

Moto revue

46^e ANNEE. — 22 FEVRIER 1958. — N^o 1.379

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

CALENDRIER
SPORTIF



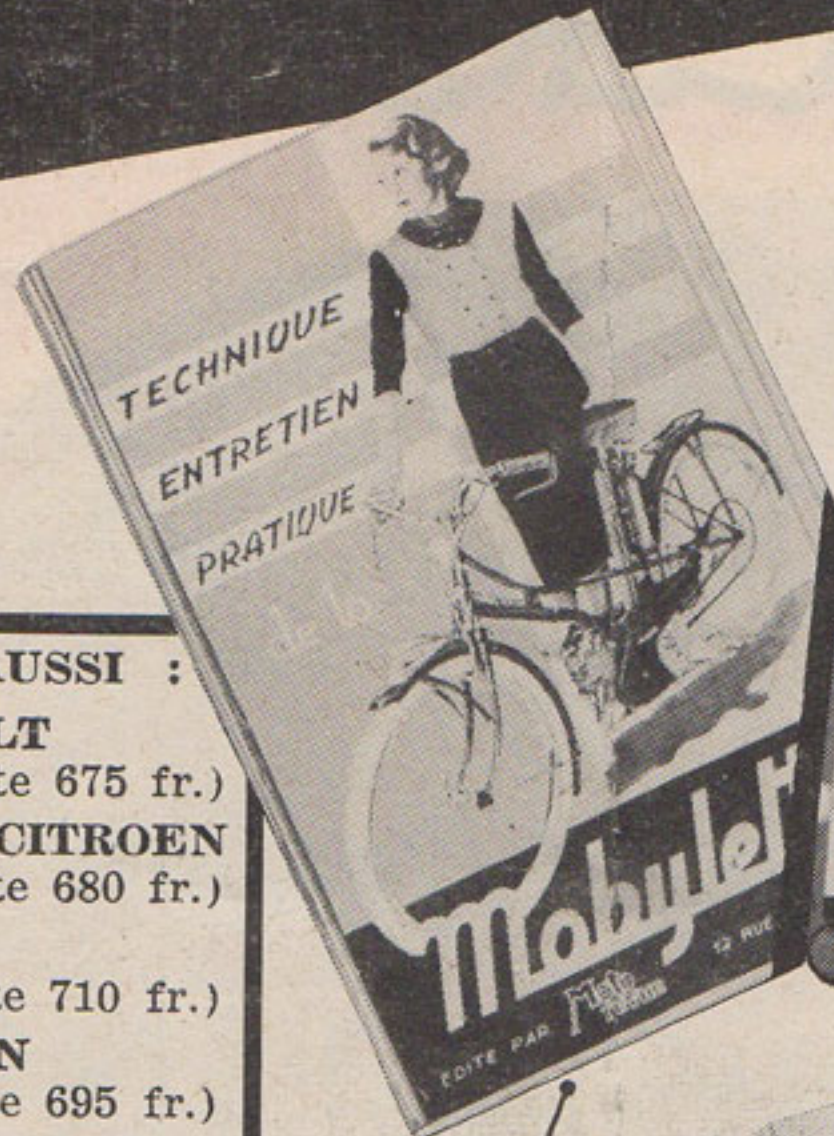
Reflet typique des activités sportives
motocyclistes en U.R.S.S. : Le tout-
terrain. (Voir page 187.)

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 ÉDITIONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROEN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélomoteurs, Cyclomoteurs)

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

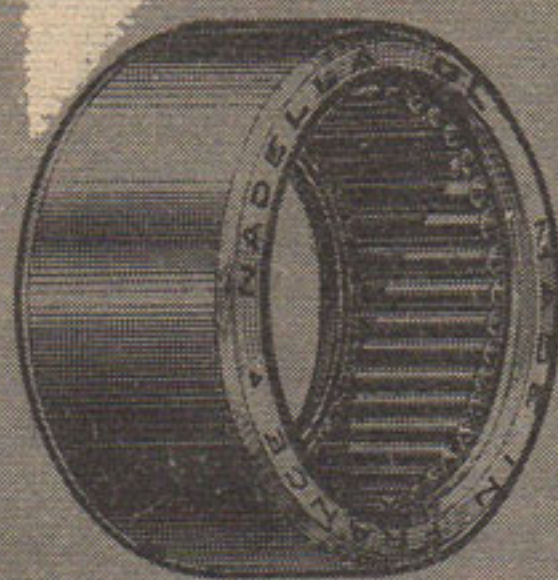
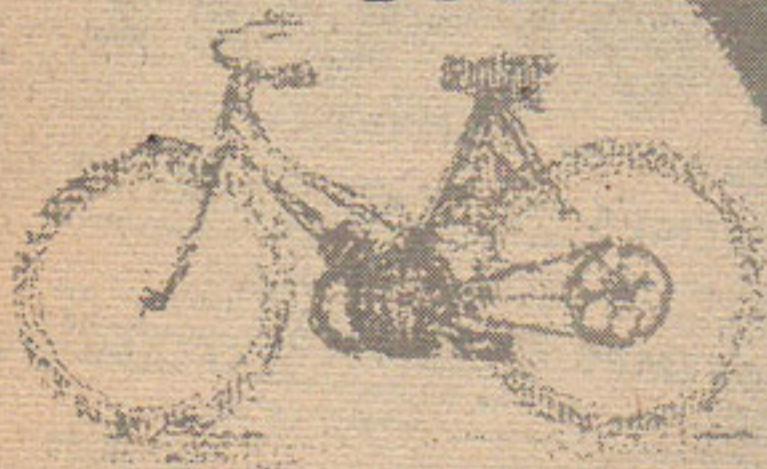
TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste
60 fr. (franco 110 fr.)

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

DOUILLES A AIGUILLES



MADELLA

LEURS ATOUTS MAJEURS :
CAPACITÉ DE CHARGE ÉLEVÉE
ENCOMBREMENT RÉDUIT
ÉCONOMIE D'EMPLOI INDÉNIABLE

ACTA 493
Gil FY

133 à 137, BOULEVARD NATIONAL
RUEIL-MALMAISON (S.-et-O.)

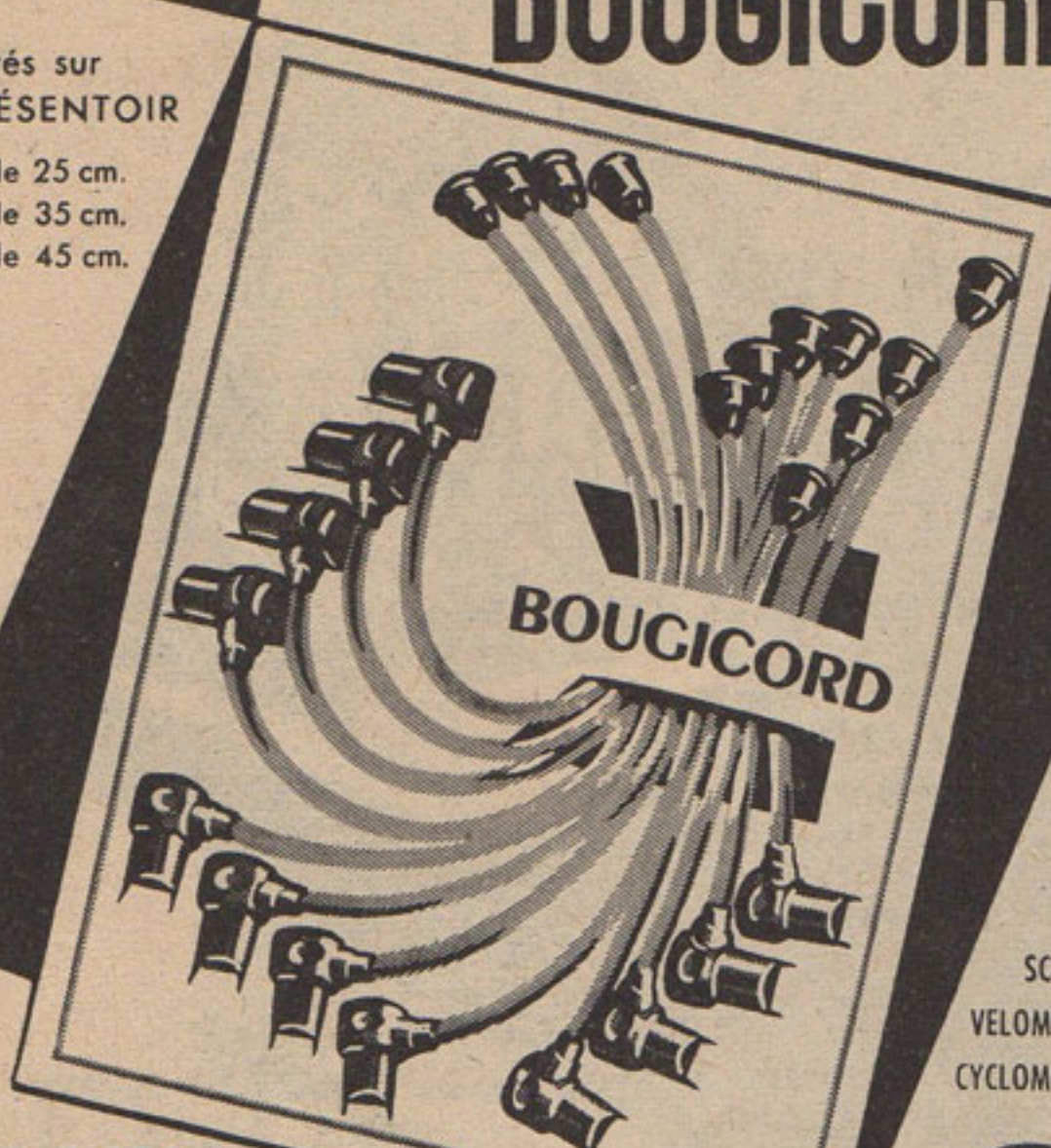
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

Etanchéité assurée avec

FAISCEAUX D'ALLUMAGE BOUGICORD

livrés sur PRÉSENTOIR

4 de 25 cm.
4 de 35 cm.
4 de 45 cm.



BOUGICORD

POUR
MOTOS
SCOOTERS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

PRIX: 2150 fr.
VENTE EN GROS SEULEMENT

L'ELECTRICFIL

SIÈGE SOCIAL ET BUREAUX - LYON - 59 RUE MOLIERE - TEL. 52-34-43
DEPOT A PARIS: 45 BIS RUE POUCHET (17) - TEL. MAR-83-66

MOTOCYCLISTES...

NE DEMANDEZ PLUS DE "L'HUILE" mais

EXIGEZ

LA PREMIÈRE HUILE COMPOUNDÉE A L'ELEKTRION

Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

2 TEMPS: BRET-OIL "SPECIALE 2 TEMPS" ou BRET-OIL "2 TEMPS SCOOTER".
Se mélange instantanément, reste diluée dans l'essence et brûle parfaitement.

4 TEMPS: BRET OIL "COMPETITION" est une huile très onctueuse, elle garantit une sécurité incomparable et augmente la puissance de votre moteur.

4-6, RUE JEANNE-D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40

Indispensable à votre Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES en Cuir A. BERL

20^{ème} Rue des Jumeaux - TOULOUSE
Demandons et indiquons Dépositaires
Documentation sur demande

Tous les scooters

ALCYON

sont équipés en série avec la **SUSPENSION CAOUTCHOUC** et **L'ANTIVOL NEIMAN**



Pièces origine **BSA**

ARIEL - SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11^{ème} ROQ. 29-28
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE: Remise aux réparateurs et motoristes

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous — AUX MEILLEURES COMPAGNIES — AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - GUT, 73-32

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

Steib

ZUNDAPP **TWN**

HALL DE LA MOTO

18-20, Rue Rebeval - PARIS (19^e) - BOT. 27-12

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

CRÉDIT 15 MOIS

MOTO BASTILLE

6, boulevard Richard-Lenoir - PARIS-XI^e ROQ. 29-28

BSA - ARIEL - SUNBEAM

STOCK complet de pièces et accessoires origine (Expédition rapide contre remboursement)

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

Moto

LA
MOTO

revue

TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)

PLUS QUE JAMAIS, PARLONS TRIAL !

NOUS l'avons vu encore dimanche dernier à Clamart — et tous les amateurs de trial l'auront vu avec nous — d'incontestables progrès ont été accomplis dans le domaine de l'organisation, depuis que cette spécialité passionnante a commencé à se développer dans notre pays.

A l'heure présente, il ne semble pas exagéré d'écrire que la fin de la saison 1957-1958 marquera le terme de la première étape et qu'après dix bonnes années de vie quasi-végétative le trial, émergeant enfin d'une longue période d'improvisations et d'incertitudes, paraît pouvoir prendre rang d'activité motocycliste sportive reconnue, largement appréciée, promise au plus bel avenir.

Déjà, le public vient, le nombre des réunions croît tant dans la région parisienne qu'en province, déjà le chiffre des participants s'élève de dimanche en dimanche tandis que deux marques françaises parmi les plus grandes prennent une part évidente — quoique encore officieuse — à la compétition par marques.

Quoi d'étonnant dès lors qu'il soit maintenant question d'organiser dès la saison prochaine des Championnats de France, qui viendraient matérialiser le niveau actuel du trial national et permettraient en outre de faire une sélection parmi nos pilotes en vue de la participation officielle aux grandes épreuves internationales.

★

Mais, à ce stade de son évolution, la spécialité requiert quelques aménagements désormais urgents.

A la base, il conviendrait que se créât sans plus tarder une commission de trial au sein de la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France, qui fut à l'origine de nos premières organisations et demeure aujourd'hui l'élément moteur de son développement.

Cette commission — où se retrouveraient les personnalités et les pilotes à qui l'on doit déjà les résultats présentement obtenus — s'emploierait à situer toutes les lacunes encore existantes au niveau des règlements, de la conception des parcours, de la formation des commissaires, etc...

Dès maintenant il nous semble qu'il faille faire courir distinctement les pilotes des catégories « tourisme » et « experts ». Car le tracé dévolu aux uns ne convient pas pour les autres — du fait principalement que les pneus autorisés dans les deux catégories ne peuvent s'accommoder de difficultés identiques.

D'un autre côté, et plus encore si les réunions de la saison prochaine sont incluses dans un Championnat de France, nos « experts » doivent être soumis à l'épreuve de parcours beaucoup plus longs, beaucoup plus durs qu'ils ne le sont pour le moment. C'est là la condition essentielle de l'amélioration de leurs performances, c'est par ce seul moyen que l'on fera d'eux de véritables « inters » capables de résister honorablement aux maîtres britanniques et de rejoindre nos amis belges.

Or, comment prévoir dans une même journée une course d'experts de 60 à 100 kms, plus une épreuve de quelques 30 ou 40 kms pour les « touristes » ? Comment régler correctement les mille détails d'organisation, de contrôle des opérations, comment concilier les parcours, leur signalisation, etc... ?

Ce qui n'était pas concevable dans les années précédentes l'est devenu désormais : il y a dans chaque catégorie suffisamment de pratiquants et le nombre des clubs organisateurs grandit suffisamment vite pour que l'on puisse à brève échéance assortir le calendrier du trial aux calendriers de vitesse ou de cross, en le dotant de réunions consacrées séparément à l'une ou l'autre catégorie.

★

Parcours plus sévères et surtout débarrassés des habituels rubans et piquets — dont on a pris la fâcheuse habitude de faire l'élément principal de la difficulté, alors que cette dernière ne doit rien devoir qu'au caractère du terrain lui-même — établissement d'un règlement clair et complet, étude d'un calendrier distinct pour les différentes catégories, création d'une « licence » de commissaire garantissant la formation et donc la compétence de ces derniers (à qui l'on confierait au moins la direction des opérations de contrôle aux zones non-stop, s'ils n'étaient pas assez nombreux pour se trouver à tous les postes), voilà ce que pourrait préparer une commission de trial à la L.M.I.F.

A l'intention de la F.F.M. bien entendu, à qui il convient de « mâcher » le travail, mais qui pourrait ensuite officialiser en son sein une Commission fédérale de trial.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

A l'intention (principalement) de l'usager du petit cube...

DES le 1^{er} avril, le permis de conduire A1, institué à l'intention des conducteurs de vélomoteurs et scooters dont la cylindrée est comprise entre 51 et 125 cc, va entrer dans le domaine des réalités concrètes.

On sait que sa délivrance sera exclusivement subordonnée au résultat d'un examen portant sur la connaissance du Code de la Route. Or, s'il existe de nombreuses éditions de celui-ci, elles sont généralement complexes, groupant tous les textes s'appliquant à toutes les catégories de véhicules et conçues, au surplus, à l'usage de l'automobiliste.

C'est pourquoi, et pour rendre plus facile, plus claire aux usagers du petit cube l'étude des dispositions essentielles réglementant la circulation routière, nous avons entrepris de rédiger ici un condensé du Code, dont on trouvera ci-après la première partie. Attention : nous ne prétendons pas que ce « code en clair » peut totalement se substituer aux ouvrages complets que recommandent les auto-écoles et, dans certains cas, il ne sera pas inutile de se procurer l'un de ceux-ci. Cependant, le contenu aride de ces éditions sera beaucoup mieux assimilé après lecture de notre propre texte, dont il ne sera plus, d'ailleurs, qu'un utile complément.

Mais qu'on nous permette encore un mot avant que nous abordions ce premier chapitre : si les « assujettis » au permis A1 y trouveront les connaissances à eux devenues indispensables, les « anciens »; les motards de longue date pourront rafraîchir à cette lecture ce qu'ils ont appris pour obtenir voici plus ou moins longtemps le permis moto, et les cyclomotoristes enfin, auxquels il n'est encore fait obligation d'aucune sorte, se trouveront bien eux aussi d'accorder aux lignes qui suivent un intérêt tout volontaire.

La connaissance du Code et le respect des dispositions qu'il énonce constituent pour tous les usagers un premier gage de leur sécurité !

CE QU'IL FAUT ESSENTIELLEMENT SAVOIR DU CODE DE LA ROUTE

LA ROUTE

AVANT d'aborder les règles à observer au sein de la Circulation, il n'est pas inutile de préciser déjà ce qu'est une *Route*, au sens « réglementaire » du terme :

Par *Route*, le Code entend désigner toute voie ouverte à la circulation publique, quelle que soit son importance, qu'elle soit située en agglomération (rue) ou en pleine campagne (du chemin vicinal aux voies à grande circulation). Même une voie privée est une route, dès le moment où elle est ouverte à la circulation publique.

Enfin, une route se subdivise en différentes sections, soit de l'extérieur vers son milieu : le fossé; l'accotement; la chaussée (ces deux dernières parties se retrouvant sur n'importe quel type de route et présentant une importance particulière).

LA CHAUSSEE.

C'est sur la chaussée que roulent normalement les véhicules, la chaussée étant divisée elle-même en voies dont le nombre est plus ou moins grand selon le type de route, mais dont la largeur permet la circulation d'une file de véhicules.

La chaussée peut donc comprendre normalement 2 voies et dans ce cas, elle n'est généralement pas matérialisée, sauf en ses points dangereux. Le conducteur doit ici tenir sa droite, en marche normale, et serrer à droite si un autre conducteur s'apprête à le doubler ou si la visibilité n'est pas suffisante.

Par contre, certaines chaussées, en général de grande largeur et à grande circulation, sont matérialisées sur tout leur parcours : les voies sont alors délimitées par des bandes jaunes peintes sur le sol.

VOIES MATERIALISEES.

C'est là un point extrêmement important et qu'il convient de parfaitement connaître, car les règles qui s'y appliquent sont particulières (se reporter d'ailleurs à notre n° 1314) :

Lorsque la chaussée comporte des voies délimitées par des lignes continues, ces lignes ne doivent pas être franchies ou chevauchées.

Quand la chaussée est divisée en voies délimitées par des lignes discontinues, le conducteur doit en marche normale suivre la voie située le plus à droite, et ne franchir ces lignes qu'en cas de dépassement de sa part (en somme, le conducteur observe normalement, dans le cas de voie à délimitation discontinue, la même attitude que sur une voie non matérialisée).

Lorsqu'une voie est délimitée par une ligne discontinue accolée à une ligne continue, le conducteur ne peut franchir cette dernière si elle se trouve immédiatement à sa gauche. Au contraire, si c'est la ligne discontinue qui se trouve immédiatement à sa gauche, il peut la franchir pour effectuer par exemple un dépassement.

Mais attention, sur une chaussée à voies matérialisées, aussi bien que sur une chaussée non matérialisée, le conducteur ne peut de toute façon emprunter la moitié gauche de la chaussée que s'il ne gêne pas la circulation en sens inverse. Enfin, quand la chaussée, à double sens de circulation, comporte plus de deux voies matérialisées, tout conducteur effectuant un dépassement doit s'abstenir d'emprunter la voie située pour lui le plus à gauche.

Et répétons encore que les règles énoncées au long de ce paragraphe s'appliquent non seulement aux chaussées à voies matérialisées sur tout leur parcours, mais encore aux points dangereux matérialisés sur les chaussées à voies par ailleurs non matérialisées.

LES ACCOTEMENTS.

Dans tous les cas où ils ne sont pas aménagés à l'intention d'une circulation spéciale (trottoirs, voie ferrée, piste cavalière), ils doivent obligatoirement être utilisés pour stationner, si l'état du sol le permet.

Bien entendu, si les accotements sont aménagés en pistes cyclables, le stationnement y est interdit. Les cyclomotoristes devront utiliser ces pistes cyclables partout où elles existent (sauf s'ils tirent une remorque).

CLASSIFICATION DES ROUTES

LE Code distingue trois sortes de routes et établit des règles de circulation différentes pour les unes et les autres : l'autoroute; la route à grande circulation; la route secondaire (à noter que les appellations « route nationale »; « départementale »; « chemin vicinal »; etc... sont strictement administratives et ne figurent pas au Code de la Route).

L'AUTOROUTE.

Il s'agit d'une voie routière à destination spéciale, sans croisements, accessible seulement en des points aménagés à cet effet et réservée aux véhicules à moteur.

Retenons, en ce qui concerne les règles propres à la circulation sur une autoroute, qu'elle n'est pas accessible aux véhicules non soumis à l'immatriculation (cyclomoteurs).

Il est encore interdit de passer d'un sens de circulation à l'autre en traversant par les « bateaux » aménagés de place en place entre les plates-bandes médianes de séparation.

LA ROUTE A GRANDE CIRCULATION.

C'est une route dont l'usager bénéficie normalement d'un droit de priorité de passage sur l'usager d'une voie secondaire. On l'appelle donc aussi route prioritaire.

Les routes à grande circulation (qui ne sont pas nécessairement les routes dites « nationales ») sont désignées par décret. Dans la pratique, on les reconnaît à leur signalisation particulière, disposée principalement aux intersections (lieu de rencontre de deux ou plusieurs routes entre elles).

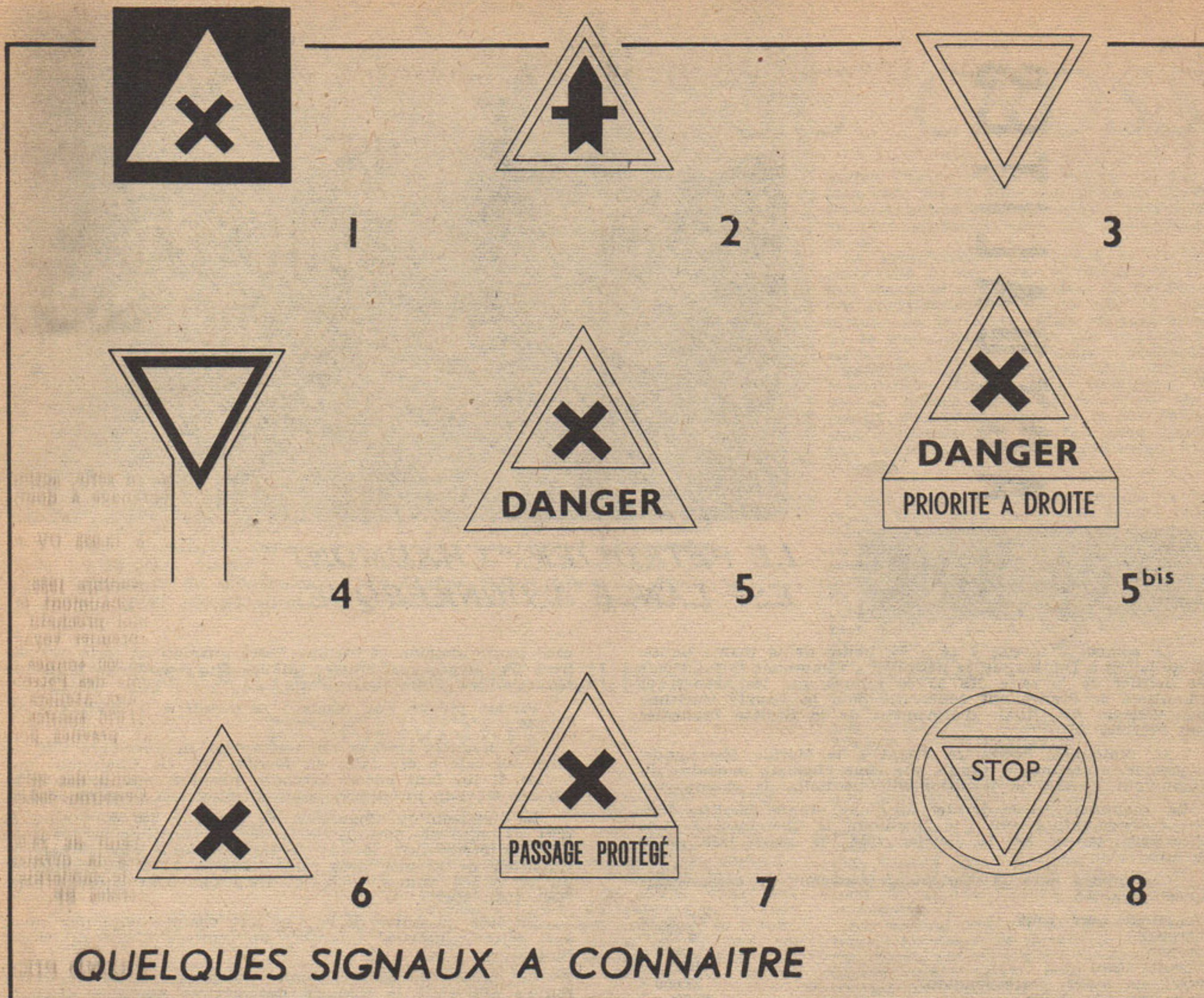
LA ROUTE SECONDAIRE.

Elle se définit exactement à l'inverse de la précédente : c'est une route dont les usagers doivent normalement céder le passage aux usagers d'une route à grande circulation, à l'intersection de ces routes.

Par là même, une route secondaire est une route non-prioritaire.

REGLES GENERALES DE CIRCULATION

NOUS allons maintenant situer les différents cas où l'usager de la route est tenu d'observer un comportement particulier défini par le Code, dont les textes s'appliquent ici encore aussi bien au pilote d'un quelconque deux-roues qu'aux automobilistes.



QUELQUES SIGNAUX A CONNAITRE

LES CHANGEMENTS DE DIRECTION

Le conducteur qui s'apprête à *changer de direction* (ou à modifier d'une manière importante l'allure de son véhicule), doit s'assurer tout d'abord que cette manœuvre peut être effectuée sans danger pour les autres usagers, et doit *avertir ceux-ci* de son intention (usage de l'avertisseur, des flèches, des clignotants, ou geste du bras... sans oublier le coup d'œil dans le rétroviseur).

Rappelez-vous encore que vous ne pouvez couper les éléments de colonnes militaires, de forces de police ou les cortèges en marche (enterrements notamment). Enfin, les ouvrages établis sur la chaussée (bornes, statues, etc..., de même que les agents, gendarmes, soldats en service) *doivent être contournés par la droite*.

AUX INTERSECTIONS

Elles sont de différentes sortes :

a) Intersection d'une route à grande circulation et d'une route secondaire; *sur la route à grande circulation*, à 150 m de son intersection avec la route secondaire, vous rencontrerez le signal 1 (ancien type) ou 2 (nouveau type) qui vous annonce l'approche de cette dernière et vous confirme *votre droit à la priorité de passage*. Cependant, la prudence reste de règle et il convient au besoin de ralentir pour aborder l'intersection.

b) Intersection d'une route secondaire et d'une route à grande circulation; *sur la route secondaire*, à 150 mètres de son intersection avec la route à grande circulation, vous rencontrerez le signal 3, qui vous annonce la proximité de l'intersection et vous prévient que vous *devez céder le passage* à tout usager venant sur l'autre route.

Sur cette même route secondaire où vous êtes présentement, mais à l'intersection même avec la route à grande circulation, vous pourrez encore rencontrer le signal 4, qui est une balise destinée à vous rappeler encore une fois que vous *devez la priorité* aux usagers venant de la route à grande circulation. Ralentissez donc très sensiblement et engagez-vous prudemment.

★

c) Intersection de deux routes à grande circulation; d'une manière générale *la priorité est alors à droite* et sur chacune de ces deux routes, toujours à 150 m de l'intersection, l'usager trouvera le signal 5 ou 5 bis qui lui rappellera *qu'il a la priorité* sur l'usager venant sur l'autre route, **OU QU'IL LA DOIT LUI-MEME A CE DERNIER**. Ici encore, ralentissement et prudence sont de règle.

★

d) Intersection de deux routes secondaires; la réglementation est la même que pour le paragraphe précédent (c), mais l'usager rencontrera sur l'une et l'autre routes le signal 6, qui lui rappellera *qu'il a, ou qu'il doit la priorité, QUI EST A DROITE*.

LE « PASSAGE PROTÉGÉ »

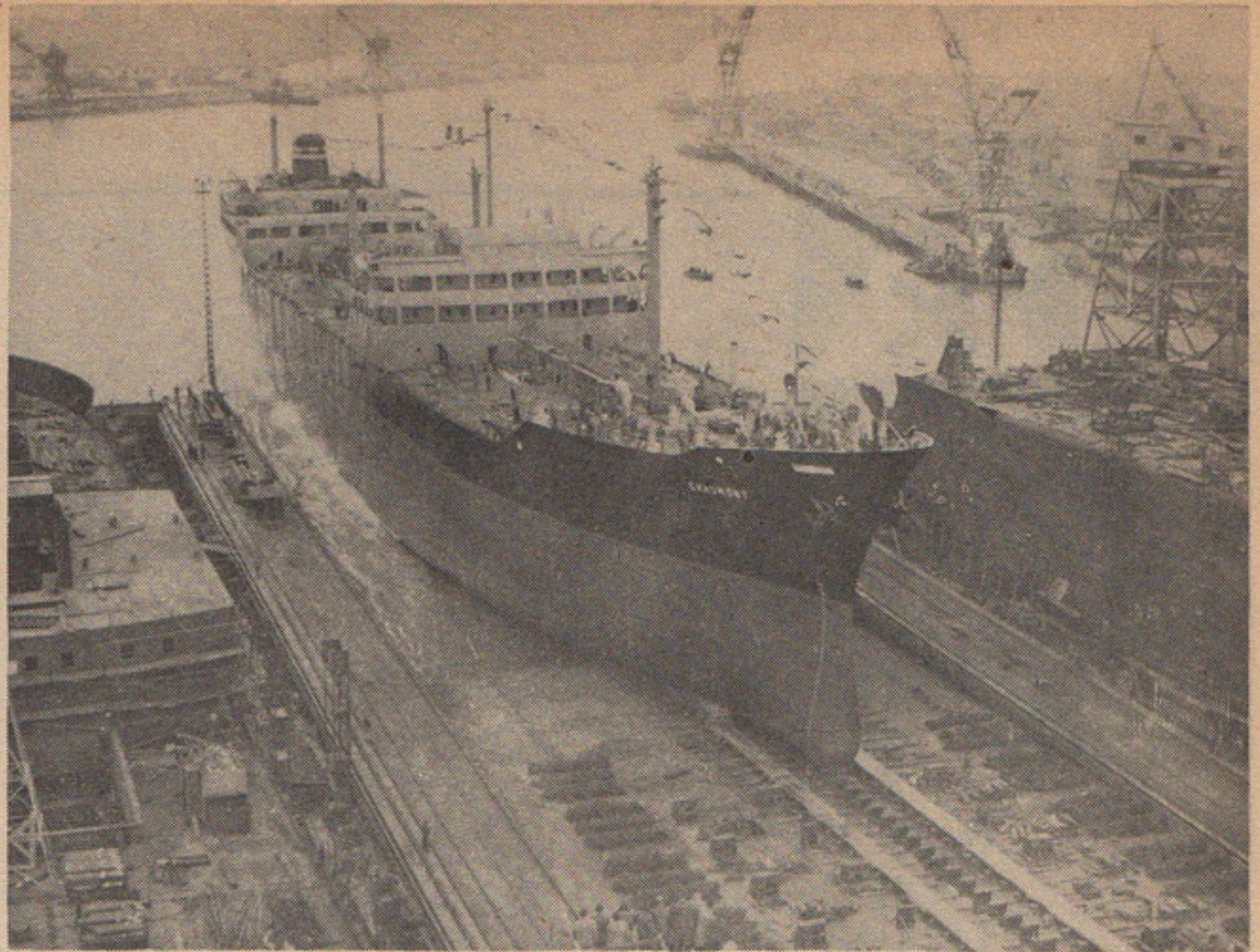
Le signal 7 — mal composé parce que les symboles qu'il comporte offrent une apparente contradiction — se rencontre sur une *route secondaire* et signifie que l'usager qui vient de le croiser va trouver 150 m plus loin une intersection avec une autre route secondaire, *marquée, elle, par le signal « stop »* (8).

Dans ce cas, c'est l'usager qui circule sur la route pourvue du signal « Passage protégé » qui *a la priorité*. L'usager de l'autre route, rencontrant le signal « stop », doit obligatoirement *s'arrêter*, s'assurer que la route est libre, et ne repartir qu'à cette dernière condition.

Le signal « stop » peut d'ailleurs se situer aussi à l'intersection d'une route secondaire avec une route à grande circulation et à l'intersection de deux routes à grande circulation. Dans tous les cas il signifie pour l'usager qui le rencontre (et quel que soit le type de la route sur laquelle il circule) *l'obligation de stopper son véhicule en arrivant à l'intersection et d'accorder la priorité à l'usager venant éventuellement sur l'autre route*. Même s'il n'y a aucune circulation visible sur la route prioritaire, **LE TEMPS D'ARRÊT AU SIGNAL « STOP » EST OBLIGATOIRE**.

R. C. D.

(A suivre.)



L'OR NOIR

LE PÉTROLIER "CHAUMONT" EST LANCÉ A DUNKERQUE

Le samedi 8 février à 14 h 45, heure de la marée haute, a été lancé, à Dunkerque, le pétrolier « Chaumont », quatrième et dernier de la série des 33.000 tonnes que les Ateliers et Chantiers de France ont construits pour la Société Maritime des Pétroles BP (filiale d'armement de la Société Française des Pétroles BP).

M. Simonnet, Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, a présidé la cérémonie, tandis que Mme Massigli, marraine du Chaumont, brisait la traditionnelle bouteille de champagne.

Le Chaumont est le dernier né d'une grande famille, dont les « Sister-Ship » sont : le Chambord, le Chenonceaux et le Cheverny, lancés les 11 janvier 1955, 28 mars 1955 et le 9 juin 1956.

Ces quatre bateaux semblables possèdent les caractéristiques suivantes :

Longueur hors tout	203,65 m
Largeur	26,25 »
Creux	14,22 »
Tirant d'eau	10,83 »
Port en lourd correspondant	33.000 t
Capacité des tanks	42.300 m ³

Un groupe turbo-réducteur (de 13.935/15.200 CV) à tur-

bine haute pression et turbine basse pression en série, actionnera une hélice par l'intermédiaire d'un engrenage à double réduction et d'une ligne d'arbre.

Vitesse prévue aux essais : 16 nœuds 4 à 13.935 CV effectifs.

Les premiers travaux ont commencé en novembre 1956, la mise sur cale a été faite en février 1957. Le Chaumont mis à flot, il lui faut encore attendre jusqu'en mai prochain la fin des travaux intérieurs, pour effectuer son premier voyage.

La livraison du Chaumont va porter à 246.000 tonnes le port en lourd des bateaux de la Société Maritime des Pétroles BP. En février 1957, la S.M. BP a commandé aux Ateliers et Chantiers de France, deux super-tankers de 47.670 tonnes et un de 68.500 tonnes, dont les livraisons sont prévues pour 1960, 1961, 1962.

En 1962, la flotte de la S.M. BP, compte tenu des mises à la réforme prévues, totalisera un tonnage d'environ 390.000 tonnes.

Ce chiffre de 390.000 tonnes comparé à celui de 24.000 tonnes qui était le tonnage des navires après la dernière guerre, rappelle l'effort de développement et de modernisation poursuivi par la Société Maritime des Pétroles BP.

DANS L'INDUSTRIE

MOTOBECANE VIENT A SON TOUR A LA 175 SPORT

Lors du dernier Salon de Paris, la firme Motobécane a présenté une 125 cc Sport. Cette machine, dont la commercialisation est imminente, va être suivie d'une 175 de même facture capable d'un 114 km/h en position assise... pour autant que l'on puisse parler de position assise sur une machine « Sport ».

Ainsi, en même temps que Terrot, la firme de Pantin se tourne à son tour vers la machine « Sport ». Cette orientation nouvelle venant d'une firme qui a compté parmi les détracteurs les plus farouches de cette formule, n'en est que plus sympathique... et prometteuse.

La commercialisation de machines Sport va permettre de toucher la clientèle jeune et sportive intéressée par des machines aux lignes esthétiques, capables de performances au-dessus de la moyenne.

Cette situation donnera un regain d'intérêt aux courses de formule Sport, car elle permettra à de nombreux pilotes qui ne peuvent s'offrir la 175 italienne de leur rêve de débiter en compétition.

CONFERENCE TECHNIQUE TERROT

La 4^e conférence technique organisée par le T.C.F. aura lieu le Jeudi 20 mars 1958 à 20 h. 45 au Siège, 65, avenue de la Grande-Armée.

Elle sera consacrée aux nouvelles productions des Ets Terrot.

Cette intéressante manifestation touchera les usagers du cyclomoteur, du vélomoteur et de la motocyclette.

Au programme : causerie technique et pratique par des spécialistes et ingénieurs des usines de Dijon avec projection de films.

Des cartes d'invitation seront délivrées à partir du 15 février 1958. Les retirer au Siège du T.C.F. (Service Deux-Roues), de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 18 h., ou les demander par correspondance en joignant un timbre à 20 frs pour l'envoi.

LA VESPA 400 CONSTRUITE SOUS LICENCE PAR MESSER- SCHMITT

Les usines d'Augsburg ont obtenu l'accord de la firme italienne Piaggio pour la construction de la voiturette Vespa.

L'édification des halls de montage est déjà entreprise à Regensburg.

LA STANDARD OIL PREND PIED AU SAHARA !

La Compagnie Française des Pétroles est sur le point de signer un accord avec la société américaine Standard Oil of New Jersey, afin que soit explorée en commun une zone de recherches située dans le Sahara oriental.

Il fallait s'y attendre !

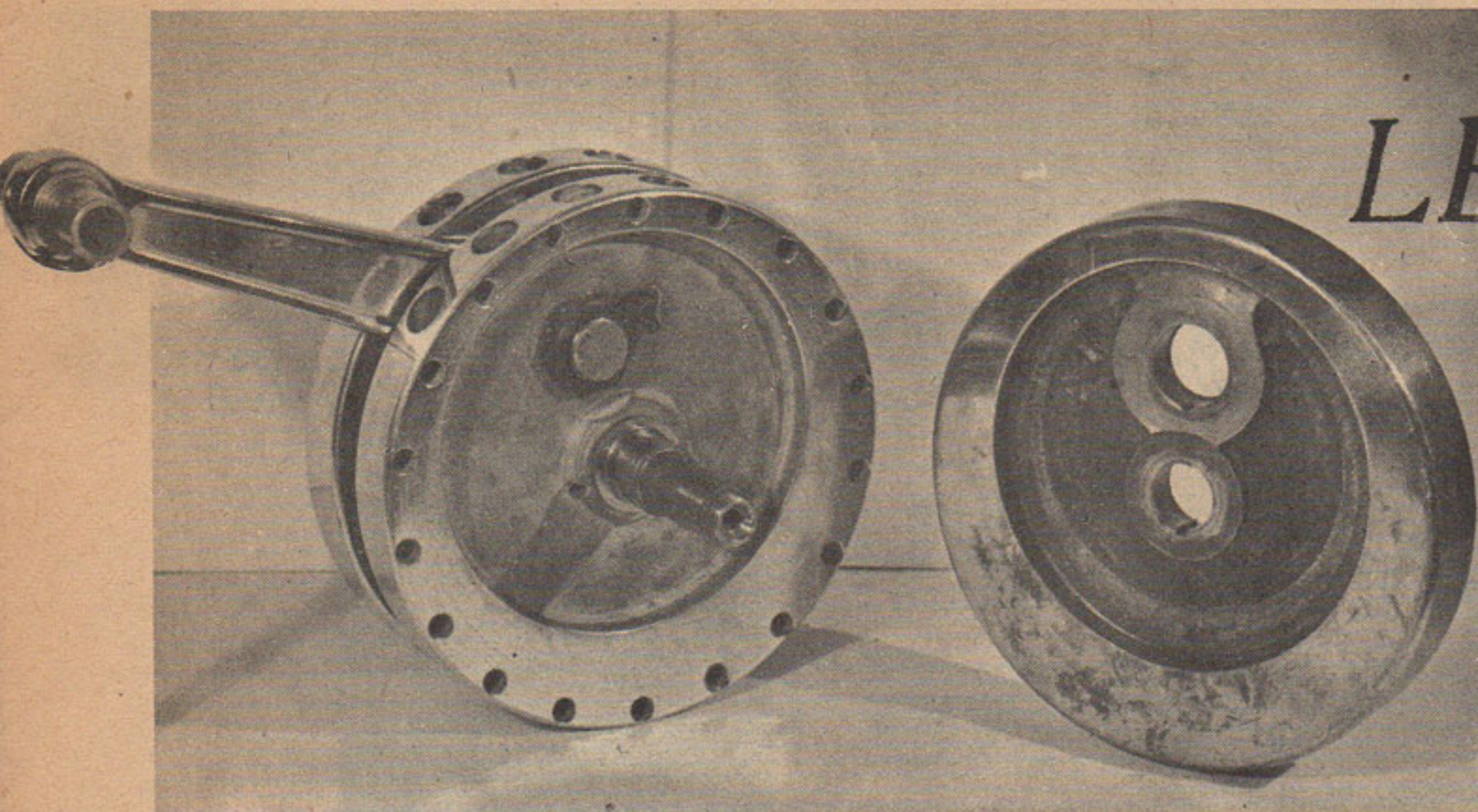
16 NATIONS AU SALON DE GENEVE

L'importance mondiale du Salon de l'Automobile, de la Moto et du Cycle — qui aura lieu à Genève du 13 au 23 mars — ne se voit pas seulement à l'accroissement constant de sa superficie mais aussi à l'intérêt que lui portent les fabricants étrangers.

C'est ainsi que la manifestation de 1958 accueillera l'Espagne parmi ses exposants. Ceux-ci proviendront de 16 nations :

Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, U.S.A.

LE CROSS



A gauche, la dernière version de l'embellage conçu et réalisé par Olivotti. Ce type, encore amélioré par rapport à l'équipage alternatif monté la saison dernière, est réservé en vue des épreuves du Championnat de France international. A droite, pour comparaison, un volant de l'embellage d'origine.

EN BAVARDANT AVEC JULIENNE ET OLIVOTTI

COMME il nous l'avait promis l'année dernière, au moment où nous l'interviewions, Rémy Julienne est revenu nous voir en compagnie d'Olivotti, auteur des transformations apportées à la Gilera du Champion de France National 1957.

A dire vrai, le sympathique « Olive », dont les amateurs de moto-cross n'ont pas oublié la bonne tenue sur nos terrains, avec cette Puch étonnante qui fit encore la saison dernière — en d'autres mains toutefois — d'estimables étincelles, Olivotti donc s'est même privé d'une partie de chasse pour venir nous présenter « son » embellage, élément essentiel de la Gilera transformée. Sacrifice appréciable, car il apporte désormais dans ses exploits cynégétiques la même passion qu'il nourrissait pour la course il n'y a pas si longtemps.

Mais parlons donc mécanique, puisque nous avons affaire à l'un des plus habiles metteurs au point que connaisse notre moto-cross :

L'EMBIELLAGE OLIVOTTI

Il s'agissait, en ce qui regarde la Gilera de Julienne, satisfaisante à bien des égards, de remédier aux défauts présentés par l'embellage, fragile et dont l'équilibrage ne donnait pas satisfaction. Autant dire par conséquent qu'Olivotti a été conduit, non pas à modifier sur un point ou un autre l'équipage alternatif, mais bien à en réaliser un autre, en conservant pourtant certains éléments de l'embellage d'origine (axe de piston, maneton, « queues » du vilebrequin).

★

L'embellage reproduit ci-dessus comporte donc de nouveaux volants, en acier AD3 cémenté, trempé. Leur épaisseur a été fortement diminuée par rapport aux volants d'origine (voir notre illustration), et ils sont en outre chromés extérieurement, les surfaces internes des orifices recevant le maneton et les queues du vilebrequin étant cuivrées pour assurer une portée parfaite.

Olivotti s'est employé à obtenir l'équili-

brage idéal, et les nombreux « trous » que l'on peut voir tant à l'extérieur des volants que sur leur circonférence en témoignent éloquemment. Mais la « casse », fréquente avec l'embellage d'origine, ne venait pas que d'un équilibrage imparfait : le voile du volant, fraisé par rapport à l'appui du maneton, se révélait trop faible avec son épaisseur de 6 mm. Aussi, dans la réalisation Olivotti, ce voile, affleurant l'appui du maneton, voit-il son épaisseur portée au double (12 mm).

★

L'équipage alternatif nouveau se complète par une bielle également « maison », dont le poids est presque double de celui de la bielle d'origine, et qui est par ailleurs allongée. Cette bielle est en acier FAD traité (tout est traité dans l'embellage Olivotti, y compris les écrous et les arrêteurs), et la bague de pied de bielle n'est plus en bronze mais en acier et montée « libre » (donc aisément interchangeable).

Outre la robustesse qu'il offre (l'embellage Olivotti tenait la saison dernière ses 10 courses sans difficulté), cet équipage alternatif est d'un poids inférieur de 600 grammes par rapport au type d'origine, ceci faisant gagner quelques tours au régime-moteur et améliorant les reprises.

LES AUTRES MODIFICATIONS

Si l'embellage que nous venons de présenter constitue l'élément majeur du travail fourni par Olivotti sur la machine de Julienne, d'autres modifications ont encore été apportées en vue de la saison 1958, qui verra les débuts officiels du pilote Montargois dans le Championnat des Inters. La culasse notamment a été transformée, et la bougie est désormais centrale. L'arbre à cames a été décalé et Olivotti a conçu par ailleurs un nouvel arbre à cames, qui en est actuellement à la période d'expérimentation.

La culasse de la Gilera, étant du type le plus récent, possède un gros diamètre de soupape d'admission, en fonction

duquel l'usine monte à l'origine un carburateur de 35 mm de passage. Mais Olivotti estime cette dimension excessive et s'est prononcé pour un carburateur de 32.

La lubrification des cames et de la culbuterie a été revue et améliorée, ce qui constitue pour la présente la dernière des contributions d'Olivotti du côté du moteur de la Gilera. Mais ce passionné de la mécanique s'est encore employé à travailler certains détails, réalisant l'étanchéité du carburateur, tournant un moyeu-frein AR en acier (d'origine, il est en alliage léger) pourvu d'un dispositif d'amortissement de la transmission secondaire qui ne fait plus appel aux bagues de caoutchouc précédemment montées.

★

L'embrayage, la boîte de vitesses et la transmission primaire, s'étant révélés très robustes à l'usage, n'ont pas été retouchés, et la seule caractéristique particulière de la transmission secondaire — outre son nouvel amortissement — est de s'effectuer par le moyen d'une chaîne italienne « Regina », rivée. Enfin, dernier détail, le guidon, de 25 mm de section dans sa partie centrale, se termine par des embouts de 22 mm, plus faciles à tenir en main et moins fatigants à l'usage.

LA PAROLE PASSE MAINTENANT A JULIENNE

C'est bien entendu de la saison à venir que nous entretient le nouvel inter, qui s'est mis à l'entraînement depuis un moment. Nous le verrons d'ailleurs très bientôt dans les sables d'Ermenonville, puis ensuite chez lui, dans le cross inter de Montargis, qui promet d'être une réunion de grande facture. Mais jugez-en vous-même :

Sur le tout-neuf terrain, pourvu maintenant du dispositif de départ électrique (feu rouge, feu vert) que nous considérons comme seul valable pour les grandes courses (et même les autres !), s'aligneront une pléiade d'as étrangers. Aux côtés de Baeten et Scaillet, déjà annoncés dans nos colonnes, deux autres Belges, dont l'un sera Jansen. Puis des Anglais, Less Archer, Eric Cheney, Phil Nex, et enfin les Suisses Courajod et Langel, et le spectaculaire hollandais Jan Clynk.

★

Pour dix étrangers, dix français... ainsi le veut le Règlement Fédéral, à très juste raison d'ailleurs. La liste de nos compatriotes n'est pas encore arrêtée entièrement, mais Julienne, Jacquemin, Robert et René Klym, Gilbert Brassine, son « second » du Championnat Inter Jacques Schmid, Paul Godey, Melloli, Vouillon en constituent l'essentiel.

On le voit, Montargis fait cette année les choses en grand. Toujours conformément au Règlement F.F.M., le terrain a été visité par une Commission d'homologation constituée de Marcel Seery, Président de la Ligue Anjou-Bretagne, et des deux inters Robert et René Klym, qui résident à proximité. Les trois hommes ont présenté un certain nombre d'observations intéressant la sécurité des coureurs et des spectateurs, et les organisateurs s'emploient actuellement à modifier le tracé et à l'aménager en fonction des directives qui leur ont été données.

Il y aura du beau sport le 9 mars à Montargis, sur un terrain où rien n'aura été négligé pour faire de cette manifestation une grande réussite.

Et le public vibrera sûrement, d'abord parce qu'avec les hommes en course, la lutte sera belle, ensuite parce que c'est à cet animateur qu'est Landureau que la sonorisation a été confiée !...

R. C. D.

LE

SPORT MOTOCYCLISTE

Au seuil de la saison 1958, J. COLLOT déclare :

Lors de l'interview qu'il nous a accordée, Murit avait émis quelques suggestions concernant la formule actuelle des Championnats de France et du Monde (« M.-R. » 1374). Aujourd'hui, c'est au tour de Jacques Collot, champion de France 1957 en 350 et 500 inter et l'un des meilleurs privés internationaux, de nous faire part de ses opinions sur la question.



« J'apprécie la formule actuelle des Championnats du Monde par marques. Par contre, je la trouve injuste si l'on se place du point de vue pilotes, car ce Championnat est chasse-gardée pour les pilotes d'usines.

En effet, à l'heure actuelle, les Gilera sont aussi maniables que les Norton; par contre, leur freinage est supérieur et, en outre, il y a 40 km/h de différence entre la vitesse maximum d'une Gilera et celle d'une Manx. Cette supériorité mécanique manifeste permet à un pilote moyen comme Alfredo Milani, par exemple, de surclasser régulièrement les meilleurs privés mondiaux comme Hinton, Riedelbauch, etc. C'est cette même supériorité mécanique qui permet à Albino Milani — qui a peut être été un bon pilote mais qui ne l'est plus — de s'amuser à tourner autour des meilleurs sidecaristes mondiaux tels Hillebrand, Schneider, Camathias, pour ne citer que ceux-là.

Naturellement, il y a quelques pilotes d'usines qui surclassent le lot, et qui, même montant des machines clients, continueraient à vaincre; citons Campbell, Surtees, Duke, Lomas principalement.

Pour le Championnat de France, j'approuve totalement le règlement actuel car chacun a le maximum de chances même en cas de casse. Ainsi, cette année, je n'avais pas de 350 à Pau et j'ai cassé à Bourg; malgré tout j'enlève le titre.

Le seul inconvénient de ce règlement, c'est que certains organisateurs profitent de ce que l'épreuve compte pour le Championnat pour attribuer des primes ridicules. Personnellement, j'ai entendu un organisateur dire : « C'est le Cham-

pionnat et les prétendants au titre viendraient même sans prime ».

★

En ce qui concerne le carénage c'est très bien... mais pour les pilotes d'usines qui montent des machines dont le carénage est scientifiquement étudié. En outre, ces pilotes ont un ou deux carénages de rechange à leur disposition. Enfin, les frais de transport sont supportés par l'usine. Pour un pilote privé, par contre, la situation est toute autre : un bon carénage coûte cher et est très difficile à transporter si l'on ne dispose pas d'un camion.

★

Parlons de l'organisation des circuits. Je trouve que les organisateurs prennent trop d'étrangers. A cause de cela, beaucoup de pilotes français, qui ont acheté du matériel très cher, restent sur la touche.

En Angleterre et en Italie, par contre, il y a beaucoup de courses nationales auxquelles nous ne pouvons participer.

En Italie, par exemple, où il y a deux ou trois courses par dimanche, mais seuls les circuits de Monza et Senigallia sont ouverts aux pilotes étrangers.

★

Je termine avec mes projets pour l'année 1958.

Cette saison, je disposerai encore de deux nouvelles Norton qui sont, à l'heure actuelle, les meilleures machines pour un pilote privé et, de plus, les plus robustes. »

A L'ÉTRANGER

LES FRÈRES HINTON DOMINENT LE T.T. AUSTRALIEN

Après leur saison européenne, qui leur valut de compter parmi les meilleurs privés sur nos circuits internationaux, Eric et Harry Hinton ont regagné leur lointaine patrie... on allait commencer la saison de vitesse.

S'alignant dans le T.T. australien, disputé sur le circuit de Phillip Island, ils inscrivent trois fois leur nom au palmarès, Eric, menant sa Norton à la victoire en 500 cc devant son cadet, Harry, qui s'attribuait la première place en 250 (avec une NSU) et en 350 (sur Norton). Dans cette dernière catégorie, il devançait K. Rumble, sur Norton également.

En 125 cc, le vainqueur fut R. Brown (MV), qui précédait Carruthers (Lambretta).

Enfin, Bernie Mack (Norton) gagne les 2 épreuves sidecar (350 et 500).

L'Autriche a ses champions 1957 de vitesse.

Peu de changements par rapport à l'année précédente; en 125, le titre revient au pilote — connu — de la KTM, Erwin Lechner; son plus coriace adversaire fut Toni Sauerborn, dont la machine est une Mondial pas très récente mais très légère et qui a d'ailleurs subi une cure de rajeunissement en Italie.

En 250 cc, la couronne coiffe un autre coureur connu, Joseph Autengruber (NSU), qui est encore champion en 350 cc, triomphant dans cette dernière catégorie de Richter (AJS), Prückner (Horex), Schneider (Norton), etc...

A Gerold Klinger, le « privé », rencontré sur tous les grands circuits internationaux, devait naturellement revenir le Championnat en 500 cc. Sa BMW, qui lui permit de belles places durant la saison 1957, est cependant vieille de 3 ans et ne peut plus s'aligner sur les plus récentes Norton, en dépit des améliorations qui lui ont été successivement apportées.

Derrière Klinger, on trouve un autre bon Autrichien, Heisinger, qui mène une 500 Jawa d'usine, que l'on reverra cette saison avec sans doute quelques CV en plus.

Se sont encore signalés, dans cette classe, le déjà nommé en 125 cc, Sauerborn (Norton), et Untersteigraber, dont la Manx tout dernier modèle a plus de puissance qu'il n'en faut souvent sur les circuits autrichiens, peu favorables aux grandes vitesses.

BMW équipe, bien entendu, la paire victorieuse dans le Championnat des sides : Grimus-Maxwald. Ces hommes eurent à livrer une âpre lutte à Aschauer et Pongratz, dont les Norton ont fait mieux que se défendre.

Une récompense particulière, le « Ruban d'Or », est allée au meilleur pilote dans la catégorie « machines de sport ». Le bénéficiaire en est Hugo Brandstatter, sur Puch 125.

JACQUES CHARRIER

fait pour nos lecteurs

LE POINT DU TRIAL FRANÇAIS

La saison française de trial, actuellement sur le point de se terminer, s'est révélée très attachante en soi et plus encore, a fait accomplir à la spécialité un grand pas en avant vers un établissement solide au sein des différentes formes d'activité sportive motocycliste.

Après les tâtonnements des premières années, après la mise en sommeil de l'hiver précédent (du fait du rationnement de l'essence), nous avons vu ces derniers mois se dérouler un nombre appréciable de réunions dont le succès fut indiscutable, tant parce qu'elles attirèrent de plus en plus d'engagés que parce qu'elles furent suivies par un public de semaine en semaine plus fidèle et plus large.

Cette réussite a son explication : les patients efforts des animateurs du trial en France ont abouti cette année, et dans une certaine mesure, à la simplification des règlements, à une meilleure définition des tracés; ces deux seuls résultats suffisant déjà — pour relatifs qu'ils soient — à clarifier le déroulement des épreuves, à rendre celles-ci plus attrayantes et compréhensibles pour les spectateurs, plus « régulières » aussi en ce qui concerne les engagés.

N'allons pourtant pas nous illusionner : tout reste pratiquement à faire si nous voulons qu'un jour prochain le trial français tienne sa partie dans le concert international, si nous voulons que par lui, par les nombreuses vocations qu'il suscite, revive enfin et sur le plus vaste plan le sport motocycliste de ce pays.

Tout reste pratiquement à faire... mais quoi?

C'est ce qu'est venu nous dire pour son compte personnel Jacques Charrier, dont chacun sait l'attachement qu'il met à servir la cause du trial, qu'il fut l'un des tous premiers à pratiquer en France.

Meilleur spécialiste français après Claude Delauné, pilote d'expérience, organisateur averti, Charrier a effectué, au surplus, des déplacements en Belgique et en Angleterre, où il a vu tourner, où il a lui-même affronté les vedettes du trial international.

Il est donc fondé à se réclamer de l'hospitalité de nos colonnes pour tirer les conclusions de la dernière saison et définir les bases sur lesquelles devraient reposer — probablement dès l'hiver 1958-59 — les premiers Championnats de France de Trial.



R. C. D.

CE QUE DOIT ETRE LE TRIAL

Un tracé de trial doit comporter le franchissement d'obstacles naturels; la délimitation des zones observées par le moyen des ficelles tendues entre des piquets, et à plus ou moins grande hauteur du sol, ne peut être considérée que comme un pis-aller, qu'il appartient aux organisateurs de rejeter dans toute la mesure du possible.

D'un autre côté, il est souhaitable que le parcours total soit long, fatigant, réclamant ainsi du trialiste, et en plus de l'adresse nécessaire au franchissement des zones « non-stop », l'endurance qui fera de lui un « vrai motocycliste ».

LES GROS DEFAUTS ACTUELS

La mise sur pied d'un trial réclame au plus haut degré une compétence trop rarement rencontrée chez les responsables du tracé, dont il ne semble pas que l'on se soit soucié de les éduquer.

On aboutit ainsi à rencontrer ici où là une tendance marquée pour le « gymkhana », à grand renfort de piquets,

de ficelles, plantés et tendus un peu partout. Pourquoi pas des quilles, dans ces conditions ?

Enfin, le règlement voit son interprétation varier selon les responsables placés aux zones « non-stop ». Certains infligent un « échec » (5 pts) pour le fait de frôler une corde, d'autres sanctionnent moins gravement ou ne pénalisent pas du tout ce même fait.

★

Les non-stop eux-mêmes ne sont généralement pas assez nombreux. Les commissaires chargés de leur établissement s'ingénient à compliquer les rares sections observées, au lieu de les multiplier en créant des zones non-stop plus simples dans leur conception et, surtout, plus naturelles. (Mais rares sont les commissaires imprégnés de « l'esprit trial ».)

Il faut donc accorder plus d'importance au parcours en général (lequel n'est pas toujours entièrement « reconnu » par les responsables !). Il faut encore tracer davantage de non-stop que par le passé et enfin, il convient que le directeur de la course laisse davantage de liberté aux « chefs » de non-stop, qui doivent prendre leurs responsabilités en modifiant éventuellement le tracé de leur zone, si le besoin s'en fait sentir.

Dans ce domaine, il ne faut pas oublier qu'en fin de compte, la compétence est le plus souvent l'apanage des concurrents, plutôt que celui des non-pratiquants. En outre, il est recommandable de s'inspirer au maximum des méthodes anglaises et belges, contrairement à l'opinion émise par quelques-uns qui déclarent se moquer de ce qui se fait à l'étranger !

Ne perdons pas de vue que nous en sommes à nos débuts, et que nous ne pouvons prétendre à plus d'expérience que n'en ont acquise les organisateurs des pays cités, depuis tant d'années que le trial se pratique chez eux.

LE TRIAL EN ANGLETERRE

Ma récente participation au trial britannique de Sheffield me permet de vous donner brièvement une idée des conceptions anglaises sur ce thème.

Imaginez un circuit d'environ 100 km de long, dont 90 % de ce développement à parcourir en tout-terrain. Plus de 4 heures en selle, dans ces conditions, quelle dure école pour les débutants, mais quelle explication aussi de la supériorité des pilotes d'Outre-Manche sur les Continentaux !

Parcours large, au surplus, et réunissant tout ce qui se peut concevoir en tant que difficultés naturelles, en particulier du rocher, avec de telles descentes là-dessus qu'elles faisaient frémir l'excellent champion belge Colin, qui n'est pourtant pas un novice !

Et dans ces non-stop si difficiles à franchir, un responsable, souvent une femme, pour qui suivre du regard chaque concurrent n'était qu'un jeu dans ce vaste décor naturel.

DU COTE DES MACHINES.

Aucune polémique au sujet de la machine à employer, grosse ou petite. Ceci d'ailleurs est, à mon avis, un non-sens, chacun donnant la préférence au type qui lui convient le mieux et sans que la cylindrée constitue un facteur déterminant du succès. Ainsi a-t-on vu Ratcliffe et sa 199 cc Triumph d'usine accumuler les victoires au cours de l'actuelle saison anglaise, et devant les meilleurs spécialistes en grosse cylindrée.

★

Les pilotes britanniques sont, sans aucun doute, avantagés par le fait que la construction nationale leur propose des machines conçues pour le trial et commercialisées en série à des prix sensiblement égaux à ceux des motocyclettes de tourisme. De même, l'achat des pneus ne pose aucun problème particulier.

AUX CHAMPIONNATS DE BELGIQUE DE TRIAL, L'INTERET REBONDIT A ITTRE

En effet, avant la récente épreuve de Schaerbeek (Ittre), on pouvait penser que les titres en catégories Experts grosses et petites cylindrées allaient d'ores et déjà être acquis par Colin et Piron. Or, la réunion, dont nous rendons compte ici, a vu triompher non pas les leaders actuels des Championnats, mais bien André Milhoux (BSA) et Graindorge (FN), ce qui laisse encore une chance à ce dernier (petites cylindrées) comme à Decat (grosses cylindrées) de supplanter leurs rivaux in-extremis. Il leur reste toutefois, pour atteindre éventuellement ce résultat, à dominer dans les deux dernières manches des Championnats.

Voici d'abord les classements de Schaerbeek (Ittre), 7^e manche des Championnats de Belgique :

Grosses cylindrées : 1. Milhoux (BSA), 11 pts; 2. Colin (NSU), 12 pts; 3. Decat (Triumph), 22 pts; 4. Decorte Ch. (BSA), 23 pts; 5. Decoster (Saroléa), 25 pts; 6. Raemdonck (AJS), 28 pts; 7. Derom (Mat-

chless), 32 pts; 8. Busine (Ariel), 36 pts; 9. Schryvers (Matchless), 51 pts; 10. Buydens (Maico), 57 pts; etc.

Petites cylindrées : 1. Graindorge (FN), 17 pts; 2. Verhulst (FN), 27 pts; 3. Piron (Socovel) et Vink (Hollande-James), 28 pts; 5. Decorte R. (James) et Sterkendries (FN), 41 pts; 7. Nies (Excelsior), 50 pts; 8. Vanderbecken (James), (57 pts); 9. George (FN), 60 pts; 10. Lorette (Twn), 62 pts; etc.

Après cette réunion, les positions dans les Championnats se définissent comme suit (étant calculées sur les 6 meilleurs résultats) :

EXPERTS

Grosses cylindrées : 1. Colin (NSU) 138; 2. Decat (Triumph), 125; 3. Decoster (Saroléa) 123; 4. Milhoux (BSA), 121; 5. Busine (Ariel), 98; etc.

Petites cylindrées : 1. Piron (Socovel), 144; 2. Graindorge (FN), 132; 3. Sterkendries (FN), 108; 4. Vanderbecken (James), 99; 5. Verhulst (FN), 93; etc.

MAICO ET LA SAISON SPORTIVE 1958

ne sont pas encore ouvertement désignés, mais le choix se fera entre les pilotes qui porteront les couleurs de la marque en 1957 : Von Zitzewitz, Kamper, Aukthun et le champion d'Allemagne Schieck pour le Tout-Terrain, et Betzelbacher, vainqueur de la Coupe d'Europe, les 2 champions d'Allemagne Oesterle et Walz, et

Dès lors, le trialiste anglais achète une moto de trial, utilise celle-ci en semaine pour se rendre au travail, et s'en sert le samedi après-midi pour disputer telle ou telle réunion.

★

Peut-on aujourd'hui nourrir quelque espoir du côté de la construction française ?

Ce n'est pas impossible, tant il est clair que la réalisation de modèles de trial, presque similaires à des machines normales, ne poserait pas de gros problèmes (exemple BSA, James, etc...).

Le grand avenir du trial réside dans cet aspect de la question : il entretient des liens directs avec le motocyclisme de tous les jours. Et, en cela, il devrait intéresser au premier chef nos constructeurs à la recherche d'un argument de vente.

CE QUE JE PRECONISE

Qu'on me permette, avant d'aborder l'avenir, de rappeler — sans vaine vanité mais pour marquer au passage les résultats déjà obtenus — à quoi je me suis attaché jusqu'ici :

— Je suis allé en Belgique et en Angleterre recueillir tous les enseignements utiles à une meilleure compréhension du trial chez nous.

— J'ai provoqué la première réunion de trial au sein de la Ligue de l'Ile-de-France.

— J'ai — avec Claude Delauné — fait accepter que soit dorénavant employée la réglementation internationale (1, 3, 5 pts), remplaçant l'ancienne réglementation exagérément compliquée.

— J'ai fourni le modèle des feuilles de pointage que nous utilisons présentement, et que j'avais ramené l'année dernière du trial belge Lamborelle. De telles feuilles ont été alors imprimées sur l'initiative de M. Cantalice, et pour le plus grand bien de nos réunions.

ET MAINTENANT.

Il est temps que les décisions, et même les conseils, concernant le trial émanent d'une COMMISSION, composée d'organisateur et de pilotes (idée chère d'ailleurs à *Moto-Revue*).

Et je souhaite encore que cette Commission, ENFIN CONSTITUEE, prenne la décision de désigner des pilotes pour disputer les épreuves à l'étranger, et propose aussi à la F.F.M. la création d'un Championnat de France et d'un Grand Prix de France de Trial.



VERHAEGEN SE RETROUVE AU TRIAL DE RHODE-ST-GENESE

Bien que ne comptant pas pour les Championnats de Belgique, la réunion du Royal A.M.C. Rhode-St-Genèse avait attiré tous les meilleurs spécialistes d'outre-quiévrain à l'exception de Milhoux (en grosses cylindrées).

Decoster et Colin se montrèrent les plus réguliers dans cette dernière classe (Experts), où Decat devait commettre une faute qui lui coûta un échec à la zone, où Raemdonck cassa sa boîte, et où encore Charles Decorte, en tête au premier tour, voyait son moteur s'arrêter en passant le dernier non-stop.

En Experts, petites cylindrées (moins de 250 cc), Verhaegen prit le dessus sur le meilleur homme depuis le début de la saison, Piron, lequel encaissa deux points de plus que l'Anversois... sur retard horaire.

Graindorge et Vanderbecken, le crossman, firent une excellente course. Quant au pilote de vitesse, Jules Nies, qui n'en est qu'à ses débuts dans la spécialité, il obtint une encourageante 10^e place.

encore Rolf Muller du côté du cross.

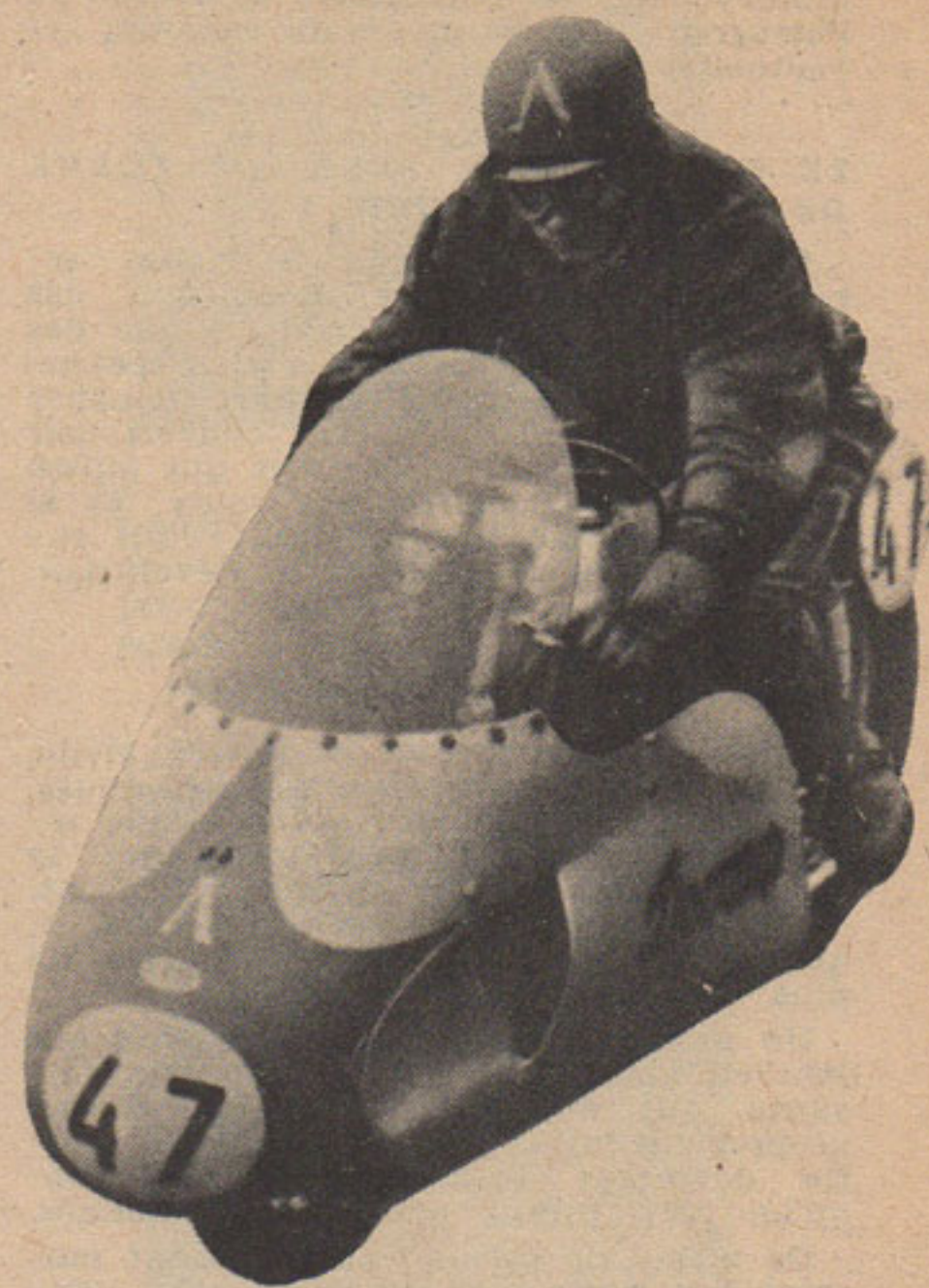
Rappelons que Maico a déjà participé 6 fois aux I.S.D.T. et a contribué par 2 fois à la victoire de l'Allemagne dans cette grande compétition. En 1958, cette marque sera encore au départ, et s'allignera également en Coupe d'Europe de Moto-Cross.

ET TOUT-TERRAIN

La firme de Pfaffingen prendra encore cette année une part active à la compétition. Aussi bien en « Tout-Terrain » qu'en moto-cross, une équipe officielle, composée de pilotes d'usine, sera au départ des principaux événements sportifs dans ces spécialités.

Les pilotes officiels de Maico en 1958

PANORAMA DE L'ACTIVITE MOTOCYCLISTE EN U.R.S.S.



Depuis de nombreuses années nous essayions d'établir avec nos confrères soviétiques, avec l'industrie motocycliste russe, les mêmes liens que nous avons avec la presse et l'industrie allemandes, anglaises, autrichiennes italiennes, tchèques, etc. Mais toutes nos tentatives s'étaient révélées vaines !

Aujourd'hui le vent a tourné ! Un certain 20^e Congrès du Parti Communiste Russe s'est tenu, qui a bouleversé bien des choses, ouvert bien des portes, soulevé certain rideau et favorisé bien des échanges culturels.

Et maintenant, c'est chose faite ! Non seulement nous procédons à un échange régulier de revues avec la presse spécialisée soviétique, mais encore nous avons pu établir un échange amical de correspondance et de photos. C'est ainsi que nous recevons maintenant « Za Rouliome » (« Au Volant »), organe de la technique et des sports mécaniques; et c'est grâce à la lecture de cette revue que nous sommes aujourd'hui à même de vous présenter un panorama de l'activité motocycliste en U.R.S.S.

LE SPORT

CE panorama, nous le commencerons par le sport motocycliste en U.R.S.S., que nous étudierons dans sa généralité, débutant par sa genèse et voyant ensuite quelles activités intéressent les Russes (pour cela, nous avons adapté un article de N. V. Strakhov, président de l'Auto-Moto-Club de l'U.R.S.S., paru à l'occasion du 40^e anniversaire de la révolution soviétique). Puis, nous passerons à l'aspect technique des machines utilisées pour la compétition.

Dans un prochain numéro, la technique soviétique sur le plan de la machine utilitaire fera l'objet d'un autre article.

★

Pourquoi commencer par le sport ? Parce que, en U.R.S.S., la moto n'a pas encore le développement qu'elle a en Europe Occidentale. Elle n'est pas ce moyen de transport populaire que nous connaissons. En U.R.S.S., la moto a, actuellement, surtout un aspect sportif (« tout-terrain » avant tout), et c'est pourquoi c'est par le sport que nous aborderons ce panorama.

AVANT LA RÉVOLUTION

C'est en 1898 que fut disputée la première course de vitesse en Russie, autos et motos, dans les environs

de St-Petersbourg, l'actuelle Leningrad. Motos est d'ailleurs un grand mot, puisqu'il s'agissait de tricycles à moteur, dont celui du vainqueur, Belaïev, devait faire une moyenne de... 24,5 km/h sur la distance de 41,6 km à parcourir.

Puis d'autres courses sur route eurent lieu, où il s'agissait de relier un grand centre à un autre : St-Petersbourg-Moscou, ou St-Petersbourg-Kiev, etc., courses qui connurent, chaque année, une participation de plus en plus importante.

Pour situer les performances d'alors, signalons que le premier Moscou-St-Petersbourg, en 1899, fut gagné par Masi, sur un tricycle monoplace, qui mit 26 heures 57 minutes pour couvrir les quelques 700 km de l'épreuve (moyenne de 25,9 km/h !), précédant la voiture du second de... 16 heures (moyenne de 16,3 km/h).

★

Les machines (tricycles ou voitures) sont toutes d'origine étrangère. Ce n'est qu'en 1910, qu'est construite, à Riga, la voiture « Roussobalte », qui participe avec succès à quelques grands rallyes (Monaco et St-Sebastien, en 1912).

Mais, chaque fois qu'il s'agit de vitesse pure, on fait appel à la production étrangère. Ainsi, pour le record sur la « Verste » (1.066,78 m), départ lancé, on trouva tour à tour des marques françaises (De Dion, Panhard-Levassor, Bra-

sier, Renault) et allemandes (Opel, Mercedes, Benz). Sur ce record, la vitesse, en 11 ans, croitra de 156 km/h, puisque le 1^{er} lauréat sera Masi, en 1902, sur De Dion, à la vitesse de 45,3 km/h. En 1912, on en est à 146,5 km/h (Soldatenkov, sur Renault), record battu, l'année suivante, par Herner, sur Benz, à 201 km/h.

★

Pour terminer ce tableau de la période tsariste, disons l'engouement pour les longues épreuves routières. Ainsi, comme finale à la pré-guerre, eut lieu, en 1914, une course de motocycles sur Moscou-St-Petersbourg-Moscou (1.400 km). 37 participants sont là, dont 16 termineront dans les délais impartis (84 heures, soit 16,6 km/h), le 1^{er} n'ayant mis que 38 heures 50 minutes (36 km/h de moyenne).

APRÈS LA RÉVOLUTION

Après la Révolution d'octobre 1917, une nouvelle orientation fut donnée aux sports mécaniques, afin d'essayer de donner à ceux-ci un caractère plus populaire.

En juillet 1918, une course motocycliste sur route, à départ en ligne, à lieu sur le trajet Moscou-Kline-Moscou (157,9 km). Mais ce n'est, en fait, qu'à partir de 1923 (donc après la période de guerre civile), que les clubs automobilistes et

motocyclistes se constituent à Moscou et Petrograd (l'ancienne St-Petersbourg et l'actuelle Leningrad).

LE GRASS-TRACK, PREMIERE FORME DE L'ACTIVITE SPORTIVE.

Les motocyclistes sportifs russes seraient davantage des « crossmen », des spécialistes du « tout-terrain » que des pilotes de vitesse ? Ceci n'a rien d'étonnant. L'U.R.S.S. est un territoire immense qui est loin encore d'être couvert par un réseau routier suffisant et qui puisse servir pour des courses sur route. Et si cela est vrai aujourd'hui, cela l'était encore bien plus à l'issue de la Révolution.



Aussi, dès la fin de la guerre civile, à côté de quelques courses sur route, nombreuses seront les manifestations réservées aux sports mécaniques qui se feront... sur des hippodromes. Il s'agit, en fait, d'épreuves de « grass-track », qui connurent bien vite un succès de plus en plus grand.

Un premier championnat moscovite eut lieu en août 1920, qui, dès l'année suivante, fut étendu à toute la Russie proprement dite. Ces épreuves sur prairie devinrent traditionnelles, et, jusqu'en 1927, furent bientôt quotidiennes.

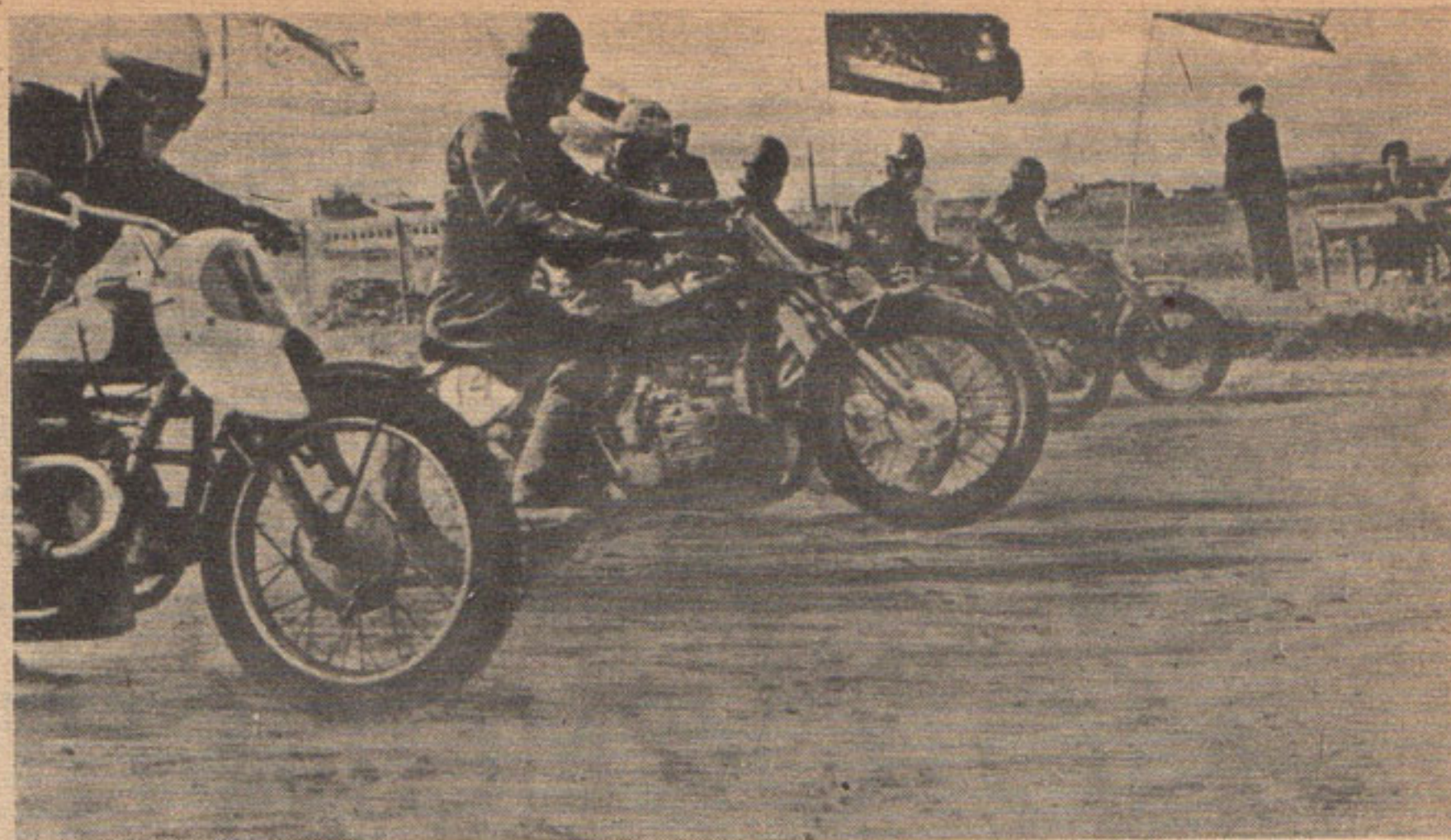
De même, le premier championnat motocycliste pan-soviétique (septembre 1924) comportait, à côté d'une épreuve sur route de 100 km, une épreuve de grass-track sur hippodrome. A ce premier championnat participèrent des motocyclistes de Moscou, Leningrad, Tiflis, Toula, Rostov-sur-le-Don, Odessa. Et ce furent les Moscovites Chichkov en 350 cc et Kousmine en 750 cc qui furent les premiers lauréats, leurs moyennes, sur les 100 km de route, ayant été de, respectivement, 45,6 et 76,8 km/h.

Plus tard, ces courses de grass-track furent évincées au profit des courses en ligne sur chaussée, et ce n'est que tout récemment, en 1954, sur l'initiative du D.O.S.A.A.F. (Fédération Soviétique des Sports Mécaniques) que ces épreuves furent réinscrites au calendrier, mais n'ayant plus lieu qu'une fois par an seulement, à l'occasion d'un Challenge Inter-Clubs.

L'APPARITION DU « TOUT-TERRAIN », EN 1928.

Le « tout-terrain » fit sa 1^{re} apparition en 1928, lors des 1^{ers} Jeux spartiates pan-soviétiques. Les concurrents avaient 4 épreuves à accomplir : le kilomètre départ lancé, le kilomètre départ arrêté, une course sur route de 300 km et, également, une épreuve de « tout-terrain » sur 100 km.

Mais au fur et à mesure des années, ces épreuves « tout-terrain » (appelées improprement « moto-cross » par les Russes), connurent une popularité de plus en plus grande et, aujourd'hui, on



peut considérer que c'est là la spécialité sportive motocycliste la plus pratiquée.

LE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE POPULARISE LES SPORTS MECANIQUES.

Il est évident que le développement industriel de l'Union Soviétique, lors des plans quinquennaux qui ont précédé la dernière guerre, a permis la construction de machines (voitures et motos) nationales, donc a permis une plus grande extension des sports mécaniques parmi les masses.



C'est à la même époque qu'apparurent les premières machines « sport », constituées principalement, d'ailleurs, à partir de pièces et accessoires des machines de série.

Signalons ici que c'est avec une voiture ainsi préparée que Klechtchev battit, en 1938, le record absolu de vitesse de l'U.R.S.S. sur 4 roues... à 243,2 km/h, alors que le record sur 2 roues était détenu, depuis octobre 1936, par N. Sakrevski, qui, au guidon d'une 1.200 cc américaine, couvrit le kilomètre lancé à la moyenne de 172,16 km/h (ce record devait tenir 10 ans).

L'APRÈS - GUERRE

Après l'arrêt dû à la guerre, l'activité sportive motocycliste reprend en 1946, et tend à être de plus en plus popularisée, avec un appui gouvernemental tout à fait officiel.

APPUI OFFICIEL AUX ACTIVITES SPORTIVES.

Un organisme tel que le Comité Central du Parti Communiste russe, centra une grande partie de sa session du 27 décembre 1948 sur la nécessité du développement des activités sportives sous tous ses aspects, y compris sous l'aspect des sports mécaniques.

L'impulsion donnée fut alors des plus sensibles et afin d'appuyer encore cette orientation, les pilotes de motos et de voitures « sport » ou « course » n'utilisèrent plus que des machines nationales.

VERS LE CIRCUIT DE VITESSE.

C'est maintenant vers les courses de vitesse sur circuit que se porte l'intérêt sportif des motocyclistes.



Après l'intégration de l'Esthonie au sein de l'Union Soviétique, ces épreuves de vitesse eurent lieu aux environs de Tallinn, la capitale du pays, sur une des meilleures chaussées de l'Union.

Cette chaussée n'ayant subi aucune transformation ou modification fondamentale depuis 1947, la comparaison des résultats obtenus d'une année sur l'autre est un excellent critère pour juger des progrès réalisés par les machines et les pilotes. Ainsi, en 1947, l'Esthonien Tomsson, sur une 500 NSU d'avant-guerre (mais M. Strakhov ne dit pas s'il ne s'agit pas tout simplement d'une OSL) réalisa une moyenne de 94 km/h, effarante en U.R.S.S. à l'époque. En 1957, dix ans plus tard, la championne soviétique Osolina, sur une 125 nationale, réalise une moyenne de 95,8 km/h.

LES RECORDS, CENTRE D'INTERET.

Parallèlement, une grande attention est apportée aux records, où nous retrouvons, parmi les lauréats, des coureurs comme Choumilikine ou Novikov.



Donnons, ici, à nos lecteurs, la liste des records soviétiques établis ou battus depuis 1955, que nous comparerons, afin de situer la performance, aux records reconnus par la F.I.M. :

1 km, départ lancé, en 100 cc.
Record soviétique : Novikov (1956), à 172,75 km/h.

En haut et bas de page, aspect du « moto-cross » russe, en fait du « tout-terrain ». En haut, à gauche, même une 750 flat-twin latérale piaffe d'impatience au départ. A droite, une épreuve dans la banlieue industrielle de Bakou. Enfin, en bas, une arrivée.



Likhanov, un des champions soviétiques 1957 de vitesse sur route.

Record mondial : Müller sur NSU à 222 km/h.
1 km, départ arrêté, en 100 cc.

Record soviétique : Novikov (1956), à 100,6 km/h.
Record F.I.M. : Ghio, sur 75 cc Ceccato, à 93 km/h.

Bien que non reconnu par la Fédération Internationale, la performance de Novikov constitue donc la meilleure performance mondiale dans la cylindrée.

1 km, départ arrêté, en 125 cc.
Record soviétique : Panferov (1956), à 101,9 km/h.

Record mondial : Ferri, sur Gilera, à 126,3 km/h.
10 km, départ arrêté, en 100 cc.

Record soviétique : Novikov (1956), à 144,7 km/h.

Record mondial : Müller sur NSU, à 180 km/h.
50 km, départ arrêté, en 100 cc.

Record soviétique : Novikov (1955), à 140,8 km/h.

Record mondial en date du 31 décembre 1956 (cette distance ne figurant plus sur les tablettes depuis cette date) : Carini, sur Ducati, à 164 km/h.



Comme on le remarque, les efforts portent surtout sur les petites cylindrées. La même constatation peut d'ailleurs se faire dans le domaine de la voiture, où les Russes ont, pour les records, un faible pour les 250, 350 et 500 cc.

LE « RALLYE » FAIT SA REAPPARITION.

Tout dernièrement, en U.R.S.S., vient d'apparaître une activité sportive bien connue des motocyclistes français : les « rallyes ». Et il semble bien que la Fédération russe veuille mettre l'accent sur ce type d'activité, voyant là un moyen de mieux faire connaître la motocyclette dans cet immense pays, et espérant, grâce à une activité n'exigeant

pas une préparation physique et technique trop importante, conquérir au sport motocycliste de nouvelles couches de jeunes.

DES JEUNES ET DES FEMMES.

Ce sont d'ailleurs les jeunes qui forment la grosse majorité des motocyclistes sportifs. Nombreux sont les jeunes de 16 à 19 ans qui participent à des courses de vitesse, mais pour lesquelles ils n'ont droit qu'aux petites cylindrées.

Mais plus caractéristique encore, et commune bien souvent aux « démocraties populaires », est la large participation féminine, principalement dans les épreuves de « tout-terrain ».

Ainsi, pour la 3^e fois, l'an dernier, les motocyclistes soviétiques ont disputé leur championnat d'endurance en « tout-terrain » et un grand succès fut enregistré par la championne Charapova qui sut se montrer l'égale des hommes, parmi lesquels se signalèrent Likhanov et Karashev. Tous trois accomplirent les plus de 2.000 km du parcours sans aucun point de pénalisation.

L'ADHESION A LA F.I.M.

Dans le but d'élargir et renforcer ses contacts avec les sportifs de tous pays, la Fédération russe a adhéré, en 1956, à la F.I.A. et à la F.I.M. (Fédération Motocycliste Internationale). La confrontation internationale qui en résulte et en résultera sera riche d'enseignements, avant tout pour les Soviétiques eux-mêmes.



Si les premières confrontations eurent lieu en U.R.S.S. elle-même ou dans les pays de démocratie populaire, on enregistre néanmoins la présence russe aux 6 Jours Internationaux en 1956 et 57, ainsi qu'au moto-cross de Laguépie, en France, le 15 août dernier.

Aux 6 Jours de 1956, 10 médailles leurs furent attribuées, dont 3 d'argent (Adolan, Kirsis et Khripkov). Lors de la même



La féminité ne perd pas ses droits. Ci-dessus, N. Charapova, championne d'endurance. Ci-dessous, I. Osolina, championne de vitesse.



épreuve de 1957, les Russes se voient attribuer 6 médailles d'argent et une de bronze : les résultats sont meilleurs que ceux de l'année précédente, et il faut penser que, à l'image des Tchèques, les Russes deviendront des « clients sérieux ».

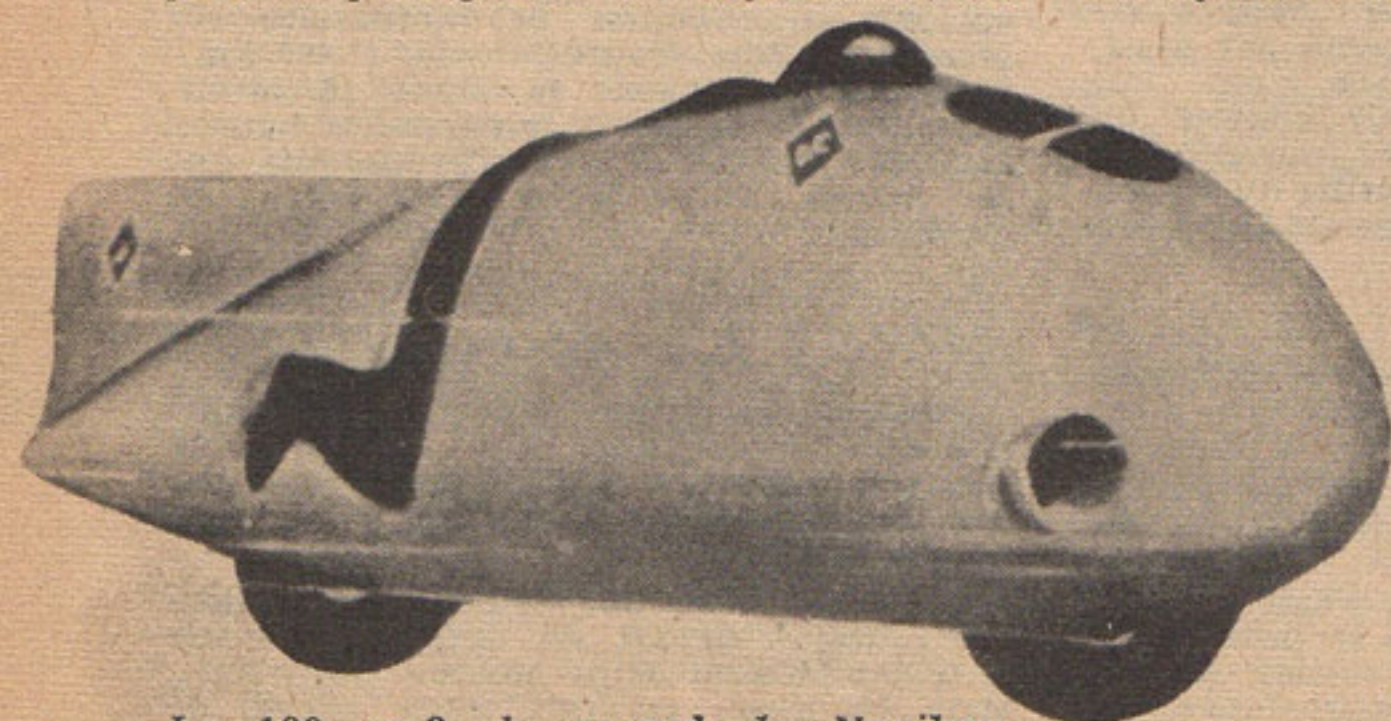
Quant au moto-cross international de Riga (Lettonie) de l'an dernier, il fut remporté par l'équipe soviétique, dans laquelle se signalèrent la Lettone Lapina, ainsi que les Russes Dejinov (vu à Laguépie), Platitch, Kosmatov et Khokhlov.



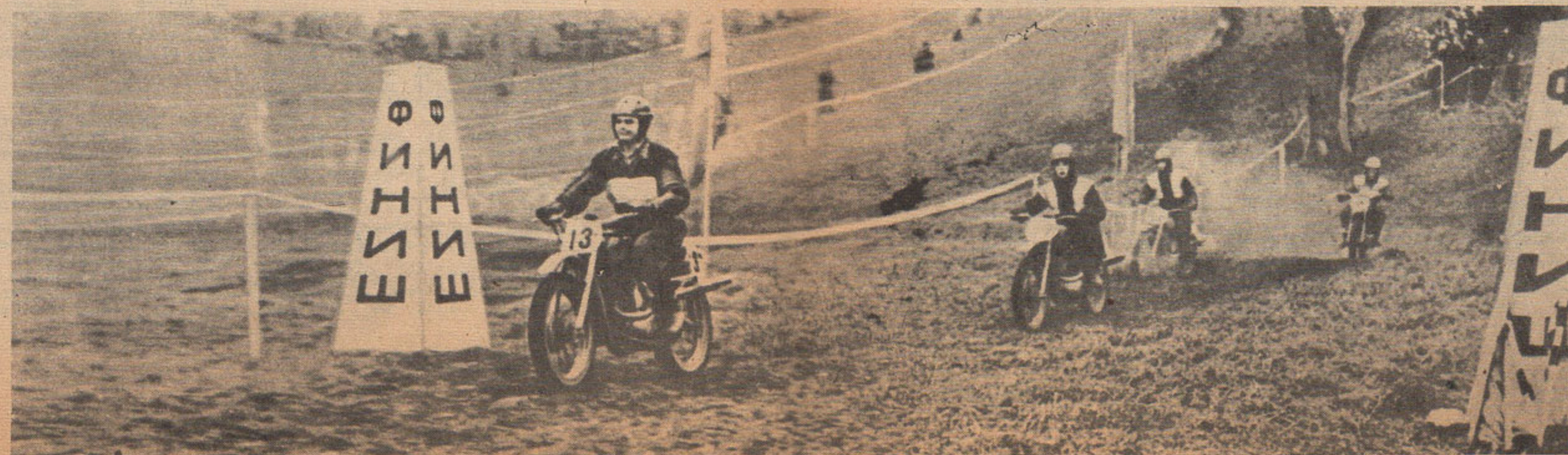
Qu'apportera la saison 1958 sous ce rapport ?

Certainement une participation encore plus active des Russes aux épreuves de tout-terrain. Mais n'est-il pas question de les voir également participer à un ou deux cross en France, et de les rencontrer encore sur les circuits de vitesse, en Tchécoslovaquie, en Allemagne Orientale, et même en Hollande ?

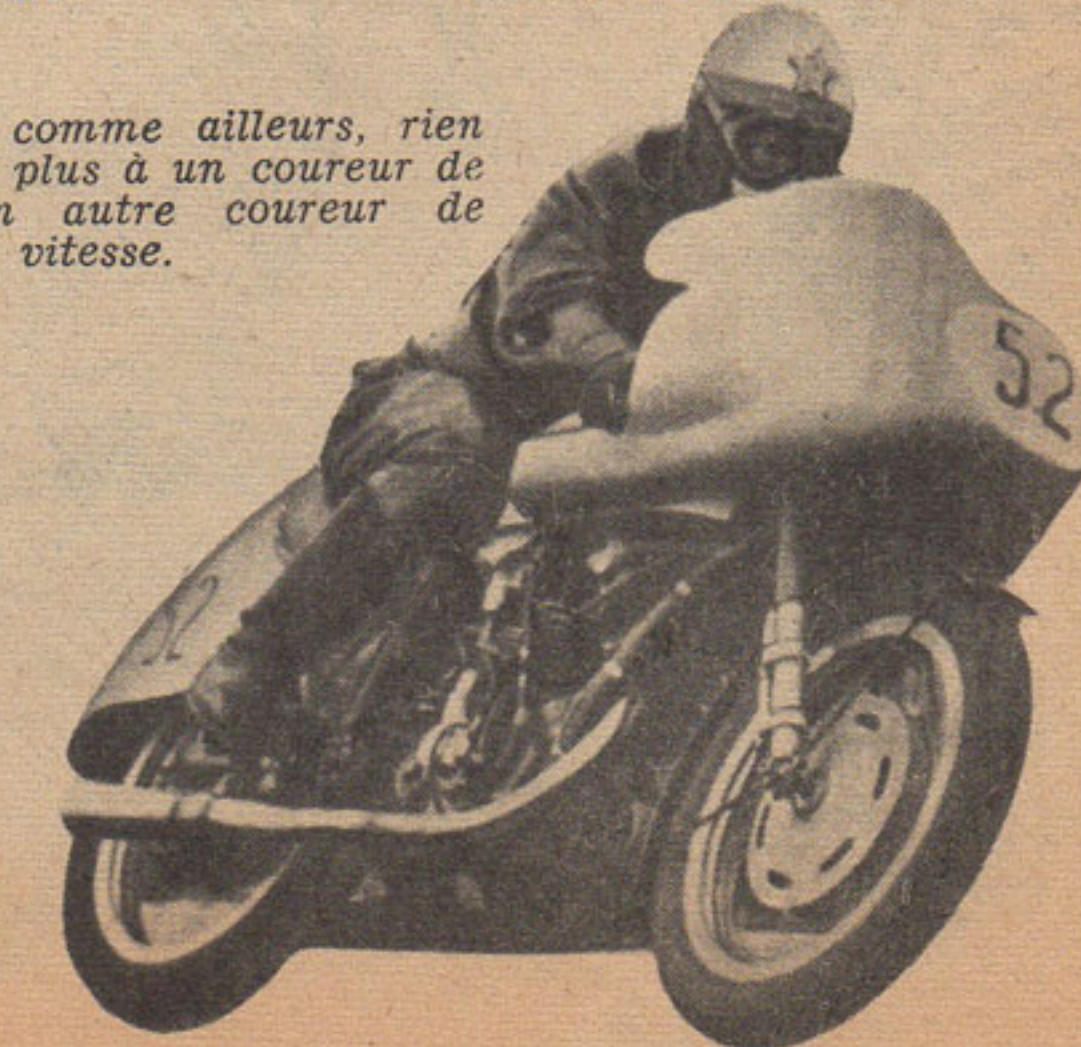
Adapté d'un article de N.V. Strakhov paru dans « Za Rouliome ».



La 100 cm3 de record de Novikov, au carénage quasi-intégral.



En U.R.S.S. comme ailleurs, rien ne ressemble plus à un coureur de vitesse qu'un autre coureur de vitesse.



TECHNIQUE DES MACHINES SPORT ET COMPETITION SOVIÉTIQUES

PLUSIEURS étapes, de conceptions techniques très différentes, marquent l'évolution des machines « sport » et compétition soviétiques.

D'abord les dérivés « sport » des machines utilitaires, qui furent et sont utilisés pour le « tout-terrain ». Les puissances, bien que supérieures à celles des « utilitaires » dont ces machines découlent, sont loin d'atteindre à la valeur de celles de nos machines courantes, même si, pour certaines, sont utilisés encore les compresseurs à piston-pompe type DKW d'avant-guerre.

Ensuite les moteurs spéciaux, à compresseur, et à très haut rendement (jusqu'à 185 CV/l), utilisés pour les records, également vestiges de la période d'avant-guerre et fruits de travaux allemands.

Enfin, au goût du jour et des règlements de la F.I.M., des moteurs de compétition à alimentation atmosphérique, dont le rendement, à l'étape actuelle, est du niveau des machines « client » de nos pays.

★

Parallèlement à cette évolution des moteurs, nous trouvons une évolution similaire dans les parties cycles : suspension arrière coulissante, puis oscillante, fourche avant télescopique, mais également incursion de la fourche de type Earles.

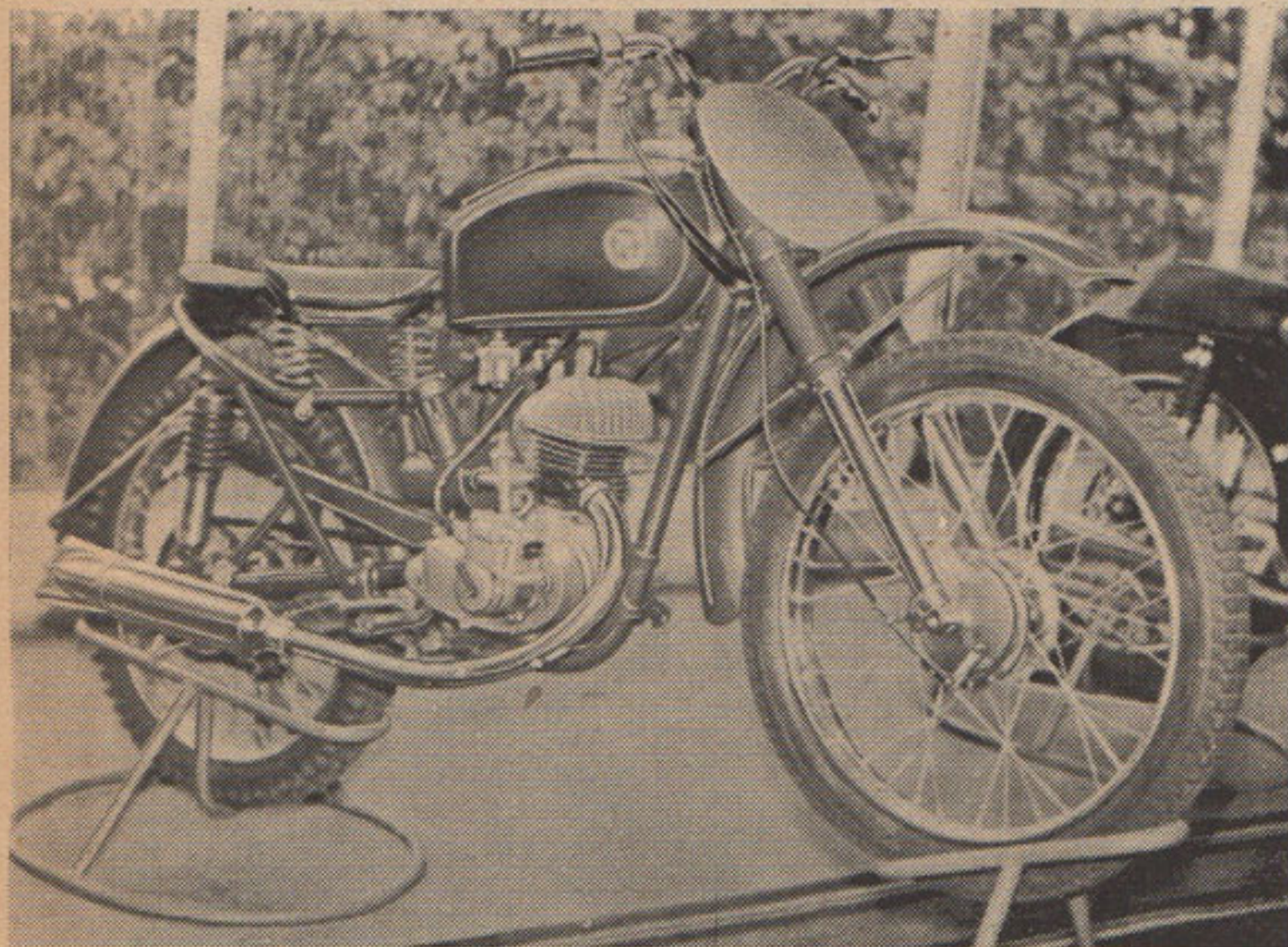
Ceci dit, venons-en un peu au détail.

LES MACHINES "SPORT"

Elles existaient, jusqu'à l'an dernier, en 3 cylindrées : 125, 350 et 750 cc.

LES MOTEURS 2 TEMPS.

Les 125 cc découlent directement de la série, sont donc, en fait, des dérivés de DKW RT 125.



Pour la circonstance, le taux de compression a été porté de 6 à 10 à 1, et l'allumage batterie remplacé par un allumage magnéto. Bientôt, d'ailleurs, la

culasse a été plus étoffée et le cylindre réalisé en alliage léger chemisé.

La puissance, de 4,75 CV à 4.500 t/m, a été portée jusqu'à 8 CV (65 CV/l) à 5.500 t/m.

En 350 cc, on trouve également une extrapolation de la IJ 350 (variante russe de la NZ 350 DKW). La puissance a été portée de 11,5 CV à 4.000 t/m pour la IJ 350 à 15 CV à 4.500 t/m sur la IJ 350 S, en particulier grâce au taux de compression passant de 5,8 à 9 à 1. La puissance spécifique se situe alors à 43,5 CV/L.

Mais les modèles IJ 50 M et IJ 51, toujours des 350 cc 2 temps, reçoivent des compresseurs à piston-pompe. Les 2 pistons (le piston-moteur et le piston-pompe proprement dit) se déplaçant en sens contraire, favorisent une meilleure admission des gaz frais dans le carter, puis une meilleure précompression de ces gaz.

Néanmoins les résultats obtenus n'ont rien de sensationnel, puisque, dans le meilleur des cas (IJ 51), la puissance n'est que de 16 CV (46 CV/l) à 5.000 t/m.

LES MOTEURS 4 TEMPS.

Les flat-twins M 75 et M 76, de 750 cc, sont des versions « culbutées » de la M 72 « latérale », elle-même version russe de la BMW R 71. Malgré des taux de compression élevés (8,5 et 9 à 1), les puissances développées sont très « touristes » : 36 et 40 CV à 5.100 t/m, soit 48 et 53,5 CV/l. Néanmoins, prévus pour le side, c'est davantage le couple qui est recherché... et obtenu, si l'on tient compte du régime relativement bas, surtout pour un moteur « carré ».

Plus intéressant et plus moderne est le moteur de la M 35, un flat-twin culbuté de 350 cc, super-carré (Ø : 61,7 mm; course : 58), développant 20 CV à 6.200 t/m. 57 CV/l, telle est la puissance spécifique.

LES PARTIES « CYCLE ».

Toutes ces machines ont les parties cycles des machines utilitaires dont elles découlent : cadres tubulaires, fourches télescopiques, suspensions arrière coulissantes, puis oscillantes.

LES SPÉCIALES "RECORD"

Ces machines « spéciales », utilisées pour les records, ont eu également, jus-

Ci-contre, à gauche, une des dernières 125, deux temps à allumage par magnéto et cadre renforcé à l'arrière, prévue pour le « tout-terrain » sauf le silencieux, l'aspect est très moderne, tout au moins pour la spécialité.

A droite, coupe du moteur de la SB 1, avec les 2 alésages formant un V inversé de 27°. L'alésage de gauche assure l'échappement, celui de droite le transfert. Quant au compresseur, il débouche dans le carter. Refroidissement par eau.

Pour renseignements plus précis au sujet des machines de 1945-1954, voir M.-R. N° 1248.

qu'à l'affiliation de l'U.R.S.S. à la F.I.M., une utilisation partielle en compétition « vitesse ». En effet, toutes sont munies de compresseurs.

Rien de particulier pour les parties « cycle », de conception périmée bien souvent, malgré une suspension arrière oscillante. Par contre, pour les moteurs (les 2 temps), un apport certain des soviétiques rend les choses plus intéressantes.

LES MOTEURS 4 TEMPS.

Ceux-ci ne sont que les 350 et 750 flat-twins que nous venons de voir dans la catégorie « sport », mais munis maintenant de compresseurs centrifuges à palettes.

Ainsi, la M 35 K développe 45 CV à 6.400 t/m (130 CV/l) et est donnée pour 176 km/h.

La « Comète 2 », par contre, n'est qu'une 500 cc, mais dérivant directement de la 750 cc. Avec son compresseur, la puissance est de 55 CV à 6.700-6.800 t/m (110 CV/L).

★

Donc, de ce côté, rien de particulièrement frappant, et les puissances spécifiques développées, inférieures à celles de machine de compétition « usine » à admission atmosphérique de nos pays, sont le signe de conceptions techniques aujourd'hui dépassées. Mais même en U.R.S.S., elles font maintenant partie du passé.

LES MOTEURS 2 TEMPS.

Ici, l'apport des ingénieurs soviétiques sont d'importance, car même si les dessins de ces moteurs existaient dans les tiroirs de DKW quand les Russes vinrent à Zschopau, en 1945, encore fallait-il réaliser ces modèles, les construire, les expérimenter, les faire fonctionner.

Deux types essentiels (si l'on ne tient pas compte de la cylindrée, ou du nombre de cylindres), mais basés sur un principe identique : des moteurs 2 temps à balayage en équilibre (ce qui, sur une Puch, devient un balayage en U), alimentés par un compresseur centrifuge à palettes.

★

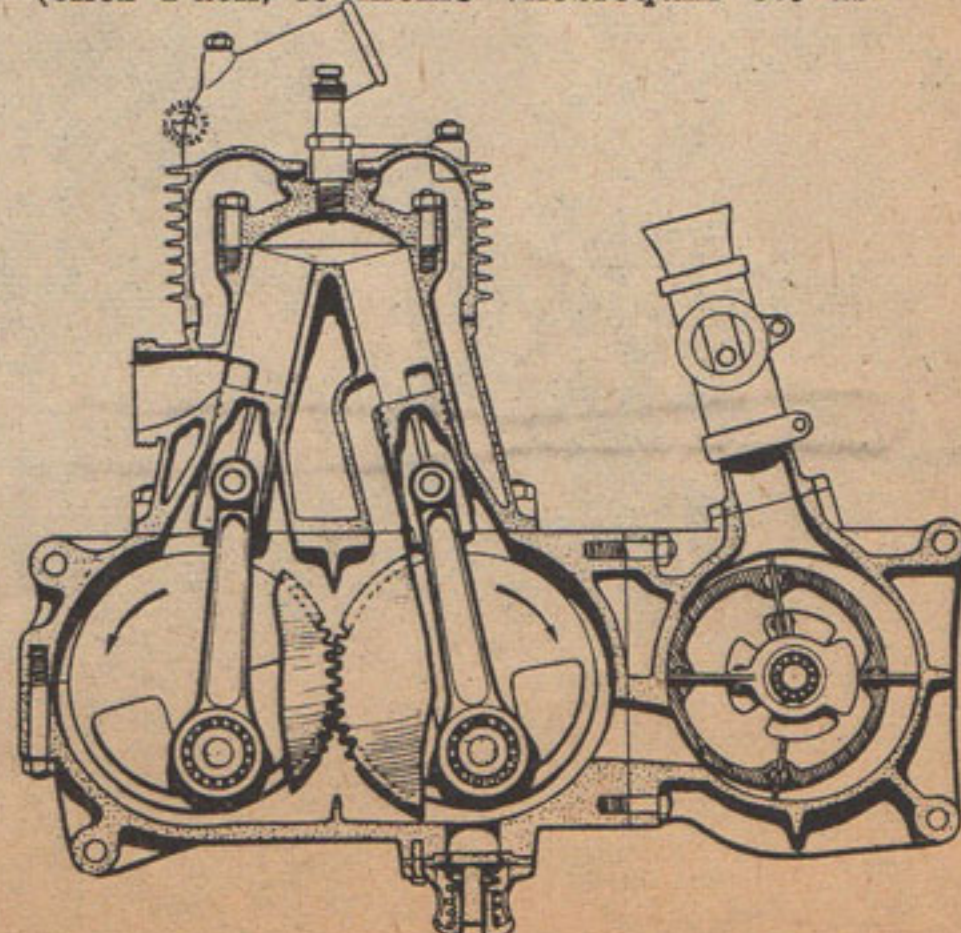
Considérons d'abord le type GK 1, qui n'existe qu'en 350 cc. Il s'agit là du balayage équilibrant le plus pur, puisque dans chaque long cylindre de ce twin, les 2 pistons sont directement opposés l'un à l'autre. Le piston de droite assure l'admission et transfert, celui de gauche l'échappement. 48 CV à 7.000 t/m, soit 139 CV/l.

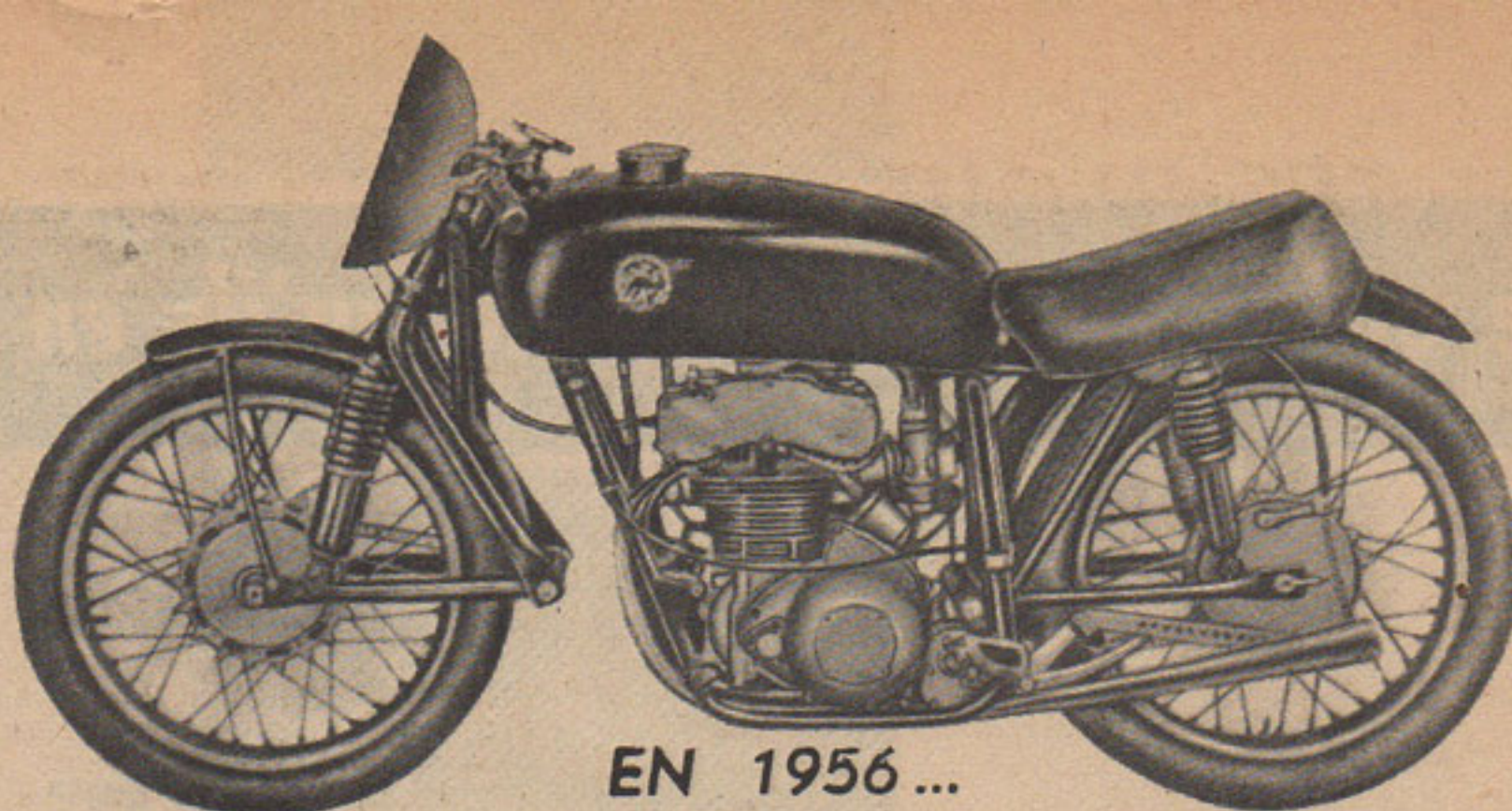
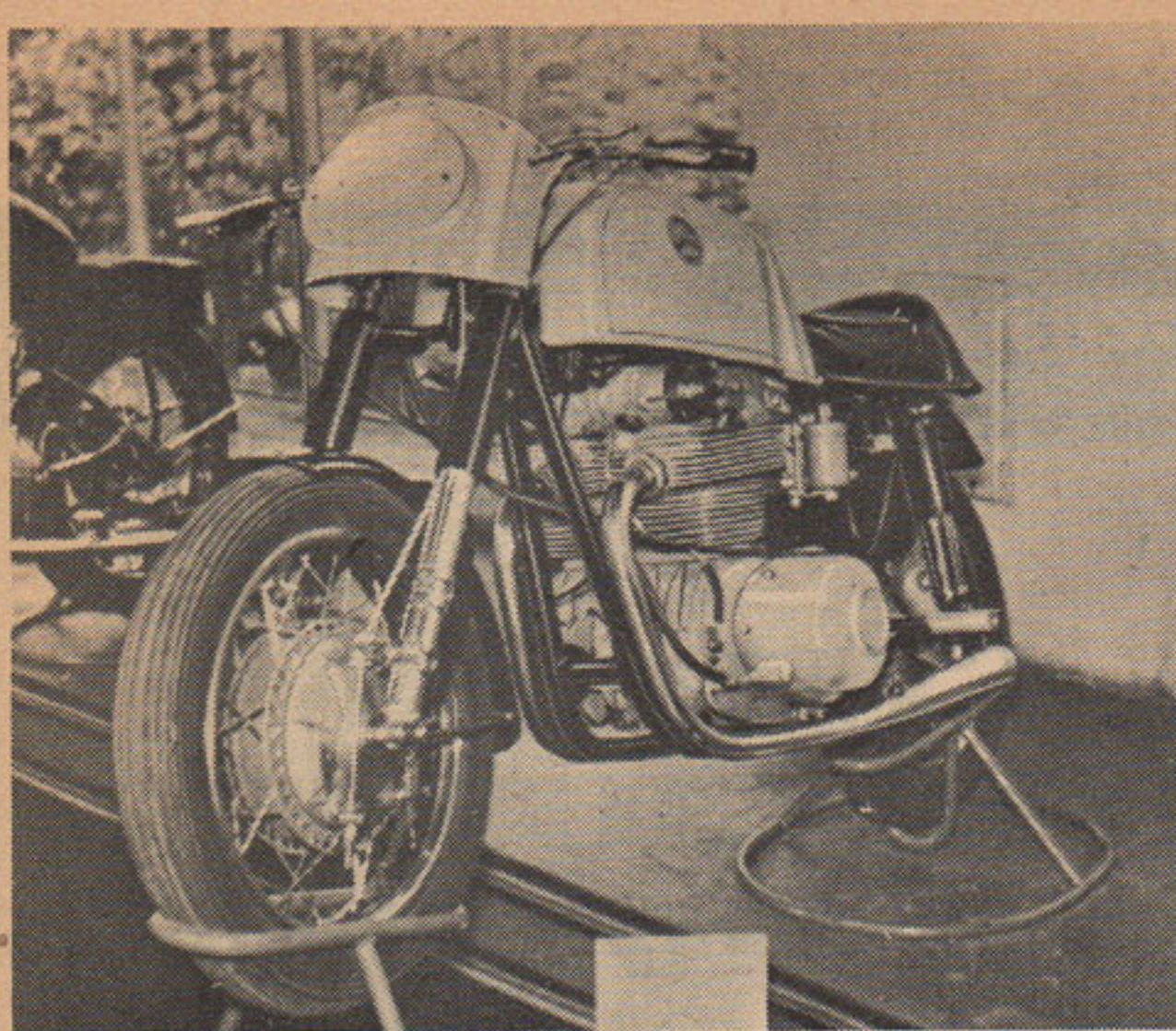
La chambre de compensation du compresseur est munie d'une soupape de sécurité.

★

Les types SB, eux, existent en 3 cylindrées, tous, d'ailleurs, de même course (70,5 mm). La SB 1 est une 125 cc - la SB 2, de 250 cc, n'est que l'accouplement de deux SB 1 - la SB 3 est une SB 2, mais dont l'alésage est passé de 33,5 à 39,5 mm, donc la cylindrée de 250 à 350 cc.

Là aussi, il s'agit d'un balayage en équilibre (2 temps à double piston), mais qui n'a plus ses 2 pistons opposés l'un à l'autre. Ici, les 2 alésages, à chambre de combustion commune, font un angle de 27° (0° chez Puch) ce qui oblige à avoir 1 vilebrequin par piston (chez Puch, le même vilebrequin est as-





EN 1956...

A gauche, la massive S.354 de 350 cm³.
A droite, la S.254, une 250 cm³ à fourche Earles.

socié à la paire de pistons). Cette solution, malgré une inertie plus grande, permet un équilibrage bien meilleur et surtout un meilleur refroidissement (liquide, ici), en raison de l'absence de paroi commune entre les 2 alésages, qui, ici, sont refroidis sur toute leur périphérie.

La 125 SB 1, avec ses 5,3 de taux de compression, mais grâce à son compresseur de rapport volumétrique de 4,25, développe 23 CV à 6.100 t/m, soit une puissance spécifique de 185 CV/l. Le couple spécifique, au régime de puissance maximum, est très élevé (21,7 mkg/l) en raison du régime lent du moteur.

La 250 SB 2 a déjà un rendement moindre, en raison du rapport volumétrique du compresseur plus faible (2,85 à 1) : 40 CV à 7.200 t/m, soit 161 CV/L.

Enfin la 350 SB 3 développe une puissance spécifique sensiblement similaire (159 CV/l), un accroissement du taux de compression (6,5 au lieu de 5,3) compensant une réduction du rapport volumétrique du compresseur (2,04 à 1) et nous avons ici 55 CV à 7.800 t/m.

★

Tous ces 2 temps à balayage équilibrant et compresseur ont un allumage magnéto et un refroidissement par eau.

LES "COMPÉTITION" MODERNES

Nous en arrivons maintenant à la dernière période, plus moderne, de la construction motocycliste de compétition en U.R.S.S., période qu'il faut mettre en parallèle avec l'adhésion de l'U.R.S.S. à la F.I.M.

C'est donc là chose récente, et le nombre de modèles est restreint, mais qui marque, d'une année à l'autre, une évolution et un progrès certains.

En 1956, deux modèles voient le jour, la S 254 de 250 cc et la S 354 de 350 cc, qui développent respectivement 88 et 86 CV/L.

En 1957, deux nouveaux modèles, cette

fois en 125 (S 155) et 500 cc (S 555). Le rendement est bien meilleur, passant à, respectivement, 116 et 100 CV/l.

Toutes ces machines sont dûes au Bureau Central de Construction Motocycliste.

LA S 354.

Il s'agit là d'un volumineux bloc-moteur bicylindre de 350 cc, à double ACT. La puissance développée est de 30 CV à 8.000 t/m, permettant une vitesse de 156 km/h.

Cadre double-berceau, fourche télescopique. Poids de 147 kg.

LA S 254.

Egalement une twin à bloc-moteur et double ACT, développant 22 CV à 8.100 t/m, et permettant 150 km/h.

Partie cycle plus moderne en raison de l'adoption d'une fourche Earles à l'avant.

LA S 155.

Le moteur est un monocylindre à doubles-arbre-à-cames-en-tête, super-carré (rapport course/alésage de 0,787 à 1), puisque, pour un alésage de 58,5 mm, la course est de 46. C'est là un des records en « super-carré », avec la 250 Mondial (rapport 0,76). Les soupapes, rappelées par des ressorts en épingle, sont attaquées par l'intermédiaire de courts basculeurs. La puissance développée, qui est honorable, mais sans plus (116 CV/l), est de 14,5 CV à 10.000 t/m.

La boîte de vitesses, faisant bloc avec le moteur, est à 5 rapports à verrouillage à billes.

Fourche avant télescopique, suspension arrière oscillante. Pneus de 2,50-19. Poids à vide et nue : 90 kg.

Vitesse indiquée, sans carénage : 140 km/h.

LA S 555.

Le moteur de cette 500 est également un double ACT. Ici, l'entraînement des arbres-à-cames s'effectue par un arbre en biais attaquant l'ACT d'admission.

Commande des soupapes, munies de ressorts cylindriques, par des poussoirs. La tête de bielle est montée sur des rouleaux dans une cage en dural.

Cadre double-berceau classique, à fourche télescopique. Notons, par contre, la position sensiblement verticale des éléments de la suspension arrière oscillante.

Quelques chiffres : puissance annoncée : 50 CV à 8.000 t/m (à comparer aux 47 CV à 6.500 t/m des dernières « Manx » Norton « client ») - Boîte à 4 rapports en bloc avec le moteur - Vitesse de 190 km/h - Poids à vide : 146 kg, de nombreuses pièces étant en magnésium - Jantes de 19 pouces.

ET DEMAIN ?

Ce sont sur ces dernières machines de compétition que nous terminerons cette étude.

Elles marquent un tournant décisif dans la machine soviétique, et même si le rendement des deux derniers modèles n'atteint pas encore celui des machines similaires d'Europe Occidentale, il est déjà nettement supérieur à celui des 2 autres modèles qui l'ont précédé d'une année.

L'expérience récente (les « Spoutnik ») a montré que, quand les Soviétiques veulent obtenir un résultat, ils sont capables de le faire. Il est donc incontestable que de rapides progrès seront encore faits en U.R.S.S., que les confrontations internationales ne feront qu'accentuer.

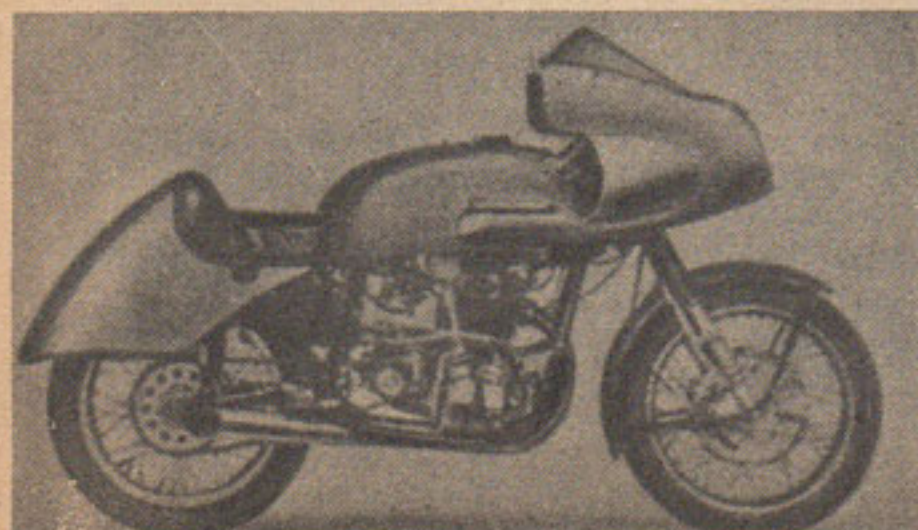
★

Ce n'est encore que dans le domaine de la compétition ?

Bien sûr, mais nous savons tous, et les Russes eux-mêmes, que l'expérience en compétition paie. Et pour ne pas répéter nous-même toujours la même phrase, nous laisserons à l'ingénieur Rogojine le soin de conclure :

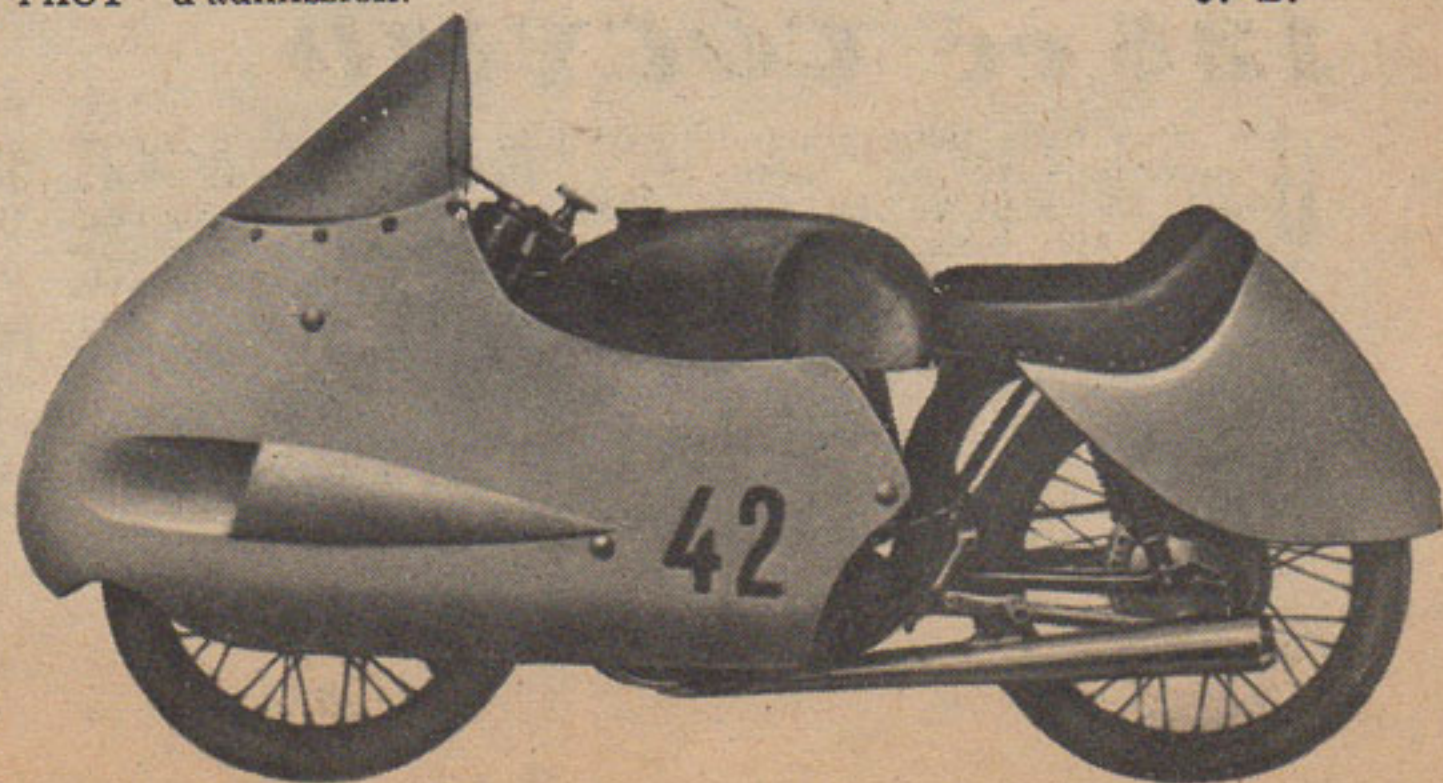
« L'expérience acquise dans la construction de machines de course est et sera utilisée pour l'amélioration de la moto routière utilitaire ».

J. B.



EN 1957...

Le rendement est maintenant plus élevé. A gauche, la 500 « S. 555 », et à droite, la 125 « S. 155 » avec son carénage.



PETITES CYLINDREES FRANCAISES A L'HONNEUR

DERNY TAON

POSSEDANT un Derny type Taon « T 4 », je viens apporter ma contribution à la rubrique « Ce qu'ils en pensent ».

Le Taon est mon second 2 roues, ayant déjà possédé une Vespa.

Cette machine achetée neuve le 21 juin 1957, totalise exactement à ce jour 5.660 km dont 600 environ effectués en duo.

Présentation. — Le Taon « T 4 » est livré avec selle biplace; clignotants; stop; pare-jambe chromé, et capotage chromé; ainsi qu'avec un ridicule petit porte-bagages coulissant sous la selle biplace.

Passons maintenant aux défauts de cette machine. — Le plus grave défaut de cette machine est sa malpropreté. Le garde-boue avant n'emboîte pas assez la roue, et laisse venir mourrir abondamment la boue sur le pantalon.

2° Le bloc-moteur (côté kick) laisse légèrement suinter l'huile.

L'éclairage est très défectueux. Cette machine est une « mangeuse » d'ampoules. Voici les ampoules changées jusqu'à ce jour

- 2 ampoules de clignotants (côté gauche).
- 1 lanterne.
- 1 ampoule feu arrière.
- 1 ampoule stop (changée aujourd'hui-même).

Je tiens à souligner que cette machine m'a été livrée par un concessionnaire de Paris sans éclairage. Et ce même vendeur m'a « volé » 2.800 frs pour remettre l'éclairage en bon état.

Passons aux qualités de cette machine. — Machine stable sans rien de plus. Bonne suspension (signée Lelaurain) avant et arrière. La suspension avant type Earles me donne toute satisfaction. Très bonne position en selle. Chromes excellents. Très bon freinage AR, mais frein « inexistant » à l'avant.

Partie moteur. — Honnêtes performances pour une 125, performances égalant celles de bien des 175. L'embrayage est bruyant et a tendance à coller légèrement à froid. Passage des vitesses assez difficile, et demandant une certaine habitude (surtout pour monter de 1^{re} en 2^e) Moteur bruyant malgré le pot d'échappement.

Solidité moteur : très bonne jusqu'à ce jour. Décalaminage : à 1.500 km. Rodage consciencieux, effectué principalement en ville.

Performances. — Je ne me suis jamais fait chronométré. Mais la vitesse de pointe de la machine doit se situer entre 90 et 100 kmh chrono.

Je roule continuellement à 80-90 compteur.

M. CAUDE,
Cholsy-le-Rol (Seine).

125 cc COCYMO

JE vous écris pour vous donner mon opinion et quelques précisions sur ma moto 125 cc Cocymo, moteur Ydral AG 55, achetée en mars 1955. Je totalise à présent 11.000 km, sans aucune réparation question moteur. Décalaminage fait à 6.000 km avec un graissage à 7 % avec l'huile Veedol. Moteur très nerveux et rapide pour un 125; bonnes reprises en poussant les régimes; carburateur Dell'Orto; très bon allumage même par temps froid.

J'ai effectué le rodage à 50/55 kmh, pendant 4.000 km, puis maintenant, je pousse davantage, au compteur je la monte à 105 kmh, mais c'est une machine qui tient facilement le 70/80 en vitesse de croisière.

Au point de vue cycle, il y aurait pas mal d'améliorations à faire.

Roues de 15 pouces; très bonne tenue de route; selle double trop large; freins insuffisants, surtout à l'avant. Béquille trop basse, dans les tournants, elle touche à tout moment, même en ligne droite, à deux, sur route mauvaise.

Eclairage faible, sans batterie. Le carénage fait un peu lourd pour un 125 mais très apprécié par temps de pluie, par le pilote et le passager; question de propreté!

En résumé, le 125 Cocymo, d'une allure sport à l'avant, avec le guidon surbaissé, reste quand même, un véhicule de tourisme avec son carénage à l'arrière. Moteur puissant et robuste qui me donne entière satisfaction.

Certains défauts au point de vue partie cycle demanderaient à être révisés, mais les qualités surpassent les quelques défauts.

F. ASSEMMAT,
Mazamet (Tarn).

100 cc RHONSON

POSSESSEUR d'un vélomoteur 100 cc Rhonson, j'ai tenu à donner mon avis et mes impressions sur celui-ci.

Cette petite machine livrée en rouge ou noir et avec une selle double est pour sa constitution d'inspiration purement moto.

Achetée en juillet 1956, elle totalise maintenant 4.200 km sans aucune panne due au moteur.

Ce vélomoteur Rhonson est équipé d'un moteur Vap 100 2 temps. Double transfert. Alésage 49. Course 57,80. Cylindrée 110 cc. Rapport volumétrique 6,5/1. Mise en marche par kick-starter. Allumage par volant magnétique. 3 vitesses commandées au guidon.

Pour la partie cycle. Position agréable sans plus en solo, mais la selle double livrée avec la machine est un peu étroite, ce qui rend les longs parcours assez pénibles surtout en duo. Suspension avant : fourche télescopique ni trop dure, ni trop souple. Suspension arrière oscillante beaucoup trop dure, même en duo. Tenue de route : rien à reprocher. Je prend les virages assez penché par temps sec, mais je dois faire plus attention lorsque la chaussée est mouillée étant donné le poids de la machine (60 kg).

Freins tambour AV et AR avec enjoliveurs en aluminium poli. Freinage efficace et progressif à l'arrière, médiocre à l'avant.

Eclairage assez bon permettant de rouler la nuit à la vitesse maximum.

Les vitesses bien réparties permettent de rouler à la vitesse maximum de : 1^{re}, 20 kmh; 2^e, 45 kmh; 3^e, 70 kmh (à peine).

J'ai fait plusieurs fois Nantes-Tours à 48 kmh de moyenne avec une consommation ne dépassant pas 2,8 l. de mélange (7 % d'huile).

Le manuel d'entretien et l'outillage livrés avec le vélomoteur sont nettement insuffisants et aucun document ne concerne la partie cycle.

Les réparations, jusqu'ici, ont été insignifiantes : rupture d'une attache de repose-pied arrière et d'une patte de fixation du carter de chaîne soudée sur le cadre.

En résumé, machine remarquable (pour son prix : 95.000 francs) et pour la conduite en solo (bonnes reprises).

Pour ma prochaine machine, je crois qu'un 125 cc EDL me satisfera pour l'instant, et après le service militaire, une 350 cc.

M. LONGO
Nantes (Loire-Inférieure).

EN
DEFENSE
DU
CARENAGE

LE CARENAGE LECONTE

est maintenant fabriqué en série ...

portant toutes les attaches soudées, est maintenant constitué par un triangle en « Inox ». De même, les pattes de fixation de cet étrier sont maintenant remplacées par des colliers mobiles en dural, ce qui permet de positionner exactement ces colliers au serrage.

L'utilisation d'Inox et de dural est une garantie contre la corrosion par la rouille :

— les tunnels de refroidissement en feuilles d'alu enrobées de plastique, fixés sur le pare-chocs ont été remplacés par des tunnels réalisés en plastique et qui forment maintenant un ensemble homogène avec le carénage sur lequel ils sont collés. Netteté d'aspect, suppression du système de fixation, facilité de démontage et de remontage accrue; on gagne sur tous les terrains;

— ce nouvel aménagement a nécessité une modification de la forme du « pare-chocs ». Celui-ci est maintenant évidé afin de permettre le passage des tunnels de refroidissement qui font maintenant corps avec le carénage. Un système de fixation très astucieux, utilisant des

pattes mobiles dont le déplacement peut s'effectuer dans les trois dimensions, permet de n'utiliser qu'un seul type de « pare-chocs » pour toutes les parties cycles classiques actuelles (sauf cas exceptionnels, châssis-coque ou moteur en porte-à-faux).

Ainsi qu'on peut le voir, ce carénage a été remanié afin de pallier les quelques défauts de jeunesse du prototype qui accuse maintenant plusieurs milliers de kilomètres en compagnie de la « Daytona » sur lequel il est monté.

Les carénages sont prévus pour toutes les machines de série, de la 125 à la 1.000 cc, la découpe étant différente suivant la machine sur laquelle le carénage doit être monté.

Le prix est de 54.500 frs toutes taxes comprises. L'émaillage spécial ainsi que les sacoches sont en supplément.

D'ore et déjà, une dizaine de ces carénages sont en circulation, cinquante sont en commande et, dès maintenant, le délai de livraison est d'un mois.

J. C. B.

DANS notre numéro 1369, nous avons présenté l'essai du premier carénage français pour machines de série, réalisé par Robert Leconte et monté sur une 500 Norton « Daytona », en l'occurrence la machine personnelle du réalisateur.

Ce carénage, fait à « la main » constituait le prototype devant servir à l'élaboration des futurs modèles de série... dont la commercialisation est entrée maintenant dans une phase active.

Toutefois, l'expérience acquise avec ce prototype a profité aux modèles de série qui constituent en quelque sorte la « version améliorée » que nous vous présentons aujourd'hui.

UN FINI IRREPROCHABLE.

La réalisation de ce carénage a été confiée à une grande firme spécialisée dans les matières plastiques. Cette firme dispose d'un outillage étudié qui lui permet de sortir des pièces ayant une très bonne finition. Et effectivement, les carénages présentent un état de surface extérieure et intérieure absolument lisse.

En outre, contrairement au prototype qui était émaillé comme une carrosserie de voiture, les carénages sont maintenant colorés dans la masse. Outre l'avantage de ne pas avoir de différence de coloris d'une série à l'autre, ce procédé permet de ne pas craindre une détérioration de l'émail en cas d'éraflures ou de chocs.

De série, les carénages sont gris-métallisé clair, avec le nez gris foncé. Mais, sur demande, ils peuvent être émaillés en tous coloris (il s'agit, cette fois, d'un véritable émail).

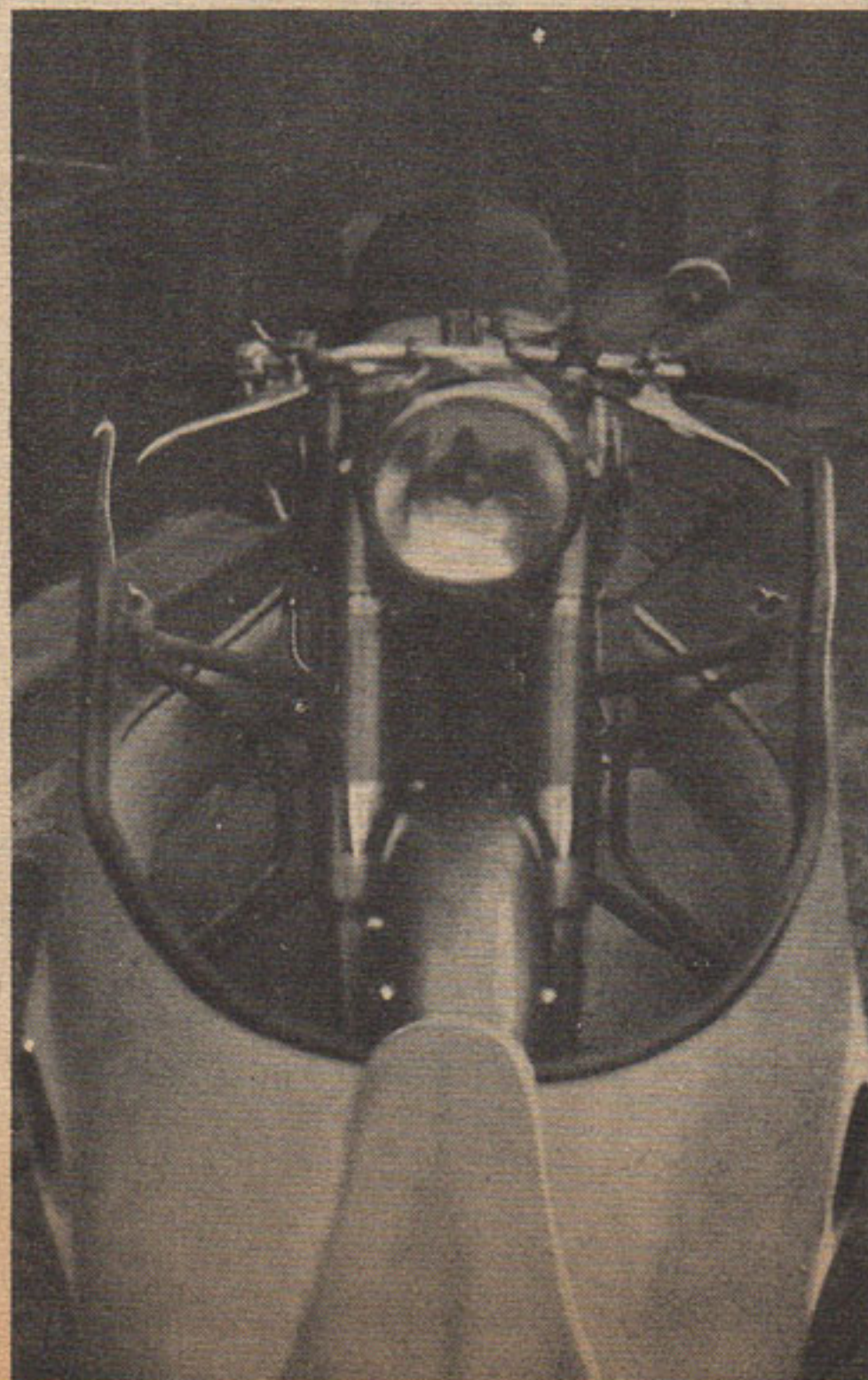
UNE REALISATION SIMPLIFIEE.

Là encore des changements sont intervenus :

— le pare-brise n'est plus fixé par l'intermédiaire de vis : il est tout simplement emboîté dans le carénage au moyen d'un profilé de caoutchouc spécial. Ce procédé est d'ailleurs utilisé dans l'industrie automobile pour la fixation des pare-brise;

— l'étrier de raidissement du pare-brise, constitué par une tringle d'acier chromé

Ci-dessous à gauche : Vue avant du carénage, pare-brise enlevé. On aperçoit distinctement le nouveau « pare-chocs » qui laisse le libre passage aux tunnels de refroidissement. A droite, montage des tunnels de refroidissement qui sont maintenant collés sur les flancs du carénage.



TOUTES EPREUVES AUTRES QUE LE MOTO-CROSS

En cap rom. : Epreuves intern. à l'étranger.
En cap. ital. : Grands Prix.
En ital. : Epreuves intern. en France.
En rom. : Epreuves nationales.

MARS

- 2 Côte Lapize (A.M.C.F.).
- 2 Circuit de Régularité (A.M. Niçoise).
- 9 Concentration (A.M. Raphaéloise).
- 16 VIII^e TOUR DE BELGIQUE REGULARITE (F.M. BELGIQUE).
- 19 II^e TROPHEE MOTOCYCLISTE INTERNATIONAL SYRACUSE (F.M. ITALIE).
- 19 V^e PRIX DE VALENCIA, X^e TROPHEE FALLAS (F.M. ESPAGNE).
- 23 Circuit de Régularité (U.M. Ain).
- 23 Circuit de Régularité des Neiges (M.C. Aixois).
- 23 Concentration Touristique Château du-Loir Loir (V.C.M. Castélorien).
- 29 Circuit de Régularité (M.C. Maison-Carrée, Alger (Algérie)).
- 30 II^e Circuit de Régularité de Printemps (G.M.A.C. Lorrain).

AVRIL

- 6-7 Concentration (M.C. Loir-et-Cher).
- 6 Circuit de Régularité (L.M.R. d'Algérie).
- 7 COUPE D'OR SHELL (F.M. ITALIE).
- 12-13 Circuit de Régularité des Ardennes (U.M. Ardennes).
- 13 Course de 2 Heures (vitesse), Montlhéry (A.M.C.F.).
- 13 Brevet de Régularité (A.M. Niçoise).
- 13 Concentration Sucy-en-Brie (M.C. Sucy-en-Brie).
- 13 Circuit de Régularité Le Mans (C.O. Pontlieue - Le Mans).
- 15-27 COURSES SUR ROUTE, INTERNATIONALES, SILVERSTONE (A.C.U. ANGLETERRE).
- 20 GRAND PRIX D'ESPAGNE (F.M. Espagne).
- 20 Circuit de Régularité, Challenge Bré (M.C. Lyon).
- 20 SPEEDWAY MEETING (F.M. POLOGNE).
- 27 Circuit des Quais (M.C. Algérie).
- 27 Course de vitesse sur piste et grass-track, Clermont-Ferrand (M.C. Auvergne).
- 27 Circuit de Régularité (M.C. Bourgogne).
- 27 Concentration (M.C. Marcigny).
- 27 7^e Circuit de Régularité de la Meuse (G.M.A.C. Lorrain).
- 27 Circuit de Régularité (M.C. Normandie).
- 27 Concentration (M.C. Cévennes).
- 27 Concentration (Centaure - Club de Nice).
- 27 GRASS-TRACK (O.M.K. ALLEMAGNE).

MAI

- 1 INTERNATIONAL RUPERT HOLLAUS GEDACHTNISRENNEN IN SALZBURG (O.A.M.T.C. AUTRICHE).
- 1 INTERNATIONAL GRASSBAHN RENNEN STRAULING (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 1 SPEEDWAY MEETING CRIKVENICA (A.M.S. YOUGOSLAVIE).
- 4 XXII^e GRAND PRIX DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE (F.M. BELGIQUE).
- 4 VI^e PRIX DES SAARLANDES (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 4 Circuit de Vitesse de Bourg (U.M. Ain).
- 3-4 Circuit de Régularité Ile-de-France (U.S.-M.T.).
- 3-4 Concentration Noisy-le-Grand (M.C. Noisén).

- 4 Circuit de Vitesse de l'Harrach (M.C. Maison-Carrée, Alger (Algérie)).
- 4 Concentration (M.C. Avignon).
- 4 Circuit de Régularité (A.C. Haut-Jura).
- 4 Concentration Le Mans (C.O. Pontlieue - Le Mans).
- 4 SPEEDWAY MEETING KRANJ (A.M.S. YOUGOSLAVIE).
- 4 SPEEDWAY RENNEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 4 SPEEDWAY MEETING, course qualificative du Championnat (F.M. POLOGNE).
- 5-10 CONCOURS DES SIX JOURS D'ECOSSE (A.C.U. ANGLETERRE).
- 9 GRANDE COURSE GRASS-TRACK STRAHOVPRAGUE (U.A.M.C. TCHECOSLOVAQUIE).
- 11 4 SALZBURGRENNEN (O.A.M.T.C. AUTRICHE).
- 10-11 24 HEURES DE SCHAERBEEK (F.M. BELGIQUE).
- 11 CIRCUIT DE JICIN (U.A.M.C. TCHECOSLOVAQUIE).
- 11 INTERNATIONAL RHEIN POKAL RENNEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 11 XIV^e PRIX DE MADRID (F.M. ESPAGNE). (ou 5 oct.)
- 11-15 LIEGE-MONACO-LIEGE (F.M. BELGIQUE).
- 11 Côte de Laffrey (M.C. Dauphinois).
- 11 Concentration (M.S.C. Mourillonnais).
- 11 Course de Côte (M.C. Ripagérien).
- 11 Circuit de Vitesse de Charleville (piste) (U.M. Ardennes).
- 11 Premier Pas Dunlop Montlhéry, vitesse (M.C.F.).
- 15 TROPHEE DE VITESSE (F.M. ITALIE).
- 15 DJURGARDSLOPPET (S.M.L. FINLANDE).
- 15 GRASS-TRACK LUDINGHAUSEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 17 NORTH-WEST « 200 » (M.C.U. IRLANDE).
- 17-18 24 HEURES DE VITESSE « INTERNATIONAL AUTODROME DE MONZA » (F.M. ITALIE).
- 18 RUISSALON T.T. (S.M.L. FINLANDE).
- 18 RALLYE DEL NARCISO A CIVENNA (F.M. ITALIE).
- 18 Concentration d'Amitié (A.M. Doubs).
- 18 Circuit de Vitesse de Bordeaux (M.C. Bordeaux).
- 18 Course de Côte (Baldago's M.C.).
- 18 1^e Epreuve de Régularité d'Alsace (M.C. Kick de Wittelsheim).
- 18 Circuit de Régularité (U.S. Cheminots Dijonnais).
- 18 Circuit de Régularité de 10 heures (M. Sp. Nancéen).
- 18 Concentration (A.M. Hyéroise).
- 18 SPEEDWAY RENNEN ABENSBERG (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 23-25 CIRCUIT DE REGULARITE (F.M. ITALIE).
- 24-25 A.D.M.V. ZWEI TAGEN MITTELSGEBIRGSPAHR (A.D.M.R.V. ALLEMAGNE).
- 24-26 HUYSIGEN-SAINTE-HUYSIGEN, REGULARITE (F.M. BELGIQUE).
- 25-26 VETERANEN-RALLYE (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 25 28^e CIRCUIT DES FRONTIERES (F.M. BELGIQUE).
- 26 FRIESE ELFSTEDENTOCHT (K.N.M.V. HOLLANDE).
- 24 Course de Côte de Bouzaréah (C.C.B.O. Algérie).
- 25-26 GRAND-PRIX DE FRANCE A PAU (F.F.M.-M.C. BEARN).
- 24 Concentration (M.C. Béarn).
- 25-26 Circuit de Régularité Vichy-Saint-Raphaël (A.M. Raphaéloise).
- 25 Concentration (M.C. Forez-Donzy).
- 25 Concentration Limoges (M.C. Limousin).
- 25 Concentration Donnemarie-en-Montois (M.C. Montois).
- 25 Concentration (M.C. Phocéenne).
- 25 Circuit de Régularité (A.M. Nantes).

25 GRASS-TRACK TETEROWER BERGRING (A.D.M.R.V. ALLEMAGNE).

JUIN

- 1 SPEEDWAY RENNEN OBERHAUSEN (FINALE CONTINENTALE CHAMPIONNAT) O.M.K. ALLEMAGNE).
- 1-2 DOUZE HEURES DE VITESSE - GRAND-PRIX SHELL IMOLA - POUR MACHINES DE SERIE (F.M. ITALIE).
- 1-2 RALLYE DE LA REPUBLIQUE SAN-MARINO RIMINI (F.M. ITALIE).
- 1 GELLERASLOPPET (COURSES SUR ROUTE) (F.M. SUEDE).
- 1 CIRCUIT DE LITOMYSL (U.A.M.C. TCHECOSLOVAQUIE).
- 1 VIII^e CIRCUIT DES TROIS-FRONTIERES (F.M. BELGIQUE).
- 1 Circuit de Vitesse de Pernes (M.C. Pernois).
- 1 Circuit de Vitesse de Montbazillac (M.C. Bergerac).
- 1 Concentration (M.C. Brignolais).
- 1 Concentration (Scooter-Club Ile-de-France).
- 1 Régularité (L.M. Algérie).
- 2-4-6 TOURIST TROPHY RACES A.C.U. (ANGLETERRE).
- 7-8 Trentième Bol-d'Or Monthéry (A.M.C.F.).
- 7-8 Concentration ou Circuit de Vitesse (A.M. Armagnac).
- 8 RALLYE FIERA DE BOLOGNE A BOLOGNE (F.M. ITALIE).
- 8 Circuit de Vitesse Rouen-Les-Essarts (M.C. Normandie).
- 8 Circuit de Vitesse (M.C. Berry).
- 8 Circuit de Vitesse (M.C. Arles).
- 8 Circuit de Régularité (Girondin M.C. Bordeaux).
- 8 Circuit de Régularité (M.C. Ripagérien).
- 8 Concentration à Sens (S.M.C. Sens).
- 8 Concentration (M.C. Ollioules).
- 8 Côte de Chréa (M.C. Algérie).
- 8 GRASS-TRACK HOMBERG (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 8 SANDBAHN RENNEN M.S.C. EICHENRING (CHAMPIONNAT D'EUROPE) (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 8 SPEEDWAY RENNEN HOMBURG (SAAR) (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 8 Grass-track Marmande (M.C. Marmandais).
- 8 Grass-Track extra-national Rochefort (M.C. Rochefortain).
- 14-15 24 HEURES DE WARSAGE (F.M. BELGIQUE).
- 14-15 IX^e PRIX DE L'ADRIATIQUE OPATJIA (A.M.S. YUGOSLAVIE).
- 14-16 D.M.V. SAAR STERNFAHRT (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 15 RUND UM SCHOTTEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 15 SANDBAHN RENNEN MUHLDOERF (FINALE CHAMPIONNAT D'EUROPE) (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 15 Circuit de Vitesse Charleville-Lonny. 5^e Prix Jean-Roland (U.M. Ardennes).
- 15 Six Heures de Montmorency (M.C. Montmorency).
- 15 Circuit de Vitesse (M.C. Avignon).
- 15 Circuit de Régularité (M.C. Furan).
- 15 Concentration (L. M. Provence).
- 15 Grass-Track Villeneuve-sur-Lot (M.C. Villeneuvois).
- 20-22 INTERNATIONAL ALPENFAHRT FUR MOTORRADER (O.A.M.T.C. AUTRICHE).
- 21-22 Circuit de Vitesse de Moulins (M.C. Moulins).
- 21-22 Concentration de Moulins (M.C. Moulins).
- 21-22 VI^e Concentration Touristique Motorisée sur Isigny (M.C. Châtillonnais).
- 21-22 IV^e Circuit de Régularité à Isigny (M.C. Châtillonnais).
- 21-23 RALLYE TOURISTIQUE (F.M. POLOGNE).
- 22 DOUZE HEURES DE CHIEVRES (F.M. BELGIQUE).
- 22 RALLYE CIPPETROLI A MONZA (F.M. ITALIE).
- 22 A.D.A.C. EIPELRENNEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 22 Circuit de Régularité de Provence (M.C. Marseille).
- 22 Circuit de Régularité (L.M. Poitou).
- 22 INTERNATIONAL SPEEDWAY RENNEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 22 SPEEDWAY MEETING (F.M. POLOGNE).
- 22 Grass-Track Valence d'Agen (M.C. Montalbanais).
- 28-29 RALLYE - CONCENTRATION DU CINQUANTENAIRE ROUBAIX (A.S.M.C. NORD).
- 28-29 Concentration (F.F.M. et M.C. Nord).
- 28 GRAND-PRIX DE HOLLANDE (DUTCH T.T.) (K.N.M.V. HOLLANDE).
- 28-29 Concentration (Scooter-Club Nice-Côte d'Azur).
- 28-29 Circuit de Vitesse d'Obernai (M.C. Obernai).
- 28-29 Circuit de Régularité des Monts d'Auvergne (M.C. Auvergne).
- 28-29 Circuit de Régularité du Sud-Ouest (M.C. Bordeaux).
- 28-29 Concentration du Bi-Millénaire de Lyon (L.M. Lyonnais).
- 28-29 Circuit de Vitesse de Lyon (A.M.C. Cité Lyon).
- 29 X^e COURSE A MALLORCA (F.M. ESPAGNE).

- 29 Course de Vitesse Piste (M.C. Carcassonnais).
- 29 Course de Vitesse Piste (M.C. Charentais).
- 29 Circuit de Régularité (M.C. Cévennes).
- 29 VII^e Circuit de Régularité de l'Oise (M.C. Chantilly).
- 29 Concentration (M.C. Le Thillay).
- 29 Circuit de la Madeleine (M.C. El-Biar - Algérie).
- 29 Grass-Track Auch (M.C. Armagnac).
- 29 Grass-Track Libourne (C.M.S.N. Libourne).
- 30 et 1 et
- 2 juillet RALLYE DE LA F.I.M. BRUXELLES (F.M. BELGIQUE).

JUILLET

- 1-10 SPEEDWAY MEETING (SUEDE-POLOGNE) (F.M. POLOGNE).
- 4-5 CIRCUIT DE VITESSE DE BELGRADE (A.M.S. YUGOSLAVIE).
- 4-6 EUROVESA BRUXELLES (F.M. BELGIQUE).
- 5-6 VASTKUSLOPPET (COURSES SUR ROUTE) (F.M. SUEDE).
- 5-6 CONCOURS REGULARITE MSEN0 (U.A.M.C. TCHECOSLOVAQUIE).
- 5-6 24 HEURES DE MONTJUICH (F.M. ESPAGNE).
- 5-6 Tour de France Scooters (S.C. Nice - Côte d'Azur).
- 5-7 D.M.V. KOCHBRUNNEN STERNFAHRT WIESBADEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 6 GRAND-PRIX DE VITESSE DE FRANCORCHAMPS (F.M. BELGIQUE).
- 6 INTERNATIONAL SCHLEIZER DREIECKRENNEN (A.D.M.R.V. ALLEMAGNE).
- 5 SANDBAHNRENNEN HAMBURG FARMSSEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 6 Circuit de Vitesse Chartres (M.C. Eure-et-Loir).
- 6 Concentration (M.C. Montargis).
- 6 Course de Côte de Ciscia (M.C. Algérie).
- 6 Grass-Track La Réole (M.C. Réolais).
- 6 Grass-Track (M.C. Bollénois).
- 13 RALLYE LETTACITTA. DE STRESA (F.M. ITALIE).
- 13 INTERNATIONAL NORISRING RENNEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 13 VII^e PRIX DE NAVARRE (F.M. ESPAGNE).
- 13 CIRCUIT INTERNATIONAL DE PIESTANY (U.A.M.C. TCHECOSLOVAQUIE).
- 13 Circuit International de Cadours (U.M. Midi).
- 13 Concentration (Groupe Motocycliste de Vagney).
- 13 Concentration (A.M. Panissière).
- 13 Régularité Grasse-Grenoble-Grasse (A.M. Grasse).
- 19-20 GRAND-PRIX D'ALLEMAGNE - SOLITUDE RENNEN (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 20 Circuit de Vitesse de Vesoul (M.C. Haut-Saônois).
- 20 Circuit de Vitesse de Caen (A.C. Ouest).
- 20 Course de Côte de Cran-d'Escalle (A.S.M.C. Nord de la France).
- 20 Concentration (M.C. Beaucaire-Tarascon).
- 20 Speedway Marmande (M.C. Marmandais).
- 21-23 CONCENTRATION A PIENINE (ZAKOPANE) (F.M. POLOGNE).
- 22 SPEEDWAY MEETING (SCANDINAVIE-POLOGNE) (F.M. POLOGNE).
- 24-27 RALLYE DE LA MADONE DES CENTAURES A ALEXANDRIA (F.M. ITALIE).
- 25 VII^e PRIX DE GUIPUZCOA (F.M. ESPAGNE).
- 25-27 TROIS JOURS INTERNATIONAUX SUR LE CIRCUIT DES CRETES (F.M. BELGIQUE).
- 26-27 V^e CIRCUIT DE SAN-LORENZO (F.M. ESPAGNE).
- 26-27 GRAND-PRIX DE SUEDE (F.M. SUEDE).
- 27 CIRCUIT DE SENIGALLIA (F.M. ITALIE).
- 27 SNELHEIDSWEDSTRIJDEN DER VLAANDEREN (F.M. BELGIQUE).
- 27 Concentration (M.C. Ripagérien).
- 27 Concentration (M.C. Sucy-en-Brie).
- 27 Concentration (L.M. Provence).
- 27 Circuit de Vitesse Villefranche-de-Rouergue (M.C. Rouergat).

AOUT

- 1-3 TROIS JOURS REGULARITE (S.M.L. FINLANDE).
- 3 COTE DE LJQUBELJ (A.M.S. YUGOSLAVIE).
- 5 Concentration (Centaure-Club de Nice).
- 3 Grass-Track Langon (M.C. Langonnais).
- 4 MEETING INTERNATIONAL (COURSES SUR ROUTE) (A.C.U. ANGLETERRE).
- 7-9 ULSTER-GRAND-PRIX (M.C.U. IRLANDE).
- 10 Concentration (M.C. Aupsois).
- 10 Grass-Track Châteauneuf (A.M. Castelnois).
- 10 Grass-Track Goutaut (M.C. Marmandais).
- 10 Grass-Track Neufchâtel-en-Bray (A.M. Brayonne).
- 12 GRAND PRIX DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE (F.M. HONGRIE).
- 15 RALLYE DU PASUBIO (F.M. ITALIE).
- 15-17 BRUXELLES-PRAGUE-BRUXELLES (F.M. BELGIQUE).

- 16-17 SKANELOPPET (COURSE SUR ROUTE) (F.M. SUEDE).
- 17 GRAND-PRIX D'ALLEMAGNE SACHSEN-RING (A.D.M.R.V. ALLEMAGNE).
- 24 X^e PRIX DE BILBAO (F.M. ESPAGNE).
- 24 GRAND PRIX DE TCHECOSLOVAQUIE (U.A.M.C. TCHECOSLOVAQUIE).
- 24 Course de Côte de Grendelbruch (M.C. Obernai).
- 24 DIRT-TRACK RACES ALKMAAR (K.N.M.V. HOLLANDE).
- 30-31 AYWAILLE-LUXEMBOURG-METZ-PARIS ET RETOUR (F.M. BELGIQUE).
- 31 CIRCUIT DE ZANDVOORT (K.N.M.V. HOLLANDE).
- 31 Circuit de Vitesse Besançon-Miserey (A.M. Doubs).
- 31 au
- 2 sept. Cannes-Genève-Cannes (M.C. Cannes).
- 31 SPEEDWAY MEETING CHAMPIONNAT DU MONDE FINALE EUROPEENNE (F.M. POLOGNE).

SEPTEMBRE

- 6 Course du Vul (M.C. Algérie).
- 6-7 V^e RENDEZ-VOUS INTERNATIONAL SCOOTERS DE MONACO (M.C. MONACO).
- 7 PYYNIKIN AJO (F.M. FINLANDE).
- 7 XXV^e INTERNATIONAL BERGLANDFAHRT (A.M.T.C. AUTRICHE).
- 7 Circuit de Régularité de l'Ain (U.M. Ain).
- 7 Course de Côte de la Faucille (A.C. Haut-Jura).
- 7 Concentration Mantes-la-Jolie (S.C. Ile-de-France).
- 8 GRAND-PRIX DE MEXICO (F.M. MEXIQUE).
- 14 36^e GRAND-PRIX DES NATIONS (F.M. ITALIE).
- 14 ITA HARJUN AJO (S.M.L. FINLANDE).
- 14 FLUGPLATZRENNEN ZELTWEIG (A.M.T.C. AUTRICHE).
- 14 Concentration (M.C. Vigneux).
- 14 SPEEDWAY ZAGREB (A.M.S. YUGOSLAVIE).
- 14 SPEEDWAY MEETING (NORVEGE-POLOGNE) (F.M. POLOGNE).
- 18-20 SCARBOROUGH (COURSE SUR ROUTE) (A.C.U. ANGLETERRE).
- 20 CHAMPIONNAT DU MONDE SPEEDWAY (A.C.U. ANGLETERRE).
- 21 INTERNATIONAL WURZENPASSBERGRENEN (A.M.T.C. AUTRICHE).
- 21 Côte Limonest-Mont-Verdun (M.C. Lyon).
- 21 GRANDE COURSE STRAHOF G.T. PRAGUE (U.A.M.C. TCHECOSLOVAQUIE).
- 21 Audax (L.M. Algérie).
- 21 SPEEDWAY KRASKO (A.M.S. YUGOSLAVIE).
- 22-27 SIX JOURS INTERNATIONAUX (O.M.K. ALLEMAGNE).
- 27 COURSES SUR ROUTE AINTREE (A.C.U. ANGLETERRE).
- 28 INTERNATIONAL TIROLER BERGFHART (A.M.T.C. AUTRICHE).
- 28 Grass-Track Evreux (M.C. Thomer-la-Sogne).
- 28 Circuit de Régularité (L.M. Provence).
- 30 CIRCUIT LAS AMERICAS (F.M. MEXIQUE).

OCTOBRE

- 4 Circuit de Vitesse de Staouéli (M.C. Algérie).
- 5 Coupes de Vitesse du Salon Monthéry (A.M.C.F.).
- 11-12 GELANDEFAHRT RUND UM ZSCHOPAU (A.D.M.V. ALLEMAGNE).
- 12 VII^e PRIX FIESTA NUESTRA SENORA DEL PILAR (F.M. ESPAGNE).
- 12 9^e Concentration du Salon (M.Sp. Paris Sud-Est).
- 19 Circuit de Régularité Nice-Marseille-Nice (A.M. Nicoise).
- 19 SPEEDWAY MEETING (ANGLETERRE-POLOGNE) (F.M. POLOGNE).

NOVEMBRE

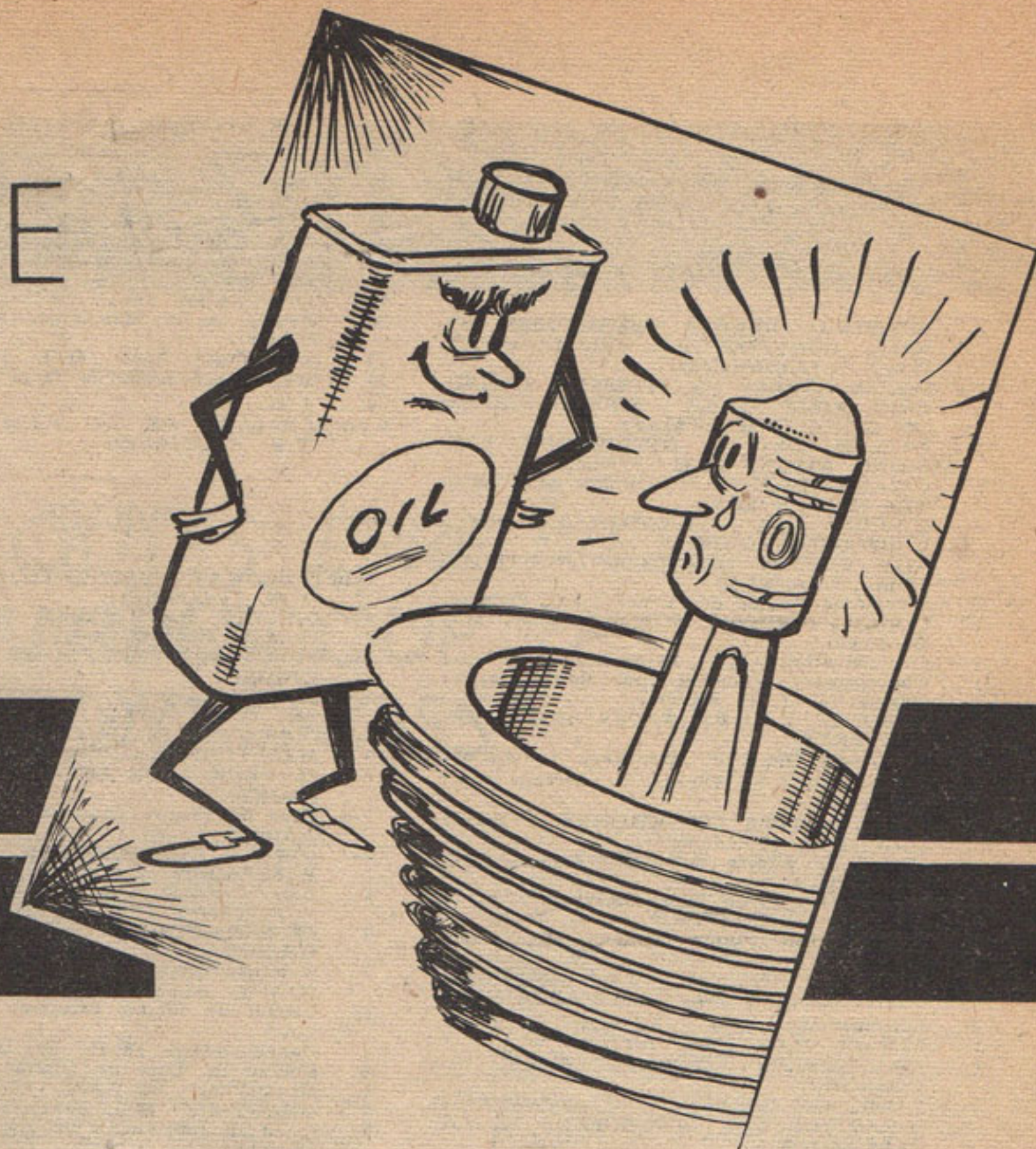
- 16 XXIV^e Coupe de l'Armistice Régularité (M.C.F.).

LA SEMAINE PROCHAINE LE MOTO-CROSS

GRAISSAGE ET USURE

ESSENCE AVEC OU SANS
PLOMB TÉTRAÉTHYLE ?

HUILE DÉTERGENTE
OU MINÉRALE



VOUS connaissez tous l'importance du graissage. Le plus jeune parmi vous sait bien que sans lubrifiant les pièces en mouvement, l'une par rapport à l'autre, présentent un frottement très élevé qui peut même amener un grippage (cas du piston, par exemple), et, en conséquence, s'usent plus vite également. Aussi, nous ne vous ferons pas l'injure de reprendre le B-A BA de la lubrification.

Vous savez aussi qu'il existe diverses catégories de lubrifiants : huile épaisse ou fluide, détergente ou non, graisse consistante, etc... qu'il y a lieu d'employer à bon escient, afin que le lubrifiant remplisse parfaitement son rôle : arrêter ou empêcher l'usure.

★

D'ailleurs, en parlant d'usure, il n'est peut-être pas inutile de vous rappeler les 3 principales sortes d'usure :

a) par abrasion, c'est-à-dire par l'action d'impuretés abrasives qui parviennent jusqu'au film d'huile (particules métalliques, oxydes, poussières, etc.);

b) par érosion, c'est-à-dire par frottement mécanique entre des surfaces métalliques l'une sur l'autre, ou entre une surface métallique et un dépôt dur;

c) par corrosion, due à une attaque chimique par l'eau et les acides provenant de la combustion ou de l'altération de l'huile.

★

Dans le premier cas, un filtrage rigoureux de l'huile, mais surtout de l'air admis au carburateur, retient poussières et particules métalliques diverses.

Dans le second cas, ce sont les caractéristiques mêmes du lubrifiant qui sont mises en cause, notamment sa viscosité et son pouvoir mouillant qui limiteront le contact métal sur métal, tandis que les résidus de combustion, à l'origine des dépôts de carbone, sont évidemment fonction de la qualité de l'huile, de sa combustion comme de celle du carburant.

Enfin, dans le dernier cas, le plus grand fautif est généralement le mode d'utilisation du véhicule. Un service « porte-à-porte », une circulation urbaine, ou encore une conduite trop lente n'amèneront pas le moteur à sa température normale de fonctionnement. Eau et acides provenant de la combustion ne

se trouveront pas volatilisés, et attaqueront par corrosion.

Les possesseurs de deux temps, particulièrement, n'ont pas été sans remarquer ce phénomène.

Plus ils « tirent » sur leur moteur, moins il y a formation de dépôts (calamine), moins ils risquent de voir leurs pots d'échappement victimes de la rouille, etc...

★

Ces quelques précisions données, venons-en maintenant à un article de M. Jean Groff, conseiller scientifique à l'Institut Français du Pétrole, article publié dans le journal de la S.I.A. et dans lequel il emprunte des chiffres fort intéressants à des publications américaines.

METHODE D'INVESTIGATION

Précisons tout de suite que les résultats américains ont été obtenus (malheureusement) avec des véhicules automobiles. Cependant, il y a trop de points communs entre leurs moteurs et nos moteurs de motocyclettes pour qu'il n'y ait pas lieu de faire aussi nôtres, ces résultats.

Par ailleurs, les points considérés, servant à déterminer l'usure, sont les suivants :

1°) augmentation de l'alésage des cylindres;

2°) accroissement du jeu de la coupe des segments;

3°) accroissement du jeu latéral des segments;

Km par mois	9.600 km	16.000 km
1.200 km avec démarrages fréquents ...	6,63 soit 100 %	9,45 soit 100 %
3.400 km avec démarrages moins fréquents	4,14 soit 62,5 %	6,12 soit 65,6 %
4.000 km sur grands parcours	3,48 soit 52,5 %	4,6 soit 48,6 %

4°) perte de poids des coussinets principaux et de ceux des têtes de bielles.

Seul ce dernier point n'est pas d'un intérêt direct pour nous, sinon pour les machines britanniques à bielles à cha-

★

Pour leur part, les comparaisons ont porté sur :

1°) l'emploi d'essence ordinaire à 83 d'octane (O) et d'essence à 91,3 d'octane avec plomb tétraéthyle (R);

2°) l'emploi d'huile minérale (M) ou d'huile détergente, avec additifs (A);

3°) filtre à huile en dérivation (D) ou en série (S) (ici, signalons que sur nos motos les filtres à huile sont toujours en série);

4°) filtre à air à bain d'huile (B) ou à fils de cuivre humectés d'huile (C) (la comparaison avec nos moteurs de motocyclettes ne se fera qu'en ce qui concerne les filtres à fils de cuivre humectés).

★

L'huile utilisée était toujours d'une viscosité SAE 10, de manière à obtenir une usure plus rapide, notamment en ce qui concerne l'usure par érosion.

Chaque essai porta sur 2 véhicules à la fois, chacun parcourant, en moyenne, 2.900 km par mois, tandis que trois modes de service étaient comparés donnant les usures moyennes suivantes (des cylindres au point mort haut et des segments), mesurées en centièmes de millimètres.

DIFFERENTES COMBINAISONS

Mais l'intérêt principal de ces essais réside dans les différentes combinaisons possibles de carburant, d'huile, de genre de filtre, etc...

Par rapport aux usures moyennes reportées dans le tableau ci-dessus, la combinaison suivante : essence au plomb (P) — huile minérale (M) — filtre à bain d'huile (B) monté en série (S)... s'est soldée par un accroissement d'usure de :

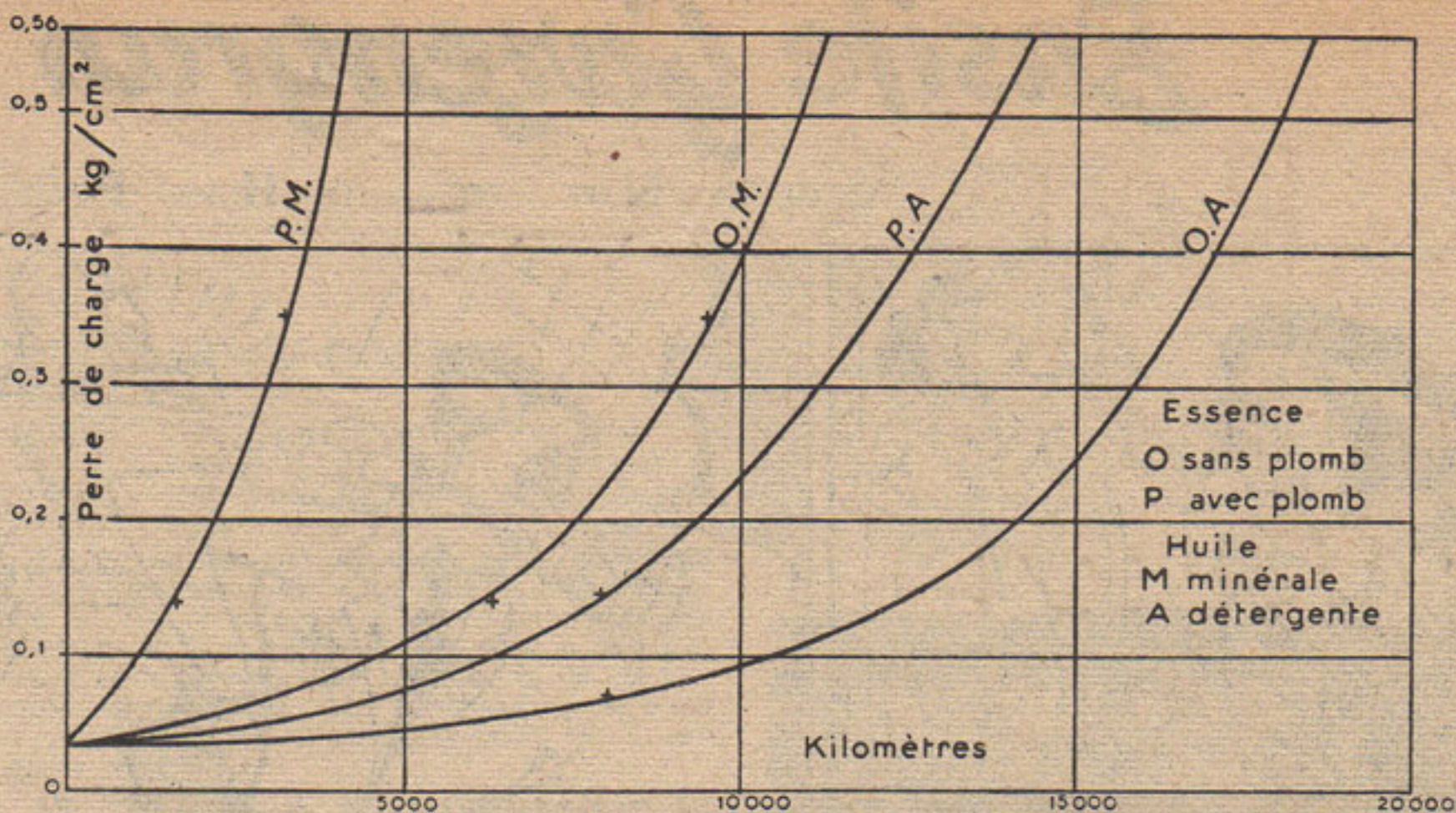
- 46,2 % sur les cylindres;
- 286 % sur le jeu latéral des segments (1);
- 109,2 % sur le jeu à la coupe;
- 18,2 % pour la perte de poids des coussinets.



L'INFLUENCE NEFASTE DU PLOMB TETRAETHYLE EST DONC MANIFESTE

...Mais la comparaison suivante (combinaison P.A.B.S., identique par conséquent à la précédente si ce n'est le remplacement de l'huile minérale par une huile détergente) prouve que c'est principalement la combinaison essence avec plomb tétraéthyle et huile minérale, qui est le principal facteur d'usure.

En effet, avec la combinaison P.A.B.S., nous constatons, cette fois-ci, une diminution d'usure de 46,5 % aux cylindres,



La perte de charge au travers d'un filtre croît avec son encrassement, lequel a un rapport étroit avec l'accumulation, dans l'huile, de produits contaminants. Les courbes ci-dessus nous montrent clairement que l'encrassement du filtre se fera cinq fois plus vite avec une essence comportant du plomb (P) et une huile minérale pure (M) — donc groupe P.M. — qu'avec une essence sans plomb (O) et une huile détergente (A) — groupe O.A. La présence de plomb, d'une part, et l'absence d'additifs détergents, d'autre part, sont d'importants facteurs d'encrassement.

LES FACTEURS D'USURE

Ainsi, l'usure est-elle très nettement influencée, dans un sens comme dans l'autre, par l'huile détergente et le plomb tétraéthyle.

Mais la présence de poussière, dans l'huile aspirée, joue aussi un important rôle abrasif.

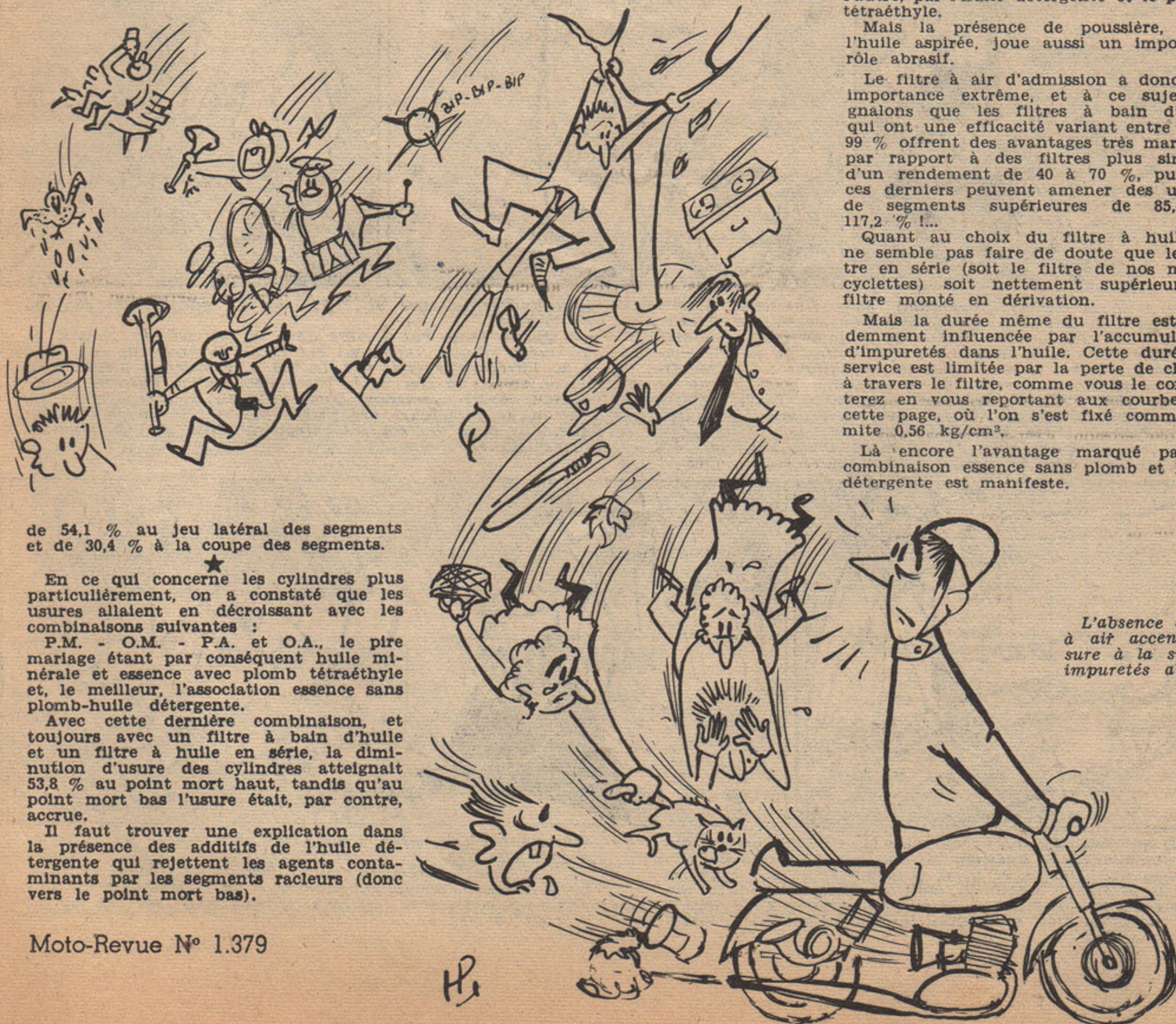
Le filtre à air d'admission a donc une importance extrême, et à ce sujet signalons que les filtres à bain d'huile qui ont une efficacité variant entre 95 et 99 % offrent des avantages très marqués, par rapport à des filtres plus simples d'un rendement de 40 à 70 %, puisque ces derniers peuvent amener des usures de segments supérieures de 85,4 à 117,2 % !...

Quant au choix du filtre à huile, il ne semble pas faire de doute que le filtre en série (soit le filtre de nos motos soit nettement supérieur au filtre monté en dérivation.

Mais la durée même du filtre est évidemment influencée par l'accumulation d'impuretés dans l'huile. Cette durée de service est limitée par la perte de charge à travers le filtre, comme vous le constaterez en vous reportant aux courbes de cette page, où l'on s'est fixé comme limite 0,56 kg/cm².

Là encore l'avantage marqué par la combinaison essence sans plomb et huile détergente est manifeste.

L'absence de filtre à air accentue l'usure à la suite des impuretés absorbées.



de 54,1 % au jeu latéral des segments et de 30,4 % à la coupe des segments.



En ce qui concerne les cylindres plus particulièrement, on a constaté que les usures allaient en décroissant avec les combinaisons suivantes :

P.M. - O.M. - P.A. et O.A., le pire mariage étant par conséquent huile minérale et essence avec plomb tétraéthyle et, le meilleur, l'association essence sans plomb-huile détergente.

Avec cette dernière combinaison, et toujours avec un filtre à bain d'huile et un filtre à huile en série, la diminution d'usure des cylindres atteignait 53,8 % au point mort haut, tandis qu'au point mort bas l'usure était, par contre, accrue.

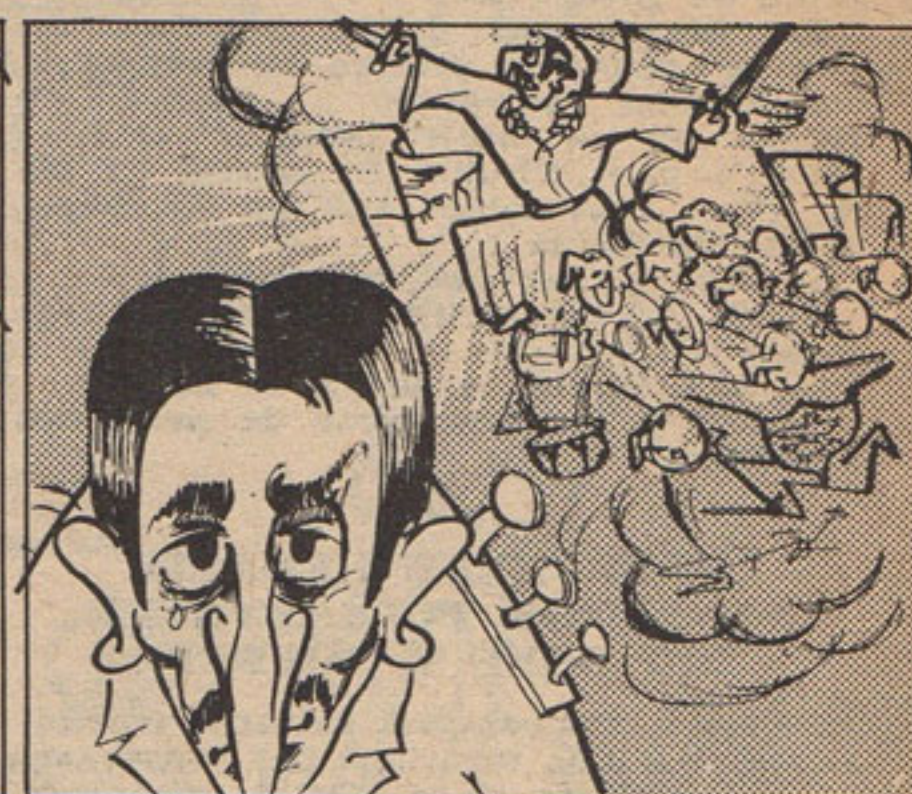
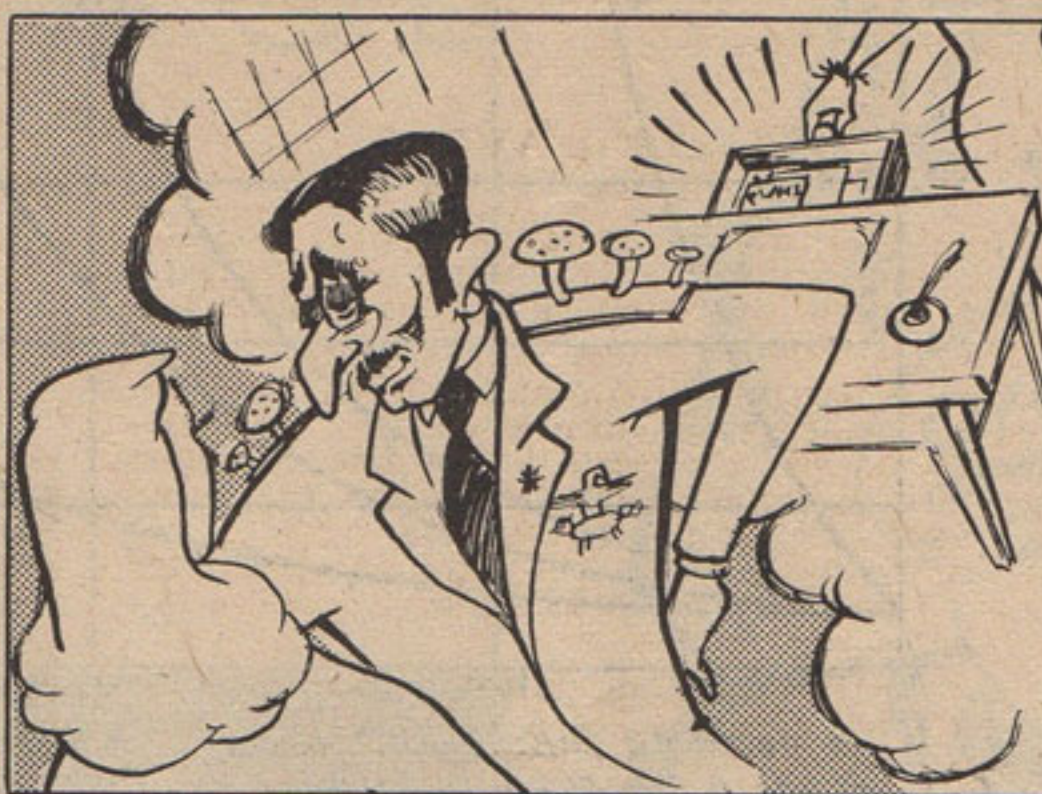
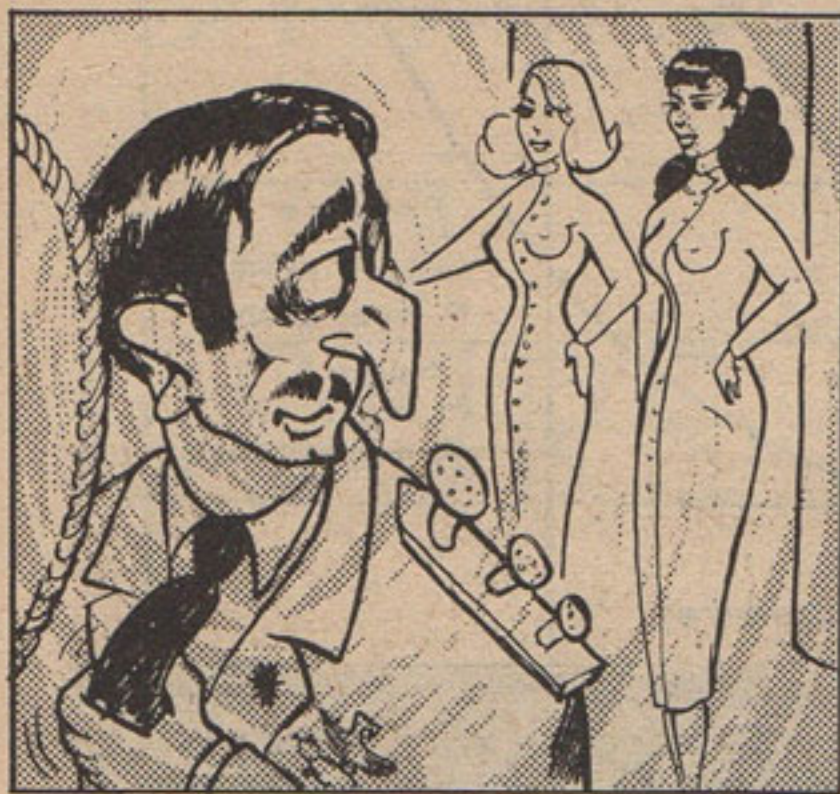
Il faut trouver une explication dans la présence des additifs de l'huile détergente qui rejettent les agents contaminants par les segments racleurs (donc vers le point mort bas).

les aventures de Basile Guzengran

C: XIV RESUME

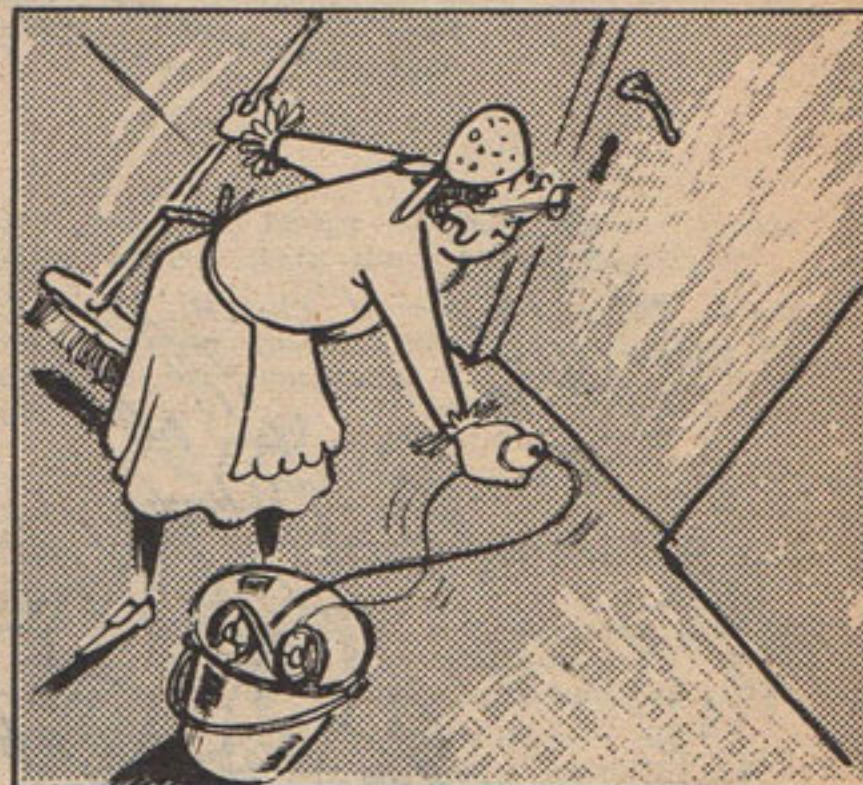
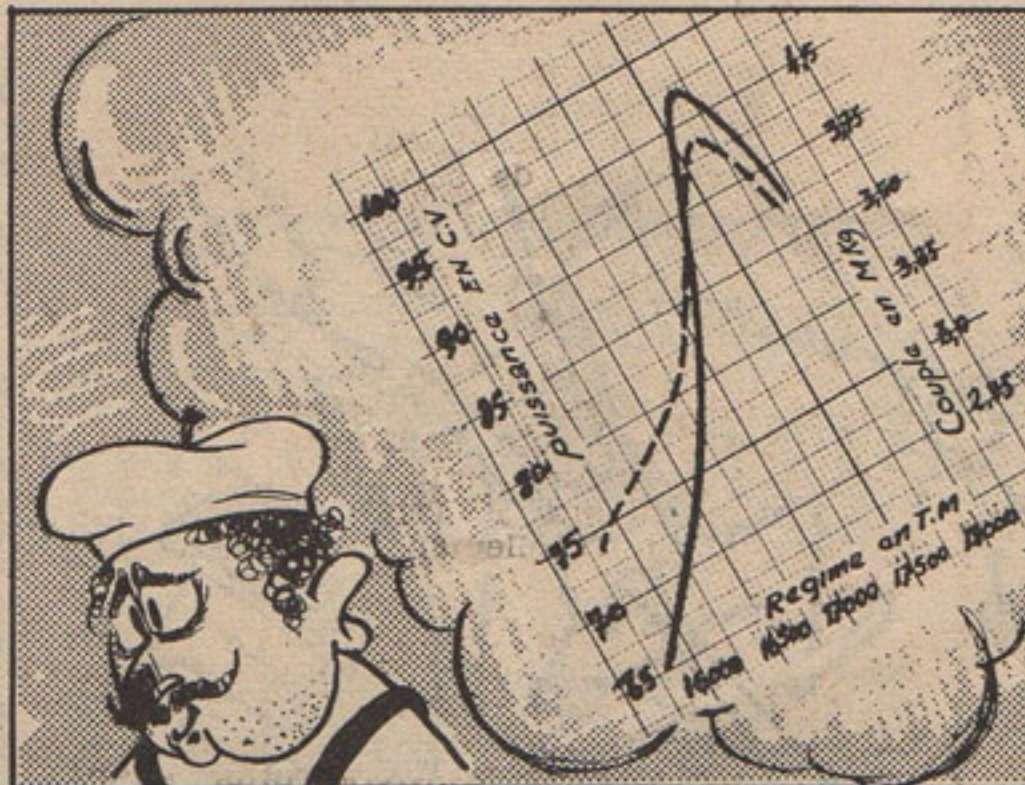
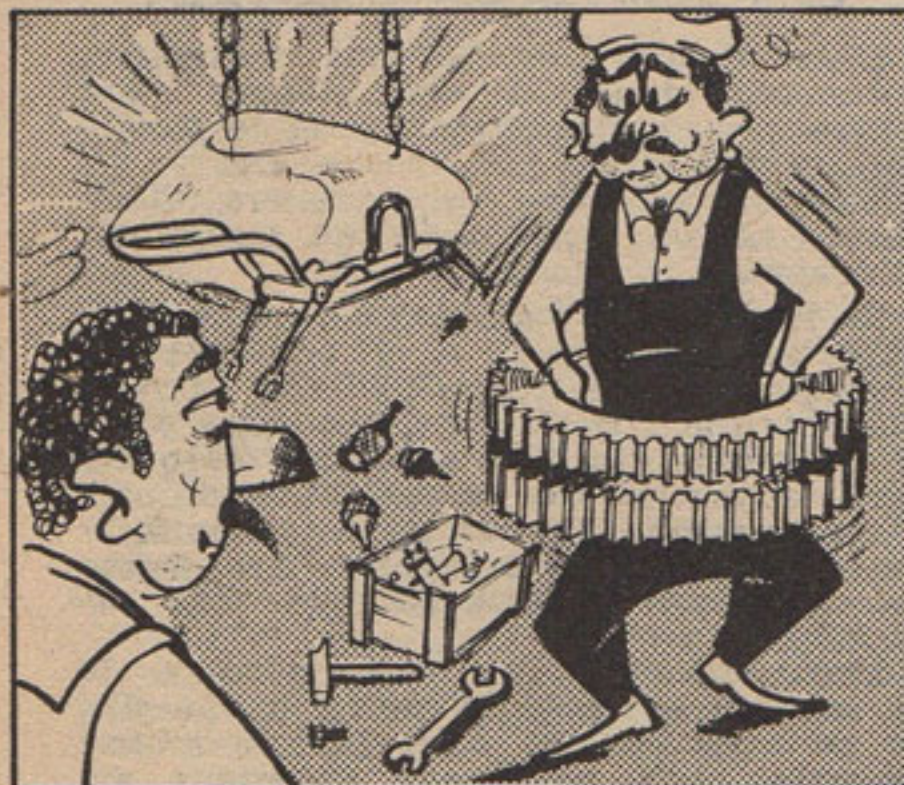
Dugoujoni et Trancheoil sont en place dans leur mission d'espionnage, pendant qu'en Moroulavie la rivalité Touchpa-Tabarb-Fauksarantt se cristallise autour de Basile.

TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER



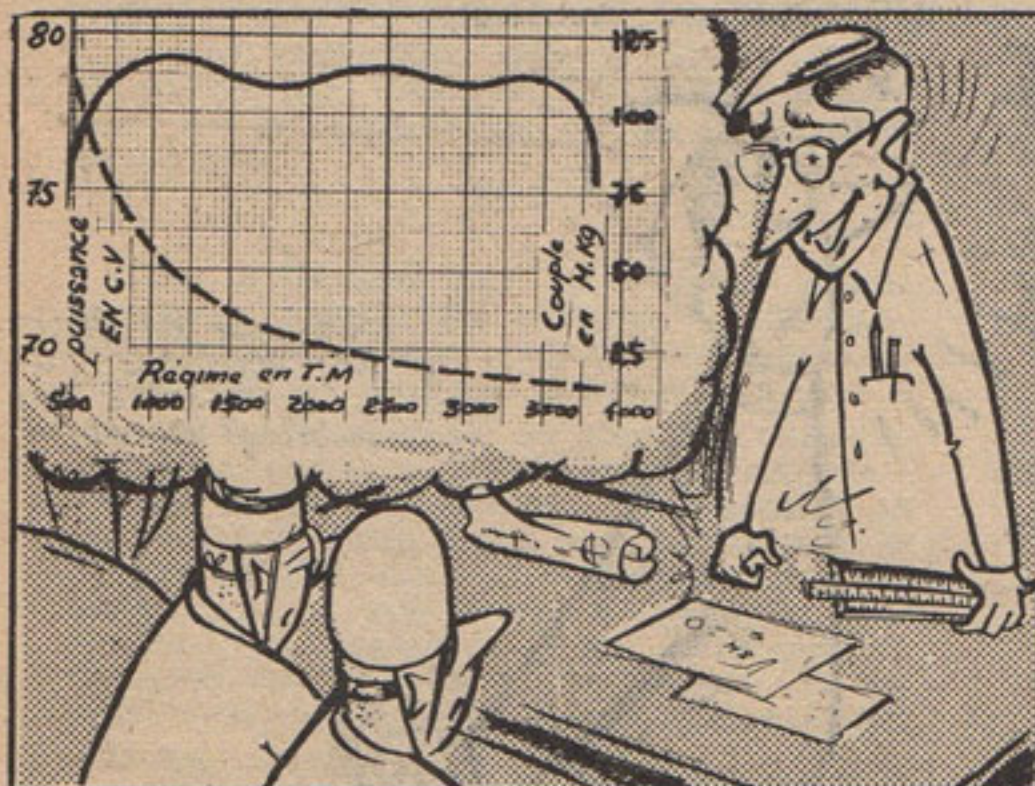
Comme toutes les nations d'Amérique Latine, la Moroulavie voit journellement fleurir sur son sol l'Amour et la Haine, souvent liés indissolublement. Et c'est pour assouvir la haine démentielle qu'il portait à Fauksarantt, que Touchpa-Tabarb pensa se servir de cette puissance de séduction qui émane de chaque Moroulavien de pure race. Aussi convoqua-t-il un jour les deux secrétaires du célèbre savant afin de les soumettre à un siège en règle. Il avait déjà, du reste, « tâté le terrain » en les chargeant de faire absorber à

Basile la fameuse pilule anti-hypnotique, dont l'échec le forçait maintenant à se tourner vers d'autres solutions. Ces solutions, il les leur exposa, l'œil velouté et la voix sirupeuse, dans un numéro qui eut, certes, enthousiasmé n'importe quel producteur d'Hollywood... Elles étaient simples : s'emparer des formules relatives à l'Anthropoguidage. Et quand, insensiblement, Touchpa-Tabarb eut dérivé de la séduction au couplet patriotique, il comprit que la partie était gagnée...



Pendant ce temps, Dugoujoni, chez Guzzilera, parlait technique. Son ami Luigi, après absorption massive de Chianti, dévoilait les plus intimes détails de la fameuse 18 cylindres en double étoile de la marque. La taille ceinte du double vilebrequin annulaire, il accumulait les révélations : L'extraordinaire installation électrique de la machine, pour fournir le double allumage de chacun des 18 cylindres, devait débiter 635.688 étincelles-minute. La puissance maximum (97,2 CV) est obtenue à 17.658 t/m. Le couple maximum se situe à 17.602 t/m et est de l'ordre de 3,94 m/kg. Chaque cylindre est un super-carré dont le rapport alésage-course est de 0,705 et

la cylindrée unitaire de 27,75 cm³. Le passage des gaz est de 15 mm. Quand Luigi eut sombré dans le sommeil du poivrot et du juste, et que Dugoujoni eut ravalé la honte de son attitude, l'irréparable était fait. La 500 « Guzzilera » n'était plus un mystère. De son côté, Trancheoil, alias Putzerin, remplissait sa triste mission. L'œil collé au trou de serrure du bureau de recherches des usines T.K.W., un magnétophone dissimulé dans son seau, il enregistrait tout ce que déclarait l'ingénieur en chef.



Il ressortait de cet exposé que la machine germanique, bien typique de la tradition de la marque, était un trois cylindres de 1 temps et demi (1 demi-temps par cylindre), dont la puissance maximum était de 79,25 CV à 1.150 t/m. Grâce à des pulsations gazeuses entre les ailettes des cylindres, cette puissance était maintenue jusqu'à 3.500 t/m. Le couple

sensationnel (120 m/kg à 440 t/m) était encore de 14 m/kg à 3.850 t/m...
...Et pour la première fois, le facteur de Vichère, le rouge de la honte au visage, put adresser à un Fauksarantt enthousiaste un message se terminant ironiquement par ces mots : « Tout va bien »...

ECHOS

DEMAIN, TRIAL STYLE BRITANNIQUE A VILLE-D'AVRAY

L.A.M. Saint-Cloud offre demain au public parisien une nouvelle occasion de goûter les joies du trial, spécialité en plein essor dorénavant et qui va peut-être trouver dans la réunion de Ville-d'Avray l'occasion d'une évolution nouvelle.

En effet, c'est le pilote anglais Skinner, vainqueur dans nos dernières épreuves, qui a présidé à la création du tracé. Pour la première fois en France, nous aurons donc un parcours essentiellement « naturel » dans la délimitation des zones observées, ficelles et piquets n'étant utilisés qu'en/de rares endroits.

Les nombreux amateurs de trial que compte la région parisienne ne voudront pas manquer de juger par eux-mêmes de l'expérience qui sera tentée à Ville-d'Avray. Ils verront naturellement à l'œuvre tous nos spécialistes, avec aussi

Skinner qui montera peut-être, pour la première fois, la 175 Terrot « spéciale », préparée par Jacques Charrier pour son poulain anglais.

Le parcours comprendra deux tours de 9 kilomètres environ pour les « touristes », les « experts » en accomplissant trois pour leur part. Quant aux non-stop, neuf sont prévus par boucle, mais ils seront divisés en 11 sections pour les « touristes » et 18 sections pour les « experts ».

On voit tout de suite l'importance du nombre de passages à effectuer au total par les concurrents dans les points « observés ». Ici encore, on rejoint la conception britannique du trial.

Le départ sera donné à 13 heures, au lac que l'on trouve immédiatement à gauche, à la sortie de Ville-d'Avray.

DANS LES CLUBS

AU MC NOISEEN

L'assemblée générale a procédé à l'élection du nouveau Bureau, constitué comme suit :

Président : B. Tourrand ; Vice-Président : R. Girard ; Secrétaire : O. Cami ; Trésorier : R. Demay ; Trésorier adjoint : A. Grognet ; Délégués à la L.M.F. : A. Legouhy et A. Grognet ; Directeur sportif : M. Gaudieu ; Directeur sportif adjoint : A. Grognet ; Correspondant local : R. Gassner ; Administrateurs : R. et Mme A. Gassner.

Ce bureau continuera les traditions du précédent et s'efforcera de développer la vie sportive du club.

Les 3 et 4 mai 1958 sera organisée l'annuelle Concentration Nationale, dotée de quatre challenges. De nombreuses coupes et récompenses seront attribuées aux concurrents.

Le M.C.N. est toujours prêt à recevoir les isolés motocyclistes. Pour tous renseignements s'adresser au siège, dont la nouvelle adresse : 151, rue Pierre-Brossolette, Noisy-le-Grand (S-et-O), téléphone 23.

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO...

Les pages « techniques » du numéro 1380, consacrées à la seconde partie de notre « Panorama du Motocyclisme en U.R.S.S. », vous feront suivre l'évolution de la production de série — motos et scooters — chez les Russes. En complément, dans ce domaine, vous trouverez encore nos rubriques « Questions - Réponses » et « Ce qu'ils en pensent ».

Le sport est largement traité : Seconde partie du calendrier international (le moto-cross), aspects techniques du record sud-américain sur le kilomètre lancé, compte rendu du 5^e Trial d'Hiver Clamartois et, naturellement, nos informations.

Enfin, l'actualité n'est pas oubliée : des échos, la suite de notre « condensé » du Code de la Route, quelques « Tribune libre » compléteront notre prochain numéro, qui vous entraînera plus avant dans les aventures — dessinées — de Basile Gazengran.

PERMANENCE LE SAMEDI MATIN A NOS BUREAUX

En prévision de la belle saison, une permanence sera assurée tous les samedis matins, de 9 heures à 12 heures, à nos bureaux, 12, rue de Cléry, Paris (2^e), en ce qui concerne la vente de nos publications, les abonnements et notre Service Assurances.

TOUS VOS IMPRIMÉS

Catalogues, Dépliants, Prospectus

GRATUITEMENT

PROJETS, CRÉATION, PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

Clichés, photos, retouches, dessins

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e) - GUT. 73-32 à 35

NOMBREUX ENGAGÉS A LA COTE LAPIZE

C'est le 2 mars qu'a lieu, à Montlhéry, la célèbre classique française de vitesse dite de la Côte Lapize.

D'ores et déjà, les organisateurs ont reçu plus de cinquante engagements, dont celui de Jacquier-Bret, inscrit dans toutes les cylindres admises au règlement, à l'exception de la classe sidecars.

Mais la liste est loin d'être close, puisque les engagements sont reçus, rappelons-le, jusqu'à ce jour, 22 février, dernier délai.

Précisons à nouveau que, pour la première fois depuis longtemps, les scooters et vélomoteurs 125 cc seront réadmis à prendre le départ.

Renseignements : Mlle Colin, secrétaire de l'A.M.C.F., 5, square Neuilly-Château, Neuilly, Seine. Tél. : SARblons 63-93.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

IMPORTANT : nous pouvons assurer les usagers habitant toutes les régions de France

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-2^e (Immeuble M^o Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger.
24 N ^{os}	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N ^{os}	2.000 fr. 2.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise 650 frs

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

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

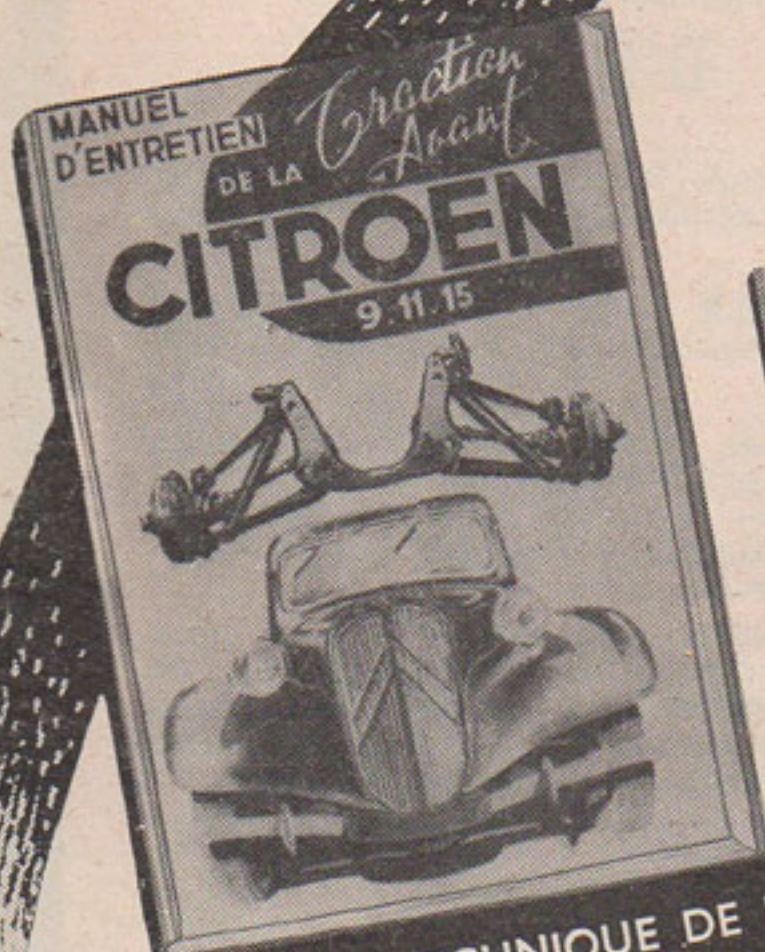
● Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

Ils sont indispensables...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

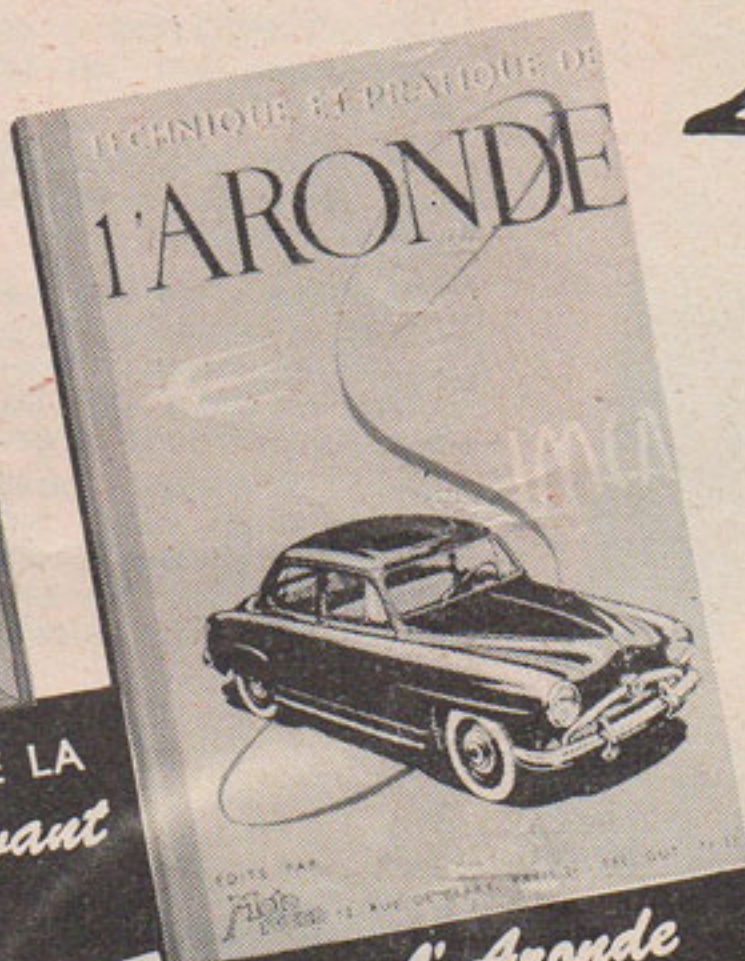
Moto
revue

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 cablage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...



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

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

MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

EDITES PAR **Moto
revue**

L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION

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

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

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

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

PRIX : 660 fr. (fco 725)

L'art d'acheter
votre VOITURE
d'OCCASION



EDITIONS TECHNIQUES C. LACOME
12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2^e)

LA 203 Peugeot

Tous les secrets de la mise au point

INTRODUCTION

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

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

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

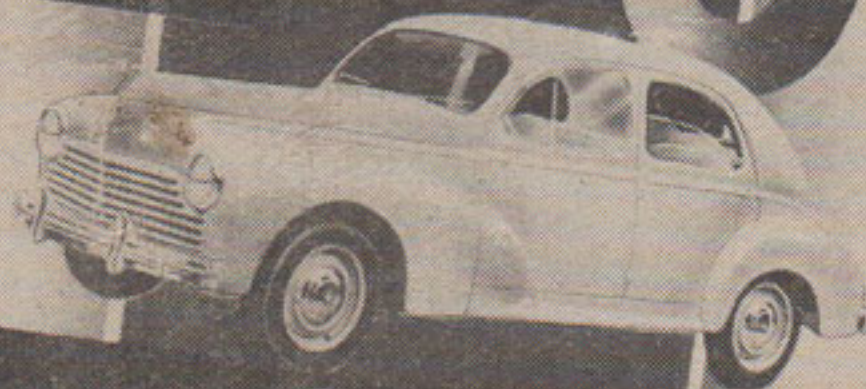
ENTRETIEN et GRAISSAGE.

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

PRIX : 650 fr. (fco 715)

Pour l'USAGER...
Pour le RÉPARATEUR

TECHNIQUE ET
PRATIQUE DE LA



Peugeot

TOUS LES
MODELES
de 1948 à 1957

EDITIONS
C. LACOME
12, Rue de Cléry

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