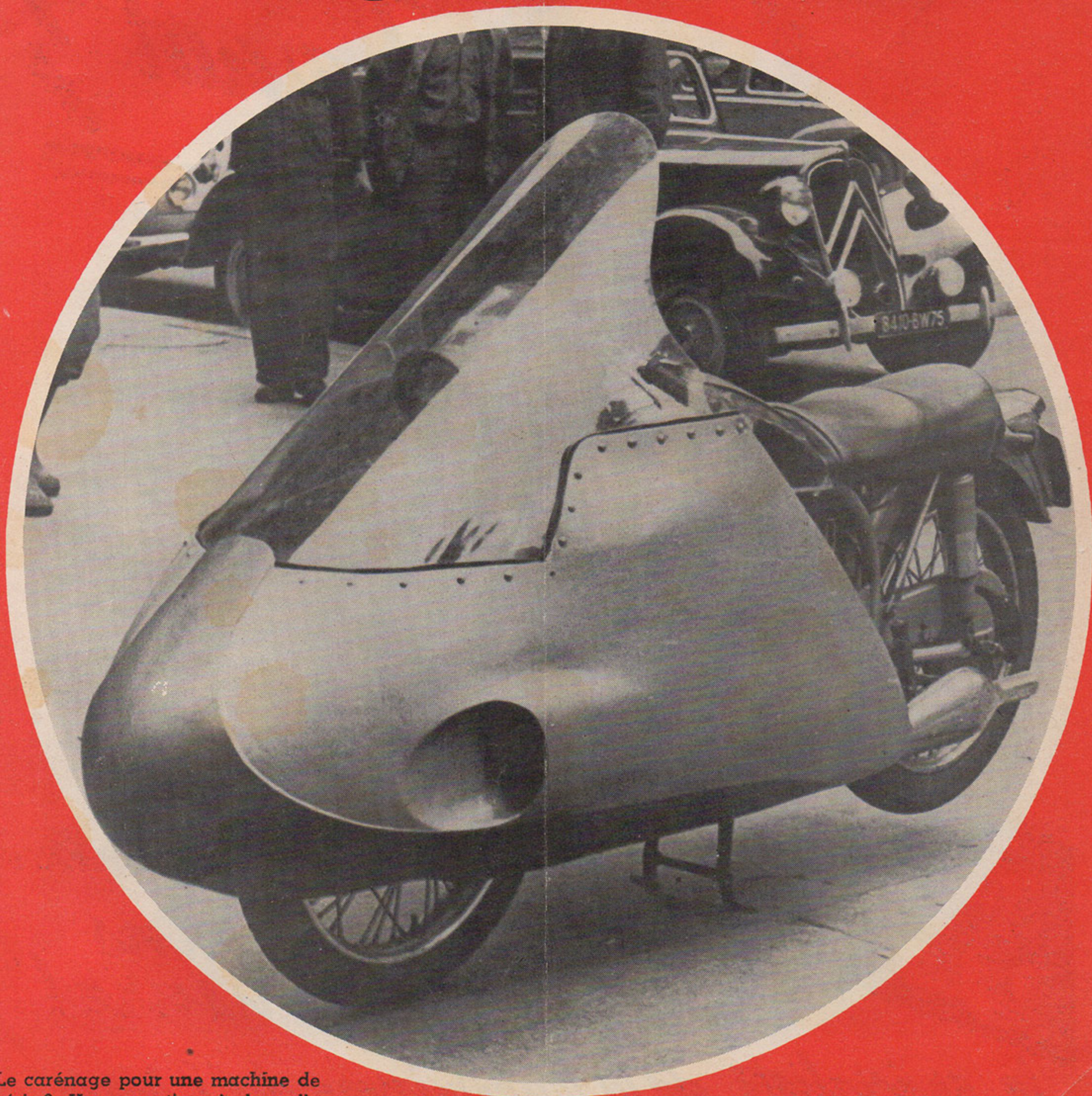


Moto revue

45^e ANNEE. — 9 NOVEMBRE 1957. — N° 1.364

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

PSYCHOLOGIE
DU
CONDUCTEUR



Le carénage pour une machine de série? Une question à laquelle nous répondrons bientôt.

Une

chaîne
qui en
vaut 3



La

Spéciale

Cyclo



adoptée par toute l'Industrie
du cyclomoteur

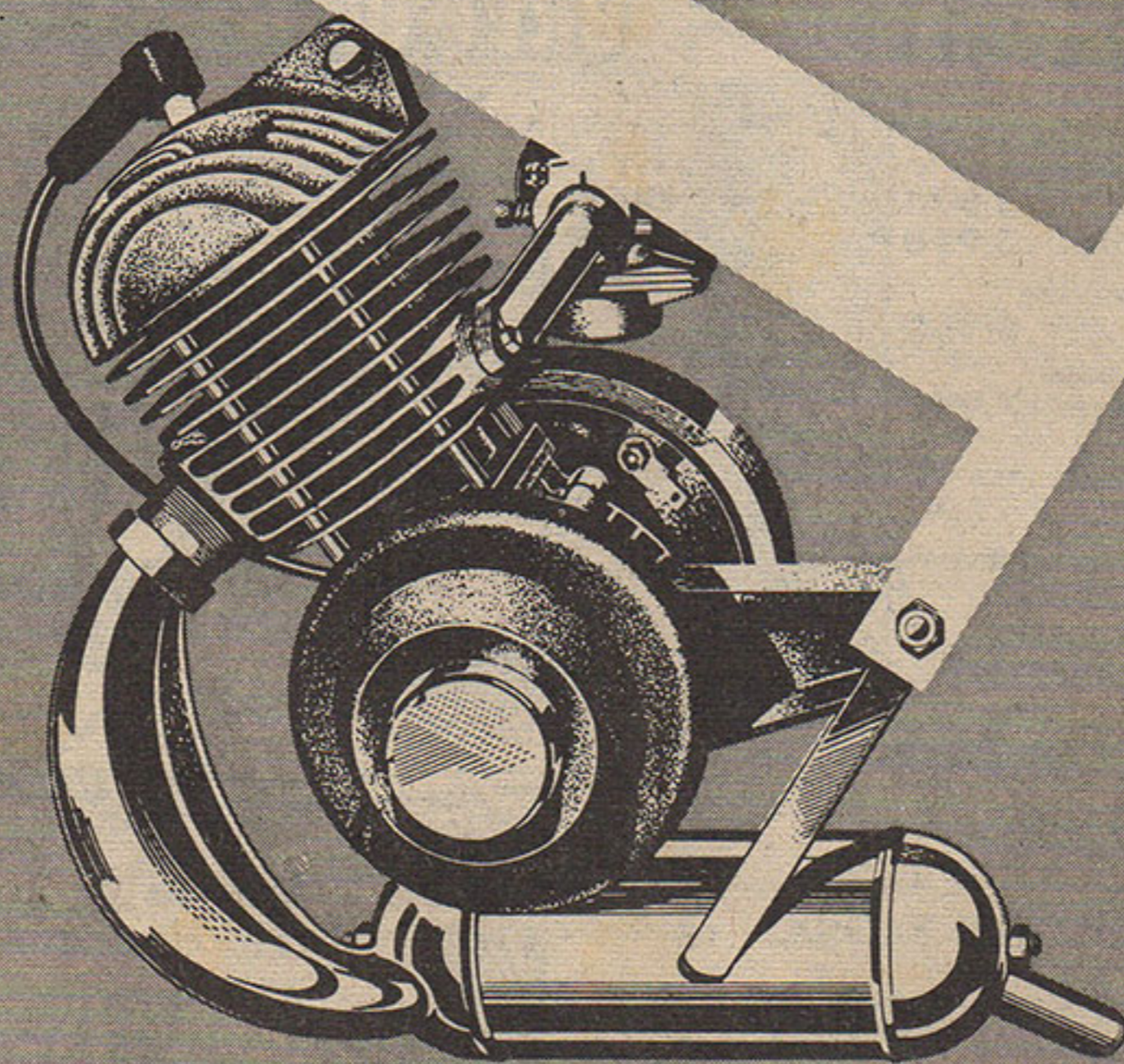
POUR LE MEME PRIX :

*3 fois moins
d'usure !*

le spécialiste de la transmission du "2 roues"

LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET · S^t.OUEN (Seine) · MON. 99.60



LE MOTEUR **AML 50 cm³** - EMBRAYAGE MULTIMATIC - PUISSANT - RAPIDE - ÉCONOMIQUE

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des Huiles
MOTUL
MIX-COURSE



RÉVOLUTION dans le vêtement MOTOCYCLISTE

Les vêtements en tissu suédois : SOUPLES, IMPERMÉABLES, INUSABLES, SOUDÉS par machines électroniques nouveau procédé. La résistance à l'usure et aux éraflures est la qualité première que doit offrir un vêtement de motocycliste.

Ces vêtements, confectionnés dans un tissu fabriqué par GALON, à GÖTEBORG (Suède) sont composés d'un support textile de coton croisé très résistant et enduit d'une couche de plastique, dont les qualités exceptionnelles d'adhérence sont telles que le tissu et la couche plastique font corps. Souplesse remarquable, même aux plus basses températures (jusqu'à moins 25°). Inaltérabilité de ses couleurs qui résistent

à l'eau et au soleil.

LOFER

94, RUE LAFAYETTE — PARIS-X^e

Tél. : PRO 96-26

envoi directement et gratuitement, sur demande, catalogue de ses vêtements de moto, de chasse, de pluie, etc... en "GALON" et en "LOFERNYL" avec échantillons.

Essais dans Moto-Revue n° 1204 et 1255

BOTTES MOTOCYCLISTES

aperçu de quelques prix

DEMI-BOTTE veau double tannage, semelle spéc. coutures canadiennes 3.500
même article, double sem. cuir .. 3.950

BOTTE box noir ou couleur, doublée peau, double semelle cuir 5.950

BOTTE veau double tannage, coutures norvégiennes, semelle spéciale 7.950

60 MODELES DIFFERENTS

Catalogue gratuit sur demande

MARCY 1 et 3, Place de la Bourse
PARIS (2^e)
(Entre rues Réaumur
et 4-Septembre)



POUR LES
GRANDS FROIDS

BOTTES «PILOTE»

(modèle et marque déposés)

Box noir, fourré mouton
semelle
cuir : **9.950**

La Plus Importante
Spécialité Française

Tél. : CEN. 83-11
(2 lignes)



Bretocyl Graphité

- MOTEUR! - PROTÉGÉ!

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

mais exigez

Bretocyl Graphité

"LE VÉRITABLE BOUCLIER DE VOTRE MOTEUR"

DÉPARTS FOUDROYANTS - GRAISSAGE IMMÉDIAT DES HAUTS DE CYLINDRES - PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
Faites un essai en demandant un coffret de 15 Flacons-Doses à votre Garagiste ou à défaut contre remboursement de 795 frs à :

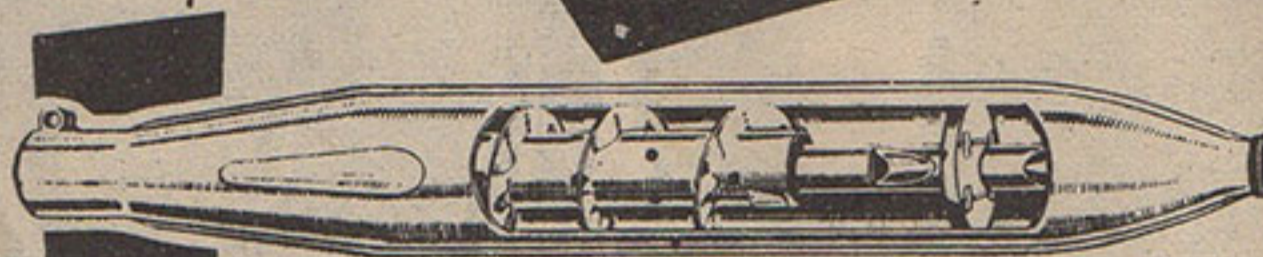
BRET-OIL ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)
4, rue Jeanne d'Arc - Tél. : MIC 48-40

Le Préfet de Police !

RECOMMANDE LE SILENCE !

Le Silence
c'est l'affaire de

WILMAN



EN 1956 : Concours de la Préfecture de Police :
30 concurrents ont présenté
104 appareils divisés en 4 catégories
48 - 125 - 200 - 500 cm³

5 lauréats, dont 4 WILMAN, totalisant
17 appareils primés,
TOUS LES AUTRES N'ONT
PAS ÉTÉ RETENUS !

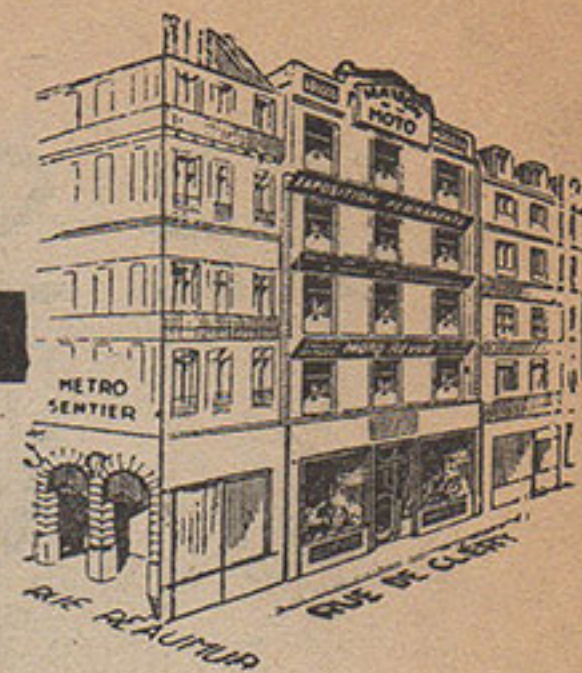
SILENCIEUX WILMAN

Renseignements : SILENCIEUX WILMAN
3, rue d'Evreux COURBEVOIE (Seine)
Tél. : DEF. 19-65

Moto revue

LA MOTO

TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)

Espoir quand même... !

A plusieurs reprises — la politique de l'autruche n'étant d'aucun secours pour personne — nous avons signalé la crise incontestable que connaît le motocycle, et la moto proprement dite plus particulièrement. Et si tous les pays semblent plus ou moins touchés, c'est surtout en Allemagne que cette crise atteint à sa plus grande ampleur, due essentiellement à une mévente de machines neuves sur le marché intérieur.

Dans ce domaine également on peut noter en France, en comparant les 1^{er} semestres 1956 et 1957, un certain recul dans les immatriculations de motocycles neufs : de 11 % pour les scooters, de 23 % pour les « vélomoteurs », de 40 % pour les motos de plus de 125 cmc.

★

Incontestablement, c'est la vente des véhicules neufs, tant sur le marché intérieur qu'à l'exportation, qui peut faire vivre une industrie. Mais cette vente est liée également à d'autres incidences, qui, d'ailleurs, peuvent varier d'un pays à l'autre : pouvoir d'achat, prix de vente, insécurité, crédit, le problème de l'Algérie en France, etc.

Mais cette baisse dans les ventes de véhicules neufs est-elle le véritable reflet de la situation réelle du motocycle ; signifie-t-elle, au sein de la population, de la jeunesse en particulier, un désintéressement pour la moto ?

C'est là un problème important, car si, réellement, la moto ne sait plus être un attrait pour de nouvelles couches, c'est que son glas a sonné.

★

Mais réjouissons-nous, la moto conserve toujours ses adeptes. Là encore, nous ne voulons pas prendre nos désirs pour la réalité ; et cette affirmation nous l'appuyons sur des chiffres fournis par des organismes valables, la V.F.M. en Allemagne, la Chambre Syndicale Nationale du Motocycle en France.

Que disent ces chiffres ?

En France, en nous référant de nouveau aux premiers semestres de 1956 et 1957, les immatriculations de machines d'occasion ont été plus importantes en 1957 qu'en 1956, de 14 % pour les scooters, de 11,5 % pour les vélomoteurs et les motos de plus de 125 cmc. Et ainsi, l'un dans l'autre, « neuf » et « occasion » réunis, le marché est resté sensiblement le même durant les 6 premiers mois de 1956 et de 1957, reculant de 4 à 5 % pour les vélomoteurs et motos, avançant de 5 % pour les scooters.

★

En Allemagne, la crise de mévente du « neuf » est beaucoup plus importante, mais il ne faut pas oublier que les chiffres colossaux des ventes de neuf des années 1952-1953 étaient dus à une situation assez artificielle : le parc allemand était alors réduit à presque rien ; aucune transaction ne pouvait se faire sur des véhicules d'occasion qui n'existaient pas : force était d'acheter du neuf.

Donc, en Allemagne, grosse chute dans la vente des motos neuves, qui, en ne considérant chaque fois que le 1^{er} semestre de l'année, passe de 154.000 en 1954 à 93.000 en 1955, 50.000 en 1956 et 25.000 pour le 1^{er} trimestre de cette année. Donc chute des ventes de motos neuves assez angoissante. Mais, néanmoins, la moto proprement dite conserve son attrait aux yeux de la population allemande, si nous en jugeons par la stabilité relative des ventes de motos d'occasion, toujours durant les premiers semestres : 200.000 en 1954, 172.000 en 1955, 155.000 en 1956 et, sensiblement identique, le chiffre de 153.000 pour les 6 premiers mois de cette année.

★

Ainsi, et pour conclure, la crise est réelle, il ne faut pas se le cacher. Et nos constructeurs doivent savoir, par leurs nouvelles réalisations, attirer à la moto de nouvelles couches de la population. Mais ceci est d'autant plus réalisable que les chiffres de vente de la moto d'occasion nous montrent qu'il demeure toujours une clientèle pour la moto, clientèle qui, en quantité, ne s'amenuise pas ou peu.

Tous les espoirs sont donc permis !

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

LES ACCESSOIRES AU SALON DE PARIS

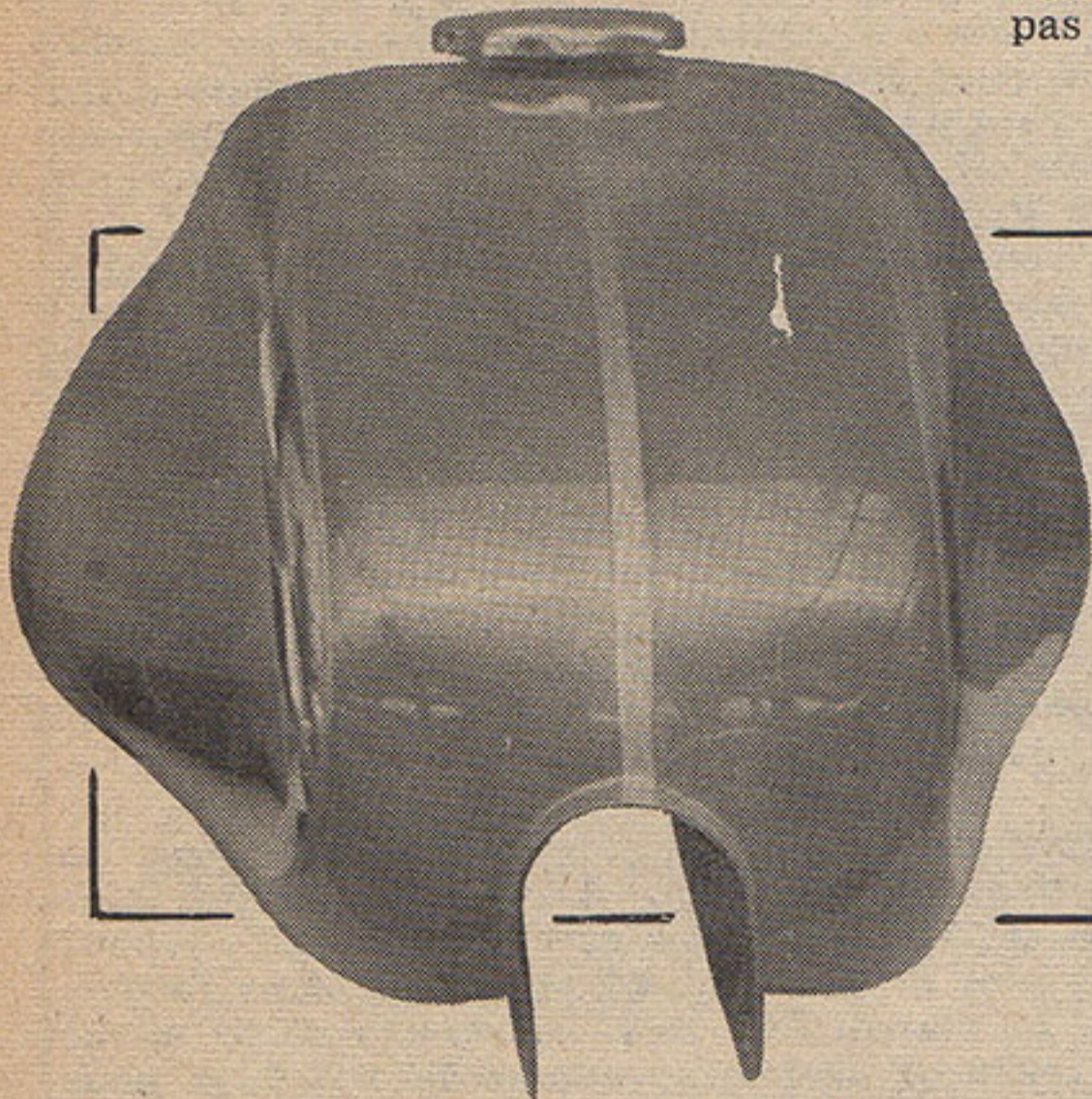
UN Salon de la Moto, ce n'est pas seulement l'exposition de machines de toutes marques, certaines déjà connues, d'autres « rajeunies », certaines (mais rares, cette année), vraiment nouvelles. Bien sûr, cette vue d'ensemble sur la production motocycliste est évidemment l'essentiel, et c'est pourquoi nos premiers numéros de compte rendu ont été réservés aux nouveautés (M.R. n° 1.360), aux machines françaises (M.R. n° 1.361) et aux machines étrangères (M.R. n° 1.362).

★
Mais, tout autour des travées centrales, il est d'autres stands, appelés ceux « des accessoires », où il y a beaucoup à voir.

N'oublions pas que nos motos ne sont pas seulement un cadre et un moteur : de nombreux « accessoires » y trouvent obligatoirement place (selle, phare, réservoir, guidon, poignées et leviers, pneus, freins, etc.) qui font partie des caractéristiques de la machine. Et ce moteur lui-même ne peut fonctionner que grâce, lui aussi, à certains de ces « accessoires » : carburateur, appareillage électrique, bougies, silencieux, etc...

Si, dans leur aspect général, nos machines semblent inchangées, il y a des améliorations qui leur sont apportées, bien souvent peu ou pas visibles, mais qui font nos motos plus sûres, plus robustes, moins sujettes à révision, à contrôles, bref, qui suppriment en grande partie ces petits ennuis, peu graves, mais si désagréables et qui n'existent pas sur une machine de qualité. Or, ces améliorations réelles et non visibles sont dues bien souvent aux améliorations constantes apportées dans le domaine des « accessoires ».

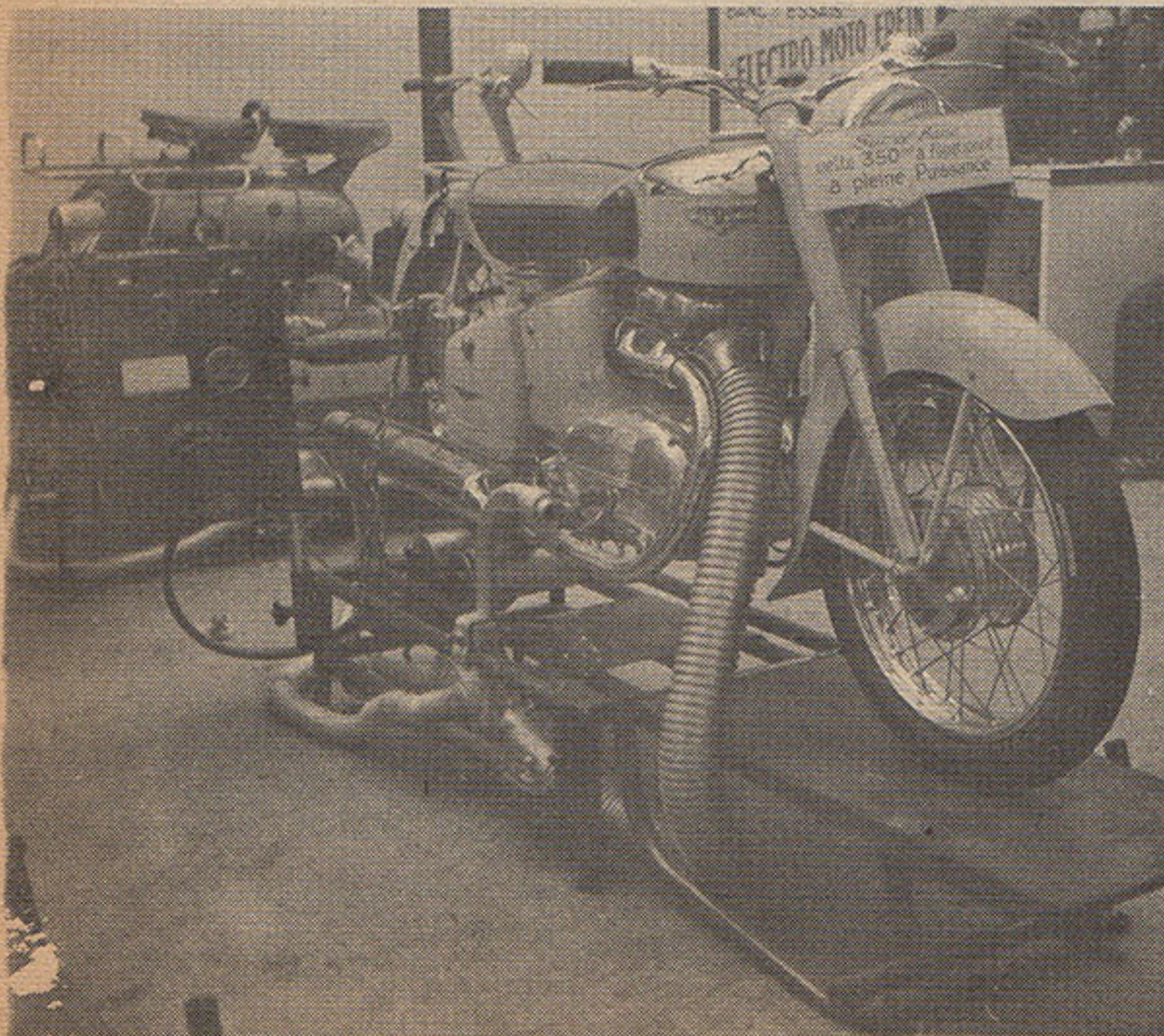
★
Et c'est pourquoi, aujourd'hui, nous passerons en revue certains de ces accessoires, nouveaux pour un bon nombre d'entre eux ou que nous n'avons pas présentés l'an dernier.



MOTTAZ

Un réservoir « sport », rétréci aux genoux, avec évidements pour loger les bras, n'est pas seulement agréable à notre sens esthétique, bien que ce soit là un élément qui contribue largement à donner ce petit je ne sais quoi qui fait qu'une moto vous fait envie. En fait, la forme du réservoir contribue largement à la position du pilote sur sa machine, et tel réservoir suffisamment étroit vous permet de mieux tenir votre monture entre vos genoux, sans avoir à écarter les jambes.

Ceci notre fabricant national de réservoir, Mottaz, l'a également compris. Déjà, l'an dernier, il nous avait présenté un modèle « sport ». Cette année, de nouvelles versions « sport » ont encore vu le jour, et dont le dessin, empressons-nous de le dire, est des mieux réussis.



BERMASCOPE

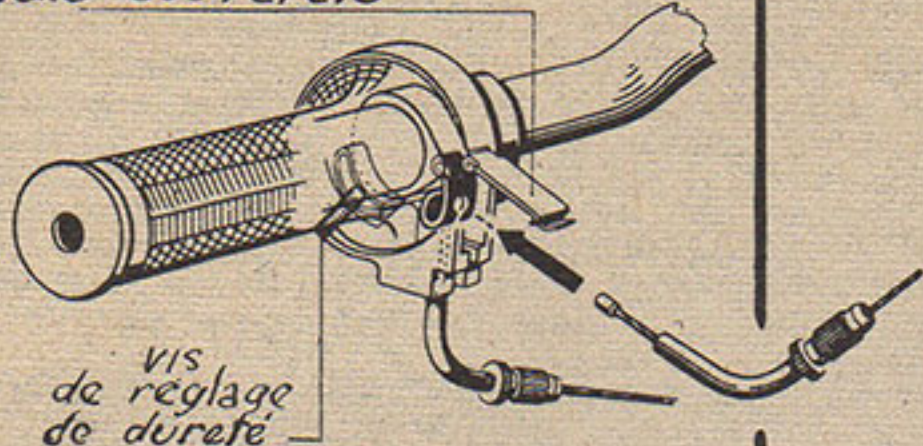
Jusqu'ici Bermascope était surtout connu dans les milieux motoristes, pour ses appareils de contrôle d'allumage.

Mais au dernier Salon, un banc universel pour les essais de motos fit son apparition, que nous étudierons d'ailleurs de près dans un de nos prochains numéros. Sur une sorte de table, la machine (moto, scooter ou cyclo) est dûment fixée, 2 tendeurs dynamométriques permettant d'appliquer la roue arrière motrice avec une pression bien déterminée sur les rouleaux d'entraînement (style home-trainer) du banc d'essai proprement dit. Un de ces rouleaux entraîne une dynamo électrique qui joue le rôle de frein progressif dont un rhéostat à 6 positions permet de régler le débit. Un wattmètre permet la mesure de puissance jusqu'à celle fournie par une 350 cmc, alors qu'un compteur donne la vitesse réelle de 0 à 120 km/h. Un ventilateur permet, par ailleurs, de refroidir le moteur et de capter et évacuer les gaz d'échappement vers l'extérieur.

Si ce banc ne permet pas une mesure absolue de la puissance fournie par le moteur, par contre il donnera une mesure relative extrêmement intéressante qui permettra à tout motoriste de se rendre compte immédiatement des variations de rendement dues à un quelconque réglage ou dérèglement, à une amélioration, modification, etc.

MAGURA

lamelle-couvercle

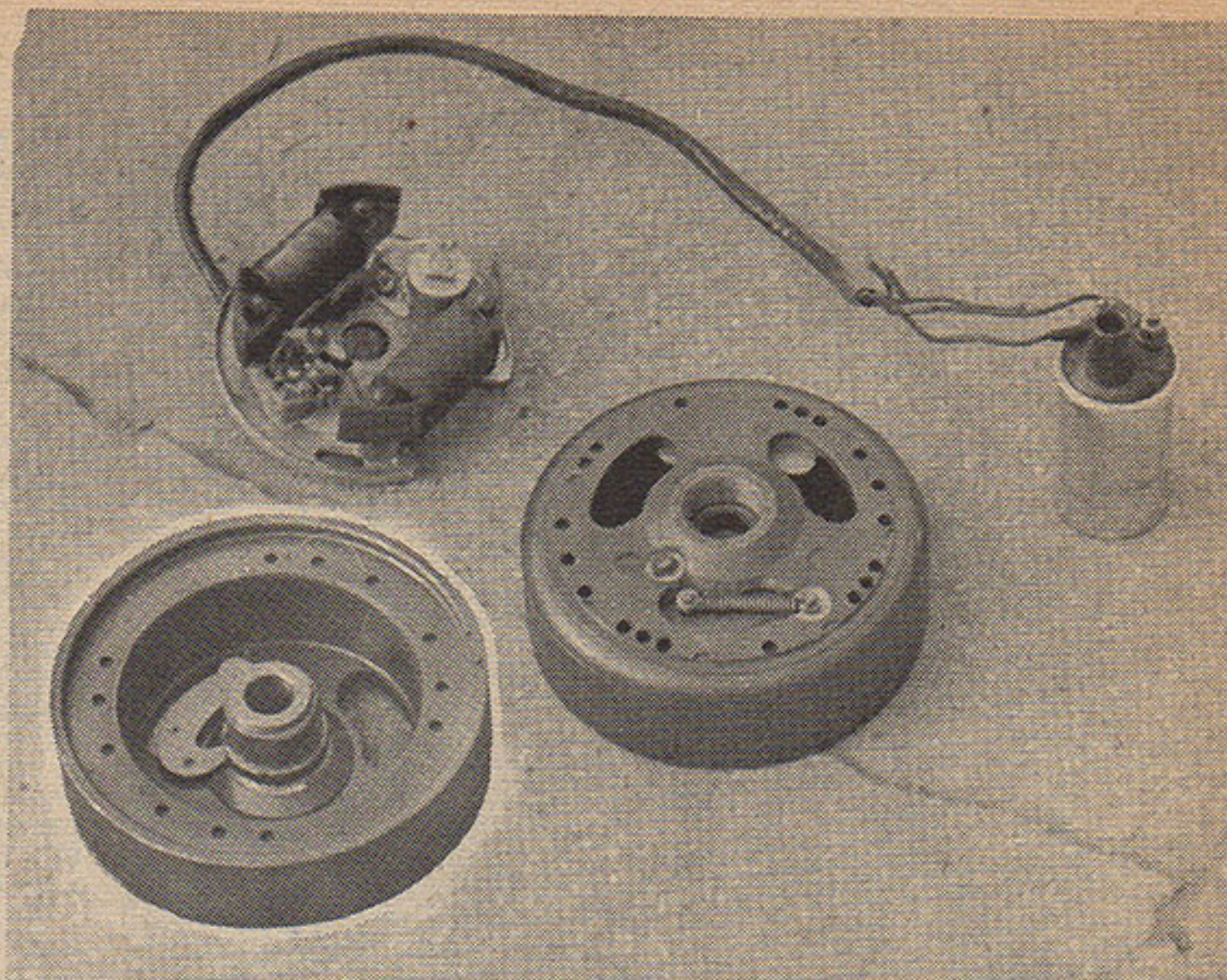


Magura, représenté en France par l'Accessoire Motocycliste, est le grand spécialiste allemand des poignées tournantes, qui se caractérisent très souvent par des solutions originales tant pour l'agrément de conduite (poignées à tirage progressif) que pour la simplicité des opérations de montage et démontage des câbles.

C'est par ce point que se caractérise la poignée à tirage rapide illustrée ci-contre : en dégrafant la lamelle-couvercle articulée sur le manchon en « coulé », le câble se glisse ou s'enlève très facilement, le plomb s'accrochant dans une encoche ménagée dans une petite boucle.

Cette dernière est elle-même articulée en bout d'une came interne, solidaire du manchon tournant de la poignée, ce qui fait que même sans chaînette, le câble demeure toujours rectiligne pour toute la levée du boisseau.

Par ailleurs, une vis de réglage permet une commande plus ou moins douce et un retour plus ou moins rapide en agissant sur un ressort de pression.



Dans le domaine de l'allumage pour les motocycles, Morel s'est toujours signalé, en France, comme le principal protagoniste des magnétos à aimants tournants et des volants magnétiques à bobine haute tension séparée.

Cette dernière solution, pour ne parler que de volants magnétiques, présente de nombreux avantages : bobine bien mieux refroidie et beaucoup plus accessible. Mais, de plus, le secondaire ne peut plus être cause d'une tension induite parasite, qui peut atteindre 1.000 volts et provoquer une « fausse » étincelle, tension induite qui apparaît, dans les volants classiques à bobine haute tension incorporée au stator, par la variation du flux magnétique dans les spires du secondaire.

★

Par ailleurs, Morel nous propose son nouveau volant STAG 76, toujours à bobine haute-tension séparée, muni d'une avance automatique (voir illustration). Comme toujours, la came pivote concentriquement sur le corps du moyeu, actionnée ici par une sorte d'équerre articulée en son coude, et dont une extrémité attaque la came, alors que l'autre porte la masse sur laquelle agira la force centrifuge. Le ressort d'équilibrage, dûment taré, se trouve à l'extérieur de la cloche.

MOREL

REINHARD ET CHAPUISET

L'extension des matières plastiques ne pouvait laisser indifférente l'industrie motocycliste. Et Reinhard et Chapuiset, bien connus pour leurs jantes en alliage léger, réalisent depuis le dernier Salon, après 2-3 ans d'études, différentes pièces en plastique stratifié.

Ce dernier offre de nombreux avantages :

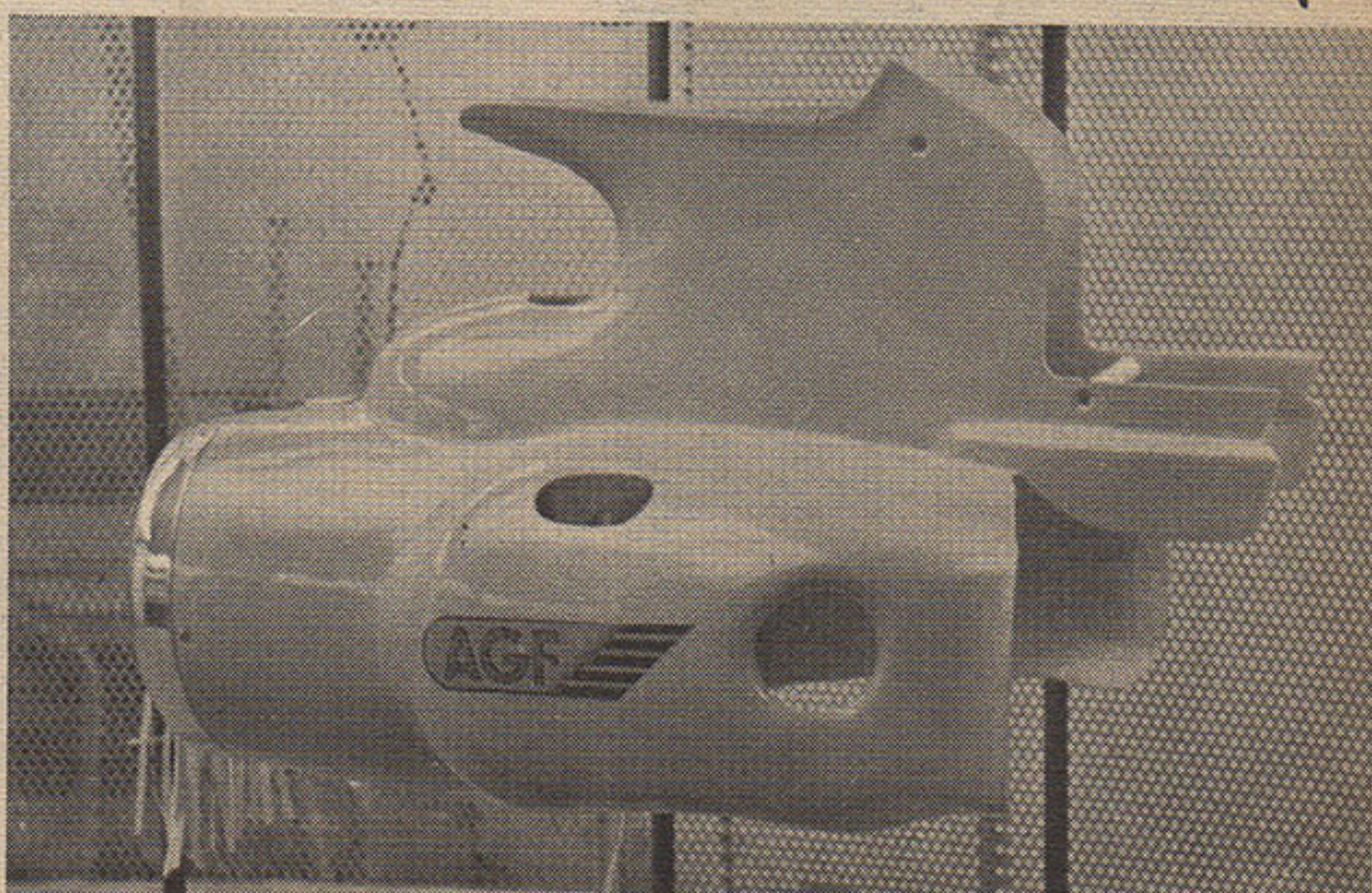
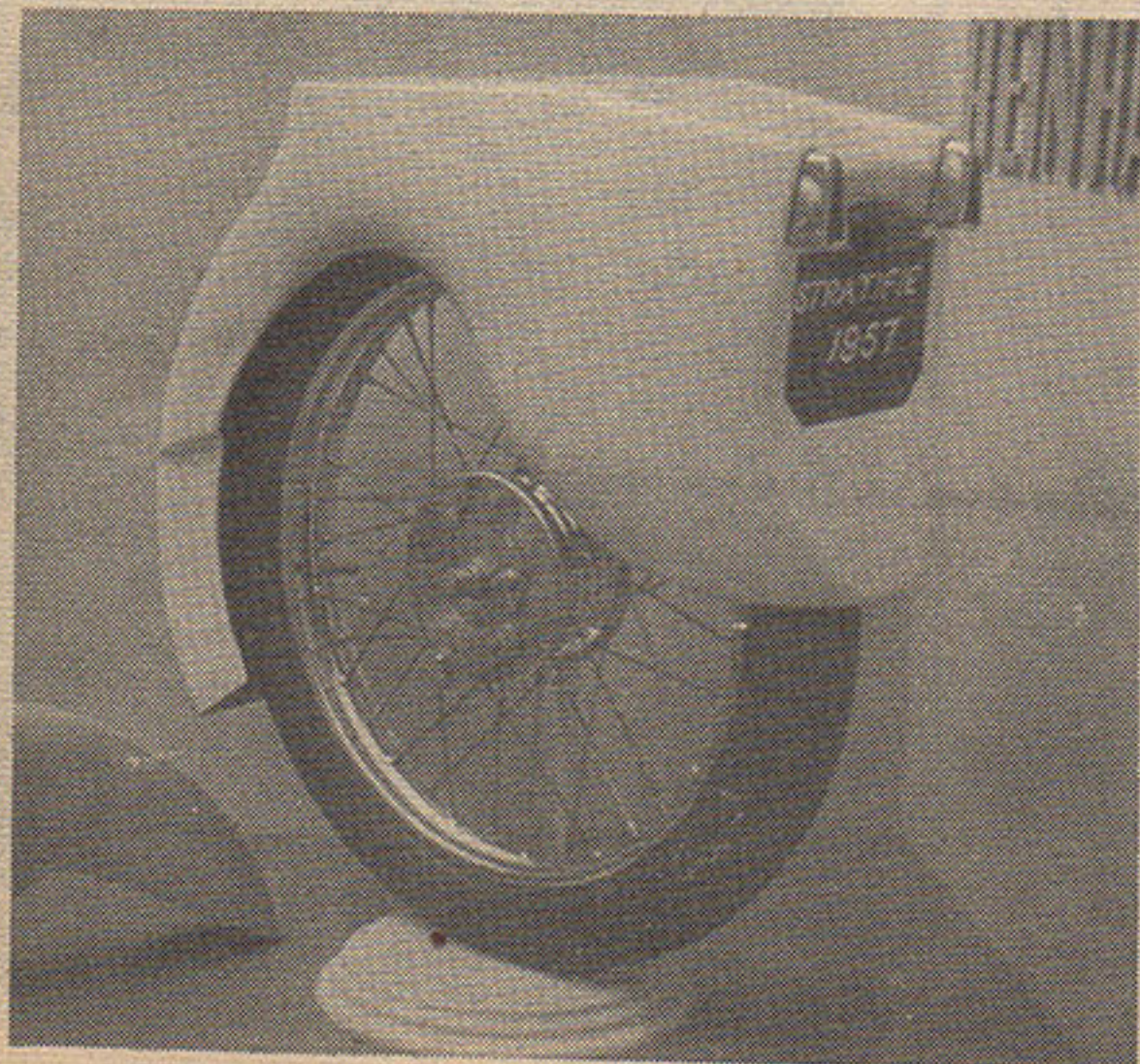
- grande légèreté. A résistance égale par rapport à la tôle, le gain de poids est de l'ordre de 60 % ;
- possibilité de coloration dans la masse en une ou plusieurs couleurs, d'où peinture excessivement résistante ;
- résistance thermique jusqu'à des températures de 120° C ;
- possibilité de souder 2 pièces côte à côte, avantage qui

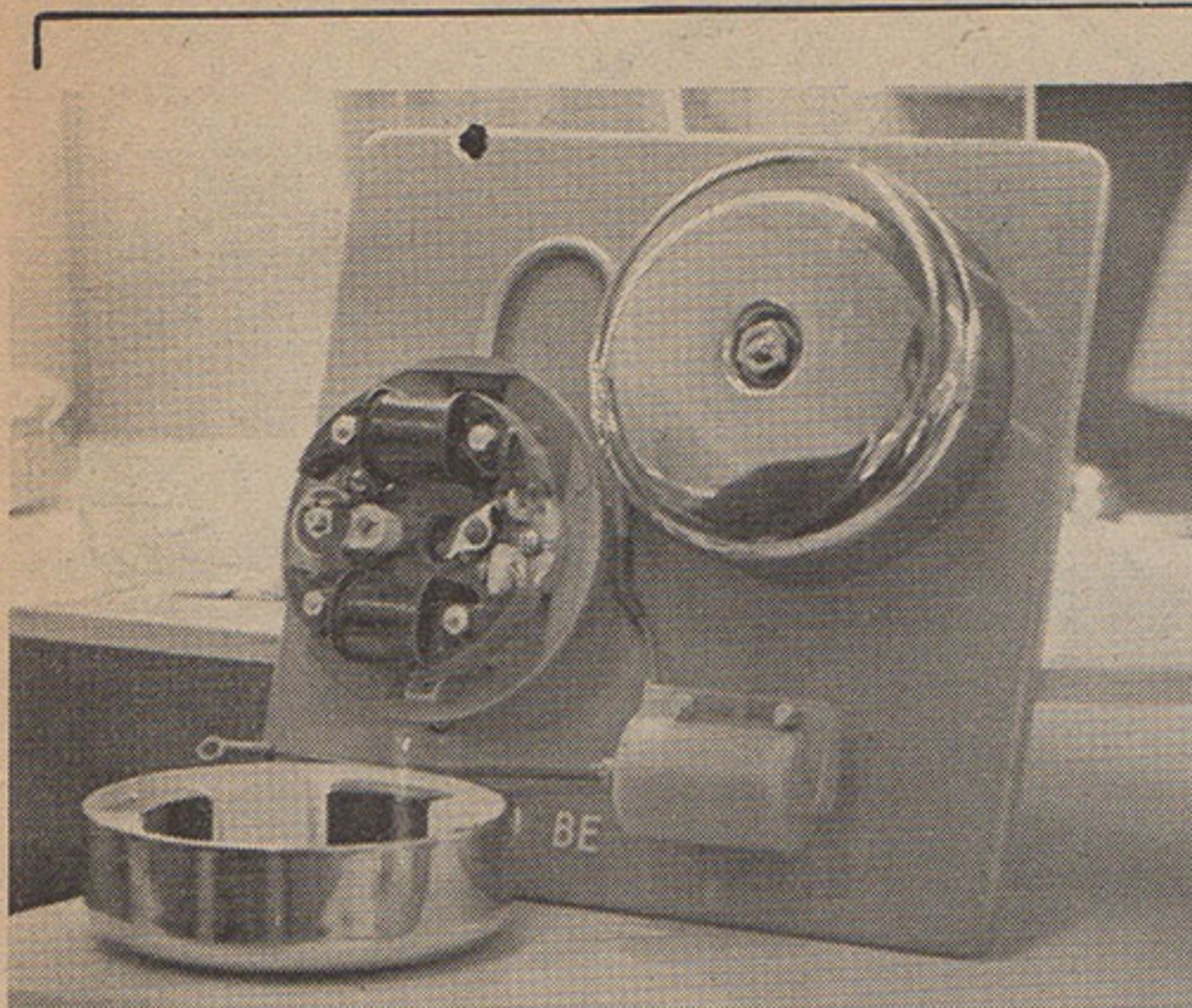
peut s'appliquer également pour des réparations.

— possibilité de réaliser des pièces de forme irréalisable en tôlerie.

Ces possibilités dans la réalisation des formes de pièces étant quasi-illimitée, il est possible, par exemple, d'obtenir un garde boue arrière de moto en une seule pièce avec le porte-bagages, la plaque de police et le coffre à outils, ou bien, par ailleurs, le carénage « réacteur » de l'AGF (voir photos).

De plus, l'outillage pour la fabrication des pièces en plastique stratifié étant très avantageux, il est possible d'apporter des modifications dans la forme originale de la pièce sans entraîner de gros frais.





NOVI

Dans le domaine de l'appareillage électrique, Novi est certainement un de nos fabricants d'avant-garde, tout au moins dans certaines branches.

★

Ainsi, par exemple, depuis quelques temps déjà, le volant magnétique des « Mobylette » comporte des aimants très particuliers, qui ne sont plus en alliage métallique, mais en ferrite de baryum : ce sont les nouveaux aimants « céramiques », qui sont absolument indésaimentables.

Leur forme est très particulière, leur section étant très grande pour une longueur très faible. En conséquence, leur montage dans le volant est différent de celui d'un aimant ordinaire. Ici, ils sont placés directement entre la cloche en acier (donc magnétique) — alors que sur un volant classique, la cloche est en zinc, non magnétique — et les masses polaires en fer fritté. Ainsi, les masses polaires ne se trouvent pas placées entre les aimants, mais plaquées contre chacun de ces derniers.

Une des caractéristiques de ces aimants « céramiques » (sur lesquels nous aurons l'occasion de revenir) est que la fréquence des oscillations amorties du circuit primaire, lors de la rupture de ce dernier, est très élevée, ce qui confère, à l'étincelle haute tension à la bougie, des qualités très intéressantes : cette étincelle est très brutale, d'une grande puissance instantanée, permettant le fonctionnement même avec une bougie relativement encrassée.

On notera également, sur ce volant de Mobylette, la bobine haute-tension extérieure.

★

Par ailleurs, signalons les nouveaux redresseurs de la marque Novi, au germanium (un de ces nouveaux semi-conducteurs qui trouve son utilisation dans la technique des transistors), de volume réduit, entièrement étanches, et dont le rendement, sous 6 volts, dépasse 90 %.

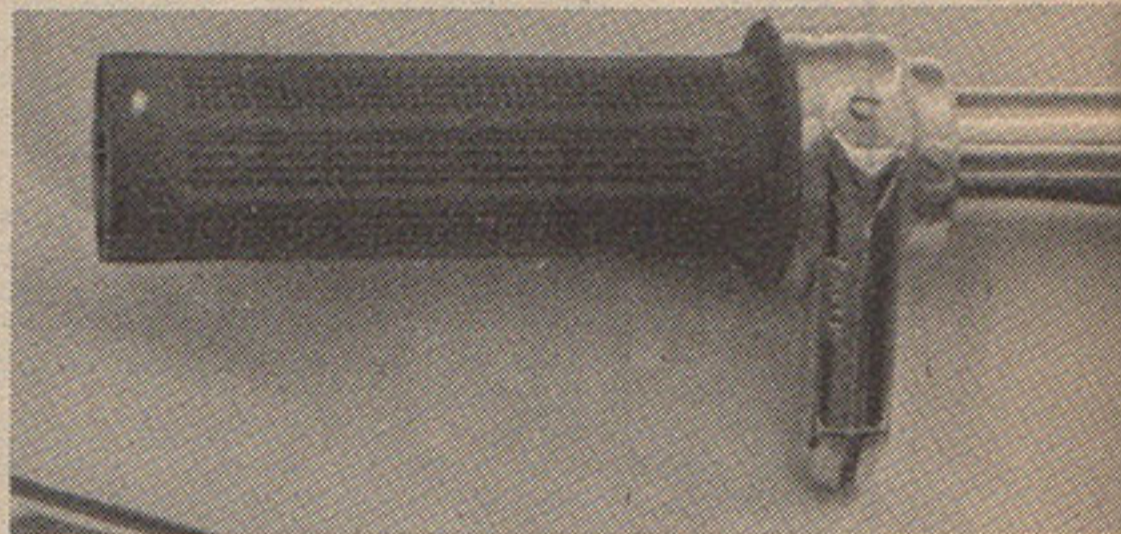
SAKER

Un guidon étroit, au cintre bien dessiné, donnant une bonne position des mains par rapport à celle des bras et à la largeur des épaules, est un élément permettant une conduite agréable et facile. Dans ce domaine également, le sport motocycliste a amené ses solutions à la série. Et ce n'est pas d'aujourd'hui que Saker commercialise des guidons de type italien. Au dernier Salon est apparu le nouveau guidon type « record », qui équipe

d'ailleurs la 125 sport « Motobécane ».

★

Remarqué chez cette marque une nouvelle poignée tournante, à tirage rapide par enroulement, et également d'inspiration italienne (voir illustration). C'est la « Pelican », permettant des levées de boisseau jusqu'à 28-30 mm. Le câble est accroché à une petite chaînette, et c'est cette dernière qui s'enroule.

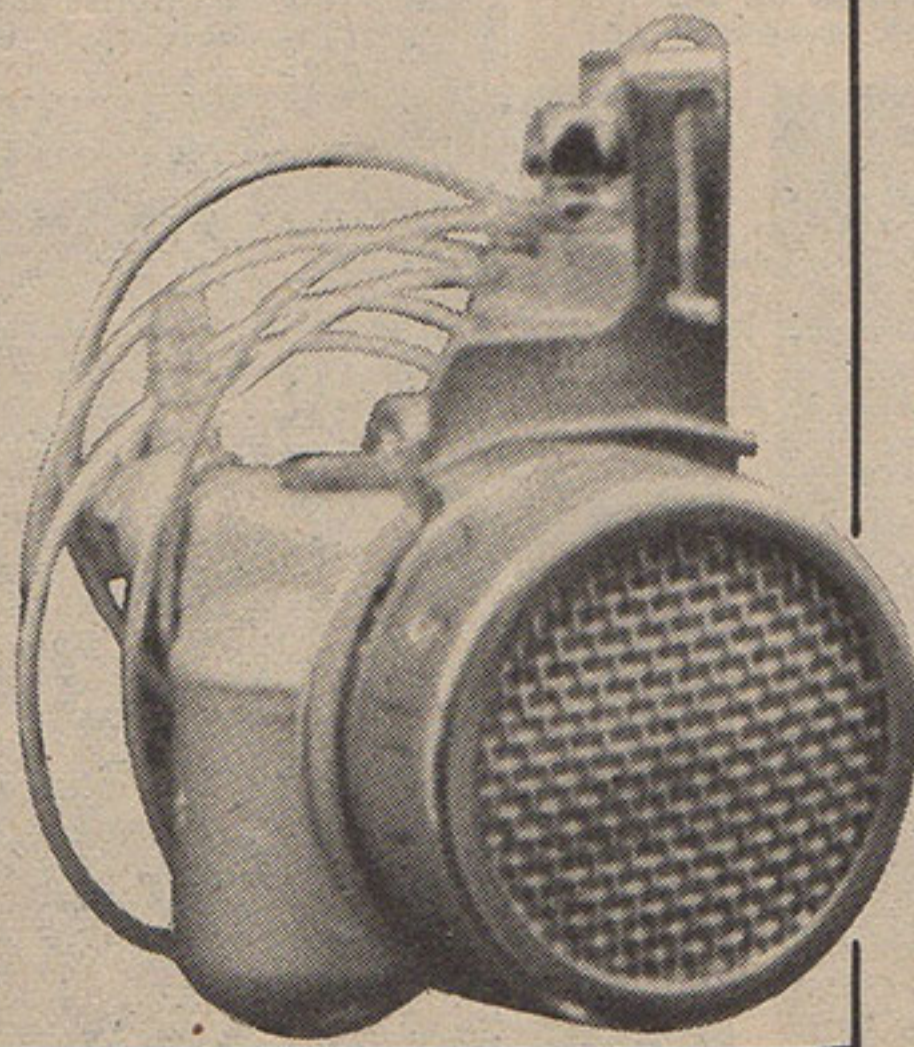
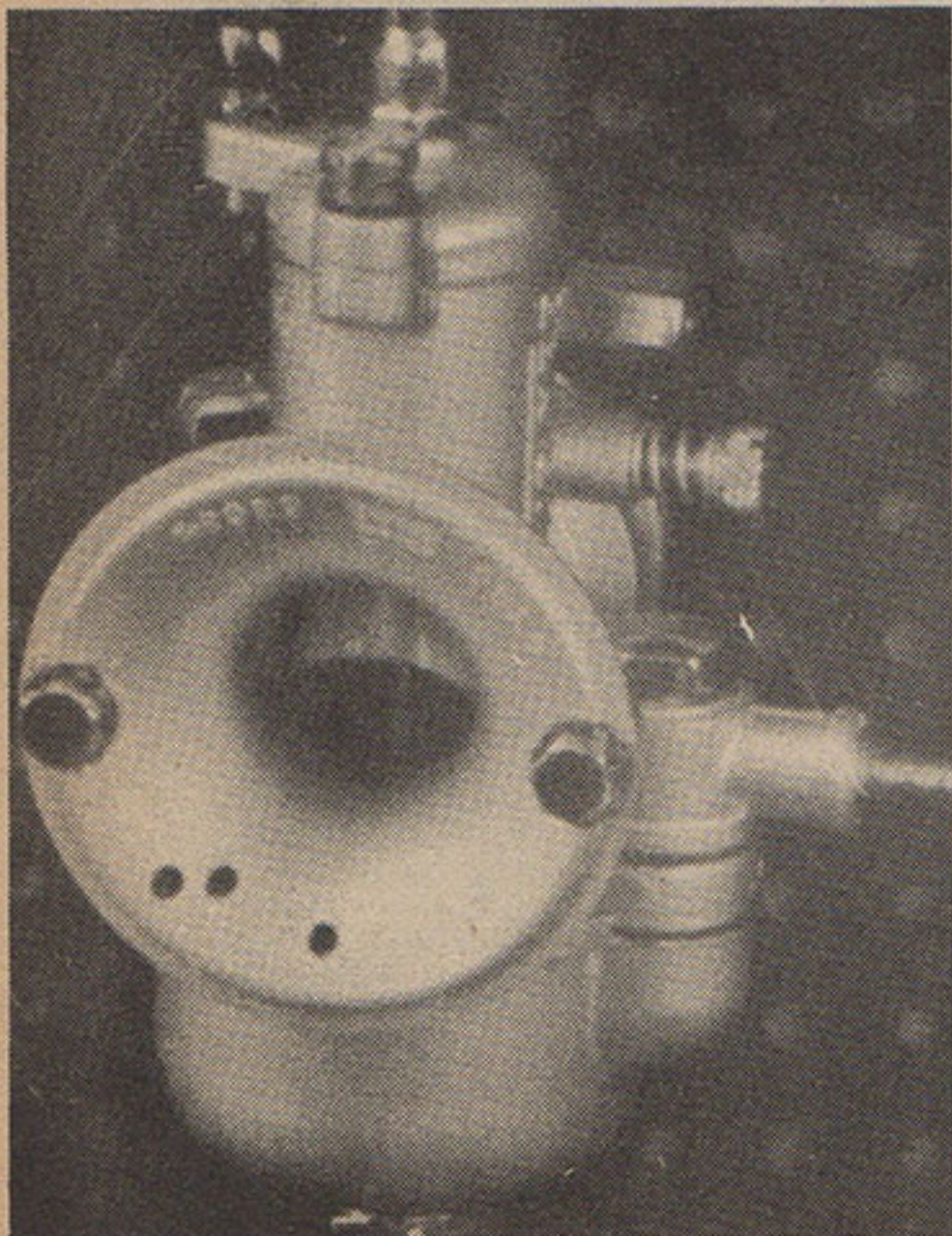


GURTNER

Chez Gurtner, notons le carburateur D 12 G (celui de l'illustration trouvant place sur les VAP-ABG). Cuve latérale venue de fonderie avec le corps du carburateur. Prévu pour les cyclomoteurs, il est démuné d'aiguille, mais a un système de ralenti. Mais l'essentiel est l'adoption d'un gicleur principal qui se visse latéralement et perpendiculairement, du côté opposé à la cuve, afin d'être plus facilement accessible sur les petits 2 temps

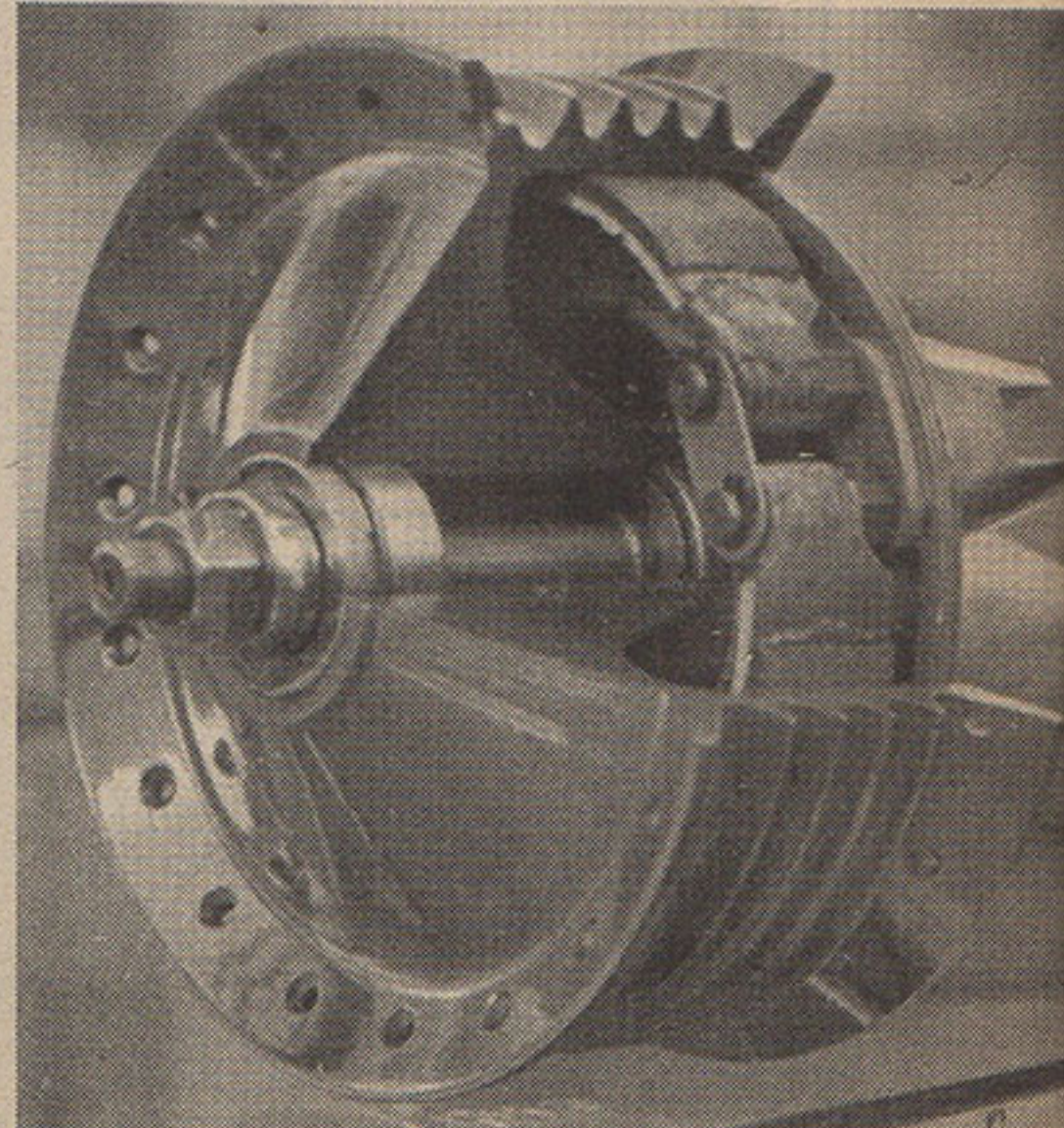
pour lesquels il est prévu.

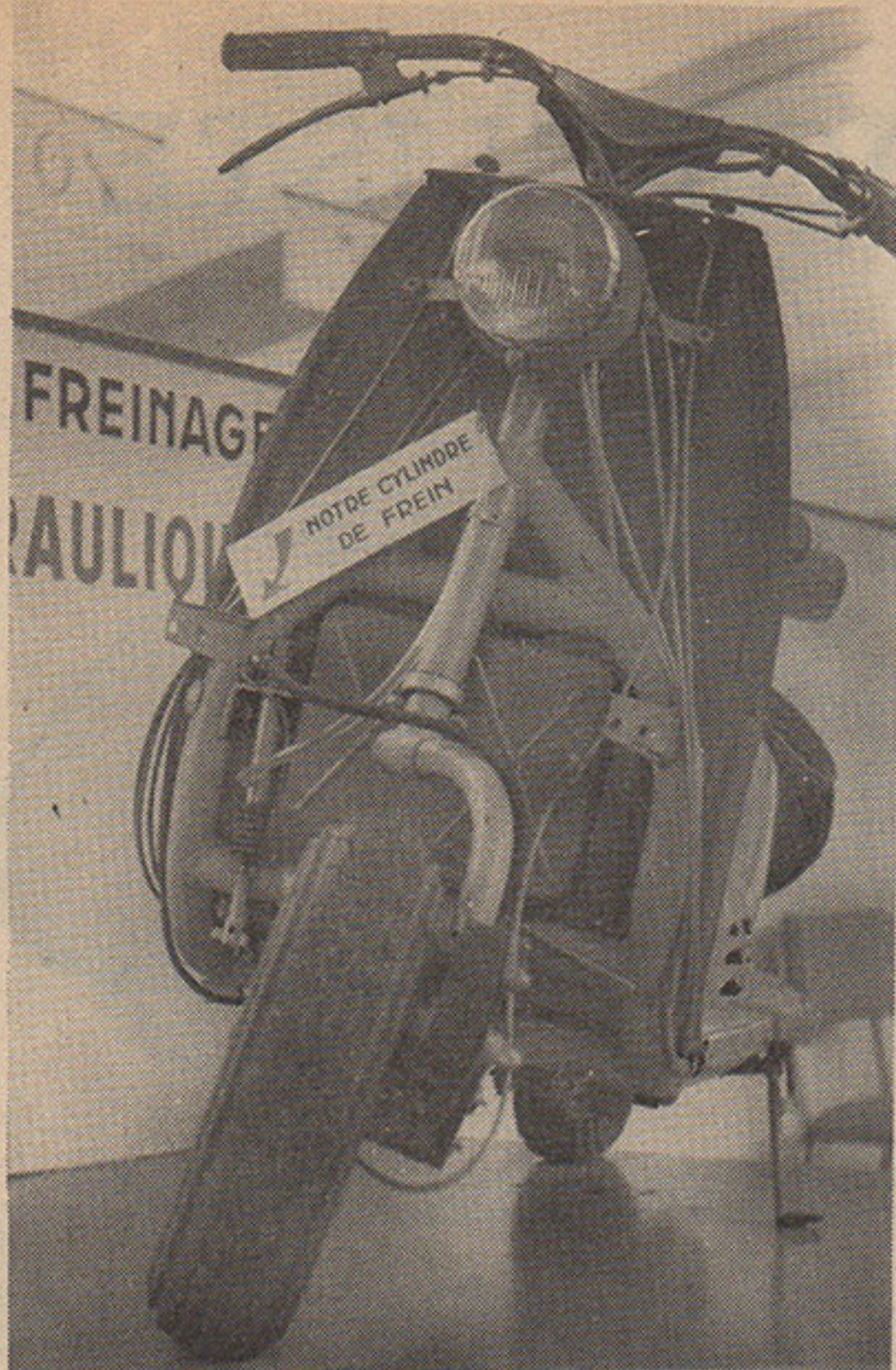
L'autre illustration nous montre le carburateur à cuve centrale, existant en passages de gaz de 18 à 24 mm. Ici l'absence de filtre nous montre les diverses petites entrées d'air de correction d'émulsion ou de ralenti. La cuve centrale permet une correcte alimentation, quelle que soit l'inclinaison de la machine, ou l'effet de la force centrifuge.



LARDY

Lardy nous présentait un bien joli moyeu frein en alliage léger coulé, à frette de frottement acier incorporée. Corps du moyeu bien renforcé, nervures externes de refroidissement et de raidissement. Notons l'articulation indépendante de chaque mâchoire qui a chacune son axe. Cette solution permet de n'utiliser qu'un seul ressort de rappel situé côté came. Diamètre du frein : 160 mm.





SATMO

Satmo est la seule marque française proposant un freinage hydraulique pour scooters, et ceci depuis l'an dernier. Freins hydrauliques couplés pour l'avant et l'arrière, plus une commande mécanique supplémentaire pour l'avant.



SOUBITEZ

La mode des guidons en « coulé », des capotages de tête de fourche s'étend de plus en plus. Et bien souvent, le phare devient partie intégrante de cette tête de fourche. Alors se pose un nouveau problème, celui du réglage correct de l'orientation de la parabole, car maintenant il n'y a plus moyen d'orienter le phare.

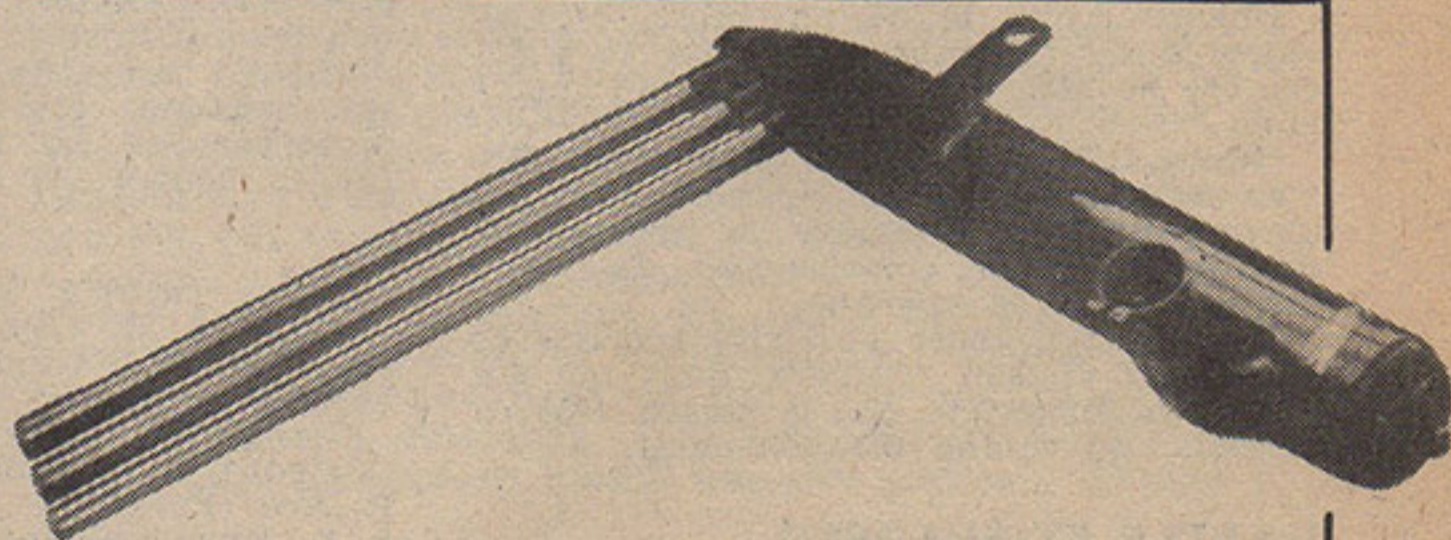
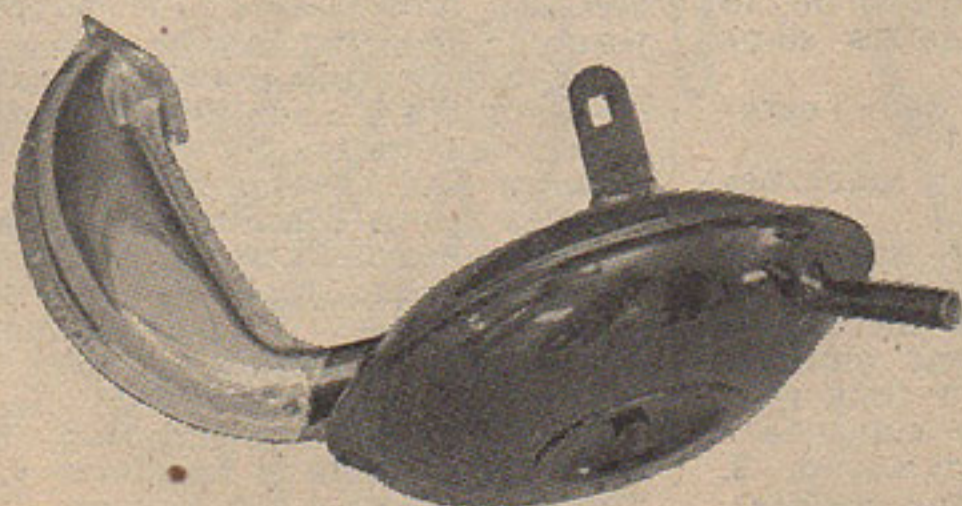
Pour pallier cet inconvénient, Soubitez propose, du moins pour les scooters et les cyclomoteurs, un phare encastrable et dont la parabole est orientable par un simple bouton situé sur le dessus du phare. Les variations d'inclinaison de la parabole sont amplement suffisantes pour faire les corrections nécessaires et pour permettre un faisceau toujours correctement orienté quelle que soit la charge transportée et sa répartition.

WILMAN

Wilman est, incontestablement, le plus grand spécialiste français du silencieux et ses nombreux succès dans divers concours du silence l'obligent à améliorer toujours sa production et à se mettre également au goût de la demande de la clientèle. Et c'est dans ce cadre que se placent les 2 nouveaux silencieux d'échappement présentés au dernier salon, l'un pour scooters, l'autre pour cyclomoteurs.

Voyons d'abord le modèle pour scooters, dont il existe actuellement 3 types : un pour les Vespa de 1954 à 1957, un pour le Lambretta de 1956, le 3^e pour les 150 Lambretta et les 125 de 1957-58.

Le corps, émaillé noir, est un cylindre de 50 cm de long, de 75 mm de diamètre. Basé sur les phénomènes d'interférences, on trouve, comme sur les silencieux précédents, une circulation hélicoïdale des gaz autour d'un passage tubulaire. Quant à la sortie, elle se fait par 3 tubes chromés aux extrémités biseautées. Ces 3 tubes sont de longueurs différentes (le plus long fait 435 mm), ceci surtout à fins esthétiques, bien qu'elles permettent également un certain déphasage.



Ce silencieux est démontable, d'une part du côté de l'embout avec ses 3 sorties, d'autre part à l'autre extrémité du corps.

Quant au silencieux pour cyclomoteur, il répond aux nouvelles tendances vers les silencieux plats. Mais ici, en vue d'éviter les vibrations des parois, celles-ci sont bombées, puisque le silencieux proprement dit, venant après une chambre de détente chromée en forme de « haricot », se présente sous forme d'une « soucoupe volante », d'un diamètre de 165 mm, et émaillée noir.

Là aussi, le silencieux est basé sur les phénomènes d'interférences. Mais en raison de la forme donnée, la réalisation est différente de celle des autres silencieux. Ici, nous avons 3 chambres concentriques annulaires, qui donnent donc 3 chemins de longueurs différentes pour les gaz, ce qui permet d'obtenir le déphasage nécessaire.

Ce silencieux, également, est démontable, une porte de visite circulaire, fixée par un boulon, se trouvant en-dessous du corps.

LE SPORT MOTOCYCLISTE

VITESSE

ON ANNONCE LES RETRAITS DE WALTER ZELLER...

Le très fin pilote officiel de l'usine BMW avait déjà parlé de rentrer dans le rang l'hiver dernier. Et puis, pour le plus grand plaisir de tous les amateurs de vitesse pure, on l'avait vu quand même au départ de toutes les grandes classiques 1957.

Cette fois, cependant, il semble que la décision du « gentleman-coureur » allemand soit irrévocable. Elle trouve en effet sa justification dans le récent décès du frère de Zeller, Kurt, auquel son attachement pour la compétition automobile a coûté la vie.

Kurt Zeller laissait derrière lui une importante usine, dont Walter dirigera, dorénavant, les 1.000 employés et ouvriers.

Ainsi se terminera l'une des plus belles carrières de coureur qu'ait connu l'histoire du sport motocycliste allemand.

...ET CÉCIL SANDFORD

Pour le champion du Monde 1957 des 250 cc, le retrait de la compétition découle directement de la décision prise par l'usine de ne pas participer aux championnats du Monde 1958 de vitesse.

Sandford s'est rendu en Italie pour y acquérir deux montes d'usine, dont la *Mondial* lui a refusé la vente.

Il a encore précisé qu'en ce qui concerne la possibilité de piloter en course une machine britannique, cette éventualité ne lui paraissait guère probable.

LIBERATI ET MILANI en Argentine

Les pilotes de la Gilera participeront aux courses suivantes, avec les 500 4 cylindres bien connues :

Buenos Ayres le 24 novembre, Montevideo le 1^{er} décembre, Mendoza le 8 décembre et Mar del Plata le 15 du même mois.

Giovanni Fumagalli, mécanicien du service course, effectuera également le déplacement, afin d'assurer la préparation des machines de concert avec la filiale argentine de la marque.

Ainsi se terminera l'activité sportive de la célèbre maison d'Arcore, dont on sait qu'elle ne disputera pas la saison 1958 de vitesse... du moins officiellement.

HARTLE ET SHEPERD

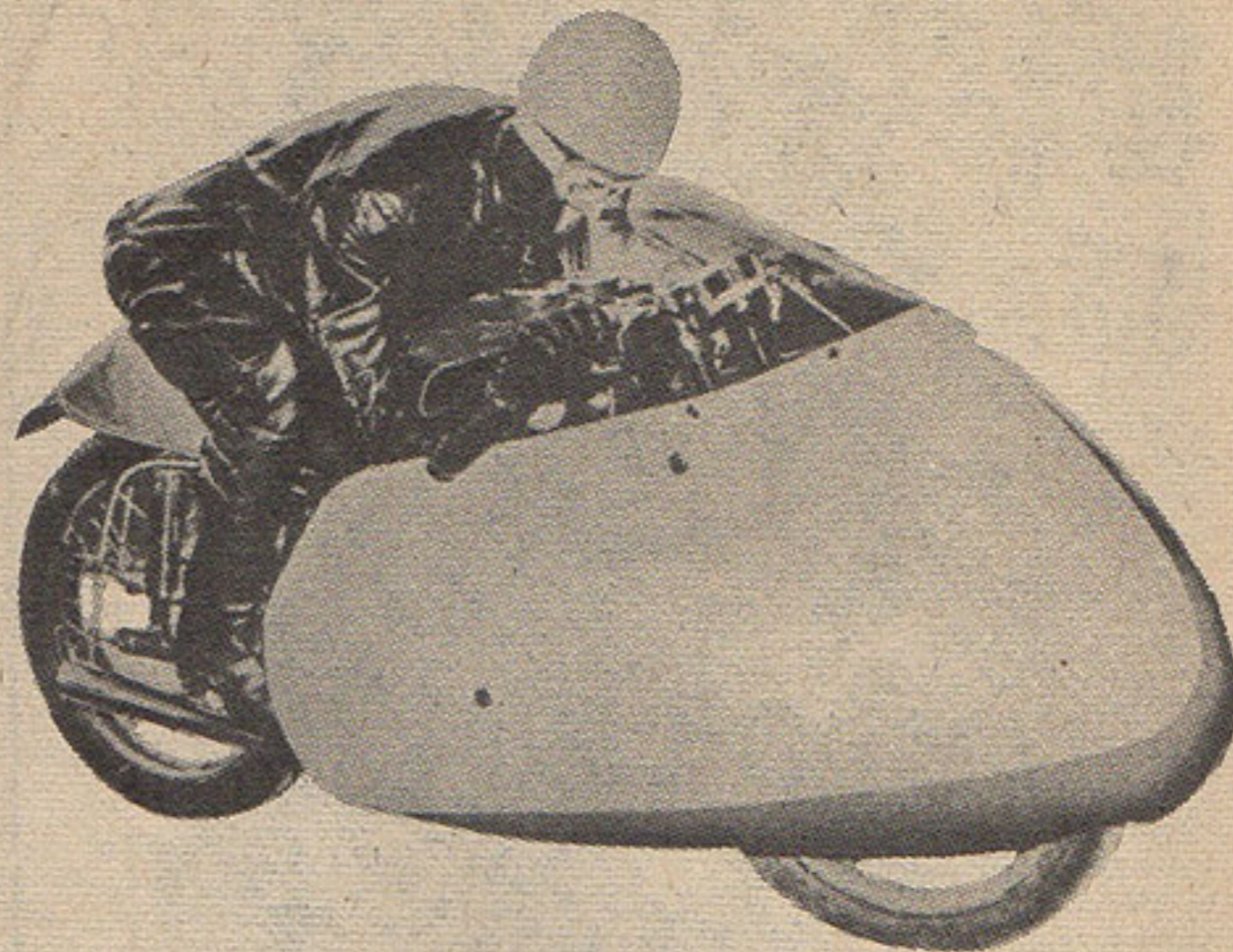
VAINQUEURS A OULTON PARK

A vrai dire, John Hartle aurait dû inscrire son nom plusieurs fois au palmarès de cette réunion britannique car, s'il remporta la course des 350 cc, il perdit le commandement en 250 cc sur un dérapage malencontreux. Quant à l'épreuve en 500 cc, enlevée par Terry Sheperd, elle ne fut pas plus favorable à Hartle qui prit un mauvais départ et dut en conséquence se satisfaire de la seconde place.

RESULTATS TECHNIQUES

150 cc : 1. D. Moore (MV) ; 2. Webster (MV) ;
250 cc : 1. F. Purslow (NSU) ; 2. F. Wallis (MV) ;
350 cc : 1. J. Hartle (Norton) ; 2. R. Fay (Norton) à 11" ; 3. D. Chadwick (Norton) ;
500 cc : 1. T. Sheperd (Norton) ; 2. J. Hartle (Norton) ; 3. G. Salt (Norton).

Lors du Salon des Industries à Moscou, on pouvait voir cette version « sport » carénée de la 250 bicylindre 4 temps « S.254 ». 22 CV et 150 km/h. sont les chiffres annoncés.



RALLYES, CONCENTRATION, TRIALS

CHAMPIONNAT SUISSES DE « TOUT-TERRAIN »

Comme en Belgique, en Allemagne et bien d'autres pays d'Europe, la Suisse a inscrit cette année à son calendrier sportif motocycliste un Championnat National de tout-terrain, portant sur trois catégories : jusqu'à 125 cc ; de 126 à 250 cc ; au-dessus de 250 cc.

★

Voici donc les résultats apportés par cette très intéressante compétition dont nous ne pouvons que déplorer une fois de plus qu'elle n'ait pas sa pareille en France. N'est-ce pas là cependant le domaine sportif rêvé pour nos constructeurs, pour tous les motards en général ?

Et ne touchons-nous pas ici à l'une des plus condamnables et des moins compréhensibles insuffisances de la FFM, dont la dernière trouvaille en vue de justifier son existence est de... grouper tous les motocyclistes en une mutuelle d'assurances contre les accidents !

★

Classe jusqu'à 125 cc : 1. J. Grass (Jawa) ; 2. H. Deus (Jawa) ; 3. R. Evard (DKW) ; 4. H. Sonderregger (Jawa) ; 5. P. Lanz (Puch), etc.

Classe 126 à 250 cc : 1. A. Romailer (Maico) ; 2. G. Romailer (Zundapp) ; 3. R. Arn (Puch) ; 4. J. Hoffmann (Maico) ; 5. E. Hurni (Puch), etc.

Classe au-dessus de 250 cc : 1. R. Del Torchio (Triumph) ; 2. F. Bracher (BMW) ; 3. H. Tchanz (AJS) ; 4. S. Hirschi (Norton).

LE 6^e A.M.S.C. INTER TRIAL

L'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud, organise son 6^e A.M.S.C. Inter Trial, le 24 novembre 1957, dans la forêt de la Malmaison, à quelques kilomètres dans l'Ouest de Paris.

Cette épreuve comportera deux catégories :

JUNIORS : Réservée aux machines équipées de pneus de Tourisme.

EXPERTS : Réservée aux machines équipées de pneus de Trial. Sans distinction de cylindrée, au-dessus de 125 à 500 cc. Les engagements seront clôturés le 15 novembre à minuit. Pour tous renseignements, écrire à l'adresse suivante : Amitale Motocycliste de Saint-Cloud, 2, rue Dailly, à Saint-Cloud (Seine-et-Oise).

COUPE SPORTIVE DE PARIS S.E. DE LA PETITE CYLINDRÉE

Le « Cyclomoto-Vélocyclomoto-Club des Cheminots de Paris SE », filiale des Cheminots Sportifs de Paris SE, organise le 10 novembre 1957, sur le plateau de Villeneuve-St-Georges et sur son terrain de sport (du Fort), une épreuve sur gazon suivie d'un parcours Trial en le bois de la Grange et réservée aux cyclomoteurs.

Cette compétition est réservée aux membres des Clubs Cyclomotoristes et des Moto-Clubs de l'Île-de-France, possesseurs de la licence F.F.M.

Les opérations de pesage auront lieu de 13 à 14 heures au stade du Fort (10-11-1957). Les essais seront faits de 11 à 12 heures.

Les départs qui auront lieu dès 14 h. seront donnés sur le terrain de sport, de la façon suivante :

CYCLOMOTEURS (50 cc) : par équipes de 3 pilotes et toutes les minutes.

Si l'épreuve compte moins de 5 partants elle sera annulée.

Les concurrents parcourront le circuit établi par le C.V.C.C., qui comportera deux zones de « non stop » ; la première dans le « chemin creux », la seconde « dans la montée ». Ils utiliseront ensuite le chemin appelé « avenue de la Plaine-Haute » jusqu'au stade qu'ils traverseront en passant par le labyrinthe et reprendront le parcours Trial. Ce circuit sera couvert 5 fois consécutives. La vitesse moyenne minimum sera de 20 kmh. Tout concurrent au-dessous de cette moyenne sera déclassé. Vitesse moyenne autorisée 30 kmh.

Le classement s'effectuera par addition de points de pénalisation.

En cas d'ex-aequo, les concurrents intéressés feront un tour supplémentaire jusqu'à départage.

Pas d'obligation pour des machines spéciales. Toutes machines de série, de tourisme, de rallye et de sport peuvent prendre part à l'épreuve à la condition qu'elles soient munies de pneus courants.

Elles pourront être transformées au gré du concurrent, mais devront obligatoirement posséder : 2 garde-boue, 2 freins (AV et AR), 2 plaques de 15 x 15 sur les deux côtés de la roue AV.

Dernier jour d'inscription : vendredi 8 novembre, café « Le Métro », 1, bld du Temple, de 21 à 23 heures.



Dis moi comment tu vis...

PSYCHOLOGIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

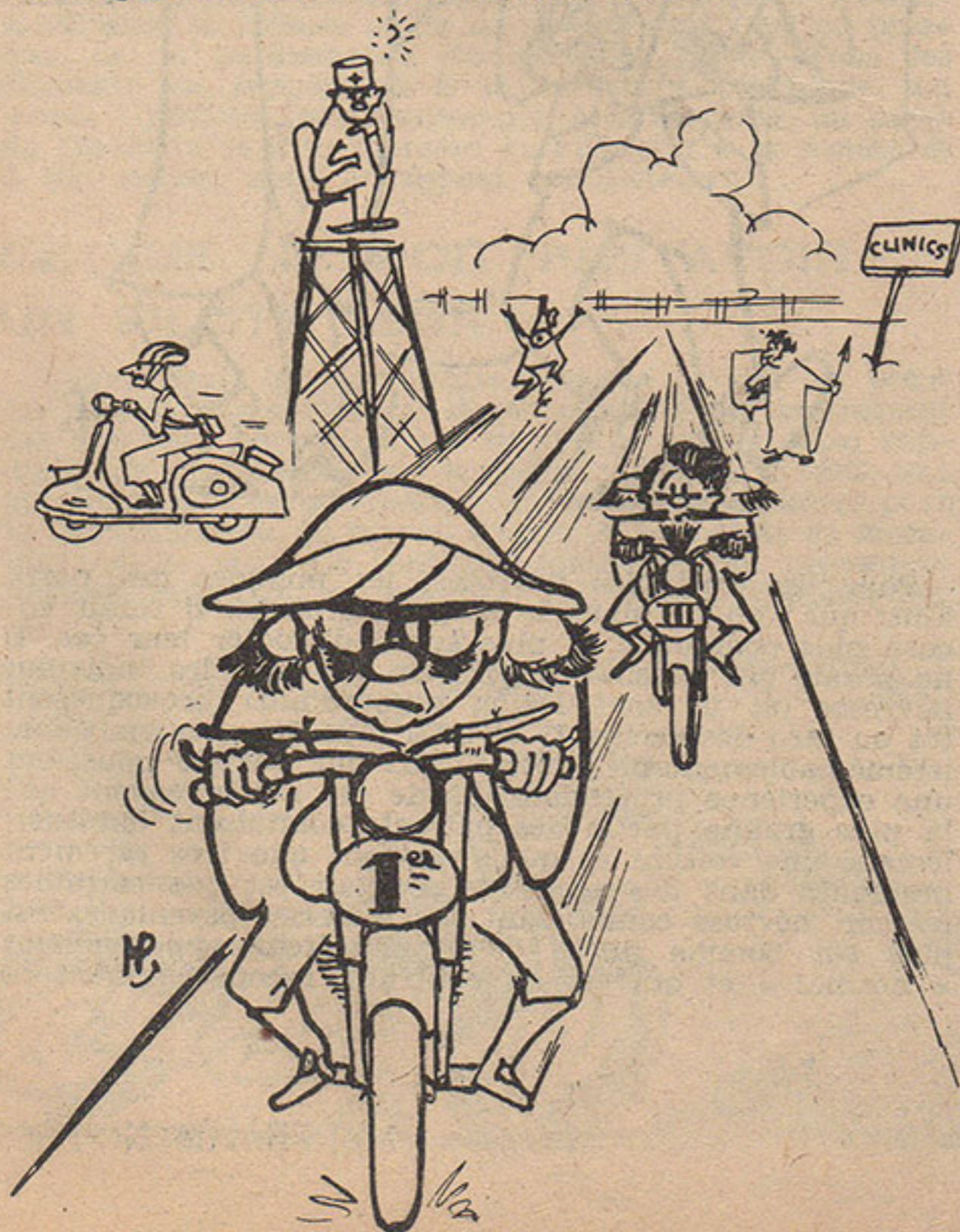
... Je te dirai comment tu conduis

Deux savants américains, Tillmann et Hobbs, à la suite d'une longue enquête conduite pendant des années sur la personnalité des chauffeurs de taxis d'une ville des Etats-Unis, ont pu conclure textuellement : « Truly it may said that a man drives as he lives », ce qui peut se traduire par : « Vraiment, il est possible de dire qu'un homme pilote comme il vit ». Ce jugement paraîtra évident à l'homme de la rue, mais il est cependant terriblement significatif pour l'homme de science, surtout s'il s'intéresse particulièrement à la psychologie appliquée. Les profanes mêmes ont aujourd'hui connaissance des moyens utilisés pour les enquêtes psychotechniques et nous croyons qu'au cours des années à venir, chacun, à un certain moment de son existence, aura subi au moins un examen psychotechnique, soit à l'école pour son orientation professionnelle, soit au moment du service militaire, soit pour décider de sa capacité à occuper un emploi déterminé dans l'industrie, etc...

Dans notre cas particulier (celui du pilote d'un véhicule motorisé) le centre du problème est le suivant : jusqu'à quel point est-il possible de diagnostiquer, avec suffisamment de garanties, la plus ou moins grande aptitude au pilotage ? Est-il suffisant de déterminer les capacités « motrices », la rapidité des réflexes nerveux, l'habileté manuelle, l'intelligence pratique, la perception des distances et des couleurs, etc..., ou bien est-il tout autant indispensable de mettre aussi en évidence les éléments profonds de l'individu faisant partie de sa personnalité d'une façon générale ? Et, dans ce dernier cas, lesquels de ces éléments contribuent à dessiner la personnalité « idéale » du pilote ? Cette personnalité idéale, en réalité, n'est pas très claire : nous sommes désormais tous d'accord pour dire qu'il convient d'établir, par exemple, une différence entre le pilote « capable » (c'est-à-dire pilotant habilement) et le pilote « sûr ». Ces deux notions ne coïncident pas toujours et c'est à la limite de séparation de ces deux notions que joue justement la personnalité : un automobiliste habile du point de vue pilotage peut devenir, dans des circonstances déterminées, un pilote socialement dangereux parce qu'il n'offre pas dans sa personnalité profonde des garanties de sécurité suffisantes. Certains vont même plus loin et affirment que c'est justement l'individu psychologiquement peu sûr qui tend à compenser, ou mieux à camoufler, ce « déficit » par le perfectionnement de la simple habileté mécanique dans le pilotage. Et, pour être francs, il est incontestable que certains automobilistes, même bien cotés, pour ne pas dire célèbres, partisans acharnés du volant, depuis les amateurs jusqu'aux sportifs et aux professionnels, ne sont en réalité que des pilotes « habiles ».

LES DONNÉES DU PROBLÈME

C'est autour de ces importants problèmes que la discussion est ouverte depuis quelques années entre des savants. On a tout d'abord pensé « tourner » la question centrale en examinant seulement les cas des pilotes ayant eu des accidents. Les enquêtes les plus récentes montrent que, dans les causes des accidents de la route, 20 % seulement sont déterminées par des défauts du véhicule ou de la route, les autres étant déterminées par des erreurs ou des imperfections humaines. Le fait qu'un certain nombre de pilotes ayant eu des accidents soient des récidivistes, a servi à formuler la théorie selon laquelle ces derniers sont particulièrement marqués par ce que les anglosaxons appellent « accidents proneness », c'est-à-dire prédisposition à l'accident (cette même théorie est adoptée aussi pour tous les autres types d'accident, en particulier pour ceux qui se produisent dans l'industrie). Il est évident que cette



prédisposition est liée à des éléments particuliers à l'individu, dans notre cas à des défauts de sa personnalité : c'est ce qu'ont permis d'établir les examens psychologiques de ces récidivistes. La récidive est cependant assez rare, selon d'autres savants : c'est ainsi qu'aujourd'hui on préfère parler plutôt d'« accident liability », c'est-à-dire de la tendance à l'accident, qui est moins fatalement déterministe que la prédisposition. Cette « tendance » dépend aussi de circonstances occasionnelles et touche en particulier les catégories de pilotes qui, pour leur travail, déploient leur activité dans des conditions de risque plus prolongées, de plus grande responsabilité, de tension. Dans ces conditions, il suffit que la personnalité totale du pilote ne soit pas bien construite et équilibrée pour que l'accident ait des chances de se vérifier. Les statistiques les plus minutieusement établies ont fait apparaître le rapport entre ces deux ordres de facteurs.

CONCLUSIONS D'ENQUÊTES

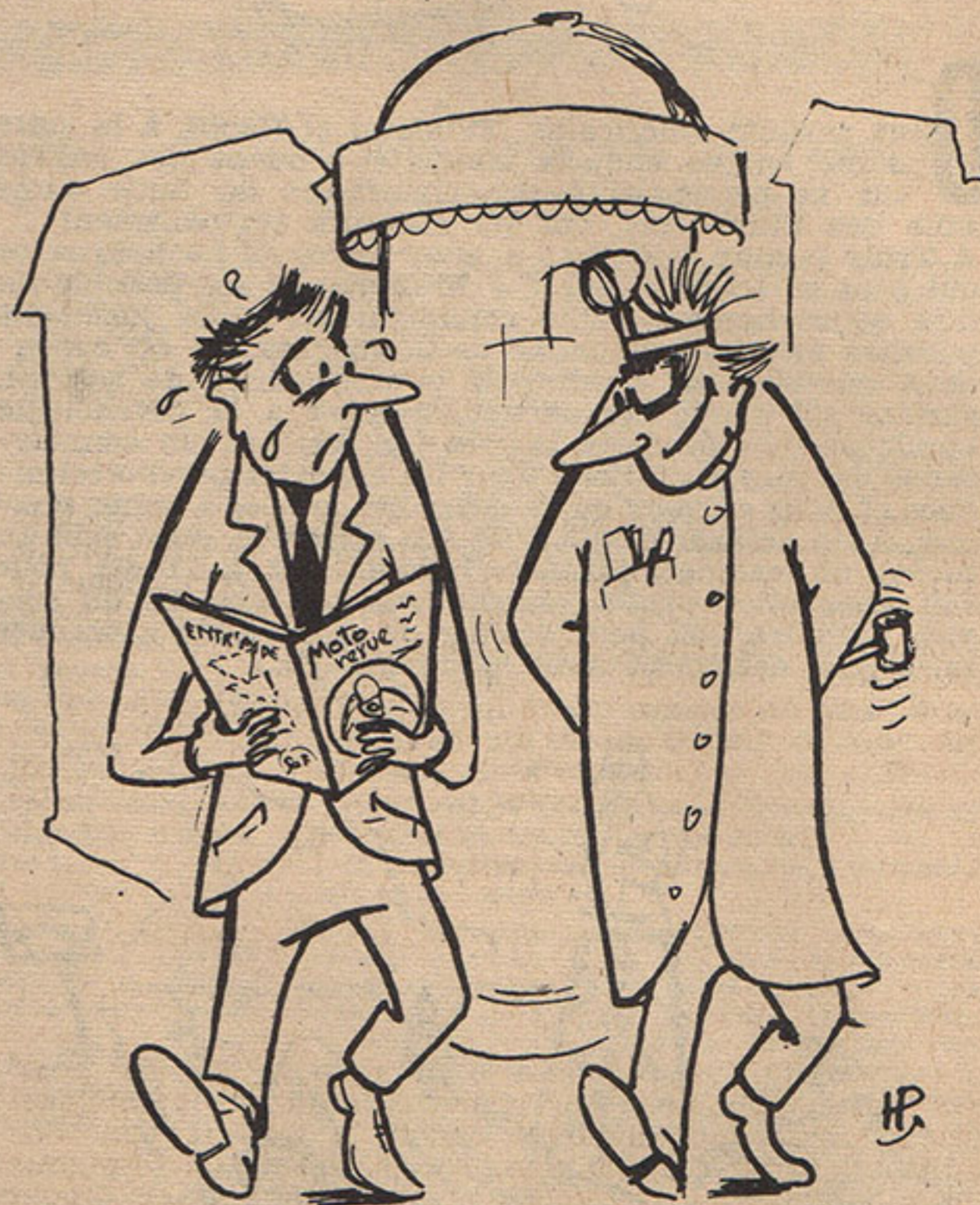
A ce stade, il est logique de poser la question : quels sont, en définitive, ces défauts de la personnalité qui sapent l'efficacité du pilote ? Un examen des cas « jugés » par un Tribunal de la Circulation a permis à un groupe de psychologues et de psychiatres américains d'établir qu'il s'agissait dans la plupart des cas d'individus d'un faible niveau intellectuel, névrosés, psychopathes, inadaptés sociaux. Du point de vue des éléments essentiels de la personnalité, le niveau élevé des accidents a été nettement mis en rapport avec l'agressivité mal orientée et l'instabilité émotionnelle.

Un psychologue français, Duguet, a eu la possibilité de soumettre à l'examen particulier d'un test assez complexe (le test de Rorschach) les chauffeurs d'une compagnie de transports de Paris et il a vu que ceux qui, parmi eux, étaient sujets à des accidents, possédaient une personnalité altérée : faible finesse intellectuelle, interprétations erronées et superficielles des situations, incapacité à surmonter les impulsions émotionnelles et affectives, prépondérance des instincts et des intérêts sexuels. Les résultats les plus intéressants sont ceux obtenus au cours des recherches citées au début de cet article, celles des deux américains Tillmann et Hobbs, relatives aux chauffeurs de taxis. Ces recherches ont été conduites avec de grands moyens : observations prolongées pendant quelques années, interrogatoire direct et complet du chauffeur, étude de sa vie depuis son enfance, informations de la police et des tribunaux pour enfants, enquête au domicile de la famille du chauffeur par des assistantes sociales, etc... On a pu ainsi constater que les chauffeurs les plus sujets à accidents étaient presque tous de familles irrégulières (d'un point de vue social ou pédagogique) : éducation insuffisante, abandon, mauvais traitements pendant leur enfance ; au cours de leurs études élémentaires, ils avaient manifesté au plus haut degré de l'indiscipline et de l'insubordination ; à l'âge adulte, ils avaient subi de fréquentes frustrations de travail, chômage prolongé, et ils avaient en retour montré de grandes difficultés à s'adapter à leur travail ; en particulier il ressortait de la personnalité de ces mauvais pilotes, une forte agressivité, une intolérance envers les droits et les opinions d'autrui (même en dehors du domaine de l'automobile), une impulsivité facile et une bonne dose d'égoïsme. La physiologie psychologique des chauffeurs « sûrs » de cette même ville est par contre tout à fait différente : ce sont des personnes tolérantes, sensibles aux intérêts d'autrui, qui ont connu dans leur enfance une vie régulière, entourés par une affection normale, dans une famille où régnait l'harmonie.

Il est facile de constater que sur ce point crucial de la bonne ou mauvaise personnalité du pilote convergent différentes branches de la science : non seulement la psychologie appliquée, mais aussi la sociologie, la pédagogie, la neuropsychiatrie et même la psychanalyse. Cette dernière offre une explication séduisante du fait que ce sont les individus ayant une personnalité troublée qui sont sujets aux accidents : il s'agit d'une manifestation vers l'extérieur de l'état d'anxiété intime. Cette manifestation présente les caractères de l'agressivité qui peut être alors orientée soit vers une troisième personne (la victime de l'accident), soit vers le pilote lui-même qui recherche inconsciemment dans l'accident un débouché à son intolérable tension anxieuse, ou, quelques fois, une punition paradoxale pour son attitude tourmentée de rébellion envers l'autorité et les règlements.

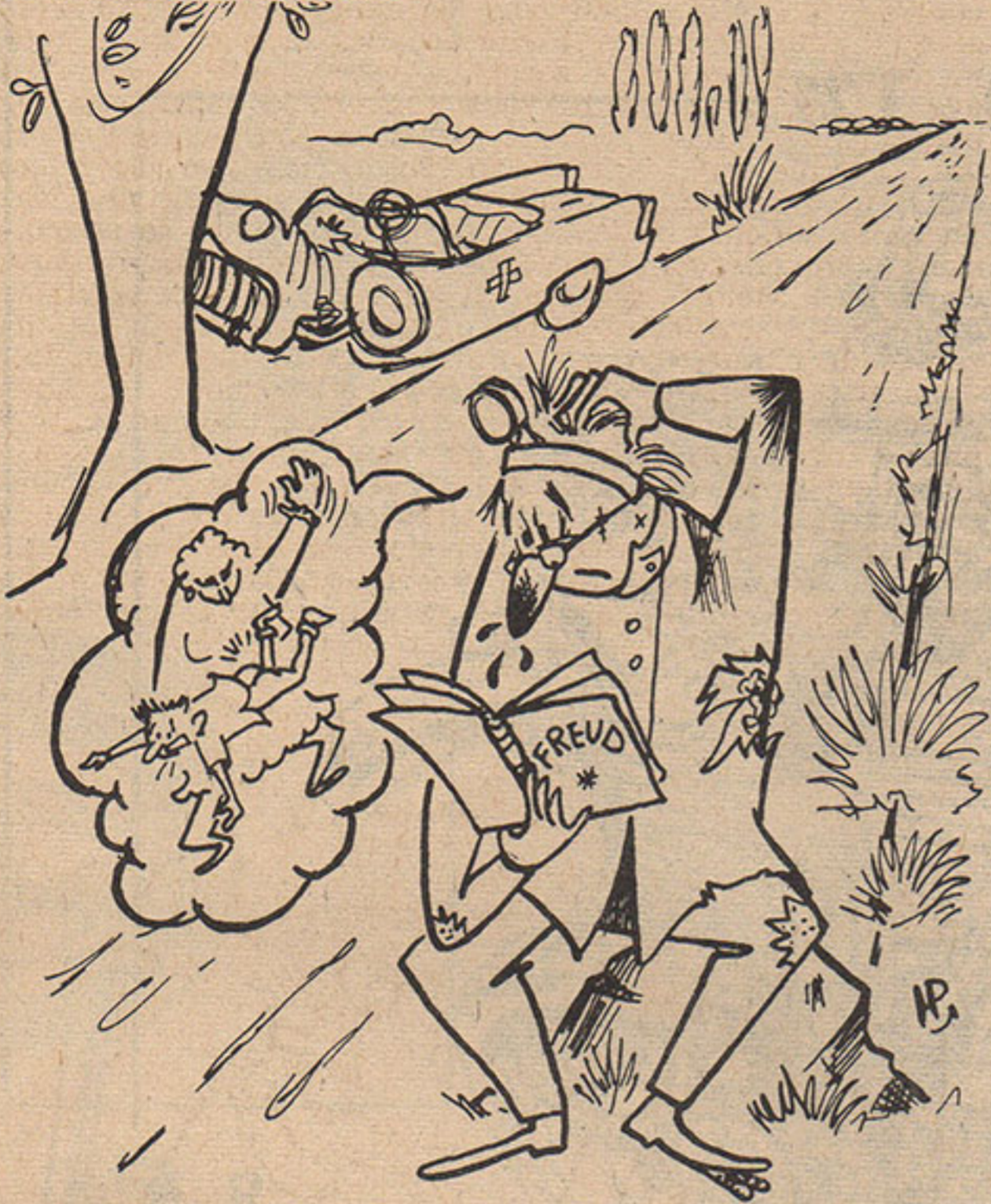
IMAGINATION OU RÉALITÉ ?

A première vue il semble s'agir là d'un tableau apocalyptique réservé à un petit nombre d'individus tarés. Et pourtant le Père Gemelli affirmait, dans un rapport très complet sur les accidents de la route, que pour les psychologues, 1 homme sur 500 a une physiologie caractéristique anormale ou a un âge mental inférieur à son âge réel. Ces données prouvent que les probabilités de rencontrer des pilotes peu sûrs et dangereux sont élevées et qu'il faut remercier le hasard, les circonstances momentanées ou notre « sûreté » personnelle (si nous en avons) si les accidents sont moins fréquents que ne pourraient le laisser croire les lois de la psychologie. Pensez, par exemple, que la seule instabilité émotionnelle du pilote suffit pour le rendre moins efficace et partant plus sujet aux accidents. Rattachez en outre ce fait à la conclusion à laquelle sont parvenus deux psychiatres italiens, Caprini et Melotti, qui ont eu assez de ténacité et d'habileté pour soumettre à un examen serré plusieurs dizaines de chauffeurs de camions : cette conclusion fait apparaître l'importance et aussi la cause, souvent infime, de ces malaises (mauvaise humeur, dégoût, antipathie pour d'autres catégories d'usagers de la route, etc...). Quelques heures de conduite suffisent, avec la fatigue qu'elles engendrent, pour faire apparaître ces éléments profonds de leur « moi » et démontrer l'insécurité fondamentale d'un pilote qui appartient à une catégorie supportant de fortes responsabilités civiles et pénales et en même temps sujette à une forte tendance aux accidents.



Pour les véritables névrosés, les malades des nerfs, ainsi que l'on dit dans le langage profane, il serait encore plus compliqué et plus subtil d'étudier leur cas. Il ne paraît pas possible d'affirmer que tous les individus névrosés (et ils sont légion aujourd'hui) provoqueront tôt ou tard des accidents et qu'il faut donc les empêcher irrémédiablement de piloter. Ceux qui, comme nous, ont une expérience professionnelle de ces sujets, savent que la plus grande partie des patients conduisent habituellement une voiture et qu'ils ne sont que très rarement impliqués dans des accidents. Le fait est que certaines fois un névrosé connaissant ses malaises psychiques est plus sûr comme pilote qu'un chauffeur apparemment « normal » et qui est au contraire inconsciemment la

proie de « déséquilibres » qu'il « réalise » le jour où il a un accident. Un célèbre psychiatre italien, Foria, affirme que les psychoasthéniques et les neurasthéniques, dans les périodes les moins aiguës ou les pauses de leur maladie, sont des pilotes corrects et prudents. Les épileptiques sont au contraire extrêmement dangereux, et les épileptoïdes ignorés bien plus encore. Dangereux aussi les hypomaniques, adorateurs effrénés de la vitesse, ou les sujets arrivés à un stade déterminé de l'évolution de la paralysie progressive.



Devant ces constatations, notre législation relative à la capacité de conduite et la technique de vérification de cette capacité, nous apparaissent bien pauvres. Même le Père Gemelli qui, en Italie, est le savant le plus qualifié à cause de sa longue expérience, retient que les différents tests actuellement utilisés chez nous sont insuffisants dans la mesure où ils ne nous disent rien, ou presque, de la personnalité du candidat pilote. Tous les éléments se rapportant à la structure psychique, au « moi » profond, aux sentiments, à la moralité, au passé de l'individu et à sa manière de s'adapter à la société et à son milieu, nous échappent complètement.

CE QUE NE DOIT PAS AVOIR UN PILOTE "SUR"

Aujourd'hui, la psychologie clinique a mis au point des moyens d'enquête sur la personnalité qui permettent des résultats appréciables : depuis la conversation conduite selon une technique appropriée jusqu'aux tests, aux questionnaires caractériologiques, aux questionnaires pour la détermination du niveau d'anxiété, aux tests de moralité sociale, etc... Ce sont des méthodes qui présentent incontestablement de grandes difficultés d'application,

qui demandent du temps et un personnel expert. Il n'est pas possible actuellement de les utiliser sur une vaste échelle aussi bien chez nous que partout ailleurs. Cependant, mise à part la question de l'application, il est déjà possible de donner dès à présent suffisamment de renseignements concernant le profil psychologique d'un pilote « sûr » (sinon « idéal », ce qui est trop demander !), dans le sens tout au moins de ce qu'il ne doit pas avoir. En d'autres mots, il est possible de définir avec une bonne approximation la personnalité opposée, celle du pilote peu sûr et dangereux. Les facteurs psychiques en cause sont essentiellement les suivants :

a) *l'anxiété* : la tension anxieuse, non pas occasionnelle, mais intimement liée à la structure de la personnalité à cause de conflits psychologiques non liquidés.

b) la tendance excessive à *l'affirmation de soi-même* (qui est souvent le résultat de frustrations subies précédemment, pendant l'enfance ou la vie adulte, dans les affections, les aspirations au succès, etc...). Cette tendance conduit à ce que l'on a défini comme le « complexe du champion », un complexe de premier de la classe, et donc au besoin incoercible d'affirmer sa propre supériorité par le moyen dont on dispose à ce moment (le véhicule), quelques fois dans un but spectaculaire vis-à-vis des personnes présentes sur la route ou des personnes transportées (comme dans le cas de jeunes gens accompagnés de jeunes filles). En général, il s'agit là du phénomène qui engendre la manie du dépassement et le besoin psychologique de ne pas être dépassés, en plus, bien entendu, de ce que l'on appelle le goût de la vitesse (dû aussi à des composantes d'anxiété). Cette tendance est fréquente chez les jeunes dans la mesure où ils sont davantage sujets à des frustrations dans leurs aspirations (étude, carrière, etc...) et elle est si fortement négative qu'elle rend inefficace une « habileté » incontestablement plus grande dans le pilotage due aux reflexes plus rapides des jeunes.

c) *l'insensibilité sociale*, donc l'intolérance envers les droits d'autrui, l'absence d'esprit démocratique, le désir de dominer les catégories d'usagers de la route appartenant à d'autres classes sociales. Tout ceci est entièrement vrai pour le possesseur d'automobile dans ses rapports avec le cycliste, ou pour le conducteur de camion-remorque dans ses rapports avec le pilote d'une voiture de tourisme.

d) la *fragilité émotive* dans la mesure où elle influe sur l'efficacité intellectuelle indispensable pour être conscients d'une situation donnée.

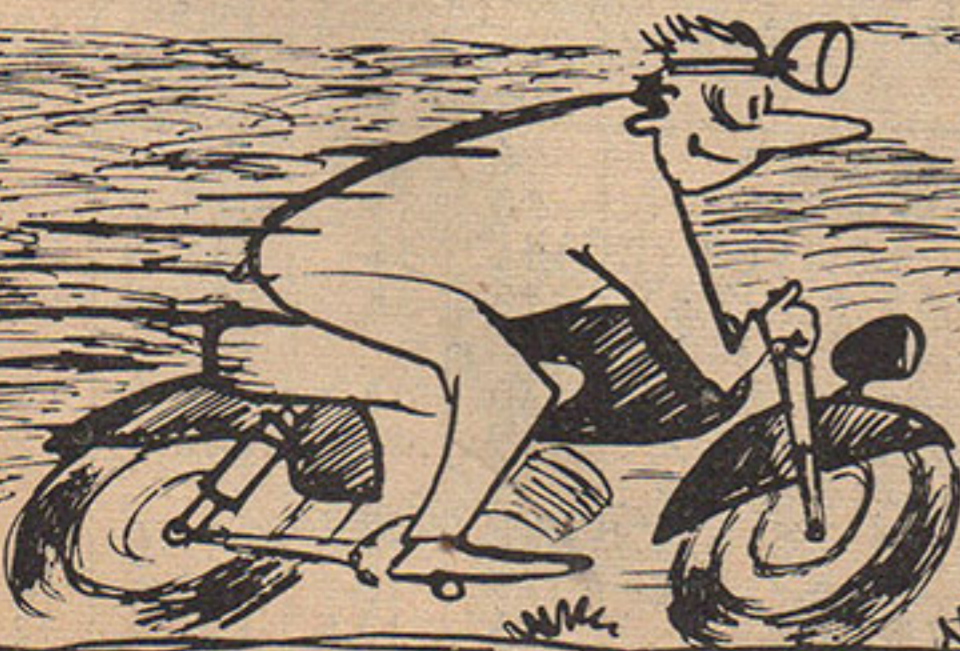
e) la *charge agressive* orientée vers l'extérieur et mal canalisée vers des objectifs socialement utiles. Ce facteur est typique de la situation de « non-maturité » psychologique globale qui caractérise le profil le plus négatif du pilote.

UNE SCIENCE D'AVENIR

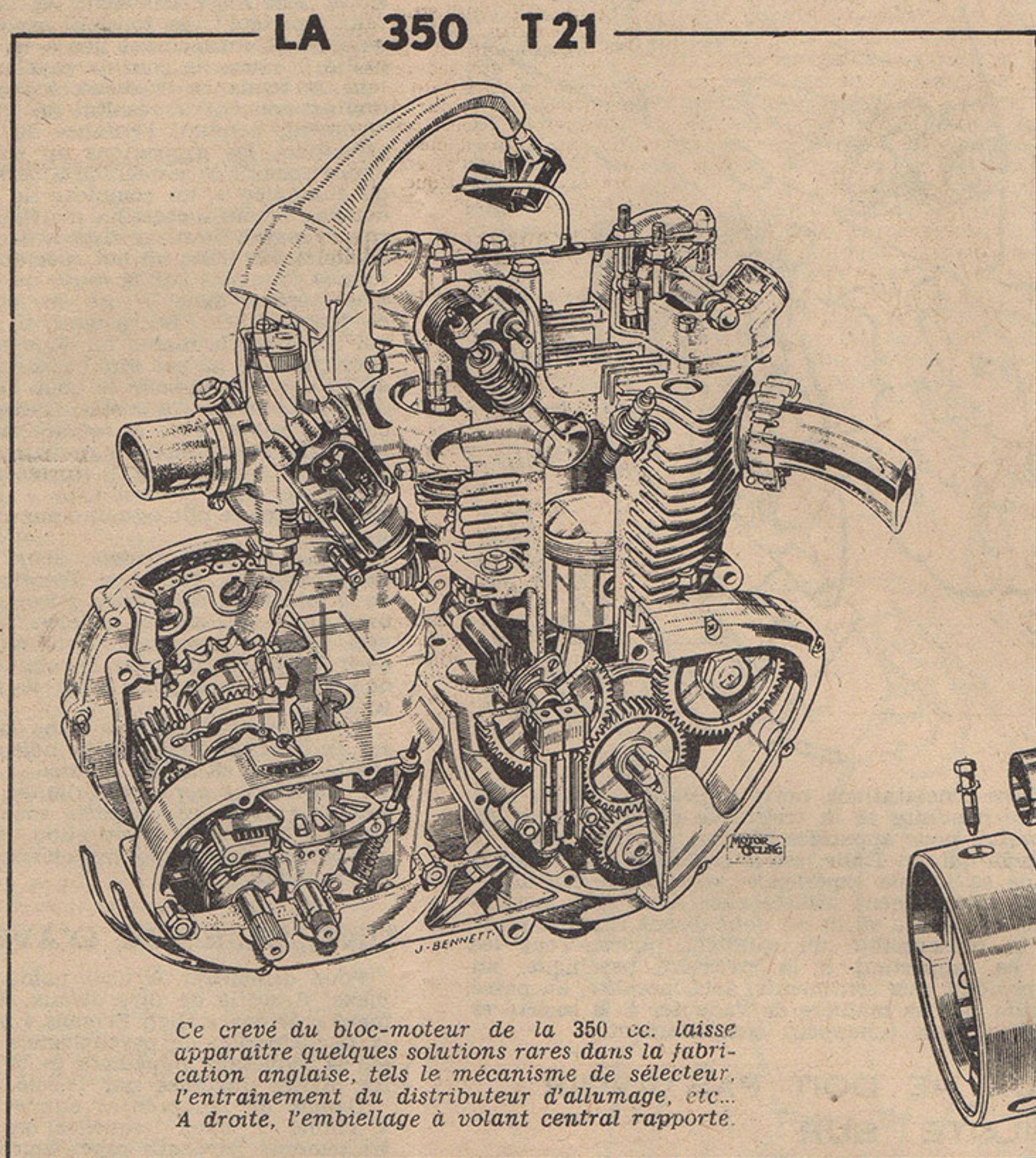
Pour démontrer à quel point ce problème est complexe, il suffit de dire qu'aux Etats-Unis on a récemment créé des « High Schools » pour automobilistes, avec la participation de psychologues émérites. Le résultat a été la réduction immédiate de 50 % des accidents parmi les pilotes diplômés par l'école.

Depuis de nombreuses années déjà fonctionnent des « clinics », dans lesquelles on peut soumettre à des traitements psychothérapeutiques et de rééducation les pilotes les plus souvent accidentés. Aux Etats-Unis, le comité qui s'occupe du problème de la sécurité sur les grandes autoroutes appartient à l'Académie des Sciences et au « National Research Council ». Il serait opportun que chez nous aussi, en dehors de nombreuses polémiques, les études sur la psychologie du pilote soient reconnues et soutenues.

(d'après la revue « Pirelli »)

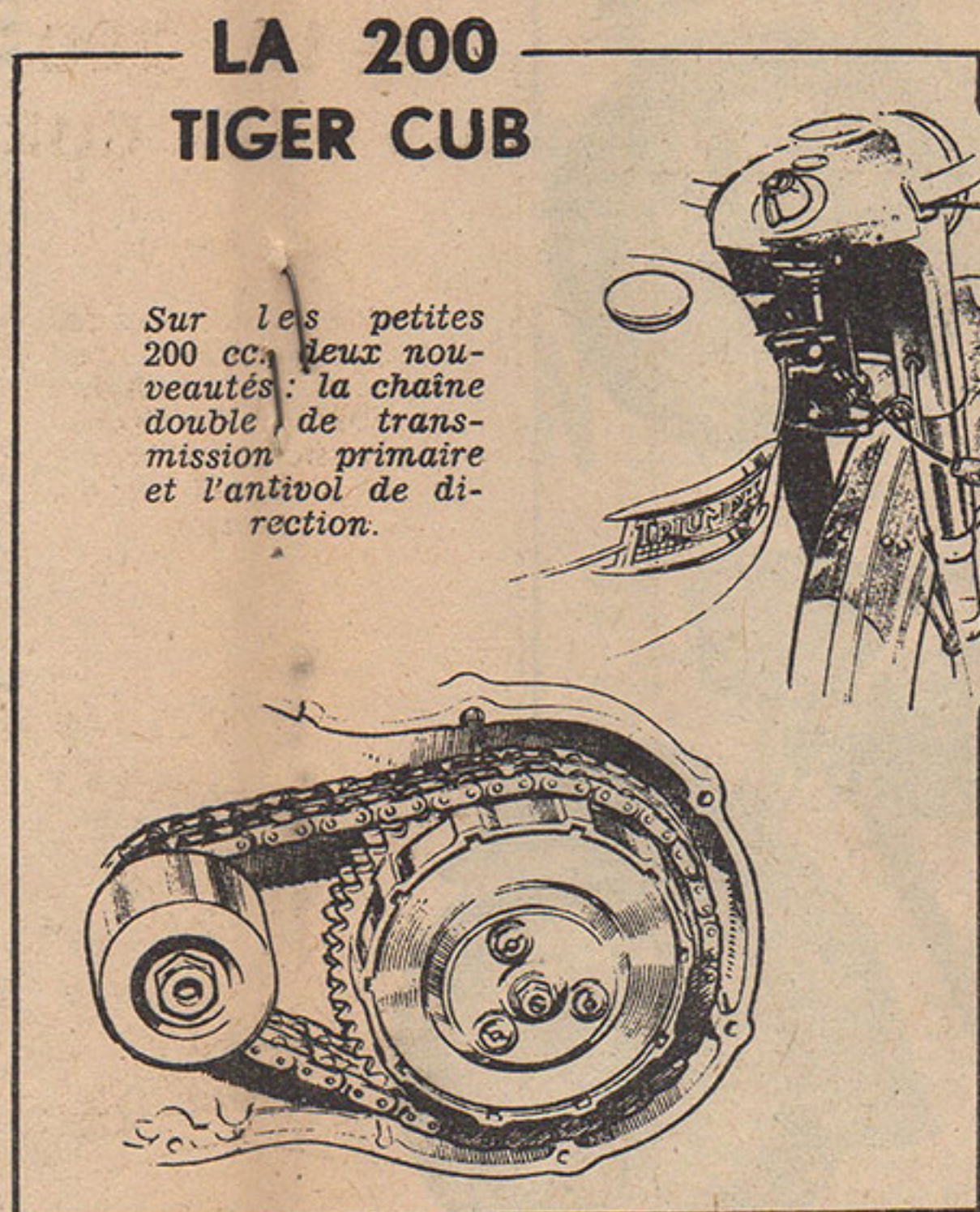


... DE NOMBREUSES MODIFICATIONS DONT UN DEBRAYAGE AUTOMATIQUE



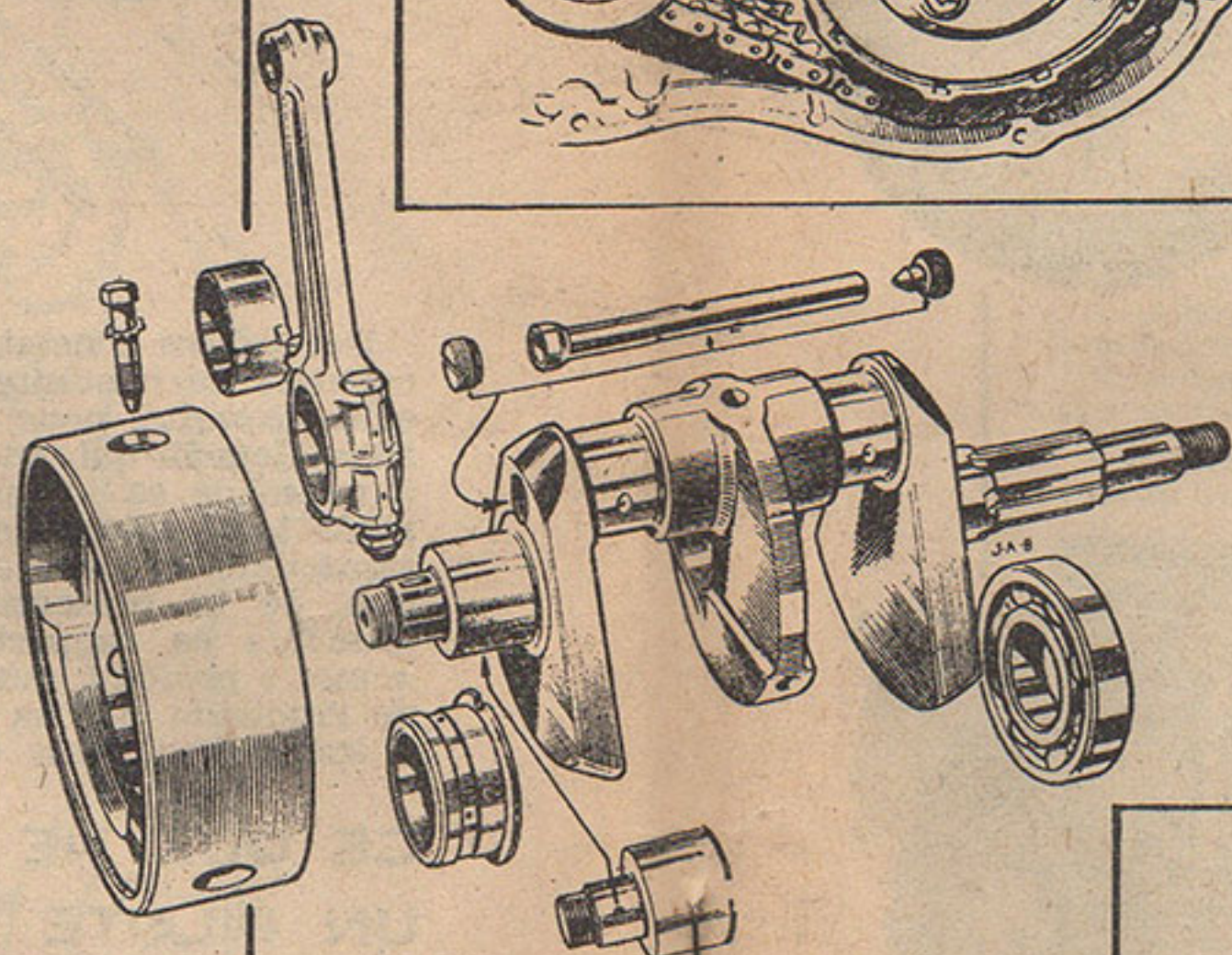
LA 350 T21

Ce crevé du bloc-moteur de la 350 cc. laisse apparaître quelques solutions rares dans la fabrication anglaise, tels le mécanisme de sélecteur, l'entraînement du distributeur d'allumage, etc... A droite, l'embellissage à volant central rapporté.



LA 200 TIGER CUB

Sur les petites 200 cc, deux nouveautés: la chaîne double de transmission primaire et l'antivol de direction.



Documents « Motor cycling » et « The Motor cycle »

LORSQUE l'industrie de la motocyclette redémarrera il y a plus de dix ans maintenant, il faut reconnaître que nous avons été redevables aux ingénieurs Tchécoslovaques de quelques solutions qui depuis ont fait leur chemin.

Toutefois, parmi ces nouveautés, il en fut une qui demeura le seul apanage de Jawa jusqu'à aujourd'hui: le débrayage automatique, lors des changements de vitesse.

UN DEBRAYAGE AUTOMATIQUE

Avec le Salon de Paris 1957, cette exclusivité a disparu, puisque les 500 et 650 cc Triumph 1958 possèdent également un tel mécanisme.

A vrai dire, comme dans le cas des Jawa, le mécanisme est fort simple, et l'on peut s'étonner que la généralisation du procédé n'ait pas eu lieu.

Mais est-ce vraiment, pour la clientèle motocycliste, un réel avantage que de passer ses vitesses simplement au pied, sans accompagner cette opération d'un débrayage à la main?

On facilite bien souvent les reprises en faisant patiner légèrement l'embrayage, après le passage d'un rapport supérieur.

Ici, il y aura difficulté à le faire, car la sensibilité du pied est moins grande que celle de la main, et il ne sera guère aisé de doser avec la botte la vitesse de déplacement du sélecteur lors de son retour vers son point neutre.

Reste heureusement la commande d'embrayage à la main, qui, primant la nouvelle commande automatique, permettra à qui le voudra de doser comme il l'entend l'embrayage. Ainsi, et, heureusement, cet automatisme n'est que facultatif. L'embrayage à main demeure, et, d'ailleurs son usage reste obligatoire pour les démarrages par exemple.

★ Pour ou contre, voyons néanmoins comment se présente ledit mécanisme.

Solidaire de l'axe de la pédale de sélecteur nous trouvons une pièce portant à la fois les cliquets du sélecteur, mais aussi une rampe, contre laquelle vient prendre appui un galet.

Ce galet est solidaire, quant à lui, de la commande de débrayage.

Lorsque l'on actionne la pédale de sélecteur vers le haut, ou vers le bas, le profil de la rampe pousse le galet qui, à son tour, pousse la tige d'embrayage, assurant ainsi le débrayage automatique lors du changement de vitesse.

Dans le cas où l'on veut débrayer à la main, l'action sur la poignée désolidarise le galet de sa rampe, et, quelle que soit alors l'action effectuée sur la pédale de sélecteur, rampe et galet ne sont plus en contact: nous sommes bien constamment débrayés.

★ Mais les Triumph 1958 se signalent aussi par quelques autres innovations.

UNE CHAÎNE DOUBLE... ET UN ANTIVOL

Sur les petites « Tiger Cub », de 200 cc, malheureusement presque inconnues en France, nous trouvons une nouvelle transmission primaire, assurée par une chaîne double, ainsi qu'un silencieux encore plus efficace, un garde-boue arrière plus profond... et un antivol de direction Nelman, ce qui est une grande nouveauté pour la construction anglaise.

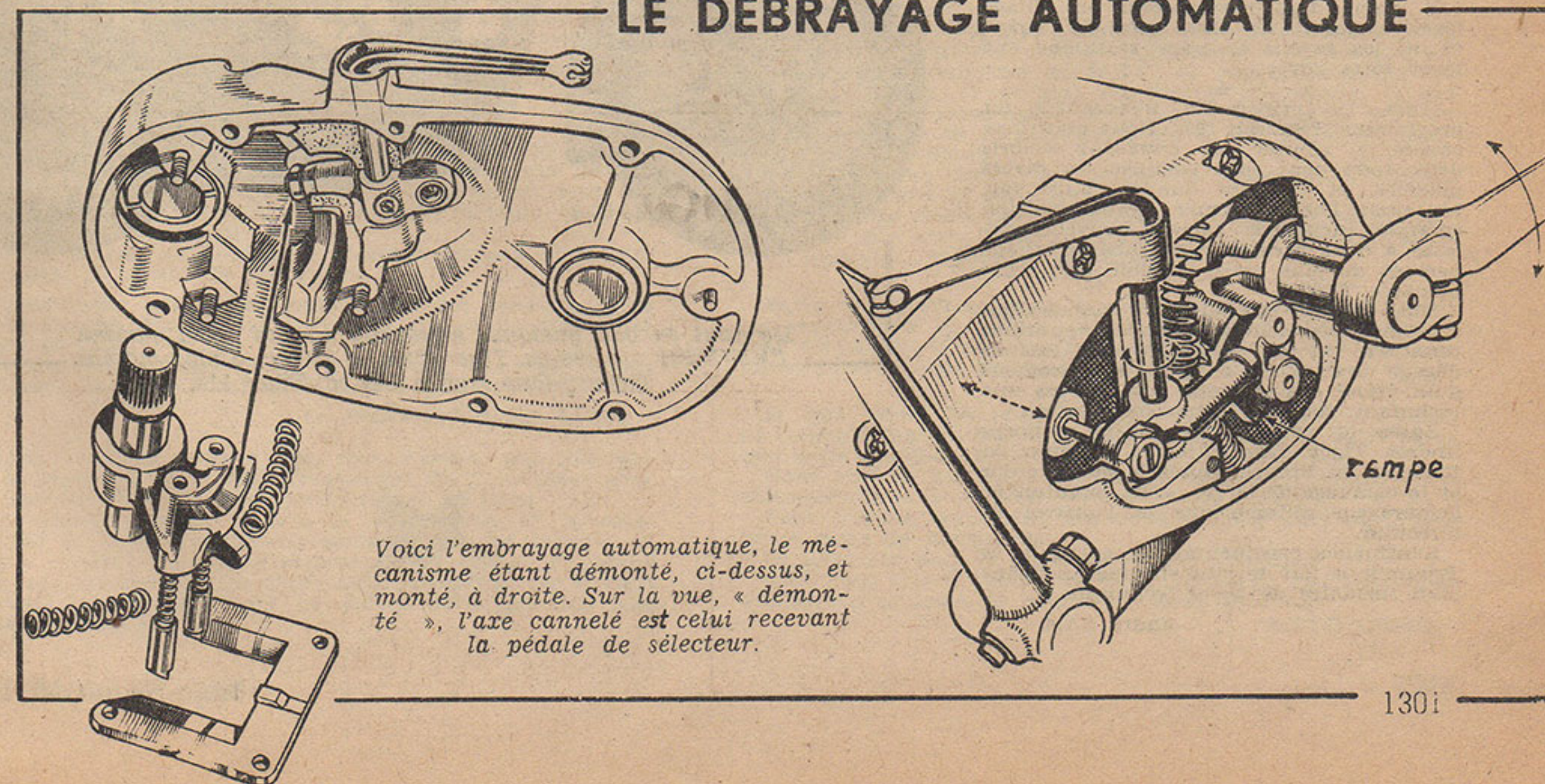
Cet antivol — qui n'équipe la machine que contre supplément — se retrouve d'ailleurs sur tous les modèles de la gamme Triumph.

AUTOUR DE LA 350 cc.

Avec la commercialisation effective du modèle depuis quelques mois, l'usine lève maintenant un peu plus le voile qui recouvrait cette machine.

On précise ainsi que dans sa forme « standard » le diagramme de distribution est identique à celui de la Speed-Twin.

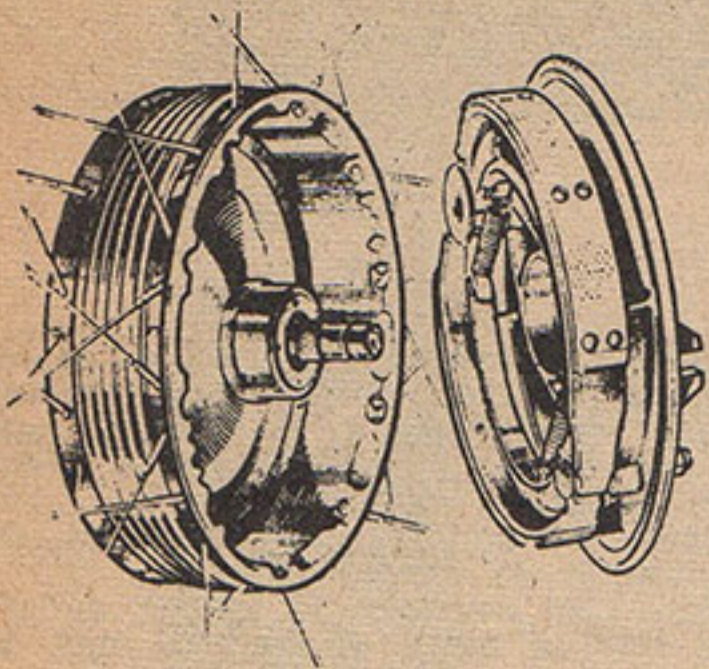
LE DEBRAYAGE AUTOMATIQUE



Voici l'embrayage automatique, le mécanisme étant démonté, ci-dessus, et monté, à droite. Sur la vue, « démonté », l'axe cannelé est celui recevant la pédale de sélecteur.

CARACTÉRISTIQUES DES MODÈLES TRIUMPH 1958

| TYPE | CYLINDRÉE | TAUX DE COMPRESSION | PUISSANCE REGIME | RAPPORTS DE BOITE DE VITESSES | POIDS | RESERVOIR | EMPATTE- | GARDE | HAUTEUR |
|-------------|-----------|---------------------|------------------|---|-------|-----------|----------|--------|----------|
| | | | | | | ESSENCE | MENT | AU SOL | DE SELLE |
| | | | | | Kg. | Lit. | Cm. | Cm. | Cm. |
| TIGER CUB | 199 | 7.0 | 10/6,000 | 6.4, 8.3, 12.9, 19.3 | 98 | 13.5 | 124.5 | 11.4 | 72.5 |
| TIGER CUB C | 199 | 7.0 | 10/6,000 | 7.2, 9.4, 14.4, 21.6 | 93 | 13.5 | 124.5 | 15.2 | 76.2 |
| TWENTY-ONE | 348 | 7.5 | 18.5/6,500 | 5.3, 6.3, 9.3, 13.0 | 154 | 16 | 131.5 | 12.7 | 72.5 |
| SPEED TWIN | 498 | 7.0 | 27/6,300 | Solo: 5.0, 5.9, 8.5, 12.2 S/c: 5.8, 6.9, 9.8, 14.2 | 179 | 18 | 141.6 | 12.7 | 77.5 |
| TROPHY | 498 | 8.0 | 33/6,500 | 5.2, 6.2, 8.9, 12.8 | 170 | 13.5 | 141.6 | 12.7 | 77.5 |
| TIGER 100 | 498 | 8.0 | 32/6,500 | Solo: 5.0, 5.9, 8.5, 12.2 S/c: 5.8, 6.9, 9.8, 14.2 | 175 | 18 | 141.6 | 12.7 | 77.5 |
| TIGER 110 | 649 | 8.0 | 40/6,500 | Solo: 4.6, 5.5, 7.8, 11.2 | 177 | 18 | 141.6 | 12.7 | 77.5 |
| THUNDERBIRD | 649 | 7.0 | 34/6,300 | S/c: 5.2, 6.2, 8.9, 12.8 | 179 | 18 | 141.6 | 12.7 | 77.5 |
| TROPHY TR6 | 649 | 8.0 | 40/6,500 | 4.6, 5.5, 7.8, 11.2 | 173 | 13.5 | 141.6 | 12.7 | 77.5 |



Voici le nouveau moyeu-
frein avant équipant certains
500 cc. et 650 cc.

ce qui explique les 18,5 cc seulement.

Mais faudrait-il entendre par là que nous aurons droit prochainement à un dérivé plus sport ? Cela n'a rien d'in vraisemblable pour qui suit la politique de la firme, qui s'est toujours attachée jusqu'à présent à doubler, dans toutes les cylindrées commercialisées, le modèle tourisme d'un modèle sport. Une 350 sport n'aurait donc rien d'insolite, mais précisons bien cependant, que pour le moment, il n'en est pas question.

Par ailleurs, il faut remarquer sur cette 350 cc le vilebrequin en une seule pièce, avec le volant central rapporté. Les bielles, évidemment à chapeau, sont montées sur 2 demi-coussinets micro-Babbitt.

De la partie cycle, que nos lecteurs connaissent déjà, retenons simplement l'angle de chasse de 66° 1/4 au lieu des 60° 3/4 employés de longue date chez Triumph ; cette modification ayant évidemment pour but d'accroître la maniabilité, la « légèreté » de la direction.

SUR LES GROSSES CYLINDRÉES

Certaines modifications sont communes aux 500 cc et 650 cc, tels l'embrayage automatique déjà mentionné, les antivols de direction, ainsi que garde-boue avant plus profond, etc.

Mais par contre, le nouveau moyeu-frein avant de 205 mm, n'est prévu que sur les modèles T 100 et T 110 ainsi que sur la TR 6 Trophy.

Il s'agit d'un moyeu-frein en alliage léger, à garnitures assez près du centre, et où les rayons à tirage rectiligne ont leurs têtes noyées.

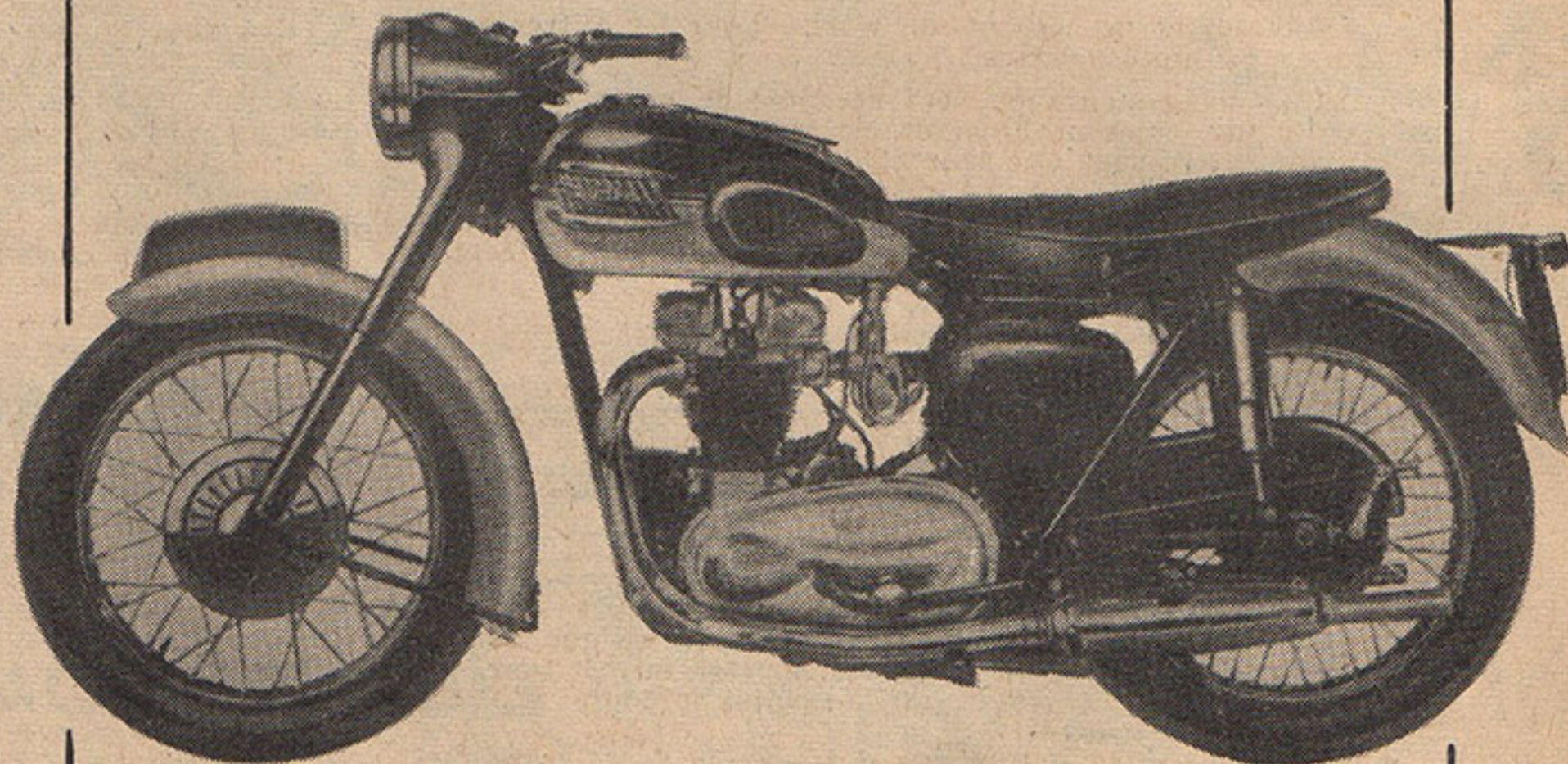
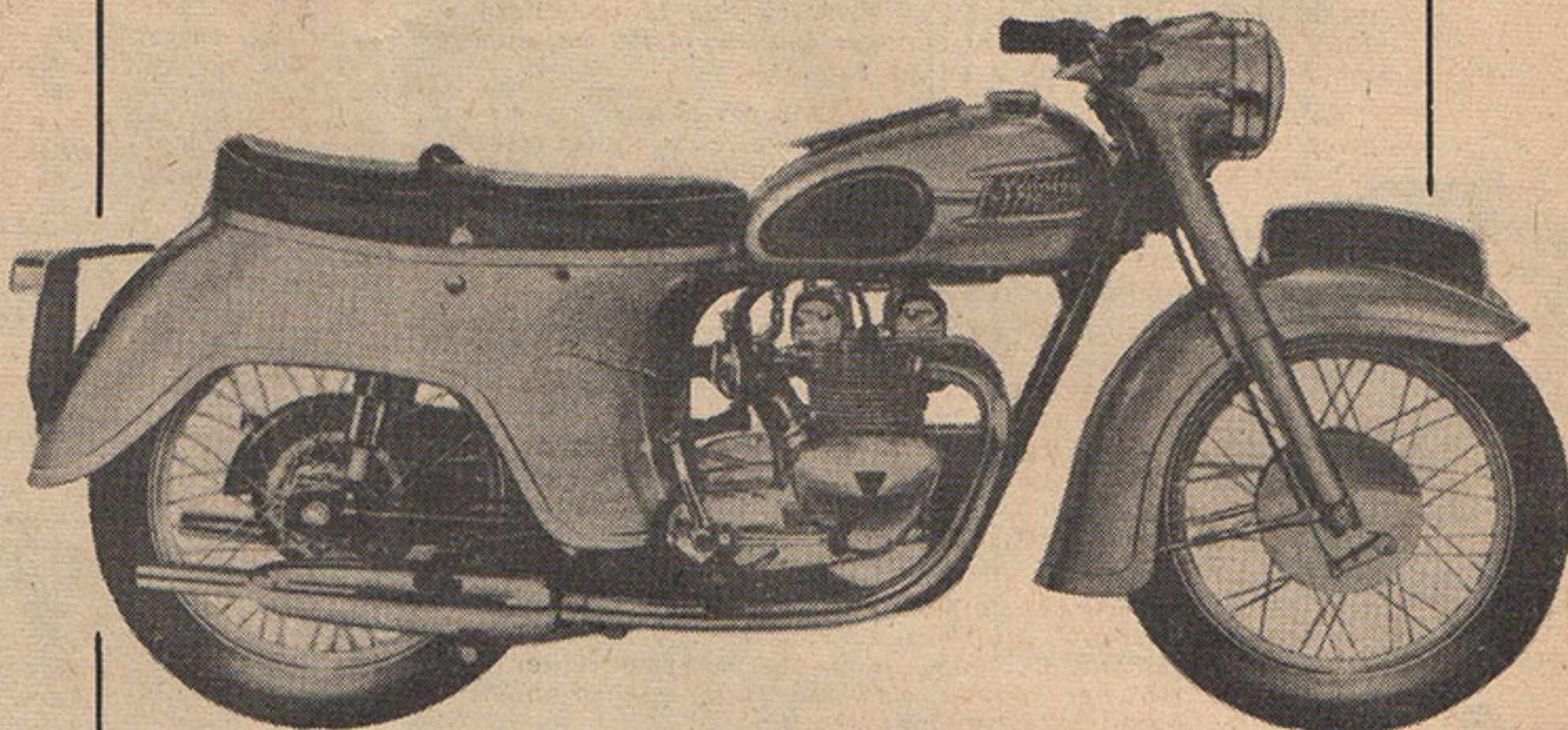
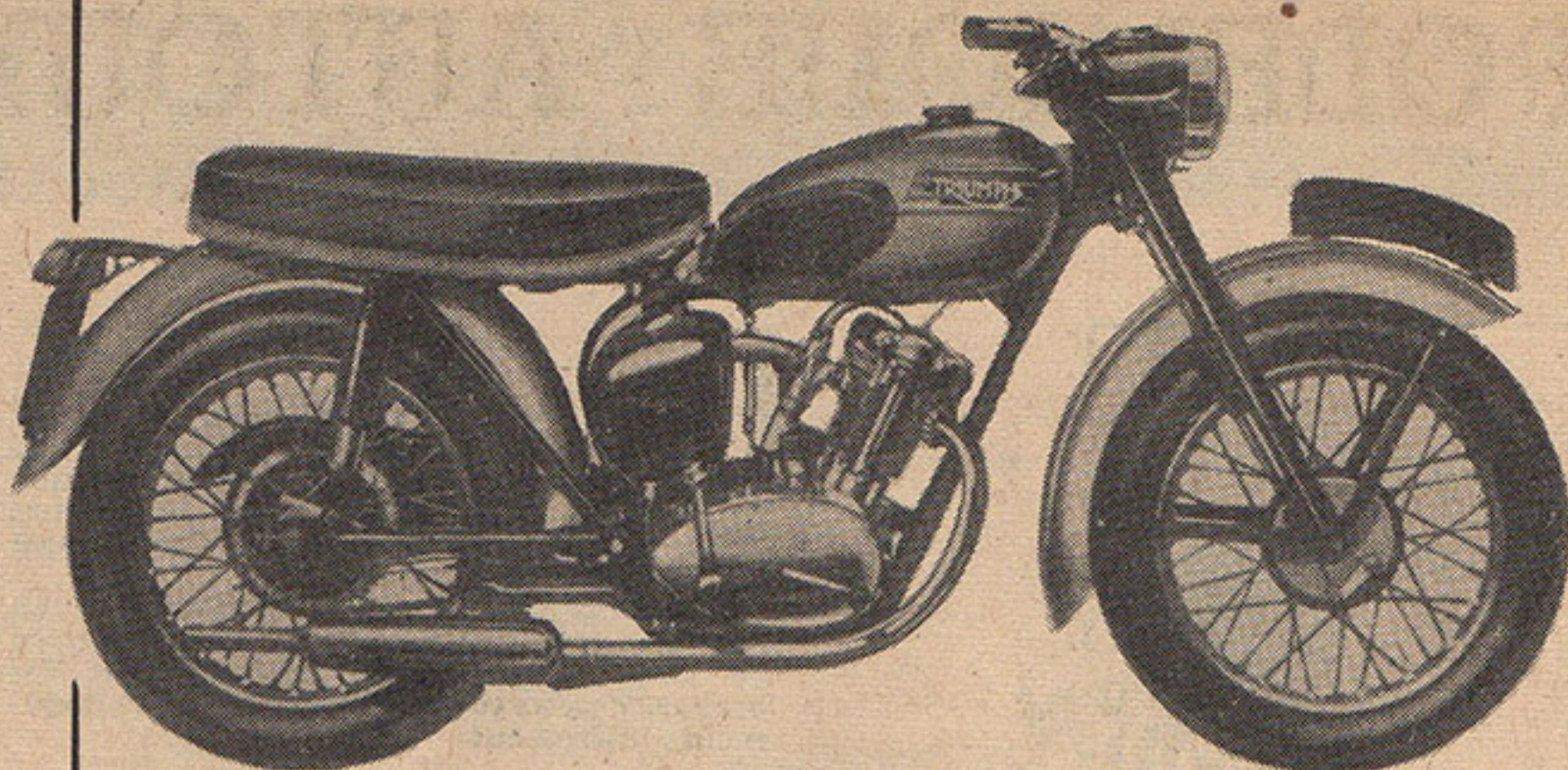
★
Voici, les principales nouveautés du programme Triumph 1958. Nous pourrions encore y ajouter les nouveaux coloris deux tons dont sont emaillés les divers modèles, et signaler que la T 100 fait toujours, l'objet d'une transformation sportive (nouvelles cames, nouvelle culasse à deux carburateurs, tubes d'échappement de plus petite section, etc...) dénommée T 100 R.

Mais ce n'est pas sur cette énumération d'ultimes nouveautés que nous voudrions terminer, car de ce programme 1958 se dégage tout autre chose : le glissement d'un grand constructeur anglais vers une technique toujours plus continentale.

Après la création de petits monocylindres Tiger Cub 4 temps (comme en Italie et en France) après le bloc-moteur et le carénage de la 350, voici maintenant l'embrayage automatique et l'antivol de direction.

L'influence continentale se poursuit, et Triumph se fait de plus en plus, le champion insulaire de cette technique.

André CAM.



De haut en bas, quelques nouveaux visages de la gamme
TRIUMPH : la 199 cc. Tiger Cub, la 350 cc. à bloc-moteur
« Twenty-One » et la 649 cc. Tiger 110.



POLÉMIQUE AUTOUR DU PREMIER PAS MOTOCYCLISTE

NOUS avons reçu du « Motocycle-Club de France », organisateur du Premier Pas Motocycliste, la lettre suivante :

Monsieur,

Dans votre n° 1360 du 12-10-57, vous faites un compte rendu de notre épreuve du « Premier Pas Motocycliste », dans lequel vous ne nous ménagez pas les critiques, encore est-il nécessaire qu'elles soient fondées :

Vous déplorez que nous ayons consenti à faire courir en lever de rideau une épreuve réservée aux motocyclettes 350 « Série et Sport » réunissant seulement quatre partants.

Nous avons pris note de votre grief et puisque vous pensez qu'il en est mieux ainsi, nous supprimerons purement et simplement cette catégorie en 1958.

Où nous ne sommes pas d'accord, c'est sur les deux points suivants :

Vous affirmez que certains pilotes, Gnudi et Bargetzi, se sont renseignés auprès des organisateurs pour savoir si leur victoire dans une épreuve de fond leur interdisait toute participation au Premier Pas Motocycliste et qu'il fut répondu *néativement*. C'est faux ! Aucune réponse de ce genre ne leur a été faite de la part des dirigeants ou employés du « M.C.F. ».

Le règlement était formel, article IV, ainsi rédigé :

« Les concurrents du Premier Pas Motocycliste devront être propriétaires de leurs machines, antérieurement au 1^{er} août 1957, et n'avoir pas été classés « premiers » dans les épreuves correspondantes :

« — Régularité pour les cyclomoteurs, scooters et vélos-moteurs.

« — Courses de côte ou de vitesse pour les autres catégories de motocyclettes. »

Leurs engagements ont été acceptés de bonne foi, alors que les intéressés ne l'étaient certainement pas.

Il est bien exact que leur tentative de fraude a été décelée au pesage, sur la dénonciation de concurrents.

Ils méritaient que les droits versés restent acquis et qu'une demande de sanction à la F.F.M. vienne les rappeler à l'ordre.

Vous confondez encore en citant dans ce cas GNUDI qui ne s'est pas présenté au pesage.

Les concurrents BARGETZI et OBERT ont été remboursés et ont été l'objet d'un simple avertissement verbal.

Nous saurons ce qu'il y a lieu de faire dans l'avenir !

Enfin, vous vous faites l'écho de Mme INSERMINI qui, ayant mal suivi la course, a mal renseigné son mari dans la course des 500 compétition.

En motos 350 et 500 « Course ou Compétition » les concurrents avaient à accomplir 16 tours du circuit : 100 km. 534 : le directeur de la course ne les a arrêtés que lorsque le premier a eu franchi la ligne d'arrivée au 16^e tour.

En 350, trois concurrents ont accompli 16 tours : BAYLE, INSERMINI et DAGAN.

Nous tenons les feuilles de chronométrage à votre disposition pour vous le confirmer.

Convaincus que votre bonne foi a été trompée, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir rectifier ainsi qu'il précède.

Nous vous en remercions à l'avance et vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de nos meilleurs sentiments.

Le Président : Ernest DIOSI.

N.D.L.R. — Nous croyons bon, tout d'abord, que nos lecteurs se reportent au numéro en question (M.R. n° 1360) pour juger exactement des termes employés par M. Diosi.

Nous n'avons jamais réclamé la suppression de la catégorie 350 cc., mais simplement souhaité que les trois — et non pas quatre — partants disputent leur chance en même temps que les concurrents d'une autre cylindrée, car il était incontestablement fastidieux de suivre cette épreuve telle qu'elle fut disputée.

D'ores et déjà nous ne partageons nullement la décision qui consiste à supprimer purement et simplement cette catégorie en 1958.

Les organisateurs ne peuvent pas savoir actuellement s'ils ne réuniront pas l'an prochain un nombre d'engagés en 350 cc. suffisant pour constituer un beau plateau. Il semble donc regrettable de porter un préjudice aux possesseurs de 350 cc. qui auraient l'intention de s'aligner dans cette épreuve... et tout aussi regrettable de faire retomber cette décision sur notre dos, alors que nous n'avons jamais souhaité cela. Nous croyions nous être exprimé assez clairement pour qu'il n'y ait pas confusion, quand nous avons écrit :

« ...Le règlement aurait pu prévoir une telle éventualité (plateau insuffisant en une catégorie) et rendre possible le départ des 350 cc. avec les 500 ou 250 cc. »

Supposons maintenant qu'en 1958 il n'y ait que deux partants en 250 cc., cela supposera-t-il que la cylindrée sera également supprimée en 1959 ?

Voilà une façon bien curieuse d'inciter les motocyclistes à venir à la compétition !...

★
Deuxièmement, le cas d'Obert, Gnudi et Bargetzi. Ce dernier — que nous prenons pour seul exemple — nous a affirmé (il maintient ses affirmations) qu'il a d'abord téléphoné au M.C.F. avant de s'engager, afin de savoir si sa victoire au Bol d'Or, acquise dans une autre cylindrée que celle dans laquelle il comptait s'aligner au Premier Pas, l'empêchait de participer à cette épreuve. Cette victoire au Bol d'Or — épreuve de fond — était en outre acquise en compagnie d'un co-pilote. Il lui fut répondu *téléphoniquement* qu'il pouvait participer à l'épreuve. Fort de cette réponse, et après avoir acquitté ses droits d'engagement, il se présenta au pesage et renouvela sa demande auprès de M. Colin. Celui-ci déclina toute compétence en la matière et renvoya Bargetzi devant les commissaires chargés du pesage, qui acceptèrent son engagement.

Ce ne fut qu'après les entraînements qu'une réclamation fut déposée par d'autres concurrents, et c'est bien là où le bât blesse.

Nous sommes parfaitement d'accord avec les organisateurs pour avoir refusé l'engagement de Bargetzi, comme ceux d'Obert et Gnudi, puisque tel était leur règlement.

Ce que nous n'admettons pas, c'est que ce soit en dernière minute que le refus de participer à l'épreuve leur ait été signifié, après que ces pilotes aient participé aux entraînements, sauf Gnudi.

Evidemment, la réponse ayant été faite téléphoniquement, il est aisé de contester celle-ci. Au pesage, il fut même dit à Bargetzi que l'employé du M.C.F. ne pouvait trancher un cas aussi épineux. Il est bien regrettable que celui-ci se soit prononcé sans connaissance de cause et qu'il n'ait pas cru devoir faire part de la question posée à qui, au M.C.F. pouvait trancher celle-ci.

De la manière dont s'est déroulé le malentendu, chacun peut prétendre être dans son droit.

N'épiloguons donc pas inutilement. Avis aux concurrents : demandez par écrit, avis au M.C.F., un employé compétent pour répondre... même au téléphone.

★
Enfin, en ce qui concerne le nombre de tours effectués par les concurrents en 500 cc., si les feuilles de chronométrage sont formelles... il ne nous reste plus qu'à supposer que certaines personnes ne savent plus compter jusqu'à 16.

★
Et que toutes les réserves que nous formulons à l'égard de l'organisation du M.C.F. ne fassent pas supposer autre chose que notre profond attachement au sport motocycliste.

Nous aurions pu faire un compte rendu du Premier Pas Motocycliste sans soulever toutes ces questions.

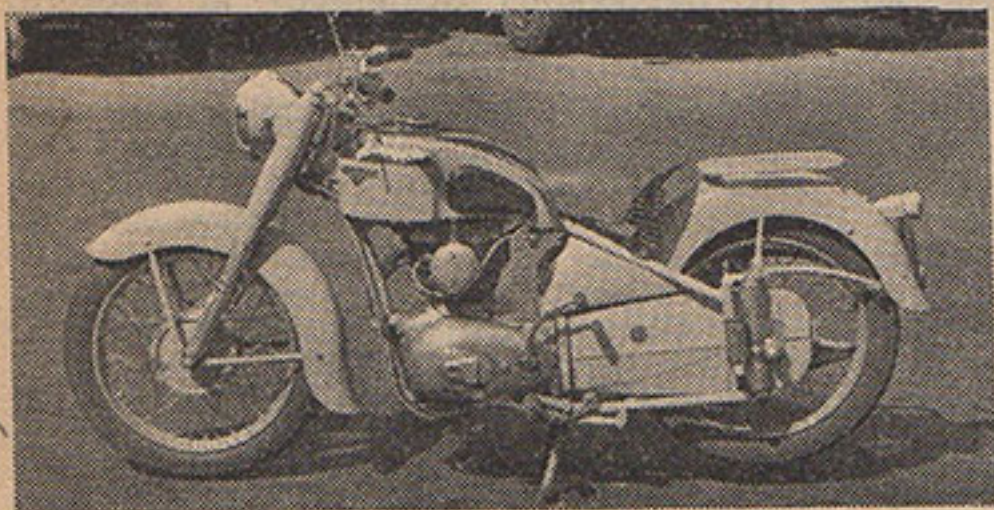
Nous croyons fermement que nous aurions alors manqué à notre tâche de journaliste.

Ce n'est pas pour le plaisir que nous critiquons. C'est pour que le sport vive et se développe que nous nous efforcerons toujours de poursuivre dans cette voie.

MOTO-REVUE.

CE QU'ILS EN PENSENT

RÉPONSE A M. PUBLIER AU SUJET DE LA 350 MOTOBÉCANE



RELISANT votre revue de même qu'on relit un poème, je bute sur quelques appréciations d'un certain Monsieur Publier : donnant son point de vue sur la 350 Motobécane, dans votre n° 1360. Il déborde de son sujet et s'attaque à la moto anglaise de forte cylindrée ; il faut s'attendre à ce que celle-ci se défende et je vous propose le titre suivant qui parle déjà de lui-même :

350 Motobécane et 600 Matchless

Ma 600 Matchless twin n'a que 8.000 kilomètres ; elle est encore trop jeune pour que je vous envoie mes impressions sur elle ; j'en suis en tout cas fort content : confort nettement supérieur à celui de nos 500 d'autrefois grâce aux amortisseurs arrière Girling à trois positions, silence mécanique remarquable, encore parachévé par un filtre à air, reprises et démarrages qui vous arrachent littéralement (on compte 10 secondes pour arriver à 100 à l'heure), vitesse de croisière de 100-110 km/h. compteur en n'ouvrant guère plus du tiers des gaz, vibrations dont la plage a été reportée (de la 500 à la 600) de 90 km/heure à 120, ce qui est satisfaisant, etc... La vitesse de pointe par une machine identique à la mienne essayée récemment à Monthéry, c'est-à-dire munie du filtre à air et comptant 7.800 kms, a donné 150 chrono, soit 160 au compteur.

Tout cela pour faire remarquer à Monsieur Publier, qui vante la conduite « automobile » de la 350 Motobécane, que la voiture est une chose, la moto une autre, et, d'un autre côté, la 600 Matchless, une chose, et la 350 Motobécane, une autre. Nous autres, fanatiques raisonnables de la chose motocycliste et qui passons pour des snobs parce que nous payons (jusqu'à ces jours-ci) 400.000 francs pour une Matchless, ou une Golden-Flash ou une Tiger neuves plutôt que la même somme pour une voiture marquant toujours 25.000 kms au compteur (alors qu'elle a quelquefois un ou deux bons tours de la terre derrière elle), nous aimons y trouver ce que nous rencontrons par ailleurs : mordant, vitesse, brio, etc. Nous n'avons cure d'un moteur élastique et nous ne répugnons pas à changer de rapport, lorsqu'il le faut, n'ayant pas eu besoin de démonter l'embellage pour voir s'il était « genre aviation ».

Tout se tient et il n'est pas nécessaire d'insister pour faire remarquer qu'un moteur qui tourne vite risque de suinter davantage qu'un brave veau de moto-pompe ; mais l'inverse arrive aussi et, en ce qui concerne la Matchless, son étanchéité m'a toujours surpris. Enfin, il est plus facile de rouler à 10 km-/heure à une moto qui plafonne à 110, voire à une charrette, qu'à un avion à réaction, voire une modeste twin de l'école anglaise.

Et puisque nous parlons d'école, qu'il me soit permis de faire remarquer qu'en français correct, on dit « même », en français élégant « voire » et en français inélégant et incorrect « voire même ».

Je ne voulais pas accabler la 350 Motobécane, c'est-à-dire ses conducteurs ; elle a certainement de l'avenir devant elle. Mais elle a été conçue pour un certain usage : c'est une utilitaire, susceptible de rendre des services au « touriste ». Que ses possesseurs ne la comparent pas à la « première classe ».

M. MURPHY (Paris-XVI°).

DANS le cadre de votre « Ce qu'ils en pensent », je serais heureux que vous passiez les quelques lignes suivantes. Notez bien que c'est sur un ton ironique que ces remarques sont faites : elles intéressent le « Ce qu'il en pensent » de M. Publier, sur sa Motobécane 350 L4C (M.-R. N° 1.360).

Si vous avez passé dans vos colonnes les élucubrations de ce Monsieur, j'espère que c'est pour faire rire les lecteurs de « Moto-Revue », car aucun motard sensé ne se rendra aux raisons de M. Publier et encore moins les mécanos (pas comme lui) car il dit qu'il est mécanicien... ! et je ne trouve pas grand chose de mécanique dans ses affirmations.

Prenons son article point par point.

Tout d'abord, je me tiens bien et j'ai, depuis 1954, fait plus de 75.000 km ainsi que des centaines de motards en France. Pour un mécanicien de métier, griller une soupape en tirant à fond à froid, n'est pas une référence et encore moins de serrer 2 fois en rodage sur un 4 temps. Quant à descendre en dessous de 10 kmh en 4^e je demande à voir, et si ce Monsieur faisait une démonstration il y aurait pas mal de spectateurs, mais certainement pas pour admirer !

Je suis possesseur d'un des twins anglais (88) qu'il attaque, et mon âme de bricoleur (car je ne m'intitule pas mécanicien), m'interdit de descendre en-dessous de 50 en 4^e et cela ne m'arrive jamais (mais j'ai essayé). Quant à laisser sur place une B-31, laissez-moi rire une fois de plus, mais j'espère que les possesseurs de cette machine ne laisseront pas cela là, étant avéré par l'essai de C. R. et J. B., qu'il fallait laisser la Motobécane monter en régime toute seule.

Pour les vibrations d'accord. Beaucoup de machines en sont victimes... mais qui disparaissent par *enchantement au-dessus de 110-115*, cette fois-ci je vais tousser !... Si je ne m'abuse, l'essayeur de *Moto-Revue* est monté à 107 kmh assis et 118 couché ! et j'ai suffisamment confiance en lui pour savoir que la machine ne vaut guère plus que ce qu'il lui a fait donner.

Quant à l'huile nous atteignons le maximum avec une huile plus épaisse l'hiver qu'en été !... Je voudrais voir cette Motobécane avec de la SAE 10 sur la côte d'azur en été, à moins de la changer journellement.

Quant au silence, entièrement d'accord. Motobécane a fait un effort. Mais de là à « unique en son genre »... M. Publier n'a jamais entendu tourner une BMW, etc... Unique en son genre chez Motobécane, d'accord, parce que sur les autres modèles et depuis des années, c'était le tintamarre qui était unique en son genre !

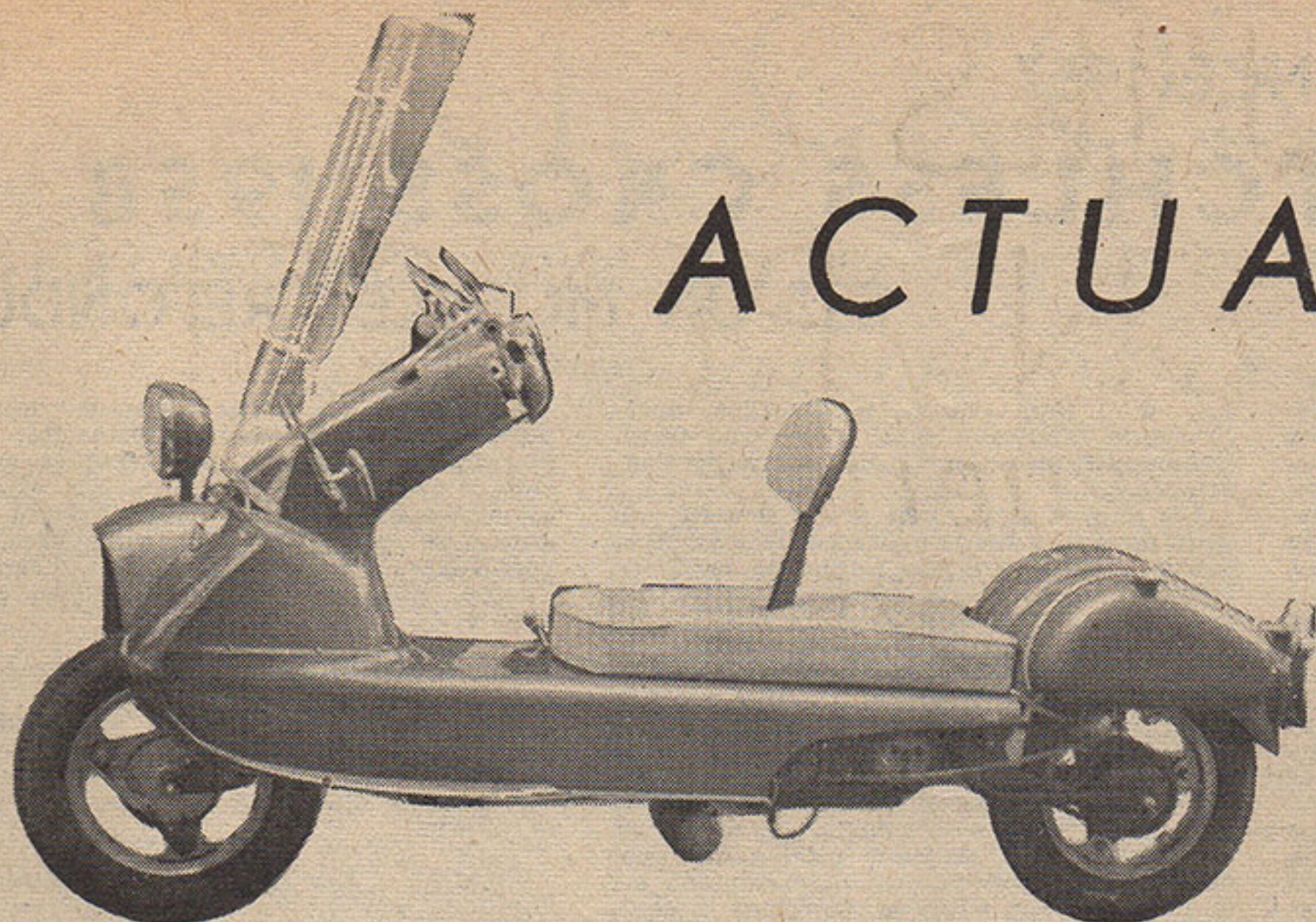
Passons au carburateur. Je ne savais pas qu'en 1954 existait le carburateur Amal monobloc qui me paraît plus récent de près de 2 ans. Il est vrai que cette Motobécane est un peu spéciale (Dixit le propriétaire) : moteur un peu spécial, embellage un peu spécial (aviation). Silence unique en son genre — ralenti exceptionnel — graissage spécial et j'en passe. Ce qui me fait presque regretter d'avoir acheté une Ariel en 54 et une Norton en 56 ! et ma prochaine machine sera une Motobécane à « conduite automobile » !

Il y a un dernier point que j'allais omettre, c'est celui de l'ovalisation au bout de 60.000 km. Je ne sais pas si M. Publier sait ce que c'est qu'un comparateur ? mais « aucune ovalisation » me laisse sceptique. Peut-être a-t-il mesuré avec 2 phalanges à 3 mètres dans le prolongement de l'œil !... et pas le moindre centième, Motobécane est formidable, ainsi que le kick (étonnement des badauds). Ma Norton, ainsi que des milliers d'autres machines en France, part au « quart de tour » presque toujours et je n'ai jamais étonné les badauds. Mais peut-être y a-t-il la manière...

M. M. BOUTTEMY,
Sucy-en-Brie (S.-et-O.).

N.D.L.R. — Le carburateur Amal monobloc date bien effectivement de 1954.

ACTUALITES



Ce scooter biplace d'allure fort singulière a été construit par notre lecteur M. Pagnon, de passage à Paris lors du Salon. Le moins que l'on puisse dire de son esthétique bien particulière est qu'elle a suscité devant le siège de notre revue un intérêt certain de la part des passants...

ADLER CONTINUE ?...

Contrairement aux informations qui se sont fait jour depuis quelques temps, les usines Adler de Francfort poursuivraient la fabrication non seulement des motocyclettes de 250 cc, mais aussi de leur scooter.

Souhaitons que cette dernière nouvelle soit la bonne... il serait navrant de voir disparaître après tant d'autres une des marques allemandes les plus en vue au sein de la production internationale de qualité.

HENRI CLAUDEL, « PERE » DU CARBURATEUR, EST DECEDE

Henri Claudel, technicien français de qualité, s'est éteint récemment à l'âge de 78 ans.

Bien qu'ayant étendu ses activités à l'étude des mines flottantes, projectiles et autres engins utilisés dans la première guerre mondiale, il s'est principalement fait connaître par la réalisation d'un carburateur qui vint à propos favoriser le développement du moteur à explosion.

Comme dans nos carburateurs actuels, l'appareil de Henri Claudel comprenait une cuve pourvue d'un flotteur qui assurait à l'essence un niveau constant. Il comprenait également un gicleur conditionnant l'admission plus importante de l'émulsion, lors des accélérations.

AVIS AUX CANDIDATS A LA LICENCE

Se fondant sur le contenu de notre article du numéro 1357, notre lecteur M. Saint-Pol, de Clermont-Ferrand, s'est rendu à la Préfecture du Puy-de-Dôme, sise en cette dernière ville, afin de déposer une demande de licence de circulation. Or, le dépôt de son dossier n'a pas été accepté, sous prétexte qu'il n'était pas actuellement possesseur d'un véhicule compris entre 51 et 125 cc de cylindrée. Et il a même été dit à M. Saint-Pol, d'une façon formelle, que la licence ne serait délivrée, ni maintenant, ni plus tard aux non-possesseurs des véhicules qu'elle intéresse.

Bien que l'absurdité d'une telle déclaration n'ait pu échapper qu'au seul fonctionnaire qui l'a proférée, nous avons voulu puiser aux sources avant que de confirmer à notre lecteur la stricte validité des renseignements inclus dans notre article précédemment cité. Nous nous sommes donc mis en rapport avec le Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme qui a bien voulu nous donner les précisions suivantes :

1° la délivrance d'un titre de circulation QUEL QU'IL SOIT est absolument INDEPENDANTE de la possession ou de la non-possession d'un véhicule;

2° la licence de circulation DOIT ETRE DELIVREE à toute personne qui en fait la demande accompagnée des pièces réglementaires, comme dit dans notre article, A L'EXCLUSION DE TOUTE AUTRE JUSTIFICATION OU CONDITION;

3° en conséquence de ce qui précède, le refus prononcé à l'encontre du dossier de notre lecteur M. Saint-Pol EST SANS FONDEMENT AUCUN ET TEMOIGNE D'UNE INTERPRETATION ABUSIVE DU DECRET DU 28 AOUT 1957.

Rappelons donc aux fonctionnaires qui seraient tentés (mais on se demande pourquoi !) d'imiter leur ignorant collègue de Clermont-Ferrand que le décret susvisé leur fait une stricte obligation d'accepter dans les délais prévus (2 mois francs, soit jusqu'au 11 novembre inclus) tout dépôt d'une demande de licence de circulation accompagnée de la justification de l'état-civil du candidat et de deux photos d'identité de face ou de trois-quarts, mesurant 4 cm de côté.

EN RAISON DES CIRCONSTANCES...

Depuis le mois d'avril 1953, vous aviez l'habitude de trouver dans les kiosques et librairies, votre numéro de MOTO-REVUE pour deux pièces de 20 francs.

De cette époque à aujourd'hui, il est inutile de s'étendre sur l'augmentation générale des matières premières, des frais d'exploitation, des salaires, etc...

Nous avons tout fait pour maintenir aussi longtemps que possible ce prix de vente... bien modique à l'heure actuelle.

Ce n'est désormais plus possible. Nous nous voyons dans l'obligation avec le présent numéro de porter ce prix à 50 francs.

Nous sommes persuadés que les lecteurs attachés à notre Revue, consentiront ce petit sacrifice.

Mais nous ne voulons pas que cette augmentation soit brutale.

Pour le moment, — mais sans doute pour peu de temps — nous maintenons les tarifs actuels d'abonnement; à savoir 800 frs les 24 n°s et 1.500 frs les 50 n°s pour la France, 1.100 et 2.000 frs, les 24 ou 50 n°s pour l'étranger.

Nous augmentons ainsi le bénéfice que vous réalisez en vous abonnant.

Nous vous offrons par exemple pour 1.500 frs, 50 numéros d'une valeur réelle de 2.650 francs.

Vous réalisez 1.150 frs d'économies... ou l'équivalent du plein de votre réservoir... ou la valeur d'une douzaine de paquets de cigarettes, ou de bien d'autres choses encore.

Pensez-y... et abonnez-vous sans tarder.

MOTO-REVUE.

FRUIT DE L'EXPÉRIENCE 1957

LA MATCHLESS CROSS 1958

EST UN MODÈLE "REFONDU"

La critique est aisée, dit le proverbe, mais si nous n'avons pas ménagé les nôtres à la 500 Matchless de motocross apparue en France au début de la saison, ce n'est pas dans cette prétendue facilité qu'il faut voir l'origine de nos remarques, pour sévères qu'elles aient pu paraître.

Nous pensons que notre rôle consiste ici à mettre en lumière toutes les imperfections qu'il peut nous être donné de rencontrer, qu'il s'agisse alors du domaine technique aussi bien que de n'importe quel autre sujet du ressort du sport motocycliste.

Mais la critique, faut-il le souligner, ne se justifie que dans la mesure où elle comporte un aspect constructif, soit qu'elle apporte en elle-même une solution aux problèmes considérés, soit encore qu'elle incite ceux auxquels elle s'adresse à définir par voie de conséquence les améliorations souhaitées.

Aussi nous est-il agréable de rendre aujourd'hui cette justice à l'importateur Matchless en France, M. Aris : aucun des points défectueux que nous signalions dans notre série de reportages portant sur la saison 1957 de motocross n'a été par la suite négligé par l'usine, qui a étudié en laboratoire les éléments incriminés, les pièces brisées, afin d'en situer les faiblesses et d'y porter aussitôt remède.

N'est-ce pas là, pour les pilotes qui ont fait confiance à la marque, le meilleur des encouragements à persévérer ?

UNE PERIODE D'ADAPTATION

Ce n'est pas sans un certain courage commercial que l'importateur de la marque anglaise a accepté, sur la demande expresse de certains coureurs, d'introduire chez nous ce modèle cross inédit et dont on ne pouvait présumer des résultats qu'il apporterait.

Fournissant ces machines non seulement aux pilotes nationaux (auxquels elles ont d'ailleurs donné pleine satisfaction), mais aussi à des hommes réputés pour conduire durement (le regretté Frantz, le fulgurant Jean Hazianis), le maximum a été fait néanmoins pour en contenter les divers possesseurs.

Il y a eu fatalement une certaine période d'adaptation durant laquelle les quelques machines déjà en action sur les terrains firent l'objet d'un intérêt tout particulier du fait de la nouveauté qu'elles représentaient. C'est un peu à cela que l'on dut de voir relever toutes leurs défaillances au fur et à mesure qu'elles se faisaient jour. Défaillances qui n'étaient d'ailleurs pas l'exclusivité de la marque, mais qui ressortaient plus spécialement par le fait de l'attention que l'on prêtait aux quelques modèles alignés parmi la concurrence.

Défaillances au surplus qui n'incombaient pas toujours à la « mécanique ». Certains pilotes ne surent pas s'adapter immédiatement à leurs nouvelles montures, où ne tinrent pas assez compte de la différence existant entre la nature des circuits anglais (pour lesquels ces motos étaient construites) et celle de nos terrains, qui deviennent de plus en plus « artificiels » et rapides, trop même de ces derniers points de vue.

PUISSANCE, ROBUSTESSE, LEGERETE...

Par rapport à la moyenne généralement rencontrée, la Matchless se distinguait par une très grande légèreté (autour de 130

kg), d'où plus grande maniabilité, accélérations facilitées, mais aussi une fragilité conditionnée par l'allègement de l'ensemble.

Les choses vont ainsi présentement : il faut produire des machines à la fois puissantes, robustes et de faible poids. Et la solution de ce triple problème ne va pas sans difficiles recherches.

Chez Matchless, celles-ci sont effectuées à partir des observations des pilotes et tout spécialement des « officiels » de la marque, Geoff Ward et Curtis (ce dernier très brillant en Grande-Bretagne cette année).

Ces deux pilotes disposent, du fait de leur appartenance à l'usine, de machines comportant des réglages réellement spéciaux, de machines dont le rendement est le plus souvent supposé supérieur à celui des modèles « client », ce qui a pu conduire nos coureurs à souhaiter posséder à leur tour ces mêmes montes.

Mais qui dit machine d'usine, dit en fait machine d'essais, avec non seulement les avantages, mais plus souvent encore les aléas que la chose comporte.

C'est pourquoi la firme londonienne se réserve de n'appliquer aux modèles « client » les caractéristiques des montes d'usine que dans la mesure où l'expérimentation a apporté des résultats satisfaisants.

Ce n'est pas au pilote indépendant à « essayer les plâtres ».

Toutefois, d'énergiques efforts ont été faits en vue d'éliminer pour la saison 1958 les ennuis expérimentés durant la période 1957.

Retrouvons-en les aspects essentiels :

LA PARTIE CYCLE

LE CADRE : il a été redessiné pour obtenir une meilleure tenue de route (pour autant que l'on puisse se servir d'une semblable expression à propos de moto-cross). En outre, et afin d'éliminer les ruptures parfois constatées à la partie avant, une méthode de brasage différente a été employée, qui permet au métal de s'intégrer désormais parfaitement.

Le raccord situé en haut du tube avant a été renforcé pour obtenir une plus grande résistance, pour écarter aussi la tendance au durcissement quelquefois relevée cette année.

Répondant à la demande formulée par certains pilotes, M. Jock West, directeur de l'usine a déclaré qu'il ne pensait pas qu'un cadre double berceau fut nécessairement plus résistant qu'un cadre monotube correctement dessiné et que, compte tenu des modifications énoncées ici, la marque se montrait persuadée que le nouveau cadre simple berceau donnerait entière satisfaction.

(Précisons que nous ne partageons pas absolument le sentiment de M. J. West en ce qui concerne la robustesse comparée des cadres simple et double berceau. Nous attendrons donc la saison 1958 pour nous prononcer personnellement sur ce point.)

LES SUSPENSIONS : En relation directe avec le nouveau dessin du cadre. Les amortisseurs arrière ont été améliorés et leur longueur augmentée. Leurs supports sur le cadre ont également été renforcés.

Du côté fourche télescopique, on a déterminé que certaines ruptures du cadre étaient survenues du fait qu'elle talonnait, par manque d'huile dans les amortisseurs ou pour d'autres raisons.

En conséquence, les amortisseurs de fourche avant ont aussi été modifiés.

ROUES ET FREINS : Outre que les axes de roues arrière sont désormais en

acier spécial, les freins centraux, déjà réputés pour leur grande efficacité, sont pourvus maintenant de nouvelles garnitures d'un type « course ». En effet, il est arrivé que les garnitures utilisées cette année se détachent des mâchoires. Les garnitures 1958 ont fait l'objet d'essais à l'usine, qui n'a enregistré aucun ennui avec elles.

RESERVOIRS : L'attache arrière du réservoir d'essence en alliage léger, d'une contenance de 11 litres, a été modifiée. Quant au réservoir d'huile, il a été déplacé vers l'intérieur, de sorte que son bouchon ne constitue plus une gêne pour le pilote.

CHAINE : Les ruptures de chaîne surviennent sur n'importe quelle machine, qu'elle qu'en soit la marque. C'est pourquoi nombreux sont les coureurs qui montent un guide-chaîne. Pour simplifier la question, les Matchless 1958 comporteront cet accessoire d'origine, sur demande des intéressés.

PARTIE MOTRICE

BOITE DE VITESSE : Il y a eu pas mal de « casse » dans ce domaine, en début de saison. Désormais les pignons de boîte sont exécutés en acier spécial, et leur renforcement — déjà expérimenté — a éliminé les ennuis enregistrés précédemment. Enfin, pour éviter aux chaînes toute possibilité de torsion, les boîtes de vitesses sont montées avec double tendeur.

LUBRIFICATION : Les moteurs 1957 étaient conçus pour être graissés à l'huile de ricin, ce qu'ignoraient plus ou moins certains coureurs. L'utilisation par ces derniers d'huile minérale en place d'huile végétale détermina dans la distribution une usure anormale (pignons à cames et poussoirs).

Afin de prévenir toute utilisation inopportune d'une huile inappropriée, des modifications ont été apportées aux moteurs 1958, qui pourront utiliser sans aucun inconvénient une huile minérale normale.

Dans ce but, les ressorts de soupapes ont été modifiés, les cames et les pignons sont traités par un nouveau procédé chimique qui réduit fortement la possibilité d'usure à ce point de grand effort.

ET MAINTENANT, UN PEU DE PATIENCE...

A la question que nous lui posions lors de notre visite à son stand de la Porte de Versailles, M. Aris voulut bien répondre que les moteurs 1958 disposaient de cames d'un dessin nouveau.

D'avantage de CV en pointe, ou d'avantage de CV en bas ? Nous ne le savons pas encore précisément, bien que penchant plutôt vers l'hypothèse d'un plus large étalement de la puissance disponible.

Nous serons fixés dans quelques mois, sur les terrains où nous pensons voir à l'œuvre bon nombre de ces Matchless 1958, dont l'apparition sous la forme antérieure avait suscité en nous beaucoup de satisfaction tant nous restons soucieux de voir les luttes entre pilotes se doubler d'une réelle compétition technique entre machines de marques différentes.

Qui aime bien, châtie bien... Qui donc nous reprocherait nos critiques de la saison passée sachant que pour une certaine part elles ont contribué à faire de la Matchless cross 58 un modèle largement refondu par rapport au précédent ?

R.C.D.

LE CROSS

★ **L'ALLEMAND FRITZ BETZELBACHER REMPORTE**

LA COUPE D'EUROPE DE LA PETITE CYLINDRÉE

Créée l'an dernier par la F.I.M. lors du Congrès d'Automne 1956 et en conséquence organisée pour la première fois cette saison, cette compétition internationale qui donne droit à l'attribution de la Médaille de la C.S.I. (Commission Sportive Internationale), constitue en fait un véritable championnat d'Europe de moto-cross en petite cylindrée.

La première chose à en dire c'est que l'initiative de la F.I.M. a remporté pour cette première concrétisation le plus intéressant des succès. De très nombreux pilotes ont participé aux différentes manches qui se sont déroulées tant en Allemagne, Autriche, Belgique, Suisse, Italie, Grande-Bretagne, Hollande, etc., que dans notre propre pays (à Montreuil le 19 mai). Et qui plus est, on a pu voir en confrontation quantité de machines de types et provenances les plus divers, ce qui a fait de la Coupe d'Europe de moto-cross en petite cylindrée l'épreuve reine de la spécialité sur le plan de l'intérêt technique.

★

Si ce « coup d'essai » a été un coup de maître, l'édition 1958 de la Coupe d'Europe promet d'être une réussite encore plus grande, onze nations ayant demandé et obtenu que leur soit confiée l'organisation d'une manche : l'Autriche, la Suisse, la France, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Italie, la Hollande, la Belgique, le Luxembourg, la Suède, et jusqu'à la Pologne !

Espérons que le M.C. Nord, qui assurera l'organisation pour le compte de notre pays et parallèlement au Grand Prix de France (comptant, lui, au titre du Championnat du Monde de la grosse cylindrée), saura comprendre tout l'intérêt qu'il y aura à réunir sur son terrain de Cassel tous les grands protagonistes étrangers de la Coupe d'Europe, Belges, Allemands, Britanniques, Suisses, Tchèques, Italiens, Français, etc., pour la plupart inconnus encore de notre public sportif, de même d'ailleurs que leurs

machines. Mais pour cela, nous pensons pouvoir faire confiance à M. Guenix !

SURPRISE A PINEROLO : SOLETTI (BIANCHI) REMPORTE LA DERNIÈRE MANCHE

La neuvième et dernière épreuve de la Coupe d'Europe 1957, se disputant en Italie, a été l'occasion d'une surprise de taille, Enzo Soletti (par ailleurs champion d'Italie en 500), battant on ne peut plus régulièrement la fine fleur des spécialistes européens en 250 cc., et ceci sur une machine également transalpine et qu'il n'avait jamais pilotée précédemment !

Voilà une victoire qui encouragera nos voisins à persévérer dans le domaine du moto-cross, assez négligé là-bas jusqu'ici. Mais voyons comment fut acquis ce magnifique résultat.

Dans la première série, le Tchèque Cizek (Jawa) devait imposer sa loi, prenant près d'une demi-minute au champion d'Italie des quart de litre, Emilio Ostorero. Suivaient ensuite un autre Italien, Castelletta (sur Mondial), comme le précédent), puis l'Allemand Oesterle, pilote d'usine Maico, enfin l'Italien Gay (Blanchi), le Suisse Jegge (Motosacoche), le Hollandais Vierdag (Maico) et le suisse Romailer (Zundapp).

Ces huit hommes se qualifiaient ainsi pour la finale.

★

Première sensation de la journée, Soletti s'attribuait une belle victoire dans la seconde série, devançant Betzelbacher (Maico d'usine), qui avait toutefois fourni l'impression de se réserver en vue de la finale. L'écart entre les deux hommes était de 24" 1/5.

En troisième position nous avons l'italien Coscia (Mondial), puis dans l'ordre le tchèque Soucek (Eso), l'italien Bricarelli (Blanchi), le suisse Brixner (Maico), l'italien Moretti (Alpino), et son compatriote Bertuzzi (Parilla).

★

Pour la finale nous obtenions donc 16 partants, soit 8 italiens, deux tchèques, deux allemands, trois suisses et un hollandais, avec des machines provenant de neuf marques différentes !

Betzelbacher fut le plus habile à se dégager du peloton sitôt donné le départ. Derrière lui, les italiens Ostorero et Soletti entamaient une terrible lutte fratricide, menant une course extrêmement spectaculaire mais bien périlleuse.

On le vit bientôt quand, dans une descente, Soletti se fit sérieusement mal au pied gauche, sans pour autant ralentir l'allure, bien au contraire puisqu'il réussissait à passer son rival au 6^e tour, ré-

sistant vigoureusement à l'immédiate contre-attaque d'Ostorero.

Le duel allait pourtant s'achever sur une chute de ce dernier, dans lequel venaient encore percuter Betzelbacher et Castelletta. Soletti en profitait pour filer en tête et, tandis que Ostorero repartait sans conviction aucune, l'allemand mettait tous ses moyens dans la bagarre pour reprendre la première place.

Bien que reprenant du terrain à son adversaire italien, il ne devait pourtant pas réussir dans cette ultime tentative. Soletti terminant sa course avec intelligence et se suffisant de maintenir entre lui-même et son poursuivant l'écart de quelques secondes qui lui valait la victoire.

Classement de la 9^e manche de la Coupe d'Europe : 1 Soletti (I. Bianchi), les 12 tours en 29'16"1; 2 Betzelbacher (A. Maico), 29'21"; 3 Castelletta (I. Mondial), 29'21"2; 4 Coscia (I. Mondial), 29'39"1; 5 Cizek (T. Jawa), 29'39"2; 6 Gay (I. Bianchi); 7 Soucek (T. Eso); 8 Bricarelli (I. Bianchi); 9 Brixner (S. Maico) à 1 tour; 10 Jegge (S. Motosacoche); 11 Moretti (I. Alpino); 12 Romailer (S. Zundapp) à 2 tours; 13 Oesterle (A. Maico) à 3 tours. Tour le plus rapide : Soletti, 2'21".

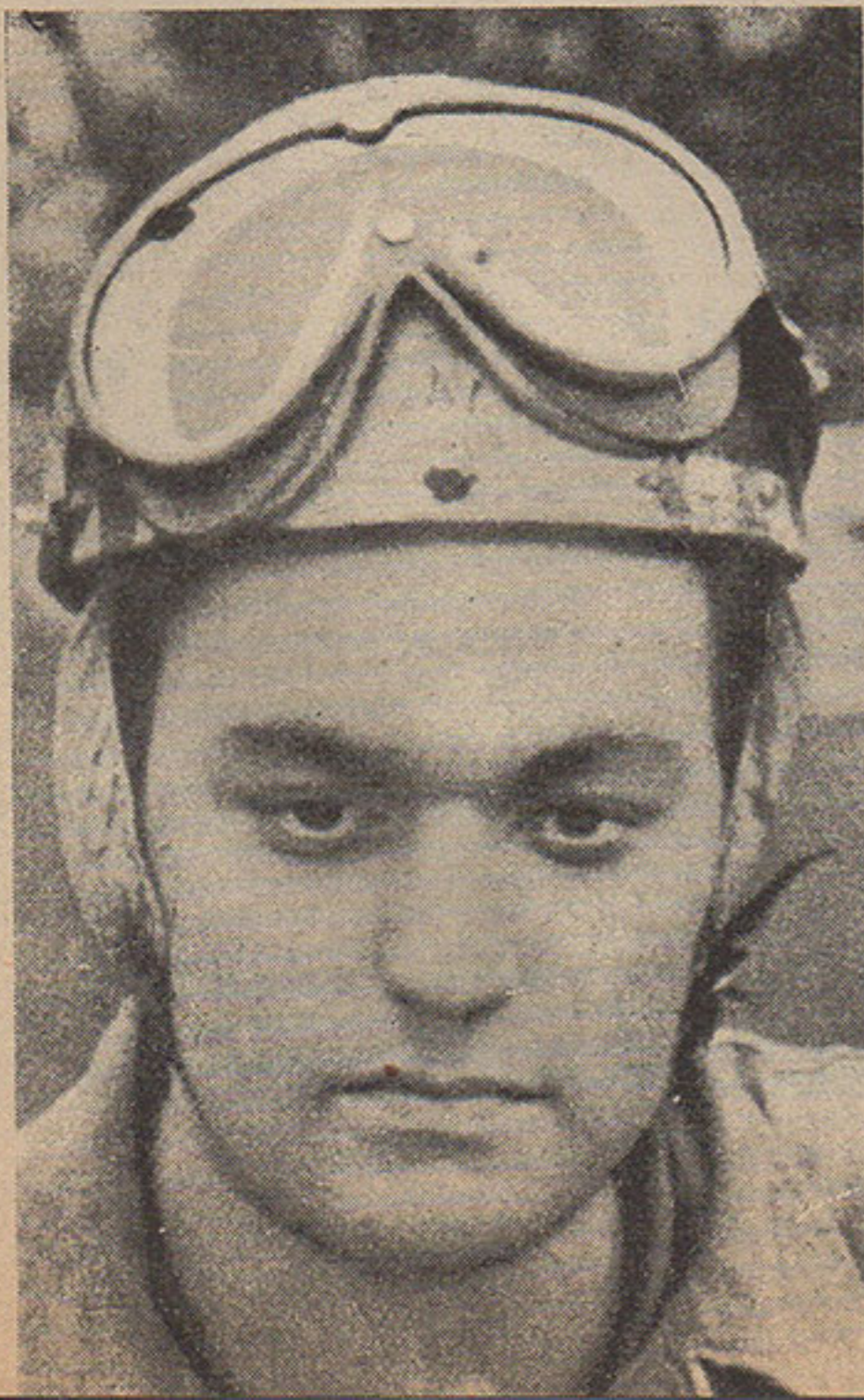
★

On le voit, les pilotes italiens comme les machines de la Bianchi (un dérivé de la 250 « Tonale ») et de la Mondial ont affirmé les plus brillantes qualités en face de la puissante coalition allemande et tchèque, et les 15.000 spectateurs qui ont assisté à la performance de leurs compatriotes ont salué comme il se devait ce succès dans une spécialité qui semble dorénavant promise à un meilleur avenir de l'autre côté des Alpes.

Pour cette année toutefois, c'est l'allemand Betzelbacher, pilote d'usine Maico, qui termine premier au classement général de la Coupe d'Europe avec 34 pts, et devient détenteur de la médaille de la C.S.I. 1957, récompensant le meilleur crossman européen en petite cylindrée.

Il est suivi par son compatriote et camarade d'écurie Oesterle (31 pts), puis viennent encore Cizek (29 pts), le belge Colin (NSU-17 pts), le belge Verhaegen (BSA-13 pts), etc.

R.C.D.

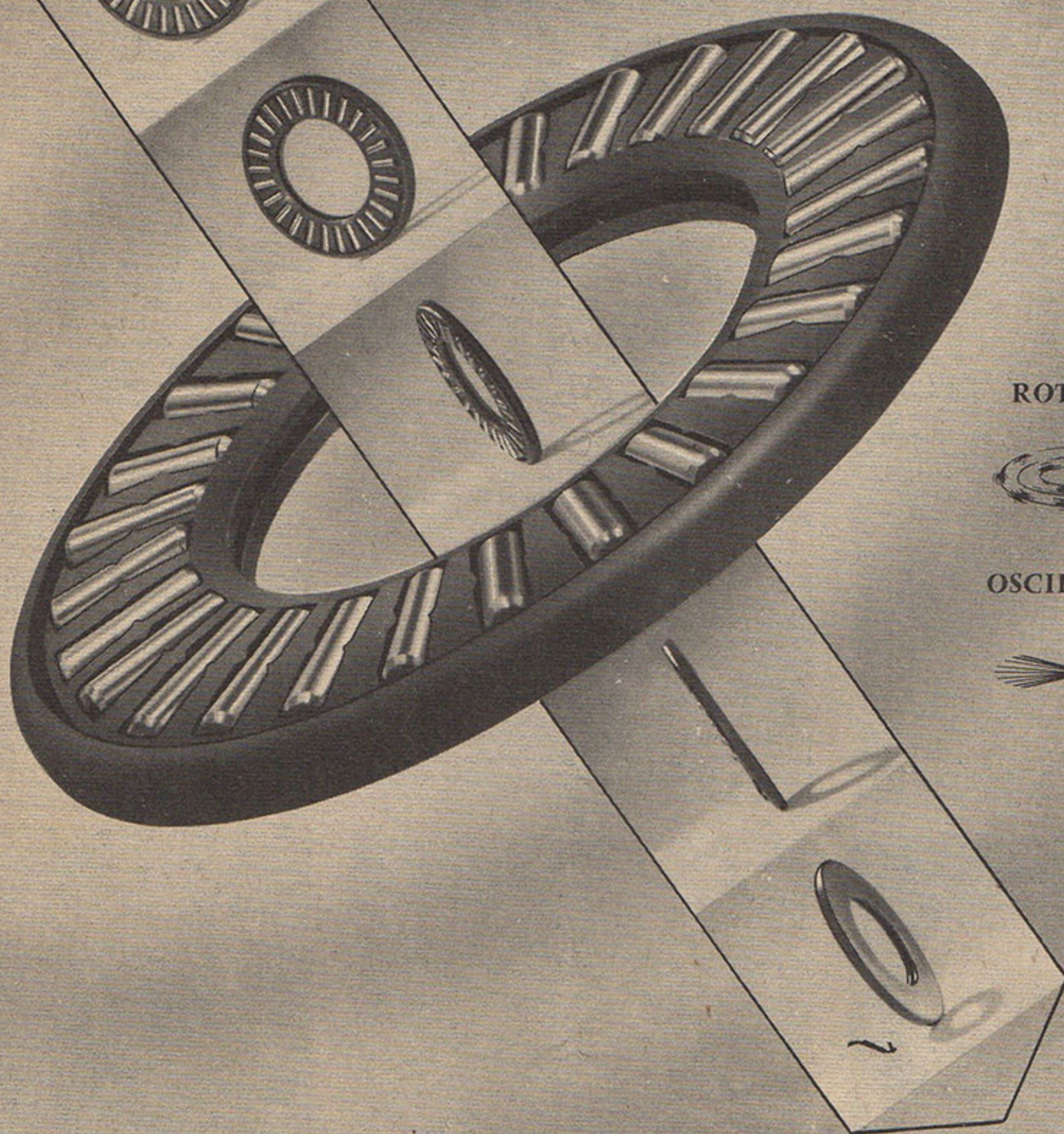


A gauche, l'officiel Maico Fritz Betzelbacher, premier vainqueur de la Coupe d'Europe des petites cylindrées et détenteur de la médaille de la C.S.I. A droite, Soletti, vainqueur inattendu de la dernière manche.



BUTÉE A AIGUILLES

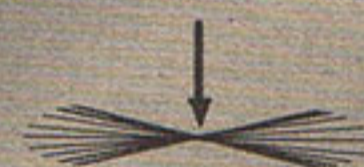
NADELLA



ROTATION



OSCILLATION



ACTA

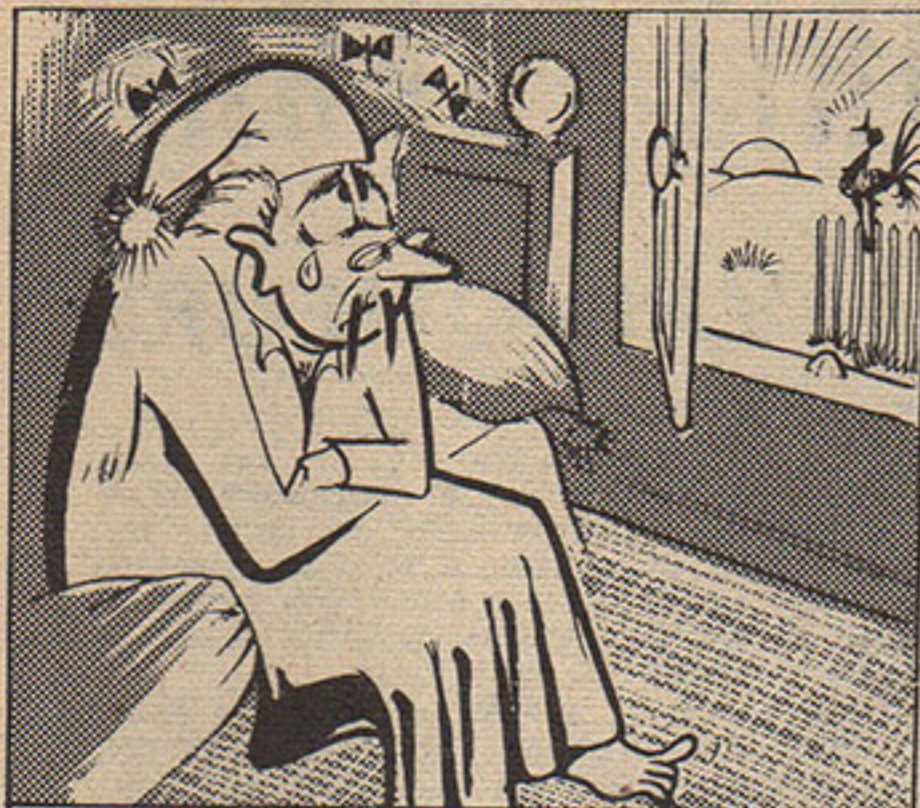
EXCELLENTE TENUE
REMARQUABLE ÉCONOMIE D'EMPLOI
PRÉCISION - LÉGÈRETÉ

ENCOMBREMENT
D'UNE
SIMPLE RONDELLE

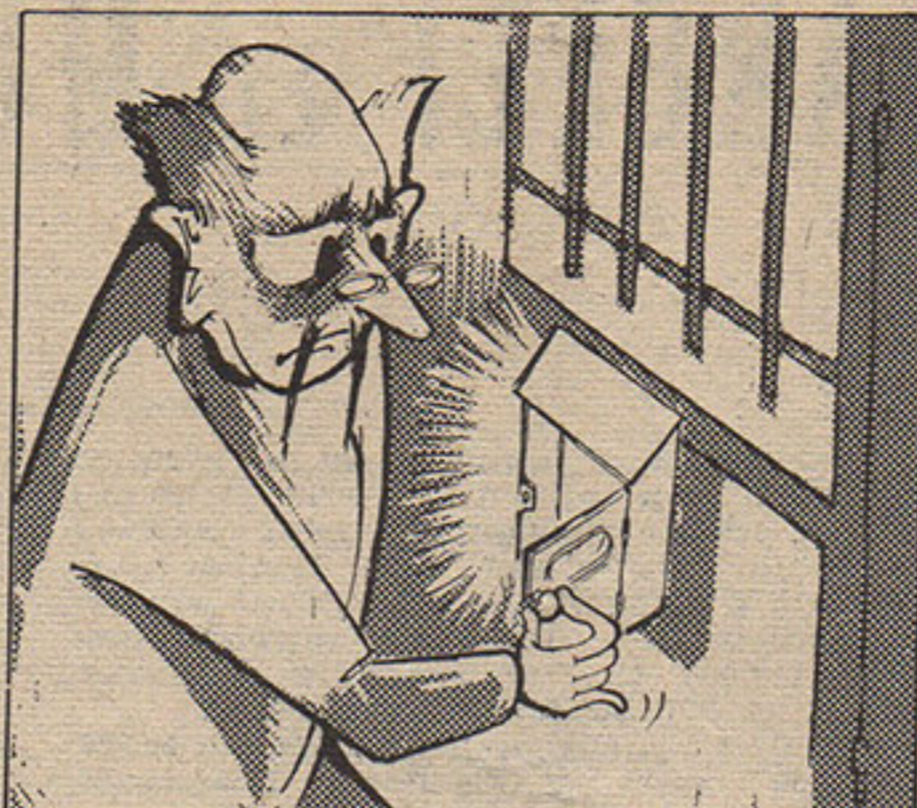
133-137, B^D NATIONAL, RUEIL-MALMAISON - TÉL.: 967 10-15 à 10-20

les aventures de Basile Gazengran

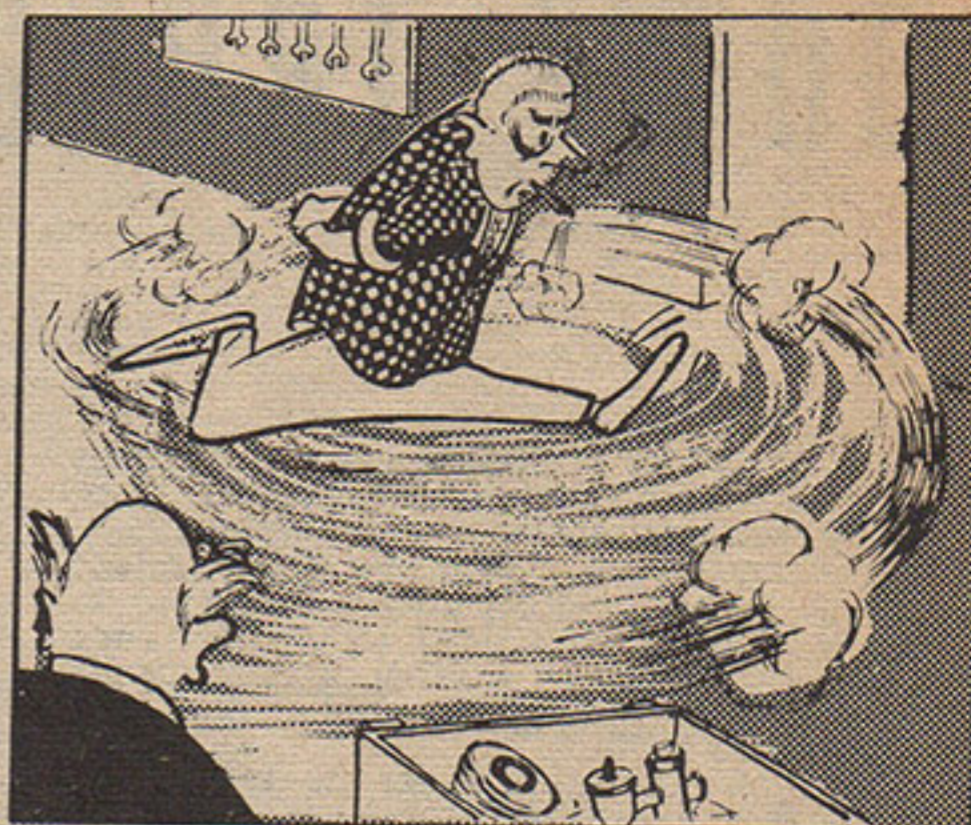
TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER



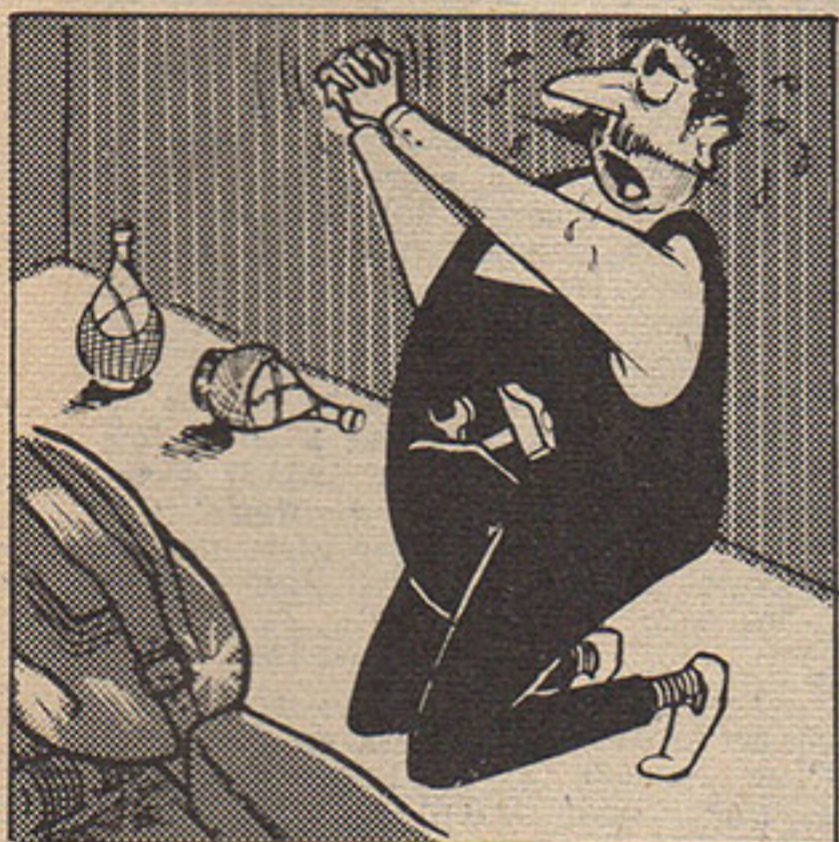
En ce matin de juillet 1970, le père Tranchepoil, directeur-trésorier (!) du club Motocycliste de Cédanillac (Dordogne), s'arrachait mentalement les cheveux de son avare toison.



En effet, à 10 jours de son G.P. Motocycliste, il n'avait encore aucun engagement. Pourtant, cette année-là, ne devait-on pas inaugurer le nouveau circuit de Cédanillac, qui comportait, entre autres innovations, le relèvement automatique des virages ?



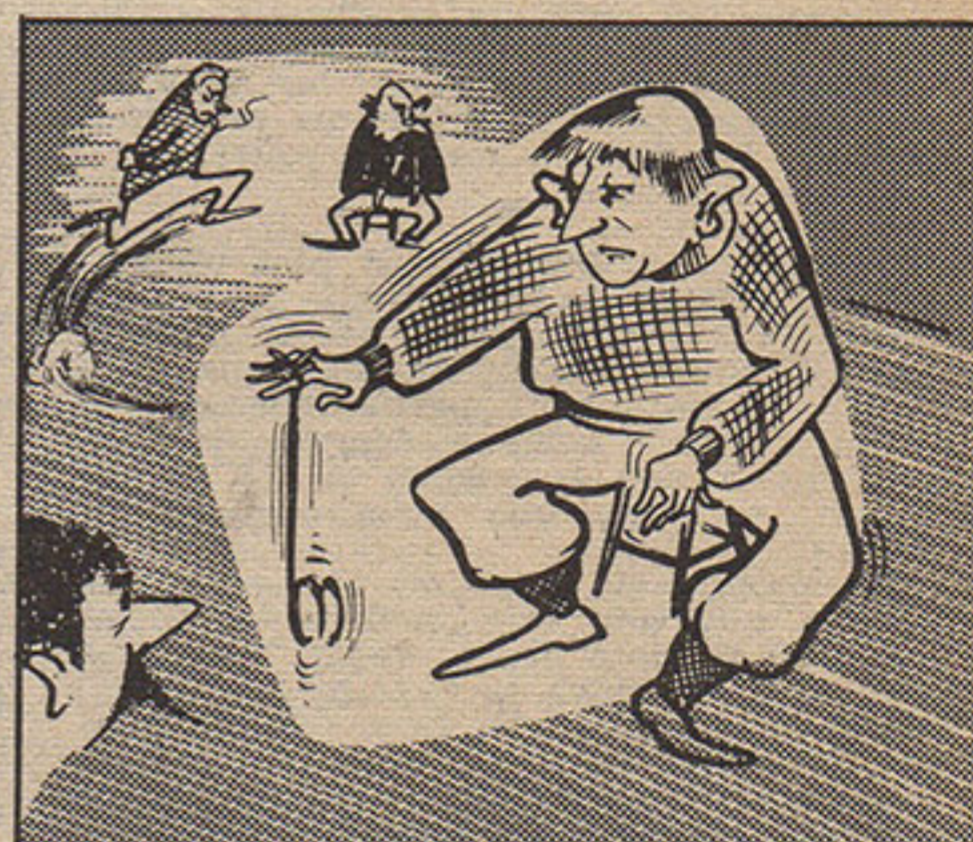
Son jeune neveu, Basile Gazengran, qui avait, quant-à lui, réalisé la magnifique piste de records en salant le lac local, était tout aussi pessimiste. Il ne parlait pas moins que d'annulation de l'épreuve.



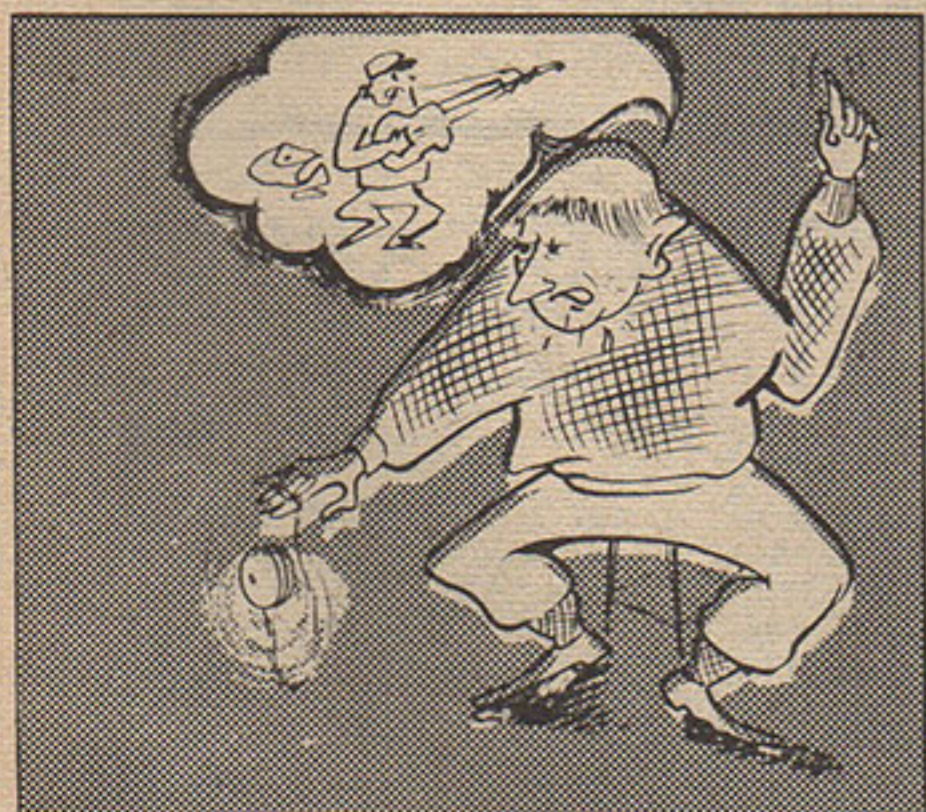
Lugoujoni, le mécanicien transalpin de l'équipe, était à court de ces jurons si bien sentis qui constituent un des charmes essentiels de la péninsule. Seule, une phrase revenait sans cesse : « Pour ouné fois que la méccanica était comme ça ! »



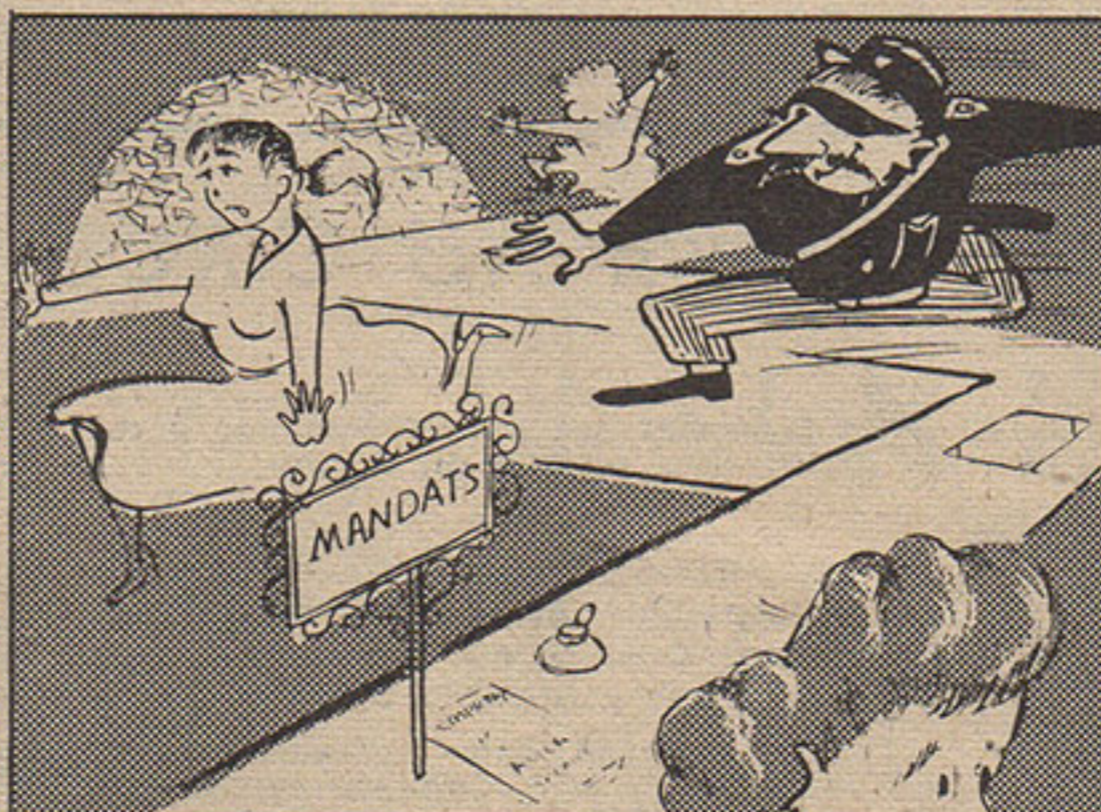
Tout aussi morne était le dénommé Tougras, directeur des huiles « Olé-Olé » (la bonne huile pour salade de bielle), dont la maison patronnant l'épreuve.



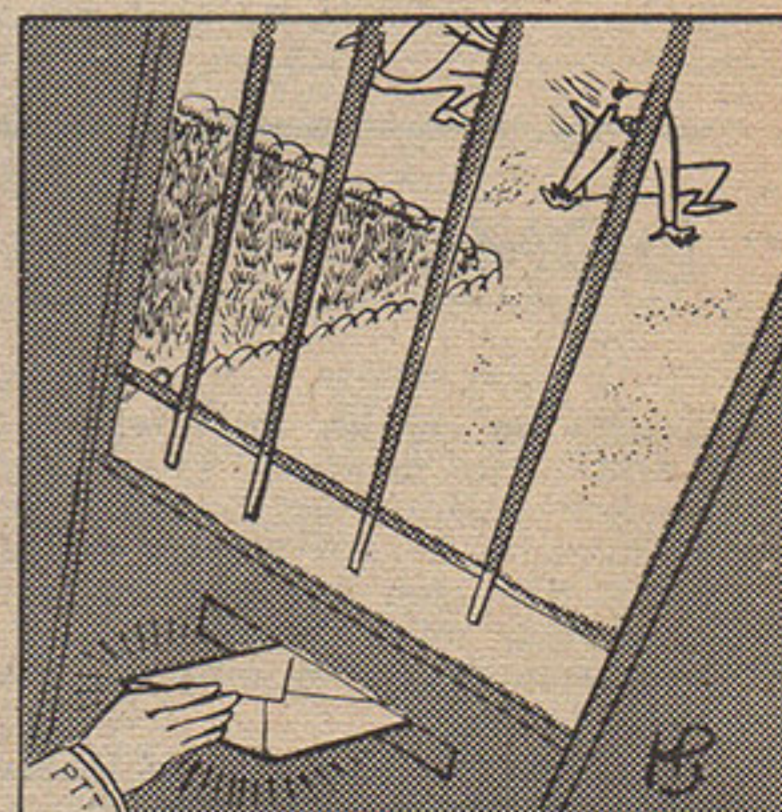
Seul, le jeune Eustache Badinguard, qui payait une hérédité sans doute lourde de turpitudes par un engourdissement mental à toute épreuve, semblait se désintéresser de la tragique situation.



C'est pourtant ce même Eustache qui devait redonner un peu d'espoir à tout ce petit monde : « Pour avoir des nouvelles, il faut une lettre. Les lettres arrivent par facteur. Or, votre facteur préfère trop luttiner la soubrette pour s'occuper de vos affaires ! »



Tant d'inattendue clairvoyance confinait en réalité à la divination. De Vichère — facteur et noble déchu — était en effet en train de se livrer à un de ses passe-temps favoris : une partie de colin-maillard au genre à la fois réprouvé par la morale et l'administration des P.T.T.



(à suivre)

Or, est-ce par atavisme (un de ses aïeux avait vécu trois guerres, l'arme au poing, dont celle de cent ans). De Vichère, lâchant soudain ses répréhensibles occupations, s'écria : « le devoir avant tout ! ». Dix minutes plus tard, les membres du club motocycliste de Cédanillac se ruèrent sur la boîte aux lettres.

AU CIRCUIT DE STAOUËLI GOETZ, TRONCARELLI ET MURIT-DAGAN

VAINQUEURS

En dépit des circonstances qui rendent nécessairement difficile la mise sur pied d'une réunion sportive en « extérieurs », les organisateurs algérois et le Président de la Ligue Motocycliste d'Algérie, le sympathique et très actif M. Broyer n'ont pas voulu renoncer à offrir à leur public la classique épreuve annuelle dite circuit de Staouéli.

Bien leur en a pris car de très nombreux spectateurs, échelonnés au long des 7 kilomètres du tracé sont venus admirer les exploits des participants tant locaux que métropolitains. Il faut dire aussi que les officiels avaient bien fait les choses dans l'intention de relever leur plateau en y adjoignant quelques-uns de nos sidocaristes internationaux : Murit-Dagan, champions de France, Beauvais-Coudert, Vivier-Merle.

Transportés dans les meilleures conditions (Air-France), reçus à bras ouverts et confortablement traités, les visiteurs ont conservé de la chaleureuse réception qui leur fut faite, le meilleur souvenir.

★

Le circuit de Staouéli est plus un circuit de machines qu'un circuit de pilotes. Permettant des vitesses élevées, il exige des machines une grande mise au point. Ici intervient particulièrement le choix de la « bonne » démultiplication, ici joue encore le réglage de la carburation, d'autant que nous sommes en Afrique du Nord.

Au programme, d'abord, la course des 125 cc, qui voit Troncarelli et sa Rumi s'envoler en tête dès le départ donné et y demeurer jusqu'à la victoire. Ses adversaires les plus en vue furent Perez Paul et Eldjoudji, qui prennent les places d'honneur. Bigerel (Rumi) et Perez Georges (Terrot) méritent enfin une mention.

A noter qu'une réclamation a été déposée après l'arrivée, concernant la couleur des plaques... le classement indiqué plus haut risque donc de n'être que provisoire !

★

9 tours sont à couvrir en 175 cc. On attendait beaucoup d'un duel Goetz-Fracès, mais celui-ci ne peut prendre le

départ (panne d'allumage) et le premier nommé n'ayant plus d'« interlocuteur valable » prend le commandement pour le garder définitivement. Son temps final s'établit à 33'56" et à lui revient encore le meilleur tour en 3'43", moyenne horaire 113,004 km. La machine de Goetz était une MV simple arbre carénée.

L'oranais Cadène prend la seconde place en 36'09", suivi par Flachot (à 1 tour) et Branqui (à 2 tours).

★

En principe, les animateurs de la course en 175 cc, Goetz et Cadène, et le malchanceux Fracès, ne devaient pas participer à l'épreuve des quart de litre. Cependant, après entente avec les partants dans cette catégorie, les y voici incorporés avec leurs 175 cc de tout à l'heure. Les deux derniers n'ont guère le temps de profiter de cette situation puisqu'ils cassent, laissant la conduite des opérations à Goetz qui domine le lot des autres concurrents.

Mascaro et Gilson essaient bien de revenir sur le leader, mais leurs mécaniques ne les suivent pas dans cet effort et, au bout du compte, Goetz s'assure un tour d'avance sur le second, Charot, le troisième étant Sébastien (à 2 tours).

Le temps du vainqueur est de 40'57", moyenne horaire 112,820 km.

★

En 350, on trouvait au départ l'Algérois Régnier, Vétillard, Garcia etc., et le passager de Murit, Dagan. Celui-ci eut d'abord à s'imposer devant Régnier mais bientôt la casse contraignit l'algérois à l'abandon. Restait donc Vétillard, lequel opposa au pilote métropolitain une résistance honorable, sans parvenir pourtant à s'assurer la victoire.

★

Dernière course en solo, les 500 cc. Les animateurs des précédentes épreuves — Troncarelli et Goetz — se retrouvaient parmi les partants, ayant cette fois 14 tours à couvrir.

Ils se donnèrent à fond du commencement à l'arrivée, se livrant à un incessant chassé-croisé qui enthousiasma la foule des spectateurs. A chaque passage, c'était

tantôt l'un tantôt l'autre de ces deux hommes qui détenait le commandement, ceci jusqu'au dernier tour où Goetz, demandant le maximum à sa BSA, prenait un avantage définitif sur Troncarelli et Régnier, seuls hommes à finir dans le même tour que le vainqueur.

Classement : 1 René Goetz, les 14 tours en 33'8" 1/5, meilleur tour en 3'14" 1/5. 129,487 km/h ; 2 Troncarelli ; 3 Régnier ; 4 Assante (à un tour), 5 Laroza (à 3 tours), etc.

★

Restait l'épreuve des sides. Avant le départ, les concurrents observèrent une minute de silence à la mémoire de Joseph Cardona et Christian Feroni, qui devaient participer à la course et se tuèrent accidentellement alors qu'ils se rendaient aux essais.

Les champions de France Murit-Dagan (BMW) s'imposèrent devant Vivier-Merle et Beauvais-Coudert (Norton), lesquels perdirent deux tours à extraire du capuchon de bougie l'écrou d'icelle, qui s'y était coincé malencontreusement. Revenant très fort, ils purent refaire une partie de leur retard, terminant à un tour et devant l'Algérois Cassar, à un tour également.

Murit-Dagan couvrirent les 8 tours en 33' 4" 3/5, moyenne horaire 123,887 kms, et s'attribuèrent encore le meilleur tour en 3' 19" 3/5, moyenne horaire 126,126 kms. Temps de Vivier-Merle pour les 8 tours : 34' 44".

★

Belle réussite en définitive pour le Moto-Club d'Alger et la L.M. d'Algérie. Il faut encore complimenter l'animateur-coureur Robert Ciancio, qu'une intoxication alimentaire obligea malheureusement à garder la chambre le jour même de la réunion.

Et maintenant, amis sportifs d'Alger, nous attendons votre prochaine organisation, le Moto-Cross international Beryl, dont nous souhaitons qu'il réunisse en décembre le même sensationnel plateau que l'an dernier.

DOMINATION ITALIENNE AU CIRCUIT DE LOCARNO

Toutes les courses disputées au cours du seul circuit de vitesse international de la saison suisse sont en effet revenues aux marques et aux pilotes transalpins, dont il faut bien dire que leur présence a beaucoup relevé la qualité des différentes épreuves sinon promises à la banalité.

Le circuit de Locarno a été malheureusement endeuillé par l'accident mortel dont a été victime le pilote suisse Baruscotti, lors des entraînements.

Soulignons ici le geste des coureurs français B. Savoye, A. Burgraff et Jacquier Bret, seuls à représenter nos cou-

leurs là-bas et qui ont adressé une gerbe de fleurs à la famille du défunt.

★

En 125", Carlo Ubbiali (MV), fournit un facile vainqueur, devant son compatriote Scamandri (Ducati), qui termine à 1 tour, et Scheidhauer (Ducati), Savoye, etc.

Les 250 virent une seconde victoire d'Ubbiali et de MV. Celui-ci couvrait les 55 tours, soit 91,3 km, en 56'15", réalisant 97,713 km/h de moyenne (en 125: 45 tours, 74,7 km, 48'10", moyenne horaire 93,032 k).

Le second était le Vénézuélien Dalle Fusine (Mondial), qui terminait à 2 tours, précédant Montanari (Guzzi) à 3 tours.

Dans cette course Jacquier-Bret prenait la 5^e place.

Montanari devait remporter la catégorie 350 cc sur sa Guzzi, accomplissant les 91,300 km (55 tours) en 55'33", moyenne 98,605 km/h. L'allemand Klager (Horex) lui opposait pourtant une magnifique résistance, terminant à 48". Ensuite venait Mandolini (Guzzi), à 1 tour.

Enfin, en 500 cc victoire d'Alfredo Milani sur Gilera Saturno, les 60 tours 99,6 km) en 1 h. 01', moyenne horaire 99,274 km. Le second était Tostevin (GB-Norton), à 1 tour et précédant le suisse Scheidegger (à 2 tours), sur Norton également.

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 comptent pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

PEUGEOT

Peugeot 125 57 TC 56, ét. ex-cept. 63 av. t. l. acc. Barrois, 198, bld Voltaire (11^e).

MONET-GOYON

Monet-Goyon 3 CV 1954, cause maladie. Ecr. Lévêque, 5, r. de l'Alboni, Paris (16^e).

Pullman Monet-Goyon neuve, juin 57, 2.000 kms. PAS. 96-64.

MOTOBECANE

MOTOBECANE - REPARATIONS
 BELLES OCCASIONS :
 MOTOBECANE

1 moby-scotter, 1 Bima Peugeot, 1 scooter. Lambretta, 19 r. de la Tombe Issoire Paris 14^e

GNOME-RHONE

D5A et 750 XA b. ét. ou pièces dét. Chevalier, Beauville (L-G)

MOTOS ALLEMANDES

Horex Resident, 11.000 kms. Chauffer, 3, av. Lavoisier, Maisons-Laffitte. Ecrire.

NSU Max 55, frein centr., impeccable, acces. + pièces. Barbier, 196 bis, rue Pasteur, Villonville (S-O). 926. 63, 52.

BMW R 26, neuve. 57. Lecordier, 133, r. St-Antoine, 4^e, ap. 20 h.

350 IFA 1956, 9.000 kms. Px 150.000. Sabot, 38, rue Eterlet, Chelles (S.-et-M.).

MOTOS ITALIENNES

GUZZI Zigolo, 4 000 kms, 5 mois. Etat neuf. Ecrire 4,

rue Rigaud, Neuilly. Tél. MAL. 03-00.

GUZZI 250 Airone SS, mot. rév. Nomb. pièces rech. Px à débat. Heuqueville, 81, rue Saint-Maur. VOL. 07-92.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250, parf. état, 12.000 kms, 2 ans, accessoires. Doré, 63, rue de la Croix, Nanterre.

Puch 125 SL, 2 carb. Carr. Parfait état. Langin, 7, rue La Condamine (17^e), 17 à 19 h.

MOTOS ANGLAISES

B.S.A. 3 CV culb. 51, selle double. 60.000. 17, rue Pajol.

Vds B.S.A. 500 Shooting Star, impec. 33.000 kms. Lefèvre, 33, boulevard Paul-Doumer, Reims (Marne).

Vincent Black Lightning, plus de 220 kmh. Pradet, 30, rue Cavendish, Paris (19^e).

500 BSA Der Mod. Cause dép. 101, r. Monge. GOB. 07-98.

MOTOS BELGES

100.000 de moins s. anc. tarifs Gillet d'Herstal 250 culbut. nve dern. modèle. 17, r. Pajol (18^e).

FN 175 Spec. Trial, neuve, anc. prix, cré. Heuqueville, 81, r. Saint-Maur. VOL. 07-92.

MOTOS TCHEQUES

Occ. unique cse dép. vds Jawa 350, juin 57, dern. mod. Salon, 12.000 kms. 200 000. Lorier, 107, rue Legendre, Paris.

SCOOTERS

Guzzi 2 CV, 6 mois garant. 30.000 et crédit. 17, rue Pajol.

Cse dép. vds scooter. Rumi, 800 kms. Tél. Guédon, Chantilly.

CYCLOMOTEURS

Cyclomoteurs neufs soldés av. 25 % VAP, 17, r. Pajol (18^e).

Moby 2.500 kms sup. standard. Bleue, Nbx acc. PAS. 05-87, soir

MOTOS DIVERSES

LIQUIDONS A CREDIT pour cause transform. 400 motos, ttes forces, ttes marq. Px déf. toute concurrence. Audegean, 137-13, av. de Clichy (17^e). Ouv. jusqu'à 22 h., même dim.

300 MOTOS
 Soldées à tous prix
 Permis Moto gratuit
 3

PLACE CLICHY
 Reprise de motos sur autos
 300 Autos exposées

CREDIT TOTAL
 100 SCOOTERS, 150 MOTOS
 toutes marques, garanties
 GIL

83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC
 EXPOSITION permanente des plus récentes occasions en
 BMW

Triumph, BSA et tous Twins anglais, ainsi que 100 MOTOS à partir de 30 000 fr. Voitures repr. MOTOS Crédit

MOTO-RECORD

161 rue Marcadet, Paris 18^e
 MON. 24-40. Métro Lamarck.
 125 neuve soldée 75.000 avec
 20.000 et crédit. 17, rue Pajol.

Jean MURIT

4 fois champion de France, 10 fois recordman du monde. BSA 1955, avec side Steib. BSA 1956 Road Rockett. BSA B 31 et B 33, et 250. NORTON 88 1956. NORTON Dominator. AJS 1955, freins centraux. MATCHLESS 1953 et 1954. TRIUMPH T 100 oscillante. TRIUMPH Thunderbird. TRIUMPH 200 Tiger Cub. PUCH 175, 250, tous types de 1954 à 1957.

Motos de course valables pour courses et sport. Scooters et petites cylindrées. Crédit, reprise aux meilleures conditions. 44, rue Paul-Baruel, métro Vaugirard. LEC. 60-53.

750 BMW R 12. 70.000.
 750 BMW R 71. 145.000.
 650 BSA Golden. 185.000.
 650 BSA Golden 1957. 285.000.
 650 ARIEL oscillante. 230.000.
 600 BMW R 67/2.
 500 BSA B 33, 1953. 140.000.
 500 Triumph Tiger 100. 175.000.
 350 BSA B 31. 65, 75 et 90.000.
 250 BSA. 105 et 110.000.
 250 PUCH SG. 170.000.
 175 PUCH SV, 90 et 105.000.
 250 PUCH TF. 85.000.
 250 JAWA équipée. 85.000.
 125 VESPA. 65.000 et 75.000.
 Tri VESPA 1954. 95.000.
 48 cc. ALPINO oscill. 65.000.
 Fourgonnette JUV. 52.
 VERSAILLES 55, radio, reprise moto.

MOTO RECORD

151, r. Marcadet. MON. 24-40.
 Métro Lamarck.

V. pièces motos t. mod.: angl., franç., allem. Moto BMW R 25 1951, parf. ét. 120.000. DKW 350 NZ à rem., compl., 350.000. Pièces autos et camions tous mod. Moteurs, ponts, dynamos, démar. btes GMC, Ford, Renault, Citroen, etc. G. Martineau, 43, r. de Marmagne, Bourges (Cher). T. 20-97 apr. 20 h.

ACHATS

NE VENDEZ PAS

votre moto, scooter, vélomoteur sans nous consulter, nous vous payons comptant au plus haut cours. BF, 10, av. Saint-Ouen, Paris-18^e. EUR. 79-90.

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

Suis acheteur au plus haut cours, paiement comptant, motos récentes étrangères. MURIT, 44, rue Paul Baruel Paris-15^e LEC. 60-53.

PAIE de suite ttes motos ou scooters récents 47 bis av. de Clichy (passage côté cinéma).

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

Cherche motos étrangères : Jawa, Fuch, NSU, BSA, IFA ou AWO, etc. GUT. 02-98.

PART. ach. urg. BMW R 26 R 25. J. Louison, 79, rue Bergson, Saint-Etienne (Loire).

ECHANGES

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

VOUS QUI VOULEZ
 ECHANGER votre MOTO ou SCOOTERS c/ une VOITURE
 VENEZ NOUS VOIR !
AUTO-DIDEROT

131, Bd Diderot (M^o Nation)

VOITURES

203 Peugeot 52 et 53
 Simca Aronde 52, 53 et 54
 4 CV Renault 50 à 54
 Lancia Aprilia C.I. 48
 Talbot Lago baby 15 CV 51
 Ford et De Soto Améric. 51
 Repr. motos récentes
 Audegean, 137/139 av. Clichy.

DIVERS

Moteur Triumph Grand Prix. Ent. neuf + pièces. — 2 moteurs JAP 500 Speedway cme neufs. Nomb. pièces. Roques, 2, pl. Rouaix, Toulouse, CA 05-60.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 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^e (Immeuble M^o Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

| | France | Etranger | France | Etranger |
|--------------------|---------|-----------|--------------------|-----------------|
| 24 N ^{os} | 800 fr. | 1.100 fr. | 50 N ^{os} | 1.500 2.000 fr. |

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

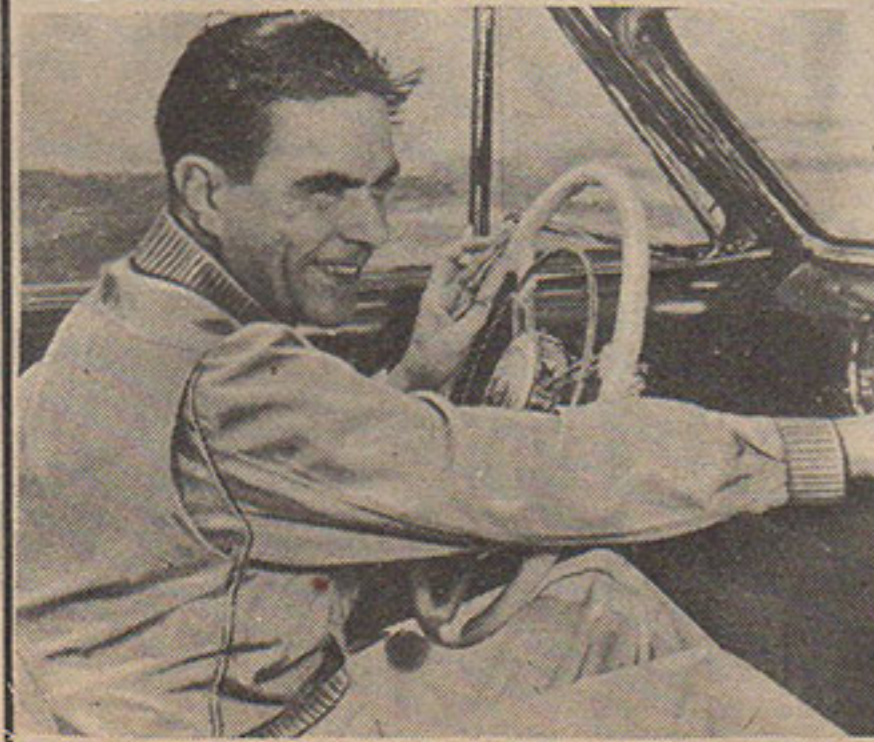
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o 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.

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38



r. du Château-d'Eau
 PARIS-10^e
 NOR. 08-09
 T O U S
 vêtements
 de cuir
 MOTO
 et
 combinaisons
 en cuir pour
 compétition
 Exigez la
 marque
**CHROME-
 CUIR**
 CATALOGUE
 GRATUIT
 SUR DEMANDE

LA MAISON du VESPA

distributeur officiel

ACHAT -

VENTE -

OCCASIONS

Toutes pièces détachées

94, rue Lauriston, PARIS - KLE 33 - 99

A. DUBOIS

58, RUE ARISTIDE BRIAND
LEVALLOIS-PERRET (SEINE)
PER. 19-73

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

BSA **ARIEL** **SUNBEAM**

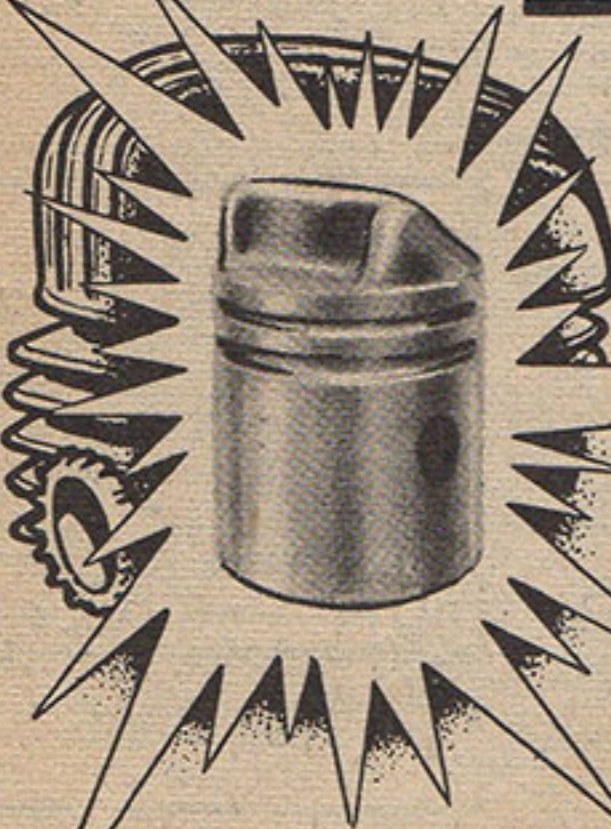
* BON VENDEUR... C'est bien ! *
* BON MÉCANICIEN... C'est mieux ! *
CREDIT 6-9-12 MOIS — 35 % COMPTANT

LEVALLOIS MOTOS

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES
Envoi contre remboursement

Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON
Scooters VESPA et LAMBRETTA
Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.
Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET

16 ter, rue Etienne Marcel - M^o Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63

522-525
300
400
610
121
"F"
263
270
251
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^s ANDRE PORTERIE

Dépositaire Officiel KERSA
43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

YAP

Toute la pièce détachée
en stock

Remises aux Agents et
Stations-Service

Echange standard
moteurs et
transformation en DT

Pièces détachées
et réparations
tous volants

ABG

MANCEAU

5, Rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

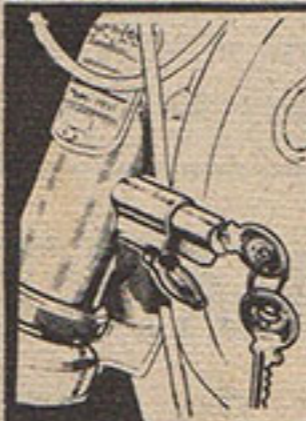
Chaussures SKI et MONTAGNE

SUR MESURES - COUSUES MAIN
Modèle "ANDRÉ SIMOND" (Modèle déposé)
TIGE EXTÉRIEURE EN UNE SEULE PIÈCE

A. FLANDIN

BOURG SAINT-MAURICE (Savoie)

Expéditions France - Prix intéressants - Tarif sur demande



Les motos, BIMA & scooters

Geugeot

sont équipés en série de

← L'ANTIVOL →

NEIMAN



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel - **BSA** - Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursem.
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

au Service-Assurances « MOTO-REVUE », habilité à assurer pour
Paris, Seine et Seine-et-Oise — 12, rue de Cléry - GUT. : 73-32

Pièces
origine

BSA

ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11^e
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock
EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes



Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHANT Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

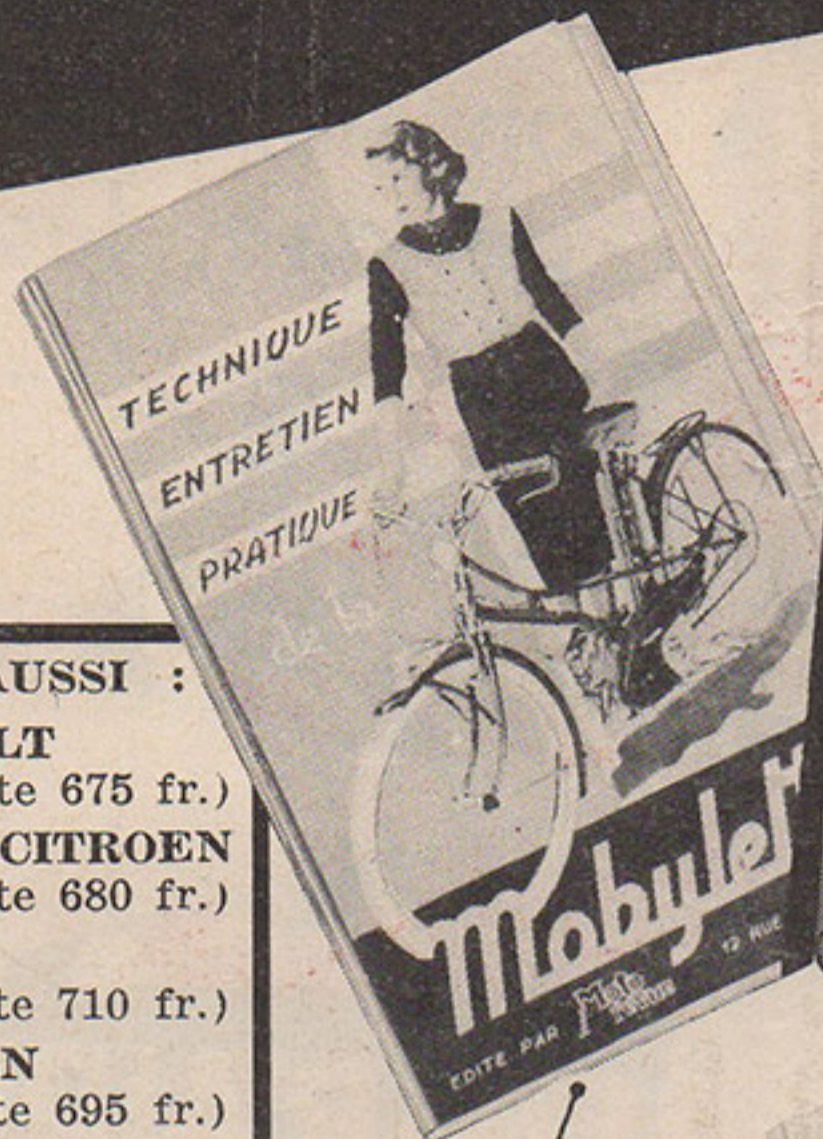
Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

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 : 750 fr.
(par poste 885)



Prix : 410 fr.
(par poste 475)



Prix : 525 fr.
(par poste 590)



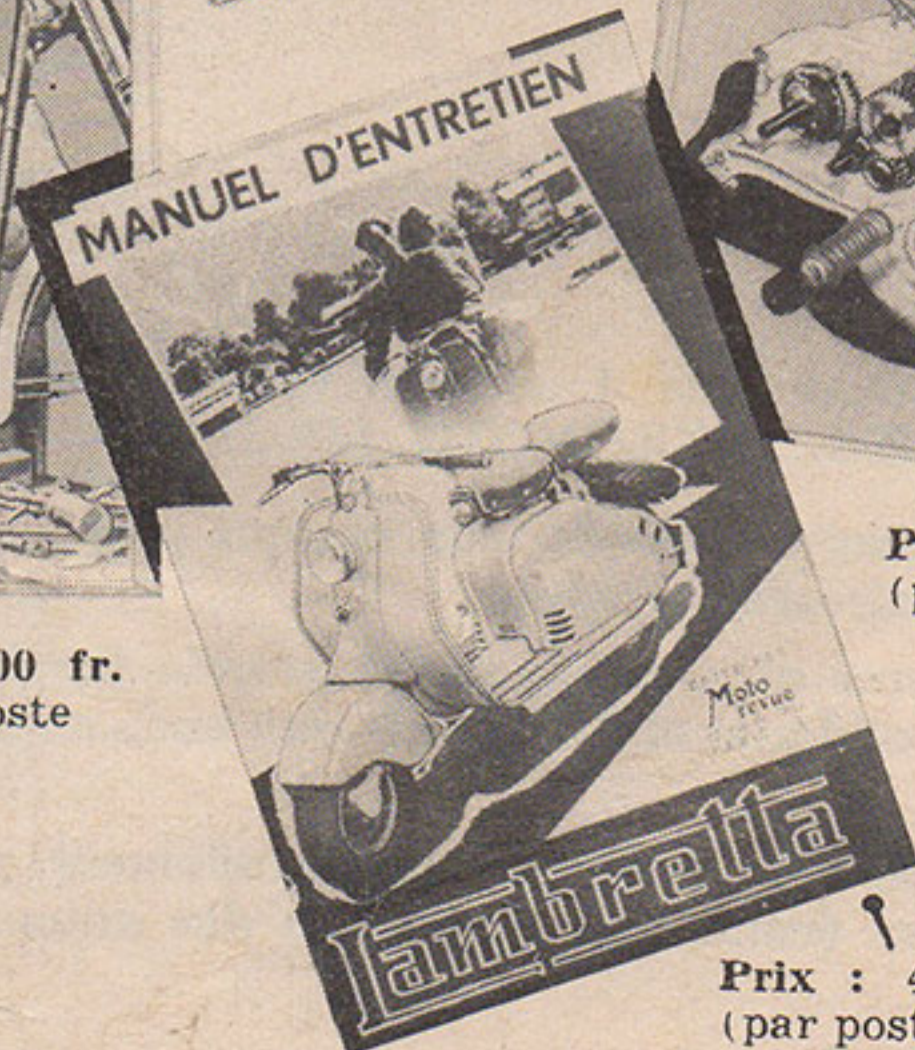
Prix : 495 fr.
(par poste 560)



Prix : 500 fr.
(par poste 565)



Prix : 485 fr.
(par poste 550)



Prix : 490 fr.
(par poste 555)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 675 fr.)

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 595 fr. (par poste 680 fr.)

L'ARONDE

Prix : 625 fr. (par poste 710 fr.)

2 CV CITROËN

Prix : 610 fr. (par poste 695 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 355 fr. (par poste 420 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 525 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 475 fr. (par poste 540 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 530 fr.)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 450 fr. (par poste 515 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)

Prix : 430 fr. (par poste 495 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 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 110 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

*Comme vous l'arborez sûrement un jour,
pourquoi-pas dès maintenant!*

comme tant d'autres motorisés
...et que de services ils ont rendu
à bon nombre d'entr'eux
pendant les vacances,
...et tous les
jours!



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

sont en vente à nos bureaux : 12, rue de Cléry,
Paris (2^e) au prix de 70 fr. pour nos abonnés
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).
(Pas d'envoi contre remboursement)

Déjà 18 mois que tous nos fanions : MOTO-REVUE ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO MAGAZINE ENTR'AIDE sillonnent les routes de France.

Maintenant connus de tous, chaque jour nous apporte de nouvelles demandes. N'attendez plus pour nous adresser la vôtre.

Vous ferez ainsi partie de la grande famille motocycliste, et vous participerez à ce grand mouvement de solidarité et d'entr'aide que nous avons voulu promouvoir chez les utilisateurs des deux roues.

En outre, nous vous offrons gratuitement, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Profitez-en dès aujourd'hui, vous le recevrez en même temps que votre fanion !