

La 7 CV. Gardahant

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

14^e ANNÉE — N° 202

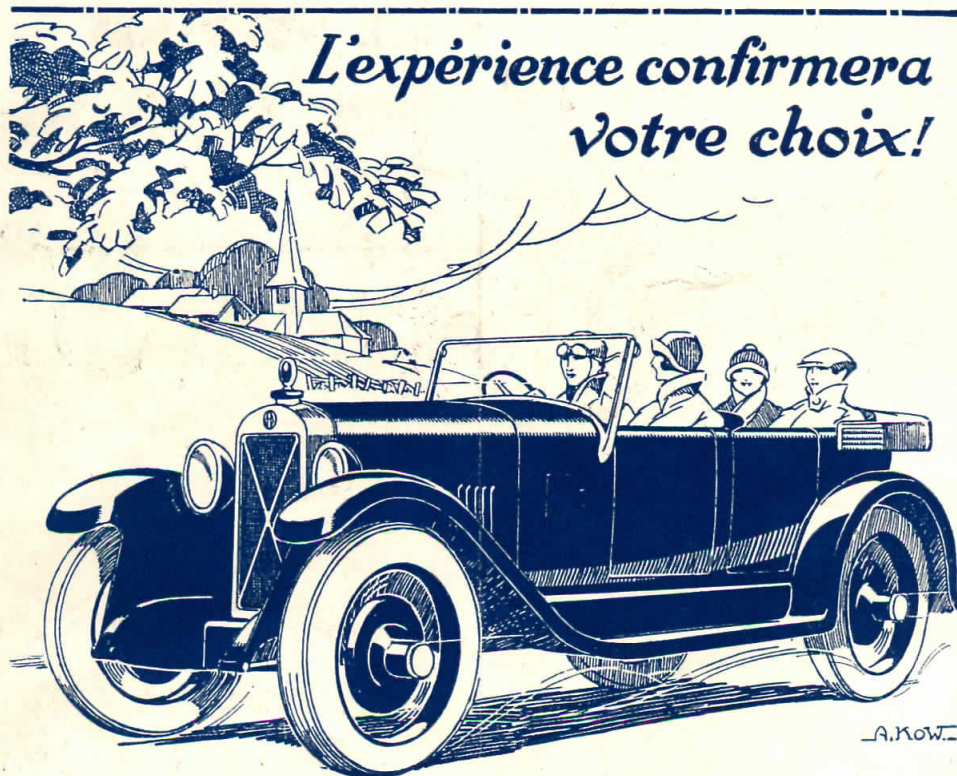
15 Août 1926



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 68-32

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

Le Régiment des Sapeurs-Pompiers de Paris qui a en service dans chacune de ses casernes un side-car René GILLET, a rendu populaire la doyenne des Marques françaises de motocyclettes.
Établissements René GILLET, 128, Route d'Orléans, Montrouge.



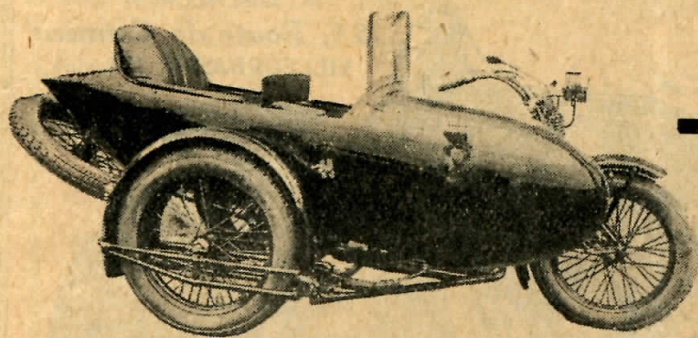
LA NOUVELLE **7** CHEVAUX
SALMSON

**ÉCONOMIQUE
ROBUSTE, RAPIDE
CONFORTABLE**

TORPÉDO 4 PLACES 4 PORTES
FREINS SUR LES 4 ROUES
CHASSIS A DIFFÉRENTIEL
EMBRAYAGE A DISQUE
ÉCLAIR. & DÉM. ÉLECTRIQUES
COMPTEUR ET MONTRE
5 ROUES GARNIES (CONFORT)

**CONSOMMATION : 7,5 LIT. aux 100 KIL.
VITESSE : 80 KILOMÈTRES A L'HEURE
==== PRIX : 21.450 FR\$ ====**

SOCIÉTÉ DES MOTEURS SALMSON-BILLANCOURT. SEINE



Que faut-il pour
faire du Grand Tourisme ?

Sans fatigue
Sans ennui
Sans gros frais ?

Une machine

Vous avez tout cela dans la
nouvelle Motocyclette 6 CV

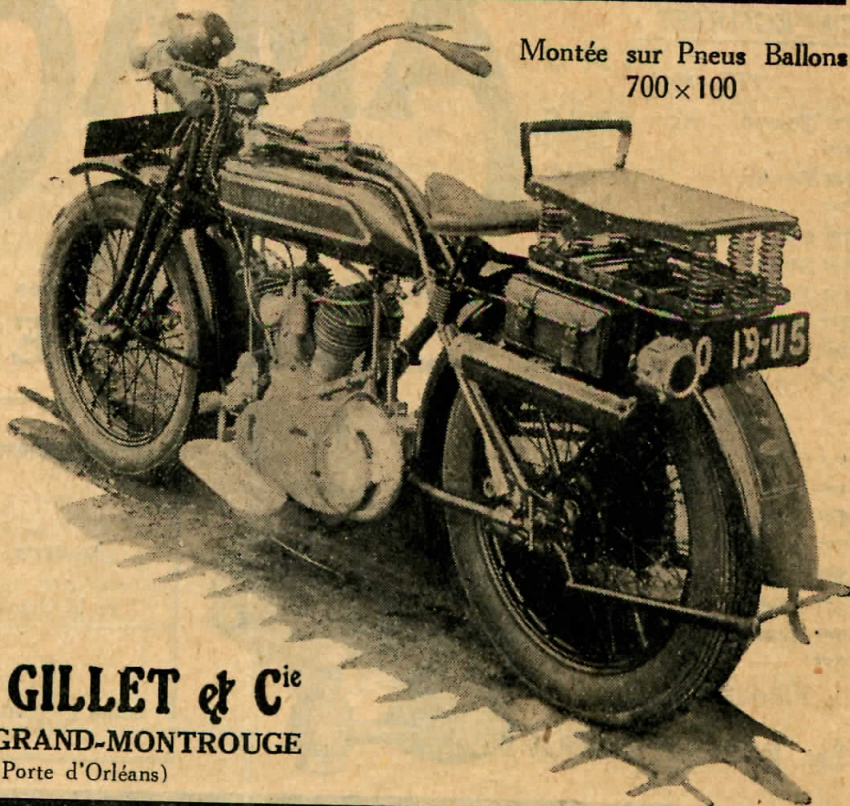
Puissante
Rapide
Consommant peu
et bien suspendue

René GILLET-Comfort

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

Alors !
Que cherchez-vous de mieux ?

Montée sur Pneus Ballons
700 x 100



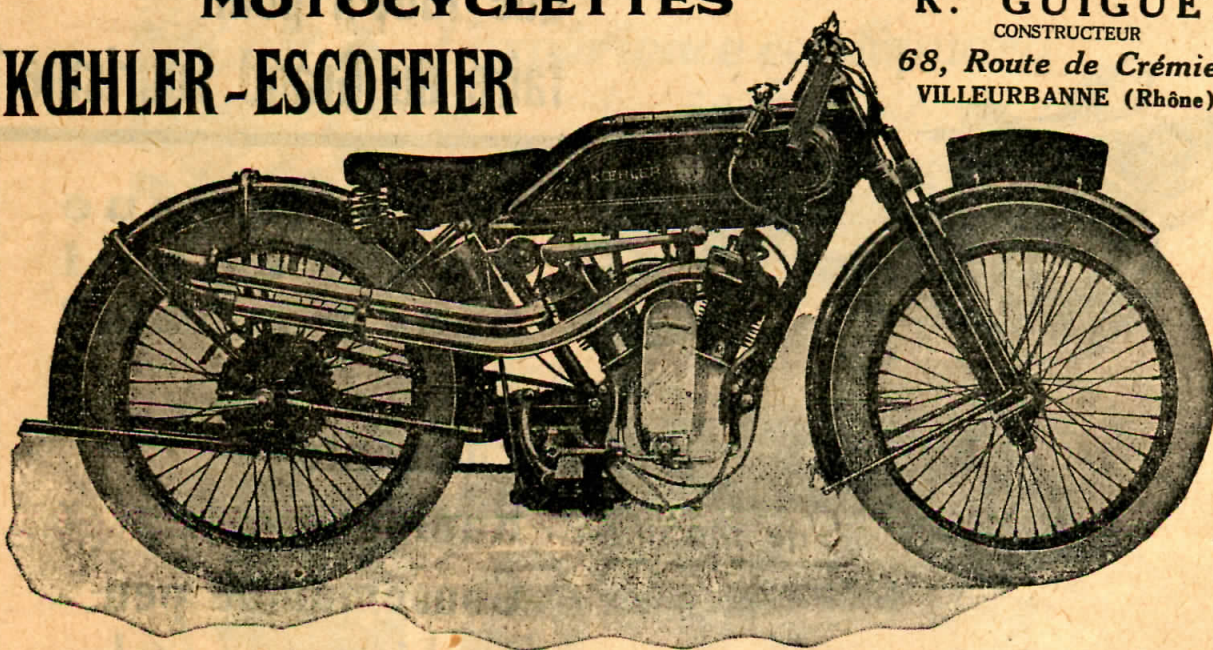
Le Catalogue illustré M.R.
est envoyé franco sur demande.

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

MOTOCYCLETTES KOEHLER-ESCOFFIER

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



AGENCES RÉGIONALES : PARIS : Villeminot, 225, Boulevard Péreire

LYON : Guiguet Marius, 41, Rue Malesherbes.

MARSEILLE : Sohler, 180, Rue de Rome.

BORDEAUX : Delbos, 81, Rue Sainte-Eulalie.

ALGER : Kramès, 41 bis, Rue de Lyon.

ROANNE : Guillon, 7, Aux Promenades.

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

DIJON : Verpault, 41, Rue Jean-Jacques-Rousseau.

CANNES : Menut, 19, Rue du Commandant-André.

St-ÉTIENNE : Paulin, 57, Rue de la Préfecture.

BOURG : Rodet, 6, Boulevard de Brou.

CATÉGORIES :

175 cmc.

1 ^{er} Terrot	avec	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Favor	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Monet-Goyon	—	AMAC
1 ^{er} Stella	—	AMAC
1 ^{er} Dollar	—	AMAC
1 ^{er} Prester	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} —	—	—

250 cmc.

1 ^{er} Favor	avec	AMAC
1 ^{er} Dollar	—	AMAC
1 ^{er} Terrot	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Dédé	—	AMAC
1 ^{er} Motosacoche	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—

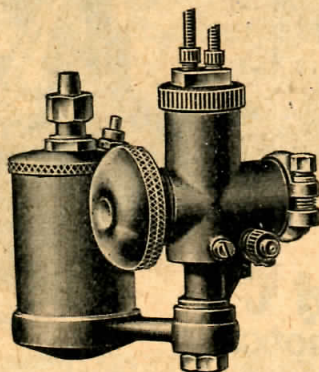
Éts. ROBERT MUNRO

AMAC

LE CARBURATEUR
DES RECORDS

s'attribue **31** Médailles d'Or
Premières places

dans **PARIS-NICE**



SALON DE L'AUTOMOBILE

1^{re} Série

7 au 17 Octobre

Stand 9. — Salle R

CATÉGORIES :

350 cmc.

1 ^{er} Monet-Goyon	avec	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Magnat-Debon	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} B. S. A.	—	AMAC
1 ^{er} —	—	—

500 cmc.

1 ^{er} Motosacoche	avec	AMAC
1 ^{er} —	—	—
1 ^{er} Saroléa	—	—
1 ^{er} —	—	—

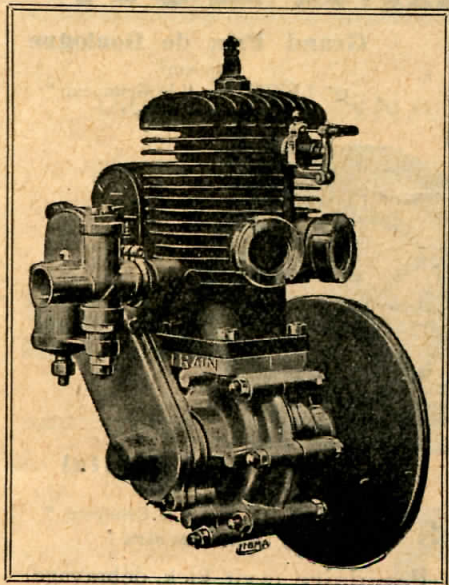
750 cmc.

1 ^{re} Scott	avec	AMAC
-----------------------	------	------

198, Boulev. Péreire - PARIS (17^e)

Téléphone : 10-14

Les Moteurs à 2 temps TRAIN garantissent contre tout ennui mécanique



CONSTRUCTEURS !

montez sur vos machines

Les Moteurs TRAIN

la marque de qualité recherchée des motocyclistes
12 RECORDS DU MONDE - PLUS DE 500 VICTOIRES

Fabriqués par la plus vieille Maison FRANÇAISE
ayant les meilleures références

Plus de 60.000 moteurs prouvent leurs qualités
entre les mains de la clientèle

Les Moteurs TRAIN sont adoptés par toutes les
grandes marques

CLIENTS !

Assurez-vous que la motocyclette que vous achetez possède un moteur TRAIN
car les célèbres Moteurs à 2 temps TRAIN signifient :

SOUPLESSE

PUISSANCE

DUREE

SECURITE

Les Moteurs à 2 temps possèdent d'ailleurs les plus beaux RECORDS DU MONDE
sur longue distance dont nous citons les principaux

En 24 heures. — Catégorie 100 cmc. — 1129 km. 630 avec moteur à 2 temps TRAIN
— 125 cmc. — 1193 km. 358 — — —
— 175 cmc. — 1454 km. 043 — — —

Catégorie 350 cmc.: 600 km. en 5 h. 38 34, avec moteur à 2 temps
— 800 km. en 7 h. 30 57 — — —
— 1000 km. en 9 h. 25 23 — — —
— 1200 km. en 11 h. 16 22 — — —
— 600 miles en 9 h. 03 16 — — —
— 800 miles en 12 h. 04 55 — — —
— 852 km. 336 en 8 h. — — —
— 1059 km. 225 en 10 h. — — —
— 1278 km. 442 en 12 h. — — —

CONCLUEZ...

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

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS E. TRAIN

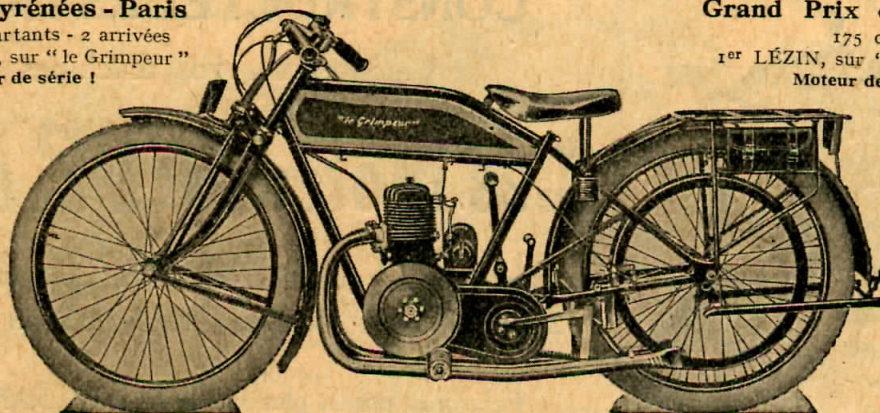
6^{bis} et 9, Rue Rouget-de-l'Isle — COURBEVOIE (Seine)

Téléphone 579

MOTOCYCLETTES "LE GRIMPEUR"

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

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



Côte de Montgueux
175 cm³
1^{er} CROLBOIS, sur "le Grimpeur"
Moteur de série !

POUR 1926

Côte de l'Hôpital
175 cm³
1^{er} LÉZIN, sur "le Grimpeur"
Moteur de série !

3 Modèles

175 cm³ Prise directe
1.605 fr.

la nouvelle 250 cm³ (1926) 175 cm³
3.090 fr.

Populaire (2 vit. kick, débrayage)
2.295 fr.

Demander le Catalogue MR

"LE GRIMPEUR"

46. Rue de Vouillé - PARIS (15^e)
Tél. : VAUGIRARD 18-92 R. C. 211.748 B

MOTOCYCLISTES !!

Pour votre SÉCURITÉ

montez sur votre Machine les

≡ VOUS AUREZ TOUTE SATISFACTION ≡

Montés avec une fourche brevetée !
Système rattrape jeu de porte breveté !
Double bec pour éclairage intensif et réduit !
Garanti contre tout vice de fabrication !

N° 3.	Face 160 ^{m/m} .	Miroir Mangin.	Compl.	341 fr. 25
N° 2.	— 130 ^{m/m} .	—	—	302 fr. 50
N° 4.	— 100 ^{m/m} .	Avec miroir.	—	197 fr. 50
N° 5.	— 135 ^{m/m} .	—	—	236 fr. 25

Toutes nos faces motos peuvent être fournies avec dispositif spécial pour tous modèles de fourches à parallélogramme avec amortisseurs ou pneus ballons. Supplément : 12 fr. 50

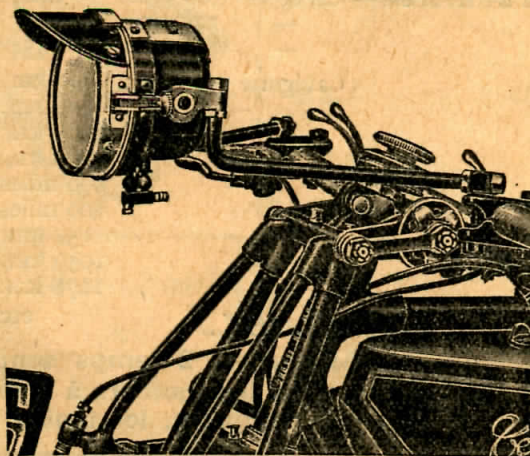
DUPONT et TRAISET
3, Rue Tesson, 3 -:- PARIS (X^e)

Nous fournissons également les Générateurs séparés avec dispositif de fixation.

GROUPES MOTOS

"LUXOR"

MARQUE DÉPOSÉE



Dispositif établi pour permettre la pose plus facile de ces appareils sur toute moto munie d'une fourche à parallélogramme avec dispositif ou pneus ballons.

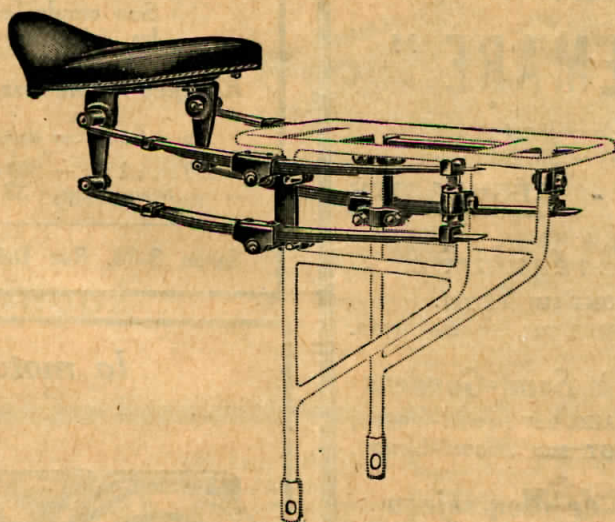
Il a l'avantage de s'harmoniser parfaitement avec les types sport et touriste, et laisse absolument libres tous les organes de commande fixés sur le guidon, ainsi que le jeu de fourche. Il a l'avantage de pouvoir être fixé à la hauteur voulue. Tous les appareils de marque LUXOR sont de construction robuste et absolument garantis contre tous vices de fabrication.

MOTOCYCLISTES ! MODERNISEZ-VOUS !

VOUS CONNAITREZ LE CONFORT RÊVÉ
ET LE PLAISIR SANS MÉLANGE DES JOYEUSES RANDONNÉES
EN ADOPTANT LA

SELLE MOTO H. G. N° 10

à ressorts Cantilever



*ÉLASTICITÉ
PARFAITE*

*SOUPLESSE
:: IDÉALE ::*

Licence Brevet N° 524.999

“ LA REINE DES SELLES DE MOTO ”

Grâce à laquelle il n'y a plus de mauvaises routes !

INDISPENSABLE A TOUS LES FERVENTS DU MOTOCYCLISME

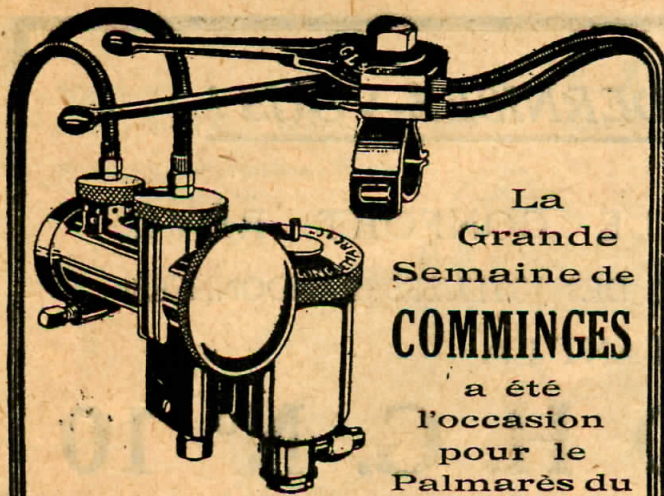
La Selle Moto H. G. N° 10 se fixe au porte-bagages par six colliers
pour tubes de 12 à 14 $\frac{m}{m}$

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

COMPAGNIE CONTINENTALE DES FABRICANTS DE SELLERIE VÉLOCIPÉDIQUE RÉUNIS

Siège Social : 57, Rue Émériaux — PARIS (XV°)

PRODUCTION ANNUELLE : PLUS DE DEUX MILLIONS DE SELLES



La
Grande
Semaine de
COMMINGES
a été
l'occasion
pour le
Palmarès du

Carburateur " LONGUEMARE "

de recueillir de nombreuses palmes
dans tous les genres d'épreuves :

VITESSE - COTE - RÉGULARITÉ

Le Concours de régularité

Catég. 350 cc. : 1^{er} CLERMONT sur Terrot.
» 1000 cc. : 1^{er} HOMMAIRE sur Monet-Goyon.

Le Kilomètre lancé à Saint-Gaudens

Catég. 175 cc. : 1^{er} HOMMAIRE sur Monet-Goyon.
» 175 cc. : 2^e MAIGROT sur Monet-Goyon.

La Course de Côte de Montrejeau

Catég. 175 cc. : 1^{er} HOMMAIRE sur Monet-Goyon.
» 175 cc. : 2^e MAIGROT sur Monet-Goyon.
» 500 cc. : 1^{er} CLERMONT sur Terrot ex-æquo.

Course de Côte de Peyresoude-Luchon

Catég. 750 cc. : CLERMONT sur Terrot.
Meilleur temps des Motos

Épreuve du Circuit Fermé

Catég. 175 cc. : HOMMAIRE sur Monet-Goyon.

Les 3 Jours motocyclistes du Forez

Catégorie 350 cc. : HOMMAIRE sur Monet-Goyon.

Toutes ces machines munies du Carburateur
LONGUEMARE L. B. H. 2, à corrections
d'air, 2 gicleurs, 2 manettes. - Manettes de
guidon G. L. & C^{ie}.

MOTOCYCLISTES! exigez sur vos machines le
Carburateur à correction d'air, 2 gicleurs, 2 manettes.
Demandez-le à votre fournisseur habituel ou à :

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

Pour les
m a i n s



Pour les
vêtements

Savon Spécial 3-33 pour Motocyclistes et Automobilistes

(Garanti exempt de toute addition
de soude et de potasse caustiques)

Absolument souverain contre
les cambouis les plus tenaces,
graisses, peintures, goudrons, etc.

Son emploi répété n'affecte pas
les épidermes les plus délicats.

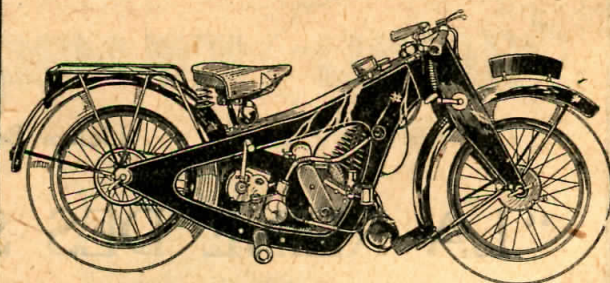
Essayez-le une fois : vous serez convaincu!

Envoi franco sur demande d'une boîte échantillon.

100 gr. : 1 fr. — 500 gr. : 3 fr. — 1 kg. : 5 fr. 50
Seau, 5 kgs. : 23 fr. — 10 kgs. : 45 fr.

Savon 3-33, Rue Delizy, 12 bis, à Pantin (Seine)

la moto infrangible...



" Purandal "

— MONOTYPE-CONFORT —

Châssis monobloc surbaissé
- Résistance exceptionnelle -
- - - Stabilité parfaite - - -
- - Mécanisme protégé - -
- Réservoir de 13 litres -
- - Équipement complet - -

Catalogue sur demande à

Ph. Ulberich, Const^r, rue de Reims, DIJON

Pour votre Moto !

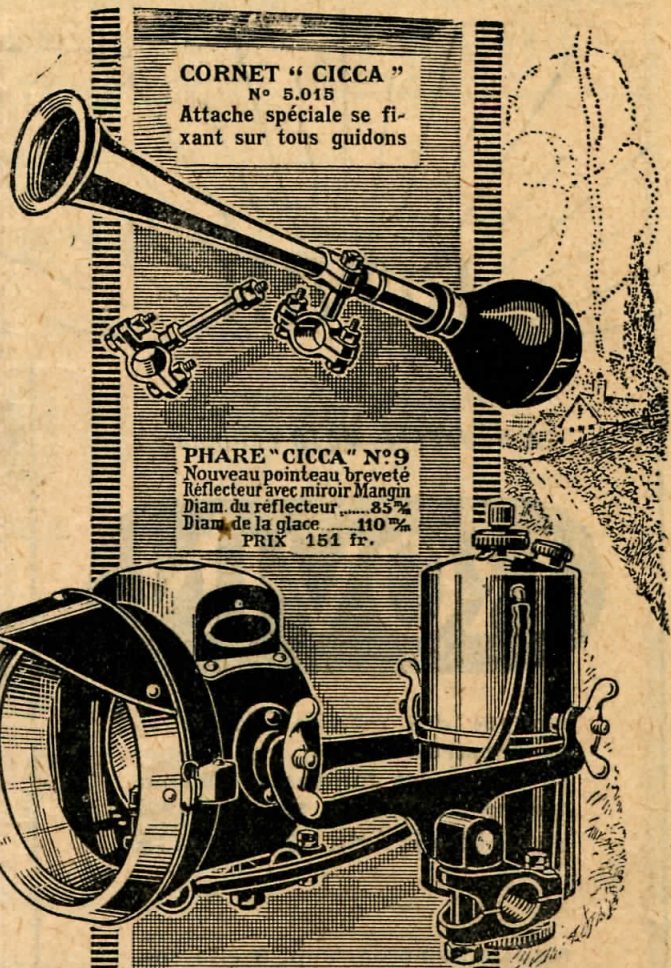
N'HÉSITEZ PAS à l'équiper avec des accessoires de toute première qualité.

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

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

Tous les accessoires CICCA sont complètement garantis et en vente dans toutes les bonnes Maisons.

EXIGEZ LA MARQUE



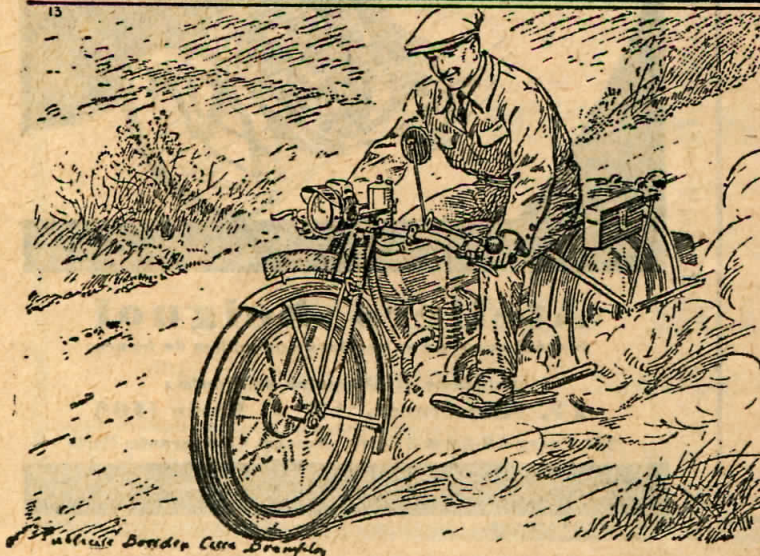
CORNET "CICCA"
N° 5.015
Attache spéciale se fixant sur tous guidons

PHARE "CICCA" N°9
Nouveau pointeau breveté
Réflecteur avec miroir Mangin
Diam. du réflecteur 85 mm
Diam. de la glace 110 mm
PRIX 151 fr.

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

129, Avenue Malakoff
— PARIS —
Téléph. : Passy 39-34
— 39-35

**CORNET
PHARE
MIROIR
POUR MOTOS**



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

Mentionnez toujours la «MOTO REVUE» en écrivant aux annonceurs

ROVIN

LA NOUVELLE MOTO (500 cmc.)

ROVIN

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

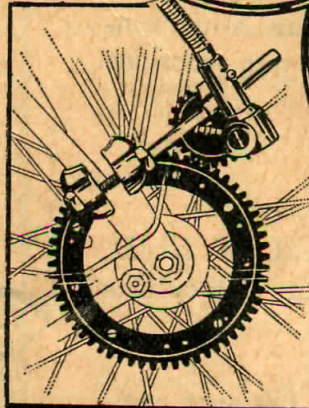
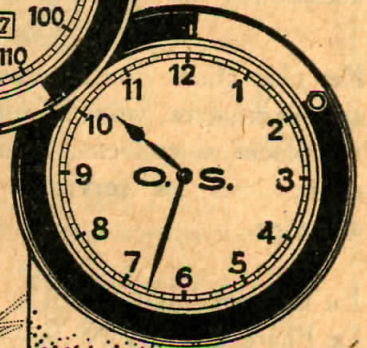
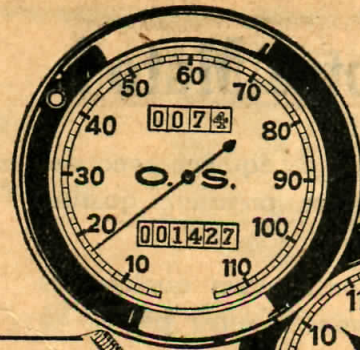
Modèle 500 cmc. Jap, 3 vitesses.
— Vitesse : 115 kilomètres —

Même modèle Jap, à culbuteurs
— Vitesse : 150 kilomètres —

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

ROVIN

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



O.S.

POUR
MOTO



Ateliers Seignol

Société anonyme au capital de un million de francs

Bureaux et Magasins de Vente :

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

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

PUB HENRY LEBEUF

XXVII

HUTCHINSON

PAR LA PLUIE
ET LA TEMPÊTE

TERROT

à l'autodrome de LINAS-MONTLHÉRY

M. ET M^{ME} STEWART

BATTENT LES PRÉCÉDENTS

RECORDS DU MONDE

DES

24 HEURES

avec leur MOTO 350 cmc.

TERROT

sur PNEU MOTO CORD

HUTCHINSON

EN COUVRANT

2.406 km. 395 à la moyenne de **100** km. 266 à l'HEURE
et les

1.500 MILES EN 24 H. 4

(soumis à l'homologation)

BATTANT les RECORDS des CATÉGORIES 500 cmc. et 750 cmc.

PREUVES ÉCLATANTES

de l'ENDURANCE des CONDUCTEURS, de la MACHINE

TERROT

et des
PNEUMATIQUES

HUTCHINSON

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

IX

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

PAYABLES EN

14

VERSEMENTS

Unique en France

MOTOCYCLETTES NEUVES

et SIDE-CARS TOUTES MARQUES

aux prix du comptant (*Catalogue gratuit*)

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS (X^e)

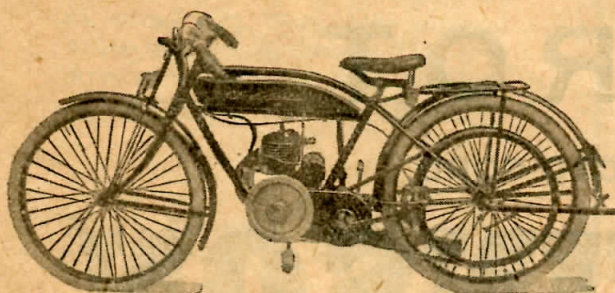
Téléphone : NORD
86-70 et 93-73

Société Anonyme des Établissements

au Capital de 350.000 francs

Charles Giral

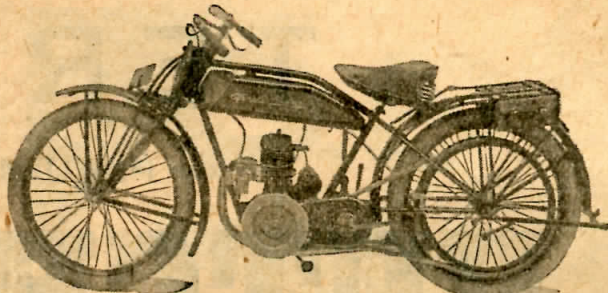
Modèle D. 175 cmc.



PRIX : 2.800 fr. payable en 14 versements

Moteur : à 2 temps 60x61
Boîte de vitesse : 2 vitesses
Transmission : Chaîne et courroie
Mise en marche : Kick-Starter
Allumage : Magnéto haute tension
Pneus : 650x50

Modèle F. 250 cmc.



PRIX : 3.800 fr. payable en 14 versements

Moteur : à 2 temps 65x75
Boîte de vitesse : 2 vitesses (ou 3 avec suppl^{ts})
Transmission : Chaîne et courroie
Mise en marche : Kick-Starter
Allumage : Magnéto haute tension
Pneus : 650x65 renforcés

1^{er} VERSEMENT A LA COMMANDE : 250 francs

Pour prendre rang dans la livraison, passez d'urgence votre commande — Délais actuels : Vente à crédit 12/15 jours.
Au comptant 5 jours

74, Rue du Commerce — PARIS

Téléphone : SÉCUR 88-32

Prix spéciaux pour Vente au Comptant

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

Seul spécialiste de la
direction démultipliée

Téléphone : WAGRAM 38-27

VOUS REVIENDREZ AINSI :



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

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

SAISON 1926 MOTOCYCLISTES

Avant de commander votre moto, souvenez-vous que le
SYNDICAT DE VULGARISATION MOTOCYCLISTE

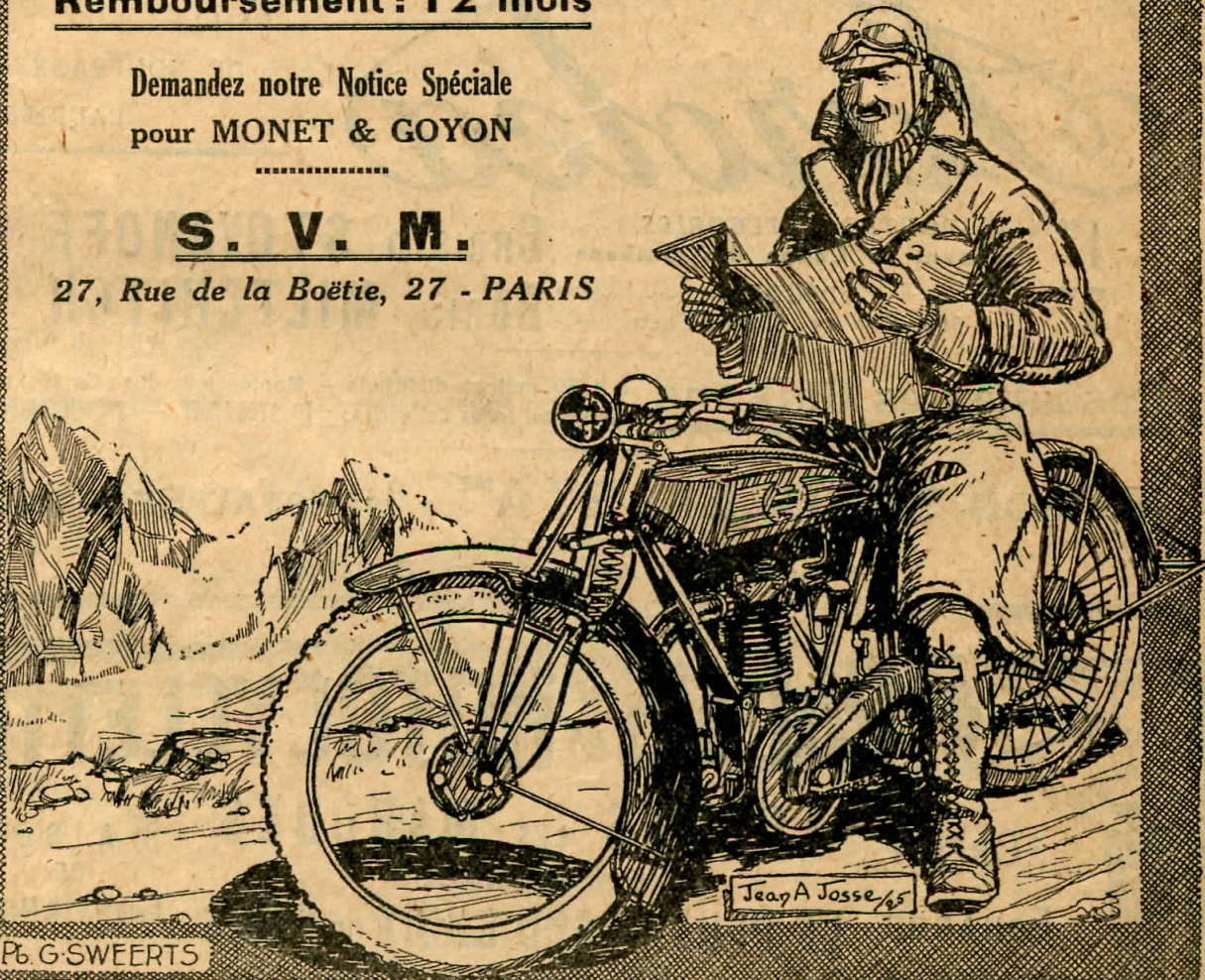
met à votre disposition les capitaux nécessaires à l'achat de
la machine de votre choix

Remboursement : 12 mois

Demandez notre Notice Spéciale
pour MONET & GOYON

S. V. M.

27, Rue de la Boétie, 27 - PARIS



Pb. G-SWEERTS

LA Magnéto France

ALLUME LES MOTOS DES MEILLEURES MARQUES

LYON - 93, Route d'Heyrieux - LYON

Dans la
BULGARIE **COUPE des BALKANS** 16 MAI 1926
SOFIA - LOM - SOFIA

414 kilomètres en vitesse sur un parcours très dur :: :: :: :: :: :: :: ::

Saroléa

CUEILLE
DE NOUVEAUX
LAURIERS

1^{er} -::- TOUTES CATÉGORIES -::- **CHRISTO STOYANOFF**
Gagnant la Coupe des Balkans
2^{me} -::- CATÉGORIE -::- **BORIS MILTCHITCH**
- 500 Cm³ et Motos-Solo -

Passage des Balkans à 1550 mètres d'altitude - Montée très dure de 15 km.
Classement toutes Catégories: 1^{er} STOYANOFF - 2^e MILTCHITCH

MAISON SAROLÉA, S^{TE} A^{ME} - HERSTAL-BELGIQUE

Nombreux Agents en France

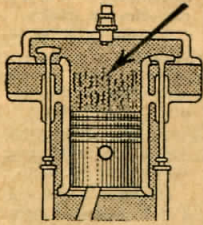


PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE

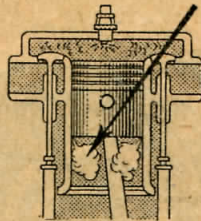
CRÉDIT TOUTES LES MARQUES MAISON
EN MAGASIN DE
ECHANGE LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS CONFIANCE

225, B^D PÉREIRE - 82, AVENUE DES TERNES - TÉL: WAGRAM 31-19

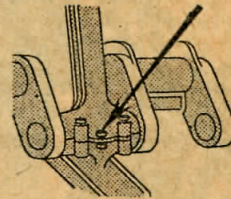
SUR ce que vous dépensez, par an, pour votre voiture, 3% seulement représentent les frais de graissage. Ces 3%, c'est la prime unique que vous payez pour vous assurer contre:



Cylindres rayés.



Usure des pistons.



Usure de têtes de bielle.

Contre ces avaries, vous serez couvert au mieux en utilisant l'huile Mobiloil qui, de plus, est économique à l'usage, parce que....

.... en raison de sa qualité supérieure, elle produit moins de dépôts charbonneux et assure un meilleur rendement.

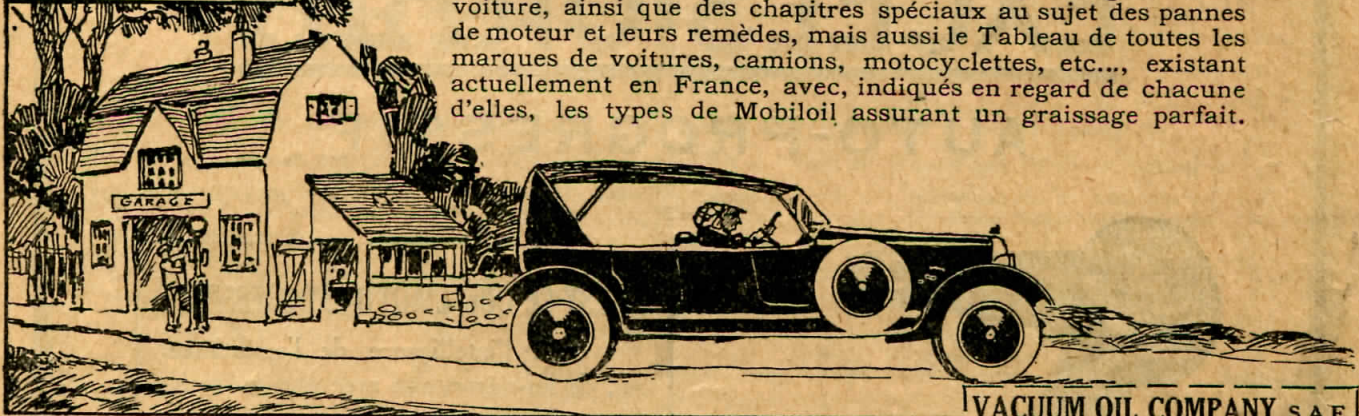
Aussi, sur quatre automobilistes, spécifiant à l'achat la marque d'huile désirée, trois demandent Mobiloil.

Demandez-nous, par le coupon ci-dessous, l'envoi gratuit de notre brochure "Guide de Graissage" édition 1926.

Vous y trouverez, non seulement une foule de renseignements concernant la construction, l'entretien et le graissage de votre voiture, ainsi que des chapitres spéciaux au sujet des pannes de moteur et leurs remèdes, mais aussi le Tableau de toutes les marques de voitures, camions, motocyclettes, etc..., existant actuellement en France, avec, indiqués en regard de chacune d'elles, les types de Mobiloil assurant un graissage parfait.



Consultez notre Tableau de Graissage



VACUUM OIL COMPANY S. A. F.

Siège Social : 34, Rue du Louvre — PARIS

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

VACUUM OIL COMPANY S.A.F.

34, Rue du Louvre — PARIS

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

Nom :

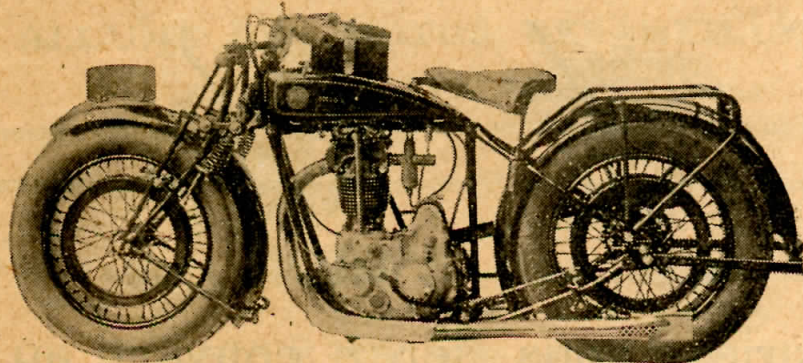
Adresse :

A retourner sous enveloppe fermée. 104-1

SENSATIONNEL !!!
LA FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE
 Société Anonyme HERSTAL-LEZ-LIÉGE (Belgique)

vous annonce l'apparition en France de
SA NOUVELLE 500 CMC.

La digne sœur de la Fameuse 350 cmc. qui a remporté un triomphal succès en France



La M. 67 CONFORT
 Pour ses débuts en course se classe première de sa catégorie sans pénalisation
 dans le CIRCUIT de PROVENCE

Supplément pour éclairage électrique et pour pneus ballons 715x115
 TOUS LES MODÈLES SONT LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

Moto F. N. 1 Cylindre
M. 67 - A culbuteurs

DESCRIPTION

MOTEUR. — Alésage 85 $\frac{1}{2}$, course 87 $\frac{1}{2}$, cylindrée 496 cmc., 4 temps, soupapes grand diamètre commandées par culbuteur, culasse amovible, bielle à rouleaux, paliers sur roulements à billes, lève-soupape, graissage automatique par pompe Best et Loyd, magnéto blindée, carburateur A M A C commandé par manettes au guidon.

BOITE DE VITESSE. — Formant bloc avec le moteur. Trois vitesses avec levier à main au côté droit du cadre, embrayage à disques, avec commande à main, kick-starter.

TRANSMISSION — Par chaîne unique à rouleaux, avec couvre-chaîne et amortisseur de chocs.

CADRE. — Berceau, avec trois douilles d'attache, spécial pour Side-car.

JANTES et PNEUS. — A talons, 28x3" ou 715x115, extrêmement résistants.

FOURCHE AVANT. — Élastique, simple et robuste, avec amortisseurs et frein de direction.

FREINS. — Deux freins puissants : au pied et à la main sur poulies jantes à l'avant et à l'arrière.

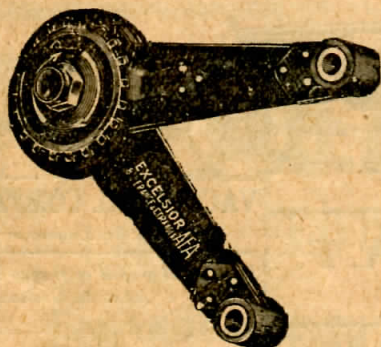
Se livre en deux types : "STANDARD" et "CONFORT".

CATALOGUE M. R. FRANCO sur demande à la

Succursale Française : 4, Rue Pierret, 4 NEUILLY-SUR-SEINE
 Téléphone : WAGRAM 94-27 Adresse Télégraphique : FABRINAL, NEUILLY-SUR-SEINE R. C. Seine 24.256

AMORTISSEUR EXCELSIOR AFA

AUTO-PROGRESSIF



QU'EST-CE QUE L'AUTO-PROGRESSIVITÉ

« C'est l'intelligence de l'amortisseur qui, de lui-même, agit avec plus ou moins d'intensité suivant les circonstances.

« C. FAROUX. »

Établissements L. POUTRAIT, 7-9, rue de la Croix-Faubin, PARIS - Tél. : Roquette 34-84

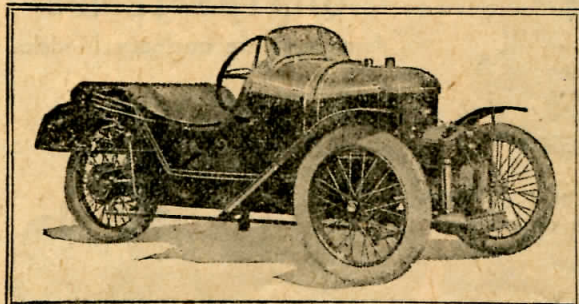
R. DARMONT, Constructeur du MORGAN

Usine : Rue Jules-Ferry à COURBEVOIE (Seine)

Téléphone : Courbevoie 525

VENTE EXCLUSIVE A PARIS

— 178, Rue de Courcelles —



Nouveau modèle :
Puissance imposable : 7 CV.

Prix : 7.500 francs

- - entièrement équipée - -
- - capote, pare-brise - -
puissant éclairage ville et route

Vitesse : 115 kilomètres à l'heure

- - Consommation : 5 litres - -

Le cyclecar MORGAN est nettement le véhicule le meilleur marché à l'achat et le meilleur marché à l'usage

Prix de nos pièces détachées les plus courantes :

Coullisse bronze, suspension avant.	25 »	Fourchette de changement de vitesse.....	2 »	Ruban de frein à main (garni)...	5,50
Fusée	14,50	Clabot de prise de vitesse.....	7 »	— — à pied (garni)...	7 »
Tendeur avant.....	6,75	Joint universel de commande de direction.....	12,75	Soupape.....	9 »
Garniture d'embrayage.....	4,60	Support d'aile.....	12 »	Segment	2 »
Pignon 12 dents	24 »	Aile peinte.....	24 »	Ressort de suspension avant (supérieur).....	6,75
— 14 —	25 »	Boîtier de roue démontable.....	16 »	Ressort de suspension avant (inférieur).....	3,50
— 25 —	19 »	Axe de boîtier.....	7 »	Goupille de mise en route.....	1 »
— 38 —	28 »	Broche de roue démontable.....	2,50	Ressort arrière.....	35 »
Tambour de frein à main	8 »				
— de frein à pied.....	10,50				

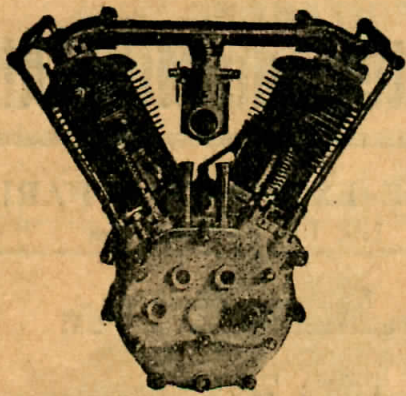
Exigez sur vos pièces détachées la marque "DARMONT", garantie d'excellente qualité.

Prix de nos réparations (tarif comprenant fourniture et temps passé) :

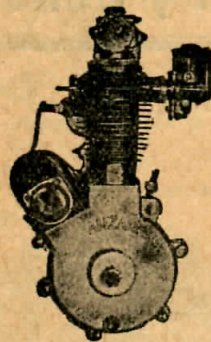
Les petits travaux sont effectués sur l'heure, un délai maximum de 8 jours est demandé pour les grosses réparations.

Pose d'une paire de coullisses bronze (suspension avant)...	50 »	Pose d'un clabot de 1 ^{re} vitesse..	16 »	Remplacement du tube d'articulation de la fourche AR sur boîte.....	75 »
Pose d'un joint universel.....	17,50	— d'un clabot de 2 ^e vitesse..	11,50	Pose d'un ressort AR.....	80 »
— d'une fusée.....	19 »	— d'un boîtier de roue arrière démontable	29 »	— d'un tendeur de châssis...	11 »
— d'un ressort avant supér.....	11 »	— d'un support d'aile.....	16,50	— d'une lame maîtresse de ressort AR.....	28 »
— d'un ressort avant infér.....	8 »	— d'une garniture d'embrayage	30 »	Remise à neuf d'une carrosserie comprenant : la garniture, et notre peinture de luxe.....	300 »
— d'une fourchette de changement de vitesse.....	6,50	— d'un ruban de frein à main.	14,50	Revision d'un moteur comprenant : démontage, rodage des soupapes, changement des axes de pistons, des segments, passage au banc d'essai et remise en place.....	100 »
— d'une paire d'ailes émailées	57 »	— d'un ruban de frein à pied.	16 »		
— d'une planche avant, bois contreplaqué	105 »	— d'un pignon de 12 dents...	33 »		
(travail comprenant : démontage de la carrosserie, pose de la planche et remontage de la carrosserie.)		— — 14 — ...	34 »		
		— — 25 — ...	37 »		
		— — 38 — ...	45 »		

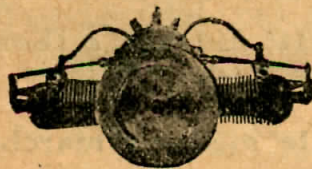
Nous invitons tous nos Clients de la région parisienne à faire réparer leur "MORGAN" exclusivement dans nos ateliers; notre matériel particulièrement étudié pour notre fabrication nous permet des réparations dont la qualité, jointe à la modicité du prix, sont inégalables.



Le roi des Moteurs d'entraînement



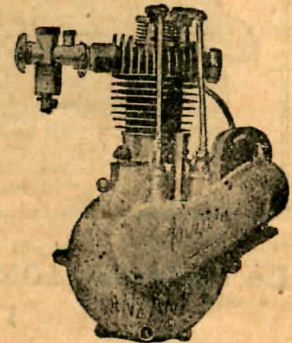
250 cmc. à arbre à cames, culbuteurs ou chapelle.



Flat twin 175 cmc. et cylindres dans l'axe.
(Brevet ANZANI)

ANZANI

après avoir étudié et construit plusieurs types de moteur à 2 temps se consacre plus que jamais au
MOTEUR QUATRE TEMPS
dont ci-contre quelques Modèles.



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

ANZANI

112, Boulev. de Verdun
et 5, Rue Paul-Bert, 5
Courbevoie (Seine)

KILOMÈTRE
LANCÉ

MEETING DE SAUMUR

KILOMÈTRE
LANCÉ

13 Mai 1926

CATÉGORIE 175 cmc. : **1^{er} ROBERT**

sur Motocyclette

JEAN THOMANN

Munie de PNEUS WOLBER et du CARBURATEUR COZETTE
AMORTISSEURS A. F. A.

Cycles et Motocyclettes Jean THOMANN (fondée en 1920)

Société Anonyme des Établissements A. FAUVARQUE

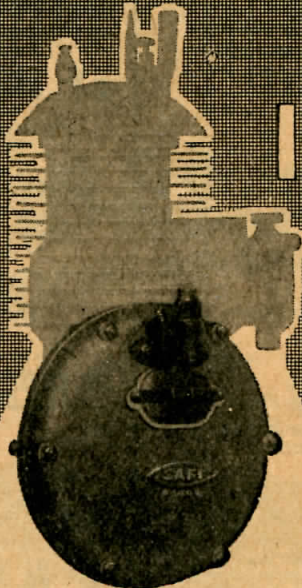
21, Rue des Vertus - PARIS — USINES : 4, 6 et 8, Rue Colbert - MONTREUIL-SOUS-BOIS

Demandez notices descriptives, catalogues et conditions de vente chez tous les Agents de la Marque
ou, à défaut, directement au Siège de la Société.

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

qui vous donne

SÉCURITÉ dans l'allumage
TRANQUILLITÉ dans l'entretien
SIMPLICITÉ dans le montage et le démontage
CONFORT pour les départs au kick

et enfin

LA LUMIÈRE !!!

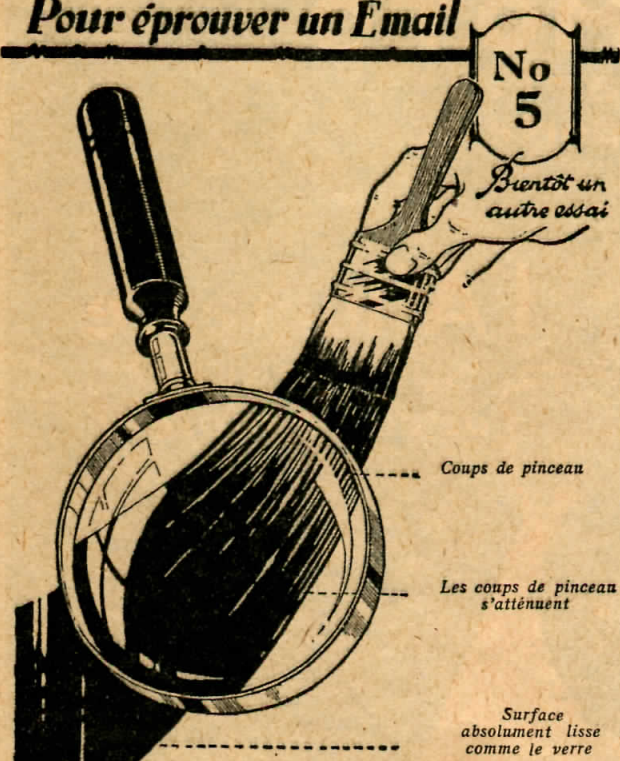
AGENTS! Exigez le **VOLANT MAGNÉTIQUE** 
de votre constructeur.
Demandez la Notice B à



14, rue de Bassano. PARIS

SAFI CUR MOT

Pour éprouver un Email



Comment s'évanouissent les "coups de pinceau"

Gratis

Votre Initiale en Or

Demandez-nous aujourd'hui notre notice ROBBIALAC, en précisant si vous voulez repeindre une auto, une moto, ou un cycle, et nous vous adresserons en même temps un décalque doré de votre initiale.

Si vous voulez savoir pourquoi le ROBBIALAC jouit d'une telle vogue parmi ceux qui repeignent eux-mêmes leur machine, prenez une plaque de verre sur laquelle vous mettrez côte à côte une couche d'email ordinaire et une couche de ROBBIALAC. Avec beaucoup d'émaux vous remarquerez que tous vos "coups de pinceau" ont marqué. Avec le ROBBIALAC, au contraire, vous verrez les traces de brosse s'atténuer peu à peu et disparaître enfin, laissant une surface lisse comme du verre. Voilà pourquoi, même si vous n'avez jamais manié le pinceau, vous pouvez réémailler vous-même votre machine. Demandez nous dès aujourd'hui la notice ROBBIALAC, vous économiserez de l'argent.

Votre fournisseur habituel le stocke en Noir, Blanc et toutes nuances populaires.

ROBBIALAC, DÉPT., B., 42, Rue de Sèvres, BOULOGNE-s/SEINE



L'Email Parfait - Faites un essai 5

"MARC"

Retenez bien ce nom !

et ce prix 3.400 Frs.
(au comptant)

pour une Moto de "marque"

175 cm³, 2 CV 1/2, 3 vitesses, chaîne-chaîne, freins sur moyeux AV et AR, éclairage électrique

le plus bas prix actuel

à qualité égale

En Vente pour la France à :

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS-X^e

CECI vous garantit CELA

Livraison immédiate

EN 14 VERSEMENTS

(1^{re} année d'assurance individuelle comprise)

à la commande	575 Frs.
à la livraison	600
12 traites mensuelles de 200 fr.	2.400
1 traite pour solde d'acquisition.	25
Tous frais compris	3.600 Frs.

Catalogue descriptif gratuit sur demande

Voyez la Moto "MARC" dans les Magasins de

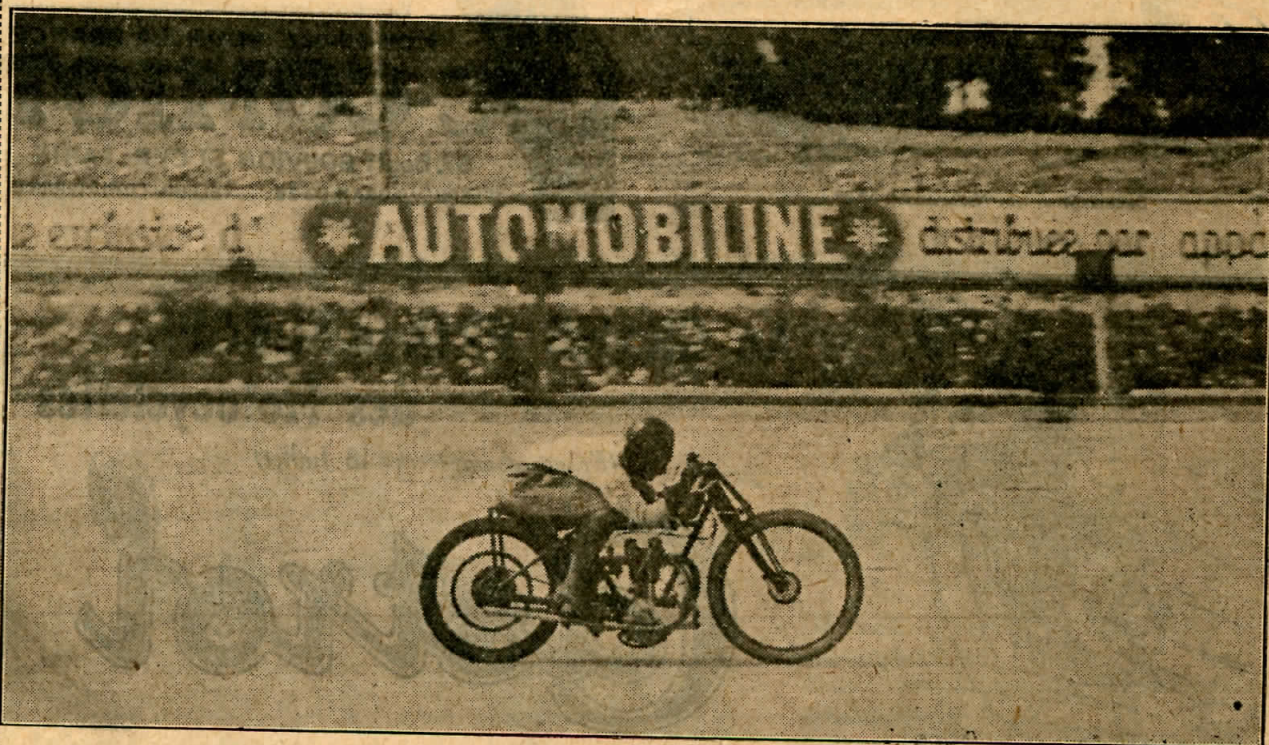
SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

Autodrome de MONTHLÉRY, les 28 et 29 Juillet 1926

Mr le Colonel et Mrs STEWART
pilotant une moto 350 cmc.

Terrot

battent les précédents
RECORDS DU MONDE des 24 Heures



et couvrent 2406 km. 395 à la moyenne de 100 km. 266 à l'heure, battant en outre les records des catégories 500 et 750 cmc.

TERROT, en s'appropriant ainsi le plus envié des records, donne une nouvelle preuve éclatante de la valeur de sa fabrication.

CYCLES ET MOTOCYCLETTES TERROT

2, Rue André-Colomban, 2 - DIJON

2000 AGENTS OFFICIELS

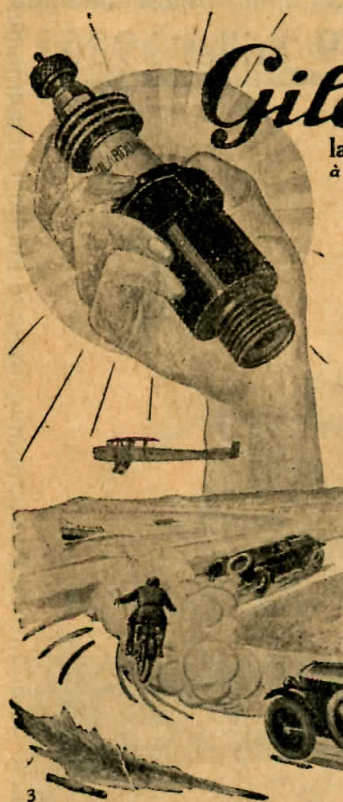
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIX

N° 14

Gilardoni

la première bougie française
à isolant en stéatite (créée en 1916)



La bougie Gilardoni se compose, d'une douzaine d'éléments constitutifs, dont l'usinage nécessite une quarantaine d'opérations, certaines d'une grande délicatesse.

La qualité des matières employées et le soin apporté dans la fabrication des bougies Gilardoni expliquent la faveur dont elles jouissent auprès des principaux constructeurs d'automobiles, qui les ont adoptées :

Amilcar - Ballot - Berliet
Delaunay-Belleville - Jousset
Morris - Léon Bollée - Monet
et Goyon - Peugeot - Sénéchal,

Sima Viole, etc.

Gilardoni figure au Palmarès de toutes les grandes épreuves

BOUGIE GILARDONI
CHOISY-LE-ROI (Seine)

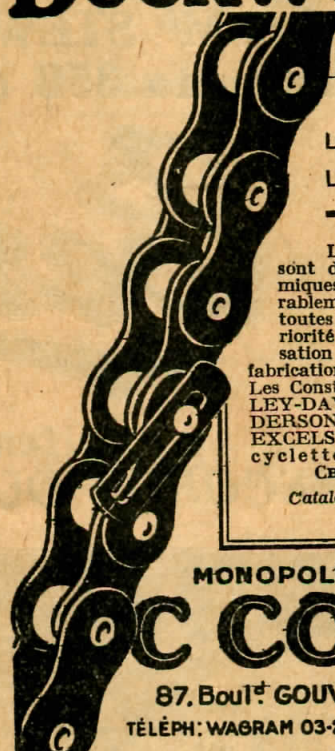


3
Demandez-nous notre Notice spéciale N° 25

CHAINES DUCKWORTH

POUR
**MOTOCYCLETTES
ET CYCLECARS**

LES PLUS RÉSISTANTES
LES PLUS DURABLES



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

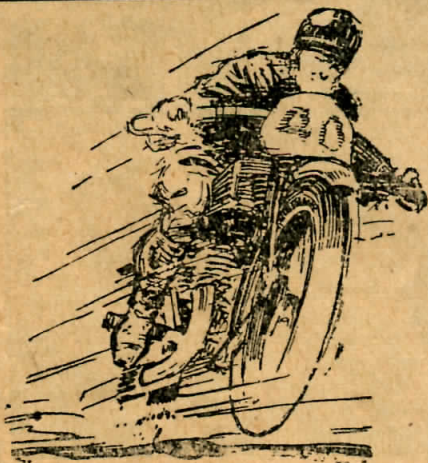
Catalogue franco sur demande

MONOPOLE POUR LA FRANCE

C COMIOT

87, Boule^v GOUVION ST CYR - PARIS

TÉLÉPH: WAGRAM 03-26 TÉLÉGR: COMIOT-PARIS



Au GRAND PRIX d'EUROPE des Motocyclettes

(Francorchamps :: 18 Juillet)

Castrol

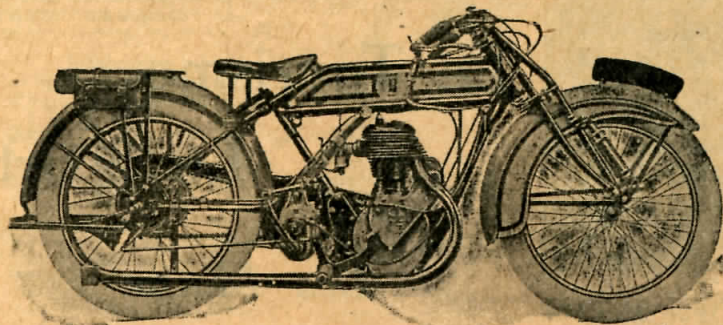
remporte à nouveau un succès complet

- Catégorie 500 cmc. : 1^{er} SIMPSON, sur A. J. S. (moyenne 109 km. 316)
- 350 — : 1^{er} LONGMANN, sur A. J. S. (moyenne 106 km. 400)
- 250 — : 1^{er} PORTER, sur New Gérard (moyenne 94 km. 400)
- 175 — : 1^{er} MILHOUX, sur Ready (moyenne 78 km. 438)

Ces remarquables moyennes, au surplus réalisées par une journée de chaleur accablante, attestent la supériorité du graissage assuré par l'huile CASTROL.

Société des Huiles CASTROL — 58, Rue de Londres, 58 - PARIS

La DS 500 cmc. **TOURISME**



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

AGENCES RÉGIONALES :

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

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

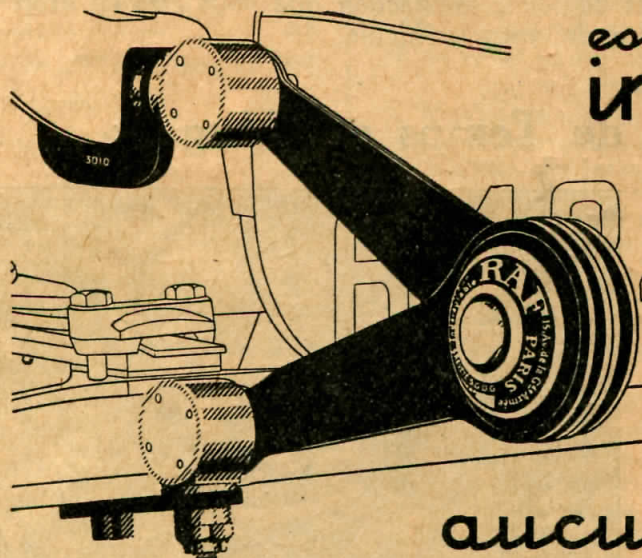
MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

Usines à MONTREUIL-sous-BOIS

Constructeurs (Ing. A. & M.)

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

L'AMORTISSEUR **RAF**



est
indéréglable

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

seul
ne demandant
aucun entretien

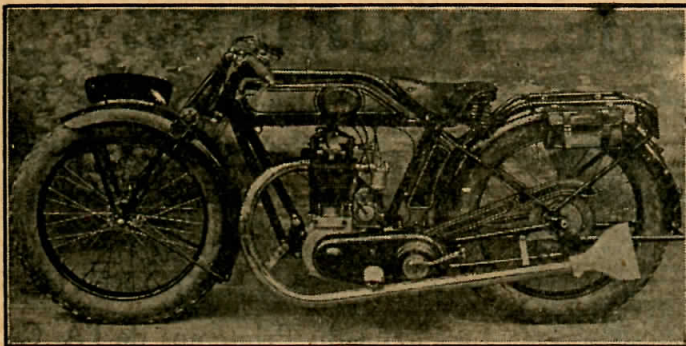
RC.128642

CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS

N°658 B

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XXI



La 4 CV, 4 temps supersport "Mag", type M. C. S.

Pour vos Affaires
Le Tourisme
Le Sport

Les Motos

MONET & GOYON

équipées en 2 temps, du moteur "Villiers" et du "Mag" en 4 temps

Vous permettront des déplacements

Agréables, Rapides et peu Coûteux

*Chaque semaine, ajoute de nouvelles victoires à leur unique et glorieux palmarès
Chaque jour, confirme leur notoriété et leur popularité parmi le monde
motocycliste*

Cette Continuité et cette Régularité dans le Succès

Constituent une démonstration probante de la valeur de la construction de
la firme mâconnaise

Évitez une expérience malheureuse

Et choisissez *notre marque*, qui a largement *fait ses preuves*, vous offrant les
garanties de parfaite fabrication et de *pleine satisfaction* que vous êtes en droit
d'attendre de votre véhicule.

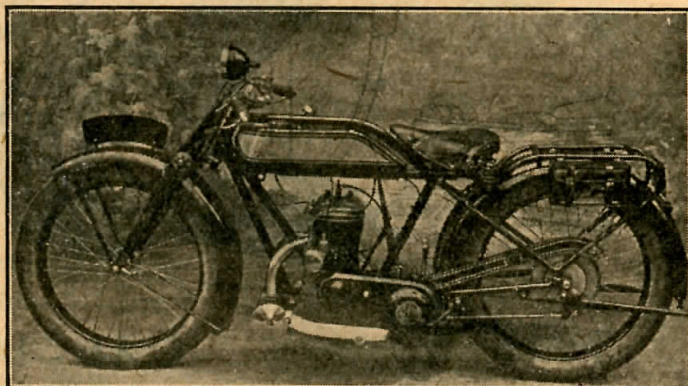
Vous réaliserez, par votre choix,

Une Économie de Temps et d'Argent

Notice franco sur demande à

MONET & GOYON

57, Rue du Pavillon - MACON



La 4 CV 2 temps, superconfort "Villiers", type R. C. 4

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

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

ABONNEMENTS
France et Colonies... 20 fr.
Un'on Postale... 30 fr.
Angleterre, Suisse, Hol-
lande, Japon, Chine,
Brésil, Mexique, Co-
lombie, Venezuela... 40 fr.
ABONNEMENT D'ESSAI
3 mois (six n°)... 7 fr.
6 mois... 12 fr.
(18 fr. pour l'Union Postale,
25 fr. pour Angleterre,
Suisse, Hollande, etc.)

MOTO

REVUE

SPORT ET
TOURISME

REVUE BI-MENSUELLE
ILLUSTRÉE
& TECHNIQUE

M. GRIMAUD, O.I.O
et
Camille LACOME
Directeurs - Fondateurs

Vélocités, Motocyclettes, Cyclecars, Voiturettes
PARAISANT DU 1^{er} AU 5 ET DU 15 AU 20 DE CHAQUE MOIS
Toutes communications, chèques et mandats doivent être libellés
"MOTO-REVUE" 5, Rue Saint-Augustin, PARIS
(Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant un timbre pour la réponse)
Les renseignements techniques sont exclusivement réservés aux abonnés.
Ne jamais utiliser le téléphone pour des renseignements techniques et
toujours joindre une enveloppe timbrée et la bande d'abonnement.

SOMMAIRE

N° 202

:: :: 15 Août 1926 :: ::

Editorial, la réclame le long des routes	377
La chronique de la Quinzaine ..	378
Par-ci par-là	379
Les nouveautés de la Quinzaine	380
La guerre des cadres, par J. Mellier	386
La nouvelle 1.500 cmc. Violet...	387
La 7 CV Gardahant.....	388
Amortisseurs et Freins de direction	389
Les nouveaux projets fiscaux...	390
La 6 CV Renault.....	391
Les carrosseries françaises ou américaines	392
Un as américain.....	392
Petites routes.....	393
Non, le cyclecar n'est pas mort.	393
La machine de l'avenir.....	393
Paris-les-Pyrénées-Paris	394
La Tribune libre.....	395
La sillimanite et les bougies Champion	396
Le sport de la Quinzaine.....	397

La réclame le long des routes

Nous vivons au siècle de la réclame, et il ne faut pas nous en plaindre à cause des heureux effets qu'elle exerce sur la vie économique et des services constants qu'elle nous rend à tous. Mais il est pourtant des cas où nous aimerions qu'elle se fit plus discrète. Nous regrettons de voir une réclame multicolore de produits alimentaires déparer quelque ancien monument. Quand, près d'un château féodal ou d'une église gothique, notre vue est offusquée par une façade louée par telle marque de quinquina ou de peinture qui y a accumulé les couleurs les plus criardes nous ne pouvons nous défendre d'un mouvement d'indignation.

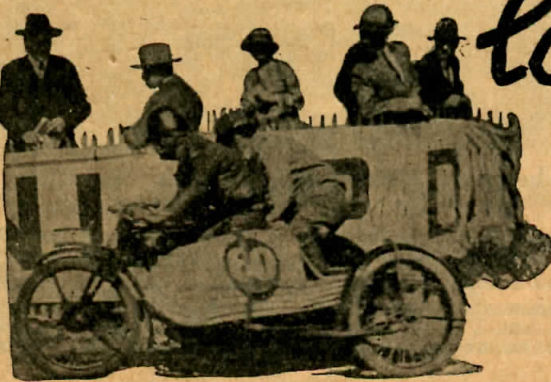
La réclame a envahi les routes elles-mêmes. De plus en plus on voit sur les grandes routes, à proximité des villes, d'énormes panneaux de publicité. Quand le paysage est inintéressant, le mal, au point de vue esthétique n'est pas bien grand, mais on ne peut en dire autant dans de nombreux sites pittoresques ainsi défigurés par une réclame vraiment indiscreète. Aller visiter tel endroit charmant pour y apprendre que le laxatif Y est le plus efficace, c'est vraiment dommage.

Mais passons sur le point de vue esthétique, un tel abus de réclame n'est-il pas dangereux? Les conditions actuelles de la circulation, la vitesse élevée de nos véhicules par rapport à des routes encombrées d'obstacles nécessitent de notre part une attention soutenue. On a prévu des signaux qui sont la meilleure garantie de notre sécurité et dont notre œil ne doit pas se laisser détourner. Si les abords de la route sont encombrés de panneaux qui de toutes les manières s'efforcent d'attirer la vue ne risquons-nous pas de négliger un signal important et de nous exposer nous et aussi les autres usagers de la route à un accident? Cela est encore plus grave pour le débutant. Le chauffeur expérimenté ne se laissera pas détourner de sa surveillance de la route par ces réclames, mais le débutant aura une perception uniforme du tout et ne discernera pas ce qui est important pour sa sécurité.

D'autres réclames en apparence plus discrètes ne sont pas moins redoutables. Nous voulons parler de celles que tous les kilomètres mettent en bordure de la route certaines stations thermales. Cette monotone répétition d'une réclame unique pendant des dizaines et des centaines de kilomètres finit par vous hypnotiser, par endormir votre attention et votre volonté.

Il serait donc nécessaire que la publicité le long des routes fut réglementée. Notons qu'en Angleterre où elle sévissait plus encore peut-être que chez nous, elle a presque complètement disparu à la suite d'une entente entre les maisons qui recouraient à cette réclame. La publicité ne doit pas défigurer les beautés d'un pays et plus encore ne doit pas être une continuelle source de dangers.

La Chronique de la Quinzaine



On commence à voir pas mal de motos sur les routes de province, mais on ne rencontre que bien rarement une passagère sur le porte-bagage, et bien rarement aussi un cyclecar. On ne voit que des autos populaires, des camionnettes. On pourrait au contraire annoncer l'approche d'une grande ville par le nombre des mototandémistes et des cyclecaristes.

L'habitant des grands centres est beaucoup plus vite convaincu parce que ses préjugés sont moins tenaces. De plus, dans une grande ville, les frais d'entretien d'une voiture sont beaucoup plus considérables, et beaucoup de personnes qui en province dans une petite ville pourraient à la rigueur faire de l'auto ne peuvent y songer dans un grand centre. Le besoin d'échapper à la vie fiévreuse rend encore plus désirable un moyen de transport individuel. Trains bondés, sites envahis cela n'est pas pour rendre la promenade dominicale plus agréable. On veut trouver un peu de vraie campagne et de solitude. A peu de frais moto ou cyclecar vous donnent la faculté d'aller où vous voulez, tout aussi bien que l'automobile beaucoup plus coûteuse. Et on en profite. C'est toujours des grandes villes que partent les mouvements sportifs. Ils gagnent ensuite peu à peu le pays. C'est de Paris que sont parties bicyclette et automobile. C'est de Paris et dans nos grandes villes que la moto a connu ses premiers succès. C'est là aussi que le cyclecar a ses fidèles. Ce sont des bases, des points d'appui solides. Il s'y développe progressivement. Ce n'est qu'ensuite qu'il fera la conquête de la province. La grande ville permet la constitution de clubs dont les membres, vivant les uns près des autres peuvent se voir, sortir ensemble et agir. Nous pouvons avoir confiance dans l'avenir de la moto et du cyclecar dès l'instant qu'ils sont populaires dans les grands centres sportifs.

Ce n'est pas d'aujourd'hui ou d'hier qu'on se plaint des routes. Le 31 mai 1680 Mme de Sévigné écrivait à sa fille, en arrivant aux Rochers. « Tout le monde me disait que les chemins étaient comme dans cette chambre... Ils étaient si bien comme dans cette chambre que nous n'arrivâmes qu'après minuit toujours dans l'eau. Tous les pavés sont devenus impraticables, les bourbiers sont enfoncés, les hauts et les bas plus hauts et plus bas qu'ils n'étaient... Nous arrivâmes ici, nos chevaux rebutés, nos gens sont trempés, mon carrosse rompu, et nous, assez fatigués ».

Les roues amovibles et interchangeables doivent être con-

sidérées comme indispensables au cyclecar. Rien n'est plus odieux que de réparer un pneu au bord d'une route.

On s'attache à augmenter le plus possible le taux de compression. L'obstacle c'est la détonation. On la combat par une bonne disposition de la chambre d'explosion, puis par des produits chimiques ajoutés à l'essence. Un nouveau procédé apparaît. C'est d'étayer le fond du piston. C'est certainement le piston qui est l'organe le plus étudé actuellement.

Quand je prends le train, ce qui m'arrive une ou deux fois par an, j'envie les automobilistes et les motocyclistes que je vois rouler sur la route, surtout si je suis debout dans un couloir, chargé de paquets, et que la chaleur soit torride.

Les joyeusés de la loi suisse, car cette savoureuse histoire se passe à Genève :

M. Henri B... débouchait en automobile de la rue de Berne à la rue du Mont-Blanc, lorsqu'une dame, descendant brusquement d'un trottoir, se jeta devant sa voiture. L'automobiliste bloqua ses freins. La dame fut sauvée, mais un tram qui arrivait au même moment heurta l'automobile et défonça un pare-crotte. La victime, c'est-à-dire l'automobiliste, est encore traînée devant le juge de police pour « attentat à la sécurité du tram ». Le juge, fort heureusement, a de l'esprit

— Alors, demande-t-il au wattman, votre tram a été en péril et vos voyageurs ont couru un grave danger ?

Le wattman part d'un vaste éclat de rire :

— Pensez-vous ! comme si une « carriole » de ce genre pouvait nous faire peur ! On en a vu bien d'autres !

— Il n'y a pas de quoi rire, remarque le président. M. B... est poursuivi pour avoir « mis en danger grave la sécurité du tram ».

Enfin, vu la déposition catégorique des témoins, le tribunal libère de la poursuite !

Le football à moto si populaire en Angleterre ne risque pas de l'être autant en France. Les machines sont trop chères.

Quand on vient des routes presque désertes d'une province reculée, cela fait un curieux effet de voir le chapelet de voitures qui s'élève de Paris à Chartres par exemple. C'est un véritable musée roulant, depuis la voiture de 400 billets jusqu'au vieux tacot d'il y a vingt ans.

Le grand sujet de discussion c'est actuellement l'échappement simple ou double. C'est peut-être plus une question d'esthétique que d'autre chose, les deux tubulures d'échappement « font » plus course.

Quand on n'a pas roulé depuis longtemps, on a une sorte de vague appréhension. Mais après quelques kilomètres la confiance renaît.

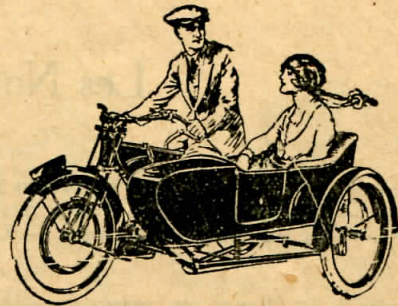
Un motocycliste avec lequel nous déjeunerions à Champrond, non loin de Chartres, nous disait qu'à Rambouillet un garagiste lui avait demandé 45 fr. pour changer une vis platine et trouvait cela excessif. Assurément si c'est une vis au tungstène, cela est un peu cher.



Le premier taxi-sidecar qui vient de faire son apparition à ... New-York. Et pourtant l'Amérique est bien le pays du sidecar !

Par-ci... Par-là...

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



Un royal motocycliste

Nous disions dans un récent écho que le roi des Belges venait d'acheter une motocyclette; à ce sujet, le *New-York Herald* raconte que le roi Albert, se rendant au château de Ciergaon, fut arrêté sur la route par deux gendarmes qui lui demandèrent sa carte prouvant qu'il avait bien payé la taxe nouvelle sur les motocyclettes.

Le roi l'ayant sur lui la montra sans façons, mais jugea de la stupeur des gendarmes lorsqu'ils eurent lu le nom royal... d'Albert de Belgique.

C'est en rectifiant la position qu'ils saluèrent le roi, qui enfourcha sa moto et continua sa course.

A droite ou à gauche ?

On circule à droite dans les pays d'Europe suivant : Belgique, Danemark, Allemagne, Algérie, Tunisie, Italie (sauf à Milan et dans deux ou trois autres villes), Luxembourg, Pays-Bas, Russie, Suisse, Espagne et France.

A gauche : Angleterre, Gibraltar, Iles Guernesey, Jersey, Malte, Indes Britanniques, Autriche, Portugal, Suède et Hongrie.

Mariage de M. L. Gillet

M. Léon Gillet, le constructeur liégeois bien connu, vient d'épouser à Herstal, une aimable jeune fille, Mlle Yvonne Bar.

Cette petite cérémonie, accomplie dans la plus stricte intimité, a été fêtée dans les milieux motocyclistes liégeois. Tous les amis de M. Gillet se sont associés à son bonheur et ont traduit leurs sentiments par l'envoi de magnifiques gerbes de fleurs et de nombreux télégrammes.

Aux ateliers Gillet, tout le personnel partagea la joie du jeune « patron » et l'usine entière fut en fête.

Tous nos vœux de bonheur vont aux nouveaux mariés et à leur famille si étroitement unie.

Les Allemands au Salon de Londres

Contrairement à ce qui avait été prévu, la Society of Motor Manufacturers and Traders, a décidé qu'elle n'envisagerait la participation des constructeurs allemands au Salon de Londres que dans un an.

Un nouveau combustible

Un ingénieur anglais aurait inventé un moteur qui n'aurait pas besoin de combustible liquide. La machine ne comporterait ni carburateur, ni magnéto, ni bougies.

Par quel combustible mystérieux cet inventeur peut-il bien remplacer les carburants liquides ?

La poule aux œufs d'or

Certaines villes anglaises sont réputées pour les pièges posés aux automobilistes par la police. Cette année serait, paraît-il, particulièrement fertile en bonnes prises. Pendant le trimestre écoulé, 6.834 £ d'amendes auraient été récoltées ainsi dans le petit comté de Surrey, dont 1.883 £ dans la ville de Croydon et 714 £ à Sutton.

Quelle perte pour le budget si jamais les automobilistes suivaient à la lettre le code de la route.

Un précis !

Dans un journal du soir on put lire récemment l'annonce suivante :

A vendre, voiture M... sortie d'usine 1924 3/4 en bon état, etc...

Pour préciser davantage, l'annonceur n'aurait-il pas pu indiquer la date et l'heure de sortie ?

Quand on peut choisir !

Un journal anglais conseille aux automobilistes de laisser les mauvaises routes aux piétons. Si l'on faisait ainsi en France les voitures n'auraient pas beaucoup de place

à la municipalité d'acquiescer une arroseuse automobile.

Ces jours-ci, il y eut de la poussière sur les routes et dans le village. Alors le directeur du Casino dit au Secrétaire de la mairie :

— Et votre arroseuse ? Je ne la vois pas ?

— Elle est au garage, bien graissée et soignée... Vous pouvez être tout à fait tranquille...

— Mais elle sortira ? dit avec quelque crainte le directeur.

— Bien sûr... Mais c'est que la commune a chargé de son entretien et de sa conduite le garagiste. Alors, l'été, il n'a pas beaucoup de temps. Il a promis cependant que, à l'occasion, il tâcherait de faire une promenade le dimanche.

.. Comme ça, les électeurs la verront, votre arroseuse !

Les cyclecars en France

La progression du nombre des cyclecars en circulation en France est tout à fait symptomatique de la faveur avec laquelle le public accueille cet instrument de locomotion.

Voici ce nombre :

En 1920, 814 ; en 1921, 3.131 ; en 1922, 9.621 ; en 1.923, 20.426 ; en 1924, 27.452.

La chronique des assurances

Nous recevons de la Compagnie d'assurances « Le Siècle », la lettre suivante :

Paris, le 9 juillet 1926.

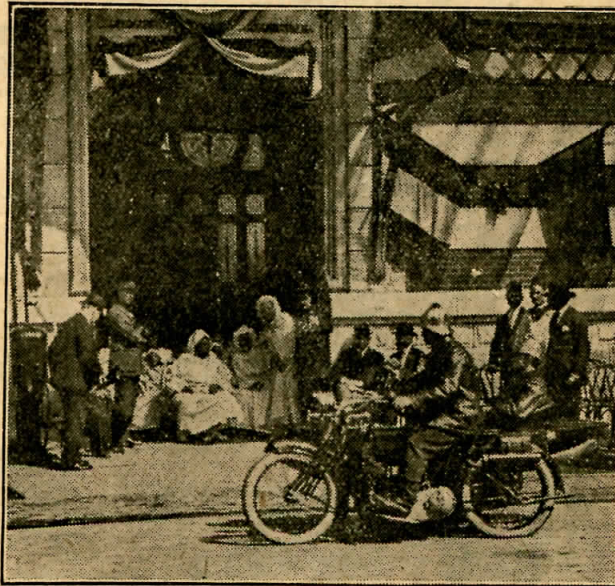
Monsieur le Directeur,

Depuis quelque temps, nous recevons des déclarations d'accidents qui nous sont transmises par le service compétent de votre Journal, et qui, dans la plupart des cas, ne portent aucune des indications susceptibles d'aider la Compagnie dans son enquête.

Nous vous serions obligés de vouloir bien avertir vos assurés, que nous tenons absolument à ce que, lorsqu'ils nous font une déclaration d'accident, ils nous mettent le numéro de la Police qu'ils ont souscrite à notre Compagnie, le nom et l'adresse de la personne qu'ils ont accidentée, leurs témoins et le numéro du gardien de la paix qui a dressé un rapport ; le tout avec un schéma explicatif de l'accident.

Les déclarations que nous avons actuellement constituent un véritable état de je m'en fichisme. Les assurés se dispensent de mettre jusqu'à l'adresse de la personne qu'ils ont blessée ; d'autres se dispensent de mettre la date, le lieu, etc. C'est pourquoi, Monsieur le Directeur, nous vous prévenons qu'à la date de ce jour, pour toutes déclarations qui ne contiendraient pas les renseignements nécessaires et qui ne seraient pas conformes aux conditions tant générales que particulières de la police du Journal *Moto-Revue*, nous nous verrons dans l'obligation de vous retourner ces déclarations d'accidents, en ayant le regret de ne pouvoir leur rendre aucune suite.

Veillez agréer, etc...



Les poppiers de Paris, montés sur side-cars René Gillet, faisant une demi-station devant le sultan du Maroc et sa suite,

pour circuler, car les bonnes sont rares chez nous.

Pour le départ des courses

Lors de la course du Monte Ceneri, qui s'est disputée dernièrement, les spectateurs ont pu voir au départ, une innovation très intéressante : c'est une montre de grande dimension, environ 80 cent., marquant l'heure, la minute et la seconde au moyen d'une trotteuse peinte en rouge. Grâce à cette montre, le concurrent connaît l'heure exacte à laquelle il va partir.

La circulation à Ville-d'Avray

L'arrêté qui interdit de doubler dans Ville-d'Avray n'est pas observé par tous les automobilistes. Ils ont le plus grand tort.

L'arroseuse automobile

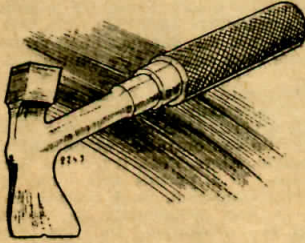
Dans une commune de Bretagne, fréquentée en été par les Parisiens, le Casino municipal a fait l'avance d'une somme qui a permis

Les Nouveautés de la Quinzaine

L'injecteur "Galli". — Une nouvelle suspension A. V. — L'épurateur d'huile Hele Shaw. — Le moteur Play foot. — Un curieux moteur à distributeur oscillant. — Le Clear all adapter. — Un nécessaire de fumeur. — Un nouveau segment. — Une série de moteurs minuscules. — Les nouveaux deux temps en course, etc...

Pour graisser les lames de ressorts l'injecteur « Galli »

C'est un petit accessoire très simple que l'on trouve en Italie, et qui a la forme d'une hachette, un coup de marteau sur le méplat

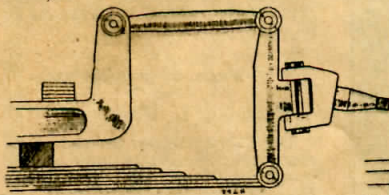


L'injecteur « Galli »

opposé et le « tranchant » de la hachette entre en les écartant entre deux des lames du ressort. Ce tranchant qui comprend un canal comme une dent de reptile permet d'infecter de la graisse contenue dans le manche creux, en vissant celui-ci. Il est en vente à Milan, 6, Via Brisa.

Une nouvelle suspension à roues indépendante qui double la suspension ordinaire.

Cette suspension (brevet Ascarelli) vient de faire des essais concluants en Italie où elle a



Ci-dessus la nouvelle suspension « Ascarelli ». A droite, schéma de fonctionnement du filtre Hele-Shaw.

permis à une Fiat modèle 501 de monter et descendre sans dommage, l'escalier de Saint-Sébastienello à Rome. Ainsi que le montre notre croquis, elle intéresse l'essieu dont les deux extrémités sont articulées et reliées à des quarts de ressorts.

Pourra-t-on un jour rouler continuellement avec la même huile ?

Ce rêve de tout automobiliste économe n'est pas encore réalisé, mais n'est pas impossible depuis les essais du nouveau filtre Hele-Shaw qui a permis, à une voiture de parcourir 30.000 miles sans renouveler l'huile.

En ce qui concerne la puissance et le rendement, le moteur moderne est arrivé à un tel degré de perfection que l'attention des chercheurs commence à se porter sur l'immense champ un peu délaissé jusqu'à maintenant de l'économie : carburants nouveaux, moindre usure et par conséquent de réparation, filtres divers, etc...

Une des recherches les plus urgentes et des plus importantes est la réduction de la consommation d'huile car il faut bien dire qu'à cet égard le moteur à combustion intense est un consommateur d'huile effrayant

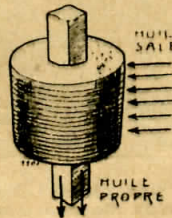
comparativement aux autres générateurs d'énergie, vapeur ou électricité et l'huile est chère, très chère même.

Dans un moteur normal, où le refroidissement est suffisant pour éviter la désagrégation chimique de l'huile, celle-ci perd cependant rapidement ses qualités lubrifiantes par les corps étrangers qui la souillent constamment : limaille de métaux, poussière, essence, eau, etc. Les trémiss métalliques de la pompe, si elles laissent généreusement passer l'eau et les différents liquides étrangers, arrêtent les grosses impuretés, mais celles-ci sont l'infime minorité et jusqu'à présent les plus fines particules n'étaient arrêtées par aucun filtre. Seul le nouveau filtre Hele Shaw arrête des particules de l'ordre du 30.000^e de millimètre, nous verrons plus loin comment il débarrasse l'huile des liquides étrangers.

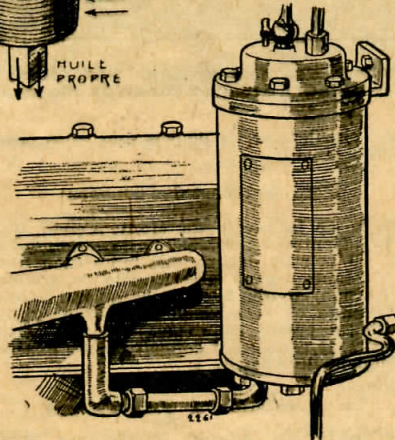
Ce filtre, qui a été créé il y a assez longtemps pour purifier et rectifier l'huile de machines d'usine, a été expérimenté dernièrement sur une machine anglaise dont l'huile n'a pas été changée avant 30.000 milles, et il est possible qu'on le voit en octobre adopté par plusieurs marques anglaises à l'Olympia Shaw.

Le principe en est très curieux, que l'on suppose une colonne formée en enfilant sur une tige carrée une multitude de disques de papier : l'huile par capillarité, filtera entre les interstices du papier et s'écoulera le long de la tige centrale.

Il faut remarquer que l'huile ne s'écoule pas à travers le papier, mais entre les feuilles, comme ces disques sont fortement pressés les uns contre les autres, les intervalles sont minimes et on conçoit que la plus infime particule soit arrêtée. D'ailleurs l'expérience a été faite de préparer une liquide laiteux de particules les plus fines possibles en suspension (lait de chaux par exemple) ; filtrée par ce procédé, la solution obtenue était redevenue limpide, filtrée à travers un papier filtre, elle était restée laiteuse.



Le filtre à huile Hele-Shaw



Pour automobile, le filtre Hele Shaw se présente sous l'aspect d'une boîte compacte contenant une série de colonnes filtrantes, une canalisation ad hoc relie le filtre au tuyau d'échappement et le chauffe, l'eau et l'essence qui pourraient se trouver dans l'huile sont éliminées sous forme de vapeurs.

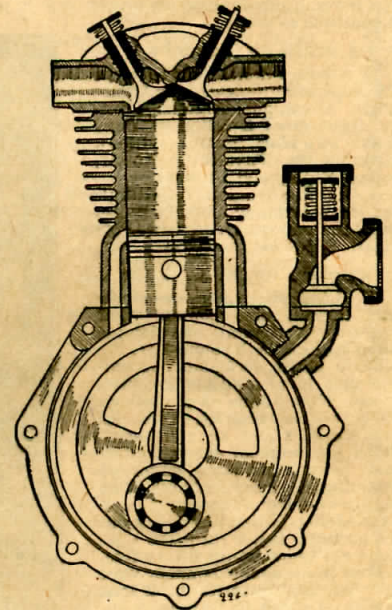
Au bout d'un certain temps, la surface des

colonnes est garnie d'un dépôt carbonneux et spongieux, alors intervient le très original système de nettoyage qui consiste à monter une pompe à pneus sur une valve mise à demeure sur le filtre, l'air sous pression sort des tiges centrales des colonnes et passe en sens inverse de l'huile entre les interstices des rondelles, le dépôt est instantanément désagrégé et tombe dans un récipient inférieur.

Le débit de ce filtre est assez grand pour filtrer chaque heure et sans arrêt toute l'huile du moteur.

Suralimentation par le carter

La suralimentation est une question à l'ordre du jour et les chercheurs désirent trouver un moyen permettant de se passer



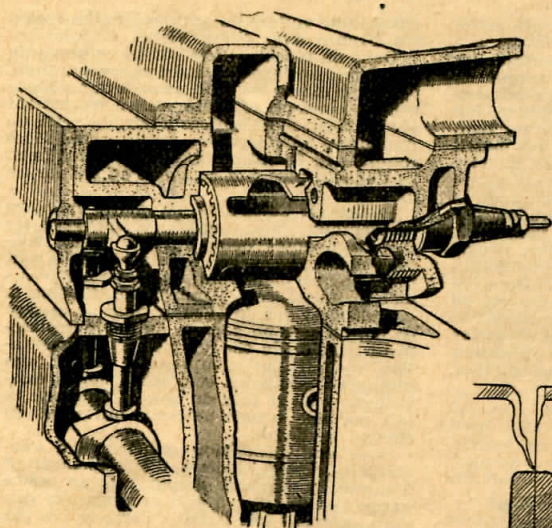
Le moteur « Playfoot »

du compresseur rotatif. Un inventeur anglais, M. Playfoot vient de réaliser une suralimentation par le carter. A cet effet, ce dernier a un volume extrêmement réduit et comporte une soupape automatique. Le cylindre est un cylindre ordinaire de 4 temps à la différence que deux canaux de transfert le relient au carter. On comprend le fonctionnement très simple : chassé par l'explosion, le piston descend, comprimant une charge d'air dans le carter, à fond de course quand la soupape d'échappement est ouverte, l'air comprimé arrivant par les canaux de transfert, aide à vider le cylindre des résidus de combustion ; en remontant le piston aspire une nouvelle charge dans le carter, puis redescendant, aspire un mélange riche dans la chambre, à fond de course, à ce mélange s'ajoute l'air du carter et le cycle recommence.

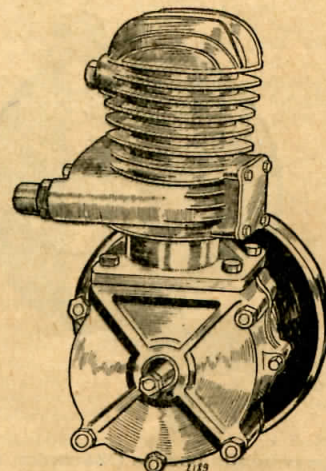
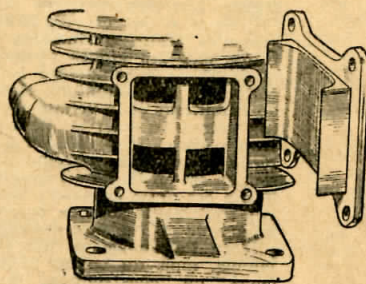
Bien qu'ingénieuse, cette idée est loin d'être nouvelle et un de nos lecteurs nous avait fait part d'un dispositif analogue il y a six mois et que l'on retrouvera dans *Moto Revue* du 15 janvier 1926, page 32.

Un moteur à distributeur oscillant

A l'heure actuelle où l'attention des inventeurs s'attache à trouver des solutions simples (il en est même de simplistes) au problème du



Le moteur Cochrane en coupe; à droite, on voit le schema de la distribution.



Ci-dessus le moteur minuscule Aza. En haut à gauche les lumières découvertes par une simple plaque d'inspection; ci-contre, le piston.

sans-soupapes populaire, il n'est pas rare de voir dans la même quinzaine une importante éclosion de brevets.

Parmi les derniers dispositifs, un doit particulièrement retenir l'attention par les « possibilités » qu'il suggère.

Ce moteur créé par un inventeur anglais, William Cochrane, qui en a breveté bien d'autres, comporte au-dessus de chaque cylindre un distributeur cylindrique mais non rotatif. Ce distributeur est percé de 3 lumières oblongues, la plus large est en communication constante avec le cylindre, les deux autres, quand les orifices coïncident le font communiquer avec l'admission et l'échappement. Ce distributeur est monté dans une sorte de carter qui porte la bougie d'allumage. Bien entendu, des segments sont prévus pour assurer l'étanchéité et le distributeur est lui-même fendu longitudinalement pour que appliqué contre les parois par la pression même des gaz, toute fuite soit impossible pendant l'explosion et la compression.

Le distributeur porte deux leviers qui, à l'aide de poussoirs prennent le mouvement de deux cames, il s'ensuit une certaine rotation pour l'admission, puis deux phases d'inertie (compression et détente) enfin une rotation en sens inverse sous l'action de la deuxième came pour l'échappement.

Appliqué à un quatre cylindres, ce dispositif comporterait évidemment quatre distributeurs et un arbre à 8 cames comme l'arbre à came classique, allongé le long du bloc de culasse, il s'ensuit puisque tous les organes de distribution sont groupés dans le bloc culasse, que l'on pourrait démonter l'ensemble aux fins de décalaminage, vérification, mise en place de segments, sans démonter la distribution.

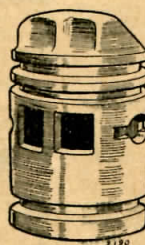
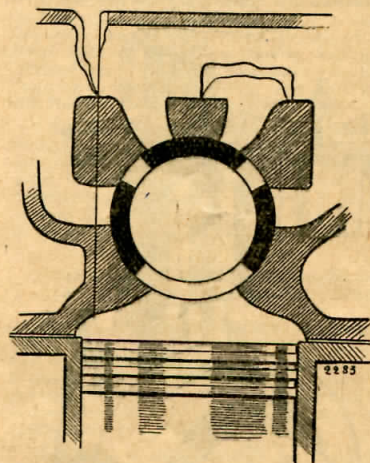
L'explosion ayant lieu à l'intérieur du cylindre de distribution, le phénomène de détonation est grandement atténué aux dires de l'inventeur (ne pas voir d'analogie, même extérieure cependant avec le moteur Wolff dont nous avons déjà parlé).

Enfin le taux de compression peut être sensiblement augmenté, ce qui permettrait en s'ajoutant au réchauffage des gaz frais par les parois chaudes du distributeur d'employer des carburants lourds sans carburateur spécial.

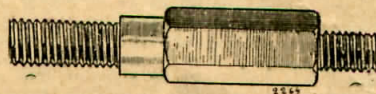
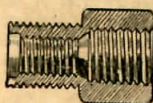
On remarquera en outre le réchauffage des gaz par la chemise d'eau, l'ensemble des canalisations pouvant très bien être fondu dans le bice de cylindre.

Pour nettoyer les canalisations : le clear-all adapter

Quand une canalisation est obstruée par un corps étranger, on peut généralement la déboucher en soufflant dedans, c'est ce que l'on fait généralement dans le cas d'une petite



parcelle obstruant un gicleur; quand ils s'agit de canalisation, si le corps étranger est résistant, le souffle humain le plus puissant donnant une pression insignifiante n'y suffit plus. C'est pourquoi le clear-all adapter a été créé, il se compose de deux pièces métalliques aux extrémités filetées; d'un côté s'adapte la canalisation, de l'autre le tuyau d'une pompe à pneus; à l'intérieur se trouve, bien entendu, une soupape automatique, quelques



Le joint Clear-all.

coups de pompe et la canalisation est débouchée.

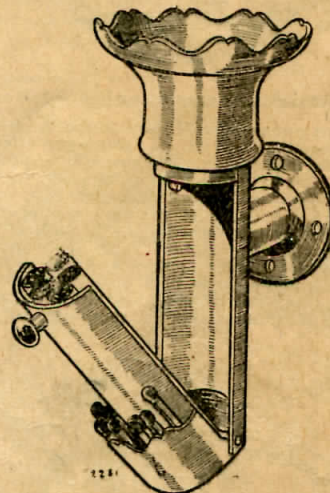
Le clear-all se fait en toutes dimensions pour tous genres de canalisations.

Pour les fumeurs : un accessoire intéressant.

On trouve sur le marché anglais maints « Smoker's companions ». Le dernier modèle créé est d'une allure très originale, il se compose d'une boîte cylindrique nickelée, dont le couvercle poussé par un ressort, s'ouvre en appuyant sur un bouton et présente quelques cigarettes, une poche spéciale à la base contient les allumettes et un épanouissement supérieur forme le cendrier. L'ensemble que le poids de la base maintient dans une position verticale, peut pivoter pour permettre de vider complètement le cendrier.

Où s'arrêtera la diminution des cylindrées.

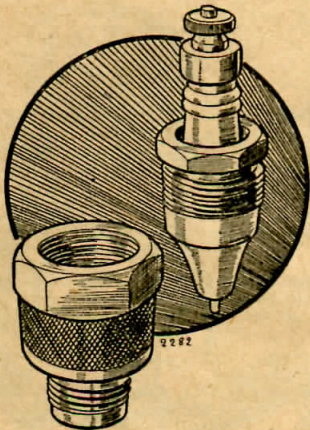
Un minuscule moteur A2A a fait dernièrement à Brooklands quelques records très remarquables (56, 290 à l'heure pendant 3 heures, 60,09 pendant 5 heures) étant donné sa cylindrée de 98,6 cmc., il est du type classique deux temps, à lumières cloisonnées et était monté par Hall, dans un cadre Francis Barnett. Après les cylindrées « tasse à café », voici la cylindrée « verre à liqueur » ou presque.



Un Smoker's companions original.

Un nouveau modèle Champion

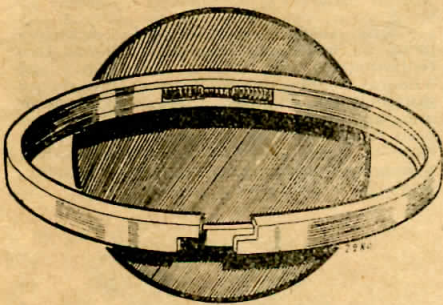
Notre croquis représente la nouvelle bougie qui vient de créer la firme Champion, possédant toutes les qualités d'isolement de ses devancières, cette nouvelle bougie est entièrement démontable, son nettoyage des plus aisés et son encrassement difficile. Elle est particulièrement indiquée pour la dure mission d'allumer les moteurs surcomprimés à haut régime.



La nouvelle bougie Champion démontable.

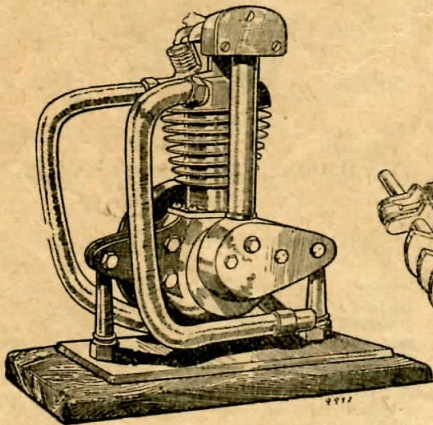
Nouveau type de segment

Ce nouveau segment qui vient d'apparaître en Angleterre se différencie du segment normal par un deuxième segment qui coulisse dans une gorge à l'intérieur du premier, l'ensemble de la circonférence est alors complètement réalisé ; assurant une bonne compression, il évite radicalement les remontées d'huile.



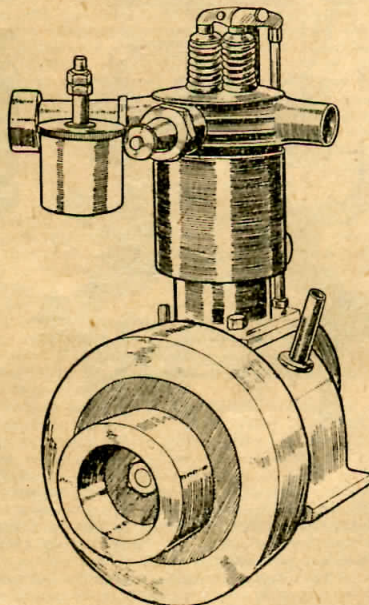
Un moteur de 23 cmc. et un autre de 9 cmc.

Nous avons signalé dans nos colonnes un remarquable travail de précision effectué par un mécanicien normand qui a produit un quatre cylindres, tenant presque dans le creux de la main. Voici maintenant l'Angleterre dotée de deux moteurs qui, s'ils ne battent aucun record dans le cadre d'une motocyclette, dénotent par leurs pièces minuscules une rare patience et une habileté extraordinaire de la part de leurs constructeurs. C'est d'abord le moteur Grey de 23 cmc. (30x32), muni de deux soupapes en tête



commandées par culbuteurs ; il a atteint le régime fort honorable de 5.200 tours.

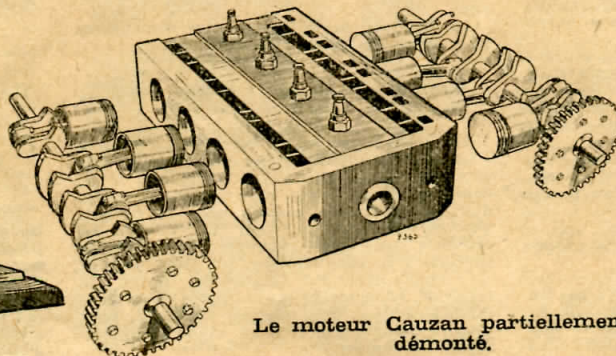
Chaque détail est d'ailleurs parfait, les soupapes (celle d'admission en forme de tulipe ont des guides s'alignant automatiquement pour compenser la distorsion. Le piston est en aluminium, de même les tiges de culbuteurs et le volant qui est très massif (un volant en acier ou fonte aurait dû être trop petit et trop difficile à travailler) La bielle est en acier chrome vanadium et sa section est en H. Le vilebrequin pris dans la masse est aussi en acier chrome vanadium. Les roulements sont en bronze. Une bougie minuscule a du être fabriquée de toutes pièces ; l'allumage se fait par batterie et bobine, mais un volant magnétique est en cours de construction. Le carburateur fonctionne parfaitement, l'essence arrive au-dessus de la cuve et il possède un gicleur noyé, l'admission des gaz se règle par papillon.



Le moteur de 9 cmc fait également par un amateur anglais est une diminution d'un véritable moteur moderne dont la distribution se fait par arbre à cames en tête et pignons d'angle, le graissage de l'arbre vertical et de l'arbre à cames a été fort bien étudié.

Le deux temps et la course

Nous avons signalé en leur temps les essais prometteurs de Delage et Fiat dans le domaine du deux temps ; nous avons eu également maintes fois l'occasion de signaler tout ce que l'on pouvait attendre de nouveau dans ce cycle, du fait d'une suralimentation par compresseurs. Maintenant, la participation du deux temps en course est chose faite : en Amérique avec Duesenberg qui avait



Le moteur Cauzan partiellement démonté.

engagé une voiture de ce type à Indianapolis. En France avec Sima Violet.

Dans un récent article sur les voitures du grand prix nous avons publié un schéma du six cylindres 12 pistons Fiat, un moteur analogue comme conception a été réalisé récemment par M. Cauzan. Ce moteur a fait des essais en Angleterre monté par un bateau, mais si les résultats ne furent pas entièrement brillants, ils tiennent plus à la coque qu'au moteur lui-même.

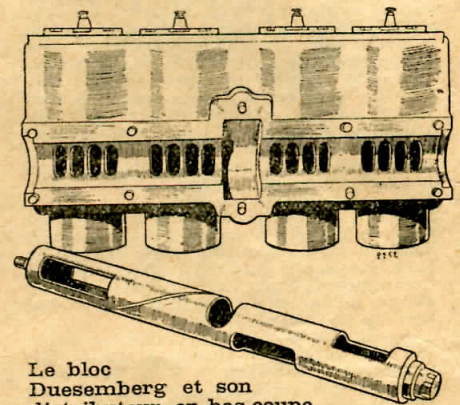
Le moteur Cauzan est un quatre cylindres horizontaux dans lesquels se meuvent les pistons opposés deux à deux. Deux vilebrequins tournent dans le même sens, ils sont reliés par un pignon intermédiaire qui transmet la puissance à l'embrayage. Comme la course n'est que de 66 mm, pour un alésage de 60, on se rend compte du faible déplacement linéaire de chaque piston. L'alimentation se fait par compresseur rotatif, des lumières d'admission et d'échappement existant sur chaque face du bloc. L'allumage se fait par une bougie verticale au milieu de chaque cylindre.

Avec une disposition symétrique il s'en suivrait que les lumières d'échappement et d'admission seraient découvertes en même temps pour obvier à ceci et permettre que l'échappement soit fermé à l'arrivée des gaz frais aussi bien que pour permettre l'évacuation plus complète des gaz brûlés, un des vilebrequins, celui qui correspond aux lumières d'échappement possède une avance de 12°.

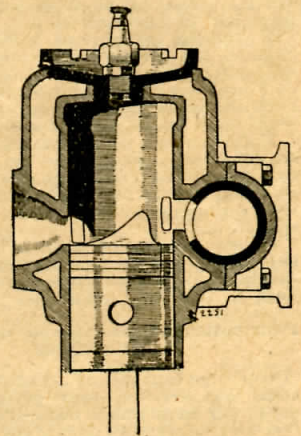
Le compresseur Rootés tourne à la même vitesse que le moteur, il est entraîné par le pignon intermédiaire reliant les deux vilebrequins.

La magnéto est entraînée par un des vilebrequins et la pompe à huile par l'autre. Ce moteur a développé 136, 5 CV et 4.400 tours et peut donner jusqu'à 150 CV.

Un dérivé de ce moteur est maintenant à l'étude, c'est un moteur d'aviation 8 cylindres, 16 pistons, il possède 4 vilebrequins.



Le bloc Duesenberg et son distributeur, en bas coupe d'un cylindre de ce moteur.



Le deux temps Duesenberg qui a couru à Indianapolis a fait une très grosse impression et paraît extrêmement rapide, malheureusement un dérapage malencontreux (la pluie a obligé le Comité à réduire la course à 400 miles au lieu des classiques 500), l'absence de préparation ont réduit ces promesses à la forme d'un galop d'essai très prometteur.

Le deux temps Duesenberg est un 8 cylindres en deux blocs de 4 cylindres chacun, pistons du type classique à déflecteur, admission sous pression à l'aide d'un distributeur rotatif que l'on remarquera sur notre schéma, le mélange est fourni par un compresseur tournant six fois plus vite que le moteur (on sait que le premier compresseur de ce type a été utilisé la première fois par Duesenberg à Saint-Sébastien). Le régime de ce compresseur est d'environ 30.000 tours. Le taux de compression est de 5 %, deux cylindres explosent en même temps et l'ordre d'allumage est le suivant : 1 et 8 puis 4 et 5, puis 2 et 7 puis 3 et 6.

Un curieux moteur de conception originale qui possède des avantages intéressants

Breveté par M. R.-S. Legrand, ce moteur présente sur les modèles courants de moteur à explosions la perfectionnement d'une distribution spéciale et d'un équilibrage meilleur obtenu très simplement par un dispositif d'attelage des bielles à un balancier mû par les pistons.

Remarquons qu'il se prête admirablement à un aspect extérieur net et compact, si recherché dans les moteurs modernes.

Ce moteur peut se faire en un nombre pair, quelconque de cylindres. Notre croquis représente une coupe par un plan vertical d'un groupe de deux cylindres.

Ces deux cylindres sont disposés parallèlement, la distribution s'opérant par fourreaux tournants, le fourreau du milieu commun aux deux cylindres pour l'admission et deux four-

reaux supérieurs, un par cylindre pour l'échappement. Ces trois fourreaux sont entraînés par le vilebrequin à l'aide de chaînes silencieuses, cascade d'engrenages ou tout autre moyen. Les pistons sont reliés par des bielles ordinaires à un balancier oscillant ; celui-ci entraîne le vilebrequin par une bielle supplémentaire qui le relie au coude correspondant de celui-ci.

Naturellement, dans le cas d'un polycylindres, ces bielles sont alternées et relient tantôt le bras gauche, tantôt le bras droit des balanciers au vilebrequin.

Les avantages du moteur Legrand résident dans un équilibrage excellent des organes animés de mouvements alternatifs, équilibrage qui doit lui permettre de tourner très rapidement et d'en faire un moteur à grande puissance massique.

Sa forme est plaisante et le système de distribution par fourreau, pour n'être pas spécial à ce moteur, y est réalisé au moins dans celui-ci sous une forme logique qui, permettant un bon refroidissement des fourreaux d'échappement, doit leur amener un fonctionnement très régulier.

Les constructeurs susceptibles de s'intéresser à cette invention, dont la réalisation ne dépasse pas les difficultés d'établissement d'un moteur courant, sont priés d'entrer directement en rapport avec M. R. Legrand, nouvel immeuble de la Ville de Paris, porte de Ménilmontant, Paris (20^e).

Le dernier mot de la simplicité en matière de freins avant

Plus un organe est simple, plus son fonctionnement est exempt de tous tracas, et sur le fonctionnement impeccable de quel organe peut-on être plus exigeant qu'en matière de freins avant, qui doivent représenter la sécurité et qui peuvent, mal conçus, représenter le danger ?

Habités à des commandes compliquées nécessitant des tringleries, des rotules, des articulations diverses pour permettre le

fonctionnement roue braquée, on est séduit par la simplicité héroïque du frein Legrand (même inventeur que le moteur dont nous parlons par ailleurs).

Ce frein se compose du tambour classique et des deux machines courantes agissant par expansion ; l'originalité réside dans la commande.

Une tige creuse est rendue solidaire de l'œil d'articulation de la chape par un goujon. La tête de cette tige est terminée par une vis à pas rapide.

A l'intérieur de cette tige coulisse une autre tige terminée par une came conique. Une coiffe filetée emboîtant la vis précédemment citée provoque la poussée de la tige et l'écartement des mâchoires.

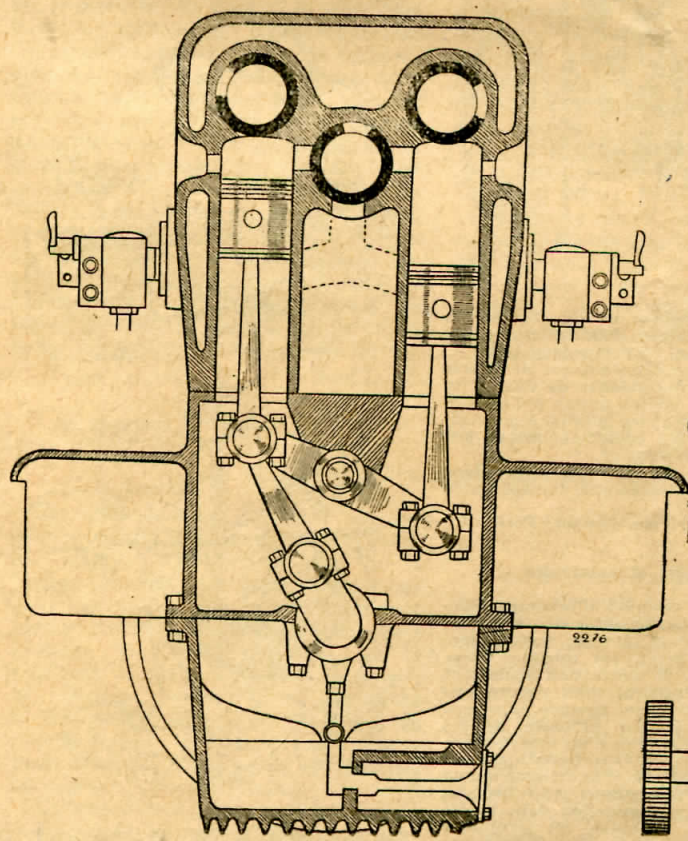
On remarquera que, sur notre croquis, la came est circulaire ; en réalité, cette partie pouvant tourner librement dans son logement au fur et à mesure du braquage des roues, cette came pourrait tout aussi bien être une pyramide tronquée.

Les constructeurs intéressés sont priés d'entrer directement en rapport avec M. R.-J. Legrand, nouvel immeuble de la Ville de Paris, porte de Ménilmontant, Paris (20^e).

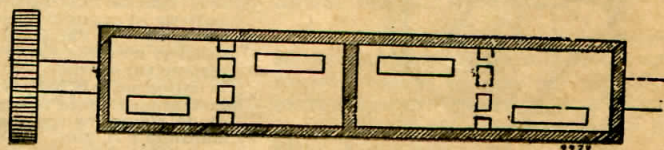
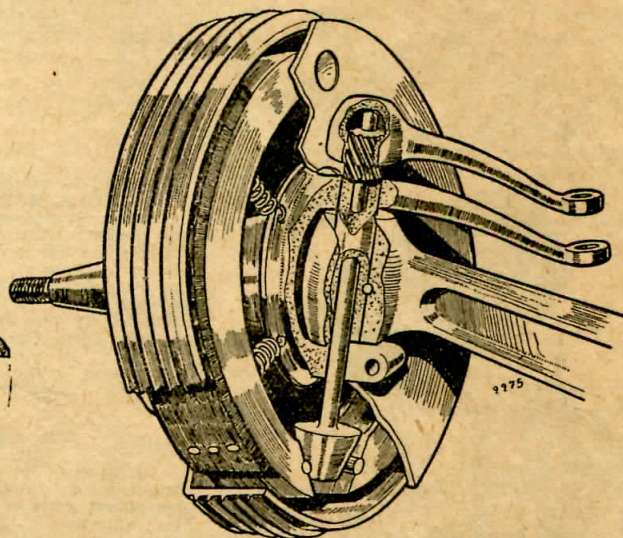
Nouveau principe d'épuration Le filtre Zénith

Du type visible, le filtre fabriqué par la Société du Carburateur Zénith se compose d'un récipient de cristal maintenu par des brides mobiles permettant le démontage et la vidange. A l'intérieur de cette cloche transparente sont placés une série de disques de cuivre inattaquable superposés. Chaque disque est muni, comme le montre le croquis, d'une série d'ergots qui laissent entre chaque disque un minuscule espace par lequel l'essence s'écoule, mais qui arrête les impuretés par ses dimensions minimales ; l'eau se dépose par gravité.

Le grand avantage de ce système est d'être

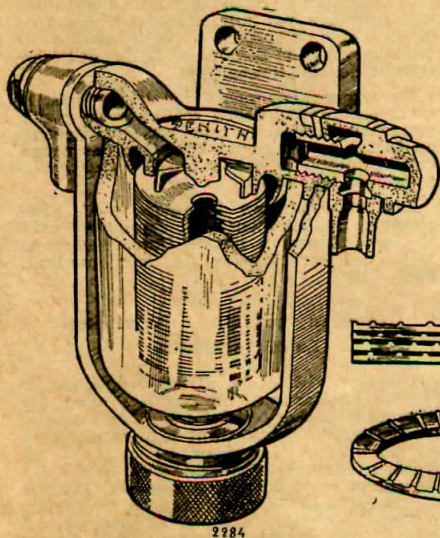


A gauche : coupe du moteur Legrand montrant l'embiellage et la disposition des fourreaux de distribution ; au-dessous, le frein avant du même inventeur ; en bas un fourreau.

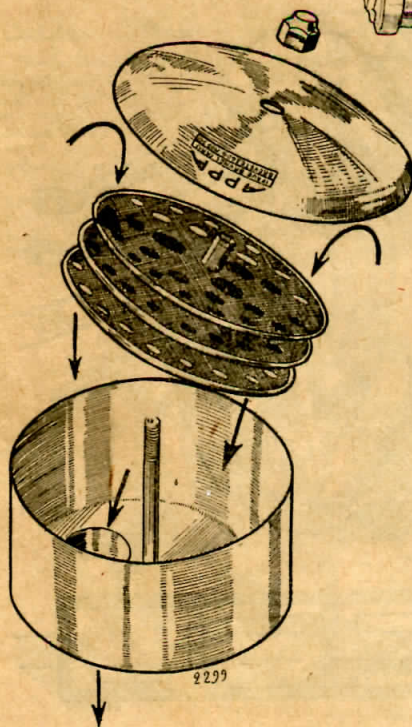


très facilement démontable et nettoyable ; il est à remarquer, en effet, qu'avec les routes goudronnées les fines trémies métalliques sont rapidement encrassées, ce qui ne peut se produire avec ces disques amovibles. Il a encore l'avantage sur les filtres à matière filtrante organique qu'aucun débris de celles-ci ne peut être désagrégé et entraîné.

Le filtre Zenith est muni d'une plaque de fixation pour éviter que son poids ne soit supporté par la canalisation.



Ci-dessus le filtre Zenith avec à droite schéma, montrant le fonctionnement ci-contre du moteur de 175 cmc. qui vient d'être expérimenté en Angleterre. — Ci-dessous l'épurateur d'air A. P. P. A.



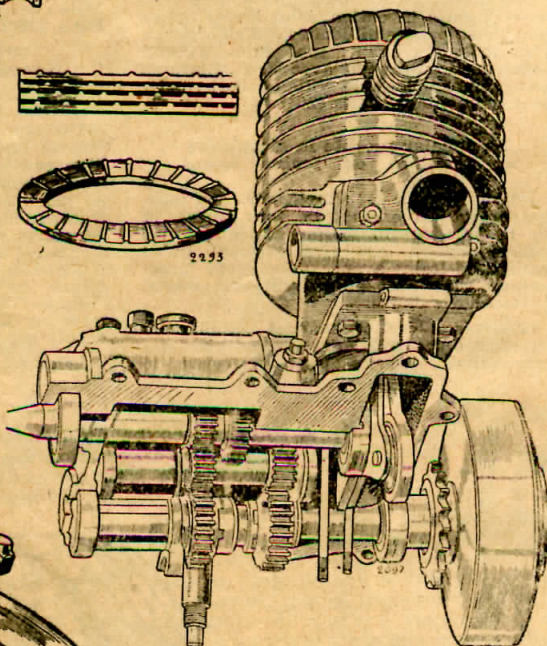
Plus qu'un accessoire intéressant une nécessité impérieuse :

l'épurateur d'air A. P. P. A.

Il est curieux de constater qu'il a fallu près de trente années d'automobiles pour que l'on se préoccupe d'une question fort importante : l'épuration de l'air aspiré.

Ces dernières années ont vu naître quelques appareils plus ou moins ingénieux et plus ou moins efficaces, mais, jusqu'à présent, nous étions très mal représentés en France à ce point de vue. Enfin, la maison d'accessoires pratiques pour automobiles A. P. P. A. vient de créer un appareil très simple, très bon marché, d'entretien nul et vraiment efficace.

Nous ne nous étendrons pas sur la nécessité d'épurer l'air de carburation ; la question a été traitée dans nos colonnes. Que l'on songe simplement aux routes poussiéreuses et aux quelque 200.000 à 300.000 litres qu'un moteur moderne aspire ; en une heure, les poussières de silex mélangées à l'huile forment une désastreuse pâte à roder qui vient à bout des organes les plus solides. Que l'on songe également à la longévité des machines fonctionnant loin de la poussière : machines



à vapeur, par exemple et, ce qui est plus près de nos véhicules, moteurs d'embarcations, etc.

Le fonctionnement de l'épurateur A.P.P.A. ne nécessite d'autre entretien que de retirer les disques (ils sont solidaires de l'axe : un écrou à dévisser), de les passer à l'essence pour les nettoyer et de les imbiber à nouveau d'huile A. P. P. A., opération qui se fait tous les six mois seulement.

Très bien fini et nickelé, l'épurateur A. P. P. A. est l'accessoire indispensable du moteur de race.

A. P. P. A., 17, rue Brunel, Paris.

Allumage et éclairage

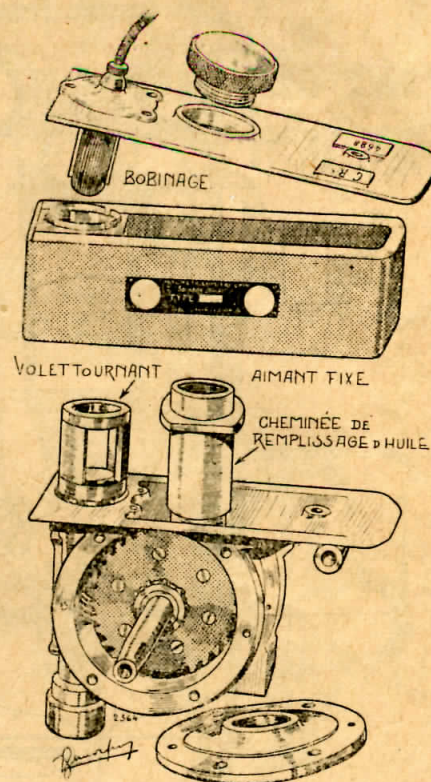
Un équipement complet d'éclairage électrique lorsqu'il doit alimenter non seulement les phares pendant la marche, mais encore les lanternes à l'arrêt, est quelque chose d'assez compliqué. Il existe non seulement une dynamo génératrice, mais encore une batterie d'accumulateurs chargée d'assurer l'éclairage à l'arrêt. La présence de ces derniers nécessite l'emploi d'un conjoncteur-disjoncteur chargé d'établir automatiquement la liaison entre la batterie et la dynamo quand la tension fournie par celle-ci est suffisante, et de couper la communication dans le cas contraire ; il faut, en outre, un régulateur de tension pour maintenir celle-ci constante malgré les variations de vitesse de la dynamo.

Il faut enfin tout un appareillage assez complexe : fusibles, interrupteurs, appareils de mesure, etc., tout ceci crée une complication certaine et est d'un prix de revient fort élevé. En outre, tous ces appareils demandent de l'entretien et peuvent être sujets à des dérangements que beaucoup d'automobilistes envisagent avec crainte, n'étant pas eux-mêmes électriciens. C'est pourquoi pour parer aux défaillances possibles de l'éclairage électrique, beaucoup d'entre eux conservent un éclairage de secours par l'acétylène.

Enfin, il y a en circulation de nombreuses voitures qui ne possèdent pas d'éclairage électrique et où rien n'a été disposé pour le recevoir. Si on veut faire bénéficier ces voitures des commodités que procure cet éclairage, on doit avoir recours à des moyens de fortune pour trouver l'emplacement de la dynamo et assurer sa commande, ce qui sera souvent la cause de bien des irrégularités de fonctionnement.

Le magnéto L. M. C. est née de ces considérations et répond aux objections que nous venons d'exposer. Elle permet de doter d'un éclairage électrique puissant un véhicule où rien n'avait été préparé dans ce but, et cela sans aucune complication et avec le minimum de dépense. Elle est constituée par un appareil unique qui se monte à la place de la magnéto ordinaire, dont elle possède la même hauteur d'axe et utilise la même commande. Elle est reliée à la façon habituelle aux quatre bougies du moteur et porte en outre une prise de courant d'où partent deux fils qui aboutissent chacun à l'un des phares. C'est là toute l'installation et celle-ci ne comporte aucun appareil accessoire ni aucun organe sujet à dérangement tels que régulateur de tension, conjoncteur-disjoncteur, etc. On voit donc que les risques de panne sont réduits au minimum.

Il en est de même de l'entretien qui consiste uniquement dans le graissage de la magnéto. Il n'y a plus ici d'accumulateurs qui exigent des soins spéciaux qui effraient bien des automobilistes. La lumière, malgré cela, est



La magnéto L. M. C. montrant le montage des différents organes.

d'une fixité absolue et son intensité ne varie pas entre les limites de vitesse du moteur pratiquement utilisable sur route. Bien entendu, l'éclairage ne fonctionne que lorsque le moteur tourne, mais ce n'est qu'en marche que l'on a besoin de l'éclairage puissant des phares. A l'arrêt, pour les feux de police, on devra conserver les lanternes à pétrole ou à essence. La magnéto L. M. C. n'a pas la prétention d'apporter la solution complète du problème de l'éclairage électrique, mais elle en apporte la solution la plus simple et la plus économique. C'est d'ailleurs pour les phares que l'éclairage électrique est le plus intéressant en raison de sa puissance.

La magnéto L. M. C. comprend deux parties : la partie allumage, qui est établie comme dans une magnéto ordinaire, à induit tournant et qui est commandée directement par le moteur. Quant à la partie éclairage, elle est constituée de la façon suivante : dans un champ magnétique puissant se trouve un induit fixe, calé perpendiculairement aux lignes de force du champ. Entre cet induit et les pièces polaires peuvent tourner deux volets en métal magnétique. Ces volets sont entraînés par l'induit d'allumage avec interruption d'un mécanisme multiplicateur. Quatre fois par tour de volets, il y a changement de sens de l'aimantation de l'induit, et, par suite production de courant : le courant fourni par cet appareil est donc un courant alternatif.

C'est précisément sur ces propriétés du courant alternatif qu'on s'est basé pour obtenir la constance de l'intensité lumineuse quelles que soient les variations de vitesse du moteur. En calculant judicieusement la self-induction de l'induit, à mesure que la régence du courant produit s'accroît, par suite de l'augmentation de la vitesse, il y a augmentation du décalage entre l'intensité et la force électro-motrice et, par suite, augmentation de la résistance apparente ou de l'impédance du circuit. Comme cette augmentation se produit parallèlement à celle de la tension qui provient de l'accroissement de la vitesse, on voit qu'il y a possibilité d'un réglage de l'intensité lumineuse, réglage absolument automatique ne nécessitant aucun appareil particulier, aucun organe mobile, et, par conséquent, rigoureusement indérégable.

L'emploi de volets tournants pour la production du courant d'éclairage a permis d'obtenir la mise en veilleuse des lampes, pour la traversée des villes où les lumières aveuglantes sont interdites d'une façon très simple. Il suffit de décaler l'induit et de le faire tourner autour de son axe pour diminuer le courant produit et par suite, l'éclat lumineux. En le plaçant à 90° de sa position primitive, on obtient l'extinction totale. Ceci permet de supprimer les interrupteurs et de n'avoir pas d'autres canalisations que les deux fils allant de la magnéto aux phares.

Enfin, un embrayage de griffes est interposé sur la commande des volets de manière à permettre de les débrayer pendant le jour et de ne faire fonctionner le dispositif que la nuit, lorsqu'on en a besoin.

On voit quel vaste champ d'applications s'ouvre devant cet appareil. A tous ceux qui redoutent la complexité des équipements électriques classiques, il apporte la possibilité de disposer d'un éclairage puissant avec toutes les commodités de l'électricité sans la complication d'un entretien et les risques de dérangements des installations compliquées. Pour les camions en particulier et les véhicules industriels où l'on ne saurait envisager l'emploi d'accumulateurs, il permettra de les munir d'un système d'éclairage parfaitement sûr et n'exigeant aucune manipulation. Il conviendra particulièrement aux anciennes voitures qui n'ont pas été disposées pour recevoir une dynamo et où la commande de cet organe se heurte souvent à de grandes difficultés. Il conviendrait également pour le petit véhicule léger que l'on ne peut alourdir d'une batterie d'accumulateurs et pour lesquels un équipement complet serait fort onéreux. Enfin il conviendra même aux voitures puissantes munies de cet équipement complet à titre d'éclairage de secours, en cas de panne survenue dans l'installation. En un mot ce sera la solution la plus simple et la plus sûre du problème de l'éclairage électrique.

Bricolage

EXAMINEZ une machine qui a quelque usage. Vous ne manquerez pas d'y constater des réparations de fortune, faites avec du chatterton, du fil de fer, des écrous dépareillés, des bouts de ferraille. Beaucoup de motocyclistes sont négligents, et le provisoire devient trop souvent définitif. Nous avouons que nous pouvons personnellement nous adresser ce reproche. En général, le rafistolage lâche au moment le plus inopportun. On devrait toujours, à la première occasion, effectuer la réparation définitive et propre. Chaque machine a ses défauts. Certains accessoires ne tiennent pas. L'une sème ses garde-boue, l'autre ses garde-chaîne. Il est le plus souvent facile de retoucher ces détails défectueux, et c'est ce qu'on devrait faire l'hiver au moment de la révision annuelle. Une rondelle suffira à empêcher tel écrou de se dévisser. Un petit morceau de cuir empêchera le ferraillement. On peut alors faire du travail propre. On aura le temps et les outils nécessaires. Sur la route on est

trop pressé, et trop mal outillé pour faire quelque chose de bon. Une réparation de fortune est bonne pour atteindre l'étape et c'est tout. Et la plupart du temps une révision sérieuse avant le départ aurait permis de s'en dispenser. Méfiez-vous surtout des écrous qui vont tant bien que mal. Ils mangeront les filets de vos boulons, finiront par foirer, et s'il s'agit d'un axe de roue par exemple, vous vous trouverez immobilisé. Et, si j'en juge par mon expérience, la panne arrive toujours dans les circonstances les plus défavorables, sur une route déserte et le plus souvent la nuit.

Il est essentiel d'emporter un assortiment d'écrous aussi complet que possible. On peut, certes, faire un reproche aux constructeurs de n'avoir pas réduit les variétés d'écrous employés. Quelle bonne affaire si nous n'avions sur une machine donnée que trois types d'écrous par exemple. Après quelques mois vous savez fort bien quels sont les points faibles de votre machine. Ce ne sont plus

aujourd'hui les pièces essentielles qui lâchent : roues, cadres, moteurs, tout cela tient bon. Mais, sous les vibrations vos garde-boue se déclinqueront, certains écrous se déserreront. Le pied-support traînera sur la route, les bouchons de réservoir se sauveront. Plutôt que de démonter inutilement votre moteur dans l'intention de le mettre au point et avec le résultat de le détraquer, donner plus de soin à ces détails insignifiants en apparence mais très importants sur la route. C'est l'attention aux détails qui compte. Voyez avec quel soin les concurrents des concours d'endurance veillent au moindre détail de leur équipement, arrivent leur paquetage, évitent tout ce qui peut causer un arrêt intempestif. Leurs exploits, ils les réussissent grâce à cette préparation méticuleuse, non à l'aide de trucs extraordinaires ou de machines spéciales. Si vous voulez rouler comme eux sans ennuis pendant des milliers de kilomètres, vous n'avez qu'à suivre leur exemple et à préparer votre machine avec autant de soin.

A propos du Shimmy

Une intéressante conférence de M. Waseige

Ces jours derniers, dans une salle de conférence des Champs-Élysées, à Paris, M. Waseige, ingénieur en chef de la Maison Farman, et connu également pour ses études sur le freinage avant Henry Perrot, a fait une intéressante causerie, des plus instructives, sur le « shimmy »... automobile. Par « shimmy », M. Waseige entend « les vibrations transversales du capot et, par suite, de toute la masse suspendue » et non le flottement des roues avant qui en est la cause, les aggrave et les entretient.

Un amortisseur placé sur l'essieu avant et ayant un « doigt » sur la barre d'accou-

plement réduit le flottement et le « shimmy ».

C'est déjà un remède, mais un système a été expérimenté : double direction. La direction commande un arbre transversal placé à l'avant du châssis au-dessus de l'essieu et par cadrans télescopiques et vis (ou pignons) entraîne indépendamment les deux roues directrices. La barre d'accouplement subsiste, mais avec du jeu.

Les vues de schémas et les films présentés ont montré les résultats obtenus sur une voiture munie de cette solution originale d'un problème très ardu

Des constructeurs et ingénieurs de l'automobile, des confrères aussi, applaudirent longuement M. Waseige.

M. Perrot, le « père du freinage avant », prononça une courte allocution où il souhaita voir se réaliser en France la collaboration technique entre ingénieurs, comme elle existe aux États-Unis.

Des conférences ont lieu fréquemment au cours desquelles les techniciens américains rendent compte des problèmes, inconvénients et défauts de leurs voitures, ce qui fait gagner à tous un temps précieux et leur permet de progresser

La guerre des Cadres

Le cadre actuel est-il destiné à céder la place aux cadres-châssis en tôle emboutie? Il y a actuellement sur le marché un certain nombre de motocyclettes qui utilisent cette construction et, dans un récent numéro nous donnions encore la description de deux véhicules particulièrement bien réussis à ce point de vue.

Par J. MELLIER

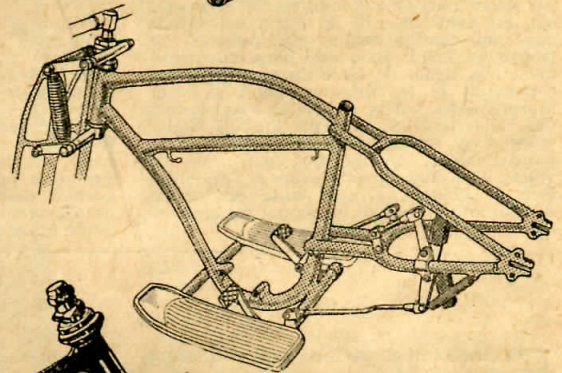
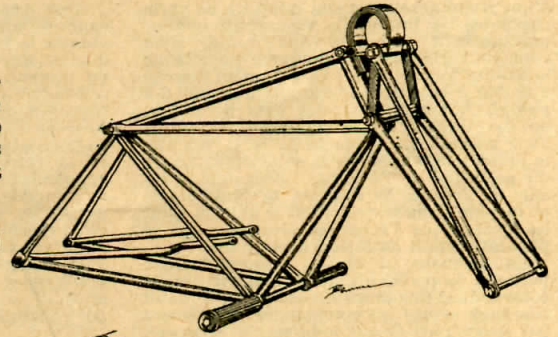
La pratique dément bien souvent l'idéal théorique et nous ne le voyons nulle part mieux que dans la question des cadres. Il est bien certain, par exemple, que d'un point de vue strictement théorique une suspension arrière est des plus désirables, et pourtant les cadres à suspension arrière qui ont fait leur apparition sur le marché n'ont pas été chaleureusement accueillis et ont souvent quelque peu déçu leurs plus chauds partisans. Peut-être réapparaîtront-ils plus tard d'ailleurs sous des formes améliorées? On réclamait aussi des cadres scientifiquement conçus et dont tous les membres travaillent dans les meilleures conditions. Il semblait que des cadres à double berceau et parfaitement triangulés fussent absolument nécessaires si l'on voulait une bonne tenue de route. Et en fait ces cadres ont donné dans la pratique des résultats parfaits. On put même croire que la disparition du cadre classique n'était qu'une question de temps. L'influence des courses qui réclamaient des machines de plus en plus stables semblait aussi s'exercer dans ce sens. Et pourtant nous voyons des motos à cadre classique gagner des courses et montrer une tenue de route parfaite. La rigidité latérale, condition essentielle de la bonne tenue de route, y est peut-être atteinte par des procédés de fortune et au prix d'une augmentation de poids, mais ce qui compte c'est le résultat et il importe peu assez à la majorité des motocyclistes que leur machine ne soit pas conforme aux données scientifiques pourvu qu'elle marche bien, qu'elle soit sûre et confortable. Cela est vrai pour tant de choses autres que le motocyclisme

A droite, le cadre de l'O.E.C. que l'on vit au Tourist Trophy.

Au-dessous, celui de la Wallis qui est très remarquable et permet à la machine d'avoir un centre de gravité excessivement bas.

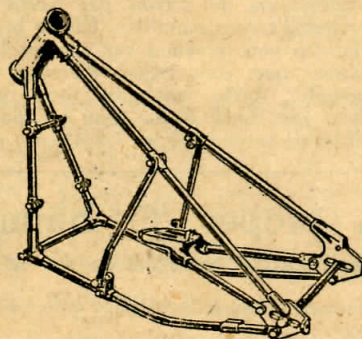
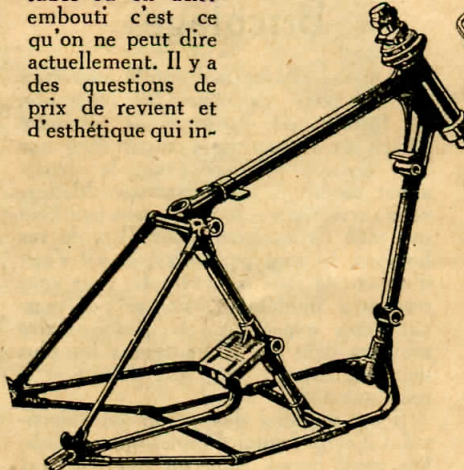
En bas à droite, celui de la petite Soyer 175 cmc particulièrement robuste.

Nous croyons pourtant que les cadres scientifiquement conçus où le métal est employé dans les meilleures conditions se substitueront peu à peu aux autres. En fait leur nombre augmente tous les jours. Ils permettent d'atteindre une plus grande solidité avec un moindre poids et il est probable qu'on pourra les construire à un moindre prix. Seront-ils en tubes ou en acier embouti c'est ce qu'on ne peut dire actuellement. Il y a des questions de prix de revient et d'esthétique qui in-

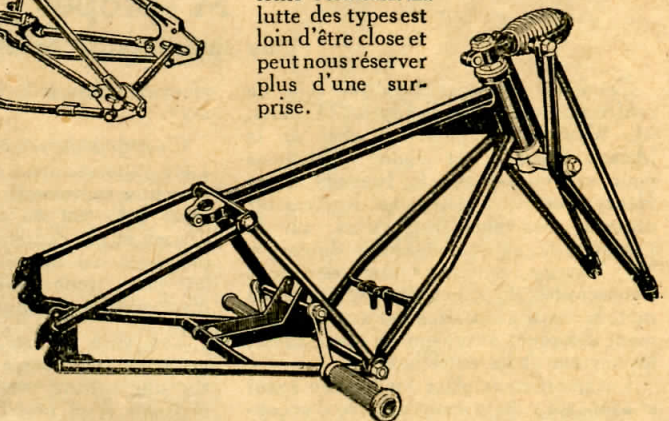
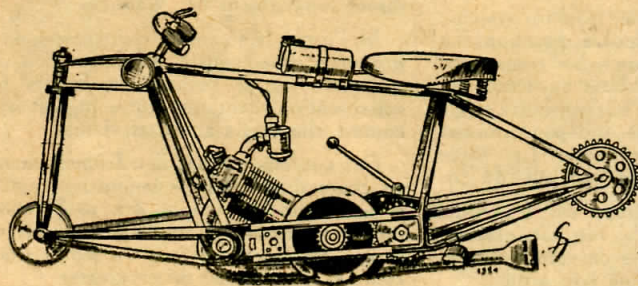


En haut, le cadre de la Francis Barnett est très remarquable et entièrement triangulé; celui que l'on voit au-dessus est celui de la Stella, c'est le modèle de cadre le plus employé.

A gauche, un cadre anglais bien compris, les montants de la fourche arrière prolongés forment berceau pour le moteur.

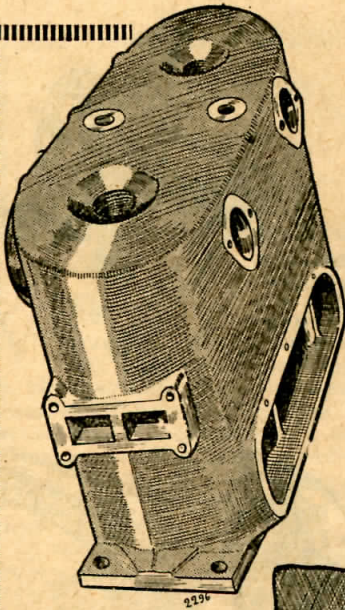


fluent les unes sur les constructeurs, les autres sur la clientèle et qu'on ne peut décider à priori. La plupart des cadres en tôle emboutie qui ont paru jusqu'à maintenant ont un aspect de lourdeur qui ne prédispose pas le public en leur faveur mais ce n'est pas une objection définitive. Alors que l'Angleterre est restée fidèle à des formules qui lui ont donné toute satisfaction et qu'elle a réalisées avec le maximum de perfection, il ne faut pas oublier que d'autres pays travaillent sur des données différentes et qu'après les hésitations et les erreurs inévitables au début ils arrivent maintenant à d'excellents résultats. La lutte des types est loin d'être close et peut nous réserver plus d'une surprise.

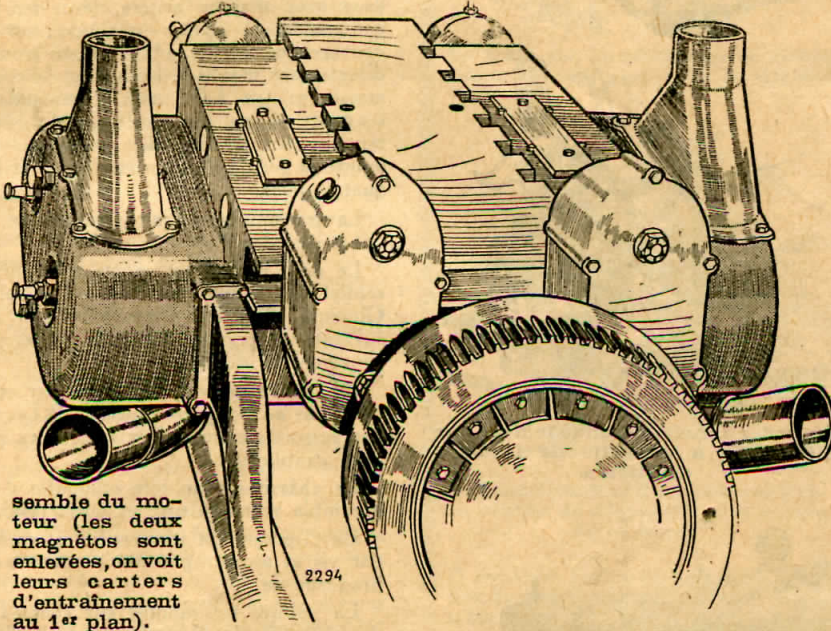
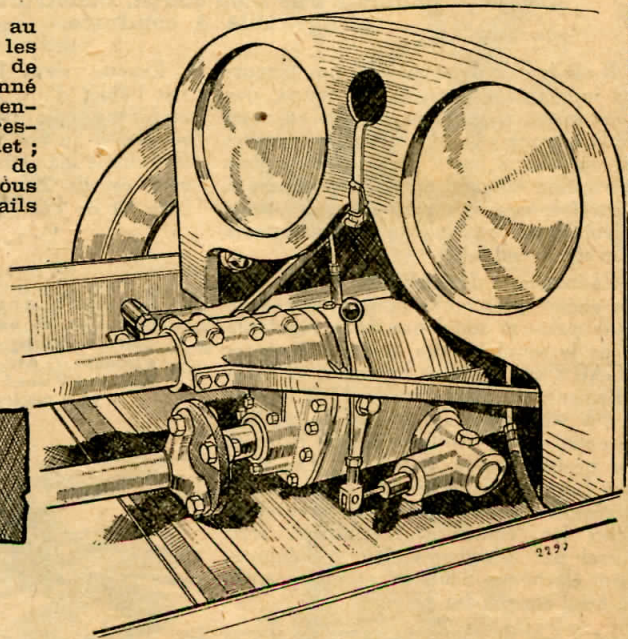
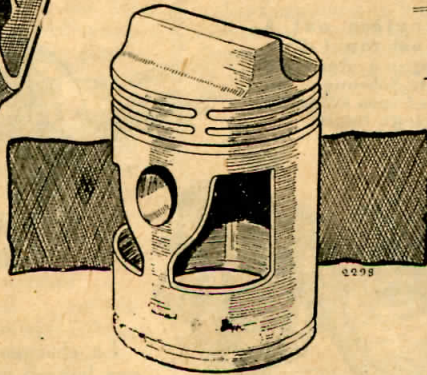


La Nouvelle 1500 c. c. Violet

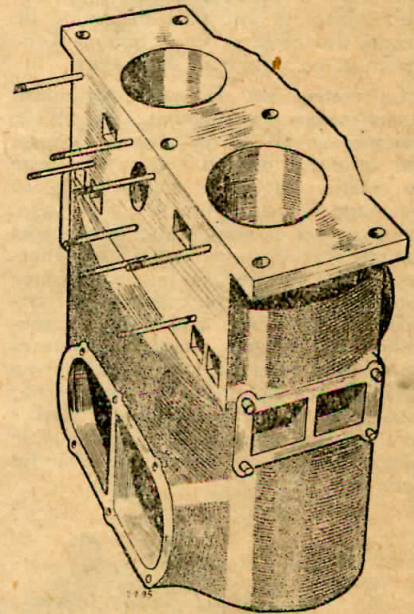
Dans un récent numéro, au cours d'un article sur les voitures du grand prix de l'A. C. F. nous avons donné les caractéristiques essentielles de la très intéressante 1500 c.c. Sima-Violet ; nous sommes heureux de mettre aujourd'hui sous leurs yeux quelques détails complémentaires.



En haut un bloc de deux cylindres où l'on remarquera les larges orifices de circulation d'eau, au milieu un piston et la boîte de vitesses et le tube de poussée; au dessous l'en-



semble du moteur (les deux magnétos sont enlevées, on voit leurs carters d'entraînement au 1^{er} plan).



L'application du Code de la route aux phares des motocyclistes

Tous les motocyclistes connaissent les difficultés qui résultent pour eux de la rencontre en pleine nuit d'une auto munie de phares puissants.

Comment lui faire le signal pour qu'elle éteigne ses phares ?

D'autre part, le motocycliste lui-même, lorsqu'il s'est conformé aux prescriptions du Code de la Route et qu'il a voilé son phare tant bien que mal (plutôt mal que bien) avec sa casquette ou même sa main, reste dans la presque obscurité et surtout, n'a plus qu'une main pour guider sa machine.

Un constructeur de phares vient de résoudre le problème et de faire breveter un dispositif qui donne toute satisfaction.

L'éblouissement a sa cause dans la réflexion de la source de lumière par le miroir : supprimer la réflexion, c'est supprimer l'éblouissement et si on laisse subsister néanmoins, sans modifications, la source de lumière, le phare, devenu une simple lanterne, éclaire la route immédiate du motocycliste.

Les établissements Luppi, à Lyon, ont donc établi un phare muni d'un écran intérieur qui, à la volonté du motocycliste, vient s'interposer entre le bec et le miroir. Une manette extérieure permet de relever

et d'abaisser cet écran avec des butées en haut et en bas.

Il devient donc possible au motocycliste : 1° de faire à l'auto en vue le signal d'extinction des projecteurs, 2° de supprimer la projection de son propre phare et de continuer à avancer, éclairé par une simple lanterne.

Ajoutons que les établissements Luppi ont établi pour présenter ce dispositif un type de phare cylindrique muni de véritables miroirs Mangin de 120 %, et se plaçant sur toutes les motos, grâce à un système de ferrures articulées fort bien compris.

(Les établissements Luppi sont installés à Lyon, 27 bis, rue Roux-Soignat.)

La 7 CV Gardahaut

Un petit véhicule très bien conçu, construit solidement et agréable à conduire,

Il est inutile de rappeler à nos lecteurs les innombrables succès en course que nous avons récemment publiés au sujet de la marque « GAR » dont la réputation est méritée à juste titre, grâce à une fabrication soignée et un fini poussé à l'extrême, ainsi que pour ses conceptions originales où la simplicité et la robustesse priment avant tout.

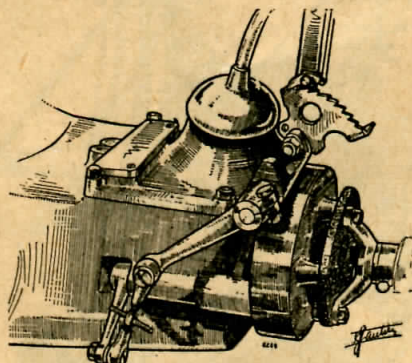
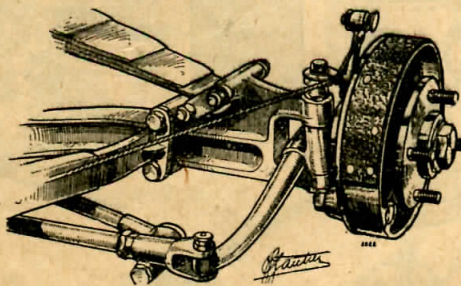
La longue et dure épreuve du Bol d'Or est encore présente à l'esprit de chacun pour qu'on se souvienne de la régularité et de la souplesse des quatre voiturerettes « GAR » qui y furent engagées, et naturellement, ces quatre machines se retrouvaient sans peine à l'arrivée. Il est bon de noter que ces voitures étaient montées sur pneus Dunlop, roues DF. Les bougies Lion en assuraient un allumage sûr et régulier, naturellement un carburateur Solex les équipait. L'éclairage était assuré par des phares cibie et l'équipement électrique Soubitez, et les appareils de bord étaient des Jaeger.

La 7 CV de série, que nous décrivons aux lecteurs de *Moto Revue* est construite dans un but bien déterminé de voiture durable avec un minimum d'entretien et un maximum de confort.

Le moteur est de quatre cylindres, quatre temps évidemment : de $59 \frac{m}{m}$ d'alésage et $100 \frac{m}{m}$ de course, donnant une cylindrée de 1.100 cmc, sa vitesse de rotation est 2.100 tours-minute au maximum donnant ainsi 35 CV au frein. Les soupapes de grandes dimensions sont commandées par culbuteurs. Le graissage très abondant se fait par pompe automatique. Le refroidissement par circulation d'eau est assuré par termosiphon. Le radiateur est particulièrement bien étudié aussi bien au point de vue esthétique qu'au point de vue rendement ; nous avons vu marcher bien des « GAR » avec le ventilateur enlevé, sans que le moteur chauffe ou présente le moindre signe de fatigue.

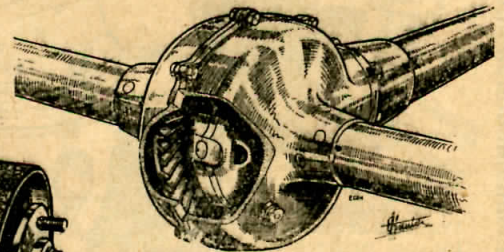
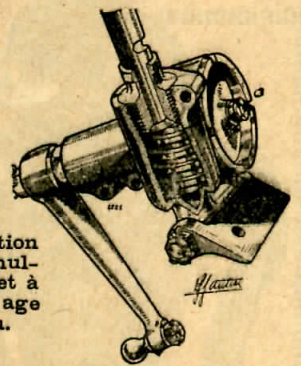
Ensuite vient l'embrayage, lequel a fait l'objet d'une étude très serrée. Cet embrayage est très progressif et très souple, il se fait par un cône garni de ferodo, le diamètre de la grande base du cône est de $205 \frac{m}{m}$, celui de la petite base est de $195 \frac{m}{m}$.

Le pont arrière est à coquille, et est muni d'un couple conique à denture Gleason. Au-dessous, les freins AV sont très efficaces et à réglage facile



Le levier à main actionne le frein sur différentiel à la sortie de la boîte de vitesse.

La direction est très multipliée et à rattrapage de jeu.



Le changement de vitesse se fait par une boîte 3 vitesses à double train baladeur avec marche arrière, le levier de commande est monté sur rotule ; sur le couvercle de la boîte, à la sortie, se trouve directement monté le frein dont la commande se fait à la main, commandant les roues AR par l'intermédiaire du différentiel ; sur l'arbre de débrayage est monté la pédale de frein commandant les quatre roues.

La transmission aux roues arrière se fait par cardan Flector.

Le pont arrière est monté avec différentiel, le couple conique est à taille Gleason, dont les dimensions sont les suivantes : pignon d'attaque 14 dents, couronne 63 dents.

La suspension est très douce, grâce à une mise au point très spéciale, à l'avant par ressort transversal et à l'arrière par semi cantilever.

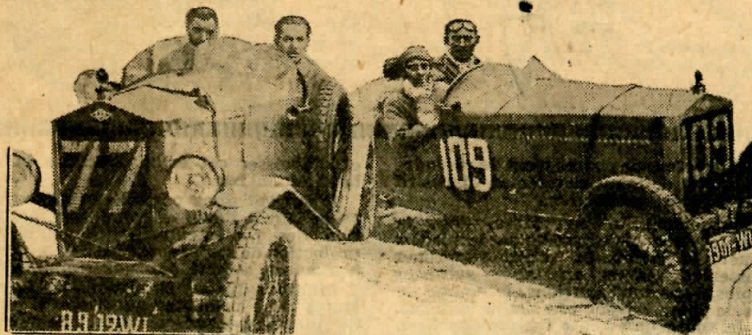
Le châssis est en tôle emboutie d'un ensemble rectangulaire, et entrecroisé.

La direction est irréversible et se fait par vis et secteur pouvant permettre un braquage de 40° .

La voiture est montée sur roues DF de 710×90 , l'empattement est 2^m70 et la voie de 1^m15 .

On sait aussi que les établissements « GAR » mettent au point, à l'heure actuelle, un nouveau modèle 5 CV particulièrement réussi, que nous ne tarderons pas à décrire à nos lecteurs. Aussi, la production devenant de plus en plus intense, la marque « GAR » sera bientôt transférée avenue des Grésillons, à Asnières, pour agrandissement.

Voiturerettes Gardahaut, 47, rue de Paris, Clichy (Seine).



Deux des voitures qui furent engagées au Bol d'Or. A droite, au volant Vanhoof ; à gauche, Krétien

Amortisseurs et Freins de Direction

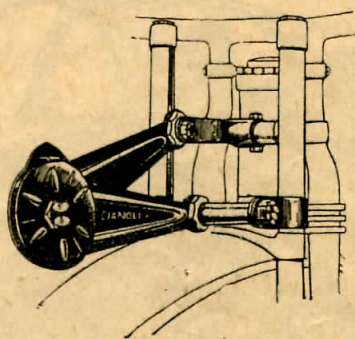
VITESSES de plus en plus élevées, mauvaises routes et gros pneus à basse pression ont rendu de plus en plus populaires les amortisseurs de chocs et les freins de direction qu'on trouve presque universellement sur les motos de sport. Mais encore faut-il savoir s'en servir si on veut retirer de ces accessoires les importants services qu'ils sont capables de rendre.

Le rôle des amortisseurs est de freiner les réactions qui se produisent quand on roule sur une route défoncée. Le rôle des freins de direction est de freiner les oscillations de la fourche avant, qui se produisent à une allure déterminée et qui ne sont qu'une variété du fameux shimmy dont on parle tant à propos des voitures.

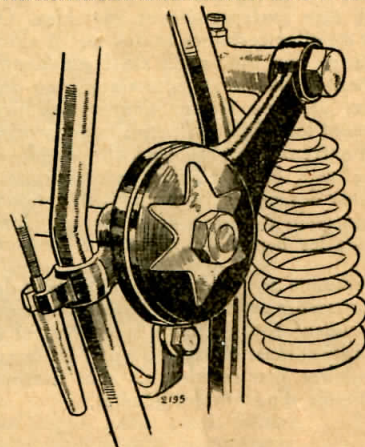
L'utilité de l'amortisseur, c'est de permettre l'emploi de ressorts plus faibles. Si on montait ces ressorts sans amortisseur, la fourche talonnerait à chaque choc un peu violent, ce qui est aussi mauvais pour la machine que pour les poignets du motocycliste. L'amortisseur freine ce mouvement. D'autre part, il absorbe les oscillations qui, sans lui, continueraient après le choc. C'est un véritable régulateur de suspension. Lorsque vous montez des amortisseurs sur une fourche qui n'en était pas munie, il est donc essentiel de substituer aux ressorts existants des ressorts plus faibles. De plus en plus les amortisseurs font partie intégrante de la fourche. Il est très facile, en particulier avec la fourche à parallélogramme, de les incorporer dans un des leviers. Si vous achetez après coup des amortisseurs, ne vous laissez pas tenter par des instruments d'un prix trop bas et soyez sûrs qu'ils soient d'un réglage facile.

Pour régler des amortisseurs, opérez de la manière suivante : Commencez par desserrer complètement les amortisseurs et par régler la fourche pour qu'il n'y ait pas de jeu latéral. Jamais une machine ne tiendra convenablement la route avec une fourche qui a du jeu latéral. Vous aurez également, comme nous le disions plus haut, mis en place des ressorts plus faibles. Serrez ensuite progressivement les amortisseurs jusqu'à ce que vous puissiez, juste en poussant de toutes vos forces, amener la fourche à fond de course. Le réglage peut d'ailleurs varier suivant les conditions dans lesquelles on roule. Par exemple, sur un parcours défoncé, il faudra serrer davantage les amortisseurs et en course cela vaudra mieux également.

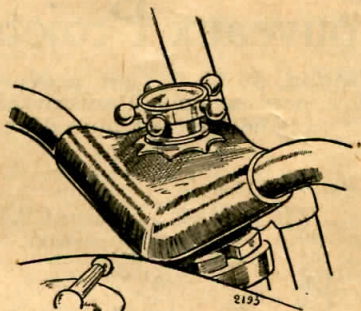
Les freins de direction sont le complément presque nécessaire des machines rapides bien que quelques rares machines renommées pour leur tenue de route



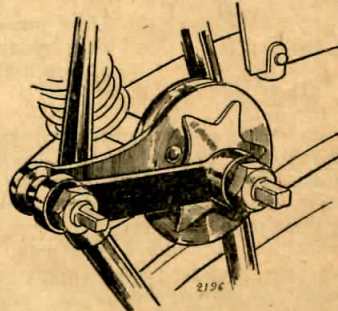
Il y a plusieurs façons de monter des amortisseurs à la fourche de l'Harley Davidson, simplement comme ci-dessus, ou encore comme l'indique le croquis se rapportant à la Brough supérieur que l'on voit plus loin.



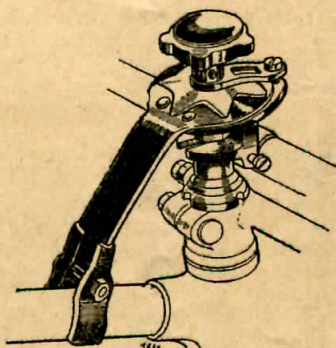
La fourche de l'Oriel possède des amortisseurs qui ont été étudiés avec la machine et qui font office de bicyclettes.



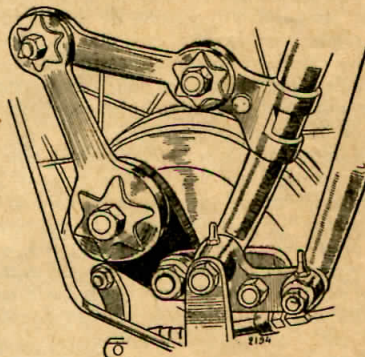
Le frein de direction de la Brough-Superior fait partie de la direction.



Comme au-dessus, les amortisseurs sont incorporés dans la fourche Webb.



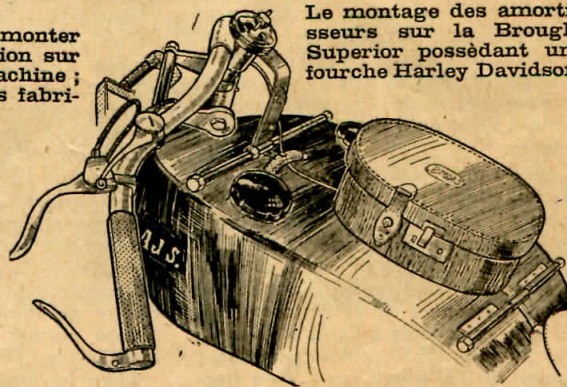
Le frein direction B et D remarquer le bouton de réglage bien à portée de la main.



Le montage des amortisseurs sur la Brough-Superior possédant une fourche Harley Davidson.

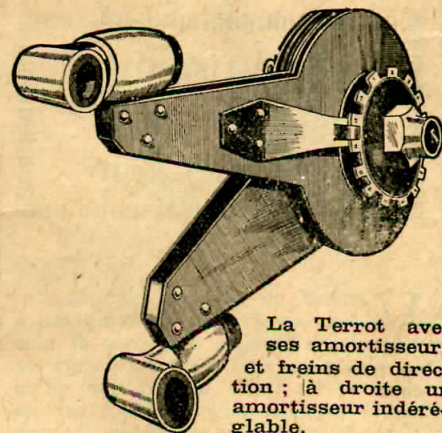
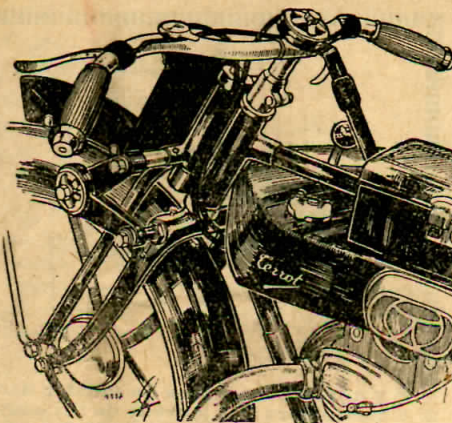
Il est très facile de monter des freins de direction sur n'importe quelle machine ; certaines maisons les fabriquent spécialement

A droite, un montage de frein sur ASS.



puissent à la rigueur s'en passer. Ils doivent être instantanément réglables. On voit en effet certaines motos qui, à allure réduite, ont une sorte de léger dandinement de la direction, mais qui, au delà d'une certaine allure, tiennent admirablement leur ligne. D'autres, au contraire, sont extrêmement stables à allure réduite, mais vers 80 à l'heure commencent à donner des signes de shimmy. Il faut donc qu'un frein de direction puisse s'adapter à tous les besoins particulier.

Personne ne nie plus les avantages et des amortisseurs et du frein de direction qui accroissent sensiblement le confort et la stabilité et il est certain qu'à part les motos populaires peu rapides, ils sont destinés à devenir d'un emploi général.



La Terrot avec ses amortisseurs et freins de direction ; à droite un amortisseur indé réglable.

Les Nouveaux Projets Fiscaux

Une augmentation de 50 % est prévue pour les impôts que paient les possesseurs d'automobiles. Les camions et les autocars ne bénéficieront plus d'un régime de faveur.

Le nouveau gouvernement vient de déposer sur le bureau de la Chambre ses projets financiers, dont la discussion est venue en séance publique dans la première semaine d'août.

L'industrie automobile n'a pas été oubliée, bien entendu. Voici un aperçu des nouvelles dispositions envisagées.

D'une façon générale, toutes les taxes sur la circulation des automobiles sont majorées de 50 %. Les camions et autocars et les véhicules servant aux transports en commun cessent de bénéficier du régime de faveur qui était le leur jusqu'à présent et sont assimilés aux véhicules ordinaires, ce qui se traduit pour eux par une augmentation d'environ 80 %.

Au moment où un effort considérable est demandé à tous les Français pour le rétablissement de la situation financière, les automobilistes ne pouvaient pas être épargnés. Nous ne pouvons toutefois ne pas remarquer que les possesseurs d'automobiles paieront à eux seuls, comme impôts de circulation, le chiffre formidable de 1 milliard 500 millions.

Normalement, le produit de cet impôt devrait aller à l'entretien des voies de communication. Nous n'en espérons pas tant, mais il faut cependant souhaiter que le gouvernement aura la sagesse de faire pour nos routes un effort correspondant à celui qu'il demande aux automobilistes.

Voici, du reste, le texte officiel du projet de loi, adopté par la Commission des finances :

Par modification à l'article 95 de la loi du 13 juillet 1925, les véhicules automobiles servant à des transports publics ou privés de personnes ou de marchandises, autres que ceux visés à l'article 42 de la loi du 30 juin 1923, sont imposés avec minimum de 360 francs par CV ou frac-

tion de CV à :

72 fr. pour les	5 premiers CV.
90 —	5 CV suivants.
108 —	10 CV —
126 —	10 CV —
144 —	CV au-dessus du 30 ^e .

La taxe est réduite de moitié pour les véhicules automobiles fonctionnant à l'aide de moteurs à combustion interne alimentés par gazogènes ; cette réduction n'est toutefois accordée aux véhicules équipés avec un carburateur de secours, que si celui-ci n'est pas susceptible d'assurer l'alimentation du moteur en marche normale.

L'impôt est fixé d'après leur puissance effective par CV ou fraction de CV :

A 60 francs pour les cyclecars ;

A 30 francs pour les vélocipèdes et appareils analogues munis d'une machine motrice, à l'exception des bicyclettes à moteur auxiliaire, dont le poids n'excède pas 30 kilogrammes, qui ne sont pas capables de dépasser en palier une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, et demeurent susceptibles d'être actionnées par les pieds, ainsi que pour les bateaux automobiles destinés à la navigation de plaisir à l'intérieur des eaux territoriales.

Les camions et autobus, visés au paragraphe 2 de l'article 99 de la loi du 25 juin 1920, sont soumis au régime ordinaire des automobiles. Les entrepreneurs de services concédés ou subventionnés sont autorisés à majorer, s'il y a lieu, du montant de l'impôt les tarifs déterminés par le cahier des charges qui les régit. Ne peuvent être considérées comme subventionnées, les entreprises auxquelles les collectivités locales attribuent des allocations dont le montant est inférieur au chiffre de l'impôt qui devrait, sous le régime normal, atteindre leurs automobiles.

Dans les localités qui ont demandé et

obtenu le bénéfice des dispositions de l'article 96 de la loi du 13 juillet 1925, le taux des taxes municipales sur automobiles ne peut excéder 17 % des nouveaux tarifs de l'impôt d'État.

Voici quelques exemples chiffrés de l'application des nouveaux droits :

Voitures	Régime actuel.	Nouv. régime.
6 CV Renault	285 fr.	450 fr.
7 CV Peugeot	345 fr.	540 fr.
10 CV Citroën (puissance fiscale 9 CV) ..	465 fr.	720 fr.
10 CV Renault (puissance fiscale 11 CV) .	657 fr.	918 fr.
11 CV Delage	657 fr.	918 fr.
Ford tourisme (14 CV).	813 fr.	1242 fr.

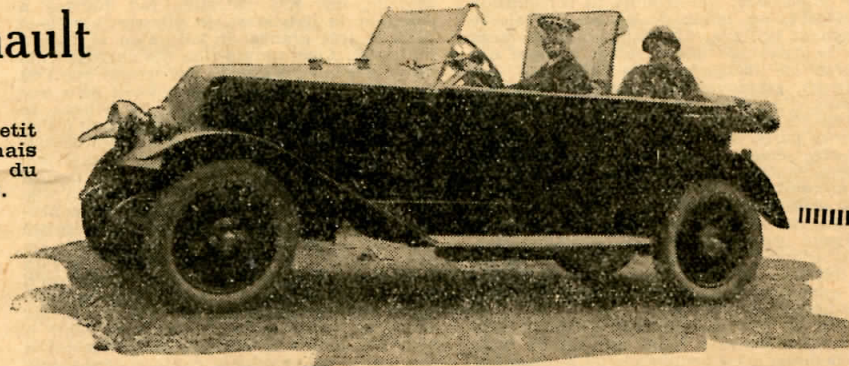
Ajoutons, pour terminer ce tableau plein de promesses, qu'il y a lieu d'ajouter à ces chiffres les taxes municipales, souvent fort élevées, qui, bien entendu, progresseront dans des proportions analogues.

On le voit, le tour de vis est sérieux. Comme tous les bons Français, les automobilistes le supporteront pour le bien du pays. Ils demanderont seulement au gouvernement de veiller avec une passion scrupuleuse au meilleur emploi d'impôts dont le paiement constitue pour chacun un sacrifice très dur et de faire en sorte que ce nouvel et pénible effort fiscal soit le dernier.

Le sultan du Maroc a visité l'exposition de Lyon avec ses fils. Ceux-ci voulurent entrer au cinéma Dunlop, mais le protocole s'y opposait (le temps manquait), et pour consoler les enfants du sultan, on leur donna une boîte de balles de tennis Dunlop. Aussi le soir même, au banquet offert par les organisateurs à Moulay Youssef, les enfants du sultan jouaient à la balle sur la table ; balles enfin inoffensives : la paix règne désormais au Maroc.

La 6 CV. Renault

Quelques particularités d'un petit véhicule économique, d'entretien mais capable de faire toutes les joies du tourisme de quatre personnes.



La 6 CV. Renault, qui a une ligne bien particulière, est d'un aspect extérieur particulièrement séduisant.

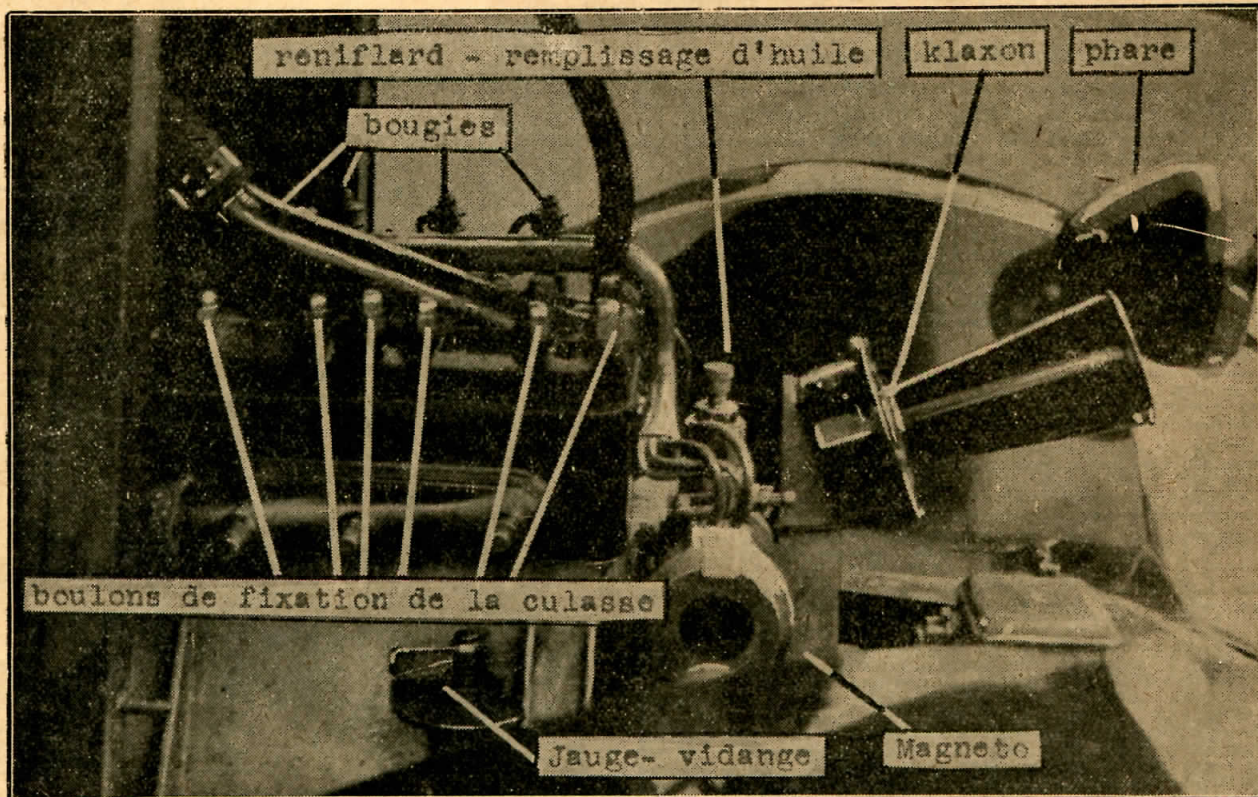
LE moteur, c'est l'âme de la voiture automobile. Pourtant, il est difficile au profane de distinguer les particularités d'un moteur, par un simple aperçu extérieur. Dans le début de l'automobile en distinguait encore quelque chose dans le fouillis des diverses commandes, aujourd'hui la technique moderne s'évertue à créer des surfaces lisses comme celles des meubles et enclôt tout ce qui est possible.

Il est cependant des particularités qui n'échappent pas, même à un coup d'œil superficiel; ce sont celles que l'on trouve appliquées sur la 6 CV Renault: la caisse détachable et le bloc des cylindres, indépendant du carter, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il soit vraiment utile.

Le carter est en aluminium et en deux parties: la partie supérieure supporte les cylindres, l'arbre à cames et les poussoirs des soupapes; la partie inférieure forme réservoir d'huile dans lequel se trouvent la pompe, le robinet jauge et le filtre. Le joint d'assemblage de ces deux parties se fait par le milieu des coussinets du vilebrequin, il permet donc le démontage du vilebrequin en démontant seulement le bain d'huile, après avoir sorti le moteur hors de son châssis de fixation.

Tout est d'ailleurs prévu pour un démontage commode. Nous sommes fervent partisan de la culasse détachable parce qu'elle permet un décalaminage facile; la visite des pistons se fait dans le minimum de temps en séparant le bloc des cylindres du carter. Ces questions de démontage, même si c'est le garagiste qui l'entreprend, se résolvent par des heures à payer, aussi par le temps qui court est-il préférable de réduire ce temps au strict minimum. Il peut arriver qu'une négligence, l'hiver, amène des fêlures dans les cylindres; là, encore l'avantage sera au bloc démontable avec culasse rapportée. L'autogène peut parfois éviter le remplacement si la fêlure est extérieure. Par contre, la culasse détachable a un point faible:

c'est le joint. Aussi faut-il éviter, dans la conception, que les passages des boulons soient trop près des alésages des cylindres ce qui constitue des points faibles dans le joint. Rien ne serait plus désastreux, en effet, que des fuites d'eau dans les cylindres. Dans la 6 CV Renault, ce point est traité comme tout le reste du moteur, c'est-à-dire, avec le maximum de soins. Quand on a effectué un démontage de la culasse il est préférable de toujours changer le joint. L'étude de la chambre d'explosion et des chapelles des soupapes veille à donner une entrée des gaz la moins tourmentée possible, l'effet sera encore amélioré, à mon avis, par un carburateur horizontal (celui qui équipe les Renault est vertical). Mention.



Le moteur de la 6 CV. Renault.

nous également le long guidage des soupapes, diminuant l'usure du guide, et, par conséquent, retardant le plus possible la rentrée d'air importune, qui trouble la carburation au départ, au point de rendre parfois le lancement difficile. Un bon point également pour le clavetage des cuvettes d'appui des ressorts de soupapes. Ce dispositif est d'ailleurs employé avec succès dans les moteurs d'aviation. Mais nous pensons que les ressorts sont un peu courts, nous avons entendu parler de quelques ressorts cassés, peut-être était-ce un mauvais convoi de matière, espérons-le. Le réglage des pousoirs est nécessaire et se trouve appliqué ici.

Le graissage se fait sous pression avec le plus de sécurité possible, d'aucuns se plaignent pourtant de la consommation élevée d'huile. Renault recommande de ne pas dépasser le trait « trois » de la jauge, sans quoi il y a gaspillage d'huile et risque d'encrassement des bougies.

Dans le nouveau modèle 1926 le bac d'huile contiendra 5 litres au lieu de trois précédemment. La commande de la magnéto se fait par engrenages hélicoïdaux de même que celle de l'arbre à cames, d'où il résulte le silence. L'accessibilité de la magnéto est parfaite et je la donne en exemple.

De plus, une commande indépendante de celle de la dynamo est préférable, car s'il survient une avarie aux roulements de la dynamo cela n'a pas pour conséquence un arrêt du moteur, par suite de la magnéto qui n'est plus commandée.

L'ensemble dynamo et démarreur est remplacé par une « dynastart », c'est-à-dire par une machine qui groupe les deux fonctions. Sa commande est faite en bout de moteur par une chaîne silencieuse. Le seul inconvénient que l'on puisse reprocher à ce genre de machines est que, pour obtenir un faible couple de démarrage on est astreint

à mettre un pignon plus petit sur la dynastart, de façon à démultiplier. Quand on marche en dynamo, c'est-à-dire, quand le moteur, une fois entraîné, fait tourner à son tour la dynastart, la vitesse de celle-ci devient très grande du fait qu'on se trouve multiplié. Aussi monte-t-on des changements de vitesse sur les grosses dynastarts que l'on ne peut pas laisser tourner aussi vite que les petites. Le changement de vitesse se fait automatiquement sans que l'on ait à s'en occuper, mais cela est toujours une complication et d'un prix forcé plus élevé.

Le fonctionnement du relai est parfois défectueux, s'il se colle, il entraîne la décharge des accus à l'arrêt. L'entretien des collecteurs des générateurs électriques, consiste à les nettoyer, de temps en temps, avec du papier émeri fin, en même temps que l'on rectifie la courbure du balai, pour qu'il plaque bien sur deux lamelles consécutives. Après une grande usure du collecteur, les lamelles isolantes de mica peuvent venir à fleur des lames de cuivre ; à ce moment il y a risque de mauvais contact. Avec une lime plate, comme une lame de scie, et taillée sur sa tranche, on lime ces lamelles de mica pour qu'elles soient de nouveau en retrait.

L'ampèremètre placé sur la planchette de bord indique d'ailleurs le non-fonctionnement pendant la charge ou la décharge, vérifier alors les contacts. La tension est maintenue constante par un troisième balai qui, à partir d'un certain moment, a une action sur le champ magnétique.

Enfin, voici la bouteille à l'encre !... Le radiateur est placé en arrière du moteur, ce qui donne une grande accessibilité à ce dernier. Certains prétendent qu'ainsi le refroidissement est moins bon, du fait que l'on ne peut pas disposer d'une aussi grande surface de refroidissement que dans le radia-

teur placé à l'avant. Cela est vrai en partie, d'ailleurs le nouveau modèle 1926 comporte un capot plus haut pour permettre une plus grande contenance du système réfrigérant. Mais ne croyez pas que les modèles précédents chauffent, ils ne chauffent pas plus que toute autre marque, abstraction faite de toute autre cause d'échauffement : mauvaise carburation, niveau d'huile insuffisant, moteur entartré.

Pour m'en assurer, j'ai eu l'occasion de parcourir les sommets des Vosges, par la route des Crêtes et la route Joffre, qui peuvent servir de bon champ d'expérience. L'allure en côte est très raisonnable, je pense pourtant qu'une vitesse intermédiaire entre la deuxième et la troisième serait très agréable. La photo ci-jointe, prise en haut de la route Joffre, sert de témoignage. La CV Renault est une des meilleures voiturettes de cette puissance pour transporter à bonne allure quatre personnes.

Le châssis est bien suspendu, la place des passagers est suffisante et la tenue de route est très bonne, du fait d'une bonne répartition des poids. D'une fabrication irréprochable, tout au moins en ce qu'on peut exiger d'un travail en série. Les plus grandes marques ne sont pas exemptes de petits défauts concernant, la plupart du temps, des accessoires. Ainsi certains préfèrent changer le carburateur pour une marque plus universelle, cela ne veut pas dire que le carburateur Renault ne vaille rien, mais la prise d'air additionnelle a quelquefois des faiblesses résultant de l'encrassement. De même, les raccords d'eau du radiateur qui, ici, sont deux, un de chaque côté du moteur, multiplient les chances de fuites. Ces petites critiques n'amoineront en rien la belle conception de cette voiturette et je comprends très bien la satisfaction du possesseur d'une 6 CV Renault.

Carrosseries françaises ou américaines

UN AS AMÉRICAIN

L'opinion de Gabriel Voisin

En mars dernier a paru une petite brochure publiée par la Société des Automobiles Voisin à Paris et traitant de la fabrication des carrosseries automobiles. Cette brochure fait l'apologie des méthodes américaines et contient des critiques sévères relativement aux méthodes françaises.

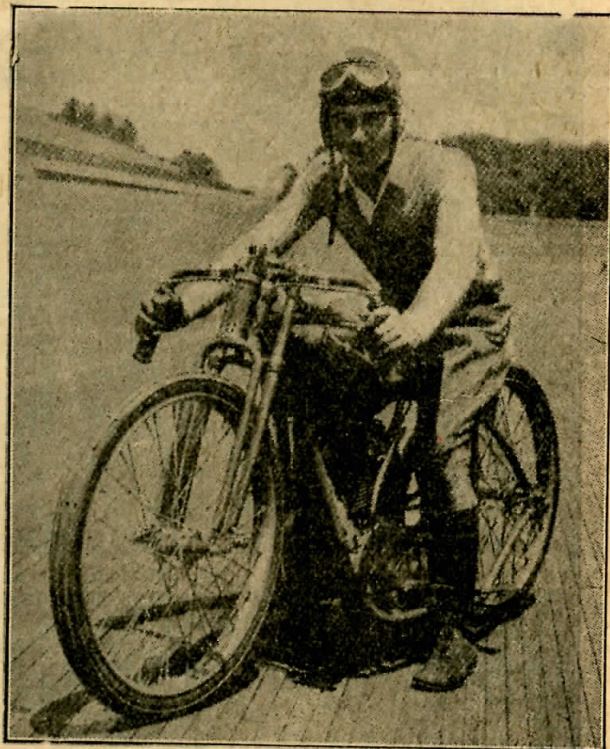
Le livre est écrit dans un style tellement peu diplomatique qu'un important groupement de carrossiers a tenu une réunion extraordinaire pour examiner l'opportunité d'une réplique collective.

Voisin dit entre autres choses qu'en Amérique certaines usines fabriquent 3.000 caisses par jour dont la 3.000^e est exactement pareille à la première. Ces caisses sont légères parce que leur construction a été modifiée peu à peu dans un but bien défini. Leur prix est extraordinairement bas parce que leur modelage a été fait mécaniquement et non par des ouvriers y travaillant à la main durant des semaines entières. Elles sont spacieuses et silencieuses et il en est ainsi pour toutes les voitures américaines. Celles-ci, dit-il, seraient à même de submerger comme une vague de marée l'industrie automobile française tout entière, n'étaient les droits d'entrée, les routes françaises et les conducteurs français. Car il est incertain que la construction mécanique américaine puisse résister aux unes et aux autres.

L'auteur dit qu'il a expérimenté 20 marques différentes de voitures américaines et qu'il a dû admirer sans réserve leurs qualités. Il conclut comme suit : Une automobile américaine d'un déplacement de piston donné pèse moitié moins qu'une voiture française de même déplacement. Ces caisses estampées montées sur châssis ultra-légers ne peuvent être construites par aucune maison française, sauf évidemment celles qui sont équipées de machines américaines et qui emploient des méthodes de travail américaines.

Plus loin, l'auteur critique violemment la pratique française qui consiste à livrer les châssis nus à des « patrons » carrossiers.

Ceux-ci, dit-il, vivent au jour le jour : ils sont les esclaves de clients capricieux, car ils n'ont pas les moyens financiers voulus pour pouvoir refuser la commande d'un client qui veut des ailes d'un modèle spécial, un garnissage ou une ligne de carrosserie, à son avis superbes. Après qu'elle a été construite, d'après des méthodes, l'auto revient au fabricant pour l'inspection finale : ses batteries d'accus sont inaccessibles ; la caisse ne peut être enlevée ; le plancher est percé de trous ; une charge supplémentaire a été ajoutée sous forme de roues de rechange et de coffres d'outils placés à l'encontre du bon sens ; le porte-bagages dépasse considérablement à l'arrière et le propriétaire croit pouvoir employer sa voiture vide ou chargée, c'est-à-dire avec des variations de poids à l'arrière atteignant jusqu'à 500 kilos, sans changer la résistance ou la flexibilité de ses ressorts.



Le coureur américain Joe Petrali qui vient en Amérique de remporter de gros succès sur son X spécial super sport

Petites Routes

LA vitesse de nos machines modernes nous incite à parcourir des étapes trop longues et à nous confiner aux grands itinéraires. Il ne faut pas méconnaître le charme du voyage rapide ; et encore jusqu'à un certain point. Au-delà d'une distance qui dépend de votre véhicule, de vous mêmes et de la route, la fatigue vous empêche de trouver un plaisir quelconque à rouler. Mais en voyageant rapidement vous avez des impressions d'ensemble très curieuses. Vous sentez très nettement les différences des régions car vous allez trop vite pour constater les transitions. C'est une série de panoramas largement brossés qui reste dans votre esprit et non une succession ininterrompue, progressive de petites images. Toutefois nous croyons que nous nous privons d'un bon nombre de plaisirs en ne quittant pas les grandes routes.

Nous n'avons tout d'abord du pays traversé qu'un aperçu vraiment trop superficiel. Nous restons à l'extérieur, nous ne pénétrons pas son intimité. C'est comme si nous ne voyions que la façade d'une maison et que nous ne pénétrions pas à l'intérieur. Souvent la façade est froide, dépourvue d'intérêt, mais si nous franchissons le seuil nous trouvons un agréable foyer. Nous ne sommes plus des étrangers. Quel plaisir nous avons à accueillir un hôte chez nous ! Le plus humble pot-au-feu familial ne vaut-il pas un dîner raffiné du restaurant. Parcourir une région en empruntant des chemins vicinaux, c'est apprendre à la connaître comme ceux qui l'habitent ; combien ses petits coins familiers semblent accueillants. Nous sommes allés à eux, nous ne sommes plus l'étranger qui passe, nous sommes des hôtes amicalement accueillis

Nous n'irons pas vite mais qu'importe ! A la griserie de la vitesse nous substituons des plaisirs moins violents mais plus délicats. Si nous savons dessiner ou peindre que de délicieux souvenirs nous rapporterons ; au besoin notre appareil photographique enregistrera ce que nous aurons vu. Pendant les longues soirées d'hiver nous revivrons les heures agréables de l'été.

Dans la plupart des cas, ces petites routes sont en bien meilleur état que les grandes qui de plus en plus ne sont que des rapes à pneus. Même défoncées elles sont beaucoup moins redoutables. Elles ne connaissent pas les nids de poules, leur surface n'est pas hérissée de silex pointus. Elles contribuent à rendre nos voyages plus agréables et plus économiques. Ce n'est pas d'ailleurs un peu sa moyenne de marche. Prenez les petites routes.

Non, le Cyclecar n'est pas mort

LE pauvre cyclecar est un peu comme la chauve-souris de la fable. Il n'est ni moto, ni auto : les fanatiques de la moto ne s'intéressent pas assez à ses mérites, et les automobilistes fièrement campés au volant de leur voiture le regardent avec dédain. C'est un parent pauvre. Aussi verra-t-on certaines revues motocyclistes affirmer froidement que le cyclecar est mort, et les pontifes de l'auto ne veulent même pas connaître son existence. Fort heureusement il y a des gens qui ont foi dans le cyclecar, qui savent le merveilleux parti qu'on en peut tirer, ce sont les cyclecaristes.

Ce n'est pas un petit groupe de défenseurs qui combattent pour soutenir leur idée, et qui, peu à peu, va en diminuant. C'est, au contraire, un groupe qui s'accroît de jour en jour, non pour défendre un idéal théorique, mais pour profiter des avantages pratiques du cyclecar.

Il est bien regrettable qu'il y ait eu de très mauvais cyclecars, œuvre de bricoleurs dépourvus de tout sens mécanique, mais n'y a-t-il eu que de bonnes motos ou d'excellentes autos ? Ces mauvais cyclecars n'ont pas vécu longtemps, mais assez pour nuire à la réputation des bons. Et si par surcroît la presse technique, sans rime ni raison, se met à attaquer le cyclecar, comment veut-on que l'on fasse confiance à celui-ci ?

Pourquoi le cyclecar ne marcherait-il pas. La formule automobile est-elle parfaite, et doit-on l'adopter pour tous les véhicules routiers depuis les cinq tonnes jusqu'au vélomoteur ?

Elle a fait faillite pour le cyclecar en tous cas. N'entrevoit-on même pas des modifications profondes pour l'avenir ; une formule qui se modifie n'est pas une formule parfaite. Pourquoi dès lors ne pas admettre des conceptions plus originales. Il peut parfaitement y avoir plusieurs solutions à un même problème, il y a mille et une manières d'agencer un véhicule à moteur, et de ce qu'une d'entre elles a reçu la sanction de la pratique, il ne faut pas conclure que les autres ne valent rien. Un Morgan ou un Violet sont aussi sagement conçus qu'une voiture de luxe, et tout aussi capables d'assurer le service. Quand un Villard monte les Pyrénées avec 2 personnes, et cela avec un moteur de 350 cmc. va-t-on dire que le cyclecar de petite cylindrée est une utopie. Quand le Micron empile les kilomètres pendant 24 heures, peut-on douter de sa régularité et de sa sûreté de marche. Que d'autres exemples on pourrait encore citer. Des cyclecars de luxe comme le Bandford ou le d'Yrsan ne sont-ils pas capables des mêmes exploits que des voitures qui coûtent plusieurs fois leur prix.

Non le cyclecar n'est pas mort, il suffit pour s'en rendre compte de parcourir les routes ou de voir la liste de commandes de tels de nos constructeurs. Le cyclecar a fait ses preuves. Un type insuffisant n'aurait pu survivre des années (un d'eux n'a-t-il pas plus de quinze ans d'existence ?). Ayons donc confiance dans le cyclecar. Je préférerais toujours un bon cyclecar à une mauvaise voiturette.

La Machine de l'Avenir

UN coureur anglais très connu faisait à un rédacteur de *Motorcycling* les déclarations suivantes : « Je crois, disait-il, que dans dix ans une motocyclette de course sera différente de ce qu'elle est aujourd'hui.

« Elle aura, je pense, un châssis, plutôt qu'un cadre, quelque chose de plus ou moins semblable au Ner-a-Car actuel. Ce ne sera certainement pas un mono-cylindre, mais très vraisemblablement un quatre cylindres. Le moteur sera logé très bas dans le châssis et possédera une accélération terrifiante. En palier, il sera bien entendu capable de plus de 160 à l'heure. Cette moto sera construite de telle manière qu'elle pourra se pencher dans les

virages à un angle qui semblerait impossible aujourd'hui. »

Il ne faudrait pas voir dans cette opinion un paradoxe. Le cadre à double berceau est certainement un acheminement au cadre châssis. Le Ner-a-Car et une autre moto conçue sur le même principe, la Wallis, possèdent une extrême stabilité. Quant au moteur à quatre cylindres il est sérieusement étudié par quelques maisons très importantes. N'est-il pas remarquable par exemple que la marque d'autos Vauxhall ait construit une moto à quatre cylindres bien qu'elle ait renoncé, au moins provisoirement, à la fabriquer en série. En Amérique, la quatre cylindres fait fureur. La Belgique n'a-t-elle pas l'admirable F. N., le Danemark, la Nim-

bus, l'Italie, la Carabello et l'Espagne, la Patria. Il y a de plus bon nombre de quatre cylindres en cours d'essai. On voit donc que la prédiction du coureur anglais pourrait bien se réaliser.

Une nouvelle machine La motocyclette Marc

Une nouvelle machine d'un aspect particulièrement séduisant vient de faire son apparition sur le marché. Cette machine, présentée par Saint-Martin Automobiles, 27, rue du Château d'Eau est équipée d'un moteur 2 temps, 3 lumières, d'une cylindrée de 175 cmc. double échappement et fixé en trois points. La fourche est à parallélogramme, le cadre en berceau. Le réservoir est d'un pound capacité et l'équipement comporte des pneus de 650 x 65, freins moyens avant et arrière et l'éclairage électrique.

Nous donnerons une description plus détaillée et cette machine dans un prochain numéro.

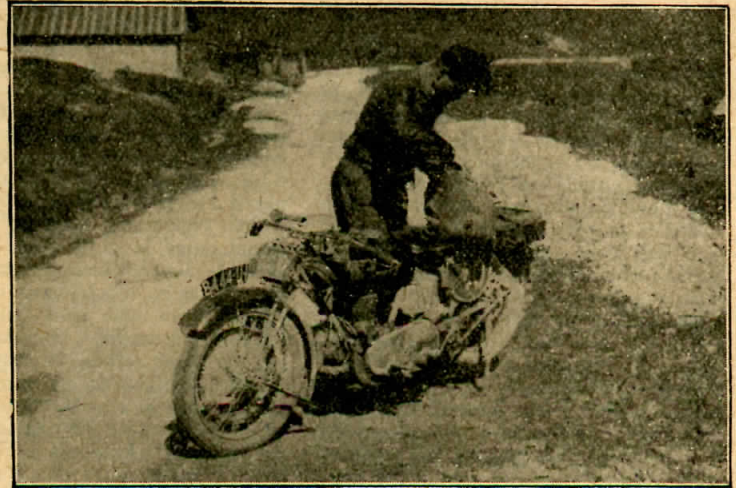
Les Grandes Épreuves de Tourisme

PARIS

les PYRÉNÉES

PARIS

Organisé par **Moto-Revue**
avec le concours du *Petit-Parisien*
du 15 au 22 Août 1926



LES ENGAGÉS

Voici la liste des engagés avec leur numéro qu'ils porteront en course.

Motos 175 cmc. — 1. Hemet (Amateur sur Aiglon); 2. Cheret (Austral I); 3. X... (Austral II); 4. Lezin (Gnome Rhône I); 5. Bourguin (Gnome Rhône II); 6. Albisna (Stella I); 7. Cislowski (Favor I); 8. Charron (Favor II); 9. Vernhet (A. sur Dé-Dé); 10. Faure (Royal Moto); 11. Batifort (Jean Thomann); 12. Benoît (Jean Thomann).

Motos 250 cmc. — 15. Boulangier (Stella II); 16. Sevrin (Stella III); 17. Chaynes (Amateur sur Lévis); 18. Jeannin (A. sur Terrot); 19. Doyen (A. sur Terrot); 20. Capdepon (Favor III); 21. Petaud (Favor IV); 22. Dubos (A. sur Favor); 23. De Maistre (A. sur Terrot); 24. Laurent (Le Grimpeur); 25. X... (Le Grimpeur); 26. Roudadoux (Dé-Dé); 27. Kolmsperger (Zuendapp).

Motos 350 cmc. — 28. Poncin (Amateur sur Bar et Strow); 29. Cambounet (A. sur Terrot); 30. Dumont (A. sur Condor); 31. Renaud (C. P.); 32. Poteau (A. sur Gillet Herstal); 33. Lebourlier (A. sur F. N.); 34. Convert (A. sur F. N.); 35. Thezenas (Ravat);

36. Camus (A. sur Terrot); 37. Brouet (A. sur Terrot); 38. Dumoulin (Gillet Herstal I); 39. Hufkens (Gillet Herstal II); 40. Dherbecourt (A. sur Terrot); 41. Turpain (A. sur Terrot); 42. Orbach (A. sur Gillet Herstal); 43. Missier (A. sur B. S. A.).

Motos 500 cmc. — 45. Naas (Gnome et Rhône III); 46. Bernard (Gnome et Rhône IV); 47. Ledoux (A. sur Saroléa); 48. Chazel (A. sur F. N.); 49. Zepchi (A. sur A. B. C.); 50. Biner (A. sur Sunbeam); 51. Lepaver (A. sur D. S. Malterre); 52. Antigna (A. sur Gnome Rhône); 53. Delbelle (A. sur Norton); 54. Cornelis (F. N.); 56. Boutiller (A. sur Saroléa).

Motos 750 cmc. — 57. Leconte (Amateur sur René Gillet); 58. Matruchot (A. sur F. N.); 59. Lunes (Gnome Rhône); 55. Krebs (F. N.).

Tricycles 750 cmc. — 60. Gampert (Morgan Monotrace); 61. Bonnel (Morgan Monotrace).

Tricycles 1.100 cmc. — 62. Siran (d'Yrsan).

Voitures 500 cmc. — 63. Villard (Villard); 64. Fouret (Aiglon).

Voitures 1.100 cmc. — 65. Delorme (Amateur sur Amilcar); 66. Hironard (A. sur Salmson); 67. Wichnegradsky (A. sur Salmson); 68. De Gaillon (A. sur Amilcar); 69. Lacoste (A. sur Amilcar); 70. Liégeois (A. sur Sénéchal).

Voitures 1.500 cmc. — 71. Deyris (Citroën); 72. Raimon (Messier sans Ressorts); 73. Soreau (Messier sans Ressorts); 74. X... (Messier sans Ressorts); 75. Glorifet (Amateur sur Jean Gras).

Voitures 2 litres. — 76. Charles-Combes (Amateur sur Bugatti); 77. Desselas (A. sur Delage).

L'Itinéraire

L'itinéraire horaire a été publié dans notre dernier numéro; nos lecteurs sont priés de se reporter au *Petit Parisien* avec qui nous organisons cette épreuve pour voir les changements susceptibles d'être apportés aux itinéraires horaires.

L'Arrivée

Nos amis qui voudront nous apporter leur concours pour l'arrivée, le dimanche 22 août, sont priés de se mettre en rapport à nos bureaux avec notre secrétaire de rédaction.

Une Bonne Nouvelle pour les Indianistes

Tous les propriétaires d'Indian apprendront avec plaisir que l'Agence Française des Motocyclettes Indian, 8, rue Lebón à Paris, cédant à la demande de sa nombreuse clientèle vient de créer un service spécial pour le réglage, la mise au point et la réparation des motocyclettes Indian de tous les modèles. Nombreux sont, en effet, les clients qui désirent confier leurs machines à des mains expertes en ayant la certitude qu'elles seront réparées avec des pièces exclusivement d'origine, celles qui comportent le maximum de garantie pour eux.

Il n'est pas question de remise à neuf, au point de vue peinture et nickelage. L'Agence Française entend se borner simplement aux réparations d'ordre mécanique.

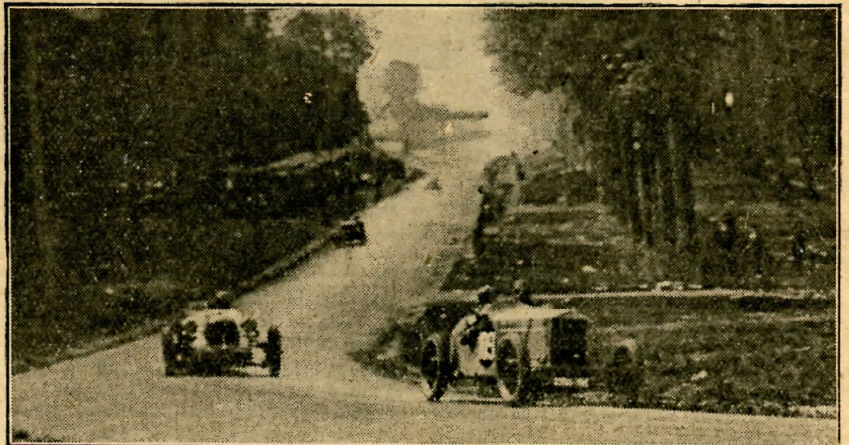
Une organisation spéciale a été créée pour cela et a été confiée uniquement à des spécialistes. Ceux-ci travaillent d'après les méthodes les plus modernes usitées en Amérique et étudiées par eux à l'usine Indian elle-même.

Toute réparation est effectuée sur devis, même une réparation sans importance, la mise au point est entièrement gratuite et faite uniquement dans un but de publicité. Dans les devis qui sont soumis, les réparations jugées indispensables sont signalées en premier lieu, les réparations n'ayant pas une nécessité immédiate sont indiquées et prévues, elles sont faites d'accord avec le client qui désigne celles qu'il veut faire faire ou supprimer. La main-d'œuvre est comptée au strict minimum, bien que, aucun apprenti ne travaille à la réparation.

Un seul ouvrier travaille à chaque machine,

conservant ainsi la pleine responsabilité de son travail. Toute pièce défectueuse est remplacée par une pièce neuve d'origine, de cette façon la machine est plus neuve après réparation qu'avant: de plus elle reste de série, au lieu d'être transformée

par les modifications successives. Nous ne pouvons qu'approuver cette décision qui permettra à tous les motocyclistes se servant de motocyclettes Indian de tirer véritablement tout le parti qu'il est possible de ces remarquables machines.



La Gardahaut au Bol d'Or 1926; elle fit une très belle démonstration. On trouvera par ailleurs une description détaillée de cette intéressante voiturette.

La Tribune Libre

MOTO-REVUE n'est pas responsable des opinions émises dans la Rubrique : " On nous écrit " opinions qu'elle ne partage pas nécessairement d'ailleurs mais que son impartialité lui oblige de publier. Les lettres destinées à paraître dans la rubrique : " On nous écrit " doivent invariablement être accompagnées du nom et de l'adresse du signataire. (Renseignements que nous nous réservons de ne pas publier si l'intéressé le désire).

Au sujet des motocyclettes belges

Ce n'est pas la première fois que paraissent dans *Moto Revue* des lettres louant les machines belges. Voici, à leur sujet, l'opinion d'un motocycliste qui pratique depuis 21 ans et qui a eu entre les mains pas mal d'engins.

La grande qualité des machines belges provient, selon moi, de l'amour-propre national qui préside à leur conception et à leur exécution.

Les marques de classe sont plus nombreuses, mais aucune n'est une simple usine de montage d'engins composés de pièces de diverses provenances, encore moins de provenance étrangère — autant que possible. Il en résulte que ces maisons sont obligées de posséder ce que possède, au point de vue technique, le même bureau d'étude qu'une grande maison d'automobiles réellement fabricante. De ce genre de compréhension résulte : 1° une grande suite dans les programmes ; 2° une bonne mise au point d'un modèle non empirique, avant la sortie de la série. Tout l'avantage d'un tel système impose la qualité du produit à quiconque s'y connaît et à quiconque apprécie le principe de travail.

La grande majorité de nos constructions, trop nombreuses d'ailleurs, ne travaillent pas sur ce principe là : de là les tatonnements, les marques éphémères, la variation fréquente de la production d'une maison suivant ses rapports avec ses fournisseurs.

Si nous voulons voir prospérer vraiment le motocyclisme, il faut changer de principe : il faut construire nous-mêmes (nous sommes assez intelligents pour cela) et construire suivant les données techniques de la course et non pas des machines de course et des machines de commerce n'ayant de commun entre elles que le nom.

M. COLLET.

Les grosses Cylindrées

Roanne, 29 Juillet 1926.

Monsieur,

Permettez-moi de venir dire en quelques mots combien je trouve justifiée la tendance actuelle à l'augmentation des cylindrées.

Possesseur d'un side-car Harley modèle armée, je n'ai eu qu'à me féliciter d'avoir acquis une machine puissante.

Avec elle je n'ai jamais eu à faire le limacon en deuxième dans les nombreuses côtes de ma région. Elle a toujours accepté sans faiblir le supplément de poids que je lui ai fréquemment imposé. Au point de vue confort, son poids et ses gros pneus (760 x 90) me permettent de trouver moins mauvaises nos pourtant bien mauvaises routes actuelles. Ces mêmes pneus m'ont permis, fait que je crois assez rare, de ne pas crever une seule fois depuis que je roule.

Mes pannes se sont réduites dans la même période à deux bris de maillons de raccordement de chaîne, maillons de fabrication quelconque que j'ai remplacés depuis par des Duckword.

Ma consommation est tout à fait raisonnable si je m'en rapporte à la légende qui veut que les motos américaines soient des gouffres d'essence : 5 litres et demi aux 100 kilomètres ; huile : trois quarts de litre.

J'estime qu'une telle machine bien menée aura une durée presque illimitée, car elle ne travaille presque toujours que très en dessous de son maximum. L'usure est très faible et par conséquent l'entretien presque nul ; les chances de casse et par conséquent de pannes excessivement rares.

C'est pourquoi je me permets de dire aux futurs motocyclistes : prenez une machine qui vous laisse une très large marge de puissance ; vous serez à l'abri des pannes, de l'usure prématurée, et cette marge vous paraîtra précieuse le jour où, pressé, vous aborderez une côte un peu longue.

C. DESSIMOND
Abonné, Roanne.

De l'emploi des motos en tandem.

Monsieur...

Je comprends fort bien que vous vous attaquiez aux « excès des fous qui font du tort à la motocyclette », mais vraiment je trouve injuste votre approbation de l'arrêt du maire de Lyon. Cet arrêté est ridicule et semble simplement avoir été pris dans l'intérêt du syndicat patenté des fabricants de sièges pour tandem.

Le maire de Lyon ou un quelconque bureaucrate ignorant impose pour le transport d'une deuxième personne sur une motocyclette la pose d'un deuxième siège. Qu'est-ce que c'est que ça un siège ? Ça doit-il être en cuir obligatoirement, et avoir des ressorts. Est-ce qu'une chambre à air gonflée dans son sac n'est pas suffisante ? Un coussin ? Un manteau plié et ficelé ? pour arrêter la colère de l'autorité ?

Non, je ne vois pas comment cet arrêté empêchera les gazeurs de gazer et les pétaradeurs de pétarader. Si des motocyclistes allaient trop vite rue de la Ré, il n'y avait qu'à leur coller un procès-verbal, pour excès de vitesse. Si d'autres faisaient abus de l'échappement libre, ils méritaient à cause de cela une belle contravention. Nous avons déjà bien assez d'arrêtés à ce sujet, le nouveau ne servira qu'à molester le pauvre type qui, rentrant de l'usine en moto, charge un copain vers le quartier commun, sans pour cela éprouver le besoin de se coller un siège de 200 fr. et quelques sur son porte paquet, comme dit l'autre

Jean REY. — La Guillotière.

Au sujet du Graissage

Nous lisons dans le numéro de *Moto-Revue* du 15 mai, p. 214, deuxième colonne :

« On attribue souvent à la dilution de l'huile de graissage par l'essence qui suinte le long des parois des cylindres, l'usure plus rapide de certains moteurs, et l'expérience semble prouver la justesse de cette opinion. Mais, voici qu'un ingénieur américain s'est livré à des essais de laboratoire. Il est, au contraire, arrivé à cette conclusion, que la dilution même à 60 %, de l'huile par l'essence n'avait pas grande importance. Qui a raison ? »

Oui, qui a raison ? Qu'on s'empresse de nous le dire et de rassurer... ou non, les nombreux possesseurs de deux temps qui marchent par pétrole-oil, avec la proportion de 10 % d'huile, soit une dilution de l'huile par l'essence de plus de 90 % B..., mais les

catalogues des constructeurs qui nous disent que c'est là le meilleur système de graissage ! Oui, qui a raison?...

A. R.
Abonné n° 32-402.

Une lettre du Midi sur une course intéressante

Mon cher...

Quelques mots sur le circuit de Gattières. Belle journée, orageux un peu, chaud soleil, bonne organisation des amis du Moto Club de Nice et surtout circuit épatant. Pensez donc : 190 courbes ou virages en 15 kil. 660. Un tiers à peu près en palier, un peu plus d'un tiers en descente, presque un tiers en montée. Routes étroites rendant les dépassements assez difficiles, sol loin d'être bon (trous, pierres, sable, poussière).

Le matin les motos. Organisation du Moto Club. Rolly s'en était surtout occupé. Pointage et chronos ont très bien marché.

175 et 250 cmc : 18 partants en ligne. Très bien, belle équipe de Monet-Goyon, des Terrot, Rovin, Harlette, Motosacoché, Dollar. Au premier tour, une Terrot 250 en tête, puis Sourdot sur 175 prend la tête et mène constamment, la Terrot ayant crevé et abandonné au 2° tour. La petite Rovin qui avait l'air tout à fait ordinaire, suit bien et est 3° du classement des 2 catégories, plus vite que les 250 cmc.

Les sidecars partis 5 minutes après les petites motos. Dawson prend la tête tout de suite, mais repasse 2° quelques secondes après une Harley-Davidson car son joint de culasse venait de le lâcher et il abandonne. La veille il avait monté dans une Sarolée de série les came de sa Sarolée de course, mais le joint qui est de cuivre ou absent dans le Sarolée de course, est métalloplastique sur celles de série) et ça a été une ballade pour la Harley-Davidson 350 cmc et 500 cmc. Encore un beau départ en groupe. Vingt partants. Impossible, dans le nuage, de voir qui file en tête. Mais Boetsch (Magnat-Debon Blackburne 350 cmc) mène aux deux tiers du parcours. Mais il tombe et perd quelques minutes.

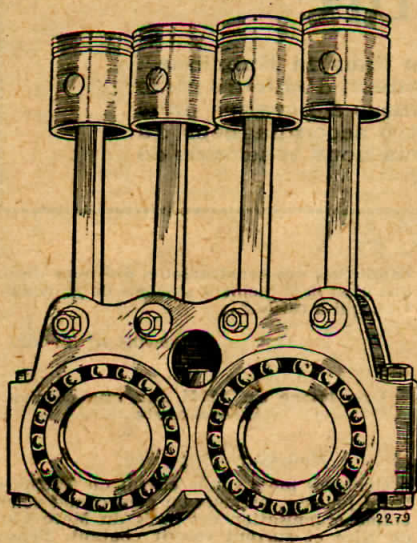
Walter (Koehler Escoffier) passe premier. Au 2° tour un petit paquet. Dawson (350 A. J. S.) qui a bien remonté avec dans sa roue Walter et Broccardi (Magnat-Debon) 3° tour de Walter en 16 minutes 50 secondes (152 k. 25), puis il doit abandonner pour un écrou de pignon moteur dévissé. Alors Dawson se promène devant tous, prenant plus d'un tour à la première 500 cmc.

Certes il n'a mis que 3' 38" de moins que la 175 Monet-Goyon de Sandot, mais pendant 2 ou 3 tours n'a pu user que de la 2° vitesse, le secteur de changement sur le réservoir étant dévissé. Dawson tenait le levier fixe avec le genou. Sans cela, grâce aux qualités de stabilité de son A. J. S. (celle que Krebs essaya, que Dawson avait vendue, puis rachetée), le record du tour tombait. Il dit que ce n'est pas lui qui a gagné, mais son A. J. S. car il sait qu'il est très bon en side car, mais, lui-même, ne se considère pas de la classe des vireurs en solo comme Boetsch et Walter.

Déjeuner, puis l'Automobile Club apparaît. Tas de gens en brassards rouges qui, pour des séries de 6 partants, font un monde !

Quelle monotonie ! 2 séries et une finale. nous tenant de 3 heures à 9 heures.

P... (Nice).



Le moteur, dont parle M. Decernay Kormann dans sa lettre ci-dessous.

Rueil, le 30-6-26.

Monsieur,

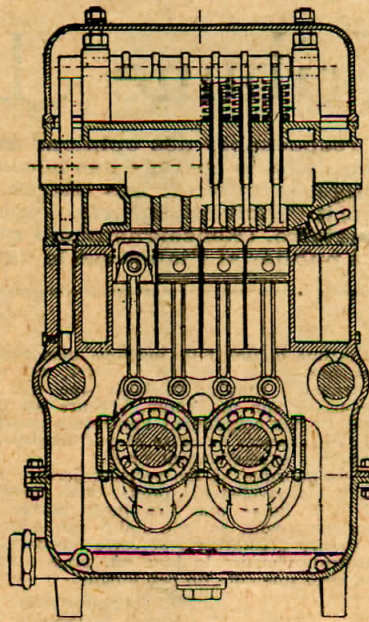
J'ai eu l'occasion de lire votre article intitulé « Roulements » dans le numéro de *Moto Revue* du 15 juin.

Dans le même numéro, il est question des voitures du Grand Prix et l'on représente un schéma du moteur Fiat : 6 cylindres, 12 pistons, 2 vilebrequins.

Permettez-moi de vous envoyer une notice parue dans la *Vie Automobile* concernant un moteur que j'ai construit en collaboration avec monsieur Wesscheider.

Le Nesei repose sur la suppression du mouvement pendulaire des bielles sur les billes ou les rouleaux.

Vous vous rendez compte que, contrairement



à Fiat, les 2 vilebrequins sont accolés, ce qui donne un moteur vertical, et qu'avec ce système on peut faire toutes les puissances que l'on désire, et que, aux grandes vitesses de rotation l'huile ne chauffe nullement.

Pour l'aviation, possibilité de tourner à un régime plus élevé qu'à l'heure actuelle. Les Américains sont arrivés à tourner à 3.000 avec du 140 d'alésage — en un mot, c'est appliquer à l'aviation ce qui a été fait pour les voitures : diminution des alésages et augmentation des vitesses de rotation.

Je ne sais si vous connaissez déjà le moteur dont je vous envoie la notice, je vous l'adresse à titre de documentation et, le cas échéant, pour servir à vos lecteurs.

Vous me feriez plaisir en me donnant votre appréciation.

La buection de chambre unique n'est pas absolue — comme le grand nombre de soupapes — c'est un moteur de démonstration.

A vous lire, Monsieur et avec mes remerciements, je vous prie de croire à l'assurance de mes salutations distinguées.

E. DECERNAY KORMANN
21 bis, av. du Ch.-de-fer.
Rueil (Seine-et-Oise).

On nous demande

?... — Je suis très satisfait de l'éclairage électrique « Système Radio » par dynamo génératrice que vous connaissez, je pense. Mais il arrive que, sous la pluie, la lumière baisse ou s'éteint. Est-ce qu'il y aurait court circuit provoqué par l'humidité?

Pensez-vous que je puisse rouler à grande allure (80 à 90 à l'heure, sur une René Gillet solo) sans faire sauter l'ampoule?

L. JOYAU, Bordeaux.

R. — Non, il n'y a probablement pas de court-circuit, mais non-entraînement de la dynamo dont la roulette d'acier patine sur le pneu mouillé. Voici un excellent remède : entourez cette roulette d'un petit anneau de caoutchouc dont l'adhérence sera parfaite.

Vous pouvez rouler à 100 avec une machine qui le permette. Aucun dégât instantané n'est habituellement à craindre. Mais les lampes dureraient peu dans ce cas.

D. — Je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'indiquer la marche à suivre, j'ai un Blackburn 350 cmc T. T. et j'emploie pour les km. lancé un mélange alcool, acétole, benzol, eau (Discol). Puis je le mélange à l'essence ? Et dans quelle proportion ? Ne connaissez-vous pas un meilleur carburant avec lequel je puis marcher plus fort en kilomètre lancé et circuits de 350 km. environ ?

JULES TIHANGE à Ablon

R. — Non, il n'est pas de meilleur carburant. Gardez-vous bien de mélanger de l'essence au Discol, car vous le dissocierez et auriez, comme certains coureurs du Tourist Trophy 1924, des résultats désastreux pour le moteur. Vous pourriez utiliser de l'essence pure avec un anti-détonant, mais cela ne vaut pas la marche à l'alcool, quand le moteur a un haut taux de compression comme votre Blackburn.

La Sillimanite et les bougies Champion

La sillimanite, la pierre rare constituant l'isolant des bougies Champion, possède des qualités réfractaires telles que l'attention du monde savant ne pouvait manquer de se porter sur cette matière.

Une de ses plus saillantes applications scientifiques nouvelles est son emploi dans la fabrication des tubes servant à abriter les couples thermo-électriques nécessaires à la mesure des températures très élevées.

Les pyromètres de précision ainsi constitués comportent un assemblage de fils de platine et autres métaux rares, enfermés dans une enveloppe réfractaire soumise à des températures pouvant approcher 1.800° centigrades.

Les matières réfractaires jusqu'à présent employées résistaient mal à ces températures extrêmes, se détérioraient rapidement, se laissaient pénétrer par les gaz incandescents dans lesquelles elles étaient plongées et entraînaient la mise hors de service très rapide des appareils coûteux dont elles étaient un des éléments essentiels. Il en résultait une augmentation considérable des prix de revient des opérations industrielles, et particulièrement métallurgiques, nécessitant la détermination précise de hautes températures.

La façon dont la sillimanite se comporte dans les bougies Champion, sa solidité que n'affectent pas les conditions de température les plus extrêmes, sa résistance aux chocs et aux efforts anormaux, son imperméabilité constante aux gaz les plus chauds, avaient déjà incité les céramistes distingués,

employés par la maison Champion pour ses recherches scientifiques, à remplacer les réfractaires habituels par la sillimanite dans les pyromètres servant à mesurer la température de cuisson des isolants Champion.

Les résultats obtenus furent tels, en dépit de conditions tout particulièrement difficiles, que la « Brown Instrument Company », universellement reconnue comme la plus notoire des fabriques de pyromètres de précision, vient d'entreprendre la fabri-

cation courante pour sa clientèle, de couples thermo-électriques à enveloppe de « Sillimanite Champion ».

M. R. A. Stranaham, Président de la Maison Champion, considère que l'adoption de la sillimanite, dans les Pyromètres Brown constitue un témoignage incomparable de la qualité de l'isolant employé dans la fabrication de tous les types de bougie Champion.

II^e SALON RÉGIONAL
DE L'AUTOMOBILE, DU CYCLE
ET DE LEURS ACCESSOIRES
A LILLE

du 7 au 21 Novembre 1926

— Les affiches d'art du 2^e Salon, œuvre de l'artiste Géo Ham, sont à l'impression et seront envoyées aux personnes qui en feront la demande pour la classer dans leur collection.

— Le Comité d'organisation rappelle aux nouveaux exposants qu'ils peuvent chaque jour venir choisir leur stand au Commissariat Général, 21, rue de Turenne (1^{er} étage) à Lille, de 14 h. ½ à 16 h. ½.

— D'autre part, il est rappelé au public qu'il peut, dès maintenant, retirer des tickets d'entrée à l'Agence Peugeot, 204, rue Nationale, à Lille, où se trouve exposée la voiture qui sera tirée au sort entre les visiteurs.

UNE HEUREUSE INNOVATION

Abonnements de vacances

A partir du 1^{er} Juillet, et pour faciliter la réception de *Moto-Revue* à nos lecteurs qui s'absentent à la campagne pendant les mois de vacances, nous venons de créer l'

Abonnement à Trois Mois : 7 fr.

c'est-à-dire un abonnement qui pris à un numéro quelconque (le 1^{er} ou le 15) permettra de recevoir 6 numéros consécutifs ; l'abonné réalisera une petite économie et aura la satisfaction de recevoir son numéro 24 h. avant la parution dans les kiosques.

Envoyez vos 7 francs aujourd'hui

Le Sport de la Quinzaine

GRANDE SEMAINE DU COMMINGES

Malgré le veto porté par la trinité Terrot-Peugeot-Aleyon, la semaine automobile et motocycliste de la région de Saint-Gaudens fut des plus intéressantes. Les épreuves, nombreuses, variées, dotées de prix généreux ont mérité nombre d'engagements et la présence de Boetsch, Bernard, Hommaire, Cassé, etc., pour le Grand Prix attira un nombreux public.

Le programme comprenait un circuit de régularité (25 juillet), un kilomètre lancé à Saint-Gaudens (27 juillet), une course de côté à Montrejean (28 juillet), une autre à Luchon (30 juillet) et un Grand Prix de Vitesse sur le Circuit de Montrejean (1^{er} août).

Laval sur Bugatti 1.500 cmc et Boetsch sur Magnat Debon 350 remportèrent le kilomètre lancé (Boetsch à 121 km.) et la côte de Montrejean.

Dans la montée de Luchon à Peyresourde la moto de Boetsch n'est battue que par le B. N. C. de Billet et la Bugatti de Chiron, Clermont et Bernard pas loin derrière.

Enfin dans le Grand Prix Hommaire (Monet Goyon), remporte brillamment la catégorie 175 cmc à une moyenne de 76 qui n'est battue (malgré un ultime ennui de piston) que par les motos Peugeot, venues uniquement faire le circuit (les côtes n'étaient peut-être pas pour elles...)

Boetsch, malheureusement, se brise une jambe en tombant. Cassé, avec autre accident, s'abîme la figure et ne peut mener son Salmson à la victoire, qui eût pu être pour lui la victoire absolue.

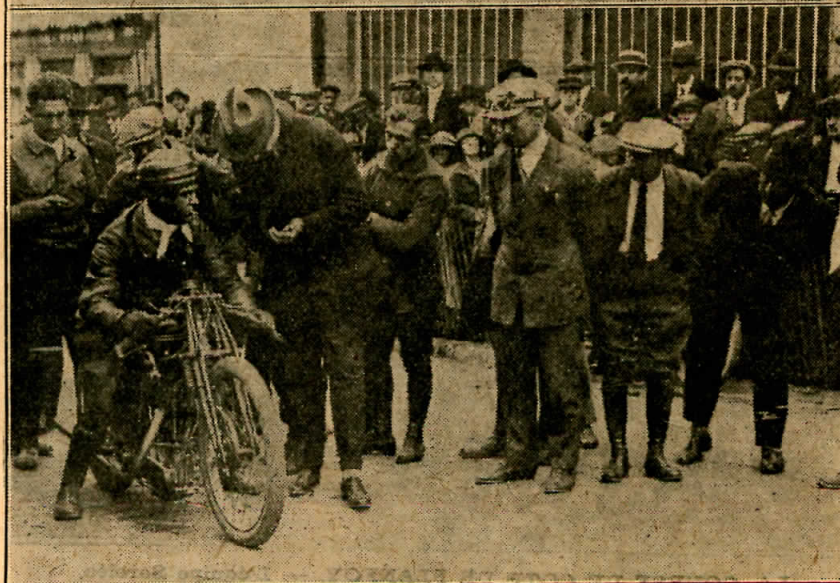
Son coéquipier Dormoy gagne les 1.100, deux Bugatti les 1.500 et 2.000 cmc.

Voici les résultats du Grand Prix de Comminges, organisé excellemment comme les autres épreuves par l'Union Motocycliste et l'Automobile-Club du Midi.

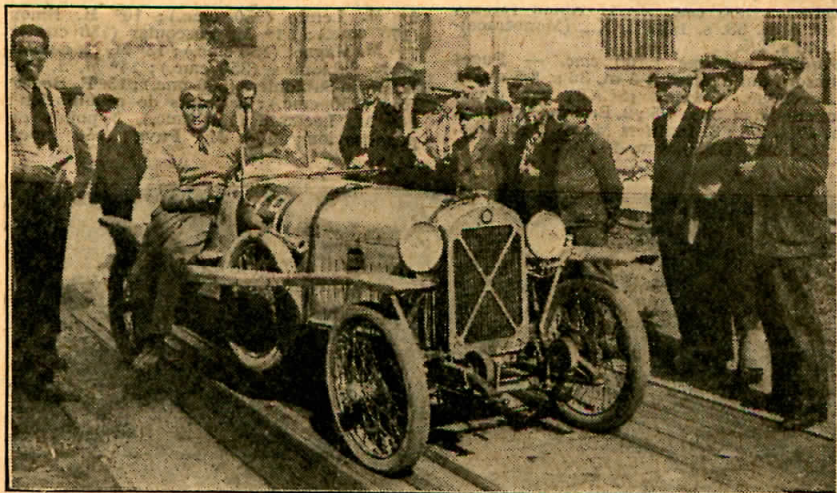
Motocyclettes 175 cmc. : 1. Hommaire (Monet-Goyon), 221 kil. en 3 h. 3 m. 18 s. (moyenne 76 kil. 366); 2. Ranson (Monet-Goyon), 3 h. 20 m. 17 s.; 3. Pfister (New Map), en 3 h. 37 m. 15 s.; 4. Maigrot (Monet-Goyon), en 3 h. 44 m. 44 s. Dehasque (Pierre), arrêté au 7^e tour.

Motocyclettes 250 cmc. : 1. Chambers (Ravat), 221 kil. en 3 h. 15 m. (moyenne 71 kil. 788); 2. Sartorio (Motosacoche), en 3 h. 22 m. 20 s.; 3. Langlois (New Map), en 3 h. 22 m. 21 s. 3/5.

Motocyclettes 350 cmc. : 1. Chabas (Terrot), 332 kil. en 4 h. 36 m. 9 s. (moyenne 72 kil.); 2. Lasseigne, arrêté. Clermont et Boetsch abandonnent, ce dernier à la suite d'un accident.



LA COURSE DE COTE DE PLANFOY. — André Faure (Royal Moto) et Thézena (Ravat) avant la course; en bas, Durand (Terrot) prend le départ.



LA COURSE DE COTE DE PLANFOY. — Ismalen sur Salmson.

Motocyclettes 500 cmc. — 1. Richard (Peugeot), 332 kil. en 3 h. 43 m. 10 s. (moyenne, 92 kil. 478); 2. Gillard (Peugeot), en 3 h. 56 m. 22 s.

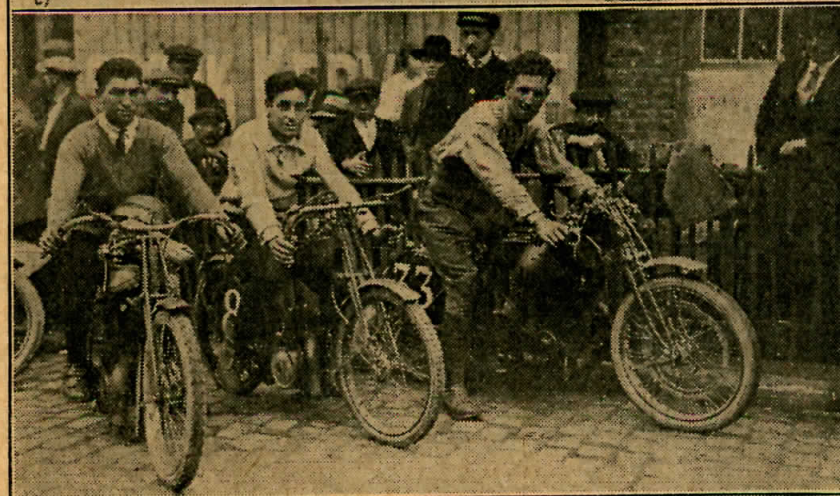
Voitures 1.100 cmc. — 1. Dormoy (Salmson), 359 kil. en 4 h. 3 m. 33 s. (moyenne, 88 kil. 600); 2. Lormand (Sénéchal), en 4 h. 20 m. 56 s.

Voitures 1.500 cmc. — 1. Louis (Bugatti), 387 kil. en 4 h. 12 m. 52 s. (moyenne, 91 kil. 900); 2. De Maleplane (Buc), en 4 h. 26 m. 16 s.

Voitures 2 litres. — 1. Chiron (Bugatti) 41 kil. en 3 h. 57 m. 8 s. (moyenne, 104 kil.); 2. Clause (Bignan), en 4 h. 18 m. 4 s.; 3. Dupuy (Bugatti), en 4 h. 31 m. 34 9s;

LA COURSE DE COTE DE PLANFOY (Saint-Etienne, 25 juillet)

Classique, très courue, la côte de Planfoy a été de cette quinzaine la plus sportive des épreuves. Martin (Amilcar six cylindres) et Thézenas (Ravat 350 cmc.) battent les records généraux voitures et motos. Grâce au nouvel as de la Ravat, grâce à son coéquipier Caseys en 250 et à Ribourt (Automoto) en 175, le régionaux sont vainqueurs.



LA COURSE DE COTE DE PLANFOY. — L'équipe Saroléa. En dessous, l'Equipe Monet-Goyon.

Mais, malgré un entraînement nul dans la côte Rolland (Terrot 500) fait le deuxième temps des motos. A Bœtsch le troisième.

Voici les classements complets

Motos 175 cmc. — 1. Ribourt (Automoto), 6 m. 31 s. 3/5 (record battu); 2. Caissergue (Monet-Goyon), 6 m. 51 s. 3/5; 3. Lamothe (Monnet-Goyon), 7 m. 6 s. 3/5; 4. Fiuger (Dollar), 7 m. 23 s. 4/5.

Moto 250 cmc. — 1. Caseys (Ravat), 5 m. 25 s. 4/5; 2. Thézenas (Ravat), 5 m. 38 s. 2/5; 3. Amort (New-Map), 5 m. 45 s.; 4. Huzel (Benoit-Gonin), 7 m. 54 s. 3/5; 5. Darpy (Favor), 8 m. 16 s. 1/5.

Motos 350 cmc. : 1. Thézenas (Ravat), 4 m. 52 s. 3/5 (record battu, meilleur temps des motos); 2. Bœtsch (Magnat-Debon), 5 m. 6 s. 2/5; 3. Perrotin (Terrot), 5 m. 12 s. 2/5; 4. Francon (Saroléa), 6 m. 3 s.; 5. Frapp (Saroléa), 6 m. 5 s. 4/5; 6. Thévenon (B. S. A.) 6 m. 41 s.

Motos 500 cmc. : 1. Rolland (Terrot), 4 m. 58 s. 2/5 (record battu); 2. Berbard (Gnome et Rhône), 5 m. 7 s. 1/5; 3. Payen (Motosacoche), 5 m. 30 s. 3/5; 4. Barlet (Saroléa), 5 m. 50 s. 3/5; 5. Descombas (Descombas), 6 m. 51 s. 3/5.

Motos 750 cmc. — 1. Monroux (Gnome et Rhône), 5 m. 24 s. 3/5 (record battu); 2. Barrett (Koehler-Escoffier), 6 m. 21 s.

Sidecars 350 cmc. — 1. Goubert (Terrot), 6 m. 27 s. 4/5; 2. Savioz (Magnat-Debon), 6 m. 46 s. 3/5.

Sidecars 600 cmc. — 1. Marchand (Sartoéa), 6 m. 33 s. 2/5.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Dupuy (Harley-Davidson), 7 m. 12 s. 3/5.

Cyclecars 500 cmc. — 1. Rolan (Mono, trace), 6 m. 38 s. 1/5; 2. X... (Monotrace)-7 m. 42 s. 2/5.

Voitures tourisme 1.100 cmc. — Puget (Salmson) qui avait fait 5 m. 36 s. 3/5 ayant été déclassé. Guibert (SCAP) est classé premier en 6 m. 30 s. 4/5; 2. Bravin (Amilcar), 7 m. 47 s. 2/5; 3. Philifert (Maze), 7 m. 58 s. 4/5; 4. Colas (DFP), 8 m. 4 s. 3/5.

Voitures tourisme 1.500 cmc. — 1. Moriceau (Talbot), 5 m. 10 s. 1/5 (record battu); 2. Cunit (Bugatti), 6 m. 28 s. 4/5.

Voitures course 1.100 cmc. — 1. Martin (Amilcar), 4 m. 43 s. 3/5 (meilleur temps de la journée toutes catégories, record battu); 2. Lobre (Amilcar), 5 m. 30 s. 4/5.

Voitures course 1.500 cmc. — 1. Libold (Bugatti), 5 m. 13 s. 2/5 (record battu); 2. Perrot (Bugatti), 5 m. 16 s. 3/5.

Voitures course 2 litres. — 1. Baboin (Bugatti), 5 m. 5 s. 3/5 (record battu); 2. Auroux (Ballot), 5 m. 33 s. 1/5; 3. Giroux (Alcyon), 5 m. 43 s. 3/5.

Circuit de régularité du Berry

Le circuit de régularité organisé par le Moto-Club du Berry s'est couru le 25 juillet sur le parcours Bourges-Saint-Florent-Levet-Bourges, deux fois pour les petites cylindrées et trois fois pour les grosses (un goudronnage récent de la route nationale n° 144 a entraîné une légère déviation portant la longueur à 50 km. au lieu de 46 par tour.

Le départ a été donné à 13 h. 30 pour les concurrents motocyclistes au nombre de 19 et à 13 h. 45 pour les automobilistes au nombre de 5. Des contrôles volants étaient installés à Saint-Florant et à Levet et un contrôle fixe avec signatures à Bourges. Le moyennes imposées étaient :

Motos de 125 à 150 cmc., 28 km.; 125 à 175 cmc., 35 km.; 125 à 250 cmc., 40 km.; 125 à 350 cmc., 45 km.; 125 à 500 et au-dessus, 50 km.,

Sidecars : 2 catégories au-dessous de leur cylindrée.

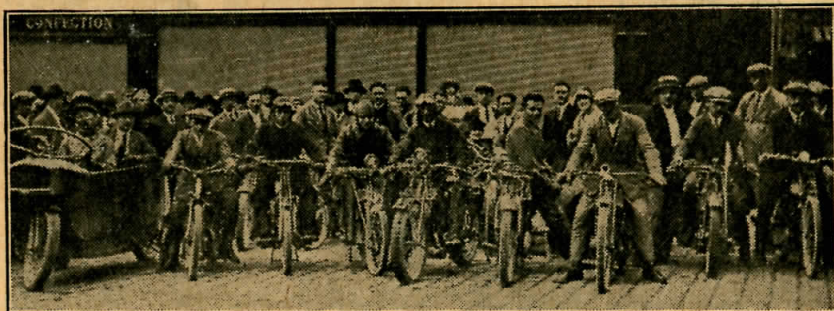
Voitures : jusqu'à 750 cmc., 40 km., jusqu'à 1.100 cmc., 45 km.

L'épreuve s'est déroulée parfaitement et le succès a dépassé les espérances. Le Moto-Club de Berry, pourtant très jeune et inexpérimenté a réalisé une organisation parfaite au point de vue règlement, signalisation, service d'ordre, service sanitaire. Espérons que ce début qui a été vivement apprécié par la population berruyère encouragera le Moto-Club du Berry à mettre sur pied à l'avenir d'autres compétitions intéressantes.

A 17 h. 30 les derniers arrivants étaient contrôlés et à 18 h. les concurrents étaient rassemblés à un vin d'honneur offert par le Club, au siège social (Café des Beaux-Arts) M. Juge Secrétaire, au nom de M. Richetin, président, remercia vivement les personnes qui collaborèrent au succès de l'épreuve : coureurs, organisateurs, contrôleurs et généreux donateurs et leva son verre au développement de la société et du sport motocycliste.

Voici les résultats de l'épreuve :

Catégories motos : 1° M. Chevallier (175 cmc.); 2° M. C. Narcy (500 cmc.); 3° M. Sadrin (250 cmc.); 4° M. Moran (sidecar 350 cmc.); 5° M. Binon (250 cmc.); 6° M. René Sillon (175 cmc.); 7° M. Raymond Sillon (175 cmc.); 8° M. Mancat (500 cmc.); 9° M. Lerale (350 cmc.); 10° M. Binon (175 cmc.); 11° M. Bascoular (150 cmc.); 12° M. Magnat (150 cmc.); 13° M. X. Dubois de la Sablonnière (350 cmc.); 14° M. J. Dubois de la Sablonnière (500 cmc.); 15° R. Roger Roy (250 cmc.); 3 points de pénalisation; 16° M. Lecomte (150 cmc.), 3 points de pénalisation; 17° M. Puyg (150 cmc.)



LE CIRCUIT DE RÉGULARITÉ DU BERRY. — Les concurrents groupés pour le vin d'honneur à l'arrivée.

3 points de pénalisation ; 18° M. Tierceau (250 cmc.), 10 points de pénalisation ; 19° M. Courcou (250 cmc.), 100 points de pénalisation.

On été déclassés M. Abot du Moto-Club de Touraine (chaîne brisée) qui a été ramené par une auto et M. Allemand sur 125 cmc. qui a abandonné.

A l'heure où nous publions, on en sait quelle décision sera prise pour M. Nasillski qui par suite d'une erreur a modifié son deuxième parcours en empruntant la route nationale n° 144.

Catégories autos : 1° M. Gaudichet (750 cmc.), 12 m. 22 s. 4/5 ; 2° M. Merle (1.500 cmc.), 16 m. 48 s. 4/5 ; 3° M. Richetin (1.500 cmc.), 18 m. 3 s. 2/5 ; 4° M. Meunier (1.500 cmc.), 19 m. 25 s. 2/5 ; 5° M. Laigneau (1.500 cmc.), 1 point de pénalisation.

Après le vin d'honneur, les concurrents ont assisté à une démonstration du Morgan Monotrace faite par M. Nasillski et ce petit engin de conception si originale a vivement retenu l'attention par ses nombreuses qualités.

L'épreuve a été dotée de plus de 1.000 fr. de prix. M. Chevallier, 1^{er} catégorie motos gagne donc un compteur OS valeur 265 fr. (ex-prix du Moto-Club) et M. Gaudichet 1^{er} catégorie autos un klaxon électrique valeur 200 fr. 12 prix de réelle valeur récompensaient encore les lauréats.

LE DEUXIEME GRAND PRIX DE LA MARNE (Reims, 25 juillet).

L'équipe Alcyon a remporté glorieusement le Grand Prix de la Marne devant nombre d'amateurs et de régionaux, gagnant les catégories 175 et 350 cmc. Mais n'omettons pas de remarquer que le gagnant des 500 cmc, un nouveau venu à la course, l'étudiant Sabet, sur une Norton commerciale finit à une minute derrière Marc lui-même, dont la machine a toujours été réputée dépasser le 135. Amateurs, concluez, et espérez...

Violet bat affreusement tous les véhicules jusqu'à 1.200 cmc.

Résultat de l'épreuve.

Motos 175 cmc. — 1. Joly (Alcyon), 104 km. en 1 h. 26 m. 30 s.

250 cmc. — 1. Voisin (Terrot), 200 km., 2 h. 24 m. 59 s. 3/5.

350 cmc. — 1. Marc (Alcyon) 200 km., 2 h. 5 m. 51 s. 3/5 (moy. 95 km. 351), meilleur temps ce la journée motos.

500 cmc. — 1. Sabet (Norton), 200 km., 2 h. 6 m. 51 s. 1/5 (moy. 95 km. 221).

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Lambert (Harley-Davidson), 200 km., 2 h. 33 m. 35 secondes 3/5.

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Louzan (d'Yrsan), 200 km., 2 h. 33 m. 57 s.

Voitures, 2 litres sport. — 1. Deloron (Bugatti), 320 km., 2 h. 28 m. 19 s.

Voitures course 750 cmc. — 1. Violet (Sima-Violet), 320 km., 3 h. 33 m. 57 s.

Course 1.100 cmc. — 1. Lemaître (E. H. P.), 320 km., 3 h. 39 m. 6 s.

Course 1.500 cmc. — 1. Brosselin (Bugatti), 320 km., 3 h. 3 m. 34 s. 3/5 (moy. 104 km. 593).

Course 2 litres. — 1. Lescot (Bugatti), 320 km., 2 h. 50 m. 15 s. 3/5 (moyenne 112 km. 775), meilleur temps de la journée voitures.

COURSE DE COTE DE CANNES

Epreuve intime, sans temps publiés. Oilter et Dawson, toujours à l'honneur.

CATEGORIE VITESSE

Motos 175 cmc. — 1. Tarico (Monet-Goyon) ; 2. Olivero (Monet-Goyon) ; 3. Pellassy (Rovin).

Motos 250 cmc. — 1. Brondallo (Motosacoche) ; 2. Giniés (Terrot).

Motos 350 cmc. — 1. Dawson (A. J. S.) ; 2. Broccardi (Magnat-Debon) ; 3. Bastide (Magnat-Debon) ; 4. Martin (Terrot).

Motos 500 cmc. — 1. Ardisson (Saroléa).

Motos 750 cmc. — 1. Oilter (Kochler-Escoffier), meilleur temps de la journée.

Sidecars 1.000 cms. — 1. Verdy (Motosacoche) ; 2. Fernandez (Harley).

CATEGORIE TOURISME

Motos 175 cmc. — 1. Isca (Harlette).

Motos 350 cmc. — 1. Tabarent (Gillet) ;

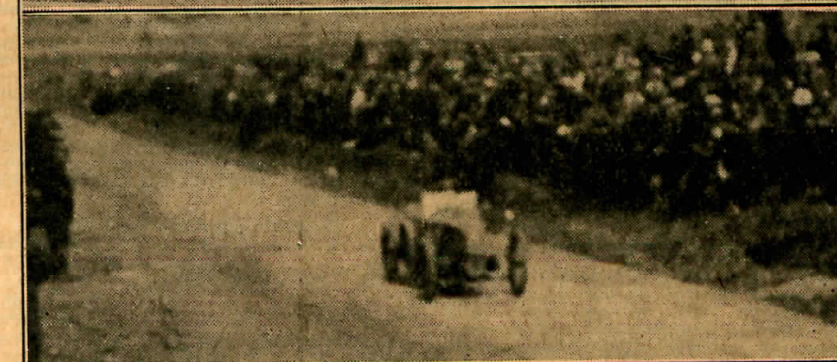
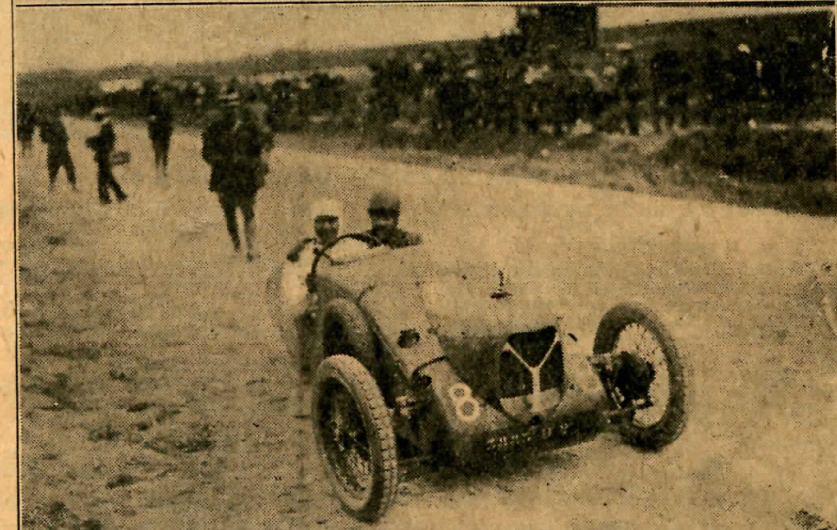
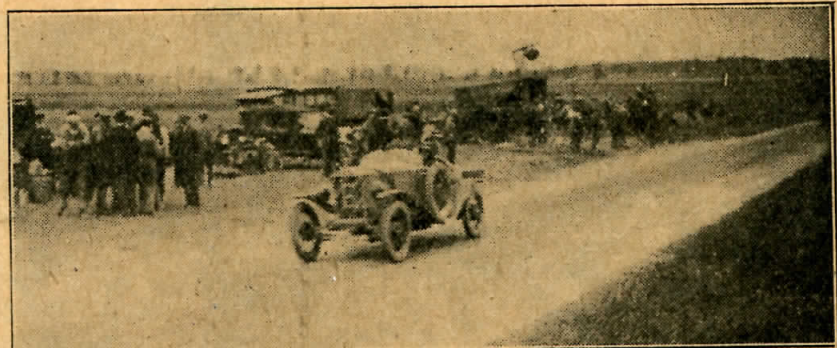
2. Marc (C. P.).

Motos 500 cmc. — Raibaut (Saroléa).

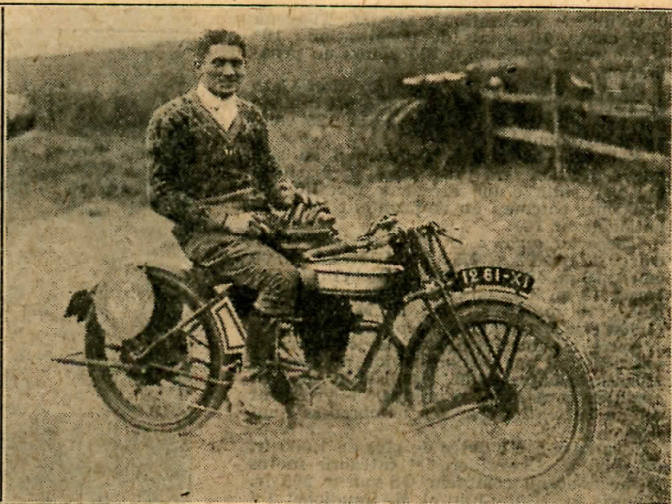
2. Mantont (D. S.).

Sidecars 350 cmc. — 1. Cuvelier (Terrot).

— Ardoin.



LE GRAND PRIX DE LA MARNE. — De haut en bas : Gar, d'Yrsan-Violet et Lemasson et Joly.



LE GRAND PRIX DE LA MARNE. — Carré (Monet-Goyon), 1^{er} en 175 et Sabot (Norton), 1^{er} en 500 cmc

COURSE DE COTE DU GRAN D'ESCALLES (Calais, 25 juillet)

La section Calaisienne du Moto-Club du Nord a vu son organisation contrariée par une pluie désastreuse, qui ne permit la chute d'aucun record. Naas, avec sa « spéciale », fait le meilleur temps des motos. Smith (sidecar Sarolea) celui des engins à passagers.

Un gymkhana et une épreuve de régularité autour de Calais complétaient le meeting. Voici les temps en côte.

Motos 175 cmc. — 1. Rime, 1 m. 39 s. 1/5 (Benjamin).

Motos 250 cmc. — 1. Dewaele Alphonse 1 m. 44 s. 2/5 (Monet-Goyon).

Motos 350 cmc. — 1. Buisine, 1 min. 13 s. 1/5 (Saroléa).

Motos 500 cmc. — 1. Buisine, 1 min. 17 s. (Saroléa).

Motos 750 cmc. — 1. Bulteau, 1 min. 30 s 1/5 (Saroléa).

Motos 1.000 cmc. — 1. Naas, 1 m. 8 s. 2/5 (Naas spéciale).

Sidecars 600 cmc. — 1. Ch. Tapham, 1 m. 32 s. (Saroléa).

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Smith, 1 m. 20 s. 2/5 (Saroléa).

Cyclecars 3 roues. — 1. Verbécke, 1 m. 24 s. (Morgan).

Voiturettes 110 cmc. — 1. Vandamme, 1 m. 21 s. 4/5 (Amilcar).

A MONTLHERY

Une Terrot 350 cmc bat le record des 24 heures. Mme et M. Stewart, les pilotes et metteurs au point, utilisant une Terrot 350 cmc munie d'un moteur J. A. P. ont amélioré considérablement le record des 24 heures catégorie 350 cmc.

Battant la performance de Garelli à Monza ils ont couvert dans la journée 2.406 km. 395, soit à une moyenne horaire de 100 km. 266. Gênés par le mauvais temps, ils étaient partis pour abattre près de 2.600 kilomètres. Leurs seuls ennuis furent de fréquents bouchages de gicleurs, causés par des restants de peinture dans le réservoir, les obligeant à démonter treize fois leur carburateur. En outre le réservoir d'huile, trop petitement calculé, les faisait s'arrêter toutes les heures pour remplissage.

Changement de pilotes toutes les deux heures, aucun éclairage nocturne que la suite des lames rouges les guidant sur la piste. Tout s'est impeccablement comporté, y compris les pneus (Hutchinson). Le carburant employé était du 50 % essence, 50 % benzol. Huile Vastrol R.

Mme et M. Stewart vont maintenant s'attaquer au record des six heures détenu par F. N., puis s'occuperont ensuite de leur 500 cmc.

F. N. rentre brillamment dans la lice en battant plus de vingt records mondiaux. Pour commencer, la F. N. 350 s'est adjugé sur la piste italienne de Monza les records de 4 à 12 heures, et les distances correspondantes,

dont nombre battent les performances records en 500 cmc également.

Selon la distance, les moyennes varient de 120 km. 500 à 117, 750. Ces chiffres indiquent irréfutablement que la fabrique Nationale a sensiblement travaillé ces temps-ci et que les records sur les dures supérieures ou inférieures sont par elles légèrement en danger !

A L'ETRANGER

COURSE DE COTE DU KLAUSEN (Suisse 7 et 8 août)

C'est la plus internationale et la plus courue des épreuves de côte. Deux journées de spectacle ont été nécessaires cette année pour épuiser le sujet.

Franconi s'y est montré le démon que l'on connaît. Avec sa Motosacoche 500 cmc, il bat le premier jour le record des motos, détenu par lui-même d'ailleurs, se plaçant devant les pilotes qui se nommaient Pietro Ghersi et Dom, Ceresole et Carmine. Mais la deuxième jour la pluie et la neige l'empêchèrent de monter avec son extra-rapide 750 cmc et de battre le record général détenu par le regretté Masetti.

Morel gagne les catégories 1.100 cmc, sur Amilcar, mais les mêmes conditions atmosphériques lui interdisent de donner toutes ses possibilités.

PROCHAINES EPREUVES

15 au 22 août Paris-les Pyrénées-Paris

22 août. — Prix d'Endurance (M. et A. l'Ardenais), sur 12 heures, près de Reims.

Organisation active, prix nombreux, belles coupes par les amateurs.

22 août. — Course du kilomètre à Compiègne. Troisième épreuve de l'A. C. I. F., après les courses de côte de Chanteloup et Fontainebleau, avec classement général.

22 août. — Grand Prix du M. C. de Marseille à Miramas. Avec utilisation du lacet. Comp.e pour le championnat de France. Engagés non encore connus.

25 au 29 août. — Meeting de Sable-d'Or-les-Pins (A. C. des Côtes-du-Nord). Organisation devant intéresser surtout les amateurs et les régionaux. Espérons qu'une maison réputée n'enverra pas ses coureurs se faire une publicité facile et tarifier les listes d'engagés.

26 au 29 août. — Meeting de Boulogne. Essentiellement automobile.

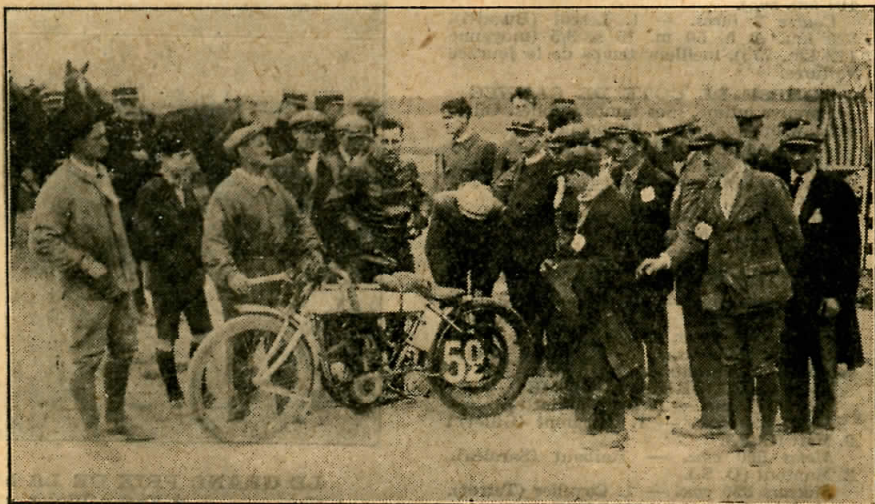
29 août. — Course de côte du Col des Motels (M. C. de Lyon et A. Club du Mont-Blanc).

29 août. — Circuit de régularité du M. C. d'Avignon.

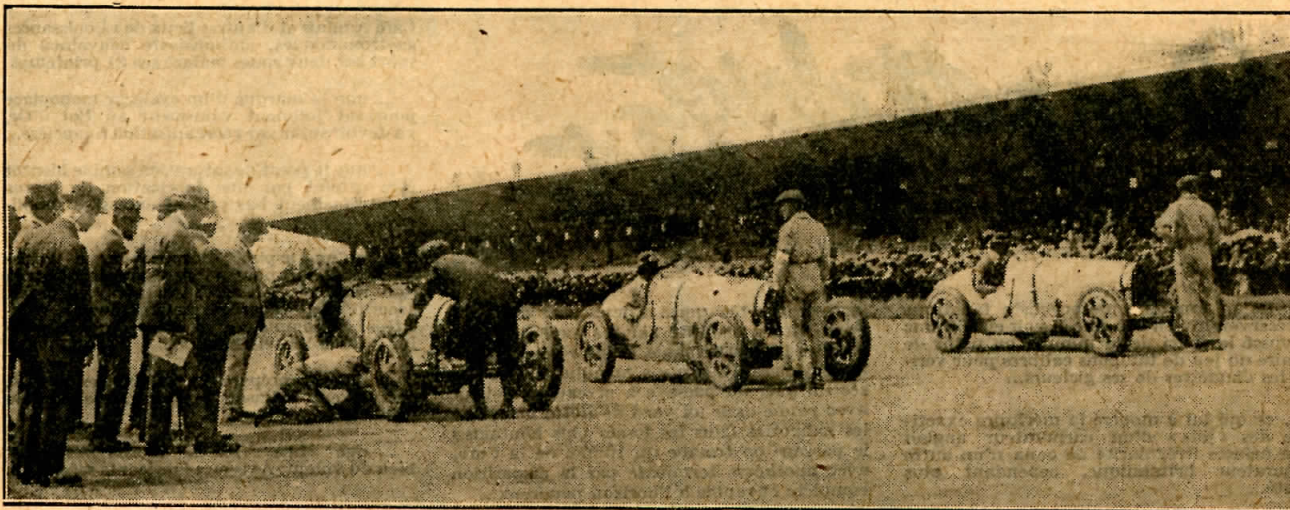
5 septembre. — Journée des Records à Arpajon. Le Moto-cycle Club de France espère cette fois avoir de nombreux engagés. Les 1.500 cmc., Talbot et Delage, les 1.100 Amilcar et Salmson, les Violet, les trois motos ont nombre de records à battre. Côté motos, l'Angleterre va donner largement. Les F. N. seront des plus dangereuses.

5 septembre. — Six heures de Montargis, régularité (M. C. Montargis).

5 septembre. — Meeting de l'A. C. O., à Nonancourt.



LE GRAND PRIX DE LA MARNE. — Marc sur Alcyon.



Pour le Grand Prix de l'A. C. F. 1927

Une lettre de la Commission sportive aux constructeurs

On se souvient qu'en mai dernier, la commission sportive de l'A. C. F. avait décidé en principe de se mettre en rapport avec les constructeurs intéressés avant d'établir le règlement de ses épreuves pour 1927. Voici la lettre qui vient d'être adressée aux principales marques françaises par le président de la commission sportive :

« Ainsi que vous le savez, du fait de nos accords internationaux, la formule du Grand Prix de l'A. C. F. 1927 doit être encore celle de 1926, soit : Cylindrée maximum 1.500 cmc. avec suralimentations libres ; poids minimum 700 kilos.

« Le nombre de constructeurs ayant préparé dès cette année des voitures répondant à cette formule n'est pas élevé et il est peu probable qu'il soit beaucoup plus important pour 1927.

« La commission sportive de l'A. C. F. a pensé que dans ces conditions, il y aurait peut-être lieu, en dehors du Grand Prix de l'A. C. F. de mettre à la disposition des constructeurs une autre épreuve, pour leur don-

ner l'occasion de prendre part à une course organisée par l'A. C. F.

« Le règlement en serait simple :
« Formule entièrement libre (véhicule accepté par le Service des Mines) ;

« Course de vitesse ;
« Une seule catégorie ;
« Distance : 700 kilomètres environ sur route ;

« Carburant : essence touriste du commerce fournie par l'A. C. F. en quantité limitée ou non, et dans le premier cas 10 % d'huile ;

« Droits d'engagements remboursables aux partants qui auront effectué le 1/3 du parcours au moment de l'arrivée du gagnant.

« Ce n'est là qu'un avant-projet, mais organisant cette course dans l'intérêt de notre industrie nationale et du sport automobile, nous ne voulons pas décider notre épreuve sans vous avoir entendu, et, pour cela, nous vous demandons d'assister dans le courant d'octobre, époque du Salon, à une réunion que nous ferons à l'A. C. F. au cours de

laquelle la question sera étudiée dans tous ses détails.

« Afin de nous permettre de préparer utilement les questions à examiner au cours de cette réunion, nous vous serions infiniment obligés de bien vouloir nous faire connaître dès maintenant, vos suggestions sur la formule ci-dessus indiquée.

« Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, monsieur, etc. — Le président de la commission sportive : *Vicomte de Rohan.* »

Ou se courront ces épreuves ?

On sait qu'à l'issue du dernier Grand Prix de l'A. C. F. la commission sportive s'est réunie, à Miramas, pour échanger des vues au sujet du Grand Prix de 1927.

Après avoir décidé de conserver pour cette épreuve la même formule que celle de 1926, les dirigeants du sport automobile ont pensé à créer l'autre épreuve dont il est question ci-dessus.

Abordant ensuite la question de l'endroit où se disputeront ces épreuves, ils ont décidé de choisir un circuit routier en province.

De nombreuses candidatures sont déjà parvenues à l'A. C. F. D'abord, et par ordre d'ancienneté, il y a celles de Grenoble et de Deauville. Ensuite vinrent de très intéressantes propositions de Reims, Lille et Bordeaux.

Toutes ces propositions sont de nature à retenir l'attention de l'A. C. F. et dans chacune de ces régions le club de la place de la Concorde est certain de trouver un sérieux appui financier et le concours de clubs automobiles puissants. Que ce soit l'A. C. Dauphinois, l'A. C. de l'Ouest, l'A. C. de Ardennes-Argonne-Champagne, l'A. C. du Nord de la France ou l'A. C. du Sud-Ouest.

Il est hors de doute que d'autres candidatures vont surgir et que nous allons, à nouveau, connaître la fameuse course au circuit.

Nous croyons savoir qu'en dernière heure le circuit de Reims est grand favori.

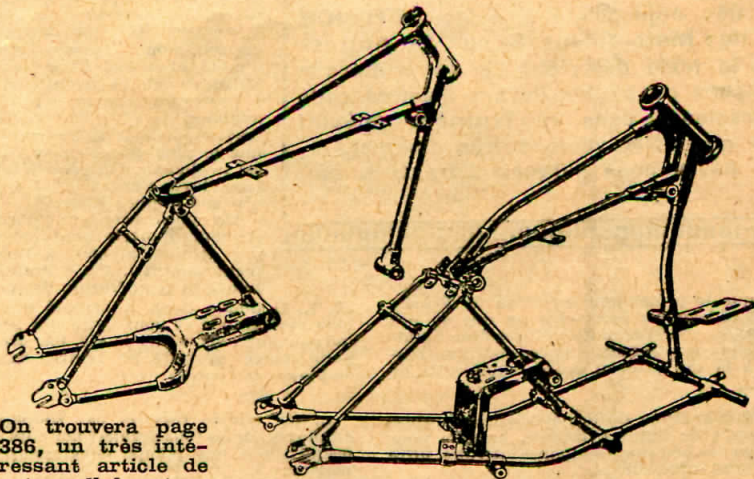
Il est à souhaiter que la commission sportive fixe officiellement une date limite pour la réception des propositions et qu'ensuite elle fasse rapidement connaître son choix.

Volants magnétiques

Dans un récent article, nous indiquions que les moteurs Villiers étaient équipés des volants magnétiques S. A. F. I., ce qui n'est pas exact. Par contre, ces volants magnétiques S. A. F. I. sont montés sur les moteurs des marques : Allain, Aleyron, Aubier et Dunne, Austral, Autamoto, Favor, Lalo-Mignonac, etc...

Ceci, afin de rendre à César ce qui appartient à César.

LA GUERRE DES CADRES



On trouvera page 386, un très intéressant article de notre collaborateur J. Mellier, sur l'avenir du cadre de la motocyclette.

Mon petit doigt m'a dit...

... qu'un amateur motocycliste fanatique du réservoir alu en 500 cmc et noir en 250 cmc a poussé le souci de la minutie au point de se faire un jeu de tampons calibrés pour vérifier les diamètres de ses gicleurs...

... ce qui lui a montré la méritoire exactitude des « jets » d'un carburateur anglais et la néfaste irrégularité de ceux d'un autre carburateur britannique, cependant plus réputé...

... qu'un chronométriste officiel ayant fait défaut lors d'un Tour de France aéronautique, et ayant eu le grave tort de signer un faux rapport a été limogé des Fédérations aériennes et terrestres...

... qu'un jeune soldat (??), propriétaire d'une super-Hispano, et d'une hyper-fortune, porteur d'un nom très connu, a roulé certain samedi sur la piste routière de l'autodrome en faisant surveiller la route par les gardes paternels.

... que la course de côte prévue dans la rampe d'un garage parisien aux neuf étages, n'aura pas lieu, mais que se prépare sous le manteau une autre course de côte encore plus originale, dans une voie des plus populaire. Ce sera officiel, spectaculaire et « successful »...

... que la victoire de Bennett au Tourist Trophy junior a valu à la maison Velocette une série de 191 commandes de particuliers britanniques dans les trois jours suivants...

... que le record du prix de vente des machines d'occasion vient d'être battu par une Sunbeam, liquidée à vingt-mille francs par Francisquet...

... somme payée comptant immédiatement après un essai à 148 sur la piste de Montlhéry. L'acheteur est un jeune amateur parisien qui espère transformer la machine aux rayons de soleil en boîte à étincelles...

... que M. de Rovin a procédé au lancement de son nouveau bolide, nanti d'un J. A. P. 500 cmc à double tube d'échappement, pompe J. A. P., graissage en trois points...

... que conformément aux promesses de Ms. Stewart, le 350 cmc de l'aviateur et soldat (lui aussi) Lipmann tape le 128 à l'heure, décimètres en sus...

... que la firme Renold va lancer, comme intéressante nouveauté, une chaîne double pour cyclecars, largeur deux fois 6 mm., pas de 12,7, d'une résistance supérieure de 500 kg. à celle de la chaîne actuelle, d'un poids moitié moindre...

... et que les Sandford (ça gaze) en auront la primeur...

... qu'un motocycliste, dont la carrière s'honore uniquement d'un foudroyant départ

(arrivée arrêtée quasi immédiate) dans un Paris-Nice a stupéfié par ses exploits automobiles les participants d'une récente sortie motocycliste. Rien n'y a manqué : la traversée du gué, du passage à niveau de Joigny avec panne dans un yard de flotte boueuse ; les galipettes dans les fossés plus lointains ; le passage en trombe du tunnel de la Cure, avec apothéose terminale par la disparition complète et rapide à l'horizon poudreux...

Café Anglais et d'autres lieux de réjouissances gastronomiques, enthousiaste convaincu du sport sur deux roues malgré ses 81 printemps.

... que la marque d'un cyclecar monoplace pourtant joliment vainqueur au Bol d'Or, va devoir subir une réorganisation financière...

... que le point de saturation semble bientôt être atteint par une fabrication de motos à extrêmement bas prix et excessive simplicité...

... qu'un aspirant concurrent à Paris-les-Pyrénées ne pourra y participer, son patron (qui est une patronne) ne lui ayant point accordé les vacances précédemment sollicitées. Et comme elle lit *Moto Revue*, disons-lui : « Hou ! la vilaine... »

... que se prépare de méchantes choses, un nouveau Salmson de course, quelque peu méchant...

... que Mme Violette Moriss retérait bien du volant. Avis aux fabricants mécaniciens...

D. Y.

Un immense progrès !

A l'heure actuelle, l'automobile est assez au point pour que l'on n'ait pas trop à redouter d'ennuis mécaniques, surtout avec une voiture bien entretenue et bien conduite. Si vous avez à faire un déplacement, soit pour votre plaisir, soit pour vos affaires, vous êtes à peu près sûr de votre moteur, et vous établissez votre horaire en conséquence. Mais vous avez compté sans l'odieuse crevaisson. La roue de secours est évidemment un palliatif, mais changer de roue est tout de même une opération fatigante et salissante. Et puis, par malchance, vous ramassez un deuxième, une troisième clou, vous voilà forcé d'avoir recours aux démonte-pneus et à la dissolution...

Il est cependant bien facile d'éviter ces ennuis ; il existe un produit parfait, le « Protex » qui s'introduit en quelques secondes par la valve, sans rien démonter et qui répare pendant la marche, automatiquement et d'une façon permanente les trous des chambres à air. Des essais officiels ont été faits par le Laboratoire des Arts et Métiers. Des trous de 5 mm sur 7 mm ont été obturés de façon parfaite. De plus le « Protex » n'abîme pas le caoutchouc à qui, bien au contraire, il conserve ses qualités de souplesse et de résistance. Des morceaux de chambres à air ont été immergés pendant quinze mois. Aucune altération n'a été observée. Protex supprime radicalement les crevaissons.

Protex a encore un précieux avantage : D'après de récents travaux on sait à l'heure actuelle que le plus grand ennemi du pneu est la chaleur. Un pneu à température élevée s'use 3 et 4 fois plus vite qu'un pneu tiède.

De plus, beaucoup d'accidents souvent mortels sont causés par des éclatements dus à l'échauffement anormal. Or, « Protex » diminue la température des pneus de

35 %. Il donne donc à ceux-ci une durée bien grande et vous évite des accidents qui peuvent vous coûter la vie. Par économie, pour votre sécurité et votre agrément, employez le Protex.

... que quatre ressorts par soupape sont employés sur les tous derniers moteurs J. A. P. lesquels ont une pompe de graissage de la maison.

... Que contrairement à ce que l'on peut croire, le Pyrène n'est pas construit en Amérique mais en Orient, puisque Pyren-ées-Orientales...

LE SALON 1926

**CONSTRUCTEURS !
AGENTS !
GARAGISTES !
ACCESSOIRISTES !
MÉCANICIENS !**

NOTRE NUMÉRO SPÉCIAL HORS SÉRIE POUR LE SALON S'ÉLABORE

USEZ DE CET EXCELLENT MOYEN POUR FAIRE CONNAÎTRE VOTRE FABRICATION VOTRE MARQUE, VOTRE SPÉCIALITÉ A NOS LECTEURS ET

Adressez dès aujourd'hui à notre **SERVICE DIRECTION : Moto-Revue, 5, rue St-Augustin, Paris**, le texte descriptif de votre marque avec les clichés ou photos devant illustrer cette insertion gracieuse dans ce **Numéro spécial hors série** que nous voulons très complet.

Cet envoi devra nous parvenir *fin Août au plus tard*.

... que le prétendant au trône de France a fait cadeau ces jours-ci à les uns de nos plus légers coureurs motocyclistes d'un Saint-Christophe protecteur, à l'occasion d'un passage à la sauvette en notre bonne ville de Paris...

... que la firme Dollar, spécialiste du quatre temps de faible cylindrée, prépare pour le Salon une 500 cmc à soupapes latérales, ultra robuste et supra sûre...

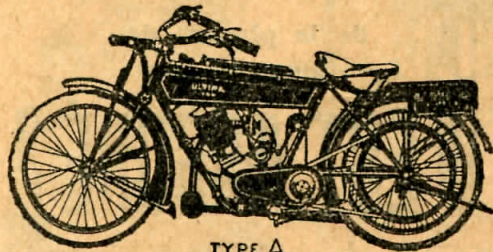
... que cette même maison compte parmi ses clients un des plus vieux motocyclistes de France. C'est le propriétaire de la Tour d'Argent, de l'Escargot d'Or, de l'ancien

MOTO ULTIMA LYON

Créée en 1908
FACILITÉ DE PIÈCES DE RECHANGE

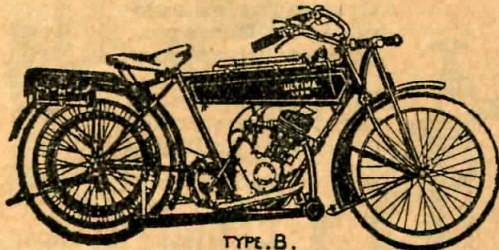
Moteurs 4 temps
3 et 4 CV.

3 litres aux 100 kilomètres



TYPE A.

Type A avec démultiplicateur et débrayage : 2.775 frs



TYPE B.

Type B avec Bolck 3 vitesses : 3.500 frs

DEMANDEZ LE CATALOGUE

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

Spécialités pour Motocyclistes

des

STOCKS AMÉRICAINS

Bottillons pour motos, depuis **20 fr.**

Bottes cuissardes américaines **95 fr.**

Imperméables cirés **20 fr.**



Paletots de cuirs
anglais **125 fr.**

Gants Motos, depuis **7.50**

Cuirs chromés
américains, depuis . **18 fr.**

Casque de moto . **20 fr.**

Couvertures, depuis **15 fr.**

Bâches, Lunettes, etc.

Combinaisons américaines

Au Palais des Soldes

41, Avenue des Ternes

24, Rue des Acacias

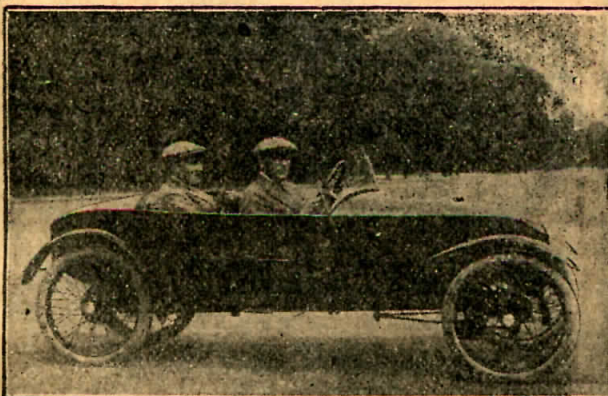
PARIS (17^e)

Envoi contre mandat seulement

Le Cyclecar SIMA-VIOLET

Champion de France, deux records du monde
a gagné, en 1925, toutes les grandes épreuves
(Catégorie 500 cmc.)

Grand Prix de l'U.M.F., Bol d'Or, Grand Prix du M. C. de
Lyon, Grand Prix de France, Circuit des Routes Pavées, Paris-
Nice, Circuit de Picardie, Circuit de l'Aisne, etc.



Le Cyclecar Sima-Violet, type Sport spécial

LE NOUVEAU MODÈLE A MAGNÉTO ET CAPOT AVANT

est livré en torpédo touriste, torpédo camionnette, torpédo sport spécial
Prix : 7.550 fr. à 7.750 fr., suivant le type

SIMA

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL AUTOMOBILE
Société Anonyme au capital de 1.500.000 francs
1 et 3, rue Barbès, COURBEVOIE - Tél. Courbevoie 87

S I M A V I O L E T

POUR CONDITIONS
ET ESSAIS
S'ADRESSER AUX
ÉTABLISSEMENTS

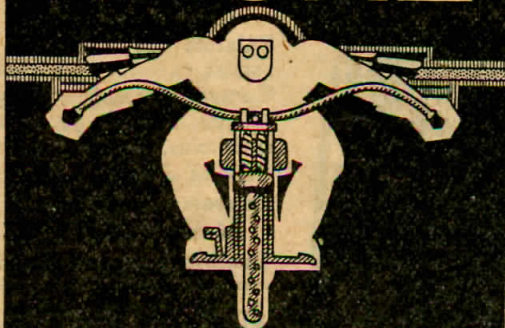
LAHAIVILLE

8, Rue Frémicourt

PARIS (17^e)

Tél. : SÉGUR 07-79

GNOME RHONE



MOTOCYCLETTES

Sté A^m DES MOTEURS GNOME ET RHONE
34, Rue de Lisbonne - PARIS (8^e)
Magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS



LE GRAISSAGE DES MOTOS

de la plupart des
Constructeurs

EST ASSURÉ

dans tous les principes :

Graissage semi-auto-
matique, viseurs pour
pompes mécaniques,
etc...

Travaux sur plans des
Constructeurs: robi-
netterie, seringues

PAR

L. & F. GUILLOT FRÈRES

35, Rue des Gâtines - PARIS

Vente exclusive aux Commissionnaires et Constructeurs



Maison SAHNA

90, boulevard de Ménilmontant

PARIS (20^e)

Téléph. : ROQUETTE 24-88

Métro :

PÈRE-LACHAISE, MÉNILMONTANT

R. C. Seine 143.232

GRAND CHOIX

de VÊTEMENTS

IMPERMÉABLES

cirés genre cuir

COMBINAISONS

IMPERMÉABLES

PANTALONS

CUISSARDS

IMPERMÉABLES,

GANTS FOURRÉS,

PASSE-MONTAGNE

pure laine et

tous articles

contre le froid

et la pluie inté-

ressant le sport

et le travail. La

Maison SAHNA

fabriquant elle-

même peut

exécuter des

canadiennes de

toutes tailles et

de toutes qual-

ités suivant la

demande.

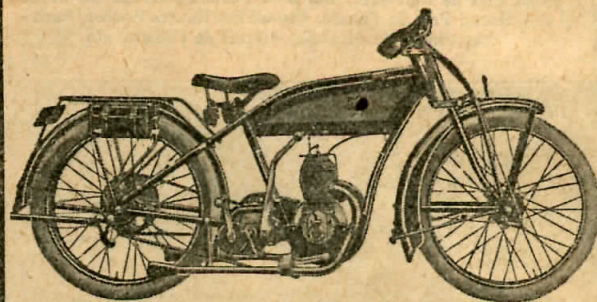


CANADIENNE IMPERMÉABLE
fourrée, en belle peau de chèvre,
col dogue de Chine et mouton,
Longueur : 0 m. 85 et 0 m. 90

La même, doublée drap, col
fourrure.

CATALOGUE F
SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES STELLA



Six Jours d'Hiver 1926

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

SUR **STELLA**

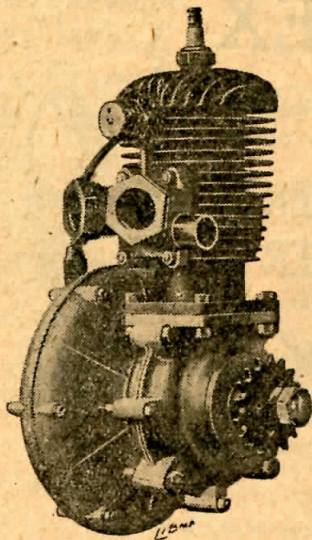
Médaille d'Or

Paris-Nice 1926

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

SUR **STELLA**

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



LE
Nouveau Moteur
L.M.P.

Types 175 cc. et 250 cc.
à deux temps

*Vilebrequin en acier
spécial sur roulements à
billes S. K. F
Billes en acier chrome
nickel sur roulements à
rouleaux.
Pistons en fonte ou en
Alpax.
Volant magnétique
« Safi ».*

Aux Six Jours d'Hiver 1926

CHERET, 1^{er} sur AUSTRAL
Moteur L. M. P.

NOTICE SUR DEMANDE

Sté des Anciens Établ^{ts} LALO-MIGNONAC, Ing^{rs} C^{rs} E. C. P.
Rue de la Pointe, ROMAINVILLE — Combat 00-15

GAR

au

BOL D'OR

1926

4 Voitures au départ

4 Voitures à l'arrivée

Catégorie Course 1100 cmc.

Catégorie Sport 1100 cmc.

Automobiles GARDAHAUT

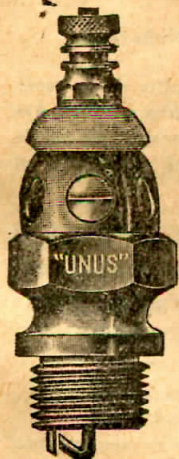
47, Rue de Paris — CLICHY (Seine)

Les Bougies démontables

UNUS

BLINDÉES (Brevetés S. G. D. G.)

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



UNUS moto

C. CHOLLET, Fabricant

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

Téléphone : NORD 81-24



FAVOR

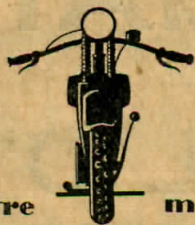
CYCLES ET MOTOS DE GRAND LUXE

AGENTS PARTOUT
Usines à CLERMONT-FERRAND

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XXV

ECLAIRAGE ÉLECTRIQUE SANS ACCUMULATEUR



vo
tre
m
oto
aura
un éclairage électrique
de qualité

PUISSANT

ROBUSTE

SÛR

PAR LA :
MAGNETO LUMIÈRE



SOCHAUX
(DOUBS)

Service commercial : 21 r. de Chartres

tél: Carnot 4641

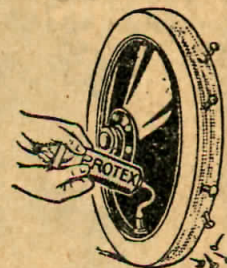
NEUILLY S/SEINE

LÉON ULLMANN

PROTEX Supprime les
Crevaisons

S'introduit en quelques
secondes par la valve

**SANS RIEN
DEMONTÉ**



PROTEX EST D'UNE
EFFICACITÉ ABSOLUE
ET PROLONGE LA DURÉE DU CAOUTCHOUC

ATTESTATIONS OFFICIELLES DES ARTS ET MÉTIERS
(Extrait des Procès-verbaux n°s 44.544 et 44.683)

1° Des trous de 5x7% percés dans un pneu, ont été obturés auto-
matiquement par le PROTEX.
2° Après quinze mois d'immersion dans le PROTEX le caoutchouc
n'a subi aucune altération.

Notice et Copies M.R. des Attestations des Arts et Métiers sur demande

Le PROTEX se fait pour Autos, Motos et Vélos

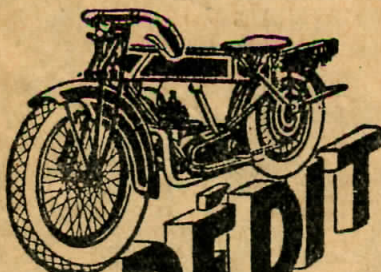
La boîte de 2 tubes, pour Autos et Motos. 30.50
Vélos. 15.25

Agents demandés en France et Étranger

Société PROTEX

28 bis, Rue Guillaume-Tell, PARIS (17^e) - Tél. Galvani 93-91

INCROYABLE!!!



Une
Moto-
cyclette
de Luxe

A CREDIT
AVEC 13 ET 16
MOIS DE CRÉDIT
Directement du vendeur à l'ache-
teur, sans aucun intermédiaire.
1^{er} Versement : 10%

Marcel HENRIET

Constructeur du Sidecar "LE FLOTTEUR"
174, Rue de Vaugrard - PARIS (15^e)
Tél. : SÉCUR 89-32

Agence exclusive pour la Seine, des motocyclettes :

ULTIMA DE LYON

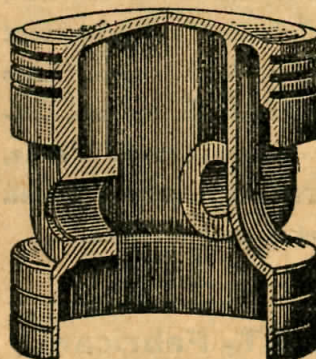
DOLLAR
RENÉ GILLET
GNOME & RHONE
MONET & GOYON
PEUGEOT

MOTOBÉCANE
LE GRIMPEUR
GRIFFON
D. F. R.
D. S.

**Le Piston Normal
DIABOLO**

en alliage d'aluminium extra-léger

est le seul qui, possédant réellement les côtes de la fonte,
conserve un faible poids, parce que son refroidissement tient à sa
forme spéciale et non à l'augmentation d'épaisseur des parois.
Son fini est irréprochable ; rigoureusement contrôlé, il est
absolument garanti.



Montez des DIABOLO
sur vos machines,
vous n'aurez jamais
d'ennuis.

NOMBREUSES MARQUES
EN STOCK

TOUS PISTONS SUR DEMANDE
EN QUELQUES JOURS

Demandez notre Notice
technique et notre Cata-
logue !

Société LE PISTON NORMAL DIABOLO

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



TARIF : 2 francs la ligne (minimum 2 lignes). Annonces à caractère commercial : 5 francs la ligne (minimum 5 lignes).
 Tout abonné à *Moto-Revue* de par son abonnement, a droit à 9 lignes d'insertions gratuites à prendre en une ou plusieurs fois, il se trouve de ce fait remboursé du montant de son abonnement

AVIS IMPORTANT

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

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 cm. sur 13 cm.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le n° dans laquelle elle doit passer ;
 - 3° En dessous l'annonce TRES LISIBLEMENT et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés en indiquant sur chaque feuillet le numéro dans lequel elle doit être insérée.
 Nous les 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. parf. ét., 4 vit., embiellage neuf, 2.500 fr. Tagnole, 34, rue des Loges, Montmorency.
 A. B. C. 5 CV, bon état, prix intéressant. C. Collin, Coutouvre (Loire).

A. B. C. parf. ét., révisée, pneus et chambre neufs, compt. et phare, 3.500 fr. cause voiture, R. Saugnac, Belin (Gironde).

A. J. S. 1926, état de neuf, électr. técalémit., nombr. access., selle Terry. Ecrire : S. Abelson, 22, rue Legendre, Paris.

Alcyon, 175 cmc., 2 vit., kick, débr., état neuf, 1.750 fr. Ecrire : Partiot, 17, rue Albert-Joly, Versailles (Seine-et-Oise).

Alcyonnette comme neuve, très b. ét., roulé 500 km., avec access., 900 fr. Ecrire : Ch. Foles, à Auffay (Seine-Inférieure).

Une Anzani, état de neuf, H. CV., 4 vitesses, avec tan-sad, 4.000 fr. Bauce, 30, rue Pradier, Paris (19^e).

Avance G. D., 175 cmc., 4 temps, très peu roulé, 1.800 fr. Chez Dupuy, 31, rue Poussin, (16^e)

Auto-Roue Monet-Goyon, 1 HP 5, révisée, réc., par constructeurs, avec attaches pour vélocimane, 400 fr. Assas, rue Elbeuf, 86, Rouen (Seine-Inférieure).

B. S. A., 2.200 fr. ; Peugeot tan-sad, 2.200 fr. ; Blériot, sid, parfait état 1.800 fr. ; superbe Excelsior, 9 CV, Griffon 900, roues, cadre, guidon sport, fourches élastiques, Hymond, 5, rue de la Gare-de-Reuilly, (12^e).

B. S. A. 5 CV, 3 vit., en parf. ét. de marche, pneus, voiturette, neufs, équipée sport, essais à volonté, 2.500 fr. Peruse, 92, av. de la Défense, Courbevoie.

Clément 3 HP, 2 vit., parf. ét., 950 fr. Ecrire p. rend. vous, Moreau, 11 bis pass. Courtois, (11^e)

Cleveland, 4 CV, 2 vit., très b. état, 3.000 fr. Darsencan, 15, rue Dulong, Paris.

Cleveland, état neuf, pignons, chaîne et pneus dont 1 Firestone américain, klaxon, groupe Luxor et coffre à outils, assurance encore six mois, essai à volonté, 2.500 fr. Appareil photo 13/18, anastigmat,

Maison F. TOUTIN

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

Téléphone : Levallois '0-41

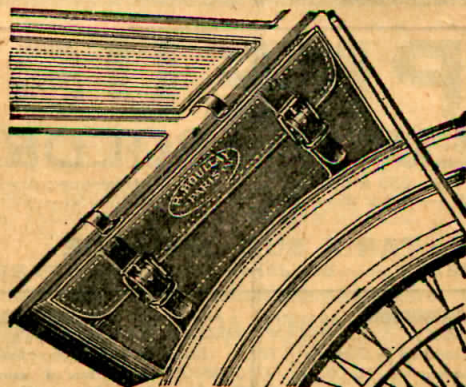
**:: PIECES POUR ::
 TRIUMPH. - B. S. A.
 DOUGLAS. - P. & M.**

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

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

SACOCHE de CADRE



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

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

anglais, pied noyer, 3 châssis doubles à rideaux, double tirage, 250 fr., échangerai contre utilité. Ed. Tesson, 7, rue Beauséjour, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Cyclotracteurs, 1 neuf et 1 révisé, essayés, garantis. Collot, 50, avenue Jules-Coutant, Ivry (Seine).

Cyclotracteurs, toutes pièces détachées et réparations. Collot, 50, avenue Jules-Coutant, Ivry (Seine).

De-De, 175 cmc., 2 vit., acc., comme neuve, 1.950 fr. Ecrire : Villejean, 61, rue Legendre, (17^e)

D. F. R. 350 cmc., 3 vit., mot. ent. rév., à enl. suite, 2.600 fr. M. Voisin, 180, rue de Paris, Pantin, tél : 232.

Moto D. F. R., 350 cmc., roulé 500 kil., 4 vit. état neuf, prix 2.900 fr. S'adr : M. Parrain, 9, rue d'Alsace, Courbevoie (Sei e).

D. F. R., 350 cmc., ét. euf, prix 2.700 fr., compt. O. S., chan bre rech., tan-sad., Morel, 148, rue Gravel, Levallois-Perret.

D. F. R. Cause départ Afrique, très bon état, 350, 4 CV, 3 vit., carb. Amac, gros pneus. De Beausacq, 31, rue Fortuny, tél. : pour rendez-vous jusqu'à 10 h. Wagram 61-96.

D. F. R. Comme neuve, 2 CV, 2 vit. débr. Kick, graissage sous pression, etc., etc., 2.000 fr. Trenque, 9, Cour-des-Neuves (20^e) le soir à 8 h.

A vendre moto D. F. R., 4 CV, avec side-car, 3.500 fr. S'adr : M. Bondon, 11, rue Castex, Paris.

Douglas 3 CV, rév. comp. parf. ét. avec sidecar osier, forme sabot, le tout 2.500 fr. Samedi, dimanche de préférence. Drouin, 9, rue de la Mairie, Chatillon-sous-Bagneux, (Seine).

Douglas 2 CV 3/4, 2 vit., selle Terry, pneus neufs, tan-sad, acc. exc. état, 2.200 fr. Derville, Catenoy (Oise).

D'Yrsan 2 CV, 2 vit., débr. kick, juillet 25, peu roulé, parf. ét. valeur 2.000 fr., écl. Magond, assurance pay. 100.000. Impôts payés. Acc., prix 1.600 fr. ou éch. plus forte. Visible tous les soirs 7 h. 1/2 et dim. matin. François 90, rue de Lagny, Montreuil (Seine). Métro Vincennes.

Evans ét. neuf écl. électr., repose pieds, 1.150 fr. 0c
Ravet, roulée 300 k. 1 Same, 2 vit., 2.550 fr. Laporte, 5int-Galmier (Loire).

Evans 1 CV 1/2, b. ét. marche, prix 700 fr. Vis. 16, rue Perronet, Neuilly-sur-Seine, M. Ernster.
 F. N., luxe, 4 cyl., neuve, 10.000 fr. J. Pipault, 2, rue Bourard, Paris.

Gnome et Rhône, 250 cmc. tan-sad., cl. Mag., ét. parf., prix 3.000 fr. Vis. tous les soirs après 7 h., Auriol, 35, av. de Fontainebleau, Bicêtre (Seine).

Gnome et Rhône, 2 CV, modèle 1926, transm. chaîne comp. O. S., ét. neuf, prix 3.000 fr. S'adr.: Rome, 8, rue Dequerry, Paris (11°).

Gnome et Rhône 1925, 4 CV, rem. à neuf, gros pneus neufs tan-sad., courroie, chaînes neuves Prix 3.000 fr. Ecr.: Raymond Neyert, 7, rue du Moulin-de-la-Tour, Gennevilliers (Seine).

Moto Griffon 3 CV, écl. et tan-sad., ét. neuf, 2.500 fr., ess. à vol., 2 vit. L. Dassonville, 149, Avenue de St-Ouen, Paris (17°).

Griffon 125 cmc., boîte 2 vit., Albion selle Terry gd. modèle, avec acc., état absolu. neuf; net 2.100 fr. G. Petit, 34, rue de la Gare, La Frette (S.-et-O.).

Griffon 1 CV 1/2, t. b. ét. de m., 900 fr. Bicycl. 1/2 course 1925, 2 v., 300 fr. Leconte, 44, rue Curial, Paris (19°).

Harley Davidson 9 CV, avec side fuselé genre sport, le tout ent. remis à neuf par maison Harley, roulé 500 km, depuis rev. A vendre, ou éch. contre moto 250 à 350 cmc., b. ét. Elie Souhabere, Allons (L.-et-G.).

Harwill 3 CV, 3 vit., ét. absolu. neuf, avec acc., 2.000 fr. Ecr. Bernard, 5, rue Pillet-Will, Paris.

Henderson 4 cyl., 3 vit., écl. électr., 3.000 fr. E. Loison, 4, rue de Pontoise, Bezons (S.-et-O.).

Moto La Française Diamant 2 CV 3/4, prise directe, fr. b. ét., pneus nfs, prix 700 fr. Coron Barbier, N. et I. Onnaing (Nord).

La Française Diamant 2 CV, 2 vit., kick débr. au guidon, peu roulée cause achat side-car, 1.800 fr., voir mag., malles, 38, rue Montaigne, Paris.

Occ. unique moto Magnat-Debon 175 cmc., 3 CV, sortie usine, 1 mois, roulée 200 km., val. 3.500 fr., acc. 200 fr., cause mal., soldée 2.500 fr. Ecr.: Klein, 26, rue Beaurepaire, Paris (10°).

Mascotte P. S. 124 cmc., réelle occ., comme neuve 1.100 fr. Gilbert, 18, rue Jouffroy, Paris (17°).

Monet-Goyon 175 cmc., 2 vit, parf. état de marche, 1.900 fr. M. Voisin, 180, rue de Paris, Pantin, tél. 232.

Monet-Goyon 175 cmc. touriste, peu roulé, email nickel intacte, phare élect., Villers, biellettes Terry; pneu neuf, pare-jambe, trompe Cicca, tous acc. de répar. Impôts, assurance payés, aff. exc. t. de conf. A vendre 2.400 fr., vis. tous les soirs de 6 à 8, ess. samedi après-midi. S'adr.: Richard, 18, rue Mont-Blanc, Paris (13°).

Monet 4 CV sport, à vendre cause départ, com. neuv. 3.500 fr. Gillot, 123, rue de la Glacière, Paris (13°).

Monet et Goyon 2 CV 1/2 sport, 175 cmc., 3 vit., nombr. acc., sans gar. usine 3.500 fr., vend cause maladie, Niédegang, 28, rue Chaptal, Levallois-Perret, (Seine). Le soir après 7 h. 1/2.

Monet et Goyon 350 cmc., 2 temps, état neuf, écl. acc. out., à enlever 2.850 fr. Phillippon, 27, rue Chardin, à Suresnes. Vis. t. l. j. à partir 17 h. 30 et dimanche.

MOTO-ECOLE

la plus ancienne école enseignant la moto et garantissant le permis de conduire (30 francs), formalités comprises

apprend gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mécanique sur INDIAN, HARLEY, B. S. A. et toutes autres marques....

MOTO-ECOLE

Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 fr.

Service de dépannage: **Diderot 41 88**
 Location de motos et de side-cars
 Ouvert tous les jours et dimanche matin

Bureaux et Cours, 3, rue Dagorno
 - (En face du métro Bel-Air) -
 Garage, 3 bis, rue Dagorno
 Ateliers, 13 et 15, rue des Ormeaux
 - TÉLÉPHONE: DIDEROT 41-88 -

MOTO-ECOLE

PNEUS NEUFS — SOLDÉS

EN STOCK: 650 x 50 c. et 55 c. pour Motobécane; divers: 650 x 55 — 650 x 65 — 650 x 60 — 650 x 65 x 55 — 700 x 80. (Pas de 28 x 3.)

TARIF SUR DEMANDE

DALBIAC - 1, Rue des Jardins-Saint-Paul, PARIS (4°)

CRÉDIT MOTO AGENCY COMPTANT
 24, Boulevard de Charonne - Téléph.: Diderot 13-36 - Métro: Avron
 nous procurera en NEUF ou d'OCCASION la machine à votre goût
 Agence: Gnome et Rhône-Soyer - R. Gillet - Motobécane - Monet et Goyon, etc.
 VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - RÉPARATIONS
 ÉCOLE DE MOTOS

AGENCE PARISIENNE
HARLEY-DAVIDSON
 22, Rue de Picpus, PARIS (12°) - 1^{er} él. Diderot 27-44 - Métro: NATION
 MOTOS 350, 1.000 et 1.200 cmc. | RÉPARATIONS RAPIDES
 PIÈCES DÉTACHÉES Expédition à lettre lue

250 cmc. deux temps, 3 vit. peu roulé, 100 km. à l'heure, 1.550 fr., tous les jours 6 à 7 h. Max, 6, rue de Santerre, 12°.

A vendre moto course piste, 2.000 fr., ou éch. c. side-car, 350 à 500 cmc., vis. samedi après-midi et dim. matin, piste Municipale, Vincennes, Cabine 102.

Moto anglaise révisée juin, mot. Jap, Bt Sturmey, 5 CV, bas prix, tous les jours, Texier, 14, rue des Caves, Sèvres (S.-et-O.).

Motobécane à vendre, b. ét. Larche, prix 1.000 fr. Noël Jean, ama Saussaye (Eure) par Elbeuf-sur-Seine.

Motobécane 1925, Bosch, Zénith, Porte-Bag., 1.000 fr., 2 ch. à air, 30 x 3 1/3, les 2, 50 fr. Faïlle, pharmacien, Sotteville-les-Rouen.

Motobécane roulé 600 km., parf. ét., à vendre avec tous acc. vis. tous les jours, Marquet, 31, Bd Ornano, Paris (18°).

Motosacoche sport 2 cy. 500 cmc., carb. Amac, M. Bosch, O. S. Hartford, Stabyl r. interch., écl. ét. neuf, 5.000 fr.; ou éch. contre 250 ou 350 cmc. A. Gonaga 28, bis Pavé des Chartrons, Bordeaux.

Motosacoche 1.000 cmc. spéciale, ramassée compl., Jaeger, selle Terry, phare Bout. Péhu. Dunlop Cord piste mach. dép. 130 km. heure, 5.000 fr. Milland, 61, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

N. S. U. 4 CV, boîte 3 vit., disp. motos, le dim. matin, 8, rue Burq, Paris (18°).

Peugeot 3 CV, 2 vit., débr. parf. ét., 1.200 fr. Merot, 54, rue de la Comète, Asnières, 18 à 20 h., samedi 14 à 20 h.

René Gillet sur ballon neuf, chas. susp., car. bipl., capot pare-brise, Terry, outill. écl. Galmard, 116, rue de Charenton, Paris.

René Gillet 1925, 6 CV, nt. rev., 3.500 fr. Crédit. A. Lemoine, 85, rue de Crétell, Maisons Alfort (Seine).

René Gillet 6 CV, side 1925, tous acc., tr. bon état, chaînes Renold, ess. vol. 6.000. Pelletier, 35, rue d'Aboukir, Paris.

Moteurcycle Rosengart n'a jamais été monté dans sa caisse d'origine, cause mal., neuf garanti, 600 fr. Gratecap, 4, rue Amos-Barbot, La Rochelle.

Rudge 500 cmc. montée sur pneus 700 x 80, parf. ét., 2.500 Chipaux, 75, Bd Carnot, Le Vésinet (Seine).

A vendre roue Motrix Alcyon, neuve, prix 500 fr., s'adr.: Turba, Moissy-Cramayel (S.-et-M.).

Rovin 3 CV, parf. ét. mec., à céder par part., 19, av. MacMahon, Paris.

Moto Rovin 2 CV, 2 vit. ent. neuve, cause départ 1.700 fr., 15, rue Parmentier, Houille (S.-et-O.). Tramway 62, Porte Maillot.

Rovin 3 CV, 3 vit., état abs. neuf 2.600 fr., vis. 50, avenue Rueil, Nanterre.

S. I. C. 2 CV, mod. 1926, ét. neuf 1.300 fr. Bouy, 16, rue Gambetta, Asnières.

Supervélauto Monet et Goyon 3 CV, parf. état mec., 2 pn. nfs, nomb. acc. A enl. 1.800 fr. Ducluzel, 91, rue du Dôme, Billancourt.

Terrot luxe, 3 CV, moteur Jap 4 temps, sortie usine mars 1926, peu roulé. Prix: 4.375 fr. S'adr. Clément Van Kerrebroeck Bonneuil-Les-Eaux (Oise).

Terrot sport HS Jap 350 cmc, 4 CV, cherch. 3 vit. freins tembour. Terry pneus 700 x 80, tan-sad grais. sous pression 4.000 fr. M. Ayats 94 rue de la République Puteaux.

Terrot Mag. 2 cyl. 4 CV 3 vit. out. rétro. t. b. ét. 2.000 fr. Bourdin Saint-Pierre-du-Peray près Corbeil (S.-et-O.).



10, Avenue Niel, Paris

Moto Terrot 2 CV avec débrayage tr. b. ét. marche. Prix : 1.300 fr. magnéto neuve moto Alcyon 3 CV 175 pneu et ch. à air neuves piston neuf, carb. neuf guidon neuf tr. b. ét. marche, 2.300 fr. Chez M. Thery Lucien, Ailly-sur-Noye (Somme).

Terrot 175 cmc. sport, mot. spéc. 2 éch. Amac. Mars 26, enc. gar. 80 km. heure. Imp. payés 6 m. C. neuve de conf. 3.000 fr. ou éch. cyclecar b. ét. Ferry, 25, rue du Port, Aubervilliers. Nord 01-46.

Terrot 3 CV, 250 cc., mod. 24-25 parf. ét. cause mal. P x 1950. Garnier, 10, rue Friant, Paris (14^e). T. les soirs à part. 7 h.

Terrot Jap 350, selle Terry, pneu neuf out. avert. ect. excel. état, 4.200 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao (20^e).

Terrot 3 CV, 2 t., état neuf 3.600 fr., moteur garanti La Française 1 h. 14, 1.200 fr. Vélo course abs. neuf 550 fr., valeur 650 fr. H. Cordonnier Vitry (Loiret).

Terrot 4 CV, sport type HS, 3 vit., chaîne fourche, Druide amort. ass. 1 an, phare, P. rech. très peu roulé, 4.800 fr. Gœpfert, 49, rue J.-Lafontaine, Soissons (Aisne).

Terrot sport 350 cmc., J. A. P., grais. méc. et pompe à main Téca-lémit, roulé 500 km., Phare Acète, avec chalumeau pneus 700 x 80 tan-sad. Prix : 5.850 fr. A. Cordier, 8, place du Marché, Montmorency (S.-et-O.).

Terrot type H. S. S., culb. 350 cmc., ét. neuf vendue c. voit. compt. vit. ch. à air, rech. out., amort. de dir. et Hartford à enl. suite. S'adr. 5, rue Lalo.

Terrot 3 CV, fin 25, comm. neuve, prix à débattre. Dieu Marcel, Heudicourt (Somme).

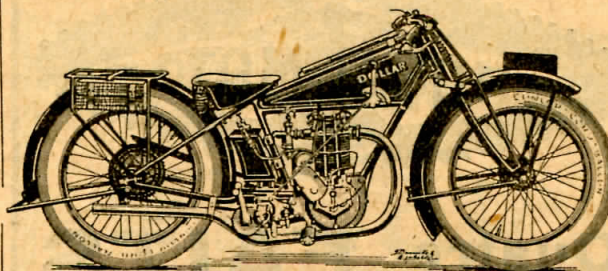
Tri-porteur neuf à mot., 2 vit., dém. sur gros pneus, grande caisse fermée et galerie cause non emploi, 2.500 fr., éch. pour bonne moto. Doridant, 40, rue des Envierges, Paris.

Triumph solo 5 CV, tr. rapide, 3 vit. kick., trans. cour. 4 1/2 aux 100 km., phare acét., t. sad. acc. c. neuve, parf. ét., marche à enl. c. départ. Vis. t. les jours, 3.500 fr. Millet, 192, rue Roquette, Paris (11^e).

Triumph, 500 sport, pneus neufs, 2.800 fr. Y. Fortin, Sourdeval (Manche). Terrot 3 CV, pneus comme nfs, ét. de marche à rév., 350 fr. Y. Fortin, Sourdeval (Manche).

Triumph 5 CV, 3 vit., ex. ét., ess. à vol., pressé, 2.500 fr. avec side 2.700 fr. Becogne, 14, rue du 4-Septembre, Rueil (S.-et-O.).

la marque des connaisseurs...



"DOLLAR" 3 1/2 CV SPORT-CONFORT

" DOLLAR "

Modèles 1 3/4 - 2 1/2 - 3 1/2 CV. Types SPORT et TOURISME

Moteurs **4 Temps** — Soupapes à **Culbuteurs**

s'adjuge 2 records du monde

à Paris le 4 Juillet 1926 - Catégorie 125 cm³

Druz sur "DOLLAR", parcourt 10 kilomètres en 7' 33" 4/5

Druz sur "DOLLAR", parcourt 20 kilomètres en 15' 12" 2/5

1000 Agents en France

Magasin de Vente et d'Exposition : 160, Rue de la Pompe, PARIS

VENTE A CRÉDIT

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

"Motos DOLLAR", 5 et 7, Avenue de la Liberté - CHARENTON

AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes marques et toutes dimensions

PNEUS & CHAMBRES

pour Vélo, Moto et Auto

à des PRIX TRÈS AVANTAGEUX

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS & RECOMMAGES

Maison VAYSSE

387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)

Téléphone : SÉCUR 27-78

Zedel, 3 CV, prise directe, bon mot. 4 temps, pneus tr. b. état, 2 roues en plus avec pneus. Prix : 600 fr., soir préf. chez Baillon, 11 bis, rue Bobillot, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Gnome et Rhône, champion de France, 1.000 fr. d'accessoires, 2.500 km., raison santé. Prix : 3.500 fr. R. Leot, 26, rue Guillaume-Tell.

Moto Française 3 et 4 CV, 950 fr. Indian 3 b., side Garnier, rév. 3.200 fr. Tesdou, 63, rue Ducouélie (11^e).

A vendre ou à échanger contre plus forte, en parfait état, moto Peugeot, dernier modèle, 2 HP 1/ éclair., bouteille 250 L., roulé 2.000 km., 2.200 fr. Ygouf, 18, Impasse du Moulin-Joly, Paris (11^e).

PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

SIDECARS

B. S. A. side, b., état visible 36, route de Châtillon, Malakoff Seine.

B. S. A. 5 CV, side, bi-place, neuf, équipé, p., le gd tourisme, nombreux accessoires et pièces rechange, cause maladie, : Geisler, 4, rue Saint-Fiacre, (2^e).

B. S. A. 5 CV, b. ét. p. brise, cap., écl. Ecrire : Giffard, 5, rue Ecrivain, Sens (Yonne).

B. S. A. side 5 CV, récente pneus neufs, châssis Gloria, cadre renforcé, 3.600 fr. y compris environ 500 fr. pièces détachées : Chaussinand, 33, rue Jeanne. Visible tous les jours 6 à 7 h.

B. S. A. très bon état, superbe, carrosserie, avec pare-brise. 3.800 fr. : M. Voisin, 180, rue de Paris, Pantin. Tél. : 232.

Douglas, 4 CV, parf. ét. méc. side à l'état de neuf : Charrier, 72, rue de Paris, Orsay (Seine-et-Oise).

F. N. side 4 cyl., 7 CV, cardan, acces. 3.200 fr. : Ménager, 18, av. de Melun, Montgeron (S.-et-O.).

R. Gillet 1925, conf., Terry Amac., rech., très bon état : Laborderie, 82, boul. Port-Royal.

Gnome et Rhône touriste 4 CV, sorti usine septembre 1925, compteur Jaeger, Mir'ir et nom. acces. 4.500 fr. Bizy Ch., bijoutier, 39, rue Letellier, Paris. (15^e).

Particulier cède, cause double emploi, sidecar Griffon, 6 GV, état neuf, véritable occasion valeur 6.000 fr. vendu 3.300 fr. Prix à débattre. S'adresser au garage Pasquet, Neuilly-en-Thelle (Oise).

Harley, sid. équip. pour 1, touris. visible tous les jours, 141, avenue d'Italie (13^e). Aff. très sérieuse Mme Moussu 4.000 francs.

Harley, 9 CV, side L. V. bi-

MOTOCYCLISTES ???

B. GODART, 116, Boulevard de Grenelle PARIS (XV^e) Ség. 61-76

vous présente l'innovation de l'année

LA MOTOCONFORT A 2.800 FR.

MOTEUR 4 CV 1/2 (LICENCE MOTOBÉCANE)
2 VITÉSSES KICK ET DÉBRAYAGE PNEUS DE 700 X 80

LA MOTOBÉCANE à 1.485 fr.

Le Cyclecar Th. LAFITTE à 6.800 fr.

Agent de

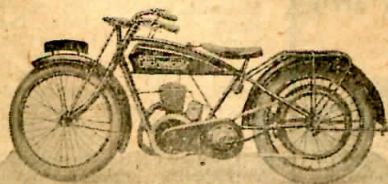
TERROT

PEUGEOT

GNOME et RHONE

MONET et GOYON

Livraison immédiate



places pare-brise, éclair. klaxon électr. roues flasquées, compt., rétro., gros pneus, chambres et pneu rech., marche parfaite. A. Breton, Saint-Crépin, Houilles (Oise).

Harley-Davidson side, céel biplace, état neuf, éclairage compteur, acces. pneus, confort, essai à volonté 4.500 fr. M. Feyte, 49, rue Championnet, Paris (18^e).

Side Harley-Davidson, état neuf, roulé 1.900 km., éclair. acces., à vendre ou échanger contre petit cyclecar, cause raison commerce. Louis Bertrand, Bazar, 24, rue Pécherie, Tarare (Rhône).

Harley-Davidson side mono-place, 9 CV, revu entier, compt. OS, chambres rech. cadre renforcé 4.000 fr. Bertin, 39, av. de la Côte-d'Or, Vigneux (S. et-O.).

Très beau side Harley bipl. parf. état, Magondeaux, nom. acces. pneus chamb. montre, compt. etc. Prix intér. s'adres. M. Fleurigant, 46, rue Montmartre, Saint-Ouen (Seine).

Harley, side bi-pl., état neuf, roues flasquées. éclair., outil. rechange, acces. bon pneus, ch. rech. essai à vendre c. santé, 3.600 fr. Concierge, 89, rue de Bagnolei, Paris (20^e).

Harley side 9 CV, fourche renforcée 1924, compteur, éclair. Mag. gros pneus 760 x 90, peinture origine, caisse série, parfait état mécan. recommandée à connaisseur pour vacances 3.800 fr. soir à partir 7 h. 1/2. Boudaud, 4, rue du Moulin, Puteaux (Seine).

Harley-Davidson sport, avec side mono. par-br., compt. écl. Mag., pneus et chambres rech., parf. état, 3.500 fr. Visible soir après 7 h. 1/2, 81, rue Thiers, Colombes.

Harley side profilé, 1.200 cmc compt. klaxon, électr. éclair. électr. machine grand sport très rapide, visible. Michel, 6, rue Fournier, Clichy (Seine).

Sidecar Henderson 1.300 cmc. nomb. acces., monococque Garnier sur châssis origine. Sereno 2, rue Quatre-Septembre (Paris).

Indian 3 b. sid., bi-pl., grand sport, montées avec carb. Zénith, faible cons., parf. état, 3.500 fr. Vallet, Usine à Gaz, de Coulogne, (Pas-de-Calais).

Liquidation : Indian neuves, grand luxe, avec side grand sport, montées avec carb. Zénith, faible cons., dernier modèle, gar. 6 mois, 4.600 fr. au compt. ou à crédit. Grand choix de motos, occasion, bas prix, Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno, (12^e). Tél. Diderot 41-88 Métro Bel-Air.

Indian, sorti 1925 avec side bi-place Le Flotteur, carb. Zénith, magnéto Bosch, écl. électr. amor., avertis., klaxon, 2 chambres, 4 chaînes de rech., bougies et pièces div., etc., peu roulé, pneus état neuf, excellent état général, 3.800 fr. Cardinal, 16, quai d'Alfort, à Alfort.

Indian, 9 CV, 3 boules, très bon état, Solex, side 2 pl., bateau, phare Mogondeaux, compteur, montre, pneus, chambre rech., outil. compl., tan-sad, guidon sport, compl. Solo, Prix 4.200 fr. ou éch., contre moto Solo très bon état, Terrot ou Monet, 350 cmc., 4 temps 1925. S'adresser Mouge, 32, rue de Sartoris-La-Garenne-Colombes. Samedi ou dimanche.

Belle Indian trois boules, carburateur Zénith, compteur Jaeger, rétroviseur, sidecar, tôle flotteur Tony Bouley pare-brise, outillage et accessoires nombreux, le tout en très bon état, impôts payés, deux paletots de cuir, 25 kgs d'huile, 1^{re} qualité. Prix intéressant. Jollet, 113, rue du



Quatre FAITS pour fixer votre choix.....

ROYAL-MOTO

1° Révélation du Concours d'Endurance de l'U.M.I.

25 Avril 1926 CIRCUIT DE MAULE

2° Circuit de l'Ain - - - - - - Médaille d'Or

André FAURE sur *Royal-Moto*, 1^{er} ex æquo.
Concours International de Régularité et
Tourisme. 13 Mai 1926

3° Bol d'Or 1926 - - -

Brillante performance de la *Royal-Moto*
- - - 1.187 kilom. en 24 heures

4° Trois Jours du Forez 2 Médailles d'Or - Coupe des Constructeurs

Pour renseignements, s'adresser au :

Dépôt Général de la Royal-Moto
10, Avenue Niel Paris (17^e arr^t)



Bois à Clichy à partir de 19 heures
ou samedi après-midi.

Particulier vend : Indian trois boules, sidecar grand sport, état neuf, carte grise, impôts payés, capote, glace rétr., compt., kil., trompe, chambre de rech., deux chaînes rech., un crie. écl., Mag. phare, av. et arr., phare électr., sur le side, outil. compl., affaire sérieuse. Prix 4.800 fr. S'adresser chez M. Auger, 127, boul. de Ménilmontant, Paris (11^e). Visible le soir de 7 à 9 heures.

Indian, 3 boules side, prêt à rouler, 3.000 fr. un lot pièces Triumph. Matlin, à Bouray (Seine-et-Oise).

Cause achat voiture cède Indian, bi-place, état neuf, acces. 3.000 fr. à débattre. Zollikoffer, Fouquenay par Beauvais (Oise).

Indian, side trois boules, bonne affaire 3.000 fr. ou échangeais contre moto Solo même prix. M. Arteil, 13, rue des Pierres à Meudon.

Cause achat voiture, Indian 3 boules parf. état, revue side bateau, bouteille Magondeaux et phare, Técalémit et pompe, tous essais, 2.800 fr. Duchet, rue de la Liberté, Semur (Côte-d'Or).

Indian, side bi-place, entièrement revisé, excellent état, 1 pneu neuf. Prix 3.000 fr. Cadillac, 79, rue du faub. Saint-Antoine Paris.

Indian et Harley side-car, occasion rare, Douglas, Triumph, B. S. A. Besse 1, rue Faraday, Paris.

Indian, side, 1 pneu neuf, bon état, prix 2.000 fr. Carouget, Grécy-en-Brie (S.-et-M.).

Side-car Oriol origine, Mag., 4 temps, 6 CV, 750 cmc., culbuteurs, modèle 24, 4 vit., 4 roues interch. complètes, Magondeaux-3 becs, grand side souple et confort, outillage, 5 litres aux 100 km., essais sur toutes dist., de confiance. Stierle, 23, quai aux Fleurs, Paris (4^e).

Side, c. Peuple, bon état roues 650 x 42, 480 fr. Dubert, 32 rue Corbeau, Paris, de 19 à 20 heures.

René Gillet, 6 CV, mod. récent, 4 roues, interch. side L. V., susp., parfait état, 3.400 fr., avec OS tan-sad, Magondeaux, 3.800 fr., cause départ. Quéré, 7, impasse Math, Gillet-les-Joncherolles à Pierrefitte (Seine).

Side anglais tôle porte à gauche bon état, 150 fr. urgent. Fonton, 18, rue des Pyrénées, Paris.

INDIAN SIDE L.V.

bi-place, équip. électrique,
pare-brise, acces. 3.200 frs.
HITIER, 25, Rue de Flandre,
Tél. : 60 LE BOURGET

CYCLECARS

Bedelia, 1.900 fr., 6 CV, bon ét. de march., sur rend.-v. Monnoyeux, 7, route de Villejuif, Arcueil (Seine).

Benjamin, torpédo 5 CV, 4 cyl., ét. neuf, 5 roues, éclair., démar. électr., à vendre 4.500 fr. Thomas, 3, rue Berzélius, Paris (17^e).

Cyclecar C. C. V., état de nf. (Moteur Scap), roue de rechange, éclair., Magond, essai à volonté. S'adress. chez M. Gouzennes, 4, impasse des Ecoles, Villejuif (Seine).

Cyclecar 5 CV, 2 cyl., 2 t. à eau cap., p. bris., acces. parf., 2.400 fr. Tribble, 11, rue des Bruyères. (Asnières) (4 min. gare Bécon). Jeudi, samedi après-midi et dimanche.

Cyclecar mot. et boîte. Indian, 5 roues Michelin, transm. pignon et angle et chaînes, éclair. Mag., pare-brise, parf. ét., 2.650 fr. Chappat, Vitteaux (Côte-d'Or).

Cyclecar à terminer 3.000 fr. Pelgrin, 47, avenue Paul-Dupont, Livry-Gargan (S.-et-O.).

Cyclomoto Peugeot, h. ét., 1.400 fr. Wahiche, 32, av. Gambetta, Chatou (S.-et-O.).

De Marcey transformé, châss. allong., 3 pl., tréfle, moteur, Anzani 8 CV, parf. ét. mécan., carross. et pneus. Ecrire Buely, 12, rue Nélaton, qui prendra rend.-vous.

De Marcey 2 pl. parf. état, marche, 5 roues, cap. mot. Anzani, 8 CV, compt., 3 vit., marche AR. Bertin, 190, route Nationale, Viroflay (S.-et-O.).

Cyclecar « Eclair », 2 cyl., 2 vit., M. AR., roues détachables, éclair. électr., allumage Delco, 4.000 fr. Semaine jusqu'à 6 h. Carrière, 5, rue Waldeck-Rousseau Porte des Ternes.

G. N. Salmson, parfait état, cause 4 places, Taste, institut., Roques, par Valence (Gers).

G. N. Salmson, exc. état, 5 roues garnies., housses capote imperm., rech. accés., 4.500 fr. Le Querhic, Marigné (Sarthe).

G. N. Salmson, 6 CV, entier, révisé, magnéto neuve., 6 pn., état neuf, carr. bon état, 2 pl., accés., rech. Prix à débatt. sam. après-midi, dim. toute la journée. Vachon, 11, boul. Mirabeau, Argenteuil.

Cyclecar G. N., 7 CV, remis à neuf, vendu pour cause double emploi, prix intéressant, visible, 7, av. Boulevard-St-Mandé (Seine).

G. N. Salmson, très bon état, bons pneus, 3.800 fr. Hollard, Juge de Paix, Château-La-Valière (Ind.-et-Loire).

Mathis, 6 HP, torpédo 2 pl., compt., conf., arrière., ét. n., réelle occ. 6.800 fr. David, 19, pl. Petit-Martroy, Pontoise (S.-et-O.).

A vendre, 4.000 fr., Morgan sporting, réelle occ., exc. ét., moy. à brochés. S'ad. : Vanderheert, 6 pass. Piémontesi, Paris (18^e).

A vendre ou échanger, pour un cyclecar Morgan, assez bon état, une moto B. S. A., 5 CV, en très bon état, avec nomb. accés. S'adresser chez M. Gouzennes, 4, impasse des Ecoles à Villejuif, dimanche ou lundi de préférence.

Morgan spécial, super-sport mai 1925, état garanti, capote et roue démont., pneu 710x90, éclair. Mag., phare, visible t. l. j. sur rend.-v. à partir de 18 h. 1/2 garage de la Seine, place 76, rue d'Alsace, 31, Levallois, Porte d'Asnières. Ecrire E. Theys, 15, rue de Moscou, Paris (8^e).

Morgan à eau 8 CV, 1924 b. état nomb. accés. 4.500 fr. Lage, Bray-sur-Seine.

Morgan Sport eau, équip., comp., éclair., b. ét. Sam. apr.-midi, 55, rue Billancourt, Boulogne sur-Seine.

Salmson G. N. méc. et carross. ét. de neuf, 2 pl., écl. avec ou sans préf. Mag., 5 r. achat voit., prix intér. Berthe, Armonville-les-Mantes (Seine-et-Oise).

Sima-Violet, torp. all. Magon., 2 carb., vitesse 75 km., compt., 5 roues, éclair. Mag., pneus neufs, excellente affaire, Visible Guibout, 7, rue du 42^e-de-Ligne, Joinville-le-Pont, ou écrire, Gui-



Paris-les Pyrénées Bol d'Or Paris-Nice Argenteuil

Extrait du Palmarès (Motos)

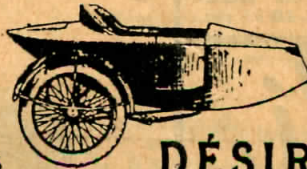
FAVOR

que

LIAUDOIS

DÉMONTRE ESSAYÉ ET VEND EXCLUSIVEMENT

PARIS - 9, Avenue Félix-Faure - PARIS



SI vous DÉSIREZ UN

SIDECAR

Élegant, Solide, Confortable,

n'achetez pas sans avoir consulté notre catalogue de carrosseries et accessoires — PRIX DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

Envoi du catalogue sur demande contre 0 fr. 25 en timbres poste.

FERNAND RICHARD

Constructeur de sidecars et cyclecars, châssis démontables pour sidecar, capotes, pare-brise.

139, avenue d'Italie - PARIS (13^e)

Anolenne Maison TONY-BOULEY

Gobelins 25-00

ÉCOLE DE MOTOS

EN SOLO ET EN SIDE-CAR Sur VÉLOCETTE et TERROT

Leçons et Permis gratuits à tout acheteur

MAISON DE CONFIANCE

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

Agence VÉLOCETTE, TERROT, et toutes Bonnes Marques

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

OUVERT TOUS LES JOURS

Samedi, Dimanche et Fêtes, toute la journée.

FERMÉ LE MARDI

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian, 8 PARIS (17^e arrond.)

Face même Nation

bout, 3 bis, place de la Tourelle Saint-Mandé.

Sima-Violet (à magnéto). Dol, 40, rue Kilford, à Courbevoie, (Seine).

Sima-Violet 1925, parf. ét., roulé 1.500 km., 5 roues, cap., pare-brise., écl. mag., compteur, rutil. 5.000. Demore, rue Saint-Nicolas, Bernay (Eure).

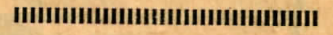
Cyclecar Licence-Villard 1924 3 roues très b. ét. de marche, capote, pare-brise, roue rech., au plus offr. Beaufils, Saint-Georges-sur-Cher (I.-et-C.).

Vincent, carr. sport, 5 roues, 3 v. et M. AR. pare-brise, capote, phare avec mag., volant flex., compt. vit. excel. état. pr. 3.500. Essais t. les mat. de 9 à 13. Durvelle, 16 bis, rue Maréchal-Foch, Le Vésinet (S.-et-Oise).

PETITES ANNONCES ENCADRÉES

EMPLACEMENT RÉSERVÉ

DEMANDEZ NOS CONDITIONS



VOITURES

Amilcar 6 CV, entier, à l'état de neuf, montre-compteur, démarrage électrique, éclairage, access. Prix 11.000 fr. Cheval, rue de Betche, Sanvic (S.-In.re.)

Amilcar touriste, 6 CV, écl. élect., phare, klaxon, montre, compt., roue de rechange, 1 phare de rechange, carros. spécial, grand coffre, entier, révisé, émail et nickelage neuf, 7.500 fr. Gueury, 27, rue du Bouloi, Paris. Tél. Gut. 22-05.

Ariès 5 CV, tréfle 1925, écl., dém., access., confort, parf. état. 9.200 fr. Rouand, 11 bis, rue Malleville, Enghien (S.-et-O.).

B. B. Peugeot, complètement révisée, belle occasion à saisir. Ridoux, 8, rue Cartier-Bresson.

Bugatti 1918 7 CV, type 22. Châssis révisé, 2 baquets, bons pneus, dém., écl. élect. 7.500 fr. ou éch. contre moto récente. Chaplain René, Pont-l'Évêque (Calvados).

Bugatti grand sport, 3 places, bateau type 23, radiat. Bresciat, état neuf absolu. 12.500 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Citröen 5 CV 1924, torpédo 2 places, absol. comme neuf, pistons alu., amortiss., ventilat. etc., intermédiaire s'abstenir. Prix 9.000 fr. Rayez, 2, rue des Fossés, St-Marcel, Paris. Tél. Gobelins 47-28.

Ford taxi, parf. état. 3.500 fr. Très urgent. Parmentier, 14, rue Draveil, Juvisy (S.-et-O.).

Mathis 6 CV, neuf, équipée, grand tourisme. 8.500 fr. Rouet, 8 ter, Allée des Fougères, Le Raincy (Seine).

Peugeot 18 CV, m. 1914, bon état m. t. grand, carros., p. transp. pers. ou aut., bas prix. Menguy, 67, quai de Javel (15^e).

Peugeot 4 CV, 2 vit., Kick, pneus état neuf, parf. état. marche garantie. 3.000 fr., franco port. Corpe, Pont-l'Abbé (Fini-

ROYAL MOTO

10, Avenue Niel, Paris

AGENCE

SCHEBLER

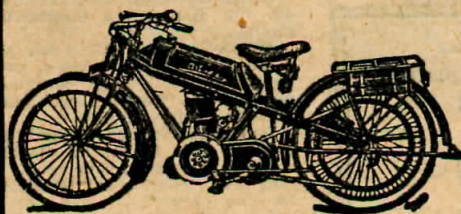
Le Plus Vendeur au Monde

CARBURATEUR

10, Avenue de la République, Paris

Motos "ARBINET Aîné"

(Cadre-Châssis breveté S. G. D. G.)



Moteur TRAIN
(2 temps)

Boîte 3 vitesses

Selle suspendue

Cadre triangulé

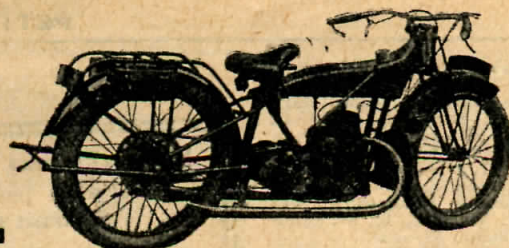
2 MODÈLES TOURISTE
2 MODÈLES SPORT
3 ET 4 CV. SIDECAR

Agents demandés

Catalogue franco

ARBINET Aîné, Constructeur

72, Rue Berbisey - DIJON (Côte-d'Or)



Motocyclettes LÉON ROUX

14, Chemin des Cailloux - LYON (Point du Jour)
Ateliers de construction à S^t-BEAUZIRE (P.-de-D.)

La Machine de GRAND TOURISME

Moteur à 2 temps TRAIN — Boîte 4 vitesses Picard

PRIX } 250 cmc., Selle HG, Pneus 700×80. 4.380 fr.
350 cmc., Selle HG, Pneus 700×80. 4.680 fr.

Suppléments pour confort 700×100. 300 fr.
pour selle Terry..... 60 fr.

Agents pour régions disponibles sont demandés

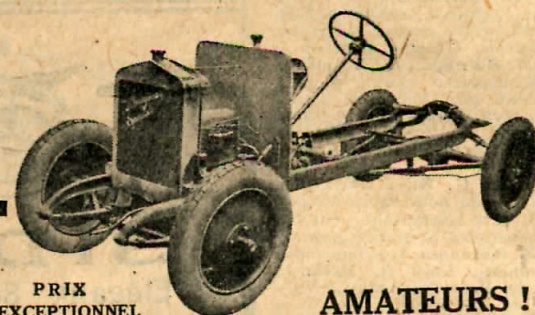
225 fr. 50 la paire avec ferrures pour
RENAULT 6 cv., CITROEN 5 & 10 cv etc...

à qualités égales
l'amortisseur



est
meilleur marche
que les autres
amortisseurs

Éts. GIANOLI - 9, Rue de l'Indre, 9 - PARIS (20^e)
Pub. G. Sucerts Téléphone : ROQUETTE 54-38



PRIX
EXCEPTIONNEL

AMATEURS !

AVANT D'ACHETER, DEMANDEZ PRIX & ESSAI
DE LA CHAIGNEAU-SPÉCIALE

ÉNORME !
Impôt : 90 fr. par trimestre
Consommation :
6 litres 1/2 aux 100 kilom.
Vitesse : 100 km. à l'heure

7 C.V

FORMIDABLE !
En torpédo 4 places
En camionnette 400 kilos
En sport
En conduite intérieure

FORD SPECIALITY - 110, rue d'Angoulême, PARIS-XI^e
Métro : COURONNES Tél. ROQUETTE 66-46



Steigboy

POT D'ÉCHAPPEMENT
— EFFICACE —
Pour Motos et Autos

STEIGBOY, 19, Rue Raspail — LEVALLOIS
— Téléphone : 894 —

HUILES pour MOTOS et AUTOS

"SUPRAOLEINE"

P. BOULEAU, 30, Av. du Président-Wilson
LA PLAINE-SAINT-DENIS (Seine)

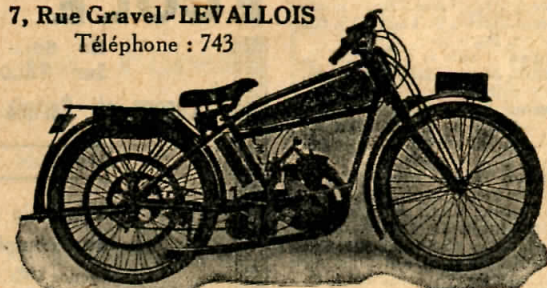
Agents sérieux demandés

Téléphone : Nord 49-33

R. C. Seine 14.842

LE PROPUL-CYCLE

7, Rue Gravel - LEVALLOIS
Téléphone : 743



Le 23 Mai, BOL D'OR

BEGNEZ et TEINTURIER, seule équipe munie de moteurs
français 4 temps, motos sport de série, arrivée au complet.
Circuit de Provence : 1^{er} et 7^{es}, motos commerciales.
Bordeaux-Toulouse : Court sans arrêt ni pénalisation,
sport 3 vitesses, chaîne-chaîne, carburateur Cozette.

Agences disponibles — Conditions spéciales — Notice M R sur demande

Demande catalogues cyclecars et voiturettes avec prix. Laithier André, 12° R. A. C. Neufchâteau (Vosges).

Moteur auxil., Rosengard à vendre bas prix, visible ou écr., 4 av. Parmentier, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Vends 1 magnéto neuf Bosch, dernier mod., pour petite moto 100 fr. Delarue, 84, rue des Amandiers.

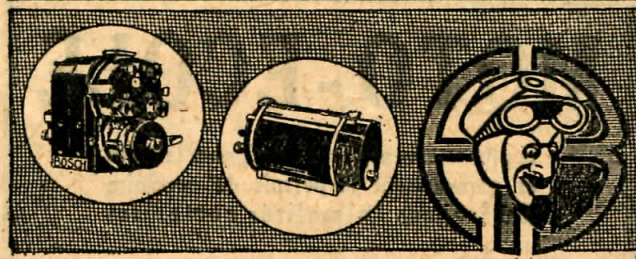
Poste T. S. F. 4 lam., radio-union type transatlantique avec batterie accumulateurs Gadot 80 volts, le tout 650 fr. Roffe, 60 bis, route d'Ardon à Laon (Aisne).

A vendre, phare moto « Luxor » à bec et son support de suite. Charamon, Ymonville (Eure-et-Loir).

Lot cadres neufs, de motos avec 2 roues, pneus, ch. à air, pédaller, p.-bag., béq. f. élast., 475 fr. Tesdon, 63, rue Ducouëdic (14°).

Petits moteurs 1 CV 1/2 neufs avec magnétos carburant., réserv. 550 fr. prêt à poser. Teissedou, 93 rue de la Glacière, (13°).

Pneus motos 650 x 60 depuis 85 fr., 600 x 50, 65 fr. autres dimensions, à bas prix. Tesdon, 63, rue Ducouëdic (14°).



AGENT GENERAL
BOSCH
(Springfield)

Vos magnétos dynamos & démarreurs

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

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

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

CATALOGUE R. ILLUSTRÉ FRANCO

A de SARELLO

90 et 104, Av. des Ternes - Paris
Tél. Wagram 81-08 et 81-09

ECHANGES

A vendre, ou à échanger pièces Indian et Harley à l'état de neuf, contre pneus et chambres d'occasion, bon ét., 30 x 3, faire offre : Bacilly, 19, quai de Seine, Herblay (S.-et-Oise).

Morgan sport, 9 CV, air modèle, 25, roulé 2.000 km., état neuf, compteur, écl. Mag, pneu conf, avant et à air, rech., outil, impôt et assur. pays, essai toute distance, 5.000 fr., ou contre moto F. N. m. 60 350 cmc., confort, 715-115, tan-sad, état neuf, ou Terrot Jap, 350 super confort, 55 cmc. Très sérieux, très pressé. Ecrire : Arnoux Marcel, Gros-Peuplier, Verdun (Meuse).

Militaire vend cyclecar 7 CV, 3 vit., capote joues, roues et pneus Mich. neufs, 2.500 ou éch. contre moto, vis. dim., 21, rue Paul-Bert, Nogent-sur-Marne (Seine), ou écrire : M. Bouige 7° B.O.A. 2° Comp., Belfort (Haut-Rhin).

Echangerai Sarela 500 susp., 1926, garantie 125 km., neuve, coûté 8.750. Avril, amortiss., compteur Jaeger, selle Terry, pneus 700 x 100, éclair., contre Amilcar ou Salmson sport 2 places. neuve, avec Soutle si parf. état, Gouttebes, Sis-Golf-Hôtel, Saint-Briac, Dinard.

Echangerai mon piano marque Colin, contre moto moderne ou cyclecar à réviser. Faire offre à P. Cornet, Cressy par Auffray (S.-Inf.).

Indian 3 B., side Bip., tan-sad, éclair. Mag., compt., 7 cham., parfait état, nomb. pièces rech., contre moto 4 temps, plus faible soule suivant le cas. Leconte, 12, rue Philibert-Lucot, Paris (13°)

Vends ou échange camionnette Renault, 8 CV, 2 cyl., parf. ét., pneus neufs et phonographe Seutor et disque, contre châssis nu 5 CV, ou 6 mm. n'importe quelle marque. Raoul Jean, Holi-sapt, Vaucluse.

A vendre ou à échanger contre moto, poste T. S. F., 4 lampes, complet, parleur, écouteur, accus. Ecrire : M. Charlier, rue Taine, 28, Paris (12°).

Echange moto A. B. C. parf. état, tan-sad, compt., contre Gnome F. N. ou moto sp. 350 ou 500 cm., avec ou sans side. Homon, 35, rue Rousselet, Paris (7°).

NOTE

Nous attirons l'attention de nos lecteurs qui utilisent nos petites annonces contre des manœuvres plus ou moins commerciales organisées actuellement par certains spécialistes qui envoient périodiquement des propositions.

Nous attirons leur attention sur la suite qu'ils doivent donner à ces propositions et sur les renseignements qu'ils doivent prendre avant de traiter, des machines soi-disant neuves ou d'occasion qui pourraient leur être notamment proposées, doivent être visitées avec la plus grande attention, et ne jamais s'engager dans des combinaisons de ventes gratuitement sans être certain ensuite que l'on n'aura pas autre chose à payer

**TERROT
MONET & GOYON
PEUGEOT
CLEVELAND
SOYER
MOTOBÉCANE
AUTOMOTO
etc., etc...**

Comptant



**SIDECAR
CYCLECAR**

Neuf et occasion

ACCESSOIRES

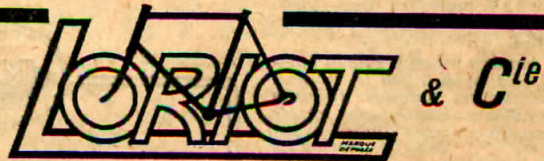
Achat - Échange
Réparation

Crédit

MOTOCYCLISTES

quels que soient vos goûts,
quelles que soient vos possibilités,
Vous trouverez toujours
: : : à Paris-Motos : : :
la Motocyclette qui vous conviendra

Georges FÈVRE, 79, Av. des Ternes - PARIS Wagr. 75-04



FOURNISSENT AUX
Constructeurs, Commissionnaires, Agents

DES CARCASSES ET CADRES
pour Cycles et Motos

des **CYCLES** et **MOTOS** complets

A LEUR MARQUE

EN QUALITÉ IRRÉPROCHABLE

LORRIOT & Cie

57, Avenue Marceau, 57 -- COURBEVOIE

Téléphone : 953

Je vends ma quadrillette Peugeot, voie large, avec laquelle j'ai participé aux six-jours d'hiver, 6 roues complètes, compt. montre, técalamit, carburateur spécial, bouteille Mag., éclairage C. D. R., générat., chambres, pièces rech., moteur poussé, état parfait, tous essais à volonté. A vendre 5.200 fr. Bachelet, 52, rue Thiers, Boulogne-sur-mer.

Peugeot quadrillette 172, révis. 6.500 fr. Tricar, 6 CV, 3 places. 1.200 fr. Sidecar Peugeot, 4 CV, 3 vit., B. S. A. 1.600 fr. Cerurier, postier bureau Poste Paris 29.

Renault 6 CV, cond. int., 4 places, mod. 1925, très bon état, roulé 3.000 km., nomb. accés., pneus, confort, cause santé. Ecrire Charles, rech. 14, rue Albert-1^{er}, Vanves (Morbihan).

Renault 1925, 12, 15 CV, parf. état de marche. A vendre 5.000 fr. Morin, 5, rue Marc-Seguin, Paris.

Cabriolet Renault 6 HP, 1925, freins av., parf. état en tous points. Céder par partic., cause départ. 15.000 fr. Ecrire : Bartholmeuf, 6, rue Aug.-Comte, Vanves.

Renault 12 HP, éclairage et démarrage, très bon état, à enlever de suite, visible tous les jours à partir de 19 heures. Cartier, 18 bis, rue Génin, Saint-Denis.

Voiturette 2 places, 5 HP, parf. état. 2.800 fr., carrosserie complète, 500 fr. Gast, 19, rue François-Miron, Paris.

Voiturette 6 CV, 3 places, très bon état, révisée, pneus et peinture comme neufs, graissage téca., éclairage bouteille, accés. 4.300 fr. S'adresser à Weber, percepteur, Ourville-la-Rivière (Seine-Inf.).

Bugatti 4 places éclairage, démarrage, parfait état, 12.500 fr. Garage, 6, rue Ch.-Renouvrier.

DIVERS

A céder 4 pistons Riccardio accés. 15 segments 200. fr. Concerge, 6, rue Auguste-Comte, Vanves (Seine).

Roue motrice 300 fr. Fournel, 15, rue Bichat, Paris (10^e).

Cherche garage pour moto Solo à proximité Châtelet ou Halles. Dufas, 7, rue Bertin-Poirée.

Sid tôle pour moto 350 à 500 cmc., Moreau, 11 bis, passage Courtois, Paris (11^e).

Micromoteur, état neuf, essai à volonté 350 fr. Lapiere à Mailly-le-Château (Yonne).

Vends ou échang. fonds cycles motos 1^{re} marques bien placé joli pays. Bourdon, Soisy-sur-Etiolles (Seine-et-Oise).

A vendre moteur Indian complet, état neuf, 1.000 fr. Boite à vites., Indian manque quelques pièces 250 fr. Une fourche arrière Indian 35 fr.; 1 cylindre avant 70 fr. F. Tardif, Maringues (Puy-de-Dôme).

Liquidation : Carrosserie grand sport bi-places et monopl., plus bas prix, carburateurs Schebler 40 fr. Capotes, 100 fr., châssis Indian, carrosserie armée, 25 fr. Compteurs, klaxon, phares, 30 fr., porte-bagages, etc. Moto-Ecole, 3 bis, rue Dagorno (12^e).

A vendre bicycl. homme Peugeot, presque neuve, 350 fr. Gorgue, 9, av. Quihou, Saint-Mandé (Seine).

Tout appareillage électr. pour autos et T. S. F. accus dynamos etc autos et T. S. F. accus dynamos etc., achats échange réparations, le plus bas prix avec garantie. Latrasse, 63 bis, boul. Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

J'achète comptant toute moto ou side-car. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg.

MOTO-ECOLE

la plus ancienne école enseignant la moto et garantissant le permis de conduire (30 francs), formalités comprises

apprend gratuitement la façon de reconnaître tous les vices de construction d'une machine neuve et d'occasion

donne les leçons de conduite et de mécanique sur INDIAN, HARLEY, B. S. A. et toutes autres marques....

MOTO-ECOLE

Exposition gratuite de motos à vendre ou à échanger Expertise des véhicules 15 fr.

Service de dépannage : Diderot 41 88
Location de motos et de side-cars
Ouvert tous les jours et dimanche matin

Bureaux et Cours, 3, rue Dagorno
- (En face du métro Bel-Air) -
Garage, 3 bis, rue Dagorno
Ateliers, 13 et 15, rue des Ormeaux
-- TÉLÉPHONE : DIDEROT 41-88 --

MOTO-ECOLE



POSSESEURS DE MOTEURS

JAP

pour la SÉCURITÉ de votre moteur et de vous-même

N'employez que les pièces d'origine

JAP

que vous trouverez à l'Agence exclusive

MOTO-COMPTOIR 167, Boulevard Péreire — PARIS
Tél. : Wagram 83-45

STOCK COMPLET JAP A Z A
Brown et Barlow
Boîtes de vitesse GM.

Pour canot, moteurs 8 CV, Renault 12 cyl., Bosch Zenith, révisé à neuf 1.500 fr. avec débrayage, boîte 3 vit., M. A. 800 fr. Clairoud, 36, rue du Bœuf, Lyon.

Roue Motrix Alcyon, état neuf, 400 fr. Alternacycle moto avec phare 80 fr. Motardon, Moulin Louvert, Gilles (Eure).
Moteur 175 2 t., magn., carb. bon état, 350 fr. Ferry, 25, rue du Port, Aubervilliers (Seine). Nord 01-46.

Part, vend confiance G. N. Salmson, parf. état, roues 710 x 90, bas prix, Vis. 181, rue de l'Université (7^e).

1 compteur Jaeger abs., neuf, jusqu'à 150 km., à débattre. Beaudoire, 13, rue d'Orléans, Paris (14^e).

Mécanisme complet pour cyclecar à friction, y compris essieu arrière et direction irréversible neuve, prix 300 fr. Paul, 4, rue Montesquieu, Asnières (Seine).

A vendre moteur Mag. 2 cyl., à eau 1.100 cmc. Meyer, 7, rue Andrieux, Reims. A vendre 1 paire pistons Ricardo pour Indian. Meyer, 7, rue Andrieux, Reims.

Pédalier Billis 2 vitesses neuf, prix intéressant. Bouchot, 41, rue Censier, Paris (5^e).

Demande acheter occasion 2 bandages Ducable ou autres pour jantes de 56 cm. diamètre intérieur et 38 1/2 de large, faire offre : Gagnieu, à Saint-Germain-du-Plain (Saône-et-Loire).

A vendre p. G. N. Salmson 4 soupapes ad. et éch., 50 fr. 1 chapeau de roue 15 fr., 1 piston av. segments 20 fr. ch. à air 650 x 65 15 fr. pièces Lanternes Besnard « Les Vestales » 2, av., 1 ar., état neuf, 130 fr. Renaud, 205, rue de Tolbiac.

Cadre moto marchepied guidon 150 fr. 2 roues complètes env. nouv. la pièce 80 fr. Réservoir tout cuivre av. pompe à huile selle Lampugh, 45 fr. Moteur « Werner » 2 cyl., 4 t. 200 fr. M. Pichon, 9, rue Hippolyte, Maïndron, Paris (14^e).

Selle Brown 30 x 30 60 fr. Dubujadoux, Budelière (Creuse).

Tan-sad neuf dossier 95 fr. val. 140 fr., 1 m. 80 cour. Dum. 25 fr., ph., élect., moto lég. 25 fr. Pont, 98 bis, boul. Latour-Maubourg, Paris, écr. de préf.

2 phares 220 1/2 Code, état neuf val. 250 fr. cédé 120 fr. valant direct., ébonite, neuf valant 75 fr. cédé 40 fr., 4 pistons alum. 55, axe et segments val. 300 fr., cédés 100 fr., 2 éclairateurs tablier et neuf, val. 30 fr. cédés l'un 12., coupe-circuit 4 direct. couvercle alum., valeur 30 fr. cédé 15 fr. Lot roulements neufs ou bon état, (demander liste). Ecrire : Baldy, 163, rue Victor-Hugo, Bois-Colombes (Seine).

A vendre dynamo 12 volts, 1 démarreur 12 v. Ducellier, 1 batterie 12 v., Slem le tout en bon état, 350 fr. Serais acheteur châssis cyclecar 4 à 6 HP, préférence ancien Amilcar C. C. à réparer, même sans carrosserie. Ecrire à Beuchey, 15, villa du Progrès, route d'Aubervilliers, Saint-Denis (Seine).

Bicyclette Alcyon, état neuf. Bonnet, 280 rue Saint-Honoré.

Pour mécano, bonne affaire, 15 km. Paris, buv. restaurant, chambres répar. cycles, autos, garage, pompe essence sur route nationale, loyer 16.000 fr. bail 13 ans avec 35.000 fr. Urgent. Frank, 67, rue de Paris, à Clichy (Seine).

Sid, chas., ex. et carr. à recap., 350 fr. pressé. Becogne, 14, rue du 4-Septembre, Rueil (Seine-et-Oise).

MOTOS - VOITURETTES - CYCLECARS
Établissement LE CALVEZ
 8, Rue de Valois, 8, (Palais-Royal)

Magnat-Debon

Agence exclusive S.-S. et O.-S. et M.
SPÉCIALITÉ D'ACCESSOIRES pour TOUTES MOTOS



CARROSSERIE
 pour SIDECAR
BOIS - TOLE - ALUMINIUM
 12 MODÈLES DE SÉRIE ET LUXE

Mono-biplaces & Carrosseries légères — Capotes — Pare-brise — Châssis
Ernest RICHARD, Constructeur - 184, Av. de Choisy - PARIS
 Catalogue contre timbre pour affranchir — Tél. GOBELINS 62-82

MOTOCYCLISTES !!
POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO
adresses-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE
MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin Tél. : NORD 81-07
 Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETT, TERROT
 MONEY & GOYON, SOYER, F.N., RENÉ GILLET, etc., etc...
VENTE - ÉCHANGE COMPTANT - CRÉDIT
 Pièces détachées toutes motos. Stock A.B.C. - Réparations

Agence Parisienne TERROT & MOTOSACOCHE
 Comptant ou Crédit
Gaston LEFEBVRE, 110, rue Damrémont, Paris
 Téléphone : MARCADET 35-64

SPÉCIALISTE
TRIUMPH - SUNBEAM - B. S. A. - MORGAN
ATELIER DE RÉPARATIONS POUR MOTOS ET VOITURETTES
VENTE - ACHAT - GARAGE - ÉCHANGE
 Travail soigné - Prix modérés - Garage gratuit pour motos à vendre
VATTIER 14, Rue Palikao - PARIS-XX^e
 Tél. : Ménilmontant 68-29

Echange moto 2 HP, 2 v., contre moto 4 à 6 CV, avec ou sans side et soulte. Ecrire à M. Fevre, 96, rue de Javel, (15^e).
 Pressé vend ou échange outillage et nombr. acces. méc. auto, contre moto F. N. 500 ou 350 cmc 1926, adresse : J. Pegot, Saint-Antoine de Breuilh, Dordogne.
 Exc. voiture 6 CV, 2 pl. et spid., à éch. contre moto réc. solo ou side. Clément, 7, boul. St-Jacques, Châlons-sur-Marne.

PIÈCES DÉTACHÉES pour
ROBINETTERIE SPÉCIALE
MAGNÉTOS monos
 REPOSE-PIEDS à R plants

COURROIE 25 m/m
PNEUS Hutchinson
 Dunlop, Soly, etc.
 Prix exceptionnels de SOLDES
DALBIAO - 1, Rue des Jardins-Saint-Paul, PARIS (4^e)

BSA TRIUMPH

=====
 PETITES ANNONCES ENCADRÉS
 EMPLACEMENT RÉSERVÉ
 DEMANDEZ NOS CONDITIONS
 =====

ON DÉSIRE ACHETER

On désire acheter roue Michelin 700x80, jante de 650x65. Braun, 38, rue des Cendriers, Paris (20^e).


1 tour haut pointe 250, 1 perceuse cap. 20 mm, 2 perceuses sensibles d'établi cap. 10 mm., 1 fraiseuse universelle. Faire offres : Villefroy, 46, rue Ordener, Paris.

Moteur, je cherche 1 moteur, Jap, Harley ou Train, 2 cycl., en V de 750 à 1.000 cylindrée. Faire offre à Ch. Steiger méc., Remiremont (Vosges).

Désire acheter Motobécane occas., 1 moteur essence, 2 ou 3 CV, indust. à eau, Bernard ou Japy, même à reviser, ou on échangerait contre moteur électr., 1 CV 7, 220 volts. Faire offre et détails : Blancotte mécanicien, Pomerols (Hérault).

Achèterais comptant moto 3 à 4 HP, pas antérieure à 1925. Faire offres et détails à Pierre Mahieux, 64, rue Rochehouart, Paris.

CHRONOGRAPHE "AURAL"
 le maître des sports
 Garanti dix ans
 Catalogue franco sur demande
AURICOSTE HORLOGER de la MARINE de l'ÉTAT
 10, Rue La Boétie, PARIS



Prix: Or 1500
 Argent 425
 Acier 325

MOTO 4 CYLINDRES, LÉGÈRE
CLEVELAND
 4 temps, 600 cmc. de cylindrée, soupapes latérales, pneus ballons américains... **9.000 fr.**
 Catalogue et feuille de références franco

Pièces détachées d'origine pour CLEVELAND tous modèles
 Éts VALPIC, 23, Av. Trudaine - PARIS
 Agents exclusifs pour la France de la CLEVELAND

INVENTEURS LISEZ
Manuel - Guide
 envoyé gratis et franco par l'Ingénieur-Conseil
BEETCHER, 39, boulevard Saint-Martin, 39 - Paris

MOTOS B.S.A. 5 HP... 2.500 frs
 avec Boîte 3 vitesses et kick starter
J'ACHÈTE COMPTANT MOTOS, SIDECARS et CYCLECARS

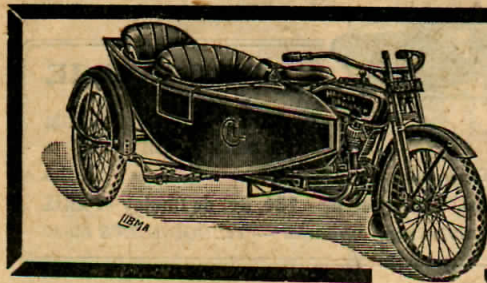
Harley, Indian, Triumph, Magnétos Bosch, 95 fr.; Moteurs Anzani 2 cyl., 8 HP, 1.200 fr.; Boîtes motos, 200 et 300 fr.; Pneus triangle, 25 fr.; Guidons sport, 20 et 35 fr.; Boîtes et ponts pour cyclecars. Petites motos bas prix.
BEAUSOLEIL, 9, Rue Saint-Sabin, PARIS (XI^e)
 Téléphone : Roquette 59-46



"MONDIAL"
 est une perfection d'élégance et de fabrication très soignée

GRUMBERG
 fabricant PARIS





TOUT POUR HARLEY

Fourche oscillante "CEEL"
garantie incassable

CACHEMAILLE

13, rue Guersant, PARIS

DEMANDEZ LA LISTE VERTE DE
PRIX avec croquis et mise au point
de l'Harley, le tarif des Selles Messinger

TÉLÉPHONE : WAGRAM 36-36
ADR. TÉLÉGR. : CACHEMOTAC-PARIS
COMPTE CHÈQUES POSTAUX 542-97
R. C. SEINE 70.956

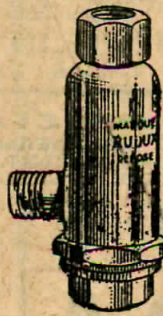
Suis acheteur sidecar Harley-Davidson 1925, c'est-à-dire dernier modèle, 2 places de préférences. H. Chedaille, 1, rue St-Jean Laon (Aisne).

Suis acheteur tricycle pour mutilé, bonne occas., Gillet, 60, rue N.-D.-de-Nazareth, Paris.

Suis acheteur side mono-place occas., (châssis carrosserie) pour moto 350 cc., roues 650 x 65. Beduneau, moto, La Poitevinière (Maine-et-Loire).

Suis acheteur pneus 710 x 90, neuf ou à réchap., dire marque et prix. Vattier, 14, rue Palikao, (20^e).

Roue motrice Briggs et Stratton ou Monet-Goyon, d'occas., b. ét. de march., me déplacerai. Faire



INDIAN MOTOS SIDE-CARS

Pièces détachées pour INDIAN

DEMANDER NOTRE TARIF

FILTRE SPÉCIAL

pour HARLEY et INDIAN

Se pose instantanément sans soudure

INDIAMOTO, 1, Rue Faraday, PARIS (17^e)

Ouvert le Dimanche matin de 9 à 12 h.

offres à P. Monval, La Jonchère, par Rueil (Seine-et-Oise).

Désire acheter cables Michelin 765 x 105, chambres à air et pare-clous mêmes dimensions, tout ou séparément et en b. ét. E. Rattier, Troo (Loir-et-Cher).

Suis acheteur toute moto ou sidecar même à réparer. Delburg, 49, boulev. Latour-Maubourg, Paris.

Pneus 700 x 100 ou 700 x 80, accu., 6 v., mais, léger. Pruvost, rue de Pernes, Lilliers (P.-de-C.).

Suis acheteur 4 cyl. F.N. ou René Gillet, pneus ballons, sidecar biplace, parf. ét., pressé, détails et prix à Dautrepe, 48, villa Marguerite, Issy (Seine).



NOS ACCESSOIRES

sont en vente chez tous les marchands et commissionnaires. Protège-jambes, sacs pour chambres à air, grips-genoux caoutchouc, Repose-pieds pliants.

Pour le Gros: VEUILLOTTE et WILLEMAIN, fabricants, 17, Rue Riquet, PARIS (19^e)

MONTAGE et TRANSFORMATION de ROUES

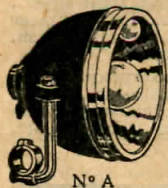
CYCLE, AUTO, MOTO - Montage depuis 12 francs
Livraison rapide - - - -
Fournitures de Statos, jantes-pneus, moyeux, rayons, etc. - Expédition en Province à lettre les

CHAINES HARLEY, le Jeu 80 fr. MAILLONS droits 1,25
INDIAN, — 70 fr. MAILLONS coudés 1,75

CHENNEVIÈRE-TONGLET 7, r. Fformat, PARIS (14^e)
Métro: Denfert ou Raspail

Cyclotracteurs neufs prêts à poser : 550 fr. — Magnétos neufs : 90 fr.; d'occas. : 65 fr. — Châssis nus de cyclecars de Marçay : 150 fr. — Essieux avant neufs 190 fr. — Roues 650 x 65, neufs : 70 fr.

TESDON, 63, rue Ducouëdic (14^e)



N° A

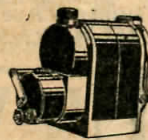
L'ECLAIRAGE ELECTRIQUE

sur votre moto 2 temps par simple fil en contact sur la magnéto d'allumage

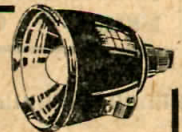
Premiers Prix :

R. COLIN, ex-Spécialiste des Firmes BOSCH & SIMMS

Réparation des
- magnétos et -
- équipements -
- électriques -



Le PHARE COLIN permet, grâce à un dispositif spécial breveté, d'utiliser le courant primaire de la magnéto pour l'éclairage de la moto. Ce dispositif garanti 2 ans, est indé réglable, et ne nuit ni à l'étincelle ni à la magnéto, mais évite à celle-ci de se détériorer aux allures rapides. Le PHARE COLIN fournit une lumière blanche d'une puissance extraordinaire.



N° B

46 bis, Rue d'Asnières, LA GARENNE-COLOMBES (Seine)

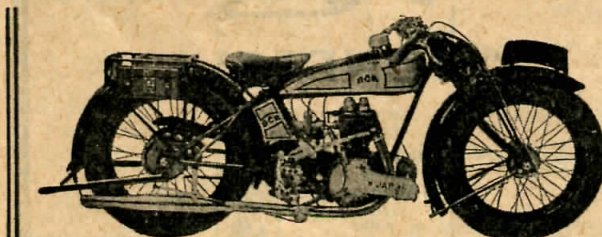
AGENCE "SUNBEAM"

Cycles, Moto neufs et d'occasion
Side-Cars en tous genres
Pièces détachées d'origine
Accessoires

F. VERTU, MÉCANICIEN
136, Rue de Tocqueville (près la P^o d'Asnières), PARIS (17^e)
Réparations rapides et soignées sur devis
R. C. SEINE 264.119.

AGENCE DIRECTE R. SÉNÉCHAL
FABRICATION "CHENARD & WALCKER"

ACHAT et VENTE de CYCLECARS et VOITURETTES
G. BARON, 25 et 27, Passage Davy (2 min. de la Place Clichy)
Tél. : Marcadet 22-37



MOTOCYCLETTES BCR

Ses modèles 2 temps et 4 temps
175 cc. — 250 cc. — 350 cc. — 500 cc.

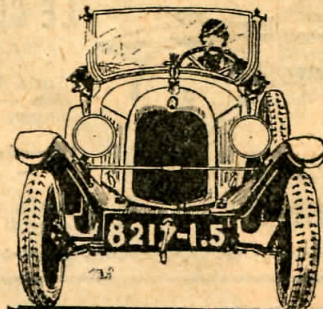
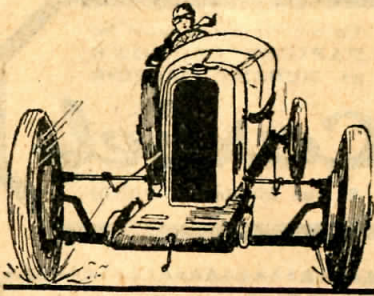
NOTICES ET CATALOGUES SUR DEMANDE A

RAYNAL, Constructeur 2 bis, RUE ÉTIENNE-DOLET
KREMLIN-BICÈTRE (SEINE)

HALL DE LA VOITURETTE

99, ANÉE D'ORLÉANS (14^e)

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS
EN VOITURETTES
ET CYCLECARS
D'OCCASION



NOS

PETITES ANNONCES

Violet 4 temps 2 cylindres culbuteurs Bosch Zénith, roues amovibles capote, pare-brise à enlever 1.600 fr., Pierre, 6, rue Charles-Renouvier.

Morgan super-sport, éclairage, électrique caisse spéciale 6.000 fr. Eclair 2 cylindres Auzain 6 HP. état mécanique parfait, 5 roues pneus état de neuf 5.600 fr., Pierre 4, rue Ch.-Renouvier.

Vélocette sur Dunlop Cord, mécanique, comme neuve, 2.500 fr. Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier.

REMBOURSENT
L'ABONNEMENT

EXPOSITION PERMANENTE

AMILCAR
BENJAMIN
CITROËN
SALMSON
MORGAN
G. N., ETC.

DEPUIS : **3500** ^{FRS} _____
TÉL. GOB. 50-41

NOTE

Nous attirons l'attention de nos lecteurs qui utilisent nos petites annonces contre des manœuvres plus ou moins commerciales organisées actuellement par certains spécialistes qui envoient périodiquement des propositions.

Nous attirons leur attention sur la suite qu'ils doivent donner à ces propositions et sur les renseignements qu'ils doivent prendre avant de traiter, des machines soi-disant neuves ou d'occasion qui pourraient leur être notamment proposées, doivent être visitées avec la plus grande attention, et ne jamais s'engager dans des combinaisons de ventes gratuitement sans être certain ensuite que l'on n'aura pas autre chose à payer

VINCENNE'S-MOTO-ÉCOLE Maison BASSIN
45, Cours de Vincennes - PARIS (20^e) Tél. : DIDROT 12-16
Agence PEUGEOT, LE GRIMPEUR, MONET & GOYON
Spécialité HARLEY - INDIAN - Pièces détachées

CECI VOUS INTÉRESSE
FAITES FAIRE AUX MEILLEURES CONDITIONS
toutes les opérations de soudure par un Spécialiste
Toutes soudures de cadres, carters, cylindres, etc...
H. CORYN, 49, Rue Ramponneau, Paris (20^e) Tél. : MÉNIL. 66-37

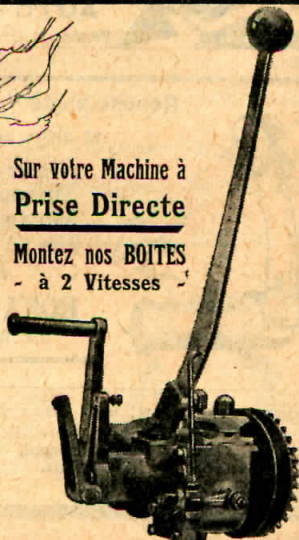


Sur votre Machine à
Prise Directe
Montez nos BOITES
à 2 Vitesses

Pour votre **MOTO** de
Sport et de Tourisme

en solo, duo et side-car
Adoptez notre boîte à 4 VITESSES

Établissements C. PICARD
26, rue Carnot, COURBEVOIE
Demandez la notice M. R. envoyée gratuitement



DEPUIS
650fr
FREIN AVANT
POUR TOUT VÉHICULE
ACMO
20 RVL DU RETRAIT. PARIS. 20^e - TEL. ROO. 15-87



AGENCE
MOTOBÉCANE

TOUT B.S.A. - CLEVELAND

Pièces détachées - Suspensions AV. B.A.S.
Revisions - Réparations
MOTOS ET VOITURES

MOTO-AGENCE

108, Rue du Château
BOULOGNE Tél. : BOULOGNE 412

A CRÉDIT COMME AU COMPTANT

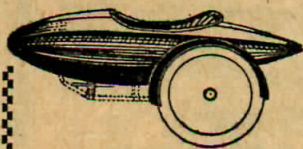
Votre INTÉRÊT est de voir
le GRAND STOCK de

500 MOTOS et Cyclecars

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

Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS

Maison Française fondée en 1860 - CATALOGUE FRANCO - Grande fabrique de Cycles



LE COUPE-VENT

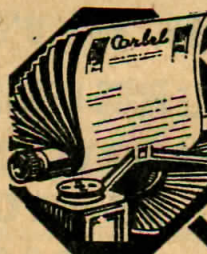
(Forme rationnelle du Cigare)

TOUTS TYPES de SIDE-CARS
Tôle — Bois — Aluminium
Châssis - Capotes - Pare-brise

Carrosserie mono, depuis 225 »
— bi-place — 335 »

Catalogue contre 0,40

DENOT 16, Rue de Paris, 16 — IVRY (Seine)
à 150 mètres de la Porte d'Ivry



Un courrier parfait avec les
PAPIERS CARBONE
et RUBANS MACHINE

Carbel

8. Rue Maillard - PARIS

INDIAN - MOTOS - SIDECARS

Comptant — Neuves Garanties — Crédit
Pièces détachées — Catalogue

PEYROL & C^{ie} 26, Rue Vallier - LEVALLOIS
Téléphone : 1-74

Maison BARTLETT - O. FEENY, Suc^r

6, Rue des Maillots-Sarazin, ROUEN

POUR TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS ANGLAISES

ACCESSOIRES	Perce-courroies.	4.50
Pièces d'origine	Sacoques.	12 »
	Clefs toutes marques.	3.75

SPECIALITÉ : TRIUMPH, B. S. A., CLYNO, etc.

13 MOIS DE CRÉDIT POUR TOUTES MOTOS

GRIFFON - ROVIN - D. S. - F. N. - ALCYON - THOMANN
M. VOISIN, 180, Rue de Paris, PANTIN -- Téléph. : 232
Neuf et occasion — Béquilles avant pour motos légères
Exposition gratuite en magasin pour toutes motos à vendre

GARAGE BELLONE

18, rue de Paris, IVRY (Seine)
Téléphone : GOBELINS C4-A

à 100 mètres de la Porte d'Ivry
ACHAT DE TOUTES VOITURES MÊME ACCIDENTÉES
GARAGE à partir de 25 francs par mois
RÉPARATIONS ENTRETIEN REVISION
Conditions spéciales pour TAXIS et CAMIONS

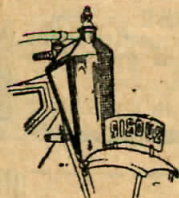
MOTO-HALL

MOTOS ET SIDECARS
NEUFS ET D'OCCASION
COMPTANT ET CRÉDIT
TOUS ACCESSOIRES
:: RÉPARATIONS ::

STOCKS IMPORTANTS
DE PIÈCES DÉTACHÉES
POUR INDIAN, HARLEY,
TRIUMPH ET B.S.A.
:: :: ÉCHANGES :: ::

AGENCE DIRECTE SOYER

78, Av. des Ternes, PARIS (17^e) - Galvani 09-45



Vous qui êtes un malin
vous adopterez de suite

Les 3 spécialités CHATELAIN

Son réservoir AV à essence
avec bouchon MASCOTTE
Son réservoir AR à huile et
:: son POT d'échappement ::
Brevetés S. G. D. G.

POT D'ÉCHAPPEMENT

J. CHATELAIN, Constr. 82, Rue Legendre - PARIS (17^e)



ACHAT
VENTE
ÉCHANG

LA BOUGIE NET



SPÉCIALE POUR MOTEURS
qui ENCRASSENT ou qui FONT
AUTO - ALLUMAGE .

Vente en Gros : 18 rue Molitor - Paris .

MECANIC'AUTO

35, Rue des Bois-de-Colombes - LA GARENNE (Seine)
N'EST PAS un garage, mais..... un ATELIER

de réparations automobiles

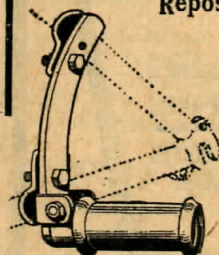
Spécialité « Amilcar » et toutes voitures VITES

Téléphone : LA GARENNE 267 — R. C. Seine 238.264

-:- Tramways : 35 (Madeleine) 62 (Maillot) 63-64 (Champerret) -:-

Devis et Conseils gratuits

Repose-pieds "MÉCANO", modèle fort et siège arrière "MÉCANO"



Repose-pieds spéciaux pour
MOTOBÉCANE - Porte-bagages
MOTOBÉCANE - Boîtes à cham-
bres à air - Pincés, béquilles
:: :: Feux rouges motos :: ::

HOKA et ADNET, Représentants
22, Rue Rambuteau - PARIS

ICI SOLDES ET OCCASIONS

Boîtes 3 vit. Débrayage et Kick, neuves 360 fr. ; Moteurs 1 et 2 cyl., 1 à 8 CV.,
depuis 75 fr. ; Démultiplicateurs à débrayages pour moto, max. 3 CV., 120 fr. ; Moteur
8 CV, boîte 3 vit. et pignons B. S. A. - Toutes pièces marques diverses. - Bas prix.
Louis Bouches, 218, Rue de La Chapelle à Saint-Ouen

Pour votre HARLEY! Pour votre INDIAN!

Adressez-vous au SPÉCIALISTE **BARBRY**
PARIS (19^e), 20, Rue Rebéval. — Tél.: Nord 71-63
Métro: Belleville-Combat. Toutes Réparations
PIÈCES DÉTACHÉES Agence "LE GRIMPEUR"



Suprèmatie mondiale

Les deux tiers des Automobiles qui circulent dans le monde entier sont équipées de Bougies Champion.

Cette préférence est une des preuves indiscutables de la supériorité de la Bougie Champion.

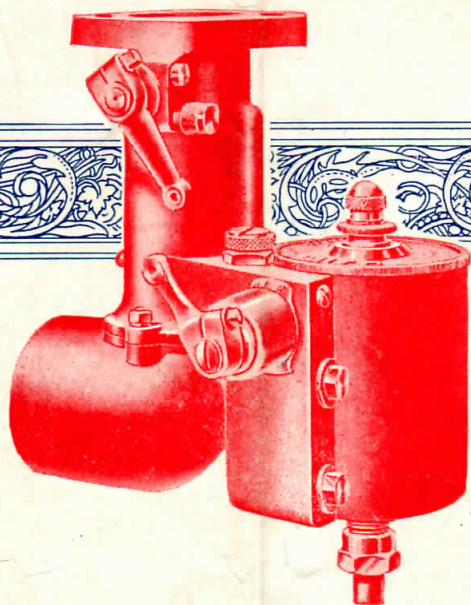
Sa production atteint 45 millions de bougies par an.

Bougie CHAMPION S. A.

5, Square Villaret-de-Joyeuse, PARIS

CHAMPION

Rendement parfait pour tous Moteurs



Le Carburateur ZENITH

pour Motocyclettes



ES nouveaux Carburateurs ZENITH pour motocyclettes ont été spécialement étudiés pour l'alimentation des moteurs de motocyclettes à 2 ou 4 temps jusqu'à 1000 centimètres cubes de cylindrée.

Ces carburateurs sont d'une simplicité absolue.

Ils ne comportent qu'une seule manette de commande.

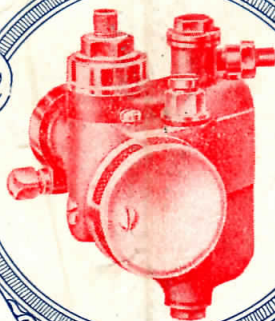
Les pièces de réglage sont au nombre de 2 : un diffuseur et un gicleur.

Un poussoir de noyage assure une mise en route immédiate.

Une prise d'air, réglable à la main, permet la mise au point parfaite de la marche au ralenti.

Enfin, ces carburateurs sont garnis d'un filtre d'arrivée d'essence et d'une crépine pour filtrer l'air d'aspiration, ce qui empêche le gicleur d'être obstrué, soit par les impuretés contenues dans l'air, soit par celles contenues dans l'essence.

Ils se font en 3 grandeurs : 15, 20 et 25 m/m.



G. G. G. BERTHILLIER.

LYON,
51, chemin Feuillat

PARIS
15, rue du Débarcadère,