

# Moto revue

45<sup>e</sup> ANNÉE. — 28 DECEMBRE 1957. — N° 1.371

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

ESSAI  
VOL-TEX



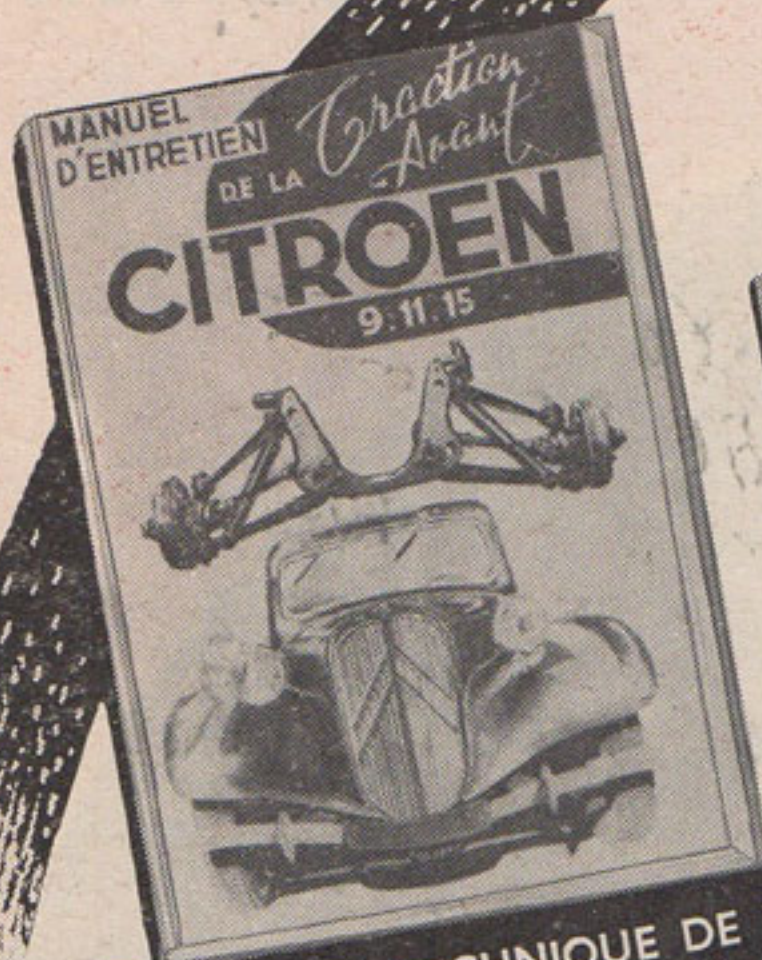
C. Delauné est aussi « décontracté »  
sur sa machine que devant notre  
magnétophone. (Voir page 1.460.)

Ils sont indispensables ...

## LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

# Moto revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA  
*Traction Avant*

Prix : 595 francs  
Franco : 680 francs



*L'Aronde*

Prix : 625 francs  
Franco : 710 francs



*La 4 cv. Renault*

Prix : 590 francs  
Franco : 675 francs



*La 2 cv. Citroën*

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

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

### CARACTÉRISTIQUES

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

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

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



**BSA**

*Vous présente*

*ses meilleurs vœux pour l'année 1958*

# A. DUBOIS

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

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

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

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

# LEVALLOIS MOTOS

STOCK - COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES  
Envoi contre remboursement

Emplacement réservé à

## MARCY

Bottes moto

1 à 3, Place de la Bourse  
PARIS 2°

# Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"  
LA PREMIÈRE COMPOUNDÉE A L'ÉLEKTRION "R"

et

# Bretocyl Graphité

"LE VÉRITABLE BOUCLIER DE VOTRE MOTEUR"

ont le plaisir de présenter leurs vœux  
les meilleurs pour 1958 à leurs fidèles  
clients et à leurs familles

4 et 6, Rue Jeanne-d'Arc - ISSY-LES-MOULINEAUX - SEINE - MIC. 48-40

## DYNAMIC - SPORT

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

Spécialiste de l'occasion récente  
révisée vendue avec garantie totale

(Pièces et m-d'œuvre grat.)  
(Peinture et moteur neufs)

choix de Lambretta, Vespa,  
Rumi, Manurhin et motos  
Franç. et Etr. ttes marques

Et concessionnaire de toutes  
les marques neuves.

CRÉDIT dans toute la France  
Le moins cher de France

Reprise ferme moto, scooter  
Liste Occasions ctre 3 timb.



## Convertisseur VOL-TEX

DE HAUTE FRÉQUENCE

11, Rue Boudreau - PARIS IX° - Opé. 33-57

Plus d'économie. Plus de puissance. Plus de bougies sales ou brûlées. Allumage sur bougies mouillées. Moins de calamine. Installation facile. Se place sur le fil de bougie à environ 10 cm. Donne au moteur souplesse et démarrage immédiat par tous temps

Franco : 750 frs Cont. rembt : 850 frs

Pièces origine **BSA**  
**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11°  
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock  
EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux  
réparateurs et motoristes

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

## MOTOBÉCANE

ses Motos ses Mobylettes

Ses velos d'enfants  
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

STATION BASTILLE

6, boul. R.-Lenoir, Paris-11°

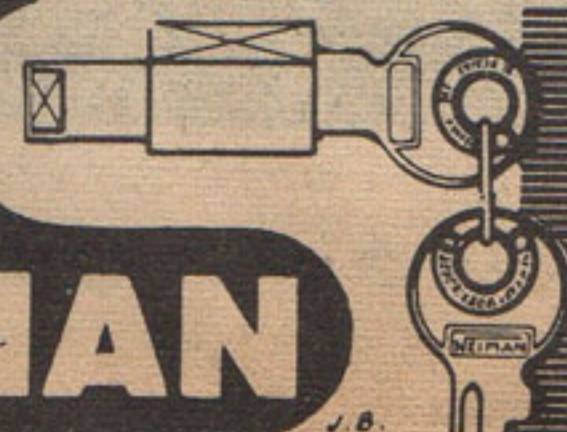
— Crédit sans C.C.P. —

## Le SCOOTER MANURHIN

est équipé en série

de

# L'ANTIVOL NEIMAN



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel - **BSA** - Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone  
PER. 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursem.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

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

**Moto**  
LA  
MOTO **revue**  
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2<sup>e</sup>)



## A L'HEURE DES SOUHAITS !

**V**OICI revenue l'époque des fêtes traditionnelles de fin d'année, le temps jadis aimable où chacun autour de soi accordait un ultime regard indulgent aux douze mois écoulés, pour se prodiguer tout aussitôt en vœux enthousiastes quant au millésime nouveau, à peine né que déjà chargé de réaliser promptement la somme de nos aspirations insatisfaites !



Aux vaches grasses succéderont bientôt les vaches maigres, comme succéderont aussi aux souvenirs indulgents les coups d'œil amers sur un passé toujours plus marqué par la difficulté.

Finis, les vœux habituels, l'invitation au bonheur, à la prospérité. Aux formules rituelles des temps meilleurs fait place désormais l'expression d'une crainte informulée : que la « prochaine » n'aille pas nous faire regretter la précédente !

Après les vaches maigres vint M. Ramadier. Et avec lui, Suez, occasion rêvée de déclencher contre le monde motorisé cette guerre d'extermination dont la pensée hantait ses nuits, peuplées de douces visions où dominait le règne hippomobile.

Ce fut pour nous le temps des protestations éclairées, d'appels répétés à plus de justice, à plus de compréhension envers le deux roues et tout ce qui gravite autour de lui.

Ce fut pour nous encore la matière de l'éditorial de fin d'année 1956 où nous rassemblions, sous forme de litanies à l'usage exclusif du Gouvernement provisoirement en place, le programme de revendications du monde motocycliste.



De Ramadier... en Gaillard.

Nous nous garderons bien de vous renouveler aujourd'hui l'expression de nos « vœux » motocyclistes.

L'heure n'est plus aux souhaits : c'est d'action qu'il s'agit maintenant, et de cette action nous vous entretiendrons sous huit jours.

Pour aujourd'hui, nous oublierons l'espace d'une minute la gravité des tâches qui nous attendent et, sur le plan de la grande amitié motocycliste, nous vous dirons seulement :

Soyez heureux, en vous-même, par vous-même.

## VISAGES DU SPORT FRANÇAIS

**D**U cross au trial, du trial au cross, il n'y a qu'un pas, que Delauné, notre incontestable meilleur trialiste, a remplacé d'ailleurs par un trait d'union, ayant tâté sérieusement du moto-cross en quart de litre et ambitionnant d'y revenir dès que possible, et mieux encore que par le passé.

Delauné, avant tout, est un mord du sport motocycliste dont toutes les expressions l'ont tenté à leur tour : n'a-t-il pas débuté dans la vitesse, essayé encore de la régularité, de l'endurance et du tout terrain ?

Il faut dire aussi que ce grand et sympathique gaillard — dont la stature et la large carrure surplombent avec une aisance surprenante la toute petite Motobécane 175 « spéciale » qu'il a conduite à la victoire sur tous nos parcours de trial — il faut dire donc que Claude Delauné a grandi et vit encore dans la moto, menant aujourd'hui l'agence dont son père, habile motoriste, lui a confié les destinées.

Delauné, c'est encore, c'est surtout un sportman, pour qui la compétition, sous quelque forme qu'il la considère, reste avant tout une joie pure.

Un vrai tempérament d' « amateur », avouez que c'est rare, de nos jours !

Claude Delauné vient d'avoir 25 ans, tout juste pour l'ouverture de la saison de trial, à Compiègne. Un anniversaire signé d'une victoire !

Né dans le 5<sup>e</sup> arrondissement, il appartient depuis ses débuts au Moto-Club Châtillonnais, pépinière de champions motocyclistes en toutes spécialités. Mais comment est-il venu au trial ?

— J'avais l'habitude de me promener dans les bois de Clamart, en vélo, puis en moto. Vint le premier trial organisé par le Moto-Club Bellifontain, dont j'avais lu dans la Presse anglaise qu'il s'agissait d'une épreuve disputée en « tout-terrain ». De là à vouloir m'y essayer, il n'y avait qu'une décision à prendre !

Je me suis engagé, avec ma 175 Motobécane de tourisme, absolument pas transformée, et nantie d'un pneu « ribbed » à l'avant. Ce qui ne m'a pas empêché de terminer 3<sup>e</sup>, non sans mal il est vrai, car avec les rapports ordinaires, c'était un peu pénible !

Ce trial représentait-il vos débuts dans la compétition ?

— Ah non ! J'avais déjà couru en vitesse, sur piste, avec un petit 125 cc « D45 », à Buffalo, pour la Médaille, et j'avais aussi disputé des petits rallyes et les 2 heures du Bol d'Or. Les 2 heures furent ma première course, au temps du regretté Eugène Mauve, qui m'avait, je m'en souviens, prêté sa ceinture pour l'occasion !

Enfin, j'ai fait le Bol d'Or pour la maison Ydral et M. Vallée, en 175 cc.

Débutant par la vitesse, vous continuez par le trial ; mais à quel moment situez-vous votre incursion dans le moto-cross ?

— Durant mon service militaire : cela me permettait d'obtenir des permissions supplémentaires ! Mon père étant agent Dot, et l'envie que j'avais d'une de ces machines n'étant que trop visible, il m'en a offert une. J'ai ainsi commencé à courir avec le Moto-Club de l'Oise dont le président, M. Druet, m'a facilité les occasions de m'aligner.

J'ai gagné notamment à Breteuil, à Blargis, à Arpajon, etc., et j'ai fait 3<sup>e</sup> à Montargis. Pour une première saison, j'avais donc pas mal « bricolé », mais il me fallut m'arrêter, car je me mariai et ouvris parallèlement mon magasin.

Ce fut pourtant à contre-cœur : je commençais à « avoir la main », et avec le 250 cc NSU Max que mon père avait finalement monté dans le cadre de ma Dot, je crois que j'aurais pu « me défendre » !

Revenons à vos débuts dans le trial : vous avez par la suite transformé votre 175 Motobécane en « Spéciale » mais croyez-vous qu'à l'heure actuelle un débutant puisse tout comme vous débiter sur une « tourisme » ?

— Non, une telle machine est trop handicapée par rapport aux circuits actuels, plus sévères que dans le passé.

Outre le risque de détériorer une moto conçue pour être employée sur la route, le pilote rencontrera de grosses difficultés comparativement à ses adversaires spécialement équipés pour la spécialité.

En peu d'années, les tracés sont devenus beaucoup plus sérieux. Le niveau des pratiquants du trial s'est-il parallèlement amélioré ?

— A coup sur : vous pouvez remarquer dans les épreuves présentes que certains « touristes », par exemple, marquent moins de points que les pilotes classés en catégorie « Experts ». Ceci montre que dans la généralité, nos trialmen ont accompli de gros progrès.

On a compris ce qu'était le trial : les organisateurs nous proposent des tracés bien étudiés, bien signalés, la préparation d'ensemble est satisfaisante, au moins dans la région parisienne, là où l'expérience acquise dans les organisations passées se fait sentir.

Les commissaires, de leur côté, sont mieux entraînés à apprécier les fautes, et le nouveau règlement, que chacun se plaît à louer, leur rend la tâche moins difficile.

## UN SPORTMAN ACCOMPLI : LE TRIALMAN

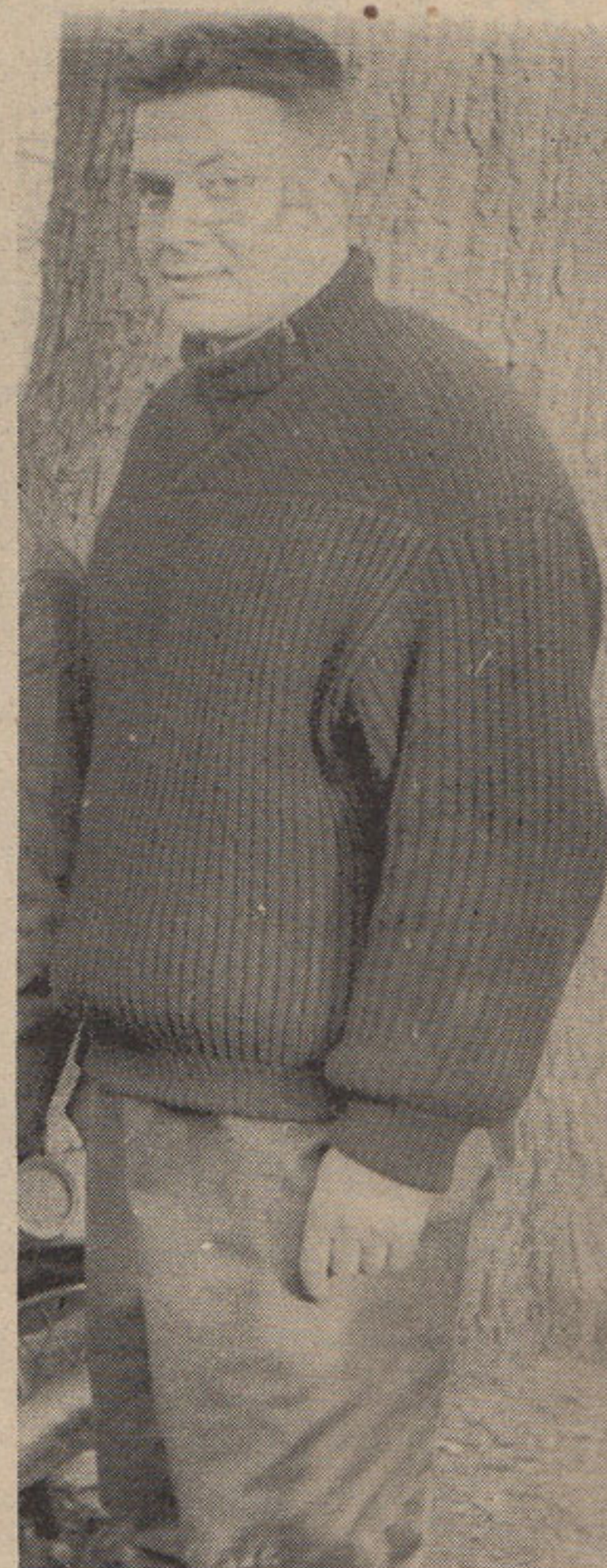
# CLAUDE DELAUNÉ

Chez les pilotes enfin, on sait qu'il faut aborder chaque non-stop, quelque soit son aspect, avec la volonté absolue de passer sans mettre le pied à terre.

Pour un débutant, la règle à suivre est de commencer par les petits parcours du genre Compiègne, qui ne le rebuteront pas et lui permettront d'acquérir progressivement l'expérience née de la pratique. Quant à la machine, l'idéal est de s'en monter une, à partir d'une quelconque occasion pas trop chère et qui ne demandera que quelques modifications peu coûteuses... avec un peu de travail bien sur.

Une place de 3<sup>e</sup> dans votre premier parcours, une succession de victoires ensuite, interrompues seulement par deux places de second, l'une sur « casse », l'autre à Buc tout récemment, voici un palmarès comme on en voit peu. Mais comment Charrier vous a-t-il battu au trial de Noël ?

C'est un bon pilote, et il avait la machine qu'il fallait pour cette réunion. Dans le non-stop supplémentaire que nous avions tracé nous-mêmes le matin, sa 500 cc montait en force, alors qu'il me fallait mettre les pieds avec ma 175 !



Mais je ne regrette pas que nous ayons créé ce 8<sup>e</sup> non-stop, bien qu'il m'ait peut-être coûté la victoire : si nous continuions à faire des trials ressemblant à des épreuves de gymkhana, nous n'aurions jamais aucune chance le jour où viendraient les Belges et les Anglais !

Aurait-on justement intérêt à augmenter le kilométrage de nos épreuves ?

— Oui, car la fatigue y jouerait aussi son rôle. Mais, pour cela, il faudrait que les organisateurs rencontraient toute la compréhension des Services Publics, Eaux et Forêts notamment, et cela n'est pas toujours commode.

Petite ou grosse cylindrée... laquelle vous paraît la plus avantageuse ?

— Pour bien faire, il faudrait avoir les deux, et choisir l'une ou l'autre en fonction du non-stop !

A voir les Anglais passer partout avec leurs grosses « pétoires » nous pensons pouvoir faire aisément la même chose sur nos petits cubes... seulement voilà, nous ne passons pas ! Je n'aurais jamais cru tout d'abord qu'une grosse machine puisse accomplir les mêmes performances que me permet ma 175 en trial ; mais à voir les Smith, Draper, Martin, Decat, (Suite page 1462.)



## VISAGES DU SPORT FRANÇAIS

**E**CRIRE que le Montargois Rémi Julienne est un jeune ne serait pas tout à fait exact, en ce sens que le champion 1957 des licenciés nationaux a présentement 27 ans. Pourtant, c'est un jeune dans le « métier », sa carrière n'ayant débuté que vers la mi-1954.

Faut-il voir dans cette venue somme toute tardive au sport motocycliste la raison majeure de la rapide ascension qui suivit ? Julienne lui-même ne s'en explique pas, mais nous savons que, se lançant dans la compétition, il l'a fait « à fond », consacrant tous ses moyens à poursuivre une réussite basée encore sur une classe certaine et le goût profond de la moto pour elle-même.

International dès la saison prochaine, Rémi Julienne aura la lourde tâche de montrer à ses aînés et au public sportif que la promotion 1957 des « nationaux » est du même crû que la précédente, qui nous révéla les Schmid, Ledormeur et Bertrand.

Nul doute qu'il y parvienne : ce garçon modeste et volontaire est une valeur sûre pour le cross français.

perdre sa roue avant avec les 2 bras de fourche inférieurs !

En 1955 donc, pour votre seconde saison, quel matériel avez-vous choisi ?

— Voulant m'assurer toutes les chances de succès, j'ai acquis une 500 BSA Gold Star et aussi une 350 de même type afin de m'aligner le plus souvent possible.

Dès ce moment, avez-vous abordé les compétitions officielles ?

— Je me suis effectivement risqué à disputer le Championnat de France National, à Chemiré-le-Gaudin. Cette année-là, 20 coureurs étaient désignés pour prendre part à la finale mais il manquait un titulaire d'où cette course qualificative préalable à laquelle je pris part.

En dépit d'une forte opposition (il y avait là notamment Beaumard, Vanlerberghe, etc), je gagnai cette épreuve de sélection, mais devais crever malencontreusement au second tour dans la finale, ne pouvant donc me livrer à des comparaisons par rapport au comportement des autres participants.

Mais par ailleurs, dans cette saison 1955, avez-vous eu des succès qui valent la peine d'être mentionnés ?

Vous rappelez-vous à quelle place vous avez terminé le Championnat 1956 ?

— Je crois avoir fini 10<sup>e</sup>. Mais vous vous souviendrez que le lot était particulièrement relevé puisque derrière Guy Bertrand, vainqueur final, on trouvait encore des hommes comme Schmid et Ledormeur, qui allaient ensuite jeter des flammes dans le Championnat Inter 1957.

A votre troisième saison de cross, vous figuriez déjà dans nos 10 meilleurs nationaux, mais vos résultats se trouvaient compromis par des difficultés du côté de la mécanique. Qu'alliez-vous décider ?

— Le hasard s'est chargé de fournir la solution : disputant à Mayenne l'une des manches du Championnat 1956, j'y fis la connaissance d'Olivotti, lequel courait aussi sur Gilera. Or, ce jour-là, j'« éclatai » mon moteur !

Je dois dire que j'avais pris le départ avec un peu de jeu à l'embellage, mais de là à retrouver le moteur littéralement coupé en deux, il y avait de quoi intéresser Olivotti, pour qui la mécanique est une raison de vivre et qui m'a proposé de travailler ma machine. Je la lui confiai sans l'ombre d'une hésitation, bien content de l'issue qui s'offrait à moi.

Quels sont les points sur lesquels Olivotti s'est penché plus particulièrement, en vue de préparer votre machine pour la saison 1957 ?

— Le pignon moteur, la noix élastique qui ne tenait pas, et l'embellage naturellement, pour lequel il a fait des volants et une bielle en gardant le maneton et les galets d'origine. Son travail s'est révélé absolument parfait et, depuis lors, je n'ai plus jamais été ennuyé par l'embellage. Ma machine tourne parfaitement, sans casser plus que n'imposent quelle moto d'une autre marque, tout en me donnant, je crois, une certaine supériorité (robustesse) du côté de la boîte de vitesse et de l'embrayage.

Pensez-vous que la Gilera ait davantage de chevaux, une plus grande vitesse de pointe que les BSA « client » par exemple ?

— Non, je ne pense pas, cela doit se valoir à peu de choses près. Il se peut pourtant que les CV ne soient pas placés de la même façon, la Gilera est moins douce, moins docile qu'une machine britannique. Mais telle qu'elle est, elle me va parfaitement et la meilleure preuve de ce que j'avance c'est que je viens d'en acquérir une seconde (qu'Olivotti me prépare tout pareillement). Ainsi serai-je bien armé pour disputer, en 1958, ma première saison chez les Inters.

Visiez-vous le titre national, en abordant la saison 1957 ?

— J'avais fait de gros sacrifices pour me préparer, et j'étais confiant, sans vouloir toutefois vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué ! Mais j'avais mis le maximum d'atouts dans mon jeu en vue d'un bon résultat.

En fin de saison, vous vous êtes déjà mesuré une fois ou deux avec les Inters.

## CHAMPION DE FRANCE APRES 4 SAISONS RÉMI JULIENNE

**B**IEN bâti, un peu ému (car, s'il fait parler de lui sur les terrains, il est moins à l'aise dès qu'il s'agit de se raconter) voici donc à nos bureaux Rémi Julienne qui, entre deux voyages à Paris au volant du « Poids Lourd » qu'il conduit professionnellement, nous a fait l'amitié de se prêter à nos questions... dont nous ne ferons pas attendre la première : voulez-vous nous situer vos débuts ?

— Appartenant primitivement au Moto-Club de Glen, aimant énormément la moto que je pratiquais alors en touriste, par plaisir, avec une Peugeot puis une Gnome-et-Rhône, j'ai somme toute suivi l'exemple qui m'était donné par mon camarade de club, Marceau, lequel courait en cross.

J'ai donc débuté en 250 cc avec une Monet-Goyon du modèle alors préparé pour le cross par la marque mâconnaise.

Et comment s'est déroulée cette première saison, cette prise de contact avec le moto-cross ?

— Assez heureusement ma foi : j'ai disputé quelques 8 courses qui m'ont rapporté 6 places de second, en dépit des mauvais tours que me joua ma première monture, dont le trait essentiel était de

— Sans entrer dans les détails, je me souviens avoir fait huit places de premier.

Seconde année encourageante par conséquent. Venez en maintenant à la suivante : avez-vous conservé, en 1956, le même matériel ?

— Non; j'ai revendu ma 350 cc et, sur les conseils de Melioli (qui s'était montré très chic avec moi, me faisant bénéficier de son expérience), j'ai porté mon choix sur une 500 Gilera neuve que j'ai été chercher à Arcore, toujours grâce à la complaisance de ce camarade qui m'a piloté en Italie et m'a beaucoup facilité les choses.

Quel fut alors votre programme de courses ?

— Objectif numéro 1, le Championnat National 1956, couru sur 7 épreuves. J'en disputai 6, ayant pas mal de pépins du fait de la fragilité de ma machine.

L'aviez-vous préparée spécialement ?

— Nullement, je l'ai utilisée dans l'état d'origine, et j'ai eu de sérieux ennuis avec l'embellage, sans doute calculé davantage pour les courses de vitesse que pour le cross.

Vous sentez-vous là sur un terrain fermé ?

— Je mettrai un point d'honneur à faire bonne figure dans le Championnat Inter, à faire aussi bien que les autres nouveaux promus.

Avez-vous l'intention de courir à l'étranger ?

— J'irai en Belgique aussi souvent que j'en trouverai l'occasion, pensant que c'est à l'étranger que j'apprendrai le mieux mon métier.

Considérant les conditions dans lesquelles se déroulent nos épreuves, qu'avez-vous à dire ?

— La plupart de nos terrains sont bons mais je les préférerais plus longs et j'aimerais que les courses demandassent un effort physique plus important, avec deux manches plus longues en place des 3 que nous avons actuellement. Mais serait-ce du goût des spectateurs ?

C'est affaire d'habitude car, à l'étranger, les courses ont souvent lieu sur 2 manches et le public y trouve son compte. D'un autre côté, songez-vous déjà au Championnat du Monde ?

— Pas cette année. Il me faut d'abord m'aguerrir suffisamment dans les épreuves internationales françaises ou non officielles. Mais j'essayerai pourtant de participer au Grand Prix d'Italie, le voyage me permettant de rapporter des pièces pour mes Gilera.

Le Championnat en 250 cc vous intéresse-t-il personnellement ?

— Il m'intéresserait si je n'avais déjà fait l'acquisition d'une seconde 500 cc, ce qui m'empêche d'acquiescer encore une autre machine. Sinon, la Coupe d'Europe m'attirerait assez.

Jetons un regard sur la saison à venir : Olivotti projette-t-il d'autres travaux sur vos machines ?

— Il vous dira tout cela bientôt, car il nourrit l'intention de vous rendre visite à son tour. Pour moi, je voudrais rendre un hommage en passant à la maison Gilera, qui m'a toujours réservé le meilleur accueil et consenti d'appréciables avantages matériels.

Vous semble-t-il que la Gilera s'intéresse à la question cross ?

— Pas en 1957 en tous cas. Mais pour 1958, puisqu'elle s'est retirée de la compétition de vitesse, j'espère bien qu'elle fera quelque chose dans le domaine du cross.

Avez-vous un mot à dire aux jeunes, aux débutants ?

— Le premier point, c'est d'être « mordu » ; le second, de tout sacrifier à la compétition. Mais avec le Championnat en 250 cc, les débutants ont maintenant le moyen de commencer plus facilement, je citerai par exemple deux camarades, les frères Goussard, qui réussissent à obtenir de leurs modestes Dot des résultats étonnants, à force de travail bien sur, mais sans besoin de gros moyens.

Par ailleurs, un bon conseil aux jeunes : observer les autres, et essayer de faire comme eux !

Voulez-vous conclure sur un souvenir ?

— Un bon souvenir, qui n'a tenu qu'à un fil d'être mauvais : à Mézières, pour la dernière manche du Championnat National et alors que ma victoire finale n'était pas du tout assurée, Olivotti n'a pas réussi à mettre mon moteur en route ! Il était deux heures de l'après-midi, c'était l'instant de placer les motos en parc fermé, aussi voyez comme la situation était critique !

Pourtant, je ne m'en suis pas fait, m'en remettant entièrement à Olivotti, qui, lui, a perdu sinon quelques cheveux (ce qui n'est plus possible), du moins quelques kilos avant de trouver la panne : une magnéto défectueuse !

Il a fallu la changer en vitesse, ce qui ne fut d'ailleurs possible que grâce à la compréhension montrée par les organisateurs et le délégué fédéral, M. Druet.

Je vois que vous brûlez d'ajouter autre chose ?

— C'est sur un grand merci à tous ceux qui m'ont permis de réussir en si peu de

## CLAUDE DELAUNÉ (suite de la page 1460)

Busine, etc... franchir les non-stop comme s'ils montaient une bicyclette, j'en suis arrivé à penser que l'on doit parvenir à manier une grosse machine aussi facilement qu'une machine légère, tout en ayant en plus l'avantage des CV quand le besoin s'en fait sentir.

Pour égaler cependant cette aisance dont font preuve les étrangers, il nous faudrait être chaque dimanche sur un parcours et disposer encore de la même souplesse côté moteur ; quand vous entendez les leurs dans les non-stop, vous vous demandez d'où ça sort : le moteur semble complètement arrêté, un « coup de piston » et hop, la machine fait 3 mètres !

Pilotage donc, mais la machine y fait aussi beaucoup !

Quels sont vos projets pour 1958 ?

— Toutes les réunions de trial françaises jusqu'à la fin de la saison. De plus, j'ai pris contact avec Sterkendries, le pilote de la FN, pour disputer une réunion en Belgique, où je compte encore faire le « Lamborelle » avec une petite équipe, Charrier j'espère, et quelques camarades du « Châtillonnais ». Nous essaierons de donner une idée honorable du trial français !

Ne songez-vous pas à revenir au cross, où vous fîtes d'excellents débuts ?

— Oh si, j'y songe ! Chaque fois que j'assiste à un moto-cross, j'ai envie de me retrouver sur la ligne de départ. Seulement, mes occupations commerciales, une « invitation » pour 6 mois en Algérie puis, maintenant, la saison de trial, tout cela m'a pris beaucoup de temps, et m'a interdit de penser au cross en 1957.

Toutefois, j'espère avoir, pour 1958, une machine à la hauteur, une 250 NSU « Max » avec laquelle je voudrais disputer la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées, si j'ai le loisir de préparer convenablement ma « mécanique ».

Et le Championnat de France en « Quart de litre » ?

C'est beaucoup moins « marrant ». Je préfère me froter directement aux étrangers.

Peut-être est-ce prétentieux de ma part, mais j'estime qu'il y a une meilleure ambiance, une meilleure camaraderie entre coureurs à l'étranger que dans une réunion en France, où l'on a toujours peur qu'il vous arrive quelque chose ! Il y a là des gars un peu « fous-fous », des gars qui courent plus pour l'argent que pour le sport. Et je crois que si l'on place la question d'argent avant la question sport ce n'est pas la peine de courir !

Certains pilotes vont sans doute penser, à lire ces lignes, que Delauné, marchand de moto... que Delauné, avec son père derrière lui, a beau jeu de tenir ce langage. Ces répliques, je les ai déjà entendues lors de certains cross. Et je réponds que les coureurs devraient commencer par le bas de l'échelle, au lieu de vouloir se placer tout de suite à son sommet !

Quand j'ai débuté dans le sport motocycliste, j'avais une 125 latérale Motobécane D 45, avec laquelle j'ai du, pour pouvoir m'aligner à Monthéry, payer 800 francs à l'époque ! Et, bien entendu, si j'y ai cassé mon moulin, je n'ai pas gagné un centime !

J'ai toujours eu l'habitude de payer pour courir, et le jour où l'on m'a donné 10.000 francs et une Coupe à l'issue d'une réunion de cross, je me suis trouvé tout content. Je cours toujours dans le même esprit, avant toute chose pour mon plaisir. Mais si l'on fait de la compétition une affaire d'argent, là, ce n'est plus du sport.

Voilà un raisonnement que l'on rencontre assez rarement chez les crossmen,

temps dans le moto-cross que je veux prendre congé de vous : Olivotti, Melioli, le regretté Frantz, qui ne m'ont pas ménagé les bons conseils, et M. Goussard,

et où nous nous plaisons à retrouver l'esprit trial, lequel doit certainement une bonne part de sa popularité à sa réputation d'amateurisme sportif. A votre sens, que pourrait-on faire pour favoriser encore le développement du trial ?

— Il faudrait que les réunions fussent plus nombreuses, que la saison se prolongeât jusqu'en avril. Il faudrait encore qu'un titre soit mis en jeu.

Nous réclamons avec vigueur la création de ce Championnat. Mais s'en occupe-t-on dans les milieux intéressés ?

M. Cantalice s'en occupe activement. Il rassemble les exemplaires des classements de toutes nos réunions, afin de bien situer la valeur du trial français sur le plan éléments, afin peut-être d'établir un ordre des positions occupées par chacun, en prévision d'une participation éventuelle aux épreuves étrangères et pour enfin préparer l'établissement d'un Championnat.

Travaillez-vous le trial dans les Clubs ?

Au « Châtillonnais », on s'y donne totalement. M. Cantalice a été jusqu'à acheter une machine de ses propres deniers !

Cette moto est utilisée par tous les « amateurs », qu'ils soient du Châtillonnais ou d'un autre club, lors des séances d'entraînement qui ont lieu chaque dimanche sans réunion. Tout le monde potasse alors le trial : les uns recherchent des zones non-stop et s'emploient au fléchage, au jalonnement (ceci servant pour l'organisation de notre réunion de Clamart, le 16 février) ; les commissaires s'exercent au décompte des points tandis que les pilotes s'entraînent et mettent au point leurs machines.

Un classement est établi à l'issue de ces parcours d'entraînement, et le vainqueur se voit confier la machine de M. Cantalice pour disputer la réunion à venir.

Voilà une excellente initiative, et combien désintéressée ! On aimerait la voir reprise un peu partout, pour le plus grand avenir de la spécialité !

Maintenant, mon cher Delauné, voulez-vous pêcher dans vos souvenirs sportifs l'anecdote traditionnelle à l'intention de nos lecteurs ?

En voici une qui m'amuse encore, quand j'y pense :

Etant allés en Belgique en 1956 pour disputer le Circuit des Crêtes, alors couru dans sa version première, sur 400 km en une seule étape, nous pouvions voir, mon beau-père et moi, les magnifiques DKW et Maico des participants allemands et hollandais, rutilantes dans leur état de neuf et fermement assujetties sur des trépieds métalliques, devant les hôtels où étaient descendus leurs possesseurs.

Curieux contraste, par rapport au spectacle qu'offrait un peu plus loin ma Motobécane, simplement « émaillée » à grands coups de peinture argentée (maintenant, tout de même, elle est chromée !), et reposant... sur un vulgaire cageot à fruits !

Nous avions bonne mine, et mes adversaires ne se faisaient pas faute de rigoler un bon coup en découvrant au passage mon « tas de ferraille » !

Mais vint le départ. Au premier tour, je m'en tire avec 4 pts seulement ; au second passage, je n'en prends que 2 et je couvre la 3<sup>e</sup> boucle sans aucune pénalisation. Résultat, 6 pts en tout... et une Médaille d'Argent !

Aussi, tenez-vous bien : tous les gars des équipes Maico et DKW, ceux-là même qui, dans la matinée, s'étaient « foutus » de ma monture, sont venus la photographier avant de repartir chez eux !

qui m'a suivi et aidé dans la plupart de mes déplacements.

(Interviews recueillies par R. C. D.)



# CONVERTISSEUR H. F. ?

# DISRUPTEUR ?

# Le VOL-TEX

Le commerce des accessoires semble devoir être lucratif, si l'on en juge par le nombre d'accessoires divers qui, pour une raison ou une autre, doivent améliorer le rendement de nos moteurs, en agissant soit sur l'allumage, soit sur la carburation, soit sur l'étanchéité du moteur (segments), soit sur la lubrification, soit sur l'auto-nettoyage interne, etc.

Parmi ces accessoires censés amener une amélioration dans l'allumage, il en

est un, de fabrication anglaise, le « Vol-Tex », que nous avons eu l'occasion d'essayer. Présenté comme un « convertisseur de haute fréquence » par son inventeur R. H. Dibley, il nous semble, pour notre part, qu'il joue le rôle d'un disrupteur. Aussi avant de relater les résultats (positifs) de nos essais, examinerons-nous d'abord succinctement l'origine des décharges oscillantes et le rôle des disrupteurs.

Aussi, examinons de plus près le rôle du disrupteur placé, dans le cas de nos motos, sur le fil haute tension à l'amont de la bougie, s'il n'est, parfois, directement incorporé à celle-ci.

## LA MONTEE EN TENSION.

La plupart de nos petites cylindrées ont un allumage par volant magnétique. Celui-ci, d'une puissance relativement limitée, présente un certain inconvénient : l'étincelle ne se produit pas brusquement, d'une manière instantanée, mais elle dure un certain temps.

Entendons-nous bien, car tout est relatif.

## UNE DECHARGE OSCILLANTE A HAUTE FREQUENCE ?

Le « Vol-Tex » est, d'après son fabricant, un « convertisseur de haute fréquence ». Et c'est sur cet aspect : transformation de l'impulsion unique de l'étincelle en une décharge oscillante à haute fréquence, que repose la majeure partie de l'argumentation de la marque.

★

Evidemment une décharge oscillante à haute fréquence offre d'incontestables avantages :

— l'inflammation de l'émulsion gazeuse se fait en plusieurs fois consécutives, dans un laps de temps extrêmement court puisque nous avons affaire à une haute fréquence;

— grâce à cette décharge disruptive à haute fréquence, grâce au « bombardement » causé par cette suite d'étincelles, on obtient une turbulence autour des électrodes, qui permet une inflammation plus rapide de l'émulsion (à condition qu'il y ait déjà quelques molécules bien enflammées);

— le « front » d'inflammation étant plus étendu que le court espace limité entre les électrodes, l'échauffement de ces dernières est plus limité;

— la tendance à l'encrassement est limitée du fait d'une combustion plus complète.

★

Tous ces arguments sont valables... mais il se trouve, en fait, que — mis à part l'allumage électrostatique qui n'en est qu'à ses débuts — tous les types d'allumage, en particulier ceux par dynamo ou volant magnétique, donnent un train d'étincelles à haute fréquence.

Le circuit primaire d'allumage comportant des selfs (l'enroulement primaire de la bobine haute tension, et, si celle-ci est séparée, la bobine basse tension également) et une capacité (le condensateur), ce circuit primaire est le siège, lors de la rupture (décollement des vis platinees), d'un circuit électrique oscillant, d'un courant haute fréquence amorti.

Le maximum de chacune de ces oscillations se répercute, après transformation par la bobine haute tension, en une étincelle à la bougie. Ainsi, nous ne sommes pas en présence d'une étincelle unique, mais d'un train d'étincelles.

★

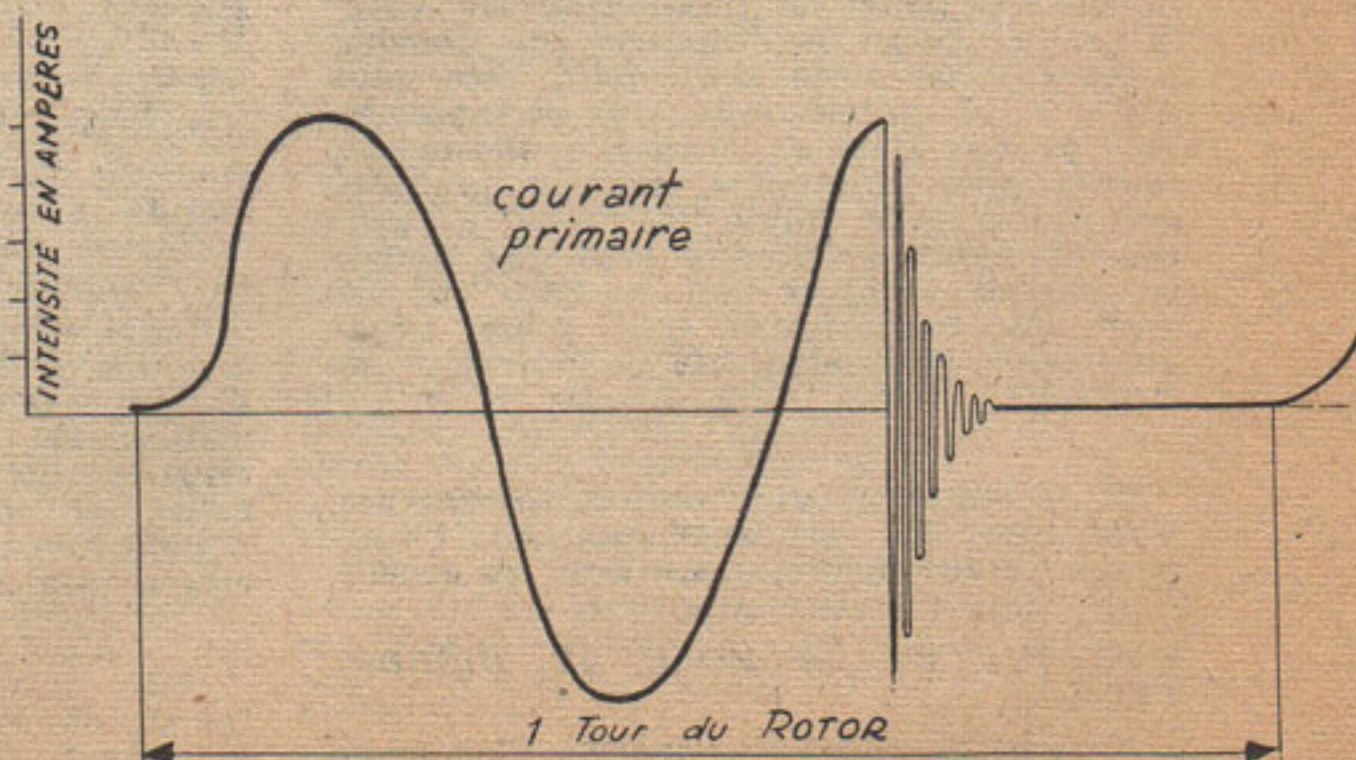
Quel est l'apport du « Vol-Tex » dans ce domaine ?

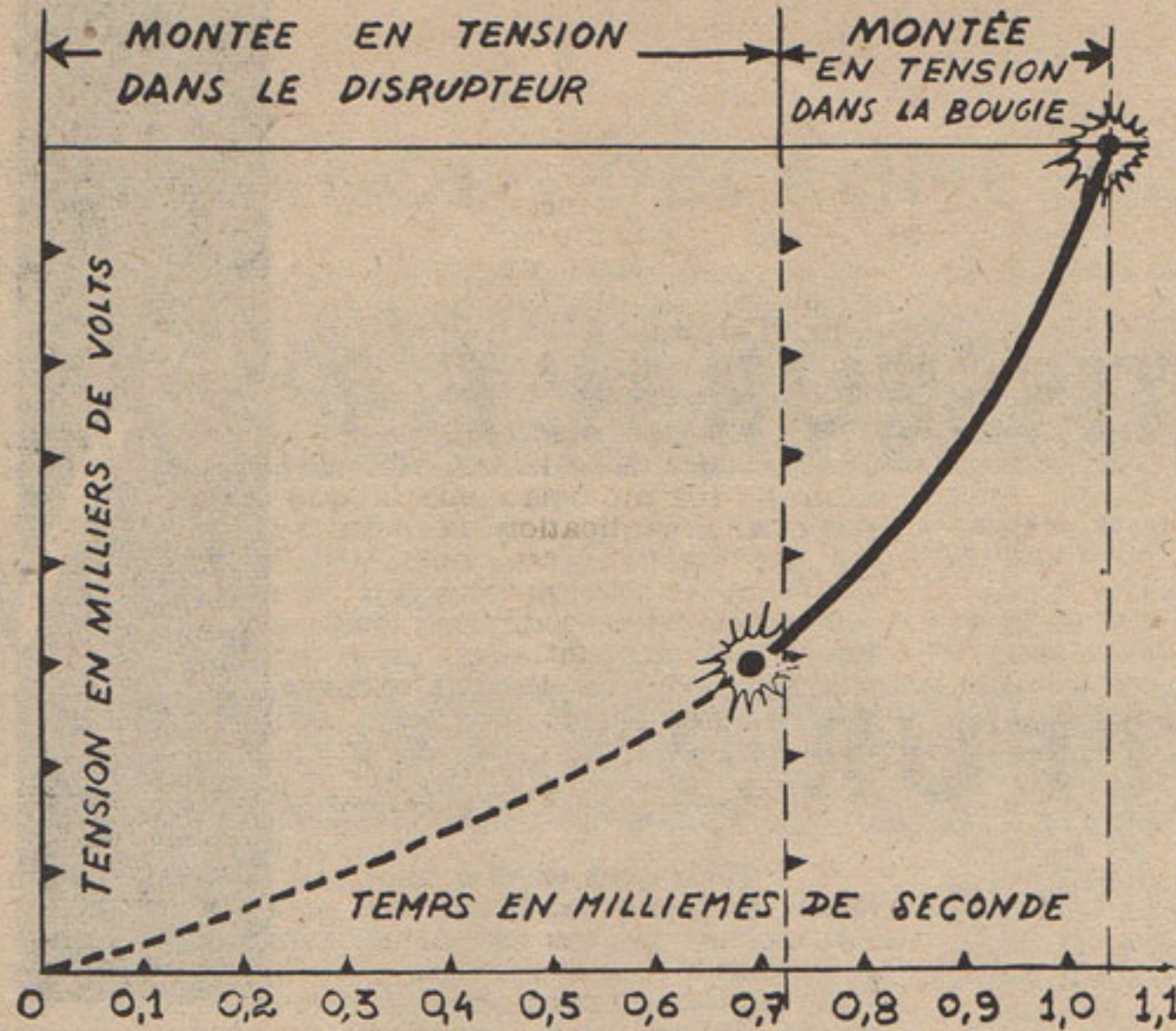
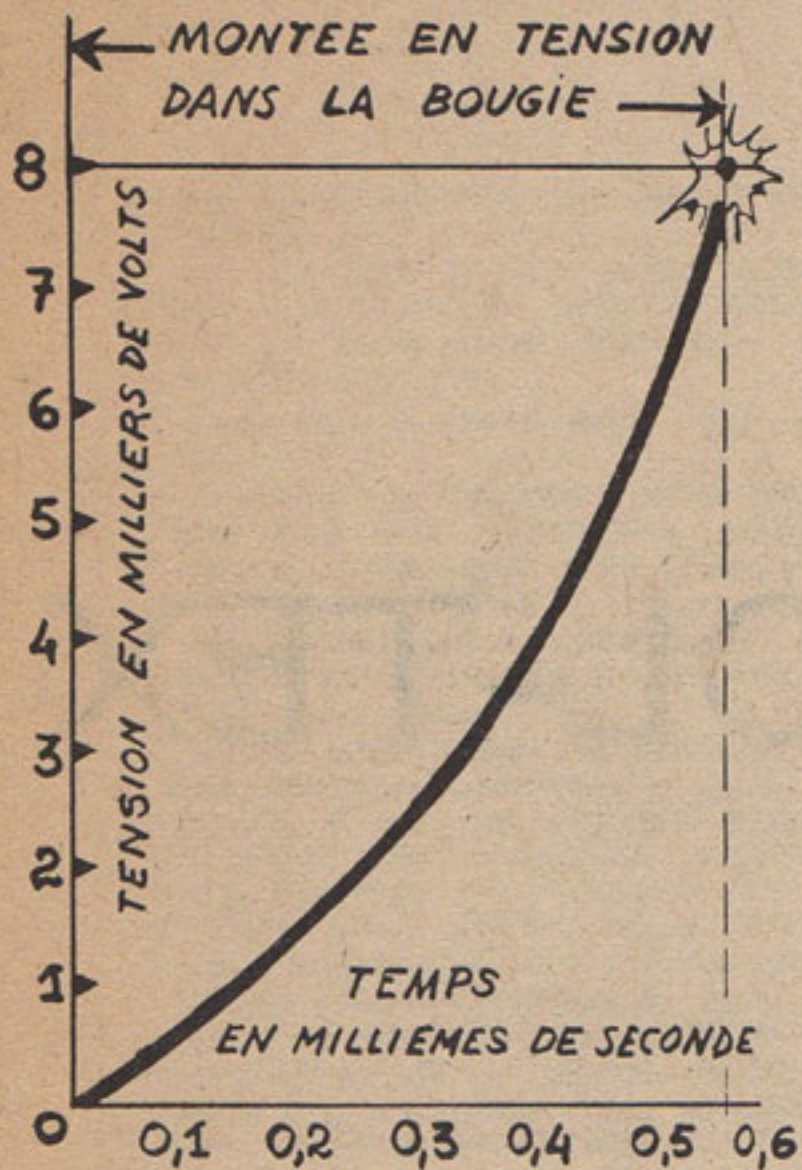
D'après sa construction, il semble qu'il ne soit pas à même d'établir un circuit oscillant. Il ne fait que conserver le circuit oscillant né dans le système d'allumage proprement dit, ce qui fut d'ailleurs confirmé par un examen à l'oscillographe.

## UN DISRUPTEUR ?

Bien que d'une réalisation particulière, le « Vol-Tex » semble surtout être un disrupteur. En tous les cas, ses propriétés y font sérieusement penser.

*Courbe de variation de l'intensité du courant primaire durant un tour de rotor d'un volant magnétique Novi. Il apparaît très nettement qu'à la suite de la « rupture », le circuit primaire est le siège d'oscillations électriques amorties à haute fréquence, qui se soldent, à la bougie, par un train d'étincelles et non par une étincelle unique.*





Avec un disrupteur (ci-contre, à droite), le temps total qui s'écoule entre la « rupture » et l'éclatement de l'étincelle à la bougie est plus long que sans disrupteur (à gauche). Mais, par contre, la durée entre l'arrivée du courant à la bougie et l'éclatement de l'étincelle est plus brève. Ci-dessous, gain de puissance obtenu avec utilisation du « Vol-Tex » sur un 50 cm<sup>3</sup> deux temps dont la puissance maximum se situe vers 5.000 t/m. Moyenne de mesures sur trois moteurs.

### EN CONSEQUENCE, L'ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE !

Mais cette « longue » montée en tension, avant l'éclatement de l'étincelle, se solde par un certain inconvénient, beaucoup plus sensible, d'ailleurs, sur un 2 temps que sur un 4 temps en raison de la présence de vapeurs d'huile dans les gaz frais admis dans le cylindre.

En effet, avant que cette émulsion ne s'enflamme, il en est une partie qui se dépose sur les électrodes et l'isolant surchauffés de la bougie et qui s'y consume plus ou moins imparfaitement : c'est l'encrassement, insuffisant pour court-circuiter l'allumage, mais suffisant pour occasionner une perte de rendement.

★

Deux cas, d'ailleurs, se présenteront, selon que les dépôts se feront sur l'isolant de la bougie, ou sur et entre les électrodes.

Si le dépôt se fait sur l'isolant, ce dernier devient semi-conducteur. Une partie du courant, au lieu de fournir l'étincelle, s'en va vers le culot, vers la masse; il s'ensuit que l'étincelle perd de son énergie. Mais cela signifie également qu'il faudra attendre plus longtemps (0.9 millisecondes au lieu de 0.6) pour que la tension entre les électrodes soit suffisante pour que l'étincelle éclate. Enfin, l'étincelle, moins intense, dure également un peu moins longtemps.

Si le dépôt se fait sur les électrodes, cela équivaut, en fait, à une réduction de l'écartement de celles-ci. Pour cette raison, l'énergie et la tension nécessaires pour l'éclatement de l'étincelle seront moindres (disons 6.000 au lieu de 8.000 volts). Mais en conséquence, le temps nécessaire pour la production de cette étincelle, pour la montée en tension jusqu'à 6.000 volts seulement, sera plus court : 0.4 milliseconde, par exemple, au lieu de 0.6. Mais si l'étincelle elle-même, durera plus longtemps, son énergie sera nettement plus faible (55 à 60 % seulement de celle obtenue avec une bougie en parfait état, si l'on se base sur les exemples numériques que nous avons donnés) : l'allumage est de nouveau insuffisant.

★

Et le malheur, avec ces encrassements, c'est que dès qu'ils s'amorcent l'allumage faiblit encore, favorisant et accélérant l'encrassement ultérieur.

### L'APPORT ET LE RÔLE DU DISRUPTEUR.

A cette diminution d'énergie d'étincelle due aux pertes électriques dans les dépôts sur la bougie (qui peuvent souvent

provenir d'un allumage insuffisant à l'origine), le disrupteur peut amener une solution. Il ne sera pas un remède, mais il apportera un précieux secours.

★

Qu'est-ce, d'abord, qu'un disrupteur ?

Dans son principe, il est extrêmement simple : il s'agit simplement d'une coupure de quelques dixièmes de millimètre dans le circuit haute tension, en amont de la bougie. Il se comporte donc comme un condensateur dont le diélectrique serait de l'air, mais dont la capacité, en raison de la très faible surface des « armatures » et de leur écartement assez important, est très minime.

Ainsi, lors du décolllement des vis platinées, le courant haute tension fourni par le secondaire de la bobine devra d'abord « charger » le disrupteur, « percer » le diélectrique que constitue la couche d'air entre les électrodes du disrupteur, avant que d'atteindre la bougie.

### L'ÉTINCELLE ÉCLATE PLUS VITE.

Mais ce courant qui arrive cette fois à la bougie a déjà, au départ, une tension élevée (1.000 à 3 ou 4.000 volts, suivant les caractéristiques du disrupteur). Il faudra donc un temps bien plus minime pour passer de cette tension de départ jusqu'à la tension de 8.000 volts par exemple qu'il nous faudra pour avoir l'étincelle entre les électrodes de la bougie.

Donc, avec le disrupteur, le temps durant lequel les électrodes de la bougie sont sous tension avant que n'éclate l'étincelle est bien plus court, limitant par là même les possibilités de pertes par dérivation le long des dépôts sur l'isolant de la bougie encrassée.

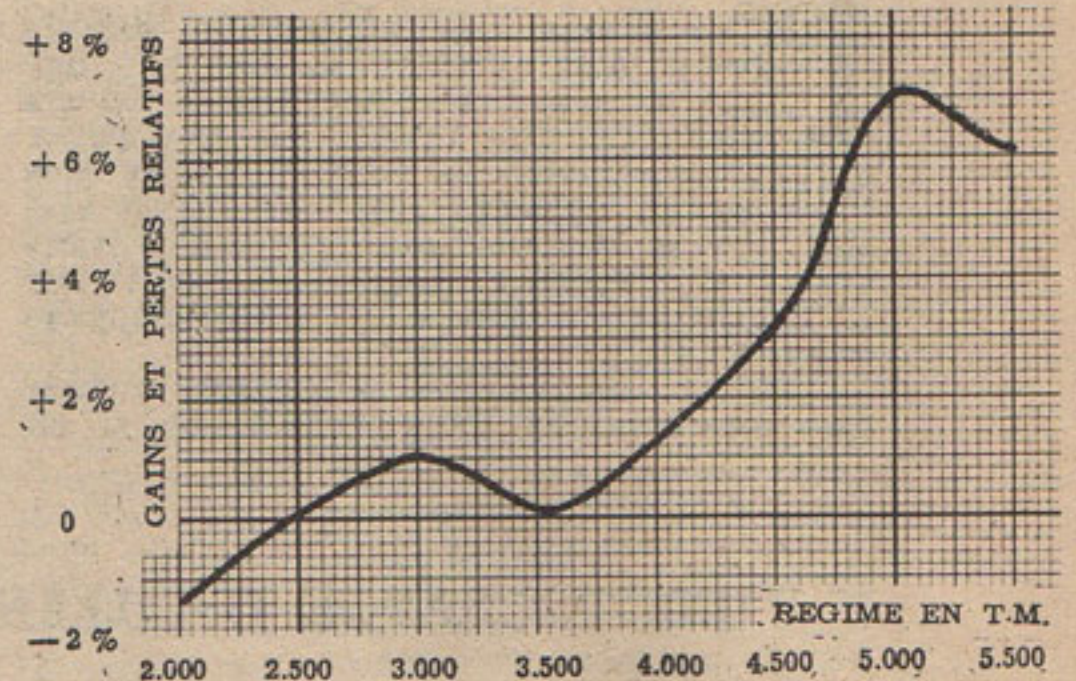
### MAIS UN CERTAIN RETARD QUI PERMET UNE CERTAINE ACCUMULATION D'ÉNERGIE.

Par ailleurs, le retard entre l'apparition de l'étincelle aux électrodes de la bougie et le moment où les vis platinées décollent sera plus grand avec un disrupteur que sans.

Deux raisons à cela; il faut d'abord « charger » le disrupteur, mais surtout, il faut attendre jusqu'à ce que l'appareil d'allumage proprement dit ait fourni une tension suffisante pour qu'il y ait étincelles et arc au disrupteur et à la bougie, tension qui sera évidemment plus élevée que sans disrupteur.

★

Mais ce retard sera, en fait, à peine accru, de l'ordre de 1/1.000 de seconde seulement. Sans influence aucune sur l'avance à l'allumage, ce léger retard a, par contre, un certain avantage.



L'énergie qui s'est accumulée dans le disrupteur vient renforcer l'étincelle au moment où celle-ci éclate aux électrodes de la bougie. Cette étincelle se présente donc avec un certain retard, mais avec une énergie, une intensité plus grandes.

### QUAND LE DISRUPTEUR OFFRE-T-IL UN APPOINT ?

De tout ceci, il apparaît donc que l'utilisation d'un disrupteur ne présente d'intérêt que si l'on est en présence d'un moteur ayant tendance à encrasser les bougies, que si la puissance de l'étincelle fournie par l'appareillage électrique est juste suffisante. Si l'on a un moteur qui n'a pas tendance à l'encrassement des bougies, si l'appareillage électrique est d'une puissance largement suffisante pour fournir une violente étincelle, le disrupteur ne sera d'aucun secours.

Mais il aura sa place quand il s'agira de fournir une étincelle brutale que l'appareillage électrique d'origine n'est pas à même de fournir.

### FATIGUE ACCRUE DE L'APPAREILLAGE ÉLECTRIQUE.

Evidemment, il faut payer tout gain, et voir dans quelle mesure un disrupteur peut présenter des inconvénients.

★

D'abord les pertes d'énergie occasionnées par la formation de l'étincelle aux bornes du disrupteur. Celles-ci sont très minimes, et, en fait, largement compensées par la suppression des pertes dans les dépôts sur l'isolant de la bougie.

Mais, surtout, l'appareillage électrique subira une fatigue supplémentaire. En effet, cette fois, il ne s'agit plus d'alimenter une seule étincelle (à la bougie), mais deux (disrupteur et bougie). La tension exigée sera donc plus importante. Mais avec un disrupteur bien réglé, tout volant magnétique moderne peut supporter cet excédent de tension demandé.

grès ont été faits et, par ailleurs, son extension s'est généralisée, en particulier dans le domaine de la voiture, ou, bien souvent, sous une forme ou sous une autre, il est incorporé au distributeur d'allumage.

★

De nombreux disjuncteurs ont été et sont proposés dans le commerce. L'illustration jointe montrera mieux que n'importe quelle explication la manière dont le « Vol-Tex » est réalisé. Mais il semble que ce soit surtout dans le choix du métal utilisé pour les électrodes et dans son traitement, ainsi que dans la disposition de ces électrodes qu'il y ait vraiment innovation.

#### DES ELECTRODES EN ALLIAGE D'ALUMINIUM.

A moins d'utiliser un alliage d'acier comportant des métaux « nobles » (comme c'est le cas pour les électrodes d'une bonne bougie), seul l'aluminium et ses alliages peuvent être durablement utilisés pour former « support » d'étincelles.

★

En effet, si l'on utilise tout autre métal, il se forme un « cratère » sur l'une des électrodes et une protubérance sur l'autre (comme c'est le cas sur les vis dites « platinées »).

Si, pour pallier ce phénomène, on réduit l'écartement entre les 2 pôles, on risque un « pontage » qui formerait court-circuit : le disjuncteur serait sans action aucune, offrirait même une résistance supplémentaire. Si, par contre, pour éviter ce pontage, on accroît l'écartement entre les électrodes, on accroît

parallèlement la résistance de passage de l'étincelle : l'allumage devient mauvais, les départs difficiles.

★

Or l'utilisation de l'aluminium (ou d'un alliage d'aluminium) pour réaliser ces électrodes évite la formation de ces « protubérances » et « cratères ». C'est donc là un aspect positif, mais que vient tempérer le fait qu'il se forme sur la surface de l'électrode, sous l'effet de l'arc électrique de l'étincelle, un oxyde d'alumine dont la résistance électrique est très élevée, et qui peut être suffisante pour que le moteur se refuse de tourner avec le disjuncteur.

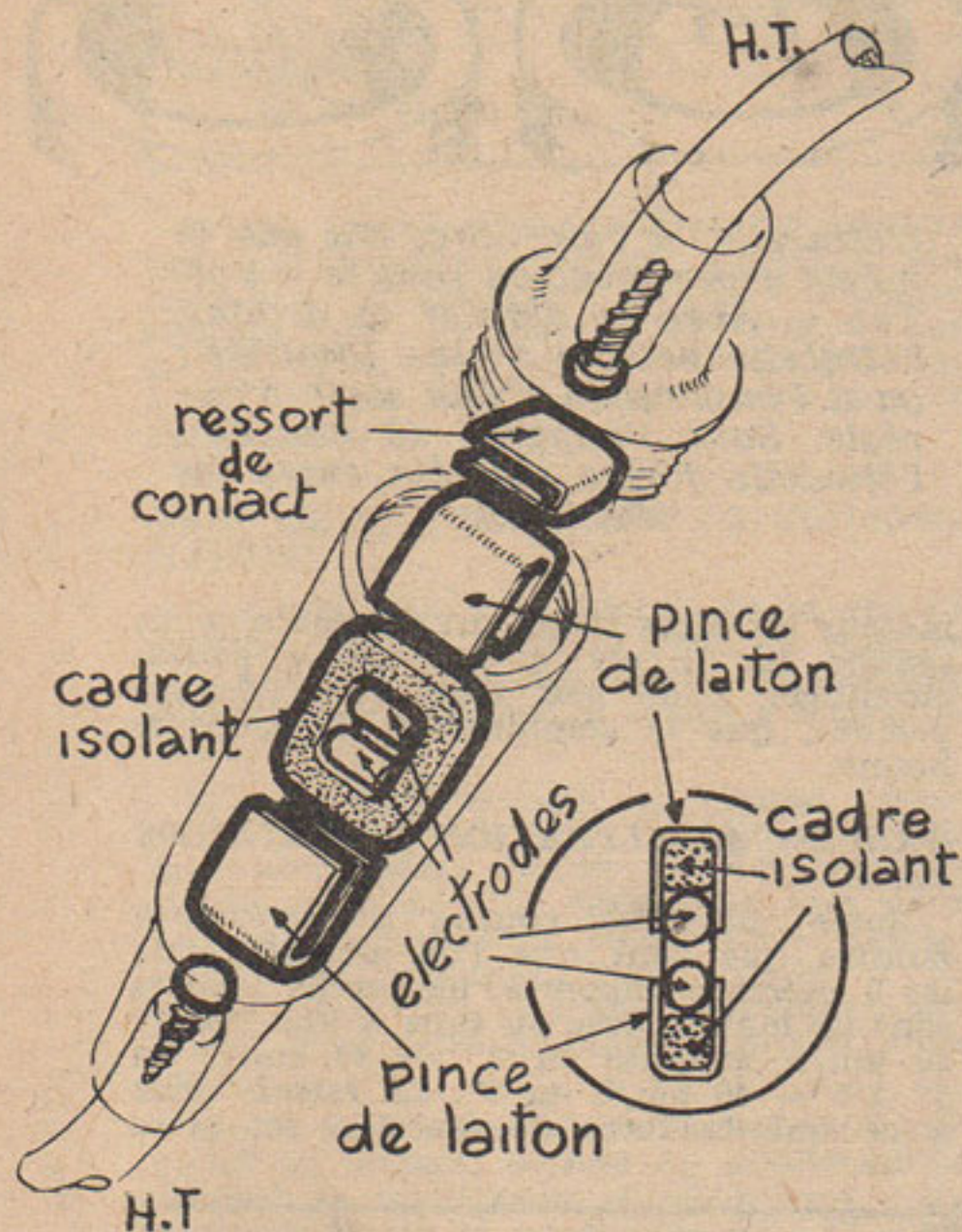
#### LA SOLUTION « VOL-TEX ».

Il s'agit donc d'utiliser l'alliage d'aluminium, mais tout en essayant de surmonter les difficultés que son utilisation présente. C'est ce qu'a fait « Vol-Tex », évidemment sous couvert de brevets, en assurant :

— une surface de passage suffisante entre les électrodes. Ici, ces dernières sont constituées par 2 petits cylindres qui se font face par une génératrice, qui sont donc parallèles l'un à l'autre;

— un écartement assez faible entre ces 2 cylindres-électrodes, afin de réduire la résistance de passage de l'étincelle;

— un traitement spécial de l'alliage utilisé, afin d'empêcher la corrosion ultérieure, afin que la résistance électrique ne croisse pas avec la durée de fonctionnement.



#### REALISATION DU VOL-TEX

Ce n'est pas d'aujourd'hui que date le disjuncteur, puisqu'il fit son apparition déjà avant l'autre guerre. Mais depuis cette époque, de nombreux pro-

## APRES LA THEORIE, LA PRATIQUE : NOS ESSAIS DU VOL-TEX

**A** PRES cette longue présentation du « Vol-Tex », venons-en à nos essais qui furent de 2 ordres :

- examen visuel de l'étincelle produite à la bougie dans diverses conditions;
- essais chronométrés.

Pour ces derniers, afin de nous entourer de toutes les garanties nécessaires, afin qu'un changement de conditions météorologiques ou autres ne vienne pas fausser les résultats, nous avons procédé à chacun des essais alternativement avec

et sans l'appareil avant de passer à l'examen suivant.

De plus, toujours pour nous assurer qu'aucun autre phénomène ne vienne fausser les résultats, nous avons pris 2 longueurs identiques de câble haute-tension, prises dans un même rouleau. Une de ces longueurs fut sectionnée afin d'y interposer le « Vol-Tex ».

★

Mais au préalable, rappelons une fois de plus (et nous aurons l'occasion de le répéter encore) que le rôle du « Vol-Tex » est de produire une inflammation plus rapide, une combustion plus complète de la charge gazeuse admise dans le cylindre.

#### COMPARONS LES ETINCELLES

Le moteur servant à l'essai est un petit 2 temps à allumage par volant magnétique. L'appareillage électrique a été vérifié dernièrement, et est en bon état.

#### BOUGIE SECHE :

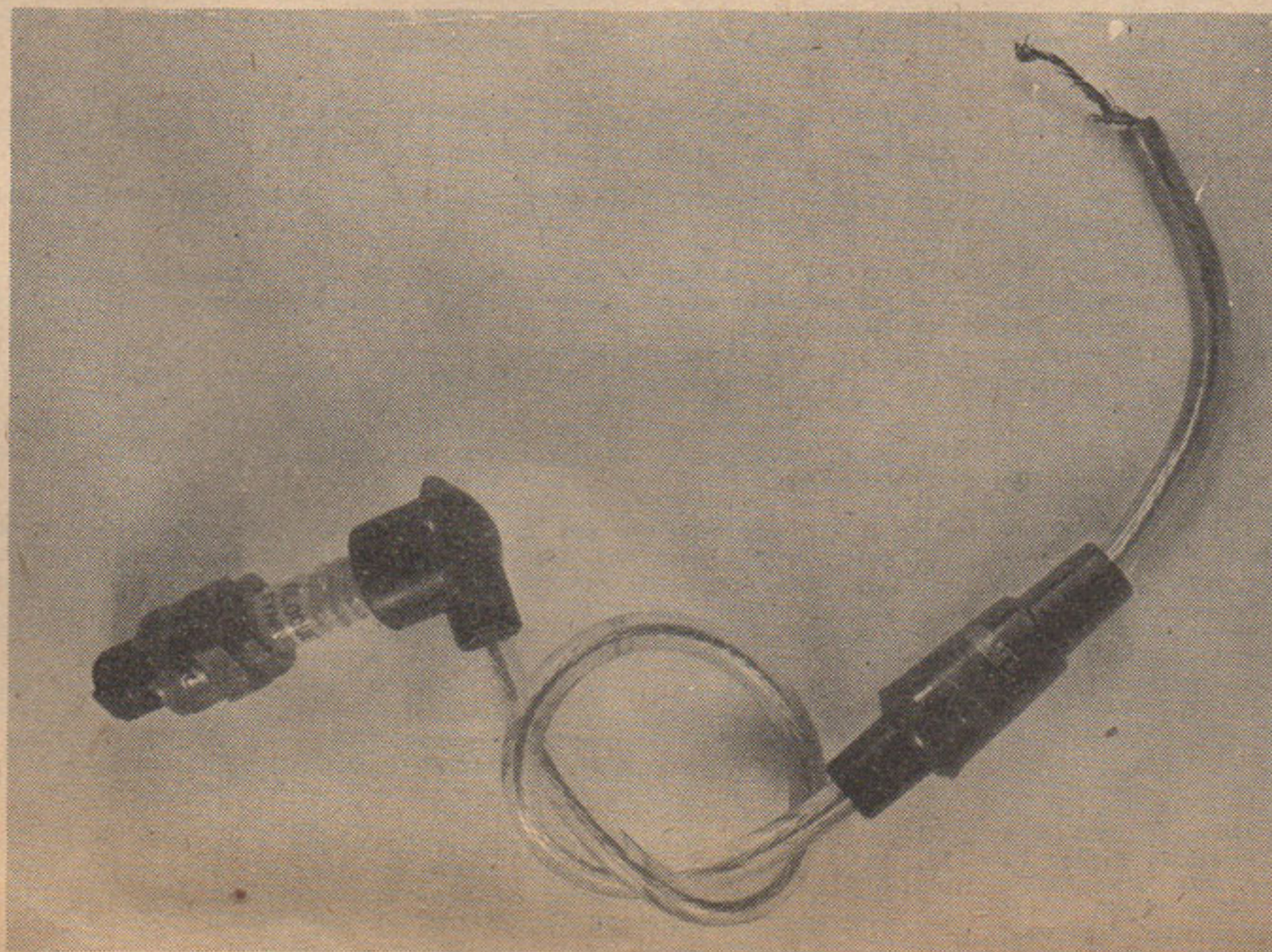
Sans « Vol-Tex », l'étincelle, bien franche et d'une belle teinte bleutée, se produit tout à fait normalement, entre les électrodes.

★

Avec le « Vol-Tex », l'étincelle, toujours aussi belle, est beaucoup moins localisée, auréole l'électrode centrale, et semble durer un peu plus longtemps.

Avec une bougie à 3 électrodes de masse, il semble bien que chaque étincelle ne se produise pas seulement entre l'une d'elles et l'électrode centrale (comme c'est le cas normalement), mais qu'elle touche à 2 électrodes de masse, sinon aux trois.

Dans l'ensemble, l'impression générale est que l'étincelle se propage dans tout l'intérieur du culot.



## CULOT PLEIN D'HUILE.

Cette fois, on a versé quelques gouttes d'huile moteur dans le culot de la bougie. Une goutte prend place entre les électrodes.

★

Sans le « Vol-Tex », l'étincelle est d'abord jaunâtre, sans puissance, sans claquement caractéristique.

Avec l'appareil — la bougie ayant été « remouillée » d'huile — l'étincelle est tout de suite bleue, claqué, mais se cantonne entre les électrodes de la bougie.

★

Nous recommençons l'expérience en montant cette fois la bougie « mouillée » dans la culasse.

Avec le « Vol-Tex », le moteur froid démarre au 1<sup>er</sup> coup de kick, alors que dans les conditions d'origine, il faut quelques coups de kick afin que le souffle des gaz frais ait chassé la goutte d'huile avant que l'étincelle soit assez puissante pour enflammer l'émulsion.

★

Tous ces premiers essais sont assez concluants quant à l'aspect de l'étincelle, quant à sa meilleure formation et son meilleur passage.

Mais la place d'une bougie est dans son moteur, et celui-ci est sensé emmener la machine et non rester sur place. Passons donc aux....

## ESSAIS CHRONOMETRES

Pour cette fin, et afin de mieux juger des possibilités du « Vol-Tex », nous avons choisi une machine, un scooter 2 temps prêté par « Dynamic-Sport », dont le moteur était bien loin d'être au mieux de sa forme. Le carburateur fut nettoyé, réglé. La bougie utilisée, une 34 S Marchal à culot long, sans être neuve, était en parfait état, sans trace de calamine dure, mais un peu grasse.

Avant que de procéder aux essais, le moteur fut amené à sa température normale de fonctionnement.

### UNE PLUS GRANDE PLAGE DE REGIME.

Si, effectivement, le Vol-Tex doit assurer un meilleur allumage, cela doit se manifester — du moins sur les rapports intermédiaires (c'est-à-dire quand la force de traction est toujours suffisante pour vaincre les résistances de l'air et du

roulement) — par une plus grande plage d'utilisation du régime moteur. Or ceci fut confirmé par nos essais.

Aux bas régimes, en raison d'une meilleure inflammation des gaz, la marche sur 4 temps est repoussée à un régime inférieur : 1.550 t/m en 3<sup>e</sup> (22 km/h) avec le « Vol-Tex », contre 1.750 t/m (25 km/h) sans l'appareil.

Aux régimes élevés, le moteur gagne également : 500 t/m sensiblement en 1<sup>re</sup> (6.410 t/m, soit 37 km/h avec le « Vol-Tex », contre 5.900 t/m, soit 34 km/h).

Au total, avec cet accessoire britannique, on a une plage de sensiblement 4.860 t/m (6.410-1.550); sans lui, on ne dispose plus que de 4.150 t/m (5.900-1.750). En bloc, le gain se chiffre à 17 %.

### DES VITESSES PLUS ELEVEES.

Sur chacun des rapports, on enregistre un certain gain sur la vitesse (de l'ordre de 2 km/h), ainsi qu'en témoigne le tableau ci-dessous :

Si, à première vue, le gain de vitesse en 3<sup>e</sup> (2 km/h) semble assez minime, il faut le situer par rapport à la vitesse relativement faible du scooter « test ». En fait, ce gain de 3 % signifie un ac-

	Avec « Vol-Tex »	Sans « Vol-Tex »
En 1 <sup>re</sup> .....	37 (6.410 t/m)	34 (5.900 t/m)
En 2 <sup>e</sup> .....	54 (5.780 t/m)	52 (5.560 t/m)
En 3 <sup>e</sup> solo assis .....	70 (4.890 t/m)	68 (4.750 t/m)
En 3 <sup>e</sup> duo .....	69 (4.810 t/m)	67 (4.670 t/m)

croissement de puissance de 6 à 9 %, ce qui, évidemment, n'est plus négligeable.

### PEU CONVAINCANT EN COTE.

Utilisant les 2 rapports inférieurs, notre côte d'essai fut gravie, en solo, avec un pilote de 85 kg, en 41" 3/5 (moyenne, départ arrêté, pour ces 350 m, de 30,3 km/h). Le temps fut le même dans un cas comme dans l'autre, avec ou sans « Vol-Tex ».

En duo, le passager pesant 60 kg, le gain amené par l'appareil est fort minime, de 1/5 de seconde : 49" 4/5 (moyenne de 25,3 km/h) contre 50" (25,2 km/h).

Il faut dire que même sans le « Vol-Tex », la charge gazeuse imposée au



L'étincelle, à l'air libre, n'a pas le même aspect avec ou sans le « Vol-Tex ». Avec ce dernier (à droite), l'étincelle semble moins localisée : on a l'impression d'une sorte d'aurole. Sans l'appareil (à gauche), l'étincelle forme aigrette entre les électrodes.

moteur est alors tellement complète, à un régime où il n'y a pas de « court-circuitage » de gaz frais vers l'échappement, que la combustion est toujours bonne.

### GAIN EN ACCELERATION A PARTIR DE LA 3<sup>e</sup>.

Notre classique courbe d'accélération montre que tant que l'on n'utilise que les 2 premiers rapports, les temps réalisés sont les mêmes avec ou sans « Vol-Tex » : 20 km/h atteints en 3" — 30 km/h en 5" 2/5 — 40 km/h en 9". La raison tient à ce que la force de traction est alors

amplement suffisante pour qu'un léger écart de rendement soit imperceptible.

Mais dès que l'on enclenche la 3<sup>e</sup>, les effets du « Vol-Tex » se font sentir et l'écart de temps sera de 2" 2/5 à 53 km/h (16" 4/5 contre 19" 1/5) et de 6" 3/5 à 61 km/h (25" contre 31" 3/5).

★

Sur les 100, 200... 500 mètres départ arrêté, nous retrouverons les mêmes constatations : ce n'est qu'à partir d'un certain moment — ou d'une certaine distance — que les écarts se manifestent, puis se creusent, atteignant 2" 1/5 aux 500 mètres

Voici d'ailleurs, page suivante, les chiffres comparatifs :

## LE PROCESSUS DE COMBUSTION

**S**ELON le taux de compression du moteur, selon son taux de remplissage, l'émulsion essence-air (que nous supposons correctement dosée) est comprimée, en fin de compression, entre 8 et 15 kg/cm<sup>2</sup>.

La température de ces gaz, avant leur inflammation, se situe entre 400 et 600° C. Mais cette température n'est pas suffisamment élevée pour qu'il y ait inflammation spontanée. C'est donc l'étincelle produite entre les électrodes de la bougie qui provoque cette inflammation.

★

Le processus de la combustion dépend ensuite de la propagation, et dans le temps, et dans l'espace, du « front » de flamme. Ce dernier est « porté » par la convection, la conductibilité, et le rayonnement calorifiques, mais surtout par les courants et les turbulences gazeuses dans la culasse.

La vitesse de propagation de la flamme à partir de la bougie est lente au départ, puis atteint son maximum quand la pression et la température dans la culasse atteignent leurs valeurs les plus élevées du fait de la combustion (30 à 40 kg/cm<sup>2</sup> et 2.000-2.500° C). Puis le front de flamme se propage plus lentement en raison de la pénurie d'oxygène et de son approche des parois du cylindre, plus froides.

En moyenne, et toujours selon les moteurs, la vitesse de combustion peut s'établir entre 10 et 25 m/s (entre 36 et 90 km/h). Elle sera plus élevée si l'émulsion est un peu riche (de 10 %) et si le régime est élevé (moindres pertes de chaleur et turbulence plus importante); elle sera plus faible si l'émulsion est pauvre ou notablement trop riche, si le régime baisse. Dans ce dernier cas, la turbulence diminue; or, s'il n'y avait pas turbulence et courants gazeux dans la

culasse, la vitesse du front de flamme serait très réduite : de 1 à 5 m/s.

★

La propagation de la flamme et, donc, le processus d'inflammation et de combustion de l'émulsion, sont notablement influencés par :

- le choix du carburant;
- les conditions de réglages et d'utilisation (régime, température, charge gazeuse, « richesse » de l'émulsion);
- le type de moteur (cylindrée unitaire, taux de compression, dessin de la chambre de combustion, métal de la culasse).

★

La combustion est la plus favorable quand elle est la plus rapide possible, quand le volume de gaz à enflammer est réduit, quand l'inflammation se fait à l'endroit le plus chaud de la chambre de combustion, quand le front de flamme progresse vers les endroits les plus froids, quand il ne se forme aucune « poche » en cul-de-sac.

Ainsi qu'on le voit, la forme à donner à la culasse est donc déterminante : l'emplacement de la bougie doit être judicieusement choisi, également celui des éventuelles soupapes, le refroidissement doit être correctement « dosé » et réparti.

★

Tout le volume de gaz frais admis doit être brûlé le plus rapidement possible, mais en restant néanmoins dans des limites raisonnables car une inflammation par trop brutale peut conduire au cliquetis et au cognement.

(Adapté du « Livre de Poche » Bosch.)

	Avec « Vol-Tex »	Sans « Vol-Tex »
100 m D. A. ....	12" 1/5 (moy. 29,5)	12" 1/5 (moy. 29,5)
200 m D. A. ....	19" 1/5 (moy. 37,5)	19" 2/5 (moy. 37,1)
300 m D. A. ....	25" 2/5 (moy. 42,5)	26" (moy. 41,55)
400 m D. A. ....	31" (moy. 46,45)	32" (moy. 45,0)
500 m D. A. ....	35 3/5 (moy. 50,55)	37" 4/5 (moy. 47,6)

Si l'on compare les accélérations moyennes qui auraient permis d'obtenir ces résultats, l'avantage de la machine équipée de l'appareil ici essayé est de 0 % à 100 m, 2 % à 200 m, 5 % à 300 m, 6,5 % à 400 m et 12 % à 500 m.

**GAIN DE 10 à 15 % SUR LA CONSOMMATION.**

Une meilleure combustion de la charge gazeuse admise dans le cylindre signifie une plus complète utilisation du pouvoir calorifique de l'essence « avalée » à chaque cycle.

Si cela signifie qu'à un régime déterminé la puissance que l'on peut obtenir pour une même charge gazeuse est plus élevée, cela signifie également que pour une même puissance exigée (celle nécessaire, par exemple, pour rouler à 60 km/h), il faudra une moindre charge gazeuse, donc une moindre quantité d'essence.

Ainsi, tous les résultats enregistrés jusqu'ici en vitesse, régime ou accélérations doivent se manifester parallèlement dans le domaine de la consommation. Et c'est bien ce que nous avons enregistré. C'est d'ailleurs sur ce plan de la consommation que l'apport incontestable du « Vol-Tex » est le plus manifeste, également un des plus intéressants pour l'utilisateur moyen pour qui une économie d'un demi ou d'un litre d'essence aux 100 km à plus d'importance qu'un gain de 2 ou 3 km/h sur la vitesse maximum de son engin utilitaire.



Comme en témoigne notre courbe de relevé de consommation, le gain obtenu passe de 1/2 litre à 30 km/h à 0,75 litre à 50 km/h et à 1,1 à 68 km/h, vitesse maximum du scooter quand il a son allumage d'origine.

Sur toute la plage d'utilisation courante de la 3<sup>e</sup> vitesse, le gain relatif est toujours égal ou supérieur à 10 %, atteignant parfois 15 %.



Précisons toutefois pour nos lecteurs pointilleux qui seraient amenés à faire des comparaisons avec d'autres machines, que la consommation très élevée enregistrée dans l'ensemble est due non à la mauvaise conception du moteur utilisé, mais au mauvais état de celui que nous avons pour nos essais.

Mais, encore une fois, c'est volontairement que nous avons choisi une machine dont le rendement laissait à désirer, afin de mieux nous rendre compte de l'apport éventuel du « Vol-Tex ».

**ESSAIS AVEC UN 4 TEMPS.**

Nous avons voulu également nous rendre compte de l'efficacité de l'appareil sur un moteur 4 temps, une 125 cc culbutée des plus classiques, qui avait déjà 43.000 km « dans le ventre ».



Après une vingtaine de jours d'utilisation quotidienne, un accident mécanique « idiot » nous empêcha de faire à temps des essais chronométrés. Néanmoins l'utilisateur intéressé fut à même de faire quelques constatations intéressantes et des plus élogieuses :

- pas d'augmentation sensible de la vitesse de pointe;
- aucun contrôle sur la consommation;
- par contre, des accélérations bien plus franches, redonnant à cette machine bien fatiguée un incontestable renouveau de jeunesse;
- enfin — et c'est ce qui a le plus frappé notre essayeur bienveillant — une facilité remarquable de démarrage à froid, dès le premier coup de kick, alors que sans le concours du « Vol-Tex », les démarrages sont notablement plus laborieux.

**UN « ACCESSOIRE » INTERESSANT**

C'est toujours avec un scepticisme certain que nous considérons tel ou tel accessoire proposé dans le commerce, et qui seraient, chacun, une panacée universelle pour nos moteurs. Chacun promet longue vie, gain de vitesse, de puissance, diminution de la consommation, que sais-je encore ?

Mais nous sommes des gens sérieux : avant de porter un jugement, nous tenons à nous rendre compte par nous-mêmes, soit par l'étude des caractéristiques de ce qui nous est proposé, soit, mieux encore, par l'essai de la valeur réelle du produit, de l'accessoire, du moteur, de la machine en question.

Pour ces essais, que nous menons aussi objectivement que possible, nous nous entourons du maximum de garanties possibles.



Ceci dit, il apparaît clairement des essais que nous venons d'effectuer que le petit accessoire britannique appelé « Vol-Tex » amène, sur une machine usagée, un apport incontestable, plus ou moins marqué selon qu'il s'agit de la consommation, des accélérations et reprises ou de la vitesse; les démarrages sont notablement plus faciles, même bougie partiellement encrassée.

Nous n'avons pu juger de sa tenue dans le temps, mais sa vente sous garantie permanente doit être également une garantie sur ce plan.

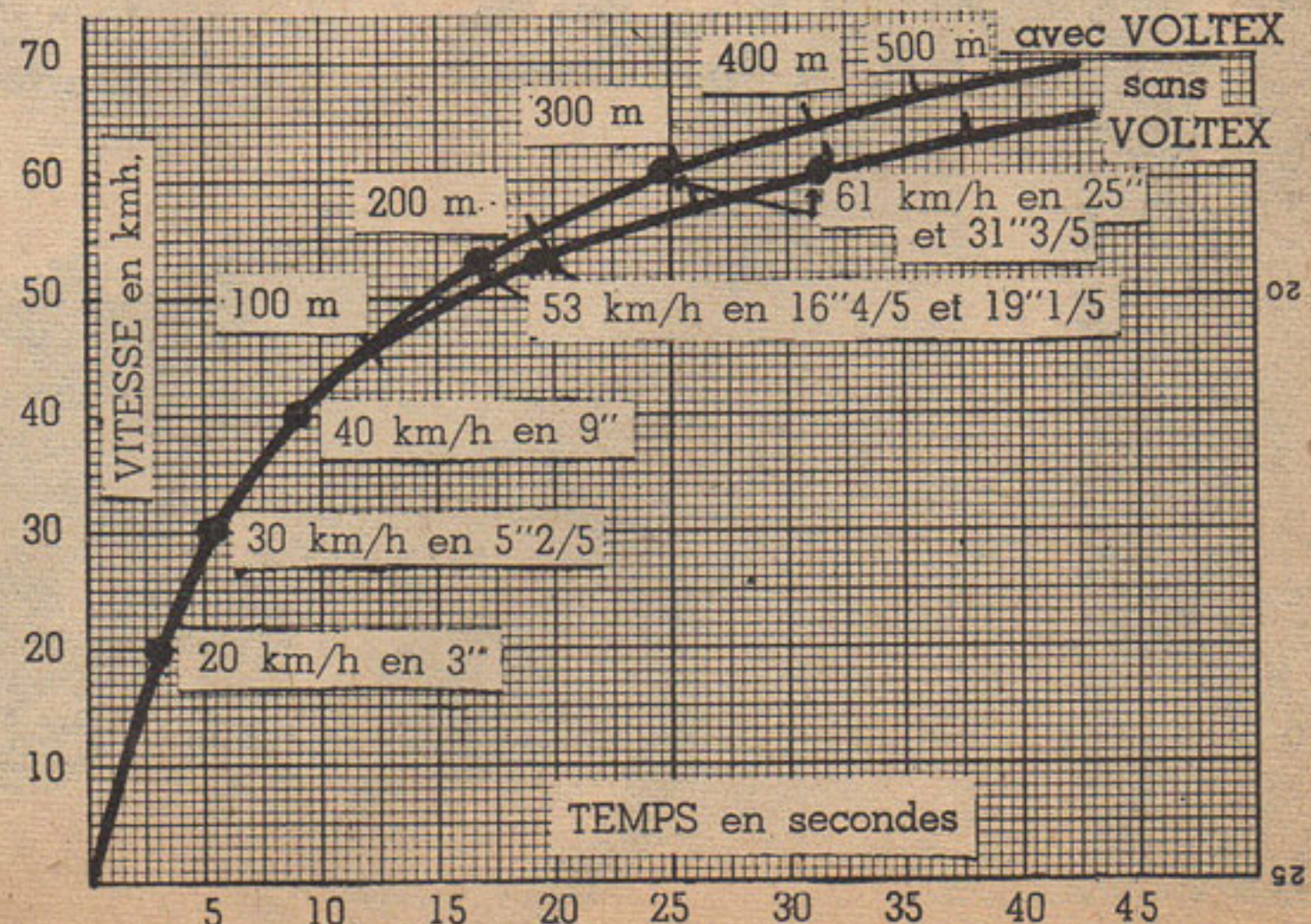
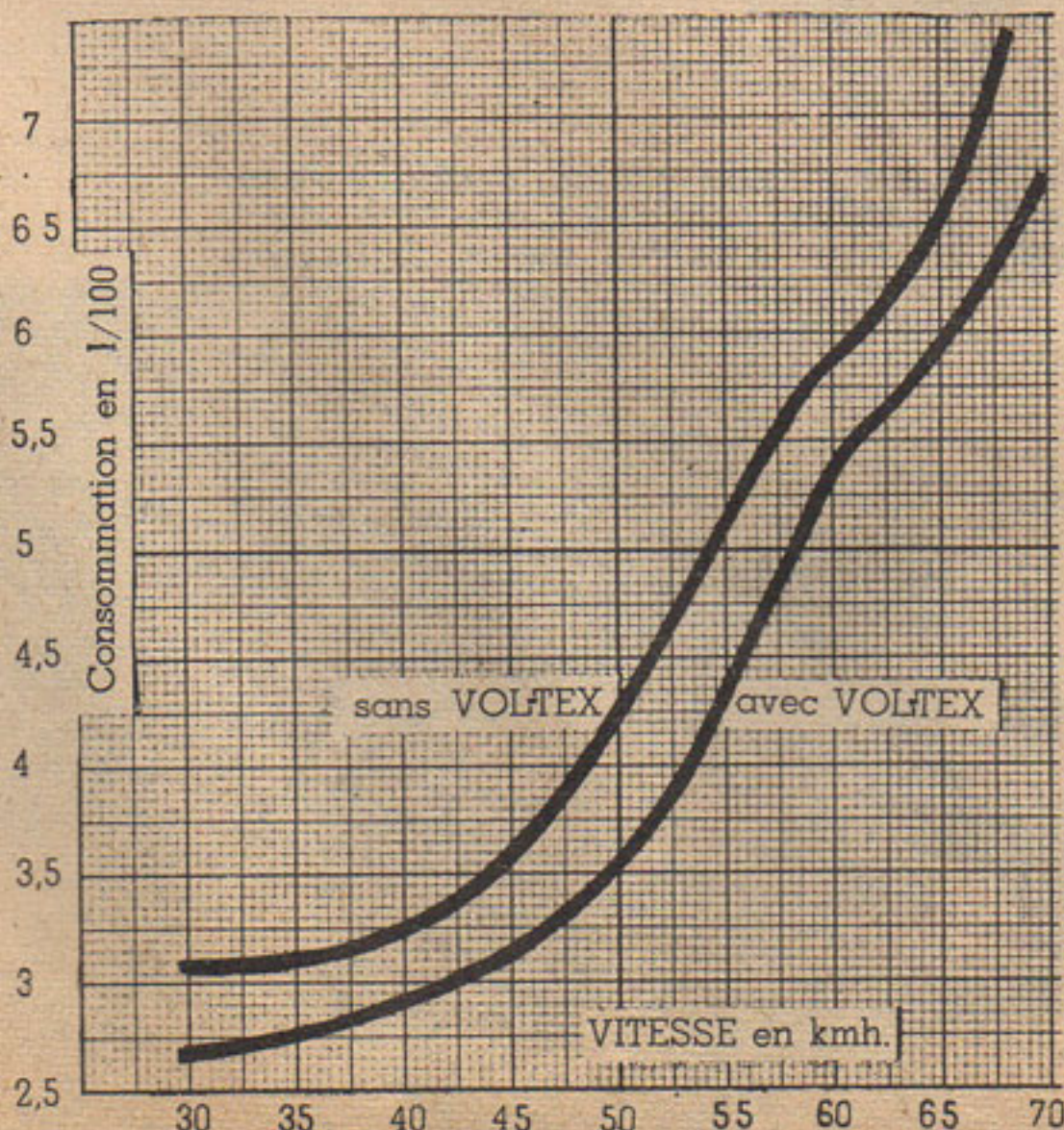
Son constructeur affirme que son emploi diminue la formation de calamine, évite l'encrassement ou le brûlage des bougies. Nous n'avons pu le vérifier par nous-même, mais il est clair que plus la combustion est complète, moins il se forme de résidus de combustion : en conséquence les dépôts de crasse et de calamine seront moins importants. Par ailleurs, l'étincelle étant moins localisée, l'échauffement et le brûlage des électrodes de la bougie seront plus réduits.



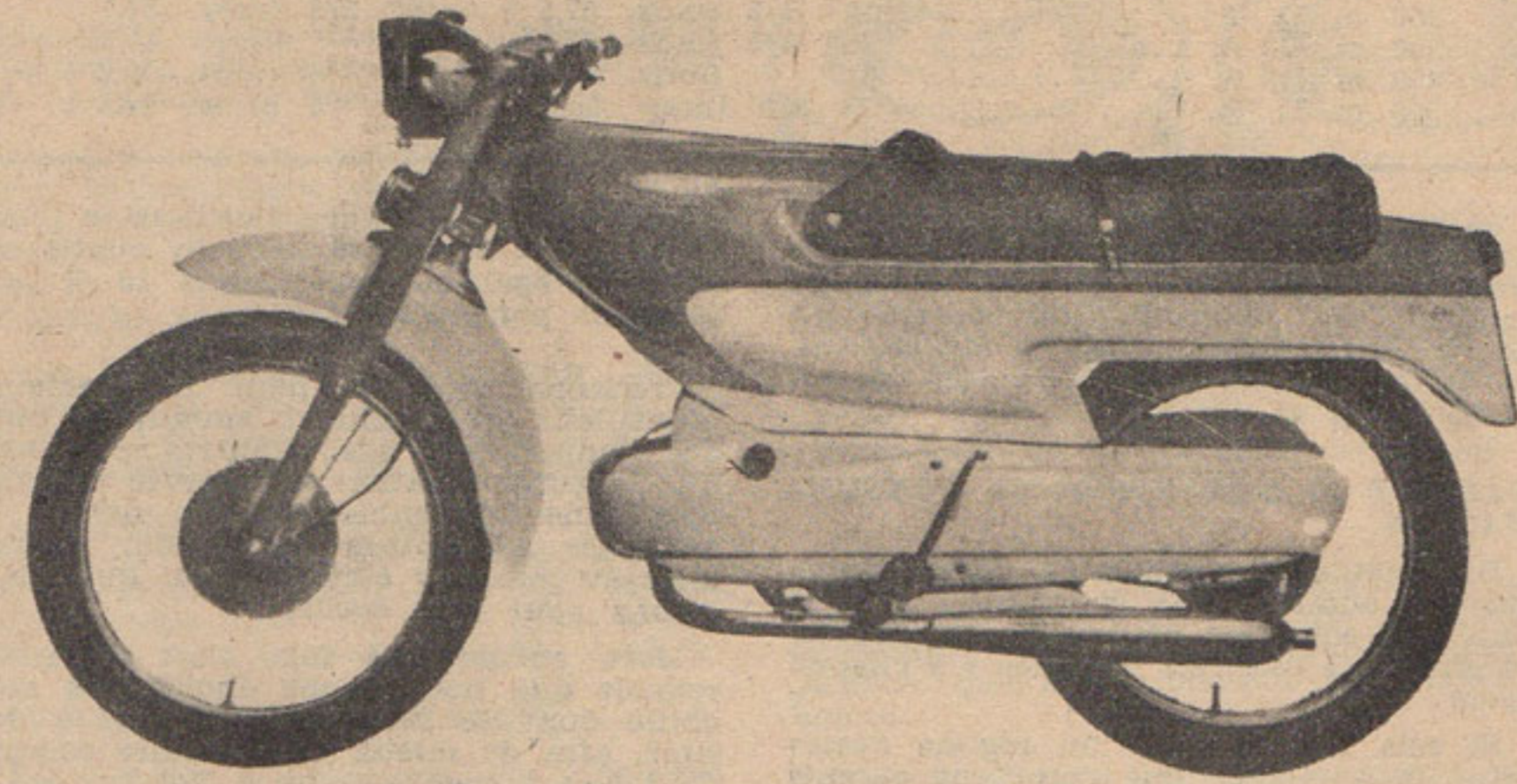
Bref, un accessoire peu coûteux, très facile à monter, et qui en vaut la peine. J. B.

**LE VOL-TEX AUX ESSAIS**

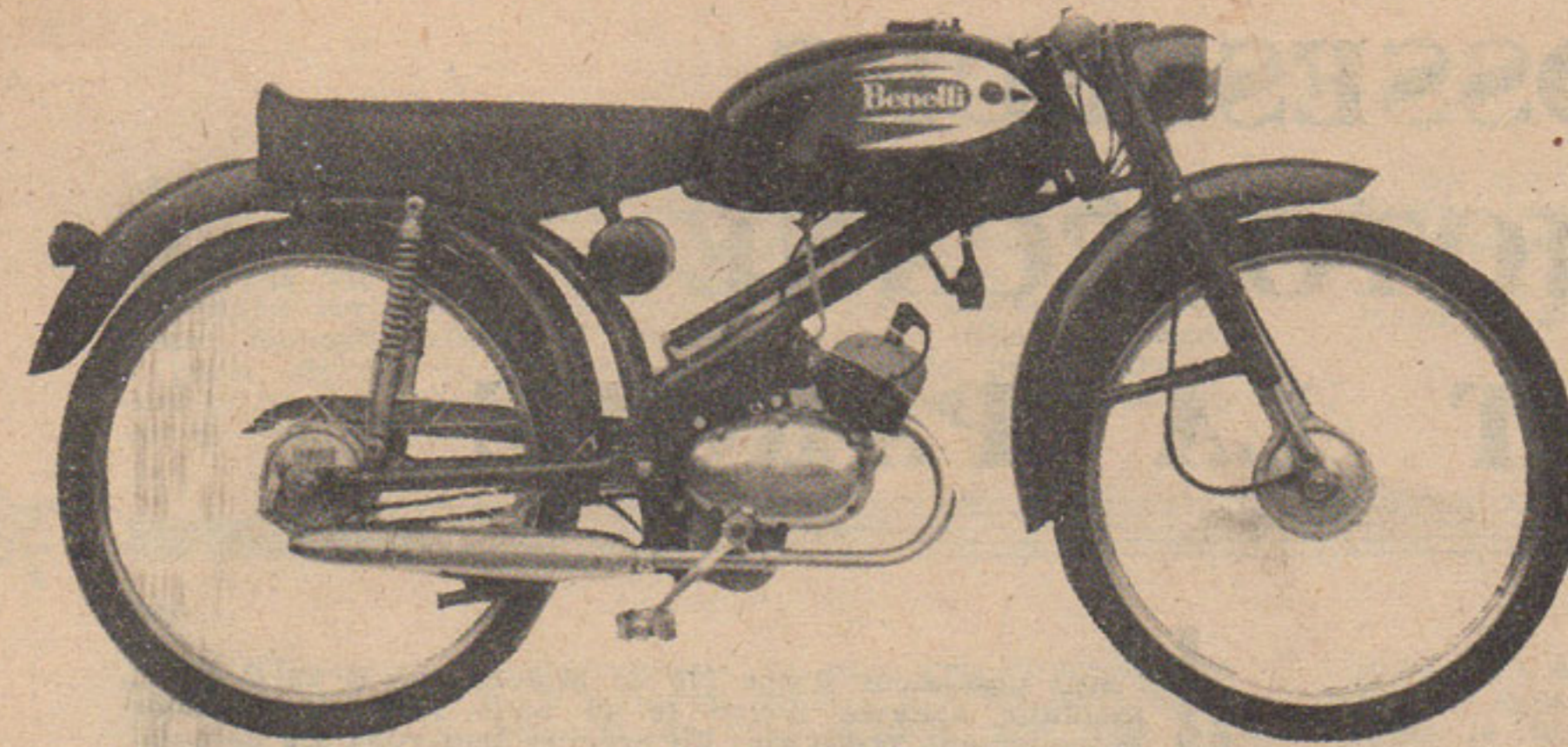
Sur toute la plage d'utilisation de la 3<sup>e</sup> de notre scooter, le gain de consommation, lors de l'utilisation du « Vol-Tex », est réel : de l'ordre de 10 à 15 %. Par contre, lors des accélérations (à droite), l'apport n'est seulement manifeste que lorsque l'on enclenche la troisième.



# SALON

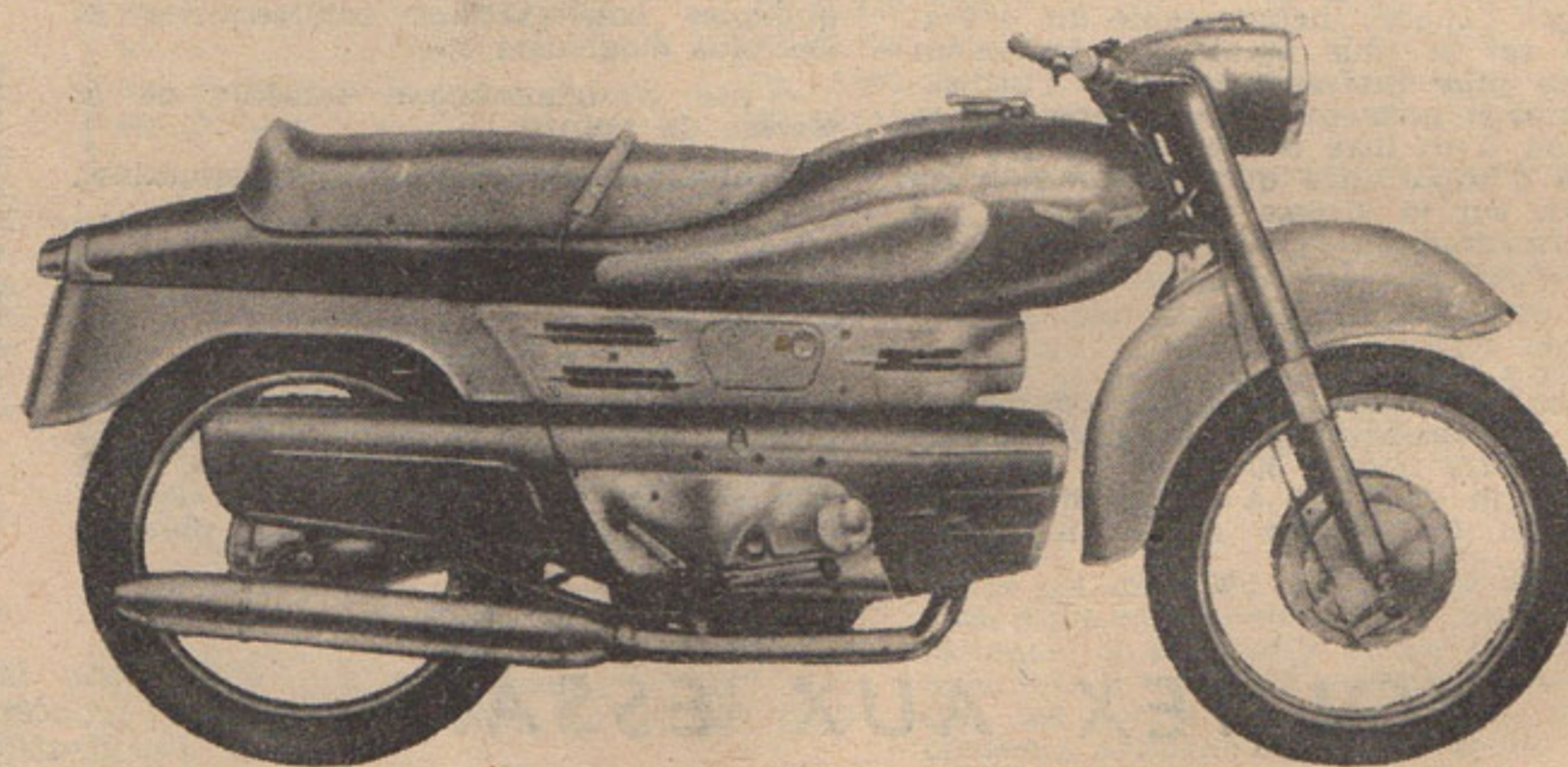


*Naissance d'une ligne italienne? On ne peut en douter lorsque l'on examine la Parilla Slughi 98 cc (ci-dessus) et la 250 cc Aermacchi Chimera (ci-dessous).*

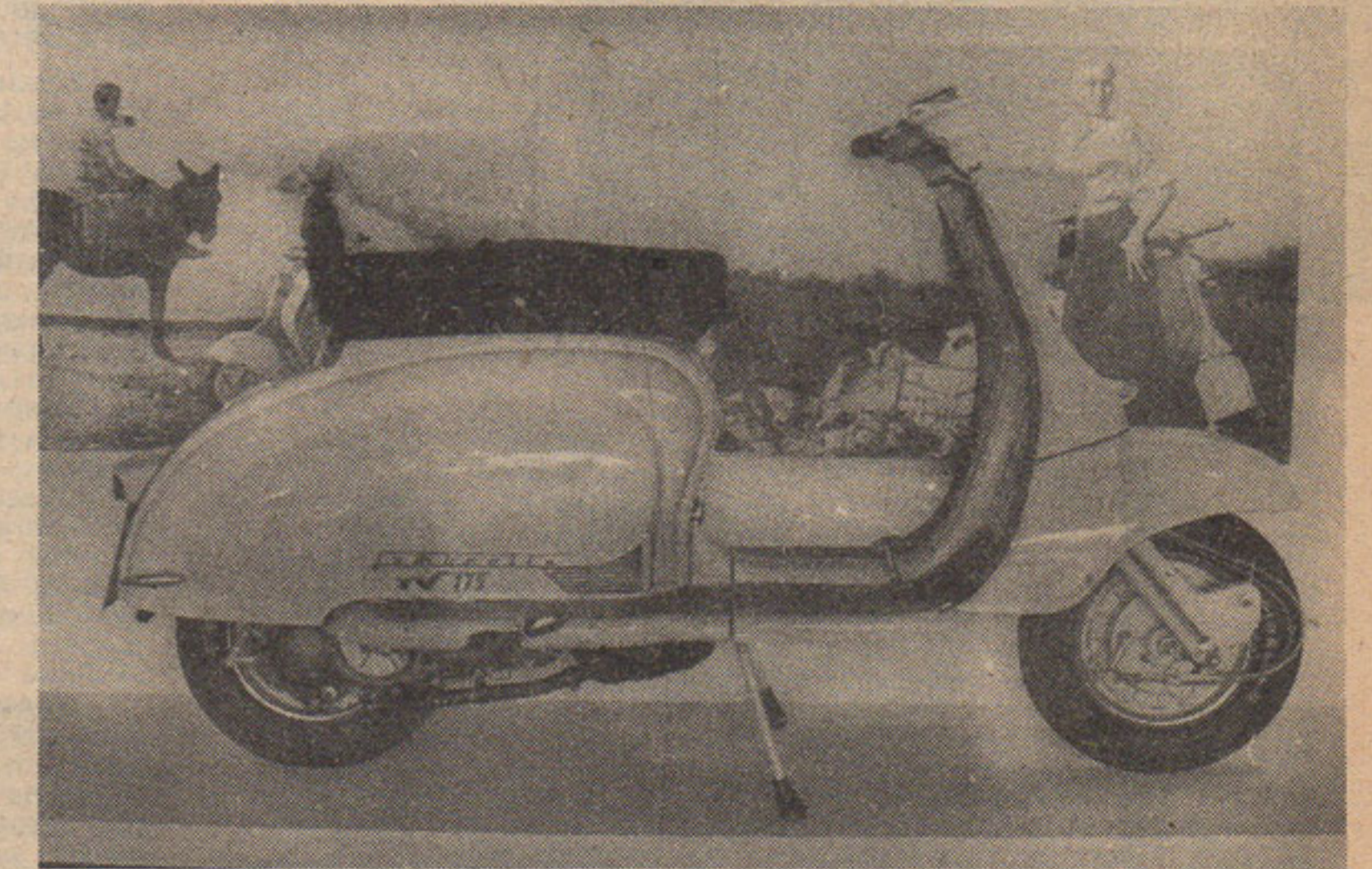
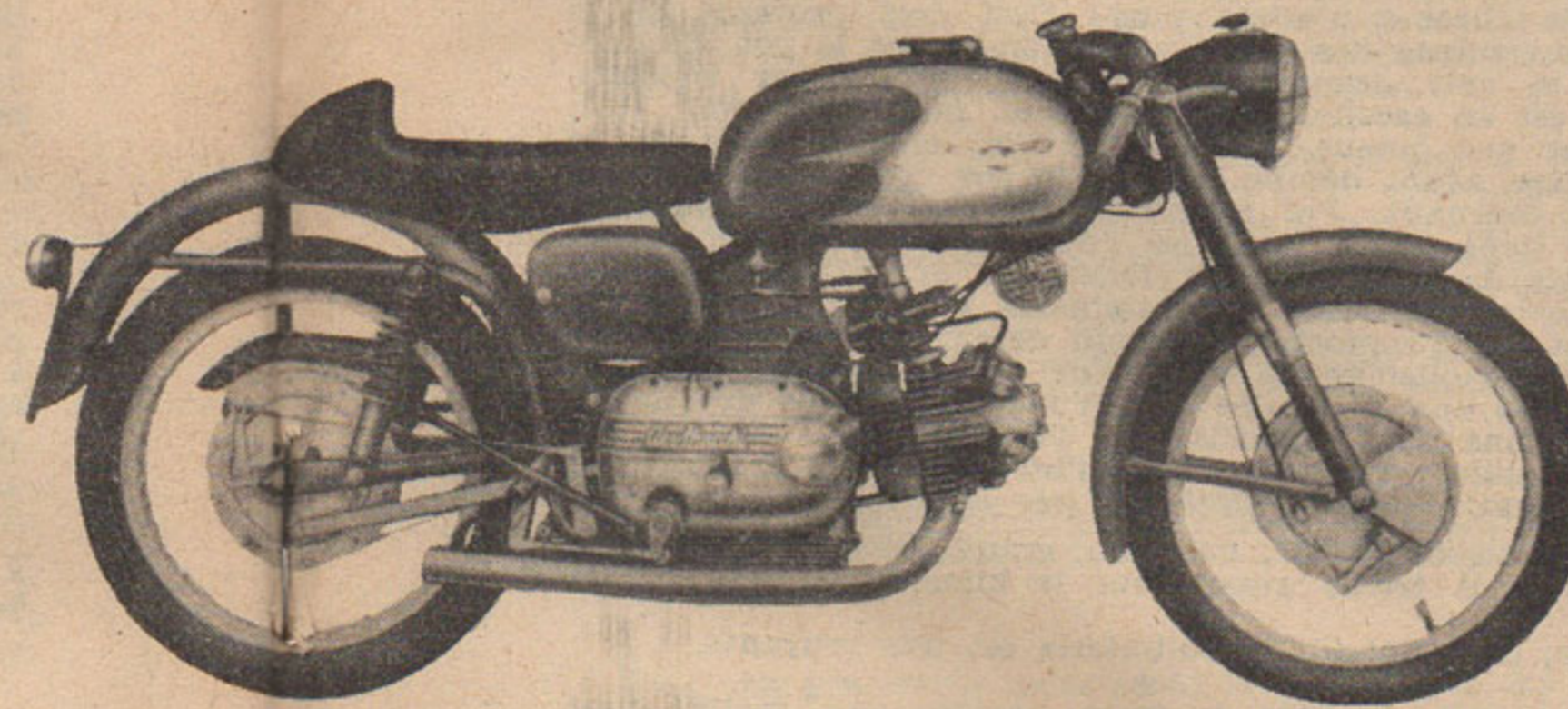


*Benelli a attendu cette année pour venir au cyclomoteur, avec un modèle très petite moto (à gauche).*

# DE MILAN EN

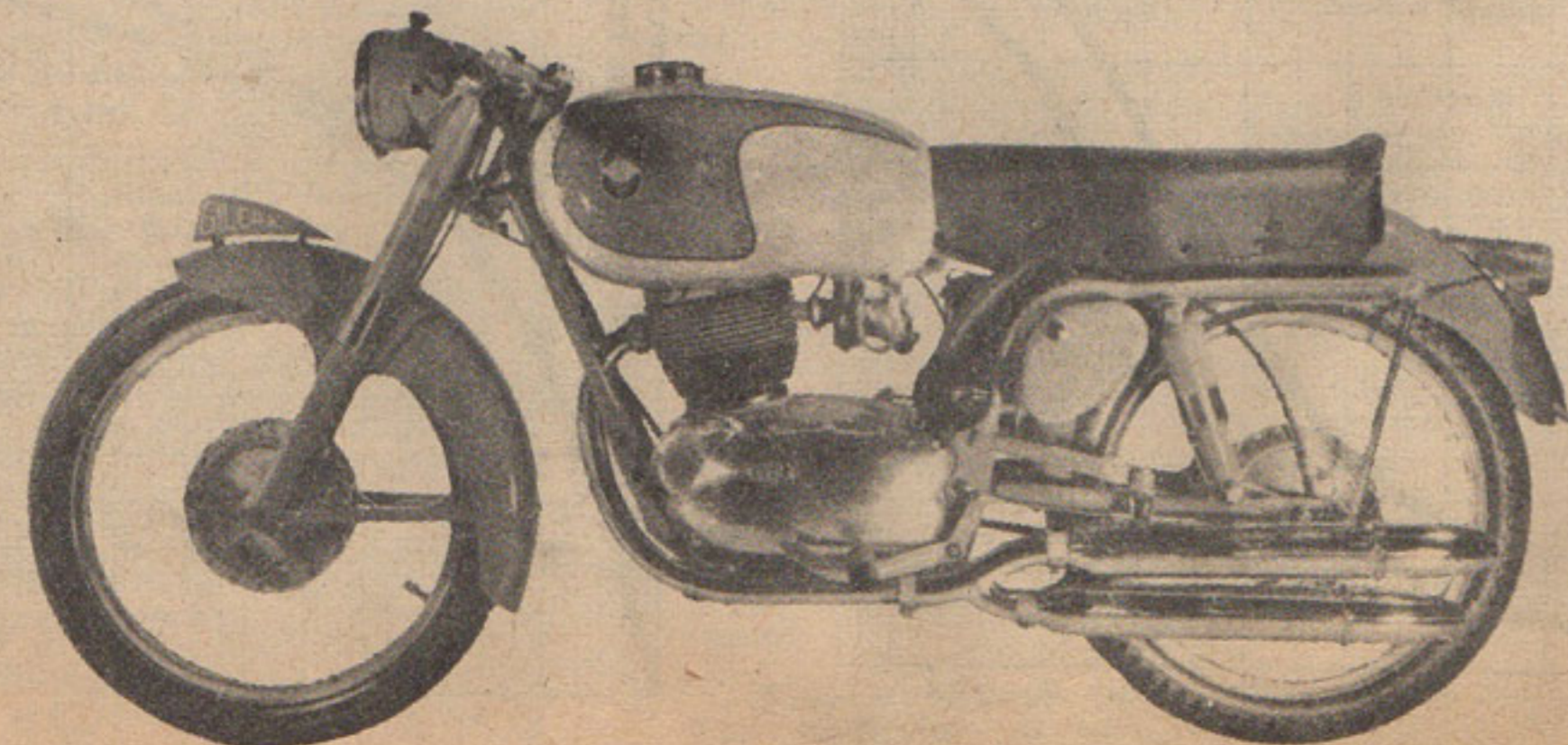


*Si elle fait très « tourisme » quand elle est habillée, par contre, sans son carénage, l'Aermacchi (ci-dessous) fait très sport. Voici la version « Ala d'Oro » qui, en échappement libre, est vendue pour 140 km/h.*

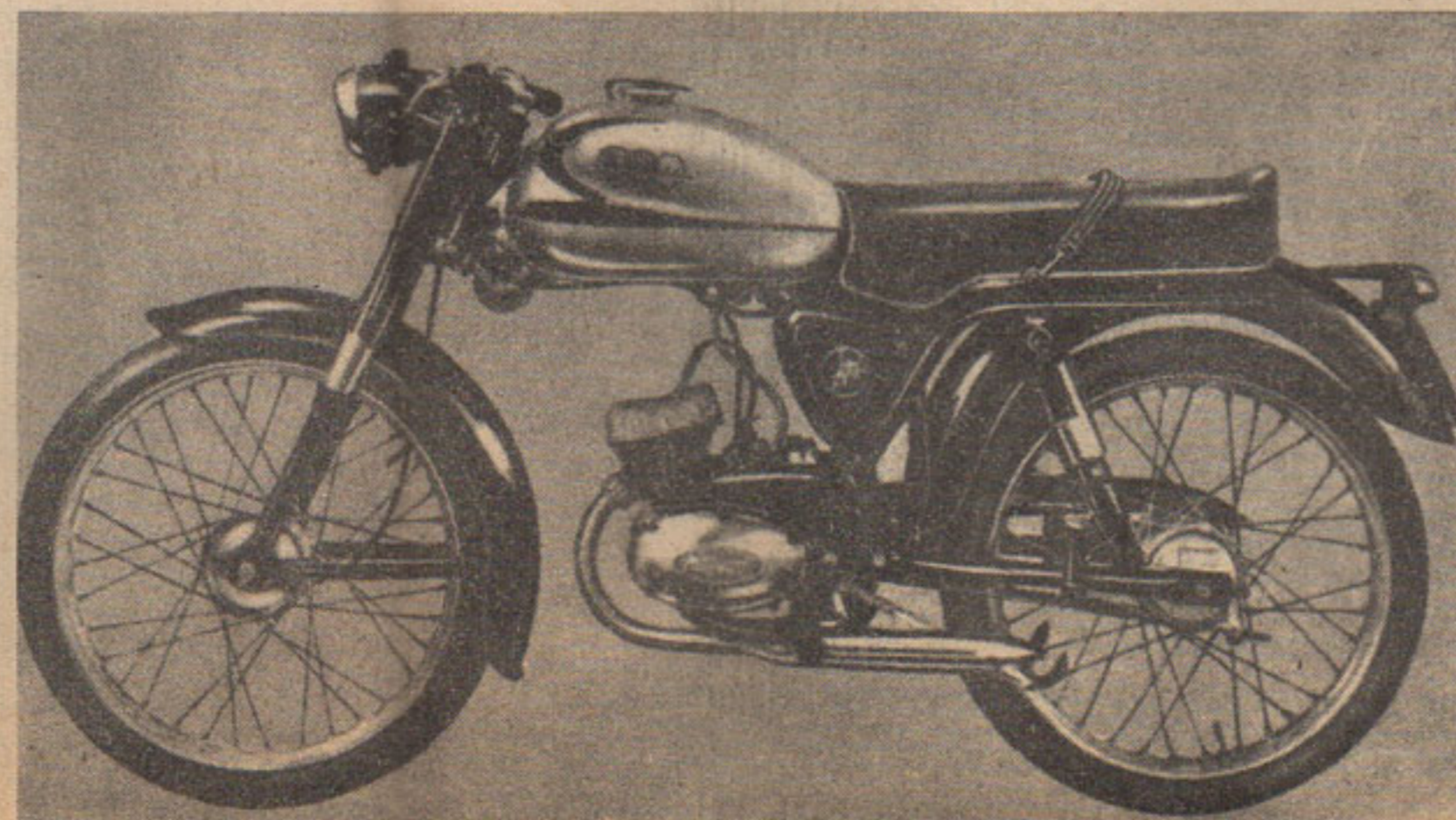


*Pour répondre sans doute à Vespa, Lambretta carrosse également son tri utilitaire, en version plateau ou fourgon.*

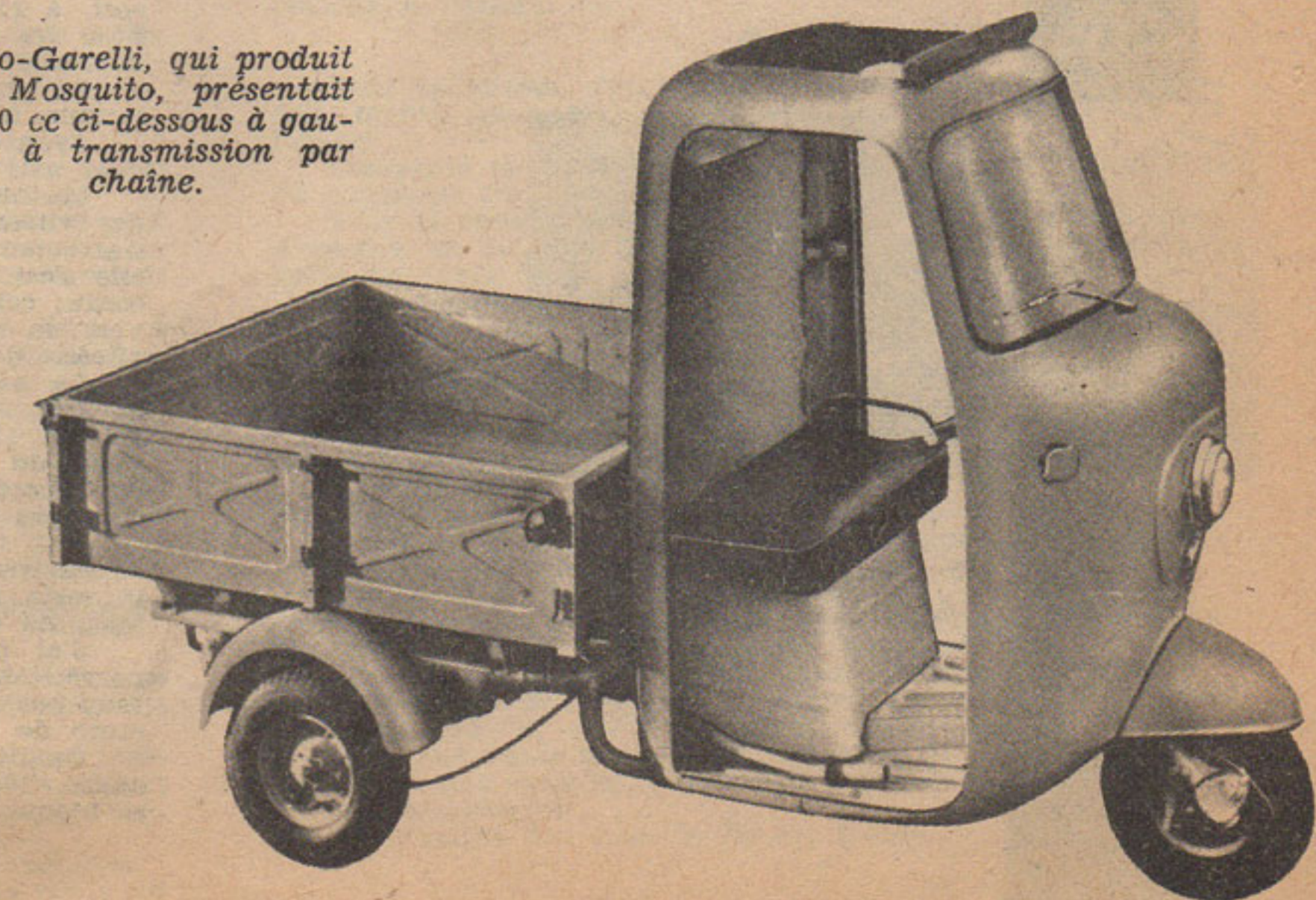
# IMAGES



*Classicisme chez Gilera, avec cette 175 cc, émaillée rouge et blanc. Remarquez le double silencieux, un trait d'ailleurs caractéristique de bien d'autres motos italiennes.*

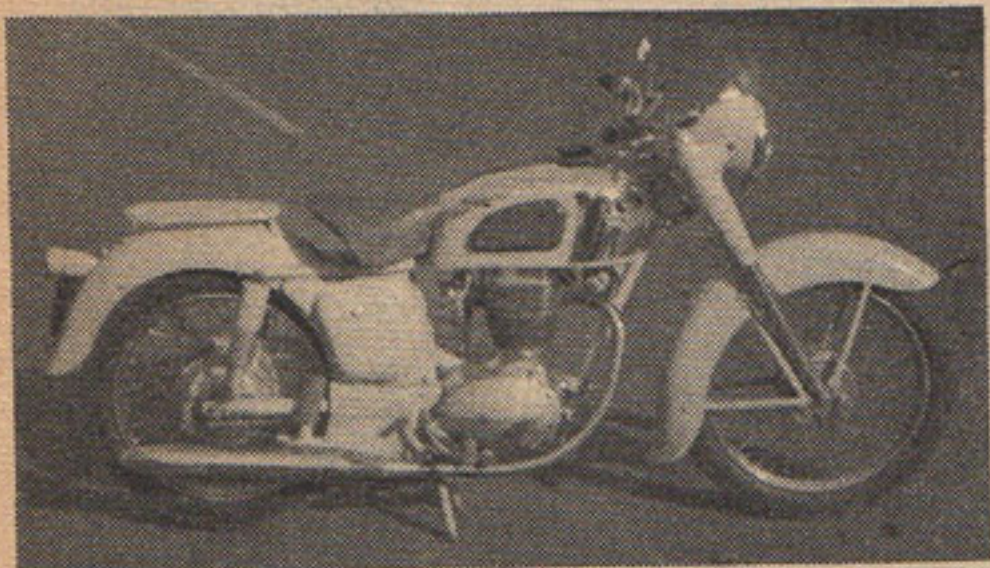


*Moto-Garelli, qui produit les Mosquito, présentait ce 70 cc ci-dessous à gauche, à transmission par chaîne.*

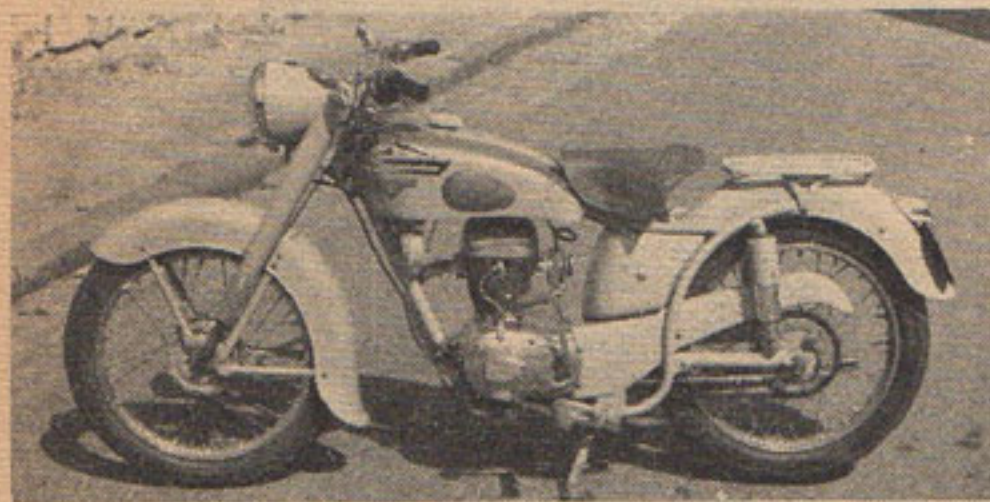
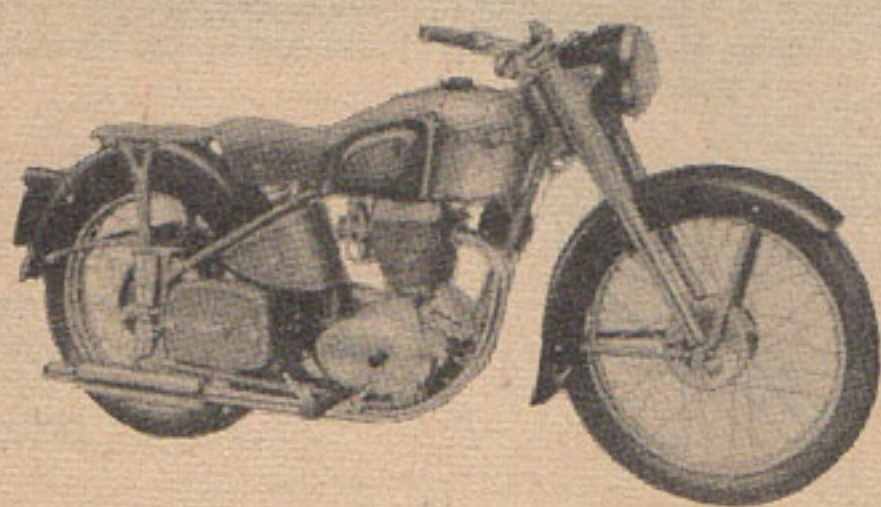
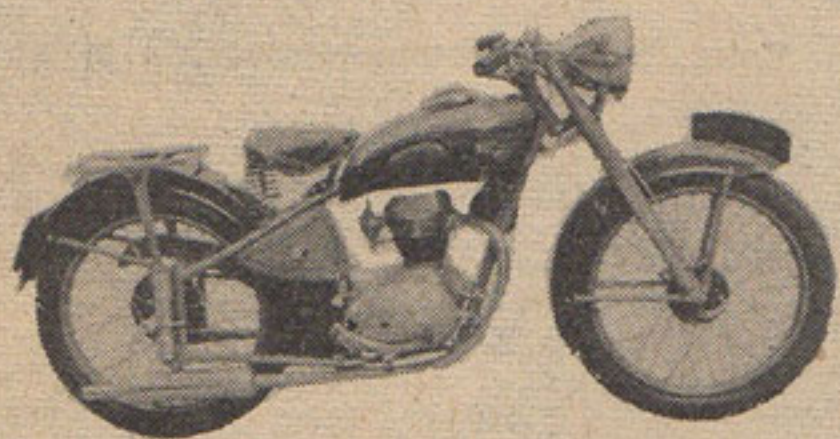


PENSENT

# LES POSSESSEURS DE MOTOBÉCANE ONT LA PAROLE



QU'ILS EN



CE

De haut en bas :  
Modèles Z 23 C,  
Z 54 C, Z 22 C  
et Z 57 C.

**J**E suis possesseur d'une 175 cc Motobécane Z 22 C Sport, machine achetée neuve le 10 août 1955 et totalisant actuellement 25.600 km. En premier lieu voici ses défauts : L'embrayage colle à froid. Ceci disparaît dès que le moteur a atteint sa température de fonctionnement et l'embrayage ne patine pas à chaud. Les câbles d'embrayage, quels qu'ils soient, se rompent assez vite si on ne les graisse pas assez souvent : j'en ai cassé quatre, ceci doit provenir de la dureté de cette commande à froid.

Eclairage insuffisant; ceci est très ennuyeux, surtout sur une route que l'on ne connaît pas.

Trois ampoules de feu rouge grillées en période de rodage, puis la lampe régulatrice du phare; celle-ci devait mal fonctionner, car depuis je n'ai jamais eu d'ennui de ce côté là.

Le moyeu de la roue arrière n'est pas rond; par ce fait, la tension de la chaîne devient délicate : trop de mou, elle saute, tendue normalement, elle craque sur les pignons à certaines positions. La chaîne s'allonge beaucoup, il faut la régler à peu près à chaque vidange du moteur. J'ai déjà enlevé deux maillons.

Suspensions assez bonnes. La fourche, trop souple à l'arrière, a tendance à talonner en duo, du moins sur mauvaise route.

Quant à la peinture, elle s'écaille par endroits, en particulier sur les pare-boue; quant aux chromes, le pot d'échappement est affreux : à force de l'astiquer, pour enlever les taches, le chrome n'existe plus! Ceci doit provenir de la graisse qui suinte des suspensions, tombe sur le pot d'échappement et cuit dessus! La roue est piquée par endroits, le reste est en excellent état : guidon, phare, réservoir, etc...

Quant aux pneus, à 4.000 km j'ai changé celui de la roue arrière, ayant dérapé à 90 km/h sur une plaque de glace dans un tournant. J'ai monté un Flèche-d'Or et depuis, la machine tient mieux dans les virages (le col d'Andorre, en plein mois de décembre, est fertile en dérapages). Le pneu avant, pneu ligné, est « du tonnerre » : il n'a jamais été changé et je lui reproche seulement de s'user en dents de scie. Je remédie facilement à ce défaut en le mettant une fois d'un côté et une de l'autre ce qui modifie le sens de l'usure.

Les freins sont insuffisants. Gare au frein arrière par temps de pluie : l'eau pénètre à l'intérieur et le freinage est complètement supprimé. Ceci est très ennuyeux.

Quant au compteur, c'est un grand tricheur; il a tous les défauts, il triche autant sur le kilométrage que sur la vitesse.

Enfin, côté moteur, la culbuterie est très bruyante.

Passons aux qualités de cette machine car, malgré tout ceci, à 25.000 km les frais de réparations n'ont pas dépassé 2.000 frs (sauf le pneu, car celui-ci entre dans le domaine de l'entretien).

La position des commandes est excellente, freins et sélecteur, à condition de régler les repose-pieds.

Ayant monté une selle biplace Mèrat, je ne puis donner mon avis sur la selle d'origine que je n'ai pas utilisée.

Machine très robuste : ayant chuté à trois reprises et à des vitesses relativement élevées. Première chute : fourche légèrement vrillée (en dévissant les boulons de la fourche, elle s'est remise en place toute seule). Puis, un repose-pied tordu; celui-ci étant en fer doux, je l'ai redressé à la main; c'est un avantage car le cadre n'a pas été faussé (ceci à la vitesse de 90 kmh).

La seconde fois, dérapage dans une flaque d'huile à 50 kmh : un repose-pied. Troisième fois, j'ai accroché une voiture : pédale du frein tordue au ras du moteur, repose-pieds, du pilote et du passager arrachés. La voiture avait l'aile en accordéon au-dessus du pneu avant; par miracle, je ne suis pas tombé.

J'ai fait faire une révision de la machine; à part les accessoires qui ont été arrachés au cours de l'accrochage, le reste n'avait pas souffert, il faut reconnaître que cette machine est résistante aux chocs.

J'ai même fait, avec un copain, du moto-cross et sur de véritables terrains, à Pamiers et Mazères. Evidemment, il ne faut pas abuser de l'outil, surtout de ce côté-là, car c'est une moto de tourisme.

Qualités moteur excellentes; vitesses atteintes, position assise, 105-110 km; position couchée, l'aiguille du compteur se bloque sur le 120 bien avant d'être à fond. L'ayant rigou-

reusement chronométrée, j'ai atteint la vitesse de 112 kmh. ceci sur route parfaitement plate et sans vent, ce qui n'est pas mal et permet de rouler sur grands parcours à 90 km (mais pas au compteur). Ceci permet de faire de bonnes moyennes, surtout en montagne. La machine est bonne grimpeuse, surtout jusqu'à la troisième vitesse; celle-ci atteint, à plein régime, le 80, puis 70-75 sur forte pente. De ce côté-là, je l'ai assez éprouvée, j'adore faire les cols d'Andorre, col de Port, Puycerda, Gavarnie. etc., etc.

En conclusion, comparée aux autres machines de sa cylindrée (machines françaises), je ne crois pas qu'elle ait grand-chose à leur envier.

Quelle est la moto qui n'a pas de défauts ? Ma prochaine machine sera un gros cube Triumph ou BSA.

M. J. RIERA

Cité du Vernet d'Ariège

**E**TANT lecteur de *Moto-Revue*, je suis très intéressé par votre rubrique « Ce qu'ils en pensent ». C'est pour cette raison que je permets de vous donner mon avis sur une moto bien connue, la Motoconfort U 57 C 125 cc. J'ai acheté cette machine il y a 1 an 1/2 et je totalise actuellement 16.000 km. Je parlerai tout d'abord de ses qualités qui sont nombreuses. Premièrement le moteur d'une propreté irréprochable et d'une grande robustesse (je n'y ai pas encore touché, à part un décalaminage et un léger rodage de soupapes à 10.000 km). Et pourtant, je conduis « sport », et je roule plutôt vite.

La boîte de vitesses est convenablement étagée, la quatrième tire un peu long mais ceci est compensé par une troisième très agréable en côte. Le sélecteur est doux et silencieux, après le rodage, il est très rare de voir une vitesse qui décroche ou qui passe difficilement. L'allumage qui est assuré par volant magnétique à avance automatique ne m'a jamais causé d'ennui, il suffit de régler et de nettoyer les vis platinées de temps à autre. Je trouve ce moteur assez nerveux pour un 4 temps de petite cylindrée, et je le crois capable de tenir pas mal de nos 125 cc français sur un grand parcours. Au point de vue consommation, ce moteur est raisonnable. J'ai souvent contrôlé et il ne passe jamais 3,5 l. aux 100 km, même avec une vitesse de croisière assez élevée. Le bloc-moteur contient 1,75 l. d'huile Castrol XXL que je vidange tous les 2.000 km, d'après les indications du constructeur. Ce moteur a quand même quelques défauts, principalement l'embrayage qui entraîne à froid; les culbuteurs bruyants qu'il faut souvent régler, et le ressort de rappel du kick qui à la fâcheuse habitude de casser.

Pour la partie cycle, la suspension arrière à bras oscillants est convenable en solo et on peut dire impeccable en duo. De ce côté, la firme Motobécane a fait un grand progrès. La fourche télescopique à ressorts est acceptable, le débattement est un peu réduit. La fourche, qui équipait les anciens modèles, serait préférable. Cette moto est munie de garde-boue enveloppants qui protègent efficacement des projections d'eau par temps de pluie. Les accessoires électri-

ques sont alimentés par le volant magnétique, et ne m'ont jamais causé d'ennui. Le phare donne un éclairage correct, mais le feu arrière n'éclaire pas suffisamment la plaque d'immatriculation. Le réservoir a une capacité d'environ 10 à 12 litres, ce qui est suffisant par rapport à la consommation peu élevée. Les freins manquent de puissance, surtout par temps humide, un moyeu-frein d'un diamètre plus fort à l'avant conviendrait certainement. La tenue de route est bonne, mais une garde au sol plus importante serait préférable, car il n'est pas rare de faire toucher un repose-pied dans un virage, même le silencieux d'échappement arrive à frotter par terre, surtout en duo. La chaîne est d'origine, je l'entretiens en la trempant dans du suif fondu après un nettoyage à l'essence; je renouvelle cette opération tous les 1.500 km environ. J'ai équipé ma machine d'une selle double, ce qui rend la conduite plus agréable, et les longs parcours moins fatigants. Il y a aussi quelques défauts qu'il faut citer, en particulier le coffre à outils qui est plutôt réduit, et le guidon qui est de qualité moyenne (même avec un entretien sérieux). La peinture grise est jolie et de bonne qualité.

Voici les réparations effectuées jusqu'à ce jour :

- 1 pneu arrière Hutchinson, changé à 13.000 km.
- 1 bougie changée à 12.000 km pour une KLG.
- 3 ressorts de kick-starter.
- 2 câbles de débrayage.
- 2 ampoules de feu arrière.

Dans l'ensemble, cette moto est une bonne routière, économique et propre. Pour les performances, je ne veux pas m'avancer, mais je suis souvent monté à 105 compteur en pointe, ce qui doit faire quelque chose comme 95 à 100 kmh chrono. Je ne regrette qu'une chose, c'est que cette machine ne soit pas assez « sport ». Je suis actuellement militaire, après mon service, je changerai certainement ma machine pour une monture plus rapide, certainement une 250 Jawa, à moins que la 350... Tout cela est fonction du prix et de mon portefeuille.

M. H. GARNESON,  
Pontfaverger (Marne).

**J**AI pris possession de la Z.54.c le 20 mai 1955. Le compteur totalise aujourd'hui 17.500 km et j'ai eu le temps d'en apprécier les défauts et les qualités.

Le rodage s'effectua sans histoire, respectant à la lettre le prospectus. C'était ma première moto et j'y allais doucement.

Voici d'abord les pièces changées ou entretien de la machine.

A 2.000 km : un condensateur, panne accidentelle, il n'a pas bougé depuis.

A 5.500 km : un rodage de soupapes, c'était en revenant des vacances.

Durant ces vacances, j'avais fait 3.000 km à deux et bagages, aussi bien en montagne que sur le plat, sans histoire.

Le moteur avait parfois très chaud, j'ai bleui le tube d'échappement en grimpant en 3<sup>e</sup>, et même en 2<sup>e</sup>, une côte dans le Gard.

J'ajoute que ce rodage de soupapes, qui était plutôt une vérification, aurait pu être fait beaucoup plus tard.

A 8.950 km : 1 câble de débrayage.

A 9.100 km : 1 câble de frein.

A 9.680 km : Changement des segments (non obligatoire).

A 13.000 km : Le pneu arrière.

Je suis parfois surpris du peu d'usage que font les pneus de certains lecteurs de *Moto Revue*. Les 6.000, 8.000 km sont courants pour l'arrière.

A 14.300 km : Rodage de soupapes et décalaminage (précaution pour les vacances), et changement d'un petit ressort de soupape. Vacances sans histoire. 12 h. pour aller à Brest. Compteur souvent entre 75 et 80.

Durant l'année, je l'ai équipée de nombreux accessoires.

Selle biplace : moins confortable peut-être, mais meilleure tenue de route.

Porte-bagages arrière; porte-bagages sur le réservoir; stop; avertisseur pulsant; pare-jambes; petit pare-brise et portefanions à l'avant.

Pour la vitesse, j'en suis très satisfait, pour une 125. Je suis monté deux fois à 100 compteur sur l'autoroute de l'Ouest.

Compteur optimiste : 70" pour faire 1 km en roulant à 60 au compteur (70" donnent 51,4 kmh).

Pour la consommation, j'ai usé en 17.534 km : 486,2 litres d'essence, ce qui fait une moyenne de 2,77 litres aux 100. Je roule au super Shell additionné de Brétocyl graphité.

Pour conclure voici ce que je lui reproche :  
— Freins assez faibles. Ne pas les solliciter au dernier moment.

— Eclairage avant tout juste suffisant et éclairage arrière inexistant.

— Système de fixation des lampes arrière à revoir. J'en ai perdu à peu près une dizaine.

— Suspension arrière bonne en duo, mais dure seul. Fourche trop souple. Trou entre la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup>.

Il existe également une zone de vibrations entre 60 et 70, où il est impossible de rouler.

Elle a aussi de bonnes qualités :

— D'abord le moteur, extrêmement résistant. J'ai fait une fois 800 km en 19 h sans presque m'arrêter. J'ai calé avant lui. Le ralenti, très bon. Bruit assez agréable.

— Peinture et chromes de bonne qualité. Je la nettoie assez souvent, et elle a rarement couché dehors.

— Bonne tenue de route. Mes dessous de repose-pieds sont usés. Bien que dans les virages pris à grande allure, la fourche flotte latéralement.

— Et enfin son prix de 126.000 francs.

M. OBLED,  
Clamart (Seine).



**L**ECTEUR depuis 4 ans de *Moto Revue*, je viens aujourd'hui apporter mon opinion sur ma 175 sport Motobécane, type Z 23 C 1956, achetée en juin dernier.

Rôdage assez long, environ 5.000 km, qui se traduisait par des vibrations bruyantes dans le guidon, lesquelles me rappelaient à l'ordre. Disparues complètement au bout de 5.000 km, j'ai considéré alors le rôdage terminé. C'est un plaisir de rouler à 100 compteur sur cette machine très stable et relativement silencieuse pour une Motobécane. La nouvelle suspension apporte une amélioration très sensible dans la tenue de l'ensemble et la fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques n'a rien de comparable avec la fourche des autres modèles, que je connais pour avoir possédé une D 45 S de 1954.

La consommation est faible et le réservoir assure une très bonne autonomie; je roule au super avec addition de superlubrifiant. Exemple pour la consommation sur route : Parti de Neuilly à destination de Toulon (850 km), je n'ai ravitaillé qu'à Mâcon, à 400 km donc, et ai mis 14 litres dans le réservoir ce qui fait 3,5 l aux cent à la vitesse pratiquement constante de 100 kmh (compteur Veglia très optimiste). Eclairage puissant sur batterie d'où une grande sécurité puisqu'il ne dépend pas du régime. Selle biplace Mèrat très confortable mais qui pose des problèmes pour l'adaptation d'un porte-bagages : aucun de ceux que l'on peut monter sur la Z 23 avec selle double n'est satisfaisant. Avis aux fabricants d'accessoires ! Sélecteur et frein AR ne sont pas très bien placés mais on s'y habitue.

Les démarrages aux feux verts sont brillants, pas de souci à se faire pour passer en tête, sauf si l'on a à côté

de soi une 175 Puch dont le démarrage est vraiment excellent. Accélération puissantes qui font atteindre très vite la vitesse de croisière. La chaîne est bien protégée dans son carter en tôle, la batterie aussi, mais son acide coule quelquefois et attaque sauvagement la peinture de la tôle recouvrant le pignon de sortie de boîte. Excellente tenue en côte de cette machine, la réduction du diamètre des roues a apporté un notable avantage dans ce domaine. Freins puissants et finition acceptable.

Quelques défauts doivent être signalés : le plus important est l'inexactitude du compteur qui indique allègrement 50 kmh quand on suit un Solex. C'est scandaleux. Deuxième défaut important : le trou entre deuxième et troisième, très sensible en duo aux accélérations et très gênant en côte, où, après un ralentissement, il devient difficile d'enclencher la troisième qui grimpe cependant facilement; on ne peut pratiquement pas retrouver la vitesse précédente. Fragilité des commutateurs et commodo, je démonte souvent ce dernier pour le régler. Faiblesse de l'avertisseur absolument inaudible pour un camion. Compteur (encore lui) mal éclairé la nuit.

En conclusion, bonne moto de tourisme mais bien supérieure en solo qu'en duo. Je souhaite que le moteur suive la tendance actuelle d'augmentation de puissance et atteigne au moins 10 CV, chiffre normal pour une 175 actuelle. Que l'usine remédie aux quelques défauts signalés et baisse le prix vraiment trop élevé de cette machine qui mériterait une plus grande diffusion. Merci pour votre excellente revue, c'est à elle que je dois d'être motocycliste.

M. P. DESTREMAU,  
St-Germain (Tunisie).

# TRIBUNE LIBRE

## Règlement pour machines de sport

Voici le projet de règlement que je vous adresse :

**S**ONT considérées comme machines de sport, les machines conformes aux normes internationales de la circulation routière et répondant aux conditions suivantes :

1° Etre vendues normalement dans le commerce et faire l'objet d'une description complète et illustrée dans le catalogue général du constructeur. Le catalogue des pièces de rechange doit être également publié.

2° Le prix de vente en France doit également figurer sur les publications commerciales de la firme.

3° Le modèle doit faire ou a dû faire l'objet d'une construction suivie et sortir normalement en série; pour que l'homologation soit acceptée il faudra que 50 machines aient été vendues au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours.

4° Le moteur doit fonctionner normalement avec un carburant de tourisme en vente sur la route.

5° Les seules modifications autorisées sont décrites dans la liste limitative annexée et devront obligatoirement être déclarées en détail sur la fiche d'engagement.

6° La mise en marche pourra être effectuée par effort musculaire du conducteur, toutefois le dispositif de mise en marche devra fonctionner.

7° Le silencieux doit être efficace, c'est-à-dire réduire d'au moins 10 décibels le bruit du moteur à échappement libre.

Sont exclues de cette catégorie les machines carénées, les machines suralimentées dites de compétition, même construites en série, et les machines à double arbre à came en tête.

En outre, la Commission Sportive de la F.F.M. se réserve le droit, après avis de la Commission Technique, de refuser le départ à toute machine qui ne correspondrait pas à l'esprit du règlement.

### MODIFICATIONS AUTORISEES

1° Changement de carburateur : indiquer le changement et s'il y a lieu l'agrandissement des sections de passage des gaz. Les diamètres de passage du carburateur et à l'entrée du moteur ne peuvent excéder les chiffres du tableau ci-dessous pour les moteurs monocylindriques :

catégorie	50	75	100	125	175	250	350	500	cc
-----------	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

2 temps	18	21	23	25	28	31	35	mm
---------	----	----	----	----	----	----	----	----

4 temps	16	19	21	22	25	28	32	36	mm
---------	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Pour les machines monocylindriques à 2 carburateurs la section des 2 carburateurs ne peut dépasser la limite ci-dessus. Pour les multicylindres ayant 1 carburateur par cylindre,

c'est la cylindrée unitaire qui déterminera la section.

2° Changement du piston et équilibrage de l'embellage, sans spécification; d'autre part toutes les pièces du moteur pourront être polies et allégées.

3° Rabotage de la culasse : indiquer. Emploi de superculasse commercialisée : indiquer.

4° Modification des rapports moteur-boîte, boîte-roue, ainsi que des rapports internes de boîte : indiquer.

5° Remplacement des roues par d'autres munies de freins plus grands et jantes plus légères : indiquer.

6° Remplacement des pneus d'origine par d'autres de même dimension : indiquer.

7° Remplacement de la selle d'origine par une autre du commerce : l'indiquer.

8° Remplacement du réservoir d'origine par un autre du commerce : l'indiquer.

9° Remplacement des appareils d'allumage par d'autres du commerce : indiquer (en cas de suppression du volant magnétique, il peut être remplacé par volant d'inertie extérieur).

10° Remplacement du silencieux d'origine par un autre répondant aux exigences formulées (amortissement d'au moins 10 décibels) : indiquer.

11° Remplacement du guidon d'origine (sans modifier les attaches) par un autre de forme différente et équipé de poignées et de leviers différents : indiquer.

12° Modification du diagramme de distribution (retouches aux arbres à cames ou aux lumières), remplacement des soupapes par d'autres du commerce et de même diamètre : indiquer.

13° Le type des suspensions doit être conservé, l'adjonction d'amortisseurs ainsi que l'installation des attaches sont autorisés : indiquer.

14° Les pédales de frein et de sélecteur pourront être reculées avec adjonction de tiges de renvoi; les carters de protection de chaîne secondaire pourront être retirés; par mesure de sécurité les concurrents pourront retirer les optiques de phare et les béquilles centrales ou latérales.

15° Remplacement du cylindre d'origine par un cylindre « sport » commercialisé.

Dès l'arrivée, les commissaires techniques pourront effectuer un contrôle des machines; toute modification non prévue ou non signalée sur la fiche technique, entraînera le déclassement automatique du concurrent, avec demande de suspension à temps à la F.F.M. En particulier un contrôle sévère des silencieux sera effectué, avec mesures réelles de la valeur de l'amortissement.

M. L. MELOVA,  
St-Germain-lès-Arpajon

# TRIBUNE LIBRE (suite)

## pour l'assurance obligatoire mais...

L'opinion des usagers : C'est ainsi qu'un de nos lecteurs de Chatou, M. Clergeot, donne ses suggestions qui paraissent fort pertinentes.

**A** l'heure où la décision vient d'être prise par le Gouvernement de rendre l'assurance obligatoire pour tous les véhicules à moteur, une sérieuse mise au point s'impose de la part des usagers de ces véhicules, et ce d'autant plus que cette obligation va s'assortir de nouvelles dispositions concernant les primes.

J'ai réuni quelques suggestions, après avoir passé en revue l'aspect actuel de la situation, et pour faire connaître mon opinion en la matière, et vous demande l'hospitalité de vos colonnes que je lis depuis trois ans.

★

La mesure que vient de prendre le Gouvernement n'est pas critiquable en elle-même. Près de 38 % de « 2 roues » disent les statistiques ne sont pas assurés. Il y a donc 38 % de cyclo. et de motocyclistes qui, dans les circonstances où l'on circule de nos jours, acceptent le risque multiquotidien de renverser un piéton, un enfant et ce faisant, d'avoir à travailler toute leur vie pour payer la pension de l'accidenté. Donc, jusque là l'Etat n'a pas eu tort !

Mais examinons le régime qui régit actuellement les primes d'assurances. Celles-ci relevées il y a aura bientôt deux ans en raison des risques aggravés que courent les « deux roues » (les compagnies voulant éteindre par là des garanties que les assurances automobiles étaient obligées de verser en masse à leurs trop nombreuses victimes sur deux roues), atteignent à un coût prohibitif. Car il y a un point de vue non négligeable : pour l'automobile, au rayon d'action plus grand que le cyclomoteur, le prix assurance-kilomètre s'amenuise très rapidement (à moins de ne jamais rouler, mais s'assurera-t-on dans ce cas ?). Il en résulte que même s'il est calculé sur des bases communes, le taux des deux roues de faible cylindrée est trop fort.

Le cyclomoteur étant le véhicule populaire par excellence, on comprendra sans peine que 5.000 F de prime pour 50 cc ou 20.000 F pour une 125 cc sont plus lourds à payer par toute une catégorie d'usagers que les 50.000 F réclamés à une voiture de 10 CV. Ici il y a parfois gêne là, cette somme est le plus souvent noyée dans un budget plus facile à équilibrer.

Le cyclomoteur étant par nature le véhicule économique, il est inconcevable que de nombreux cyclomotoristes doivent payer en assurances l'équivalent du prix de l'essence qu'ils consommeront dans l'année !

★

Je mentionnerai ici pour mémoire le cas peu commun des cyclos de 65 cc par exemple; cette catégorie succombe sous les coups. Par le jeu absurde des plafonds, ils vont devoir payer environ 20.000 F d'assurances comme les 125 cc. avec en plus, le handicap de la carte grise et de la licence de conduite qui leur confère, sur leurs cadets de 50 cc, l'unique avantage, chèrement payé, de pouvoir emprunter les autoroutes et les passages souterrains.

De tout cela, il résulte que celui qui possède déjà un « engin » va « casquer », mais celui qui est sur le point de se motoriser (autant par nécessité que par luxe) et qui ne cherche pas le scooter pour le scooter, se tournera de façon certaine vers le cyclo. D'où mévente de plus en plus probable de la catégorie scooter et moto. Pour l'industrie du cyclo du reste ce transfert de clientèle s'accompagnera d'un recul

d'une autre clientèle, celle qui déjà rebutée par les récentes augmentations des prix, hésitera ou remettra à plus tard son acquisition. Sur ce point il y aura donc perte certaine pour l'industrie française.

C'est alors qu'une toute petite objection d'ordre arithmétique vient à l'esprit : puisque les compagnies d'assurances vont devoir encaisser selon toute probabilité 38 % de primes en plus de leur chiffre d'affaires actuel, l'usager est normalement en droit d'attendre de ces compagnies qu'elles réduisent les primes dans un rapport équivalent... Personnellement je ne m'illusionne pas. En effet, les quelques 30 milliards que les compagnies encaisseront en supplément par le fait de l'Etat, semblent tomber en leur temps : ce même Etat cherchant actuellement à boucher le gouffre de ses déficits (coïncidence trop bonne pour que le prélèvement substantiel qui sera opéré sur cette somme n'autorise pas la baisse escomptée, l'assureur se réservant le reliquat).

★

Tout ceci dit, j'ai l'impression que dans cette revue, j'ai prêché pour des convaincus, bien sur, ne sommes-nous pas tous, amis lecteurs, du même côté de la barrière ? Aussi je cherche à atteindre ceux qui peuvent parler en notre nom, au nom des milliers d'usagers du cyclo que nous sommes. C'est par exemple à la Chambre Syndicale du Cycle et de la Moto d'assister aux débats qui précéderont l'établissement des futures primes, et de plaider notre cause en un temps où il faut jouer des coudes où périr écrasé.

Je suggère :

1) Plus juste échelonnement des « plafonds » entrant dans l'établissement des primes.

2) Pour les « deux roues », extension de la garantie risques aux tiers aux risques personnels (ce dans le cas où l'on ne réduirait pas les primes).

Ainsi réparerait-t-on, en faveur des « deux roues », la paradoxale injustice qui veut leur faire payer le danger auquel les soumettent les conditions actuelles de la circulation, ce qui revient à les estimer collectivement responsables, par ailleurs, d'un état de fait dont individuellement ils ne sont pas tous responsables (voir observation du code de la route).

3) Que soient rendues effectives les réductions de prime en faveur des usagers n'ayant pas eu un seul accident par leur faute directe dans un délai de 10 ans à la campagne, et dans un délai de 5 ans dans les grands centres.

4) Enfin et surtout, que la prime soit réduite dans une proportion que l'on voudra bien estimer pour tout cyclomotoriste pouvant produire un permis de conduire un véhicule (moto, auto, etc) ou apte à se présenter volontairement à un examen du code, en bref à tout cyclomotoriste sachant réellement ce qu'est la priorité à droite ou conscient des dangers d'un changement de direction mal signalé.

★

Je crois qu'ainsi l'on rétablirait les choses dans leur ordre, l'on ferait beaucoup pour la réduction des accidents et l'on rétablirait l'équité dans un domaine où elle règne assez peu.

M. J.-P. CLERGEOT,  
Chatou (S.-et-O.).

## Appréciation de la contrefaçon de dessins modèles etc...

La définition de la contrefaçon de modèles est contenue dans l'article 10 de la loi du 14 juillet 1909 : c'est une atteinte portée sciemment aux droits garantis par ladite loi.

La généralité même de cette définition donne au pouvoir judiciaire une très grande latitude dans l'interprétation de la contrefaçon ; une jurisprudence continue précise notamment que la contrefaçon ne suppose pas l'imitation servile.

La contrefaçon s'apprécie par les ressemblances et non par les différences.

★

Les très nombreuses décisions de justice en cette matière s'attachent à faire

ressortir le risque de confusion susceptible de se produire dans la clientèle en présence de deux articles de même nature :

— l'article couvert par le modèle,  
— l'article argué de contrefaçon, dont le caractère frauduleux est habilement dissimulé par quelques différences légères.

★

Les deux critères qui doivent présider à l'appréciation de la contrefaçon se trouvent donc réunis et parfaitement précisés dans ces décisions de justice :

— Similitude suffisante,  
— Possibilité de confusion.

Les Tribunaux accordent de façon bienveillante la protection de la loi de 1909 aux dessins et modèles, créations industrielles et châtient sévèrement les contrefaçon, appréciant toujours la contrefaçon par les ressemblances et non par les différences.

Aussi les industriels et commerçants ont-ils grands intérêt à faire l'usage le plus large de la loi du 15 juillet 1909 sur les dessins et modèles.

Communiqué par  
Messieurs BERT et de KERAVENTANT  
Ingénieurs-Conseils  
en Propriété Industrielle

# ACTUALITES

Il n'aura pas fallu longtemps aux « bricoleurs » anglais pour découvrir le 3 cylindres Excelsior, conçu pour équiper les voiturettes, mais qu'un mortard, déjà, a installé dans le cadre de son deux roues.

## FOIRE DE LEIPZIG DU PRINTEMPS (DU 2 AU 11 MARS 1958)

Plus de 9.000 exposants d'environ 40 pays participeront, du 2 au 11 mars 1958, à la Foire de Leipzig du Printemps où ils occuperont une surface d'exposition de 285.000 mètres carrés. Dans 22 halls, 17 bâtiments provisoires, 16 palais de foire et sur une grande surface à ciel ouvert, ils offriront leurs marchandises qui seront réparties dans 55 groupes d'exposition.

★

Les entreprises d'exportation nationalisées et privées de la République Démocratique Allemande montreront dans toutes les branches un riche assortiment qui se distingue par de nombreuses constructions nouvelles, des perfectionnements techniques, ainsi que par des conceptions de mode originale dans le domaine de l'industrie légère. L'accroissement important de la production industrielle de la République Démocratique Allemande, l'amélioration qualitative des produits et l'élargissement de l'assortiment permettent d'espérer la conclusion d'importants marchés d'exportation.

★

Les exposants étrangers et ouest-allemands occuperont environ le tiers de la surface d'exposition. La participation de nouvelles maisons bien connues dans les branches les plus diverses, a permis de varier et d'enrichir davantage encore l'assortiment des marchandises exposées. Une vingtaine de pays montreront leurs produits au sein d'expositions collectives bien ordonnées.

L'assortiment des produits des pays socialistes renseignera sur le niveau du développement technique et les progrès

qui ont été réalisés dans la mécanisation et l'automatisation.

La Belgique, la France, la Grande-Bretagne, l'Autriche, le Danemark, la Norvège et la Turquie exposeront leurs produits dans le cadre d'expositions collectives. Des exposants italiens et grecs se proposent eux aussi d'organiser des expositions collectives patronnées par des associations économiques. Par ailleurs, des firmes importantes de tous les pays de l'Ouest et du Nord de l'Europe exposeront leurs produits dans les branches correspondantes de la Foire. La participation de l'Allemagne occidentale se chiffre par une surface d'exposition de plus de 35.000 mètres carrés et est complétée, en comparaison avec l'année dernière, par de nouvelles firmes réputées.

★

Les exposants d'Outre-Mer manifestent également un vif intérêt pour la prochaine foire. Outre l'exposition collective indienne, on s'attend à la participation de plusieurs Etats d'Amérique Latine qui seront représentés par des expositions collectives et des entreprises isolées, ainsi qu'à celle de maisons japonaises. Des exposants des pays arabes s'intéressent aussi à une participation à la foire.

Les mesures préparatoires d'organisation, en vue de l'exécution rapide de toutes les formalités de voyage, ainsi que pour créer toutes les conditions nécessaires au confort du voyage et du logement et au succès de la visite de la foire, sont déjà prises. Les visiteurs qui viendront à Leipzig d'environ 80 pays trouveront à nouveau une offre internationale de marchandises et une atmosphère commerciale de franchise et de cordialité.

## PAS DE SALON 1958 A PARIS ?

Le Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles s'est réuni le 2 décembre 1957 à Milan, et a décidé d'autoriser à titre tout à fait exceptionnel la présentation des deux-roues dans le cadre de l'Exposition Universelle de Bruxelles de 1958.

L'Assemblée a encore établi comme suit le calendrier des expositions et foires internationales autorisées pour 1958 :

*Salons du Cycle et du Motocycle :*

Genève : 13-23 mars.  
Stockholm : 22-30 mars.  
Francfort : 12-19 octobre.  
Londres : 15-22 novembre.  
Milan : 28 novembre - 9 décembre.

*Foires internationales :*

Leipzig : 2-11 mars.  
Vienne : 9-16 mars.  
Milan : 12-26 avril.  
Lyon : 12-21 avril.  
Lille : 19 avril-4 mai.

Valence : 1-20 mai.  
Barcelone : 1-20 juin.

On ne manquera pas de remarquer que ni le salon d'Amsterdam, ni surtout le Salon de Paris ne figurent dans cette énumération.

Nous nous sommes renseignés auprès de M. Cochard, Secrétaire général du B.P.I.C.M., qui n'a pu que nous déclarer que, pour le moment, l'on demeurerait dans l'expectative en ce qui concerne la possibilité de mettre sur pied la grande manifestation industrielle et commerciale qu'est le Salon de Paris du Cycle et du Motocycle.

Un triste résultat de plus au passif des gouvernements successifs qui tendent à plonger dans le marasme l'une des branches les plus vivantes de l'activité économique française.

Espérons néanmoins que tout sera fait pour maintenir envers et contre tout le Salon de Paris, le Salon de 5.000.000 d'usagers !

## L'ESSENCE BAISSE...

### EN ALLEMAGNE

Après la Suisse et l'Angleterre, l'Allemagne vient à son tour de diminuer le prix des carburants, pour ramener ceux-ci à leur coût d'avant la crise de Suez. Le niveau de décembre 56 a été réatteint après quatre baisses successives, dont la dernière est entrée en vigueur depuis quelques jours.

### ...ET AU PORTUGAL

Oui, même ce petit pays fait retour aux prix de fin 1956, considérant comme les grandes puissances précédemment citées, que l'augmentation provisoire, décidée pour couvrir le coût momentanément plus élevé du frêt, ne se justifiait plus maintenant que l'acheminement a repris son cours normal.

## EN FRANCE PAR CONTRE...

...Les six francs inclus précisément dans le prix de chaque litre d'essence pour compenser en son temps le coût plus élevé du frêt ne nous serons jamais diminués. Bien que nos pétroliers aient effectué depuis longtemps le retour au prix normal de production, l'Etat, qui n'en est plus à un détournement près, a tout bonnement INCORPORE DANS LES TAXES GENERALES le supplément de taxe de 6 francs provisoirement (sic) réclamé par l'inoubliable Ramadier au moment de l'affaire de Suez.

L'impudeur de nos lamentables gouvernements ne connaît décidément aucune limite. Puissent tous les usagers de la route s'en pénétrer suffisamment pour refuser tous ensemble de se laisser voler plus longtemps comme au coin d'un bois !

# LE SPORT

## MOTOCYCLISTE



Les champions suisses 1957 ont reçu leurs récompenses lors de l'assemblée sportive d'automne de la F.M.S. à Yverdon. On reconnaît de gauche à droite : Wernli, Romailier, Minder, Camathias, M. Tavernier, président de la C.S.N. de la F.M.S., Haldemann, Scheidegger, Jegge, Hubler, Courajod, Spindler et Aebi. Etaient absents : Taveri, Grass et Del Torchio.

### RALLIES - RALLIES - RALLIES

#### RESULTATS DU RALLYE NICE-MARSEILLE-NICE

Organisé en deux étapes par l'A.M. Nice, ce rallye a rencontré un beau succès d'engagements et a bénéficié des meilleures circonstances atmosphériques.

Voici les classements :

**Scooters 125 cc :** 1. Bourelly, 20 pts; 2. Pignon, 120 pts, etc...  
**Motos 125 cc :** 1. Gagna, 760 pts; 2. Boyer, 780 pts, etc...  
**175 cc :** 1. Pellegrin, 26 pts; 2. Porian, 102 pts; etc...  
**250 et 350 cc :** 1. Ballo; 2 ex-æquo : Scucci et Orldni; etc...  
**500 et 600 cc :** 1. Tomesani, 40 pts; 2. Latrille, 564 pts; etc...  
**Classement général :** 1. Bourelly (scooter 125); 2. Pellegrin (moto 175); 3. Tomesani (moto 500); 4. Porian (moto 175); etc...

#### LIEGE-MONACO-LIEGE EN MAI 1958

La grande épreuve belge de régularité a été fixée par le Conseil d'Administration de la F.M.B. aux dates prévues, c'est-à-dire entre les 11 et 15 mai 1958.

Bonne nouvelle pour les fervents des grands parcours routiers.

### TRIAL - TRIAL - TRIAL - TRIAL - TRIAL - TRIAL - TRIAL - TRIAL - TRIAL - TRIAL - TRIAL

#### CHARRIER DEVANCE DELAUNE A BUC

Le trial de Noël, organisé par le Moto-Club Clodoaldien, et seconde réunion de la spécialité dans la région parisienne, a rencontré le plus franc succès. Il est évident que le trial plaît, non seulement à nombre de motards heureux d'exercer leur habileté au guidon, mais à un public toujours plus dense et qui sait apprécier en connaisseur l'adresse spectaculaire des concurrents.

Comme à l'habitude, le tracé était gras, en dépit de l'abaissement de la température, qui ne suffit pas à modifier complètement la physionomie des 7 zones non-stop prévues à l'origine.

Ceci ne réussit pas à abattre l'enthousiasme des participants qui, bien au contraire, voulurent encore augmenter la difficulté en créant eux-mêmes un huitième non-stop, qu'ils tracèrent de leurs mains dans la matinée ! Non-stop qu'ils firent très sévère, extrêmement sélectif, et qui joua un rôle très important dans le départage des concurrents.

On le voit, nos spécialistes veulent s'aguerrir, s'endurcir, de manière à rejoindre leurs maîtres anglais et belges. Bravo pour cette belle ligne de conduite.

La lutte pour la victoire se circoncrivit en un duel serré entre nos hommes de pointe, Claude Delauné et Jacques Charrier. Si le premier montait son habituelle 175 Motobécane, le crossman inter avait laissé à la maison la 200 James qu'il menait à Saint-Cucufa, et s'alignait cette fois sur une 500 BSA.

Il faut voir là le fruit de l'expérience, dont Charrier n'est pas dépourvu : sur un parcours boueux, dur, l'occasion

d'utiliser la puissance du moteur pour vaincre l'obstacle ne se fait pas rare.

Au premier tour donc, Charrier s'assurait un léger avantage sur son jeune rival, qui réduisit de moitié cet écart au cours du second tour mais ne put faire mieux qu'égalité avec son aîné dans la 3<sup>e</sup> boucle. Précisons que Delauné n'a pas démérité : Charrier n'est pas très loin de lui sur le plan de l'habileté, et à Buc, la grosse cylindrée a eu le dessus.

Notons encore la bonne 3<sup>e</sup> place de Saint-Marc, assez loin toutefois mais devant les crossmen Meznarie et Bordio. Le populaire « Popaul » Vouillon était là lui aussi, mais cassa après un bon premier tour et dut abandonner.

#### RESULTATS TECHNIQUES

**Touristes.** — 1. Bohec (Motobécane 175 cc), 11 pts; 2. Payeur (Gnome-Rhône 175 cc), 11 pts; 3. Marchand (Motobécane 175 cc), 11 pts; 4. Molton (DS Malterre 175 cc), 15 pts; 5. Terrioux (Monet-Goyon), 15 pts; 6. BouSSION, 18 pts; 7. Kerviel, 21 pts; 8. Rademacher, 22 pts; 9. Silliére, 24 pts; 10. Legrand, 24 pts; etc.

**Experts.** — 1. Charrier (BSA 500), 46 pts; 2. Delauné (Motobécane 175 cc), 48 pts; 3. St-Marc (AMC 175 cc), 93 pts; 4. Meznarie (BSA 350 cc), 97 pts; 5. Bordio (DS Malterre 175 cc), 101 pts; 6. Jacquemoud, 105 pts; 7. Dagoneau, 112 pts; 8. Charpentier, 113 pts; 9. Gaussen, 116 pts; 10. Mauriot, 125 pts, etc...

Le challenge de la ville de St-Cloud revint au M.-C. Châtillonnais (touristes), et le challenge Antonat alla à L'A.M. St-Cloud. Enfin, le 1<sup>er</sup> R. T. remportait le challenge Garnier.

#### A DECAT SEUL LE TRIAL D'AY-WAILLE

On se souvient que dans cette épreuve, Joseph Decat avait été gratifié de 2 points de pénalisation pour retard au départ. Marquant par ailleurs 6 points au cours de ce trial, il totalisait donc 8 pts et partageait de ce fait la victoire avec Alex Colin (8 points également).

Après étude des documents présentés par le chronométrateur officiel, la Commission Sportive de la F.M.B. a ramené à 1 point la pénalisation infligée à Decat pour s'être présenté au départ moins de 2 minutes après l'heure idéale.

Ainsi ce pilote remporte-t-il finalement l'épreuve d'aywaille avec 7 points, devant Colin, second avec 8 points.

#### LETANG ANIME LE CLUB DE NOGENT-SUR-SEINE

Nous informons les motocyclistes de Nogent-sur-Seine, Romilly et sa région, qu'il s'est fondé un moto-club en mars dernier, inscrit à la Fédération française de Motocyclisme.

Ce club a déjà organisé 2 gymkhanas cet été, et se propose de mettre sur pied un « trial », le 16 mars prochain, sur un circuit de 30 km dans la région nogentaise.

2 coureurs licenciés ont déjà participé à de nombreuses épreuves touristiques, rallyes et trials.

Pour tous renseignements ou adhésions, s'adresser ou écrire, à M. R. Letang, Président du M.C.N., 2, rue de l'Etape-au-Vin à Nogent-sur-Seine (Aube) - Tél. 202.

Tous les pratiquants motocyclistes de la région sont cordialement invités aux réunions, sans engagement de leur part.

# PARLONS CROSS ...

## NOUVELLES DE SUISSE

### TOUT LE MONDE N'A PAS COMPRIS !

Nous avons relevé dans notre numéro 1368 que la Commission Sportive Nationale de la F.M.S. avait pris la décision de ne plus autoriser, sur les parcours de cross, la construction de tremplins artificiels (constructions en bois). Et nous nous réjouissons de voir ces dispositifs supprimés.

En vue de la prochaine saison, une assemblée non officielle des organisateurs de moto-cross en 1958 a été convoquée par un des clubs romands. Plusieurs coureurs et même des membres du Conseil de direction de la F.M.S. étaient présents, et entouraient les 50 % des organisateurs futurs.

De nombreux points de l'ordre du jour ont été l'occasion de discussions passionnées : contrats non respectés par des coureurs étrangers, création d'une catégorie « débutants », nouveau journal de la F.M.S. et, ce qui nous intéresse plus particulièrement : suppression des tremplins.

En effet, il ressort de la décision de la C.S.N. que seuls les tremplins en bois sont à interdire. Possibilité est donc laissée aux organisateurs de créer les mêmes obstacles d'une autre façon, en terre battue par exemple. Mais le danger est-il moins grand ainsi ? Et le cross y gagne-t-il quelque chose ? Nous estimons que non et par là nous sommes en contradiction avec les personnes présentes à cette assemblée.

Coureurs et organisateurs ont estimé que le danger venait des tremplins mal construits, aussi des normes vont-elles être établies et un recours sera présenté à la C.S.N., plans à l'appui, pour autoriser à nouveau ces obstacles artificiels. Il semble donc qu'en Suisse les terrains de moto-cross ne sont pas assez accidentés et que les spectateurs préfèrent le cirque au sport ! Ou encore les coureurs helvètes trouvent-ils là une chance pour battre leurs concurrents étrangers ?

J. F.

(Correspondant M.-R. en Suisse).

### LES CHAMPIONS 1957

En catégorie nationale, c'est Alfred Jegge qui enlève le titre des 250 cc, totalisant 55 pts et précédant Georges Rommailler (Zundapp - 48 pts); Paul Bleuer (DKW - 45 pts); Emile Cruchet (Maico - 42 pts); André Rothier (Maico - 39 pts); etc...

Alfred Jegge, que l'on a vu courir cette année la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées, a conquis le titre suisse de la catégorie sur Motosacoche.

Le champion 1957 des 500 « nationaux » est le Bâlois René Hubler (BSA - 51 pts). Il est suivi de Willy Gudit (BSA - 49 pts) et Roland Langel (BSA - 48 pts). On remarquera que la lutte a été très serrée entre ces 3 hommes.

Une seule classe chez les Internatio-

naux : les 500 cc. Le bien connu Albert Courajod, de Genève (comme aussi Jegge) remporte le championnat, avec 66 points et sur BSA.

Derrière lui, nous trouvons Jacques Langel (BSA - 55 pts), lui-même serré de très près par le comingman Pierre-André Rapin (54 pts - BSA), dont on peut attendre beaucoup d'ici un an ou deux s'il persévère dans la confrontation régulière avec les meilleurs européens de la spécialité.

Le cinquième du championnat suisse des Inters est encore un familier des terrains français : Florian Thevenaz, qui ne compte que 44 pts et précède J.-P. Yerli (BSA - 41 pts) et Maurice Caretti (BSA - 40 pts).

### DU COTE DE LA F.F.M.

Aussi surprenante que la chose puisse paraître, étant donné le grand développement que connaît depuis quelques années le moto-cross, aucun organisme ne lui est spécialement consacré au sein d'une Fédération Internationale qui, par ailleurs, possède pourtant une Sous-Commission... de Speedway !

Très justement ému par cet état de choses, M. Barrouilhet, Vice-Président du Comité de la F.F.M. et membre de la Commission de Moto-Cross, a demandé que la Fédération française accomplisse une démarche auprès de la F.I.M. en vue de la création d'une Sous-Commission de Moto-Cross à la Commission Sportive Internationale.

### 50 % SEULEMENT D'ETRANGERS DANS NOS EPREUVES INTERS

C'est là une décision très importante, qui a été prise par la Commission de Moto-Cross dans le cadre de la Régle-

mentation de la saison à venir.

C'est là encore l'adoption d'une proposition que nous formulions en vue de permettre à nos inters de courir plus souvent dans leur catégorie, en place de disputer des courses « extra-nationales » sans grande signification sportive.

### PRIX MINIMA OBLIGATOIRES

Ils sont fixés comme suit, pour la saison 1958, et pour toutes les épreuves non-officielles : Inters : 10.000 francs au dernier; Nationaux : 5.000 francs au dernier; 250 cc : 5.000 francs au dernier.

Rappelons que tous les prix devront être divisés en autant de tranches que l'épreuve comportera de manches.

### LES PRIMES DE DEPLACEMENT

Elles pourront supporter un abattement de 50 % si un pilote — ayant pris part aux essais obligatoires — ne prend pas le départ de l'épreuve.



Verrons-nous un jour sur nos terrains Ilya Choubrikov, crossman bulgare de valeur, vainqueur cet été de la catégorie 250 cc au moto-cross international de Riga ?

### SUR NOS TERRAINS

#### IL FALLAIT LIRE : MEZIERES-SOUS-BALLON

C'est en effet, dans cette petite localité, où s'est déjà déroulée en 1957 la dernière épreuve du Championnat de France National, que sera organisée, le 3 août, la finale de cette même compétition, édition 1958. (Nous avions indiqué par erreur Montfort-le-Rotrou. En réalité, c'est le club de cette dernière ville qui organise sur le terrain de Mézières).

#### UN EQUIPAGE SIDECAR ARCHER-WARD

Si nous en croyons ce qui nous fut récemment rapporté, l'ex-champion d'Europe Leslie Archer envisage de s'aligner en sidecar-cross dès la saison prochaine, avec son inséparable collègue Geoff Ward dans le panier.

Canular... ou nouvelle sérieuse ? C'est le sympathique Leslie, en tous cas, qui a communiqué lui-même cette intention à l'un de nos meilleurs organisateurs. Souhaitons que la chose se confirme, car nous aurions en ces deux brillants crossmen britanniques une paire avec laquelle Perlín devrait compter !

#### NOUS VERRONS SOUVENT SMITH L'ANNEE PROCHAINE

L'officiel BSA Jeff Smith, meilleur crossman britannique de la saison 1957 et quatrième du Championnat du Monde, a été limité cette année dans ses possibilités de déplacement car il accomplissait son service militaire.

Terminant prochainement son temps, il nourrit l'intention de se rattraper en 1958, en s'alignant le plus souvent possible dans les épreuves continentales.

Bonne nouvelle pour les organisateurs, et pour le public qui goûte particulièrement la rapidité de ce brillant crossman.

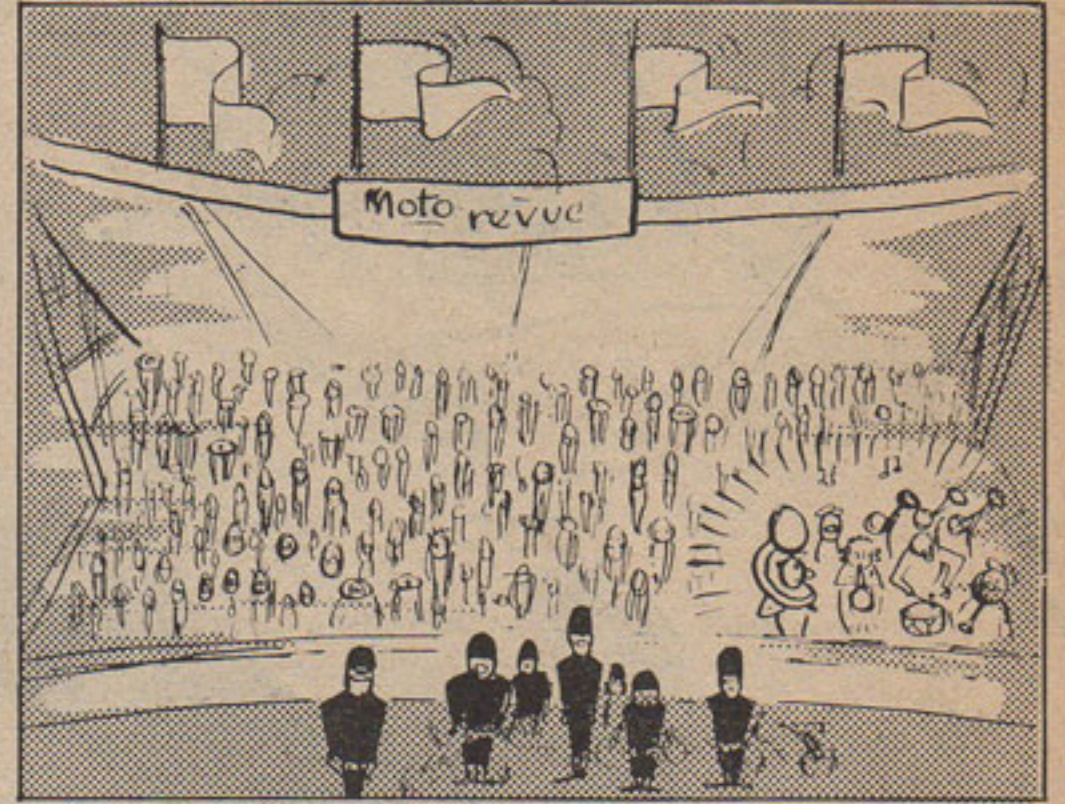
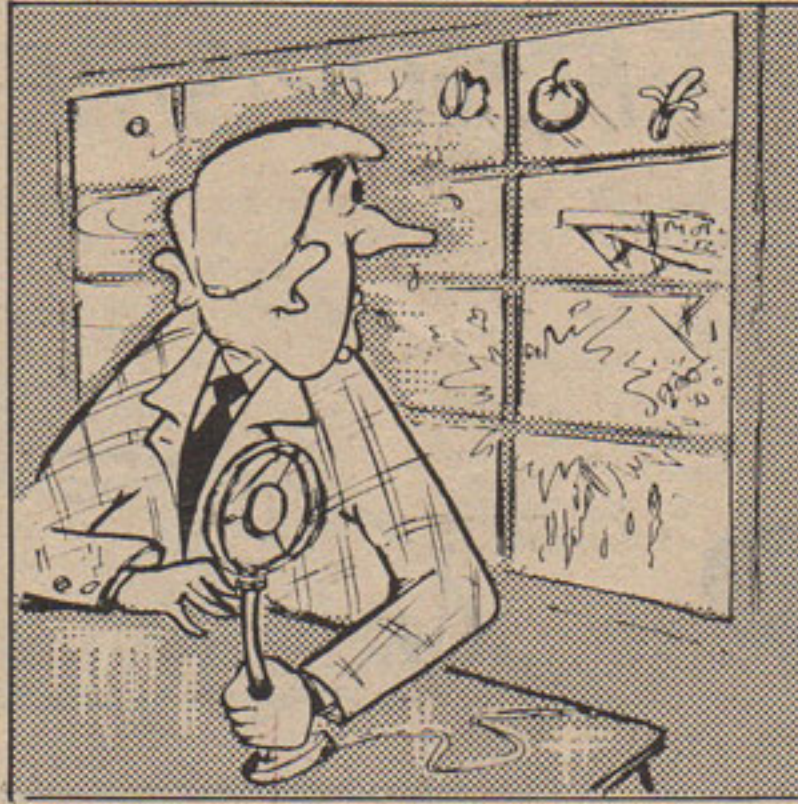
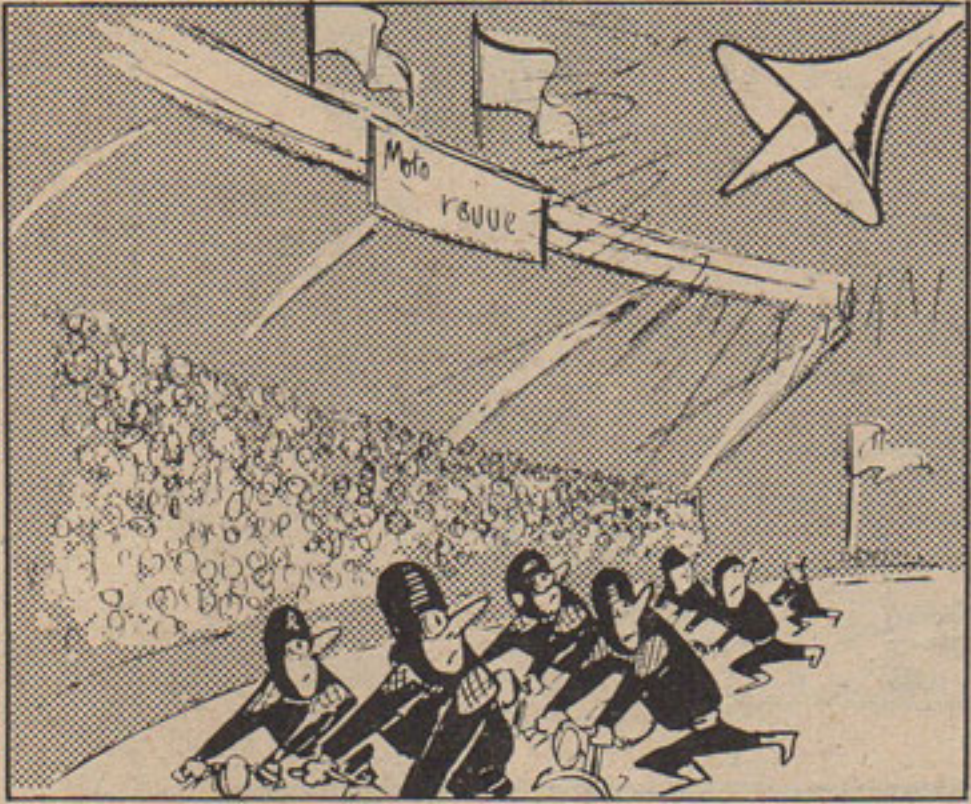
# les aventures de Basile Gazengran

RESUME

C. VII

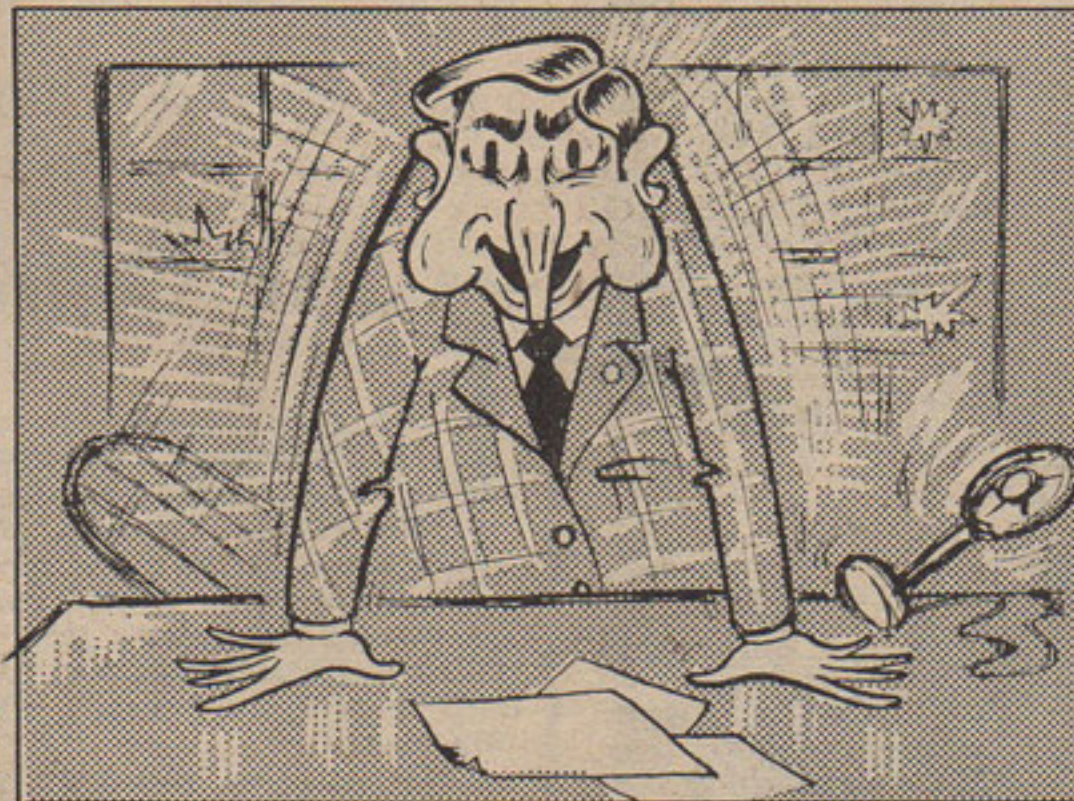
Gazengran, qui a appris le secret de la « Ridonck-Payas », est à la merci des Moroulaviens.

TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER



A des milliers de kilomètres de ces impensables événements, l'immuable soleil de Cédénllac éclairait un spectacle qui aurait tiré les larmes du pauvre Tranchepoil. « Son » Grand Prix avait amené dans la chère cité les milliers de motophiles que le Sud-Ouest se faisait une gloire de posséder. La tension exaltante du départ faisait converger vers les pilotes, aux muscles bandés, les yeux d'une foule sportive et enthousiaste. Un haut-parleur attira toute l'attention : « Le Grand Prix de Cédénllac est annulé par suite de la défection de

l'équipe Moroulavienne et... » Un indescriptible vacarme couvrit la suite tandis que, de la tour de contrôle, Tougras voyait s'écraser sur la vitre des bananes, poires et autres soufflés au fromage... Profitant enfin d'une accalmie, le speaker eut la bonne idée de reprendre : « ...et de la disparition inexplicable de notre champion Basile Gazengran ». Soudain, le silence était revenu, la foule, accablée de tristesse, au garde-à-vous, écoutait l'« Honneur et gloire aux contribuables du Sud-Ouest » exécuté spontanément par la clique.

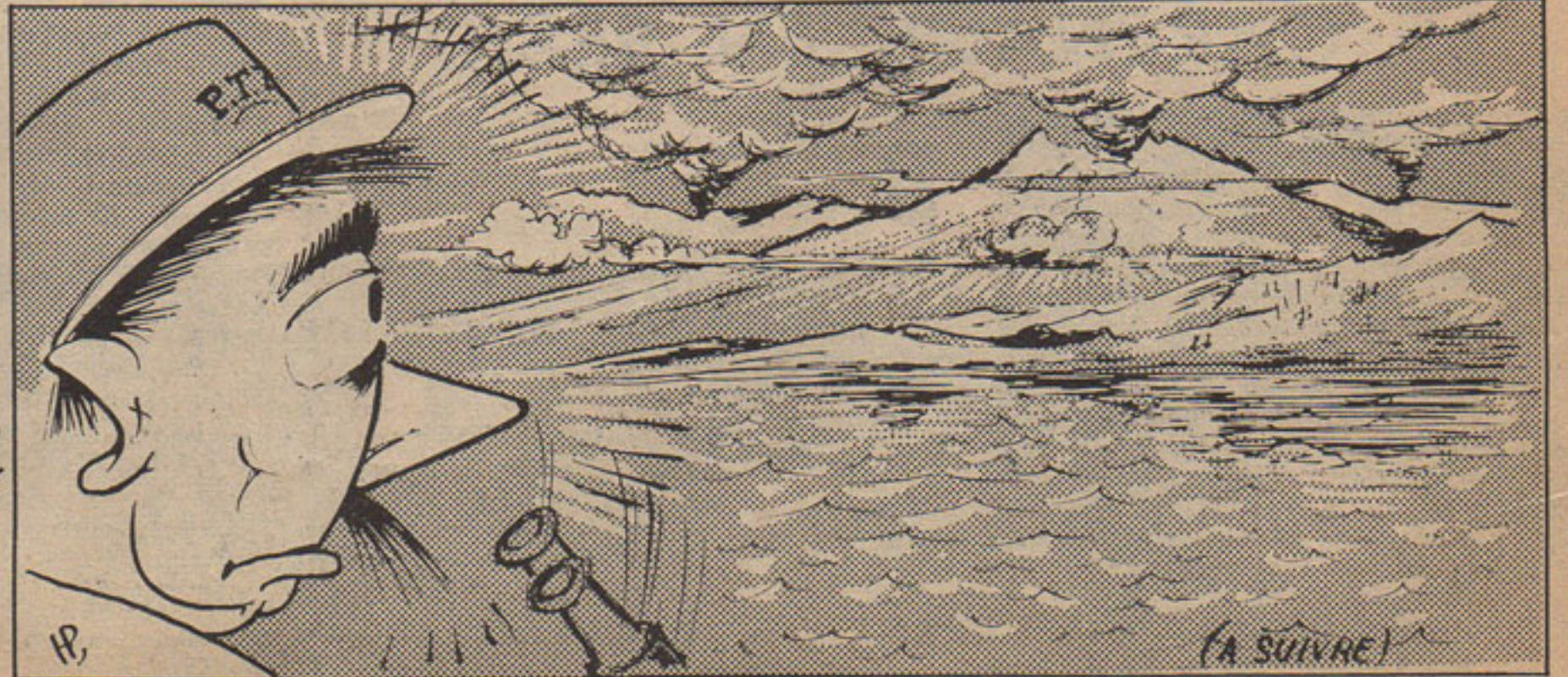


La foule, accablée, évacuait lentement le circuit. Dans la tour, Tougras pleurait en larmes abondantes sur son déshonneur et son tampon buvard. « Ma vie n'est plus qu'un monceau de ruines, se lamentait-il. Mes pauvres chers amis, mon irremplaçable Gazengran, où es-tu ? Il ne me reste plus qu'à vider mes stocks d'huile « Olé-Olé » dans la Seine et m'embaucher comme balayeur dans ma propre usine !... ». Le ton, montant de seconde en seconde, confinait bientôt au délire. « Qu'on rembourse tout le monde... Je saurai bien trouver ailleurs l'argent indispensable à la recherche de notre Basile ».

Ce que personne ne vit, dans l'affolement régnant dans la pièce, c'était le microphone, inexplicablement resté branché, qui déversait par flots tonitruants les paroles de Tougras à trois kilomètres à la ronde...

La générosité proverbiale des Cédénllacois ne se fit pas attendre : Le Chef de la clique, dans un garde-à-vous impeccable annonça la nouvelle inespérée : « En tant que délégué des spectateurs, je viens vous informer, monsieur le Président, de notre désir de vous remettre intégralement la recette ».

Tout le monde est parti, sauf Tougras. Tougras qui se dresse, la bouche tordue par un affreux rictus. Ce n'est plus la masse de chairs inertes à l'éternel sourire falot. C'est le dernier de la lignée des Tougras-Dubid, bâtisseurs d'empire de père en fils. Tougras qui saisit le téléphone, forme un numéro de 23 chiffres et prononce une seule phrase : « La montée des prix s'est fait sentir sur les rasoirs et les goujons que pêchent les arriérés mentaux (trois fois) », et raccroche.



Cependant, sur le radeau de nos navigateurs, le voyage tirait à sa fin. Les côtes déchiquetées de la Moroulavie étaient là. Pendant qu'on « fignolait » les derniers détails du débarquement clandestin, De Vichère scrutait le rivage à la

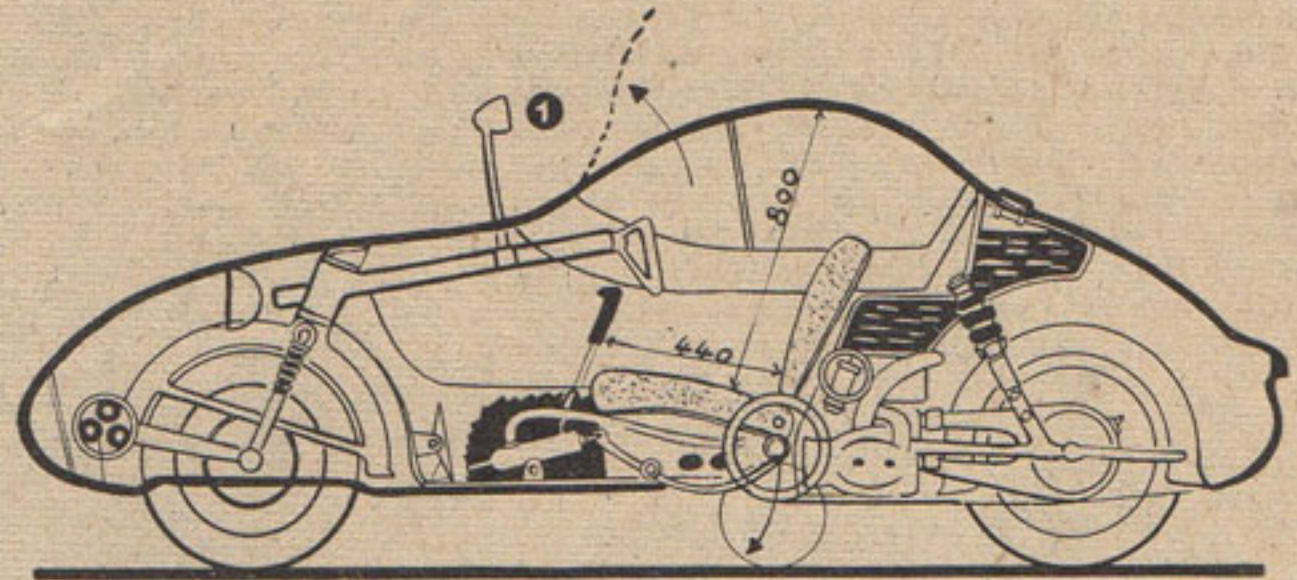
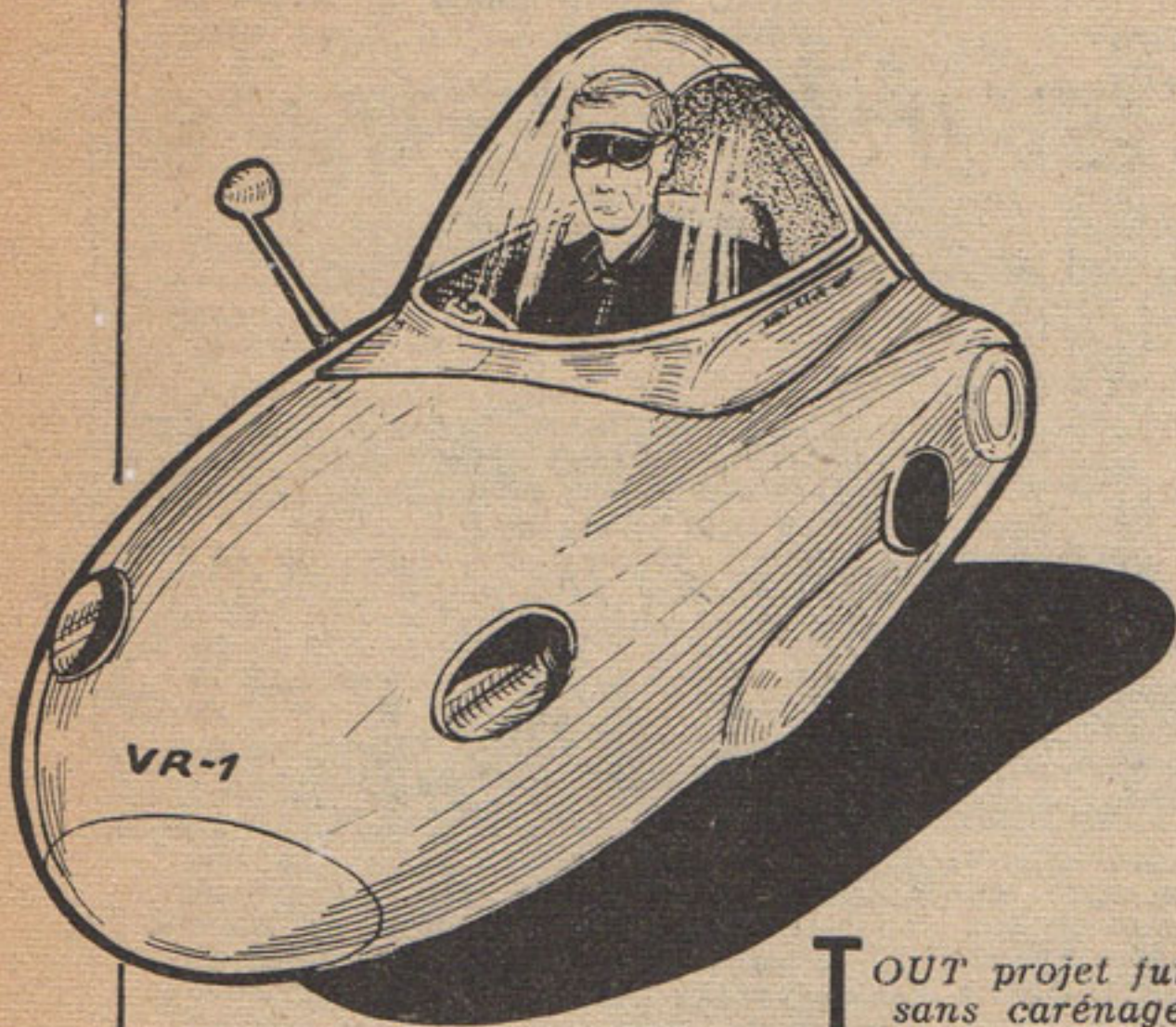
jumelle marine. C'est au bruit qu'elles firent en tombant à l'eau, que ses amis remarquèrent son air pétrifié... et réalisèrent soudain que les accents d'une musique sauvage venaient du rivage encore lointain, un rivage que les manuels certifiaient désertique...

(A SUIVRE)

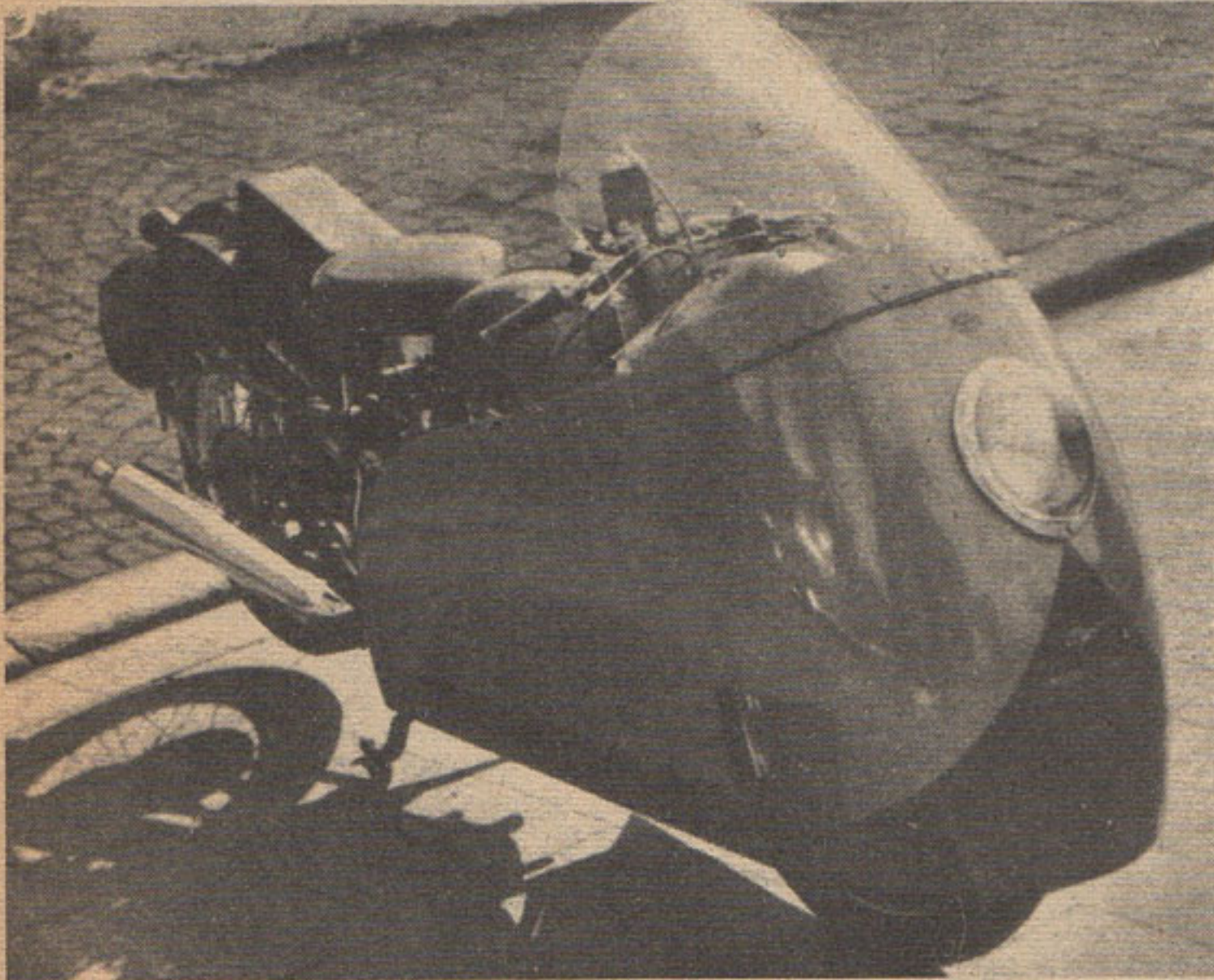
# LES JAPONAIS...

# ... ET LE FUTURISME

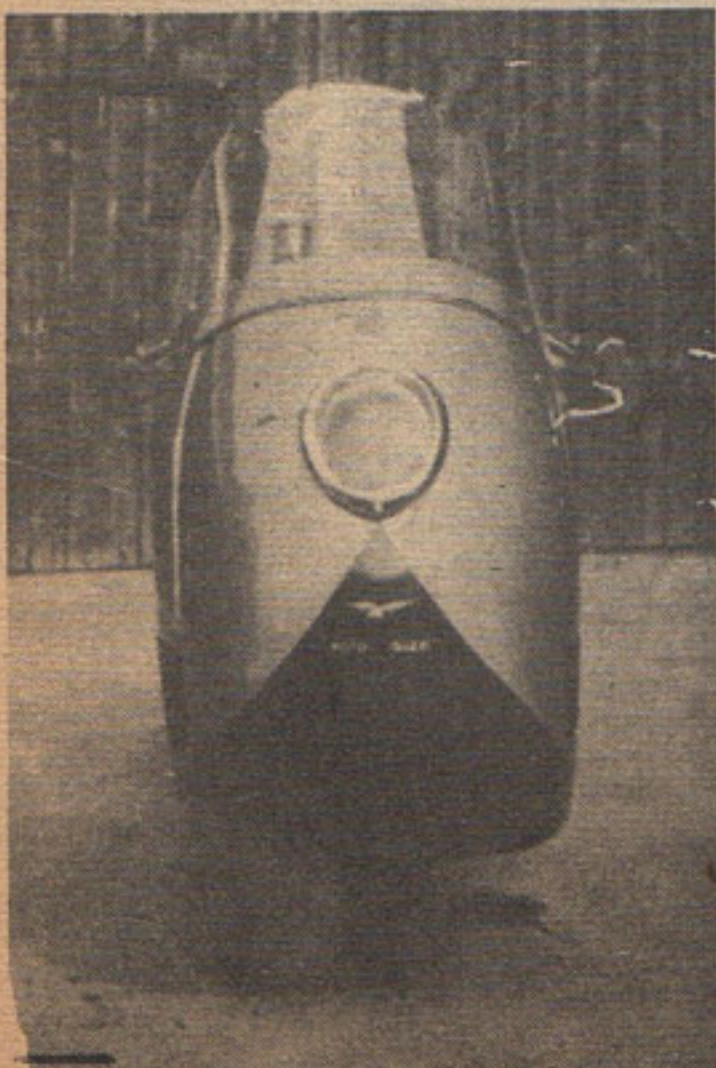
EN  
DEFENSE  
DU  
CARENAGE



**T**OUT projet futuriste, fut-il japonais, ne se peut concevoir sans carénage intégral. Mais d'autres curiosités sont à noter : petites roulettes qui, lors de l'arrêt, s'abaissent afin de maintenir l'équilibre (le « Monotrace » de 1928 a-t-il fait école?); siège voiture, roue avant tirée, direction à distance, etc. Entrée et sortie par l'habitacle qui se relève.



## LES ALLEMANDS ET LE CARENAGE EN SÉRIE



**P**LUS sérieux maintenant, ou tout au moins plus actuel. Ce carénage est proposé par M. Weidenauer, agent général Guzzi à Munich. Réalisé en tôle, il s'adapte à toute machine de 250 cm<sup>3</sup> et plus, mono ou bicylindre, sauf en flat-twin.

## UNE OPINION DE LECTEUR

**L**ES articles que vous publiez à propos du carénage sont extrêmement intéressants et utiles.

Pratiquant moi-même beaucoup la moto, et depuis longtemps, je suis tout à fait de votre avis : il faut désormais caréner les motos de tourisme, et c'est du carénage de course qu'il faut s'inspirer. Non pas tant pour augmenter la vitesse de pointe des grosses cylindrées que pour réduire la consommation, assurer une meilleure protection de la partie inférieure du corps du pilote, et améliorer l'aspect des machines.

Nous, qui aimons la moto, ne sommes pas étonnés de voir à l'air libre le mécanisme de la direction et de la suspension, les réservoirs d'essence et d'huile, le moteur, le carburateur, la magnéto ou la dynamo, les câbles, les tubes d'échappement, et le châssis même de la machine. Mais que dirions-nous d'une voiture moderne aussi mal habillée ?

Or l'opinion actuelle entière — l'opinion féminine en particulier, dont l'influence est immense en cette matière comme en d'autres — est violemment choquée par l'aspect anachronique de nos machines, par le bruit qu'elles font, et par les pilotes eux-mêmes, qui ont bien du mal à résister aux inconvénients de nos machines actuelles.

En plus du carénage et du silence à peu près complet de nos machines, il faut que les constructeurs français et étrangers nous donnent des mécaniques aussi faciles à entretenir que les voitures modernes, et qu'ils organisent le service après vente beaucoup mieux que ce que l'on connaît actuellement dans la France entière. De l'avis de plusieurs motocyclistes compétents, intelligents et honnêtes, la profession est maintenant « pourrie ». Cela ne veut pas dire qu'elle soit définitivement perdue, mais elle est vraiment en très grand danger.

Le tourisme à moto est un magnifique sport de grand air, notamment en montagne où la moto est la monture idéale. Certes, le cheval est supérieur à la moto et aucun sport n'approchera jamais l'art équestre. Mais une longue pratique de la moto m'a souvent rappelé les joies et les beautés de l'équitation, et il faut ne rien négliger pour que survive la moto, école d'adresse, d'énergie et de maîtrise de soi.

Peut-être serait-ce le moment de tenter de dégager une élite motocycliste, une sorte de « Compagnie des Mot-Ecuyers », comptant quelques membres seulement dans chaque pays producteurs d'Europe, afin de conseiller — s'ils le désirent — les constructeurs dans le choix des formules à adopter, et surtout pour promouvoir la pratique du tourisme à moto, par différents modes de propagande à étudier et à réaliser : articles dans la presse, relations avec la « grande presse », conférences dans les clubs, reportages cinématographiques et télévisés, cours de pratique motocycliste, création d'une mode élégante, etc...

C. FLAHAULT,  
Saint-Malo.

# QUESTION - RÉPONSE

## MISES EN MARCHÉ INTÉMPÉSTIVES

Dernièrement, en enfilant la clé de contact dans son trou, le moteur de ma 250 Peugeot TC 4 se mit en marche sans que je touche au kick. Le chef-mécanicien du concessionnaire Peugeot d'Evreux essaya de mettre les pistons en position d'allumage, mais il ne réussit pas à obtenir la répétition du phénomène. Quelques jours après, je mets la clé de contact, je rabats le kick en position et en mettant le pied dessus, mais sans agir, le moteur part. Avez-vous vu, ou un motocycliste a-t-il déjà vu cela ? Dans toute ma vie d'automobiliste et de motocycliste (et cela ne date pas d'hier... 1907), il ne m'est jamais arrivé chose pareille.

M. H. BETTINI,  
Evreux (Eure).

**S**IL s'agit-là d'un phénomène très rare, il n'en demeure pas moins très explicable.

Pour qu'il y ait « auto-démarrage » (si nous nous permettons d'appeler ainsi le phénomène constaté), il faut 2 conditions :

- formation d'une étincelle aux électrodes de la bougie, qui ait une énergie suffisante;
- présence, dans le cylindre, d'une émulsion inflammable (donc ni trop riche, ni trop pauvre).

### LA FORMATION DE L'ÉTINCELLE.

Nous avons longuement expliqué, dans notre numéro 1.275, que le courant primaire qui est utilisé pour obtenir, dans le secondaire, la haute tension nécessaire à l'allumage, à la formation de l'étincelle, n'est pas le courant normalement débité par la batterie (puisque'il s'agit, sur la 250 Peugeot, d'un allumage batterie) mais un courant self-induit et, en fait, le courant self-induit le plus important, à savoir l'« extra-courant de rupture », obtenu lors du décollement des vis platinées du rupteur.

Mais un courant self-induit se produit également lors de l'établissement du courant primaire : c'est l'« extra-courant de fermeture ». Et c'est ce dernier qui est la cause de la mise en marche intempestive du moteur.

Supposons un des pistons non loin de son point mort haut, mais avant le point normal d'allumage, donc alors que les vis platinées de son rupteur sont encore en contact.

En mettant la clé de contact, on établit le courant primaire. Mais au moment de l'établissement de celui-ci apparaît un « extra-courant de fermeture » self-induit, qui, transformé par la bobine d'allumage, donne un courant haute-tension susceptible de provoquer une étincelle à la bougie si les gaz frais dans le cylindre ne sont pas trop comprimés.

★

Précisons encore : pour que cet « extra-courant de fermeture » se produise, il faut donc que les contacts du rupteur soient fermés, et non en train de décoller. Il faut se placer non en position d'allumage, mais juste avant.

### UNE ÉMULSION INFLAMMABLE.

Mais pour qu'il y ait démarrage du moteur, il ne suffit pas qu'il y ait une étincelle, il faut encore que celle-ci se produise dans un cylindre contenant une émulsion inflammable. Et c'est peut-être là le point le plus difficile à obtenir, qui explique pourquoi ces démarrages intempestifs sont aussi rares.

★

Le moteur s'arrête donc presque en fin de compression. Durant le temps d'arrêt de la machine, il y a eu une certaine diffusion des gaz depuis le cylindre jusque dans le carter-moteur : les gaz frais dans le cylindre sont donc alors faiblement comprimés (ce qui explique que le courant haute-tension engendré par l'extra-courant de fermeture ait une énergie suffisante pour provoquer l'étincelle). Mais, malgré cette détente, ces gaz sont restés dans une zone de richesse telle que leur inflammation par l'étincelle soit possible.

L'impulsion alors obtenue suffit pour lancer un peu le moteur. Les gaz frais, également inflammables, qui étaient dans le carter-moteur sont transférés dans l'autre cylindre, s'y enflamment à leur tour : Nouvelle impulsion... et cette fois, le cycle normal s'établit avec classique alimentation par le carburateur et classique allumage avec production de l'étincelle lors des décollements des vis platinées.

## COMMENT DÉMARRER L'HIVER ?

« En hiver, moteur froid, avant le départ, laissez-vous chauffer le moteur à l'arrêt, et ne partez-vous qu'une fois que le moteur a atteint sa température optimum, ou au contraire, laissez-vous chauffer le moteur le temps nécessaire au décollement de l'embrayage pour partir ensuite et laisser le moteur chauffer en roulant quelques kilomètres sans forcer ? »

M. ROMANET,  
à Pusignan (Isère).

**P**OUR les démarrages, moteur froid, et dans le cas d'un 4 temps, il est préférable de ne laisser tourner le moteur à l'arrêt que le temps nécessaire à un premier décollement de l'embrayage (dans le cas d'un bloc-moteur ayant lubrification unique pour boîte et moteur), ainsi et surtout qu'à la mise en circulation de l'huile dans le circuit de graissage. A ce moment là, il est préférable de démarrer et d'effectuer quelques kilomètres sans forcer jusqu'à ce que l'huile atteigne sa température normale de fonctionnement. Cette méthode est de loin la meilleure et ceci pour différentes raisons :

— Un moteur tournant au point fixe ne chauffera qu'au bout d'un laps de temps très long, à moins d'employer la méthode utilisée pour chauffer avec une machine de course : ouvrir et couper constamment les gaz. Dans ce cas le moteur chauffe assez rapidement, en raison des frottements accrus dus aux changements de régimes constants. Pour l'utilisateur moyen, cette méthode offre le désavantage de demander un certain temps et d'être, de plus, très bruyante.

— Nous avons dit qu'un moteur chauffait plus rapidement en faisant varier constamment son régime de rotation. Or, en conduite normale, on est amené à faire constamment varier le régime de rotation du moteur (accélérations, changements de rapport, etc.). Par ailleurs, machine arrêtée, le moteur ne travaillera pas en charge comme quand il sert à la propulsion. Pour ces raisons, il est préférable de démarrer aussitôt la circulation d'huile amorcée, le moteur chauffera très rapidement en roulant sur les intermédiaires, mais sans faire peiner le moteur, sans forcer non plus.

D'ailleurs, cette méthode est également très communément utilisée dans les parcs de coureurs, pour faire chauffer les machines de compétition.

## 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.



# LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

## VENDEURS !

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**

## MOTOS TCHEQUES

350 Jawa. 7.000 k. C départ. 71 av Gambetta, Chelles (S.M).

## MOTOBECANE

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

125 L, 7.000 k. Access impec. 5, r. Pont-d'Ivry, Alfortville.

## MOTOS DIVERSES

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

## UNIQUE A PARIS

Ancien prix. Super-crédit.  
 B.S.A. Twin oscil. 56 et 55. 255  
 B.S.A. A7 ts types et B33. 165  
 Ariel 350 Oscil. et B31..... 145  
 Jawa 350 ts types à part. 120  
 250 Puch, JaWa, B.S.A., etc.  
 BMW, Norton, Royal, etc.  
 + 100 motos ttes marq ts px.  
 + 40 scooters Vespa, Lambret.  
 + 30 vélomoteurs ts modèles.

## ALAZARD

47, av. de Clichy, Paris (17e) (passage). Accès et parking dans la cour.

125 sport neuve, emballée. 95. Crédit : 17, rue Pajol.

125 Gnome-Rhône, type R4D, comme neuve ..... 65.000  
 125 Motoconfort U46C, état neuf ..... 65.000  
 350 Terrot, fourche télescop. parf. état ..... 65.000  
 350 Automoto type A17, état de neuf ..... 50.000  
 Ets BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, Paris.

BSA 250, culbut. 51, selle dble, 60.000 : 17, rue Pajol.

STOP à la hausse ! A l'ancien prix, neuf et occasion, chez ALEXIS, 5, avenue Jean-Jaurès, LYON. Grand choix de Triumph, Norton, AJS, Puch, IFA, Universal, Vélocette, Roal, Zundapp, Matchless, Horex, etc., etc. Une visite s'impose, reprise moto contre voiture ou téléviseur; crédit unique, choix de 400 motos visibles. Fermé le dimanche et le lundi matin.

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 Lamarck

Ouvert jusqu'à 22 h. même dim **300 MOTOS**

Soldées à tous prix Permis Moto gratuit

## PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos **300 Autos exposées**

## Jean MURIT

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

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

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

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

## MOTOS ANGLAISES

Speed Twin Thunderbird 1954, Norton Dom 51 AGT Triumph. 7 r. Chevreul Paris. Did. 68-94

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

BSA A7 1954 tte équipée. 150. Nicolao, 34, Moulin Saquet, Villejuif, après 19 h.

## MOTOS AMERICAINES

1 200 Indian, av. ou sans side. 70 000. Guichard, 70, r. Hôtel-de-Ville, Malo-les-Bains (Nord)

## CYCLOMOTEURS

Cyclomoteurs neufs soldés 25 % sur tarifs, VAP Lavalette, 10 000 et créd. 17, r. Pajol.

## DIVERS

V. pièces motos t. mod.: angl., franc., allem. Moto BMW R 25 1951, parf. état. 120.000. DKW 350 NZ à rem., compl., 350 000. Pièces autos et camions tous mod. Moteurs, ponts, dynamos, démar. btes GMC, Ford, Renault, Citroën, etc. G. Martineau, 43 r. de Marmagne, Bourges (Cher). T. 20-97 apr. 20 h

## Belles peaux de mouton

laine blanche ou champagne 95 cm sur 60 cm) pr fourrage, gilet, moufles, etc., confection facile. 1.900 fr. la p. au CCP 6698-47 Paris. Même peau avec cuir façon blouson, 2.500. TANNERIE BELLON, fidée en 1932, 16, av. Canadiens, St-Maurice (Seine).

## VOITURES

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

## ECHANGES

MON AUTO C/ SCOOTER 7, rue Montreuil, PANTIN

## ACHATS

Particulier rech. BMW R 26 Paie compt. Dhondt, Marpent (Nord).

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

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

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

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

Ch. Norton 88 imp. 55-56. Gobin, 24 r. Montarlot, Epernay.

Achète voiturette Inter. Bon état. Tél. GAL. 51-18.

## MOTOS de COURSE

Lambr., Rumi, t. rap., ex. ét. Px int. Urg. DARIC. ETO 60-67.

## ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES. CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES



## ACHAT - VENTE - ECHANGE

Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

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

2 bis, PLACE GEORGES CLEMENCEAU, PONT DE St-Cloud - MOL. 36-27

FACE A L'AUTOROUTE

OUVERT TOUS LES JOURS MEME LE DIMANCHE

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

## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

**Moto**  
 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.

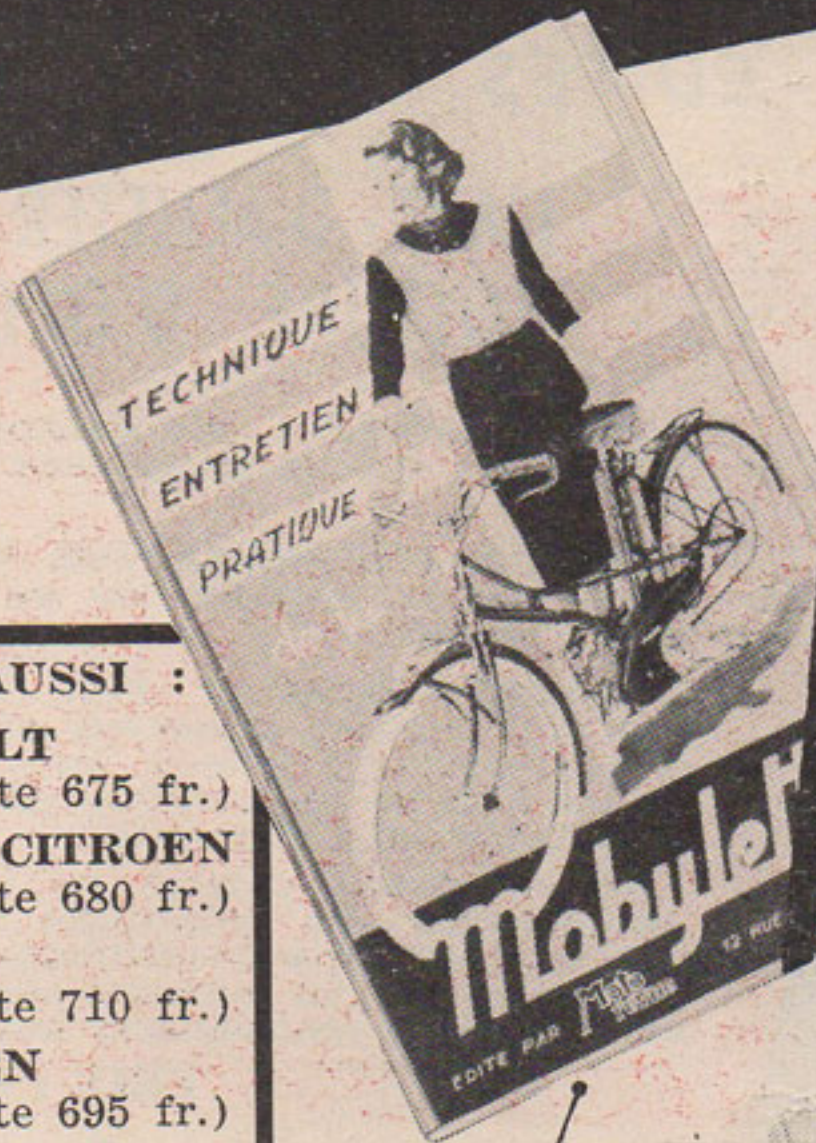
● Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

# 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)



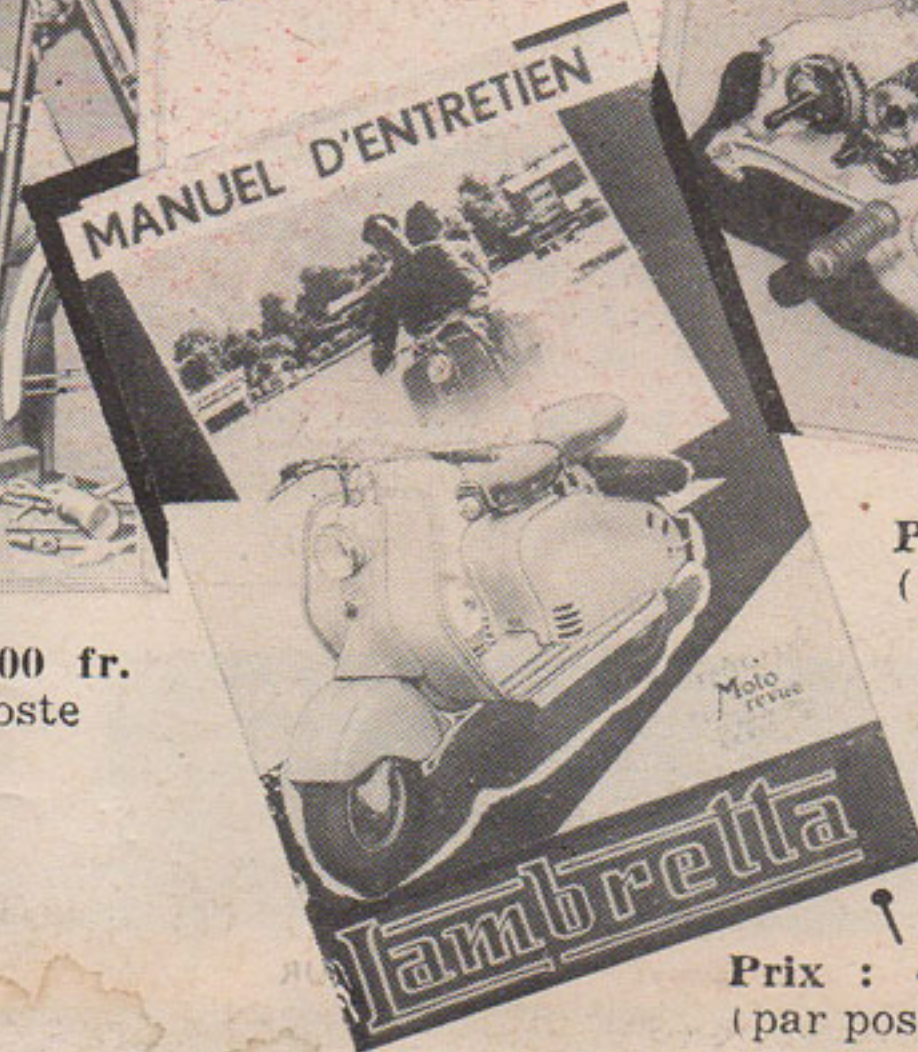
Prix : 495 fr.  
(par poste 560)



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 CITROËN

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

### L'ARONDE

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

### 2 CV CITROËN

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

### MOTOBECANE 125 lat.

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

### MOTOBECANE 125-175 culb.

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

### PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

### L'ART DE CONDUIRE (Motos, 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

# 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.

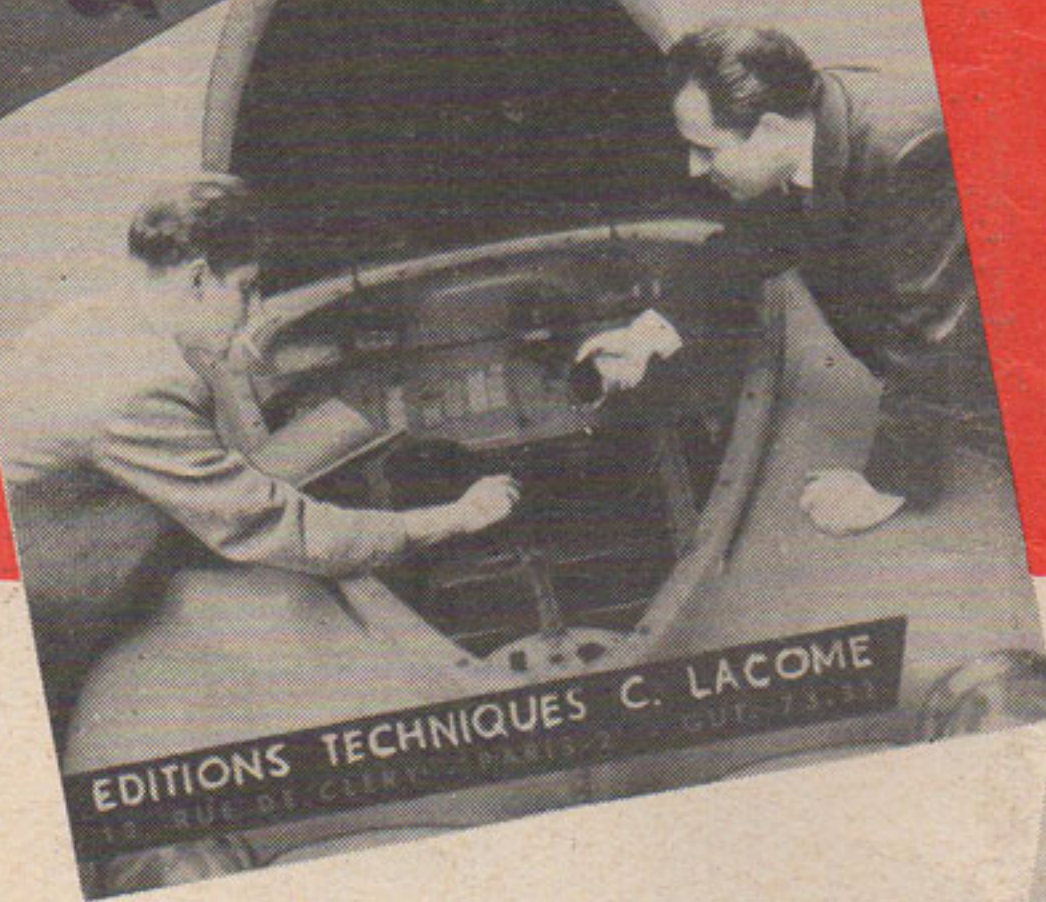
**EXAMEN D'ENSEMBLE SUR PLACE** : première étape dans la détermination du choix d'une voiture d'occasion.

**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



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.

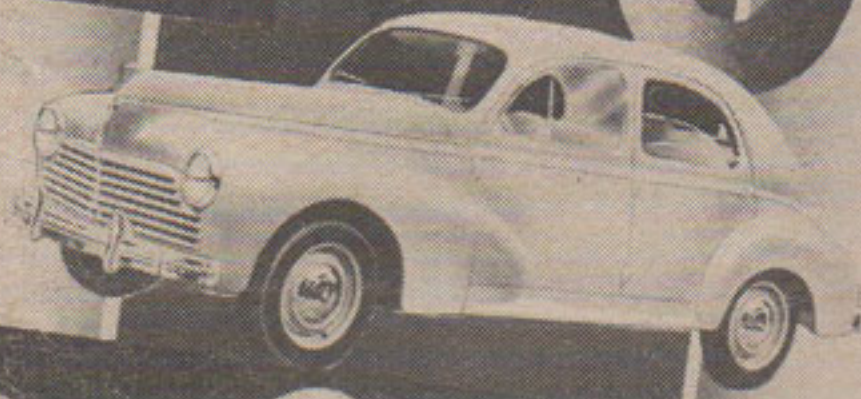
**ENTRETIEN et GRAISSAGE.**

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  
MODÈLES  
de 1945 à 1957

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.**