

Au Salon 1930 !

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 399

1^{er} Novembre 1930

et
Motocyclisme
Automobilisme



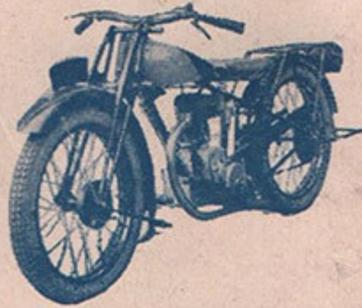
TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/C. POSTAL 29.737

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

Comme prévu, la 500 cmc. cardan **DRESCH** a été le point de mire du Salon : preuve, que le public sait apprécier un effort à la fois tendu vers le progrès et la vulgarisation de la motocyclette. Les 500, 350 et 250 cmc. monobloc cardan, cadre embouti, **DRESCH**, marquent une étape définitive dans l'histoire du motocyclisme.

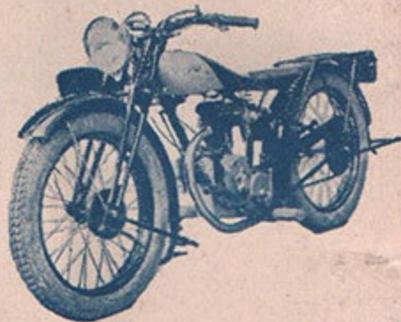
Geugeot

présente
sa gamme



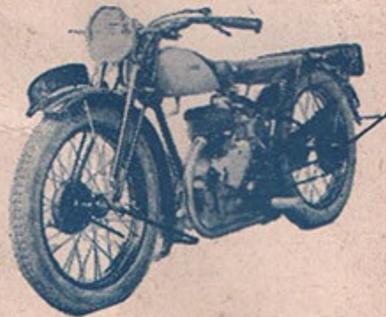
P. 109
2 CV 175 cmc.
Bloc-moteur 4 Temps, 3 Vitesses

3.200 FRS



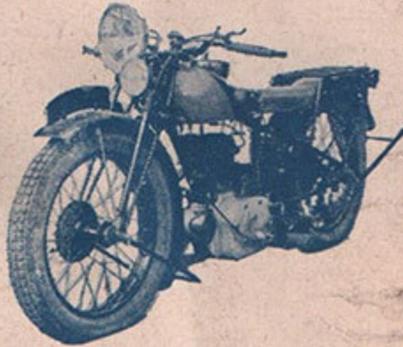
P. 110
3 CV 220 cmc.
Bloc-moteur 4 Temps, 3 Vitesses

3.500 FRS



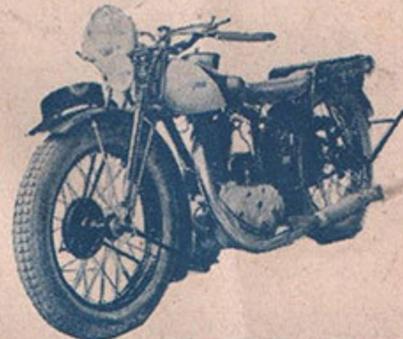
P. 108
3 CV 250 cmc.
Bloc-moteur 4 Temps, 3 Vitesses

4.200 FRS



P. 111
Motocyclette 4 CV, légère
350 cmc, bloc-moteur, 4 temps, 3 vitesses,
soupapes lat.ales, pneus ballon 26 x 3,5.

4.450 FRS



P. 107 S.
La 350 cmc. Type "LUXE"
de Grand Tourisme

4.700 FRS

P. 105 S.
Type "LUXE" la 350 cmc à culbuteurs
La Moto "SPORT" la plus moderne de marche

5.300 FRS

Salon du Cycle, Grande Nef

Après avoir rem- **8^e** fois, le Championnat
porté pour la... **8** de France (^{31 Août}
- 1930 -)

Catégorie 250 cmc. **1^{er}** **COULON**

Terrot



se voit attribuer
officiellement par
l'Union Motocycliste
de France la...

COUPE DE FRANCE DE TOURISME (Catégorie :
250 cmc.)

pour

1930

sanction éclatante
des qualités hors-
pair des Motocy-
clettes **TERROT**

LA GAMME COMPLÈTE DES
MODÈLES EST EXPOSÉE

AU SALON
Stand 104 - Grande Nef

La SEULE Équipe ayant
accompli sans aucune pé-
nalisation, les 4 Épreuves
qualificatives :

ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX
(400 Kilomètres)

TOUR DE FRANCE
(5.000 Kilomètres)

CIRCUIT DE L'AIN
(400 Kilomètres)

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS
(2.500 Kilomètres)

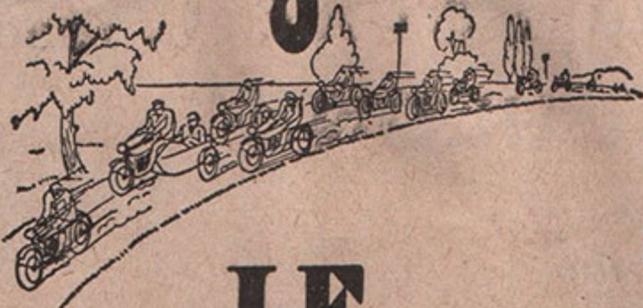


L'équipe COULON, FRAICHARD sur Moto **TERROT**, Type OSSE.

CATALOGUE FRANCO **Établissements TERROT** 2, Rue André-Colomban, 2
- SUR DEMANDE - DIJON

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!



LE PALAIS de la NOUVEAUTÉ

vous offre
toutes les grandes marques
de
motocyclettes

à crédit
très réellement
aux mêmes prix
qu'au comptant
sans intérêts,
sans combinaisons ni surprises

**visitez
ses stands**

les plus importants
d'Europe
24, rue de Clignancourt, Paris
400 MOTOS en STOCK 400

permanent et l'organisation spéciale
de CRÉDIT permettent des
livraisons extrêmement rapides.

MISE AU POINT et POSE GRATUITE
des ACCESSOIRES dans nos ATELIERS
Livraison Gratuite dans la Région Parisienne

THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes
GALVANI 77-64

28, Rue des Acacias
WAGRAM 12-20

Salon de la Moto 1930
Stand 20 — GRANDE NEF
UN CASQUE GRATUIT!

est offert à
tout acheteur
de **2**
casques
MOTORIST
pendant la
durée du
SALON



est offert à
tout acheteur
de **2**
casques
MOTORIST
pendant la
durée du
SALON

le "SUPERCASQUE MOTORIST",
double calotte de liège à tampon
métal assure votre vie!

POUR **85** FRANCS

	"MOTORIST" Sacoche de moto doubles la paire 59 ^F .		"MOTORIST" Bottes spéciales de moto "Waders" 150 F.
	"MOTORIST" vêtements de CUIR chromé 1 ^{er} choix havane fourré laine $\frac{3}{4}$ depuis 390 ^F		"MOTORIST" Guêtres de Dames Jersey caoutchouc ou paracuir depuis 35 ^F
	"MOTORIST" Serre-têtes cuir fourré laine depuis 25 ^F		"MOTORIST" Gants de moto, cuir fourré depuis 25 ^F

CADEAU Il est expédié franco
un paquet de lames
de rasoir FORAX avec le catalogue 1930
40 pages contre 3 fr. en timbres rembours-
sables par un bon inséré au catalogue.

BON pour un SUROIT
expédié avec, le
catalogue 120 gravures contre
3 fr. en timbres

OUVERT DIMANCHE et FÊTES PARIS-GSWERTS

Un nouveau RADIOS

Pour les motocyclistes qui préfèrent les équipements sans accus, Radios a créé le RM. A5 conforme au nouveau Code de la Route et estampillé.

Des références.... déjà

Le RM. A5 n'est pas tout à fait une nouveauté ; il utilise, sans aucune transformation, cette fameuse dynamo Radios-Moto (RM), dont des dizaines de milliers de motocyclistes attestent la puissance, la robustesse et la sécurité. Les projecteurs sont également éprouvés et appréciés depuis longtemps et la puissance de l'éclairage route, de même que l'efficacité du Code, sont garanties par l'estampille officielle apposée sur chaque phare. Ainsi pas d'aléas possibles avec un RM. A5.

Description et prix

Le RM. A5 existe avec ou sans éclairage à l'arrêt, AV et AR, et peut être livré avec phare de 160 ou 200 $\frac{m}{m}$. Equipements complets, prêts à être posés sur n'importe quelle moto. (L'éclairage à l'arrêt peut être ajouté ultérieurement) :

sans éclairage à l'arrêt	{	avec phare de 160 $\frac{m}{m}$	265 Frs
		avec phare de 200 $\frac{m}{m}$	290 Frs
avec éclairage à l'arrêt (AV et AR)	{	avec phare de 160 $\frac{m}{m}$	335 Frs
		avec phare de 200 $\frac{m}{m}$	360 Frs

Aux propriétaires de Radios-Moto sans accus

La création du RM. A5 va vous permettre de vous mettre en règle avec le nouveau Code de la Route et d'utiliser votre dynamo RM actuelle et votre feu AR. Il vous suffira de remplacer votre phare actuel, non estampillé, par un projecteur RM. A5, estampillé, et d'acheter un commutateur code RM. A5.

Prix : phare RM.A5 avec ampoule, câble et fixation 160 $\frac{m}{m}$: 105 et 110 Frs. 200 $\frac{m}{m}$: 130 et 135 Frs ; commutateur Code RM. A5 : 10 Frs.

Notice gratuite

Pour de plus amples renseignements sur le RM. A5 demandez-nous la notice gratuite spéciale, actuellement à l'impression : elle vous sera adressée dans les 10 jours suivant votre demande.

A nos Agents

Cette même notice sera adressée automatiquement à tous nos agents dans une dizaine de jours.

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES
RADIOS
POUR CYCLES et MOTOS
Siège social, usines et bureaux : BELLEGARDE (Ain)

Le
RM. A5
estampillé
à **265^f**

AMAC

le Carburateur parfait, démontre sa
Vogue et sa Supériorité par les
Résultats sportifs :

BOL D'OR Tous les arrivants (sauf un)
en motos et sidecars.

GRANDS PRIX du M. C. de LYON

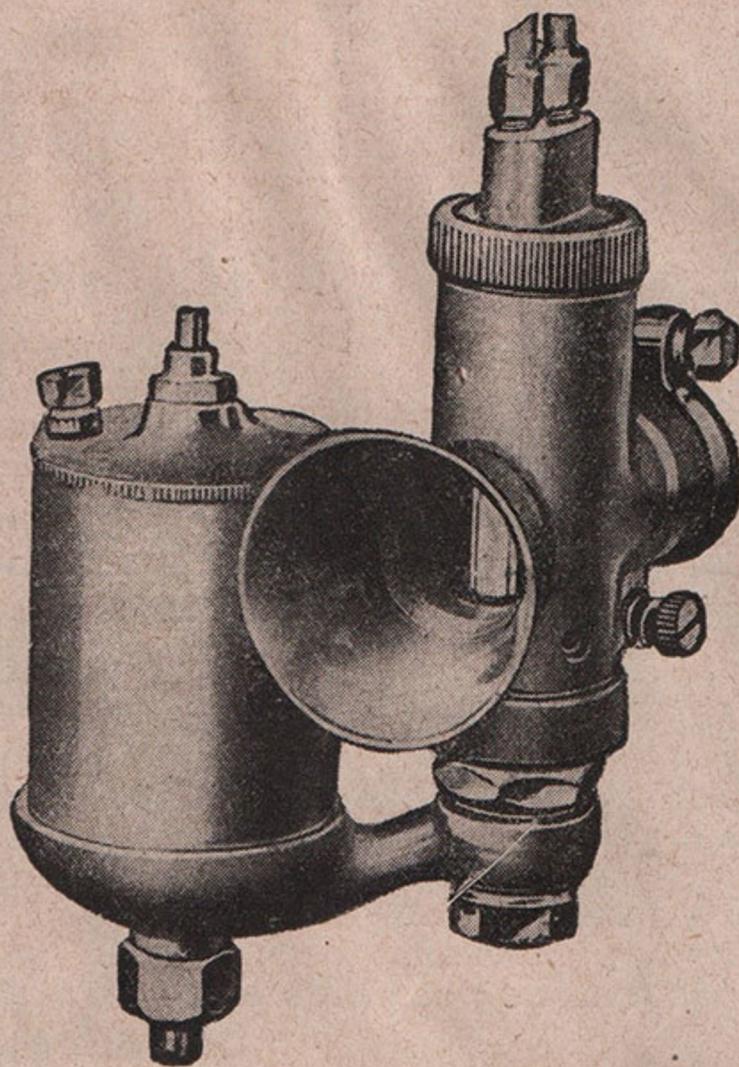
Tous les arrivants (motos et sidecars).

TOURIST TROPHY ANGLAIS

Juniors : les 7 premiers.
Lightweight : les 10 premiers.
Seniors : les 11 premiers.

Autres Spécialités **AMAC** :
Son ÉPURATEUR d'AIR — ses POIGNÉES TOURNANTES
indispensables sur toute Moto.

Sté An. AMAC, 75^{ter}, rue de Villiers, à NEUILLY (Seine)
DÉPOT A PARIS : Établ^{ts} R. Munro, 198. boulevard Péreire



Publ. Gianoli et Valentin

NOVI

Triomphe

au Rallye Motocycliste du Salon

enlevant brillamment les deux premières places du classement général
sur machines strictement de série, en service depuis plusieurs mois.

1^{er} DENIEAU (MC Libourne)

2^{me} LEBLANC (MC Nancy)

Magnéto et éclairage électrique NOVI

MOTOCYCLISTES, exigez l'éclairage NOVI

Le plus puissant — Le plus sûr — La plus grosse production française d'équipements

NOVI

12 à 16, Chemin-des-Vignes, à PANTIN - Tél. : Combat 14-42
Salon de la Moto : Grande Nef, Stand 90 - Vilette 04-15

Le choix de votre Moto

Pour envoi gratuit du Guide Moto-
cyclette 1930 retourner ce coupon
sous enveloppe affranchie à 0.50

Nom :

Adresse :

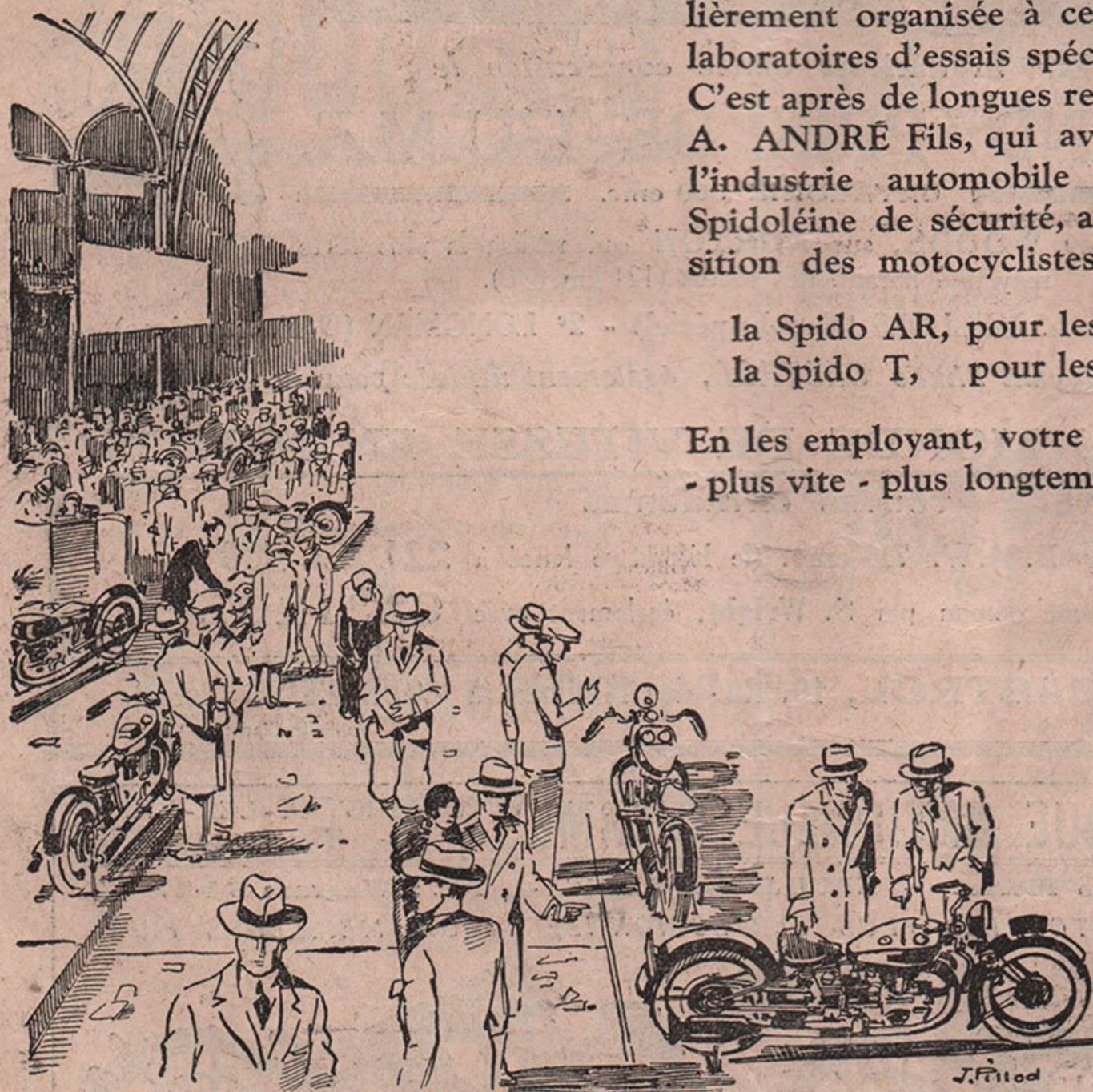
CHOISIR votre moto ? Question de goût, d'abord... Quelquefois de prix. Mais choisir le lubrifiant dont dépend la protection de votre moteur - et, par conséquent, votre satisfaction d'usager - ce n'est plus qu'une question de bon sens.

Le graissage des motos est chose délicate, et pose des problèmes très particuliers. Seule pouvait prétendre à les résoudre une firme particulièrement organisée à cet effet et disposant de laboratoires d'essais spécialisés.

C'est après de longues recherches que la Société A. ANDRÉ Fils, qui avait précédemment doté l'industrie automobile des fameuses huiles Spidoléine de sécurité, a pu mettre à la disposition des motocyclistes :

la Spido AR, pour les moteurs à 4 temps ;
la Spido T, pour les moteurs à 2 temps.

En les employant, votre machine roulera mieux - plus vite - plus longtemps.



Sté A^{me} A. ANDRÉ Fils, 8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS

**DOLLAR, DRESCH, GNOME, F.N.
PEUGEOT, RHONY'X, TERROT, HARLEY, ETC.**

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIE 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

LA MOTO POUR TOUS 3, rue Aumont - PARIS (13^e)



**L'HUILE *Castrol* COURT...
et gagne**

Pour la dixième année consécutive le
GRAND PRIX DE L'U.M.F.
CATÉGORIE 500 cmc.

avec Stanley WOODS, sur NORTON qui réalisa la plus forte
moyenne horaire des motos (121 km. 830).

Motos 250 cmc. : 1^{er} E. A. MELLORS (New-Impérial) - 2^e LONGMAN (O.K. Suprême).

tous employant l'huile CASTROL, également utilisée pour le

RECORD DU MONDE DE VITESSE EN MOTOS

TOUTES CATÉGORIES

par HENNÉ sur B.M.W. 750 cmc. (le kilomètre lancé à 221 Km. 539)

record précédemment détenu par S. Wright, également avec CASTROL

Société des Huiles **CASTROL**, 19, Rue des Minimes, à COURBEVOIE (Seine).

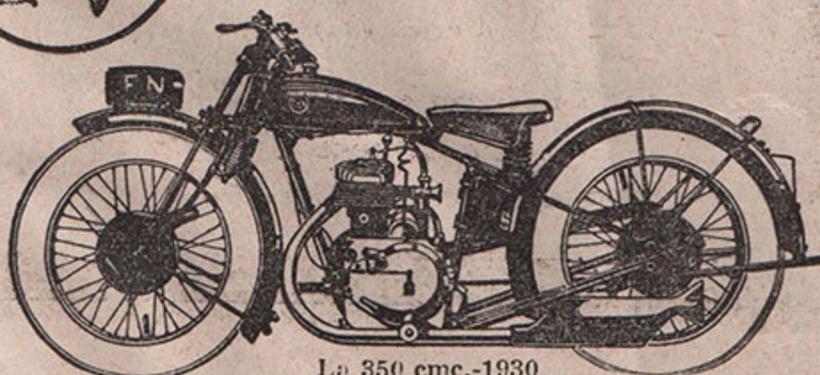
Publicité Gianoli et Valentin.



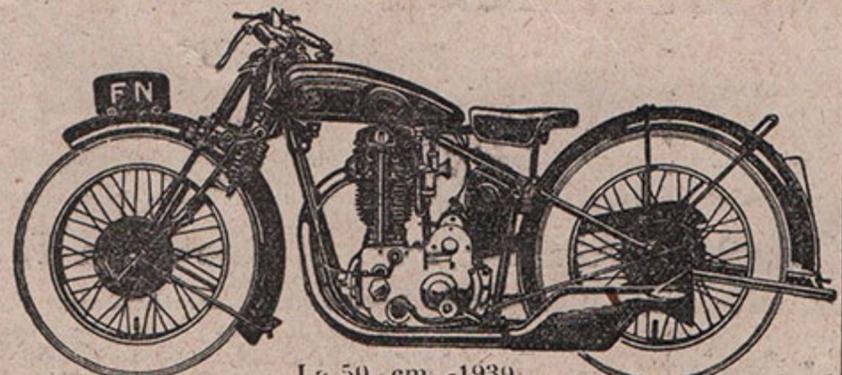
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE
— (Belgique) —

4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27

LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES, AUX MEILLEURS PRIX



La 350 cmc.-1930



La 50 cmc.-1930

Robustesse...
Souplesse...
Vitesse...

SILENCE!

Qui passe ?...

la **"DOUGLAS"**

C'EST LA MOTO "CHIC"
DE GRANDE CLASSE...
QUI VOUS CLASSE !...

Elle est incomparable!

de l'avis de tous : Usagers, Techniciens,
par ses deux cylindres opposés
et célèbre dans le Monde entier.

S^t-Martin-Automobiles

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS (10^e)

LA PRÉSENTE...

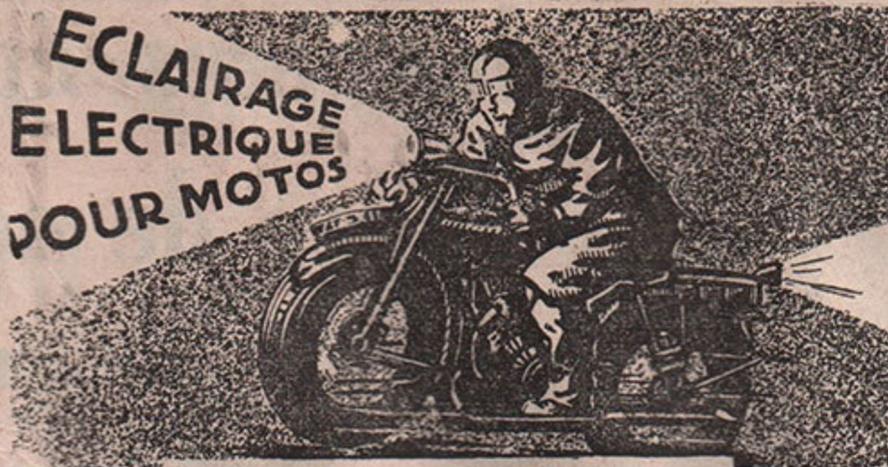
en exclusivité

A DES PRIX EXCEPTIONNELS

Demandez la Notice gratuite et voyez les Modèles 1931 au

SALON: Stand 12 - Galerie K

ECLAIRAGE
ELECTRIQUE
POUR MOTOS



Depuis 1919, présenté
à tous les concours,
à toutes les compétitions,

L'ALTERNAMOTO
L. ROSENGART

a triomphé !

POURQUOI... ?

Parce que ...

L'ALTERNAMOTO
L. ROSENGART

est l'éclairage électrique
le plus **pratique**
le plus **puissant**
et le plus **économique**

Monté avec ou sans accus il donne
le maximum de **sécurité** et ne
nécessite **aucun entretien**

Renseignements et catalogue gratuits

21, Champs-Élysées, PARIS (8^e)

Téléphone : Élysées 66-60

Les dernières épreuves de l'année
sont encore de nouveaux succès pour

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Côte de GOMETZ-LE-CHATEL

Motos 100 cmc.

— 250 cmc.

— 500 cmc.

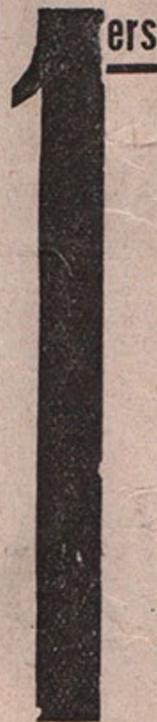
Sides 600 cmc.

Cyclecars 350 cmc.

— 750 cmc.

— 1.100 cmc.

Voitures Sport 750 cmc.



RAPEAU : MOTOPÉDALE

ROLLAND : ROVIN

ROLLAND : ROVIN

LEMOINE : SUNBEAM

CHÉRET : SPHINX-STAUB

LADURANTIE : DARMONT-MORGAN
(RECORD BATTU)

DHOME : DARMONT-MORGAN

GAUTHIER : ROSENGART
(RECORD BATTU)

Côte du GRIFFOULET

Motos 175 cmc.

Motos 350 cmc.

Sides 350 cmc.



HOMMAIRE : MONET-GOYON
(RECORD BATTU)

HOMMAIRE : MONET-GOYON
(RECORD BATTU)

HOMMAIRE : MONET-GOYON
(RECORD BATTU)

EXPOSITION - VENTE - ÉCHANGE

Les nouvelles motos **DRESCH**

Cadre tôle emboutie - Cardan - Monocylindrique 250 et 350 cmc. : **4.990 fr.**

Monobloc 2 cylindres 500 cmc. :
5.500 fr.

Suppl. pour équipement : 510 et
1.000 fr.

**AGENCE
EXCLUSIVE**

6.

Boulevard Richard-Lenoir, PARIS-XI^e

DRESCH-BASTILLE

(Métro : Bastille), Roquette 29-28

SEULE
dans le monde
motocycliste offre
pendant le Salon seulement
à tout acheteur d'un modèle :

Une révision, vérification, Réglage, Graissage **GRATUIT**

après les 500 premiers kilomètres (période de rodage)
ET CECI EN PLUS DES AVANTAGES ACCORDÉS AU SALON

Motocyclistes avertis ! Profitez de ces gros avantages ! Vous abaissez le prix de revient de votre moto

Adressez-vous à l'extérieur du Salon, aux essayeurs de DRESCH-BASTILLE et réclamez ce bon gratuit, en même temps qu'un essai

STYL'SON

Ses Modèles 1930 en tout comparables aux grandes Marques Anglaises, pour le Prix d'une bonne Marque Française,

SOCIÉTÉ ANONYME
DE MOTOCYCLETTES

"STYL'SON"

Au Capital de 2.000.000 fr.

Le Chambon - Feugerolles

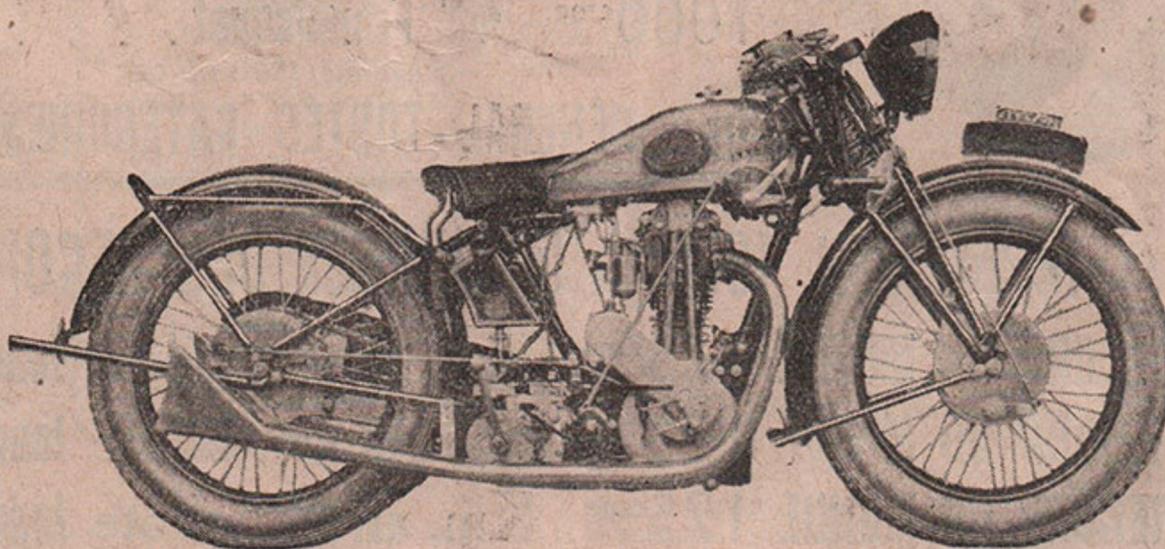
DÉPOT A PARIS :

Éts Lionel Dektereff & C^o
88, Avenue des Ternes - PARIS-17^e

REPRÉSENTANT GÉNÉRAL POUR LA
RÉGION PARISIENNE :

M. L. FOURTINES
47, Avenue de Fagate, 47
- VITRY-sur-SEINE. -

La Moto de Grand Style !



DE 175 cmc. A 1.000 cmc.

Après avoir, avec 2 engagés (cat. 250 cmc.), dans
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

obtenu 2 PLACES de 1^{er} (ex æquo)
2 MÉDAILLES D'OR ET LA COUPE DU TOURMALET

Après avoir obtenu la 1^{re} PLACE (cat. 250 cmc.) au
CIRCUIT DE WARCQ-BELVOL

Les MOTOS **SAN-SOU-PAP** gagnent encore

au
CAMP DU DRAP D'OR

où LEMOINE se classe 1^{er} en 500 cmc.

1^{er} du CLASSEMENT GÉNÉRAL

enlevant { LE RECORD DU CIRCUIT
et LE RECORD DU TOUR

Motos S. S. P., 114, B^d de Valmy, COLOMBES (Seine)

Les
Motos

ROVIN

ont ajouté à leur palmarès :
le 20 Juillet 1930, COTE DE DOULLENS

175^{cmc.} 1^{er} J. de Latour. RECORD BATTU

350^{cmc.} 1^{er} Lemoine. . . . RECORD BATTU

500^{cmc.} 1^{er} Francisquet RECORD BATTU

1000^{cmc.} 1^{er} Francisquet RECORD BATTU

Moyenne 166 km. 666

et RECORD GÉNÉRAL TOUTES CATÉGORIES MOTOS et VOITURES

le 24 Août 1930, à la JOURNÉE DES RECORDS à ARPAJON

RECORD DU MONDE 175^{cmc.} Km. lancé, pilote Jean de Latour (138 k. 996)

RECORD DU MONDE 175^{cmc.} Mille lancé, pilote Jean de Latour (136 k. 224)

RECORD DU MONDE 175^{cmc.} Km. arrêté, pilote Jean de Latour (97 k. 772)

et le même jour, à la COURSE de COTE du MONT VENTOUX, RECORD BATTU en 100 cmc. pilote Barnavol

Motos ROVIN, 169, Boulevard Péreire, PARIS-17^e

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
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	6 MOIS 26 N ^{os}	3 MOIS 13 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Autres Pays.	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires.	25 fr.	12 fr.	8 fr.

Toutes communications
chèques et mandats
doivent être libellés

"MOTO REVUE"
51, Rue Vivienne, 51, PARIS (2^e)

SALLE DE COURS ET DE RÉUNIONS : 5, RUE SAINT-AUGUSTIN, 5 - PARIS (2^e)

Pinard et Moto

On sait que le Parlement a voté l'achat de 200 millions de vin pour tenter de conjurer la crise viticole. Non, ce vin n'est pas destiné à la buvette de la Chambre, ni à l'armée, ni à la marine, mais il doit être distillé et être transformé en alcool industriel. C'est à partir de ce point là que la question commence à nous intéresser non plus seulement comme contribuables, mais comme motocyclistes ou automobilistes. Que faire de cette quantité d'alcool? Il est probable que le service des Poudres n'en utilisera qu'une faible partie car, Dieu merci, en ces années paisibles, la fabrication des poudres marche au ralenti. Il est donc bien possible que nous voyons réapparaître un carburant national, que pour compenser le déficit de l'opération l'Etat n'accorde aux compagnies qui utiliseraient cet alcool, un relèvement du prix de l'essence.

Assurément le problème au début insoluble (sans jeu de mots) du mélange de l'alcool et de l'essence a fait des progrès grâce à de nouveaux procédés de fabrication qui permettent d'obtenir de l'alcool deshydraté, grâce à des produits comme le cyclohexanol, qui assurent la stabilité du mélange. Mais l'emploi d'un tel carburant dans des moteurs à taux de compression moyen restera peu avantageux, et il est à craindre que l'histoire du premier carburant national se répète. Si le carburant national était le carburant unique et définitif offert aux automobilistes, si on pouvait en trouver partout, les moteurs nouveaux pourraient être établis pour son usage et on pourrait le plus souvent modifier les anciens. Mais si on ne trouve pas du carburant national à toutes les pompes et qu'on soit ainsi amené à ravitailler avec de l'essence, le moteur cognera, fera de l'auto-allumage, si son taux de compression est assez élevé pour marcher au carburant national.

L'Automobile Club de France et intervenu, mais sans succès. C'est qu'une autre question est venue se greffer sur la première. On sait que l'Etat cède à perte l'alcool aux raffineurs. Cela se chiffre par un déficit important et le Parlement a décidé de relever le prix de cession de l'alcool. Ce prix ne pourra être inférieur à 0,65 centimes par cinq litres. Et naturellement cette hausse aura par contre-coup sa répercussion sur le prix de l'essence. Il est évident que cette production, production d'alcool à partir de la betterave et du vin, et sa cession à un prix artificiel, puisqu'inférieur au prix de

revient, est un obstacle à la fabrication d'alcool de synthèse, qui elle ne reçoit aucune assistance. Les alcools de synthèse ont pourtant une importance considérable au point de vue national, que l'on se place au point de vue militaire ou civil.

En somme, le but de l'Etat n'est pas de réaliser une politique suivie et ferme des carburants, mais de venir en aide aux viticulteurs. C'est une question qui dépasse notre cadre et en principe on doit admettre que l'Etat a le devoir de protéger une industrie importante. Il veut de plus sinon combler du moins atténuer le déficit du service spécial des alcools, déficit qui atteint une trentaine de millions. Mais qu'est-ce que trente millions dans le gouffre budgétaire? Il est en tous cas un principe que nous ne saurions admettre, c'est ce barbotage perpétuel, cette immixtion de l'incompétence gouvernementale dans la grave question des carburants. L'essence est actuellement trop chère et c'est un obstacle sérieux au développement de l'industrie automobile, il ne faut pas que chaque fois que l'Etat par sa sottise, est en difficulté, cherche à combler ses déficits en frappant directement ou indirectement les consommateurs de carburants. N'avait-il pas été question pour compenser le déficit du service des alcools de doubler les taxes à l'importation des essences!

SOMMAIRE

N^o 399

Samedi 1^{er} Novembre 1930

Rallye du Salon. Quelques photos.....	1242
Par ci, par là.....	1243
Le 2 ^e Rallye du Salon 1930	1244
Commandes des modromiques, par H.-P. Boerstroke.....	1245
Le II ^e Salon de la Motocyclette.....	1247
Le Sport.....	1254
Une nouvelle 4 cylindres anglaise.....	1255
Pourquoi je préfère le 4 cylindres.....	1257
A l'Ecole.....	1258
Vérifiez avant de partir, par J. Mellier.....	1259
Les Clubs.....	1261
Page pratique.....	1263
Memorial du débutant...	1264

Ne faites pas les

fous dans les villes

SI nous prenons énergiquement la défense des motocyclistes raisonnables, il nous est difficile d'en faire autant pour certains fous qui déshonorent notre corporation. On nous communique un article de l'Indépendant, journal de la Charente-Inférieure. Cet article a été inspiré à son auteur par un fou qui parcourait le Cours National à Saintes à une allure ridicule. Passant, c'est le pseudonyme du rédacteur, s'en indigne et il faut loyalement reconnaître qu'il n'a pas tort. Nous avons assisté nous-mêmes bien des fois à ces exploits de motards et nous comprenons fort bien qu'ils irritent le piéton. Rien n'est plus stupide que ce désir d'étonner la galerie. Rien ne contribue à discréditer davantage la motocyclette et les motocyclistes.



De haut en bas : les concurrents se préparent à l'épreuve de roulement à l'entrée de la place de la Concorde.

Prendre l'épreuve de freinage pour une course de vitesse ! voici un concurrent qui a eu besoin de quelques décimètres supplémentaires pour s'arrêter !

A chacun son tour pour grimper sur l'estrade avant l'épreuve de roulement.

Les concurrents affluent sur la place de la Concorde vers les commissaires, réclamant leurs bons d'huile Purfina.

Pendant l'épreuve de freinage...

Le tremplin : quelques machines hyposurbaisées eurent quelque handicap : le vainqueur sur son élan faillit..... ne plus s'arrêter !



Doumergue au Maroc

POUR le voyage du Président de la République au Maroc, une innovation à Casablanca l'escorte motocycliste, ce qui prouve que le Maghreb n'est pas en retard. Ajoutons qu'il ne s'agit pas de la police de la route, mais d'agents possesseurs de motos (il y en a pas mal), réquisitionnés pour ce cas; l'idée est bonne et c'est peut-être un premier pas...

Régional...

LE mot « Régional » ne flatte pas toujours nos constructeurs. Evidemment, si nous disons que Terrot est régional, nous risquons de nous faire échauder. Nous avons donné cette appellation à la marque Radior dans un article récent et M. Chapolard nous prie de faire remarquer que s'il était un régional, il se contenterait d'aller à la Foire de Lyon, sans plus. Or, Radior est au Salon de Paris; il sera dans bien d'autres Salons européens et l'appeler « régional » est une interprétation maladroite d'un de nos collaborateurs. Radior est une marque nationale au même titre que Monet et Goyon, etc...

Anonyme, faites-vous connaître

L'ANONYME, de Rouen, qui nous a écrit et adressé un prospectus sur des produits, d'entretien est invité à se faire connaître, ou tout au moins nous donner l'adresse de l'article dont il nous fait part.

Encore une n° fois

POUR la 11.000^e fois, un lecteur (celui-ci s'appelle Sanvoisin!) nous demande des droits du transporté en tansad. Pour la 11.011^e fois, redisons que le passager volontaire en tansad monte à ses risques et périls et n'a aucun recours en justice..., sauf le cas d'imprudence grossière du conducteur. Avez-vous compris, enfin!!

Il est cher

NOUS extrayons d'un de nos confrères un article, d'un de nos collaborateurs d'ailleurs, qui donne le total des dépenses d'une motocyclette deux chevaux: Il est un peu cher en nous disant qu'une telle motocyclette faisant 20 kilomètres par jour dépense 2 fr. 70. En mettant un demi-litre d'essence pour 20 kilomètres, avec un 100 cmc., il va un peu loin. Recomptez, cher confrère, vous avez exactement 100 pour 100 de trop de frais.

Aurait-il raison ?

TRÈS intéressante la lutte du bloc-moteur, de la chaîne et du cardan. Toutefois, je crois que M. Sexé exagère quand il parle du bruit de la chaîne primaire et de ses réglages fréquents. Sur ma Terrot (chaînes Renold) en 7.000 kilomètres, j'ai retenu une seule fois la chaîne primaire, ce qui m'a demandé un quart d'heure. Ayant eu, l'année dernière, une machine française à bloc-moteur, j'ai été ennuyé avec l'embranchement interne qui patinait, l'huile suintait partout et sa consommation était exagérée dès que les segments commençaient à s'user. Et avec ça, un sifflement très désagréable qui empêchait d'avoir des silencieux efficaces. Donc, vive la boîte séparée pour les monocylindres!

E. MILLOT.

Records battus à Montlhéry

Au cours d'une tentative qui a eu lieu à l'autodrome de Montlhéry le 18 octobre, Denly et Baker ont battu un certain nombre de records, sur moto A. J. S. 350 cmc., dans les temps indiqués ci-après: 350 cmc. 200 milles: 2 h. 3' 43/100, moy. hor. 160 km. 856: 2 heures: 321 km. 717, moy. hor. 160 km. 858.

information

Les Championnissimi

LES championnissimi existent à moto; vous les connaissez, ce sont: Varzi, Nuvolari, Ghersi, Moretti. Sur l'invitation faite par M. Fleurio, ils ont participé à une épreuve motocycliste qui a remporté un énorme succès populaire au vélodrome de Reale Favorita. Les champions automobilistes furent l'objet d'une manifestation bruyante, et Colombo, Varzi et Nuvolari furent portés en triomphe!!

1 fr. franco à tous :
lecteurs ou abonnés!

La Nomenclature des Motos

exposées au Salon, leur prix, leurs caractéristiques
est parue

Vieux du Cardan et au Salon

HELVETT n'est pas nouveau venu au Cardan; en effet, en 1928, ce fut l'une des premières marques qui devina la renaissance du cardan et présenta au Salon une machine munie de ce mode de transmission.

Belles virées

JE vous remercie de m'avoir si obligeamment envoyé l'adresse du M. H. où j'ai écrit et d'où M. H. a oublié de me répondre: il y a deux mois de cela, heureusement que je ne suis pas très pressé. Continuez à publier des « résumés » de belles « virées » comme celle de votre dernier numéro, c'est ce qui convertit le mieux les parents réfractaires à la moto: faire du grand tourisme, à frais réduits et surtout sans se casser la figure, tout cela, chose incroyable pour ceux qui n'ont jamais connu la moto que par les articles « mortels » et mortellement ennuyeux des rédacteurs de nos feuilles de choux provinciales. En attendant des nouvelles de la fameuse bi-Gnome, récompense bien désirée d'un bachot bien ennuyeux, veuillez agréer... — Louis DROUET fils, Angers.

Protection contre les intempéries

C'EST de saison. *Moto Revue* n'en parle pas. N'y a-t-il donc rien de nouveau pour l'hiver 1931? Je viens justement de recevoir une lettre d'un camarade débutant me demandant des tuyaux. C'est avec plaisir que je le renverrais à un prochain numéro de *Moto Revue*. — N. D. L. R. — On va vous satisfaire!

Une encyclopédie

L'*Argus de la Presse* vient d'éditer la Sixième Edition de « Nomenclature des journaux et des revues en langue française, paraissant dans le Monde entier ». C'est un volume très documenté de plus de 1.100 pages, renfermant plus de 15.000 noms de publications différentes, qui rendra des services à tous ceux qui s'intéressent à la Presse et à la Publicité.

Volée et retrouvée

PREMIER télégramme :
Impossible participer au Rallye du Salon: ma moto volée... (suit caractéristiques). — BAEKER-HAYANGE.
Deuxième télégramme :
Moto retrouvée; les deux équipes partiront. — BAEKER.
Ouf! Il a eu chaud, le motocycliste.

Incendie et coupable

AVEC l'entrée de l'hiver, il se produit souvent des incendies de moto au moment du ravitaillement en essence. Rappelons que le conducteur ou propriétaire de la moto est seul responsable en pareil cas. La loi est formelle: le motocycliste qui prend de l'essence doit arrêter son moteur, ne pas fumer de cigarettes, ne pas avoir ses phares allumés; même s'il a un éclairage électrique et que les connexions ou les fils ne soient pas en parfait état, il peut être tenu responsable de l'incendie, si par suite d'un court-circuit l'essence jaillissant occasionne un désastre. En outre, le distributeur d'essence est en droit de vous refuser catégoriquement votre ravitaillement, s'il juge que votre manière d'agir, dans ce sens, est contraire à ses intérêts. N'oubliez pas ensuite qu'en cas d'incendie du poste et de votre moto, c'est vous qui serez responsable. Enfin, comme la plupart des distributeurs d'essence ou bien sont éclairés, ou bien sont en retrait de la route, vous n'avez aucune excuse d'éteindre vos phares en cas de ravitaillement nocturne.

La moto et la maternité

M. TREASLED, à Eu, qui vient d'avoir deux jumeaux, et qui a fait l'objet d'un entrefilet dans *Moto Revue*, est invité à se mettre en relation, par une lettre à notre secrétariat, avec M. Boursot P. Police. Notre appel a été entendu.

L'entraînement à moto sur route

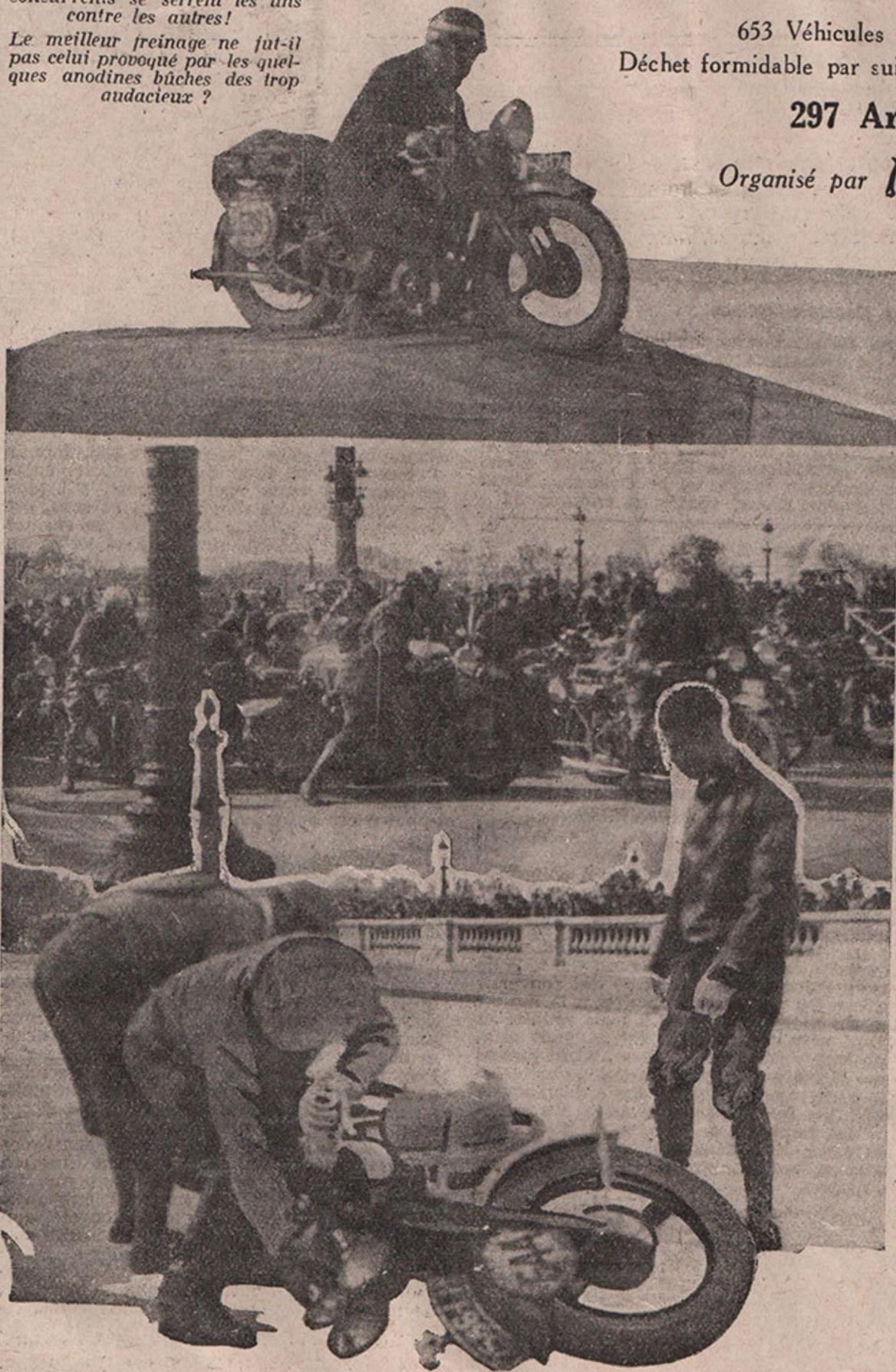
NOUS avons dit que l'*Auto* allait organiser son Bordeaux-Paris, le derby de la route, avec, pour la première fois, l'entraînement avec des motos commerciales. Henri Desgrange cherche toujours à améliorer, et avec succès, ces épreuves classiques, ce dont nous le félicitons vivement. Les prévisions de notre confrère portent sur une moyenne horaire de 35 à 40 au maximum, et l'entraînement se fera de Bordeaux au Parc des Princes, avec des motos. M. Goddet semble avoir étudié la question à fond; toutefois, on ne nous en voudra pas qu'à *Moto Revue* nous donnions un petit conseil: l'entraînement à moto peut être parfait, mais pas nécessairement parfait! Il y a une question *sine qua non*. Il faut absolument que les entraîneurs soient des hommes entraînés, car un défaut surgira: la motocyclette à l'allure de 40 km. à l'heure nécessite des combinaisons de boîte particulières. Il ne faut pas, en outre, que l'on prenne des monocylindres: la bicylindre au minimum s'impose. Enfin, il faudra prévoir un système d'avertisseur, car, par notre expérience personnelle, le vélo eût-il les meilleurs freins du monde, s'arrête beaucoup moins vite qu'une moto, et il serait à craindre qu'à défaut de préparation minutieuse, un essai aussi souhaitable ne tournât au désastre.

L'entraînement sur piste n'a rien de comparable à ce point de vue; sur piste, en effet, le coureur et son entraîneur sont tenus à une allure régulière qui ne peut être aussi facilement adoptée sur la route. Notre confrère l'*Auto* nous excusera; il était bon d'accrocher ce grelot avant d'approfondir une question excessivement intéressante, et tout ennui devant être évité à tout prix. Nous savons d'ailleurs qu'il existe quelques entraîneurs qui sont des modèles, n'ayant pas à leur actif des victoires brillantes en courses de côte ou en course d'endurance, et qui, précisément, s'adapteraient merveilleusement à ce nouveau métier. En ce qui concerne le côté sportif, du fait que l'on n'adoptera pas des tanks à coupe-vent ou similaires, l'entraînement de Bordeaux-Paris par moto restera un exercice athlétique de la plus pure essence.

Allons! monsieur le concurrent,
ne cherchez pas à triquer...

A qui passera le premier: les
concurrents se serrent les uns
contre les autres!

Le meilleur freinage ne fut-il
pas celui provoqué par les quel-
ques anodines bûches des trop
audacieux?



Le II^e Rallye du Salon

653 Véhicules engagés, 800 personnes au départ
Déchet formidable par suite de la tempête, de la grêle, des ouragans.

297 Arrivants seulement

Organisé par **MOTO REVUE** et le Journal

L'ÉCHO DE PARIS

les 25 et 26 Octobre

L'épreuve

Nous avons, à la clôture des engagements, 653 machines représentant environ 800 concurrents, avec les passagers en tansad ou en sidécar. Nous avons même rencontré, à l'arrivée, une quatre-roues qui laissait le contrôleur d'un des quatre points parisiens, dans une grande incertitude. Avait-il tourné le règlement, ou l'avait-il appliqué à la lettre? Et pourtant, sur ce nombre imposé, nous faillîmes n'avoir à l'arrivée qu'un petit groupe. Les concurrents parlaient de tous les points de la France, de la Belgique, de la Suisse, du Luxembourg. Nous avons même eu des concurrents venant par le paquebot et nous ne savons encore ce qui s'est passé sur, les routes. A chaque contrôle, c'était nt les mêmes lamentations: « j'ai perdu mon camarade à 300 kilomètres »... « un tel a laissé ça là à X... ». Cet autre s'est retourné en voulant améliorer sa moyenne. Bref, nous crûmes même que le soir, nos dévoués commissaires rentreraient bredouilles. En effet, le règlement permettait à tous les concurrents venant de tous les coins de la France, de rallier Le Bourget, Saint-Cloud, Villiers-sur-Marne, ou Juvisy, en passant par tous les contrôles qu'il leur était loisible de trouver sur leur itinéraire, et la moyenne était imposée, de façon à ne pas excéder un kilométrage de 620 kilomètres. Nombreux furent ceux qui atteignirent ou dépassèrent cette distance; ils furent d'ailleurs ramenés au chiffre fatidique, mais la plupart jugèrent inutile, sous le déchaînement des éléments, de gagner Paris le samedi soir, et, c'est au contrôle du matin, que l'on vit le plus gros morceau d'arrivants, auquel s'étaient joints les engagés de la région parisienne.

Le samedi soir, nous n'enregistrâmes qu'une centaine d'arrivées, de 17 heures à 19 heures. Ceux qui vinrent après la fermeture du contrôle, durent stationner en attendant la reprise des opérations le lendemain matin. Le lendemain matin, de 7 h. 30 à 8 h. 30, l'ouverture des quatre contrôles vit encore défilier à peu près 200 participants; car, ainsi même ne purent continuer, étant venus par des moyens de fortune.

Les Epreuves annexes :

DEUX épreuves annexes avaient lieu aussitôt après, le dimanche matin à 8 h. 30, le long de la Terrasse des Tuileries, Place de la Concorde, sous l'œil amusé des badauds et des amis. Ces deux épreuves, pour départager les concurrents, comprenaient un concours de roulement et un concours de freinage.

Concours de Roulement :

IL s'agissait, pour chaque concurrent, de grimper sur une estrade surélevée d'environ 80 centimètres. De là, le concurrent ayant mis sa machine au point mort, devait se laisser glisser, sans mettre les pieds à terre, sans toucher à quoi que ce soit de sa machine et atteindre le point le plus éloigné qu'il lui était possible. Cela nous a permis de constater la valeur de roulement de nos motocyclettes, surtout après un voyage aussi désastreux que celui qui avait composé la principale épreuve. Quelques machines atteignirent péniblement 30 à 40 mètres. En général, ce furent les très grosses cylindrées qui furent handicapées. Par contre, dans les cylindrées moyennes, nous vîmes des performances remarquables. (Voir suite page 1256)

LES résultats techniques du II^e Rallye du Salon 1930 sont des plus explicites pour donner une remarquable indication des difficultés que les concurrents ont rencontrées. Le temps! voilà le point le plus important et qu'aucun article du règlement ne pouvait prévoir. Disons à l'honneur de tous les arrivants que ces derniers ont droit aux plus chaudes félicitations, surtout ceux ayant accompli le samedi des kilométrages importants dans les limites. Ils ont, de l'aveu de coureurs connus, été mis dans les conditions exactes des grandes épreuves d'hiver: on peut, en effet, comparer ce rallye à une étape d'un Paris-Nice dans la neige, à un Circuit de l'Armistice dans la boue, ou même sans exagération à une partie d'un Six-Jours d'Hiver. Si le temps était pourri depuis quelques jours, disons que le samedi, 1^{er} jour du rallye, ce fut l'un des jours les plus atroces de l'année. Vent violent, neige, grêle, averses froides, humi-

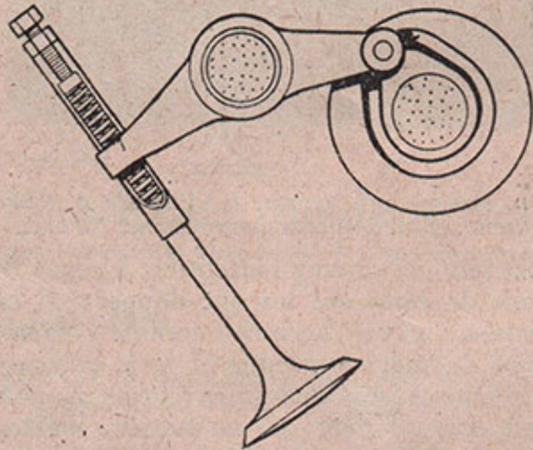
dité et glissade des routes... rien n'a manqué pour contrarier les ralliemen, et cela dans toute la France et plus particulièrement en Belgique et en Alsace. Ne jetons pas la pierre aux « abandons »! Ne récriminons pas contre le groupe imposant de Belges qui, à Namur, fit demi-tour sous la pluie ou aux méridionaux qui ne purent joindre l'un des quatre contrôles d'arrivée. Par contre, reconnaissons que ce 2^e rallye, exceptionnel par ses difficultés imprévues, classe tous les arrivants et leur donne la ligne exacte de leur valeur motocycliste.

En effet, les concurrents se sont trouvés dans les conditions précises d'une compétition officielle et il leur suffit de comparer le kilométrage et la moyenne imposés dans les différentes épreuves de l'année, pour se rendre compte de ce qu'ils auraient fait éventuellement s'il s'était agi d'une course portée au calendrier.

Commandes Desmodromiques

LES commandes de soupapes desmodromiques ont fait, après la guerre, couler beaucoup d'encre, et on vit un certain nombre de réalisations intéressantes.

Pendant longtemps on avait construit des moteurs à régime relativement lent. Avec un moteur qui ne tourne pas vite, le rappel des soupapes par ressorts apparaissait comme satisfaisant. Mais quand on construisit des moteurs à très haut régime, lorsqu'on vit des moteurs de course tourner à plus de 5.000 tours, on craignit d'éprouver quelques mécomptes du côté de la distribution et cela était excusable. Avant 1914, alors que pour les motos, même de course, les soupapes latérales étaient les plus courantes, il y avait des

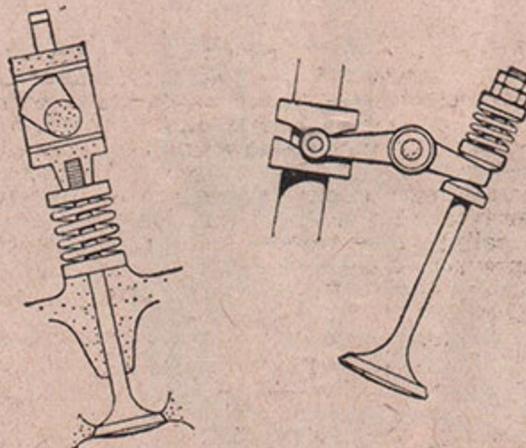


Commande desmodromique employée par Norton

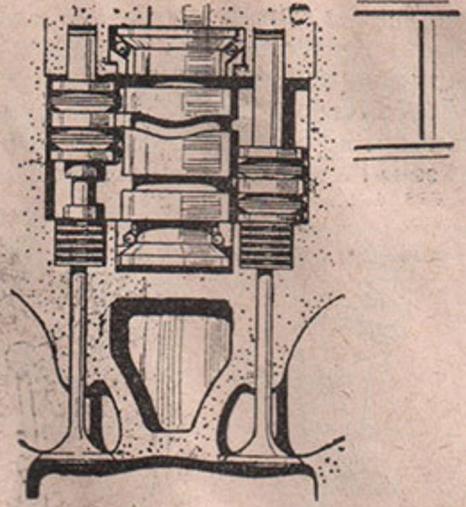
coureurs, par surcroît habiles metteurs au point, qui étaient parvenus à pousser leurs moteurs jusqu'à des régimes supérieurs à 4.000 tours. C'était, en particulier, le cas d'un homme très célèbre en ce temps-là, de Stanley, que l'on avait surnommé le sorcier, à cause de ses merveilleux dons de mécanicien. Il courait alors pour une marque qui, depuis longtemps, a disparu du monde motocycliste, Singer. Parmi les secrets de mise au point figurait l'emploi de ressorts, de soupapes très puissants mais cela n'était pas sans inconvénient. Les soupapes cassaient en général à la mortaise pratiquée dans la tige pour le passage de la clavette de fixation. La distribution ne résistait pas longtemps non plus. Leviers et cames trop faibles s'usaient ou cassaient. Il n'était pas rare de voir une distribution mise complètement hors de combat après mille ou deux mille kilomètres. L'emploi de ressorts de rappel puissants, nécessaire pour les moteurs à régime très rapide, paraissait donc dangereux. On considéra qu'en somme, les leviers de distribution ne suivaient guère le profil de la came à la fermeture et que celle-ci était en fait réglée par la puissance du ressort et qu'on n'avait qu'une commande semi-automatique et assez peu précise. On pensa donc que la fermeture des soupapes devait être opérée avec la même précision que l'ouverture, et qu'il

fallait substituer au ressort un mécanisme de distribution qui ramenait la soupape sur son siège exactement au moment voulu. Non seulement le fonctionnement du moteur se serait trouvé amélioré, mais on pensait épargner à la distribution les chocs et l'usure résultant de l'emploi de ressorts puissants. On pensait également que la soupape ramenée progressivement sur son siège ne serait plus exposée à des ruptures. Et c'est pourquoi on vit alors apparaître de nombreuses commandes desmodromiques. Bien peu d'ailleurs ont survécu. Il convient toutefois de remarquer qu'aujourd'hui encore les distributions à fourreaux, les moteurs sans soupapes sont en fait de distribution à commande desmodromique. On se souvient encore de Barr et Stroud, dont la distribution établie d'après les brevets Mac Collum, s'opérait par fourreau louvoyant. Nous ne pensons pas pour des raisons que nous exposerons tout à l'heure, que la commande desmodromique des soupapes soit actuellement nécessaire et il y a d'ailleurs une question de prix de revient qui oblige à limiter l'emploi de distribution de ce type à des machines de prix très élevé. Mais il est toujours intéressant de voir l'ingéniosité avec laquelle les chercheurs s'efforcent de résoudre les problèmes qui se posent à eux.

LAISSONS de côté certaines commandes desmodromiques hydrauliques ou électriques qui n'ont pas fait leurs preuves. Il ne faut certes pas en condamner le principe ni en nier l'intérêt. Qui, il y a un quart de siècle a attaché la moindre importance aux brevets de Louis Renault, concernant l'alimentation sous pression et pourtant aujourd'hui l'emploi de la suralimentation est courant sur les voitures de sport et le deviendra peut-être dans l'avenir sur les voitures de tourisme. Qui eût pu prévoir que des énormes et massifs Diesel d'avant-guerre, on pourrait passer aux moteurs d'aviation à huile lourde. Gardons-nous donc de condamner a priori les distributions hydrauliques et électriques et bornons-nous à constater qu'elles ne sont actuellement que des possibilités.

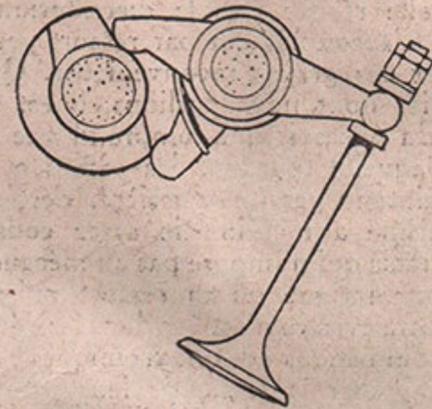


Deux autres systèmes de commandes.



Commande desmodromique de soupapes en tête par double came à rainures.

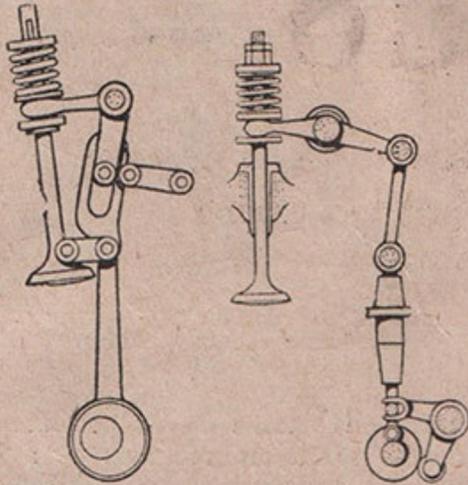
SI nous en venons à des commandes desmodromiques réalisées par des liaisons mécaniques, nous trouvons en la personne de Louis Delage un précurseur. Dès 1914, Delage construisit des voitures de course dont le moteur était



Commande de came à système desmodromique employé par Ballot : 2 cames côte à côte.

muni d'une distribution à commande desmodromique. Si ces voitures ne remportèrent pas le succès espéré, il ne sembla pas qu'il en fallût attribuer la cause à la commande des soupapes, mais à des ennuis de carburation, auxquels la commande des soupapes n'avait pas grand'chose à voir. Nous ne rappelons plus les régimes atteints par ces moteurs, mais ces voitures en tout cas étaient extrêmement rapides. La commande Delage était simple, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par le schéma que nous donnons. Il y avait quatre soupapes par cylindre. Chaque paire de soupapes était montée sur un étrier, mais par l'intermédiaire de ressorts très durs et très courts. On ne peut en effet supprimer totalement les ressorts, car, sous l'influence des diverses conditions de fonctionnement, on ne peut s'attendre à ce que la longueur de la tige des soupapes reste rigoureusement invariable. En admettant même qu'on pût arriver à un réglage si rigoureux que la soupape sans l'interposition d'un intermédiaire élastique, portât parfaitement sur son siège, nous nous trouverions en présence de l'alternative suivante : ou bien le réglage serait effectué de telle manière que la soupape portât à froid et, dans ce cas, lorsque le moteur fonctionne, l'élévation de température se traduit par un allongement de la queue de la

soupape, et celle-ci à chaud, ne porte plus. Si, au contraire, nous faisons le réglage pour une température donnée du moteur, si cette température s'abaisse, la tige de la soupape se contracte, devient trop courte et sous l'effort du mécanisme de distribu-



Système employé par J. A. P. ; à droite, chez Brewster.

tion qui, à la fermeture, exerce un effort de traction, la soupape, trop courte se rompt et si elle résiste c'est la distribution qui lâche. L'accouplement par ressort permet d'éviter ces graves inconvénients. Quant à l'étrier dont nous parlions, il est solidaire du poussoir qui comprend une cage dans laquelle tournent les cames et qui est maintenu par une glissière. Certes, ce mécanisme a une inertie assez considérable, mais qui n'impose pas au mécanisme la même fatigue qu'un ressort puissant.

A notre avis, ce n'est pas dans les défauts des commandes desmodromiques qu'il faut chercher la cause de leur insuccès, mais plutôt dans les améliorations sans cesse apportées aux types courants de commandes. Jadis l'établissement d'une distribution ressemblait étrangement à un jeu de hasard. On procédait par tâtonnements jusqu'à ce qu'on ait obtenu les meilleurs résultats. On se doutait bien que levier et poussoirs ne suivaient pas rigoureusement le profil de la came aux grands régimes et qu'ils dansaient un charleston effréné. Les soupapes en retombant sur leur siège rebondissaient et ce mouvement vibratoire éprouvait leur métal. Les ruptures étaient fréquentes. On essayait de discipliner par la force ces distributions fantaisistes, nous voulons dire qu'on employait des ressorts extrêmement durs. Le remède était pire que le mal et nous avons vu pour notre part, des distributions qui, en mille km., étaient hors d'usage. On ne pourra jamais assez apprécier les services qu'a rendus l'examen stroboscopique des pièces en mouvement. Grâce à lui, on a pu étudier avec la plus grande précision la manière dont se comportaient les divers éléments de la distribution et apporter aux perturbations les remèdes nécessaires. On a déterminé scientifiquement la force des ressorts. Une caractéristique essentielle des moteurs modernes, c'est le renforcement de tous les organes, grâce surtout à l'emploi de matériaux améliorés. On a également donné aux pièces de la distribution des dimensions plus généreuses. On a créé des aciers spéciaux pour les soupapes et substitué à

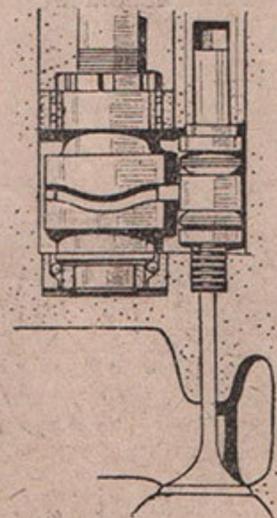
l'ancienne clavette dont la mortaise affaiblissait la soupape de nouveaux systèmes de fixations exempts de ce grave défaut. Toutes ces améliorations méthodiquement réalisées ont permis de conserver l'ancien type de distribution à ouverture commandée et à fermeture par ressort, et cela malgré l'élévation constante des régimes. Malgré ses avantages théoriques, la commande desmodromique des soupapes a donc disparu.

PENDANT la guerre, en 1916, l'ingénieur anglais Brewster fit breveter une commande desmodromique dont la réalisation serait fort simple et ne modifierait pas l'apparence des moteurs. Imaginons une distribution par culbuteurs et tige de commande. Le culbuteur n'attaque pas la soupape en bout, mais comporte une petite fourchette portant sur une rondelle fixée sur la tige de la soupape. Celle-ci porte à sa partie supérieure une coupelle vissée. Entre cette coupelle et la fourchette se trouve un ressort à spirales. La tige de commande est articulée par des chapes sur le culbuteur et sur le poussoir. Celui-ci, muni d'un galet porte sur la came qui commande l'ouverture de la soupape. Il porte un tenon sur lequel s'engage le bras d'une équerre dont l'autre bras porte sur la came de fermeture.

Une des rares commandes desmodromiques mises sur le marché a été établie par Bignan et a donné d'ailleurs des résultats très satisfaisants. Dans ce système, la soupape est montée sur un étrier (avec toujours un ressort). Cet étrier qui est guidé par deux tiges fixes, porte deux galets entre lesquels passe la came horizontale, dont les bossages provoquent l'ouverture et la fermeture de la soupape.

UNE autre solution fort simple, c'est celle de Fiat. La soupape est ici montée sur une traverse qui porte deux galets montés sur rouleaux. Cette traverse est maintenue par des guides qui l'empêchent de tourner et ne permettent qu'un va et vient vertical.

La commande desmodromique Ballot, qui elle aussi constitue une solution réalisée et éprouvée, bat le record de la simplicité. Le culbuteur attaque la tige de la soupape par un collier, qui, contrairement aux systèmes que nous avons examinés jusqu'à

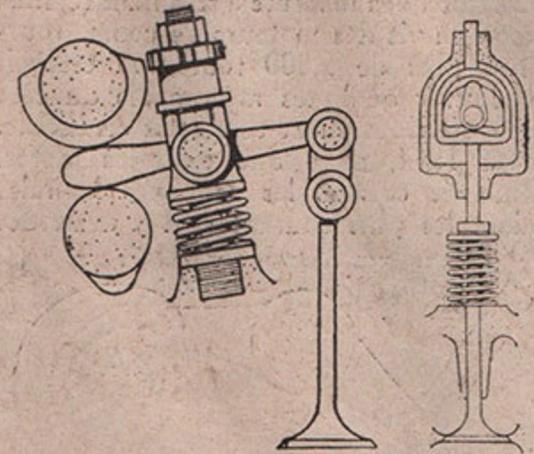


Autre dispositif par came à rainures.

présent, ne comporte pas l'interposition d'un ressort. Ce culbuteur à son autre extrémité comporte deux bras dont l'un qui porte sur la came de fermeture fait corps avec lui et dont l'autre qui porte sur la came d'ouverture peut pivoter par rapport à l'autre, mais en est rendu solidaire par un fort ressort.

Le système Vareille est peu compliqué. Il y a deux arbres à cames entre lesquels se trouvent les culbuteurs, qui sont articulés sur les soupapes. Le dispositif élastique se trouve ici sur les colonnettes qui supportent les axes de culbuteurs.

Il y a bien eu des brevets pris pour des commandes desmodromiques appliquées aux moteurs de motocyclettes et certains



Un système peu connu, le Vareille à double came, et, à droite, commande chez Delage.

méritent de retenir l'attention à cause du nom de ceux qui les ont déposés. Il est certain qu'un homme comme Norton dont la mort survenue il y a quelques années a causé d'unanimes regrets, ne pouvait avoir d'idées qui ne fussent intéressantes. La commande desmodromique Norton comporte une came à rainure dans laquelle s'engage un galet monté sur le culbuteur. L'autre extrémité du culbuteur est engagée dans une mortaise pratiquée dans la tige de la soupape. Le dispositif élastique est ici un ressort plat fixé sur le culbuteur. Dans un brevet pris par Prestwich, un excentrique actionne une bielle à l'extrémité de laquelle se trouve une glissière dans laquelle se déplace l'équerre qui commande la soupape. Cette glissière est guidée elle-même par deux bielles. Il semble que ce système ait indépendamment de sa complication, l'inconvénient de posséder une inertie trop considérable.

IL y a actuellement de nombreux moteurs de course, de voitures ou de motos qui dépassent les 5.000 tours à la minute. Quelques-uns atteignent des régimes de l'ordre de 7.000 t.-m. Aucun pourtant, à notre connaissance ne comporte de commande desmodromique. Si on estime que pour ces moteurs, une telle commande n'est pas nécessaire, on admet *a fortiori* qu'un moteur de série n'en a nul besoin. Que de prédictions faites après la guerre ne se sont jamais réalisées. On croyait que les soupapes en tête chasseraient les soupapes latérales, et pourtant celles-ci ont conservé leur popularité. L'arbre à cames en tête a-t-il tué les culbuteurs ? Il ne faut donc pas s'étonner que les commandes desmodromiques aient à peu près complètement disparu.

H. P. BORESTROKE.

Le II^e Salon de la Motocyclette

1930

*C'est demain dimanche que la classique
exposition fermera ses portes*



EN l'absence de M. le Président de la République, le Salon de la Motocyclette fut ouvert le 24 octobre par M. Pernot, ministre des Travaux publics. Tous les constructeurs avaient tenu à être présents à cette occasion.

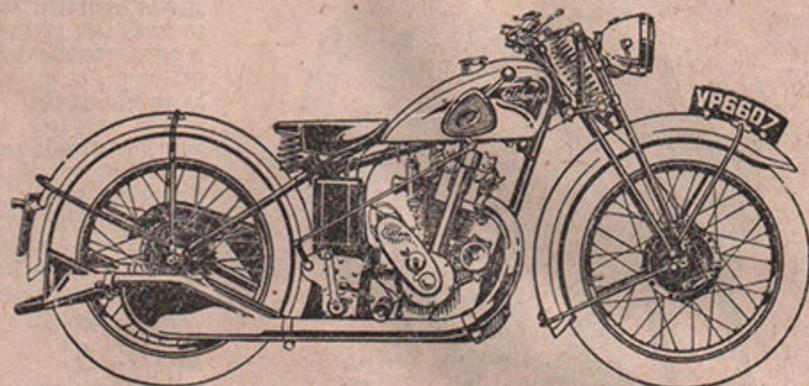


Une Visite rapide à travers les Stands

ALCYON

EN plus de ses modèles déjà connus, Alcyon présente sa machine à vis sans fin, dont la mise au point est définitivement terminée. Le carter du bloc a subi toutefois dans sa partie extérieure d'importantes modifications. Il est désormais d'une ligne extrêmement sobre, sans recoin, donc, d'un entretien des plus aisés. Comme nouveauté, Alcyon présente son vélomoteur 100 cmc. à transmission par chaîne. Il faut signaler également la 350 cmc., soupapes latérales, bloc-moteur Zurcher, à transmission par chaîne, unique.

Calthorpe est sans conteste la plus belle pièce d'orfèvrerie du Salon : on ne peut réunir plus de beautés sur une seule moto.



AUTOMOTO

AUTOMOTO présente la nouvelle gamme de ses machines, toutes avec bloc-moteur, soit en soupapes latérales, soit en culbuteurs. Belle présentation, cadre à éléments matricés, fourche en tôle emboutie.

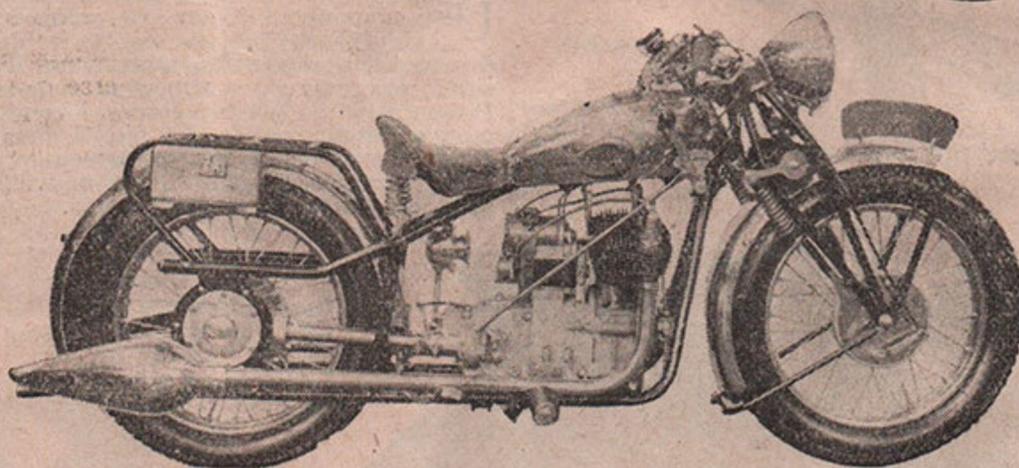
B. M. W.

LA B. M. W. R., 2 sport, est une monocylindre à cardan, c'est le type de la 500 au point de vue construction. La caisse à outils et la batterie sont à l'intérieur du cadre : l'allumage Bosch est un nouveau modèle de la firme allemande, le premier présenté en France. Cet allumage a ceci de particulier, que, si la batterie est déchargée, la machine peut tout de même partir, à cause de l'étincelle qui reste énergique même aux rotations très faibles.

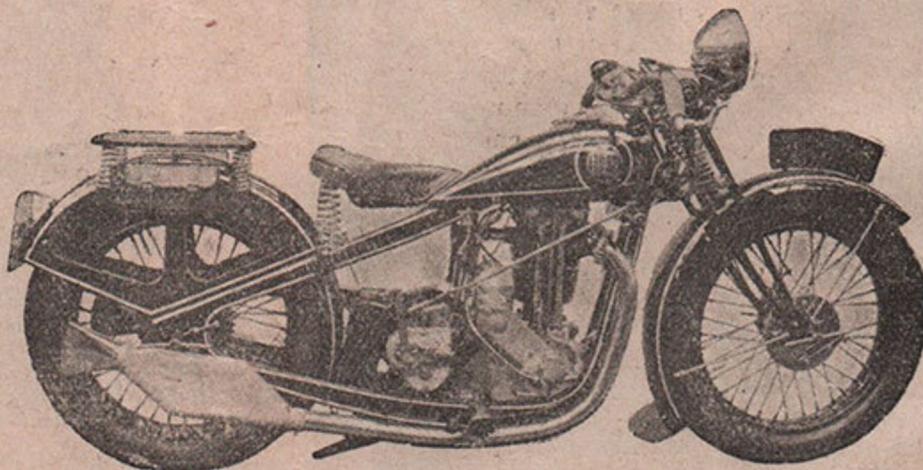
La machine est livrée avec la clé qui empêche la moto d'être volée. Un regard lumineux rouge permet de voir si la batterie débite.

Le démontage des roues avant et arrière se fait à broche. Les culbuteurs sont enfermés. Le carburateur Amac nouveau modèle et sa conduite est en durite. Il n'y a aucune canalisation extérieure, sauf l'arrivée d'essence en durite. Béquille centrale comme de juste. La boîte de vitesse est réalisée en prise directe avec le moteur. Le cardan, sans aucun pignon de renvoi, est en prise de contact sur la boîte de vitesse.

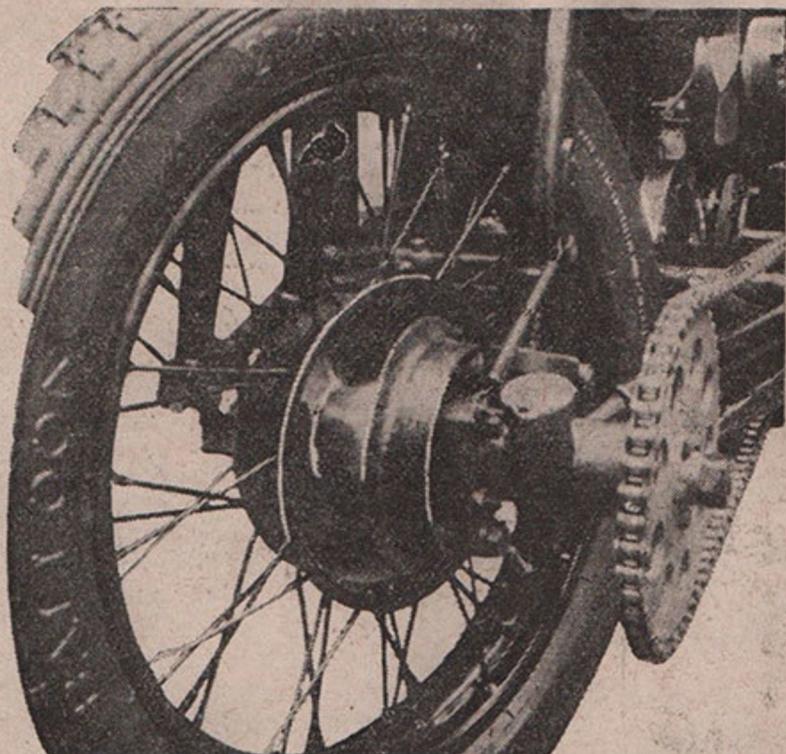
L'indicateur de vitesse est encastré dans le réservoir.



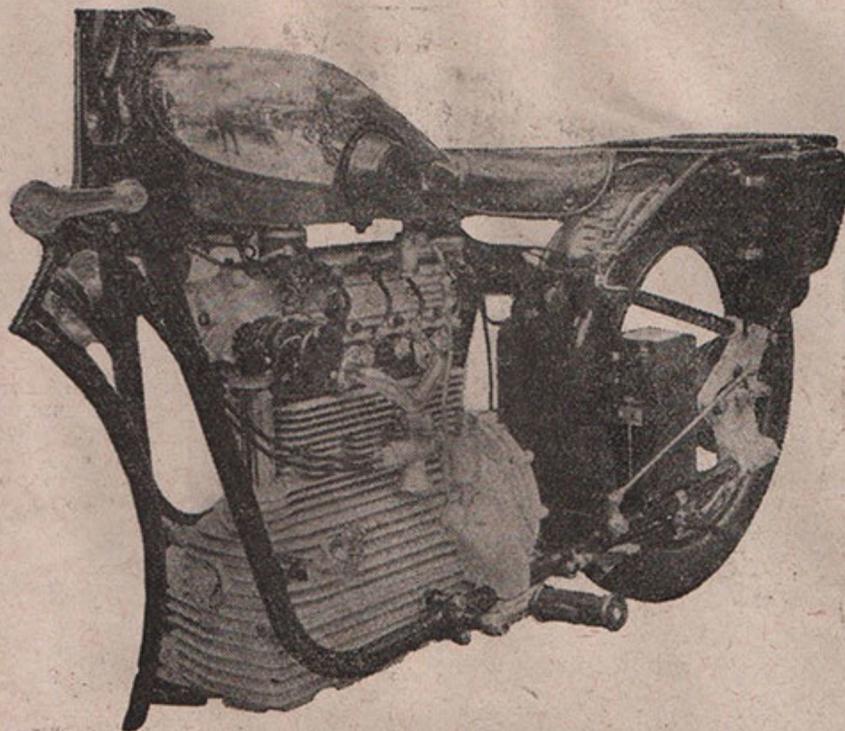
Heljell présente son cardan 1931.



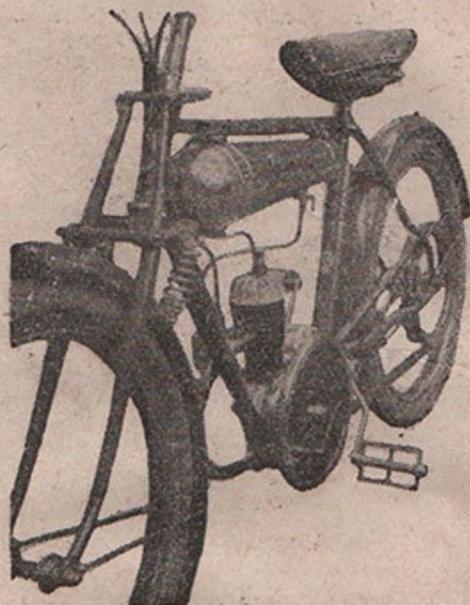
La nouvelle 500 cmc. San Sou Pap. noir et chrome, à cadre embouti.



Villard et sa direction à roue avant motrice : ce 500 cmc. est un bloc Chaise avec le nouveau cardan compensé.



La Motobécane 750 cmc. à 4 cylindres : vue du moteur côté carburateur.



Radior présente un vélomoteur 100 cmc., moteur Chaise.

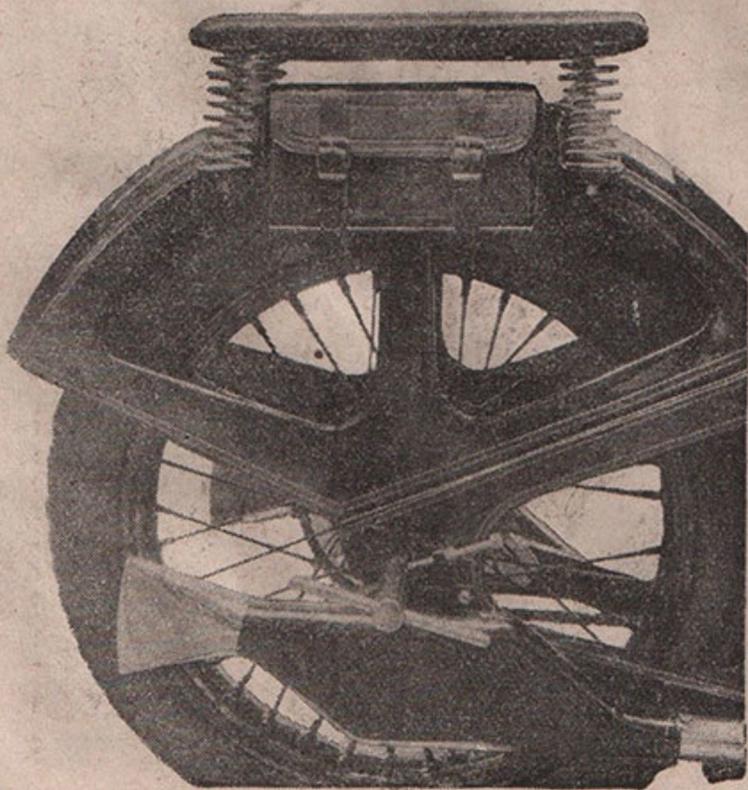
La machine de record du monde est exposée au Salon

Remarqué aussi sur la R. 16 l'indéjantable : sur la jante, comme dans les voitures, ont été prévus des crans dans le genre du Bibendum. Augmentation aussi des disques de l'embrayage, ce qui a permis de diminuer encore la pression des ressorts ; à l'intérieur du carter, il y a une ventilation qui n'existait pas sur les modèles précédents ; la circulation d'air est opérée par une valve. Dans le fond du carter, un filtre à huile, d'une capacité d'un demi-litre, et qui se nettoie par un montage très facile. Les freins beaucoup plus larges. Vu au stand Bastide le tansad Récréo : 290 francs, réglage automatique.

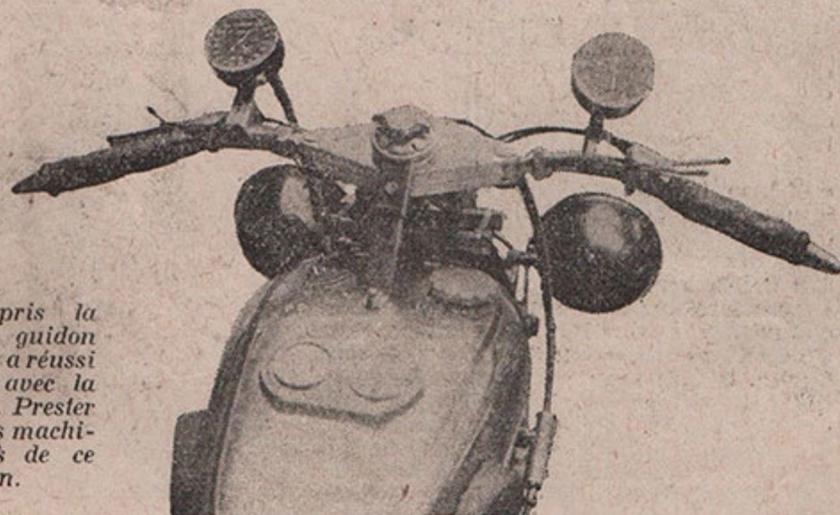
B. S. A.

UNE nouvelle 350 cmc. à culbuteurs et cylindre vertical avec toutes les qualités des modèles antérieurs, manomètre d'huile, sur le réservoir ; de même que pour la 500. Présentation de son trois-roues, à roue avant motrice, dont l'essai a été publié dans *Moto Revue*. Un châssis remarquablement présenté et une carrosserie d'une ligne nouvelle, des plus conformes aux goûts français.

Quelques détails du garde-boue arrière et du tansad de construction sur tous les modèles SanSou Pap.



Staub a pris la licence du guidon Dehne et en a réussi la liaison avec la boîte Staub. Prester a exposé ses machines munies de ce guidon.

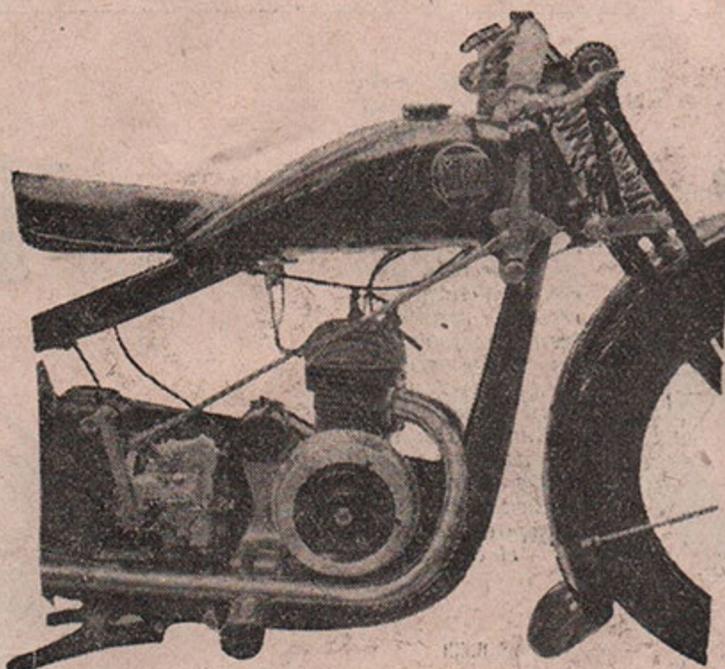


CALTHORPE

CALTHORPE, une boîte 4 vitesses, une nouvelle distribution, remplacement du viseur de la pompe à huile par un manomètre fixé sur le tableau de bord, lequel se trouve sur le réservoir, à cheval. Les appareils de contrôle sont reportés vers le guidon, par conséquent d'une visibilité parfaite. Egalement un bouchon de réservoir d'essence à verrouillage instantané, et large ouverture. Deux modèles, le modèle classique, ivoire blanc, et le nouveau modèle noir, tous deux avec réservoir à panneaux chromés. Augmentation sensible de la vitesse, qui tient à la nouvelle distribution et à l'emploi de la vitesse supplémentaire (quatrième vitesse). On remarque dans le stand Calthorpe la machine qui a participé souvent victorieusement à de nombreuses épreuves de tourisme et de vitesse en 1930, et qui a accompli à l'heure actuelle plus de 15.000 kilomètres sans échange de pièces ainsi qu'il l'a été remarqué par constat d'huissier. Dans le même stand, Sunbeam de présentation toujours impeccable. Egalement dans ce stand, la O. E. C. à la direction si personnelle dont un modèle est équipé pour le duo.

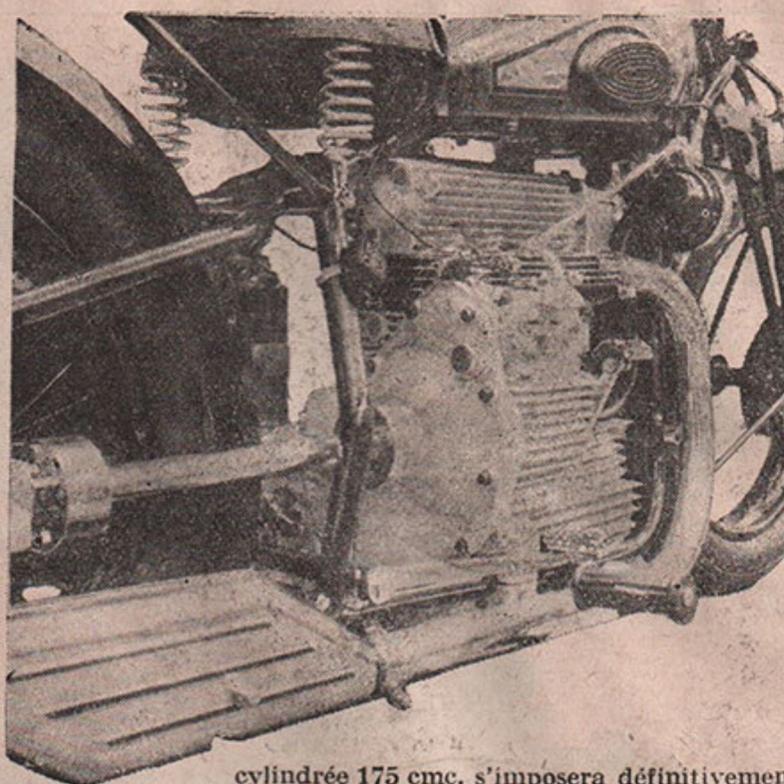
CLEMENT-GLADIATOR

BEAUCOUP de détails dans le cadre : fourche avant avec ressort central, amortisseur de suspension réglable ; fourche arrière plus courte que l'an dernier, Ressort de poussée de suspension arrière dans le prolongement de la fourche arrière ; toutes les machines plus courtes. Bernardet monte les 500 et 600 Jap latérales ; freins Perrot-Piganeau. A noter la démonstration de la suspension dans le stand, qui attire beaucoup de clients et



Le cadre de *Sau Sou Pap* en tôle embouti de la 250 cmc. 2 temps

La 4 cylindres 750 cmc. *Molo-confort*, arbre à came en tête, vue côté échappement et transmission.



beaucoup plus de curieux, ce qui permet aux vendeurs de connaître les idées de la clientèle à fond, critiques et félicitations se succédant et tout le monde s'en allant parfaitement convaincu. Nouveau réservoir, moins haut et mieux profilé, donnant une ligne agréable. Type livré à la clientèle selon le modèle de la machine vainqueur du Bol d'Or, etc... modèle d'Andreino 250 cmc.

LA CYCLETTE

UN gros renouveau : La « Cyclette » est réapparue après une éclipse de deux ans. Il est à remarquer que c'est le seul vélomoteur comportant un débrayage parmi les nombreux qui sont présentés à ce Salon. C'est un 75 cmc. L'effort de Cyclette pendant la période de gestation de la moto, a été considérable, puisque de tous les vélomoteurs présentés au Salon, c'est celui dont la consommation et la réalisation sont les plus modernes : or c'est la Cyclette d'il y a 3 ans du point de vue technique. Son prix est maintenu toujours le même : 1.475 francs. Cette petite machine comporte : porte-bagage, réservoir 6 litres.

DRESCH

SA 500 cmc., deux-cylindres à cardan en solo, et sidecars sport et tourisme. Ses 250 et 350 cmc. monocylindrique également à cardan et un vélomoteur 100 cmc. avec moteur Aubier et Dunne. Sauf le vélomoteur, toutes les machines sont présentées avec guidon souple, et poignées tournantes, comportant tous les contrôles.

D. S.

D. S. présente une 350 cmc. à culbuteurs d'une technique inspirée de ses

500 cmc., et dont le rendement a déjà été contrôlé, ce qui permet d'indiquer comme vitesse réelle de la machine un 110 soutenu. Les motos 1930 sont présentées avec des panneaux chromés.

Une présentation générale sans cesse améliorée !!

DURANDAL

SON cadre présenté l'année dernière, avec quelques modifications : nouvel emplacement de la batterie, nouveau mode de fixation des repose-pieds du passager, et nouveaux leviers de commandes de vitesses pour le bloc-moteur Chaise.

FAVOR

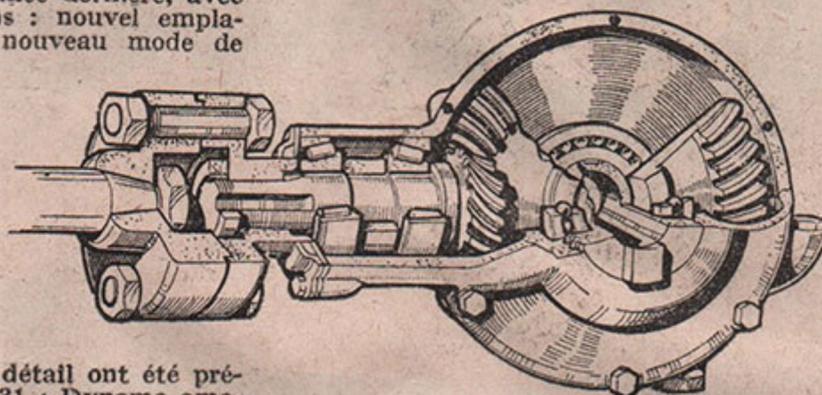
LA marque Favor n'a pas de machine absolument nouvelle : par contre, de nombreuses améliorations de détail ont été prévues dans les modèles 1931 : Dynamo amovible Soubitez. Phare avec ampèremètre. La 350 cmc. 4 CV à carter de chaîne de dynamo tout chromé, la culasse est rapportée, moteur démontable en tête de la culasse. A remarquer la présentation luxe de la Record 250 ; jusqu'aux disques d'embrayage qui sont bleu azur (émail électrique) ; la boîte à outils, etc., est également en émail électrique.

Le modèle 100 cmc. n'a pas été présenté par Favor : cela tient à ce que cette firme juge que tôt ou tard, et peut-être avec juste raison, que la

cylindrée 175 cmc. s'imposera définitivement pour les machines d'usage quotidien.

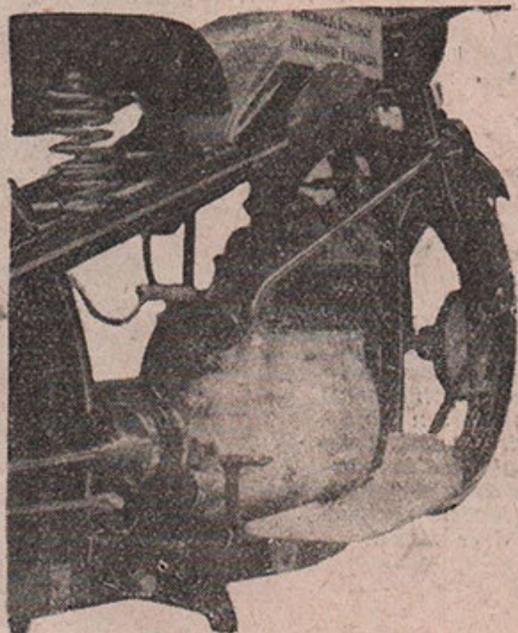
GALLAND

UNE voiturette commerciale de livraison, trois roues, à une roue avant motrice et directrice, avec moteur Train, quatre-cylindres, transmission par chaîne et tri-porteur

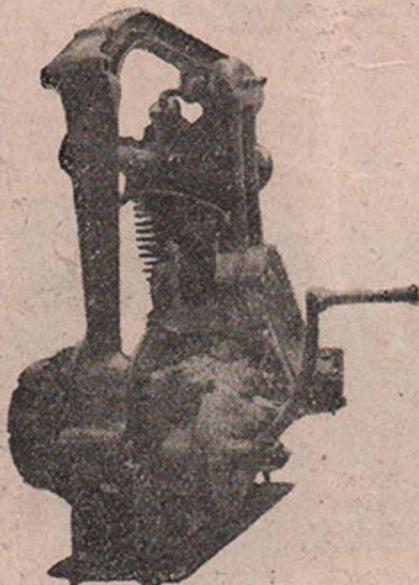


Détails du cardan sur la Dresch 1931.

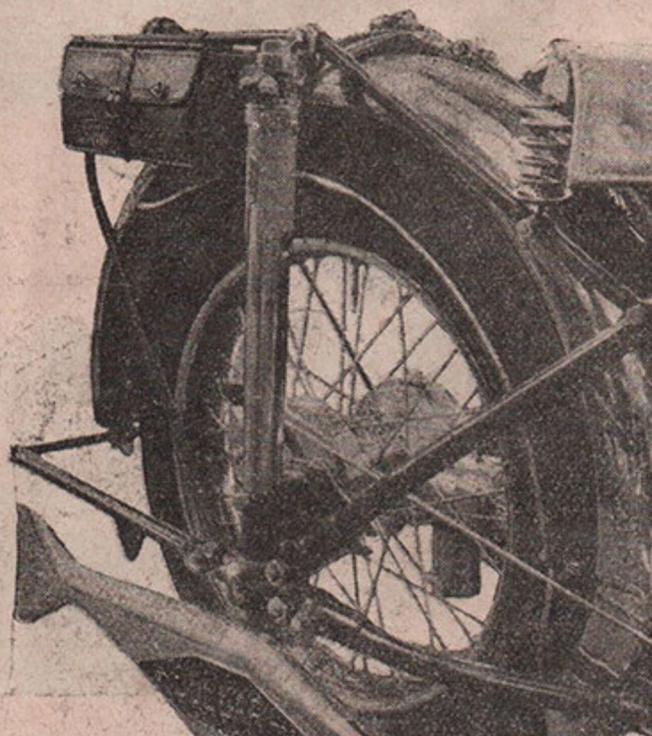
également avec un quatre-cylindres Train, transmission par cardan. Les autres modèles, classiques, mais améliorés, avec les moteurs Jap.



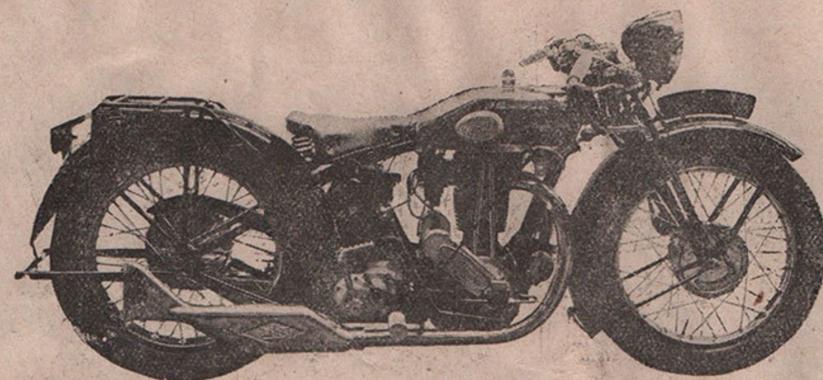
BMW. présente une 2 CV. monocylindrique à cardan en 200 cmc.



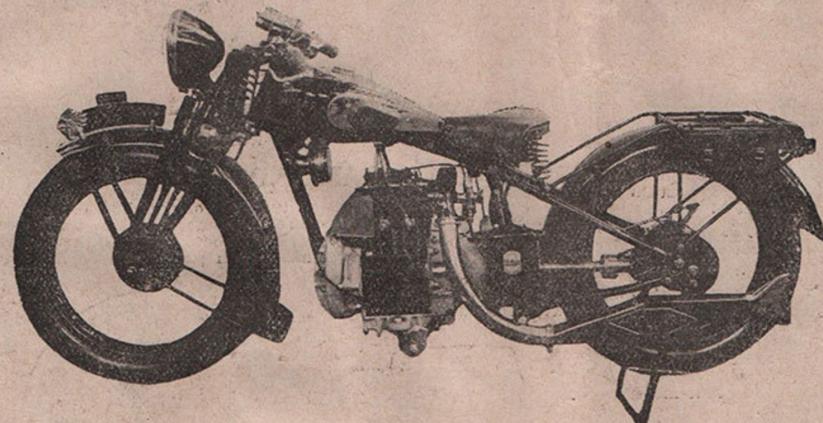
Le moteur Jap-Radiator est solidement enfermé dans un cadre matricé.



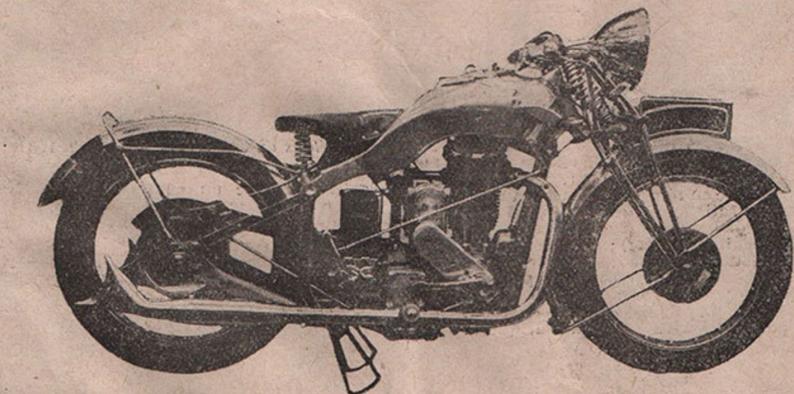
La suspension arrière de la Dollar 500 cmc. à culbuteurs, 4 cylindres et cardan.



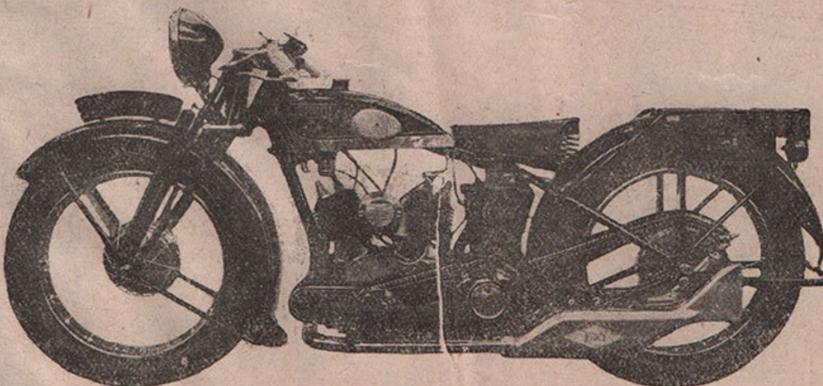
La 500 ccm. à culbuteurs Magnat-Debon. Cette firme, comme beaucoup parmi les plus importantes du monde, est restée fidèle aux réalisations classiques par boîte séparée et donnant des résultats incontestablement parfaits : les dirigeants jugent que l'engouement actuel est prématuré et il semble que leur avis est loin d'être contraire à la vérité : présentation hors pair, mécanique et cycle...



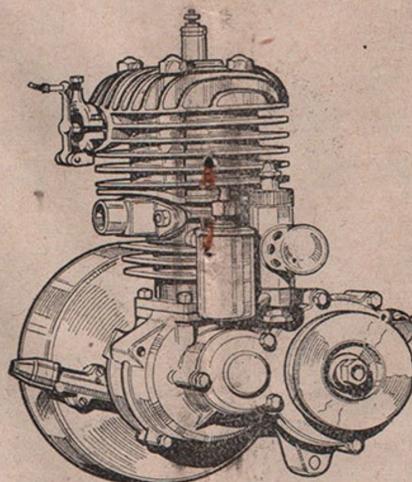
La Dollar 500 ccm. 4 cylindres, moteur Chaise, culbuteurs et cardan, dont nous donnons, page 1249, les détails de la suspension arrière : l'effort de Dollar, cette saison, est l'un des plus importants de l'industrie française et explique le formidable succès de cette firme.



La M. G. C. 500 ccm, nouveau modèle 1931 et son curieux réservoir qui semble avoir été inspiré par le plus célèbre metteur au point mondial.

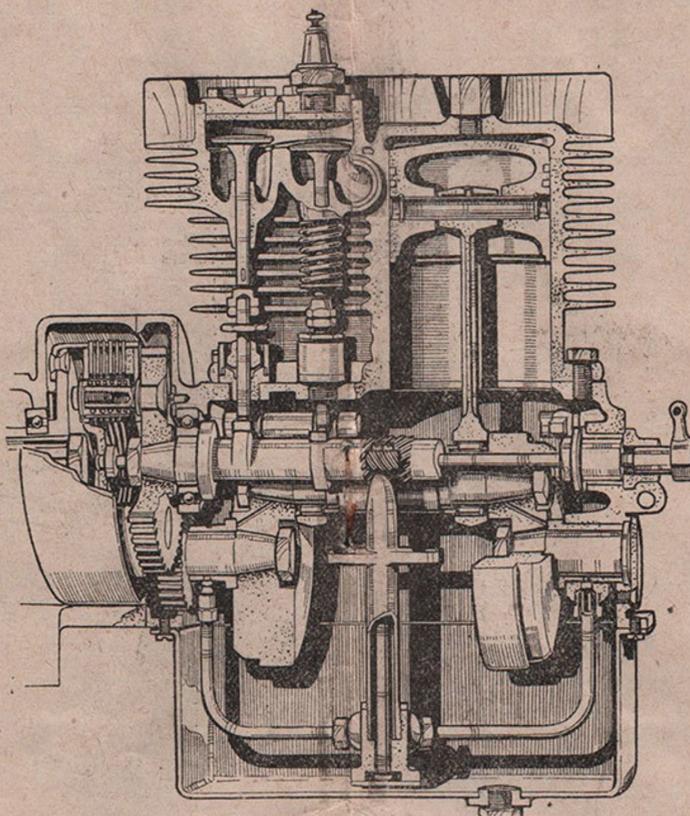


La Terrot bicylindres 1931, 680 ccm. Ce modèle n'est pas une nouveauté, dans le sens absolu, pour Terrot : il y a plusieurs années que la célèbre firme avait réalisé son bicylindre : aussi il n'y a nul lieu d'être surpris de la perfection du modèle présenté à ce Salon.

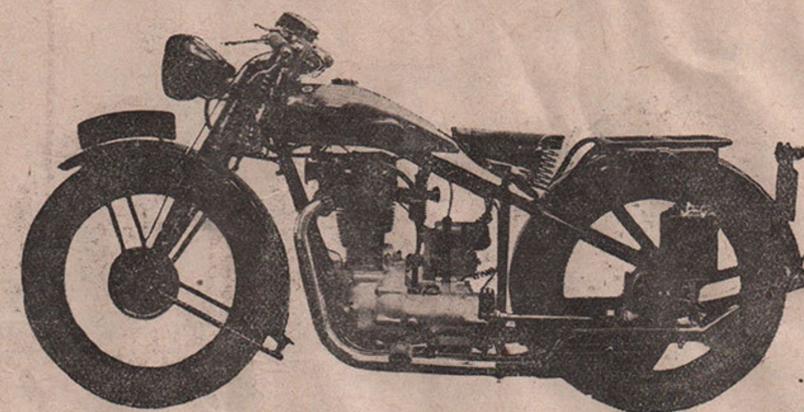


Aubier et Dunne a fait un remarquable 100 ccm, que l'on rencontre dans de nombreux stands.

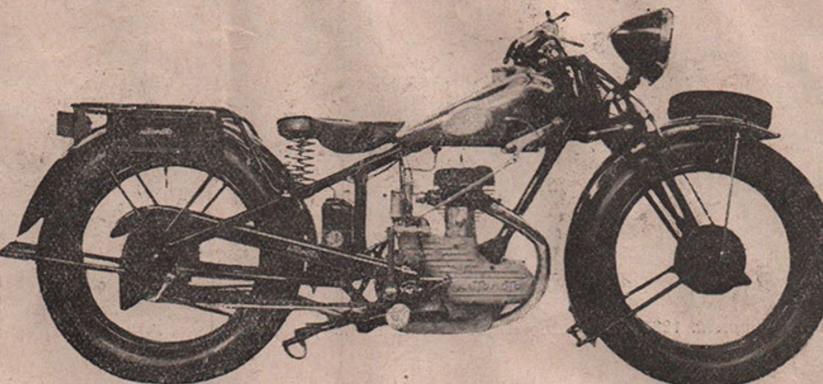
A travers les Stands



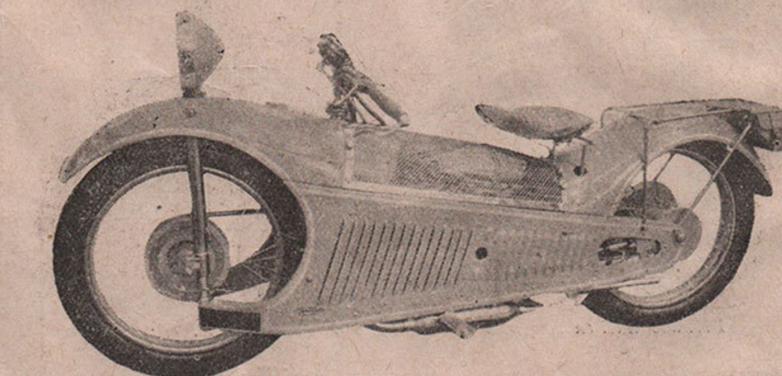
Coupe du bloc deux-cylindres Dresch 500 ccm, à cardan.



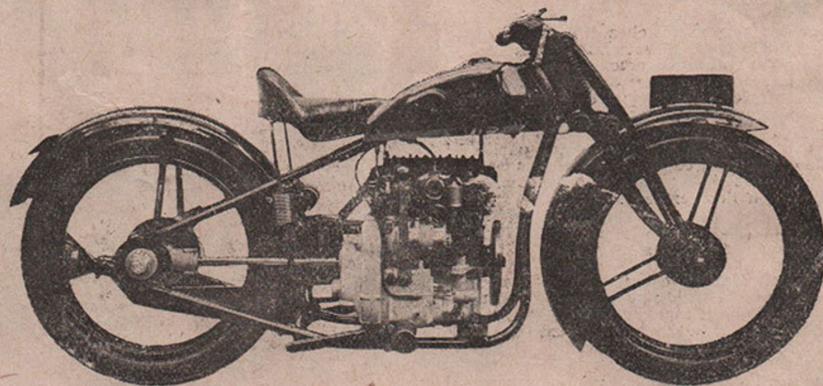
La nouvelle Alcyon à transmission par engrenages et vis sans fin. Le carter de ce bloc-moteur a reçu extérieurement de profondes modifications sur le type de l'an dernier. Pas de recoins à boue huileuse, entretien aisé : Alcyon a complété sa gamme 1931 par un bloc Zürcher latérales, à transmission par chaîne unique.



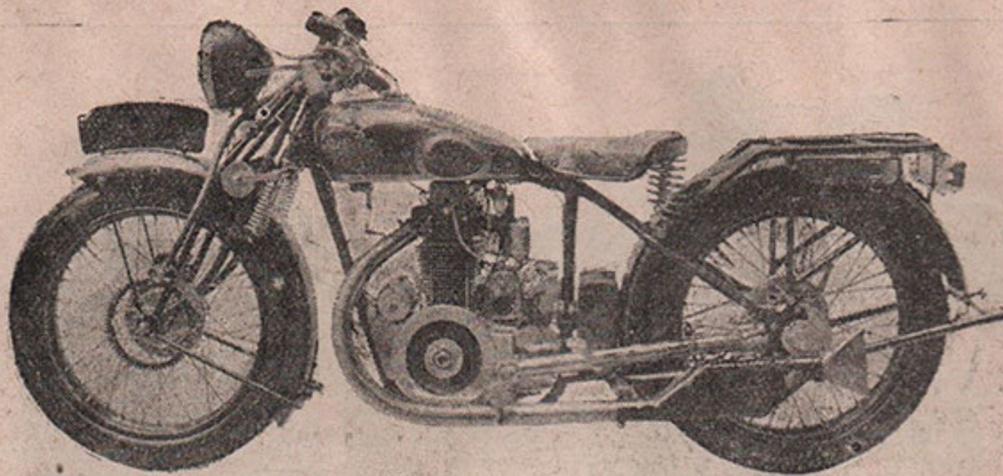
Automoto 250 ccm. 1931, à soupapes latérales : cette firme est acquise, pour tous ses modèles, au bloc-moteur, tant latérales que culbuteurs : il y a à remarquer, dans cette construction, la fourche en tôle emboutie et aussi le cadre à éléments matriçés.



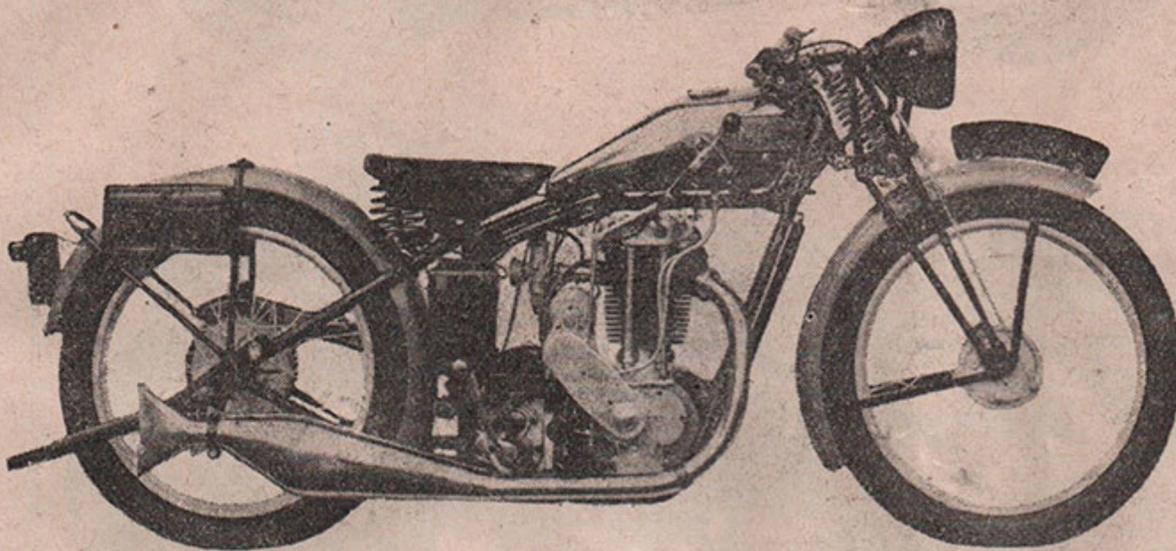
Majestic et son nouveau châssis équipé d'un 4-cylindres 500 ccm, moteur Chaise. L'aspect extérieur, sans doute, n'est pas tellement révolutionnaire sur le modèle 1930 : c'est à l'intérieur qu'il faut s'attarder : en effet cette carrosserie forme châssis avec garde-boue indépendants et les moteurs sont au choix du mono au 4 cylindres : au stand, un accouplement merveilleux du Bernardet à la Majestic.



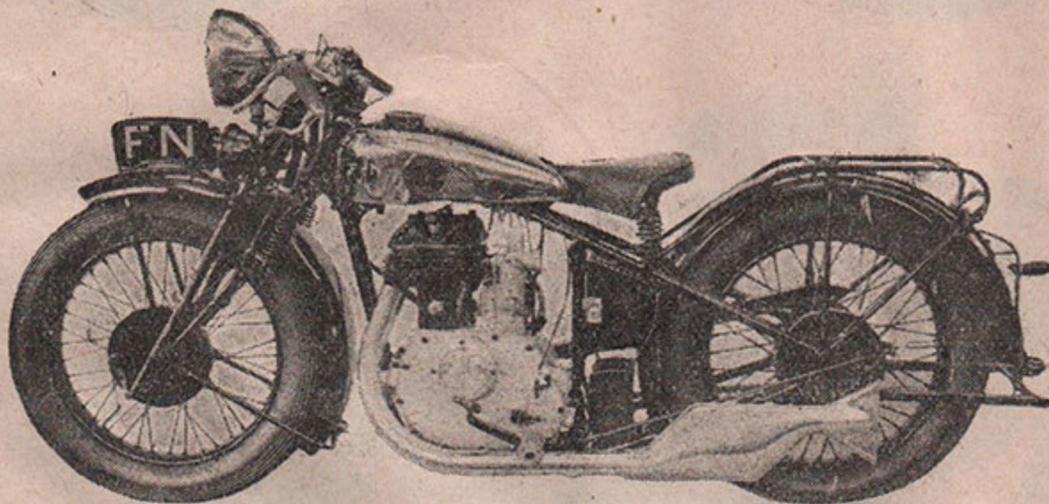
La Train à 4 cylindres, une des plus belles constructions mondiales de l'année. Ce modèle comprend deux types originaux : un type moto avec refroidissement normal classique : l'autre type est prévu pour l'usage intensif du trimoteur dans les villes : il est muni d'un refroidissement par canalisation d'air et ventilateur, avec ou sans marche arrière.



La 350 cmc. Prester à bloc Chaise et cardan.



La New Impérial 1931 que les Anglais présenteront à leur prochain Salon à l'Olympia.



FN. 500 cmc. en soupapes latérales : le type nouveau 1931.

GILLET-HERSTAL

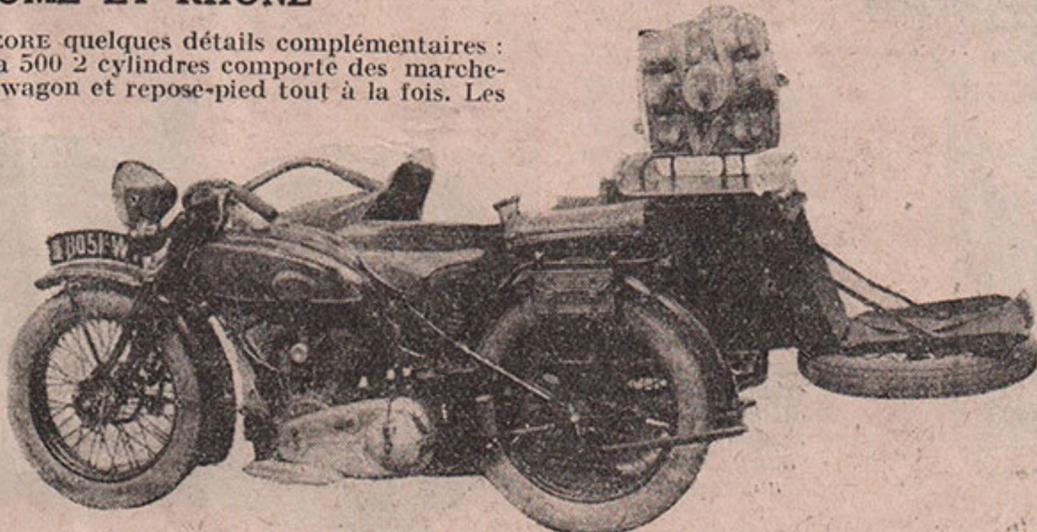
LES grandes nouveautés chez Gillet-Herstal sont la 350 cmc. culbuteurs à cylindres inclinés sur l'avant, la 350 cmc. et la 500 cmc. soupapes latérales, toujours en bloc-moteur. Belle présentation ! la plupart des machines sont équipées avec un nouveau guidon d'une netteté de lignes incomparable ! Les différentes manettes et leviers faisant partie intégrale du guidon, ce qui supprime les colliers, les boulons si disgracieux et si néfastes bien souvent à l'épiderme !!!

RENÉ GILLET

LE Général Maurin est passé dimanche matin dans la foule : nous l'avons vu au Stand Gillet. Détails nouveaux : amortisseur supplémentaire sur la machine « Elastique », pour le réglage du ressort, nouvelle sacoche pour remplacer la mallette au choix. Nouvelle position de l'accumulateur, complètement protégé. Le plus beau sidecar, la Rolls Royce du Salon se trouve dans le Stand René Gillet.

GNOME ET RHONE

ENCORE quelques détails complémentaires : la 500 2 cylindres comporte des marche-pied wagon et repose-pied tout à la fois. Les



La René Gillet 1000 cmc, nous est offerte en un équipement touristique qui en fait une des plus belles curiosités du Salon.

garde-boue à l'arrière sont repliables ; à l'avant, avec pare-boue.

L'A. B. C. 1919 est exposée près de sa jeune sœur de 1931 : notons que c'est bien vrai : Gnome en 1919 avait 10 ans d'avance : la nouvelle bi a, elle, 5 ans d'avance. A noter le sidecar Bernardet qui équipe cette dernière : c'est d'un luxe éblouissant.

La 350 à culbuteurs remporte un des plus gros succès du Salon, grâce à son allure mignonne et légère.

On présente au stand une coupe du moteur bi-cylindre : on remarquera le graissage particulier de la chaîne par un jet continu d'huile et non par une lubrification stabilisée : cela rappelle la technique des belles voitures à 500.000 francs. Evidemment, la chaîne a de beaux jours si tous les conducteurs adoptent la technique Gnome-Rhône, car l'engrenage ne peut se comparer en pareille occurrence comme rendement et durée.

HEL YETT

TOUTE la gamme de ses modèles antérieurs en Jap ou Chaise et ses modèles à cardan, combinaison Jap-Bridier-Charron. Un vélomoteur avec Chaise 100 cmc.

JUERY

SIGNALONS qu'ils sont équipés avec moteur Pauvert qui, depuis longtemps, défend victorieusement le principe du deux-temps.

KOEHLER-ESCOFFIER

LA 500 cmc. Champion de France, est exposée au stand et c'est Château lui-même, le nouveau champion, qui nous la présente. Sur la 500 et sur la 1000, le graissage de la tête de bielle est obtenu, ainsi que pour le piston, au moyen d'un système tout particulier de renvoi, par force centrifuge, au moyen d'un conduit spécial et d'une rondelle excentrée fixée au volant. On obtient ainsi un graissage proportionné à la vitesse du moteur. C'est un des rares moteurs qui soit aussi bien étudié au point de vue graissage. Le désamorçage est inconnu, grâce à un clapet situé au départ sur le carter. Chrome partout : Toutes les parties en aluminium sont polies, donc nettoyage facilité. L'éclairage : Magnéto-dynamo France. Les axes de volant sont très forts. La béquille centrale, n'ayant aucune utilité contestable dans ces modèles, a été abandonnée. Le réservoir en selle n'a pas été adopté pour cette machine parce que beaucoup plus fragile que le type classique. Un client a eu l'idée de se plaindre de ne faire que 124 km. à l'heure et 4 litres, avec cette machine, après rodage ! Comme on le voit, il y a des gens difficiles dans la Moto. Présentation : (noire et chrome). La fourche est à coulisse : 4 ressorts jusqu'à la tête de fourche et plus un ressort compensateur en bas.

MAJESTIC

TRANSFORMATION complète de leur châssis-carrosserie, sans toutefois que l'apparence générale de la machine soit modifiée. Les moteurs antérieurs comportaient un châssis

sur lequel reposait une carrosserie ; les modèles 1930 sont conçus de telle façon que la carrosserie elle-même forme châssis. Il y a donc deux éléments essentiels : un flasque droit, et un flasque gauche réunis par les entretoises qui servent de supports au moteur, au réservoir et autres organes. Le garde-boue avant et le garde-boue arrière sont désormais indépendants. La largeur de la machine a été sensiblement diminuée. Les moteurs employés sont les différentes cylindrées de Chaise jusqu'à quatre-cylindres inclus, avec les différents types d'entraînement par chaîne ou cardan. Il y a également une Majestic équipée avec les quatre-cylindres Train. La Majestic accouplée à un sidecar Bernardet Sport, fait un ensemble remarquable.

M. G. C.

Nous donnons par ailleurs la photographie de la M. G. C. qui vient d'arriver au Salon. Elle est un peu en retard et plusieurs visiteurs n'ont pas eu l'occasion de la remarquer. Elle a, comme on le voit, un nouveau réservoir qui, comme le disait spirituellement un de nos dessinateurs, lui donne une allure de Marchant spécial. Comme on le voit, M. Guiguet a su aller de l'avant pour la présentation et la technique de ses machines.

MOTOCOMPTOIR

MOTOCOMPTOIR présente toute sa gamme de moteurs dont la réputation n'est plus à faire ! Parmi les nouveautés, il faut signaler que tous les moteurs à soupapes latérales ont un couvre-soupapes. Parmi les culbuteurs, il faut signaler le nouveau moteur à carter sec, dont l'alimentation est faite par deux pompes assurant la circulation constante de l'huile.

MOTOCONFORT

Les différents modèles connus et déjà annoncés, dont les derniers-nés, un bloc quatre-temps, 175 cmc., un bloc 500 cmc. monocylindrique, avec un équipage sidecar, et les nouvelles 500 et 750 cmc., bloc-moteur quatre-cylindres à cardan avec distribution commandée par arbre à cames en tête.

Le vélo-moteur 100 cmc.

MOTOSACOCHE

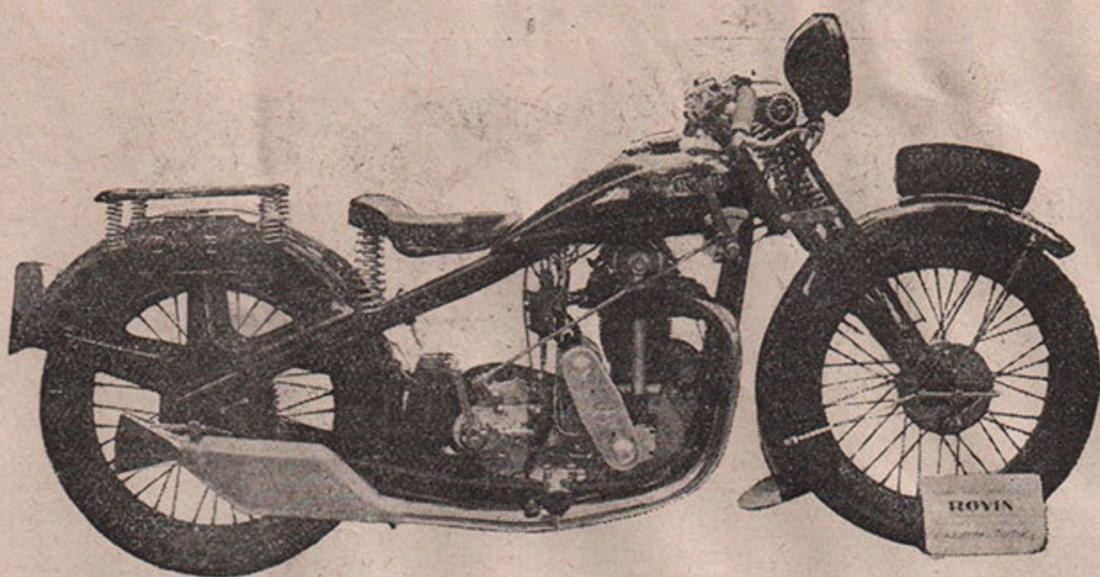
MOTEUR à soupapes latérales sur lequel est abandonné le principe des deux soupapes opposées.

Leur machine de compétition, une des plus belles du Salon, avec le nouveau moteur Mag à carter bain d'huile.

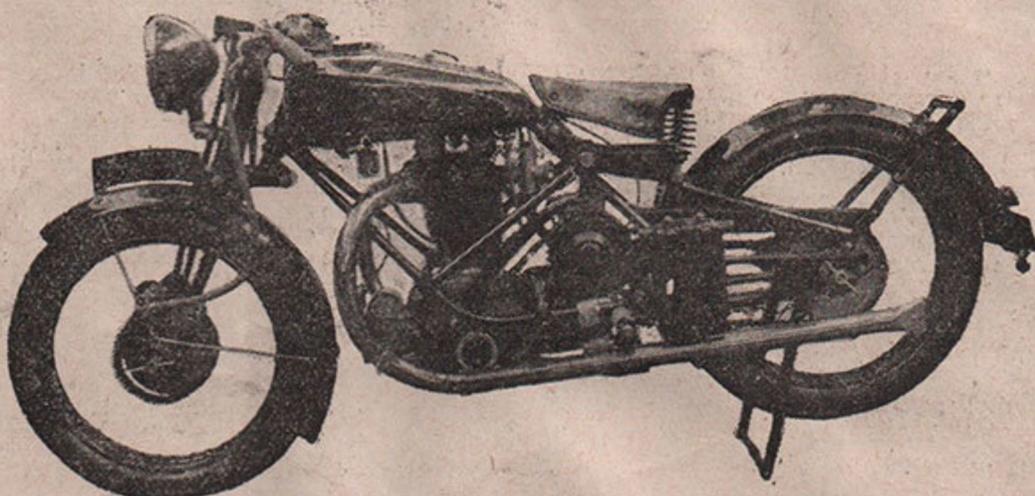
Un tri-porteur de présentation remarquable avec caisse gainée.

NEW-MAP

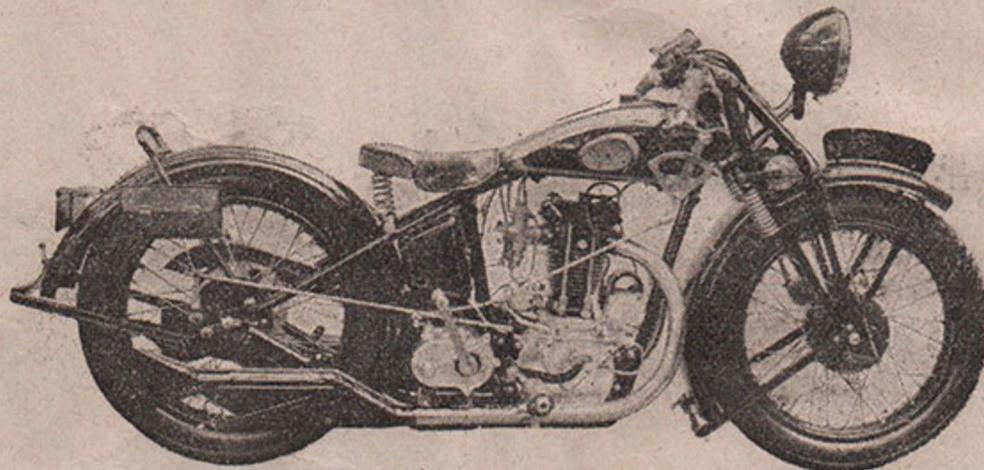
UNE présentation toujours irréprochable de ses différents modèles avec moteur Mag en latérales et culbuteurs, avec moteurs Chaise et Jap. Dans le même stand, la nouvelle fabrication P. Martin, dont le cadre est inspiré très nettement de la fabrication New-Map mais qui reçoit un moteur Zurcher. Toutes les motos de l'une et l'autre marques sont équipés avec boîte Burman, et la plupart



La Rovin possède un cadre matricé dans toutes les cylindrées.



Une 500 cmc. Racing à suspension arrière, chez Clément-Gladiator.



La DS. 350 cmc. à culbuteurs et à double échappement.

des modèles comportent le moyeu à broche, spécial à la fabrication Martin. Signalons également, pour l'une et l'autre marques, la nouvelle fourche à ressort central en double cône inversé, quatre amortisseurs et réglage de suspension à la main, en marche. Réglage des freins à la main par vis moletée de gros diamètre. Tous les réservoirs sont en cuivre embouti d'une seule pièce, chromé.

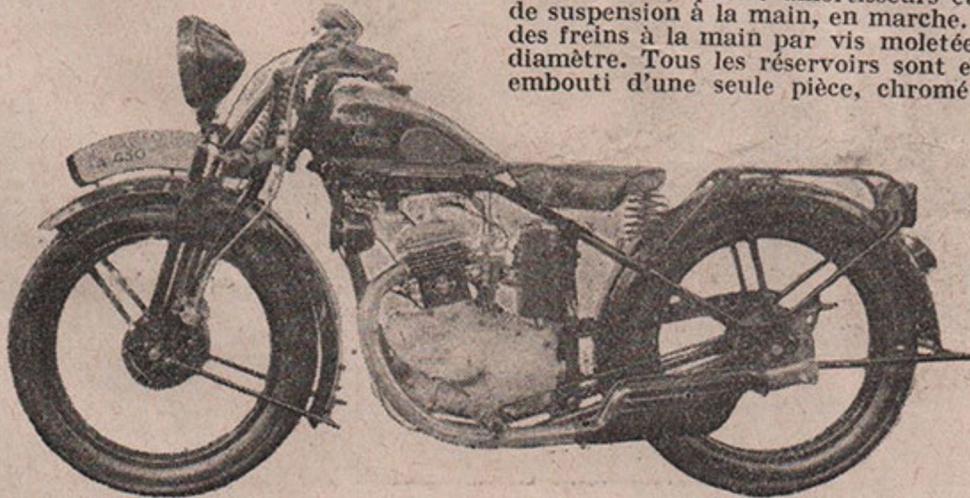
PRESTER

DEUX modèles : la 350 cmc. avec moteur, Aubier et Dunne et 500 cmc. Zurcher double berceau. Le guidon Dehne a été adopté par Prester. Le moteur est bien suspendu par quatre attaches, avec support de batterie sur la boîte ; une large selle Planor, à dossier ; tous les modèles sont munis d'attaches pour recevoir un sidecar. M. Mainguet est dorénavant chez Prester et, ayant l'habitude des lauriers, il amène à la maison de belles espérances 175 cmc. : consommation insignifiante donc excessivement basse.

(Suite la semaine prochaine.)

Banquet Peugeot

Les Etablissements Peugeot offraient leur banquet annuel à tous leurs agents motocyclistes et cyclistes, le 27 octobre, à la salle Wagram où plusieurs milliers de convives se donnèrent rendez-vous, dans une atmosphère de gaieté, qui prouve combien MM. Peugeot frères savent s'entourer de sympathie et d'excellents collaborateurs. La presse fut représentée au grand complet et Moto Revue également.



La Monet et Goyon, 4 CV. bloc-moteur, vue du côté volant magnétique.



Le Grand Prix de Tunisie

Le 18 octobre a eu lieu la principale épreuve motocycliste tunisienne, le Grand Prix de régularité. La victoire est revenue, au classement général, à Joltanovsky, sur Terrot 250. Aussitôt après, la seconde place est attribuée à Rol, sur Peugeot 175. La course se disputait sur l'itinéraire Tunis-Béja Aïn-Draham, — Mateur et Lebardo. Un contrôle secret avait lieu au Djebel-A-Biod. Dès le début, les concurrents sont largement distancés. La première étape est gagnée par Rol. A la deuxième, c'est Cilia, de même qu'à la troisième étape, où Orus, notre correspondant se classe *ex-aequo*. Quelques risques de bûches dans les ravins de Aïn-Draham. Bardscherrer, le raidman dont nous parlons page 1.258, est en panne à Babouche et est obligé d'abandonner.

Il faut louer l'organisation et la persévérance des dirigeants qui ont eu fort à faire dans cette occurrence.

Résultats

175 cmc. — 1^{er}, Rol, Peugeot, 0/539; 2^e, Feraut, Terrot, 2/446; 3^e, Rebmann, Dollar, 58/1.580; 4^e, Lafond, Terrot, 116/128.

250 cmc. — 1^{er}, Joltanovsky, Terrot, 0/513; 2^e, Cilia, Terrot, 0/654; 3^e, Orus, Guzzi, 6/478; 4^e, C. B., Dollar, 44/1.018.

350 cmc. — 1^{er}, Mané, Terrot, 4/584; 2^e, Cottet, Gnome Rhône, 6/622; 3^e, Felici, Sarolea, 6/659; 4^e, Casanova Terrot 10/387; 5^e, Er-rera, Sarolea, 22/928; 6^e, Perrier, Peugeot, 28/308; 7^e, Giangrasso, Automoto, 28/524; 8^e, Abderrahim, Terrot, 32/1.134; 9^e, Clemente, Terrot 34/999; 10^e, Giorgi Bianchi, 56/895; 11^e, Vincenzini, Terrot, 126/2.728.

350 cmc. — 1^{er}, Hornung, Gnome-Rhône 158/2.281.

Le classement général.

1^{er}, Joltanovsky, Terrot, 0/513; 2^e, Rol, = 2^e, Peugeot, 0/539.

Paris-Nice : 14 au 19 mars

La brillante épreuve annuelle Paris-Nice aura lieu du 14 au 19 mars 1931. Le parcours emprunté Paris-Grenoble, Grenoble-Nice ne comportera que deux étapes et rencontrant des difficultés de route plus nombreuses que par l'itinéraire emprunté les années précédentes.

Une épreuve en circuit fermé aura lieu le lendemain de l'arrivée qui départagera les *ex-aequo*. Voilà une innovation qui ne manquera pas d'augmenter l'intérêt de cette randonnée de plus de mille kilomètres.

La Coupe de Tourisme 1930.

La Coupe de France de Tourisme 1930 vient d'être attribuée en 175 cmc. Monet-Goyon (Sourdou et Hommaire); en 250 cmc. Terrot (Coulon-Fraichard); en 350 cmc., Monet et Goyon (Gaussorgues et Debaisieux); en 500 cmc., Gillet-Herstal; en sidecar 600 cmc., Gillet-Herstal (Andrieux et Caron). Il est heureux de voir deux marques s'attribuer deux fois une coupe de tourisme dans la même année: Monet-Goyon et Gillet-Herstal.

Le sport

Gometz-le-Châtel

C'est dimanche dernier 26 octobre qu'eut lieu la course de côte de Gometz-le-Châtel, organisée par l'Association Motocycliste de France et l'A. C. d'Ile-de-France. Cette année, Mauve a rencontré un succès inespéré, battant le record des engagements: avec les deux ou trois montées par engagé autorisées par le règlement, Gometz 1930 nous a permis d'assister à 150 montées environ; c'est un record spectaculaire vraiment captivant. Nous regrettons vivement de n'avoir pu donner la liste des engagés dans notre dernier numéro, cette liste n'ayant été prête qu'après la mise sous presse de *Moto Revue*.

La dernière course de côte du calendrier français, la course de côte de Gometz-le-Châtel a rencontré un beau succès à tous les points de vue. Le même beau temps que l'année dernière vint subitement faire place à l'affreuse journée de la veille, les partants furent des plus nombreux et le public très dense. Mauve et l'Association Motocycliste de France ont lieu d'être satisfaits: c'est

la onzième fois que cette épreuve se disputait.

Les deux leaders furent Lambert et Francisquet, précisément les deux as que les dernières compétitions de la saison n'avaient pas semblé favoriser étrangement.

La course se disputa en deux parties bien distinctes par suite d'une bourrasque sans suite qui vint sur le coup de midi permettre à tous d'aller déjeuner. En voitures, le triomphateur fut Zanelli. Le record moto à battre appartenait à Lambert et Francisquet réussit à le battre à 131 km. 387, après une première tentative infructueuse. A son tour, Lambert, après deux essais, réunissait le même temps record: de ce fait, Francisquet, selon les règlements fédératifs, se trouve rester le vrai recordman; en effet, pour être recordman, il faut battre et non pas seulement égaler le record précédent. La côte se présentait sur un kilomètre à fort pourcentage mais en ligne droite, départ arrêté, arrivée lancée.

En voitures, Zanelli abattait 118 km. 421, mais il est juste de signaler le record enlevé par Sénéchal en 1.500 cmc., sur sa Delage à plus de 109 km.-h.

En outre, d'autres records furent battus à motos. Nous avons plus particulièrement les maisons Rovin et San-Sou-Pap, qui se sont illustrées d'une façon toute particulière. En effet, avec le record de Francisquet, elle s'attribue en 500 cmc. un des records. Elle s'attribue en outre en 250 l'autre record avec Jean Rolland.

En 100 cmc., nous avons aussi un record à 62.284 de battu. Coulon termine la saison en beauté et assure à Terrot deux victoires en 175 et en 350, tandis que, sur moto 750 cmc.; New Map établit la distance à 94.241.

Les sidecars prennent aussi deux records, en 1.000 et en 600, et dans la catégorie cyclecars, Ladurantie bat largement l'ancien record à 76.923.

Les records à battre

Voici les records de la course de côte de Gometz-le-Châtel établis sur un kilomètre, départ arrêté:

Motos. — 75 cmc.: (à établir); 100 cmc.: Henger (Bealé), 54" 4/5, 1929 (m. h. 65 km. 690); 125 cmc.: Druz (Dollar), 50" 3/5, 1926 (m. h. 71 km. 140); 175 cmc.: J. de Latour (Rovin), 39" 2/5, 1929 (m. h. 91 km. 371); 250 cmc.: J. de Latour (San Sou Pap), 36", 1929 (m. h. 100 km.); 350 cmc.: Coulon (Terrot) 33" 4/5, 1929 (m. h. 106 km. 510); 500 cmc.: Francisquet (Sunbeam), 32", 1929 (m. h. 112 km. 500); 1.000 cmc.: Lambert (D.S. Malterre), 29", 1929 (m. h. 124 km. 140); 750 cmc.: Richard (Peugeot), 32" 2/5, 1926 (m. h. 111 km. 110).

Sidecars. — 350 cmc.: Coulon (Terrot), 43" 3/5, 1929 (m. h. 82 km. 570); 600 cmc.: De Rovin (Rovin), 47" 3/5, 1927 (m. h. 75 km. 630); 1.000 cmc.: Lambert (D. S. Malterre), 32" 1/5, 1929 (m. h. 111 km. 800).

Tricyclecars. — 350 cmc.: Chéret (Chéret-spéc. L. M. P.) 49" 2/5, 1929 (m. h. 72 km. 870); 500 cmc.: Mézell (Darmont-Morgan), 47", 1927 (m. h. 76 km. 590); 750 cmc.: Dhôme (Darmont-Morgan), 52" 4/5, 1926 (m. h. 68 km. 180); 1.100 cmc.: Dhôme (Darmont-Morgan) 37" 1/5 (m. h. 96 km. 770).

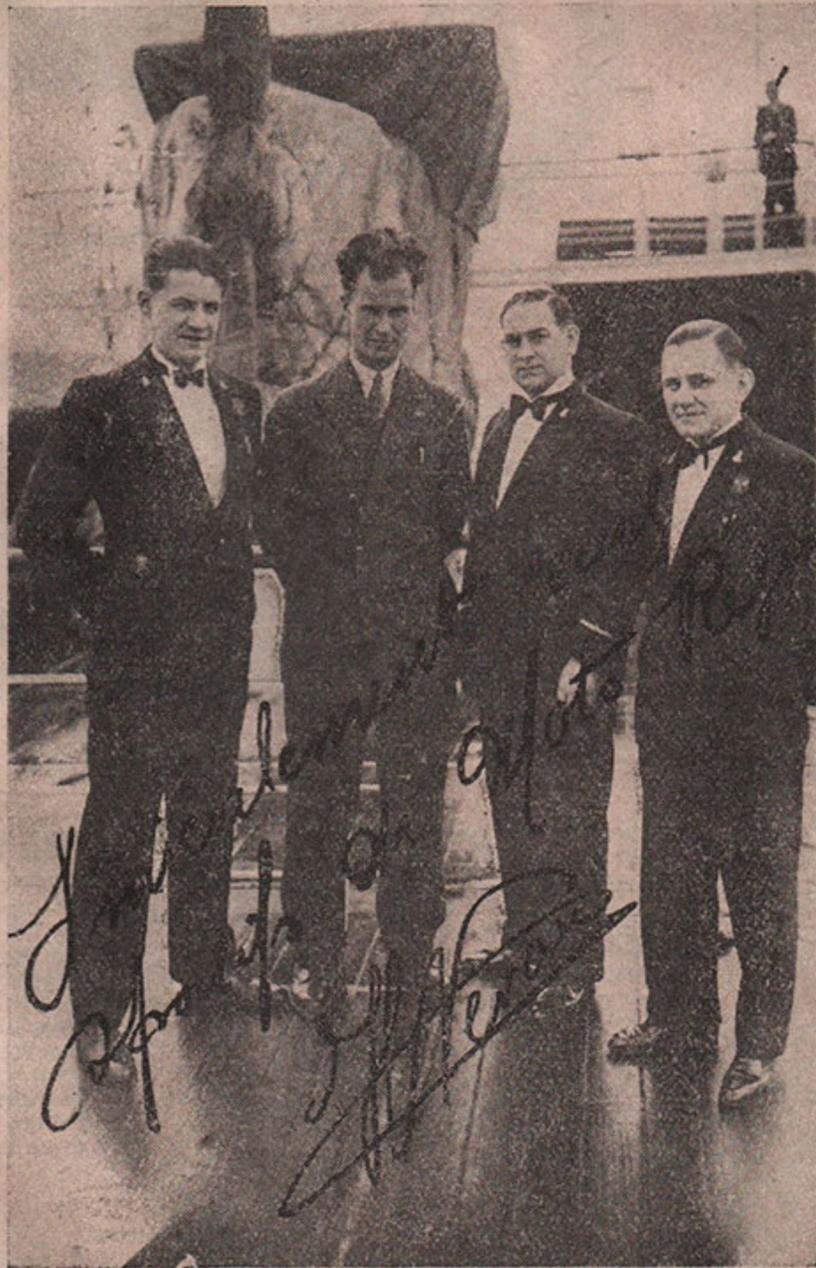
Les Résultats:

Distance: 1 kilomètre, départ arrêté, arrivée lancée.

Motos 100 cmc. — 1. Rapeau (Moto-pédale), 57" 4/5, moy.: 62 km. 284.

Motos 175 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 42" 4/5, moy.: 84 km. 112; 2. Maillard-Brune (Royal-Sport), 57" 2/5, moy.: 62 km. 718.

Motos 250 cmc. — 1. J. Roland (Rovin), 36" 2/5, moy.: 98 km. 901; 2. Andreino (Clement-Gladator), 37" 3/5, moy.: 95 km. 745; 3. Atcher (A. J. S.), 57" 2/5, moy.: 62 km. 718. (Suite p. 1262).



Après la traversée de l'Atlantique: un ardent motocycliste, Henri Véron fut une des chevilles ouvrières de l'incoubliable exploit; premier mécanicien de Costes et Bellonte, Véron a consenti à parapher ce document, à son retour d'Amérique sur le «France», pour les lecteurs de *Moto Revue*. De gauche à droite: René Rémond, directeur sportif de l'A. M. C. du paquebot «France»; J. Chevron, vice-président; Henri Véron; R. Chollois, secrétaire.

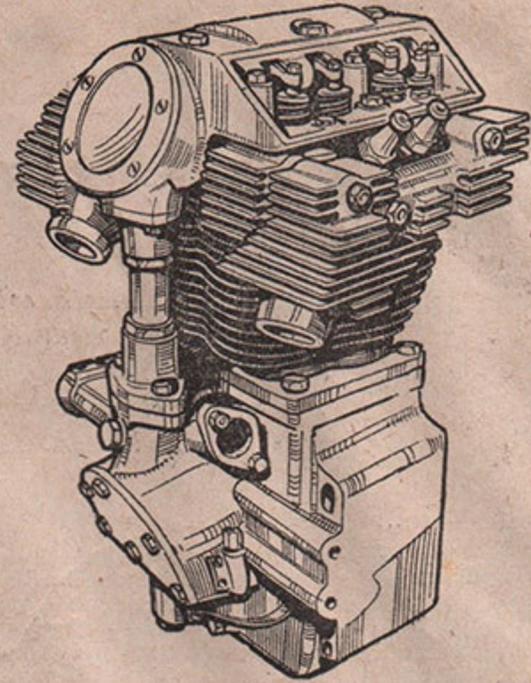
La nouvelle quatre-cylindres anglaise

A plusieurs reprises des quatre-cylindres ont fait leur apparition au Salon de l'Olympia, mais aucune n'a fait l'objet d'une production commerciale. Peut-être s'agissait-il de machines expérimentales destinées simplement à faire sensation et à attirer l'attention du public sur la marque de leur constructeur. Certaines même semblaient n'avoir été assemblées qu'au dernier moment et n'avaient intérieurement ni pistons ni vilebrequins. Elles étaient pour la plupart cataloguées à des prix prohibitifs. Bref, il ne s'agissait, en aucun cas, de tentatives résolues destinées à gagner la clientèle à de nouveaux types de machines. Il ne faut donc pas s'étonner que les quatre-cylindres présentées jusqu'à ce jour en Angleterre n'aient pas connu le succès. Et pourtant on savait que plusieurs marques poursuivaient depuis longtemps des essais, mais continuaient à offrir au public des monocylindriques. Il n'est nullement exagéré de dire que la Motobécane 500 cmc. présentée l'année dernière au Salon de Paris, a créé en Angleterre une très forte impression par son prix, son poids, ses dimensions et sa remarquable conception et cette impression s'est bien des fois fait jour dans les articles et dans la correspondance de nos confrères anglais. Il était démontré qu'une quatre-cylindres bon marché, légère, maniable et peu encombrante, était possible. Cette année, l'Olympia verra deux quatre-cylindres, dues à des marques connues pour leur esprit pratique et leur sens commercial, nous voulons dire Ariel et Matchless. Il ne s'agit plus de solutions hâtives et éphémères, mais de machines qui rentrent dans un programme commercial bien étudié, et qui ont été longuement éprouvées. Il est naturellement impossible de savoir quelle sera l'attitude du public à leur égard. Curiosité d'abord, c'est certain, mais cette curiosité se transformera-t-elle en enthousiasme ? C'est ce qu'on ne peut savoir. C'est surtout affaire de temps et de persévérance. Fort heureusement, les deux marques en question se trouvent dans une situation très prospère, elles jouissent d'une réputation de premier ordre et ainsi leurs nouvelles créations pourront rapidement s'imposer au public. L'Ariel n'apparaîtra qu'au Salon de l'Olympia, bien qu'elle ait été déjà essayée par un certain nombre de personnalités. La Matchless vient d'être présentée au public.

Nous avons déjà eu l'occasion, l'an passé, de décrire une bicylindre Matchless, la Silver Arrow de 400 cmc. Nous rappelons que cette machine possède des caractéristiques très intéressantes. Le moteur est un bicylindre dont les deux cylindres forment un V très formé et sont fondus en bloc. Les soupapes, au lieu d'être inclinées, sont verticales, ce qui permet de les commander par un arbre à cames transversal. Il n'y a qu'une tubulure d'échappement, l'échappement des deux cylindres se faisant dans une calotte unique. L'aspect est très

simple, très net. De plus, cette machine comporte une suspension arrière montée sur Silentbloc et pourvue d'amortisseurs. Cette machine a fait très bonne impression dans les épreuves de tourisme, et elle sera d'ailleurs exposée cette année encore, avec quelques améliorations, dont une boîte à quatre vitesses. La transmission est du type classique par double chaîne. Si nous en rappelons les caractéristiques, c'est que la nouvelle quatre-cylindres Matchless possède avec elle beaucoup de points communs et un air de famille. Cadre, suspension arrière, transmission sont à quelques détails près les mêmes. Il nous suffira donc de décrire le moteur.

C'EST un quatre-cylindres en V très fermé. On a ainsi deux coudes seulement pour vilebrequin et le moteur étant très compact, il a pu être disposé perpendiculairement au cadre tout comme le bicylindre, et la transmission se fait par double chaîne. Les quatre-cylindres constituent un bloc très épais, ce qui facilite la circulation de la chaleur et permet d'obtenir un refroidissement assez égal. Les constructeurs de la Matchless ont voulu combiner dans ce modèle une extrême souplesse avec une performance capable de satisfaire les amateurs de vitesse. C'est ainsi qu'en prise directe, on peut rouler sans à-coups à 10 à l'heure et atteindre, d'autre part, le 130, cela avec une cylindrée totale de 597 cmc. (50,8 d'alésage et 73 mm. de course). On a donc été amené à utiliser les soupapes et l'arbre à cames en tête. La culasse est d'une seule pièce et elle porte les soupapes et les tubulures. La tubulure d'admission se trouve au milieu, les sorties d'échappement à l'extérieur. Les calottes d'échappement sont bouchonnées de part et d'autre de la culasse. Le carter de distribution est fixé sur la culasse par six boulons, et l'arbre à cames central, entraîné par pignons d'angle, attaque les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs. Tout le mécanisme de distribution est enclos. Les soupapes sont verticales. Les pistons en aluminium n'ont que deux segments et le segment inférieur fait fonction de râcleur d'huile. Quant au graissage, il se fait par circulation d'huile, à carter sec. Une partie de l'huile est envoyée aux têtes de bielles, une autre à la distribution et de là retourne par gravité au réservoir d'huile. L'huile qui tombe au fond du carter est refoulée par la pompe au réservoir. L'allumage se fait par batterie et bobine. Le carter est



également intéressant. Il est cloisonné et porte un roulement à rouleaux qui supporte le vilebrequin qui à ses extrémités tourne dans des paliers lisses. Autre détail intéressant : le moteur ne comporte pas de volants proprement dits. Ce sont les coudes du vilebrequin et les contrepoids qui font office de volants.

Bien que la transmission soit disposée d'une manière très classique, elle mérite de retenir l'attention. La chaîne primaire est une chaîne jumelée et sa tension est réalisée par des ressorts plats, un peu à la manière de la chaîne de distribution de l'A. J. S. ACT.

Cette machine est vendue tout équipée pour 75 livres. Le prix, si l'on considère tous les perfectionnements qu'elle comporte et les performances réalisées, n'est pas exagéré, il est de 75 livres (9.300 fr. en Angleterre). Un sidecar spécial à roue suspendue est prévu pour ce modèle.

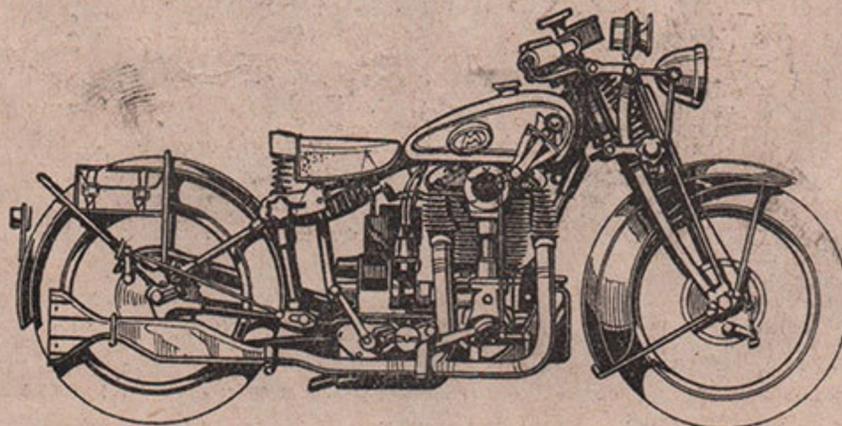
On voit que de plus en plus la question du quatre-cylindres est étudiée par les pays producteurs de motocyclettes. On sait que chez nous également un constructeur de moteurs, Train, vient de créer un bloc quatre-cylindres des plus intéressants. Sans doute le monocylindre n'est pas actuellement menacé de manière dangereuse, mais on sent qu'une très intéressante évolution se prépare.

Au voleur ! Au filou !!

On a volé la moto de M. René Benard, 16, rue Oberkampf à Corbeil (S.-et-O.). En voici les caractéristiques :

Terrot 4 CV, Standard, éclairage électrique, lansad, réservoir grenat, immatriculé : 2713Y A3, type H. N° d'ordre de la série du type : 102.829. N° du moteur : 72.307.

Le propriétaire membre du Moto Club de Corbeil-Essonnes, avait laissé les disques de son club accrochés au cadre n° 55. Rappelons que tout mécanicien ou tout motocycliste, qui achète ou détient même involontairement cette machine ou une de ses parties, est passible de la loi, au même titre que s'il l'avait volée, comme tous les acheteurs qui ne vérifient pas avant de faire une acquisition, le numéro de moteur, n'a aucune excuse devant la loi. Il doit rembourser intégralement la valeur de la moto ou la rendre dans l'état où elle a été volée et mieux, est passible de peine correctionnelle le cas échéant. Rappelons enfin que, depuis deux mois, Moto Revue a signalé un certain nombre de motos volées et toutes enfin sont retrouvées. Il ne reste plus que celle-là, prise le 26 octobre au matin, en plein Paris. C'est un devoir pour tous les motocyclistes, de vérifier en pareilles conditions, devoir altruisme très normal.



Le Rallye du Salon 1930

(Suite de la page 1244)

La multiplicité des calculs et la coïncidence fortuite des fêtes de la Toussaint nous contraignent de reporter au numéro prochain, la suite du classement et l'attribution des prix : que les intéressés nous en excusent sincèrement, ayant dû donner notre bon à tirer 24 heures plus tôt dans l'intérêt de tous nos lecteurs et amis.

Rouler loin...

En particulier, un concurrent faisant fi de 70 à 80 mètres, qui est généralement la distance commune, a réussi une performance qui en dit beaucoup sur l'étude précise qui avait été faite du règlement. Nous avons prévu, en effet, 170 mètres de lancement, plutôt pour éviter les accidents. Or, ce concurrent s'est permis la fantaisie d'aller du tremplin jusqu'aux barrières limites : peut-être même eût-il fait mieux, s'il en avait eu la possibilité.

Il nous a prouvé que l'épreuve en question risquait ultérieurement de dégénérer et de devenir interminable, car son système de balancement fut immédiatement repris par un autre malin qui lui, de son côté, sans apprentissage, put atteindre 130 mètres, mais la ficelle était éventée. La seconde épreuve consistait à accomplir, le plus rapidement possible, une distance de quelque décimètre, départ arrêté, arrivée arrêtée sur la ligne : c'était un concours de freinage dans toute l'acception du mot, ce furent des motocyclistes qui ne nous sont pas inconnus, qui se permirent de faire les meilleurs temps. Nous eûmes de belles performances à ce sujet. Pas mal de bûches qui amusèrent la nombreuse galerie de spectateurs. Quelques acrobaties, non dangereuses, car la Ville de Paris avait eu la délicate attention de sabler l'emplacement. Remarquons en passant que le service d'ordre fut des mieux organisés que nous ayons jamais connu. Nos félicitations au Commissaire directeur de service. Les épreuves commencées à 8 h. 30, se terminèrent à midi, par la distribution tant attendue, du ou des bidons d'huile que les raffineries des Pétroles du Nord « Purfina » offrirent gracieusement à tous les concurrents ayant accompli un minimum de kilométrage dans l'épreuve. Rares furent ceux qui n'en profitèrent pas. Ils en furent un peu mécontents, mais c'était à eux de savoir gagner cette récompense, bien motocycliste.

Puis, lorsque chacun eut déjeuné confortablement, ce fut l'avalanche au Grand Palais, au stand *Moto Revue*, où avait lieu la proclamation des résultats. Déjà l'affluence était grande dans le bâtiment. Les constructeurs furent littéralement affolés, lorsque chacun des concurrents vint réclamer le droit d'entrée, que la plupart d'entre eux avaient offert à leurs clients. Le garage Regor fut ouvert toute la nuit du samedi au dimanche pour recevoir les concurrents heureux et malheureux de l'épreuve. Il y eut des places disponibles, car beaucoup ne purent rejoindre le samedi. Deux cents environ garèrent chez Saint-Martin Automobiles où l'accueil fut des plus cordiaux. Nous en remercions vivement M. Loubières.

Et nos calculs ?

Les calculs « formidables » qui ont dû être faits à l'occasion du classement des concurrents du rallye du Salon, ont été établis à une vitesse record, grâce aux machines à calculer électriques, des Etablissements Ebstein frères, 51, rue de Provence, Paris.

La machine *Tasma* a permis d'additionner les kilomètres parcourus par les 297 arrivants formant un total de plus de 120.000 kilomètres. Elle a permis ensuite d'opérer la soustraction directe.

La *Multibo* a permis de retrouver par une simple manipulation automatiquement, la moyenne de chaque concurrent.

D'abord une soustraction pour connaître le temps, mis pour parcourir le kilométrage du concurrent, connaissant le kilométrage

effectué et le temps : il suffisait d'appuyer sur les touches correspondantes, pour que la division automatique, avec lecture directe, permit aussitôt de connaître la moyenne exacte, avec cinq décimales, en moins de 10 secondes : Ce travail à la main demanderait pour le moins cinq minutes avec un excellent calculateur : voyez alors cinq minutes pour chacun des 297 arrivants, etla migraine.

Les opérations furent rapidement menées, puisque les classements complets purent être affichés au Salon à 16 heures, par deux agents de la maison Ebstein, MM. Marçais et Panis, auxquels nous adressons toutes nos félicitations pour la façon experte dont ils se sont acquittés de cette « formidable tâche ».

1^{er} Classement individuel

L'astérisque indique une modification ultérieure au classement, voir ci-après.

1^{er} (239), Deniau, Libourne = 320,90. — * 2^e (375), Bourguin, Villeneuve-Saint-Georges = 262,80. — 3^e (143), Pommeurol, Bordeaux = 256,80. — 4^e (188), Noyer, Versailles = 249,58. — 5^e (374), Huet, Villeneuve-Saint-Georges = 246,68. — 6^e (364), Kattrer, Villeneuve-Saint-Georges = 246. — 7^e (565), Boor, Epinal = 245,96. — 8^e (288), Portrait, Rouen = 243,60. — 9^e (457), Kowalsky, Versailles, 242,70. — 10^e (84), Nalter, Châlons-sur-Marne = 240,70. — 11^e (379), Charvet, Villeneuve-Saint-Georges = 235,50. — 12^e (165), Boulineau, Bordeaux, 233,84. — 13^e (44), Hauducœur, Versailles = 231,88. — 14^e (61), Bertin, Versailles = 230,60. — 15^e (66), Viard, Versailles = 230,20. — 16^e (341), Bauchièrre, Metz = 228,52. — 17^e (550), Becker, Metz = 228. — 18^e (242), Bronine, Versailles, 226,12. — 19^e (82), Vion, Châlons-sur-Marne = 226. — 20^e (464), Minier, Versailles, = 225,60. — 21^e (270), Maurer, Dieppe = 224,96. — 22^e (88), Bochot, Brest = 223,96. — 23^e (39), Marquet, Versailles = 223,84. — 24^e (445), Desjardins, Valenciennes = 222,90. — 25^e (68), Jann, Versailles, 220,68. — 26^e (128), Arboyant Colmar, 220,12. — 27^e (626), de Keirmacker, Anvers = 219,90. — 28^e (272), Henault, Dieppe = 219,78. — 29^e (138), Otti, Versailles = 219,10. — 30^e (646), Luypacits, Bruxelles = 218,50. — 31 (273), Darnault, Villeneuve-Saint-Georges = 218,40. — 32^e (234), Montmey, Dijon, 218. — 33^e (64), Aubry, Versailles = 213,42. — 34^e (628), Russers, Anvers = 212,76. — 35^e (85), Pramyon, Lyon = 211,68. — 36^e (574), Van Dyck, Liège = 211,24. — 37^e (435), Vadenheeo, Paris = 210,84. — 38^e (268), Dumond, Dieppe = 210. — * 39^e (588), Viaenen, Buges = 209,72. — 40^e (35), Caurjoly, Versailles = 209,06. — 41^e (474), Fidèle, Villeneuve-Saint-Georges = 208,56. — 42^e (123), Berger, Poitiers = 208,20. — 43^e (179), Pouquet, Versailles = 208. — 44^e (71), Nicolas, Le Mans = 207,68. — 45^e (573), Derwis, Liège = 207,64. — 46^e (380), Bénard, Villeneuve-Saint-Georges = 207,30. — 47^e (75), Mowinieg, Dijon = 206,26. — 48^e (369), Escagnas, Valenciennes = 205,90. — 49^e (385), Anckaerts, Anvers = 204,76. — 50^e (180), Bonttonnet, Versailles = 203,70. — 51^e (572), Rombaut, Doullens = 203,50. — 52^e (144), Biondel, Rouen = 201,60. — 53^e (440), Glotin, Rennes = 201. — 54^e (584) Foucaud, Versailles = 199,20. — 56 (190), Lombardin, Versailles = 199,20. — 57^e (650), Fouache, Enghien = 198,36. — 58^e (483), Lubin, Versailles = 197,96. — 59^e (450), Brisson, Troyes = 197,80. — 60^e (47), Marnat, Auxerre = 196,80. — 61^e (286), Gilles, Liège = 196,80. — 62^e (275), Forzet, Villeneuve-Saint-Georges = 195,60. — 63^e (575), Bailly, Liège = 195,30. — 64^e (485), Richer Montreuil = 194,84. — 65^e (137), Simon, Versailles = 194,70. — 66^e (438), Piot, Enghien = 194,54. — * 67^e (541), Henry, Dinant = 194,60. — 68^e (131), Derabours, Villeneuve-Saint-Georges = 194,10. — 69^e (177), Mutsch, Strasbourg = 193,80. — 70^e (247), Vallette, Versailles = 193,54. — 71 (21), Barthelmu, Arras = 193,14. — 72^e (384), D'Herre, Anvers = 193. — 73^e (29), Chavlier, Compiègne = 192,84. — 74^e (73), Schikli, Versailles = 192,80. — * 75^e (539), Melchior, Dinant = 192,60. — 76^e

(suite au prochain numéro)

Après le Rallye du Salon

À LA suite d'une vérification minutieuse des carnets de route, les modifications

suyantes ont été apportées au classement général :

Le concurrent Leblanc, N° 169 qui était omis sur la liste des arrivants prend la deuxième place du classement général, avec un total de 307 points 90. Le concurrent Domergue, N° 45 a réalisé une moyenne de 40 km. à l'heure au lieu de 38 comme mentionné, et voit par conséquent son nombre de points augmenté de 2, ce qui lui vaut d'être placé à la 67^e place au lieu de la 76^e. Le concurrent Fidel s'est fait contrôler à Chartres à 20 h. 22 ; conformément aux règlements, la distance ne sera comptée qu'au dernier contrôle, avant 19 heures, en l'occurrence Tours, et au lieu d'avoir effectué 618 km. n'en a fait que 480. Son total est donc diminué, et au lieu de 208 points 56, il n'en a plus que 181, 56, et passe de la 39^e place à la 92^e. Par contre, les concurrents dont les noms suivent, ont été, après vérification des carnets, exclus du classement général, pour s'être fait contrôler à l'arrivée après l'heure-limite, qui était 8 h. 30 : Sendrane N° 78 est arrivé à Saint-Cloud, à 8 h. 44 ; Dosch N° 164 est arrivé à Saint-Cloud à 8 h. 45 ; Labrunie N° 36 est arrivé au contrôle de Paray la Vieille Poste à 8 h. 51 ; Mesnage N° 285 a été contrôlé à Paray la Vieille-Poste à 8 h. 51.

Classement par équipes

Le règlement du deuxième Rallye du Salon prévoyait, outre le classement général, un classement par équipe de deux individuels et de cinq pour les groupements engagés par les Clubs ou Associations sportives.

Ce classement est obtenu en additionnant les points de chaque équipier ; le total le plus élevé désignant l'équipe victorieuse :

1 ^{re} Equipe. — Huet N° 374 et Bourguin N° 375 (246,68 + 262,80).....	509,48
2 ^e Equipe. — Otti N° 138 et Noyer N° 188 (219,10 + 249,58).....	468,68
3 ^e Equipe. — Escallas N° 369 et Déjardin N° 445 (205,90 + 222,92).....	428,82
4 ^e Equipe. — Darnault N° 473 et Fidel N° 474 (218,40 + 208,56).....	426,96
5 ^e Equipe. — Servais N° 573 et Van Dyck N° 574 (1 ^{re} Equipe belge) (207,64 + 211,84).....	418,88
6 ^e Equipe. — Pouget N° 179 et Boutonnet N° 180 (208,00 + 203,70).....	411,70
7 ^e Equipe. — Ollivier N° 87 et Bochat N° 88 (178,60 + 123,90).....	402,56
8 ^e Equipe. — Boor N° 565 et Grandemange N° 567 (245,96 + 154,40).....	400,36
9 ^e Equipe. — Pramyon N° 85 et Montrot N° 86 (211,68 + 182,44).....	394,12
10 ^e Equipe. — Ziegler N° 126 et Arbogast N° 128 (151,62 + 220,12).....	371,74
11 ^e Equipe. — Schickeli N° 73 et Lavallo N° 74 (192,80 + 177,08).....	369,88
12 ^e Equipe. — Glatin N° 440 et Garnier N° 441 (201 + 156,32).....	357,32
13 ^e Equipe. — Colette N° 442 et Lamarche N° 443 (125 + 189).....	314
14 ^e Equipe. — Delahoulière N° 145 et Dorrien N° 382 (131,80 + 176,52).....	308,32
15 ^e Equipe. — De Winck N° 49 et Bevis N° 48 (152,80 + 153,98).....	306,78
16 ^e Equipe. — Dandelo N° 461 et Gautier N° 463 (141,80 + 157,94).....	299,74
17 ^e Equipe. — Kraestz N° 390 et Coutant N° 431 (152,82 + 134,90).....	287,72
18 ^e Equipe. — Domergue N° 45 et Olivaux N° 46 (194,56 + 90,80).....	285,36
19 ^e Equipe. — Naury N° 333 et Chartier N° 334 (164 + 120,24).....	284,24
20 ^e Equipe. — Mayeart N° 590 et Van de Walle N° 631 (36,60 + 182,24).....	218,84
21 ^e Equipe. — Ponce N° 448 et Lauly N° 449 (51,72 + 109,26).....	160,98
22 ^e Equipe. — Goix Joseph N° 482 et Goix Jean N° 535 (-226,20 + 101,28)...	124,92

SEULES deux équipes de club ont pu terminer au complet, les autres ont été démembrées par les abandons successifs causés par le mauvais temps.

La première équipe classée est celle de l'Union Motor de Dinant, avec les équipiers Lambert N° 537 et Melchior N° 539, Linberg N° 538, Biethot N° 540 et Henry N° 541, avec un total de 836 points 56.

La deuxième équipe est celle du M. C. Union de Koenigshoffen, avec les équipiers suivants : Cabaillon N° 173, Eberhardt N° 174, Groll N° 175, Bernscheid N° 176 et Mitsch N° 177 avec un total de 734 points 36.

Pourquoi je préfère les 4 cylindres

POURQUOI je préfère le quatre-cylindres me demanderez-vous ?... Pour bien des raisons. Tout en reconnaissant la haute valeur du monocylindre, surtout au triple point de vue : économie d'achat, légèreté et simplicité de construction, il faut admettre qu'il lui manque bien des qualités.

Le quatre-cylindres est remarquable par sa souplesse : il ménage mécanique, pneus, chaîne, passagers et c'est là un gros point à lui attribuer.

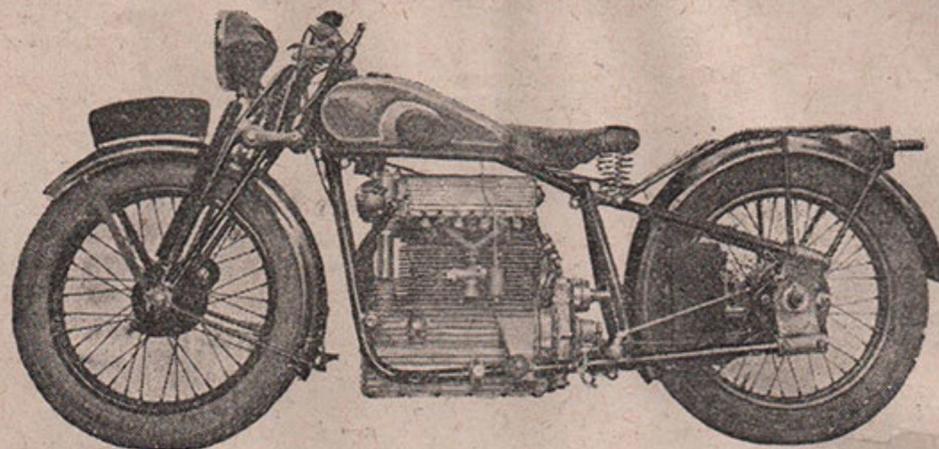
Comme régularité, il laisse loin derrière lui les meilleurs monocylindres.

Comme maniabilité, cela tient tout simplement du prodige ; c'est le cheval le plus docile que l'on puisse rêver : accélérations instantanées, sans jamais donner lieu au moindre bafouillage ; reprises qu'on ne peut qualifier de plus franches ; ralenti parfait — je devrais dire plus que parfait — car on ignore le changement de vitesse, et, ceci sans aucun à-coup, ni pilonnement. Et le silence ! il est d'or celui-là, au moment même où l'on mène une ardente campagne contre le bruit et que les échappements bruyants vont être rigoureusement prohibés. Echappement si doux, si discret, si délicat : « C'est un souffle, un rien ». Un léger ronron qui vous berce, si peu perceptible qu'on pourrait se demander si le moteur tourne, silence dont bien des voitures seraient jalouses, tant il est bien ancré, dans l'imagination des gens, qu'une moto est, par définition et par construction, un engin bruyant. Difficulté de réglage, elle n'existe pas, si le premier cylindre est réglé, les trois autres le sont forcément ; donc sur ce point comparable au monocylindre. Quant aux quatre bougies, inutile de s'en inquiéter : pas d'arrêt par encrassement. D'abord, le graissage est tout à fait régulier, car il a lieu sous pression et même dans une forte côte. Le premier cylindre reçoit toujours autant d'huile que le quatrième, et ce dernier n'est pas inondé. Il faut donc proscrire pour les quatre-cylindres, le graissage à barbotage, et à propos d'huile le multicylindre, malgré ses 4 pistons, ses 4 bielles, ses 3 ou 5 portées est moins gourmand que le mono ; il est aussi à égale cylindrée plus sobre en essence, et je connais une 750 cmc. qui ne dépasse pas ses 4 litres, alors qu'une simple 175 cmc. deux-temps ne consom-

mera pas moins, voir même parfois davantage.

Voici encore un autre avantage et qui n'est pas mince à l'actif du quatre-cylindres : c'est la terrible question du refroidissement. Surface de radiation tellement plus considérable, que les cylindres ne chauffent pas ; c'est du reste, entre beaucoup d'autres, une des raisons de la longue conservation de l'huile, sans oublier non plus la longévité des organes moteurs, par conséquent de sa faible usure, ce qui n'est pas à dédaigner pour un motocycliste qui roule beaucoup.

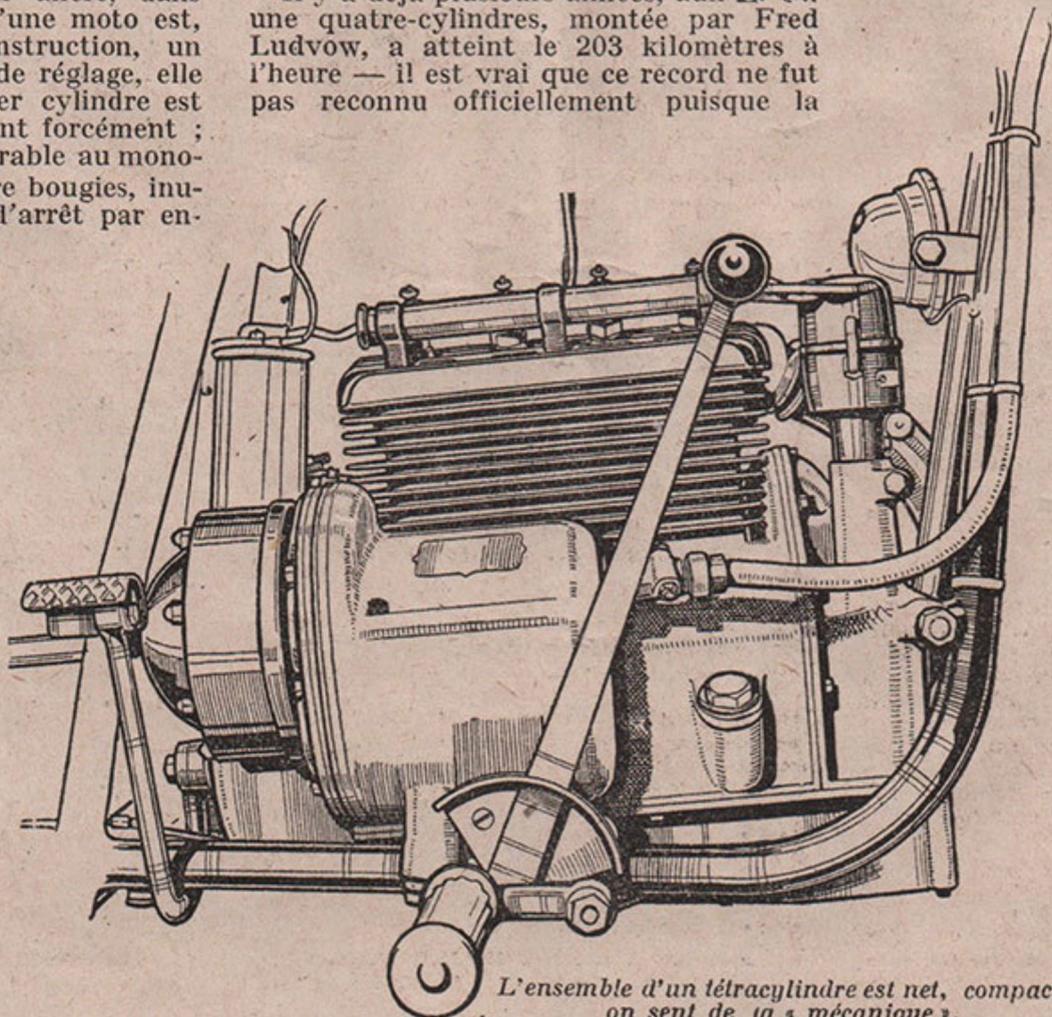
Et si la plupart des records appartiennent au monocylindre, cela tient plutôt au faible nombre de quatre-cylindres, proportionnellement au mono : d'autre part,



La nouvelle 4 cylindres à cardan arbre à cames en tête présentée par Motobécane à ce Salon.

les premiers n'ont jamais été spécialement truqués pour les courses.

Il y a déjà plusieurs années, aux E. U., une quatre-cylindres, montée par Fred Ludvow, a atteint le 203 kilomètres à l'heure — il est vrai que ce record ne fut pas reconnu officiellement puisque la



L'ensemble d'un tétracylindre est net, compact, on sent de la « mécanique ».



Pourquoi le 4 cylindres ? Mais quand une usine comme Train a prévu sa construction, le prix de revient en est inférieur à celui d'un mono...

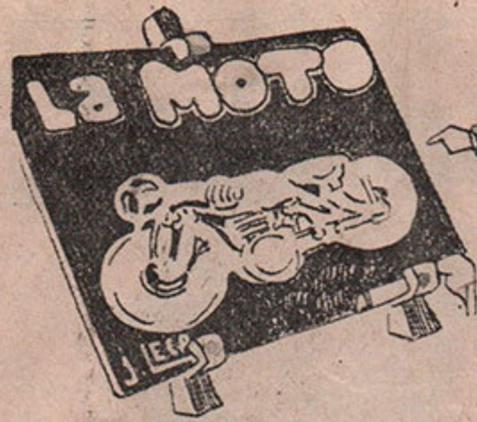
cylindrée de cette machine dépassait les 1000 cmc. Et l'on en verra dégringoler des records, le jour où les quatre-cylindres seront de fabrication courante, que l'on pourra en aligner sur route et sur piste, et n'oublions pas qu'il sera possible d'utiliser le turbo-compresseur, ce qui est impossible avec le mono.

Un réputé coureur anglais, Le Vack, pour ne pas le nommer, grand tombeur de records et un des meilleurs metteurs au point (pour ne pas dire le meilleur) que la terre ait portés, a été gagné à la cause du quatre-cylindres ; ce n'est pas un visionnaire et ses prévisions qui ont toujours été reconnues justes, nous annoncent même le règne du six-cylindres et après tout, pourquoi pas ? Il ne faut pas conclure que je suis ennemi du monocylindre.

Ce dernier a des qualités bien spéciales ; il restera toujours le type de la machine légère, bon marché et de construction facile.

En France, le quatre-cylindres ne sera jamais un accapareur comme aux Etats-Unis, tant que celui-ci ne sera pas fabriqué en grande série et vendu à un prix abordable.

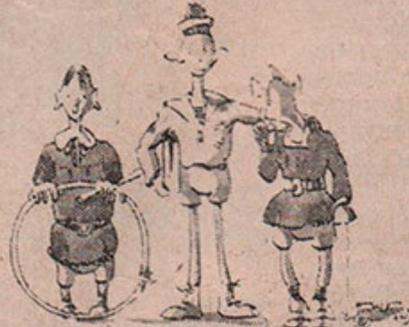
En Angleterre, actuellement, une tendance semble se dessiner vers le quatre-cylindres ; en France, au Salon actuel, nous voyons des maisons comme Train, Motobécane, sont définitivement venues à cette conception : d'autres, telles Terrot, Gnome-Rhône, ont présenté des bicylindres, première étape vers le quatre-cylindres futur.



A L'ECOLE



Il y a quelque temps déjà, un article sur ce même sujet avait été traité par un de mes collègues d'une façon un peu brève. L'auteur, animé d'un excellent esprit pratique, préconisait l'enseignement à l'école de ce qui a



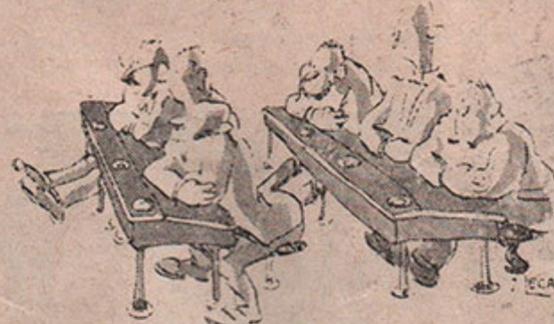
Il est question d'âge scolaire...

trait à la moto. Je m'empresse de dire que l'idée est excellente, mais que l'application en est un peu difficile. Quand on dit: « à l'école », il est question des enfants d'âge scolaire, c'est-à-dire ayant au plus quatorze ans. La première difficulté que l'on rencontre, c'est le manque de temps; les programmes scolaires sont trop chargés pour qu'on puisse intercaler, ne serait-ce qu'une heure par semaine, un cours particulier sur la moto. A mon avis, il me semble que cet enseignement spécial trouverait sa place toute marquée dans les cours post-scolaires que l'on fait aux adultes, le soir, trois ou quatre fois par semaine. La condition temps ne viendrait plus gêner puisqu'on aurait tout loisir pour étendre à volonté le sujet que l'on traiterait aux adultes, d'ailleurs ceux-ci, en raison de leur âge, seraient plus intéressés par ces cours, que des enfants de douze ou treize ans, parce qu'ils peuvent avoir, du jour au lendemain, le plaisir de rouler à moto. En leur expliquant minutieusement, avec figures, croquis à l'appui et même par l'observation et la manipulation directe des divers organes de la moto, on éveillera une curiosité qui fera naître en eux le goût pour ce mode de locomotion très avantageux. Les adultes intéressés ainsi directement, retireront le plus grand profit des causeries que l'on peut faire. Maintenant, quelles seraient les grandes lignes de cet enseignement? A mon point de vue, les voici:

- I. Explication très détaillée du Code de la Route;
- II. Principe et fonctionnement du

- moteur deux et quatre temps;
- III. Description d'une moto.
- Rôle des différents organes;
- IV. Entretien d'une moto.
- Pannes et remèdes.

La première partie me semble indispensable, car j'estime que le jeune motocycliste doit, avant de connaître le fonctionnement de sa machine, savoir dans quelles conditions il doit « rouler » afin d'éviter par son



... Cours post-scolaires que l'on fait aux adultes.



... de devenir un danger public.

ignorance ou son imprudence, de devenir un danger public pour les autres usagers de la route et aussi dans son propre intérêt. Chaque point du code de la route devrait lui être expliqué très en détail. En soulignant par exemple le danger qu'il y a pour soi et pour autrui, d'attaquer un tournant brusque à une vive allure, en faisant ressortir les multiples accidents que cela entraîne, l'attention du jeune motocycliste sera éveillée et la prudence viendra calmer cette fougue de jeunesse qui empêche de ré-



... tout en jouissant du privilège d'habiter la campagne.



... et pour le jeune homme de la ville de connaître...

fléchir, aux conséquences, parfois terribles, de la vitesse de laquelle à cet âge-là on est follement épris. Sur les autres points de cet enseignement, je n'insiste point pour le moment.

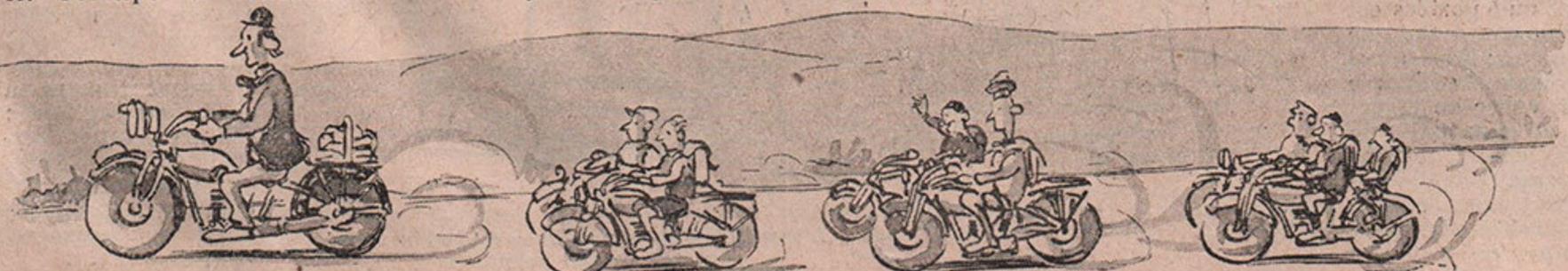
Actuellement, à une époque où l'on cherche, par tous les moyens à enrayer l'exode rural, pourquoi ne pas montrer aux adultes qu'en dehors des multiples avantages qu'a la moto, celle-ci permet à chacun, tout en jouissant du privilège d'habiter la campagne au milieu de l'air pur qui fortifie et des beautés de la nature qui charment, de goûter de temps en temps, le dimanche par exemple, les plaisirs qu'offre la ville: théâtres, cinémas, conférences, expositions diverses, etc. La modeste moto permet ainsi de bénéficier des avantages de la ville, sans en avoir les inconvénients. Et pour le jeune homme de la ville ne lui permet-elle pas, après six jours de travail dans une atmosphère plus ou moins saine, de goûter le charme d'une journée de repos passée à la campagne, parcourant des pays inconnus pour lui, dont il pourra savourer tout à loisir et la beauté des sites et le calme des petits villages qu'il rencontre sur sa route.

En conclusion, un cours pratique, même quelque peu technique, mêlé de considérations générales, fait sérieusement à des adultes qu'on saurait intéresser sur tous les points relatifs à la moto, permettrait de développer davantage le goût pour ce genre de locomotion.

I. TOLOU, Instituteur à Aurignac (H^{te}-Garonne)

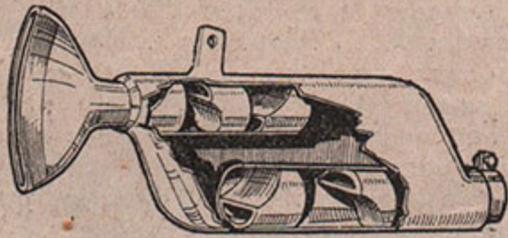
La Coupe de l'Armistice

L'ÉPREUVE du circuit de l'Armistice qui se dispute chaque année, le 11 novembre, rencontrera cette année encore un gros succès. Malheureusement, à la mise sous presse de ce numéro, nous n'avions pas encore les conditions exactes de l'épreuve. Nous en reparlerons donc dans le prochain numéro.



Ne partez pas sans une vérification rapide

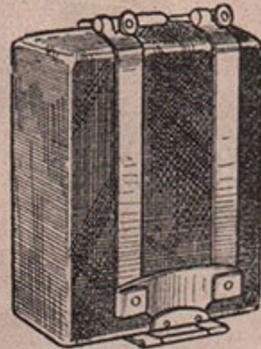
SOYEZ persuadé que, si vous partez avec une machine en ordre, vous n'aurez jamais d'ennui, du moins s'il s'agit d'une machine bien construite. La panne est le plus souvent le résultat de la négligence. Un réglage fait à temps vous épargnera peut-être un ennui grave. Le motocycliste exercé procède instinctivement, presque inconsciemment, à cet examen et il semble deviner ce qui ne va pas, et aussitôt il y porte remède. Cet esprit d'observation qui le caractérise n'est pas un don naturel, mais il l'a développé par l'entraînement. L'examen de votre machine pourra, au début, vous prendre dix minutes ou un quart d'heure. Mais cela n'est-il pas préférable à l'énerverment, à la perte de temps et d'argent que représente une panne. Puis, progressivement, cette vérification vous demandera un temps plus court et un moindre effort. Pour vous placer dans les conditions les plus voisines de la réalité, découpez un dessin de moto et indiquez-y tous les points à surveiller particulièrement. Sans doute y



Combien êtes-vous de motocyclistes qui avez jamais eu l'idée de dégrasser votre silencieux ? C'est très simple : vous le ramenez avec un fil de fer et une tête de loup à votre convenance : quelques tours de moteur et la calamine prend la clef des champs.

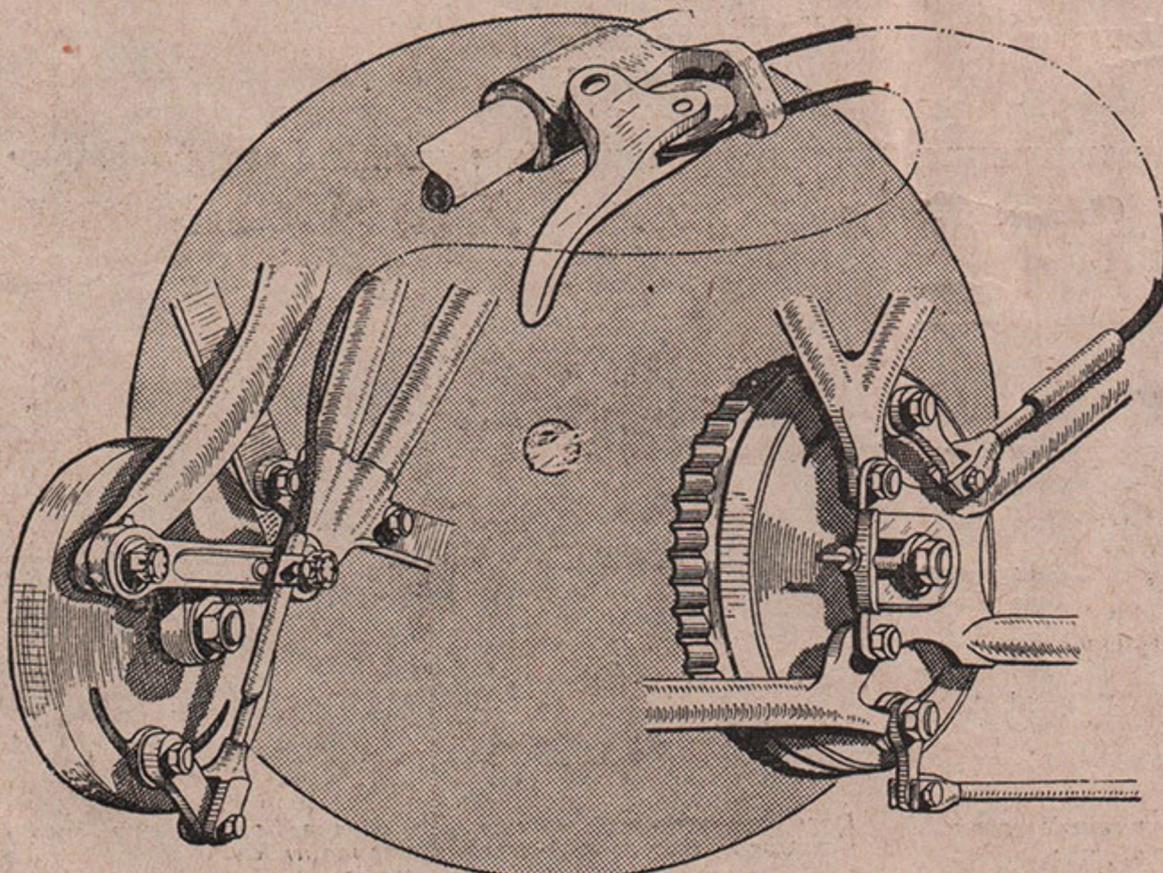
a-t-il des pannes graves qui peuvent survenir et contre lesquelles il est impossible de se prémunir, mais dans l'état actuel de la construction motocycliste, elles sont très rares, particulièrement si vous vous abstenez de demander à votre machine un effort exagéré, et si vous veillez à ce qui est le plus important : le graissage.

L'érou de l'axe de la roue avant sera toujours minutieusement vérifié : ne pas oublier la rondelle de sûreté qui doit s'encasturer exactement dans son logement.

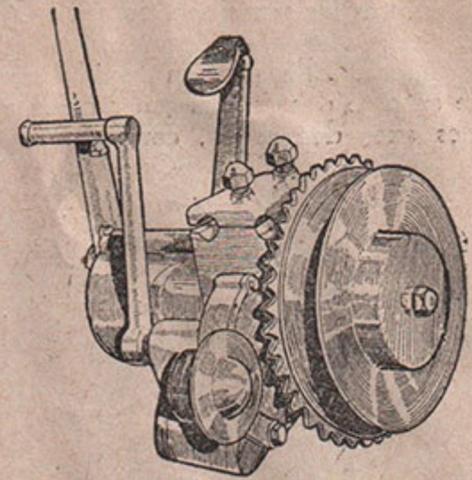


Les accus doivent toujours être en charge normale : vérifier le niveau de l'électrolyte. N'oubliez pas de resserrer les attaches et que les fils soient en bon état.

VOTRE premier soin doit être, bien entendu, de vous assurer qu'il y a dans vos réservoirs assez d'huile et d'essence. N'attendez pas pour faire le plein que vos réservoirs soient presque vides. Cela est particulièrement important avec les graissages à carter sec pour lesquels



Il est important de vérifier la tension et la puissance des freins, surtout s'ils sont conjugués : il y a un point exact de tension à trouver.



Vérifiez l'embrayage qui ne doit pas patiner : la manette d'embrayage doit agir à fond de course. Les vitesses doivent passer au doigt.

il faut maintenir plein le réservoir d'huile, ou ne pas laisser descendre le niveau quand l'huile est transportée dans le carter. En effet, s'il n'y a pas une quantité

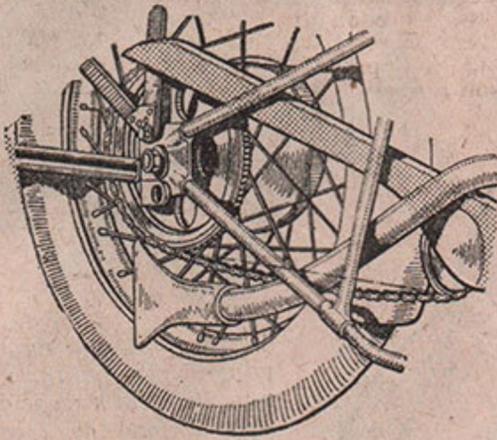
d'huile suffisante, cette huile s'échauffera beaucoup plus, car elle viendra plus fréquemment en contact avec les parties chaudes du moteur. Avons-nous à insister sur l'importance de la qualité de l'huile et de sa viscosité ? Avec le graissage à huile perdue, vidangez le carter-moteur tous les 1.000 kilomètres rincez avec de l'huile extra-fluide, remettez un quart de litre d'huile fraîche dans le carter. Avec les graissages à carter sec, videz complètement l'huile, y compris celle du réservoir tous les 1.000 ou 1.200 kilomètres et remplacez-la par de l'huile fraîche. Ce n'est pas une dépense inutile, loin de là. Vous n'aurez jamais de satisfaction d'une machine mal lubrifiée. Tenez donc le compte des kilomètres parcourus, et guidez-vous sur ces indications pour la vidange de l'huile. Quand le moteur est en marche, assurez-vous que la pompe débite de 30 à 40 gouttes à la minute.

Avant chaque sortie, empoignez la petite pompe qui se trouve dans votre sacoche et graissez toutes les articulations mais sans excès. Il vaut mieux graisser peu et souvent.

Il est important que vos pneus soient gonflés à la pression voulue. Ne partez pas avec des pneus insuffisamment gonflés, et n'hésitez pas à fournir le faible effort musculaire que représentent quelques coups de pompe. Rappelons que, vous en selle, la bande de roulement du pneumatique doit être seule en contact avec le sol.

A CHAQUE sortie, promenez sur votre chaîne un pinceau imprégné d'huile à moteur. Avec un autre pinceau bien propre, graissez les tiges et les ressorts de soupapes ainsi que les culbuteurs s'ils ne sont pas protégés.

Toutes les semaines, ou après 500 kilomètres, une vérification plus complète s'impose. Elle portera tout d'abord sur le serrage des écrous (en particulier ceux des axes des roues, ceux du moteur et



La chaîne ? Moto Revue vous en a assez dit pour que nous n'insistions pas davantage sur les quelques soins initiaux à observer.

de la boîte de vitesse). Il est commode de faire coïncider cette vérification avec le nettoyage de la machine. Vous vous assurez que les roues n'ont pas de jeu, pas plus que la direction. Celle-ci est la plupart du temps outrageusement négligée. Songez qu'une bille cassée peut coincer la direction et causer un accident grave et qu'en tout cas, une machine dont la direction a du jeu ne peut bien tenir la route. Assurez-vous du réglage des freins et du fonctionnement des commandes. Trois ou quatre fois par saison, il faut graisser les câbles.

Au cours de votre vérification hebdomadaire, assurez-vous que les chaînes sont correctement tendues. Tous les quinze jours ou tous les 1.000 kilomètres,

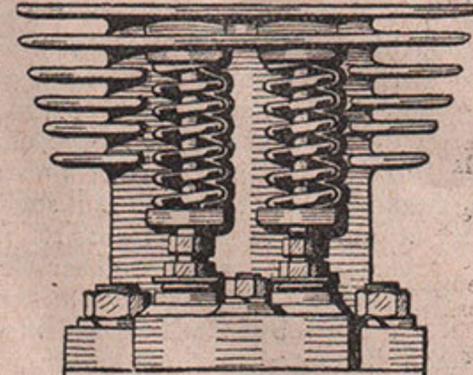
plus souvent par mauvais temps, elles seront nettoyées au pétrole et graissées à la graisse fondue.

Tous les huit jours également, il faut voir si le niveau de l'électrolyte dans les accus de moto, il n'est pas rare que l'abaissement du niveau ne vienne pas seulement de l'évaporation, mais encore de projections à la suite des chocs. Il faut donc assez fréquemment vérifier la densité.

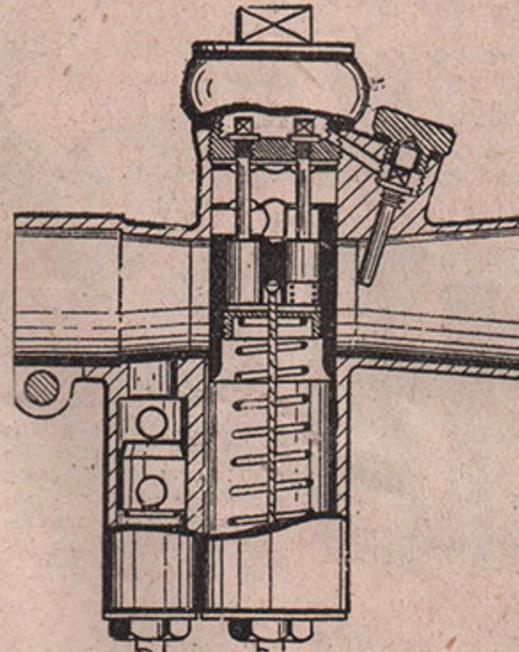
Au point de vue du moteur, il faut, tous les huit jours, mesurer le jeu des poussoirs de soupapes et les régler, s'il y a lieu. On démontera la bougie et on réglera l'écartement des électrodes, on s'assurera qu'il y a entre les vis platinées de la

magnéto les quatre dixièmes de millimètre réglementaires.

Avec un moteur à taux de compression élevé, il faut décalaminer tous les 2.000 kilomètres. Un moteur moderne, à faible taux de compression, peut maracher beaucoup plus longtemps sans décalaminage. On peut, dans ce cas, aller



Réglez vos queues de soupapes à chaud sans jeu ou à froid avec un peu de jeu.



Gicleur, filtre, câbles, boisseaux ou volets, vis de ralenti, que de choses à vérifier dans le carburateur qui est l'âme de votre moto.

jusqu'à 3 et 4.000 kilomètres. Certes, les cognements et la perte de rendement peuvent n'être bien nets qu'après un kilométrage plus important, mais, néanmoins, quand on a décalaminé un moteur, même après 2.000 kilomètres seulement, on constate que le décalaminage a singulièrement amélioré sa marche. N'oubliez pas, surtout, pour les deux-temps, de ramoner la tubulure d'échappement (tous les 2.000 kilomètres environ pour un deux-temps, tous les 5.000 pour un quatre-temps).

N'attendez donc jamais qu'une moto vous donne des ennuis pour lui donner les soins qu'elle réclame. Ayez un programme d'entretien et tenez-vous y.

J. MELLIER

LA NOMENCLATURE DES MOTOS exposées au Salon

leur prix, leurs caractéristiques... est parue:

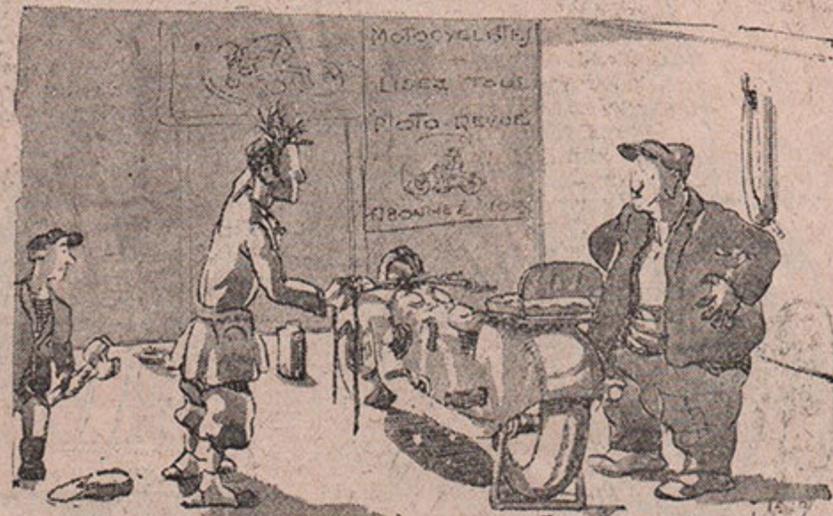
1 fr. franco à tous: abonnés ou lecteurs

On n'est jamais satisfait...!



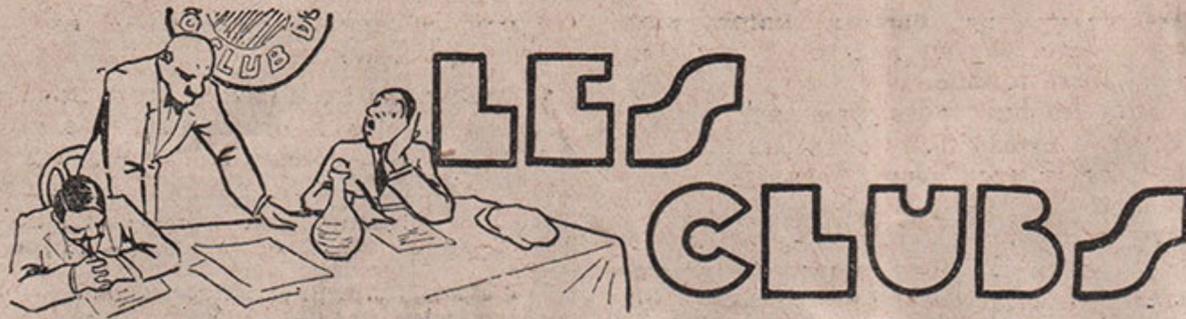
En 1912.

Au bord d'une route, deux motocyclistes. L'un d'eux est en train de réparer sa courroie. L'autre lui désigne sa machine en disant : « Eh ! bien moi, mon vieux, ma courroie est épatante, elle a déjà 300 kilomètres et elle n'a pas encore cassé ! »



En 1931.

Dans un garage, autour d'une moto ultra-moderne, un jeune sportif s'arrache les cheveux de désespoir (d'une main) tenant de l'autre une chaîne déroulée. « Ah non, on ne s'occupe guère d'améliorer la moto, dire que voilà une chaîne qui n'a que 30.000 kilomètres et il faut déjà la changer ! »



Rallye d'Automne

Le M. C. Marseille terminera sa saison 1930 par un « Rallye d'automne » qui sera disputée sous la formule de rallye-contravention. Le départ se fera des terrains situés derrière la Bourse, à 8 heures du matin. La distance à parcourir est de 200 kilomètres, qui devront être faits à la moyenne horaire de 30 kilomètres, en respectant les vitesses imposées dans les localités traversées ainsi que le Code de la route dans ses grandes lignes. L'itinéraire emprunté sera : Marseille (départ), Saint-Antoine, Gardanne, Trets, Saint-Maximim, Brignoles, Flassans, Cuers (déjeuner), Toulon, Bandol, La Ciotat, Aubagne (arrivée).

De nombreux contrôles secrets seront établis en cours de route. Les concurrents seront pénalisés de la façon suivante : Un point de pénalisation par minute d'avance ou de retard sur l'heure. Un point par kilomètre supérieur ou inférieur à la vitesse prescrite dans les localités traversées.

Enfin, cinq points pour infractions au Code de la route (croisement priorité, virages, etc.)

Plus de 2.000 francs seront répartis entre les concurrents. De plus, c'est à la suite de ce Rallye-Contravention que le classement définitif pour les coupes de tourisme 1930 (mot. et voitures) sera établi.

En Luxembourg

Pour le 1^{er} janvier prochain, le Conseil d'administration du M. C. Luxembourgeois se propose d'offrir à ses membres la disposition d'une bibliothèque où chacun d'eux pourra venir, pendant les mauvaises périodes, y chercher de quoi tuer le temps. Il pense, en agissant de telle sorte, créer une œuvre d'éducation utile. Pour mener à bien cette entreprise nouvelle, il sollicite l'aide des motocyclistes en lui faisant parvenir gracieusement toutes brochures intéressantes.

Champions et Reine

Le M. C. du Nord a clôturé dignement, le 18 octobre, la saison 1930 par le rallye de la Reine, dix-septième épreuve de cette année. 57 départs, 53 arrivées.

La distribution des prix eut lieu au cours d'une imposante manifestation, au cours de laquelle un magnifique bronze fut offert à Guignard, champion du Nord 1930, et l'insigne en or du M. C. fut attribué à MM. Philippot et Rarecaux.

Puis un bal ouvrit gaiement sous les flots d'harmonie de trois orchestres. Au cours de ce bal furent choisies, la reine du M. C. N. F. et ses demoiselles d'honneur : Mlle de Monti recueillit l'unanimité et comme demoiselles d'honneur, Milles Veno et Gadenne.

Championnat du Nord 1930. — M. R. Guignard ; M. Betbeder-Matibet.

Meeting des Routes Pavées. — Cathelin, 175 cmc., premier M. C. N. F. ; J. Descatoire, 250 cmc., premier M. C. N. F. ; Dillies, 350 cmc (sidecar), premier du M. C. N. F. ; Provost, 600 (sidecars), premier du M. C. N. F.

Les Six-Jours d'Hiver de MOTO-REVUE du 4 au 11 Janvier

Mollard, 500 (motos), premier du M. C. N. F. ; Detrée, Caron, P. Prévost, Calmant, Bultreau, Molard.

Epreuves de l'année. — MM. Calmant, premier au Clan d'Escalles (1^{er} juin) ; Dramais, deuxième ; Van Haecke, troisième ; Betbeder, premier Malo-les-Bains ; Calmant, Côte du Val ; Molard, Mont-des-Cats ; Monnoyer, Rallye Malo ; Mme E. Clery, Circuit régularité Bruay ; Guinet, Courses sur prairies ; Lamberst, Louncke Arthur, Rallye Blanc-Sea.

Motocycle Club de la Seine

Un groupement qui a marché cette saison, c'est le M. C. S. ! Après une petite période de flottement, et sous une impulsion nouvelle et énergique, les éléments qui le composent ont pu montrer ce dont ils étaient capables. Et comme résultats de nombreux succès : challenges Borredon, de la Seine, des Lilas, de Vincennes, etc., etc. Et dans ses épreuves, que de jolis prix ! La dernière épreuve de la saison aura lieu le 13 décembre et nul doute qu'elle ne connaisse un grand succès... car c'est le banquet... mais nous en recauserons ! Le vendredi 19 décembre, assemblée générale. Durant les mois d'hiver, réunions bi-mensuelles au Siège les 1^{er} et 3^e vendredis.

Sortie sur Fez

Le dimanche 14 septembre, le M. C. R. (Moto-Club de Rabat) a fait une sortie sur Fez. La distance parcourue a été d'environ 420 km., ce qui a servi d'entraînement pour l'épreuve organisée le 28 septembre sur pareille distance. Toutelois, après Petitjean, à un croisement, une partie du groupe emprunta la route de Volubilis sur la foi de renseignements communiqués par un Marocain, et de ce fait, arriva à Fez un peu plus tard.

A Rabat

Voici la nouvelle constitution du bureau de l'U. M. R. : *Président*, R. Leveillé ; *Vice-Président*, Dugassou ; *Secrétaire*, Roland ; *Trésorier*, Salmon.

AU MAROC

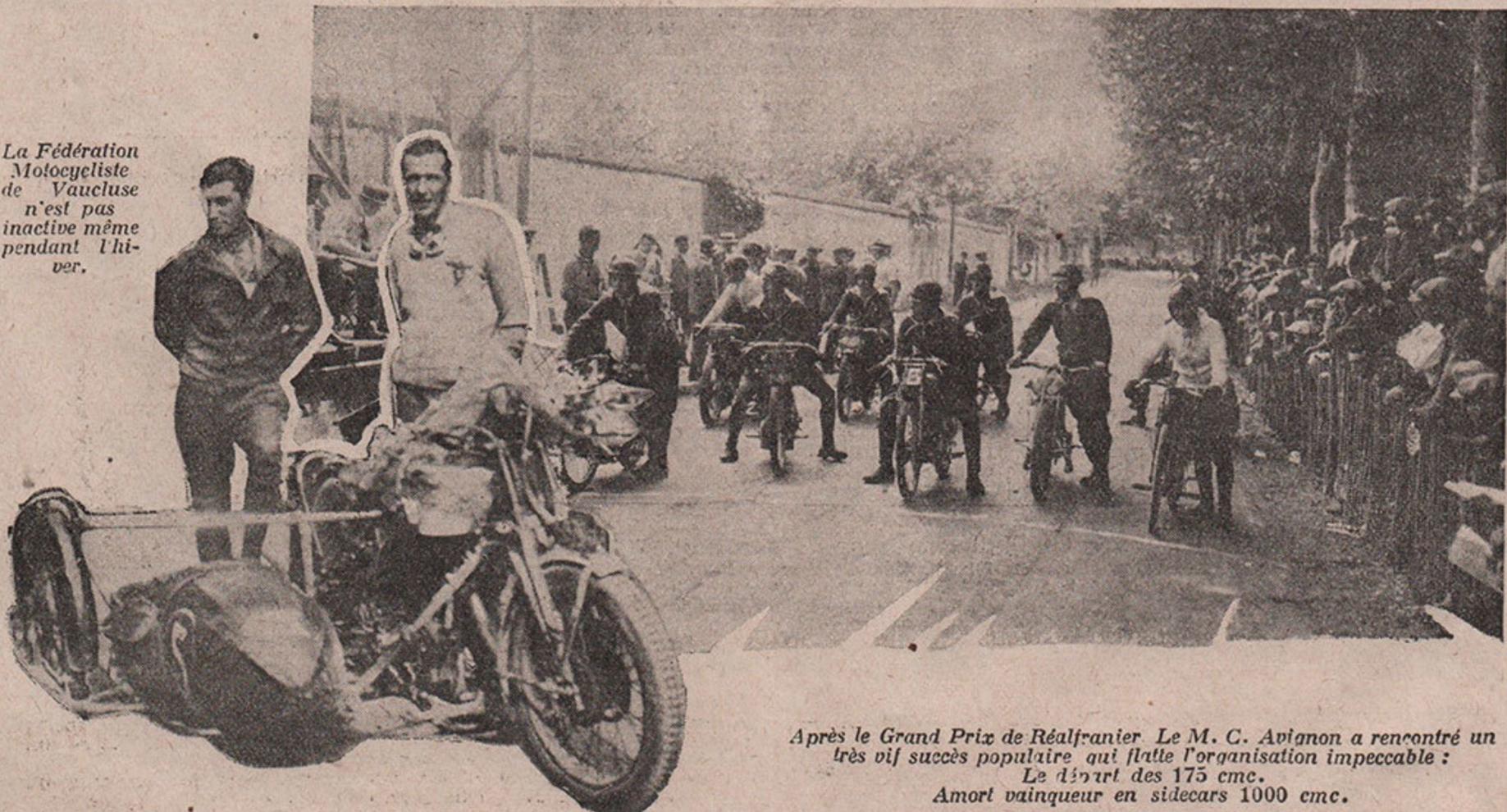
Circuit de régularité des Villes du Nord : Organisé par le M. C. R. — Le 28 septembre 1930

Le circuit comprenait 420 km. environ : Rabat, Kenitra, Petitjean, Fez, Meknès, Khemisset et Rabat. Contrôle à chacune de ces villes et un contrôle secret. Epreuve ouverte aux motos et voitures : de nombreux motocyclistes prirent le départ : Résultats : Classement général.

Motos. — 1. Vaucher, sur 500 cmc. A. J. S. de Fez ; 2. Tranche, sur 175 cmc. Monet et Goyon, de Rabat ; 3. Capel, sur 500 cmc. Norton, de Rabat ; 4. Wagner, sur 500 cmc. Saroléa, de Rabat ; 5. René, sur 500 cmc. F. N., de Rabat ; Gaussorgues, sur 500 cmc. Ariel, de Rabat.

Voitures. — 1. M. de Larclause, sur Peugeot, Meknès ; 2. M. Hauffmann, sur Peugeot, Rabat.

La Fédération Motocycliste de Vaucluse n'est pas inactive même pendant l'hiver.



Après le Grand Prix de Réalfranier. Le M. C. Avignon a rencontré un très vif succès populaire qui flatte l'organisation impeccable : Le départ des 175 cmc. Amort vainqueur en sidecars 1000 cmc.

Banquet du Belleville M. C.

Le 15 novembre, à 20 h. 30, le Belleville M. C. organise son banquet annuel agrémenté d'un bal de nuit avec cotillon, dans les salons du Chalet-Edouard, 33, rue Manin (19^e). On procédera, ce même soir, à l'élection d'une nouvelle mascotte. Le prix par couvert a été fixé à 40 francs (service compris). Pour ceux qui ne pourraient se rendre au banquet, le bal commencera à minuit. Entrée : 5 francs par personne (gratuite pour les dames accompagnées).

On trouve des cartes de banquet et de bal au Siège du Club, 3, rue Lassus, Paris (19^e) (église de Belleville) jusqu'au mercredi 5 novembre inclus.

Motoclub de la Cité

Voilà un Motoclub qui a subitement un simple aveu ; il nous écrit : *Nous n'avons pu faire tenir pour cette année le compte rendu de nos manifestations sportives dans votre journal, mais dorénavant, nous ne manquerons pas de le faire.* Combien sont-ils dans ce cas, qui rouspètent après *Moto Revue* et qui sont les premiers fautifs ? Souhaitons que cette année 1931 voit enfin l'accomplissement de cette règle primordiale : *Envoyez vos communiqués avant le lundi midi, ils paraîtront le samedi suivant.*

Les Hirondelles à Robinson

Les épreuves furent très disputées, en ce qui concerne chaque catégorie, surtout en 350 cmc., car chaque fois que les concurrents savaient que leur record venait d'être battu, tous voulaient refaire un essai pour reprendre le record de la journée et de la catégorie.

C'est vous dire qu'en 350 cmc., si on avait accédé à leur désir, les 500 cmc. n'auraient jamais couru. Enfin, tout le monde fut content car des concurrents firent jusqu'à 3 essais : c'est vous dire l'apreté de la lutte malgré un sol très gras. Le téléphone en la circonstance, monté par Laronde, nous rendit un grand service au point de vue chronométrage, et surtout pour barrer la route. En plus de cela, nous avions la signalisation par fanion, et service de police, commissaire de course, etc., tous furent à la hauteur de leur tâche pour cette épreuve.

Remercions les maisons A. F. A. servo-frein Piganeau, Peugeot, Schnebelli, Rustin, Oxhydrique française, Aefor et Cuirvet, Amac, Thibaut et Cie (Gilles) qui offrait une prime de 100 francs au meilleur temps de la journée, etc. Sans oublier Zigrand qui nous offre un challenge de valeur qui portera son nom. A tous, merci et à l'année prochaine.

Au point de vue organisation, M. Valiquet, président de l'Hirondelle Moto Club doit recevoir tous les honneurs de cette épreuve, bien qu'il ne fut pas secondé comme il aurait dû l'être. La distribution des prix a eu lieu le jeudi 30 octobre à 21 heures, au siège.

Après l'accord

Nous avons dit ici qu'un accord des plus souhaitables venait d'être réalisé par les groupements motocyclistes de Nice. Or, le premier effort vient d'aboutir. Un projet de circuit, dans Nice même vient d'être élaboré grâce au comte de Falicon, dans le quartier du Ray. Souhaitons bonne continuation et bon développement de ce projet.

Un nouveau club

On nous annonce la formation prochaine d'un nouveau club à Agde, dans l'Hérault. Nous mettrons nos lecteurs au courant de ce groupement.

Gometz-le-Chatel

Suite des Résultats

(Voir page 1254)

Motos 350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 35'' 2/5, moy. : 101 km. 695 ; 2. Braconnier (Vélocette), 36'' 1/5, moy. : 99 km. 447 ; 3. Pouponneau (Magnat-Debon), 47'' 3/5, moy. : 75 km. 630.

Motos 500 cmc. — 1. J. Roland (Rovin), 32'', moy. : 112 km. 50 ; 2. Garreau (Norton), 33'' 3/5, moy. : 107 kilo-

La situation actuelle du Championnat du M. C. F.**Motocyclettes**

1. Zambeaux, 92 + 143 = 235 points ; 2. Pares, 84 + 149 = 233 points ; 3. J. Leclère, 92 + 140 = 232 points ; 4. P. Leclère, 91 + 137 = 228 points ; 5. Destival, 70 + 144 = 214 points ; 6. Liévin, 78 + 133 = 211 points ; 7. Poittevin, 77 + 129 = 206 points ; 8. Lefèvre, 69 + 131 = 200 points ; 9. Bizary, 61 + 135 = 196 points ; 10. Villers, 80 + 113 = 193 points ; 11. Picardin, 76 + 116 = 192 points ; 12. Maupoil, 65 + 127 = 192 points ; 13. Anizan, 61 + 125 = 186 points ; 14. Martin, 63 + 120 = 183 pts ; 15. Richard, 68 + 112 = 180 points ; 16. Rossignol, 66 = 108 = 174 points ; 16. Albert, 53 + 121 = 174 points ; 18. Follet, 20 + 126 = 146 points ; 19. Perron, 20 + 123 = 143 points ; 20. Marcou, 62 + 55 = 117 points ; 21. Straub, 86 + 25 = 111 points ; 22. Rallu, 57 + 45 = 102 points ; 23. Mispoulet, 56 + 40 = 96 points ; 24. Gauthier d'Arnez, 70 + 15 = 85 points ; 25. Vauquelin, 21 + 55 = 76 points ; 26. Fournel, 20 + 55 = 75 points ; 27. Thibault, 15 + 35 = 50 points.

Les concurrents ci-après n'ont participé qu'à une épreuve, et de ce fait, sont classés à la suite de ceux ayant disputé les deux.

28. Durvelle, 150 points ; 29. Ghizzoni, 122 points ; 30. Bardet, 103 points ; 31. Jaligot, 102 points ; 32. Dalbarrio, 100 points ; 33. Elmassian, 85 points ; 34. Clément, 78 points ; 35. Joussier, 71 points ; 36. Altmeyer, 67 points ; 37. Bourau, 55 points ; 38. J. Martin, 51 points ; 39. Fuchs, 50 points ; 40. Poucet, 45 points ; 41. Radiguet, 40 points ; 42. J. de la Tour, 40 points ; 43. Cuesnin, 29 points.

Véhicules à passagers

1. A. Jahan, 86 + 150 = 236 points ; 2. Gouin, 74 + 142 = 216 points ; 3. A. Collin, 74 + 137 = 211 points ; 4. Rémond, 72 + 134 = 206 points ; 5. Labadie, 70 + 129 = 199 points ; 6. Missier, 58 + 138 = 196 points ; 7. Péchet, 64 + 131 = 195 points ; 8. Jeuffrain, 61 + 125 = 186 points ; 9. Sa, 7 + 55 = 132 points ; 10. Burgos Labalme, 44 + 25 = 69 points.

Les concurrents ci-après n'ont participé qu'à une épreuve, et de ce fait sont classés à la suite de ceux ayant disputé les deux.

11. Joly, 144 points ; 12. Laroque, 140 pts ; 13. Vanzon, 127 points ; 14. Brunetti, 79 pts ; 15. Pescay, 78 points ; 16. Simonis, 70 points ; 17. Parer, 65 points ; 18. Wej, 63 points ; 19. M. Collin, 56 points ; Henon, 55 points ; 21. Couteux, 54 points ; 21. Ferrier, 53 points ; 23. B. de la Tour, 50 points ; 24. Peulhier, 49 points ; 25. Clerc, 47 points ; 26. Jahan, 42 points ; 27. L. Train, 39 points ; 28. Decaux 38 points ; 29. Volant, 15 points.

La 3^e épreuve (tourisme) se disputera au cours de la coupe de l'Armistice (11 novembre)

Une heureuse initiative de l'A. D. A. C.

L'Adac, le grand club allemand, possède, dans toute l'étendue du Reich, 80 bureaux pour l'établissement de triptyques. La majorité se trouve aux postes frontières mêmes, ce qui facilite considérablement pour ses membres, les formalités nécessaires à l'établissement des triptyques, carnet de passages, etc. nécessaires, qui peuvent ainsi être pris par ses membres au dernier moment, et quand le besoin s'en fait sentir. Nous sommes encore loin en France de posséder, dans l'intérêt du tourisme international, une organisation aussi complète.

mètres 143 ; 3. Delmotte (Indépendant), 35'' 2/5, moy. : 101 km. 695 ; 4. Braconnier (Saroléa), 38'', moy. : 94 km. 737.

Motos 750 cmc. — 1. Barthelémy (New-Map), 38'' 1/5, moy. : 94 km. 241.

Motos 1.000 cmc. — 1. ex æquo : Francisquet (Rovin), et A. Lambert (D. S. Malterre), 27'' 2/5, moy. : 131 km. 387 Record général de l'épreuve battu (ancien record : 29''). Meilleur temps de la journée toutes catégories.

Sidecars 350 cmc. — 1. Pouponneau (Magnat-Debon), 1' 5'', moy. : 55 km. 385.

Sidecars 600 cmc. — 1. Lemoine (Sunbeam), 40'', moy. : 90 km. Record battu (ancien record : 47'' 3/5). 2. Burgos-Lambalme (indépendant), 41'' 4/5, moy. : 86 km. 124

UN NOUVEAU CLUB PARISIEN**Le « Cercle Mototouriste »**

L'on nous fait part de la formation d'un nouveau groupement de touristes à motocyclettes. Anciens cyclotouristes expérimentés, les fondateurs de ce club — de ce cercle plutôt, car son caractère serait essentiellement privé — seraient désireux de rencontrer un petit nombre de camarades susceptibles de les accompagner dans leurs longues randonnées dominicales. Leur expérience de la route, leurs connaissances des itinéraires, leur pratique de la moto leur permettent la réalisation courante de journées de 3 à 500 kilomètres. Ajoutons que ce groupement motocycliste serait constitué uniquement par une réunion d'amis sans président, sans secrétaire, sans trésorier puisqu'il n'est envisagé aucune cotisation, les fonctions officielles cumulées étant assurées chaque mois, à tour de rôle, par chacun des membres et à ses frais.

L'on nous prie encore de faire remarquer qu'afin de laisser à ce cercle l'indépendance et la liberté les plus absolues, la présence féminine n'y serait pas admise. A l'occasion des fêtes de la Toussaint, le Cercle Mototouriste projette la randonnée suivante :

Vendredi 31 octobre. — Départ Porte de Pantin à 21 heures : Meaux, Reims (coucher), 152 km.

Samedi 1^{er} novembre. — Mézières, Monthermé, Bouillon, Florenville, Bastogne, Wiltz-Vianden (Luxembourg), 305 km.

Dimanche 2 novembre. — Diekirch, Larochette, Luxembourg, Longuyon, Sivry, Varennes, Châlons, Meaux, Paris, 385 km.

Ne pas oublier de s'informer au Touring Club de France des papiers dont on devra se munir et des formalités à remplir pour le passage des frontières.

Les motocyclistes à qui le Cercle Mototouriste paraîtrait présenter quelque intérêt sont cordialement invités à participer à cette « promenade ». (Allure de route : 60 à 70 km. à l'heure.)

A. M. C. Cité

L'A. M. C. de la Cité, l'actif groupement motocycliste lyonnais organisait, pour le 12 octobre, son annuel rallye d'automne, à Villette d'Anthon, distant de 25 km de Lyon. A 10 heures du matin, trente concurrents s'alignaient au départ et le lancer du ballon avait lieu sur la place de Villette d'Anthon. De nombreux prix venaient récompenser les participants qui, en dépit d'un temps défavorable, se livrèrent une lutte des plus sportives. Le vent aidant, la montgolfière changea plusieurs fois de direction, obligeant les concurrents à se dépenser sans compter. Cinq concurrents arrivèrent ensemble et d'un souffle, Keyser battit dans l'ordre les Frères Munoz, Sauzé, Grenier. A midi, un excellent banquet de 50 couverts réunissait coureurs et organisateurs et eut un plein succès. Il fut suivi de la distribution des prix et de quelques bonnes paroles, toutes empreintes de cordialité.

Nouveau Club toujours

Un nouveau club vient de se former dans la région Ardéchoise, à Tournon-Tain et, dès la première réunion, 45 membres actifs se sont fait inscrire. Ce club est le premier qui, pour cette saison, nous demande de devenir le bulletin officiel de leur groupement. Nous acceptons avec plaisir, à la condition expresse que les communiqués à paraître le samedi, devront nous arriver au plus tard le mardi, courrier du matin pour la province. En ce qui concerne Paris, nous devons obligatoirement les recevoir lundi, avant midi.

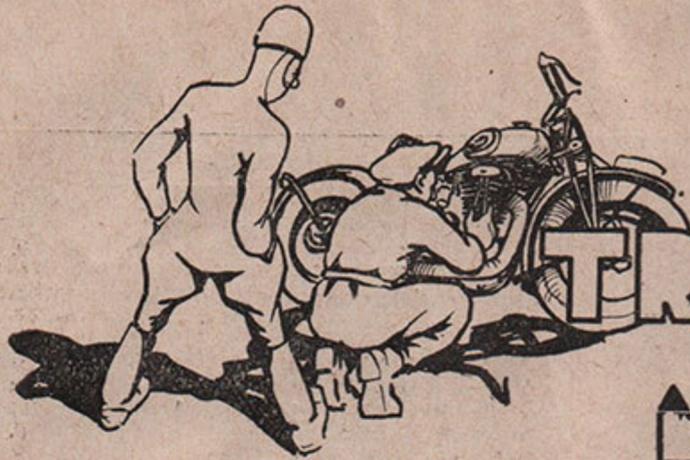
3. Barthelémy (New-Map), 43'', moy. : 83 km. 721. Sidecars 1.000 cmc. — 1. A. Lambert (D. S. Malterre), 35'' 1/5, moy. : 102 km. 273.

Cyclecars 350 cmc. — 1. Cheret (Sphinx-Staub), 51'' moy. : 70 km. 588.

Cyclecars 750 cmc. — 1. Ladurantie (Morgan), 46'' 4/5, moy. : 76 km. 923. Record battu (ancien record : 52'' 4/5).

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Dhome (Morgan), 38'', moy. : 94 km. 737 ; 2. Sandford (Sandford), 42'' 2/5, moy. : 84 km. 906.

Voitures sport 750 cmc. — 1. Gauthier (Rosengart), 59'' 2/5, moy. : 60 km. 606. Record établi ; 2. Bourdon (Rosengart), 1' 15'' 3/5, moy. : 47 km. 619.

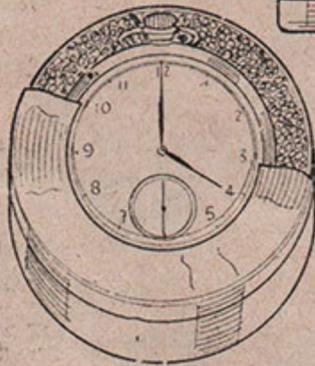
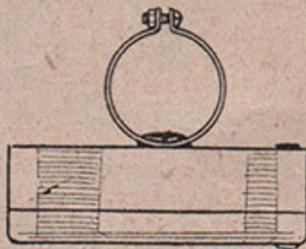


TRUCS PRATIQUES

AGAGNE UNE BOUGIE

Un Porte-montre

LE matériel ? Une boîte de pastilles Valda, vide, évidemment). Une éponge en caoutchouc, plate, pour « mouille-doigt ». Une rondelle de mica ou de cellulose. Dans la boîte, percer, au fond, un trou pour fixer, par une vis, un collier de fixation au cadre ou au guidon. Consolider le fond de la boîte par une rondelle. Dans le couvercle, découper une ouverture d'un diamètre inférieur d'un demi centimètre à celui de la montre. Dans l'éponge, découper dans son épaisseur, avec un rasoir ou

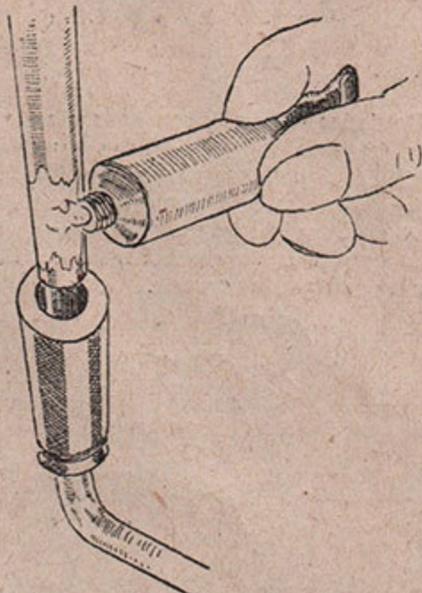


avec des ciseaux, un logement pour la montre et son remontoir. Placer l'éponge avec la montre, dans la boîte, placer le couvercle avec la rondelle de cellulose et on obtient ainsi un porte-montre à bon compte. D'ailleurs

on peut aussi placer une vis de garde-boue de vélo pour relier la boîte et le couvercle, afin que ce dernier ne se sauve pas devant les trépidations. Finir avec un peu de « Duco ». — INGHELS, Eaubonne, N° G. 9. (A gagné une bougie.)

Durite et Seccotine

PLUSIEURS de nos lecteurs nous ont donné un truc résidant dans l'emploi de la durite pour réparer les bris de tuyauterie. Ce n'est pas bien malin, mais ce que l'on ignore, c'est que la seccotine peut être employée avec succès en pareille occasion. En effet, si vous faites des ligatures dans la durite en haut et



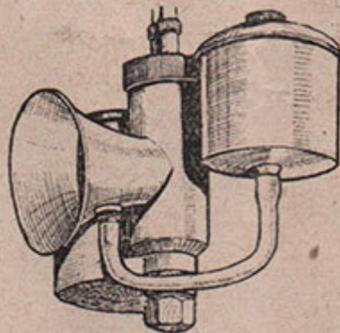
en bas, rien ne vous dit que l'étanchéité sera bien assurée, mais si vous collez le tube de durite avec la seccotine, vous pouvez être assuré de la parfaite imperméabilité du rac-

cord, car, la seccotine n'est pas dissoute par l'essence et vous pouvez rouler des milliers de kilomètres sans ennui. Aussi la seccotine s'impose-t-elle dans la vie du motocycliste ? — CHERIER, à Courbevoie, n° 721 (A gagné une bougie).

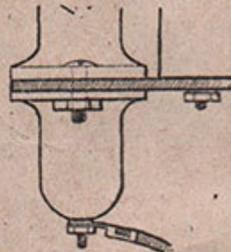
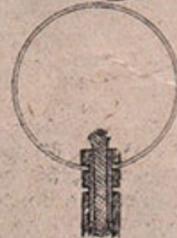
Augmentation de Carburateur

VOICI un procédé d'humidification très facile à exécuter.

Avec une vieille lampe à acétylène, vous vous servez du réservoir à eau et du pointeau qui règle le débit de cette eau. Percez la prise du carburateur et y adaptez par exemple la valve de chambre à air. A l'intérieur de cette valve, placez un morceau de mèche comme celle que l'on emploie dans les lampes à pétrole ou à essence. Reliez cette valve au réservoir à eau par un petit tube en durite ou en cuir. Non seulement par ce procédé, vous augmenterez le rendement de votre moteur, mais aussi vous effectuerez lentement le décalaminage.

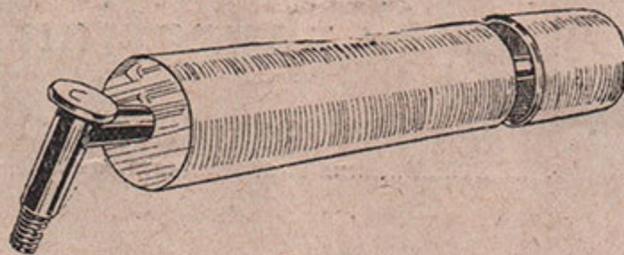


— JACQUET, à La Truchère, n° 381. (A gagné une bougie.)



Seringue à huile

AVOIR une seringue pour graisser sa moto et plus particulièrement la boîte de vitesse, qui n'est pas souvent accessible, est une affaire. Prenez une vieille pompe à vélo; enlevez les clapets ou pointaux qui obs-

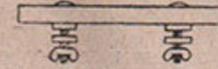
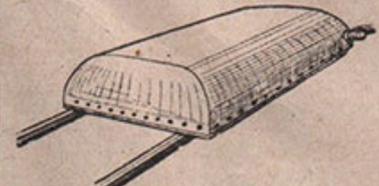
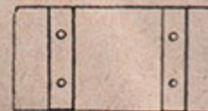


truent, de manière à obtenir deux tubes. Percez une des valves sur le côté et soudez le tout suivant le croquis, en ayant soin de scier la valve à l'endroit indiqué. Vissez le raccord et il ne vous restera plus qu'à graisser votre boîte de vitesse proprement et vite. — LE ROUSSEAU, à Morterolles, n° 248 (A gagné une bougie.)

Encore un...

NOUS voilà revenu à nouveau aux tansads et leurs combinaisons. Prenez un montant en bois qui sera composé d'un bâtis, constitué par une planche

de 25/35. Les deux longerons en largeur seront espacés de 10 cent. Un longeron sera cloué ou vissé; l'autre, mobile, enserrera les tubes du porte-bagages. Percez quatre trous dans la planche et les longerons où l'on passera des vis à tête et des écrous à papillon. Le tout se trouvera maintenu d'une façon excellente sur la moto. Confort et élasticité tout à la fois, à la condition que vous ajoutiez 2 chambres



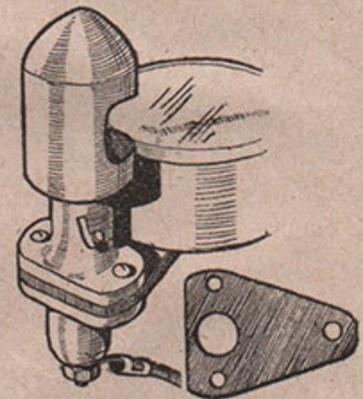
à air de vélo, disposées sur la monture, l'une en largeur, l'autre en longueur et maintenues avec des bandes de toile ou de feutre; les valves de ces chambres à air dépassant ou gonflées selon le poids du passager. Il suffit ensuite de demander à votre femme de vous confectionner une housse en toile cirée et vous voilà le plus heureux des hommes.

Nous ajouterons que l'auteur aurait pu signaler qu'avec de vieux chiffons, il était facile de rembourrer les interstices. — RANSON, à Calais. N° 406 (a gagné une bougie).

Eclairage de compteur

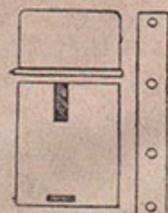
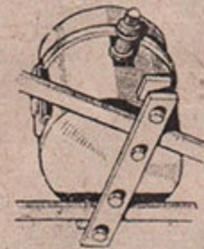
POUR éclairer le compteur fixé au guidon, confectionnez une plaque en tôle qui réunira la lampe que vous avez choisie aux deux compteurs

Branchez directement sur l'accumulateur sans passer par le conjoncteur-disjoncteur. Faire le tout de la façon indiquée sur ce schéma. — BONSCHEAU, à Saint-Médard n° 405 (A gagné une bougie).



Boîte à chambre

NOMBREUSES sont les combinaisons pour faire des boîtes à chambre à air de réserve; avec de vieux culots de lampe à acétylène et deux petites tiges de fer plat de 10 cm. de long sur 2 cm. de large et 3 mm. d'épaisseur, pratiquez ainsi: Sur le fond d'un



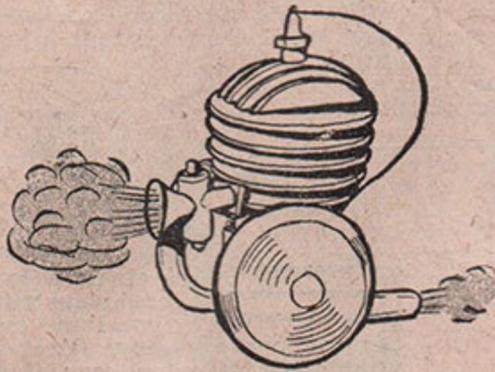
des culots, pratiquez deux petites fentes de a dimension du fer plat qui dépassera d'un côté. Le fer plat sera percé de 4 trous de 15 mm.; la section qui est dessinée ici, est faite pour le passage de la valve; mais ayez soin de limer les têtes de boulon suffisamment, de manière à ne pas abîmer la chambre à air. Entre elle et la paroi, vous mettrez une rondelle de feutre. — BODIER, à Mareuil, n° 399, (A gagné une bougie.)

pour nos débutants

Mémorial du Motocycliste

RETOUR AU CARBURATEUR SUR LE DEUX TEMPS

(Moto Revue, n° 199, p. 313.)

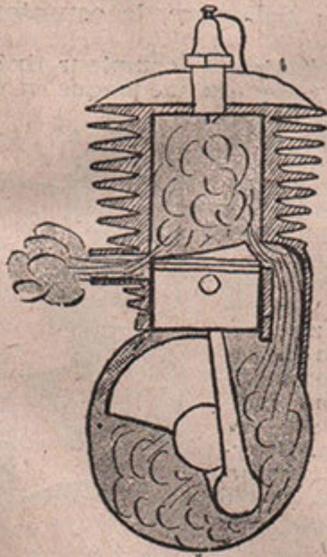


Définition

Retour : se reconnaît par une sorte de crachement imitant un chat en colère.

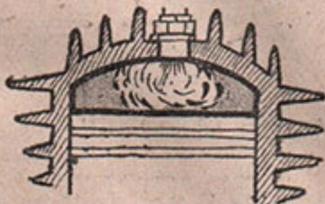
Remède

Presque impossible au départ, mais disparaît presque immédiatement : en tout cas doit cesser dès que le moteur a atteint sa température normale.



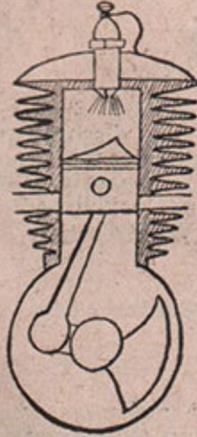
Origine générale :

Ce crachement est dû à une explosion totale ou partielle des gaz frais dans le carter, provenant de ce que les gaz du carter sont enflammés par les gaz du cylindre qui n'ont pas encore achevé de brûler au moment où l'orifice de transvasement est démasqué par le piston.



Le retour par inflammation dans le carter a diverses origines :

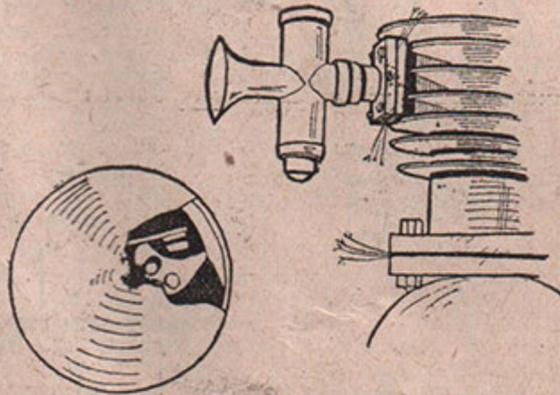
1° Combustion trop lente due à un mélange trop pauvre ou peu homogène.



2° Retard exagéré à l'allumage.

3° Orifice d'échappement obstrué par la calamine.

4° Mélange trop pauvre est la cause la plus fréquente parce que le gicleur est ou trop petit ou trop grand. Il faut chercher le numéro de gicleur idéal par tâonnement.

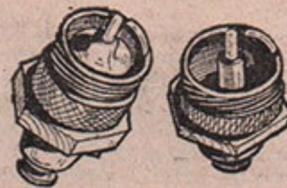


5° Rentrées d'air à éviter à tout prix : (entre carburateur et cylindre, entre carter et cylindre), par les boisseaux ayant pris du jeu, par les boisseaux d'air.

6° Retard à l'allumage : réglage exact de la magnéto nécessaire.

La Carburation

II

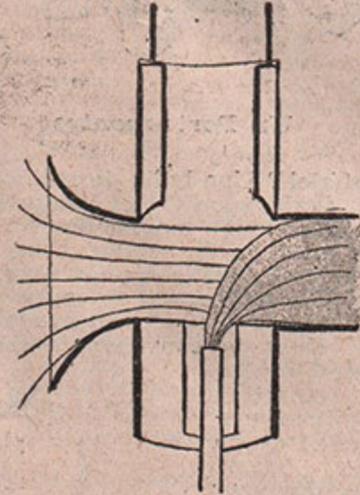


7° Mauvaises bougies : choisir celles où il n'y ait pas une cavité trop profonde (entre l'électrode centrale et le corps de la bougie).

MAUVAIS RALENTI

(Moto Revue, n° 243.)

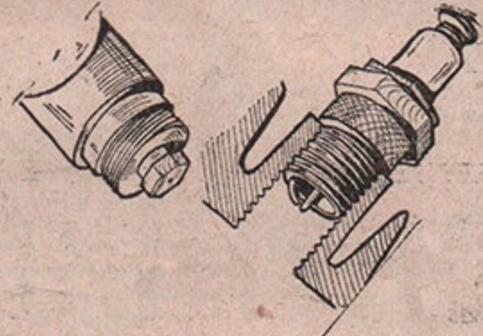
Les gaz sont un composé d'essence et d'oxygène (air) : ce composé doit être immuable, sinon il se produit des difficultés de marche dont l'une bien connue est le mauvais ralenti :



Causes :

Parmi les causes qui occasionnent le ralenti défectueux, il y a lieu de noter parmi les plus courantes :

Carburateur : gicleur trop petit.

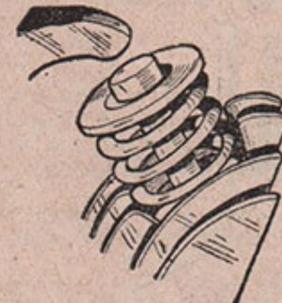


Allumage : mauvais écartement des vis-platinées, piqûres, collecteur sale, bougies en retrait dans la culasse.



Rentrées d'air intempestives (causes les plus fréquentes). Les câbles du carburateur ont joué et la fermeture et les joints sont relâchés, d'où entrée permanente d'air.

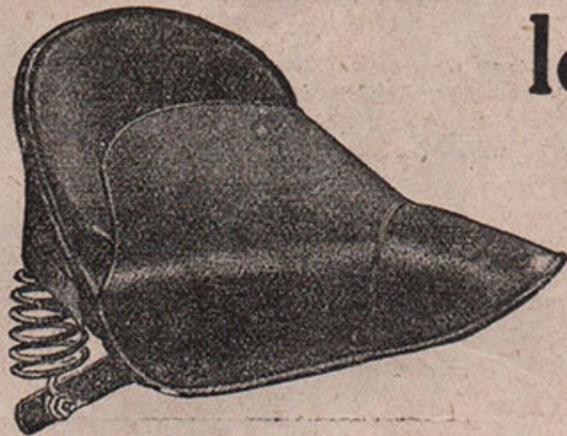
Le carburateur aussi n'est pas enfoncé à fond sur la buse du cylindre et l'air passe par les fentes de serrage.



Affaiblissement d'un ressort de soupapes.

PLANOR... vous offre le "Confort"

Exigez sur votre Machine



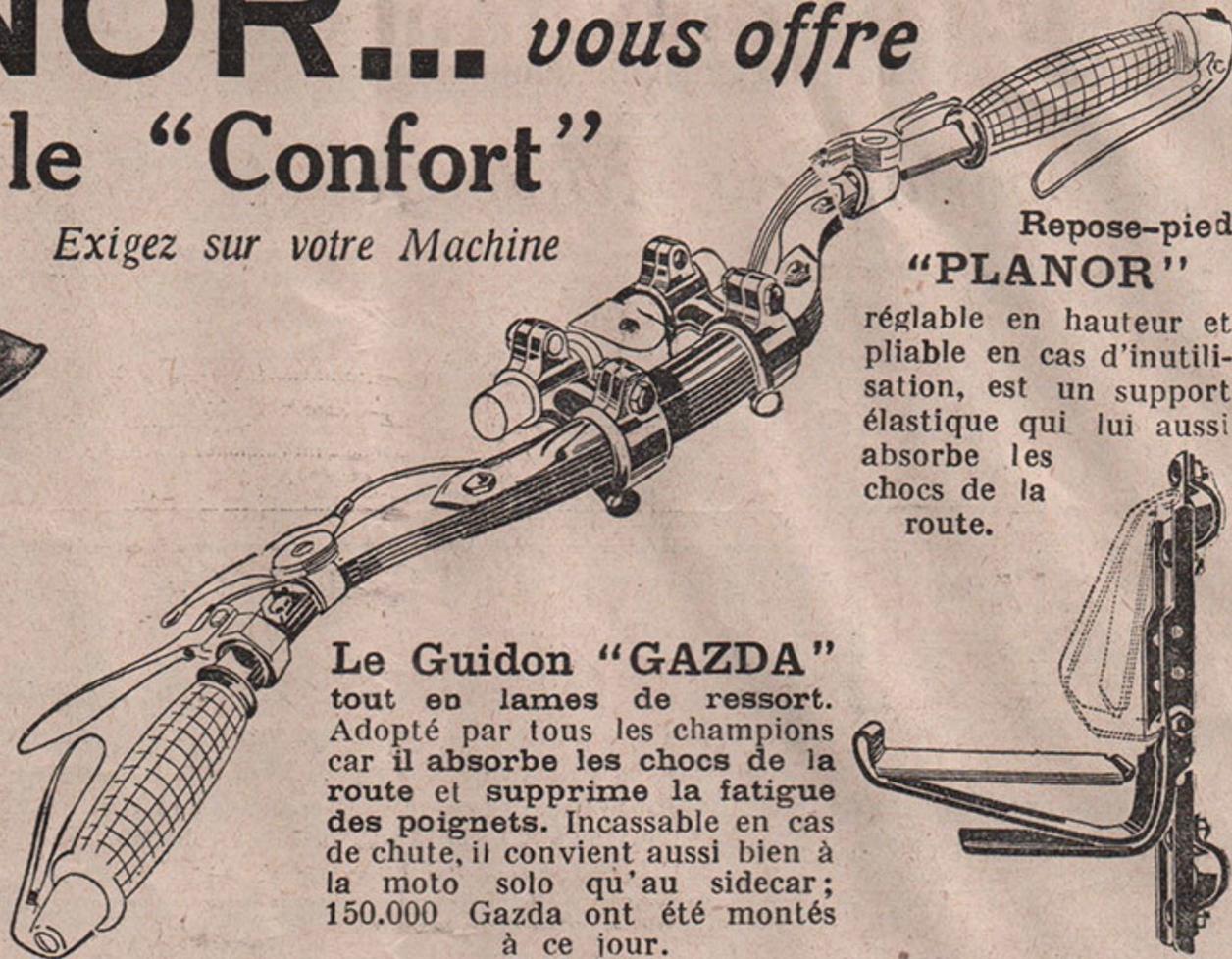
La Selle "PLANOR"

Type 65.000

composée de lames d'acier accrochées au bec par des ressorts à boudin et formant à l'arrière un dossier souple procurant au cavalier une assiette remarquable.

Catalogue sur demande aux

Anc. Etab^{ts} **MORTAGNE**, 25, Rue de Bellevue - Boulogne-s/Seine R. C. Seine 157.376



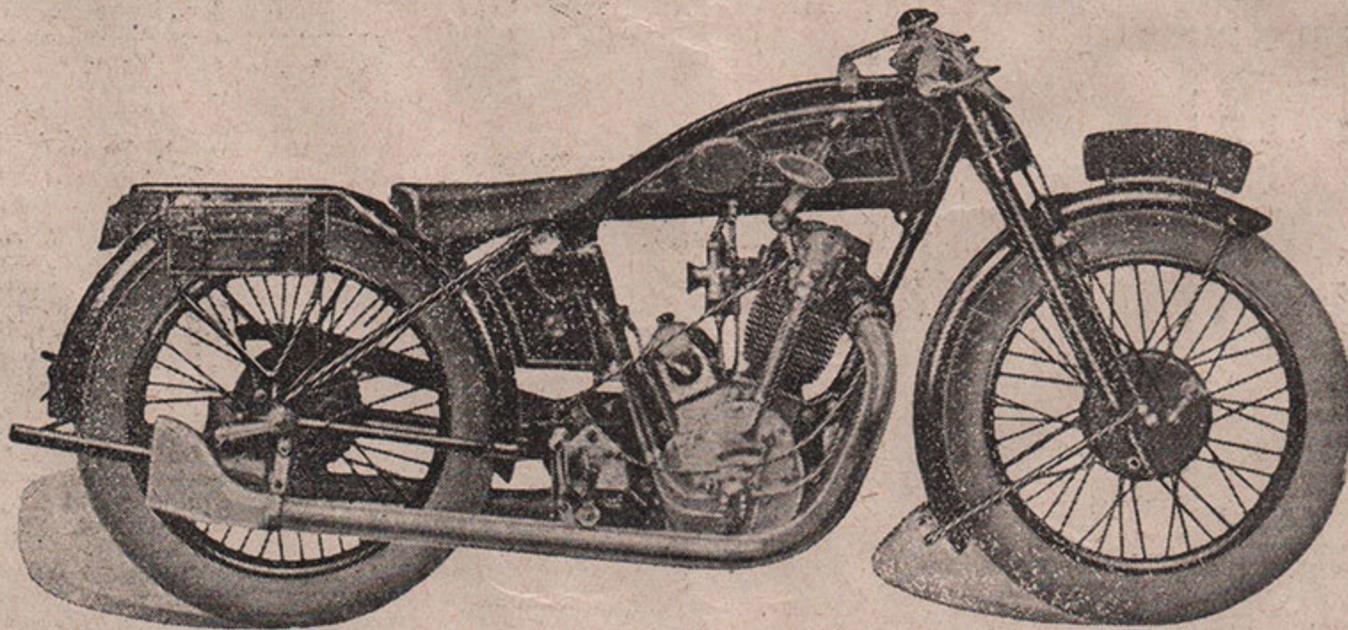
Repose-pied "PLANOR"

réglable en hauteur et pliable en cas d'inutilisation, est un support élastique qui lui aussi absorbe les chocs de la route.

Le Guidon "GAZDA"

tout en lames de ressort. Adopté par tous les champions car il absorbe les chocs de la route et supprime la fatigue des poignets. Incassable en cas de chute, il convient aussi bien à la moto solo qu'au sidecar; 150.000 Gazda ont été montés à ce jour.

CHAMPION DE FRANCE 1930



KOEHLER-ESCOFFIER

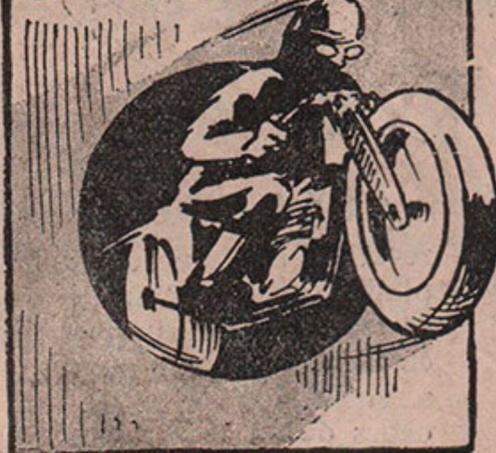
livre les plus BELLES MOTOS

2 CV, 3 CV, 4 CV, 5 CV et 9 CV.

depuis la 2 CV au fameux moteur VILLIERS, machine de travail, jusqu'à la prestigieuse 1.000 cmc. EDDOURA, à arbre à cames en tête

177, Rue Rambuteau - MACON (S.-&-L.) — Catalogue franco.

nos petites annonces



Tarif des insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.
Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

TARIF { 1° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
2° Non abonnés, la ligne : 10 francs.
3° A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

NOTA. — En raison de la perte que nous subissons sur ces annonces, nous nous réservons d'appliquer le tarif commercial de 10 francs à un abonné dont l'annonce a un caractère commercial.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du **Service Permanent des Occasions** (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO

1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

MOTOS A VENDRE

Saroléa 500 cmc., supersport avec Bernardot, sport, tout équipée, compteur, montre Cicca, écl. électr., housse, etc., etc., 8.000 fr. Ossude François, 6, av. de Messine, Paris (8^e).

New-Map 350 cmc., culb., 2 tubes, écl. élec. Marchal, klaxon Bosch, tabl. de bord, entièrement chromée, dernier modèle, com. neuve, cause achat voiture. Florian Pallaget, rue G.-Marc, Thiers (Puy-de-Dôme).

F. N. 350 cmc. 1928 B., état, tansad, éclairage, outillage. Prix : 2.600 fr. Mathoux, 56, avenue Turgot, Livry-Gargan (S.-et-O.).

A. Rennes, Peugeot P. 104,

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-4
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)

PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A DOUGLAS, TERROT

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1930
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉSAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES

La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

bloc 350, état neuf. 3.800 fr., essais à volonté. Achille, restaurant Chedehoux, bd Beaumont.

Terrot 250 cmc., quatre-temps, roulé 1.000 km. 3.000 fr. Huet, 18^e rue de l'Arcade, Paris (8^e).

F. N. 350 cmc., mod. 28, tansad, peu roulé, état de neuf. Dournel, 29, rue de Transvaal, La Garenne (Seine).

Motosacoche 5 HP, type Genève, latéral, compteur, tansad, état mécanique parfait. 3.800 fr. G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris (18^e).

Gnome et Rhône D. 3, état parf., écl. Lucas, klaxon, t-sad bpl., sortie 1930, urg., cause maladie. 4.500 fr. Se prés., M. Follet, 45, rue de la Beaune, Montreuil (Seine).

Moto Terrot 9 HP 2-temps, écl., siège arrière, pare-jambes, bon état de marche. 1.900 fr. Moriette emballer, 2, rue Stéphenson, Paris.

Terrot 350 lat., écl. Novi, tansad 3.000 fr. Dessin, 73, quai de Point-du-Jour, Billancourt (Seine).

F. N. 500 cmc. du Salon 1930, culb., pn. 715 x 115, roulé 3.000 km., écl. par dyn., magn. Bosch, klax., tansad, compt., sac. 5.850 fr. Dammert, 50, rue de Pontoise, Bezons (Seine-et-Oise).

Gnome et Rhône 500 cmc. latérales, types D., éclairage Magondeaux, bon état. 1.500 fr. Michot, 13, rte Stratégique, Châtillon-sous-Bagneux.

Occasions sérieuses, Dresch 250 cmc., 4-temps, état neuf, roulé 7.000 km., écl. électrique, tansad, marche-pieds, outillage. Prix 2.350 fr., cause départ régiment. Tous les jours à partir de 19 heures, samedi après-midi et dimanche. André Andalo, 37, rue Montcalm, Paris (18^e).

Terrot 350 cmc. H. S. S., cul-

buteurs, compteur, montre, selle et tansad E. M., écl. élec., 6.000 km Ecrire A. Gailhac, 102 avenue Gravelle, Saint-Maurice (Seine).

Rhonyx 500 cmc., klaxon, bl.-moteur chaise, side Buffler, sport, écl., très bon état. Essais sur rendez-vous. Prix à débattre Herreng, 6, rue Marché-Saint-Honoré, Paris (1^{er}).

Train 350 cmc., 2-tps, roulé 5.000 km. 2.100 fr. P. Collignon, 5, rue Lasson, Paris (12^e).

Automoto 350, culb., écl. Maglum. 2.800 fr. Robert, 59, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

Moto Serrus-Moussard, 250 cmc. 2 tubes 1930, 3 vit., supersport, email et mécanique parfaits. Valeur 3.900, laissé 1.950 fr. Vuillaume, Dompierre (Vosges).

Moto Terrot 250 cmc., 2-temps, parfait état, ch. ch. pneus ballon, écl., 3 vit., 75 km. h., essai à volonté, toute dist. Voir café, 34, r. Joffroy. Prix de base 2.200 fr.

Automoto 350 cmc., mai 1930, écl. élec. et équipé complet, comme neuve, essai à vol. 4.000 fr. A. Pouradier, 40, rue Durantin, Paris (18^e), soirs après 8 h. 30 et dimanche matin.

D.S. Malterre 500 cmc., latérale, types C., pneu ballon, très bon état. 3.000 fr. S'adresser M. Michot 13, rte Stratégique, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Les reprises de la semaine au garage Renouvier Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

F. N. 500, écl., élec., cmc. neuve 5.000

Magnat-Debon, 500 cmc. blackburne, 2 tubes, équip., élec. Marchal... 5.500

Magnat-Debon, 500 cmc. blackburne, latérales... 3.000

Motosacoche - 500 cmc., soupapes opposées..... 4.000

CLEVELAND 4 Cylindres

Pièces détachées d'origine p^r 2 temps
Établissements VALPIC
23, Av. Trudaine - PARIS

Dollar 500 cmc., chaise, équip. Marchal..... 4.500

Dollar 350 cmc., chaise... 3.500

Dollar 250 cmc., chaise... 2.500

Motoconfort 250 cmc., Jap..... 2.500

Rhonyx 350 cmc., staimless 3.600

Rhonyx 350 cmc., staimless 3.200

Rhonyx 250 cmc., Jap... 2.300

Toutes ces motos sont de 1930, équipées électriquement.

Moto Gnome et Rhône 4 CV. bloc-moteur, 306 cmc., équipée, tansad, écl. estampille. 3.500 fr. Ecrire M. Fecan, 91, rue du Mont-Cenis, Paris (18^e).

B. M. W. 500 cmc., culb., éclair. Bosch, tansad, compt. 8.000 fr. Robert, 59, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

Vélocette 350 A. C. T., écl. élec., klaxon, compteur, état neuf. Ecrire de Boissac, 20, rue Vernier, Paris (17^e).

P. 105 Aiglon, éclairage Marchal, tansad E. N., compteur, urgent Allain, 5, rue Etienne-Dolet, Paris (20^e).

20 motos neuves, 3 vitesses. 1.750 fr., 1 bis, bld de Verdun, Paris (Porte de Neuilly).

Impossible prendre Dresch, neuve, dernier modèle, commandée usine, céderais contrat, perte 500 fr. Ecrire Dupont, 20, rue Ampère, Ivry.

Gillet-Herstal 500 cmc., tubes, 8.000 km. 4.500 fr. Cochon, Etablissements Weymann, 145, rte de la Révolte, Levallois (Seine).

Dollar, fin 1929, 500 cmc., a-c-t-très peu roulé, parfait état, équipé grand tourisme. 5.000 fr. R. Ducruet, 28, rue Compans, Paris (20^e).

Gillet-Herstal, compt., surbais., mod. 31, écl. Bosch, val. 9.600 fr., cède 7.800, facil. Ecrire Guillot, 11 bis, rue Lazare-Carnot, Clamart, pr rendez-vous.

On voit les modèles au salon, mais on commande chez Jeanjean, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, qui vous livrera la machine désirée avec primes supplémentaires.

1.000 cmc. Motosacoche avec side, équip., roue rechange, écl.

Spécialiste DU **F.N.**
Bloc-Moteur **GILLET F.N.**
HERSTAL
BMW
— TYPE 1931 —
REPREND de suite en compte toute Moto —
CRÉDIT UNIQUE
MÊME PRIX QU'AU COMPTANT
Comptant : conditions spéciales
GRAND CHOIX D'OCCASION
Sous-Agents demandés
SES RÉPARATIONS
SES MOTEURS GONFLÉS
PIÈCES DÉTACHÉES
ACHÈTE & ÉCHANGE
F.N. LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly
ASNIÈRES
(Près gare d'Asnières)
en face le 272, Boul. St-Denis
(Ouv. Dim. et Fêtes Jusqu'à 20 h.)
Tél. : Créteil 17-93

MANTEAUX DE CUIR 425 Frs
mouton chromé 1^{er} choix
toutes couleurs pour Hommes et Dames
VALEUR 600 Frs — SOLDES à
FRANCE-CUIR 54, Rue Saint-Maur Ouvert Samedi après-midi
Téléph.: Roquette 83-88 Métro: SAINT-MAUR

ACHAT - VENTE - ECHANGE
de toutes Motos ou Cyclecars,
150 Mach. en magas.: liste: 1 fr.
Silencieu. neufs pour Motos. 25 fr.
BEAUSOLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS

F.N. - TERROT - Monet-Goyon Motoconfort

ET TOUTES LES MARQUES

A tout Acheteur : Leçons et Permis conduire GRATUITS et Garage pendant 1 An

CREDIT

chat - change - occasion Réparations rapides et Pièces de toutes Marques

PRIX SPÉCIAUX, SAISON D'HIVER

DEPREZ

MAISON FONDÉE EN 1893

24, Rue Meslay (3^e) (Mét. Répub.) Tél. Archivas 04-28 USINE: 187bis, r. Armand-Sylvestre près gare d'Asnières) Tél. Déf. 07-02

Catalogue franco sur demande

Ouvert Dimanches et Fêtes jusqu'à 20 heures

F. N. visible à Paris

Manteaux en Cuir

pour Moto, term. "Eclair" 345 » Blousons en cuir et en tissu, Serre-Têtes - Gants - Culottes - Expéditions en Province - 13, Fg du Temple (Mét. République)

POSSESSEURS DE B.M.A.

vous ne toucherez plus à votre roue arrière. "LE RAPIDE" Le Régleur se pose en 2 minutes, sur MOTOBÉCANE et MOTOCONFORT PRIX... 35 fr.

EN VENTE CHEZ :

J. ROBERT 59, Rue de Villiers NEUILLY-s-SEINE (Seine)

Peugeot Agence DOUBLET

128, r. Jean-Jaurès MOTOS - AUTOS VALLOISLE - Pér. 24-09 vous enverra gratuitement ses Catalogues et ses CONDITION SPÉCIALES de VENTE à CREDIT avec reprise avantageuse de toutes Motos ou Cyc. cars.



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES CHASSIS-CAPOTES-PARE-BRISE

Fernand RICHARD

139, Av. d'Italie, Paris, 13^e. T.: Gob. 25-00 Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

GARAGE

pour MOTOS PRIX MODÉRÉS 14, Boulevard Péreire PARIS WAGRAM 95-04

élec., bon état méca. Largeot, 4, grande rue Saint-Maurice (S.), reprend en compte moto moderne.

F. N. 500 cmc., surb. prix très intéressant, urgent, 28, rue Henri Poincaré, Paris (20^e). Métro St-Fargeau.

Alcyon 4 CV, bloc-moteur, 2 tps, écl., montre, compt., 1.200 fr. Henry, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie (Seine).

Bordino grd sport, surb., frein av. mod. 29, reprendrais belle moto, vendue 7.500 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Dresch tous les modèles livrables de suite. Agence du Père Lachaise, 21, rue de Tlemcen, Paris 20^e, comptant, crédit, repr. échange.

Inutile de chercher c'est chez Jeanjean qu'on trouve les modèles du Salon et une prime supplémentaire. Jeanjean, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Gillet Herstal, livraison rapide des nouveaux modèles 31 du Salon 350 et 500 cmc. Rémy, Agence Officielle, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e), reprise, échange, comptant, crédit.

Monet Goyon 175 cmc., 2 tps, selle Terry, neuve, jamais roulé, 1.600 fr. Hardouin, 22, rue Anatole France, Aulnay-sous-Bois (Seine).

Après Salon, liquidation, prix dérisoires des reprises 29 et 30, 2 Terrot 350 cmc., 2 tubes Marchal, 3.850 fr.; Norton, 350 cmc., arbre à cames 30, 6.500 fr.; Terrot 175 cmc., neuve, 1.850 fr.; A. J. S., 500 cmc., deux tubes 30, 6.250 fr.; Motoconfort 4 HP, bloc 30, écl., 3.000 fr.; Panther 500 cmc., fin 29, 6.000 fr.; Morgan air 7 CV; équip. parf., 1.850 fr.; solde 350 cmc., Styl'son Blackburne, 2 tubes, écl. Géco Herstal, 250 cmc., culb. Motoconfort 250 cmc., bloc Dresch 500 cmc., cardan, etc., achat, échange, reprise, Remy, 21 r. de Tlemcen, Paris-20^e.

Motocyclistes avisés, chez Jeanjean, toujours satisfaits, Jeanjean, motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Motoconfort 308 cmc., 4 CV, 900 francs. Aleyonnette bon état, 400 fr.; Motoconfort 350 cmc., blackburne écl. mod. 30, 3.400 fr. Doublet, 123, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Rhonyx 250 cmc., dern. mod., neuve non matriculée, écl. élect., valeur 3.700 fr., soldé à 2.000 fr. Peraldi, 10, rue Saint-Ferdinand, Paris (17^e).

Rhonyx 350 cmc., chaise arbre à cames, écl. élect., mod. 1930, neuve, 3.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Soyer 500 cmc., bloc-moteur, arbre à cames, éclair. Marelli, roulé 7.500 km., 6.000 fr. Hartmann, 5, villa Jean-Godart, Paris (12^e).

Terrot latér. 30, pour 2.800 fr. Magnat-Debon blackburne 2.800. Georges, 89, rue de Tocqueville, Paris (17^e).

Je vends toutes les marques de motos neuves et d'occasion toutes cylindrées avec un versement à la livraison de la machine de 250 fr. Venez me voir. Jean, 87, rue de la Glacière, Paris.

Terrot 350 cmc., lat. parf. état, 3.200 fr. Ecrire Larrivée, à Epinay sur Sénart, par Brunoy (S.-et-Oise).

Terrot 3 CV, 2 t., conf. 1928, parf. état, au plus offrant, vis.

dim. Bonnet, 47, rue du Commerce (15^e).

Terrot 250 cmc., écl., pneu 27x400, mod. 29, 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

250 cmc., Zurcher culb. et roue neuve, état impeccable, 2.000 fr. Henry, 285, boul. Saint-Denis, Courbevoie (Seine).

Terrot 500 cmc., latér., écl. élect., avertisseur tansad neuf, bon état, 3.500 fr. Ancelin, 23, bd Edgar-Quinet, Paris.

Rovin 175 cmc., JAP, 2 temps, 3 vitesses, Sturmey, Renold, pneus nfs, freins AV et AR, tambours, Amac 30, poignées tourn., écl. Rosengart, gr. mod., en parfait état, 1.250 fr., Henger, 22, rue de la Goutte d'Or, Paris.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar tourisme 6 CV, état impeccable, reprendrais moto en compte. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Bugatti 2 l. entier. révis., torp. sport, 4 pl., 6 roues carr. Lavocar et Marsault, reprendrais Darmont ou Sandford en compte. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Citroën B. 14, cabr. décapotable, 4 pl., mot. 1928, bons pneus, voiture impeccable, ferait reprise voiture plus petite. De Latour, 3, rue Félix-Faure, Paris (15^e).

Darmont spécial dern. mod., tout équip., compt., capote, roue à broche, roulé 6.000 km. Mariette, 10, rue Boule, Paris.

Lafitte 5 CV, écl. élect., confort, bon état, torp., 2 pl., occ., 1.200 fr. Pelletier, 19, quai Gallieni, Suresnes.

Morgan sport, alum., équip., 2.700 fr. Urgent. Dimanche. Goiffon, 89, rue de Tocqueville, Paris (17^e).

Morgan Sport, pneus ball., écl., ch. rech., capt., klx., car., sp., bs prix. Ech. moto Menar, 4, rue Marché Popincourt, Paris.

Oakland 6 cyl., 1928, torp., échangerais contre petite voiture ou belle moto. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 9 CV, cond. 6 gl., 4 p., cap. luxe, hous., rid., écl. d. él., st., f. pos. pl. m. out. r. de sec., es. gl., verrou, dir., très bon état, prix intéress. Pillet, 51, rue Candale, Pantin (Seine).

Peugeot cond. int., 4 pl., mod. 1929, parf. état, vend ou échange, contre moto, 6.800 fr. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Renault 10 CV., K. in., torpédo, état parf., à échanger contre voiturette ou belle moto. Chenel, 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

Sara cabr., 2 pl., av. parf. état, bas prix, reprendrais moto. 143, rue St-Dominique, Ségur 75-34.

Sima Violet mot. s. capot., carros., spéc. sport, capote 5 r. neuves, écl. et démar. élect., absol. neuve. Peugeot 5 CV, cond. int., état neuf. Maurice, 44, rue Lamarek, Paris (18^e).

Le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), est spécialiste du 3 roues, tous modèles, neuf et occasion en mag.

Voiture Buick, bas prix, bes. arg., 30, passage Toigelin, Levallois-Perret (Porte d'Asnières).

Quadrilette Peugeot 172, éc. élec., 3 pl. entièrement révisée.

PERTUISOT

23, Rue des Acacias PARIS (17^e)

Realésage de Cylindres Pièces détachées de Moteurs et Boîtes de Vitesses



Agent Général des Pièces détachées

STAUB

FIREZONE OIL

LUBRIFIANT INTERNE

MÉLANGÉ A L'ESSENCE GRAISSE LA CHAMBRE D'EXPLOSION ET ASSURE LA VITALITÉ DU MOTEUR

Augmente le Rendement du Moteur et en diminue ainsi la Consommation d'essence.

Facilite les départs - Conserve la compression - Evite le grippage - Diminue les résistances - Supprime la calamine - Abaisse la température - Augmente le kilométrage. FIREZONE est si délicate qu'elle peut servir à lubrifier les pendules et si pure, qu'elle peut être prise comme laxatif.

CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE

TH. LEQUIME

7, Rue Labrousse - PARIS-15^e - Tél.: Vaugirard 20-27

ULTIMA

GILLET-HERSTAL - STYL'SON et toutes les Marques à des conditions introuvables ailleurs BARRÉ 123, Boul. National à St-MAUR (Seine)



CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDECARS

12 Modèles en mono et bi-places Bois - Tôle - Aluminium Capotes, Pare-brise, Tansad Pare-boue, Repose-pieds.

ERNEST RICHARD, Constructeur 184, Av. de Choisy - PARIS - Téléphone: Gobelins 62-82 - 16, Rue de Paris - IVRY

Catalogue contre 0 fr. 50

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES HARLEY-DAVIDSON

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

HARLEY-DAVIDSON Repairs - 32-34, Rue Pierre, NEUILLY-s/-SEINE - Tél.: Maillot 05-21 et 14-31

700 fr.

A LA LIVRAISON - POUR TOUS MODÈLES ET AU PRIX DU COMPTANT **AUTOMOTO-PEUGEOT** AGENCE: 178, Route de la Révolte - LEVALLOIS

S'adr. Weil, 24, rue des Fernandins, entre midi 30 et 2 heures.
Peugeot 5 CV, torp. 3 pl., bon état, tr. bas prix. Raimbaud, 11, Grande Rue, Alfort, sauf dimanc.
Bugatti Roadster 10 CV, 3 pl., parf. état, 9.000 fr. 35, boul. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

Citroën, torp. 5 CV, très bon état, 5.300 fr. Parti. Chabeuf, 13, rue Légion Etrangère, Paris (14^e).

5 CV Peugeot, torp. excell. ét. démarr. écl. code, 5.000 fr. Visible, 5, rue D. Ruggieri, Ecr. Lamorlette, 143, rue Ordener, Paris (18^e).

Avantventaire, d'Yrsansolde quelques modèles.

3 roues :

1 supersport surb. écl. dem., val. 23.900, 16.500

1 supersport surb. écl. Magond., valeur 21.500

— Cie Alu., 15.500

1 sport, val. 14.600, 11.000

1 sport surb. car., 9.500

métal, occ. cie., 9.500

1 supersport chass. course Bol d'Or, spéc. (mot. 972 cmc, neuf), 13.500

1 sport cie alu. occasion 9.000

1 faux cabriolet rouge-crème, val. 38.000 fr. 25.000

1 course-turbo car. alu. v. 40.500, roulé 2.000 km. 22.000

2 chass. turbo, valeur 35.000, 25.000

1 cond. intér., moteur C. I. M. E. nf 1.500 cc. val. 25.000, 15.000

1 faux cabr., val. 28.000 18.000

1 voiture course Ruby 1.100, 15.000

2 chass. surb. val. 23.500 14.500

Les modèles à traction sur roues AV ne sortiront que d'ici 4 mois.

D'Yrsan, 8, rue Malakoff, Asnières. Tél. : 605.

Cyclecar **Salmson 7 CV**, entièrement révisé à enlever, cause double emploi 4.000. Grossetête, 8, place de la Famille, 52, rue Dele-rue, Saint-Maur (Seine).

Amateur : désire vendre torpille 1.500 cc. Chenard avril 1930, 21.000 fr. Guary, 16, rue Montpensier, Paris (1^{er}).

Le **Garage Renouvier**, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), est agent officiel des Automobiles Renault.

Salmson, gd sport, bon état mécan., 7.000 fr. Pelletier, 35, rue d'Aboukir. Cal. : 42-19.

Ballot, 2 L. T. cond. int., 6 pn., 4 pl., parfait, 11.500 fr. Talbot 9 H. P. Torp. fr. AV. bon état, 6.000 fr., voiturettes 6 HP, 4 cyl., 2.800 fr., 47, rue Liancourt, Paris.

Le **Garage Renouvier**, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), est agent officiel des automobiles Peugeot, venez y essayer la célèbre 201.

G. A. R., 12 soup. Chapuis état nf, prov. reprise faux cabr., 2, 3 pl., freins sur 4 roues essai à vol., gar. 120, 9.000 fr. G. A. R., 12, avenue des Grésillons, Asnières. Grés. : 11-61 ou 12-31.

Les reprises de la semaine, au grand **Garage Renouvier**, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Peugeot 190 S., cond. 4 pl., sous garantie, 10.000

L'AGENCE FRANÇAISE
INDIAN
F. SEGOND
 8, Rue Lebon - PARIS (17^e)
 consent de gros rabais sur les
PIÈCES DÉTACHÉES
 - ANCIENS MODÈLES -

5.000 MANTEAUX DE CUIR
 sacrifiés pour la Propagande



Depuis, **320 fr.** (en mou-ton du pays)
 Article supérieur en mou-on chromé 1^{er} choix, très solide, forme raglan croisé, col transformable, doublure velours de laine, fermeture "Eclair" à l'intérieur, coupe-**375 fr.** vent aux manches.
 Produit d'entretien gratuit aux Lecteurs de **MOTO REVUE**
EXPÉDITIONS EN PROVINCE
CAPEL 119, Bd Magenta, Paris-10^e
 (Métro : Gare du Nord)
 (Ouvert Dimanches et Fêtes toute la Journée)

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES
 sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
 sans changer ni piston, ni segment.
 Envoyer le cylindre et joindre le piston.
Etablissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace - CLICHY (Seine)

Tri-Moto BERT
 Breveté S. G. D. G.
 Avant-Train amovible s'adaptant sur toutes Motos sans transformation
CARROSSERIE SPORT et TRANSPORT
 CATALOGUE FRANCO **F. BERT** - Constructeur - ROMANS (Drôme)



SAROLÉA SIMON
 170 bis, Av. de Paris
VINCENNES - Tél. 24 47

GLACIÈRE-MOTOS
 Vente - Achat - Échange
RÉPARATIONS - TRANSFORMATIONS
 Spécialiste du Platt
 A.B.C., DOUGLAS, etc. - Pièces détachées
 Tour - Soudure - Ajustage
 48, rue Auguste-Lacon, Paris-13^e

CAMPHONINE
 MÉLANGÉ A L'ESSENCE, IL OPÈRE LE DÉCALAMINAGE EN SERVICE NORMAL
 En vente partout. **20 fr.** (Franco)
39, Rue de Châteaudun, 39 - PARIS
 Agents demandés - Chèques postaux: Paris 1338-47 - Agents demandés

NAVILLE & SES FILS
 3, rue Sarrette - PARIS (14^e)
 Montage - Rayonnage - **ROUES**
 Transformations de Rayons et Jantes de tous profils
 Pour Motocyclettes & Voitures
 EXPÉDITIONS EN PROVINCE

"SIGMUND-RECORD"
BOITES SILENCIEUSES
 pour Motos
 11, Quai de l'Oureq, 11
PANTIN

- Peugeot 190 S. boule... 9.500
- Peugeot 172 M, cond, 4 places... 8.500
- Peugeot 172 R, cabriolet 2.800
- Deguingand, cabr. 1930. 8.000
- Amilcar G. S. surb., chass., 6 cyl. 11.000
- Tracta 6 CV, faux cabr., très luxueux..... 16.000
- Clement Rochelle, cab. luxe, 3 pl., face route. 18.000
- Senechal, mot. Ruby bordino, freins AV, b. creuses 7.000
- Mathis 7 CV, cabriolet. 5.000
- E. H. P., torp., 3 pl. 4.500
- Sara, bordino, freins AV 4.000
- Citroën B. 2. 3.500
- Morgan Monotrace 5 CV, écl. élec., très bon état, 4.500 km, reprendrais moto 250 cmc, avec soulte quatre-temps. R. Creusot, 4, rue Brulard, Dijon (Côte-d'Or).

- SIDECARS**
- René Gillet 750 cmc.**, side L. V. bi-places, pare-brise, code, capote, compteur, écl. outil, roue de rech. Prix : 5.500 fr. Mélique, 51, rue Carnot, Stains (Seine).
 - Side Peuple C.** neuf, 500 fr. Ladame, 48, rue Raspail, Levallois (Seine).
 - Dresch 2 cyl.**, side Bernardet, Terrot, lat. side L. V. capote fermée, état neuf, toute confiance, cause achat voiture vendrais motos à sides séparés. Hervé, chauffeur, 15, Lord Byron, Paris (8^e).
 - Harley sidecar**, ent. révisé 1930, roues 27 x 4, compt. Jagger, 2 lec. side avec capote. A vendre 3.800 fr., à débattre, cause ach. voit. visit. sem. 12 à 14 heures dim. RV. Mottay, 22, bd Strasbourg, Nogent-sur-Marne.
 - Side Köhler-Escoffier 500 cmc.** Sport 2 cyl., bon état, pare-brise, compteur, éclairage élect., accus, 4.500 fr. Pasquer, 195, av. Thiers, Bordeaux (Gironde).
 - A vendre moto Gérard**, 500 cmc avec side Peuple et éclair., le tout parf. état, 2.800 fr., vis. sam. et dim. Pivin, 5, rue de Seine, Alfortville (Seine).
 - F. N. 500 cmc.**, M. 67, pn. ball. 715 x 115, avec joli side, le tout état neuf, de toute confiance, 5.000 fr. Sergent, 48, rue du Vivier, Amiens.
 - Particulier vend Triumph**, 5 CV, 550 cmc., état mécan. parfait, side, état de neuf, nombr. pièces rech., tous les jours. Roche, 110, rue de Bagnaux, Montrouge, près porte d'Orléans, 2.950 francs.

- ECHANGES**
- F. N. 500** état neuf, éch. contre 3 ou 4 HP. même état avec soulte Delattre Sannerville (Calvados).
 - Echange Rosengart**, conduite contre Sandford ou Darmont S. P. ou 4 roues, très vite. Max, 178, route de la Révolte, Levallois.

LECOLE DE MOTOS
AGENCE DES GRANDES MARQUES
G. AUGOYAT
 Maison fondée en 1884
 8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
 FACE MÉTRO NATION
AU COMPTANT ET A CRÉDIT (RÉPARATION)
 — Les Occasions sont Garanties comme les neuves —
 (REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHETEUR)
Ouvert le Dimanche Fermé le Mardi

ON DESIRE ACHETER

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Alimont, Paris (13^e).

Achat comptant motos et voitures, modernes, échange être les modèles du salon. Verchère, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e).

Achat, motos et voitures, comptant reprise, échanges, ag. Peugeot, crédit, 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

DIVERS

Faire réparer pendant l'hiver, travail mieux fait, main-d'oeuvre moins élevée, pas de garage à payer, Jeanjean, motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Carburateurs neufs, tubulure, de 25 et 22 doubles manettes, montées, 75 fr; Ets Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin, Paris.

Réparations révisions après devis, par spécialistes bien outillés, 7, rue Gravel, Levallois.

Travaux dessins à l'heure et à forfait, études mécaniques, calques publicité, prix modérés, s'adresser Delaloy, 8, rue Acacias, Paris (17^e) 18 h. 30 à 21 heures.

Garage de la Moto, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, place disponible, pour 50 motos, prix avantageux pendant l'hiver.

Vends 3 chamb. à air 760x90 état neuf, ayant peu roulé et trois pneus bon état, 1 accu, 6 volts et 1 fourche pour Harley, s'adres. : Schneider, 19, Passage Fréquel (20^e).

Un éclairage électrique est posé dans la même journée chez Jeanjean, motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Le seul atelier spécialisé pour la réparation et la révision sérieuse de toutes motos, pose d'accessoires reprises, échanges: 7, rue Gravel, Levallois (Seine).

Jeanjean motos répare, vend, échange les motos de toutes marques, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

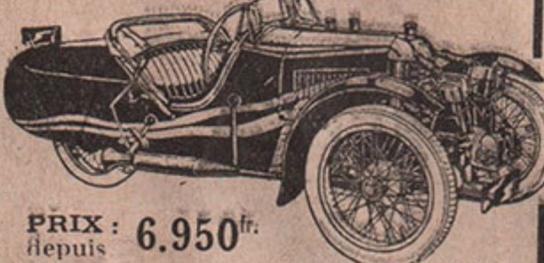
A vendre magnéto Bosch, 1 cyl., épurateur air Amac, F. Tombeur, 8, rue Pasteur, Mantes-la-Ville (S.-et-Oise).

Un project., une dynamo 12 CV, un conj., tabl. de bord instal. compl. pour Morgan, prix du lot 350 fr. Raveaud, 14, rue de Seine, Saint-Ouen (Seine).

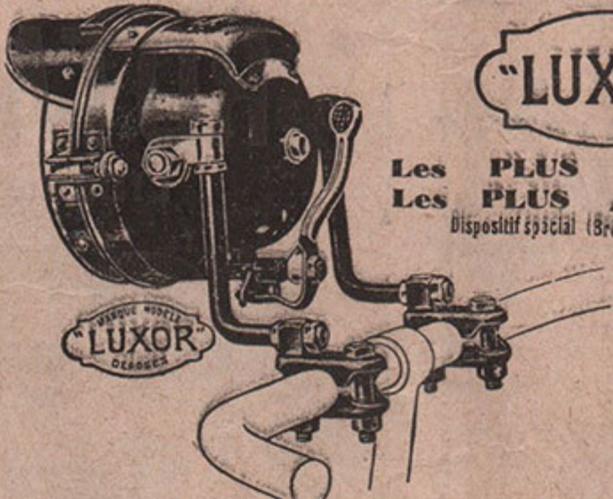
Occasion accordéon, Italienne chromatique, 80 basses à vendre 1.000 fr. Visible tous les jours. Guinamant, 13, avenue de l'Espé-

PIECES POUR
B.S.A. TRIUMPH
DALBIAC 1 RUE DES JARDINS S' PAUL PARIS

Pour le PRIX D'UNE MOTO
LE CYCLECAR DARMONT-MORGAN
Vous procurera le bien être et la sécurité d'une voiture
Impôt: 1 fr. par jour
5 litres aux 100 km.
Vitesse: 100 km/h l'heure
VENTE A CREDIT
Exposition: 178, Rue de Courcelles - Paris
Usines: Rue Jules-Ferry - Courbevoie (Tél.: 05-25)
PRIX: 6.950 fr. depuis



MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité...
adoptez les Groupes d'éclairage
"LUXOR"
Les PLUS ROBUSTES
Les PLUS APPRECIÉS
Dispositif spécial (Breveté) à manette pour éclairage
CODE & ROUTE
Exigez-le de votre fournisseur
N.B.: Les phares LUXOR munis du double robinet peuvent être transformés avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.
TRAIZET & C^{ie}, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19^e



rance-Les Coquétiers, Bondy (Seine).

Pour Morgan, brochés indéserables, 10 fr., chaînes, premières marquées, le jeu 200 fr. 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

Etude de traction AV terminée et brevetée, ingénieur cherche prêt de 20.000 fr: garantis par matériel pour exécution d'une voiturette 5 CV à prix utilitaire Raymond, 4, rue Jean-Jaurès, Bois-Colombes (Seine).

Moteur Jap, 350 cmc., soup. lat., boîte Bridier 3 vit., 3 chaînes, nomb. acc., le tout état de neuf. 1.200 fr. Bertrand, 103, rue du Temple, Paris.

Eclairages électriques comprenant dynamo, phare, lanterne arrière, lumière à l'arrêt, neuf pour 130 fr. Etablissements Beausoleil, 9, rue St-Sabin, Paris.

De l'huile, des pneus, tout ceci à des prix incomparables chez Pierre, grand garage Renouvier 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Pneus 27x4 125 fr: pièce
» 26x3,5 100 fr: »
» 700x80 95 fr: »

Castrol X. L. 10 fr: 25 le litre: Ricin pur 1^o pression 10 fr: le litre.

Occasions à saisir fin de saison motos expositions et service, à enlever. Prix très intéressant, Motos F. N., 4, rue Piéret, Neuilly-sur-Seine.

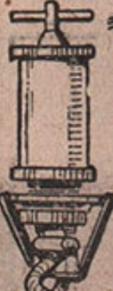
Toutes pièces détachées et transformations pour B. S. A. armée carbur., neufs, 130 fr. 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris.

Courroies pour Motobécane, largeur 16 ¹/₂ le mètre 18 fr. 50; largeur 14 ¹/₂, le mètre 14 fr. 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

INVENTIONS
BREVETS D'INVENTION
PROCÈS en CONTREFAÇONS
MANUEL-GUIDE GRATIS
H. BÖTTCHER
21, Rue Cambon PARIS

MOTOCUIR
OFFRE à nos Lecteurs
ses équipements de cuir
tout 1^{er} qualité seulement
aux mêmes prix que la dernière qualité des autres cuirs
Facilités de paiement
CATALOGUE FRANCO: 0 fr. 75
3, rue du Buisson-St-Louis - PARIS

AN, DEMONTAGE
PLUS de CABLES
cassés ou grippés
grâce au Graisseur
ERKATE
Edmond KAH
9, rue Beldor
PARIS (17^e)

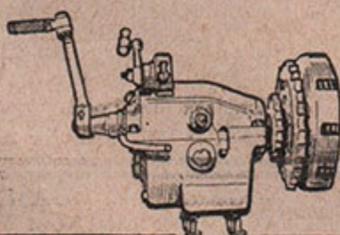


TRI-MOTEUR GALLAND
Tr-moteur GALLAND charge utile 400 kg
Moteur JAP, 500 cmc, Boîte vitesse SURMAN
3 vitesses à main sur les 3 roues, Mayea AR
amovible, Pneus Michelin 700
Le plus économique, le mieux conçu
16, rue Chauvelot, PARIS (15^e) Ag. de mandés

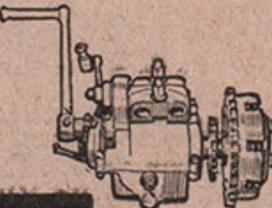


BRIDIER & CHARON 7, Rue du Bac, 7 SURESNES (Seine) — Téléphone: 50 —

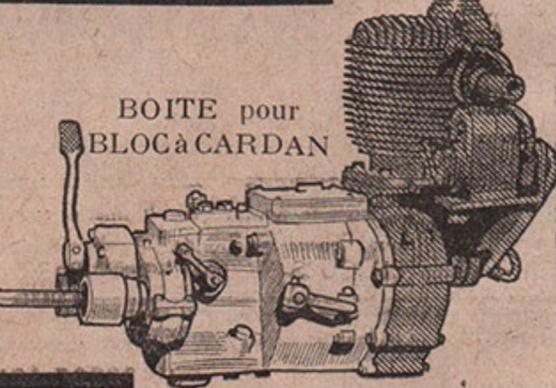
BOITE pour BLOC à CARDAN



BOITE 500 cmc.



BOITE 250 cmc.

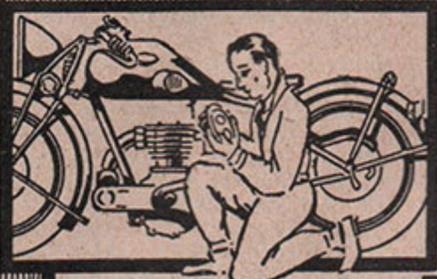


**MANTEAUX DE CUIR
NETTERCUIR**
Les seuls garantis sur facture confectionnés avec des peaux cuir de 1^{er} choix et tannées au pur chrome, donc **INUSABLES** et **IMPERMÉABLES** au prix de **425 et 475 fr.**
TARIF sur DEMANDE
Nettercuir 17, r. de Constantinople PARIS - Laborde 26-85

**EN VENTE
L'ANNUAL 1930** (25^e Année)
ANNUAIRE UNIVERSEL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
Édité spécialement pour LES AGENTS, LES COMMERÇANTS et LES CONSTRUCTEURS D'AUTO MOBILES et réédité dans le monde entier
1350 PAGES d'ADRESSES et DOCUMENTS
Prix de l'exemplaire relié: 40 francs (Port en sus pour les Départements, l'Étranger)
222, B^d Pereire, PARIS - Tél.: Wagram 30-79



ÉLITE
LA BOUGIE QU'IL VOUS FAUT
12, Rue des Poissonniers
NEUILLY - sur - SEINE



Rodage

1^o Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'**HERMETIC-RODEX**
2^o Pour obtenir un joint parfait employez l'**HERMETIC**

En vente chez votre fournisseur habituel, ou à défaut remplissez le bon ci-dessous



L'Hermetic-Rodex

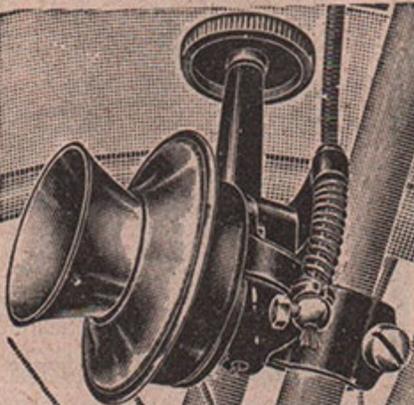
L'HERMETIC, 19, rue Lucie LE PARC-SAINT-MAUR (Seine)
Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus votre nécessaire comprenant :
1 boîte Hermetic-Rodex mixte
1 boîte Hermetic joints
Nom : _____
Rue : _____
Ville : _____



TOUS MODÈLES
DOLLAR
Réparations - Pièces détachées
Chez **BOUTIN**
Rue du Port - LATESTE (Gironde)



MOTOCYCLISTES !!
LE
"ROTAPHONE"
LIBÈRE LA ROUTE



VIBREUR AUTOMATIQUE
Seul pratique et efficace. 80 f.
En vente partout... 80 f.

VANGIN & SOUDY
Constructeurs
118, Rue du Dauphiné
:: LYON ::

BULLETIN D'ABONNEMENT - CATÉGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES - INUTILES -)

Veuillez m'abonner à⁽¹⁾ Numéros de Moto Revue à partir du Numéro en date du _____

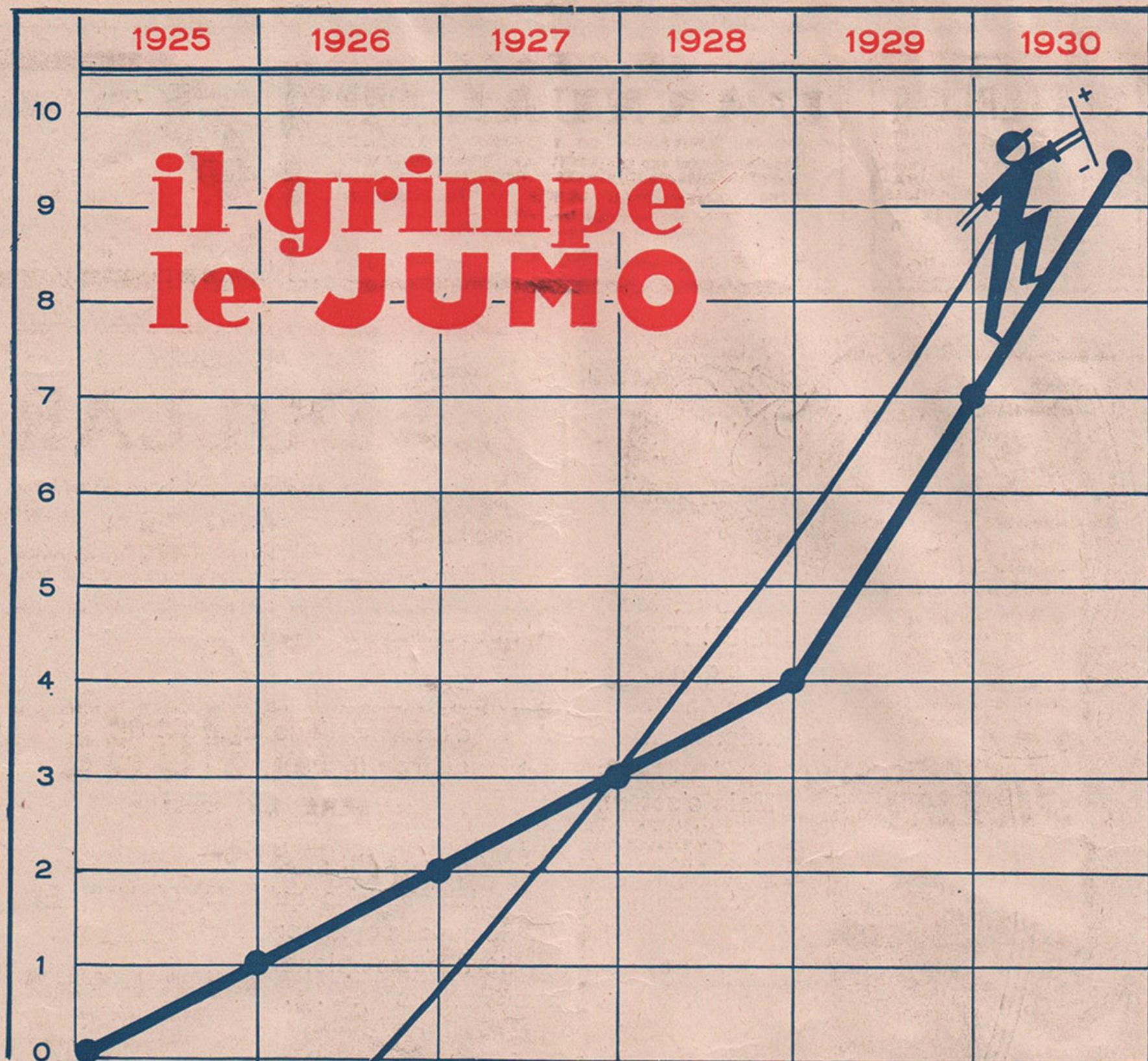
Ci-joint la somme de⁽²⁾ _____

Nom _____
Prénoms _____
Profession _____
Adresse _____

Signature _____

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)								
A			B			C		
Abonnement complet MOTO REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE								
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	57 Numéros	26 Numéros	13 Numéros	12 Numéros	6 Numéros	6 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »	11 »

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.
(2) Pour l'envoi des fonds, un simple Mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40, si vous faites porter sur ce Mandat par l'employé des Postes mention CHÈQUES-POSTAUX-29.737-PARIS (2^e).



**il grimpe
le JUMO**



Voyez cette courbe, absolument sincère, du chiffre d'affaires Maglum : il a décuplé depuis 1925. Cette ascension étourdissante ne sent pas la crise !

Où trouverez-vous une meilleure preuve que c'est bien là l'éclairage que vous n'osiez pas espérer, l'éclairage qu'il vous faut ?

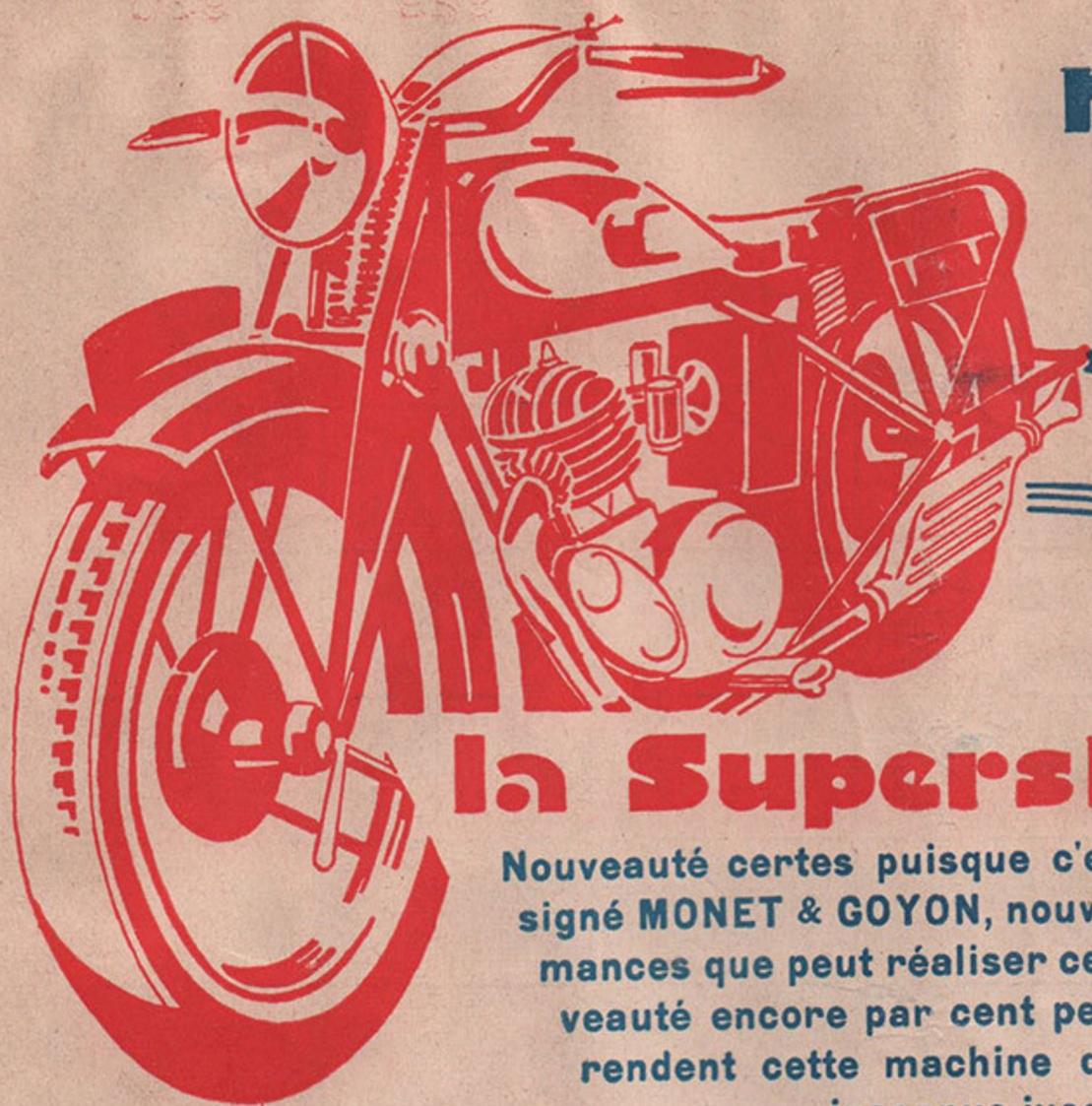
Un appareil, grand comme la main, qui, au choix éclaire directement votre phare ou charge votre batterie. Un appareil sûr, robuste, simple, éprouvé, qui vous assurera un éclairage magnifique, et cela pour 585 francs, tous accessoires compris !

Demandez renseignements à

MAGLUM

21, rue de Chartres — NEUILLY (Seine)





Une
nouveauité
vraiment...
..nouvelle!

la Superstandard..

Nouveauté certes puisque c'est le premier bloc moteur signé MONET & GOYON, nouveauté aussi par les performances que peut réaliser cette 350 cm³ latérale, nouveauté encore par cent petits détails ingénieux qui rendent cette machine d'une pratique agréable inconnue jusqu'à ce jour.

Mais c'est une nouveauté dont vous ne ferez pas l'expérience car MONET & GOYON l'a fait depuis longtemps déjà, et s'il sort cette machine au prochain Salon c'est qu'il est sûr d'elle, sûr du succès commercial qui est bien dû à cette splendide
.. .. mécanique

MONET & GOYON
57 Rue du Pavillon
MACON



HAVAS - LYON

Succursale à PARIS : 112, Boulevard de Courcelles