

Bonne et heureuse Année!

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
Motocyclisme
Automobilisme

18^e ANNÉE — N° 356

4 Janvier 1930



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

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

LES SIX JOURS D'HIVER 1930

La célèbre épreuve, qui est en même temps la plus dure démonstration automobile et motocycliste, va dérouler ses phases du 14 au 19 Janvier. Souhaitons que les concurrents ne rencontrent pas les rigueurs du verglas et de la neige comme l'an dernier.



Les "Spido" pour Motos

S'IL est difficile de fournir une huile parfaite pour l'automobile, il est peut-être plus difficile encore de produire un lubrifiant qui soit strictement adapté aux exigences des motocyclettes.

En effet, les conditions difficiles de refroidissement des moteurs de motos font que l'huile travaille toujours à une température très élevée; elle subit d'autre part, du fait de la conception même du moteur, des pressions considérables.

Il appartenait à une firme spécialisée depuis longtemps dans la production de lubrifiants de haute qualité de mettre sur le marché des types d'huiles répondant exactement aux conditions ci-dessus.

Pour que votre moto marche *mieux - plus vite - plus longtemps*, graissez son moteur

à la SPIDO T si c'est un 2 temps
à la SPIDO AR si c'est un 4 temps

Faites en l'essai tout de suite : vous ne changerez jamais plus.

Pour envoi gratuit du Guide Motocyclette 1930 retourner ce coupon sous enveloppe affranchie à 0,50

Nom : _____
Adresse : _____



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

A DEUX PAS DE LA MADELEINE
PASSEZ PRENDRE

AUTO CATALOGUE

Son édition 1930
brochée. . 20^{frs}

le volume broché. . . 20^{frs}
le volume relié toile. 30^{frs}

Adressez son montant plus 5 fr. de frais de port pour le recevoir franco par retour.

4, rue de Castellane, Paris (8^e)

Téléphone : Central 67-24

Ch. Post. c. c. Paris 164-32

CET ALBUM DE GRAND FORMAT SOUS SA COUVERTURE ROUGE ET ARGENT FAIT AUTORITÉ DANS L'AUTOMOBILE

Il donne : Caractéristiques et prix de toutes marques motos, autos et moteurs modèles 1930; Caractéristiques et prix de tous modèles sortis dep. 10 ans, listes par catégories, par firmes et par marques de tous les fournisseurs et spécialistes de l'auto; renseignements administratifs et fiscaux

Sportifs! le
PALAIS
 DE LA
NOUVEAUTÉ
 24, Rue de Clignancourt, PARIS
 VEND LES
MOTOS
 A CRÉDIT
 AUX MÊMES PRIX
 QU'AU COMPTANT
 (Prix de Catalogue des Constructeurs)
SANS INTÉRÊTS
 SANS OBLIGATION d'ASSURANCE

LIVRAISON GRATUITE A DOMICILE DANS LES
 LOCALITÉS DESSERVIES PAR LES VOITURES DU
PALAIS de la NOUVEAUTÉ

AGENTS

ASSUREZ-VOUS L'AGENCE
 DU CARBURATEUR

GURNER

Toutes les bonnes marques de motocy-
 clettes roulent actuellement équipées avec :

LE CARBURATEUR **GURNER**

LA POMPE A HUILE **GURNER**

LE ROBINET A
 ESSENCE. **GURNER.**

Usines et Bureaux : PONTARLIER (Doubs)
 Dépôt : 188 bis, boulevard Pereire - PARIS

UNE...
René GILLET

4 ou 6 cv.
 en Solo -

6 ou 9 cv.
 en Sidecar

EST LA MACHINE
 REVÉE POUR LE
 LONG TOURISME

**Vous connaissez la
 perfection en adap-
 tant le nouveau ca-
 dre à suspension
 arrière élastique.**

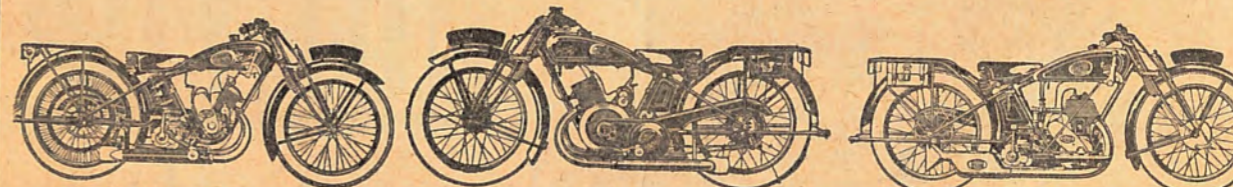
Catalogue envoyé franco sur demande à :

RENÉ GILLET
 126 bis, Route d'Orléans - MONTROUGE (Seine)

Terrot
 CHAMPION
 DE
 FRANCE
 1929
 cat 250

VOUS INVITE A EXAMINER CHEZ SES AGENTS...

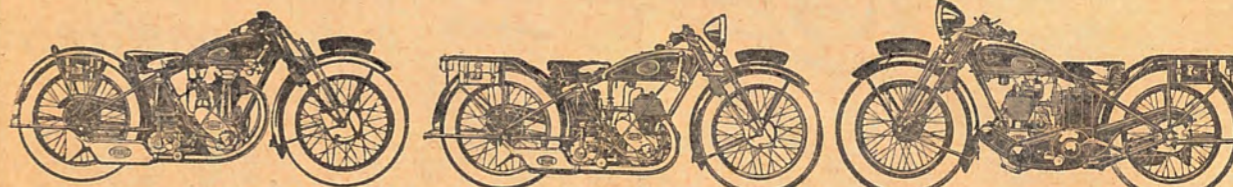
SES NOUVEAUX MODÈLES 1930



2 CV., 175 cmc.
 LPP. - Populaire.. .. 2.350 fr.
 LSO. - Sport 2.950 fr.

3 CV., 250 cmc.
 FTO. - Tourisme.. .. 3.875 fr.
 FSO. - Sport 3.875 fr.

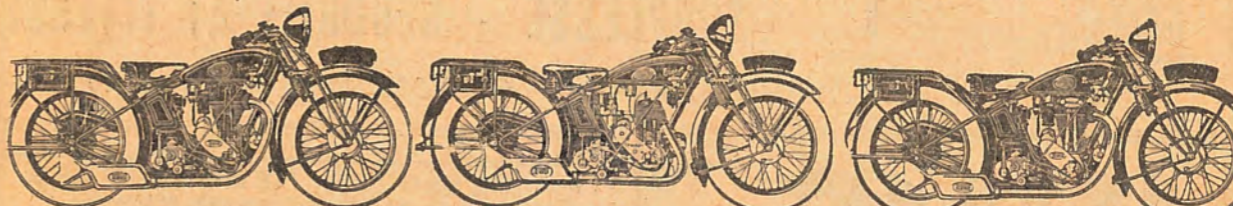
3 CV., 250 cmc.
 OTO. - Tourisme-Luxe .. 4.200 fr.
 OSO. - Sport-Luxe 4.200 fr.



3 CV., 250 cmc.
 OSSE. - Supersport 5.350 fr.

4 CV., 350 cmc.
 HST. - Standard 4.375 fr.

4 CV., 350 cmc., Luxe
 HOT-HOS. Tourisme-Sport 4.950 fr.



4 CV., 350 cmc.
 HSSO1. - Supersport.. .. 5.500 fr.
 HSSR. - 2 tubes. 5.850 fr.

4 CV., 350 cmc.
 HSSE. - Supersport-Luxe :
 Prix 6.200 fr.

5 CV., 500 cmc.
 NTO-NSO. Tourisme-Sport 5.750 fr.
 NSSO1. - Supersport, 1 écha. 6.800 fr.
 NSSO2. - 2 - 7.100 fr.

PORT ET EMBALLAGE EN SUS

CATALOGUE - FRANCO - **ÉTABLISSEMENTS TERROT** 2, Rue André-Colomban, 2 - DIJON
 Succursale à PARIS : 30, Avenue de la Grande-Armée, 30

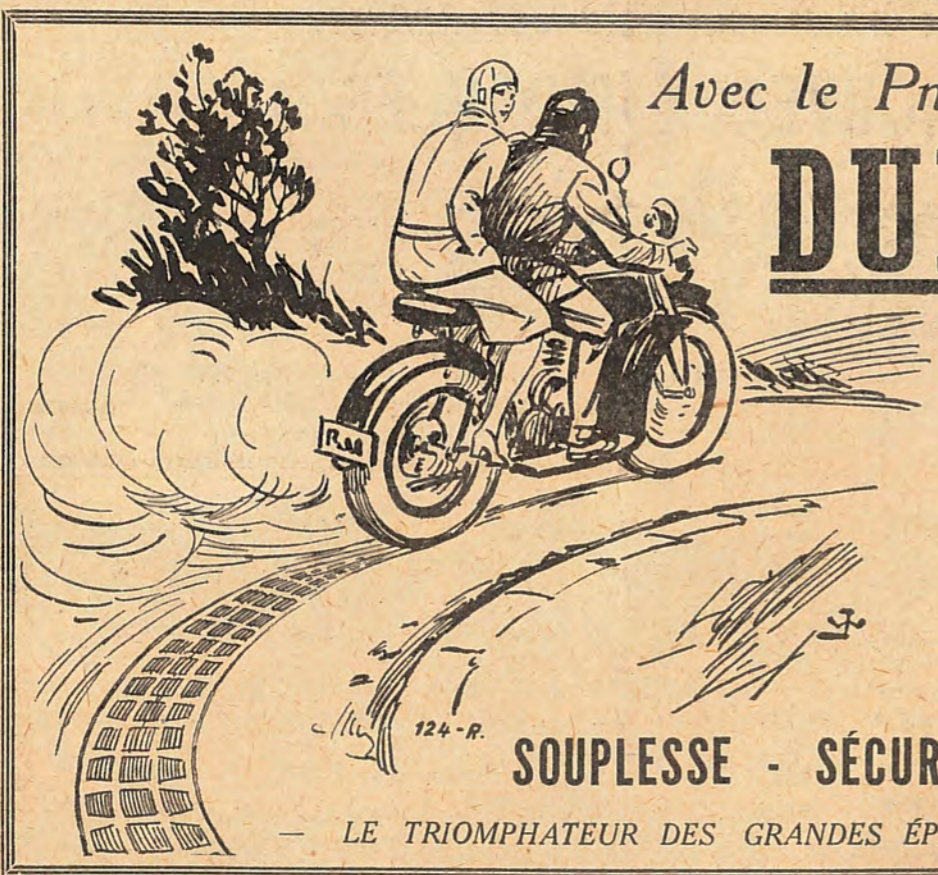


DOLLAR, TERROT, GNOME, F.N.
PEUGEOT, RHONY'X, HARLEY, INDIAN, ETC.

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASIONS, GARANTIE 6 MOIS
CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS
 ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
 OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

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



Avec le Pneu...
DUNLOP
 Cord
 Ballon
 pour Moto

Vous aurez :
SOUPLESSE - SÉCURITÉ ET VITESSE

— LE TRIOMPHATEUR DES GRANDES ÉPREUVES DE 1929 —

UNUS — BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES —
 Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes
 En vente chez tous les Commissionnaires
 Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)
 Téléphone : NORD 81-24

UNE MERVEILLE DE SIMPLICITÉ...
LA 350^{CMC.} DURANDAL
 Avec CHAISE, 2 Échappements, Éclairage accus. **5.350 fr.**
 Prix... ..
S.A. DES MOTOS DURANDAL 21, Rue de Reims (PARIS : BÉALÉ, 100, Avenue des Ternes - 17^e)
 — DIJON — (LYON : POICHOT, 12, Rue de la Quarantaine)



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE
 BELGIQUE

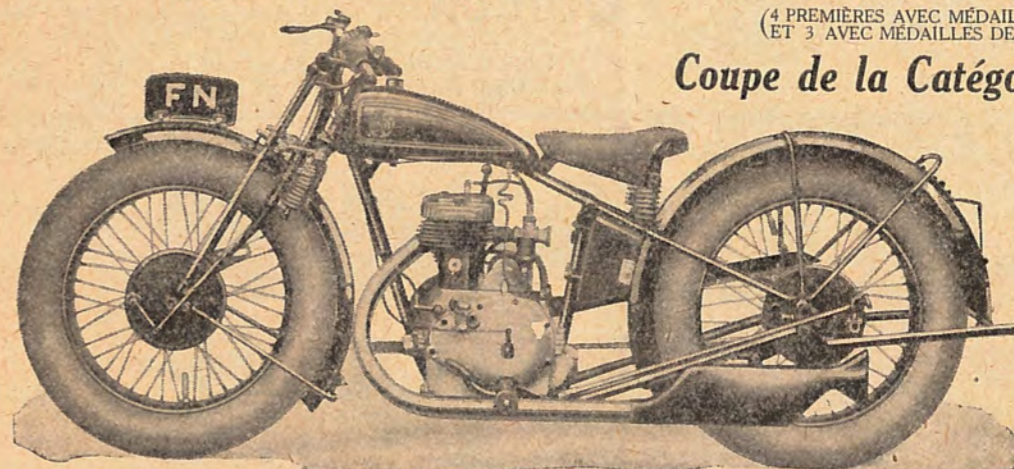
Coupe de l'Armistice
 — 1929 —
 3 F.N. au Départ - 3 F.N. à l'Arrivée
 Sans Pénalisation.

NICE-PARIS 1929

L'épreuve la plus pénible de la Saison

7 MACHINES F.N. au Départ ;
 7 MACHINES F.N. à l'Arrivée.
 (4 PREMIÈRES AVEC MÉDAILLES D'OR)
 ET 3 AVEC MÉDAILLES DE VERMEIL)

Coupe de la Catégorie 350^{CMC.}



LA 350 cmc. 1930

BON
 SANG
 NE
 PEUT
 MENTIR

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

AUX MOTOCYCLISTES qui désirent monter sur leur machine
 un éclairage électrique par dynamo et batterie d'accumulateurs...

NOVI PROPOSE...

1^o SON ÉQUIPEMENT NORMAL QUI COMPREND :

- | | |
|---|---|
| 1 génératrice dynovi 6 volts, 6 ampères avec poulie et support. | 1 lampe de phare code à 2 filaments, 1 lampe pilote. |
| 1 conjoncteur disjoncteur avec dispositif de fixation. | 1 lanterne arrière avec lampe. |
| 1 batterie d'accumulateurs de 14 AH avec son support | 1 poulie moteur avec axe (bien spécifier à la commande la marque et le type de la machine). |
| 1 canalisation avec commutateur spécial étanche. | 1 courroie trapézoïdale. |
| 1 phare de 200 ^{mm} estampillé avec support. | |

Prix de l'équipement prêt à poser Frs 685 »

2^o SON ÉQUIPEMENT DE LUXE QUI COMPREND :

- | | |
|--|--|
| 1 génératrice dynovi, 6 volts, 6 ampères avec poulie et support. | 1 support de phare. |
| 1 conjoncteur disjoncteur avec dispositif de fixation. | 1 lampe de phare code à 2 filaments. |
| 1 batterie d'accumulateurs de 14 AH avec son support | 1 lampe pilote. |
| 1 canalisation renforcée avec commutateur étanche. | 1 lanterne arrière avec lampe. |
| 1 phare de 200 ^{mm} estampillé avec ampèremètre encastré. | 1 avertisseur électrique avec fil et bouton. |
| | 1 poulie moteur avec axe. |
| | 1 courroie trapézoïdale. |

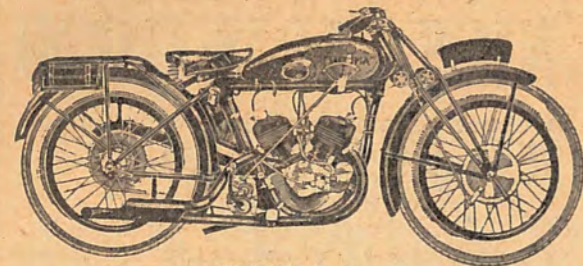
Prix de l'équipement complet Frs 775 »

Demander notices et renseignements à tous les bons Agents et à

NOVI, 12 à 16, Chemin des Vignes, PANTIN (Seine)

Tél. : Combat 14-42 - Pantin 04-15

Les Etablissements "ULTIMA"



TYPE C. 2.

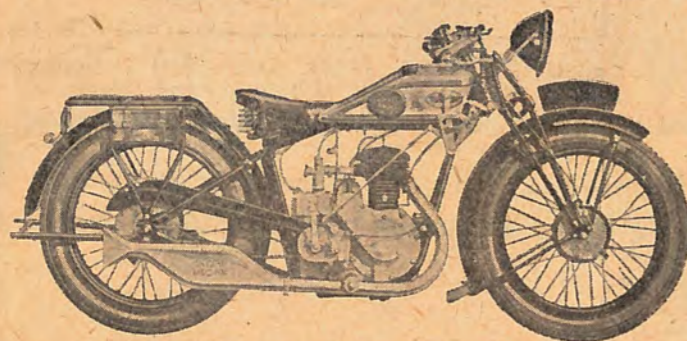
livrent aux meilleures conditions, leurs nouveaux modèles munis des derniers perfectionnements

3 cv, 250 4 temps, chaîne chaîne freins tambours	3.500
4 cv, 350 4 temps, chaîne chaîne freins tambours	3.750
4 cv, 350 4 temps, chaîne chaîne roues à broche.	4.350
5 cv, 500 4 temps, chaîne chaîne roues à broche.	5.150
3 cv, 250 (modèle spécial pour dames et ecclésiast.)	1.750

E. BILLION — CONSTRUCTEUR —
24, 24bis, 24ter, r. du Commandant-Faurax, LYON
Allée VAUDREY 02-04

Agents demandés partout Catalogue sur demande
Agence Générale pour la SEINE: BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAUR

GNOME RHONE



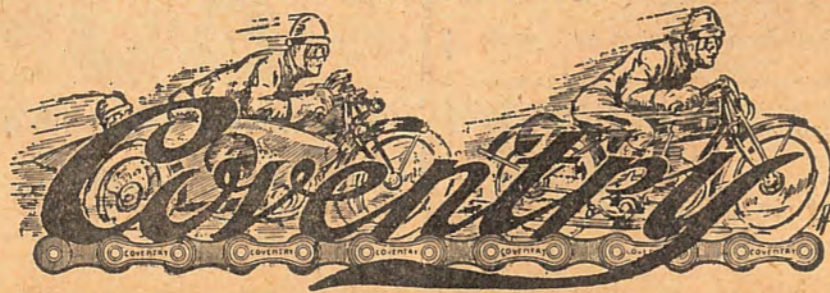
La 4 CV., Type M 1, Bloc-moteur.

3 CV., E 3. Bloc-Moteur.. ..	4.700 ^{fr.}
4 CV., M 1. Bloc-Moteur.. ..	4.975 ^{fr.}
5 CV., D 3. Tourisme.	5.950 ^{fr.}
5 CV., D 4. Supersport	6.950 ^{fr.}

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne, PARIS
MAGASIN DE VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS
SUCCURSALES : Lille - Lyon - Toulouse - Marseille

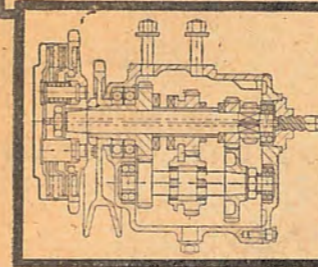
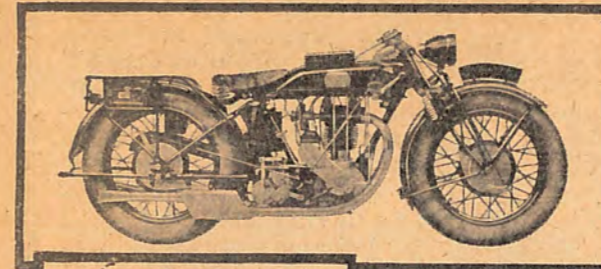
NE ROULEZ QUE SUR CHAINES

MOTOCYCLISTES
SOUCIEUX DE VOTRE
SÉCURITÉ



FRENCH CHAINS LTD, 59, Avenue de la Grande-Armée-PARIS

SOUPLESSE
RÉSISTANCE
ÉCONOMIE



BOITE A TROIS VITESSES

LES,
ROULEMENTS
SKF
ET
RBF

Grâce à leurs qualités exceptionnelles équipent toutes les motocyclettes de marque

DEMANDEZ A NOTRE
SERVICE TECHNIQUE
NOS PLANS EXEMPLES DE MONTAGE

COMPAGNIE D'APPLICATIONS MECANIQUES
15, Avenue de la 6^e Armée, PARIS (16^e)

AMAC

1930

force
L'enthousiasme

Les carburateurs 1930 sont vendus remboursables après 1 mois d'essais
Les anciens modèles peuvent être repris pour 100% en échange partiel

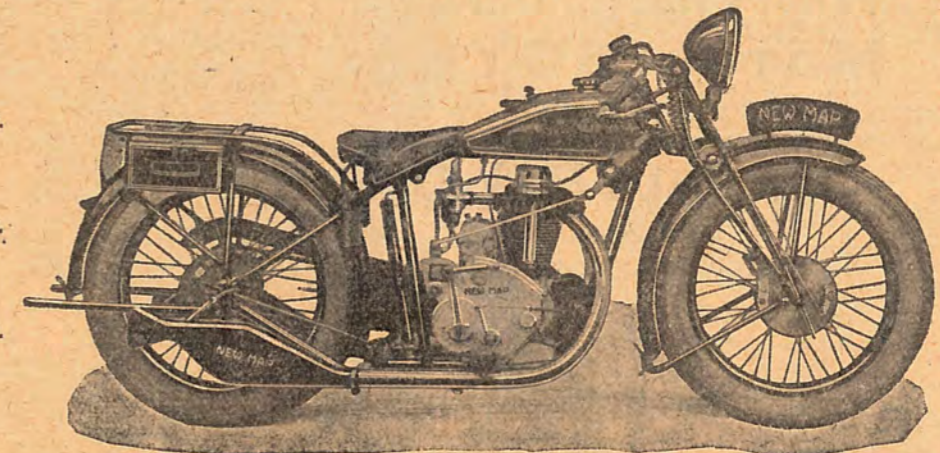
Sté Anon. AMAC, 75^{me} Rue de Villiers - Neuilly-seine
Dépôt de Paris: E^{ts} MUNRO - 198 Boul. Péreire

NEW-MAP

...toujours en tête du Progrès, après avoir sorti et démontré les qualités indéniables de son cadre double-berceau constitué par SON ARMATURE EN ACIER FORGÉ, ne livre actuellement que des Motocyclettes de Grand Luxe équipées en Moteur: Mag-Jap, Bloc-moteurs Chaise en...

NICKEL CHROMÉ SANS AUCUN SUPPLÉMENT

3 CV.: 4.450^{fr.}
4 CV.: 4.750^{fr.}
5 CV.: 5.950^{fr.}



Tourisme-Sport
■
Supersport
■
Course

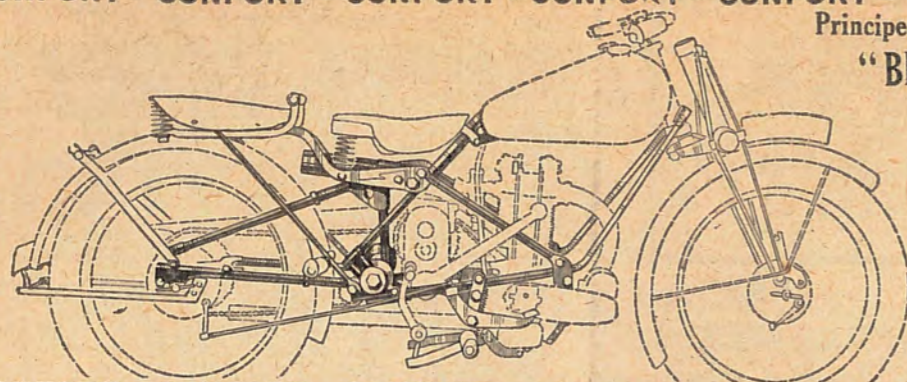
CATALOGUE - FRANCO - **MOTOCYCLETES NEW-MAP** — USINES ET ADMINISTRATION : 122-124, Av. Lacassagne, LYON-MONTCHAT

Stock et Ateliers: M. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot, PARIS - Tél.: Ségur 20-09

CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT



Principes entièrement nouveaux

"BERCEUSES" CLÉMENT-GLADIATOR

1° Suspension freinée avant et arrière n'ayant pas d'autre fonction que d'assurer le confort;

2° Transmission à rendement intégral parce que sans réaction sur la suspension et pas influencée par les oscillations causées par les inégalités du sol;

3° Formidable rigidité transversale du cadre à articulation longue et freinée sans jeu possible, qui jointe à la parfaite adhérence des roues au sol assure une tenue de route extraordinaire. **RÉSULTAT:** Confort, Vitesse, Sécurité, Économie

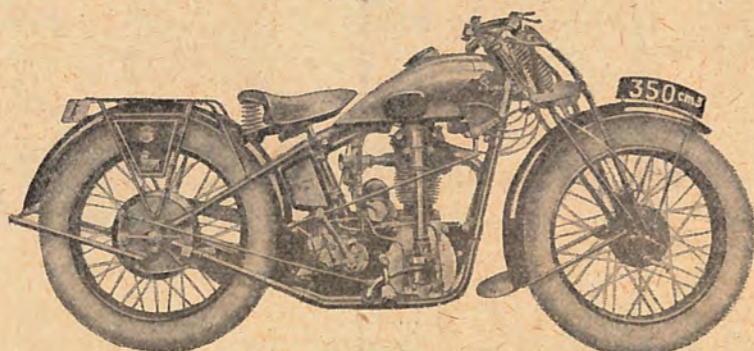
CLÉMENT GLADIATOR
USINES: 76, Grande-Rue, 76
Le PRÉ-St-GERVAIS (Seine)

CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

SOYER

Vous offre une gamme de 12 modèles à des prix exceptionnels

MÊME
MODÈLE
ÉCLAIRÉ
PAR
DYNAMO
AVEC
AMPÈREMÈTRE
ET
KLAKSON



350 cmc, arbre à cames, moteur Soyer type O-8.
Cadre double berceau, boîte séparée

6.070 fr.

5500 fr.

MÊME
MODÈLE
ÉCLAIRÉ
PAR
MAGDINO-
MARELLI
AVEC
AMPÈREMÈTRE
ET
KLAKSON

6.550 fr.

CATALOGUE GRATUIT - VENTE A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

Écrire: **MOTOS SOYER** 69, Route de la Révolte 69,
LEVALLOIS (Seine)

Magasin d'Exposition et de Vente: 69, ROUTE DE LA RÉVOLTE, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

BRIDIER & CHARRON
7, Rue du Bac
SURESNES (Seine)

TYPE A 3
175 cm³.

TYPE 3 A 3
250 cm³.

TYPE D
500 cm³.

TYPE C
350 cm³.

Boîte pour bloc-moteur, à cardan.

VIII

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

**pour
auto
moto
vélo**

Rien n'est plus facile
que de réémailler au

ROBBIALAC

une voiture, une moto
ou un vélo. Cet émail
s'arrondit si bien sous
le pinceau qu'il permet
à tout amateur d'ob-
tenir sans peine des
surfaces unies et
brillantes qui résistent,
sans se ternir et sans
s'écailler, aux intem-
péries à l'essence, à
l'huile à la boue, etc...



En vente dans les Garages,
Grands magasins, Bazaars,
et chez les Marchands de
couleurs d'Accessoires, etc.

Postez ce
coupon dès
à présent



ROBBIALAC Boulogne-sur-Seine
Adressez-moi gratis notice pour réémailler
(indiquez auto, moto ou vélo)
Nom et Adresse: _____

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes PARIS-17^e 28, Rue des Acacias
GALVANI 77-64 WAGRAM 12-20



BON POUR un casque serre-
tête de cuir
fourré flanelle, expédié franco
avec le catalogue 1930 **25 fr.**
120 gravures, 40 pages
— Indiquer le tour de tête. —
Le même en agneau **35 fr.**



Équipez-vous chaudement
avec un

"STORMY RAINCOAT"

3 épaisseurs de tissus imperméables, cols
fourrés ou non, intérieur toile huile,
molletonnés poil de chameau. **350 FR.**
Vêtements anglais Idéal Hiver

CANADIENNES FOURRÉES
250 fr. et 350 fr.

Nos marchandises sont garanties, elles sont échangées
ou remboursées si elles ne conviennent pas.



BON POUR

UNE PAIRE DE GANTS
5 doigts fourrés laine
ou une paire de véritables
gants mouffles Mousquetaires
américains expédiés franco avec
le catalogue 1930. 120 gravures
noires et couleurs, 40 pages
de texte contre **35 fr.**

BON POUR UN SUOIT NEUF AMÉRICAIN

EXPÉDIÉ AVEC LE NOUVEAU CATALOGUE 1930
contre 3 fr. en timbres-poste (120 grav., texte noir et coul.)

IX

SAN SOU PAP

LA MOTO QUI DURE

CLOTURE LA SAISON SPORTIVE PAR
Catégorie 250 cmc.

1^{ER}
COTE DE GAILLON

A 93 km 360 de moyenne

1^{ER}
COTE de GOMETZ-LE-CHATEL

A 100 km de moyenne

RECORDS BATTUS

Après ses **RETENTISSANTES VICTOIRES**

en 250 cmc. (Type S.S. 25) dans

6 JOURS D'HIVER-BORDEAUX-NICE
CIRCUIT DU SUD-OUEST
TOUR DE FRANCE
PARIS-ROUBAIX-PARIS
CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE
CIRCUIT DE PROVENCE
CIRCUIT DE L'AIN ET DU JURA
CIRCUIT DES VOSGES
CIRCUIT D'AUVERGNE
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

DEMANDEZ NOS NOUVEAUX PRIX 1930

CATALOGUE ILLUSTRÉ GRATUIT

VENTE EN 12 MOIS DE CRÉDIT

MOTOS SAN SOU PAP

49, Route des Petits Ponts - PANTIN



ROVIN

APRÈS AVOIR BATTU

LES RECORDS DU MONDE

SUIVANTS LE 1^{ER} SEPTEMBRE 1929
A MONTLHÉRY CATÉGORIE 175 cmc.

5 kilomètres départ lancé 130 km 170
5 miles » » 129 km 448
10 kilomètres » arrêté 125 km 326
10 miles » » 126 km

ENLÈVE DE HAUTE LUTTE

LA **1^{ÈRE}**
PLACE A

GOMETZ-LE-CHATEL

CATÉGORIE 175 cmc.

A 91 km 371 de moyenne (dép. arrêté)

RECORD BATTU

ENVOI SUR DEMANDE DES NOUVEAUX
TARIFS EN VIGUEUR - VENTE A CRÉDIT

Motos ROVIN

169, Boulevard Péreire - PARIS

Téléphone : GALVANI 44-28

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

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

ABONNEMENTS

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

Toutes communications
chèques et mandats,
doivent être libellés.

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

MOTO REVUE

SOMMAIRE

N^o 356

Samedi 4 Janvier 1930

Bonne Année !	1
Calendrier sportif	7
La Permission, par Torrès ..	8
Par-ci par-là	9
Les Six jours d'Hiver	11
Les Huiles (II) par J. Mel- lier	12
Les carburants à l'alcool, par H.-P. Borestroke	13
Le Salon Belge, par G. De- taille	16
Le Concours du Silencieux ..	20
Le Moteur Bogey	21
Page pratique	23
En Algérie	25
Nos Clubs	27
Revue de la Presse, par R.P.	30
Table des matières 1929	31

MM. LES CONSTRUCTEURS...

dont les noms suivent, ont bien voulu nous prier de transmettre à nos Lecteurs, leur carte de visite et leurs meilleurs vœux à l'occasion du nouvel An.

CAMPHONINE
N. & E. COUVE
39, Rue de Châteaudun. PARIS (9^e)

MOTOSACOCHÉ
63, Rue Trarieux LYON

Moto-Livreur
" LA MARNE "
S. I. M.
69, Boulevard Arago PARIS

GEORGES VINCENT
Constructeur des Mototris NINON
Place Canclaux. NANTES

ÉTABLISSEMENTS
REINHARD & CHAPISET
Garde-boue, Jantes, Équipements
ERCO pour Motos
207, Avenue Pasteur BAGNOLET (Seine)

SOCIÉTÉ ANONYME DU
CARBURATEUR COZETTE
34, Av. du Roule, NEUILLY-sur-SEINE

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES
J. LUCAS Ltd
Établ. LEWIS BARNASCONE
60, r. Anatole-France, LEVALLOIS-PERRET

MOTEURS CHAISE
34, Rue Auguste-Labon PARIS (13^e)
Tél.: Gob. 82-20, 82-21

GEORGES Van HYFTE
Stop "RUTILA"
W. BIEMANS, Directeur Commercial
31, Faub. St-Martin. PARIS (10^e)

MOTO ULTIMA
24, 24 bis, 24 ter, Rue du Commandant-Faurax LYON (6^e)

LUCIEN PSALTY
Agent des plus célèbres Moto-cyclettes :
NORTON, A.J.S.,
BROUGH SUPERIOR & PANTHER
50, Rue Brunel
Tél.: WAGRAM 24-66 PARIS (17^e)

SUNBEAM
AGENCE GÉNÉRALE
136, Rue de Tocqueville. PARIS

P. MARTIN
Constructeur des Moto-cyclettes
NEW-MAP
122, 124, Av. Lacassagne
Tél.: VAUDREY 49-76 LYON

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
MAGLUM
21, Rue de Chartres, NEUILLY-s.-SEINE

Les Sidecars
FAURNÉ
15, Rue Carlelet. VALENCE



1^{er} Janvier 1930

BONNE ANNÉE - TOUS NOS VŒUX
à nos abonnés,
à nos constructeurs,
à nos lecteurs,
à tous nos amis

MOTO REVUE vous adresse à tous ses souhaits de bonheur, de chance et de prospérité pour 1930.

C'est la 18^e année de Moto-Revue; comme vous le pensez, c'est le bel âge; elle a grandi. L'après-guerre fut pénible; 1927 fut la croissance, une transition; 1928 nous a permis de faire le point, 1929 qui vient de s'écouler fut l'épanouissement dans le monde de la motocyclette. Moto-Revue, comme nous le disions l'an dernier, fut emportée dans un flot de prodigieux succès; seule elle a compris le développement intensif de la moto et a surmonté sa crise de croissance; elle fut violente, le démarrage dur, par suite de l'encombrement soudain, consécutif à nos agrandissements. Et voilà que nous parlons à nouveau de réagrandissements. Le tirage a augmenté dans la proportion d'un quart, et, si nous le limitons, c'est volontairement, car l'administration commerciale de notre Revue, alliée à une rédaction pleine de jeunesse, ignore les combinaisons, plus ou moins financières qui tuent trop de confrères; ce qui est, reste. La courbe du tirage a dépassé de beaucoup la courbe des prix de revient; nous pourrions doubler du jour au lendemain, mais nous ne voulons nous engager dans aucune aventure, et voilà pourquoi tant et tant de lecteurs ne trouvent pas, dans leur kiosque, le numéro tant désiré, voilà pourquoi nous sommes, en France, l'un des organes, qui compte le plus d'abonnés. On nous reproché nos hauts prix vis-à-vis de l'industrie et du commerce et notre générosité vis-à-vis de nos lecteurs. N'est-ce pas précisément le résultat de notre succès, et ceux-là même qui nous critiquent reconnaissent en toute franchise la portée immense de notre organe, que l'on peut, sans hésiter, mettre sur le même pied que les autres grands organes français. Et ce n'est qu'un démarrage; nos projets sont peut-être immenses, mais non présomptueux. La rotative marche à souhait; les expéditions, ainsi que vous vous l'avez constaté, chers abonnés, sont devenues enfin régulières et même ont dépassé nos espérances, puisque nombre d'abonnés parisiens reçoivent maintenant Moto-Revue le jeudi.

Songez à l'effort que cela comporte, puisque ces abonnés reçoivent leur numéro, alors que le tirage n'est pas encore terminé; même avec notre rotative, notre tirage est tellement élevé qu'il nécessite deux jours à « pleine gomme ». Notre service de dessin a sauté subitement, selon notre promesse, de 100 degrés; le fait que nos confrères étrangers reprennent nos dessins est la meilleure preuve de leur valeur. Notre rédaction, comme vous le voyez, a répondu à la critique, pourtant raisonnée, qui nous fut faite, il y a près de trois ans, lorsque nous devînmes hebdomadaires; « Jamais, disait-elle, vous ne pourrez fournir, hebdomadairement, des numéros substantiels et variés ». Le secret de ce succès tient d'abord dans nos rédacteurs jeunes et moto-

DRESCH
39, Rue de Vouillé. PARIS (15^e)

M. LATSCHA
Agent spécialiste de la Moto F.N.
16, Rue Auguste-Bailly. ASNIÈRES (Seine)

TRIUMPH
212, Boulevard Péreire. PARIS

LE GARAGE RENOUVIER
Toutes les Motos, tous les Cyclecars
4, Rue Charles-Renouvier. PARIS (20^e)

Éts CERRETI & VALEN
Silencieux, Repose-pieds, Tan-sad
204, Boul. St-Denis. COURBEVOIE (Seine)

GRANDE-ARMÉE-MOTOS
Établ. A. PRÉVOST
- Moto-cyclettes -
Accessoires - Pièces détachées
26, Av. de la Grande-Armée. PARIS

MOTOS PRESTER
EICHEL FRÈRES
Ingénieurs-Constructeurs
20, Avenue Pasteur. COURBEVOIE (Seine)
Tél. : DÉFENSE 02-19.

MAISON
Saroléa
SOCIÉTÉ ANONYME
336, Rue St-Lambert. HERSTAL (Liège)

Sté des MOTOS STYL'SON
Sté ANONYME AU CAPITAL DE 2.000.000 FR.
Le Chambon-Feugerolles, près ST-ÉTIENNE

MOTOCYCLETTES UTILIA
10, Rue Achille-Martin. PARIS (18^e)

TRICYCLECARS - TORPEDO
CAMIONNETTE
FOURGONNETTE
Sté des Automobiles VILLARD
Sté ANONYME AU CAPITAL DE 1.600.000 FR.
28, Bd Bonne-Nouvelle. PARIS
Tél. : PROVENCE 91-29

MOTO-MONTÉ
Le Chambon-Feugerolles, près ST-ÉTIENNE

DOLLAR
JOINVILLE-le-PONT (Seine)

BERNARDET
Sidecars
5, Rue des Bruyères. BOURG-la-REINE (Seine)

MOTOS STYL'ETT
Le Chambon-Feugerolles, près ST-ÉTIENNE

L. DEKTEREFF & C^o
Accessoires pour Motos
88, Avenue des Ternes. PARIS (17^e)

MAGNAT-DEBON
69, Cours Jean-Jaurès. GRENOBLE (Isère)

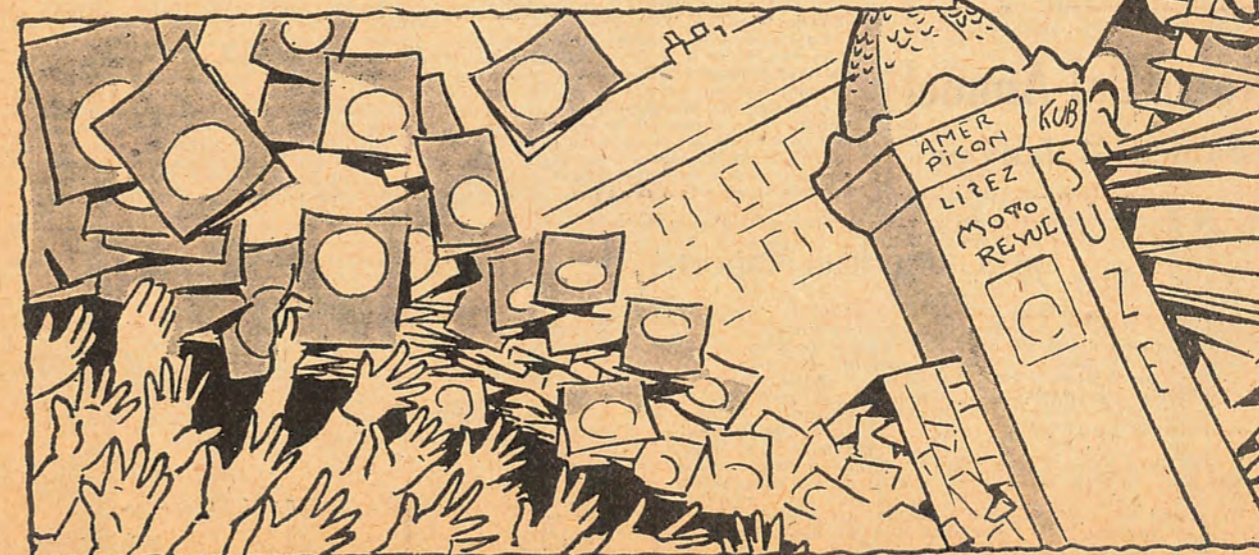
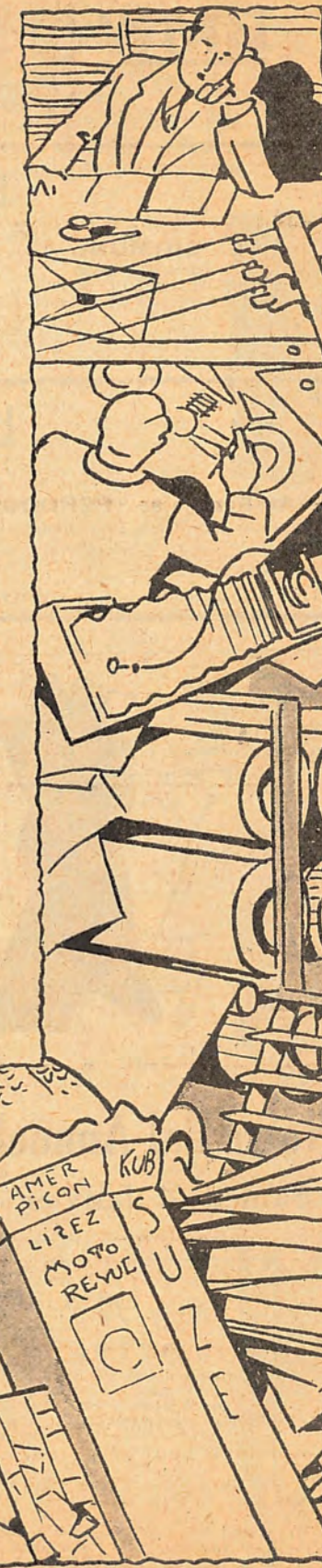
MOTOS F. N.
Fabrique Nationale d'Armes d'Herstal
4, Rue Pierret. NEUILLY-sur-SEINE

cyclistes, il tient aussi dans une organisation de longue haleine, et en différents points que vous nous permettez de ne pas découvrir. Quelle cabale n'a pas surgi il y a quelques mois, contre elle. Evidemment, il y avait des intérêts sérieux en jeu, les « meuchants » en sont pour leurs frais. Nos épreuves sportives ont connu de trop grands succès. Les Six-Jours qui vont se dérouler à nouveau, Paris-Les Pyrénées-Paris, le Rallye du Salon, d'ailleurs soutenus de belle façon par nos puissants confrères « Le Petit Parisien » et « Le Matin », en sont une preuve éclatante. Succès légitimes, aucun incident déplorable, et propagande motocycliste intense. Mais à qui devons-nous un pareil succès ? A nos abonnés d'abord qui sont ceux que nous chérissons le plus parce que, qu'on le sache bien, ce sont eux et eux seuls qui nous permettent cet effort gigantesque, car il faut bien se mettre dans la tête que la souscription, pourtant bien modeste, comparée au prix de détail du numéro, nous permet d'établir des possibilités futures exactes : n'est-ce pas la base d'une bonne organisation commerciale ? A nos lecteurs ensuite, qui complètent l'effort des abonnés, et à tous nos amis, irréguliers malheureusement... Eh ! là, nous ne passerons pas sous le silence les grandes firmes qui nous apportent, par un appui financier soutenu, le meilleur garant de notre succès, maisons des plus sérieuses et qui nous aiment tout simplement parce que nous sommes sérieux et ne connaissons pas de combinaisons douteuses. Et aussi à cette innombrable armée des agents, et des petits commerçants qui viennent à Moto-Revue avec leurs petits moyens, petits ruisseaux qui font de grandes rivières et dont l'ensemble nous porte un intérêt amical. Quelques-uns ont pu avoir des moments d'humeur ; qu'ils sachent bien ici que seul notre succès toujours croissant, est la cause de quelques oublis bien involontaires : à eux de nous les signaler.

Merci donc à tous : abonnés, lecteurs, constructeurs, et agents.

Que verrons-nous en cette année 1930 ? Faites-nous confiance, nous avons de grands et beaux projets, mais vous-mêmes lecteurs, vous nous avez reproché, et nous n'avons pas fait faute de l'insérer dans nos propres colonnes à l'égal des louanges, que nous promettions quelquefois et ne pouvons tenir que longtemps après. Faites-nous donc confiance, vous aurez des surprises agréables avant la fin de l'année. Nous ne voudrions pas terminer sans apporter ici un mot vis-à-vis de nos grandes organisations sportives. L'année 1929, avait débuté en effet, on se le rappelle, sur de franches disputes entre de grandes organisations et Moto-Revue ; l'accord s'est fait comme il se doit entre groupements sérieux, les frictions entretiennent l'amitié, et la lessive ayant été faite, nous sommes heureux de remercier publiquement ces groupements de leur collaboration entière et sincère dont la réciproque est un devoir pour Moto-Revue. Nous disions, l'an dernier, que nous avions freiné certaines de nos organisations sportives volontairement, souhaitons ne pas devoir le faire encore cette année, mais le succès, réside dans une organisation parfaite. Merci donc à toutes et à tous, de l'appui apporté. Moto-Revue, reste la grande famille motocycliste dont les portes sont largement ouvertes à tous les sportifs.

Souhaits, bonheur, prospérité, pour vous tous et vos familles, tels sont les vœux, que nous formulons au seuil de 1930.





Le Sport Officiel Motocycliste en 1930

- A. Automobile. — M. Motocyclisme**
- JANVIER**
- 12-19. A. M. : Six Jours d'Hiver organisés par *Moto Revue* sous le contrôle sportif de l'A. M. C. F. et de l'A.C.I.F.)
26. A. M. : Course du boulevard Michelet (A.C. et M.C. de Marseille).
26. M. : Concours de Régularité (M.C. d'Algérie).
- FEVRIER**
2. A. M. : Course de Riva-Bella (A.C. de Nice et M.C. de Roquebrune).
9. A. M. : Kilomètre lancé (A.C. de Tunisie).
16. A. M. : Côte de Morlaas (A.C. Basco-Béarnais et M.C. Palois).
- 19-23. A. : Raid Paris-Vichy-St-Raphael féminin (A.C. Nice).
- MARS**
2. A. M. : Circuit d'Estérel Plage (A. C. de Nice).
- 6-8. M. : Epreuve de Tourisme (3 jours des Alpes) (Nicaea M.).
9. M. : Circuit de Vitesse (Nicaea M.).
- 15-20. M. : Paris-Nice (M.C. de Nice).
16. M. : Coupe Soubitez (M. C. de Lyon).
22. A. M. : Course de vitesse à Nice (A.C. et M.C. de Nice).
23. A. M. : Course de côte de la Turbie (A.C. et M.C. Nice).
30. A. M. : Côte d'Argenteuil (A. C. I. F. et M. C. F.).
30. A. M. : Epreuve de vitesse à Cannes (A.C. de Nice).
30. M. : Côte du Mont Chauve (M.C. Nice).
31. A. M. : Circuit du Printemps (A. C. et U.M. du Midi).
- AVRIL**
6. A. M. : Côte de Château-Thierry (L'Echo des Sports et l'A.C. de Picardie).
6. M. : Roubaix-Paris - Roubaix (M.C. Nord).
13. A. M. : Côte de Chanteloup (A.C.I.F. et M.C.F.).
13. A. M. : Côte de Massillan (A.C. et M. C. du Gard).
- 19/4-15. A. M. : Tour de France (A.C.I.F. et M.C.F.).
- 19-20-21. A. M. : Circuit du Sud-Ouest (A. C. du Sud-Ouest et M.C. de Bordeaux).
- 20-21. A. M. : Course de côte de Saint-Lô (A.C. de l'Ouest).
- 20-21. M. : Circuit d'Antibes (M.C. de Nice).
27. A. M. : Côte du Reclus (A.C. Rhône, A.C. et U.M. Savoie).
27. A. M. : Circuit du Gers (A.C. et U.M. du Midi).
27. A. M. : Côte de Castellar (A.C. et M.C. de Nice).
27. A. M. : Circuit de l'Aisne (A.C. de Picardie et M.C. de l'Aisne).
- MAI**
4. A. M. : Circuit de Régularité des Basses-Pyrénées (A.C. Basco-Béarnais et M.C. Palois).
4. A. M. : Epreuves de vitesse à Montlhéry (A.C.I.F. et M.C.F.).
4. M. : Circuit d'Endurance (M.C. Seine-Inférieure).
10. M. : Grand Prix Motocycliste du Centenaire (M. C. d'Algérie).
11. A. M. : Course de côte à Tours (A.C. de l'Ouest).
11. A. M. : Course de côte à Epernay (A.C. des Ardennes).
11. M. : Côte de Turckheim (M.C. du Haut-Rhin).
- 16-17. A. : Circuit d'Arcole (A.C. Oranie).
18. A. M. : Course de côte du Camp (A.C. et M.C. Marseille).
18. A. M. : Kilomètre lancé à Vernon (A.C. de l'Ouest).
18. A. M. : Circuit de Péronne (A.C. de Picardie).
25. A. M. : Journée Automobile d'Angoulême (A.C. et M.C. des Deux-Sèvres).
25. A. M. : Course de côte du Havre (A.C. Ouest et M.C. Seine-Inférieure).
25. A. M. : Côte des Alpilles (A.C. et M.C. de Marseille et A.C. Saint-Rémois).
25. A. M. : Côte de Fontainebleau (A.C.I.F. et M. C.F.).
25. M. : Course de Côte Saint-Laurent (A.C. des Ardennes).
29. A. M. : Course de côte à Poitiers (A.C. de l'Ouest).
29. A. M. : Côte de Grabels (A.C. et M.C. de l'Hérault).
29. M. : Côte Falicon (M.C. Nice).
29. A. M. : Course de côte à Dives-sur-Mer (A.C. Ouest).
29. M. : Côte du boulevard Galliéni (M.C. d'Algérie).
- JUILLET**
6. A. M. : Toul-Nancy (A.C. et M.C. Lorrain).
6. A. M. : Côte de l'Esrinet (A.C. Rhône, A.C. Ardèche et M.C. Lyon).
6. A. M. : Circuit de l'Ain (A.C. Rhône, A.C. et U.M. de l'Ain).
6. M. : Course de côte du Domaine de Bellevue (Nicaea Motor).
6. M. : Grand Prix des Petites Motos (L'Auto et A.M.C.F.).
12. A. M. : Circuit d'Eté (A.C. et U.M. Midi).
- 12 au 20 : A. M. : Paris-Jes-Pyrénées-Paris organisés par *Moto Revue* (sous le contrôle sportif de l'A. M. C. F. et de l'A.C.I.F.).
- 12-13. A. M. : Grand Prix du M.C. de Marseille (A.C. et M.C. de Marseille).
13. A. M. : Circuit de vitesse (A.C. et M.C. Dauphinois).
19. M. : Circuit de Dieppe (M.C. Seine-Inférieure).
20. A. M. : Côte de la Baraque (A.C. et M.C. Auvergne).
20. A. M. : Côte de Doullens (A.C. de Picardie).
20. M. : Circuit de Wareq-Belval (A.C. des Ardennes).
27. A. M. : Course de côte de Falaise (A.C. de l'Ouest).
- AOUT**
3. A. M. : Epreuves de Vitesses à Montlhéry (A.C.I.F. et M.C.F.).
3. A. M. : Circuit de Vitesse (A.O. et M.C. Lorrain).
10. A. M. : Côte de Laffrey (A.C. et M.C. Dauphinois).
- 10-17. A. : Semaine du Comminges. Grand Prix de Vitesse du Comminges. — M. : Grand Prix de Vitesse Motocycliste (A.C. et U.M. Midi).
15. A. M. : Côte de la Croix Saint-Robert (A.C. et M.C. Auvergne).
15. A. M. : Course de côte du Cran d'Escales et course de 5 kilom. à Calais (A.C. et M.C. du Nord).
- 15-16-17. M. : Paris-Bruxelles - Luxembourg (M.C.F.).
16. A. M. : Côte de Salies - de - Béarn (A.C. Basco-Béarnais et M.C. Palois).
17. A. M. : Circuit du Camp du Drap d'Or (A.C. et M.C. Nord).
17. A. M. : 5 km. en Crau (A.C.-M.C. Marseille et A.M.C. Arlésien).
17. A. M. : Course de côte des Justices, à Vichy (A.C. d'Auvergne et M.C. d'Auvergne).
17. M. : Circuit du Haut-Rhin (M.C. du Haut-Rhin).
- 20 au 24. A. : Grand Prix de la Baule (A.C. de l'Ouest).
24. A. M. : Côte du Mont Ventoux (A. C. Vauclusien et M.C. d'Avignon).
24. A. M. : Première Journée des Records (A.C.I.F. et M.C.F.). (Voir ci-contre).



BMW

56, Boul. de Clichy. PARIS

MOTOS HELYETT

SULLY-sur-LOIRE (Loiret)

MOTOCYCLETTES MARC

12, Rue du Plateau. VINCENNES (Seine)

E. SIGMUND
Constructeur de la "SIGMUND RECORD"
Boîtes à vitesses silencieuses

PERROT-PIGANEAU AFA

Établ. POUTRAIT
7, Rue Croix-Faubin. PARIS

POINARD
Transformations de Motos
Stock INDIAN et HARLEY

3, Rue Larochelle. PARIS (14^e)

Sté A^{me} Française "FERODO"
Garniture pour Freins et Embrayages

2, Rue de Châteaudun. PARIS (9^e)

MOTOCYCLETTES SOYER

69, Route de la Révolte. LEVALLOIS (Seine)

MOTOCYCLETTES B.C.R.

2 bis, Rue Étienne-Dollet. KREMLIN-BICÊTRE (Seine)



NOTRE bal annuel a lieu pour la 3^e année, ce soir samedi 4 janvier. Il aura lieu à la Salle des Fêtes du *Petit Journal*, 21, rue Cadet. L'ouverture des portes aura lieu à partir de 9 heures: 21 heures pour parler style officiel).

La musique commencera vers 11 h. 30, l'ouverture officielle ne devant toutefois avoir lieu qu'à 22 heures :

Ceux qui auront eu soin de retirer leurs cartes numérotées au bureau de *Moto Revue* seront sûrs de trouver leurs accessoires de cotillon qui leur seront remis contre présentation de leur carte d'entrée numérotée

Il y aura deux orchestres ainsi composés : l'un d'instruments à cordes dit orchestre tango, et l'autre d'instruments en cuivre dit fox.

Il y aura donc : 2 saxophones, 1 trompette, 1 trombone, 1 jazz complet et 1 piano ; dans l'autre, 1 accordéon, 1 violon, 1 banjo, 1 banjo guitare, 1 jazz, 1 piano.

L'élection des Reines

Les éliminatoires commenceront dès 10 h.15 et l'élection définitive devra être prononcée par M. Sabatier, député de Paris, et Président des fêtes de la Mi-Carême.

La vente du timbre anti-tuberculeux aura lieu de 10 h. à minuit. Chaque carnet portera un numéro d'ordre, et le public aura connaissance du nombre de carnets vendus.

Le tirage de la tombola aura lieu après minuit, soit au moyen de chiffres tirés au sort, soit au moyen d'une roue spéciale pour les tirages. Nous serions heureux de voir nos danseurs et nos danseuses prendre un grand nombre de carnets à deux francs ; ils pour-

ront ainsi augmenter sensiblement leurs chances de gagner, et ils auront aussi la satisfaction d'avoir fait beaucoup de bien, et d'avoir travaillé pour une bonne œuvre. Rappelons que le produit total de cette tombola sera versé directement par les gracieuses vendeuses, entre les mains des dames du Comité du timbre anti-tuberculeux. Il nous serait même agréable de connaître le plus tôt possible des demoiselles qui pourraient vendre des carnets pendant le bal.

La partie concert

Elle ne nuira pas au bal. Le chansonnier Lemerrier, le doyen des chansonniers de Montmartre fera son tour de chant avec le meilleur de son répertoire.

Le chanteur Danvers se fera entendre dans ses œuvres, et le désopilant Dufleuve a choisi quelques morceaux de choix. Le compositeur Soler se surpassera, nous écrit-il.

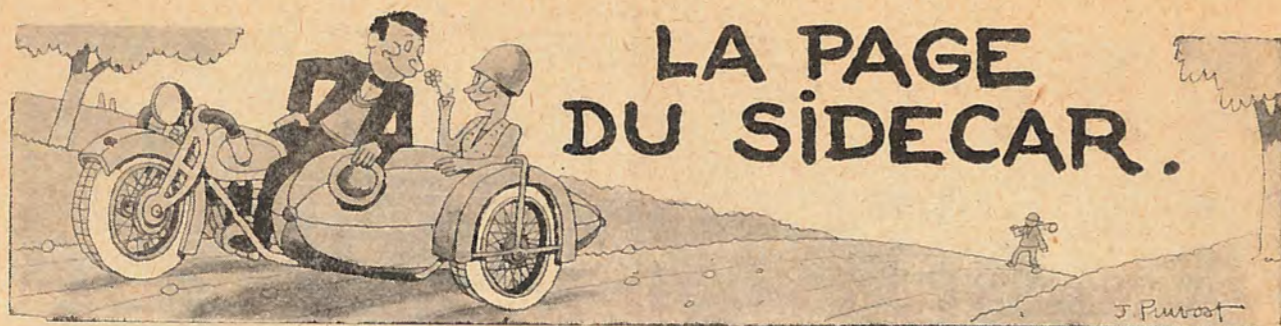
La commune libre du vieux Montmartre, avec son dictateur Pierre Labrie sera encore cette année au grand complet, avec la Muse, Mimi-Pinson, Bibendum, le capitaine des pompiers, etc... et ses gardes civiques qui l'an dernier nous firent d'un si précieux concours pour sauvegarder les cotillons.

Le bal durera toute la nuit et jusqu'à 5 heures du matin. Et l'on verra le dimanche 5 janvier des motocyclistes qui en moto, qui en tan-sad s'élanceront des quatre coins de Paris, avec les oripeaux du cotillon du Bal de la Moto. Et la plupart d'entre eux préféreront au lit bienfaisant, une randonnée à moto dans la campagne refroidie. Nous leur souhaitons dès maintenant un beau temps sec.

Notre Bal Annuel
Samedi 4 Janvier

Le Calendrier Sportif de France en 1930 (Fin)

- | | | |
|---|---|---|
| 31. A. M. : Deuxième Journée des Records (A.C.I.F. et M.C.F.). | 7. M. : Epreuve de Vitesse (M.C. Alsace-Lorraine). | 28. Courses à l'autodrome de Miramas. M. : Coupe de Régularité (A.C.I.F.). |
| 31. M. : Championnats de France Union de France). | 13. M. Course de 3 heures pour motos (M. C. Nord). | 9. A. M. : Côte des Plâtrières (A.C.-M.C. Marseille A.M.C.Aix) |
| 31. A. M. : Côte d'Yffiniac (A.C. et M.C. des Côtes-du-Nord). | 14. A. M. : Course de côte à Rouen (A.C. Ouest et M.C. Seine-Inférieure). | 11. A. M. : Coupe de l'Armistice (A.C.I.F. et M.C.F.). |
| SEPTEMBRE | 14. A. M. : Les Cols Pyrénéens (A.C. et U.M. du Midi). | 11. M. : Nice-Corniche (M.C. Nice). |
| 7. A. M. : Epreuves de Vitesse à Montlhéry (A.C.I.F. et M.C. F.). | 21. A. : Grand Prix de l'Automobile Club de France. — M. : Grand Prix de l'Union Moto-cycliste de France. | NOVEMBRE |
| 7. M. : Grand Circuit d'Auvergne (M.C. d'Auvergne). | 28. A. M. : Côte de Gaillon (Auto et A.C. de l'Ouest). | 9. A. M. : Côte des Plâtrières (A.C.-M.C. Marseille A.M.C.Aix) |
| 7. M. : Kil. lancé (M. C. Moselle). | | 11. M. : Nice-Corniche (M.C. Nice). |
| | | OCTOBRE |
| | | 5. A. M. : Grands Prix de France et Championnat Motocycliste Interclubs Indépendants (A.C. I.F. et M.C.F.). |
| | | 12. M. : Tentative de records (M.C. Algérie). |
| | | DECEMBRE |
| | | 4-5-6-7 M. : Coupe Mariano (M.C. d'Algérie). |
| | | 7. A. M. : Côte de la Californie (A.C. et M.C. de Nice). |
| | | 26. A. M. : Côte de Gometz (A.C. I.F. et M.C.F.). |
| | | 26. A. M. : Côte du Griffoulet (A.C. et U.M. du Midi). |



LA PAGE DU SIDECAR.

Le Renouveau 1930 pour le sidecar (fin)

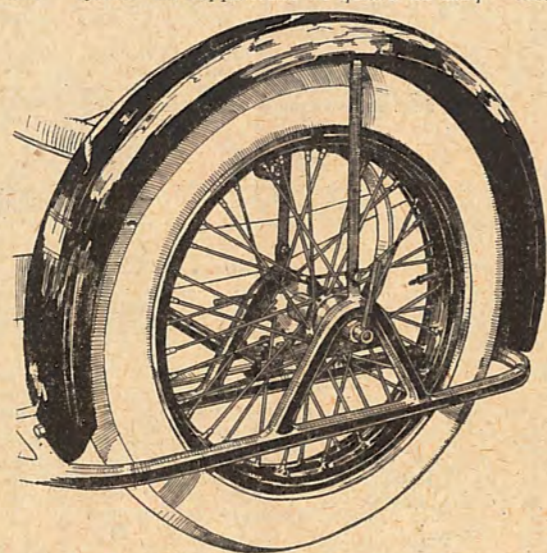
(voir n° 351, 352, 353)

Et pourtant, la carrosserie profilée offre des avantages très sérieux de vitesse, d'économie lorsqu'on roule à ces allures. Mais elle est moins logeable, moins vaste; elle ne peut recevoir un aussi grand nombre de personnes et pas autant de bagages. Aussi, le profilage de la plupart des voitures actuelles se borne-t-il à arrondir les arêtes vives et on conserve cette horreur, d'ailleurs très pratique, que constitue la malle arrière. Aussi, malgré toutes nos sympathies personnelles pour des carrosseries de sidecar rigoureusement profilées, nous concevons fort bien qu'il faille établir des types utilitaires à grand confort. Faut-il aller jusqu'aux sidecars conduite intérieure? Nous ne le pensons pas, car on peut atteindre un degré de confort suffisant sans aller jusque-là. Un pare-brise et une capote offrent une protection adéquate, et un énorme sidecars attelé au côté d'une moto donne une impression de disproportion. La plupart des carrosseries de sidecar exposées au Salon nous ont paru fort bien comprises et capables de satisfaire à la fois le sportsman et le touriste. Elles sont très logeables à la fois et bien profilées. Nous y avons retrouvé non seulement les formes en goutte d'eau, mais la forme dite en aile d'avion. Le fini est remarquable et la solidité des caisses n'a rien de commun avec certaines carrosseries de voitures.

Le prix d'un attelage moto sidecar de grand luxe, complètement équipé, peut avoisiner et même dépasser les dix billets et certains gens se disent qu'à ce prix-là il vaut presque mieux ajouter un supplément de quatre ou cinq

de réparation bien différent. Nous avons une voiturette, qui n'est pas, il est vrai d'une grande marque, qui a parcouru en trois ans à peine 30.000 kilomètres et qui nous a coûté au cours des six derniers mois plus de 2.500 francs de réparations diverses. Ce sont là choses auxquelles il faut s'attendre avec un véhicule automobile. Impôts, assurances, tout est à l'avenant. Ce sont là choses auxquelles il faut réfléchir avant de s'engager. La plus luxueuse des motos sidecars a un budget considérablement plus réduit que la plus modeste des voitures. Pas mal de gens se sont laissés séduire par la voiture, pour s'apercevoir qu'elle constituait une charge trop lourde pour leur budget. Quant au sidecar de cylindrée moyenne, il est l'idéal du transport économique. Le tansad s'est introduit chez nous quand la moto légère a succédé au vélomoteur; avec l'avènement des 350 cmc. et des 500 cmc., le sidecar connaîtra, nous en sommes persuadés, une grande popularité, et nous sommes persuadés que l'effort fait par certaines marques pour le sidecar à bon marché ne restera pas isolé. Nous ne doutons pas que 1930 soit destiné à voir un développement considérable du sidecar et récompensera la persévérance de ceux qui n'ont pas cessé de croire à son avenir.

Regairaz.



La roue du sidecar Faurné est le modèle le plus apprécié des types rigides pour son confort.

mille francs et acheter une voiturette. Comme nous avons pratiqué les deux types de véhicule, nous pouvons leur conseiller en toute impartialité de n'en rien faire. Il y a, en particulier, un budget

le même effet sur ma machine si mon side était à droite. Maintenant, pour les croisements, la largeur de l'ensemble n'est pas assez gênante, je crois, dans aucun chemin, pour qu'en tenant bien sa droite on risque l'accrochage.

MANÈS, Cérons.

La polémique continue

Regairaz ayant parlé un peu "ex cathedra", trop dogmatiquement si l'on peut dire, de la supériorité du châssis à roue suspendue, un bataillon de protestataires nous a envahis: dans le prochain numéro nous résumerons leurs arguments qui d'ailleurs ne sont pas des moins mauvais puisque, personnellement, ils semblent nous avoir conquis.

N. D. L. R.

Et moi je dis à gauche!

Faisant du sidecar depuis plus de quatre ans, j'ai eu deux machines anglaises, dont le side d'origine se monte à gauche, et je suis enchanté de la tenue de route des véhicules de ce genre, aucun des inconvénients signalés ces temps derniers dans votre revue, ne tiennent, il me semble, devant ce grand avantage du side à gauche: Le side étant un poids mort, a toujours tendance, à faire tourner la moto du côté où il est accouplé; d'où je dirai gros inconvénient pour ce genre de locomotion, cet inconvénient disparaît du fait que nos routes étant bombées la machine penchant très légèrement vers l'extérieur, corrige automatiquement ce défaut. Pour ma part, je ne verrais guère à mon aise, étant obligé de vaincre et la tendance du side de me mener à droite et l'inclinaison de la route qui aurait



NOS 6 Jours d'Hiver

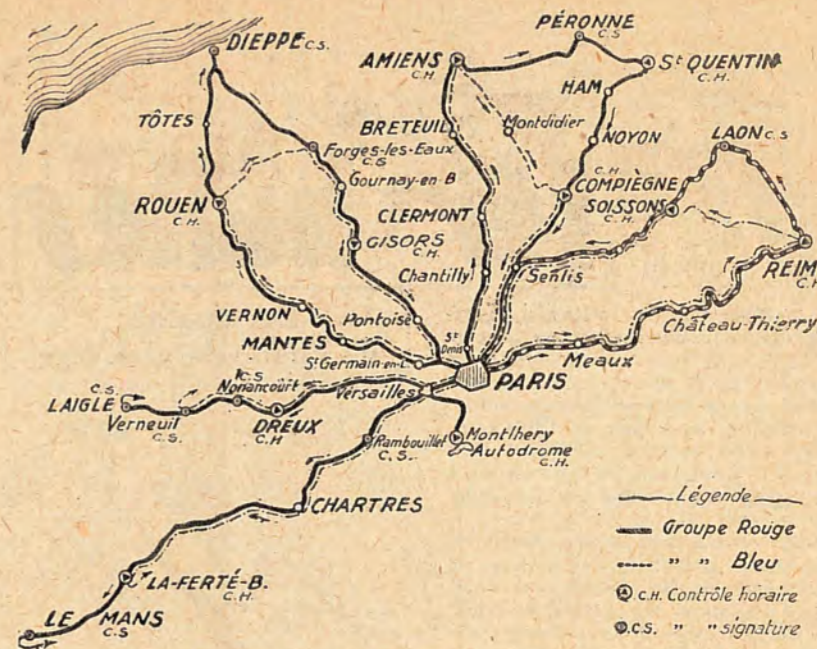
14 au 19 Janvier

organisé par

MOTO REVUE

avec le concours du journal

Le Matin



La carte des itinéraires.

Nos Six Jours d'Hiver ne nous feront pas mentir quand nous annonçons que toujours les engagés attendent la dernière minute pour s'engager. Nous sommes trop au courant, à *Moto Revue* de cette négligence qui est susceptible de nuire profondément aux meilleures organisations. Mais habitués à ces mauvaises habitudes, nous avons achevé l'organisation de nos Six Jours.

Il ne nous reste plus maintenant qu'à attendre MM. les concurrents, tout est prêt pour les recevoir. Il y a même quelques services d'ordre supplémentaires que l'on a cru devoir nous imposer pour l'apaisement des populations et le plus grand bien de certains gardes-champêtres, agents électoraux, que quelques maires trouvent là une occasion de leur faire gagner les 15 balles. Enfin, passons.

LES CONTROLES

Voici les principaux contrôles

Première Etape

A Rouen. — Le Moto Club de la Seine-Inférieure installera son contrôle au Café de l'Agriculture, Place de l'Agriculture, Siège social du M. C. S. I. et dont le Président d'honneur, M. Blanchet, vient de se rendre acquéreur.

A Dieppe. — Des correspondants du M. C. S. I.: simplement signature et en route sur

Forges-les-Eaux. — Ici aussi signature, et contrôle au Garage Central par M. Bourdet, rue de Gournay.

A Gisors. — Ici, c'est le Moto Club de Gisors qui fonctionnera. Le M. C. Gisors, affilié du reste à l'U. M. F. notre pouvoir sportif, organisera ce contrôle chez MM. Hiley-Victor-Thomas, 2, route de Dieppe. De cette façon, les concurrents ne pourront pas commettre d'erreur étant donné que le contrôle est sur l'itinéraire officiel.

Deuxième Etape

C'est tout comme l'an dernier: le contrôle d'Amiens sera tenu par des délégués de l'Automobile Club de Picardie et de l'Aisne.

A Péronne. — Signature à la Grande Place, à l'Hôtel de Ville: notre correspondant, M. Souillard assisté du M. C. Péronnais.

A Saint-Quentin. — Ici chic contrôle tenu par le Moto Club de l'Aisne, et M. Beaurin, leur sympathique président, sait insuffler l'âme du dévouement sportif. M. Chevaller, l'actif secrétaire général et cheville ouvrière

du Club sera là aussi: L'entrée de la ville sera du reste autorisée par la Municipalité.

A Compiègne. — Toujours notre correspondant M. Degombert: avec le concours de quelques sportifs. Qu'attend-on à Compiègne pour remettre sur pied ce vieux Moto Club? Allons, le coup de fouet des Six Jours d'Hiver sera-t-il salutaire? Le contrôle sera Place de l'Hôtel de Ville.

Troisième Etape

Tout comme l'an dernier. Mêmes contrôles et mêmes sympathies: attention à Meaux. Pas commode la municipalité: la police nous fera faire le tour de la ville: Soyons respectueux des règlements.

A Reims. — Parfait. M. Etevenard opère car président de l'Union Motocycliste de la Marne, il sait y faire comme vous le verrez: son contrôle: Place Drouot d'Erlon, Terminus Bar. L'U. M. M. est une section motocycliste de l'A. C. Ardennes, Champagne et Argonne, et ne s'en trouve du reste pas plus mal.

A Laon. — L'ami Chédaille, spécialiste des motos, délégué du M. C. Aisne. Il a l'habitude.

A Soissons. — Ici encore un sympathique, M. Mahieux de la Société Saint-Quentinoise de Crédit. Le contrôle fonctionnera à l'angle de la Place d'Alsace-Lorraine. Les fonctions officielles seront assumées par M. Leroux, ancien coureur, et vice-consul de l'U. V. F. Il connaît aussi cela fort bien. Casse-croûte au Nouvel Hôtel pour ceux qui auront le temps.

Quatrième Etape

La méchante, de nuit. Aussi pas trop de contrôles.

La Ferté-Bernard. — Ici ce sont les organisateurs du Concours du Bidon de 5 litres. MM. le Docteur Collière, Fourmy, Président, Section A. U. S. F. et Lecoq, trésorier. Le contrôle se fera cette année au Café de la Paix, rue de Paris.

Au Mans. — Le contrôle fonctionnera en

face les Usines Moriss-Léon-Bollée, sur la RN 23, à l'entrée du Mans. Bien entendu, c'est l'A. C. O. qui s'en charge. M. Chefnin malheureusement souffrant ne pourra assumer notre contrôle, mais, lui souhaitons un prompt rétablissement. Le contrôle sera fait par un délégué de l'A. C. O.

A Rambouillet. — Un contrôle de passage au retour pour avoir des nouvelles dans la nuit. Toujours les habitués et M. Dadon, l'excellent commissaire central si sympathique pour les motocyclistes car motocycliste fanatique lui-même.

Cinquième Etape

A Dreux. — M. Kilbourg et le Moto Club Drouaisien avec son président M. Govin: le Club fut fondé en 1927 lors de notre mémorable rallye de Dreux où participèrent 470 concurrents: c'étaient les temps héroïques, et c'est pas vieux.

Laigle. — Nous espérons que notre passage sera un stimulant pour le M. C. Aiglon.

Verneuil. — Et également souhaitons que notre épreuve donne un coup de fouet aux charmants garçons du M. C. Vernolien.

Sixième Etape

A Montlhéry. — Ici, tout sera prêt pour recevoir dignement nos concurrents: M. Létorey, le grand directeur de l'Autodrome, fera tout ce qu'il faudra pour montrer aux participants que l'Autodrome est encore plus agréable que la route à tout le monde et que l'on y peut réaliser des moyennes dangereuses sur celle-ci et agréables ici.

Il y aura 4 pompes à essence et des bidons à la disposition des concurrents pour effectuer rapidement leur ravitaillement pendant l'épreuve à moyenne élevée.

Engagez-vous

C'est dans 2 jours que seront clos définitivement les engagements. La liste des engagés doit être transmise par tous les organisateurs à l'U. M. F. et à l'A. C. F. 5 jours avant le départ de l'épreuve. Aucune inscription complémentaire ne peut être ensuite ajoutée. Donc, pas de regrets pour les retardataires.

Un concurrent-annexe

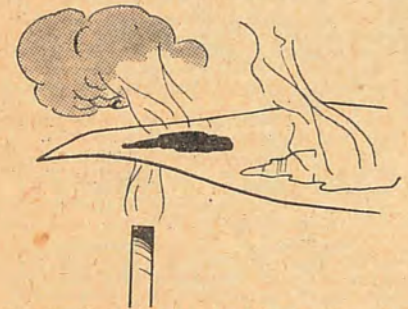
M. Merle désirerait participer à nos Six Jours d'Hiver en sidecar, mais il cherche un passager bénévole qui supporterait naturellement ses frais personnels; si cela vous convient, veuillez voir M. Merle, 10, rue Chappon, à Paris.

Profitez du mois de JANVIER pour vous abonner: Ce seront d'excellentes étrennes que vous nous paierez

Les huiles

AVANT de continuer cette série d'études, nous avertissons nos lecteurs que nous avons rencontré auprès des firmes le meilleur accueil et nous devons à l'obligeance de Mobiloil, de Kervoline, de Toneline, de Celor, de Chantecler, d'Oildag, une documentation dont nous avons tiré la substance de ces articles, et nous tenons à leur en exprimer toute notre reconnaissance.

Supposons que nous soyons chargés de réceptionner une huile de graissage et de constater qu'elle répond aux conditions d'un cahier des charges. Le cahier des charges n'est, soit dit en passant, pas toujours une institution bien heureuse ; les conditions imposées par des personnes qui ne sont pas parfaitement au courant de la technique des huiles de graissage, peuvent être irréalisables, ou, dans d'autres cas, réalisées au détriment de qualités essentielles. Mieux vaudrait faire confiance à des maisons qui tiennent à leur réputation et leur indiquer très exactement les conditions dans lesquelles l'huile doit être employée. C'est d'ailleurs ce que nous faisons, nous, automobilistes et motocyclistes. Nous savons par les listes de graissage, quelle huile convient à notre moteur.

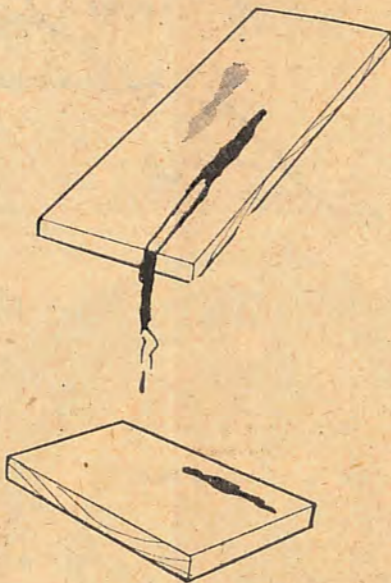


Sur une plaque d'acier chauffée au rouge, une goutte de bonne huile ne laisse aucune trace ; l'huile médiocre laisse un dépôt charbonneux.

Le producteur d'huile a fait les expériences qui lui ont permis de déterminer l'huile convenant aux conditions de fonctionnement du moteur, et nous bénéficions de cette expérience. Des huiles de différentes marques convenant à un moteur donné, peuvent présenter de sérieuses différences, et remplir leur office de manière tout aussi satisfaisante. Les hydrocarbures sont des corps complexes dont les éléments peuvent être groupés de manières très diverses. Aussi, ne peut-il s'agir d'un type d'huile unique. Ne jugez jamais une huile sur l'apparence, sur la couleur, ni même sur la densité ou la viscosité.

Les qualités de l'huile de graissage

II



Sur une plaque de verre inclinée à 40° déposez tout en haut une goutte de toutes les huiles de même catégorie. Sous l'action de la pesanteur les gouttes lourdes et visqueuses descendront rapidement, devant l'huile supérieure beaucoup plus adhérente. Par contre, n'inclinez plus qu'à 15° votre plaque de verre et refaites le même essai : l'huile bonne prendra rapidement la tête, parce qu'elle onctueuse, lubrifiant elle-même, lui permet de s'étendre alors que les autres sont retardées par leur frottement propre.

Une huile possède des particularités physiques, chimiques et mécaniques, qualités qui sont déterminées au moyen d'appareils spéciaux ou de manipulations de laboratoire. Mais la détermination de ces qualités et la vérification constante des échantillons a surtout pour but d'assurer une fabrication régulière et suivie. Le



... même sur les locomotives, il faut de l'huile appropriée !



... mais c'est capital... le choix de l'huile.

choix de l'huile, pour un moteur, est fait expérimentalement et quand on a déterminé l'huile qui convient le mieux, qui réduit au minimum le frottement, qui se décompose le moins à l'usage, on veille, par l'examen des échantillons, à ce que l'huile fournie au client présente toujours les mêmes caractéristiques. Mais nous y insistons encore une fois, il se peut, pour des marques raffinant des hydrocarbures d'origine différente, que les caractéristiques initiales varient. Certaines sont claires, d'autres foncées ; la densité peut varier, etc.

Une huile doit être tout d'abord exempte d'eau et d'impuretés en suspension, car l'eau et les impuretés peuvent fausser les essais physiques ou chimiques. Elle fera varier la densité, ainsi que le point d'inflammabilité. Les substances étrangères obstrueront le viscosimètre et, par conséquent, empêcheront de connaître exactement la viscosité. Si donc l'huile n'est pas parfaitement limpide, il faudra la filtrer sur un tamis très fin. Cette précaution doit être considérée comme obligatoire avec les huiles foncées. On constate parfois qu'une huile claire placée dans un endroit froid perd sa limpidité. Cela est dû à l'eau et à la paraffine qui, dans ces conditions, se cristallise. On devra, si l'eau figure en quantités notables, dessécher l'huile. Pour cela, on chauffe l'huile dans un ballon et on l'agite après avoir introduit du chlorure de calcium ou du sulfate de soude. On peut aussi prendre un entonnoir métallique, au fond duquel on met un tampon d'ouate sur lequel on verse du sulfate de soude.

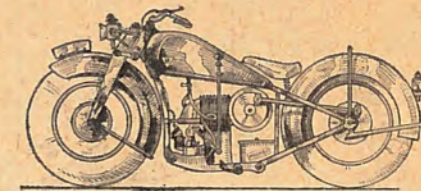
L'huile étant ainsi débarrassée de son humidité peut être soumise aux autres essais. Il y a, en ce qui concerne ces essais, des variations importantes par suite de la manière différente dont les manipulations peuvent être menées. Ils n'ont donc pas, au moins en ce qui concerne les essais courants, une valeur absolue et constante d'un laboratoire à l'autre. Chaque laboratoire a des procédés qui lui sont propres. Les essais qu'il fait lui-même conservent, par rapport les uns aux autres, une valeur de comparaison, et c'est au fond ce qui importe ; mais il se pourrait qu'un autre laboratoire étudiant les mêmes huiles trouve des résultats très légèrement différents. Le mal, au fond, n'est pas grand puisque ces laboratoires appartiennent à des firmes différentes traitant des produits différents, et que, par conséquent, une comparaison rigoureusement exacte n'est pas nécessaire.

Toutefois, d'autres sources d'erreurs sont encore possibles : nous les étudierons dans la prochaine causerie.

(A suivre) J. MELLIER.

Les Carburants à base d'alcool

LE DISCOL, par H. P. BORESTROKE



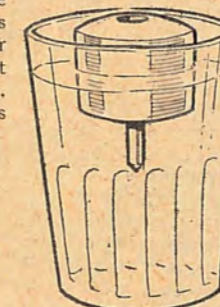
Projet de machine 1930 à l'alcool...

L'ALCOOL est actuellement d'un prix trop élevé pour que son emploi soit normal et même si le vampire fiscal renonçait, par un miracle inespéré, aux droits dont il le frappe, il est probable que l'alcool obtenu par distillation serait encore trop cher. Au surplus, même à prix égal, l'alcool, par suite de la moindre quantité de calories qu'il renferme, de la moindre quantité d'air qu'il nécessite pour sa combustion, serait moins économique que l'essence. Le problème est donc la production de l'alcool à un prix extrêmement bas. Il est possible que l'alcool synthétique soit un jour offert à un prix inférieur à celui de l'essence. L'alcool a deux gros avantages : il ne détone pas et on peut avec lui employer des taux de compression de plus de 10 à 1. Signalons par exemple que la 350 cmc. Vélocette qui a parcouru plus de 160 kilomètres dans l'heure à Montlhéry à un taux de compression de 10,25 à 1. L'autre avantage de l'alcool c'est que, malgré le taux de compression, les moteurs chauffent moins, et en particulier les ennuis de soupapes se trouvent supprimés ainsi que ceux de bougies. Ajoutons que l'alcool ne dilue pas



Changer le piston plat pour le piston bombé pour la marche à l'alcool

de Dion, munis de formidables monocylindres et qui marchaient à l'alcool. Il y eut également quelques voitures, mais les noms nous ont échappé. Plus tard la 100 CV Gobron-Brillé



Dans l'alcool, le flotteur plonge beaucoup moins et s'enfonce moins...



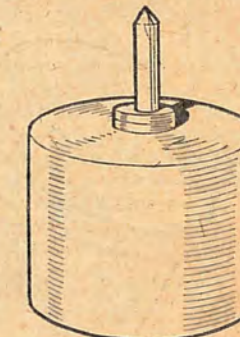
Piston plat normal

l'huile de graissage, qu'avec lui il ne se forme pas de calamine. Mais les avantages de l'alcool ne peuvent être obtenus qu'avec des taux de compression élevés, sinon il y a une perte notable de puissance. C'est ce qu'on avait remarqué il y a bien longtemps quand on mena, presque au début de l'automobile, campagne pour l'alcool national. Dans Paris-Vienne, il y eut des tricycles

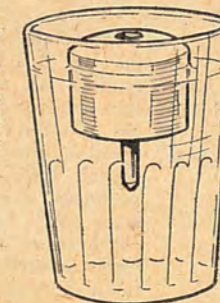


L'emploi de l'alcool augmente la violence de l'explosion et le taux de compression ; le diagramme est pointu.

pour que, malgré la consommation plus élevée le prix de revient kilométrique fût égal ou inférieur à celui de l'essence, et que, d'autre part, le taux de compression des moteurs fût plus élevé. Cela est parfois possible sans trop de complication par le changement de piston, par exemple. Nous ne parlons pas, bien entendu, des moteurs spécialement établis pour a marche à l'alcool et dont des



Pour rétablir la plongée normale du flotteur, garnissez-le de rondelles.

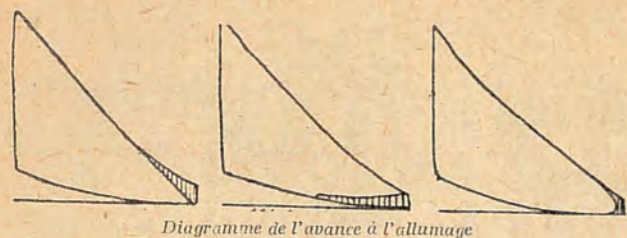


...que dans l'essence

plaquettes sous l'embase du carter, abaissent suffisamment le taux de compression pour la marche à l'essence-benzol, ou à l'essence pure. Enfin, il

serait nécessaire de prévoir un système spécial pour le départ ou bien d'introduire dans l'alcool des carburants plus volatils.

On a été amené à étudier des carburants composites à la base desquels est l'alcool, carburants qui, en permettant des taux de compression extrêmement élevés, rendent également le départ possible. Il est de ces carburants qu'on peut préparer soi-même, mais tous soulèvent un problème : celui du ravitaillement. Actuellement, il n'est qu'un carburant qu'on trouve partout, c'est l'essence et si on veut faire du tourisme, il faut avoir un moteur qui marche normalement à l'essence. On peut, il est vrai, pour une course enlever les plaquettes de l'embase ou changer de piston. Mais cela oblige à un démontage partiel, et ne va pas toujours sans inconvénient. Par exemple pendant la marche à l'essence, une couche de calamine s'est formée au-dessus du point atteint par le piston. Si vous abaissez le cylindre en enlevant une plaquette ou si vous



employez un piston plus haut, dans les deux cas le piston se heurtera contre cette calamine. Il y a même plus. Si vous avez roulé quelques milliers de kilomètres, votre cylindre est légèrement usé et, au point le plus haut atteint par le piston, il y a un ressaut plus redoutable encore que la calamine. La meilleure solution est évidemment un piston plat pour la marche à l'essence et un piston bombé pour la marche à l'alcool, mais un autre risque sera la rencontre du piston avec une soupape. Quand on recherche de très



hautes compressions il est d'ailleurs nécessaires de changer de culasse, d'adopter une culasse plus plate, ce qui amène à diminuer la dimension des soupapes. Aussi on voit par là que l'emploi courant d'un moteur à taux de compression très élevé, prévu pour la marche à l'alcool, ne va pas sans difficulté. Et il en sera ainsi tant que nous ne trouverons pas de l'alcool partout, comme aujourd'hui nous trouvons de l'essence. L'alcool est à l'heure actuelle précieux pour la course (à condition que le règlement de l'épreuve utilise son emploi), mais il est trop coûteux et trop rare pour un usage courant.

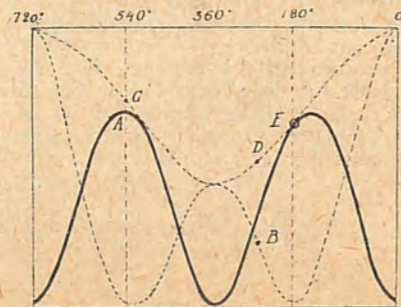
Certains carburants à base d'alcool se préparent sans difficulté. Nous ne sommes guère partisans du mélange instable constitué par l'essence et l'alcool. Malgré la présence d'un agent de liaison représenté par le cyclohexanol, nous ne sommes pour cette raison pas partisans du carburant national. Une autre raison qui nous a engagés à critiquer le carburant national c'est la consommation, nettement plus élevée qu'avec l'essence. Carburant instable et coûteux, le carburant national ne pouvait et ne devait pas remplacer l'essence, et, en tout cas, la plupart des moteurs n'avaient pas un taux de compression suffisant pour l'utiliser d'une

manière plus avantageuse. Néanmoins, dans le cas de très hautes compressions, le carburant national peut donner des résultats intéressants, mais toujours se pose le problème du ravitaillement. Par contre, un mélange qui est parfaitement

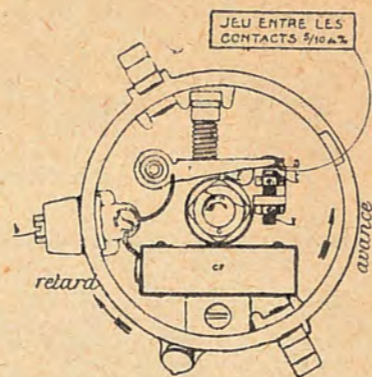


recommandable pour des compressions de 7 et 8 à 1, c'est l'alcool-benzol par moitié. Là nous avons un carburant homogène et dont le prix de revient n'est pas prohibitif. Pour les taux de compression plus élevés, il faut recourir au Discol. Celui-ci est constitué par des mélanges très complexes et résulte de longs essais faits par Ricardo. L'alcool en constitue la base mais la composition reste naturellement secrète. Le Discol fut d'abord produit en Angleterre par la Distillers Co Ltd. A cause de l'interdiction d'importer en France des produits à base d'alcool, il ne fut guère employé chez nous jusqu'en 1926, année au cours de laquelle Dekereff acquit les brevets et le droit de fabrication pour la France.

Le Discol permet une mise en marche tout aussi facile que l'essence, permet des taux de compression très élevés tout en conservant une température de fonctionnement normale et augmente le rendement du moteur et, comme tous les carburants à base d'alcool, il empêche la



Développement d'un diagramme avec lequel on retire de précieuses indications du moteur



Il faudra, pour la marche à l'alcool, beaucoup d'avance à l'allumage

formation de calamine. En particulier le Discol est beaucoup plus volatil que l'essence et cela présente un double avantage : tout d'abord la facilité du départ et ensuite l'amélioration des reprises. On a souvent prétendu que l'alcool attaquaient le métal, que les soupapes se piquaient, etc. Cela est parfois exact pour le benzol quand il contient des composés sulfureux, mais pas pour l'alcool. Non seulement l'expérience de tous ceux qui emploient l'alcool prouve cette vérité, mais encore des essais précis entrepris par l'un de nos plus éminents ingénieurs, M. Dumanois, l'ont établie.

Il y a trois types de Discol : le Ricardo Discol 1 (R. D. 1), le Ricardo Discol 2 (R. D. 2), le P. M. S. 2. Le premier permet d'obtenir la plus grande puissance et convient pour les petites distances. Avec le R. D. 2 la consommation est réduite de 20 % par rapport au R. D. 1. Les résultats de consommation et de puissance du P. M. S. 2, sont sensiblement les mêmes que ceux du R. D. 2, mais avec un échauffement plus grand du moteur. Il a l'avantage d'être meilleur marché. Il ne doit pas être employé sur les deux temps ni sur les polycylindres à cause de sa moindre volatilité. D'une manière générale, le Discol convient plutôt aux quatre-temps. On dit souvent que la consommation est, avec les carburants à base d'alcool, double ou triple de celle obtenue avec l'essence. C'est exagéré. Avec un bon réglage, une 350 cmc. consommera aux 100 kilomètres six litres et demi de R. D. 2 ou de P. M. S. 2 et 8 litres de R. D. 1. Le R. D. 1 donne des résultats supérieurs et en particulier maintient le moteur à une température plus basse. Il est donc préférable, mais nécessite des ravitaillements plus fréquents.

Conditions d'emploi:

Une très haute compression est nécessaire, 8 à 1 au moins. D'ailleurs presque toutes les motos de grand sport peuvent être livrées avec un moteur prévu pour la marche à l'alcool.

L'alcool fatigue les bougies et attaque l'isolant. Il sera donc nécessaire de changer souvent de bougies. La propagation de la

flamme était moins rapide, il y a lieu de donner plus d'avance à l'allumage, 10 à 20 % environ.

La densité de l'alcool est plus grande que celle de l'essence. Il y aura donc lieu de charger légèrement le flotteur en plaçant à sa face supérieure une ou deux rondelles minces jusqu'à ce que le niveau soit le même. Pour cela vous placez le flotteur dans un verre d'essence, vous voyez de combien il plonge. Vous faites la même opération dans du Discol, le flotteur sort davantage. Vous passez dans le trou un bout de fil de fer pour maintenir le flotteur vertical et vous enflez les rondelles jusqu'à ce qu'il plonge de la même quantité qu'auparavant.

Il faudra changer les gicleurs mais les dimensions les meilleures ne pourront être déterminées qu'expérimentalement. Il faut un numéro beaucoup plus fort surtout avec le R. D. 1. Voici quelques exemples empruntés à un tableau de réglage publié par Discol.

Essence	P.M.S.2 R.D.2	R.D.1
30	37	40
35	43	46
40	49	53
45	55	60
50	61	66
55	67	73
60	74	79

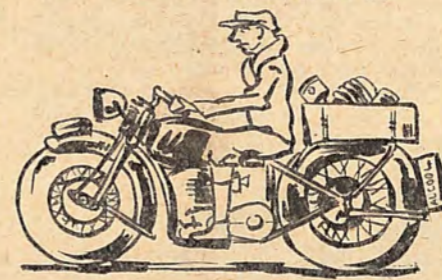
70	86	92
80	98	106
90	110	119
100	122	132
120	145	160
150	185	200
200	245	265

A cause de la consommation plus forte, il faut être sûr que la tuyauterie d'essence et les canaux du carburateur débitent suffisamment. Il faut compter sur une consommation supérieure de 60 % à celle de l'essence.

Ajoutons enfin qu'il est utile d'employer pour le graissage une huile à base de ricin.

Voici quelques exemples des taux de compression employés par les constructeurs pour la marche au Discol.

Blackburne, 8,5 à 1.
J.A.P. 250 cmc., 10,2 à 1 ; 350 cmc., 8,3 à 1 : avance à l'allumage 16 m/m.



J.A.P. 500 cmc., 8,1 à 1 : avance à l'allumage 17,5 m/m.
J.A.P. 750 cmc., 8,3 à 1 ; 1.000 cmc., 8,1 à 1 : ces deux moteurs sont des bicylindres, avance à l'allumage 20,5 m/m.
Norton, 8 à 8,5 à 1.
Saroléa, 8-8,5 à 1.
Gnome, Terrot, Monet avec Amac T.T. 25.

500 cmc., R. D. 2 ; R. D. 1 ; 55 à 65 ; 60 à 70 : avance à l'allumage 60 degrés.
350 cmc., 45 à 55 ; 50 à 60 : avance à l'allumage 60 degrés.

Sunbeam, 8 à 1 avec le P. M. S. 2 ; 9 à 1 avec le R. D. 1 : avance 25 à 28 m/m.

En somme deux conditions sont indispensables pour la marche au Discol ou aux carburants à base d'alcool : un taux de compression assez élevé et une alimentation abondante. Le mélange doit être très riche, l'alcool n'ayant besoin pour sa combustion que d'une moindre quantité d'air. Si le moteur chauffe, c'est que le gicleur est trop petit. Si c'est la tubulure d'échappement qui chauffe et que l'allumage soit correct, c'est l'indice d'un gicleur trop grand.

L'emploi des carburants à base d'alcool est limité par leur prix et leur consommation, ainsi que par les difficultés de ravitaillement, mais, par contre, ils présentent pour la course des avantages indéniables et ils ont puissamment contribué à porter les records à des chiffres invraisemblables.

UN PEU DE TOUT

Un record

C'est celui de notre typo qui fait des confusions assez désagréables. Voyez page XII de notre dernier numéro : Un record parmi les modèles New Map ; rectifiez donc ainsi les prix faussés par une interposition de caractères : 250 cmc., 4.450 francs et 350 cmc., 4.750 francs.

Le Bulletin vert a vécu

Enfin ! la Ville de Paris a compris le retard qu'elle possédait avec son « bulletin vert », vieil usage féodal qui ne correspondait plus à la vie actuelle.

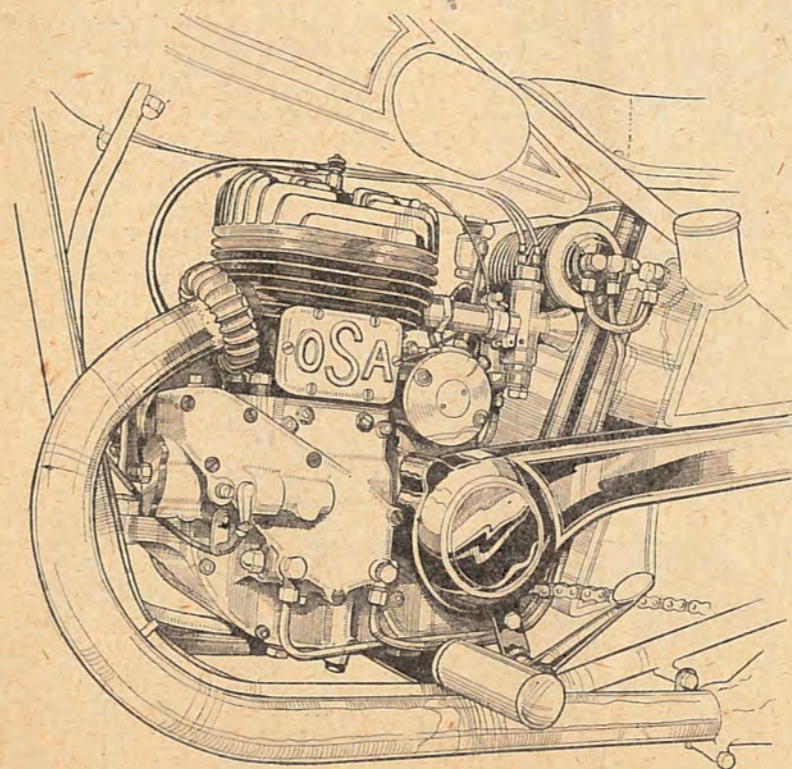
Les raisons plus ou moins mathématico-plaisantes que l'Administration nous donne de cette abolition, nous indiffèrent parfaitement. Le fait est là : c'est suffisant. Le motocycliste surtout ne sera plus l'être soupçonneux que le gabelou vert présumait passer une tonne 250 d'essence à chacune de ses rentrées dans la capitale : 140 ans après la prise de la Bastille !

Notre Concours de Photographies

Parmi les photographies qui ont été retenues pour notre concours et pour lesquelles nous n'avons pu établir un classement, nous devons citer celles qui déjà ont paru sur nos couvertures et auxquelles il y a lieu d'ajouter maintenant les suivantes :

N° 189. Routy André ; n° 252. Magne ; n° 253. Magne ; n° 59. Lulé ; n° 115. Gavel ; n° 5. Aspour ; n° 153. Magne ; n° 106. Dargent, qui a déjà paru dans un de nos derniers numéros ; n° 81. Roche ; n° 236. De Hochepeid, qui a déjà paru dans notre N° 347 ; n° 159. Tzaut ; n° 238. De Hochepeid ; n° 15. Beth ; n° 64. Magne ; n° 57. Lulé.

Nous demandons encore quelques jours de patience et nous allons enfin, nous l'espérons, pouvoir donner un classement définitif de nos divers concurrents ; nos lecteurs pourront ainsi juger que nous avons strictement observé les conditions stipulées. De toute façon, toute photo insérée en couverture sera payée 25 francs à son auteur.



Voici le bloc extrêmement intéressant de la machine prototype et unique qui fut volée le 29 décembre à Huchard chargé des essais : distribution à gauche, carter de soupapes, ensemble très original.



Le Salon Belge du Cinquantenaire,

par G. DETAILLE (Suite)

CHEZ LES EXPOSANTS

(Suite)

Chez Bovy

C'est toujours avec le plus grand plaisir que je passe quelques instants en compagnie d'Alfred Bovy. ...père

artiste mécanicien, il n'a jamais eu qu'un seul objectif durant sa longue carrière : c'est faire du bon et aussi du beau. Jamais, il ne s'est départi de cette ligne de conduite qui l'honore grandement.

Les motos Bovy sont toujours signolées comme des pièces d'orfèvrerie. Elles

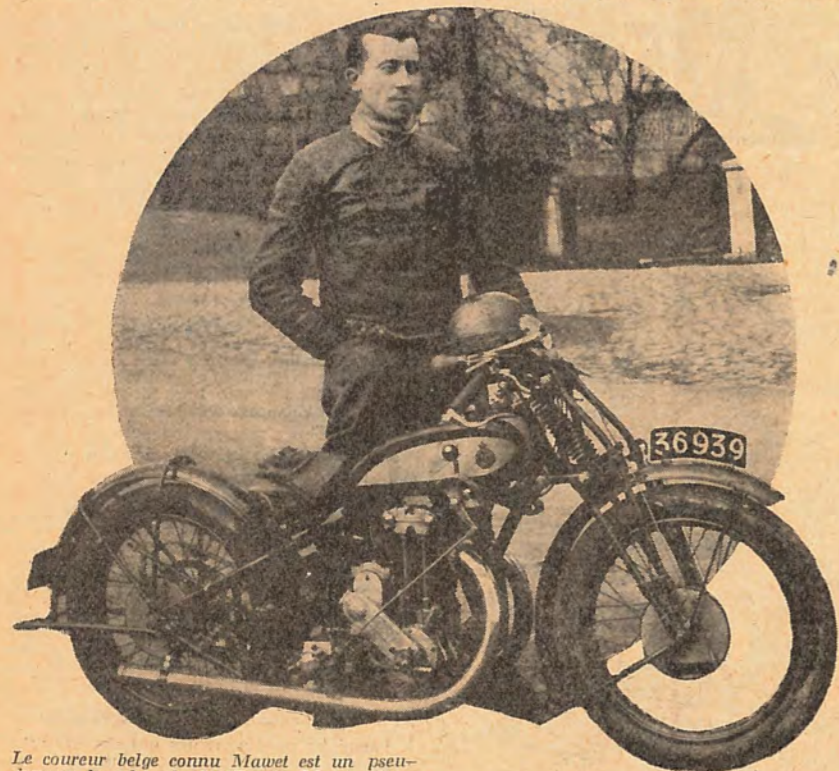


Le doyen des constructeurs motocyclistes belges est M. Bovy Alfred ... père

sont peut-être un peu plus chères que les autres ; mais, Alfred Bovy prétend toujours en donner à son client pour son argent.

Cette année le fini des motos Bovy devait à nouveau attirer l'attention des amateurs de belle mécanique. Grâce à un cadre berceau supérieurement établi et le dessin très heureux de leur nouveau réservoir, les modèles Bovy pour 1930 défient toute critique.

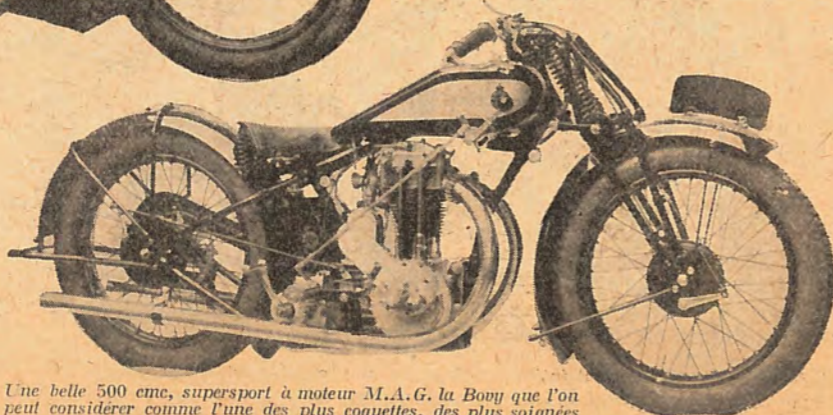
Le doyen des constructeurs liégeois reste partisan de la moto classique. « Rien ne presse encore », dit-il ! Ses 500 cmc. et 350 cmc. Supersport sont équipées de moteurs M. A. G. Ce sont du reste ceux-ci qui, bien mis au point par le père Bovy,



Le coureur belge connu Mawet est un pseudonyme lequel cache le fils de M. A. Bovy, le jeune Alfred comme son père et qui préside avec lui aux destinées de la firme liégeoise

Cet homme affable et souriant est un technicien de grande valeur en même temps qu'un sportif.

A. Bovy fut jadis un champion cycliste notoire. Cela remonte déjà à quelque trente ans. Il se lança alors dans la fabrication des vélos. Sa maison connut de suite une prospérité commerciale et une renommée enviabiles. Bovy devait être logiquement amené à la moto. Il fut le premier à en construire à Liège. Véritable



Une belle 500 cmc, supersport à moteur M.A.G. la Bovy que l'on peut considérer comme l'une des plus coquettes, des plus soignées et mieux finies de la construction motocycliste.



La direction commerciale du département important de la motocyclette chez F.N. est entre les mains heureuses de M. Hubert Debruge

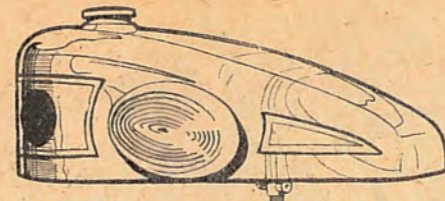
ont permis à Mawet de décrocher de nombreuses victoires dans les grandes épreuves belges.

Pour gouverner, l'ardent coureur Mawet n'est autre que le digne fils d'Alfred Bovy. Il est appelé à reprendre les affaires paternelles. La vieille marque restera donc en bonnes mains.

Outre les deux modèles rapides dont nous venons de parler, Bovy a mis en fabrication une 350 cmc. utilitaire avec soupape d'admission en tête commandée par culbuteur et tige poussoir et soupape d'échappement latérale. C'est une très belle moto, soignée comme à l'habitude, d'apparence robuste et bien équilibrée.

Chez F. N.

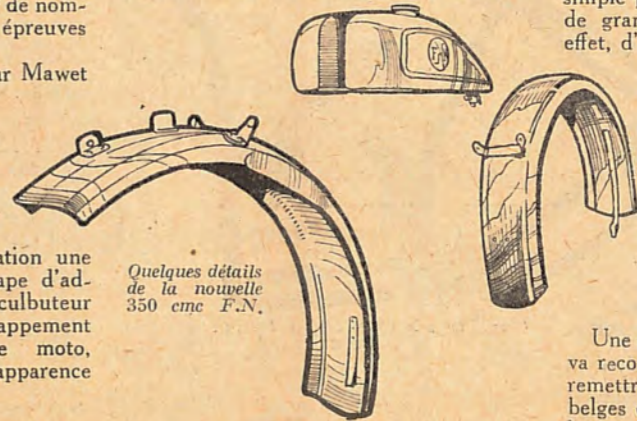
L'an dernier le stand de la F. N. constituait le clou du Salon belge en



Le nouveau réservoir de la F. N. 350 cmc et 500 cmc

matière de présentation. Il l'est resté cette année. Alors qu'en décembre 1928, une centaine de motos, production d'une seule journée de travail, garnissaient le mur de fond, cette année la grande usine montrait la cadence de son montage. Cette cadence se trouvait installée avec tant de clarté que le visiteur le moins averti pouvait suivre très aisément la succession des opérations. On parlait du cadre nu évidemment. Le nouvel organe était chaque fois émaillé en bleu. C'était une mise en scène considérable qui n'a pas manqué de retenir vivement l'attention.

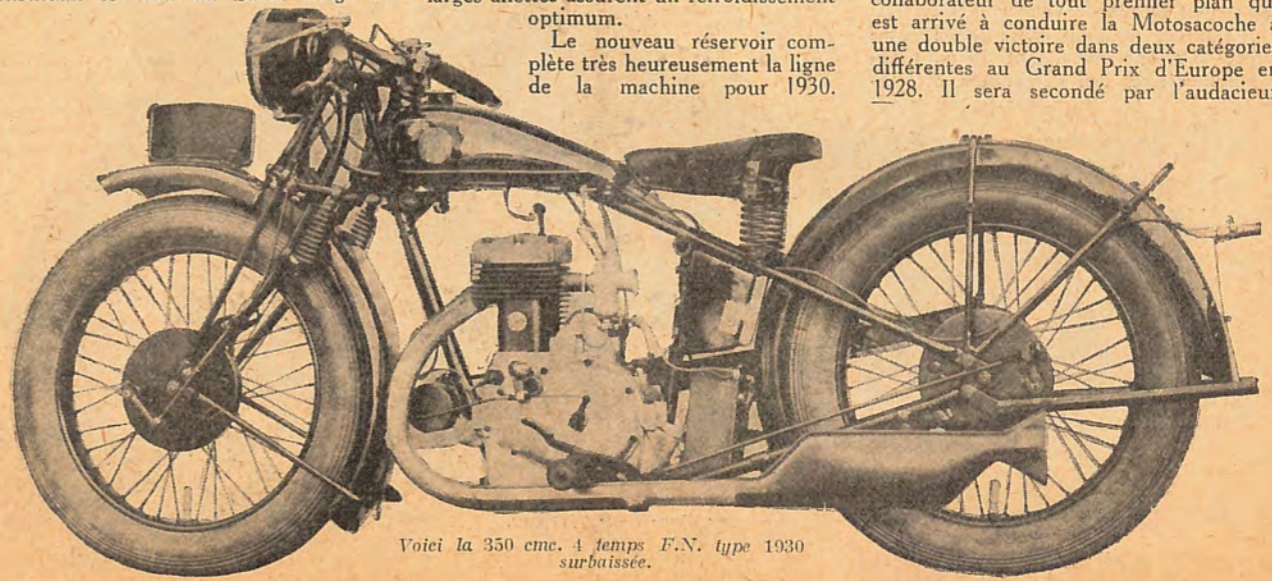
Nous avons vu au Salon de Paris déjà que F. N. avait apporté quelques perfectionnements de détails intéressantes à ses deux



Quelques détails de la nouvelle 350 cmc F.N.

fameux modèles de 350 cmc. et 500. Le dessin de la culasse m'a paru parfait. De larges ailettes assurent un refroidissement optimum.

Le nouveau réservoir complète très heureusement la ligne de la machine pour 1930.



Voici la 350 cmc. A temps F.N. type 1930 surbaissée.

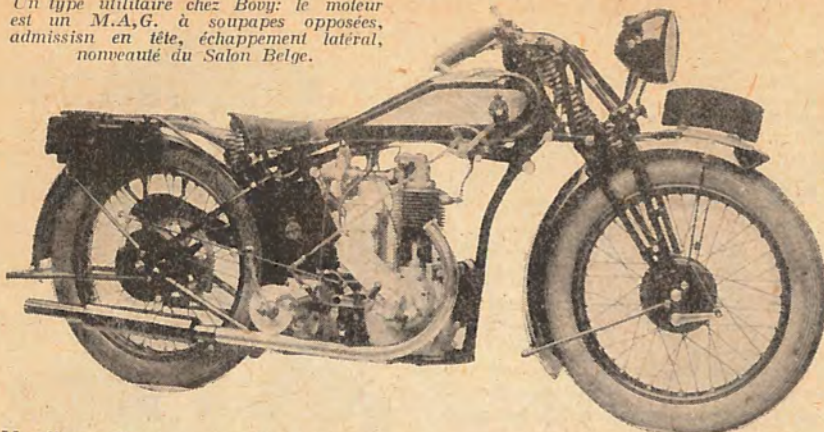


La Bedy est dirigée personnellement par son propriétaire, le constructeur M.T. Vandeborre

Le département de la motocyclette de la F. N. ne s'en tient cependant pas à ce simple programme. Il prépare activement de grandes choses. Il est question, en effet, d'une 500 cmc. à soupapes latérales inspirée de la 350 cmc. Il s'agira donc d'une moto qui bénéficiera de solutions de première valeur longuement éprouvées. Certains affirment qu'elle sera même pourvue d'un très moderne cadre en tôle d'acier emboutie. Ce ne sont que des rumeurs évidemment. Bornons-nous à les enregistrer en attendant de plus amples détails.

Une autre grosse nouvelle est que F. N. va recourir l'an prochain. Voilà ce qui va remettre de la sauce tant dans les épreuves belges que dans les grandes compétitions internationales. C'est l'Anglais Marchand qui assumera la direction du service de courses réorganisé de la F. N. C'est un collaborateur de tout premier plan qui est arrivé à conduire la Motosacoche à une double victoire dans deux catégories différentes au Grand Prix d'Europe en 1928. Il sera secondé par l'audacieux

Un type utilitaire chez Bovy: le moteur est un M.A.G. à soupapes opposées, admissin en tête, échappement latéral, nouveauté du Salon Belge.



Handley qui est une étoile de première grandeur dont le nom figure au palmarès de tous les Grands Prix.

Comme on le voit, par ces quelques tuyaux du Salon, la F. N. prépare des choses sensationnelles.

Chez Ready

Il y a quelques années, la Ready connaissait la toute grande vogue en Belgique. Debay, Van Neste et aussi René Milhous la conduisaient fréquemment à la victoire.

A sa fondation, la marque avait son siège social à Courtrai. Elle ne tarda pas à émigrer à Bruxelles où elle fut dirigée par M. Victor Houdy, ancien secrétaire de la Fédération Motocycliste de Belgique.

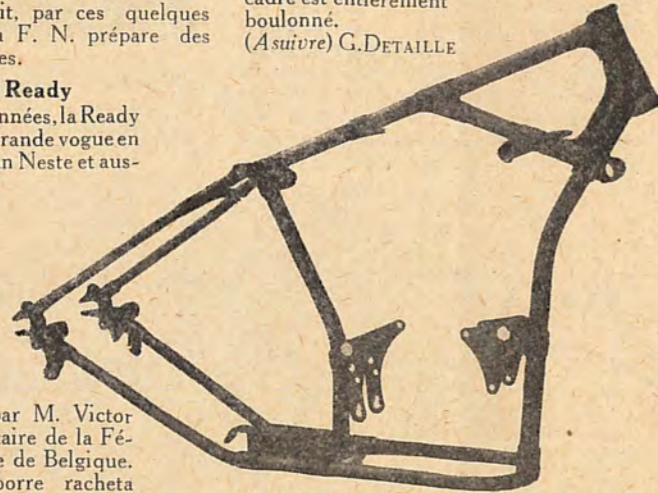
M. Théo Vandeborre racheta l'affaire. Il l'organisa industriellement et consolida brillamment sa position.

A l'heure actuelle, la Ready pour 1930 est un engin de toute première facture. Elle peut rivaliser avec les meilleures productions anglaises. M. Vandeborre monte le J. A. P. et le Blackburne. Il a dessiné un superbe cadre double berceau, remarquable à tous points de vue.

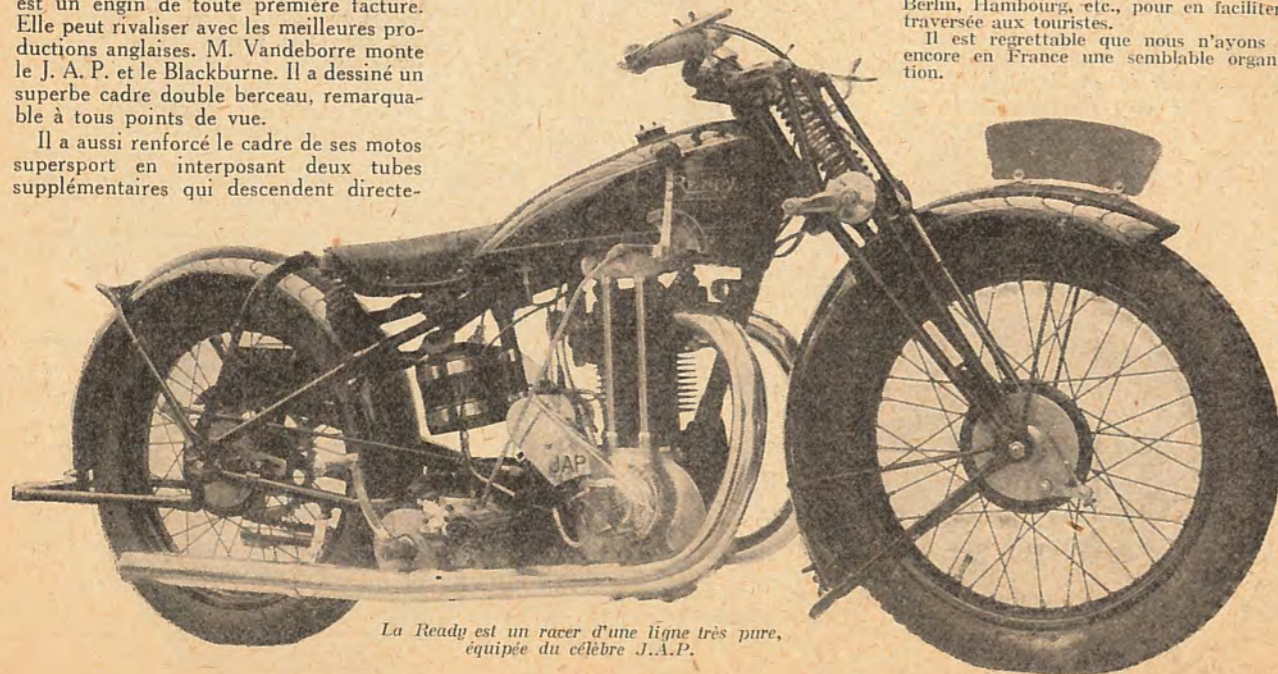
Il a aussi renforcé le cadre de ses motos supersport en interposant deux tubes supplémentaires qui descendent directe-

ment de la tête à billes et qui viennent se fixer au-dessus du carter. Ce nouveau cadre est entièrement boulonné.

(A suivre) G. DETAILLE



Chez Bovy, le cadre est en berceau et entièrement brasé



La Ready est un racer d'une ligne très pure, équipée du célèbre J.A.P.

A l'Etranger

A propos des records de Henne

Dans l'article que nous avons traduit ci-dessus, on parle de l'appareil de chronométrage Loebner.

Cet appareil, le plus récent et le plus perfectionné de tous, est basé sur l'interception d'un rayon lumineux au passage du coureur.

Faisons remarquer que tous les appareils de chronométrages automatiques ou semi-automatiques, utilisés jusqu'ici en Angleterre, France, Suisse, Belgique, Allemagne, etc., ont tous connu quelques défaillances et beaucoup de critiques.

Aucun ne donne, en une seule lecture, le temps du départ et celui de l'arrivée.

Une idée...

L'Association des coureurs motocyclistes suisses viens d'être créée, après une réunion des intéressés qui a eu lieu à Olten.

Elle prévoit l'organisation d'un certain contrôle des épreuves, de leurs résultats, et des primes y affectées. Le président en est M. Buchmann, éditeur du *Motor*, le vice-président M. Frey.

La création de ce véritable syndicat, qui va tenir son assemblée générale à Aarau, semble émouvoir les organisateurs de courses suisses.

Sans vouloir contester l'utilité du mouvement, ou excuser quelques incidents regrettables de la saison 1929, constructeurs et organisateurs suisses semblent craindre que des prétentions exagérées ne viennent nuire au mouvement motocycliste.

Par une curieuse coïncidence, nous annonçons dans notre dernier numéro la création, à l'occasion de l'Olympia New, à Londres, d'une association anglaise des coureurs motocyclistes, avec des directives assez semblables.

Route

Un service d'entraide routier, utilisant des sidecars, a été créé cette année par le Touring Club Suisse.

Les six routes ainsi équipées, de Genève à Bâle-Zurich et Chaisso, vont le demeurer tout l'hiver, où l'aide de telles « patrouilles » est encore plus nécessaire que dans la belle saison.

On sait que l'Angleterre est sillonnée par les sidecars de la police volontaire de l'Association Automobile, et que l'Allemagne, grâce à l'« A. D. A. G. » connaît les voitures dépanneuses, et même un service de pilotage, à l'entrée des grandes villes comme Berlin, Hambourg, etc., pour en faciliter la traversée aux touristes.

Il est regrettable que nous n'ayons pas encore en France une semblable organisation.

Un Diesel Peugeot

NOUS avons tenu à montrer à nos lecteurs la coupe d'un Diesel « Junkers », d'un type qui tend à se répandre de plus en plus dans la construction des poids lourds et même dans l'aviation.

La maison Peugeot en a acheté la licence pour la France et en construit même du type monocylindrique destiné à des camionnettes légères.

Il s'agit d'un Diesel fonctionnant sur le cycle deux-temps.

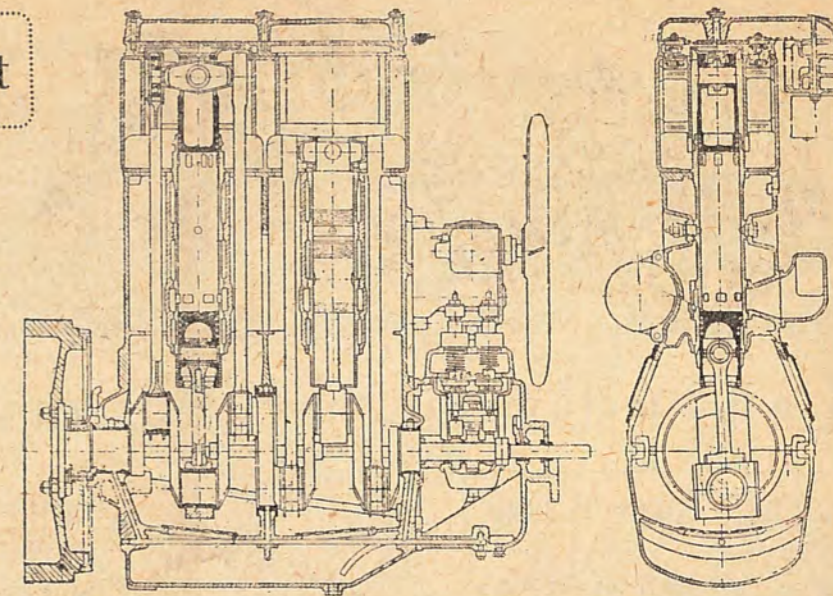
Comme sur les anciens moteurs « Gobron Brillé » deux pistons se déplacent en sens opposés dans chaque cylindre.

La face supérieure de chaque piston du haut coulisse dans un corps de pompe rectangulaire fournissant l'air comprimé nécessaire. L'axe du piston supérieur entraîne deux bielles très longues et assez lourdes.

On voit clairement, sur le schéma le trou central d'injection où le combustible est giclé à une pression formidable par la pompe que l'on voit à l'avant du moteur.

On sait que, dans les Diesel, à cause de leur taux de compression très élevé, le mélange s'enflamme par auto-allumage.

Le principe des pistons opposés a déjà



été appliqué en technique motocycliste dans un moteur à deux temps.

Il figura même avec succès en vitesse, dans les épreuves belges de 1926.

Un semblable moteur à deux temps, pour motocyclettes, présente naturelle-

ment, de par sa complication, de grosses difficultés constructives, notamment dans l'embellage, qui doit être à la fois léger et rigide, malgré sa longueur.

Son rendement, par contre, est supérieur au quatre-temps de même cylindrée.

Une idée originale mais sérieuse

CE modèle de moto décrit ci-après a été étudié par M. Pomarède, mécanicien de la marine; le but est :

1° De délimiter le rôle des membres du conducteur, la maîtrise de la machine est aux mains (freins, commandes, débrayage), la direction aux pieds (pédales);

2° De rendre la direction automatique en ligne droite. — Roue arrière directrice, le point de contact au sol est en arrière des leviers de commande; par sillage, le plan de la roue arrière vient dans celui de la roue avant. En plus, des ressorts de rappel, réglables, y contribuent (pédales avant);

3° D'abaisser le centre de gravité. — Le réservoir, en deux parties communiquant entre elles, est de chaque côté de la roue motrice avant. La selle est au-dessous de la hauteur de cette roue. La roue arrière est plus petite que la roue avant;

4° D'augmenter le bien-être du conducteur. — Installation rigide d'un pare-brise rendue possible à l'avant;

5° D'assurer une plus grande accessibilité à tous les organes et de permettre l'emploi du multicylindre tout en diminuant l'encombrement.

Moteur à l'avant, en étoile, transmission en dehors des haubans, ainsi que la suspension.

Il est évident que, en augmentant l'accessibilité on diminue la protection, mais les pare-chocs peuvent être installés pour augmenter cette dernière;

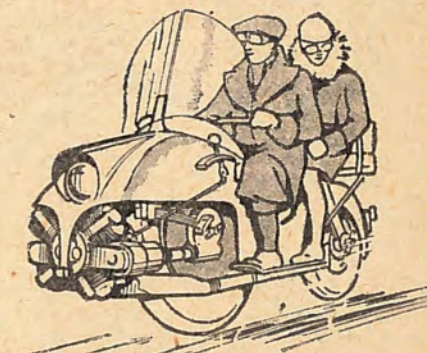
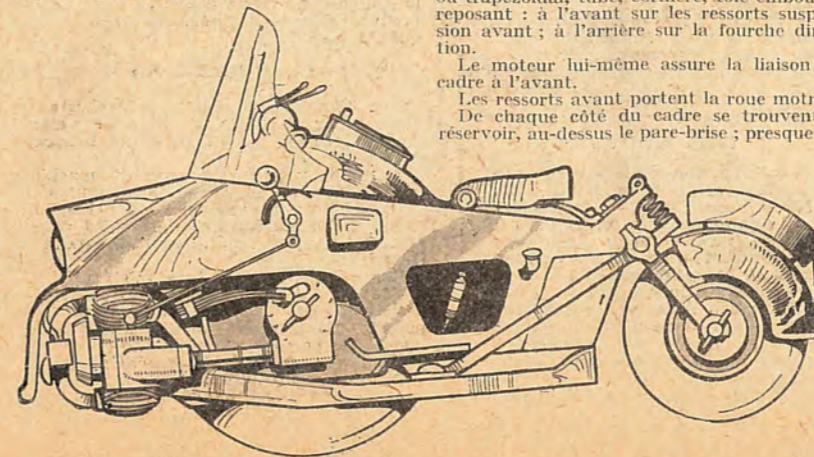
6° Utiliser l'effort du moteur en force tractive (roue avant motrice).

Description :

En principe, c'est un cadre triangulaire ou trapézoïdal, tube, cornière, tôle emboutie, reposant : à l'avant sur les ressorts suspension avant; à l'arrière sur la fourche direction.

Le moteur lui-même assure la liaison du cadre à l'avant.

Les ressorts avant portent la roue motrice. De chaque côté du cadre se trouvent le réservoir, au-dessus le pare-brise; presque sur



la tangente à la roue perpendiculaire au sol, est placée l'attache de la selle. Sous la selle, le réservoir d'huile et un coffre à outils. On peut, sur la roue arrière, dans le plan du cadre, installer un porte-bagages.

La roue avant est essentiellement porteuse et motrice; la roue arrière ne le devient dans la même proportion que lorsque le conducteur monte sur le siège.

On peut augmenter la capacité porteuse :

1° En supprimant le pare-brise;

2° En employant un moteur en V à cylindres inférieurs (carburateur très bas);

3° En plaçant le réservoir sous la selle. Tout l'avant peut servir au portage utile.

La direction :

Deux pédales, repose-pieds ou trottoirs, articulés sur leur milieu, portent à l'extrémité d'un rayon perpendiculaire une sphère. La fourche AR porte également de chaque côté une sphère. Un levier terminé à chaque extrémité par des coussinets à partage sphérique, transmet l'oscillation des pédales à la fourche arrière. Le braquage de la roue directrice est limité, mais son angle est assez grand pour tourner sur un chemin.

Un seul pied peut conduire, justement celui contraire au tournant pour permettre de toucher avec l'autre, vers le centre de la courbe décrite, la terre.

Ces modèles ne sont qu'un principe et tout constructeur peut à son goût employer tous systèmes et tous organes de transmission et suspension. POMARÈDE REÇU.



La Question du Silencieux devient obsédante

La lutte contre le bruit

Monsieur Léon Auscher, dans la « Revue du Touring Club de France », mène, depuis plusieurs mois, une très énergique... et utile campagne contre le bruit.

Des milliers d'exemplaires de ses articles sont tirés à part, et distribués à la Presse, aux Syndicats d'Initiative, aux préfets, aux maires, etc...

Nous nous associons complètement, est-il besoin de le dire, à cette campagne contre tous les bruits inutiles qui « empoisonnent » la vie de l'homme moderne.

Mais nous sommes très surpris que son sens des proportions ne lui ait pas montré qu'il était un peu ridicule, et dangereux et injuste, de partir en guerre, semble-t-il, contre le seul bruit des échappements des motocyclettes.

Eh, quoi! les villes sont noyées dans une mer de bruits infernaux, un véritable torrent de bruits s'écoule au long des routes nationales et M. Léon Auscher qui a l'oreille sensible, n'y discerne que le bruit de nos échappements?

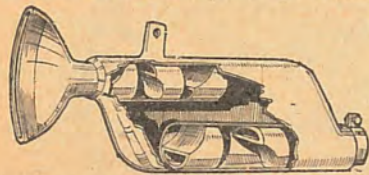
On le dirait, tout au moins, par la place disproportionnée qu'ils occupent dans ses deux derniers articles...

Il n'y en a vraiment que pour eux! et M. Léon Auscher veut attirer sur la seule moto toutes les foudres administratives.

Nous ne voudrions pas être, pour cette fois encore le paratonnerre qui décharge, facilement, et à bon compte, tout cet orage...

Pour les seuls bruits d'origine... motoriste, faible fraction de tous les bruits... modernes! à qui fera-t-il croire que le million d'automobiles en circulation continue, sur les routes françaises, glisse silencieusement comme une procession de fantômes?...

Et je ne veux parler ni des ponts-arrières



Le Silencieux en Angleterre: Au Salon de Londres on remarqua beaucoup le nouveau Wortex qui donne là-bas grande satisfaction.

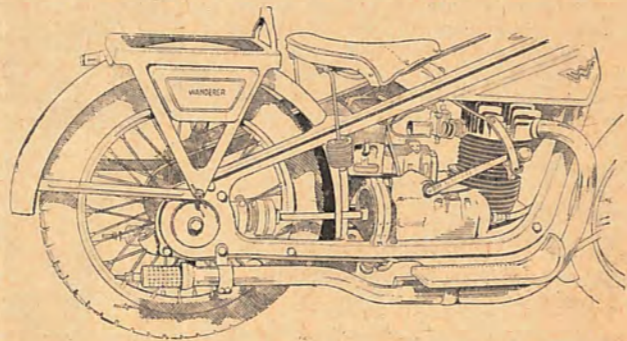
chroniquement plaintifs, des boîtes qui chantent une vilaine chanson, des passages de vitesse qui font grincer les dents des auditeurs... et de la boîte! des freins qui hurlent à la mort, à la moindre pression.

Ni même de l'exaspérant succulent hululant que fait sans cesse d'un bout à l'autre de son existence, telle une sirène, le produit pneumatique de notre plus grande marque nationale...

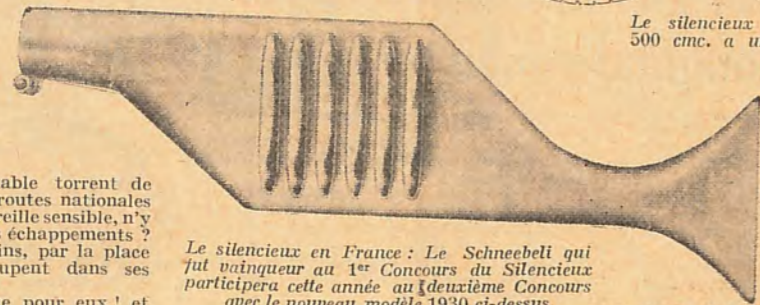
Je ne parlerai même pas des camions ferrailants, semant l'épouvante dans leur sillage, des tremblements de terre qu'ils causent! et de l'ébranlement de la vaisselle... et des nerfs provoqué chez les riverains des routes qu'ils infestent.

Car tous ces bruits ne dépendent pas directement de la volonté des conducteurs.

Mais nous attirons tout spécialement l'attention de M. Léon



Le silencieux en Allemagne: La Wanderer 500 cmc. a un curieux échappement des gaz très silencieux.



Le silencieux en France: Le Schneebeli fut vainqueur au 1er Concours du Silencieux participera cette année au deuxième Concours avec le nouveau modèle 1930 et-dessus

Auscher, sur l'intolérable abus que trop d'auto mobilistes font des klaxons de toutes notes et de toutes puissances, qui, sans aucune nécessité, et pour le plaisir, dirait-on, font un horrible et perpétuel concert.

Ils klaxonnent maintenant, là où ils devraient ralentir, espérant effrayer les autres, ils klaxonnent pour que leurs hurlements sauvages ajoutés à la vitesse et à l'imprudence évidente, démontre bien, à tous qu'ils ne tiendront compte de rien, et qu'ils passeront coûte que coûte. Ils klaxonnent parvenus à hauteur de l'autre usager de la route, usent d'un cri brutal pour le surprendre et le « faire

sauter: quelle aimable plaisanterie! ou peut-être pour « se mettre en règle » avec la loi, (mais j'ai corné sous le prétexte transparent « qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire », en cas d'accident encore possible, à ce moment-là.

Ils klaxonnent quand ils l'ont dépassé, d'un coup rauque, comme l'injure ordurière, traditionnelle, des charretiers d'antan...

Ils klaxonnent enfin, comme le chien aboie pour se distraire, ou peut-être par un instinct musical pervers!

Voici les bonnes manières de trop d'automobilistes, aux voitures souvent ornées des insignes de clubs automobilistes ou touristiques...

Il faut que cela cesse, que la police routière, la gendarmerie interviennent, que les maires prennent dans les agglomérations, les mesures qui s'imposent. ■■

Chère Moto Revue

Très bien pour votre article « La chasse aux bruits » par Regairaz. Je note au passage quelques lignes qui m'ont causé beaucoup de plaisir:

« Mais il y a encore trop de machines livrées avec des silencieux insuffisants. »

« Là où il y a une volonté, il y a un moyen. »

Ainsi, j'ai possédé une Supersport affreusement bruyante (1). J'ai voulu la rendre (2) silencieuse.

Coût: 2 silencieux (je les ai rejetés) 180 fr.; (ab-so-lu-ment insuffisants) trop petits pour la détente rationnelle; 2 silencieux queues de poisson, 66 francs; transformations à ces queues de poisson: 20 francs.

Résultat: une bonne volonté. Coût 266 fr. Dégoûté des résultats obtenus, j'ai acheté une 500 cmc. tourisme, confortable et silencieuse. Coût: 6.500 francs!!!

Voilà ce qui peut s'intituler « Une bonne volonté! ou même « une volonté! » GRANGER, instituteur, St-Marcel

NOS COURS

Un collaborateur est à votre disposition les mardis et vendredis soir. Nous rencontrons journellement des usagers de la moto, qui sont en panne pour les plus petites futilités, qui ne savent pas s'en tirer et qui ne veulent accepter nos conseils que du bout de l'oreille: ces motocyclistes voient là un espèce de point d'honneur à vouloir se passer des conseils de personnes qualifiées. Eh! bien, pour cela, pour pouvoir se tirer seul d'affaire, suivez donc régulièrement NOS COURS.

C'est la façon la meilleure de devenir soi-même... à la page.



Un Moteur 4-temps sans soupapes: le Bogey

Il y a, à l'heure actuelle, deux grandes classes connues de moteurs de motos: le moteur du cycle deux-temps et le moteur du cycle quatre-temps. Comme il n'est rien de parfait sur cette terre, on reproche, en général, aux deux-temps, les inconvénients suivants: manque de ralenti, consommation importante, caprices à la mise en route, décalaminage fréquent.

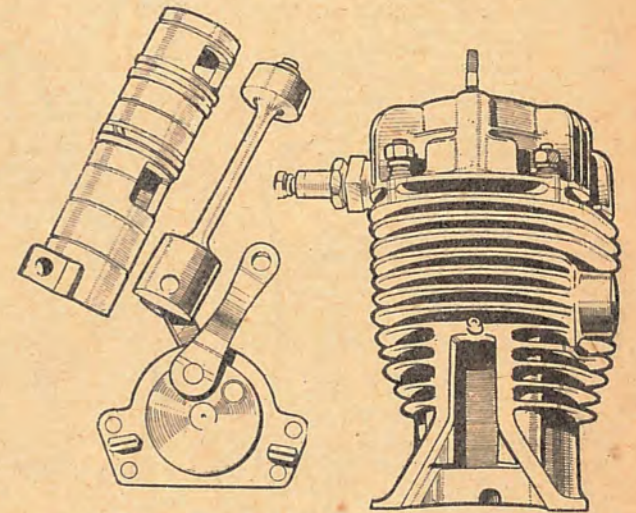
Voici, par contre, ce qu'on reproche aux quatre-temps: Nécessité pour les

conservant les avantages des sans-soupapes d'automobiles; c'est-à-dire: Silencieux, absolument indé réglables (puisque ils réalisent la distribution desmodromique), économiques d'entretien et de réparations (la distribution ne subissant aucun choc, puisqu'il y a absence de ressort, de cames, etc...).

Cette distribution est réalisée par M. Bogey, qui, depuis plusieurs années déjà, travaille la question du Sans-soupapes, de la façon suivante:

Le cylindre communie avec une chambre B par les lumières C. Dans la chambre B se meut un fourreau D muni de segments et de lumières K et H, un boisseau K se déplace dans le fourreau D.

1° Temps: admission. — Les lumières C et G sont en correspondance, ces lumières pouvant être aussi grandes que l'on veut, donnant ainsi toute facilité au passage des gaz. Le boisseau K est au-dessus des lumières G. Les gaz frais du carburateur M entrent par la lumière H dans le fourreau, le refroidissent (point capital) et gagnent le cylindre.



2° et 3° temps: Compression et explosion. — Le fourreau remonte, obture, de ce fait, les lumières C qui se trouvent entre les deux jeux de segments F, rendant l'obturation des lumières parfaitement étanche durant la compression et l'explosion.

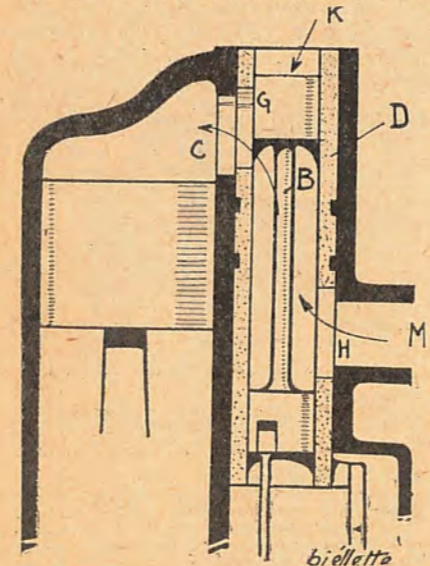
4° Temps: Echappement. — Le fourreau descend. Les lumières C sont de nouveau découvertes. Le boisseau K se trouve sous les lumières et l'échappement s'opère par le haut du fourreau D très court. Le boisseau K remonte et l'ensemble est prêt pour une nouvelle aspiration de gaz frais.

Bien remarquer que les ouvertures sont ouvertes en pleine vitesse du fourreau, ce qui est supérieur aux cames, même aux levées les plus rapides: de même pour la fermeture.

Tous ces mouvements se succèdent sans le moindre choc et sans la résistance du plus petit ressort. Cette distribution est bien une distribution desmodromique et, par principe, absolument indé réglable.

Les pièces non délicates qui composent ce moteur le rendent d'un prix très abordable. Son silence, sa marche économique et sûre, sa mise au point absolument indé réglable doivent lui assurer des qualités remarquables.

Le prototype établi, destiné aux essais, fera, nous l'espérons, bientôt son entrée dans le domaine commercial et, détail intéressant, nombre de motocyclistes possesseurs de deux-temps pourront alors s'offrir à peu de frais, le luxe d'un sans soupapes quatre-temps par simple modification de leur deux-temps.



moteurs poussés d'employer de forts ressorts, d'où casse de soupapes, bris de ressorts, etc..., rebondissement des soupapes sur leur siège, d'où limite du régime angulaire et perturbations dans la distribution; réglages fréquents des soupapes, rodages, etc...

Il existe, en voitures, dans le cycle quatre-temps, un autre genre de moteur universellement connu: le sans-soupapes.

Ce genre de moteur, qui connaît une grande vogue en automobile, n'est pas employé en moto pour des raisons dont les plus importantes sont les suivantes:

Les quatre-temps sans soupapes s'accroissent très mal du refroidissement à ailettes: de plus, leur construction ne souffre pas la moindre négligence. Leurs formes compliquées rendent ces moteurs trop onéreux et hors du domaine motocycliste.

Il fallait donc trouver un moteur sans soupapes à la fois simple, se contentant du refroidissement à ailettes, tout en

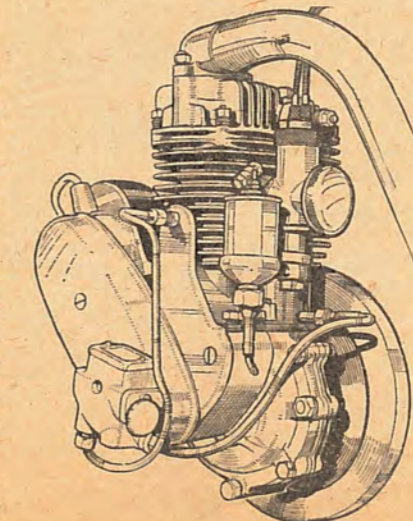


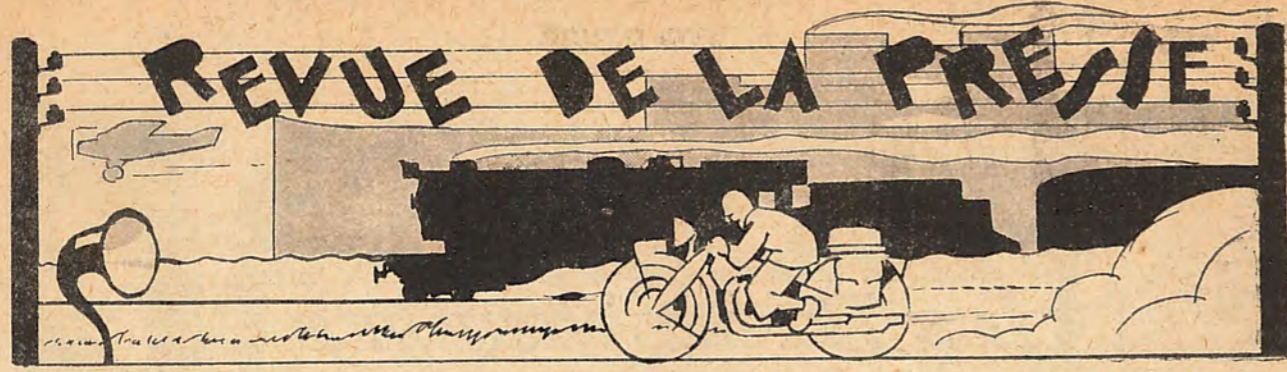
TABLE DES MATIÈRES 1929

La Vie Sportive

Table des matières for 'La Vie Sportive' section, listing various events, circuits, meetings, and prizes with their respective page numbers.

Technique Motocycliste

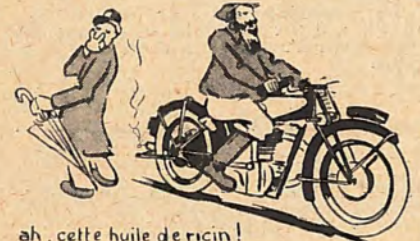
Table des matières for 'Technique Motocycliste' section, listing technical articles and sidecars with their respective page numbers.



Un grand pêcheur converti

C'est M. Baudry de Saunier, qui, jusqu'ici, n'avait pas l'air de chérir tout particulièrement les motocyclistes.

La motocyclette est-elle une automobile ? Au sens étymologique, oui certainement.



ah, cette huile de ricin !

Elle est naturellement sportive, alors que l'automobile en réalité, disons-le bien bas, n'est qu'une locomotive.

Qu'elle soit parfois montée par deux personnes ; que le sidecar lui permette de réaliser souvent une miniature d'automobile à quatre places !

Un bon point pour M. Baudry de Saunier ! Mais ne croyez-vous pas que, si cette heureuse évolution de ses idées s'accroît, nous ne le verrons pas un jour arriver sur une superbe Norton à arbre à came en tête, coiffé d'un Cromwell et laissant derrière lui des relents d'huile de ricin ?

Le Pour et le Contre

Dans Englebert Magazine, l'écrivain Miquel Zamacois fait l'apologie de la vitesse immédiatement suivie de la glorification de la lenteur.

Il est indéniable que les hommes qui ont de l'audace sont portés à se mouvoir rapidement en voiture, en bicyclette, en moto, en canot automobile, en chemin de fer, en avion, en métro, en toboggan et que nous enrageons tous dans les ascenseurs languissants.



les hommes audacieux sont portés à se déplacer rapidement dans le métro

Tout va vite, la lumière, le son, l'électricité, le temps, la jeunesse, les modes, les philosophies, les amours, les convictions politiques, les oiseaux migrateurs, les cascades, les truites dans les ruisseaux, les courants d'air, les dépenses et les économies.

Même les morts, si l'on en croit le dicton. Les héros demeurés au zénith de l'histoire étaient tous des individus qui se déplaçaient vite.

Vous voulez aller vite, c'est vouloir, en somme, se vanter. Vouloir aller plus vite qu'un autre, c'est à la lettre — désirer se mettre en avant.



les morts vont vite

C'est aussi, surtout en auto, se croire d'une essence supérieure. Pour épater qui ? Le demi-quarteron des gobe-mouches qui demeure baba de contempler les portraits aux rictus douloureux, aux déformations caricaturales dans la



Hercule a attrapé la biche rubrique sportive des journaux spéciaux. Quand ça n'est pas celle des accidents de la route ! A quel saint faut-il se vouer, grand Dieu ?

Conservatisme !

Dans un article sur les progrès réalisés par les constructeurs anglais, nous lisons dans The Motorcycle : Les apparences pourraient faire croire que les conceptions britanniques sont moins avancées que celles de nos concurrents continentaux.



il n'est pire sourd... qu'un motocycliste à échappement libre ! aucune. S'il en faut une preuve, les résultats des courses internationales tant en Angleterre qu'à l'étranger en donnent de suffisantes.

Advertisement for Firezone Oil, featuring a large image of an oil can and text: 'NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE PRIME N° 69 DU SAMEDI 4 JANVIER 1930 FIREZONE OIL Un Bidon pour 80 litres d'essence. ÉVITE LE GRIPPAGE DU MOTEUR Économie : 15 à 25 % — Rendement : 12 % VALEUR du BIDON : 9 fr. 50 PRIX en nos Bureaux: Abonnés... 5 fr. (Franco en sus.) Non Abonnés... 7 fr. (— 1 Franc —)

Achat, Échange
en magasin **F.N.**
Modèles 1930

CRÉDIT AU MÊME PRIX
QU'AU COMPTANT

REPARATION
par Spécialiste

OCCASIONS depuis 2.500 fr.
Pièces en Stock avec 20% de remise

F.N. LATSCHA
16, Rue Auguste
Baillly

ASNIÈRES
(pr. gare d'Asnières)
(Ouvert Dimanches & Fêtes)

En magasin
GILLET-HERSTAL
SAROLÉA
MOTOBÉCANE

DRESCH
Moto-Confort — Gillet-Herstal
et toutes Marques

Comptant Crédi
Livraison immédiate

ILHARRÉGUY
91, Avenue Félix-Faure
PARIS

1 Paire repose-pieds, Wagons pour F. N., état neuf à vendre, 110 fr. Charmeux René, 228, bd Villette. Après 6 heures.

Moteurs 350 cmc, villiers, 2 échap., 850 fr. 175 cmc, culb., compl., 650 fr. 600 cmc, J. A. P. 800 fr. Gnome 500 cmc., lat. 800. Gs boîte 2 vit. dép. 180 fr. 3 vit. 250 fr., tous les acces. pour moto en solde pièces pour B. S. A. Indian en solde, pièces pour B. S. A. Indian, Triumph, A. Geoffroy, 155, bd V.-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Carburateurs, neufs, complets pr B. S. A. 130 fr., toutes pièces de transformation pr type armée, 1,



CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDECARS

12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium

Capotes, Pare-brise, Tan-sad,
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

AUX DOCKS DU PNEU
ACTUELLEMENT :

Enveloppes 26 x 21/2 x 21/4, neuf solde...	45fr.
— 26 x 23/8.....	40fr.
— 26 x 21/2.....	60fr.
— 27 x 4,00..... cord solde...	95fr.

TRÈS GROS STOCK TOUTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES
DEMANDEZ TARIF

VAYSSE 387 - Rue de Vaugirard -387
— PARIS (15^e) —

6^e ANNÉE
LE NUMÉRO :
1 FR. 25

L'actualité
Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL
DE **MOTO REVUE**

Indispensable à tous les Lecteurs
de *Moto-Revue* pour être
- complètement renseignés. -

ABONNEMENT, 12 N^{OS} : 15 fr.
ABONNÉS DE MOTO-REVUE : 10 fr.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

rue Jardins Saint-Paul, Paris (4^e), s'adjointre accessoire nouveau
Eclairage Radios, état neuf, (breveté) écrire M. Thimorés la
n'a servi qu'un mois, valeur 280 fr. Crèche (D. S.).
à vendre 190. S'adress. G. Beth, Cartes de visite, le cent,
Photo Vic. Fezenac (Gers), impression fine, 9 fr. F. Degert,
Représentant visitant Mar- route de Bordeaux, Bayonne
chands cycles et motos désirant (B.-P.).

N'attendez pas les beaux jours !
pour faire revoir ou mettre au point votre V^{os} PEUGEOT

M. GRANDCHAMP
— Agent de la Marque, est à votre disposition. —
35, Rue Delescluze, KREMLIN-BICÈTRE (Seine) - 300 mètr. Porte d'Italie



LE SILENCIEUX SCHNEEBELI
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché

Rendement maximum
1^{er} et 4 temps - Toutes cylindrées
11, rue Bécon, COURBEVOIE (Seine)

Petit local pour mécano
ou remise. S'adresser Hern, 2 ter,
rue David-d'Angers, Paris.

Constructeurs cyclecars et
voiturettes, envoyez catalogues
et notices à C. DeFrance, 6, rue
Le-Hoc, Deauville (Calvados).

Etabl. Radior, à Bourg (Ain),
cycles et motos, machines à
coudre, recherchent agent géné-
ral ou représentant, bien intro-
duit auprès de la clientèle, pour
les départements de S.-et-O. et
S.-et-M.

Tansad V. W. biplace avec
dossier, état de neuf, 1 paire

GROS
DÉTAIL

**CHAINES
YELLOW**

STOCK
O.C.F.

54 R. LOUIS BLANC
PARIS X^e

pare-jambes, type Sport, absolu-
ment neufs. 150 fr. Deschamps,
3, boul. Magenta, Albi (Tarn).

Châssis side dr. neuf, pr moto
175 ou 350, prix intér. Lévy,
154, rue de Charonne.

A saisir, 100 fr. châssis
cyclecar, direct. c. grise. 300 fr.

4 roues voiturette avec pneus
700 x 80. 150 fr. 3 envel. 650 x 65.
250 et 280 fr. Boîtes Harley.
80 fr. Superbe fond continu,
2 m. 50 x 4 m. 50, scies à découper
4 mm., la douzaine 3 fr. 50,
timbre pour réponse. Lejeune
Paul, Vierzon, Forges (Cher).

Moteur Industriel Quentin,
3 CV, sur socle radiateur, régula-
teur, état neuf. 1.000 fr. Martin,
35, Avenue Foch, La Garenne.

RIVE-GAUCHE-MOTOS

174, rue de Vaugirard, Paris 15^e

VENTE A CRÉDIT
au même prix qu'au comptant

Établissements E. CERRETI et P. VALEN
204, bd Saint-Denis, à COURBEVOIE
Tél. Defense 14-17

Le Supersilencieux CERRETI, breveté et déposé est
le seul qui assure un silence parfait sans freiner le
moteur. Tandis que le siège et les repose pieds élas-
tique pour conducteur et passager assurent le plus
grand confort.

Repose pieds
élastique pour
le passager

Repose pieds
élastique pour
le conducteur

Siège élastique
à double suspension

Supersilencieux

Se méfier des contrefaçons.
Exiger la marque CERRETI portant une tôle à cinq pointes

L'actualité Automobile

LE NUMÉRO
1 fr. 25

et la revue
Automobile

29^e ANNÉE — N^o 66
(Nouvelle série)

Le Numéro du 1^{er} Janvier 1930

JANVIER 1930

NOUVELLE SÉRIE

à **1 franc**
25 cent.

**IL GRANDIT
RAPIDEMENT**

EST PARU!

ABONNEMENTS :

12 Numéros. 15 FR.
Prix 15 FR.
Pour les Abonnés
de Moto Revue. 10 FR.

Entamant leur 29^e année de fondation et première année de
la nouvelle série **L'Actualité Automobile** et
La Revue Automobile, vous adressent
leurs vœux pour 1930 et aussi...
un spécimen gracieux si vous
le leur demandez...

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE
LA REVUE AUTOMOBILE
BUREAUX
51, Rue Vivienne, PARIS
c/c. POSTAL 29.737

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

Dorénavant **1 fr. 25** le Numéro

MONET & GOYON

*termine une brillante
Saison sportive par une*

Double Victoire

1^{ers} - Côte de la Californie
(NICE)

350^{cmc.}

1^{er} *ex æquo*
GAUSSORGUES ;

250^{cmc.}

1^{er} GAUSSORGUES ;
(Record battu)

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

— NOTICE SUR DEMANDE —



MONET &

GOYON

57, Rue du Pavillon -- MACON (S.-&-L.)