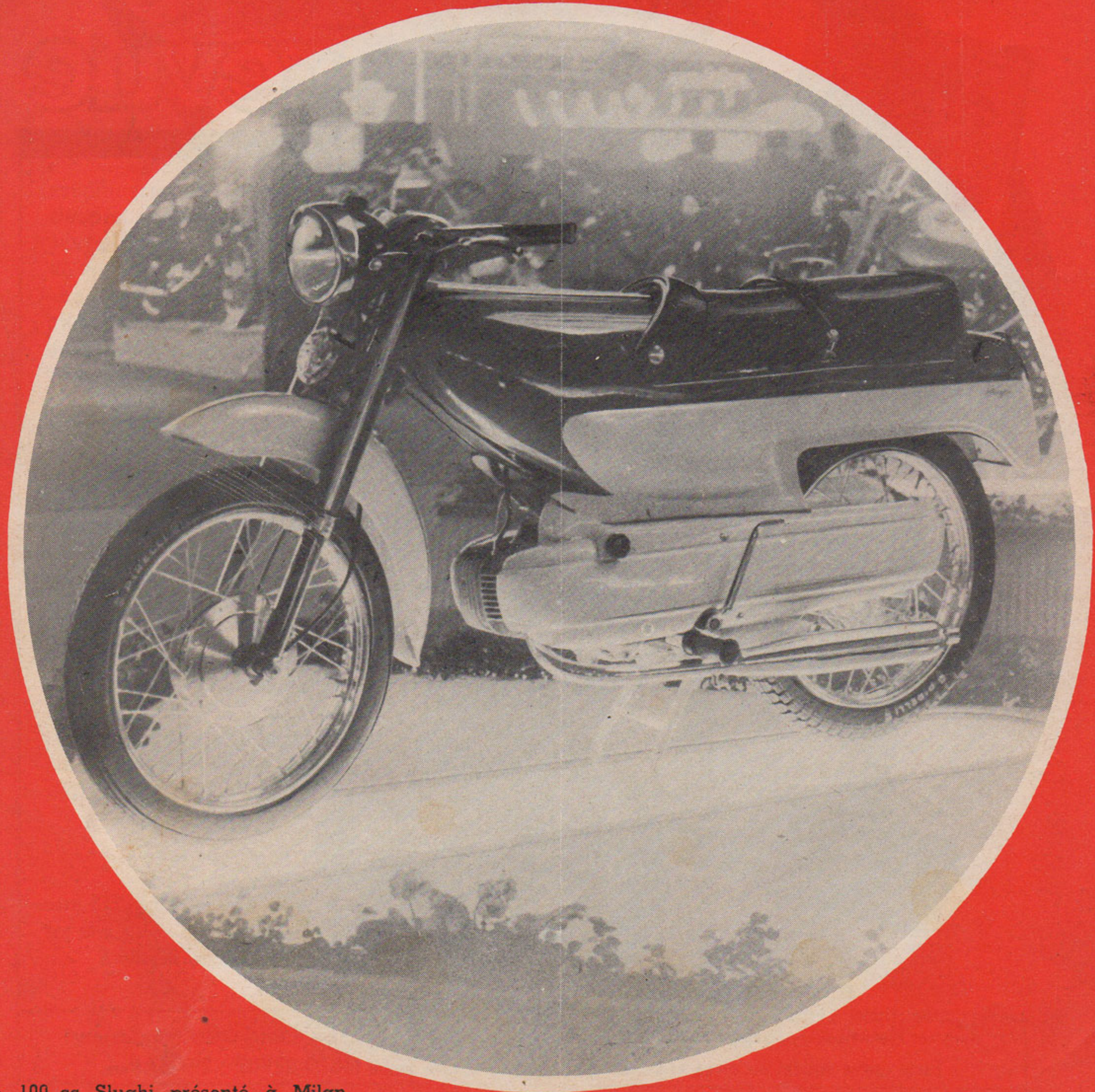


# Moto revue

45<sup>e</sup> ANNEE. — 21 DECEMBRE 1957. — N° 1.370

Tous les Samedis, le Numéro : **50 frs**

**SALON  
DE  
MILAN**



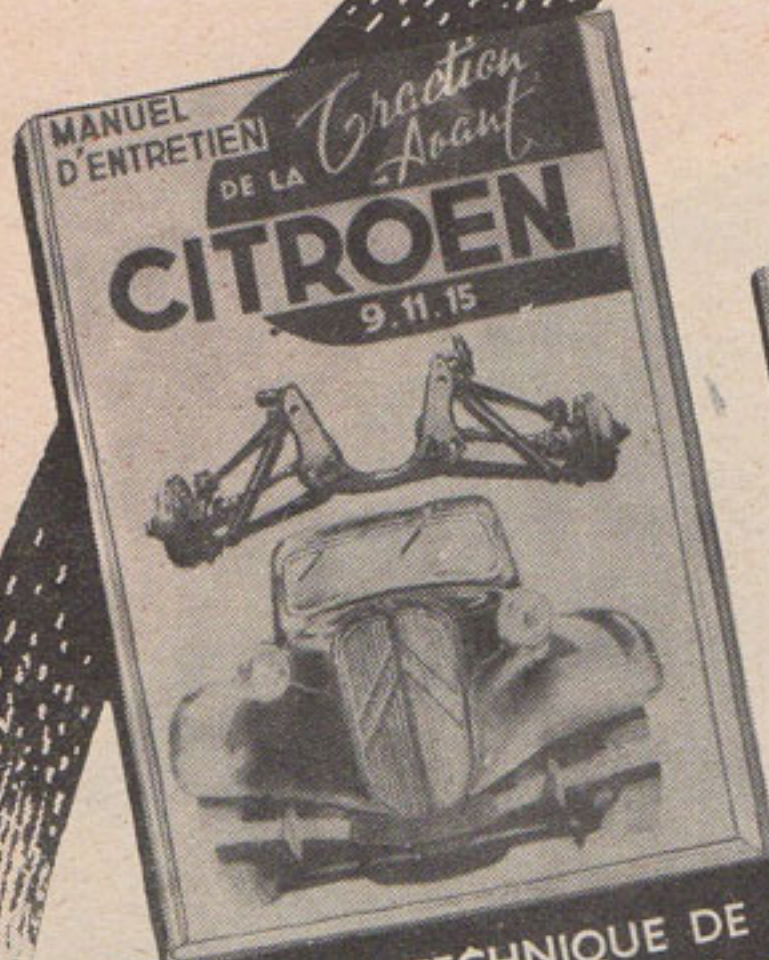
Le 100 cc Slughi présenté à Milan  
confirme la vogue de la moto carénée.

*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'utilisateur 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<sup>e</sup> - Pas d'envoi contre remboursement  
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris



**Le seul juge,  
c'est vous !**

La "Tournoi" a été créée et dessinée par le célèbre ingénieur-coureur Padovani. 10,5 chevaux réels, 110 à l'heure chrono, 3 litres aux 100 km, 50.000 km sans révision. Freinage, tenue de route et silence exceptionnels. Toutes les qualités d'une grosse moto mais les frais d'entretien d'une petite !

**Venez essayer librement et complètement  
la moto dont on parle,**

la "**Tournoi**" 175,  
**chez ses agents parisiens**

**PARIS**

ADNET, 45, Cours de Vincennes  
BONNOT, 14, rue de la Procession  
BRIOU, 57, rue Brancon  
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 Potéau  
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, Créteil  
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.

# A. DUBOIS

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

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

**BSA** **ARIEL** **SUNBEAM**

★ BON VENDEUR... C'est bien! ★

★ BON MÉCANICIEN... C'est mieux! ★

CREDIT 6-9-12 MOIS — 35 % /<sub>0</sub> COMPTANT

# LEVALLOIS MOTOS

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES  
Envoi contre remboursement

522-525  
300  
400  
610  
121  
"F"  
391  
86  
"P"  
263  
270  
251  
722-723  
600

**ACCESSOIRES  
POUR**  
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

**SAKER**  
ETS ANDRE PORTERIE

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

# Bretocyl Graphité

**= MOTEUR!  
= PROTÉGÉ!**

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

mais exigez

# Bretocyl Graphité

"LE VÉRITABLE BOUCLIER DE VOTRE MOTEUR"

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

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

# A. M. C. - GUILLER

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
**SAFI - AMAC - COPREMA**

RÉVISION DES MOTEURS A.M.C.

MOTOBECANE - PEUGEOT - VAP  
POULAIN - LAVALETTE - RUMI

REVISION DES VOLANTS MAGNETIQUES

REMISE EN ÉTAT DE FOURCHES

DÉLAIS RÉDUITS

RÉALÉSAGES

RÉEMBIELLAGES

LA DIFFUSION PARISIENNE DE PIÈCES MOTOS

9, Rue Collange - LEVALLOIS - PER. 89-19

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

# CHROME-CUIR 38

r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

**CHROME-**

**CUIR**

CATALOGUE

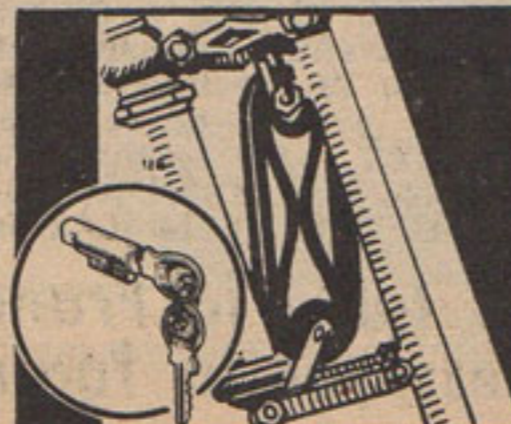
GRATUIT

SUR DEMANDE :



**BSA**  
LA MOTOCYCLETTTE LA PLUS POPULAIRE  
DU MONDE

ARIEL - SUNBEAM  
Pièces détachées orig.  
MOTO - BASTILLE  
6, bd R.-Lenoir, Paris-11<sup>e</sup>



Tous les scooters  
**ALCYON**  
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.



## L'ASSURANCE : UN DEVOIR ... ET UNE OBLIGATION

**P**AR 407 voix sur 407 votants, à l'unanimité par conséquent — le fait est assez rare pour être signalé! — l'Assemblée Nationale a adopté, le 6 décembre, le projet de loi INSTITUANT L'OBLIGATION D'ASSURANCE pour tous les véhicules terrestres à moteur.

Sans doute le projet de loi doit-il encore être soumis à l'appréciation du Conseil de la République, mais la position que prendra celui-ci ne fait, d'ores et déjà, aucun doute et nous pouvons écrire, sans risque de nous tromper, que dès maintenant le principe de l'assurance obligatoire (responsabilité civile et dommages corporels ou matériels causés aux tiers) EST PRATIQUEMENT ACQUIS.

★

Le vote massif de l'Assemblée Nationale traduit pour une fois le sentiment de la très grande majorité des usagers. En effet, l'augmentation constante du nombre des accidents, parallèlement à l'accroissement continu du parc motorisé, tant deux roues que quatre roues, conduit de plus en plus tout possesseur d'un véhicule à moteur à se trouver placé, en cas d'accident, en face de l'une ou l'autre des deux alternatives suivantes :

— Ou bien il est lui-même assuré, mais risque d'être accroché par le possesseur, le plus souvent insolvable, d'un véhicule non assuré;

— Ou bien il n'est pas assuré et risque à tout moment la catastrophe, en causant au propriétaire d'un véhicule déjà assuré des dommages matériels ou corporels entraînant des réparations onéreuses ou le versement d'indemnités généralement considérables.

★

Dès lors on conçoit que l'obligation d'assurance, déjà entrée en vigueur dans plusieurs pays d'Europe, ait été acceptée d'enthousiasme par les uns (qui regrettent à juste titre qu'elle ne s'applique pas aussi bien à TOUS LES VEHICULES, même sans moteur, dès le moment qu'ils empruntent la voie publique), et sinon de gaieté de cœur, tout au moins avec sagesse par les autres, ceux qui jusqu'ici s'exposaient eux-mêmes à des ennuis dont elle les préservera automatiquement dans l'avenir.

★

Quand doit entrer en application la nouvelle loi ? Nul ne le sait encore exactement, car il reste à prendre (après le vote à venir du Conseil de la République) un règlement d'Administration publique qui en fixera les modalités de mise en service.

Il circule en France plus de cinq millions de deux roues (sans parler de quatre millions de quatre roues de tout poil), et si ces derniers semblent déjà assurés dans la proportion de 95 %, les usagers de motocycles (cyclo-moteurs évidemment inclus), ne le sont guère qu'à 60 %.

De plus, chez les usagers déjà assurés comme pour ceux qui le deviendront obligatoirement, on devra distinguer le cas de ceux qui circulent ou voudraient circuler avec une assurance restreinte (week-end, promenade, etc...).

★

Tout ceci pose de délicats problèmes, soulève un certain nombre de points particuliers dont l'étude peut réclamer un certain délai, tout ceci conduit encore à parler de la questions des tarifs, que l'on aimerait voir plus heureusement réajustés que dans le présent, et finalement normalisés.

Mais qu'on n'y voie pas pour autant motif à différer plus longtemps la souscription d'une police d'assurance dont il convient de retenir qu'elle sera de toute manière obligatoire sous peu. Profitez dès lors des renseignements qui vous seront donnés gracieusement par notre Service Annexe des Assurances.

Qui peut, en effet, se prévaloir du droit de s'exposer et d'exposer autrui aux conséquences matérielles souvent redoutables d'un accident de la circulation ?

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

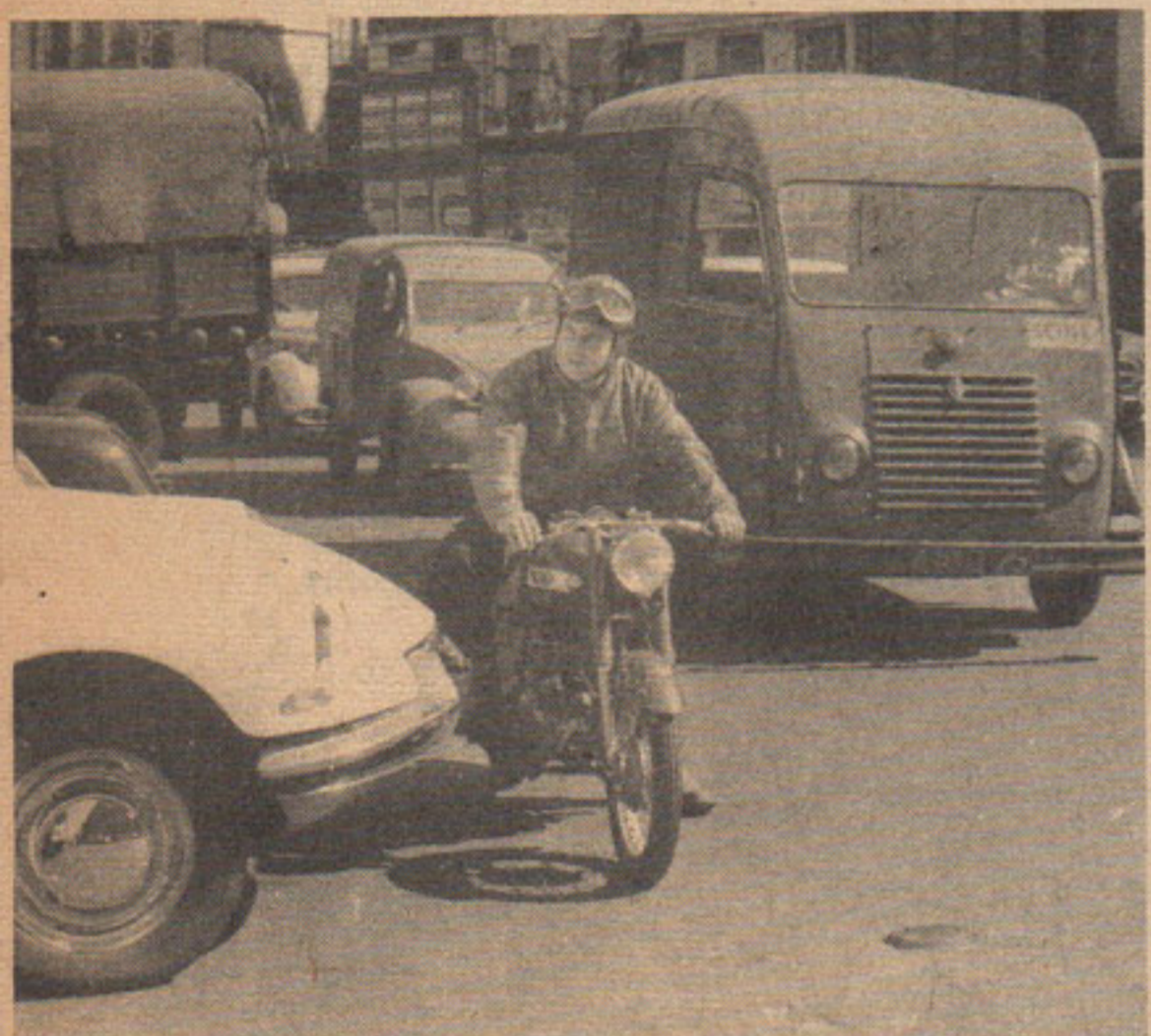


écrivent ou manipulent des outils en se servant de leur main droite et elle se retrouve évidemment à l'échelon motocycliste.

#### AU DEMARRAGE.

Prenons par exemple un départ de course : nous voyons la majorité des coureurs pousser leur machine à leur droite. Sur une machine de tourisme, il en est de même : il est plus facile de faire partir une machine dont le kick est à droite parce qu'on l'enfourche et que l'on prend appui sur le pied gauche en actionnant le kick avec le pied droit (le plus fort).

Cette remarque se trouve concrétisée par le fait que la plupart des propriétaires de machines allemandes mettent leur machine en route en se tenant à côté de la machine, et en actionnant le kick avec le pied droit.



La conduite sera facilitée et plus sûre si le sélecteur se trouve du côté opposé à celui où l'on met normalement le pied à terre. Le pied droit à terre appelle le sélecteur à gauche; le pied gauche à terre appelle le sélecteur à droite.

Dès que le moteur tourne, le pilote d'une machine ayant un sélecteur à droite qui déjà lors de la mise en route a constamment pris son appui sur le pied gauche — n'aura plus qu'à engager la première et démarrer. Le pilote d'une machine allemande, par contre, enjambrera sa machine en prenant appui sur le pied gauche, puis changera de pied pour passer sa première... ce qui n'est pas rationnel !

#### EN CIRCULATION NORMALE.

Mais outre la mise en route, le fait se reproduit dans les conditions normales de la circulation.

Lorsque l'on s'arrête à un feu rouge, c'est généralement le pied gauche que l'on pose par terre. Il est donc plus rationnel d'avoir le sélecteur à droite, car l'on peut repasser au point mort tandis qu'on est en appui sur le pied gauche. Pour redémarrer il suffira de repasser en première. Durant tout ce temps le pied gauche constamment à terre nous aura servi à nous maintenir en équilibre.

Avec une machine allemande, un changement de pied est, encore une fois, nécessaire d'où perte de temps, et sécurité moins grande.

#### OUI... MAIS LES SIDES !

Le seul inconvénient de cette disposition, c'est qu'avec un attelage on a le

kick et le sélecteur du côté side, tout au moins avec le pilotage à gauche (par rapport au side) comme il est de règle en France et dans la plupart des pays. On risque donc de se blesser contre une attache du side, en cas de retour de kick... sans parler d'une commodité moins grande car l'ensemble est toujours abordé côté moto. Mais ici le problème semble résolu puisque les organismes spécialisés tels que la Presse emploient généralement des machines ayant un kick à gauche, donc opposé au side.

#### MAIS « LES » DESCENDRE EN DESCENDANT

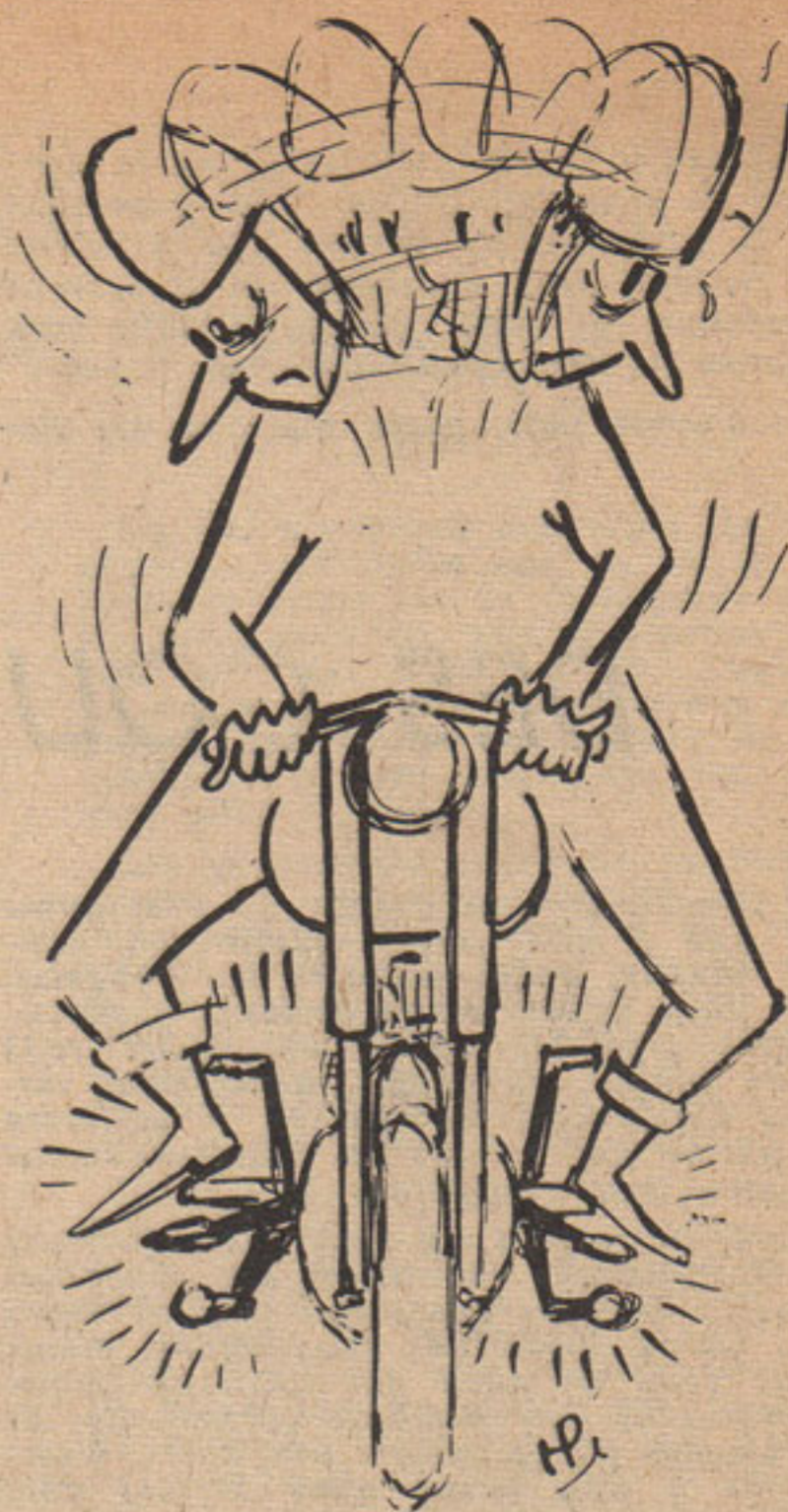
Le mariage de deux solutions propres à deux écoles différentes pourra sembler pour le moins inattendu. Mais de la même manière que nous avons défendu notre opinion sur l'emplacement du kick et du sélecteur, nous allons justifier notre conception en ce qui concerne le sens de passage des vitesses.

#### SANS IMPORTANCE QUAND ON « MONTE ».

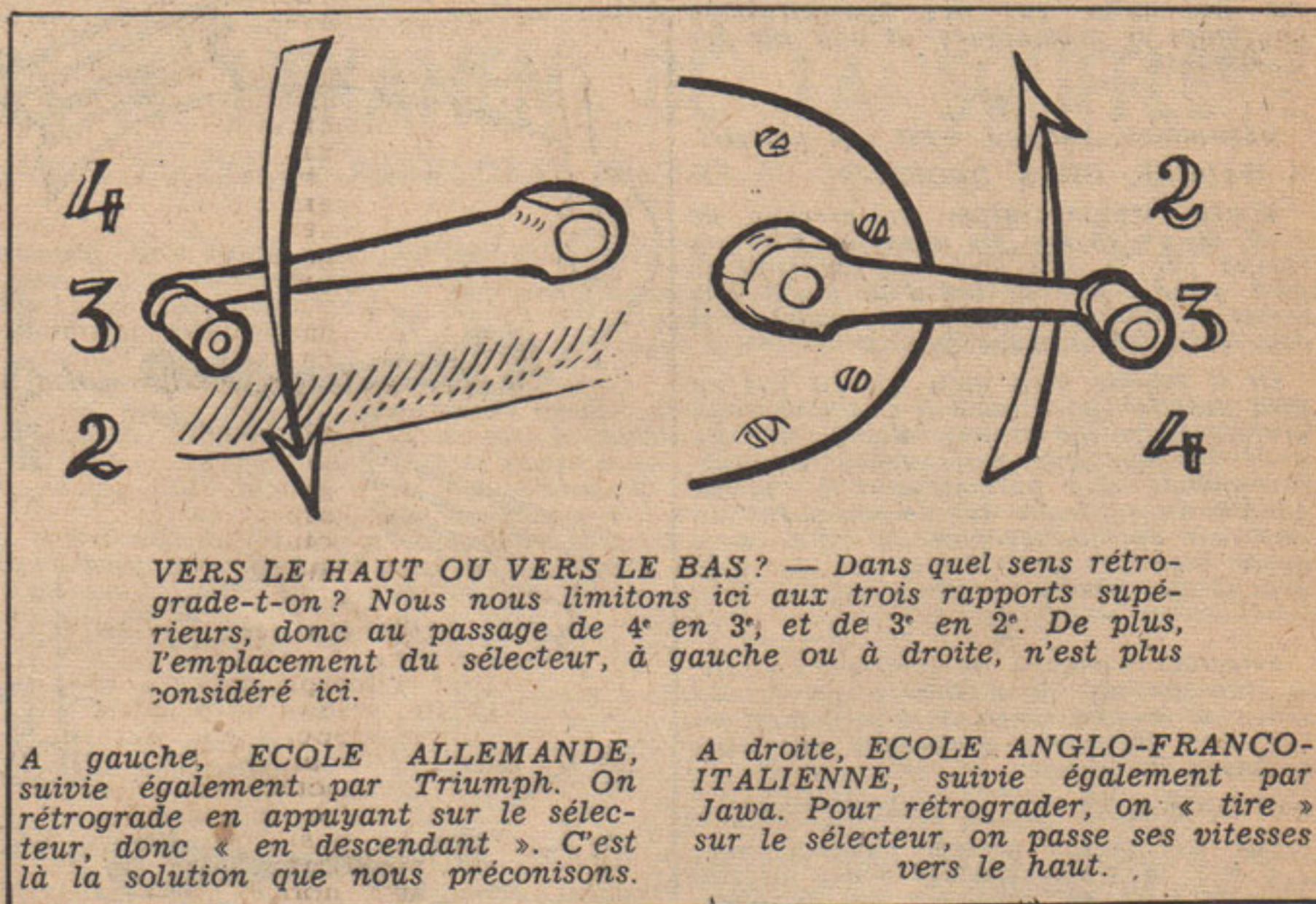
Le fait d'avoir le passage des vitesses selon les normes anglaises ou allemandes n'a aucune importance en soi lorsque l'on monte ses vitesses :

— D'une part parce que le fait de monter les vitesses ne fait intervenir que trois mouvements, et partant, trois « organes » différents : main droite pour la poignée des gaz, main gauche pour le débrayage, et pied droit pour le sélecteur.

— D'autre part parce qu'il est aussi facile « d'appuyer » que de « tirer » sur le sélecteur.



Le mariage de deux solutions propres à deux écoles différentes pourra sembler paradoxal.



VERS LE HAUT OU VERS LE BAS? — Dans quel sens rétrograde-t-on? Nous nous limitons ici aux trois rapports supérieurs, donc au passage de 4<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup>, et de 3<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup>. De plus, l'emplacement du sélecteur, à gauche ou à droite, n'est plus considéré ici.

A gauche, ECOLE ALLEMANDE, suivie également par Triumph. On rétrograde en appuyant sur le sélecteur, donc « en descendant ». C'est là la solution que nous préconisons.

A droite, ECOLE ANGLO-FRANCO-ITALIENNE, suivie également par Jawa. Pour rétrograder, on « tire » sur le sélecteur, on passe ses vitesses vers le haut.

#### ...MAIS QUAND ON RETROGRADE !

Lorsque l'on rétrograde ses vitesses, particulièrement en conduite rapide, c'est généralement pour aider l'action déccélétratrice des freins : on conjugue donc le freinage sur le moteur, sur la boîte, et sur les freins.

Dans ce cas, les quatre « organes » travaillent : main droite : poignée des gaz et frein avant - main gauche : débrayage - pied droit : sélecteur - pied gauche : frein arrière.

C'est là que la disposition des vitesses prend toute sa valeur : il est beaucoup plus rationnel de rétrograder en « appuyant » sur le sélecteur qu'en « tirant » car les deux pieds effectuent le même mouvement, mouvement vers le

bas que le poids du corps, porté sur l'avant, rend tout naturel.

Dans l'autre cas, un pied lève et l'autre appuie. Non seulement le mouvement n'est pas symétrique et peut être cause d'une erreur réflexe, mais encore il peut entraîner un certain déséquilibre de la machine en raison, justement, des deux mouvements en sens contraire.

#### 0 ENTRE 1 ET 2

Personnellement, nous sommes partisan d'avoir le point mort entre la première et seconde au lieu de l'avoir avant la première.

— d'une part, parce que cela conduit le pilote à terminer son freinage sur la boîte en première (sauf sur certaines

machines d'Europe Centrale ou le rapport de démultiplication très important de la première ne permet pas d'utiliser ce rapport sans encaisser un important surrégime et une grande fatigue des organes de transmissions);

— d'autre part, parce que l'on ne ris-

que pas d'appuyer une fois de trop, ce qui mettrait la boîte au point mort : éventualité très dangereuse dans le cas où l'on compte sur le freinage sur la boîte, ou à l'entrée d'un virage par exemple.

#### UNE SOLUTION

Notre conception en la matière ne re-

lève pas du domaine de l'utopie puisqu'une grande marque anglaise commercialise depuis de longues années des machines ayant une disposition des commandes et un sens de passage des vitesses « à notre convenance ». Cette marque, c'est Triumph!

J. C. B.

## DES GOUTS ET DES COULEURS ...

Il est clair que quiconque s'est habitué à une norme, quelle soit allemande, anglo-italienne ou française, aura besoin d'une certaine accoutumance préalable avant d'apprécier telle autre norme. Au départ, donc, pour raisons d'habitude, de réflexes, il préférera la norme qui préside au fonctionnement de son propre sélecteur.

Pour notre part, en tant que rédacteurs à Moto-Revue, en raison des machines d'essais de tous types qui passent entre nos mains, l'habitude joue moins, même pour ceux de nous qui utilisent quotidiennement leur machine personnelle. Et ce passage d'une moto à une autre, d'une norme à une autre, nous permet déjà une plus grande objectivité.

Des goûts et des couleurs, avons-nous titré... et nous aussi, nous les avons, nos goûts personnels. Mais sachons gré à J. C. B. d'avoir étayé son argumentation sur des faits, sur des considérations physiques et mécaniques, et non sur des sentiments.

Néanmoins, l'accord n'est pas complet. A GAUCHE, OU A DROITE ?

Toute l'argumentation, ou presque, de J. C. B. en faveur du sélecteur à droite repose sur le fait que l'on mettrait le pied gauche au sol lors d'un arrêt. Elle serait d'ailleurs tout à fait valable si cela était absolument vérifié.

Or il semble bien qu'il n'y ait pas un pied préférentiel comme il y a une main préférentielle (la droite). Et, d'après un petit sondage que nous avons effectué, il apparaît que normalement — et en dehors du fait que tel emplacement du sélecteur appelle tel pied au sol — c'est aussi bien le pied droit que le pied gauche qui prend appui au sol.

Sélecteur à gauche ou sélecteur à droite, la réponse est donc bien difficile. Et, personnellement, mettant le pied droit au sol, c'est la norme allemande qui nous convient le mieux.

#### RETROGRADER EN « DESCENDANT ».

Sur ce point, accord complet avec J. C. B. : le « rétrogradage » des vitesses doit se faire en appuyant sur le sélecteur avec la pointe du pied. La même raison qu'il a invoquée est d'ailleurs également valable en faveur de la pédale de frein commandée de la pointe du pied.

#### L'EMPLACEMENT DU POINT MORT.

Là où nous serons beaucoup moins affirmatif, c'est sur la place que doit occuper le point mort.

Placer celui-ci tout en bas, après la 1<sup>re</sup>, nous semble présenter quelques avantages indéniables.

D'abord, la logique arithmétique y trouve son compte, mais reconnaissons que c'est là un argument de peu de poids.

Ensuite cette disposition favorise, à notre avis, une meilleure et plus complète utilisation de la boîte de vitesses lors du freinage sur le moteur. Combien de motocyclistes (moyens, entendons-nous, car il ne s'agit pas ici des coureurs de vitesse, virtuoses du sélecteur comme du guidon), combien de motocyclistes utilisent-ils vraiment la 1<sup>re</sup> pour leurs ralentissements et freinage ? On rétrograde 4<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup>... et puis on passe au point mort. Sans grande importance pour un mono 4 temps, pour un twin longue course; acceptable encore avec un flat-twin. Mais pour un 2 temps dont le frein-moteur est déjà bien faible, l'apport du freinage en 1<sup>re</sup> prend tout son intérêt, et, quelle que soit la démultiplication de celle-ci, peut toujours être utilisé, en la passant au bon moment.

Risque de fausse manœuvre, dit J. C. B. Tous les rapports sont, en principe et

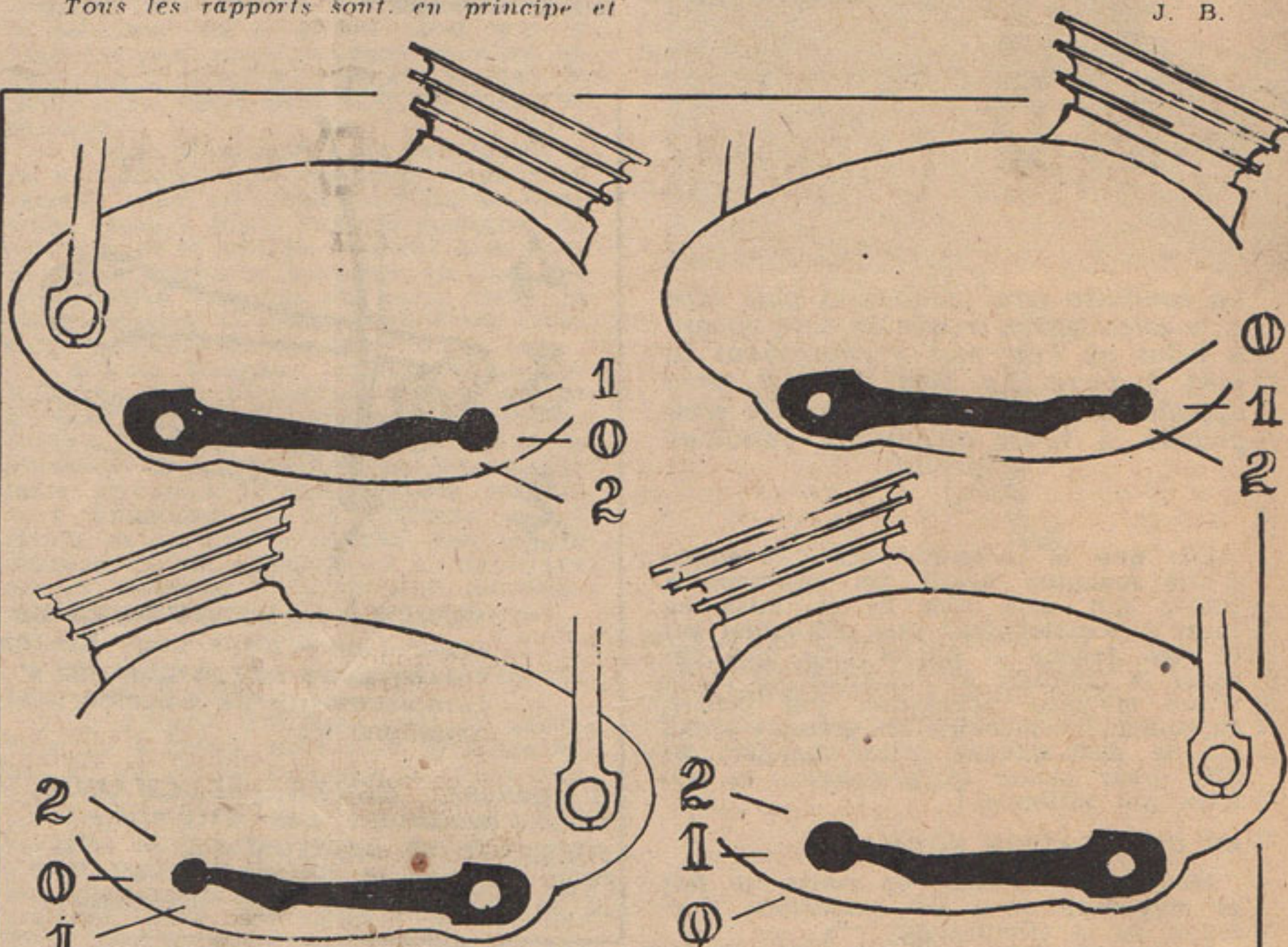
sur une bonne boîte de vitesses, bien verrouillés. Ce n'est qu'à bon escient que l'on passe de 2<sup>e</sup> en 1<sup>re</sup>, puis de 1<sup>re</sup> au point mort.

Par contre, quand ce dernier est entre 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>, alors que l'on freine sur la 2<sup>e</sup> donc encore à une vitesse assez élevée (40 à 50 km/h) — un cahot peut vous faire passer inopinément au point mort : la sécurité n'y trouve pas son compte. Si le point mort est en bout, cet incident est bien moins à redouter.

#### LA SOLUTION.

Et puisque J. C. B. a trouvé dans la boîte Triumph la réalisation des normes pour lui les meilleures, choisissons à notre tour : ce seront les normes allemandes, peut-être avec une préférence pour la variante Adler, avec le point mort en bas.

J. B.



L'EMPLACEMENT DU POINT MORT. — Là encore, nous ne tiendrons pas compte du côté, gauche ou droit, où se trouve placé le sélecteur.

ECOLE ANGLO-GERMANO-ITALIENNE. — Un point est commun : le point mort se trouve placé entre 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>. Mais alors que chez les anglo-italiens (et chez Jawa) — puisqu'on rétrograde en « tirant » sur le sélecteur — la 1<sup>re</sup> est tout en haut (illustration supérieure), chez les allemands (et chez Triumph), la 1<sup>re</sup> sera, au contraire, tout en bas.

ECOLE FRANÇAISE ET ADLER. — Cette fois, le point mort est tout en bout. Mais, là également, le sens dans lequel on rétrograde déterminera ce « tout en bout ». Chez les français (en haut) — puisqu'on rétrograde en « tirant » — le point mort sera tout en haut. Chez Adler, puisqu'on rétrograde en descendant, le point mort sera tout en bas.



EN  
DEFENSE  
DU  
CARENAGE

# LE CARENAGE POUR LA SECURITE UN AVIS AUTORISE

**A**U moment même où d'importantes firmes comme Gilera, Guzzi et Mondial décident de se retirer de la compétition, où les nouveaux règlements limitent dans sa forme et ses dimensions l'emploi du carénage quand ils ne prononcent pas son interdiction pure et simple, il nous a paru intéressant de publier les déclarations de l'ex-Champion du Monde Bill Lomas.

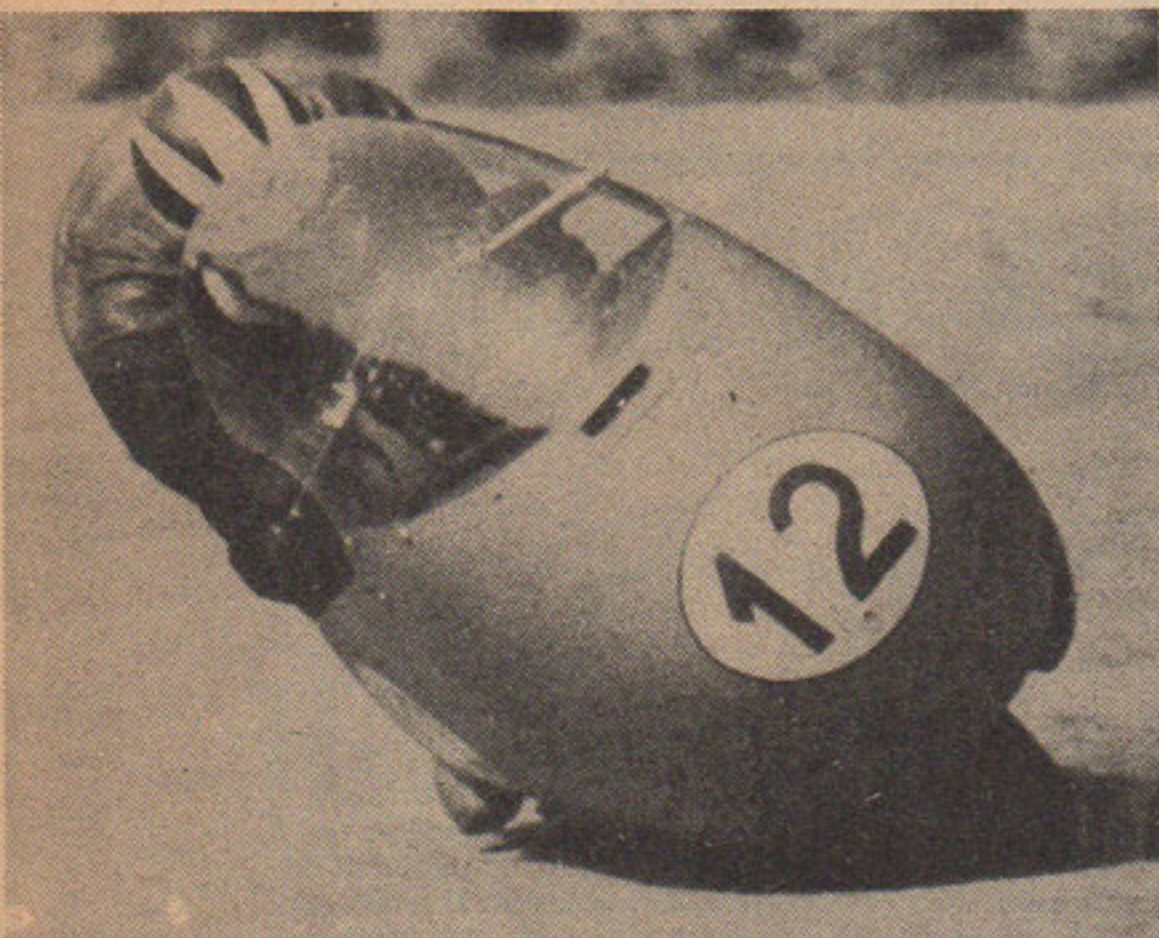
Nous pourrions lire par ailleurs les suggestions de Lomas pour l'élaboration d'une nouvelle formule, mais de cette interview accordée à notre confrère « The Motor-Cycle » nous ne publierons que les déclarations inhérentes à l'emploi du carénage formulées par la première monte de Guzzi, usine dont l'expérience dans le domaine du carénage en compétition est des plus consommées.

« Je pense que l'interdiction du carénage ne se justifie pas. Toutefois son utilisation doit être sévèrement réglementée et il appartient aux organisateurs de vérifier si les carénages sont conformes aux réglementations. Au cours des dernières saisons, ces règlements ont été outrepassés par de nombreuses firmes. Mais en fait, les plus violentes attaques contre l'emploi du carénage ont été formulées par des gens qui n'avaient aucune expérience dans ce domaine.

Un des nombreux avantages du carénage, c'est qu'en cas de chute, la machine glisse sur le flanc alors que sur une machine nue, dépourvue de carénage, la présence du guidon, repose-pieds et autres accessoires risque de provoquer le capotage de la machine, ce qui augmente les risques pour le pilote.

Les principales critiques formulées contre le carénage portent sur la mauvaise tenue de celui-ci au vent latéral. Mais de la même manière que le carénage est utilisé pour offrir une moindre résistance au vent frontal la susceptibilité au vent latéral d'un carénage bien conçu sera inférieure à celle d'une machine non carénée.

Enfinement et c'est ce que je considère comme le plus important, nous sommes en train de nous éloigner de ce que j'appellerai les « vestiges du motorcycle » pour essayer d'obtenir une amélioration de la protection du pilote par l'emploi du carénage. Evidemment cela posera de nombreux et difficiles problèmes aux ingénieurs, mais l'intérêt pour la compétition sera accru et surtout les machines de série de demain profiteront des enseignements de la compétition en matière de carénage. »



## QUATRE CARENAGES A L'EXAMEN DE LA SOUFFLERIE

(EN COMPLEMENT A L'ARTICLE PARU DANS NOTRE N° 1368)

**N**OUS avons déjà signalé dans la 1<sup>re</sup> partie de notre étude sur le carénage (voir M.-R. n° 1365) que diverses solutions ont été adoptées pour la section d'un carénage intégral dans lequel le pilote se trouve en position « chaise-longue ».

Nous avons également dit que, dans ce domaine, la formule « Baumm » s'avère des plus intéressantes, d'une part par sa finesse aérodynamique (excellente pénétration), d'autre part par la stabilité qu'elle confère.

### LES DIVERSES SECTIONS DU « BAUMM ».

Rappelons rapidement la forme de ce « Baumm », ou plutôt les diverses formes, puisque les sections successives se modifient en allant de la « proue » à la « poupe » :

- du « nez » du fuselage jusqu'à l'aplomb de la roue arrière, nous avons une section ovale dont le diamètre principal est horizontal;
- entre les 2 roues, la section du carénage forme un triangle curviligne reposant sur une pointe;
- la section de la partie arrière comportant le cockpit est en forme de quadrilatère curviligne, reposant également sur une pointe;
- enfin, en allant vers l'extrémité terminale, cette section se transforme de nouveau en un ovale, mais dont le diamètre principal est, cette fois, vertical.

Comme nous l'avons dit, cette succession de formes diverses procure une excellente stabilité, le centre de poussée des forces aérodynamiques étant notablement repoussé vers l'arrière.

### ESSAIS COMPARATIFS DE DIVERSES FORMES DE SECTIONS.

Des essais comparatifs ont été effectués, dans la soufflerie de l'Ecole Technique Supérieure de Stuttgart, avec 4 modèles d'engins monotraces intégralement carénés du style « chaise-longue ».

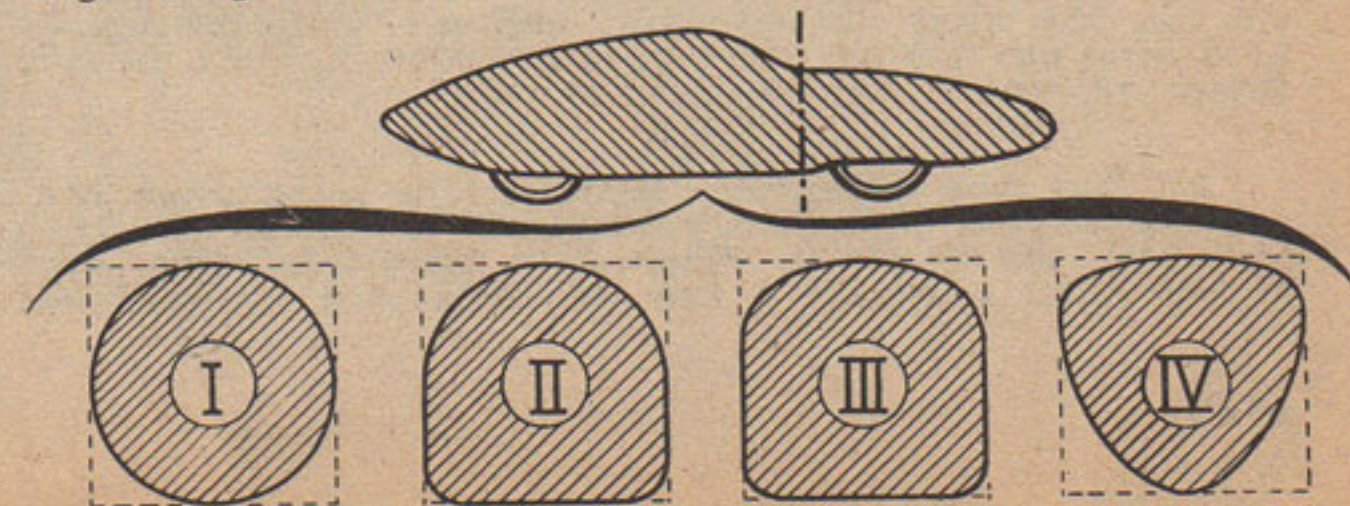
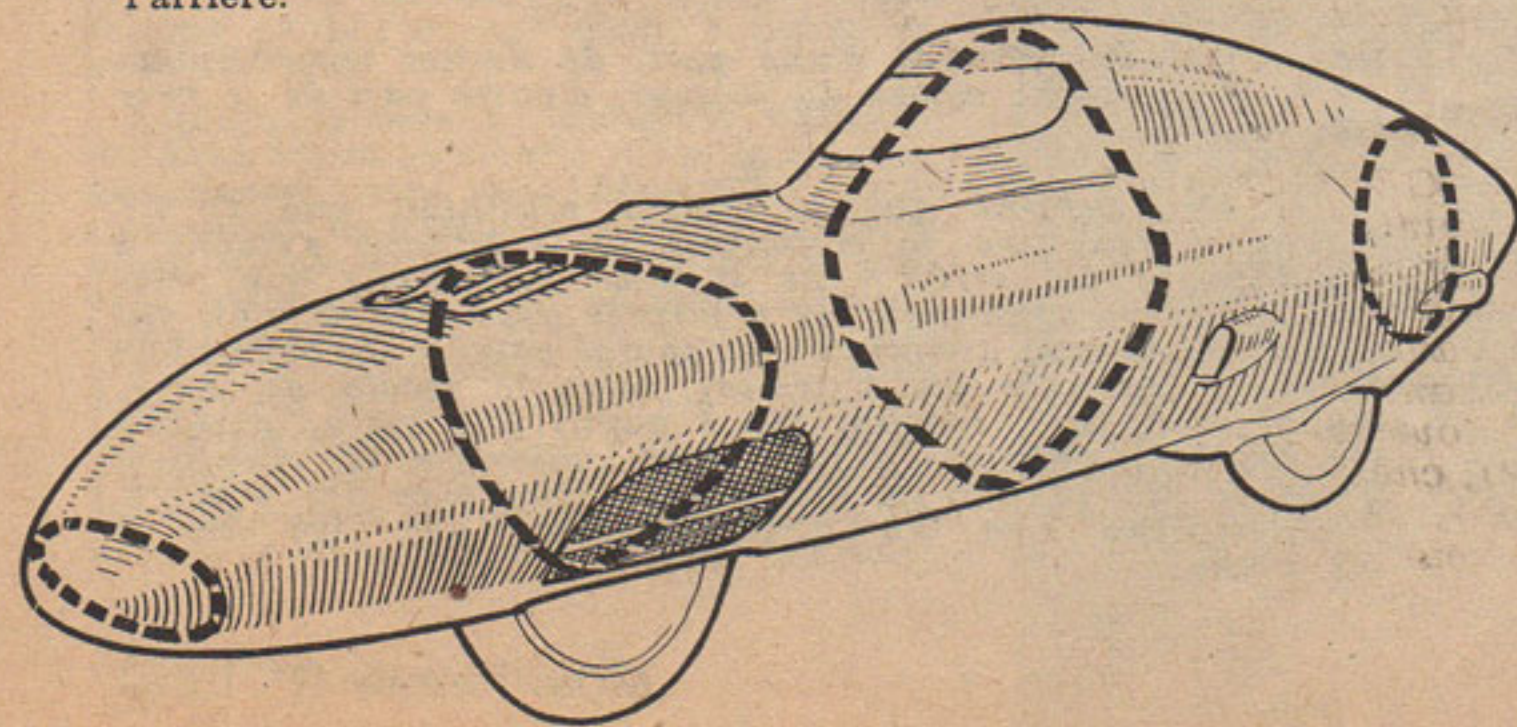
Tous avaient même section et même forme longitudinale, ainsi que la même largeur. Les seules variantes étaient les formes données aux diverses sections le long du véhicule.

La section du fuselage du modèle « 1 » était circulaire. Le modèle « 2 » comportait un dessus en arc de cercle, se raccordant par des faces latérales planes au fond plat horizontal. Le modèle « 3 » comportait la même partie basse que le modèle « 2 », alors que la partie supérieure était celle du « Baumm ». Enfin le modèle « 4 » était une reproduction pure et simple du « Baumm III ».

Les essais comparatifs en soufflerie montrèrent que la traînée, la portance et le moment de roulis étaient très sensiblement les mêmes pour les 4 modèles. Mais le « Baumm » présentait, par contre, un moment de giration (un moment de lacet) qui, selon l'angle d'incidence du vent, était inférieur de 28 à 35 % à celui des autres modèles.

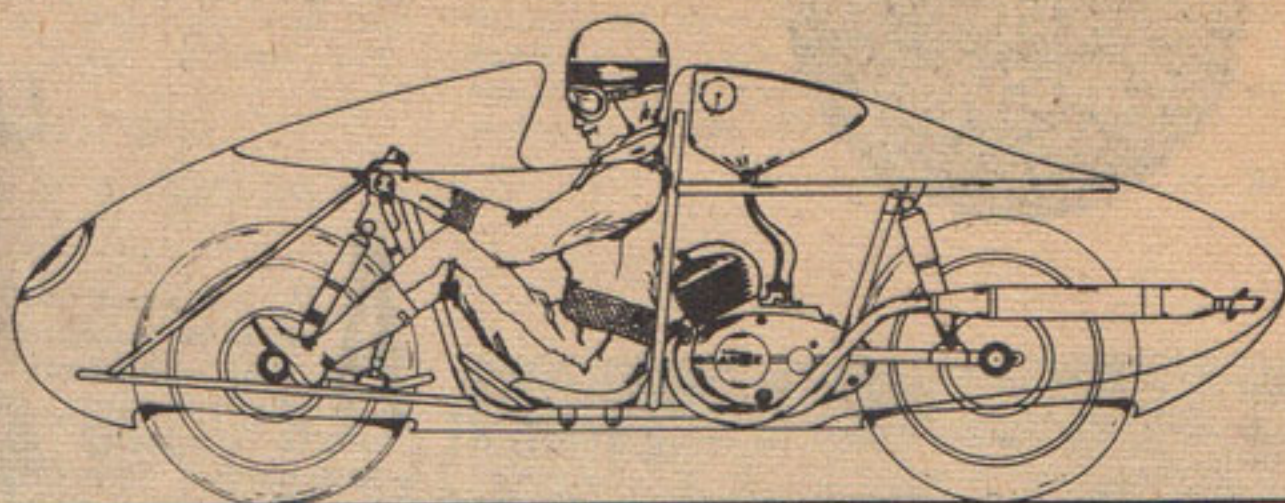
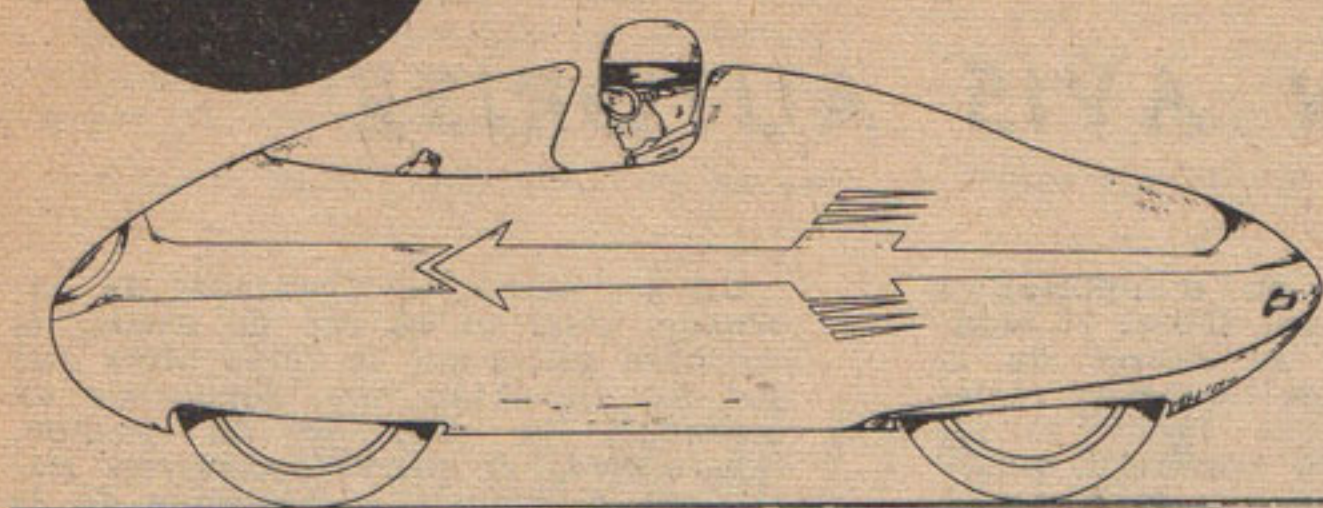
Normalement, une telle réduction du moment de lacet, réduction limitant la dérive de la machine, ne peut être obtenue que par l'adjonction d'une dérive verticale. Mais cette dernière entraîne, en contrepartie, une augmentation notable du moment de roulis qui tend à coucher la machine sur le côté.

Ainsi il s'avère une fois de plus, à la suite de ces essais comparatifs, que la formule « Baumm », grâce aux diverses sections données au fuselage, grâce au processus de passage de l'une à l'autre, est, au stade actuel de nos connaissances et expérimentations, la forme la mieux adaptée pour un carénage d'engin monotrace à grande vitesse.

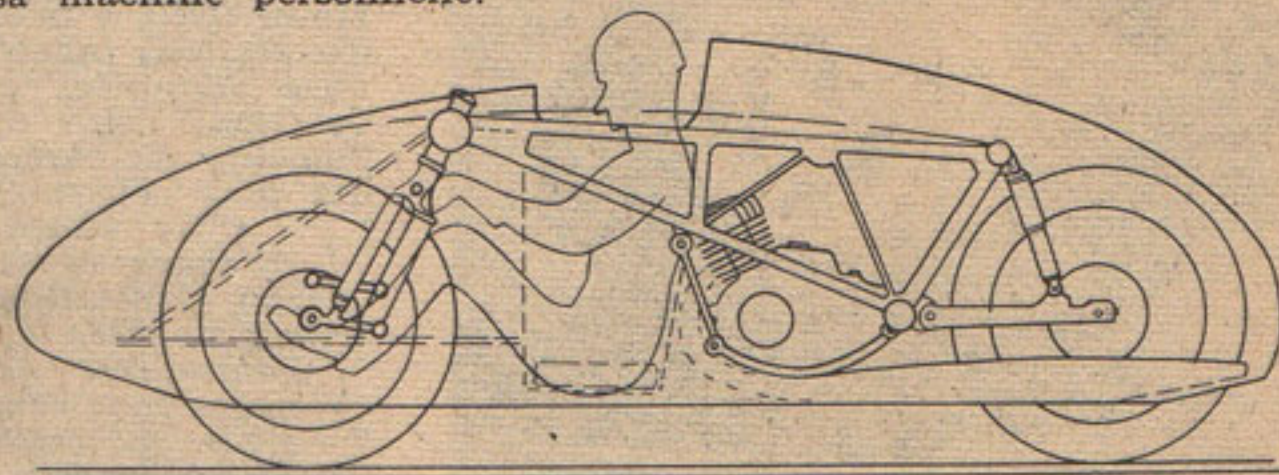
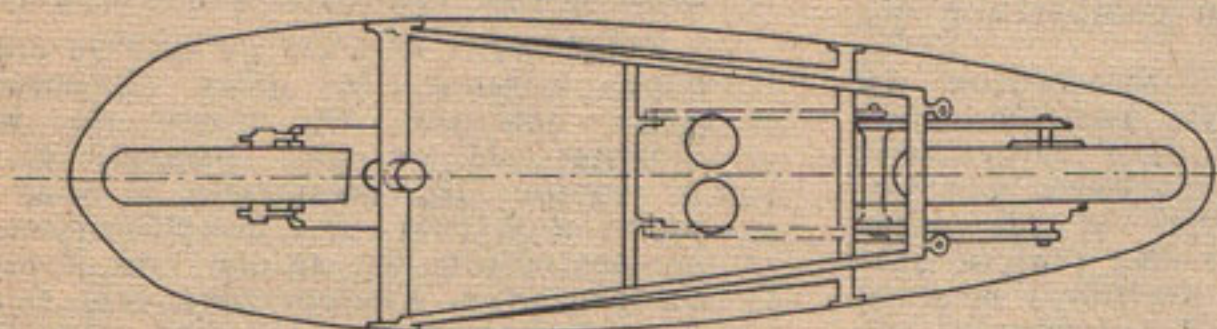


EN  
DEFENSE  
DU  
CARENAGE

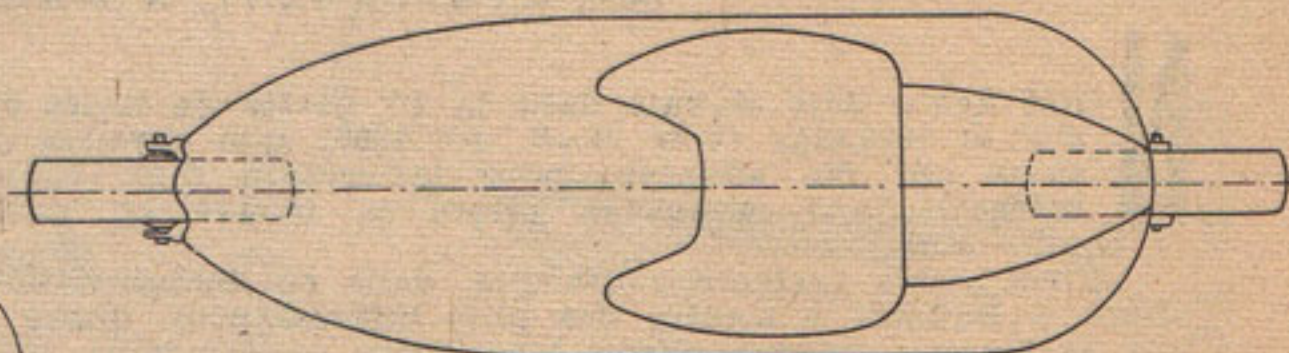
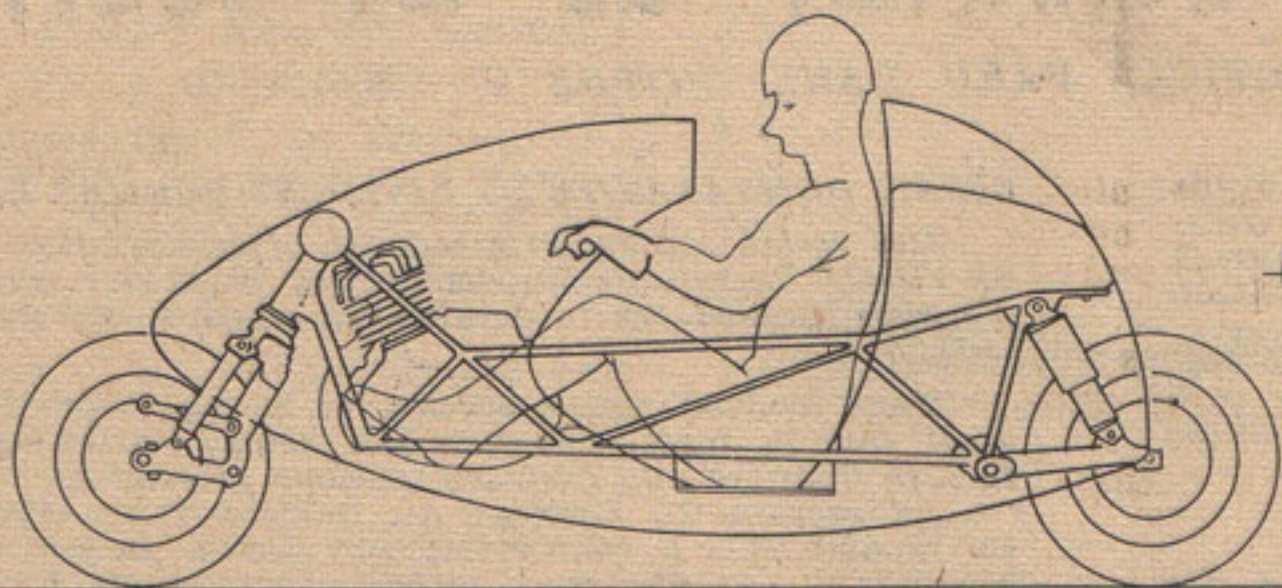
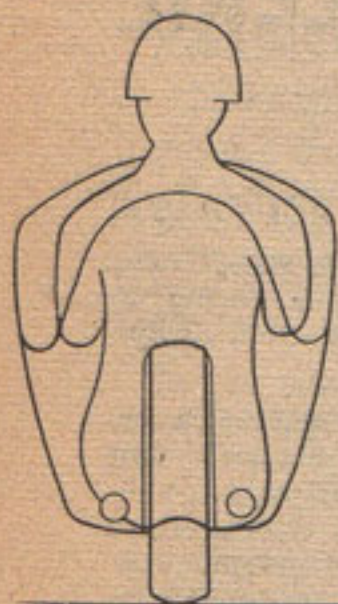
## EN PRÉVISION DU PROCHAIN BOL D'OR...



**H**OFFMAN n'est pas un inconnu des habitués du Bol d'Or, puisque notre berlinois disputa une 1<sup>re</sup> fois cette épreuve en 1939 et qu'en 1956, au guidon d'une 250 Zündapp, il termina l'épreuve à près de 98 km/h de moyenne. Le Bol d'Or le tient, et, l'an prochain, il pense venir s'aligner avec une machine carénée, équipée du 250 Adler de sa machine personnelle.



Il a donc dessiné un projet initial, où le pilote a une position intermédiaire entre la position « chaise-longue » et la position « voiture »...  
...Mais voulant faire bien les choses, il soumet son projet d'une part à Koenig-Fachsenfeld, le grand spécialiste allemand de l'aérodynamique pour véhicules terrestres... et d'autre part, à notre ami Christophe à qui nous devons ces documents. Le premier nommé corrige le carénage, l'améliore, le rend plus fin, plus stable. Quant à notre Ch<sup>2</sup>, il lui donne une ossature, un cadre digne de ce nom et, cette fois, adapté à ce projet où l'empattement est d'importance.  
Et tout ceci donne le projet n° 2...



...Mais voilà que la F.I.M. tient son Congrès d'Automne, et porte réglementation sur le carénage. Celui-ci ne doit plus dépasser les axes des roues avant et arrière, et le pilote doit pouvoir être vu de côté, de dos et du dessus.  
Et notre ami Christophe reprend sa planche à dessin et son crayon. Et il en sort le projet n° 3, cette fois plus complexe : la direction n'est plus directe, mais à la « Baumm »; le moteur prend place à l'avant, ce qui nécessite des relais pour la chaîne.  
Mais ce carénage répond-il vraiment aux canons de la F.I.M. ? Il est vrai que ceux-ci sont tellement peu précis...

## CARENAGE ET CONSOMMATION

**D**ANS notre dernier numéro, nos lecteurs ont pu voir la performance réalisée par la 175 Bianchi à simple ACT sur l'autodrome de Monza : le record des 6 heures à la moyenne de 185,833 km/h.

Mais ce que l'on ne sait pas, c'est que pour couvrir 1.115 km, cette petite machine, intégralement carénée, n'a consommé que 32,5 litres de carburant, soit une consommation de 2,915 litres aux 100 km. 2,915 litres à 186 km/h, voilà de quoi laisser rêveur !

★

S'il faut déjà rechercher l'explication de cette infime consommation dans l'excellent rendement du moteur (17 CV à 8.000 t/m, soit 97 CV/l), l'explication essentielle réside dans la très faible résistance à l'air du carénage à maître-couple

très réduit qui permet, d'une part, de limiter considérablement la puissance exigée du moteur, d'autre part de « tirer très long ».

★

Si l'on suppose que le moteur n'utilisait que 15 CV durant sa tentative, la consommation spécifique s'établit à sensiblement 290 gr/CV.h Et si nous supposons que cette consommation spécifique fut demeurée constante et n'ait pas augmenté avec la diminution de charge gazeuse (ce qui est loin d'être le cas avec un 4 temps), alors le record de H. P. Müller avec le « Baumm III » aurait été battu, puisqu'à 100 km/h, la Bianchi aurait alors consommé 98 centilitres d'essence aux 100 km au lieu de 112. Mais avec des « si... ».

N'empêche que 2,9 litres d'essence aux 100 km à 186 km/h !...

# DEUX MOTS-CLE

# A MILAN :

## MARCHE COMMUN ET EXPORTATION

(DE NOTRE ENVOYE SPECIAL)

**U**N soleil fort sympathique nous attendait à notre descente du train à Milan. Mais ses valeureux efforts, s'ils contribuaient à donner un air de fête à la cité lombarde, ne pouvaient cependant s'opposer que fort modestement aux effets du froid très vif qui régnait alors dans toute l'Italie Septentrionale. Aussi nous sommes nous empressé d'aller bien vite au « Motosalone » pour y retrouver une ambiance que nous aimons beaucoup et une... chaleur qui nous manquait aussi beaucoup.

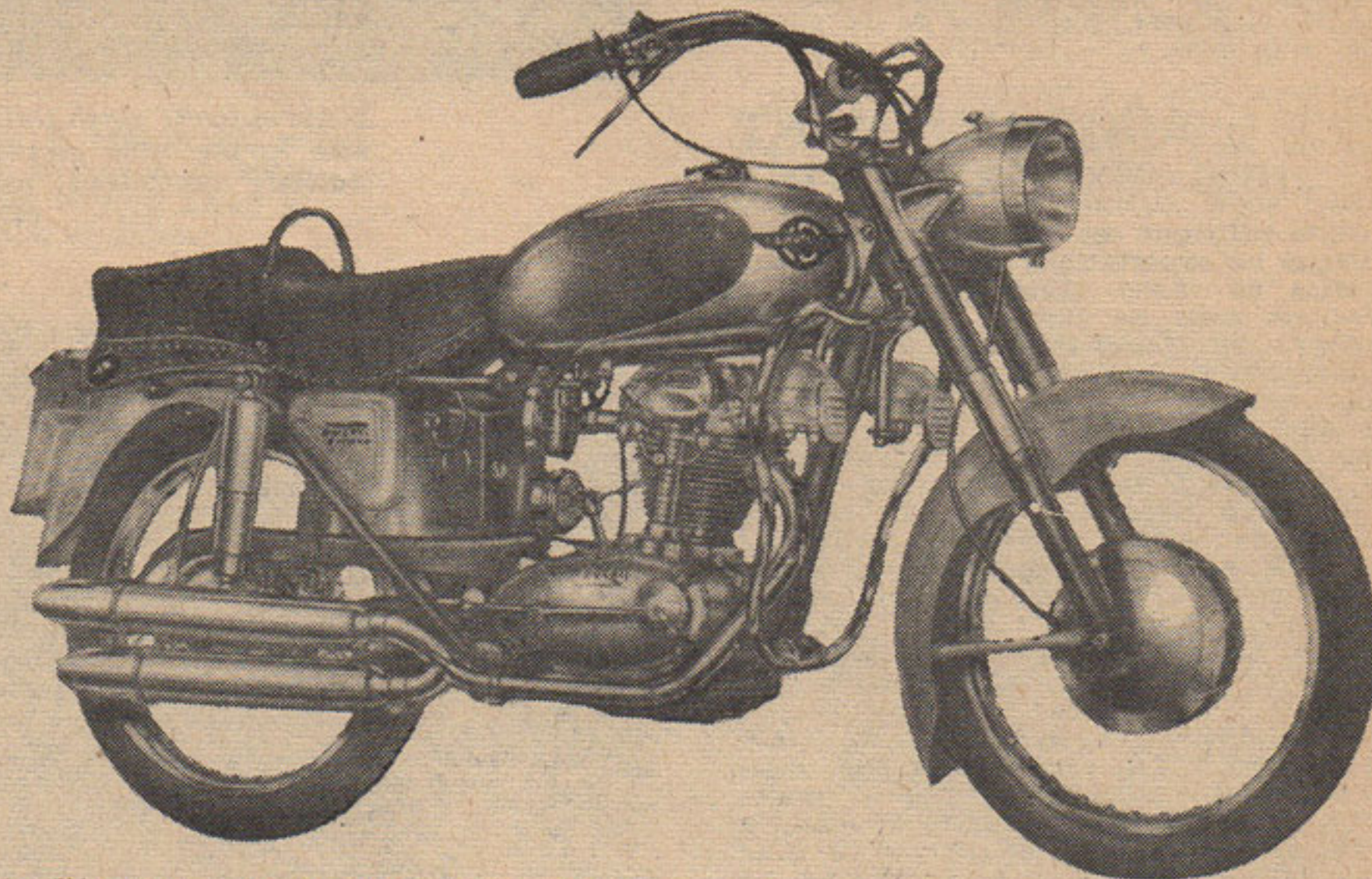
Première surprise, et fort agréable : les organisateurs du Salon avaient prévu, depuis la Place du Dôme, un service de cars gratuit pour les visiteurs de leur exposition. Que voilà une initiative louable, avons-nous pensé, et nous en avons profité avec enthousiasme au cours de notre séjour à Milan !

### UN SALON DE L'ATTENTE

Mais peut-être serait-il temps de parler du Salon lui-même ! Et tout d'abord de sa « présence » : nous visitons le Salon de Milan pour la première fois et si nous avons été sensible à l'harmonieuse décoration du hall, à la présentation soignée des machines, à la luminosité (parfois excessive) régnant sur les stands, nous devons avouer par contre que nous escomptions y trouver une ambiance plus dynamique, plus « latine ». Au lieu de cela nous avons visité un Salon fort calme, fort tranquille... tout au moins en apparence.

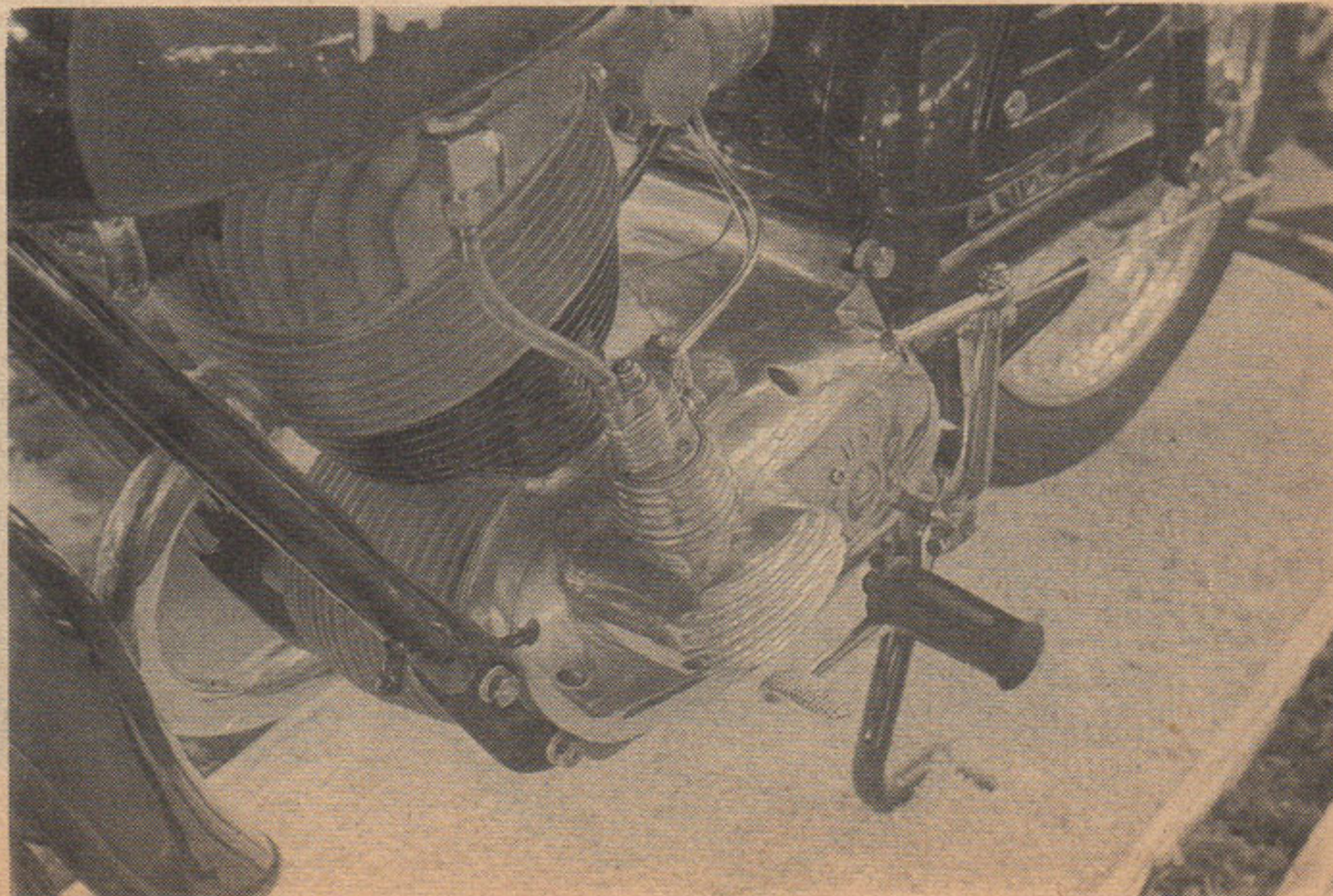
De plus, ce Salon de Milan (dans sa 35<sup>e</sup> édition) ne nous a apporté aucune de ces nouveautés sensationnelles auxquelles il nous avait habitué dans le passé, et s'il fallait le caractériser en un mot (ce qui est toujours difficile) nous dirions qu'il s'est agi d'un « Salon de l'attente ».

Expliquons-nous : l'industrie italienne du deux roues se tourne de plus en plus décidément vers les débouchés extérieurs. Des nombreuses conversations que nous avons eues sur différents stands avec des dirigeants de marques plus ou moins importantes, il ressort que la préoccupation essentielle des constructeurs transalpins est d'exploiter au maximum les possibilités qui leur sont offertes de s'imposer sur les marchés étrangers. Presque toutes les usines présentaient un modèle « exportation » destiné à l'Amé-



*Merveilleuse illustration des préoccupations actuelles de l'industrie italienne, voici le mariage (malheureux) d'un simple A.C.T. bien transalpin, avec les exigences du marché des U.S.A. Où est la ligne râcée de la 175 Ducati dont est issu ce petit monstre ?...*

*Sensationnelle nouveauté au stand M.V., une 250 alimentée par injection. Cette innovation est d'ailleurs due au travail de deux ingénieurs allemands de chez Bosch.*



rique latine, aux U.S.A., à l'Afrique du Sud, etc. Par ailleurs la perspective de la prochaine ouverture du « Marché commun » n'est pas non plus sans avoir une influence sur les projets et les réalisations des ingénieurs.

A ce propos, l'une des questions qui nous furent le plus souvent posées au Salon fut la suivante : « Que va faire la France en ce qui concerne le Marché commun ? » Inutile de préciser que nous étions très embarrassé pour répondre.

Quoiqu'il en soit, la conséquence immédiate de cette orientation de la construction italienne est que, si les machines sport (et même compétition en formule 3) sont toujours présentées sur les stands, on note cependant une tendance certaine à produire des machines touristes, étant bien entendu que cette production est beaucoup plus destinée à satisfaire les aspirations des éventuels clients étrangers que celles de la clientèle « interne ».

## ACCROISSEMENT DES EXPORTATIONS

Cette politique est d'ailleurs « payante » puisque les exportations de machines sont passées de 78.500 unités pendant les 9 premiers mois de 1956, à 121.500 unités pendant les 9 premiers mois de 1957 (ce qui représente 1/3 environ de la production italienne pendant cette même période !).

En 1951, l'Italie avait exporté pour environ 8 milliards de liras de motos, cyclos, moteurs ou pièces détachées. En 1956, ce chiffre est passé à environ 16 milliards ! En 1957, pour les 8 premiers mois, les exportations atteignent déjà le chiffre de 15,3 milliards !

Nous sommes donc en présence d'un effort réel et tout à fait rentable.

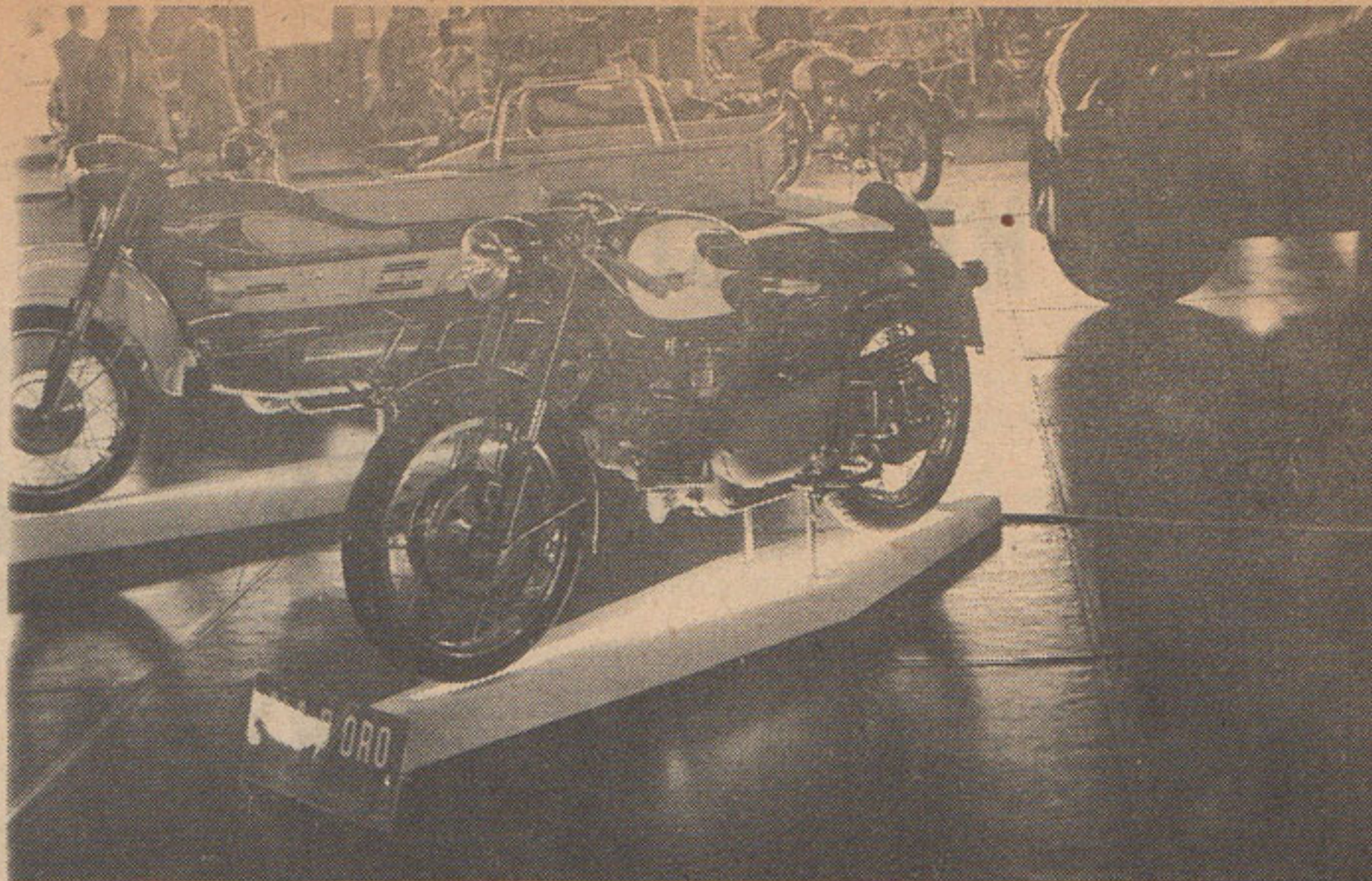
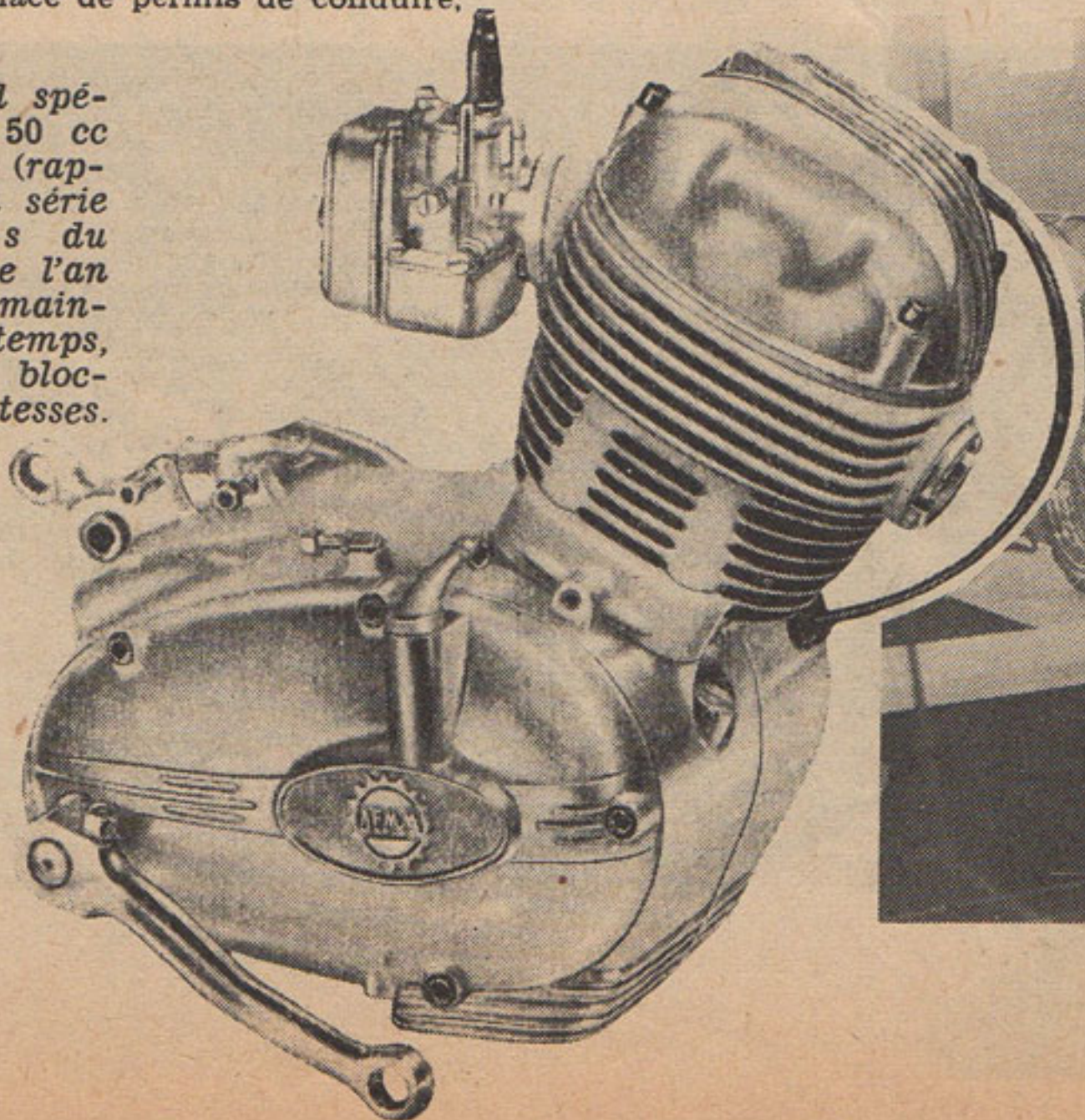
★

Mais quelle est la raison de cette orientation ? Le marché intérieur est-il donc saturé ? A première vue on pourrait le croire, puisque cette réussite à l'exportation n'est pas associée à une augmentation analogue de la production globale qui plafonne sensiblement depuis 1953 ainsi que le prouvent les données suivantes :

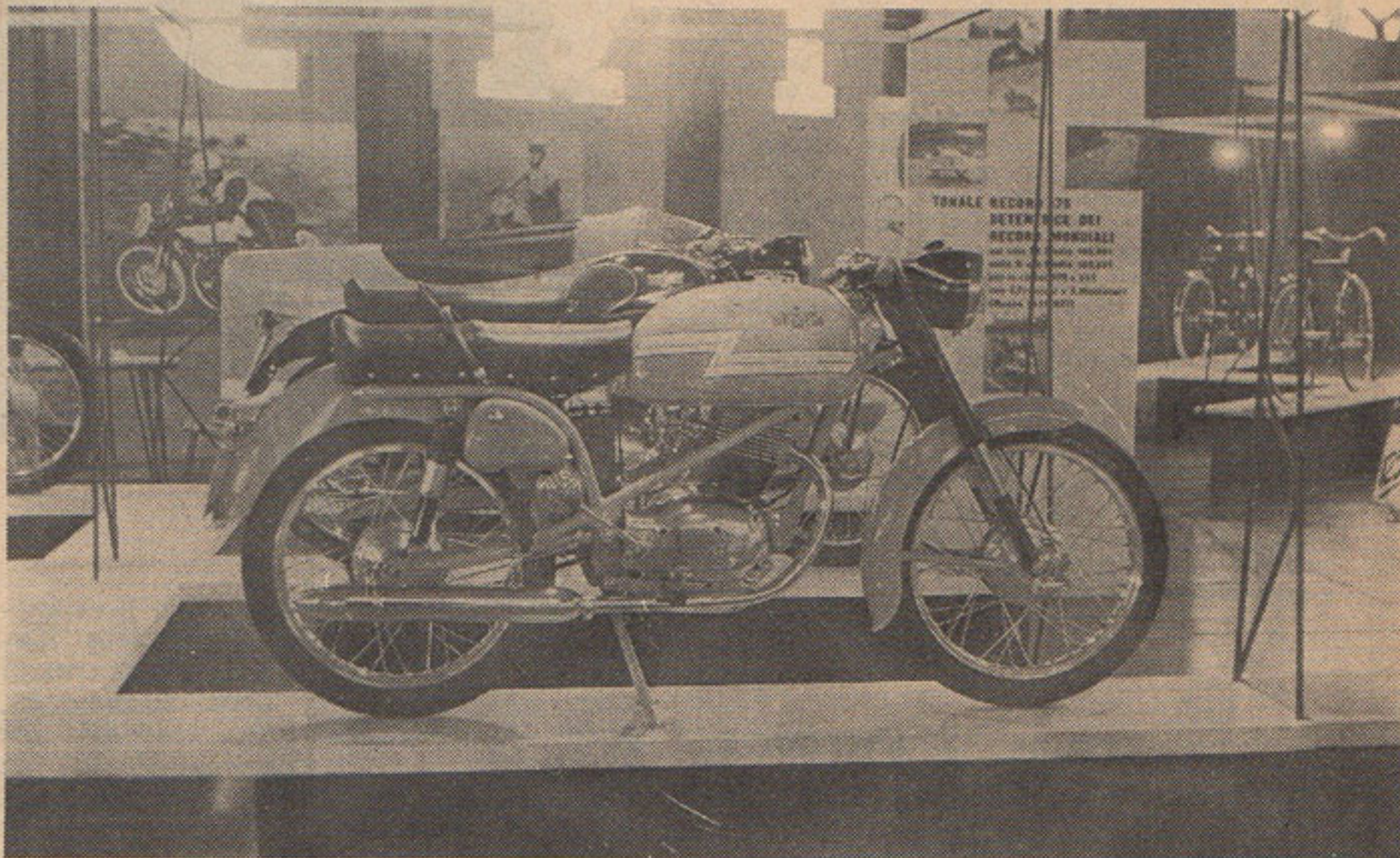
1953 :	566.750	machines	produites
1954 :	600.000	»	»
1955 :	625.000	»	»
1956 :	600.000	»	»

Cependant il est faux de penser que le marché italien est saturé. Sans entrer ici dans les méandres d'une analyse qui nous conduirait trop loin, nous pouvons dire que certaines menaces qui pèsent actuellement sur l'industrie transalpine ne sont pas étrangères à cette relative mévente : menace de permis de conduire,

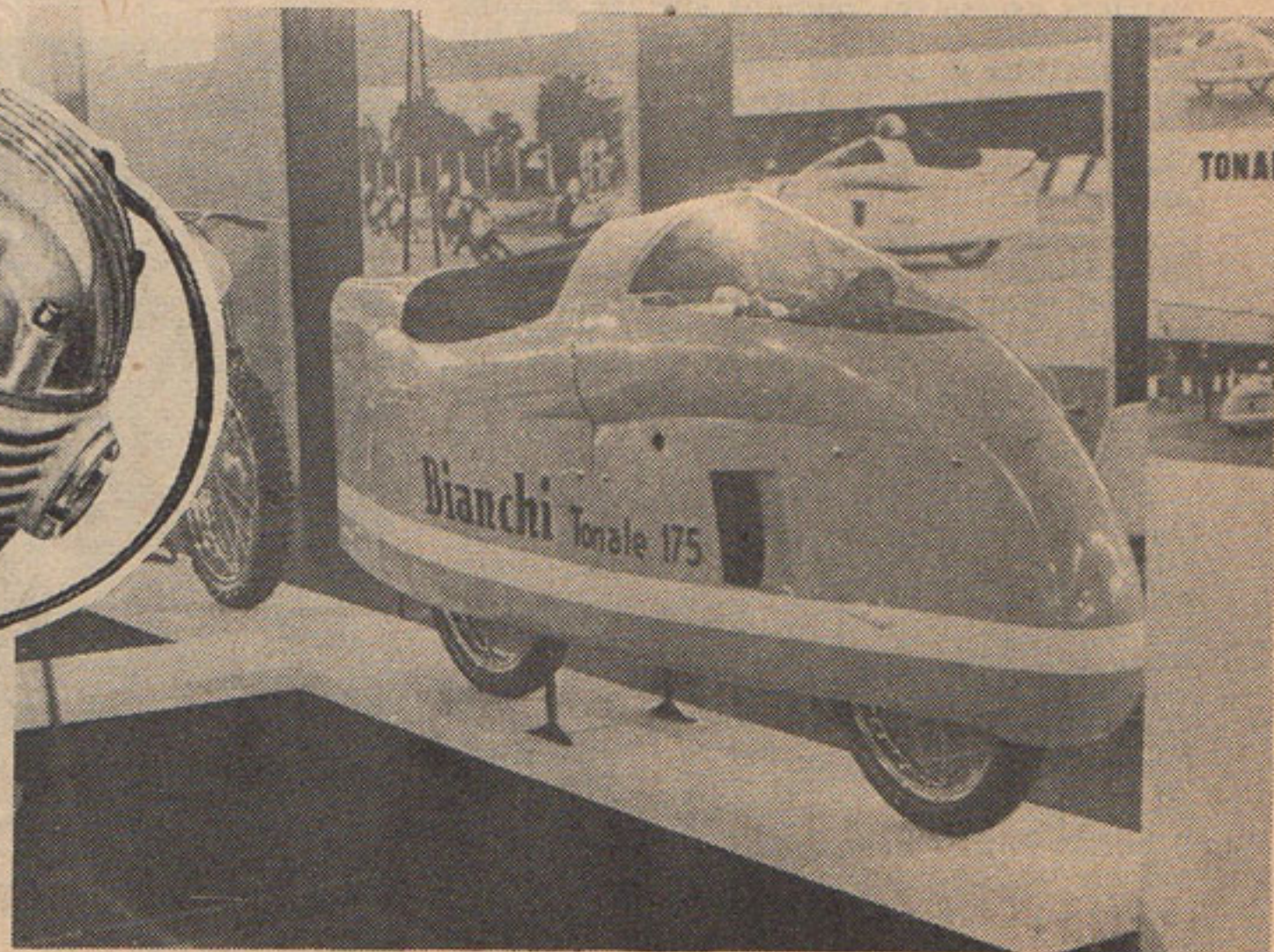
*Demm, grand spécialiste du 50 cc deux temps (rappelez-vous la série de records du monde battue l'an passé) vient maintenant au 4 temps, avec ce joli bloc-moteur 3 vitesses.*

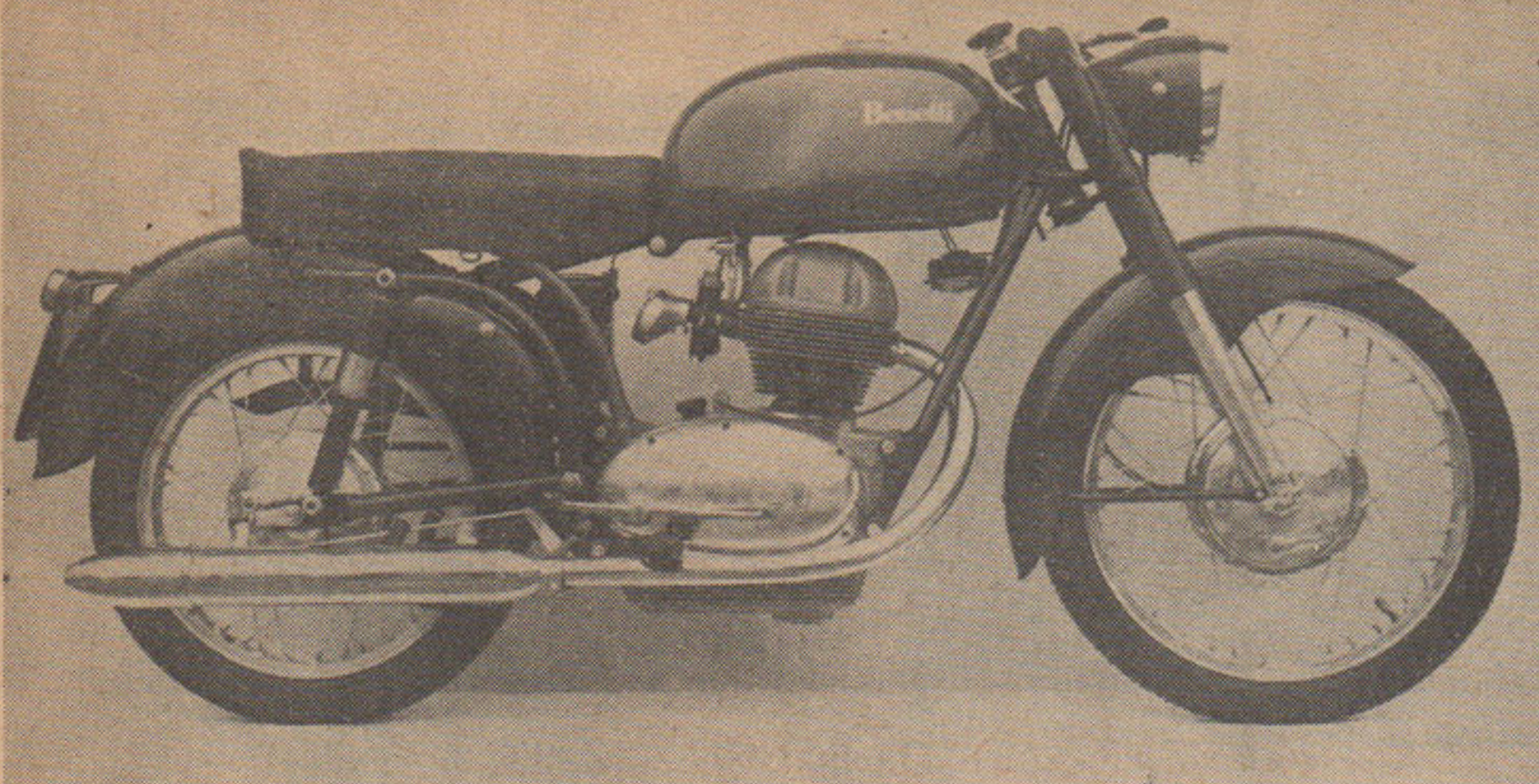


*L'Aermacchi déshabillée nous apparaît sous une forme non moins racée. Et les sportifs italiens comptent un nouveau modèle en 175 cc.*



*Au stand Bianchi, plusieurs pôles d'attraction, la machine de record, mais aussi la Bernina Sport de 125 cc, dont on remarquera le curieux cadre.*





*Le succès du 175 cc 4 temps ne se dément pas. Voici le nouveau modèle proposé par Benelli et réalisé dans la meilleure tradition italienne.*

d'assurance obligatoire, etc. De plus, il est certain que pour « motoriser » l'Italie méridionale (région la plus pauvre), les prix pratiqués sont encore trop élevés. Il y a là un marché important à conquérir à condition de savoir produire des modèles très utilitaires et à bas prix.

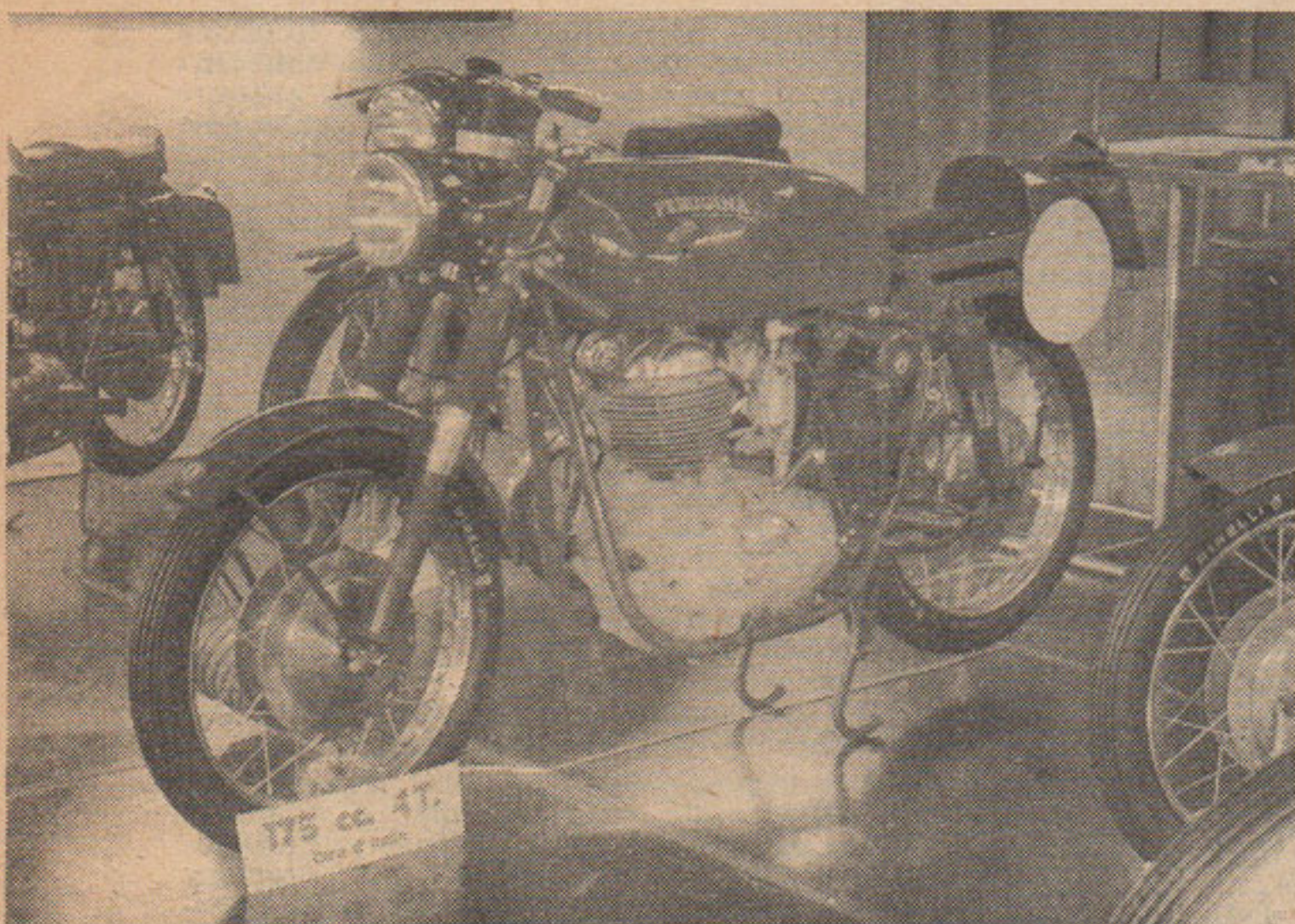
En fait, l'industrie transalpine qui s'était trouvée l'an dernier au début d'une crise en ce qui concerne le marché intérieur, a donc essayé (et partiellement réussi) de la surmonter en se tournant vers l'extérieur.

Exportation, marché commun : voilà les deux mots « clés » qui permettent de comprendre l'orientation prise par la construction motocycliste de nos voisins.

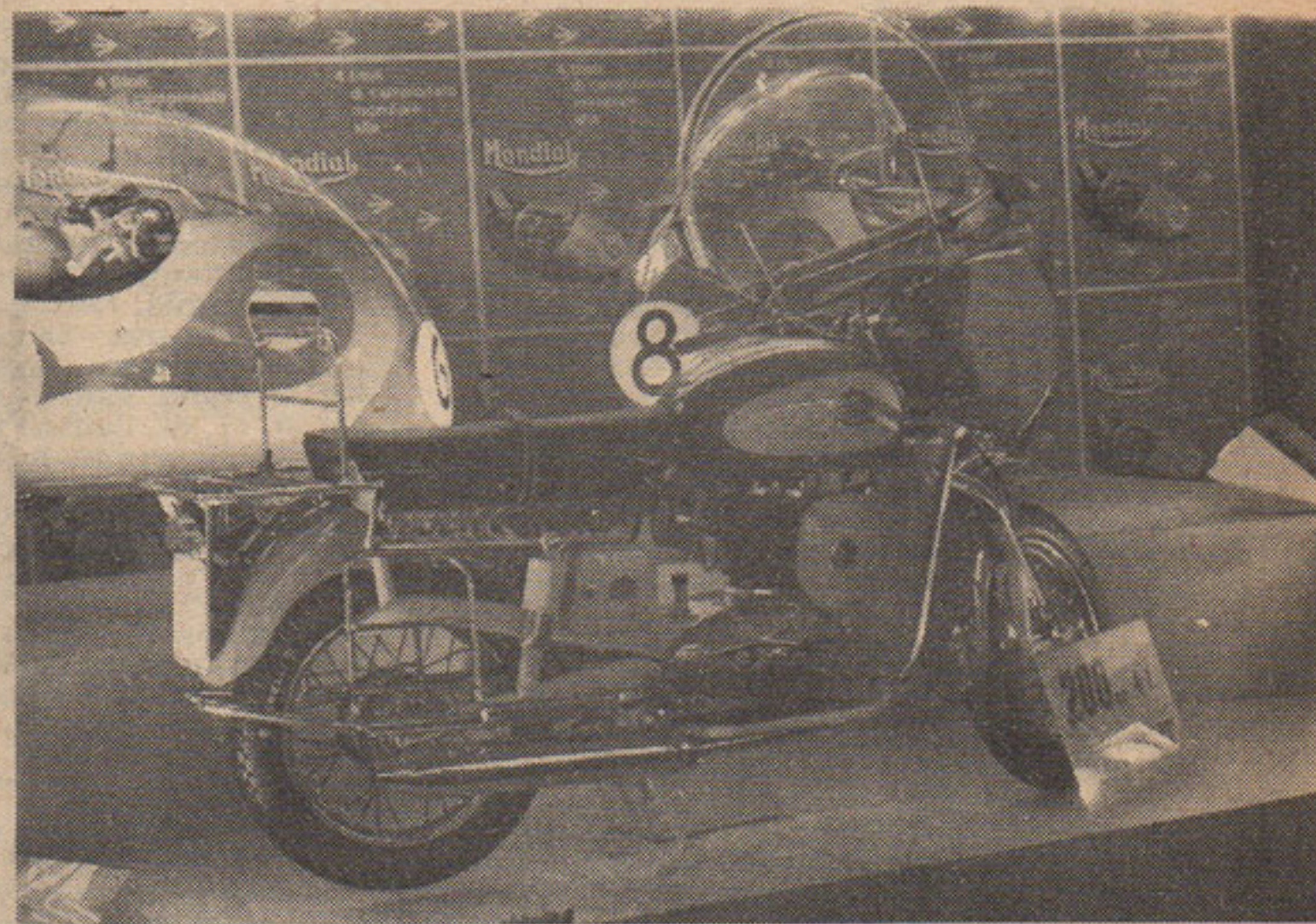
## DES NOUVEAUTÉS QUAND MÊME !

« Salon de l'attente ? » Soit, mais est-ce à dire que le Salon de Milan ne présentait aucune nouveauté. Loin de là ! Visitant d'ailleurs le Salon stand par stand (et fort rapidement) nous allons pouvoir le constater.

★



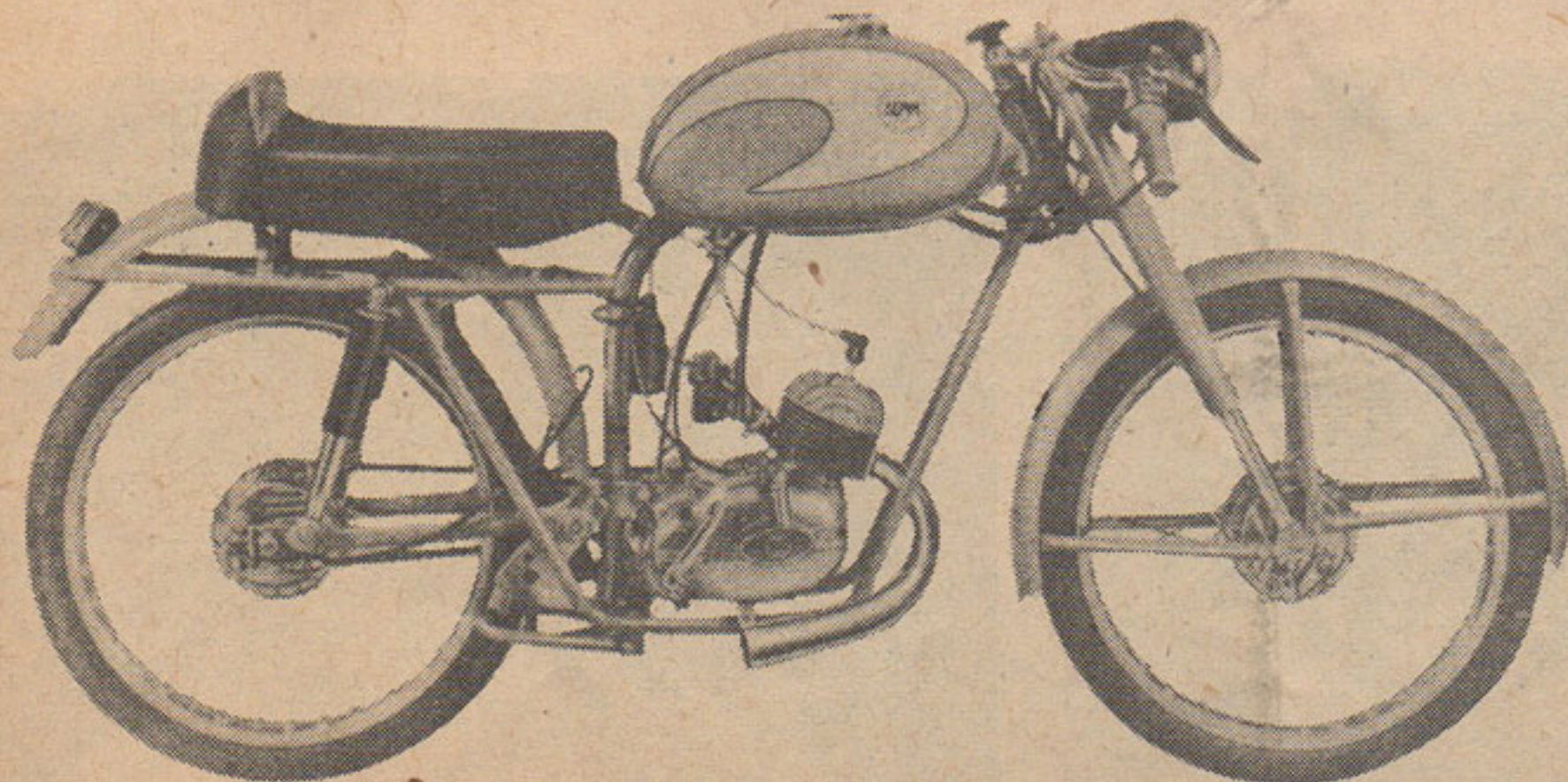
*Les petits constructeurs continuent à faire front, et l'on comprend leur succès lorsque l'on examine par exemple cette 175 Perugina.*

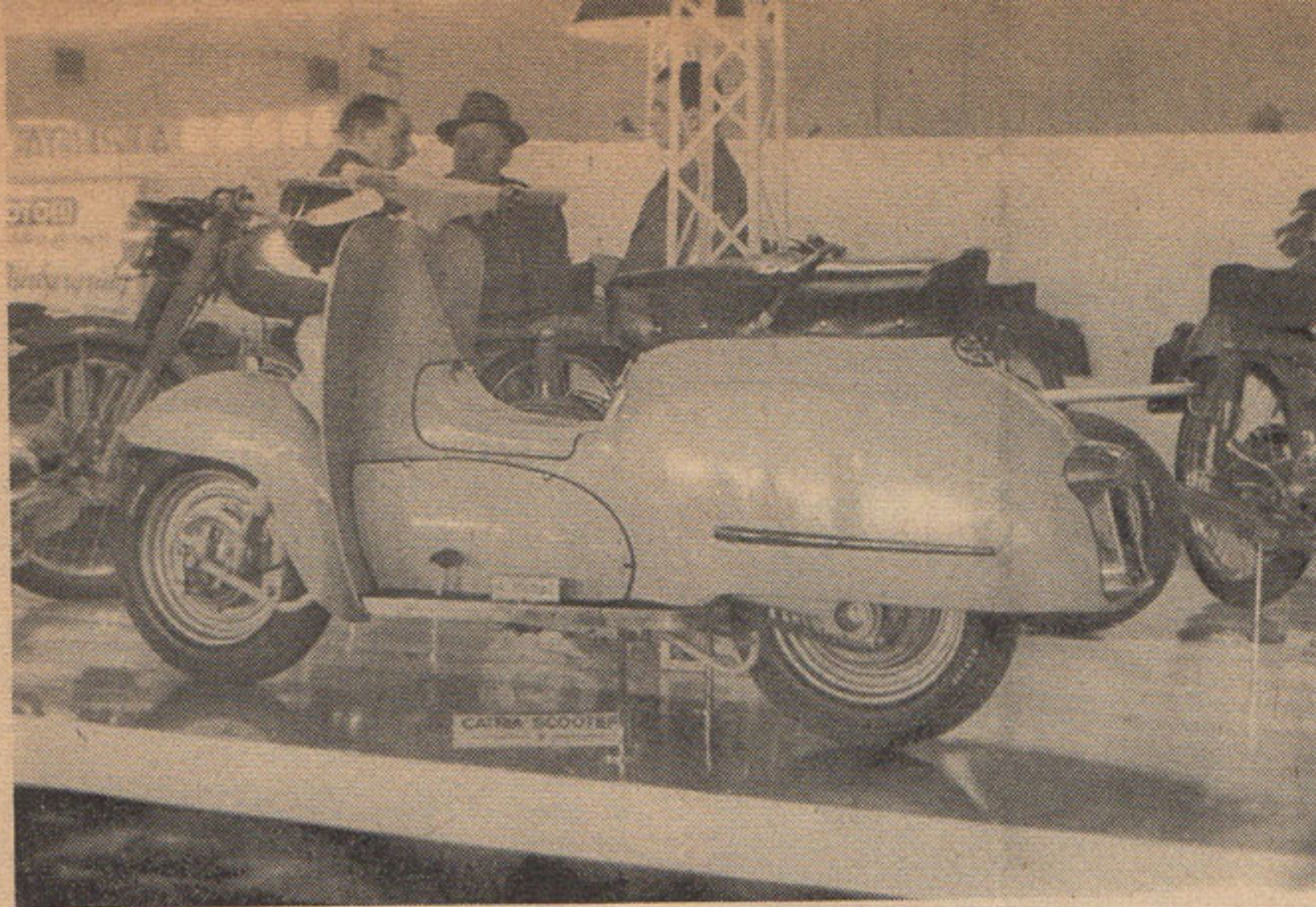


*Mondial, une marque sportive? Très certainement. Mais cela ne l'a pas empêchée d'habiller sa nouvelle 200 cc d'une manière on ne peut plus utilitaire.*

Voyons d'abord les marques « championnes du monde ». Guzzi, Gilera et Mondial, malgré leur abandon de la compétition, ne manquaient pas d'exposer leurs machines de course (et Gilera, celles qui revenaient de Monza après leur « chasse » aux records). Du point de vue de la construction de série, rien de neuf chez Guzzi (sauf pour les tris); chez Mondial une nouvelle 250 cc « sport » et une 200 cc « Confort » à roues de 15" dont le moteur est dérivé de celui de la 175 cc « Superturismo » présentée l'an dernier; chez Gilera, une belle 125 cc « Rossa-sport » attirait tous les regards; en fait elle n'est que la version améliorée de la précédente 125 cc de la marque. Un

*Il n'y a peut-être pas de compétition en 50 cc au delà des Alpes, mais est-ce une raison suffisante pour ne pas faire des modèles compétition dans cette cylindrée? Demm, après bien d'autres, pense que non.*





Devant la redoutable concurrence de Vespa et Lambretta, de nombreuses marques n'ont créé des scooters que pour l'exportation, tel Motobi qui nous présentait pour la deuxième année ce modèle.

coup d'œil, en passant sur le stand M.V., à la 250 cc à injection : cette « nouveauté » mériterait certainement que l'on s'occupe d'elle plus abondamment... s'il n'avait été impossible d'obtenir des renseignements plus précis à son égard !

★

Chez Bianchi, la machine des records tient la vedette avec la 200 cc de cross qui a permis à Soletti d'enlever la dernière manche de la Coupe d'Europe de la spécialité. Mais c'est la « Bernina » 125 cc, en deux versions (touriste et sport) qui est la nouveauté de la marque. Le moteur est un monocylindre 4 temps culbuté développant 6 CV à 6.500 t/m pour la « sport » et 5,2 CV à 5.000 t/m pour la « touriste ». Boîte à 4 vitesses dans les 2 cas.

Le carénage connaît des fortunes diverses. C'est ainsi qu'Aer Macchi « déshabille » la Chimère pour la présenter en trois versions de 175 cc dont l'une (Ala d'Oro) développe maintenant plus de 15 CV à 7.900 t/m et fait dépasser le 140 à l'heure ! La « Chimera » continue cependant sa carrière avec le carénage en 175 cc et même, maintenant, en 250 cc.

Par contre, Parilla met en vedette sur son stand un nouveau 100 cc : le Slughi, entièrement caréné. La coque auto-porteuse est formée de deux éléments en

tôle emboutie soudés électriquement. Sur ce modèle deux moteurs peuvent être montés : un 4 temps développant 6,6 CV à 6.200 t/m et un deux temps développant 5,8 CV à 5.400 t/m. Notons, en passant, le prix extrêmement bas de ce second modèle : 105.000 lire ! A signaler encore sur ce stand une nouvelle 125 cc 4 temps et une 175 cc de cross destinée à l'Amérique.

Deux autres tentatives de carénage semblent moins probantes : l'une vue sur le stand Taurus (une 250 cc « Silver Arrow ») et l'autre sur le stand Morini (sur le Sbarazzino de 98 cc). Dans ces deux derniers cas il ne s'agit en effet que de carénages reportés sur des machines normales par ailleurs.

★

On trouvait encore de nouvelles 175 cc à 4 temps chez Benelli, chez Béta, chez Mi Val; de nouvelles 125 cc à 4 temps chez Demm, chez Mi Val, chez Guazzoni, etc.

### LE QUATRE TEMPS GAGNE AUSSI LE CYCLO

D'une manière générale il est possible de dire que l'offensive des 4 temps en Italie, déclanchée il y a quelques années,

Les étrangers sont toujours surpris par les 3 roues utilitaires italiens. Mais il faut reconnaître que ce modèle Guzzi ferait bien des heureux chez nous.



continue. Certaines marques (comme Demm, par exemple) spécialistes convaincues du deux temps, produisent aujourd'hui des quatre temps et non seulement pour les cylindrées moyennes mais aussi pour les petites cylindrées.

Avec ces dernières nous abordons d'ailleurs un domaine très vaste et très mouvant. Vouloir rendre compte de toutes les nouveautés concernant le cyclomoteur risquerait de nous emmener beaucoup trop loin.

Il y a cependant une expérience qui mérite d'être rappelée : c'est celle de Viberti. La « bombe » du Salon de l'an dernier a-t-elle fait long feu ? D'un point de vue commercial certainement pas car Viberti était présent à Milan et exposait les mêmes modèles que l'an dernier augmentés de deux nouveaux cyclos à trois vitesses. Sur le plan « propagande », par contre, la production Viberti ne semble avoir en rien influé sur le reste de la production italienne.

Les cyclos restent en effet d'allure très sportive : ils ont toujours, à quelques rares exceptions près, l'allure caractéristique de petites motos. Les versions « compétition » sont toujours aussi nombreuses !

Il se vérifie cependant une tendance à l'augmentation des cylindrées et une poussée en faveur du 4 temps.

Nous ne pouvons pas tout citer, mais signalons comme très caractéristiques :

— pour les 49 cc à 4 temps : Demm, Laverda, De-ca, Parilla, Sterzl, etc.;

— les nouveaux 51 cc sans pédales de Motom (qui conserve par ailleurs ses 48 et 98 cc);

— le 65 cc à 4 temps de Ducati;

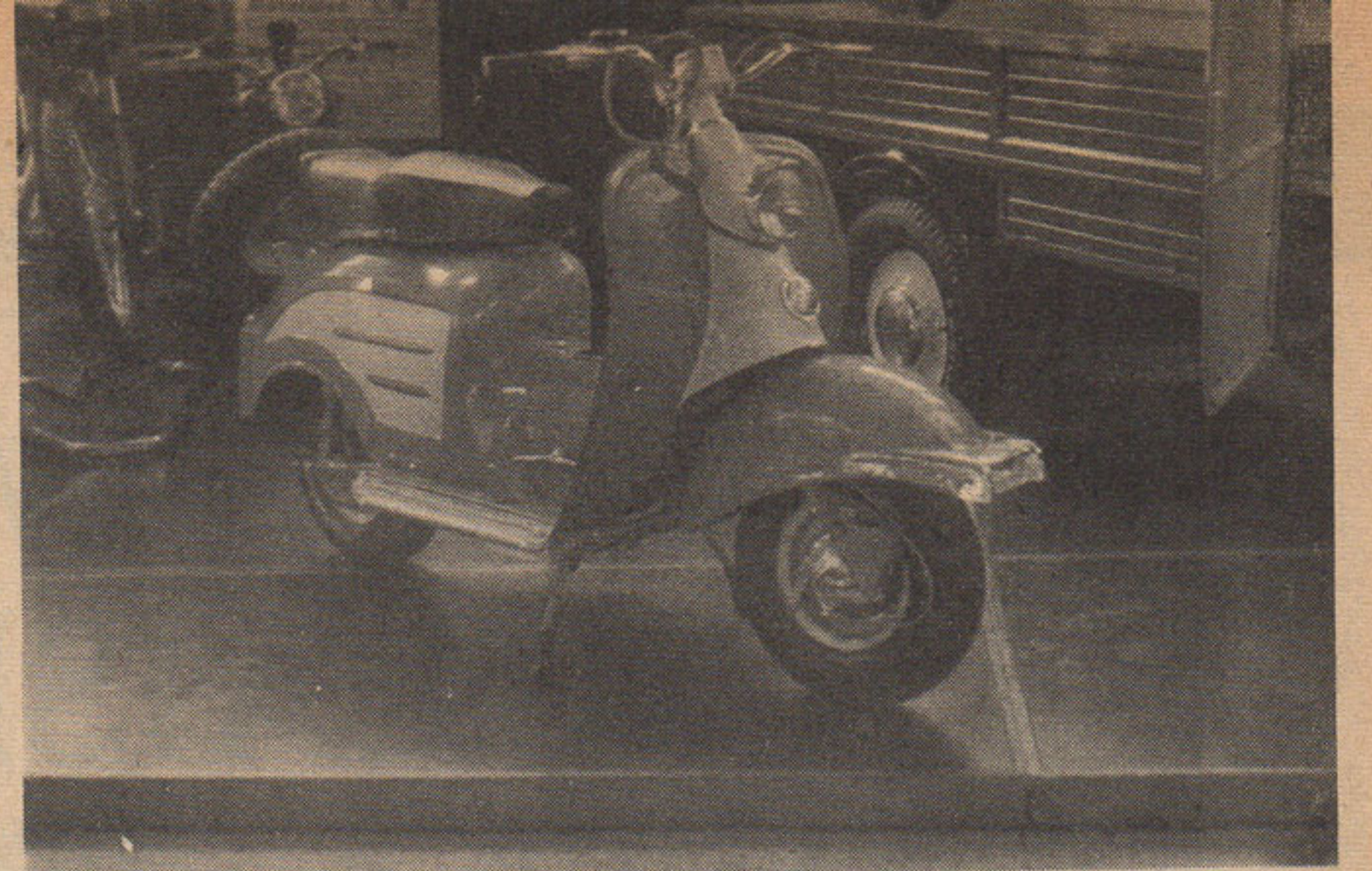
— les 75 cc à 4 temps de Capriolo, M.D.S. Ganna, etc.

Le deux temps ne perd cependant pas ses droits et, en plus des modèles que nous avons déjà vus l'an dernier, nous avons remarqué à Milan un nouveau 70 cc Garelli, un 75 cc Maserati, un 49 cc Mi Val, un 65 cc Guazzoni, etc.

### DES SCOOTERS POUR L'ÉTRANGER

Côté scooter, la grosse nouveauté, pour l'Italie, est constituée par le scooter Iso destiné à l'exportation et que nous avons déjà pu voir au Salon de Paris.

Chez Vespa, rien de bien nouveau. Le modèle de 125 cc a été rendu plus léger (81 kg) grâce à des modifications apportées à la carrosserie. Par contre, sur le



Un autre scooter réservé pour l'exportation, le C.M., qui n'est pas sans rappeler le Moretti.

stand Lambretta nous avons pu voir le 175 cc qui a été présenté il y a déjà quelques mois. Les autres modèles ont été améliorés sur des points particuliers (suspension, échappement, etc...).

A part ces « grands » du scooter, il nous a été donné de voir des modèles qui sont plus spécialement destinés à l'exportation (nous vous avions prévenus que ce mot reviendrait souvent dans notre compte rendu !).

Chez Motobi était exposé un scooter qui peut être équipé des différents moteurs de la marque : 125 cc et 175 cc à 4 temps; 125 cc et 150 cc à 2 temps. Dans la première de ces 2 hypothèses nous aurions là le seul scooter italien à 4 temps !

Chez Rumi trônait en bonne place un nouveau Formichino de 150 cc et un modèle « sport » du 125 cc (avec roues de 10").

Chez C.M. se trouvait un scooter de 150 cc à 2 temps.

Ajoutons à cela les scooters déjà connus : le « Zéphir » Aer Macchi, le « Lévrier » Parilla, etc...

Les cyclos scooters étaient aussi à l'honneur sur de nombreux stands : Benelli, Cimatti, Demm, Viberti, etc., tous avec moteurs de 49 cc.

### SUR TOUS LES STANDS : DES TRIS

Enfin il n'est pas possible de terminer cette brève revue du Salon de Milan sans dire un mot des « tris » ou « motocarri ». On en trouve partout. Toutes les marques, ou presque, en construisent et ils connaissent en Italie un succès qu'ils sont fort loin de connaître en France.

Ils sont d'ailleurs de type très différent et leur cylindrée varie de 50 à 1.000 cc. Dans cette dernière cylindrée c'est l'Aer Macchi de 973 cc à moteur diesel qui tient la vedette. A signaler aussi le 200 cc Ercolino de chez Guzzi dont la charge utile est de 350 kg et qui est très soigneusement réalisé.

★

En résumé : Salon très intéressant dans la mesure où il concrétise un effort réel de l'industrie italienne pour trouver sa place dans les échanges commerciaux internationaux dans le domaine de la moto. Regrettons l'absence de tout constructeur français (alors que les allemands étaient présents, ainsi que quelques anglais) : il y a encore à faire en Italie pour les constructions utilitaires, en particulier pour les cyclomoteurs !

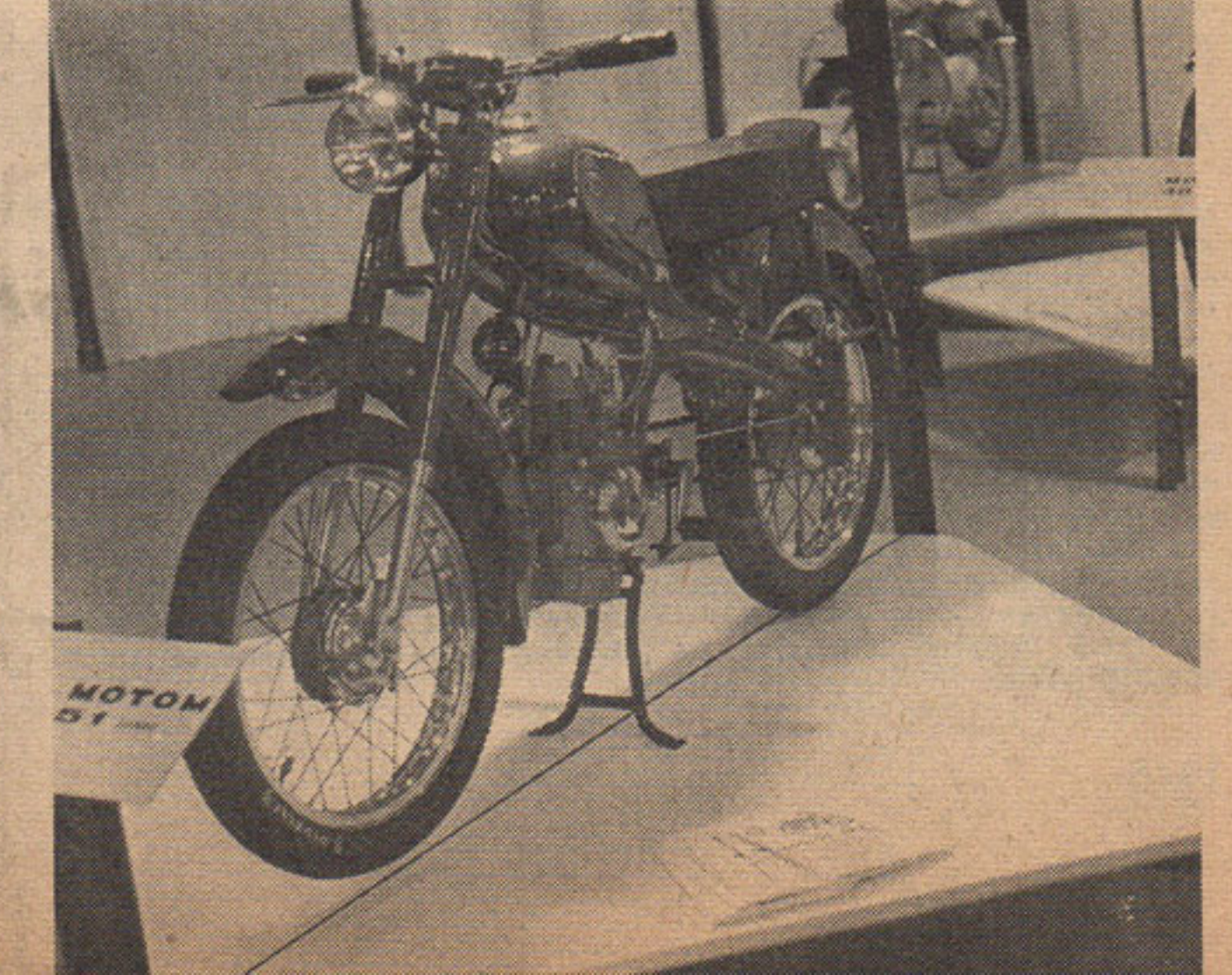
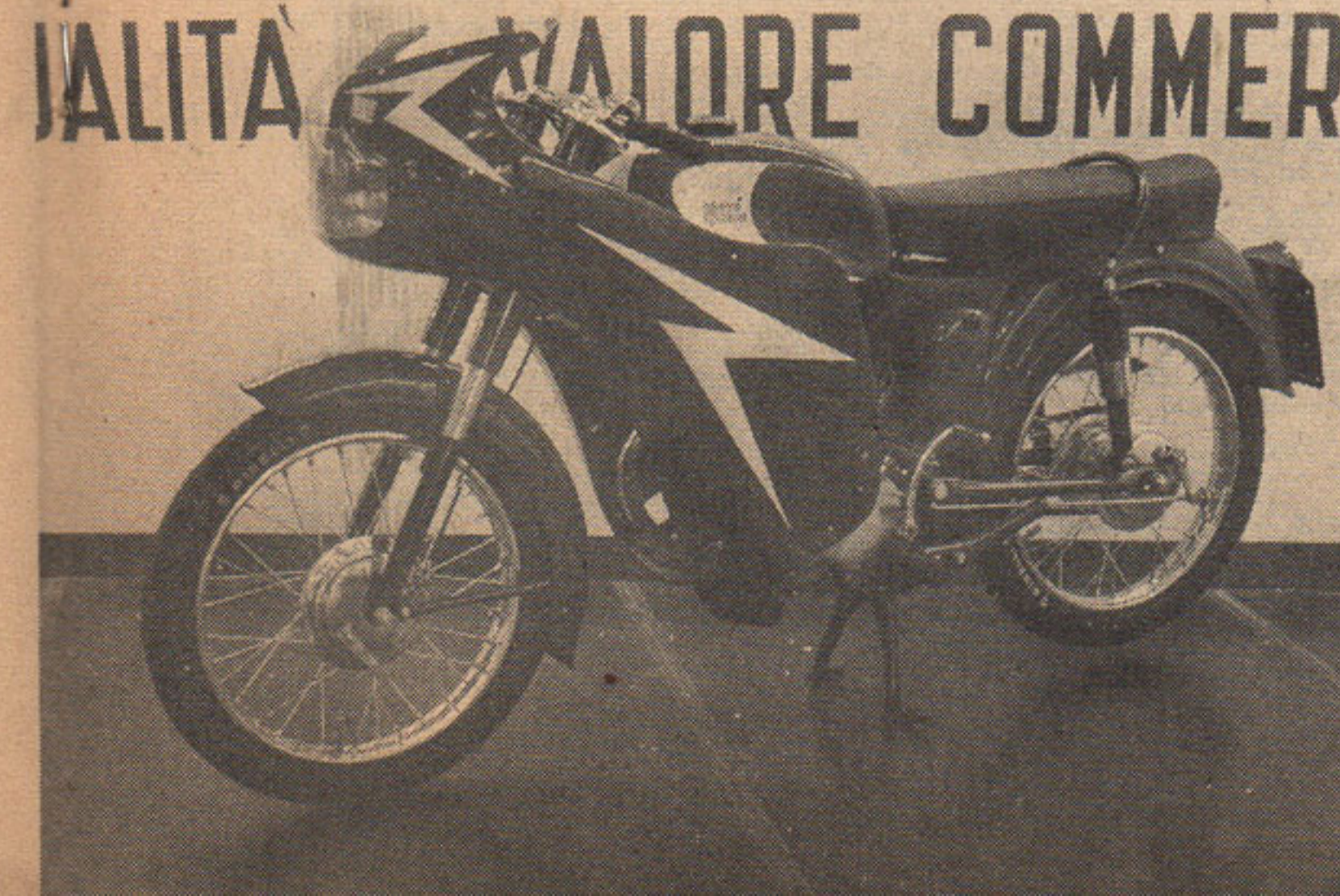
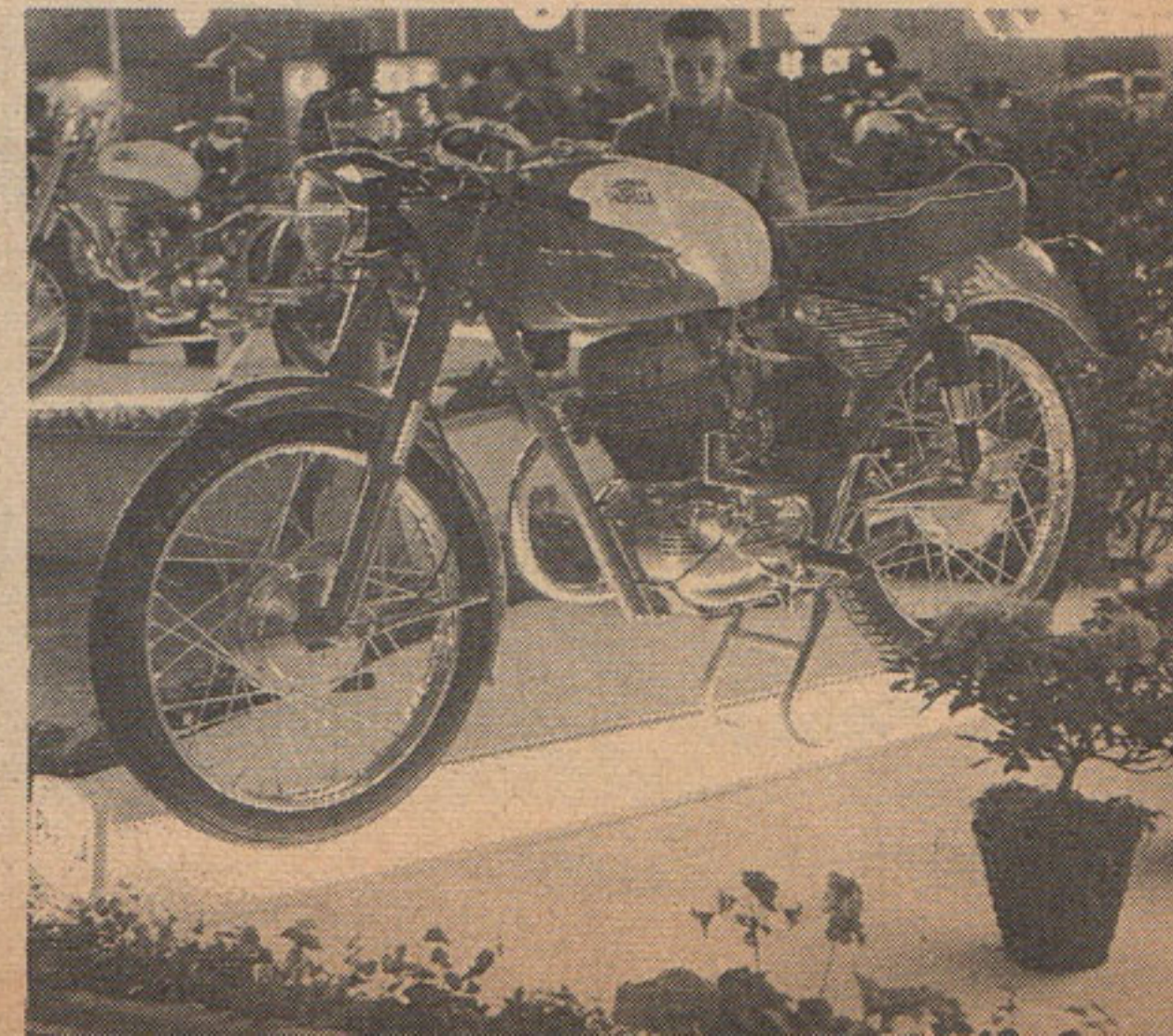
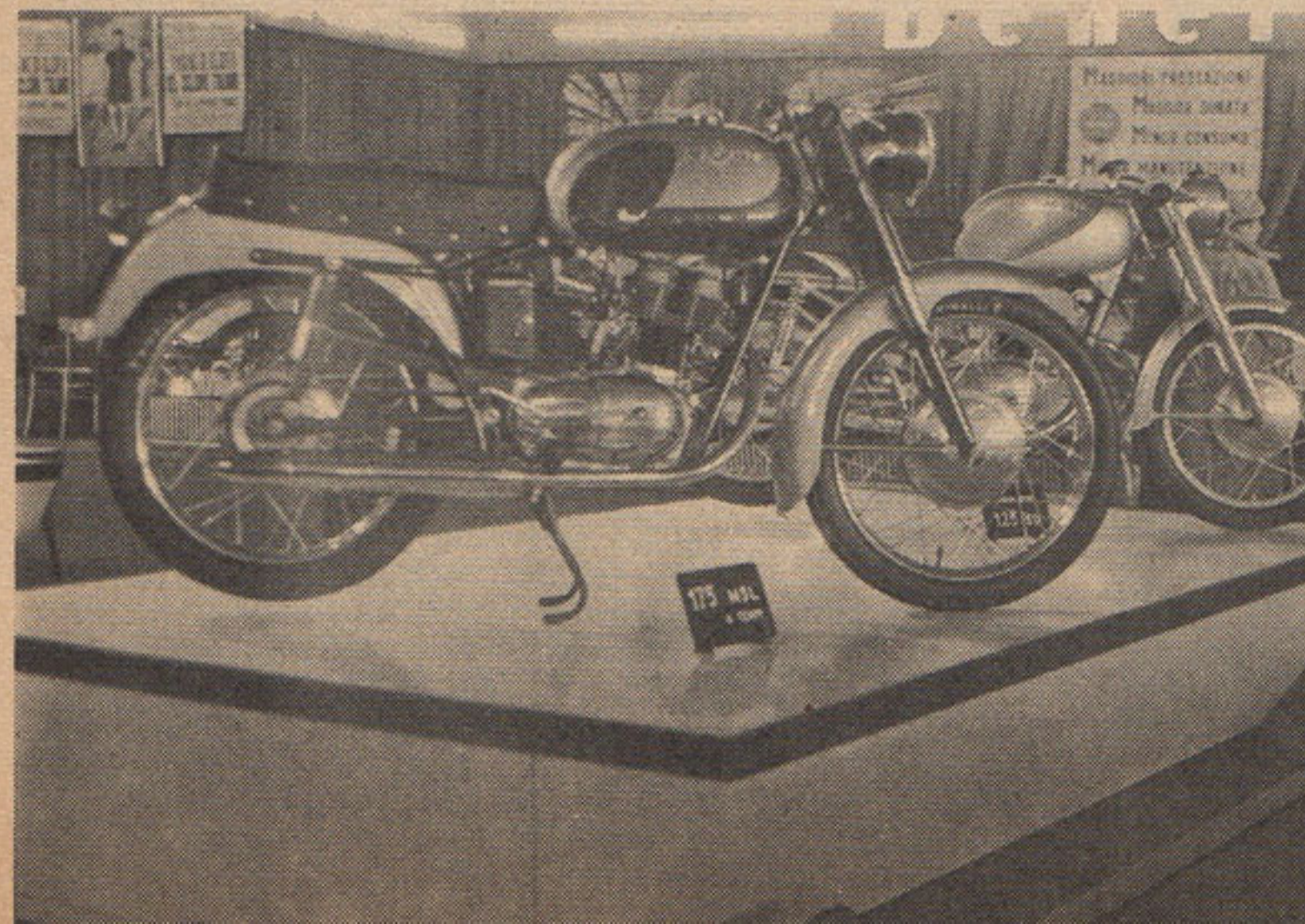
B. N.

Chez Mi-Val, une nouvelle 175 à soupapes en tête qui, comme sa petite sœur en 125 cc, possède une boîte à... 5 vitesses.

Le 4 temps regagne d'année en année du terrain. Voici la nouvelle 125 Parilla.

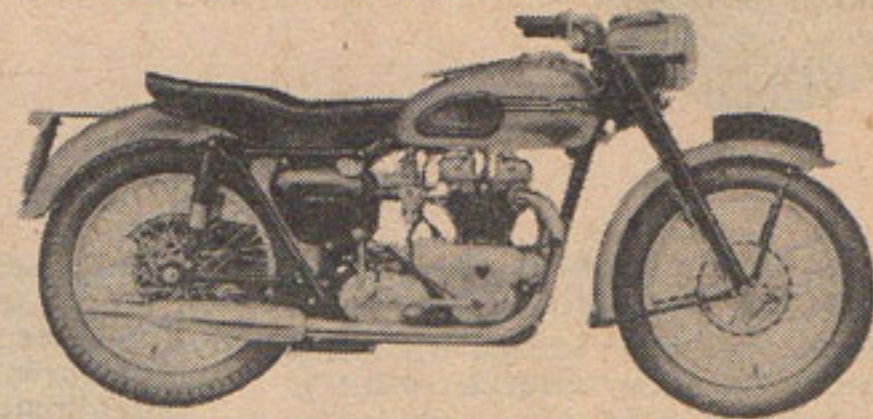
Nombreux exemples de motos carénées. Ici le 98 cc de Morini, présenté surtout en « ballon d'essai ».

Ce très classique Motom est cependant une nouveauté, car sa cylindrée est portée à 51 cc... ce qui le dispense des pédales dont il n'a que faire.



# LES TWIN S ANGLAISES SUR LA SELLETTE

## TRIUMPH T. 110



La Triumph « Tiger 110 » a déjà eu plusieurs fois l'honneur de vos colonnes. Je viens dire à mon tour ce que j'en pense. Hélas, je crains fort de mêler une fausse note au concert de louanges qui l'auréole...

Car, en effet, je n'en suis pas content du tout. Je l'avais achetée neuve en novembre 1955 et elle totalisait plus de 10.000 km quand je m'en suis séparé.

Je passerai rapidement sur son esthétique qui est connue de tous. J'aurais mauvaise grâce à la trouver laide, j'estime au contraire que c'est une machine qui compte parmi les plus belles. La finition souffre également peu de critiques; les chromes sont impeccables et résistants. C'est du chromage anglais et du meilleur. Il est nettement plus solide que celui de la Royal-Enfield « Météor 700 », que j'ai possédée avant.

Mais parlons du moteur car c'est de lui que viennent tous mes ennuis. Je signale avant que le rodage a été rigoureusement conforme aux indications de la notice d'entretien. Vidange tous les 1.500 km, huile appropriée et super Azur plus Brétocyl graphité.

Premier reproche : les 42 CV annoncés ne sont pas là. Au total, je n'en ai pas senti plus que les 36 que possédait la Météor 1953. Si la Triumph accélère mieux à hauts régimes, le couple supérieur de la Royal lui donne un léger avantage jusqu'à 100 kmh environ. En vitesse de pointe, très peu de différence : le 170 compteur a été mon maximum. Quand je pense que Motor-Cycling (Nov. 54) a testé une T. 110 de série à plus de 117 milles, soit près de 190 kmh ! Ah ! les vertus des carburants d'Outre-Manche (1)...

Seconde reproche : la solidité. Voici comment les choses se sont passées :

Jusqu'à 3.000 km : le rêve, rien à signaler. Puis c'est la magnéto qui ouvre le feu. Après quelques heures de station sous la pluie, elle me refuse tout service. Démontage, séchage, remontage à l'hermétique (coût 3.000 frs).

A 4.000 km, un serrage survient après une vingtaine de km à 100-110. Réalésage, changement de pistons. On s'aperçoit également que la culasse est fêlée, mais comme il n'y en a pas de disponible, on la remonte en attendant celle qu'enverra l'usine. Coût 26.000 francs et plus d'un mois d'immobilisation. Je me demande encore aujourd'hui pourquoi je n'ai pas bénéficié de la garantie.

Je repars, pas pour longtemps : à 5.000 km re-serrage et pourtant je ne pouvais vraiment pas à cause de l'épée de Damoclès que constituait la fente de la culasse. Mon concessionnaire parle vaguement d'essayer de me commander des pistons sous garantie. Je les ai attendus deux mois. Enfin ils arrivent ainsi qu'une culasse neuve. Hélas, ce sont des pistons cotés d'origine et la culasse neuve est également fendue...

Nouvelle attente et l'on me monte enfin des pistons cotés réparation (à mes frais !) et une autre culasse neuve. Nouvel ennui : au montage on s'aperçoit que les pistons cognent sur cette culasse !

Comme ceci se passait la veille de mon départ en vacances et que j'attendais ma machine depuis plusieurs mois, je prends un coup de sang et, complètement écoeuré, je décide de faire monter 2 joints de culasse pour que celle-ci ne touche plus.

Mais je ne pouvais pas m'en tirer à si bon compte : la dynamo ne rechargeait plus (soi-disant à cause des charbons usés) et la maison n'en ayant pas de rechange on me glisse l'adresse de la station-service Lucas. J'y vais et l'on me change la dynamo, complètement grillée, ainsi que le régulateur. Coût : 20.000 francs.

★

Ma moto à le bon goût de ne pas tomber en panne pendant les vacances, mais elle se rattrape à la rentrée. En effet, une semaine après mon retour, en grimpant une forte côte, je suis obligé de m'arrêter au milieu croyant marcher sur une patte. La vérité est plus grave : le piston gauche venait de crever !

Je donne ma machine à réparer à un nouvel agent, qui doit également changer les vis platinées grillées et une borne haute tension de la magnéto fêlée.

Le moteur tournait très bien quand je l'ai repris mais j'ai préféré vendre tout de suite, non pas par manque de confiance en la réparation, mais plutôt parce que ma Triumph m'avait coûté assez cher comme ça !

J'oubliais de signaler l'embrayage. C'est le plus mauvais des cinq machines que j'ai eues (Jonghi, Horex, Royal-Enfield, Triumph et maintenant Vincent).. En effet, il gomme avec une facilité remarquable, même avec la SAE 20 recommandée. Au moins d'août à Marseille, si vous ne dégommez pas, il est impossible de passer la première pour démarrer. Mais c'est l'hiver que les choses se compliquent : il m'est arrivé de me mettre en sueur, de renoncer à dégommer et de partir sans embrayage dans Paris. Après une dizaine de km de grincements de dents et de calages, la situation était la même à l'arrivée qu'au départ.

Je dois ajouter que, pour ne pas être en reste avec l'équipement électrique et le moteur, le compteur Smith avait également ses heures de folie : le totalisateur, aussi bien que le journalier, donnaient des indications de la plus haute fantaisie. Je peux même jurer les avoir vu rétrograder !

★

Passons à la partie cycle maintenant. — Malgré le repose-pied droit non réglable, la position est bonne, la selle bien étudiée y est sans doute pour quelque chose. La suspension AR, réglable, est impeccable, mais la fourche avant trop souple, talonne facilement.

Freinage ultra-puissant par temps sec, mais sous la pluie, le frein avant prend l'eau et devient absolument inopérant.

Certains se plaignent de la tenue de route de la Triumph. Je ne la trouve pas si mauvaise que ça et les grandes courbes peuvent être aisément prises à 140 kmh sans flottement, ni cisaillement.

Pour finir, voici en vrac quelques défauts et qualités :

- coffre à outils ridiculement petit avec une fermeture très peu pratique;
- béquille latérale inclinant très peu la moto, rendant impossible le stationnement à droite !
- filtre à air pratiquement inaccessible;
- le réservoir d'huile fuit si on le remplit;

- le carter de chaîne est trop court; l'huile est projetée sur le garde-boue, la selle et le dos des passagers;
- réglage des soupapes peu pratique. Celles-ci, d'ailleurs, cliquent énormément, même lorsqu'on se sert de l'avance;
- nécessité de découper le capotage du phare pour adapter le guidon sport de la marque;
- consommation générale assez faible : 4,15 aux 100 km;
- outillage très complet;
- dureté de la poignée tournante réglable;
- grille de réservoir pratique;
- position de la pédale de frein interchangeable car sa butée se fait sur le cadre et non sur une vis réglable. Etc..., etc...

Je ne terminerai pas en disant que malgré tout je ne suis pas mécontent de ma Triumph; ce serait mentir. Même, mis à part les nombreuses pannes que j'ai eues et qui

## NORTON "7"

J'AI acheté en seconde main, en avril 1954, une 500 Norton « 7 » « Dominator », elle était splendide (elle l'est encore), presque neuve et en parfait état mécanique, elle accusait au compteur 17.500 km; à ce jour elle en a près de 52.000 (kilométrage atteint en promenades et vacances). C'est ma première twin et Norton, croyez-moi il y a peut-être aussi bien, mieux je dis non, et puis ce nom magique est auréolé de gloire et la gloire sportive ça s'arrache comme le reste par le travail.

De cette machine voyons défauts et qualités : je n'appelle pas défauts un bouton de contact quelconque mal situé ou des repose-pieds trop hauts ou trop bas, cela se triture à la demande du pilote (entre parenthèses, je suis d'accord pour la normalisation de l'emplacement des commandes, leviers et pédales sur toutes les marques).

...Ses défauts : ça se résume en peu de choses; mécanique un peu bruyante car les autres défauts sont effacés sur les modèles plus récents, roue à broche à l'AR, moyeux freins, stop monté d'origine (pour ma part, j'en ai monté un), meilleur suspension AR.

...Ses qualités : tenue de route hors pair, fourche AV rigide et souple, moteur et boîte de vitesses sans histoire, consom-

## NORTON "88"

E TANT possesseur d'une Norton 88 depuis le début 1955, je voudrais donner mon modeste avis. Je totalise actuellement 26.000 km et tous ces kilomètres ont été parcourus avec un réel plaisir.

Je n'ai pu constater que de très rares défauts qui se font partiellement oublier par les qualités; Voici donc ces défauts :

La batterie « arrose » le carter d'embrayage et va jusqu'à attaquer le chrome du pot d'échappement gauche, ce qui est assez regrettable pour l'aspect général de la machine.

Obligation de tendre la chaîne secondaire assez fréquemment, mais je crois que ceci est dû pour une forte part à mes démarrages un peu « nerveux ».

Garde-boue arrière insuffisamment enveloppant (je dois dire que la maison Norton a remédié à beaucoup de ces petits défauts. Mais il y en a un auquel elle n'a pas remédié, c'est l'éclairage qui est nettement insuffisant (défaut rencontré sur beaucoup de motos). Celui-ci serait bon sur une 125 cc, mais sur une machine roulant au minimum à 100 kmh, c'est vraiment « jeune ».

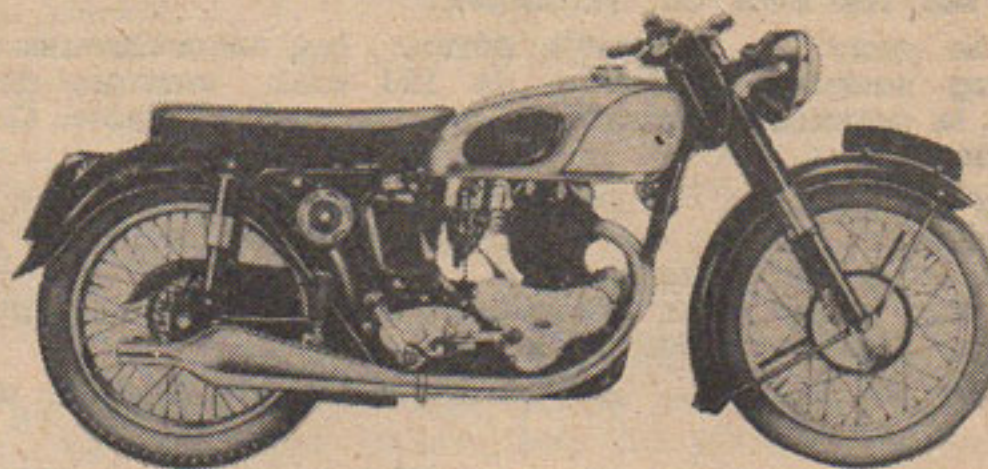
Maintenant je passe aux qualités.

Moteur : très robuste et puissant, et de plus extrêmement nerveux, exactement toutes les qualités que l'on peut demander à une moto. La seule amélioration apportée est le montage d'un gicleur de 190 à la place du 170 d'origine, donc plus de « trous » dans la carburation et l'accélération, ce qui était très désagréable; la consommation est maintenant de 4,8 l. à 5 l., à une vitesse de 100-110 kmh.

heureusement n'arrivent pas à tous les possesseurs de T 110, j'estime que c'est une machine qui, pour son prix, devrait permettre des performances meilleures et qui traîne une foule de petits défauts que leur nombre rend inadmissibles. Quant à la garantie, je ne sais pas qui est de mauvaise foi, de l'usine, de l'importateur, ou du concessionnaire, mais dans l'affaire c'est le client qui paie.

M. J. PRADET,  
Paris-18°.

(1) En se référant à l'essai signalé par notre lecteur, il apparaît, entre les lignes, que la machine essayée n'était peut-être pas tout à fait de série, tout au moins, n'était pas réglée comme une machine de série. En prenant comme exemple l'essai de The Motor-Cycle du 8 mars 1956, nous trouvons une vitesse de pointe de 163 km/h avec un maximum dans un sens de 175 km/h.



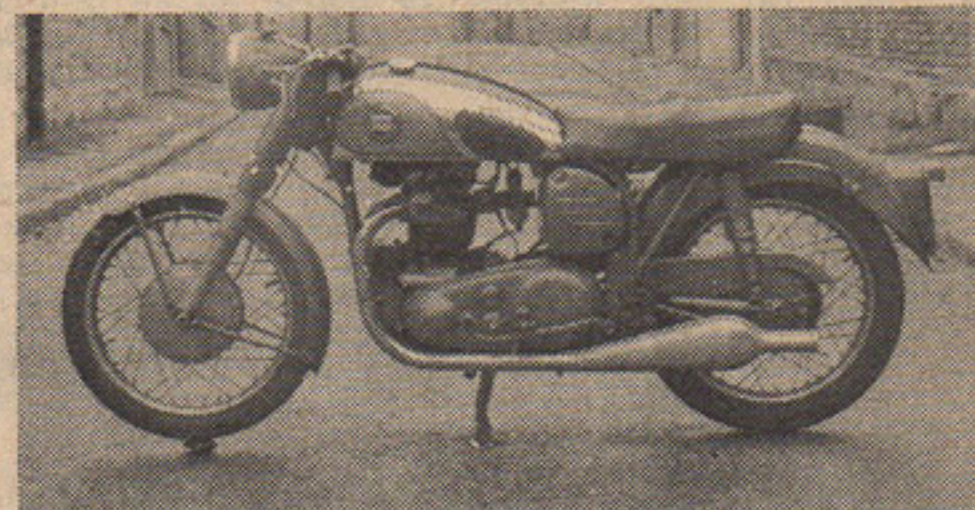
mation en-dessous d'une 250 cc 2 temps (aux dernières vacances, j'ai fait 3.050 km avec 120 litres), émaillés et chromés à toute épreuve (longévité et intempéries), installation électrique bonne et puissante.

Au point de vue réparation et entretien, deux rodages de soupapes, changé deux roulements roues AR, une tige culbuteur, un pignon d'entraînement dynamo (pignon en celoron), 2 chaînes AR, deux pneus AV, trois pneus AR, deux chambres à air (par prudence), vidange moteur tous les 1.500 km, vidange BV tous les 10.000 km, une dose brécocyl par plein de réservoir (près de 15 l).

\*Pression pneus 1,5 kg à l'AV (pneu 21 x 3), 1,8 kg à l'AR (pneu de 19 x 3,50), c'est un peu dur, je le sais, mais je n'aime pas me dire « tu viens de crever ». Avec les pressions annoncées plus haut, si on dégonfle c'est net.

Je vais arrêter l'hospitalité que *Moto-Revue* me donne dans ses colonnes en formulant le vœu de voir, dans quelques mois, reprendre nos sorties, et nous adresser de nouveau, en nous croisant, ces saluts de la main qui doivent se généraliser pour nous rapprocher.

M. R. GAILLARD René,  
Vincennes (Seine).



Décalaminage à 8.000 km et puis à 17.000 km où je n'ai constaté aucune trace d'usure anormale. Bruits mécaniques pratiquement nuls, le moteur étant bien réglé, mais le bruit de l'échappement devient « sec » à un certain régime.

Boîte de vitesses parfaitement étagée et d'une douce précision.

Partie cycle. — Grande simplicité de démontage de tous les organes, émail de très bonne qualité et d'une très agréable couleur; confort épatant (à condition de respecter strictement les doses d'huile, dans les éléments des fourches avant et arrière).

Tenue de route « incomparable » (j'ose avancer le mot incomparable, qui semblerait exagéré pour certains, mais ayant « piloté » la plupart des grandes marques anglaises et germaniques, jamais je n'ai rencontré une tenue de route semblable), on est littéralement guidé par des rails et prendre un virage est une véritable griserie où l'on ne sent aucune dérobade de la part des suspensions.

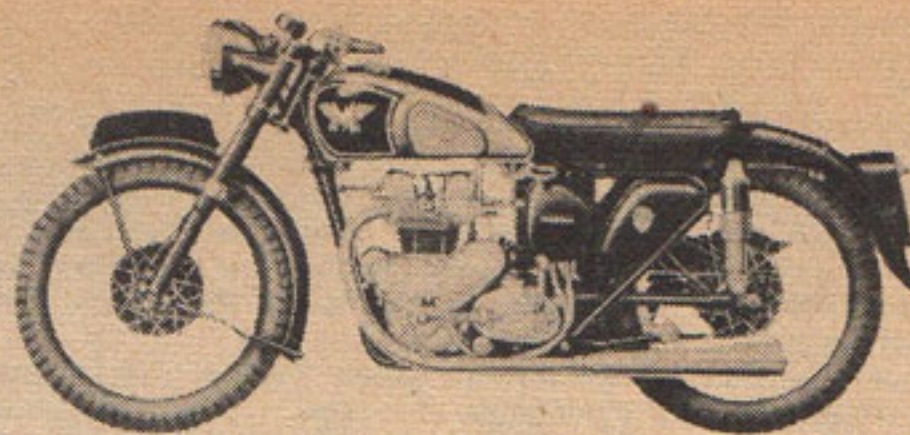
Les seuls reproches sérieux que je pourrais faire seraient : 1° son prix élevé et 2° le manque de depositaires.

Je suis actuellement sous les drapeaux en Algérie et il me tarde d'enfourcher mon fidèle « coursier ». Pendant tout mon kilométrage, je n'ai eu aucun ennui, même pas une crevaillon, vu que je change mes pneus alors qu'ils m'offrent encore une bonne sécurité.

M. QUIE,  
Territoire du Sud Algérien  
(Algérie).



## 600 MATCHLESS



**J**'AI pris livraison de cette machine en juillet chez M. Aris, mais n'ayant que 4 jours de permission à cette époque, j'ai attendu d'être de retour de ma deuxième permission ou j'ai passé 60 jours avec ma machine et fait 12.000 km, dont 4 fois Bordeaux-Paris en 15 jours.

Au premier abord, c'est une très belle machine d'une belle présentation. Rouge-noir et chromes; dommage que le carter de chaîne primaire ne soit pas en aluminium poli comme sur les BSA ou Triumph.

**Partie cycle.** — Un petit défaut, les amortisseurs arrière sont trop souples au-dessus de 120 kmh, surtout dans les courbes, la machine « cisaille », ça n'a rien de drôle. On a un petit frisson...

**Pour le freinage.** — Des vrais freins doubles came, genre BMW, seraient mieux, car vu le poids de la machine, il faut serrer à fond sur l'avant.

Un bon point pour Matchless, la machine ne vibre pas, chose que faisait la 500 AJS.

**Moteur et Boite.** — Aucun reproche, un réglage de cul-

buteurs et c'est tout.

**Consommation.** — A 100 kmh, 5 l. J'ai fait 150 km avec 7 l. entre 100 et 120 kmh. Huile : insignifiant à ce sujet. Pas de projection, de la chaîne secondaire, à condition de respecter le niveau.

Je graisse à la Castrol (Grand-Prix. en été - XL, en hiver).

**Comme réparations :** j'ai changé le câble des gaz qui s'effiloçait, et 2 ampoules de veilleuse, ainsi que 2 joints en fibre en haut d'arbre à cames et au réglage de la pression d'huile, joints remplacés par des métallos-plastiques.

C'est la machine idéale. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup mieux actuellement, peut-être une Daytona ?

Et pour les mordus, entre Rambouillet et Chartres, les DS 19 ont droit à voir le feu rouge.

Pour le moment, j'envisage le montage d'un deuxième carburateur et on ne doit pas aller loin des 180 kmh.

M. A. BLANC,  
ECS SP 86-797  
A.F.N.

## TRIBUNE LIBRE

### CE QU'IL NOUS FAUDRAIT

**A** PRES la récente augmentation sur les motos étrangères (20 %), je crois qu'il a y de quoi être pessimiste à l'achat d'une twin britannique ou allemande : 450.000 francs en moyenne pour une 500 cc ! L'augmentation est sèche à laisser rêveur le meilleur motard.

Cependant, il devrait y avoir une solution si nos constructeurs — Dieu sait s'ils le pourraient — se donnaient la peine de créer un modèle de 500 mono ou bicylindre de préférence, rapide et robuste, qui ne nous ferait pas regretter la construction étrangère.

Je sais que la construction de cette 500 serait en concurrence avec les machines étrangères. Mais, avec la volonté de faire mieux on peut arriver. Je pense en ce moment à la 175 Terrot : bravo à cette firme qui, on peut le dire, s'est hissée au niveau de la production allemande et... italienne avec son modèle sport.

C'est là un premier pas qui a l'air d'être bien franchi, maintenant pour l'autre il faut « 500 ». Allez-y constructeurs, que vous soyez Motobécane, Terrot, Peugeot, etc... « Impossible » n'est pas français, et créez-nous cette twin nationale que chacun désirera et qui n'aura rien à envier à ses concurrentes.

J.-P. CAMPANATO,  
BEAUNE (C.-d'O.).

### ELUCUBRA., C.S.I. ONS !

**J**'APPRENDS dans votre N° 1365 que la Commission Sportive Internationale de la F.I.M. vient de prendre quelques sages décisions qui étaient attendues par tout le monde motocycliste, cependant :

1° La mesure concernant la limite de poids des coureurs me semble un peu timorée, je propose un minimum de 100 kg (j'en connais déjà un, coureur). La pesée, cela va de soi, aura lieu au pesage avant le départ, en tenue de Folies sisters afin d'éviter les astuces de certains qui n'hésiteraient pas à se barder de clés anglaises.

2° Au sujet du carénage, je suis pour l'interdiction totale. Il n'y a aucune raison d'en avoir.

Les coureurs actuels peuvent, aussi bien que les anciens, courir à l'air libre. L'augmentation de vitesse due aux tôles est nuisible. Les utilisateurs journaliers étant bien aises de pouvoir agiter bras et jambes pour se réchauffer, inutile donc d'avoir une protection pour les uns et pas pour les autres.

3° Très bien l'autorisation de deux ACT sur les machines de sport, tout ceux qui ont des triple ACT seront bien attrapés !

En conséquence, je verrais assez bien les machines de série équipées d'un ACT avec bien entendu des tromblons, un petit guidon, réservoir dural bien sûr, et carburateur racing, pourquoi pas ?

H. VIVIERE,  
Bayonne.

### VIVE LE CROSS EN 250<sup>CC</sup> !

**L**ECTEUR assidu de *Moto-Revue*, depuis de nombreuses années, je me permets de vous donner mon avis sur les courses de cross en 250 cc, en espérant trouver place dans vos colonnes.

Je cours moi-même en 250 cc, et je crois qu'un débutant a beaucoup plus de facilité à courir dans cette catégorie que dans une catégorie supérieure.

D'abord, au point de vue pécunier, les frais sont bien moindres, aussi bien pour acquérir la machine que pour les réparations.

D'autre part, l'apprentissage en 250 cc est plus facile et permet d'arriver dans les catégories supérieures avec plus de chance de réussite.

De plus, l'organisation d'une course de 250 cc est moins coûteuse.

Je suis partisan d'un Championnat inter-ligues.

On verrait, comme par le passé, reprendre les courses en 250 cc toutes les semaines. Je pense parler ainsi au nom de beaucoup de coureurs.

GROB René,  
Bagnole (Seine).

★

**L**AISSEZ-MOI vous féliciter pour votre constante et très astucieuse campagne « pour une compréhension plus juste » du sport dit « Moto-Cross » par la F.F.M. Elle a beau avoir une « très respectable inertie », à force de patience... Championnat de France pour les 250 cc, donc généralisation des courses en cette dernière catégorie... sont les premiers résultats. Vous êtes les premiers, sinon les seuls, à avoir compris qu'une bourse de jeune et une moto d'importation, spéciale, réputée (donc chère, environ 525.000 francs) sont très peu conciliables. Aussi des courses de 250 cc moins onéreuses, pour un départ, favoriseront bien des vocations à se « matérialiser ».

R. JANSON,  
Clamart (Seine).

N.D.L.R. — Vous avez pu voir que la Commission de Moto-Cross de la F.F.M. fait actuellement preuve de la meilleure compréhension des problèmes sportifs. Faisons-lui confiance pour préparer le Championnat inter-ligues en 250 cc en vue de la saison 1959.

# ACTUALITÉS

## LA VIE INDUSTRIELLE

### L'INDUSTRIE FRANÇAISE FACE AU MARCHÉ COMMUN

La collaboration intime entre inventeur qui crée et industriel qui exploite, est aujourd'hui d'une acuité intense avec la création du marché commun adopté par l'Assemblée Nationale.

Cette importante décision se traduira en définitive (dans un avenir plus ou moins lointain), par la suppression progressive des barrières douanières, et l'établissement d'une libre concurrence entre les six pays adhérant au marché commun. Disposition sage en son principe; premier pas vers une Europe unifiée; mais aussi situation grave pour l'industrie française travaillant à des prix de revient élevés dus notamment au taux des charges sociales (40 % de charges sociales en France contre 16 % en Allemagne).

Comment l'industrie française doit-elle s'adapter à cette situation nouvelle ?

#### MARCHE FRANÇAIS.

L'industrie française restera longtemps encore handicapée par ses prix de revient. Il faut compenser cette situation défavorisée par la qualité de nos fabrications.

Il faut perfectionner constamment ces fabrications, il faut faire mieux. Il faut faire nouveau, et cela en développant et en appliquant, avec un plein épanouissement, l'esprit inventif de nos ingénieurs et de nos techniciens, en collaboration intime avec l'industrie.

A cette condition seule l'industrie française protégera ses créations contre les importations venant de l'étranger.

#### MARCHES ÉTRANGERS.

Devant la création du marché commun, l'industrie française doit élargir ses vues : elle ne peut se contenter d'une position défensive sur le marché français; elle doit, bien au contraire, confiante dans le génie inventif français, dans la qualité française et le goût français, aborder courageusement la lutte sur le marché commun, rayonner à l'étranger et y mener une lutte commerciale vigoureuse par les exportations de ses créations nouvelles.

La situation internationale actuelle (marché commun) impose avec une acuité intense le progrès technique par l'invention et la collaboration intime : inventeur-industriel.

(Communiqué par MM. Bert et De Keravenant, Ingénieurs-Conseils en propriété industrielle.)

## NOUVELLES TOURISTIQUES

### OUVERTURE D'UN BELVEDÈRE AU-DESSUS DU CENTRE ATOMIQUE DE MARCOULE (GARD)

Un belvédère exposition a été construit par le Commissariat à l'énergie atomique au-dessus du centre de production du plutonium de Marcoule.

Ce belvédère est accessible au public jour et nuit et aucun droit d'entrée n'est perçu. De la terrasse du belvédère, on

peut avoir une vue panoramique des parties principales du Centre : bâtiment de la pile G1, usine d'extraction du plutonium (en voie d'achèvement), chantier des bâtiments des piles G2 et G3 et des centrales électriques que ces piles alimentent.

Le bâtiment qui abrite cette terrasse comporte également deux petites salles dans lesquelles ont été réunis quelques éléments d'exposition destinés à renseigner le public sur l'énergie atomique en général et sur le centre de Marcoule en particulier. Ces deux salles sont accessibles au public de 8 h 30 du matin jusqu'à la nuit. Il n'a pas encore été décidé si ces salles seraient ouvertes en hiver.

Il est possible d'accéder au belvédère par une route carrossable à partir de Bagnols-sur-Cèze (Gard). L'itinéraire d'accès est jalonné depuis l'embranchement sur la route nationale 580 du chemin départemental 765.

### LA SUÈDE SUPPRIME LES DOCUMENTS DOUANIERS

Déjà, l'Autriche a autorisé l'entrée des véhicules de tourisme (voitures ou deux roues) sur son territoire et sans présentation de documents douaniers, quels qu'ils soient.

Actuellement, la Suisse et l'Allemagne se proposent d'adopter la même attitude, et la Suède vient de faire connaître qu'elle entendait s'aligner sur les pays précédemment nommés, allant même jusqu'à envisager d'étendre la suppression des documents douaniers aux véhicules commerciaux tels qu'autocars, camions, taxis.

On le voit, le principe de la libération des frontières gagne du terrain de mois en mois, du moins dans les pays soucieux de développer au maximum leurs activités touristiques.

A propos, et la France, dont la position sur ce plan a bien besoin d'être redressée ?

### GILBERT RIÈS N'EST PLUS

Le Moto-Club du Berry vient d'être frappé douloureusement par la mort accidentelle de l'un de ses coureurs de renom.

Gilbert Riès est décédé des suites des blessures reçues dans un accident de voiture. Il était dans sa 29<sup>e</sup> année.

Riès commença à courir en 53 sur une D.S. Malterre, épaulé par M. Rabot, son mécanicien.

Il courut avec P. Léchelon en side, et avec Bernard Guérin.

Sa saison 54 fut uniquement consacrée au solo. Il s'aligna à la côte Lapize, Provins, Mulhouse, Bourges; aux Coupes du Salon, etc... et sut se faire remarquer dans ces différentes réunions.

A son palmarès, une 2<sup>e</sup> place aux 2 heures de Monthléry, une 5<sup>e</sup> placée au Bol en 54.

G. Riès laisse une femme et 2 enfants. Que sa famille veuille bien trouver ici les condoléances émues de tous ses amis et admirateurs, et de tous ses camarades du M. C. Berry, qui s'enorgueillit d'avoir porté le nom de Gilbert Riès au tableau d'honneur de la compétition française.

## DANS LES PÉTROLES

### L'ESSENCE MOINS CHERE... EN ANGLETERRE !

Le gouvernement britannique a récemment décidé, en accord avec les représentants des Raffineries, de diminuer de 3/4 de penny (soit à peu près 3,75 de nos francs) le prix de vente du gallon d'essence (qui représente 4,543 litres). Cette baisse atteint donc 0,80 francs par litre.

De plus le fuel bénéficie lui aussi d'une baisse légèrement inférieure : 1/2 penny par gallon, soit un plus de 50 centimes par litre.

Le Président de l'Union Nationale des Industriels Britanniques, M. C. S. Garland, a déclaré que ces décisions étaient les seules de nature à juguler la hausse des prix et à rétablir la stabilité de la monnaie.

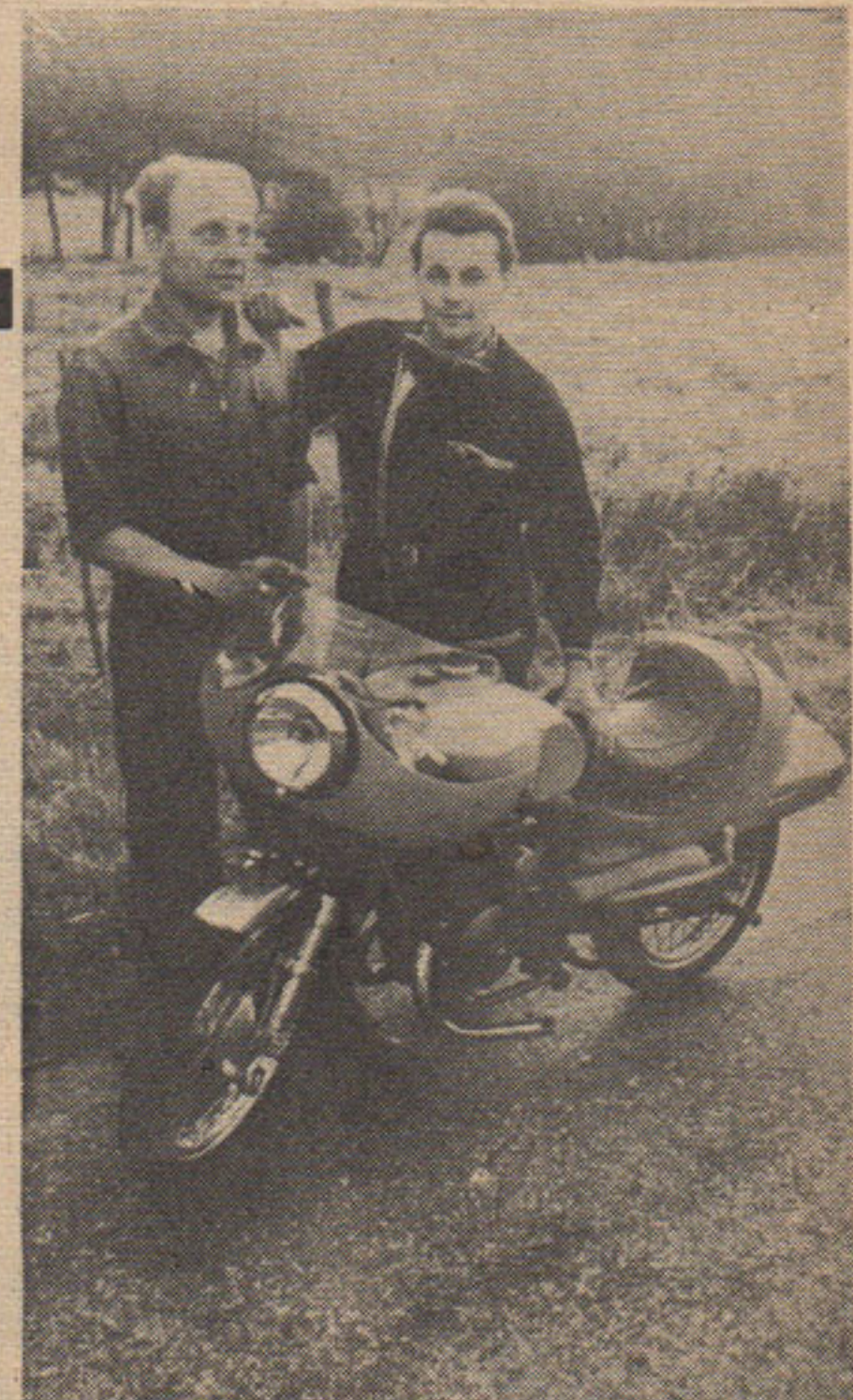
Notre Président du Conseil ne partage pas cet avis puisqu'il vient d'augmenter une N<sup>e</sup> fois les prix des carburants vendus en France, où, sans doute, il trouve les prix et la monnaie parfaitement stables !

On conçoit que l'on ne nous prenne plus guère au sérieux à l'étranger !

### DU PÉTROLE RUSSE CHEZ LES ANGLAIS

Des compagnies pétrolières anglaises indépendantes ont fait venir en Grande-Bretagne, depuis le début de l'année la valeur de plus de deux millions de livres sterling de pétrole importé d'U.R.S.S.

A noter que ce niveau n'avait encore jamais été atteint en Angleterre.



# LES GILERA DES RECORDS



La 125 cc est la machine qui s'est déjà souvent alignée dans les Grands Prix Internationaux avec des fortunes diverses.



Bicylindre; double ACT commandés par des pignons en cascade, placés entre les deux cylindres (très inclinés vers l'avant). A l'extrémité gauche de l'arbre à cames commandant l'admission se trouve le double rupteur pour l'allumage. La batterie est placée derrière la selle et les deux bobines sont fixées sur les tubes du cadre, à l'avant. Cylindrée : 124 cc (40 x 49,6 x 2). Puissance : 20 CV à 12.000 t/m. Taux de compression : 11 à 1. Deux carburateurs Amal G.P. à cuve unique, tubulures d'admission antivibratoires et éléments isolants en caoutchouc.

Transmission primaire par pignons. Embrayage à disques multiples en bain d'huile.

Boîte de vitesses formant bloc avec le moteur et comportant 6 rapports commandés par sélecteur placé à droite.

Le cadre est un double berceau avec entretoises. Suspensions classiques.

Les roues sont équipées de pneus de 2,5 x 18. Moyeux freins à double came. Le poids, avec le carénage, est de 100 kg.



La 175 cc est dérivée de la machine qui a participé cette année au Tour d'Italie en formule F2 sport.



Bicylindre. Alésage : 46 mm. Course : 52,6 mm. Puissance développée : 23 CV à 11.200 t/m. Taux de compression : 10,7 à 1.

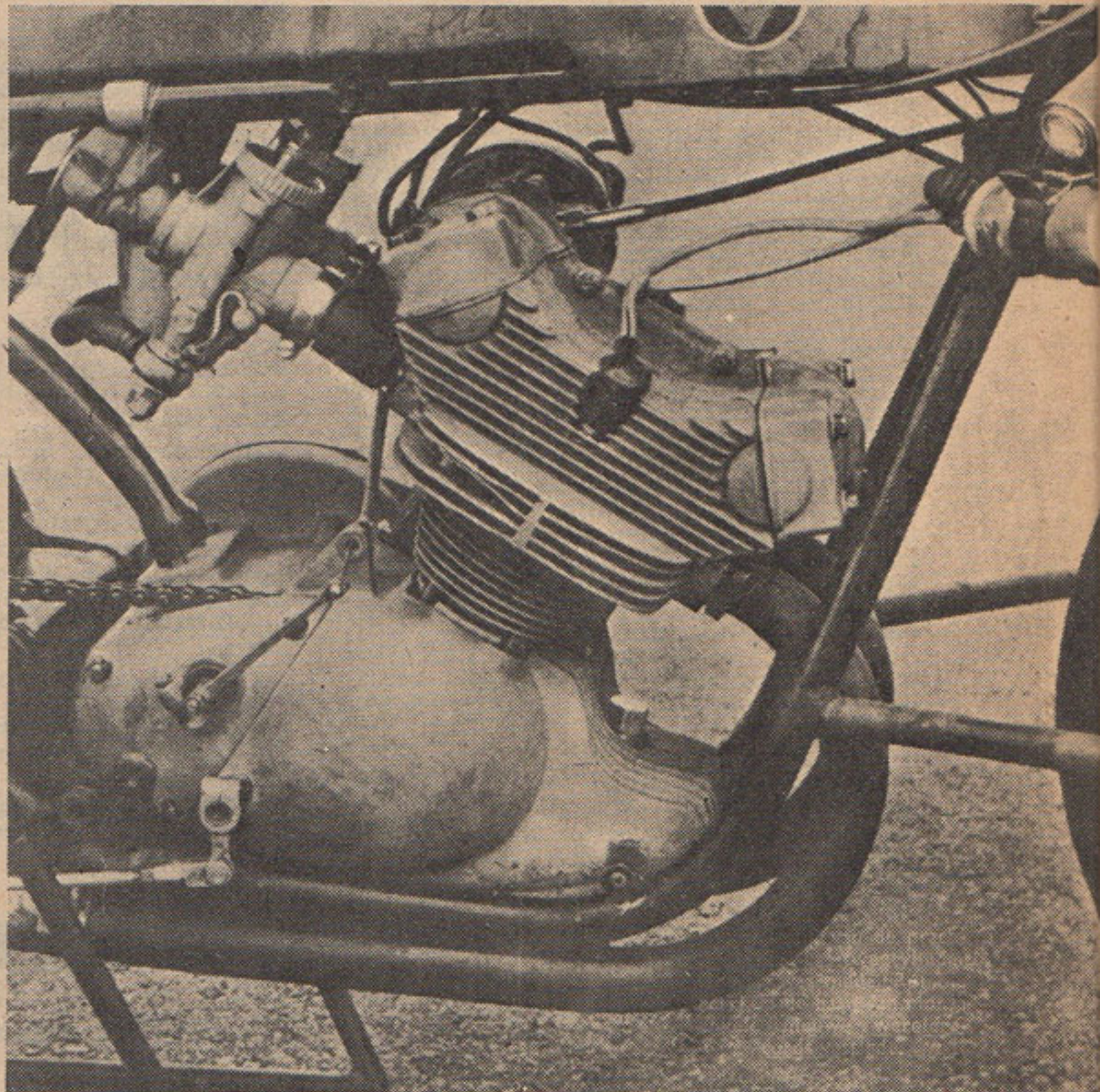
Deux carburateurs Dell'Orto SSI, de 22,5 mm de passage des gaz.

Boîte de vitesses formant bloc avec le moteur. Cinq rapports.

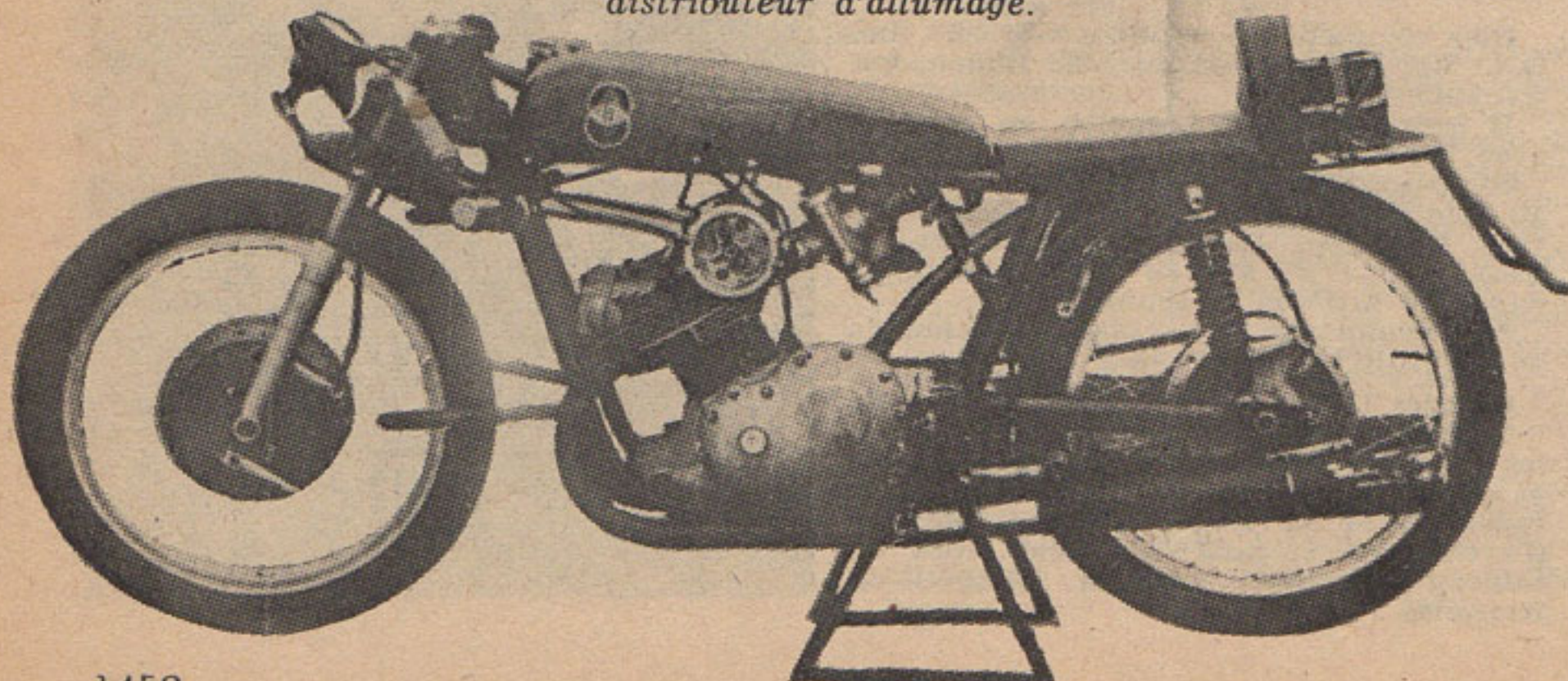
Pour les autres caractéristiques, elles sont identiques à celles de la 125 cc.



Voici le bloc-moteur bicylindrique de 125 cc. Le carter-moteur forme réservoir d'huile et possède un ailetage destiné au refroidissement du lubrifiant.



La 125 cc des records est représentée ici, nue. En bout d'arbre à cames d'admission, le distributeur d'allumage.

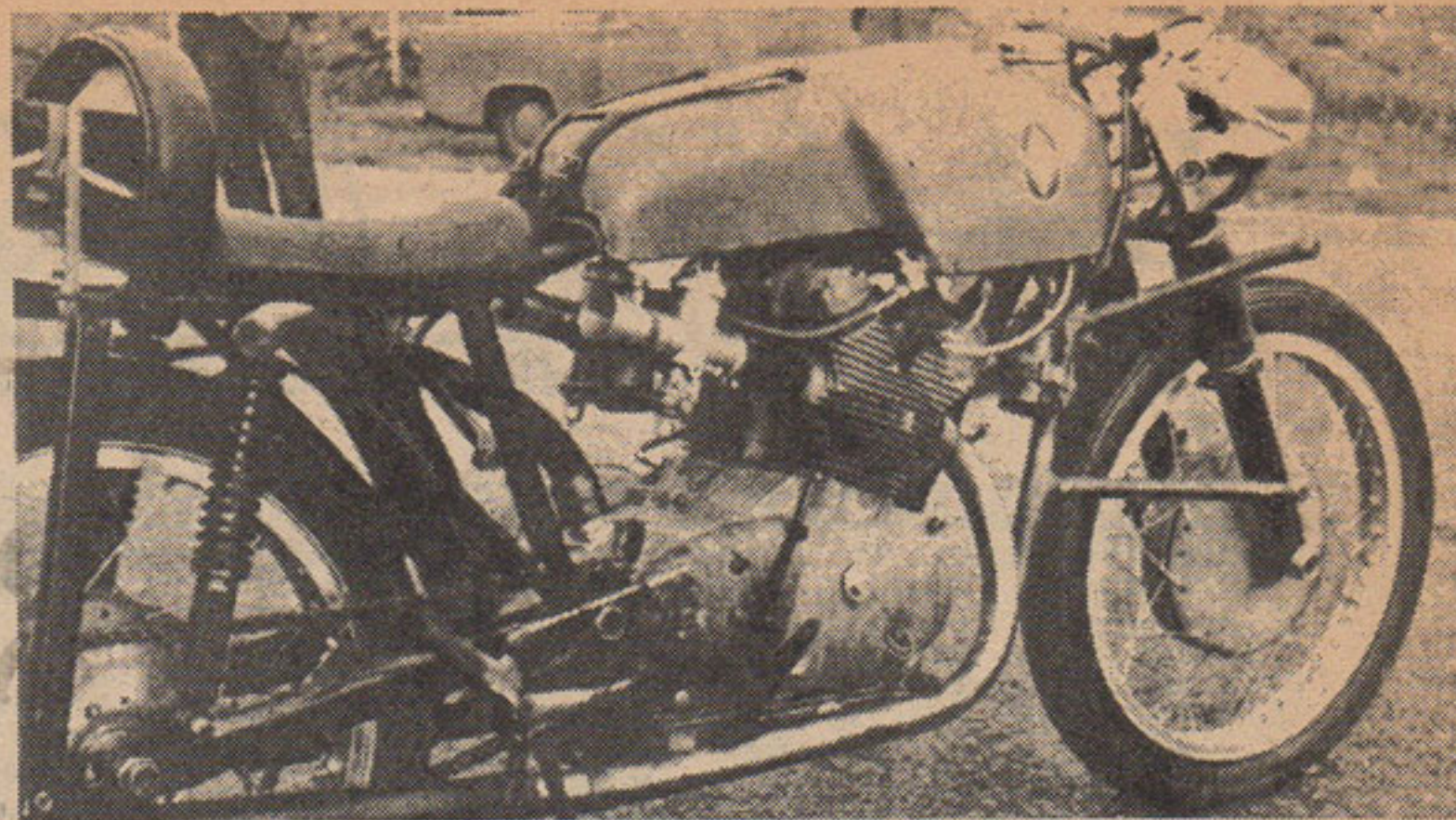
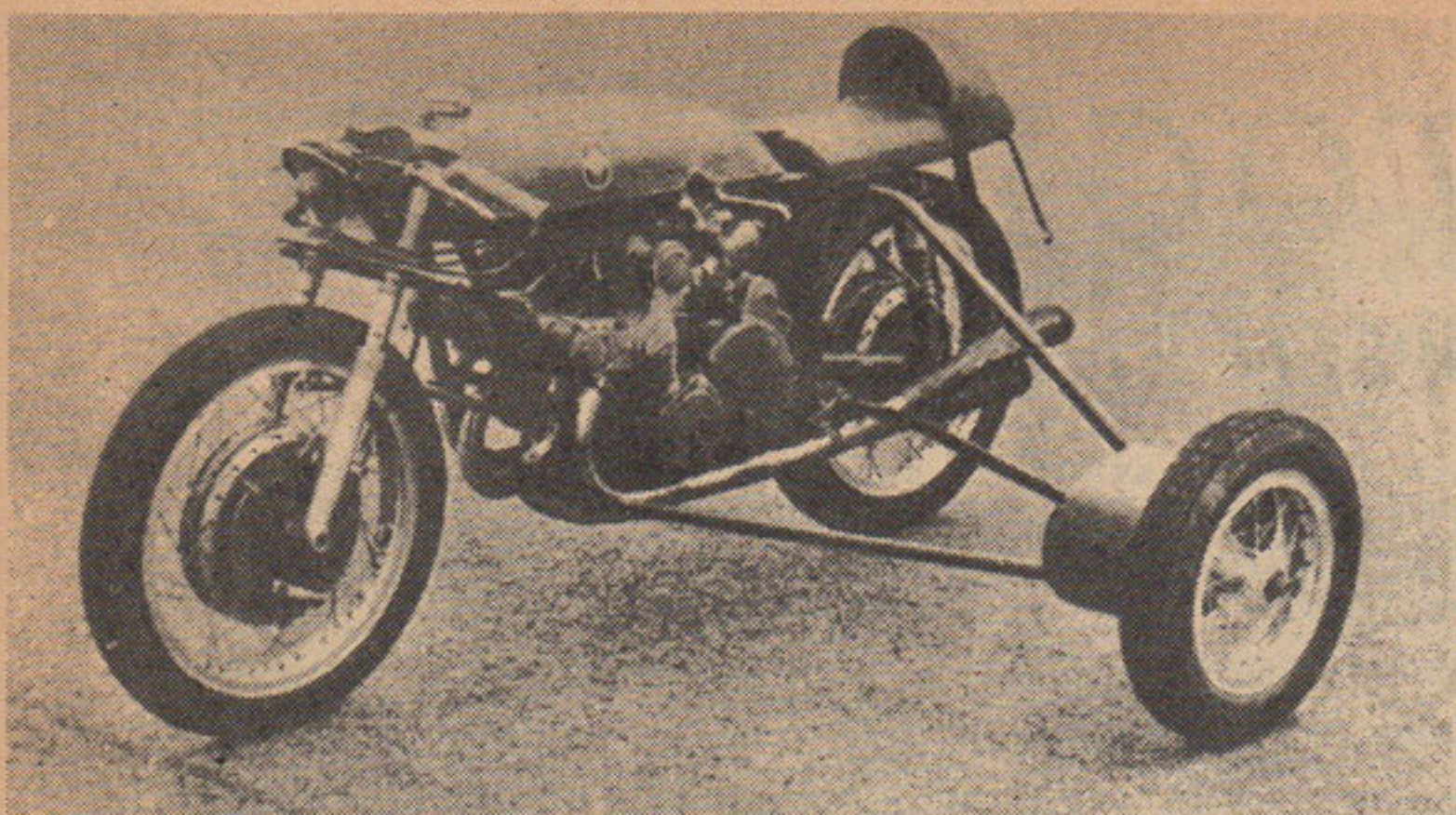


Les carénages de ces deux machines, 125 et 175 cc, étaient identiques. Ils consistaient en deux demi-coquilles (une inférieure, l'autre supérieure), assemblées à mi-hauteur de la machine. La forme de l'ensemble est très ovoïde vers l'avant, le carénage s'affinant beaucoup vers l'arrière. Quant au pilote, on a prévu pour lui une ouverture supérieure réduite au strict minimum et deux ouvertures inférieures pour passer les pieds.

Ce carénage, qui pèse environ 5 kg, est construit en un alliage spécial au magnésium (électron). Il a été réalisé aux usines Gilera d'Arcore et n'a pas subi d'essai en soufflerie.



Pour les records en 350 cc et 500 cc solo et side, Gilera a utilisé chaque fois le même cadre, se contentant de changer le moteur et les rapports (remplacement



*A gauche, le très curieux ensemble side-car (?)  
et, ci-dessus, la 175 cc twin de record, dérivée  
de la machine sport.*

de la roue arrière) et d'ajouter la troisième roue pour le side. Les moteurs sont bien connus : ce sont ceux des Gilera 4 qui ont disputé cette année le Championnat du Monde. Rappelons-en les caractéristiques :

350 cc. — Quatre cylindres, double ACT commandé par une cascade de pignons placée au centre des cylindres. Puissance 49 CV à 11.000 t/m. Taux de compression : 10,4 à 1. Alésages : 46 mm.

Courses : 52,5 mm. Cylindrée exacte : 348 cc. Allumage : magnéto Lucas. Quatre carburateurs Dell'Orto de 24 mm de passage des gaz avec deux cuves. Transmission primaire par pignons. Embrayage à disques multiples en bain d'huile. Boîte de vitesses à 5 rapports commandés par un sélecteur placé à droite. Le cadre est semblable à celui de la 125 cc. Pneus de 3,00 x 19 (avant) et 3,50 x 19 (arrière). Poids : 150 kg.

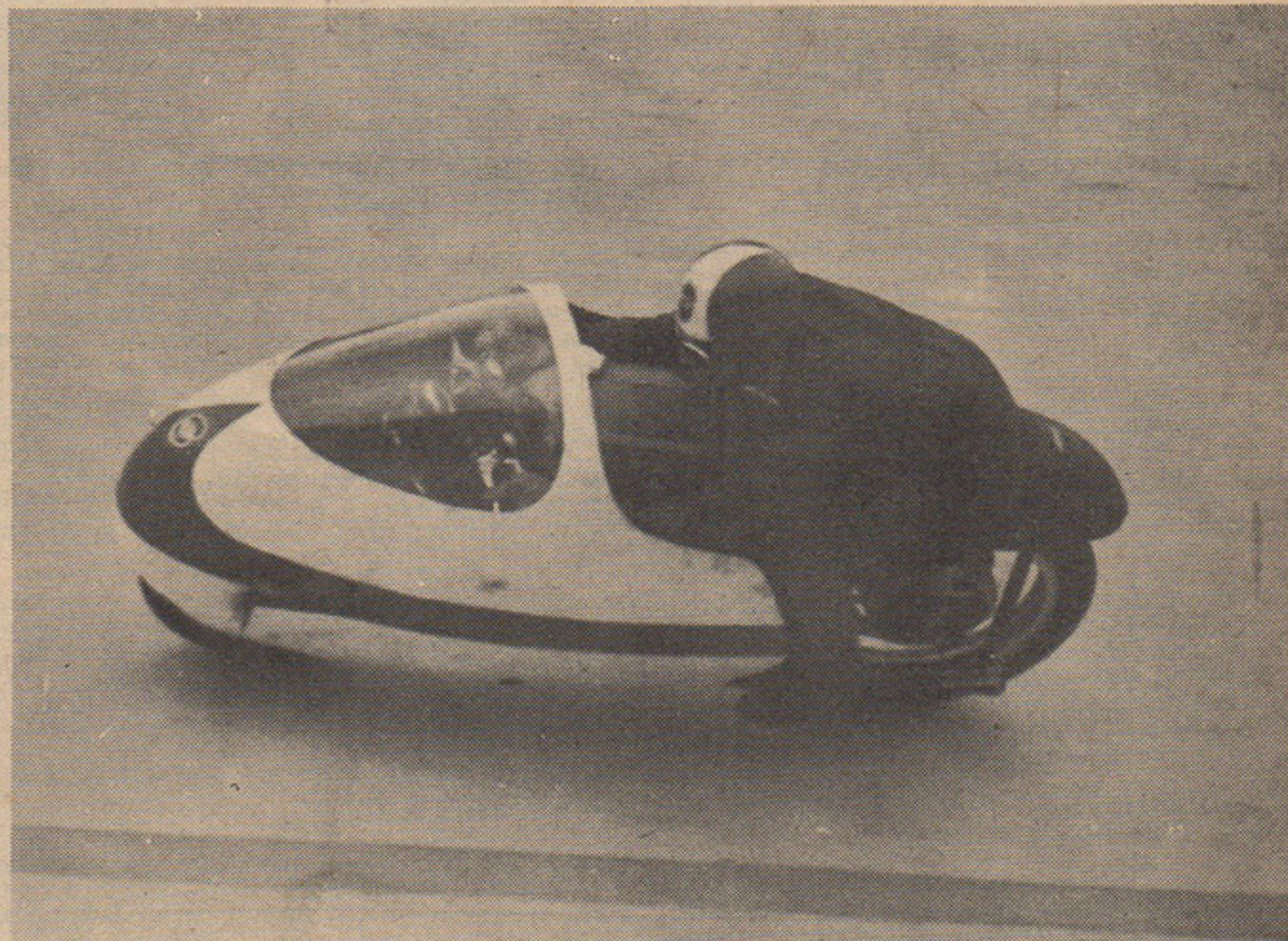
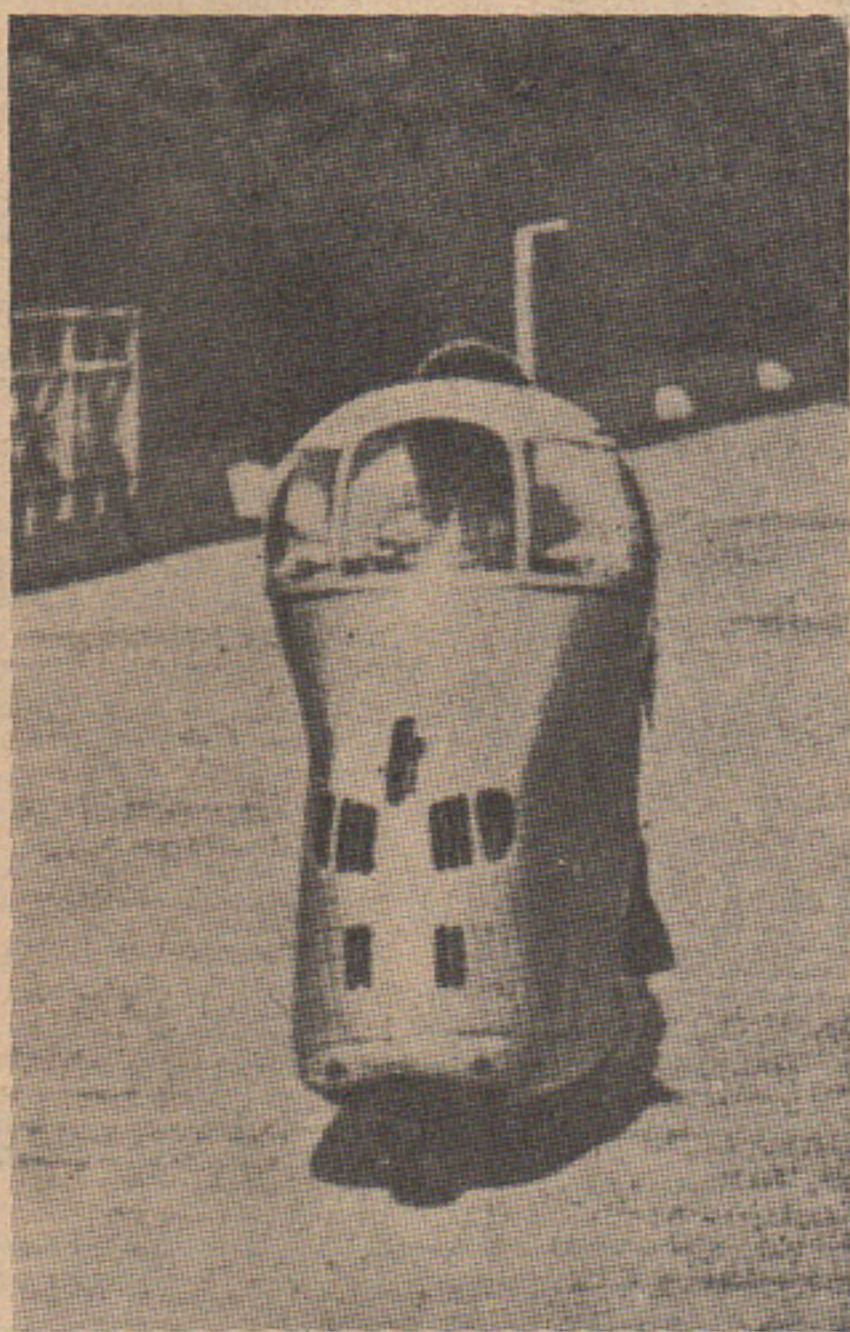
500 cc. — Elle est semblable à la 350 cc sauf pour alésages : 52 mm, et courses : 58 mm; puissance : 72 CV à 10.400 t/m; taux de compression : 10 à 1; poids : 160 kg.

Le side 350 cc pèse 215 kg et celui de 500 cc 225 kg (y compris le lest de 65 kg). Le pneu du side est un 3,50 x 12.

Notons encore que pour les records le carburant utilisé était du super normal à 90/100 d'octane.

**HIER...**

**...ET AUJOURD'HUI**



*En 1936, Gilera s'attribuait déjà le record de l'heure, avec la 500 cc Rondine pilotée par Taruffi (photo de gauche). La vitesse était alors de 195,1 km/h.. A droite, la Gilera 4, qui vient de porter le record de l'heure à 227 km/h.*

# LA VIE MOTOCYCLISTE

## LE FAISCEAU EUROPÉEN ET LA MOTO

**A** LA suite de notre article sur le nouveau faisceau code européen (voir M.-R. 1366), M. F. Bailly, des Ets Marchal, nous a remis un projet d'une note complémentaire à un document établi par les Commissions des 4 pays (Allemagne, France, Italie et Pays-Bas), projet dont le dernier paragraphe précise que le projecteur asymétrique pourrait être monté sur les motocycles. Ce projet, d'après M. F. Bailly, sera vraisemblablement entériné par ces 4 pays au Comité des Transports Routiers siégeant à Genève, au mois de mars 1958.

les Ets Marchal, pour leur part, ayant toujours été d'avis que le faisceau asymétrique ne présentait aucun danger d'adaptation sur les motocyclettes.

★

Ainsi, les désirs exposés dans le dernier paragraphe de notre article pourraient être réalisés sous peu. Un nouvel élément de sécurité sera ainsi apporté à la circulation nocturne des motocyclistes.

PROJET D'UNE NOTE  
COMPLEMENTAIRE AU DOCUMENT  
TRANS/W.P 29/25 DU 3 AVRIL 1957,

... du groupe de travail de la construction des véhicules du Sous-Comité des Transports Routiers, du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe.

II. — L'emploi d'un projecteur mixte unique, donnant un faisceau asymétrique et homologué « E » (lampe à deux filaments), est permis sur les motocycles, lorsque la puissance de l'installation électrique de ceux-ci permet d'utiliser la lampe normale homologuée « E » du type 45/40 W.

### LE NOUVEAU TARIF DES GARAGES POUR LES DEUX ROUES MOTEUR

Aux termes du Bulletin Municipal Officiel de la ville de Paris en date du 31 octobre 1957, un nouveau tarif de location des places est applicable dans les garages parisiens. Les prix sont ainsi relevés dans une proportion d'environ 20 % par rapport aux précédents, valables depuis 1952.

Voici ce qu'il en est en ce qui nous concerne :

a) Bicyclettes à moteur auxiliaire (cy-

clomoteurs), et vélomoteurs (51 à 125 cc de cylindrée) : par mois, 960 francs; par jour : 65 francs;

b) motocyclettes et scooters : par mois, 1.140 francs; par jour : 100 francs.

### SALON DE LONDRES : 15 au 22 NOVEMBRE 1958

Il n'y a pas eu de Salon de la moto à Earls'Court en 1957, mais les organisateurs de cette importante manifestation londonienne ont décidé d'en revenir à la formule bi-annuelle. Ainsi, le Salon anglais aura-t-il lieu l'an prochain tout juste avant le traditionnel Salon de Milan, soit du 15 au 22 novembre 1958.

### CONFERENCE TECHNIQUE PEUGEOT AU T.C.F.

Cette conférence technique aura lieu le jeudi 16 janvier 1958, à 20 h 45, au 65, avenue de la Grande-Armée (Paris-16<sup>e</sup>) et touchera tous les usagers de « deux roues » puisque seront traités : La Bicyclette, le Cyclomoteur, le Scooter et la Motocyclette.

Au programme : Causerie technique et pratique par des spécialistes et ingénieurs des usines de Beaulieu-Valentigney, avec projection de films en couleurs.

Cartes d'invitation à retirer au Touring Club de France - Service « Deux Roues », de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h, ou les demander par correspondance en joignant un timbre à 20 frs pour l'envoi.

## LE SPORT

### LE TRIAL

#### PIRON ENCORE VAINQUEUR A STEKENE

Pour la 3<sup>e</sup> fois, le trialman belge inscrit une victoire à son actif depuis le commencement de la saison, remportant la catégorie Experts, petites cylindrées, à Stekene comme il l'avait remportée déjà à Ottignies et à Aywaille. Piron s'achemine ainsi vers le titre belge dans cette catégorie. Derrière lui, à 1 point seulement, se classaient Graindorge et Georges, en qui il faut voir ses adversaires les plus qualifiés. Enfin, toujours en petite cylindrée, Marcel Verhaegen a fait une bonne rentrée, s'attribuant la 5<sup>e</sup> place avec 10 pts.

En grosse cylindrée, Decat a du partager la victoire avec Milhoux, tous deux prenant l'avantage (2 pts) sur Alex Colin, assez malchanceux.

Bonnes performances de Decoster (4<sup>e</sup>) et Busine (5<sup>e</sup>), qui se forme peu à peu à la grosse machine.

#### A PROPOS DU RECENT TRIAL DE SAINT-CUCUFA

Nous remémorant la présence dans l'édition 1956 de cette attachante épreuve, d'une importante délégation du club britannique de Sheffield, nous avons écrit que, cette année, ce club n'était pas au départ.

Le président du club organisateur, Jacques Charrier, nous fait connaître que la chose n'est pas absolument exacte puisque l'excellent spécialiste Skinner a pris part à l'épreuve, à laquelle assistait le président du club de Sheffield, M. Wood.

#### LIBERATI REMPORTE LE G. P. D'ARGENTINE...

Le pilote de la Gilera et Champion du Monde 1957 des 500 cc, Liberati, a remporté le premier Grand Prix International d'Argentine, couru sur l'autoroute de Buenos-Ayres.

Voici le résultat de cette épreuve en demi-litre :

1 Liberati (Gilera 4), 156,654 km en 1 h 17' 11", moyenne 121,630 km/h; 2. Milani (Gilera), 1 h 18' 7" 2/10; 3. Giovani (Gilera), 1 h 18' 06" (un tour en

moins); 4. Galuzzi (Norton), 1 h 18' 57" 4/10 (un tour en moins); 5. Brahm (Norton), 1 h 18' 37" (2 tours en moins), etc...

#### ...ET MILANI CELUI DE L'URUGUAY

Se continuant par Montevideo, la « tournée » Gilera en Amérique du Sud a permis à la marque d'Arcore de remporter les deux premières places du Grand Prix d'Uruguay, couru sur 100 km.

C'est Alfredo Milani qui a gagné l'épreuve, devant le Champion du Monde de la classe 500 cc, Libero Liberati.

### LES RALLYES

#### RESULTATS DE LA COUPE DE L'ARMISTICE...

La 22<sup>e</sup> Coupe de l'Armistice, épreuve de régularité, récemment disputée dans la région parisienne, a fourni les classements suivants :

Cyclomoteurs. — Civils : 1. Lochot (Favor-Alter); 2. Morphyre; 3. Blanchet. — Militaires : 1. Auclair (Favor-Alter).

175 CMC. — Civils : 1. Galeyrand (Gnome-Rhône); 2. Fayeux; 3. Krajka. — Militaires : 1. Grillon.

250 CMC. — Civils : 1. Jacques Charrier (James 200); 2. Sacareau; 3. C. Hals. — Militaires : 1. J. Chartier (Gnome-Rhône); 2. Metaut.

Au-dessus de 250 CMC. — Civils : 1. Herranz (Triumph); 2. J. Hals; 3. Doremieux. — Militaires : 1. Vasseur (BSA); 2. Thieuleux; 3. Brault.

Class. Gén. (Civils) : 1. Lochot (Favor-Alter 50 cc); 2. Charrier; 3. Morphyre; 4. Terrioux; 5. Sacareau, etc.

Class. Gén. (Militaires) : 1. J. Chartier (Gnome-Rhône); 2. Vasseur; 3. Metaut; 4. Thieuleux; 5. Brault, etc.

Diverses coupes ont encore été attribuées à Chartier, Lochot, au C.M.S.N., à l'Escadron motocycliste de la Garde Républicaine, au M.C.C., au M.C. de Boulogne, au Motorest Club, au M.C.F., à Clair et Vasseur.

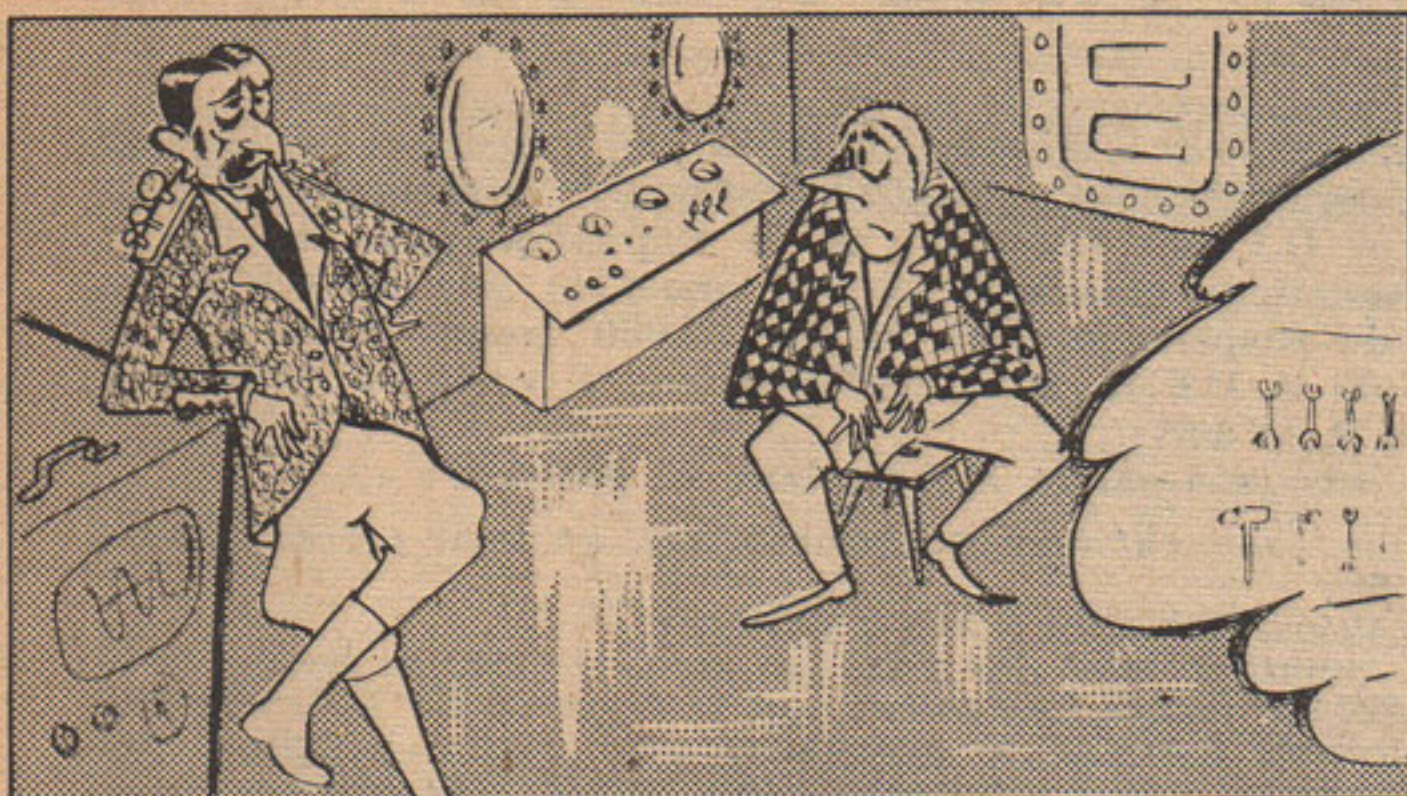
# les aventures de Basile Gazengran

TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER

## RESUME

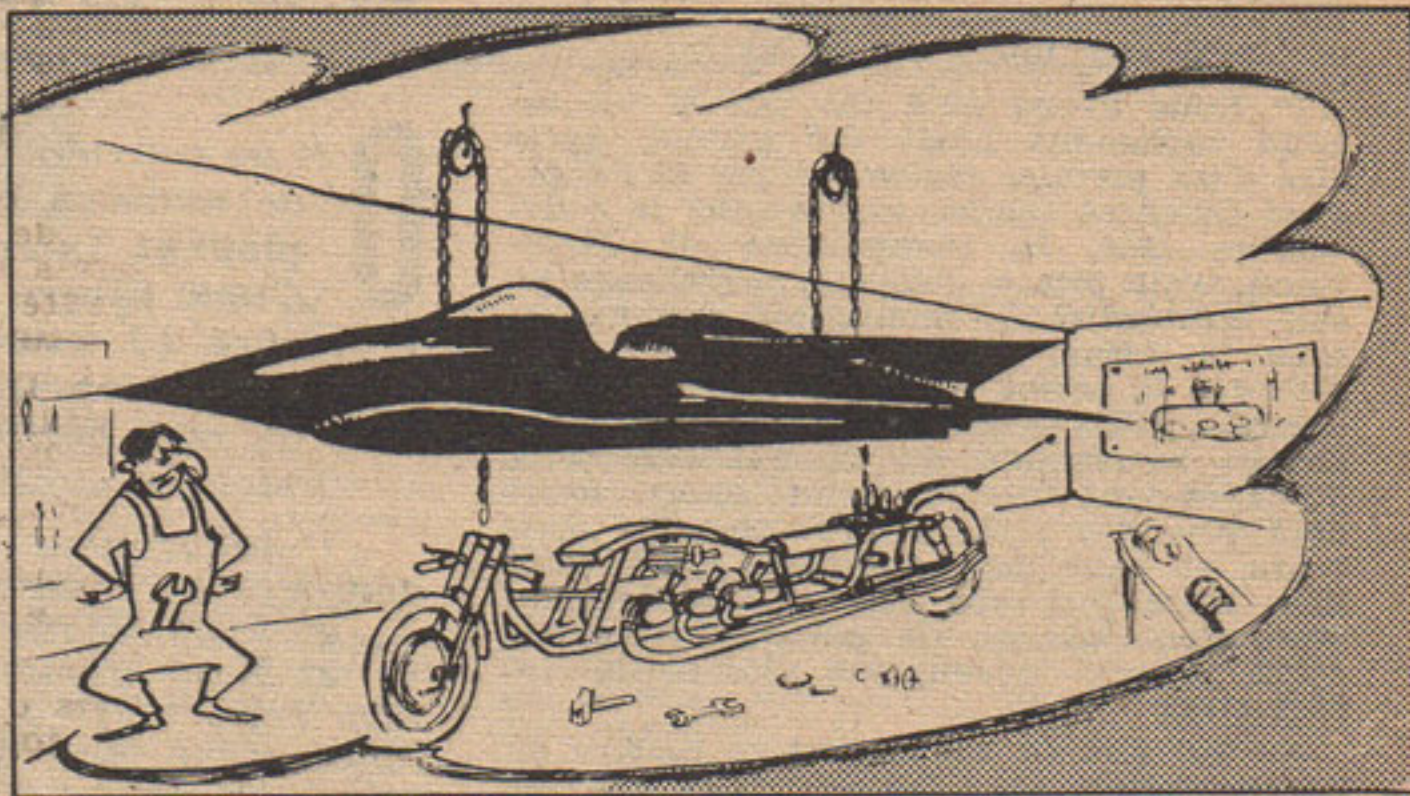
C. VII

Pendant que ses amis sont partis à sa recherche, Gazengran, dans sa géole sous-marine, fait d'étranges découvertes.



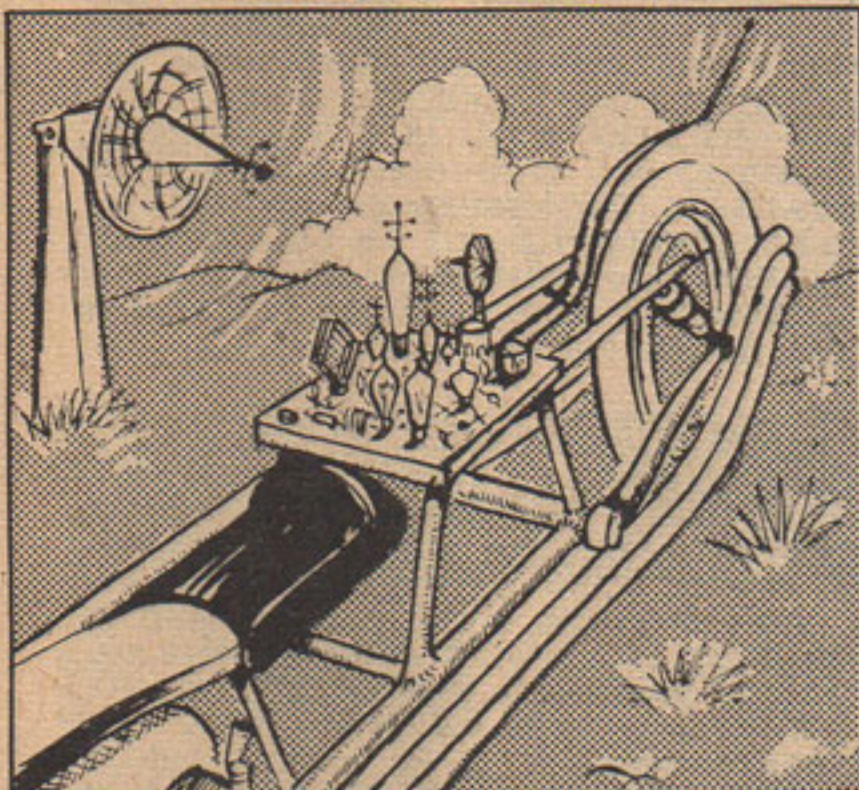
Et les jours passèrent... Le paysage marin, si passionnant qu'il fut pour qui le découvrait, eût vite fait de devenir monotone. Basile, après deux tentatives d'évasion qui n'eurent d'autre résultat que de prouver l'écrasante supériorité des Moroulaviens, était tombé dans une apathie désespérée. Elle fut pourtant rompue un jour par Touchpa Tabarb, dont c'était la seconde visite.

A son visage qu'il s'efforçait de rendre avenant, Gazengran

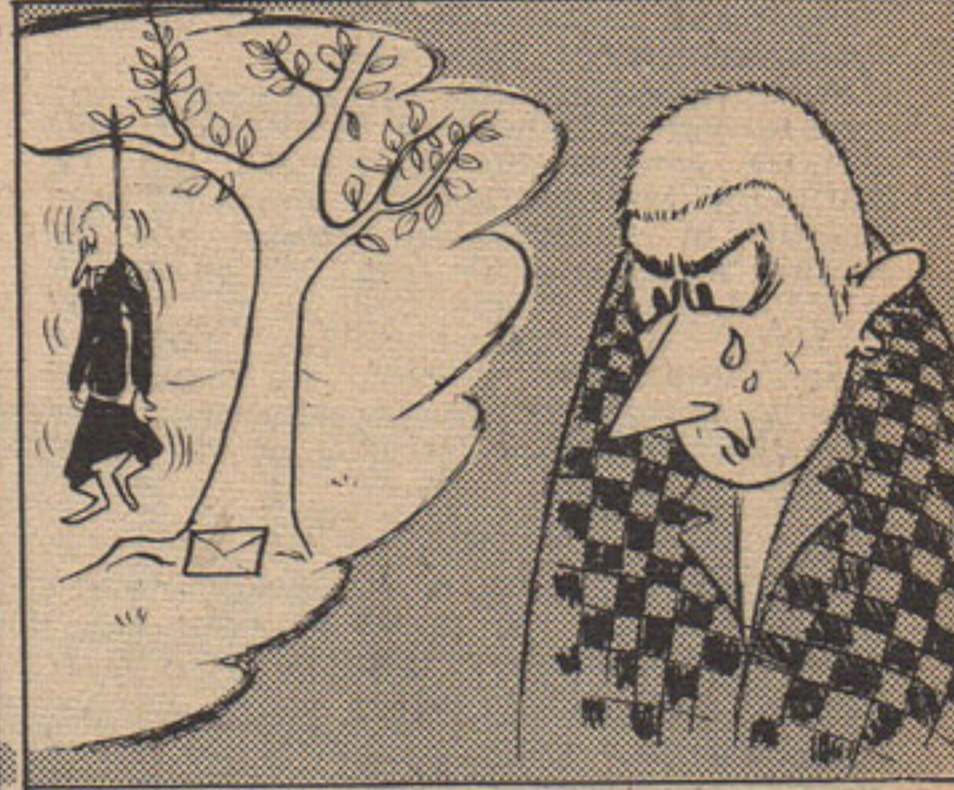
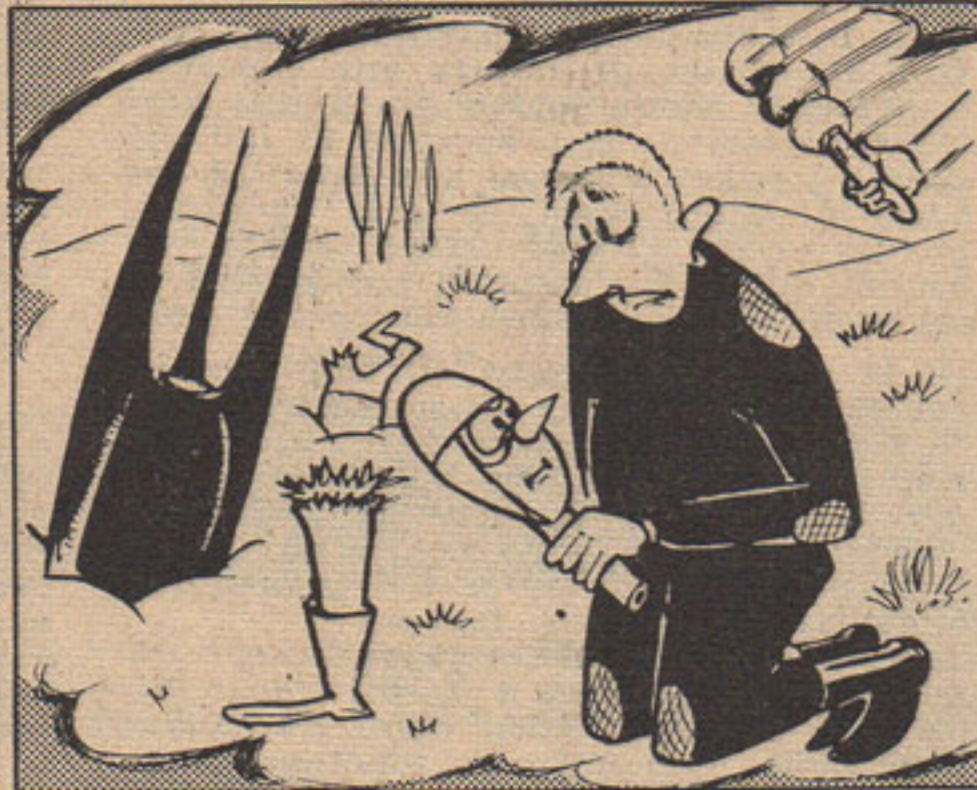


comprit que d'importants propos allaient être tenus.

« Mon cher Basile, commença le Moroulavien, je vous dois certains détails afin que vous compreniez mieux le pourquoi de ce qu'il va vous arriver tout à l'heure... Revenons en arrière... Et puisque le motocyclisme paraît être pour vous un sacerdoce, parlons de la « Ridonck-Payas » : Elle est l'œuvre d'un de nos plus grands cerveaux, le Dr Fauksarant, ce savant incomparable, auteur de la célèbre encyclopédie « En défense du carénage ».



« Etant avant tout un politicien, mes connaissances scientifiques sont un peu rudimentaires, excusez-m'en. Néanmoins je puis vous donner une idée de ce qu'est la « Ridonck-Payas ». On a raconté bien des extravagances sur le carburant employé. En fait, il est des plus classiques : Il s'agit tout simplement de yaourt comprimé. Un des grands secrets de la machine réside dans le carénage. Fauksarant et son équipe partirent pour le réaliser, de l'aiguille à tricoter. Dix ans plus tard, ils terminaient le carénage actuel, dont la particularité essentielle est d'être « Sélectiogène ». Je m'explique : La finesse extrême de sa pointe permet de séparer littéralement les gaz constituant l'atmosphère : oxygène sur la

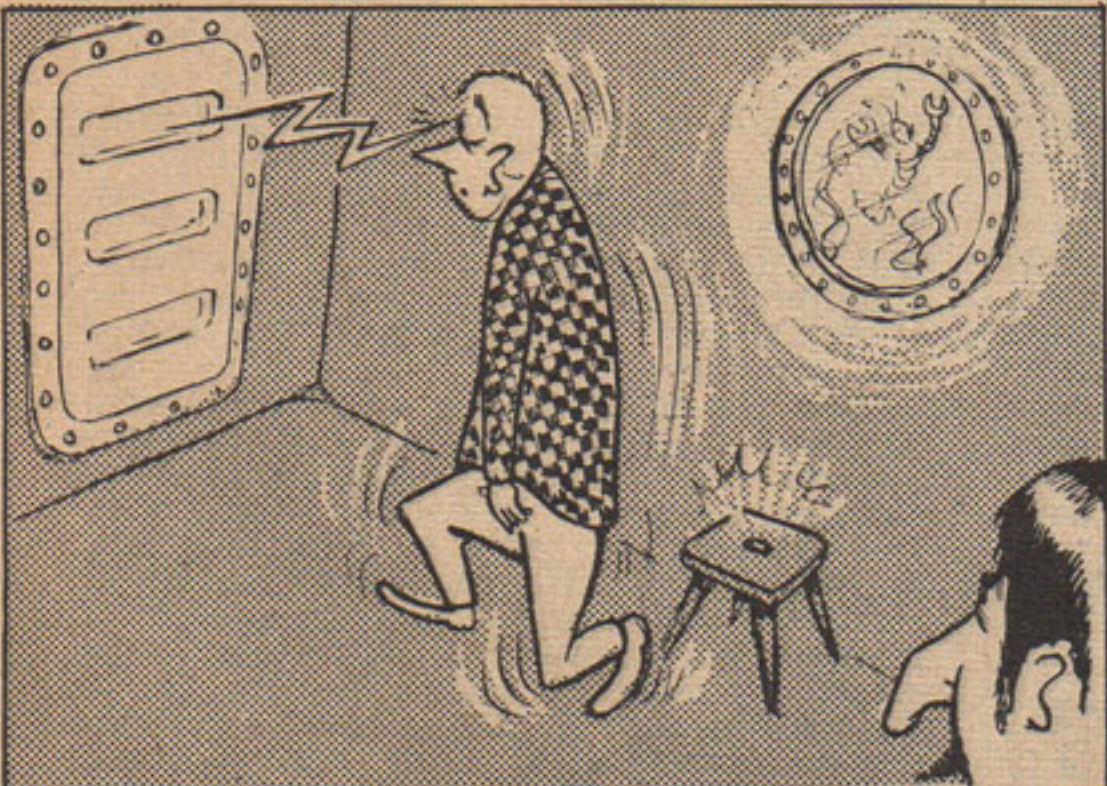


gauche, gaz carbonique sur la droite, azote par-dessous, etc... Mais le grand secret, le voici : le téléguidage par ondes extra-plates. »

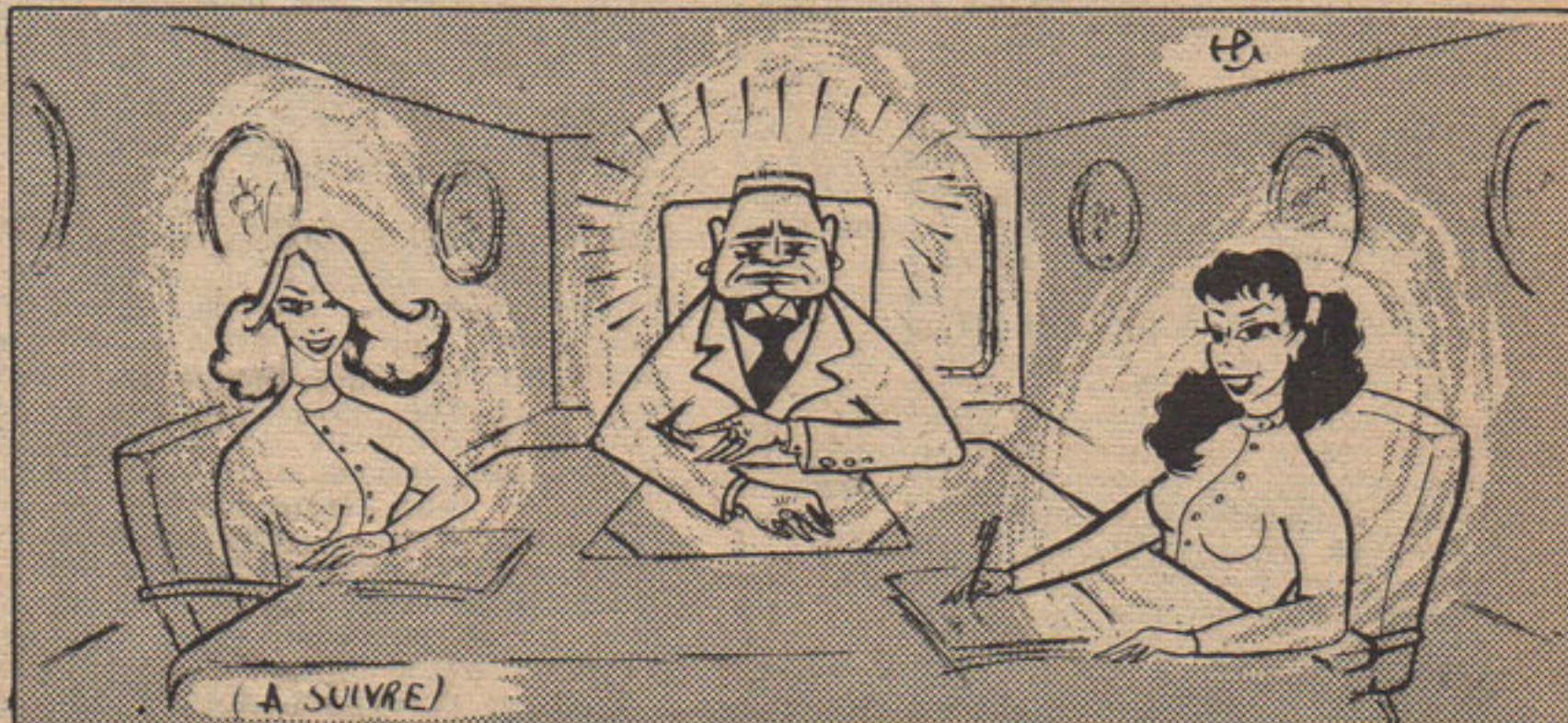
Les yeux de Gazengran s'agrandirent : « Je crois comprendre... »

« Vous avez réellement compris. C'est en effet l'explication de ce pilote factice dont vous teniez la tête en main lors de votre... incident. »

Les dés étaient jetés. Basile sentait que, désormais, son sort, sa vie même, étaient liés à ce terrible secret. Et il se prit à regretter de ne point avoir donné suite à ses projets junestes lors des entraînements.



Le masque de Touchpa Tabarb s'était durci. Sans un mot, il montra à Basile une porte que notre héros n'avait jamais vu s'ouvrir. Sa conscience, sa volonté semblaient bizarrement se liquéfier au spectacle de cette porte. Soudain,



(A SUIVRE)

comme malgré lui, il se dirigea vers elle, la poussa, et se trouva en face d'un groupe étrange : Entourant un personnage aux yeux étincelants, deux jeunes femmes lui souriaient. « Asseyez-vous ! » commanda l'homme, d'une voix métallique

# TOUTE LA LUMIERE SUR L'AFFAIRE DU M. C. HAUT-SAONOIS

Dans toute cette affaire, il n'y a surtout qu'un énorme malentendu, dont nous allons nous efforcer d'analyser maintenant le mécanisme point par point.

1° Nous avons déjà dit que si un second règlement avait été publié, après visa d'un premier règlement par la F.F.M., c'est qu'entre temps, exactement le 3 décembre 1956, la Commission de Moto-Cross avait pris la décision (excellente en soi) d'interdire la rétribution des pilotes sous la forme usitée jusqu'alors, *c'est-à-dire à la prime de départ*. Or, le 3 décembre 1956, le M.C. Haut-Saônois, préparant sa réunion du 12 mai 1957 (Prix du Président de la République), avait déjà pris des accords avec certains coureurs, et dans des conditions alors valables mais qui, du fait de la décision dont nous venons de parler (intervenue après coup), devenaient désormais irrégulières.

Ne voulant en aucun cas se mettre en contravention avec les nouvelles dispositions de la F.F.M., cherchant cependant à assurer aux pilotes déjà engagés une rétribution de valeur à peu près identique à celle primitivement convenue sous la forme alors valable de primes de départ (sinon, pas de réunion possible, ou du moins pas la réunion de très grande classe envisagée), le M.C. Haut-Saônois publia donc un second règlement, comportant, cette fois, une liste de prix considérablement réévaluée.

Communication de ce règlement fut donnée par téléphone à M. Renaut, Secrétaire général de la F.F.M., qui l'a d'ailleurs très honnêtement confirmé par devant la Commission. Reste que ce second règlement n'a pas été envoyé à la F.F.M. pour y être visé, ce qui, étant considéré que son contenu avait été téléphoniquement précisé, ne constitue qu'une faute vénielle en somme envers les impératifs administratifs de la Fédération.

★

Abordons à présent le point suivant des motifs invoqués par la F.F.M. pour sanctionner le club de Vesoul :

2° Le nombre des prix a été augmenté dans une proportion injustifiable. Or, à notre connaissance, le règlement établi le 3 décembre 1956 par la Commission de Moto-Cross de la F.F.M. ne fixe aucun maximum au nombre des prix puisqu'il déclare implicitement que ces prix « ...devront être établis de manière à récompenser AU MINIMUM 80 % des coureurs prenant part à la course... ».

Ayant prévu 20 prix pour 24 engagés, il est donc clair que le M.C. Haut-Saônois n'a pas augmenté d'une manière injustifiable le nombre de ceux-ci, pouvant même, s'il l'avait voulu, accorder 24 prix, ceux-ci n'ayant aucune limite fixée quant à leur nombre maximum.

★

Point numéro 3, la majoration du total du montant des prix. Nous tenons de M. Renaut lui-même qu'en interdisant, le 3 décembre 1956, la pratique immorale des primes de départ, la Commission avait invité les organisateurs à compenser ce « manque à gagner » pour les coureurs par une sensible élévation de la valeur des prix « à la place ». Mais dans son règlement 1956-1957, qui n'était précis que sur le seul chapitre du Championnat de France, la Commission s'était contentée d'indiquer, en matière d'épreuves internationales non officielles, que « ...le premier prix ne pourra être inférieur à 20.000 francs... ».

Portant celui-ci à 200.000 francs, accordant encore 19 autres prix, le M.C. Haut-Saônois ne contrevenait en aucune façon à la réglementation promulguée sur ce point, si on la prend à la lettre.

**O**N se souvient que ce club, organisateur de la plus retentissante réunion de moto-cross de la récente saison française (1<sup>re</sup> manche du Championnat Inter et G.P. du Président de la République), a été l'objet d'une sévère sanction, prononcée à son encontre par la F.F.M. le 5 octobre (6 mois de suspension avec sursis, 50.000 francs d'amende et envoi d'un membre de la F.F.M. aux manifestations à venir en 1958, aux frais du club comme il se doit).

Voici les motifs invoqués par la F.F.M. dans sa décision :

1° Publication d'un règlement non conforme à celui qu'avait précédemment approuvé la Fédération;

2° Augmentation injustifiable du nombre des prix;

3° Majoration du montant total des prix, qui passe de 203.000 francs (premier règlement) à 1.450.000 francs (règlement non visé par la F.F.M.), la différence étant manifestement destinée à distribuer, sous forme déguisée, des primes de départ très supérieures à celles autorisées par la Fédération.

C'est pourtant ici que le bât blesse. Tout ce qui précède, nous l'avons récemment développé devant M. Renaut, qui nous a accordé une oreille attentive et a bien voulu nous commenter le sentiment de la Commission de Moto-Cross.

En interdisant le 3 décembre 1956 l'octroi de primes de départ aux coureurs, la F.F.M. a voulu mettre fin à une pratique nettement anti-sportive et qui revenait à payer d'avance aux vedettes des sommes importantes, à eux garanties, quelles que fussent leurs places en course, quitte à n'accorder par ailleurs et selon le classement, que de petits prix.

De la sorte, nous avons vu trop souvent par le passé certains se contenter de « faire du spectacle », nous avons vu trop souvent encore des pilotes de moindre notoriété — et dont la prime de départ, de ce fait, était d'ordre minime — faire de belles places et n'y gagner que quelques milliers de francs !

Dès cette année avec le règlement du 3 décembre 1956, il en a été différemment, les frais de déplacement étant les mêmes pour tout le monde en fonction de la catégorie, et la rétribution, sous forme de prix d'une valeur appréciable, s'effectuant exclusivement selon les places acquises en course.

★

Sous forme de prix d'une valeur appréciable, écrivions-nous à l'instant... mais encore, sous forme de prix correspondant à la place obtenue au classement de l'épreuve. Or, dans le Prix du Président de la République, s'il y avait 20 prix pour 24 engagés, IL N'Y AVAIT EN REALITE QUE 12 COUREURS CLASSES (les autres étant éliminés dans les premières manches et ne participant pas à la finale).

Ainsi, le M.C. Haut-Saônois, accordant des prix à des coureurs non classés, a-t-il rétribué ceux-ci non « à la place », comme l'exige le règlement, mais dans des conditions qui ont fatalement permis à la F.F.M. de crier à la « Prime de départ déguisée ». Et ceci d'autant plus que le M.C. Haut-Saônois a commis l'imprudence (par une naïveté qui témoigne de sa bonne foi) d'écrire à certains pilotes, à l'instant de les engager, que, quelle que puisse être leur place dans l'épreuve, leur rémunération ne pourrait être inférieure à une somme donnée, grâce précisément aux 20 prix prévus pour récompenser, non pas 20 « classés », mais bien 20 « partants », ce qui est loin d'être la même chose !

Peut-on dire pour autant que le M.C. Haut-Saônois a « trahi » la lettre du Règlement F.F.M. du 3 décembre 1956 ? Certainement pas, car c'est justement

l'imprécision de celui-ci (d'ailleurs revu sur ce point cette année) qui a permis la conception de la formule reprochée au club de Vesoul.

Mais que ce dernier en ait tourné l'esprit, c'est difficilement niable, encore que sans y mettre le machlaviélisme que d'aucuns ont voulu voir dans cette affaire.

Tout ceci justifie-t-il la sévère sanction prise contre un club dont par ailleurs chacun à la Fédération se plaint à reconnaître l'efficacité sur le plan organisationnel, dont par ailleurs les milieux sportifs chantent à bon droit les louanges ?

Nous ne le croyons pas.

★

En prenant sa décision, la Commission de Moto-Cross a voulu marquer sa volonté de faire respecter la suppression hautement morale du paiement des coureurs « à la prime de départ », suppression dont trop de clubs parmi les plus grands n'ont tenu aucun compte cette année encore (mais eux, sans se faire pincer, car se gardant bien de promulguer une « formule déguisée », et payant sur le terrain, de la main à la main et avant le départ, la différence entre la prime de déplacement et la somme convenue d'avance).

A condamner trop lourdement le M.C. Haut-Saônois, qui a simplement cherché à « adapter » au su de tous le règlement F.F.M., ne risque-t-on pas d'inciter les clubs restés fidèles à l'octroi des détestables primes de départ à persévérer dans l'inobservation totale du règlement, de la façon qui vient d'être expliquée et qui leur garantit l'impunité à peu près certaine ?

★

De toute manière, nous savons, et chacun sait à la F.F.M. (mais sans pouvoir le prouver), que des primes de départ, accordées comme telles, ont été payées en 1956 à de nombreux coureurs, tant français qu'étrangers, sans que cela ait pu entraîner pour les clubs fautifs la moindre sanction.

Dans ces conditions, nous pensons qu'il convient de tenir compte au M.C. Haut-Saônois : 1° de ce qu'il n'a pas contrevenu en droit à la Réglementation F.F.M. 1956-1957 sur les prix et leur montant, 2° de ce qu'il n'a pas voulu payer en cachette les sommes sans lesquelles il n'aurait pu monter son plateau et nous présenter la plus belle réunion de la saison française, 3° enfin, de ce qu'encore son « interprétation » de l'esprit de la Réglementation fédérale n'a été rendue possible que par l'imprécision alors incluse dans ladite.

Nous croyons savoir que le Moto-Club Haut-Saônois, très affecté par la mesure qui l'a frappé, envisage d'adresser un recours à la Fédération.

Souhaitons qu'il le fasse, et que les autorités fédérales sachent trouver à l'occasion d'une clémence qui fera plus pour le respect à venir de ses règlements qu'une sanction pas absolument injusti-

fiée, mais bien disproportionnée par rapport à la matérialité des faits car, s'il y a eu délit, ce fut surtout délit d'intention.

Qu'un avertissement solennel, accompagné de la promulgation de peines très sévères pour qui, *organisateur ou coureur*, octroierait ou percevrait à l'avenir une quelconque somme d'argent inscrite au

budget d'une épreuve autrement que sous la forme de prix de classement ou de prime de déplacement réglementaire, vienne à la fois sanctionner l'erreur de jugement du M.C. Haut-Saônois, et marquer la ferme intention où est la Commission de veiller à ce que le moto-cross ne retombe pas dans ses péchés de jeunesse.  
R. C. D.

## L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

### COMMENT FONCTIONNE NOTRE SERVICE "CONSEILS-RECOURS"

Votre compagnie d'assurance à laquelle nous adresserons votre police, pourra vous faire une « contre-assurance » moyennant une petite prime annuelle. Cette contre-assurance vous permettra d'obtenir la récupération des dégâts qui vous auront été causés par votre accidenteur — s'il en est reconnu responsable. Mais certains estiment cette contre-assurance inutile et en économisent le montant de la prime : c'est une conception qui se défend.

Aussi, pour pallier cette attitude de nos assurés, nous avons créé depuis longtemps déjà notre « Service Conseils Recours », le S.C.R. Il consiste, à la suite d'accident, à « conseiller » la victime (notre assuré) sur la marche à suivre pour obtenir réparation des dégâts qui lui ont été causés, quand son adversaire n'a pas, lui, de dégâts, et que la compagnie qui

l'assuré n'a pas à intervenir pour une compensation des dégâts.

Notre assuré doit donc lui-même suivre la filière des formalités pour obtenir le remboursement des dégâts qui lui ont été causés.

Nous précisons qu'il s'agit des « conseils », des indications — selon les cas particuliers — mais que notre Service n'opère pas lui-même. Il indiquera toutefois à notre assuré, dans les cas difficiles, un avocat spécialisé qui pourra intervenir en justice après accords personnels pris avec notre assuré. Mais ceci, certes, ne concerne que les cas où des sommes importantes sont en jeu, et quand la compagnie n'a pas à intervenir.

#### QU'ATTENDEZ-VOUS ?

Oui, qu'attendez-vous, vous qui n'êtes pas encore assuré, pour vous mettre en règle ? Vous

arriverez quand la grosse masse des non assurés se présentera dans tous les bureaux, à tous les guichets à la fois. Et alors, vous attendrez votre police d'assurance pendant six mois et davantage.

Déjà, maintenant, vous serez couvert par notre « lettre de couverture », rapidement (dans les 24 heures), mais vous ne recevrez votre police que plusieurs mois après : les compagnies sont déjà débordées.

#### ASSURANCES A CREDIT

Nous pouvons faciliter votre assurance payable en deux ou trois échéances, tout en étant garanti dès le premier versement. Nous indiquons votre désir. Il vous en coûtera évidemment les intérêts et les frais complémentaires.

### LA PRODUCTION MARELLI EN FRANCE

La firme italienne Magneti-Marelli vient de conclure un accord avec une maison française, qui représentera désormais et diffusera dans notre pays les productions bien connues pour autos, motos, etc...

### LE 30.000<sup>e</sup> MOTEUR MZ BK 350...

...Est sorti de chaîne, dans l'usine de Zschopau, le 5 octobre dernier. Tous les efforts sont faits chez MZ en vue de porter ce chiffre à 50.000 unités dans les plus brefs délais.

### EN RAISON DES FETES...

...de fin d'année, la permanence habituellement assurée à nos bureaux le Samedi matin sera suspendue les Samedi 28 Décembre et 4 Janvier.

La permanence reprendra donc à partir du Samedi 11 Janvier.

LA PLUS GRANDE EXPOSITION - MOTOS NEUVES  
ET OCCASIONS DISPONIBLES - ACHAT - ECHANGE

**BSA - ARIEL - SUNBEAM**

STOCK complet de pièces et accessoires origine

(Expédition rapide contre remboursement)

## MOTO BASTILLE

6, boulevard Richard-Lenoir - PARIS-XI<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

D.K.W. — B.M.W.  
N.S.U. — ZUNDAPP  
PUCH — VICTORIA  
etc.

PIECES ADAPTABLES de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves  
Réalésage - Embiellage  
Pièces à la demande

**CRUPDA**

21, r. Monge, Puteaux  
Tél. : LON. 02-63

PLAQUES DE POLICE ET LANTERNES



12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20<sup>e</sup>) - Téléphone : ROQ. 76-26

**YAP**

Toute la pièce détachée en stock

Remises aux Agents et Stations-Service

Echange standard moteurs et transformation en DT

Pièces détachées et réparations tous volants

**ABG**

**MANCEAU**

5, Rue de Vouillé, 5  
PARIS-15<sup>e</sup> - VAU. 57-57

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

Ariel - **BSA** - Sunbeam

**A. DUBOIS**, Téléphone PER. 19-73  
58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursem.  
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

N'attendez pas l'ACCIDENT

**Assurez-vous**

AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
— AUX MEILLEURS PRIX —

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

Pièces origine

**BSA**

**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock  
EXPÉDITION

STOCKISTE : Remise aux réparateurs et motoristes



# LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

## VENDEURS !

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

## MOTOBECANE

MOTOBECANE - REPARATIONS BELLES OCCASIONS : MOTOBECANE  
 1 moby-scooter, 1 Bima Peugeot, 1 scooter, Lambretta, 19 r. de la Tombe-Issoire, Paris-14e.

## GIMA

Gima 250, bon ét. mot. révisé. 55. Px 75.000. Ecrire Poteaux, 46, rue de la Jonquière (17e).

## TERROT

Terrot 500, culb. R.G.A.S., bon état 50.000. 59, rue des Charbons, Rosny-sur-Seine.

## MOTOS DIVERSES

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 (18e). MON. 24-40. Métro Lamarek

## CHEZ AUDEGEAN

30 % comptant, solde 12 mois.  
 650 BSA Golden Flash .... 190  
 650 BSA Golden 56, nve... 325  
 500 BSA, B33, selle bipl, 150  
 650 Triumph Thund. .... 200  
 500 Triumph Tiger 100 ... 215  
 600 Sarolea Gd tour. .... 200  
 750 BMW F71 et R73 ..... 150  
 500 BMW R51 ..... 200  
 500 et 350 Terrot c nves. 90  
 350 Jawa gros moyeux .... 130  
 350 Ariel 1955 ..... 200  
 250 Puch SGS 1955 ..... 175  
 250 Puch TF ..... 100  
 250 BSA grenat 54 ..... 140  
 250 Terrot, Gima, Jonghi. 120  
 175 Motobécane et Peug.... 70  
 125 Motobéc Terrot etc. dep. 40  
 300 motos et sides, px march 137-139, av. Clichy (17e) Ouv. dimanche matin.

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**

Cemec 750 flat-tw., impec. 140  
 B.S.A. 500 et 650 cc twin 150  
 B.S.A. 350 et 250, imp. d. 95  
 Puch 175 et 250 tous types 95  
 Jawa 350 impeccable ..... 95  
 Terrot 500, 350, 250, dep 30  
 175 toutes marques et types 30  
 125 ttes marq. et types, d. 25  
 Vespa, Lambretta, depuis 50  
 Crédit, reprise, échange, B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris-18e, Métro La Fourche EUR. 79-90.

CREDIT, REPR. MOTOS réc. 203, 52, 53, 55, C.I. et cabr. 4 CV 1950, 51, 52, 54, Vedette 12 CV 54, carross. Vendôme. Peug. 202. Juva-4 C.I. Peug. UH Igon 800 kgs. Juva-4 igtte 55, mot. 4 CV Citr. 7 C. Rosengart. Simca-5. 137, 139, av. Clichy. Ouvert dimanche mat.

## 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.

Les Ets BEAUSOLEIL, spécialistes de la moto d'occasion, disposent d'un stock de scooters, motos, vélomoteurs, vendus avec garantie à des prix très intéressants, et de toutes pièces détachées, neuves ou d'occasion, pour motos anciens ou récentes Terrot, Peugeot, Motobécane, etc. Moteurs 2 et 4 tps pour tous usages. Toutes réparations sur devis. Prix spéciaux aux mécaniciens. 9, rue St-Sabin. ROQ. 59-46.

## MOTOS GARANTIES CREDIT IMMEDIAT

Un stok de 100 tonnes de pièces de récupération : carters, pignons, carbu, magnétos, cadres, réservoirs, roues, etc., permettent à nos clients d'entretenir leur machine à des conditions uniques. Roger Sceaux, 3e r. Panoyaux, Paris (20e). MEN. 98-81

## DIVERS

Cadeau : 1 cyclo neuf à tout acheteur d'une moto 3 CV nve. Crédit, 17, rue Pajol (18e).

V. piéc motos tous mod. DKW, NSU Zundapp R Enfield Peug. Terrot G-Rhône etc. Moteurs btes, dyn., roues, cadres, etc. Martineau G. 43 r. de Marmagne, Bourges, Cher. T 20-97

## MOTOS ANGLAISES

Norton 500 Dom. 7 sus tél. pi ét. peu roulé. 150 créd. si sérieux. Horlance, 9 allée St-Georges, Armentières (Nord).

Norton 4-5-6 CV nves. Disponibl. Crédit, reprise. A l'agence, 17, r. Pajol. BOT. 05-95.

## MATCHLESS 1958

350 Spéciale Cross ... 432.000  
 500 Spéciale Cross ... 465.000  
 Prix spéciaux aux licenciés  
 Commandez d'urgence !  
 Sté Aris, 11, r. Labie, Paris-17e

Norton 350 course 56, ét. neuf (3 courses).  
 Norton 500 course. Transf. F. Beart, état impeccable.  
 Norton Daytona, 56-2, carbu racing. 170 kms.  
 R. Besse, Sillingy (Hte.-Sav.).

B.S.A. Golden capotable, selle double, bon état. 175.000. Crédit. 17, r. Pajol (18e).

Sunbeam S7. 23.000 kms. Cause voiture. Prix 250 000. Pagès, 4, rue Borios, Toulouse.

## SCOOTERS

150 Lambretta 57. 5.700 kms. Lapeyronie, 178, rue Mandron, Bordeaux.

## CYCLOMOTEURS

Décembre : Solde cyclos neufs, 25 % sur tarif. 10.000 comptant. 17, rue Pajol.

## VOITURES

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

Simca-5. 202 décap. et toit ouv. Juva berl. et break. 4 CV 49 à 54. Licorne 48. Vedette 49 à 51. BMW Sport. Maserati 1500 compresseur. Singer. Aronde 55. Lancia Aprilia Fourgon camping. Reprise motos récentes. Roger Sceaux, 33, rue Panoyaux, Paris (20e).

## ECHANGES

MON AUTO C/ SCOOTER 7, rue Montreuil, PANTIN

## ACHATS

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

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

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

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

Ach. Sandford, Morgan, BNC. Langinier. P. R. Montbéliard.

## EMPLOIS

Vendeur motos connaissant pièces détachées et comptabilité. 6, r. des Petits-Champs, Paris.

## 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 VENIES

# N'attendez pas 1958

pour vous abonner à MOTO-REVUE

car si le numéro est passé à 50 francs depuis novembre, nos tarifs d'abonnement, eux, n'ont pas changé.

**Notre Cadeau ?** Une économie de 1.150 francs si vous souscrivez avant la fin de l'année un abonnement d'un an à MOTO-REVUE. Songez-y.

## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

# Moto

La Moto *revue*

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

## ABONNEMENTS

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

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s 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-2e

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

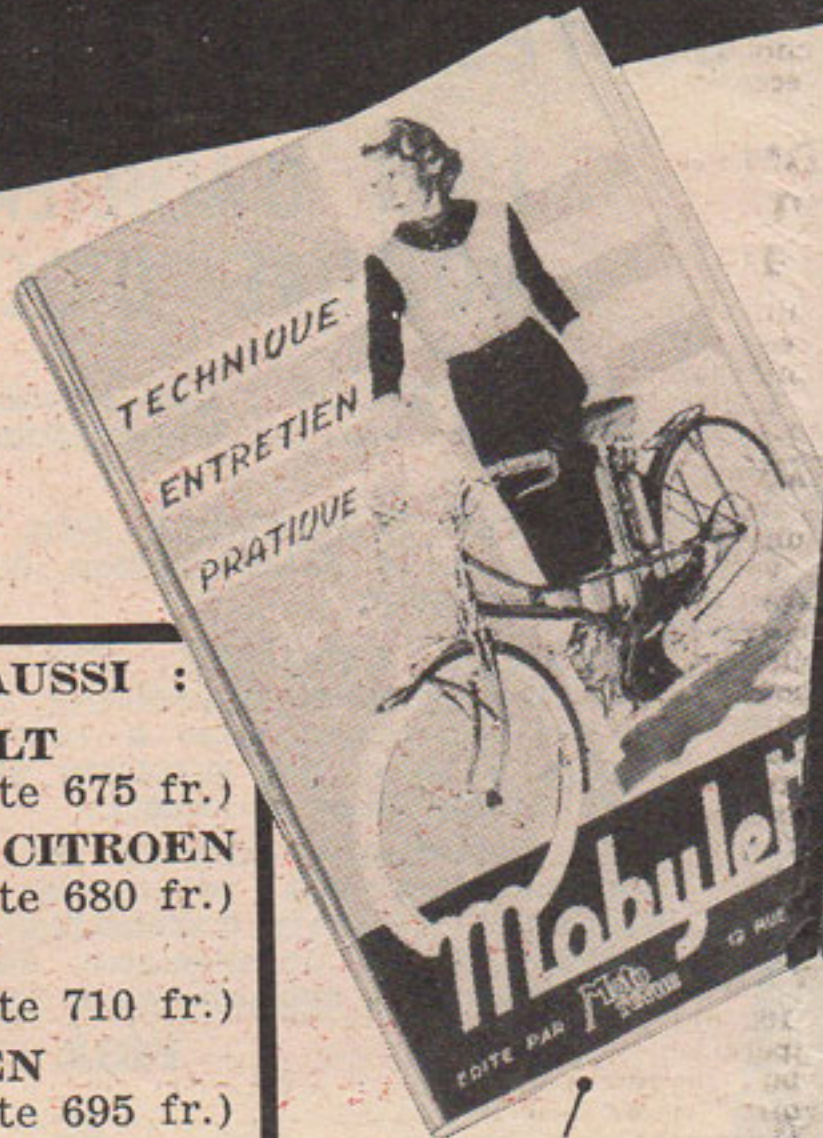
● Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 750 fr.  
(par poste 885)



Prix : 410 fr.  
(par poste 475)



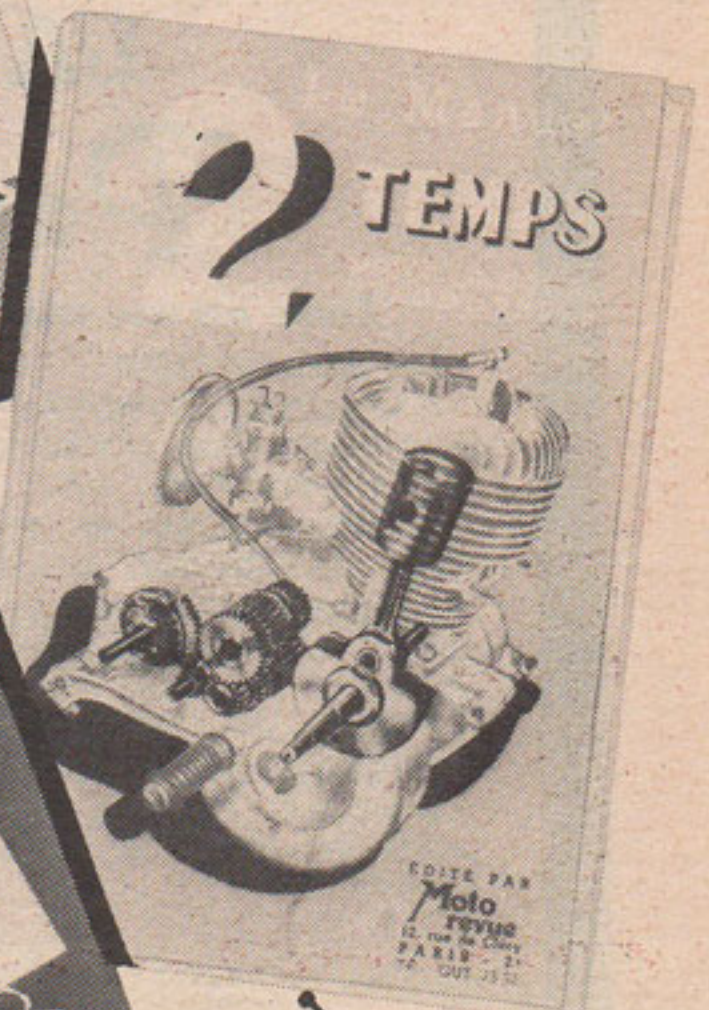
Prix : 525 fr.  
(par poste 590)



Prix : 495 fr.  
(par poste 560)



Prix : 500 fr.  
(par poste 565)



Prix : 485 fr.  
(par poste 550)



Prix : 490 fr.  
(par poste 555)

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

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

**TRACTION AVANT 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

61x  
330  
1830  
1830  
130

# 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)**

L'art d'acheter  
votre VOITURE  
d'OCCASION



EDITIONS TECHNIQUES C. LACOME  
12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2<sup>e</sup>)

LA 203

**Peugeot**

Tous les secrets de la mise au point

### INTRODUCTION

**CARACTERISTIQUES GENERALES** : le Moteur, la Carburateur, 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.

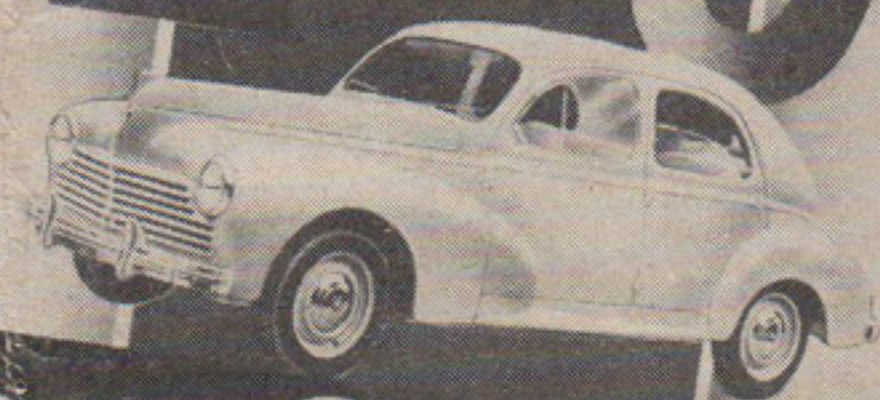
**ENTRETIEN et GRAISSAGE.**

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

**PRIX : 650 fr. (fco 715)**

Pour l'USAGER...  
Pour le RÉPARATEUR

TECHNIQUE ET  
PRATIQUE DE LA



**Peugeot**

Tous les  
MODELES  
de 1948 à 1957

EDITIONS TECHNIQUES  
C. LACOME  
12, Rue de Cléry

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