REVUE

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03.81
CENTR L 68.32

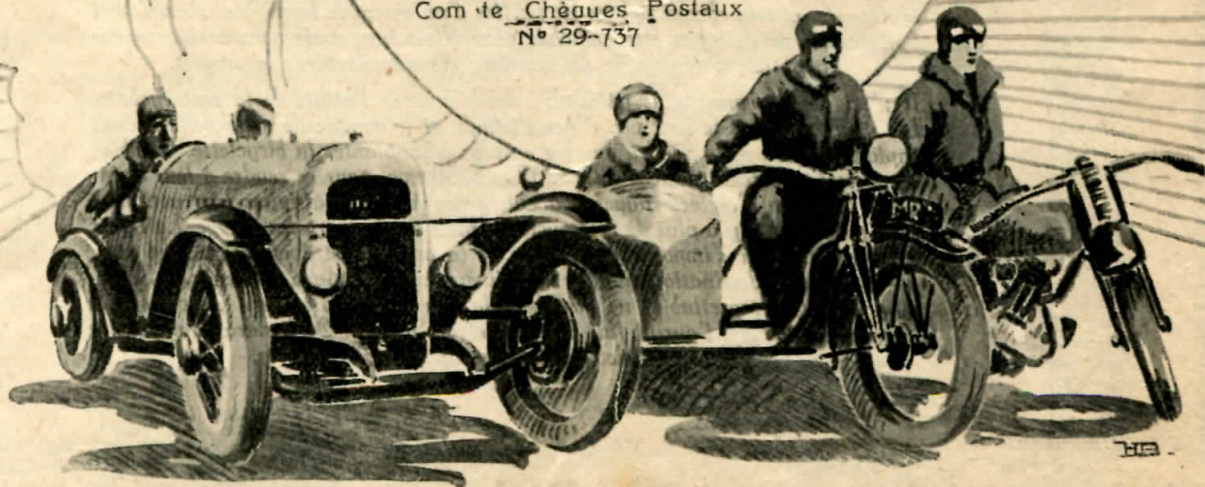
Sommaire

Editorial : De l'utilité d'un Salon de l'Automobile..	732
Chronique de la Quinzaine. Quelques réflexions sur les choses du jour, par CALAMINE.....	733
Importantes modifications au code de la route. L'échappement libre supprimé	734
Caractéristiques des vélomoteurs, motocyclettes et sidecars préparés pour la saison de 1926.....	735
Caractéristiques des cyclecars	746
Un Amac avec gicleur de ralenti ...	748
La nouvelle Harley 350 cmc.....	748
La sélection scientifique des constructeurs d'autobus et de tramways	749
La nouvelle Terrot confort	753
Le salon anglais, d'après l'Olympia Show. — Considérations et les données générales, par H. P. BORESTROKE	754
Le salon anglais, par DOUBLE YARD	756
Les nouveautés de la Quinzaine	758
Une nouveauté chez Gnome et Rhône.....	759
Mon petit doigt m'a dit... par DOUBLE YARD.....	760
Les magnétos France	760
La production Amilcar pour 1926	761
Le Sport de la Quinzaine.....	763
Par ci, par là	766
Tribune libre	767
Les voiturettes Salmson	768
Les boîtes de vitesses Picard	769
Les nouvelles B. S. A.	770
La moto Soyer 175 cmc.	771

ABONNEMENTS :

France et Colonies 18 fr.
Union Postale 25 fr.

Compte Chèques Postaux
N° 29-737



De l'utilité d'un Salon de l'Automobile



N sait combien nous regrettons l'absence de Salon et combien nous déplorons cette grave décision. Le Salon est le complément indispensable des courses et des épreuves de l'année, on y retrouve les machines qui s'y sont illustrées. C'est un catalogue général où l'on peut, toucher, examiner, les machines réalisées par les constructeurs. Que d'utiles comparaisons on peut faire, que de précieux renseignements on peut ainsi recueillir. Et faut-il négliger l'émulation que le Salon suscite entre les constructeurs ? C'est un véritable concours qui s'ouvre entre eux pour présenter le mieux possible la meilleure machine. Enfin, le Salon constitue, aux yeux des étrangers, la preuve la plus évidente de la prospérité de notre industrie. Clients et constructeurs subissent donc, du fait de sa suppression, un grave préjudice.

Dévoués comme nous le sommes aux intérêts du motocyclisme sous toutes ses formes, notre devoir est d'atténuer, dans la mesure de nos forces, les inconvénients qui résultent de cette absence de Salon. C'est à nous qu'il incombe de présenter aux motocyclistes les créations des constructeurs. Hélas, peu de nouveautés à signaler dans l'ensemble, le constructeur sachant qu'il n'y avait pas de Salon n'a pas fait son effort habituel.

On verra que nos constructeurs ont travaillé à perfectionner leurs modèles classiques : certains nouveaux modèles présentés accusent un très net progrès sur leurs prédécesseurs. Nous permettra-t-on de regretter, au point de vue national, que, sur un grand nombre de machines, on continue à employer moteurs et boîtes de vitesse d'origine anglaise ? Nous sommes loin de méconnaître l'excellence des productions britanniques, mais nous pouvons, en toute sincérité, affirmer la parfaite qualité des nôtres. Au début, au moment où nos constructeurs n'avaient, et encore, dans certains cas seulement, pas encore acquis une expérience suffisante, la présence des moteurs anglais sur notre marché, pouvait avoir son utilité. Elle n'est plus nécessaire aujourd'hui. Peut-être même l'influence anglaise n'est-elle pas en tous points heureuse. Le constructeur anglais ne perfectionne que peu à peu, organe par organe, pièce par pièce. Aussi se tient-il dans des formules consacrées par l'usage et ne court-il pas le risque de créer quelque chose de révolutionnaire comme nous avons pu en voir des essais en France. Le public anglais a sa part de responsabilité. Le sort d'une machine comme l'A. B. C. sur le marché anglais en est la preuve. Aussi nous croyons que l'influence anglaise risque de tuer les initiatives hardies, et nous conduit à une machine dont les divers éléments sont juxtaposés, et non conçus comme les parties d'un ensemble homogène. Assurément l'originalité ne doit pas être cherchée pour elle-même, mais nous craignons que l'adoption systématique des solutions classiques retarde le progrès.

Il n'est heureusement plus nécessaire de démontrer l'utilité de la motocyclette. Les vieux préjugés se sont peu à peu dissipés, et le nombre de motocyclistes croît rapidement. La moto tendra de plus en plus à supplanter la bicyclette. Combien d'ouvriers se servent de leur 125 ou 175 et 250 cmc. pour se rendre à leur chantier ? Combien d'ecclésiastiques peuvent, grâce à elle, multiplier leur activité ? Non seulement il y a plus de motocyclettes mais on s'en sert davantage. La vérité finit toujours par s'imposer. Le spectre de la panne s'est évanoui. On est aussi sûr d'arriver à destination qu'avec la meilleure voiture. Aussi l'absence de Salon, tout en étant regrettable, ne risque-t-elle pas d'atteindre aussi gravement le motocycliste qu'elle l'aurait fait il y a quelques années. On vendra quand même des motocyclettes et beaucoup de motocyclettes.

La Chronique de la Quinzaine

Quelques Réflexions sur les Choses du Jour

par CALAMINE



Il y a quelque deux ans, nous faisons paraître dans « Moto-Revue » une série d'articles sur la police à motocyclette des deux continents. A cette époque, c'était surtout en Amérique que ce genre de monture était très en vogue et les villes d'outre-Atlantique se disputaient la palme à qui aurait le plus grand nombre de « motor cops ». Mais les temps sont révolus et l'on voit maintenant à Paris..., mais oui... des motocyclistes de cuir vêtus, coiffés de képis à visière, montés sur des Harley en solo. Pour le moment ils ne sont pas nombreux, mais cela viendra, car les services qu'ils rendent, nous affirme-t-on à la préfecture, sont considérables.

De moins en moins on voit maintenant les automobilistes dépasser la lanterne rouge au coup de timbre ; peu à peu, en effet, l'éducation s'est faite et il est même assez curieux d'assister au manège des chauffeurs quand ils approchent d'un carrefour. A vingt mètres déjà ils ne quittent plus l'agent des yeux... ils sont aux aguets, mais à dix mètres du « poteau » ils sentent qu'ils sont « bons », alors ils foncent, car même si le timbre retentit, ils auront le temps de passer.

Mais malheur à qui veut traverser à ce moment-là !

De plus en plus, la femme vient à l'automobile. Dans l'avenue des Champs-Élysées et sur les boulevards, à quatre heures, heure du thé, la proportion des femmes-chauffeurs est considérable. En général, elles se contentent de piloter ces petits bijoux 5 c. v. qui semblent être faits pour elles, mais il en est qui conduisent de vraies voitures : des 10 c. v. Renault, des Donnet-Zedel, des Pignatti, et j'ai même admiré l'autre jour une fort jolie femme qui pilotait avec maestria une... tenez-vous bien... Hispano.

C'est une excellente idée d'ailleurs qu'a eue l'automobile Club de l'Ouest d'organiser une épreuve exclusivement réservée aux femmes. Pourtant il nous semble qu'étant donné le caractère plutôt timide de la femme, une épreuve en circuit fermé eût été accueillie avec plus de joie par les as du volant du sexe faible. En tout cas, notre expérience assez étendue des femmes (mai oui !) nous permet d'affirmer d'une façon péremptoire que

l'épreuve sera un four complet si une neutralisation de trente minutes n'a pas été prévue à chaque étape pour le petit « raccord ».

Dans cet ordre d'idées, puisqu'il sera toléré que certaines voitures non participantes suivent l'épreuve, il est probable que l'on verra aux côtés des voitures Tecalemit et Hartford une de ces élégantes petites camionnettes du grand parfumeur à la mode. Quelle publicité, ma chère !

Peu à peu l'octroi se modernise. On aperçoit de plus en plus ces petites cabanes agrémentées d'un guichet par lequel on nous délivre, instantanément, la petite fiche verte sur laquelle, en gros caractères, est imprimée la quantité d'essence contenue dans notre réservoir. Ça a été long à trouver, et il y a encore bien des choses à rectifier pour accélérer la circulation aux portes, mais reconnaissons que pour une administration ce résultat a dû représenter un effort considérable.

A propos d'octroi, je serais bien curieux de savoir pour quelle raison, à certaines portes, l'on sort à gauche. Lors des derniers six jours de *Moto-Revue*, nous avons eu l'occasion de visiter la plupart des portes de Paris et avons constaté que certaines étaient à circulation normale tandis qu'à d'autres l'entrée et la sortie se faisaient par la gauche. Là où il y a des tramways, on comprend, et encore, mais là où rien ne semble s'opposer à une circulation normale, on reste confondu...

Les rues à sens unique sont une excellente innovation de notre préfet de police et ont beaucoup contribué à résoudre ce qu'on a convenu d'appeler « le problème » de la circulation. Il est malheureusement des quartiers où il est impossible de l'imposer par suite de la distribution des rues mais où d'autres mesures devraient être prises pour faciliter et activer l'écoulement des véhicules. Ainsi on peut voir journellement rue des Petits-Champs, à tel point étroite que deux voitures de fortes dimensions ne peuvent s'y croiser s'il y a des véhicules qui stationnent le long du trottoir, des files de vingt voitures suivant au pas une poussette manœuvrée par quelque vieillard sénile ou un attelage de chevaux dont la charge est telle qu'ils ne peuvent qu'avancer péniblement au pas. Or, comme il est impossible de doubler la rue des Petits-Champs souffre d'un embarras chronique.

Ne pourrait-on pas dégager cette artère en l'interdisant aux véhicules trop lents ou trop encombrants ?

Importantes modifications au Code de la Route

Interdiction absolue de l'emploi de l'échappement libre

Un décret en date du 12 septembre 1925 modifie comme suit les articles 10, 21 et 48 du décret du 31 décembre 1922, portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage :

Croisement et priorité,
Bifurcations et croisées de chemins.

Art. 10. — Tout conducteur de véhicule ou d'animaux abordant une bifurcation ou une croisée de chemins doit annoncer son approche et vérifier que la voie est libre, marcher à une allure modérée et serrer sur sa droite, surtout aux endroits où la visibilité est imparfaite.

En dehors des agglomérations, la priorité de passage aux bifurcations et croisées de chemins est accordée aux véhicules circulant sur les routes nationales.

En dehors des agglomérations, à la croisée des chemins de même catégorie au point de vue de la priorité, le conducteur est tenu de céder le passage au conducteur qui vient à sa droite.

Dans les agglomérations les mêmes règles sont applicables, sauf prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente.

L'échappement libre interdit.

Les moteurs doivent être munis d'un dispositif d'échappement silencieux. L'échappement libre est interdit.

L'appareil d'où procède la source d'énergie est soumis aux dispositions des règlements sur les appareils de même genre, en vigueur ou à intervenir.

Les "cycles à moteur".

Cycles pourvus d'un moteur mécanique.

Art. 8. — Les cycles pourvus d'un moteur mécanique sont régis par les dispositions du chapitre III. Toutefois, sont seulement soumises aux articles 21, 22, 23, 25, 26, 31 et 33 du chapitre III, relatif aux véhicules automobiles, et sont assujetties aux articles 49, 51, 52 (§ 2) du chapitre V (B) concernant les cycles sans moteurs, les bicyclettes à moteur auxiliaire (B. M. A.) présentant les conditions de construction suivantes : 1° Peser au plus 30 kilogr., moteur compris ; 2° Ne pas dépasser, en palier, une vitesse maximum de 30 kilomètres à l'heure ; 3° Devenir susceptibles d'être actionnées par les pieds au moyen de pédales.

Les constatations et certifica-

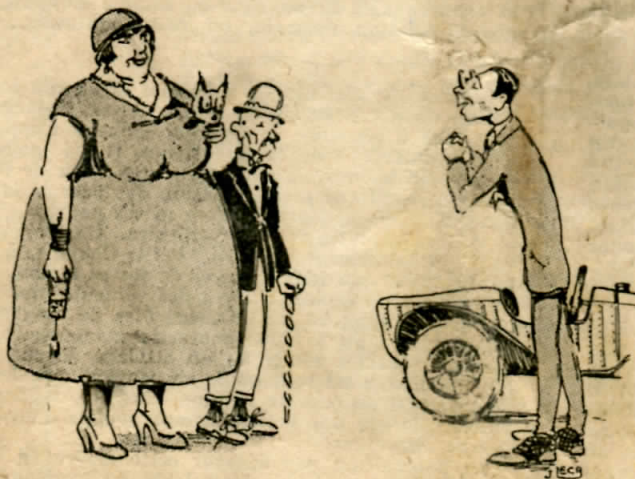
tions du service des mines, prévues à l'article 26 comprendront la vérification de ces conditions de construction.

Indépendamment de la plaque prescrite par l'article 51 et indiquant le nom et le domicile du propriétaire, les bicyclettes à moteur auxiliaire doivent porter, d'une manière apparente, sur une plaque métallique invariablement fixée au moteur, le nom du constructeur du moteur, l'indication du type du véhicule, le numéro d'ordre dans la série du type et les initiales B.M.A., le tout authentifié par une ou plusieurs marques de poinçon apposées par le constructeur.

Voilà enfin des précisions sur les cycles pourvus d'un moteur mécanique ». La B.M.A., comme on le voit, ne devra pas dépasser le 30 à l'heure en palier, ni peser plus de 30 kilos, de plus, elle doit demeurer susceptible d'être actionnée par les pieds. Notons en passant que cette catégorie de véhicules ne paiera que 24 francs au lieu de 20 fr. par cheval comme la motocyclette.

Enfin l'échappement libre est interdit. Et ce n'est pas trop tôt. *Moto-Revue*, plus que tout autre organe, s'est élevé contre cette pratique ridicule et peu élégante. L'échappement libre est une forme d'impolitesse de la route. Celui qui connaît bien son moteur n'a pas besoin de cela pour se rendre compte si son moteur « donne », à plus forte raison celui qui n'y connaît rien.

Cela peut tout juste être utile en course, et encore. Tous ceux qui ont vu tourner les Talbot et les Austin à Monthéry n'ont pas manqué d'être impressionnés par le silence de ces véhicules et notamment des derniers mentionnés — un sifflement — qui changeait de ton suivant que la voiture était dans la ligne droite ou dans le virage, et c'est tout ; et pourtant on ne peut pas reprocher à ces voitures un mauvais rendement ! Tout bon automobiliste et motocycliste doit donc applaudir la décision que vient de prendre le Président de la République.



— Pour Monsieur, ce sera parfait, mais pour Madame...

(Dessin de J. Leca.)

Carastéristiques des vélomoteurs et motocyclettes préparés pour 1926

Nous avons réuni dans les pages qui suivent en les classant par ordre alphabétique, les descriptions des différents modèles de vélomoteurs et motos préparés par les constructeurs pour la saison 1926. — Nous espérons que nos lecteurs ne nous tiendront pas grief des erreurs ou omissions qui ont pu se produire, étant donné les difficultés de toutes sortes que nous avons rencontrées dans la préparation de ce "catalogue."

Les prix ne sont donnés qu'à titre purement indicatif, et sont variables en raison même de l'instabilité des cours des changes.

A. J. S.

Modèle 2 3/4 CV. — E5 350 cc., 4 temps, 1 cyl. vertical, type touriste soupapes en chapelles, type sport, soupape en tête. Graissage automatique. Allumage par magnéto. Transmission par chaînes du moteur à la boîte de vitesses, donnant 3 rapports et de la boîte à la roue arr. Kick starter.

Modèle 3 1/2 CV. — G 500 cc., 4 temps, 1 cylindre vertical, 84 mm. x 90 mm. Piston aluminium, compression 5 1/2 à 1. Boîte de vitesse à 3 rapports, débrayage et kick starter, graissage par pompe mécanique Pilgrien. Pneus 700 x 80. Carburateur Buiks. Selle Terry.

Modèle 2 cylindres. — 8 CV, 800 cc., pour sidecar. Même spécification générale que le modèle 3 1/2 CV. Mais pièces renforcées.

L. Psalty, 50, rue Brunel, Paris.

Aiglon.

Modèle 1 1/2 CV. — 110 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 52 x 52. Graissage pétroil. Allumage par magnéto. Transmission démultiplicateur par vis sans fin commandant une courroie. Embrayage par cône en bronze. Mise en marche par pédales. Cadre berceau surbaissé. Fourche élastique par lames. Roues de 650 x 45. 2 freins : un sur la jante arrière, un sur poulie-jante. Réservoir 4 lit. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids 38 kgs. Vitesse 30 kms. Prix : 1.995 francs.

Modèle 2 1/2 CV. — 174 cmc. 2 temps. 2.800 tours 1 cyl. vertical à lumières 58 x 66. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne. Embrayage par cône en bronze. Mise en marche par manivelle au pied. Cadre berceau surbaissé. Fourche articulée et élastique munie d'un ressort à boudin. Roues de 650 x 65. 2 freins à pièces interchangeables : un sur roue avant, l'autre à pédale sur jante arrière. Réservoir 9 litres. Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 60 kgs. Vitesse 65 kms.

Modèle 3 CV. — 248 cmc. 2 temps. 2.600 tours. 1 cyl. vertical 67 x 70. Graissage automatique. Carburateur spécial pour 2 temps. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par courroie. Embrayage par plateaux. Mise en marche par mani-

velle au pied. Cadre surbaissé. Fourche à haubans avec ressort bi-conique. Roues de 650 x 60, 2 freins intérieurs sur poulie-jante dont un au pied. Réservoir 7 lit. essence, 2 lit. 1/2 huile. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 80 kgs. Vitesse 75 kms. Prix : 3.500 francs.

Manufacture des Cycles Aiglon, 130, rue de Saint-Germain, Argenteuil (S.-et-O.). Tél. : 22.

Alcyon.

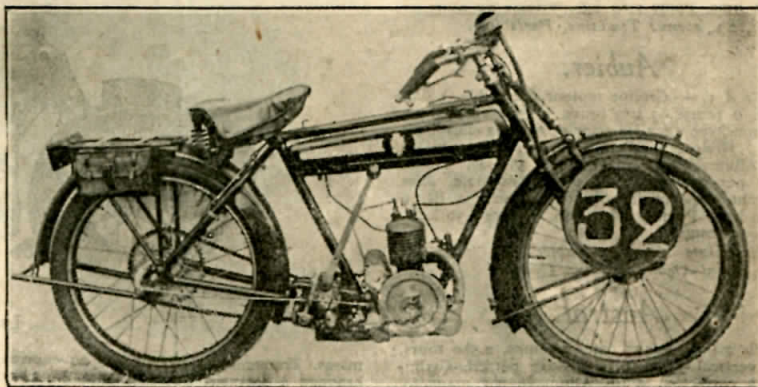
(TROIS TYPES DE MOTOCYCLETTES).

Roue Motrix. — 1 CV, 76 cmc. 2 temps. 2 400 tours. 1 cyl. vertical 51 x 40. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage volant magné-

100 kms. Poids 14 kgs. Vitesse 35 kms. Prix 835 francs.

Modèle l'Alcyonnette. — 1 1/2 CV, 96 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 50 x 50. Graissage pétroil. Carburateur Zénith. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par chaîne. Embrayage métallique. Mise en marche par pédales. Fourche élastique. Roues de 650 x 42. 2 freins sur jante arrière. Réservoir 3 lit. 1/2. Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 34 kgs. Vitesse 35 kms. Modèle pour dames et ecclésiastiques. Prix : 1 700 à 1.900 francs.

Modèle 175 cmc. — 2 CV, 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 62 x 57. Graissage pétroil. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Mise en marche par kick-starter. Cadre de 50 cm. de hauteur. Fourche oscillante. Roues de 600 x 50. Freins : au pied par segments exten-



L'Alcyon 175 cmc. qui participa aux Six Jours d'Hiver.

rique. Eclairage électrique. 1 vitesse. Transmission par engrenages. Mise en marche par pédales. Fourche avec haubans de renfort. Roues de 700 x 38. Réservoir 2 lit. Consommation 1 lit. 1/2 aux

sibles dans le moyeu arrière ; à main, sur jante arrière. Réservoir 6 lit. 1/2. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 57 kgs. Vitesse 60 kms. Prix : 2.475 fr.

Usines Alcyon, 52, rue de la Garenne, Courbevoie (Seine). Tél. : Wagram 52-62.

André.

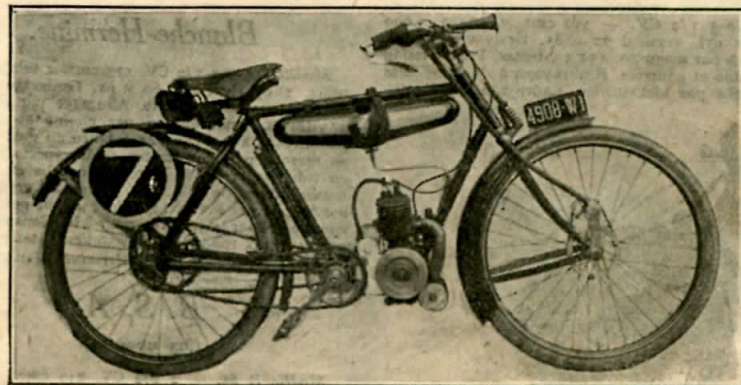
Modèle A. — 3 CV, 175 cmc. 2 temps. 1 cyl. vertical 60 x 60. Graissage pétroil. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne et courroie. Débrayage à la main. Mise en marche par kick-starter. Cadre à berceau renforcé en acier. Fourche élastique. Roues de 650 x 55. Freins à main et au pied sur poulie-jante. Réservoir 8 lit. Consommation 3 lit. aux 100 kms. Poids : 55 kgs. Vitesse 60 kms. Prix : 2.650 francs.

Etablissements Bourdais, 7, rue Lafouge, Gentilly (Seine). Tél. : Gobelins 62-03.

Arbinet Aîné.

(DEUX MODÈLES).

Modèle 2 CV. — 175 cmc. 2 temps. 3.000 tours 1 cyl. vertical 64 x 54. Graissage pétroil. Carburateur Zénith à 2 manettes. Allumage par magnéto 2 et 3 vitesses par boîte. Transmission par chaîne. courroie. Embrayage par disques secs. Mise en



L'Alcyonnette 76 cmc. qui prit part aussi aux Six Jours organisés par « Moto-Révue ».

marche par kick-starter. Cadre-châssis en tube entièrement triangulé et boulonné, sans brasure. Fourche oscillante. Roues de 600 x 55. Freins au pied par pédale et à main par levier au guidon, sur poulie-jante. Rés. 7 lit, mélange, 2 lit. huile. Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 50 kgs. Vitesse 70 kms. Prix : 2.000 fr.

Modèle 3 1/2 CV. — 350 cmc. 2 temps. 2.000 tours. 1 cyl. vertical 76 x 76. Mêmes caractéristiques que le type 2 CV. Roues de 600 x 65. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids 80 kgs. Vitesse 80 kms. Ce modèle se fait à 2 et à 3 vitesses. Prix : 2.950 à 3.050 francs.

Arbinet aîné, 72, rue Berbisey, Dijon (Côte-d'Or)

Armor.

(TROIS MODÈLES).

Modèle 1 1/2 CV. — 98 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 30 x 50. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par chaîne. Embrayage métallique. Mise en marche par pédale. Fourche élastique. Roues de 650 x 42. 2 freins sur jante. Réservoir 3 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 34 kgs. Vitesse 40 kms. Prix : 1.700 francs.

Modèle 2 CV. — 175 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 62 x 57. Graissage pétroil. Allumage par magnéto, 2 vitesses. Transmission chaîne-chaîne avec amortisseur de chocs. Embrayage léger. Mise en marche par kick-starter. Fourche élastique oscillante. Roues de 600 x 50. 2 freins : un à segments internes dans moyeu AR, un sur jante à serrage latéral. Réservoir 6 lit. 5. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids : 56 kgs. Vitesse : 50 kms. Prix : 2.475 francs.

Modèle 3 CV. — Bloc-moteur. 270 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 70 x 70. Mêmes caractéristiques que le type 2 CV. Embrayage métallique. Roues de 650 x 65. 2 freins sur poulie-jante AR. Réservoir 8 lit. Consommation : 5 lit. aux 100 kms. Poids : 80 kgs. Vitesse 60 kms.

Armor, 23, avenue Trudaine, Paris (9^e).

Aubier.

Modèle A 1. — Groupe moteur, amovible. 1 CV. 62 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical en aluminium avec chemise acier et orifices cloisonnés 35 x 65. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par courroie torse ou trapézoïdale. Mise en marche par pédale. Consommation : 1 lit. 6 aux 100 kms. Poids : 9 kgs 300. Vitesse : 30 kms. Prix : 900 francs.

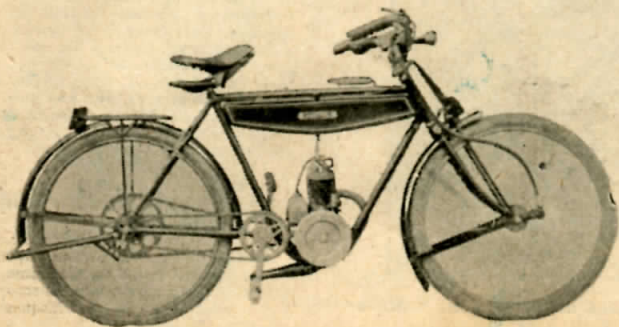
Etablissements Georges Aubier, 17, place de l'Eglise, Saint-Amand-les-Eaux (Nord).

Austral.

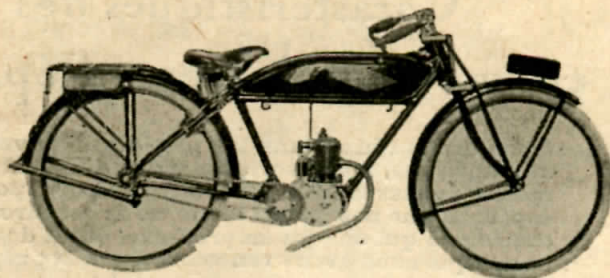
Modèle 2 CV. — 125 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 54 x 56. Graissage pétroil. Carburateur à correcteur d'air. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne. Embrayage à disques liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre formant berceau. Fourche à ressort à lames. Roues de 650 x 50. Freins arrière à tambour, avant sur jante. Réservoir 8 lit. Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 50 kgs. Vitesse 60 kms. Prix : 2.375 francs.

Modèle 2 1/2 CV. — 175 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 60 x 60. Mêmes caractéristiques que le type 2 CV. Roues 650 x 55. Freins à tambour avant et arrière. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 60 kgs. Vitesse 70 kms. Prix : 2.700 francs.

Etablissements Austral, 7, rue de la République, Puteaux (Seine). Tél. 461.



La 125 cmc. Austral.



La petite moto Benjamin 125 cmc.

Automoto.

Modèle vélomoteur. — Type 2 temps 53 x 45 donnant 99 cmc. Démultiplicateur par pignons droits. Embrayage à disques. Paliers à billes. Bielles sur roulements à rouleaux. Roues 650 x 45. Prix : sport : 1.850 francs ; modèle tourisme : 1.975 francs.

Modèle 175 cmc. — N° 1. — Type 2 temps, bloc-moteur. Embrayage et démultiplicateur et boîte de vitesse dans le moteur. Prix : 2.800 francs.

N° 2. — Embrayage et boîte de vitesse séparés reliés par chaîne au moteur. Prix : 2.600 francs.

Usines Automoto, à Saint-Etienne (Loire) et 152, avenue Malakoff, Paris.

Avance G. D.

Modèle 2 CV. — 172 cc. 4 temps, 2.500 tours. 1 cyl. 56 x 70. Bloc-moteur. Piston aluminium. Cylindre aluminium avec chemise, culbuteurs enfermés. Alliage spécial. Graissage par barbotage. Carburateur Zenith. Allumage par magnéto. 2 vi-

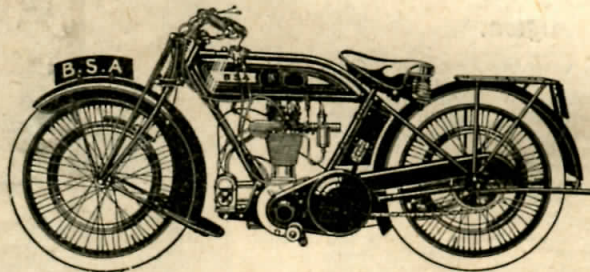
gène. Fourche à parallélogramme déformable. Roues de 650 x 65 et 700 x 80. 2 freins au pied. Réservoir 10 litres. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 95 kgs. Vitesse 80 kms.

B. C. R., M. Raynal, 2, rue Etienne-Dolet, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Benjamin.

Modèle 2 CV. — 125 cmc. 2 temps. 3.000 tours. Bloc-moteur et boîte de vitesse. 1 cyl. 56 x 52. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage par volant magnétique. 2 vitesses. Transmission par courroie. Embrayage à segments extensibles. Mise en marche par kick-starter. Cadre renforcé très surbaissé. Fourche à parallélogramme. Roues de 600 x 50. Freins sur poulie-jante, un au pied, un à la main. Réservoir 6 lit. 1/2 essence et 1/2 lit. huile. Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 50 kgs. Vitesse 65 kms. Prix : 2.300 francs.

Usines Benjamin, 139, boulevard Voltaire, Asnières (Seine).



La B. S. A. 5 cv.

Bianchi.

Modèle B. N. — 350 cmc. 4 temps. 4.600 tours. 1 cyl. vertical 74 x 81. Graissage automatique par pompe. Carburateur semi-automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne. Embrayage à sec. Cadre spécial surbaissé. Fourche élastique Bianchi. Roues de 26 x 3. Réservoir 7 lit. 5. Vitesse 90 kms.

Motos Bianchi, 21, rue Ruhmkorff, Paris (17^e)

Blanche-Hermine.

Modèle D. — 2 1/2 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 60 x 61. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne et courroie. Embrayage à la main par poignée au guidon. Mise en marche par kick-starter. Cadre spécial renforcé en tubes acier étirés à froid. Fourche élastique à lames. Roues de 650 x 55. 2 freins : un à pédale commandé par le talon gauche ; un sur poulie jante commandé par levier. Réservoir 8 lit. Consommation 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 50 kgs. Vitesse 80 kms. Pierre Mêmes, à Sainte-Hermine (Vendée).

B. S. A.

(SIX MODÈLES).

Modèle B 25. — 2 1/4 CV. 249 cmc. 4 temps. 2.200 tours. 1 cyl. vertical 63 x 80. Graissage automatique par pompe enfermée dans le carter, pompe à main de secours. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par 2 chaînes. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre

entièrement brasé, raccords en acier forgé. Fourche avec amortisseur de chocs. Roues de 24 x 2 1/4. 2 freins indépendants sur poulie-jante AR, commandes pied droit et main droite. Rés. 6 lit. Consommation 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 80 kgs. Vitesse 75 kms. Prix : 3.900 francs.

Modèle L 25. — 2 3/4 CV. 349 cmc. 4 temps. 2.200 tours. 1 cyl. vertical 72 x 85,5. 3 vitesses. Roues 26 x 2 1/2. Réservoir 8 lit. Consommation 4 lit. aux 100 kms. Poids 103 kgs. Vitesse 80 kms. Prix : 4.700 francs. Modèle à culbuteurs 100 kms à l'heure : 5.350 francs.

Modèle S 25. — 3 1/2 CV. 494 cmc. 4 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 80 x 95. 3 vitesses. Roues de 650 x 65. Réservoir 8 lit. 1/2. Consommation 4 lit 1/2 aux 100 kms. Poids 116 kgs. Vitesse 90 km. Psrx : 5.450 francs.

Modèle H 3. — 5 CV. 557 cmc. 1 cyl. 85 x 98. 3 vitesses.

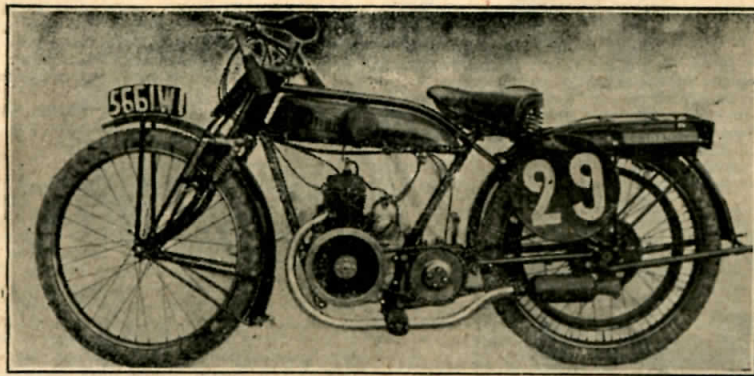
Modèle E 1. — 6 CV. 770 cmc. 4 temps. 2 cyl. en V 76 x 85. 3 vitesses.

Modèle G. — 8 CV. 985. cmc. 4 temps. 2 cyl. en V 80 x 98. 3 vitesses.

Carrosseries sidecars forme livraison B. S. A., 31, rue de la Folie-Méricourt, Paris. Tél. : Roq. 39-75.

Louis Clément.

Modèle B. — 2 CV. 100 cmc. 2 temps. 2.000 tours cyl. vertical 50 x 50. Graissage pétroil. Carburateur automatique Zénith. Allumage par volant



La D. F. R. 175 cmc. des Six Jours d'Hiver.

magnétique. 1 vitesse. Transmission par chaîne. Embayage par segment extensible. Mise en marche par pédales. Fourche élastique. Roues de 650 x 42, 2 freins. Réservoir 4 lit. 1/2. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids 40 kgs. Vitesse 35 kilomètres.

Modèle C. — 3 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 60 x 60. Graissage pétroil. Carburateur automatique Zénith. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embayage à disque unique. Mise en marche par kick-starter. Fourche élastique à roues de 650 x 50. Freins, un à pied, et un à main sur poulie-jante. Réservoir 7 lit. Consom. : 3 lit. aux 100 kms. Poids 55 kgs. Vitesse 70 kms.

Modèle D. — 5 CV. 350 cmc. 2 temps. 2.000 tours. 1 cyl. vertical 76 x 76. 3 vitesses. Roues de 650 x 65. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids 80 kgs. Vitesse 90 kms. Prix : 3.500 francs.

Louis Clément, 132, rue de Silly, Boulogne (Seine) Tél. Auteuil 11-76.

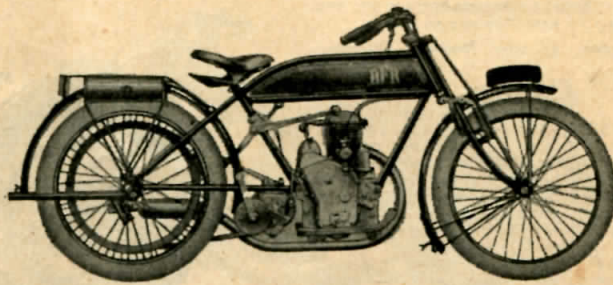
Cleveland.

Modèle 3 1/2 CV. — 270 cmc. 2 temps. 1 cyl. 70 x 70. Graissage pétroil. Carburateur Cleveland. Allumage par magnéto. Eclairage électrique. 2 vitesses. Transmission par vis sans fin et chaîne lente. Embayage à disques multiples. Mise en marche par kick-starter. Cadre en tubes d'acier. Fourche en acier comprimé. Roues de 650 x 75. Freins au pied sur tambour, à main dans tambour. Réservoir 10 lit. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 84 kgs.

Valpic, 23, avenue Trudaine, Paris.

La Cyclette.

Modèle 1 1/2 CV. — Groupe amovible. 93 cmc 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 51 x 45. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage



La 3 c.v. D. F. R. à graissage sous pression.

par magnéto. 1 vitesse. Transmission par courroie. Embayage à cône. Mise en marche par pédale. Poids : 13 kgs. Vitesse : 30 kms.

Modèle Standard Luxe et Tourisme. — 1 1/2 CV. 93 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. 45 x 51. Graissage pétroil. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par courroie. Mise en marche par pédales. Fourche élastique. Roues de 650 x 45. Freins sur roue AV. et sur poulie AR. Réservoir 2 lit. Consommation 1 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids : 35 kgs. Vitesse : 30 kms.

Modèle Sport. — 2 CV. 100 cmc. 2 temps. 2.600

Dé-Dé.

Modèle Monovitesse. — 2 1/2 CV. 173 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 60 x 61. Graissage pétroil. Carburateur automatique Zénith. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission directe par courroie. Embayage progressif. Mise en marche par pédales. Cadre en berceau. Fourche à parallélogramme déformable. Roues de 650 x 50. 2 freins à main sur poulie-jante. Réservoir 7 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 40 kgs. Vitesse 45 kms.

Modèle Tourisme. — 2 1/2 CV. 173 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 60 x 61. 2 vitesses. Transmission par chaîne et courroie. Embayage liège. Mise en marche par kick-starter. Roues 600 x 55. Réservoir 7 lit. Poids : 65 kgs. Vitesse 60 kms. Prix : 2.550 francs.

Modèle Sport. — 2 1/2 CV. 173 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 60 x 61. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Embayage liège. Poids : 65 kgs. Vitesse 60 kms. Prix 2.750 francs.

G. Evard, 50, avenue Marceau, Courbevois (Seine) Tél. 8.97.

D. F. R.

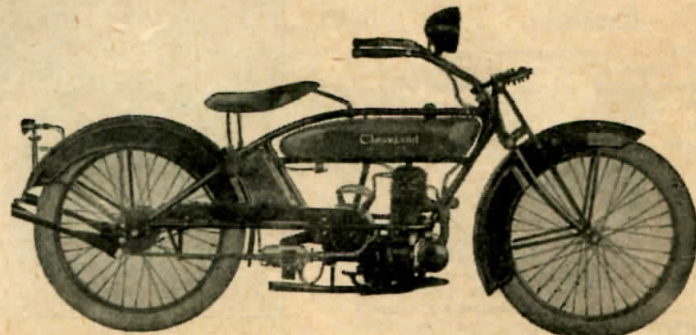
Modèle 2 CV. — 175 cmc. 2 temps. 3 lumières. 2.800 tours. 1 cyl. 60 x 60 vertical. Graissage sous pression par pompe tête de bielle à rouleaux. Allumage par magnéto. 2 ou 3 vitesses. Transmission par courroie. Embayage liège. Mise en marche par kick-starter. Suspension avant par ressorts. Roues de 650 x 50. 2 freins, un au pied, l'autre à main sur poulie-jante AR. Réservoir 7 lit. essence, 2 lit. 200 huile. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 50 kgs. Vitesse : 65 kms.

Modèle 3 CV (Standard). — 315 cmc. 2 temps. 2.200 tours. 1 cyl. 76 x 76 vertical. Mêmes caractéristiques que le type ci-dessus. 3 vitesses. Roues de 650 x 65. Réservoir : 9 litres. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids : 85 kgs. Vitesse : 80 kms.

Motos D. F. R. 188, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine (Seine) Tél. Neuilly 7-79.

De Dion-Bouton.

Modèle AV 1. — 1 1/2 CV. 98 cmc. 2 temps 2.500 tours. 1 cyl. vertical 50 x 50. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage par volant magnétique. 1 vitesse. Transmission par chaîne. Embayage par segments métalliques. Mise en marche à la pédale. Cadre légèrement incliné vers l'arrière. Fourche élastique. Roues de 650 x 45 2 freins sur roue arrière. Réservoir 5 lit. 5 mélange



La petite moto américaine Cleveland.

et réserve 1 lit. huile. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids : 32 kgs. Vitesse : 30 kms.

De Dion-Bouton, 35 quai National, Puteaux (Seine).

Dollar.

Modèles II et III. — 1 3/4 CV. 125 cmc. 4 temps. 3.000 tours. 1 cyl. 56 x 50 à culbuteurs. Graissage par pompe automatique. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par courroie. Embrayage à disque. Mise en marche par lancement. Roues de 650 x 45. 2 freins, un sur roue AV, un sur poulie jante. Réservoir 5 litres. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids : 40 kgs. Vitesse : 65 kms.

Modèles IV et V. — 2 1/2 CV. 175 cmc. 4 temps. 3.000 tours. 1 cyl. 60 x 61. Soupapes à culbuteurs. Mêmes caractéristiques que les types 2 et 3. Mise en marche par kick-starter. Roues de 650 x 50. 2 freins, un sur poulie-jante AV, un sur roue AR. Réservoir 6 litres. Consommation : 2 lit. 75 aux 100 kms. Poids : 55 kgs. Vitesse : 85 kms. Prix : 2.975 francs. — Modèles tandems également.

Usines Savara-Delachanel, 7, avenue de la Liberté, Charenton (Seine).

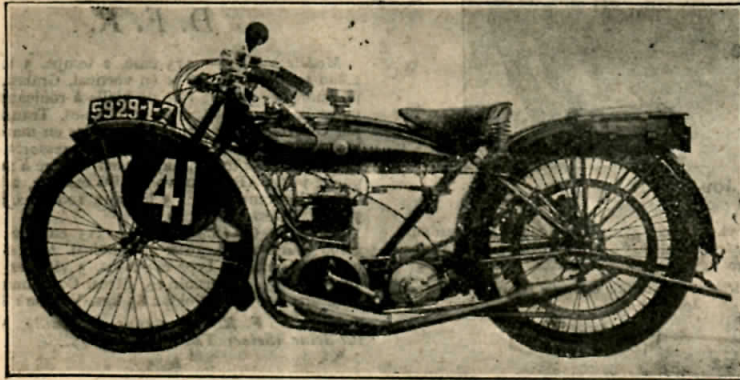
D. S.

Modèle Tourisme. — 4 1/2 CV. 500 cmc. 4 temps. 3.800 tours. 1 cyl. 70,3 x 100,8. Graissage semi-automatique. Allumage par magnéto, 3 vitesses. Transmission par chaînes avant et arrière. Embrayage par disques. Fourche spéciale, brevet D. S. Roues de 700 x 80. 2 freins sur tambour sur roue arrière. Réservoir 7 lit. 1/2. Consommation : 4 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 125 kgs. Vitesse 100 kms. Prix : 4.200 francs.

Etablissements Mallerre Frères, 13, rue Biscornet, Paris. Tél. : Diderot 55-38.

Evans.

Modèle 1 1/2 CV. — 91 cmc. 2 temps. 3.500 tours. 1 cyl. 50 x 45. Graissage pétroil. Allumage par



La 250 cmc. Soyer.

magnéto 1 ou 2 vitesses. Transmission par courroie. Mise en marche par pédale. Fourche élastique. Roues de 700 x 45 ou 650 x 45. 2 freins, un sur moyeu et un sur jante. Réservoir, 5 litres. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids : 52 kgs. Vitesse 47 kms. Prix : 1.750 francs.

Géo Dupuy, 31, rue Poussin, Paris (16^e). Tél. Auteuil 02-86.

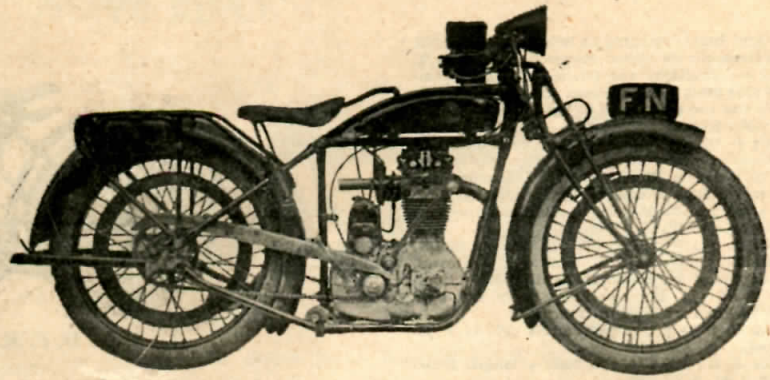
Excelsior.

Modèle 3 CV. — Le tourisme de luxe est établi avec moteur Villiers de 247 cmc. et boîte à 3 vitesses, graissage séparé, fourche Druid et carburateur Amac.

A. Prévost, 26, avenue de la Grande-Armée, Paris. Tél. : Wagram 54-81.

Favor.

Modèle 2 CV. — 125 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. 55 x 52. Graissage pétroil. Carburateur automatique Zenith. Allumage par magnéto. Transmission par courroie. Embrayage cône en bronze. Mise en marche par pédales. Cadre en tubes acier étiré sans soudures renforcé et surbaissé à l'arrière. Fourche élastique à parallélogramme : Roues de 650 x 45. 2 freins sur jante. Réservoir 5 lit. 1/2.



Le dernier modèle F. N. 350 cmc.

Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 38 kgs. Vitesse 65 kms. Prix : 2.100 fr.

Modèle 2 1/2 CV. — 175 cmc. 1 cyl. 60 x 62. Allumage par volant magnétique. Eclairage électrique. 2 vitesses. Transmission chaîne et courroie. Embrayage liège. Mise en marche par kick-starter. Roues de 650 x 50 ou 55. 2 freins sur poulie-jante. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 50 kgs. Vitesse 70 kms. Prix : 2.650 francs.

M.M. Guillaume frères, 17, avenue de Royal, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).

F. N.

Modèle M 60. — 3 1/2 CV. 350 cmc. 4 temps. 1 cyl. soupapes en tête et culasse amovible 74 x 81. Graissage automatique par pompe. Carburateur semi-automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne unique finale. Embrayage à disques métalliques commandé à main. Mise en marche par kick-starter. Cadre double en berceau surbaissé, raccords extérieurs forgés. Four-

Réservoirs : essence 8 lit., huile 1 lit. 1/2. Consommation essence 3 lit. 1/2, huile 250 grs. Poids 130 kgs. Vitesse : type standard, 95 kms; confort, 75 kms; sport, 110 kms. Prix : standard : 4.700 francs; modèles confort et sport : supplément pour l'éclairage électrique : 700 francs.

Modèle M. 50. — 8 CV. 748 cmc. 4 cyl. séparés en ligne, à ailettes 52 x 88. Graissage F. N. automatique par pompe mécanique actionnée par le moteur. Allumage par magnéto 3 vitesses. Transmission par chaîne finale. Roues de 750 x 80 ou 715 x 115. Réservoirs : essence 12 lit.; huile. 3 lit. Consommation : essence 5 lit.; huile 250 grs. Poids 175 kgs. Vitesse 95 kms. Prix : avec pneus 750 x 80 : 6500 francs; avec pneus 715 x 115 : 6.725 francs. Supplément pour éclairage électrique : 700 francs.

Fabrique Nationale d'Armes de Guerre, Gayaud, Dir., 4, rue Pierrel, Neuilly-sur-Seine (Seine). — Tél. : Wagram 94-27.

La Française-Diamant.

Modèle F 2, n° 28. — 2 CV. 125 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 56 x 50 à 3 lumières. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage par volant magnétique. 2 vitesses. Transmission par courroie. Embrayage par segment extensible. Mise en marche au pied. Cadre soudé autogène. Fourche élastique. Roues de 650 x 45. 2 freins sur jante arrière. Réservoir 6 lit. 5 essence; 0 lit. 750 huile. Consommation 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 40 kgs. Vitesse 50 kms. Prix : 2.300 francs.

Modèle F 4, n° 29. — 2 1/2 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 64 x 54 à 3 lumières. Carburateur automatique Zenith. 2 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à disques secs. Roues de 650 x 55. Réservoir 6 lit. 5 essence; 2 lit. 5 huile. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 55 kgs. Vitesse : 60 kms.

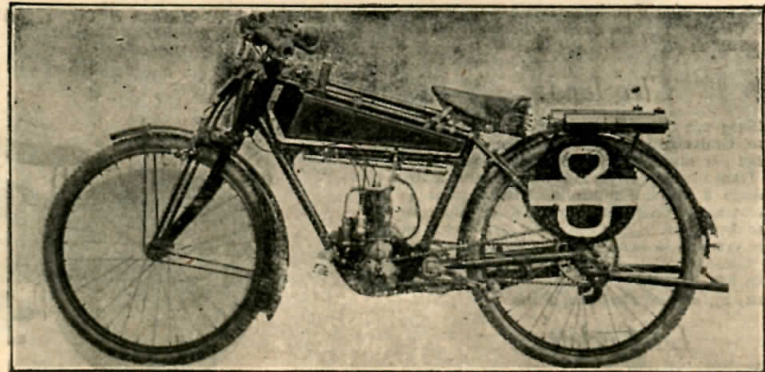
Modèle F 5, n° 30. — 3 CV. 250 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 67 x 70. Graissage automatique par pression du carter. Carburateur à 2 manettes. Roues de 650 x 60. Consommation 3 lit. 750 aux 100 kms. Poids 85 kgs. Vitesse 65 kms.

La Française-Diamant, 9, r. Descombes, Paris (17^e).

La France.

Modèle A. — 1 1/2 CV. 98 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 50 x 50. Graissage pétroil. Carburateur autom. Allumage par volant magné-

che à ressorts à boudins latéraux avec amortisseurs dans les jumelles ou à ressort à lame unique. Roues de 750 x 80, 715 x 115 ou 650 x 65 selon le type. Freins AV et AR sur poulies de grand diamètre.



La France 98 cmc.

tique. 1 vitesse. Transmission par chaîne. Embrayage par segments extensibles. Mise en marche par pédales. Cadre en tubes soudés. Fourche élastique à ressort à boudin. Roues de 650 x 45. 2 freins sur jante arrière indépendants. Réservoir 6 lit. Consommation 2 lit. aux 100 kms. Vitesse 50 kms.

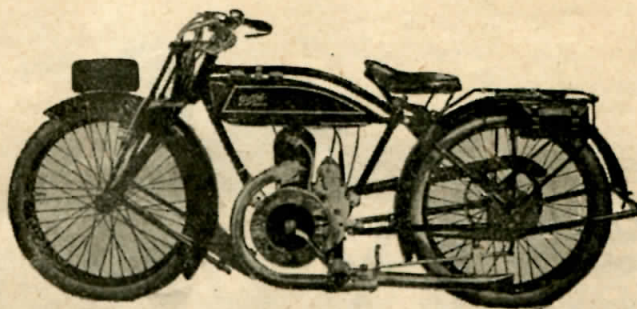
Modèle B. — 2 1/2 CV 1 cyl. vertical 50 x 50. 2 vitesses. Mise en marche par kick-starter. Réservoir 7 litres. Consommation 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 45 kgs. Vitesse 60 kms.

Etablissements Véloutouriste, 10, rue Chevreul, Paris.

Francis-Barnett.

Modèle 2 CV. — 147 cmc. 2 temps. 3.800 tours. 1 cyl. vertical 55 x 62. Graissage pétroil. Allumage par volant magnétique. 2 ou 3 vitesses. Transmission par chaîne-courroie ou chaîne-chaîne. Embrayage liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre triangulé démontable. Fourche brevetée triangulée. Roues de 600 x 55 ou 65. Freins sur poulie-jante. Réservoir 7 litres. Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 53 à 60 kgs. Vitesse 70 kms.

Modèle Sport. — 2 CV. 172 cmc. 2 temps. 5.000 tours. 1 cyl. 57 x 63, 2 échappements. Graissage compte-gouttes et pétroil. Carburateur 2 manettes. vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Roues de



La 3 1/2 c.v. Gillet d'Herstal.

1 cyl. 80 x 70 à 3 lumières. Graissage pétroil. Magnéto. 2 vitesses. Mêmes caractéristiques que le modèle Touriste. Roues de 26 x 3. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 100 kgs. Vitesse 80 kms. Prix : 3.975 francs.

Modèle Champion de France. — 3 1/2 CV. 350 cmc. 2 temps. 2.600 tours. 1 cyl. 80 x 70 à

Consommation : 4 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 130 kgs. Vitesse moyenne 60 kms.
Etablissements René Gillet, 128, route d'Orléans, Montrouge (Seine). Tél. Montrouge 266.

Gloriol.

Modèle B. — 2 1/2 CV. Sport. 2 temps. 3.000 tours. 1 cyl. 64 x 54. Carburateur à 2 manettes. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission chaîne-courroie. 2 freins sur roue arrière. Réservoir 6 lit. Poids 55 kgs. Vitesse 65 kms.

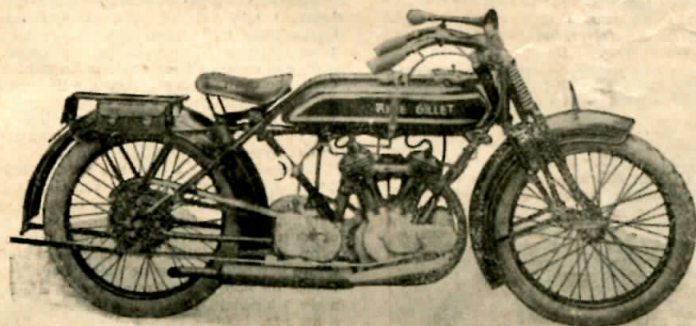
Modèle C. — 4 1/2 CV. Sport ou Grand Tourisme. 350 cmc. 4 temps. 1 cyl. 75 x 78. Graissage semi-automatique à compte-gouttes. Carburateur Zénith. Allumage par magnéto. 2 et 3 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à plateaux de liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre surbaissé. Fourche élastique. Roues de 600 x 75. 2 freins sur poulie-jante arrière, un au pied, l'autre à main. Réservoir 7 lit. essence, 2 lit. 5 huile. Prix : 2 vitesses 3.925 francs ; 3 vitesses 4.150 francs.

Modèle C. — 6 CV. Sport ou Tourisme pour side-car 500 cmc. 1 cyl. 85 x 87. Mêmes caractéristiques que le type C. Prix : 2 vitesses 4.275 francs. G. Daillet, 30, rue de la Cloche, Douai (Nord).

Gnome et Rhône

Modèle E. — 3 1/2 CV. 250 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 70 x 74. Graissage semi-automatique. Allumage par volant magnétique. 2 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à disque. Mise en marche du pied. Cadre en tubes d'acier, raccords acier estampé. Fourche élastique oscillante. Roues de 650 x 65. 2 freins sur poulie-jante arrière. Réservoir. 7 lit. 1/2 essence et 1 lit. 1/2 huile. Consommation : 3 lit. 1/2 essence et 250 gr. huile aux 100 kms. Poids 75 kgs. Vitesse 70 kms. Prix : 3.300 francs.

Modèle C, Champion de France. — 4 CV. 500 cmc. 4 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 85 x 88. Graissage pompe à main. Carburateur automatique Gnome et Rhône. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à disque. Mise en marche au pied. Cadre en tubes d'acier. Fourche élastique, amortisseurs Hartford facultatif. Roues de 650 x 65. Freins, sur poulie-jante arrière, sur volant moteur avant. Réservoir 8 lit. essence et 2 lit. huile. Consommation : 4 lit. essence et 300 gr. huile aux 100 kms. Poids 100 kgs. Vitesse 80 kms. Prix : 4.250 francs.



La René-Gillet.

600 x 60. Réservoir 8 lit. Consommation 3 lit. aux 100 kms. Poids 65 kgs. Vitesse 90 kms.
Dagorno, 36, rue Laugier, Paris (17^e). Tél. : Wagram 38-27.

Charles Gérald.

Modèle 2 CV. — 125 cmc. 2 temps. 1 cyl. Graissage pétroil. Carburateur Zénith automatique. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par courroie. Mise en marche par pédales. Cadre surbaissé. Fourche élastique. Roues de 650. 2 freins, un à patin sur poulie-jante, 1 à main sur roue AV. Poids : 35 kgs. Vitesse : 60 kms.

Modèle 2 CV. — 125 cmc. 2 temps. 1 cyl. Carburateur Zénith automatique. 2 vitesses. Mêmes caractéristiques que le type ci-dessus. Mise en marche par kick-starter. Poids 40 kgs. Vitesse 60 kms.

Modèle 2 CV. — 2 vitesses. Poids 85 kgs. Vitesse 40 kms.

Modèle 2 1/2 CV. — 175 cmc. 2 temps. 1 cyl. Carburateur Zénith. Poids 45 kgs. Vitesse 65 kms.

Modèle 3 CV. — 25 cmc. 2 temps. 1 cyl. Poids 60 kgs. Vitesse 80 kms.

Modèle 3 1/2 CV. — 350 cmc. 2 temps. 1 cyl. Carburateur Zénith automatique. Poids 75 kgs. Vitesse 90 kms.

Modèle 3 1/2 CV. — 350 cmc. 4 temps. Carburateur Zénith automatique. 3 vitesses. Graissage demi automatique. Poids 75 kgs. Vitesse 100 kms.
Etablissements Charles Gérald, 74, rue du Commerce, Paris (15^e). Tél. : Ségur 88-32.

Gillet-Herstal.

Modèle Touriste. — 3 CV 300 cmc. 2 temps. 2.000 tours. 1 cyl. 74 x 70. Graissage pétroil. Allumage par magnéto 2 vitesses. Transmission par courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Fourche élastique. Roues de 26 x 2 1/2 Freins avant et arrière. Réservoir 8 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 85 kgs. Vitesse 70 kms. Prix : 3.500 francs.

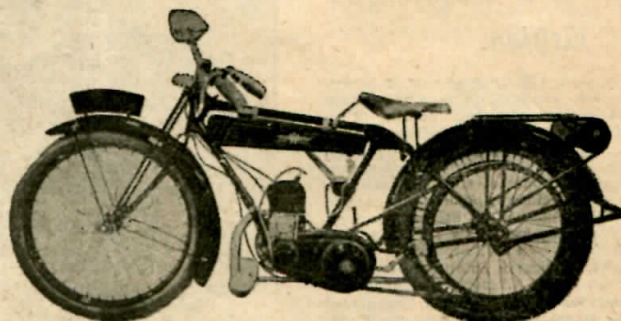
Modèle Luxe. — 3 1/2 CV. 350 cmc. 2 temps.

2 lumières et 1 distributeur rotatif. Graissage pétroil et graissage supplémentaire par pompe. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne. Embrayage à disques multiples. Mise en marche par kick-starter. Roues de 26 x 3. Réservoir 8 litres. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids : 100 kgs. Vitesse : 100 kms. Prix : 4.500 francs.

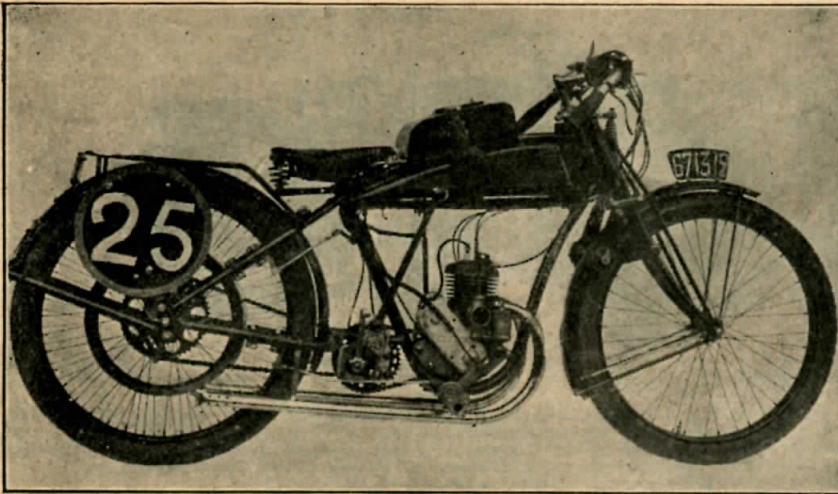
Usines Gillet-Herstal, 546, rue Hayeneux, Herstal-Liège (Belgique).

René Gillet.

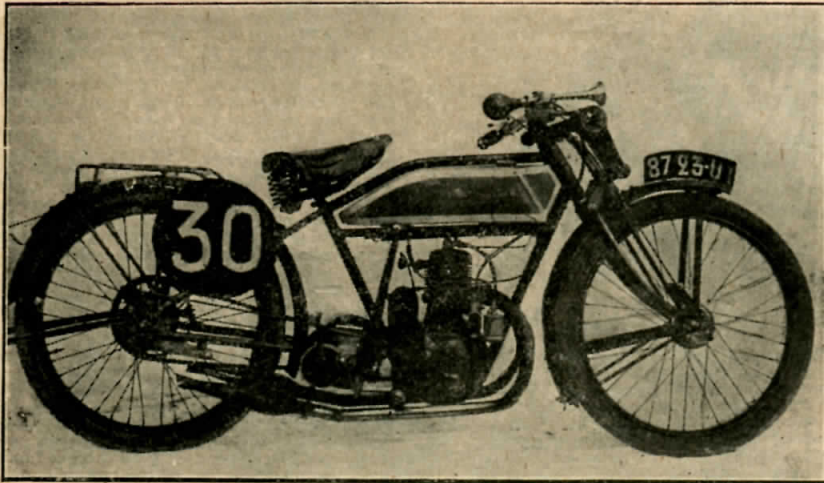
Modèle unique 6 CV. — 750 cmc. 4 temps. 2 cyl. en V. 70 x 97,7. Graissage automatique. Carburateur automatique Zénith. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre spécial René Gillet. Fourche spéciale. Roues de 700 x 80. Freins sur roue arrière à main et au pied. Réservoir 12 lit. essence et 4 lit. huile.



La 175 cmc. deux temps Gnome et Rhône dont on trouvera la description par ailleurs.



La Griffon 175 cme. supersport.



La 175 Le Grimpeur.

Modèle D. Grand Sport. — 5 CV. 500 cme. 4 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 85 × 88. Graissage mécanique. Mêmes caractéristiques que le type C. Transmission chaîne-chaîne. Roues de 28 × 3. Freins, arrière type voiture, avant sur poulie-jante. Réservoir 10 lit. essence et 2 lit. 1/2 huile. Consommation : 4 lit. 1/2 essence et 300 gr. huile aux 100 kms. Poids 110 kgs. Vitesse 100 kms. Prix : 4.995 francs.

Gnome 4 Rhône vient de sortir un modèle 175 cme. 2 temps, parfaitement au point.
Usines Gnome et Rhône, 34, rue de Lisbonne.

Griffon.

Modèle W B 3. — 2 1/2 CV. 175 cme. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 64 × 54. Graissage pétrole. Carburateur automatique Zénith. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage par disque de liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre berceau, soudé à l'autogène. Fourche élastique Griffon. Roues de 650 × 50. 2 freins sur poulie-jante arrière. Réservoir 6 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 42 kgs. Vitesse 65 kms. Prix : 2.800 francs.

Modèle Grand Sport. — 3 CV. 250 cme. 4 temps. 3.500 tours. 1 cyl. vertical à culbuteurs 65 × 75. Graissage sous pression. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Embrayage par disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre berceau entièrement soudé à l'autogène. Fourche élastique Griffon. Roues de 650 × 60. 2 freins à segments type voiture. Réservoir 9 lit. Consomma-

tion : 3 lit. aux 100 kms. Poids 90 kgs. Vitesse 100 kms. Prix : 4.250 francs.

Modèle Y. — 4 CV. 350 cme. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 76 × 76. Graissage pétrole. Carburateur Zénith. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre ouvert entièrement soudé à l'autogène. Fourche élastique Griffon. Roues de 650 × 60. 2 freins sur poulie jante A.R. Réservoir 8 lit. Consommation : 4 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 94 kgs. Vitesse 75 kms. Prix : 3.900 francs.

Usines Griffon, 40, rue Louis-Blanc, Courbevoie (Seine).

Le Grimpeur.

Modèle G. — 2 CV. 175 cme. 2 temps. 2.200 tours. 1 cyl. 60 × 61. Graissage pétrole. Carburateur à 2 manettes. Allumage par magnéto. 2 ou 3 vitesses. Transmission par chaîne et courroie. Embrayage à friction. Mise en marche par kick-starter. Fourche élastique à lames de ressort. Roues de 650 × 55. 2 freins avant et arrière. Réservoir 8 lit. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids 58 kgs. Vitesse 80 kms.

Le Grimpeur, 46, rue de Vouillé, Paris.

Harlette.

Modèle 1 A. — 2 CV. 125 cme. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 54 × 54. Graissage pétrole. Carburateur automatique. Allumage par magnéto. 1 ou 2 vitesses. Transmission par chaîne. Avec ou sans embrayage. Mise en marche par le pédalier. Cadre berceau. Fourche élastique. Roues de 650 × 45. Freins sur poulie-jante commandés à la main. Réservoir 6 lit. 1/2. Consommation 3 lit. aux 100 kms. Poids : 45 kgs. Vitesse : 40 kms. Ce modèle se fait avec embrayage et 2 vitesses.

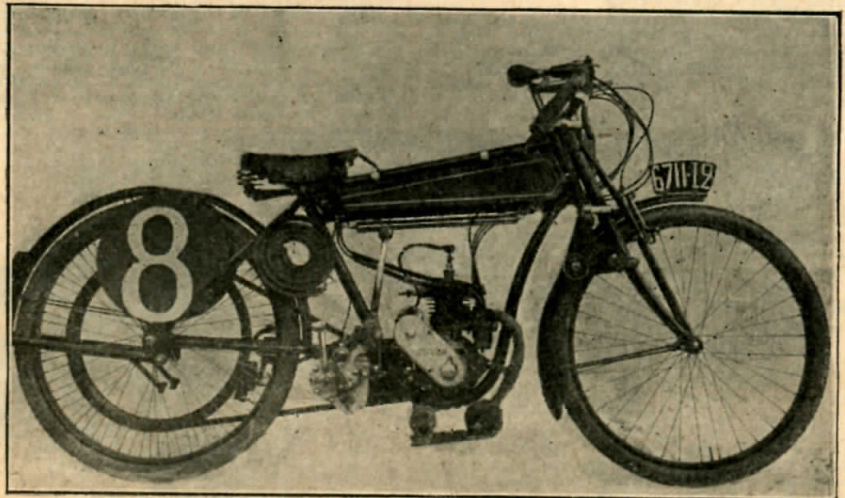
Modèle 2 B. — 2 CV. 175 cme. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 60 × 61. Graissage pétrole. Carburateur Zénith à niveau constant. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne et courroie. Embrayage par pignon formant plateau garni de liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre berceau d'une seule pièce. Fourche élastique. Roues de 600 × 55. Freins sur poulie-jante : 1 à main, 1 à pédale. Réservoir 6 lit. 1/2. Consommation 3 lit. 1/2. Poids : 55 kgs. Vitesse : 60 kms. Prix : 2.600 francs.

Modèle 2 C. — 2 CV. 175 cme. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Carburateur Zénith. Vitesse : 70 kms. Prix : 2.975 francs.

Établissements Goode et Cie, 34, rue Pierre, Neuilly-sur-Seine (Seine). Tél. : Neuilly 5-21.

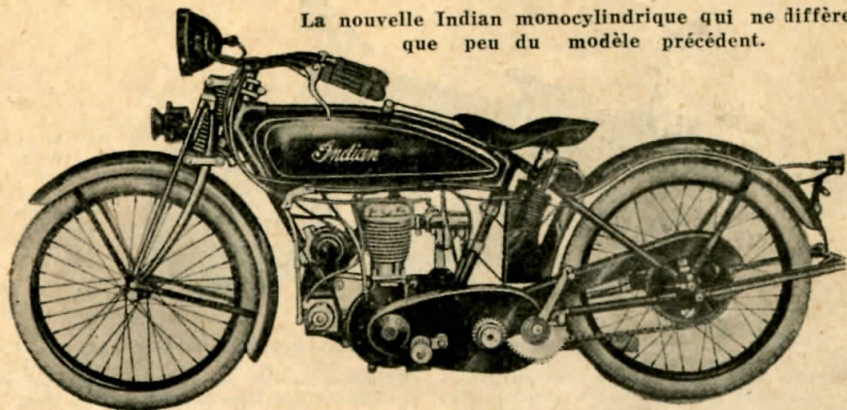
Harley-Davidson.

Modèle F. E. — 7/9 CV. 989 cme. 4 temps. 1.800 tours. 2 cyl. en V. à 45 degrés 84,1 × 88,9. Graissage pompe automatique. Carburateur à niveau constant. Allumage par magnéto ou générateur Harley-Davidson. 3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre berceau. Fourche élastique. Roues de 26 × 3. Freins à pédales sur



La moto légère Griffon 125 cme.

La nouvelle Indian monocylindrique qui ne diffère que peu du modèle précédent.



Tambour par segments internes et externes. Réservoir 15 litres. Consommation : 6 lit. aux 100 kms. Poids 170 kgs. Vitesse 110 kms. Prix avec magnéto : 6.400 francs (dollar à 15 francs), supplément pour équipement électrique.

Modèle J. D. — 12 CV. 1.208 cmc. 4 temps. 1.800 tours. 2 cyl. en V à 45 degrés, 86,97 x 101,60. Graissage pompe automatique. Mêmes caractéristiques que le type F. E. Consommation : 6 lit. 5 aux 100 kms. Poids 175 kgs. Vitesse 130 kms. Prix avec

Modèle Scout. — 5/7 CV. 596 cmc. 4 temps. 3.400 tours. 2 cyl. à 42°, 69,85 x 77,79. Transmission par pignons hélicoïdaux et égale. Cadre double berceau. Fourche à ressort à lames. Roues de 26 x 3. Réservoir 12 lit. essence, 2 lit. huile. Consommation 3 lit. 500 aux 100 kms. Poids : 130 kgs. Vitesse : 115 kms. Prix : 6.395 francs. Type G. E. avec éclairage électrique : 7.580 francs.

Modèle Chief. — 7/9 CV. 997 cmc. 4 temps. 3.400 tours. 2 cyl. à 42 degrés 79,3 x 100,8. Roues

de 2 manettes. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Embrayage à disques multiples. Mise en marche par kick-starter. Cadre tubes d'acier. Roues de 650 x 65 à broches interchangeables. Freins dans tambour. Réservoir 9 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 100 kgs. Vitesse 100 kms. Prix : 5.200 francs.

Modèle Sport. — 4 CV. 500 cmc. à culbuteurs. 4 temps. 4.500 tours. Mêmes caractéristiques que le type Tourisme. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Vitesse : 130 kms. Prix : 5.700 francs.

Drevet, 11, rue du Plat, Lyon (Rhône).

Labor.

Modèle 1 1/2 CV. — 98 cmc. 1 cyl. vertical 50 x 50. Graissage pétrole. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par chaîne. Embrayage métallique. Mise en marche par pédale. Fourche élastique. Roues de 650 x 42. 2 freins sur jante. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 34 kgs.

Modèle 2 CV. — 175 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 62 x 57. Graissage pétrole. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission chaîne-chaîne avec amortisseurs de chocs. Embrayage liège. Mise en marche par kick-starter. Fourche élastique oscillante. Roues de 600 x 50. 2 freins : 1 à segments internes dans moyeu AR, un sur jante à serrage latéral. Réservoir 6 lit. 5. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids : 56 kgs. Vitesse 50 kms. Prix : 2.475 francs.

Modèle 3 CV. — Bloc-moteur. 270 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 70 x 70. Mêmes caractéristiques que le type 2 CV. Embrayage métallique. Roues de 650 x 65. 2 freins sur poulie-jante AR. Réservoir 8 lit. Consommation : 5 lit. aux 100 km. Poids : 80 kgs. Prix : 3.300 francs.

Labor, 4 bis, boulevard Bourdon, Neuilly-sur-Seine (Seine). Tél. : Wagram 82-80.

Levis.

Modèle 2 1/4 CV — 211 cmc. 2 temps. 1 cyl. 62 x 70. Graissage automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne et courroie. Mise en marche au pied. Fourche élastique. Roues de 600 x 65. Freins à tambours. Réservoir 7 lit. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids : 60 kgs. Vitesse 75 kms.

Modèle 3 CV. — 247 cmc. 2 temps. 1 cyl. 67 x 70. Roues de 650 x 65. Réservoir 10 lit. Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids : 70 kgs. Vitesse 90 kms.

L. Psalty, 50, rue Brunel, Paris (17^e). Tél. : Wagram 24-66.

Lutetia.

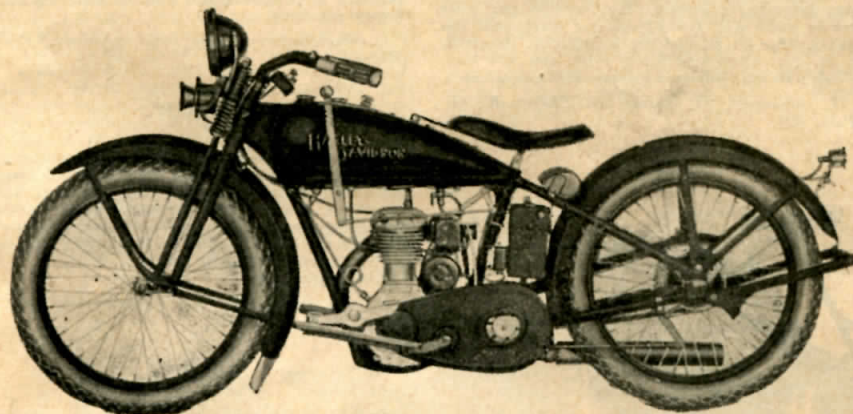
Groupe 1 1/2 CV. — 98 cmc. 2 temps. 1 cyl. 50 x 50 Graissage pétrole. Carburateur automatique. Allumage par volant magnétique. 1 vitesse. Transmission par chaîne. Embrayage par segment extensible. Mise en marche par pédale. Roues de 650 x 42. 2 freins sur roue arrière. Réservoir 2 lit. 500. Consommation : 1 lit. 500 aux 100 kms. Poids : 31 kgs. Vitesse 30 kms. Prix : 1.750 francs.

Modèle L. T — 1 1/2 CV. Mêmes caractéristiques que le type ci-dessus. 2 freins : un sur roue avant, un sur roue arrière. Réservoir 4 lit. 500. Poids : 33 kgs. Vitesse 30 kms. Prix : 1.850 francs.

P. Lacombe, 6 bis, rue Denis-Papin, Asnières (Seine). Tél. : Asnières 255.

Magnat-Debon.

Modèle L. M. — 2 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. vertical 59 x 64. Graissage pétrole. Carburateur à 2 manettes. Allumage par magnéto



Une nouvelle venue, la 350 Harley mono, dont nous donnerons une description détaillée dans un prochain numéro.

magnéto : 7.050 francs (dollar à 15 francs) supplément pour équipement électrique.

Etablissements Goodé et Cie, 34, rue Pierret, Neuilly-sur-Seine (Seine) et Veuve Becker, 183, boulevard Pereire, Paris.

Harwill.

Modèle P. — 2 CV. 150 cmc. 2 temps. 1 cyl. 56 x 60. Graissage pétrole. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre soudé à l'autogène. Roues de 650 x 50. 2 freins sur roue arrière. Réservoir 7 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 55 kgs. Vitesse 70 kms. Prix : 2.100 francs.

Modèle L. — 2 CV. 175 cmc. 2 temps. 3 vitesses. Fourche oscillante à 2 ressorts. Roues de 600 x 50. Poids 60 kgs. Vitesse 80 kms. Prix : 2.700 francs.

Hubert et Bailloul, 43 et 45, rue Jules-Ferry, Bagnolet (Seine). Tél. : Bagnolet 24.

Indian

Modèle Prince L. et L. E. — 3 2/3 et 3 1/2 CV. 349 cmc. 4 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 68,8 x 90,88. Graissage par pompe. Carburateur automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Fourche à parallélogramme déformable. Roues de 650 x 65. 2 freins : 1 à main et 1 au pied sur tambour arrière. Réservoir 8 lit. 500 essence, 1 lit. 500 huile. Consommation 3 lit. essence et 250 gr. huile aux 100 kms. Poids 100 kgs. Vitesse 85 kms. Prix : 4.925 francs. Le type L. E. avec éclairage électrique : 5.580 fr.

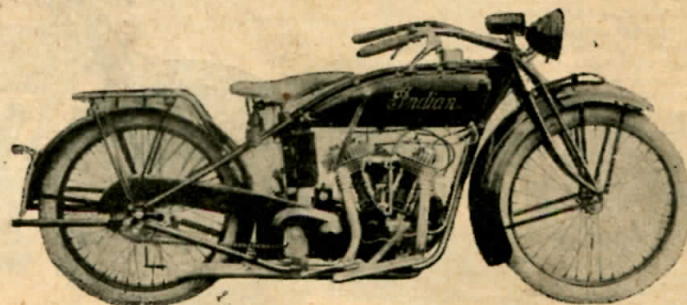
de 28,3 Réservoir 13 lit. essence, 2 lit 500 huile Consommation : 5 lit. aux 100 kms avec sidecar. Poids : 180 kgs. Vitesse : 98 kms. Prix : 8.870 fr.

Modèle Chief. — 9-11 CV. 1.200 cmc. 4 temps. 2 cyl. à 42 degrés 82,25 x 112,71. Poids 190 kgs. Vitesse 112 kms. Prix 9.080 francs.

F. Segond, 8, rue Lebon, Paris (17^e). Tél. : Wagram 68-01 et à Marseille, 160, cours Lieutaud.

Koehler-Escoffier.

Modèle Tourisme. — 4 CV. 500 cmc. à culbuteurs 4 temps. 3.500 tours. 2 cyl. en V. 55 degrés. 61 x 84,5. Graissage semi-automatique. Carburateur



L'Indian Prince.

2 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre renforcé surbaissé avec arrière entièrement démontable. Fourche à parallélogramme. Roues de 600 x 55. Freins sur poulie-jante à main et au pied. Réservoir 7 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 60 kgs. Vitesse 60 kms.

Modèle F. M. — 3 CV. 250 cme. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. 67 x 70. incliné vers l'avant. Double échappement. Mêmes caractéristiques que le type L. M. Fourche élastique à parallélogramme avec amortisseurs Hartford sur demande. Roues de 60 x 65. Réservoir 8 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 70 kgs. Vitesse 65 kms. Même modèle avec moteur sport, vitesse 75 kms.

Modèle H. M. — Modèle touriste. 4 CV. 350 cme. 4 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 72 x 85. Graissage semi-automatique par pompe compte-gouttes. Carburateur à 2 manettes. Allumage par magnéto à avance variable. 3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Embrayage disques métalliques multiples. Mise en marche par pédale ou kick-starter. Cadre bras renforcé. Fourche élastique à parallélogramme avec amortisseurs Hartford sur demande. Roues de 650 x 65. Freins à segments extensibles dans les moyeux AV et AR. Réservoir 8 lit. essence et 1 lit. 5 huile. Consommation : 3 lit. 5 essence et 200 gr. huile aux 100 kms. Poids : 90 kgs. Vitesse 90 kms. Modèle sport, soupapes en tête, graissage automatique par pompe. Vitesse 115 kms.

Magnat-Debon, 92, rue de la Part-Dieu, Lyon (Rhône).

Micromoteur.

Groupe amovible type A. — 1 CV. 63 cme. 2 temps. 3.000 tours. 1 cyl. 46 x 38. Graissage pétroil. Carburateur à niveau constant. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par couronne à rouleaux. Mise en marche par pédale. Réservoir 1 lit. 500. Poids : 7 kgs 500. Vitesse 30 kms. Prix : 650 francs. Etabl. Labinal, 164-172, avenue des Batignolles, Saint-Ouen (Seine). Tél. : Marcadet 08-97 et 23-81.



La Monnet et Goyon, modèle pour dames.

Monnet-Goyon.

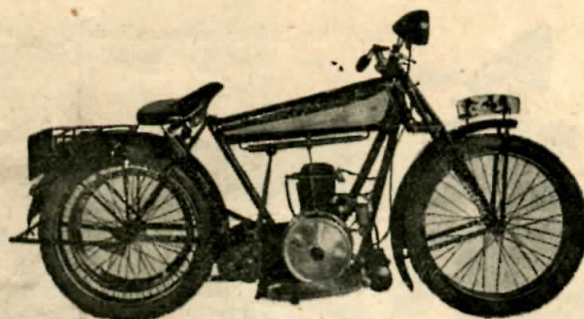
Modèle Z. — 2 CV. 147 cme. 2 temps. 1 cyl. 55 x 62. Graissage pétroil. Carburateur Zénith. Allumage par volant magnétique. Eclairage électrique. 2 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Fourche élastique à parallélogramme déformable. Roues de 600 x 50. 2 freins sur poulie-jante. Réservoir 6 litres. Consommation : 2 lit. 5 aux 100 kms. Vitesse 70 kms; également modèles pour dames ou ecclésiastiques.

Modèle super-sport. — 175 cme. 2 temps. 1 cyl. 57,3 x 66. Graissage pétroil et huile par pompe semi-automatique. Allumage par volant magnétique. Eclairage électrique. 3 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à disques. Fourche élastique à parallélogramme déformable dans les deux sens. Roues de 600 x 55. 2 freins sur poulie-jante, un à main, un au pied. Réservoir 6 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Vitesse 100 kms. Prix : 2.995 frs.

M.M. Monnet-Goyon, 57, rue Pavillon, Mâcon (Saône-et-Loire).

Monotrace.

Modèle 6 CV. — 500 cme. 4 temps. 2.300 tours. 1 cyl. horizontal 85 x 90. Graissage sous pression. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne. Embrayage à disques secs. Mise en marche par kick-starter. Cadre en tôle d'acier.



La motocyclette Monnet et Goyon 250 cme. à volant magnétique.

Roues de 710 x 90. 2 freins sur la roue AR. (à pied et à main). Réservoir 12 litres. Consommation : 4 lit. 3 aux 100 kms. Poids : 320 kgs. Vitesse : 90 kms. Prix : 7.800 francs.

Société Française Morgan-Monotrace, 75, av. des Champs-Élysées, Paris. Tél. : Élysées 03-52.

Moteurcycle.

Groupe amovible 1 1/4 CV. — 90 cme. 2 temps. 3.000 tours. 1 cyl. horizontal 51 x 45. Graissage pétroil. Carburateur à niveau constant. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par galet sur la jante AR. Embrayage par écartement des galets. Mise en marche par les pédales. Réservoir 1 lit. 1/2. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids : 10 kgs. Vitesse : 30 kms. Prix : 950 francs.

L. Rosengart, 21, avenue des Champs-Élysées, Paris (8^e).

Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Vitesse : 70 kms

Modèle 2 C. 10 E. — 4 CV. 500 cme. 2 cyl. en V 64 x 77. Soupapes opposées. Graissage semi-automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. 2 freins sur jantes AV et AR. Réservoir 7 litres. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Vitesse : 90 kms.

Modèle 2 C 9 A — 8 CV. 1.000 cme. 4 temps. 2.800 tours 2 cyl. en V 82 x 94. Graissage semi-automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Mise en marche par manivelle. Fourche élastique à double ressort. Roues de 710 x 85 2 freins, un sur roue avant, un sur roue arrière. Réservoir 9 litres. Consommation : 6 lit. 5 aux 100 kms. Poids : 200 kgs. Vitesse : 80 kms.

Motosacoche-France, 63, rue Trarieux, Lyon (Rhône).

Neracar.

Modèle 2 1/2 c.v. — 247 cme. 2 temps. 3.000 tours. 1 cyl. vertical 65 x 7. Graissage pétroil. Allumage par volant magnétique. 5 vitesses. Transmission par chaîne. Embrayage à friction. Mise en marche par kick-starter. Châssis en tôle emboutie. Suspension spéciale. Roues de 650 x 85. Réservoir 7 lit. 1/2. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Prix : 4.450 francs.

M. Géo Dupuy, 31, rue Poussin (6^e). Tél. : Auteuil 02-80.

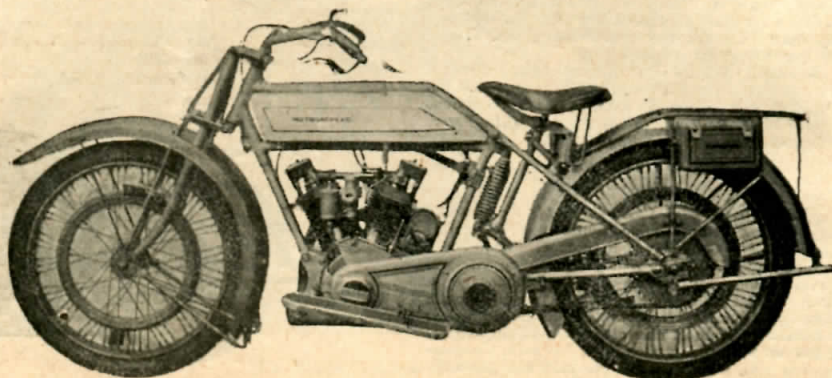
Norton.

Modèle 588. — Type à soupapes en tête. Cylindre 490 cc., transmission par chaînes, boîte de vitesses donnant 4 rapports. Pignons toujours en prise. Embrayage à disques secs multiples et mécanisme de mise en marche sous carter. Freins à tambour avant et arrière. Fourche élastique à ressort central et amortisseurs. Pneus 700 x 80. Fourches larges pour pneus Ballon.

Modèle 633 cc. de luxe, type tourisme, boîte de vitesse donnant 3 rapports. Boîte de 4 vitesses sur demande. Transmission par chaînes sous carter. Fourche Druid, freins avant et arrière à expansion interne.

Modèle 17 c. — Type Colonial à moteur et cadre surélevé. Même spécification que modèle 633 cc.

L. Psalty, agent général, 50, rue Brunel, Paris



La Motosacoche.

Orial.

Modèle 3 CV. — 300 cmc. 4 temps. 1 cyl. vertical 64 x 92. Graissage semi-automatique avec pompe et viseur. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Embrayage à disques garnis de liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre brasé. Fourche élastique. Roues de 650 x 65. 2 freins sur moyeu AR, un à main, un au pied. Réservoir 6 lit. essence, 2 lit. huile. Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids : 80 kgs. Vitesse : 80 kms. Prix : 3.990 francs.

Modèle 5/6 CV — 745 cmc. 4 temps. 2 cyl. en V à 45° 72 x 91. Graissage semi-automatique avec pompe et viseur. Carburateur avec réglage d'air et de gaz. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Mise en marche par kick-starter. Cadre brasé. Fourche élastique. Roues interchangeables à broches 700 x 80. 2 freins dans le plateau d'entraînement AR. un à main, un au pied. Réservoir 10 lit. essence, 2 lit. huile. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids : 128 kgs. Vitesse : 90 kms. Prix : 5.500 francs.

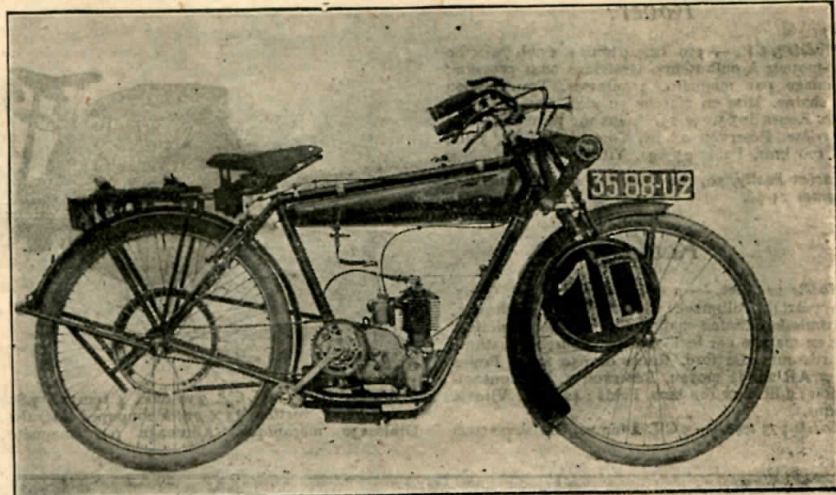
Orial, 11, rue du Plat, à Lyon.

P. A. P.

Modèle P. — 1 1/2 CV. 25 cmc. 4 temps. 2.200 tours. 1 cyl. 56 x 50. Soupapes par culbuteurs. Graissage automatique. Carburateur Zénith. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par pédales. Cadre berceau. Fourche élastique. Roues de 650 x 45 et 50. 2 freins sur jante AV et AR. Réservoir 4 lit. 500. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids : 40 kgs. Vitesse : 65 kms. Prix : 2.230 fr.

Modèle P. P. — 3 CV. 250 cmc. 4 temps. 3.500 tours. 1 cyl. 65 x 75. Graissage sous pression. Carburateur Zénith. Allumage par magnéto 2 et 4 vitesses. Transmission sur chaîne-courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre berceau. Fourche élastique. Roues de 650 x 60. Freins type voiture sur roue AV et AR. Réservoir 7 litres. Consommation : 3 lit. 5 aux 100 kms. Poids : 49 kgs. Vitesse : 100 kms. Prix : 3.300 fr.

Etablissements P. Perraud, 7, rue du Capitole, Besançon (Doubs).



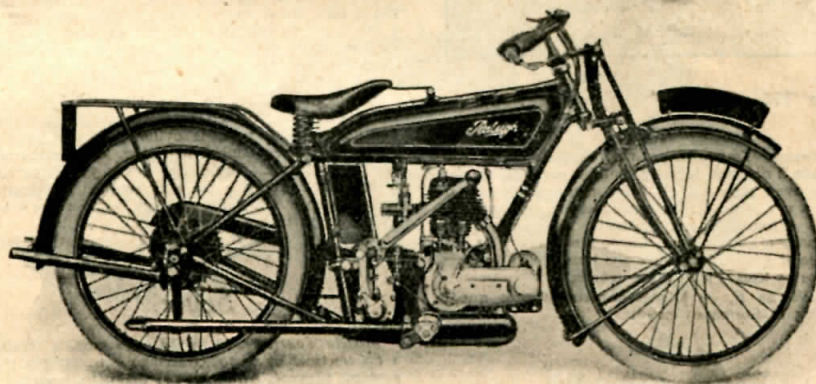
Le cyclo-moto Peugeot.

67 x 73 Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne et courroie. Mise en marche par pédales. Cadre renforcé. Fourche élastique spéciale. Roues de 650 x 60. 2 freins. Réservoir 7 litres d'essence, 2 lit. 1/2 d'huile. Poids : 80 kgs. Prix : 3.675 francs.

Modèle Sport Spéciale. — 500 cmc. Prix : 7.000 fr.
Société des Automobiles et Cycles Peugeot, 80, rue Danton, Levallois-Perret (Seine). Tél. ; Wagr. 07-06, 07 et 08.

Piermé.

Modèle 2 CV. — 175 cmc. 2 temps. 3.000 tours 1 cyl. 60 x 61. Graissage pétroil. 2 et 3 vitesses.
Modèle 3 CV. — 250 cmc. 4 temps. 5.000 tours.



La 3 c.v. Raleigh.

Peugeot.

Modèle Cyclo-Moto. — 2 temps. 1 cyl. vertical 52 x 52. Allumage par magnéto à avance fixe. Transmission par courroie de 16 m/m. Cadre berceau. Fourche élastique à parallélogramme. 2 freins. Roues de 650 x 45. Réservoir 4 lit. 1/2. Prix : 1.995 francs. Modèle pour dames : 2.075 francs.

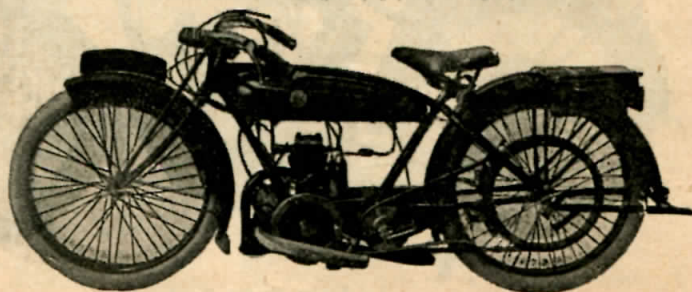
Modèle 2 1/2 CV. — 175 cmc. 1 cyl. vertical 58 x 66. 2 temps. Graissage pétroil. Carburateur à niveau constant. Allumage par magnéto. Mise en marche par kick-starter. Transmission par pignons droits et chaîne. Embrayage par cône-bronze. Fourche élastique à parallélogramme. Cadre berceau. 2 freins, un à main, un au pied, sur tambour AV et AR. Réservoir 9 litres. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 62 kgs. Vitesse : 55 kms. Prix : 2.950 francs.

Modèle 3 1/2 CV. — 2 temps. 1 cyl. vertical

1 cyl. Graissage mécanique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne.

Piermé, 2 bis, rue Garnier, Neuilly-sur-Seine (Seine).

La 250 cmc. Soyer



Prester.

Modèle Vélocoteur. — 2 1/2 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. 60 x 61. Graissage pétroil. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par courroie. Mise en marche par pédales. Fourche à ressort. Roues de 650 x 50. 2 freins. Réservoir 6 lit. 5. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 35 kgs. Vitesse : 50 kms.

Modèle Tourisme. — 2 1/2 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 2 vitesses. Mise en marche par kick-starter. Roues de 650 x 55. 2 freins sur poulie; Poids : 40 kgs. Vitesse : 60 kms.

Modèle Sport — 2 1/2 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 3 vitesses. 2 freins à tambour. Poids : 45 kg. Vitesse : 70 kms.

H. Clergé, 2, boulevard Carnot, Troyes (Aube).

Ravat.

Modèle 1 3/4 CV. — 173 cmc. 2 temps. 2.500 tours. 1 cyl. 64 x 54. Graissage pétroil. Carburateur Zénith. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne-courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Roues de 650 x 55. Freins un AV dans le moyeu, un AR dans poulie-jante. Réservoir 5 lit. 5 Vitesse : 70 kms. Prix : 2.850 francs.

Modèle 2 1/2 CV. — 249 cmc. 4 temps. 1.800 tours. 1 cyl. 60 x 88. Graissage par pompe. Carburateur à 2 manettes. Roues de 650 x 65. Vitesse : 80 kms. Prix : 4.100 francs.

Etablissements Ravat, à Saint-Etienne (Loire).

Raleigh

M-nocylindrique quatre temps 52 ³/₁₆ d'alésage, 88 ³/₁₆ de course, cylindrée 174 cmc.. Volant à l'intérieur du carter. Entraînement de la magnéto par chaîne enfermée. Transmission par chaîne, boîte de vitesse faisant bloc avec le moteur. Deux freins.

Modèles 2 3/4, 3 et 7 CV, 2 cylindres. — Ces machines sont construites par une des plus vieilles maisons de cycles d'Angleterre.

La Compagnie Raleigh construit 4 modèles, un 2 CV, 2 3/4 ; un 3 CV et un 7 CV 2 cylindres.

Dagorno, 36, rue Laugier, Paris.

Rover.

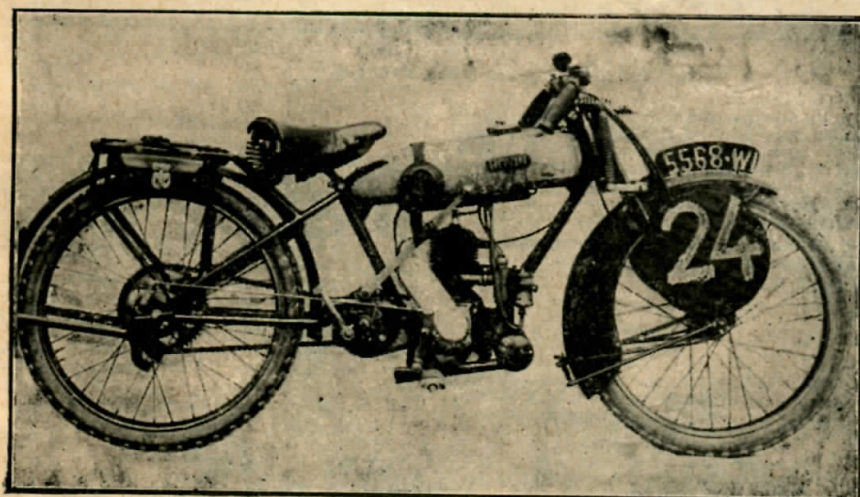
Modèle 3 CV. — 350 cmc. 4 temps. 1 cyl. 74 x 80 bloc-moteur à culbuteurs. Graissage sous pression. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne. Mise en marche au pied. Fourche élastique. Roues de 650 x 75. Freins sur tambour avant et arrière. Réservoir 12 lit. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 95 kgs. Vitesse 110 kms.

Lucien Psalty, 50, rue Brunel, Paris (17^e). Tél. : Wagram 24-66.

Rovin.

Modèle 125 cmc. — 2 CV. 2 temps. 1 cyl. Graissage pétroli. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Embrayage à friction. Mise en marche par kick-starter. Fourche élastique. Amortisseurs Hartford. Roues de 650 x 45. Freins AV et AR sur le moyeu. Réservoir 5 lit. Consommation : 2 lit. aux 100 kms. Poids : 42 kgs. Vitesse 50 kms.

Modèle 175 cmc. — 3 CV. 2 temps. Graissage sous



La moto légère Rovin 175 cmc.

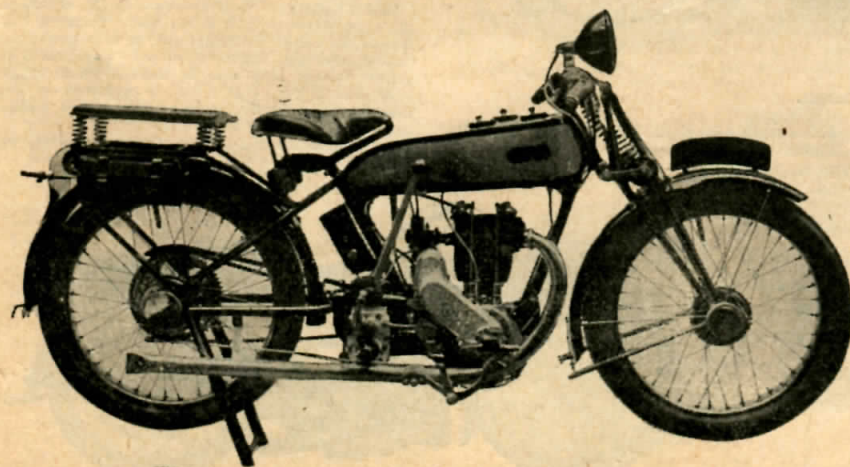
pression. Mêmes caractéristiques que le type 125 cmc. Roues de 650 x 50.

Modèle 350 cmc. — 5 CV. 4 temps. 1 cyl. Graissage sous pression. Mêmes caractéristiques que le type 175 cmc. Roues de 650 x 65. Réservoir : 10 lit. Poids 105 kgs. Vitesse : 115 kms.

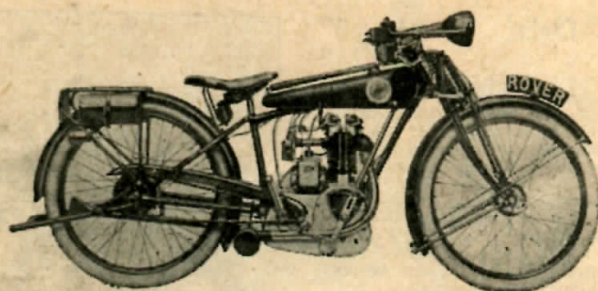
Société Anonyme des Etablissements de Rovin, 132, rue de Sully, Boulogne-sur-Seine (Seine). Tél. : Auteuil 11-76.

3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre avec raccords en acier estampé. Roues de 26 x 2 1/2 x 2 1/4. Frein sur chaque roue, par segments extensibles sur tambour. Réservoir 9 lit. Réservoir à huile séparé. Consommation : 3 lit. 1/2 essence et 1/2 lit. huile aux 100 kms. Poids : 95 kgs. Vitesse 75 kms. Prix : 4,500 francs.

Modèle 25 F. — Mêmes caractéristiques que le type 25 E. Soupapes en tête.



La 5 c.v. Sport Rovin.



La 3 c.v. Rover.

Saroléa.

Modèle 25 E — 3 CV. 350 cmc. 4 temps. 3,800 tours. 1 cyl. vertical 75 x 79, à soupapes latérales. Graissage mécanique. Allumage par magnéto.

Modèle 23 H. — 3 1/2 CV. 500 cmc. 4 temps. 3,800 tours. 1 cyl. vertical 80, 5 x 97. 3 vitesses. Roues de 26 x 3. Réservoir 11 lit. Réservoir à huile séparé. Consommation : 4 lit. essence et 1/3 lit. huile aux 100 kms. Poids : 105 kgs. Vitesse : 90 kms. Prix : 5,300 francs.

Modèle 23 K. — Mêmes caractéristiques que le type 23 H. Soupapes en tête. 4,200 tours. Vitesse 120 kms. Prix : 6,000 francs.

Usines Saroléa, à Herstal-les-Liège (Belgique).

S. I. C.

Modèle Standard. — 2 CV. 118 cmc. 2 temps. 3,200 tours. 1 cyl. 50 x 60. Graissage pétroli. Carburateur automatique. Allumage par volant magnétique à haute tension. 1 vitesse. Transmission par courroie. Mise en marche à pédale. Cadre berceau surbaissé en tube soudé à l'autogène. Fourche parallélogramme à ressorts verticaux. Roues de 650 x 45. 2 freins sur poulie-jante AR. Réservoir 6 litres. Consommation 3 lit. aux 100 kms. Poids : 50 kgs. Vitesse : 65 kms. Prix : 1,945 francs.

Modèle Tourisme. — 3 CV. 149 cmc. 2 temps. 3,200 tours. 1 cyl. 50 x 60. Le moteur est muni d'un turbo-ventilateur qui refroidit le cylindre en marche et à l'arrêt. Roues de 650 x 50. Poids 54 kgs. Vitesse : 70 kms. Prix 2,145 francs.

Modèle Car. — 3 CV. 2 temps. 3,200 tours. 1 cyl. 56 x 60. 2 vitesses. Transmission par chaîne et courroie. Mise en marche par kick-starter. Cadre ouvert de forme spéciale avec carter. Roues de 500 x 50. Réservoir 5 litres. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids : 54 kgs. Vitesse : 50 kms. Ce modèle construit pour dames et ecclésiastiques comporte le moteur entièrement sous carter. Prix : 2,795 francs.

Modèle Sport. — 3 CV. 149 cmc. 2 temps. 3,200 tours. 1 cyl. 56 x 60. Le moteur comporte un turbo-ventilateur qui refroidit le cylindre en marche et à l'arrêt 2 vitesses. Embrayage léger. Mise en marche par kick-starter. Roues de 650 x 55. Réservoir 6 lit. 500. 2 freins, à main et au pied sur poulie-jante spéciale AR. Poids : 60 kgs. Vitesse : 75 kms. Prix : 2,550 francs.

Sic, 176, boulevard Voltaire, Asnières (Seine). Tél. : 178.

Soyer.

Modèle Tourisme. — 3 CV. 250 cmc. 2 temps. 1 cy. vertical 67 x 70. Graissage automatique par système breveté. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission chaîne-courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre renforcé. Fourche élastique. Roues de 650 x 60. 2 freins. Réservoir : 7 lit. essence et 2 lit. 500 huile. Consommation : 3 lit. 250 aux 100 kms. Poids : 83 kgs. Vitesse : 65 kms. Prix : 3,500 francs.

Soyer va sortir en 1926 un modèle 175 cmc. Soyer et Cie, 204, boulevard Percire, Paris (17^e). Tél. : Wagram 90-43.

Stella.

Modèle Universel. — 3 CV. 175 cmc. 2 temps. 2,800 tours. 1 cyl. 60 x 61. Graissage pétroli. Carburateur automatique Zenith. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par courroie. Mise en marche directe. Cadre droit en berceau. Fourche oscillante. Roues de 650 x 50. 2 freins, un à main, un au pied. Réservoir 7 lit. 500. Consommation : 3 lit. 500 aux 100 kms. Poids : 55 kgs. Vitesse : 65 kms. Prix : 1,525 francs. Avec boîte 2 vitesses, débrayage et kick-starter : 1,995 francs.

Modèle Mignonnette. — 3 CV. 175 cmc. 2 temps. 2,800 tours. 1 cyl. 60 x 61. 2 ou 3 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage par disque

de liège. Mise en marche par kick-starter. Fourche à parallélogramme. Amortisseurs Amortichoc. Roues de 650 x 55. 2 freins au pied. Poids : 60 kgs. Vitesse : 70 kms. Prix : 2.450 francs.

Modèle Confort. — 3 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. 60 x 61. 2 ou 3 vitesses. Roues de 650 x 65. Poids 65 kgs. Prix : 2.650 francs.

Boulangier et Rémy, 1, rue d'Issy, Billancourt (Seine). Tél. : Auteuil 00-03.

Sunbeam.

Modèle Touriste-Standard. — 2 3/4 CV. 347 cmc. 4 temps. 2.000 tours. 1 cyl. vertical 70 x 90. Graissage par pompe mécanique et à main. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaînes. Embrayage à disques de liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre brasé surbaissé.

Modèle Standard. — 3 1/2 CV. 4 temps. 1.800 tours. 1 cyl. vertical 85 x 88. Mêmes caractéristiques que le type Touriste-Standard.

Modèle Touriste. — 4 1/2 CV. 600 cmc. 4 temps. 1.800 tours. 1 cyl. vertical 85 x 105,5. Mêmes caractéristiques que le type Touriste-Standard. 4 vitesses. Roues interchangeables à broches.

Sunbeam, à Volverhampton (Angleterre). Agent pour la France : F. Vertu, 136, rue de Tocqueville Paris (17^e).

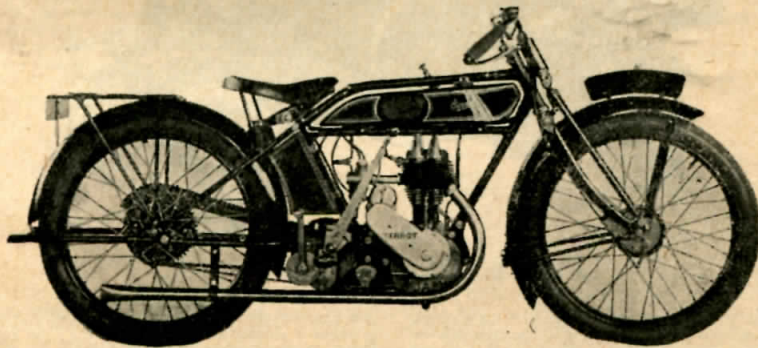
Supplexa.

Modèle 4 CV. — 482 cmc. 4 temps. 4.000 tours. 1 cyl. vertical 85 x 85. Graissage mécanique et à la main. Carburateur semi-automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission chaîne-chaîne. Embrayage à disques garnis de liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre Supplexa. Fourche spéciale avec amortisseurs Hartford. Roues de voiturette 700 x 80. Freins AV et AR par segments à l'intérieur de tambours. Réservoir 11 litres. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids : 105 kgs. Vitesse : 120 kgs. Prix : 5.450 fr.

Supplexa, 4, rue Blondel, Courbevoie (Seine). Tél. Courbevoie 88.

Terrot.

Modèle L. — 2 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. incliné vers l'avant 57 x 68. Graissage pétroil. Carburateur semi-automatique. Allumage



La 3 cv. Terrot.

par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à plateau de liège. Mise en marche par kick-starter. Cadre brasé. Fourche oscillante Terrot. Roues de 600 x 55. Freins à main et au pied. Réservoir 6 litres. Consommation : 2 lit. 500 aux 100 kms. Poids : 60 kgs. Vitesse : 50 kms. Prix : 2.650 francs. Modèle sport avec moteur spécial, double échappement et équipement sport : 2.850 francs. Modèle à cadre ouvert : 2.700 fr.

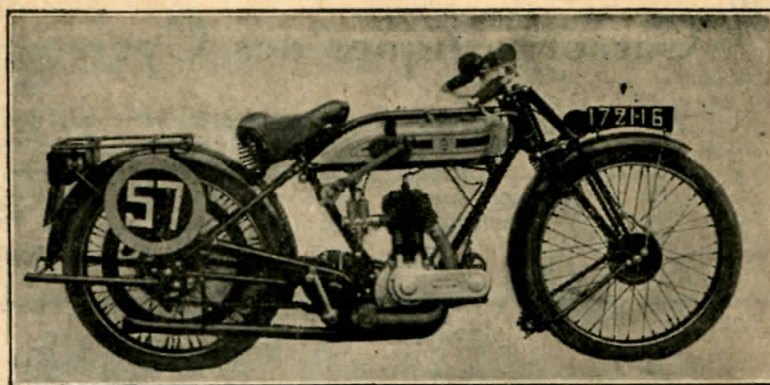
Modèle L. D. — 2 CV. 175 cmc. 2 temps. 2.800 tours. 1 cyl. 57 x 68. Carburateur à 2 manettes. 2 vitesses. Mêmes caractéristiques que le type L. Vitesse : 55 kms. Prix : 2.700 francs.

Modèle F. — 3 CV. 270 cmc. 2 temps. 1 cyl. 70 x 70. 2 vitesses. Roues de 600 x 65. Réservoir 8 litres. Poids : 80 kgs. Vitesse : 60 kms. Prix : 3.250 francs. Modèle sport, chaîne-chaîne. 3 vitesses. Freins dans les moyeux. Moteur spécial 67 x 70. 247 cmc. : 3.600 francs. Modèle à cadre ouvert : 3.375 francs.

Modèle F. T. — 3 CV. 270 cmc. 2 temps. 2.100 tours. 1 cyl. 70 x 70. 2 vitesses. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Prix : 3.250 francs.

Modèle F. S. — 3 CV. 247 cmc. 2 temps. 1 cyl. 67 x 70. 3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Prix : 3.600 francs.

Modèle H. — 4 CV. 350 cmc. 4 temps. 2.800 tours. 1 cyl. 70 x 90. Graissage pompe à main et



La Triumph.

débit réglable par pointeau. Carburateur semi-automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne. Mise en marche par kick-starter. Roues de 650 x 65. Freins AV et AR dans les moyeux. Poids : 90 kgs. Vitesse : 75 kms. Prix : 4.215 francs. Modèle sport ayant équipement sport, moteur avec piston aluminium et réglage spécial : 4.275 francs. Modèle supersport, avec moteur à culasse rapportée et soupapes en tête à culbuteurs. Suspension AV par fourche à parallélogramme. 4.950 fr.

Modèles H. T. Tourisme. — 4 CV. 350 cmc. 4 temps. 2.800 tours. 1 cyl. vertical 70 x 90. 3 vitesses. Réservoir 8 litres essence, 1 lit. 1/2 huile. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids : 85 kgs. Vitesse : 80 kms. Prix : 4.215 francs.

Modèle H. S. Sport. — 4 CV. 350 cmc. 4 temps. 4.000 tours. 1 cyl. vertical 70 x 90. 3 vitesses. Vitesse : 95 kms. Prix : 4.215 francs.

Modèle HSS. — 4 CV. 350 cmc. 4 temps. 4.500 tours. 1 cyl. 70 x 90. 3 vitesses. Prix 4.950 fr.

Etablissements Terrot, 2, rue André-Colomban, Dijon (Côte-d'Or).

Thomann.

Modèle 1 1/2 CV. — 98 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 50 x 50. Graissage pétroil. Carburateur automatique. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par chaîne. Embrayage métallique. Mise en marche à la pédale. Cadre de 52 cm. de hauteur. Fourche élastique. Roues de 650 x 42. 2 freins sur jante. Réservoir 3 lit. Prix : 1.700 fr.

Modèle 2 CV. — 175 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 62 x 57. Graissage pétroil. Allumage par magnéto. 2 vitesses. Transmission par chaîne-chaîne avec amortisseur de chocs. Embrayage liège. Mise en marche par kick-starter. Fourche élastique oscillante. Roues de 600 x 50. 1 frein à segments internes dans le moyeu AR, un sur jante à serrage latéral. Réservoir 6 lit. 1/2. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids : 56 kgs. Vitesse 50 kms. Prix : 2.475 francs.

Modèle 3 CV. — Bloc-moteur. 270 cmc. 2 temps. 2.400 tours. 1 cyl. vertical 70 x 70. Mêmes caractéristiques que le type 2 CV. Embrayage métallique. Roues de 650 x 65. 2 freins sur poulie-jante AR. Réservoir 8 litres. Consommation : 5 lit. aux 100 kms. Poids : 80 kgs. Vitesse : 60 kms. Prix 3.300 francs.

Thomann, 88, avenue Félix-Faure, Nanterre (Seine). Tél. : 160.

Jean Thomann.

Modèle unique. — 175 cmc. 2 temps. 3.500 tours. 1 cyl. vertical 60 x 61. Cadre en berceau. Fourche à parallélogramme déformable. Réservoir 5 litres d'essence et 1/2 d'huile. 2 ou 3 vitesses. Transmission par courroie de 16 m/m.

Voit description par ailleurs. Jean Thomann, 21, rue des Vertus, Paris.

Triumph.

Modèle L. W. — 2 1/2 CV. 249 cmc. 2 temps 1 cyl. 67,25 x 70. Carburateur Triumph. 2 vitesses. Embrayage à friction. Transmission par chaîne et courroie. Mise en marche par kick-starter. Cadre à raccords brasés. Roues de 24 x 2 1/4. Freins sur jante AV et tambour AR. Réservoir 5 lit. 1/2 essence et 2 lit. 1/4 huile.

Modèle L. S. — 3 CV. Bloc-moteur 349 cmc. 4 temps. 1.700 tours. 1 cyl. 72 x 85. Graissage automatique. Allumage par magnéto. 3 vitesses. Transmission par chaînes. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Fourche élastique Triumph. Roues 26 x 2 1/2. 2 freins AV à segments extensibles, AR sur poulie-jante. Réservoir 9 lit. Consommation : 3 lit. 1/2 aux 100 kms. Poids : 105 kgs.

Modèle R. — 3 1/2 CV. 499 cmc. 4 temps. 2.000 tours. 1 cyl. 80,94 x 97 avec 4 soupapes en tête, commandes à culbuteurs. Graissage par pompe. Carburateur Triumph semi-automatique. Magnéto Triumph. 3 vitesses. Transmission par chaîne. Mise en marche par kick-starter. Roues 26 x 3. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids : 116 kgs. Vitesse : 110 kms.

Modèle S. D. — 4 CV. 550 cmc. 4 temps. 1 cyl. 85 x 97. 3 vitesses. Mêmes caractéristiques que le type R.

Modèle P. — 5 CV. 494 cmc. 4 temps. 1.800 tours. 1 cyl. 84 x 89. Graissage par pompe. Carburateur Triumph semi-automatique. 3 vitesses. Roues de 26 x 2 1/2 x 2 1/4. Réservoir 8 lit. essence, 1 lit. 1/2 huile. Consommation : 4 lit. aux 100 kms. Poids 95 kgs. Vitesse : 85 kms.

Triumph, 212, boulevard Péreire. Tél. : Wagram 04-69.

Ultima.

Modèle A. — 3 CV. 330 cmc. 4 temps. 2.500 tours. 1 cyl. 65 x 100. Graissage par pompe. Carburateur semi-automatique Ultima. Allumage par magnéto. 1 vitesse. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par manivelle à main. Cadre berceau brasé. Fourche type oscillant Roues de 600 x 65. 2 freins sur poulie-jante, un au pied, un à main. Réservoir 7 lit. essence et 1 lit. 500 huile. Consommation : 3 lit. aux 100 kms. Poids 65 kgs. Vitesse : 70 kms. Prix : 2.925 francs.

Modèle B. — 3 CV. 330 cmc. 4 temps. 2.500 tours 1 cyl. 65 x 100. Mêmes caractéristiques que le type A. 3 vitesses par boîte Ultima. Mise en marche par kick-starter. Poids 75 kgs. Vitesse : 70 kms. Prix : 300 francs.

Modèle C. — 4 CV. 500 cmc. 4 temps 2.500 tours 2 cyl. en V à 55° 65 x 75. Graissage par pompe Carburateur semi-automatique Ultima. Allumage par magnéto. 3 vitesses par boîte Ultima. Transmission par chaîne-courroie. Embrayage à disques. Mise en marche par kick-starter. Cadre berceau brasé. Fourche du type oscillant. Roues de 600 x 65 2 freins, un à main, un au pied. Réservoir 7 lit essence, 1 lit. 500 huile. Consommation : 3 lit. 500. Poids : 85 kgs. Vitesse : 70 kms. Prix : 4.995 fr.

E. Billon, 24 et 26, rue du Commandant-Faurax Lyon (Rhône).

Caractéristiques des Cyclecars et Voiturettes

Nous ne parlons dans les lignes qui suivent que des véhicules entrant strictement dans le cadre de *Moto-Revue*. Mais ceux de nos lecteurs qui seraient désireux de connaître les caractéristiques de toutes les autres marques de voiturettes ou de voitures, pourront se reporter à *Voitures Légères* numéro d'Octobre, où ils trouveront tous les éléments utiles concernant ces catégories de véhicules.

Amilcar

Modèle C. C. — 7 CV. 4 cyl. verticaux 55 x 95. Soupapes latérales. Graissage par barbotage. Thermosiphon. Réservoir en charge. Magnéto. Éclairage électrique (démarrage au supplément). 3 vitesses. Transmission par cardan. Embrayage à disques métalliques. Suspension semi-cantilever. Amortisseurs. Direction par vis et secteur. Leviers au centre. Voie 1 m. 10. Empattement 2 m. 316. Encombrement : 3 m. 20 x 1 m. 35. Roues Rudge-Whitworth 700 x 80. Freins au pied et à main sur roues AR. Réservoir 19 litres. Prix du châssis avec 5 roues garnies : 10.150 francs. Tourisme 2 places : 12.000 fr.

Modèle C. S et 4 C. — 6 CV. 4 cyl. verticaux 58 x 95. Mêmes caractéristiques que le type C. C. Poids du châssis : 330 et 350 kgs. Vitesse : 90 kms. Châssis avec 5 roues garnies : 10.150 francs. Tourisme 2 places : 12.000 francs. 2 places sur châssis sport court : 13.700 francs. 2 places sur châssis sport long : 15.140 francs. Conduite intérieure sur châssis long : 18.900 francs.

Modèle C. G. S. — 7 CV. 4 cyl. vertic. 60 x 95. Mêmes caractéristiques que le type C. C. Amortisseurs. Direction irréversible par vis sans fin. Empattement : 2 m. 425. Roues Rudge-Whitworth de 700 x 80 ou 710 x 90. Freins aux quatre roues. Consommation : 7 lit. 5 aux 100 kms. Poids du châssis 380 kgs. Vitesse 115 kms. Châssis avec 5 roues garnies : 16.900 francs. Grand sport 2 places : 18.900 francs. 3 places : 19.900 francs.

Modèle E. — 10 CV. 4 cyl. verticaux 67 x 112. Mêmes caractéristiques que le type C. C. Démarrage et éclairage. Amortisseurs. Direction irréversible par roue et vis sans fin. Voie : 1 m. 26. — Empattement : 2 m. 95. Emplacement de carrosserie : 2 m. 35. Roues Rudge-Whitworth de 765 x 105. Consommation : 10 lit. aux 100 kms. Poids du châssis : 710 kgs. Vitesse : 100 kms. Châssis avec 5 roues garnies : 20.020 francs. Torpédo 4 places : 27.900 francs.

Automobiles Amilcar, 31 à 47, route de la Révolte, Saint-Denis (Seine). Tél. : Nord 70-10, 09-77, 61-58.

A. S.

Modèle Grand Sport. — 7/30 CV. 1.1098. 4 cyl. 62 x 91 en ligne. 2 soupapes admission, une échappement par cylindre. Graissage sous pression. Thermosiphon. Carburateur automatique. Magnéto. Démarrage et éclairage. 3 vitesses et marche arrière. Transmission par joints souples. Embrayage par cône cuir. Suspension par ressorts entiers. Direction irréversible. Conduite à droite. Leviers au centre. Voie 1 m. 18. Empattement 2 m. 18. Roues Rudge-Whitworth de 700 x 80. Freins aux 4 roues. Réservoir

25 lit. Consommation : 7 lit. 5 aux 100 kms. Poids du châssis 415 kgs. Vitesse 120 kms.

Automobiles A. S., 14, rue Lucien-Janin, La Garenne-Colombes (Seine). Tél. : 234.

Benjamin.

Modèle 5/10. — Châssis en acier embouti avec planche-tablier, plancher solidaire du châssis. Suspension par quatre ressorts demi-cantilever très souples en acier spécial. Essieu AV estampé en double T. Pont AR avec couple conique. Boîte de vitesses avec trois vitesses et marche AR, formant bloc avec le moteur. Commande par double baladeur. Embrayage mono-disque fonctionnant à sec, très progressif et très résistant. Leviers de frein à main et de changement de vitesse au centre du châssis. Transmission par arbre longitudinal réuni à la boîte de vitesses au moyen d'un flector. Direction irréversible par vis et secteur. Deux freins puissants agissant sur les roues arrière.

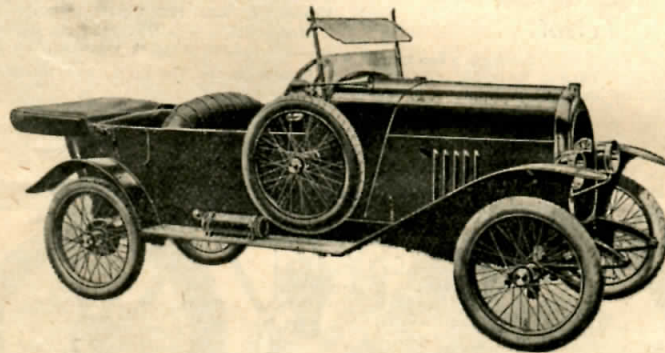
Modèle 7/22 CV. — Châssis en acier embouti

par arbre longitudinal réuni à la boîte de vitesses au moyen d'un flector. Direction irréversible par vis et secteur. Deux freins puissants agissant l'un sur le mécanisme, l'autre sur les roues arrière.

Automobiles Benjamin, 139, boulevard Voltaire, Asnières (Seine). Tél. : Wagram 86-24.

B. N. C.

Modèle F. B. S. — 7 CV. 972 cmc. 4 cyl. en ligne 57 x 95. Soupapes à culbuteurs. Graissage sous pression. Thermosiphon. Magnéto. Démarrage et éclairage. 3 vitesses. Transmission par cardan, joints souples. Embrayage à disque unique. Suspension AV à grands ressorts entiers, AR à grands cantilevers entiers obliques. Amortisseurs Hartford Direction irréversible à vis sans fin. Conduite à droite ou à gauche. Leviers au centre. Voie 1 m. 10. Empattement 2 m. 50. Roues métalliques B. N. C. 700 x 80. Freins au pied sur les deux roues AR, au levier sur la transmission. Réservoir 18 lit. Consommation : 6 lit. 5 aux 100 kms. Poids du châssis :



La 7 c.v. B. N. C. carrossée en torpédo.

avec planche-tablier, plancher solidaire du châssis. Suspension par quatre ressorts demi-cantilever très souples en acier spécial. Essieu AV estampé en double T. Pont AR avec couple conique et différentiel à satellites. Boîte de vitesses avec trois vitesses et marche AR, formant bloc avec le moteur. Commande par double baladeur. Embrayage mono-disque fonctionnant à sec, très progressif et très résistant. Leviers de frein à main et de changement de vitesse au centre du châssis. Transmission

300 kgs. Vitesse : 100 kms. Châssis avec 5 roues et 4 pneus : 10.900 francs. Torpédo : 13.900 francs. Conduite intérieure : 16.900 francs.

Modèle H. C. D. — 7 CV. 1.100 cmc. 4 cyl. en ligne 59 x 100. Mêmes caractéristiques que le type F. B. S. Consommation : 7 lit. aux 100 kms. Poids du châssis 325 kgs. Vitesse 95 kms. Châssis avec 5 roues et 4 pneus : 13.900 francs. Torpédo : 17.900 francs. Conduite intérieure : 19.900 francs.

Automobiles B. N. C., 86, rue des Frères-Herbert à Levallois.

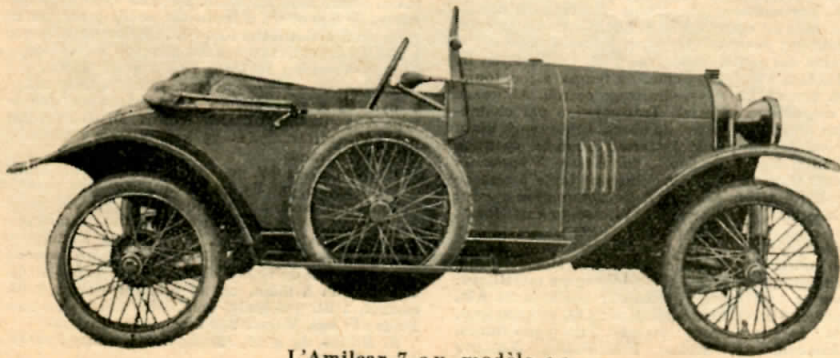
Maximag.

Modèle Tourisme. — 7 CV. 1.100 cmc. 4 cyl. en ligne 59 x 100. Graissage par pompe et barbotage. Magnéto. 3 vitesses et marche AR. Transmission par flectors. Embrayage à disques multiples. Mise en marche par dinastart. Suspension par ressorts semi-elliptiques. Roues Rudge-Whitworth 710 x 90. Freins au pied et à main sur roues AR. Réservoir 22 lit. Consommation : 7 lit. aux 100 kms. Poids du châssis 600 kgs. Vitesse 80 kms.

Motosacoche-France, rue Trarieux, Lyon (Rhône).

Monet-Goyon.

Modèle V. M. — 4 CV. 2 temps, 350 cmc. 1 cyl. 79 x 70. Graissage pétrole. Refroidissement par circulation d'air forcée avec turbine placée sur le volant. Allumage par volant magnétique. Éclairage électrique fourni par le volant magnétique. 3 vi-



L'Amilcar 7 c.v. modèle c.c.

resses. Transmission chaîne-chaîne. Embrayage à disques multiples. Suspension AV par ressorts verticaux, AR par 4 ressorts supportés par deux mandolines. Conduite à droite. Voie : 0 m. 90. Empattement 1 m. 80. Encombrement 2 m. 70 x 1 m. 20. Roues métalliques 650 x 65. 2 freins à tambour sur l'essieu AR, un à main, l'autre au pied. Réservoir 6 lit. Consommation : 5 lit. 5 aux 100 kms. Poids du châssis 125 kgs. Vitesse 60 kms. Cyclecar 2 places : 5.500 francs.

Cyclecars Monet-Goyon, 57, rue du Pavillon, Mâcon (Saône-et-Loire).

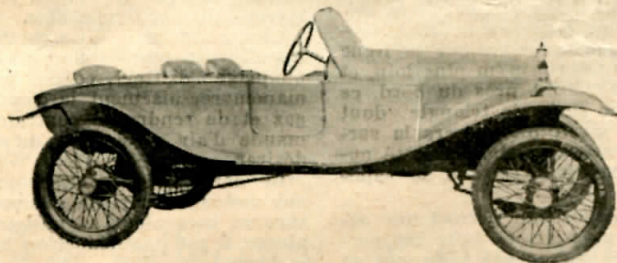
Morgan.

Cyclecar 10 CV. — 2 cyl. en V 84 x 99. Refroidissement par eau. Magnéto. Transmission par cardan. Embrayage par cône. 2 vitesses. Voie 1 m. 20. Empattement 2 m. 10. Emplacement de carrosserie : 1 m. 60. Roues de 700 x 80. Consommation : 4 lit. 5 aux 100 kms. Vitesse 80 kms.

R. Darmont, 27, rue Jules-Ferry, Courbevoie (Seine). Tél. : Courbevoie 525.

Peugeot.

Modèle 172 B. C. — 5 CV. 720 cmc. monobloc 51 x 88. Soupapes en dessus. Graissage par borbottage à niveau constant par pompe à engrenages.



Le cyclecar à trois roues Morgan.

Thermosiphon. Magnéto. Démarrage et éclairage. 3 vitesses et marche AR. Transmission par cardan, roue et vis sans fin. Embrayage à disque métallique serré entre deux garnitures. Direction à pignon et secteur. Conduite à gauche. Leviers au centre. Voie : 0 m. 97. Empattement 2 m. 27. Emplacement de carrosserie 1 m. 552 x 0 m. 806. Encombrement : 3 m. 005 x 1 m. 170. Roues pour pneus de 715 x 115. Réservoir : 16 lit. Consommation : 6 lit. aux 100 kms. Poids du châssis : 370 kgs. Vitesse 60 kms. Châssis avec 5 roues garnies : 10.200 fr. Carrosserie tous temps : 12.500 francs. Cabriolet : 14.500 francs.

Automobiles Peugeot, 80, rue Danton, Levallois.

Salmson.

4 cylindres 62 x 90, 7 CV. Soupapes commandées par culbuteurs. Piston alliage d'aluminium. Bielle acier matriécé. Graissage niveau constant et pompe. Embrayage cône inversé, gaine ferodo-fibre. Boîte 3 vitesses et marche arrière faisant bloc avec le moteur. Pont arrière sans différentiel. Freins à mains et au pied agissant séparément ou simultanément sur les roues AR. Direction du type à vis et roue hélicoïdale à rattrapage de jeu automatique. Voie 1 m. 08, empattement 2 m. 50. Châssis à cadre ouvert ou fermé pour le torpédo ou conduite intérieure 4 places (freins sur les 4 roues).

Carrosseries; touriste 2, 3 ou 4 places. Sport et Grand Sport 2 places. Cabriolet 2 places et conduite intérieure 4 places.

Sandford.

Cyclecar 9 CV. — Trois roues, moteur Ruby à 4 cylindres, roue arrière démontable, à broche, freins sur roues avant.

Sandford, 72, avenue des Ternes, Paris.

Le Santax.

Cyclecar. — 5 CV. 500 cmc. 1 cyl. 85 x 87. Graissage par compte-gouttes. Refroidissement par air. Magnéto à avance variable. Démarrage automatique du siège du conducteur. Eclairage à essence, 3 vit. et marche AR. Transmission par très courts chaînes. Embrayage à disques métalliques garnis. Suspension AV par ressort transversal, AR par de courts

ressorts en 1/4 d'ellipse. Direction directe. Conduite à gauche. Leviers : à gauche frein, à droite mise en route et changement de vitesse. Voie : 1 m. 08. Empattement : 2 m. 10. Encombrement 3 m. Roues D. F. 650 x 65. Freins : à pédale sur la roue droite, à main sur la roue gauche. Réservoir 10 lit. Consommation : 4 lit. 5 aux 100 kms. Poids 250 kgs. Vitesse 35 kms. Le cyclecar avec pneus : 4.999 fr.

Cyclecars Le Santax, 33, rue de Ponthieu, à Paris (8^e). Tél. : Elysées 60-32.

Scap.

Modèle 6 CV. — 6/7 CV. 1100 cmc. 4 cyl. 62 x 91. Soupapes en dessus, à culbuteurs. Graissage sous pression. Thermosiphon. Carburateur automatique. Alimentation en charge. Magnéto. Démarrage et éclairage. 3 vit. et marche AR. Transmission par cardan à doubles joints élastiques. Embrayage cône inverse, garniture amiante. Pnt AR porteur, différentiel et couple cône en acier à haute résistance. Suspension AV par ressorts longs semi-elliptiques, AR par semi-cantilevers. Direction irréversible par vis et secteur. Conduite à droite ou à gauche. Leviers au centre. Voie : 1 m. 15. Empattement 2 m. 49. Emplacement de carrosserie : 1 m. 70 x 0 m. 90. Roues métalliques D. F. de 700 x 80. Freins au pied sur roues AR à main sur mécanisme. Réservoir 20 lit. Consommation : 6 lit. aux 100 kms. Poids du châssis 410 kgs. Châssis avec 5 roues

garnies : 12.250 francs. Torpédo-tourisme : 14.875 fr. Sport : 18.600 fr. Cabriolet : 19.500 francs. Carrosserie super-sport : 19.000 francs.

Automobiles Scap, 49, rue du Point-du-Jour, Billancourt (Seine). Tél. : Auteuil 14-79.

Sénéchal.

Modèle S. S. — 7 CV. 972 cmc. 4 cyl. 57 x 95. Soupapes à culbuteurs. Graissage par pompe. Thermosiphon. Magnéto. Démarrage et éclairage. 3 vitesses et marche arrière. Transmission par cardan. Embrayage monodisque. Suspension AV par ressort transversal. AR par deux cantilevers doubles. Amortisseurs Hartford. Conduite à droite ou à gauche. Voie : 1 m. 05. Empattement 2 m. 30. Roues Rudge-Whitworth de 700 x 80. Freins sur roues AR. Réservoir 20 lit. Consommation : 6 lit. aux 100 kms. Poids du châssis : 306 kgs. Vitesse : 100 kms. Châssis nu : 11.500 francs. Carrosserie, très sport 2 places : 14.300 fr. Grand luxe : 16.500 fr.

Modèle V. S. — 7 CV. 1.100 cmc. 4 cyl. 59 x 100. Conduite à gauche. Empattement : 2 m. 45. Roues Rudge-Whitworth de 710 x 90. Amortisseurs Hartford. Freins sur boîte de vitesse et sur roues AR. Consommation : 8 lit. aux 100 kms. Poids du châssis 390 kgs. Vitesse 80 kms. Châssis nu : 12.100 francs. Carrosserie : 3 pl. 12 : 14.900 francs. Luxe : 19.500 fr. Cabriolet : 18.200 francs.

Etablissements Chénard et Walker, rue du Moulin-de-la-Tour, à Gennevilliers.

Villard.

Cyclecar camionnette. — 4 CV. 2 temps. 350 cmc. 1 cyl. vertical 72 x 85. Graissage pétroil. Refroidissement par larges ailettes et ventilateur. Carburateur automatique. — Six vitesses et marche AR. Transmission par chaîne du changement de vitesse à la roue AV. Embrayage par galet de friction. Roue AV motrice et directrice. Suspension AV et AR par 2 demi-cantilevers obliques. Direction par bielles à rotules. Conduite à gauche. Leviers au centre. Voie 1 m. Empattement 2 m. Encombrement 2 m. 80 x 1 m. 12. Roues métalliques 650 x 65. Freins : à main sur la roue AV, au pied sur les roues AR. Réservoir 12 lit. Consommation : 5 lit. aux 100 kms. Poids du châssis 170 kgs. Vitesse 40 kms. Camionnette normande avec 5 roues : 5.350 francs. Fourgonnette : 7.550 francs. Livraison fermée : 5.750 francs.

Modèle torpédo. — 4 CV. 350 cmc. 1 cyl. vertical 72 x 85. 6 vit. et marche AR. Voie : 1 m. Empattement : 1 m. 87. Encombrement : 2 m. 70 x 1 m. 12. Roues métalliques 650 x 65. Consommation : 4 lit. 5 aux 100 kms. Poids du châssis 160 kgs. Vitesse 50 kms. Complet en ordre de marche : 4.950 francs. Cyclecars Villard, 70, rue Colbert, à Colombes.

Sima-Violet.

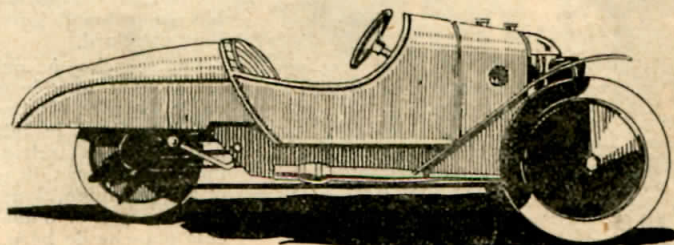
Cyclecar. — 5 CV. 2 temps. 496 cmc. 2 cyl. hori-zontaux opposés 65 x 75. Graissage pétroil. Refroidissement à circulation d'air par gravité. Carburateur spécial. Alimentation par gravité. Allumage par volant magnétique. Démarrage par manivelle. Eclairage par essence ou acétylène. 2 vitesses et marche arrière. Embrayage à disques multiples dans l'huile. Suspension AV par ressort transversal. AR par demi-cantilever. Conduite à gauche. Leviers au centre. Voie 1 m. 05. Empattement 2 m. 20. Encombrement 3 m. 05. Roues de 700 x 80. 2 freins indépendants, freinant les deux roues à la fois. Réservoir 14 lit. Consommation : 5 lit. 5 aux 100 kms. Poids avec carrosserie 240 kgs. Vitesse 55 kms.

Cyclecars Sima-Violet, 1 et 3, rue Barbès, à Courbevoie (Seine). Tél. : Courbevoie 57.

La nouvelle voiture F. N.

Voici les caractéristiques de la nouvelle F. N. type 1300, 10 cv. qui va faire le bonheur des connaisseurs, et sur les détails de laquelle nous reviendrons dans un prochain numéro.

Moteur 4 cylindres 65 x 100. Soupapes en tête. Graissage sous pression. Allumage par magnéto. Refroidissement par Thermo-siphon. Carburateur Solex. Exhausteur. Equipement électrique : Démarrage, éclairage Bosch, phares et lanterne. Embrayage à disque unique. Vitesses : Trois avant et marche arrière. Freins sur les 4 roues. Cinq roues bois détachables 760/90. Accessoires : montre, compteur kilométrique et indicateur de vitesse, cornet électrique, outillage et pièces de rechange. Dimensions : Encombrement 3.716 x 1.470, empattement 2.750, voie 1.250, emplacement pour carrosserie 2.375 x 0.892, entrée de carrosserie 1.655.



Un châssis s. s. Sénéchal muni d'une carrosserie torpédo quatre places fort élégante.

Un Amac avec gicleur de ralenti pour 1926

UN nouveau type de carburateur, avec gicleur de ralenti, sera prochainement mis sur le marché par la maison Amac Ltd de Birmingham constructeurs bien connus des carburateurs Amac.

Les transmissions, volets et ressorts sont les mêmes que ceux des instruments actuels ; de même la chambre de flotteur qui s'emboîte par un raccord conique sur la chambre de mélange. Cette dernière est cependant toute différente, la modification essentielle étant l'adjonction d'un gicleur de ralenti.

Le gicleur de ralenti est alimenté par le porte-gicleur principal en dessous du grand gicleur, à l'aide d'un canal distinct débouchant dans un puits horizontal.

L'une des extrémités de ce puits est bouchée par une vis qui permet accessoirement le nettoyage et l'autre extrémité reçoit le gicleur de ralenti dont le débit est contrôlé par une aiguille réglable à la main. Un ressort à boudin et une goupille-ressort empêchent le réglage de se modifier de lui-même.

La sortie du giceur de ralenti se fait par un trou percé dans la chambre de mélange immédiatement après le volet des gaz. L'aspiration provoque, par le trou vertical, un violent afflux d'air qui en passant au-dessus de l'orifice du gicleur vaporise une certaine quantité d'essence. Le mélange obtenu est cependant trop riche et d'un volume trop réduit pour permettre au moteur de

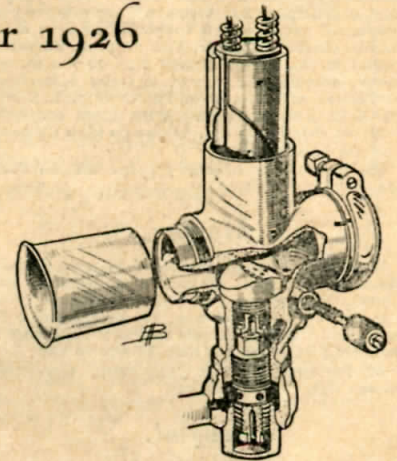
tourner avec le volet des gaz complètement fermé. Ceci, bien entendu, a été voulu par les constructeurs pour qu'on puisse arrêter le moteur en fermant complètement la manette des gaz. La moindre ouverture de cette dernière livre passage à une quantité d'air suffisante pour rendre le mélange combustible, sans que le gicleur principal entre encore en action.

Si l'on désirait régler le carburateur pour obtenir un excellent ralenti avec la manette complètement fermée, il suffirait de dévisser d'un tour ou deux le tendeur de câble au-dessus de la chambre de mélange, ce qui maintiendrait le volet suffisamment levé.

Le vaporisateur Amac bien connu est encore utilisé, mais sous une forme légèrement modifiée. Sur les autres modèles, les trous étaient tous percés suivant une même ligne centrale. A présent, il y a quatre trous sur la ligne centrale, 2 environ 3 m/m plus loin, et un dernier trou tout près du bord, ce qui forme une sorte de triangle dont l'angle droit serait dirigé vers la sortie du carburateur, et dont le côté opposé se trouverait au centre du vaporisateur.

Une telle disposition permet une action très progressive et évite les perturbations, ou passages à vide, qui se font sentir généralement au moment où la suction passe du petit gicleur au grand gicleur.

Au fur et à mesure de l'ouverture du volet, el carburant est d'abord aspiré



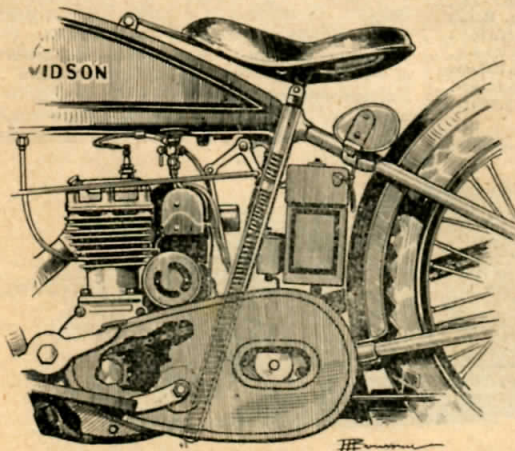
par le premier trou, puis les 2 trous suivant entrent en action, et enfin les 4 trous disposés au centre.

Chaque levier de la manette de commande est muni d'un dispositif de blocage distinct, ce qui permet de manœuvrer aisément la commande des gaz et de rendre au contraire la commande d'air aussi dure qu'on peut le désirer.

Ce carburateur est surtout destiné aux motos de tourisme auxquelles il assure un bon ralenti et une grande souplesse. Il est une déduction logique des carburateurs Amac de course dits « Tourist Trophy » qui ont remporté presque toutes les premières places, dans la célèbre preuve de l'île de Man, et plus récemment encore au Grand Prix de France de l'A. C. F.

La nouvelle Harley Mono 350 c. c.

Décidément, les Américains étudient sérieusement la question de l'abaissement des cylindrées. Après l'Indian Prince, voici qu'Harley lance lui aussi une 350 cmc.



Le nouveau moteur et la transmission de la 350 Harley.

De ligne agréable, l'ensemble reste très Harley. Quelques modifications dans la fourche, qui n'a que des ressorts extérieurs.

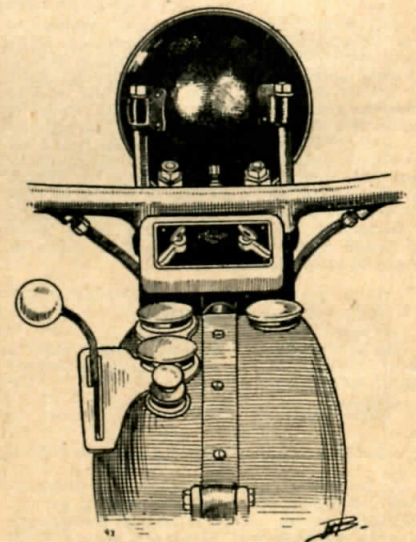
Le moteur est un mono quatre temps à soupapes latérales et culasse détachable. Allumage par batterie et générateur Harley.

Transmission par chaînes, boîte trois vitesses et kick-débrayage au guidon. Pneus de très grosse section, 26 x 3,30.

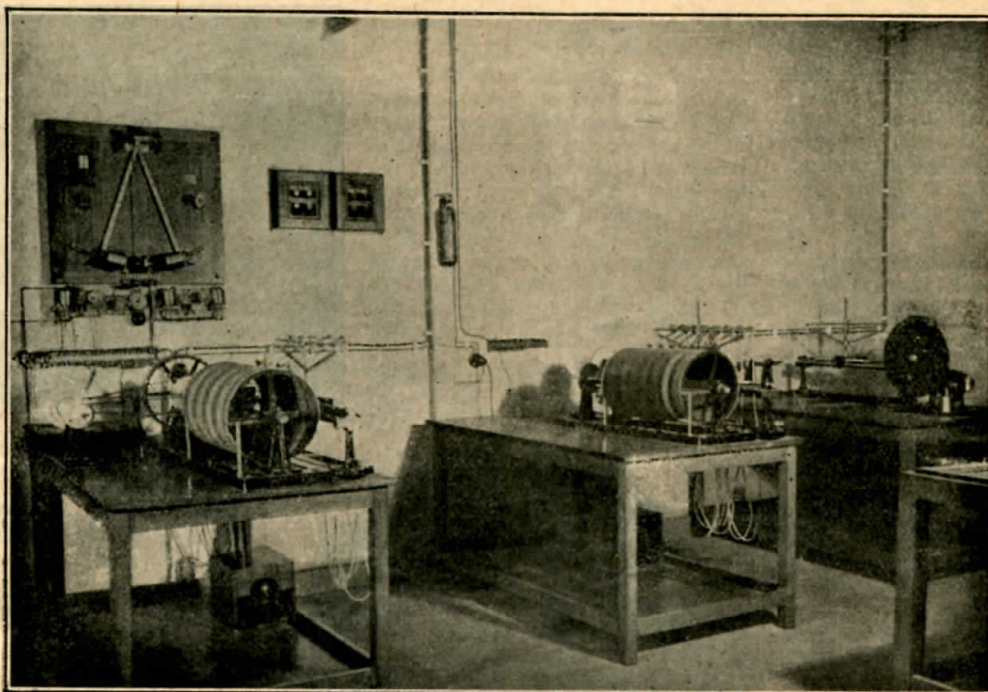
Sur la grosse Harley, peu de changements dans l'ensemble. Adoption des pneus ballons standard.

La sacoche à outils est maintenant montée en avant de la fourche élastique, sous le clacson, et le tableau de distribution électrique est monté au-dessus du réservoir et sur le guidon, donnant ainsi l'impression d'une minuscule planche de bord.

Le reste de la machine est conforme à l'Harley Streamline, dont nous avons déjà parlé.



Le nouveau tableau de distribution électrique de la grosse Harley.




Dans cette salle, les excitations visuelles et auditives qui sont données au sujet, ainsi que les réactions des mains et des pieds par lesquelles il y répond, sont enregistrées automatiquement.

La Sélection Scientifique des Conducteurs de Tramways et d'Autobus

par J.-M. LAHY

Directeur du Laboratoire de Psychotechnique de la T. C. R. P.

A une époque où la circulation devient de plus en plus intense, une question se pose, angoissante: qu'a-t-il été fait pour préserver le public contre le chauffeur maladroit, ou inapte? La question d'examen médicale a été soulevée à maintes reprises et, à ce sujet, nous relevons, dans les colonnes de notre confrère « Mon Bureau », sous la signature de l'ingénieur distingué J.-M. Lahy, directeur du Laboratoire de Psychotechnique de la T. C. R. P., l'article ci-dessous qui ne manquera pas d'intéresser les lecteurs de Moto-Revue.

Les recherches antérieures. 

Nous avons nous-même entrepris, dès 1908, à la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien, des recherches expérimentales sur cette question dont les premiers résultats furent publiés en 1913. Ces recherches étaient les premières en date de toutes celles qui, depuis, ont été faites dans cet ordre de travaux scientifiques. La question



Epreuve de suggestibilité motrice.

de priorité est, certes, de peu d'importance et, si nous la soulevons ici, c'est afin d'expliquer pourquoi nous avons attendu jusqu'à ce jour pour faire connaître l'application qui vient d'en être faite à la Société des Transports en commun de la région parisienne.

En effet, lorsqu'on entreprend des recherches dans un domaine entièrement neuf, avec des moyens très précaires, les acquisitions ne se font qu'avec lenteur, et la plus grande réserve s'impose au chercheur. En outre, la guerre de 1914 nous a obligé de suspendre les projets d'application de nos méthodes à la sélection des machinistes, bien que, dès cette époque, nous ayons été en rapport avec la Compagnie des Omnibus de Paris pour une réalisation immédiate. Lorsqu'en 1921, la S. T. C. R. P. a repris l'ensemble des réseaux qui desservent la région parisienne, elle a jugé utile de créer une organisation nouvelle pour sélectionner ses machinistes.

Elle ne s'est d'ailleurs engagée dans la voie des méthodes psycho-

techniques qu'avec une prudence extrême, et elle s'en est tenue d'abord à la proposition faite par le Dr Toulose, au nom de la Ligue d'Hygiène Mentale, dont il est le président, de faire pratiquer par nous, dans son laboratoire, une série d'expériences en vue de vérifier la valeur des tests que nous nous proposons d'appliquer.

Ces expériences, qui ont duré plusieurs mois, furent attentivement suivies par deux ingénieurs de la S. T. C. R. P. : MM. Eliès et Guyot, qui en contrôlèrent les résultats. Après que 220 machinistes eurent été classés sur une liste d'aptitudes, suivant la méthode psychotechnique et que ce classement se trouva répondre avec une corrélation suffisante au classement professionnel établi par ses ingénieurs, la S. T. C. R. P. décida d'adopter les méthodes et de créer le laboratoire de psychotechnique de la rue du Hainaut.

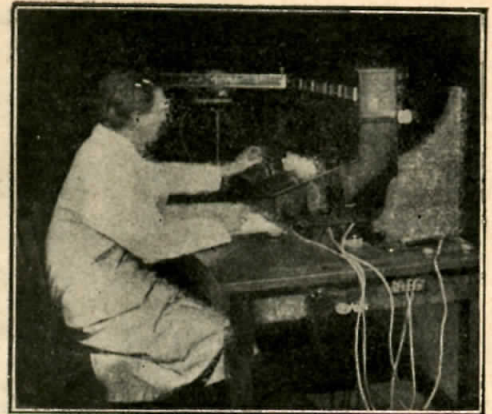
Les corrélations établies à l'aide de la formule de Yule se sont trouvées être de 80 0/0. Nous tenons à insister sur ce fait, car l'obtention de cette corrélation, inférieure de 20 0/0 à la perfection absolue, est un gage de la valeur des méthodes. Il serait prématuré, en effet, de demander à des techniques biologiques de fournir une approximation plus grande. Par leur variabilité, les phénomènes biologiques, on le sait, sont difficiles à saisir et ceux qui prétendraient obtenir des résultats meilleurs se feraient suspecter d'erreur ou de supercherie.

Pour ne citer qu'un exemple, rappelons que la réaction de Wassermann donne des résultats de l'ordre de ceux que nous obtenons, et que, selon la technique employée, le biologiste peut laisser échapper des cas de syphilis avérés ou obtenir des

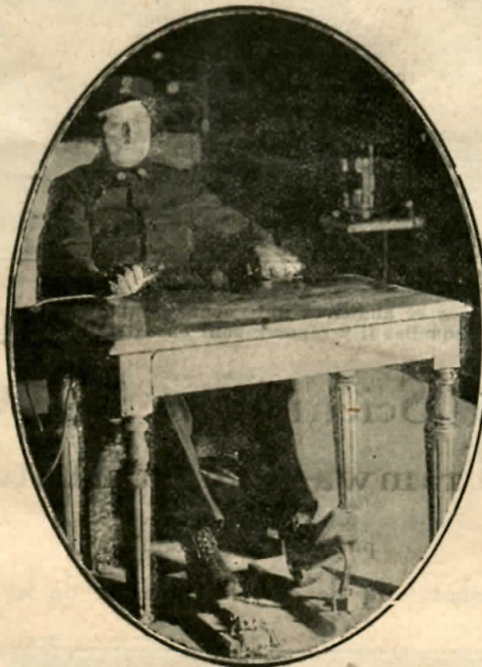
réactions positives dans quelques cas où la syphilis est absente.

Il en est de même pour nos méthodes de sélection. Nous pouvons, à volonté, être très rigoureux dans notre classement, et courir ainsi le risque d'écarter quelques machinistes aptes, ou, adoucissant notre rigueur, laisser passer quelques machinistes moins bien doués. C'est cette marge de tolérance pour la méthode qu'expriment les 20 0/0 d'écart entre la précision relative que nous obtenons et la précision absolue.

Lorsque ces résultats furent obtenus, la S. T. C. R. P. chargea un



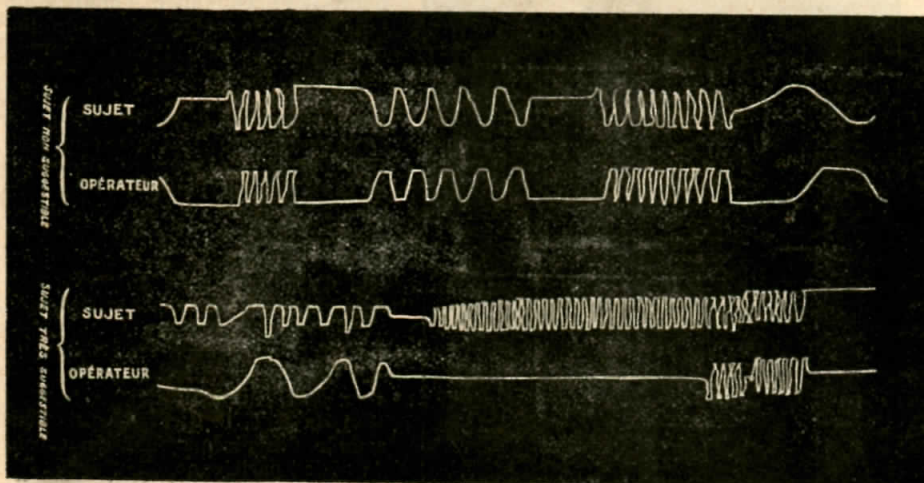
L'épreuve de l'attention diffusée. L'opérateur placé en arrière du sujet appuie sur les boutons d'allumage des lampes, pendant l'apprentissage. En suite le test devient entièrement automatique.



Epreuve de l'attention diffusée. Le sujet regarde les lampes qui vont s'allumer.

de ses ingénieurs, M. Guyot, de collaborer avec nous à l'organisation du Laboratoire de Psychologie appliquée à la sélection des machinistes. C'est ainsi que cette création a pu être réalisée très rapidement et avec un outillage qui donne toute satisfaction au point de vue de l'exactitude.

Dès cette époque, M. Bacqueyrisse, directeur général de la S. T. C. R. P., a présenté au XIX^e Congrès International de Tramways, de Chemins de fer d'intérêt local et de Transports publics d'automobiles, tenu à Paris au mois de juin dernier, un rapport très documenté où les méthodes de la S. T. C. R. P. ont été exposées avec une compétence telle que les grandes revues techniques américaines, qui en ont fait le compte rendu, se sont plu à reconnaître que la psychotechnique française était en avance sur la psychotechnique américaine.



Deux graphiques de l'épreuve de suggestion motrice. Dans l'un, le sujet a suivi exactement les mouvements de l'opérateur, dans l'autre, il a automatisé ses gestes.

La méthode et les "textes".

Deux méthodes étaient à envisager : soit une méthode synthétique, dans laquelle un seul « test » très complexe aurait donné une indication sur la valeur probable du candidat, soit une méthode analytique dans laquelle plusieurs « tests » mesurant les diverses fonctions psychomotrices mises en jeu par le travail du machiniste, eussent abouti au même résultat. Il serait trop long d'exposer ici les raisons qui nous ont fait écarter la méthode synthétique ; qu'il nous suffise d'indiquer que la méthode analytique se plie mieux aux conditions d'une recherche aussi complexe que la nôtre et qu'elle offre d'incessantes facilités de perfectionnement sans imposer un

changement radical dans les techniques.

Avant de tenter l'expérience des « tests », il nous a été nécessaire de faire une analyse du travail du machiniste, afin de déterminer les fonctions psycho-motrices dont la mesure indiquerait la valeur probable du candidat. Cette analyse préalable du travail professionnel, commencée dès 1908, a servi de base aux applications actuelles. Au cours des recherches qui ont suivi, notre conception du travail du machiniste s'est un peu modifiée, notamment en ce qui concerne la valeur professionnelle des « économiseurs » de courant de traction. Nous avons donc établi quelques tests dont nous allons donner une description sommaire.

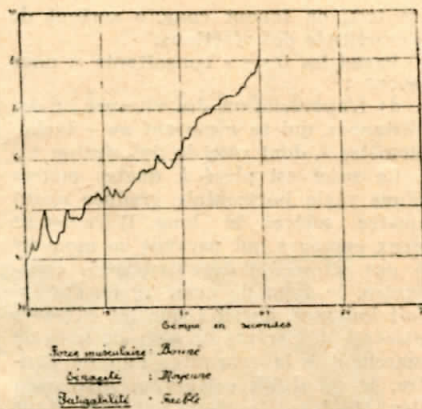
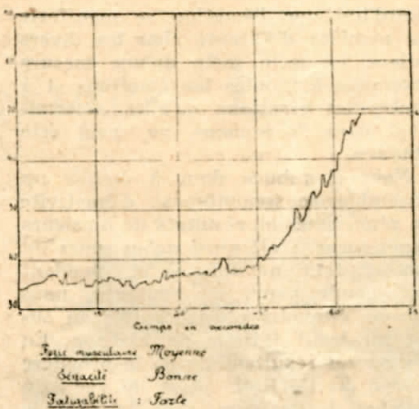
Un certain nombre de ces tests sont dits « classants », parce que leur étalonnage a été fait avec une précision suffisante pour que les valeurs attribuées à chaque sujet dans l'expérimentation, puissent être comparées aux résultats d'un grand nombre de sujets dont la valeur professionnelle est connue. Les autres tests sont dits simplement « consultants ». Bien que leur étalonnage ne soit pas encore suffisant, les renseignements qu'ils nous fournissent peuvent être utilisés dans le cas où ils décèlent chez le sujet une infériorité très nette.

a) Temps de réactions. — Nous réservons comme test « consultant » la rapidité des temps de réaction auditifs simples, calculée d'après trente mesures prises selon la technique classique du chronomètre, qui indique le temps en centièmes de seconde. Par contre, nous tirons de ces mêmes mesures deux valeurs « classantes » : la Régularité et l'Homogénéité.

La régularité est exprimée par l'écart moyen qui subsiste en calculant la différence entre chaque valeur de la série et la moyenne arithmétique des trente mesures.

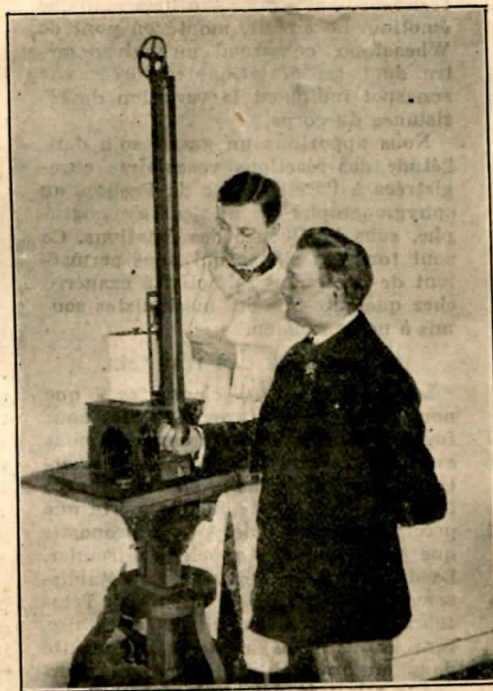
L'homogénéité est exprimée par le semi-interquartile que l'on détermine de la manière suivante : les trente valeurs sont placées par ordre de grandeur sur un graphique (fig. 1) que l'on partage en quatre parties. Les valeurs comprises dans le premier et le dernier quart sont considérées comme valeurs aberrantes. On n'utilise que les valeurs des deuxième et troisième quarts constituant la zone normale. La demi-différence entre la dernière valeur du troisième quart et la dernière valeur du premier quart constitue la semi-interquartile.

b) Suggestibilité motrice. — Le sujet est placé à côté de l'opérateur, comme lui tenant en main une manette qui commande une roue à gorge (fig. 2). La manette et la roue de l'opérateur ont un montage analogue à celui d'une roue libre de bicyclette. La manette et la roue du sujet sont solidaires. Une cour-



Graphique des temps de réaction auditifs simples.

roie sans fin, passant dans la gorge des deux roues, détermine, lorsque l'opérateur actionne sa manette dans un sens, l'entraînement de la roue du sujet.



Le Dynamographe.

donc de sa manette et de la main qui la tient. Si l'opérateur cesse de tourner, le sujet, qui a les yeux bandés, n'éprouve pas la sensation de freinage, mais simplement celle d'une absence d'entraînement. On imprime ainsi au sujet des groupes de mouvements rapides, moyennement rapides, ou lents, séparés par des arrêts plus ou moins longs. Les sujets réagissent, soit en suivant très exactement les impulsions de l'opérateur, soit en freinant eux-mêmes, — présentant alors une sorte de résistance motrice, — soit en automatisant leurs gestes après les impulsions de l'opérateur.

Chaque roue transmet à deux styles, écrivant sur un cylindre enduit de noir de fumée, des va-et-vient horizontaux. On obtient donc deux courbes qui, pour les bons sujets, doivent être parallèles, et, pour les autres, différentes (fig. 3). La valeur du résultat est donnée par la comparaison du nombre des excitations de chaque catégorie avec le nombre des réactions.

c) L'attention diffusée. — Le sujet tient dans la main un interrupteur de courant de forme spéciale (fig. 4). Sous chaque pied, il a une pédale qui permet d'ouvrir et de fermer les circuits électriques. La chambre dans laquelle on opère est obscure. Autour d'un écran, placé à six mètres devant le sujet, on a disposé neuf lampes de couleurs différentes. Dans un coin de la salle, une sonnerie de bois et une sonnerie de métal peuvent à volonté se faire entendre.

On combine donc des excitations visuelles et auditives, auxquelles le sujet doit répondre, d'après une convention assez simple qu'on lui a apprise au cours d'un apprentissage de quelques minutes. Pendant cette expérience, qui ne comprend pas moins de 180 excitations et réactions, on fait défiler sur l'écran placé devant le sujet des scènes cinématographiques diverses, sans lien entre elles et sans texte, afin d'augmenter les facteurs de distraction.

L'opérateur (fig. 5), lorsque l'apprentissage préliminaire est terminé, n'intervient plus dans l'épreuve. Toutes les excitations sont données automatiquement et sont enregistrées à l'aide d'un signal de Desprez sur un cylindre noir. Les réactions sont inscrites de la même manière et parallèlement (fig. 6), de telle sorte qu'il est possible, lorsque le graphique est fixé, de noter toutes les erreurs et la durée de chacune des 180 réactions (fig. 7). On peut donc établir « l'efficacité nette » de chaque sujet par

ce test, en tenant compte surtout de l'exactitude des réactions.

Parmi les tests « consultants », nous avons :

d) L'appréciation des vitesses et des distances, qui se mesurent au « tachomètre », dont voici la description :

Le sujet est placé à quatre mètres d'une règle horizontale graduée ayant quatre mètres de long. Il aperçoit deux curseurs qui peuvent se mouvoir à des vitesses différentes, mais constantes, le long de cette règle. On lui fait indiquer, aussitôt que les curseurs placés à des points opposés de la règle marchent à la rencontre l'un de l'autre, le point où cette rencontre aura lieu. Ou bien, les deux curseurs étant placés à la même extrémité de la règle, mais à une certaine distance l'un de l'autre et marchant dans le même sens, on lui demande d'indiquer le point où le second rattrapera le premier. On fait dix expériences de chaque sorte, on compte les erreurs, on calcule la moyenne ; on note aussi le temps moyen de chaque réponse.

e) Rapidité des temps de réaction. — Nous avons négligé précédemment, à propos des temps de réaction, la moyenne arithmétique des 30 mesures que nous avons faites. Cette moyenne, qui exprime la rapidité motrice du sujet, nous donne une valeur dont il est tenu compte lorsqu'elle indique une lenteur exceptionnelle.

f) Fatigabilité motrice. — A l'aide du dynamographe de Charles Henry (fig. 7), nous mesurons la force musculaire de la main du sujet par la pression qu'il opère sur une poire remplie de mercure, au-dessus de laquelle se trouve un tube où le mercure peut s'élever. La hauteur de celui-ci indique la force ; le temps pendant lequel le sujet résiste à la fatigue avant que la colonne soit descendue à la moitié de la hauteur primitive indique la ténacité.

La courbe enregistrée est nettement caractéristique des divers sujets et lorsque, dans un avenir très proche, nous aurons établi l'étalonnage de ce test, nous aurons une mesure particulièrement utile à ajouter à nos tests « classants ».

Ce test peut, en outre, gagner en valeur si, selon nos recherches actuelles, nous parvenons à l'utiliser pour une application de la remarquable étude de MM. Cardot et Laugier (1) sur la diffusion de la contradiction dans l'effort musculaire.

g) Rapidité d'appréhension des images. — A l'aide du tachistoscope, qui nous permet de présenter pendant des durées variables, dont le minima est de un millième de seconde, des images diverses que les sujets doivent reconnaître, nous pouvons obtenir une mesure de la promptitude avec laquelle un machiniste peut saisir par la vue un événement imprévu.

h) Emotivité. — Tous les physiologistes et les psychologues savent au-

jourd'hui que l'émotion se manifeste de manière différente chez les divers sujets. De telle sorte qu'une mesure commune à toutes les émotions et à toutes les réactions qu'elles déterminent dans l'organisme ne peut être obtenue.

Nous cherchons donc à établir un ensemble de symptômes d'emotivité en réunissant les résultats de plusieurs expériences. C'est ainsi qu'au cours du test d'attention diffusée et pendant la seconde partie de l'épreuve, nous faisons entendre plusieurs fois au sujet un bruit intense de klakson. En comparant les résultats de la première moitié du test, au point de vue du nombre des erreurs, avec la seconde moitié, nous voyons si le choc de surprise produit par le klakson a déterminé un plus grand nombre de fautes.

En même temps, nous enregistrons les variations du réflexe psycho-galvanique pendant cette épreuve. On sait, en effet, que lorsqu'on place le corps humain dans un circuit électrique, sa résistance varie sous l'influence d'une émotion. Le circuit, monté en pont de Wheastone, comprend un galvanomètre dont les déviations mesurées par son spot indiquent la variation de résistance du corps.

Nous apportons un grand soin dans l'étude des réactions vasculaires enregistrées à l'oscillomètre de Pachon, au sphygmographe ou au pléthysmographe, sous l'influence des émotions. Ce sont tous ces signes qui nous permettent de déceler une émotivité exagérée chez quelques-uns des machinistes soumis à notre examen.

Classement des résultats.

Les cinq valeurs « classantes » que nous tirons de nos premiers tests nous fournissent les résultats auxquels nous avons fait allusion au début de cet article. Successivement, chacun de ces tests « consultants » nous apporte une précision plus grande pour le pronostic que nous sommes appelé à formuler. La discussion de nos tests, de l'établissement des échelles de valeurs, de l'étalonnage, de la technique opératoire, fera l'objet d'un mémoire documenté dans un ouvrage que nous préparons sur la sélection des machinistes.

L'épreuve de la plate-forme.

Les agents déjà en service qui désirent être examinés au Laboratoire de Psychotechnique sont en outre appelés à subir une épreuve dans laquelle leurs gestes professionnels sont étudiés. Nous avons, en effet, équipé pour cet usage en plate-forme de tramway. Le sujet voit défiler sur un écran cinématographique les incidents de la rue où s'avance le véhicule qu'il conduira. A chaque incident, il réagit conformément aux prescriptions réglementaires. Tous les incidents et toutes les réactions du sujet sont enregistrés, ce qui permet de noter, en 1/100 de seconde, le temps qui les sépare.

Cette épreuve nécessite à elle seule une étude assez longue qui ne peut trouver sa place dans un article d'ensemble.

Fonctionnement du laboratoire.

Dorénavant, tous les candidats machinistes devront passer par le Laboratoire de Psychotechnique, avant d'être admis aux écoles de la Société. Il ne s'ensuit pas d'ailleurs que ces candidats devront quitter la Société s'ils n'étaient pas admis aux fonctions de machinistes ; non. Dans ce cas, la situation qu'ils occuperaient leur serait toujours conservée et tous les autres services de la Société leur resteraient ouverts ; mais, dans leur propre intérêt comme dans celui de la sécurité publique et de la Société qui les emploie, les machinistes inaptes ne doivent plus être admis à un poste aussi périlleux que celui de wattman.

Les 3.000 candidats qui, annuellement, font leur apprentissage, seront donc examinés au Laboratoire. En outre, tous les machinistes qui se trouvent avoir participé à un accident, sont envoyés, quelle que soit leur responsabilité, à l'examen psychotechnique. Enfin, la S. T. C. R. P. se propose de faire examiner, tant au point de vue médical que professionnel, tous les agents âgés, sans qu'il puisse d'ailleurs en résulter un dommage pour eux. Il faut en effet placer au-dessus des desirs du personnel les mesures de sécurité qui intéressent une des agglomérations les plus importantes du globe.

Les bénéfices que retirera la S. T. C. R. P. de cette organisation apparaissent déjà. Jadis, le nombre des agents qui étaient éliminés en cours d'apprentissage ou après leur apprentissage s'élevait à 20 0/0 des candidats entrés en école. Après quatre mois de fonctionnement du Laboratoire, ce chiffre s'est trouvé abaissé à 4,3 0/0. L'économie annuelle qui doit résulter de cette amélioration s'élèvera à 130.000 francs. Avec un personnel sélectionné, le nombre des accidents diminuera et les frais qu'ils entraînent seront réduits d'autant ; la consommation de l'énergie électrique de traction se trouvera vraisemblablement diminuée ; le matériel, mieux conduit, s'usera moins vite et le confort des voyageurs y gagnera aussi.

La création de ce Laboratoire de Psychotechnique présente, croyons-nous, une importance qui dépasse les simples intérêts que nous venons de signaler. C'est la science elle-même qui se trouve intéressée dans cette tentative. En effet, les techniques précises des laboratoires passant dans la pratique industrielle, les étalonnages de tests qui en résultent, les problèmes multiples que soulève l'étude du travail professionnel, ceux même de la physiologie humaine, vont se trouver enrichis de solutions nombreuses, précises, contrôlables.

Les nouveautés Terrot pour 1926

La puissante firme Terrot (deux usines à Dijon, 1.200 ouvriers) consacre uniquement son activité à la construction des bicyclettes et des motocyclettes.

Dans cette branche prospère de l'industrie nationale, elle a conquis une véritable maîtrise. Elle a su s'imposer en créant des modèles répondant exactement aux besoins de la clientèle, de fabrication sérieuse et, ce qui n'est pas à dédaigner, d'un prix accessible aux bourses les plus modestes, grâce à une production intensive et étudiée en vue de la compression des prix de revient.

À côté des modèles classiques bien connus de nos lecteurs (175 cmc. et 250 cmc. deux temps, 350 cmc. quatre temps), Terrot offre à la clientèle deux nouveautés intéressantes :

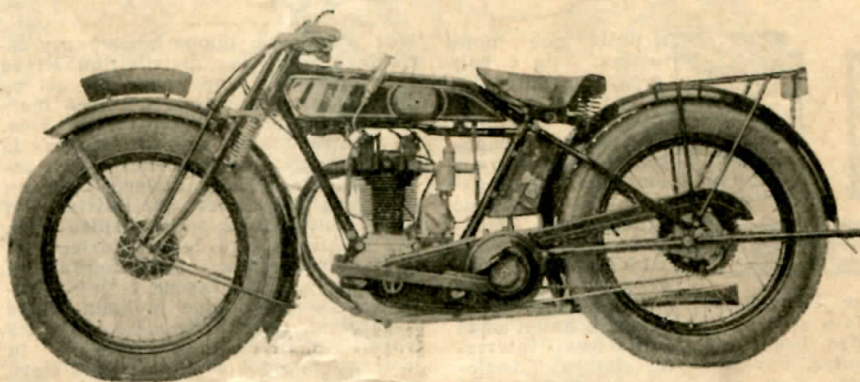
Une motocyclette 250 cmc. quatre temps, équipée avec moteur Standard à soupapes latérales ou moteur Super-Sport à culbuteurs.

Les caractéristiques principales de cette ravissante petite machine de luxe sont les suivantes :

Moteur Jap (exclusivité) 64,5×76; graissage mécanique par pompe Best et Lloyd; carburateur Brown et Barlow avec ralenti et deux manettes; magnéto France à avance réglable; boîte Terrot 2 ou 3 vitesses; transmission chaîne-chaîne; freins avant et arrière dans les moyeux; roues 650×65; réservoirs essence et huile indépendants.

Cette machine, comme nos lecteurs s'en rendront compte, est dotée de tous derniers perfectionnements apportés aux motocyclettes au cours des dernières années et qu'a sanctionnés la pratique. Nul doute qu'elle sera chaleureusement accueillie par les amateurs à la recherche d'une machine légère, rapide et silencieuse apte à un service de ville comme au tourisme.

Une autre nouveauté non moins intéressante est la création de la Terrot-Confort 250 cmc. et 350 cmc.



La Terrot Confort 350 c. c.

Fort de son expérience et des enseignements retirés de ses nombreux essais, Terrot a pris résolument en France la tête du mouvement en faveur du pneu *ballon* appliqué sur les motocyclettes légères.

Ce pneu, on le sait, est un pneu extra-souple à forte section, mais à basse pression. Les résultats remarquables obtenus sur les voitures autorisaient les plus beaux espoirs pour la motocyclette à laquelle on reprochait avant tout l'insuffisance de sa suspension sur les routes en mauvais état.

Ces espoirs n'ont pas été déçus. Sur l'initiative de Terrot un pneu ballon de 700×100 a été créé spécialement pour la moto et les essais ont été parfaitement concluants, à telle enseigne que Terrot n'a pas hésité à disputer différentes épreuves de la saison avec des machines équipées avec de tels pneus. (Circuit de Provence-Val-Suzon, etc...)

« Il n'y a plus de mauvaises routes, si vous roulez sur une Terrot-Confort... »

C'est le cri lancé par tous les motocyclistes qui ont pu essayer ces nouvelles machines équipées avec pneus ballon.

Aussi nous ne saurions trop conseiller aux motocyclistes soucieux de leurs aises et désireux d'élever considérablement les moyennes réalisées habituellement, de fixer sans hésitation leur choix sur une Terrot-Confort.

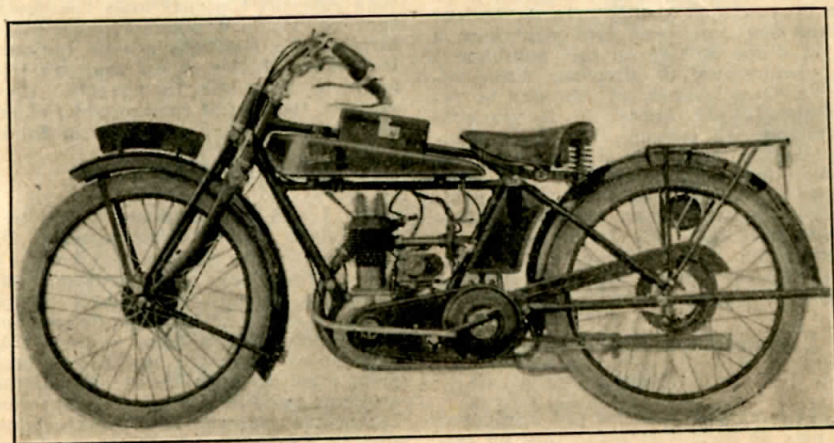
Avec une telle machine, la maniabilité et la tenue de route sont parfaites, le tirage nul et le déjanteage des pneus impossible. Le fameux « flottement » n'a même jamais existé que dans l'imagination de certains détracteurs à l'esprit chagrin et ennemis systématiques de tout progrès qui n'est pas déterminé par avance par une formule.

Ajoutons que l'emploi des pneus ballon a amené Terrot à créer des machines spéciales parfaitement appropriées à leur destination, la position du cavalier est excellente et une étude sévère de la répartition des poids a permis d'établir des machines remarquablement stables.

Il ne s'agit donc pas de motos de série truquées pour permettre l'emploi de pneus de forte section, mais de machines formant un tout bien homogène et satisfaisant l'œil par une impression d'équilibre et de puissance donnée par l'aspect harmonieux de l'ensemble.

Ajoutons pour terminer qu'en l'absence de Salon, Terrot convie ses agents et clients à la célèbre foire gastronomique de Dijon qui ouvrira ses portes du 7 au 19 novembre. Les productions de la firme dijonnaise, notamment son incomparable gamme de motocyclettes légères, seront exposées dans différents stands.

Les amateurs qui auront le bonheur de visiter Dijon à cette occasion en repartiront certainement avec l'impression que si la Bourgogne est le pays d'un bon vin et de la bonne chère, c'est aussi la patrie ou la terre d'élection d'une élite d'ouvriers et d'artistes.



La 250 c. c. Terrot J. A. P.

La construction anglaise d'après l'Olympia Show



Le désir que nous avons de voir prospérer notre industrie motocycliste ne doit pas dégénérer en chauvinisme et nous empêcher de constater les efforts de l'industrie étrangère. Il n'est pas étonnant que dans un pays comme l'Angleterre, où le motocyclisme a pris un tel essor, le Salon nous offre beaucoup d'initiatives intéressantes. Par suite du change, l'Angleterre s'est vu fermer beaucoup de marchés, et l'industrie est plus développée que ne comporte la demande locale. Il en résulte donc une concurrence acharnée qui ne s'exerce fort heureusement pas uniquement sur les prix, mais aussi sur le perfectionnement des machines. Cet abaissement des prix obtenu non par le sacrifice de la qualité, mais par la simplification de la construction, est cependant fort heureuse et jointe aux grandes facilités de paiement donne au motocyclisme un nouvel élan. Il n'est pour ainsi dire pas une grande marque qui n'offre à la clientèle une machine populaire. Pour une somme de 25 ou 30 livres, on a une petite deux temps. De 30 à 40 livres, on trouve toute une série de quatre temps de 250 à 350 cmc. de cylindrée. De 40 à 45 livres, ce sont des 500 et même des 550 cmc. qui se prêtent aussi bien au solo qu'au sidecar. Mais la machine de sport et de luxe, tout en s'adressant à un public plus restreint, subsiste toujours et l'on trouve de grosses motos de sport qui valent 180 livres, soit près de 20.000 francs au cours actuel et cela sans sidecar. Il y en a donc pour tous les goûts.

Au point de vue technique, que nous apporte ce Salon ?

Offensive du quatre temps dans les petites cylindrées.

Il semblait bien jusqu'à ces derniers temps que le deux temps dût continuer à être employé de manière exclusive. Dans les cylindrées inférieures à 200 cmc., simplicité, robustesse, bon marché semblaient assurer un très net avantage. On pouvait redouter pour le quatre temps la difficulté d'établir une distribution suffisamment précise et résistante. L'exemple même du Blackburne du Tourist Trophy semblait indiquer que le prix de revient était un sérieux obstacle à la production commerciale d'un quatre temps de 175 cmc. Mais voici que le Salon de l'Olympia nous présente une série de petits quatre temps. Le Blackburne à culbuteurs est livré avec un cylindre en fonte qui l'alourdit quelque peu, mais réduit considérablement son prix. J. A. P.

sort un quatre temps à soupapes latérales dont la distribution située sous le carter proprement dit est de dimensions généreuses. D'autres marques encore entrent dans cette voie. Le quatre temps va-t-il chasser le deux temps de ses positions. C'est assez douteux. Il est malgré tout un peu plus cher. Les spécialistes du deux temps ne se sont, d'autre part, pas endormis sur leurs lauriers et leurs productions continueront à jouir de la même faveur. Il n'y a aucune raison pour que le deux temps disparaisse. Qu'on considère dans les grosses cylindrées l'exemple de la Scott qui malgré son prix, plus élevé que celui de la plupart des quatre temps, ne cesse de rallier des enthousiastes de jour en jour plus nombreux. En tous cas, nous persistons à voir dans le deux temps le moteur type de la moto populaire de petite cylindrée.

La moto 500.

Le regain de faveur dont jouit la 500 cmc., comme la machine universelle, adaptée à tous les besoins, est tout à fait caractéristique. Lors des années passées, on pouvait croire à une double tendance : celle de réduire la cylindrée des motos solos à 350 cmc. et moins, celle d'autre part d'augmenter la cylindrée des motos sidecars à 1.000 cmc., et d'avoir par conséquent des motos spéciales pour chaque usage. Avec l'accroissement des rendements et les merveilleuses performances accomplies par des motos sidecars de 350 cmc., on pouvait même prévoir que la moto 350 cmc. se substituerait à la 500 cmc. comme moto à double usage. Et cette résurrection de 500 cmc. est presque une surprise. Si l'on y réfléchit quelque peu, il y a pour cela de bonnes raisons. Tout d'abord, les Anglais restent attachés à une machine qui a plus que toute autre contribué au succès de leur industrie. Ensuite, nous ne croyons pas que le prix de revient d'une 500 cmc. soit très supérieur à celui d'une 350 et on sait combien il est intéressant de disposer d'une réserve de puissance, et combien la résistance et la durée de la machine s'en trouvent accrues. Les frais d'entretien se trouvent diminués et la consommation elle-même est bien souvent plus faible. Nous nous sommes peut-être laissé trop exclusivement entraînés par la recherche du rendement volumétrique, et le nouveau succès de la 500 cmc. est une réaction contre cette tendance.

Culbuteurs et distributions en dessus.

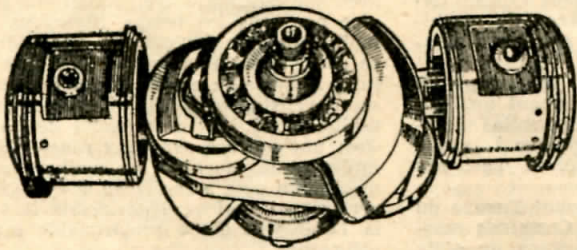
Les soupapes latérales qui diminuent le prix de revient et présentent un certain nombre d'avantages pratiques (accessibilité, absence de risques en cas de rupture, etc...) se tiennent fer-

mes sur leurs positions, mais par contre on constate la présence d'un grand nombre de moteurs à soupapes en dessus. La plupart sont commandées par tringles et culbuteurs. Cette commande a le mérite de la simplicité et est une transition. La distribution peut être analogue à celle des soupapes latérales et elle permet aux constructeurs de tirer parti de leur expérience. La distribution par arbres à cames au-dessus qui réduit le poids de la timonerie et se prête aux régimes très élevés soulève par contre un grand nombre de difficultés pratiques et en particulier de graissage. Elle a fait timidement son apparition et les quelques machines qui avaient été livrées à la clientèle n'ont pas été sans donner quelques ennuis. Au cours de cette année par contre des experts comme Le Vack et Marchant ont mis ces distributions au point et il est probable que les nouveaux modèles donneront satisfaction. Cette distribution est nécessairement coûteuse, et il est probable que nous verrons comme sur les voitures les 3 types (soupapes latérales, soupapes en dessus commandées par tringles et culbuteurs, soupapes et distributions en dessus) coexister, le premier type convenant particulièrement pour le tourisme, le second pour le sport, et le troisième pour les machines à très grande vitesse. On sait que les roulements des culbuteurs constituent le point faible de ces distributions. Ces roulements sont exposés à la poussière et à la chaleur et sur beaucoup de modèles primitifs grippaient fréquemment. Les constructeurs y ont remédié. Dans certains cas et sans aucun doute, c'est la meilleure solution, les culbuteurs sont enfermés et graissés abondamment par une circulation d'huile ou des projections de vapeur d'huile. On trouve aussi des graisseurs à graisse consistante, des graissages par mèche etc... mais de toute façon le danger de grippage est éliminé.

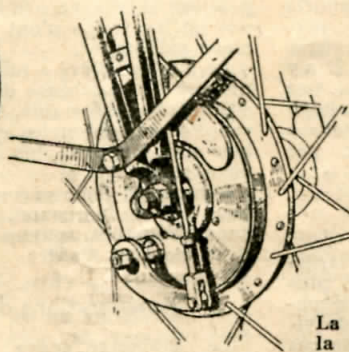
Les moteurs à distribution par fourreau existent toujours mais ne jouissent pas de la popularité qu'ils mériteraient. Le flat-twin groupe toujours les mêmes fidèles et est toujours très apprécié du public. La nouvelle Douglas est tout à fait remarquable, et est une des plus jolies machines du Salon.

Changement de vitesse.

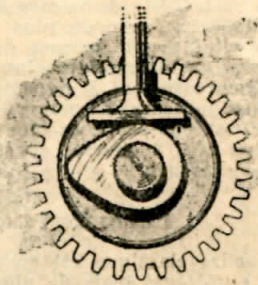
Peu à peu les changements de vitesses à deux vitesses disparaissent. Ils sont conservés sur des machines à bon marché. Sur la Scott l'extrême souplesse du deux cylindres deux temps, sa puissance et son poids relativement faible rendent ces deux vitesses très suffisantes. Pourtant la Scott peut moyennant un supplément être livrée avec une boîte de vitesses à 3 rapports. La grande majorité des constructeurs emploie des boîtes à 3 vitesses, mais pendant la boîte à quatre vitesses qui a fait ses preuves sur l'A. B. C., la Phelon and More et quelques autres machines



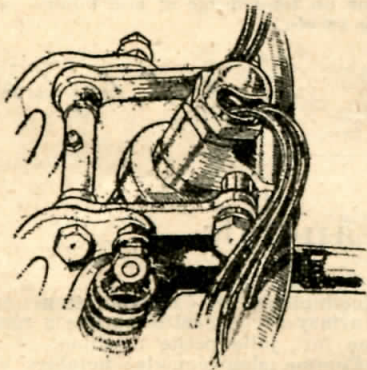
L'embellissage de la Douglas. Remarquer la dimension des roulements.



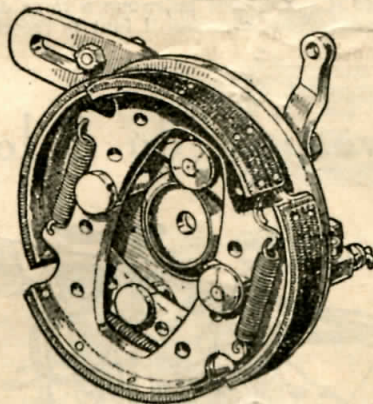
Le nouveau frein avant monté sur la plupart des modèles Cotton.



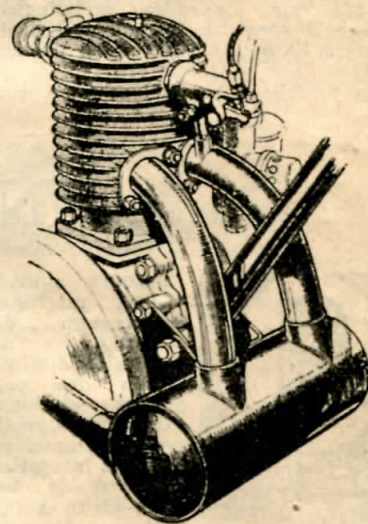
La commande des soupapes de la nouvelle New-Imperial 2, 46 CV.



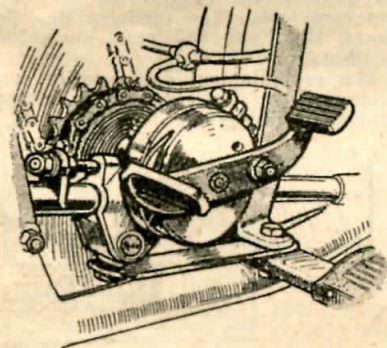
La disposition fort élégante des câbles sur la Douglas.



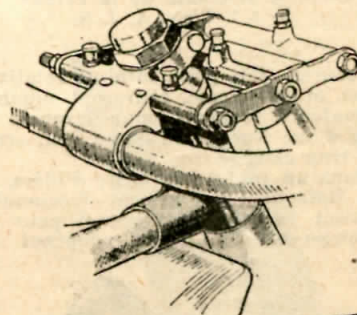
Une disposition originale de deux freins dans un même tambour.



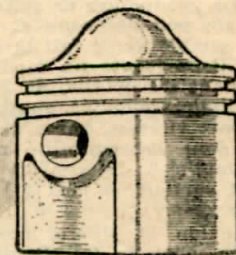
Le nouveau moteur deux temps Enfield à deux lumières.



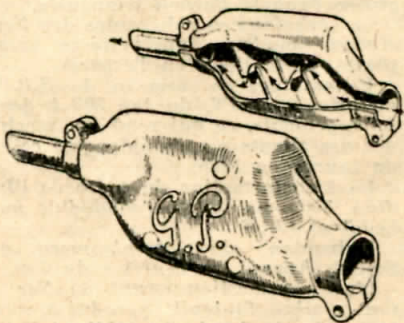
Le réglage du changement de vitesse prévu sur les nouvelles Scott.



La fixation du guidon sur la 350 cmc. Enfield.

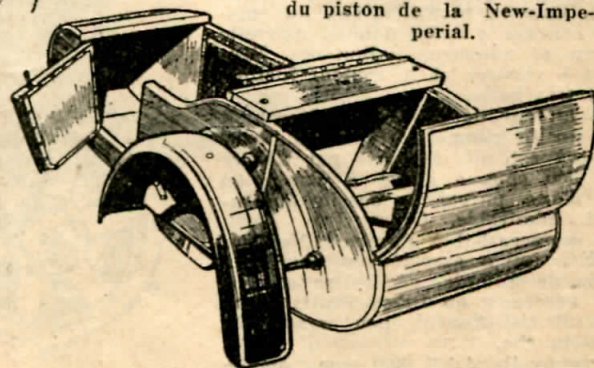


Ci-dessus, la forme curieuse du piston de la New-Imperial.



A gauche, le silencieux Grindlay Peerless.

A droite, un fort joli sidecar biplace : le Millford.



a fait des recrues de marque comme Sunbeam et Norton. On a ainsi les avantages de la « close ratios Gear box » de la boîte de vitesse à rapports peu éloignés, avec en plus une première vitesse qui permet de se tirer d'affaires en toutes circonstances. Il n'y a malheureusement à signaler que peu de blocs moteurs. La nouvelle Raleigh 173 cc. est équipée d'un bloc moteur à 4 temps et à 2 vitesses construit par Sturmev Archer.

Les cadres.

Le cadre classique est encore largement représenté mais de plus en plus le cadre à double berceau est populaire, surtout sur les machines de vitesse. Il permet dans beaucoup de cas de supprimer le tube de soutien sous le réservoir. Le cadre parfaitement triangulé conserve ses adeptes, Scott, Francis Barnett et Cotton en particulier.

La fourche à parallélogramme, sou-

vent pourvue d'amortisseurs, est la plus employée. Le frein à segments internes supprime les autres types. Cependant il y a encore trop de machines où les freins n'ont pas les dimensions suffisantes.

Le guidon relevé a fait son temps. La plupart des machines donnent une position très confortable. Les selles ultrasouples sont adoptées chaque fois que leur prix un peu plus élevé n'est pas un obstacle.

Lentement mais sûrement l'usage du pneu ballon se répand. Certaines marques l'adoptent comme pneu de série et le montent d'office.

Améliorations de détail.

Le graissage genre Téalumit ou Enot, gagne du terrain et l'entretien de la machine s'en trouve grandement facilité.

Les chaînes sont mieux protégées, mais il y a encore beaucoup à faire de ce côté. Nous sommes, il faut le recon-

naître encore loin de la machine capable d'assurer de manière continue, avec un minimum d'entretien un service par tous les temps. Signalons au moins un très intéressant effort dans ce sens, c'est la nouvelle Ner-a-Car de luxe, suspension arrière, baquet pour le motocycliste, pare-brise, pare-jambes, tablier pour les instruments de bord, c'est une voiture sur deux roues. Cette intéressante machine est malheureusement d'un prix assez élevé et la chaîne arrière est mal protégée. Mais il y a là l'embryon d'une remarquable moto utilitaire.

En somme on ne peut pas dire que le Salon anglais nous apporte quelque chose de sensationnel. Il nous fait une fois de plus assister au développement, au progrès continu d'un type imposé par un long usage et une longue suite de succès.

H. P. Borello

Les Nouveautés du Salon anglais



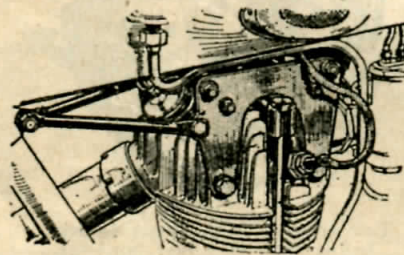
QUELQUES nouvelles machines, beaucoup de progrès de détail, diminution des prix chez quelques fabricants, voilà ce que nous retirons essentiellement de notre visite à l'Olympia Show.

Parmi les machines entièrement nouvelles, celle qui retenait le plus l'attention du public était la nouvelle Douglas. La production de cette usine, toujours un peu décousue et surtout disparate semble avoir fait là un gros progrès. Elle présente un modèle très moderne dans ses détails, de 350 cmc. à deux cylindres opposés, soupapes latérales, trois vitesses, basse de lignes, élégante, dont l'accessibilité meilleure, la simplicité, le confort (pneus ballon) et surtout le prix (41 livres) feront le succès.

Chez Phelon et Moore, une belle machine de sport, la *T.T. Panther*. Ligne magnifique, aspect impressionnant. Comme modifications au modèle courant : Cadre double, nouvelle culasse et nouveaux culbuteurs. Toujours 4 vitesses et le moteur incliné. Très, très belle.

Le moteur de records de Marchant (160 sur le kilomètre, 138 dans l'heure, etc.) est mis en série par *Chater Lea*, 350 cmc. à arbre à cames en tête, d'une pureté de dessin absolument admirable. Cadre très sport. Que donnera-t-il à l'usage ? Mystère. *O.E.C.* qui a associé son nom aux succès de Temple, généralise ses cadres berceaux en tubes droits. Moteurs British-Anzani, peu renommés outre-Manche.

La nouvelle *A.J.S.* 500 cmc., grande sœur de la 350, quoique née plus récemment, bénéficiera de son succès



La fixation originale de la culasse de la 3 1/2 c.v. A. J. S.

en course. Son prix, minime relativement, et sa vitesse, attireront nombre d'amateurs français pour lesquels le coût d'une Norton ou d'une P.M. semble trop élevé.

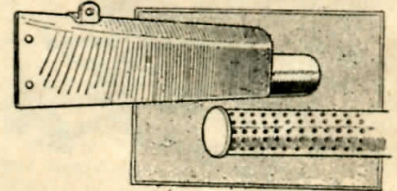
Dans un tout autre ordre d'idées, la 175 *Raleigh* est vraiment fascinante. Suivant l'engouement actuel pour le 4 temps ultra-léger, et adoptant le

bloc-moteur, en collaboration avec Sturmev-Archer, cette marque a réussi une fort jolie petite machine.

Comme changements notables sur les machines cependant restées classiques, notons :

L'adoption chez Norton de la boîte à quatre vitesses (fabrication de la maison) pour les modèles de sidecars, Big Four 633 cmc., ou 588 à culbuteurs.

Le remaniement de la petite deux-temps *Royal Enfield*, à deux échappements, allure sport fort plaisante.



Le curieux échappement de la 350 c. c. Royal Enfield.

Le montage d'un Jap 350 (d'une réalisation bien vilaine) sur une plus grosse *Francis Barnett* triangulée.

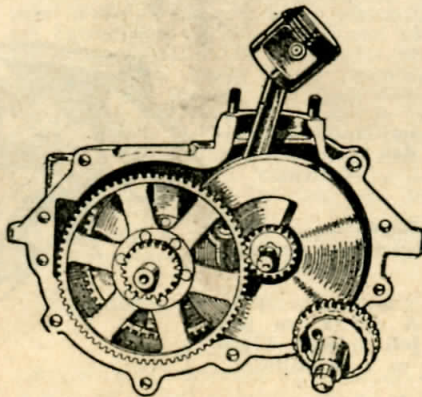
Le surbaissement du cadre des *New Hudson* modèle Super-Vitesse (nom plutôt prétentieux en l'espèce).

Le montage en série sur la *H.R.D.*, victorieux au TT, du Jap 500 à deux échappements, ce qui rend les machines des clients plus rapides que celles de course en 1925.

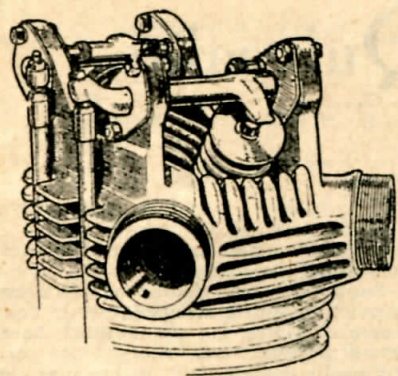
La transformation du cadre de l'*Indian* 350, maintenant semblable aux Scout et Chief.

L'abandon chez *Montgomery*, du British Anzani au bénéfice du Jap.

L'ultra perfectionnement du *Ner A Car* : siège fauteuil, pare-brise, instruments de bord sur tablier ! Cette firme présente d'ailleurs également un modèle à culbuteurs.



Le bloc moteur démonté de la Raleigh.



La culasse du nouveau moteur J. A. P. à double échappement.

L'utilisation, à côté du Jap, d'un moteur personnel sur la *New Impérial* 250 cmc.

Un réservoir remplissant le cadre ouvert de la Scott « Flying Squirrel », autrement « L'écureuil volant » (130 kilomètres à l'heure ?), réservoir semblable à celui que fit breveter jadis Bastide, ex-agent de Scott en France.

Montage de pneus à tringles un peu partout, en particulier sur la *Sunbeam* 4 cv 1/4 de sidecar. Kick starter sur les modèles à culbuteurs de cette maison qui expose et vend les « double-port » de course.

Comme notes d'ensemble, il est à remarquer qu'au Salon anglais, plus que par leur quantité sur la route, les grosses machines font impression. Le public des connaisseurs, et celui des curieux s'amassent plus particulièrement autour des « Super Sport 100 milles » des « 8-45 cv volantes » des « Super Huit ». Mais les machines les plus en vogue actuellement exigent seulement 350 ou 500 cmc. de cylindrée.

Nous avons dit : marche vers le quatre-temps en petite cylindrée. Citons en ce sens, outre la 175 cmc. Raleigh, la Francis Barnett munie du nouveau Jap, la Rex Acme à culbuteurs.

Sonnons le glas de la courroie. Elle a vécu. Seules quelques petites machines à très bon marché en sont munies.

Une autre solution, encore générale en France comme la transmission à courroie, et qui n'existe pas en Angleterre : les moteurs de moins de 150 cmc. de cylindrée.

Comme manœuvres d'ensemble dans le détail nous avons pu remarquer :

La suppression maintenant quasi générale du plongeur sur les guidons, ceux-ci ne comprenant qu'un cintre attaché à la cuvette supérieure de direction ou à la fourche, généralement réglables en incidence.

La disparition du frein à étrier qui, puissant quoi qu'on en ait dit, abîmait les jantes et souffrait du voile de la roue avant.

La fixation directe de la selle sur le cadre, sans bâti ni tube plongeur. Avantages : légèreté, simplicité, économie.

Les plus nombreuses réalisations de réglage instantané du frein arrière : papillons, boutons molletés.

La stabilisation de la conduite par les amortisseurs de choc (Hartford, B.D. etc.) et les freins de direction (Hartford-André).

La présentation timide des pneus à tringles sur jantes à base creuse.

La généralisation du graissage mécanique automatique, même sur des machines à bas prix.

La fourniture, avec toutes les machines à bas prix.

La fourniture, avec toutes les machines sérieuses de la pompe à graisse : Técalémit, Best and Lloyd, Enots, pour le graissage sous pression des moyeux et articulations.

Cyclecars, Sidecars et Accessoires.

Morgan, fier de ses records du monde, présente toute sa gamme habituelle : Touriste, Luxe, Family (4 places), Aéro. Outre les freins avant, il donne, sur supplément, les pneus ballon à tringles (jantes en deux pièces).

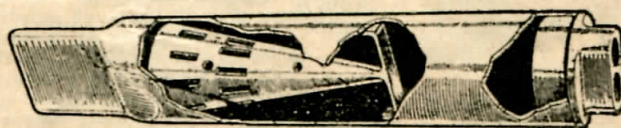
D'Yrsan, le constructeur d'Asnières a fondé une société anglaise pour la

les : la carrosserie sport, en aluminium poli, de section octogonale et de forme pointue, et les larges, trapues, confortables, carrosseries de tourisme. Quelques châssis pliants.

Parmi les accessoires amusants ou ingénieux, nous avons noté : une petite pompe à graissage sous-pression qui se monte sur une boîte de graisse Castrol, celle-ci formant corps. Diverses selles plus élastiques les unes que les autres.

Des coussins en caoutchouc-mousse. Un instrument pour vérifier la ligne des cadres, chaîne, roues. Des embouts caoutchouc s'adaptant aux manettes, leviers. De nombreuses poignées tournantes, des sièges tandem formant porte-bagages suspendu, des silencieux plus efficaces les uns que les autres, de nombreux vêtements imperméables, etc., etc., et aussi pas mal de bouteilles de whisky dans les boxes.

Nous avons assisté à la lutte entre les curieux connaisseurs qui soulevaient l'étiquette d'une machine Dot



Comme on le voit, les Anglais « travaillent » la question du silencieux — voici celui de la grosse Zenith.

construction de son châssis. Son modèle course, joliment carrossé, est très entouré. Les affaires doivent marcher.

Deux nouveaux venus aux 3 roues : Oméga et Coventry Victor, réminiscences du Morgan.

En sidecars toujours les deux éco-

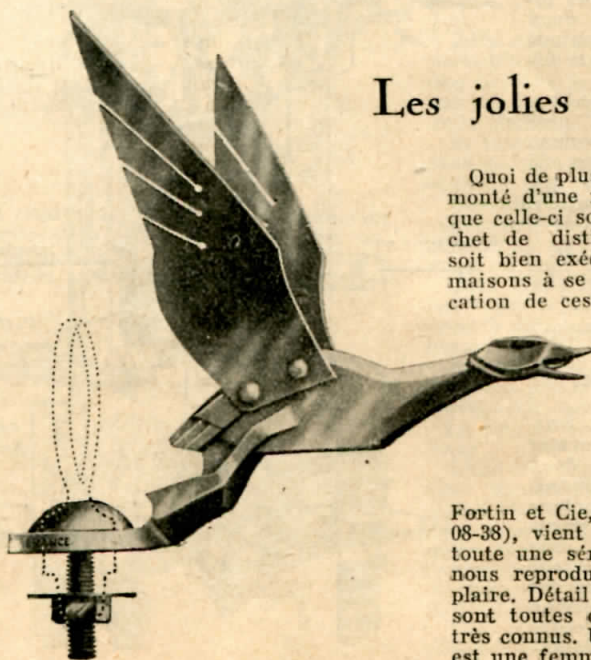
pour voir la marque NUT qu'elle portait encore, et les vendeurs exaspérés; nous nous sommes, pour le plaisir, assis sur une Brough Superior à 170 livres, et sommes là-dessus parti, les yeux pleins de belles choses et le portefeuille bien aplati.

D. YARD.

Les jolies Mascottes

Quoi de plus joli qu'un radiateur surmonté d'une mascotte ! Encore faut-il que celle-ci soit originale — ait un cachet de distinction et, naturellement soit bien exécutée. Une des premières maisons à se spécialiser dans la fabrication de ces jolies petites statuettes,

Le canard sauvage — un fort joli spécimen de mascotte de chez Fortin.



Fortin et Cie, 28, rue de Trévise (Berg. 08-38), vient de lancer sur le marché toute une série « art moderne » dont nous reproduisons ci-contre un exemplaire. Détail à retenir, ces mascottes sont toutes des œuvres de sculpteurs très connus. Une voiture sans mascotte est une femme sans bijoux.

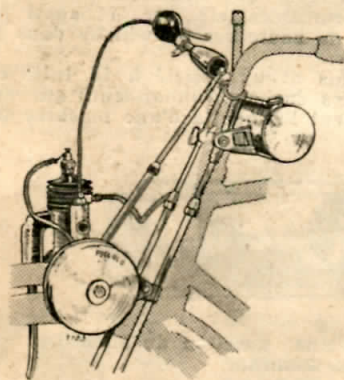
Les Nouveautés de la Quinzaine

Le Moteur Piccolo. — Le deux temps Brunel

Le plus petit moteur auxiliaire

Pour une fois, l'Allemagne, pays du colossal, détient le record du minuscule avec le moteur Piccolo de 32 cmc.

C'est, croyons-nous, le plus petit



Le moteur Piccolo.

moteur jamais produit (moteur recevant une application s'entend).

Après les moteurs « verre à Bordeaux », voici le moteur « verre à liqueur ». Qu'on s'imagine en effet la minuscule cylindrée donnée par 35 mm. d'alésage et 35 mm. de course.

Ce moteur n'a d'ailleurs d'original que ses petites dimensions ; c'est un deux temps classique se montant sur la fourche avant de la bicyclette.

L'alumage se fait par volant magnétique, il ne pèse que 4 kilos et ne consomme qu'un litre d'essence par 65 kilomètres. Le réservoir qui se fixe au guidon ne contient que trois quarts de litre.

J. G.

Un nouveau deux temps à balayage d'air.

Un de nos lecteurs, M. Brunel, vient de faire breveter récemment un nouveau deux temps dont il nous communique la description. Ce moteur comporte plusieurs dispositions originales dont la plus importante est un balayage d'air frais qui chasse les gaz brûlés et précède l'admission du mélange ; il aide en outre puissamment au refroidissement.

Disons tout de suite que le moteur de M. Brunel nous paraît trop compliqué pour espérer jamais une application à la motocyclette, mais, bien mis au point, sa réalisation serait intéressante pour le cyclecar, car son rendement doit être de beaucoup supérieur aux types classiques, et surtout pour les moteurs marins et industriels, car son dispositif ne semble pas être compatible avec de grandes vitesses de régime.

Ce moteur comporte deux pistons, l'un, inférieur, est un piston classique, mais sans déflecteur ; l'autre est à double alésage et possède une soupape automatique en son centre. Ces deux pistons qui sont animés de mouvements différents se meuvent à l'intérieur d'un cylindre également à double alésage. Le piston inférieur, piston-moteur, est attelé au vilebrequin qui porte deux cames à rainures qui, par un profil approprié et à l'aide de glissières, produisent le mouvement particulier du piston supérieur.

Le fonctionnement est plus simple qu'il ne le paraît au premier examen du dessin.

Pour le faire comprendre, nous dirons qu'à part la soupape centrale, tous les différents mouvements des

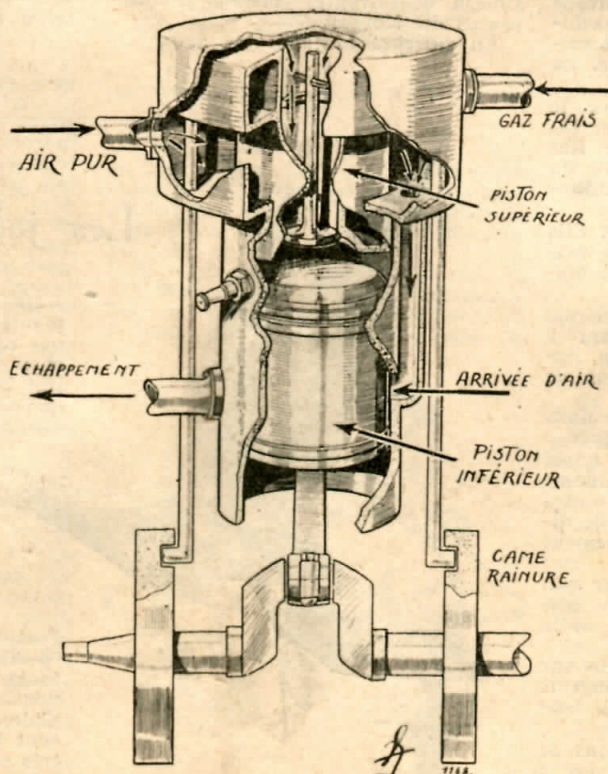
gaz sont occasionnés par des lumières démasquées en temps utile.

Supposons les pistons placés dans la position qu'ils occupent sur le dessin, c'est-à-dire au point mort haut et entre eux une charge de gaz. L'étincelle enflammant le mélange, le piston inférieur est chassé vers le bas (temps moteur) ; à la fin de sa course, il démasque la lumière d'échappement et les gaz brûlés s'échappent. A ce moment le piston supérieur qui jusqu'à présent n'avait pas bougé, descend à son tour, chassant les gaz brûlés ; mais en descendant, il comprime de l'air frais dans l'espace annulaire situé au-dessous de lui ; cet air vient déboucher par un canal en face de l'orifice d'échappement et balaye complètement le cylindre. Quand le piston supérieur a rattrapé le piston inférieur (pratiquement il faut prévoir un léger espace), les deux pistons remontent ensemble, le piston-moteur bouchant les lumières d'échappement.

Le piston du haut comprime par sa face supérieure une charge de mélange gazeux admise pendant sa course descendante.

En même temps, dans l'espace annulaire situé au-dessous, se crée un vide qui se remplit d'air pur dès que la lumière *ad hoc* est démasquée.

Quand le piston supérieur est prêt d'atteindre le fond du cylindre, le mélange comprimé soulève la soupape et le transvasement dans la chambre d'explosion s'opère. Le cycle recommence, l'explosion plaquant immédiatement la soupape sur son siège. Le mouvement du piston supérieur est obtenu très simplement par deux glissières dont les extrémités garnies de roulements à galets s'encastrent dans les rainures de deux disques entraînés par le vilebrequin. Tant que le piston doit rester immobile, c'est-à-dire pendant la course descendante du piston-moteur, la rainure est un secteur circulaire dont le centre est sur l'axe du vilebrequin ; aussitôt qu'il doit descendre, la rainure s'incurve brusquement et vient passer près de ce centre, puis elle remonte progressivement pendant l'arc correspondant à la rencontre des deux pistons.



Les deux-temps à balayage d'air de M. Brunel.

Avez-vous inventé un nouveau moteur, un accessoire intéressant ? Faites-nous-en part, grâce à Moto-Revue vous trouverez peut-être le commanditaire cherché.

Une nouveauté chez Gnome et Rhône

Une très jolie 2 temps 175 cc.

Les hauts rendements que l'on obtient aujourd'hui des petites cylindrées ont amené les Etablissements Gnome et Rhône à étudier, voici plus d'un an, un nouveau type de machine de cylindrée réduite, réservée exclusivement au solo, et d'une consommation excessivement basse malgré un gros rendement.

On sait que la marque Gnome et Rhône est célèbre par sa production de moteurs d'avions, dont l'usinage nécessairement impeccable et une excellente conception leur ont valu une grande renommée. Aussi ne faut-il pas s'étonner des succès qu'ont remportés sans discontinuer les motos Gnome et Rhône, qui sont construites avec la même précision que les fameux moteurs d'aviation et avec des métaux de choix soumis à un contrôle constant.

La nouvelle 175 Gnome et Rhône, dont un rapide essai nous a révélé les qualités de grand confort et de parfaite maniabilité, est essentiellement une vraie moto-cyclette, et non un vague vélomoteur ayant tout de la bicyclette plus ou moins bricolée.

Pas de bricolage, c'est là, semble-t-il, la formule qui est à la base de la construction Gnome et Rhône.

Parlons tout d'abord du cadre, qui a été établi dans le but de créer une machine ayant une position de selle très basse (68 cm. du sol) et très confortable, c'est-à-dire située en avant de la roue arrière.

Lorsqu'on s'assied sur la 175 Gnome et Rhône on se sent immédiatement à son aise. Les pieds mêmes du motocycliste le plus petit reposent parfaitement sur le sol, les mains viennent tout naturellement s'appuyer sur le guidon, et bien que la position soit très « sport », elle n'oblige pas à se pencher en avant.

Il en résulte une machine extraordinairement facile à conduire, pour ainsi dire automatiquement stable, et ignorant le fâcheux dérapage.

Etabli en tubes de forte section et assemblé avec des raccords en acier forgé, la résistance de ce cadre est très grande, sans poids excessif.

La fourche élastique, sur le modèle tourisme, est du type oscillant, à ressort unique, et sur le modèle sport elle est

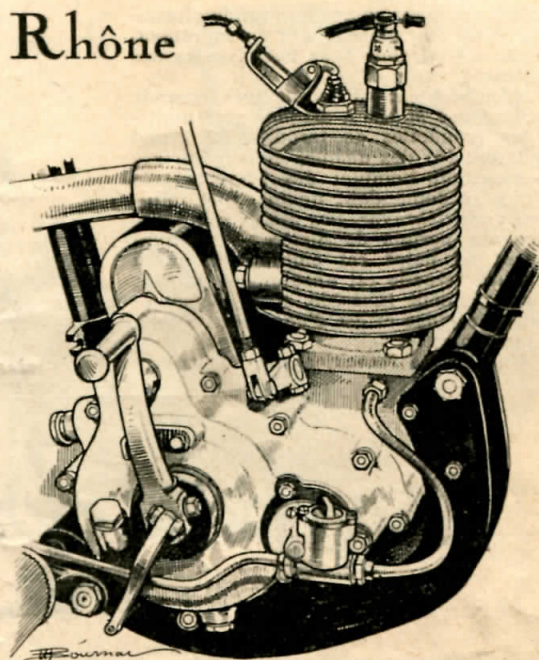
à parallélogramme, avec amortisseurs incorporés dans les jumelles.

Les roues sont montées avec pneus de grande dimension et de forte section 650 x 65 minimum.

Deux freins sont montés sur une poulie jante sur la roue arrière, l'un au pied, l'autre au guidon. Sur le type sport un frein avant est prévu sur une poulie jante montée sur la roue avant.

La selle est extra-large et parfaitement suspendue. Partant de ce principe que la cylindrée ne doit avoir aucune influence sur le confort, ceux qui ont conçu la nouvelle 175 ont décidé de la munir de la même selle que la mono 500. Et, certainement, personne ne s'en plaindra.

Le moteur est vraiment la partie la plus intéressante de la machine, car il forme bloc avec la boîte de vitesse, selon les principes les plus modernes. Il est en effet indéniable que le bloc



Le bloc moteur — deux points intéressants sont la fixation du moteur et l'échappement direct de l'arrière — le moteur tournant à l'envers.

moteur s'impose de plus en plus sur la moto comme sur la voiture, et il se pourrait que dans un avenir prochain la 500 Gnome Rhône en soit elle-même pourvue.

Le moteur, d'une cylindrée de 175 cc., 62 d'alésage et 58 de course, est un 2 temps à 3 lumières.

Précompression dans le carter, rendu absolument étanche par un dispositif spécial rappelant celui de la Cleveland. Ce carter est presque entièrement rempli par le volant, et le volume de gaz qu'il peut admettre est très réduit.

Le piston, en alliage léger, est très particulier et possède intérieurement une nervure de forme spéciale dont le but est d'assurer une bonne répartition de la chaleur.

Le résultat est si parfait que les dépôts de calamine dans les gorges de segment sont excessivement réduits.

Une autre particularité de ce piston est d'avoir sa partie supérieure polie comme un miroir. Les dépôts de calamine en sont retardés d'autant.

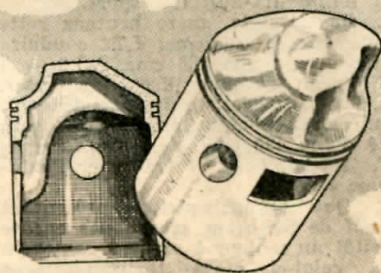
Deux types de graissage sont prévus : par mélange ou par pompe Best montée directement sur l'arbre du vilebrequin.

Le pied de bielle est du type flottant, l'axe du piston est fixé à la bielle et torrillonne dans le piston.

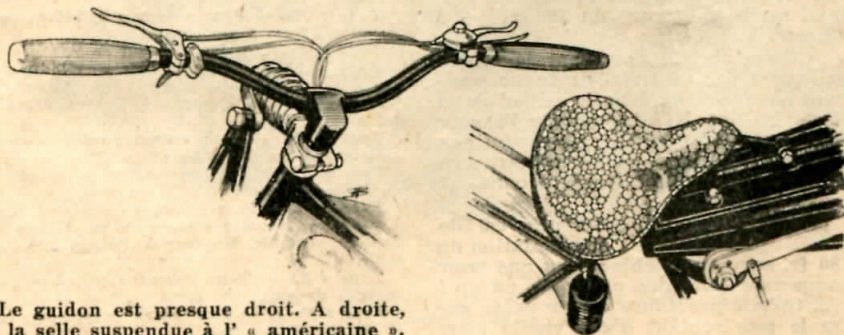
La tête de bielle est montée sur rouleaux.

L'axe du vilebrequin tourne sur de gros rouleaux à bille. Sur cet axe sont calés deux pignons engrenant avec deux autres pignons de grand diamètre qu'un système de clabots met alternativement en prise avec l'axe du pignon de chaîne. Notons cependant une petite particularité :

Pour passer du point mort en petite vitesse, les engrenages entrent en prise,



Le piston de la Gnome et Rhône est entièrement poli, à gauche on voit l'ailette intérieure qui, répartissant la chaleur, assure au piston une dilatation uniforme.

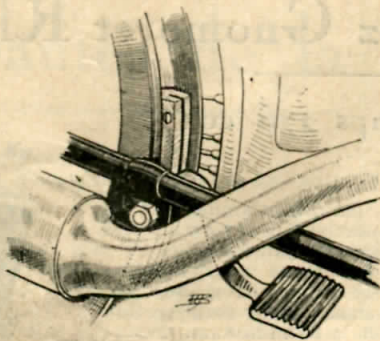


Le guidon est presque droit. A droite, la selle suspendue à l'« américaine ».

alors que pour passer en grande vitesse, ce sont des elabots qui s'engrènent, évitant tout choc dans les passages des vitesses.

L'embrayage est d'une très grande robustesse et est à disques secs multiples (rondelles de ferodo). Le grand nombre (6) des disques et leur surface permettent l'emploi des ressorts très doux ne demandant qu'un effort minime pour débrayer. Des essais très sévères ont permis de mettre définitivement au point cet embrayage, qui à l'heure actuelle est absolument parfait. Pratiquement inusable, il ne demande aucun réglage et est d'une robustesse à toute épreuve.

Une chaîne Renold assure la trans-



mission et donne un entraînement très doux en raison du rythme et de la souplesse du moteur.

Au point de vue accessoires, il n'y a rien à dire : les garde-boue sont bien compris, la sacoche à outils est pratique et robuste et le fini très anglais, émail noir et filets or.

Et pour terminer, notons que tout dans cette machine, même la selle, est fabriqué chez Gnome et Rhône.

C'est là une sérieuse garantie et c'est un des moyens les plus sûrs d'abaisser le prix de revient.

Nous espérons pouvoir prochainement faire un essai complet de cette nouvelle machine, essai dont nous rendrons fidèlement compte à nos lecteurs.

Mon petit doigt m'a dit...

... Que les Austin n'ont pas la partie gagnée d'avance aux Grands Prix de France. Le Violet 750 cmc. dépasse le 130 à l'heure, et Violet connaît la piste...

... Que, pour plus tard, l'ingénieur pilote précité prépare un autre engin, avec surcompresseur, pour faire comme tout le monde. Alors, on rira...

... Puisque de turbos nous parlons, annonçons qu'une marque de motocyclettes qui fabrique ses moteurs aussi bien de deux que de quatre temps met au point sur son 250 cmc. de course (un Bradshaw hors série) un gonfleur Cozette.

... Que grâce à l'adoption du « Supercharger », le record du kilomètre de Morgan-Blackburne va valser à Arpajon, sous l'attaque brutale des Salmson ou Amilcar.

... Que le record des vingt-quatre heures va subir de nouvelles attaques. La remarquable Gillet de course (Herstal) qui a, comme dès longtemps nous l'annonçâmes, retrouvé toute tranquillité du côté bougies, n'en ferait bientôt qu'une bouchée. En plus petites cylindres, Train établirait les records non encore tentés. Guzzi tenterait la chance. Et peut-être quelque grande marque anglaise dépêcherait à Montlhéry une de ses fines machines à cet effet.

... Qu'un dimanche de ce mois d'août, sur le coup de 8 heures, deux Anglais nantis d'une belle Zénith 350 cmc. s'essayaient à la mettre en marche sur la route de Linas-Arpajon. Ils venaient tenter, eux aussi, le record des 24 heures.

A 12 heures, ils poussaient, poussaient toujours leur machine, rétive malgré des changements nombreux de bougies et de gicleurs. Lors, fatigués, ils s'en allèrent déjeuner.

Profitant de cela, trois coureurs français sautèrent sur la moto, en dix-huit secondes diagnostiquèrent la panne, en trois minutes la réparèrent, et au bout de trois minutes quinze secondes l'un d'eux poussait un bon petit

sprint. Les Anglais en furent si estomaqués, qu'ils s'en sont retournés chez eux.

... Mon petit doigt m'a dit qu'ils avaient calé leur magnéto avec un tour de retard... ou d'avance.

... Que le constructeur d'automobiles M. Voisin est possesseur d'une superbe Panther, avec éclairage électrique, superbement équipée, avec laquelle il prend ses vacances, tandis que le chauffeur suit, quand il le peut, au volant d'une dix-huit CV sport.

... Que Bastide, guère heureux cette année, sur sa 350 cmc. T.T., conduira l'an prochain une 500 cmc. A.J.S., « à la Simpson », comme disent les Russes.

... Qu'un spécialiste des grandes randonnées, ex-amateur sur Norton, sera doté d'une 490 cmc. de cette marque, T.T. model, pour « travailler l'autodrome ».

... Que Francisquet, représentant sportif de Sunbeam, n'aura pas encore de sitôt un moteur à arbre à cames en tête, celui-ci étant temporairement abandonné par les usines de Wolverhampton. Mais il compte donner personnellement quelques chevaux de plus à son engin, déjà si ardent aux reprises.

... Que la cavalerie des motos 1.000 cmc. de Montlhéry va s'augmenter d'une ou deux grosses machines anglaises, en cours d'acquisition par des professionnels, amateurs du 100 milles à l'heure.

... Qu'octobre, en amenant le renouvellement des contrats, provoque quelques changements dans le milieu de la Porte Maillot. Harding adopte l'agence Blackburne (?). Gillet, supprimant son agence générale, va construire en France, économisant ainsi douane et transport.

... Que la question des prix est de plus en plus délicate : augmentation de 180 fr. sur une machine, rien que pour compenser celle des pneus en un an !

... Qu'une procédure est en cours entre le représentant d'une vieille mar-

que de cyclecars à trois roues et ses patrons. Motif : non-paiement de l'indemnité de résiliation de contrat.

... Que la marque au « Lion » veut commander quelques moteurs Jap, plusieurs centaines par mois, environ.

... Que, pour ajouter à un article « Primes et Coureurs », Torchy n'avait d'autre situation que celle d'ouvrier payé à l'heure. Suivant quoi, sa veuve ne touchera qu'une pension pour accident de travail, à quoi s'ajoutera le produit de la souscription de M. C. F. et de la « générosité » du patron.

... Que, puisque Mlle Ferrare, actrice, veut aller à Constantinople par la route, Sexé, Dumoulin et Krebs sont décidés à perdre leurs colliers de perles...

DOUBLE YARD.

Les Magnétos " France "

La Société des Magnétos France construit de nombreux types pour tous les véhicules à moteur. Voici ceux qui intéressent notre partie :

Type A. — Pour moteur à 1 cylindre de 100 à 125 c/m. 3. Hauteur d'axe 30 m/m. Allumage fixe. Rupteur à lame non démontable.

Type AS. — Pour moteur à 1 cylindre de 125 à 175 c/m. 3. Hauteur d'axe 30 m/m. Allumage fixe. Rupteur à lame non démontable.

Type AR 1. — Pour moteur à 1 cylindre de 125 à 175 c/m. 3. Hauteur d'axe 30 ou 32 m/m. Allumage fixe ou variable avec rupteur à linguet démontable.

Type AR 2. — Le type AR 2 est pour moteur à 2 cylindres parallèles 125 à 250 c/m. 3. Rupteur démontable.

Type AR 1. — Pour moteur à 1 cylindre de 175 à 250 c/m. 3. Hauteur d'axe 35 m/m. Allumage fixe ou variable. Rupteur à linguet démontable.

Type AR 2. — Pour moteur 2 cylindres parallèles de 175 à 250 c/m. 3.

Type 2 A1. — Pour moteur 1 cylindre 250 à 350 c/m. 3. Hauteur d'axe 35 m/m. Allumage fixe ou variable. Rupteur à linguet démontable.

Type 2 A2. — Pour moteur 2 cylindres parallèles de 250 à 350 c/m. 3.

Type 2 A2 V. — Pour moteur en V.

Type 2 AS1. — Pour moteur 1 cylindre de 250 à 350 c/m. 3. forte compression. Allumage fixe ou variable. Rupteur à linguet démontable.

Type 2 AS2. — Pour moteur 2 cylindres parallèles de 250 à 350 c/m. 3.

Type 2 AS2 V. — Pour moteur 2 cylindres en V jusqu'à 60° de 250 à 350 c/m. 3.

Type 2 B1. — Pour moteur 1 cylindre de 350 à 500 c/m. 3. Hauteur d'axe 45 m/m. Allumage fixe ou variable. Rupteur à linguet démontable.

Type 2 B2. — Pour moteur 2 cylindres parallèles de 350 à 500 c/m. 3.

Type 2 B2 V. — Pour moteur 2 cylindres en V de 350 à 500 c/m. 3.

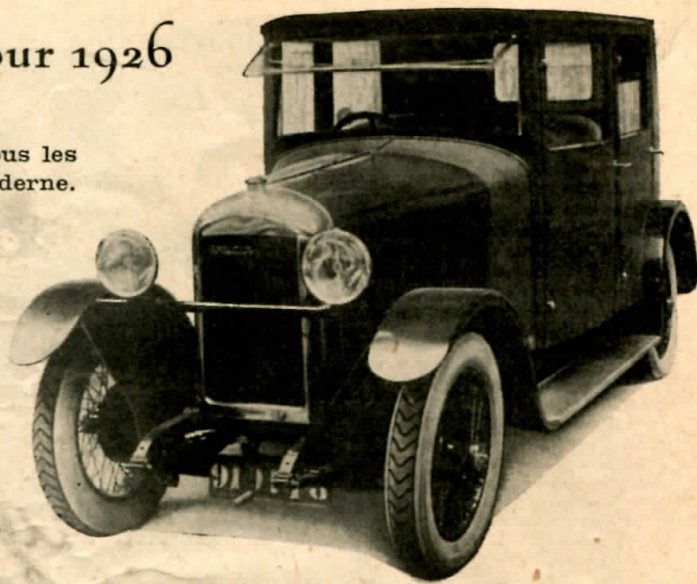
La production Amilcar pour 1926

Véhicules rapides et sûrs comportant tous les perfectionnements de l'automobile moderne.

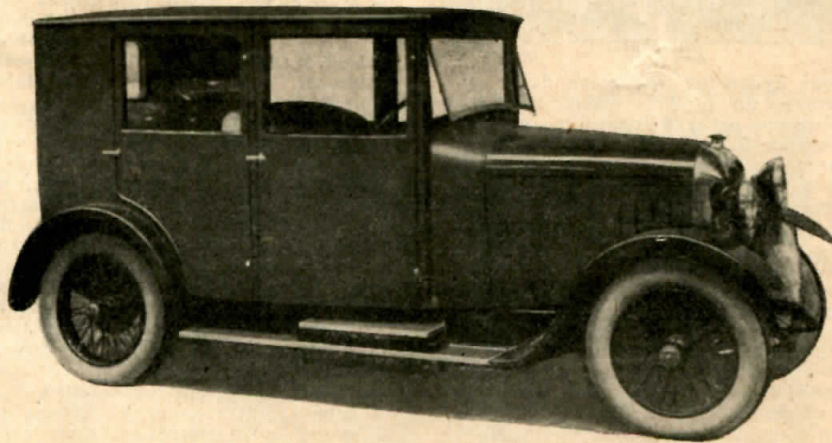
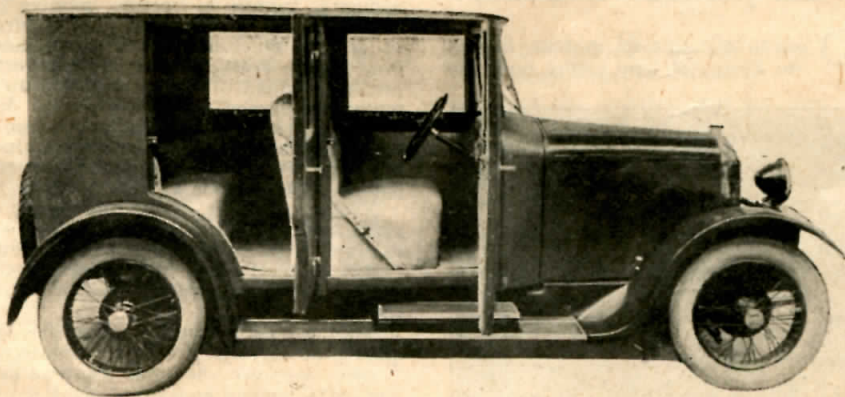
LES châssis Amilcar sont trop connus pour qu'il nous soit utile d'en refaire ici la description. Les châssis sport et grand sport sont devenus des modèles classiques que certains n'ont d'ailleurs pas hésité à imiter dans leurs lignes générales, ce qui n'est que la consécration de leur succès. Le châssis CGS grand sport est une véritable voiture de course par ses qualités de vitesse, de tenue de route, de freinage, le fini de sa présentation la pureté de sa ligne étudiée spécialement pour diminuer la résistance à l'avancement. Il ne se passe d'ailleurs pas de dimanche sans que des châssis de ce modèle ne remportent des victoires dans des courses de côte, courses de vitesse ou même d'endurance. Il est vrai que cette voiture atteint le 115 à l'heure, et, pour les initiés de l'automobile il n'est pas besoin de dire

que bien peu de châssis pourraient s'enorgueillir d'un semblable chiffre.

Les châssis sport, qu'ils soient à deux ou à trois places, constituent, par leur confort, par leur excellente suspension, leur bonne tenue de route, des véhicules particulièrement séduisants pour le tourisme. Aussi n'est-il pas surprenant que la clientèle qui en a entière satisfaction pour cet usage en soit venue à



L'Amilcar conduite intérieure.



Une fort jolie carrosserie conduite intérieure d'accès facile, montée sur le châssis 1.100 cc.

être encore plus exigeante en demandant à la maison Amilcar de vouloir bien établir un modèle possédant les mêmes qualités, mais ayant une capacité de transport supérieure, et c'est pour répondre à de nombreux desiderata que la maison Amilcar a été contrainte d'établir un nouveau modèle de voiture à grande capacité de transport, conservant néanmoins toutes les qualités d'économie et de vitesse qui ont fait la réputation de la marque. C'est la voiture type « G », qui constitue le dernier modèle créé par les Usines de Saint-Denis.

Le moteur, de 1075 centimètres de cylindrée, est à quatre cylindres de 60 millimètres d'alésage et 95 millimètres de course ; sa vitesse de régime normal est de 2.000 tours, mais il est capable de tourner facilement à 3.500 tours, tout en conservant à ces deux allures un excellent rendement. Le bloc-cylindres est fondu d'une seule pièce avec le carter ; la culasse est amovible. Les soupapes sont disposées latéralement : c'est une formule dont la maison Amilcar n'a jamais voulu se départir, et les événements lui ont donné raison, puisqu'elle a maintes fois prouvé que, au point de vue rendement, ce genre de distribution ne le cédait en rien aux soupapes par en dessus. Or, comme on le sait, les soupapes latérales constituent un montage plus simple et plus économique à réaliser, plus rustique, et, autre avantage également, permettent d'obtenir un silence plus parfait. C'est une qualité qui n'est pas à négliger sur un véhicule utilitaire.

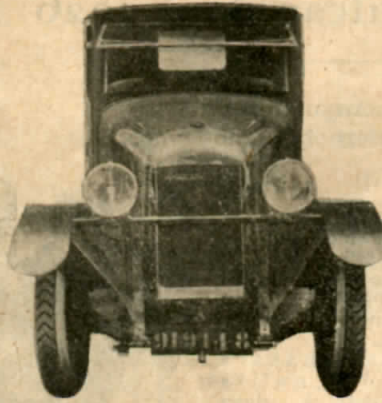
Le graissage est particulièrement soigné ; il s'effectue sous pression par une pompe à palettes ; il est, par suite, proportionnel à la vitesse de rotation du moteur, et le régime de 3.500 tours peut être tenu longtemps sans inspirer d'inquiétude au conducteur.

Le refroidissement est à thermosiphon ; l'embrayage est à deux disques métalliques et fonctionne entièrement dans l'huile, ce qui permet d'obtenir une grande souplesse et des démarrages progressifs, question qui a son

importance avec des moteurs de petite cylindrée.

La boîte de vitesse a trois vitesses et une marche arrière sur deux baladeurs. L'ensemble moteur, embrayage et boîte forme un bloc suspendu au châssis en trois points ; le pont arrière est constitué par deux tôles d'acier embouties, soudées à l'autogène et affecte la forme « Banjo ». La transmission se fait par un joint flexible disposé derrière la boîte de vitesse.

Les freins agissent à la fois sur les roues avant et sur les roues arrière ; les moyeux des roues portent des tambours de 260 millimètres de diamètre, dans l'intérieur desquels agissent des segments de 30 millimètres de largeur, ce qui donne une surface de frottement importante, assurant par suite un excellent freinage. En outre, l'action des freins est équilibrée au moyen de deux palonniers indépendants du type à balancier.



La carrosserie conduite intérieure n'est pas d'aspect lourd.

Les dimensions du châssis sont telles que l'on puisse monter des carrosseries quatre places confortables, et l'on jugera des dimensions de celles-ci par l'examen de la photo à la page précédente.

En plus de ce châssis type « G », la maison Amilcar continue la fabrication de son modèle 10 CV après l'avoir notablement perfectionné au point de vue direction et embrayage. Le moteur est à graissage sous pression et son alésage est porté à 73 millimètres. En torpédo quatre places, la vitesse atteint facilement 110 kil. à l'heure. C'est la 10 CV la plus rapide du marché.

Les modèles Amilcar constituent aujourd'hui une gamme complète des plus intéressantes depuis la 6 CV jusqu'à la 10 CV et cela aussi bien dans le domaine utilitaire que dans celui du sport et du grand tourisme.

M. P.

La moto Jean Thomann

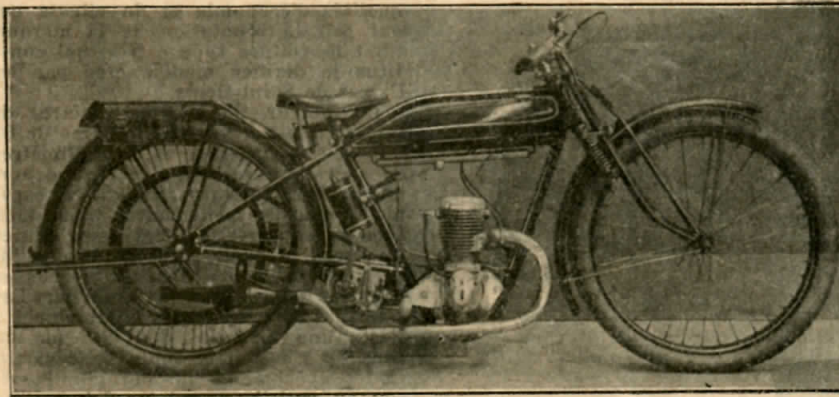
Le cadre à berceau constitué de tubes d'acier de forte section assemblés à l'autogène, comporte une triangulation parfaite, le berceau assurant à l'ensemble une extrême rigidité et évitant au moteur toute fatigue due aux divers efforts de traction et de torsion que la machine supporte sur la route. La fourche à parallélogramme déformable de

sage est obtenu par l'emploi de pétrole ou de mélange essence huile à 10 0/0.

Caractéristiques du moteur : alésage 60 m/m., course 61 m/m., cylindrée 172 cmc., 2 temps, régime 3.500 t/m.

La production Train

DANS le domaine du moteur, le nom de Train est trop connu pour que



haute résistance absorbe d'ailleurs complètement les chocs.

Le mouvement du moteur est transmis par une boîte à 2 ou 3 vitesses et point mort et un embrayage à disques secs garnis de liège ; la transmission finale à la roue étant assurée par courroie caoutchouc de 16 m/m.

Le freinage progressif et puissant est obtenu par double commande au pied et à la main au moyen de deux sabots de fibre appliqués sur la jante poulie.

Le piston, haute précision d'usinage, porte trois segments ergotés, et la forme très étudiée du déflecteur assure aux veines gazeuses une circulation parfaite. La bielle est montée sur rouleaux, le vilebrequin sur rouleaux à billes ; bielle et vilebrequin sont en aciers spéciaux nickel traités à 90 kilos de résistance. La magnéto indé réglable est montée en bout d'arbre. Le volant est en acier. Le grais-

nous avons la prétention de le présenter au public, aussi nous contenterons-nous de rappeler que Train continue à fabriquer toute la gamme des moteurs qui l'ont rendu célèbre en y ajoutant en guise de nouveautés deux modèles à double échappement en 3 cylindres à savoir 173 cc., 245 et 345 cc.

Voici succinctement les caractéristiques principales de ces deux modèles : Type 1.800 t. 2 sport, alésage 64 m/m, course 54 mm, cylindrée 173 cc. 2 temps, régime 3.500 à 4.00 tours. Vilebrequin d'une seule pièce en acier nickel cémenté, trempé et rectifié, tournant sur roulements à billes. Bielle en acier nickel cémenté, trempé et rectifié, montée à rouleaux sur le vilebrequin. Cylindre en fonte spéciale rectifié aux parties frottantes. De forme spéciale à deux échappements. Carter en aluminium coulé en coquille. Allumage par magné-

to blindée à haute tension, commandée par pignons enfermés sous carter.

Types 500 t. 2 et 800 t. 2. — Alésage 65 ou 76 m/m, course 74 ou 76 m/m, donnant respectivement 245 et 345 cc. de 2.000 à 3.000 tours, Vilebrequin d'une seule pièce en acier nickel cémenté, trempé et rectifié, tournant sur roulements à billes. Bielle en acier nickel cémenté, trempé et rectifié, montée à rouleaux sur le vilebrequin. Cylindre et piston, en fonte spéciale, rectifiés aux parties frottantes. Le cylindre est particulièrement bien refroidi au moyen de larges ailettes disposées de façon tout à fait rationnelle et comporte 2 échappements. Carter en aluminium coulé en coquilles. Allumage par magnéto blindée à haute tension.

D'autre part, ces types de moteurs présentent d'autres dispositifs nouveaux dont un système de déblocage du volant permettant le démontage de cet organe sans le secours d'aucun outil spécial.

Enfin ceux qui ont pu apprécier la qualité de la construction des moteurs Trains vont être heureux d'apprendre que cette maison construit maintenant des accessoires, notamment des moyeux avant et arrière, des freins sur poulie jante et des fourches élastiques. Ces fourches, construites entièrement dans les ateliers Train, sont irréprochables et tout à fait sérieuses. La fonte malléable ou l'acier coulé en sont totalement exclus.

Les colliers, pivots, entretoises et bielles sont en acier demi-dur martelé et usiné mécaniquement.

Les axes sont en acier demi-dur et rectifiés. Leur diamètre est de 12 m/m et leur longueur de portée est de 132 m/m. Des rainures d'huile assurent leur parfait graissage.

La suspension est assurée par un ressort biconique à tension réglable parfaitement étudié, qui assure à la machine un confort parfait et une bonne tenue de route.

Le pivot de fourche est constitué par un tube conifé en acier spécial de 25 m/m de diamètre extérieur avec filetage au pas de 100 et pour plongeur de guidon de 22 m/m.

Etablissement E. Train, 6 bis et 9, rue Rouget-de-l'Isle, Courbevoie (Seine). Tél. : 579.

Le Sport de la Quinzaine

Le Circuit des Routes Pavées.

(Samedi 19 septembre)

Le Circuit des Routes Pavées metta't, sur les mauvaises routes du Nord, les motocyclistes et cyclecaristes aux prises non seulement avec la montée, mais aussi avec de bien méchants pavés. D'où d'assez nombreux abandons sur d'aussi courtes distances, abandons qui laissent parfois la victoire aux machines sinon les plus rapides, du moins les plus solides.

La meilleure performance est fournie par un amateur, Decroix, qui termine seul sur quatre partants, à 77 de moyenne, ce qui est fort beau pour quiconque connaît le circuit. Immédiatement après vient Hufkens, recordman du genre dont l'indestructible Gillet, qui ne s'embarrasse point à distinguer la mauvaise route de la bonne, réalise du 75, ce qui signifie une marche continue au maximum absolu.

Une place de premier à Terrot, Durand gagnant la catégorie 250 à une moyenne proche de celle des catégories supérieures.

Victoire en 195 pour Lemasson dont la Thomann réalise du 70, ce qui ne serait guère possible qu'à 1 pour cent peut-être des voitures actuelles !

Par ailleurs, admirons la performance de Violet, lui, toujours lui, se classant *ex-quo* avec Doré sur de simples cyclecars biplaces de 500 de cylindrée !

L'épreuve bien organisée par le M. C. N. F. a remporté tout le succès désirable.

LE CLASSEMENT :

Motos 175 cmc. course. — 1. Lemasson (Thomann, pneus Dunlop), 3 h. 41 m. 48 s. (moyenne horaire : 70 kil. 431); 2. Meunier (Alcyon), 3 h. 53 m. 33 s. 1/5.

Motos 250 cmc. tourisme. — 1. Durand (Terrot, pneus Dunlop), 3 h. 31 m. 44 s. 1/5 (moyenne : 74 kil. 463); 2. Milhous (Ready), 3 h. 2 min. 28 s. 4/5.

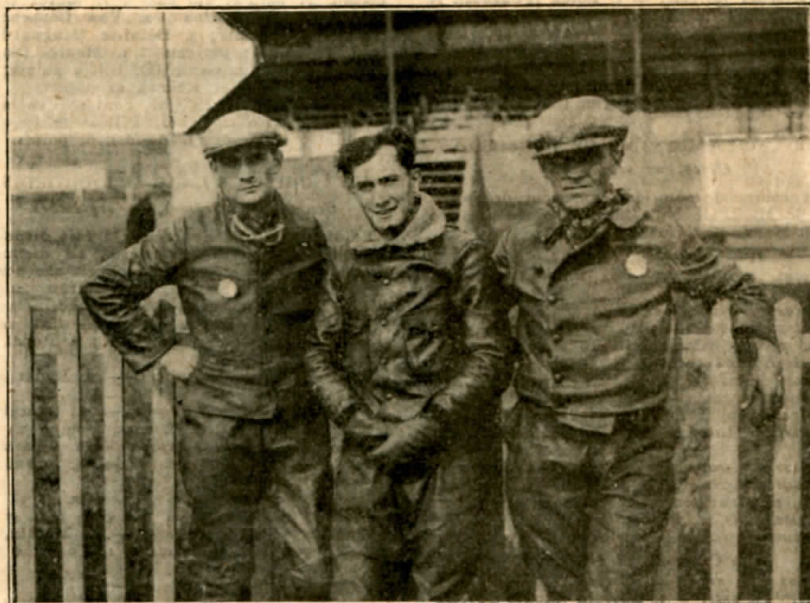
Motos 350 cmc. tourisme. — 1. Hufkens (Gillet, pneus Dunlop), 3 h. 29 m. 4 s. 1/5 (moyenne : 74 kil. 617); 2. Perrotin (Terrot), 3 h. 30 m. 8 s. 2/5; 3. Berenger (B. S. A.), 3 h. 36 m. 7 s.; 4. Vastiaux (Gillet), 3 h. 59 m. 46 s.

Motos 500 cmc. tourisme. — 1. Decroix (amateur, 3 h. 21 m. 14 s. 3/5 (moyenne : 77 kilomètres 518).

Sidecars 600 cmc. — 1. Orévoit (Ready), arrêté.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Thurotte (Harley-Davidson, pneus Dunlop), 4 h. 2 m. 27 s. 1/5 (moyenne 64 kil. 330).

Cyclecars 500 cmc. — 1. *ex-quo* : Violet



CIRCUIT DES ROUTES PAVEES. — La tripléte des coureurs de chez Terrot.

et Doré (Sima-Violet, pneus Dunlop), 4 h. 14 m. 1 s. 1/5 (moyenne : 61 kil. 412).
Coupe Dubonnet. — Équipe Sima-Violet. — A. L.

La Course de Côte du Calvaire.

(Fontainebleau, 27 septembre)

Quoique un peu simpliste dans son organisation, cette épreuve a remporté le plus grand succès surtout parmi les amateurs venus là faire du sport, tout amicalement, sans prétention aucune.

Cependant, derrière les performances de Brosselin (2 litres Bugatti Grand Prix), et de Violet, dont le 750 cmc a pris là son premier galop, très prometteur, les résultats obtenus par quelques amateurs motocyclistes, dont les temps s'intercalent parmi ceux des plus grosses voitures, sont à retenir.

Et particulièrement la performance de Coulon, 1^{er} du classement motos avec une 350 cmc, confirmant la valeur qu'il révéla aux 17 tours-nants.

RÉSULTATS :

(La course avait lieu sur 1.360 m.)

Vélocyclecars 100 cmc. — 1. Viguelles, amateur 3 m. 13 s. 2/5 ;

Motos 175 cmc. — 1. de Prévoisin, amateur, 2 m. 0 s. 4/5; 2. de Kerbien, amateur, 2 m. 13 s.; 3. Faille, amateur, 2 m. 14 s. 4/5; 4. Bizord, amateur, 2 m. 48 s. 2/5.

Motos 250 cmc. — 1. Andreino, amateur, 1 m. 44 s. 2/5; 2. Chateaufeuf, amateur, 2 m. 24 s.

Motos 350 cmc. — 1. Coulon, amateur, 1 m. 37 s. 2/5; 2. Lippmann, amateur, 1 m. 48 s. 2/5; 3. Weil, amateur, 1 m. 50 s. 2/5; 4. O'Reilly, amateur, 1 m. 54 s. 4/5.

Motos 500 cmc. — 1. Monet, amateur, 1 m. 48 s. 2/5; 2. Bougres, amateur, 2 m. 1 s.; 3. Biner, amateur, 2 m. 2 s. 4/5.

Motos 1.000 cmc. — 1. Théry, amateur, 1 m. 43 s. 3/5.

Cyclecars 500 cmc. — 1. Violet (Sima Violet), 1 m. 41 s. 1/5; 2. Stanton (Sima Violet), 1 m. 49 s.; 3. Cohn, amateur, 2 m. 10 s. 1/5.

Cyclecars 750 cmc. — 1. Violet (Sima Violet), 1 m. 26 s. 3/5; 2. Dubois, amateur, 2 m. 0 s. 2/5; 3. Viennot, amateur, 2 m. 7 s. 2/5; 4. Martel, amateur, 2 m. 7 s. 3/5; 5. Gautier, amateur, 2 m. 26 s. 1/5; 6. Tobler, amateur, 2 m. 28 s. 3/5; 7. Moché, amateur, 2 m. 51 s. 1/5.

Le Rallye du M. C. de Marseille.

(Marseille, 27 septembre)

Malgré un brusque coup de mistral, le Rallye organisé par le M. C. de Marseille connut la faveur des amateurs de sport et, des divers points de notre région, les concurrents rallièrent Miramas dans la matinée.

Dans cette première partie du programme, il n'y eut aucune pénalisation et ce fut l'épreuve de vitesse qui permit d'établir le classement. Cette épreuve se courut l'après-midi, sur l'autodrome de Miramas (d'étendue : 13 kil. 100).

Voici le classement par catégories :

Motos 175 cmc. — 1. Margrot (Monet-Goyon), en 9 m. 5 s. 1/5; 2. Pierrot (Piermé); 3. Frigoli (Monet-Goyon); 4. Blanc (Dolar); 5. Robert (Monet-Goyon); 6. Vincent (Monet-Goyon); 7. Landeneau (Monet-Goyon).

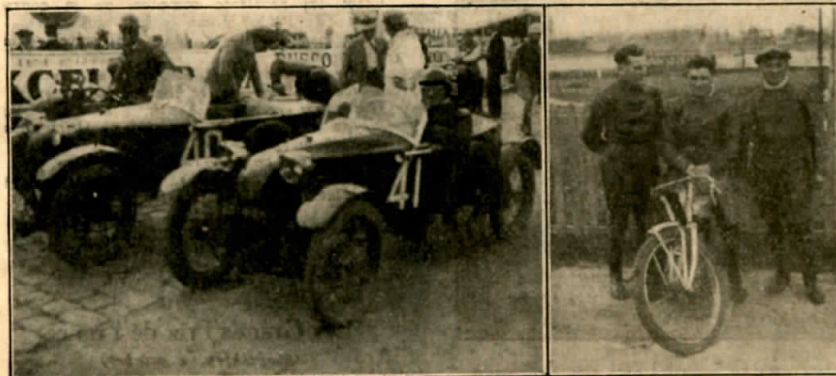
Motos 250 cmc. — 1. Dentau (Motosacoche); 2. Dame (Velocette); 3. Roux (Velocette); 4. de Sauvage (Piermé); 5. Mastrentuons (Terrot); 6. Pierrot (Monet-Goyon).

Motos 350 cmc. — 1. Richelme (Terrot), 7 m. 40 s. 2/5; 2. Trottebas (Terrot); 3. Rech (Sarolea); 4. S. Vian (D. F. R.); 6. Pinchon (Magnat-Debon); 7. Verdst (Gillet); 8. Collet (Ultima).

Motos 500 cmc. — 1. Gaussergues (Sarolea) 5 m. 4 s.; 2. Dallest.

Sidecars 350 cmc. — 1. Julien (D. F. R.).
Sidecars 1.000 cmc. — 1. Goobertson (Harley-Davidson).

Cyclecars 500 cmc. — 1. Franquebalm (Sima-Violet), 12 m. 4 s. 1/5.



CIRCUIT DES ROUTES PAVEES. — Violet et Doré sur Sima-Violet, à droite les 3 « a » de chez Alcyon.

Cyclecars 750 cmc. — 1. Lorca (Peugeot), 11 m. 30 s. 4/5; 2. Russel (d'Yrsan).
Cyclecars 1.100 cmc. — Finale : 1. Michel (Amilcar), 6 m. 9 s. 4/5; 2. Lacroix (Amilcar), 6 m. 40 s. 1/5; 3. Bouillon (Amilcar), 6 m. 46 s. 2/5; 4. de Lapeyrière (Sénéchal), 5. Coutras (Octo), 6. Brugier (Amilcar).

La Course de Côte de Venanson.

(Nice, 27 septembre)

La course de côte de Venanson, organisée par le M. C. de Nice, s'est disputée près de Saint-Martin-de-Vésubie. Résultats :

CATÉGORIE YTESSE

Motos 175 cmc. — 1. Pastour (Monet-Goyon).

Motos 250 cmc. — 1. Sartorio (Motosacoche).
Motos 350 cmc. — 1. Bostich (Magnat-Debon), record battu, meilleur temps des motos; 2. Agnéro (F. N.), 3. Oilter (Terrot), 4. Jacques Terrot.

Motos 500 cmc. — 1. Oilter (Saroléa).
Sidécars 350 cmc. — 1. Dick (A. J. S.).
Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Mangan (Amilcar).

Voitures 1.100 cmc. — 1. Rolly (Maximag).
Motos 1.500 cmc. — 1. Jean Armand (Bugatti), meilleur temps de la journée; 2. Chiron (Bugatti), 3. Perrot (Bugatti).

Voitures 3 litres. — 1. Ragazzi (Hotchkiss).

CATÉGORIE TOURISME

Motos 175 cmc. — 1. Tarico (Monet-Goyon).
Motos 250 cmc. — 1. Lacroix (Monet-Goyon).
Motos 500 cmc. — 1. Jeanneret (Gnome-Rhône), meilleur temps des touristes; 2. Nino (Gnome-Rhône).

Sidécars 350 cmc. — 1. Cauvan (Magnat-Debon).

Cyclecars 500 cmc. — 1. Celle (Sima-Violet).
Voitures 1.100 cmc. — 1. Nitram (Citroën).
Voitures 1.500 cmc. — 1. Busby (Fiat).

Le Grand Prix du M. C. C. R.

(Reims, 27 septembre)

Bon succès pour cette épreuve, organisée sur une distance de 301 kil., par le Motocycle Club de Reims, 26 partants. Résultats :

Motos 125 cmc. — 1. Bourgogne (Le Grimpeur), 9 points; 175 cmc : 1. Jamain (Rovin), sans pénalisation; 2. Provenchère (L. P. L.), 5 points; 3. Bourgogne (Le Grimpeur), 62 points; 250 cmc : 1. Hérolid (Motosacoche), 10 points; 2. Ponsinet (Motosacoche), 10 points; 3. Boucher (Motosacoche), 10 points; 4. Moret (Motosacoche), 21 pts; 5. Salliet (Motosa-

coche), 21 points; 350 cmc : 1. Meyer (Gillet), sans pénalisation; 2. Van Coppenolle (Saroléa), 6 points; 3. Delaisse (Magnat-Debon), 48 points; 500 cmc : 1. Meuret (Saroléa), 2 points; 2. Gense (D. S.), 9 points; 3. Ferrand (Gnome et Rhône), 21 points.

Cyclecars 750 cmc. : 1. Toulot (Peugeot), 30 points; 1.100 cmc : 1. Pillion (Salmson), 29 points; 2. Meyer (J. A. M.), 61 points.

La Course de Côte de Boutières.

Bourdeaux (Drôme), 20 septembre

Le Moto-Club de Bourdeaux a fait disputer la course de côte de Boutières. La distance était de 4 kil. 300 et la côte offrait une pente de 6 à 10 o/o et 26 virages. Résultats :

Motos 175 cmc, cat. sport. — 1. Morin, 5 m. 5 s.; 2. Bonvalet, pas arrivé. — **Cat. tourisme** : 1. Vidoudez, 6 m. 10 s.; 2. Rodet, 7 minutes 32 s.

Motos 250 cmc, cat. sport. — 1. Rodet A., 5 m. 13 s.

Motos 350 cmc, cat. sport. — 1. Dancette, 5 m. 28 s. (tombé); 2. Dumas, 6 m. 6 s.

Motos 500 cmc, cat. sport. — 1. Chastan, 4 m. 42 s. (meilleur temps de la journée); 2. Ravotte, 5 m. 36 s.

Sidécars 600 cmc. — 1. Rey, 5 m. 58 s.

Voitures 1.100 cmc. — 1. Faugier, 5 m. 47 s.

Voitures 1.500 cmc sport. — 1. Moulin, 5 minutes 51 s. — **Tourisme** : 1. Cordi, 6 m. 3 secondes.

A l'Etranger

Le Grand Prix des Cyclecars de Saint-Sébastien.

L'importante réunion organisée sur le circuit de Lasarte a été la consécration définitive de Salmson. Sans le stupide accident de Leblanc qui lui arriva au 12^e tour, en voulant dépasser un concurrent, on pouvait s'attendre à un de ces « doublés » auxquels Salmson nous a habitués depuis longtemps. La course de Casse fut sans histoire; il mena la course de bout en bout devant des adversaires terribles.

Voici le classement :

Catégorie 1.100 cmc, distance 30 tours : 531 kilomètres : 1^{er} Casse (Salmson), en 5 h. 36 minutes, 23 s., soit à la moyenne horaire de 94 kil. 700; 2^e Hiparco, 3^e Sara; 4^e Hiparco; 5 A. S.

Les 200 milles de Brooklands.

depuis 4 ans, deviennent la victoire chronique de Salmson

Une formidable épreuve

L'épreuve des 200 milles du Junior Car Club, s'est courue samedi 26 septembre, à l'autodrome de Brooklands.

On sait combien la piste de Brooklands est dure pour les moteurs et les pneumatiques. Cette année, les difficultés étaient doublées par le fait que les organisateurs, pour plaire au public qui aime les émotions fortes, avaient fait construire, sur la ligne d'arrivée, un lacet en épingle à cheveux, ajoutant 130 virages à angle aigu à ceux déjà existants...

Salmson a remporté pour la quatrième fois une très grande victoire, se classant première et deuxième en 1.100 cmc. et enlevant la troisième et la quatrième place du classement général.

En 1.100 cmc., De Marmier (Salmson) mène au début, suivi de son co-équipier Goutte qui est suivi de Waite (Austin). De Marmier a malheureusement un accident, mais il peut repartir. Il accélère et regagne petit à petit le temps perdu.

Les Salmson marchent régulièrement et finissent premières de leur catégorie, suivies de Petit (Amilcar).

En 750 cmc., les Austin étaient seules et leur course fut d'une régularité remarquable; Gordon-England se classe premier, suivi par Hendy.

RÉSULTATS :

Voiturettes 1.100 cmc. — 1. Goutte (Salmson), pneus Englebert, en 2 h. 58 m. 40 s. (moyenne horaire : 107 km. 021); 2. de Marmier (Salmson), en 3 h. 6 m. 11 s.; 3. Petit (Amilcar), en 3 h. 17 m. 25 s.

Cyclecars 750 cmc. — 1. Gordon-England (Austin), en 3 h. 20 m. 14 s. (moyenne horaire : 103 km. 255); 2. Hendy (Austin), en 3 h. 20 m. 16 s.

NOUVEAUX RECORDS MOTOCYCLISTES

350 cmc sidécars. — Le mille arrêté par Tottey (New Imperial) à 93 kmh.

Les 5 km., les 5 milles lancés par Marchant (Chater Lea), à 123 kmh.

600 cmc sidécars. — Les 5 milles, 5 hm., à 135 kmh., les 10 milles, 10 km. à 130 par Horsman (Triumph).

Les 50 milles et 50 km. à 125 par Spring (Norton).

147 km. en 1 heure par Beart sur Morgan 1.100 cmc. Le mille à 167 kmh. par Le Vack sur H. R. D. Jap. 500 cmc.

AUTRICHE

Karner (Rupert), le coureur de Sunbeam, connu à Paris, surtout depuis sa belle course dans le Grand Prix de l'U. M. F., remporte le Derby motocycliste d'Autriche et le championnat de sa catégorie, lors d'épreuves sur la piste viennoise.

TCHÉCO-SLOVAQUIE

La Course de Côte de l'Ecce-Homo.

(Prague, 20 septembre)

Voici les résultats complets de la course de côte de l'Ecce-Homo (7 kil. 750) :

Motos 175 cmc. — 1. Mars Villecérel, 7 m. 51 s. 6/10.

Motos 250 cmc. — 1. Lewis, 7 m. 4 s.

Motos 350 cmc. — 1. Omega, 6 m. 47 s.

Motos 500 cmc. — 1. Trera, 7 m. 14 s. 2/10.

Motos plus de 750 cmc. — 1. Harley-Davidson, 6 m. 30 s. 3/10.

Sidécars 600 cmc. — 1. Sunbeam, 8 m. 9 s.

Cyclecars 750 cmc. — 1. Mathis, 7 m. 58 s. 6 dixièmes.

Epreuves à venir

Les Grands Prix de France.

(Montlhéry, 4 octobre)

Cette épreuve est la plus ancienne du genre. Soit au point de vue des engagements, soit au point de vue succès populaire, elle a



LES 200 MILLES DE BROOKLANDS. — Goutte sur la nouvelle 7 CV Salmson à l'arrivée avec son coéquipier, de Marmier, enlèvent les 1^{re} et 2^e places.

(With kind permission of « the Motor » London.)

toujours battu en succès l'épreuve similaire de l'U. M. F.

L'an dernier, servant d'ouverture à la piste de vitesse de Montlhéry, elle vit la victoire des as anglais, Le Vack et Marchant, et des Peugeot en catégorie 500. Cette année, les deux coureurs anglais, retenus à Brooklands par les championnats d'Angleterre, ne se représenteront pas. Mais d'autres coureurs, et non des moindres, traverseront le Détroit et les frontières pour se mesurer avec nos champions nationaux, sur la piste routière.

Les coureurs ont remis leur engagement régulier.

L'organisation sera comme toutes celles du M. C. F., parfaite. Aussi peut-on annoncer une affluence qui dépassera, et de loin, celle de juillet. D'ailleurs, les spectateurs ne seront pas volés. Voyons le champ dans les diverses catégories :

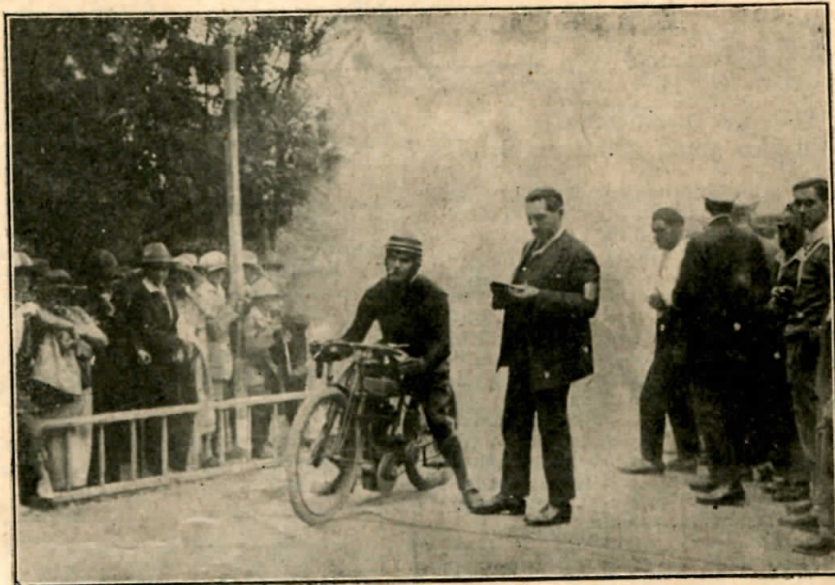
En 175 cmc, les Terrot, Alcyon, Monet-Goyon et la Rush sont également qualifiés pour la victoire. La D. F. R. ne semble pas si bien marcher à l'entraînement que jadis. Les Dollar sont rapides et Liaudois peut se défendre. Clech, plus attiré par sa grosse 500 ne sera peut-être pas parfaitement prêt. Les Geo Dupuy (Holden ?) n'ont encore rien fait, les Blackburne souffriront d'une mise au point hâtive et peut-être de montes insuffisantes. Janin (Stella) peut très bien faire.

Nos préférences ? Une Alcyon ou Van Geert (Rush).

En 250, Van Geert, Pierre, Durand et Bartlett surnagent du lot, comme combinaison conducteur et machine. Une belle lutte est à prévoir entre ces quatre coureurs et si la malchance s'attaque aux autres, Durand sortira vainqueur, de peu, sur sa Terrot-Jap.

En 350, Longman d'abord. Les Allemands n'ont guère de chances; Jauquet, beaucoup au contraire; les Alcyon, de moyennes; Franconi cassera quelque chose, à moins qu'il ne tombe, ce qui lui laisse peu de chances de victoire, malgré son extrême rapidité. La Bernard marche mal. Dumoulin et Krebs ne doivent pas partir. L'Harley, sans boîte ni fourche élastique, n'est bonne qu'aux pistes de vitesse.

En 500, la finale du Championnat de France met aux prises Sunbeam (Francisquet) contre Peugeot (Richard). Match émuvant entre deux bonnes machines et deux coureurs très allants. La difficulté de conduire à 100 de moyenne sur une piste si dangereuse ne doit pas permettre à d'autres de s'imposer pour la première place. La Guzzi est certainement vite, mais ces Italiens conduisent de façon si dangereuse... La Naas-Violet n'est pas encore au point alors que ces lignes s'écrivent.



COURSE DE COTE DE SAINT-ALBAN. — Durand, sur Terrot, 1^{er} en 175 cmc.

Francisquet ou Richard ? Allons, espérons pour Francisquet...

Cyclecars 500. — Les Morgan sont terribles, paraît-il, car personne ne peut dire ce qu'ils font. Violet donc favori.

Cyclecars 750. — Austin surtout, Violet. Voiturettes 1.100. — A part les Salmson, un bon lot homogène, mais de second ordre. Repeut-être. Débuts de d'Yrsan « scarabée » grettions l'absence des Amilcar, qui firent 170 à Montlhéry et à Brooklands, mais qui eussent encore trop vite.

Les premiers départs auront lieu dès le matin, par catégories, en commençant par les véhicules (motos ou cyclecars) les moins rapides.

LES ENGAGÉS :

Voici la liste des 101 concurrents qui prendront part à la belle compétition internationale du M. C. F. :

Motocyclettes 175 cmc. — X... (Terrot I), Clech (Rovin I), Dupontis (D. F. R. I), Liaudois (Dollar I), Druz (Dollar II), Van Geert

(Rush I), X... (L. P. L.), Laverture (Géo Dupuy I), Batifort (Géo Dupuy II), X... (Blackburne), X... (Blackburne), Quillard (X...), Meunier (Alcyon I), M. Jolly (Alcyon II), Lemasson (Thomann I), Hommaire (Monet-Goyon I), Sourdot (Monet-Goyon II), Janin (Stella), Perot (X...).

Motocyclettes 250 cmc. — Van Geert (Rush II), X... (Terrot II), X... (Terrot III), Pierre (D. F. R. II), X... (André I), X... (André II), Eminente (amateur), Bartlett (Bradshaw), X... (Bradshaw), X... (Blackburne), X... (Dollar), Vaisson (Supplexa), Poisseau (amateur), Raymu (amateur), Bérard (amateur).

Motocyclettes 350 cmc. — Esch (Esch-Record I), Link (Esch-Record II), Jauquet (Rush III), Longman (A. J. S.), X... (Blackburne), X... (Bradshaw), Marc (Alcyon III), M. Jolly (Labor I), Roero (Augusta), Franconi (Monet-Goyon III), X... (Terrot IV), X... (Terrot V), Bernard (Bernard Sp.), X... (D. F. R. III), Dawson (A. J. S.), Dumoulin (X...), M. Krebs (X...), Vulliamy (Harley-Davidson), Thirion (amateur), X... (X...).

Motocyclettes 500 cmc. — Francisquet (Sunbeam I), Damitio (Sunbeam II), X... (Sunbeam III), Clech (Rovin II), Ori (Guzzi), Péan (Peugeot I), Gillard (Peugeot II), Richard (Peugeot III), X... (X...), Naas (Naas Sp.), Meyer (amateur), Divon (X...), Rexo (X...).

Cyclecars 500 cmc. — Doré (Sima-Violet I), Stanton (Sima-Violet II), X... (Morgan I), X... (Morgan II), Cohn (amateur).

Cyclecars 750 cmc. — Violet (Sima-Violet II), G. England (Austin I), Waite (Austin I), R. Krebs (d'Yrsan), Tallet (Sandford I), X... (Sandford II), X... (Sandford III), Lenfant (X...), Loiseau (amateur), Poisseau (amateur).

Voiturettes 1.100 cmc. — Froissart (Rally I), Laporte (Rally II), Doré (Sénéchal), Ivanovsky (B. N. C. I), Chantrelle (B. N. C. II), X... (B. N. C. III), d'Aulan (E. H. P.), X... (Salmson I), X... (Salmson II), X... (Salmson III), Collet (Collet-Anzani), Perrot (Salmson) Lejeune (Lejeune Sp.), X... (Sandford), Tersen (X...), Giraud-Cabantous (X...), Surry (X...), Dervaux (X...).

Journée des Records du M. C. F.

(Jeudi, 8, à Arpajon)

Cette réunion aura lieu en semaine, donc, devant une faible assistance, et c'est dommage, car de nombreux temps seront mis à mal. Le Vack ne sera pas là, mais Anderson, sur Indian, dépassera cependant le 200 à l'heure. Temple avec son British-Anzani dira son mot.

Les bolides atteindront-ils le 250 ? Nous le saurons jeudi.



COURSE DE COTE DE SAINT-ALBAN. — Rolland sur Terrot, 1^{er} en 350 cmc. (meilleur temps).

Par-ci... Par-là...

A la recherche
du plus grand grand confort.

PARMI les agents perturbateurs qui nuisent à l'agrément d'une randonnée touristique, comme d'ailleurs à l'emploi rationnel dans un but pratiquement utilitaire d'un véhicule automobile, les saisons semblent tenir une place prépondérante. Car, en regard des jolis mois d'été, où le soleil étincelant, mais — trop souvent — problématique permet les joies saines et pures de l'air libre, il nous faut, bon gré mal gré, mettre les longs mois d'hiver brumeux et humides, où la bise aigre et cinglante rend illusoire la meilleure des carrosseries fermées, inapte à procurer la chaleur quiétude et douce que réclame l'égoïsme humain.

Que faire pour y remédier ? Dans les appartements modernes, nous avons mis le chauffage central qui répand, tout au long des heures, cette chaleur égale et unie qui « douillette » notre nid. N'existe-t-il pas l'équivalent en automobile ? La chose a été bien souvent tentée et voici le système qui, à notre avis, doit donner une solution remarquable de la question.

En fait, il s'agit d'un radiateur de faible encombrement, étudié spécialement pour les besoins de la cause et d'une rare efficacité. Alimenté par la bouteille d'acétylène qui sert, en même temps, aux phares et projecteurs de secours, il ne dégage aucune odeur, se révèle d'une consommation insignifiante, et ne présente — c'est là une chose essentielle — aucun danger d'incendie ni d'explosion, la flamme n'étant pas en contact avec l'extérieur, la chaleur étant transmise par la circulation d'air.

Simple, pratique, chauffant une conduite intérieure en 15 minutes à 35 degrés, apte également au torpédo, grâce à un modèle spécial comportant une couverture spéciale maintenant la chaleur, tel est le radiateur de chauffage « Fulgor ».

Un progrès dont il faut nous réjouir.

Nous découpons cette phrase dans la Revue du Touring Club de France (partie officielle, août 1921) au sujet

des Rustines, cette belle invention française qui permet de réparer les chambres à air sans dissolution, sans essence, sans rien.

Notre confrère, la Revue du Touring Club de France, ajoute: « Plus de dissolution desséchant dans la sacochette, un simple nécessaire se conservant presque indéfiniment, une réparation des plus durables, voilà de quoi nous réjouir. »

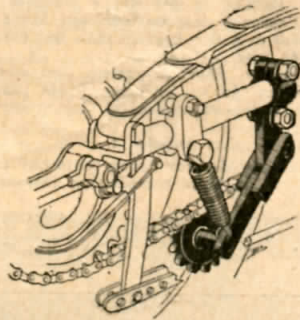
Les Rustines se font, non seulement pour les chambres à air vélos, mais également pour motos et automobiles.

Echantillon contre 1 franc en timbres-postes à L. Rustin, 16 bis, rue du Bois, Cligny.

... la Rédaction de Moto-Revue accepterait avec grand plaisir toutes suggestions de ses lecteurs susceptibles d'apporter des améliorations à la présentation et au genre d'articles à publier, etc., etc., et recevrait toutes propositions de collaborations susceptibles de donner une note toujours nouvelle et active..

Un tendeur de chaînes pour Morgan.

Tous les amateurs de Morgan qui connaissent les difficultés inhérentes à



l'obtention d'une bonne tension de chaîne, apprendront avec joie la mise sur le marché d'un tendeur de chaînes automatique.

Ce tendeur de chaînes, très simple de conception, se fixe sur le tube de fourche longitudinal de la roue arrière du côté de la petite vitesse ; cette

chaîne est celle qui fatigue la plus, se trouvant toujours en charge ; ainsi qu'on pourra s'en rendre compte par le croquis ci-dessus, sa mise en place est extrêmement simple ; deux boulons à serrer seulement et l'appareil est en place.

Ce tendeur a été mis au point par un spécialiste du Morgan, Poiret, 77, rue des Fontenelles, chez qui nos lecteurs pourront se le procurer.

Nos Assurances.

Nous informons nos Abonnés et Lecteurs que la Garantie de la Compagnie est acquise à nos assurés à partir du lendemain à midi de la date d'envoi de la lettre recommandée que nous adresserons dorénavant à la Compagnie tous les vendredis avant midi.

En conséquence, nos lecteurs et abonnés, sont priés de faire le nécessaire pour la régularisation de leur assurance, le vendredi avant 10 heures. Ils seront couverts à partir du lendemain, c'est-à-dire, du samedi midi.

Il faut lire.

MA KIMBELL, par Luc Durtain. Un livre original et de réel talent.

L'histoire qui nous est contée est simple. Un jeune homme de caractère et de tempérament sportifs possède une motocyclette Kimbell. Ayant quelques loisirs, il va, sur sa machine, parcourir la région du Var.

Un touriste, même de la fin du siècle dernier, imprégné de romantisme, serait allé à petites journées et, flâneur paisible, nous aurait peint par le menu le paysage dans lequel il se serait lentement déplacé. Aujourd'hui, on parcourt une région à la vitesse horaire de cinquante kilomètres. Immobile sur la sel'e trépidante, le poing serré sur le guidon, l'œil aux aguets, on voit d'un paysage les grandes lignes qui fondent sur vous et vous submergent. M. Luc Durtain sait admirablement traduire les sensations nouvelles qui résultent de cette manière nouvelle.

Nous pouvons procurer cet ouvrage à notre Service Librairie contre 9 francs. (Envoi recommandé 1 fr. 50 en plus). Pas d'envois contre remboursement.

Chez Oriol.

A la bonne marque lyonnaise ORIAL s'attache la renommée de deux motocyclettes : une 300 cme. à moteur monocylindrique MAG, une 750 cme. à deux cylindres en V.

Ces deux modèles parfaitement réalisés en vue du tourisme offrent les avantages suivants : un cadre épais à raccords brasés, le changement de vitesse Sturmev Archer, une transmission par chaîne, des suspensions AV et AR extrêmement simples, etc., en un mot tout l'équipement le plus moderne que tout motocycliste soucieux de confort doit exiger d'un outil sûr, apte à emprunter tous les itinéraires

Oriol, 11, rue du Plat, Lyon (Rhône).

A l'Occasion de notre numéro dit " du SALON "

NOUS OFFRONS GRACIEUSEMENT

A TOUT NOUVEL ABONNÉ qui prendra un abonnement pendant le mois d'OCTOBRE UN SUPERBE RASOIR MÉCANIQUE

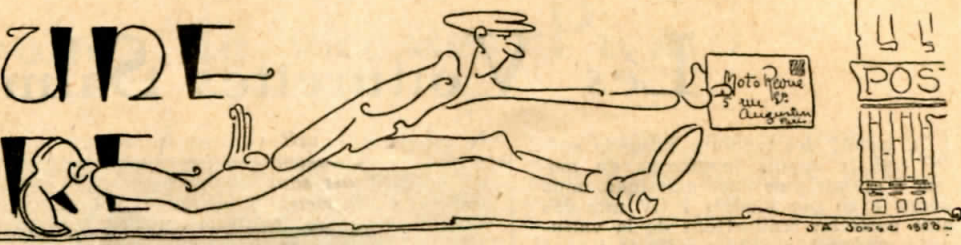
APOLLO (valeur 22 francs)

Pour les abonnements pris à nos bureaux un droit de 1 fr. 50 sera perçu pour la manutention; pour les envois contre remboursement ajouter 2 fr. 50.

Seuls les abonnements inscrits dès la parution de ce numéro, et qui nous parviendront jusqu'au 1^{er} novembre avant midi bénéficieront de la prime (pas d'effet rétroactif).



TRIBUNE LIBRE



Dans cette rubrique nous faisons paraître les communications que nous recevons de nos lecteurs étant bien entendu que nous ne sommes pas nécessairement d'accord avec ces derniers quant aux opinions qu'ils expriment, opinions qui ne sauraient engager que leurs auteurs.

Les communications peuvent être insérées sous un pseudonyme si l'auteur en exprime le désir, mais ce dernier devra indispensablement nous le transmettre avec son nom et son adresse.

A propos de l'impôt.

Messieurs,

Dans votre revue du 1^{er} septembre, vous discutiez une formule d'impôt, à première vue équitable : la taxe sur les pneumatiques. Mais, avec raison, vous faisiez observer que, vu l'entretien inégal des routes françaises, ce système était désavantageux.

Je me permets de vous suggérer l'idée suivante (sans doute elle vous a déjà été proposée) : l'impôt unique sur l'essence ne serait-il pas préférable et plus juste. Il me semble que par lui, toute justice serait respectée et que chacun y trouverait son avantage.

Veuillez agréer, messieurs, etc.

Joseph BERNARD,
15, rue d'Aumont, Boulogne-s.-Mer
(Pas-de-Calais)

Et sur la même corde...

Messieurs,

Un de vos lecteurs propose de taxer les véhicules automobiles au prorata des pneus usés, un autre baserait la taxe sur le prix d'achat ; les inconvénients de tels systèmes sautent aux yeux.

En principe cette fameuse imposition tant discutée doit servir (hélas combien peu en réalité), à l'entretien et réfections des routes. Vous admettez je suppose, avec moi, qu'un camion — sur bandages pleins — d'une force de 35 cv. use plus la route qu'une voiture de sport d'une même force, une petite moto ne cause par contre aucun dégât. Demandons des impôts proportionnels et à l'usure des routes et à l'emploi sur lesdites routes. A mon humble avis, la solution est simple : imposez la consommation d'essence et la participation des usagers sera juste et équitable... trop simple pour être appliqué et pour cause.

Je vous entends, l'essence est déjà trop chère ! allons, c'est encore ce qui coûte le moins en fait de sport ou de traction automobile !

Bien à vous.

Et le pneu ballon.

Nous recevons d'un partisan convaincu du pneu ballon, la lettre con-

tenant certes quelques arguments intéressants :

Messieurs,

Lecteur de votre très intéressante revue, m'en voudrez-vous si je me permets de vous poser, très courtoisement, une question au sujet des pneus dits « Confort », appliqués aux motocycles ?

Je fais de la moto — en amateur, bien entendu, — depuis quelques années et j'ai fait récemment équiper avec des pneus 715x115 une très puissante et excellente machine que je conduis toujours en solo.

Vous savez mieux que moi qu'avec les déplorables routes actuelles, le grand tourisme (je veux dire 200 à 250 kilomètres par jour en moyenne, pendant une huitaine de jours, par exemple) est un exercice absolument exténuant pour tout autre qu'un coureur professionnel.

En effet, le malheureux cavalier, crispé sur son guidon, est hypnotisé par la chaussée sur laquelle il essaie de deviner, du plus loin qu'il peut, le trou d'obus qu'il faudra contourner (ce qui n'est pas toujours possible) pour éviter d'affreux à-coups qui ébranlent, non seulement la machine, mais encore, ce qui est plus grave, le système nerveux du conducteur.

L'attention, absorbée tout entière pendant des heures par ce souci de la route, devient absolument indifférente aux pays traversés, de sorte qu'un sport qui pourrait être charmant se transforme — il faut bien dire les choses comme elles sont — en distraction de brute !

Avec le pneu « confort », tous ces inconvénients disparaissent : le conducteur cesse d'être l'esclave de la route, son esprit peut fonctionner librement comme celui d'un promeneur pédestre ; enfin, il est possible de réaliser une vitesse moyenne bien supérieure à celle qu'on atteint avec des pneus ordinaires. De sorte que je ne crois pas exagérer en disant que l'adoption de ces pneus « confort » constitue une véritable révolution.

Comment se fait-il, dans ces conditions, que votre très estimable revue garde sur cette heureuse innovation le silence le plus complet ?

Il est à remarquer que chaque fois qu'un motocycliste parle à un profane de son sport favori, il s'attire toujours cette réplique : « Comme vous devez être secoué là-dessus ! et comme ce doit être éreintant !!! »

Il n'est pas contestable que c'est le profane qui a raison.

La motocyclette trouvera beaucoup plus d'adeptes en France (où l'on est très peu sportif, quoi qu'en disent les journaux spéciaux) le jour où l'on saura qu'on peut faire de la moto comme on fait de l'auto, c'est-à-dire jusqu'à un âge avancé, sans crainte de se décrocher le cœur, ou les reins ni de se démolir les bras, le cou, la tête et les épaules.

Je voudrais voir même les toutes petites motos pourvues de larges roues et d'énormes pneus à la place de 650x60 dont elles sont équipées actuellement.

Le bon marché de ces instruments séduit les novices et, de même, une publicité qui se croit habile, laquelle promet le 80 à l'heure sur route avec des engins pesant à peine 50 kilos !

Imprudence, candeur et folie !

J'entends bien que certains constructeurs, dont le succès du pneu « confort » contrarierait les fabrications en cours, ont intérêt à ne pas trop ébruiter la chose, de façon à écouler en toute tranquillité leur production actuelle.

Il doit y avoir dans cette manière, à mon humble avis, un mot d'ordre dont il est entendu que le bon public fera les frais.

Mais, j'imagine que *Moto-Revue* n'est pas entièrement dans les mains de certains constructeurs et que, sans « aller trop fort », de façon à ne pas léser de très légitimes intérêts, il serait possible, de temps à autre, de dire quelques mots sur le pneu « confort », de façon que le public, dont les intérêts sont légitimes aussi et qui a grand besoin d'être éclairé sur ce point (comme sur beaucoup d'autres, hélas !), comprenne quel progrès capital vient d'être réalisé dans un sport qui mérite un bien meilleur sort que celui qui lui a été réservé jusqu'ici dans notre pays.

Je termine en m'excusant de cette trop longue lettre et en vous signalant à toutes fins utiles que je ne représente aucune maison de pneumatique ni de motocyclettes, mes occupations étant tout à fait étrangères à la mécanique et même au commerce ou à l'industrie.

Vous voudrez bien croire qu'aucun autre souci ne m'a déterminé, que celui de l'intérêt général et aussi le désir de voir se perfectionner le plus rapidement possible un des plus beaux sports que je connais.

Veuillez croire, etc., etc.

M. PATHOUOT,
6, avenue Sœur-Rosalie,
Paris (XIII^e)

Les Voitures Salmson

La société des moteurs Salmson spécialiste depuis longtemps du moteur à grande puissance massive, nous donne avec son modèle 7 CV une des plus parfaites réalisations de la voiturette moderne, rapide, souple et économique.

Le moteur est du type vertical à 2 cylindres 4 temps, avec culasse démontable. (Fond de culasse hémisphérique avec bougie au centre de la chambre d'explosion). Alésage 62 m/m. Course 90 m/m.

Les soupapes placées à la partie supérieure sont commandées par des culbuteurs actionnés par des tiges verticales, recevant leur mouvement d'un arbre à cames unique placé dans le carter supérieur du moteur.

L'arbre-manivelle est d'une seule pièce en acier spécial. Il repose sur de larges portées.

Les bielles sont en acier matricé et les pistons en alliage d'aluminium.

Le carter en deux parties est en aluminium, la partie inférieure forme réservoir d'huile. Une pompe vient puiser le lubrifiant et le refoule dans des augets placés sous les têtes de bielles. La lubrification des paliers du vilebrequin et de la distribution est assurée par une canalisation spéciale.

L'embrayage est à cône inverse garni de férodo-fibre. Les pédales de débrayage et de frein sont montées sur le bloc moteur de manière à éviter que les déformations inévitables du châssis ne nuisent à la manœuvre.

La boîte de vitesse, qui fait bloc avec le moteur et l'embrayage, comporte trois vitesses et une marche arrière (double train balladeur). Le levier de commande, grâce à son articulation à rotule, est d'une manœuvre très douce.

La transmission se fait par un seul joint de cardan avec pont oscillant et poussée centrale par rotule concentrique au joint. Le graissage du joint, du type à croisillon, est assuré par l'huile de la boîte.

Le pont arrière, très robuste, ne comporte pas de différentiel. L'expérience nous a montré que la voiture tient ainsi mieux la route, avec une usure normale des pneus.

Les freins à main et au pied agissent simultanément ou séparément sur des tambours de grand diamètre, faisant corps avec les roues arrière. Les commandes se font par des câbles. Le réglage est fait par un système très simple de rattrapage de jeu.

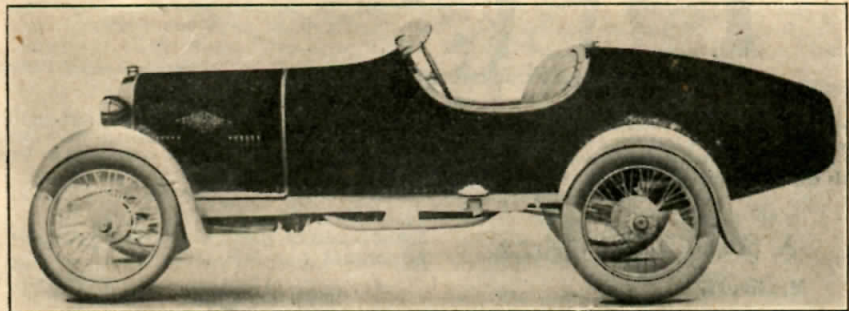
Les roues AR sont commandées par un arbre plein en acier spécial monté sur de gros roulements annulaires.

Les roues standard sont à rayons métalliques et à moyeux estampés en acier.

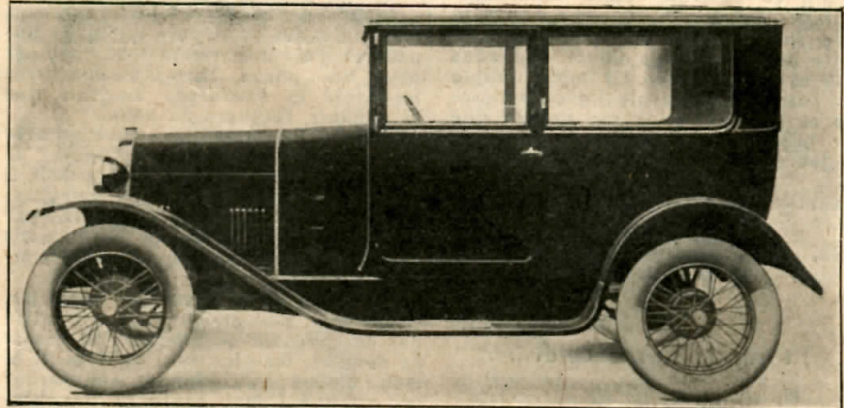
La direction, très robuste, est du type à vis et roue à denture hélicoïdale. La bielle de commande et la barre de connexion sont montées sur rotule à rattrapage de jeu automatique.

Voie : 1 m. 08 - Empattement : 2 m. 50.

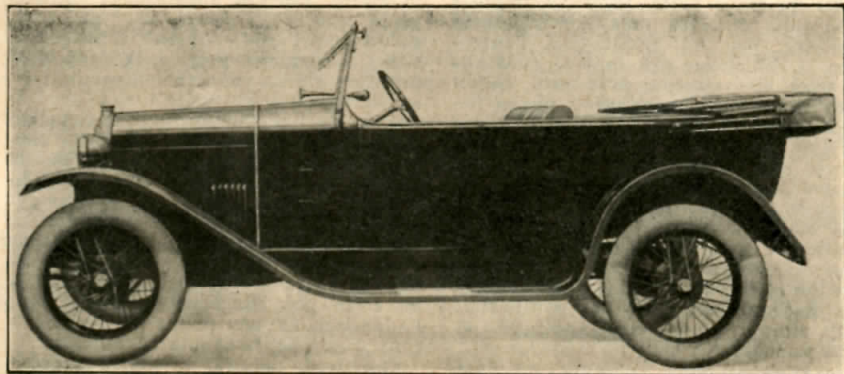
Pour le torpédo et la conduite intérieure 4 places, le châssis est à cadre fermé, muni d'amortisseurs Hartford



Le Grand Sport 7 CV nouveau modèle.



La Conduite intérieure 7 CV 4 places.



La Torpédo 4 places 7 CV.

à l'AR et comporte également les freins sur les quatre roues.

Grâce à la nervosité de son moteur, cette voiturette admet indifféremment des carrosseries 2 ou 4 places, modè-

les tourisme et grand tourisme, sport et grand sport, cabriolet et conduite intérieure.

Pneus de 710 x 90 ou confort 715 x 115 au choix.

Les boîtes de vitesses Picard

La réputation des boîtes de vitesses françaises Picard est justifiée par la qualité des matériaux entrant dans leur prix modique.

En plus de leurs modèles déjà bien connus les Etablissements Picard, dont la fondation remonte à 1906, livrent dès maintenant deux nouveaux modèles, particulièrement intéressants : l'un à deux vitesses dont l'encombrement est très réduit, l'autre à quatre vitesses, bien digne de donner entière satisfaction aux possesseurs de machines dont la poly-multiplication s'impose lorsque, par exemple, ceux-ci désirent s'adjoindre un sidecar.

Avant toute autre chose et pour être vraiment appréciée par les usagers une boîte de vitesses doit avoir deux qualités primordiales : grande robustesse non seulement obtenue par la qualité des aciers employés dans la fabrication des pignons, des roulements à billes et de tous les matériaux constitutifs des différents organes mais aussi par une robustesse reconnue dans le fonctionnement et qui est due au judicieux dessin des pièces en mouvement soumises à des efforts les plus divers.

Les modèles classiques fabriqués par les Etablissements Picard ont démontré depuis longtemps leurs qualités et sont d'ailleurs adoptés par un grand nombre de marques parmi lesquelles on peut citer au hasard :

Harlette, Griffon, D.F.R., Jean Thomann, Stella, S.I.C., Le Grimpeur, Arbinet, etc... etc...

En plus de ces modèles déjà connus et appréciés pour leurs qualités de solidité et d'interchangeabilité, cette firme vient d'établir deux nouveaux types sur lesquels nous devons plus particulièrement attirer l'attention.

Ces récentes et intéressantes réalisations démontrent bien le désir très marqué du constructeur qui tient à satisfaire quelques cas spéciaux. C'est une façon de faire qui remportera un vif succès auprès des motocyclistes dont la transformation de leur machine s'impose.

Il existe, en effet, une catégorie d'usagers dont la machine possède un excellent moteur mais dont l'établissement des rapports de multiplication laisse fort à désirer. Certains motocyclistes possèdent même des machines qui gagneraient à être transformées quoique ne comportant même pas de dispositifs de changement de vitesse.

Afin de satisfaire à ces demandes, un modèle de boîte Picard a été spécialement étudié et peut être, par son faible encombrement, adapté commodément sur toutes ces machines, même celles sur lesquelles aucun emplacement n'avait été prévu pour le montage d'une boîte de vitesses.

Nul doute que cette boîte à deux vitesses ne remporte le succès qu'elle mérite car elle permettra à beaucoup d'avoir une machine dont le prix de

revient total sera loin d'atteindre la valeur d'une machine neuve.

Ceux qui auront modernisé ainsi une ancienne machine à transmission directe et pédalier au moyen d'une de ces boîtes deux vitesses ne connaîtront plus les ennuis et la fatigue provoqués par des mises en route plus ou moins pénibles et acrobatiques. Le kick starter prévu sur la boîte deux vitesses dont ils auront fait l'acquisition leur permettra un départ très facile et dans les meilleures conditions de confort.

Ce type de boîte comporte 2 vitesses, point mort et débrayage, la deuxième est en prise directe, la première donnant une réduction de 30 pour cent.

Les pignons en acier trempant à l'air sont, de par leur traitement, d'une grande robustesse. Ces pignons sont toujours en prise et commandés par clabot. Les arbres sont en acier au chrome-nickel et montés sur de fort roulements à billes, S.K.F. et S.R.O.

Cette boîte se livre indifféremment selon la demande :

- 1° Avec kick starter, débrayage, commande chaîne-courroie ;
- 2° Avec kick starter, débrayage, commande chaîne-chaîne ;
- 3° Sans kick starter, avec débrayage, commande chaîne-courroie ;
- 4° Sans kick starter, avec débrayage, commande chaîne-chaîne.

Il est possible également de fournir à la demande et en place de kick une manivelle de mise en marche qui, réflexion faite, peut être aussi pratique et est encore susceptible de restreindre l'encombrement.

Comme les autres boîtes de la Maison Picard, ces modèles à deux vitesses peuvent trouver leur application sur vélomoteurs, motos légères de sport et de tourisme, et même sur quelques véhicules légers, triporteurs, par exemple, sur lesquels l'adjonction d'un moteur aura été faite.

Il existe encore une autre catégorie de possesseurs de motos assez puissantes qui désireraient adjoindre un sidecar à leur machine, malheureusement dépourvue d'un dispositif de changement de vitesse pouvant leur permettre cette heureuse adaptation.

Les établissements Picard viennent également d'établir un type de boîte à quatre vitesses qui comblera cette lacune et donnera satisfaction aux amateurs de tourisme en sidecar.

Il nous faut insister particulièrement sur les grandes possibilités d'une machine ainsi équipée d'une boîte à quatre rapports qui permettra un rationnel emploi du sidecar dans les parcours accidentés.

On comprend aisément que la multiplicité des rapports permet une plus juste utilisation du moteur avec un abaissement de régime qui est toujours à considérer.

L'adaptation d'une telle boîte autorisera la montée des côtes sans fatigue et l'élévation sensible de la vi-

tesse moyenne dans les parcours en palier. Il résultera directement de ces avantages une notable économie de carburant et une moins grande usure de tous les organes du moteur.

Cette boîte à quatre vitesses, qui rappelle de bien près certaines boîtes de voitures par son levier de vitesses, comporte ses pignons toujours en prise commandés par baladeurs. La quatrième vitesse est la prise directe, la troisième donne une réduction de 20 0/0 sur la quatrième, la deuxième 30 0/0 sur la troisième et la première 35 0/0 sur la deuxième.

Ce type de boîte est livré avec kick starter et débrayage commande chaîne-courroie ou chaîne-chaîne. La commande des vitesses se fait par un levier à rotule fixé directement sur le carter de la boîte.

Ce modèle est plus particulièrement établi pour être monté sur des motos de 350 à 500 cmc.

En résumé, ces deux nouveaux modèles, de construction soignée, sont dignes du succès qu'ils doivent rencontrer auprès des motocyclistes pour leur facilité et leur besoin d'adaptation.

Pour tous renseignements : Ecrire ou s'adresser aux Etablissements Picard, 26, rue Carnot, Courbevoix (Seine).

On sait le succès qu'obtint le petit cyclecar Villard dans Paris-les Pyrénées-Paris. Or, le succès commercial a suivi le succès sportif à telle enseigne que M. Villard a dû créer un dépôt au 161 bis, boulevard Voltaire, à Asnières, à seule fin que ses nombreux clients éventuels puissent essayer et admirer son cyclecar. Ajoutons que le meilleur accueil leur sera réservé.

Nous apprenons de bonne source que Psalty, 271, boulevard Pereire, vient de se rendre acquéreur d'un lot important de pièces détachées ainsi que des moteurs et des boîtes de vitesses qu'il cède à des prix extrêmement avantageux. Les commandes des lecteurs de Moto-Revue seront servies par retour et seront facturées sous remise de 5 0/0 supplémentaire.

Continuant sa campagne sur le véhicule utilitaire, Gargoyle Mobiloil Revue, — éditée pour sa clientèle par la Vacuum Oil Company S. A. F., — dont le numéro de septembre vient de paraître, contient un très intéressant article sur la prospection du marché agricole.

Un autre article contient des remarques fort justes sur la vente au détail, et dont la lecture ne peut être que profitable aux garagistes et revendeurs. Le sommaire est complété par la suite de l'étude sur le « Garage Moderne », dont nous avions signalé en son temps le début.

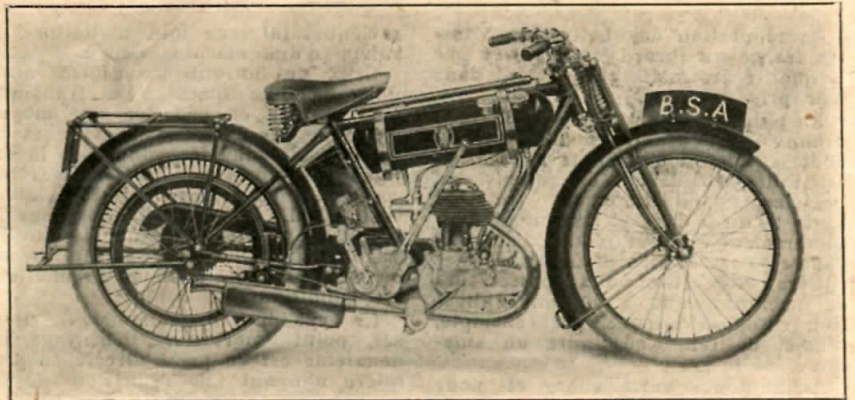
Les modèles B. S. A. pour 1926

La maison B. S. A. présente cette année au Salon anglais toute la gamme des modèles, de la moto 2 CV 1/4 à la 8 CV, tous les moteurs sont à 4 temps.

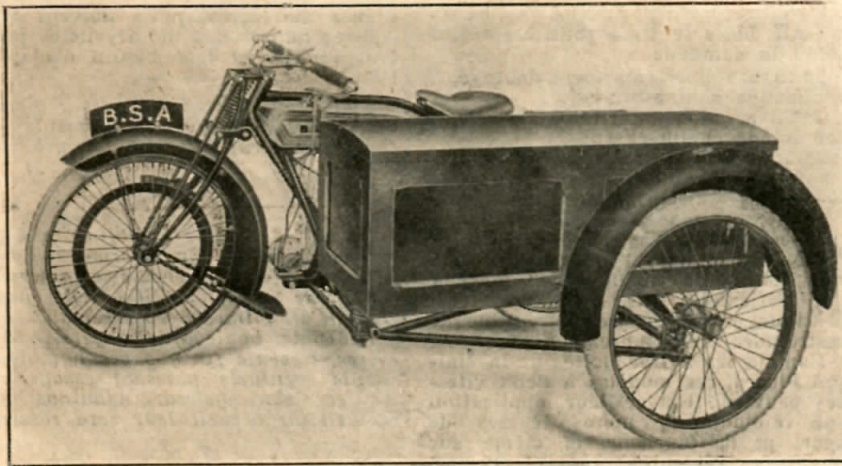
1° *Modèle 2 c. v. 1/4.*—Moteur B.S.A. 250 cmc, graissage automatique par pompe B.S.A. placée dans le carter et pompe à main supplémentaire, magnéto H. L. ou Lucas, carburateur Amac, cadre incliné en tubes droits, réservoir cylindrique ; boîte 2 vitesses, débrayage et Kick-starter.

2° *Modèle 2 c. v. 3/4.*—Moteur B.S.A. 350 cmc, caractéristiques semblables à celles de la 250 cmc, sauf pour le cadre qui est surbaissé par tube arrondi. Le réservoir contient 8 litres d'essence. La transmission est par chaîne-chaîne. Boîte à 3 vitesses.

3° *Modèle 2 c. v. 3/4.* — Luxe Moteur B.S.A. 350 cmc à soupapes commandées par culbuteurs. Les autres caractéristiques sont les mêmes que celles de la 2 3/4 Touriste. De plus des protège-genoux en caoutchouc sont fixés à de-



Nouveau modèle : B 26 de luxe 2 1/2 c. c. 249 c. c. comportant boîte 3 vitesses, graissage automatique, selle Terry, graissage sous pression parties cycle et gros pneus.



Sidecar B. S. A. Livraison léger ; s'adaptant aux motos B. S. A. L 26 ; L 26 de luxe à culbuteurs et S. 26.

meure sur les deux côtés du réservoir.

Les deux types de machine peuvent recevoir un sidecar léger. Les attaches nécessaires sont prévues sur le cadre à cet effet.

4° *Modèle 5 c. v.* — Moteur B. S. A. 500 cmc, soupapes latérales. Mêmes détails de construction que les deux modèles précédents, sauf pour la fourche élastique qui ne comporte pas d'amortisseurs.

5° *Modèle 5 c. v.* — Moteur 557 cmc, il se fait en deux modèles, ils diffèrent dans la protection de la transmission qui, sur le modèle Luxe, comporte un carter en aluminium fondu et sur la Touriste, un garde-chaîne. De plus la 5 c.v. Luxe comporte une selle Terry et des repose-pieds recouverts de caoutchouc épais.

6° *Modèle 6 c. v.* — Moteur 770 cmc. Comme la 5 CV, il est établi en deux modèles ayant chacun les mêmes caractéristiques que les précédents.

7° *Modèle 8 c. v.* — Moteur 2 cylindres en V de 989 cmc, même spécification que les précédents.

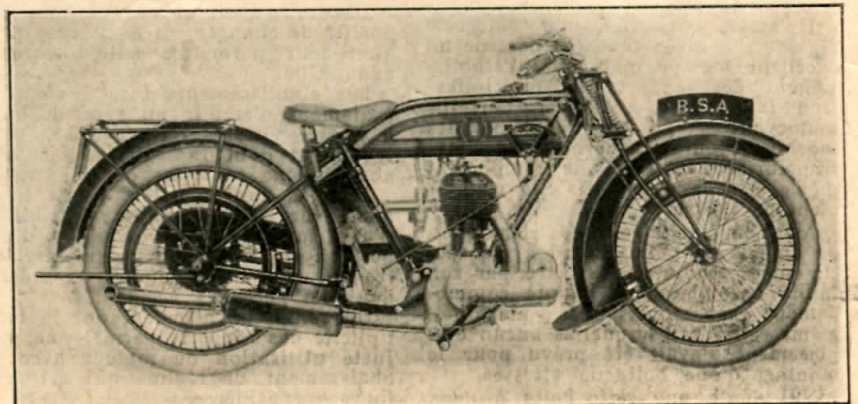
Toutes ces machines sont équipées avec le graissage des articulations sous pression.

B.S.A., 31, rue de la Félie-Méricourt Paris (IX^e).

Dunlop gagne le record du monde des 24 heures.

Le record du monde des 24 heures vient battu par le Capitaine Duff, sur Bentley, à l'autodrome de Montlhéry, à la moyenne imposante de 152 kilomètres 930 à l'heure.

Cette performance a été accomplie sur Dunlop Cord à tringles sur jante à base creuse ; le même pneumatique qui avait déjà permis à Gilett, coureur de la maison A.C., de battre, sur le même autodrome, le même record il y a quelques trois mois ; le même pneumatique également qui a gagné le Grand Prix des Voitures légères à Boulogne et qui s'est classé premier au Circuit des Routes pavées.



Nouveau modèle S. 26 4 1/4 c. v. 493 c. c. comportant 3 vitesses ; graissage automatique, graissage sous pression parties cycles.

BSA

la marque impeccable

présente ses Modèles 1926

Sa nouvelle 2 1/2 cv., petite moto de luxe

*3 vites.es. — Graissage mécanique et sous pression
amortisseur. — Selle Terry. — Gros pneus.*

Sa 2 1/2 cv. 2 vitesses.

Sa 3 1/2 cv. type solo et sidecar.

Sa 4 cv. type sport à culbuteurs.

Sa nouvelle 4 1/2 cv. grand tourisme.

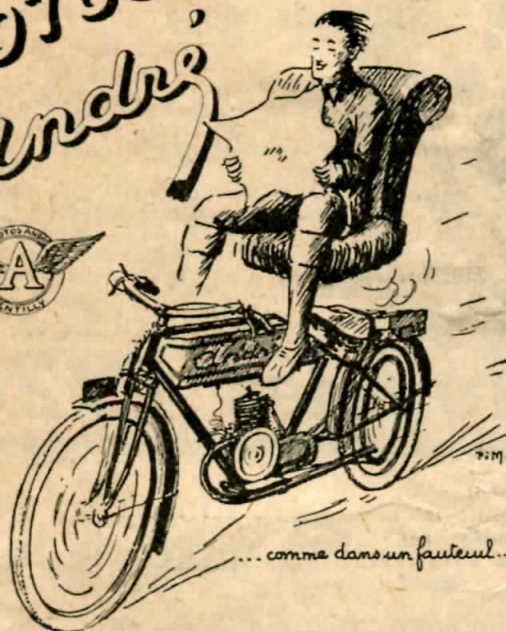
Sa nouvelle 4 1/2 cv. modèle luxe.

Sa moto-camionnette

qui assure le plus économiquement le petit transport.

Tous ces modèles sont visibles chez les agents, et à
la Compagnie B.S.A. 31, rue de la Folie-Méricourt

MOTOS
André



... comme dans un fauteuil...

ETABLISSEMENTS BOURDAIS
INGÉNIEUR CONSTRUCTEUR 7 RUE LAFOUCÉ-GENTILLY.
(SEINE)

LES CADRES

LORRIOT

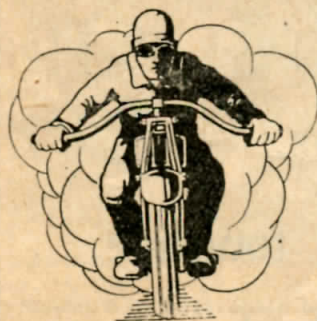
POUR CYCLES ET MOTOS
TOUS MODÈLES SOUDÉS ET BRASÉS
COURSE ET ROUTE
ÉQUIPENT LES MEILLEURES MARQUES

LORRIOT ET CIE

57, AVENUE MARCEAU
COURBEVOIE (SEINE)
TELEPH. 953 COURBEVOIE

LES SPÉCIALISTES
DU CADRE LORRIOT
MARQUE DÉPOSÉE
CADRE DE QUALITÉ

PLS



SAISON
1 9 2 5

9 RECORDS
4.000 MOTOS
EN SERVICE

5 ANS de SUCCES

3 C.V. 1.495 FR.

TYPE SPÉCIAL SUPERSPORT
175 CMC. VITESSE 100 KILOMÈTRES

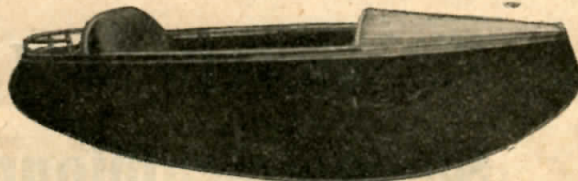
G. BARRÉ USINES :
NIORT 7 et 9, rue Langlois
(DEUX-SÈVRES)

MOTOCYCLISTES !

Les Établissements F. RICHARD
139, Avenue d'Italie — PARIS
vous présentent leur nouveau modèle,
TYPE 1926

LA FAVORITE

avec fermeture de porte type voiture



MODÈLE GRAND LUXE - ÉLÉGANT
SOLIDE - CONFORTABLE - CONSTRUCTION
HORS PAIR

Prix défiant toute concurrence

SPECIALITÉ DE
CARROSSERIE - CHASSIS
CAPOTE - PARE-BRISE

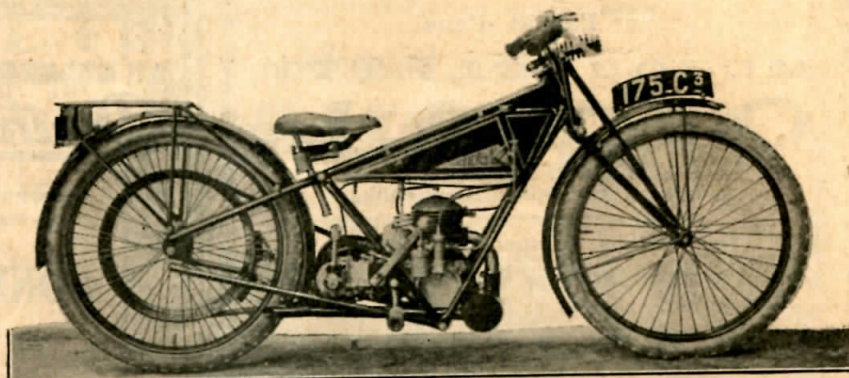
N'ACHETEZ PAS avant de consulter
notre CATALOGUE, adressé contre
0 fr. 30 en timbres-poste

La Moto Soyer

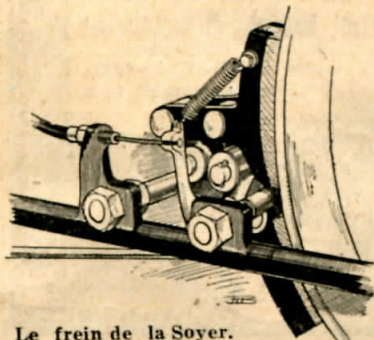
175 cmc

La nouvelle machine présentée par Soyer se caractérise par une grande originalité de ligne, un cadre absolument nouveau et un ensemble de détails qui en font une des motocyclettes légères les plus intéressantes à l'heure actuelle.

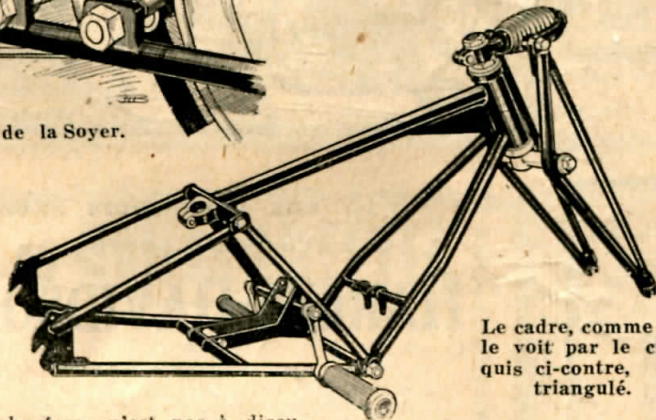
Un des points les plus intéressants est sans contredit le cadre dont nos lecteurs trouveront un dessin ci-dessous. Ils se rendront compte de la parfaite triangulation de ce cadre, qui est pratiquement indéformable et



La 175 c.c. Soyer est de lignes très agréables.



Le frein de la Soyer.



Le cadre, comme on le voit par le croquis ci-contre, est triangulé.

dont la robustesse n'est pas à discuter.

La rigidité de ce cadre est assurément une garantie de la bonne tenue de route de la machine, et d'autre part la position de la selle est excessivement basse.

La fourche élastique, du type oscillant, est montée sur bagues bronze

sont tubulaires et garnis de caoutchouc. Les freins, au nombre de deux, agissent tous deux sur la poulie jante arrière. L'un est commandé au pied, par pédale au talon et l'autre à la main, au guidon.

Ces deux freins sont d'une construction particulièrement robuste et la selle est extra-large un dispositif spécial assure un déplacement parallèle aux deux patins de frein.

Les garde-boue sont larges et bien fixés.

Le support est très ingénieux et sa position au centre de la machine permet de poser la motocyclette sur l'une ou l'autre de ses roues.

Le porte-bagage est tubulaire et porte la sacoche à l'arrière.

Le moteur est un monocylindrique à ailettes du cycle à deux temps. L'alésage est de 60 m/m et la course est de 61. La cylindrée est de 172 cmc. Le volant est extérieur et certains détails ingénieurs donnent un excellent rendement à ce moteur.

Une magnéto à haute tension assure l'allumage. La boîte de vitesse don-

ne trois rapports et débrayage et le levier de commande est monté directement sur la boîte.

Kick starter monté sur la boîte.

La transmission se fait par chaîne du moteur à la boîte, sous-carter, et de la boîte à roue arrière par courroie caoutchouc.

Ajoutons enfin que la construction est excessivement soignée, ainsi que l'on peut s'y attendre avec les Etablissements Soyer, et que cette nouvelle machine donnera toute satisfaction à ses propriétaires.

La Transformation des Carburateurs Longuemare

Les petits moteurs ont très souvent des vibrations assez fortes dues aux régimes élevés de rotation.

Cet inconvénient a pour conséquence de faire déborder les niveaux des carburateurs.

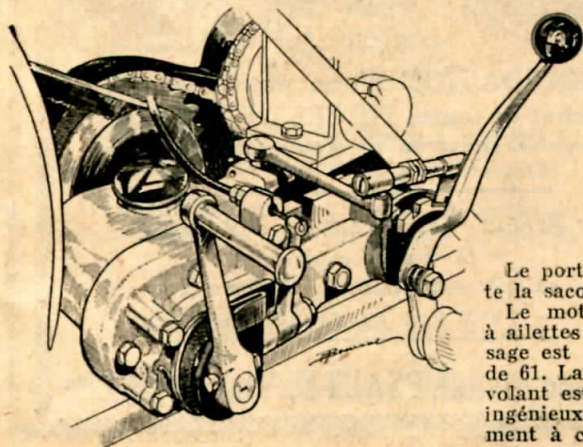
Pour obvier à cet inconvénient, la Maison Longuemare a muni ses modèles 1925 d'une boîte à niveau constant spécialement étudiée pour résister aux plus fortes trépidations et vibrations. Les résultats pratiques prouvent qu'elle a parfaitement réussi.

Désireuse de faire profiter ses fidèles adeptes de son nouveau perfectionnement, elle peut transformer ses anciens modèles moto L.B.H. 2, en type 1925, pour une somme très minime.

De plus, dans le but de permettre tous d'apprécier les qualités réellement supérieures de ses carburateurs à correction d'air, cette Maison échange, en reprenant en compte, pour une somme importante, ses modèles sans correction, contre des types 1925 à correction d'air.

Demandez prix et renseignements à G. Longuemare et Cie, 12, rue du Buisson-St-Louis, à Paris.

N'oubliez pas que c'est par Moto-Revue que vous connaîtrez les dernières nouveautés avant quiconque. Lisez régulièrement Moto-Revue. Abonnez-vous.



La boîte de vitesses.

Assurez-vous de belles randonnées

par l'achat d'une

MOTOCYCLETTE O. R. I. A. L.

dont la sûreté de marche vous est
garantie de souvenirs impérissables.

Deux modèles sollicitent votre choix :

- La 3 C.V. 300 cmc. à moteur M.A.G. monocylindrique
- La 6 C.V. 750 cmc. à moteur M.A.G. deux cylindres

La première convient pour rouler en solo ;
la deuxième s'accommode facilement d'un
sidecar confortable.

Les motos O. R. I. A. L. ont affirmé leurs qualités dans les courses
de côte, sur circuit fermé et dans les épreuves de tourisme.

Catalogue franco sur demande

Etablissements O. R. I. A. L.

11, Rue du Plat
LYON

Agence générale pour
la région parisienne:

M. PSALTY
50, r. Brunel, Paris



LE CELEBRE PISTON
"Diatherme"

en MÉTAL ALPAX
(Licence Floquet de Fleury)

CONFLE LES MOTEURS

Compression franche ;
Supprime l'Auto-Allumage ;
Reprises énergiques ;
Augmentation considérable
de la vitesse.

Envoi du catalogue N° 10 sur demande

Étab. Modernes de Rectification
68, boulevard d'Asnières
(Ile de la Jatte) NEUILLY-SUR-SEINE
TÉL. : NEUILLY 10-82

Publicité G.SWEERTS

THE INDIA RUBBER GUTTA-PERCHA & TELEGRAPH WORKS Co Ltd

Usines et Direction Générale à PERSAN (S.-et-O.)

CHAUFFEURS
NE CREVEZ PLUS
VOICI LE

PNEU
PERSAN

USINES ET BUREAUX à PERSAN (Seine-et-Oise)

VÉLO
MOTO
AUTO
AÉRO

ET TOUS ARTICLES EN
CAOUTCHOUC MANUFACTURÉ, ÉBONITE, GUTTA-PERCHA,
VÊTEMENTS IMPERMÉABLES, CÂBLES ET FILS ÉLECTRIQUES

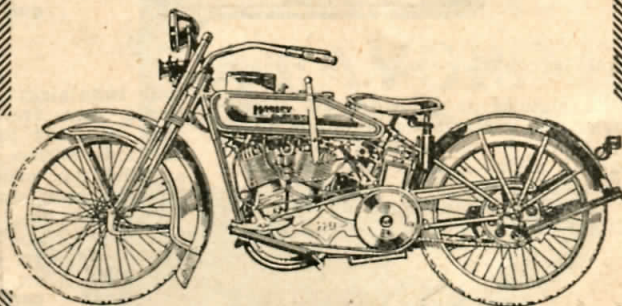
Maison de Vente pour PARIS : 31, RUE LA BOÉTIE, 31

SUCCURSALES

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

AVIS aux possesseurs
des Motos Sidecars

"HARLEY-DAVIDSON"



LIQUIDATION d'une nouvelle Série
Achat de toutes PIÈCES DÉTACHÉES
neuves et garanties

Motos "HARLEY" 9 HP.
construites entièrement
en pièces **neuves et garanties**
— PRIX BAS EXCEPTIONNELS —

Maison PIERRE PSALTY, 271, boulevard Pereire
PARIS (17^e)

MARCEL HENRIET

CONSTRUCTEUR DU SIDE-CAR "LE FLOTTEUR"

Agence exclusive pour la
Seine des motocyclettes

ULTIMA

— DE LYON —

HARLEY-DAVIDSON :: ::
RENÉ GILLET :: :: ::
GNOME ET RHONE :: ::
MONET ET GOYON :: ::
PEUGEOT - D. S. :: ::
GRIFFON - D. F. R. :: ::
LE GRIMPEUR :: :: ::
MOTOBÉCANE :: :: ::

174, r. de Vaugirard, Paris (15°)

— Téléphone : Ségur 89-32 —

Vend avec 13 & 16 mois de crédit

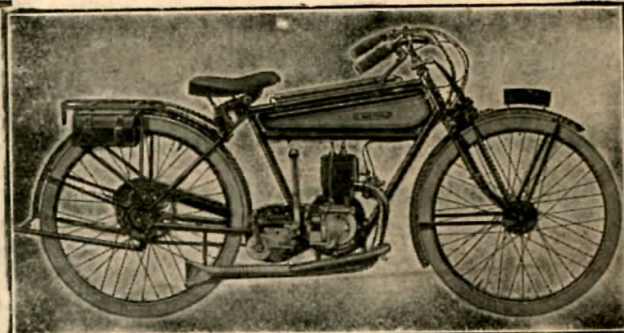
— DIRECTEMENT DU VENDEUR A L'ACHETEUR —
SANS AUCUN INTERMÉDIAIRE
1^{er} VERSEMENT : 10 POUR 100

10 MOIS DE CRÉDIT

Moto Légère

AUSTRAL

175 cmc. 2 temps,
2 vitesses, débrayage, Kick starter



La vraie Machine pour le grand Tourisme

Catalogues
et Conditions

AUSTRAL

7, rue de la République, 7

Tél. 461

R. C. S. 181.981

PUTEAUX (Seine)

Avec un MOTEUR LUTETIA



Force 1 ch. 1/2

Embrayage
progressif

Volant
magnétique

Roulements
à Billes

Vitesse 30 kil.

Consommation
1 litre 1/2

TRANSMISSION par CHAÎNE à TENSION RÉGLABLE

Monte toutes les Côtes

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

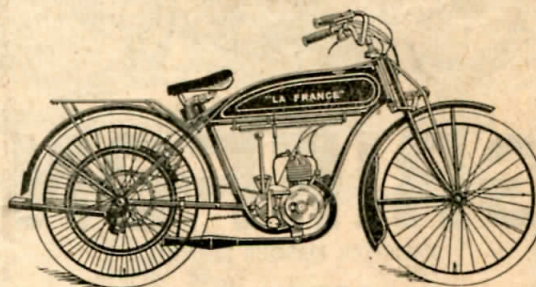
LIVRAISON IMMÉDIATE

Catalogue envoyé gratuitement sur demande

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

LA FRANCE

10, rue de Chevreul



Motocyclettes légères 100 cmc., 125 cmc., 175 cmc.]

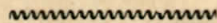
DEMANDEZ

LES NOUVELLES CONDITIONS SPÉCIALES
AU COMPTANT ET A CRÉDIT

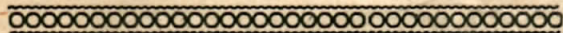
Catalogue M. R. franco sur demande

2 VITESSES et DÉBRAYAGE
par REDUCTEUR **LTN**

ADAPTABLE A TOUTE MOTO

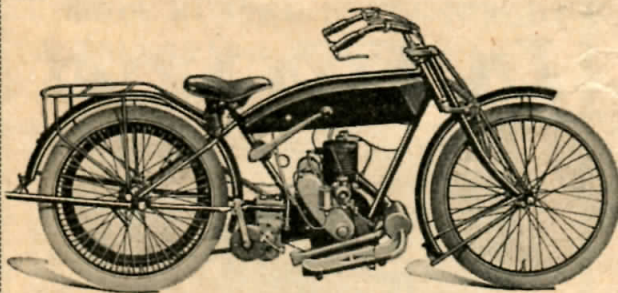


Boîtes 2 et 3 vitesses -- Motocyclettes
Moto-pompes et pompes 250 tours-minute



SOCIÉTÉ NOUVELLE **LTN**

- - Chemin du Vistre, Nîmes (Gard) - -



GRIFFON

PREMIÈRE MARQUE FRANÇAISE

a gagné en 1925

BORDEAUX-PARIS

LE CIRCUIT DE CHAMPAGNE

PARIS-LE HAVRE

GRIFFON

s'est distingué dans toutes les courses de motos

Conditions d'Agence; s'adresser:

40, rue Louis-Blanc, à Courbevoie

Malgré les hausses du Change

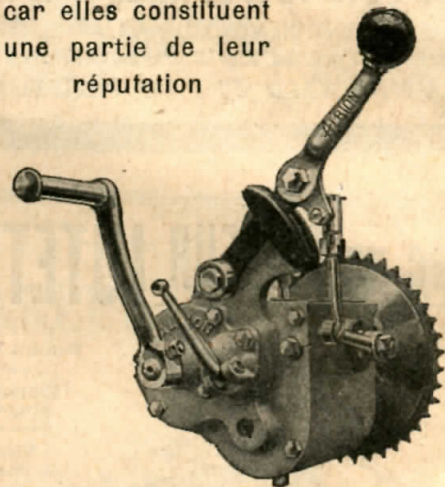
les

BOITES de VITESSES

ALBION

continueront
d'équiper en 1926 les
BONNES MARQUES
DE MOTOCYCLETTES

car elles constituent
une partie de leur
réputation



MOTOCYCLISTES!

portez votre choix sur les Machi-
nes qui sont munies de la boîte

ALBION

c'est la meilleure des GARANTIES

Établissements **DELLHEIM**

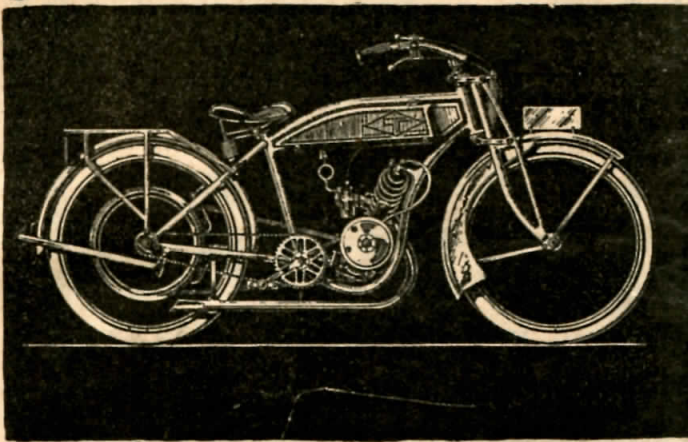
39, avenue du Roule

NEUILLY-S/-SEINE

LA MOTO LÉGÈRE 2 C.V.

“ SIC ”

Moteur D. K. W.



Sur demande nous adressons gratuitement
Notre catalogue général illustré et
nos conditions spéciales pour

PAIEMENT en 13 MOIS

de nos motos légères et cycles

Société Industrielle et Commerciale

“ SIC ”

176, Boul. Voltaire, à ASNIERES (Seine)

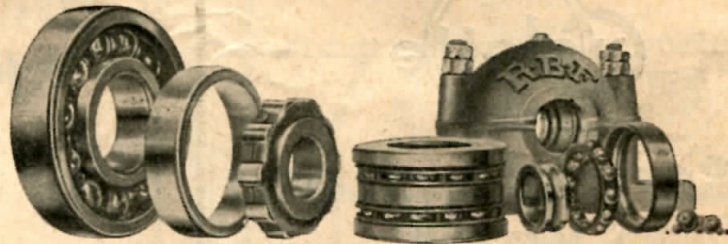
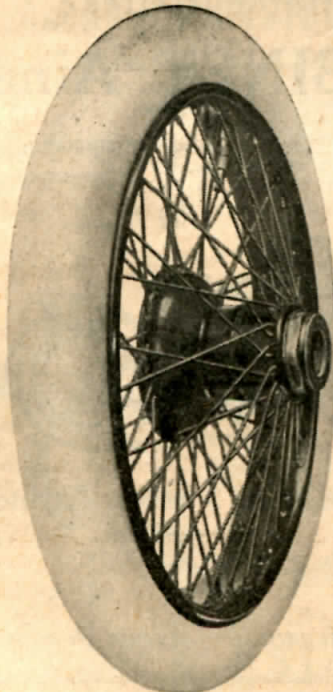
MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE

212, Boul. Pereire, PARIS

(Porte Maillot)

R. C. Seine 201-841

« La CAM n'importe pas, elle fabrique. »



ROUES AMOVIBLES
RAF
ROULEMENTS
RBF

PALIER, CHAISE DE TRANSMISSION
BILLES ACIER et BRONZE

RC. 128842

CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS

453 C

MAGASINS DE VENTE
BORDEAUX 33 RUE FONDAUDÈGE
MARSEILLE 24 RUE NATIONAL
BRUXELLES 31 RUE DE LA MONTAGNE
LILLE 71 RUE DE LA LIBERTÉ
NANCY 12 RUE NOTRE-DAME
5^E ETIENNE 11 RUE DU GÉNÉRAL FOTY
LYON 77 AVENUE DE SAXE
NANTES 32 RUE DE STRASBOURG
BIENNE 121 RUE DE L'HOPITAL

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

XL

DOLLAR



exposera

du 4 au 18 Octobre 1925

au dépôt de
PARIS, 160, Rue de la Pompe (16^e)

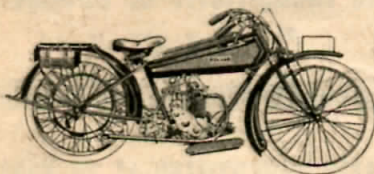
(Métro : Victor-Hugo)

Ses nouveaux Modèles de Motocyclettes

MOTEUR 4-TEMPS

1 CV. 3/4 - 2 CV. 1/2 - 3 CV. 3/4

Route, Grand Tourisme et Super-Sport
Catalogue envoyé gratis sur demande à USINE



SAVAVA-DELACHANAL

3 et 5, Avenue de la Liberté, Charenton (Seine)
Tramway 24 — République

S I M A VIOLET

Pour conditions
et ESSAIS

s'adresser aux

Établissements

LAHAIVILLE

8, rue Frémicourt, PARIS (XV^e)

TÉLÉPHONE : SÉCUR 07-79

la Cyclette

LA REINE DES BICYCLETTES A MOTEUR

Brassard Tourisme 1925

Machine complète
avec débrayage

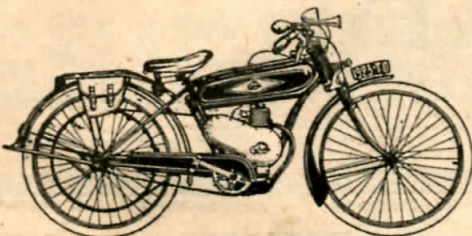
1.350 frs

DEMANDEZ
CATALOGUE

Groupe moteur se mon-
tant sur toutes bicyclettes

850 frs

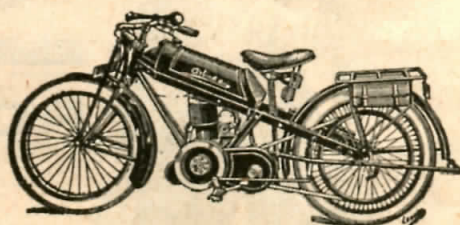
120, rue Gravel
LEVALLOIS (Seine)



Motocyclettes

“ARBINET Aîné”

Cad e-châssis B^{té}; Selle suspendue
Moteur «Train» — 3 et 4 CV. — Boîte 3 vitesses



ROBUSTESSE

CONFORT

2 modèles Sport, 2 modèles Touriste

Sidecar spécial pour 4 CV.

Catalogue franco. — Agents demandés.

ARBINET Aîné, constructeur, 72, rue Berbissey, 72
DIJON (Côte-d'Or)

LES MOTOS

ULTIMA

Fabrication Française

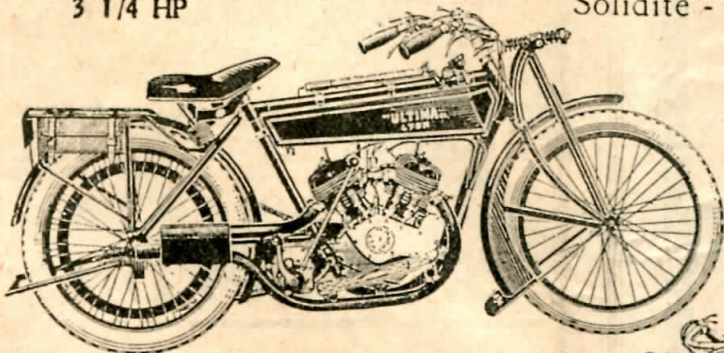
Créée en 1908

3 MODÈLES

Moteur 4 temps

3 1/4 HP

Solidité - Rapidité - Élégance - Souplesse

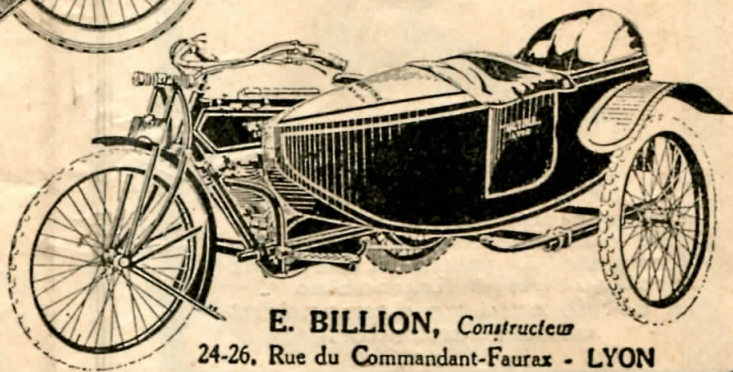


E. BILLION, Constructeur
24-26, Rue du Commandant-Faurax - LYON
Téléphone : Vaudrey 2-04

Grimpe toutes les Côtes

AGENTS RÉGIONAUX

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



E. BILLION, Constructeur
24-26, Rue du Commandant-Faurax - LYON

Entièrement construite dans mes ateliers

AGENTS! CONSTRUCTEURS!

Ne manquez pas de rendre visite

Aux Établ.

STAUB

Constructeur

DE LA BOITE 3 VITESSES POUR MOTOS

*Au cours de l'année 1925 elle
a fait la preuve de ses qualités
de robustesse et facilité de manœuvre*

Demandez nos références
et les conditions pour nos
Nouveaux Modèles 1926

*Adoptés par les meilleures marques
françaises*

3 MODÈLES pour MOTOS

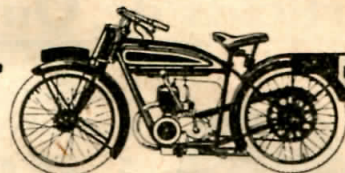
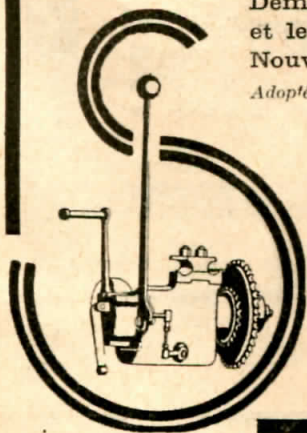
175 cc., 250 cc., 350 cc.

STAUB Constructeur

2, Impasse des Acacias, 2

PARIS (17^e)

Tél. Galvani 12-46



MOTO LÉGÈRE 175 cmc

Aiglon

BICYCLETTES
CYCLES A MOTEUR
MOTOCYCLETTES 3 CH. 1/2

*Catalogue envoyé gratuitement
sur demande*

La meilleure marque
aux meilleures conditions

CYCLES AIGLON, ARGENTEUIL (S.-et-O.)

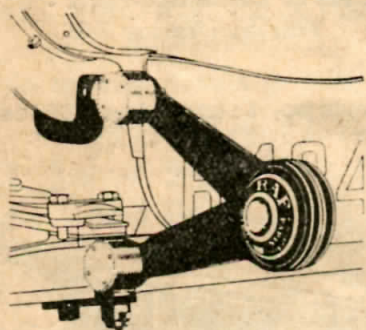
AGENTS DANS TOUTES LES VILLES

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

XLII

"La CAM n'importe pas elle fabrique"

L'AMORTISSEUR est **RAF** indéréglable



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

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

TOUS CEUX QUI VENDENT OU FABRIQUENT
DES
CYCLES, MOTOS, CYCLECARS
doivent se faire inscrire sur

L'ANNUAIRE GÉNÉRAL DE LA **VÉLOCIPÉDIE**

PUBLIÉ PAR

le DIDOT-BOTTIN

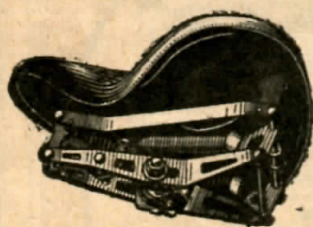
Il suffit d'envoyer ses nom et adresse à

M. J. GIRAUDEAU

1, Rue Villaret-de-Joyeuse, PARIS (17^e)

Téléphone : WAGRAM 46-78

2 Articles de Qualité



La Selle
à parallélogramme

LEDA

Protégera vos reins et
votre estomac aux
grandes vitesses sur la
mauvaise route



Les bougies diathermiques

LEDA

pour moteurs
à
haut rendement



ISOLANT CÉRAMIQUE
PRIMÉ par
l'Aéronautique Militaire

(Notices franco)

J. LEDANOIS, Const^r
157 bis, avenue Edouard-Vaillant
BILLANCOURT (Seine)

Téléph. : BOULOGNE 758

"LA MOTOCYCLETTE" BERNE (Suisse)

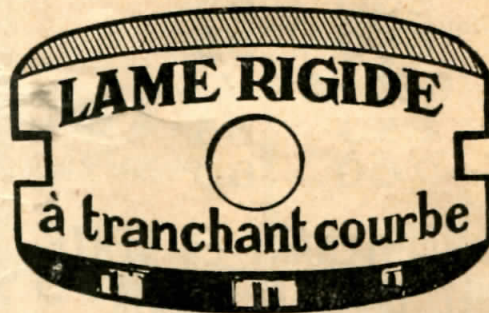
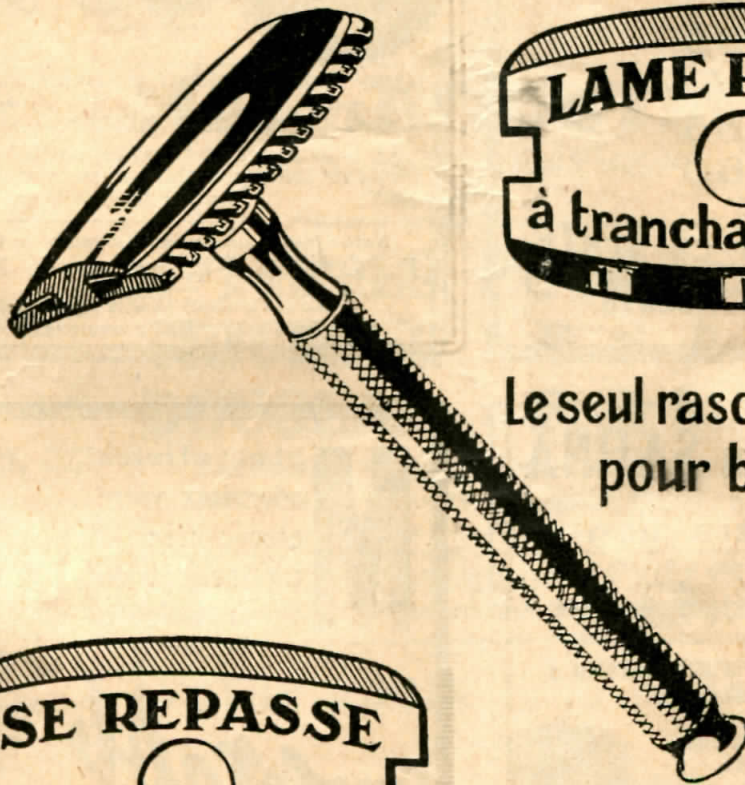
Seul journal suisse consacré exclusivement
au motocyclisme.

De ce fait, "La Motocyclette" constitue le
moyen le meilleur marché et le plus efficace
pour nouer en Suisse des relations d'affaires
pour tout ce qui intéresse la branche moto-
cycliste.

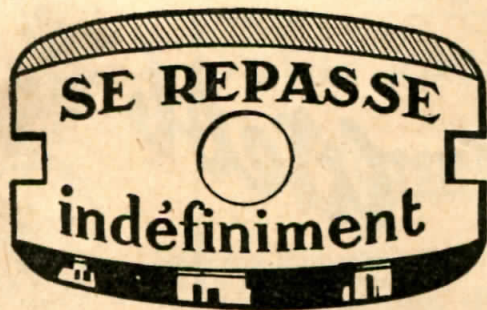
Parait chaque mercredi sur 12 à 16 pages.

Demandez des numéros spécimens gratis et
franco, ainsi que le tarif des annonces, à
l'Administration de "La Motocyclette", à
BERNE (Suisse), Breitenrainstr. 97.

APOLLO



Le seul rasoir efficace
pour barbe forte



Techni-Studio

En vente partout
Rasoir en écrin avec lames : 20^{frs}
lames de rechange, les six : 10^{frs}

LE RASOIR FRANÇAIS

RASOIR APOLLO, 20, Rue Réaumur, PARIS

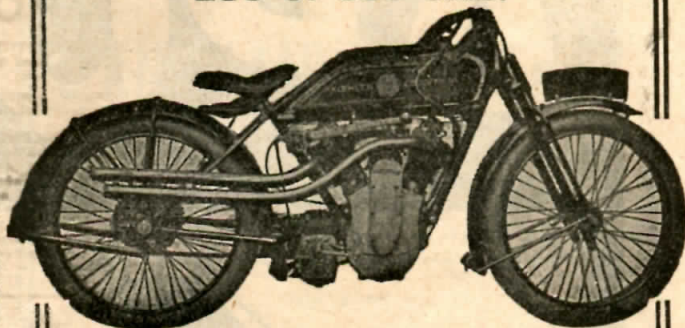
LES
PNEUS MOTOCYCLETTE
 A TALONS
A. WOLBER

650 × 45
 600 × 50
 600 × 55
 650 × 55
 650 × 65 × 55
 650 × 65
 700 × 80

**SONT MAINTENANT EN VENTE
 CHEZ TOUS LES AGENTS**

Au gré de votre fantaisie
 vous roulez sans ennui sur les plus durs parcours
 et réaliserez les plus belles moyennes,
 si vous avez choisi une

MOTOCYCLETTE
KOEHLER-ESCOFFIER
 250 et 500 cmc.



La KOEHLER-ESCOFFIER, TYPE SPORT, est la machine de série la plus vite du monde.

122 premières places - 38 records

La seule motocyclette ayant battu le record de la
 côte de Laffrey, établi par une voiture de plus de
 5 litres de cylindrée.

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

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

Maison SAHNA

90, boulevard de Ménilmontant
PARIS (20°)

Téléph. : Roquette 24-88

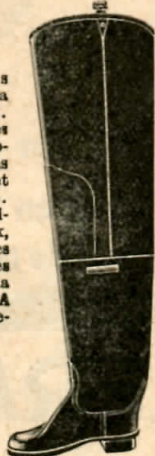
Métro :

Père-Lachaise-Ménilmontant
 R. O. Seine 143.232

ATTENTION !

CHAUFFEURS,
 PÊCHEURS,
 CAMIONNEURS,
 PÊTONS,

protégez-vous
 contre le froid, la
 pluie, la neige.
 Tous les articles
 que je vous propose
 sont dans
 votre intérêt et
 pour votre santé.
 Voyez la modicité
 de mes prix,
 car ces articles
 sont introuvables
 ailleurs qu'à la
 Maison SAHNA
 qui fabrique elle-
 même.



Catalogue
 M. R.
 sur
 demande.

BOTTES
 La paire.
 65 fr.

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

Motocyclistes
 modernisez votre
 motocyclette en la
 munissant du
 moyeu à frein

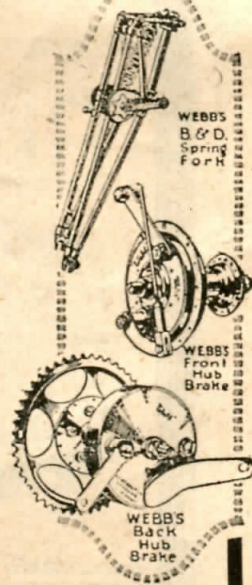
Webb

**NOUVEAUX MODELES
 NOUVEAUX PRIX**

Agence exclusive pour la
 France de H. C. WEBB Ltd
 et des marques anglaises les plus réputées : Cal-
 thorpe, Coventry Eagle, Dot, Matchless, Sun, Zenith.
 MODÈLES DE 150 A 1000 CMC. - DEUX ET QUATRE TEMPS

CATALOGUES SUR DEMANDE

Lionel DEKTEREFF & Co
 21, rue du Mont Thabor, 21
 - PARIS (1^{er}) -





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 erreur s'il n'a pas été conformé aux indications suivantes :

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 cm. sur 13 cm.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le n° dans laquelle elle doit passer.
 - 3° En dessous l'annonce TRES LISIBLEMENT et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant sur chaque feuillet le numéro dans lequel elle doit être insérée. Nous le répétons AUCUNE réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
- Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces : ne nous en rendez pas responsables. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution 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. compl. rev., bon ét., prix à débattre. Vis. : 3, rue Jouvevet, Paris (16^e).

A. B. C., 5 CV, b. occ., prix int. Vis. tous les jours. Verly, 10, rue Baillet-Latour, Versailles (Seine-et-Oise).

A. B. C. sport 1923, tr. b. ét., tan-sad, cause départ étr., 3.500 fr. Jouré, 14, rue des Canettes (6^e).

A. B. C., 5 CV sport, compteur, écl. Mag., ét. absolument irréprochable, cause mal. Prix except., 2.900 fr. S'adr. : Marceau, 9, rue de Lunéville, Paris (1^{er}).

Moto Alcyon, 2 échap., 175 cc., compt., écl., acc., 1.700 kil., 2.300 fr. Pressé. De Prévoisin, 14, rue de Passy (16^e).

Alcyon sport, 175 cc, neuve, 3 vit., double échapp., compt. O. S., pare-jambes, roulé 400 kil. seulement, occ. unique, cause santé. Chantepie, rue de Toulon, Sotteville-les-Rouen.

Alcyon, 3 HP 1/2, 2 cyl., prise directe. Prix : 1.200 fr. Barnique, 49, rue Brancion (15^e).

Alcyonnette, tr. b. ét., 950 fr. Ess. 19 h. ou dim. matin. Jacquemin, 14, rue Torricelli (17^e).

Alcyonnette, boîte 2 vit., débr., 1.250. Delburg, 49, rue Latour-Maubourg.

Alcyonnette en excellent état, marche parf., à vendre cause ach. cyclecar, 1.150 fr. Lesage, 2, rue de Candia, Nice (A.-M.).

Armor, 1 HP 1/2, sortie août 1925, a fait 300 kil., ét. neuf, 1.050 fr. Lévy, 121, av. Wagram (17^e).

Moto Blériot, 8 CV, 3 vit., 2 temps, 750 cmc. neuve à vendre, 4.500 fr. Galliet et Mieux, 62, rue de Cormeille, Levallois-Perret. Agents exclusifs Blériot.

Blériot, 11 CV, 2 temps neuve, prix à débattre. Beghini, 11, rue Pasteur, Suresnes (Seine).

Moto de dame Briggs Stratton, 2 ch., ét. de neuf, 1.000 fr. Giraudon, Montgivray (Indre).

B. S. A., 5 HP, 3 vit., rév., 2.500 fr., mot. Exshaw pour bicyclette, ét. neuf, 400 fr. Lesech à la Michoue, près Chartres (Eure-et-Loir).

B. S. A. sport, 5 HP, 3 vit., kick strater, débrayage, type 1920, carburat. Amac, peu roulé, ét. de neuf, prix très int. Toutin, 171, bd Jean-Jaurès, Clichy (S.).

Moto Clément, ét. parf., sans boîte. Vend. mot. et cadre séparém., 1.300 fr. Fontaubert, à Nantiat (Haute-Vienne).

Clément - Gladiator, 3 HP, 2 vit., b. ét., 1.600 fr., vélo Hiron-delle rétro. équipé, ét. neuf,

Maison F. TOUTIN

171, Boul. National - CLICHY (Seine)
Téléphone 41

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

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

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

SPÉCIALITÉ de ROULEMENTS à BILLES

VOTRE CHOIX se fixera sur une Moto

MONET & GOYON

6, rue de Moscou, PARIS

parce que, seule, elle réunit toutes qualités :

"Demandez l'avis de ceux qui s'en servent"

Vous trouverez tous les modèles :
2 HP, 2 HP 1/2, 3 HP, 3 HP 1/2, 4 HP
en tourisme, sport, grand sport et avec sidecar

à l'Agence Générale MONET ET GOYON

6, RUE DE MOSCOU, PARIS

qui vend à

CRÉDIT

au même prix qu'au comptant

400 fr. Beleurgey, 15, Tour-des-Fossés, Saulieu (Côte-d'Or).

Cleveland, 3 CV 1/2, ét. neuf avec phare, Amac, tan-sad, etc., 2.800 fr. Beauce, 20, rue Louis-Blanc, Levallois.

Cleveland, 3 CV, remise à neuf. S'adr. : Guilmin, 26, rue Saint-Amand, Plant-Champigny (Seine).

Cyclette tourisme, débrayage, parf. ét. Lebarbier, mercerie, rue de Paris, Saint-Brice-sous-Forêt (Seine-et-Oise).

Cyclette mod. dame, c. neuve 900. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg, Paris.

Cyclo-moto Peugeot, 1 HP 1/2, mod. 1925, toute neuve, à enl. S'adr. : Bertrand, pavillon des Collections, Bois de Boulogne, Porte Auteuil.

Cyclomoto 1924, tr. b. ét. Offres Quintal, Nieul (Charente).

Cyclotracteur d'occ., ét. neuf, 250 fr. Massignac, 64, rue Belleville.

Cyclotracteur d'occ., ét. neuf, 250 fr. Massignac, 64, rue Belleville.

De Dion moto, 1 CV 1/2, sortie usine mi-août, roulé 350 kil. Prix : 1.400 fr. Ch. Bizy, 39, rue Letellier (15^e).

D. F. R., mot. neuf, 4 HP, tan-sad, compt., 2 ch. air, 2.000 fr. Cause santé. Henri Desvenain, 10, rue Hittorf, Paris (10^e).

D. F. R., 175 cc., mod. 1925, neuve, 2.000 fr. Vis. soir après 19 h. Beaumont, 43, rue Berthe, Paris (18^e).

D. F. R. 1924, 250 cc. Train exc. état, écl. acétyl. Miroir Mangin, compt. O. S., pare-boue rétro. Leckie, 2.500 fr. ou au gré du preneur sans acc., cause ach. mach. plus forte. Bouliou, 15, rue Ramus, Paris.

D. F. R., 350 cc., graiss. sous pression, pneus de 700 x 80, phare Luxor, tan-sad. Très peu roulé, comme neuve. J. Tariol, 31 bis, rue Vallier, Levallois.

F. N., 2 HP 1/2, 2 vit., cardan, mot. excell., 1.000 fr. Sauvage, 23, rue Alma, Laval.

Moto F. N., type M. 50, 1925, 4 cyl., ét. mécan. gar., prix int. S'adr. ou écr. : M. Laporte, 106, Grande-Rue, Cormeilles-en-Parisis.

F. N. 350, dernier modèle, sur Confort, neuve, août 1925, garantie usine, écl. acétyl. tan-sad, acc., cause départ, 4.700 fr. Javel, 21, cité Bauer, Paris (14^e).

F. N. sport spéciale, 350 cc. sort. déc. 1924, 120 à l'heure, roulé 4.000, parf. ét., acc. Prix : 4.500 fr. G. Tremant, Val Désiré, rue de Rome, Cannes.

F. N., 4 HP, débrayage à révis

- - Magnétos - -
 Bougies Robert
 « BOSCH »
 Garanties d'Origine
 Pièces détachées
 Réparations

TOUT ce qui CONCERNE L'AUTO

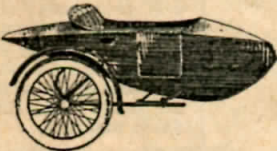
TÉLÉPH. : ARCHIVES 41 39

Métro : TEMPLE

74, rue Turbigo, 74

Agents-garagistes -:- Catalogue général sur demande

Toutes les nouveautés
 concernant
l'AUTOMOBILE
 Livrées rapidement aux
 meilleurs prix



CARROSSERIE
 pour SIDECAR
 Bois - Tôle - Aluminium
 MONO, depuis 240 fr. - BIPLACE, depuis 350 fr.
 Capote, Pare-brise,
 Châssis 12 modèles Série et Luxe. - Catalogue contre 0.25.
 Ernest RICHARD, constructeur - 184, Av. de Choisy, PARIS

ROUES SPÉCIALITÉ DE MONTAGE
 POUR CYCLES - AUTOS - MOTOS - AVIATION
ROUES MONTÉES
 Fournitures Générales pour toutes roues à rayonnage
A. NAVILLE et Fils Constructeurs
 2, Rue Garrotte - PARIS
 Maison Fondée en 1896



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



CYCLECARS B.N.C.
 AGENCE DIRECTE - VENDUS AVEC
12 mois de Crédit
 CITROEN - CHENARD WALCKER
 Voitures toutes marques à crédit
ROUSSEAU, 8, Rue de la Goutte-d'Or, PARIS

Pour le NETTOYAGE PARFAIT des MAINS LES PLUS SALES
 à l'atelier, au garage, à l'usine, chez vous
 employez le **Savon-Pâte IXI** qualité verte
 Seau d'essai de 5 k., franco port et emballage, contre mandat de 15 f. 50
 se vend aussi en boîtes de 1/2 et 1 kg et par quantités en seaux et fûts
SUR LA ROUTE
 Le Savon IXI-SPECIAL pour se laver les mains **SANS EAU**
 Le gros tube d'environ 30 l gr., 4 fr. 40 (franco contre mandat de 5 fr.)
Les Etablissements A. CHAUSSON
 70, rue de la Muirie, à VANVES (Seine) - Tél. : Vaugirard 00.69
 Prix de gros intéressants. - Agents très sérieux demandés

BILLES
GALETS DE HAUTE PRÉCISION
ROULEMENTS à BILLES et à GALETS
CAGES SPÉCIALES A GALETS pour
 moteurs de course.
 le nom **HOFFMANN** est synonyme
 de QUALITÉ
 Éts **ROLLET & C^{ie}** (Dép. 15)
 64, rue de la Folie-Méricourt
PARIS
 Demandez
 le Catalogue

 Publicité
 G. SWEERTS

MOTOS NEUVES 2 HP 1450 Fr.
 avec boîte 2 vitesses et kick starter
 J'achète comptant motos, sidecars, cyclecars
 Harley Side, Indian Side, Porte-bagages 10 fr., Magnétos
 Bosch 95 fr. Boîtes 3 vitesses, neuves pour motos 300 fr.
 Pneus neufs 650x65 à 25 fr. - Pour cyclecar : un pont arrière,
 une boîte 3 vitesses M. A., une direction, le tout : 1400 fr.
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin, PARIS (XI^e)
 Téléphone : Roquette 59-46

GARAGE DAVY

G. BARON
 25 et 27
 Passage Davy
 (à m. de la Psa Clucky)
 Tél. Mars. 22.37
 Agence directe
 Fabrication Achat et Vente de
CHENARD et WALCKER Cyclecars et Voitures
 Facilités de Paiement

CONSTRUCTEURS !
 Vous aurez tout intérêt à monter sur vos motos
 les fourches construites par le spécialiste
J.-H. MOLLINET
 1, rue Worth, Suresnes (Seine)
 Modèles pour 175, 250 et 350 cmc.

Prix : 750 fr. Vis. soir part 6 h. 1/2 ou écr. : Pupier, 48, rue Lecourbe (15^e).

Moto Gillet d'Herstal luxe, état neuf, et Salmson G. N., 5 à 7, 21 bis, rue Jacquier, Robert Debos, 26, rue du Départ, Paris (14^e).

Gillet Herstal sport, sortie mai 1924, 100 kil. à l'heure, compt. O. S., selle Terry, groupe Magondeaux, magnéto Bosch, carb. Amac, pneus neufs, chaîne de rech. neuve, outill. parf. et garanti sur fact. à saisir cause maladie, 3.900 fr. Ferlier, 30, avenue Carnot, Villeneuve-Saint-Georges.

Gnome et Rhône, 250 cc., sortie juin 25, roulé 1.000 kil., ét. neuf, avec écl. élect. Havart, 15, rue Jean-Jaurès, Suresnes (Seine). T. les jours à partir de 18 h. 30.

Particulier vend **Gnome et Rhône** luxe, guidon sport, 3 vit. Sturney-Ardier, compteur O. S., gros phare P. et H., trompe Cicca, pneus voiturette, roulé 1.500 kil., 3.900 fr. au lieu de 5.000 fr. Mme Duval, 55, quai de Tournelle. Gob. 62-17.

Griфон course abs. neuf, 2 pign., valeur 615 fr., pas roulé, garantie un an, 440 fr. Veuve D. Rousseau, Vitry (Loiret).

Allons, un petit effort...

... Si notre Revue vous plaît et si vous en appréciez les efforts .. passez à la poste verser 18 franc à notre compte postal 29.737. et vous la recevrez un an !

MERCI.

Moto précision Junior, 2 CV, excellent ét., 1.000 fr. Vest Pocket Kodak anast. Carl. Zeiss, 250 fr. Cornet, 81, rue Vatable, Amiens (Somme).

Harlette, 2 CV 1925, ét. neuf, ph., acc. mang. 16 cm., ensemble ou sep. Clerc, 38, rue Barluet, Creil (Oise).

Harley 1924, écl. élect., compt., montre, tan-sad, pneu et chambre, pièces de rech., outill., équipée pr gr. tour., peu roulée, comme neuve. Vendue de conf. avec gar. Essai à vol. Kutzy, 63, avenue E.-Vaillant, Billancourt (Seine).

Henderson sur gros ballons, Jean Sellier, 6, rue de Mirande, Dijon (Côte-d'Or).

Moto Indian rév., 1.600 fr. Voiturette Bédélia, bas prix. S'adr. : 53, bd de Belleville.

Indian sp., course 130 kil.-h., comme neuve, prix à déb. Vis. : 289, rue de Vaugirard de 4 à 6, Garreau.

Indian scout, parf. ét., écl. Mag., out., ess. vol., 3.400 fr. Molin, 12, avenue des Tilleuls, Paris (18^e).

Indian origine mono 500 cmc., magnéto Bosch, carb. Amac, tan-sad, pneus neufs, groupe Luxor, 130 m/m, acc., ass. et C. A. S. Essai. Prix : 3.200 fr., sans ass. 3.100 fr. Ecr. : Prévost, 23, rue de Chabrol (10^e).

Indian, 9 HP, sidecar sport b. ét., mot. rév., bonnes cond. Ecr. : Bir, 28, rue Feutrier (18^e).

Indian solo, ét. de marche, tan-sad, pn. neufs, 110 kil. à l'h., 2.200 fr. Cause départ rég., ess. à la dem. Olléac, 90, bd de Ménilmontant, Paris (20^e). Le soir après 7 h.

Labor, 1 CV 1/2, parf. ét., c. neuve, peu roulé, 1.000 fr. Visonneau, bij., 33, rue de Paris, Saint-Denis (Seine). Tous les jours, 6

MOTO-ECOLE

la plus ancienne école enseignant la moto et garantissant les permis de conduire (30 francs), formalités comprises

apprend gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mécanique sur INDIAN, HARLEY, B.S.A. et toutes autres marques....

MOTO-ECOLE

Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 fr.

Service de dépannage : Diderot 41-88
Location de motos et de side-cars
Ouvert tous les jours et dimanche matin

Bureaux et Cours, 3, rue Dagorno
- - (En face du métro Bel-Air) - -
Garage, 3 bis, rue Dagorno
Ateliers, 13 et 15, rue des Ormeaux
-:- TÉLÉPHONE : DIDEROT 41-88 -:-

MOTO-ECOLE

INVENTEURS LISEZ

Manuel-Guide

envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Conseil

BETTCHER, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris

MOTOS, VÉLOS, AUTOS DE TOUTES MARQUES

PRIX SANS CONCURRENCE

Motos 3 CV 1275 Fr.
Vélos garantis 10 ans 235 Fr.
Autos Prix Spéciaux.

J'achète toutes motos d'occasion

Société SCLEVELAND, 33, faubg. Montmartre, Paris (9^e)

TOULOUSE-MOTOS La plus forte organisation de la Région

VENTE-ACHAT-ÉCHANGES

toutes marques, neuf et occasion. Pièces détachées HARLEY et INDIAN. ACCESSOIRES RÉPARATIONS - TARIFS SUR DEMANDE

35, Rue du Rempart-Saint-Etienne - TOULOUSE

Le Grimpeur, 125 cc., modèle sp., gr. sport, 2 vit., moyeu arr. avec frein Horton, compt. Jaeger, écl., parf. ét., peu roulé. Vis dim. matin ou écr. : Verdier, 32, rue de Liège.

Micromoteur ét. neuf, prix à débattre. S'adr. chez M. Triscois, mécanicien, à Gornac (Gironde).

Monet Goyon, sup. sport, 175 cc., 3 HP, fait 800 kil., sous gar. us., type Grand Prix, abs. neuve, toute équipée, 2 ch. de rech., pneus renforcés, selle Terry écl. élect., à vendre 2.900 fr. ou éch. contre sidecar Harley, 12 HP, parf. ét. Gaudon, garage, 10, rue du Colisée. Avant 9 h. 1/2 le matin

Monet et Goyon, 2 CV, tourisme ent. rév., réelle occ., 1.600 fr. Vis. : 37, rue Grenéta, Paris.

Motobécane janvier 1925, garantie, roulé 1.000 kil., compt., acc., 1.100 fr. Delaporte, 2, rue Pairoisse, Versailles (S.-et-O.).

Motobécane neuve, pas fait 200 kil., out., écl., plaque, carte grise, 1.200 fr. René, 37, avenue Gallieni, Bellevue (Seine-et-Oise).

Moto légère K. D., 2 CV, débr., écl., acc., b. ét., 550 fr. Boyer, Cadolive (Bouches-du-Rhône).

Moto 175 cmc., mod. 1925, mod. D. F., abs. comme neuve, boîte 3 vit., kick, à enl., 1.600 fr. Ess. à vol. Ecr. : Baillotin, 14, rue Augereau, Paris (7^e).

Néracar, 3 CV, parf. ét. Perrault, Société des mines de Douaria, 47, bd Haussmann.

Néracar, 2 vit., abs. neuf, roulé 1.500 kil., cause départ. Vis. le mat. Garnuchot, 10, rue Angélique - Vérien, Neuilly - sur - Seine.

Néracar, 3 CV, ét. neuf, roulé 1.500 kil., à vend. 2.300 fr. Vis. : Fournier, 32, rue Ch.-Baude- laire, Paris.

N. U. S., 3 CV, culb., fêhe ét., susp. arr., graiss. mac., 900 fr. H. Schmidt, 7, rue des Cordiers Mulhouse (Haut-Rhin).

Peugeot, 3 HP 1/2, b. ét., magn. neuve, pn. bons, mot., bon rep.-pièds, complète, 500 fr. L. Barre, à Theuville (Eure-et-Loir).

Peugeot, 4 CV, roulée 6 mois, 2.700 fr. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Peugeot, 4 CV, ét. neuf, 2.400 fr., de 12 h. à 1 h. Pauger 16, rue Fontaine.

Rover, 3 CV 1/2, type 1923, en b. ét., rev., 2.500 fr. Georges, 37, rue Grenéta.

Supplexa, 350 Jap., boîte Albion, parf. ét., pn. neufs 2.300 fr. Ecr. : Leraillix, 8, rue Station, Albert (Somme).

Terrot, 3 CV, sort. us. avril 1925, parf. ét., tan-sad, acc., vend. par part. Cause voit. 3.000 francs. Babin, Nord 09-03, 08-02.

Triumph, sp., 500 cmc., pr gr. vit. ou gr. tour., 3.200 fr. Alphonse, 5, rue du Cherche-Midi, Paris.

Triumph sport, 5 HP, type 1919, 3 vit., kick starter, débr., roues flasquées, carb. Zenith, parf. ét., tr. b. prix. Toutin, 171, bd Jean-Jaurès, Clichy (S.).

Triumph, 2 CV 1/2, 2 temps, 2 vit., tr. b. ét., 2.300 fr. Dupont, 24, rue Marsoulan, Paris.

Triumph sport, 5 HP 1925, achetée 3 mois 1/2, roulée 800 kil. garantis, à vendre cause mal. grave et infirmité. Robin, 14, rue de la Corderie, Lyon.

Triumph, ét. neuf. Ecr. : Bienvenu, rue République, Bolbec (Seine-Inférieure).

Triumph, 5 CV, type armée, p. ét. marche, tan-sad, 1.800 fr. Vis. tous les jours 6 h. Bertin, grue déchargement, Guibourg, quai 4-Septembre, octroi Pont Saint-Cloud, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Occasion 1.600 fr. Alcyon 175, 2 vit., débr., phare, bon état. Facil. paiement. Roubaud, 14, rue Réunion, Paris (20^e).

Avance G. D., 175 cc., bloc-moteur, 4 temps, culbuteurs, équipée, sortie usine août 1925, coûté 2.800 fr., à vendre 2.250 fr. Marcel Vallance, Goviller par Vézelize (Meurthe-et-Moselle).

Alcyonnette, bon état, 1.000 fr. Stella, 2 CV, débrayage, ét. neuf, 1.200 fr. Picot, Verneuil, par Folembray (Aisne).

Sidecars à vendre.

Blériot, 5 CV, très bon état, peu roulé, 3.000 fr. ou à échanger contre Morgan ou Mathis. Ecrire : Lemay, 10, rue Taupineau, Saint-Maixent (Deux-Sèvres).

B. S. A., side 5 HP, chaîne-chaîne, 3 vit., état neuf. Prix : 3.000. Muny, 77, rue Lille, Valenciennes.

B. S. A., 5 CV, t. d. état, side p.-brise, capote. Ecr. : Albert, 5 bis, r. Ecrivain, Sens (Yonne).

Clément, 5 HP, bon état, roues pleines interchangeables. Morval, 13, rue de Neuilly, Chambly (Oise).

Douglas, 4 HP, sidecar luxe, état neuf, écl. Mag., pneus ét. neuf, amort. Hartford, courr. et pièces de rechange. Ecrire : Mercier, 9, cité Trévisse, Paris.

R. Gillet, bi-pl., compt. roue rech. à vendre ou échanger cont. moto 350 cmc. et soultre. Hubert, 44, rue du Gué, Rueil (S.-et-O.).

Harley side, parf. ét. garant., pare-brise, p. 760 x 90, tous acc., roues flasq., écl. Mag., fourch. 1924, Bosch, 3.800 à débattre, cause achat voiture, 6, r. Cluseret, Suresnes (Seine).

Harley side bi-pl., par-br., écl. Mag., tan-sad, T. 1. j. 6 1/2 à 7 1/2 soir. Mauperrin, 89, av. Reine, Boulogne-sur-Seine.

Harley side, écl., pare-genoux, cap., pn., chambre rech., outill., nickel et peinture neufs, tout très bon ét., 3.000. Ecrire ou s'adresser le soir entre 6 et 7. Vasini, 135, r. Saint-Martin, Paris.

Harley, 9 HP, side bi-pl., parf. ét., quip. complet, 2.900 fr. Dinard, 19, r. Jeanne-d'Arc, Chaumont.

Harley side mécanique et peinture neuves, 3.000. Prendrais en compte moto 2 CV. Joly, 150, r. Diderot, Vincennes (Seine).

Harley side, b. ét., 3.400. Tesdou, 63, r. Ducouédie (14^e).

Harley side bi-pl., roues flasq., écl. Mag., ph., lanternes, outill., parf. état, 3.800 fr. Baeza, 71 bis, rue Pajol, Paris.

Harley-Davidson, 9 CV, bi-pl., ét. neuf, Mag., klaxon, compt., outill., pneu rech., facilité paiement. Ecrire : Gentil, 24, av. Mathurin-Moreau, Paris.

Harley side, élect., écl., klax. élect., cap. cuir, pare-brise, compt. kil., chambres et pneu de rech. neuf, vend en confiance, 191, rue de Paris, Les Lilas (Seine).

Liquidation : Indian nves, gd luxe, avec side gd sport montées avec carbur. Zenith., faible cons., dern. modèle, gar. 6 mois, 3.500 fr. au compt. ou à crédit. Gd choix de motos, occas., bas prix. Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno (12^e). Tél. Diderot 41-88. Métro Bel-Air.

A enlever side Indian, bon état de marche, 2.200 fr. Roger, 63, rue de la Faisanderie, Paris.

Indian side Le Flotteur, sortant révision, roues flasq., écl. Mag. avant et arrière, b. occas. Prix à débattre. Lucien Grégoire, à Marolles-en-Hourpoix (S.-et-L.).

Indian side, 9 CV, bon ét. marche, parf., outill., phare et

Bonne Affaire pour cause départ

**UN VÉLOMOTEUR
UNE MOTOCYCLETTE 175 c.c.**

AUTOMOTO

Etat de neuf absolu

S'adresser au
BUREAU DU JOURNAL
Téléph. : Central 03-81 et 68-32

MONTAGE et TRANSFORMATION de ROUES

CYCLE, AUTO, MOTO - Montage depuis 12 francs
Livraison rapide - Expédition en Province à lettre vue
Fourniture de jantes, jantes-pontils, moyeux, rayons, etc.
CHAINES HARLEY le jeu 70 Fr. - MAILLONS droit 1 Fr.
INDIAN . - 60 " - MAILLONS courbé 1 50
CHENNEVIÈRE-TONGLET 7, rue Fermat, PARIS (14^e)
Métro : Denfert ou Raspail -

Henri Fortin & Co

28 rue de Trévisse Paris 9^e



...leurs mas-
cottes sont
modernes
...elles ont
du chic.

ÉCOLE DE MOTOS

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

MAISON DE CONFIANCE

EXPERTISE **G. AUGOYAT** VENTE
DÉPANNAGE **NEUF & OCCASION**

8, avenue Berlioz, 12^e (Face Métro NATION)

access. rech. Cause achat voiture
Prix : 2.000. E. Lautrey, Is-sur-
Tille (Côte-d'Or).

Indian, dernier modèle, type sport, side bi-place, ét. de neuf. Regnault, 29, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris.

Indian 1922, 11 CV, très bon ét., 3.000. Vis. : 11, rue Pasteur, Suresnes (Seine).

Cause accident sidecar Indian, à vendre, 3 boules, access., etc. Rose, 74, av. Chemin-de-Fer Le Raincy.

Indian Standard, side sport surb. reconstr. 1925, roulé 1.000 kil., écl. Mag., outill. rech., compt. Técalemit, 6 pn., 3 neufs, 4.000 fr. Ecr. : Méreau, 5, bd Serurier, Paris.

Indian side, 2 pl. 7/9 CV, parf. ét. méc., phare Mag., pare-brise, capote avec côtés roue arrière démontable, 4.500 fr. Essais tous les jours pairs, matin. Bourdrel, 231, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, Billancourt (Seine).

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

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

Demandez la Notice à notre SERVICE DES ASSURANCES.

Indian abs. neuve, juillet 1925, écl. Mag., capote, pare-brise, essai toute distance, 3.600 fr. Druck, 12, rue de la Petite-Pierre, Paris.

Indian side révisé, excel. état, pneus neufs, écl. élect., nomb. access. Visible tous les jours. Pellissier, 32, av. Faïdherbe, Asnières, près gare Bécon.

Indian side, 2.500. Pressé, samedi. Beaugez, 169, rue de Bagnolet (20^e).

Cause départ régiment, Indian Seed, 3 boules origine absolu sortant révision, pas roulé, 3.000. Vis. samedi après-midi et dimanche. A. Lévêque, 43 bis, r. Saint-Germain, Maisons-Lafitte (Seine-et-Oise).

Indian side, 9/12 CV, gr. tourisme, 7 l. aux 100, compt. équipé, peint., nick. neufs, révisé en mai, belle occas., à débattre, cause achat voiture. Vis. : Salavert, 1 bd Héloïse, Argenteuil (près gare).

Indian side bon ét. bi-place, 9 CV, très bonne occas., 3.500 fr. Bouilly, 79, rue Saint-Denis, Gennevilliers (Seine).

Cause départ vendis moto side Terrot, 4 CV, parf. ét., 2.500 fr. ; Moto-Rêve, 4 CV, 2 vit., 1.400 fr. Pressé. Bassereau, rue Neuve, Ecullly (Rhône).

Triumph side, 3 CV 1/2, 3 vit., par myeu Sturmev, parf. ét. de marche. Essai, 2.200 fr. Thomasse, cité du Calvaire, Colombelles, près Caen (Calvados).

Triumph 1914, moy. 3 vit., déb., ent. révisé, email., nickel neufs, side Gloria, 2.000 fr. Keul, 74, rue des Serins, Montreuil.

Moto side, 1 pl. 1/2, neuf, F. N., 4 cyl., culb. fin 1923, très b. occas., gar. 6 mois, nomb. access., tout équip., 5.000 kil. Offre très sérieuse, 1/2 frais de transport. Comte, 71, av. de Saxe, Lyon (Rhône).

Cyclecars à vendre.

Benjamin type luxe 1924, deux places, compt. mont., écl. dém., 7.000 fr. A. Châtenet, usine d'agglomérés, Confians-Sainte-Horiorie (Seine-et-Oise).

Amilcar type touriste, écl. élect., capote, pare-brise, 5 roues Rudge, 6.500 fr. Goulet, 25, rue Eug-Carrière, Paris (18^e).

Amilcar tourist, 6 HP, b. ét., av., 6.200 fr. ou éch. cont. Citroën, 5 HP, magnéto b. ét. Aragon, 7, impasse Compoint, Paris (17^e).

Benjamin, 5 CV, 1923, 4 cyl., ent. rev., fact. à l'appui, 2/3 pl., écl., démarr. électr., 5.800 fr. Vis. : 4, rue Maître-Albert ou écr. pour rendez-vous et essai. Simouis, 3, rue des Poitevins (6^e). Tél. Gut. 14-82.

Benjamin, 5 CV, tr. b. mot., 4 temps, parf. ét. de marche, cédé à 4.500 fr. Dagmez, rue Eglise-Saint-Germain, Soissons (Aisne).

Cyclecar, 5 CV, 2 pl., carr. sport, 3 vit., parf. ét. marche. Px : 2.000 fr. Vis. le soir et dimanche. Cora, 44, rue Fessart, Paris.

Cyclecar parf. ét. marche, vendre 3.000, facilités, reprendrait en compte sidecar, tricoteuse, mot. industr. ou mach. à écr. Draincourt, 15, rue de Paris, Clamart (Seine).

Cyclecar carr. gd sport, capot, roues alum., force 8 HP, parf. ét. marche, 4.200 fr. S'adr. : M. Bayau 27, rue Saint-Quentin, Nogent-Marne, de préf. le dim. matin.

DeFrance-Ballot, 6 CV, sport, écl. élect., compt., montre, 5 r. Rudge gar., révisée, peint. neuve, out., capote, rid. côté, cons. 61, aux 100 kil., ess. s. t. parcours, 7.800 fr. Ecr. : Moreit, 78, rue de Paris, Charenton (Seine).

G. N. Salmson, 3 pl., parf. ét., 5 roues, pn neufs, 3.700 fr. Grand (Rémy), 16, rue J.-B. Clément Pavillons - sous - Bois (Seine).

G. N., tr. b. ét., roulé 5.000 kil., car. pl. déc., porte lat., 5 roues, assur. payée, mai 1926. Fondet, 25, rue du Canal, Joinville-le-Pont (Seine).

Cyclecar G. N., 6 HP, 5 roues amov., parf. ét. méc., cause départ, 1.500 fr. 36, rue Gustave-Collin, Arras (Pas-de-Calais).

J. G. sport, mot. Ruby, à culbut, très vite. Parf. ét. de m. J. Goupy, 10, rue Charlot, Paris (3^e).

Mathis, 6 HP, écl., dém. élect., amort. av. et arr., pn. Confort, ét. nf, 7.000 fr. M. D., 24, bd de Charonne, Paris.

Morgan touriste, moteur Mag, eau, châssis long, acc. au pied, écl. Mag., nomb. acc., 4.000 fr. Migeon, 29, rue Lebrun, à Paris.

Morgan sport, eau, b. ét., bien équipé, sam. ap.-midi. 55, rue de Billancourt, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Morgan sport eau 1924, parf. ét., 5.500 ou éch. c. moto angl. ou belge 1925. M. Etave, Arch. 60-19.

A vendre de confiance Morgan sport, eau, ét. abs. de neuf Equipé pour le gr. tour. S'adr. t. les mat. à M. Forestier, 84, rue Damrémont, Paris.

Morgan Mag à eau, parf. ét., Magondeaux, compt., chaînes neuves, pneus neufs, nomb. rech., 4.250 fr. 37, rue Grenéta, Paris.

Peugeot, 5 CV, type 172, châssis 3 baquets, fin 1924, voit. ayant très peu roulé, vit. en palier, 80 kil., cons. 5 lit., 5 huile, 150 fr. Graiss. Técalemit, 5 roues garnies, à enlever pour 4.500 fr. Val. réelle le double, pourrait évent. faire 2 pl. ou camionnette 200 kil. Cause ach. cabriolet Citroën. H. Bourbon, 5, rue Dupont-des-Loges, à Paris. Ségur 61-12.

Quadrillette, 5 CV. Bas prix. 101, avenue du Bac, à Joinville (Seine).

Quadrillette Peugeot, 3 pl. sport, forme bateau, toute neuve, 5 roues, écl., klaxon électr.,

VOITURES MODERNES 30 FRANCS PAR JOUR
louées sans chauffeur

GARAGE DE SEGUR 57, rue Cambronne, PARIS (15^e)
Téléphone : SEGUR 57-81

TOUTES VOITURES - VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

Spécialisé dans le petit moteur
Voiturette - Cyclecar - Moto

QUE VOULEZ-VOUS ?

ACHETER ?

Grand Choix de petites Voitures
Crédit 13 mois

VENDRE ?

Occasions réelles
Garage gratuit pour toutes voitures
en bon état.

RÉPARER ?

Vente rapide assurée
Demandez un devis gratuit de
réparations
Garanties et bon marché

GARAGE DE SÉGUR

A. C. A. R.

57, Rue Cambronne, (XV^e)

Téléph. Ségur 57-81

Achète, Vend, Procure toute machine immédiatement

Demandez essai ou renseignements sans engagement
Service spécial pour la province



TOUS VÊTEMENTS DE CUIR SOUPLE

Les Meilleurs - Les mieux fabriqués - Manteaux

Vestons, Culottes, Cas-

ques et Combinaisons à **Fermeture ECLAIR**

sur mesure, pour Hommes, Dames et Enfants

H. CHAILLOU, FABRICANT-SPECIALISTE

34, Place du Marché-Saint-Honoré

Métro : Tuileries-Pyramides **TARIF N° 30 FRANCO**

A TOUS CEUX QUI ONT UN MOTEUR

Est-il logique de conduire une machine sans savoir pour quoi et comment elle marche ? Est-il prudent d'ignorer son fonctionnement, si l'on veut éviter les ennuis des incidents et des accidents ?

Pour ceux qui veulent s'instruire à ce sujet.

L'ÉCOLE SPÉCIALE DES MOTEURS

92, rue de Clignancourt à P RIS

a créé des Cours par correspondance qui ont obtenu le plus vif succès.

DEMANDER LES NOTICES GRATUITES

PIÈCES DÉTACHÉES

et ensembles montés sur modèles ou sur plans, par petites quantités ou grandes séries.

Tous travaux pour inventeurs (études, dessins, exécution)

F. ACHER 19, Rue Edmond-Darbois, Gennevilliers.
Tél. : 65. Tramway : Madeleine-Gennevilliers

GROS STOCK

PNEUS ET CHAMBRES TOUTES DIMENSIONS
PRIX TRÈS AVANTAGEUX

VAYSSE, 387, r. de Vaugirard, PARIS (15^e) Tél. : Ségur 27-78

AGENCE " SUNBEAM "

Cycles, Moto neuves et d'occasion
Side-Cars en tous genres
Pièces détachées d'origine Accessoires
F. VERTU, MÉCANICIEN
136, Rue de Tootouville (près la P^{te} d'Amiéres), PARIS (17^e)
Réparations rapides et soignées sur devis
R. C. 8282 844.19.

5.900 fr. Passador, 486, rue de Rueil, à Colombes (Seine).

Quadrillette Peugeot à vendre pour cause double emploi, parf. ét. de marche, compt. kil., montre, 2 roues de secours. Prix : 4.500 fr. Robic, 3, rue de Suez, Paris.

Salmson touriste, parf. ét., type A. L., 5.000 fr. Robidet, 179, rue Ordener, Paris.

Salmson sport, compt., montre Magondeaux, peint. blanche, 2 pl. décalées, excel. ét., cause achat. voiture. Prix : 6.000 fr. Féir, 5, rue Nouvelle-du-Théâtre, Paris (15^e).

Quadrillette Peugeot, t. 172, écl. élect., parf. état, 6.400 fr. David, 47, route de Sannois, Argenteuil.

Voiturettes.

Occasions 8 jours à l'essai.
Citroën, 5 HP, 7.900, 7.400 6.900
Amilcar Touriste 7.500
Bébéla 5.500
Morgan sport 5.000
B. B. Peugeot 2.500

Garage de Ségur, 57, rue Cambronne. Paris. Ségur : 57-81

A enlever Amilcar sport, car. aluminium, amort. Hartford, écl. et klaxon électr., essai, 7.600 fr. Arnold, 37, bd de l'Ouest, Le Raincy (Seine-et-Oise). Tél. : 318.

Amilcar sport Bordini 1924, écl. et dém. élect., 7 roues, excell. occ., cause décès. Bocquet, 9, rue des Plâtrières, Paris (20^e).

Benjamin, 5 HP, 4 cyl., conduite int., type Bagatelle, écl., dém. élect., Técalemit, b. pneus, movol., etc., 6.500 fr. Lebois, 9, passage Cépré (15^e).

Darracq, 4 pl., 14 CV 1924, peint. et cap. neuves, tr. b. ét., essai, 7.000 fr. Mairesse, à Sille-Le Guillaume (Sarthe).

Citroën torp., 4 pl., 10 CV, très bon ét. méc., nomb. acc., à enl. c. double emploi, au plus offrant, 42, rue des Bois-de-Colombes, La Garenne (Seine).

Particulier vend, 5 HP Citroën, 5 roues Confort, comme neuve pare-choc, miroir, filtre, acc., assur. payée. Dahan, 292, rue de Paris, Montreuil-sous-Bois.

Citroën, 10 CV, 2/3 pl. 1925, dém., écl. élect., montre, compt. A. T., 5 roues Mich., conf., outill., 4.500 kil., comme neuve, 15.000 fr. Occ. except. Boiton, 84, bd de Strasbourg, Nogent - sur - Marne (Seine).

Je vends ma quadrillette voie large, type 161, parfait état, sur tous les points, ess. sur tout parcours. Timbre pour réponse. E. Chambras, place du Rond-Point, Montauban (Tarn-et-Garonne).

Mathis, 6 HP, écl., dém., ét. neuf, à vendre, reprendrait moto ou sidecar. Lacroix, 56, bd Diderot, Paris.

Mathis, 10 CV, torp., 4 pl., 4 vit., parf. ét., écl. Magondeaux, pn. neufs, 6 roues, peint. et garnit. c. neuves, compt., montre, 8.000 fr. Barrouin, 39, av. Michel-Bizot, Paris (12^e).

Peugeot, quadrill., mod. 172, 4 octobre 24, écl. Magond, peu roulé, 8.000 fr. Mairesse, Sille-Le Guillaume (Sarthe).

Peugeot, 9 CV 1923, torp., 4 pl., écl. dém., parf. ét., r. lie occ. Le matin, 35, rue des Bois-de-Colombes, La Garenne (Seine).

Quadrillette Peugeot, type 172, fin 1924, révisée, écl. élect., access., 6.600 fr. D. Roy, 30, av. Carnot, à Paris.

Quadrillette Peugeot c. neuve, écl. élect., 5 roues, ind. de vit., Técalemit, vibreur, avert., access. Prix : 6.800 fr. R. Etienne, 22, rue des Bourdonnais, Versailles (Seine-et-Oise).

Salmson AL 3, 1924, tour., 2 pl., ét. neuf, 8.500 fr. Ec. act. Biot (Michel), Tournus (S.-et-L.).

Echanges.

Echange Terrot, 4 temps, 2 CV, contre Alcyonnette, Lebert, 21, rue Eugène-Caron, Courbevoie, ap. 6 h.

Poste cinéma professionnel complet, à vendre ou échanger en compte contre cyclecar. Ecr. : Lecœur, bijoutier, à Coulommiers (Seine-et-Marne).

A vendre ou éch. 1 moto F. N., 350 cmc., type M. 60, pneus Confort, compteur O. S. ; 1 moto N. S. U., 2 vit., 2 CV 3/4 ; 1 poste T. S. F., 4 lampes, haut-parleur Céma, transformateur de charge, contre 5 HP Citroën. Samedi après-midi et dimanche. Leroy, 32, rue de Paris, à Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise).

Echangerais Amilcar sport, 6 CV 1924, compteur, klaxon élect. avec éclairage, gaines Jevons, amort. Hartford, ét. parf. contre cabriolet Citroën 1924. Le Contellec, banque de Bretagne, à Tréguier (Côtes-du-Nord).

Je cède :

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

Garantie par l'Usine

A DES CONDITIONS
EXCEPTIONNELLES

Ecrire : M. GHONOT

82, rue Borteaux

A ROSNY-SOUS-BOIS (Seine)

Suis acheteur frein tambour ou moyen frein pour roue avant moto. Matz, 234, bd Voltaire, Paris.

Divers.

Suis acheteur de toutes motos incomplètes ou accidentés. Bouchez, 215, rue de la Chapelle, St-Ouen.

Sidocar, 4 CV, 2 vit., 2.000 fr. ; cyclecar 5 CV, camionnette fermée Monet-Goyon. Marcel Pascal, 15, av. de Fontainebleau, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Collection Moto-Revue 149 à 180. Prix : 10 fr. Eherlet, 16, r. Rasselin (20°).

Mot., 3 HP, av. carbur. et magn., 350 fr. L. Barre, à Theuville (Eure-et-Loir).

Cycleur régleur Amac neuf, 12 fr. Matz, 234, bd Voltaire, Paris.

Bicyclette homme neuve, équipée à l'anglaise, 300 fr. ; une autre dame, équipée anglaise, neuve, suspension Liberty, 300 fr. Kling, 26, rue du Commerce, Paris (15°).

Liquidation : carrosserie gd sport bi-places et mono-pl., pl.

Service du Bulletin Spécial des Petites Annonces

En raison de la parution assez irrégulière de *Moto-Revue*, due fréquemment au retard apporté par les textes de publicité, il arrive que certaines machines annoncées dans les Petites Annonces, sont vendues à la parution du numéro. C'est pourquoi, en vue de perfectionner ce Service, et faciliter dans la mesure du possible, les transactions très importantes qui s'opèrent par les Petites Annonces de *Moto-Revue*, voici ce qu'il a été décidé d'organiser à partir du 10 avril.

Trois fois par mois : le 1^{er}, le 10 et le 20, nous éditerons un Bulletin spécial sur lequel figureront toutes les annonces reçues à nos bureaux dans la période des dix jours qui précèdent.

Et ainsi, les Petites Annonces qui nous parviendront par exemple du 1^{er} au 9, seront communiquées par lettre personnelle à nos abonnés (qui en feront la demande), dès le 10 au matin.

Pour faciliter les opérations de ce Service et donner satisfaction à tout le monde, en même temps, et immédiatement, nous prions nos abonnés de nous adresser une enveloppe portant leur adresse et dans le coin supérieur gauche, l'indication de la date du Bulletin à recevoir, comme du reste dans le modèle ci-dessous :

L'abonné est prié d'indiquer en haut et à gauche, la rubrique qu'il désire recevoir, soit : motos à vendre, soit : sidecars à vendre, soit : cyclecars à vendre, soit enfin : les divers, etc...

Il devra joindre, pour frais d'expédition et de copie, un franc en timbres-poste.

Dans le cas où l'abonné, désirerait recevoir par exemple, deux services consécutifs, il enverra deux enveloppes portant son adresse complète, sur la première, il indiquera : Petites Annonces du 10 avril, et sur la 2^e : Petites Annonces du 20 avril, par exemple.

Il aura soin dans ce cas, d'ajouter bien entendu, en haut de chaque enveloppe, la rubrique qu'il désire recevoir et l'abonné joindra : franc par enveloppe et par rubrique.

L'abonné pourra adresser autant d'enveloppes qu'il désirera recevoir de Services (trois services par mois), chaque enveloppe pouvant contenir autant de rubriques que l'on désirera.

Modèle de l'enveloppe à envoyer.

Petites Annonces du 10 Avril (1) Rubrique Motos (2)	Affranchir à 0fr. 10 URGENT Monsieur Dupont à Marsville (Marne)
--	---

(1) ou bien du 1^{er} ou du 20 du mois.
(2) ou bien « Sidecars » ou « Cyclecars », etc.

Une même enveloppe peut contenir plusieurs rubriques.

Nous nous réservons le droit absolu, d'arrêter, le Service des Bulletins à tout moment, sans préavis.

Il est bon d'ajouter que ces annonces ainsi communiquées à titre de faveur à nos abonnés, paraîtront intégralement dans les colonnes de *Moto-Revue* du premier numéro à paraître ; ainsi les annonces qui auront été communiquées le 1^{er} et le 10 seront publiées dans le numéro du 15, et celles qui auront été communiquées entre temps, le 20 par exemple, paraîtront dans le numéro du 1^{er} (prochainement vers le 6.)

Dès la parution de cette note, nos abonnés pourront nous adresser les enveloppes en se conformant aux indications ci-dessus.

Nous attirons l'attention sur le fait, que seuls les abonnés peuvent bénéficier de cette organisation.

Nous devons ajouter, pour justifier cette mesure, que nos abonnés ont bien droit à quelques faveurs de notre part, car ce sont eux qui permettent à notre journal de subsister : les connaissant par leur nom et leur adresse, sachant qui ils sont, il nous semble que nous avons à leur égard une dette de reconnaissance, et c'est pourquoi nous devons rendre service à ceux que nous considérons comme des « amis ».

Service des Petites Annonces.

Vendrais B. S. A. side, 5 HP, 3 vit., parf. ét., cap., pare-brise ou échangerais contre Harley ou Indian side.

Vend ou échange side Griffon et Diamant contre camionnette Renault ou autre. Boite B. S. A., moteur G. L., side et carrosserie légère. Magnéto, 450. Destas, 27, rue Piat, Paris.

Bédélia av. ou s. mot., éch. av. soule contre coque ou canot auto ou pet. moto, Bigata, 86, rue Carde, Bordeaux (Gironde).

J'achète toute moto side, cyclec. Delburg, 49, bd Latour-Maubourg.

Acheterais Citroën, 5 CV, bon ét., 6 à 7.000 fr. Gaillard, Montaignet (Allier).

Suis acheteur cyclecar bonne marque, même mauv. ét. P. Marais, Baqueville, en Caux (Seine-Inférieure).

La
"MONDIAL"
est une perfection
d'élégance et de
fabrication très soignée

GRUMBERG
Fabricants
PARIS

bas prix ; carburateurs Schœbler ; 40 fr. ; capotes, 100 fr. ; châssis Indian ; carrosserie armée, 25 fr. ; compteurs, phares, klaxons, 30 fr. ; porte-bagages, etc. Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno (12°).

2.000, pneus, motos, cycl. et autos, toutes dimensions, neuf et occas., bas prix, ouvert dim. et fêtes. 161, av. Michelet, Saint-Ouen, 100 m. porte de Clignancourt.

Caisse pour side, torp. sp. neuve, 1 pl. 1/2, 300 fr. Clément, 14, r. L.-Delhomme, Paris (15°). Le matin.

Cause double emploi : T. S. F., 3 lampes microdion, pureté merveilleuse. Ecrire : Maillard, inst., Xures (Meurthe-et-Moselle).

Indian très bon état, écl. Mag., prix à débattre, vélomoteur, 1 CV 1/2, chaîne, 700 fr. moto Alcyon, 2 CV, débray., 1.250 fr.

HALL DE LA VOITURETTE

VENTE 99, Avenue d'Orléans — PARIS (XIV^e) ACHAT

CYCLECARS ET VOITURETTES D'OCCASION DEPUIS.. **3.500**

Citroën - Benjamin - G. N. Morgan - Amilcar - Salmson, etc.

GARAGE GRATUIT POUR CYCLECARS ET VOITURETTES A VENDRE - ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATION

LE PLUS GRAND CHOIX DE CYCLECARS DE PARIS

moteur complet, 1 CV 3/4, 4 temps, 250 fr. Visible : garage Univer, 48, av. Jean-Jaurès, Arcueil-Vache Noire.

Pneus motos nfs, 50 fr.; pr cyclecars, 90 fr.; châssis nus de cyclecars de Margay, 120 fr. Tesdon, 63, rue Ducoudré (14^e).

Châssis cyclecar carrossé, boîte Harley, 3 v., manque moteur, vend. sépar. bas prix. Salmon, Camp d'Avord (Cher).

Cyclecar Kevah, 8 CV, marche parf., tout équipé, 5 roues garnies, à vendre, 5.000 fr. ou échange contre sidecar bi-place, même valeur, Bouchet, 38, av. du Moulin, La Varenne-Saint-Hilaire.

Châssis et carrosserie de sidecar B. S. A. d'origine, type luxe sport, genre floteur, parf. ét., complet, près à être posé. A vendre 500 fr. Crolbois, 43, r. Geoffroy - de - Villehardouin, Troyes (Aube).

Je cherche démarreur élect., 6 volts. Ducellier p. Salmson, 7 HP, Cros, 7, r. Conseuls (Yonne).

Groupe acétylène Ducellier, valeur 95 fr., cédé à 60 fr.; rétroviseur moto, 22 fr.; jambières M. F., toile huilée, 14 fr. Courtois, 20, rue Henry, Elbeuf (S.-Inf.).

Un phare moto P. H., état neuf, 80 fr.; une plaque moto 1925, 8 fr. Rochard, 5, r. Emile-Zola, Iwuy (Nord).

Magnéto, 4 cyl., 120 fr.; manette simple, 10 fr.; trompe Cicca, 12 fr.; plaque moto 1925, 10 fr. Losse, Beauvages (Nord).

T. S. F. à vendre, 1 poste 5 lampes complet, 400 fr.; 1 poste une lampe détectrice réaction complet, avec bloc de piles et écouteurs, 375 fr.; 3 amplis à 50 fr.; 1 accus 60 am, 1 haut-parleur, 1 tableau pour recharger les accus. Gauthier (Marcel), à Lamoura (Jura).

T. S. F., poste complet, 4 lampes, haut-parleur, accus, lat., 80 volts, 3 lampes recharge, neuf, prix intér. Laurençon, Saint-Pierre d'Oléron (Charente-Inférieure).

Moteur F. N., 4 cyl., 3 CV, à culbuteurs, neuf, carburateur Amac, embray., kick starter, un carburateur Zenith M. D., et un sidecar complet. S'adresser : Garage, 6, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux, 100 m. de la porte de Versailles (Nord-Sud).

Super-moto Strap, abs. neuf, 80 fr. Harissart, Conchy-les-Pots (Oise).

Mot. fixe, 2 CV neuf, complet. Zenith, bêche eau, 550 fr.; mot. genre G. N., 6 CV, magnéto, carb. Longuemare, 650 fr.; mot. air, 5 CV, carb., etc., 350 fr.; 9 x 12 Belliemi, préc., mag., 12 plaques (obj. Zeiss) nf, garanti, val. 1.400 fr., cédé 650 fr.; bat. accus, 10 v., 50 fr.; Bédélia B. D., 2 sport, 3 courroies neuves, 5 pneus neufs, 6 chambres neuves, réservoir cuivre, le tout 1.950 fr.; moto légère Peugeot, 2 CV; magnéto, 280 fr.; reprend 250 cc.,

J'ACHÈTE motos et cyclecars toutes forces.

PARIS-AUTOS, 104, Avenue de Villiers, PARIS

PIECES DÉTACHÉES pour

ROBINETTERIE SPÉCIALE Sacoques sp¹re p^r B.S.A. 36 fr. d^e — Triump^r 36 fr.

Tige de Selle Elastique "CONFORT" PRIX 60 fr.

PNEUS Hutehinson Dunlop, Soly, etc.

*IX exceptionnels de SOLDES

DALBIAC - 1, Rue des Jardins-Saint-Paul, PARIS (4^e)

B S A TRIUMPH

GARAGE BELLONE 18, rue de Paris, IVRY (Seine) Téléphone : GOBELINS 04-41

ACHAT DE TOUTES VOITURES MÊME ACCIDENTÉES

GARAGE à partir de 25 francs par mois

RÉPARATIONS ENTRETIEN REVISION

Conditions spéciales pour TAXIS et CAMIONS

LE SPECIALISTE DETRUCHE

119, Faubourg Saint-Martin - Tél. NORD 81-07

Agent des Motos Side Car Harley-Davidson, Harlette, Terrot, Monet-Goyon, Le Grimpeur, Réparations.

Pièces détachées de toutes Motos. Stock pièces A.B.O.

COMPTANT **MOTO SPORT** CRÉDIT

Agence Parisienne **TERROT** et **MOTOSACOCHE**

Comptant ou Crédit

Gaston LEFEBVRE, 110, rue Damrémont, Paris

Téléphone : MARCADET 35-64

Avant d'acheter une Moto-Sidecar.

Visitez la Maison

B. GODART, 116, Boulevard de Grenelle, 116

(Métro : La Motte-Picquet - Tél. : Ségur 61-76)

Qui vous fera essayer son cyclecar TH LAFITTE à 5.500 FR.

GRAND CHOIX DE MOTOS ET VOITURETTES

Agence Peugeot, Motobécane, Le Grimpeur, etc...etc.

CRÉDIT 13 MOIS

Agence Parisienne **HARLEY-DAVIDSON**

MOTOS NEUVES ET D'OCCASION

PIECES DÉTACHÉES D'ORIGINE -- RÉPARATIONS RAPIDES

DURAND & VIGNAU

Tél. : Diderot 27-44 22, rue de Piepus. PARIS 12^e

MOTOS BLÉRIOT

Pièces détachées chez Agents Exclusifs

GALLET et MILLET

62, Rue de Cormeille — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

2 temps Soyer et Terrot, 1 moteur air ou eau, 350 cc., 4 temps, Triumph et Douglas. T. P. R. Lejeune (Paul), Vierzon-Forges (Cher).

Machine à écrire, gd mod., gde marque, à vendre 750, valeur double, reprendre en compt. bouteille Magond., 250 ou 500 lit., envel. et chamb. 26 2/3, 8, bon état, 25 fr. R. Varin, 73, av. Michel-Bizot, Paris. Samedi ap.-m., dim. matin ou soir 19 heures.

5 chambres à air embout. 28-3 Good Yard (1 pièce) 75 fr.; 1 klaxon mécanique, 30 fr.; 1 vélo fillette 8 à 10 ans, état neuf, 175 fr. F. Guyonnet, 53, rue des Moines, Paris (17^e).

Moto-Roue auto-Wheel, moteur 1 CV 1/2, 4 t., bon état, 400 fr., avec cadre, bon état, extra, bas, renforcé, fourch. élast., 700 fr.; Motobécane, très bon état, 850 fr.; un remor. vélo ou moto légère. Faire offre; voiturette Zèbre, 2 pl., 5 CV, 4 cyl., mod. 1924, état d.; neuf, 6.500 fr.; voiturette Sigma, à 2 et 3 pl., mot. Chap., 6 CV, mod. 1918, excell. état, 4.000 fr.; camionnette Demester, 8 CV, 4 cyl., bon état méc., excellent état marche, 2.500 fr.; camionnette Norford, 500 kil., magnéto, carb. français, 5 roues Michelin, excell. état, 4.000 fr.; 1 génér. (Auto-roche), com. neuf, val. 70. Prix : 50 fr.; une paire amortisseurs Houdaille, état de neuf, val. 400 fr. Prix : 200 fr.; un carburateur Zenith pr moteur 4 cyl. jusque 59 d'alés., remis à neuf, val. 200. Prix : 100 fr.; 5 pneus Michelin câblés, 700/80 cm., très bon état. Faire offre; 2 selles Terry, l'une 24/30, bon état et très souple. Faire offre; l'autre 33/33 neuve, 200 fr.; 1 accord. Cruccianelli italien, 34 touc., 4 bas, excell. état. Prix avantageux. Ecire avec timbre à Marcel Breton, à Breteuil (Oise).

A vendre cause décès un appareil cinéma, 1.500 fr. ou échange contre moto, 3 CV, bon état. Ecire : Giroux, à Flère-la-Rivière (Indre).

Ford norm., luxe, mot. 1923, carr. nve, peu roulé Citroën, gar. 3 mois, 6.500 fr., écl. él. dépos., dém. 39, rue Camb, Poulenc.

A vendre carrosserie sidecar L. V. bi-place ou échangeer avec soule contre monoplace, selle Brooks neuve pr moto et fan-sad. Pelletier, 35, rue d'Aboukir, Paris.

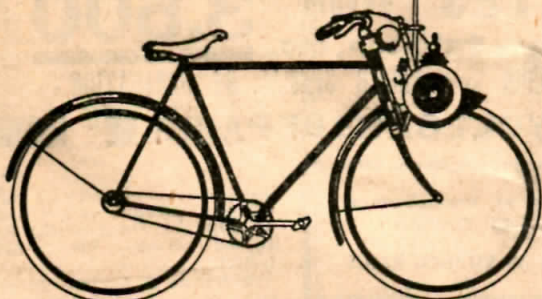
Joli châssis side avec carrosserie, roue 650 x 60 avec attaches pr toutes motos, 4 pneus, 3 chambres, le tout ét. de neuf. Prix intéressant. L. Leroy, 86, Grande-Rue, Garches (S.-et-O.).

Canadienne neuve, belle occas. à vendre 175 fr. T. 1 jours après 19 h. Mlle Michelin, 12, r. Raspail, Malakoff.

Ou dem. des dessinateurs au courant de la motocyclette. Peugeot, 80, rue Danton, à Levallois, (Seine).

Micromoteur

GRAND PRIX du TOURING-CLUB de FRANCE



Brochure adressée franco sur demande.

ETABLISSEMENTS LABINAL

170, Avenue des Batignolles SAINT-OUEN (Seine)

MAGNÉTOS DE TOUTES MARQUES

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

NEUVES ET D'OCCASION

Toutes PIÈCES DÉTACHÉES pour toutes magnétos
Réparations de Magnétos et Dynamos
de toutes marques, GARANTIES 6 MOIS
en 24 heures

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

DE SARELLO 104, Avenue des Ternes
PARIS (XVII^e)

Ateliers : 21^{bis}, rue d'Armaillé, PARIS-17^e

Tél. : Wagram 01-00

Adr. tél. : Desarello-Paris

MOTOS AUTOS CYCLECARS

GARAGE — ENTRETIEN — RÉPARATIONS

Vente - Achat - Echange

Prix sur devis — Travail garanti

Lucien GERARD

83, rue du Temple, PARIS

ANNEXES } 19, rue des Gravilliers
159, rue du Temple

SPÉCIALISTE DU MORGAN

REPOSE-PIEDS

EN ACIER EMBOUTI

EXTRA-FORT

(Modèle Déposé)

pour Motocycles

équipés en

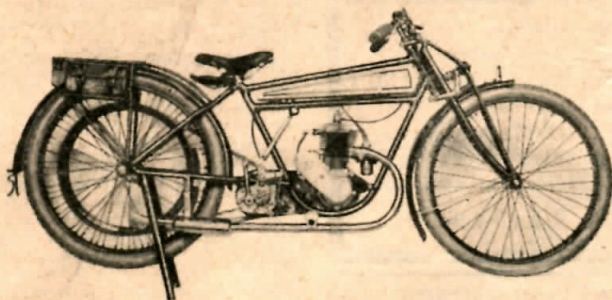
TAN-SAD

LIVRAISON IMMÉDIATE

G. CABRESPINES, 45, rue de Tourville
PARIS (XX^e)

Constructeur des célèbres CALE-PIEDS

Jules VAN HEVEL



B. C. R.

TYPE 175 CMC.

-: Demandez notre nouveau catalogue -:
avec derniers types 350 cmc. et 500 cmc.

Et. B. C. R., 2, r. Etienne-Dolet, Le Kremlin-Bicêtre (Seine)

RAYNAL, CONSTRUCTEURS

Agents demandés



Celle qui s'impose

La Casquette

TRES SPORT

Chez tous les Chapelliers

Série Chic : 20 fr.
Série Luxe : 25 fr.

DERNIÈRE CRÉATION DE



Publicité G. Sweets.

MEILLEURES REPRISES

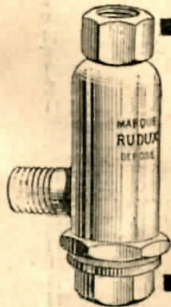
AUGMENTATION DE PUISSANCE

MOINS D'ÉCHAUFFEMENT

LE STEIGBOY

Pot d'échappement scientifique aspirateur - Suralimente les moteurs

STEIGBOY, 19, rue Raspail, LEVALLOIS-PERRET (Seine) - TÉLÉPHONE 894 - LEVALLOIS



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

ICI

SOLDES ET OCCASIONS

Cadres, roues, réservoirs, fourches élastiques, guidons, magnétos, carburateurs, selles anglaises et divers.

BAS PRIX

Achat de motos incomplètes ou accidentées et lots de pièces et accessoires.

Louis BOUCHEZ, 215, rue de la Chapelle, St-Ouen

BÉQUILLES Avant pour Motos légères

Griffon - Monet et Goyon - Stella - Sic - Le Grimpeur Motobécane, etc...

M. VOISIN, 180, rue de Paris, Pantin. — Téléphone 232.

Nous prions nos annonceurs d'écrire lisiblement le libellé de l'annonce sur une feuille de format régulier 14 X 21 cm., de porter l'indication de la rubrique et du numéro où elle doit paraître, sur le coin haut, et de recopier cette annonce sur autant de feuilles séparées qu'elle doit paraître de fois.

Moteurs toutes forces et tout usage, très bas prix.
1 lot cyclottes neuves en caisse 1395
Selles, réservoirs, cadres, roues de motos légères, prix intéressant. — Magnétos mono d'occas, 35, neuv. 80, 2, 4 et 6 cyl., bas prix.

TESDOU, 63, rue Ducouëdic - Paris (14^e)

GARAGE POUR MOTOS

ENTRETIEN
REVISION
MISE AU POINT

MOTOS NEUVES
ET D'OCCASION

L. CHARTIER

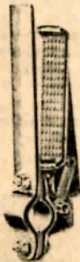
8, rue Tarbé, PARIS (17^e) - (Gare des Batignolles)

REPOSE-PIEDS pour SELLES TANDEM
de MOTOCYCLETTES Modèles déposés



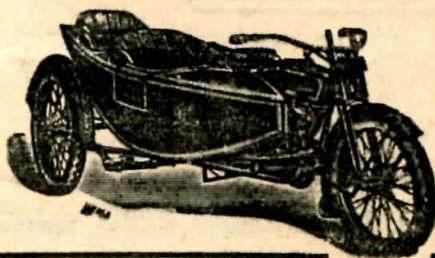
Marque déposée

No 20 articulé



Adresser toute commande au dépôt SAKER, 20, rue Alexandre-Dumas, Paris (11^e)

Cyl. INDIAN STANDART neuf, 150 f. Pneus neufs motos, 15 f. Guidons neufs nick. mode. 40 f. Réserv. Blériot, 40 f. Génér et pet. phare, 80 f. Garde-boue gr. mod, flasqué, 30 f. la paire. Tous rayons de roues. Essieu compl. p^r rem. léger, 200 k. avec pneus neufs, 180 fr. — Pièces pour Cycles, Motos et Autos, L. LENOIR, 26 bis, bd de la Bastille, Paris (12^e).



TOUT POUR HARLEY

Fourche oscillante "CEEL"
garantie incassable

Nouveau tarif jaune Septembre 1925

LISTE DE PRIX franco avec croquis - Montage et mise au point de l'Harley.

CACHEMAILLE

13, rue Guersant, PARIS

TÉLÉPHONE : WAGRAM 36-36
ADR. TÉLÉGR. : CACHÉMOTAC-PARIS
COMPTE CHÈQUES POSTAUX 542-97
R. C. SEINE 70.956



VEUILLOTTE & WILLEMANN, 17, rue Riquet, PARIS. Nombreux accessoires pratiques. Catalogue illustré 0.25



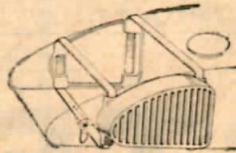
Siège à ressort.



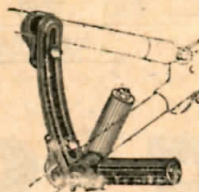
Réservoir d'huile de secours.



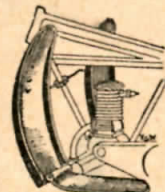
Boîte p. chambre à air de recharge.



Knee Grips caoutchouc.



Repose-pieds pliant.



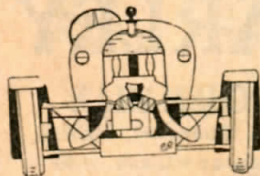
Protège-jambes.

TABLE ALPHABÉTIQUE DES ANNONCIERS

Aiglon	XLII	Dagorno	LV	Micromoteur (Labinal)	LIII
André	XXXVI	Dekreëff	XLV	Naville	XLVII
Albion	XXXIX	Etablissements Mod. de Rectification	XXXVII	O. R. I. A. L.	XXXVII
Arbinet	XLI	Excelsior-Afa	VIII	Ocleir	XXX
Afa-Excelsior	VIII	Ecole des Moteurs	L	Psalty (Lucien)	VII
Azema-Diabolo	IV	F. N.	XXIX	Psalty (Pierre)	XXXVII
Autofume	IV	Fulgor	XXVIII	Peugeot	V
Austral	XXXVIII	France (La)	XXXVIII	Picard	XIV
A. X. A. (Allain)	XII	Filliat et Sureau	XXVII	Poutraut	VIII
Allain et Cie (A. X. A.)	XII	French-Chains		Poyet	IV
Automoto	XLIX	Favor (Guillaume)	XVI	Poiret	XVI
Augoyat	XLIX	Fortin	XLIX	Propuleycle	XXX
Acher	L	Famasso	XXX	Paris-Autos	LII
Boulangier et Rémy	IX	Gillet (René)	XV	Rustin	2 ^e Couverture.
Billion	XLII	Gnome et Rhône	4 ^e Couverture	Rémy et Boulangier	IX
Bourdais	XXXVI	Gayaud	XXIX	Ri-chard (Fernand)	XXXVI
Barré	XXXVI	Griffon	XXX	Robbialac	XXXIII
Brooks	XIV	Guillaume (Favor)	XVI	Rovin	XXXIII
Barnascone Lévy	XIV	Grimpeur (Dresch)	X	Renold	XX
Becker (Vve)	XVIII	Gautré et Hervet	XLVII	R. B. F. — R. A. F. — C. A. M.	XL
Billion-Ultima	XLII	Gérard (Lucien)	LIII	Richard (Ernest)	XLVII
Beullay	XLVI	Garage de Ségur	L	Rousseau	XLVII
Beausoleil	XLVII	Grumberg-Mondial	LI	Rollet (Hoffmann)	XLVII
Baron	XLVII	Garage Bellone	LII	Raynal	LIII
Binet (Edgard)	LII	Godart	LII	Rapid-Office	LIV
Billouin	LII	Gallet et Millet	LII	Salmson	1 ^{re} Couverture
Besse (Indiamoto)	LIV	Girardeau	XLIII	Sego-d	XI
Bouchez	LIV	Gonot	LI	S. A. F. I.	XIII
B. S. A.	XXXV	Hutchinson	II	Sima-Violet	XXIII
Boufcher	XLVIII	Henriet	XXXVIII	Stella	IX
Champion	VI	Hervet et Gautré	XLVII	Soyer	XXXI
Castrol	XXI	Hoffmann (Rollet)	XLVII	Staub	XLII
Collections <i>Moto-Revue</i>	XLIV	Hall de la Voiturette	LII	Savava-Delachenal	XLI
Cartes routières	XLIV	India Rubber (Persan)	XXXVII	Saroléa	XX
Cyelette (La)	XLI	I. X. I. (Chausson)	XLVII	Sah'ra	XLV
Cime	IV	Indiamoto (Besse)	LIV	S. I. C.	XL
Comp. Appare. Mécaniques	XLIII	Loriot	XXXVI	Société Scleveland	XLVIII
Comiot	XXXII	Lafont	XXXIX	Steigbooy	LIV
Clévaland (Valpic)	XXXII	L. T. N.	XXXIX	Sarello	LIII
Coupes et Challenges	XLIV	Lacombe	XXXVIII	Sakev	LIV
Chollet (Unus)	X	Lutétia	XXXVII	S. V. M.	I
Chausson (I. X. I.)	XLVII	Luxor-Dupont Traizet	XXXII	Train	III
Chennevière	XLIX	Longuemar	X	Terry	XXVI
Cabrespine	LIII	Ledanois (Léda)	XLIII	Triumph	XXIV
Chartier	LIV	Lefebvre (Gaston)	LII	Traizet et Dupont (Luxor)	XXXII
Chaillou	L	Labinal	LIII	Toutain	XLVI
Cachemaille	LIV	Langerart	LIII	Toulouse (Motos)	XLVIII
Désert et de Font-Réaulx	XVII	Lenoir	LIV	Tesdou	LIV
Dellheim	XXXIX	Lahaiville	XLI	Troman (Jean)	XXV
Dellheim	XXVI	Léda	XLIII	Terrot	XXII
Darmont	XXVI	Koehler-Escoffier-Drevet	XLV	Ultima-Billion	XLII
Delachenal-Savava	XLI	Monet et Goyon	XXXIV	Unus (Chollet)	X
Dollay	XLI	Motosacoche	XIX	Violet-Sima	XXIII
Diatherme	XXXVII	Munro	3 ^e Couverture.	Villard	XXIV
Diabolo-Azéna	IV	Magnéto-France	XXV	Vade Mecum du Motocycliste	XLV
Drevet-Kuehler-Escoffier	XLV	Motocyclette (La)	XLIII	Valpic (Cleveland)	XXXII
Dupont et Traizet (Luxor)	XXXII	Moussard-Madoz	XXV	Villeminot	XLVII
Duckworth (Comiot)	XXXII	Magnat-Debon	VIII	Vaysse	L
Delannay	XII	Maillet et Blin	XVIII	Vertu	L
Dresch (Grimpeur)	X	Malterre	XVI	Veuilotte	LV
Dalbiac	LII	Molliet	XLVII	Wolber	XLV
Detruche	LII	Moto-Ecole	XLVIII		
Durand et Vignau	LII	Mondial-Grumberg	LJ		

LE GARAGE LAUGIER

AGENT des MOTOS ANGLAISES F. BARNETT et RALEIGH




Peut effectuer à votre MORGAN toutes sortes de transformations intéressantes. Pneus confort direction démultipliée, éclairage, ailes, etc.

VENTE ET ACHAT de MORGAN d'occasion

Téléphone : WAGRAM 38-27

P. DAGORNO, 36, rue Laugier, PARIS



Pour être heureux
Un instant : boyse ta mie.
Une heure : dine céans.
Un jour : soule té.
Une semaine : marie té.
Un mois : tue ton cochon.
Un an : treuve un trésor.
Dix ans : ? ? ? 
Toute ta vie : fais-té curé

L'Auteur
de ce vieux dicton des Hostelleries
Normandes n'avait pu trouver ce
qu'il fallait pour être heureux dix ans
Cette lacune est aujourd'hui comblée.

Pour être heureux dix ans,
Achète une moio **DFR**
la seule dont le moteur s'améliore en vieillissant



A l'occasion de la

QUINZAINE DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE

(4-18 Octobre 1925)

LA

S^{té} des Moteurs GNOME & RHONE

présentera dans ses

MAGASINS D'EXPOSITION, 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

ses

MOTOCYCLETTES
— MODÈLE 1926 —

- | | | |
|---------|---------------|--------------------------------|
| 500 cmc | "GRAND SPORT" | (transmission chaîne-chaîne) |
| 500 cmc | "TOURISME" | (transmission chaîne-courroie) |
| 250 cmc | "TOURISME" | (transmission chaîne-courroie) |
| 175 cmc | "TOURISME" | (bloc moteur-chaîne) |