

Moto revue

45^e ANNEE. — 23 FEVRIER 1957. — N° 1.329

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

CALENDRIER
SPORTIF



Un élément que l'on a trop tendance
à oublier : les pneus (voir page 177)

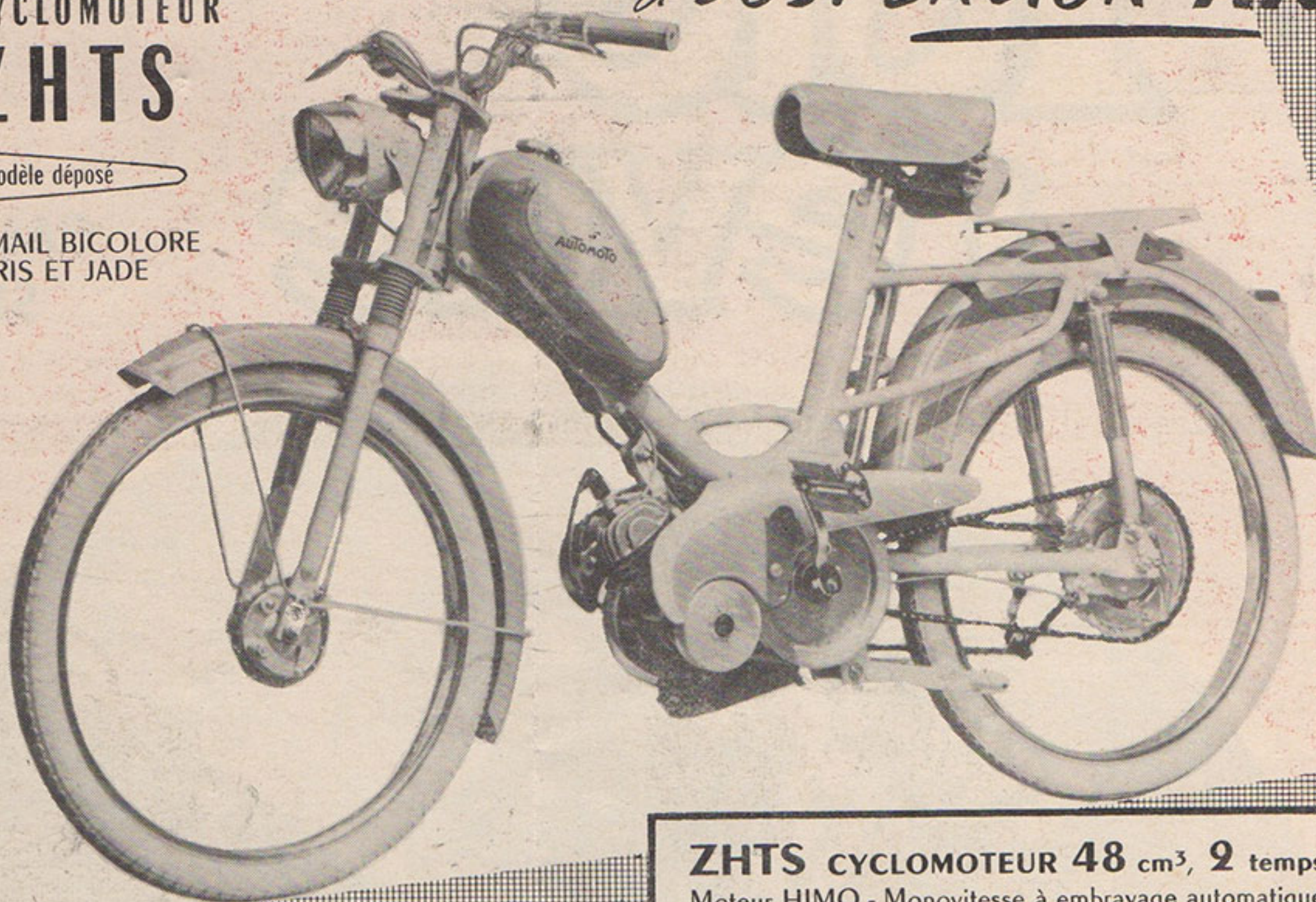
ajoutez les joies de la route avec nos modèles
à **SUSPENSION AR.**

AUTOMOTO
1957

CYCLOMOTEUR
ZHTS

Modèle déposé

EMAIL BICOLORE
GRIS ET JADE



ZHTS CYCLOMOTEUR 48 cm³, 2 temps

Moteur HIMO - Monovitesse à embrayage automatique
Transmission par chaîne renforcée.

Cadre monotube cintré de gros diamètre avec poignée
de levage - Fourche télescopique - 2 freins à tambour
chromé - Suspension arrière à fourche oscillante avec
amortisseurs - Jantes chromées - Pneus de 23 x 2 -
Guidon sport chromé - Commande des gaz par poignée
tournante - Réservoir 5 litres - Porte-bagages - Béquille
centrale - Capotage du moteur à démontage rapide.

VELOMOTEUR
**100
VMSS**

EMAIL BICOLORE
GRIS ET JADE



100 VMSS VÉLOMOTEUR LÉGER SPORT G^d LUXE

100 cm³ 2 temps - Moteur licence VILLIERS, 2 vitesses comman-
dées au guidon - Kick starter.

Cadre monotube fermé Sport - Fourche télescopique grand luxe - Sus-
pension AR par fourche oscillante avec amortisseurs JURISCH - Pneus
16 x 2,75 - Jantes chromées - Moyeux gros corps, diamètre 115 mm
Garde-boue à emboutis profonds - Selle longue à deux positions - Ré-
servoir 10 litres à flancs chromés - Compteur kilométrique - Avertisseur

CYCLES AUTOMOTO

61, Avenue de Rochetaillée - SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Magasin d'Exposition et de Vente à PARIS

62, Avenue de la Grande-Armée (17^e)



Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, RUE A. BRIAND

LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Métro : A. FRANCE - PER. 19-73

1° LIVRAISON IMMEDIATE
TOUS MODELES

2° L'atelier le mieux organisé
pour l'entretien et la garantie

3° Le stock pièces détachées complet — Expédition contre remboursement

4° BON VENDEUR... c'est bien ! MAIS BON MECANICIEN... c'est mieux !

LES MEILLEURES CONDITIONS DE CREDIT EN 6 - 9 - 12 - 15 MOIS — 25 % COMPTANT

PUB GL 91.A



Belle sera la route...
TRACÉE PAR
Firestone

SOCIÉTÉ ANONYME SERVICE GÉNÉRAL DU PNEU
au Capital de 60.000.000 de francs
12, Bd Bineau, LEVALLOIS-PERRET (Seine) - Tél. PER 39-72

MOTOBÉCANE



SCOOTERS

VELOMOTEURS

MOTOS

Station-Service « MOBYLETTE »

LIVRAISON IMMEDIATE DE TOUS MODELES
STOCK COMPLET - PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - EQUIPEMENT
REPARATIONS par Spécialistes

VENTE A CRÉDIT 6-9-12-15 ou 18 MOIS
avec versement de votre choix à la livraison

GARE
DU
NORD

P. LISITA, 94, Boulevard Magenta, PARIS-X^e - Tél. NORD 65-25

Ouvert tous les jours sauf
dimanche, de 9 h. à 12 h. 30
et de 14 h. à 19 h 30

GARE
DE
L'EST

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

SAINT-PAUL MOTOS

1, RUE DE RIVOLI, PARIS-4° ★ Tél. : ARC. 71-46 ★ Métro : ST-PAUL

Réparations assurées par Spécialistes
Accessoires - Equipement - Pièces détachées
— CREDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 MOIS —

AGENCES OFFICIELLES :

TRIUMPH - JAWA - N.S.U. - DKW - ADLER
VICTORIA - HOFFMANN - FN - PANNONIA
GILERA - JAMES - A.J.S. - GILLET-HERSTAL

AGF — TERROT — MONET-GOYON — JONGHI — GNOME-RHONE — RENE GILLET — ALCYON

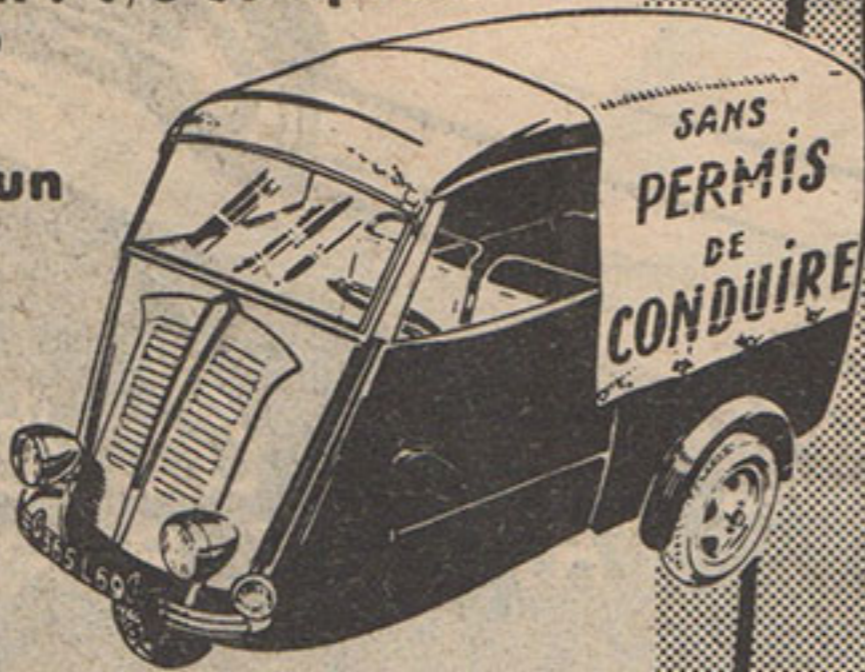
MAGASINS OUVERTS TOUS LES JOURS SAUF DIMANCHE (9 à 19.15)

VESPA et VELOSOLEX

**VOTRE AUTO-CAMIONNETTE
SANS PERMIS DE CONDUIRE.**

Vente à crédit : 1/3 comptant
Solde en 6, 9
ou 12 mois
Assurance d'un
vélomoteur

Pour vos petits
déplacements
Pour vos petits
transports



- Deux places face à la route
- Charge utile 200 kilogs
- 3 litres aux 100 km. - 50 km. à l'heure
- Contenance formidable
- Décapotable pour l'été
- Bâché pour l'hiver

Pris à l'usine : **245.000 fr. + TL.**

TRIS SOLYTO 126, Avenue Lacassagne - LYON
30, Rue de Charenton - PARIS

**VOTRE
MOTEUR
EST MENACÉ!**

Vous devez améliorer votre
essence ou votre mélange. Vous
devez protéger votre moteur.

mais exigez

**Bretocyl
Graphité**

"LE VÉRITABLE BOUCLIER DE VOTRE MOTEUR"

DÉPARTS FOUROYANTS - GRAISSAGE IMMÉDIAT DES HAUTS
DE CYLINDRES - PROTECTION TOTALE DU MOTEUR

Faites un essai en demandant un coffret de 15 flacons-dose à votre
garagiste ou motociste ou à défaut contre remboursement de 765 fr à :

BRET-OIL ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)
4, rue Jeanne d'Arc - Tél. : MIC 48-40

BSA

Tous modèles exposés
et disponibles

IFA - 250 cm³ cardan **205.000 frs**

Stock complet
pièces détachées
d'origine



PUCH



SCOOTER : RUMI

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.

CREDIT - 18 MOIS

GUZZI - HOREX

De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

Réponse :
45 fr. timbres

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)

TÉLÉ ET MOTO

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

Si nous avons eu trop souvent à constater à quel point la France est paradoxalement motophobe, la grande presse, celle qui fait l'opinion, a, dans cette affaire, sa large part de responsabilité.

Cet état de fait est d'autant plus navrant que dans un quotidien, la moto ne fait généralement pas l'objet d'une rubrique spéciale, et que de ce fait n'importe quel rédacteur se mêle de parler moto sans avoir les plus petites connaissances à son sujet, souvent même ne sachant pas la piloter !...

Aussi, nous fut-il agréable, lors du Salon dernier, de voir un journaliste d'un journal conservateur faire l'essai en touriste d'une twin de 42 CV et consacrer à cette présentation de modèles un papier de plusieurs dizaines de lignes à l'éloge de la machine, mais surtout de la motocyclette en général, en faisant ressortir avant tout que la motocyclette devenait un engin de plus en plus sûr.

Il faut en effet faire un effort de propagande en ce sens.

A ceux qui voudraient bien devenir les « apôtres » de la sécurité sur deux roues, nous fournissons depuis plusieurs numéros les éléments techniques.

Mais nous savons bien que nous prêchons des convaincus et que les efforts à faire sont à diriger en dehors de notre propre sphère.

Il faut faire comprendre au grand public que la moto n'est pas plus dangereuse que la bicyclette.

Il y aura toujours des motocyclistes qui se tueront, mais dans les statistiques des tués de la route, n'y a-t-il pas de très nombreux piétons ? Or, quelqu'un a-t-il décrété pour cela que la marche était un exercice dangereux ?



Dans cet effort, nous voudrions associer la grande presse. Mais là, bien souvent, nous nous heurtons à une incompréhension totale.

Heureusement, dans les moyens d'information, une grande force apparaît : la Télévision.

Nous ne voudrions pas qu'elle tombe dans la même erreur que son aînée. Animée par des esprits jeunes, nous espérons qu'elle comprendra que la moto « c'est autre chose ».

Elle l'a compris en partie en nous présentant dernièrement une émission sur les possibilités de la moto et la prudence que sa conduite implique. C'était là de la bonne propagande pour qui connaît déjà la question. Mais le fait de présenter les excentricités d'un jeune cyclomotoriste ne prêche évidemment pas en faveur du deux-roues.

Cela existe, nous le savons, il fallait faire cette émission, mais pas seulement celle-là. La moto, ce n'est pas exclusivement une ballade qui se termine par un accident, les machines bondissantes de moto-cross, ou le mur de la mort.

Elle possède, dieu merci, un côté pratique, économique qui doit être d'abord mis en avant, sans cela on déforme l'opinion publique, et l'on amène de l'eau au moulin de ses détracteurs.

Si la Télévision peut arguer qu'elle présente des accidents d'automobile, du stock-car et autres jeep-cross, la portée de telles émissions n'est pas semblable, car le grand public a accepté maintenant l'usage de l'automobile, comme celui du chemin de fer.

Mais la moto reste encore sur la touche. Bien qu'il y ait plusieurs millions de possesseurs de deux-roues, on la met encore à l'index.

La Télévision se doit de donner une plus juste idée des choses. Bannissez de vos programmes le côté acrobatique, « farfelu » de la moto. C'est discréditer bien inutilement un engin qui n'est conçu que pour la joie et la liberté de son propriétaire.

SECURITE

SUR

DEUX ROUES

La visite continue...

Lors de notre première visite à l'exposition « Sécurité sur 2 roues », nous avons examiné les stands réservés aux cadres, suspensions, freins.

La fois suivante (N° 1.328), les moteurs, leur lubrification, leur refroidissement, leur réalisation retinrent notre attention.

Aujourd'hui, la visite se termine enfin par un rapide coup d'œil sur les derniers stands.

AMORTISSEURS DE TRANSMISSION

Pour éviter les effets d'une brusque impulsion donnée par le moteur ou un cahot de la route des amortisseurs de transmission trouvent place soit dans le montage de la couronne arrière, soit à l'embrayage, soit même dans un arbre de boîte.

BOITES DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Le but, actuellement, est de rendre le choix des rapports plus sûr à tous les points de vue.

LES COMMANDES MODERNES

Avec les commandes de vitesses par levier au réservoir ou levier style voiture, la main du pilote devait quitter le guidon, ce qui demandait plus de temps et surtout était, dans une circulation urbaine, un facteur de danger ou d'insécurité. Avec nos changements de vitesses modernes, les mains demeurent au guidon et la manœuvre est beaucoup plus rapide.

Avec les changements de vitesses au guidon (scooters, cyclomoteurs ou certaines motos légères), le rapport enclenché est facilement visible.

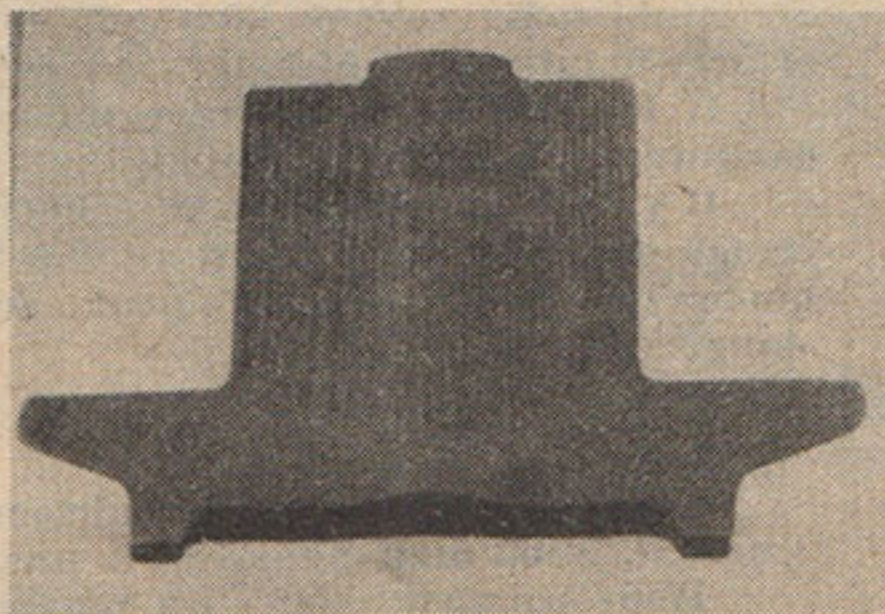
Avec les sélecteurs au pied (fruit de la compétition) — sans parler des voyants lumineux ou mécaniques indiquant la position du point mort et parfois même le rapport enclenché — le mécanisme même du sélecteur et le système de verrouillage ne permettent aucune erreur dans le passage des rapports, même quand celui-ci se fait rapidement et brutalement.

Le verrouillage à billes, qui assure une certaine synchronisation, permet l'utilisation d'une commande électro-magnétique des vitesses : une simple pression du doigt suffit à changer de rapport.

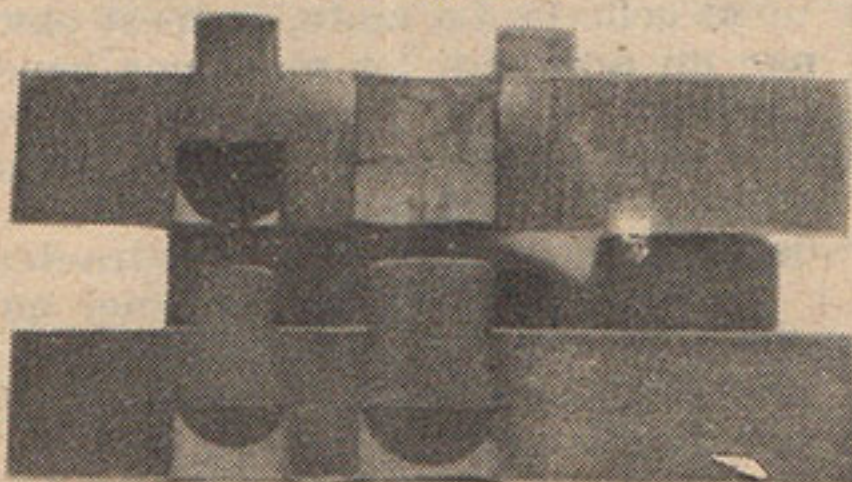
Par ailleurs, les changements de vitesses progressifs et automatiques permettent l'utilisation du moteur toujours dans les meilleures conditions, sans intervention aucune du pilote.

NOUVEAUX PROCÉDES DE FABRICATION

La sécurité de fonctionnement d'une boîte de vitesses a été notablement améliorée par de nouvelles méthodes de fabrication. Les clabots forgés à froid assurent une continuité dans les fibres du métal ; il en résulte une plus grande résistance contre les ruptures, surtout si l'on compare aux clabots rapportés ou fraisés dans la masse !

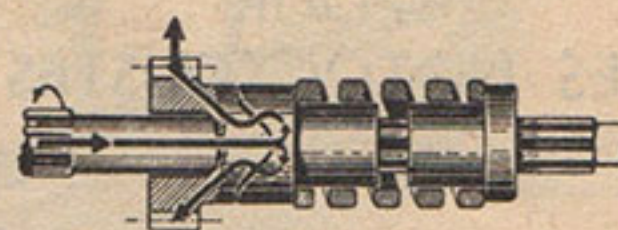


Ci-dessus : un pignon de kick forgé à froid. L'examen métallographique montre la continuité des « fibres ». - Ci-dessous : l'examen de la coupe des clabots forgés à froid montre qu'il n'y a pas d'interruption dans les « fibres » : d'où grande résistance à la rupture.



De nouveaux procédés de traitement thermique des surfaces de friction et les contrôles électromagnétiques des arbres de boîte garantissent la régularité de la fabrication de série.

Transmission de l'effort par l'amortisseur

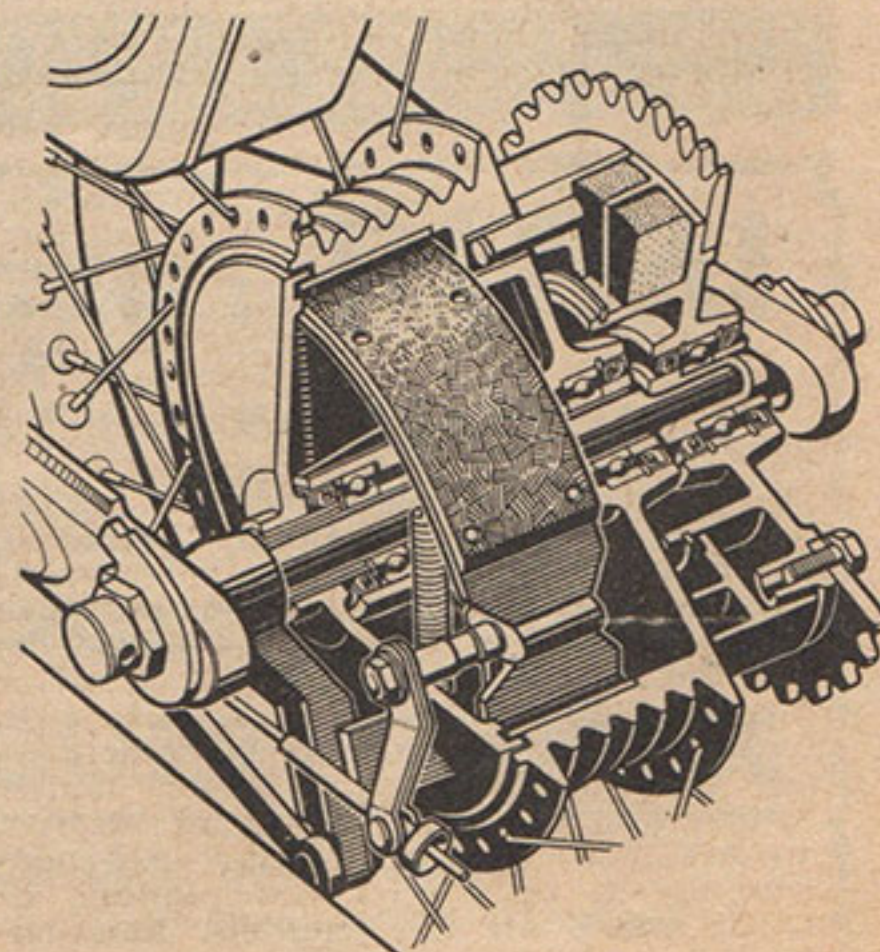


Pignon de commande en position normale



Pignon de commande en position d'amortissement

Deux types d'amortisseurs de transmission. En haut, dans l'arbre de boîte (BMW), avec le mode de fonctionnement. Ci-dessous, par bloc-caoutchouc dans le montage de la couronne arrière (NSU).

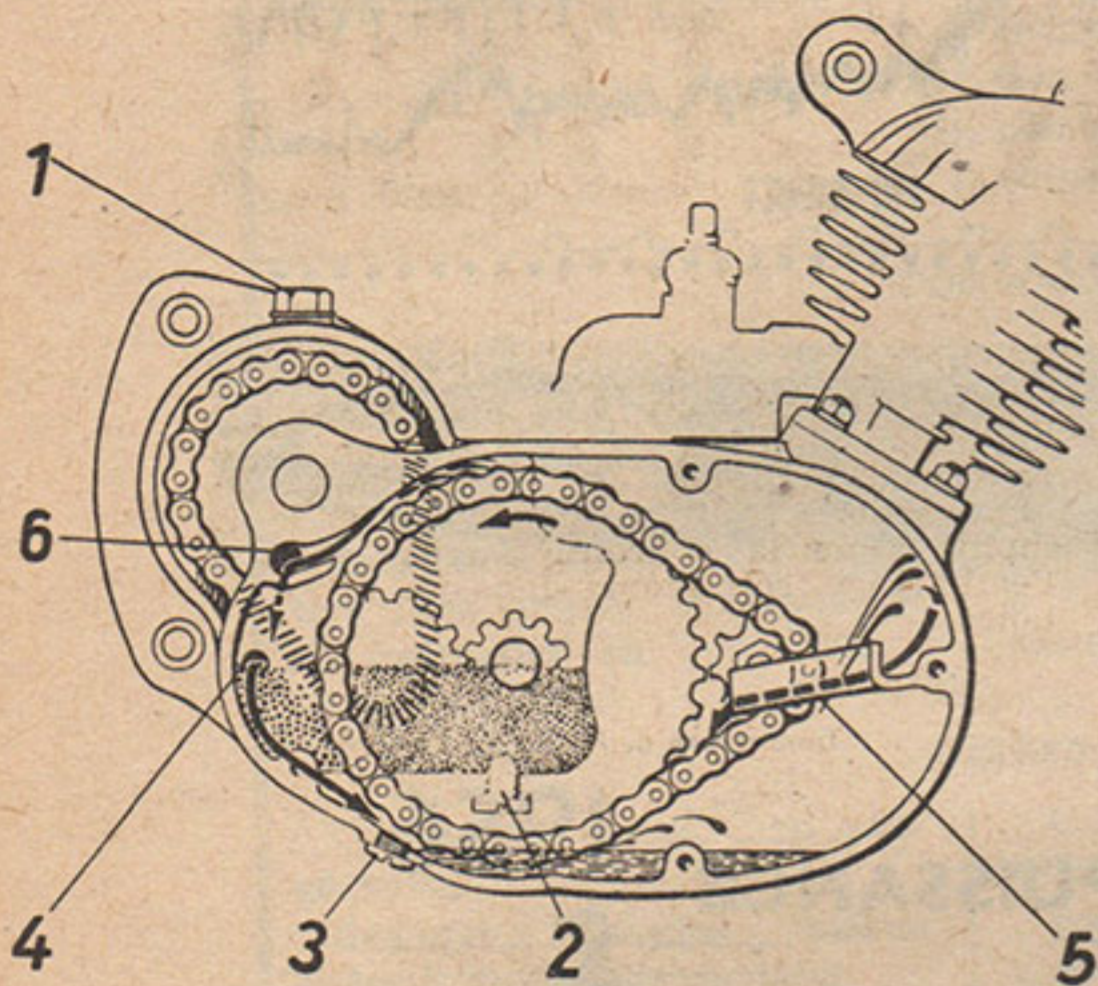


**TRANSMISSIONS PRIMAIRES
ET SECONDAIRES**

Les illustrations jointes montrent l'évolution dans ces domaines.

Non seulement les chaînes secondaires ne travaillent plus à l'air libre, mais, et de plus en plus, dans un bain d'huile et sous tension constante.

Quant aux chaînes des transmissions primaires, elles sont lubrifiées par circulation d'huile, afin de limiter les pertes dues au barbotage.



LUBRIFICATION DE TRANSMISSION PRIMAIRE CHEZ SACHS

Lubrification améliorée et diminution des pertes d'énergie, par graissage par « circulation » au lieu de barbotage. Le trop plein d'huile de la boîte de vitesses s'écoule, par l'orifice « 4 » dans le carter de transmission primaire, puis est projetée, par la chaîne, dans une sorte de gouttière « 5 ». De là, une partie de l'huile retombe sur la chaîne, à l'intérieur des maillons, l'autre partie revenant, par la gouttière « 6 » à la boîte de vitesses.

LES CHAINES

Aucune chaîne n'est plus robuste que son plus faible maillon. Aussi des progrès et des contrôles sont-ils, aujourd'hui, constamment menés, tant dans les matériaux choisis que dans les traitements.

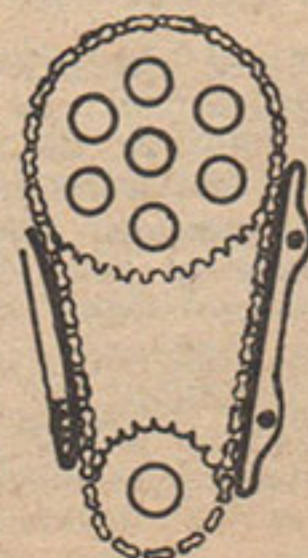
75 % de la production seulement sont acceptés, après les contrôles rigoureux portant sur la résistance à la rupture, contrôles menés tant dans les conditions de travail normal, que dans de brusques efforts de traction. Et telle chaîne d'une 250 cmc de 12 CV, qui, normalement, transmet une force de traction de 70 kg, a une résistance à la traction 25 fois supérieure, de 1.800 kg.

Des tendeurs de chaîne et des guides assurent un fonctionnement beaucoup plus régulier de la chaîne qui ne fouette plus : plus grand silence et surtout bien moindre fatigue — Un nouveau dessin des faux maillons donne à ceux-ci la même résistance qu'ont les maillons normaux, contre 20 % seulement précédemment — Des attaches-rapides de forme fermée remplacent les attaches-rapides droites, qui, bien souvent, s'ouvraient — Un nouveau dessin des dents de pignons de chaîne assure un bien meilleur fonctionnement de la transmission.



LES CHAINES

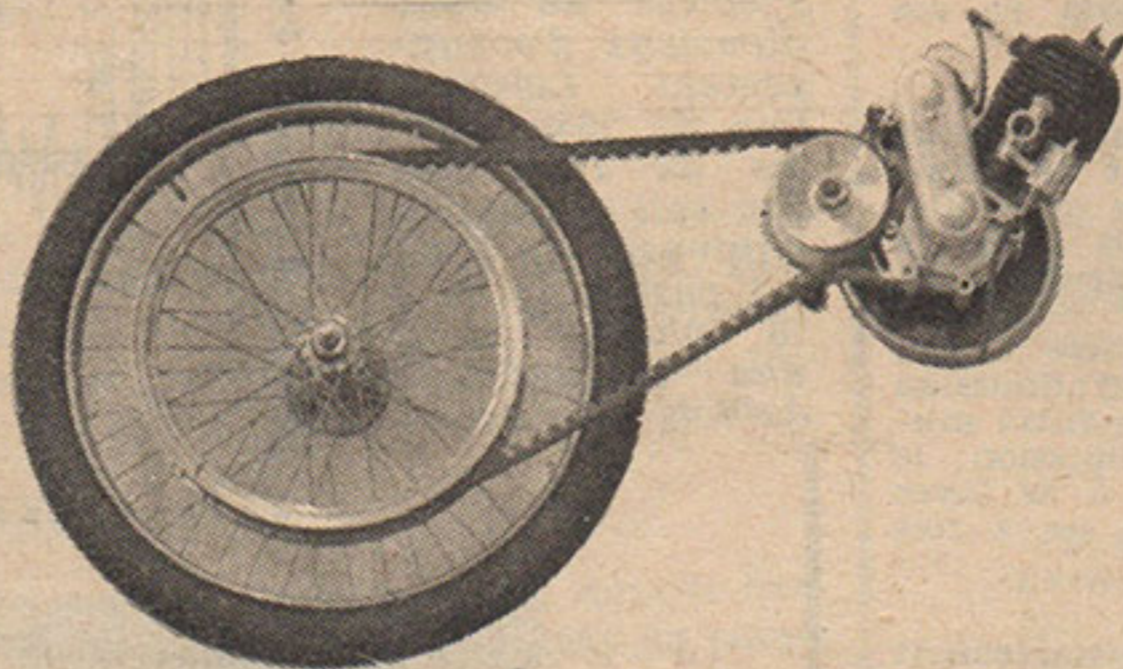
Munie d'un tendeur et d'un guide (à droite), le fonctionnement de la chaîne est beaucoup plus régulier. La chaîne ne « fouette » plus (comme à gauche), son usure est notablement réduite, son rendement est amélioré et son fonctionnement est plus silencieux.



CHEZ T. W. N.

TRANSMISSIONS SECONDAIRES DE 1925 A 1955

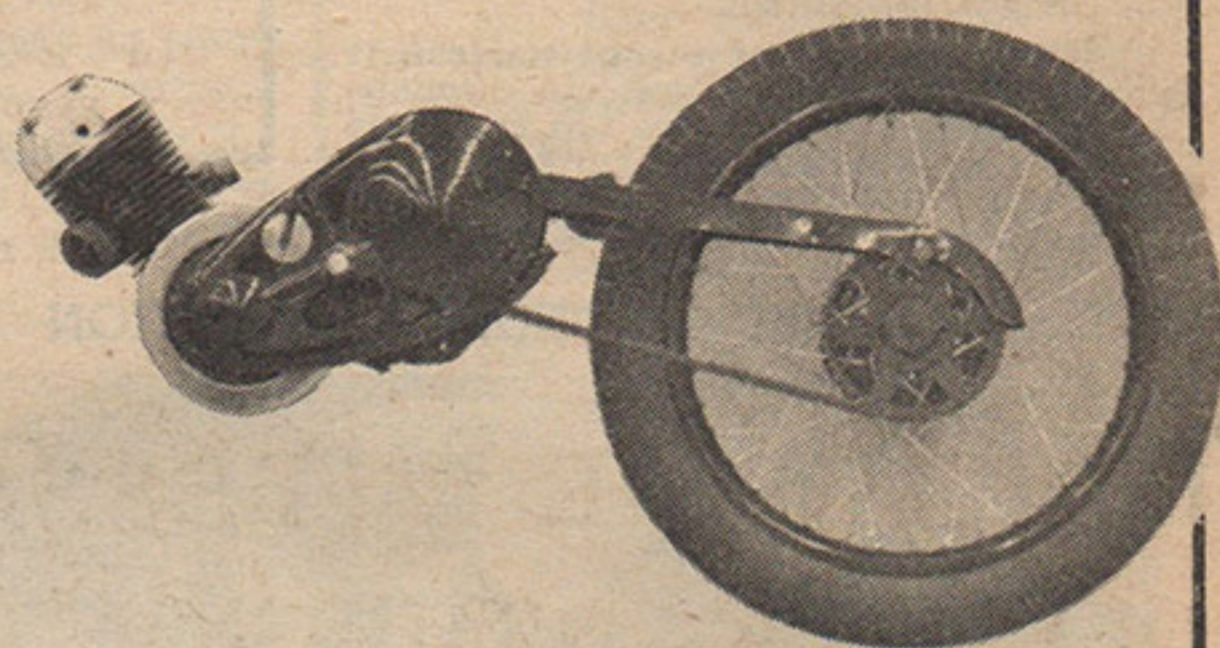
1925



Transmission par courroie. Simple, bon marché, élastique, silencieuse... mais la courroie se détend, s'allonge, patine sous la pluie. Rendement moyen.

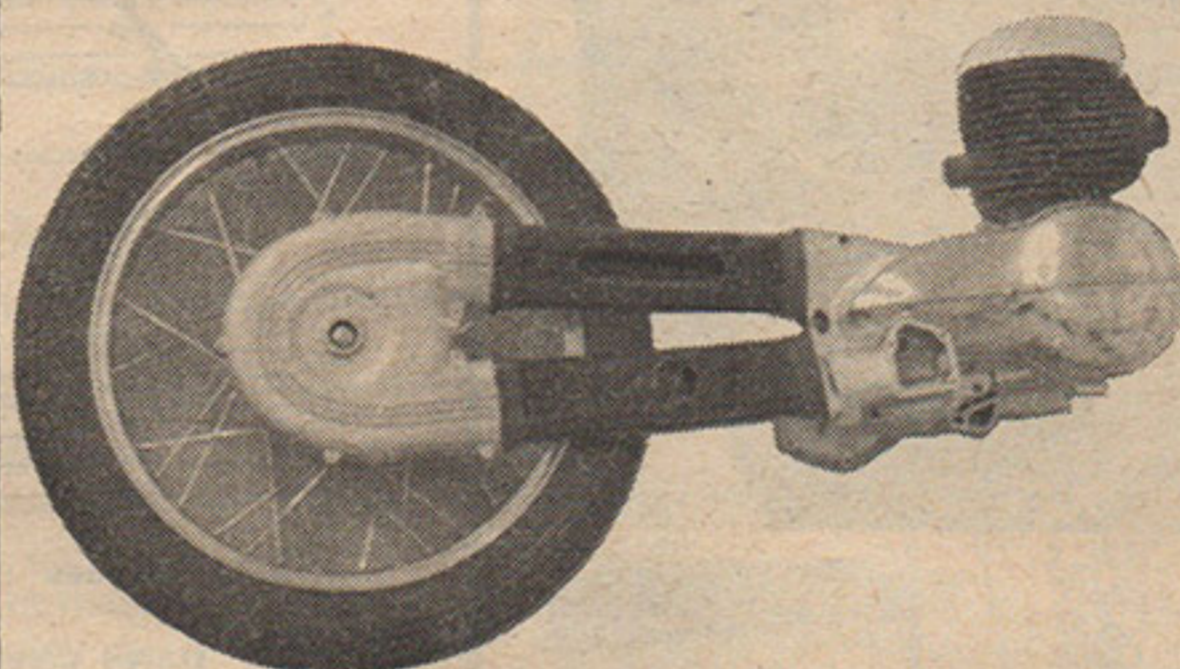
1930

Transmission par chaîne à l'air libre. Bon rendement à condition de soins méticuleux. Usure rapide sous la pluie et par la boue.



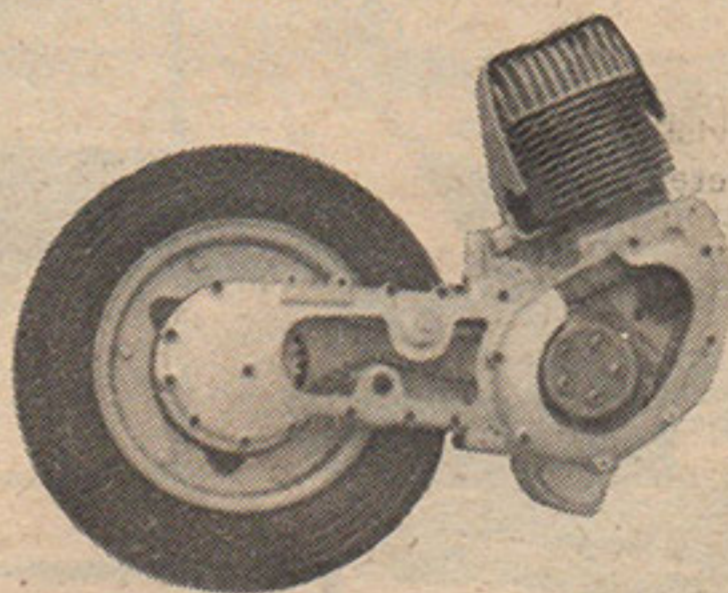
1935

Chaîne enclose, protégée contre la pluie, les projections de boue. Bon rendement, un entretien courant est encore nécessaire (graissage, tension, etc...).



1955

Chaîne enclose fonctionnant dans un bain d'huile. Un tendeur maintient toujours la tension correcte. Très bon rendement.



LE SILENCE

La recherche du silence de nos machines n'est pas seulement une preuve de savoir-vivre par rapport aux gens qui nous entourent, c'est également un moyen d'éviter la fatigue du pilote en ménageant ses nerfs et ses oreilles.

★

Après des recherches sur les silencieux d'échappement, qui permettent de réduire l'intensité des bruits, de ce côté, jusqu'à 77 phones (au lieu de 96 avant la guerre), on s'est attaqué aux bruits d'admission.

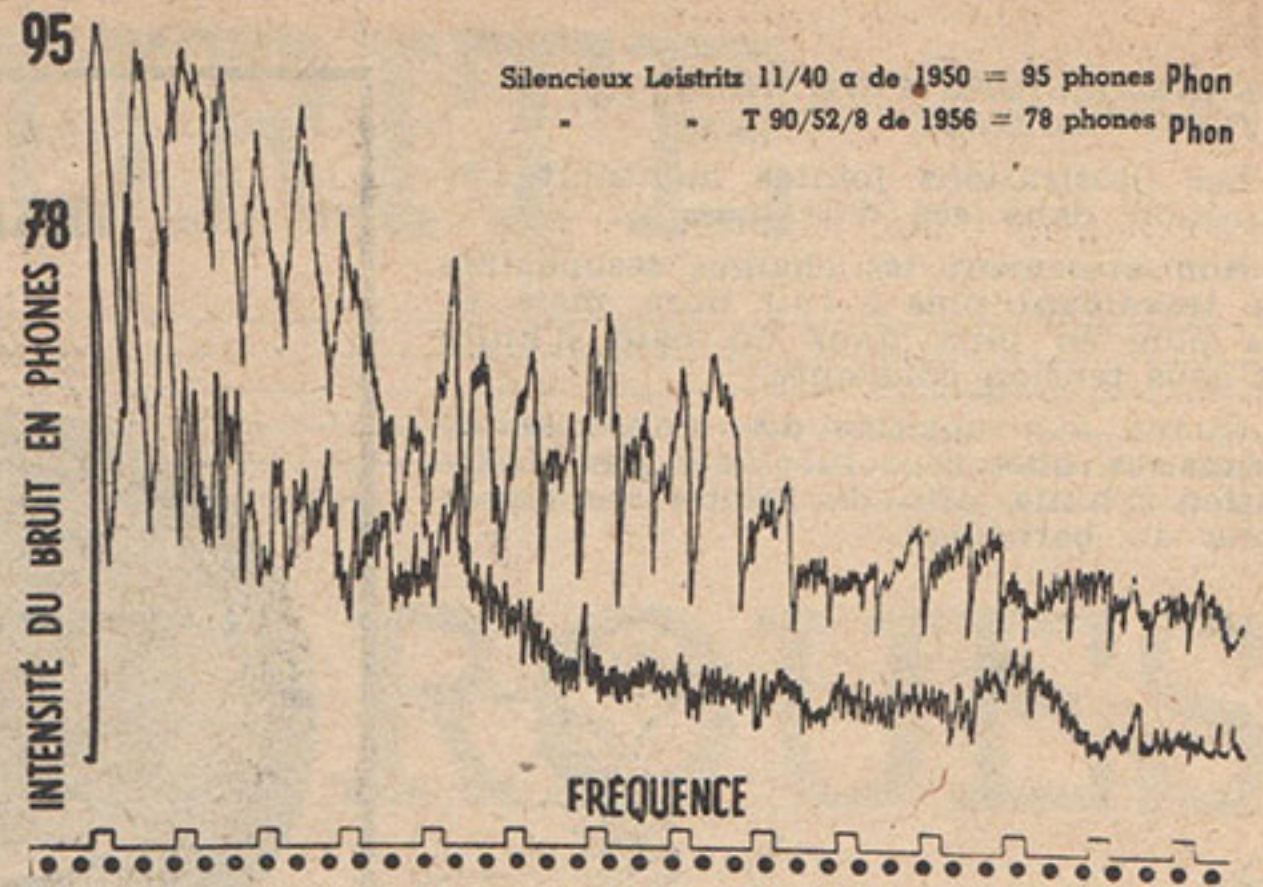
Alors qu'avec un simple filtre à air, sur telle machine, le bruit d'admission se situait à 86 phones, avec ce filtre muni d'un petit silencieux d'admission, le nombre de phones est passé à 82 (avec 3 phones en moins, le bruit est 2 fois moins intense).

★

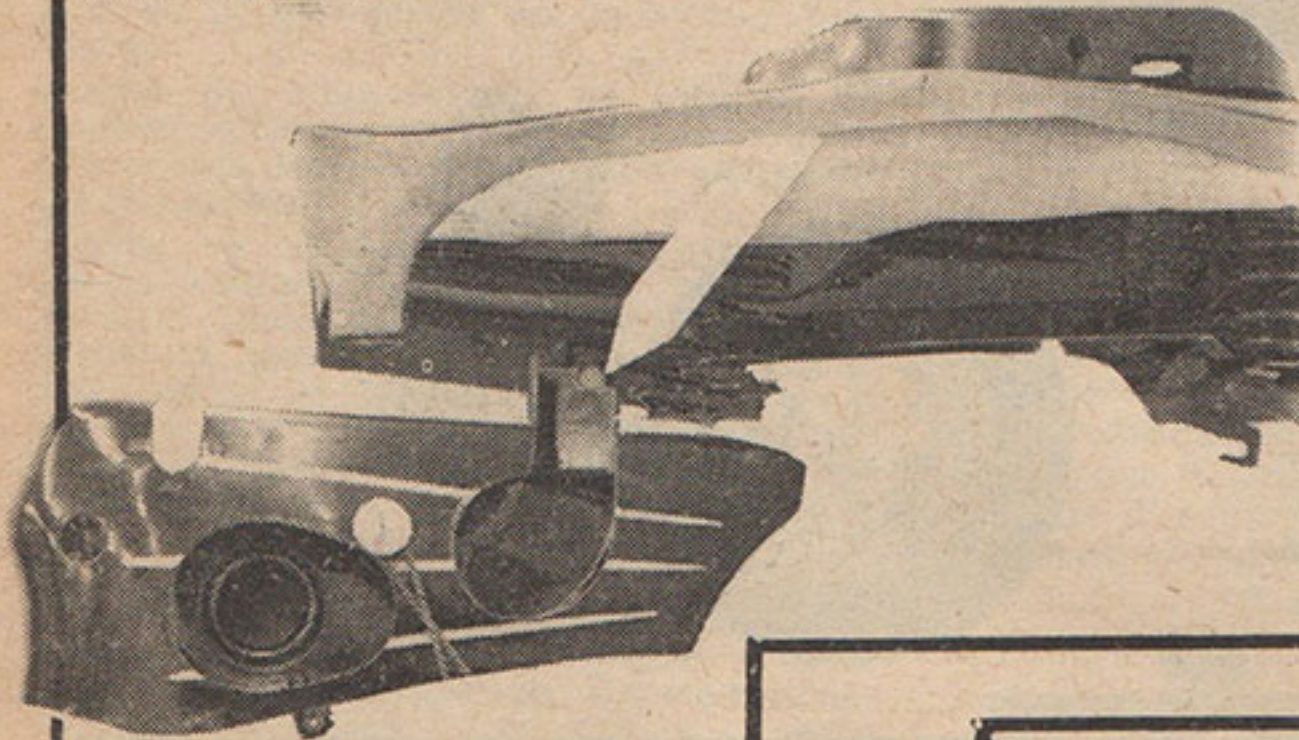
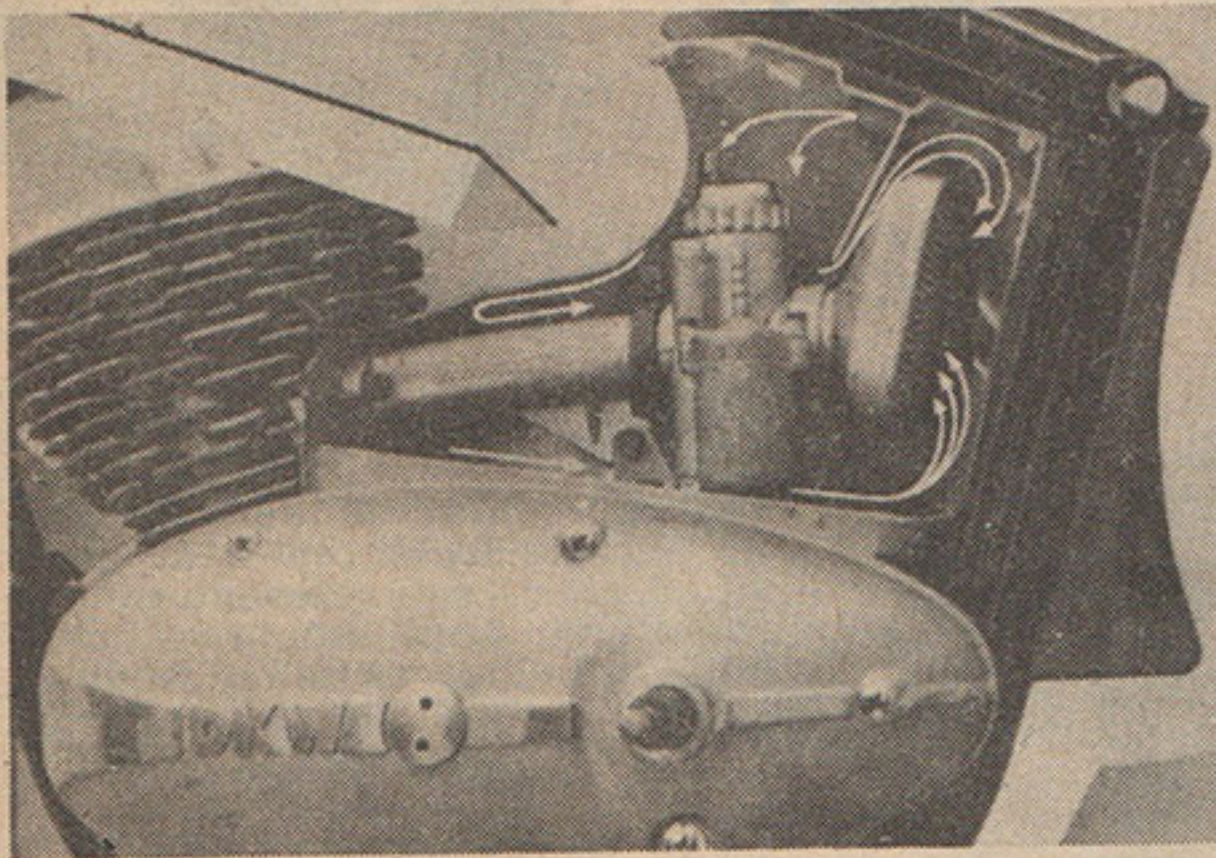
Mais en « accordant » convenablement système d'admission et système d'échappement, on réussit à rendre nos machines bien plus silencieuses, sans enregistrer aucune baisse de puissance; parfois même, au contraire, le rendement est amélioré.

Spectres de deux silencieux d'échappement Leistritz, l'un de 1950, l'autre de 1956 (que l'on voit en coupe). L'intensité de bruit est passée de 95 à 78 phones, donc une cinquantaine de fois plus faible.

SPECTRE DE FRÉQUENCES DES BRUITS D'ÉCHAPPEMENT



CHAMBRES DE TRANQUILLISATION



LE PLUS COURT CHEMIN N'EST PAS TOUJOURS LE MEILLEUR

L'emploi de grandes chambres de tranquillisation de l'air comburant avant l'entrée de ce dernier par le filtre à air, dans le carburateur, permet un meilleur filtrage de l'air et une meilleure et plus complète utilisation des phénomènes pulsatoires des colonnes gazeuses. - En haut : le système utilisé par DKW où les mêmes coquilles en alliage coulé servent pour constituer la chambre de tranquillisation et le capotage du carburateur. En bas : un des systèmes utilisés par Zundapp, l'air comburant arrivant sous la selle double.

1936 1956

PUISSANCE



BRUIT

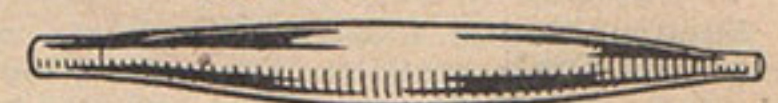
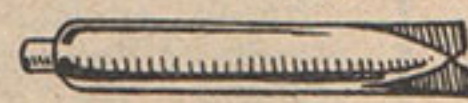


DANS UNE CONVERSATION NORMALE, LE BRUIT VARIE ENTRE 60 ET 65 PHONES

VOLUMES

2.250 cmc.

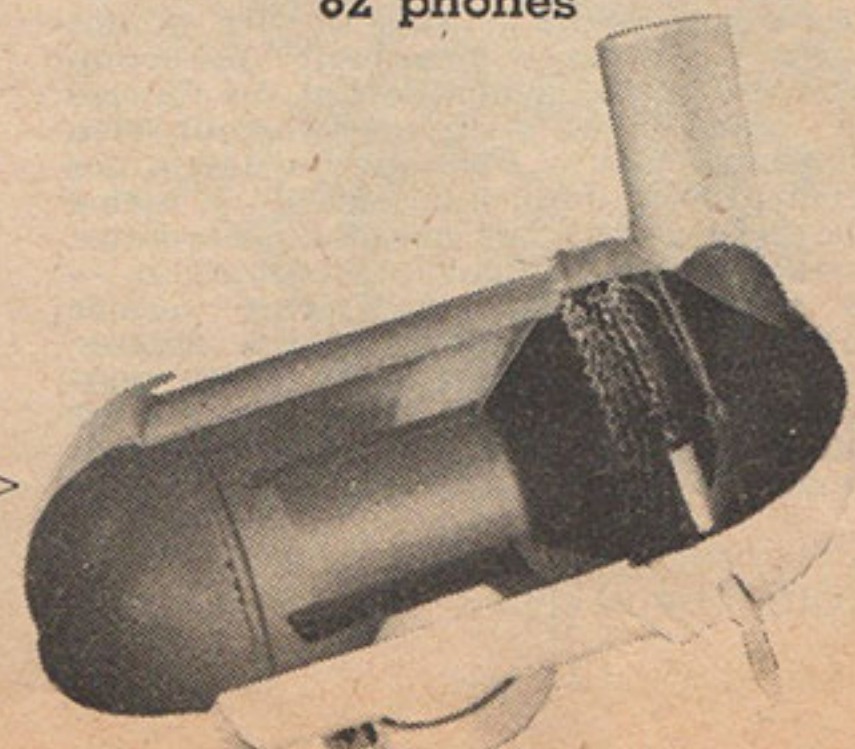
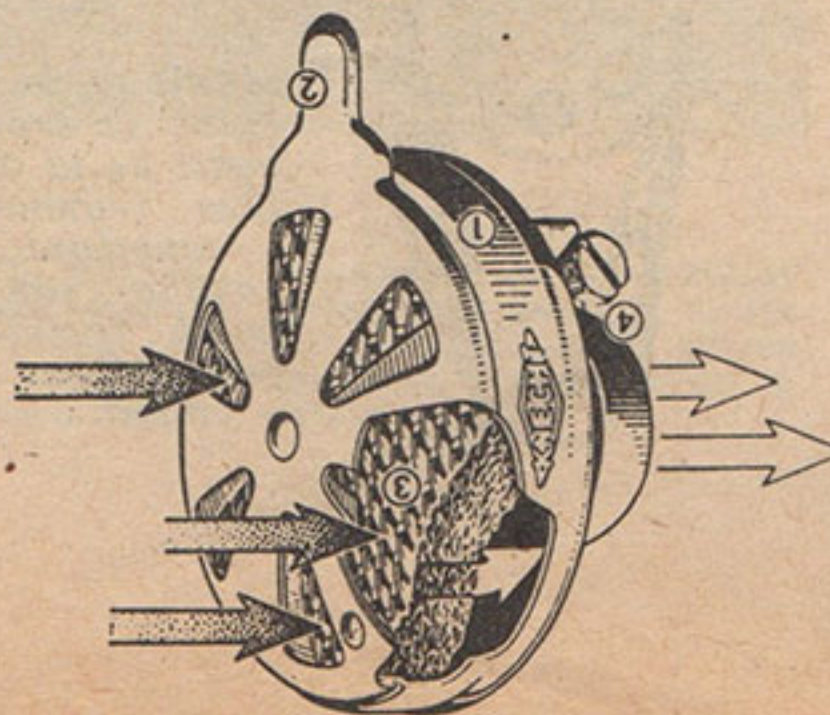
4.500 cmc.



FILTRES A AIR

Sans silencieux d'admission : 86 phones

Avec silencieux d'admission : 82 phones



LES « ACCESSOIRES »

HIER

En tube rapproché, très large.

Mal commode, fatigante.

D'abord par une manette ne permettant pas au pilote de bien contrôler son guidon.

Puis par poignée tournante à très long tirage, obligeant de s'y reprendre en deux fois.

Commandes dures, non progressives.

Réglages difficiles, faisant appel à l'outillage de bord.

AUJOURD'HUI

LE GUIDON

Tube d'acier, étiré à froid. Largeur réduite (de 55 à 65 cm) et forme « anatomiquement » étudiée.

POSITION

Guidon, siège, repose-pieds, place des diverses commandes sont étudiés comme un tout. Position beaucoup plus commode, plus rationnelle, permettant de longues étapes sans fatigue. Machine toujours bien contrôlée par son pilote.

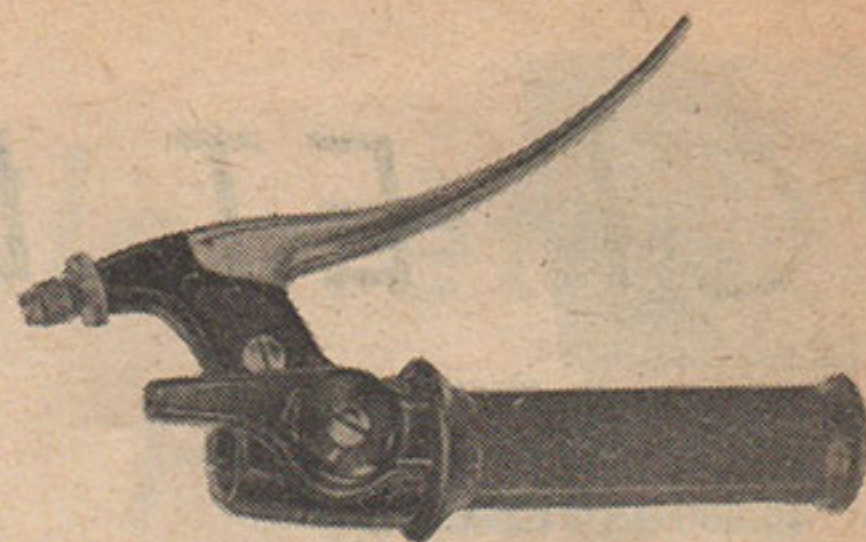
COMMANDE DES GAZ

Poignée tournante à tirage réduit, dont le freinage de rappel peut être réglé au goût du pilote. Sur certaines machines puissantes, à carburateurs de grand passage, et répondant à de faibles modifications d'ouverture, la poignée est à tirage progressif, lent d'abord, puis rapide ensuite.

AUTRES COMMANDES

Commandes bien étudiées, de démultiplications appropriées.

Réglages faciles, se faisant en cours de route, par des tendeurs moletés au guidon, commandés par les doigts.



Une poignée Magura moderne. En haut : vue extérieure de la poignée des gaz à enroulement progressif, ainsi que le tendeur de câble moleté que l'on peut régler en cours de route.

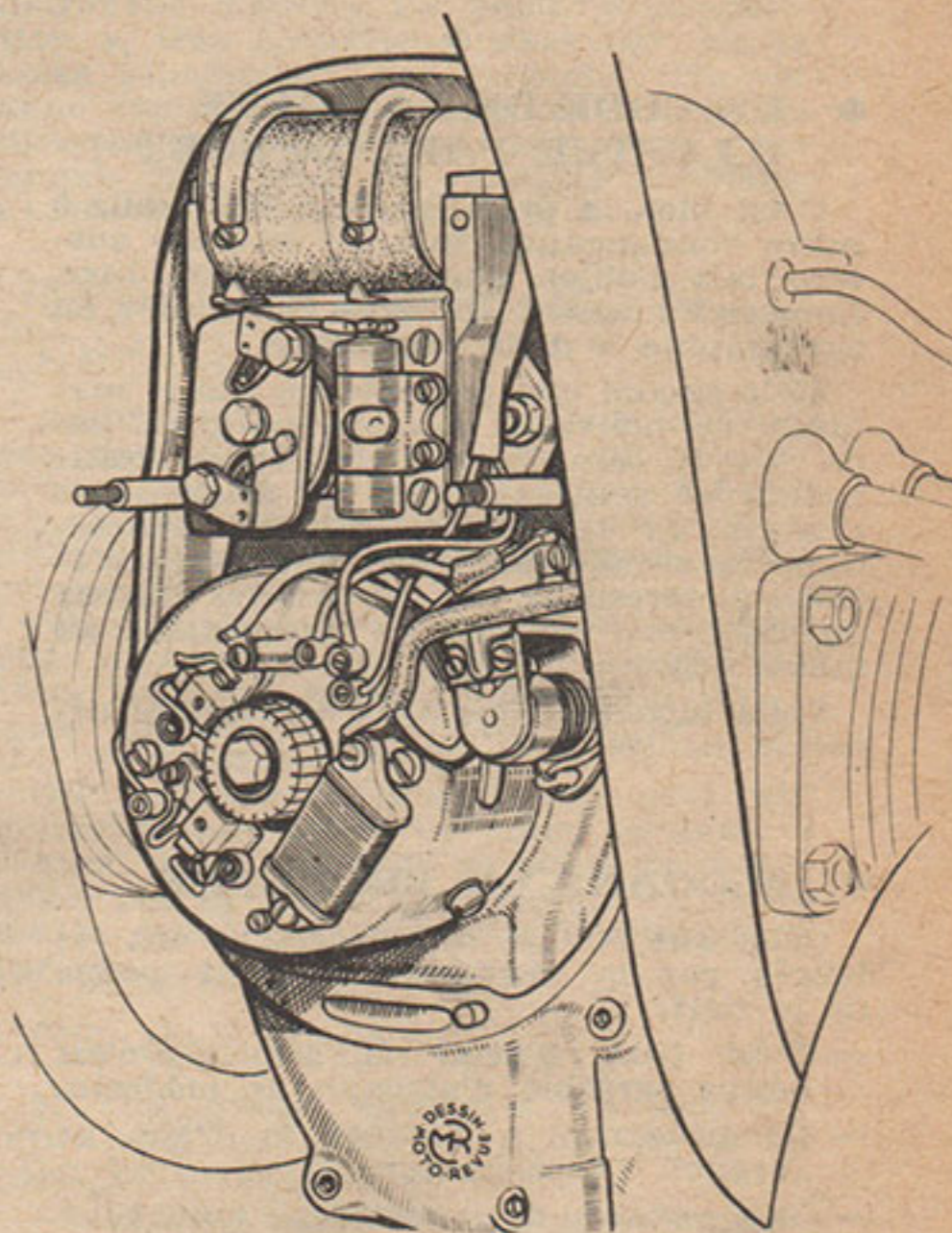
Un appareillage électrique moderne, combiné magnéto-dynamo, pour bicylindre BMW. La magnéto à aimants tournants est montée en bout d'arbre à cames et est dotée d'une avance automatique. La dynamo est en bout de vilebrequin, avec, à sa droite, le conjoncteur-régulateur de tension. Le tout est protégé sous la coquille avant du carter-moteur.

ALLUMAGE

Le simple tableau comparatif suivant donnera une bonne — bien que schématique — vision des progrès accomplis.

	1930	1956
Isolant de la bougie	stéatite ou mica	corindon
Nombre d'étincelles au km	2.300 environ	de 4 à 8.000
Longévité de la bougie	2 à 4.000 km	8 à 10.000 km et même plus
Tension fournie	10.000 volts	15.000 volts et plus
Régimes-moteur	4.000 t/m	7.000 t/m
Puissance de la dynamo	30 watts	60 à 90 watts
Poids	3,6 kg	2,8 kg
Entraînement	chaîne ou pignons	direct en bout d'arbre
Acier des aimants	au cobalt	à l'aluminium-nickel-cobalt

Notre « centrale » électrique, incorporée au bloc, est maintenant soustraite aux intempéries. Bougies capotées. Batterie suspendue, protégée des projections.



EN CONCLUSION

ET voici notre visite terminée. Par son exposition « Sécurité sur 2 Roues », présentée au Salon de Francfort, H.W. Boensch, vice-président de la Commission Technique de la F.I.M., a su nous montrer à l'aide des très nombreux exemples pris dans la construction allemande et rassemblés en l'espace de deux semaines, le degré de finition, de sûreté et de sécurité, qu'ont atteint, aujourd'hui, nos motos.

Et nous espérons par cette longue présentation avoir intéressé nos lecteurs comme H.W. Boensch a su nous intéresser nous-mêmes.

Pour terminer, nous nous contenterons de don-

ner sa propre conclusion que nous faisons nôtre.

« Cette exposition « Sécurité sur deux roues » a montré, espérons-le, à l'aide de quelques exemples typiques, les travaux des constructeurs sérieux et des ingénieurs de recherches, travaux continus, responsables et d'aspects multiples qui ont conduit à l'élévation de sécurité sur deux roues. Les bases techniques fondamentales pour une circulation sûre sont maintenant données. Aux motocyclistes maintenant, aux pilotes, de montrer par un pilotage modèle qu'ils sont dignes de ces travaux continus, menés sans trêve en vue de l'accroissement de leur sécurité ».

J. B.

◆ 40.000 ISETTA BMW...

...Ont été vendues jusqu'ici dans la seule Allemagne Fédérale. Sur le plan de l'exportation, l'usine de Munich se montre également satisfaite des résultats obtenus : l'on sait d'ailleurs que la construction sous licence de l'Isetta BMW a commencé au début de cette année en Angleterre.

★

◆ NOMBREUX SUCCES POUR « CONTINENTAL » EN 1956

La célèbre marque allemande de pneumatiques présente ainsi son palmarès pour la saison sportive écoulée :

- Deux Championnats du Monde.
- Un Championnat d'Europe.
- 41 Championnats Nationaux (Allemagne et étranger) en motocyclisme, et 9 en automobile.

En outre, Continental a inscrit à son actif un grand nombre de records du monde, et 44 médailles d'or aux 6 Jours Internationaux.

★

◆ UN CODE DE LA ROUTE ILLUSTRE PAR... DUBOUT !

C'est bien la première fois, du moins à notre connaissance, que cet ouvrage austère fait l'objet d'une édition de luxe, humoristiquement illustrée et publiée en typographie « deux couleurs ».

Mais encore que présenté de riante manière, ce nouveau bouquin ne perd pas de vue le caractère sérieux de sa destination et contient aussi de substantiels extraits de textes préfectoraux concernant la circulation, ainsi que des précisions pittoresques sur des articles curieux ou très peu connus se rapportant au même sujet.

Voilà bien pour certains une bonne occasion de (se) rire du code !

★

◆ SLOGANS DE PRUDENCE

Ceux que l'on va lire ci-dessous ont été lancés par la gendarmerie et la police de la route :

- C'est beau d'avoir la priorité, c'est moins agréable d'attendre le médecin.
- La prudence a inventé le frein, et l'orgueil l'accélérateur.
- Gardez-vous des bestiaux qui vont boire... et des hommes qui en viennent.
- Laissez passer ceux qui veulent passer : une concession momentanée vaut mieux qu'une concession à perpétuité.

Ces quelques échantillons des Conseils du Gendarme attestent amplement que celui-ci n'est pas toujours dépourvu d'humour !

★

◆ LE FEU CHEZ RENE GILLET

Un incendie s'est déclaré aux usines de Montrouge dans la soirée du 6 février.

Six casernes de pompiers s'employèrent aussitôt à maîtriser le foyer, dont ils purent rapidement se rendre maîtres.

Les dégâts se limitent heureusement à la seule destruction d'un hangar de 100 m², et le fonctionnement normal de la vieille maison de Montrouge ne peut s'en trouver affecté.

Comme chaque année, l'importateur Sachs en France, a organisé pour ses agents un stage de perfectionnement aux usines de Schweinfurt. Voici les membres de cette délégation qui, désormais, appliqueront le service « après-vente » avec toutes les capacités voulues



◆ LA 100.000° AWO 425

L'usine Simpson - Suhl, d'Allemagne orientale (DDR) vient d'annoncer la livraison du 100.000° modèle de sa motocyclette AWO 425 dont la fabrication avait démarré en 1950.

100.000 machines en 6 ans, voilà un beau chiffre de production pour une 250 cmc. !

★

◆ CONCENTRATION LUCER-DUPONT

Nous apprenons qu'un important accord de concentration industrielle et commerciale vient d'être conclu entre les « Cycles et Motos Lucer » à Hazebrouck, fabricants de la Lucerette, et les Ets Dupont, de Lille, constructeurs des cycles et cyclomoteurs Duravia et Lillior.

Ces deux maisons mettront en commun leur potentiel de fabrication de Cycles et Cyclomoteurs, lesquels continueront à être diffusés par les réseaux commerciaux respectifs.

★

◆ PLUS DE CLARTE DANS LE CODE DE LA ROUTE

On prépare au Ministère des Travaux Publics certaines modifications au Code de la Route, en vue non pas de modifier le sens des arrêtés qu'il contient, mais tout simplement de le rendre plus explicite pour éviter certaines erreurs d'interprétation.

Ainsi, à l'article premier, définissant les termes chaussée, voie, agglomération, se propose-t-on d'ajouter le mot « intersection », celle-ci étant définie comme la rencontre de deux ou plusieurs voies provoquant des croisements de véhicules.

A l'article 25, définissant la priorité à droite, la phrase traitant de « ...deux conducteurs qui abordent une intersection de route par des routes différentes » sera complétée par le mot « simultanément ».

Les modifications envisagées, qui ne changent absolument rien aux règlements auxquels nous sommes habitués, doivent être soumises à l'appréciation des ministères de la Justice et de l'Intérieur, qui auront à se prononcer sur leur application.

◆ LA « ROCKETT » IMN EN COMPETITION ?

La révolutionnaire 200 cc 4 temps bicylindre présentée au récent Salon de Milan et décrite dans notre numéro 1325, s'alignerait dit-on cette saison même, dans le championnat italien de régularité.

★

◆ RUMI TRAVAILLE A NOUVEAU NORMALEMENT

Selon l'importateur de la marque italienne en Suisse, l'usine Rumi, dont nous avons constaté avec regret l'absence lors du dernier Salon de Milan, a maintenant surmonté ses difficultés financières, et poursuit dans des conditions normales la fabrication de ses fameuses 125 twins 2 temps, ainsi que du scooter « Formicchino ».

Voilà une information qui réjouira nombre d'amateurs de ces belles productions transalpines.

★

◆ LE KABINROLLER MESSERSCHMITT

Plusieurs décisions ont été prises en ce qui regarde la réorganisation du groupe Messerschmitt, dont la situation semble devoir être rétablie à la suite de l'octroi de crédits d'Etat pour une part et, d'un autre côté, des 100 millions de marks de commandes passées par les services du ministère de la guerre de l'Allemagne Fédérale.

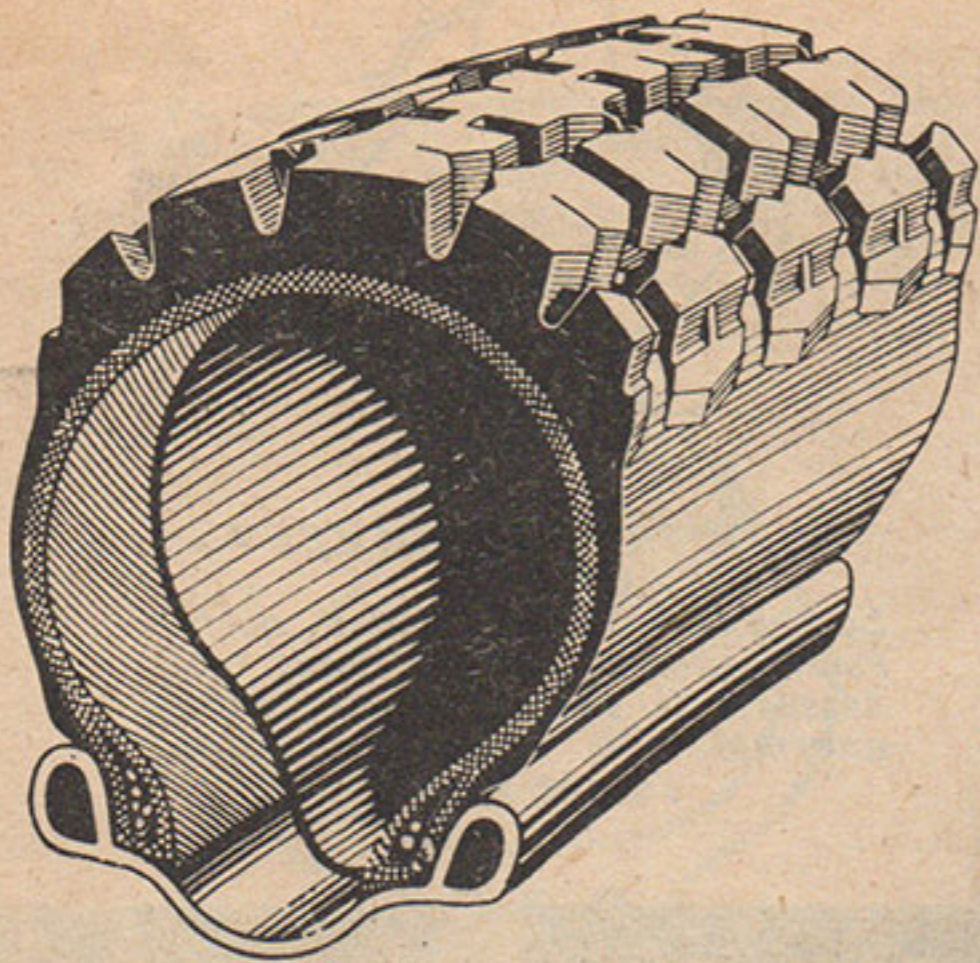
Mais la nouvelle qui nous intéresse le plus est bien que le « Kabinroller » poursuivra sa carrière un instant menacée.

En effet, une nouvelle société a été fondée, qui continuera la fabrication du petit véhicule auquel la qualité de « Production Messerschmitt » sera conservée.

Les propriétaires et directeurs de la nouvelle firme sont l'ingénieur Fritz Feud, inventeur du véhicule, et l'ingénieur Valentin Knott, propriétaire de la firme Maschinenbau Knott, qui livrait déjà auparavant certaines pièces fondamentales du « Kabinroller ».

La fabrication se poursuivra dans les usines de Regensburg que l'on pense réorganiser intérieurement en vue d'une production rationalisée. La nouvelle firme portera encore ses efforts sur les services de vente et d'après-vente.

Ainsi pense-t-on développer notablement la diffusion du « Kabinroller » Messerschmitt, dont les caractéristiques demeurent absolument inchangées.



Coupe d'un pneu monté sur sa jante et avec sa chambre à air. On distingue nettement la gomme de ses sculptures, l'entoilage et les tringles.

plus de kilomètres avec vos PNEUS

- ★ les différentes causes d'usure.
- ★ soins et précautions à prendre.

Nos pneumatiques sont malheureusement d'un prix assez élevé pour que ce ne soit pas d'un cœur léger que l'on se décide à leur remplacement.

Aussi, pour les conserver le plus longtemps possible en bon état, faut-il donner quelques soins, sachant, en connaissance de cause, quels sont les principaux facteurs d'usure d'un pneumatique. Et c'est là, justement, l'objet de cette étude.

QU'EXIGEONS-NOUS D'UN PNEU

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, quelques mots au sujet des pneus eux-mêmes.

Nos motos, nos cyclomoteurs, nos scooters, tout comme les voitures ou les camions, sont de plus en plus rapides, de plus en plus puissants. Mais dans leur déplacement, tous ces véhicules doivent prendre appui au sol : ce sont des véhicules terrestres et non des avions. Le contact avec le sol étant assuré par les pneus, c'est dire qu'avec la marche du

progrès ces derniers sont soumis à des contraintes de plus en plus grandes, qu'ils doivent faire l'objet d'études techniques constantes.

★

Le but de M. Dunlop, quand il fit son premier pneu à chambre à air, en 1885, était d'isoler davantage le véhicule et son conducteur des chocs de la route.

Aujourd'hui, malgré des suspensions de plus en plus étudiées, cette tâche assignée à nos pneumatiques subsiste encore, mais elle est supplantée, dans l'ordre d'importance, par d'autres facteurs, dont celui de la résistance aux contraintes croissantes imposées, celui du guidage, celui de l'adhérence au sol, etc...

★

Si l'on devait dresser une liste de ce que l'on est en droit d'exiger d'un pneu, on trouverait en vrac :

— grande longévité — sécurité — confort — guidage correct — roulement silencieux — poids peu élevé (le pneu fait partie des masses non suspendues) — équilibrage le plus parfait possible — faible résistance au roulement (se soldant par une consommation moindre) — bon accrochage sur sol gras, en courbe,

lors des freinages ou des accélérations — etc., etc...

Mais il est très difficile, pour le fabricant de pneu, de répondre parfaitement à toutes ces exigences. Si l'on parfait l'une de ces propriétés, c'est bien souvent au détriment d'autres (le pneu « compétition », très accrocheur, s'use par contre assez rapidement, par exemple). On est donc contraint à un compromis entre les diverses qualités exigées, mais à un compromis qui, pour les marques sérieuses, s'améliore constamment.

UNE ÉCONOMIE BIEN COMPRISE

Avant toute chose, il ne faut surtout pas, pour nous motocyclistes qui ne disposons que de deux roues, que par souci d'économie mal placé, nous cherchions à utiliser nos pneus au-delà d'une limite raisonnable.

Dès que les sculptures ne sont plus que peu apparentes, changez de pneus, car votre tenue de route ira en diminuant..., mais vos risques d'éclatement, par contre, iront en s'accroissant.

Or, l'éclatement d'un pneu avec un motocycle est rarement chose bénigne.

Aussi pas d'économie de bouts de chandelle, pas de pneus qui laissent apparaître la toile, pas de pneus déséquilibrés par des emplâtres, etc...

LES 8 ENNEMIS

Si l'on devait énumérer les facteurs principaux qui nuisent à la vie d'un pneu, on pourrait citer :

- Gonflage incorrect (sur et sous-pression).
- Température.
- Vitesse.
- Surcharge.
- Montage.
- Etat des routes.
- Topographie.
- Manière de conduire.

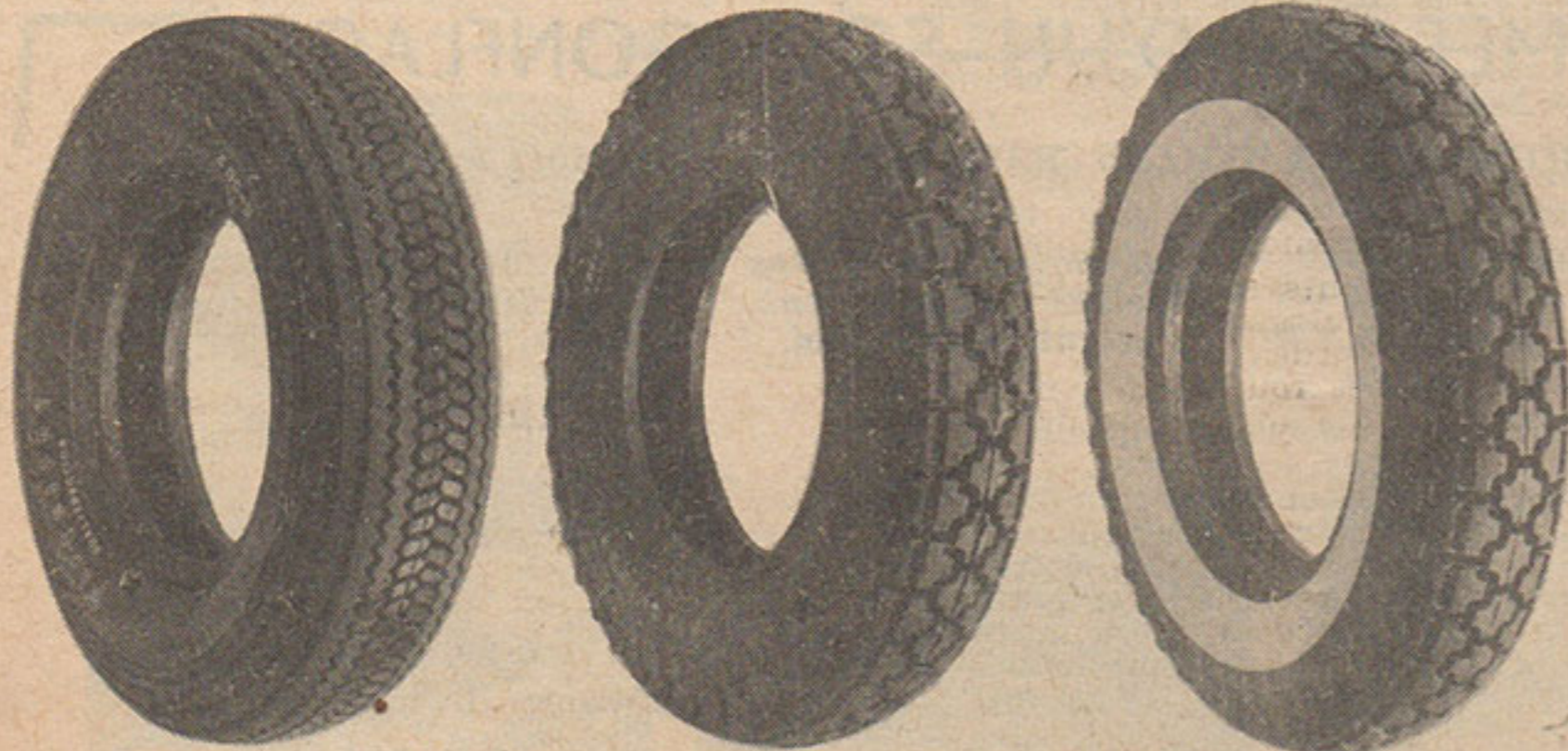
GONFLAGE INCORRECT

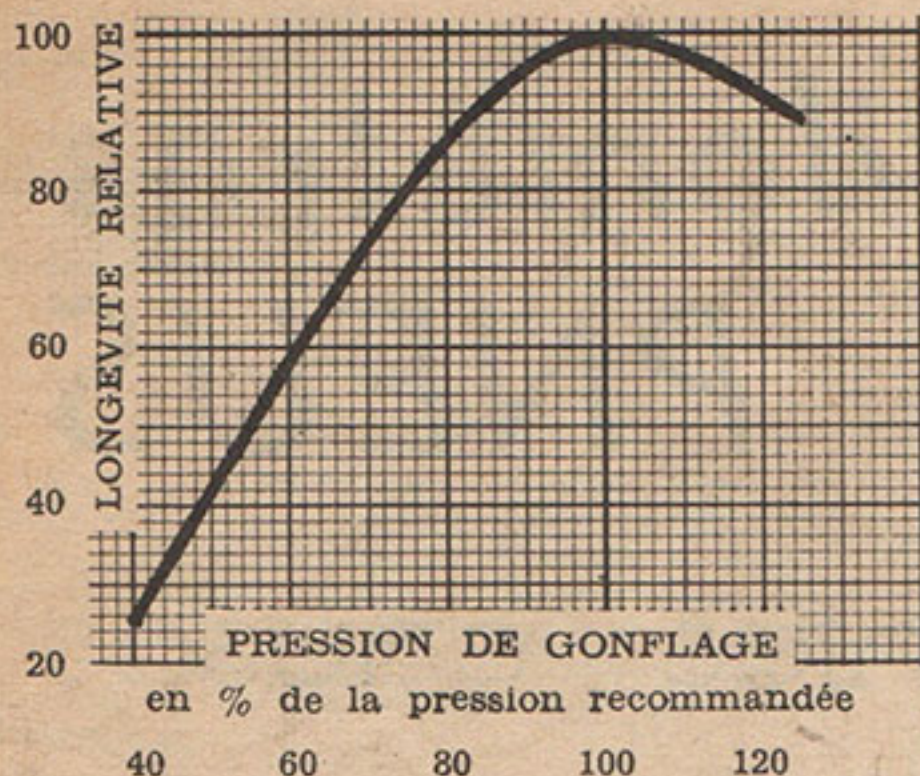
Le petit entretien courant est certes chose fastidieuse. Mais s'il est fastidieux, il est tout aussi indispensable, et aussi faut-il se résoudre à l'accepter.

Il ne nous viendrait pas à l'idée de rouler sans essence. Mais pensez-vous toujours à votre huile, à vos pneus ?

Aussi semble-t-il indiqué de se munir d'un contrôleur de pression, que l'on aura fait étalonner au besoin. Et à chaque fois qu'un pompiste regarnira votre réservoir,

Les pneus Firestone bénéficient des toutes dernières techniques des laboratoires américains. Leur carcasse possèdent quatre toiles entre-croisées (comme dans l'automobile) et le séchage des fils imprégnés de caoutchouc se fait sous tension (procédé Gum-dipped). - Ci-dessous : (de gauche à droite) nous trouvons le Firestone Dual-Traction, spécial pour scooter, et les types motos A.N.S. avec ou sans flancs blancs.

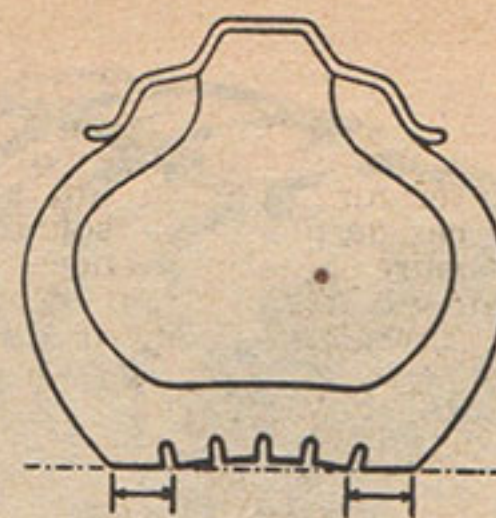




pneu. C'est la masse d'air introduite dans la chambre à air qui, en fait, supporte toute la charge du véhicule : son poids mort ainsi que sa « charge utile » (vous, en l'occurrence, ainsi que votre charmante passagère, vos bagages, etc.).

★
Ainsi que le montre clairement la courbe jointe, si une surpression de gonflage est préjudiciable pour la longévité du pneu, un gonflage insuffisant, une « sous-pression » est encore bien plus néfaste. Une surpression de 25 % par rapport à la pression correcte se solde par une perte de longévité de 11 % ; avec une « sous-pression » de 25 %, cette perte de longévité passe à 20 %.

Mais seule la pression correcte (en fonction, en particulier, de la charge transportée) donnera la longévité maximum, avec une usure très régulière de la bande de roulement.



PNEU INSUFFISAMMENT GONFLE

La bande de roulement porte essentiellement sur les bords (ci-dessus). Il s'en suit une usure anormale, la ligne médiane s'usant moins.

jetez donc un coup d'œil aux pneus (s'ils ne sont pas chauds, nous verrons plus loin pourquoi), à moins que vous ne soyez dans une station-service moderne, où un employé se chargera de ce travail.

Ces contrôleurs pourront être de deux types : soit le manomètre classique, un peu encombrant, soit la réglette, affectant la forme d'un stylo, peut-être un peu moins précise, mais d'un transport plus pratique.

De toute façon, ni le pouce, ni la pointe de la botte !

★

Evidemment, le summum serait que les constructeurs de motos indiquent, dans leurs notices d'entretien, dans quelle plage de pressions de gonflage il faut maintenir le pneu, car lorsque l'on nous indique 1 kg, s'agit-il de la pression à froid ou à chaud — et encore, en soi, cela ne veut rien dire : seul le degré centigrade étant précis — ce kilo est-il un minimum, un maximum, une valeur moyenne ?

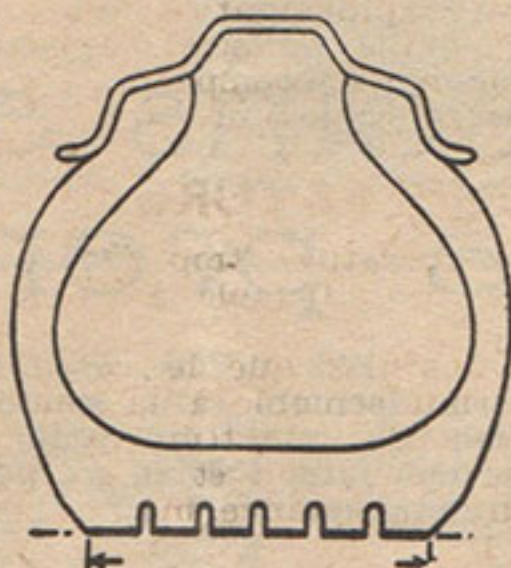
Prenons-le plutôt comme valeur moyenne, et effectuons nos mesures une fois que le véhicule est arrêté depuis un certain temps, ce qui a permis aux pneus de se refroidir.

★

Donc, d'une manière impérative, ne vérifiez la pression des pneus que lorsque ceux-ci sont froids. Les pressions préconisées par les fabricants de pneus sont des pressions « à froid ». L'échauffement du pneu, en cours de voyage, ainsi que l'accroissement de pression qui en résulte, sont donc prévus et escomptés. Diminuer la pression de gonflage d'un pneu chaud se soldera, quand le pneu sera froid, par un gonflage insuffisant, par une « sous-pression » dont les conséquences peuvent être désastreuses.

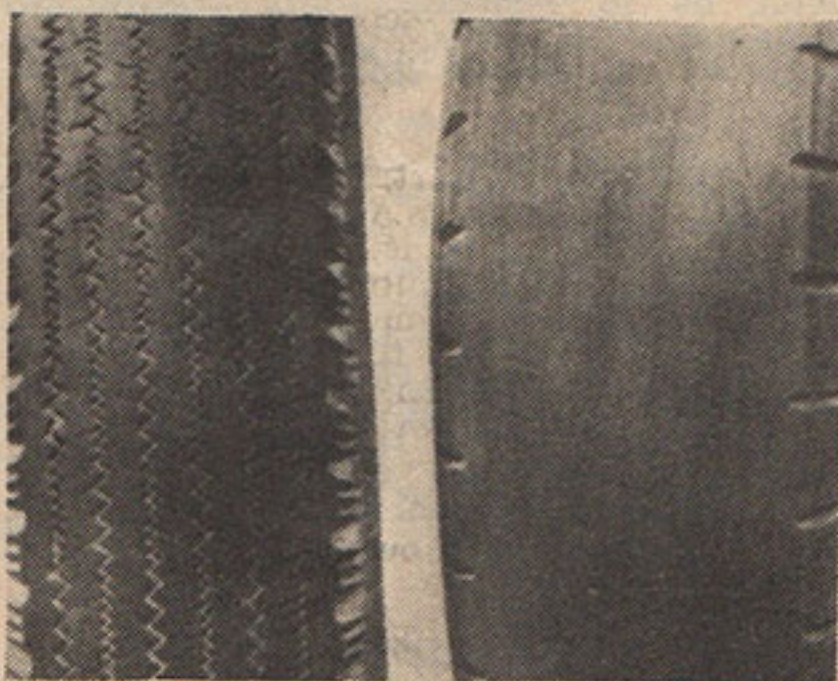
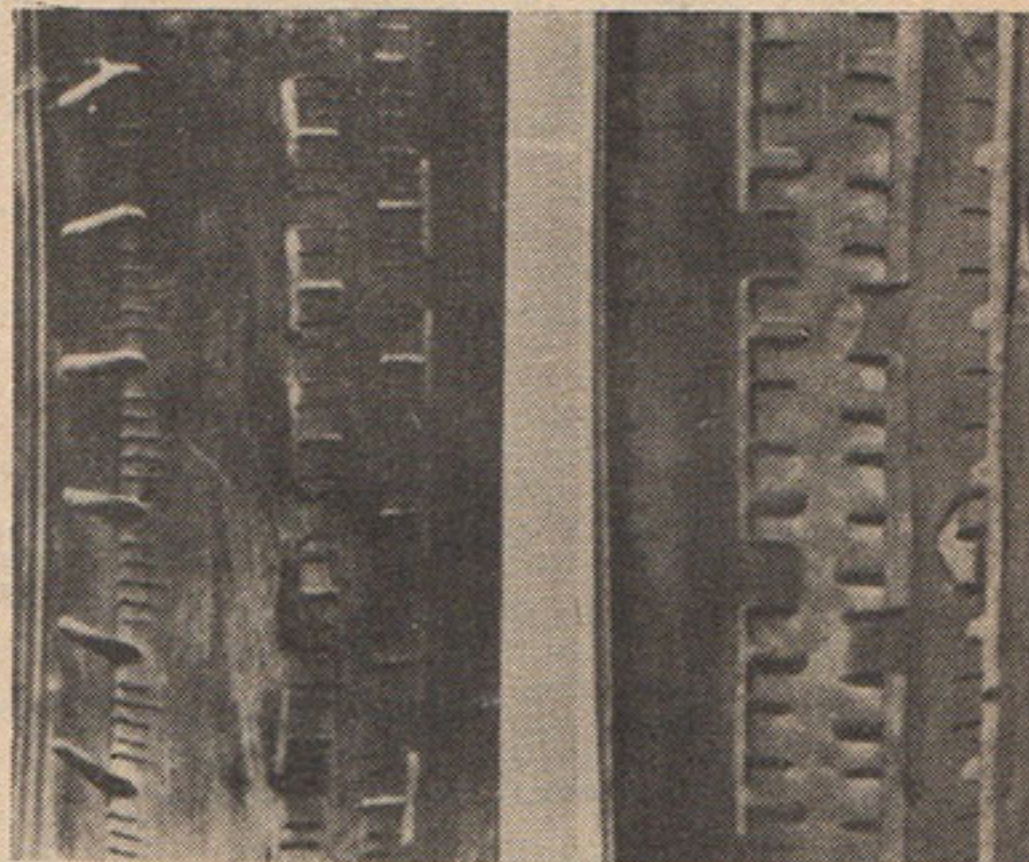
UNE PRESSION DE GONFLAGE CORRECTE

Donc, ainsi que nous l'avons dit, le maintien de la pression correcte de gonflage est la condition fondamentale la plus importante pour la longévité d'un



PNEU CORRECTEMENT GONFLE

La bande de roulement porte bien sur le sol (ci-dessus). L'usure est très régulière, ainsi que l'on peut en juger ci-dessous.



sera plus usée sur les bords qu'au centre. On voit souvent, sur des machines de grand tourisme, des « ribbed » à l'avant, dont le profil finit par être pointu : leurs propriétaires pensent bien souvent que cela provient du fait qu'ils virent « fort ». Mais il faut reconnaître que l'on roule plus en ligne droite qu'en virage. Donc, en général, ce phénomène est à mettre sur le compte d'un écrasement trop important du pneu.

★

Mais l'écrasement exagéré du pneu a également une influence néfaste sur la tenue de sa carcasse, de ses toiles, c'est-à-dire de la partie textile de l'enveloppe. Les fils de coton ou de rayonne qui la composent travaillent anormalement, par suite des déformations exagérées de l'enveloppe. A force, ces fils finissent par se casser dans les zones de trop grandes flexions.

EFFETS D'UN GONFLAGE INSUFFISANT

Une sous-pression de gonflage se traduit par un écrasement exagéré du pneu.

De cet état de fait, il résulte une usure anormale de la bande de roulement, qui

LES MÉFAITS D'UN SOUS-GONFLAGE

DANS UN PNEU SOUS-GONFLE, LES TOILES FATIGUENT ENORMEMENT

Deux lignes noires à l'intérieur du pneu, au niveau des flancs : signe d'un notable échauffement.

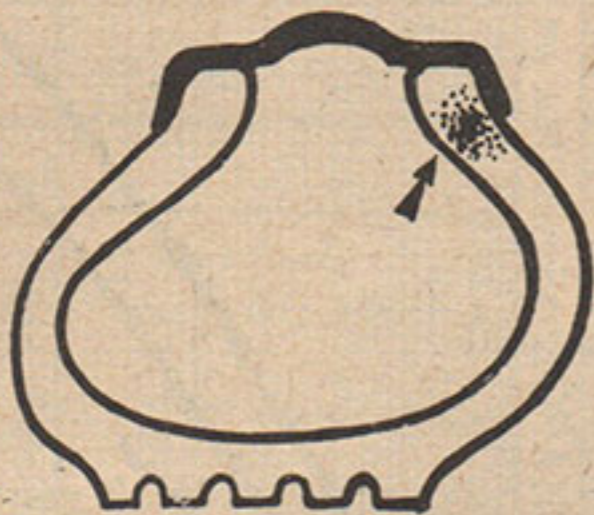
Puis les fibres se desserrent. L'en toile est affaibli et il y a frottement de la chambre.

Maintenant les fibres s'isolent, se détachent, sortent de l'emploi.

La fin : les toiles se déchirent totalement.



En outre, un suréchauffement se produit à l'intérieur du pneu (dû au « travail » de ce dernier), se soldant aussi par une usure plus prononcée. Mais il peut même en résulter un décollement des toiles, un affaiblissement de la carcasse.



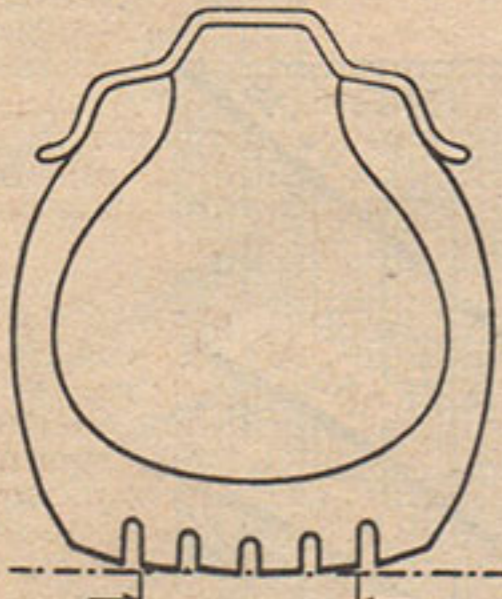
Dans un pneu sous-gonflé, la jante « flotte » latéralement par rapport à la bande de roulement. Fatigue supplémentaire des toiles... mais, surtout, mauvaise tenue de route.

Enfin, une pression trop faible diminue la qualité de votre tenue de route, le pneu résistant moins aux poussées latérales : la jante « flotte » latéralement par rapport à la bande de roulement.

SUR-PRESSION

Pour éviter tout ceci, il ne s'agit pas de tomber dans l'excès contraire. Trop gonfler serait également nuisible, bien que dans une moindre mesure.

D'abord, l'usure de la bande de roulement ne se répartira pas également sur toute la largeur de celle-ci, mais en son centre seulement. Apparaissent également de petites coupures dans la gom-



PNEU TROP GONFLÉ
La bande de roulement ne porte que par son milieu, et c'est surtout ce dernier qui s'use.



me, aux sculptures (d'ailleurs un pneu sur-gonflé, est beaucoup plus sensible aux coupures par silex, etc.).

D'autre part, les toiles tendues à l'excès n'auront plus la même élasticité pour absorber les inégalités de la route. Vous transmettez donc beaucoup plus de chocs, de vibrations, à vos suspensions, puis à tout l'ensemble de la machine. On peut ainsi arriver jusqu'à la rupture de pièce (pattes de fixation, cadre, etc.), car les amortisseurs soumis à un travail plus grand, perdront, avec l'échauffement, de leur efficacité.

Vos pneus trop gonflés se mettront aussi à rebondir sur le sol, les suspensions n'arrivant plus à les maintenir en contact constant avec la chaussée. On en arrive rapidement à une usure du pneu en dents de scie, car chaque rebondissement s'accompagne d'un rapage irrégulier de la gomme.

LA TEMPÉRATURE

Une température trop élevée est évidemment préjudiciable à la longue vie des pneus.

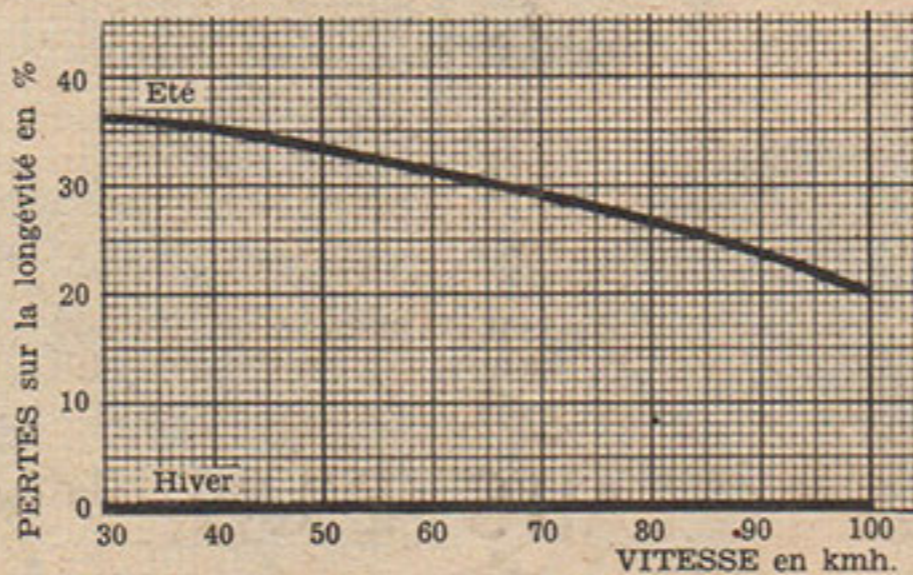
N'oublions pas que le caoutchouc est un matériau sensible à la chaleur. Avec une élévation de sa température interne, il devient plus mou et offre, par conséquent, une résistance moindre à l'usure due au frottement. Et si, à cette élévation de température viennent s'ajouter une « sous-pression » et une vitesse de route élevée, l'usure ira grand train.

USURE PLUS GRANDE EN ÉTÉ QU'EN HIVER

En roulant l'hiver sur une chaussée froide, ou bien encore sur une chaussée mouillée, les pneus sont mieux refroidis et leur longévité sera plus grande.

En été, par contre, l'usure sera manifestement plus élevée, pour 2 raisons essentielles. D'une part, la route et l'air ambiant plus chauds font que le pneu, même à l'arrêt, est déjà à une température plus élevée. D'autre part, en été, la conduite est généralement plus rapide, ce qui, mis à part le facteur « vitesse » sur lequel nous reviendrons, se soldé également par un certain échauffement supplémentaire.

La courbe jointe nous montre l'accrois-

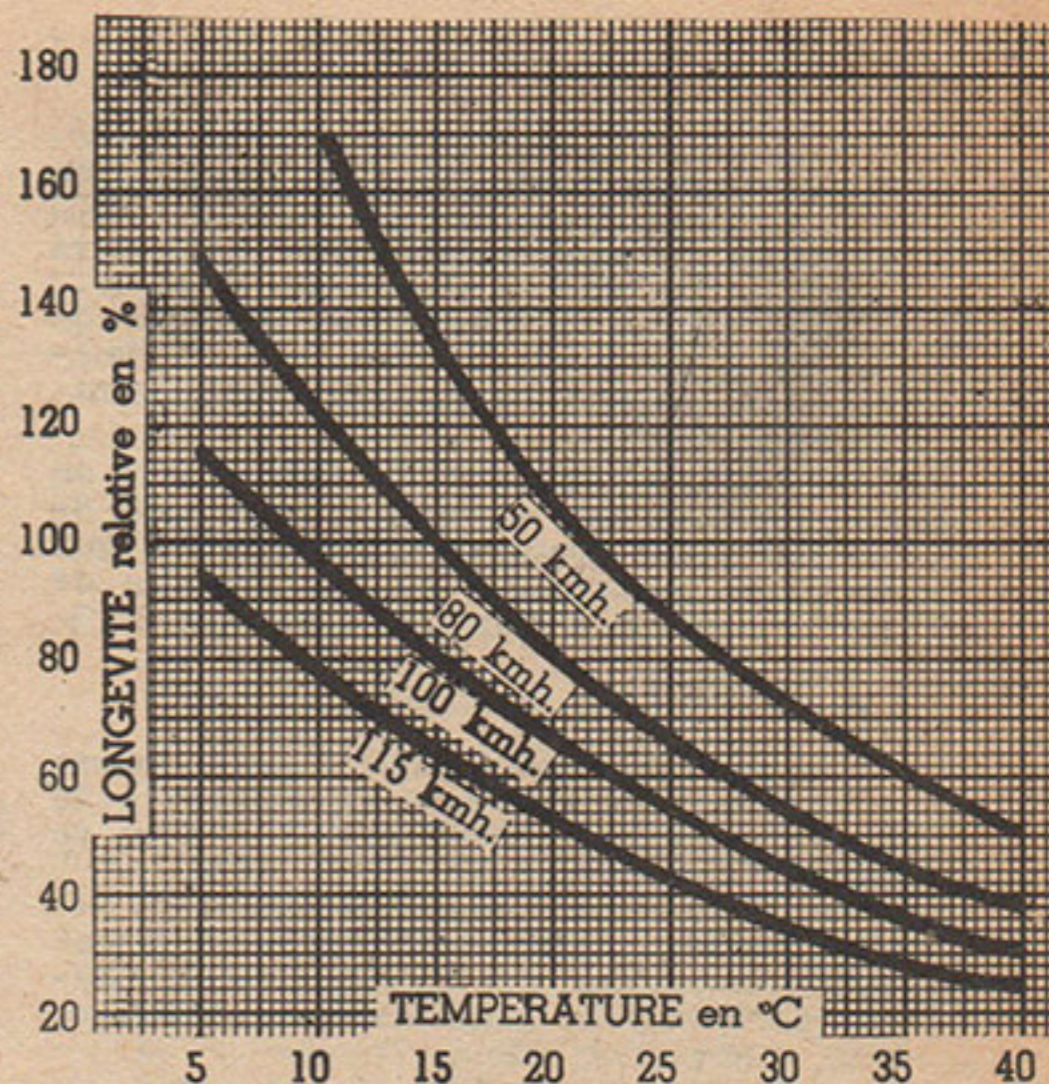


En été, le pneu s'use notablement plus qu'en hiver. Mais l'influence de la saison est plus sensible aux basses vitesses qu'aux vitesses élevées.

sement d'usure enregistré l'été, en fonction de la vitesse du véhicule. Il apparaît que cet accroissement est plus sensible aux basses vitesses qu'aux vitesses élevées.

L'explication de ce dernier phénomène est la suivante :

— plus la vitesse est élevée, plus est importante l'élévation de température. Et l'écart initial des températures devient donc relativement plus faible ;



Longévités relatives d'un pneu selon la vitesse et la température ambiante. Est comptée pour 100 la longévité d'un pneu roulant à 80 kmh. par une température ambiante de 15° C.

— plus la vitesse est élevée, plus les phénomènes de glissement du pneu sur le sol sont importants : il apparaît donc des frottements supplémentaires, générateurs de chaleur.

S'IL FAIT CHAUD

Il est recommandé, en plein été, de ne pas laisser ses pneus au soleil. En effet, la chaleur et le dessèchement sont des facteurs préjudiciables à la gomme du pneu ; et ce sont essentiellement ces facteurs qui entrent en ligne de compte ici, et non l'accroissement de pression qui résulterait de l'échauffement du pneu par la température ambiante élevée (cette pression passerait, par exemple, de 1,6 kg à 20°C à 1,9-2,0 kg à 60°C, augmentation de pression sans conséquence aucune pour le pneu lui-même et ses toiles).

Néanmoins, pour rouler par fortes chaleurs, à la pression correcte, il est bon de vérifier la pression des pneus avant de partir, ces derniers étant à la température ambiante. Si la pression de gonflage recommandée est de 1,6 kg, ramenez la pression de vos pneus à cette valeur : il est possible que vous soyez obligé de dégonfler quelque peu.

Mais, encore une fois, il s'agit de faire ce contrôle avant départ.

NE PAS DÉGONFLER EN COURS DE ROUTE

En effet, en roulant, la température du pneu s'accroît, d'une manière d'ailleurs excessivement variable, selon la nature du revêtement de la chaussée, de la vitesse de route, de la manière de conduire. Mais on peut, en moyenne, tabler sur une température d'environ 45°C, température prise au fond des sculptures.

Cette augmentation de température due à l'utilisation est prévue par le constructeur, et c'est pourquoi il faut toujours effectuer vos contrôles de pression à froid, le véhicule étant au repos depuis un certain temps.

Il ne faut jamais dégonfler des pneumatiques en cours de marche, car l'échauffement enregistré au cours de cette dernière est tout à fait normal avec le travail que vous leur demandez.

Si vous dégonflés en cours de route, lorsque vous vous arrêtez, la température redevenant normale, vos pneus deviendront sous-gonflés, et, à la prochaine utilisation, vous imposerez aux toiles des fléchissements excessifs.

Evidemment, ces fléchissements importants engendreront, par leur travail, une plus grande quantité de chaleur. Mais vous ne reviendrez pas pour cela à la pression correcte. Prenons un exemple : Pour arriver à 1,8 kg, en partant de 1,1 kg à 10°C, il faudrait que la température interne du pneu atteigne sensiblement 104°C.

Ce même phénomène se constaterait en période hivernale si vous n'aviez soin de vérifier votre pression. On remarque que pour un abaissement de température de 30°C, la pression tombera d'environ 10 %.

LA VITESSE

Un pneu roulant à 110-115 kmh s'usera deux fois plus vite que s'il roulait à 70 kmh. (Vous voyez bien que la vitesse se paie).

Cette usure provient évidemment de l'échauffement supérieur résultant d'une conduite rapide, qui sous-entend en outre, accélérations plus franches, freinages plus énergiques, etc...

Deux aspects différents entrent ici en jeu : d'une part l'usure plus élevée de la bande de roulement, d'autre part le travail supplémentaire imposé aux toiles.

LES RÉSISTANCES CROISSENT AVEC LA VITESSE

N'oublions pas qu'à 120 kmh, chaque particule de la bande de roulement d'un pneu de 3,50-19" touche et prend appui sur le sol 1.000 fois par minute. Et plus nous irons vite, plus les résistances à vaincre seront élevées (elles croissent sensiblement avec le carré de la vitesse). Mais la force de poussée nécessaire pour vaincre ces résistances, cette force de poussée fournie par le moteur doit être transmise à la roue motrice. C'est, d'une manière quelque peu imagée, par l'intermédiaire de la bande de roulement du pneu, que cette force de poussée « prend appui sur le sol pour propulser notre moto ». Et, puisque cette force nécessaire varie avec le carré de la vitesse, les contraintes subies par la gomme du pneu varient dans le même sens.

C'est d'ailleurs le moment de signaler que l'usure sera plus prononcée avec de petites roues qu'avec de grandes, puisque, pour la même distance parcourue, le nombre de tours de roue — donc d'impacts d'un point de la bande de roulement avec le sol — sera plus élevé. Si un pneu de 3,50x19 fait 500 tours par kilomètre, un pneu de 3,25-16 en fera, lui, 575. Chaque bout de gomme du pneu de la petite roue travaillera donc 15 % de fois plus que celui, correspondant, de la grande roue.

D'autre part, ces contraintes croissant avec la vitesse, imposent également un travail supplémentaire à l'entoilage.

Ce travail intensif des toiles, ces flexions brutales successives amènent donc un échauffement tel qu'un décollement de la bande de roulement peut même survenir : c'est le trop fameux déchapage.

On voit donc qu'il faut diminuer l'ampleur des flexions de la carcasse du pneu. Comment le faire, sinon en augmentant la pression de gonflage.

AUGMENTER LA PRESSION

Donc, plus la vitesse est élevée, plus il faudra, par conséquent, augmenter la pression. Voyez, à ce sujet, les pressions utilisées en compétition : de 2 kg à 3 kg environ.

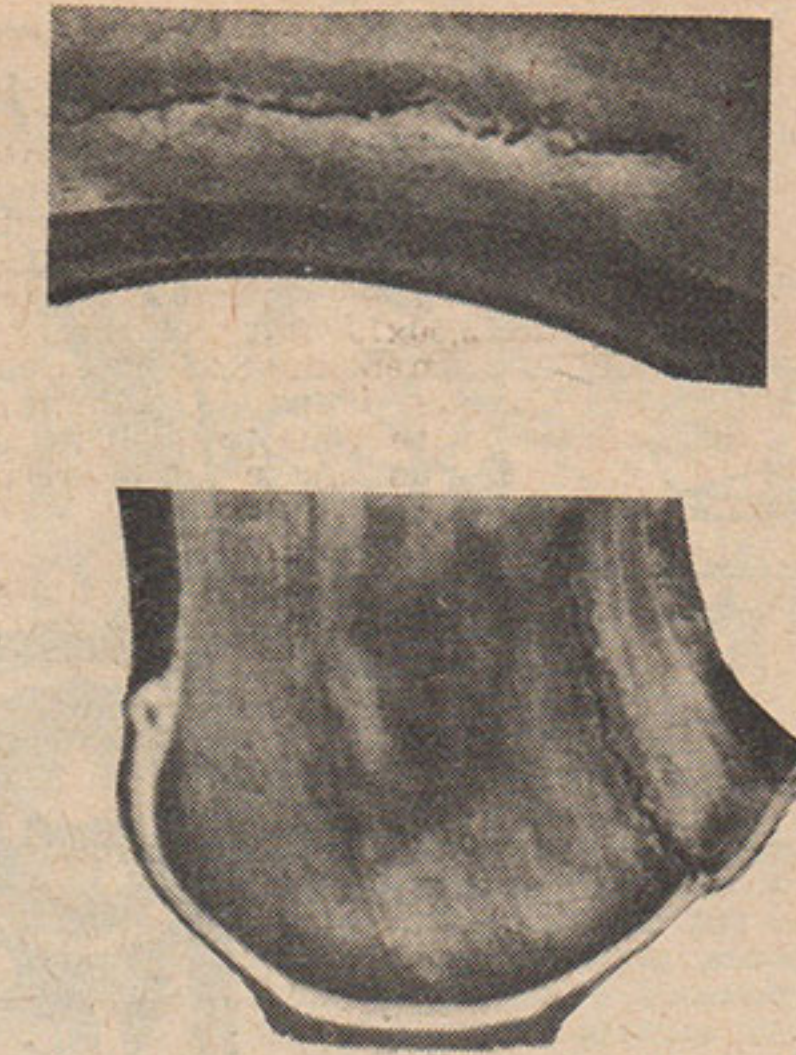
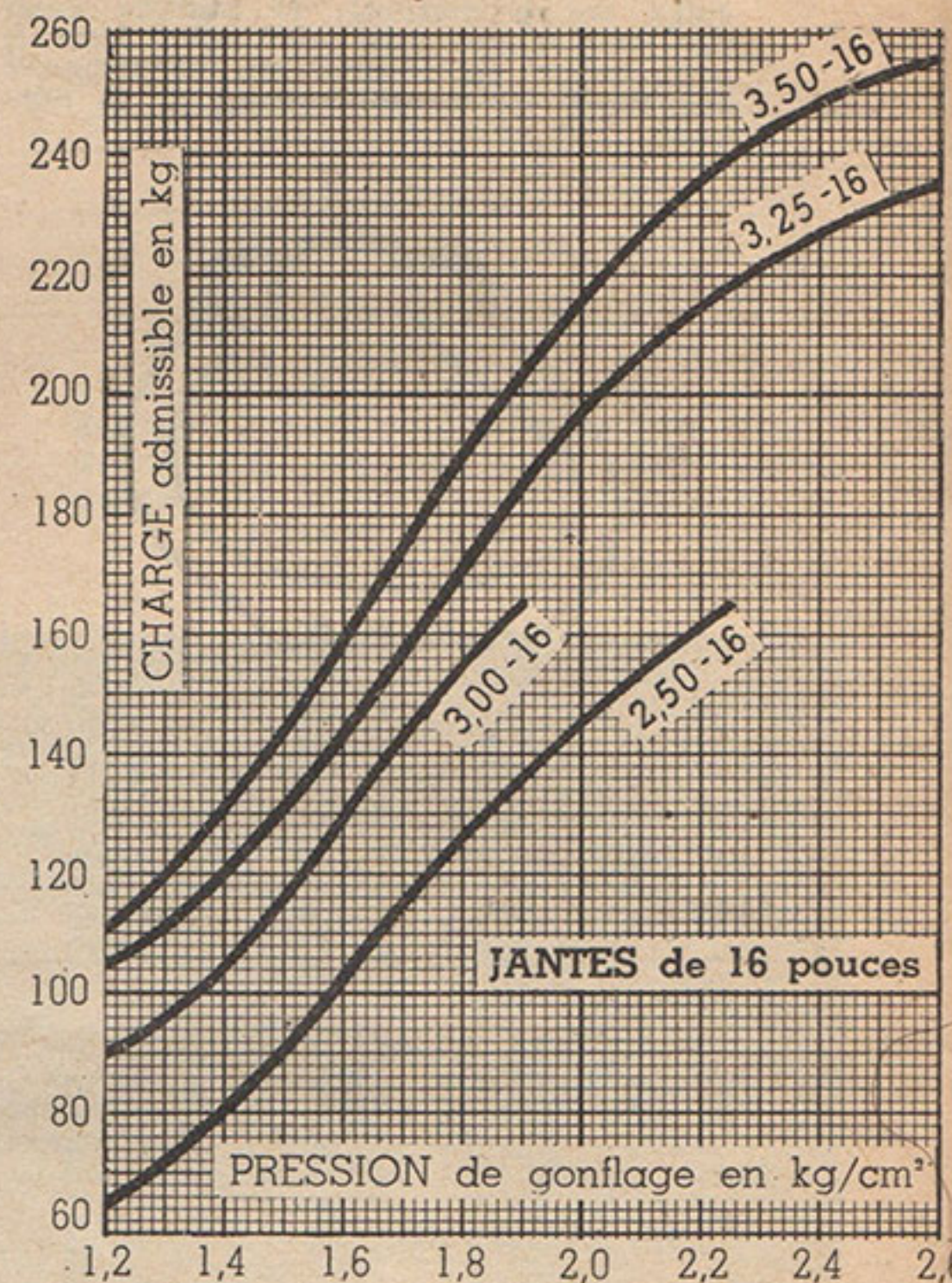
On pourra donc, si l'on doit rouler vite (pointes à 140 kmh, vitesse de croisière de 120 kmh) ajouter, au départ, à froid 200 gr. de pression.

Mieux même, si l'on doit utiliser continuellement sa machine dans de telles conditions, l'adoption de pneus « sport » est à conseiller, car ces pneus ont été étudiés, d'origine, pour rouler avec une pression supplémentaire de quelques centaines de grammes.

REPARTITION DES CHARGES SUR UNE MOTO

Répartition, évaluée en %, sur les différentes roues

Poids de	AV	AR	Side
la moto	46	54	
du pilote	36	64	
du passager (sur selle double)	15	85	
passager sur tan-sad monté sur garde-boue	5	95	
passager sur tan-sad monté sur porte-bagages	0	100	
side et son passager	5	45	50
bagages dans coffre side	0	50	50
bagages sur porte-bagages moto	0	100	
bagages derrière le passager			20 120



Comme un pneu insuffisamment gonflé, un pneu surchargé s'use essentiellement sur les bords (ci-dessous). Les conséquences pour l'entoilage peuvent être néfastes, allant jusqu'à la déchirure au niveau des bords de jantes (ci-dessus).

LA SURCHARGE

Les phénomènes engendrés par la surcharge sont exactement les mêmes que ceux constatés lors d'une pression de gonflage insuffisante : fort travail des toiles, échauffement, usure anormale, plus grande fragilité devant les inégalités de la route, fortes contraintes latérales, etc., etc... Vous pouvez donc utilement vous reporter au chapitre « pression de gonflage ».

Les effets de la surcharge seront plus ou moins catastrophiques, selon la qualité de la carcasse de votre pneu. Mais, même dans les meilleurs cas, il n'y a pas de pneus bons à tout faire.

Sur nos motocyclettes (scooters, etc.), le pneu arrière est soumis à des variations de charge extrêmes avec le transport d'un passager ou non.

C'est ainsi que la répartition des charges sur les 2 roues d'une moto est de 36 % (avant) et 64 % (arrière) pour le poids du pilote seul.

Si vous mettez un passager, son poids se répartira en 15 % (avant) et 85 % (arrière), si vous avez une selle double ; et, dans le cas d'un tan-sad, les chiffres passeront respectivement à 5 % et 95 %.

Or, reconnaissez-le, lorsque vous prenez un passager, vous n'amenez pas la pression du pneu arrière à la valeur indiquée par le constructeur. Ceci est cependant de la première importance.

Et vous pourrez constater, à la lecture des courbes publiées, que l'augmentation de pression est environ de 30 %, dès que vous envisagez le transport d'un passager.

Ceci n'est évidemment qu'une approximation, car un passager sous-entend aussi bien un enfant de 12 ans, qu'une personne de 90 kg ; et c'est pourquoi ces courbes sont intéressantes, car elles sont établies en fonction de la charge en kg supportée par le pneu.

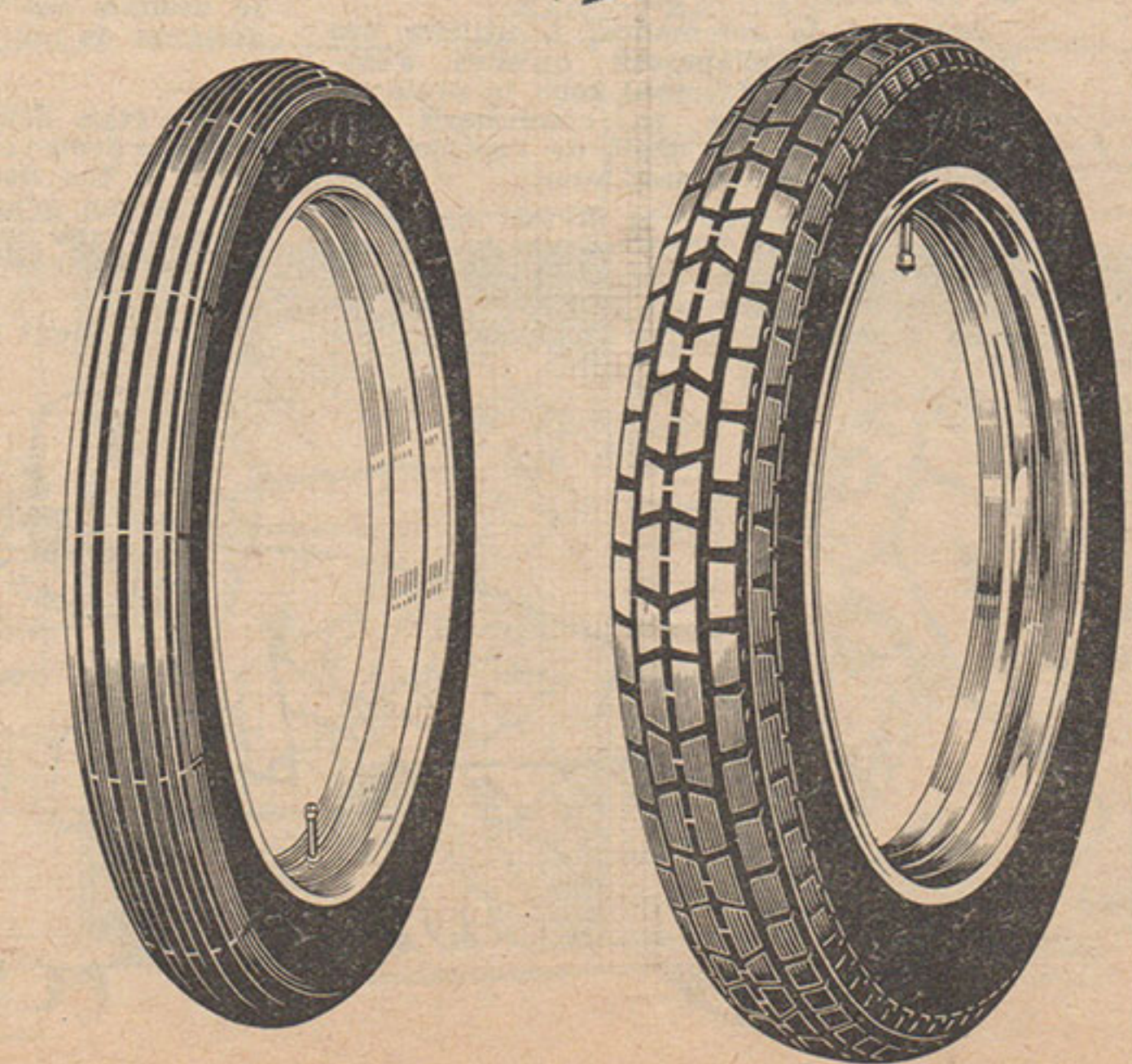
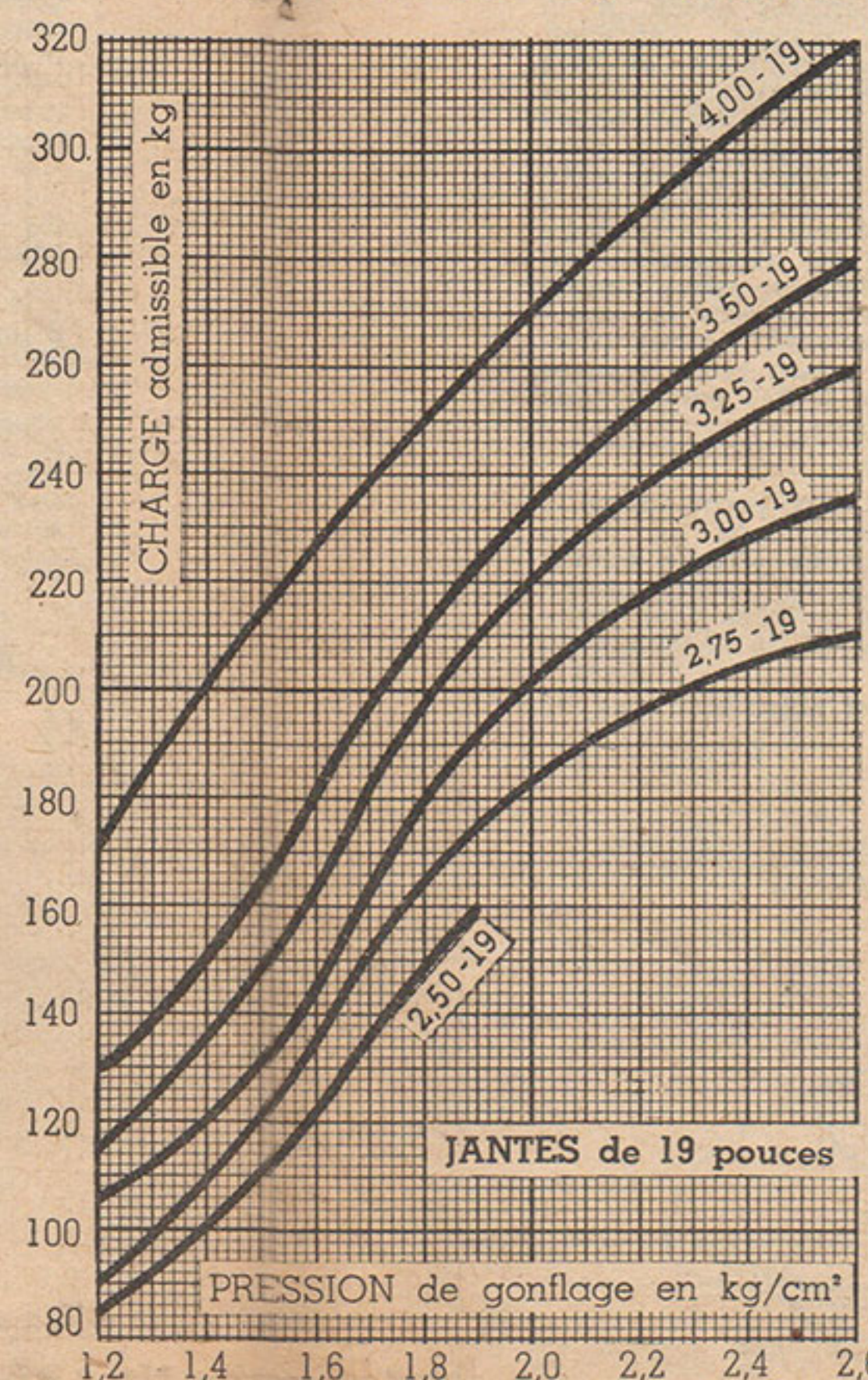
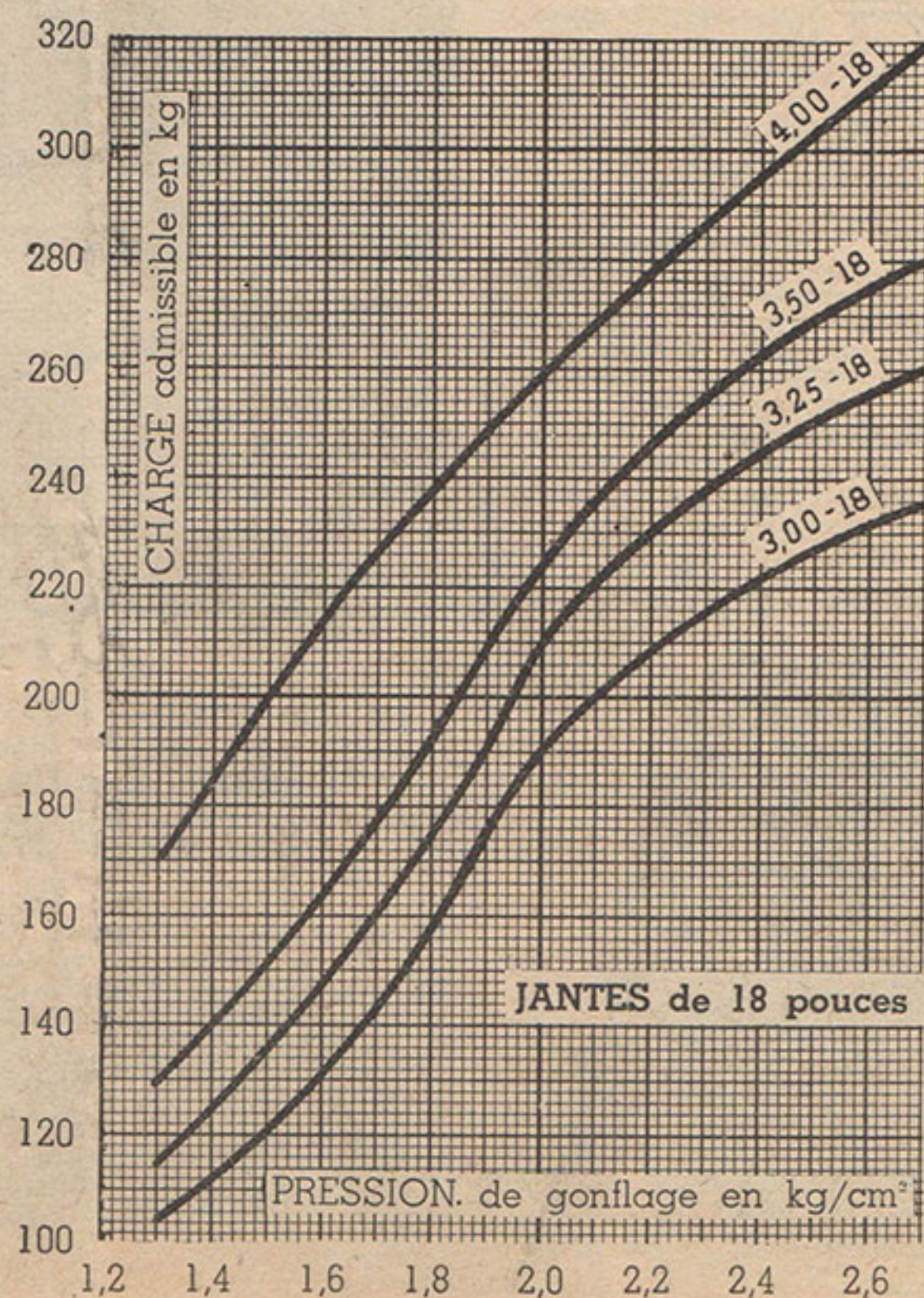
Il apparaît aussi que pour une section de pneu donnée, il y a une limite de charge à ne pas dépasser, car pour un accroissement de charge de quelques kilos supplémentaires, il faudrait un accroissement de pression supplémentaire de plusieurs centaines de grammes.

Il est donc préférable de passer alors à des pneus de section supérieure que l'on gonflera moins.

C.R. et J.B.

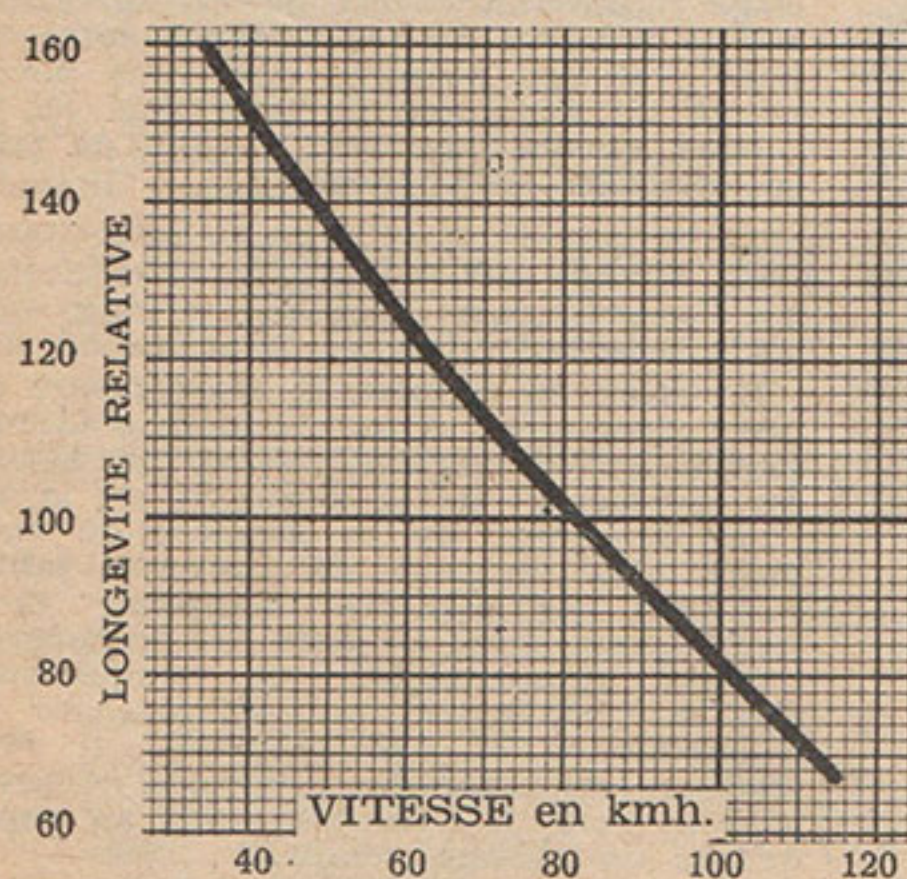


PRESSION DE GONFLAGE NÉCESSAIRE EN FONCTION DE LA CHARGE SUR LE PNEU



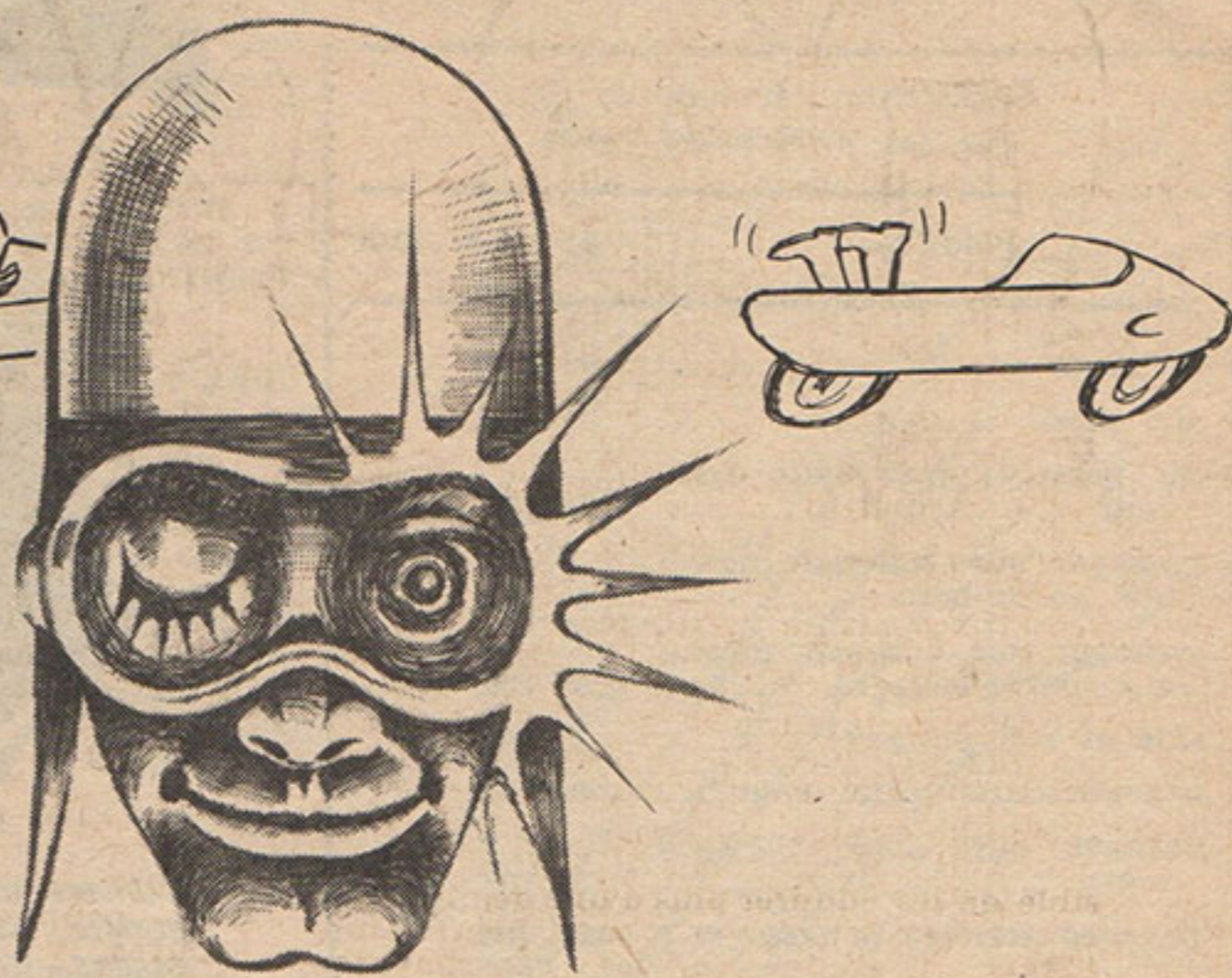
Ayant vu, dans la présente étude, les effets d'un gonflage incorrect, les effets de la température, de la vitesse ou de la surcharge, nous continuerons, dans notre prochain numéro, par l'étude des effets d'un montage défectueux des pneus, des roues, etc... de l'influence du revêtement, de la topographie, du mode de conduite.

A gauche : deux profils classiques : pour l'avant, un « ribbed » ; pour l'arrière, des pavés avec strie centrale. Ici, des pneus Englebert.



Ci-dessus : longévité relative d'un pneu en fonction de la vitesse, par une température ambiante de 15° C. Est comptée pour 100 la longévité pour une vitesse de 80 kmh.

GRACE
AUX
VERRES
DE CONTACT



PLUS VITE...

Contraint au port de verres optiques, un coureur motocycliste anglais expose, dans un récit plein d'humour, les soucis qu'ils lui ont apportés, il raconte comment il a trouvé une solution qui lui a permis de combler le handicap des courses sous la pluie, qui obligent à enlever les lunettes de protection.

C'est l'aventure de Frank Burgess, reprise dans notre confrère anglais « Motor Cycling » que nous soumettons à l'appréciation de nos lecteurs.

PREMIERS DÉBOIRES

« Quand je me suis décidé, au début de 1954, à me lancer dans la compétition motocycliste, en dehors de la mécanique, j'avais un autre problème à résoudre : je portais des lunettes optiques et je savais par expérience que je ne pourrais pas utiliser pendant un laps de temps assez long des lunettes motocyclistes par-dessus mes verres optiques. Je décidai alors d'essayer des lunettes motocyclistes équipées directement de verres optiques ; pour cela, j'allai consulter un opticien de Londres très connu, qui m'en fournit une paire très honorable pour la somme de 10 livres.

Dès que je commençai à utiliser ces lunettes, je m'aperçus qu'elles s'embaient très rapidement sous la pluie, et même simplement en conduisant par temps humide, en dépit de l'emploi intensif de produits anti-buée.

La cause en était la grande épaisseur des verres, étant donné ma vue très basse. Malgré toutes les tentatives pour augmenter la ventilation, je ne parvins jamais à remédier à cet inconvénient qui

m'angoissait toujours avant chaque départ.

C'est au mois de juin que j'ai enregistré ma première chute alors que je participais au Clubman's TT. Bien que celle-ci ait été sans gravité, je m'en suis tiré malgré tout avec le verre gauche inutilisable. Plus tard, je m'en suis fait confectionner un nouveau pour 4 livres.

LES ENNUIS CONTINUENT

À la fin de cette première saison, je pensais qu'il me fallait trouver une solution, et cela m'amena à songer aux verres de contact ; je pris à cet effet rendez-vous avec un opticien de Leeds. À la suite d'un premier examen, l'opticien m'annonça que la conformation de mes yeux rendrait difficile l'adaptation de ces verres spéciaux et qu'il me faudrait beaucoup de patience si je souhaitais en porter. L'essai précédent n'ayant pas porté ses fruits, je décidai de persévérer.

Je devais bientôt découvrir que le choix de cet opticien avait été divinatoire, car non seulement il était lui-même motocycliste, mais il suivait de plus les compétitions très attentivement : aussi, lorsqu'il fut avisé de la raison pour laquelle je désirais ces verres, il fut encore plus désireux de me satisfaire.

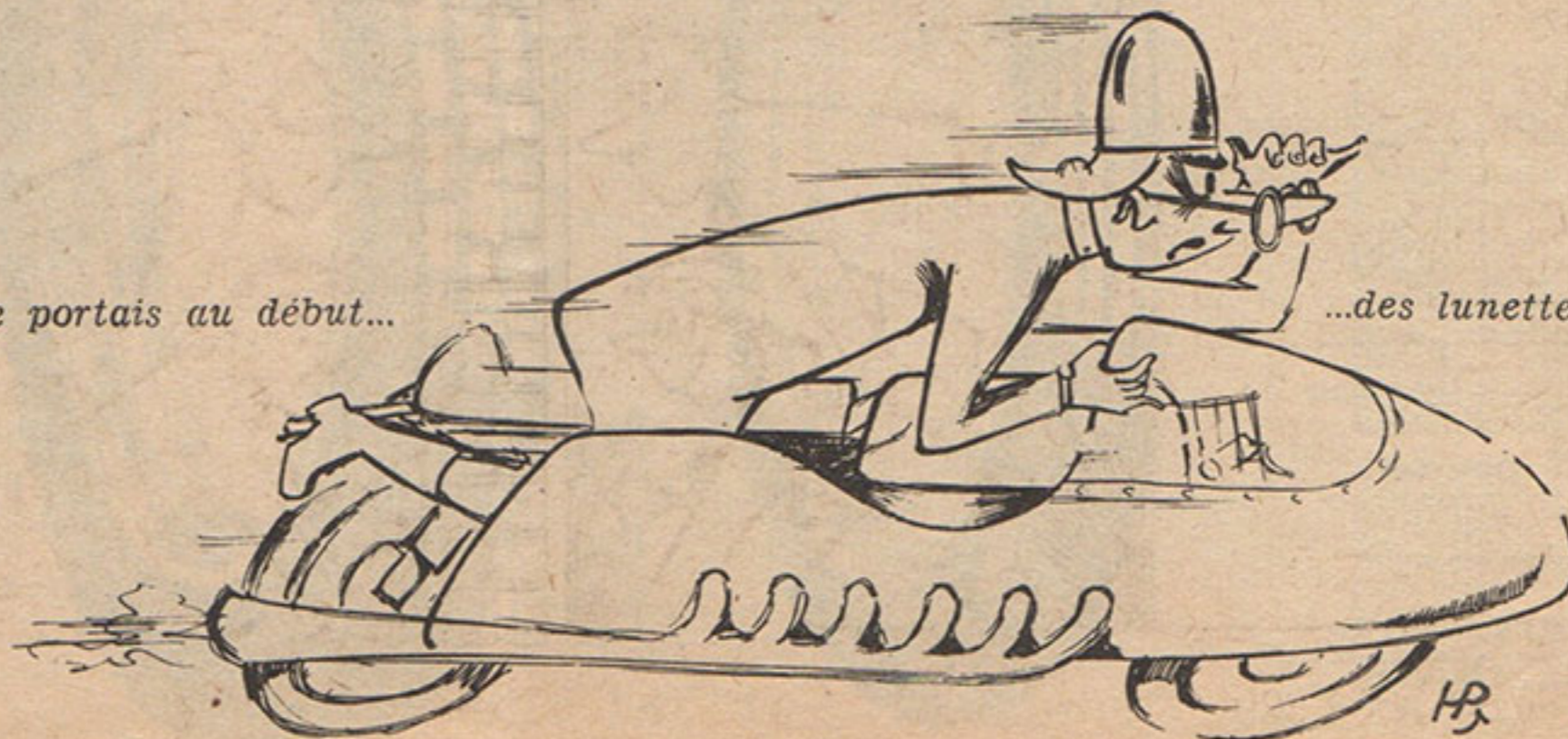
★

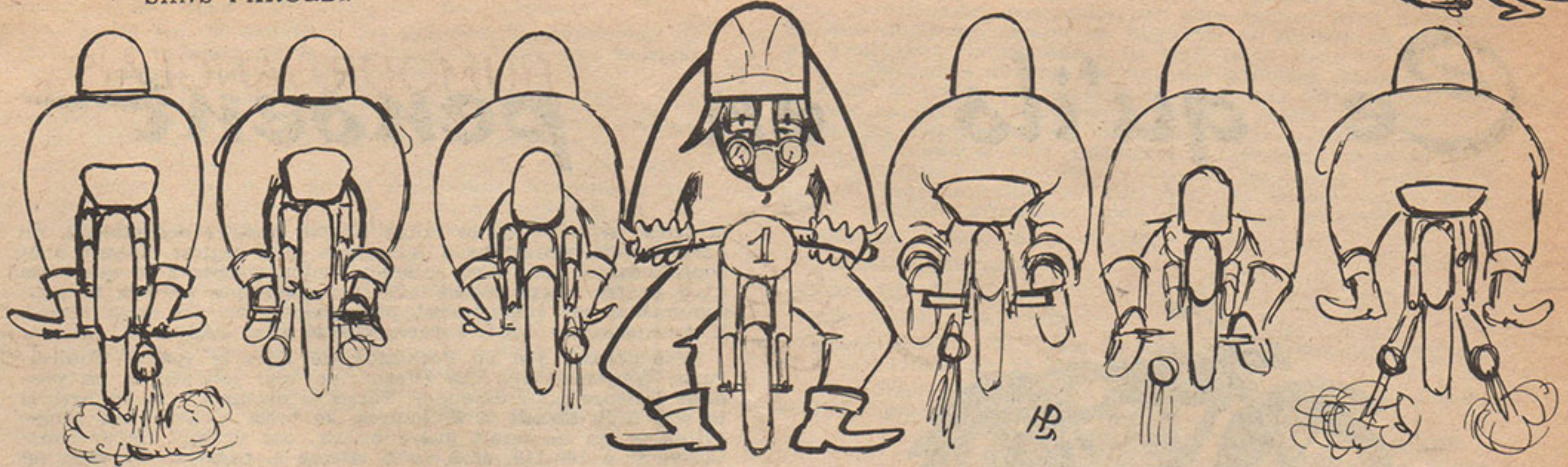
Je n'étais déjà pas très enthousiaste à l'idée d'avoir ces trucs dans les yeux, mais je fus littéralement effrayé quand cet homme m'annonça qu'il serait obligé d'essayer une ou deux lentilles pour trouver la forme correcte de la prunelle de l'œil.

Ce sentiment d'effroi passa bien vite, et

...Je portais au début...

...des lunettes optiques !





les tâtonnements furent bientôt terminés. Avec la nouvelle année, je pris livraison de mes verres tout neufs, et l'opticien m'assura que je pourrai le consulter à chaque fois que je le jugerai désirable en cas d'un ennui quelconque.

Durant 6 mois, j'ai essayé de porter ces verres de contact, mais il m'était impossible de les endurer plus d'une demi-heure. Avant de retourner chez mon bienfaiteur, j'étais déterminé à les expérimenter franchement ; en juillet j'étais encore incapable de les utiliser en course, aussi j'allai demander son avis.

ON ESSAIE UNE DEUXIÈME PAIRE

Il fut plus inquiet quand je lui fis part de mes déboires, et après un nouvel examen, il décida de me confectionner des lentilles d'un autre type. C'était très aimable de sa part, d'autant plus qu'il m'avait signalé au début la particularité de mon cas.

Il me confia la nouvelle paire une semaine avant le début des entraînements pour le Manx Grand Prix, et je sentis immédiatement une grande différence de « confort ». Malheureusement, je l'avais consulté un peu tard, vu que les verres nécessitent une ou deux retouches après leur confection.

★

Un matin, je me suis décidé, cependant, à essayer ma nouvelle paire durant la période des entraînements, et ce matin-là, il pleuvait très fort. Après une certaine attente, les pilotes furent libérés par

groupes de deux, et me retrouvant derrière mon partenaire, je reçus toute la boue projetée par sa roue arrière ; je fus donc obligé de relever mes lunettes motocyclistes et je me préparais à recevoir la giflette du vent glacé ; mais à mesure que je progressais, je m'aperçus que je pouvais voir parfaitement. Qui plus est, mes verres optiques de contact avaient, grâce à mes paupières, des essuie-glace tout trouvés.

Après deux tours, j'avais trouvé la conduite vraiment passionnante. Le brouillard sur la montagne paraissait moins embarrassant qu'à l'habitude et le grand avantage de mes verres de contact apparut, lorsque les temps aux entraînements furent affichés. J'avais grimpé de mon habituelle 30^e place à la 10^e. Ceci n'était pas dû au simple hasard, mais bien parce que les autres pilotes, quoique jouissant d'une vue parfaite, étaient handicapés par les mauvaises conditions atmosphériques. Je pense que j'ai été le seul pilote de l'île de Man à accueillir favorablement la pluie.

Mais cependant, tout n'était pas parfait et comme je ne pouvais pas porter ces verres plus de 90 minutes, je dus utiliser en remplacement des lunettes à monture qui cassèrent à nouveau, cette fois à cause du gravier.

Après le Manx GP, je revins chez mon opticien pour les retouches nécessaires et quelques semaines plus tard, j'étais prêt une fois de plus à un nouvel essai.

UN TEST DÉCISIF

Cette fois tout s'avéra parfait et je commençai à faire subir à mes verres de

contact un test réel. J'ai tout tenté pour essayer de les prendre en faute. J'ai conduit une voiture pendant 650 kilomètres, j'ai nagé dans l'eau salée, et finalement j'ai abouti au bain turc. Une heure passée dans des températures variant entre 75 et 105° centigrades, donc 5°C au-dessus du point d'ébullition de l'eau. Je ressortis semblable à un poulet grillé, mais les verres n'avaient même pas été altérés par l'épreuve. Ensuite, au cours d'une tempête de neige, j'ai entrepris une promenade par une température bien en dessous de zéro, et les verres étaient toujours aussi clairs. Petit à petit je me suis habitué à ce contact gênant derrière mes paupières et maintenant je peux les porter durant 9 heures consécutives, ce qui est tout à fait satisfaisant pour le but recherché.

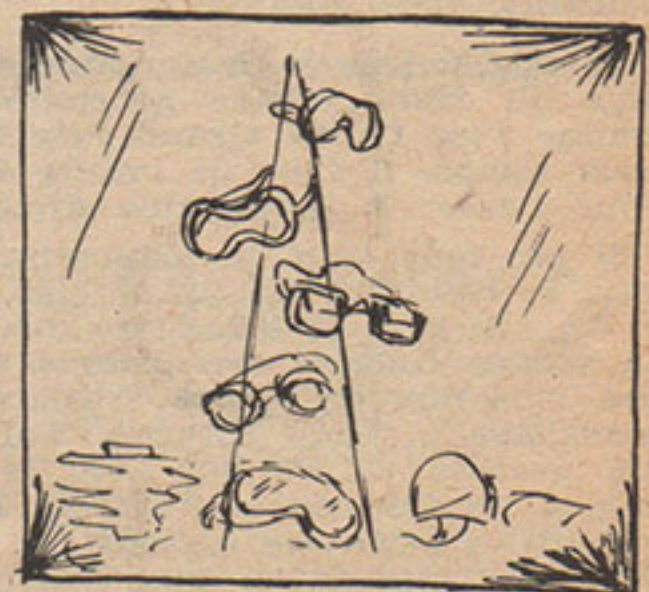
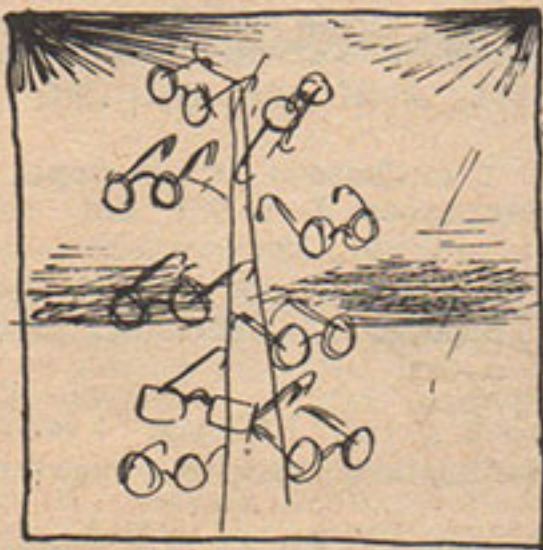
10 Km. LES YEUX FERMÉS

J'ai découvert également un nouvel avantage à l'utilisation des verres. Lorsque je les porte, je cligne des yeux moins fréquemment. Cela peut paraître sans importance ; mais comme on estime qu'une personne cligne des yeux en moyenne 10 fois en une minute, et que chaque battement dure 1/5 de seconde, il apparaît que au cours d'une heure, nous avons les yeux fermés durant 5 minutes. Ainsi, sur une distance de 120 km parcourus à 120 kmh, on a parcouru 10 km les yeux fermés !

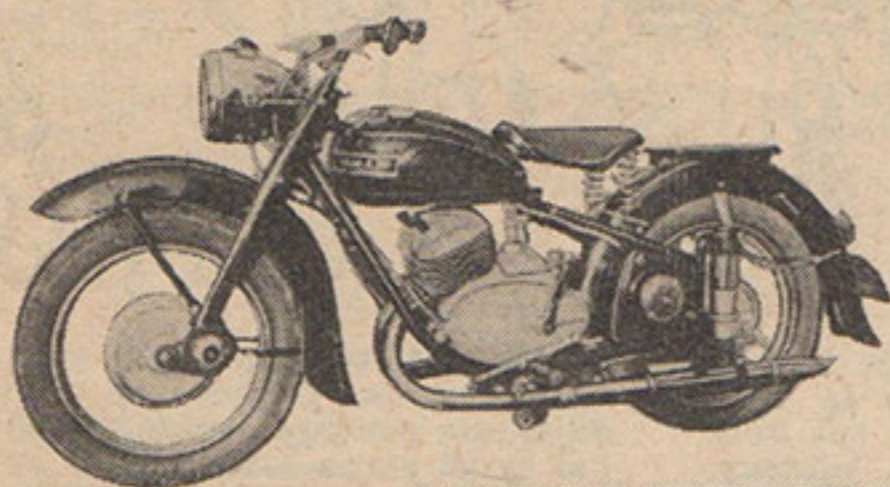
Quoi qu'il en soit, je pense avoir découvert la solution la plus satisfaisante qui me permet désormais de dissiper toutes mes inquiétudes lors des courses sous la pluie.

OPTICIEN

ACCESSOIRES MOTOS



Ce qu'ils en pensent



250 ADLER

J'ai sous les yeux l'article de M. Longiewkoguy, de Colombes, sur la 250 Adler Touriste. A mon tour, je viens donner mon opinion, j'espère la plus impartiale, sur cette machine.

Achétée en avril dernier, cette machine totalise actuellement 25.000 km : c'est vous dire que je ne circule pas uniquement le dimanche.

Parmi les défauts : je suis entièrement d'accord avec M. Longiewkoguy, la chaîne secondaire a tendance à se détendre, mais pas aussi souvent tout de même. La garde au sol est vraiment trop faible, car cette machine vire très bien et on ne peut la pencher exagérément. Le nouveau modèle, hélas pas encore importé, a maintenant des roues de 16", par conséquent ce défaut n'existe plus. Ensuite peut-être le sélecteur un peu dur. Mais on s'y fait très bien. Personnellement j'aime bien les boîtes de vitesses allemandes. J'ai remédié pour l'ouverture rapide des gaz en adaptant une poignée tirage rapide italienne. Quant à l'usure du pneu avant, je ne l'ai absolument pas constatée : il est vrai que je possède la nouvelle suspension avant.

Mais tout cela ne peut s'appeler des « défauts ».

Cette 250 cmc est absolument étourdissante du point de vue accélération (toujours en comparaison de la cylindrée), elle est capable de tenir une 500 cmc moderne bicylindre les 200 premiers mètres. La tenue en côte est à l'image des accélérations ! Du reste l'essai qu'a fait « Moto-Revue » illustre très bien cette machine. Les freins sont d'une progressivité et efficacité vraiment extraordinaire. Quant aux suspensions il faut avoir essayé cette machine pour y croire. La suspension avant est certainement la meilleure suspension que j'ai rencontrée jusqu'à ce jour. J'ai pourtant roulé avec pas mal de 500 cmc anglaises ! Quant à la suspension arrière, celle-ci remplit très bien son office et vaut je crois une bonne oscillante. N'oublions pas que c'est une couliissante amortie hydrauliquement ! L'éclairage est extrêmement puissant et permet de rouler à 100-110 la nuit, sur une bonne route. Par temps froid employer les bougies Bosch 225 et en tourisme l'été ne pas hésiter à mettre des 260 Bosch avec 0,7 mm d'écart entre les électrodes, car l'allumage est très puissant.

En 25.000 km, je n'ai décalaminé qu'une fois à 20.000 km, sans du reste grande nécessité, c'est à peine croyable. Je graisse avec Catrol Grand Prix SAE 60, car pour graisser un deux temps, il faut de l'huile épaisse et en petite quantité. Pour l'Adler 4 % est une excellente mesure.

Si on veut tirer le maximum de cette petite machine, il faut la conduire en tirant sur les intermédiaires : 1^{er} 30 ; 2^e 65 ; 3^e 90 ; 4^e 105. Cette mécanique est conçue pour cela. La vitesse linéaire des pistons est très faible, même à 6.000 t/m : 54 mm de course ! Quant à l'embiellage, il est d'une robustesse à toute épreuve. J'ai vu en Allemagne des Adler qui avaient 120.000 km avec le même embiellage ; tout le monde ne fera pas autant de kilomètres, car il faut savoir conduire l'Adler. Ne surtout pas marcher sur les bas régimes. C'est de cette façon que l'on « tue » un embiellage (voir chauffeur de taxi G7 Panhard par exemple !).

J'ai été en Allemagne l'année dernière, j'ai pu là-bas me mesurer avec la fameuse 250 NSU, eh bien, sur l'autoroute de Koblenz-Francfort, elle ne peut tenir l'Adler touriste. Pourtant, j'étais avec ma femme et 50 kilos de bagages. Et pour le tourisme je prétends qu'en cylindrée moyenne la meilleure formule est le bicylindre 2 temps, à cause de

la tenue en côte, de la faible vitesse linéaire des pistons, de l'absence de vibrations à n'importe quel régime. Quant à la consommation, elle n'est guère plus importante à 90 que celle d'un quatre temps mono ! Si l'on marche à 100-110, la consommation est évidemment plus grande sur un deux temps. Il faut compter 5,5 l. à cette vitesse avec l'Adler.

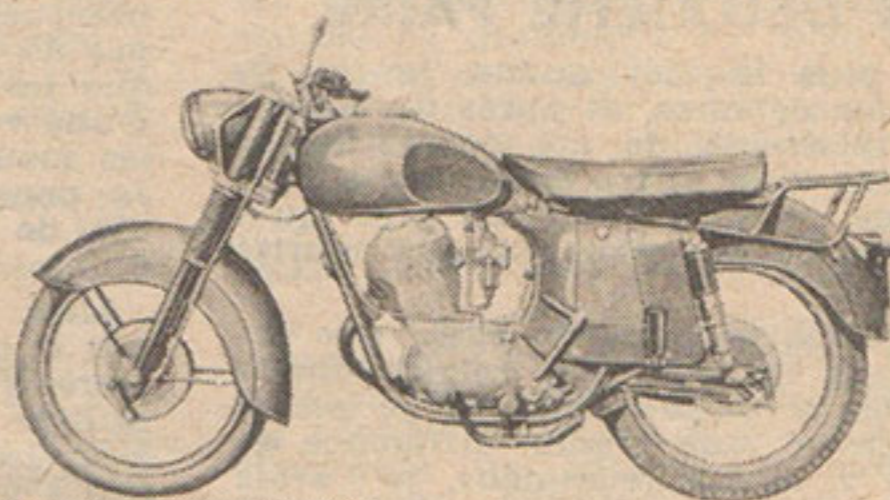
L'été dernier j'ai eu l'occasion de faire le voyage Toulon-Paris, toujours avec ma femme, en une journée et en prenant 1 heure pour déjeuner. Partis le matin à 7 h. 30, arrivés le soir à St-Mandé à 21 heures. Je crois qu'avec une grosse cylindrée on ne ferait guère mieux, car il faut rouler constamment à 100-110, et à cette vitesse la pression du vent est assez fatigante.

Comme dépenses faites sur cette machine : deux pneus, 1 câble d'embrayage, 1 ampoule de phare-code, essence et huile. C'est tout ! Et une poignée tirage rapide de 970 fr.

Je ne connais pas beaucoup de bicylindres deux temps capables d'en faire autant. Du point de vue mécanique, il faut voir un moteur Adler démonté, c'est absolument merveilleux — de fini — quant à l'installation électrique, elle est signée Bosch, c'est tout dire.

Je suis vraiment très content d'une telle machine. Je vous signale toutefois que c'est ma cinquième machine. Auparavant j'avais entre autres la 250 Puch et la 125 SL Puch, remarquable petite machine aussi. Dans un mois j'attends la livraison d'une 500 anglaise.

Mr JONTEAU DU BREUIL
Saint-Mandé



250 GIMA

Répondant avec quelque retard au vœu formulé par M. Froget, je vous envoie mes impressions sur la 250 cmc Gima à moteur AMC 1954.

Ce moteur est un 250 ACT presque carré (68x68,5), puissance 15 CV à 6.000 t/m. Le carburateur monté par Gima est, ainsi que vous le laissiez prévoir dans votre relation d'essai (MR n° 1183), un Dell'Orto.

La machine est très bien présentée : ligne élégante, émail grenat de bonne qualité, selle double.

Venons en maintenant aux défauts et qualités que 13.000 km de route en terrains variés m'ont permis de noter :

Points faibles : d'une manière générale, les pièces fabriquées par Gima ou AMC sont solides ; mais certaines pièces d'autre provenance et montées d'origine sur la moto sont, de loin, moins satisfaisantes. Voici, pour me justifier, la liste des pièces défectueuses :

Pièces fabriquées par les AMC : 1 culbuteur, 1 soupape, 2 segments, 1 patte d'embrayage, remplacés à 11.000 km, lors de la révision annuelle.

Pièces fabriquées par Gima : 1 garde-boue AR fendu, vers 3.000 km, par les vibrations du moteur, et échangé sous couvert de la garantie. C'est tout.

Pièces d'origines diverses :

— à 4.453 km : le totalisateur de km du compteur se bloque : réparation.

— à 5.500 km : le réservoir se trouve fendu au niveau d'une soudure : soudure et peinture.

— à 5.800 km : nouvelle fente au réservoir, mais ailleurs : nouvelle soudure.

— à 6.500 km : une « chicane », soudée au fond du réservoir, toujours, casse au ras de la soudure, et doit être extraite, après découpage en petits morceaux, par l'orifice de remplissage du réservoir.

— à 10.000 km : Le dispositif d'avance automatique de l'allumeur («RB») casse : remplacement de l'allumeur.

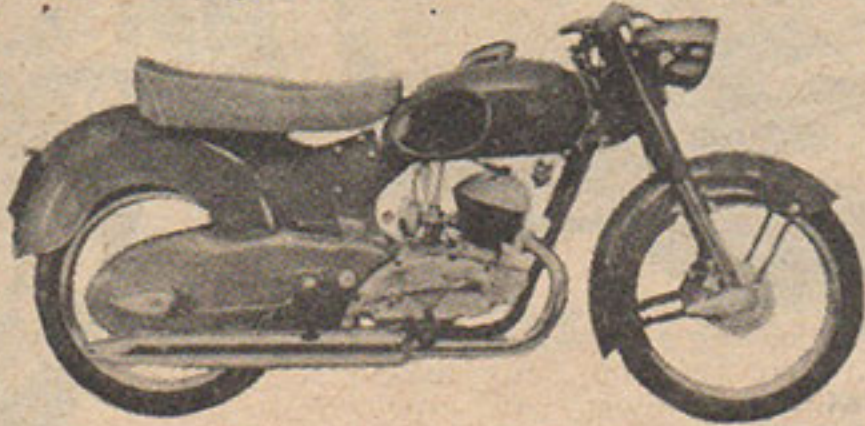
— à 12.000 km. la deuxième (et dernière, heureusement !) « chicane » du réservoir Mottaz casse, et doit être extraite selon le procédé indiqué plus haut.

— à 12.500 km : nouvelle panne du compteur (OS), mais cette fois, c'est l'indicateur de vitesse qui lâche (aiguille tordue contre la butée après un tour complet).

Qualités : excellente tenue de route, même sur très mauvais revêtement. Tenue en virage très bonne. Suspension arrière bonne en solo, excellente à deux. Après 13.000 km de route, les amortisseurs à huile fonctionnent parfaitement.

Performances : 119 kmh compteur, position couchée, sur route droite et plate, par un jour sans vent. Sur longs parcours (notamment une étape de plus de 500 km comportant traversée d'une partie du Massif Central, et par un jour extrêmement chaud du mois d'août), une vitesse compteur de 90-95 kmh peut être soutenue sans que le moteur donne trace de fatigue. Il est nécessaire de tirer assez sur les intermédiaires pour avoir de bonnes reprises (notons en passant l'apparition de vibrations à certains régimes et très sensibles sur les intermédiaires).

Aptitude en montagne : la 250 Gima, essayée dans les Py-



175 GUILLER SA

Je n'ai jamais vu, dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent », de compte-rendu sur la Guiller SA 175 type Montlhéry ou sur l'AGF FT2.

Je suis possesseur depuis 8 mois d'une Guiller SA et actuellement, le compteur (faux comme un jeton) marque 10.303 km.

Voici l'histoire de cette célèbre moto.

Les résultats obtenus depuis 2 ans par les AGF-Ydral aux Bol d'Or m'ont incité à acheter cette machine, pensant que la mise au point était terminée.

Livrée en voiture le 23 septembre par le concessionnaire Guiller du Loiret (qui habitait à près de 100 km de chez moi), ma moto est arrivée dans sa splendide parure rouge sang par un jour de pluie. Les premiers tours de roue eurent lieu sous la pluie, mais je ne m'en apercevais pas. D'après mes cousines, ma joie était si visible qu'elle faisait plaisir à voir.

Première surprise : la description du moteur donnée avec la moto était celle de l'ancien Ydral. Rodage sans histoire, décalaminage et à 2.000 km je tire sur le boisseau des gaz, ce qui a pour conséquence de faire serrer le moteur à chaque démarrage un peu rapide et il y en a, car je fais mes études à Paris. On me dit bien de changer le Zénith MX 22 contre un Dell'Orto UB223 et le silencieux Wilman 12 bis contre 1 ter de la même marque. Mais je m'obstine.

À 5.000 km, je dois faire changer une fourchette de boîte de vitesses et le pignon de roue arrière qui n'a plus de dents du tout. Les ampoules grillent avec une facilité déconcertante. Un réglage de la poignée commutatrice chez Saker remédie un peu à cette hécatombe. Mais à 10.000 km, j'ai bien grillé 20 ampoules de lanterne et feu rouge et près de 5 de phare. Le compteur Veglia marquant 100, je roule au chrono à 84 kmh.

La machine vibre terriblement et l'énorme réservoir se fait une joie de jouer à la caisse de résonance. La patte de fixation arrière de cet instrument de musique a cassé vers 500 km. Le remède a été de glisser une plaque de caoutchouc entre réservoir et cadre et de fixer par un puissant ressort l'arrière du réservoir. Je souhaiterais que ce dernier soit plus étroit au niveau des genoux, tout en conservant sa contenance de 22 litres.

Vers 8.000 km, je me suis enfin décidé à faire changer carburateur et silencieux. Résultats : reprises formidables et

renées sur des pentes très sévères, et dépassant parfois 15 %, s'est parfaitement comportée, en solo comme avec passager. En duo (2x70 kg), trajet de Bagnères de Bigorre au sommet du Tourmalet en seconde à 55 kmh (sauf dans les virages). Très nombreuses furent les voitures doublées. Mêmes résultats sur le trajet Cauterets-Pont d'Espagne (évidemment, les virages en épingle obligèrent parfois à passer en première). Après les impressions en montée, les impressions en descente : d'abord il faut insister sur l'excellent frein moteur (en 2^e vitesse), et, en cas de besoin, les freins proprement dits (2 moyeux-freins de 170 mm, en alliage léger) sont d'une extrême efficacité, tout en restant progressifs.

Quelques détails pour conclure :

Avertisseur puissant.

Phare très bon.

Selle double très bonne.

Consommation : 3,7 litres de super aux 100 km, en moyenne, et à une vitesse de 85-90 compteur.

Voilà donc une machine capable de donner à son possesseur de grandes satisfactions.

M. J. PIQUANT
Ecole Normale d'Instituteurs, Blois

disparition du serrage. Le Wilman 1 ter étant en une seule pièce, je ne perds plus l'ogive qui se sauvait assez souvent sur le 12 bis.

La vitesse de pointe n'a pratiquement pas changé, elle se situe vers 115 kmh (le compteur marque plus de 130). Mais je ne peux rien dire de précis, car je n'ai pas chronométré.

La consommation est relativement faible. Elle est passée de 3,2 l. à 3,8 l. pour 100 km, et cela dans Paris où je tire assez sur les gaz.

Sur la route, je fais fréquemment Paris-Briare sur la N7, soit 150 km, la consommation varie autour de 4 l. Il faut dire que je roule assez vite.

Maintenant ma machine est excellente et elle me donne satisfaction comme performances et tenue de route.

Deux reproches à faire à la suspension arrière.

1° Elle ne joue pas bien son rôle dans les virages pavés de la banlieue et c'est très désagréable de sentir l'arrière qui se dérobo.

2° Elle tend la chaîne un peu trop et au pignon de sortie, sur l'arbre, le jeu est de près de 1 mm !

En conclusion, rien à dire sur l'Ydral dont on ne peut que féliciter les constructeurs.

Mais il est curieux qu'une maison vende 189.000 fr. une moto qui ne soit pas au point et pour laquelle on doit dépenser près de 15.000 fr. avant d'avoir quelque chose d'acceptable.

Je suis échaudé et si je m'achète une autre moto, j'irai voir les marques étrangères, à moins qu'Ydral fasse une partie cycle spécialement adaptée à son moteur.

Quand, après un arrêt, je rejoins ma machine, il y a toujours deux ou trois personnes qui la regardent sous tous les angles. L'air indifférent, mais secrètement réjoui, je démarre en trombe (le bruit du silencieux joue pour beaucoup) et je suis sûr des regards admiratifs qu'elles jettent sur cette séduisante moto. Ensuite, je me remémore : carburateur, silencieux, ampoules, 15.000 fr., etc., et quand dans mon école ou à la Cité Universitaire, on me demande ce que j'en pense, vous le savez.

Mr J. PRECETTI
Briare (Loiret)

DANS LES CLUBS

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — La 25^e assemblée annuelle s'est tenue le 3 février. Après avoir entendu le compte-rendu moral et financier de l'exercice 1956, on procéda au renouvellement du Comité Directeur 1957 :

Comité d'honneur : MM. Depreux, Chrissotome, G. et P. Monneret, Perrin, Kiéné, Garreau.

Comité actif : Prés. : Cantalice G. Vice-Prés. : Dourlians H., Jeannin R., Raby J. Secr. gén. : Mme Giat Y. Secr. adj. : Pelisson M. et Duhamel L. Trés. gén. : Podevin. Trés. adj. : Busière A., Porchet R. Dél. à la Presse : Dolique R. Dél. Sportif : Yvetot G. Dél. Tour. : Giat R. Dél. Camp. : Boussion G. Dél. Fêtes/Propag. : Gelot B. Dél. Sect. Cyclo. : Toussaint L. Dél. Tit. à la LMIF : Raby J. Dél. Suppl. à la LMIF : Giat R. et Yvetot G.

On procéda également au renouvellement des différentes Commissions de Travail.

Enfin rappelons qu'afin de fêter le 25^e anniversaire du MCC, la 18^e soirée annuelle aura lieu le samedi 9 mars 1957 et comprendra banquet et bal de nuit privé, auquel nous convions tous nos sociétaires et leurs familles, ainsi que les amis et les membres des autres clubs.

MOTO-CLUB SPINALIEN. — Proch. réun. : 1^{er} mars 20 h. 45. Le Canotage, Epinal. Renouvel. llc. : camp-spor.-dirig. d'urg. auprès Présid. Vers. cotis. 57 par vir. CCP 28844 Nancy. Progr. Sport. 57 : 1^{er} mai Concert. moto de la Foire Expos. Vosgienne et Grd Gymkhana. 9 juin Moto-Cross National 250 et 500 cmc. 6 octobre Moto-Cross Régional Champ. de Lorraine, dernière épreuve qualificative.

MOTOREST-CLUB. — Bureau 1957 : Ch. Lieutaud, Prés. L. Duhaupas, V.-Prés. M. Kugler, Trés. R. Boulard, Secr. P. Dumas, Trés. adj. R. Geletrand, Cons. techn.

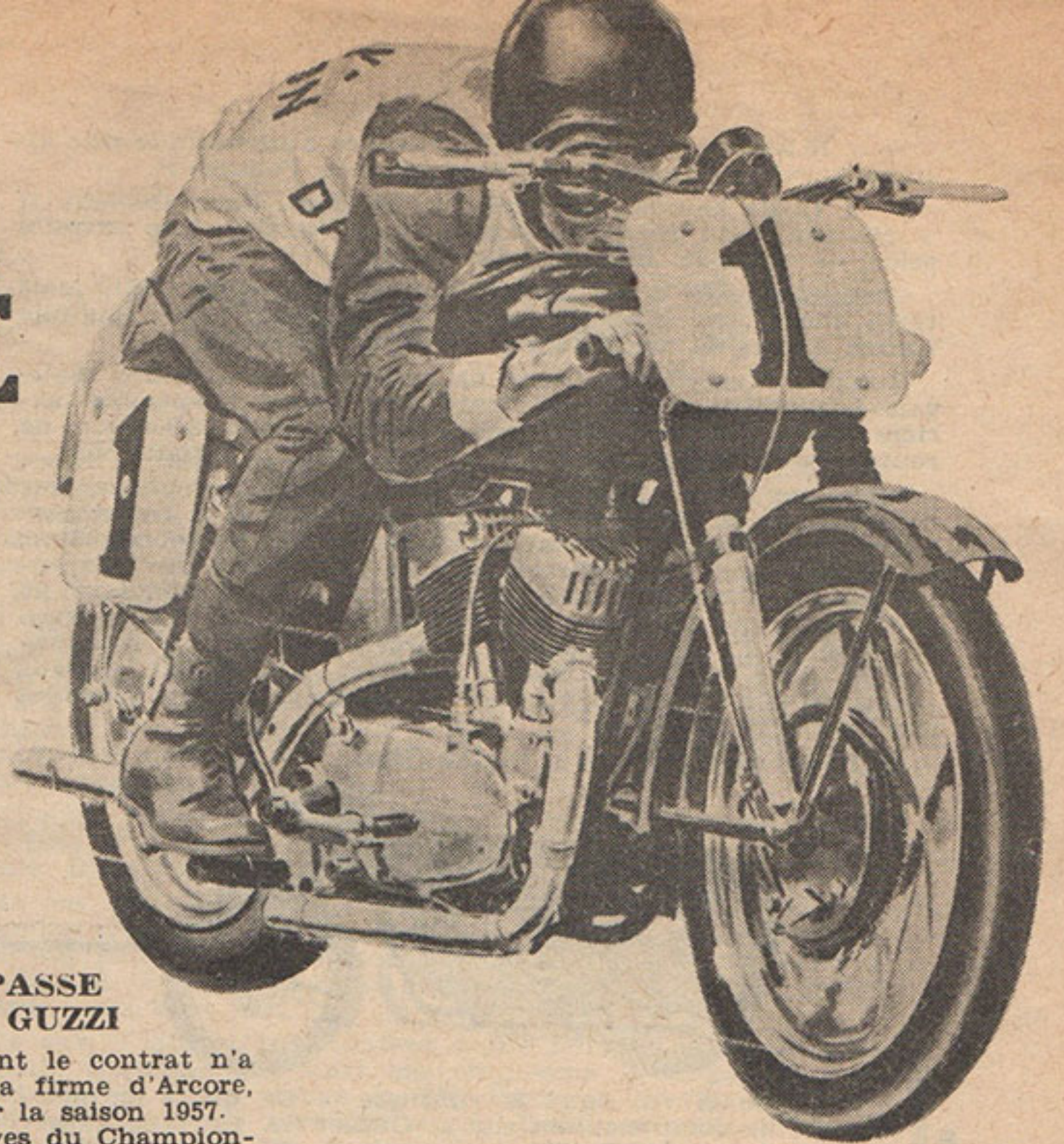
Le club créé début 56 groupe une trentaine de membres dont plusieurs licenciés.

Dès les beaux jours, les sorties domin. reprendr. et nous espérons part. à de nombr. compétit. et rallies. Nous invitons tous usagers banl. Est à se join. à nous (siège 4 rue de Bellevue, à Gagny, ou 107 rue J. Jaurès, Coubron, S.-O.).

MOTO-CLUB PERNOIS. — Bureaux 1957. Prés. Gérent A. V.-Prés. Courbet M., Viau M. Secr. G. Vidal R. Secr. adj. Ulpat M. Trés. Cat P. Trés. adj. Boyer A. Commis. : Milhet A., Courbet M., Vigne Y., Arbault H., Bressy F. Dir. des Courses Courbet M. Commis. sport : Gérent A., Vidal R., Ulpat M.

Manifest. 1957 : 28 avril : Moto-Cross Inter. sur piste Colline du Puy 1600 m. 9 juin : Circuit Vitesse Nat. sur Circ. de la Désanobis, 1240 m. Cat. 175, 500 sides. 9-10 juin : Fête ann. du MC Pernois, quai de la Nesque.

★ L'ACTUALITÉ ★ SPORTIVE



TOURIST TROPHY POUR PETITS CUBES EN ITALIE

Le circuit de Lazio s'apparente en effet au parcours de la célèbre épreuve de l'île de Man en ce sens qu'il comporte 36 km au tour, agrémentés de nombreux virages.

Mais la participation sera limitée aux seules motocyclettes de 75, 100, 125 et 175 cmc, ce qui autorise quand même une représentation européenne assez vaste.

Nous ne manquerons pas de vous fournir toutes précisions complémentaires sur cette épreuve dès que nous serons davantage informés.

★

UBBIALI EN 350 CETTE SAISON ?

Selon une information d'origine italienne, le champion du monde 1956 dans les classes des 125 et 250 cmc s'alignerait aussi cette année en catégorie 350, sur la MV 4 cylindres.

Ainsi Ubbiali pourrait-il juger, après les premières épreuves du Championnat du Monde, dans laquelle des 3 cylindres, 125, 250 ou 350, il aurait les meilleures chances de s'affirmer le meilleur.

★

TRIAL POUR SCOOTERS ET CYCLOMOTEURS

Au trial d'Alsemberg (Belgique), une intéressante expérience a été tentée : parallèlement à l'épreuve normale, une seconde course fut mise sur pied, qui se déroula bien entendu à l'écart de la première et sur un parcours différent, et qui fut réservée tant aux scooters qu'aux cyclomoteurs.

Confirmant l'espoir des promoteurs de cette idée, les quatre partants réussirent à franchir les difficultés qui leur étaient proposées et terminèrent l'épreuve au complet, Vastenagen fournissant le vainqueur des cyclos et Derudder remportant la catégorie scooter.

L'initiative des organisateurs d'Alsemberg vaut d'être reprise. Il est probable qu'après la première et convaincante démonstration de Vastenagen et Derudder, plus nombreux seraient les participants à un prochain trial pour scooters et cyclomoteurs.

★

STAN HOLMES S'EST MARIE

Le trialman anglais, pilote de la firme Ariel et membre de l'équipe britannique du Trophée lors des derniers Six Jours Internationaux, a épousé début janvier à Bradford Mademoiselle Jean Margot Sheard.

Nos compliments aux jeunes époux.

COLNAGO PASSE A L'ECURIE GUZZI

L'ex « Gileriste », dont le contrat n'a pas été renouvelé par la firme d'Arcore, a signé chez Guzzi pour la saison 1957.

Il disputera les épreuves du Championnat du Monde, dans les classes des 350 et 500 cmc, au guidon de la mono 350 et de la fameuse V8. En outre, Colnago s'alignera également dans le Championnat d'Italie, avec ces deux machines d'usine.

★

LE GRAND PRIX DU MAROC

Sous le nom de Grand Prix Motocycliste du Maroc sera organisée une épreuve qui remplacera désormais le Grand Prix d'Anfa.

La première édition de la nouvelle épreuve aura lieu le 13 octobre 1957 à Casablanca.

★

◆ F. VILLA CHEZ MONDIAL

Le jeune champion d'Italie 1956, catégorie juniors, est maintenant incorporé définitivement à l'équipe Mondial. Effectuant des essais sur l'autodrome de Modène, au guidon d'une 125, il a accompli son tour le plus rapide en 1'12", soit à la vitesse moyenne de 181,750 kmh.

Cette performance pourrait, pense-t-on, inciter les dirigeants de la Mondial à faire participer Francesco Villa au Championnat du Monde des petits cubes, aux côtés des « officiels » déjà connus, qui sont Provini et Sartori.

★

ALEX COLIN CHAMPION DE BELGIQUE DE TRIAL

Remportant à Herentals sa quatrième victoire sur les six épreuves déjà disputées du Championnat de Belgique de Trial qui en comporte huit en tout, le pilote de l'AMC Namur s'est assuré la certitude de gagner le titre des « Experts » grosses cylindrées, puisque le classement s'établit sur les cinq meilleurs résultats et qu'aucun de ses adversaires ne peut désormais prétendre à aligner quatre places de premier, même en remportant consécutivement les deux courses qui restent inscrites au calendrier.

Actuellement, et derrière Colin et sa NSU, viennent respectivement au classement : Decat, Milhous, Butch, etc...

Dans la catégorie « Experts », petites cylindrées, c'est pour l'instant Verhaegen, dont la Salira nous avait produit une excellente impression à Saint-Cucufa, qui vient en tête, devançant De Koninck, Decoster et Graindorge.

Dans le domaine de la compétition motocycliste, en vitesse, les américains ont encore beaucoup à apprendre du vieux continent. Le plat-ventre commence à faire son apparition. Mais on n'abandonne pas pour cela le guidon en cornes de vache... et on y va carrément de deux guidons !...

UNE JEUNE FILLE PILOTE DE VITESSE EN ANGLETERRE

Parmi les demandes d'engagement reçues par les organisateurs de la course de vitesse de Brands Hatch, qui aura lieu le Vendredi Saint dans le Comté de Kent, figure celle d'une jeune personne de 17 ans, Miss Pauline Harman, employée dans les services de l'Autocycle Union et à qui la Fédération britannique a délivré une licence de course.

Si l'engagement de Miss Harman est accepté par les organisateurs de Brands Hatch, ce sera la première fois qu'on pourra voir en Angleterre une femme disputer une épreuve de vitesse en solo, toute seule parmi de nombreux hommes !

MOTO-CROSS INTERNATIONAL A SAINTES LE 7 AVRIL

Le 9^e Moto-Cross International organisé par le Moto-Club Saintongeais — et qui était primitivement prévu pour se dérouler le 12 mai — a été, en accord avec la FFM et le Moto-Club de Châteauneuf, avancé au dimanche 7 avril 1957.

Prière donc aux pilotes et au public de la région poitevine de noter la nouvelle date.

MOTO-CROSS LE 3 MARS A ERMENONVILLE

Il y aura du sport pour tous les goûts en ce premier dimanche de mars : après l'annonce de la course de la côte Lapize, qui réunira tous les amateurs de vitesse... et de machines gonflées, nous portons à la connaissance des fervents du moto-cross que le MC Meaux, auquel appartient notre Champion de France Inter Michel Jacquemin, ouvrira la saison parisienne de la spécialité avec une belle réunion internationale qui se déroulera à Ermenonville, dans le splendide cadre de la mer de sable.

CALENDRIER

SPORTIF

INTERNATIONAL

1 TOUTES ÉPREUVES DISPUTÉES EN FRANCE A L'EXCEPTION
DES COMPÉTITIONS DE MOTO-CROSS
(EN CAPITALES LES ÉPREUVES INTERNATIONALES)

MARS

- 3 Courses de Vitesse (AMCF).
- 3 2^e Circuit de Régularité du Printemps (GM AC Lorrain).
- 3 Concentration des Iles d'Or (AM Raphaëloise)
- 3 Paris-Lavera-Monaco (Régularité) (MCF).
- 10 Circuit de Régularité de la Foire de Nice (AM Niçoise).
- 15-16 CIRCUIT DE REGULARITE CIVIL ET MILITAIRE PARIS-NICE (MC DE NICE).
- 24 Circuit de Régularité de Niort (MC 2-Sèvres)
- 24 Circuit de Régularité (MC Aixois).
- 31 CIRCUIT DE REGULARITE DE L'AIN (UM DE L'AIN).

AVRIL

- 7 Éliminatoires du 29^e Bol d'Or (AMCF).
- 7 Circuit de Régularité (Challenge Bre (MC de Lyon).
- 7 Brevet du Motocycliste (AM Niçoise).
- 7 Réunion sur piste (MC d'Alençon).
- 14 CIRCUIT DE VITESSE DU CREUSOT (AM CREUSOTINE).
- 14 Circuit de Régularité des Ardennes (UM des Ardennes).
- 14 Circuit de Régularité (Challenge Vieil-Ami) (MC Ripagérien).
- 14 Concentration (MC de Sucy en Brie).
- 21 CIRCUIT DE VITESSE DE PAU (MC BEARNAIS).
- 21 Concentration (AM Catalane).
- 21-22 Concentration (MC du Loir et Cher).
- 21 Concentration (MC du Mont-Blanc).
- 28 Circuit de Vitesse (MC de Bordeaux).
- 28 Circuit de Vitesse (MC de Marseille).
- 28 Circuit de Régularité (MC de Bourgogne).
- 28 Concentration (MC de Marcigny).
- 28 Concentration (MC des Cévennes).
- 28 Circuit de Régularité (MC de Normandie).
- 28 Grass-Track et Manifestation au vélodrome de Clermont-Ferrand — Courses sur piste (MC d'Auvergne).

MAI

- 1 Concentration Motocycliste (MC Spinalien).
- 1 Concentration (MC d'Avignon).
- 4-5 CIRCUIT DE VITESSE DE BOURG-EN-BRESSE (UM DE L'AIN).
- 5 Circuit de Régularité de la Section de Pont-à-Mousson (GMAC Lorrain).
- 5 Concentration (MC Nolséen).
- 5 Grass-Track à La Hotoie-Amiens (AMC Picards).
- 11-12 VII^e CONCOURS INTERNATIONAL ET NATIONAL D'AUDAX - REGULARITE (MC CHATILLONNAIS).
- 12 COURSE DE COTE DE LAPPREY (MC DAUPHINOIS).
- 19 CIRCUIT DE VITESSE DU MANS (PRIX DU CINQUANTENAIRE DE L'ACO) (SM DE L'ACO).
- 19 Circuit de Régularité (US des Cheminots Dijonnais).
- 19 Circuit de Régularité (Girondins MC Bordeaux).
- 19 Epreuve de Régularité (US Métro).
- 19 Concentration Nationale au Mans (CO de Pontlieue).

- 26 GRANDS PRIX DE FRANCE DE VITESSE A MONTLHERY (FFM).
- 26 Course de vitesse sur piste à Angoulême (AM Angoumoisine).
- 26 Circuit de vitesse de Bourges (MC du Berry)
- 26 Courses sur vélodrome à Charleville (UM des Ardennes).
- 26 Circuit de Régularité du Haut-Jura (AC Haut-Jura, Section Moto).
- 26 Circuit de Régularité des 10 Heures (MS Nancéien).
- 26 Concentration d'amitié (AM du Doubs).
- 26 Concentration (MC Brignolais).
- 30 CIRCUIT DE VITESSE INTERNATIONAL (MC DE NICE).
- 30 Course sur piste (MC Agenais).

JUIN

- 1-2 24^e GRAND CIRCUIT DES VOSGES DE REGULARITE (AC ALSACE Sect. Moto).
- 1-2 CIRCUIT DE VITESSE INTERN. DE MOULINS POUR MOTOS ET SIDECARS (MC DE MOULINS).
- 1-2 BOL D'OR MOTOCYCLISTE (AMCF).
- 2 RALLYE REGULARITE ET CONCENTRATION INTERNATIONALE ET NATIONALE (AM HYEROISE).
- 2 Circuit de Vitesse de Nogaro (AM de l'Armagnac).
- 2 Circuit de Vitesse (MC de Cannes).
- 1-2 Concentration Nationale de Moulins (MC de Moulins).
- 1-2 Circuit de Régularité d'Amiens (MC Picard).
- 2 Epreuve de Régularité (MC Bordeaux).
- 2 Concentration (MC Montargois).
- 2 IV^e Circuit de Régularité pour Cyclomoteurs du Vaucluse (CMC Avignonnais).
- 2 Concentration de la Foire-Exposition d'Annonay (MS Annonéen).
- 9 Circuit Rouennais de Régular. (Rouen MC).
- 9 Circuit de Vitesse (MC de Pernes les Fontaines).
- 9 Concentration sur Nantes (AM de Nantes).
- 9 Concentration (MC d'Uzès).
- 9 Concentration (MC du Forez-Donzy).
- 9 Concentration de Notre Dame de la Garde (MC Phocéan).
- 9 Circuit de Régularité Vichy - Saint Raphaël (AM Raphaëloise).
- 9 Grass-Track à Decazeville (MC du Bassin Houllier de l'Aveyron).
- 10 Concentration et Gymkhana (LMR de Provence et MCP Provençal).
- 16 CIRCUIT DE VITESSE (MC D'OBERNAL).
- 16 ou 23 Circuit de Vitesse de La Châtre (MC du Centre).
- 16 Circuit de Vitesse (MC d'Avignon).
- 16 Course de Côte de Cran-d'Escalles (ASMNCF)
- 16 Circuit de Vitesse (MC Provençal).
- 16 Circuit de Régularité du Grand-Bois (MC du Furan).
- 16 Concentration (LMR de Provence et MC de Géménos).
- 16 Concentration (MC de Savoie).
- 16 6^e Circuit de Régularité (MC de Chantilly).
- 23 CIRCUIT DE VITESSE DE LYON (AMC CITE DE LYON).
- 22-23 ST-ETIENNE - PARIS - ST-ETIENNE (SPORT-MOTO FOREZIEN).
- 23 Course de Côte (MC de Marseille).
- 23 Concentration (MC d'Ollioules).
- 22-23 5^e Concentration Touristique Motorisée sur Isigny (MC Châtillonnais).

- 22-23 3^e Circuit de Régularité Chambourcy-Isigny (MC Châtillonnais).
- 23 GRASS-TRACK (MC VILLENEUVE-S.-LOT)
- 30 PRIX DE CADOURS MOTOCYCLISTE (US DU MIDI).
- 30 CONCENTRATION INTERNATIONALE (ASC DE NICE COTE D'AZUR).
- 29-30 LES MILLE KM DES MONTS D'AUVERGNE, REGULARITE (MC D'AUVERGNE).
- 30 Circuit de Vitesse (3^e Prix J. Rolland) (UM des Ardennes).
- 30 Régularité Haute-Marne-Aube (MC Haut-Marnais).
- 30 Régularité (MC du Thillay).
- 30 Circuit de Régularité (MC des Cévennes).
- 30 Circuit de Régularité (MC de Marseille).
- 30 Circuit de Vitesse (MC d'Arles).
- 30 Grass-Track à Auch (MC de l'Armagnac).

JUILLET

- 7 Circuit de Vitesse de Rouen Les Essarts (MC de Normandie).
- 7 Circuit de Vitesse de Bourg-Saint-Andéol (MC du Bas-Vivarais).
- 7 Circuit de Vitesse de Vic-Bigorre (MC Bigourdan).
- 7 Circuit de Régularité (AM Hyéroise).
- 7 6 Heures de Montmorency (Régularité) MC de Montmorency.
- 7 Concentration (AM Rég. Panissieroise).
- 7 Concentration (MC Aupsois).
- 7 Concentration (LMR de Provence et MCP Provençal).
- 7 Course de Côte d'Echevannes (AM Doubs).
- 7 GRASS-TRACK (MC REOLAIS).
- 13-14 Concentration à Solssons (UMSC Aisne).
- 14 GRASS-TRACK A FIGEAC (MC DU QUERCY).
- 21 CIRCUIT DE VITESSE INTERNATIONAL DE VESOUL (MC HAUT-SAONOIS).
- 21 CIRCUIT DE REGULARITE CANNES-GENEVE-CANNES (MC DE CANNES).
- 21 Circuit de Vitesse sur piste en terre battue (MC Bollénois).
- 21 Concentration (MC Ripagérien).
- 21 GRASS-TRACK (MC MARMANDAIS).
- 28 CIRCUIT DE VITESSE DE CAEN (ACO ET MC DE CAEN).
- 28 Course de Côte (MC de Manosque).
- 28 Circuit de Régularité du Rhône (AMC Cité de Lyon).

AOÛT

- 4 CIRCUIT DE VITESSE DU ROUERQUE (MC ROUERGAT).
- 4 Circuit de Vitesse (MC d'Arles).
- 4 Course de Côte de Razal à Vallon (MC du Bas-Vivarais).
- 4 GRASS-TRACK (MC LANGONNAIS).
- 11 Grass-Track (UM du Guinefort).
- 15 Grass-Track (MC du Bassin d'Arcachon).
- 17-18 2^e CONCENTRATION DE LA MIRABELLE (CLUB TOURISTIQUE LORRAIN).
- 18 Course de Côte du Mont-Ventoux (LMR de Provence).
- 18 Grass-Track à Neufchâtel en Bray ((AM de Brayonne).
- 25 Concentration (MSC Mourillonnais).

SEPTEMBRE

- 7-8 4^e Rendez-vous Scoot. de Monaco (Monaco).
- 8 COURSE DE COTE DE LA FAUCILLE (AC DU HAUT-JURA - SECTION MOTO).
- 8 Course de Côte (MC Ripagérien).
- 8 3^e Circuit de Beaune (Régularité) (Club Olympique de Billancourt).
- 8 Grass-Track à Libourne (CMSN Bordeaux).
- 8 Grass-Track (MC Carcassonnais).
- 15 Courses de Vitesse et de Régularité (MCF).
- 15 Circuit de Régularité de l'Ain (UM de l'Ain)
- 15 Concentration (UM de Vigneux).
- 22 CIRCUIT DE VITESSE D'AGEN (UM AGE-NAISE).

- 22 COTE MONT-VERDUN-LIMONEST (MC DE LYON).
- 21-22 VI^e Concentration Touristique motorisée et de Camping à Maiesnerbes (MC Châtillonnais).
- 29 18^e PRIX MOTOCYCLISTE DE L'ALBIGEOIS (MCC ALBIGEOIS).
- 29 Concentration (LMR de Provence et MC de Petit-Bosquet de Marseille).
- 29 Paris-Brest-Paris (Régularité) (MCF).
- 29 Grass-Track à Evreux (MC de Thomer-la-Sogne).

OCTOBRE

- 6 Coupes du Salon (AMCF).

- 13 Trial (MC de Bourgogne).
- 13 Trial (AM Hyéroise).
- 20 Rallye de Régularité - Circuit de Picardie (MC Picard).
- 27 Circuit de Régularité Nice-Marseille-Nice (AM Niçoise).

NOVEMBRE

- 17 23^e Coupe de l'Armistice (Régularité) (MCF)
- 24 6^e Trial de Saint-Cucufa (AM de St-Cloud)

Date restant à fixer : RALLYE INTERNATIONAL DE LA F.I.M.

Dans la seconde partie du calendrier sportif international, figureront toutes les épreuves de motocross disputées en France. Enfin, la troisième et dernière partie comportera toutes les épreuves disputées à l'étranger, et dans toutes les spécialités.

TRIBUNE LIBRE

POUR QUE VIVE LE SPORT

Puisque « Moto-Revue » vient de rouvrir le dossier compétition, c'est avec plaisir que je prends la plume pour répondre à mon ami A. Barrière. Le problème des courses de vitesse a déjà fait couler beaucoup d'encre. Mais il ne faudrait pas que le débat dégénère en polémique. Avant tout, cette question intéresse tous les coureurs nationaux, et ce n'est qu'après nous être mis d'accord que nous pourrions faire valoir notre point de vue et tenter de faire évoluer les événements en notre faveur.

Si la FFM avait quelque initiative, il y aurait déjà beaucoup de fait pour le sport motocycliste. Rien ne l'empêchait en effet de proposer à chaque licencié un referendum. Et même dans le cadre des règlements actuels, on entreverrait peut-être une issue aux diverses questions qui reviennent sans cesse sur le tapis. Pour ou contre le carénage ? Pour ou contre les machines étrangères dans le Championnat de France ? Les épreuves Sport et Série ?

Sur ces données précises il serait aisé de créer d'autres règlements qui donneraient un souffle nouveau à la compétition. Malheureusement notre Fédération, à laquelle pour courir nous adhérons bien malgré nous, ne semble exister que pour agiter le drapeau de la détresse ou de l'indifférence.

LES CARENAGES

L'apparition même du carénage a ouvert un débat dont les conclusions sont loin d'être établies. Seule la pratique a consacré l'emploi du carénage, et c'est dommage. Le carénage (je dis cela, quitte à me faire huer par tous les fidèles de Grands Prix) est certainement l'une des principales causes de la crise du sport motocycliste.

On y gagne sûrement sur le plan esthétique. Rien n'est plus joli que ces demi-œufs multicolores !

Mais pour la vitesse c'est moins réussi. Une fois que chaque moto a son carénage, tout le monde a gagné 10 à 15 km/h et les handicaps sont les mêmes qu'auparavant.

Malgré tout, c'est sur le plan spectaculaire que tombe la catastrophe. Comment voulez-vous intéresser un spectateur moyen à ces bolides, ressemblant si peu à des motos, dont il ne voit plus rien du moteur. Les machines — car tous les carénages se ressemblent — ont perdu toute personnalité. On ne distingue plus une MV d'une Mondial que par le numéro. Et si une machine était proche de la série, tant pis ! Le spectateur n'aura pas pu en juger par lui-même. Quant au profane, qui faute de mieux, en fait de mécanique, ne se fiera qu'au bruit, rien ne l'empêchera de quitter le circuit en songeant à la turbine à gaz cachée sous le carénage des Gilera 4.

C'est cette impression de masque et d'irréalité qui décourage le spectateur, bien davantage que les 8 cylindres en V

de la Guzzi. Le V8 un monstre ? Peut-être, mais qui ne fera qu'affirmer l'utilité et l'intérêt des multicylindres. Bien sûr, la Guzzi 8, pas plus que les 4 cylindres italiennes, ne sont commercialisables à l'heure actuelle.

Mais si les quatre pattes Gilera n'avaient pas si souvent écrasé les Manx, ou les monos Guzzi, est-ce qu'il se serait vendu autant de twins sur le marché mondial ?

EN FRANCE

Ce qui n'arrange rien, c'est que cette maladie du carénage a contaminé le sport national. Avec plus ou moins de succès — car ce sont là souvent des réalisations d'amateurs — on s'est mis à habiller les machines.

Les chevaux-vapeur se paient cher en France. A cause de cela, beaucoup de constructeurs hésitent à faire les frais de la préparation d'une machine de course. Or, les courageux, ceux qui ne se dérobent pas, sont contraints de dépenser des centaines de mille francs pour un carénage qui ne donnera pas un cheval de plus au moteur.

Jadis il suffisait d'acquérir, à prix d'or d'ailleurs, une machine italienne, en 175 par exemple, pour être sûr de n'être pas trop ridicule. Maintenant c'est vieux jeu.

Aux 400.000 francs minimum du simple ACT de ses rêves, l'amateur doit encore gaspiller 100.000 francs pour un carénage. Souhaitons encore à ce fanatique que son carénage soit réussi du premier coup. A ce prix, évidemment, il a de sérieuses chances. Il fera un brillant vainqueur à Monthléry où, récompense bien méritée... un bouquet de fleurs le dédommagera. Combien ont les reins assez solides ?

« Moto-Revue », dans son éditorial du n° 1324, suggère d'écarter les machines étrangères des Championnats de France Nationaux. Comme le fait remarquer A. Barrière, en 500 et 350 cc, nous ne serions, hélas, pas très brillamment représentés !

Les 175 cc sont là pour sauver la situation. Nous avons trois marques nationales en deux temps, dont les 15 CV sont loin d'être ridicules. C'est peu, comparé à un double ACT. Mais les double ACT sont rares. De plus, si le carénage était supprimé, les fonds ainsi libérés aideraient nos ingénieurs à trouver encore quelques chevaux, et nous ne serions plus si loin des machines italiennes. En tout cas, pas assez pour se permettre d'écarter ce facteur d'émulation.

SPORT ET SERIE

C'est enfoncer une porte ouverte de dire que là se trouve la vraie solution capable de faire renaître plus populaire qu'avant le sport moto en France. On se souvient des succès que furent les « Critériums sport et série » à Monthléry, le « Premier Pas Motocycliste » et le « Bol d'Or » auquel s'intéressèrent tant de constructeurs étrangers. Evidemment des règlements plus stricts que ceux en vigueur s'imposent. Et

le spectateur-usager, le constructeur, en auront pour leur argent. Là, plus de monstre. La machine de la rue, de tous les jours. Des efforts qui paient. Des pilotes qui se révèlent.

★

Tant de jeunes voudraient tenter leur chance et faire valoir leurs talents de pilotes. Si la FFM enfin libérée du cancer qui la rongé autorisait les 125 cc et moins, que d'espoirs seraient permis. On nous rabâche ce spectre du permis de conduire. Quel mauvais prétexte ! Les dernières statistiques montrent que ce sont les 175 cc qui sont en tête de la production totale de motocyclettes avec 58,5 %. Mais en seconde position viennent les scooters 150 cc (31,6 %). Voilà qui montre bien que le permis n'a pas rebuté le public. Il n'est nullement une menace pour le vélomoteur qui a par ailleurs bien d'autres raisons de sombrer. Des courses en 125 cmc auraient plutôt pour effet de consolider un fief qui jusque là était le nôtre.

Et puisque nous parlons scooter, pourquoi ne pas officialiser cette catégorie dans les diverses compétitions, en course, sport ou série ? Nombre de jeunes sont intéressés par cette nouveauté. Courir en scooter n'entraîne pas de frais énormes. Etant donné le nombre d'amateurs, rien n'empêcherait un Championnat de France « scooter ». Ces courses sont très spectaculaires, surtout sur circuit sinueux.

Et si on ne peut rien contre l'aveuglement de nos édiles motocyclistes, pourquoi ne pas profiter du biais offert par la classe 126 cc ou même 130 cc. Au besoin on ferait encore

le sacrifice de ne pas publier la marque de la monture dans la liste des résultats, mais plutôt le club auquel appartient le coureur. Si la loyauté et le commerce y perdent, les clubs, d'où la fédération, y gagneront finalement.

★

Mais ce n'est là qu'un pis aller dicté par la tournure actuelle des événements. Il est temps de faire comprendre à tous que le sport motocycliste n'est pas mort. Que chacun se fasse entendre ! Toutes ces opinions dirigées par la voie des clubs ou de la presse, vers la Fédération, finiront bien par ébranler les plus inertes. Il faut sortir des sentiers battus et sauver quand il en est temps le Championnat de France.

M. M. FREZE
Clamart

N.D.L.R. — Les divers arguments avancés par M. Frèze sont des plus valables.

Les diverses modifications qu'il réclame sont dictées par le simple bon sens, et la création d'une catégorie officialisée, 126 cc ou 130 cc, est évidemment souhaitable (voir notre éditorial du n° 1323).

Mais il y a un point passé sous silence : la création de 3 catégories de licenciés !

Nous aimerions connaître l'opinion de nos lecteurs à ce sujet, en nous tenant, pour notre part, toujours à notre formule « catégorie junior réservée aux machines exclusivement françaises ».

LETTRE A MON DÉPUTÉ

(Passages principaux de ma lettre du 6-2-57, sur le problème de l'essence, adressée à mon député) :

Lorsque le ministre responsable demanda aux usagers de ne pas faire de stock, je n'en ai pas fait, malgré mon envie. Franchement je le regrette bien maintenant.

Il nous affirma qu'il suffirait de réduire de 30 % notre consommation. Or ma ration équivaut à 16 % de mes besoins.

La plupart de mes amis et connaissances, tout comme moi, ont dû réduire leur consommation de 60 à 90 % ! Or ce sont eux aussi des techniciens ou des hommes d'affaires qui utilisent leurs véhicules pour leur travail et non pour se promener (tout au moins en cette saison). Les rentrées de produits pétroliers n'ayant tout de même pas été réduites dans de telles proportions, c'est donc la répartition qui est mal faite. Mieux vaudrait alors la laisser se faire elle-même.

Pour ma part, j'utilise une moto qui me donne droit à 3 litres, alors qu'il m'en faudrait en moyenne 50 par mois. Je ne peux faire 200 km, alors que je devrais en faire 1.200 !

Or, les moyens de transports en commun ne me permettraient pas une assez grande mobilité. Bien sûr, il y aurait les taxis. Mais outre qu'il serait stupide de consommer ainsi trois fois plus d'essence qu'avec une moto, la chose serait trop onéreuse pour pouvoir être envisagée.

Cette impossibilité de circuler équivaut à réduire mes activités professionnelles dans une proportion plus qu'angoissante. Or, je ne rentre dans aucune catégorie prioritaire.

Mais ce n'est pas tout ! On parle actuellement de l'éventuelle création de tickets non périmables et utilisables n'im-

porte où. Ce serait, certes, plus pratique que la méthode actuelle. Mais on ose appeler ça « l'épargne-essence ». Épargner quoi ?

Ainsi, non content de délivrer du carburant à des gens (il y en a) qui ne roulent pas l'hiver parce que leurs voitures ne servent qu'à leurs loisirs, notre gouvernement va leur permettre de stocker ce carburant, non pas en bidons comme ils le font actuellement, mais sous forme de tickets qu'ils pourront utiliser par la suite pour leurs vacances.

Par contre, ceux qui, comme c'est mon cas utilisent le peu d'essence qu'on veut bien leur accorder, pour gagner, tant bien que mal, leur vie, n'auront, eux, guère d'espoir à garder en ce qui concerne leurs propres vacances.

Si dans la situation catastrophique que nous traversons il y a des gens qui peuvent mettre à profit « l'épargne-essence », alors, que l'on supprime les restrictions. Car, si paradoxal que cela semble, c'est la réglementation qui a accru la pénurie.

Si nous, qui utilisons nos véhicules pour travailler, pouvions aller de pompe en pompe, au cours de nos déplacements, nous arriverions plus facilement à nous débrouiller. Quant aux autres, ils auraient stocké pendant les jours de panique, mais se seraient vite calmés.

Bref, nous qui avons besoin d'essence pour vivre, attendons que notre ministre respecte sa parole en nous donnant la possibilité de nous procurer les 70 % de nos besoins réels en carburant, comme il nous l'avait annoncé fin novembre.

M. A. FREGNALE
Mandelieu-Cottage (A.-M.)

SENS COMMERCIAL ...

En tant qu'abonné de « Moto-Revue », je prends la liberté de vous écrire aujourd'hui pour vous signaler un fait, qui, à mon avis, mérite d'être connu.

Acquéreur d'une NSU Max en février 1955, j'eus, dès le début, une série de petits ennuis qui me rendirent assez mécontent ; en particulier des pertes d'huile importantes par le reniflard. Personne ne put y apporter remède malgré la bonne volonté évidente de Mr Paneiro, motociste à Cap d'Ail, passant des nuits et des jours après le moteur, changeant ceci ou cela. Finalement, excédé, j'écrivis directement à la maison en Allemagne, sans trop d'espoir, je dois le dire, car les délais de garantie étaient déjà dépassés. J'avais signalé au représentant de Nice, cette forte perte d'huile, mais ils pensaient tous que ce n'était rien, sauf moi.

Or, sans aucune histoire, la maison m'a expédié en retour un moteur neuf, dernier modèle ; l'opération échange ne m'a dont coûté que les frais de démontage et remontage, exécutés par Mr Paneiro, ceux-ci étant très minimes.

J'ajouterai que, depuis, ma Max me procure les plus grandes satisfactions et ne me fait plus regretter le précédent moteur.

Aussi, ne puis-je que remercier NSU et essayer de porter à la connaissance des motards un tel geste de la part d'une maison dont on ne peut que louer l'intégrité commerciale.

Mr L. GLEIZES
Villefranche sur Mer (A.-M.)

QUAND LE CONSEIL MUNICIPAL NOUS VEUT DU BIEN :

ON "REMET ÇA", A PROPOS DU PORT DU CASQUE OBLIGATOIRE !

Si, sur bien des points, les problèmes intéressant les deux roues moteur demeurent absolument négligés des Pouvoirs Publics, ignorés que sont ces véhicules en haut-lieu..., sauf à l'instant de faire payer à leurs possesseurs les taxes afférentes à la délivrance des cartes grises ou les presque cinquante francs que s'octroie l'Etat sur chaque litre d'essence consommé, il se trouve régulièrement de bonnes âmes pour étudier de quelconques moyens d'imposer à la gent motocycliste des obligations particulières, et, bien entendu, limitatives quant à la liberté individuelle !

★

C'est ainsi que nous avons pu lire ces dernières semaines, dans des parutions spécialisées dans les questions de sécurité routière, qu'au titre des moyens propres à réduire le nombre des accidents, certains songeaient à faire figurer l'obligation pour les cyclomoteurs de circuler sur des pistes cyclables ouvertes également aux bicyclettes ! Autrement dit, ces esprits avertis, dont on se demande à bon droit s'ils ont la plus élémentaire conscience des performances qu'autorise un cycle moderne, veulent inclure sur des voies nécessairement étroites et fatalement très encombrées (12.000.000 de bicyclettes et 3.500.000 cyclos en France) des engins circulant normalement à 40 et 50 kmh et des vélos trois fois moins rapides ! Et savez-vous le motif qu'ils donnent à leur proposition ? : éviter la présence sur une même voie de véhicules d'allures de marche différentes ! Il est vrai qu'à la « Commission d'adaptation du réseau routier à la circulation des véhicules » on envisage encore de limiter la vitesse sur ces pistes cyclables !

★

Dans le même ordre d'idée, on parle aussi d'inviter les motocyclistes à « bien tenir leur droite sur la route »... en caressant l'espoir secret de pouvoir bientôt leur intimer l'ordre de n'user que du bas-côté, l'essentiel restant chassé-gardée, vous devinez de quel...

Pourtant ce n'est pas de ces élucubrations que nous entendons vous entretenir aujourd'hui, mais bien d'un projet plus dangereux en ce qu'il est actuellement étudié on ne peut plus officiellement par le Conseil Municipal de Paris : il s'agit de nous astreindre à porter un casque « de par la loi ! ».

Sans doute penserez-vous avec nous que nos édiles devraient avoir d'autres chats à fouetter... que les motocyclistes. Sans doute feraient-ils œuvre plus utile — et davantage dans leurs attributions — en votant l'acceptation des 9 milliards que l'Etat offre à la ville pour financer l'accès de l'autoroute du Sud jusqu'à la Place Denfert-Rochereau.

★

Mais, dans ce cas précis, le Conseil Municipal est sensible à la voix des intéressés, c'est-à-dire des commerçants, qui verraient d'un mauvais œil le flot de la circulation se détourner de leurs vitrines. L'Etat, lassé d'attendre l'acceptation de sa proposition, aura tôt fait de consacrer ses 9 milliards à d'autres fins et, pour finir et comme de toute manière c'est le motif d'utilité publique qui prévaudra, l'autoroute du Sud aboutira quand même Place Denfert, aux frais cette fois des contribuables parisiens auxquels on réclamera pour remplacer les 9 milliards évanouis quelques centimes additionnels de plus !

★

Avez-vous remarqué combien, dès qu'il est question de maladie, les personnes les moins averties des notions de pathologie élémentaire ont pourtant le diagnostic, la thérapeutique faciles ?

A charge de revanche sans doute, il s'est trouvé à l'Assemblée municipale un médecin, bien intentionné, mais peu connu des sphères motocyclistes (au sein desquelles il aurait pu se forger une opinion mieux éclairée), pour se faire le champion du couvre-chef anonyme, protecteur, légal et obligatoire à l'endroit de tout possesseur d'un deux-roues moteur !

Il s'est encore trouvé à l'Hôtel de Ville une Conseillère Municipale dont nous avons tout lieu de penser qu'onques elle ne chevaucha le moindre motorcycle, mais à qui le casque (obligatoire encore que militaire cette fois) n'est pas chose tout à fait étrangère puisqu'elle porte l'un des plus grands noms de la guerre 1914-18.

Est-ce à ce titre que notre élue prétend uniformiser nos malheureux chefs en les dotant par la contrainte d'une coiffure identique pour tous ? Ou faut-il croire — mais où irait se nicher la féminine vanité ! — que la renommée antérieurement acquise (dans un tout autre domaine il est vrai) par cette autre conseillère municipale que fut Madame Marthe Richard ne la laisse point en repos et la porte à considérer le casque motocycliste comme un tremplin possible vers la célébrité ?

★

Quoiqu'il en soit (et bien qu'aux termes mêmes de la réponse qui leur fut faite par le Préfet de Police la question du port du casque obligatoire soit d'ordre, non pas municipal, mais effectivement national, donc du ressort exclusif du gouvernement, des députés et des sénateurs) nos deux édiles, s'appuyant sur le fait que les accidents corporels dont sont victimes les usagers des divers types de motocycles intéressent la boîte crânienne une fois sur deux, ont conclu sans plus de réflexion qu'il n'y avait plus une minute à perdre pour nous imposer l'usage du couvre-chef de sécurité communément dénommé casque.

★

Or, il y a ici énormément à dire. D'abord, et si nous acceptons volontiers toute mesure dont on peut nous montrer qu'elle préservera la vie d'autrui, pour ce qui est de la nôtre propre, c'est avant tout affaire de jugement personnel. Nous faire porter un casque ne diminuerait en rien les risques que nous pouvons faire courir aux autres usagers de la route et, pour cette seule raison, il ne peut être question de rendre la chose obligatoire au même titre qu'un feu rouge arrière.

Qu'il soit prudent, qu'il soit raisonnable de se munir d'un casque, c'est une autre histoire. C'est une opinion que nous partageons entièrement, avec d'ailleurs la plupart des motocyclistes qui, d'une manière générale, se sentent suffisamment avertis des dangers qu'ils encourent pour veiller d'eux-mêmes à leur sécurité.

★

Mais encore faut-il que le casque remplisse le cas échéant son office. Car il y a casque et casque, comme le faisait remarquer M. Dupuy, de la maison Bayard, dans une lettre que nous avons publiée en Tribune Libre dans notre numéro 1305 et dont il nous suffit ici de reproduire les dernières lignes :

« ...ces réflexions démontrent enfin l'erreur monumentale qu'il y aurait à rendre le casque obligatoire, ainsi que le préconisent certains, bien intentionnés, mais peu au courant des réalités, tout au moins avant qu'une commission ait défini les conditions minima de protection auxquelles doivent satisfaire les casques... ».

★

Ainsi, de l'avis même du représentant d'une grande firme française de casques, rendre cet accessoire vestimentaire obligatoire actuellement serait commettre une dangereuse erreur, car le port de certains de ces ustensiles, mal étudiés, nous ferait courir un risque supplémentaire de blessure grave en cas de chute !

Avant donc de songer à aliéner le peu de liberté individuelle du citoyen en général et du motard en particulier, il semblerait plus opportun de mettre sur pied la normalisation de la fabrication des casques, avec toutes les garanties requises quant à la protection réellement assurée. Ensuite, il suffirait de préconiser, de recommander le port du casque, dans le cadre de l'éducation de l'usager. Et si, après cela, d'aucuns entendaient passer outre... Songe-t-on à affubler tout nageur d'un gilet de sauvetage sous prétexte que, chaque année, quelques dizaines d'entre eux se noient ?

R. C. D.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 275 fr.
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES LA LIGNE 385 fr.

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES. PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX. « MOTO-REVUE » EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

TERROT

125 TERROT ETM état neuf 6000 k Brouillet VAU. 95-05

MOTOBECANE

MOTOBECANE réparations rapides moto Mobyette 19 rue Tombe Issouire, Paris.

PEUGEOT

250 Peugeot 1955 parf. état px à débat. Drevard 54 Crs Dr Long, Lyon Tél. VI. 84-69.
 Peugeot 125 b. état. Ecr. Audra 66 rue des Champarons, Colombes.

A.M.C.

250 AMC spécial Monneret 1954 18000 k moteur ref. usine 100000 comptant. Marchand, 134 av. Marceau, Noisy le Sec

MONET-GOYON

Monet 3 CV 54, 4 vit. ét. nf 15000 et 10 mois à 7000. Leclerc, 17 rue Pajol 18°.

MOTOS ANGLAISES

Vend raison santé 250 BSA état neuf 120000. Wingel Onzouer Le Marché (Loir-Cher)
 BSA G. Flash 55 susp. ar. tél. 290000 cme neuve. Saliba 18 r Nolle 17°, sam. et dim.
 BSA B33, 52, état nf 160. Crédit Reprise : 17 rue Pajol.
 1000 Vincent rap. dern. mod. 55 Hurni 38 r Saussure 17°
 BSA M20 bon état av. side Michel 20 Hip. Vincent Pavillons sous Bois (Seine).
 Ariel 650 Luxe 15000 k pneus Pirelli 260000. Carrey, négociant, Audincourt (Doubs).
 PART. v. 250 BSA ou éch. avec dif. contre 500 Triumph Patte 13 r des Parisiens, Asnières tél. GRE. 64-06.
 Norton 54 25000 km 1re main Péquignot 13 rue Marcadet.
 NORTON 600 cc 57 neuve 170 kmh dispon. Créd. Reprise à l'Agence 17 r Pajol BOT. 05-95
 Triumph 500 Speed Twin Guérin 212 rue Saint Maur 10°
 BSA 650 15000 km 1955 équip. crédit. Laprevote 3 passage Duhesme, Paris 18°.
 BSA 250 C11GL 1952 p. état Reversat 62 r Jonquièrre, après 19 heures.
 Triumph Speed Twin 53 très bon état. Lepetit, Corbou (Calvados).
 ARIEL 650 neuve 1956 6000 km 270. Collin LEC. 84-79.
 Norton 5 CV selle dble 3 mois garantie 12000, 8 mois à 8000 LECLERC 17 rue Pajol 18°.

MOTOS ALLEMANDES

essai 350 RT bicylindre. DIVOZZO 116 bd Serurier Paris 19°. BOL. 77-62.
 BMW 400 cc ref. neuve susp. N siège bipl. sacoche px 100000 Bizien Jean 35 cité Rosolen Erqué-Armel (Finistère).
 BMW R25/3 imp. CROUZAT 39 rue Raspail Levallois Perret

MOTOS AUTRICHIENNES

125 Puch parf. état 1952 mot. refait px 50. BEL. 50-86.
 PUCH 250 SG ét. nf vis. soir ap. 18h. dim. jusq. 14 h. Marguet 15 r G. Zède Paris 16°

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa 53 parfait état 90000 Proj tél. 17 Sarcelle.
 Jawa 250 30000 k rev. 100. Soulon après 18 h. Opé. 45-19

CYCLOMOTEURS

MCBYLETTE « Mobyatic » bon état prix avantageux, voir Mr Lebœuf, 21 rue Basfroi 11°, métro Voltaire, de 12 h. à 14 h. ou après 16 h. 30.
 Deryn solo 3000 k. ét. nf. Mobyette b. ét. ens. 60000. 71 r Résistance Thiais, sur r.d.v. BEL 06-29.

SCOOTERS

VESPA fabrication italienne moins de 3000 k. KLE. 96-73
 FART. v. Lambretta 56 4500 k pft. état, acc. de 19 à 21 h. Denoyers Roger 186 bd de la Villette, Paris 19°.
 Lambretta 55 impec. nx acc. Masini 6 r Abbé Grégoire 6°
 Rumi 2 carbus état neuf très rapide. Gillon rue du Castillet Perpignan.

MOTOS DIVERSES

750 BMW R12 sélecteur 110.
 750 CEMEC c. neuve 140.
 650 TRIUMPH Thunderb. 225.
 650 BSA Gold. tr. belle 225.
 600 BMW R67/2
 500 VELOCETTE oscil. 210.
 500 BSA A7 Twin 165.
 500 TERROT culb. f. télé. 55.
 500 BMW R51/2
 500 TRIUMPH Twin 225.
 350 ROYAL oscil. 155.
 250 BSA impec. 130.
 250 DKW gros moy. 140.
 250 PUCH 53 130. et 125.
 150 PUCH 80. et 70.
 125 PUCH 80. et 70.
 125 MOTOBECANE 50. et 55.
 125 VESPA 54 65. et 70.
 Nbx sidecars Précision Crédit Reprise et UN An de Crédit.
 MOTO-RECORD 151 rue Marcadet Paris 18°. MON. 24-40
 Ouvert jusqu'à 22h. même dim.

300 MOTOS

Soldées à tous prix
 Permis Moto gratuit
 3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos
 300 Autos exposées

DISPONIBLES Scooters Rumi et Horex Resident neufs.
 MOTO ROBINSON, à Essonnes (Seine et Oise).

CREDIT REPRISE

Disp. Triumph neuve et occas. 500 cc 650 et 200 cc
 TOUTES VOIT. CTRE MOTO HURNI 38 r Saussure, angle r Legendre 17° WAG. 87-36.

LEVALLOIS MOTOS

58, rue Aristide-Briand
 LEVALLOIS - PER. 19-73
 Occasions garanties trois mois
 TERROT 4 CV t. b. ét. 60000
 MONET-GOY. 200 ét. imp. 60
 TERROT 250 susp. oscil très bon état 100000
 BSA 250 état neuf 120000
 BSA 250 état impec. 140000
 BSA 350 tr. bon état 170000
 BSA 650 Golden Flash très bon état 160000
 BSA 650 Golden Flash état impecable 210000
 BSA 650 Golden Flash susp. oscil. état neuf 290000
 SUNBEAM S7 tr. b. ét. 250000

VENTE A CREDIT

AVEC ESSENCE

150 motos toutes marques
 750 CEMEC BMW 140.
 600 BMW R6 140.
 500 TRIUMPH Twin 120.
 500 TERROT dernière 95.
 350 BSA B31 135. et 110.
 350 JAWA 120. et 90.
 350 TERROT c. neuve 75.
 250 TERROT, PEUG. nves 140.
 Csepel, Puch, BSA dep. 90.
 175 Automoto AMC grd sp. 70.
 175 Motobéc. Peugeot dep. 35.
 125 ttes marques, scooters et 50 motos soldées dep. 20000 fr. et nos voitures
 Renault 4 CV dep. 150000
 Aronde, Luxe et Break, etc...
 Reprise. Crédit. Echange
 B.F. 10 av. St Ouen Paris-18° près av. de Clichy EUR. 79-90

Autos reprise Motos

Toujours 150 motos d'occasion garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos
 Crédit 12 mois
 100 TONNES

pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques
 Roger SCEAUX 33 rue des Panoyaux. MEN. 98-81. I

Chez ALAZARD

Super Crédit Garantie Reprise 100 motos c. neuves 1954-55-56 + 30 vélomot. récents à solder + 20 scooters divers à ts prix + 50 motos de reprise à liquid. 47 bis av. de Clichy-17° (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour).

Horex Rumi BSA Ariel BMW MV 125 150 Vespa divers. 92 av. Verdun Issy MIC. 22-39

BMW R67/3 gros moyeu
 BMW R51/2
 TRIUMPH T110 oscillante
 TRIUMPH T100 oscillante
 TRIUMPH Thunderbird
 AJS 1956 oscillante
 350 JAWA oscillante 1956
 BSA Road Rocket 1956
 BSA B31
 GILERA 150
 BSA Golden Flash oscillante
 HOREX 350 oscillante
 PUCH 150 oscillante
 TERROT 250 neuve et d'autres occasions, crédit, reprise. MURIT, 44 r Paul Barruel, LEC. 60-53.

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL
 83 av. d'Italie. M° TOLBIAC

DIVERS

Side Précision tr. bon état 50. Leclerc 17 r Pajol Bot. 05-95

ON DESIRE ACHETER

Part. ach. comptant 500 sport Profit 116 r Lecourbe, Paris

Cherche side Précision camping alu, faire offre à Milois 124 St Jean, Chartres.

PAIE de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-65

Suis acheteur moto récente. Murit 44 r P. Barruel Lec.60-53

Cher. Lamb., Vespa, Rumi ou moto étrangère. GUT. 19-30.

ACH. Match. 500 bicycl. G9 très accid. Ecrire Challes 1er Escadron SP 87.358.

Paie compt motos et scooters BF. 10 av. St-Ouen Paris 18° angle av. de Clichy Bat. 79-90

Achète compt. LAMBRETTA, VESPA et RUMI. GIL 83 av. d'Italie, PARIS.

Failement comptant immédiat motos scooters. Moto-Record 151 rue Marcadet MON. 24-40

ECHANGES

Ech. Mercedes ou Volkswagen c. moto récente. VALETTE 6 r Jacques Cartier MAR. 13-75

50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL, 83 av. Italie ouv. dimanche

VOITURE

4 CV et 203 1954. Reprendr. scoot. ou motos. GUT. 02-98
 2 CV 1954 mot. 425 juil. 56 parfait état BEL. 50-86.

EMPLOIS

Offres d'Emplois

ON DEMANDE bon vendeur moto connaissant pièces détachées ayant connaissance comptabilité. S'adr. Central-Sport 6 r des Petits Champs Paris 2° GUT. 60-14.

REPRESENTANT vente pièces autos et motos introduit constructeurs et grossistes région Paris pr important constructeur banlieue Ouest. Ecr. n° 7613 Elys. Pte. 21 Ch. Elys.

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS « MOTO-REVUE » OU, DEPUIS 43 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER. LISENT, D'ABORD : « MOTO-REVUE »

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto revue

La Moto

Revue technique indépendante et de défense des usagers
 FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

Rédaction-Administration-Publicité : 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2° (Immeuble M° Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N°	800 fr.	1.100 fr.	50 N°	1.500 2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N° du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise plus de 750 frs.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

● Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.



SOCIÉTÉ MOTOCYCLE



Nouvelle Direction : M. COUTANT
166, Rue Lafayette - PARIS (10^e) — Tél. : NORD 07-59

AGENCE DES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES
MONET-GOYON - TERROT - GNOME-RHONE - PUCH - NSU - VELOCETTE
RUMI - IFA - VESPA - AWO - MZ
Distributeur Cyclomoteurs PALOMA



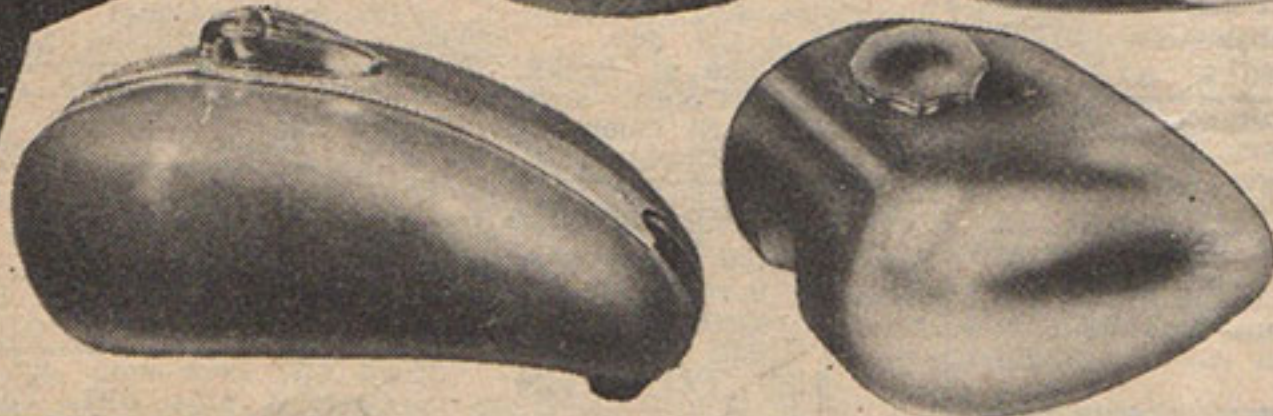
CRÉDIT

Reprises — 6 - 9 - 12 - 15 et 18 MOIS
Occasions : garantie totale (25 % à la livraison)

CARNETS D'ACHATS acceptés
Atelier de Réparations Spécialisé



MOTTAZ



Spécialités de Réservoirs
et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS
& MOTOS
MODÈLES
DÉPOSÉS

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

307 à 311
rue de la Garenne
NANTERRE - Ch. 73-80

Pièces origine
BSA
ARIEL — SUNBEAM
6, Bd Richard Lenoir 11^e
Toutes pièces en stock
EXPÉDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes



Les motos, B.M.A & scooters
AUTOMOTO
sont équipés en série de
L'ANTIVOL
NEIMAN



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Ariel - **BSA** - Sunbeam
A. DUBOIS, Téléphone
PER. 19-73
58, rue A. Briand, LEVALLOIS
Expédition contre remboursem.
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

DYNAMIC-SPORT
149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse — GUT. 19-30
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA
MANURHIN, AER MACCHI
LAMBRETTA, PUCH, AWO
LE TAON, RUMI, AGF (Ydral)
OCCASIONS RECENTES
Garantie totale 3 mois
(pièces et main-d'œuvre
gratuites)
choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Motos toutes marques
CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France
TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme moto, scooter
Conditions spéciales aux FMS
Location Scooters Manurhin

SOLDES Annuels BOTTES MOTOCYCLISTES

MARGY 1 et 3 place de la Bourse
Paris (2^e)
(entre les rues Réaumur et 4-Septembre)
APERÇU DE QUELQUES PRIX :
DEMI-BOTTES veau naturel 2.950
BOTTES box noir ou couleur 5.950
DEMI-BOTTE box fauve 2.950
CHAUSSURES de ville diverses .. 1.950
CHAUSSURES de chasse diverses .. 1.950

Nombreuses séries démarquées de 50 %
Les soldes sont à prendre sur place.
Aucun envoi ne pourra être effectué.
8 FEVRIER et jours suivants



S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62
Spécialiste des 2 Temps
de classe Internationale, NE VEND QUE :
**JAWA
ADLER
PANNONIA**
NEUVES ET D'OCCASION
Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaits
CRÉDIT - REPRISE

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

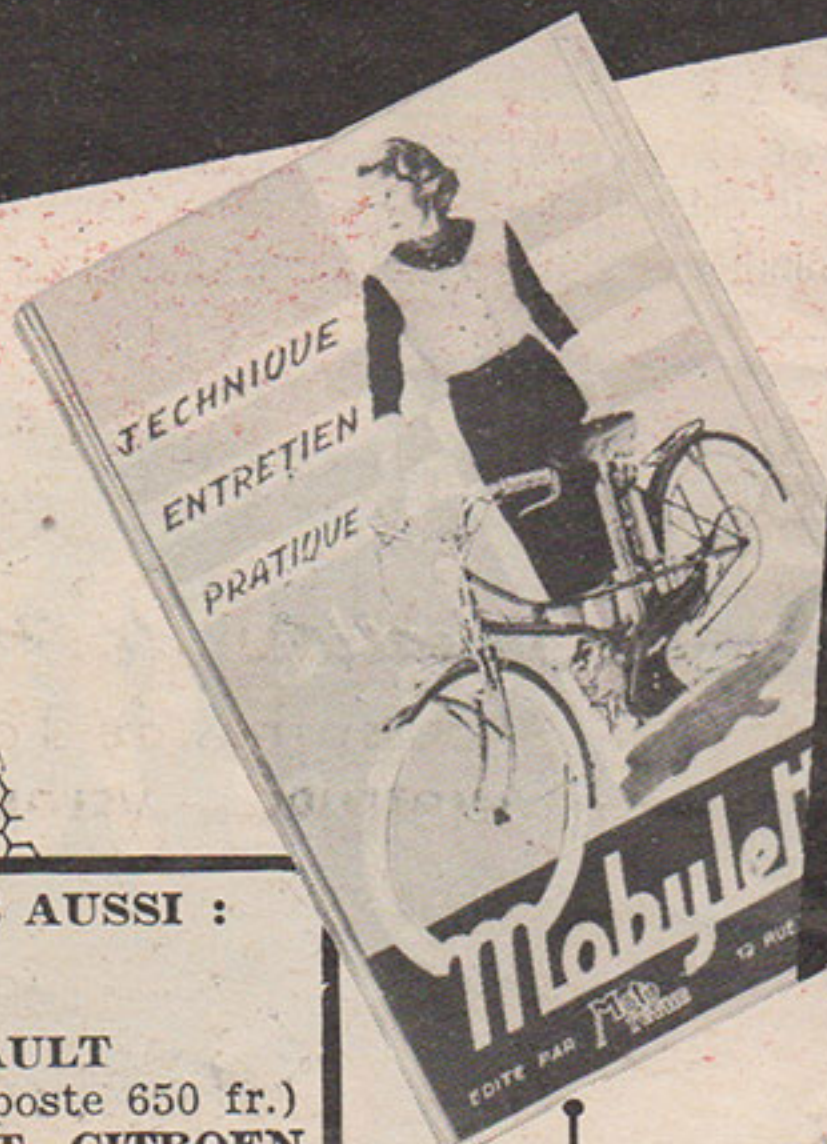
Uniquement pour Paris, Seine et Seine-et-Oise

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TRACTION AVANT CITROËN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
2 CV CITROËN
Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)
MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)
MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)
L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste : 60 fr. (franco 80 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux : versement (ou virement) compte postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 490 fr.
(par poste 537)



LA SOCIÉTÉ CYCLES

Peugeot

annonce ses
nouveaux modèles

1957

Un effort technique sans précédent!

- ▶ Cyclomoteur BIMA luxe, cadre monotube.
- ▶ Cyclomoteur B B. grand luxe, 2 vitesses.
Suspension arrière à balancier.
- ▶ Vélomoteur 125 cm³, 4 vitesses, modèle Grand Sport.
- ▶ Vélomoteur 125 cm³ et motocyclette 175 cm³, 4 vitesses.
Suspension arrière à balancier.
- ▶ Motocyclette 250 cm³, 2 cylindres. Roues de 16 pouces.
Suspension arrière à balancier.
- ▶ Scooters 125 et 150 cm³, modèles surbaissés.
Phare incorporé au guidon.

Peugeot
propose
également

l'ensemble de ses fabrications en cyclomoteurs BIMA, vélomoteurs 98 et 125 cm³, motocyclettes 175 cm³, scooter 125 cm³, tri à moteur et toute la gamme des vélos pour le tourisme et le sport et de nombreux modèles de vélos d'enfants.

SOCIÉTÉ CYCLES PEUGEOT - BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)