

En Zig-Zag, par Robert Sexé

LE NUMÉRO

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 365

8 Mars 1930

et

Motocyclisme
Automobilisme



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

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

Un sympathique vainqueur des *Six-Jours d'Hiver*, qui accumule, pour MONET et GOYON, victoires sur victoires: qui ne reconnaît DEBAISIEUX au sourire perpétuel?

La
MOTO
des Records

ROVIN

A la Course de Côte du B^d Michelet-Marseille

2 Machines engagées - une en 125^{cmc.} - une en 175^{cmc.}

1^{ER} Catégorie 125^{cmc.}
BARNAVOL sur Rovin

1^{ER} Catégorie 175^{cmc.}
J. de LATOUR sur Rovin

Ces Succès s'ajoutent aux précédents :

Catégorie 175 cmc.
4 Records du Monde
Monthléry le 1^{er} Septembre 1929
5 km. départ lancé . . . 130 k. 170
5 milles départ lancé . . . 129 k. 448
10 km. départ arrêté . . . 125 k. 326
10 miles départ arrêté . . . 126 k.

Course de Côte
Gometz-le-Châtel
Catégorie 175 cmc.
1^{er} Record battu
à 91 km. 700 de moyenne

6 Jours d'Hiver 1930
Catégorie 250 cmc.
3 Engagés
3 Premiers Ex æquo
3 Médailles Or
Catalogues, Tarifs franco
MOTOS ROVIN
189, Boul. Pereire
PARIS

LA MOTO QUI DURE

SAN SOU PAP

SIX JOURS D'HIVER 1930

Catégorie 175 cmc.

1^{ER}
ex æquo

GILLET

Catégorie 250 cmc.

1^{ERS}
ex æquo

BAUDART
PORTRAIT
SPRUYTTE

4 Médailles d'Or



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

Motos SAN SOU PAP
114, Boul. de Valmy
COLOMBES (Seine)

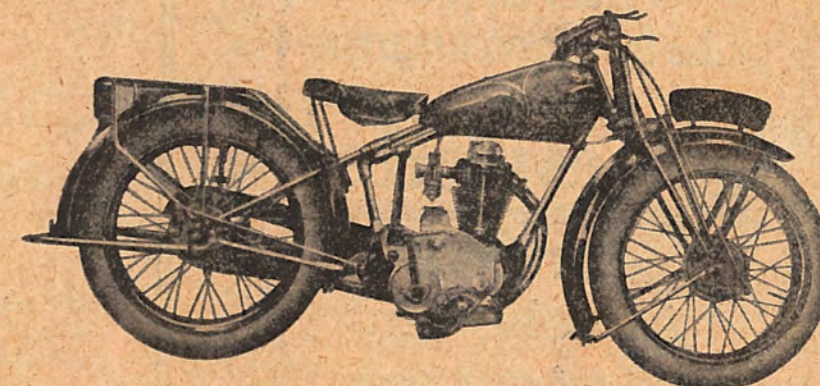
SANS PRÉCÉDENT

Pour **4.670** frs

SOYER

vous offre sa

SC



Bloc Moteur 350^{cmc} à culbuteurs

3 VITESSES - CADRE BRASÉ
FOURCHE A AMORTISSEURS
RÉSERVOIR DE GRANDE CAPACITÉ
DYNAMO - ACCUS - AMPÈREMÈTRE
AVERTISSEUR SONORE - PHARE CODE
LANTERNE - FEU ARRIÈRE

MOTOS SOYER 60, ROUTE DE LA RÉVOLTE
-- LEVALLOIS (SEINE) --

Magasin d'Exposition : même adresse (à 100 mètres du Métro Champerret)

Motocyclistes!



**LE
PALAIS**
de la
NOUVEAUTÉ
vous offre
toutes les grandes marques
de
motocyclettes

à crédit

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

**visitez
ses stands**

les plus importants
d'Europe
24, rue de Clignancourt, Paris

400 MOTOS en STOCK 400

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

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

UNE...

René GILLET

4 ou 6 cv.
en Solo -

6 ou 9 cv.
en Sidecar

EST LA MACHINE
REVUE POUR LE
LONG TOURISME

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

Catalogue envoyé franco sur demande à :

RENE GILLET

126 bis, Route d'Orléans - MONTRouGE (Seine)

22 Années d'expérience dans la fabrication du Moteur à 4 temps

ULTIMA

présente à la Foire internationale de Lyon
(3 au 16 Mars 1930)

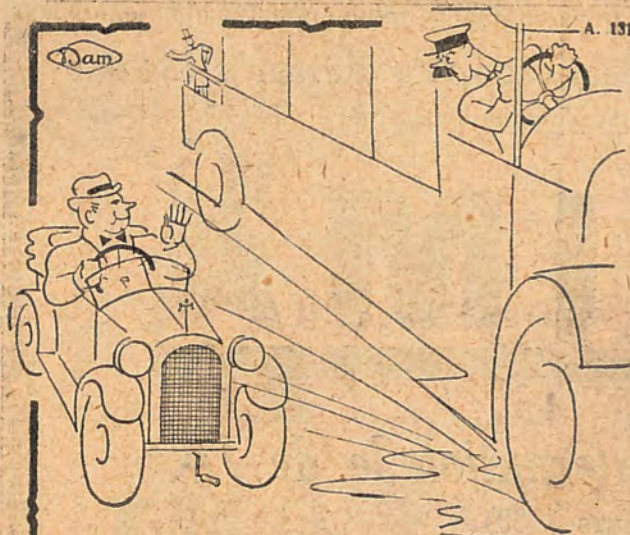
**SES NOUVEAUX MODÈLES, MUNIS
DES DERNIERS PERFECTIONNEMENTS**

- | | | |
|---------------|--|-----------|
| TYPE H. B. 1. | 250 cmc., 4 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne, réservoir à cheval, cadre surbaissé entièrement brasé, pneu de 26 x 3,25. | 3.500 frs |
| TYPE H. B. 3. | 350 cmc., standard, 4 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne, réservoir à cheval, cadre surbaissé entièrement brasé, pneus de 26 x 3,50. | 3.750 frs |
| TYPE B. 2 X. | 350 cmc., luxe, 4 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broches, réservoir à cheval, cadre surbaissé entièrement brasé, selle fixée en trois points, pneus de 27 x 4. | 4.350 frs |
| TYPE C. 2. | 500 cmc., grand tourisme, 2 cylindres, 3 vitesses, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broches, réservoir à cheval, cadre surbaissé entièrement brasé, selle fixée en trois points, pneus de 27 x 4. | 5.150 frs |
| SIDE - CAR | Extra surbaissé, châssis entièrement brasé, roue interchangeable avec celles de la moto. | 1.750 frs |

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE AUX
Établissements E. BILLION
24, 24 bis, 24 ter, rue Commandant Faurax - LYON (6^e)
FONDÉS EN 1908

22 Années d'expérience dans la fabrication du Moteur à 4 temps

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



ça lui est égal...

Un camion l'éclabousse... qu'importe! Sa voiture est peinte au ROBBIALAC.

ROBBIALAC, l'émail le plus brillant, mais aussi le plus résistant, ne se tache ni à la boue, ni à l'huile, ni à l'essence.

Le plus brillant, le plus durable, ROBBIALAC est également le plus facile à employer. Il s'applique sur toutes surfaces, y compris les celluloses, et s'étale de lui-même sous la brosse, permettant ainsi au plus novice de faire du "beau travail".

Demandez-nous l'envoi gracieux de notre notice "Vous le pouvez" accompagnée de notre choix de nuances.



42, rue de Sèvres
BOULOGNE-S/SEINE

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

prie

Les **MOTOCYCLISTES**,
Ses **CLIENTS**, ses **AMIS...**
de lui faire l'honneur d'assister

AU VIN D'HONNEUR

présidé par **M. MOUSSET**,
Directeur Commercial,
QU'IL OFFRIRA

LE DIMANCHE **9 Mars 1930**

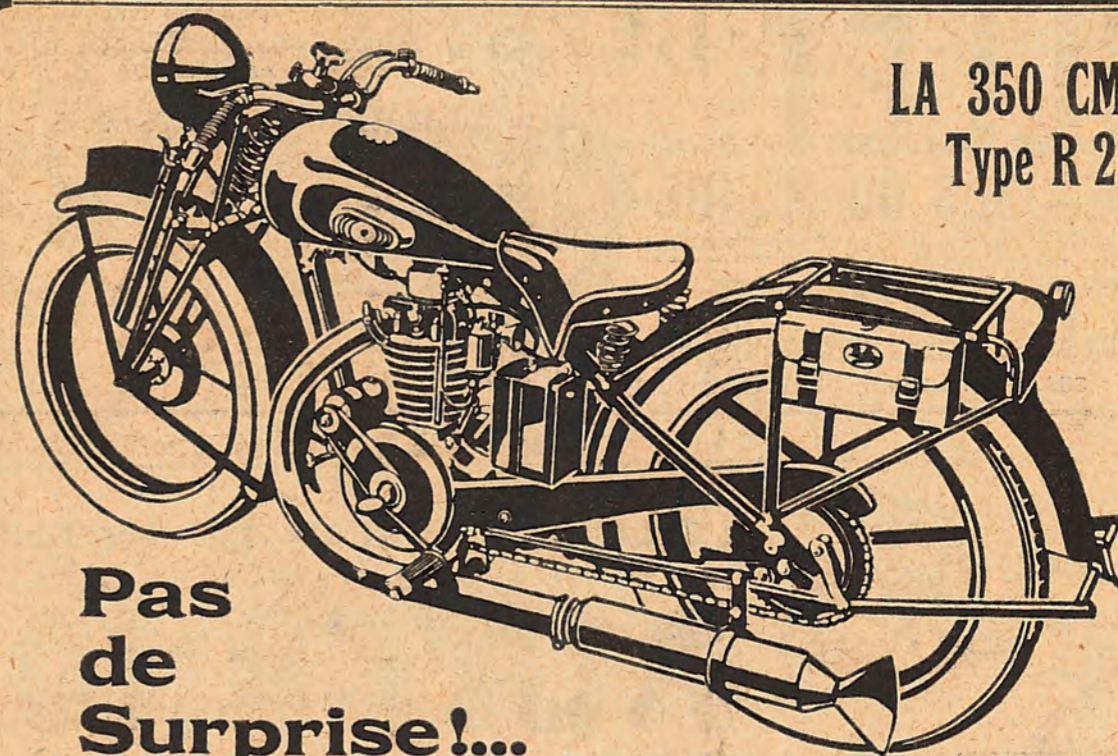
à Onze heures du matin,
pour fêter l'Ouverture officielle,
du

Garage RÉGOR

3, 5 et 7, Rue Émile-Lepou
PARIS (11^e)

LE PREMIER GRAND
GARAGE SPÉCIALISÉ
POUR MOTOCYCLETTES,
SIDECARS et VOITURETTES

ENTRÉE LIBRE



LA 350 CMC.
Type R 2

**Pas
de
Surprise!...**

DOLLAR

Livre toutes ses machines avec équipement électrique sans supplément de prix

Les nouvelles motos Dollar avec "chassis poutre" en acier forgé et traité et bloc moteur à culbuteurs comportent le maximum de perfections mécaniques

PRIX : sans concurrence

4.800

FRANCS

Vente à Crédit
au même prix
qu'au Comptant

Livrables en 250, 350 et 500 cme. à Chaîne ou à Cardan

Voyez chez les 2.000 Agents de DOLLAR

La 4 cv. Type R2, Moto 350 de Luxe,
livrée avec Bloc-Moteur, 3 vitesses à Culbuteurs,
Pneus 26x3,5 DUNLOP, Cadre CHASSIS-POUTRE,
Fourche de Précision, Réservoir 12 litres
Équipement électrique comprenant : Accus,
Dynamo, phare-Code et Route, Lanterne,
AR, Avertisseur électrique.

Tous les Nouveaux Modèles sont exposés à la
FOIRE DE LYON. Groupe 49 - Grand Hall

Publicité G. SWEERTS.

ÉTABLISSEMENTS DOLLAR
109, Cours de la Marne, JOUVILLE-LE-POINTEVISE
Fournisseurs de votre Catalogue, illustré
et des conditions de Vente à Crédit
M Rue S 3-30.

GILLET-HERSTAL (marque française)

détient
35 RECORDS DU MONDE
la Coupe de France le Bol d'Or etc. etc.



GÉCO-HERSTAL 3
MODÈLES
175, 250, 350, cmc., 4 Temps à culbuteurs

La 500 cmc. COUPE de FRANCE
Demandez Palmarès 1929 — Catalogue 1930
et Conditions de Vente à Crédit
38, rue des Bas-Rogers - PUTEAUX

La
Meilleure Fabrication
Magneto France

RÉALISE
L'ÉCLAIRAGE PARFAIT DES MOTOS
AVEC SES ÉQUIPEMENTS

ALTERNO

PLUS PUISSANTS ET MOINS CHERS (A MODÈLE CORRESPONDANT)
que tous les autres appareils actuellement sur le marché

NICE-PARIS
CONCOURS
D'ÉCLAIRAGE
Catégorie
AU DESSOUS DE 500^{fr}
ALTERNO-FRANCE
SEUL PREMIER

Type T Type U

Pour moto à volant extérieur	{	375 Fr.	325 Fr.
		440 Fr.	390 Fr.

L'ÉQUIPEMENT COMPLET

PRÊT À POSER SUR MOTOS DE TOUTES MARQUES ET COMPRENANT:

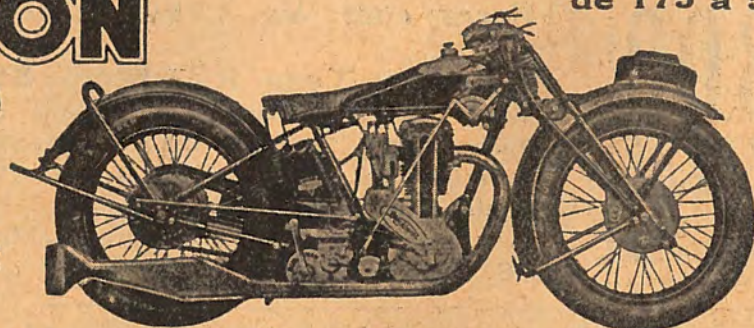
UN PROJECTEUR DE 200 ou 160 ^{mm}	UN ALTERNO AVEC SON COLLIER DE
UN SUPPORT DE PROJECTEUR	FIXATION ET SON GALET D'ENTRAÎNEMENT
UN COMMUTATEUR DONNANT LES	UNE COMMANDE D'ENTRAÎNEMENT
ÉCLAIRAGES ROUTE, CODE ET VILLE	UNE LAMPE ARRIÈRE

USINES ET BUREAUX
93 route d'Heyrieux
LYON (7^e)

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

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



de 175 à 500 cmc.

Société Anon. me
DES
Motocyclettes
"Styl'son"
au Capital de
2.000.000 fr
LE CHAMBRON-
FEUGEROLLES

AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

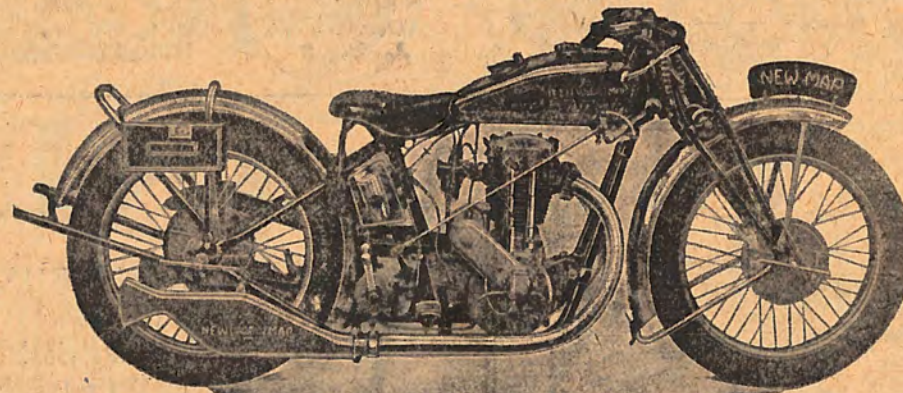
NEW-MAP

...La Motocyclette de Grand Luxe satisfait encore une fois tous les connaisseurs et amateurs de belle mécanique en leur offrant à des Prix intéressants ses superbes Modèles :

O. H. V. EN 250 - 350 - 500 CMC. ÉQUIPÉS AVEC

les fameux Moteurs MAG (Origine) détenteurs des plus enviés records du Monde
— Tous nos Modèles sont livrés avec émaillage Anglais et —
NICKEL CHROMÉ SANS AUCUN SUPPLÉMENT

3 CV. - OHV
2 "Mag"
5.450 fr.
4 CV. - OHV
3 "Mag"
5.950 fr.
5 CV. - OHV
5 "Mag"
6.950 fr.



3 CV. - BL
2 "Chaise"
4.450 fr.
4 CV. - BL
3 "Chaise"
4.750 fr.
4 CV. - JT
3 "Jap"
5.200 fr.

CATALOGUE - **MOTOCYCLETTES NEW-MAP** - USINES ET ADMINISTRATION :
- FRANCO - 122-124, Av. Lacassagne, LYON-MONTCHAT
Pièces de rechange et Ateliers : M. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot, PARIS - Tél. : Ségur 20-09

AMAC
1930
force
L'enthousiasme

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

Siège Anon. **AMAC**, 75^{me} Rue de Villiers - Neuilly, Seine
Dépôt de Paris : E. MUNRO - 198 Boulevard Péreire

Le CARBURATEUR des RECORDS

Plus de 90% des Records du Monde

TOUS LES GRANDS PRIX 1929 :
D'EUROPE, DE FRANCE, DE BELGIQUE,
D'ALLEMAGNE, DE SUISSE, D'AUTRICHE, etc.

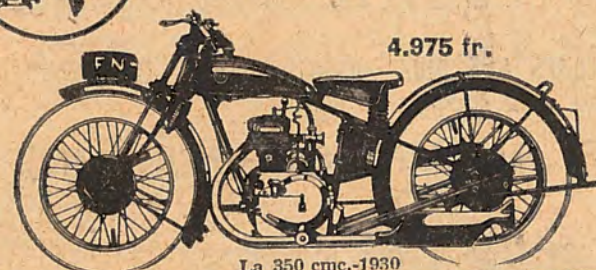
TOUS LES TOURIST TROPHIES :
ANGLETERRE, FRANCE, BELGIQUE,
TCHÉCOSLOVAQUIE

DANS LA GRANDE ÉPREUVE DU
VICTORY CUP
en Angleterre.
sur 160 partants 154 utilisaient le
CARBURATEUR AMAC



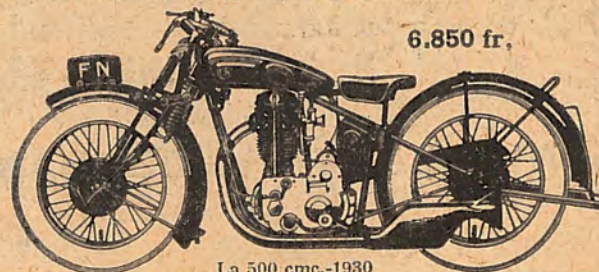
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES d'Herstal-lez-Liège (Belgique).

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. : Wagram 94-27
LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX



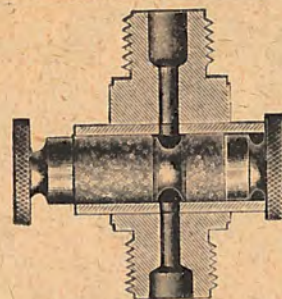
4.975 fr.

La 350 ccm.-1930



6.850 fr.

La 500 ccm.-1930



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

GURNER

ne coûte que

20 francs

EXPÉDITION A LETTRE LUE

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

— DÉPOT à PARIS : 79, Avenue des Ternes —

A.S.A.

LE SILENCIEUX
ASPIRATEUR DE
GAZ D'ÉCHAPPEMENT
est le COMPLEMENT
INDISPENSABLE
de toute
MOTOCYLETTE
MODERNE



Silencieux pour toutes Motos de toutes
cylindrées. Notice et renseignements à
Sté A.S.A., 44, rue de Lisbonne - PARIS (8^e)
Tél. : Laborde 04-04, (4-05, 11-54, 11-55)

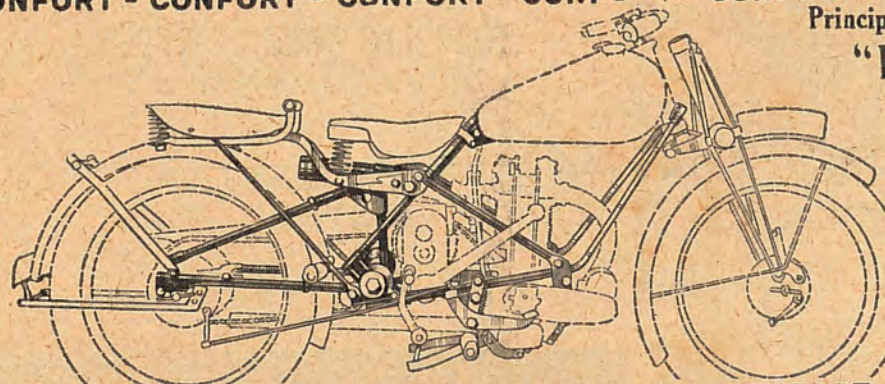
CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

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 treinée sans le possible, qui jointe à la parfaite adhérence des roues au sol assure une tenue de route extraordinaire. **RESULTAT: Confort, Vitesse, Sécurité, Économie**

CLÉMENT GLADIATOR
USINES 76, Grande-Rue, 76
Le PRÉ-S'-GERVAIS (Seine)

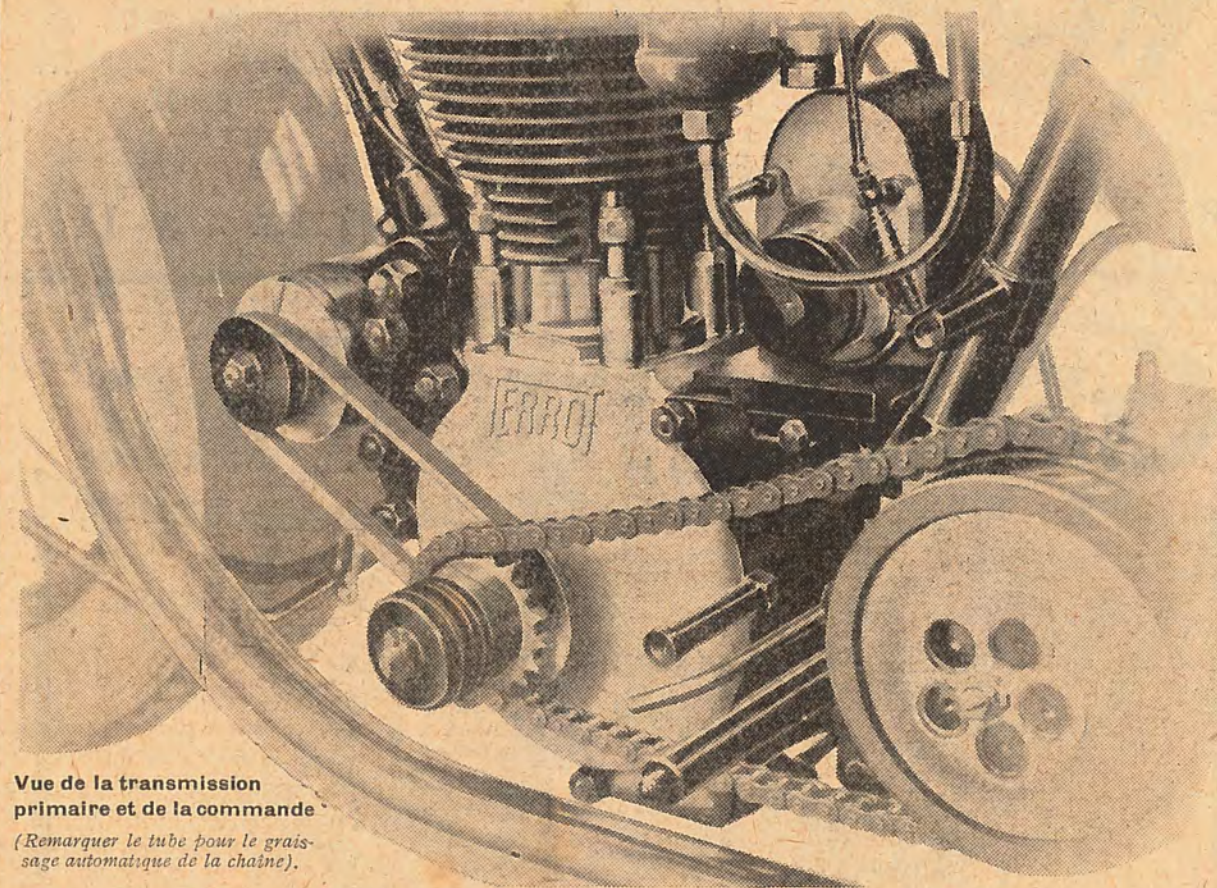


CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

Une machine qui s'inspire des tous derniers
enseignements des courses :

la
350^{cmc.}
SUPERSPORT
TYPE HSSE

avec graissage par pompe "Pilgrim"
à circulation continue et carter sec



Vue de la transmission
primaire et de la commande

(Remarquer le tube pour le graissage automatique de la chaîne).

CETTE MACHINE comme toutes les **TERROT** sans exception
comporte une boîte de vitesses s. parée et une commande par chaînes

C'est le mode de transmission qui a triomphé en 1929, sur les marques les plus diverses
DANS TOUS LES GRANDS PRIX INTERNATIONAUX

Grand Prix de France, Grand Prix d'Allemagne, Grand Prix de Belgique, Grand Prix de Suisse, Grand Prix d'Europe (Espagne),
Grand Prix des Nations (Italie), Tourist Trophy Anglais, Tourist Trophy Autrichien, Tourist Trophy Hollandais, Tourist
Trophy Sud-Africain, Six Jours Internationaux (Allemagne) etc...

TERROT abandonnera ce mode de transmission lorsqu'un autre système se sera révélé meilleur

CATALOGUE FRANCO - Etablissements **TERROT**, 2, rue André Colomban, **DIJON** - CATALOGUE FRANCO

35 ans d'expérience,
500.000 moteurs construits
et en circulation

VOILA CE QUI GARANTI

TOUT ACHETEUR

D'UNE

Motosacoche

CONTRE :

les pannes coûteuses
les réparations fréquentes
l'immobilisation gênante

ET LUI ASSURE :

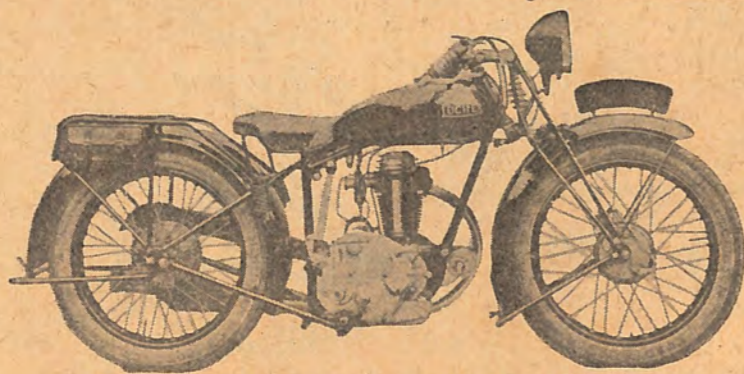
une tenue de route impeccable
une sécurité insoupçonnée
un confort absolu et
le plaisir de rouler sans ennuis

EN OUTRE, LA VIEILLE ET SOLIDE RÉPUTATION DE
LA MARQUE MOTOSACOCHE JUSTIFIE SON PRIX ET GARANTI
UNE REVENTE AVEC LE MINIMUM DE PERTE

Catalogues et Prix courants sur demande à :

MOTOSACOCHE-FRANCE, S. A., 63, rue Trarieux; 63 - LYON

GÉNIAL LUCIFER



La 250 cmc., Bloc-Moteur 1930

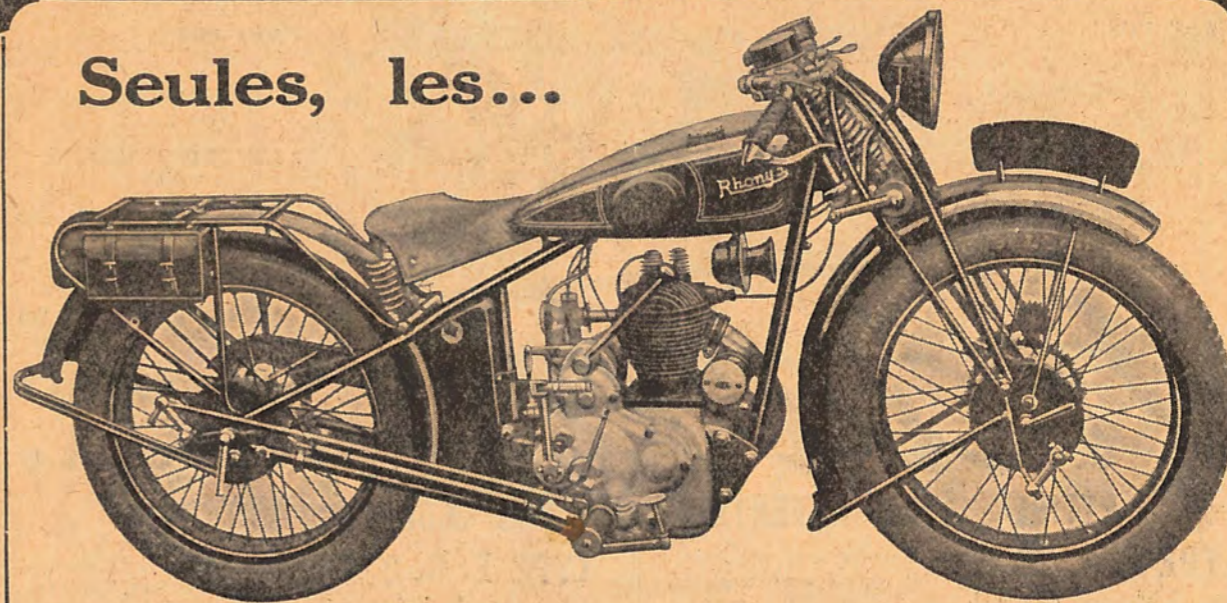
VOYEZ nos nouveaux Modèles 1930 :

175 cmc. - 2 Temps, Réservoir en selle. — 250 cmc. - 4 Temps, Bloc-moteur à Culbuteurs.
250 cmc - 4 Temps, Boîte de vitesse séparée. — 350 cmc. - 4 Temps, Bloc-moteur à Culbuteurs.
350 cmc. - 4 Temps, Bloc-moteur, Arbre à cames en tête.

ÉTABL. MESTRE & BLATGÉ Constructeurs 46 et 43, Avenue de la Grande-Armée - PARIS (17^e)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Seules, les...



RHONY'X

sont équipées avec les fameux
blocs moteurs à soupapes latérales

"STAINLESS"

Elles représentent aussi le
critérium de la
Fabrication
Motocycliste.

TYPE 350 cmc
St - 35

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

4375
FRANCS

TYPE 500 cmc
St - 50

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

4875
FRANCS

FOIRE DE LYON
GROUPE 49 - Grand Hall

BON
A DÉCOUPER

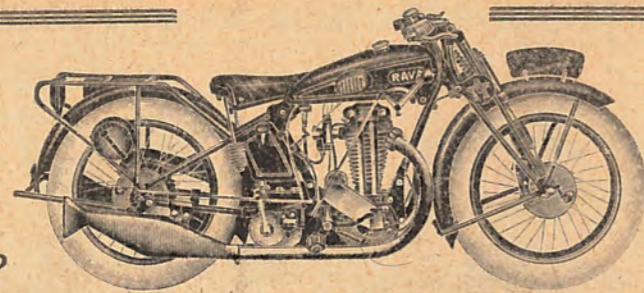
8-3-30
RHONY'X - 50, Chemin de Montchat - LYON

Veillez m'adresser votre catalogue illustré *gratuit*
ainsi que vos conditions de vente à crédit

M
Rue
Ville Depart.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Pour vos
déplacements
quotidiens
en solo



Pour vos
randonnées
printanières
en tand-sad

RAVAT

la Moto
qui tient
la route

ATTIRE VOTRE ATTENTION SUR SES MODÈLES 350 CC.

TYPE F. R. 20 350 cc., 4 temps, soupapes latérales. Magnéto avance variable. Boîte 3 vitesses, chaîne-chaîne, 2 freins dans moyeux. Carburateur 2 manettes. Cadre brasé. Fourche RAVAT. Pneus de 27x4. **PRIX : FRs 4.975**

TYPE E. R. 22 350 cc., 4 temps à culbuteurs. Double échappement. Magnéto avance variable. Boîte vitesses, chaîne-chaîne, 2 freins dans moyeux. Carburateur 2 manettes. Cadre brasé. Fourche RAVAT. Pneus 27x4. **PRIX : FRs 5.700**

TYPE E. R. 23 modèle similaire au type E. R. 22, mais avec moteur Blackburne à culbuteurs. **PRIX : FRs 6.400**

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE AUX ÉTABLISSEMENTS RAVAT

S. A. au capital de 8.000.000 Frs — A Monthieu, SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Les raisons de son succès!

Novi

construit les meilleurs appareils et les vend au meilleur prix.

Grâce à ses formidables moyens de production, NOVI livre à lettre lue :

Équipements par Alternovi complets :
Puissance } 80 bougies. 355 frs.
d'éclairage } 150 — 415 frs.
Supplément Frs. : 65, pour motos sans volant extérieur.

Équipements par Dynovi et accumulateurs, complets : 6 volts, 35 watts.
Type normal 685 frs.
Type luxe 775 frs.

TOUS NOS ÉQUIPEMENTS SONT LIVRÉS AVEC PHARE CO E ESTAMPILLE

Novi

12 à 16, Chemin des Vignes - PANTIN

(SEINE)

Téléphone : } COMBAT 14-42
 } PANTIN 04-15

Propul Cycle

MOTOCYCLETTES!

2 TEMPS — DOUBLE ÉCHAPPEMENT

4 TEMPS — Bloc-moteurs "Staub et "Jap-Staub",

250 cc. moteur 2 temps, double échappement "Aubier et Dunne". Pneus confort. Réservoir nickelé. **3.575**

350 cc. Bloc-moteur. Soupapes latérales. Pneus ballons. Réservoir nickelé. **4.800**

500 cc. Bloc-moteur. Soupapes latérales. Pneus ballons. Réservoir nickelé. **4.975**

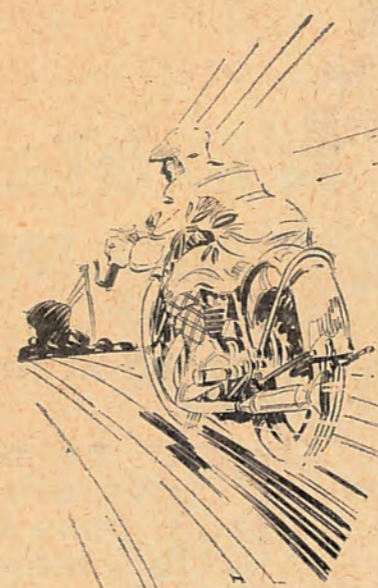
350 cc. Bloc-moteur "Jap-Staub". Culbuteurs enfermés. Double échappement. Réservoir nickelé. **5.950**

PROPUL CYCLE s'est assuré l'exclusivité absolue pour la France et ses Colonies des célèbres moteurs "JAP-STAU" "

PROPUL CYCLE livrera en 1930 les plus belles 2 temps et les plus modernes des blocs-moteurs.

Propul Cycle

7, Rue Gravel, 7
LEVALLOIS (Seine)
Catalogue franco



DE DOS!

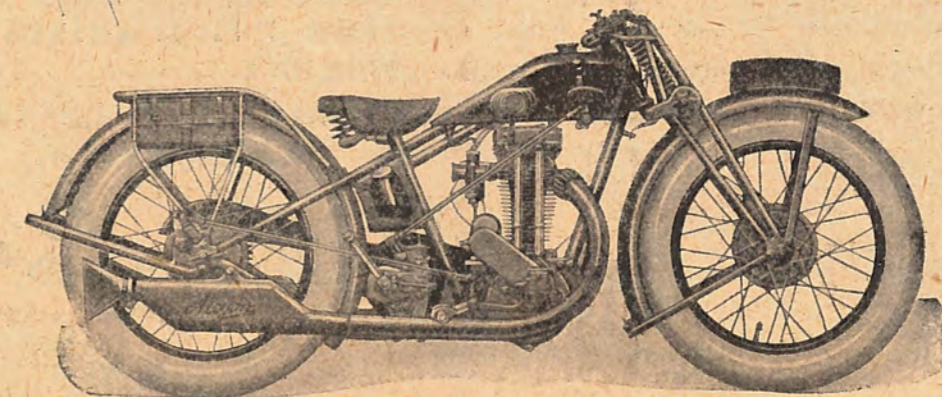
VOILA COMMENT VOUS VERREZ
LA NOUVELLE 350^{cc} SUPERSPORT...

Champion de France 1930

Le Moteur Français

le plus RAPIDE

le plus ROBUSTE



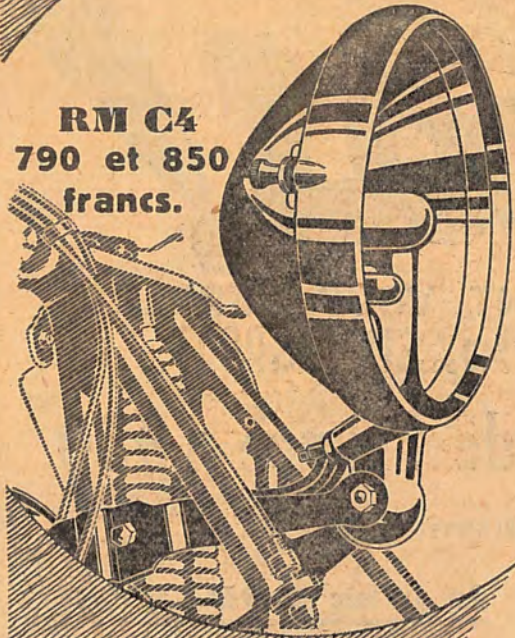
La Machine qui n'a plus à faire ses preuves

Prix : 5850 fr.

Alcyon

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

RM C4
790 et 850
francs.



il n'existe pas mieux

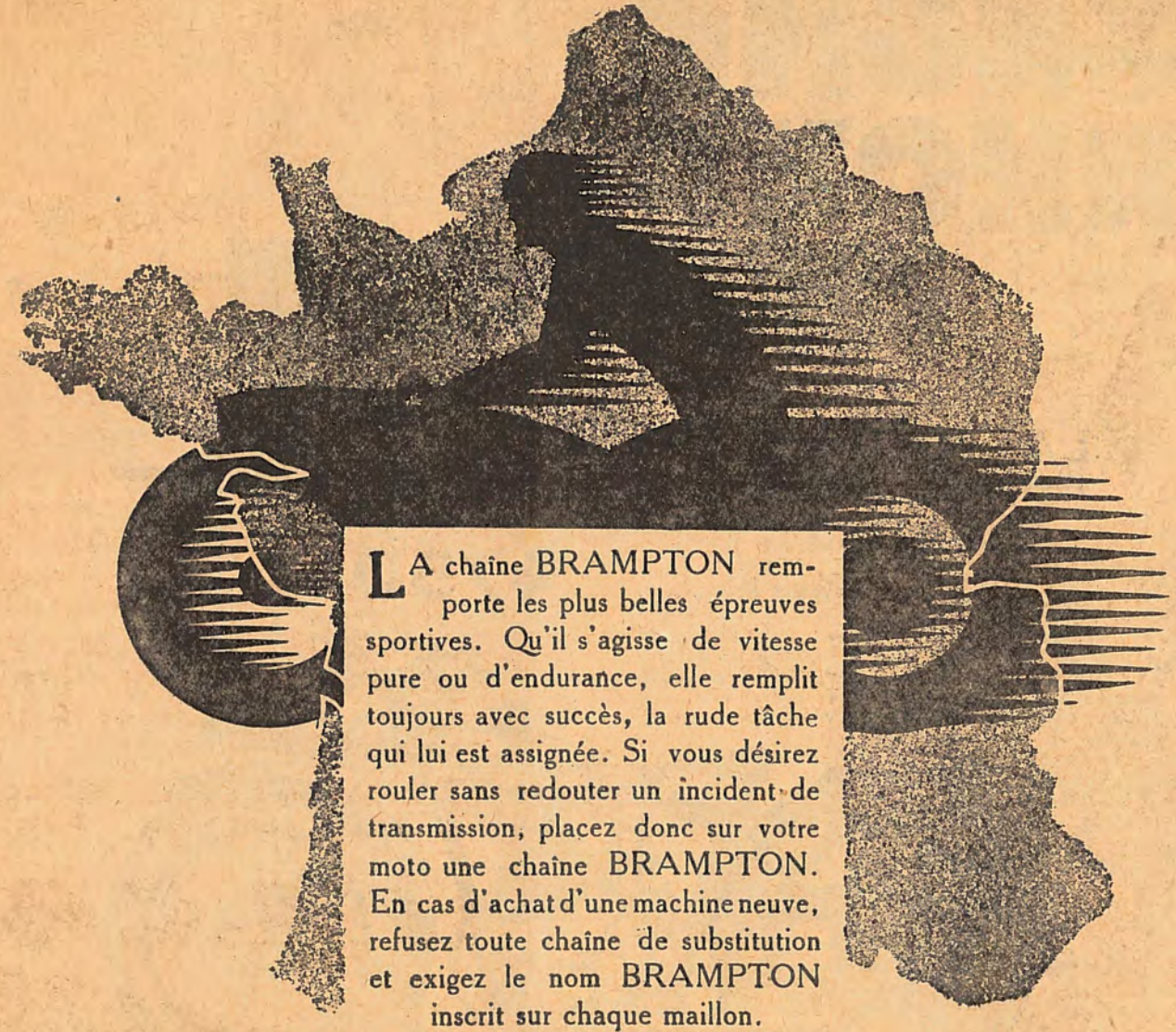
Puissante est votre
moto. Puissant doit être
son éclairage.

Certes, la gamme de
" Radios " vous offre
un beau choix. Mais la
note finale - le fameux
RM C4 à accus - vaut la
peine de retenir parti-
culièrement votre atten-
tion : il n'existe pas
mieux !

Demandez la notice
à Bellegarde, Ain.

RM.C4

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



LA chaîne BRAMPTON rem-
porte les plus belles épreuves
sportives. Qu'il s'agisse de vitesse
pure ou d'endurance, elle remplit
toujours avec succès, la rude tâche
qui lui est assignée. Si vous désirez
rouler sans redouter un incident de
transmission, placez donc sur votre
moto une chaîne BRAMPTON.
En cas d'achat d'une machine neuve,
refusez toute chaîne de substitution
et exigez le nom BRAMPTON
inscrit sur chaque maillon.

Brampton

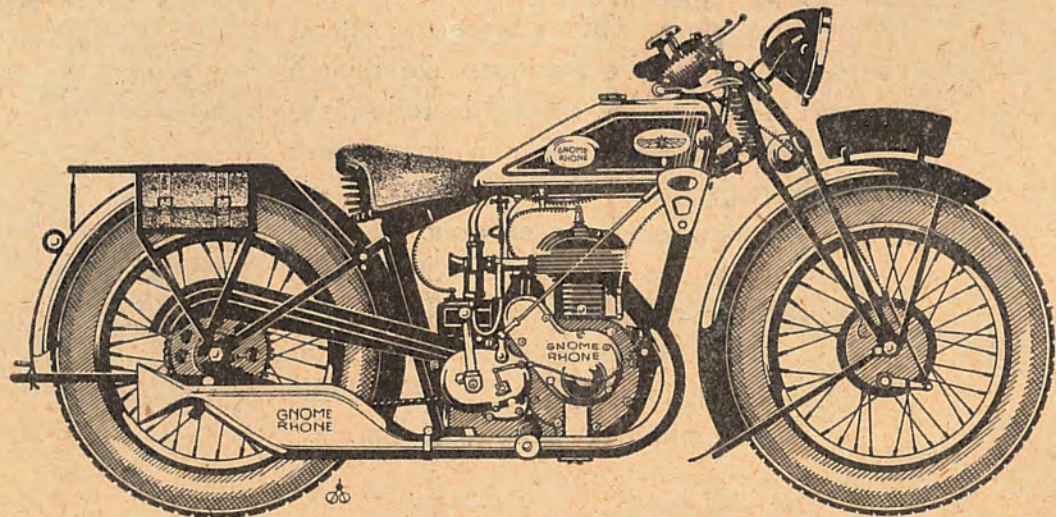
LA CHAÎNE DES
VICTOIRES

GNOME RHONE

LA MOTOCYCLETTE M1 (4 C.V. Bloc-moteur) 350 cmc

Ancien Prix 4975 fr.

Nouveaux Prix **4750** fr.



Demandez
le nouveau Tarif en **BAISSE**

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



Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-31 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 (1^{er})

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	55 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)

Routes éclairées — Hors la loi!

On envisage d'éclairer certaines routes très fréquentées et, en particulier, celle de Bordeaux à Royan. Des lampes seraient suspendues au-dessus de la route. C'est effectivement une tentative qu'il faut faire, au moins, sur les grandes artères à trafic intense, mais on peut craindre que ce ne soit qu'un demi-succès. Pour qu'un tel éclairage soit suffisamment intense, il faudra employer une quantité considérable d'énergie électrique. Les lampes devront être à une hauteur assez grande, et très rapprochées. Les frais d'installation seront donc très élevés et il est bien probable qu'on ne pourra disposer des sommes nécessaires. Si l'éclairage est peu intense, il ne servira guère qu'à indiquer l'axe de la route et ne dispensera donc pas des phares et des conséquences de leur emploi. Enfin, il est prématuré de formuler un avis. Il faudra juger les systèmes à l'essai et, ensuite, corriger les défauts que l'usage pourrait révéler. Un jour viendra bien où l'énergie obtenue par des procédés nouveaux et utilisables au moyen d'appareils très simples, coûtera si peu et sera si abondante que l'éclairage des routes pourra se généraliser. Ce serait la solution idéale de la sécurité nocturne. Pour l'instant, nous devons prétendre à moins. Si, déjà, les routes éclairées évitent l'aveuglement qu'on ressent lorsqu'on éteint les phares et permettent une vision suffisante pour apercevoir les obstacles, ce sera déjà bien. Le problème de l'éclairage des routes se trouve encore compliqué par la couleur noire des routes goudronnées. On voit beaucoup mieux sur route claire. Qui trouvera le moyen de blanchir le goudron? Ce serait un gros progrès et qui supprimerait beaucoup d'accidents nocturnes.

Celui-ci sert perpétuellement de bouc émissaire, et c'est sur lui que retombent toutes les fautes commises par les autres usagers de la route. Vous, ivrognes titubants, vous pouvez décrire sur la chaussée vos élégantes arabesques; vous, pastourelle, vous pouvez lire le dernier roman-cinéma, pendant que vos vaches dégustent l'herbe des bas-côtés et comparent celle qui croit à droite et celle qui pousse à gauche; vous, charretier, dormez paisiblement au rythme monotone des sabots de votre carcan; à vous, enfants, la route appartient; elle est faite pour vos jeux. C'est la grande liberté, au moins pour vous. Pourquoi, automobilistes et motocyclistes auraient-ils besoin d'aller plus vite que les cochers du bon vieux temps? La machine judiciaire a-t-elle accéléré son mouvement? Thémis est une vieille dame replète et impotente et l'activité de la vie moderne ne lui plaît guère. La justice, c'est surtout la suppression du mouvement. Elle ignore la chasse au rendement, qui doit être l'intérêt et la joie de notre existence. Vous, constructeurs, vous essayez de tirer, dans l'intérêt de vos ouvrières et de vos clients, le maximum de l'effort humain. Vous voudriez presque rejoindre le prix de la matière brute. Sur 10 francs, la main-d'œuvre ne figure que pour 1 franc; l'Etat vous en prend autant; votre bénéfice n'est que de quelques décimes, et grâce à vos efforts, le client en a vraiment pour son argent. La justice, elle, quand elle vous inflige 20 sous d'amende, vous réclame 60 francs de frais. A ce compte-là, vous paieriez 300.000 francs, la moto qui vous revient à 5.000, et un million et demi la voiture qu'on vous livre pour 25.000. Vous dépenseriez 300 litres d'essence au lieu de 5 litres, et tout à l'avenant. Que diriez-vous d'un bouif qui s'installerait dans un palace, Avenue des Champs-Élysées, et qui vous ferait, à cause de ses frais, payer 2 ou 3.000 francs un ressemelage? Que diriez-vous d'un tailleur qui vous livrerait cinq ans après, le vêtement que vous lui auriez commandé? La justice n'est pas fouteuse, elle est paralytique. Pantagruel reconnaîtrait toujours l'île des Chats Fourrés.

SOMMAIRE

N^o 365

Samedi 8 Mars 1931

Galerie sportive:	276
Par-ci, Par-là	277
L'Épreuve Antique	278
Rodage, par H.-P. Boes- troke.....	279
En zig-zag, par Robert Sexé	280
Le cardan, par J. Mellier.	283
Chemises, par Regairaz..	285
En Belgique, par G. De- taille.....	287
Le Tour de France 1930.	288
Les roulements Timken..	289
Propos d'un vieux moto- cycliste, par G. de Lava- lette	293
Moto et Cortèges.....	295

Sa Majesté le Piéton

Les chambres réunies de la Cour de Cassation, présidées par M. le premier président Lescouvé, ont, conformément aux conclusions du procureur général Matter, décidé que le conducteur d'automobile est présumé responsable de l'accident causé par sa voiture sans que la victime ait à faire la preuve de sa faute. L'arrêt des chambres réunies a, en pratique, force de loi, et ainsi, l'article 1384 uniformément appliqué. Et voilà quelles sont, en 1930, les conceptions des plus hauts magistrats de notre pays. Très froidement, ils mettent hors la loi le conducteur de véhicules automobiles.

Ne croyez-vous donc pas qu'il est grand temps de réagir: pour cela, nos associations sont toutes désignées; mais au fait, combien d'entre elles se sont soucies de telles balivernes!

La Galerie des Champions

Après les Six-Jours d'Hiver

SAN SOU PAP

avait engagé en 175 cmc
GILLET et LARDENOIS
et... automatiquement,
2 Médailles d'Or



Monet-Goyon aussi...

Et les raids continuent ! Ce qui est le plus sensationnel, c'est de voir Monet-Goyon entrer en lice. En effet, vendredi 28 février, un sidecar 500 cmc., Monet supersport, conduit par Nehil Dino, va tenter aussi l'épreuve de la route imprévue. Dino est parti vers Mâcon (naturellement) Villeurbanne (renaturellement !) puis Marseille, Tunis, Algérie, Maroc, Espagne, Saint-Sébastien....

Nos vœux de bonne chance. Et puis... bonne réception lui sera faite par nos amis, sur tout le parcours.

Ignorance ou plus... !

L'Echo Libéral de Pont-Audemer, dans son numéro du 1^{er} mars, sous aucune signature (!!!) et sous le titre *Le bolide meurtrier*, publie une diatribe sincèrement méchante, idiote, contre la motocyclette. Tant que l'auteur se tient dans des considérations plus ou moins « spirituelles », cela ne nous chaut guère, c'est un peu son droit et ses lecteurs ont le plaisir de hausser les épaules à satiété.

Mais lorsqu'il y a publication de faits erronés, cela mérite une réplique :

Une récente statistique établit que, sur dix collisions de voitures, sept au moins sont imputables à la motocyclette, dont il fut question un moment de supprimer l'emploi dans les grandes agglomérations.

Nous posons nettement au confrère cette question :

Quelle est cette statistique ?
Quand et où a-t-on suggéré la suppression de la moto dans les agglomérations ?

Le silence sera pour tous un aveu de... vous comprenez.

La prochaine fois

Nous donnerons l'essai de la 350 cmc. Terrot soupapes latérales par Fred S. Lipman.

Au voleur !

Il a été volé, le 24 février, à Dijon, la motocyclette de M. Dion, chef de publicité des Etablissements Terrot.

Voici le signalement de cette machine : Moto Terrot, 250 cmc., 6.700 H 5, cadre 72.679, moteur 100.438, boîte de vitesse : 20.186.

Email noir, bandeaux grenat sur réservoir, garde-boue et carter, éclairage Marchal-Soubitez, Pneus Dunlop, compteur kilométrique, jauge d'essence, tan-sad, marchepieds avec pare-jambes, béquille spéciale sous marchepied gauche. Une récompense est promise à la personne qui pourrait aider à retrouver cette machine. En faire part à M. Dion, aux Etablissements Terrot à Dijon.

Un mutilé demande

Possédant une Terrot N. S. 1929, 500 cmc., à laquelle j'ai attelé un sidecar Gautherot, et dont je suis entièrement satisfait, je viens vous demander si vous ne connaissez pas un moyen de me tirer d'ennui. Je suis paralysé des deux jambes et dois mettre ma machine en route à la main. Un de vos lecteurs ou agents connaîtrait-il un système permettant de faciliter la besogne ; vous me rendriez grand service ainsi qu'à peut-être beaucoup d'autres pratiquants.

AUDREAU, avenue de la Gare, à Sétif (Département de Constantine), Algérie.
N. D. L. R. — Qui voudrait rendre service à ce sportif intéressant ?

Le Monde Motocycliste

Une distinction

Dans les promotions du ministère de l'Instruction publique, nous relevons la nomination, au titre d'officier de l'Instruction publique, de M. Alfred Vurpillot, né le 18 février 1862, administrateur-directeur des Etablissements Terrot, chevalier de la Légion d'honneur, officier d'Académie, délégué cantonal, conseiller municipal de Dijon, inspecteur départemental de l'Enseignement technique, fondateur et vice-président d'honneur de la Société d'Education Physique de Neully-sur-Seine « l'Avant-Garde ».

Toutes nos félicitations au sympathique constructeur.

Un Mariage

Le 1^{er} mars a eu lieu en l'église Saint-Honoré d'Eylau le mariage de Félix Rapeau avec Mlle Andrée Roland. Nos félicitations au jeune couple et nos vœux de bonheur.

Un deuil

Nous apprenons le décès de Mme Andrieux, grand-mère de notre globe-trotter bien connu. Nous adressons notre plus vive sympathie à Andrieux.

La Moto à l'Armée

Nous recevons en ce moment une quantité imposante de lettres de jeunes gens manifestant leur désir d'être affectés dans les services motocyclistes de l'armée : mais c'est à croire que ces jeunes gens manquent d'initiative, et dans ce cas, il nous serait difficile de provoquer leur inscription dans ce sens, car il semble évident que lorsqu'on écrit pour obtenir une telle satisfaction, il ne faut pas oublier de donner toutes les caractéristiques de sa personnalité pouvant, de prime abord, nous permettre un classement rationnel. Donc, que tous ceux qui nous demandent leur inscription éventuelle dans les escadrons motocyclistes veuillent bien nous transmettre leurs nom, prénoms, date de naissance, profession, contingent, etc.

On rouvre le dimanche

Sont ouverts à partir du 16 mars :

Toute la journée :

Paul Béalé, agent de douze marques, 100, avenue des Ternes, Paris.

Le matin seulement :

Motocuir : 3, rue du Buisson-Saint-Louis, Paris.

Ancelin : 23, boulevard Edgar-Quinet, Paris.

LE RALLYE SOUBITEZ

n'aura pas lieu

Le Préfet du Rhône, se basant sur ce que l'inspecteur de la Crue Soubitez est secret, interdit l'opération.

Mais MM. Soubitez nous prient d'a noncer que les 15.000 francs

en espèces, seront néanmoins affectés à plusieurs grandes épreuves françaises de cette saison 1930.

Un bon collaborateur

Un spécialiste des services commerciaux et bon vendeur dans la moto, actuellement disponible, est à la disposition d'une maison sérieuse, en qualité d'attaché commercial. Il est au courant des questions vente, expéditions, rapports avec agents ; motocycliste pratiquant, il connaît son métier. *Moto Revue* lui transmettra toute proposition adressée sous la référence M. X. D.

Avant Paris-Nice

Et pour ceux de nos constructeurs qui désirent trouver un excellent conducteur pour faire Paris-Nice, nous leur conseillons vivement un « as » du guidon que l'on a vu dans toutes les épreuves méditerranéennes et qui est libre pour cette saison, M. Marc Bullio, 3, rue Caroline, à Monaco.

Lâche anonyme

Le correspondant qui a signé sa lettre G. M. de Nancy, ayant simplement oublié de donner son adresse, ne recevra pas de réponse à sa lettre pour tant bien détaillée.

Re-Lâche anonyme

M. Louis Morat ayant eu soin de ne pas nous donner son adresse, ne recevra pas de réponse à sa lettre au sujet des sottises dont il a été abreuvé par un agent.

Pourquoi... oui, pourquoi ?

Très bien la moto de R. Sexé, mais pourquoi 100 cmc. ?

Pourquoi ne pas profiter des 150 cmc. qui peuvent être employés sans payer davantage d'impôts ?

N. D. L. R. Mais pas plus d'impôts mais un peu plus d'essence... et c'est appréciable ! Monsieur.

Voilà Radior

Radior va apparaître sur le marché parisien sous peu : à la foire de Lyon, la présentation de la firme bressoise fut des plus remarquées et nous aurons l'occasion, la semaine prochaine, de présenter à nos lecteurs cette fabrication moderne.

Notre nouvelle prime

Nos lecteurs trouveront cette semaine en prime une lanterne arrière J. L. qui a fait déjà l'objet de différentes mentions dans *Moto Revue*. Beaucoup nous ont demandé quel était le fonctionnement de cet accessoire si commode. Disons tout d'abord que la lanterne pour moto fonctionne sans dynamo, sans batterie, sans pile, sans feu, sans acétylène, sans installation spéciale : bref, c'est tout juste si nous ne dirions pas qu'elle fonctionne toute seule. Tant que votre moteur tourne, du fait que vous avez mis le contact sur la bougie, la lanterne J. L. vous donne une lumière rouge très visible sans perte de force, sans aucun inconvénient. Vous avez déjà compris qu'il s'agit de l'application du contrôleur de bougies au néon à l'éclairage ; remarquez simplement que pour l'installer vous aurez soin que cette lampe soit fixée sur une partie métallique faisant contact à la masse, porte-bagages, plaque arrière, etc... grattez donc la peinture ou l'émail si nécessaire. Evitez aussi que le câble, d'ailleurs de première qualité, ne fasse contact imprévu par suite de rupture ou autrement avec une partie métallique. La durée de la lanterne J. L. est « éternelle » pour l'excellente raison que le gaz néon de la lampe s'enrichit au lieu de s'appauvrir à l'usage. Si vous voulez conserver cette lampe parfaite évitez de toucher à l'ampoule de néon qui y est contenue et vous serez toujours tranquille.



L'Épreuve antique sera-t-elle organisée en 1930?

Une curieuse épreuve d'endurance, entre Londres et Brighton, a eu lieu le 9 février, avec un succès imprévu.

La police eut peine à contenir les curieux! Épreuve réservée aux ancêtres, aux motocyclistes vieilles de plus de 14 ans.

D'antiques tacots datant de 1902 firent bravement, non sans quelques pannes, le parcours d'une centaine de kilomètres.

Il y avait des Minerva de l'année 1903, des vélomoteurs Clément-Bayard de 1902! d'extraordinaires assemblages achetés, moyennant quelques shillings, chez les marchands de ferrailles! aussi bien qu'une équipe de Rudge 1911, en parfait état mécanique, pilotées par les as de la maison, les Walker, Nott, et Tyrell Smith!!

Georges Brough, le constructeur de la moto la plus chère du monde, était au guidon d'une Dreadnought de 1902 à allumage à accumulateurs... (qui n'était pas un Delco!!).

Des commissaires, montés sur les plus récentes productions de l'industrie motocycliste, escortaient chaque compétiteur, et démontraient, par leur présence, les progrès accomplis en une quinzaine d'années...

Le contraste était tellement frappant!! Cette épreuve originale a été une démonstration éclatante et amusante! en faveur de la motocyclette moderne, de l'avis de toute la presse. Elle aura lieu régulièrement chaque année.



Qu'avaient réglementé les Anglais, le 9 février? Voici les principaux points: les motos engagées devaient être antérieures à 1914: 77 machines s'engagèrent, divisées en trois groupes: les 1909 à 1914: Scratch; les 1904 à 1909, 5 points de bonification; au-dessus, 10 points.

Le plus « antique » engagé était un tricycle

Ariel de 1897, puis un John Wooler, 197 cmc de 1900, et un Kerry, 300 cmc. de 1900. Il y avait même une marque montée par Reynolds et que les organisateurs ne purent identifier! Beau sujet de concours.



Allons-nous, à *Moto Revue*, organiser le Challenge de l'Épreuve Antique 1930? Et pourquoi pas? Mais avant tout, il faudrait que nous sachions si les vénérables « tacots » sont encore nombreux en France. Que leurs propriétaires se fassent connaître! Qu'ils nous disent leurs possibilités, leurs désirs, sur quelle base il serait possible d'exciter au plus haut point la curiosité populaire, celle de la jeunesse trop bien familiarisée avec les motos très modernes et qui devrait savoir par quels échelons, en ces vingt-cinq dernières années, l'industrie en général a dû passer. Envoyez donc tous votre premier accord à *Moto Revue*. Et comme, dans toute chose, un démarrage est nécessaire, proposons un projet de règlement sur les grandes lignes duquel il est possible de s'entendre.

Projet d'une Épreuve Antique

La date? Mais l'Ascension par exemple.

Le parcours? Deux étapes: le matin, 80 km. le soir, 80 km.

La moyenne? 20 à l'heure uniformément pour tous les véhicules.

La condition? Engager un véhicule deux, trois ou quatre roues de construction antérieure au 1^{er} août 1914.

L'itinéraire? Donnez tous votre avis.

Les obligations? Conduire le véhicule par ses propres moyens, sans aide directe.

Des contrôles? Au départ, à l'arrivée, à la mi-étape: horaires.

Des contrôles de passages? Dans les principales villes du parcours.

Un bagage? 100 points à tous les concurrents sans distinction.

Des pénalisations? Retard dans les contrôles. Aide étrangère.

Réparation ou combinaison mécanique trop strictement moderne.

Des bonifications? (au rebours du progrès). Pour ceux arrivant 10 minutes minimum en avance à la demi-étape et à l'arrivée:

0 point aux véhicules de 1914;	1 — — — — — 1913;
2 — — — — — 1912;	3 — — — — — 1911, etc...

A toute machine à allumage par batterie.

A toute machine à allumage par brûleur.

A toute machine à carburateur par léchage.

A toute machine à pneus pleins.

A toute machine à transm. courroie plate.

A toute machine à fourche rigide...

Bonifications pour un passager par demi-étape ou épreuve complète.

Bonification si le passager est une dame.

Bonification si elle est vêtue à la mode de l'époque.



Bonification au conducteur équipé à la mode de l'époque; à la dame la plus élégante selon la mode de l'époque.

Bonification au conducteur propriétaire.

Bonification pour course en équipe.

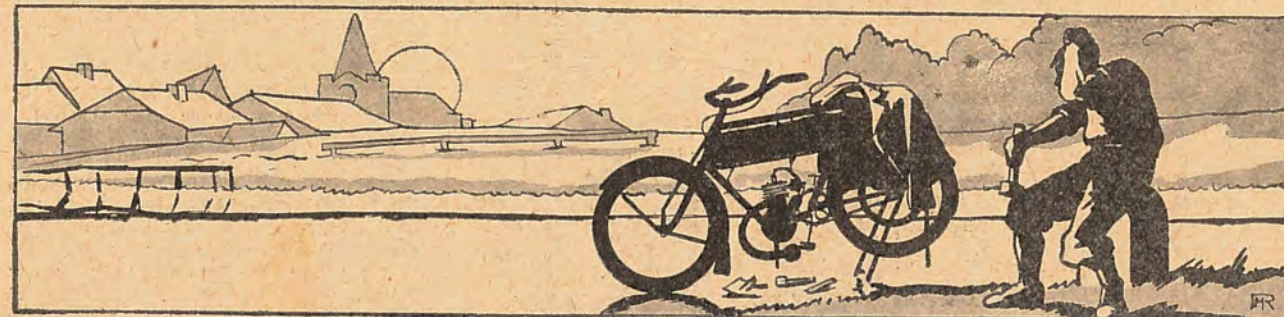
Réglementation particulière? Chaque concurrent suivi par un contrôleur.

Challenge au constructeur qui totalisera le plus de points.

Diplômes à tous les concurrents.

Primes, prix, en nature ou espèces, publicité.

Que tous nos lecteurs et ceux surtout possédant d'honorables « antiques » comprennent l'intérêt éducatif autant que l'honneur d'une telle compétition et nous adresse leur opinion avant le 15 avril.



RODAGE



Le rodage initial est-il utile?

Les Anglais aiment les paradoxes et un de leurs plus remarquables conducteurs de voiture qui est en même temps un mécanicien hors ligne, Thomas, ne paraît pas faire exception à la règle. Il soutient en effet qu'au début de l'existence d'une machine, il ne faut nullement la ménager tout au contraire et que le rodage se fait d'autant mieux que ça tourne plus vite. Et il évoque comme argument les meules émeri qu'on fait tourner à grande vitesse. Et nous tous qui croyions qu'une machine neuve doit être menée comme une épouse, qu'il ne faut pas pendant 500 kilomètres dépasser l'allure d'un escargot poussif, et qui poussons au ciel un concert de lamentations quand nous voyons un essayeur tirer un peu sur les ficelles. A vrai dire, malgré la grande autorité de son auteur, nous ne sommes pas très convaincus par cette thèse.

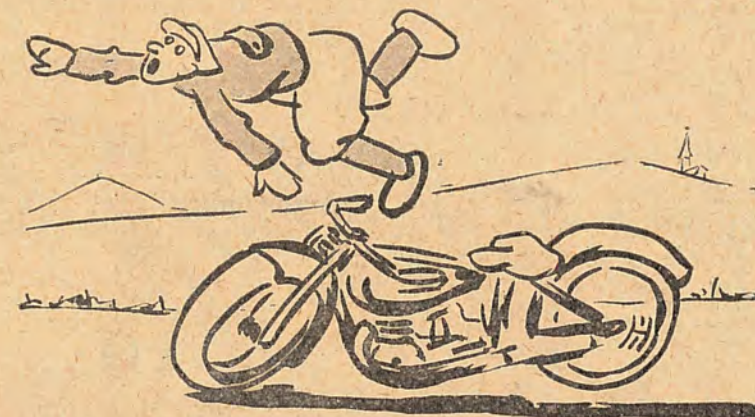
Peut-être, peut-elle être admise pour certaines pièces du moteur mais c'est précisément pour celles qui n'ont pas besoin de rodage. Peu importe qu'un vilebrequin monté sur roulements à billes ou qu'une tête de bielle à galets soient soumis dès le début à ce régime énergique. Mais là où il y a besoin de rodage il n'en va plus de même. Il est certain que le heurt des aspérités métalliques résulte en une élévation de température qui peut provoquer le grippage. De plus, quand on fait marcher un moteur à refroidissement par air à pleine charge, la température s'élève et cela présente des inconvénients. Tout d'abord la dilatation exagérée du piston encore mal rodée produit un coincement: le piston

serre contre le cylindre, et cela peut nous procurer une expérience assez désagréable de balistique. Aucun organe de nos moteurs n'a une forme géométrique parfaite et de plus la température n'est pas uniforme. Il en résulte une distorsion qui prend une grande importance quand le moteur est très chaud. Le pis est qu'avec un moteur neuf, culasse et cylindre, si on les a ainsi brusquement portés à une température anormale, ne reprendront pas au refroidissement leurs dimensions et leur forme initiales. Pour limiter la distorsion au minimum, il faut que ce travail du métal se fasse lentement, progressivement. Nous sommes un peu maniaques à cet égard, mais quand nous avons une machine neuve, non seulement nous roulons très lentement, presque sans gaz, mais nous évitons les itinéraires où il y a les côtes dures et chaque fois que le moteur nous semble un peu chaud, nous nous arrêtons. Cela, à vrai dire, est peut-être excessif et on peut considérer en principe qu'en marchant à une allure réduite et un graissage abondant, on ne court pas grand risque. Au contraire, un piston serré peut causer des avaries sérieuses. Nous nous faisons également une règle de démonter le cylindre et le piston après un millier de kilomètres et d'abattre à la lime extra douce les points brillants du piston. Quant à roder le piston dans le cylindre c'est une opération sinon délicate du moins très longue, car il faut absolument proscrire l'émeri, fût-il le plus fin de la terre, et cela surtout avec des pistons en aluminium. Un tel rodage doit se faire avec les poudres qui

servent pour le nettoyage de l'argenterie ou de la fleur de soufre. Mais il est en fait inutile. A condition qu'on ait abattu avec une lime extra douce les légères saillies du piston, on obtiendra un excellent rodage simplement en roulant lentement et en graissant beaucoup. Notons en passant que, lors des démontages qu'on fera par la suite soit pour décalaminer, soit pour toute autre raison, il est essentiel que le piston et les segments soient replacés rigoureusement dans leurs positions primitives dans le même sens, les fentes des segments à la même place. Trop de motocyclistes démontent leurs moteurs d'une manière trop hâtive et sont fort empêtrés lors du remontage. Il faut tout repérer avec le plus grand soin.

A la vérité la précision de l'usinage moderne réduit la durée du rodage. Un moteur livré à la clientèle a été rodé à froid par le constructeur et il a ensuite tourné sur le banc d'essai. Toutefois, il est évident que ces rodages ne peuvent être prolongés pendant un temps trop long car ils deviendraient exagérément coûteux. Il y a donc des précautions à prendre; pratiquement, pour des machines à rendement moyen, il suffit de rouler lentement pendant quelques centaines de kilomètres. On graissera beaucoup de préférence avec de l'huile graphitée. On mélangera un peu d'huile (un trentième au plus) à l'essence. Pour n'être pas ennuyé par l'encrassement des bougies, on emploiera des bougies chaudes, car il n'y a pas, avec cette marche à admission réduite, à craindre le préallumage. Ajoutons que cette marche à petite allure a l'avantage de nous familiariser avec notre machine, de nous adapter à elle et cette prudence obligatoire nous évitera des accidents qui pourraient survenir avec une machine dont nous n'avons pas encore parfaitement assimilé la conduite. En ménageant notre machine, nous nous garantissons nous-mêmes.

En somme, si nous malmenons une machine neuve, nous avons à redouter des échauffements locaux résultant du frottement et susceptibles de provoquer des grippages. D'autre part, l'échauffement du moteur peut causer des déformations des distorsions permanentes. Il y aurait bien un procédé qui consisterait à mener durement le moteur et à rectifier après cylindre et piston, mais il a le gros inconvénient de ne pas être particulièrement économique...



... Et cela peut vous procurer des sensations douloureuses de balistique

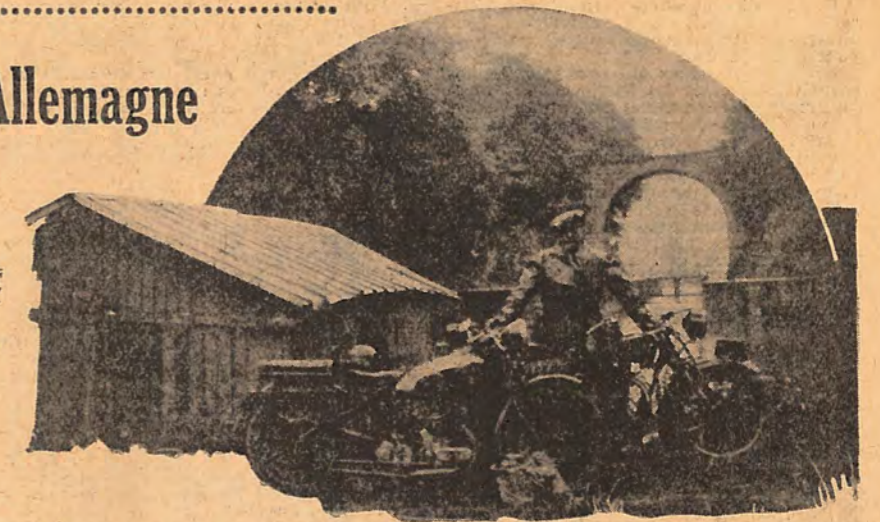
H.-P. FORESTROKE.

L'EUROPE



En zig-zag vers l'Allemagne du Sud

par Robert SEXÉ



Le départ de Paris, le 30 juin 1929. Photo prise au bord du canal de Chalifert, près de Meaux

Où le lecteur... proteste !

D'ici, j'en entends qui... protestent... « Voilà Sexé qui remet ça ! avec ses tartines sur des pays où on n'ira jamais...! Encore, s'il s'agissait d'un grand raid, avec des aventures ! que diable ! et surtout, de beaux titres... » Dans ce goût-là, peut-être ? « Minuit place Pigalle », « De Paris à Samarkand », « Les jardins d'Ispahan », « Un Parisien au Tibet », « Perdu dans la jungle », Rencontre de panthère », (P. M.) et de « Gobra (Maurice) », « Un soir à Singapour », « Les nuits de Shanghai ou la moto disparue », « Epilogue » ? « Oui, ça irait encore ! Mais l'Europe même en zig-zag ! (à cause des réceptions des clubs, sans doute ! » Non vraiment, il va mal, le frère, il se fatigue !! Et nous avec ». Tant pis ! si je vous parle encore une fois de notre Europe, c'est bien pour vous décider à la visiter enfin, avec votre « zinc » de tous les jours... et vos ressources, limitées !
Frontières du Nord, de l'Est, mais c'est à dix litres d'essence ! de Paris... le village... d'à côté...

Les beaux départs

Une matinée fin juin : au long du monastère vers Reims glisse comme tous les dimanches la chaîne de bagnoles, et c'est aussi monotone ! et industriel que chez Citroën. Et ce petit jeu puéril et bêta où les plus rapides, et surtout les plus mufles du morne troupeau, à grands hurlements de klaxon incessant, puis « grattent » tant bien que mal leurs congénères humiliés : « Tu as vu comme je l'ai sonné ! »

Il est vrai que paysage et villages sont d'une telle banalité ! et que les lignes droites de nos nationales ne « récompensent » guère plus les flâneurs. Dame ! on s'amuse comme on peut... Et la vitesse est devenue le plus vulgaire des plaisirs, et le meilleur marché (pas toujours). La 500 cmc. malgré l'expérience de ses 35.000 kilomètres, voudrait bien courir, joyeuse comme un chien lâché, après tous ces embusqués de la route...

J'ai toutes les peines du monde à la retenir : « Ne t'excite pas, ma vieille, tu prends le large pour quatre mois ! L'Europe est à nous : eux, ils rentreront ce soir, à temps pour le dîner, dans la salle à manger Henri II, qui sent l'encaustique et la cuisine... bourgeoise ! »

Mon confrère Maître, qui m'accompagne un bout de chemin sur sa fidèle 350 cmc. me fait un signe avant Meaux, quittons la route : le canal de Chalifert est une tranquille avenue d'eau où sommeillent les chalands, à l'ombre des peupliers géants. Près d'une roulotte de romanichels monte la fumée bleue d'un feu de camp.

Le motard, avec un peu d'imagination, trouve, au long des chemins de halage (interdits), des sentiers forestiers, les itinéraires les plus amusants pleins de pittoresques découvertes. Et loin ! loin ! malgré le poteau indicateur qui affirme : « Paris, 40 kilomètres »

Assis dans l'herbe, nous devisons de la réclame américaine, de son appel continu aux sentiments élevés (à l'échelle), vous savez bien : « Le choix d'une classique « Couick » vous classe, ou la petite dame, produit elle aussi en série (Instituts de beauté !), qui s'écrie : « Volupté ! avec une Victory-huit voiture à l'air... nature vaincue ! »

Pas fameuses ! les routes belges !
disent-ils...

Maison frontière ! dernier calvados de France. Premier savoureux demi de bière. Cigarettes de luxe dont il semble que le marchand vous fait cadeau « avec ou sans bout ? » ; c'est de bonne humeur que l'on va affronter ces braves douaniers belges : « Vous avez le carnet de séjour ? » Et acquitté le droit fixe ? Payé la taxe de cinq francs pour viser le certificat international de route ? ? ? Tout est en règle, ils sont bien ennuyés : Alors, à regret : « Eh ! bien, passez !!! »

Car France et Belgique se livrent à une petite guerre douanière, à coup de taxes de séjour, dont les « motoristes » des deux pays font les frais.

Malgré cela, comme ces formalités durent un peu moins qu'à la frontière turque, « pas la peine de s'en faire ! » Ni pour les trous de la route : « En avant, marche ! » Les secousses, en moto, comme à cheval (recommandées, celles-là par « la Faculté ») c'est parfait pour la santé.

Sauf sur trois ou quatre itinéraires, qu'il vaut mieux tout de même ne pas quitter, les chaussées belges vous fournissent, abondamment, cet excellent exercice physique... Ce qui tient sur le « marché » belge, tiendra... même en Roumanie. Vous voyez donc que tout est pour le mieux ! Impossible du reste d'être de mauvaise humeur, car c'est le chemin des camarades : les agents aux panonceaux familiaux.

Bonhomie belge, sourire de ce grand petit pays, et qui fleurit même parmi les cratères en éruption, les gueules flamboyantes des fours, au fond de la vallée de la Meuse « Il y a quelque mérite à sourire à Seraing, sais-tu, monsieur ».

L'Union fait la force... et les H. P.

Effort « sportif » isolé, va et vient... commerce, bruissement journalistique de papiers tout cela vous a parfois un caractère d'irréalité.

On aime, alors, à se « retremper dans le bain », le ronflement frémissant d'une usine, à se glisser entre les tours ruisselants d'huile, et les courroies claquant joyeusement, toutes parfumées de résine.

Pa. de littérature ! ne parlons pas du miracle moderne : tout de même, ces barres de fer rouillées se transforment en pièces de machines qui, s'assemblant deviennent, peu à peu cette moto luisante que vous voyez créer sous vos yeux, de rien semble-t-il : « Qu'une moto soit » — Et une moto fut ! — La patience soigneuse des cottes bleues penchées sur les fraiseuses, le labeur plus familier parce que plus motocycliste aux bancs de montage. Les gestes minutieux des

dessinateurs vêtus de blanc, dans le calme lumineux de leur bureau, vous imposent, le moins imaginaire et le moins sensible, le sent bien, le respect de votre monture, produite par tant d'efforts coordonnés.

Vos papiers, s'il vous plaît !

France, qui dès l'Ardenne, se transforme, tout doucement en Belgique ; Belgique, dont les paysages, les villes, vous préparent insensiblement à l'Allemagne, il n'est guère que les uniformes différents des douaniers, les blocs de béton enchaînés, où les barrières fermées, pour vous prévenir : « Attention ! tu entres dans un nouveau pays ».

Grâce à l'entente internationale des clubs automobiles, ces passages de frontières, ont cessé d'être un cauchemar, et ne sont plus qu'un ennui, comme le bulletin vert...

Visas des passeports, donnés presque avec le sourire, sans l'inquisition d'autrefois, carnet de passage en douane, pour votre moto, aux feuillets valables pour tous les pays européens (sauf l'Albanie, la Russie et la Turquie) En somme ce sont formalités peu compliquées, qui ne doivent plus effrayer personne.

L'Europe enfin ! comme les vieilles tranchées, et enlève les derniers réseaux de fils de fer barbelé.

L'Allemagne grande cocuette !
Puissante travailleuse

J'ai quitté Liège, par cette charmante vallée de la Vesdre, où route et rivière s'entre-croisent au milieu de prairies d'églises, que n'arrivent pas à troubler les cheminées, les toits en dents de scie des filatures.

Des ruines de châteaux forts : Theux, Limbourg, couronnent heureusement les collines.

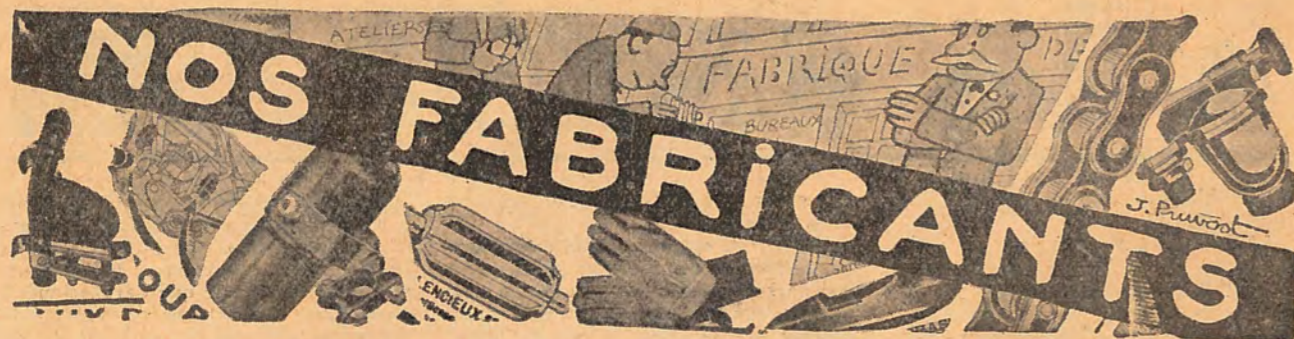
Dans Verviers, Eupen, les façades lavées à grande eau, les seuils bien rincés par les « éna-gères aux beaux bras nus, vous préparent à la laborieuse propreté des villes allemandes.

Blanche villa de la douane, ornée de l'aigle républicain un peu déplumé, et de douaniers, sanglés dans leurs uniformes verts, et, tout de suite, on entre dans cette banlieue souriante autour d'Aix-la-Chappelle, aux cottages ornés de fleurs.

Au centre de la ville, de décoratifs stupides se démentent avec un zèle, presque théâtral contrôlant le trafic de gestes aussi précis qu'un sémaphore.

Pressé d'aller déjeuner à Dusseldorf, je file rapidement à travers d'opulents paysages, genre Hollande, vers le Rhin qui n'est, par là, dans la plaine, qu'un vaste cercle d'eau « aune encombrée de chalands et de renorqueurs,

Chaque année, retournant en Allemagne, le voyageur s'étonne :



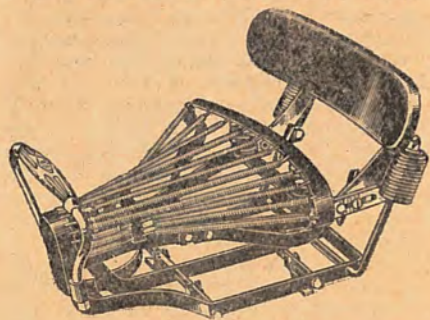
Les spécialités pour motocyclettes « P. B. »

Le confort moderne

Promoteurs du siège pour motocyclettes les Etablissements P. B. sont spécialisés uniquement dans cette industrie.

Ils fabriquent toute une gamme de tansads qui répondent à tous les besoins et à toutes les possibilités d'achat.

Leur modèle luxe, type 452, possède les caractéristiques suivantes : forme échancrée du bec de selle ; double suspension arrière, poignée tube, faisant corps avec le châssis,



La selle arrière P. B. de luxe montrant la nappe de ressorts, les divers réglages de suspension et le système d'attache rapide par vis à filets contraires.

soudée à l'autogène ; nouveau dispositif arrière breveté donnant au passager le maximum de confort ; attaches extensibles mécaniques permettant un montage rapide et sûr ; ligne basse. Ce siège, par un dispositif spécial, permet de régler les ressorts de suspension par rapport au poids du passager et cela depuis le poids de 40 kilogrammes.

Les autres sièges P. B. plus simples, sont néanmoins basés sur le même principe et tous

réalisés avec le même scrupule et la même technique. Le remplacement des rivets par la soudure autogène leur donne plus d'homogénéité, plus de solidité, un aspect général plus net et plus mécanique. Ils peuvent être

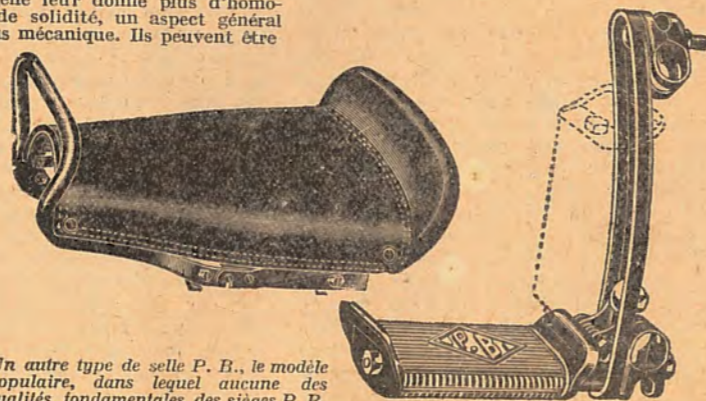


Un autre type de selle P. B., le modèle populaire, dans lequel aucune des qualités fondamentales des sièges P. B. n'a été sacrifiée au bon marché.

Détail du dispositif de fixation de la selle P. B. sur le porte-bagages.

livrés avec ou sans dossiers, ceux-ci, solidaires de la partie suspendue de la selle, ne peuvent blesser ; de plus, ils ne présentent pas d'obstacle pour enfourcher la machine et n'engagent pas le cavalier en cas de bûche.

Tous ces types de tansad se font avec bec large ou échancré. Complétant la série de ces tansads, les Etablissements P. B. ont également réalisé des repose-pieds. Ceux-ci sont de divers modèles en fer plat ou en tôle emboutie ; ils sont réglables pour s'adapter



Le repose-pieds P. B. réglable et repliable ; noter les butées embouties qui empêchent le pied de glisser et préservent la chaussure de tout contact avec des parties vives de l'appareil.

à toutes motos et à toutes les tailles de passagers. L'assise du pied est complétée par deux butées de tôle qui empêchent tout glissement du pied et évitent tout contact des chaussures avec des parties vives du métal qui seraient capables de les détériorer.

On voit par ce bref exposé que les Etablissements P. B. ont poussé très loin l'étude de leurs spécialités. Ils répondront au reste volontiers à toute demande de renseignements complémentaires que leur adresseraient les lecteurs de *Moto Revue*



Rovonovisez

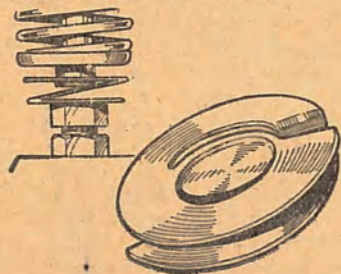
Naturellement, il est bien désagréable de nettoyer sa moto, l'hiver surtout ; à peine propre, elle est rapidement sale à nouveau et il faut recommencer presque perpétuelle-

ment la corvée : pour une heure de balade, 2 heures de corvée, c'est peu encourageant. Pourtant, il suffit de ne pas laisser sa machine longtemps sans soins : vous vaporisez, à chaque retour de promenade, votre machine souillée avec du Rovonovise. Un léger coup de chiffon rapide et vous êtes surpris de voir la boue glisser et disparaître.

Quelques accessoires utiles

Les Antitaps

Depuis quelques semaines, des lecteurs nous demandent s'il n'existe pas un moyen d'élimi-



ner le bruit assommant que produit la chute des queues de soupapes sur leur siège. Il est assez difficile d'éviter ce claquement désagréable. Toutefois il existe un petit appareil anglais dont le but est d'atténuer dans la mesure du possible les chocs. Nous n'avons pas fait d'essai de l'Antitap et nous ne savons pas si cet accessoire est ou non pratique : nous le signalons sans plus. C'est un ressort rondelle que l'on interpose à l'endroit du choc et dont le but est d'amortir la chute de la queue de soupape.

chemise /

d'énormes progrès et par l'emploi d'alliages comme l'alpax, par l'emploi également de traitements thermiques, on a atténué considérablement les différences de dilatation, d'autant qu'un cylindre n'atteint que des températures très inférieures à celles de la culasse. On peut donc, surtout si on maintient au moyen de parois assez épaisses une température assez uniforme, obtenir un contact excellent entre la chemise et le cylindre. La fixation de la chemise peut être réalisée de manière très simple sans des procédés coûteux comme celui qui consistait à visser la chemise dans le cylindre. Avec la précision actuelle de l'usinage, on arrive très aisément à maintenir solidement la chemise.

cylindre en alliage léger constitue un remède beaucoup plus efficace. On assure ainsi une absence de distorsion qui permet de monter les pistons avec moins de jeu. Ceci est fort important, non seulement au point de vue de l'étanchéité, mais encore de l'usure : le piston porte ainsi beaucoup mieux et la pression exercée sur lui se répartit sur une plus grande surface. Ce sont là des conditions nécessaires pour le minimum d'usure.

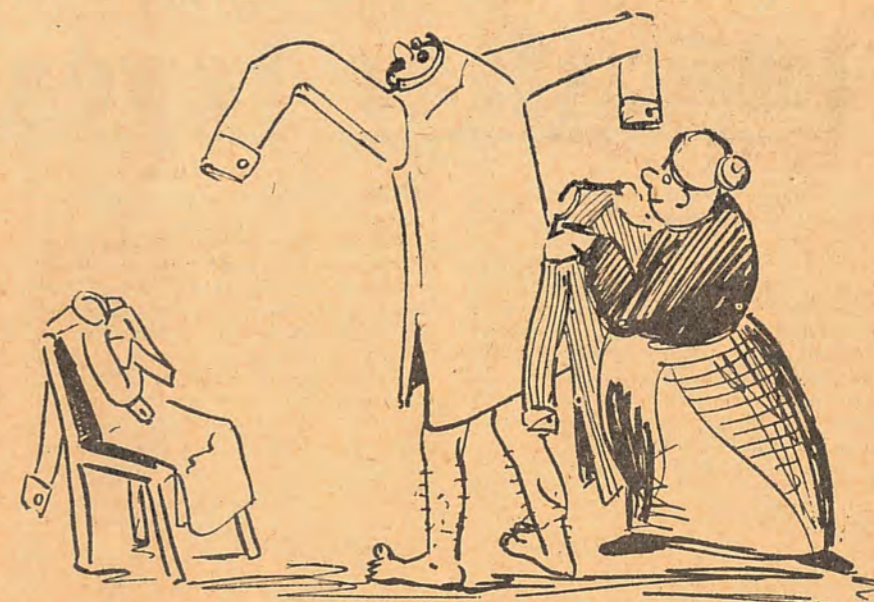
Avec les deux-temps, le cylindre composite est particulièrement avantageux, car il évite la concentration de la chaleur aux environs des orifices d'échappement. Il en résulte une formation plus lente de la calamine, une moindre tendance des segments à se coincer dans leurs gorges

Nous n'avons aucun dessein d'amorcer une rubrique d'élégances masculines, et les chemises dont il s'agit n'ont rien de commun avec la flanelle, le zéphyr, le cellular ou la toile d'avion. Nous voulons simplement parler des cylindres dont l'intérieur est chemisé, ces cylindres étant généralement constitués par des alliages légers, bons conducteurs de la chaleur. Ce mode de construction est extrêmement répandu dans la construction aéronautique et la plupart des cylindres de moteurs d'aviation à refroidissement par air sont ainsi constitués. Nous croyons que ce genre de construction présente en ce qui nous concerne des avantages sérieux. Déjà, il est employé sur quelques moteurs de moto, par exemple Aubier et Dune et le quatre-cylindres Motobécane. Il est de nature à se développer avec les polycylindres.

Il est incontestable que la réalisation d'un cylindre chemisé est plus coûteuse que celle d'un cylindre en fonte. Il y a d'abord un poids appréciable d'un métal plus coûteux et il y a, d'autre part, un usinage plus compliqué, plus délicat et plus long. Nous ne savons pourtant s'il faut accorder à cette double objection un poids trop grand. Malgré tout, le prix des matériaux entrant dans la construction d'une motocyclette est peu élevé si on le compare au prix de vente qui comprend les frais d'usinage, l'amortissement du capital, l'organisation publicitaire et commerciale, les taxes, les bénéfices, les frais de course, d'exposition, etc... Les questions d'usage n'ont pas non plus une valeur absolue. La moto ou la voiture la plus populaire est plus compliquée actuellement (nous entendons par là les complications utiles) que les plus beaux engins d'il y a dix ans, et pourtant, si on tient compte de l'index économique, les prix n'ont cessé de baisser. On ne peut, on ne doit pas rejeter un perfectionnement utile sous prétexte qu'il nécessite l'emploi de matériaux un peu plus coûteux et un usinage un peu plus compliqué.

Les cylindres composites ne sont d'ailleurs nullement une nouveauté et ce fut même une des recherches principales des constructeurs d'après-guerre, mais on éprouve de nombreux déboires. La cause essentielle en était les coefficients de dilatation différents de l'aluminium et de la fonte. Si on emmanchait la chemise à froid, dès que le cylindre était chaud, elle flottait dans ce cylindre, d'où mauvais échange de calories. Si, au contraire, on la montait à chaud, le cylindre en se refroidissant risquait ou de déformer la chemise si elle était mince, ou de se fêler si elle était assez épaisse pour résister à ce travail de contraction. On essaya mais en vain toutes sortes d'artifices. La même difficulté, plus grande encore, se présentait pour les culasses. On ne pouvait faire porter les soupapes à même l'aluminium. Il fallait donc des sièges et des guides en acier, en fonte, ou en bronze, la différence des coefficients de dilatation étant moindre dans ce dernier métal.

Fort heureusement la technique des métaux légers a fait depuis la guerre



Le choix d'une chemise est bien délicat !...

Avantages des cylindres composites

Le gros avantage qui résulte de ce mode de construction, c'est l'amélioration du refroidissement. La chaleur circule merveilleusement et se répartit d'une manière beaucoup plus égale. Ainsi, dans un monocylindrique, l'avant du cylindre est plus froid que l'arrière, et, si c'est un quatre-temps, le haut est plus chaud que le bas. On peut assurément y remédier en partie par l'emploi de parois épaisses et en variant les dimensions des ailettes, mais le

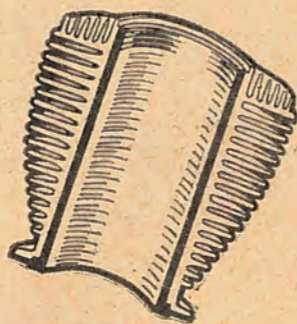
Ces avantages de refroidissement uniforme seront encore plus nets sur les polycylindres. Les difficultés de refroidissement vont pour les moteurs en V de pair avec celles de graissage, et ainsi les deux cylindres en V à faible angle et monoblocs qui constituent un moteur très intéressant, offrent des difficultés de cette nature. Nous ne croyons pas que les parois épaisses permettent de les résoudre complètement. Au contraire, on doit y parvenir avec un bloc en aluminium chemisé.

Sur les quatre-cylindres, les deux-cylindres du milieu ont tendance à chauffer. On est donc amené à n'employer que des moteurs à taux de compression assez réduits. Il n'y a rien de tel à craindre avec un bloc d'aluminium ou d'alliage léger, à condition toutefois qu'il y ait entre chaque cylindre une épaisseur de métal suffisante. Il est certain que les constructeurs de la Motobécane en constituant leur bloc avec de l'Alpax ont vu parfaitement juste. Un cylindre qui chauffe se déforme, l'huile trop chaude graisse mal et l'usure est rapide. Il n'y a aucune raison pour qu'un quatre-cylindres bien refroidi et uniformément refroidi s'use vite; au contraire, puisque la vitesse linéaire des pistons est moindre. Le bloc d'aluminium nous donne la solution de ce problème.

Enfin, nous pouvons songer à refroidir par l'air certains moteurs comme les



Le refroidissement d'une cheminée est un point important.



deux-temps constitués par plusieurs groupes accolés de deux cylindres en V fermé, et à culasse commune, formule d'avenir sans aucun doute.

Ce sont là des avantages d'une haute portée technique. Il y en a d'autres. L'acier nitruré n'est pas encore employé d'une manière courante, mais il le deviendra. Il constituera un chemisage à peu près inusable et ne peut guère être employé que sous cette forme. Si on emploie des chemises en fonte, leur remplacement sera des plus faciles et des plus économiques. On n'aura plus à recourir au

difficultés de réalisation

La première difficulté qui se présente, c'est l'alimentation par le carter. Celui-ci comporte un espace mort constitué par l'intérieur du piston et la partie du carter qui n'est pas occupée par le vilebrequin et les contrepoids. Cet espace mort réduit d'autant la dépression provoquée par l'ascension du piston. Plus l'espace mort est grand, plus est faible l'aspiration d'une part et la compression des gaz dans le carter. La charge aspirée est ainsi diminuée et étant, de plus, faiblement comprimée, elle pénètre mollement dans le

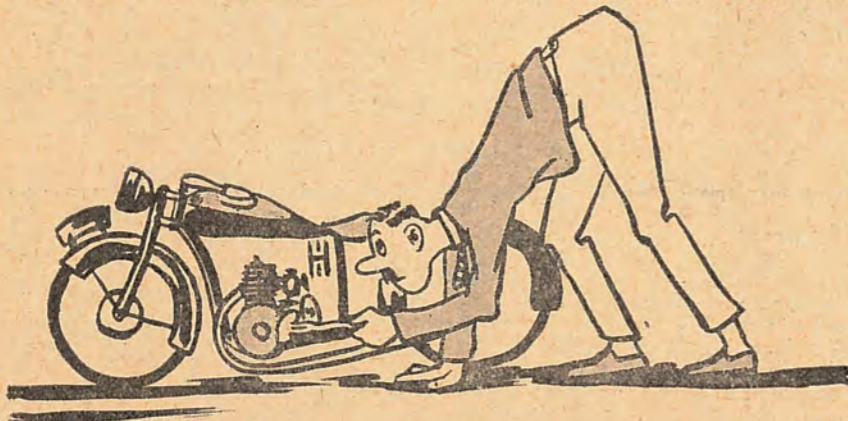
cylindre. Elle chasse péniblement les gaz brûlés. Donc, charge insuffisante d'une part et présence de gaz brûlés qui diluent cette charge. Il y a donc un intérêt vital à réduire l'importance de l'espace mort. Cela explique les dimensions très réduites d'un carter de deux-temps. Avec les roulements lisses, il fallait laisser à ces roulements une portée suffisante et avoir un carter assez large, donc un espace nuisible important. Les roulements à galets ont non seulement une durée beaucoup plus considérable, mais ils permettent d'avoir

un maneton beaucoup plus court. Les dimensions du carter ont donc pu être réduites. L'efficacité du carter-pompes'entrouve accrue. Cela est particulièrement intéressant pour la marche au ralenti. Sur certains deux-temps, on emploie même un piston à double alésage dans le but de provoquer une aspiration et une compression plus énergique dans le carter.

Dans le deux-temps classique, il est d'autant plus difficile de réaliser un bon remplissage que l'orifice d'admission n'est démasqué qu'au moment où le piston est au point mort haut. Aussi, quelques deux-temps comportent un distributeur rotatif qui permet l'aspiration pendant toute la course ascendante du piston.

Il est évident qu'un carter de deux-temps doit être étanche. De longs paliers en bronze permettent d'y arriver au moins, tant qu'ils ne sont pas usés. On considère, en général, comme préférable d'employer à la fois un roulement à galet ou à billes qui supporte les efforts, et un roulement lisse qui assure l'étanchéité.

X. Y. Z.



La difficulté... l'alimentation du carter



Echos, po ins...

Chaque année, le Motor Union de Liège et le Royal Motoclub Liégeois organisent régulièrement : les premiers, avec les Anglais et les seconds avec les Hollandais, des matches internationaux à moto.

Cette idée de rencontres internationales a été justement reprise par les comités spéciaux installés pour l'organisation des manifestations de sports mécaniques aux expositions de Liège et d'Anvers.

Ainsi le programme suivant a été élaboré : A Liège : 15 août, Motor Union de Liège-Angleterre; 17 août, Royal Motoclub Liège-Hollande; 19 août, Touring Motor Liège-Italie.

A Anvers. — 16 août, Anvers-France; 18 août, Anvers-Grand duché de Luxembourg; 20 août, Anvers-Suisse.

Les clubs chargés de l'organisation de ces matches seront prochainement désignés par le comité provincial anversoise.

Il est très probable que ces relations continueront par la suite. L'occasion était excellente pour les amorcer et amener un contingent d'étrangers dans notre pays.

L'Union Motocycliste Liégeoise, le club possédant l'effectif le plus élevé en Belgique, a procédé comme suit à la composition de son Conseil d'administration. *Président*, Jules Laurent, avocat, *Vice-président*, Mawet Constant, Ghysens et de Bie Benoît, Paulus Jacques, *trésorier général*, Vlieggen Henri, *secrétaire général*, Boers et Thomson secrétaires adjoints, commissaires, Jongen, Bailly Hermans, Hoffmann, Simonet, Van Dyck et Guillaume.

Hector Maréchal, le sportif très connu dans les milieux motocyclistes, où il occupe une place prépondérante depuis plusieurs années, vient d'être appelé à la présidence du Touring Motor Liégeois. M. Hector Maréchal est administrateur de la Fédération Motocycliste de Belgique, membre de sa commission technique et ancien président du Comité sportif de l'Union Motocycliste Liégeoise.

Il conduira sans aucun doute ce jeune club vers de brillantes destinées.

La section touristique de l'Union Motocycliste Liégeoise a procédé à la remise des prix aux lauréats de son championnat intime ainsi qu'aux vainqueurs de sa course de côte de Mont-Theux. Cette manifestation servait en même temps à l'installation officielle de l'avocat Laurent récemment appelé à la présidence du puissant club Liégeois.

Trois cents personnes se trouvaient réunies à cette occasion, dont de nombreuses personnalités du monde de la moto.

M. Paulus, trésorier général, présente le nouveau président à l'Assemblée. On lui réserve une belle ovation, ce dont il remercia par quelques paroles aimables à l'adresse de ses auditeurs.

M. Fagard prit à son tour la parole au nom des clubs représentés et fit appel à l'union des clubs motocyclistes Liégeois.

M. Léon Gillet, au nom des constructeurs d'abord, puis, comme fondateur de l'U. M. L., dit tout son enthousiasme d'assister à une fête qui marque une recrudescence dans la vie du club avec l'avènement de son nouveau président.



M. Albert Louvigny qui vient d'être désigné en qualité d'administrateur de l'U. M. Dinant.

M. Paulus donna ensuite lecture du palmarès de Mont-Theux, puis, le président donna connaissance du programme sportif projeté pour la prochaine saison.

L'U. M. L. fera disputer sa classique épreuve de côte à Mont-Theux, tandis qu'une équipe sélectionnée de ses coureurs matchera un team étranger. Il fut rendu aussi un juste hommage au lieutenant Fabry, qui s'est dernièrement signalé par une série de vols intéressants réussis à bord d'une moto aviette propulsée par un moteur de 4 CV. Gillet.

On retraça ensuite l'activité déployée par la section touristique durant l'été 1929. L'U. M. L. organisa vingt excursions officielles ayant groupé 587 véhicules et réuni 2.544 personnes.

Ces chiffres montrent combien les vainqueurs de ce championnat eurent fort à faire. MM. Hermans et Devillers enlevèrent la palme à moto et Jacques Paulus en voiture.

Dernièrement plus de 300 motocyclistes belges ont assisté à l'aérodrome de Bierst-Awans (Liège) aux démonstrations du plus haut intérêt qui ont permis au lieutenant Fabry de faire étalage de toutes les possibilités qu'il a su tirer de son avionnette propulsée par un moteur de motocyclette de 4 CV de marque Gillet d'Herstal. Fabry resta 18 minutes en l'air, procédant à toutes les évolutions classiques avec la même aisance qu'il aurait pu le faire disposant d'un appareil muni d'un moteur d'une puissance vingt fois supérieure. Il effectua notamment une descente en vol plané, après avoir coupé l'allumage alors qu'il se trouvait à 400 mètres d'altitude.

Nous apprenons qu'au cours de sa dernière séance le Conseil d'administration de Touring Motor Liégeois a décidé de l'organisation d'un bureau permanent pendant toute la durée de l'exposition.

Plusieurs délégués y siégeront avec la mission de renseigner les camarades motocyclistes étrangers et les pilotes au besoin à travers l'exposition comme dans les rues de la cité ardente.

...et petites nouvelles

Actuellement les coureurs motocyclistes belges sont répartis dans les catégories experts, seniors et juniors.

Ceux des deux premiers groupes sont des professionnels, ou à peu près, tandis que les juniors sont des amateurs au sens strict du mot.

La différence essentielle qui existe entre eux c'est qu'il ne peut jamais être fait de publicité sur les résultats de ces derniers.

C'était le remède radical pour combattre l'amateurisme marron qui s'exerçait aussi dans ce département avec son sans-gêne habituel.

A la fin de chaque année une sélection est opérée sur base que tout coureur ayant remporté pendant la même saison trois premiers prix dans des courses nationales ou internationales réunissant au moins quatre partants est classé d'office dans la catégorie supérieure.

Les quelques motocyclistes suivants réalisent cette condition :

Juniors devant passer dans la classe des seniors :

De Keyser (U. M. de Bruxelles); Hufkens (A. M. C. Limbourg).

Seniors devant passer dans la classe des experts :

Achille (Union Motoriste de Bruxelles); De Coninck (A. M. C. Audenarde); Peeters (Royal Antwerp M. C.); Rauwers (A. M. C. Bruxelles); Schoupe (U. M. de Bruxelles). Comme on le voit, cette réglementation ne déplace que quelques coureurs.

Les nouveaux experts sont tous très capables de se comporter brillamment dans la catégorie supérieure.

Dernièrement à l'Union Motor, Dinant lançait appel aux coureurs juniors avec l'espoir que certains d'entre eux défendraient ses couleurs dans les grandes compétitions sportives. Cette démarche n'est pas restée vaine; car MM. Houyoux Jean, Delcourt Raymond, Hublet Arsène, Stevenne Léopold, Grégoire Emile, se sont spontanément offerts à prêter leur concours. G. DETAILLE.

Elans M. C.

L'Assemblée générale de fin d'année a apporté peu de changement; comité pour 1930 :

Président : M. Groutars; vice-présidents : MM. Demy et Léanne; secrétaire : M. Foret; secrétaire-adjoint : M. Dries; trésorier : M. Jacobs; directeur des fêtes : M. Crommelynck; commissaires : Mrs Liandon, Olfirs, Luypaert et Préte.

Le Banquet de l'« Elans » M. C. a eu lieu le 8 février en son local. On remarquait la présence de MM. Vermeulen, Président de l'A. M. C. S. G., M. Legros, remplaçant M. Bouchet, président de l'U. M. B., M. Heilinx, président de l'A. M. C. F., M. Van Cutsem, secrétaire de l'« Eclair », M. C. S., M. Vander-Mispel, représentant le comité des fêtes d'Etterbeek. M. Groutars invita les assistants à la course nationale du 25 mai. M. Vermeulen, au nom des clubs de la capitale, félicita les organisateurs de la marche ascendante et rapide du club. M. Legros, par une habile propagande, exposa le règlement de l'élection de la Reine du Motocyclisme, le 1^{er} mars, sous les auspices de l'U. M. B. auquel l'« Elans » présente deux candidates. Un joyeux bal acheva cette charmante soirée.

18 AVRIL — 4 MAI

Le Tour de France 1930



L'arrivée en 1929

Le Tour de France revêtira, cette année, une ampleur considérable. Indépendamment des appuis importants apportés au M. C. F. organisateur, un élément psychologique nouveau donnera à cette manifestation son intérêt complet ; en effet, on se rappelle comment, il y a quelques années, cette épreuve, à la suite d'une trop grande avance sur l'opinion publique et trop vaste pour le sport, surtout motocycliste encore en période de convalescence, avait dû être supprimée. L'an dernier, notre confrère Le Journal jugeant propice l'occasion de faire renaitre le Tour de France l'organisa à nouveau. Comme il fallait s'y attendre, il y eut beaucoup de critiques, disons même beaucoup d'animosité. Les raisons qui avaient motivé son arrêt, subsistaient encore ; de plus, une crise sévissait dans l'industrie motocycliste ; en outre, l'accord était loin d'être fait entre les dirigeants de notre sport ; nous-mêmes, quartier général, si l'on peut dire, des critiques, compliments ou indifférences, vîmes avec une véritable crainte certains points du règlement : la question des moyennes, en particulier, fut d'abord discutée, non tant du point de vue moyennes en elles-mêmes, (car nous sommes plus que jamais acquis à cette vérité première qu'une excellente moto ou voiture à 100 à l'heure est moins dangereuse qu'un ignoble tacot sans freins à 25 à l'heure) mais parce que, comme en toutes choses, il était nécessaire de ne pas aller devant un échec général pour le sport : il était urgent de ne pas amener le populaire profane qui considérait encore la motocyclette comme un engin rapide de mort. Nous acceptâmes le rôle ingrat, dangereux même, de Cassandre à cette occasion ; n'étions-nous pas les seuls, par notre puissance, à pouvoir tenter cette aventure... qui eût pu être dangereuse ?

Et, de suite, deux clans se formèrent : les amis et les... critiques. Les partis s'observèrent, l'opinion fut saisie, les pouvoirs furent contraints à étudier la question plus objectivement et à... admettre la sécurité réelle de la moto.

On se rappelle cette lutte qui divisa nettement et cruellement notre sport : les intérêts étaient trop divergents pour qu'il n'en

fût pas ainsi. Toutefois, il était de notre rôle de tendre le rameau d'olivier en vue d'une paix désirée et nous fûmes amenés à déclarer hautement que, si l'expérience tentée réussissait, nous serions les premiers à taire nos critiques et à seconder les organisateurs.

Certes ! alors un troisième clan s'est formé en nous traitant d'opportunistes ; nous pouvons très aisément nous laver de ce reproche. Si, pour des raisons quelconques, la tentative eût échoué, notre programme était connu : il serait resté un seul groupement pour remonter le courant ; bref, toute notre organisation était suffisante pour cette ingrate besogne le temps seul eût été nécessaire. Notre impression était que le Tour de France ne pouvait pas ne pas réussir et, avouons-le aujourd'hui, nous jouions cartes et atouts en mains. Mais l'opinion publique prévenue contre la moto, avait besoin de ce vigoureux stimulant.

Et de là, nous fûmes amenés à déclarer, par la voie de Moto Revue, que, si le succès couronnait l'œuvre audacieuse et considérable des organisateurs, nous serions heureux de reconnaître loyalement le succès et d'y aider puissamment.

Et ce fut le succès ! Fidèle à notre parole, nous apportons donc un appui aussi loyal, aussi puissant, aussi entier que d'aucuns le désirent, au Tour de France motocycliste 1930, qui marquera officiellement la deuxième épreuve comptant pour la Coupe de Tourisme 1930 : autrement dit le vrai championnat de France sur route de la motocyclette. Quatre points sont affectés aux 15 jours de l'épreuve ; deux points aux 8 jours de Paris-Les Pyrénées-Paris, et 1 point à Roubaix-Paris-Roubaix et au Circuit de l'Ain. La paix, comme on le voit, est dorénavant complète dans le sport motocycliste. Peut-être se trouve-t-il encore quelques esprits chagrins que les dissensions, les luttes intestines délectaient. Qu'ils fassent généreuse abstraction de leurs rancœurs ; Moto Revue les a écoutés en toute franchise l'an passé ; cette année, nous leur adressons un appel décisif à l'union pour la plus grande extension de la motocyclette : à eux de comprendre.

Ce que sera le Tour de France 1930

Un aperçu d'ensemble sera, croyons-nous, la meilleure présentation du Tour de France 1930. Voici donc, avant d'entrer dans le détail, les grandes lignes de l'épreuve :

Vendredi 13 avril : première étape (510 km. environ) Paris, Vernon, Rouen, Bolbec, Le Havre (1/2 étape déjeuner), Dieppe, Abbeville, Doullens, Bruay, Lille.

Samedi 19 avril : exposition à Lille. Dimanche 20 avril : deuxième étape (435 km. environ), Lille (départ de nuit), Valenciennes, Hirson, Sedan, Verdun, Metz, Nancy (étape), exposition.

Lundi 21 avril : troisième étape (380 km. environ), Nancy (départ de nuit), Sarrebourg, Colmar, la Schlucht, Remiremont, le Ballon d'Alsace, Mulhouse (étape), exposition.

Mardi 22 avril : quatrième étape (495 km. environ) Mulhouse, Isle-sur-le-Doubs, Besançon, Poligny, Bourg (1/2 étape, déjeuner),

col de Berthian, Bellegarde, Annecy, Chambéry, Grenoble (étape).

Mercredi 23 avril : exposition d'une journée à Grenoble.

Jeudi 24 avril : cinquième étape (500 km. environ), Grenoble, Valence, Montélimar, Avignon, Aix (1/2 étape, déjeuner), Brignolles, Draguignan, Grasse, Nice (étape).

Vendredi 25 avril : exposition d'une journée à Nice.

Samedi 26 avril : sixième étape (480 km. environ), Nice, Fréjus, Hyères, Marseille (1/2 étape, déjeuner), Arles, Nîmes, Sète, Béziers (étape).

Dimanche 27 avril : exposition d'une journée à Béziers.

Lundi 28 avril : septième étape (365 km. environ), Béziers (départ de nuit), Quillan, Foix, Saint-Giron, Saint-Gaudens, Tarbes (étape), exposition.

Mardi 29 avril : huitième étape (500 km. environ), Tarbes, Auch, Agen, Bergerac,

Périgueux (1/2 étape déjeuner, Angoulême, Cognac, La Rochelle (étape).

Mercredi 30 avril : exposition d'une journée à La Rochelle.

Jeudi 1^{er} mai : neuvième étape (500 km. environ), La Rochelle, La Roche-sur-Yon, Nantes, Pont-Château, Vannes (1/2 étape, déjeuner), Lorient, Quimper, Brest (étape).

Vendredi 2 mai : exposition d'une journée à Brest.

Samedi 3 mai : dixième étape (440 km. environ), Brest (départ de nuit), Saint-Brieuc, Broons, Rennes, Laval, Le Mans (déjeuner au circuit). Epreuve d'une heure sur le circuit permanent à moyennes minimales imposées. Exposition au Mans.

Dimanche 4 mai : onzième étape (250 km. environ), Le Mans, Alençon, Verneuil, Versailles (déjeuner). Arrivée épreuve encadrée jusqu'à la porte Maillot.

LE ROULEMENT A GALETS CONIQUES TIMKEN ET SES APPLICATIONS A LA MOTOCYCLETTE



On reproche quelquefois à la motocyclette d'être issue de bicyclette, de ne s'être que difficilement dégagée de ses origines. C'est faire preuve d'ingratitude, car nous tenons de la bicyclette certains progrès essentiels. Quand on doit compter uniquement sur ses muscles pour la propulsion d'une machine, on est tout naturellement amené à ne pas gaspiller la précieuse énergie humaine. Cela se traduit par une utilisation rationnelle des matériaux qui permet de réduire le poids et par l'emploi de roulements où les frottements sont aussi complètement éliminés que possible. Aux roulements lisses dont le rendement, ne peut, même avec l'interposition d'une pellicule d'huile, être que très médiocre, on a été dès l'origine amené à substituer des roulements à billes. Celles-ci roulent, théoriquement au moins, sans frottement et le rendement est excellent. Lorsque les roulements doivent résister à des charges élevées et à des à-coups, comme c'est le cas à la tête de bielle, on emploie de préférence aux billes des rouleaux. Mais billes ou rouleaux, s'ils résistent merveilleusement aux poussées radiales, c'est-à-dire, à celles qui s'exercent perpendiculairement à l'axe ne sont pas faits pour résister aux poussées qui s'exercent suivant l'axe ou poussées axiales. Sous l'effort de ces dernières, les billes, tendent à se coincer dans leurs cages. Quant aux rouleaux, ils sont évidemment incapables de résister à

1. La partie intérieure sur laquelle portent les rouleaux. La surface de roulement est conique et cette partie s'appelle cône. Elle présente deux bourrelets qui ne servent qu'à maintenir les rouleaux sur leur chemin de roulement et qui font en quelque sorte office de guides. Le bourrelet placé du côté du plus grand diamètre du cône ne reçoit nullement la poussée axiale, celle-ci étant complètement absorbée par les rouleaux.
2. La cuvette extérieurement cylindrique est intérieurement conique. Elle contient l'ensemble du roulement. Elle ne présente aucun bourrelet.
3. Les rouleaux coniques.
4. La cage qui maintient les rouleaux espacés. Sinon, l'avant d'un rouleau qui se déplace de haut en bas, heurterait l'arrière du rouleau précédent qui se déplace de bas en haut et il en résulterait des frottements. Il ne faut pas que les rouleaux se touchent et c'est le rôle de la cage.



L'ensemble d'un roulement Timken ; à l'intérieur, un rouleau conique seul.

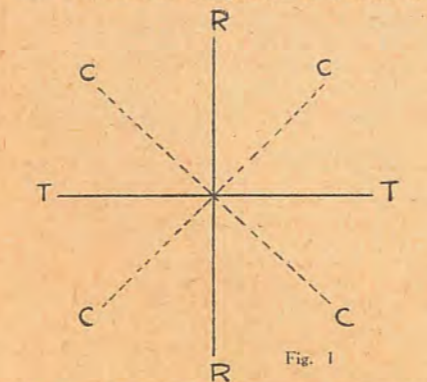


Fig. 1

Ce schéma montre les trois types de pressions qui, dans un roulement à billes occasionnent des frottements et déterminent l'usure.

la moindre poussée axiale. C'est pourquoi, l'on peut employer des rouleaux à la tête de bielle, mais non aux roulements des roues, par exemple. On aurait, il est vrai, la ressource de monter des butées à billes, mais au prix de la complication, de l'encombrement et de l'économie. Quant aux roulements à billes qu'on était contraint d'employer là où la charge et les chocs auraient exigé des roulements à rouleaux et qui, d'autre part, tout en résistant dans une certaine mesure aux poussées axiales, se trouvaient néanmoins fonctionner dans des conditions anormales, ils perdaient une partie de leurs avantages : leur rendement baissait et ils s'usaient plus rapidement. Le besoin se faisait donc sentir de roulements capables de résister à la fois aux poussées radiales et aux poussées axiales. C'est ce qui a été réalisé par les roulements Timken à rouleaux coniques. Ils ont été dès leur apparition chaleureusement accueillis et leur emploi est devenu classique, en particulier pour les moyeux et les directions.

Ce qu'est un roulement Timken

Si nous examinons un roulement Timken, nous voyons qu'il est composé de quatre éléments :

La pression développée est indiquée ici : la composante de la charge axiale supportée par chacun des rouleaux, et qui est la charge totale divisée par le nombre des rouleaux, est indiquée en T_r . Il en résulte une pression du rouleau sur le cône égale à P_c et une pression sur la cuvette égale à P_o .

Cette figure montre de quelle façon la pression sur les rouleaux est déterminée. L est la composante de la charge radiale supportée par le rouleau. La pression du rouleau sur le cône qui est, bien entendu, normale, à la surface du cône, est égale à P_c . De la même façon, la pression du rouleau sur la cuvette est normale à la surface du roulement de la cuvette, et égale à P_o . P_c et P_o n'étant pas dirigés suivant la même ligne droite, étant donné le léger angle du rouleau, il s'ensuit une très faible pression axiale P_r qui s'applique sur le chemin de roulement du cône.

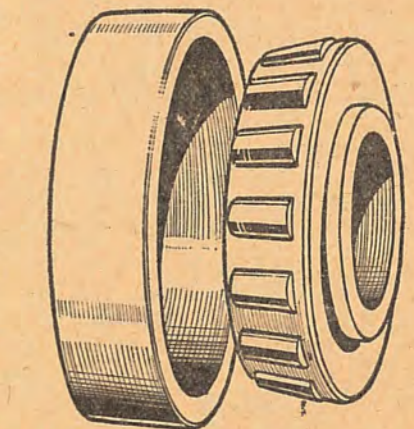
Cuvette, rouleaux et cône représentent une série de troncs de cônes. Si nous prolongions ces troncs de cônes par des lignes imaginaires, nous constaterions qu'elles se rencontreraient toutes en un même point, autrement dit que tous ces cônes ont un sommet commun.

Comment travaille un roulement Timken

Remarquons tout d'abord qu'il ne peut y avoir de glissements des rouleaux sur les chemins de roulement, malgré la conicité. En effet, là où le rouleau a le plus petit diamètre, le chemin de roulement a le plus petit développement et vice versa. Le cas est analogue à celui de deux roues de diamètre différent montées sur un même axe. Elles

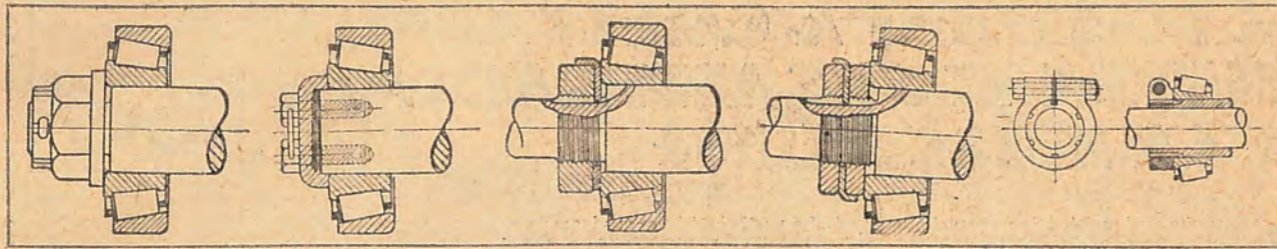
décrivent une courbe sans aucun glissement. Voyons maintenant comment se comporte le roulement Timken vis à vis des pressions radiales et axiales.

Représentons (Fig. 1) par une droite verticale R les pressions radiales et r une droite horizontale T les poussées axiales. Si ces forces R et T sont égales, leurs résultantes seront des forces obliques faisant avec RR' et TT' un angle de 45 degrés. On voit donc qu'un roulement conique peut seul résister à la fois aux pressions radiales et aux poussées axiales. Supposons maintenant que la poussée axiale soit plus faible que les pressions radiales, c'est-à-dire que R soit plus grand que T . Les résultantes tendront alors à se rapprocher de la verticale. On réduira donc dans ce cas la conicité du roulement. On conçoit donc qu'il est possible avec des roulements de conicité différentes de réaliser les combinaisons capables de résister aux rapports les plus divers des pressions radiales aux poussées axiales.



Vue de profil ; le roulement Timken avec sa cage et ses rouleaux coniques

Un exemple curieux de cette faculté du cône à résister à la fois aux pressions radiales et aux poussées axiales nous est offert par l'architecture où la clé de voûte a une section triangulaire.



Méthodes de réglage et de freinage des cônes et cuvettes ; le type de la cage, variable selon les circonstances, est étudié pour conserver le lubrifiant et préserver le roulement contre l'humidité et la poussière.

En somme, le roulement conique, au lieu de chercher à résister à deux forces perpendiculaires, résiste à leurs résultantes.

Et, entre le cas où les pressions radiales sont à leur maximum et les poussées axiales à leur minimum et celui où au contraire les poussées axiales sont à leur maximum et les pressions radiales à leur minimum, il permet en variant la conicité de s'adapter à toutes les résultantes possibles.

Les roulements Timken ont un autre avantage, c'est qu'ils s'alignent d'eux-mêmes du fait que la grande base du rouleau porte contre le bourrelet. Ainsi le rouleau ne peut se mettre de biais et il porte toujours parfaitement aussi bien sur le cône que sur la cuvette. Les rouleaux ne sont donc pas guidés par la cage dont le rôle unique est d'empêcher leur contact et de les maintenir à l'espacement voulu.

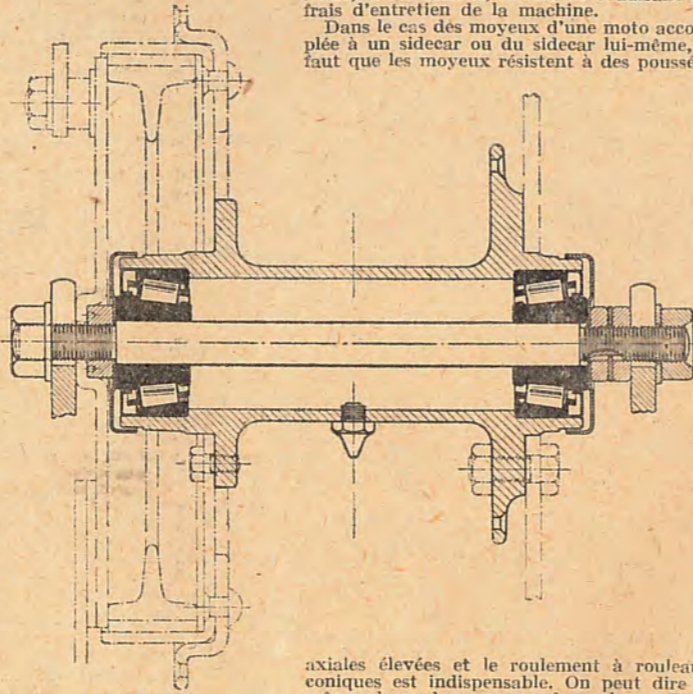
Une autre qualité du roulement Timken est particulièrement précieuse. Quand un roulement à billes ou à rouleaux a pris un peu de jeu, il doit être changé ou bien il faut rectifier les chemins de roulement et remplacer les billes par des billes plus grosses, ce qui n'est guère moins coûteux que le remplacement pur et simple. Le roulement Timken est réglable et c'est encore une des heureuses conséquences du principe de la conicité. Il suffit de faire varier légèrement les positions respectives de la cuvette et du cône et on trouvera, dans les illustrations

jointes à cette courte description, quelques-uns des procédés qui peuvent être utilisés à cet effet. Ce réglage est d'une extrême facilité. Il suffit de laisser un jeu latéral imperceptible. Par sa conception, le roulement Timken ne s'use pas. Si à la longue se produit une légère usure, le jeu qui en résulte peut être aisément rattrapé. Aussi on peut dire sans aucune espèce d'exagération, qu'un roulement Timken n'a jamais besoin d'être remplacé et qu'il enterrera la meilleure des motos.

Si le roulement Timken fonctionnait dans une atmosphère parfaitement sèche et

exempte de poussières, il n'aurait jamais besoin de graissage. Mais ce n'est pas le cas et il a besoin de graisse ou d'huile pour le protéger contre la rouille et les divers agents de corrosion. On peut le graisser à la vaseline et il fonctionnera ainsi plusieurs mois. Dans le cas de grandes vitesses, il y a lieu d'employer de l'huile épaisse et de ménager dans la cage du roulement une gorge qui permet à l'huile rejetée vers le plus grand diamètre

Un moyeu de motocyclette monté sur roulement à galets coniques Timken ; on s'aperçoit que la disposition des rouleaux, à chaque extrémité des moyeux, compense toutes poussées latérales empêchant ainsi tout jeu néfaste à l'excellente tenue de route.



et de la direction. On sait combien il est important pour la bonne tenue de route d'une motocyclette que les roues ne puissent sortir de leur plan. Aucun roulement ne peut réaliser cet idéal au même degré que le roulement Timken. Leur emploi a éliminé tous les ennuis de roulements qui n'étaient pas rares auparavant et évité le remplacement périodique des roulements de moyeux. Ils ont donc contribué à améliorer la tenue de route, le rendement, et cela en réduisant les frais d'entretien de la machine.

Dans le cas des moyeux d'une moto accouplée à un sidecar ou du sidecar lui-même, il faut que les moyeux résistent à des poussées

axiales élevées et le roulement à rouleaux coniques est indispensable. On peut dire la même chose des moyeux de cyclecar. Dans une direction de motocyclette, il n'est pas douteux que les roulements à billes sont défectueux car nous avons là un exemple où s'exercent des efforts dans toutes les directions par suite du poids de la machine et des chocs de la route. Avec les anciens roulements à billes, il était inévitable qu'il y eut du jeu. Souvent les billes causaient au risque de bloquer la direction. Le roulement Timken nous a permis d'avoir des directions douces et sans jeu.

Les applications du roulement à rouleaux coniques à la motocyclette peuvent être encore plus nombreuses. Si, par exemple, on emploie dans un bloc-moteur des engrenages hélicoïdaux qui exercent une poussée axiale, si la transmission par pignons d'angle continue sa marche en avant, les roulements Timken seront fatalement employés.

La création des roulements Timken peut donc être considérée comme une date importante dans l'histoire de la motocyclette. Si on choisit parmi la gamme si complète des roulements Timken celui qui convient exactement à chaque cas particulier (et les fabricants ou leurs représentants sont là pour vous guider), on ignorera le jeu, l'usure, les ruptures de billes et on obtiendra le maximum de sécurité, de durée et de rendement.

Les billes minuscules employées dans la direction des motos connaissent le martèlement perpétuel et l'inévitable rupture ; n'avez-vous pas, en effet, constaté ces craquements et cette dureté irrégulière de votre direction ? C'est l'indice d'une cuvette mal centrée, amorce d'une rupture. Le Timken, sur votre fourche et la même conclusion que pour le moyeu ci-dessus, s'impose pour son adoption.

par la force centrifuge de revenir de l'autre côté du roulement. Il en résulte une circulation d'huile.

Utilisation des roulements Timken Il y a deux emplois pour lesquels, dans la construction motocycliste, les roulements Timken sont devenus presque universels : nous voulons parler des moyeux des roues



LE SPORT

pendant les 24 heures sans aucun handicap ou sans aucune indication restrictive quelconque. Les prix, indépendamment du classement général qui fait référence dans le monde entier, sont des plus tentants. Nul doute que l'épreuve créée, mise sur pied avec tant de succès et désormais classique de M. Mauve assisté de ses distingués commissaires Breitenstein, Cuillier, Blumberg, Michel et Anfray, ne rencontre le succès des autres années. Nous donnerons d'ici peu tous détails d'organisation ainsi que l'histoire de cette belle épreuve.

Roubaix-Paris-Roubaix

Le rappel qui a été fait, il y a huit jours, que la clôture des engagements pour Roubaix-Paris-Roubaix est irrévocablement fixée au 20 mars, a produit un effet salutaire. En quelques jours de nombreux nouveaux engagements sont arrivés au Club et l'on peut citer parmi eux ceux de : Berjonval, Aramis, Flopo, Devilder, Paul Pean, Pahin, Mercier, Oringa, Bollinger, Baelen, Guignard, Chailly, Touzet Alex., et une équipe du Moto-Club de Paris et de la Seine. Le grand derby de la route s'annonce comme devant être une épreuve sensationnelle et certainement on peut être assuré dès maintenant de voir plus de cent concurrents au départ. Rappelons qu'il reste encore quelques bons d'essence Eoline et Huile Purfina. Règlements et Engagements, 42, rue du Maréchal-Foch. Tél. 476 et 2643, Roubaix.

La Course de côte à Grasse

Les vainqueurs en sont : Hommaire en 175 emc. et en 350 emc., side-car ; Boetsch en 250, 350 et 500 emc. ; Berthe en 600 side-car. L'annuelle épreuve, qu'organisait pour la troisième fois l'Amical Motor Club de Grasse, a obtenu un succès, mais moins brillant que celui qu'escomptaient les organisateurs.

La course de côte qui se disputait dans le magnifique domaine de Rothschild d'un parcours de 2.700 km. avec un pourcentage de 8 % fut courue sous la pluie et l'état de la route rendue dangereuse ne permit aux concurrents de lutter dans la limite de leurs moyens.

L'as de Monet-Goyon, Hommaire enleva brillamment sa catégorie en petite cylindrée et pilotait avec brio son side sans passager, mais emportant le poids réglementaire. D'autre part, Boetsch qui ne compte plus ses victoires, cumula une fois en enlevant les trois catégories suivantes : 250, 350 et 500 emc. sur Magnat-Debon. Il mérite d'ailleurs bien son titre de champion de la Côte d'Azur.

Braccini fut quelque peu malchanceux ; néanmoins, il est à suivre, car le gars a du cran et peut, certes inquiéter les meilleurs.

Bert sur side 600 Gnome et Rhône fut le meilleur des sides et fut d'ailleurs parfaitement secondé par un passager à la age.

Voici le classement technique

175 emc. Hommaire (Monet-Goyon), 2' 43" moyenne 59.630 ; 2. Braccini (Terrot), 2' 53" 4 ; 3. Rospide (Monet-Goyon), 3' 19" 1.
250 emc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 2' 42" 3, meilleur temps motos, moyenne 59.770 ; 2. Gambini (Magnat-Debon), 3' 2" 2 ; 350 emc. — 1. Boetsch (Monet-Goyon), 2' 45" 3 moyenne 54.690 ; 1. Hommaire (Monet-Goyon), 2' 46" 4 ; 3. Demourre (New-Map), 3' 10" 4 ; 4. Bousquet (Terrot), 3' 41" 1.
500 emc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 2' 45" 7, moyenne 58.900 ; 2. Douglas (Keller), 3' 113.
350 emc. — Sidecar 1. Hommaire (Monet-Goyon), 3' 5" 3, moyenne 52.370 ; 2. Groppo (Magnat-Debon), 3' 27".
600 emc. — Sidecar, 1. Berthe (Gnome et Rhône), 2' 57" 3, moy. 54.820 m. t. ; 2. Rospide (Gnome et Rhône), 3' 23" 1.
NOEL.

Le Bol d'Or

Vitesse, endurance sur 24 heures. Peut-on trouver plus belle formule pour la Pentecôte les 7, 8 et 9 juin prochain ? Tel est le Bol d'Or que l'on peut considérer comme la plus belle épreuve spectaculaire du calendrier sportif. Elle plaît aux coureurs, aux organisateurs, aux constructeurs et au public. De plus, il ne faut pas oublier que l'on peut tenter les records mondiaux des 3, 6, 12, 24 heures pendant l'épreuve. Le Bol d'Or se disputera cette année encore dans la forêt de Saint-Germain sur le circuit bien connu. Il est organisé par l'A. M. C. de France et l'A. C.

de l'île de France, sous la présidence d'honneur de M. Henry Paté. Les engagements sont reçus, depuis le 1^{er} janvier dernier jusqu'au 5 mars, une réduction de 10 % est accordée ; jusqu'au 21 mai, les droits sont simples ; puis du 21 au 27 mai, ils seront au tarif double ; il est vrai que dans ces prix une assurance de 500.000 francs est comprise. Nous tenons à dire, dès maintenant qu'il est très facile pour les clubs motocyclistes de prévoir à l'occasion de la Pentecôte leur déplacement à Saint-Germain-en-Laye ; il suffit, pour ceux qui sont éloignés, de venir avec une tente par 4 ou 5 membres. Ils trouveront aux abords mêmes du circuit et à des prix normaux l'alimentation nécessaire sans craindre le coup de fusil. Ils jouiront d'un spectacle unique au monde, et la proximité de Paris (15 km.) leur permettra, entre deux épreuves, de rallier la capitale. C'est une chose à prévoir dans son calendrier motocycliste 1930.

De quoi se compose le Bol d'Or

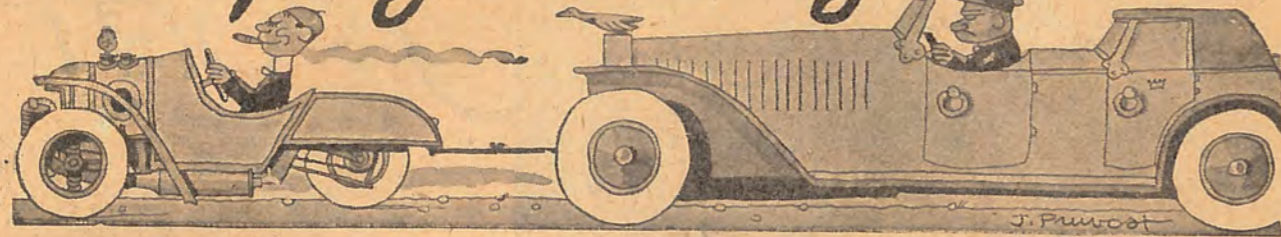
Le Bol d'Or, épreuve-type, se compose de deux courses : de 3 heures à 3 heures de l'après-midi les 7 et 8 juin, a lieu l'épreuve des motocyclettes et sidecars, et de 5 heures à 5 heures de l'après-midi les 8 et 9 juin, se déroule l'épreuve des cyclecars et voitures : pleins gaz, virage pris sur le chapeau de roue et sans changement de conducteur pendant 24 heures, telle se présente l'épreuve du Bol d'Or. Nuit et jour, elle se déroule sans que l'intérêt en diminue d'une façon quelconque. Le circuit est vaste et s'étend sur 4 km. 180, très roulant ; il forme approximativement un triangle rectangle dont l'hypoténuse marque en ligne droite 1.720 mètres et les deux autres côtés, 1.180 mètres environ. Le gagnant dans chaque catégorie est celui qui parcourt la plus grande distance



Côte de Grasse ou Course de Rothschild : Boetsch sur Magnat-Debon 350 emc. prêt à s'envoler.

Hommaire se classe 1^{er} en sidecar Monet et Goyon 350 emc.

La page du cyclecar



Un dilemme

Maintenant un dilemme se pose à moi pour lequel j'ai recouru à vos excellents conseils. J'ai envie de m'acheter une nouvelle machine pour deux personnes, ma femme et moi. Je ne suis pas assez riche pour me payer le 3 roues de mes rêves qui coûte équipé près de 19.000 !!!!! (et encore, le modèle populaire). J'ai donc le choix entre un Amilcar d'occasion, et il faut compter pour un joli modèle sport, très bien équipé, la somme de 10.000 francs, plus les inévitables frais qu'il faut toujours faire sur toute machine d'occasion : coussins ou pneus, ou révision moteur, etc... ou entre une bonne 750 cmc. bicylindre avec excellent sidecar, capots, pare-brise, mallette, qui me coûterait dans les 11.500, neuf, sans faux frais, garantie, etc. Hélas ! ma femme, ne veut qu'en entendre parler, car mon dernier side, rudimentaire était peu confortable. C'est donc à ce sujet que je vous demande conseil.

A mon avis, le side serait plus confortable et mieux suspendu pour ma délicate passagère et offrirait le gros avantage de la simplicité robuste et rustique, jointe à l'économie d'entretien annuel ; marche souple puissante, rapide, insensible aux mauvais pavés et moi j'adore la moto..... Une troisième solution s'offre à nous : la populaire 5 HP cabriolet 750, vendue 500 francs par mois... Mais 500 francs tous les mois, cela arrive à devenir bien lourd dans certains mois de morte-saison, et puis on est toujours endetté ! D'autre part, je doute que la conduite de cette petite machine me donne les joies de la 750 cmc bicylindre-side ou de la nuiturette d'occasion précitée pour mes petites balades de 400 kilomètres du samedi au dimanche. Je me vois tout le temps obligé, à changer de vitesse...

Maurice CHERPITEL, abonné.

Il n'est pas douteux que l'achat d'une voiture d'occasion est scabreux, même lorsqu'il s'agit d'une bonne marque. Il faut de plus considérer que les réparations d'une voiture sont coûteuses.

La voiturette à crédit est un vaillant petit véhicule, mais dont la rapidité et la possibilité ne sont pas celles d'un sidecar 750 cmc. Celui-ci, avec sa suspension élastique, est vraiment confortable et votre passagère sera mieux que dans une voiture.

Ne parlez pas de ce que vous ignorez

Je suis un vieux lecteur de Moto Revue. J'y ai trouvé d'excellentes choses que l'on ne trouve sur aucune autre revue. C'est indiscutable.

1° Mais tu vas fort depuis quelque temps. Aie pitié de tes lecteurs et évite leur Phumiliation d'être pris pour nouveaux débarqués :

Essais d'un Morgan : On peut pousser le moteur indéfiniment à plein gaz sans le fatiguer. Oh ! oh ! Une voiturette peut rarement faire 20.000 avec des 710 x 90. Où ça ? Et avec 5 roues encore. Oh ! oh !

2° Compte-rendu d'un bal : Un écart de 1/10° de seconde dans l'acoustique empêchait la jeune danseuse d'exécuter convenablement ses entrechats, elle était distante de 25 mètres de l'orchestre. 1/10° de seconde. Tu as le don de nous faire rigoler parfois.....

ANTOINE, Nice,

1° Oui, on peut pousser indéfiniment, à pleins gaz, le moteur du Morgan : on ne t'a pas dit, malagache, que pousser indéfiniment, c'était en oublier de boire et manger pendant 20.000 kilomètres ! Non seulement c'est une qualité du Morgan mais aussi des motos 4 temps de fortes cylindrées

de ne jamais faiblir, comme cela arrive avec les voitures de marques sérieuses, quand on les pousse longtemps. Cela tient tout simplement, naïf, à ce que les motos et Morgan sont à refroidissement par l'échappement : que plus on va vite, plus le courant d'air est froid. Tandis que sur un zinc à 4 roues... l'eau du radiateur fait exactement le contraire... As-tu compris ?

2° Rigole : mais tu ne vois pas que ta question va faire rigoler 2.600 lecteurs qui assistaient au bal : entre l'orchestre qui était au centre de la salle et la danseuse qui était au fond de la scène, il y avait exactement 43 mètres. Donc, nous avons même sous-estimé notre 1/10° de seconde ! Et puis, dans l'histoire, tu as eu le don de contrarier la danseuse de 7 ans qui nous a supplié de ne pas trop insister sur cette déféction imprévue : vilain, va !

3° Tout le reste de ta lettre est sur le même ton du type qui parle de ce qu'il ne connaît pas assez : c'est dommage, parce que tu as l'air d'être un charmant garçon, aussi nous ne donnerons pas ton nom et ta tête à jouer à ton entourage.

Tribune libre

M.H.L. Tucker (p. 190) me prend à partie à propos de ma lettre du numéro de Noël où je disais : « On a en France des Amilcar, Salmson, Sandford, Rally, E.H.F., Lombard, etc., genre de voitures très peu répandues en Angleterre ». Je maintiens cette « forte pensée » qui n'est pas de moi, mais est tirée du journal anglais The Autocar. M. Tucker l'explique lui-même : cette rénumération du 1.100 outre-Manche, en ne citant qu'une marque anglaise, la Riley, contre sept marques françaises, auxquelles j'ajouterais les E.L.H., et 4 roues d'Yrsan ; du reste la Riley de sport n'est apparue pour la première fois qu'au dernier Salon de l'Olympia de Londres, à un prix exorbitant (comparé aux prix d'Amilcar et Salmson). De plus, on ne voit pas de ces Riley de sport sur les routes anglaises, mais uniquement des 4 places.

De plus, M. Tucker ajoute : « Vous doutez de la supériorité anglaise en matière automobile ? Attendez les 24 heures du Mans et voyons si Bentley ne battra pas Bugatti. » D'abord la Bentley du Mans a 4 l. 1/2 (les trois modèles sont 3, 4 1/2 et 6 1/2 litres), et la Bugatti a 2 l. 300. Une différence !

De plus, une conduite intérieure Bugatti fait plus de 130 kilomètres dans l'heure avec une cylindrée de 3 litres. Je m'inclinerai quand les conduites intérieures 3 litres Bentley, Sunbeam, Grossley, Vauxhall, etc.,

Les papiers sont personnels

Pouvez-vous me dire si un fabricant de véhicules a le droit de remettre les papiers permettant le retrait de la carte grise, avant que le véhicule soit en état d'être livré à son propriétaire.

En tout cas, je vais vous expliquer rapidement mon histoire.

J'ai commandé un cyclecar le 1er janvier, le reçu qui m'a été remis en échange des arrhes, portait la livraison pour fin janvier. Le 26 janvier je passe à l'usine : on me dit, il n'est pas prêt mais voilà le duplicata pour prendre votre carte grise.

La semaine suivante je téléphone, on me dit, il est prêt, payez-le comptant et vous pouvez en disposer. C'est peut-être pour cela que la charmante personne qui s'occupe des livraisons s'amuse à me faire attendre, et je n'ai aucune nouvelle.

Qu'en pensez-vous, j'ai la carte grise depuis le 4 février, les impôts et l'assurance payés : croyez-vous que le cyclecar se développera

rapidement avec ce procédé, et que puis-je faire ? Ai-je un droit d'agir quelconque ? Je serais très heureux de connaître votre opinion et vos conseils.

P.-S. — Comme la banque présente la première traite cette semaine, suis-je forcé de payer, même si je n'ai pas le cycle car ?

REBOURS Robert, abonné 83-24.

Evidemment, le procédé commercial n'est pas des plus adroits. Si cela peut vous consoler nous avons, il y a quelques années, attendu 4 mois livraison d'une machine de cette marque. Quels recours avez-vous ? Ils ne sont pas lourds. Voyez les clauses de votre contrat, et vous verrez que le constructeur ne prend aucun engagement de livraison. Au bout d'un délai de plusieurs mois, la seule ressource est la résiliation du contrat. Il n'y a aucun règlement relatif à la délivrance du duplicata avec lequel vous avez retiré votre carte grise.

Oui, vous êtes forcé de payer cette traite, car cette banque a versé l'argent au comptant ; vous devez payer quitte à vous retourner contre... si dans le délai prévu au contrat il n'a pas livré. Mais il vaut mieux essayer de régler l'affaire à l'amiable et vous armer de patience. Bien rares sont les maisons qui sont exactes.

Que de questions

1° Pourquoi le Sima Sport 640 cmc. et le C. M. 350 cmc. sont-ils imposés respectivement pour 4 et 2 CV ? alors que ma 350 cmc. moto en page 4 :

2° Pourquoi déconseillez-vous la grande vitesse avec le iri... Sport ou autre avec direction avant (3 roues), alors que les organes ou autres se tiennent on ne peut mieux.

3° Ayant assisté dans un atelier au r-dage au banc d'un moteur révisé, je voyais le mécanicien mettre de la fleur de soufre, qui, soudisant, fait merveille : est-ce exact ?

4° Je possède depuis peu un moteur cyclecar air en V-angle 50° culbuteurs, mais soupapes verticales comme certain moteur suisse. Alésage : 85 mm., course : 96 mm.

Reglage : ouverture, 1 mm. après P. M. H. fermeture, 6 mm. après P. M. B. ; ouverture échappement, 9 mm. après P. M. B. ; fermeture, 1 mm. après P. M. B. ; avance : 7 mm. marche normale ; Marque : Backer Précision.

Je voudrais savoir si ce moteur est d'une bonne réputation, s'il est vieux, son régime, et s'il est encore représenté en France : l'avance est-elle suffisante ?

LEJEUNE Paul.

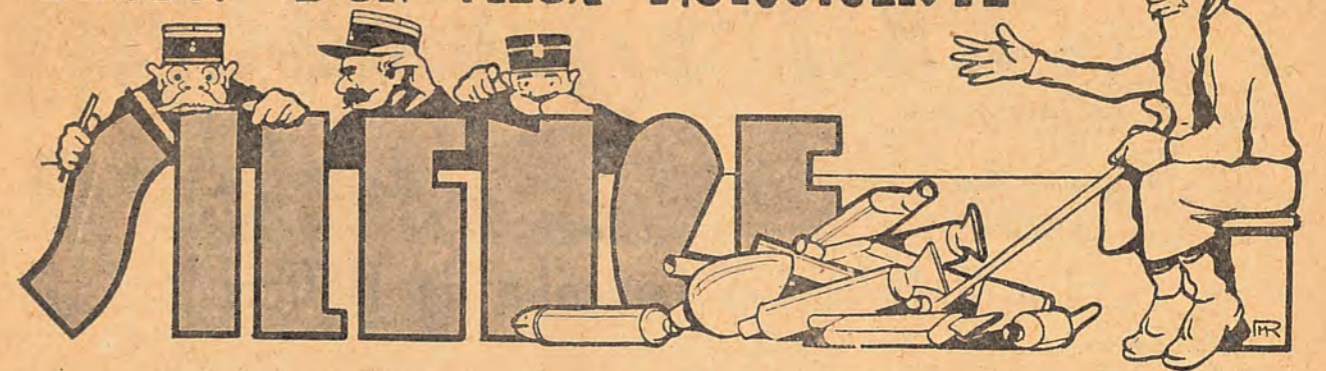
1° Actuellement l'impôt des motos se paie à la cylindrée, 1 CV par 100 cmc. sans fraction de cheval (une 175 cmc. paie pour 2 CV, une 250 pour 3, une 350 pour 4, etc.). Pour les cyclecars et les automobiles, on fait intervenir le régime, et le régime déclaré est, bien entendu, aussi bon que possible. C'est pourquoi le 640 cmc. est accepté pour 4 CV et le 350 cmc. pour 2 CV, alors qu'en moto, ils seraient taxés respectivement pour 7 et 4 CV ;

2° On peut aller vite avec le trimoteur en question, mais néanmoins il est plus enclin à chavirer que l'autre cyclecar, par suite de la position plus haute du centre de gravité.

3° Il faut, pour le rodage d'un moteur, proscrire l'émeril. On se sert de brillant à métaux. La fleur de soufre exerce une action chimique sur le métal et, en même temps, elle a des qualités lubrifiantes.

4° C'est un moteur anglais qui eut, il y a quelques années, beaucoup de succès, mais dont la fabrication a cessé depuis déjà longtemps. Le régime maximum doit être de 2.800 ou environ. Avance suffisante.

PROPOS D'UN VIEUX MOTOCYCLISTE



Allons-nous laisser « étouffer » nos moteurs ?

C'était à prévoir ! En certains milieux, on a tellement sonné les cloches contre l'échappement libre que la machine administrative s'est ébranlée et, d'emblée, elle exagère naturellement.

Et voilà maintenant flics et gendarmes sur la question. Comme bien on pense, ils ne s'embarassent pas de certains problèmes techniques tels le « balayage » d'un « deux-temps » ou la perte de puissance résultant de la contrepression à l'échappement. Les sus-dits préposés à l'ordre résolvent le problème simplement en collant des contraventions pour bruit intempestif.

Un brave agent à Metz (c'était un précurseur !) m'avait dit voici deux ans : « Vous en faites un bruit ! Tâchez moyen de fermer vos gaz, hein ? ».

Ce manque de technicité de la force publique se retrouve,



Soyons raisonnables devant une terrasse de café

... à moins toutefois d'expérimenter les « silencieux » qui auront « osé » le règlement atroce du prochain concours de silencieux !

d'ailleurs, un peu partout chez les « automobilistes » et cette opinion s'est même glissée sur la plume d'un grand président de club motocycliste, en un « leader » qu'on peut retrouver à la collection de son « Bulletin ».

Voici le thème : Dans le temps, les autos faisaient du bruit : elles sont devenues « silencieuses » grâce à leur perfectionnement ; que les constructeurs de motos fassent comme les autres.

Oui-da ? Eh, bien ! le problème n'est pas simple et je le prouve.

Conservons la puissance

Tout d'abord, mon cher « Zident », les bolides, même de tourisme que vous pilotiez si adroitement voici encore quelques mois, étaient aussi silencieux que vos berlingots super-silencieux ?

Non, n'est-ce pas ? Simplement, parce que, dans un bolide, le but principal c'est de conserver toute la puissance, et, comme dirait M. de la Palisse, il faut commencer par n'en pas perdre en ébranlant l'échappement. Dans vos motos 1/4 de cheval, c'est beaucoup, surtout pour les toutes petites motos. Et d'un...

Comparons des choses comparables

Deuxio : Le bruit d'échappement est uniquement produit par le choc de la masse gazeuse s'échappant du cylindre à grande vitesse et venant littéralement frapper l'air atmosphérique. Ce bruit, c'est une claque.

La claque dépend des vitesses relatives : 1° des gaz ; 2° de l'air atmosphérique.

Dans un mono, surtout au ralenti, entre chaque explosion, l'air atmosphérique a le temps de se reformer compact et il reçoit

sa claque en plein ! Quand on multiplie la vitesse des explosions dans le temps, ce que l'on nomme les explosions, au lieu de venir frapper un air inerte courent après une masse gazeuse qui se déplace, le choc est moins rude, le bruit diminue.

C'est ce qui se passe sur les autos surtout avec les six ou huit cylindres.

Dans ces voitures, il n'y a plus de tapes, mais c'est presque un jet continu qui s'écoule dans l'air sans bruit.

Si, mon cher Président champion du silence pour motos, vous voulez vous convaincre de ce que j'avance, montez donc un jet d'échappement d'une Ford 3 litres sur une 500 et allez vous promener à... Corbeil !

Fermez vos gaz !

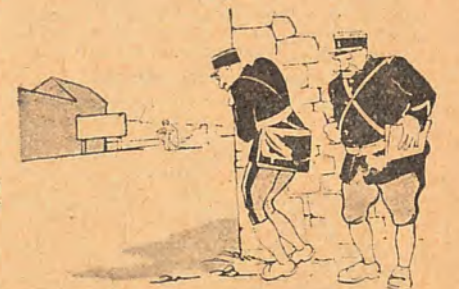
Tout de même, l'agent de Metz avait raison, car, je le confesse ici, il m'arrivait à moi aussi, de rouler à échappement libre... du temps de ma jeunesse, et c'est très vilain !

Il faut que tous nous soyons raisonnables, surtout la nuit ou le matin de bonne heure ou bien, c'est encore plus grave, à proximité de la terrasse d'un café. L'on n'a pas idée comme une pétarade de moto compliquée d'une odeur d'huile de ricin (ça c'est franchement ignoble) vaut de désapprobations pas toujours muelles à la gent motocycliste de la part des tranquilles degustateurs de Chambéry-fraisette dominicaux.

Petite histoire vraie

J'ai lu quelque part : Imités les Anglais : voilà des motocyclistes silencieux.

J'étais de cet avis jusqu'aux derniers « Six-Jours Internatio-



Les murs ont des oreilles... cœur de Corbeil en ont quatre à eux seuls

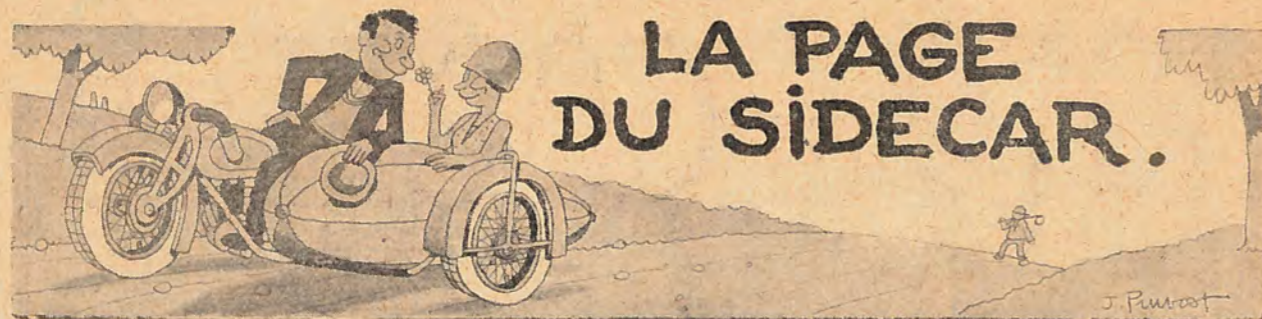
naux » où au pesage nous fûmes. Naas, Bernard et moi, epluchés ferme sur le rapport de l'échappement.

Sur la route pendant 5 jours, nous ne faisons, ma foi, pas plus de bruit que les autres ; mais voilà que le sixième jour aux abords du Léman, nous vîmes un nombre insolite d'Anglais arrêtés sur le bord de la route et « mécaniquant » !

Nous eûmes bientôt l'explication : en vue de l'épreuve de vitesse, tous ces amateurs de silence écartaient à grands coups de tourne-vis leurs « queues de poisson » Sur le circuit de Cointin, les Gnome et la Peugeot étaient devenues silencieuses... comparativement !

Je donne ce tuyau à l'œil aux futurs « Six daysmen 1930 » et au farouche « Directeur » donc !

G. de LAVALETTE.



La Fabrication française de Bufflier

Le Segrave, une place,

Parmi les modèles 1930, le Bufflier Segrave est à signaler. Remarquez sa particularité: les panneaux sont incurvés, le bas extérieur a été gainé en rouge vi, la partie supérieure à l'avant est chromée, de même que la partie supérieure à l'arrière. Les baguettes de recouvrement sur les angles sont également chromées. Ce modèle comprend aussi une grande tabatière qui se relève, laquelle supporte un écran protecteur en mica. Ce système va donc permettre une entrée beaucoup plus facile. Le confort n'a pas été banni: un grand vide-poche en ébénisterie a été logé dans l'évidement de la tabatière, et forme un emplacement de choix pour les objets usuels de Madame, sac à main, cartes de visite, boîte à poudre, etc...; c'était ce châssis qui équipait la Styl'son.

Le Segrave, 1 place 1/2.

Ce modèle Segrave a été exécuté aussi en 1 place 1/2, avec capote roulée sur le côté. La carrosserie est celle du grand tourisme et est très luxueuse. Le gainage extérieur est prévu en deux couleurs; remarquez que le bas est un dessin écossais. La partie supérieure de la pointe arrière se soulève pour donner entrée à un très grand coffre. La demi-place est formée par un très large fauteuil dans lequel l'enfant est littéralement enserré de tous côtés. Un pare-brise coquet, et tout à la fois très efficace, comporte en outre des rideaux de côté en mica et complète ainsi la fermeture de la capote elle-même afin d'être rigide et de ne nécessiter au passager aucune difficulté: cette capote est montée sur deux cerceaux en tréfilé nickelé, qui ne coupe pas la ligne de la carrosserie; lorsqu'elle est hissée, une barre d'appui est placée à l'avant, juste derrière le pare-brise, ce qui facilite en même temps l'entrée et la sortie du passager. Le parquet de ce sidecar est revêtu de moquette permettant de rouler avec des souliers de soirée. Ce type de véhicule est vendu 1.850 fr.

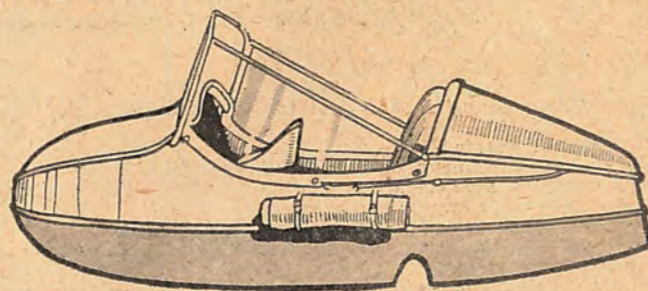
Le cabriolet décapotable.

Le cabriolet décapotable est un type de grand luxe et surtout de confort rarement atteint. L'arrière comporte un coffre spider dans lequel les touristes peuvent disposer un deuxième siège, avec accotoir. Les panneaux

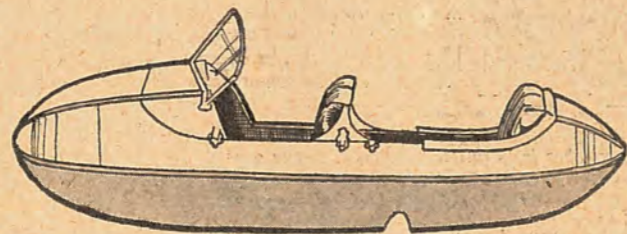
extérieurs sont gainés de bleu et la capote est de couleur crème. Au Salon, cette carrosserie était équipée d'une New-Map.

Le Biplace Sport.

Bufflier a présenté aussi un sidecar pour le tourisme à vive allure et le sport; sa forme est beaucoup plus profilée naturellement; il est prévu pour deux grandes personnes très à l'aise; le siège avant est très confortable autant que celui de l'arrière, et, de plus, il se déplace d'environ 10 cm. selon la grandeur du passager. On peut, sur demande, y adapter aisément un pare-



N° 14. Type Segrave une place et demie. Capote baissée. Carrosserie de grand tourisme très luxueuse. Gainage extérieur en deux couleurs dont le bas est à dessins écossais. Le dessus de la pointe arrière se lève pour donner l'entrée d'un très grand coffre. La demi-place est formée par un large fauteuil dans lequel l'enfant est tenu de tous côtés. Pare-brise très efficace, avec rideaux de côté en mica complétant la fermeture de la capote. La monture de la capote est formée par deux cerceaux en tréfilé nickelé, ne coupant pas la ligne de la carrosserie lorsqu'ils seront baissés. Une barre d'appui est placée à l'avant, derrière le pare-brise, pour faciliter l'entrée et la sortie des passagers. Livré avec tapis en moquette n'abîmant pas les chaussures. Prix: 1.850 francs



N° 16. Carrosserie biplace en forme Sport. Deux grandes personnes y sont à l'aise: le siège avant, aussi confortable que l'arrière, se déplace de 10 centimètres à l'avant et à l'arrière. Un pare-brise peut y être adapté sur demande afin de protéger plus efficacement le passager arrière. Carrosserie garnie en simili cuir crocodile bleu, l'intérieur en crocodile rouge, baguette de recouvrement aluminium poli. Une tabatière se relevant supporte le pare-brise. Prix: 1.100 fr.

brise au moyen d'attaches qui ont été prévues: cela permet de garantir très efficacement le passager arrière. La carrosserie est gainée en simili cuir, du type dénommé crocodile bleu; l'intérieur est de même garniture, mais en rouge avec des baguettes de recouvrement en aluminium poli. La tabatière qui se relève supporte le pare-brise. Le prix de ce modèle est très modeste: malgré son luxe, il ne dépasse pas 1.100 francs, et c'est certainement ce qui fera le succès de Bufflier. — M. A.

lui seul se prête à la manœuvre; dans un virage à gauche, il peut le prendre également très vite en voyant très bien, tout en laissant la moitié de la route à la disposition du bolide qu'il doit toujours s'attendre à voir déborder.

3° Sécurité. — Là encore, les raisons du côté à droite sont seules plausibles; le pilote est mieux placé pour juger de l'extrême limite de passage de sa machine et, si c'est indispensable, il peut très facilement se donner du large en engageant la roue du sidecar sur l'accotement de la route, et il me semble qu'en

cas d'accrochage sérieux, pilote et passager sont autant à plaindre dans un side à gauche, malgré la protection illusoire du garde-boue, que font ressortir plusieurs gauchers.

Avec un side à gauche, surpris en vitesse, vous faites passer la moto sur une bordure ou monticule quelconque et vous serez... reconnaissant à votre casque, si toutefois vous en portez un.

4° Divers. Les tuyaux des postes de ravitaillement sont assez longs pour vous servir, même au milieu de la route, et, en cas de réparation, que vous soyez droite ou gauche, le plus sage est de vous garer sur l'herbe ou en tout autre endroit où vous serez abrités des chocs possibles.

J'ajouterais que je pilote une Gillet-Herstal 500 cmc. à laquelle j'ai attelé un sidecar Faurné: j'ai déjà fait bien des kilomètres et jamais je n'ai senti décoller la roue du side dans un virage à droite, ni eu l'impression d'être en danger. — BELOT Camille, abonné B. 3917.

Des Cours...
Des Cours...
Vous en voulez des cours
Lisez donc attentivement
ce numéro de « Moto Revue »
Et vous serez documenté

A droite ?

A mon point de vue, la logique en matière de roulage demande le montage du sidecar à droite. Depuis que la discussion est commencée dans vos colonnes, les arguments des « à droite » prévalent franchement sur ceux de leurs adversaires qui semblent s'entêter dans leur routine et qui, de cela, donnent des raisons dont il est très facile de faire justice.

1° Visibilité. — L'avantage du pilote est très réel pour le side à droite: bien qu'un de vos correspondants pense qu'une passagère expérimentée puisse, par gestes, coopérer à la conduite de la machine.

2° Virages. — Qu'un virage se présente à droite ou à gauche, la supériorité du side à droite est encore évidente: dans un virage à droite, le pilote voit très bien, peut prendre à la corde et cela encore assez vite pour peu que

MOTO ET CORTEGES



Entrez dans le premier cinéma venu. Nous gageons que, dans les actualités, il y aura bien quelque cortège américain en l'honneur de quelque personnage illustre. Vous verrez les autos officielles défiler entre les murailles abruptes des gratte-ciel sous une pluie de confettis. L'allure est lente car aucun attentat n'est à craindre. On a l'impression d'une sécurité absolue. Est-ce donc à dire qu'il n'y a pas en Amérique d'affiliés aux partis extrémistes, et que les crimes politiques y soient ignorés? Non! certes, et plusieurs présidents américains ont été assassinés. D'où vient cette sécurité? Cela est fort simple: entre le public et la foule, il y a une haie de splendides gaillards montés à motocyclette. Avec eux rien à craindre. Le spectateur suspect sera immédiatement repéré et arrêté. La mobilité de la moto, sa maniabilité permettent une action soudaine et efficace.

A Paris le 1^{er} janvier, un cortège part de la Chambre. Quelques autos entourés de cavaliers. Autos fermés, cavaliers qui ont l'air de charger. On dirait qu'on emmène quelque illustre prisonnier politique qu'une émeute va tenter de délivrer. Admettons un attentat, coup de revolver ou bombe. Que se passera-t-il? Les chevaux se cabreront, et avant que les cavaliers les reprennent en main, l'auteur de l'attentat aura pu s'éclipser. D'ailleurs, sur l'asphalte parisien, pour peu qu'il ait plu, les chevaux glissent à plaisir, et il est bien peu probable qu'un cortège de ce genre ait lieu sans qu'un cavalier se blesse ou un cheval se couronne.

Alors pourquoi cette escorte de cavalerie? C'est simplement une question de parade et de protocole. On trouve qu'une troupe de cavalerie a plus d'allure et impressionne plus le public. C'est là de l'enfantillage. Cela rappelle les arguments esthétiques invoqués contre les premières automobiles. Ace compte-

là, les grands de la terre ne devraient voyager qu'en diligence. Et par exemple, ne trouvons-nous pas un peu ridicule les vieux carrosses, et les attelages à la Daumont, avec deux valets juchés sur le siège comme deux singes savants. Les notions esthétiques évoluent et, à moins d'être un des rares amateurs du sport hippique, une voiture automobile de grand luxe nous apparaît aussi noble et imposante que le plus bel attelage. Quand les Présidents de la République ont supprimé les attelages de l'Elysée, ils ont agi en hommes modernes, libres de préjugés et on ne saurait trop les en féliciter. N'oublions pas que le Pape, représentant d'une antique tradition et par cela même attaché au passé, ne se sert plus que de voitures automobiles. Le prestige d'un chef d'Etat est-il diminué parce qu'il sait s'adapter aux nécessités modernes?

N'est-il pas absurde de faire escorter des automobiles par des cavaliers? Une flotte de guerre moderne fait-elle protéger ses superdreadnoughts par des bateaux à voiles? La protection d'une unité, quelle qu'elle soit, ne peut être assurée que par des éléments plus rapides et plus mobiles qu'elle-même. Nous pourrions à la rigueur concevoir que des groupes automobiles fussent employés à la protection d'un cortège hippique, mais le contraire est illogique. Dès l'instant que le cortège se transporte en automobile, toute l'escorte ne doit comporter que des motocyclistes. Aussi bien, même dans ce cortège parlementaire du 1^{er} janvier, on s'était rendu compte que la moto était indispensable. C'était en effet un agent motocycliste qui ouvrait la marche, le sifflet aux lèvres, pour assurer le passage au milieu du trafic.

Nous ne voyons d'ailleurs pas, pour notre part, en quoi des agents motocyclistes, bien vêtus, montés sur des machines bien astiquées, auraient moins belle allure que des cavaliers. La beauté moderne, si on peut



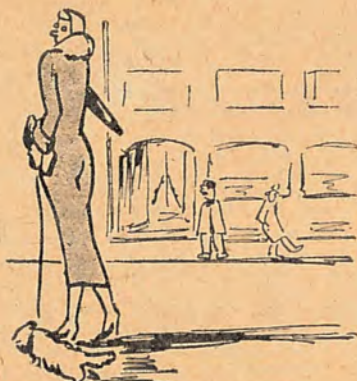


ainsi s'exprimer, est basée sur l'adaptation parfaite de l'organe à la fonction... et même du point de vue de l'esthétique, le contraste entre la cavalerie et les automobiles donne l'impression de quelque chose de disparate, d'un manque d'harmonie. Nous ne sommes plus en un temps où le char de l'Etat doit être gardé par des mousquetaires.

Notre grande photo représente le passage de Lindbergh devant la Tour Saint-Jacques. Devons-nous paraître bien pauvres aux yeux des étrangers, Allemands, Américains, etc... ; deux motos... il est vrai que le service de la Préfecture n'en a que six en tout (!).

La police mexicaine est certainement plus modernisée : voyez l'allure des agents ci-contre, et ils en ont de véritables brigades.

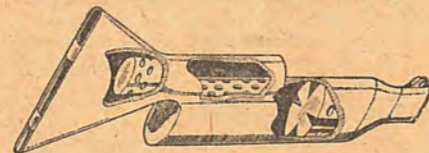
ligne & silence



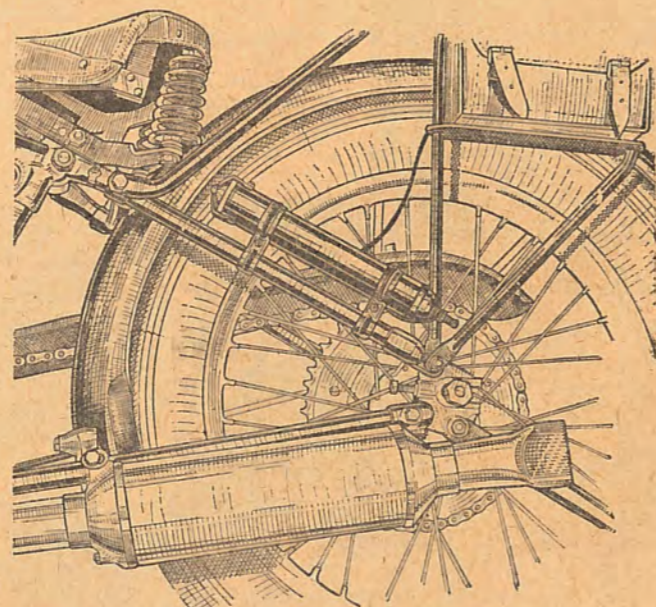
Une ligne . . . tapageuse.

le problème insoluble. Le polycylindre faciliterait beaucoup cette tâche et, avec un silencieux de deux litres de capacité, un quatre-cylindres de 500 sera aussi silencieux qu'une Rolls. Mais en attendant nous avons des monocylindres et pour la plupart trop bruyants et il est nécessaire d'augmenter la capacité des silencieux, même si ceux-ci, grâce à des combinaisons intérieures ingénieuses, réduisent le bruit plus efficacement qu'un silencieux de plus forte capacité et dépourvu de cloisonnement intérieur. Divers essais ont été faits avec un double système de silencieux comportant tout d'abord une chambre de détente à la sortie du cylindre et ensuite, à l'extrémité de la tubulure d'échappement, le silencieux habituel. De cette manière, ce dernier a affaire à des gaz partiellement détendus et ainsi soulagé permet de réaliser

un flux plus continu de gaz à une pression notablement plus faible. On arrive donc de cette manière à un degré de silence beaucoup plus satisfaisant. Ce sera surtout le cas avec des moteurs à caractéristiques moyennes. Mais il y a, à cette solution, comme toute assez simple, deux obstacles. Tout d'abord le prix. On est presque nécessairement amené à employer l'aluminium fondu pour éviter la résonance. En second lieu, il y a une question d'esthétique car nous devons renoncer bien entendu à la belle courbe de la tubulure d'échappement. Et même, le logement d'un silencieux de grande capacité en avant du moteur peut présenter quelque difficulté. Une chose est certaine c'est que les plaintes contre les motos bruyantes se multiplient et qu'il faut faire quelque chose pour rendre nos machines vraiment silencieuses.



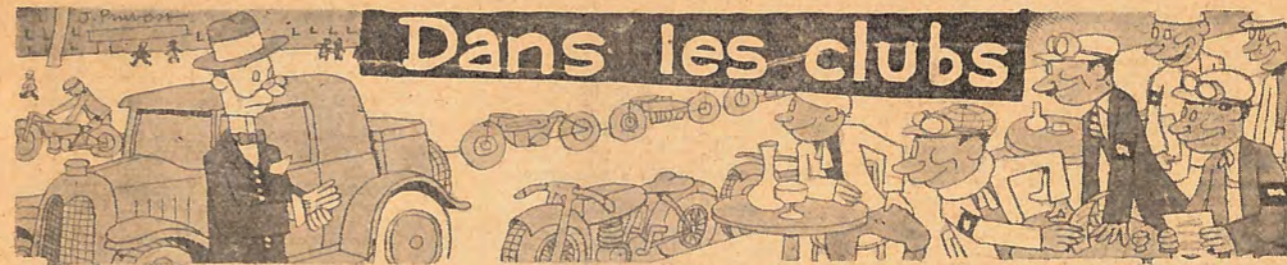
Silencieux à échappement libre à volonté.



Voici un type de silencieux efficace.

Il est certain que, même pour un profane, une motocyclette est une belle machine dont les lignes donnent une impression d'harmonie, de puissance et de vitesse. Tout paraît trapu, stable et confortable. La combinaison des parties brillantes, nickelées ou chromées se détachant sur le fond sombre, souligne pour ainsi dire l'allure générale. C'est en particulier l'effet produit par les longs tubes d'échappement qui s'incurvent gracieusement vers l'arrière. La ligne même des silencieux n'est pas négligée et on essaie d'accommoder ces encombrants instruments au reste de la machine. Ils ont disparu ces vieux bidons en fer-blanc qui semblaient venir en droite ligne de chez le quincaillier ou avoir été empruntés à une fabrique de conserves. Ils ont en même temps été perfectionnés intérieurement et il n'est pas douteux qu'ils atténuent sensiblement le bruit de l'échappement et cela sans perte de puissance bien sensible, du moins aux allures normales.

Pourquoi faut-il que nous ayons sur nos machines les moteurs dont le bruit d'échappement soit le plus difficile à assourdir. L'espacement des temps l'avance à l'échappement des moteurs de sport, le danger des contre-pressions sur les deux-temps font de la plupart de nos moteurs des moteurs bruyants et seuls des silencieux de vastes dimensions permettraient de les rendre vraiment silencieux. Un 500 cmc. monocylindrique aurait besoin d'un silencieux aussi gros que celui d'une voiture de deux litres de cylindrée et ce dernier a souvent une capacité de dix ou quinze litres. Allez loger un pareil meuble sur une moto ! Actuellement, le rôle de nos silencieux est plutôt de remplacer l'évacuation saccadée des gaz d'échappement par un écoulement régulier et de remplacer en quelque sorte un bruit par un son, mais les chambres de détente successives sont de dimensions trop réduites. Le fait d'avoir un moteur particulièrement difficile à rendre silencieux et d'autre part l'impossibilité de loger un silencieux de gros volume rendent



CALENDRIER MOTOCYCLISTE OFFICIEL

Mars

- 6-8. — 3 jours aux Alpes (Nice-M.)
- 9. — Vitesse (Nice-M.)
- 15-20. — Paris-Nice (M. C. Nice)
- 15. — Coupe Soubitez (M. C. Lyon)
- 22. — Vitesse à Nice (M. C. Nice)
- 23. — La Turbie (M. C. Nice)
- 30. — Côte Argenteuil (M. C. F.)
- 30. — Mont Chauve (M. C. Nice)
- 30. — Circuit Printemps (U. M-Midi)

Un nouveau Club

Un nouveau club est en préparation dans la région de l'Orne. C'est une région bien défavorisée au point de vue des routes. Si elles font les délices des agents automobilistes et motocyclistes par suite de la clientèle innombrable qu'elles leur amènent, brisant ressorts, fourches, cadres et quelquefois individus, par contre, elle est une source de monotonie tous les hivers pour ces mêmes agents. Pendant la morte-saison de l'hiver, les touristes fuyent comme la peste les routes abominables qui sillonnent le département.

A Rémalard. Mr. Monthour a tout de même décidé la création d'un club motocycliste et nous souhaitons que nombreux soient ceux qui habitent cette région et pourront ainsi faire pression sur les autorités pour arriver à rénover complètement le réseau routier de cette région.

CALENDRIER TOURISTIQUE 1930

Auto-Moto-Club Aubagnais

Dans sa séance du 17 février la commission de tourisme de l'Auto-Moto-Club Aubagnais a composé son calendrier touristique 1930 de la façon suivante :

- 25 Mars. — Sortie motocycliste sur la chartréuse de Montrieux. Le matin seulement. Départ du siège à 7 heures. Déjeuner à Montrieux le Vieux. Port de vivres obligatoire. Aller-retour : 80 km. environ.
- 13-14 Avril. — Fêtes de Pâques. Sortie automobile et motocycliste sur les gorges du Verdun. Retour par la vallée de la Durance. Fontaine-Lévêque et Aix-en-Provence. Deux jours, 350 km. environ aller-retour.
- 18 Mai. — Sortie motocycliste et automobile sur le Grimo (Course annuelle) le matin seulement. Départ à 7 heures du siège. Aller-retour : 40 km. environ.
- 25 Mai. — Sortie motocycliste et automobile sur Saint-Rémy de Provence (Course de côte des Alilles). Départ à 6 h. 30 du siège. Parcours, aller-retour : 200 km. environ.
- 7-8-9-10 Juin. — 4 jours en Italie. 1.000 km. environ.
- 13 Juillet. — Sortie sur La Ciotat. Grand prix du M. C. M. 40 km. environ.
- 27 Juillet. — Grande sortie automobile et motocycliste entre Gras, avec concours de boules.
- 10 Août. — Sortie motocycliste sur Cassis, 30 km. environ. Le matin seulement, retour facultatif.
- 24 Août. — Sortie sur le Mont-Ventoux, 1 jour et demi. 250 km. environ.
- 7 Septembre. — Sortie motocycliste et automobile. Itinéraire à choisir (Probablement Gorges du Loup).

CALENDRIER MOTOCYCLISTE NON OFFICIEL

Mars

- 8. — Banquet (M. C. Villeurbanne).
- 8. — Banquet (A. M. Croix-Rousse).
- 9. — Gymkhana (M. C. Nièvre).
- 11. — Assemblée générale (A. M. C. Avallon).
- 13. — Bal (M. C. Lyon).
- 16. — Haute-Borne (M. C. Joinville).
- 16. — Cross (A. M. Dijonnaise).
- 16. — Sortie Châtelleraut (M. C. Pressigny).
- 16. — Vernon. Roche Guyon (M. C. Manola).
- 23. — Montrieux (M. C. Aubagne).
- 28. — Conférence juridique (M. C. Lyon).

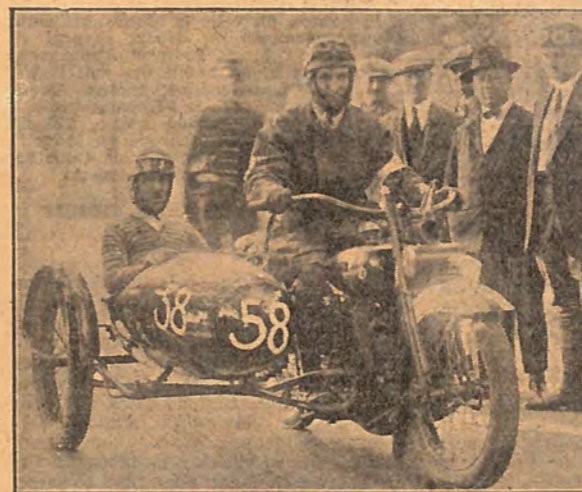
Assemblée Générale Ordinaire du 21 février 1930

Le Motor-Club Drouais ne voulant pas attendre que les beaux jours soient complètement revenus pour mettre sur pied ses épreuves de la saison a tenu le 21 février 1930 sa première réunion générale de l'année, afin de nommer son Comité qui sera chargé de mener à bien le programme de la saison.

Ont été nommés :
Président : M. Eleaume Raymond ; Vice-présidents : MM. Lhuillery et Govin ; secrétaire général : M. Piche Séverin ; secrétaires adjoints : MM. Buguet et Redon ; trésorier : M. Serais ; administrateurs : MM. Spiridonoff, Emeaume Jean, et Chesnay Henri.

Plusieurs vœux ont été émis, notamment pour que les sorties soient très régulièrement fréquentées et les épreuves fort nombreuses.

Masques et Visages



Bierlein le fondateur du M. C. Alsace-Lorraine, des M. C. du Bas-Rhin, de Koenigshoffen, de Strasbourg et de Colmar.

Bierlein est une personnalité frappante dans le sport motocycliste : sa modestie l'a laissé un peu dans l'inconnu. Toutefois, il est bon de noter que cet agent de Harley Davidson à Strasbourg, n'a pas concentré son travail sur la partie commerciale strictement ; il aurait pu, comme bien d'autres, fonder un club local et ravitailler en accessoires mécaniques et pièces, sans chercher à s'étendre au-delà de sa paroisse, mais un pur qui aime l'art pour l'art, n'a pas de bornes, généralement. Bierlein a à son actif un palmarès aussi élogieux qu'il soit possible de souhaiter. Il est le fondateur du M. C. d'Alsace-

Lorraine, celui du M. C. du Bas-Rhin dont le siège est à Saverne, mais, soit dit entre parenthèses, l'activité mérite d'être plus marquante, car nous l'avons ignoré à un de nos récents passages, celui du M. C. Union de Koenigshoffen, de M. C. de Strasbourg ; vient enfin dans cette liste pour terminer Motosport de Colmar, dont nous avons fait mention par ailleurs.

Bierlein en outre, est un coureur ; il fit le circuit des Vosges : au kilomètre lancé, de Saverne, il atteignit 115.380, tandis qu'aux 2 kilomètres arrêtés de Metz, il se tenait à 105, toujours sur sa machine personnelle, une Harley Davidson. A Toul-Nancy, en 1927, il battit le record à 95 et faisait cette même année, la côte de Sainte Odile et le kilomètre lancé de Mulhouse ; Strasbourg-Paris et retour fut effectué par lui à la moyenne de 66 km. cette année : son atelier est spécialement réservé, grâce à un outillage approprié, à ceux des sportsmen qui viennent dans sa région en vue de compétition et qui pourraient être embarrassés ; en outre, il est plus particulièrement spécialisé dans la moto naturellement, mais surtout dans le sidcar. La marque Motoconfort, a d'ailleurs trouvé en lui un agent de premier ordre.

Fête sportive à Châteauneuf

L'Union Sportive de Châteauneuf-sur-Loire organise, le 30 mars, un rallye couleurs ouvert aussi bien aux automobilistes qu'aux motocyclistes. C'est la formule du rallye cocarde avec cinq contrôles de contrôleurs différentes et un contrôle au centre principal de la ville. Le départ aura lieu à 10 heures du matin; encadré, on ira reconnaître les emplacements dans la ville; ce n'est qu'au retour que chacun recevra l'enveloppe tamponnée avec le hasard des cinq contrôles. La vitesse imposée sera curieusement de 20 kilomètres à l'heure maximum, tout concurrent étant susceptible d'être déclassé à ce sujet. De nombreux prix seront affectés à cette épreuve. Les engagements sont reçus jusqu'au 20 mars à Orléans, 5, rue de la République, à Saint-Benoît-sur-Loire par M. Bidault, et à Châteauneuf-sur-Loire par M. Hilt.

M. C. XI

Le 23 février, à eu lieu une sortie sur Senlis, Compiègne et retour. Ce fut très réussi et un peloton de motards, sous les ordres du Capitaine de route Varigault, filèrent à vive allure sur les pavés afin de se remettre en selle. Au retour, un apéritif copieux au siège; il faisait une bise fraîche et les nez étaient rouges. Quelques jeunes qui sortaient pour la première fois en groupe furent enchantés. Nous rappellerons que les réunions du M. C. XI se tiennent tous les jeudis au siège, 71, rue Servan (métro Saint-Maur) et nous engageons vivement les isolés qui recherchent une franche camaraderie, les compétitions amicales, avantages d'assurances, aide mécanique, de nous rendre visite.

Encore un club

A Romans, dans la Drôme, vient de se fonder un club motocycliste dénommé le D. A. M., Drôme-Ardèche Motoclub de Valence dont il est une section. A la première réunion le succès fut très vif, et depuis ce 19 février le nombre des membres grandit rapidement. Nous donnerons sous peu le calendrier de ce nouveau groupement.

La France Auto-Moto-Club est créée

Nous avons donné ces temps-ci une information concernant la formation de clubs motocyclistes sur certains de nos paquebots. Aujourd'hui, on nous annonce que le paquebot France de la Compagnie Générale Transatlantique vient de voir à son bord la création du France-Auto-Moto-Club groupant automobilistes et motocyclistes pour l'organisation de sorties et manifestations sportives. Voilà une belle occasion pour engager les motocyclistes qui sont destinés à voyager et à emprunter la C. G. T. de choisir de préférence les paquebots tels que la France où ils seront sûrs de trouver des amis de leur sport et surtout un club. M. Rémond, commissaire sportif dudit club se demande comment il va pouvoir organiser son groupement. C'est bien simple; que tous les automobilistes et motocyclistes empruntant le paquebot France soient assurés aux différentes escales de trouver ou de visiter les lieux et endroits très intéressants, et de les mettre en relation avec les différents clubs ou groupements échelonnés le long du parcours. Le rôle du F. A. M. C. est tout de liaison et son programme est immense.

Belleville-Moto-Club

La première sortie eut lieu le 16 février et le départ s'effectua devant beaucoup de monde. Le soleil fit bonne figure toute la journée; au retour, l'hiver prouva qu'il était encore présent; la neige surprit peu avant Senlis et ne nous quitta qu'au Bourget, de ce fait, nos camarades Régis et Degenne durent s'arrêter avant Louvres.

Mais, M. Durand qui, avec sa voiture, fermait la marche, les recueillit et les ramena au siège: au restaurant, succulent et copieux déjeuner.

MM. Pins-Barras père et Trulin mirent beaucoup d'entrain par leurs bonnes et joyeuses histoires, au dessert, M. Durand nous fit apprécier ses talents de violoniste. En résumé, sortie bien réussie qui se serait passée d'un retour sous la neige.

Le Circuit du Gers

Le Circuit du Gers aura-t-il lieu cette année? C'est à souhaiter. En tous cas, certains rumeurs qui nous arrivent de la bas nous permettent de croire que cette année le circuit du Gers se courra autrement que sur le papier.

Union motocycliste saumuroise

L'Union Motocycliste Saumuroise, fondée il y a un an par un groupe de fervents motocyclistes, tenait le 26 février, sa première Assemblée générale à son siège social, le Café de la Ville.

Nombreux étaient les membres qui avaient répondu à l'appel du bureau et M. Gilbert Amy, président assisté de MM. Prudhommeau, vice-président et Honorez, secrétaire, ouvrait la séance à 21 heures. Après avoir souhaité la bienvenue aux membres récemment inscrits à l'U. M. S. et remercié tous les membres du précieux encouragement qu'ils apportaient par leur présence; M. Amy parla de la première année qui fut brillante et dépassa toutes les espérances et fit un pressant appel à tous pour amener sous les couleurs « bieu et or » tous les motocyclistes saumurois et ceux des environs. L'année 1929 vit l'U. M. S. participer aux Gymkanas de Tours et d'Angers, au kilomètre lancé de Beaufort, à la Journée des Records à Angers, aux Championnats de France par équipes à Monthléry et au circuit de Régularité de Touraine. Partout l'U. M. S. se tailla la part du lion et s'attira la sympathie des dirigeants des clubs motocyclistes voisins. Le Gymkana organisé sur la Place de Verdun par les Saumurois obtint également un beau succès puisque 27 motocyclistes disputèrent les différentes épreuves.

L'assemblée générale du M. C. F.

Le M. C. F. a tenu son assemblée générale annuelle le 1^{er} mars. Réunion amicale, où la situation morale et financière du club fut présentée par le président Robert Sénéchal et le trésorier Jean Collin: évolution florissante que le président du M. C. F. a présentée et que Collin a précisée par des chiffres. En fin de réunion, on procéda à la réélection des membres sortants: MM. Martinez, vice-président, et Printamp, administrateur, qui furent réélus.

Pour 1930, l'état-major du M. C. F. est donc ainsi composé: Président: Robert Sénéchal; Vice-présidents: Diosi, Martinez et Girard; Trésorier: Jean Collin; Secrétaire général: J. Daviel; Administrateurs: Printamp, Rouquet, Tersen, Paré, Bourgeois, De Rovin.

Dans les T. C. R. P.

C'est ce soir, samedi 8 mars, à 20 h. 15 précises, que l'Amicale Motocycliste et Automobile des Transports donne son premier banquet anniversaire annuel, suivi d'un bal de nuit, dans les Salons Bonvalet, 29, boulevard du Temple. Ceux qui avaient retenu leur place ont été bien avisés, car au 15 février, toutes les places étaient retenues. Cette fête obtiendra certainement un gros succès à en juger, également, par le nombre de cartes de bal demandées. Nous avons le plaisir d'annoncer que Moto-Revue et l'Echo des Sports y seront représentés.

Le banquet de l'A. M. C. A.

Le 16 février eut lieu le banquet et le bal de l'A. M. C. Avallon, 76 convives garnissaient la salle du Chapeau Rouge, présidés par M. Dupard, sous-préfet d'Avallon et M. Schiever, maire, assistés de MM. Guéneau, et Hurion, président de l'A. M. C. A. Un bal enjoué termina fort tard cette agréable soirée.

Course de côte de Morlaas

La première épreuve officielle de l'année organisée par le Motoclub Basco-béarnais, ex-Motoclub Palois, fut un succès complet. Malgré la pluie et la neige qui rendaient la route glissante, de belles performances furent accomplies. Motos et sidecars s'élançèrent à l'assaut de la côte sous les applaudissements d'un public sportif venu pour encourager nos

coureurs. Genestal enlève la catégorie motos et Langlois celle des sidecars. Tous les coureurs sont à féliciter pour leurs belles démonstrations.

Motos

Catégorie 175 cmc. : 1. De Labarre, 1'15" 4/5; 2. Soubier, 1'17" 4/5; 3. Satorie, 1'18" 1/5.
Catégorie 250 cmc. : 1. Terrance, 1'21" 4/5; 2. Lacaze, 1'31" 2/5; 3. Colobie, 1'32" 4/5; 4. Maudon, 1'54" 4/5.
Catégorie 350 cmc. : 1. Maudon, 1'15" 1/5; 2. Colobie, 1'15" 1/5; 3. Neool, 1'49" 3/5; 4. Genestal, 1'12" 4/5 (meilleur temps); 2. Colobie, 1'15" 3/5; 3. Langlois, 1'18" 4/5.
Sidecars 600 cmc. : 1. Langlois, 1'33" (meilleurs temps); Colobie, 1'34".
Sidecars 1.000 cmc. : 1. Demoncey, 1'48" 2/5.

Un nouveau groupement à Mâcon

L'Amicale Motocycliste et Cyclecariste Mâconnaise est fondée depuis le 15 janvier. Ce qui est remarquable, c'est la subite extension que vient de prendre cette jeune société; il y a à peine un mois et demi et déjà nous avons 99 membres actifs, et parmi ces membres, nous extrayons le nom de Gaussozgues, le sympathique champion de Monet-Goyon. Nous serons heureux de voir ces nouveaux clubistes à l'épreuve. Ont-ils établi un calendrier pour l'année 1930, nous l'ignorons encore, mais ce que nous savons, c'est qu'ils ne seront pas longs à faire connaissance en épreuves amicales avec leurs voisins de Dijon, de Semur, etc...

Le Grand Prix Dresch-Thirion

Le 16 mars aura lieu à Clamart le Grand Prix Dresch-Thirion, épreuve de tourisme dotée de plus de 50 prix dont une moto Dresch. De pareils prix sont un garant de grand succès. Mais ce n'est pas, comme on pourrait le croire, une épreuve strictement motocycliste, elle est cycliste tout à la fois. Les cyclistes auront 50 à 55 kilomètres à parcourir sur un itinéraire inconnu et devront être possesseurs ou non de la licence de l'U. V. F. ou du T. C. F. Quant aux motocyclistes, il n'y a aucune exigence particulière, sauf le permis de conduire et la police d'assurance, à présenter au départ. Aucune moyenne particulière n'est spécifiée; ils devront accomplir 100 kilomètres environ sur un itinéraire inconnu avant le départ, dans un délai de quatre heures. Les personnes en tansad sont admises, il suffit de le spécifier à l'engagement. Au moment de l'engagement, les concurrents recevront une carte de route qui sera, tout à la fois la carte de timbrage des contrôles et la carte pour la distribution des prix (la conserver). Le départ aura lieu à 7 heures du matin 171 bis, avenue Victor-Hugo à Clamart, et le contrôle d'arrivée sera fermé exactement à 11 heures, place de la Mairie à Clamart. Les engagements au départ devront être faits avant 6 h. 45. Le droit d'engagement est de trois francs quelle que soit la catégorie; les motocyclistes, maison Dresch-Thirion, avenue Ernest-Renan, porte de Versailles ou à Clamart même, 171 bis, avenue Victor-Hugo. Comme on le voit il ne s'agit pas d'une course, mais d'une belle partie de plaisir avec prix intéressants.

A LA SUITE DE M. VIOLET

Lettres reçues

Nous avons reçu des lettres des lecteurs dont les noms suivent: nous en publions quelques extraits et nous en remercions l'auteur. Les extraits sont publiés dans nos prochains numéros.

MM. Douarre, rue du Bât-d'Argent, Lyon; Pierre Dumeau, Saint-Etienne; Roger Bréhan, Biarritz; Un abonné de Saint-Brieuc (Actualité Automobile); Georges Belgeonne, Walzin, par Dinant; Malou, Oran (Algérie); Dupont, Le Puy-en-Velay; Depouet, Chouppes (Vienne); Foureau, Jama (Tunisie); Morlot, à Bruyères; la Maison Alès-Motos, à Alès (Gard); Sonnet, à Beaufort (Savoie) Verdun, rue du Baigneur, Paris



A Thiers

Je serais très heureux que vous notiez mon adhésion à la L. N. M., et vous serais reconnaissant de m'adresser un fanion si vous en disposez. Je vous prierais de noter, pour compléter votre carnet d'adresses, comme bon hôtel moyen le Nouvel Hôtel, à Thiers, restaurant avec chambres et garage. Un bon mécanicien qui ne donnera pas le coup de fusil au motocycliste de passage: M. J. Raynaud, 15, rue Conchette, à Thiers. Agences: Dresch, Ultima, Labor.

F. PALLAGET, abonné à Thiers.

Pris note

Veuillez prendre note d'une bonne adresse pour réparations, d'un as de la moto, sans négliger pour ça sa valeur pour panne d'auto. « André L'œuvreur, Nice, Garage, agent de La Licorne, sous-agent de Mathis, 2, rue de l'Opéra à Nice ». Beaucoup de motards ont eu affaire à lui avec promesse, en quittant, de faire part à Moto Revue de son bon accueil et de son bon travail; mais ils oublient vite, car je ne vois pas dans vos colonnes son nom.

J... à Allons (Basses-Alpes).
Abonné B. 4344.

Réponses brèves

M. Robin, à Paris. — A bien été notée. Paraitra sous peu.
M. Bascol, à Paris. — Sommes de cet avis. L'adresse nous eût été utile. En nous a signalé dans cette ville comme mécanicien consciencieux le Saint-Pierre Garage, près la gare.
M. Ludkevitch, à Paris. — 1^o Nous cherchons à avoir des renseignements précis à ce sujet; 2^o Fallait donc réclamer des factures et nous les faire parvenir; 3^o Adresses notées.
M. Fauchais. — Si, et une carte routière sera jointe.
M. Gautier, à Jallieu. — Ce sera fait sous peu.

M. Brion, à Dormans. — Il est très possible que nous profitons de votre offre au cours de la saison qui va commencer.

M. Geneste, à Bordeaux. — Adresses notées. Recevrons les autres à bras ouverts.

M. Legrand, à Troarn. — Faisons le nécessaire pour la rectification et inscrivons Monsieur Amiard sur nos listes.

M. Viargues, à Firmy. — 1^o Entièrement d'accord; 2^o Les noterons et les remercions; 3^o Ce compte rendu nous intéresserait.

M. Courtois, à G... — Pour beaucoup ce sera porté.

M. Thivet, à Saint-P... — Oui, mais patiente un peu.

A Saintes

Nous référant à votre publication de Moto Revue du 11 janvier (page 67), et afin de vous aider à compléter votre carnet d'adresses, nous avons le plaisir de vous indiquer le nom de M. Mallet, café de l'Etoile, à Saintes, où se trouve le siège de notre section motocycliste en cette ville.

Cette maison a l'habitude de recevoir très souvent, durant l'été, les coureurs cyclistes venant prendre part aux réunions du Vélo-drome de la ville, et tous se sont trouvés enchantés de l'accueil reçu et de la modicité des notes.
M. C. de la Charente-Inf.

En Bretagne

Je lis dans le numéro du 11 courant qu'il te faut quelques adresses pour la région de Lannion.

A Plectin-les-Grèves, route de Lannion-Morlaix, j'ai eu affaire à un jeune garagiste motocycliste, très consciencieux, à 500 mètres du bourg de Plectin, garage Le Flanchec, F. Alès, Successeur.

A Perros-Guirec, un garage où je vais toujours pour une réparation ou des fournitures: Garage Tardivel, route de la Corniche, à Perros-Guirec. Un hôtel où l'on mange bien et pas cher: Hôtel Guégo, rade Perros-Guirec. Garages: Garage A. Prigent, avenue de la gare à Lannion. P. Le Gu... à Perros-Guirec.

Le carnet se remplit toujours

EST

Audincourt. — Rest. av. ch.: Restaurant Hôtel Lutringer, 16, Grande Rue (M. Paluani, à Belfort).

Briey. — Restaurant: Café restaurant Gravier Decker (M. Paluani, à Belfort).

Chaumont. — Rest. av. ch.: Hôtel Camecasse, place du Champ de Foire, Hôtel des Tourelles, rue de Verdun (M. Belgrand, à Maisons-Alfort).

Charmes (Vosges). — Rest. av. ch.: Hôtel restaurant de la Gare; Hôtel restaurant du Lion d'Or (M. Paluani, à Belfort).

Fougerolles (Haute-Saône). — Rest. av. ch.: Hôtel du Cheval Blanc (M. Belgrand, à Maisons-Alfort).

Guebwiller. — Restaurant: Restaurant au Tonneau d'Or, 8, rue de la Gare (M. Paluani, à Belfort).

Joinville (Haute-Marne). — Rest. av. ch.: Hôtel de la Poste; Hôtel Moderne (M. Belgrand, à Maisons-Alfort).

Le Thillot (Vosges). — Rest. av. ch.: Restaurant Hôtel des deux gares (M. Paluani, à Belfort).

PRIME HEBDOMADAIRE N° 77 DU 8 MARS

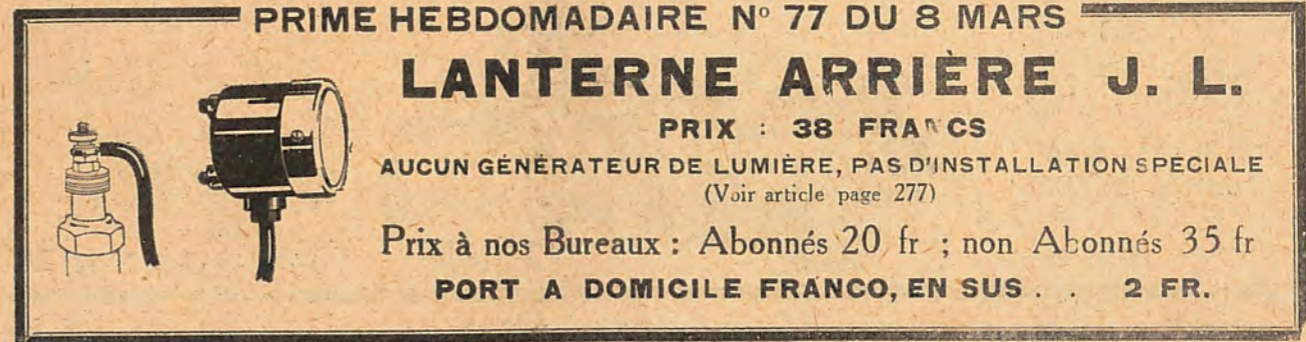
LANTERNE ARRIERE J. L.

PRIX: 38 FRANCS

AUCUN GÉNÉRATEUR DE LUMIÈRE, PAS D'INSTALLATION SPECIALE
(Voir article page 277)

Prix à nos Bureaux: Abonnés 20 fr; non Abonnés 35 fr

PORT A DOMICILE FRANCO, EN SUS... 2 FR.



D.S. 350 cmc. 500 cmc.
4.850 fr. 5 350 fr.
500 cmc. 6.600 fr.
Culbut., 2 Échappem.

RECORDMAN DE CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Sidecar) et Gometz-le-Châtel

NOMBREUSES OCCASIONS GARANTIES
— PROVENANT D'ÉCHANGES —

AGENCE OFFICIELLE:
HARLEY - DAVIDSON

Demander le Catalogue spécial d'Accessoires et de Pièces détachées pour Motos **HARLEY** et **INDIAN**

MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet - PARIS (12^e)



nos petites annonces



tarif des insertions

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

- 1^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
- 2^o Écrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
- 3^o Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.

Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

PIÈCES pour MOTOS
INDIAN
— FABRIQUEE EN U.S.A. —
INDIAMOT O
Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

MOTOS A VENDRE

Alcyon 4 CV, éclair. élect., mont., compt., tansad, pneu neuf, 1.650 fr. V. 63, rue Ruisseau, Paris.
Ariel ayant fait Paris les Pyrénées, à vendre avec mont. compt., klaxon, projecteur Marchal, écl. élec. Golaz, 8, rue Galvani, Paris (17^e).

Benjamin Soyer 2 CV 1/2, 3 vit., graiss., séparé, éclair., tansad 1.500 fr. Périnat, 37, rue Victor-Hugo, Houilles (S.-et-O.).

D. F. R. 175 cmc., 3 HP, 3 vit., écl. élect., s. terry, acces., tansad exc. état, 1.200 fr. Rabouin, 106, boulevard Magenta, Paris (10^e).

Le roi de la moto, Pierre, garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier. Tél. Roq. 07-67 à 200 mètres de la place Gambetta, accès par la rue Stendhal, est le seul à posséder une organisation permettant d'avoir en magasin, 120 motos, cyclecars et voiturettes en neuf et occasion; un atelier de réparations, un service de dépannage, une école de conduite, un stock de pièces détachées, de l'huile, des pneus, du benzol, aucune maison ne peut lui être comparée.

Monet-Goyon 3 CV, 1.300 fr. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Dollar 2 CV., 4 tps, culb., parf. état, 1.500 fr. Urg., régiment. Sottmann, rue la Ferté-sous-Jouarre, Coulommiers (S.-et-M.).

Dresch 250 cmc., comme nve, 1^{te} équip., vis. t. l. j., après 15 h. 2.700 fr. Niauxel, 3, rue Clément, Paris.

D. S. Malterre 500 cmc., pneus ball., avec sidecar Peuple, état parf., 4.500 fr., cause naiss., vis. t. l. j. Deschamps, 18, rue Renardière, 18, Fontenay-sous-Bois (Seine).

F. N. M., 60, 350 cmc., culb., pneus 715 x 115, compt., éclair., sacoches, acces., très peu roulé, état parf., 3.500 fr. Usse, 28, av. Gallieni, Joinville (Seine).

Gillet Herstal 500 cmc., roulé 600 km., cause voiture, 4.500 fr. Voir 203, rue Crimée.

Gillet Herstal 350 et 500 cmc., neuf et occas. Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris. Agence directe. Achat et reprise au maximum. Métr., Mémil. 76-39.

Griffon 4 CV, deux temps, mot. train, boîte Burmann, 3 vit., carb. Amac, pare-jambes, tansad, outill.

UNE MOTO S'ACHÈTE
chez les Spécialistes

AVENUE DES TERNES
HUIT MAGASINS

Les plus importants du Paris

OUVERTS LE DIMANCHE

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES
HARLEY-DAVIDSON

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

HARLEY-DAVIDSON Repairs - 32-34, Rue Pierret, NEUILLY-s.-SEINE - Tél. : Maillot 05-21 et 4-31 -

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité,
adoptez les groupes d'éclairage

"LUXOR"

Les **PLUS ROBUSTES**
Les **PLUS APPRÉCIÉS**
Dispositif spécial (Breveté) à manette
pour éclairage



CODE & ROUTE

Exigez-le
de votre
fournisseur

N.B. - Les phares Luxor munis du double robinet peuvent être transformés avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.

TRAIZET & C^{ie}, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10^e

L'Agence **DRESCH** offre

Gratuitement une **PRIME** ou **ASSURANCE**

De **100.000** francs (Risques aux tiers)
— A tout Acheleur d'une Machine. —

MÊME PRIX à CRÉDIT qu'au **COMPTANT**, depuis **150 fr.** par Mois

BOGEY 57, Boulevard de Grenelle, 57
— PARIS (15^e) —

Magnétos
Carburateurs
Réservoirs

SAGA

Société Anonyme
Grouvelle Arquembourg
71, rue du Moulin-Vert
PARIS (XIV^e)

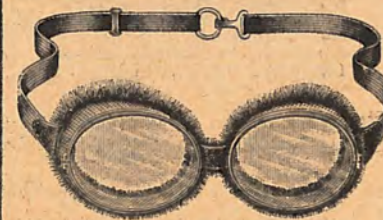
POUR MOTOS

SI VOUS TENEZ A VOS YEUX...!

PORTEZ LES VERRES **TRIPLEX**

DEMANDEZ LE TARIF AU

Consortium Général d'Optique, 58, Rue Meslay, PARIS - Tél. : Archives 55-77



ECOLE DE MOTOS **G. AUGOYAT**
— AGENCE DES GRANDES MARQUES —
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face métro Nation)

MOTOCYCLETTES
DE PRECISION

RADIOR

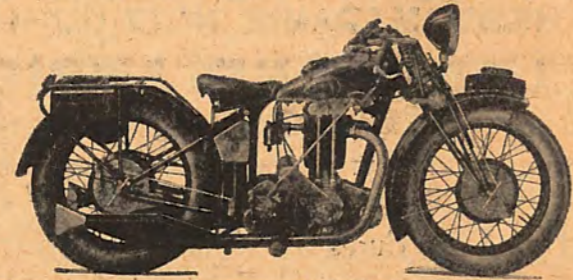
J. CHAPOLARD
— BOURG (Ain) —

TYPES

Rador. Jap

BOITE "BURMAN"
CHAINES "RENOLD"

Pneus Hutchinson



TYPES

Rador. Chaise

CADRE ACIER
MATRICE
CHAINES "RENOLD"

CATALOGUE FRANCO

Pinsard, 77, avenue Thiers, Le Raincy (Seine).

Motoconfort 4 HP 1/2, très bon état, méca. révisé fin novembre, 2.500 fr. Jean Boyer, Impasse du Curé (18°).

New Impérial mot. Jap., 8 CV, pneu ballon, capote, éclair. Mag., état marche parf., 3.200 fr. Vis. t. l. j. Ridet, 52, rue Saussière, Boulogne (Seine).

Pierre, le roi de la Moto vend et achète des motos, mais 1928 ou 1929, seulement, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq.: 07-67.

Ravat 2 CV, 1.200 fr. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris. Peugeot 28, 250 cmc., état neuf, écl. élect., tansad, frein tamb., AV AR, équip. Vis. soir et dimanche matin, 2.300 fr. Porche, 112, Grande-Rue Boulogne-sur-Seine.

Part. vend belle R. Gillet, 6 CV, écl. Marchal, frein AV, tansad, pneus confort, 6 h. 1/2. Chetelat, 16, rue Vieux-Colombier.

René Gillet 6 CV, Type Ar., écl. élect. Marchal, klaxon, stop., marche parf., presque neuve, de confiance, 4.800 fr. Chocolaterie, 9, rue Notre-Dame-de-Lorette, Paris (9°).

Terrot 3 CV, écl. élect., 2.600 fr. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Rhony'x 250 cmc., quatre-tps, Jap Lat. mod. 1930, état neuf, roulé 500 km., compt. équ., sous gar., occ. excep., prix int., cause achat moto side. Pressé, Escoffier, à Pizay par Montluel (Ain).

Saroléa 350 cmc., later., juin 29, roulé 1.800 km., état neuf, garanti. Burdet, 27, boul. Foch, Thionville (Moselle).

Saroléa 350 cmc., latér., b. état méca. bien équip., 3.200 fr. Visible le soir apr. 7 h. le samedi et dim. 16, rue de la Liberté, Suresnes (Seine).

Saroléa 500 cmc., culb., très peu roulé, parf. état, compt., tansad, sacoche, caval., pneus neufs, 5.600 fr. Massoulier, 54, avenue Clodoald, Les-Coteaux-de-Saint-Cloud (Seine-et-Oise).

Les Motobécane luxe, à bloc moteur sont livrables de suite chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél.: Roquette 07-67.

Terrot supers. Jap. cumb. orig. parf. état, af. sérieuse. Vis. t. l. j., sauf sam. et dim. Mag. Etabl. Stigler, 52, rue J.-d'Arc, Paris. 4.000 fr.

Terrot 250 cmc., exc. état, 3 CV pn. ball., tansad, 2.800 fr. Pichery Boucher, 84, boul. National, Ivry (Seine).

Terrot 350 cmc. Jap comme neuve, garantie, 2.900 fr. R. Gailard, La Guyardrie-Saintes (Char.-Inf.).

Bordeaux Terrot 3 CV, touris. conf., mod. 28, éclair., tansad, rep.-pieds, compt., malle arr., sacoche parf. état. Ferire: René Catalaa, 109, rue Paul-Camelle, Bordeaux-Bastide (Gironde).

Terrot 350 cmc., culb. Jap, tansad, éclair. Maglum 700x80, boîte Burmann, carb. Birks, parf. état méca. Ch. Renold Driamourt 167, boul. Pereire, Paris.

Terrot 350 cmc. Jap. éclair. électr., compt., tansad, sac., ch. Renold, 3.500 fr. Rousseau, 58, rue de Ponthieu, Paris.

Ne cherchez plus, une moto s'achète chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél.: Roq. 07-67. Lui seul a un stock complet vous permettant un choix.

Terrot 350 cmc., culb., fin 1928, très bon état, équip. cause naissance, Magasin, 23, cours Intendance, Bordeaux (Gironde).

Terrot 350 cmc. supers., modèle 28, très bon état, sacoche cavalerie tansad, phare Marchal, etc.,

LA 500 CMC. MARC

Bloc-Moteur STAUB
- Soupapes latérales -

La Machine...

la plus luxueuse ;
la plus stable ;
la moins chère.

Prix... **5.950** fr.

TOUT ÉQUIPÉE
AVEC ÉCLAIRAGE

Motocyclettes "MARC"

12, Rue du Plateau - VINCENNES

-(SEINE)-

4.000 fr. Visible t. l. j. Dorre, 11, rue Alibert, Paris (10°).

Terrot 250 cmc., 2 temps, ch. ch., pneu ball., tansad, écl., très bon état, prix inter. Vis. sam. apr.-midi et dim. matin. L. Garnier, 159, quai de Valmy, Paris (10°).

Moto 1930 250 cmc., bloc, chaise, culb., neuve, gar. 6 mois, 3.000 fr. Fourel, 3, rue Saint-Jérôme, Paris (18°).

Motos de toutes marques, crédit sans supplément, facilité de reprise et d'échange. Palais de la Moto, 225, boulevard Pereire. Maison de confiance, ouvert le dimanche.

175 cmc., mot. neuf, fr. tambour, 2 vit., 1.500 fr. Pellat, 3 bis, route Stratégique, Nogent-sur-Marne (Seine).

Motocyclistes, quand vous passerez à Saint-Maur, allez vous ravitailler chez Barre, 123, boulevard National, avenue Foch, qui vous fournira l'huile Castrol X. L. à 20 fr. les deux litres, l'essence au prix de gros. Vous en profiterez pour essayer les nouvelles Ultima 350 et 500 cmc. deux cylindres avec sidecar; vous serez obligés de reconnaître que ce sont les plus sérieuses machines du marché sous tous les rapports et elles sont aussi les moins chères. N'oubliez pas que Barré a vendu 286 machines en 1929 et que stakiste de diverses spécialités, il est le seul agent qui travaille sérieusement la moto dans sa région.

Gillet, Herstal, Styl'son, Terrot, Motoconfort, Soyer, F. N., Saroléa, Gnome, etc. Rémy, agent direct, 21, rue Tlemcen, Paris (20°). Tél.: Ménil. 76-39. Occas.: Terrot 350 cmc., Champ. de France; Marchal Gillet, 500 cmc., deux tubes 29; Gillet 350 cmc., T. du M. 29; Peugeot P. 105, 350 cmc., fin 29; Marchal mont., compt., 4.000 fr.; Motoconfort, 500 cmc., Blackburne 29 équip., 4.500 fr., neuve; F. N. 500 cmc., 3.950 fr., reprise au maximum.

Motocyclistes embarrassés, il existe encore quelques places au garage spécial de motos, 39, rue Labrouste. Prix: 25 fr. par mois.

Alcyonette, état de neuf, 600 fr. A débattre t. l. j. à partir 5 heures. Epicerie, 77, rue Fontenelles, Nanterre.

Automoto 2 CV 1/2, écl. parf. état, reprend. vélo en compte. Gely, 77, rue des Fontenelles, Nanterre, le soir à partir de 5 h., dimanche.

B. S. A 500 cmc., révisée, compt. équip., pare-brise, ch. ch., débr. main, 2.500 fr. Concierge, 47, rue Romainville, Paris (19°).

Cleveland 3 CV, écl. élect. b. état c., pl. forte. Mahieux, 147, rue Saint-Germain, Argenteuil (Seine-et-Oise).

D. F. R. 350 2 tps, parf. état, bien équip., affaire sérieuse, 1.800; reprendrais Motobécane 175 cmc. Mameron, 54, rue Patay, Paris.

Dollar 500 cmc., bloc. mot., Chaise, écl. élect., tansad, ts accés. S'adr.: R. Soubie, 25, rue Pierre-Nicole (5°).

Dresch neuve, écl. Soubitez, klaxon, batterie compl., garantie, 2.600 fr.; Dollar 500 cmc., compl. écl., kalx., batterie mod. 29, dble échap., moteur Chaise, presque neuve, 5.000 fr. 16, rue Auguste-Bailly, gare Asnières.

Dresch 350 cmc., mod. salon, sous garantie, roulé 700 km., écl. élect., accu, klaxon, tableau bord, ampèremètre, montre, compt. vit. totalis, tansad, rep.-pieds, état neuf, équip. coéplet, 3.500 compt. ese opération. Bertholet, 10, rue Louis-Morard, Paris (14°).

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

**Pièces détachées
Pour tous Modèles**

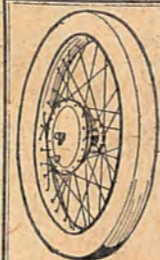
A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. Carnot 32-20
3 Lignes

RÉPARATIONS
en 24 heures

avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS



Roues métalliques pour automobiles et motos
Réparations - Transformations

Ancienne Maison PÉTRAUD
A. DEVY, Successeur
41, Rue Louis-Blanc, COURBEVOIE
(Près du Pont de Neuilly)
Service Livraison - Expédition pour province
R. C. : Seine 459.242 Tél. : Défense 10-07

F. N. M. 60, écl. Novi, tansad parf. état, 3.000 fr. Jourdan, impasse Colette, Bezons (S.-et-O.).
F. N. 350 cmc., culb., écl. tans. très bon état, 3.700 fr. Chandelier, 214, rue Paris, Montreuil-s.-Bois (Seine).

F. N. 500 cmc., dern. mod., com. nve, tansad av. mont.; F. N., sac, caval., écl. élect., dyn., voit., disj., acc., tabl. de bord, compt., aff. de conf., sam. apr.-mid., dim. 11, passage Montgallet, Paris (12°).

F. N. istes, veuillez bien ne pas confondre qu'à Asnières et Courbevoie, il n'y a qu'un seul spécialiste (agent exclusif de la Marque F. N.), qui vend les motos F. N. payables en 12 mois sans intérêt ni assurance au prix du comptant, 4.975 fr., la 350 et 6.850, la 500 cmc., n'ayant pas de frais généraux, conditions spéciales au comptant; achète et reprend très cher toutes motos réparations par spécialiste du bloc moteur, grand stock de pièces détachées et access. F. N. avec 20 % de remise, 45 motos disponibles en neuf et occasion en magasin.

Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, gare Asnières. Tél.: Grésillons 17-93. Agence directe de Gillet-Herstal, Motobécane, Saroléa, aux mêmes conditions que les motos F. N.

Gillet-Herstal 350 cmc. 1928, état de neuf, compl. équip., 3.500 fr., à vendre cse achat voiture. M. Thiry, 70, rue de Flandre, Paris (19°).

Gnome-Rhône 250 cmc, 2 tub. dble échap. 1929, très peu roulé, écl. élect., tansad, état neuf, 2.750 fr., 700 coéptant, le solde en 10 mois. Barre, 123, avenue Foch, Saint-Maur. Ne pas écrire.

Griffon 1 HP 1/2, type Paris-Nice, très bon état, nsp nrs, 500 fr. Maître, 29, quai Tournelle (5°). 8 à 18 h. sauf samedi.

Magnat-Debon 1929 350 later. pneu ball., à tringle, compt., eq., elec., klax. Marchal, peu roulé, af. de confiance. Prix: 4.000 fr. Marçais, 10, avenue de Poissy, Maisons-Laffitte (Seine).

Marc 350 cmc., culb., ét. mec. parf., écl. élect., compt., tansad, ball., nb., acc., pr. int. Fraudin, 74, avenue Edouard-Vaillant, Pantin.

Monet-Goyon 250, moteur Villiers, dble échap., réserv. en selle, écl. élect., tansad et rep.-pieds, t. b. état, prix à débattre. Passenon, 36, rue Rabelais, Niort (Deux-Sèvres).

Monet-Goyon CV Villiers, 3 vit., ch. ch., tr. b. état, bons pneus, écl. élect., compt. Jeager, access., prix: 2.500 fr. Vis. Ch. Rigaud, 33, boulevard Murat, Paris.

Motobécane 500 cmc., culb., 2 tubes, mod. 1929, peu roulé, parf. état de marche, écl. élect., tansad, 4.800 fr. Vis. tous les soirs de 19 à 20 h. et samedi apr.-midi et dimanche tte la journée. M. Gare, 91, rue Pixéricourt, Paris (20°).

Depuis le 22 janvier, la Motobécane a confié officiellement son,

**DOLLAR - RHONY'X - F. N.
TERROT - HARLEY - INDIAN**

ETC., ETC.

TOUTES MOTOS NEUVES ET
OCCASIONS, GARANTIE 6 MOIS

Crédit: 12 et 18 Mois sans Intérêts

ACHAT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PIÈCES HARLEY, INDIAN SOLDÉES AVEC 50% DE REMISE
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT

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

THE MOTORIST

28, Rue des Acacias PARIS (17°) Tél.: WAGRAM 12-20
41, Avenue des Ternes PARIS (17°) — GALVANI 77-64

BON POUR

UN SERRE-TÊTE DE CUIR
fourré flanelle, 1^{re} choix, 25 fr.
expédition franco contre mandat de
avec le catalogue 1930 - 120 gravures - 40 pages, (indiquer le tour de tête).

BON POUR

UN SUROIT
expédié avec Cato n^o 60 pages, 100 gravures contre 3 fr. en timbres poste

BON POUR

40 marchandises sont garanties elles sont échangées ou remboursées si elles ne conviennent pas

Rottillons américains.....
GANTS FOURRÉS - SACOCHES DOUBLÉES 25 fr.
Imperméables américains, Officier origine U.S.A. 99 fr.

Tri-Moteur GALLAND
Moteur JAP, 500 cmc, Boite vitesse BURMAN 3 vitesses. Frein sur les 3 roues. Moyeu AR. Pneu Michelin 700. Le plus économique. Le mieux conçu. 16, rue Chauvelot, PARIS (15°) Ag. dentistes

agence de Saint-Maur à Barré-128, boulevard National, les possesseurs et les acheteurs futurs de cette excellente marque obtiendront toute satisfaction: pièces détachées, organisation, réparations, rien ne manquera dans une maison qui fait de l'affaire.

Motobécane 250 cmc. mod. 28, état neuf, écl. Novi, tansad, à enlever, 2.000. Gieuqel, 9, impasse des Orteaux (20°).

A vendre cse manque place, Motoconfort 175 cmc, ch. ch., écl., tansad, etc., 1.750 fr., état neuf. Hossenlopp, 11, avenue Gallieni, Gentilly (Seine).

New-Map 350 cmc., neuve garantie, culb. et later. dern. mod., écl. Soubitez, klaxon, tansad, sacoche, compt., etc., mot. Jap et L. M. P., prix: 3.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Norton 350 compétition, roulé 100 km., gar. 135 ess. pure, 2 pist., 5 pign., 7.000 fr. Horoviz, 33, boulevard de Garibaldi, Paris.

Peugeot P. 105, grd luxe, à solder, demander catalogue et cond. à l'agence Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois. Crédit au même prix qu'au comptant.

René Gillet 6 CV 750 cmc, parf. état méca, écl. élect., sacoche, outill., 4.300 fr. Villeneuve, 13, rue Castagnary (15°).

Rochester 175 cmc., très b. état, tté équip., 1.500 fr. Maucuit, 77, rue des Prairies, Paris (20°).

350 cmc. later. Royal Enfield 1927, écl. et amort., révision nov., prix: 2.600 fr. Ecrire: Walsh, 10, rue Edgard-Quinet, Courbevoie (Seine).

Saroléa 500 cmc., later., outill. complet, peu roulé. Cousty, 10, rue Saint-Germain-l'Auxerrois, Paris (1^{er}). Tous les jours.

Soyer Jap 500 dern. mod., roulé 2.000 km. avec beau side. Caves dép. prouver. Leymarie, 163, au d'Italie (13°).

Soyer 250 cmc., 2 tps, parf. état, 2.000. Le Blanc, 22, rue du Clos Antony (Seine).

Terrot 1929, type sp., luxe, soup. lat., rlé 5.000 km., af. sér. ou éch. contre 500 soup. lat. ou culb., pas ant. à 29 et en t. b. état. Si pas sérieux, s'abs. Perret, 15, avenue Augustin-Dumont, Malakoff (Seine).

Terrot 350 cmc. luxe 1929, ét. neuf, 3.800 fr.; 250 cmc., 1.600 fr. 198, rue de Bécon, Courbevoie-Asnières (Seine).

Terrot J. A. P., culb. 350 cmc., compt. vit., sacoche caval., tansad, com. nve. 119, rue de Flandre, Paris (19°).

Terrot H. S. S. C. 350 cmc. Jap., culb., révis. méca. et pneus bon état, 3.000 fr. Bertaux, 81, rue de la Paroisse, Versailles (S.-et-O.).
Terrot 350 cmc. Jap., tansad, marche parf., 1.200 fr., 47, rue Romainville (19°).
Terrot 350 later., écl. b. état, 3.000 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
Terrot 350 cmc. Jap., comme neuve, garantie, 2.900 fr. R. Gail-

B.C.R.

LA REINE DU CONFORT
POINARD - CONSTRUCTEUR -
 2 bis, r. Étienne-Dolot
 KREMLIN-BICETRE-Seine
 Tél.: Kremlin 62

Sidécars, motos neuves, et occasion, garantis, vendus à crédit, facilité d'échange. Palais de la Moto, 225, boulevard Pereire. Maison de confiance, ouvert le dimanche.

Side léger, forme bateau à droite, neuf, pneu 27x4 en tôle, 650 fr. Gaspard, 57, rue Biche, Courbevoie (Seine).

Harley side, écl. Mag., comp. pn. conf. t. équip., t. touri., aff. rare, ess. t. dist. Alech, 19, rue Oudry, Vis. t. mat.

Indian 9 HP, parf. état mécan., magnéto Bosch, side, bateau, 3 pl., cap., pare-brise, écl., klaxon, nomb. acc., 3.000 fr. Wauquier, 43, rue Gauthier, Paris (17^e), tous les soirs 7 hres, sam. apr.-midi et dimanche matin.

Side Richard bon état, prix 900 francs ou prendrais T. S. F. en compte. S'adr.: Ré, 15, rue Steinkerque, le soir de 7 à 9 hres.

Sidécars Dresch 4 CV, Janvier 30, roulé 200 kms, éclair. élect., montre compt., 4.800 francs, visible sur rendez-vous, à Paris. Ecrire Clairdain, 38, rue de Laines, Sannois (S.-et-O.).

Sidécars D. S. Malterre, 500 cmc., pneus 700 x 100 avec carr. Vantod porte bagages, pare-brise robuste, machine, état parfait et renseignements. Ecrire à A. Stierle, 11, rue de Paris, Charenton (Seine).

Sidécars motos-neuf et occasion garantis, vendus à crédit, facilités d'échange. Palais de la Moto, 225, boulevard Pereire. Maison de confiance, ouvert le dimanche.

Sidécars Harley Davidson à vendre 2.500 fr., très bon état mécan. Vis. dimanche matin de 9 à 11 h. Sabatier, 44, avenue Parmentier, Paris.

Sidécars sport Monet-Goyon 4 HP, bon état, éclair. élect., compt., à vendre 3.500 fr., cse achat voiture, tous essais possibles samedi apr.-midi et dimanche. Marin René, 22, Allée de la Madeleine, Bobigny (Seine).

Bloc moteur C 4 Citroën 1929, frein différentiel, état neuf, abs. Lucien, 1, quai de Grenelle, Paris.

Selles élastiques Planov, neuves 60 fr.; Courroies Dunlop 19 mm., neuves, 25 fr.; Pneus talons et triangles ttes dim.; 200 pneus Moto bécanes, neuves, 30 fr.; Moyeux à frein, chaînes Brampton, etc. 1, rue des Jardins-Saint-Paul (4^e).

E. H. P. 5 CV, mot. Ruby, bon état 4.500 fr. Bazille, 10, rue Courat, Paris (20^e). Après-midi.

Mathis 6 HP, torp., 4 pl., détaxé, pr. x int. Ecrire: Mouret, 2, rue le P'Ourcq, Bécon (Seine).

Morgan Monotrace 2/3 P., parf. état, à vendre, prix avant, cse dble emploi. Noiret, 5 bis, Chaussée-du-Pont, Boulogne-sur-Seine (Seine).

LE SILENTÉCHAPPEMENT

(BREVETÉ DÉPOSÉ)
 Le seul... donnant à volonté... l'échappement libre ou le silencieux... sans freiner le Moteur.
 EN TOLE D'ACHER FINEMENT NICKELÉ



Monté avec chicane à l'intérieur. Se fait tous diamètres. Stock 30, 35, 40, 45, 50, 55 mm. Indiquer à la commande, dia. ext. du tuyau d'échap. et le côté (sens de la marche).
 L'Appareil complet: 80 fr. Supplément pour montage, câble, et gaine de commande. 15 fr.



LES SACOCHES

Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés. Dimensions: 250 x 330 x 60. Fixation par courroies: la pièce, 100 fr. — par pontet... » 90 fr.

Tout pour Moto 9, quai Jules-Courmont - LYON

Catalogue 1930: 72 pages, enveloppée des Accessoires Motos.



De Dion 12 CV, demi-taxe, camionnette, 800 km., très robuste, capote torp., écl. élect., nomb. acces., parfait état marche, 2.800 francs. Bordage, 14, rue des Graviers, Neuilly-sur-Seine.
 Renault 6 CV, 4 pl., peinture mécanique batterie neuf, compt. télép., 5.500 francs. Tonnelier, 18, rue de Sannois, Nanterre (S.).
 Citroën B. 2, type dateur, remise à neuf, échangerai contre 5 CV, bon état, 3 places de préférence Citroën. Faire offre: Margueron, 31, rue Sourdière, Paris (10^e), semaine de 8 à 18 hres.
 Amilcar 6 CV, type C. C. torp., 2 pl., à vendre R. Hepp, 7, rue de Nogent, Saint-Cloud (S.-et-O.).
 Amilcar 6 HP, Sport Bordino CV, démar. éclair., équip. complet, à vendre ou à échanger contre moto, 350 cmc., culb. modèle récent. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15^e).
 Amilcar Sport 6 CV, parf. état mécan., peinture neuve, 2 roues, secours, écl. élect., projecteur, 6.000 francs, ne pas se déranger. Ecrire: Minier, 90, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11^e).
 Citroën cabriolet, parf. état, vend. ou prend. moto en compte. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.
 Darmont Morgan échange contre rapide 350 cmc., Poffine, 178, rue de la Révolte, Levallois. Patron du Café.
 D. F. P. 7 CV torp., 3 pl., éclair. démar. élect., bon état, 3.800 fr. Garage, 175, rue de Bercy, Paris. Diderot 17-82.
 Cabriolet Donnet Zedel 7 CV, parf. état mécan., peint. et capote neuve, nomb. acces., 7.500 fr. Morain, 45, r. Amiral Roussin, Paris (15^e).
 Peugeot 5 CV, état neuf, carr. gd sport luxe, occas. rare, 5.200 francs. Servetti, 26, r. Villiers, Levallois.
 Rosengart t. mod., demand. catal. et cond., reprend moto en compte et voiture, permis de conduire, essais sur toutes dist. Agence Rosengart, 128, rue J.-Jaurès, Levallois.
 Salmson 7 CV, cabr. mot. b. état, écl., dém. élect., pn. conf., 4.300 francs, vis. dim. 1 av. de la Source St-Leu-La-Forêt (S.-et-O.) ou écrire à M. Méry, 12, rue St-Pierre, Beauvais (Oise).
 Cabriolet Sénéchal 7 CV, culb., état abs. neuf, reprend. 350 ou 500. Doublet, 128, rue J.-Jaurès, Levallois.
 Citroën 5 HP, n° 64656, cabr., 2 pl., pont banjo, ailes rondes, excel. état, peint. nve, capote toile housses, téléjauge, essence, rare-choes, amort., rétro, montre, ampèremètre, etc. Ecrire Tuot, 4, rue Corbeau, Paris (10^e).

Si vous désirez une RENÉ GILLET

Neuve ou d'occasion, en solo ou en side-car,
 Rendez visite
 à **MOREAU**

1, r. Malakoff, ASNIÈRES (84, av. d'Argenteuil)
 Vous ne regretterez pas votre déplacement

Occasions révisées par usine

Ouvert tous les matins de 8 h. 1/2 à 12 h.
 même le Dimanche. - Autobus BD, Tramway 45

ÉCOLE HENRI IV

PLACE de la BASTILLE
 43 bis, Boulevard Henri IV, PARIS - Tél.: Archives 74-17
 ACHAT - VENTE - ÉCHANGE - CRÉDIT

CAMPHONINE

Décalaminant et puissant préventif contre l'encrassement.
OPÈRE EN SERVICE NORMAL

En vente partout. 20 fr. (Franco)
 PRIX...
 39, rue de Châteaudun
 Agents demandés Chèques postaux: Paris 1438-47 - Agents demandés



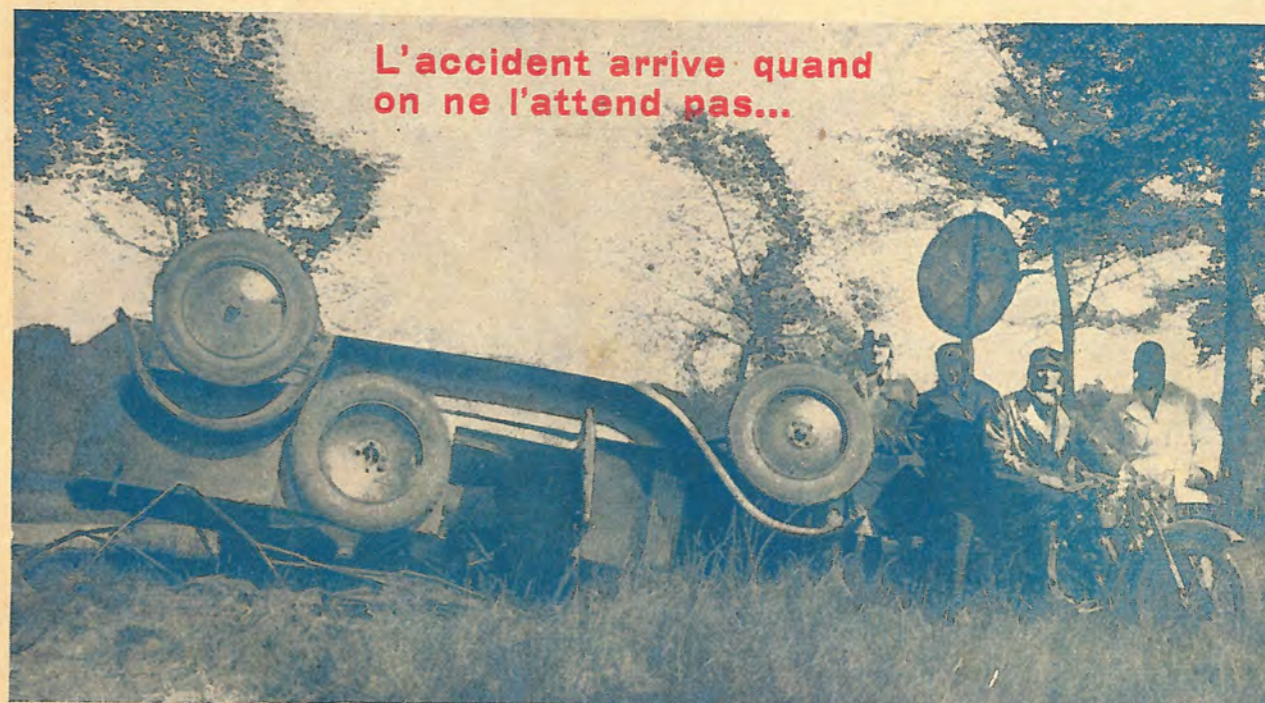
Quelques Tarifs (Accidents corporels et Dégâts matériels aux Tiers) que nous avons pu obtenir d'une C^{ie} et qui comprennent: tous Impôts, toutes Taxes et Services gratuits du contentieux pour l'Abonné-assuré, pendant toute la durée de son abonnement.

CYCLECARS et VOITURETTES

H.P.	100.000	150.000	200.000	300.000
5	192.50	215. »	237.50	255. »
7	222.50	252.50	275. »	307.50
9	237.50	267.50	297.50	322.50

MOTOS

H.P.	100.000	150.000	200.000	300.000
2 1/2	113.75	130. »	145. »	163.75
4	162.50	181.25	202.50	223.75
5	192.50	215. »	237.50	255. »



Nous pouvons faire assurer aussi contre l'Incendie, contre le Vol, et en Individuelle

Tous les tarifs sont moins élevés qu'ailleurs... car nos contrats le permettent.

Contre-Assurance, la D. I. A. pour toutes démarches judiciaires,

Motos: 35 fr.; Voitures: 50 fr.; Cyclecars: 40 fr.

Bureaux: 51, Rue Vivienne - PARIS (2^e)

une moto de grand tourisme

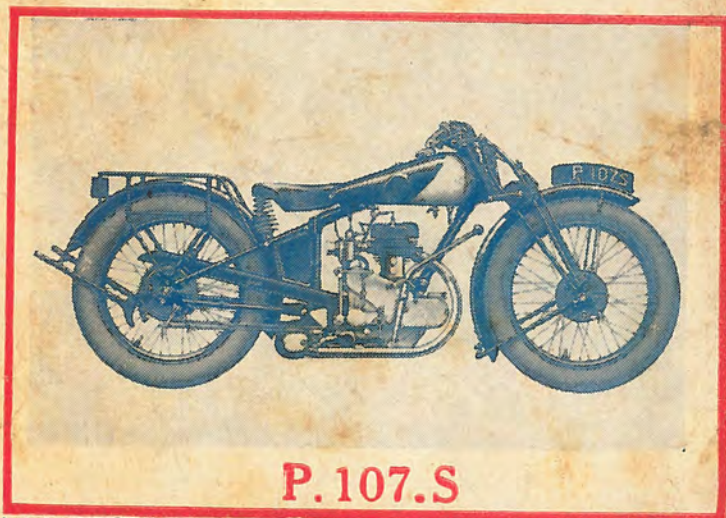
4575^{fr}

Une 350 cm³ PEUGEOT, c'est la moto aussi puissante, aussi endurante, qu'une "grosse cylindrée" mais peu coûteuse de marche et d'entretien... peu coûteuse surtout d'achat!

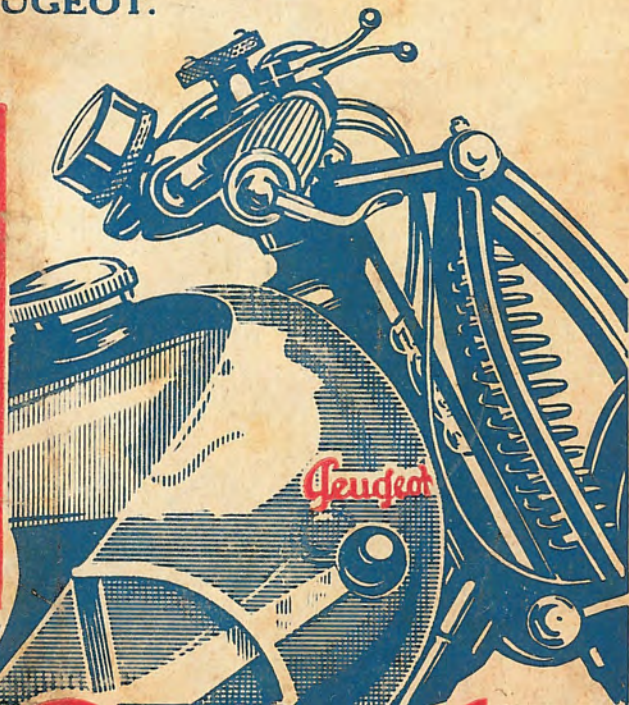
La P 107 S à moyeu arrière démontable, bloc moteur, graissage par pompe intérieure, gros réservoir enveloppant, dynamo commandée par chaîne, incorporée au bloc... la P 107 S, 350 cm³ latérales, est vendue au comptant 4.575 francs, ou bien - et c'est encore un nouvel effort commercial de PEUGEOT -

300 francs par mois

Renseignez-vous chez l'un des 4.300 agents de PEUGEOT.



P. 107.S



Peugeot