

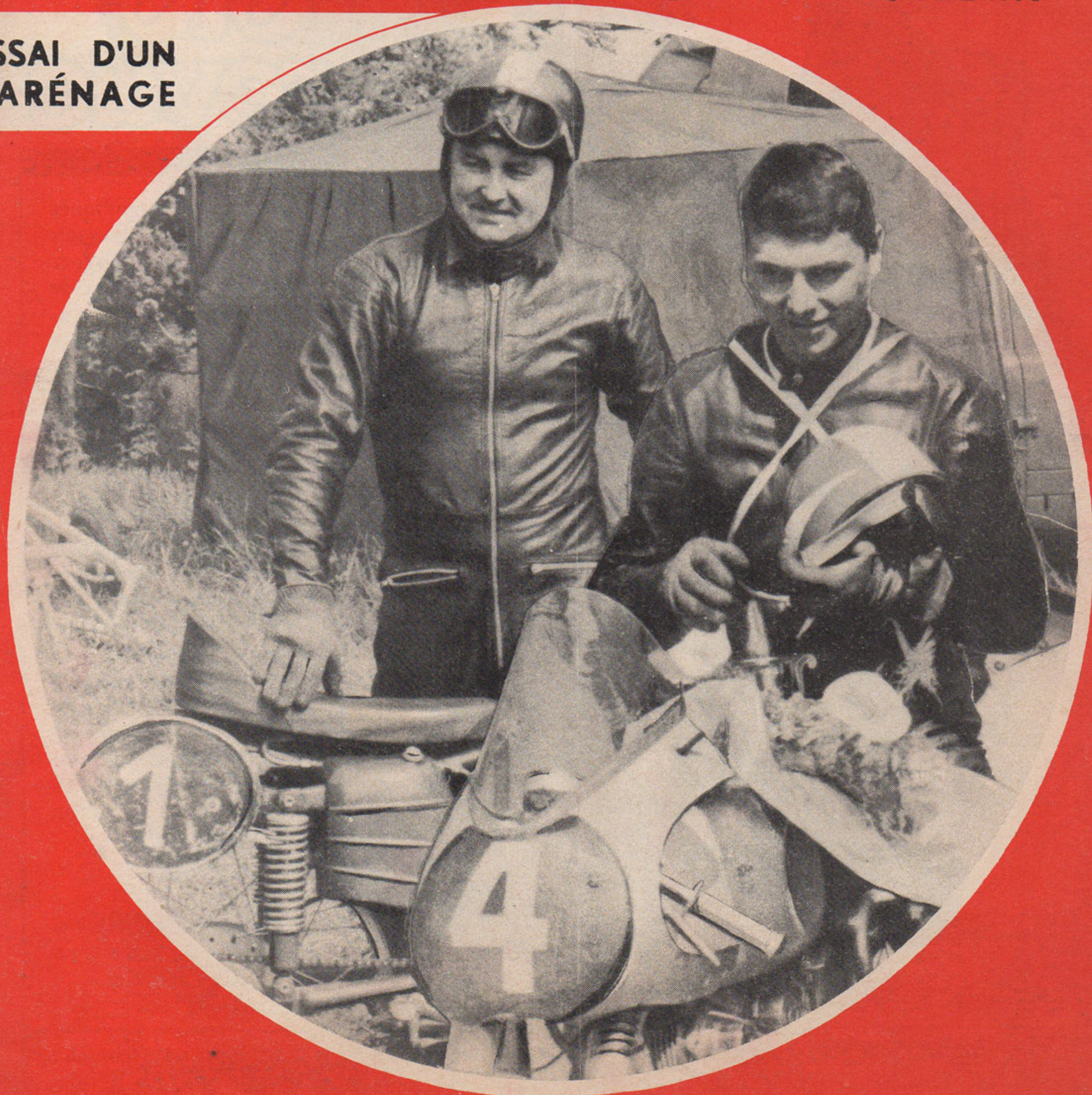
Moto revue

45^e ANNEE. — 14 DECEMBRE 1957. — N° 1.369

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

RECORDS
GILERA

ESSAI D'UN
CARÉNAGE



Une formule de Championnat bâclée fait
deux victimes : Jacquier-Bret et Onda.

Ils sont indispensables ...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

Moto revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 680 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 710 francs



La 4 cv. Renault

Prix : 590 francs
Franco : 675 francs



La 2 cv. Citroën

TYPE TOURISME ET UTILITAIRE
Prix : 610 francs
Franco : 695 francs

Ce sont de magnifiques ouvrages dans lesquels l'usager et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins



CARACTÉRISTIQUES

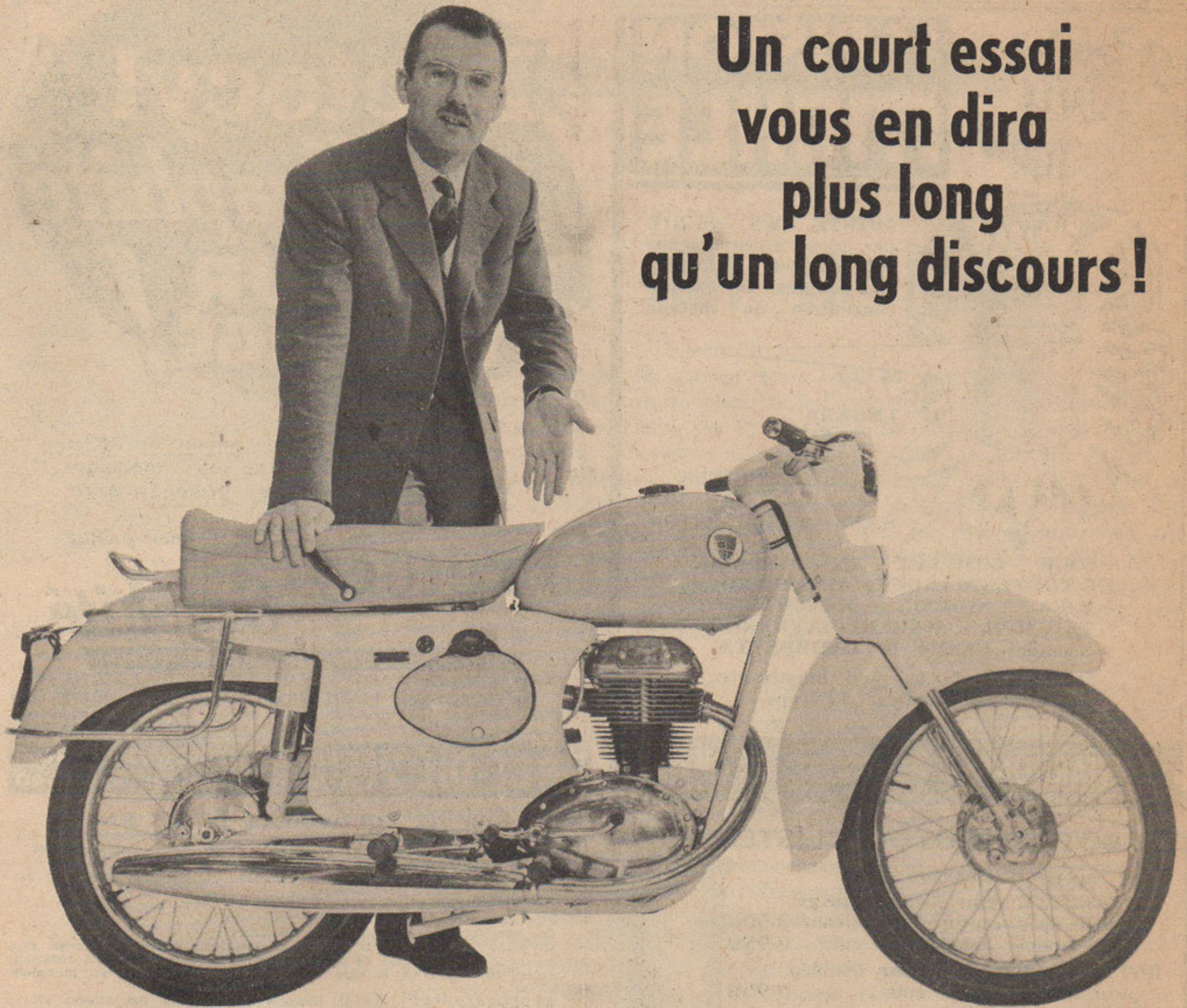
Les freins - Le train avant
La suspension - Les roues
Les moyeux - Les pneus
Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le câblage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...



Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.

Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2^e - Pas d'envoi contre remboursement
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris

**Un court essai
vous en dira
plus long
qu'un long discours !**



La "Tournoi" a été créée et dessinée par l'ingénieur-coureur Padovani. 10,5 chevaux réels, 110 km à l'heure chrono, 3 litres aux 100 km, 50.000 km sans révision. Freinage, tenue de route et silence exceptionnels

**Les agents parisiens
de Terrot et Magnat-Debon
vous offrent un essai libre et complet
de la moto dont on parle :**

La **Tournoi** 175 cc

PARIS

ADNET, 45, Cours de Vincennes
BONNOT, 14, rue de la Procession
BRIOU, 57, rue Brancion
DAYEN, 19, avenue d'Italie
DUCENTIER, 164, rue d'Alésia
DYNAMIC SPORT, 149, rue Montmartre
FARAUX, 25, rue N.-D.-de-Nazareth
GIROT, 56, boulevard de Grenelle
HABERT, 78, avenue des Ternes
LAMONTAGNE, 50, rue Château-Landon
LANGOT, 6, rue de la Butte-aux-Cailles
LEGUILLOCHET, 68 bis, rue du Poteau
LISITA, 1, rue de Rivoli
MONNERET, 7, boulevard Beaumarchais
MOTO BASTILLE, 6, boul. Richard-Lenoir
ORYX, 5, rue Berryer
POURRIER, 8-10, rue de Ct-Lamy
SABBE, 142, boulevard de la Villette

SEINE

ASNIERES-ACCESSOIRES, 95, rue Gabriel-Péri, Asnières
AUBERVILL'SPORTS, 237, avenue Jean-Jaurès, Aubervilliers
BLANCHAT, 195, rue du Général-Leclerc, Champigny
BOUANCHEAU, 79, rue Grancoing, Villetaneuse
CHAILLOUS, 52, rue de la Reine, Boulogne
COUTURIER, 149, avenue de Neuilly, Neuilly
CYCLES CLAUDE, 73, rue du Général-Leclerc, Creteil
DUBOIS, 56, avenue Aristide-Briand, Levallois
DURAND, 46, boulevard Lamouroux, Vitry
KIENE, 73, Quai du Point-du-Jour, Boulogne
LECLERCQ, 80, avenue du Général-Leclerc, Boulogne
LEGER, 4, avenue du Maréchal-de-Lattre, Saint-Maurice
MOISDON, 122, rue Gabriel-Péri, Colombes
MOTO-VANVES, 90, rue J.-Bleuren, Vanves
PERRIN, 50, avenue Edouard-Vaillant, Boulogne
PETITPIERRE, 95, avenue Marceau, Courbevoie
POLLET, 116, avenue de la République, Nanterre
REGINA-SPORT, 161, Grande-Rue, Bourg-la-Reine
ROUSSEZ, 28, rue Ernest-Renan, Saint-Denis
THOMASETIG, 261, route de Chevreuse, Petit-Clamart

Les 3.000 agents Terrot et Magnat-Debon dans toute la France sont aussi à votre disposition pour vous faire essayer la Tournoi.

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^e Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63

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 FOUROYANTS - 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

EMPRUNT EQUIPEMENT DE LA S.N.C.F.

Pour assurer le financement de ses investissements (modernisation, élec-
trification, etc...), la S.N.C.F. procède, à partir du 2 Décembre 1957, à
l'émission d'un emprunt d'un montant nominal de 20 milliards en :

BONS INDEXES de 10.000 fr. à 20 ans, garantis par l'Etat et nets
d'impôts.

Intérêt : 5 1/2 % minimum.

Prix de remboursement minimum progressif.

Les caractéristiques détaillées de ces Bons sont les suivantes :

INTERET : Payable le 15 Décembre de chaque année, en espèces, pour
un montant égal à 56 fois le prix de base kilométrique du billet voyageurs
2^e classe en vigueur à la date d'échéance de l'intérêt et, au minimum,
à 550 fr.

REMBOURSEMENT : Le 15 Décembre de chacune des années 1963 à
1977, à raison de 1/15^e du nombre des Bons émis et par voie de tirage
au sort :

— soit en espèces pour un montant égal à 1500 fois le prix de base
kilométrique du billet voyageurs 2^e classe en vigueur à la date
d'échéance de l'amortissement et, au minimum à :

11.000 fr. pour chacune des années 1963 à 1967

11.500 fr. pour chacune des années 1968 à 1972

12.000 fr. pour chacune des années 1973 à 1977

— soit en coupons de voyage gratuit, valables un an et dont la valeur
procure un avantage d'au moins 5 % sur le montant payé en espèces.

Prix d'émission : 10.000 fr. par Bon souscrit payable intégralement au
moment de la souscription.

Les souscriptions sont reçues aux guichets habituels (Banques, Compta-
bles du Trésor, Bureaux de Poste, Gares, etc...).

L'émission pourra être close sans préavis.

(Notice parue au B.A.L.O. du 2 Décembre 1957)

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse — GUT. 19-30

Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT,
IFA, PUCH, AWO, MZ, SIMSON,
MONET - GOYON, MANURHIN,
LAMBRETTA, RUMI, VESPA.

OCCASIONS RECENTES:

Garantie totale (pièces et
main-d'œuvre gratuites)
choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Manurhin et motos
Franç. et Etr. ttes marques
du NEUF au prix de l'occasion!

CRÉDIT dans toute la France
Le moins cher de France

TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme moto, scooter
Liste Occasions ctre 3 timb.

MOTOBÉCANE

sés ses
Motos Mobylettes

Ses, velos d'enfants

STOCK PIECES DETACHEES

STATION BASTILLE

6, boul. R.-Lenoir, Paris-11^e

— "Crédit sans C.C.P." —

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

Moto LA MOTO revue

TOUS LES SAMEDIS

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

45^e ANNEE. — 14 DECEMBRE 1957. — N° 1.369

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)



L'UNION FAIT LA FORCE !...

DEVANT les coups portés sans relâche aux usagers du deux roues moteur aussi bien qu'à l'industrie et au commerce du motocycle, en face de la dernière brimade imaginée à leur intention par un Gouvernement que son mépris volontaire des réalités les plus évidentes conduit à vouloir classer **Parmi les Objets de Luxe** nos vélomoteurs, scooters et motocyclettes, engins de transport économiques utilisés à 95 % par les travailleurs pour se rendre sur leur lieu de travail, il est grand temps de **S'UNIR** pour montrer aux responsables de la désastreuse situation économique de notre pays que nous n'entendons pas faire plus longtemps les frais de leur gestion incohérente et incapable.

★

L'usager du deux roues moteur, l'industriel et le commerçant du motocycle en ont assez d'être taillables et corvéables à merci, de payer à la fois les impensables taxes incluses dans chaque litre d'essence et une taxe à la valeur ajoutée (dite T.V.A.) qui, déjà majorée de 7 % voici deux mois, risque aujourd'hui d'être encore augmentée de 5 % supplémentaires, **CE QUI EN PORTERAIT LE NIVEAU A 30 % DE LA VALEUR PROPRE DE NOS ENGINES !**

Ceci se répercutant nécessairement sur le prix de vente de tout motocycle, et alors que parallèlement le crédit, ce crédit indissociable de l'achat de la majorité de nos véhicules, supporte de son côté des restrictions qui rendent encore plus lourdes les privations mensuellement consenties par la clientèle pour payer la machine de son choix et, d'un autre côté, limitent considérablement les possibilités de travail des motocistes.

★

Assez donc d'exactions, assez de mal causé tout ensemble à la corporation du motocycle comme à l'usager du deux roues moteur !

Il est grand temps de rappeler à nos gouvernants que nous ne nous laisserons pas exploiter plus longtemps, qu'il est un moment où les abus doivent s'arrêter.

Mais nos protestations n'ont de chance d'être entendues que par la voie du nombre et c'est pourquoi nous vous invitons, usagers ou membres de la grande famille commerciale et industrielle du motocycle, à vous joindre au mouvement déclenché par la Chambre Syndicale des Vélocistes et Motocistes de Saint-Etienne, 7, rue du Président-Wilson en cette ville, qui vient de décider la création d'un **COMITE DE DEFENSE DES DEUX ROUES**, appuyé par les clubs motocyclistes stéphanois.

★

Seule une action de masse peut mettre un frein au délire fiscal dont nous sommes un peu plus chaque jour les victimes directes.

A cet effet, demandez tous et faites signer autour de vous les listes de pétition contre la T.V.A. et la hausse sur l'essence, bulletins de protestation par l'intermédiaire desquels le nouveau Comité de Défense des Deux Roues et la Chambre Syndicale des Motocistes et Vélocistes de Saint-Etienne entendent mettre le Gouvernement en garde :

Les deux roues, ceux qui les fabriquent, ceux qui les vendent et ceux qui les utilisent **NE SE LAISSERONT PAS SUPPRIMER !**

PROFITONS DE L'EXPÉRIENCE MALHEUREUSE DE CETTE ANNÉE POUR ORGANISER LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE VITESSE 1958

V OUDRAIT-ON décourager vétérans et espoirs du sport motocycliste de vitesse, que l'on n'agirait pas autrement.

Nous avons, dans notre dernier numéro, dénoncé en quelques lignes, l'imprécision dans laquelle se sont déroulés les Championnats de France 1957 de vitesse, aussi bien en catégorie Internationale que Nationale, et leur triste épilogue.

Les faits sont là.

La F.F.M. a mis en compétition, 12 titres répartis en parts égales entre Nationaux et Inters, à savoir en 500 cc, solo et side-car, 350 cc, 250 cc, 175 cc... et 125 cc, car la F.F.M. tient heureusement à préciser que ce n'est plus elle qui interdit la compétition en 125, mais bel et bien le Ministère de l'Intérieur.

On pouvait donc s'attendre à voir, devant cet état de fait, la consécration de 10 Champions au moins, puisque les titres en 125 sont à exclure. Mais la réalité a été encore plus triste, puisque 7 titres en tout et pour tout ont été attribués.

Comment a-t-on pu en arriver là ?

REMONTONS EN ARRIÈRE.

Les événements se sont évidemment liés contre le déroulement normal des Championnats.

Le rationnement de l'essence pouvait laisser prévoir que la saison de vitesse serait purement et simplement annulée. Et ne sachant si oui ou non on organiserait, et qui, en cas d'affirmative, pourrait effectivement organiser, la F.F.M. prit la sage décision de préciser dans son article 6 du Règlement du Championnat des Conducteurs Français 1957 :

« Tous les circuits de vitesse organisés sous le contrôle de la F.F.M. compteront pour le classement des Championnats Internationaux et Nationaux, à l'exception de ceux dont le développement n'atteindrait pas 1 kilomètre et de ceux dont le kilométrage fixé dans chaque classe serait jugé insuffisant par la Commission Sportive. »

★

Ceci dit, nos pilotes n'avaient plus qu'à participer au plus grand nombre de circuits organisés en France.

Les points comptant pour le classement étaient attribués comme précédemment, tandis qu'il était encore précisé que pour le Championnat « Inter », le classement se ferait entre pilotes français seulement, à condition qu'ils soient au moins 4 à avoir pris le départ, et que le coureur

classé ait accompli au moins les 2/3 de la course.

Pour le Championnat National, quand les organisateurs acceptaient la participation d'Inters, ceux-ci ne devaient pas représenter plus de 33 % du nombre total des partants, et le classement pour le Championnat National excluait les places occupées par les Inters.

Et c'est sur ces bases que les coureurs organisèrent leur saison sportive, tandis qu'il était pratiquement impossible d'obtenir des précisions complémentaires de la part de la F.F.M. « La Commission Sportive statuera en fin d'année », était la réponse à laquelle nous n'avons certainement pas été les seuls à avoir droit.

UN RÉGLEMENT DOIT TOUT PRÉVOIR.

Or bien des questions restaient sans réponse.

Déjà l'article 6 vous laissait sur votre soif : on exceptait les circuits dont le kilométrage était jugé insuffisant par la C.S.

Mais de quels circuits s'agissait-il ?

★

Précisait-on que les licenciés Nationaux s'alignant dans une épreuve Inter, obtiendraient ou non des points pour leur classement ?

★

Précisait-on que des pilotes « Inters » français, disputant une épreuve inscrite au calendrier International, obtiendraient ou non des points, s'il n'y avait pas participation effective de pilotes étrangers ?

Nous ne croyons pas avoir trouvé de réponse à tout ceci dans le règlement, et c'est fort dommage, car c'est précisément en se retranchant derrière ces imprécisions que les choses se sont gâtées en fin de saison, que certains titres n'ont pas été attribués.

UN EXEMPLE : JACKY ONDA

On sait déjà, qu'en catégorie Internationale, 2 titres n'ont pas été attribués, ceux des classes 175 et 250 cc.

Voyons pourquoi.

5 épreuves en France, au moins, ont réuni des licenciés internationaux en 175 cc : Bourg-en-Bresse, Vic-Bigorre, Cannes, Villefranche-de-Rouergue et les Coupés du Salon.

Or, une seule épreuve est qualificative : Bourg-en-Bresse, parce qu'il s'agissait effectivement d'une épreuve Internationale avec participation de pilotes étrangers (il y avait notamment Grace, Gonzales, 2 suisses, etc...).

A Villefranche-de-Rouergue, si le plateau étranger réuni était impressionnant en 350 et 500, par contre pas un seul visiteur en 175 cc, et ce fut suffisant pour que l'épreuve ne comptât plus en catégorie « Inter », mais en catégorie Nationale simplement.

Et dès lors il en est allé de même pour les autres épreuves susdites. Les Inters pouvaient bien venir y disputer leur chance, on ne leur accorderait aucun point !...

★

Mais, car il y a un mais, il nous semble bien qu'à Cannes, l'épreuve 175 cc Inter, où Onda fit 2^e, voyait au départ des pilotes étrangers (Italiens) tandis que les coureurs Nationaux en 175 cc avaient disputé leur épreuve par ailleurs.

★

Alors ?

Quand au début de saison on vous assure que toutes les épreuves comptent, sans guère plus de précisions, on peut facilement se mettre à la place des coureurs, qui croyaient fermement gagner leur Championnat en participant à ces diverses épreuves.

★

Et si nous avons sous-titré sur Onda, c'est parce que son cas est particulièrement navrant. Pilote de classe, il avait voulu prendre une licence Inter cette année, pour ne plus barrer la route aux jeunes. Sa sportivité est bien récompensée !...

Mais Onda, n'est pas seul lésé. Il y a tous les licenciés en 175 cc qui « croyaient » en la valeur du Championnat de France.

Ils sont fixés maintenant.

PLUS SCANDALEUX ENCORE EN 250 CC.

« Pour être proclamé Champion de France, un conducteur devra être classé dans trois épreuves au minimum. Toutefois au cas où deux épreuves seulement auraient été organisées dans une classe quelconque, la Commission se réserve la faculté de proclamer un coureur Champion de France, si son palmarès de l'année, dans les autres épreuves courues en France ou à l'étranger, le justifie. »

Ce n'est pas nous qui le disons, mais le règlement de la F.F.M.

PALMARÈS 1957 DES PILOTES FRANÇAIS NATIONAUX ET INTERS

CATEGORIE 175^{cc} INTER

	BOURG EN BRESSE	VIC. BIDORRE	CANNES	VILLEFRANCHE DE ROUERGUE	COUPES DU SALON	TOTAL
ONDA	8		6	8	8	30
SAVOYE	4	8		2	3	17
A. BURGRAFF		6	8	3		17
JACQUIER-BRETT				4	6	10
BARONE			2	6		8
PEIRANO			4		4	8
CASSET	1	4			2	7
SCHAAD	6					6
TOUZALIN	3					3
FOCCARDI			3			3
LESAGE	2					2

250^{cc} INTERNATIONAUX

	BOURG EN BRESSE	OBERNAI	CHARLE- VILLE	COUPES DU SALON	TOTAL
JACQUIER-BRETT	4	8			12
DESCHAMP	8			6	14
SAGAREAU		3	8	8	19
SCHAAD	6	2			8
VALENTIN		4			4
DE POLO		6		4	10
BOUIN	3				3
TOUZALIN		1			1

250^{cc} NATIONAUX

	MONTLHERY	CHARLE- VILLE	TROPHEE	COUPES DU SALON	TOTAL
KRAJKA	2	6	8		16
OBERT	6			8	14
TAN		4	2	3	9
DESCOUREAUX	8	8			16
TANO			6		6
AROD		3	3		6
FROGER			4	4	8
RITTAUD				4	4
CHATILLON				4	4

CATEGORIE 175^{cc} NATIONAUX

	MONTLHERY	BOURGES	CANNES	PERNES	AVIGNON	PROVINS	CHARLEVILLE	VIC- BIGORRE	VILLEFRANCHE DE ROUERGUE	TROPHEE MONTLHERY	COUPES DU SALON	TOTAL
BONNAL	8	6	6	8		6	6	8		8		56
PANSERA		8			8	3		4	6			29
DESCOUREAUX	2					4	8			3	6	23
BOYER	6		8					8				22
SARALE			4	4	6							14
AGACHE	4					8						12
DIDU	3						6					9
ROMBAUD				6								6
JEANNIN					4							4
NUNEZ				3								3
FIGUIERE								3				3

INTER (SIDE)

	PAU	BOURG EN BRESSE	MOULINS	OBERNAI	CANNES	VESOUL	CAEN	TOTAL
MURIT	8	8	8	8		8	6	46
DUHEM	6		4	3	8		4	25
DRION				6		6	8	20
BEAUVAIS		6	6	4			6	16
FISTER		4					3	10
VERD							4	4
VIVIER-MERLE						6		6
GLAREC						3	4	7

CATEGORIE 350^{cc} NATIONAUX

	MONTLHERY	BOURGES	PROVINS	TROPHEE	COUPES DU SALON	TOTAL
GOMES	8	8	8	4	6	34
DAGAN		6		8	8	22
LEROY	3			6	3	12
GALIBERT	6		4		4	14
COSTEDOAT	1					1
WOLF	4					4

NATIONAUX (SIDE)

	BOURGES	PERNES	TOTAL
RENARD	8	4	12
BIANCOTTO		8	8

CATEGORIE 350^{cc} INTER

	PAU	BOURG EN BRESSE	MOULINS	OBERNAI	VESOUL	VILLE- FRANCHE	CADOURS	TROPHEE	COUPES DU SALON	TOTAL
BAYLE	8	6	6	6		6	6	8	8	54
COLLOT		3	8	8	8	8	8		4	43
DE POLO	4			3	6	4	4			25
INSERMINI	3	8				3			6	20
MONTAGNE	6		4							7
LIGIER		4								4
CASSET										4
MONNERET				4		4			2	4
TOUZALIN						2				3
DESCHAMP						1				
BESSE					2					
BARONE										

CATEGORIE 500^{cc} NATIONAUX

	MONTLHERY	NOGARRO	PERNES	PROVINS	CADOURS	CHARLEVILLE	TROPHEE	COUPES DU SALON	TOTAL
BARGETZI						8	6	3	17
BLANC			8		8				16
DUMAS de VAUX	8							8	16
GNUDI	6			8					14
PINTON				4			8		12
BACCONNIER		8							8
BROQUET				6					6
DUHAMEL	4								4
LECONTE	3								3

CATEGORIE 500^{cc} INTER

	PAU	BOURG	MOULINS	OBERNAI	ROUEN	NOGARRO	VESOUL	CAEN	VILLEFRANCHE	CADOUR	TROPHEE	COUPES DU SALON	TOTAL
COLLOT	8	8	6	8	8			8	8	3			57
BAYLE	6		8		4		6	6	4		8	8	50
INSERMINI				4	6	8	8	4	6	6	6		48
DE POLO	4				2				2	8		4	20
DESCHAMPS		4		6	1			2				3	16
LIGIER		3			3		4		3				13
ONDA		6										6	12
MONTAGNE	3							3		2			8
BESSE		2		3					1				6
GUERIN										4			4
VALENTIN					2								2



★

Et précisément, deux épreuves ont été organisées : Bourg-en-Bresse et Obernal. A la suite de ces deux épreuves, Jacquier-Bret comptait 12 points.

Et sans vouloir analyser le palmarès 1957 de ce coureur, il nous semble bien que Jacquier-Bret, qui s'aligne en 175 cc également (mais qui surtout fait preuve d'une remarquable fidélité au sport motocycliste depuis bien avant-guerre) aurait pu bénéficier de la clause prévue à l'article IV du règlement.

★

Voilà une bien curieuse manière de récompenser ses fidèles, voilà aussi des agissements qui ne peuvent que mettre du baume dans le cœur de qui souhaite courir ! Et qui plus est, ce n'est pas la première fois que l'on agit de la sorte Place de la Concorde. Rappelez-vous bien qu'en 1953, pour obtenir son titre de Champion Inter en 250 cc, Georges Monneret dût menacer !...

LES NATIONAUX A LA MÊME ENSEIGNE ?

Les Nationaux ont-ils connu les mêmes ennuis que leurs aînés ?

Proportionnellement non.

En 175 cc, par exemple le titre à pu se disputer sur onze épreuves (nous reviendrons d'ailleurs sur ce point); en 250 cc nous trouvons quatre épreuves; en 350 cc, cinq, mais en 500 cc trois, et pas de titre en side-car, alors que d'après notre pointage — officieux évidemment — un certain Renard compterait 12 points, après ses prestations à Bourges et Pernes-les-Fontaines. Mais là encore, il n'y aurait eu que 2 épreuves disputées...

★

Mais où le bât blesse, c'est lorsque l'on se rend compte que ces Championnats Nationaux retiennent les épreuves disputées en catégorie « sport ». Nous n'avons rien contre la formule, bien au contraire, et il nous semble superflu d'en vanter les mérites encore une fois.

Mais où le règlement pêche encore par son imprécision, c'est que nulle part, il n'est question de l'admission des « sport » dans le Championnat.

Aussi dans les épreuves réunissant conjointement machines de course, de sport et de série, on a établi le décompte des points en se basant sur le seul classement général, mais en écartant les machines de série !...

Encore une fois, la formule ne nous blesse pas en elle-même, mais la for-

mule « sport » ne datant pas de cette année, on aurait pu prévoir ce décompte dans le règlement.

FAISONS, QUAND MÊME, LE BILAN DE NOS VALEURS

Ainsi, par leur mauvaise organisation — et encore, peut-on parler d'organisation ? — ces Championnats de France 1957 n'auront pas donné satisfaction aux sportifs motocyclistes, et même en auront découragé beaucoup plus, qu'ils ne s'en seront attachés de nouveaux.

Pour rendre un juste hommage à nos licenciés, nous publions, sous forme de tableau, leur palmarès, le plus complet possible, dans chaque cylindrée.

A notre avis, un Championnat de France bien compris, ne devrait pas faire simplement ressortir 4 noms en 350 cc Inter par exemple. S'il n'y a effectivement que 4 classés par la F.F.M., plus d'une douzaine d'Inters français ont disputés leur chance cette saison, dans cette cylindrée.

Il serait juste que le règlement du Championnat autorise au moins leur classement. Et à défaut, nous prenons cette initiative.

C. R.

AVANT LA PROCHAINE RÉUNION DE LA COMMISSION SPORTIVE

Nous suggérons pour les championnats 1958

L'année 1957 n'a plus que deux semaines d'existence. Pensons donc à l'an prochain, et à la saison sportive que 1958 doit nous réserver.

Les Championnats de vitesse ne peuvent plus se dérouler l'an prochain comme cette année.

La coupe est pleine. Tous les sportifs en ont assez de voir en fin de saison des titres qui ne peuvent être attribués pour des raisons diverses. (Ce n'est d'ailleurs là qu'un aspect de leur mécontentement.)

★

Puisque la Fédération met en compétition 12 Championnats de vitesse, son devoir est de veiller à leur bon déroulement, et à leur fin logique : la désignation de 12 Champions de France.

Or, jusqu'à présent, la Fédération se contente de mettre les titres en jeu, un point c'est tout.

Elle ne s'émeut nullement devant l'établissement d'un calendrier où, en 1957, l'on relève onze épreuves pour les 175 cc Nationaux, mais une seule, finalement, qualificative, pour les 175 Inter.

Il est vrai qu'il est difficile de faire prendre au sérieux par les organisateurs des Championnats que la Fédération semble elle-même bâcler en fin de saison.

UN CHAMPIONNAT DE FRANCE DOIT AVOIR UNE SIGNIFICATION

Quand on voit l'engouement suscité par un Championnat de France, dans les autres disciplines sportives, on ne comprend pas pourquoi il en serait autrement en matière de motocyclisme de vitesse.

Mais ce qu'il faut, c'est organiser et prévoir. Et comme nous en sommes encore, ou presque, en 1957, à la période du défrichement, il n'est pas si complexe de jeter des bases qui soient saines.

a) On peut retenir 12 Championnats et n'accepter que 10 Champions de France, les deux catégories, Nationale et Inter, en 125 cc, se voyant interdire l'accès aux pistes, par une décision du Ministère de l'Intérieur.

b) La Fédération, lors de l'établissement du Calendrier,

doit veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'épreuves à disputer dans chaque catégorie et cylindrée, pour que les titres puissent être décernés en fin de saison. C'est une condition essentielle, pour laisser aux Championnats de France leur signification, et inciter les coureurs à le disputer.

Nous savons bien qu'il n'est pas toujours possible d'obliger les organisateurs à faire courir certaines cylindrées. Mais si ces mêmes organisateurs veulent parer leur réunion de l'attrait supplémentaire que ne peut manquer de susciter une épreuve « qualificative pour le Championnat de France », ils doivent bien respecter certaines obligations.

Une course en 175 cc peut être plus spectaculaire qu'une en 500 cc. Et le nombre de licenciés en France est suffisant en 175 cc, par exemple, pour pouvoir constituer un plateau bien équilibré.

c) s'il était acceptable que toutes les épreuves comptassent en 1957, il serait plus logique de revenir à la précédente réglementation, où les circuits qualificatifs étaient désignés à l'établissement du calendrier. 6 ou 7 épreuves par cylindrée, en retenant les 4 meilleurs résultats, semble être une solution acceptable.

d) Dans les épreuves inters comptant pour le Championnat, le nombre des étrangers devrait être réduit, afin de ne pas éliminer automatiquement des pilotes français n'ayant pas encore « la vedette ».

Mais nous comprenons fort bien que les organisateurs préfèrent afficher X, Champion de Nouvelle-Zélande, plutôt qu'Y, pilote français parfaitement inconnu.

Aussi, pour mettre tout le monde d'accord, certaines épreuves devraient être exclusivement réservées aux Championnats de France.

Licenciés Nationaux et Internationaux pourraient participer conjointement aux mêmes épreuves avec des plaques de couleurs différentes, par exemple, pour les différencier aux yeux du public, comme cela s'est déjà fait à Villefranche-de-Rouergue cette année. Bien entendu, deux classements séparés pour Nationaux et Inters.

★

De l'ensemble de ces mesures que nous proposons, il doit ressortir avant tout une idée directrice. Il faut que tous les Championnats mis en compétition puissent effectivement avoir lieu. Il ne faut plus revoir les cas d'Onda ou de Jacquier-Bret se reproduire. La F.F.M. se doit d'encourager et non pas de décourager.

Elle se doit d'offrir leur chance aux jeunes : les épreuves Internationales françaises ne doivent pas être réservées aux seuls Français ayant réussi à se faire un nom.

Il ne faut pas que les Nationaux passant « Inters » se voient subitement sans engagement. Cela peut-être acceptable dans des épreuves ne comptant pas pour le Championnat. Mais ce dernier, bien au contraire, doit être le plus largement ouvert à nos licenciés. Il est évidemment navrant d'avoir à écrire de telles lignes en 1957, d'avoir encore à jeter les bases d'un règlement.

Ce premier point acquis, car il faudra bien un jour ou l'autre y arriver, le travail de la Commission Sportive ne s'arrêtera pas là.

Il faudra rentrer un peu plus dans le détail, nous reviendrons alors sur la question.

LA QUESTION DES LICENCES.

Redonner le goût de la compétition aux jeunes, redonner tout l'éclat qu'ils méritent aux Championnats, organiser ceux-ci comme il se doit, c'est aussi, par la même occasion, clarifier bien des situations qui ne doivent leur existence qu'à l'ombre qui les entoure.

Par exemple, il faut essentiellement qu'une licence « Inter » se mérite, se justifie.

Il ne faut plus l'accorder simplement parce qu'on la demande.

Si les Championnats de France Nationaux donnaient lieu à chaque fin de saison à des classements valables, il faudrait par exemple faire monter en catégorie Inter les 4 premiers Nationaux (dans chaque cylindrée), et pourquoi pas, faire descendre en Nationaux les 4 derniers Inters du Championnat, afin de ne pas embouteiller la catégorie Inter. Cela se pratique déjà dans le domaine du cross, et personne n'y trouve à redire, bien au contraire.

En plus de son caractère équitable, cette décision aurait

l'avantage d'être un excellent stimulant tout en évitant à la licence Inter d'être par trop galvaudée.

EN ATTENDANT, LA FORMULE « SPORT » PATAUGE

Enfin, en 1958, il faudrait quand même donner à la formule « sport » la place qu'elle mérite.

On objecte à la Fédération que l'on attend toujours, de la part des constructeurs, la liste des machines « sport ».

Sans pour autant défendre les constructeurs, qui n'ont rien à gagner en faisant la sourde oreille, la Fédération pourrait bien se charger de cette besogne. N'y a-t-il, par exemple, une Commission Technique qui pourrait se charger de ce travail ?

Toujours est-il que la formule qui consiste à inclure machines de sport avec machines de course, nous semble être la plus propre à « tuer dans l'œuf » la formule sport.

★

Ici encore, il faut réglementer.

Primo, établir une liste précise des machines « sport » qui pourront courir sans modifications, ainsi qu'une liste des transformations autorisées sur des machines de tourisme. Secundo, il faut mettre sur pied un Championnat en catégorie « sport ».

Comme le temps presse, comme les organisateurs ayant songé jusqu'à ce jour à la formule, sont peu nombreux, pour cette période de démarrage, on pourrait accepter un Championnat se déroulant sur très peu d'épreuves (2 par exemple).

Mais de toutes façons, il faut d'ores et déjà ne pas confondre chez les Nationaux les pilotes de machines compétition et de sport.

Dans l'histoire, ces derniers seraient par trop désavantagés.

★

Espérons que ces quelques suggestions ne resteront pas lettre morte; d'autant plus que nous avons voulu voir le problème dans son ensemble.

Il nous semble difficile que sur le fond nous rencontrions la contradiction de la part des membres de la Commission Sportive.

Alors, si tout le monde est d'accord, au travail, la voie est tracée.

C. R.

LA VIE MOTOCYCLISTE

PLUS DE PNEUS CROSS DANS LES TRIALS

A l'instar de la Commission de Moto-Cross, la Commission Sportive de la F.F.M. semble vouloir désormais s'occuper sérieusement des activités motocyclistes de son ressort.

En ce qui concerne le trial, nous avons noté l'adoption du règlement simplifié déjà en vigueur en Belgique et en Angleterre, et qui est maintenant obligatoire dans les épreuves françaises.

Parallèlement à cette mesure, la Commission Sportive a décidé d'interdire à l'avenir dans les trials l'usage des pneus cross. Il n'y aura donc plus de catégorie spéciale aux machines ainsi équipées.

Cette interdiction se justifie doublement par le fait qu'il existe des pneus « trial » spécialement étudiés pour ces épreuves et que, par ailleurs, les pneus cross à grosses tétines labourent le terrain et ont tôt fait de le rendre impraticable aux machines qui n'en sont pas pourvues.

DEMAIN, TRIAL DE BUC

Nous rappelons à tous nos lecteurs sportifs de la région parisienne que c'est demain 15 décembre que se déroulera le trial national de Buc, présenté dans notre numéro 1366 (Trial de Noël).

L'épreuve est ouverte aux motocyclettes et aux scooters, et doit attirer la grande foule des connaisseurs, des motards heureux de se retremper dans la sympathique et chaude ambiance du trial, expression la plus naturelle et la plus pure du sport motocycliste.

BORDIO, BOUSSION ET DELAUNE, VAINQUEURS AU TRIAL D'AMIENS

La saison de trial est, heureusement, mieux meublée que celle de l'hiver dernier et nos spécialistes, déjà sur la brèche à Compiègne puis Saint-Cucufa, ont pu encore se mesurer tout dernièrement dans l'épreuve organisée pour la première fois par le Moto-Club Picard.

Le parcours fut assez difficile, certains « non-stop » présentant un sol gelé, sur

A PROPOS DE TRIAL..

lequel les 42 partants témoignèrent d'une plus ou moins grande facilité.

Pas de grosses surprises à l'arrivée, les vainqueurs étant bien les hommes actuellement les plus entraînés à la pratique de la spécialité. A noter, enfin, qu'il existait encore une catégorie « cross », laquelle est désormais condamnée par les nouveaux règlements de la Commission Sportive de la F.F.M.

RESULTATS TECHNIQUES

Tourisme : 1. Bousson, 12 pts; 2. Marchand, 15 pts; 3. Augris, 17 pts; 4. Sillières, 19 pts; 5. Kériel, 20 pts, etc...

Trial : 1. Delauné, 13 pts; 2. Letang, 16 pts; 3. François, 23 pts; 4. Heuqueville, 26 pts; 5. Vacher, 33 pts; 6. Bordio, etc...

Cross : 1. Bordio, 26 pts; 2. François, 27 pts; 3. Barbara, 28 pts; 4. Voreux, 42 pts; 5. Lhomme, 45 pts; 6. Bloquet, 54 pts, etc...

Coupe de la Ville d'Amiens : M.C. Châtillon.

Coupe de la Ligue des Flandres : M.C. du Nord.

DANS L'INDUSTRIE...

LES CONSTRUCTEURS BRITANNIQUES N'IRONT PAS A PARIS

Suite à leur réunion à Coventry ces jours derniers, les constructeurs britanniques de motocycles ont pris à l'unanimité la décision de ne pas se rendre à l'invitation (à eux faite par la C.S.I.) de se rendre, le 20 décembre, à Paris pour

discuter de l'avenir du sport motocycliste.

★

Il faut comprendre, au travers de cette décision, que les constructeurs anglais n'ont pas apprécié certaines décisions prises par la F.I.M. en son récent Congrès d'Automne. N'oublions pas non plus que le refus d'homologuer les records d'Allen Burns (sur Triumph et Vincent) n'est pas près d'être digéré Outre-Manche.

NECROLOGIE

Nous apprenons avec regret le décès du baron Serge Sellière, administrateur et fondateur de la Société des bougies Marchal, qui s'est tué au volant de sa voiture, à proximité de Dampierre (Seine-Maritime).

Le baron Sellière était âgé de 75 ans. Son secrétaire, qui voyageait avec lui, s'est tiré sans dommage de l'accident dont on ignore encore les causes.

... ET VOICI LE REGLEMENT OFFICIEL DES CHAMPIONNATS DE FRANCE 1958 DE MOTO-CROSS

NOUS n'allons pas aborder ici dans le détail tous les points inclus dans le Règlement 1958 des Championnats de France, qu'a bien voulu nous faire tenir le Directeur des Services de la F.F.M., M. J. Renaut. Certains en effet n'intéressent que les coureurs eux-mêmes (tels ceux régissant les formalités de remplissage des réservoirs) et, au surplus, les pilotes les trouveront reproduits dans chacun des règlements particuliers qui leur seront remis par les organisateurs.

Venons-en par conséquent aux dispositions d'un caractère plus général.

LE CALENDRIER DES CHAMPIONNATS

INTERS : Nous l'avons dit antérieurement, le titre dans cette classe se disputera encore sur 4 manches (ce qui est trop peu à notre sens), mais le classement s'y effectuera selon une formule nouvelle, cette fois calquée sur celle qui donne entière satisfaction dans les Grands Prix et nombre de championnats étrangers. On retiendra donc pour chaque concurrent les 3 meilleurs résultats et le classement final se fera d'après le nombre de points marqués, chaque place valant un nombre de points directement correspondant (1 au premier, 2 au second, 20 au vingtième, 21 pour absence), et le Champion de France étant le pilote qui réalisera le plus petit total, ayant par ailleurs disputé au minimum 3 des 4 manches.

★

Voici les lieux et dates des épreuves retenues : le 7 avril : Thomer-la-Sogne; le 4 mai : Montargis; le 8 juin : Périgueux; le 13 juillet : Rocroi.

On remarquera que l'édition 1958 du Championnat de France inter se disputera sur des terrains entièrement différents de ceux de l'année présente. Ces désignations avantageront les pilotes parisiens, qui n'auront qu'un seul long déplacement à envisager (quand nous parlons d'avantage, c'est à la fatigue d'un lointain voyage que nous pensons évidemment car, sur le plan « prime de déplacement », les parisiens seront desservis puisque courant 3 fois sur 4 assez près de chez eux).

A noter encore que l'épreuve du 4 mai se disputera parallèlement au Grand Prix du Danemark, comptant, lui, au titre du Championnat du Monde. Certains membres de la Commission en ont fait la remarque, mais il a été finalement admis que la participation d'un ou plusieurs inters français au G. P. du Danemark était plus qu'improbable, étant donné le coût du voyage, étant encore acquis qu'il n'est pas nécessaire de participer à toutes les classiques pour se classer dans la compétition mondiale.

DEJA, le 12 novembre, la Sous-Commission et la Commission de Moto-Cross de la F.F.M. avaient défini dans les grandes lignes ce que seraient les Championnats 1958 et, par extension, la prochaine saison dans son ensemble.

Nous ne cachons pas alors notre satisfaction devant la réelle compréhension montrée par les autorités fédérales en face des problèmes qui se posaient à elles (voir M.-R. n° 1.366).

Le règlement définitif, arrêté peu après en séances des 25 et 26 novembre, atteste de la volonté où est actuellement la Commission de Moto-Cross de servir efficacement le développement de cette branche si populaire du sport motocycliste.

De tous les points sujets à critique, et que nous avons analysés pour notre compte dans notre série des « Problèmes d'ensemble du Cross français » (M.-R. n° 1.350, 53, 60, 62), il n'en reste plus guère qui n'aient reçu de solution satisfaisante, de quelque côté que l'on se place.

Qui plus est, les décisions prises l'ont été rapidement, sans longues palabres inutiles, dans la meilleure communauté de vues entre « officiels », organisateurs et représentants des coureurs. Chacun y a mis du sien et ceci explique mieux que tout discours la réelle portée du résultat final.

Ainsi, bravo à tous, et continuez !

Nous souhaitons cependant, pour 1959, que tout soit fait en vue d'éviter l'alignement du calendrier des Championnats de France sur celui du Championnat du Monde.

★

NATIONAUX : Pour eux, nous aurons également le même nombre d'épreuves que l'an passé, soit 5. Comme l'an dernier également, les deux premières seront éliminatoires, vu le grand nombre de pilotes désireux de disputer ce Championnat. Ainsi, pour être classé (selon la formule déjà décrite à propos des Inters et qui devient applicable encore aux Nationaux et aux coureurs disputant le titre en 250), il faudra avoir participé à l'une ou l'autre des 2 premières manches, s'y être qualifié, et s'aligner ensuite obligatoirement dans les 3 dernières, le classement final s'établissant sur les 4 meilleurs résultats.

★

Nos Nationaux disputeront leur titre sur les terrains de Château-du-Loir (23 mars); de Pernes-les-Fontaines (28 avril); de Nancy (1^{er} juin); de Saint-Brieuc (6 juillet), et de Montfort-le-Rotrou (3 août).

Ici aussi, le titre se jouera sur des circuits différents de ceux retenus pour la compétition 1957, et les déplacements représenteront un kilométrage important pour nombre des participants.

★

3^e CATEGORIE (250 cc) : Nouvellement recréé, le Championnat de France en quart de litre est ouvert aux licenciés nationaux et internationaux, et se disputera selon la formule individuelle (que

nous espérons voir transformée plus tard en Championnat par ligues).

Mode de classement et dispositions générales sont calqués sur ceux des Championnats de 1^{re} et 2^e catégories. Cinq épreuves sont retenues, les 4 meilleurs résultats servant de base au décompte final des points : le 6 avril : Orléans; le 27 avril : Arques; le 8 juin : Nancy; le 15 juin : Mâcon; le 29 juin : Bergues.

★

Comme chez les Nationaux, il faudra ici avoir participé à la première ou la seconde course et s'y être qualifié pour pouvoir participer aux 3 suivantes, obligatoires quant au classement définitif et à l'attribution du titre.

Une remarque : bien qu'ouvert aux licenciés internationaux (à très juste titre, et nous voudrions que beaucoup de ceux-ci participassent à cette compétition) le Championnat de France en 250 comporte une épreuve inscrite au 8 juin, date à laquelle se disputera parallèlement la 3^e manche du Championnat des Inters. Il semble qu'il y ait là une erreur, à corriger d'urgence s'il en est encore temps.

PRIX ET PRIMES DE DEPLACEMENT

Un gros effort a été fait, qui ne rejoint pas encore nos propres propositions mais n'en marque pas moins un net progrès, constituant par là une manière d'étape intermédiaire qui donne à peu près satisfaction à tous, coureurs, organisateurs, etc...

Il convient de diviser ce paragraphe en deux parties, la première portant sur les Championnats, la seconde intéressant les autres épreuves.

1. — CHAMPIONNATS DE FRANCE.

Voici en premier lieu les chiffres adoptés pour les Inters en ce qui concerne les prix qui seront alloués dans chacune des 4 manches du Championnat 1958 :

au 1 ^{er} : 45.000 F.	au 11 ^e : 15.000 F.
au 2 ^e : 35.000 F.	au 12 ^e : 15.000 F.
au 3 ^e : 32.000 F.	au 13 ^e : 15.000 F.
au 4 ^e : 28.000 F.	au 14 ^e : 15.000 F.
au 5 ^e : 25.000 F.	au 15 ^e : 15.000 F.
au 6 ^e : 24.000 F.	au 16 ^e : 12.000 F.
au 7 ^e : 23.000 F.	au 17 ^e : 12.000 F.
au 8 ^e : 22.000 F.	au 18 ^e : 12.000 F.
au 9 ^e : 21.000 F.	au 19 ^e : 12.000 F.
au 10 ^e : 20.000 F.	au 20 ^e : 12.000 F.

Soit un total de 410.000 francs en place de 283.000 francs l'année précédente (1957). Si les prix des premiers classés ne s'élèvent que modestement, il est à remarquer que les prix intermédiaires et, plus encore, les derniers prix sont très sensiblement augmentés.

★

Pour se rendre sur les terrains de Thomer, Montargis, Périgueux et Rocroi, les Inters recevront encore les primes de déplacement fixées ci-après, sensiblement augmentées elles aussi et par ailleurs calculées de 100 en 100 km (en place de 200) :

- 1^{re} zone (A) : Déplacement dans un rayon de 100 km : 20.000 F.
- 2^e zone (B) : Déplacement dans un rayon de 100 à 200 km : 25.000 F.
- 3^e zone (C) : Déplacement dans un rayon de 200 à 300 km : 30.000 F.
- 4^e zone (D) : Déplacement dans un rayon de 300 à 400 km : 35.000 F.
- 5^e zone (E) : Déplacement dans un rayon de 400 à 500 km : 40.000 F.
- 6^e zone (F) : Déplacement dans un rayon de 500 à 600 km : 45.000 F.
- 7^e zone (G) : Déplacement dans un rayon supérieur à 600 km : 50.000 F.

Il est précisé que la prime de séjour est comprise dans ce barème.

★

Toujours en ce qui concerne les épreuves comptant au titre des Championnats de France, voici les dispositions financières arrêtées en faveur des licenciés nationaux et des partants en 250.

NATIONAUX : pour chacune des 5 manches, les prix suivants seront attribués :

au 1 ^{er} : 35.000 F.	au 9 ^e : 11.000 F.
au 2 ^e : 28.000 F.	au 10 ^e : 10.000 F.
au 3 ^e : 25.000 F.	au 11 ^e : 5.000 F.
au 4 ^e : 23.000 F.	au 12 ^e : 5.000 F.
au 5 ^e : 20.000 F.	au 13 ^e : 5.000 F.
au 6 ^e : 15.000 F.	au 14 ^e : 5.000 F.
au 7 ^e : 13.000 F.	au 15 ^e : 5.000 F.
au 8 ^e : 12.000 F.	

soit un total de 217.000 francs.

De plus les coureurs (à condition de s'être qualifiés pour la course du Championnat) percevront les primes de déplacement et de séjour fixées ci-après :

- 1^{re} zone (A) : Déplacement dans un rayon de 100 km : 16.000 F.
- 2^e zone (B) : Déplacement dans un rayon de 100 à 200 km : 20.000 F.
- 3^e zone (C) : Déplacement dans un rayon de 200 à 300 km : 24.000 F.
- 4^e zone (D) : Déplacement dans un rayon de 300 à 400 km : 28.000 km.
- 5^e zone (E) : Déplacement dans un rayon de 400 à 500 km : 32.000 F.
- 6^e zone (F) : Déplacement dans un rayon de 500 à 600 km : 36.000 F.
- 7^e zone (G) : Déplacement dans un rayon supérieur à 600 km : 40.000 F.

(prime de séjour comprise dans ce barème).

★

CHAMPIONNAT 250 cc : Cinq manches encore, avec des prix et primes de déplacement calculés comme suit :

au 1 ^{er} : 25.000 F.	au 9 ^e : 9.000 F.
au 2 ^e : 20.000 F.	au 10 ^e : 8.000 F.
au 3 ^e : 18.000 F.	au 11 ^e : 7.000 F.
au 4 ^e : 16.000 F.	au 12 ^e : 6.000 F.
au 5 ^e : 15.000 F.	au 13 ^e : 5.000 F.
au 6 ^e : 13.000 F.	au 14 ^e : 5.000 F.
au 7 ^e : 12.000 F.	au 15 ^e : 5.000 F.
au 8 ^e : 10.000 F.	

soit un total de 164.000 francs.

★

- 1^{re} zone (A) : Déplacement dans un rayon de 100 km : 12.000 F.
 - 2^e zone (B) : Déplacement dans un rayon de 100 à 200 km : 15.000 F.
 - 3^e zone (C) : Déplacement dans un rayon de 200 à 300 km : 18.000 F.
 - 4^e zone (D) : Déplacement dans un rayon de 300 à 400 km : 21.000 F.
 - 5^e zone (E) : Déplacement dans un rayon de 400 à 500 km : 24.000 F.
 - 6^e zone (F) : Déplacement dans un rayon de 500 à 600 km : 27.000 F.
 - 7^e zone (G) : Déplacement dans un rayon supérieur à 600 km : 30.000 F.
- (Prime de séjour incluse.)

Ici encore, les organisateurs ne seront tenus de payer ces primes de déplacement qu'aux seuls coureurs qualifiés pour le Championnat (12 minimum).

★

On le voit, tant pour les pilotes nationaux que pour les spécialistes de la petite cylindrée, on a voulu accorder une rémunération suffisante pour couvrir largement la participation aux compétitions pour les titres. Cet effort sera payant, nous en sommes persuadés, car il encouragera de nombreux jeunes à tenter leur chance, leur permettant de nous révéler de nouveaux talents qui viendront étoffer ultérieurement les 3 catégories de pratiquants.

2. — EPREUVES NON-OFFICIELLES.

Pas de tarification définie en ce qui concerne les prix que doivent accorder les organisateurs de courses ne comptant pas au titre des Championnats. Ces derniers peuvent donc considérer les minima valables en 1957 comme étant toujours d'actualité. De même, ils restent libres d'accorder des prix aussi importants que le leur permet leur trésorerie, à condition bien entendu qu'un coureur non classé ne perçoive pas un prix qui reviendrait à être alors une prime de départ déguisée. C'est pourquoi il sera demandé aux organisateurs de bien préciser, dans les règlements particuliers de leurs épreuves, la manière dont s'effectueront les classements.

★

Un point pourtant vaut qu'on s'y arrête, en matière de prix dans les épreuves non officielles : ceux-ci devront être fractionnés en autant de parts qu'il y

aura de manches (exemple : un premier prix de 75.000 francs et 3 manches : nous pourrions donc avoir 25.000 francs au premier dans chacune des manches). Pour les prix intermédiaires, et jusqu'au dernier prix, ils devront être fractionnés de la même façon que nous venons d'indiquer, les organisateurs pouvant toutefois diviser le montant total de chaque prix en parts inégales (ex. : premier prix de 75.000 francs : 1^{re} manche, 20.000 francs; 2^e manche, 20.000 francs; finale, 35.000 francs).

★

Un dernier mot sur cette question des prix : les Champions de France en activité, c'est-à-dire de l'année en cours, pourront recevoir une somme supplémentaire de 5.000 francs qui valorisera leurs titres. Enfin les barèmes des primes de déplacement ne constituent, en matière de courses non officielles, que des maxima non obligatoires.

Disons tout de suite que nous ne portageons pas le point de vue de la Commission : à notre avis, les primes de déplacement, telles qu'elles figurent dans les 3 barèmes des Championnats, devraient être également obligatoires dans toutes les épreuves non officielles des classes correspondantes. C'est seulement sur le montant des prix que les organisateurs doivent pouvoir conserver une certaine liberté.

LES PARTANTS EN INTERS

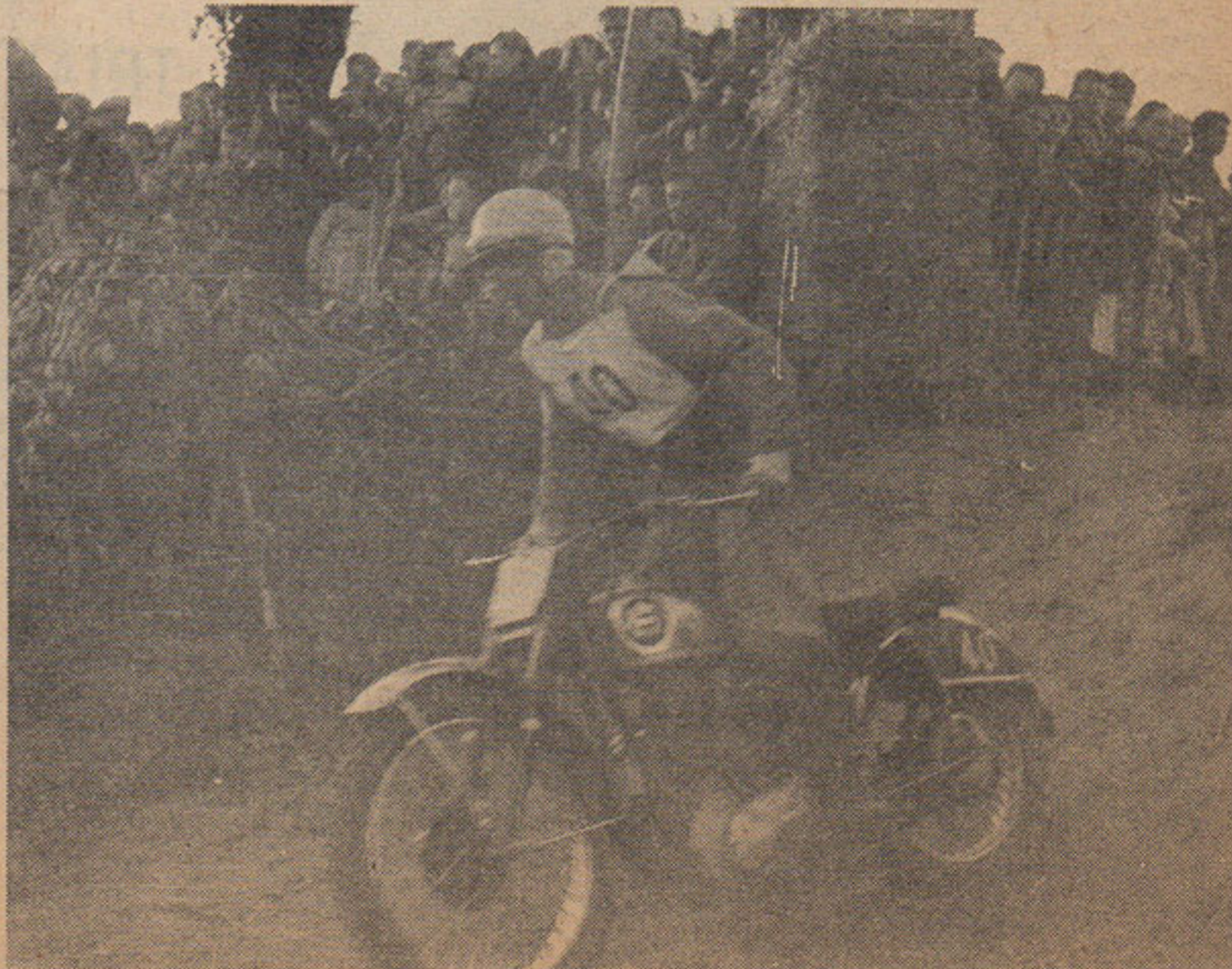
C'est la loi sélective du sport : chaque année, les moins bien classés du Championnat international sont écartés de cette compétition et laissent la place aux meilleurs hommes du Championnat des Nationaux.

En 1958, quatre « nouveaux » seront admis dans la classe supérieure : ce sont Bloquet, Julienne, Maisonneuve et Vanlerberghe, qui mèneront sans doute la vie dure à leurs aînés. La place leur est laissée par Lefèvre, Barbara, Lusseyran et Drobecq, qui n'ont pas donné satisfaction au cours du Championnat 1957. Pour Drobecq, nous pensons qu'on aurait pu lui conserver une chance, sa saison ayant été compromise par le choix d'une « mécanique » décevante (qu'il a d'ailleurs abandonnée dans les dernières semaines pour renouer aussitôt avec le succès). Souhaitons lui de le revoir en 1959, après une saison 1958 étincelante chez les Nationaux.

★

La disparition du regretté Henri Frantz laissait une place vacante, qui fut attribuée non pas au cinquième meilleur du Championnat des Nationaux, mais à un homme déjà vu précédemment chez les Inters et dont la classe est indiscutable : nous avons nommé Cros, dont nous sommes convaincu, pour l'avoir vu courir cet été, qu'il a tous les moyens.

L'Angevin Beaumard sera sans doute le plus sérieux prétendant au titre de champion de France « National » 1958.



propres à faire de lui un dangereux outsider dans la lutte pour le titre.

Hazianis, placé en queue du classement 1957, du fait d'une blessure qui l'a tenu éloigné 3 manches sur 4, reste naturellement maintenu. Mais sera-t-il au départ ? (il est actuellement soldat au Maroc).

DISPOSITIONS GENERALES

Quelques modifications ou innovations d'importance ont encore été décidées les 25 et 26 novembre par la Commission de Moto-Cross de la F.F.M., en accord avec Gilbert Brassine et Paul Vouillon, représentants appréciés des coureurs.

DUREE DES EPREUVES.

En ce qui concerne les épreuves des Championnats, qui se disputeront sur des courses uniques comme par le passé, ce n'est plus d'après la distance minimum, mais bien selon une DUREE minimum que leur longueur sera définie : dorénavant, les manches du Championnat Inter devront être d'une durée égale à 1 heure au moins, ce chiffre étant ramené à 45 minutes (minimum) pour les Nationaux, et à 30 minutes (minimum) pour les pilotes en 250 cc.

On a voulu par cette modification exiger, surtout pour nos Inters, un effort physique comparable à celui qui peut leur être demandé dans les épreuves courues à l'étranger. Avis donc aux intéressés : la bonne condition physique et l'entraînement régulier seront « payants » dans les Championnats 1958.

LIGNE DE DEPART.

Disposition majeure également que celle qui précise que, *quelle que soit la catégorie ou le genre de l'épreuve*, le départ devra être donné *sur une seule ligne*, qui aura un minimum de un mètre de large par coureur, avec une marge supplémentaire de deux mètres pour l'ensemble (exemple, pour 20 coureurs, 22 mètres; pour 12 coureurs, 14 mètres).

Cette ligne de départ devra être suivie d'une ligne droite de 80 mètres de longueur au moins.

Rendons justice à la Commission : elle a su tirer les leçons de l'affaire d'Albi !

★

Par ailleurs, les départs devront être donnés de telle sorte que les coureurs aient les deux mains sur le guidon. Voilà le moment où jamais d'adopter le signal optique (feu rouge, feu vert), qui est le seul à procurer toutes les garanties de régularité lors de la « libération » des pilotes.

ENTRAINEMENT.

Dans toutes les épreuves comptant pour les Championnats, les organisateurs devront prévoir un entraînement *obligatoire*, l'après-midi veille de la course et pendant 3 heures. En outre, le jour de l'épreuve, dans la matinée, le circuit sera ouvert pour permettre aux coureurs une dernière mise au point de leur matériel.

En ce qui concerne le développement minimum des terrains, rien de changé : 1.500 mètres pour les Inters, 1.000 mètres pour les Nationaux et Régionaux (un peu court à notre sens, tant pour les uns que pour les autres, mais il faut laisser aux organisateurs le temps de s'en persuader et d'y porter remède, ce qui n'est pas toujours facile. Il nous semble que la Commission pourrait annoncer que, par exemple, les valeurs seraient portées dès 1959 à 1.800 et 1.500 mètres).

LES REPRESENTANTS DES COUREURS.

Gilbert Brassine et Paul Vouillon (lequel n'appartient pas à l'A.M.S. comme nous l'avions écrit par erreur, mais au M.C. Châtillonnais) ont fait de l'excellente besogne, sachant faire valoir les intérêts de leurs camarades tout en restant compréhensifs devant les problèmes de l'Organisation et les impératifs du Sport.

On sait qu'ils ont participé aux travaux de la Sous-Commission et ont été admis comme auditeurs aux séances de la Commission des 12, 25 et 26 novembre, dont l'ordre du jour portait sur la préparation d'ensemble de la saison 1958.

Le Comité de la F.F.M. a décidé à leur sujet qu'ils seraient appelés Place de la Concorde et dans les mêmes conditions que précédemment, *toutes les fois qu'il s'agirait de discuter une question concernant directement eux-mêmes et leurs mandants*. Par contre, les séances consacrées à l'étude de problèmes d'ordre administratif ou qui ne les concerneraient

pas en tant que coureurs, ne leur seront pas ouvertes.

Personne, nous semble-t-il, ne s'offusquera de cette restriction, après tout bien légitime, du moins aussi longtemps que les représentants des pilotes ne seront pas officiellement admis en tant que « membres » de la Commission.

A eux donc, une fois de plus et s'ils entendent participer de plus près encore au développement de la spécialité, de constituer sur des bases véritables et à l'échelon national l'Amicale des Coureurs sans laquelle ils ne pourront jamais aller plus loin dans cette voie.

TERMINONS SUR UNE NOTE OPTIMISTE

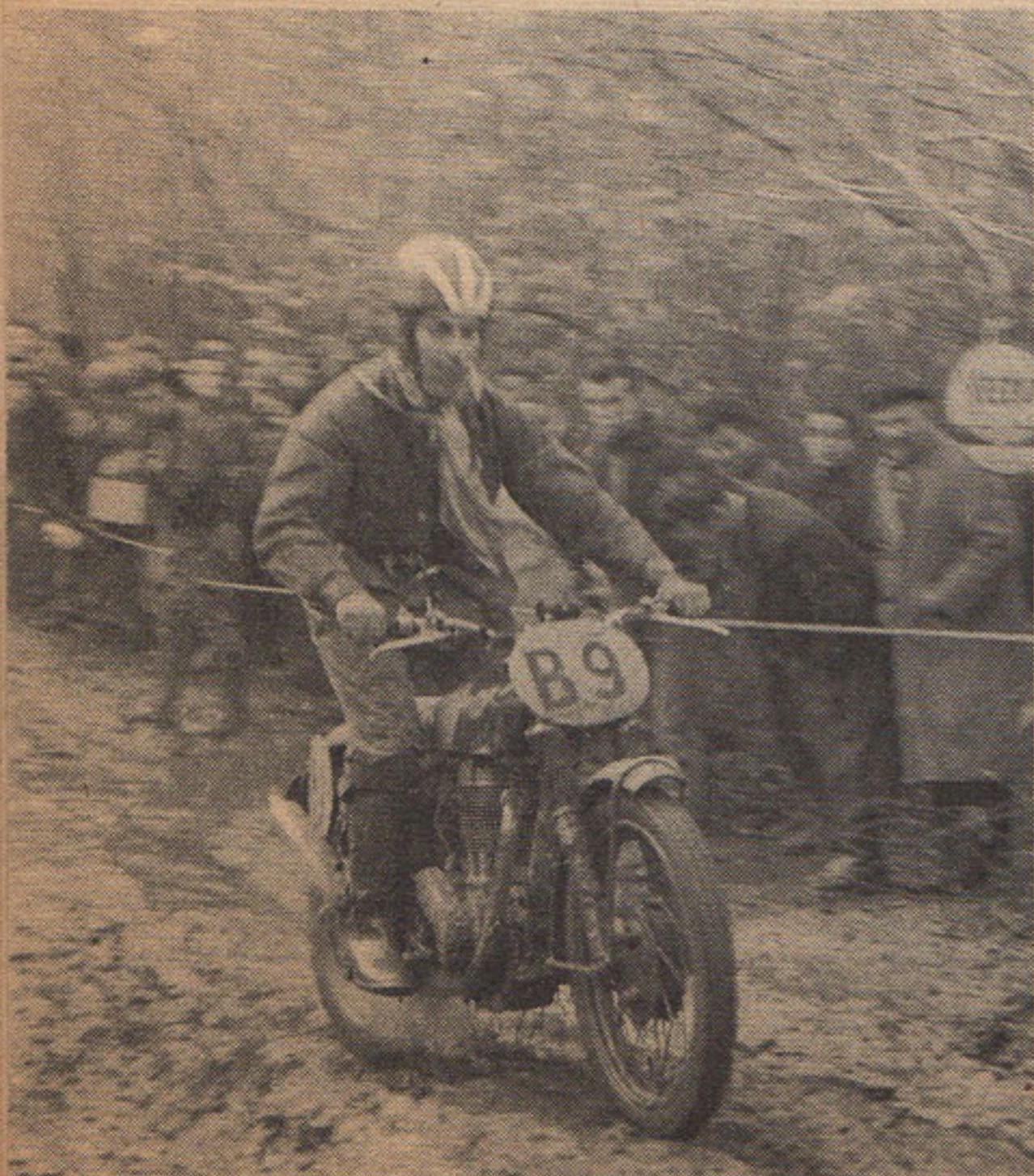
Rien d'essentiel n'a donc échappé à la Commission, et l'on souhaiterait que toutes les autres branches du sport motocycliste fussent aussi bien administrées que l'est maintenant le moto-cross, lequel sera en 1958 considéré également sur le plan international.

Outre l'admission des Inters dans le Championnat des 250 cc (en vue d'une participation française éventuelle à la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées), outre la fixation à 1 heure minimum des courses uniques du Championnat Inter (en vue de placer nos pilotes dans les sévères conditions rencontrées à l'étranger), la Commission a prévu à nouveau notre participation au Moto-Cross des Nations (en Suède) : comme pour 1957, notre équipe sera formée à partir des pilotes classés en tête du Championnat de France international (les 5 ou 6 premiers).

Naturellement, il faudra que le Comité donne son accord et consente l'indispensable financement. Mais lui aussi a montré ces temps derniers suffisamment de bonne volonté; à l'égard des propositions avancées par la Commission, pour que nous lui accordions à l'avance le bénéfice d'une réponse favorable.

Et maintenant que tout est réglé pour 1958, il ne nous reste plus qu'à ronger notre frein en attendant la « première » de la saison à venir, dont chacun désormais est en droit d'attendre beaucoup.

R. C. D.



DEUX FIGURES DU TRIAL BELGE



Busine (à gauche) est la révélation de l'actuel Championnat de Belgique en catégorie « Experts » grosse cylindrée, dont Decat (à droite) avait pris la tête en début de saison. On voit ici les deux hommes en action au récent Trial de Saint-Cucufa.



CASCADE DE RECORDS EN ITALIE

- GILERA EN TETE DES TABLETTES DE LA F.I.M.
- RECORDS DE LONGUE DUREE POUR BIANCHI.

A l'occasion du Salon de Milan, et afin de donner un éclat particulier à son retrait officiel de la compétition, la firme Gilera s'est attaquée à différents records mondiaux, tant en solo qu'en side.

Chaque année à cette époque, les usines italiennes mettent régulièrement quelques records à mal. L'année 1956 vit les tentatives de Ducati et de Bianchi. Cette saison encore, la firme Bianchi s'est attaquée à différents records, particulièrement sur longues distances. D'ailleurs, certains de ces records devaient être battus la semaine suivante, par l'usine d'Arcore qui s'approprie 32 records mondiaux.

★

Le fait est d'autant plus remarquable que c'est la première fois depuis la guerre que Gilera s'intéresse aux records. La marque eut son heure de gloire avant la guerre avec la célèbre Rondine, qui est l'ancêtre des « quatre pattes » actuelles. Mais depuis 1946, Gilera n'avait pas effectué de tentatives pour inscrire son nom

sur les tablettes de la F.I.M. C'est maintenant chose faite, et bien faite, puisque non seulement les records battus le sont d'une manière déconcertante, mais encore que Gilera se retrouve en tête de liste, totalisant 32 records, suivie de Guzzi 21, NSU 19, BMW 18.

De la même manière, les nouveaux records Gilera placent l'Italie largement en tête des pays détenteurs de records, devant l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la France et l'Autriche.

★

Les performances réalisées au cours de ces tentatives soulignent, s'il en était besoin, le degré de perfection auquel est parvenue la technique italienne dans le domaine des machines de compétition.

Une ultime page de gloire s'ajoute au prestige de Gilera, acquis sur tous les circuits du monde.

Une ultime et éclatante démonstration des possibilités de ces machines que nous ne verrons plus désormais en course.

Le moteur de la moto des records est directement dérivé de celui de la moto de série de la marque : « Tonale ». Il s'agit d'un simple arbre de 174,73 cc (60 x 61,8). La culasse et le cylindre sont en alliage léger (chemisé fonte spéciale pour le cylindre). Le moteur préparé pour les records développait 17 CV à 8.000 t/m. Le taux de compression est de 9,2 à 1.

L'allumage se fait par batterie bobine.

La chaîne de transmission primaire travaillant dans l'huile est placée à droite. Embayage multidisque. La boîte de vitesses est à 4 rapports commandés par un sélecteur à simple branche.

Le cadre est constitué par un treillis de tubes : c'est le même que celui de la 250 cc de compétition mais la suspension avant a été modifiée. Elle est maintenant du type à biellettes oscillantes avec amortisseurs hydrauliques. La suspension arrière oscillante est classique. La machine est dépourvue de frein à l'avant et les roues sont équipées de pneus de 2,5 x 17. Le réservoir, d'une capacité de 20 litres, n'était rempli que de 10 litres à chaque ravitaillement pour gagner du poids.

Quelques chiffres : empattement : 1.370 mm; poids : 120 kg (avec le carénage).

Pour le carénage les techniciens de chez Bianchi avaient choisi une forme en « limande » plutôt que la classique forme en « œuf ». Il enveloppe totalement la machine et est très éfilé vers l'avant ou nous trouvons deux impor-

Bianchi

tantes prises d'air. Le fuselage arrière est brusquement interrompu à la verticale (profil Kamm).

Lors de la seconde tentative on avait en outre placé des bandes élastiques de chaque côté de l'ouverture réservée au pilote de façon à ce que l'air ne puisse s'engouffrer dans le carénage.

Ce dernier détail, ainsi que la ligne générale du carénage, rappellent assez

La Bianchi en pleine action. Le carénage conçu pour obtenir le maître couple le plus faible possible, très étriqué en bas, réduisait la possibilité de braquage à sa plus simple expression.

fortement la réalisation de Ducati, de l'an passé.

★

QUELQUES DETAILS SUR LES TENTATIVES

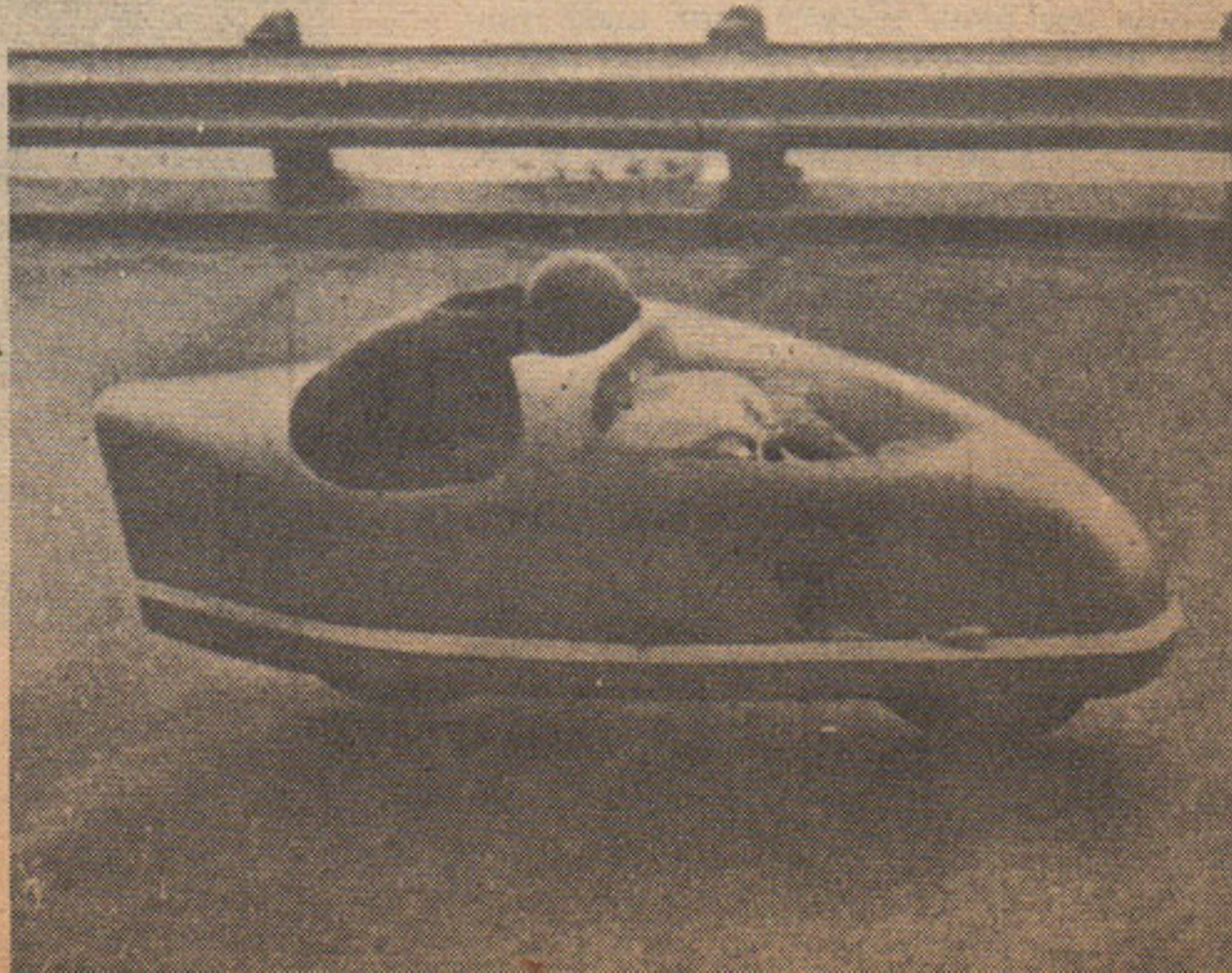
1^{re} TENTATIVE

Date : 9 novembre 1957.

Lieu : Monza.

Pilotes : Gino Franzosi - Alano Montanari.

C'est Franzosi qui part le premier battant les records des 100 km (185,509 km/h)



km/h de moyenne et les 500 km à 134,052 km/h. La pluie commence alors à tomber et l'ingénieur Colombo arrête Montanari alors que près de 800 km ont été parcourus.

★

2^e TENTATIVE

Date : 19 novembre 1957.

Lieu : Monza.

Pilotes : Gino Franzosi - Alano Montanari.

La tentative débute à 8 h 54. Le temps est frais avec un léger brouillard. C'est Montanari qui part, cette fois, le premier. Malgré les recommandations de Colombo, il part plus vite que Franzosi et parcourt 187.900 km dans la première heure. Signalons que le taux de compres-

sion du moteur a été abaissé entre les deux tentatives. Franzosi prend le relais après une heure et demie. Moyenne à la deuxième heure : 186,600 km/h; à la troisième : 188,300 km/h. Retour de Montanari qui boucle la quatrième heure à la moyenne de 186,900 km/h. Les cinq heures (par Franzosi) à 185,300 km/h.

Léger incident au dernier changement de pilote : une attache du tube d'échappement est brisée. Réparation rapide et Franzosi repart.

Les trois changements de pilote (avec ravitaillement et réparation) ont duré en tout 7' 14".

Et c'est la fin. La Bianchi a battu les records des 1.000 km à la moyenne de 185,664 km/h et des 6 heures à la moyenne de 185,838 km/h. Ces records sont aussi

valables pour la catégorie des 250 cc, ce qui fait donc 4 records pour Bianchi.

★

Une technique spéciale avait été mise au point pour perdre moins de temps au ravitaillement. Le carénage étant très profilé à l'avant, le rayon de braquage était forcément très réduit. S'il avait fallu tourner la machine pour l'amener au stand, puis la retourner pour la conduire sur la ligne de départ trop de temps aurait été perdu (et peut-être n'était-ce même pas possible !...) On avait donc prévu un système spécial : une longue barre de fer « transperçant » le carénage et prenant appui sur des supports prévus à cet effet sur le cadre, servait à soulever toute la partie avant de la machine qui était alors ramenée en arrière, vers les stands.

Gilera

LES TENTATIVES DE RECORD

1^{re} TENTATIVE

Date : 13 novembre 1957.

Lieu : Monza.

Pilotes : Ferri Romolo et Milani Alfredo.

★

Les premiers records visés sont ceux sur le km départ arrêté en 4 cylindrées solo (125-175-350 et 500cc) et 2 cylindrées side (350 et 500 cc). Tous les essais sont réussis : Ferri et Milani établissent de nouveaux records dans les 6 classes envisagées.

A noter, pour cette journée, que les records en side ont été établis par Alfredo Milani et non par son frère Albino ainsi qu'on aurait pu s'y attendre.

2^e TENTATIVE

Date : 16 novembre.

Lieu : Monza.

Pilotes : Ferri, Romolo et Milani, Alfredo.

★

Cette fois ce sont les records de l'heure et des 100 km qui sont visés. Pour la 175 cc il s'agissait de battre les records établis par Bianchi quelques jours auparavant. Ferri, très régulier (entre 1' 13" 1/100 et 1' 14" au tour) réussit amplement, battant de près de 18 km/h le record de Franzosi pour les 100 km.

Peu de temps après, Ferri s'arrête au stand : il croit que son compte tours ne marche plus. Mais ce n'est qu'une fausse alerte et il repart vivement... pour s'arrêter encore après une dizaine de tours. Cette fois l'alimentation est défectueuse car il n'y a plus assez de carburant dans le réservoir et, dans les virages, la force centrifuge projette le carburant sur le côté droit en haut du réservoir.

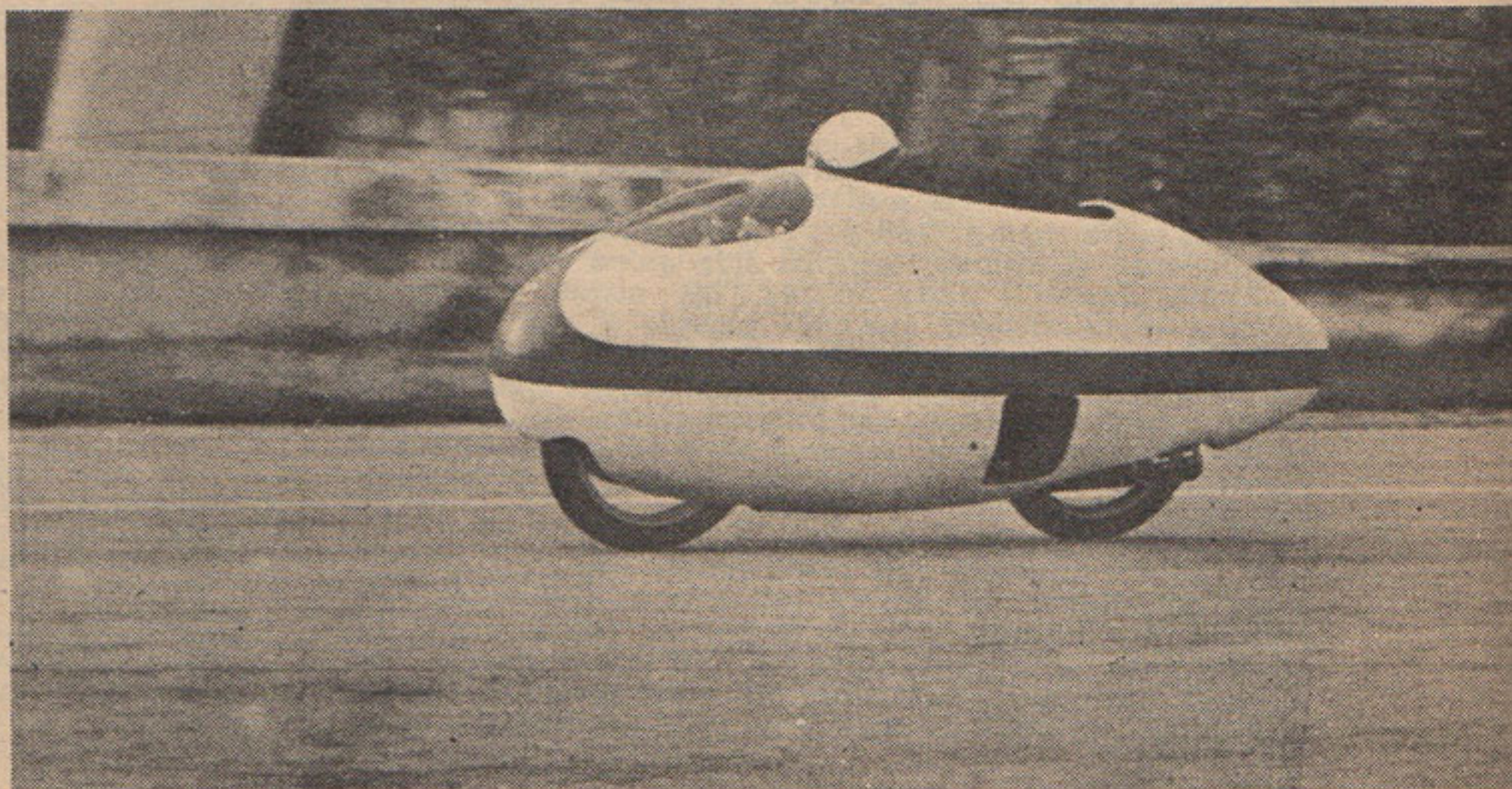
Ravitaillement rapide et Ferri repart pour couvrir finalement dans l'heure 195,915 km (soit environ 8.800 km de plus que Franzosi) malgré ses deux arrêts. De plus ces deux records sont aussi valables pour la catégorie 250 cc et notre compatriote Monneret est ainsi dépossédé de ceux qu'il avait établis avec sa N.S.U.

Ferri est d'ailleurs assez fatigué à la fin de sa tentative et c'est sans doute une défaillance nerveuse qui lui a fait croire à une panne de son compte-tours.

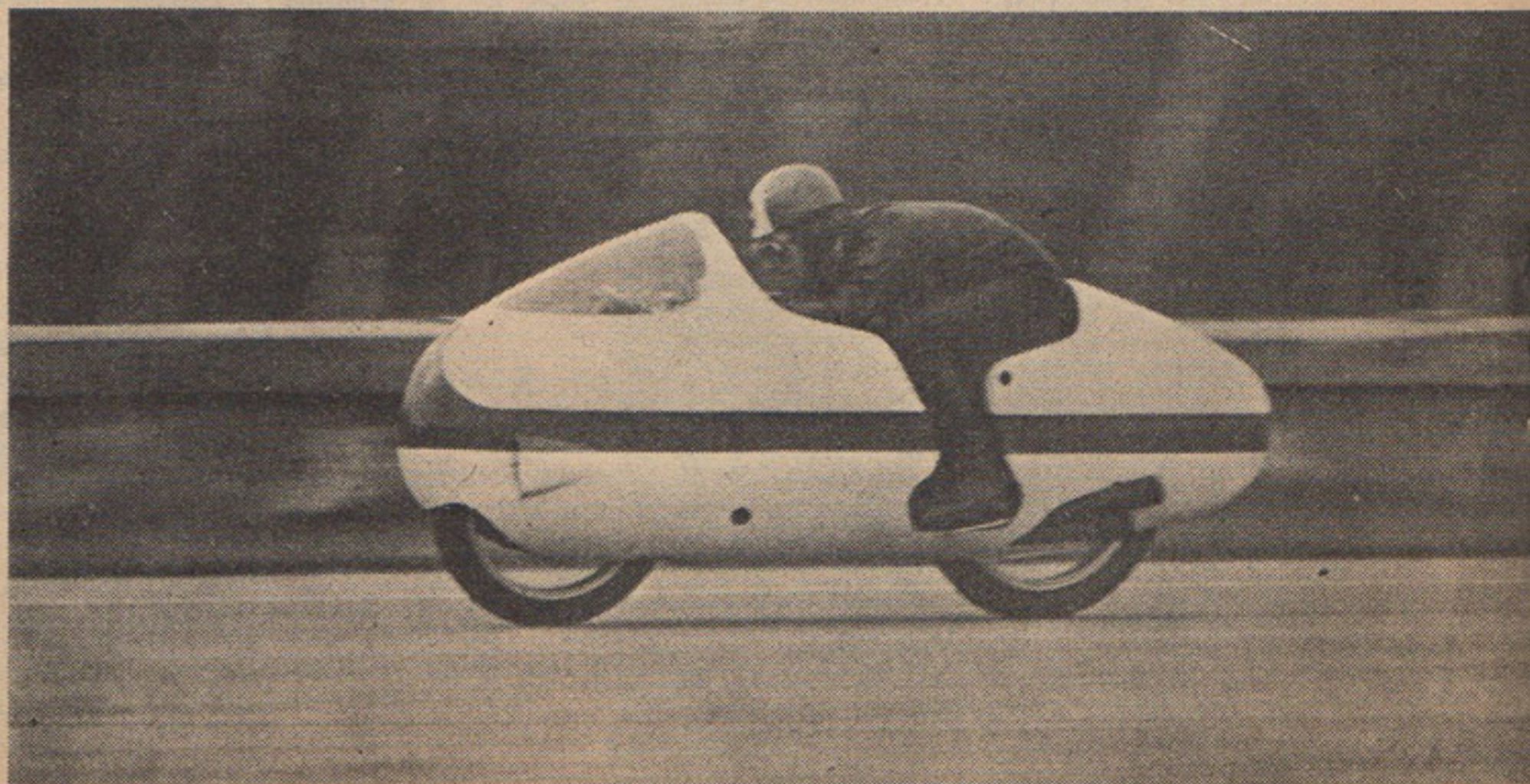
Pour savoir si la machine, après cette tentative est « en état », Ferri se remet en piste pour effectuer un essai « officieux » sur les 10 km départ arrêté. Essai concluant puisque Ferri réalise 3' 49" 5/100 (1^{er} tour : 1, 25" 3; 2^e tour : 1' 12" - soit 212 km/h !; 3^e tour : 1' 12" 2).

★

Voici maintenant la 350 cc avec, comme pilote, Alfredo Milani lequel préfère effectuer sa tentative sans la partie arrière du carénage. Les records appar-



Les principaux animateurs des records Gilera. Ci-dessus, Romolo Ferri en pleine action sur la 125; ci-dessous, Alfredo Milani avec la « quatre pattes ».



tiennent ici (100 km et heure) à Dale et Guzzi (Dale était d'ailleurs présent). Parti plutôt prudemment, Milani accélère l'allure progressivement améliorant sa moyenne au fil des tours. Le record des 100 km est ainsi largement battu : 215,388 km/h contre 209 km/h à Dale-Guzzi. Succès aussi pour le record de l'heure : 215,995 km contre 210 km à Dale. Ces deux records représentent des meilleures performances que celles réalisées par Amm avec sa 500 cc Norton, mais comme ils ne battent pas d'au moins 1 % les anciens records ce sont ces derniers qui restent valables.

RECORDS REBATTUS !

Mais la firme Gilera ne s'arrêta pas en si bon chemin, et les tentatives furent poursuivies jusqu'à l'ouverture du Salon de Milan.

En catégorie 125, Romolo Ferri bat le record de l'heure à 197,774 km/h de moyenne, battant au passage le record des 100 km à la moyenne de 197,315 km/h.

Romolo Ferri se remit également en piste avec la 175 et battit ses propres records sur l'heure à 208,521 km/h de moyenne et les 100 km à 208,236 km/h. Ces records sont valables pour la catégorie 250 cc.

★

Dans la classe 350 cc sidecar, Milani bat le record de l'heure à 187,470 km/h de moyenne (ancien record Anderson sur Guzzi à 157 km/h) et des 100 km à 189,733 km/h de moyenne (ancien record Anderson sur Guzzi à 156 km/h). Ces records sont également valables dans la catégorie 500, 750 et 1.200 cc. La performance réalisée par la 350 quatre cylindres est remarquable, si l'on songe que l'ancien recordman en 500 était Noll sur sa BMW carénée !

227 KMS DANS L'HEURE !

La dernière tentative portait sur le record de l'heure en 350 et 500, ce dernier

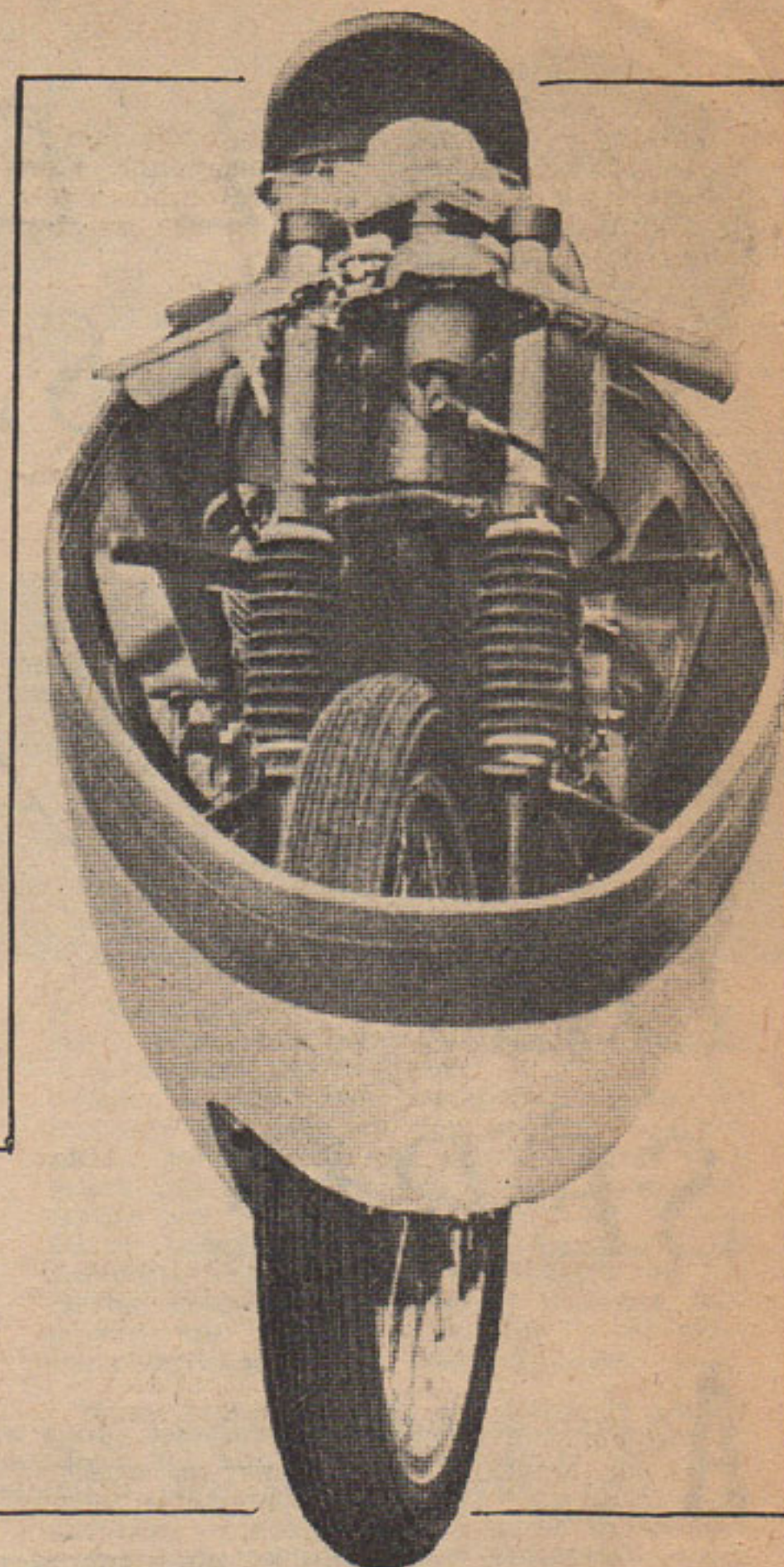
étant détenu par Ray Amm sur la Norton « Fish » avec 215 km.

En raison de l'absence d'Alfredo Milani et du Champion du Monde Libero Liberati, partis pour une tournée en Amérique du Sud, ce fut Bob Mc Intyre qui fut pressenti. « L'Écossais Volant » se mit en piste le 29 novembre avec la 350 quatre cylindres. Tirant au maximum, il pulvérisait le record de l'heure avec une moyenne horaire de 227,519 km. Très éprouvé par cette tentative rendue pénible par la vitesse très élevée et l'état de la piste, Mc Intyre n'effectua pas de tentative avec la 500.

De toute façon, le record de Mc Intyre établi dans la classe 350 est valable dans les classes 500, 750 et 1.000 cc.

Ce record sera très difficile à battre, car à cette moyenne, il faut ajouter la limite de 1 % exigée par les règlements de la F.I.M., soit une moyenne de 229,794 km/h pour que la distance parcourue par Mc Intyre dans l'heure soit améliorée.

Nous reviendrons prochainement sur l'aspect technique des machines.



La 175 des records. On aperçoit les deux tubes servant à la fixation de la partie supérieure du carénage. L'échancrure du carénage permet un braquage limité mais suffisant de la roue avant.

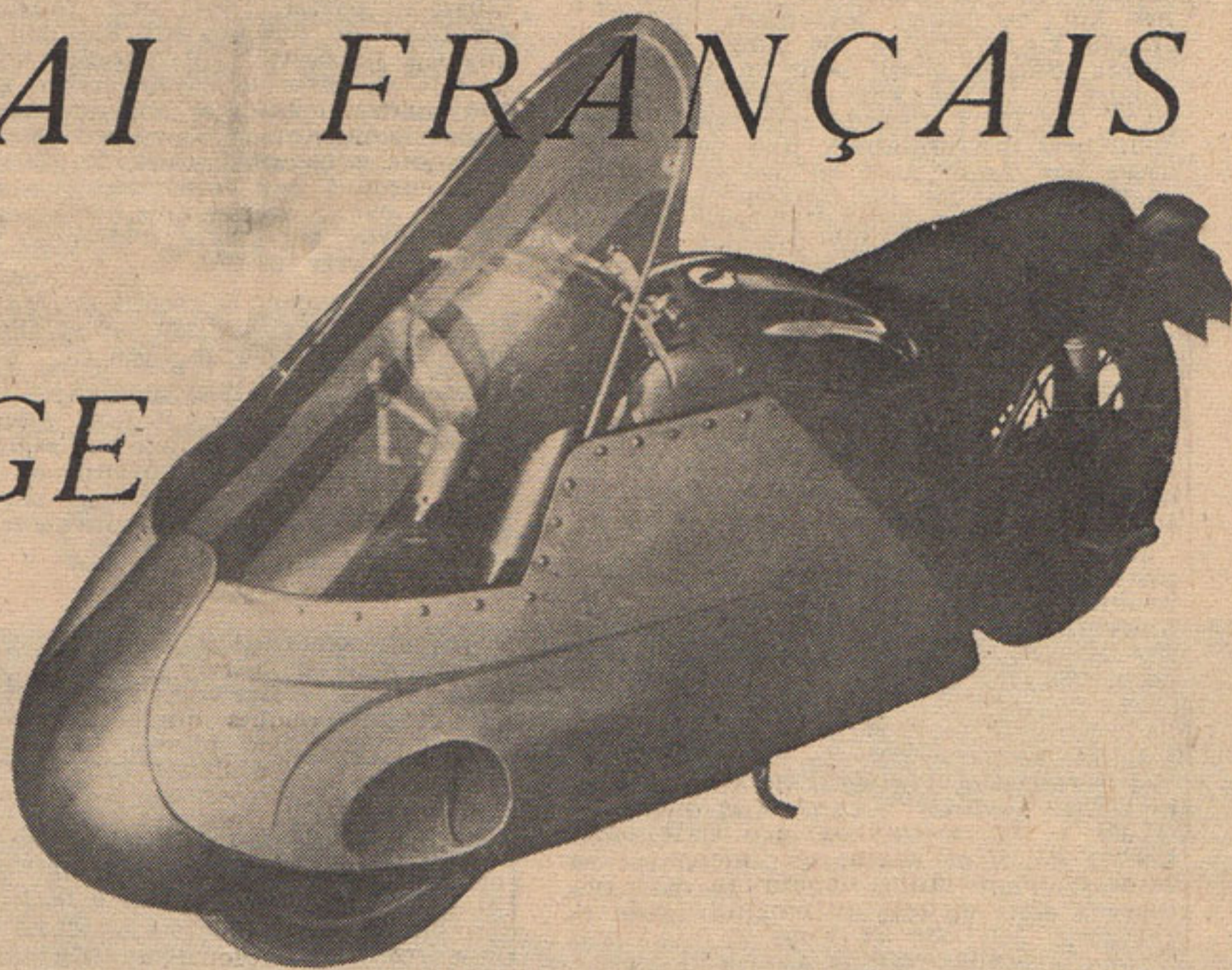
Records	NOUVEAUX RECORDS			ANCIENS RECORDS (en date du 1 ^{er} nov. 1957)			
	Pilotes	Machines	Moyennes	Années	Pilotes	Machines	Moyennes
— 125 cc —							
1 km d. a. ..	Ferri	Gilera 125	126,315	1951	Ferri	Lambretta 125 C	105
100 km	Ferri	Gilera 125	197,195	1956	Ciceri	Ducati 100	164
1 heure	Ferri	Gilera 125	197,774	1956	Ciceri	Ducati 100	163
— 175 cc —							
1 km d. a. ..	Ferri	Gilera 175	131,916	1935	Winkler	DKW 175 C	122
100 km	Ferri	Gilera 175	208,236	1956	Ciceri	Ducati 100	164
1 heure	Ferri	Gilera 175	208,521	1956	Ciceri	Ducati 100	163
1.000 km	Franzosi	Bianchi 175	185,664	1956	Ciceri	Ducati 100	155
6 heures	et Montanari Franzosi et Montanari	Bianchi 175	185,833	1956	et Carini Ciceri et Carini	Ducati 100	154
— 250 cc —							
100 km	Ferri	Gilera 175	208,236	1956	Monneret	NSU 250	192
1 heure	Ferri	Gilera 175	208,521	1956	Monneret	NSU 250	190
1.000 km	Franzosi	Bianchi 175	185,664	1956	Ciceri	Ducati 100	155
6 heures	et Montanari Franzosi et Montanari	Bianchi 175	185,833	1956	et Carini Ciceri et Carini	Ducati 100	154
— 350 cc —							
1 km d. a. ..	Milani	Gilera 350	155,038	1956	Lorenzetti	Guzzi 350	148
100 km	Mc Intyre	Gilera 350	226,671	1955	Dale	Guzzi 350	209
1 heure	Mc Intyre	Gilera 350	227,519	1955	Dale	Guzzi 350	210
— 500, 750 et 1.000 cc —							
1 km d. a. ..	Milani	Gilera 500	171,637	1956	Dale	Guzzi 500	164
100 km	Mc Intyre	Gilera 350	226,671	1953	Amm	Norton 500	215
1 heure	Mc Intyre	Gilera 350	227,519	1953	Amm	Norton 500	215
— Side-cars 350 cc —							
1 km d. a. ..	Milani	Gilera 350	139,751	1952	Cavanna	Guzzi 250	117
100 km	Milani	Gilera 350	189,733	1955	Anderson	Guzzi 350	156
1 heure	Milani	Gilera 350	187,470	1955	Anderson	Guzzi 350	157
— Side-cars 500, 750 et 1.200 cc —							
1 km d. a. ..	Milani	Gilera 500	153,256	1955	Noll	BMW 500	139
100 km	Milani	Gilera 350	189,733	1954	Noll	BMW 500	182
1 heure	Milani	Gilera 350	187,470	1956	Murit	BMW 500	176

° Nota : d. a. : départ arrêté. — C : compresseur.

EN
DEFENSE
DU
CARENAGE

LE PREMIER ESSAI FRANÇAIS

D'UN CARÉNAGE DE SÉRIE



Au cours des études précédentes, nous avons montré toutes les possibilités offertes par le carénage ainsi que les problèmes nouveaux soulevés par son utilisation. Nous clôturerons cette série d'articles techniques par l'essai d'une machine carénée.

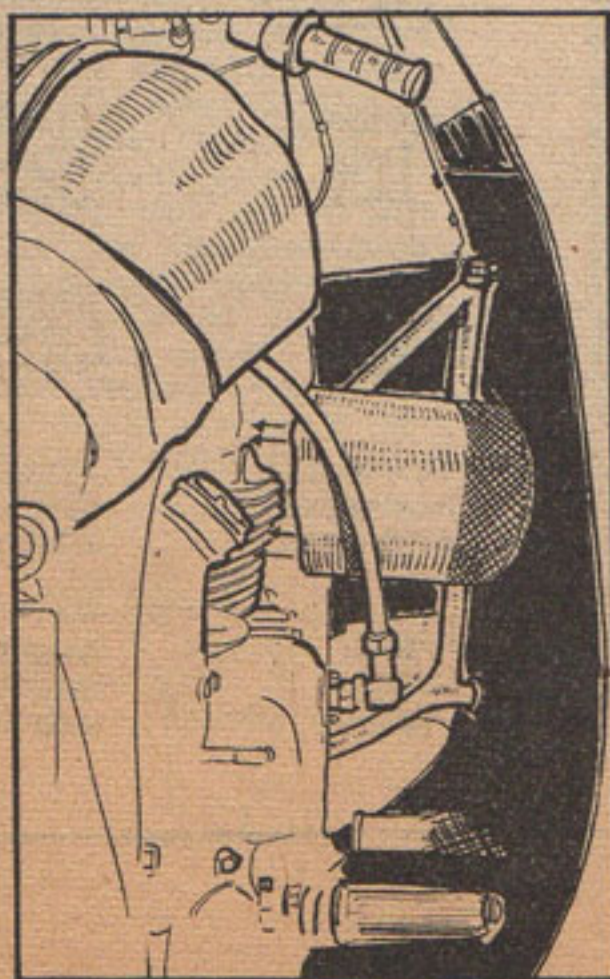
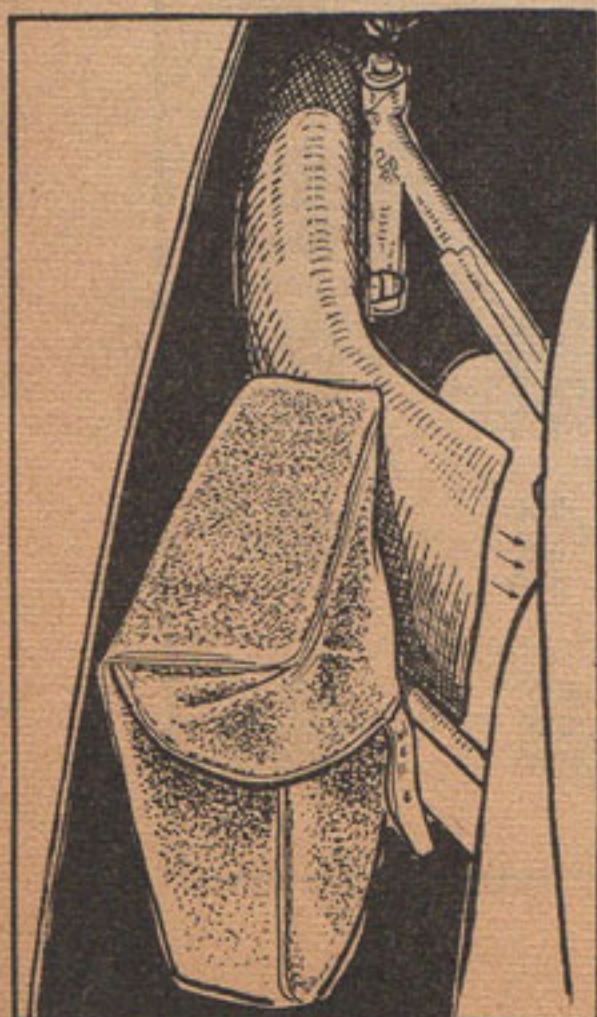
Toutefois, avant d'aller plus loin dans la rédaction de cet essai, nous tenons à spécifier que le carénage dont il est question répond à un but plus touristique que sportif. Ce carénage réalisé par notre ami R. Leconte, motoriste et coureur, est actuellement commercialisé pour les machines de grosse cylindrée. Un modèle pour petites cylindrées est à l'étude et verra prochainement le jour.

Dans un précédent article (M.-R. n° 1355) relatif à l'utilisation des plastiques dans le domaine de la motocyclette, nous avons présenté ce carénage que Leconte a monté sur sa machine personnelle, une 500 Norton « Daytona ».

Etant donné la puissance et la rapidité de cette moto, le carénage n'a pas été monté dans l'intention d'obtenir un gain de vitesse, mais plutôt pour bénéficier d'une protection accrue en utilisation « tourisme », sans parler des gains obtenus sur le plan de la consommation et de la tenue de route. Mais, bien que conçu pour le tourisme (dimensions, aménagement intérieur), ce carénage n'en est pas moins d'une grande finesse et a un petit air compétition des plus agréables.

★

L'aménagement intérieur du carénage. — A gauche, le montage de la sacoche qui est collée contre le flanc intérieur du carénage. Au centre, remarquez la section importante du tunnel de refroidissement dont la fixation s'opère sur le « pare-chocs ». A droite, le dessin du carénage qui passe sous le repose-pied permet une excellente protection des jambes, tout en laissant une place suffisante pour se mouvoir.



LE MONTAGE

La fixation sur la machine est assurée en six points : quatre attaches à l'avant sur un « pare-chocs » fixé aux tubes du cadre, deux attaches à l'arrière en bout des axes de repose-pieds, le tout sur silent-blocs.

Le pare-brise, réalisé en rodhoïd, est vissé sur le carénage avec interposition d'un profilé de caoutchouc, un étrier chromé assurant la rigidité de l'ensemble.

A l'intérieur du carénage, nous trouvons les deux tunnels de refroidissement qui canalisent l'air depuis les ouïes latérales et dirigées sur l'avant vers les cylindres et culasses. Ces deux tunnels — qui sont également fixés au « pare-chocs » — sont réalisés en feuilles d'aluminium enrobées de plastique afin d'éviter toute vibration.

Signalons également le montage d'une sacoche sur chacun des flancs intérieurs du carénage. La présence de ces sacs résout le problème du transport des bagages légers pour un week-end par exemple, ou bien encore, pour un raid sportif, donne la possibilité d'emporter un outillage très complet ainsi qu'un bidon d'huile sans parler des cartes routières et autres menus objets que l'on ne sait jamais où mettre.

ACCESSIBILITE.

Malgré la présence du carénage, l'accessibilité générale à la machine n'est peu ou pas modifiée et l'on peut procéder à toutes les opérations d'entretien courant (réglage des culbuteurs, démontage des bougies, gicleurs, etc), sans déposer le carénage. Il est même possible d'effectuer le changement de la roue avant avec le carénage sur la machine (à titre d'essai, nous nous sommes livrés à cette opération).

De toute manière, la dépose du carénage n'offre aucune difficulté particulière : le démontage ne demande que dix minutes à peine, tandis que le remontage en nécessite à peu près le double, ce qui n'est pas excessif, avouons-le.

PRISE DE CONTACT

En descendant la « Daytona » de sa béquille, il faut faire attention en la

manœuvrant à l'arrêt, d'une part en raison de la largeur du carénage qui oblige à se tenir « à distance », d'autre part en raison du comportement de l'engin qui s'apparente à celui d'un véhicule du type « cabine avancée ». Ceci oblige à bien viser, lorsque l'on veut se garer ou passer dans une porte de gabarit normal.

Essence ouverte... un coup de kick sans conviction... et au second, le moteur tourne.



Le carénage joue le rôle d'une caisse de résonance et amplifie tous les bruits mécaniques, particulièrement au ralenti; cette impression s'atténue dès que l'on ouvre les gaz, les bruits d'échappement couvrant alors les bruits mécaniques.

La machine de l'essai étant munie d'un petit guidon, la position est très racing et, pour notre compte personnel et avec notre gabarit, nous sommes totalement protégé par le carénage.

Le démarrage, ainsi que les arrêts, requièrent une certaine habitude, car il ne faut pas oublier de passer les pieds légèrement en arrière pour s'engager ou se dégager des flancs du carénage. L'habitude vient vite, et en fin de compte cet inconvénient se fait surtout sentir dans Paris, où la densité de la circulation nous astreint à de fréquents « pieds à terre ».

Nous devons cependant avouer que les premiers kilomètres ne furent pas très brillants, car si, en ligne droite, le comportement de l'engin est identique à celui d'une machine dépourvue de carénage, il en va tout autrement dans les virages où nous retrouvons le « coup » de la « cabine avancée », ce qui amène à négocier les susdits en plusieurs fois. Hâtons-nous de préciser que c'est une question d'adaptation bien compréhensible si l'on considère que la « Daytona » même sans carénage est déjà « méchante » et nécessite en elle-même une période d'adaptation.

UNE GRANDE ROUTIERE SPORTIVE

Mais c'est principalement sur la route que l'on apprécie un tel engin.

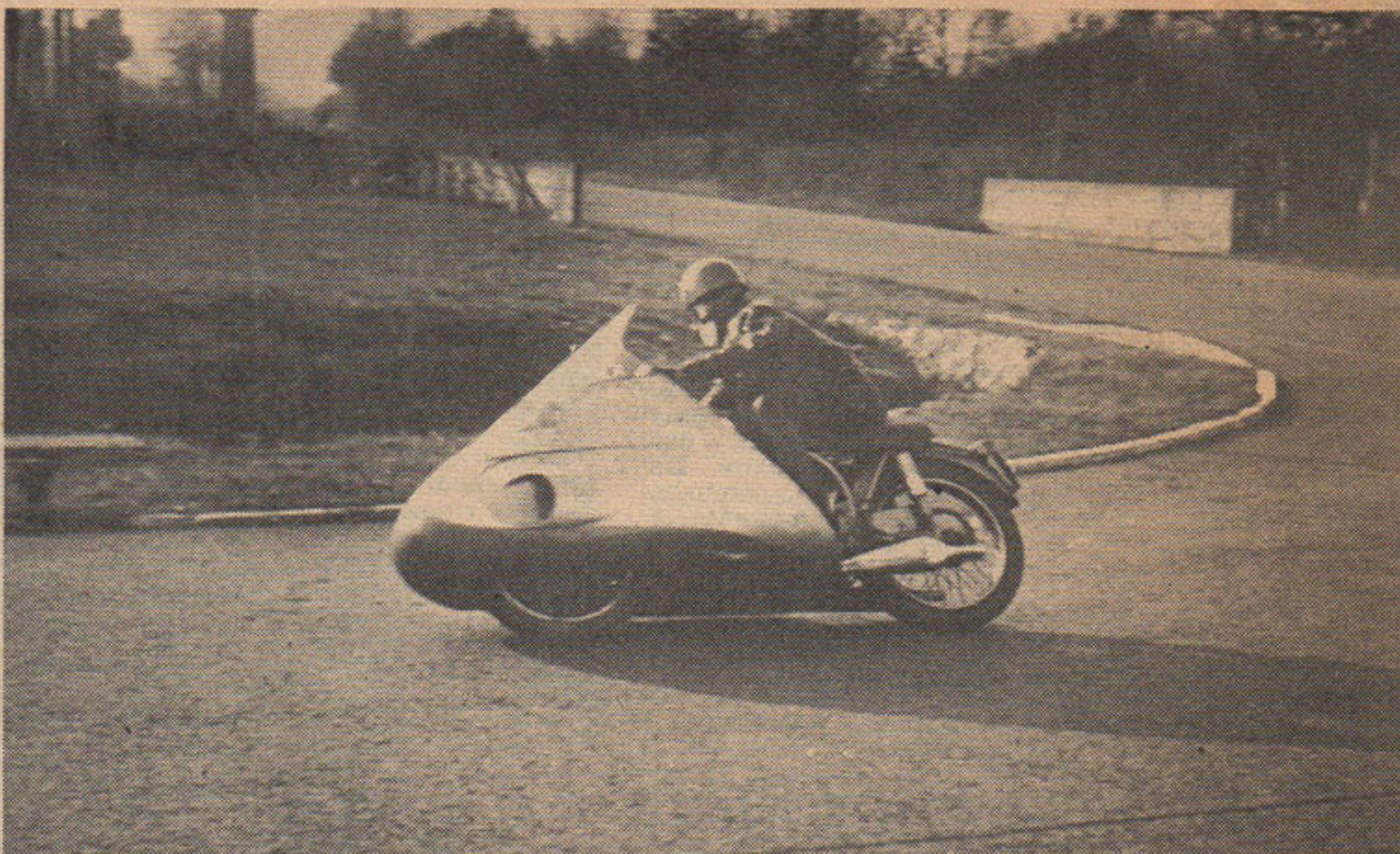
La sensation la plus marquante provient de l'absence de vent dont le sifflement dans les oreilles et le soufflé sur le visage sont vite fatigants sur une grosse cylindrée. De ce fait, l'annihilation de la sensation de vitesse est totale; au cours de nos essais par exemple, il nous est arrivé plusieurs fois d'avoir l'impression de ne pas rouler à plus de 130 km/h. Un coup d'œil au compte-tours nous ramenait à une réalité bien supérieure.

Un autre avantage du carénage, c'est la possibilité de rouler à des vitesses de croisière très élevées en position assise sans avoir besoin de fournir le moindre effort pour se tenir en selle, du fait de l'absence du vent dont la pression sur le buste est toujours difficile à vaincre au-dessus de 120 km/h. Enfin, dernier avantage : le pilote « officie » dans un habitacle, en zone calme, ce qui lui permet de se concentrer sur la conduite... et évite, de plus, de « ramasser » les moucherons et autres graviers que l'on s'expose toujours à recevoir.

TENUE DE ROUTE

Ici, deux aspects sont à considérer : la tenue de route de la moto par elle-même, et la tenue de route après montage du carénage.

La tenue de route des Norton se passe de commentaire, aussi étions-nous curieux de connaître le comportement de l'ensemble. Nous avons essayé la machine carénée sur 400 km de route, ainsi que sur le circuit routier de Monthléry. La tenue de route est identique, sinon supérieure à celle d'une machine dépourvue de carénage. Quand on a la machine en main, on peut se permettre n'importe quelle « fantaisie » sans avoir l'impression de dépasser les limites. Sur



la route, la densité de la circulation et la nécessité d'observer le Code de la Route imposent une conduite prudente et exempte de risques quelle que soit la machine que l'on pilote. Dans le cas de la Norton, l'excellente tenue de route de cette machine permet de réaliser des moyennes élevées sur de longs trajets, sans « tirer » outre mesure.

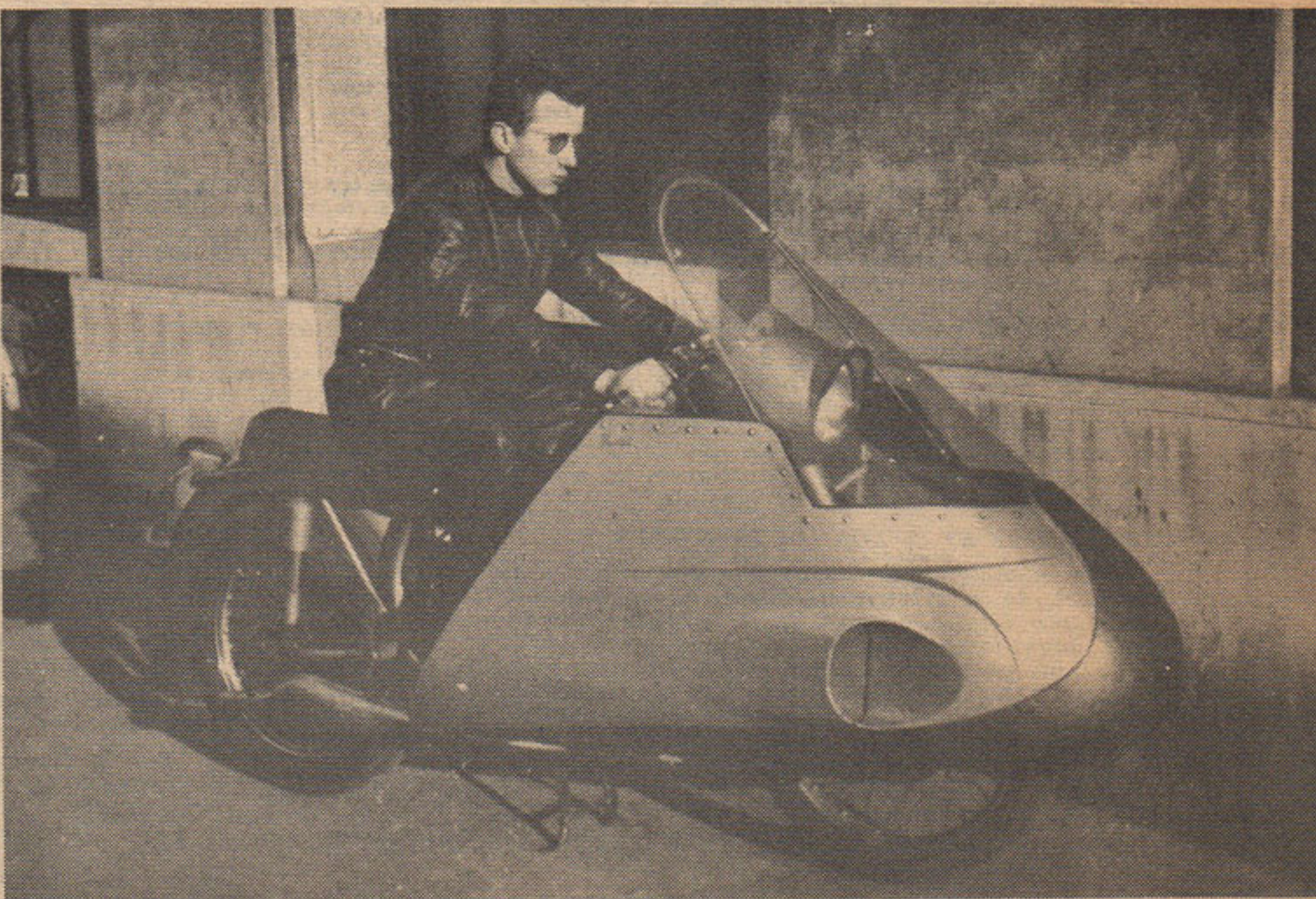
Nous avons également essayé la machine sur le circuit routier de Monthléry dont le profil sinueux à souhait constitue un juge redoutable. La machine garde sa trajectoire quel que soit le revêtement, le carénage ne modifie en rien le comportement de la machine, et la maniabilité demeure excellente.

LE TALON D'ACHILLE

Mais... car il y a un mais, l'ensemble de ces facteurs nouveaux : annihilation de

la sensation de vitesse, vitesse accrue, etc..., pose avec plus d'acuité que jamais le problème du freinage. A l'heure actuelle, à quelques exceptions près, le freinage des 500 et 650 modernes n'est pas à la hauteur des performances permises par ces machines, même quand on freine sur la boîte pour aider les freins. Cette insuffisance apparaît surtout en conduite rapide ou en montagne, où les freins, soumis à un travail intensif, accusent un certain « Fading » et perdent rapidement de leur efficacité.

Nous avons déjà dit au cours de l'essai de la Norton 88 tout le « bien » (hum !) que nous pensions de son freinage. Avec une « Daytona » — et, qui plus est, carénée — l'insuffisance plus ou moins acceptable devient une déficience notoire en raison de l'accroissement de la vitesse avec laquelle on se présente dans les



Vue d'ensemble de la machine avec pilote en position tourisme. Notez l'importance du pare-brise ainsi que l'étrier qui assure sa rigidité. En raison du petit guidon « sport », la position normale que l'on a sur cette machine est assez penchée.

virages. de l'efficacité diminuée des freins qui à l'abri du carénage refroidissent moins bien. Sur cet engin, il faut garder la tête froide en conduite rapide. A titre d'exemple, sur le routier, nous étions obligé de couper au Château d'Eau, soit à environ 500 m du virage, pour négocier les « Deux Ponts » d'une manière tangente, engageant la première à la volée en désespoir de cause.

Pour conclure sur ce point, nous estimons que sur une machine aussi rapide, le montage d'un frein avant plus puissant (double-came de Manx par exemple) est absolument nécessaire. De toute façon le montage d'un carénage oblige à surveiller particulièrement le système de freinage et à étudier son refroidissement efficace.

ET LA SENSIBILITE AU VENT LATÉRAL ?

Parmi les nouveaux problèmes posés par

l'utilisation d'un carénage nous pouvons considérer la sensibilité au vent latéral comme un des facteurs déterminants au point de vue sécurité. Et ce n'est pas sans une certaine appréhension que nous avons essayé cette machine un jour de grand vent : Quel allait être le comportement d'une machine aussi rapide avec un carénage aussi large ?

Eh bien, nos essais ont prouvé l'excellente tenue de l'ensemble au vent latéral.

★

En outre, nous avons pu observer certaines modifications qui apparaissent à grande vitesse dans la conduite d'une machine carénée :

— Sous un vent latéral constant, le comportement de la « Daytona » carénée est identique, sinon supérieur, à celui d'une machine dépourvue de carénage. L'engin suit une trajectoire rectiligne en

effectuant un léger mouvement de roulis aisément corrigé de lui-même à condition de ne pas se crispier aux commandes. Si l'on tente de corriger en serrant fortement le guidon, l'amplitude du roulis augmente, et il devient plus difficile de contrôler la machine.

— Sous un vent latéral soufflant par rafales, la machine carénée effectue des écarts de faible amplitude et de faible « longueur d'onde » (la fréquence de ces mouvements de lacet est élevée) tandis que carénage enlevé, la machine effectue des écarts de grande amplitude, mais également de grande « longueur d'onde » (mouvement de lacet moins fréquents).

Ces essais ont été effectués à grande vitesse sur une ligne droite en prenant la ligne jaune médiane pour ligne de mire.

★

LES MOUVEMENTS DE LACET SONT PLUS FAVORABLES AVEC LA NORTON

EXPLIQUONS ici les comportements comparés de la Norton, avec et sans carénage, sous l'effet du vent latéral. Cette explication ne sera d'ailleurs qu'un corollaire à ce que nous écrivions sur la stabilité dans notre dernier numéro.

LE MOUVEMENT DE ROULIS.

La machine carénée, dit J.C.B., suit une trajectoire très sensiblement rectiligne, mais, sous l'effet du vent latéral, subit un léger mouvement de roulis, corrigé de lui-même si l'on ne se crispe pas au guidon.

★

Supposons le vent latéral soufflant de gauche. Sous son effet, sous l'effet du moment de roulis ainsi engendré, la machine penche côté « sous le vent », donc vers la droite. Mais l'inclinaison de la machine entraîne, pour des raisons de « géométrie » de la moto (« chasse » en particulier), un léger braquage du guidon du côté où penche la machine, donc à droite (n'oublions pas que la Norton est « sur-vireuse »). Et, en conséquence, notre moto courbe légèrement de ce côté.

Mais qui dit courbe, dit force centrifuge. Et celle-ci, appliquée au centre de gravité de la moto, crée un moment de force qui redresse la machine et, ici, la penche même légèrement du côté opposé, donc vers la gauche. Et notre machine, qui était partie à droite, est maintenant redressée, repart à gauche, coupe la trace de sa trajectoire idéale...

Et ce même phénomène continue, avec, évidemment, une plus grande facilité pour repartir à droite en raison du vent latéral soufflant de gauche.

★

Se crispier au guidon signifierait, ici, empêcher les légers braquages du guidon automatiquement occasionnés par les inclinaisons successives de la moto. Or ce sont ces légers braquages qui permettent à la machine de suivre une trajectoire très sensiblement rectiligne.

MACHINE CARENEE ET MACHINE NON CARENEE

Sous l'effet d'une rafale de vent, les « écarts » (la dérive) sont de plus faible amplitude et de plus faible « longueur d'onde » (donc se produisant plus fréquemment dans une même unité de temps) avec la machine carénée qu'avec la machine nue. C'est là un phénomène intéressant, qu'il est également intéressant d'expliquer, ce que nous tenterons de faire le plus simplement possible.

FREQUENCE ET « LONGUEUR D'ONDE ».

Commençons par l'aspect « fréquence » du mouvement de lacet, de sa « longueur d'onde », en rappelant d'abord que, pour une vitesse donnée, la « longueur d'onde » sera d'autant plus faible que la fréquence sera élevée.

Si un phénomène se produit 4 fois par seconde alors que l'on roule à 30 m/s (108 km/h), on aura parcouru 7,5 m (30/4) entre 2 répétitions du phénomène. Si par contre, la fréquence du phénomène est 10 (il se produit 10 fois en 1 seconde), entre deux apparitions du phénomène nous n'aurons parcouru que 3 m (30/10). Donc quand la fréquence croît (de 4 à 10, ici), la « longueur d'onde » diminue (de 7,5 à 3 m).

AVEC LA MACHINE CARENEE, LA FREQUENCE DU MOUVEMENT DE LACET EST PLUS GRANDE.

La fréquence d'un mouvement périodique (et c'est le cas de notre machine qui suit un mouvement de lacet alternativement de part et d'autre de la ligne jaune de la route, ligne jaune qui représente sa trajectoire idéale, la fréquence d'un mouvement périodique croît en même temps (mais pas au même rythme) que le moment de force qui l'engendre, mais décroît quand le moment d'inertie devient plus grand.

★

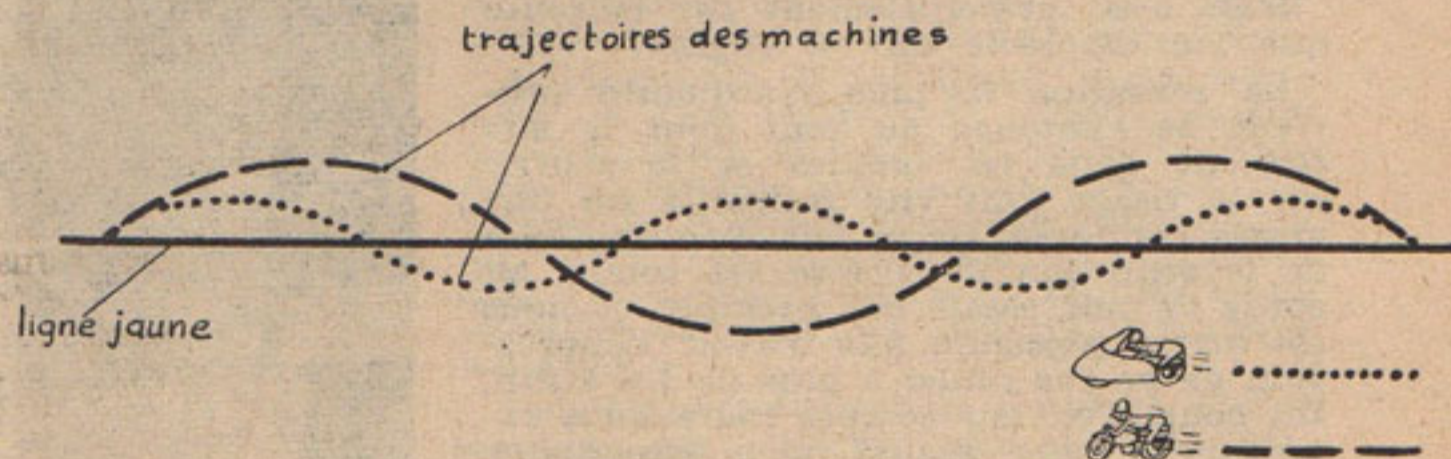
Le moment d'inertie de notre Norton carénée ne peut être inférieur à celui de la machine nue : il est même légèrement supérieur. Or, avons-nous dit, plus ce moment d'inertie est élevé, plus est petite la fréquence du phénomène oscillant. Or, machine carénée, nous avons enregistré une fréquence plus grande (une « longueur d'onde » plus petite) : cherchons donc l'explication ailleurs, donc dans le moment de la force aérodynamique agissante. ...

★

Ainsi, sur la machine carénée, la plus grande fréquence du phénomène de lacet peut être expliquée par un moment de force plus grand :

— soit que la force aérodynamique agissant latéralement est plus élevée (plus grande surface face à ce vent latéral, que ne compense pas le « Cx » du carénage).

— soit que le bras de levier de ce moment soit plus grand dans le cas de la machine carénée (plus grand écart entre le centre de poussée et le centre de gravité).



★

Voici donc donnée l'explication de la plus grande fréquence, de la plus petite « longueur d'onde » du mouvement de lacet de la Norton carénée par rapport à la même machine, avec pilote, mais nue.

AVEC LA MACHINE CARENEE, L'AMPLITUDE DU MOUVEMENT DE LACET EST PLUS FAIBLE.

Voyons maintenant pourquoi l'amplitude de ce mouvement de lacet, la « dérive », est plus faible avec le carénage.

Sur la machine carénée, avons-nous dit, la fréquence du mouvement est plus grande; cela signifie que sa période est plus courte, que le temps entre 2 traversées successives de la ligne jaune est plus court.

Mais si ce temps est plus court, cela signifie que la machine à moins le temps de dévier de sa trace idéale, de la ligne jaune tracée sur la chaussée. La dérive — donc l'amplitude du mouvement de lacet — serait plus faible. Nous pouvons même préciser : toutes autres choses égales, l'amplitude sera d'autant plus faible que la fréquence est grande. Ou, si l'on veut, il y a sensiblement proportionnalité entre l'amplitude et la « longueur d'onde » de ce mouvement de lacet. Pour une longueur d'onde 3 fois plus petite, l'amplitude sera 3 fois plus faible.

Poussant plus loin l'expérience, nous avons effectué des essais sur une base de 150 mètres que nous passons à grande vitesse moteur *débrayé* afin de n'évaluer que la seule sensibilité aérodynamique offerte par la machine livrée à elle-même, en éliminant donc, l'influence « correctrice » de la force de traction du moteur développée à la roue arrière.

Là encore, nous avons observé les mêmes phénomènes que précédemment, avec plus de violence toutefois (en raison du moteur *débrayé*), la machine nue effectuant des écarts de grande amplitude très difficiles à corriger tandis qu'avec le carénage, l'engin suivait une trajectoire sensiblement rectiligne tout en « roulant » d'un bord sur l'autre.

Ces essais se sont donc révélés concluants, encore qu'il soit dangereux de *débrayer* brutalement à 140 km/h, sauf en cas de force majeure (serrage par exemple), ou bien à titre expérimental.

QUE CONCLURE ?

Nonobstant l'adaptation nécessaire à la conduite d'une grosse cylindrée carénée, nous préférons piloter, sous l'angle de la tenue de route, la machine munie de son carénage, que la machine nue :

- d'abord parce qu'il est plus facile de corriger des écarts de faible amplitude, même si la correction doit être constante;
- ensuite parce que le carénage a, dans une certaine mesure, un effet d'auto-stabilisation qui tend à maintenir la machine sur une trajectoire sensiblement rectiligne dans la mesure où l'on ne cherche pas à contrecarrer les réactions propres de la machine, en se crispant aux commandes par exemple.

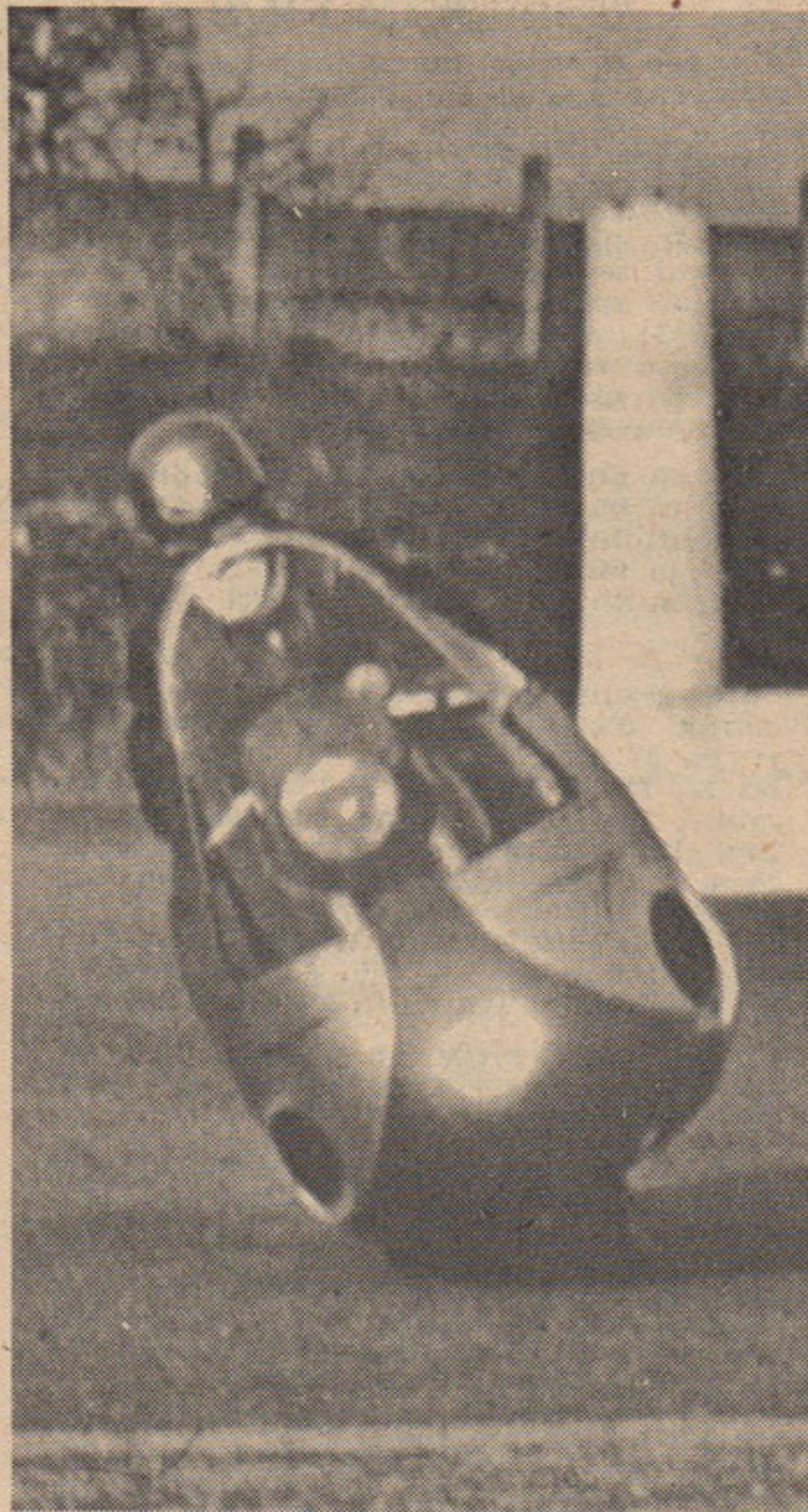
UNE PROTECTION DU "TONNERRE"

La protection qu'offre une motocyclette classique contre les intempéries est toute relative, inexistante même dirions-nous. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles le scooter a connu un grand succès dès son apparition, car, en dehors de tout autre considération le pare-brise, le tablier et le plancher d'un tel véhicule offrent un rempart contre les intempéries. Sur une motocyclette, le problème est très différent et en fait, la solution idéale en matière de protection demeure le carénage.

Dans ce domaine, le carénage de Leconte a été conçu pour procurer la meilleure protection possible étant bien entendu, nous tenons à le répéter, qu'il a été réalisé en vue d'une utilisation « tourisme ». L'importance du pare-brise, la largeur de l'ensemble, le fait que les deux flancs du carénage sont réunis par un plancher passant sous le carter-moteur, tout cela concourt à assurer la protection la plus complète, aussi bien au vent qu'au froid ou à la pluie.

Amplement « favorisé » par les conditions atmosphériques régnant à cette époque de l'année, nous avons pu nous livrer à toute une série d'expériences ce qui nous a permis d'apprécier cette réalisation à sa juste valeur. Nous avons déjà parlé de la protection offerte contre le vent et, surtout, contre le froid. Sans aller jusqu'à prétendre que l'on peut piloter cette machine en short et en chemisette, ce qui serait d'ailleurs contraire à la plus élémentaire des règles de prudence, nous avons effectué des sorties en tenue de ville, sans trop souffrir du froid, alors que la chose aurait été impossible sur notre « Dominator » personnelle dépourvue de toute protection.

Autre avantage inattendu du carénage : le chauffage. En effet, la chaleur dégagée par le moteur s'évacue par l'arrière ou par les flancs, et ainsi le pilote est chauffé. Ce phénomène est nettement perceptible en conduite urbaine et malgré la température hivernale de ces derniers jours, nous avons assez chaud normalement vêtu, à la grande stupéfaction des motocyclistes emmitoufflés que nous rencontrons.



Vue de face, en virage. Notons la protection tout à fait efficace dont bénéficie le pilote.

La protection contre la pluie est tout aussi remarquable. Jusqu'à 60 km/h environ, on se fait tremper comme tout le monde, sauf aux pieds qui sont protégés par les flancs et le plancher. A partir de 60-70 km/h, si l'on prend soin de s'effacer légèrement derrière le pare-brise, la pluie glisse de chaque côté et au-dessus de la tête et l'on n'est absolument pas mouillé. Portant des lunettes optiques, nous avons pu mieux que beaucoup d'autres apprécier cet avantage à sa juste valeur.

Sans vouloir chercher une protection totale — impossible à obtenir avec un quelconque motorcycle, à moins d'avoir affaire à une « voiture sur deux roues » — la protection offerte par ce carénage est ce que nous avons trouvé de mieux à ce jour.

Mais les avantages du carénage ne se limitent pas à la protection du pilote contre les intempéries. Son utilisation entraîne d'autres modifications et avantages aussi bien dans le domaine de la consommation que celui de la vitesse. Et ce sont ces aspects un peu plus techniques que nous allons aborder maintenant.

LE REFROIDISSEMENT

Le refroidissement d'un moteur est, entre autres choses, tributaire des impératifs qui ont présidé à sa construction. Il est clair, par exemple, qu'un vertical twin, dont les cylindres et culasses se

trouvent partiellement masqués par les tubes du double-berceau, les haubans de fourche et le garde-boue avant, refroidira moins bien qu'un flat-twin où cylindres et culasses sont directement exposés au vent de la vitesse. Or, dans ce domaine du refroidissement, le montage d'un carénage à une très grande influence, permettant d'améliorer ce dernier, ou bien de le doser par une modification de forme, ou par une diminution ou un accroissement de la section des ouïes et conduits de refroidissement.

Sur le carénage de Leconte, le refroidissement est assuré par deux ouïes latérales prolongées par des tunnels de section ovale, dont la hauteur est égale à celle du bloc cylindre-culasse.

Ce système « d'air canalisé » assure un refroidissement du moteur supérieur à celui de la machine dépourvue de carénage. Même dans la circulation urbaine, le moteur ne chauffe absolument pas; sur la route on peut soutenir une vitesse de croisière très élevée, sans que la température du moteur atteigne une valeur anormale.

CARENAGE ET BOUGIES.

L'amélioration du refroidissement présente un autre avantage : la possibilité d'utiliser des bougies plus chaudes. Ceci signifie des démarrages plus faciles, une résistance beaucoup plus grande de ces bougies à l'encrassement et enfin, sur la « Daytona », la possibilité de conduire en touriste, en ayant du ralenti sans engorger pour autant dès que l'on remet les gaz.

A titre d'exemple la Daytona de l'essai était munie, carénée, de bougies Marchal 34 S-H dont le degré thermique approximatif est 225. Pour les essais sans carénage, Champion NA-12 ou Marchal RR 33 H, bien plus froides et de degré thermique 260 environ. Une tentative d'essai sans carénage avec les 34 S-H se solda par l'arrêt au bout de deux tours : bougies « cuites », alors qu'avec le carénage, ces mêmes bougies nous avaient permis d'effectuer notre périple routier sans encombre, en tirant à fond dès que la route le permettait.

NOS ESSAIS CHRONOMETRES

Avant toute chose, nous tenons à rappeler au risque d'insister lourdement, le caractère spécial de cet essai. En effet, la Norton « Daytona » est une machine de sport par excellence, elle figure parmi les 500 du commerce les plus rapides à l'heure actuelle. Le fait que nous avons affaire à une bicyclette alimentée par deux carburateurs Racing de fort passage des gaz (par rapport à l'alésage), que le calage de la distribution est très croisé, impose une conduite particulière, influe sur la valeur des performances enregistrées aussi bien en vitesse qu'en accélérations ou dans le domaine de la consommation.

Par ailleurs, le choix de cette machine « grand sport » — choix qui nous fut imposé par les circonstances car c'est sur elle que Leconte fit son prototype — le choix de cette machine ne permet pas d'apprécier comme il convient le gain que le carénage peut permettre, sauf dans le domaine de la tenue de route à grandes vitesses. Les raisons de cette impropriété sont nombreuses :

- il s'agit là d'un carénage « touriste » et non à but sportif;
- la position en selle sur la « Daytona » est, même en position assise, déjà semi-allongée, en raison du guidon étroit et surbaissé;
- enfin, point essentiel dans la comparaison des performances, celles-ci ne commencent réellement à se différencier qu'à hautes vitesses, en raison de la puissance très élevée dont on dispose sur la « Daytona » : 41 CV au vilebrequin, à 7.000 t/m. Il est clair qu'avec une machine bien moins puissante, il ne faudrait pas attendre, par exemple, 120-130

km/h avant de percevoir une différence dans les accélérations.

★

Néanmoins, afin que notre comparaison demeure la plus valable possible, afin de connaître l'avantage que procure le carénage sans intervention d'aucun autre facteur, nous avons conservé, machine nue ou carénée, la même démultiplication finale, le même pignon de 21 dents.

Ce dernier, d'ailleurs, dans un cas comme dans l'autre, s'avéra trop grand. Non seulement, en conséquence, la « Daytona » n'a jamais pu donner le meilleur d'elle-même, mais il aurait également fallu, pour obtenir chaque fois le résultat optimum, adopter des rapports différents, machine carénée ou non.

★

Ceci dit, venons en à nos essais.

164 KM/H... ASSIS

Nous avons effectué deux séries d'essais : avec et sans le carénage.

— Sans carénage, nous avons atteint 135 km/h assis et 157 km/h couché (130 et 151 sur l'anneau de vitesse de Monthléry), tandis qu'en duo, le maximum fut de 129 km/h.

— Avec le carénage, la vitesse maximum passe à 164 km/h (158 à Monthléry) avec la position semi-assise que l'on a derrière le carénage, tandis qu'en duo les 152 km/h sont atteints.

Ainsi qu'on peut le constater, le gain obtenu est remarquable, la vitesse en duo avec carénage n'étant inférieure que de 5 km/h à celle réalisée précédemment en solo, position couchée, sans carénage.

★

Toutefois ces essais n'ont qu'une valeur comparative entre eux et les résultats obtenus appellent un commentaire qui a trait à la valeur choisie pour la démultiplication finale, et que nous aborderons par ailleurs.

MATCH NUL JUSQU'A 120 KM/H

C'est, en effet, le résultat obtenu au cours de nos essais d'accélérations.

Jusqu'à 120 km/h, la capacité d'accélération est identique et ce n'est qu'à partir de cette vitesse, que la machine carénée prend l'avantage. Avantage léger qui se solde par un gain de 2/5 de seconde sur le kilomètre départ arrêté : 32" 3/5 (moyenne 110,45 km/h) pour la machine carénée contre 33" (109,1 km/h) pour la machine nue. Mais toutes deux font jeu égal jusqu'aux 500 m :

100 m en 7" 2/5	(moy. : 48,65 km/h)
200 m en 11"	(moy. : 65,45 km/h)
300 m en 14" 1/5	(moy. : 76,05 km/h)
400 m en 17" 1/5	(moy. : 83,7 km/h)
500 m en 20"	(moy. : 90,0 km/h)

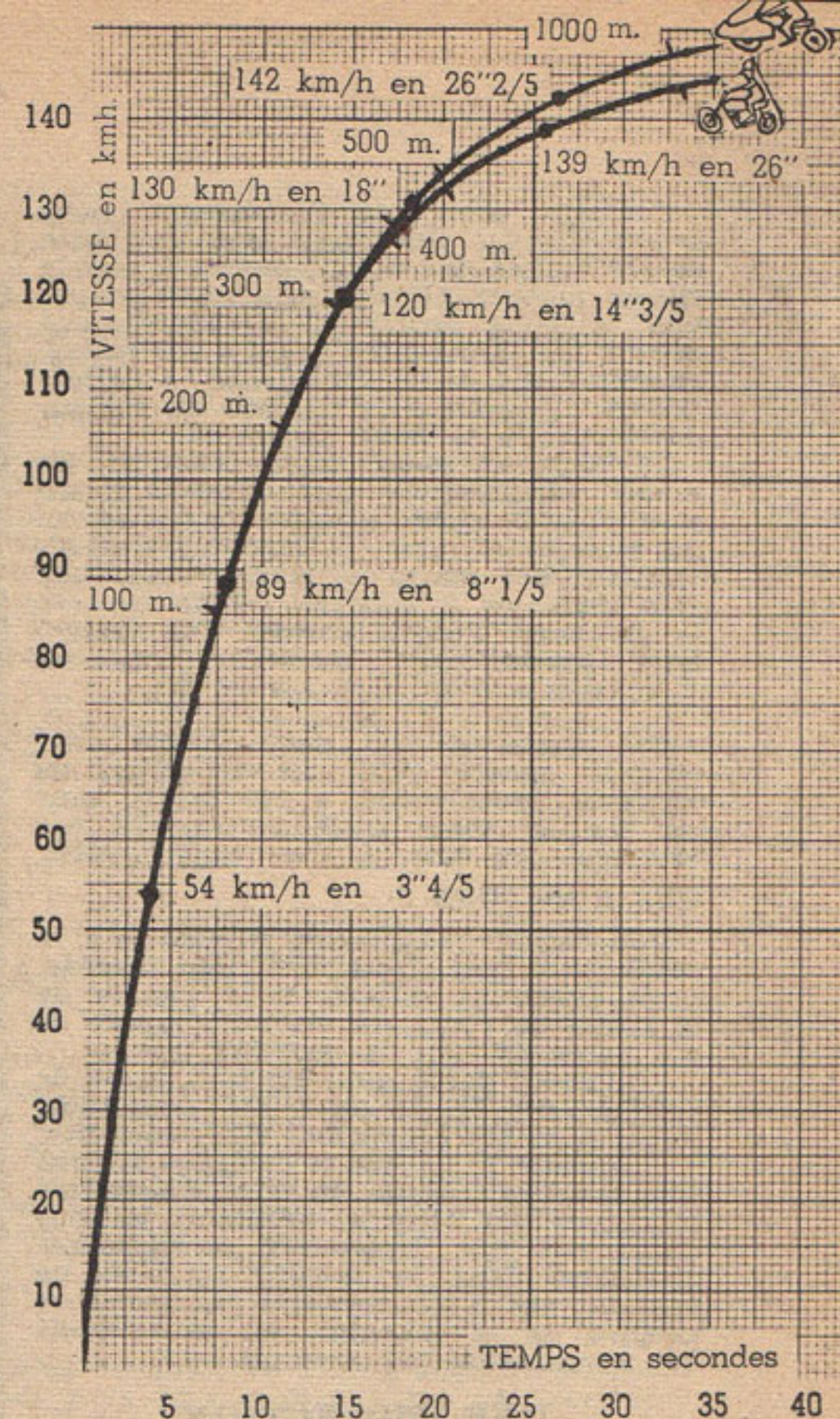
★

Ces résultats sont confirmés par notre courbe d'accélération. Les 54 km/h en 1^{re} en 3" 4/5, les 89 km en 2^e en 8" 1/5, les 120 km/h en 3^e en 14" 3/5 sont communs, que la machine soit carénée ou non. Et ce n'est qu'à partir de cette vitesse qu'une légère différenciation apparaît, puisque, sans carénage, en 4^e, les 139 km/h sont atteints en 26", alors qu'il ne faut que 2/5 de sec. supplémentaires pour atteindre 142 km/h avec le carénage.

EN ACCELERATION, LE CARENAGE N'INTERVIENT QU'A PARTIR D'UNE CERTAINE VITESSE.

Ce minime écart dans les résultats obtenus s'explique par le fait que nous avons affaire à une grosse cylindrée et, qui plus est, à une « Daytona ». C'est ici que ce « détail » prend toute son importance, que joue la puissance de cette machine qui est d'environ 36 CV à la roue arrière à 7.000 t/m.

Dans les conditions normales d'utilisation, une partie seulement de cette puissance est utilisée, et l'on possède une



réserve appréciable. Pour les essais d'accélérations maxima, au contraire, on utilise toute la puissance que l'on avait en réserve.

Or cette réserve est plus ou moins importante selon la puissance développée par le moteur et selon la puissance ab-

LE "S.Cx" DE NOTRE CARENAGE

BIEN qu'il ne soit pas prévu pour une utilisation sportive, le carénage de Leconte n'en est pas moins doté d'une certaine finesse aérodynamique, ainsi que le prouvent les gains de vitesse et de consommation enregistrés.

★

Notre curiosité bien connue devait nous inciter à connaître la valeur du « S.Cx », du maître-couple corrigé (voir M.-R., n° 1366) de la machine carénée, et de la même machine nue, pilote assis.

Evidemment, la méthode la plus sûre consiste à passer la machine en soufflerie. Mais encore faut-il trouver un tunnel qui puisse passer la machine chevauchée de son pilote, et qui, en même temps, ne soit pas non plus trop grand... et Moto-Revue n'est pas Guzzi.

Néanmoins, d'autres méthodes plus empiriques existent, qui permettent d'obtenir des résultats approchés très valables si l'on sait s'entourer d'un minimum de garanties et de méthode scientifiques. C'est un de ces procédés que nous avons utilisé, après lui avoir fait subir une « retouche » personnelle.

★

Nos essais furent nombreux, afin d'obtenir finalement une moyenne valable.

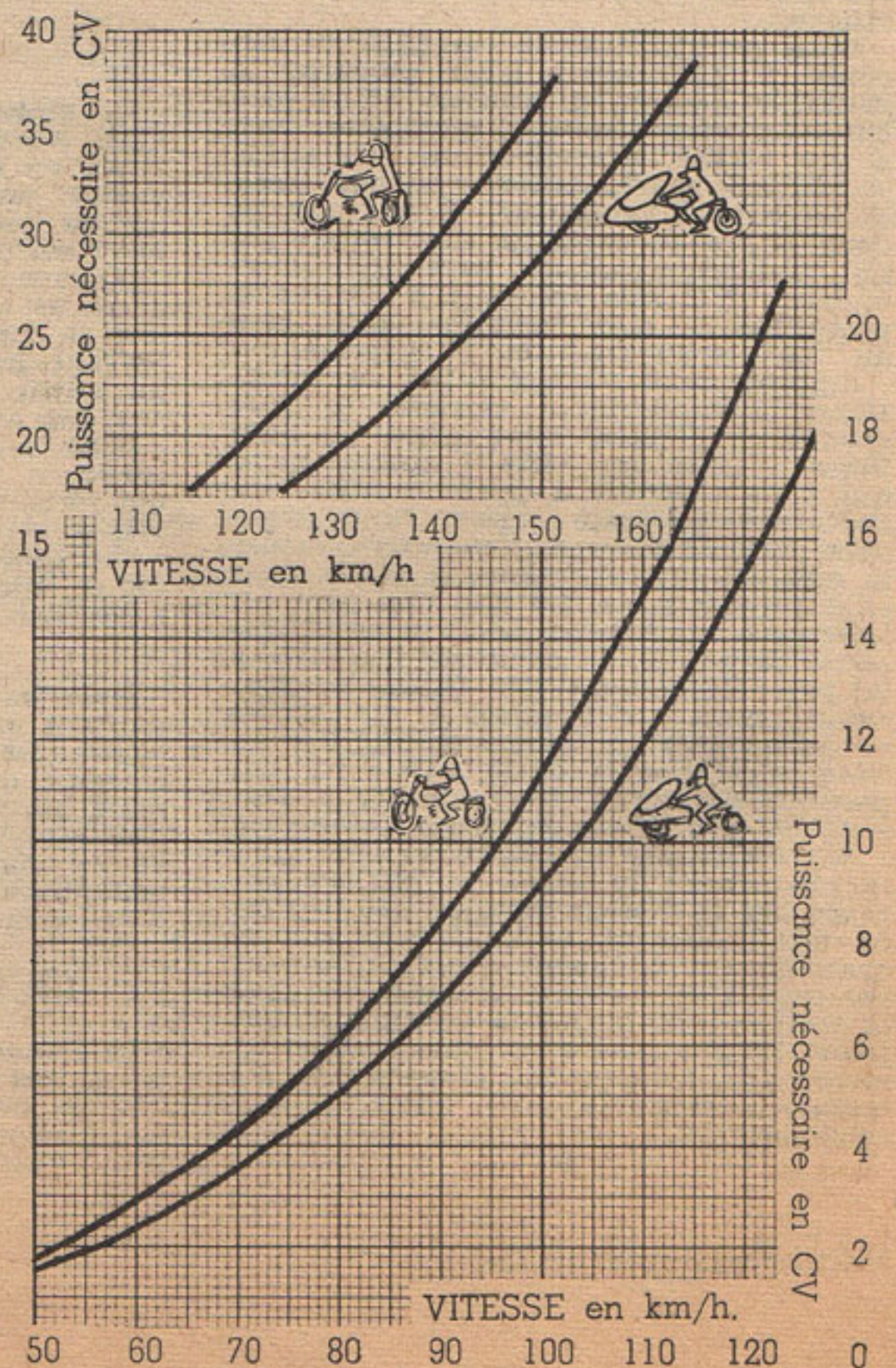
Nos résultats ?

— Pilote assis (machine nue) : S.Cx = 0,53 - 0,54 m². Nous comptons généralement 0,56 pour une grosse cylindrée, même un peu plus pour une twin britannique. Ce chiffre plus favorable s'explique très bien par la position légèrement effacée et bras rentrés que donne le petit guidon étroit et surbaissé.

— Avec carénage : S.Cx de sensiblement 0,465 m². Le gain est donc très appréciable, que l'on peut estimer à 20 % par rapport à une réelle position assise.

★

Parallèlement à ces mesures de S.Cx, nous avons été amené à mesurer la résistance au roulement. Et c'est en fonction de ces résultats que nous avons tracé les courbes jointes de puissance nécessaire, machine carénée ou non, pour vaincre les résistances rencontrées aux diverses vitesses.



CARENAGE ET DÉMULTIPLICATION

EN raison de la diminution de la résistance de l'air — diminution due à une meilleure pénétration imputable au « S.Cx » plus faible offert par le carénage — la vitesse d'une machine carénée sera plus élevée que celle d'une machine identique dépourvue de carénage.

Il faudrait donc adopter un rapport de démultiplication finale plus long avec la machine carénée, afin de demeurer dans la limite normale du régime de rotation du moteur. En effet, ce dernier, en raison de l'accroissement de vitesse permis par le carénage, tournerait en sursrégime avec le rapport d'origine.

Tout ceci, évidemment, si ce rapport de démultiplication d'origine était correct... ce qui n'était pas le cas pour nous.

★
La Daytona de l'essai était montée avec un pignon moteur de 21 dents contre 19 dents d'origine. Les rapports finaux obtenus avec ce pignon sont les suivants : 4,52 - 5,47 - 8,0 - 13, 45 à 1.

Le rapport de démultiplication finale adopté est très long puisqu'à 164 km/h — vitesse maximum avec carénage obtenue au cours de nos essais — correspond un régime de 6.250 t/m. Nous sommes à 750 t/m du régime de puissance maximum,

pour lequel la vitesse serait de 184 km/h (ce qui exigerait, même avec la machine carénée, 53 CV à la roue arrière).

Il semble donc qu'il serait préférable de monter un pignon de 20 dents, même peut-être de 19 dents, pour obtenir une vitesse de pointe plus élevée, ainsi qu'une faculté d'accélération supérieure en quatrième. Toutefois, nous pensons que cela se justifierait surtout dans le cas où l'on rechercherait la performance maximum.

Pour un usage touristique, par contre, la démultiplication adoptée semble judicieuse car la vitesse et les accélérations de la machine sont amplement suffisantes avec la puissance dont on dispose : les motocyclettes capables d'emmener deux personnes en position assise à plus de 150 km/h, sont plutôt rares.

De plus, cette démultiplication permet de ménager la vitesse linéaire des pistons — n'oublions pas que la Norton, comme toute vertical-twin qui se respecte, est une longue course — et ainsi à une vitesse de croisière de 130 km/h, correspond un régime moteur de 5.000 t/m (soit une vitesse linéaire moyenne du piston de 12 m/s). Ce régime modéré en corrélation avec le refroidissement très efficace assuré par le carénage est un gage de longévité pour le moteur.

sorbée pour vaincre les diverses résistances (celle de l'air, principalement) rencontrées à la vitesse à laquelle on roule.

★
Prenons le cas de notre « Daytona ». Les résultats obtenus au cours de nos recherches sur la résistance au roulement et la résistance à l'air qu'offre notre Norton munie ou non de son carénage nous ont permis de tracer les courbes des puissances nécessaires pour vaincre ces résistances.

Pour rouler à 100 km/h, il faut 9,2 CV pour la machine carénée contre 11,4 CV pour la machine nue. On dispose donc pour accélérer — en supposant que l'on dispose toujours de 36 CV à la roue arrière — de 26,8 CV sur la machine carénée, contre 24,6 CV sur la machine nue. L'écart minime de 8 % en faveur de la « Daytona » carénée n'influe pas sur la capacité d'accélération, car de toute façon, la puissance disponible est largement supérieure à la puissance nécessaire pour accélérer au maximum.

Pour rouler à 120 km/h, la machine carénée a besoin de 15,4 CV, tandis que 19,2 CV sont nécessaires pour maintenir cette vitesse avec la machine nue. L'écart entre les puissances disponibles pour accélérer passe à 12,25 % (20,6 CV et 16,8 CV respectivement). C'est à cette vitesse que l'influence du carénage commence juste à se faire sentir, que la machine carénée commence à prendre l'avantage.

Mais vu la puissance développée par le moteur de la « Daytona », ce n'est qu'à grandes vitesses seulement que l'apport du carénage se fera sentir dans les accélérations. Il faut respectivement, pour la machine carénée et la machine nue,

23,9 et 30 CV pour tenir le 140 km/h. Et c'est alors que les réserves de puissance disponible pour les accélérations sont vraiment différenciées : 12,1 CV pour la machine avec carénage, 6 CV sans (donc à peine la moitié). Cette fois, le carénage apporte un gain très net : la machine accélère encore assez franchement, alors que, non carénée, elle s'assoit, ne disposant que d'une faible réserve de puissance, diminuée encore par la bien trop longue démultiplication utilisée.

Pour conclure, nous voyons que sur une puissante grosse cylindrée, l'influence du carénage sur les accélérations ne se fait sentir qu'aux grandes vitesses.

— A basses vitesses, la résistance de l'air est peu élevée et le carénage n'offre qu'un léger gain compensé en partie par une résistance, au roulement, légèrement supérieure, due au poids plus élevé (poids du carénage et des attaches).

— A basses vitesses, une grosse cylindrée a une puissance disponible toujours supérieure à la puissance nécessaire pour accélérer.

— A grandes vitesses, par contre, la résistance de l'air croît très vite, alors que la résistance au roulement ne joue plus qu'un rôle assez faible. L'influence du carénage est donc très grande. La puissance nécessaire pour maintenir une vitesse donnée est beaucoup moins élevée que pour une machine nue : la puissance disponible pour accélérer est donc plus importante.

L'ARGUMENT CONSOMMATION

Nous avons vu au cours des différents chapitres les avantages du carénage aussi bien dans le domaine de la tenue de route que dans celui des vitesses et des

accélérations. Nous terminerons cet essai par la consommation : le gain obtenu dans ce domaine est un des plus beaux résultats que l'on puisse porter à l'actif du carénage.

Qu'on en juge !

La consommation de la machine carénée est constamment inférieure à celle de la machine nue. De plus le gain obtenu augmente en fonction de la vitesse. 0,5 l à 60 km/h, 0,7 l à 80 km/h, 1,5 l à 100 km/h, 2,5 l à 120 km/h, 3 l enfin à 130 km/h. La différence est de taille ! En outre, nous pouvons considérer ces chiffres comme des minima et ceci pour deux raisons :

— Nos essais de consommation sont effectués sur une base donnée, à vitesse soutenue. Or, nous avons vu au cours de notre étude relative à l'influence du carénage sur la consommation (M.-R. 1367) que le maintien continu d'une vitesse constante, sur un 4 temps, s'avèrait moins intéressant, si l'on dispose d'une très forte réserve de puissance, qu'une conduite intermittente. Quand nous roulons normalement sur la route, nous nous plaçons plus ou moins dans les conditions d'une conduite intermittente : ralentissements sur la lancée, accélérations en vue de dépassements, etc., toutes choses qui font varier la charge gazeuse avec laquelle on utilise le moteur. Sans aller jusqu'à prétendre que l'on obtiendra des résultats comparables à ceux obtenus avec le Baum III en appliquant ce mode de conduite, nous pouvons considérer que la consommation réelle sur route sera encore inférieure à ce que nous avons obtenu.

— Notre deuxième argument, qui devient presque un lieu commun, c'est que

LA CONSOMMATION

LES résultats que nous avons enregistrés à vitesses soutenues et qui sont reportés dans les courbes jointes appellent quelques commentaires.

ON GAGNE PLUS A HAUTES VITESSES.

D'une manière générale, sans tenir compte des irrégularités des courbes, plus la vitesse croît, plus croît l'écart de consommation entre machine carénée et machine nue. Ceci est dû à la moindre puissance exigée du moteur quand la présence du carénage réduit la résistance de l'air (la puissance exigée pour vaincre cette dernière croît avec le cube de la vitesse, d'où l'écart croissant entre les consommations).

Tant que la résistance de l'air est faible (basses vitesses), l'écart est minime : 0,2 l à 53 km/h et 0,5 l à 60. Mais à grandes vitesses, quand la résistance de l'air prédomine, l'écart sera de 2,5 l à 120 km/h, de 3 l à 131.

DES BOSSES ET DES CREUX.

Si l'on considère les 2 courbes en même temps, nous trouvons que les écarts, par rapport à la ligne moyenne de chaque courbe, se répercutent en même temps, aux mêmes vitesses, sur chacune d'elles. On trouve des diminutions dans l'accroissement continu de consommation vers 90 et 120 km/h, une montée subite à 105 km/h (donc entre 90 et 120 km/h).

Il s'agit là de phénomènes de résonance, de pulsations gazeuses auxquels la « Daytona » est très sensible, car son moteur est très « croisé ».

Systèmes d'admission et d'échappement sont accordés pour certains régimes. A ces derniers, le remplissage, le rendement sont meilleurs, et, en conséquence, la consommation diminue. Mais entre 2 régimes pour lequel il y a amélioration (ici à 90 et 120 km/h), il y a toujours un régime pour lequel le rendement devient plus mauvais (ici à 105 km/h) : remplissage déficient, refoulements aux carburateurs ou fuites vers l'échappement, etc.

DES ECARTS PLUS MARQUES AVEC LE CARENAGE.

Reste maintenant un point à éclaircir : les « bosses » et les « creux » des courbes de consommation sont nettement plus marqués sur la courbe relative à la machine carénée.

Il faut en rechercher l'explication dans ce que nous disions au sujet de la consommation spécifique d'un moteur 4 temps dans notre numéro 1367.

Si nous nous référons aux courbes caractéristiques de la 125 « Superfox » NSU, il apparaît clairement que les variations spécifiques, quand on passe d'une vitesse à une autre, sont plus importantes quand on travaille à faible charge (quand la puissance exigée est moindre) que lorsqu'on travaille à forte charge.

Par exemple, si, pilote assis sur cette 125, on passe, en 4^e, de 79 à 85,5 km/h (de 6.000 à 6.500 t/m), la puissance

exigée du moteur passe de 6,4 à 7,6 CV. En nous référant à la courbe de consommation spécifique, on voit que celle-ci passe de 285 à 295 gr/CV.h et varie donc très peu, de 10 gr/CV.h seulement.

Mais si, en utilisant un carénage par exemple, la puissance exigée est réduite de 25 % pour rouler à ces vitesses de 79 et 85,5 km/h, si, donc, elle est, respectivement, de 4,8 et 5,7 CV, la consommation spécifique, elle, varie cette fois de 25 gr/CV.h.

Ainsi, dans ce cas où la charge gazeuse est plus faible, où, pour de mêmes vitesses, la puissance exigée est moindre, la consommation spécifique varie beaucoup plus.

C'est ce même phénomène que nous retrouvons avec la « Daytona » carénée par rapport à la même machine nue; c'est lui qui explique les variations plus marquées de la courbe de consommation de la machine munie de son carénage.

nous avons affaire à une « Daytona ». Il est évident que sur une machine de ce type l'économie de carburant est sacrifiée à la recherche de la performance maximum. De plus, la machine de Leconte avait un réglage de carburation très riche afin d'éviter tout échauffement anormal en cas d'utilisation intensive sur les intermédiaires. Enfin, le calage de distribution très croisé de cette machine et le montage de deux carburateurs « Racing » d'un gros diamètre de passage des gaz occasionnent, à certains régimes, des pertes ainsi que des refoulements (aux bas régimes en particulier).

Tout ceci a une influence certaine sur la consommation, et il est à penser qu'avec une machine de série, un « veau » dirions-nous en comparaison de la « Daytona », les résultats auraient pu être meilleurs.

De toute façon, les chiffres sont là. Et, dans ce domaine, le carénage marque vraiment des points, car, en bon français, les résultats obtenus signifient pour un utilisateur moyen qu'en conduisant entre 100 et 120 km/h le gain sur la consommation variera entre 1,5 et 2,4 l aux 100 km, soit un bénéfice net de 150 à 250 frs au prix actuel du super carburant. Cet aspect est loin d'être négligeable !

QUE NOUS APPORTE CE CARENAGE ?

Le carénage pour machines de série semble promis au plus bel avenir, en raison des avantages incontestables qu'il apporte dans tous les domaines.

C'est la solution la plus efficace apportée au problème de la protection du pilote, problème ardu dans le cas d'une

motocyclette telle que nous la concevons à l'heure actuelle.

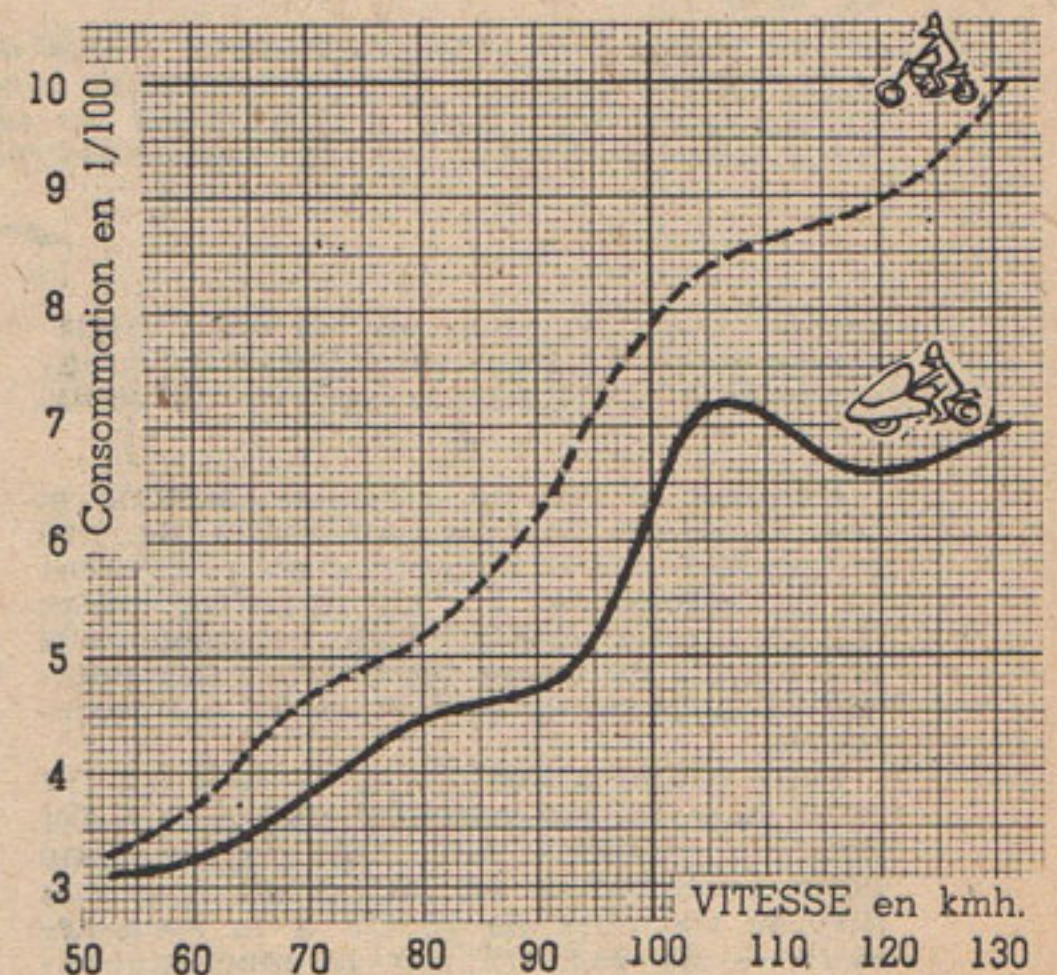
En outre, il ressort de nos études et de nos essais, qu'un motorcycle caréné peut offrir une stabilité et une sécurité supérieures à celles qu'offre une machine nue. Mais il apparaît également, que sur ce plan, et quand on est en présence d'une machine très rapide, son étude et sa réalisation doivent être systématiquement menées, et non laissées au soin d'un quelconque bricoleur non averti.

Enfin le carénage a une influence notable sur la vitesse et surtout sur la consommation d'une machine.

La démonstration la plus achevée dans ce domaine, a été faite par la firme NSU, dans ses recherches effectuées avec le Baumm III, mais amplement confirmée avec le carénage moins « achevé », que nous avons essayé.

Pour sa part, la réalisation de Leconte fait honneur à l'expérience « aviation » de son créateur. Celui-ci a su utiliser ses connaissances étendues en matière d'aérodynamisme en réalisant un carénage que ne désavouerait pas un styliste. Réalisé en polyesters stratifiés, ce carénage allie solidité et légèreté. Prévu pour toutes les grosses cylindrées actuellement commercialisées (un modèle plus petit est en préparation), le montage et le démontage ne demandent que le minimum de temps et d'outillage.

La protection offerte par ce carénage est ce que nous avons essayé de mieux à ce jour. Son aménagement intérieur résout le problème du transport des bagages légers. Enfin, dernier avantage décisif, la très sérieuse diminution de la consommation.



Bien que nos essais aient été effectués avec une machine conçue pour la recherche de la performance maximum et non pour le simple tourisme, les résultats obtenus avec le carénage de Leconte ont été fort probants. Nul doute que les avantages qu'il offre seraient encore bien plus remarquables sur une machine de série.

Son apparition sur le marché — sa fabrication en série est entrée dans une phase active — ne pourra donc qu'être saluée par tous les motocyclistes qui cherchent à joindre joies de la moto et protection.

J. B. et J. C. B.

TOUS LES USAGERS DES VÉHICULES A MOTEUR VONT ÊTRE DANS L'OBLIGATION DE S'ASSURER

Il y a longtemps déjà que de nombreux députés, de toutes les appartenances politiques, avaient soulevé ce lièvre. Il est incontestable qu'en raison de la circulation de plus en plus intense, et aussi en présence de négligences de conduite de beaucoup de débutants, les accidents graves devenaient de plus en plus sérieux : trop fréquemment, à la suite d'un accident, les victimes se trouvaient en présence d'usagers qui n'étaient pas (ou mal) assurés, aussi bien dans les conducteurs des 4 roues « d'occasion » que des 2 roues. Ces derniers avaient mis toutes leurs économies dans l'achat de leur véhicule, mais il ne leur restait plus assez d'argent pour prendre une assurance contre les accidents qu'ils pourraient occasionner. « Nous serons prudents à l'extrême », pensaient-ils. C'était, il faut le reconnaître, de la plus grande imprudence, et les faits se sont toujours chargés de le démontrer. Que de fois n'avons-nous pas entendu cette réflexion faite par des lecteurs qui nous demandaient les tarifs des primes d'assurance.

Les compagnies d'assurance, groupées en une

sorte de consortium, viennent de faire publier dans la presse et aussi dans notre presse technique, des statistiques qui démontrent que l'accident coûte aujourd'hui beaucoup plus cher : Il y a trois fois plus de véhicules, en effet, qu'avant guerre pour les 4 et 2 roues, mais pour les 2 roues seuls, il y en a 9,40 fois plus, soit, pour les 2 roues :

en 1939 : 500.000 véhicules
en 1956 : 4.700.000 véhicules

soit un coefficient d'augmentation de 9,40.

Et il y a quatre fois plus d'accidents qu'avant guerre. C'est ainsi que les statistiques officielles indiquent :

En 1938 : 3.998 tués, 42.344 blessés
En 1956 : 42.344 tués, 180.614 blessés
soit une augmentation de 4,08.

Et le coût des accidents a augmenté d'un coefficient de 40 fois plus élevé qu'en 1939.

C'est que, en plus de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation, ceux-ci sont plus rapides, il y a une moins grande protec-

tion des passagers, la technique de la construction est plus complexe (ailes incorporées, phares encastrés), entraînant des frais de réparation plus élevés, font observer les compagnies d'assurances.

Et enfin, les magistrats ont tendance à allouer aux victimes des indemnités de plus en plus larges, parfois touchant les limites de la compréhension.

Il était donc prévu que les compagnies allaient augmenter — encore une fois — le tarif de leurs primes annuelles. Ce n'est que partie remise, il faudra d'abord digérer l'assurance obligatoire pour ceux qui ont eu la criminelle imprudence de ne pas savoir s'assurer.

Rappelons que ce projet qui institue cette obligation a été voté à l'unanimité des 407 votants à l'Assemblée Nationale. Il est hors de doute que ce projet va devenir loi. Il dit :

« Toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée à raison

(Suite page 1431.)

RÉCEPTION OFFICIELLE DES CHAMPIONS DE FRANCE DE CROSS A LA F. F. M.

Tout comme leurs camarades les Champions de France de vitesse, tout comme les ralliemen et la rallywoman récompensés au titre de la Régularité, Gilbert Brassine, Rémi Julienne et l'équipage Perlin-Segal ont reçu dernièrement des mains de M. Violet, Vice-Président de la F.F.M., les médailles et brassards frappés à leurs noms et qui perpétueront le souvenir de leurs victoires respectives dans les Championnats de France 1957 des Inters, des Nationaux, et des sidecars.

★

Sympathique cérémonie à laquelle étaient conviées de nombreuses personnalités des milieux sportifs et de l'industrie du motorcycle, cette foule animée se groupant bientôt par affinités autour du buffet et discutant ferme, de tout un peu sans doute, mais de sport motocycliste sûrement !

Le temps de tirer les clichés d'usage, et nous nous répandons à notre tour parmi les assistants afin de recueillir de-ci, de-là, quelques échos.

★

Voici les parisiens Gilbert Brassine et Paul Vouillon, récemment élus représentants des Inters français auprès de la Fédération et qui ont d'ailleurs passé l'après-midi à présenter leurs plans en vue de la saison 1958. Ils sont pleins d'optimisme quant aux résultats espérés, et vous verrez dans ce même numéro (pages 1416, 1417 et 1418) qu'ils n'avaient pas tort de l'être.

Un petit mot en passant : l'un et l'autre se défendent de représenter d'autre opinion que celle des coureurs, et nous assurent que l'« esprit de club » n'influence en aucune manière les propositions qu'ils sont conduits à faire devant la Commission.

Nous ne demandons pas mieux que de les croire, ajoutant au surplus que l'esprit de club n'est pas nécessairement mauvais, que ce n'est donc pas cela que nous désapprouvons mais plutôt le fait que les Nationaux, les Régionaux, les Provinciaux ne soient pas eux aussi directement représentés à la Commission.

C'est là une toute autre affaire, évidemment, et qui ne pouvait être solutionnée de but en blanc. Nous en reparlerons donc plus tard.

★

Perlin, lui, en tient pour les courses par équipes, pour les « derbies » et les matches inter-villes qui, à son sens (et d'ailleurs au notre pareillement) redonneraient un coup de fouet aux compétitions locales et favoriseraient le développement, la pratique du cross dans les moindres recoins de chaque ligue.

Devons-nous ajouter qu'il rencontrait un auditoire attentif, parmi lequel nous reconnaissons plusieurs de nos bons organisateurs ?

★

Nous saluons au passage M. Sinégre (L.M. des Pyrénées), rencontré cet été à La Capelle-Marival, et M. Broyer (délégué de la F.F.M. en Afrique du Nord) qui nous apprend une fâcheuse nouvelle :



Brassine reçoit des mains de M. Violet son brassard tricolore. Au second plan, de gauche à droite, MM. Renaut, Barrouilhet et Broyer.

le moto-cross international Beryl, traditionnellement disputé sur le terrain de Hussein-Dey à Alger, n'aura pas lieu cette année.

Le moto-cross connaît lui aussi des heures difficiles, là-bas. Cependant, les sportifs dirigeants d'Alger ne se tiennent pas pour battus et mettront sur pied le 2 février 1958, une réunion ouverte à quelques-uns de nos pilotes métropolitains : Rémi Julienne, entre autres, a été contacté.

★

A propos de réunions, nous effectuons un petit retour sur celle que nous offrit Laguepie, avec les pilotes soviétiques pour la première fois en France. En effet, M. Dufour est là, en tant que membre du Comité et de la Commission de Moto-Cross, en tant que secrétaire, encore, de la Ligue des Pyrénées, dont il nous demande de préciser que c'est elle qui, en accord avec la F.F.M. a organisé à Toulouse, dans les locaux du Tou-

louse Moto Sport, la réception offerte aux Russes après leur arrivée à l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Voici justice rendue aux sympathiques promoteurs de l'aimable soirée.

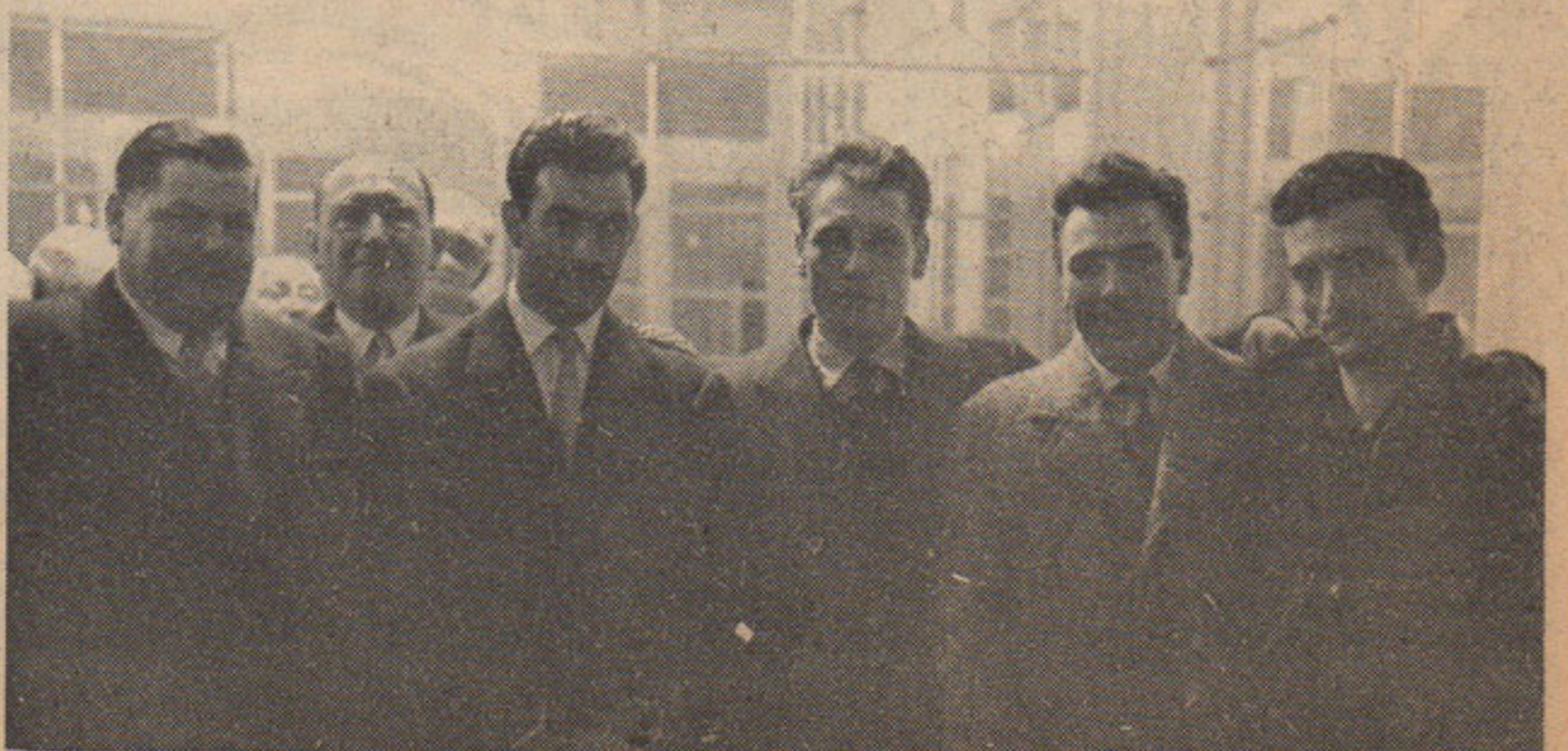
★

Nourritures terrestres, certes... le buffet est là pour en témoigner. Mais aussi nourritures « spirituelles » puisque, sur une petite table s'offrent à chacun des brochures ronéotypées, contenant le détail du déroulement des différents championnats, ce qu'il faut savoir des vainqueurs (dont l'âge même y figure), et l'ensemble des classements.

Excellente initiative de la Fédération, et dont nous ne manquerons pas de vous faire profiter, sous la forme des tableaux que nous reproduirons plus tard à votre intention, et qui vous permettront d'établir d'utiles comparaisons avec les résultats de la saison à venir.

R. C. D.

De gauche à droite, MM. Seery et Acat, Président et Secrétaire général de la Ligue Anjou-Bretagne, sur les terrains de laquelle se sont déroulées les trois finales des Championnats de France 1957, et nos champions Julienne, Brassine, Perlin avec le passager Claude Segal.

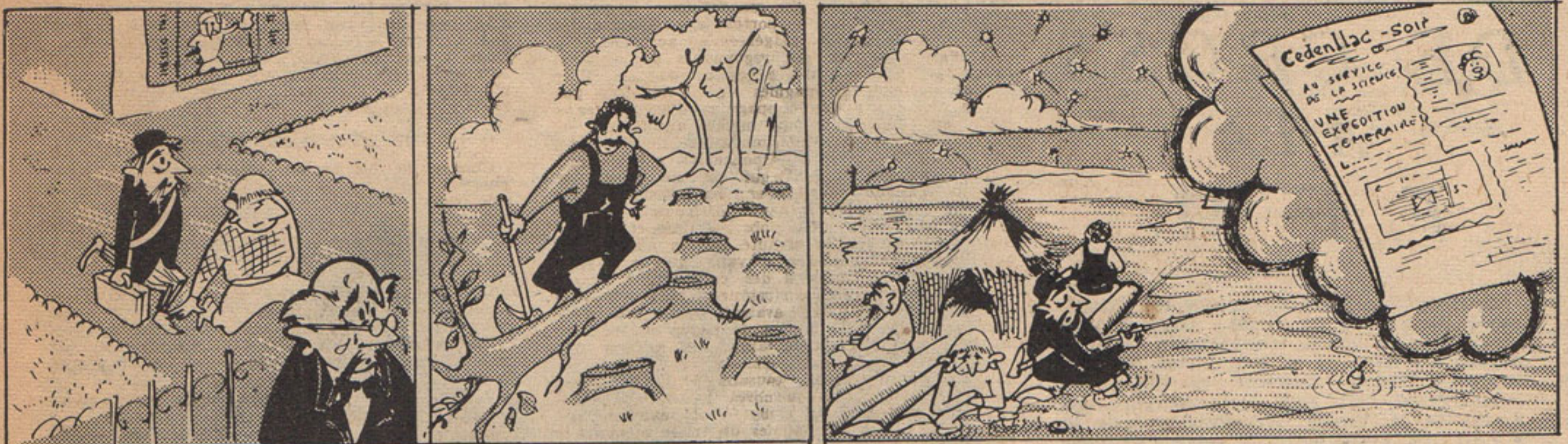


les aventures de Basile Gazengran

TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER

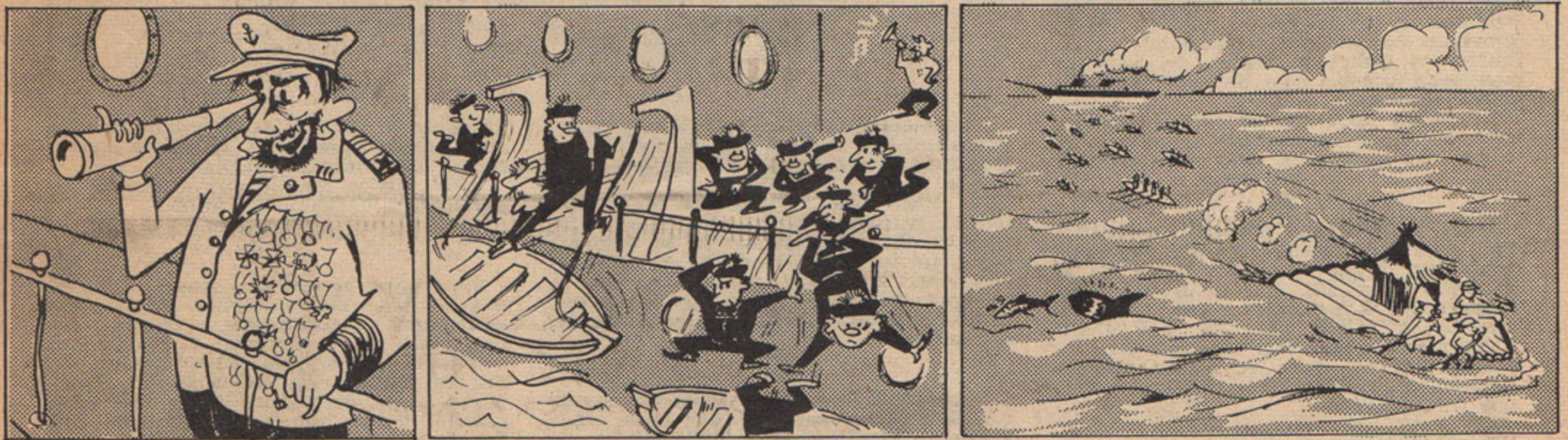
RESUME

C. VI
Kidnappé, Gazengran, recherché par ses amis, voit apparaître, à bord du camion sous-marin, le premier Moroulavien : Touchpa Tabarb.



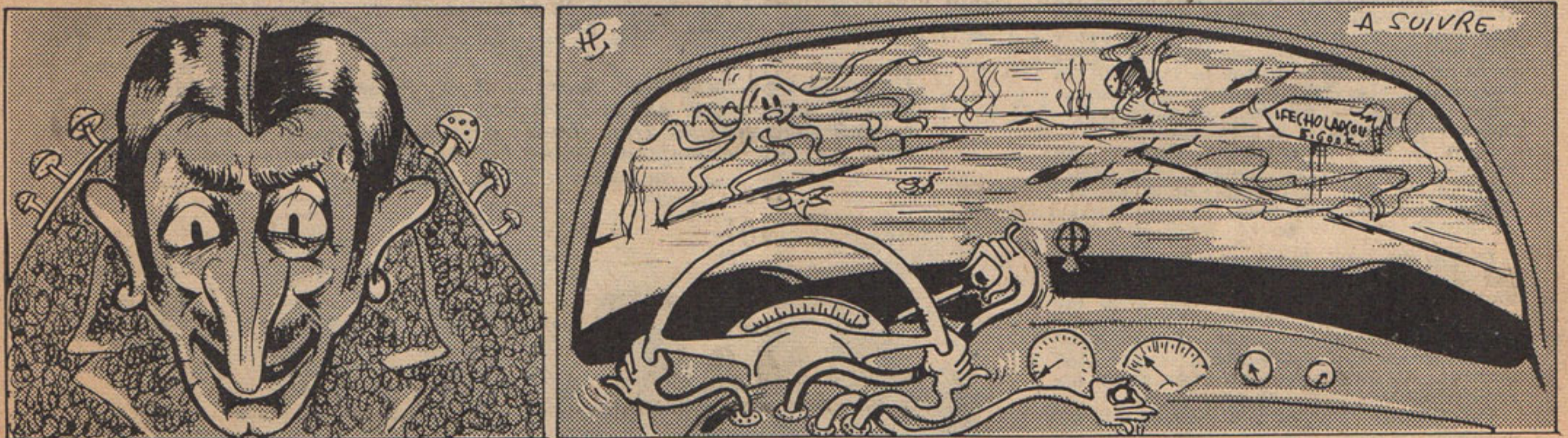
Au siège du club, la décision était prise : Retrouver Basile ou périr. Il fallut d'abord justifier l'absence de participation de notre héros au Grand Prix, ce qui fut fait assez facilement en se réclamant de l'épidémie de grippe portugaise qui sévissait alors. Puis il fallut décider de la présidence par intérim du club. Ce fut Tougras qui fut désigné. Ensuite, il fallait un prétexte et un moyen de locomotion pour s'em-

barquer. Le prétexte fut vite trouvé : la science océanographique, le moyen de locomotion : le radeau, ce genre d'expédition étant toujours à la mode. C'est donc à bord de cet économique véhicule que nos amis, après de touchants adieux à Tougras, prirent la mer au pied de la falaise des Badigoines, sous le ciel de 1970, sillonné de sputniks.



Au bout de quelques jours, nos navigateurs (Tranchepeil, Dugoujoni, De Vichère et Eustache en guise de mascotte, connurent leur première émotion. Elle ne vint pas de la mer, mais... d'un navire. Navire dont le capitaine, maniaque de la médaille, ambitionnait vainement la suprême : celle du

sauvetage. Aussi, quand il vit apparaître le radeau, rien ne put le retenir : Toutes les chaloupes furent « mouillées » et une poursuite en règle s'opéra. Il fallut lancer le moteur dissimulé sous les troncs pour tenir tête à la meute des sauveteurs forcenés.



A SUIVRE

Pendant ce temps, un dialogue hallucinant se poursuivait dans l'étrange camion entre Touchpa Tabarb et Basile, qui avait retrouvé une partie de ses esprits : « Que comptez-vous faire de moi, pourquoi cet enlèvement rocambolesque ? », questionna Gazengran.

« Pourquoi ? Ha ha ! ricana son interlocuteur. Parce que notre pays a besoin d'éléments de valeur comme vous, et que, d'autre part, vous en savez trop. Aussi, je puis faire de vous, moi, Touchpa Tabarb, un maître du monde motocycliste. Les

moyens de notre Nation sont illimités. Tenez, regardez ». D'un geste, le Moroulavien avait poussé la porte. Basile se frotta les yeux : Devant lui, le poste de pilotage était vide, à l'exception d'une sphère d'où émergeaient des bras tentaculaires accomplissant les manœuvres classiques. « Le pilote automatique », commenta son compagnon. Devant eux, deuxième surprise, Basile, stupéfait, découvrit... une route. « ...Et vous en verrez bien d'autres », affirma, comme pour conclure, le Moroulavien...

de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que par ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler les dits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité.

Les contrevenants seront punis d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 10 000 à 5 millions de francs ou de l'une de ces deux peines seulement. Les amendes seront majorées lors du recouvrement de 50 % au profit du Fonds de garantie automobile.

Nous vous dispensons de tous les à-côtés : « La justification d'assurance se fera par... », « L'assureur a obligation d'assurer tout risque... », etc., etc !...

Le principal est de bien se persuader, cette fois et sans délai, que tout possesseur d'un véhicule à moteur doit s'assurer. Il est bon d'y penser dès maintenant, immédiatement, car vous pensez bien que la date d'application ne saurait beaucoup tarder. Et puis, on pourra peut-être bénéficier du tarif actuel... car n'est-il pas à craindre qu'il y aura un réajustement de tarifs au moment de la mise en application. Et c'est pourquoi vous devez venir nous voir ou nous consulter (joindre enveloppe timbrée pour la réponse, s.v.p.).

NOS SERVICES ASSURANCES

Depuis 1920 environ, nous avons un service d'assurances qui fonctionne automatiquement, et pour le plus grand bien des assurés par notre Service.

Nos abonnés et lecteurs sont assurés rapidement dès le lendemain de la prise d'assurance.

Une lettre de couverture leur est remise dès le versement de leur prime, indiquant toutes les modalités.

NOS COMPAGNIES

Nous ne transmettons nos contrats d'assurances qu'à des compagnies de premier ordre formant les leaders du consortium ; leurs réserves permettent de supporter le versement des indemnités — parfois exagérées — accordées par les magistrats pour des règlements de sinistres causés par les assurés de ces compagnies. Il y a bien quelques compagnies — qui ne font pas partie des « grandes compagnies d'assurances » mais qui sont tout de même autorisées —, c'est le cas de certaines mutuelles notamment ; ces dernières ne sont responsables que jusqu'à concurrence de l'argent qui est en caisse, et s'il en manque pour payer les sinistres, elles peuvent faire appel à leurs adhérents...

Nous avons vu des clubs — importants — nous n'aurons pas la cruauté de les nommer — qui, dans les périodes d'avant guerre, ayant assuré leurs membres à des compagnies secondaires, ont vu ces compagnies faire faillite, et leurs membres, qui avaient causé des accidents, mis dans l'obligation de payer eux-mêmes, la compagnie étant défaillante. Les anciens ont encore présent à leur mémoire les compagnies qui sombrèrent ainsi, causant le plus grand malheur parmi leurs membres : nous ne citerons pas les noms de clubs — ils existent encore — mais des compagnies de triste mémoire : Le Siècle, l'Activité Française, etc. Nous-mêmes à « Moto-Revue », nous eûmes quelques assurés — bien peu heureusement — qui avaient expressément tenu à ce que nous transmettions leurs

contrats à ces compagnies, malgré nos avertissements. Ils avaient des amis au club qui adressait ses membres à ces compagnies, ils voyaient que la prime était inférieure à celle demandée par les compagnies de premier ordre, cela leur suffisait : ils étaient assurés, la compagnie se débrouillerait bien, ils étaient, eux, pleinement rassurés, et allez donc ! Et s'ils passaient par nous, c'était pour n'avoir pas à payer la cotisation de membres du club ! Nous eûmes beaucoup de mal à sortir d'embarras quelques-uns de nos clients. Aussi nous n'acceptons maintenant que des assurances à transmettre auprès des premières compagnies.

NOS AVANTAGES MATERIELS

Chacun de nos assurés reçoit une carte d'attachement, qui lui permet d'obtenir de nombreux avantages.

D'abord une réduction de dix pour cent sur le montant de l'abonnement à nos publications. Il reçoit gracieusement un fanion d'entraide (avec l'inscription qu'il désire).

Une remise de dix pour cent est accordée à chaque assuré sur l'achat de nos Manuels d'Entretien (cyclos, scooters, motos, voitures).

Une remise de dix pour cent est accordée sur le total de deux petites annonces à paraître dans l'année d'assurance.

Voilà quelques avantages matériels fort agréables, n'est-ce pas ?

Mais ce n'est pas tout, et dans notre prochain numéro nous vous expliquerons le fonctionnement de notre Service de conseils pour les recours en cas de sinistre, avec le minimum de frais pour notre client assuré

COMPLÉTEZ VOTRE ÉQUIPEMENT "PARE-BRISE" AVEC LE PARE-VISAGE SUPER ANTI-BUÉE

TYPES : « LEGER », « FORT » et « LUXE »
— avec système spécial d'aération. —



Pour la 1^{ère} fois en France UN CARÉNAGE ADAPTABLE COMMERCIALISÉ !

Pourquoi vous vous adresserez à Robert LECONTE ?

- ★ parce qu'il a préparé la NORTON DOMINATOR de Bargetzi Champion de France National en 500 cc.
- ★ parce que le premier en France il commercialise un carénage adaptable à toutes 350, 500, 650 cc. etc...

Agent officiel **ARIEL - NORTON - ROYAL-ENFIELD**

MOTO RALLYE, 68-70, Bd Gabriel-Péri, MALAKOFF - ALE 48-83
SPÉCIALISTE DE LA MACHINE ANGLAISE




R. Leconte
LE MOTOCISTE QUI "BOUGE!"

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

Tous les scooters **MOTOBÉCANÉ & MOTOCONFORT** sont équipés en série avec la **SUSPENSION CAOUTCHOUC** et **L'ANTIVOL NEIMAN**




Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.



PISTONS SEGMENTS
MONOPOLE-POISSY
53, bd Robespierre - POISSY (S.-&-O.)
CHEMISES SOUPAPES



LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

VENDEURS I

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 45 ANS SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT D'ABORD : MOTO-REVUE

MOTOBECAINE

MOTOBECAINE - REPARATIONS BELLES OCCASIONS : MOTOBECAINE

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

MOTOS DIVERSES

100 motos soldées parfait état de 15 à 45.000 fr. Expédition province, crédit liste gratuite BF. 10, av. St-Ouen Paris-18^e

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

151, rue Marcadet, Paris (18^e). MON. 24-40. Métro Lamark.

100 motos, scooters, avec 20.000, 157, avenue du Maine, Paris (15^e).

ORECREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

Ouvert 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

Jean MURIT

4 fois champion de France, 10 fois recordman du monde. N'achetez pas sans venir voir son grand choix de machines étrangères récentes en toutes cylindrées.

BSA, BMW, AJS, ARIEL, PUCH, JAWA, NORTON, HOREX, etc.

Toutes machines de courses, side-cars. Crédit. Reprise aux meilleures conditions, 44, rue Paul-Baruel, métro Vaugirard. Tél. LEC. 60-53.

Motos et scooters ttes marq. Créd., repr. 4, r. Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

125 cc. sport, neuve, dern. mod. Soldé 95.000. Crédit. Reprise. 17, rue Pajol.

Vds 175 Follis lux. 57, mot. Follis 300 k. A + off. Rigaudis, 15, rue Victor-Hugo, Revel (Haute-Garonne).

TERROT

500 Terrot av. side Simard. Parf. état 90.000. Lequeux, 10 r. du Parc, Epinay-s-Orge (S-O)

MOTOS ANGLAISES

VELOCETTE 250 culb. Oscill. Selle dbc. 85.000. 17, r. Pajol.

B.S.A. GOLDEN. Capolage, Selle dble. Tr. b. état. 175.000. Crédit. Reprise. 17, r. Pajol.

Triumph 500, sel. 4 v. t. b. 25. Side 10. Partie cycle Imme 10. Gossein, r. Borne-Sud Meudon

500 BSA A7 52, factures. Ent. refaite. Etat nf. Vente cause départ Algérie. JAS 22-58. 41, rue Michel-Ange (16^e).

Vends 250 BSA. 80.000 kms. M. Draétil. Tél. GRA. 57-50.

Triumph T-100 56 Imp. remorq pr transport 3 mot. Goyon, 25 r. d'Orsel-18^e. MON. 81-05

Bel ensemb. Thunderbird 53, side Précision. 270. Concha, 18, av. Gl.-Leclerc, Paris-14^e.

R. Rocket, ét. neuf., av. 57. 9.000 k. Baudrier, 186, ch. du Croissant, Nantes (L.-A.).

350 BSA. 51.000 km., moteur refait facture, 120. Vis. sam.-dim. Paris. Wellers, 6, r. Loing

Triumph T-110 55. Etat neuf. 7.000 kms. 250.000. L. Rigaud, 8, rue la Torture, Haguenau (Bas-Rhin). Téléphone 19.

BSA 350, 1952, selle double Pft état mécan. et présent. 110. Urgent. BOT. 06-65.

BSA 650 Golden fin 56. Gros moyeux, cart. chaîne 11.000 kms. 345. AUDEGEAN. Crédit. 137, av. Clichy (17^e).

MOTOS AUTRICHIENNES

Moto course Puch 125 cc 4 vit. 2 carb. Pohu motos, 52, av. Foch, St-Maur. GRA. 51-76.

250 Guzzi unique en France. 175 k/h, révisée usine. Curieux s'abst. Reprend voiture 175 Peugeot course et sport. Garage, 15, cité Beauharnais, Paris (11^e). VOL. 75-55.

Puch 175 SV. 10.000 k, 56. Px 140.000 fr. DAN. 10-46.

Puch 250. S.G.S. 1955. 9.000 kms. 175. AUDEGEAN, 137, avenue de Clichy (17^e).

MOTOS ALLEMANDES

NSU Max 54. 20.000 k 165.000 13, r. Pierre-Leroux (7^e).

A part. NSU Max 54 de conf. 200.000. Poss. crédit. Soula-ball, 26, r. St-Guillaume, Paris. LIT. 03-60 Repas.

SCOOTERS

Lambretta 1954, parf. ét., accés, casque. 70 Arouette, 67, bd Lannes, Paris. TRO. 33-42.

Rumi tr b ét, access Batt, coque émail. 150.000. WAG. 22-81

Lambretta 56, nomb. acc. 90.000. Steuer, 5 imp. Marteau, La P.-St-Denis. NOR. 72-60

Scot. Rumi abs. imp. Ap. 18 h. Collart, 6, r. Dr-Paquelin-20^e.

CYCLOMOTEURS

Cyclomoteurs neufs, rabais 25 % Vap, Lavalette, 17, r. Pajol.

ECHANGES

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

Repr. motos et scooters sur voiture. 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

MON AUTO C/ SCOOTER. 7, rue Montreuil, PANTIN.

ACHATS

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

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

Pale de suite comptant toutes motos et scooters. EUR. 79-90. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris.

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

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

VOITURES

Renault 4 CV, Citroën, Aronde, etc., rep. motos, scooters, créd. B.F., 10 av. de St-Ouen, Paris.

A VOTRE CHOIX

Splend. 203 Peug. Luxe, 52, 54. Superbe Frégate Amir. nre 54. 11 BL, B, 52, 54, malle arr. Citr. 15 CV 50, 52, dep. 60.000. 4 CV Renault tous modèles. 202, 50, C.I. et break canad. Créd., repr. moto, scooter. Ets AUTOMOTO, 45, r. la Goutte-d'Or, M^o Barbès. ORN. 81-60.

DIVERS

V. transformation pour Tiger 100 Triumph pour équip. en sport Racing. Double carbu. av. cuve séparée, compte-tours, gros réservoir huile. Tromblons, le tout ét. nf. Vidal Marcel, 14, av. des Pupilles, Aurillac (Cantal).

ATTENTION !

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

ACHAT - VENTE - ECHANGE

Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

150 Voitures d'occasion - CREDIT : 6 - 9 - 12 et 15 Mois

2 bis, PLACE GEORGES CLEMENCEAU, PONT DE ST-CLOUD - MOL. 36-27

OUVERT TOUS LES JOURS MEME LE DIMANCHE

53 et 60, rue Jules Vallès - SAINT-OUEN - ORN. 91-92 - Ouvert Samedi, Dimanche, Lundi

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 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.

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 : 495 fr.
(par poste 560)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

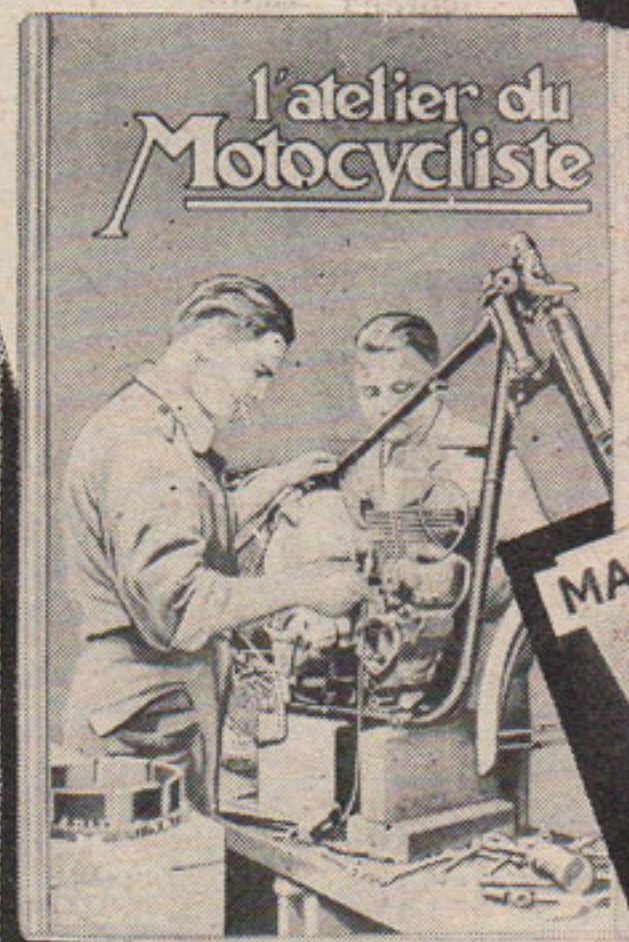
- 4 CV RENAULT**
Prix : 590 fr. (par poste 675 fr.)
- TRACTION AVANT CITROEN**
Prix : 595 fr. (par poste 680 fr.)
- L'ARONDE**
Prix : 625 fr. (par poste 710 fr.)
- 2 CV CITROEN**
Prix : 610 fr. (par poste 695 fr.)
- MOTOBECANE 125 lat.**
Prix : 355 fr. (par poste 420 fr.)
- MOTOBECANE 125-175 culb.**
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, Vélocycleurs, 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



Prix : 500 fr.
(par poste 565)



Prix : 525 fr.
(par poste 590)



Prix : 490 fr.
(par poste 555)



Prix : 485 fr.
(par poste 550)

MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

EDITES PAR **Moto
revue**

L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION

AVANT-PROPOS : une introduction nuancée et documentée sur les transactions de voitures d'occasion.

EXAMEN D'ENSEMBLE SUR PLACE : première étape dans la détermination du choix d'une voiture d'occasion.

EXAMEN DETAILLE SUR PLACE ET SUR ROUTE : examen approfondi de la voiture. Une grande expérience mise à votre service, qui vous mettra à l'abri des surprises désagréables en matière automobiles d'occasion.

Cet intéressant ouvrage est complété par une nomenclature des principales fraudes, par de nombreux éléments d'identification des principaux modèles et par un mémento automobile, raccourci des principales connaissances automobiles utiles.

PRIX : 660 fr. (fco 725)



LA 203

Peugeot

Tous les secrets de la mise au point

INTRODUCTION

CARACTERISTIQUES GENERALES : le Moteur, la Carburation, l'Embrayage, la Boîte de Vitesses, la Transmission, etc...

DEMONTAGES et REMONTAGES : du moteur, de la distribution (réglages divers), etc...

ETUDE APPROFONDIE DE : l'allumage, la batterie, le carburateur, le refroidissement, l'embrayage, la boîte de vitesses, le pont arrière, la direction, le train avant, les roues, les pneus.

ENTRETIEN et GRAISSAGE.

L'édition la plus complète indispensable au réparateur, pour la mise au point. (Documents de l'Usine.)

PRIX : 650 fr. (fco 715)



Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, Paris (2^e). Pas d'envoi contre remboursement. Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris.