

L'Éclairage électrique

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

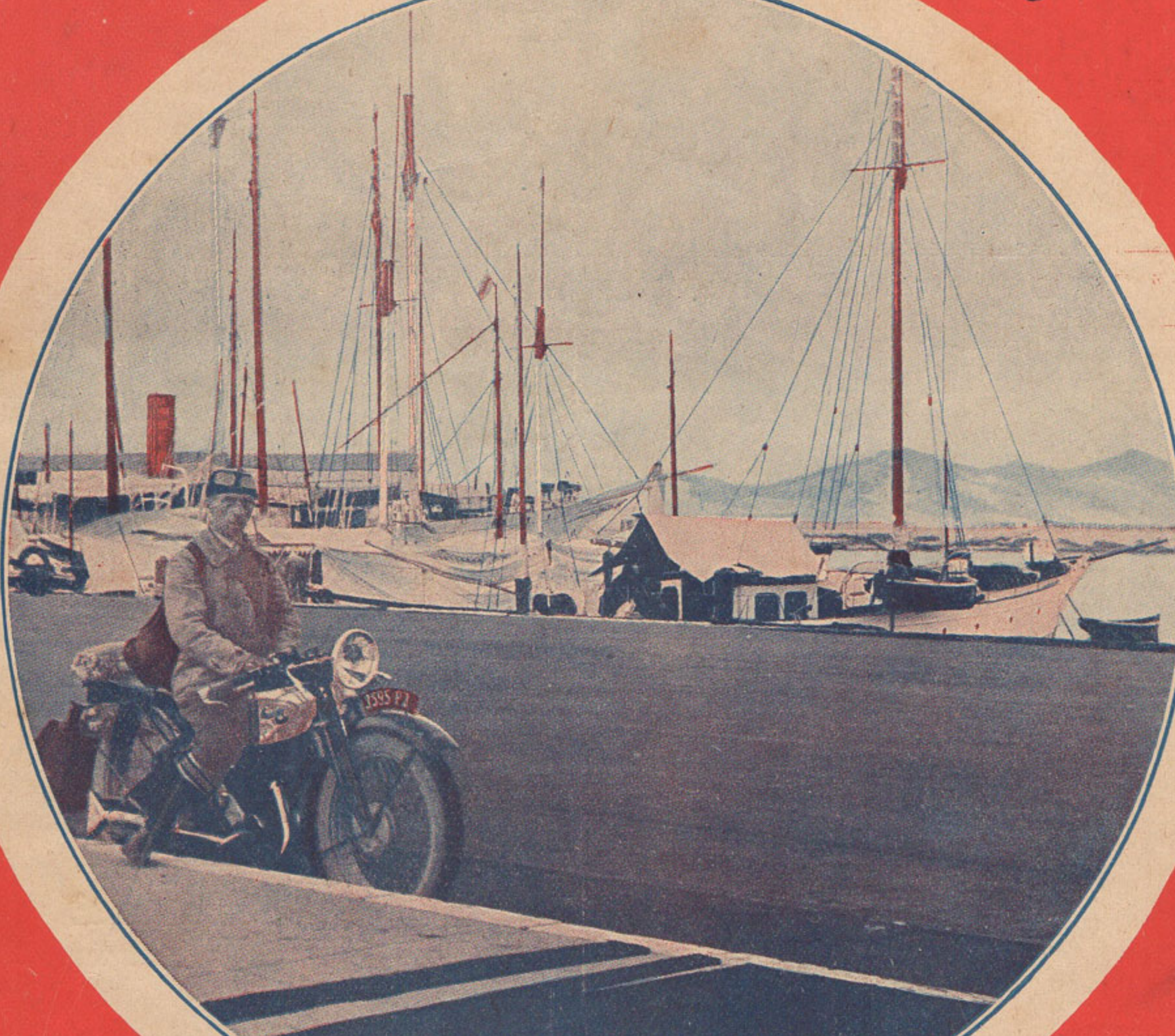
TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 369

5 Avril 1930

et
Motocyclisme
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/C. POSTAL 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS
C/C. POSTAL 29.737

Voici les beaux jours : la moto va nous permettre de belles randonnées ; en effet, les motocyclistes parisiens vont se rendre nombreux, à Pâques, vers la mer, faisant la meilleure propagande pour le véhicule idéal de délasserment familial et dominical.

LE 8 MARS 1930, UNE MOTOCYCLETTE

175 ^{CMC.}

2 CV.

ROVIN

Sans Compresseur, pilotée par Jean de LATOUR

Bat le **RECORD DU MONDE** des 5 Km.

à la vitesse

fantastique de

142 ^{Km.}

045

à l'Heure

Elle bat aussi son **RECORD DU MONDE** de 10 Km.
départ arrêté, en le portant à 130 ^{Km.} 529 à l'Heure.

MOTOS ROVIN, 169, Boul. Péreire - PARIS (17^e)

LA MOTO QUI DURE

SAN SOU PAP

SIX JOURS D'HIVER 1930

Catégorie 175 cmc.

Catégorie 250 cmc.

1 ^{ER}
ex æquo

GILLET

1 ^{ERS}
ex æquo

BAUDART
PORTRAIT
SPRUYTTE

4 Médailles d'Or

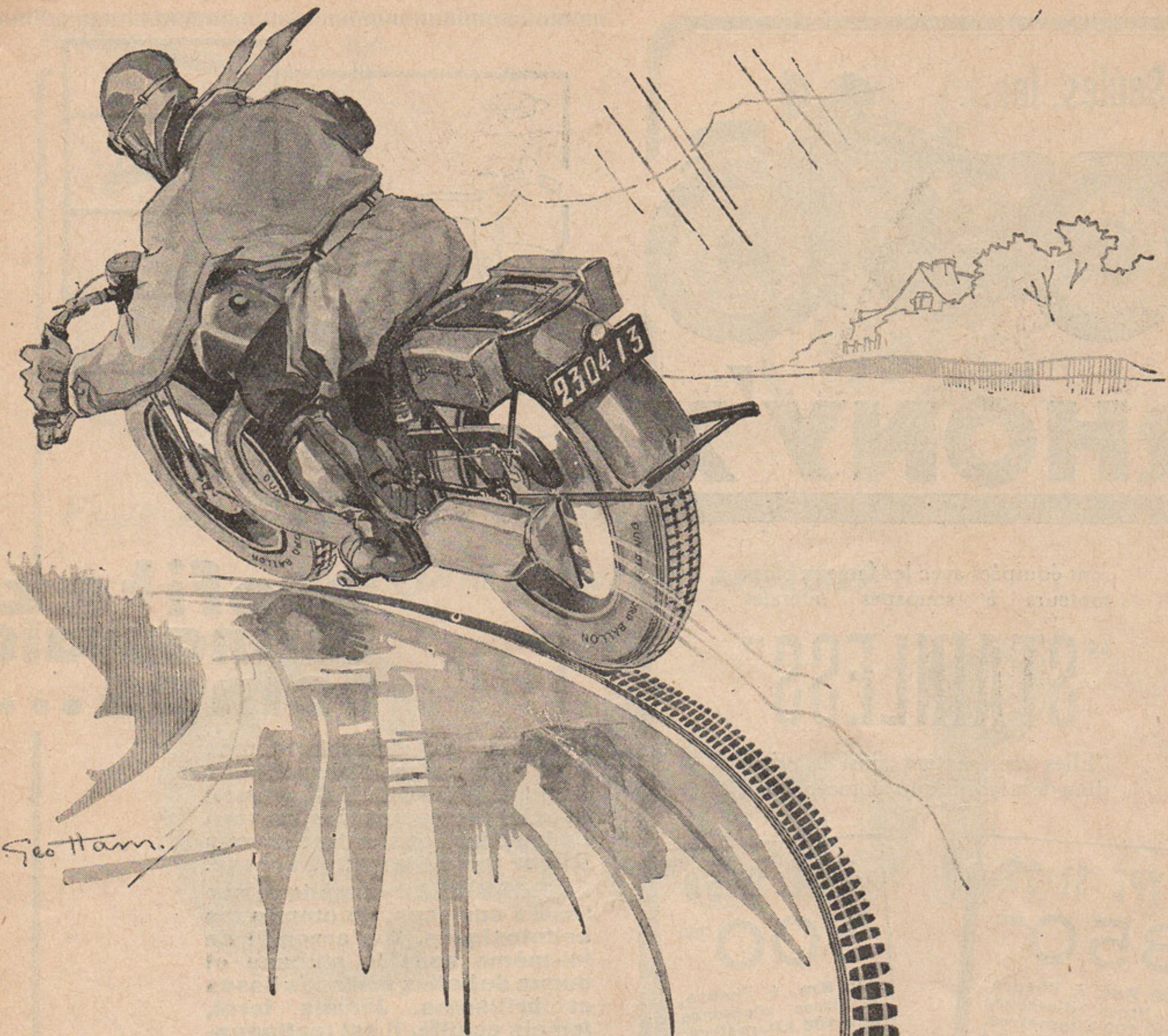


Demandez nos nouveaux prix 1930
Catalogue illustré gratuit
Vente en 12 mois de crédit

Motos SAN SOU PAP

114, Boul. de Valmy

COLOMBES (Seine)

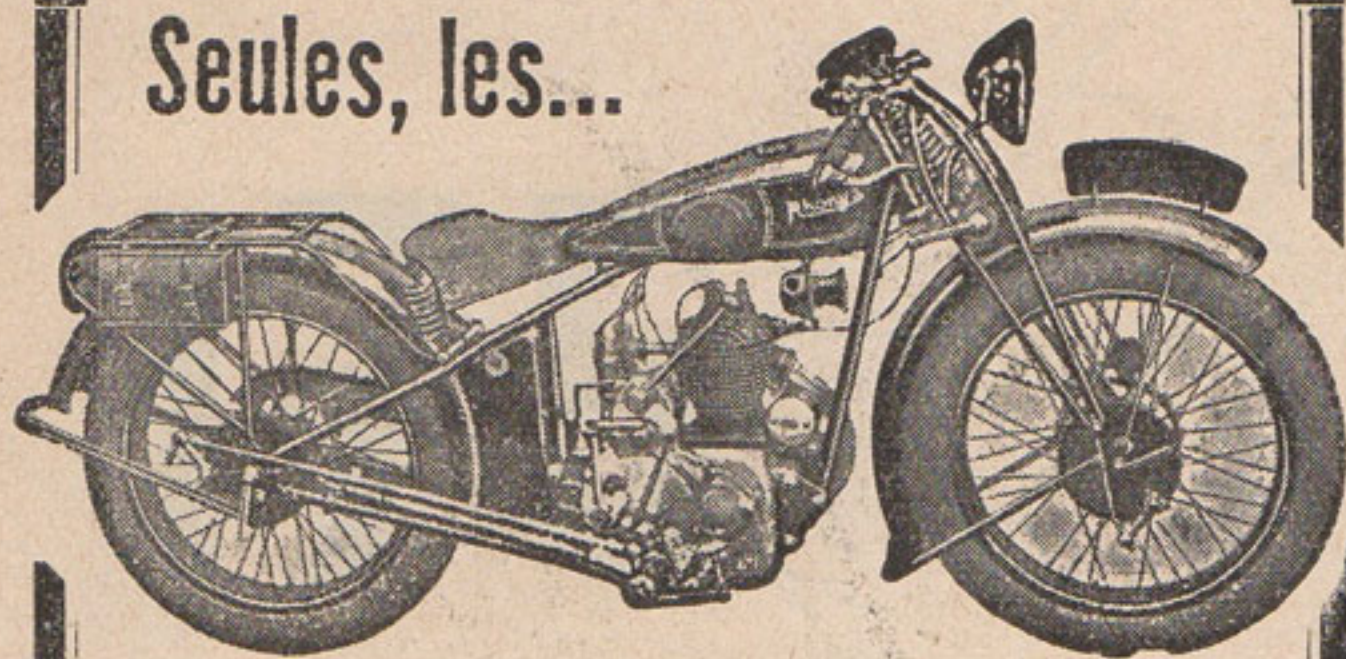


DUNLOP

MOTO

SÉCURITÉ

Seules, les...



RHONY'X

sont équipées avec les fameux blocs moteurs à soupapes latérales

"STAINLESS"

"Elles représentent ainsi le critérium de la fabrication motocycliste".

TYPE St-35
350 cmc.

100 Km. à l'heure,
3 litres d'essence
aux 100 kilomètres.
1 litre 5, d'huile
aux 1.000 kilomètres

4375

FRANCS

TYPE St-50
500 cmc.

115 Km. à l'heure,
4 litres d'essence
aux 100 kilomètres.
2 litres d'huile aux
1.000 Kilomètres

4875

FRANCS

RHONY'X - 50, Chemin de Montchat, LYON

Veillez m'adresser vos conditions d'Agence et votre Catalogue illustré.

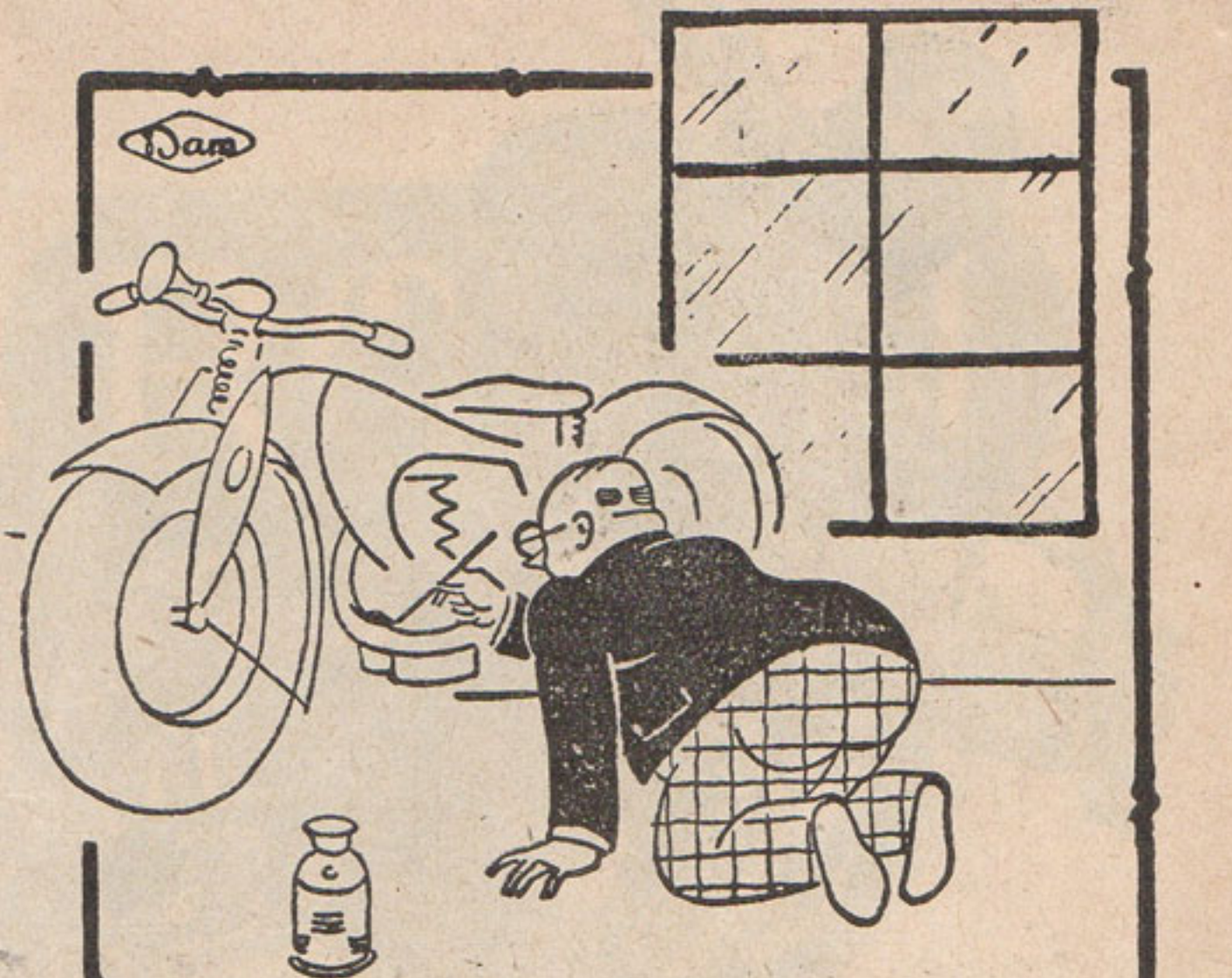
Mr _____

Rue _____

Ville _____

Département _____

Pub. G. SWEERTS



profitez du mauvais temps...

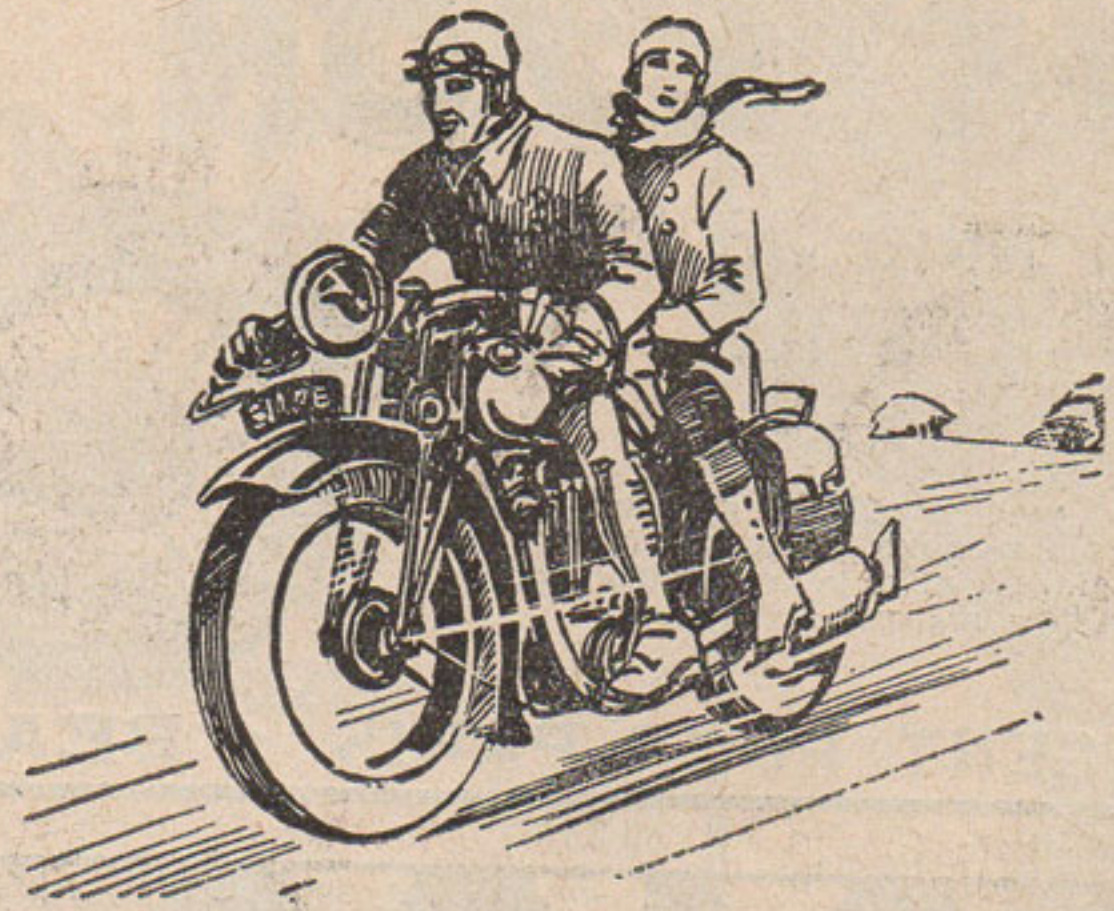
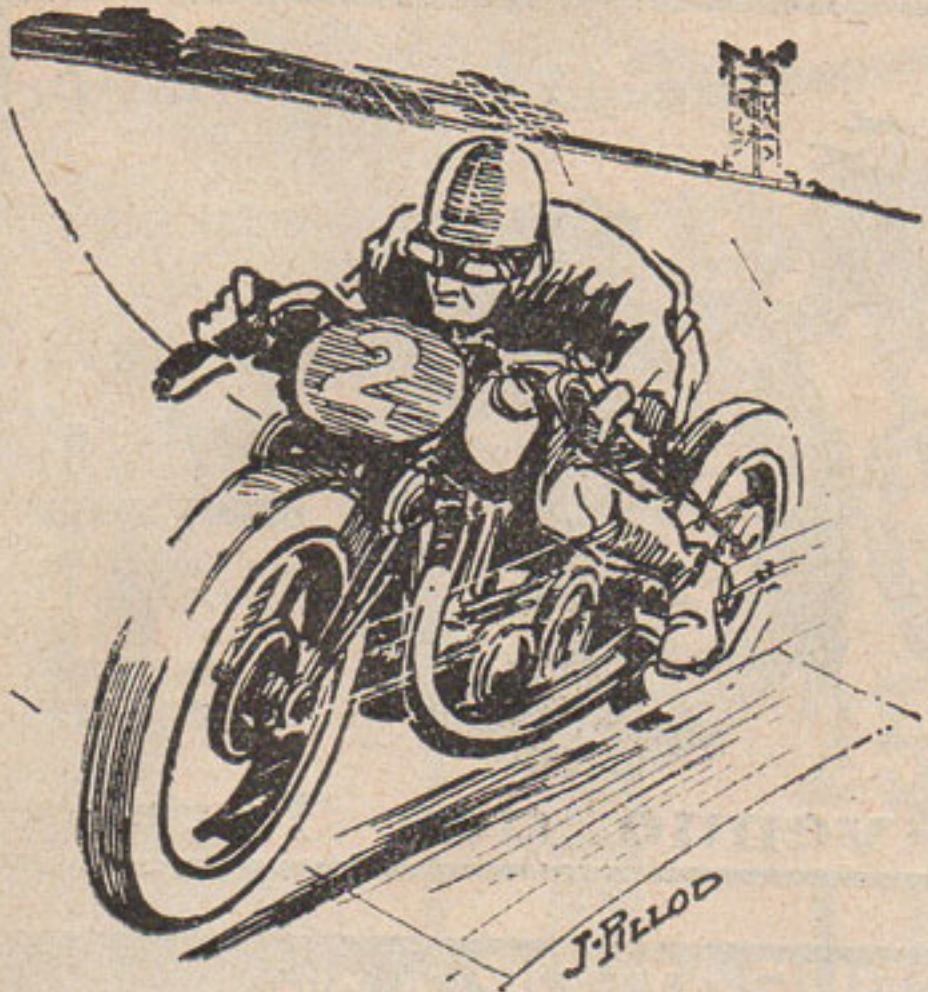
Profitez du mauvais temps pour réémailler votre machine. Avec le **ROBBIALAC**, l'émail spécial pour amateurs, ce sera un jeu pour vous, même si vous n'avez jamais tenu une brosse. Le **ROBBIALAC** s'applique sur toutes surfaces, y compris les cellulosiques. Il s'arrondit de lui-même sous le pinceau et donne de belles surfaces lisses et brillantes. Jamais terni, jamais écaillé, il est inattaquable à l'huile, à la boue, à l'essence... Faites-vous une belle machine pour le premier beau dimanche...

Demandez-nous l'envoi gracieux de notre notice "Vous le pouvez", accompagnée d'un choix de teintes.



42, Rue de Sèvres
BOULOGNE-s-SEINE





Pour la **COURSE** comme pour le **TOURISME**
LUBRIFIEZ VOTRE MOTEUR

AVEC

Castrol

La plupart des
RECORDS DU MONDE
et presque toutes les
GRANDES ÉPREUVES
vitesse, endurance, tourisme
ont été remportés
en faisant usage de
CASTROL



LES TYPES D'HUILE
CASTROL
 LES PLUS DÉMANDÉS

F pour Ford
 CW demi-fluide
 légère pour sans
 soupapes
 AA demi-fluide
 MD de viscosité entre
 AA et C
 C demi-épaisse
 (1 type pour 1 type
 etc)
 XL pour moteurs à
 régime élevé et
 pour deux temps
 pour courses
 et tous moteurs
 à admission
 DG très épaisse pour
 boîtes de vitesses
 GEAR EASE huile
 spécialement pour
 changement de
 vitesse et pont
 arrière
 CASTROL EUM graisse
 consistante

Consultez notre
TABLEAU DE GRAISSAGE
affiché dans les garages.

D'UNE FAÇON PRÉCISE

il vous indiquera
le type d'huile

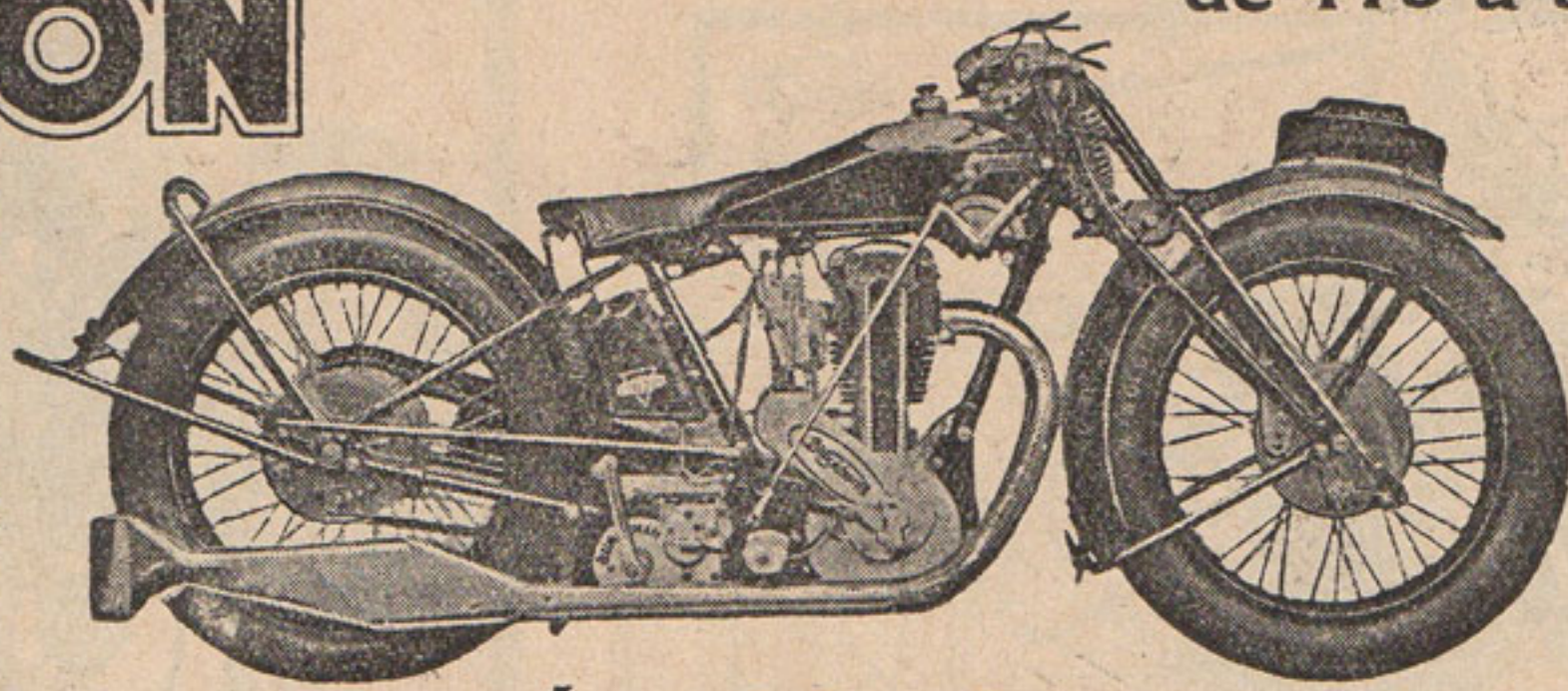
CASTROL
qui convient à votre moteur

SOCIÉTÉ DES HUILES CASTROL
 19 Rue des Minimes - Courbevoie - Seine

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

Ses modèles 1929 en tout comparables aux grandes marques Anglaises, pour le prix d'une bonne marque Française



de 175 à 500 cmc.

Société Anonyme
DES
Moto-cycles
"Styl'son"

au Capital de
2.000.000 fr.

LE CHAMBRON-
FEUGEROLLES

AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

AMAC

SON CARBURATEUR A AIGUILLE
SON ÉPURATEUR D'AIR INTÉGRAL
SES POIGNÉES TOURNANTES
SILLONNENT LE MONDE.....

FOIRE DE BORDEAUX
COLONIALE ET INTERNATIONALE
2^e Quinzaine de Juin

QUATRIÈME
SALON AUTOMOBILE ET NAUTIQUE

Importante Exposition

Châssis
Carrosseries
Accessoires

MARQUES FRANÇAISES & ÉTRANGÈRES

Pour tous renseignements :

BORDEAUX : Palais de la Bourse
PARIS : 19, Boulevard Montmartre

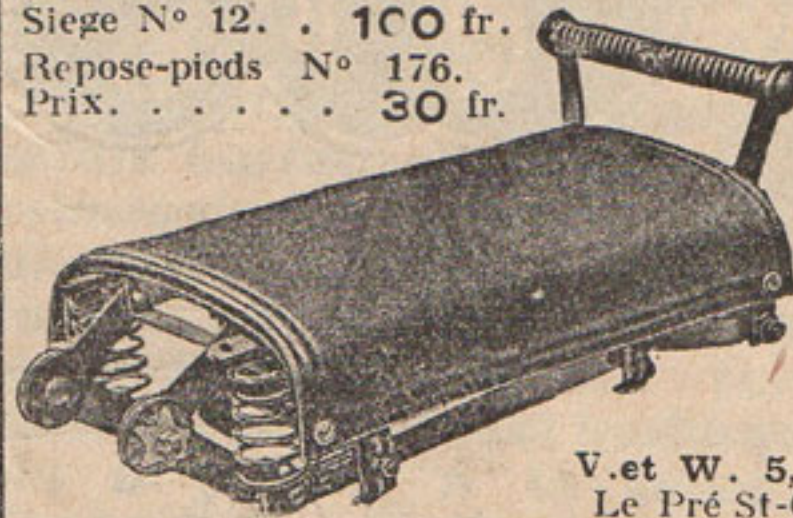
SPECIALITES POUR MOTOCYCLETES
V&W

LA MARQUE

qui donne SATISFACTION.

Notre grande production ainsi qu'un outillage perfectionné, nous permet de donner le maximum de qualité pour le meilleur prix.
Catalogue franco.

Siège N° 12. . . 100 fr.
Repose-pieds N° 176.
Prix. 30 fr.



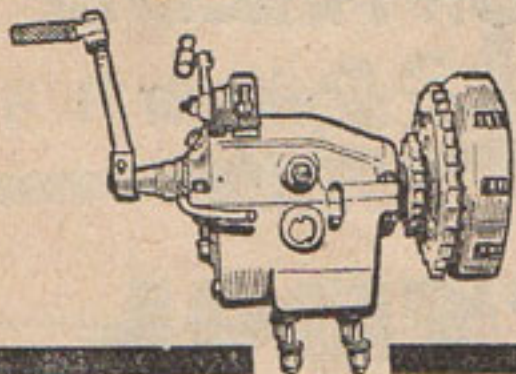
Siège
Eiplace
100 fr.
Étrovisseurs
Protège-
jambes, etc.



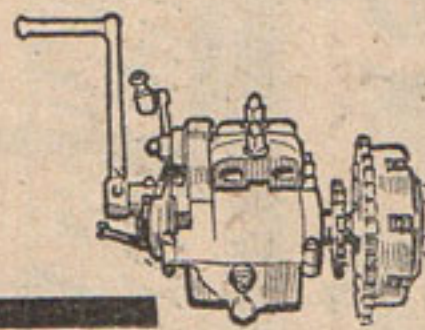
V. et W. 5, Rue Franklin
Le Pré St-Gervais (Seine)

BRIDIER & CHARON

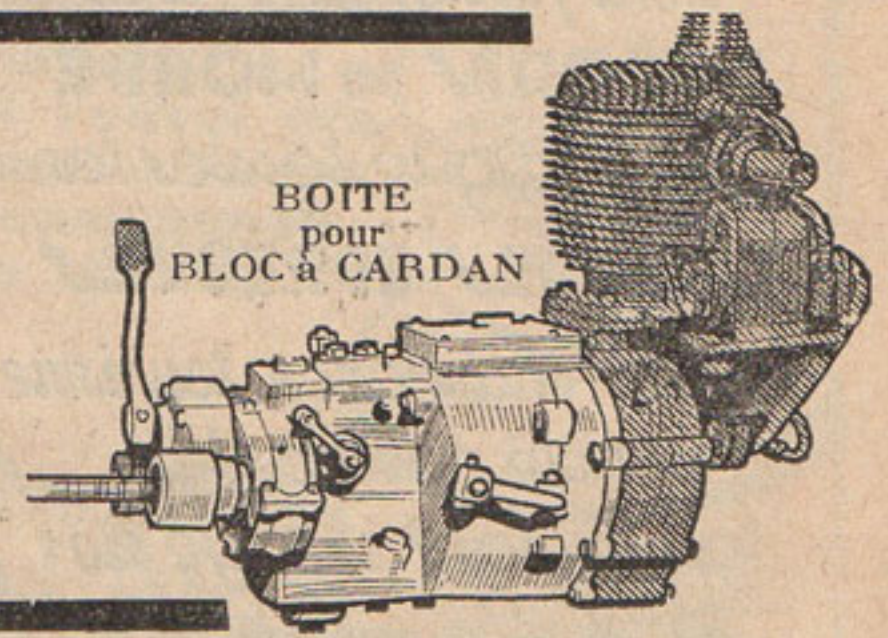
7, Rue du Bac, 7
SURESNES (Seine)
— Telephone : 50 —



BOITE
500 cmc.



BOITE
250 cmc.



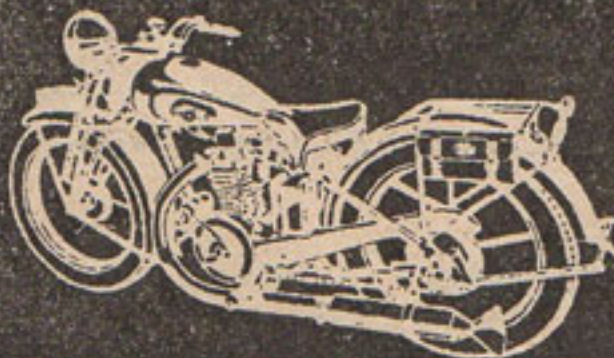
BOITE
pour
BLOC à CARDAN

LE SPÉCIALISTE
de la
— MOTO —

LIAUDOIS

VEND COMME LES GRANDS MAGASINS

A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT



— RÉPARATIONS —
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES
9, Av. Félix-Faure - PARIS (15^e)
Tél. : Vaugirard 39-51

DOLLAR

PARIS-NICE

1	ers	-		er	Debaisieux	} 2 Temps
		350 cmc.	-		ex æquo Gaussorgues	
		250 cmc.	-		er ex æquo Barthélemy	
		175 cmc.	-		er Sourdou-Hommaire	

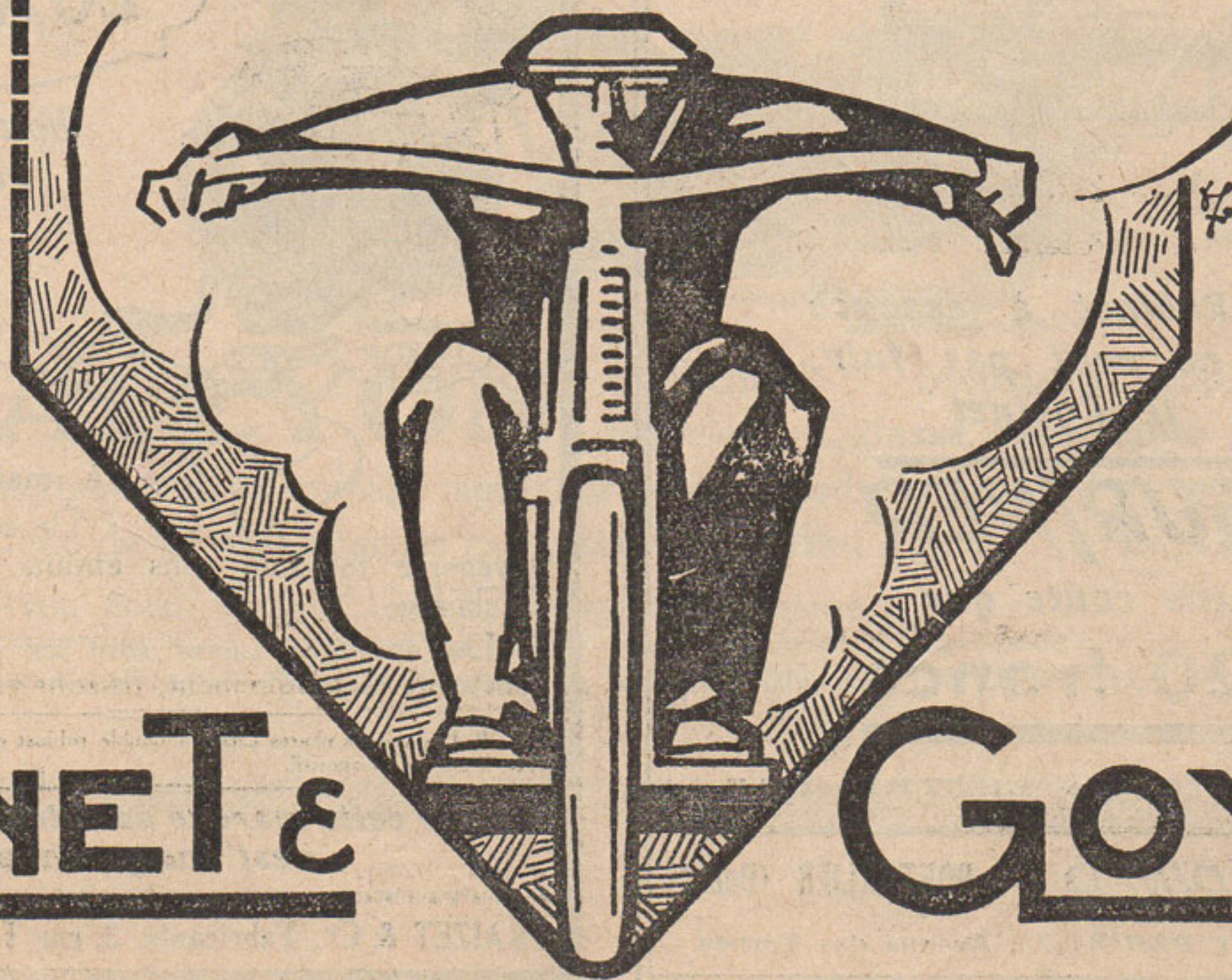
LES SEULES 175, 2 TEMPS
ayant affronté le parcours dans cette cylindrée.

LES MÊMES 175, 2 TEMPS
ayant seules affronté le Tour de France.

LES MÊMES 175, 2 TEMPS
ayant souvent, en course, fait mieux que la cylindrée supérieure.

Le 2 Temps VILLIERS est le Moteur idéal
des moyennes et petites cylindrées

2 Temps VILLIERS, — 4 Temps M. A. G. d'origine,
Graissage KERVOLINE



MONET &

GOYON

"BEST" POMPES
ROBINETS

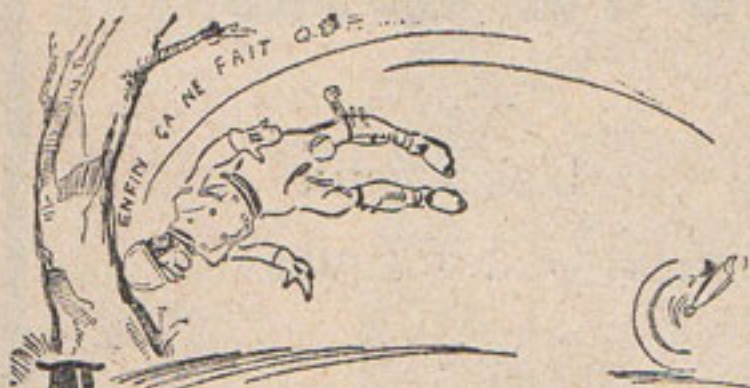
BURMAN
BOITES DE VITESSES

PIÈCES DÉTACHÉES **"JAP"**

Bougies
K.L.G.
LODGE
Lunettes
Casques
Sacoques
Chaînes
Selles
&
sièges
arrière



CASQUE
RÉGLEMENTAIRE
"CROMWELL"



Le succès du casque réglementaire
CROMWELL

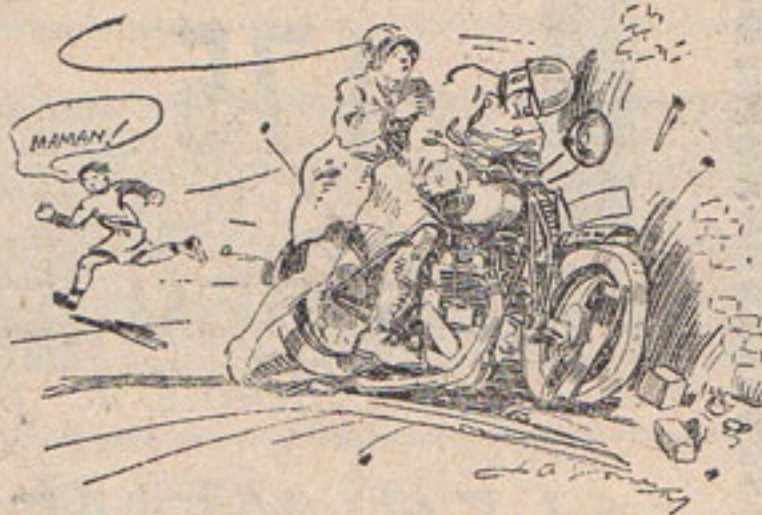
s'affirme de plus en plus.

Cu Bol d'Or 1929, sur la ligne
de départ il y avait 31 concurrents
avec le Cromwell et 43 avec des
casques de 5 autres marques.

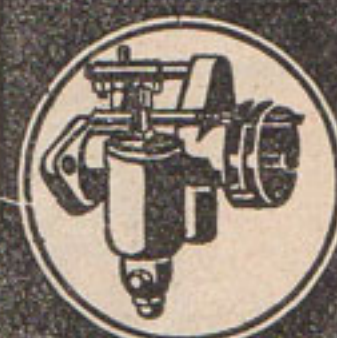


Assurez-vous contre
un accident toujours
possible

ACHETEZ UN CASQUE
CROMWELL



Carburant
Discof
filtres
à air
Cables &
Gaines
Manettes
Silencieux
Poignées
tournantes
Gripes
Genoux

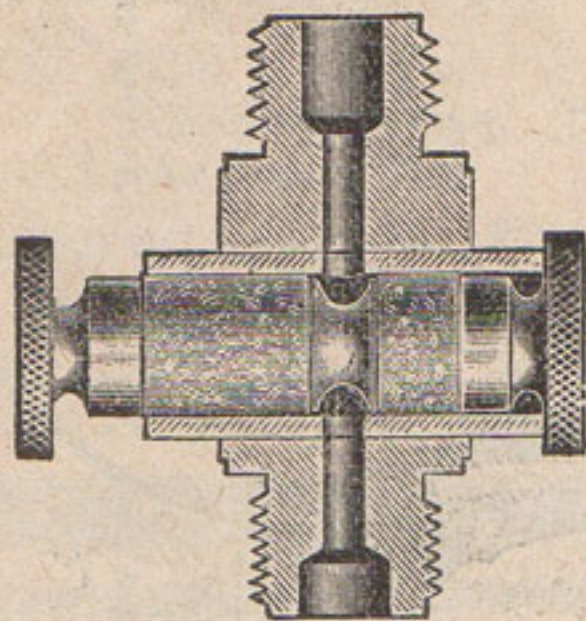


CARBURATEUR
BOWDEN

ACCESSOIRES TOUTES MARQUES
Catalogue Illustré franco sur demande

LIONEL DEKTEREFF ET C^e 88, A^e des Ternes. PARIS

Pub. G. S.



Le Robinet à essence
qui ne peut pas fuir,
le Robinet

GURNER

ne coûte que

20 francs

EXPÉDITION A LETTRE LUE

Étab^{ts} **J. GURNER** - PONTARLIER (Doubs)

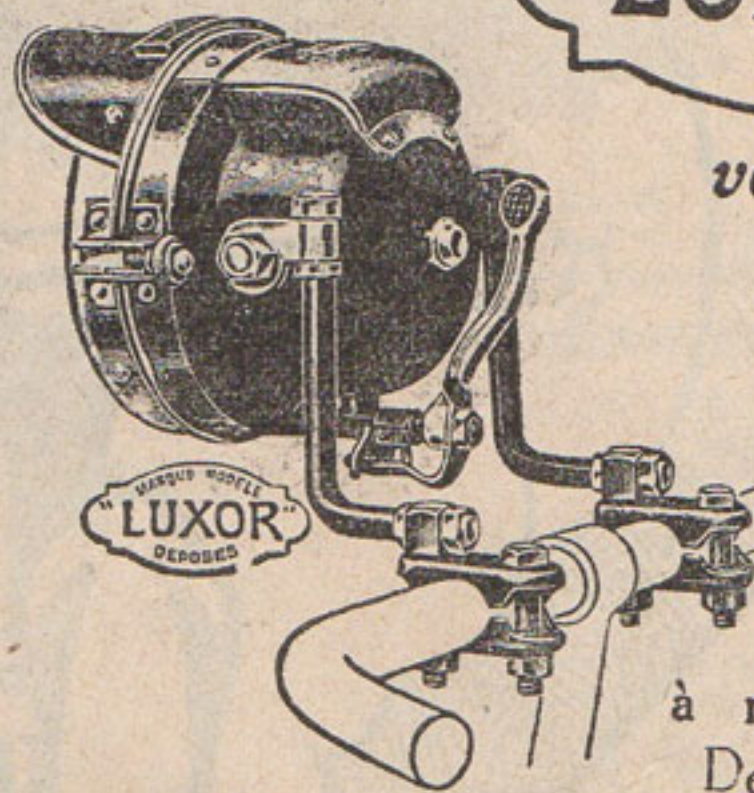
DÉPOT pour PARIS : 79, Avenue des Ternes

Motocyclistes !!!

La marque de
qualité:

"LUXOR"

vous
rappelle



qu'à votre
intention et
pour vous
faciliter elle
a créé son
dispositif
à manette (breveté).

De cette façon vous

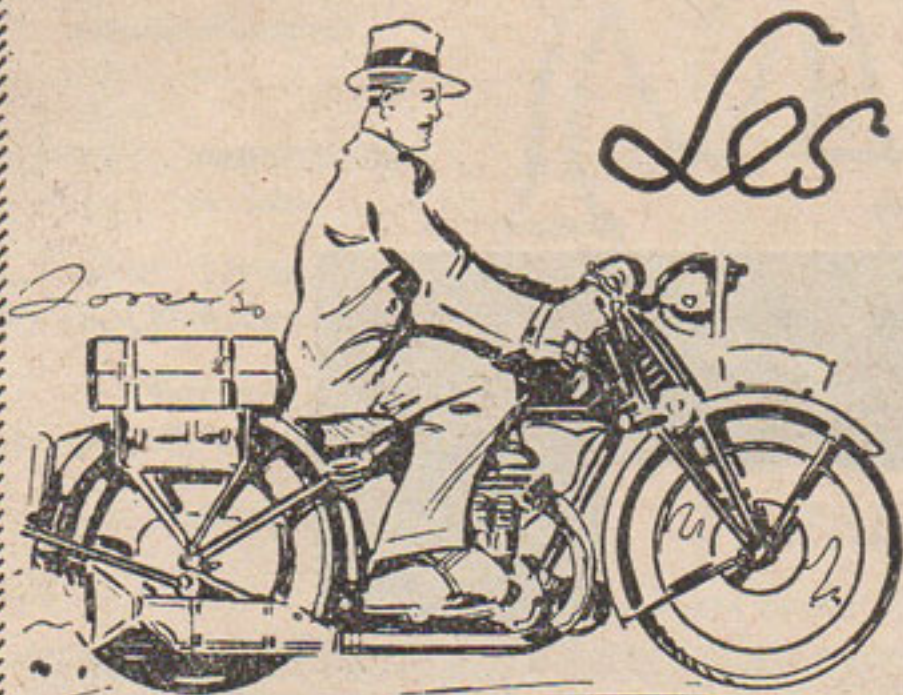
voyagerez toujours sans ennuis et sans panne
d'éclairage.

Les appareils Luxor sont les seuls conçus et
construits techniquement, ils sont garantis.

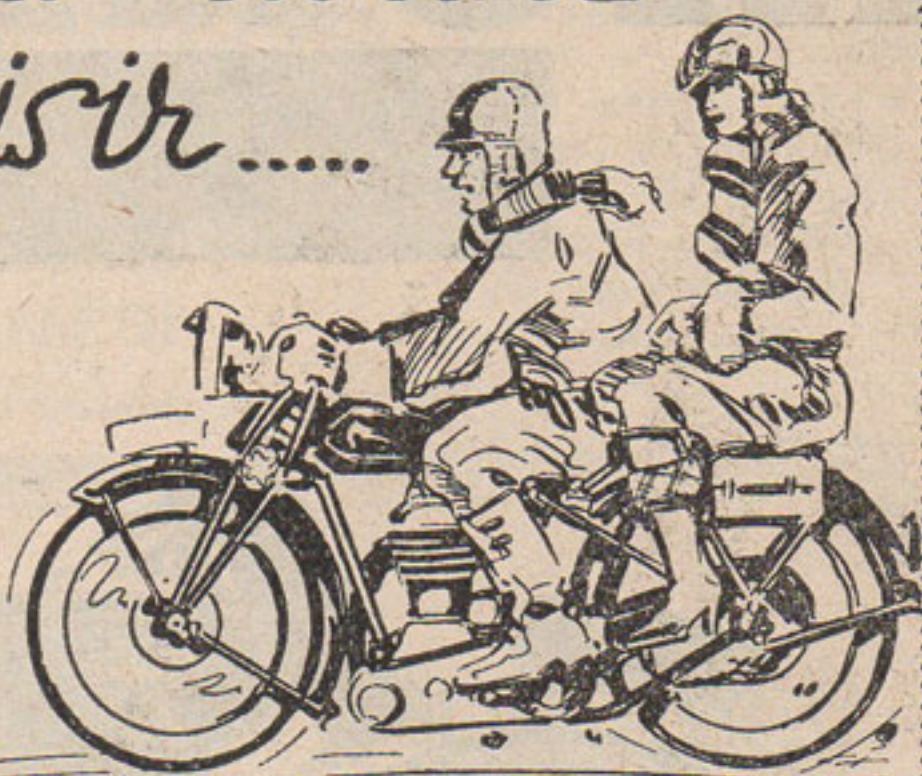
N. B. Les anciens phares Luxor à double robinet peuvent être transformés
avec le nouveau dispositif.

**Exiger cette marque de votre fournisseur,
c'est une garantie.**

TRAIZET & C^e, Fabricants, 3, rue Tesson, Paris (X^e)



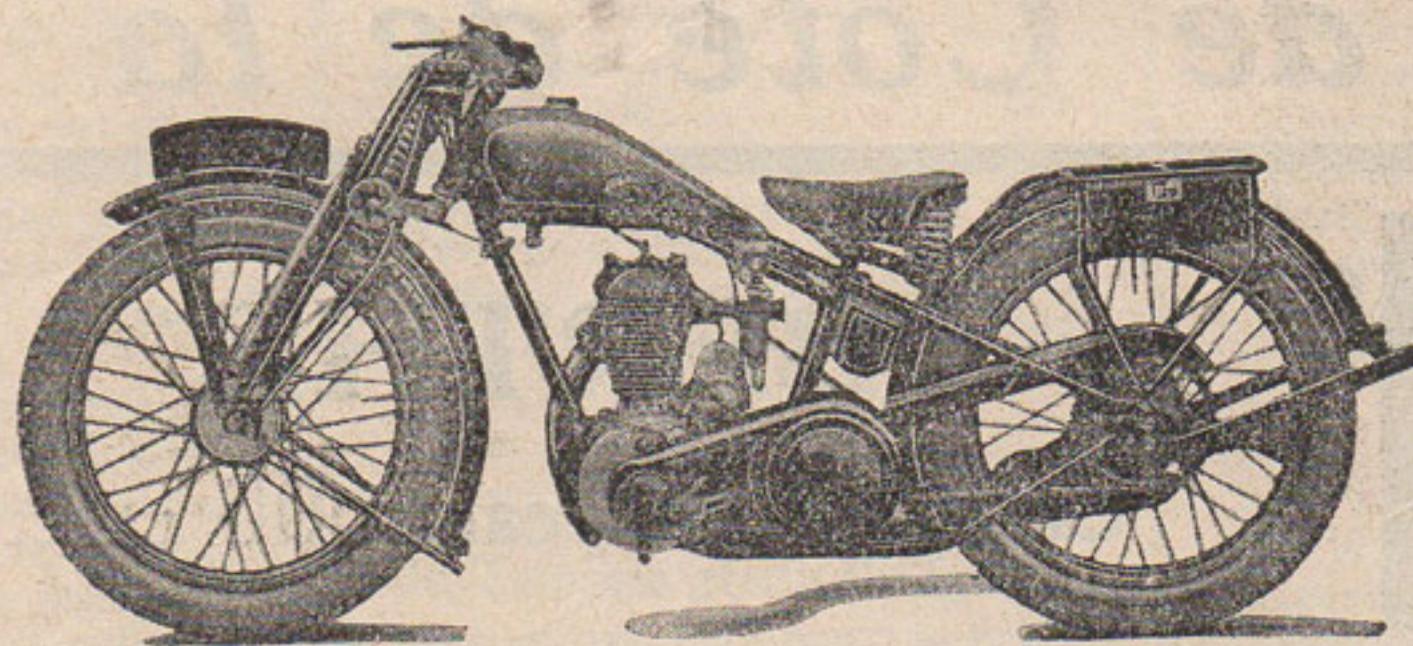
*Les affaires avant
le plaisir.....*



**MAIS LES DEUX
SUR**

Alcyon

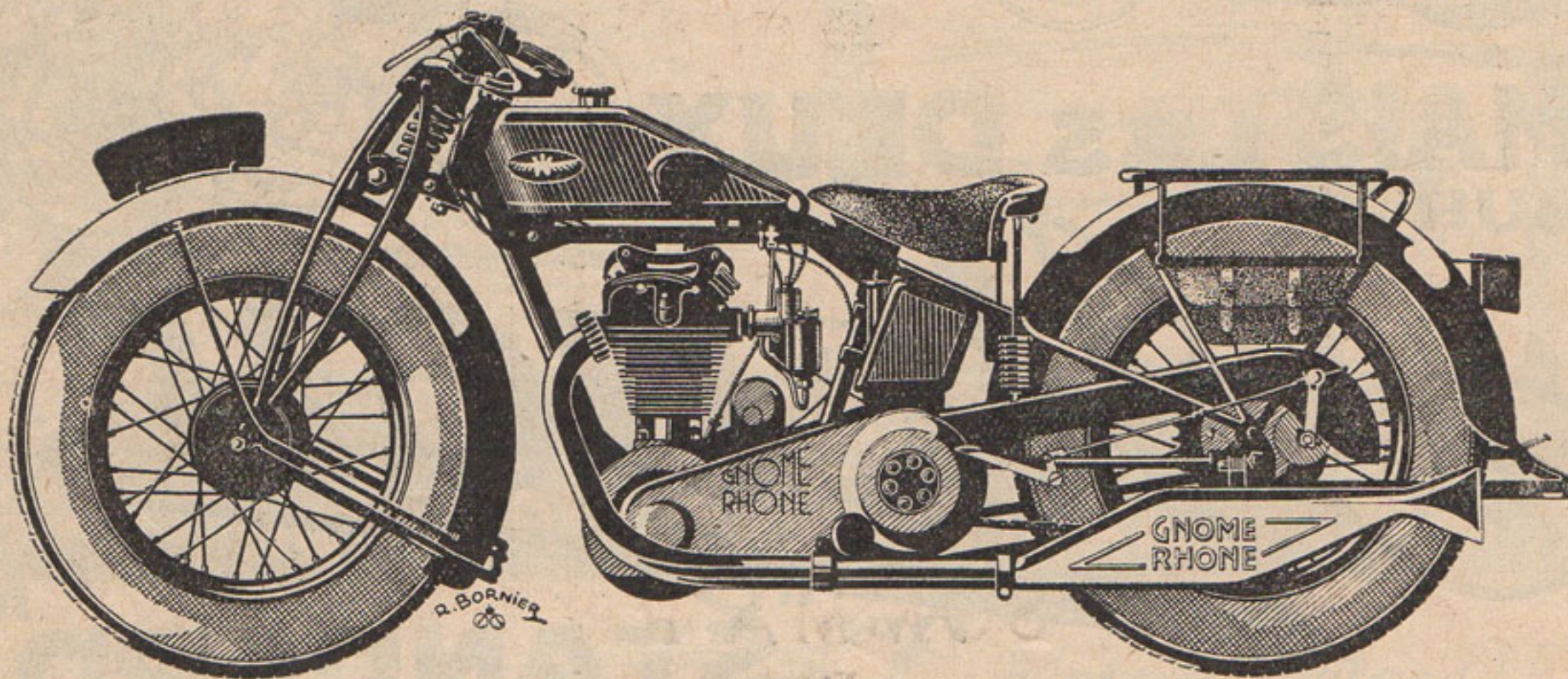
TYPE "STANDARD"



ALCYON (350 cmc.). — Moteur à soupapes latérales - Culasse détachable permettant le décalaminage rapide du piston - Cadre triangulé Boîte de vitesses attaches en dessous. **Prix 4.435**
Avec éclairage SOUBITEZ, accus et dynamo. **4.930**

Catalogue "M.R." sur demande à **ALCYON**, à **COURBEVOIE** (Seine), ou aux Agents de la Marque.

GNOME RHONE



Course de Côte de la Turbie


1^{er}

BERTHE

Catégorie Sidecar (600 cmc.)

SIÈGE SOCIAL: 34. RUE DE LISBONNE. PARIS
MAGASINS DE VENTE: 49. AV. DE LA GRANDE ARMÉE. PARIS
SUCCURSALES: LILLE · LYON · TOULOUSE · MARSEILLE

**GNOME
RHONE**

R. BORNIER 

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24
C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5 Rue Saint-Augustin 5 PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

	IN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	63 fr.	34 fr.
Autres Pays.	84 fr.	43 fr.
Militaires ..	25 fr.	12 fr.

Toutes communications
chèques et mandats
doivent être libellés.
"MOTO REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

Voitures d'enfants — La Naphtaline

NON seulement, disions-nous, dans un dernier numéro, un conducteur, devant une voiture d'enfant, peut ne pas faire tout ce qu'il veut, mais qu'il peut y avoir des conducteurs nerveux ou maladroits et qu'un véhicule automobile ne peut pas toujours s'arrêter pile. Nous avons souvent vu, dans les villes de province, des mères de famille qui, à deux ou trois de front, poussaient de petites voitures et qui occupaient une grande partie de la chaussée. Absorbées par leur bavardage, elles oublient tout ce qui les entoure et ne s'aperçoivent pas qu'elles gênent la circulation. Souvent si une auto arrive et avertit, elles s'affoleront et traverseront inopinément la route et un accident pourra se produire.

Mais c'est la nuit que les accidents risquent particulièrement de se produire. La visibilité est, en dépit des phares, moindre que pendant le jour. On peut être ébloui par les phares d'une autre voiture et l'accident survient.

Assurément, il est plus facile d'indiquer le danger que d'y porter remède. Il arrive que les trottoirs soient en mauvais état. De plus, il faut, à chaque traversée de rue latérale, se livrer à une manœuvre pénible pour faire descendre et remonter la petite voiture. Sur les routes, les bas-côtés sont impraticables et creusés de saignées. On ne peut donc que recommander aux mères une très grande vigilance. Et, la nuit, sans peut-être en faire une obligation, on pourrait recommander d'avoir, sur les voitures d'enfant, sur le côté, un cataphote blanc vers l'avant, rouge vers l'arrière.

La naphtaline

La naphtaline est employée par les ménagères sous forme de boules ou de cristaux pour chasser les mites et on peut en trouver chez n'importe quel marchand de produits chimiques. Achetez-en 250 grammes et procurez-vous, d'autre part, un bidon de benzol. Dissolvez la naphtaline dans le benzol en agitant bien. Nous mélangerons tout à l'heure cette solution à de l'essence dans des proportions que nous indiquerons. Les carburants que nous préparerons ainsi, n'exerceront sur le moteur aucun effet nuisible. Il n'y a que deux inconvénients. Le premier, c'est la formation plus rapide de la calamine. Le second peut être, si la proportion de naphtaline était trop grande, le dépôt de cristaux de naphtaline dans la tubulure d'admission et aussi l'engorgement du gicleur. Ce dernier

défaut est largement atténué par le réchauffage du carburateur. De plus un excès de naphtaline fera chauffer le moteur. L'économie de carburant sera d'autant plus grande que la proportion de naphtaline sera plus forte.

On peut par exemple, mélanger par moitié dans un bidon de 5 litres de l'essence et du benzol (c'est-à-dire 2 litres et demi de chaque) puis verser 7 centilitres de la solution de naphtaline que nous avons préalablement préparée. Nous pourrions employer un gicleur plus petit.

Si nous voulons augmenter la proportion de naphtaline, il nous faut augmenter également celle de benzol. Nous pourrions combiner les mélanges suivants: essence deux litres, benzol 3 litres, solution de naphtaline 15 centilitres.

Benzol 5 litres, solution 20 centilitres.
Benzol 5 litres, essence 2,5 litres, alcool 1 litre, solution 60 centilitres.

Deux précautions sont nécessaires si on veut obtenir de bons résultats. La première c'est de réchauffer le carburateur. Un carburateur à double paroi serait assurément très désirable, mais on peut néanmoins se contenter de réchauffer la tubulure d'admission avec un serpentin de cuivre branché sur le tube d'échappement. Il est d'autre part, indispensable de monter une prise d'air additionnel en aval du carburateur. On évitera ainsi un échauffement anormal et on réalisera une économie de carburant. Sans cette prise d'air additionnel, il n'y aurait pas assez d'air pour brûler complètement la naphtaline et l'encrassement du moteur serait rapide.

Si on noie bien le carburateur pour le départ à froid, la mise en marche n'est guère plus difficile qu'à l'essence pure. Il faut ensuite bien laisser chauffer le moteur avant de démarrer. Ne donnez de l'air additionnel que le moteur.

Sur la route, on peut marcher avec beaucoup d'avance à l'allumage. Il faut enfin employer des bougies froides.

En résumé, se garder de mettre la naphtaline à même l'essence. Il est indispensable de la dissoudre dans le benzol et, de plus, d'ajouter du benzol à l'essence, en quantité d'autant plus grande que l'on introduit dans le carburant plus de naphtaline. On choisira un gicleur plus petit. Le carburateur sera réchauffé et on montera une prise d'air additionnel. On montera enfin des bougies résistant à une haute température. Il y a là pour les amateurs d'expériences des recherches intéressantes à effectuer.

SOMMAIRE

N^o 369

Samedi 5 Avril 1930

Au Cirque	378
Par-ci, par-là	379
L'éclairage électrique.	
H.-P. Borestroke	381
Révision printanière.....	384
Moto en Allemagne, Robert Sexé	388

Dans ce numéro :

les lecteurs du Maroc, de la Tunisie et de l'Algérie trouveront un encart spécial de 8 pages : 382. à 382_h.

La Côte d'Argenteuil	391
Les Trimoteurs	393
Nos Fabricants	395

la chronique de l'Hurluberlu AVEUX

Si vous êtes encore, pécutiairement parlant, sous la tutelle familiale et que ce soit à la générosité paternelle que vous devez votre machine, vous l'avez probablement obtenue en en montrant, avec une conviction que nous mettrons encore moins en doute (! ?) que votre éloquence, le côté utilitaire, le côté pratique, voire (vous êtes si habile !) le côté bourgeois. Mais avouez, maître fourbe, que le seul qui vraiment vous intéresse, le seul côté de la moto qui vous a fait désirer d'en avoir une, celui que vous vantez à vos bons copains et qui vous fait gloire à leurs yeux, est le côté sportif !

Vous avez, n'est-ce pas, promis aux vôtres d'être prudent ? Avouez cependant que vous n'avez pas toujours su, fou que vous êtes, résister à la folle ivresse de la vitesse !

Les chutes que vous avez pu faire, vous les avez, dans la mesure du possible, cachées à votre famille. Avouez que vis à vis des bons copains et des petites amies, vous avez été beaucoup moins discret, et même que tel dérapage insignifiant de l'autre jour s'est transformé, ce soir, dans votre récit, en bûche magistrale.

Vous dites que votre machine ne vous a jamais laissé en carafe et je vous crois. Et pourtant, certaine panne... polisson !

Vous consentez parfois (de très rares fois) à prendre des airs modestes et discrets. Mais, avouez-le, il y a en vous, que vous



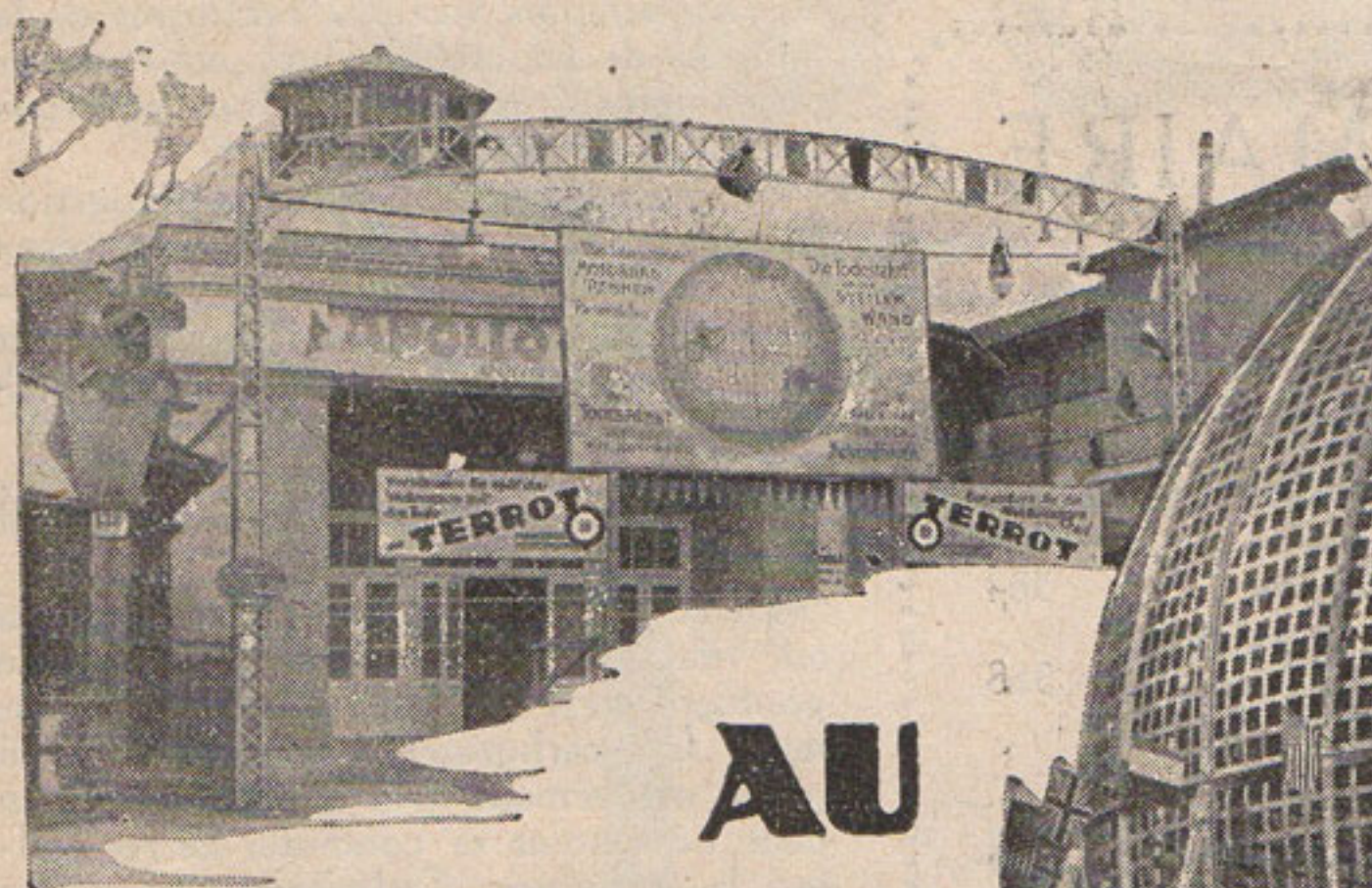
Et vous les avez convaincus !

soyez l'heureux possesseur d'une cardan (mon rêve) ! ou qu'il vous faille vous contenter (comme moi) d'une machine beaucoup plus modeste, il y a en vous, quand au bout de la grand'route, vous débouchez à bonne allure dans quelque paisible agglomération endormie au pied de son clocher, le désir enfantin et peut-être insolent d'épater tout le monde : villageoises long-enjuponnées, bourgeois bedonnants, jouvencelles candides,... chiens et volailles...

Motocycliste, mon frère, tu es fourbe, fou, bourreur de crâne, débauché par surcroît, et, comme dit l'autre, mal élevé.

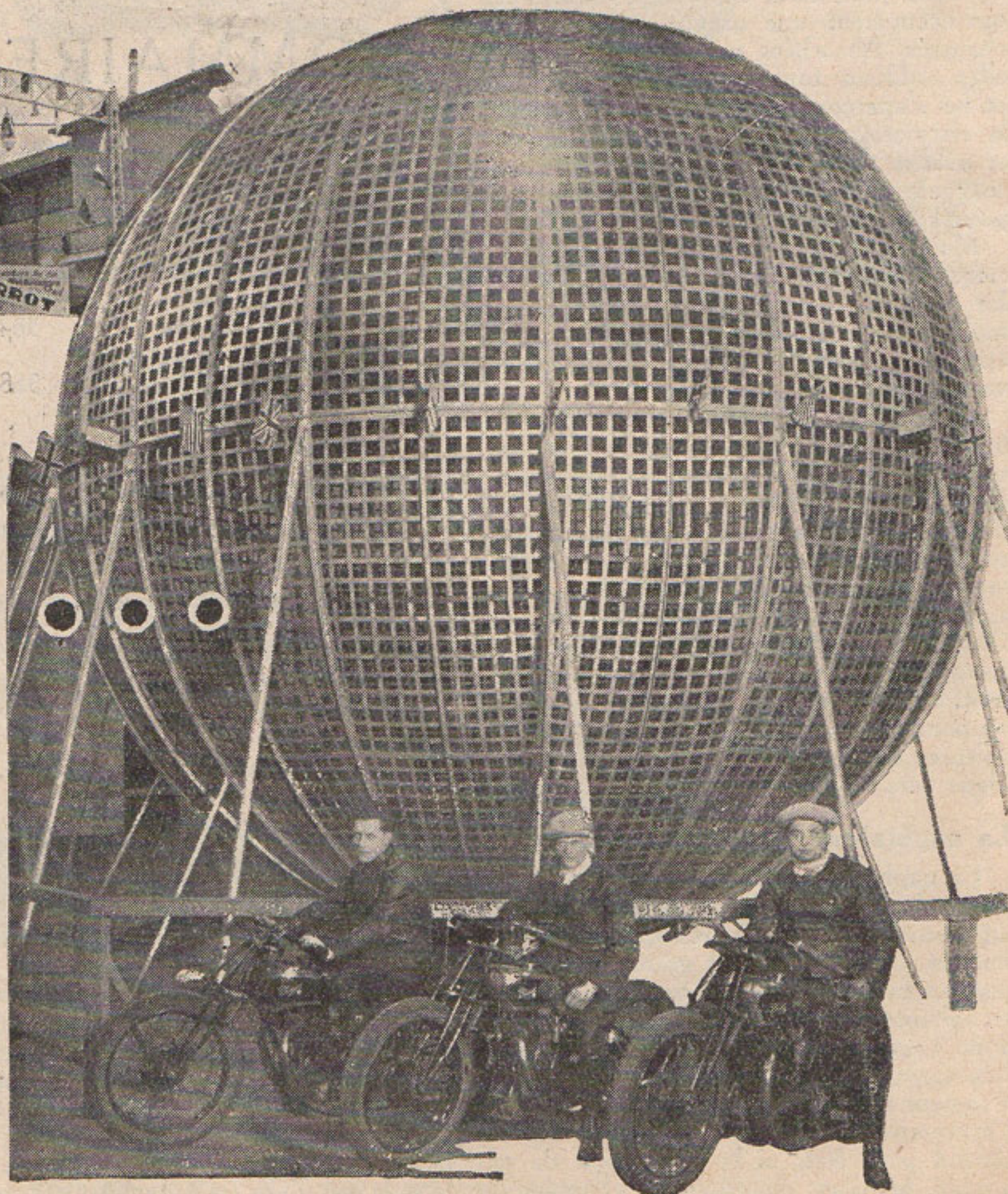
Allons ! Avouez-le !

L'HURLUBERLU.



AU CIRQUE

UNE exhibition de motocyclistes autrichiens très originale : une sphère métallique dans laquelle trois motos 250 cmc. Terrot, strictement de série, prises au magasin de l'agent de Vienne, M. Antreiber, exécutent ensemble toutes séries de loopings possibles : de quoi faire réfléchir les ignorants qui, en 1930, sont encore persuadés que la motocyclette est un engin et non un véhicule parfait : acrobaties ? non, puisque, de l'aveu des conducteurs qui ont dû débiter, il n'y a aucune difficulté à réaliser, à 50 à l'heure seulement, un tel exercice : seule la machine employée doit être normale sans plus : et puis aussi un peu de cran du pilote... n'est-ce pas ?





Histoire américaine

UN de nos confrères américains raconte l'histoire suivante. Personnages : un célibataire propriétaire d'une motocyclette, un homme marié et père d'un enfant. Ce dernier lassé sans doute des charmes (ou du caractère) de son épouse, et par contre épris de ceux de la motocyclette propose à son ami célibataire un échange. Marché conclu. Notre ex-marié file avec la moto et l'ex-motocycliste reste en possession de la femme et du gosse. Résultats : 9 mois de prison équitablement partagés entre les acteurs de ce petit drame et 100 dollars d'amende à chacun. S. G. D. G.

Sens unique... attention

LA vie est courte et la mort nous emporte au galop.
— Pas si vite que vous le pensez, hélas !
— Mais si, mon cher... Très vite, parce que le néant est à sens unique.

Maurice DEKOBRA.

Charmant pronostiqueur

LA mode de certains de nos confrères, avant les grands combats ou les épreuves sensationnelles, est aux pronostics où jamais « ils » ne se trompent : c'est tout à la fois normand, gascon et marseillais... bref français ; en un mot : extrayons de notre motocycliste ardent Georges F... qui colore avec succès la rubrique sportive de *'Intransigeant'*, cette perle « japonaise », le 29 mars, sur la côte d'Argenteuil :

Oiller doit être vainqueur en 350 cmc., cependant que Lemoine — un illustre inconnu dont on dit beaucoup de bien — a également une chance d'abaisser le record...

Cet inconnu illustre dont on parle quand même, et qui est tout à la fois l'égal d'Oiller... ah ! Georges !!

Un fabricant qui a le mot juste

UNE publicité adroite, parue dans les journaux et inspirée par M. Pétavy, marque au coin du bon sens la question de la motocyclette à l'armée : *Des esprits chagrins ont vu dans la motorisation de la cavalerie une lutte contre le cheval : qu'ils se tranquilisent : il y aura toujours des cavaliers. Mais le progrès va vite et notre armée ne doit rien avoir à envier aux armées étrangères ! Eh ! oui, da !*

Maître de sa vitesse

LA Chambre civile de la Cour de Cassation vient d'annuler un jugement du juge de paix de Tourcoing. Très curieux : un motocycliste blesse une femme. Ce motocycliste argue que la faute en est à la victime. Le juge de paix néglige de rechercher le bien-fondé de cette allégation et rend responsable de plein droit le motocycliste parce qu'un automobiliste doit toujours être « maître de sa vitesse ». La Cour estime toutefois qu'en plus de cet attendu, le juge aurait dû examiner la question plus à fond, et qu'il avait à connaître si l'accident n'avait pas été causé effectivement par la faute de la victime, qu'en pareille occasion le juge avait violé la loi, et la Cour a cassé le jugement. Donc, la présomption de faute de la part de la victime doit toujours être examinée.

Les Express

MERIE et Collignon sont rentrés par la route de Nice. Partis à 6 h. 30 du matin de Marseille, ils franchissaient à 20 h. 30 la porte d'Italie après arrêt de 40 minutes à Valence et de 30 minutes à Seaulieu et gênés en cours de route par la neige dans la région de Tournus.

INFORMATIONS

Brilli Peri motocycliste

L'Actualité Automobile a annoncé la mort tragique du Comte Brilli-Peri, l'as d'Alfa Romeo : un virage à Guima à l'entraînement et pris trop court, alors qu'il conduisait à allure de record, fut la cause du capotage : Brilli Peri fut tué net. *Moto Revue* doit un mot de souvenir à celui qui, avant d'être l'as automobiliste connu, fut un as du guidon. Brilli Peri fut en moto victime, à Padoue, en 1922, d'un curieux accident qui faillit être tragique : la virtuosité du conducteur compensa l'infériorité des machines d'alors.



Comment il est mort

BRILLI PERI, dit l'Africain par ses amis, était populaire à Tunis et Tripoli, où il s'octroyait toutes victoires. On a beaucoup parlé du pressentiment de sa mort : nous ne croyons pas au pressentiment, agréable mystère qui plaît tant à beaucoup : c'est l'état morbide, maladif, d'un conducteur qui l'entraîne à un manque de vigueur, de sang-froid, voire vers une inconsciente imprudence : un état nerveux ou lymphatique accidentel d'est pas un « pressentiment » ! C'est au deuxième essai du Grand Prix de Tripoli, sur la voiture de Bondetti qu'il eut l'accident alors qu'il marchait à une allure de record : il prit le virage de Guima trop court, ce qui est surprenant d'un homme averti comme lui ; il buta le terre-plein de la route, capota et fut projeté et tué net.

Rendez-vous...

Attention ! Vos rendez-vous, cette année, seront « gentleman », corrects et précis, parce que tous, samedi prochain, 12 avril, avant de vous coucher, vous donnerez un coup de pouce d'une heure à votre O. S., E. D. ou Jaeger ! Heure d'été.

Le Juif Errant erre

Ses dernières cartes sont du Salon Suisse de Genève et de Zurich :

Je file en Allemagne Nord et Est en passant par Durkheim et Liège. J'ai acheté ici Moto Revue... 3 francs, pour rien !!!
Robert SEXÉ.

Gaston Vidal échappe à un accident d'auto

Par suite d'un dérapage, l'auto de M. Gaston Vidal, s'est complètement renversée entre Flassans et Brignoles. M. et Mme Gaston Vidal sont sortis indemnes de l'accident. Le chauffeur a été assez sérieusement blessé.

En Alger

Nébil Dino écrit : Me voilà à Tunis ! on m'a très bien reçu. Jusqu'au 10 avril, je suis P. R. Alger... Et je continue.

Sidecars à roues motrices

LES épreuves d'endurance anglaises empruntent des routes impossibles, et les côtes immobilisent plus d'un conducteur de sidecar par suite de la roue qui patine sur un sol gras. Un sidecar à roue motrice serait dans de tels cas, très précieux et nous voyons apparaître sur le marché anglais quelques sidecars à roue de sidecar motrice. On ne se douterait pas que le Baughan a fourni un assez grand nombre de sidecars à roues motrices, à des coureurs connus. Uzell a conçu un modèle lui aussi. Ces divers sidecars ont un inconvénient, c'est leur prix : 30 livres pour un châssis A 125 francs par livre, cela représente déjà une belle somme.

Avant l'épreuve antique

AH ! ça, non ! Et pourtant, si nous étions logiques, ce serait le vainqueur puisque nous accordons 1 point de bonification par année d'ancienneté. En effet, nos yeux se reportent sur le beau numéro spécial du Salon, nous lisons à la page d'annonces CCXXXIV. *Sidecars Richard, maison fondée en 1193*

Evidemment le handicap serait terrible ! A cette époque, l'apparition du sidecarût été regardée comme une invention diabolique !

J'ai 30 ans...

A cette époque, le 27 mars 1900, avait lieu Nice-Marseille, 201 kilomètres ! C'est Béconnais qui fut vainqueur en motos en 3 h. 23' 11", et R. de Kniff en voitures en 3 h. 25' 11". Comme c'est loin déjà !

Moto volée

GRACE à l'annonce de *Moto Revue* de la semaine dernière, la moto New-Map dont nous avons donné les caractéristiques, a été retrouvée quelques heures après la parution de *Moto Revue*. Le voleur est Raymond Richir, habitant Suresnes. Ce sont MM. Bouloc et Gillet deux motocyclistes inspecteurs de la police judiciaire qui ont, en s'aidant Harley-Davidson, réussi à mettre la main sur le voleur. Mieux, le voleur ne possédait pas de permis de conduire, ce qui ne l'empêchait pas de rouler couramment sur une petite moto. Enfin, nous avons tenu à donner le nom des inspecteurs pour montrer l'intérêt qu'il y a pour tous les motocyclistes à signaler des faits de ce genre et à épurer radicalement la mauvaise graine dans notre sport.



Records, records...!

L'A. J. S. a décidé pour de bon d'étrangler le record de Henné. B. M. W. n'a donc qu'à bien se tenir. La machine dont nous publierons prochainement le dessin est une bicylindre en V, 1.000 cmc. La technique est à peu près la même que celle des mono 500 cmc. La commande des soupapes s'effectue par arbre à came en tête avec la fameuse chaîne verticale sous carter bien connue de nos lecteurs. La question du compresseur, comme nous l'avons déjà dit, reste en suspens. Souhaitons que ce soit Arpajon qui soit l'endroit choisi pour cet essai. Il est vrai que nous possédons aussi, sur la route de Fontainebleau, la portion de route de Senart qui se prête mieux encore que la route d'Arpajon par sa platitude absolue et surtout par son altitude moindre d'où moins de sautes de vent et de température.

L'O. E. C. des records est prête. On avait parlé d'une quatre-cylindres, mais ils ne sont que deux. On ne sait encore si un turbomoteur sera employé.

A Montlhéry, Mme Stewart bat une série de records sur son Morgan-Jap 1.100 cmc. Dans les 6 heures, elle fait 792 km. 725, soit la moyenne de 132 km. 120 ; les 7 heures 912 km. 269, à la moyenne de 130 km. 324, et les 500 milles en 6 h. 05'21''55, moyenne 132 km. 144.

Le Salon de Marseille

C'EST aujourd'hui samedi et jusqu'au 17 avril que se tient à Marseille, au Grand Palais de l'Exposition, le Salon Automobile et Motocycliste. Ceux de nos lecteurs qui seront dans cette région auront intérêt à ne pas laisser passer cette occasion.



PETIT à petit, les engagés possibles arrivent : C'est normal, avec ces bons vieux bougres de tacots qui ont des années, de l'huile de pétrole, des kilomètres dans les... roues, ça ne va pas si vite qu'avec les véhicules modernes : enfin ! tout vient.

Continuons la liste :

N° 25. La Française-Diamand, 350 cmc. 1903; soupapes commandées à plat, par accus; Bourdoncle, Argenteuil.

N° 26. De Dion, 270 cmc., 1901(?) combiné tri et moto à pétrole; Rivière René, Paris.

N° 27. Bédélia, 1912, parfait état; Rivière Julien, Saint-Leu-la-Forêt.

N° 28. Aleyon, 1902, prise directe 2 CV 1/2; Borel, Bosc-le-Hard.

N° 29. Z. L., 1905, 1 CV; Guillier, Paris.

N° 30. Tandem Quantin, 1908, 4 CV, état neuf; Guillier, Paris.

N° 31. F. N. 1907, courroie, magnéto, démultiplicateur. Stirbois, Valenciennes.

Plusieurs possesseurs de vénérables tacots nous disent leur peine de ne pouvoir participer à l'épreuve antique, parce qu'ils n'ont pas de carte grise du véhicule et que... dame ! Disons-leur de suite qu'ils n'ont aucun tracés à se faire, car nous avons prévu cet argument et nous avons abandonné l'idée de l'épreuve sur route libre, précisément pour cela. Le circuit (vélodrome sans relevés ou routes privées) est à l'abri de leurs soucis. Nous faciliterons toutes les bonnes volontés; l'essentiel est de nous envoyer son engagement de principe pour nous permettre de baser un règlement.



Notre souscription

(Suite, voir numéro précédent)

Richard R., La Garenne; Blanc M., Paris 9°; Mongenot A., Paris 10°; Boquet H., Bordeaux; Bollinger E., Fourmies; Millerot O., Montreuil-sous-Bois; Soupizon J., Grandpré. Martin G., Paris 4°; Delbeke R., La Varenne Saint-Hilaire; Fauvel M., Suresnes-Val d'Or; Vercherer, Paris 20°; Habert, Billancourt; Lemanceaug, Clichy; Gills, Paris 17°; Tarlet, Paris 15°; Leveille, Paris 4°; Conard R., Paris 13°; Rossignon, Sedan; Mansart, Anvers; Dauphin E., Montreuil-sous-Bois; Gattini F., Saint-Claude; Sorbier, Bouniagues; Perrin F., Dechang; Fiquet P., Vitry; Nival L., Paris 4°; Ancelin, Paris 14°; Redon A., Livry-Gargan; Sateer, Paris 18°; Martin, Saint-Raphaël; Lamendey R., Saint-Gauburge; Toupard J., Malakoff; Herreyre M., Biganon par Saugnac et Muret; Moto Club Union, Strasbourg-Koenigshoffen (à suivre).

Indépendamment des Souscripteurs par abonnements (5 fr.) nous avons reçu un nombre important de souscriptions que nous publierons dans le prochain numéro : à signaler le M. C. de Manola: 62 fr. 50. En attendant cette publication, notre merci au nom des sinistrés!

De Montauban

Le Président du M. C. Montalbanais nous communique :

Vous avez appris les terribles événements qui ont endeuillé notre région.

La majorité des membres actifs du M. C. M. habitant les quartiers ravagés par l'inondation : le Président du M. C. M. et le Bureau font appel à votre camaraderie et à votre générosité pour apporter un réconfort matériel et moral à ceux qui n'ont plus de logis ni aucune ressource. Les dons, si

... Jeunes gens, avant de vous embarquer à l'examen du permis de conduire

... avant de commencer votre saison routière

Lisez l'opuscule :

Memento Moto-Revue

Et vous ne craignez plus les contraventions.

A Moto Revue, 2 fr. 50.

modestes soient-ils, seront reçus par : M. J. Costes (Président du Moto-Club Montalbanais), pharmacien, 34, Grand-Rue Villeneuve, à Montauban. MANEL.

Violette Morris perd son procès

VIOLETTE Morris a perdu son procès. Elle demandait à la F. F. S. 100.000 francs de dommages-intérêts et sa réintégration. La troisième chambre civile la déboute et la condamne aux dépens.

Motifs : les suspensions dont Violette Morris fut l'objet à la F. F. S.; l'ensemble des faits reprochés sont parfaitement justifiés. Violette Morris avait, en 1923, au cours d'un match, insulté l'arbitre, frappé un membre du bureau, donné à la presse un compte rendu déformé et annoncé plus tard un autre match sur une affiche en termes de « baladin de foire ». Le but de la Fédération est de former des jeunes filles au sport par des moyens corrects.

Quant à la question du pantalon, le tribunal déclare que Violette Morris s'est ingéniée à répudier toutes les apparences de son sexe : son « attitude sportive », son langage masculin, la mutilation volontaire des seins. Il juge donc ce costume déplacé dans une association de jeunes filles et l'attitude de Violette Morris va à l'encontre des statuts. Vêtue d'un imperméable, Violette Morris écoute ceci, mais non plus avec le sourire des premiers temps.

Ajoutons que le tribunal n'a aucunement pu trancher la question du pantalon à la femme : la loi ne défend pas à la femme de porter pantalon et c'est heureux... pour nos charmantes motocyclistes.

Aux bons cœurs

Le Moto Club des Vosges par la voix de son bureau nous adresse cet appel :

Je me permets de vous signaler la très grande détresse dans laquelle se trouve un membre de notre club, raçon de son métier et père de six enfants dont l'aîné a six ans. Il vient d'être condamné à 4.000 (quatre mille francs) de dommages-intérêts par un Tribunal motophobe, pour avoir renversé une passante étourdie qui était venue se jeter dans ses roues. Il n'est pas assuré. Bien que nous estimions qu'il ait eu le plus grand tort en ne s'assurant pas, notre caisse lui a versé un secours. Nous vous serions tous reconnaissants de bien vouloir faire un appel en sa faveur, étant donné le dénuement complet dans lequel se trouve cette famille.



POURQUOI donnons-nous le stylo

L. N. M. en prime : Parce que c'est l'ouverture de la saison : c'est le moment où chacun emprunte trop aisément à son voisin son stylo à défaut du crayon archaïque. Or, un stylo, c'est comme un violon, une moto... ça ne se prête pas. Et voilà pourquoi nous offrons à nos lecteurs l'occasion d'avoir à peu de frais un stylo-absolument identique à celui qui sert à la rédaction de votre chère Moto Revue : c'est dire qu'il est pratique ! Et puis, il est aux initiales de la L. N. M.

Profitons de l'occasion pour avertir, une dernière fois, que nous ne tiendrons dorénavant plus compte des retardataires pour le primes. Moto Revue paraît le samedi : les Parisiens ont donc la facilité de venir retirer leur prime le samedi ou le lundi ; les provinciaux doivent s'arranger à ce qu'avant le samedi suivant, leur lettre nous soit parvenue. Le succès des dernières primes a été tel que nous devons être strict dorénavant.

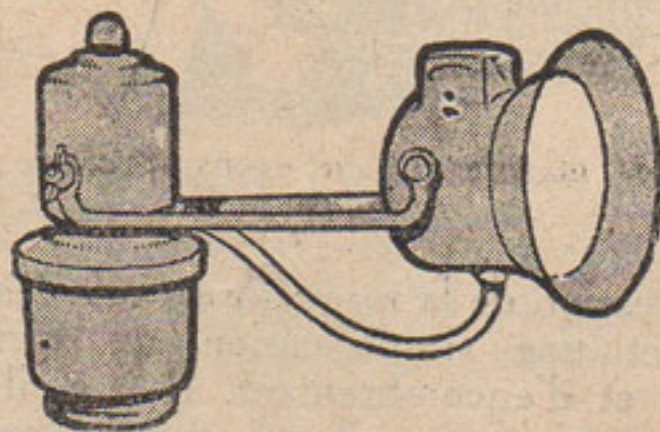


A Nice : au carnaval, mieux qu'à Paris cette année, les motocyclistes n'ont pas alors hésité à y participer : voici Jean Neret, à la bataille des fleurs, sur sidecar.

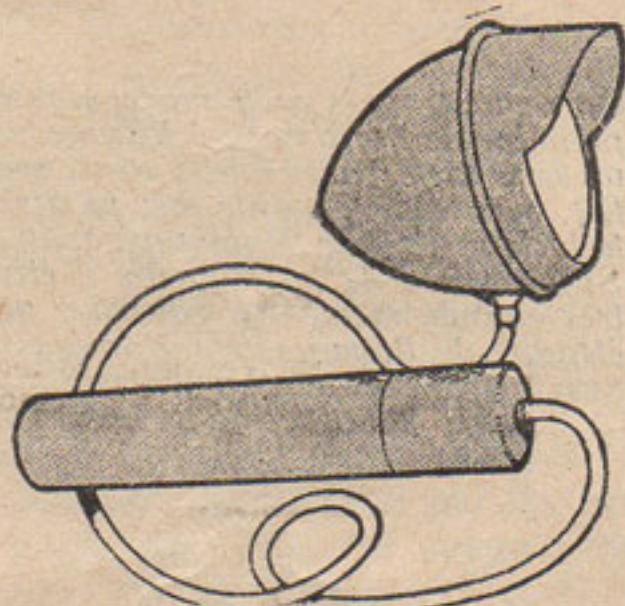


L'éclairage électrique

L'ÉCLAIRAGE électrique doit faire obligatoirement partie de l'équipement moderne. Assurément, on peut, avec des bouteilles d'acétylène et des becs à pastille, obtenir une bonne lumière, mais à un prix élevé. On a de plus l'ennui du ravitaillement qui, surtout en province, peut être difficile. Le prix de la recharge, ou plus exactement de l'échange d'une bouteille vide contre une pleine n'est pas négligeable. En somme, on a, pour un prix d'achat qui n'est guère plus élevé, pour des frais d'entretien insignifiants, un éclairage électrique plus puissant et infiniment plus pratique. La motocyclette n'est plus une parente pauvre de l'automobile. L'énorme développement qu'elle a pris, au cours de ces dernières années, a engagé les fabricants d'appareils électriques à étudier des équipements spécialement adaptés à ses besoins, non seulement par leur poids, leur encombrement et leur prix, mais encore par leur souplesse, par leur aptitude à s'accommoder aux extrêmes variations de régimes de nos moteurs, à la capacité généralement faible des moteurs de moto etc... Le résultat, c'est que l'équipement électrique tend de plus en plus à faire partie intégrante de la machine. Il est encore, dans bien des cas, ajouté après coup, et parfois, certains montages, encore que satisfaisants dans la pratique, donnent l'impression d'une improvisation. Nous sommes persuadés, et des exemples permettent de le croire, que, d'ici quel-

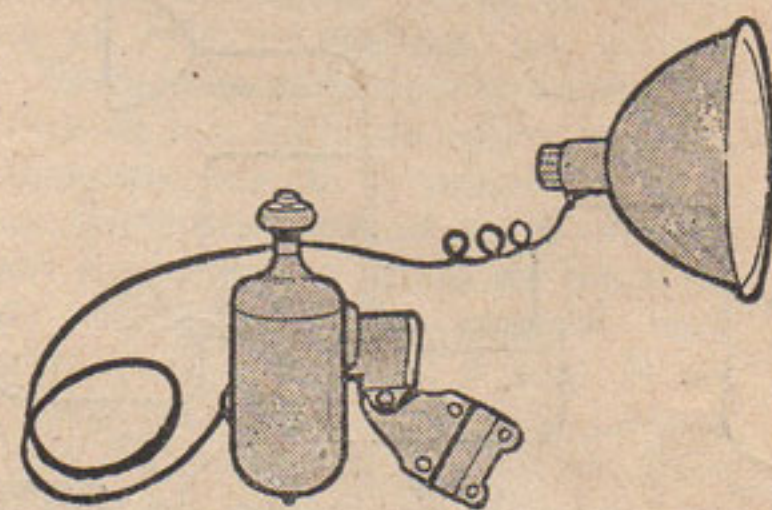


La lampe à acétylène à bec ordinaire et générateur de gaz divisé en deux compartiments. Ce procédé a des inconvénients : manipulation désagréable du carbure ; nettoyage après emploi ; difficulté de réglage ; durée limitée de l'éclairage ; becs souvent bouchés, altération du miroir par la chaleur ; glace souvent brisée ; difficultés d'allumage ; extinction fréquente par le vent ; lumière insuffisante.

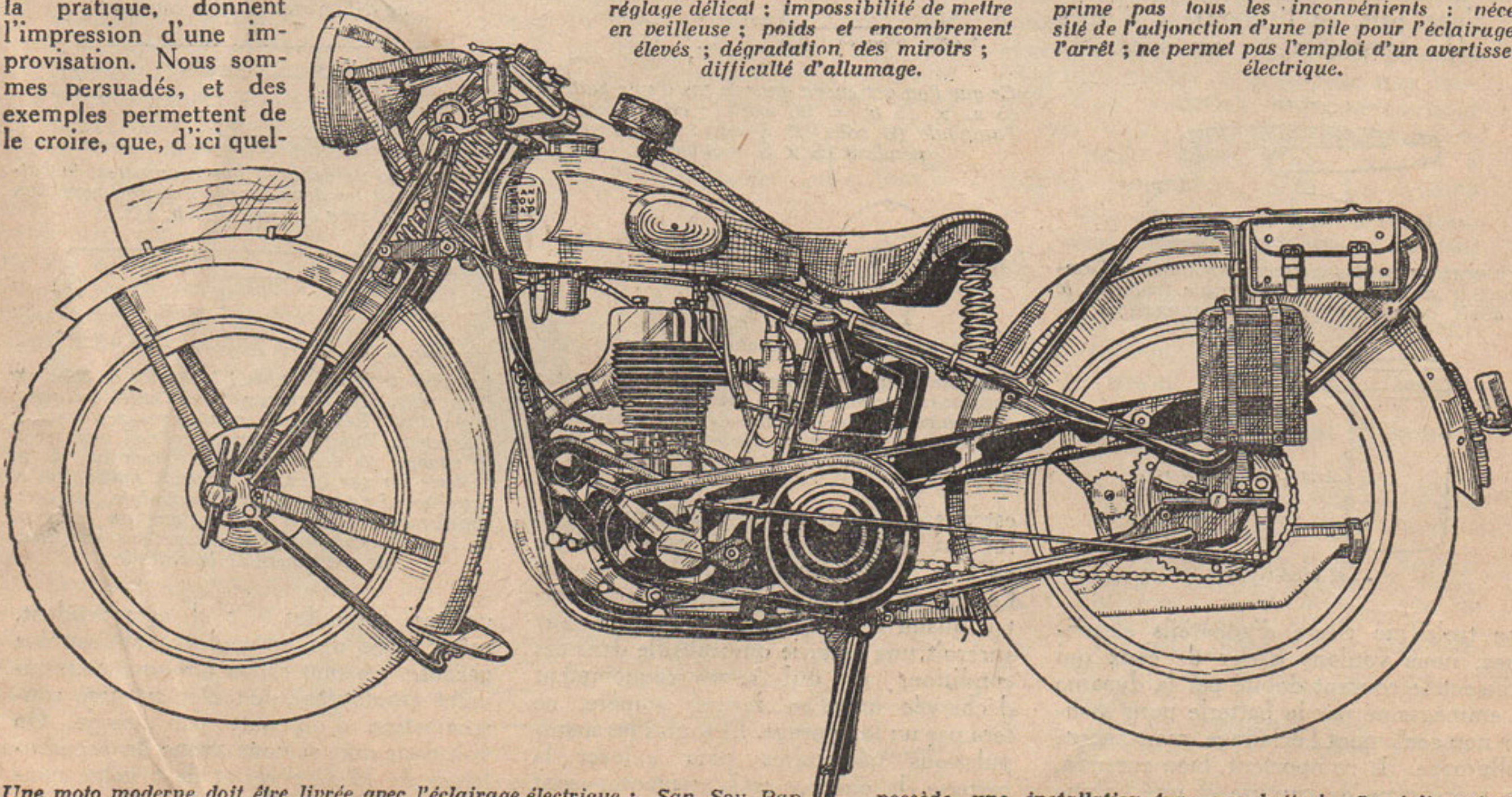


Toutefois on a adopté l'éclairage par bouteille et phare à pastille dont les avantages sont : propreté, lumière assez puissante. Mais ce procédé aussi a quelques inconvénients : Difficulté de ravitaillement ; prix élevé de la recharge ; prix élevé de l'appareillage ; réglage délicat ; impossibilité de mettre en veilleuse ; poids et encombrement élevés ; dégradation des miroirs ; difficulté d'allumage.

ques années, très peu d'années, le constructeur de motos et de n'importe quel type de moto, aura prévu dès l'établissement de ses machines, un emplacement et une commande pour la dynamo ou l'alternateur. Nous pensons, en effet, que ces deux appareils doivent subsister, non pas pour une différence de prix, mais surtout pour une différence d'utilisation. Nous ne devons pas en ces matières nous en rapporter à l'automobile. Cette dernière a un démarreur électrique dont la nécessité se fera encore beaucoup moins sentir sur les motos polycylindriques de l'avenir que sur nos monocylindriques actuelles. Le démar-

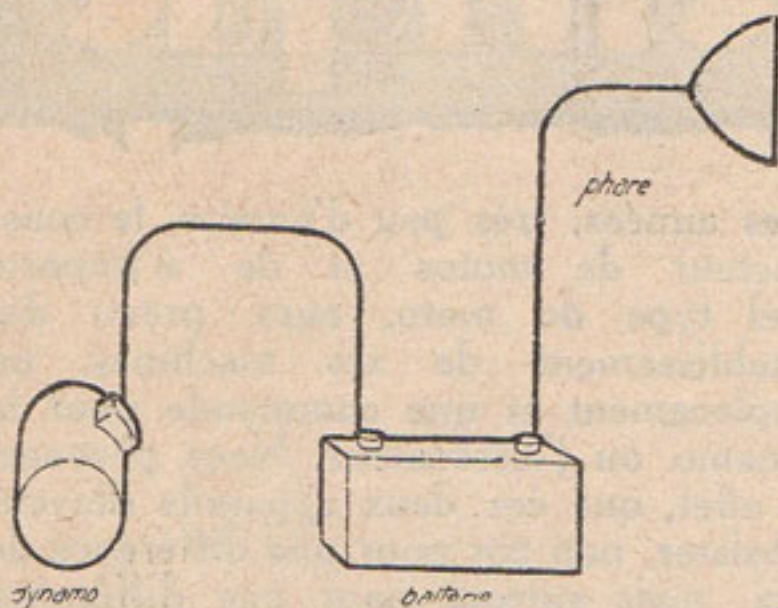


De là, on en est arrivé à la production d'électricité au moyen d'un appareil dénommé alternateur dont les avantages sur l'acétylène sont : simplicité, rusticité, bon marché, absolue sécurité de fonctionnement ; éclairage puissant ; débrayage évitant l'usure quand on n'a pas besoin de lumière. Cela ne supprime pas tous les inconvénients ; nécessité de l'adjonction d'une pile pour l'éclairage à l'arrêt ; ne permet pas l'emploi d'un avertisseur électrique.

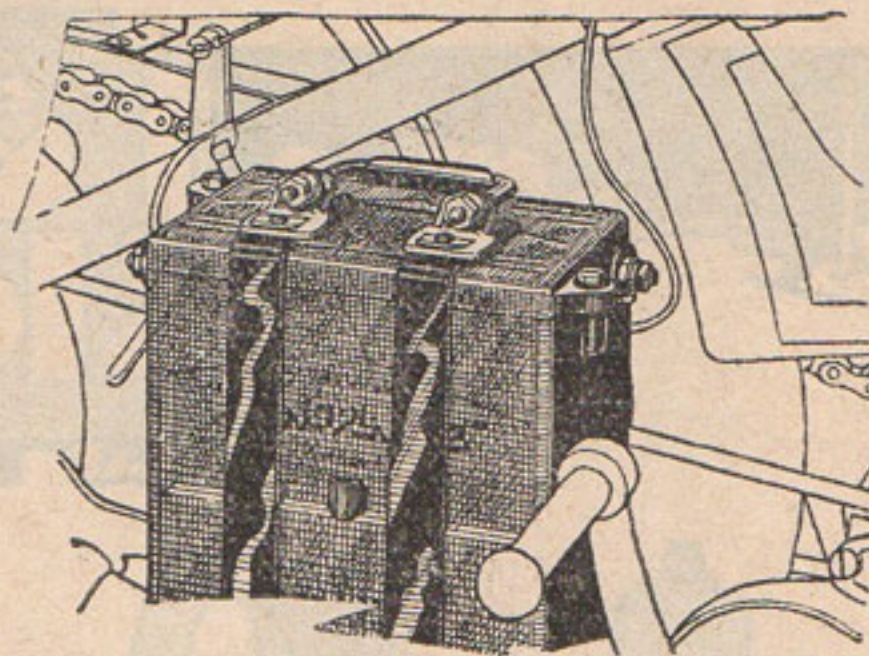


Une moto moderne doit être livrée avec l'éclairage électrique : San Sou Pap possède une installation type par batterie. On fait maintenant des accus spéciaux pour motos.

reur crée l'obligation d'une installation dynamo-batterie. Sans contester qu'une batterie permette, sur une moto, l'emploi d'un avertisseur électrique et d'autres accessoires très utiles, il est certain, d'autre part, que le motocycliste, qui ne roule



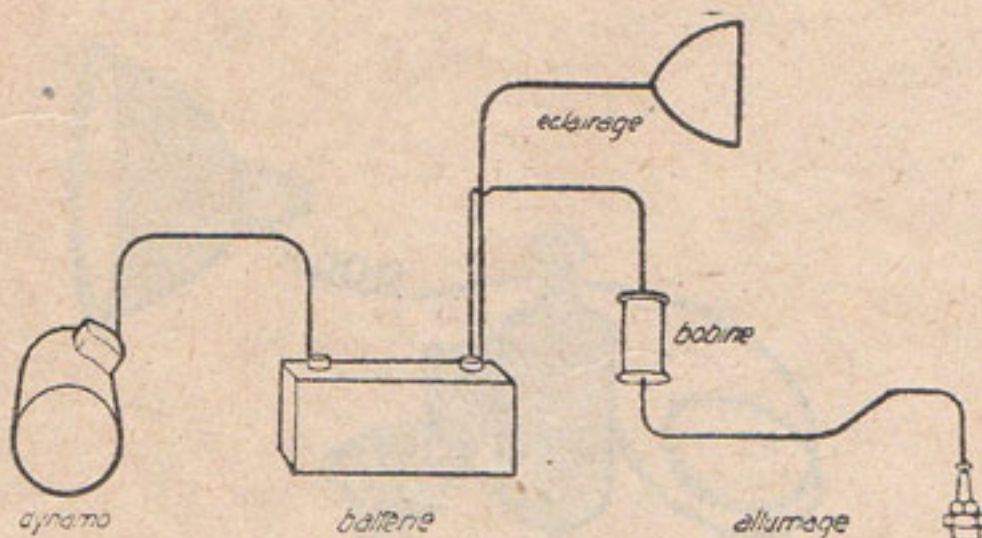
Actuellement la vogue est à l'éclairage combiné de la dynamo avec la batterie d'accumulateurs : qui a des avantages multiples : Eclairage très puissant, dans toutes les conditions ; éclairage à l'arrêt ; utilisation possible d'un avertisseur électrique et d'autres appareils électriques. Il a aussi quelques inconvénients : complication plus grande ; poids ; encombrement ; soins à donner à la batterie.



On fait maintenant des accu spéciaux pour motos.

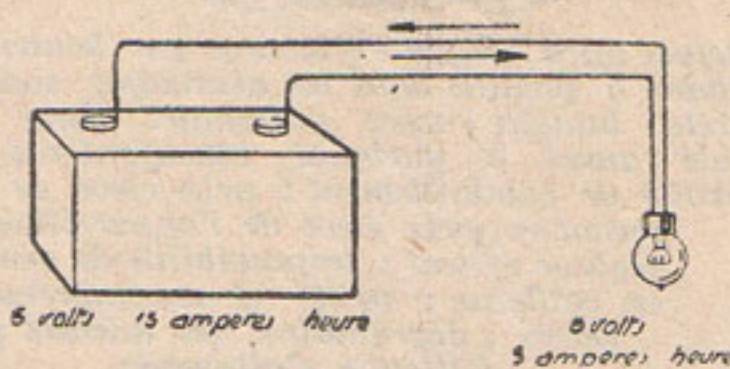
suppression de la magnéto est une économie et une simplification, un gain de poids et d'encombrement. Il y a, il est vrai, certains appareils mères qui comportent deux inducts, l'un à double enroulement pour l'allumage, l'autre à simple enroulement pour l'éclairage.

Une autre solution possible de l'éclairage électrique consisterait à utiliser une batterie d'accumulateurs ou de piles. Il

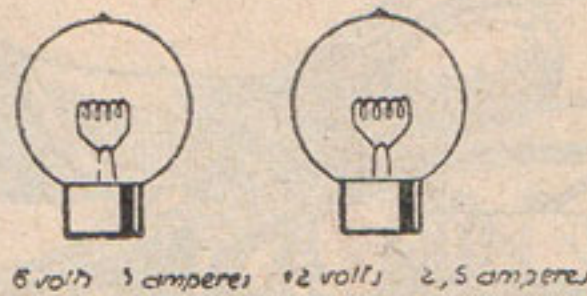


On revient, mais en le modernisant, au principe de l'allumage-éclairage combiné sous différents noms ; c'est, semble-t-il, vers cette formule que se dirige la technique actuelle. Nombreux avantages : Suppression de la magnéto ; étincelle très chaude même au ralenti ; grande étendue de l'avance à l'allumage, mais aussi inconvénient principal : allumage solidaire de la batterie.

qu'exceptionnellement la nuit, préférera l'alternateur, grâce auquel il disposera d'une excellente lumière sans aucun entretien. Aussi, voyons-nous deux champs d'activité distincts pour la dynamo-batterie d'une part, et l'alternateur d'autre part. On commence à voir apparaître



Ce que l'on obtiendra dans le cas d'une batterie (6 v. x 15 a. = 90 watts) ; elle alimentera l'ampoule (6 volts x 5 amp. = 30 watts) pendant $15 \times 5 = 3$ heures.



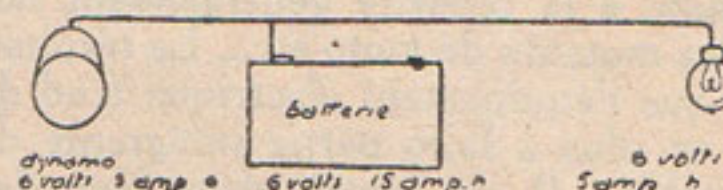
Réponse à une question trop souvent posée : vous avez une lampe de 6 volts que vous échangez contre une de 12 volts. Les deux ampoules ont le même pouvoir éclairant et absorbent la même quantité d'énergie mécanique.

est possible à un motocycliste, qui a chez lui un chargeur comme ceux utilisés en T. S. F., de se servir d'une batterie pour l'éclairage de la machine. Mais que fera-t-il quand il sera loin de chez lui ? Par surcroît, une batterie qui travaille dans ces conditions et qui sera fréquemment déchargée jusqu'au dernier ampère, ne fera pas un long usage. Et toutes les manipulations nécessaires pour enlever la batterie, la charger et la remonter sont un souci supplémentaire dont la négligence de beaucoup s'accommode mal et, dans bien des cas, on ne songerait à la batterie que lorsqu'elle serait absolument vide. De plus en fin de décharge, la chute de voltage est brusque et on pourra ainsi se trouver en quelques minutes, privé d'éclairage. Quant aux batteries de piles sèches, elles reviennent fort cher. Ce sont donc là des équipements qui ne conviennent qu'à des cas exceptionnels.

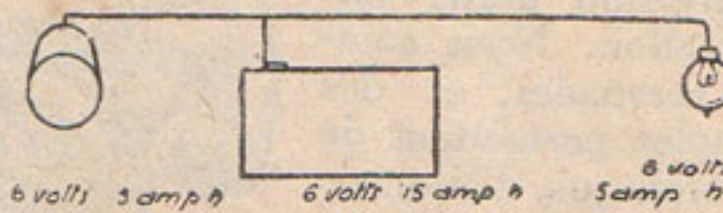
Nous voudrions exposer d'une manière aussi élémentaire et pratique que possible ce qu'est l'allumage électrique, comment fonctionnent les appareils et quels soins il faut leur donner.

Le courant électrique

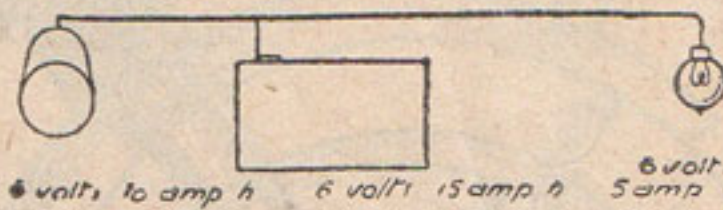
Reprenons une vieille comparaison qui est inexacte au point de vue scientifique, mais qui est bien commode. Le courant électrique est comparé à un courant d'eau dans un tuyau. Ce courant d'eau a une certaine pression et il coule avec un certain débit. Le courant électrique a, lui aussi, une certaine pression, si on peut ainsi s'exprimer, qui est indiquée en volts et un certain débit qui est donné en ampères. Le produit des ampères (débit) par les volts (tension) donne des watts, par exemple 6 volts multipliés par 5 ampères-heure, donnent 30 watts. On peut compter que les lampes à filament métallique absorbent une watt par bougie, les lampes à atmosphère gazeuse un peu moins. On désigne ces dernières sous le terme de demi-watt, mais cette réduction de consommation n'est sensible que pour les



La dynamo (en supposant le rendement global de l'installation égal à l'unité) débite exactement ce que consomme la lampe : la batterie ne débite rien et reste chargée.

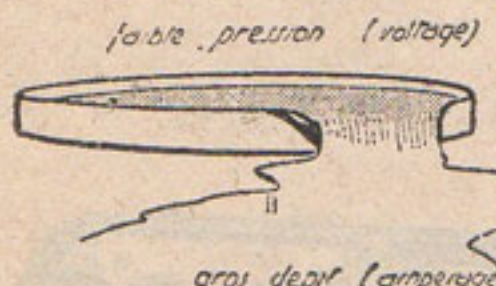


La dynamo ne débitant que 3 ampères, la batterie fournit les deux ampères supplémentaires et sera épuisée en 7 h. 1/2.

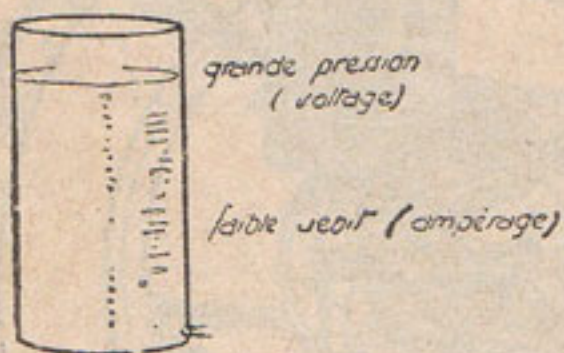


Le débit de la dynamo est le double de celui de l'ampoule. 5 ampères sont utilisés pour l'éclairage. Les 5 autres ampères serviront à charger la batterie et quand celle-ci aura reçu sa charge, ils décomposeront l'électrolyte de la batterie en ses éléments gazeux, hydrogène et oxygène. Le niveau de l'électrolyte baissera rapidement. Il faut en pratique un excédent de 1 ou 2 ampères pour compenser les pertes de rendement de la batterie

grosses ampoules. Et il sera prudent, même avec des ampoules à atmosphère gazeuse, (ce sont celles qui sont couramment employées), de tabler sur une consommation d'un watt par bougie. On voit donc que, si nous avons un accumulateur de 15 ampères et de 6 volts, nous disposerons de 90 watts, et si nous

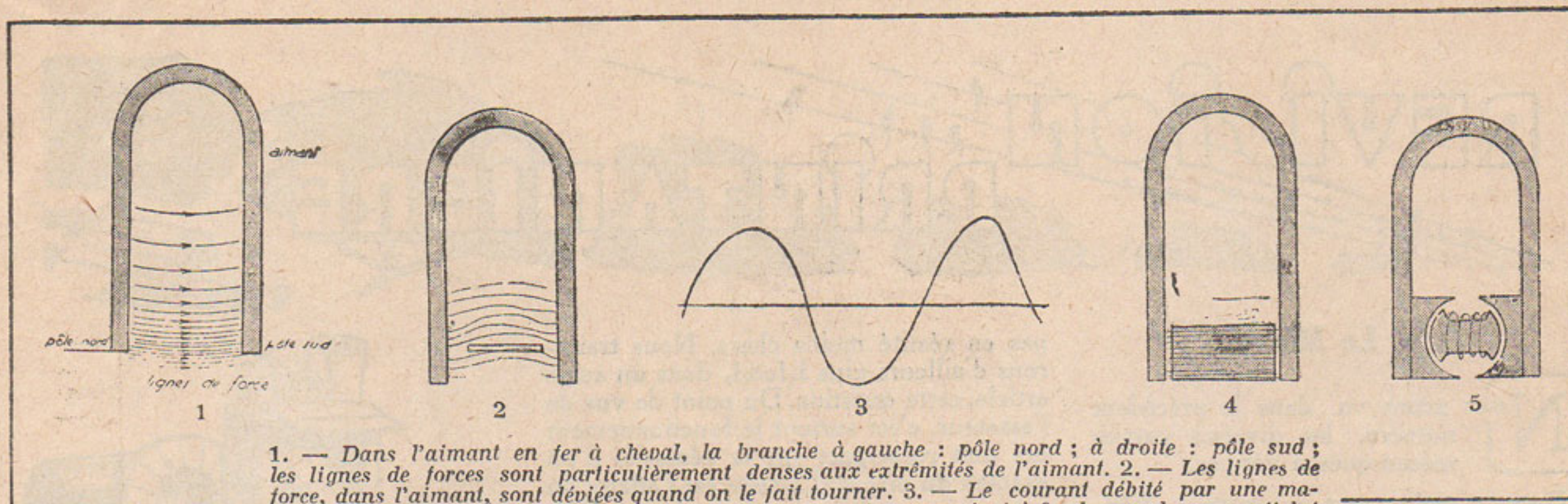


Comment on peut exprimer le voltage et l'ampérage : si la pression est faible (voltage) le débit sera exagéré (gros ampérage).



... et vice-versa.

une troisième classe d'appareils électriques, nous voulons parler de ceux qui utilisent le courant débité par la dynamo et emmagasiné par la batterie pour assurer non seulement l'éclairage, mais encore l'allumage. Ils comportent, bien entendu, un mécanisme de rupture et une bobine de transformation : mais, malgré tout, la



1. — Dans l'aimant en fer à cheval, la branche à gauche : pôle nord ; à droite : pôle sud ; les lignes de forces sont particulièrement denses aux extrémités de l'aimant. 2. — Les lignes de force, dans l'aimant, sont déviées quand on le fait tourner. 3. — Le courant débité par une magnéto change de sens deux fois par tour, atteint un maximum, revient à 0, change de sens, atteint un nouveau maximum et ainsi de suite. 4. — Un bloc de métal inséré entre l'aimant canalise les lignes de force, 5. — Principe de la magnéto

employons une ampoule de 30 bougies, nous userons 30 watts par heure. En trois heures, notre batterie sera à plat. Si nous rechargeons avec une dynamo donnant 6 volts et 5 ampères, nous équilibrerons le débit de la batterie, mais, étant donné que les accus n'ont pas un rendement égal à l'unité, il sera prudent de disposer d'une dynamo donnant 7 ou 8 ampères. En fait, pour une ampoule donnant 50 bougies, on prendra une dynamo donnant une dizaine d'ampères. Avec une dynamo donnant une intensité moindre, ce serait la batterie qui compenserait le déficit et qui, peu à peu, s'épuiserait. La puissance absorbée est théoriquement d'un cheval-vapeur par 736 watts, c'est à dire qu'une dynamo, débitant 10 ampères-heure à 6 volts, nécessitera une puissance d'un douzième de CV et, en comptant les pertes de rendement, un dixième de CV environ. On voit combien la perte de puissance, résultant de l'emploi d'une installation électrique, est faible.

L'électro-magnétisme

Une machine électrique est un transformateur d'énergie. Si nous faisons tourner une dynamo que des fils relient à une seconde dynamo, cette dernière se mettra à tourner, elle aussi, et fournira un effort égal (à part les pertes de rendement) à celui que nous aurons fourni à la première. Si nous interposons un accumulateur, celui-ci emmagasine le courant produit par la première dynamo, grâce à des phénomènes chimiques que nous examinerons plus tard ; nous utilisons donc le courant à des transformations chimiques. Nous pouvons alors à nouveau transformer ces phénomènes chimiques en travail et actionner notre autre dynamo (ou la première). C'est ce que nous faisons quand nous utilisons le démarreur d'une voiture. Nous pouvons aussi transformer l'énergie électrique en chaleur et faire fondre un fil de plomb, ou porter à l'incandescence un fil de platine ou de tungstène. Et c'est de cette manière que nous nous éclairons.

Il est regrettable, soit dit en passant, que la transformation directe de la chaleur en énergie électrique,

ne soit réalisée que d'une manière très insuffisante pour des utilisations pratiques. Il se peut qu'un jour, la chaleur des gaz d'échappement soit employée pour la production d'électricité mais nous n'en sommes pas encore là, les piles thermo-électriques n'ayant qu'un rendement infime.

Comment transformer l'énergie fournie par notre moteur, qui, lui déjà, a transformé de la chaleur en énergie ? Ce résultat est obtenu au moyen des phénomènes électro-magnétiques, c'est à dire de l'influence des aimants sur les courants. La découverte de ces phénomènes, due à Faraday, un illustre savant anglais, remonte à un siècle (1831). Dès 1832, apparaissait la machine de Pixii, qui fut perfectionnée par Clarke puis par Saxton. Mais la première machine magnétique pratique fut celle de Siemens (1854), et enfin ce n'est qu'en 1870 qu'apparaît la machine de Gramme, qui, on peut le dire, a révolutionné le monde.

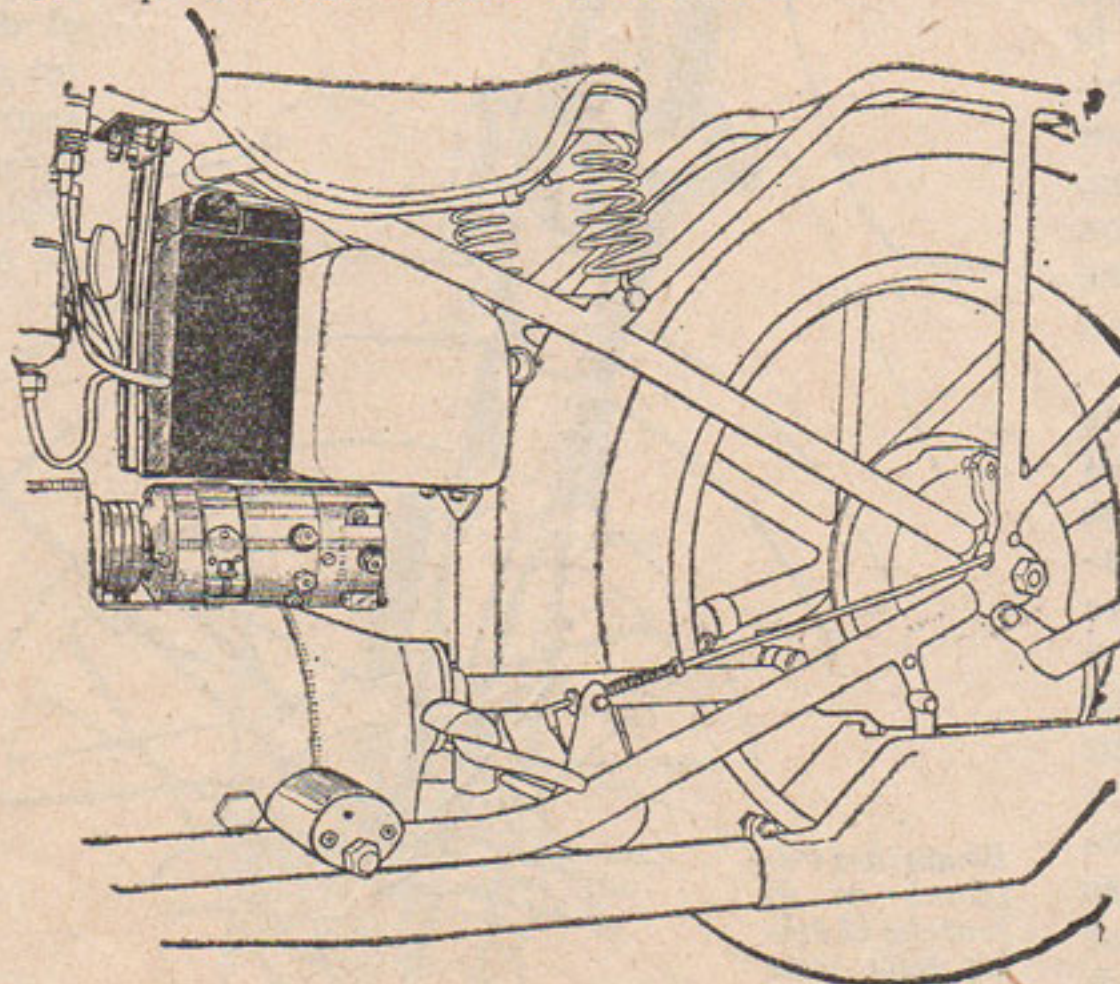
Prenons la primitive machine de Clarke. Elle se composait d'un aimant en fer à cheval. Devant cet aimant tournaient deux électro-aimants. Les aimants sont des corps qui possèdent la propriété d'attirer la limaille de fer. Ils engendrent un champ magnétique. Si on place sur un aimant une feuille de carton et qu'on la saupoudre de limaille de fer, cette limaille

se place selon les lignes de force. Si, entre les branches de l'aimant, on place un bloc de fer, les lignes magnétiques se déplacent et passent par ce bloc, de sorte qu'à cet endroit, le champ magnétique est renforcé, les lignes de force sont comme canalisées. Si ce bloc de fer est oblong et que nous le tournions entre les branches de l'aimant, les lignes de force seront déviées et cela nécessitera un certain effort. Enroulons maintenant, autour de notre bloc de fer, du fil de cuivre isolé, et nous constaterons la production d'un courant électrique, quand notre bloc en tournant déplacera les lignes de force du champ magnétique. Ce courant sera alternatif, c'est à dire, qu'il sera dirigé tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre. S'il s'agit d'alimenter une ampoule électrique, cela n'a aucune importance : au contraire, l'ampoule résiste mieux. Pour la recharge de batteries d'accumulateurs, le courant alternatif est inutilisable. Il en est un peu comme d'une pompe à pneu, quand la valve ne fonctionne pas. Pour la recharge des accus, il nous faut un courant continu, ou du moins un courant toujours de même sens. Nous pouvons aussi bien gonfler un pneu avec une bouteille d'air comprimé (courant continu) qu'avec une pompe (courant de même sens, mais ininterrompu, courant à éclipse, pourrait-on dire). La dynamo nous donnera un courant continu, mais avec les alternateurs on peut sacrifier une des deux phases de la période au moyen de redresseurs de courants ou de soupapes électrolytiques ou cuproxydes.

(A suivre). H. BORESTROKE.

Maisons nous ayant documenté pour cet article :

- Alterno : 93, route d'Heyrieux, Lyon.
- Ci ca : 114, Champs-Élysées, Paris.
- Fenar : Briquet, 13, quai d'Anjou, Paris.
- F.N. Standard : 4, r. Pierret, Neuilly.
- Luxor : Traizet, r. Tesson, 3, Paris.
- Maglum : (L.M.C.) 21, rue de Chartres, Neuilly.
- Marchal : 134, avenue Malakoff, Paris.
- Novi : 13, Chemin des Vignes Pantin.
- Radios : Bellegarde (Ain).
- Rosengart : 21, Champs-Élysées Paris.
- Huitric : 26, rue Gravières, Neuilly
- Tudor : 26, rue Bienfaisance, Paris



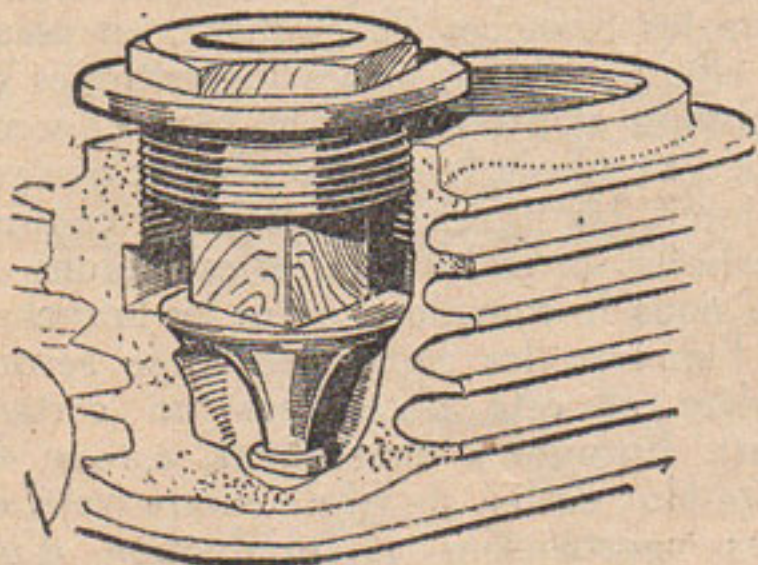
Un éclairage par batterie sur les Royal Moto : accumulateur spécial de motos Huitric

REVISION PRINTEMPIÈRE

II. - Le Moteur

NOUS avons vu, dans le précédent numéro, les diverses parties mécaniques à vérifier.

Passons maintenant au moteur. Vérifions d'abord son serrage dans le cadre. Très souvent les vibrations proviennent d'un serrage défectueux. Ensuite, enlevez

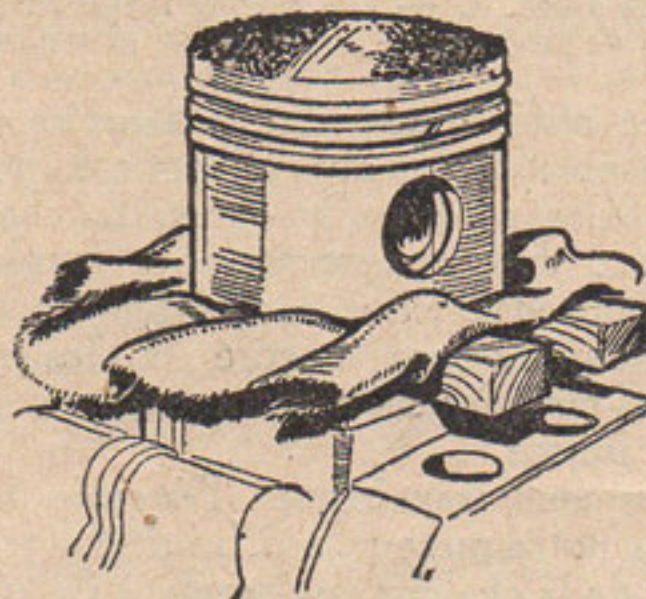


Un moyen simple de dégraisser une soupape : insérez, entre elle et le bouchon, une cale de bois ; revissez le bouchon et la soupape reste immobile.

culasse et cylindre. Bouchez l'orifice du carter avec des chiffons propres. Cela aura le double avantage d'arrêter la chute de saletés dans le carter et d'empêcher le piston de heurter les goujons. Examinez d'abord le piston. Voyez si l'étanchéité est bonne, si les segments, surtout ceux du bas ne présentent pas de taches brunes et s'ils ne présentent pas de jeu vertical dans leurs gorges. Si tout le tour des segments est d'un beau gris, et s'ils n'ont pas de jeu vertical, il ne faut pas les changer ; mais avant de démonter le piston, prenez les dispositions suivantes : 1° Ayez une feuille de papier, sur laquelle vous déposerez les segments dans leur ordre et avec la fente dans la position occupée dans le cylindre. Habituellement, la fente du segment supérieur est à l'opposé de la bougie. 2° Indiquez, par un signe quelconque, l'avant du piston ou bien, par exemple, le côté qui est tourné vers la distribution. Nous insistons tout particulièrement sur ces deux points.

Si votre machine avait vingt ou trente mille kilomètres de service, il faudrait vraisemblablement envisager le réalésage ou le chemisage du cylindre. L'ovalisation doit d'ailleurs être mesurée avec des appareils très précis. Considérez que, si à la saison précédente, votre moteur avait une bonne compression et ne remontait pas l'huile d'une manière anormale, votre piston et votre cylindre peuvent sans doute faire la saison. Quant à croire que des segments neufs rendront la vie à un moteur asthmatique, c'est un vain espoir. Avant de faire réalésage ou chemiser, assurez-vous qu'un cylindre et un piston neufs ne seront

pas en réalité moins chers. Nous traiterons d'ailleurs plus à fond, dans un autre article, cette question. Du point de vue de l'amateur, c'est surtout le fonctionnement qui doit renseigner sur la nécessité d'un examen du piston. Le reste est l'affaire du mécanicien parfaitement instruit et outillé.

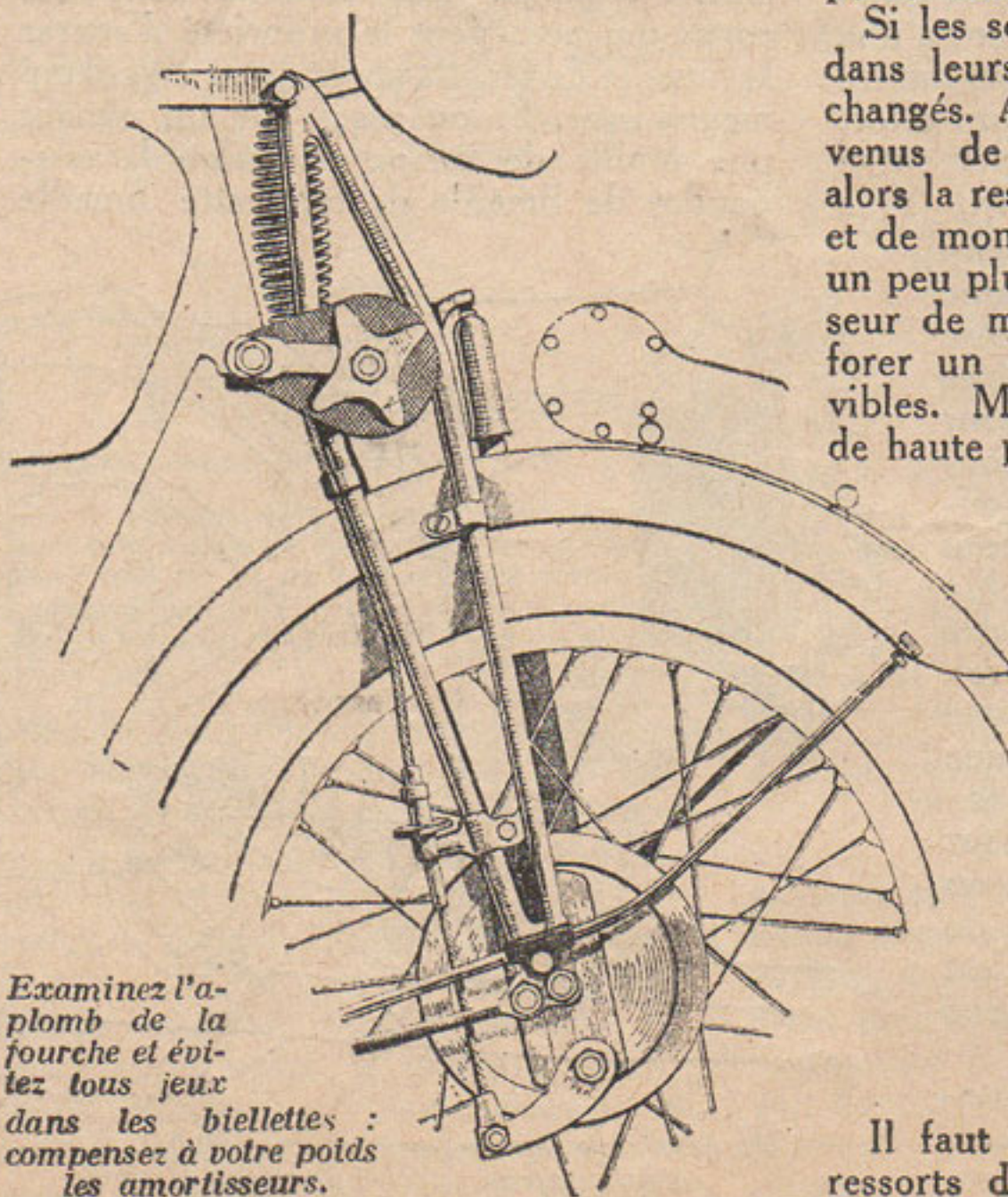


Si vous décalaminez, sans enlever le bouchon, ayez soin d'obturer l'entrée du carter avec des linges propres ; deux cales de bois immobiliseront le piston.

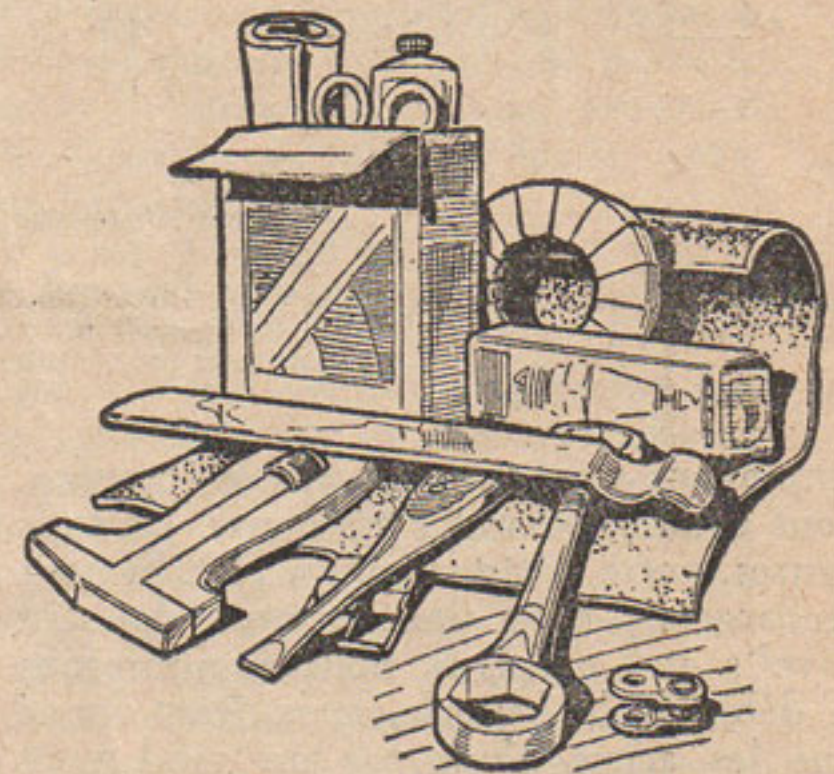


Graisseur de câble simple.

Pendant que le cylindre est enlevé, voyez si la tête de bielle a un jeu vertical. Il ne doit y en avoir aucun. Un jeu latéral d'un ou deux millimètres n'a pas d'importance. S'il y avait du jeu vertical,



Examinez l'aplomb de la fourche et évitez tous jeux dans les biellettes : compensez à votre poids les amortisseurs.



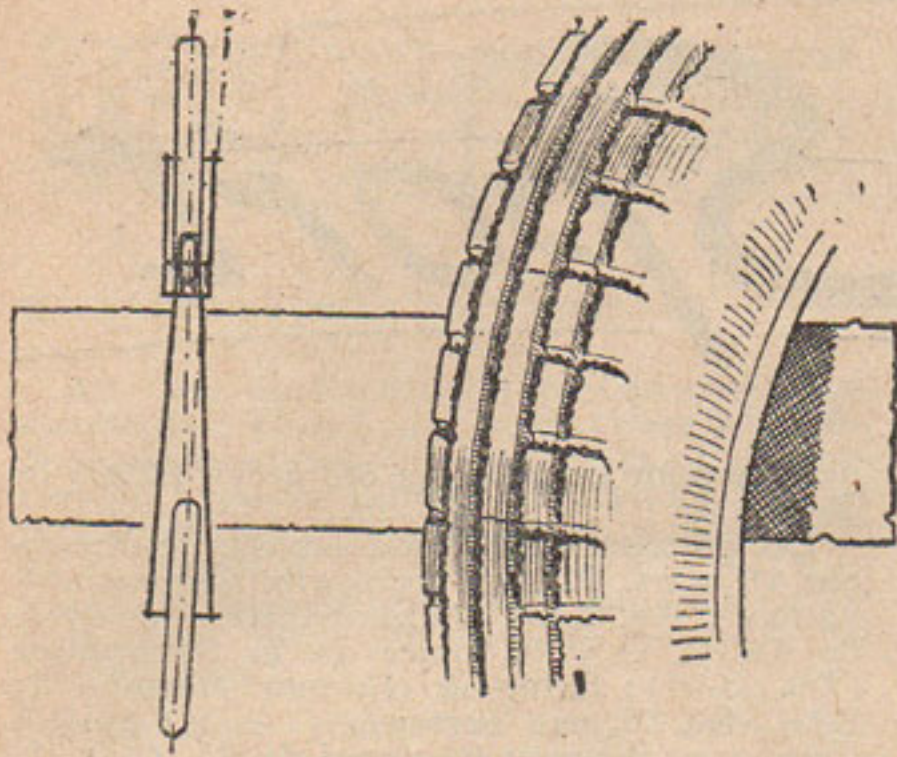
Le minimum d'outils qu'un motocycliste insouciant doit, toutefois, emporter !

rappelez-vous qu'il ne suffit pas de changer les galets, mais aussi de changer le maneton et les cages, ainsi que rectifier la tête de bielle. Tout cela est délicat et ne peut être entrepris que par le motoriste. Nous ne parlons pas, bien entendu, de certains amateurs spécialement outillés.

Nous décalaminerons et nous polirons le fond du piston et la culasse. Avec les soupapes en tête, nous croyons prudent de changer de soupapes à chaque saison. On vérifiera particulièrement les mortaises et les clavettes. Les nouvelles soupapes n'auront besoin que d'un rodage très rapide avec de la potée extra-fine.

Si les soupapes ont un jeu trop grand dans leurs guides, ceux-ci doivent être changés. Assez rarement les guides sont venus de fonte avec la culasse. On a alors la ressource de les aléser légèrement et de monter des soupapes avec une tige un peu plus grosse. S'il y avait une épaisseur de métal assez grande, on pourrait forer un passage pour des guides amovibles. Mais c'est encore une besogne de haute précision, car si le guide n'était pas d'aplomb, la soupape ne porterait pas sur son siège. Les guides amovibles sont en fonte, en acier ou en bronze. On s'informera s'ils sont vissés ou simplement rentrés à frottement. N'oubliez pas qu'ils sont fragiles et que la culasse ne l'est pas moins. Il vaut mieux s'adresser tout de suite à un motoriste que d'y aller après, avec une culasse fêlée ou des guides brisés au raz de la culasse.

Il faut à chaque révision changer les ressorts de soupapes. Le joint métallo-



L'examen des sculptures de vos pneus vous fournira une indication précieuse sur le mauvais alignement de vos roues.

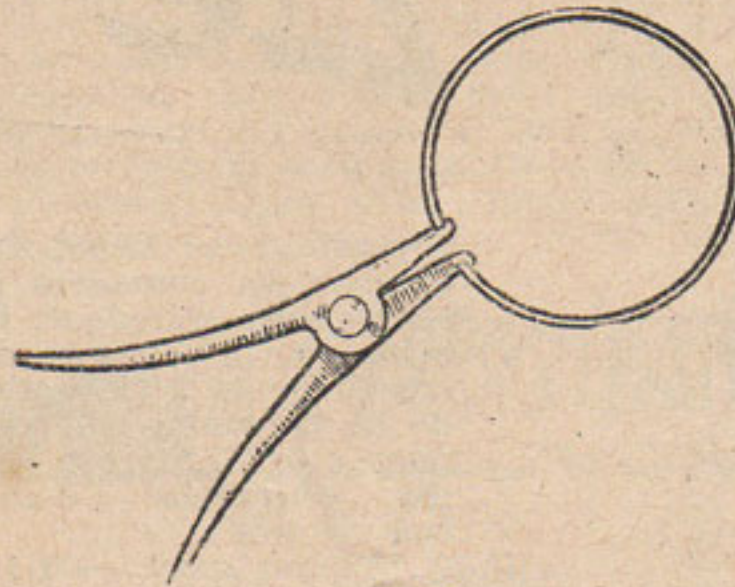
plastique sera changé. Si les surfaces métalliques sont bien propres, il est inutile d'employer un produit pour les joints. Il suffit de graisser le joint avec un peu d'huile à moteur, de manière à ce qu'il s'écrase facilement et s'étale sous la pression. Il faut veiller, bien entendu, au serrage parfaitement égal des écrous.

Commencez également votre saison avec une bougie neuve.

Pneus et fourche

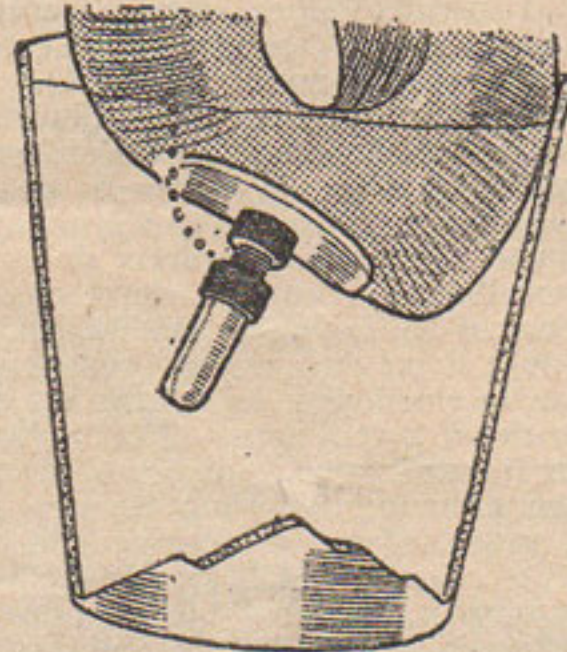
Si vos pneus ont perdu leurs sculptures, vous déraperez plus aisément. Si vous ne sortez que par beau temps, il n'y a pas grand'chose à craindre. Des pneus dont la bande de roulement est en grande partie usée, crèvent facilement, et, quand la toile paraît, éclate ; montez donc des pare-éclats. Voyez si les pièces de vos

chambres à air ne sont pas partiellement décollées. Les résultats obtenus avec les pneus rechappés sont trop variables pour qu'on puisse les recommander sans res-

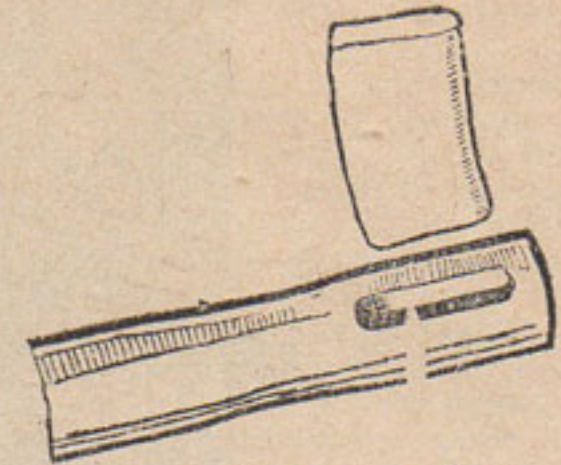


Il est facile de confectionner une pince à segments avec une pince courante de modiste.

striction. Depuis que nous avons eu, en une année, cinq éclatements avec des pneus rechappés, nous ne nous y fions plus.



Et puis... combien d'entre vous n'ont pas le courage de vérifier l'étanchéité de leurs valves,



Clavette usée entraînant l'usure également de la queue de soupape : il vaut mieux changer cette dernière pour ne pas avoir de rupture imprévue.

Par contre, d'autres motocyclistes y trouvent une économie. Sur les machines très rapides, nous conseillons de monter des pneus neufs.

Notre machine étant ainsi revue et remontée, nous examinerons l'aplomb de la fourche et le jeu des biellettes. Actuellement, sur presque toutes les fourches, il y a des amortisseurs qui devront être réglés.

L'outillage

Vous devez terminer cette revue de détail par l'outillage : outillage spécial, c'est-à-dire clés et appareils convenant spécialement à votre machine, et outillage général : clés anglaises, pinces, tournevis, limes, pointeaux, nécessaire à réparation, pompe, chatterton, fil de fer, mail'ons de chaîne, ampoules électriques, fusibles, etc.

Il ne vous reste plus maintenant qu'à vous mettre en règle avec le fisc et, à la première belle journée, vous pourrez vous élancer sur la route.

H.-P. BORESTROKE.

Mon petit doigt m'a dit...

... que le 3 roues à roue avant motrice bien connu pou. son utilisation entre autres, dans certains services de livraisons alimentaires rapides, sort actuellement en « tourisme » et « tracté » par un bloc-moteur à culbuteurs, bien connu, à vitesses par engrenage.

... qu'une coupe qui se matérialiserait par un magnifique prix serait offerte avant peu par un constructeur international bien connu.

... qu'un raid Strasbourg-Paris et retour, piloté par un spécialiste, agent strasbourgeois de Harley, serait en bonne voie.

... que la 750 cmc. 2 cylindres New-Map serait en train de s'équiper d'un sidecar bi-place en vue d'un essai prochain.

... que la 600 cmc Douglas flat-twin est arrivée chez Saint-Martin Automobiles, son agent, que son prix en est intéressant et qu'un essai serait également envisagé, encore en sidecar.

... que le mot plus a deux significations précises : il veut dire davantage et rien du tout tout à la fois.

... que c'est ainsi qu'un dessinateur mal inspiré a pu traiter de révolutionnaire un moteur bien connu dont les résultats seraient de provoquer ... plus d'encrassements et plus d'usure !

... que, malgré le silence qui entoure le silencieux Lepin, Bernard a équipé sa D4 de ce nouvel appareil pour Roubaix-Paris-Roubaix.

... qu'on parle beaucoup, d'après le résultat de cette épreuve, de l'adoption de ce nouveau venu très curieux et efficace.

... qu'une maison bien rouge a un superbe bicylindre à cardan en préparation et que sa machine, venue de l'Est, pour la taille des engrenages, est excellente pour sa future popularité.

... que le constructeur-coureur d'un petit doigt récent aurait reçu l'ordre formel de la Faculté de ne pas courir le Tour de France.

... que, toutefois, on verrait ce mono, à biroue et 4 roues tout ensemble, dans la grande épreuve, avec, au volant, un poids papier recordman d'une récente épreuve en 100 cmc.

... qu'une moto qui marche à 45 en première est très astucieuse.

... qu'une moto qui atteint le 90 en première, c'est vexant pour le lecteur.

... que si pareille moto atteint le 110 seulement en deuxième, cela devient vraiment injurieux pour l'auditeur.

... qu'un fabricant de compteurs est bien « enflé » avec un constructeur de motos qui fut trop audacieux et se trouve actuellement très ennuyé.

KAMOTSU.



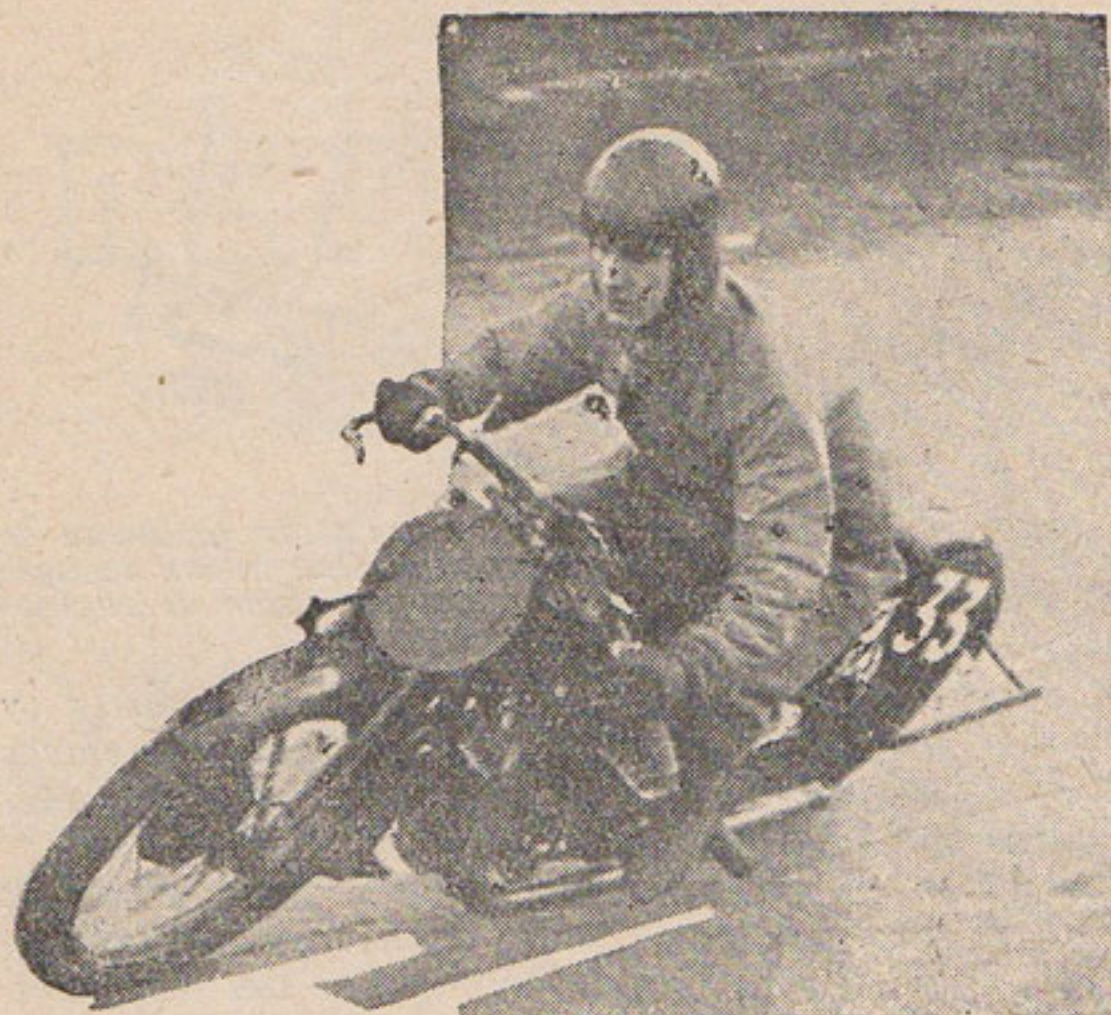
A nos Correspondants

CERTAINS de nos nouveaux correspondants ont été étonnés de recevoir des timbres spéciaux « Main de Fathma » avec leur carte de Presse.

Ces timbres vous serviront à montrer vos relations avec Moto Revue, quand vous aurez à écrire à un constructeur ou fabricant. Un timbre placé près de votre signature pourra parfois « vous rendre service » en faisant pencher la balance de votre côté... Essayez.

La O !! 500 cmc. A. C. T.

500 cmc., moteur arbre à cames en tête, double échappement, boîte séparée, prix 6.000 francs, voilà les caractéristiques de cette moto. Y aurait-il besoin d'un concours pour savoir si les lecteurs, d'après ces indications, retrouveront la marque réelle ? Nous ne pensons pas et il est évident que tout motocycliste a déjà compris qu'il s'agissait de la Soyer type 0.11. C'est sans doute pour marquer son étonnement admiratif en face d'une machine semblable, à un prix semblable, que le typo a remplacé par cette exclamation : O !! la définition de ce type : O. 11.



Dupuis du M. C. des Hirondelles, se classe recordman toutes catégories indépendants à la course de côte d'Argenteuil, le 30 mars

ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX

La 1^{re} épreuve pour la Coupe de Tourisme 1930 (1 point)

6 AVRIL

(Nous avons donné, dans le numéro précédent, la liste des engagés)

C'EST donc demain que se dispute la première épreuve comptant pour la Coupe de Tourisme 1930. On se rappelle qu'il y a quatre épreuves magistrales pour ce championnat de France : Roubaix-Paris-Roubaix 1 point, le Tour de France 4 points, Paris-Les Pyrénées-Paris, 2 points, et le Circuit de l'Ain, 1 point. 100 concurrents sont inscrits pour la première épreuve Roubaix-Paris-Roubaix. Le départ a lieu dimanche matin à 4 h. 45 en bas du boulevard de Paris à Roubaix ; ils devront passer par le parc Brabieux et par le vélodrome de Roubaix, gagner Hem, puis l'itinéraire normal. Au retour, c'est par la direction d'Ascq et Forest qu'ils rejoindront Hem, et le contrôle d'arrivée sera placé à l'ancien octroi de Roubaix, au terminus de l'avenue Delory.

Concours de freinage.

Rappelons qu'une épreuve de démarrage et de freinage, officiellement contrôlée et chronométrée par l'U. M. F., aura lieu à l'arrivée sur un parcours de 500 mètres.

LE 27 AVRIL

Circuit de l'Aisne

LE Circuit de l'Aisne, aura lieu le 27 avril 1930 avec le concours du *Matin*. Organisé par le Motorcycle-club de l'Aisne et l'A. C. de

Le Sport

Picardie et de l'Aisne, cette épreuve va connaître un succès sans précédent. En effet, à la clôture des engagements à réduction de 25 % qui a été prononcée le 20 mars la liste des engagés s'établit comme suit :

Voitures sport. — 1.100 cmc., Ers (XX) ;

Voitures course. — 750 cm., Laduranti (Darmont-Morgan) ; 1.100 cm., Treunet B. N. C. ; 1.500 cm., Aubert (Bugatti) ;

1.500 cm., Pluquet (Bugatti) ; 500 cm., Gits Sima-Violet.

Motocyclettes. — 350 cmc., Maury (Norton) ; 350 cmc., Durand (Velocette) ; 500 cmc., (X.) (Saroléa) ; 500 cmc., (Berrenger) (Terrot).

Sidecars. — 1.000 cmc., Vaté (X).

La permanence reçoit journellement des demandes de renseignements et d'engagement ce qui présage d'ici la clôture des engagements à droits simples qui aura lieu le 15 avril prochain, un lot copieux de compétiteurs. Pour l'attribution des deux challenges du Syndicat d'Initiative et du *Matin*, il y a d'ores et déjà deux équipes en présence. Rappelons que le challenge du *Matin* est réservé aux véhicules à 2 et 3 roues. 25.000 francs de prix, dont 5.000 francs en espèces seront distribués aux concurrents. Pour tous renseignements et engagements s'adresser à la permanence chez M. Chevallier, 2, rue de la Nef d'Or, à Saint-Quentin, tél. : 6-99 et pour Paris chez M. Boegli, 50, avenue de Malakoff, tél. : Passy 86-86.

LE 20 AVRIL

Le Meeting de Saint-Lô

LE règlement du meeting automobile que l'A.-C. de l'Ouest et l'A.-V.-C. Saint-Lô organisent en commun à Saint-Lô (20-21 avril 1930) à l'occasion des fêtes de Pâques, vient d'être publié et les organisateurs tiennent dès maintenant ce document à la disposition de tous les automobilistes intéressés. Nous rappelons que cette manifestation, qui se déroulera pour la septième année consécutive, comporte le programme suivant : un Rallye Ballon et un Carrousel Automobile qui auront lieu le dimanche 20 avril ; une course du kilomètre en côte, départ lancé, qui aura lieu le lundi 21 avril. Ces différentes compétitions sont largement dotées, en particulier la course

de côte pour laquelle il a été prévu 14.000 fr. de prix.

Les engagements seront ouverts le dimanche 16 mars. Ils sont reçus aux adresses suivantes : Au Mans (Administration Centrale de l'A.-C. O.), 34, place de la République (Tél. : 3-01) ; Saint-Lô (Bureau Régional de l'A.-C.-O.), 32, rue Torteron (Tél. : 1-86) ; à Cherbourg (Bureau Régional de l'A. C. O.), 8, rue du Château (Tél. : 5-11) ; à Paris (Bureau de l'A.-C. O.), 16, rue d'Athènes (Tél. : Louvre 24-44).

LE 13 AVRIL

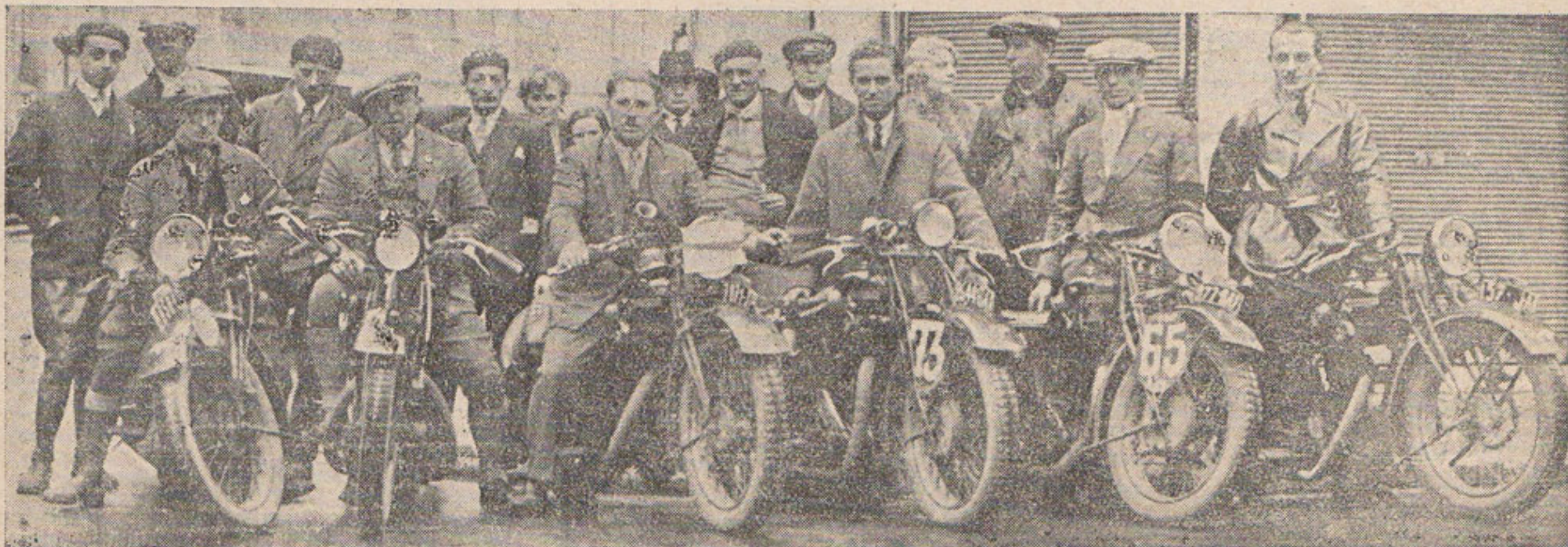
Course de côte de Massillan

CETTE épreuve organisée pour la cinquième fois par l'A. M. C. du Gard se disputera aux portes de Nîmes le 13 avril à 14 heures. 5.000 francs espèces au meilleur temps des voitures ; 1.500 francs espèces au meilleur temps des motos ; des prix espèces à tous les premiers des classes ou catégories, de belles coupes et des breloques de valeur récompenseront les vainqueurs et même tous les participants. Une catégorie spéciale « voitures à réclamer au prix du catalogue » a été créée.

Règlement et profils de la côte à l'A. M. C. G 6, avenue Feuchères, à Nîmes. Tél. : 31-68, 28-10 et 33-17.

Après Paris-Nice

UN détail auquel ne font pas suffisamment attention les jeunes gens, c'est l'excellente qualité des chaînes de motocyclettes. Nous n'hésitons pas à dire que dans toutes les parties industrielles, auto, moto, aviation, c'est certainement la chaîne de motocyclette qui approche le plus de la perfection. Nos jeunes gens n'ont pas une idée bien nette des efforts puissants qui sont réclamés à ces petits maillons d'acier, et souvent ils se plaignent à tort de la rupture, de l'allongement ou de la mauvaise qualité de l'acier, car par un instinct de bête bien compréhensible, c'est la seule partie de la motocyclette qu'on oublie de soigner. Il y a dans les chaînes une seule partie délicate, c'est le maillon de jonction. Pourquoi ne pas le changer automatiquement à époque régulière, et vous arriverez à faire comme nous, comme Andrieux ou Sexé, à avoir des chaînes telles que notre Brampton totalisant les myriamètres et conservant toute sa jeunesse. La qualité de cette marque d'ailleurs est au-dessus de toute critique.



L'équipe Styls'on vainqueur à Paris-Nice : De gauche à droite : Bila Argelies, Luc, De Castello, Pittavino, Midroit

TOUR de FRANCE

Ceux qui veulent y participer

Au Tour de France ! Il y a de nombreux candidats : Gimel que nous vîmes à Paris-Nice, au Bordeaux-Pyrénées 1928 sur Monet-Goyon, aussi au Circuit d'Auvergne 1927 et aux Pyrénées 1927 sur Favor, à Nice-Paris et au circuit d'Auvergne 1929 sur M. G. C. voudrait avec un excellent camarade aussi bon pilote courir son Tour de France : qui les engagera ?

Puis c'est Huberdeau sur 1.100 cmc. d'Yrsan ; enfin, voici Ravat avec une brillante équipe en 350 cmc. conduite par le fils Ravat et l'aviateur connu adjudant Aumaitre.

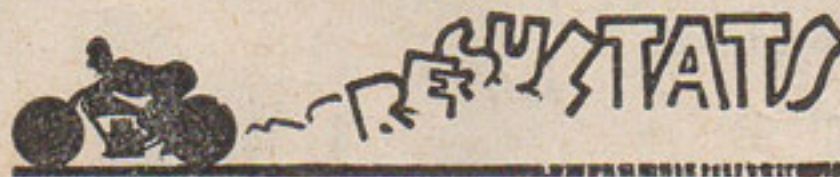
Peugeot en veut maintenant pour les petites cylindrées et il ajoute deux 175 cmc. avec Dormoy et Venin.

Les primes du Super Casque Amo

Bénéficieront des primes offertes par les Etablissements Amo, fabricants du super Casque Amo, tous les coureurs, quelle que soient la catégorie et la marque de leur machine, à la seule condition qu'ils portent pendant toute la durée de la course un Super Casque Amo « estampillé ».

Les primes seront attribuées aux trois premiers du classement général officiel établi pour l'attribution du challenge du Tour de France (coupe Ansaldo), et seront ainsi réparties : au 1^{er} : 200 francs ; au 2^e : 150 francs ; au 3^e : 100 francs.

Tout coureur devra se présenter aux Etablissements Amo, les casques devant être estampillés, pour donner droit aux primes. Les coureurs qui possèdent déjà un casque Amo estampillé sont priés d'avertir les Etablissements Amo, s'ils veulent bénéficier des primes.



Au Mont-Chauve

Le 30 mars, le M. C. de Nice a fait disputer la course de côte du Mont-Chauve qui a remporté le plus grand succès. L'épreuve fut excessivement dure et consistait en un réel banc d'épreuves pour les mécaniques ; 83 virages sur route rocailleuse appartenant à l'Autorité militaire, parcours 6 km. 500, à 800 mètres d'altitude, sous un brouillard intense, où se tenait M. Charroy, chronométrateur officiel de l'A. C. F.. M. Ruffin, au même titre, donnait les départs ; Braccini, en 175 cmc., malgré une chute, abaisse le record et se classe premier. En 250 cmc., Boetsch enlève la palme. Sartorio, à nouveau, termine second en 350 cmc. Boetsch, encore, se place

premier, établissant en outre le meilleur temps de la journée. Braccini le suit de près, à trois secondes. Muraire termine la course, ne pouvant faire mieux que de tenir la troisième place. En 500 cmc., une nouvelle recrue tente de battre le record. En 350 cmc. Side, Groppo se classe premier, creva son pneu à 50 mètres du départ ; il termine trois lacets en poussant sa sa machine. En sidecar, 600 cmc. Roxpide. En 1000 cmc., Lévy bat le record détenu par Verdy. Ajoutons cependant que l'épreuve se courait l'an dernier dans la neige, ce qui n'était pas le cas cette année ; belle matinée sportive tout à l'honneur des dirigeants du M. C. de Nice. A l'issue de la réunion, un banquet copieux et varié fut servi aux concurrents organisateurs et membres de la presse. Remarqué : MM. Balest, président du Nicéa Motor, Lenfant de l'Eclaireur de Nice, Biondo, donateur de la coupe interclubs.

Motos 175 cmc. — 1. Braccini (Terrot), 10' 24" 3/5.

250 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 8' 4" 2/5 ; 2. Sartorio (Motosacoche), 8' 15".

350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 7' 46" 4/5 ; 2. Braccini (Terrot), 7' 49" 2/5 ; 3. Muraire (New-Map), 7' 59".

500 cmc. — 1. Guasco (X...), 10' 38".

Sidecars 350 cmc. — 1. Groppo (Magnat-Debon), 11' 20".

600 cmc. — 1. Rospide (Gnome-Rhône), 9' 41" 1/5.

1.000 cmc. — 1. Levy (Harley-Davidson), 9' 38" 3/5.

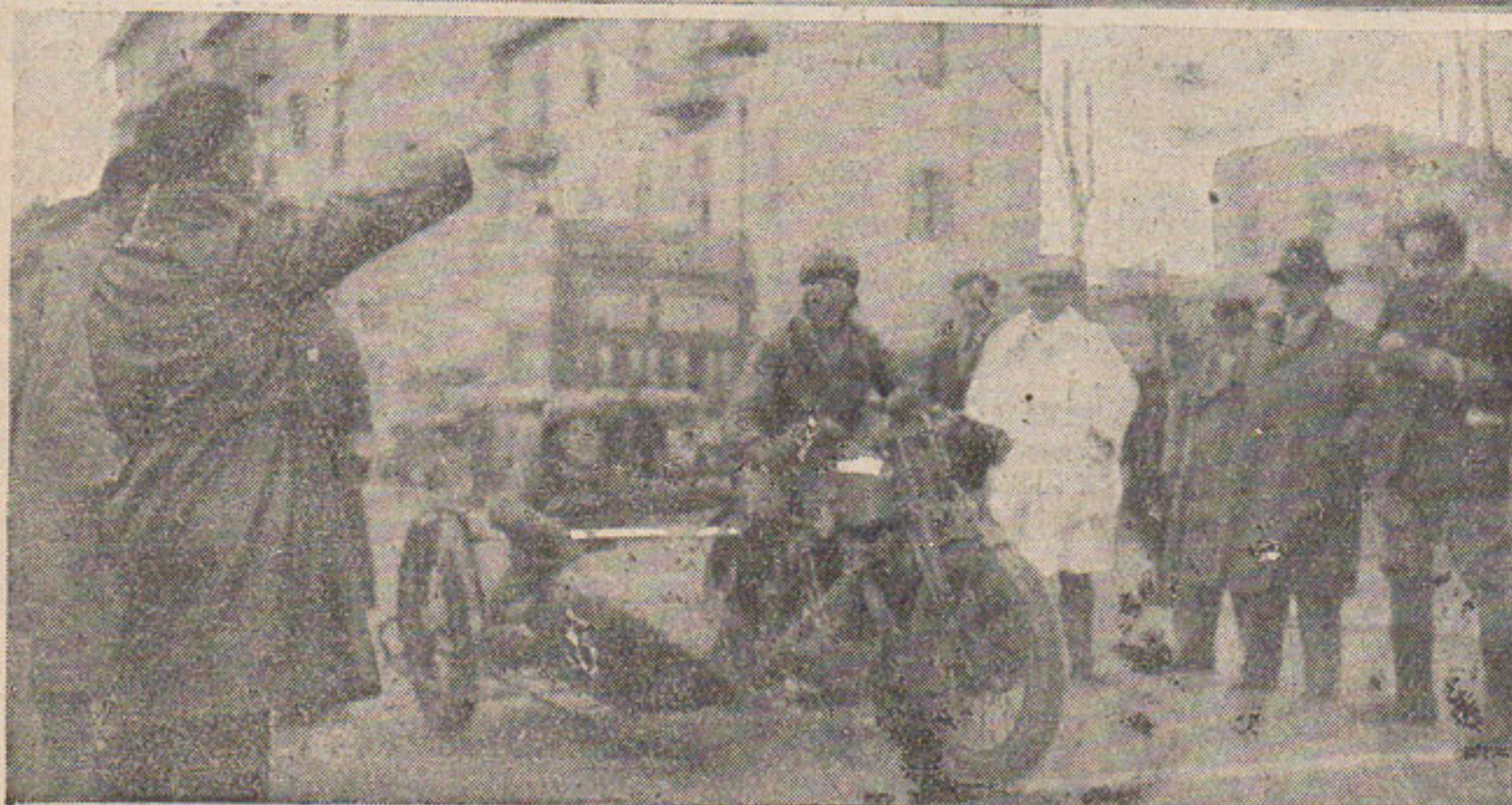
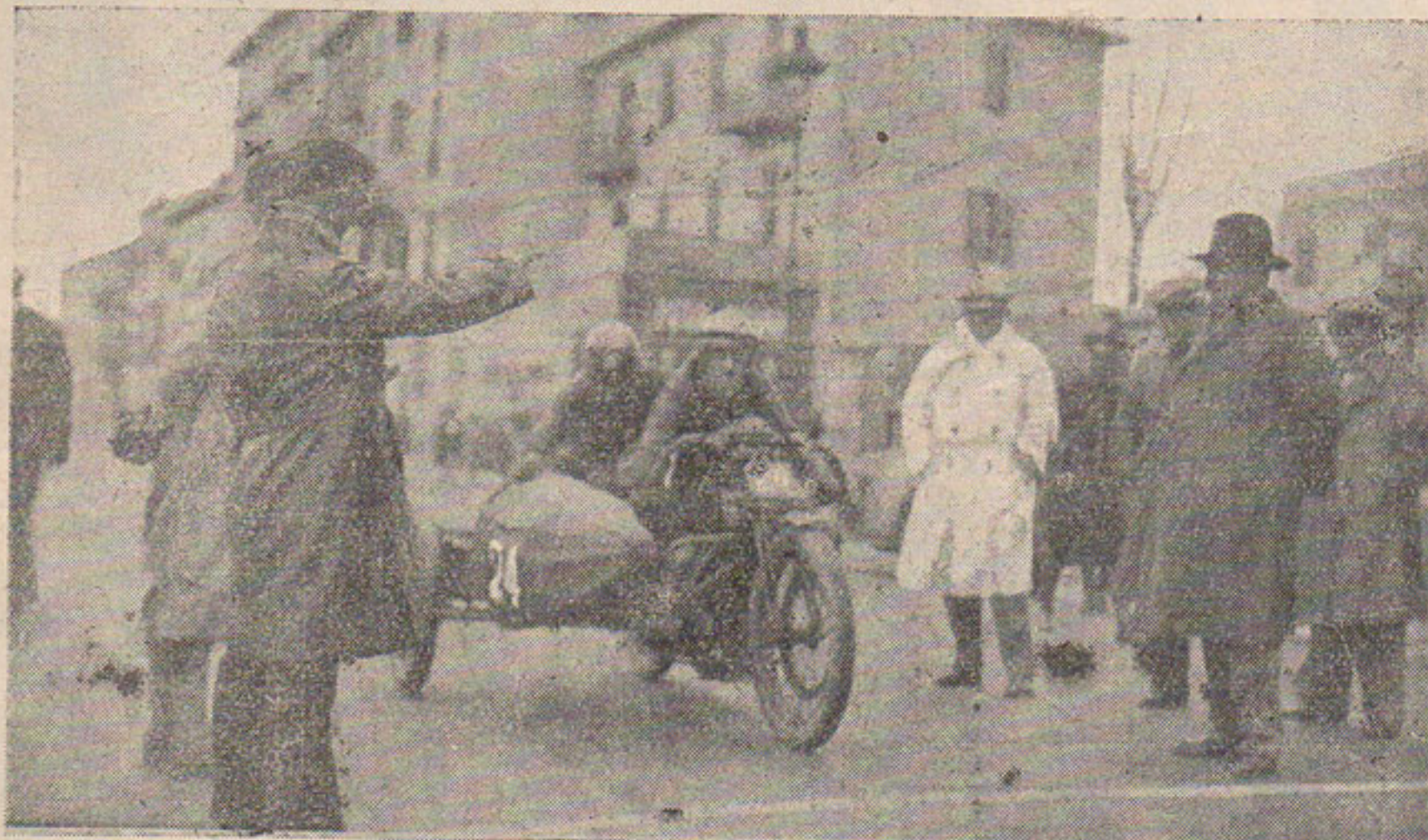
La bonne Propagande

Depuis l'annonce faite dans *Moto Revue* de la formation du premier Escadron Moto-cycliste, au 5^{me} Dragons à Lyon, les milieux intéressés cherchent à connaître de plus en plus les possibilités de la motocyclette et du sidecar pour les besoins de l'Armée.

M. le Général Mac Carthy, directeur général de la Cavalerie au Ministère de la Guerre a voulu se rendre compte par le film de ces possibilités. Il a prié M. Peyrus, des Etablissements René Gillet d'organiser une séance privée pendant laquelle seraient projetés les mêmes films qui avaient été présentés au 5^e Dragons à Lyon devant les officiers supérieurs de la 5^e Division de Cavalerie et dont *Moto Revue* a déjà parlé. Cette séance eut lieu dans la salle de projections des Etablissements Pathé. M. le Général Max Carthy avait auprès de lui les officiers de son État-Major ainsi que M. le Commandant Bridoux, directeur de la Section Technique de la Cavalerie et les officiers de son service. M. René Gillet, notre Directeur M. Lacome, et M. Peyrus reçurent les personnalités présentes et l'ensemble des projections fut un succès. M. le Général Mac Carthy, partisan convaincu de la motorisation et de l'emploi de la motocyclette et du sidecar dans l'Armée manifesta sa grande satisfaction. Vendredi dernier, les mêmes films furent projetés à Versailles devant les officiers et les cadres du 1^{er} Bataillon de Dragons Portés ayant à leur tête, M. le Commandant de Saint-Didier, Commandant le Bataillon. Là encore, l'assistance nombreuse fut convaincue des possibilités de la motocyclette et du sidecar et l'élan sportif que M. Peyrus a rencontré au 5^e Dragons à Lyon lors de son voyage, dont *Moto Revue* a parlé, est également acquis au 1^{er} Dragons à Versailles.

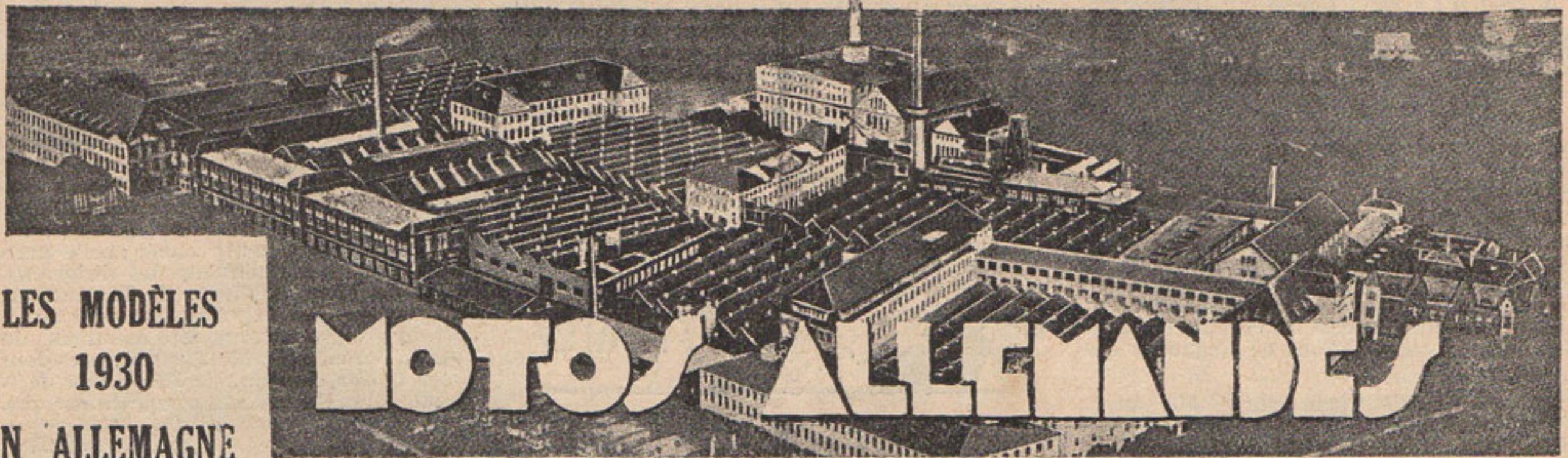
Enfin, mardi dernier, une nouvelle séance fut organisée par la « Sidi-Brahim » école de perfectionnement de sous-officiers de réserve, pour la présentation des mêmes films.

M. le Général Niessel, membre du Conseil supérieur de la guerre, présidait la séance, ayant à ses côtés le Général Etienne et de nombreux officiers du 2^e Dragons, de la section d'autos mitrailleuses de Cavalerie. Le Foyer du Soldat de l'École Militaire où eut lieu la projection était comble et tous les assistants manifestèrent leur satisfaction



Aux 500 mètres départ arrêté et arrivés lancée de Nice, le 22 mars ; Rolly se classe 1^{er} sur sidecar Motosacoche 600 cmc. ; le passager est Sartorio.

M. Mathieu, chronométrateur officiel de l'A.C.F. donne le départ à Amort qui se classera 1^{er} en sidecar 1000 cmc. Styl'son.



LES MODÈLES
1930
EN ALLEMAGNE

MOTOS ALLEMANDES

par Robert SEXÉ

C'EST bien pratique un Salon annuel, pour le journaliste ! Voilà, groupée commodément dans quelque vaste hall, toute l'industrie motocycliste d'un pays. Il peut, tout à son aise, serrer le bloc-notes en main, à travers les stands, aux heures « creuses », ou, tel Jéhovah, environné d'éclairs... de magnésium, faire tendre le suaire d'un drap jadis blanc, sur les victimes désignées : les motocyclettes intéressantes (pour lui . sinon pour... l'acheteur ! !)

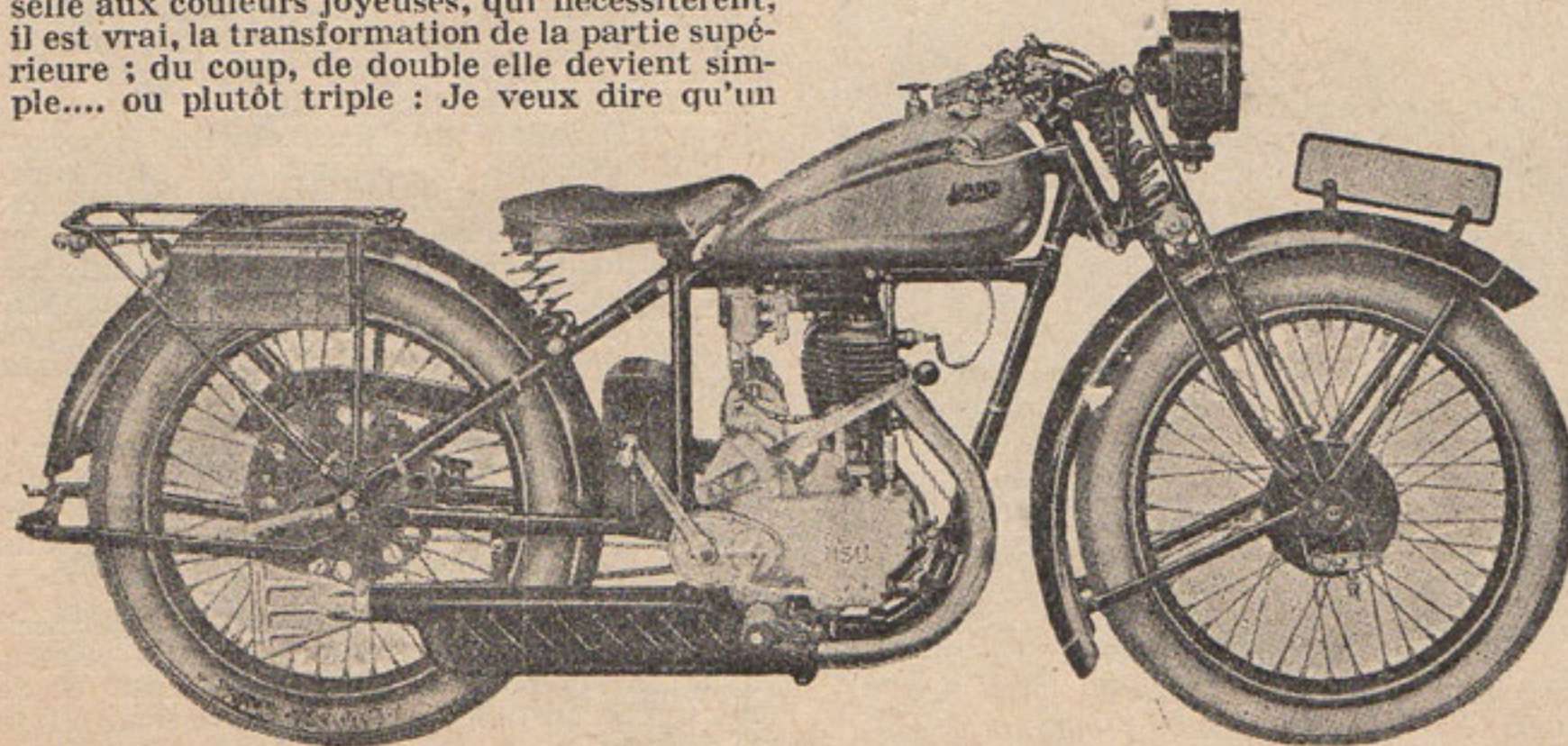
Hélas ! il n'y a pas eu, à Berlin, de Salon, cette année.... Il lui faut donc au cours d'un voyage outre-Rhin, procéder à une enquête compliquée. Des flâneries dans les villes, aux devantures des « Zentrales » motocyclistes, lui font, un peu partout, découvrir des nouveautés. Au hasard des randonnées du nord au sud de l'Allemagne ! les modèles 1930, peu à peu se révèlent.

C'est bien pratique ! l'absence d'un Salon annuel.... pour le vendeur ! ! Constructeur et agent local peuvent sortir, à leur heure, suivant leur convenance, le nouveau type. Et telle « N. S. U. » à réservoir rectangulaire se vend encore comme 1930 dans ce coin de l'Est, alors que les réservoirs en selle ornent déjà tous les produits de Neckarsulm exposés dans cette ville du centre.

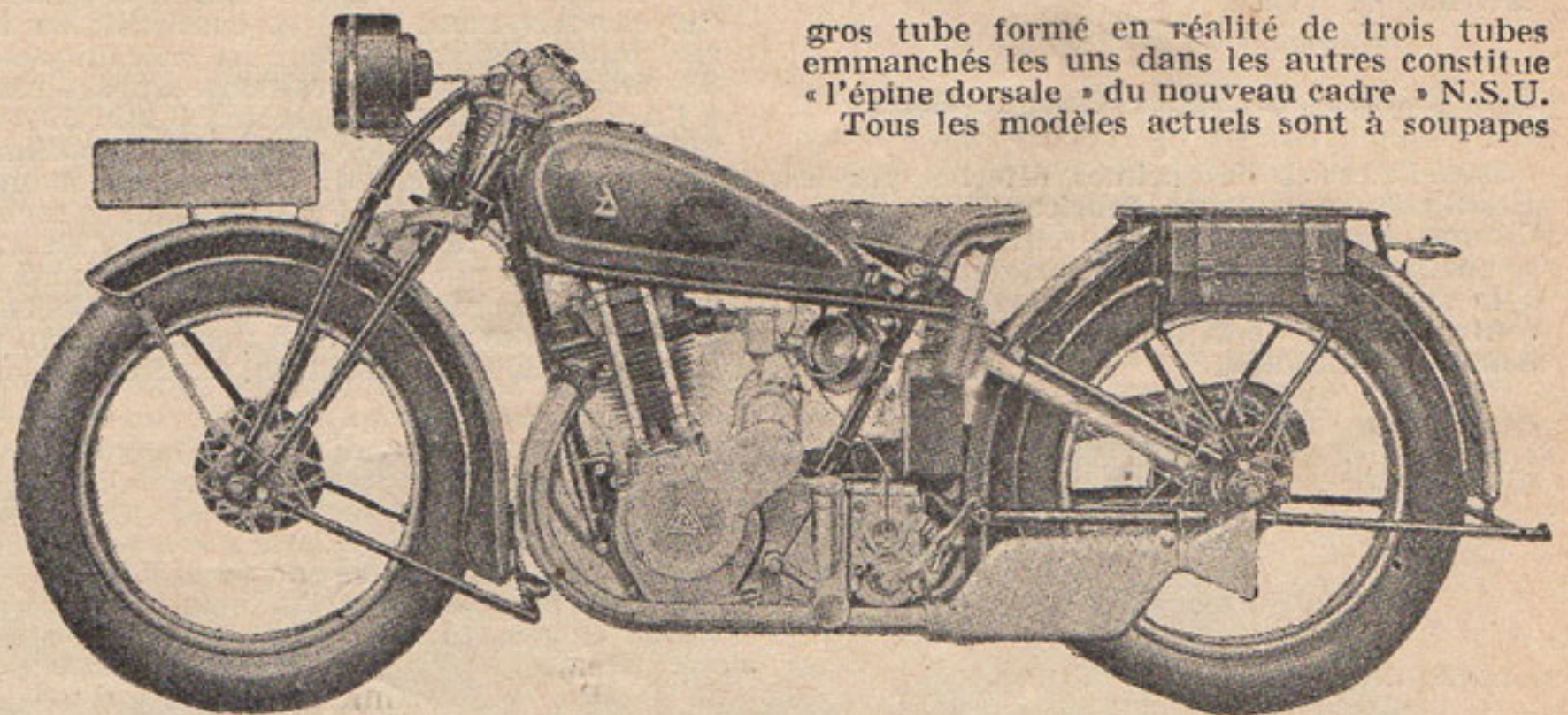
Chez N. S. U.

Depuis que « Vanderer » a disparu du marché motocycliste, les ateliers de Neckarsulm (d'où le nom de N. S. U.) y restent la seule usine d'avant-guerre. L'expérience acquise dans la partie « se révélait surtout aux profanes, jusqu'à ces temps-ci, par... le mépris évident que témoignaient ses constructeurs pour la mode.... »

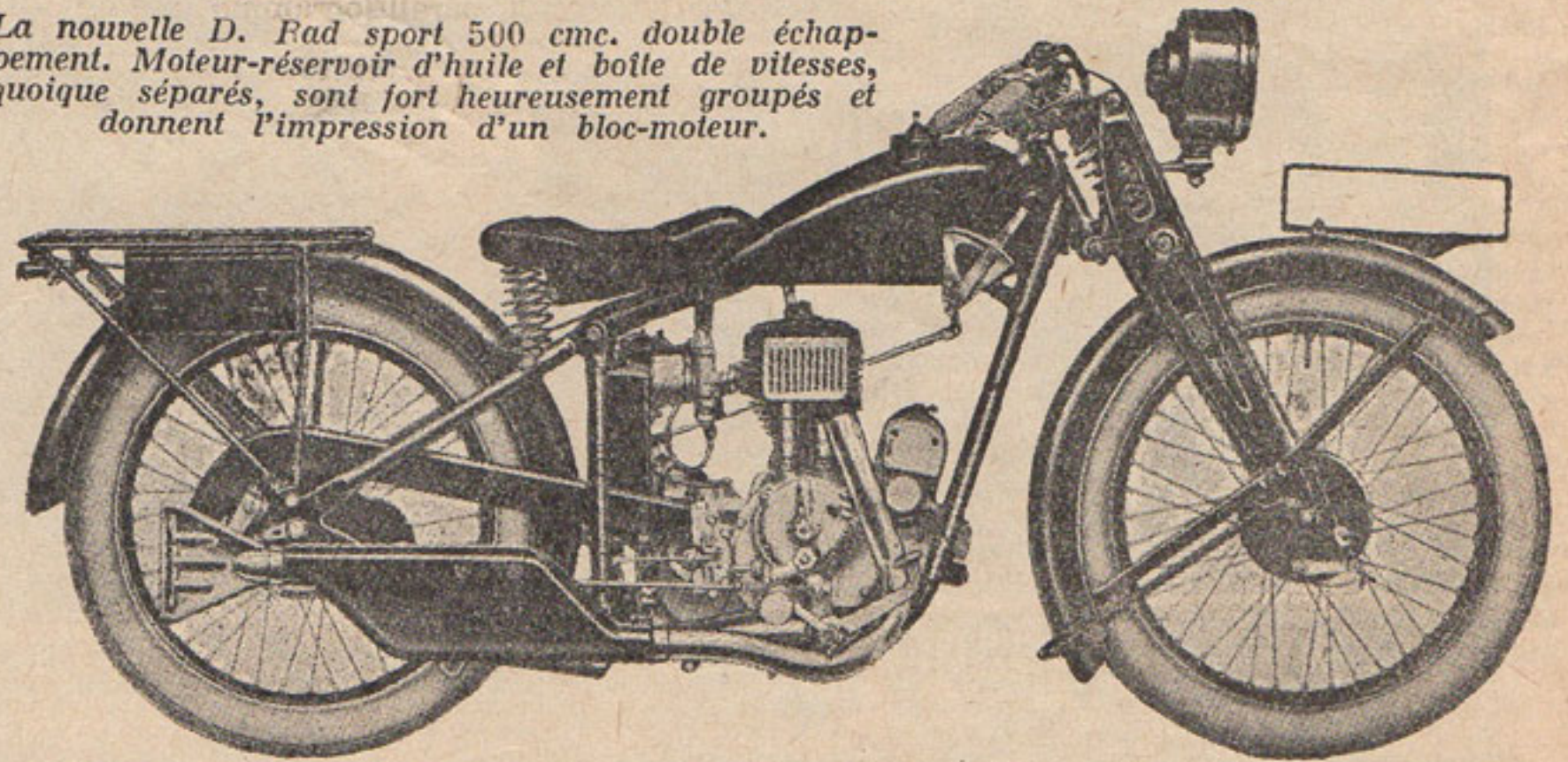
La gamme des blocs moteurs monocylindriques, un peu massifs (et aux trop nombreux pignons !) que supportent des cadres doubles, a reçu, cette année, des réservoirs en selle aux couleurs joyeuses, qui nécessitent, il est vrai, la transformation de la partie supérieure ; du coup, de double elle devient simple.... ou plutôt triple : Je veux dire qu'un



Le plus petit modèle de N. S. U. n'a que 200 cmc. pour pouvoir bénéficier de l'exemption de l'impôt et du permis de conduire. Il comporte un bloc-moteur à trois vitesses. La disposition des soupapes superposées est caractéristique de l'ancienne pratique de N. S. U.



La nouvelle D. Pad sport 500 cmc. double échappement. Moteur-réservoir d'huile et boîte de vitesses, quoique séparés, sont fort heureusement groupés et donnent l'impression d'un bloc-moteur.



Cette « N. S. U. » de 300 cmc. a un bloc moteur formant réservoir d'huile. On remarquera que la fourche avant est formée de deux pièces en tôle emboutie.

latérales, à l'exception de la petite 200 cmc., qui a conservé le traditionnel cylindre « N. S. U. » d'autrefois, aux soupapes superposées (comme chez Motosacoche), dispositif qu'adopta Neckarsulm dès 1907.

Nous avons annoncé, ici même, que M. Moor, le brillant ingénieur qui dirigea, pendant huit ans, le service des courses chez « Norton » avait quitté Birmingham pour les rives du Neckar.

Bientôt doit sortir, de ses mains, un rapide double tube qui fera, à nouveau, briller, dans les courses, le nom de « N. S. U. » que l'on n'y voyait plus guère....

Nous disions tout-à-l'heure que « Wanderer » avait disparu du marché motocycliste. Ajoutons que la firme de Chemnitz a cédé une partie de son stock de machines aux services commerciaux de la « N. S. U. » et qu'on nous a affirmé qu'elle continuait même à fabriquer diverses pièces pour Neckarsulm.

Quant à la fameuse monocylindrique à cardan et cadre en tôle emboutie, que Tixier pilota brillamment dans le dernier Tour de France, ce serait, paraît-il, une société tchécoslovaque qui en aurait acquis la licence et une partie de l'outillage nécessaire à la fabrication.

Elle l'aurait même, gros progrès (!), dotée d'un réservoir en selle, en changeant la partie supérieure du cadre.

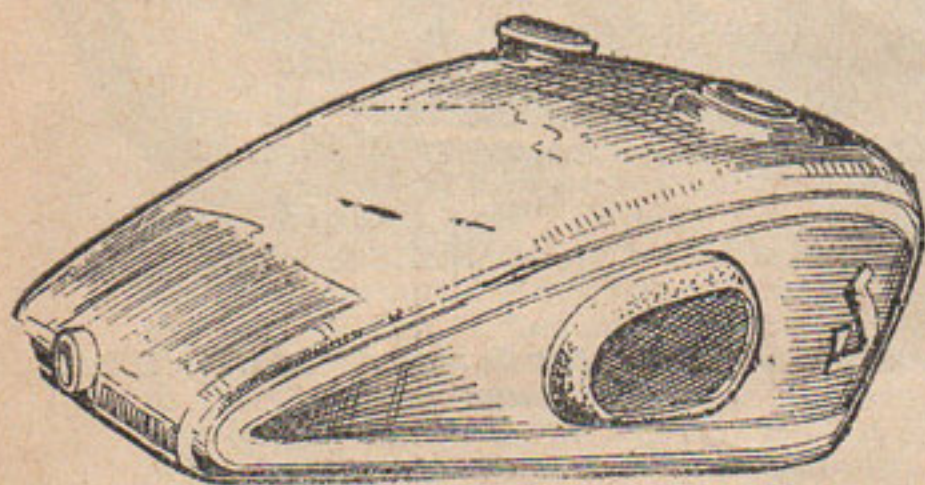
La firme « Wanderer » se consacre maintenant entièrement à la production d'un type unique de voiture six cylindres. Elle fait venir d'Amérique, cette année, le moteur : un Continental.

Tandis que « N. S. U. » absorbait le « département motocyclette » de « Wanderer », la « Fiat » italienne acquérait le contrôle absolu sur la fabrication automobile de « N. S. U. ».

Mon Dieu ! que la vie... et la finance modernes sont donc compliquées.

La « D Rad »

Les arsenaux berlinois situés à Spandau furent bien obligés après le désarmement, de trouver un nouvel emploi à leur activité. Ils



Le réservoir de la nouvelle D. Rad contenant 15 litres d'essence.

eurent la bonne idée de fabriquer, entre autres choses utiles, tels que les lits métalliques « D » ! des motocyclettes, et, depuis 1925, sortent de grosses séries d'une 500 cmc. « fort » originale. Robuste et rapide, elle fait bizarre, avec son gros bloc moteur haut perché dans un cadre double « à l'américaine ». Au reste, vous l'avez vue, dans *Moto Revue*, ou même dans une épreuve comme Paris-Nice 1926.

Il était donc grand temps de la moderniser.

La 500 cmc. sport, double échappement, que les « D Werke » viennent de sortir, est très belle, et de ligne très « anglaise ». D'aspect robuste, rapide certainement, dois-je dire que sa conception déçoit un peu, quand on l'examine en détail.

Un retour offensif d'anglomanie et des nécessités de production ont imposé cette année un cadre ouvert et la boîte séparée.

Le dessinateur toutefois a réussi à grouper, fort heureusement, les uns derrière les autres, ces trois éléments séparés : moteur, réservoir, d'huile, et boîte de vitesse, et à donner quand même à première vue, l'impression d'un bloc.

Le moteur incliné, mono à culbuteurs, serait tout à fait classique, sans sa distribution à gauche, comme sur la « Gillet » et l'adoption, pour la bielle, des nouveaux roulements à aiguilles qu'« A. J. S. » du reste a déjà essayés sur ses machines de course. Ce type de roulement, très discuté au début, tend de plus en plus à s'imposer pour des usages bien déterminés. (Il ne convient pas, par exemple, aux paliers, car il supporte mal une tension axiale).

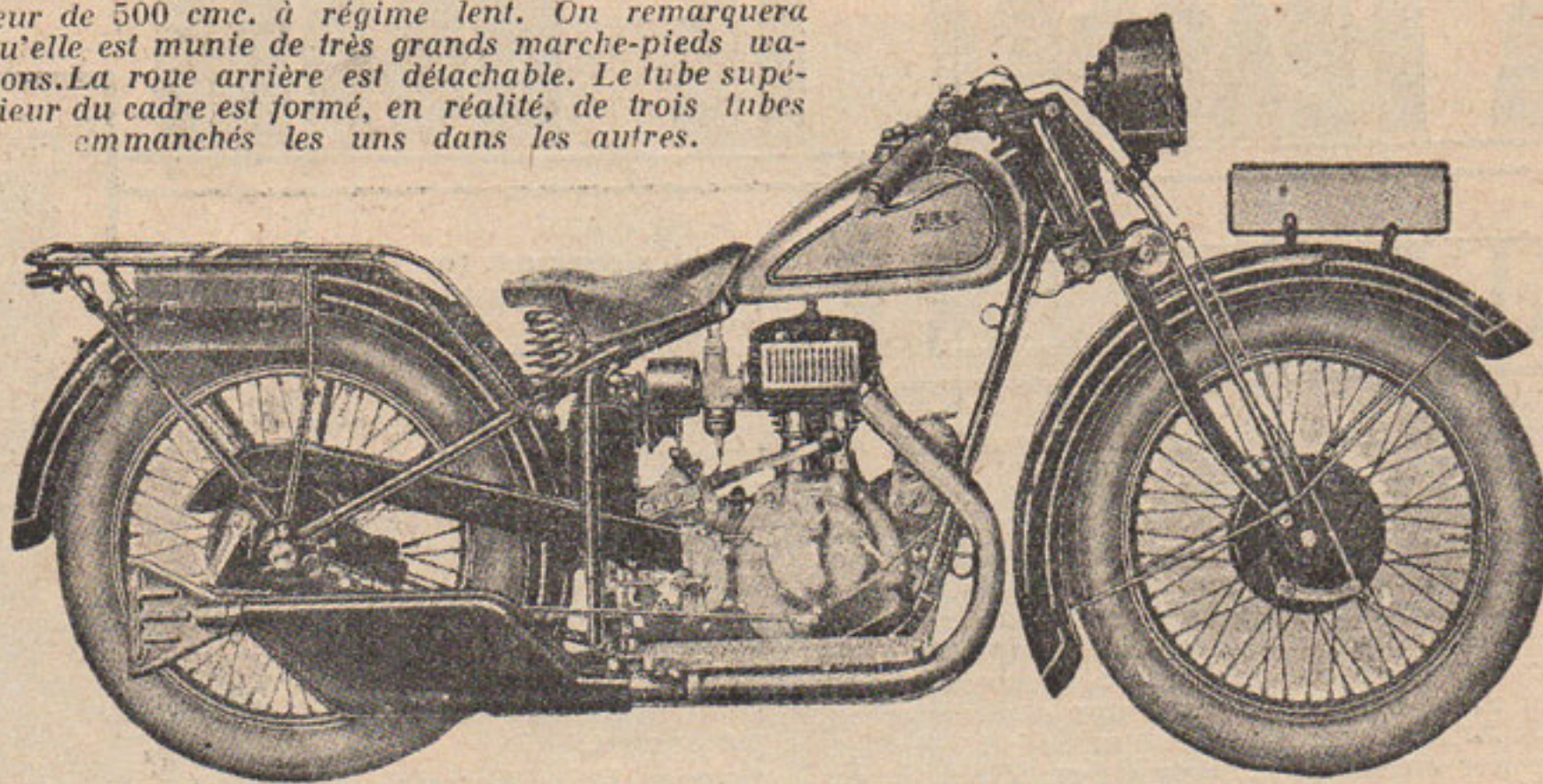
Le graissage à circulation comporte de courtes tuyauteries, grâce à l'adoption d'un réservoir d'huile venant s'encaster très exactement entre le moteur et la boîte.

Il est intéressant de noter que les « D Werke » ont abandonné le réservoir d'huile dans le carter même... pour obtenir, disent-ils, un meilleur refroidissement de l'huile en circulation.

Le cadre, ouvert en sa partie inférieure, comporte, sous le réservoir, des éléments doubles, rectilignes, qui se prolongent pour former la fourche arrière et doivent donner une rigidité latérale suffisante.

Le renforcement de la tête de fourche est extrêmement intéressant. Ce mode de cons-

N. S. U. cette belle machine utilitaire a un moteur de 500 cmc. à régime lent. On remarquera qu'elle est munie de très grands marche-pieds wagons. La roue arrière est détachable. Le tube supérieur du cadre est formé, en réalité, de trois tubes emmanchés les uns dans les autres.



truction supprime le tube courbé sous le réservoir qu'imposa la mode en bien des points néfaste du réservoir en selle à tout prix !

Certains détails sont moins heureux. Je vois mal, par exemple, comment on règle les culbuteurs ! et c'est pourtant quelquefois nécessaire, n'est-ce pas ? Il faut enlever le réservoir ! charmant ! ! le poser délicatement sur le trottoir ! ou dans l'herbe. Et la tringlerie de commande des vitesses, est aussi compliquée que les renvois d'une sonnette dans un vieux corridor.

La selle est un peu trop haute. Tous les constructeurs devraient bien se mettre enfin dans la tête qu'une hauteur de selle de 0 m. 70 centimètres donne encore à l'homme moyen, l'impression... d'occuper... une situation élevée, plutôt que de confiance et de sécurité....

La D. Rad est maintenant munie d'une belle fourche à parallélogramme à doubles ressorts centraux.

Notez qu'elle est livrée tout équipée d'un éclairage électrique par magnéto-dynamo.

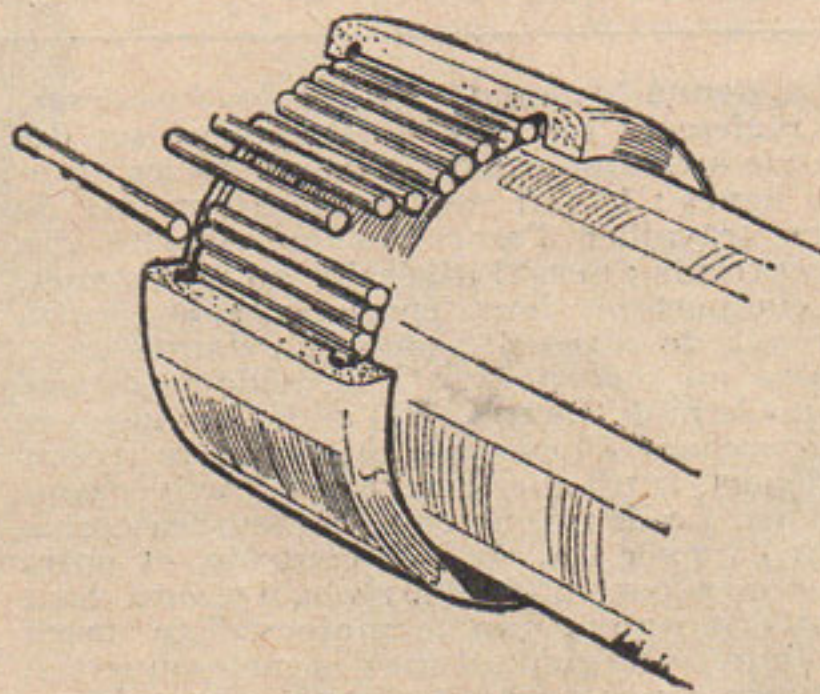
La mode des rallies internationaux

La nouvelle « D Rad » vient de faire ses débuts en épreuve d'une façon assez sensationnelle. A l'occasion du grand rallye d'hiver vers Berlin, l'équipe officielle des durs à cuire de la maison Prybilski, Polster et Ischinger, se classa première, en accomplissant Toulon-Berlin en 41 heures !

Du reste, ce rallye d'hiver, organisé par le D. -M. U. a connu un succès inattendu.

Plus de deux mille cinq cents motocyclistes, vous entendez bien 2.500 ! s'assemblèrent à Berlin, venus de tous les coins de l'Allemagne et de l'Europe, en hiver !

Des clubs étrangers, comme ceux de



Voici un des nouveaux roulements à aiguilles qu'emploie « D. Rad » à la tête de bielle. Ces roulements, très robustes et très rustiques présentent là de gros avantages mais ne peuvent être employés pour des paliers, par exemple, à cause des tensions axiales.

Lodz (Pologne), de Riga, envoyèrent des équipes complètes.

Le temps maximum alloué était de 42 heures, et seule comptait la distance en ligne droite.

Quelque temps avant cette épreuve purement motocycliste, l'organisation rivale, A. D. A. C., organisait, vers le centre de sport d'hiver Garmisch-Partenkirchen, en Bavière, son rallye ouvert aux autos et motocyclettes, et qui donna lieu à d'intéressantes performances de « deux roues », comme celle de la petite « Zundapp » 200 cmc., qui effectua le trajet Nord de l'Espagne-Alpes Bavaroises en 72 heures.

Ne raillons pas les rallies

Vous avez tous lu, dans la presse, quel fut le succès du dernier rallye de Monte Carlo. Et je ne doute pas que, sur les routes d'Esthonie, de Suède, ou de Pologne, de remarquables prouesses furent accomplies par les champions du volant. N'y avait-il pas des Carraciola, des von Stuck, et même notre « vieux motocycliste » (en voiture cette fois-là).

Mais, vraiment, les photos prises à Monte-Carlo manquaient cependant de pittoresque.

On voyait, sous les palmiers, de belles conduites intérieures immaculées, toutes fraîches sorties du lavage, et à côté, en tenue de ville et dans des poses avantageuses, Madame en soulier fin. Monsieur coiffé de son chapeau mou, et, quelquefois, l'enfant (sur le radiateur), la belle-mère, même à côté ! et le chauffeur et le chien.

Il y avait cette charmante Autrichienne dont le feu arrière disait « Merci » en trois langues différentes....

Et, comme le volant se porte fort bien cette année, il était souvent tenu (à l'arrivée aux divers contrôles, tout au moins !) par la jeune fille de la maison, avec un gracieux sourire (au Dentol).

Eh, bien ! avouez que l'arrivée d'une épreuve motocycliste vous a une autre allure... équestre ! Cavaliers bottés, crottés, casqués, aux masques de boue ou de poussière, et leurs montures toutes souillées encore de l'effort fourni, cette cavalcade qui défile dans un bourdonnement et une fumée d'épopée forme un tableau qui tranche un peu sur la banalité quotidienne et automobiliste....

Le mouvement motocycliste français, plein de vie et d'allant, se doit d'organiser lui aussi un vaste rallye international, sévèrement contrôlé, celui-là. Et puisque la mode est au rallye, rallions-nous à cette formule.

(A suivre.)

R. SEXÉ.

La course d'Eilenvilde

La réunion annuelle d'Eilenvilde, comptant pour le championnat allemand fut malheureusement attristée par un accident mortel survenu à Friedhoff :

250 cmc. — 1. Winkler (D. K. W.), 2 h. 23' 55", 2. Mueller (U. F. Jap).

350 cmc. — 1. Klein (D. K. W.).

500 cmc. — Zuendorf (D. K. W.).

Plus de 500 cmc. — 1. Stegmann (B. M. W.), 2 h. 7' 36" (meilleur temps).

A TRAVERS LE MONDE

ANGLETERRE

Dernières nouvelles favorables à B. S. A.

BS. A. gagne la Coupe Cranmore. Course du Victory Cup : B. S. A. gagne la Coupe Chamberlan, la Coupe Premier et la Coupe Frank Hallam. Course du Cotswold Cup : B. S. A. gagne la Coupe William Rose, la Coupe Gloucestershire et la Coupe d'Equipe. Australie : dans la course du T. T., à Victoria le coureur Alex Finlay montant une des nouvelles B. S. A. 250 cmc. à culbuteurs « B 30-4 » fut premier en 250 cmc., premier en 350 cmc., et toujours avec la même petite machine, 3^e en 500 cmc.

Dans la course pour vieilles motos d'avant-guerre, disputée récemment, de Londres à Brighton, Monsieur Mc Nab montant une B. S. A. 1913 donc vieille de 17 ans a gagné la Coupe « Motor Cycling ». Cette vieille machine fait toujours du 80 à l'heure. Quelle meilleure preuve pourrait-on donner de la solidité et de la durée de la construction B. S. A. ?

L'épreuve de l'épingle à cheveux

FLE a eu lieu le 22 mars à Brooklands ; une série de virages en épingle et en côte, ressemblant étrangement à notre côte des Dix-Sept Tournants, a permis à Earl Howe de gagner.



Outrages aux gros !

LE M.-C. d'Italie organisait un concours de consommation le 9 mars : beau temps, grand succès. Peut-être le règlement à la plus basse moyenne a-t-il outrageusement avantage les 175 et 250 cmc. Castagno est le vainqueur sur Della Ferrera.

175 cmc. — 1. Castagno (Della Ferrera) 62 km. 398, moy. hor. 35 km. 244 ; 2. Parena 250 cmc. — 1. Dogliani (Ariel) 40 km. 816, moy. hor. 44 km. 157 ; 2. Gravanaldi (O. K. Suprême).

Le Salon de Turin

CETTE exposition a eu lieu au Kursaal, du 22 février au 4 mars.

Si le Salon de Milan atteint tous les ans une grande importance, celui de Turin va, lui aussi, augmentant d'intérêt ; cette année il le fut particulièrement, car à Milan la plupart des motos de l'industrie turinoise était absente. A Turin, l'on a pu admirer, outre les maisons étrangères et italiennes

les plus connues, toutes les motos et motos légères turinoises, parmi lesquelles il y a une sensationnelle nouveauté : la nouvelle Ollearo à cardan.

Della Ferrera présente ses deux types en bloc-moteur dont la conception est vraiment supérieure : une 500 cmc. en latérales et une 175 cmc. culbuteurs. Motos solides et capables de tout service. La Lyny, la B.M. et la Taura équipant des moteurs anglais, sont belles et puissantes.

Avec Della Ferrera 175 cmc., déjà mentionnée, il faut citer : Simplex, Taura, Doglioli e Terzano, Guizzardi, Patriarca, P.S.T., Ottino, Gala, Carra, Giacomasso, Parena, Piazza et Ollearo.

Quelques-unes sont déjà connues à *Moto-Revue*. Parmi les autres, notons la nouvelle Ollearo. Son moteur est un 175 cmc., bloc-moteur, à transmission par cardan.

Le changement est à quatre vitesses, dont une première très démultipliée.

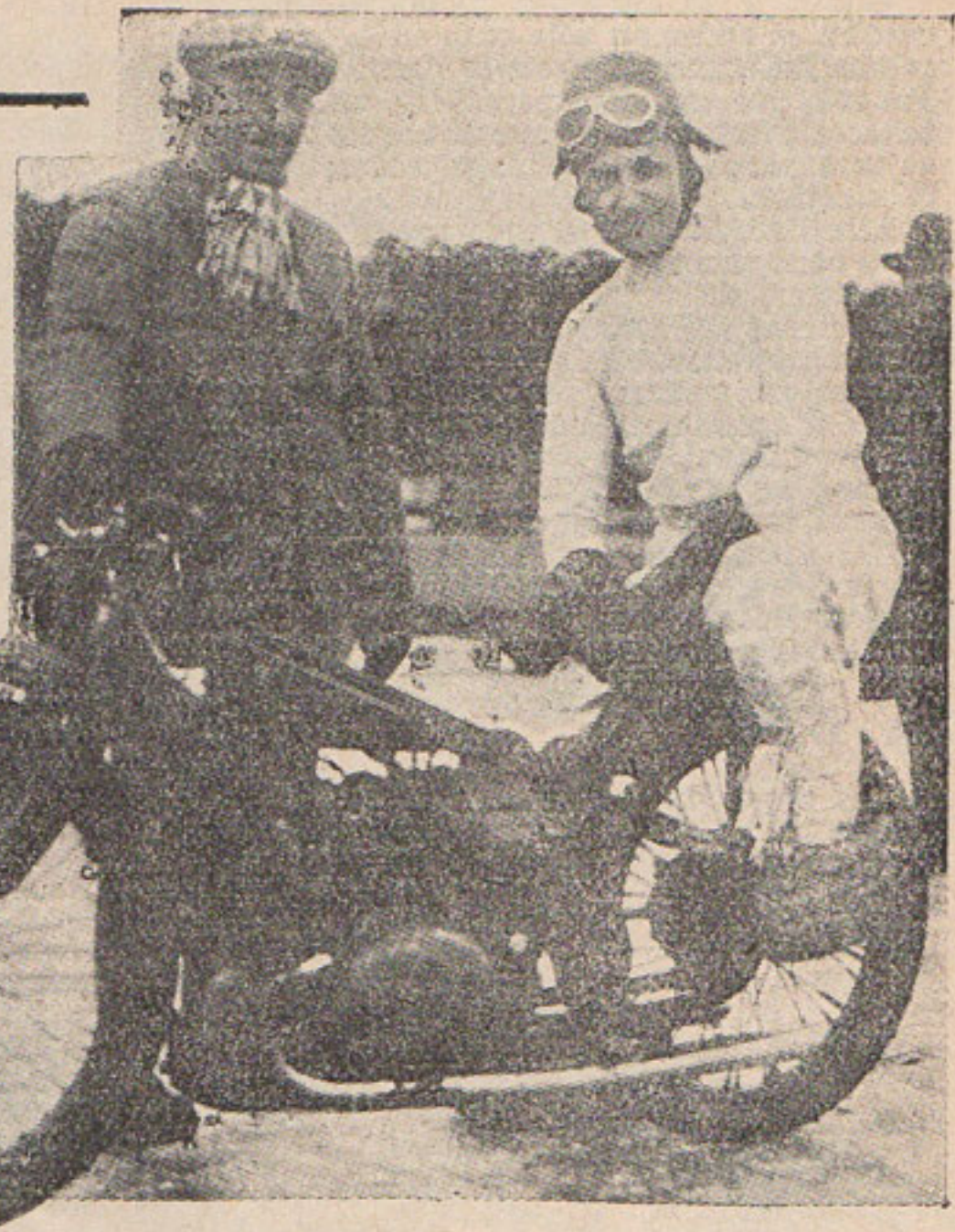
Les soupapes sont commandées par culbuteurs. L'allumage est assuré par accus et distributeur.

Cette moto légère (pas trop telle, car son poids atteint 110 kilos), a un cadre très robuste, un réservoir en selle, et développe une vitesse de 85-90 kilomètres par heure ; elle représente une des plus belles et modernes créations de la technique motocycliste.

A noter que l'industrie française, était présente : Dollar et Chaise, qui se sont introduits très favorablement sur le marché italien.

Choses d'Italie

LA propagande pour la moto n'a jamais été faite en Italie avec suite : la presse motocycliste le déplorait ; le cinéma ne s'occupait guère de la moto, au contraire de ce qui fut fait à Londres à l'occasion de l'Olympia Show. Maintenant, la L. U. C. E., organisation reconnue par l'Etat, tourne dans tous les cinémas les principaux événements de l'intérieur et de l'étranger concernant la moto. Dernièrement, étaient projetés sur l'écran un match de « Motocalcio » joué à Rome, le foot-ball en moto ayant rencontré dans la capitale la faveur des motocyclistes et un cross-country organisé dans les alentours de la même ville.



Avant le départ pour le record mondial : il fait froid aux pieds !



Second Rallye de Berlin

ORGANISÉ par la revue *Das Motorrad* et l'Association des Motocyclistes Allemands (Deutscher Motorradfahrer-Verband) suivant le règlement de la F. I. C. M. Cette épreuve a eu un gros succès. La participation était libre pour les motocyclistes de tous les pays. Le thème était de parcourir le plus grand nombre de kilomètres vers Berlin en 42 heures. Dans la catégorie moto jusqu'à 350 cmc. avec sidecar, Paul Schneider fut classé premier, sur F. N. En motos jusqu'à 600 cmc. avec sidecar, Hugo Schultz de Berlin fut classé troisième sur F. N. ayant pris le départ à Houdan (France), banlieue de Paris. Si l'on tient compte des 2.400 participants et que Schneider et Schultz ont quitté Berlin vers Houdan sur leurs machines, on peut considérer le résultat obtenu pour F. N. comme des plus brillants.

Le Rallye des Étudiants



C'EST décidé ! C'est le 11 mai qu'aura lieu le Rallye des Scolaires. Rappelons qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle épreuve dans le

sens strict du mot mais de la continuation normale de l'ancien Rallye des Étudiants, organisé chaque année par notre confrère, *l'Echo des Sports*.

Pour des raisons d'ordre non sportif, notre confrère n'a pas prévu à son programme ce rallye qui, pourtant, remportait un succès considérable et qui réunissait, une fois par an, non seulement la jeunesse de nos écoles, motocycliste et automobiliste, mais aussi tous les as du guidon et du volant que leur profession éloigne du sport, mais dont le souvenir reste fort attaché à leurs antiques bahuts. C'est donc le Moto-Club des Scolaires lui-même qui a repris en main ce rallye et

lui a donné le nom de « Rallye des Scolaires ». Le règlement est prêt, il est envoyé sur demande à chaque candidat. Donnons les grandes lignes ; le but des organisateurs est de faire travailler l'esprit et la vivacité des concurrents ; aussi l'itinéraire est à surprises. Il comportera deux épreuves : le matin, épreuve de régularité-surprise ; l'après-midi, chasse au renard avec intermède gastronomique le midi. Le rallye du matin comportera un parcours d'environ 150 kilomètres, dont le départ, le premier contrôle et l'arrivée sont connus. Le deuxième contrôle ne sera connu qu'à l'arrivée du premier contrôle, et entre le premier contrôle et l'arrivée, il y aura deux points inconnus que le motocycliste devra rejoindre en se guidant sur des cartes muettes, exigeant de sa part un effort topographique utile. Une moyenne lui sera imposée. La chasse au renard, l'après-midi, rentre plutôt dans la formule des gymkhanas ; il y aura deux renards, une moto et une voiture, et les concurrents devront retrouver en forêt, dans un rayon de 5 kilomètres, les deux renards. Il y aura trois classements avec prix affectés

à chacun. Classement du matin délimité par les points de pénalisation par minute de retard aux contrôles ou insuffisance de capacités topographiques. Classement de l'après-midi : le numéro d'ordre à l'arrivée pour chaque renard fixera les points du classement du rallye l'après-midi. Enfin classement général par addition des deux épreuves. Les engagements sont reçus, soit à *Moto-Revue*, 51, rue Vivienne, Rallye des Scolaires, soit chez Ledoux-Lebart, Guy et Yves, 22, rue Clément-Marot à Paris, (Elysées 82-84), ou chez Robert Pascal, 28, rue des Saints-Pères, à Paris. Les frais d'engagement comprennent le repas du midi. Autre innovation : e concurrent peut emmener les amis et parents qu'il lui plaît et se faire aider pendant le parcours par cette équipe ; la seule obligation, afin d'éviter toute difficulté aux organisateurs, est l'imposition des frais du déjeuner à tous les coéquipiers. Nous donnerons ultérieurement la liste des prix. Peuvent donc participer à l'ex-rallye des étudiants ou Rallye des Scolaires, aussi bien les motocyclistes que les automobilistes.

LE 30 MARS

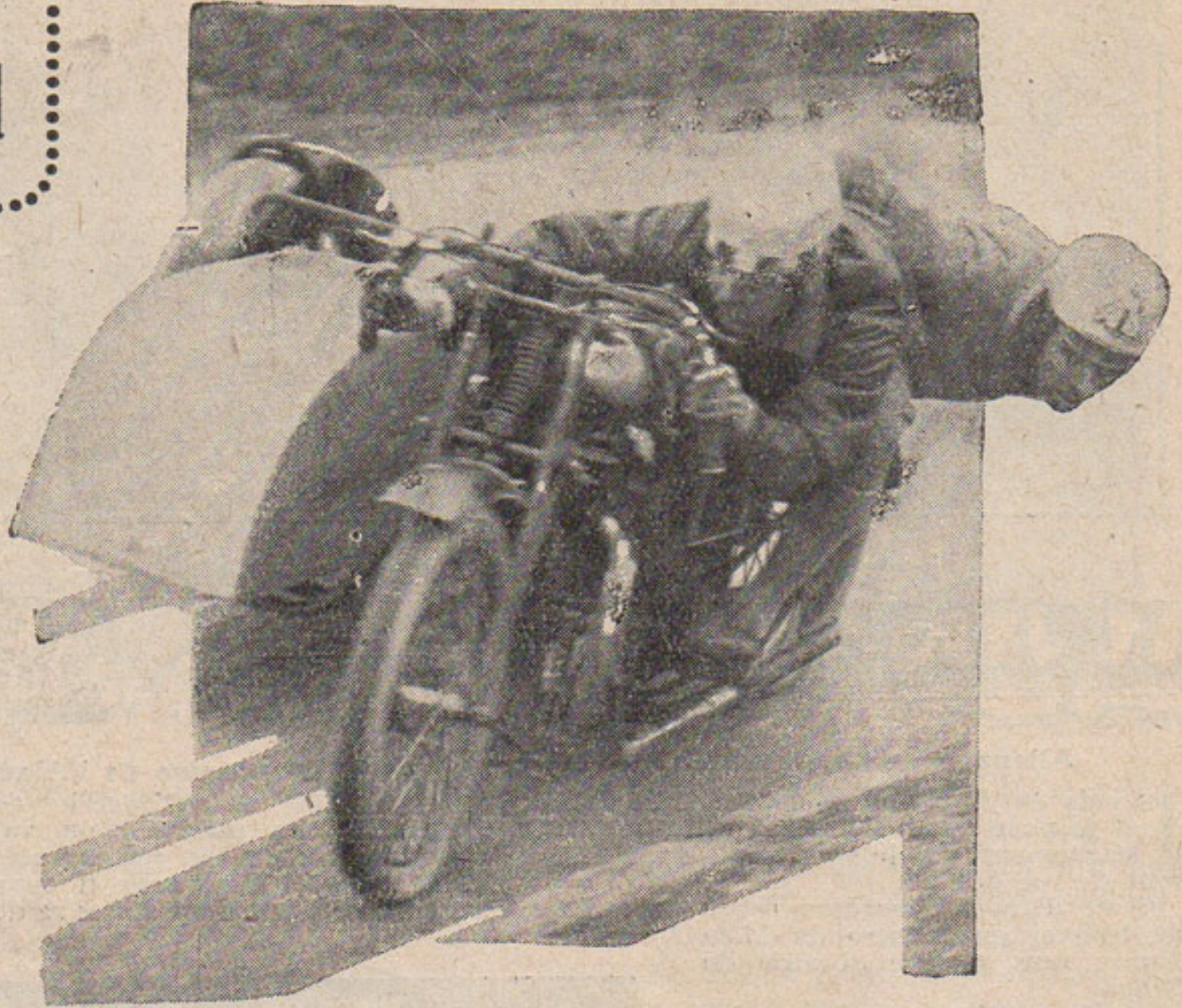
A la Côte d'Argenteuil

LA classique épreuve d'Argenteuil — véritable « ouverture » sportive de la saison — a, une fois de plus, été organisée sous l'égide du M. C. F., spécialiste des grandes organisations auto et motocyclistes. Argenteuil ! Il n'est guère de compétition plus populaire. Ses origines remontent à la création du M. C. F., encore que les archives de l'époque soient presque muettes à cet égard. Le sport, seul, comptait à ces débuts héroïques ; les résultats n'eurent d'importance que par la suite. Il faut remonter à 1912 pour trouver une édition d'Argenteuil faite sur un plan véritablement populaire. Elle servit de Prix d'ouverture du M. C. F. L'épreuve, à l'époque, se courait sur 3 kms. dont 2 en côte et un en palier. Pean, as de Peugeot, s'y couvrit de gloire en réalisant 2 m. 32 s. 2/5 sur le parcours total. Par la suite, on se borna à la côte seule, avec succès. Il nous souvient de 1913, où une foule — imprévue pour l'époque — avait accompli l'exode vers la patrie des asperges pour voir « écraser les champignons » par nos as du volant. Beaucoup de motos également : année d'essor des deux et trois roues. A l'époque, et jusqu'en 1921, la base chronométrée mesurait 2.000 mètres. Interrompue par la guerre, l'épreuve reprit en 1920. Puis, le mauvais état de la route conduisit le M. C. F. à transporter son épreuve en d'autres lieux, au Cœur Volant, qui fut escaladé deux années de suite. Argenteuil fut repris en 1924 ; la base, ramenée à 1.800 m. en 1930, ajoute une nouvelle page remarquable au palmarès de cette manifestation.

Et le résultat fut que le temps vraiment printanier favorisa la chute des records en machines et en spectateurs. Oilter comme toujours à la première place, talonné d'ailleurs par Debaisieux : la lutte Motosacoche-Monet et Goyon 1930 : Oilter est recordman, toutes catégories voitures et motos d'Argenteuil, à 90 km. 883 sur 500 cmc.

Dans les catégories, à noter Henger, le petit bonhomme de 48 kg. qui s'avère de plus en plus spécialiste des petites cylindrées : le voici, bien que cavalier seul, recordman en 100 cmc.

Sourdote et De Latour (le deuxième duel 1930 : Monet et Goyon-San Sou Pap (Rovin), arrivent presque tête à tête, mais ne peuvent battre les records 175 cmc. Et Coulon les met d'accord en 250 cmc., en battant le record. En 350 et en 500 cmc. victoire brillante d'Oilter, tandis qu'en 750 cmc., la polycylindre de Raux (Henderson Super X) est première. En 1.000 cmc., Debaisieux bat le record de la catégorie détenu par Lambert. Les Indépendants voient quelques révélations et recordmen : Whestnall, en 75 cmc. ; Leroy en 175 cmc. ; Dupuis en 350 cmc. ; Balsano en 500 cmc., et Burgos Labalme en sidecar 600 battant son ancien record ;



En sidecars 350 cm., Renaud sur The Marvel fit une rentrée brillante et remporte sa catégorie.

Péron en sidecars 1.000 cmc. En cyclecars, l'éternel sourire de Chéret, et pas énigmatique, bien qu'il fût sur Sphinx démolit un record, ainsi d'ailleurs que Dhôme sur Morgan.

(Distance 1.800 m., dép. arr., arrivée lancée.)

75 cmc. — 1. Whestnall (Ind.), 3' 13" 42/100 ; moy. 33 km. 502. Rec. indép. battu. 100 cmc. — 1. Henger (Henger), 1' 46" 68/100 ; moy., 60 kilom. 742. Rec. bat. (anc. rec.) 1' 50" 80/100, Barthélemy Griffon).

125 cmc. — 1. Gauthey d'Arnex (Indép.), 3' 11" 57/100 ; moy. 33 km. 825.

175 cmc. — 1. Sourdote (Monet-Goyon), 1' 24" 23/100 ; moy. 76 km. 932.

2. J. de Latour (Rovin), 1' 24" 79/100 ; moy., 76 km. 424.

3. Leroy (Indépendant) 1' 33" 53/100 ; moy., 69 km. 282. Premier des ind. Rec. indép. battu (anc. rec. : 1' 54" 60/100, Tulacktin).

4. Rollet (Ind.) 1' 41" 74/100 ; moy., 63 km. 691.

5. Jeannin (Ind.) 2' 5" 37/100.

250 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 1' 19" 32/100 ; moy. 81 km. 694. Rec. bat. (anc. rec.), 1' 21" 48/100, Lemasson, Alcyon).

2. J. de Latour (San-Sou-Pap), 1' 19" 45/100 ; moy. 81 km. 560.

3. Sourdote (Monet-Goyon), 1' 29" 9/100 ;

4. René (Ind.) 1' 30" 25/100 ;

moy. 71 km. 800. Premier des indépendants.

5. Bouché (Ind.) 1' 51" 7/100 350 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), 1' 15" 60/100 ; moy. 85 km. 714. Rec. battu (anc. record) 1' 18" 1/100, Monneret, Sunbeam).

2. Lemoine (Rovin) 1' 20" 8/100

3. Durand (Vélocette) 1' 22" 17/100

4. Dupuis (Ind.), 1' 22" 63/100 ; moy.

78 km. 393. Premier des indép. Rec. indép.

5. Zambaux (Ind.) 1' 23" ; moy. 78 km. 072.

6. Dubois (Ind.), 1' 26" 30/100

7. Camus (Ind.) 1' 29" 72/100

8. Gabeur (Ind.) 1' 30" 73/100

9. Vanel (Ind.) 1' 32" 43/100

10. Lenchien (Ind.) 1' 36" 27/100

11. Moraillon (Ind.), 1' 46" 80/100

500 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche),

1' 11" 30/100, moy. 90 km. 883.

Record toutes catégories (anc. rec. :

1' 11" 54/100 ; moy. 90 km. 578, Francisquet) ;

2. Debaisieux (Monet-Goyon), 1' 14" 24/100

3. Lemoine (San-Sou-Pap) 1' 16" 12/100

4. Balsano (Ind.) 1' 16" 73/100 ; moy.

84 km. 451. Premier

des Ind. Rec. battu

(anc. rec. : 1' 23"

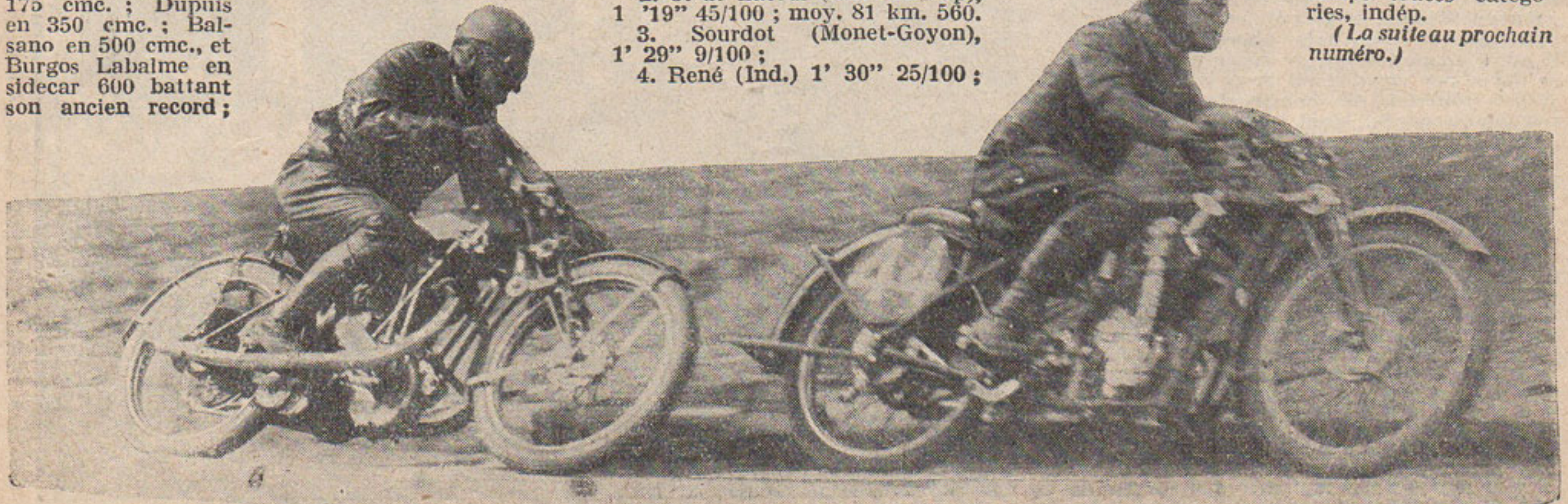
19/100, Gilbert). Meill.

temps toutes catégo-

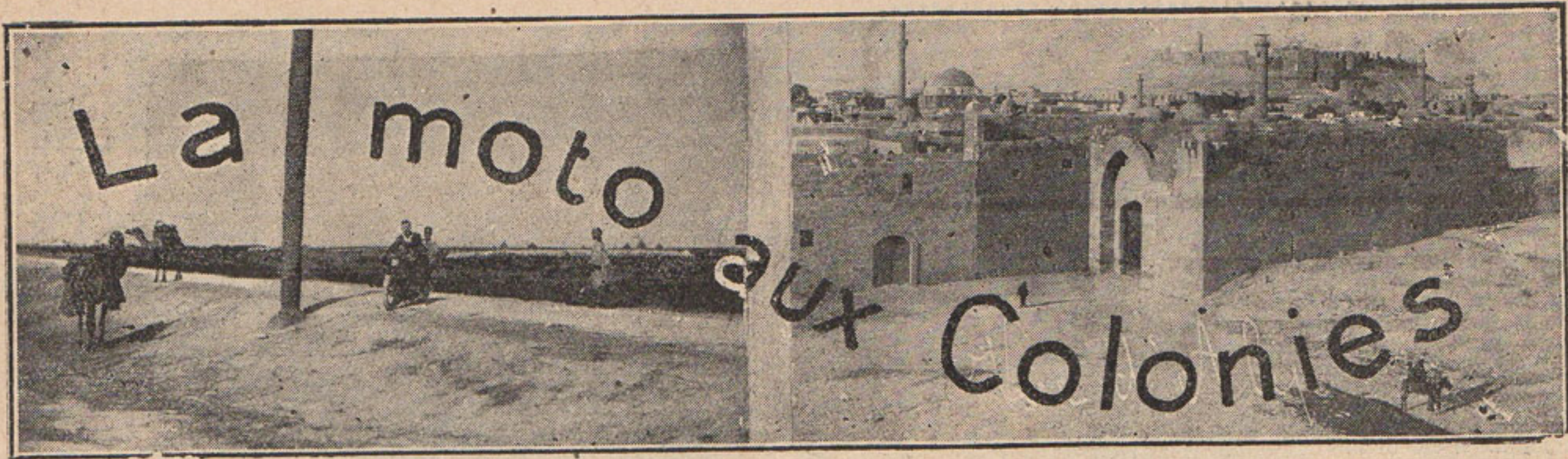
ries, indép.

(La suite au prochain

numéro.)



Deux adversaires à Argenteuil et qui se sont heurtés avec une jarouche énergique : Debaisieux sur Monet et Goyon et Oilter sur Motosacoche



Allons, les Constructeurs !

Je suis en Indo-Chine depuis trois mois, et je viens vous demander quelques renseignements que je vous serais reconnaissant de me donner.

Tout d'abord, pourquoi est-il impossible de trouver un numéro de *Moto Revue* dans aucune librairie de Saïgon ?

Quelle est la raison pour laquelle on ne voit pas un « trois roues » en Indo-Chine. N'y a-t-il pas de représentant de Morgan, Sandford, d'Yrsan ?

Peut-être le trois-roues présente-t-il des inconvénients insurmontables à la colonie ?

Un bon trois-roues serait-il capable de faire un service régulier sur une plantation où les routes sont abominables et détrempées au plus haut point, pendant la saison des pluies, (les routes de plantation ne sont pas empierrées). Si un trois-roues est susceptible de faire un bon service dans ces conditions, je vous serai reconnaissant de bien vouloir m'envoyer les catalogues et prix courants, de même que les conditions de transport jusqu'à Saïgon. L'absence d'un représentant serait peut-être un obstacle grave en raison du manque de pièces de rechange ?

C. CHARDON, Cie Optorg.
35, place Gambetta, Saïgon.

La Piastre et la Moto

Nous avons dit récemment que la piastre devait collatéralement amener une baisse du prix des motos en Indo-Chine. Toutefois, sur la remarque que nous ont faite plusieurs agents coloniaux, les prix étaient, même avant cette baisse, déjà très abordables. Aussi, il est à souhaiter que le sport motocycliste se développe rapidement dans cette colonie. Il y a toutefois des constructeurs français, tels que Bernardet, dont les sidecars sont inconnus là-bas, alors qu'ils ont une construction absolument adaptée aux motos 350 cmc. et 500 cmc.

Pas assez de représentants

Il existe en dehors des marques que nous avons signalées, d'autres marques qui sont représentées en Indo-Chine. Ainsi la firme belge F. N. a un agent exclusif, Mrs. Marting et Morant, 35, rue des Epargnes, à Saïgon. Leur magasin est très bien achalandé.

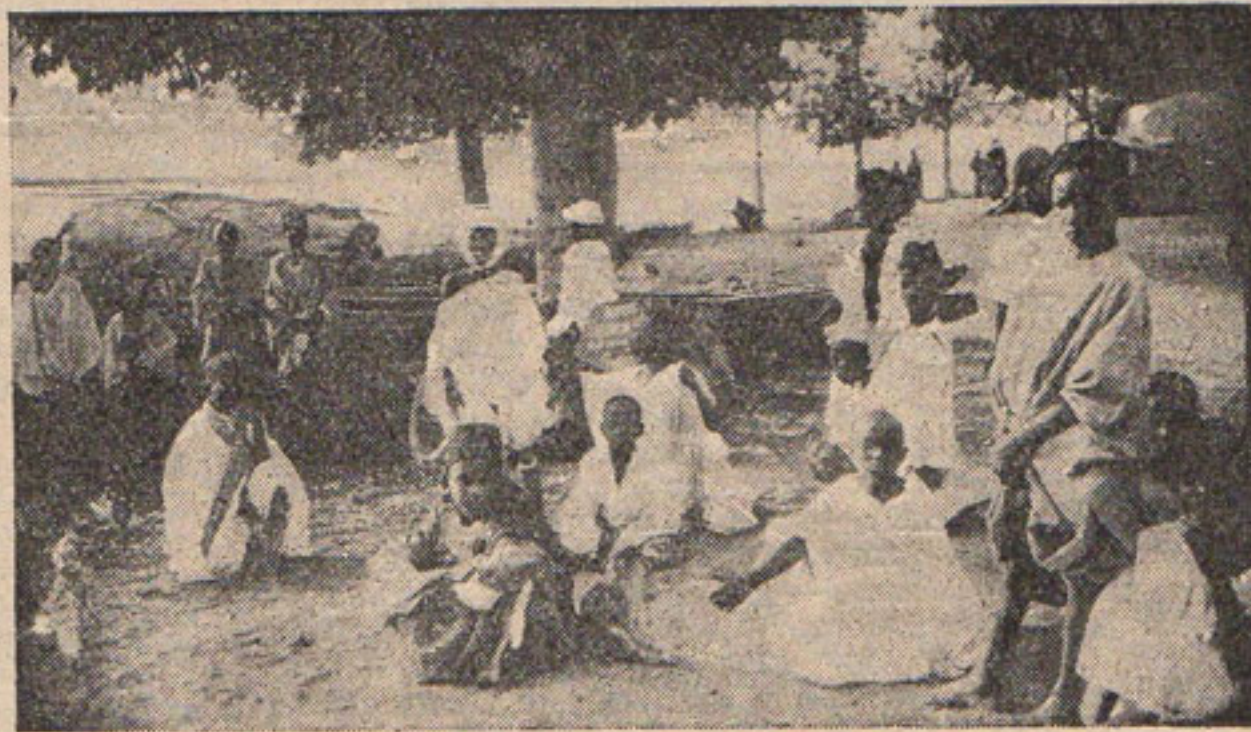
Une épreuve Indo-Chinoise

À début d'avril, aura lieu une épreuve. Elle est organisée par l'Automobile Club de Cochinchine, et comportera une course de kilomètre arrêté et un gymkhana motocycliste. *Moto Revue* se tiendra au courant et donnera tous renseignements à ce sujet à nos lecteurs.



Le Centenaire de l'Algérie

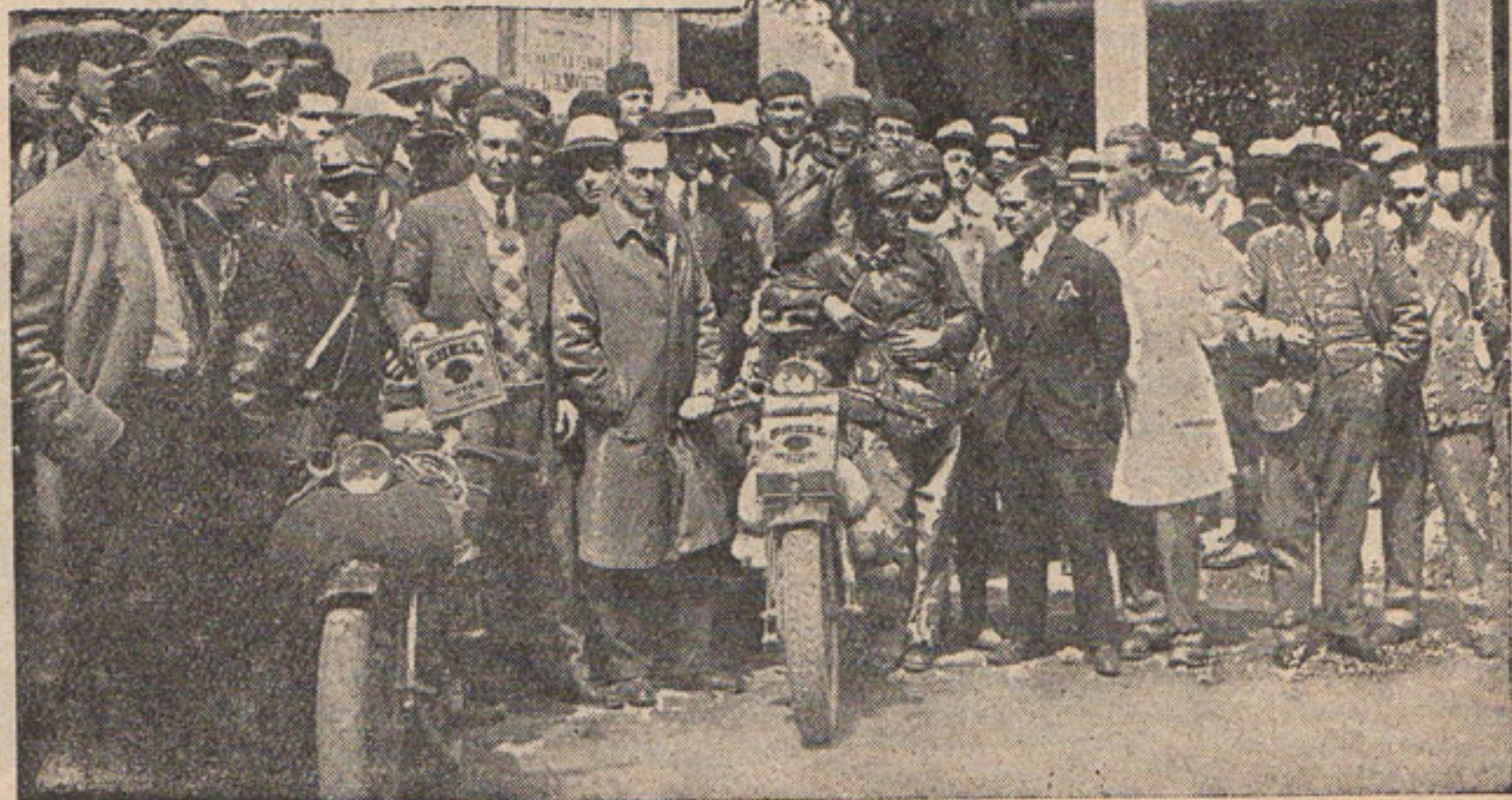
Il y a 100 ans, l'Algérie devenait la France sans plus. Et on va fêter cet événement par de remarquables fêtes ou l'élément sportif, comme il convient, sera au premier plan. *Moto-Revue* se doit de faire



Martineau et sa P. 105 sur les bords du Niger...

un effort et voilà pourquoi, dans ce numéro, tous nos abonnés et lecteurs du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, recevront (et par la suite régulièrement) un numéro spécial de huit pages, abondamment illustré et substantiel sur le sport motocycliste dans ces provinces.

Dem'n'ez-donc ce supplément spécial.



Le départ des deux frères Van Hamme pour un périple Sahara-Maroc-Algérie.



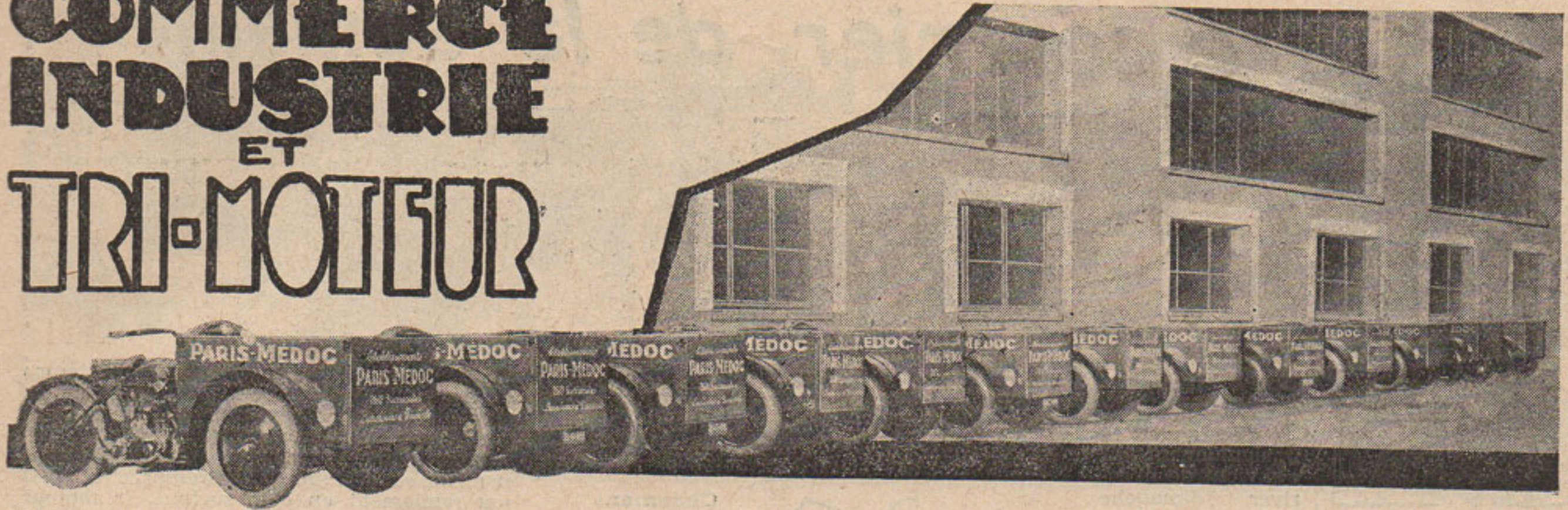
Nouveau raid Transsaharien

Deux Belges, les frères Van Hamme, anciens randonneurs pédestres, puis cyclistes, ont quitté Casablanca le 18 mars, sur leurs motos personnelles, pour traverser du Sahara jusqu'à Tombouctou et, après un crochet sur Dakar, retour par la Tripolitaine, en suivant approximativement l'itinéraire : Casablanca, Khénitra, Colomb-Béchar, Beni-Abbès, le Tanezrouft, Tombouctou, Dakar, Bamako, Niamey, Agadir, Rhat, Tripoli, Tunis, Alger, Oran et Casablanca, soit environ 20.000 kilomètres dans un délai de 3 mois, donc raid assez rapide. Ce voyage semble un peu osé, car les machines, une 350 touriste F. N. type Sahara (au nom d'actualité, s'il en fût), et une 350 Aiglon à culbuteurs, toutes deux totalisant un nombre de kilomètres respectable, ne paraissent pas préparées pour une pareille randonnée et ne comportent aucuns aménagements spéciaux, tels que réservoirs supplémentaires, porte-bagages robustes, etc..

Une foule nombreuse stationnait devant le hall de « La Vigie Marocaine »; entre une double haie de spectateurs, les frères Van Hamme quittèrent Casablanca à

midi pour Oued-Zem, première étape.

COMMERCE INDUSTRIE ET TRI-MOTEUR



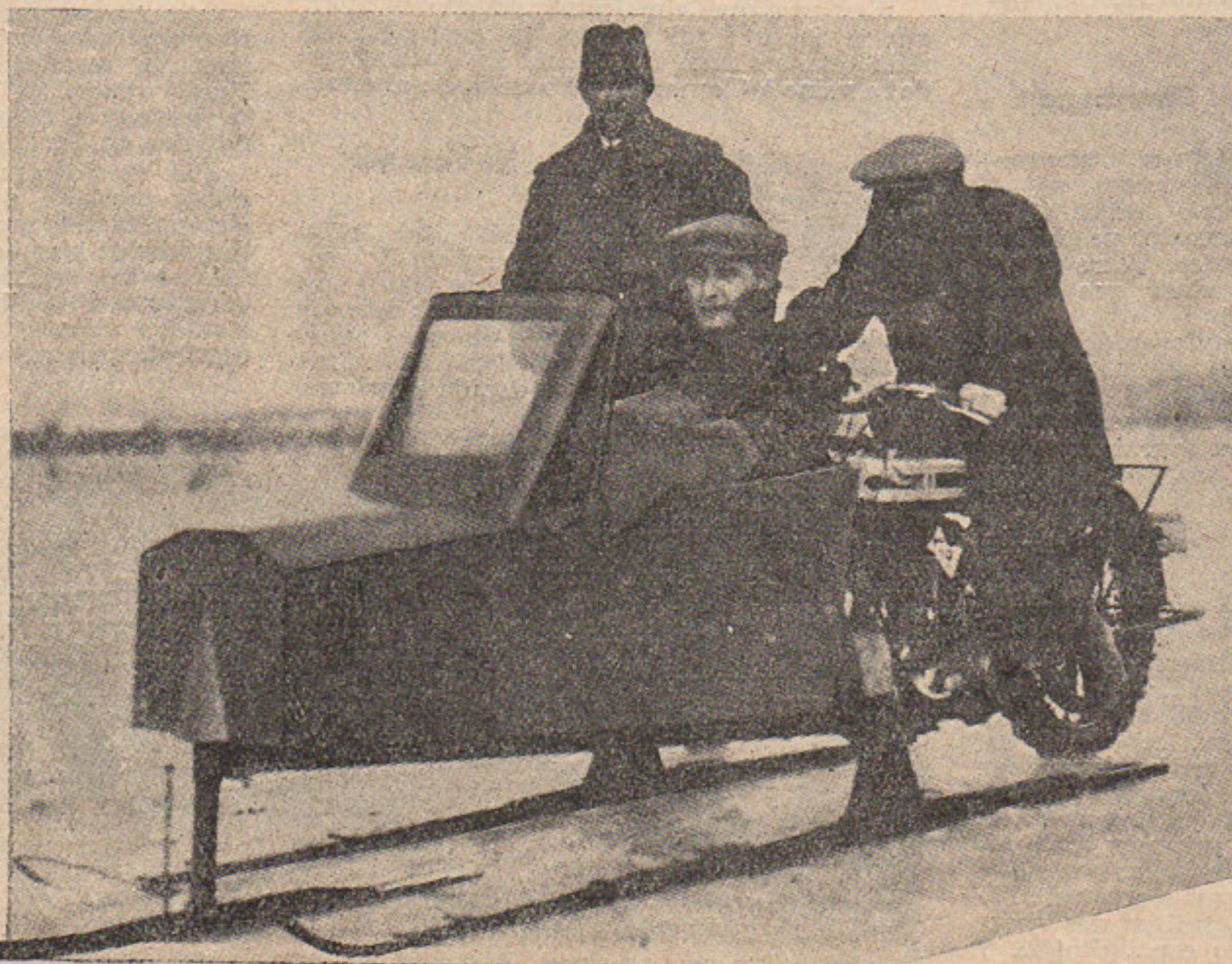
Décidément le Commerce et l'Industrie ont enfin compris le rôle important du trimoteur dans les affaires : le premier escadron des 60 Galland construits pour la société Paris-Médoc.

On ne peut dire que le motocycle industriel ait rencontré le succès auquel il a droit. Il fait chaque jour de nouveaux adeptes, mais pas en assez grand nombre, et à part les grandes villes, on ne le rencontre guère. On continue à voir des camionnettes d'épicier faire, dans les campagnes, des dizaines de kilomètres pour porter quelques kilogrammes de marchandises. Combien de commerçants sont séduits par le prix d'une de ces camionnettes dont la carrosserie fraîchement peinte dissimule un châssis plus que vénérable. Le moteur semble plutôt destiné à consommer le plus d'essence et le plus d'huile possible qu'à tirer la voiture : par un échange peu avantageux pour le propriétaire, l'essence s'infiltré dans le carter et l'huile envahit les chambres d'explosion. Tout cela craque, grince, gémit et donne la même impression de stabilité qu'un ivrogne qui danserait sur la corde raide. Notre commerçant se frottera les mains à l'idée que sa bagnole est détaxée, mais il fera triste figure quand il constatera que sa voiture préfère de beaucoup le séjour au garage et les aressés coûteuses des motoristes aux joies de la route et du devoir accompli. Que va faire ce commerçant qui n'a que de petites livraisons à faire ? Il ne songera pas un seul instant au motocycle industriel. Il préférera consacrer tout ce qu'il peut avoir à l'achat d'une camionnette du dernier modèle tout en sachant que l'amortissement du capital engagé, l'impôt, les frais d'entretien absorberont une par-

tie notable de ses bénéfices et mettront le transport à un prix anormal. Un motocycle industriel lui eût coûté moitié moins de prix d'achat, et trois ou quatre fois moins d'entretien. Mais il ne le sait pas, et, ce qui est plus grave, il ne veut pas le savoir. Il est excusable. Il subit tout d'abord la fâcheuse influence de la presse. Les petites feuilles locales et même les grands journaux donnent libre cours à leurs accès de motophobie et la moto dangereuse est une légende qui n'est pas morte. Il vous dira aussi que la moto, ou son dérivé, le motocycle industriel, ce n'est pas « sérieux », que ce sont des jouets incapables d'assurer un service régulier, et lui qui, dans bien des cas, considère comme normal d'imposer à un jeune employé ces travaux forcés en miniature que représente le triporteur, devient soudain philanthrope et déclare qu'il ne voudrait pas exposer aux intem-

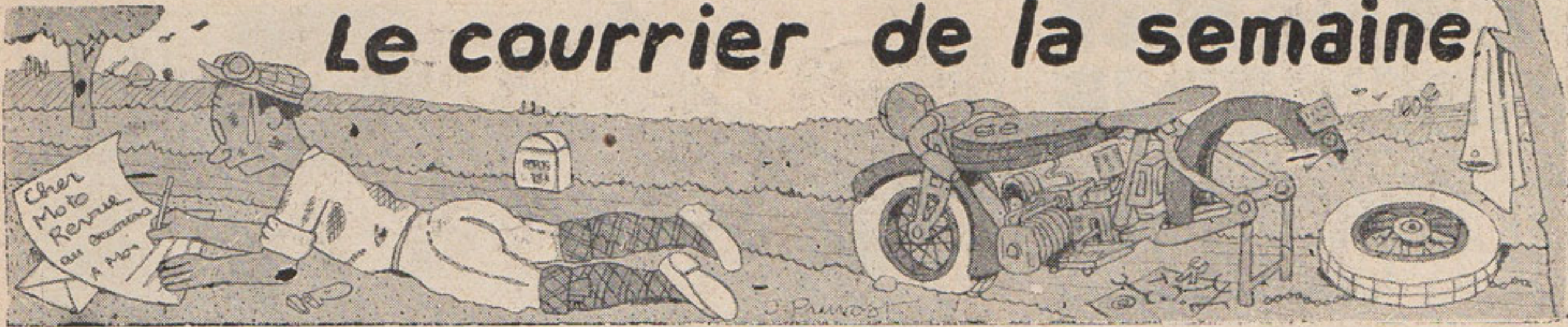
péries un jeune homme qu'on lui a confié. Nous, motocyclistes, nous savons fort bien que tout cela est faux, que le motocycle industriel, solidement construit, équipé d'un moteur assez puissant, est bien assis sur la route, résistant, sûr de marcher, autant que la meilleure camionnette et beaucoup plus que certaines ; quant aux intempéries, on se défend aisément contre elles au moyen de vêtements appropriés, et même quelques constructeurs de motocycles industriels ont très heureusement résolu la question du confort et de la protection du conducteur.

Comment réagir contre cette tendance des commerçants ? L'organisation d'épreuves spéciales aux motocycles industriels est extrêmement utile, surtout si on fait, dans la presse des pays traversés, assez de publicité pour attirer l'attention des commerçants. Il faudrait, de plus, que les constructeurs de motocycles industriels s'entendissent pour éditer une petite brochure illustrée, mettant en valeur les qualités du motocycle industriel, donnant quelques chiffres sur les économies qu'il permettrait de réaliser, indiquant les usages multiples auxquels il peut se prêter. Il serait également nécessaire d'organiser des démonstrations locales, de visiter les commerçants. On ne les convaincra assurément pas tous, mais il suffit que, dans une ville ou même dans une région, il y ait quelques usagers satisfaits pour que leur exemple soit suivi. Assurément cette propagande coûtera de l'argent, mais les avantages du motocycle industriel sont tels qu'il doit réussir.



Un trimoteur commercial en Suède : comment Henné prépare son terrain et son itinéraire pour ses records. Drôle de mécanique que le traineau-moto.

Le courrier de la semaine



Une bath moto !

Je t'écris pour te signaler un fait qui vient de m'arriver dimanche

dans la nuit. J'ai un side Harley, dont je suis particulièrement heureux de te signaler le nom, car je ne sais ce que c'est qu'une panne depuis 15.700 kilomètres de routes, au compteur, bonnes ou mauvaises. Figure-toi que, sur la route de Viarmes, à environ 2 kilomètres du lieu dit la Croix-Verte, à environ 60 ou 65 à l'heure, je perds mon accu d'éclairage : boulons mal serrés sans doute : tout à coup plus de lumière, obscurité complète, embardée, coup de frein : rien de cassé, mais une grande demi-heure sous le froid et la neige glacée, avec ma femme et mes trois enfants en bas-âge. Par bonheur, un taxi vient à passer par là et je vous assure que le fait mérite d'être signalé ; le chauffeur un brave camarade, avec ses phares, nous fait rebrousser chemin pour retrouver mes fameux accus, morts ou vivants ; nous avons sans mentir cherché, sur la route et dans les fossés, au moins pendant une heure ; ne les retrouvant pas, ce brave camarade de route nous a offert de nous éclairer jusque chez moi ; cela m'ennuyait beaucoup de le déranger de sa route d'au moins 8 kilomètres : « Mais, me dit-il, j'aime à rendre service aux motocyclistes désemparés, comme toi, en pleine nuit, car, moi aussi, j'ai une bath moto ! »

Et, remarquez bien que, quand je lui ai offert un pourboire, comme il le méritait, il me refusa énergiquement.

Voici l'adresse du chauffeur : Augel, 24, rue Martinval, à Levallois.

Et voici la mienne : DECHAUMEL, par Montsoult (S.-et-O.).



Gourmand !

Mon abonnement de 6 mois échéant la semaine prochaine

je m'empresse de le renouveler. Votre revue est vraiment intéressante ainsi que votre service de primes.

Mais quand donnerez-vous (façon de parler, bien entendu) à vos abonnés, une magnifique super-sport à culbuteurs avec 40 % de réduction ? Espérons que cela viendra un jour.

En attendant cet heureux jour... BUYENS. Abonné B. 3.041.



Très chère

Lecteur assidu de ta revue et fervent de ton sport, je tiens à te

signaler les faits qui rendent ridicule ce qu'on appelle un motard, ou mieux, certain motophobe qui croit se montrer un beau cavalier en traversant notre belle cité les gaz à fond, et bien entendu échappement libre, qui est de rigueur. Cela se produit presque tous les jours entre midi et deux heures ; à chaque va-et-vient, il fait un bruit épouvantable et cela non sans se faire traiter des mots les plus doux... ! tels que : esp... d'imb... ? Bien entendu, la moto en a aussi pour son compte. Crois-tu que de pareils faits soient en faveur pour notre chère moto ? Excuse-moi de te retenir si longuement, mais puissent

ces quelques lignes, (car il doit sûrement lire ta revue) faire cesser les insouciances d'un pareil détracteur.

J. DUPONT.

Juan-les-Pins (A.-M.).



Charmant

DANS la traversée des pays et sur les grandes routes sont disposés des petits tas de sable ou mâchefer, destinés, à ce que j'ai toujours pensé, à éviter aux chevaux, piétons, etc., les glissades, dérapages, en cas de verglas ou de neige.

A Clamart, comme partout ailleurs, sont disposés de ces petits tas de... j'allais dire mâchefer ; mais c'est justement où la question devient intéressante : en regardant un de ces tas, d'une couleur et de matières indéfinies, je me suis aperçu qu'il contenait en majorité des objets que vous ne soupçonneriez certainement pas ; pour vous en faire le détail, j'ai prélevé un litre de cette camelote à l'aide d'une boîte de conserve et voici ce que j'y ai trouvé : 1 squelette de couteau, une fourchette avec toutes ses dents, une queue de casserole, quatre clés de boîtes à sardines, 25 clous de divers calibres, nombreux morceaux de tôle, tiges d'aciers, ressorts de toutes espèces. Et ne croyez pas que c'est un tri que j'ai fait sur ledit tas. Si la curiosité vous poussait jusque-là, vous pourriez, comme moi, vous en rendre compte. Ce prélèvement a été fait rue de la Forêt, à l'entrée du Bois.

Vous ne trouvez pas que c'est charmant pour les nombreux motocyclistes qui fréquentent ainsi que cyclistes, automobilistes, etc.) cette charmante cité forestière.

Il est vrai que le maire n'a ni auto, ni moto que je sache ; par contre, un conseiller est rédacteur à l'*Echo des Sports*. En avons-nous de la veine à Clamart ! — MARÉCHAL, abonné.



Et l'usager

Sous le titre (Existe-il encore) un article sur un produit dénommé le Targol. Je me permets de vous faire

savoir que j'en suis personnellement très satisfait, employant ce produit depuis plusieurs

années sur plusieurs machines, quatre-temps ou deux-temps J'ignore la composition du produit, s'il y a du camphre ou non, mais ce que je puis affirmer, c'est son pouvoir décalaminant ; chose précieuse sur un deux-temps et même sur certains quatre-temps, c'est aussi son rendement en côte surtout, le moteur s'agrippe énergiquement, il donne aussi une grande économie d'essence. Bien entendu, une machine donnant un service de ville (mon cas toute la semaine) avec le Targol a un bon rendement, mais une économie à peine sensible. Par contre, pour une sortie en campagne pour les grandes randonnées ou pour un trajet et grande-moyenne c'est le produit à recommander, il réunit une somme d'avantages très utiles, reprises très franches, s'agrippe fortement en côte surtout sur un deux-temps, économie très sensible de carburant 20 à 25 % suivant trajet.

A titre d'exemple, j'employais l'année passée, une 250 cmc. Peugeot, série S P., machine assez lente, 60 à 70 kilomètres maximum, avec courroie. Par l'emploi du Targol, je montais en prise, la côte de Champagne et de Limonest, côtes bien connues des Lyonnais, à un bon 45 pour Champagne et 60 de Champagne à Limonest, tansad occupé par ma femme.

Actuellement, possesseur d'une New Map 350 cmc. Jap, sport latérales, l'emploi du Targol, me permet l'attelage d'un sidecar, plutôt lourd, sans emploi de la démultiplication et sans fatigue exagérée du moteur.

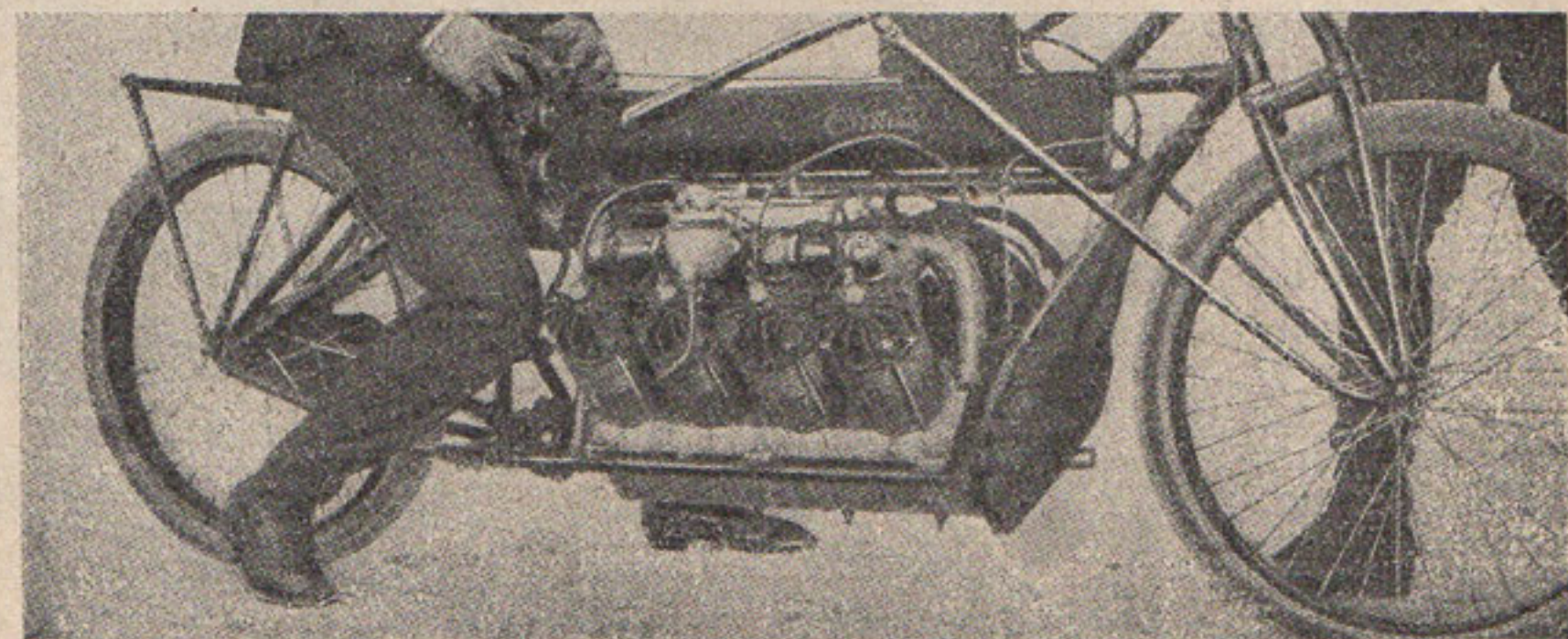
Les quelques pratiquants qui ont, dans le courant des vacances, passé dans la région lyonnaise, n'ont donc point vu sur la route nationale N° 7, à L'Hôpital, près Roanne, un grand panneau, vous invitant à targoliser votre essence, panneau placé devant les usines fabriquant ce produit.

La maison-mère se trouve à Lyon.

Cette maison fait d'ailleurs des essais (c'est mon petit doigt qui me l'a dit), sur un produit dont les résultats sont très supérieurs au Targol actuel, qu'elle a baptisé Pyrozon, et se propose de traiter l'essence directement à l'origine en Amérique.

J'ai eu l'agrément de faire l'essai d'une petite quantité du produit, il y a un an, rendement très grand, grande accélération et toujours en plus accentué, côtes en prise à des vitesses très grandes. Le Cerdon près Nantua, en prise à 60 à l'heure, obligation de freiner dans les virages par prudence, cette vitesse étant dangereuse en ces endroits.

ALVAREZ.



Une réalisation curieuse, mais qui n'a pas pu être suivie : la moto Curtiss est une 8-cylindres en V donnant environ 40 CV. Son poids relativement léger n'atteignait pas 180 kgs., le poids d'une 500 cmc. actuelle grée en tourisme. Par contre, on n'a jamais pu arriver à dépasser le 150 à l'heure, malgré de multiples essais.

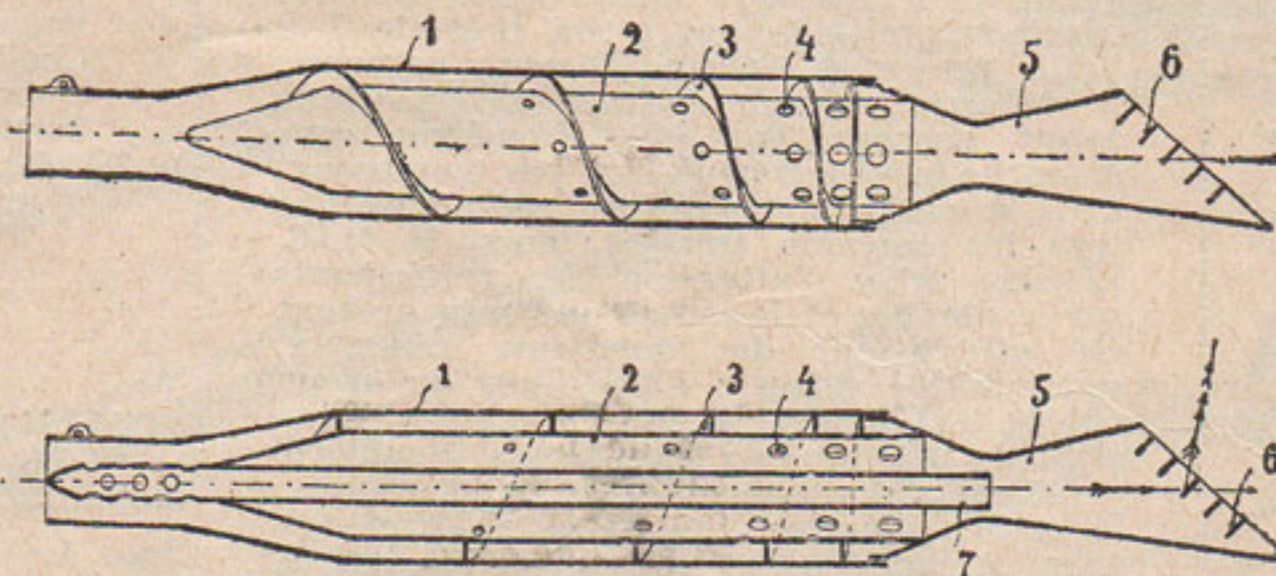


Un nouveau silencieux scientifique : le Wilman

UN « Mon petit doigt » a attiré l'attention sur un nouveau silencieux de motocyclette. En effet, les Etablissements Blavier, qui construisent la Mondiale, ont, dès l'apparition de ce silencieux, adopté son équipement sur leurs machines. Il semble que l'on en vient maintenant au silencieux type aspirateur. En effet, le Wilman a des rapports assez rapprochés avec le A. S. A. Il est actuellement adopté par la F. N. pour les mitrailleuses, et les résultats sont particulièrement intéressants puisque à 250 ou 300 mètres, le bruit de mitrailleuse est complètement atténué. En outre, l'aviation semble s'être attachée aussi à cette solution. Qu'est-ce donc que le Wilman ? Nous en donnerons un exposé d'ici peu. Disons, dès maintenant, qu'il est extérieurement réalisé comme les silencieux courants de moto, soit de forme cylindrique, soit en queue de poisson et démontable automatiquement pour le démontage intérieur. Sa particularité réside dans sa conception intérieure; il est composé d'une chambre cylindrique de refroidissement des gaz et d'une chambre d'ex-

pansion de ces gaz, cette dernière introduite dans la première. Un appareil hélicoïdal entoure la 2^e chambre et c'est précisément la difficulté commerciale de réaliser cet appareil qui, jusqu'à présent, avait arrêté les constructeurs. M. Wilman, ingénieur de talent, a résolu cette fabrication faisant tomber le prix de revient de plus de 40 francs à l'unité à 50 centimes, avec un outil

approprié provoquant la fabrication d'un appareil toutes les 10 secondes. La chambre d'expansion des gaz est linéaire, donc ne freinant sous aucun prétexte ces derniers. En outre, la sortie est prévue à un angle de 45° vers le zénith. Donc, on obtient pour l'usage pratique l'atténuation parfaite de tous bruits. Il est évident que si l'on se place verticalement au-dessus de l'extrémité de ce silencieux, l'oreille est frappée des bruits courants des meilleurs appareils actuels, mais, pratiquement, le fait n'existe plus puisque la moto, en roulant, envoie ces bruits vers le ciel et, par sa marche, les distribue à l'infini dans l'atmosphère supérieure. L'essai qui vient d'être fait donne l'impression, à 40 à l'heure, que la moto roule moteur arrêté. En ce qui concerne le freinage, non seulement il est nul, mais par suite même de sa conception, l'appareil use les gaz et les renvoie détendus à tel point que plus le moteur tourne et plus la puissance s'accroît: il est facilement de l'ordre de 1/10^e de cheval. Nous reviendrons sur cet appareil.



Chez nos petits commerçants

Toute la gamme

Nous signalions dernièrement à l'attention des amateurs de Peugeot, M. Doublet, qui, à son agence de Levallois, traitait toute la gamme de motos « Peugeot », de la populaire 170 cmc. à la sport grand luxe 350 cmc. Toutes ces motos sont vendues à crédit au même prix qu'au comptant. Bien plus, pour aider les amateurs de Peugeot et leur faciliter l'achat de la machine de leur choix, M. Doublet effectue la reprise en compte de toute machine. Cette façon d'opérer évite au motocycliste d'attendre d'avoir vendu sa moto d'occasion pour posséder la machine neuve qu'il désire. Une visite vous permettra de voir en détail toute la série des Peugeot et de faire votre choix sans hâte.

Pour les Alcyonnistes et les autres

Nous apprenons avec plaisir que le joyeux Schubler dont le nom est accolé au Motorcycle Club de Versailles représente dorénavant la maison Alcyon pour la région parisienne. En conséquence, il recevra tous les samedis après-midi, avec toute la courtoisie qui lui est connue et sa bonne humeur inaltérable, les jeunes gens désireux de discuter sur l'achat d'une machine. C'est à l'Agence Alcyon de l'avenue de la Grande-Armée qu'on le trouvera.

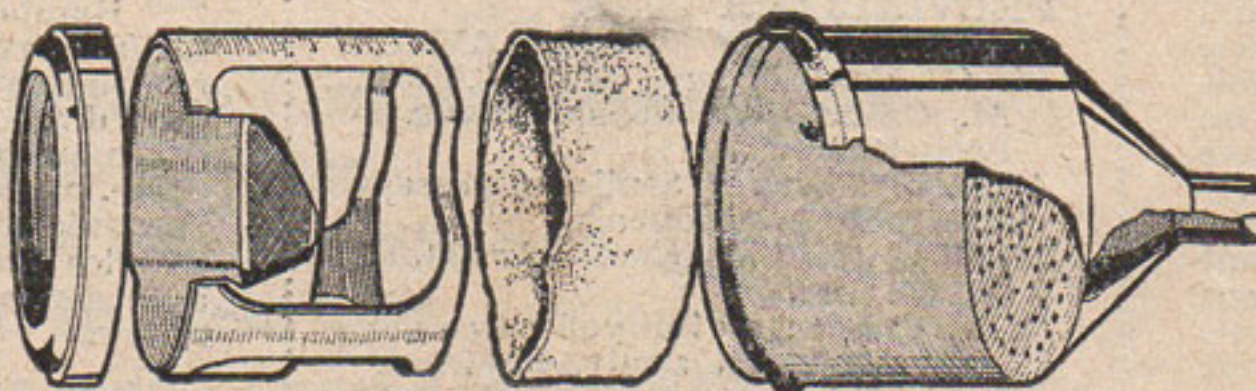
Pour madame...

La coquetterie de madame à motocyclette sera toujours pour une grande part dans la

propagande en notre faveur: aussi, nous applaudissons volontiers au geste des établissements Laporte qui fabriquent et vendent au prix modeste de 17 fr. 50, un élégant chapeau de dame, conçu en vue de la motocyclette, en façon daim, en toutes nuances, imperméable, léger et très seyant.

Les beaux jours!

NE restez donc pas en retard pour équiper vos machines de la « Triplette » et du Super-silencieux Cerreti si vous voulez rouler comme sur du velours et silencieux comme un poisson. La « Triplette » Cerreti se compose des repose-pieds élastiques pour le conducteur, des repose-pieds élastiques pour le passager et du fameux tansad à double suspension par ressorts à lamé demi-cantilever et par nappe de ressorts à boudin, intercalés de lamelles d'acier. Suspension réglable selon le poids du cavalier.



Nombreux sont les lecteurs qui semblent n'avoir pas compris la disposition de l'Entomos qui fut l'objet de notre dernière prime: leurs lettres sont multiples, et voici, pour tous, le dessin qui leur servira de réponse; de gauche à droite: le filtre-café, le filtre-chamois, le squelette de forme avec dispositif d'anti-jaillissement; le filtre principal métallique avec crans de fixation.

Pour le tourisme

Il faut, dès à présent, penser aux prochaines randonnées et préparer son équipement en vue des prochains départs.

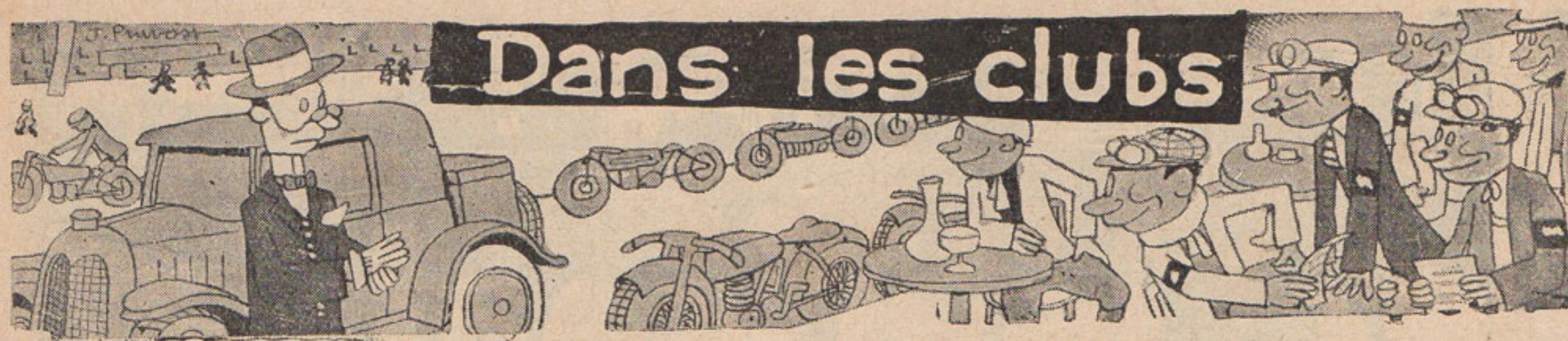
Parmi les accessoires indispensables au Touriste, il faut citer les sacoches qui, de chaque côté du porte-bagages et sans gêne pour le tan-sad, permettent d'emporter avec soi, sous le plus faible volume, tout l'équipement vestimentaire nécessaire.

Un homme, vraiment de métier, a mis sa compétence au service des motocyclistes et a réalisé des sacoches qui, dès leur parution, sur le marché, ont remporté un succès mérité grâce à leurs évidentes qualités: sélection des cuirs qui les composent, solidité à toute épreuve, belle présentation, capacité extraordinaire, facilité et netteté du dispositif de fixation, étanchéité rigoureuse. A cette énumération, tout le monde a reconnu les sacoches Perrin, qui se sont imposées dès leur parution sur le marché.

Le meilleur accueil sera réservé aux lecteurs de *Moto Revue* pour lesquels, et à partir du 1^{er} avril, les magasins resteront ouverts le samedi après-midi. Ajoutons qu'en ce moment, M. Perrin a un certain stock de sacoches d'occasion, remises à neuf et qui satisferont les plus modestes.

25 % de remise

Les établissements Fourné et... leurs sidécars! on les connaît peut-être moins par leurs tansads ceux-ci cependant sont construits avec le même souci que ceux-là... Pour les faire apprécier des lecteurs de *Moto Revue*, les Etablissements Fourné nous prient d'annoncer qu'ils feront une remise de 25 % sur le prix de détail de leurs tansads à tout motocycliste se référant de *Moto Revue*.



CALENDRIER OFFICIEL

AVRIL

- 4. Réunion particulière (M. C. Alpin).
- 13. Côte de Chanteloup (A. C. I. F. et M. C. F.).
Côte de Massillan (A. C. et M. C. du Gard).
- 19. Départ Tour de France (M. C. F.)
Départ Circuit du Sud-Ouest (M. C. Bordeaux).
- 20. Côte de Saint-Lô (A. C. Ouest).
Circuit d'Antibes (M. C. Nice).
- 27. Côte du Reclus (A. C. Rhône et M. C. Savoie).
Circuit du Gers (A. C. et U. M. du Midi).
Côte de Castellar (A. C. et M. C. Nice).
Circuit de l'Aisne (A. C. Picard et M. C. Aisne).

Dimanche à Château-Thierry

C'EST demain que se court l'annuelle course de côte de Château-Thierry, organisée par le *Journal* et l'*Echo des Sports*, sous le contrôle de l'A. C. de Picardie et de l'Aisne.

Nous notons les engagements de Rovin et San-Sou-Pap, qui piloteront Lemoine et Jean de Latour ; en course 750 cmc., Raoul de Rovin, sur cyclecar Rovin ; en sport, Lepicard, sur Donnet ; Brunet, sur Bugatti ; Tourbier, sur Panhard ; Hatzfeld, sur Bugatti et Bizzozzeri, sur motos 100 cmc. et 125 cmc. A. G. S.

Puis voici les inscriptions de Boetsch, sur Magnat-Debon, en 250 et 500 cmc. ; c'est lui qui réalisa le meilleur freinage, à la plus grande vitesse, en 1927.

Bourgeois, au titre indépendant, pilotera une 250 cmc.

Côté voitures, une équipe Rosengart de trois voitures pilotée par MM. Bourdon Lang et Veniel.

En course 1.100 cmc., M. Edmond Mouche pilotera une Morano 7 CV, avec turbo.

A la mise sous presse : voici Durand sur Velocette 350 cmc. ; Dhome sur Darmont, Morgan 1100 cmc. Ferrand, sur Bugatti ; l'indépendant Chantrelle ; Morel sur Hud-on-Essex ; et l'autocar Saurer de Lamberjack.

Cross-Country du Moto-Club des Lilas

DIMANCHE prochain le Moto-Club des Lilas organise son troisième Cross-Country motocycliste. Disons de suite qu'il ne s'agit pas d'une épreuve d'acrobaties, mais d'une épreuve sévère, sans toutefois avoir aucune crainte pour les machines ou les conducteurs ; c'est plutôt une épreuve d'adresse en terrain meuble. Il est à souhaiter que le beau temps favorise les organisateurs car le nombre d'engagés sera élevé, d'autant plus que le terrain se prêtera aux évolutions réussies des plus maladroits. S'il pleut, il est évident que les bons pilotes seront triés rapidement. C'est sur les glaces du fort de Romainville, qui sont parsemés de bosses, mais non de trous, d'un parcours de 300 mètres dans le sable et aussi d'un ruisseau à sec où les biceps des motocyclistes entrent en jeu, que se dispute cette originale épreuve

pour la troisième fois cette année. 5 tours du circuit ont été prévus, ce qui représente environ 10 kilomètres. Le départ a lieu, dimanche, à 13 h. 30, en face de la mairie des Lilas, au siège, 2, Boulevard de la Liberté. Les engagements sont reçus jusqu'à aujourd'hui samedi au siège, puis seront reçus aussi quelques minutes avant le départ sur le terrain. Nous engageons vivement ceux qui veulent faire preuve de qualité de brillants pilotes d'assister effectivement à cette épreuve dont le succès des deux premières années a été très marqué. Il est évident que le cross motocycliste que fait disputer cette année le Moto-Club Lilasien sera couronné de succès, tant au point de vue sport, au nombre de coureurs participants, qu'au point de vue spectateurs. L'année passée n'avait-elle pas attiré près de 7 à 8.000 personnes sur ce fameux parcours. Il est certain que le coureur et la machine ayant parcouru ces 10 kilomètres sans embûche ne sont peut-être pas nombreux, mais là est la valeur qui est recherchée par tous les partants engagés : aussi le M.-C. Lilasien attire l'attention des participants sur le nombre et la valeur des prix qui ont été offerts par des donateurs généreux, savoir entre autres : La Maison du savon Gibbs, 200 francs ; la maison Lanois, deux bons de 300 francs ; les maisons Weuillotte et Villemin, des tan-sads et divers accessoires : la maison Maurice, 100 francs, les Carburateur : Amac, 2 épurateurs d'air, 12 bidons d'huile de 2 litres et nombreux sont ceux que nous ne pouvons énumérer dans ces quelques lignes. Il faut savoir aussi que M. Pelletier, agent général de la publicité « La Vache qui rit » offre gracieusement le concours de sa voiture à haut-parleur et diffusion par T. S. F. à la Direction du



PARISIENS ALEZ AVEC :

- M. C. Picardie, à Château-Thierry.
- M. C. Paris Seine, à l'étape de Roubaix-Paris-Roubaix.
- A. Lorraine P., au Gymkhana patronné par *Moto Revue*.
- M. C. Sèvres, à la Roche-Guyon.
- M. C. des Lilas, au Cross-Country
- M. C. de Saint Denis, à la Coupe Interclubs.
- U. Sp. des Galeries Lafayette, à Gometz-le-Châtel.
- M. C. Antony, sur Moret-sur-Loing.
- Bellenill M. C. du rallye cartes-muettes.

PROVINCIAUX ALLEZ AVEC :

- M. C. Nord France, M. C. Artois, M. C. Lens, au départ Roubaix-Paris-Roubaix.
- A. M. Chantilly, à Senlis au passage Roubaix-Paris-Roubaix.
- M. C. de Joinville (Haute-Marne), au Cul du Cerf.
- Sp. A. de Lyon, au Rallye Paper.
- M. C. Alpin, en sortie d'entraînements à Gap.

Et ceux libres le vendredi 4 avril

Allez à Beauvais à la sortie du A. M. A. des Transports.

CALENDRIER OFFICIEL

AVRIL

- 13. Sortie La Rochefoucauld (M. C. Cognac).
- Les Andelys (M. C. Courbevoie).
- Sortie Gisors (M. C. Aubervilliers).
- Côte des Châtelaines (A. M. C. Avallon).
- Sortie sur Chanteloup (M. C. Montrouge).
- Côte Coulommiers (M. C. Charenton).
- Beauvais (A. M. A. Transports).
- Challenge Jeanjean (Elan M. C. Asnières).
- Sortie Mehun-s-Yèvre (M. C. Berry).
- 19. Rallye pascal à la mer (Hirondelles M. C. et *Moto Revue*)

MAI

- 11. Rallye des Etudiants et Scolaires (M. C. Scolaires et *Moto Revue*).

Club. Le Moto-Club Lilasien rappelle que le départ groupé se fera du siège social le 6 avril à 13 h. 30, 2, boulevard de la Liberté aux Lilas. Prix d'engagement : 10 francs par coureur individuel et 25 francs pour les clubs participant à la coupe-challenge.

Moto Club de Paris et de la Seine

LES membres du M. C. P. S. feront une sortie sur Senlis et l'itinéraire de Roubaix-Paris-Roubaix, afin d'encourager par leur présence l'équipe du club participant à cette course. Rendez-vous Porte-de-Flandre, dimanche 6 avril, 8 h. 15 du matin. Départ 8 h. 30 précises. Les motocyclistes isolés peuvent se joindre au groupe (qui, nous le croyons, sera nombreux) du M. C. P. S.

Au M. C. Alpin

UNE sortie d'entraînement aura lieu le dimanche 6 avril après-midi. Réunion au siège à 13 h. 30. Départ : 14 heures. Parcours : Gap-La Batie Neuve, Chorges, Isle de Rousset, Remollon, Tallard, Gap, Port des fanions obligatoire. Un appel est adressé aux motocyclistes de la Région, afin de grossir les rangs du Moto Club Alpin. BANIZ.

Et à Antony

LE Moto-Club d'Antony, malgré le mauvais temps, a effectué sa sortie du 23, sur Rambouillet par Ftampes et Versailles. L'itinéraire avait été changé par suite d'un contre-temps. La prochaine sortie du Moto-Club d'Antony aura lieu sur Moret-sur-Loing, le dimanche 6 avril. Le départ aura lieu au Siè e, rue de la Mairie à Antony, à 9 heures très précises. Le Moto-Club d'Antony espère que les motocyclistes viendront nombreux à sa sortie où le meilleur accueil leur sera réservé.

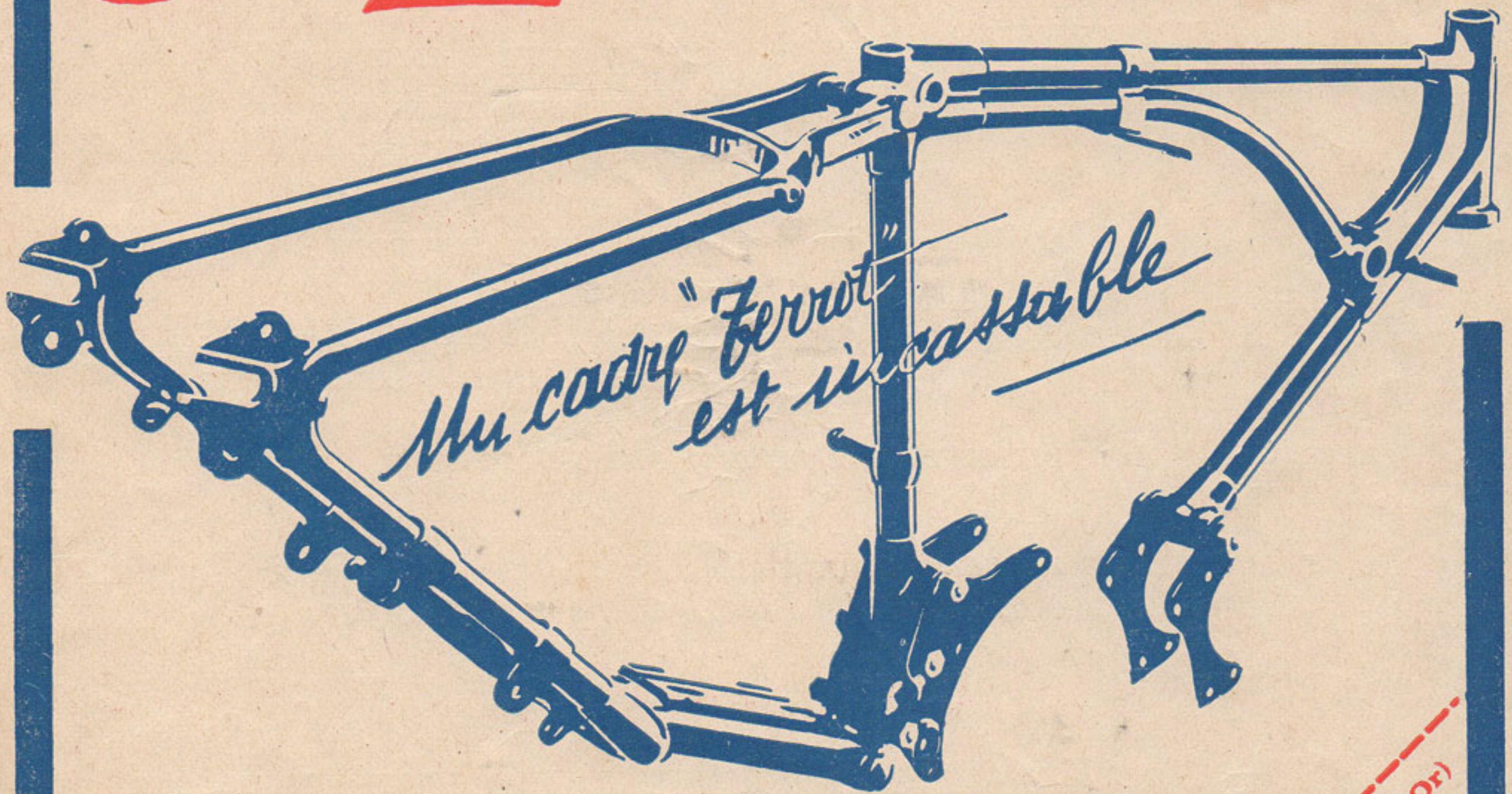
Aux Scolaires M. C.

La sortie du 22 mars fut une sortie mouillée : dommage, car nombreux étaient les participants. Par bonheur, les Scolaires rient de toutes les circonstances de l'existence : c'est le bel âge.

SÉCURITÉ D'ABORD !

Terrot

construit toutes ses machines avec cadre brasé au bain et double tube supérieur.



Terrot pourrait encore baisser ses prix :
Il lui suffirait pour cela de recourir à des
procédés de fabrication moins coûteux :
Substituer l'autogène au brasage
Remplacer le laiton des réservoirs par
du fer blanc
Abandonner l'aluminium des silencieux
Adopter le bloc moteur
Et bien d'autres choses encore

Terrot ne le fera pas, car :

TERROT veut rester synonyme de **PERFECTION**

Etablissements **TERROT**, Dijon (Côte-d'Or)
Veuillez m'adresser franco votre Catalogue.
Nom
Adresse
Ville



**l'arbre à cardan ? au renard :
« tu diras que c'est trop vert ! »**

*En feuilletant le
Palmarès de la...*

BMW

1924

GRAND PRIX DE LA SOLITUDE ;
DEUTSCH T. T. ;

1925

GRAND PRIX DE LA SOLITUDE ;
GRAND PRIX D'ALLEMAGNE ;
DEUTSCH T. T. ;

1926

GRAND PRIX D'ALLEMAGNE ;
GRAND PRIX DE LA SOLITUDE ;
SIX JOURS INTERNATIONAUX ;
T. T. TCHÉCO-SLOVAQUE ;
DEUTSCH T. T. ;

1927

GRAND PRIX D'EUROPE ;
GRAND PRIX D'AUTRICHE ;
TARGA FLORIO ;
GRAND PRIX DE LA SOLITUDE ;
T. T. TCHÉCO-SLOVAQUE ;
GRAND PRIX DU LUXEMBOURG ;

1928

GRAND PRIX D'AUTRICHE ; TARGA FLORIO ; PARIS-NICE ; T. T. AUTRICHIEN ;

1929

— GRAND PRIX DE POLOGNE ; GRAND PRIX D'AUTRICHE ; —
TARGA FLORIO ; GRAND PRIX DE LA SOLITUDE ; NICE-PARIS, etc.
CHAMPION D'ALLEMAGNE EN 1926, 1927, 1928 et 1929 (500 cmc.)

TOUTES CES ÉPREUVES INTERNATIONALES

AINSI QUE

5 Records du Monde, DONT CELUI de la PLUS GRANDE VITESSE en MOTO (216 k.)

ont été remportées
par des Motocyclettes

MUNIES :

D'un BLOC MOTEUR, de 2 Cylindres opposés et d'une TRANSMISSION par CARDAN

C'est le prototype de la MOTOCYCLETTE MODERNE !

BMW

Agent Général : **BASTIDE** 56, B^e de Clichy · PARIS