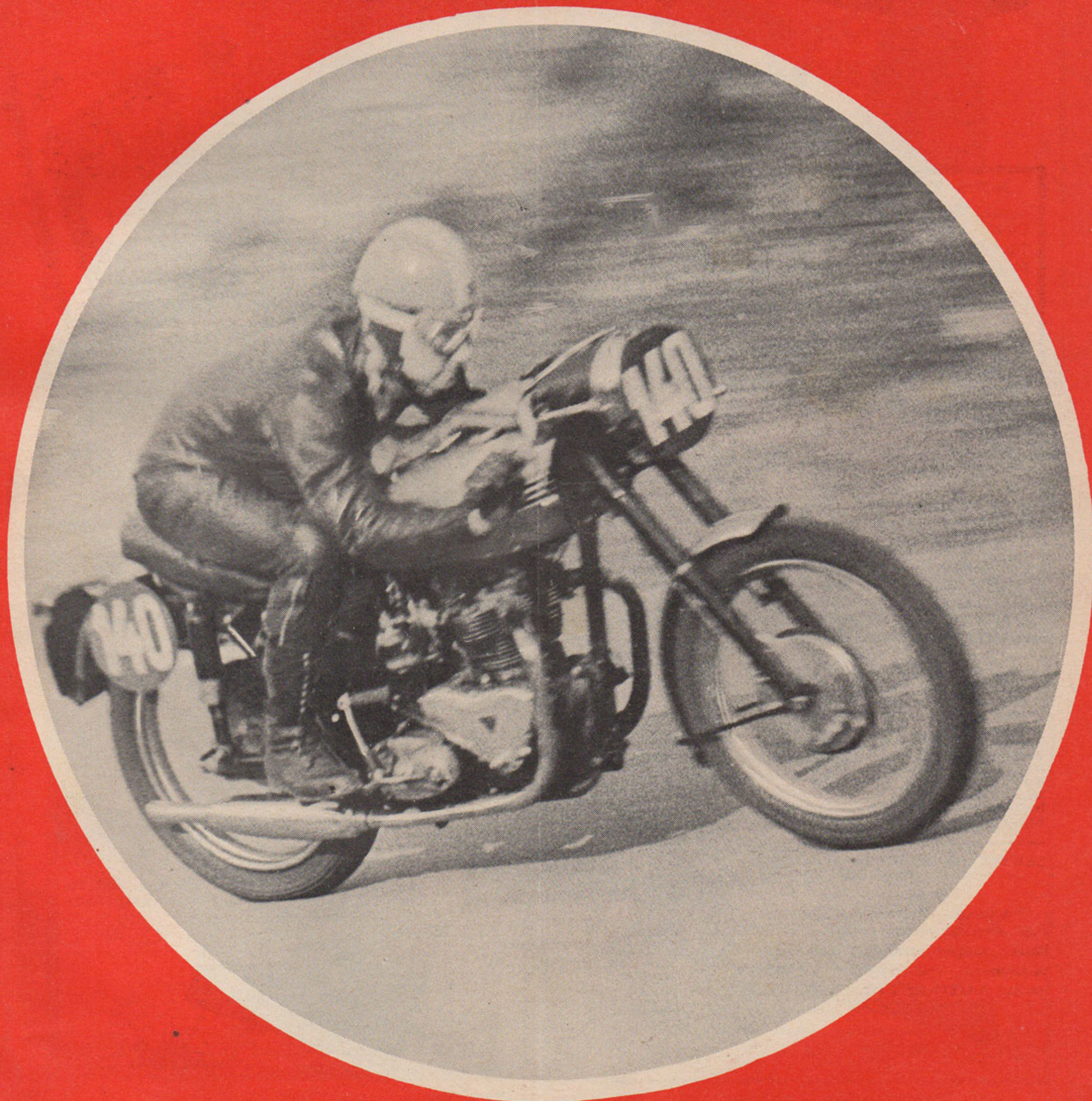


Moto revue

46^e ANNEE. — 15 MARS 1958. — N° 1.382
Tous les Samedis, le Numéro : **50 frs**

ROYAL-ENFIELD
AIRFLOW



Second meilleur temps à Lapize, mais
néanmoins l'homme de la journée : Boeri.

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)



NOUS ÉDITIONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROËN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROËN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

Prix : 410 fr.
(par poste 475)

Prix : 525 fr.
(par poste 590)

Prix : 495 fr.
(par poste 560)



Prix : 485 fr.
(par poste 550)

Prix : 500 fr.
(par poste 565)

Prix : 490 fr.
(par poste 555)

TABLEAUX MURAUX

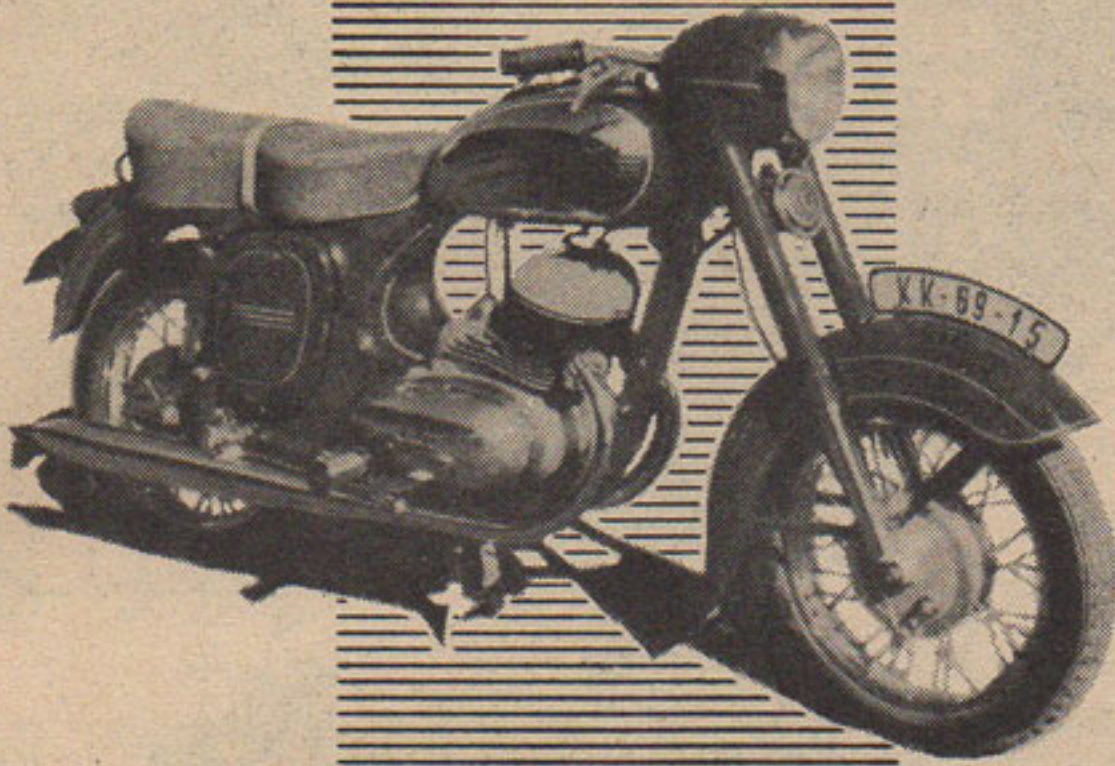
PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350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



*A puissance égale
la plus économique
à l'achat et à l'usage!*



**TENUE de ROUTE
ET SUSPENSION
INCOMPARABLES**

250 cm³ 3 litres aux 100 km. 247.000 frs
350 cm³ une vraie bicylindre
3 litr. 1/4 aux 100 km. 279.500 frs
(départ Paris, plus taxe locale)

CRÉDIT

REPRISES

GARANTIE TOTALE

Agent Général, Ets Jacques POCH, 127, Av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Mai. 61-70

**ACCESSOIRES
POUR**
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS
SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

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

6^e SALON INTERNATIONAL DES PLASTIQUES

24 - 29
AVRIL 1958



OYONNAX
(Ain) France

PREMIÈRE SECTION :

Matériels - Matières Premières - Outillages
Machines - Outils.

DEUXIÈME SECTION :

Tous les objets en toutes Matières Plastiques.

CATALOGUE OFFICIEL envoyé franco, après
la Manifestation, contre :

- 250 francs pour les 2 sections
- 150 francs pour une seule (spécifier)

Règlement selon convenance
(C. C. P. LYON 3429 - 88)

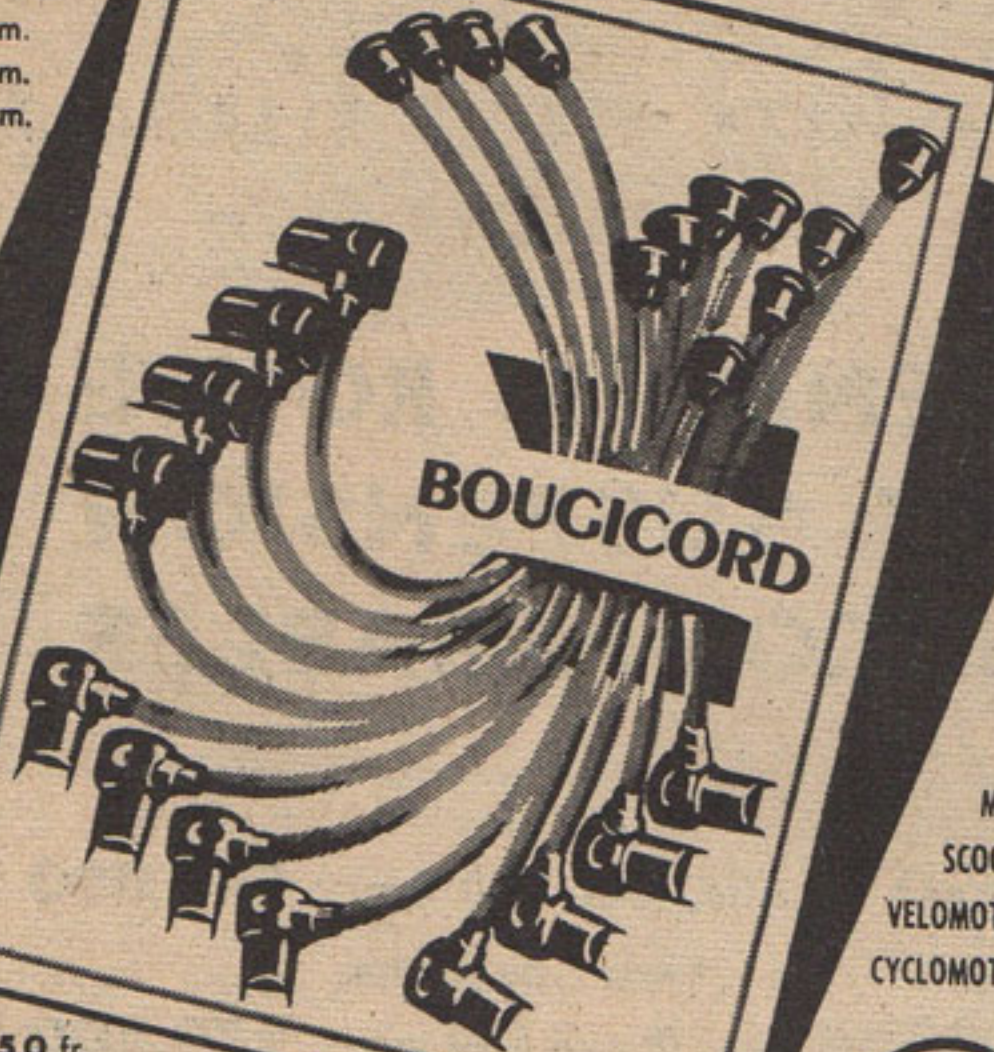
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

Étanchéité
assurée
avec

FAISCEAUX D'ALLUMAGE BOUGICORD

livrés sur
PRÉSENTOIR

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



POUR
MOTOS
SCOOTERS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

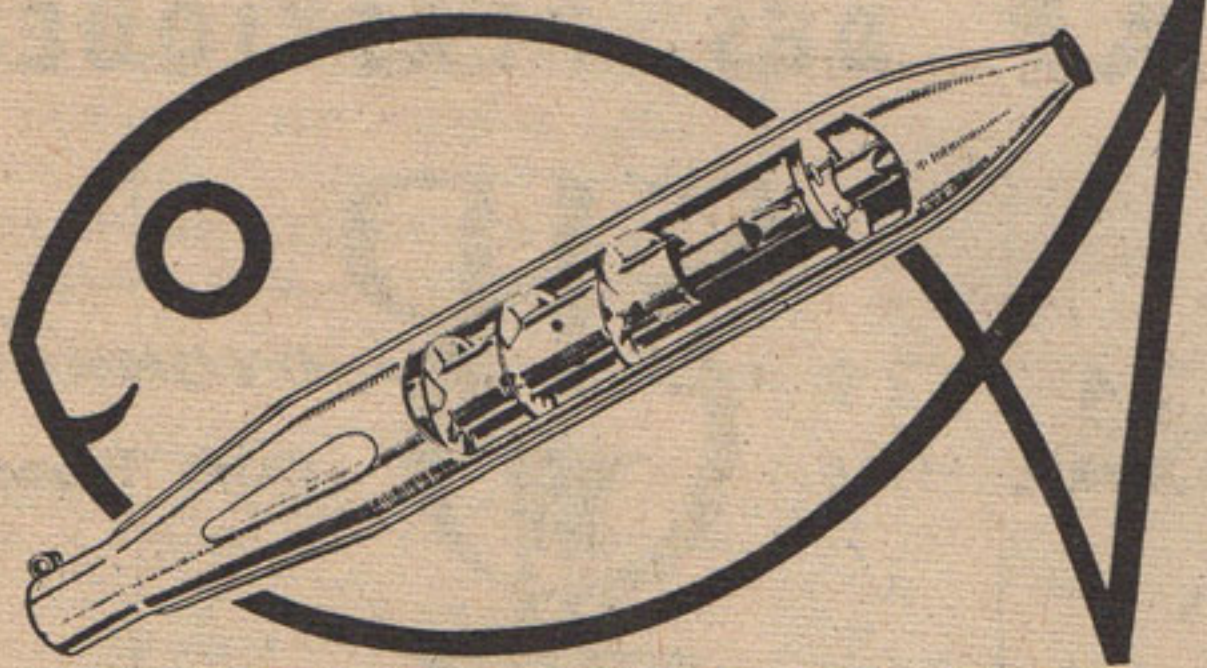
PRIX : 2150 fr.
VENTE EN GROS SEULEMENT

L'ELECTRICFIL

SIÈGE SOCIAL ET BUREAUX - LYON - 59 RUE MOLIERE - TEL. 52-34 43
DÉPÔT À PARIS - 45 BIS RUE POUCHET 117 - TEL. MAR-83 66



SILENCIEUX COMME UN ...



WILMAN

ECONOMIE - PUISSANCE - SILENCE

DEPUIS 30 ANS IMPOSE SA TECHNIQUE
ET REMPORTE LES PREMIERES PLACES
DANS TOUS LES CONCOURS.

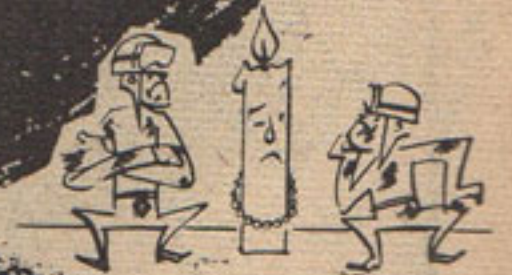
SILENCIEUX POUR AUTO, MOTO, CYCLO, SCOOTER.

Renseignements - 3, rue d'Evreux, Courbevoie (Seine) - Tél. DEF. 19-65



2 TEMPS

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



4 TEMPS

BRET-OIL "COMPÉTITION" est
une huile très onctueuse,
elle garantit une sécurité in-
comparable et augmente la
puissance de votre moteur.



TOUJOURS Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

et LA PREMIÈRE HUILE
COMPOUNDÉE A L'ELEKTRION

BRET-OIL ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)
4-6 rue Jeanne d'Arc - Tél. MIC 48-40

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



le Deux-Roues à l'heure du Marché Commun

La « construction » de l'Europe est à l'ordre du jour et le scepticisme de beaucoup n'y a que faire. Après plusieurs manifestations de coopération économique, dont le pool Charbon-Acier fut la plus remarquable, l'Europe vit aujourd'hui à l'heure du MARCHÉ COMMUN.



Pour le grand public, cela n'est surtout qu'un beau rêve, auquel, dans le fond, on prête assez peu d'attention.

« Encore une belle promesse ». « A quand l'entrée en vigueur effective ? », et les phrases désabusées se succèdent.



Seulement, dans les administrations, dans les sphères industrielles, la chose est prise tout à fait au sérieux, et si le Marché Commun ne fait pas plus parler de lui, c'est qu'il faut bien se souvenir que Paris ne s'est pas fait en un jour.

Alors l'Europe !...



Seulement, nous nous souvenons fort bien des conversations que nous avons eues lors du dernier Salon de Paris avec des industriels et des... importateurs.

Et nous pouvons écrire que dans le domaine du deux-roues, **l'industrie française se prépare à faire face au Marché Commun** en procédant à un regroupement de ses forces, abolissant les actuels éparpillements industriels.

C'est ainsi que les usines se spécialiseront au maximum dans une fabrication, que X. produira exclusivement les bicyclettes, Y. les cyclos, Z. les moteurs à 4 temps, etc...



Mais l'industrie française du deux-roues peut publier un premier bulletin de victoire, à la suite de l'accord qui vient d'être signé entre l'Auto-Union (allemande) et la Manurhin (française).

En effet, **l'usine de Mulhouse est désormais le seul constructeur du scooter D.K.W. Hobby, pour l'ensemble du marché mondial**, alors que Manurhin ne détenait jusqu'ici que la licence de fabrication pour la France et l'Union Française.



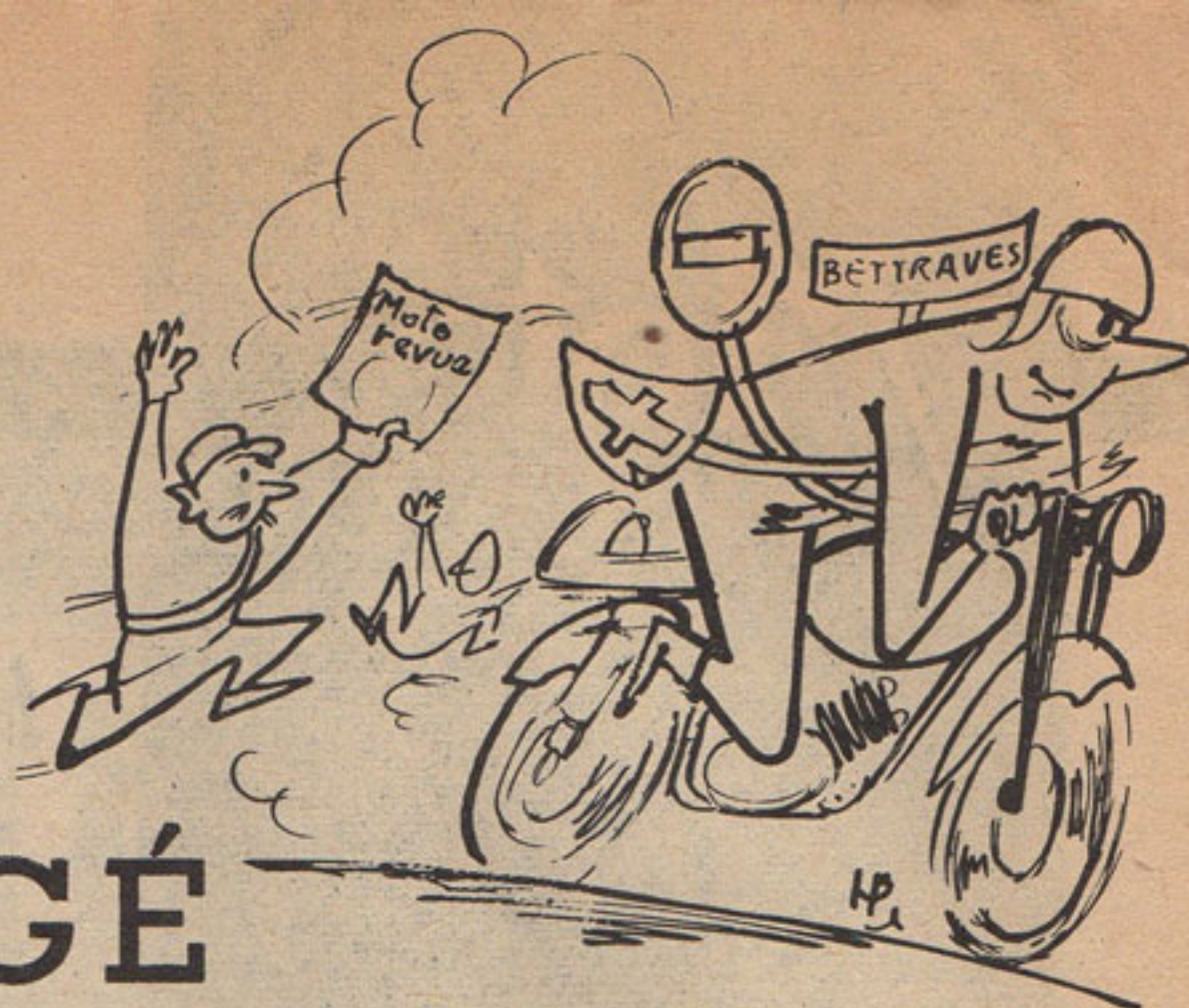
Bien que concentrant ses activités sur d'autres fabrications, la décision d'Auto-Union n'en garde pas moins une grande signification « européenne ».

Un nouveau pont vient d'être jeté par dessus les frontières, et le fait que l'exemple soit donné par l'industrie du deux-roues ne peut que nous être plus agréable encore.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

LE CODE DE LA ROUTE EN ABRÉGÉ

(Suite des N^{os} 1.379 et 1.380)



LES SIGNAUX DE PRESCRIPTIONS ABSOLUES

Acôté des signaux triangulaires, généralement à fond jaune et bordés de rouge, marquant un danger, les signaux de prescriptions absolues, dont la forme est, cette fois, circulaire, méritent encore de retenir toute votre attention, car leur inobservance peut vous faire courir ou faire courir aux autres usagers un risque d'accident, et aboutirait, de toute manière, à vous faire dresser contravention.

★

Parmi les signaux de prescriptions absolues, les signaux d'interdiction (rouges sur leur pourtour) sont les plus nombreux. Nous reproduisons ici les plus essentiels, mentionnant un sens interdit (1); l'interdiction de tourner à gauche (2) ou à droite; l'accès interdit à un type donné de véhicule (3); l'arrêt obligatoire à un poste de douane (4) ou à un barrage de police (5); le stationnement interdit (6); l'interdiction de dépasser (7); l'interdiction de dépasser une certaine vitesse (8), etc...

Naturellement, le signal « stop », reproduit antérieurement, fait également partie des signaux de prescriptions absolues. Enfin, et bien que n'ayant pas ce dernier caractère, le signal de fin de limitation de vitesse (9), bande bleue en diagonale sur fond jaune, n'est pas inutile à connaître, car les examinateurs en demandent souvent la signification aux candidats au permis de conduire.

★

Toujours parmi les signaux de prescriptions absolues, nous rencontrons maintenant les signaux d'obligations: sens obligatoire (10), piste obligatoire pour un type donné de véhicule (11), sens giratoire obligatoire (12), obligations de diverses natures (13). Tous ces signaux sont à fond bleu, le type d'obligation qu'ils comportent étant illustré ou mentionné en blanc.

MAIS IL Y A ENCORE D'AUTRES SIGNAUX

Ceux-ci peuvent traduire une indication de direction (14), une localisation (15). Dans ce dernier cas, le signal que nous reproduisons indique la limite d'agglomération à l'intérieur de laquelle la route à grande circulation perd le bénéfice de la priorité.

Enfin, divers signaux marquent encore un certain nombre de prévisions intéressantes l'usager: parc de stationnement (16), présence et nature d'un chantier (17), etc...

LES SIGNAUX LUMINEUX

Les plus répandus se rencontrent aux intersections et sont alors groupés en 3 couleurs: rouge, jaune, vert, qui s'éclairent successivement. Le rouge marque l'interdiction absolue de passer, parfois tempérée par une flèche verte allumée en même temps et qui indique alors que l'usager peut tourner dans la voie sise immédiatement à droite, ce virage devant toutefois être pris lentement, en respectant la priorité des piétons et sans gêner les véhicules qui circulent transversalement.

Le feu vert indique la voie libre pour les véhicules qui le rencontrent, tandis que le feu jaune annonce que le feu rouge est sur le point de s'allumer. Quand le feu est jaune, il faut donc ralentir, se préparer à stopper en présence du feu rouge.

Nous insistons sur ce point: en présence du feu jaune, accélérer pour franchir l'intersection avant que le feu rouge ne s'allume constitue une faute de conduite que les agents peuvent sanctionner.

Toutefois, il est admis que vous continuez votre chemin — au lieu de vous préparer à stopper dès que vous voyez le feu jaune, si vous vous trouvez si près de l'intersection que vous ne puissiez plus vous arrêter avant celle-ci dans des conditions suffisantes de sécurité.

Mais attention!... cette façon de faire ne peut être qu'exceptionnelle.

FEUX CLIGNOTANTS

Les feux clignotants jaunes indiquent que l'on va traverser un point particulièrement dangereux. On doit, quand on les aperçoit, ralentir sensiblement, faire preuve d'une prudence encore accrue, et s'en tenir strictement aux règles générales de la circulation, en fonction de la route sur laquelle on circule.

Les feux clignotants rouges marquent la rencontre d'un passage à niveau non gardé, d'un aérodrome, et parfois d'un sens interdit (pour lequel le feu rouge peut toutefois être fixe). Dans ce dernier cas, le feu rouge, clignotant ou pas, signifie l'interdiction absolue de passer.

L'ECLAIRAGE DE VOTRE VEHICULE

Dès la chute du jour, votre véhicule doit être éclairé. En ville, vous userez du feu de position (jadis appelé « lan-

terne ») et vous annoncerez votre intention de doubler ou votre arrivée à une intersection en faisant un bref appel en feu de croisement (Code), à moins qu'un règlement municipal ou préfectoral n'interdise l'usage de ce feu de croisement à l'intérieur de la localité.

Sur la route, vous vous servirez de votre feu de route (phare), repassant cependant en feu de croisement chaque fois que vous rencontrerez un véhicule venant en sens inverse. De même, sur la route, et de nuit comme de jour, vous utiliserez le feu de croisement par temps de brouillard. (A moins d'avoir un feu spécial anti-brouillard, auquel cas vous ne laisserez allumé par ailleurs que le seul feu de position.)

Chaque fois que la visibilité est mauvaise ou réduite (brouillard notamment), il est interdit de stationner sans allumer le feu de position ou de stationnement (ce dernier non obligatoire pour les deux-roues), même si l'on se trouve sur une route pourvue d'un éclairage public.

L'éclairage du feu rouge arrière et de la plaque de police doit naturellement aller de pair avec l'éclairage avant de votre machine.

RETENEZ ENCORE CECI

— Vous devez en toutes circonstances rester maître de votre véhicule.

— Sortant d'un immeuble, engagez-vous lentement et prudemment.

— Ralentissez, arrêtez-vous, garez-vous au besoin au passage d'un car de police, d'une voiture de pompiers, de tout véhicule disposant d'un dispositif de signallement réglementaire (sirène), si ce dernier est actionné.

— Serrez à droite pour tourner à droite; gagnez progressivement l'axe de la chaussée si vous vous apprêtez à tourner à gauche; dans tous les cas, signalez votre intention en temps voulu.

— Utilisez les accotements pour stationner. Et ne stationnez jamais sur une route (ou rue) trop près d'une intersection, en haut d'une côte, dans un virage, devant une sortie d'immeuble, un arrêt d'autobus, etc...

— Veillez à ce que votre échappement n'émette pas trop de fumée, ne soit pas trop sonore. En ville, ne chauffez pas votre moteur en procédant à des accélérations répétées au point fixe. Il est interdit, en effet, d'incommoder les autres usagers de la route et les habitants des localités.

— Souvenez-vous que le rétroviseur est obligatoire pour les motocycles (plus de 50 cc), de même que le compteur de vi-

tesse, le catadioptre et l'avertisseur sonore pour l'usage urbain (oui, car l'usage de l'avertisseur reste permis partout *en cas de danger immédiat*). Par contre, le feu « stop » (signal de freinage), les clignotants, les feux de stationnement restent facultatifs pour les deux-roues.
 — Enfin, n'oubliez pas que le transport de passagers n'est possible qu'à l'aide

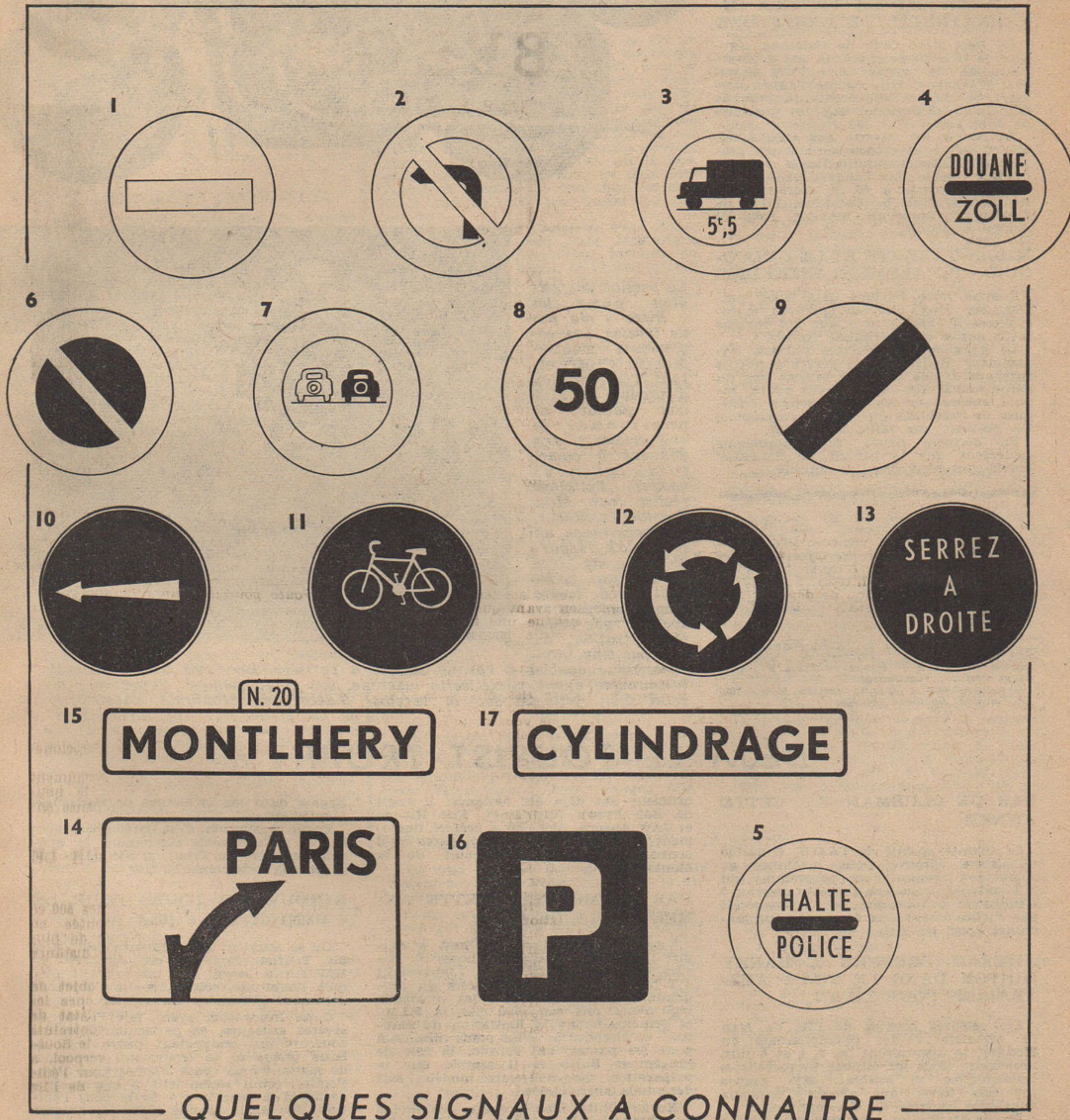
d'un siège approprié. Défense est faite, en particulier, de véhiculer le passager à califourchon sur le réservoir, ou encore *en amazone* sur le siège arrière.

★
 Et, maintenant, si vous ne pouvez encore vous targuer de connaître le Code de la Route dans sa totalité, du moins en avez-vous appris tout ce qui est rigou-

reusement indispensable pour circuler en accord avec l'esprit des textes réglementaires.

Mais en cas de doute de votre part, n'hésitez pas à recourir à un manuel complet, que vous déchiffrez d'autant plus aisément que vous aurez lu tout ce qui précède.

R. C. D.



QUELQUES SIGNAUX A CONNAITRE

AU CALENDRIER

VIII^e CIRCUIT DE VITESSE INTERNATIONALE DE BARCELONE

Le Real Moto Club de Cataluna organise, le 20 avril prochain, la course internationale de vitesse dite VIII^e Grand Prix d'Espagne, qui, comme l'année dernière, se tiendra au Circuit du Parc de Montjuich (Barcelone) sur un parcours de 3,790 kms.

La course est ouverte aux classes 125, 250 et 500 cc, et à tous les coureurs possédant la licence internationale de conducteur valable pour l'année 1958. Adresser les engagements à M. le secrétaire du Real Moto Club de Cataluna, Plaza de Tetuan, 36, Barcelone, Espagne, jusqu'au 7 avril à minuit.

MILAN-TARENTE ET LE « MOTO-GIRO » FINALEMENT INTERDITS

Comme nous l'avions déjà laissé prévoir, les deux célèbres épreuves motocyclistes de grand fond ont été retirées cette année du calendrier italien.

La décision des Pouvoirs Publics, évidemment fondée sur les graves accidents survenus depuis plusieurs saisons lors du déroulement des courses sur route, repose encore sur les conséquences tragiques de l'accident du coureur automobile De Portago, aux Mille Miles 1957.

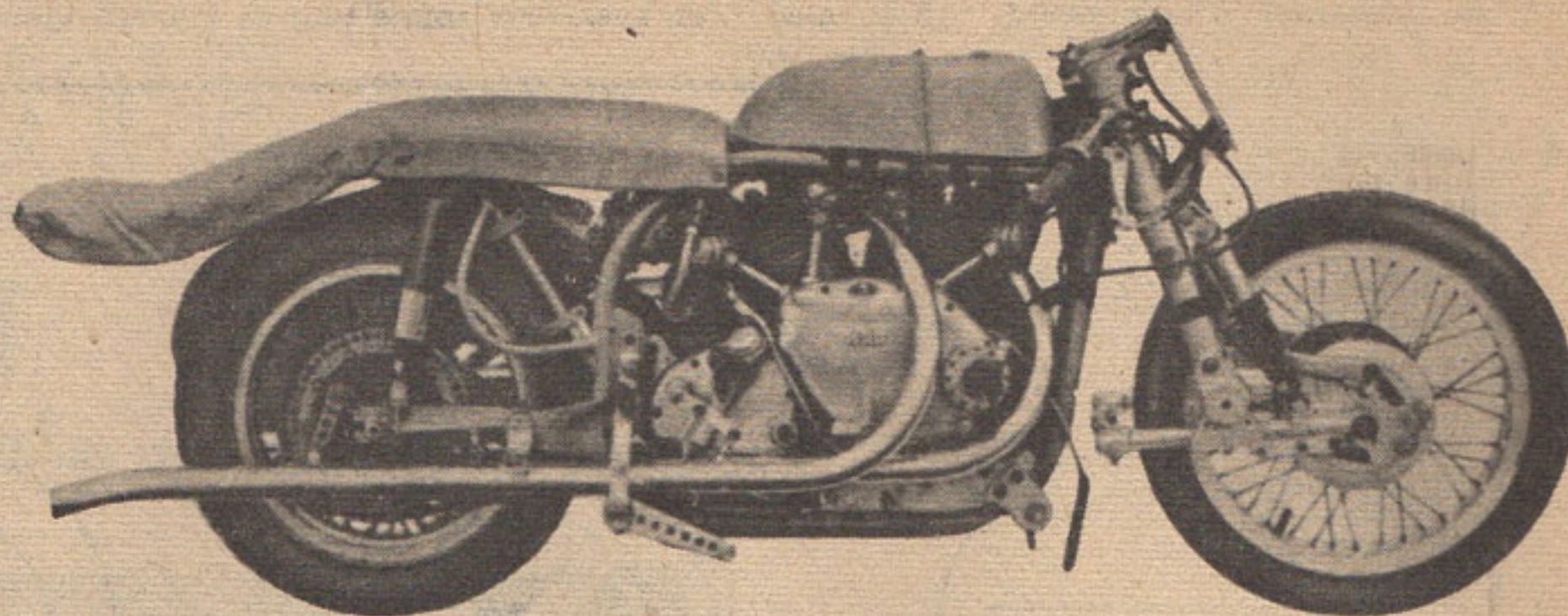
En dernière heure, nous apprenons également que le Circuit de Syracuse, prévu pour le 19 mars, est annulé.

DANS LES CLUBS

C.O. BILLANCOURT. - BUREAU 1958

Président : Veychard A ; vice-président : Pichot R. ; secrétaire : Veychard A. ; secrétaire adjoint : Schok A. ; trésorier : Flaus P ; président sportif : Guntzburger R.

Renseignements : C.O.B., section moto, 102, rue Galliéni, Boulogne (Seine).



La passion des Anglais pour les « Bitza » n'a pas de limites. Les règlements d'outre-Manche permettant l'organisation d'épreuves de 1.000 cmc sidecar, les passionnés de « Spéciales » s'en donnent à cœur-joie. Ici nous voyons l'attelage réalisé par Mike Corston. Le moteur, en l'occurrence un « Black Lightning », est logé dans un cadre Featherbed équipé d'une suspension avant à roue poussée. Fixation du side par cinq attaches; freins doubles à l'avant comme à l'arrière. De l'avis d'un essayeur britannique ayant piloté cette machine, son comportement s'apparente à celui d'un véhicule sur le verglas. Sidecaristes débutants s'abstenir !



DÉJÀ LE TOURIST TROPHY

PAS DE CLUBMAN T.T. CETTE ANNEE

Le Comité sportif de l'A.C.U. a décidé qu'aucune épreuve pour machines de sport ne figurerait au programme du T.T. 1958. L'explication de cette décision ? L'industrie britannique ne s'intéresserait pas suffisamment aux épreuves pour machines sport de série.

AHEARN PREFERE A HARRY HINTON DANS LE TEAM AUSTRALIEN POUR LE T.T.

Les célèbres courses de l'île de Man (« première » des Championnats du Monde), se disputeront les 2, 4 et 6 juin seulement, mais les milieux motocyclistes britanniques se sentent déjà gagnés par une fièvre qui s'étend jusqu'aux lointaines contrées du Commonwealth.

En Australie, les membres de l'équipe

officielle ont déjà été désignés; il s'agit de Bob Brown (capitalne), Eric Hinton et Jack Ahearn, que l'on a préféré finalement à Hinton junior, Harry, parce qu'il connaît davantage le Circuit de la Montagne.

PAS DE MONTESA CETTE ANNEE A L'ILE DE MAN ?

L'usine espagnole se préparait à étudier quelques nouvelles machines de circuit, en vue de participer au Lightweight T.T. et aux principales courses du programme continental. Mais les nouveaux règlements mis sur pied par la F.I.M., et principalement la limitation du carénage et l'imposition d'un poids minimum pour les pilotes, ont refroidi le zèle de l'ingénieur Bulto et il semble que la préparation des nouveaux modèles soit désormais abandonnée.

Xavier Bulto n'en prépare pas moins une nouvelle 175 « Sport » qu'il espère

aligner dans les 24 Heures de Barcelone-Montjuich.

Enfin, la Montesa s'est livrée récemment à une série d'essais concernant la nouvelle machine de Trial, qu'elle pense engager aux prochains I.S.D.T.

RETOUR A 7 TOURS POUR LE « SENIOR T.T. » 1958

On se souvient que l'épreuve des 500 cc du Tourist Trophy s'est disputée en 1957 sur 8 tours, soit un tour de plus qu'à l'habitude, soit encore une distance dépassant largement les 400 km.

Cette innovation ayant fait l'objet de sévères critiques, en particulier chez les coureurs qui craignaient pour l'état de leurs pneus et se trouvaient contraints de ravitailler en cours d'épreuve, le Sous-Comité, réuni récemment à Liverpool, a décidé d'en revenir à 7 tours pour l'édition 1958 de la grande classique de l'île de Man.

PROPOS DE SAISON

L'OPINION DE WALTER ZELLER

Interrogé par des journalistes italiens, l'ex-officiel BMW a déclaré que la marque de Munich a longuement hésité avant de choisir entre... Surtees et Duke pour piloter la flat-twin d'usine.

Si c'est finalement Geoff Duke qui fut désigné, Walter Zeller n'en estime pas moins que le célèbre pilote britannique est trop léger pour représenter le conducteur idéal de la « Rennsport »... Patience, le début de la saison viendra bientôt confirmer ou infirmer cette opinion.

AUX DERNIERES NOUVELLES

Keith Campbell, Champion du Monde en 350, lassé par la situation imprécise où le laisse le retrait de sa marque — la Guzzi — aurait purement et simplement décidé de passer l'année chez lui, en Australie !

SPECIALE « MAISON » POUR SANDFORD

L'ex-officiel Mondial, ne pouvant se retourner vers une autre marque puisque son contrat court encore (bien que l'usine italienne ait renoncé à s'aligner dans la saison 1958), a décidé de piloter à titre privé une machine de réalisation artisanale, basée pourtant sur un moteur « Mondial ».

PAUL BLANC S'ABSTIENT CETTE ANNEE

Le toulousain, qui s'était fait remarquer l'an dernier notamment à Cadours, a vendu tout son matériel — Norton 500 et 350 venant de Gauch — à Burgraff (André évidemment).

Non pas qu'il ait renoncé aux circuits, bien au contraire car il lui en coûte beaucoup de rester à l'écart cette saison. Mais Blanc a pris une affaire, une Station-Service exactement, à Montrejeau, au pied des Pyrénées, et il ne lui est pas possible pour le présent de s'absenter chaque dimanche pour courir.

LA MZ EST PARTIE PRENANTE!

Comprenant que l'abstention de la Mondial dans les classic-events augmentait ses chances de succès, l'usine d'Allemagne Orientale a décidé de disputer les Championnats du Monde — 125 et 250 cc — avec une forte équipe officielle. Bien sûr, il ya aura tout de même une marque italienne redoutable, la MV. Mais les 2 temps d'usine de la MZ étaient déjà très « vites » en 1957 !...

LA 175 FRANÇAISE DE TRIAL PREPAREE PAR CHARRIER EST UNE TERROT

Une coquille s'est glissée dans notre compte rendu du Trial de Clamart (« M.-R. » 1.380, page 221), nous faisant écrire bien involontairement : « ...La 175 Peugeot que monte Charrier pour Skinner. »

Nous avons assez parlé, par ailleurs, de cette machine pour que nos lecteurs aient compris qu'il ne pouvait s'agir que de la TERROT réalisée à partir du modèle « Tournoi » de la maison dijonnaise, auprès de laquelle nous nous excusons de ce fâcheux lapsus.

SKINNER GAGNE DEVANT BOHEC A MAISSE

La première réunion de trial organisée par l'Omnisport Maissois, a été un succès, et le vainqueur, David Skinner, s'est déclaré assez satisfait de la façon dont le parcours avait été tracé.

Peu de passages boueux dans cette épreuve, mais du rocher, du sable en assez grande abondance pour rendre suffisamment difficiles la plupart des zones observées, dont certaines ne pouvaient être franchies sans pénalisation, même par les meilleurs.

Skinner, n'ayant pas trouvé la 175 cc Terrot suffisamment au point, confiait à nouveau ses chances à sa Dot, dont le moteur est un Villiers « standard » vieux de huit ans. Ceci n'empêcha nullement le Britannique de prendre, une fois de plus, le dessus sur ses rivaux français, qu'il domine indiscutablement d'une bonne classe, tant sur le plan du pilotage que sur le plan du matériel, car la Dot, pour ancienne qu'elle soit, est plus parfaitement adaptée au trial que les modèles français vus cette saison sur nos parcours.

A 15 points de l'Anglais, c'est Bohec qui prend la seconde place. Magnifique résultat pour le Nemourien, inconnu du grand public au début de l'hiver, et qui s'est, en quelques mois, hissé au niveau des meilleurs spécialistes français. Nous tenons en lui une sûre valeur pour les années à venir.

Delauné prit le départ — pour la première fois — avec la 350 twin Motobécane. Il lui fallut évidemment quelques kilomètres pour se la mettre en main, ce qui lui fit naturellement récolter un certain nombre de points... de là, une cin-

quième place à l'arrivée. Mais retenons que la machine promet : très maniable, extrêmement souple côté moteur, elle a permis, sur la fin de l'épreuve — dans le non-stop n° 2 — des passages sans aucune faute là où Skinner lui-même était contraint de mettre le pied à terre. Ajoutons encore, pour mieux expliquer la cinquième place de Delauné, que sa chaîne s'est allongée en fin d'épreuve et a fini par sauter. Mais notre meilleur trialman semble tenir avec la 350 twin de Pantin, une machine très prometteuse pour l'avenir.

Chez les touristes, l'épreuve fut marquée par un accident malheureux, survenu à Marchand qui se brisa une clavicule. De ce fait, Marchand ne pourra prendre le départ du Lamborelle, et c'est bien dommage, car il compte parmi nos bons éléments.

Jacquemoud remporta la victoire dans cette catégorie, justifiant ainsi ses précédents succès.

RESULTATS TECHNIQUES

Touristes : 1. Jacquemoud (Motoconfort), 19 points ; 2. Dabat (Motobécane), 25 pts ; 3. BouSSION (Motobécane), 25 pts ; 4. Thomas (Motobécane), 28 pts ; 5. Marchand (Motobécane), 28 pts, etc...

« Experts » : 1. Skinner (Dot), 43 pts ; 2. Bohec (Motobécane), 58 pts ; 3. Letang (James), 65 pts ; 4. Charpentier (James), 71 pts ; 5. Delauné (Motobécane), 72 pts ; 6. Saint-Marc (Mazoyer), 72 pts ; 7. Meznarie (B.S.A.), 81 pts ; 8. Brognard (Motobécane), 84 pts ; 9. Rademacher (Motobécane), 101 pts ; 10. Ducrocq (Motobécane), etc...

COLIN ET PIRON CHAMPIONS DE BELGIQUE

Dès l'avant-dernière épreuve, Alex Colin, vainqueur à Namur, s'était virtuellement acquis le titre, triomphant ce jour-là de Decoster, Busine, Derone, Decat, Raemdonck, etc...

Aussi la dernière manche, à Braine-le-Château, n'était-elle pour lui que d'une importance moins grande et la troisième place qu'il y prit derrière Lucien Decoster et Busine ne vint point modifier le score final du Championnat de Belgique « experts » grosses cylindrées, qui s'établit comme suit pour 1957-58 : 1. Colin Alex (NSU), 144 pts (champion de Belgique) ; 2. Decoster Lucien (Sarolea), 134 ; 3. Decat Joseph (Triumph), 130 ; 4. Milhous André (BSA), 121 ; 5. Busine Jean-Claude (Ariel), 112 pts.

★

Par contre, dans la catégorie « experts » petites cylindres, l'issue de la lutte demeurerait incertaine après Namur, où Graindorge remportait la victoire devant Vanderbecken, July, Georges, Ster-

kendries, etc..., tandis que le leader provisoire de la catégorie, Piron, était contraint à l'abandon.

Aussi la course de Braine-le-Château pouvait-elle permettre à Graindorge d'enlever le titre, à condition toutefois de remporter la victoire dans cette dernière manche.

Disons tout de suite que ce ne fut pas le cas : Piron, au contraire, prenait le dessus dans cette ultime confrontation et s'assurait dès lors le titre de la catégorie. Le second, à Braine-le-Château, était le crossman Vanderbecken, précédant lui-même Graindorge, Verhulst, Sterkendries, etc...

Et voici comment se termine le Championnat de Belgique des Experts, petites cylindrées, disputé jusqu'à la dernière minute : 1. Piron André (Socovel), 147 pts (champion de Belgique) ; 2. Graindorge Alex (FN), 139 ; 3. Vanderbecken Roger (James), 117 ; 4. Verhulst Pierre (FN), 112 ; 5. Sterkendries (FN), 108 pts.

PREMIER TRIAL NOGENTAIS : 16 MARS

Le trial organisé par le Moto-Club de Nogent-sur-Seine (Aube) aura lieu le dimanche 16 mars prochain.

Cette réunion promet d'être intéressante par le fait du nombre des engagés et de la longueur du parcours (32 kilomètres par tour). Le circuit comprendra deux tiers de tout-terrain et un tiers de bonnes routes, où les concurrents rencontreront 11 passages non-stop par tour.

Le premier départ sera donné à 13 heures de Nogent à la catégorie touriste la première, suivie du groupe armée-police, les experts venant en dernier.

Les difficultés proposées aux concurrents sont de tous ordres : à la Motte-Tilly, carrières de pierres ; à Courceroy, passage d'une petite rivière sous un pont avec remontée sur la berge, passage d'une

sablère ; à Melz-sur-Seine, carrière de craie et chemins muletiers, traversée de la forêt de Sourduin ; au Plessis-Mérot, passage de petits marais ; au Port-Saint-Nicolas, chemins boueux.

Le circuit est limitrophe de l'Aube et de la Seine-et-Marne.

Le groupe touriste et militaire-police fera un tour.

Le groupe expert accomplira, de son côté, deux tours du circuit.

De nombreux prix en nature et challenges viendront récompenser les concurrents.

Pour tous renseignements concernant cette épreuve, s'adresser au président du M.C. Nogent, M. R. Letang, 2, rue de l'Étape-au-Vin, à Nogent-sur-Seine (Aube), téléphone 202.

ACTUALITES

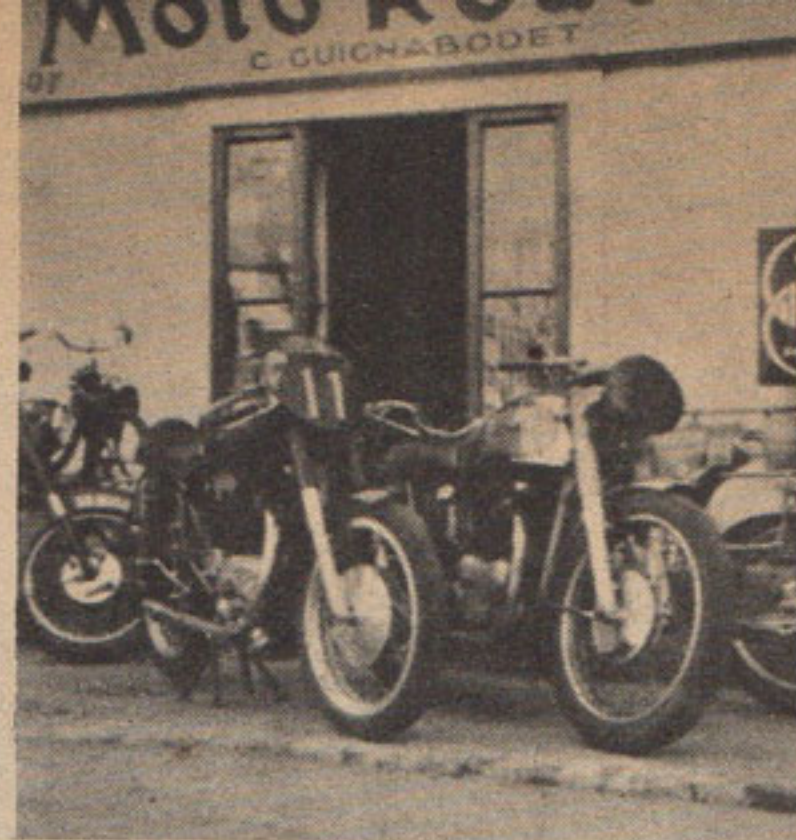
RESULTATS DE LA RAFFINERIE CALTEX D'AMBES POUR L'ANNEE 1957

**L'OR
NOIR**

La Raffinerie Caltex d'Ambès qui avait reçu pendant l'année 1956	1.077.200
et qui avait traité pendant cette même période....	1.089.640
a reçu pendant l'année 1957	1.016.592
et a traité	990.893

La production de Produits Finis pour 1957, se décompose comme suit :

	(T. de brut)
	(en T.)
— Essence auto et Supercarburant	225.901
— Gaz résiduaire, Butane, Propane	8.721
— Pétrole lampant et carburacteur	34.578
— Gas oil	86.105
— Fuel domestique	84.191
— Diesel marine	2.776
— Fuel léger	70.508
— Fuel marine	24.099
— Fuel lourd	366.276
Total	903.155



Gilbert Guignabodet vient d'ouvrir un magasin à Toulon. Guignabodet, dont on se rappelle la magnifique performance au Bol d'Or en compagnie d'Agache sur une Liberia Ydral, s'occupe évidemment de la réparation et de la mise au point des moteurs de cette marque, dont il est spécialiste. En outre, il s'occupe également des machines italiennes et particulièrement de Gilera dont le modèle Saturno vient de lui permettre de remporter l'édition 1958 de la Côte Lapize.

DANS LES MARQUES

LES FLAT-TWINS BMW ET LEUR NOUVELLE BOITE DE VITESSES

A la suite de notre information concernant les boîtes « resserrées » des BMW bicylindres, nous avons reçu la précision suivante, confirmée par les agents généraux de la marque munichoise en France (M. Latscha) et en Algérie (Marcel Durallès) :

Désormais toutes ces 500 et 600 cm³ seront livrées avec la boîte appelée « sport », de rapports internes 1,54, 1,94, 2,736 et 4,186 à 1.

GILLET-HERSTAL CHANGE DE REPRESENTANT EN FRANCE

Les anciens établissements J. et H. Gerkinet, à Jeumont (Nord) ont remis à M. Sadot, 59, rue de la Prévoyance, à Vincennes (Seine), téléphone Daumesnil 46-91, métro Saint-Mandé-Tourelle, le soin de continuer la diffusion de la marque Gillet-Herstal.

M. Sadot dispose de ce fait du stock de motos Gillet-Herstal actuellement en France et des pièces de rechange (toujours strictement d'origine Gillet), dont il assurera la distribution auprès des clients qui auront maintenu leur confiance à la marque belge.

LE SALON DE PARIS AURA LIEU EN OCTOBRE

On se souvient que, lors de la dernière réunion du B.P.I.C.M., le 2 décembre 1957 à Milan, aucune décision ferme n'avait été prise en ce qui concernait le Salon 1958 du Cycle et du Motocycle.

Heureusement, et en dépit des circonstances difficiles que traverse actuellement l'industrie du deux roues motorisé, la Chambre Syndicale du Motocycle vient de se prononcer pour l'affirmative. Ainsi, notre Salon aura lieu à la Porte de Versailles, en octobre, comme à l'habitude.

AU FEU!

CHAUDE ALERTE CHEZ DYNAMIC-SPORT !...

Vendredi soir, les sirènes de 5 voitures des Pompiers de Paris se faisaient entendre dans le 2^e arrondissement. Et, si de la salle de rédaction de « Moto-Revue », nous entendions les classiques « pinpon », nous étions dans l'ignorance que la victime à secourir n'était autre que Dynamic-Sport.

En effet, le feu ravageait les toutes neuves installations de la rue Montmartre, et, si après coup l'on peut dire qu'il y eut plus de peur que de mal (puisque le sinistre a été circonscrit au sous-sol), il ne faut cependant pas minimiser les dégâts qui s'élevèrent à plusieurs millions !...

Mais, en l'occurrence, Dynamic-Sport a justifié pleinement son appellation, car, dès lundi, MM. Verly père et fils affichaient le plus bel entrain.

Ne venaient-ils pas, quarante-huit heures après le passage des pompiers et alors que les débris calcinés jonchaient encore la chaussée, de « redémarrer » leur affaire. Les ventes s'effectuaient normalement, les réparations aussi, la cabine de peinture était de nouveau prête, et si ce n'est une installation électrique de fortune et les murs noircis, nul ne pouvait songer que, deux jours avant, l'établissement n'était qu'une fournaise. D'ailleurs, à l'heure où paraîtront ces lignes, il n'est pas impossible que la dernière couche de peinture soit déjà sèche !...

ÉPHÉMÉRIDE...

LE PREMIER CONGRES DES INGENIEURS DE NORMALISATION D'ENTREPRISE LES 5, 6 ET 7 MAI 1958

L'AFNOR organise les 5, 6 et 7 mai 1958, au Centre Marcelin-Berthelot, 28 bis, rue Saint-Dominique, Paris-7^e, un 1^{er} Congrès des Ingénieurs de Normalisation d'Entreprise.

L'idée même de ce Congrès correspond à une intéressante évolution de la normalisation dans notre pays.

Cessant de n'être qu'une technique d'étude réservée à des organisations nationales ou professionnelles, la normalisation est en effet devenue une technique industrielle à l'échelle même des entreprises. Elle apparaît à de nombreux industriels comme indispensable à toute rationalisation interne et ils lui découvrent chaque jour des applications utiles dans toutes les phases de la production et de la vente.

Les perspectives nouvelles ouvertes par la mise en œuvre progressive de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et du Marché Commun, donnent d'ailleurs aux problèmes d'abaissement des prix de revient, d'élévation de la qualité et d'organisation des marchés, un regain d'intérêt et d'actualité.

Toute personne intéressée par ce Congrès peut, dès à présent, prendre contact avec l'AFNOR (Association Française de Normalisation), 23, rue N.-D.-des-Victoires, Paris (2^e).

LES ORGANISMES DE PREVENTION ROUTIERE SE SONT REUNIS A LUXEMBOURG

A l'invitation de M. Bodson, ministre des Transports du Grand-Duché, la Commission de Liaison des Associations et Organismes de Prévention Routière s'est réunie à Luxembourg les 12 et 13 février 1958.

Étaient représentés les Associations et Organismes d'Allemagne, Autriche, Belgique, France, Luxembourg et Pays-Bas. Il a été décidé de confier la présidence de la session actuelle à M. Gallienne (France) et d'adopter l'ordre alphabétique pour la désignation des pays qui organiseront, chaque année, les sessions ultérieures.

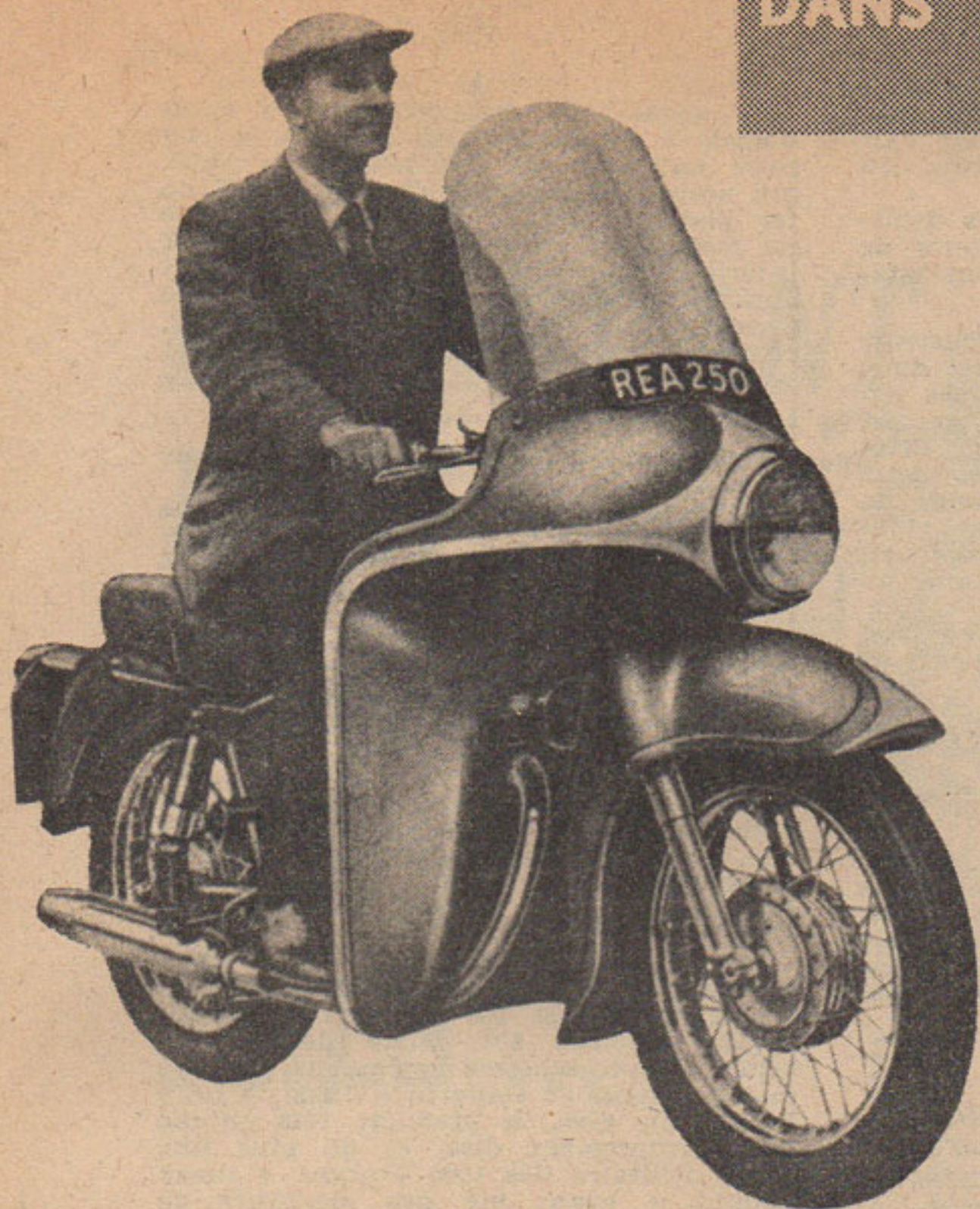
La Belgique organisera la prochaine session, et M. Hondermarcq, président du Comité Directeur de l'Association Belge de Prévention Routière « Via Secura », devient président de la Commission de Liaison pour 1958.

La Commission de Liaison a fixé le programme de la Journée Internationale de la Sécurité Routière (17 mai) et de la Semaine Internationale de l'Éclairage (22-28 octobre). Elle a désigné le président Gallienne pour la représenter à Genève au cours de la prochaine session du Groupe de Travail de la Prévention des Accidents de la Commission Economique pour l'Europe. Elle charge le président en exercice d'étudier, avec l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile (O.T.A.), sa collaboration au Congrès de Copenhague sur la Sécurité Routière en septembre 1958.

DANS LE CADRE DE LA RECHERCHE
DE LA PROTECTION...

EN
DEFENSE
DU
CARENAGE

...DE SERIE, UNE
MARQUE ANGLAISE
ADOPTÉ LE
CARÉNAGE :
LA 250 cc.
ROYAL - ENFIELD
" AIRFLOW "



DANS le cadre des articles consacrés à notre rubrique « En défense du carénage » nous avons présenté quelques réalisations britanniques dans ce domaine (« M.-R. » 1.372). Il s'agissait là de carénages fabriqués par des firmes spécialisées ou par des artisans, adaptables sur la plupart des machines de la production courante. En outre, ces carénages étaient prévus pour des machines d'au moins 350 cc car chacun le sait, l'Angleterre est le bastion de la grosse cylindrée.

★

La réalisation que nous vous présentons aujourd'hui est donc intéressante car elle équipe une moto de 250 cc utilitaire de grande série. En outre, il s'agit d'une machine carénée directement par le constructeur et non plus d'un carénage adaptable. Telle se présente la nouvelle 250 Royal-Enfield « Airflow ».

Cette réalisation — très éloignée des carénages complets enveloppant la roue avant comme l'Avon, le Fischer ou le R. Leconte — s'apparente plutôt au carénage Heinrich (voir « M.-R. » 1.375). On peut considérer le carénage de la nouvelle Royal-Enfield comme un carénage Heinrich réalisé d'une seule pièce.

★

Bien que réalisé par Royal-Enfield soi-même et monté par cette marque sur sa 250, le carénage de la « Airflow » demeure encore un carénage « ajouté » sur une machine classique existante, tout comme le sont les autres réalisations signalées.

La recherche d'une protection encore plus complète contre les intempéries, ainsi qu'une généralisation du carénage, conduiront les constructeurs à repenser le problème inhérent à la construction des motocyclettes et à adopter le carénage non pas comme un accessoire ajouté mais comme un élément constructif de la machine.

★

Il est curieux de constater que c'est

en Angleterre, pays traditionnaliste par excellence, que la moto carénée de série a été réalisée en premier lieu.

Il faut sans doute voir là une des conséquences du climat qui règne outre-Manche et qui fait que les pilotes anglais ont toujours recherché la protection la plus complète possible en adaptant sur leurs machines pare-brise et pare-jambes aux lignes inattendues et aux dimensions « hénarques » (le « confort » britannique avant tout...)

Par rapport à ces réalisations, la « Crusader Airflow » se présente comme un ensemble homogène, bien proportionné, d'une esthétique agréable.

★

L'élément de base, en l'occurrence la machine, est la 250 cc « Crusader » bien connue, que nous avons essayée l'année dernière (« M.-R. » 1.343).

Cette machine a été quelque peu améliorée, la finition est plus luxueuse. Avec un taux de compression de 8 à 1 (7,3 sur le précédent modèle) et quelques retouches, la version 1958 développe 14 CV à 5.750 t/m (13 CV à 5.800 t/m précédemment).

LA RÉALISATION DU CARÉNAGE " AIRFLOW "

Mais la partie la plus intéressante est sans contredit le carénage et c'est cet élément de la machine que nous allons examiner en détail.

L'ensemble est réalisé en matière plastique; il est inutile d'énumérer à nouveau les avantages que procure l'utilisation de ce matériau. Citons cependant : Légèreté, solidité, matériau acoustiquement « mort », facilité de réparation en cas d'éraflures ou de déchirures, possibilité de colorer le plastique dans la masse, pour ne considérer que les facteurs importants.

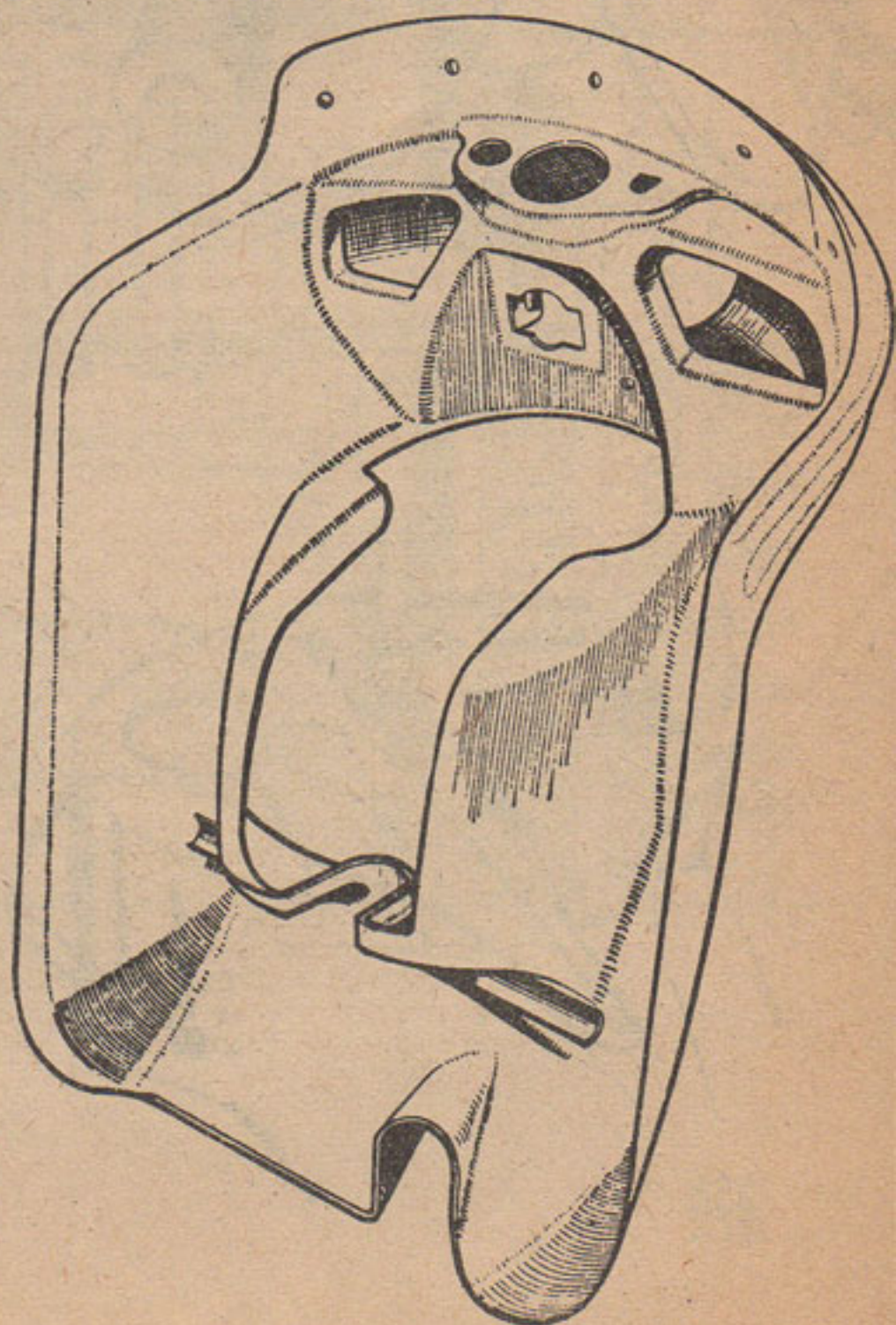
Le carénage se rapproche sensiblement au point de vue esthétique, du style « pingouin » qui connut une grande vogue sur les machines de compétition de la période 1953-54.

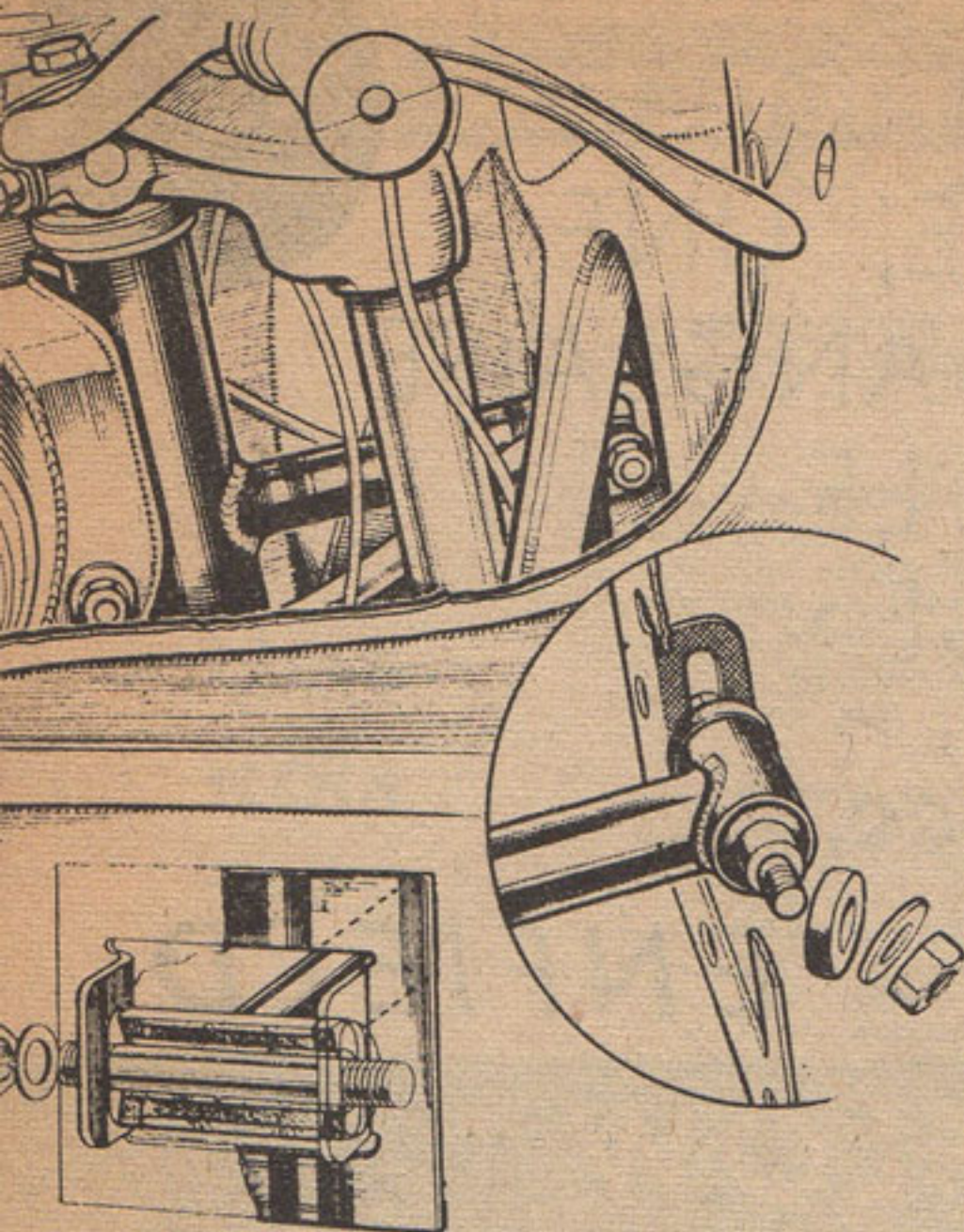
REALISATION EN DEUX PARTIES COLLEES

Réalisé en deux parties, ce carénage comprend :

— Le moulage extérieur constitué par le « nez » central et les prolongements latéraux qui font office de pare-jambes. Ce moulage comporte un orifice dans le « nez » prévu pour recevoir le phare. Cet emplacement est souligné par un

Le carénage tel qu'il se présente après collage du moulage intérieur. Notez l'évident pratiqué dans la partie inférieure pour permettre le passage du tube d'échappement. Les différentes ouvertures sont venues de « fonderie ».





motif décoratif en relief. Les flancs intérieurs des panneaux latéraux sont galbés et forment un tunnel qui dirige l'air de refroidissement sur les ailettes du groupe cylindre-culasse.

En outre, ces flancs portent des demi-colliers métalliques noyés en cours de fabrication et servant à la fixation latérale du carénage sur la machine.

— Le moulage intérieur qui constitue le tableau de bord et qui porte deux pattes de fixation frontale noyées en cours de fabrication. Ce moulage est ensuite « collé » avec le moulage extérieur. L'espace existant entre ces deux moulages à la hauteur de la colonne de direction est utilisé comme un vide-poches auquel on a accès par deux orifices latéraux percés dans le flanc du tableau de bord.

Enfin, un pare-brise en Perspex fixé par cinq vis complète l'équipement de ce carénage.

UNE PARTIE CYCLE AMENAGEE

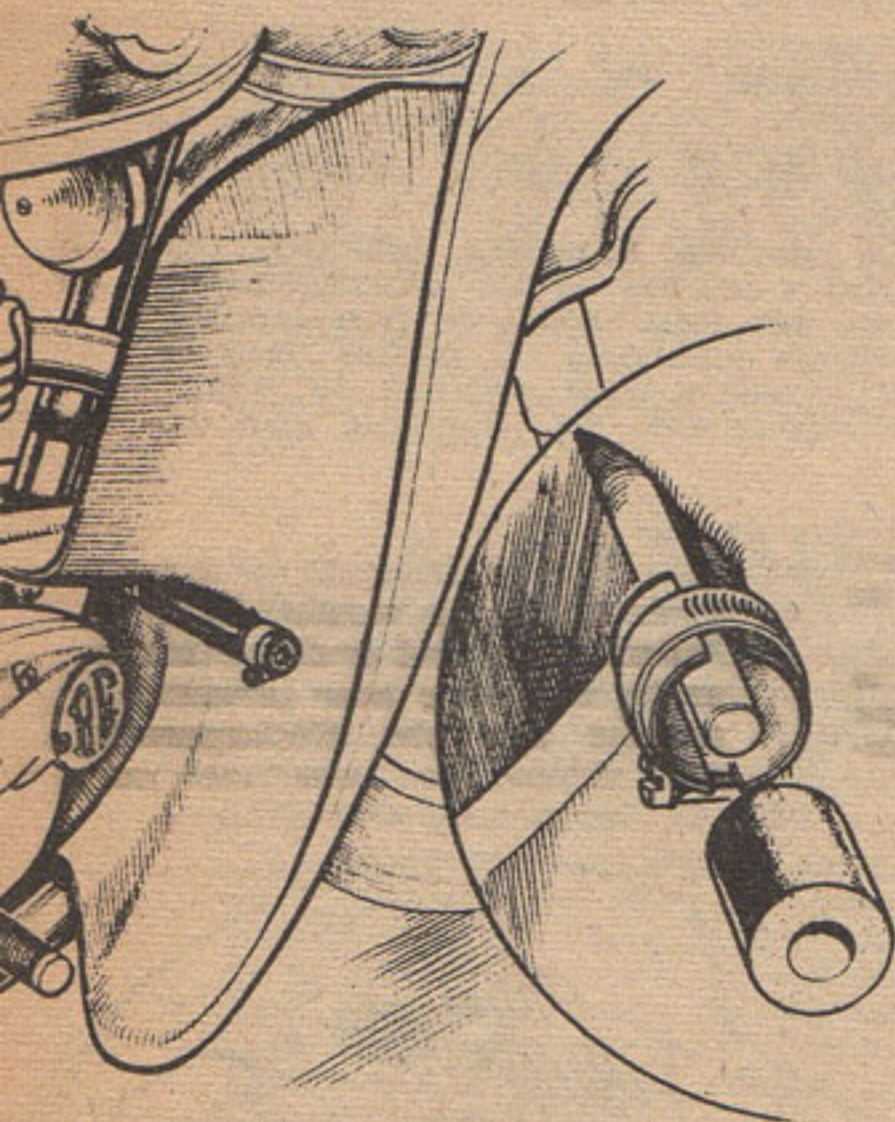
La partie cycle de la machine a évidemment été aménagée pour recevoir ce carénage.

— La colonne de direction porte un tube soudé dans l'axe longitudinal de la machine. Perpendiculairement à ce tube, nous trouvons une bague soudée comprenant un silentbloc. La fixation est assurée par un axe qui bloque les pattes

A gauche en haut : Vue détaillée de la fixation frontale du carénage. Les boutonnières pratiquées dans les pattes frontales permettent une certaine latitude dans le positionnement du carénage.

Ci-contre : Le collier « Jubilee » qui serre les demi-colliers sur le tube latéral au moyen d'un silentbloc.

En bas : Vue éclatée du garde-boue fixé par le V en fer plat qui porte sur le T inférieur de direction. Un axe fileté passant dans la colonne de direction donne un surcroît de rigidité.



du carénage de part et d'autre de ce silentbloc. Les pattes du carénage comportent des lumières permettant une certaine latitude de positionnement.

— Le tube avant du cadre porte un tube transversal soudé à la hauteur de la plaque de fixation avant du moteur.

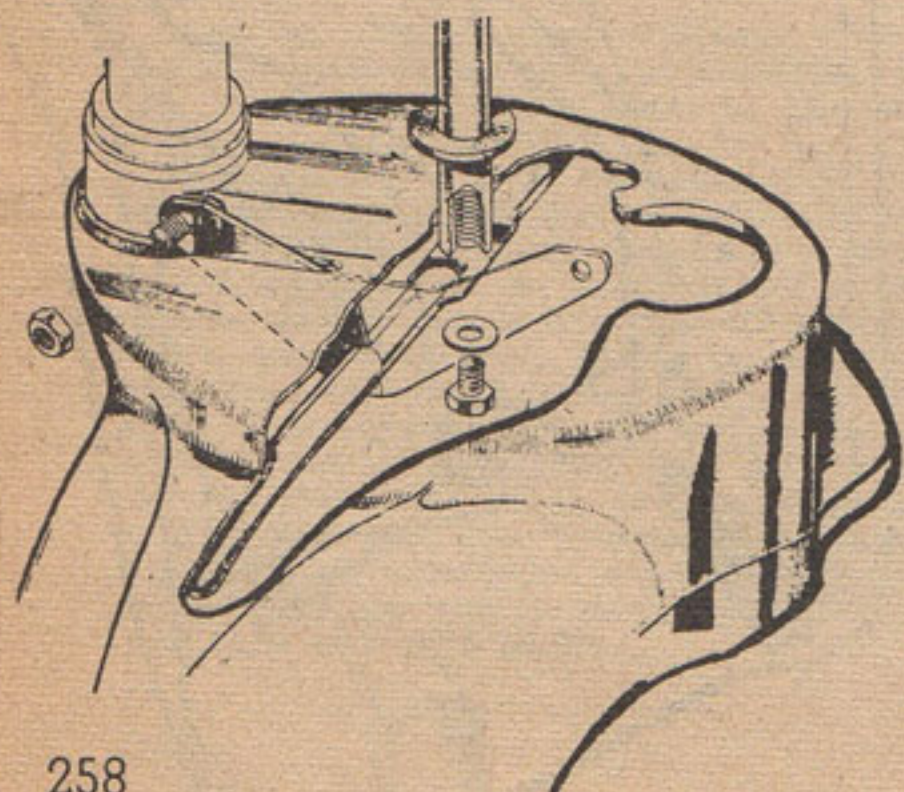
Les demi-colliers solidaires des flancs du carénage sont complétés par des demi-colliers mobiles et le tout est fixé sur le tube transversal au moyen de colliers « Jubilee » avec interposition de silentblocs.

La fixation du carénage est donc réalisée en trois points. L'utilisation de silentblocs a l'avantage de permettre un montage souple qui élimine en grande partie les vibrations toujours possibles.

UN GARDE-BOUE EN MATIERE PLASTIQUE

Outre le carénage, une autre modification importante sur la « Crusader Airflow » consiste dans le remplacement du garde-boue classique par un garde-boue en matière plastique. Ce garde-boue monobloc, très enveloppant, maintenant suspendu, est dessiné de telle sorte qu'il forme fourreau de fourche et permet ainsi la suppression des fourreaux classiques. La netteté d'aspect n'en est que meilleure, ce qui rend parallèlement le nettoyage facile car il n'y a plus de recoins.

Comme le carénage, ce garde-boue est orné d'un motif décoratif en relief qui, en même temps, forme crosse de raidissement, ce qui confère une grande rigidité à l'ensemble.



★
Ce garde-boue comporte une « épine dorsale » constituée par un tube d'acier noyé en cours de fabrication. Ce tube, qui accroît la rigidité, comporte un V en fer plat qui sert à fixer le garde-boue au moyen des boulons de blocage du T inférieur de direction. Une troisième fixation, constituée par un tube fileté passant dans la colonne de direction, complète l'assemblage du garde-boue sur la fourche.

L'EQUIPEMENT DE BORD.

Enumérons brièvement l'équipement de ce carénage.

Nous avons dit que le phare Lucas était monté dans le « nez » du carénage. Il est fixé sur un plateau spécial comportant trois vis à filetage long maintenues dans leur position de blocage par des ressorts concentriques à ces vis. Ce montage permet de régler le phare dans un plan horizontal et vertical.

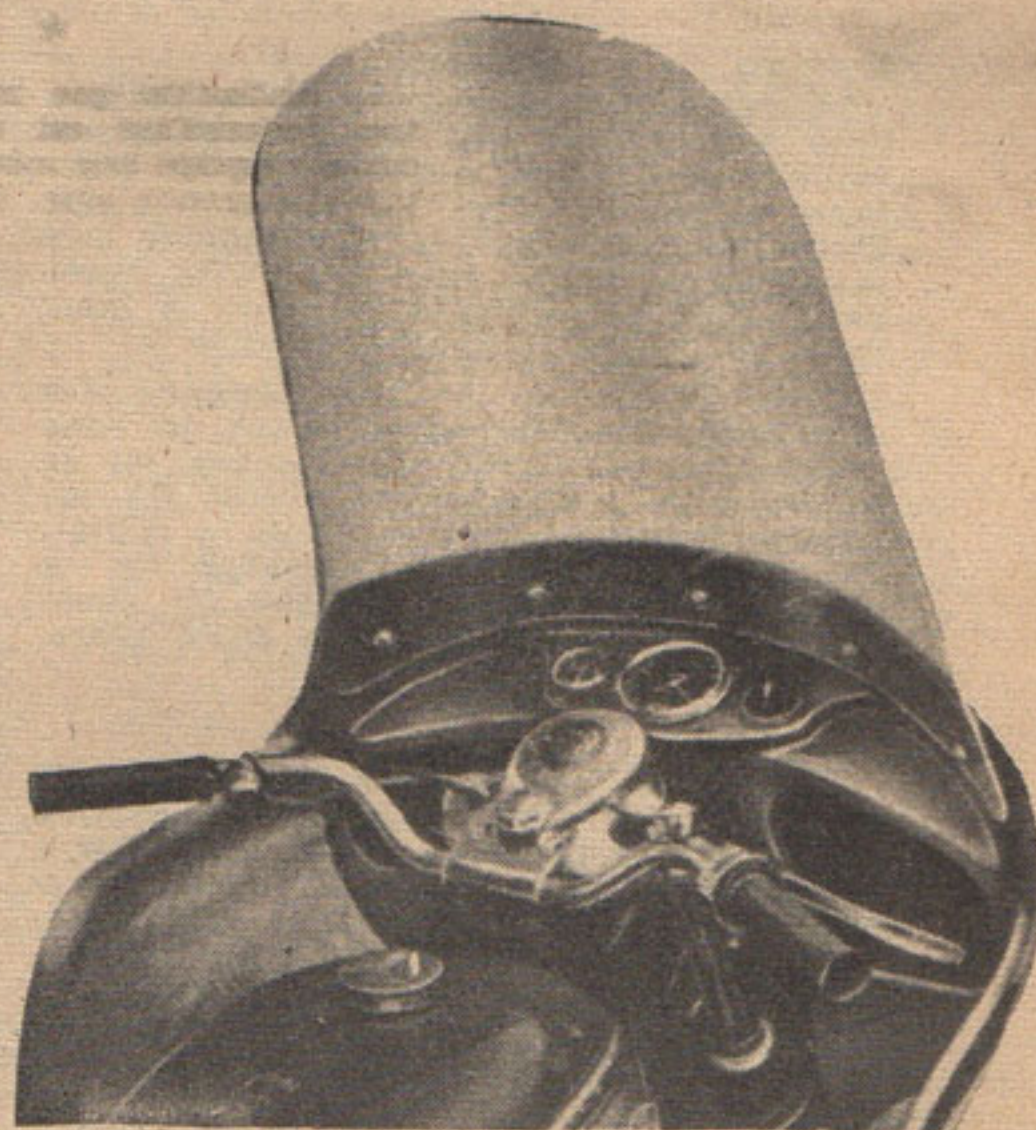
Le tableau de bord comporte l'ampèremètre, l'indicateur de vitesse et le commutateur d'éclairage et d'allumage. Un motif chromé aux armes de la firme de Redditch est fixé dans la tête de fourche à la place qu'occupait précédemment le compteur de vitesse.

UN PAS VERS L'AVENIR

La 250 Royal-Enfield « Airflow » marque un tournant dans l'histoire du motocyclisme. Si les scooters sont des engins carénés, s'il existe des « hybrides » moto-scooters également plus ou moins carénés (« Galletto » Guzzi, « LE » Vélocette), c'est la première fois qu'une moto proprement dite, et de plus une moto utilitaire (les 1000 Vincent « Black Knight » ayant été des machines de grand luxe), est commercialisée « d'origine » avec un carénage.

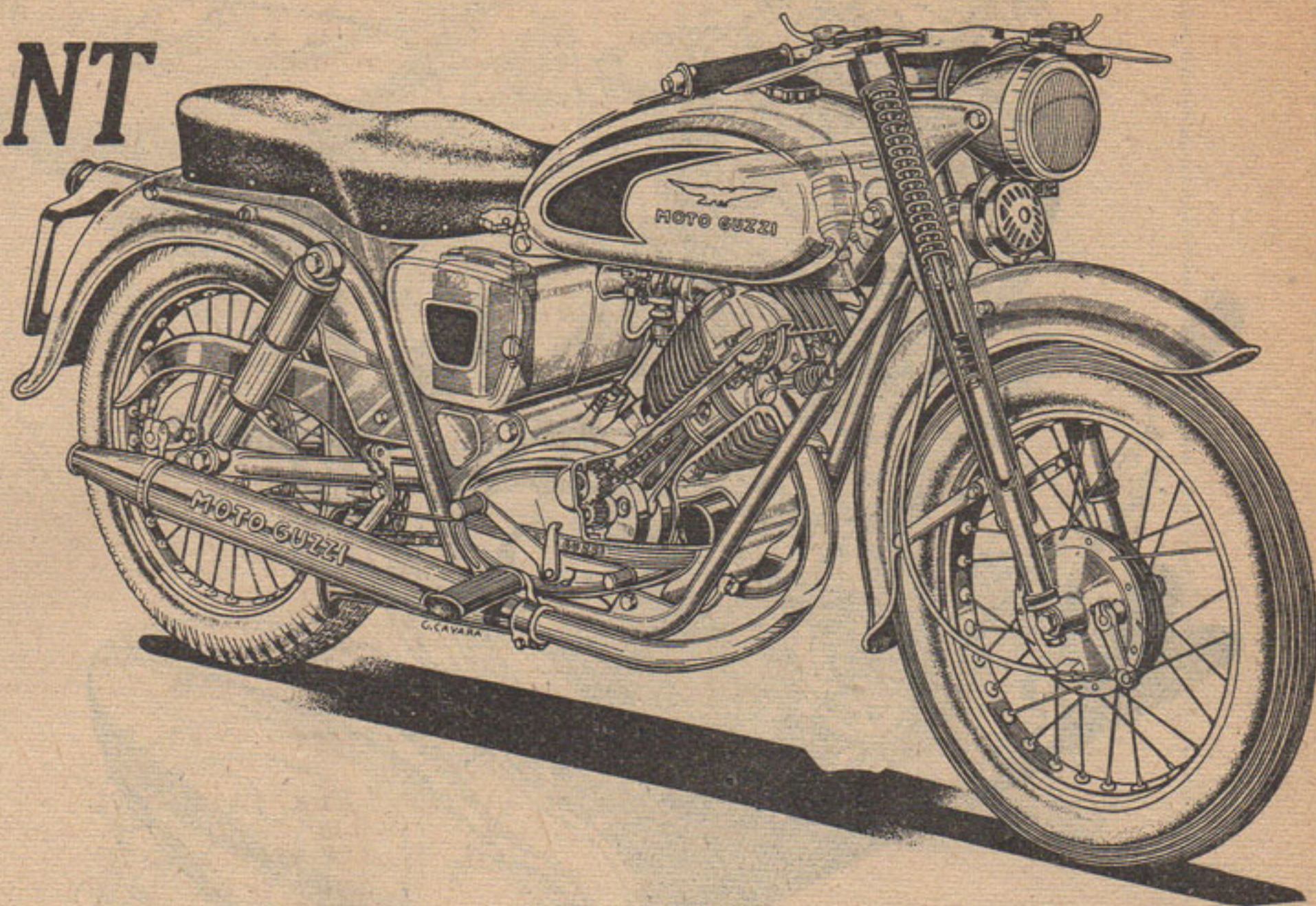
Il est certain que c'est un début bien modeste car pour l'instant il s'agit encore d'une machine classique légèrement remaniée pour recevoir un carénage. Mais l'adoption du carénage dans la fabrication de série conduira à repenser le problème et à assimiler le carénage à la structure même de la machine : carénage châssis-coque ? Et pourquoi pas ?...

J. C. B.



Le tableau de bord a émigré sur le carénage et l'ancien emplacement du compteur est orné d'une plaque aux armes de la marque. Remarquez de part et d'autre du tableau de bord les ouvertures donnant accès au coffre à gants.

... EN
REGARDANT
D'UN
PEU
PLUS
PRES ...



LA 175 GUZZI "LODOLA"

NOS lecteurs connaissent déjà la 175 cc Guzzi Lodola (Alouette) puisque nous avons consacré une étude à cette machine dans notre numéro 1304.

Si nous revenons aujourd'hui sur ce modèle, dont malheureusement très peu d'exemplaires circulent en France, c'est parce que sous un apparent classicisme, se cachent quelques solutions ingénieuses ayant toutes trait à la distribution.

Un simple A. C. T. entraîné par chaîne

Les ingénieurs de Mandello n'ont pas voulu faire de cette 175 cc une machine sport. La puissance maximum de 9,4 CV à 6.400 t/m le prouve, et la valeur du croisement dans le diagramme de distribution, ne fait que le confirmer, puisque nous trouvons seulement 38°, soit un croisement très moyen.

★

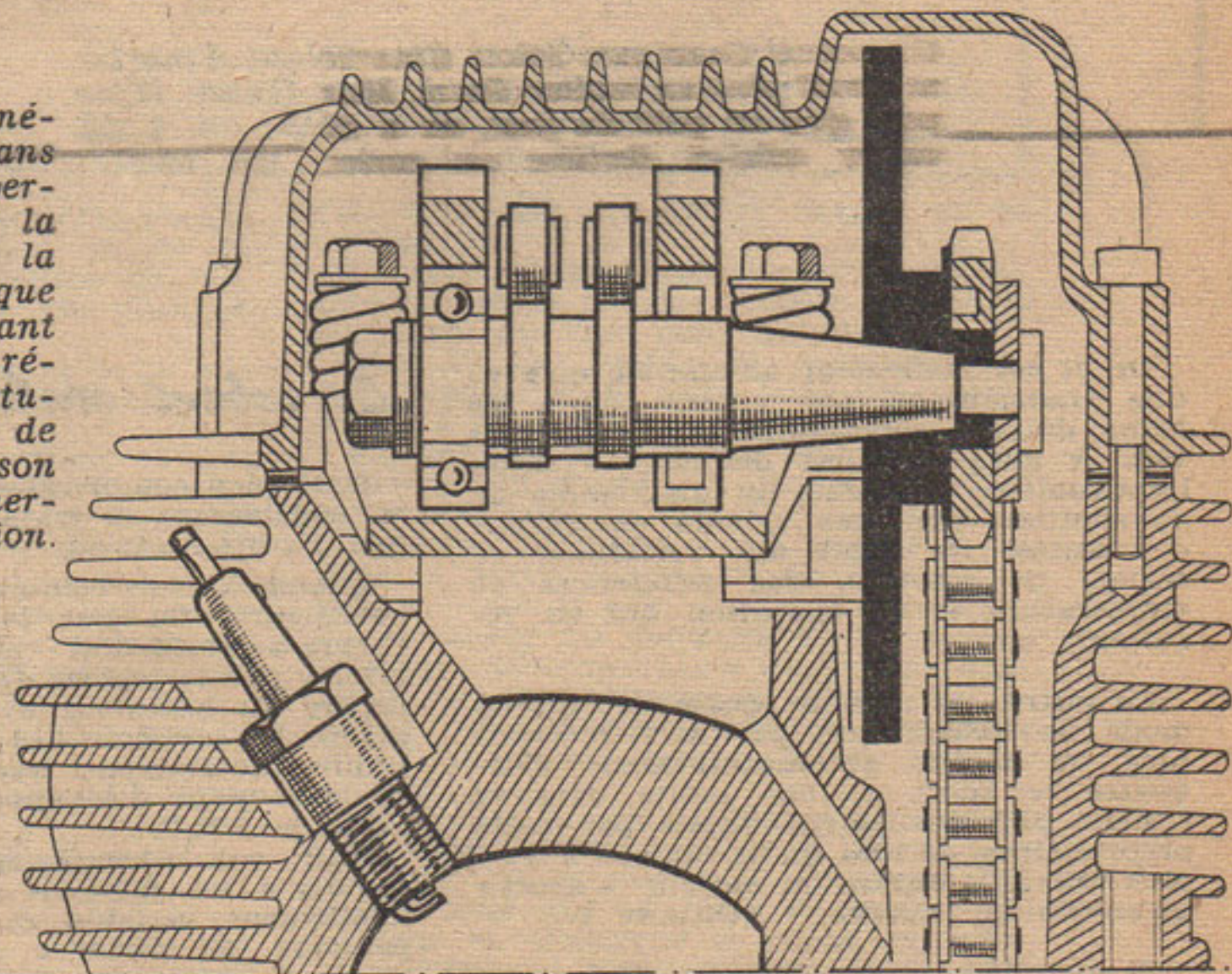
Néanmoins, la distribution par simple arbre à cames en tête a été adoptée, de préférence à celle plus classique par tiges et culbuteurs, et bien que posant quelques petits problèmes supplémentaires.

Il est vrai qu'ici, avec une commande par chaîne, la réalisation est assez simple, et qu'en outre une telle distribution permet plus facilement la réalisation d'un dérivé plus « sport » ce qui est classique dans la construction transalpine.

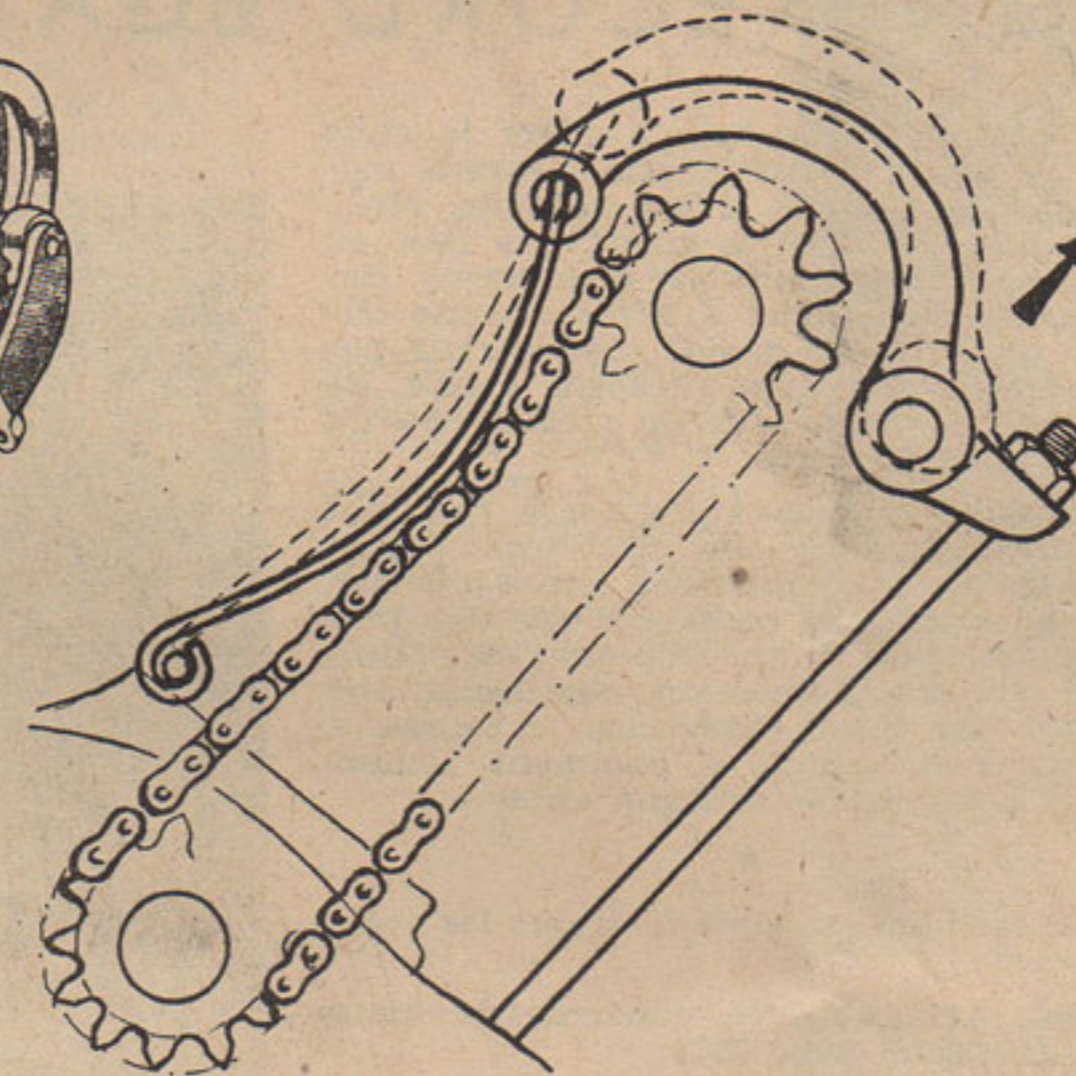
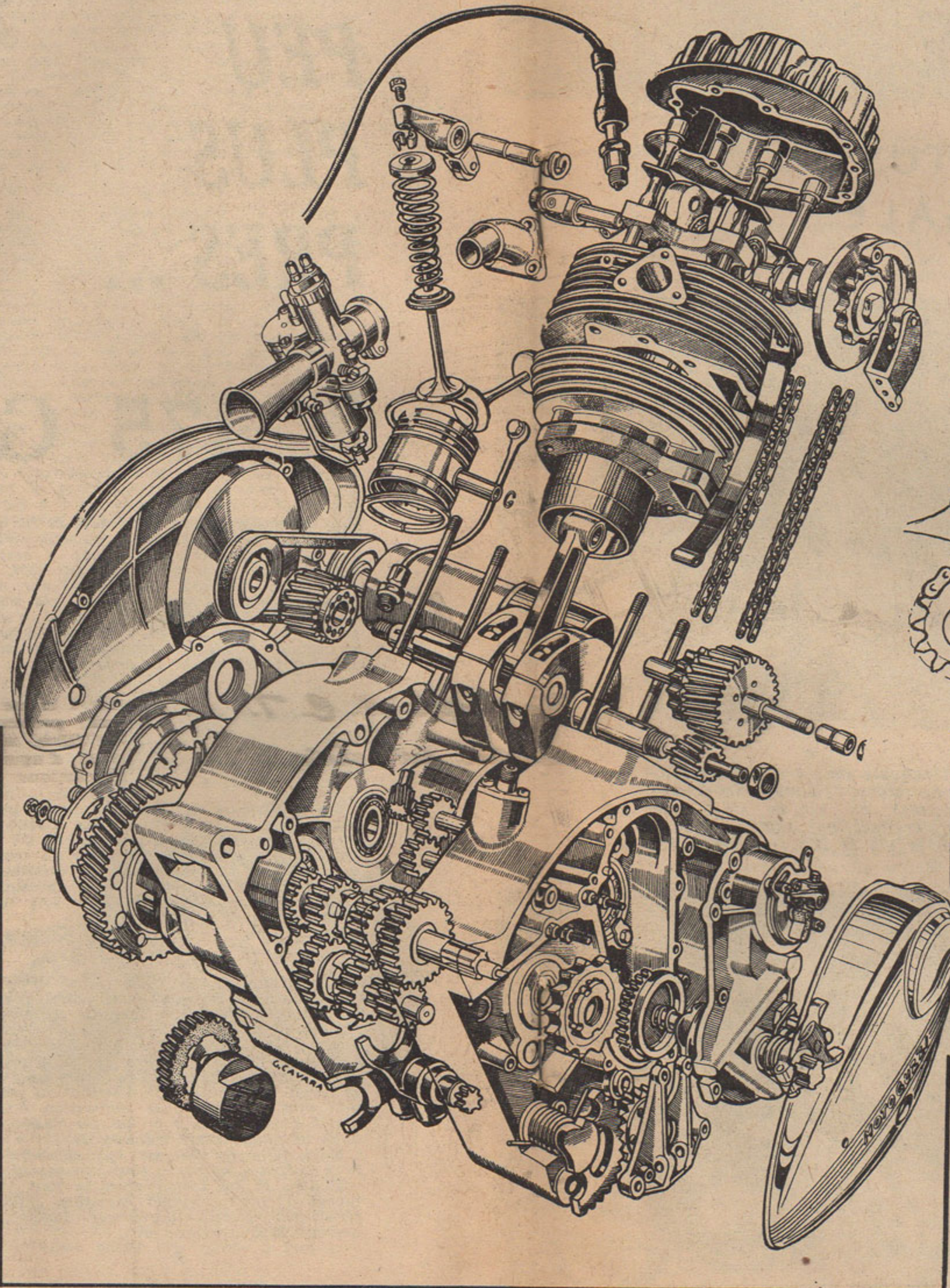
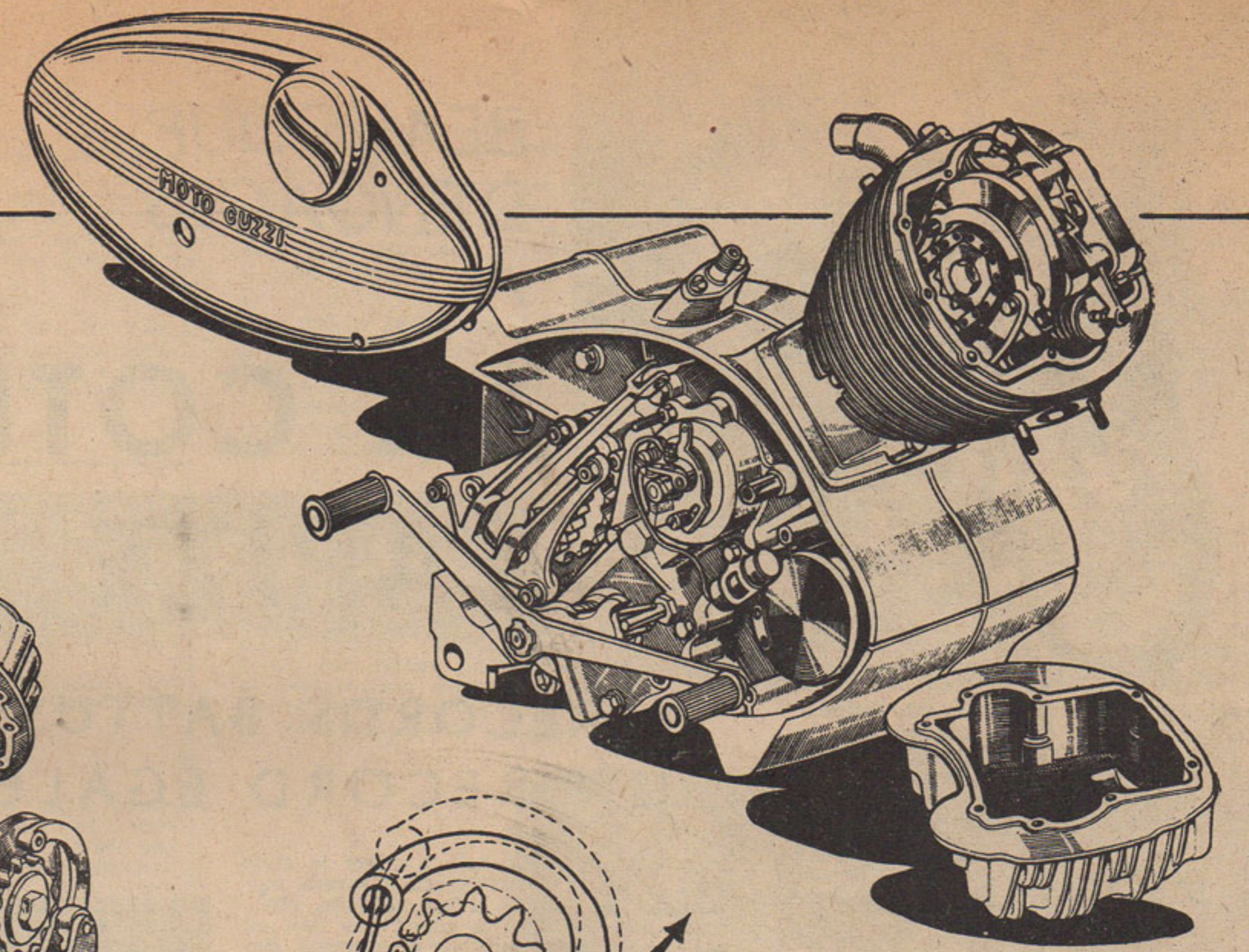
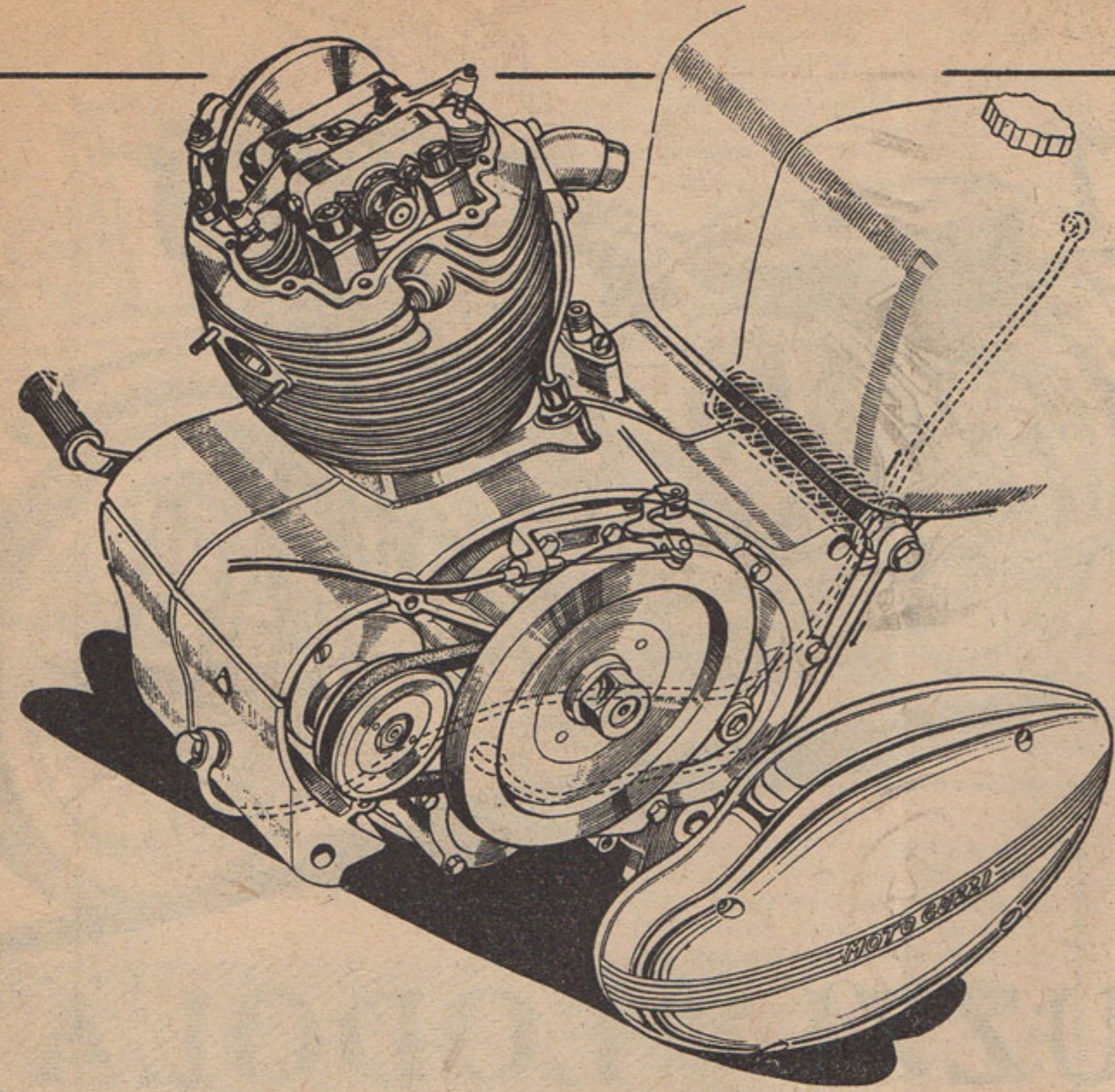
Mais telle qu'elle est commercialisée, la « Lodola » est avant tout une machine utilitaire, et ses responsables se sont attachés à lui en donner certaines caractéristiques: ralenti impeccable, fonctionnement sans à-coups, etc...

★

Le « crevé » général, présenté dans le titre, nous permet d'apprécier la technique de la Lodola, tandis que le schéma figurant à droite nous révèle une des astuces majeures de cette machine, son petit volant d'inertie de distribution.



Vue éclatée du bloc-moteur, avec le générateur électrique commandé par courroie. Notez encore le maneton, « pincé » dans les masses d'équilibrage du vilebrequin.



Ci-dessus, on remarquera la longueur du bras de levier de la commande d'embrayage, tandis que le schéma ci-contre se rapporte à la description du tendeur de chaîne thermique.

Un moteur Guzzi sans volant d'inertie ne serait plus un moteur Guzzi. Mais pour être au goût du jour, on a dû cacher celui-ci derrière un carter.

Or, il est facilement admissible qu'avec une transmission par chaîne, dont les brins doivent fonctionner avec un certain « mou », il est difficile — sinon impossible — d'obtenir un diagramme de distribution dont les valeurs demeurent constantes, en dépit des variations de régime de rotation, des différences de température et de dilatation qui en résultent, etc...

En outre, les moteurs possédant un tel mode de distribution par ACT recevant plus ou moins automatiquement l'étiquette « sport », ces petits caprices étaient plus facilement admis par leurs propriétaires, décidés qu'ils étaient à être plus tolérants envers un moteur « sport » qu'envers un moteur « utilitaire ».

Or, précisément, les techniciens de chez Guzzi se sont donnés pour tâche de « domestiquer » la commande par chaîne et d'en éliminer tous les à-coups, en ayant recours à deux solutions originales : le volant stabilisateur et un tendeur de chaîne agissant en fonction de la température de fonctionnement.

Le volant stabilisateur

Pour bien comprendre l'utilité de celui-ci, considérons le travail auquel est soumis l'arbre-à-cames.

Quand la came commence à attaquer un basculeur, afin que la soupape s'ouvre, l'arbre-à-cames doit vaincre la résistance offerte par le ressort de soupape, l'inertie propre au basculeur et à la soupape, et même la pression des gaz dans le cylindre, notamment lorsque c'est le cas de la soupape d'échappement qui s'ouvre avant le P.M.B.

Pour ces diverses raisons, l'ACT est soumis à un moment de torsion, continuellement variable et qui cesse même pendant les périodes correspondant aux temps de compression et d'explosion. Et qui plus est, le moment de torsion peut être inversé, quand la soupape se ferme par exemple, car à ce moment, le ressort, par l'intermédiaire du basculeur, pousse sur la came, ayant tendance à accélérer le mouvement de cette dernière.

Ainsi, ces moments de torsion variables,

ne peuvent que prendre de l'importance avec la fatigue des organes, et de ce fait, le maintien du diagramme de distribution d'origine devient de plus en plus hypothétique.

C'est ici qu'intervient notre petit volant d'inertie, dont vous avez déjà entrevu le rôle.

Il agit en élément modérateur et qui stabilise le mouvement de l'arbre-à-cames, restituant une partie de l'énergie emmagasinée au moment où la came attaque le basculeur, freinant, par contre, la rotation de l'arbre-à-cames lors de la fermeture des soupapes ou pendant les temps de compression et d'explosion, où la came n'a aucun travail à effectuer.

Il a exactement le même rôle que le volant d'embellage.

Un tendeur de chaîne thermique

Nous avons fait remarquer que la commande d'arbre-à-cames par une chaîne était sujette à des variations, dues à l'élasticité même de la chaîne et au jeu qu'il est nécessaire de lui accorder pour son fonctionnement (car, avec la dilatation du cylindre et de la culasse,

l'entraxe des pignons de chaîne va en croissant).

Comme presque toujours en pareil cas, nous trouvons ici un tendeur de chaîne constitué par une lame de ressort.

Mais l'inédit réside ici dans la fixation supérieure de cette lame de ressort, ce qui a d'ailleurs fait l'objet d'un brevet.

Partant de la base du cylindre, nous trouvons un goujon, à l'extrémité d'un petit basculeur.

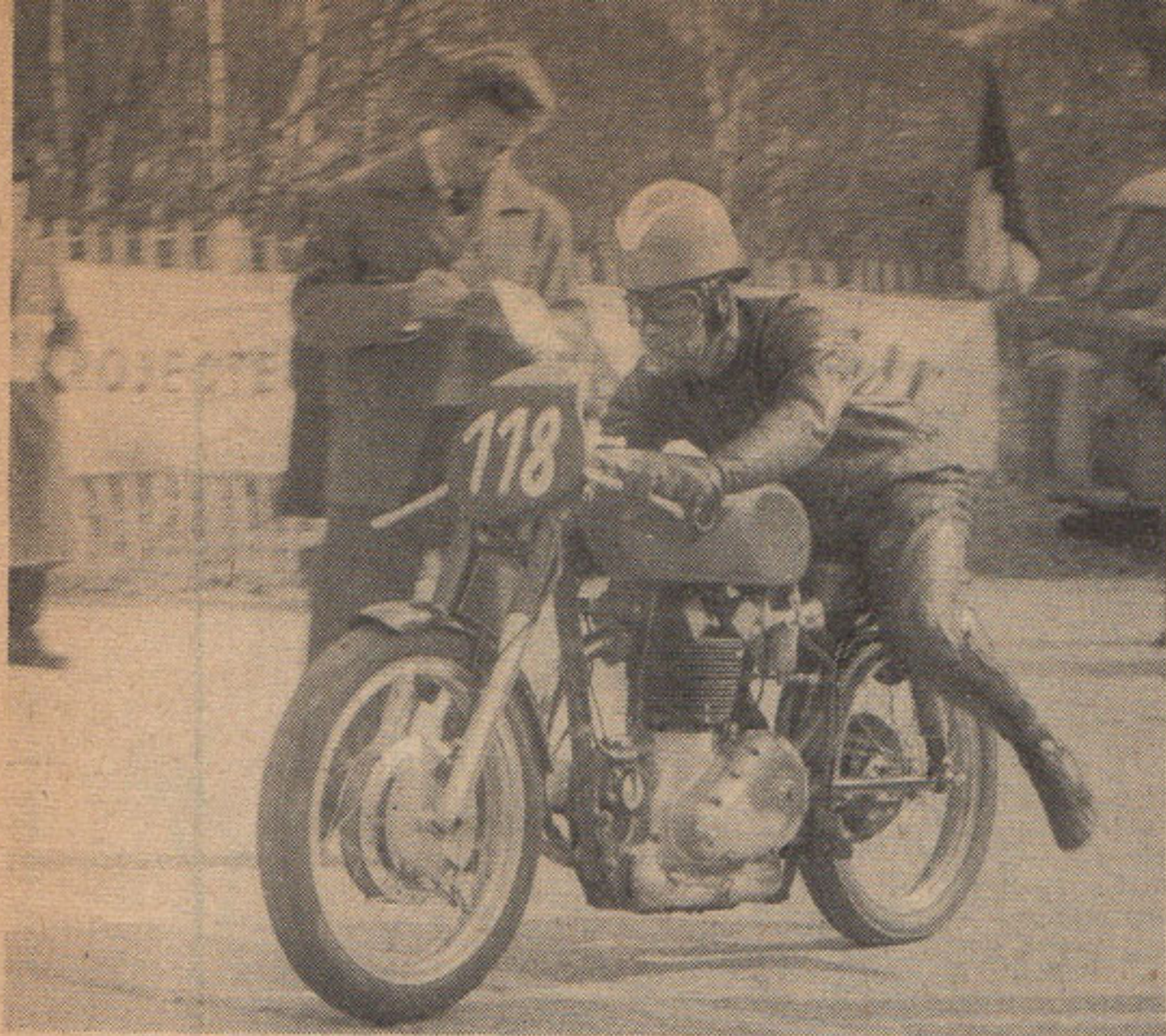
A l'autre extrémité de ce basculeur, est fixée la partie supérieure du tendeur de chaîne, tandis que l'axe d'articulation du basculeur est solidaire de la culasse.

Lorsque la température du moteur augmente, et que cylindre et culasse se dilatent, l'axe d'articulation du basculeur « s'élève » en même temps que la culasse.

Par contre, le goujon, fixé à un endroit plus frais, se dilate moins et, de ce fait, tire sur le basculeur. Ce dernier tire à son tour sur la lame de ressort du tendeur et augmente le rayon de courbure, donnant ainsi du « mou » à la chaîne.

Ainsi, à l'élasticité du tendeur, Guzzi ajoute un réglage automatique, thermique, qui ne peut que redonner un regain d'intérêt à un mode de distribution essentiellement simple.

(Adapté de « Motociclismo », par C. R.)



Au guidon de sa Saturno, Gilbert Guignabodet, déjà vainqueur en 1957, enlève l'édition 1958 de la Côte Lapize.

BEAUCOUP D'ENGAGÉS A LA CÔTE LAPIZE

6 RECORDS BATTUS UN RECORD ÉGALÉ

À une classique « première » de la région parisienne, nous voulons nommer La Côte Lapize, connaît, d'année en année, un regain de faveur.

Pour 1958, les organisateurs (l'A.M.C.F.) avaient réuni près de 140 engagements, ce qui les avait contraints à débiter leur réunion à 9 heures au lieu de 10 heures.

★

110 concurrents répondirent présent à l'appel, mais comme beaucoup étaient inscrits dans 2, 3 ou 4 catégories, le nombre de montées à effectuer dépassait de beaucoup ce chiffre.

Il faut encore ajouter que chaque concurrent ayant droit à 3 montées, cela faisait sensiblement 350 ascensions.

C'était beaucoup trop pour une seule journée, et les organisateurs auraient pu et dû prévoir cela.

Les départs se font, au minimum, de 2 en 2 minutes, soit 700 minutes pour permettre à tous les engagés d'effectuer leur 3 montées. 700 minutes, soit plus de onze heures trente de spectacle, c'était terminer aux chandelles... ce qui ne manqua pas d'arriver, tous les concurrents ne pouvant même effectuer leurs trois essais !...

★

CEUX QUI « PENCHENT A MORT »

Guignabodet, Jacquier-Bret, Savoye, Broquet, Barbaroux, etc., et, bien entendu, le célèbre équipage Murit-Dagan firent preuve de belles qualités de vireurs.

Mais le roi de la journée nous semble bien avoir été Boeri... qui penchait tellement peu que son sélecteur passait les vitesses tout seul... en frottant sur le sol !...

★

L'A.M.C.F. se doit donc de prendre une décision pour l'an prochain et de ramener à 2 le nombre d'ascensions par pilote, si elle veut mettre tout le monde sur un pied d'égalité et surtout ne pas faire traîner en longueur le spectacle... si spectacle il y a.

Car, actuellement, cette épreuve n'est accessible qu'aux « fans », aux « mordus », rien n'étant fait pour intéresser le spectateur type « grand public ».

Qu'on en juge !

Déjà le déroulement d'une épreuve de côte peut devenir lassant, à la longue,

pour qui n'est pas apte à juger le style d'un pilote, la beauté d'une nouvelle mécanique, les astuces d'une spéciale, etc..., parce que les départs n'ont pas lieu en ligne, mais concurrent par concurrent. Remarquons bien qu'ici il n'y a aucune critique, puisque ce départ, concurrent par concurrent, est dans l'esprit même de l'épreuve de côte, afin de mettre chacun sur un pied d'égalité.

Mais, quand il faut ajouter à cela que le public (et même les coureurs!) sont tenus dans l'ignorance des temps réalisés, que l'on assiste au passage d'une 650, puis d'une 125, puis d'un side-car, etc., sans parler du fractionnement supplémentaire apporté par les 3 catégories « course », « sport » et « série », comment voulez-vous y comprendre quelque chose ?...

★

« La critique est aisée », diront les organisateurs.

Aussi, voulant être constructifs, nous leur proposons pour 1959 :

— Le maintien du chronométrage électrique, comme ce fut le cas en 1958 (mais pas en 1957).

— Le maintien de 3 montées si le nombre de concurrents le permet. Mais ramener ce chiffre à deux en cas de besoin. D'ailleurs, le samedi étant réservé à l'entraînement, les pilotes auront loisir de juger de la valeur de leur démultiplication, carburation, la veille de l'épreuve et non pas le jour-même de celle-ci.

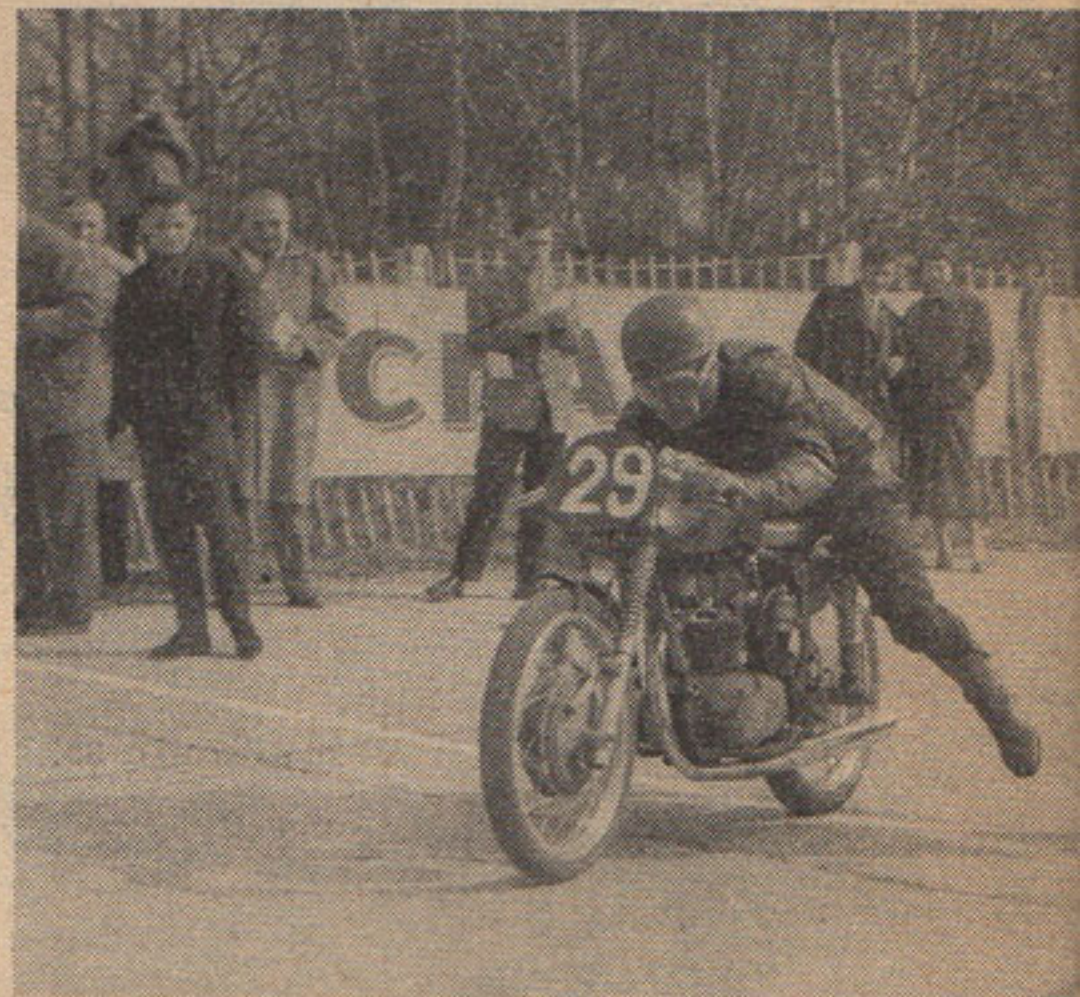
— Que les départs se fassent, cylindrée par cylindrée. Les concurrents acceptent bien cette discipline élémentaire pour n'importe quelle épreuve de vitesse. Pourquoi pas dans une épreuve de côte ? Cela nous aurait empêchés de voir la pagaïe qui eut lieu lors de la reprise de l'épreuve, après le déjeuner. Les concurrents faisant la queue pendant plus d'une heure, au milieu de machines qui chauffaient... surchauffaient même.

— Enfin, il serait bon qu'après chaque montée, les temps soient annoncés au micro.

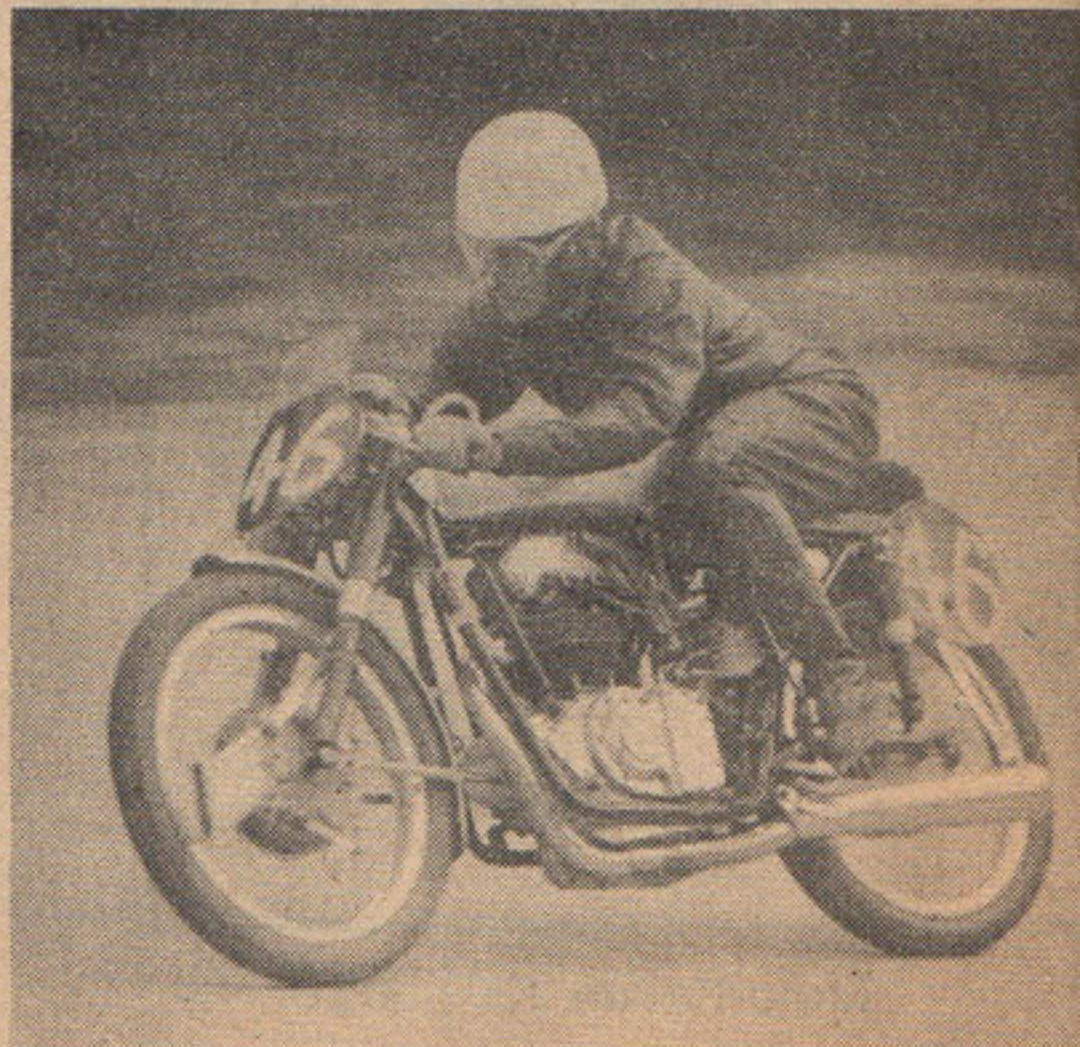
Le public pourrait ainsi s'intéresser davantage à l'épreuve et les concurrents sauraient aussi où ils vont.

★

Tout ceci sans animosité. Mais les organisateurs doivent d'abord se rendre compte du succès de leur épreuve et ensuite agir en conséquence.



De Grenoble sont venus deux pilotes de classe : Savoye, ci-dessus, vainqueur en 125 cc (M.V.), et Jacquier-Bret, qui enlève les catégories 175 et 250 sur Mondial.



LES PERFORMANCES

Maintenant, voyons un peu les performances réalisées.

Notre titre vous a déjà appris que 6 records avaient été battus, et un autre égalé, et, ma foi, l'on ne pouvait s'attendre à mieux, car certains records sont accrochés très haut !...

Nous nous réjouissons tous de voir à nouveau motos et scooters 125 au départ, et ceux-ci ont fait une rentrée « fracassante » en améliorant les records établis.

CEUX QUI CASSERENT

D'un Lambretta gonflé à un 125 Mondial (ex-machine de Savoye), il y a évidemment une différence. Et le pauvre Leclair en a été la victime.

Pour la première fois qu'il pilotait cette machine, il a « touché » une soupape !...

Et lui qui déjà, avait consenti un gros sacrifice pour s'offrir cette belle petite mécanique !...

Le sourire aux lèvres, nous avons rencontré Barrière, derrière les... barrières (hum ! pas très bon... mais enfin). Car, la veille, aux entraînements, un guide d'échappement s'était très discrètement retiré de la culasse de sa T. 100, sans rien abîmer toutefois.

Et ce « N^m » incident mécanique ne semble pas avoir eu le moindre effet sur la bonne humeur de notre homme, qui a décidé toutefois de laisser « ça » là, à moins qu'aux Deux Heures...

En moto, Kléné et sa Puch, qui furent chronométrés du temps où les 125 pouvaient courir, à 68 km/h 899, ont été dépossédés du record par Savoye, qui s'allignait sur une remarquable 125 M.V double arbre venant de l'usine. Du coup, le record est accroché à 79 km/h 121.

En scooter, à Tano, sur Lambretta, succède Cambis sur Rumi, et de 66 km/h 359, la moyenne fait un bond à 74 km/h 805.

Les scooters se signalent encore en 175, et c'est au Tour de Cambis, sur Rumi, de céder la place à Croix, sur A.G.F. (de 71 km/h 641, la moyenne passe à 75 km/h 394).

En 250, nous commençons à entrer dans la série des records signés Pierre Monneret.

Et sans vouloir être taxé de parti-pris, il nous semble que l'on puisse écrire qu'ils sont tous fixés très hauts : 96 km/h en 250 cc ; 101 km/h 056 en 350 cc ; 109 km/h 510 en 500 cc !... et 104 km/h 348 en 1.000 cc, cette fois par Georges Monneret.

Or, ce dimanche 2 mars, personne n'a atteint les 100 km/h !... et beaucoup parmi les présents songèrent que ces Monneret, tout de même, on n'en voit pas tous les jours de cette « trempe »-là.

Qui pouvait s'attaquer à ces records ? C'est incontestablement en 250 cc que les chances des postulants étaient les plus sérieuses, et ces postulants étaient Jacquier-Bret et Savoye.

En effet, nos deux compères arrivèrent à Lapize avec un matériel de classe qui ne passa pas inaperçu. Et, comme nous le disait Savoye : « Si à chaque fois que l'on prenait une photo de nos machines, on nous avait donné 100 francs, nous aurions gagné notre journée !... ».

Ce matériel ? A côté de la M.V déjà citée, une 125 Mondial et deux 250 Mondial, toutes ex-machines d'usine !... Seulement, ni l'un ni l'autre de nos pilotes

n'avait effectué ne serait-ce que 100 mètres au guidon de ces machines avant de venir à Lapize.

Ils ne pouvaient donc les avoir parfaitement en main, et Jacquier-Bret eut, en outre, des ennuis avec son embrayage. Dans ces conditions, c'eût été miracle que le record tombât.

En 350, le seul client sérieux était notre jeune champion de France national : Gomes. Mais ni lui, ni sa machine n'ont encore atteint le niveau « Monneret ».

Toutefois, cela n'enlève rien à sa belle prestation, et une place de premier est venue récompenser ses efforts.

En 500 cc, même refrain. A côté de la meute bien sympathique des possesseurs de Triumph et de Norton, sport et série, il n'y avait que Guignabodet et sa Saturno qui pouvaient prétendre faire quelque chose. Débarrassé de la concurrence de Deschamps et de Dagan qui devaient déclarer forfait, Guignabodet n'eut pas à forcer son talent pour enlever l'épreuve, et remarquons même que son meilleur temps de cette année est inférieur de 5/10 de seconde à celui de l'an passé.

Quatre Morini 175 cmc étaient présentes à Lapize et s'installent en tête des catégories sport et série, grâce à Couturier, importateur de ces machines.

Lapize fut encore cette année une grande journée pour Triumph, et l'on voit ci-contre un passage de Herrantz, premier en 500 cmc série.

Et il nous faut atteindre les cylindrées supérieures pour constater qu'un record est battu.

Nous le devons à Boeri, qui, au guidon d'une sensationnelle Triumph T 110 mise au point à l'usine même (ne parlait-on pas de 54 CV et d'une vitesse de pointe de 200 km/h atteinte sur l'autoroute !...), améliore très nettement le record des 750 cc, puisque la moyenne fait un bond de 93,823 km/h à 98,634 km/h.

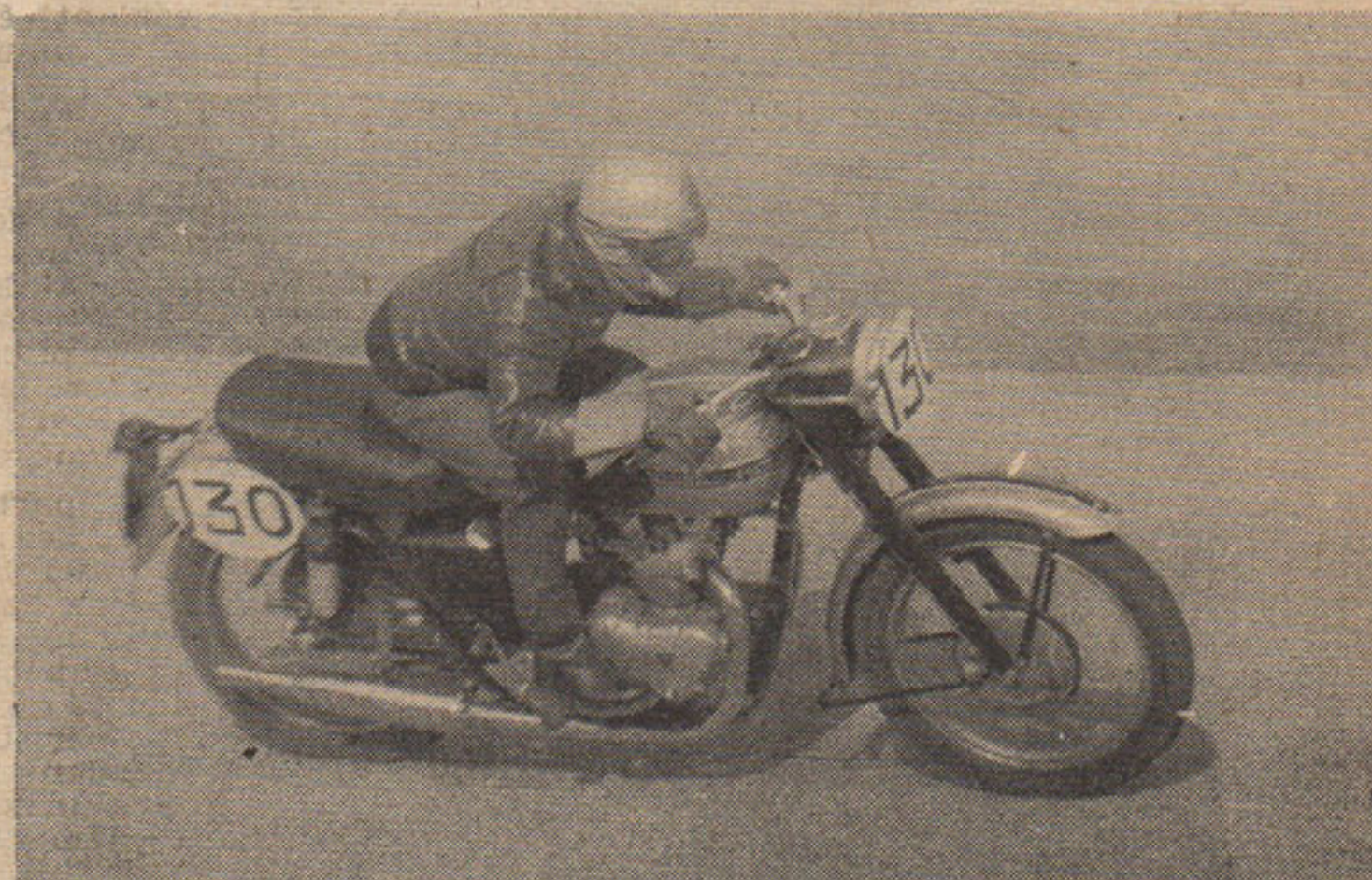
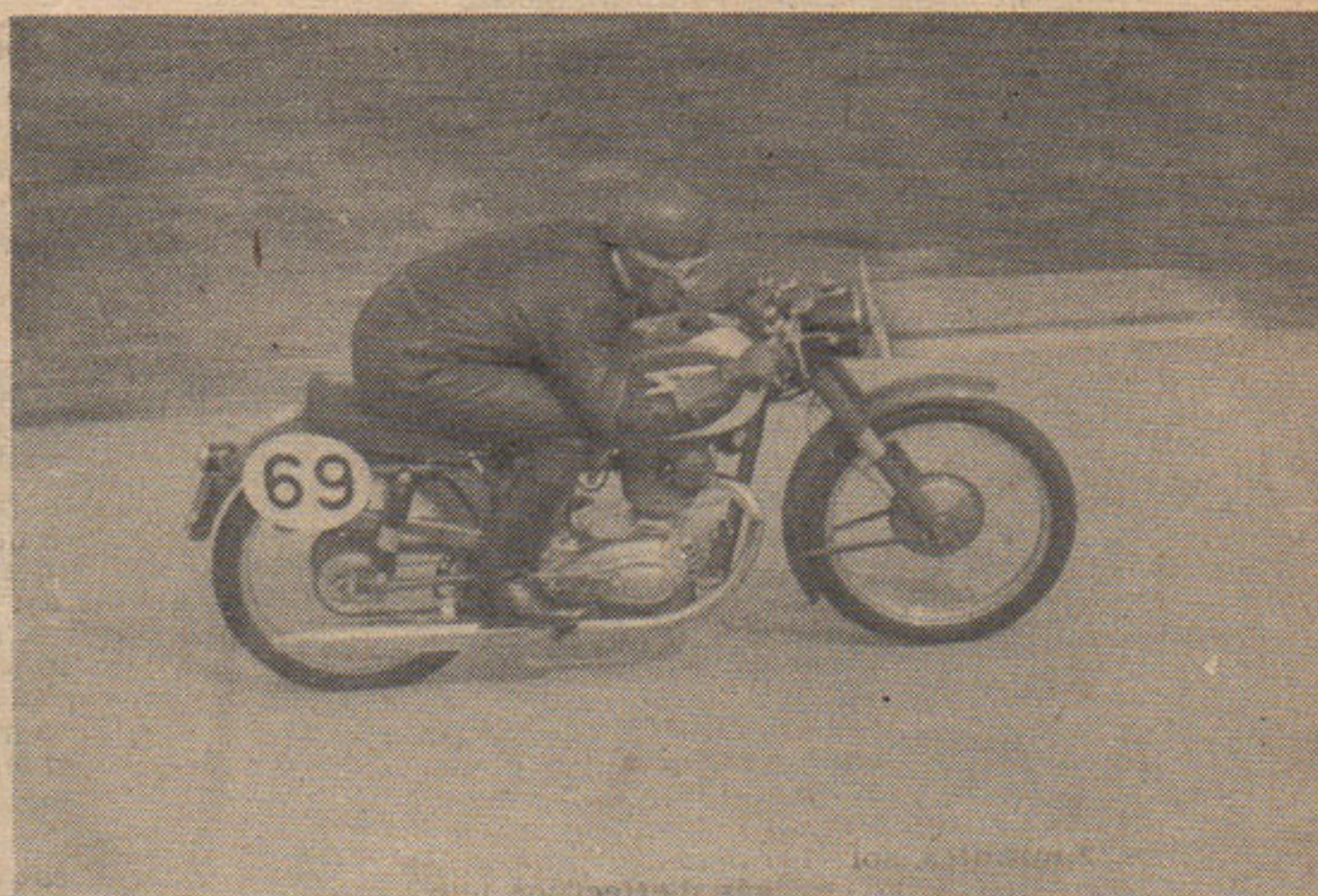
CEUX QUI ONT EU « CHAUD »

Pas d'accidents graves à Lapize. Heureusement !... Mais, cependant, pilotes et spectateurs ont eu quelques instants d'émotion.

Broquet, notamment, a fait une chute spectaculaire, mais heureusement sans gravité, sur la T 100 toute neuve qu'il étrennait à cette occasion. Parti pour améliorer le temps de sa première montée (il fut chronométré du départ à l'entrée du virage : temps égal à celui de Boeri), il prit trop de risques... et ce fut la chute.

Beaucoup d'autres pilotes passèrent aussi l'unique courbe, « assez tangents » ou avec des ondulations inquiétantes de la fourche arrière.

D'autres préférèrent se payer un bon petit guidonage en ligne droite, comme l'ami Leconte qui, pourtant, avait serré à mort le frein de direction de sa Vincent.



Et, à l'image de Boeri qui « planait » dans les grosses cylindrées, Murit-Dagan firent plus que cavalier seul en catégorie side-car, battant ou égalisant leurs propres records.

★
DE TOUT UN PEU

Leconte, sur sa 1000 Vincent, montait la Lapize en utilisant les deux premiers rapports, finissant à 140 km/h en deuxième en haut de la côte. Conséquence de cette démultiplication : il ne fallait pas moins de 50 mètres pour arracher les 320 kg de l'ensemble...

Nous connaissons l'excellente tenue des pneus LB Continental. Toutefois, un Continental LB usé au point d'être lisse ne tient pas mieux qu'un autre. Certain champion de France a failli en faire l'expérience...

Tout le monde connaît le caractère un peu particulier de la Lapize et son côté bon enfant. La chute de Broquet a montré qu'un bon cuir et une paire de bottes peuvent rendre des services que n'auraient pas rendu les combinaisons de toile et autres chaussures de basket-ball qui équipaient de nombreux coureurs.

Un oubli qui coûte cher !

Maillot ayant oublié d'indiquer sur sa feuille d'engagement la catégorie dans laquelle il courait, s'est vu automatiquement classer en catégorie « Course », comme le prévoient les règlements en pareil cas. Et c'est dommage pour lui, car le temps réalisé lui donnait la victoire des 250 série où il aurait normalement dû courir.

Et, avant de clôturer ce compte rendu, nous espérons que tous les autres concurrents, même vainqueurs dans les séries, voudront bien nous excuser si nous ne pouvons tous les citer.

Ils sont trop !... car, avec le classement actuel, dont le tableau ci-dessous vous donne les résultats, il n'y a pas moins de 36 vainqueurs (possibles).

Mais que tous les participants trouvent ici nos plus vives félicitations pour être venus aussi nombreux à la côte Lapize, témoignant ainsi de la parfaite vitalité du sport motocycliste dans la région parisienne.

Pourquoi sont-ils si nombreux ? Parce qu'ils sont foncièrement « sport » d'esprit et motocyclistes dans l'âme. Ce sont tous des « purs ».

Et quand l'on sait comment se disputent les épreuves à Montlhéry, personne ne pourra leur contester cette étiquette.

C. R.

Deux champions de France à l'honneur : à gauche, Gomes, meilleur temps en 350 cc, sur Norton, et à droite, l'équipage bien connu Murit-Dagan sur B.M.W., « intouchable » en catégorie side-car.

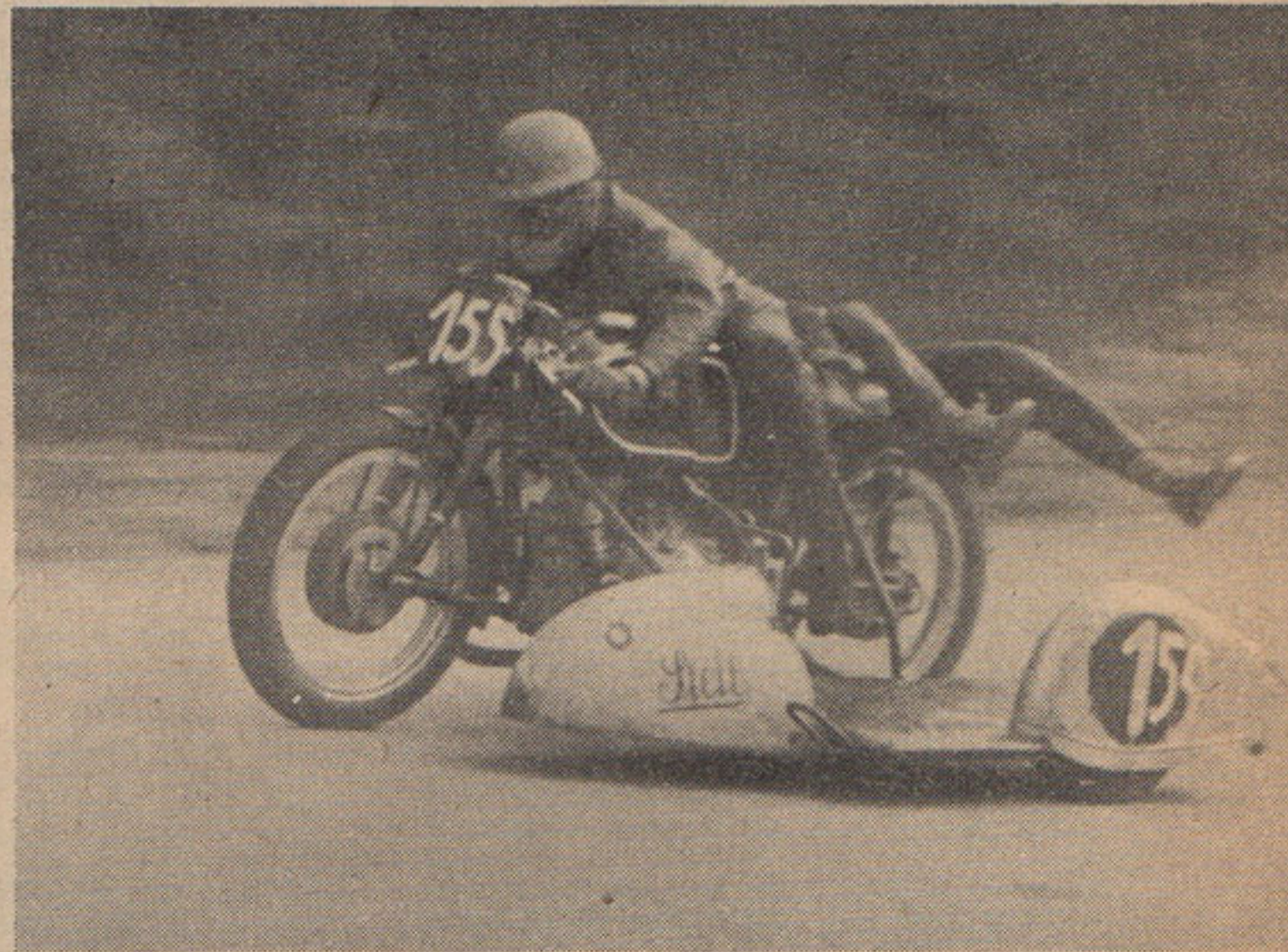
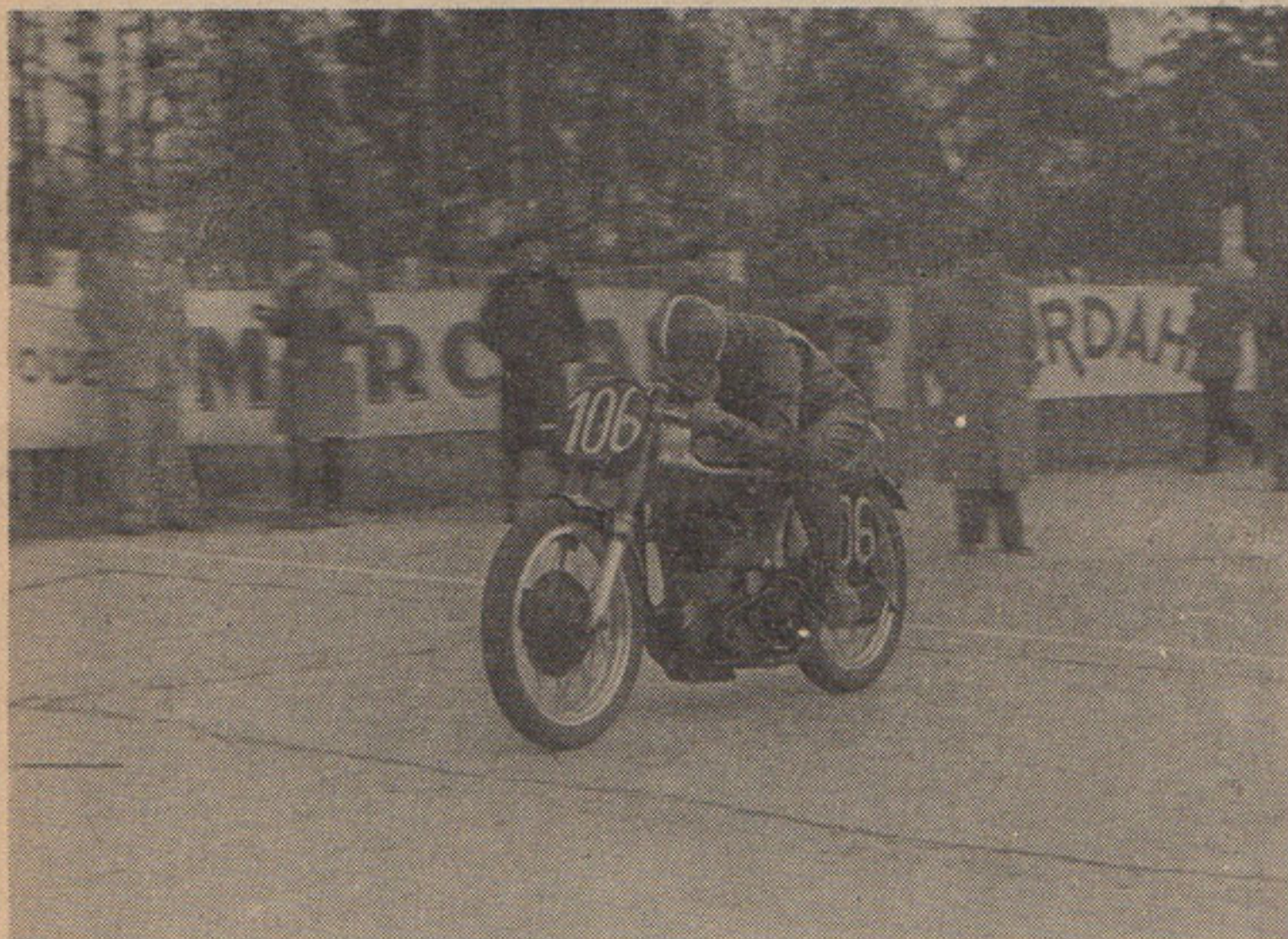
★ TRIUMPH... TRIOMPHE !

Les spectateurs de la récente côte Lapize ont certainement tous remarqué le comportement des deux Triumph alignées par M. Langot, bien connu des habitués de Bobillot-Motos.

Broquet, montant la nouvelle T100 que la marque commercialise d'origine avec deux carburateurs, réalisa dès le matin un temps excellent. Une chute, lors de la seconde montée, l'empêcha d'améliorer sa performance. Toutefois, il remporte facilement sa catégorie, et ceci avec une seule montée.

Même chose dans la catégorie 750, où Boeri ne laissa aucune chance à ses adversaires, réalisant dès le matin une montée exceptionnelle en battant au passage le record de la catégorie détenu par Duhamel avec 93,823 km/h de moyenne, et en portant ce record à 99,310 km/h. Performance de classe, si l'on considère que le temps réalisé par Boeri sur une 650 Sport est à 1/10 de seconde de celui de Guignabodet sur une 500 de compétition. Dans l'après-midi, Boeri tenta de réaliser le meilleur temps de la journée. Il n'était pas hasardeux de penser qu'il pouvait réussir. Malheureusement, un léger « ratatouillage » provenant d'un condensateur fatigué l'empêcha de franchir le cap des 100 km/h de moyenne.

Néanmoins, ces prestations sont tout à l'honneur de la firme de Coventry et de son sportif agent parisien.



CLASSEMENT GENERAL

Scooters 125 cc (Course)

1. Cambis (Rumi), 38''5/10, moyenne : 74,805 km/h ; 2. Daric (spéciale), 39''4/10 ; 3. Leguellec (Rumi), 41''8/10 ; 4. Caekebeke (Rumi), 45''8/10.

Scooters 125 cc (Sport)

1. Caekebeke (Rumi), 47''6/10, moyenne : 60,504 km/h ; 2. Talbot (Rumi), 50'' ; 2. Guichard (Rumi), 50''.

Scooters 125 cc (Série)

1. Tano (Peugeot), 52''7/10, moyenne : 54,648 km/h ; 2. Etienne (Rumi), 53''1/10 ; 3. Famerl (Rumi), 53''2/10 ; 4. Borotra (Rumi), 56''3/10 ; 5. Martina (Lambretta), 56''4/10 ; 6. Turpin, 1'01''.

Scooters 175 cc (Course)

1. Croix (A.G.F.), 38''2/10, moyenne : 75,394 km/h ; 2. Daric (Spéciale), 40''6/10 ;

3. Terrioux (P.P. Roussey), 42''2/10 ; 4. Leclainche (Lambretta), 42''8/10.

Scooters 175 cc (Sport)

1. Tanram (A.M.C.A.), 45''4/10, moyenne : 63,436 km/h.

Scooters 175 cc (Série)

1. Martina (Lambretta), 48''6/10, moyenne : 59,259 km/h.

Motos 125 cc (Course)

1. Savoye (M.V. Augusta), 36''4/10, moyenne : 79,121 km/h ; 2. Rittaud (Puch), 40'' ; 3. Claire Blaise (Terrot), 44''3/10.

Motos 125 cc (Sport)

1. Bourles (Rumi), 42''8/10, moyenne : 67,290 km/h ; 2. Soumet (Rumi), 43''6/10 ; 3. Roby (Rumi), 45''6/10 ; 4. Beltoise (Jonghi), 46''4/10 ; 5. Ivanoff (Ceccato), 47'' ; 5. Bois (Peugeot), 47'' ; 7. Desquatrevaux (Liberia), 50''1/10.

Motos 175 cc (Course)

1. Jacquier-Bret (Mondial), 33''6/10, moyenne : 85,717 km/h ; 2. Agache (Mochet C.M.S.), 33''9/10 ; 3. Descoureaux (Gnome-Rhône), 34'' ; 4. Marie (M.V. Augusta), 38''7/10 ; 5. Leclanche (Mondial), 39''2/10 ; 6. Schuber (Sotecma), 43''8/10 ; 7. Triboulet (Motoconfort), 44''1/10 ; 8. Bicheret, 1'01''8/10.

Motos 175 cc (Sport)

1. Couturier (Morini), 35'', moyenne : 82,285 km/h ; 2. Deloince (Morini), 37''2/10 ; 3. Agache (Mochet C.M.S.), 37''8/10 ; 4. Plainard (Morini), 38''2/10 ; 5. Vallée (Motobécane), 39''5/10 ; 6. Court (Maico), 39''6/10 ; 7. Tual (Peugeot), 39''7/10 ; 8. Tano (C.M.S.), 40''6/10 ; 9. Poirion (Peugeot), 40''7/10 ; 9. Costedoat (Li-

(Suite page 269.)

CLYNCK ET
BONGIBAUTVAINQUEURS
FACILES A

ERMENONVILLE



Présentés par Landureau, voici les héros de la journée : Courajod (S10), Robert Klym (F6), Bongibault (2), Jansen, Clynck.

PREMIERE réunion inscrite au calendrier français, le moto-cross extra-national des sables d'Ermenonville a bénéficié pour la seconde année consécutive de la clémence du temps, et ce fut sous un gai soleil printanier que se déroulèrent les essais, durant la matinée du dimanche 2 mars.

Rien mieux que le beau ciel clair ne pouvait inciter les sportifs de la région parisienne, voire tout simplement les citadins désireux de communier avec la saine nature, à garnir en nombre les abords du circuit. Aussi, la foule se pressait-elle sur plusieurs rangs aux points « stratégiques » du tracé, bien contenue d'ailleurs par des kilomètres de grillage constituant une protection en fin de compte efficace.

Mais où le public prend-il le droit de saccager les clôtures placées à grands frais par les organisateurs soucieux de bien délimiter leur terrain ? A Ermenonville, comme ailleurs — un peu moins cependant, car le grillage utilisé s'est révélé très solide à l'usage — nous avons noté en fin de journée des déprédations regrettables, commises à la seule fin évidente de traverser la piste pour s'épargner du chemin en quittant le circuit ! Allons, amis spectateurs, un peu de respect pour les efforts des clubs, qui travaillent à soigner à votre intention tous les aspects de leurs réunions !

★

Le soleil, donc, servit fort gentiment les intérêts des organisateurs, qui tablaient autant sur sa présence que sur leur « plateau » pour attirer la grande foule.

En début mars, le temps ne sourit le plus souvent que du bout des lèvres. Il nous le fit bien voir à Ermenonville, se

gâtant dès le début de l'après-midi pour laisser place alors à un ciel passablement assombri, un moment même obscurci au point de nous faire appréhender l'averse. Pourtant, ce ne fut qu'une alerte, et, si le temps resta couvert, aucun nuage ne vint crever sur nos têtes.

★

Il n'y eut pas à déplorer, cette année, les accidents sérieux enregistrés l'année dernière. Les chutes, dans le sable lourd d'humidité et où les roues creusaient de profondes et persistantes ornières, furent particulièrement nombreuses, mais demeurèrent sans conséquence grave pour personne. Le plus atteint, sitôt donné le premier départ aux nationaux, fut le malchanceux Pineau, victime d'une entorse au genou, promptement secourue.

★

Quoi de neuf chez les inters, avec qui nous reprenons contact aujourd'hui ?

Le Hollandais Jan Clynck, qui fournira l'éblouissant vainqueur de la journée, a fait retour à B.S.A. Il a même été monter sa machine à Birmingham, et cette dernière fera toute la course sans le moindre pépin.

Jansen reste fidèle à la Matchless, et nous présente un modèle 1958 qui, entre ses mains, fera merveille. L'ancien champion d'Europe semble avoir là une monture qui convient admirablement à ses moyens.

Hubert Scaillet a sa F.N., qui vient d'être refaite à l'usine et n'a guère tourné avant l'épreuve de ce jour... manque de rodage qui sera pour quelque chose dans la « casse » qui suivra ! Scaillet nous

annonce tout de même une grosse nouvelle : la F.N. achève la mise au point de nouvelles machines, destinées au Championnat du Monde. Moteur carré dans un nouveau cadre, et des chevaux en plus, voilà ce que nous verrons, paraît-il, très bientôt !

Quatrième étranger de l'épreuve, le champion de Suisse Albert Courajod, gentil garçon et excellent coureur. Il a amené sa B.S.A., n'ayant d'ailleurs plus la twin Jawa qui lui fut seulement prêtée en 1957 et dont la partie cycle ne l'avait pas satisfait à ce moment-là. Mais tout n'est pas dit, et nous reverrons peut-être un jour une machine tchèque aux mains du Genevois.

★

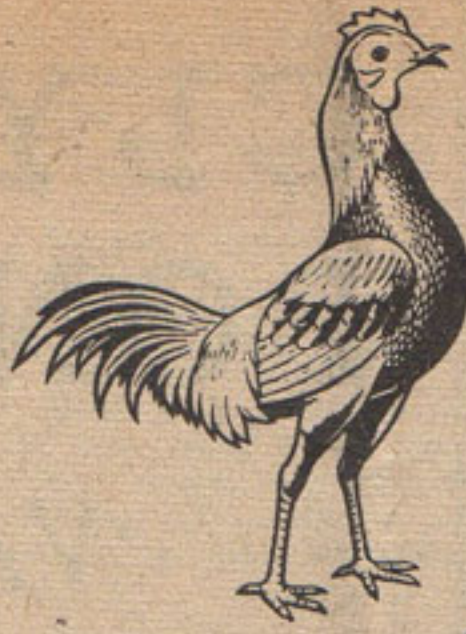
Passons du côté français : sont présents le Nordiste Chuchart, sur B.S.A., comme aussi les deux frères Klym, qui sont allés chercher les leurs à l'usine. Autres titulaires de Gold-Star : Jacques Charrier, et le nouvel inter Vanlerberghe, qui sera peu remarqué pour ses débuts chez les « grands ».

Chez nos compatriotes, la surprise nous vient de Mélioli : sur sa remorque, la Matchless du regretté Henri Frantz (amenée pour cette course dans le sable), et une Matchless 58 toute neuve. Ainsi, Mélioli a-t-il quitté la Gilera, sans regret nous confiera-t-il plus tard, tant il goûte la maniabilité, les possibilités de ses nouvelles montures.

Par contre, Julienne est là pour continuer la présence de la marque d'Arcore sur nos terrains. Il a amené sa machine de l'an dernier, la « toute neuve », celle qui bénéficie des dernières trouvailles d'Olivotti, étant strictement réservée aux manches du Championnat de France.

En plein effort, Jan Clynck, à gauche, et Julienne.





Super

BSA BANTAM

SELLE DOUBLE

COMPTEUR
ÉCLAIRÉ

SUSPENSION AR
A BRAS OSCILLANT

PHARE ENCASTRÉ

SILENCIEUX SPÉCIAL

FOURCHE AV
TÉLESCOPIQUE

BLOC-MOTEUR

FREINS
PUISSANTS

175cc MONOCYLINDRE, 2 TEMPS SUPER - CARRÉ

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS



POPULAIRE DU MONDE



Un départ chez les nationaux.



Jacquemin (F 7) va être rejoint par Clynck, en sous-bois.

Avec le type 1957, Remi Julienne se mettra très en valeur, principalement dans la première manche, où, manquant le départ et tournant à cinquante mètres en arrière pour ce motif, il se hissera rapidement en cinquième position, une chute devant lui faire perdre un peu plus tard le bénéfice de ce magnifique effort.

Enfin, Michel Jacquemin, pourvu lui aussi d'une Matchless 1958 sur laquelle l'usine semble avoir plus ou moins travaillé : cale sous le cylindre, guide-chaîne, fourreaux spéciaux à la fourche télescopique, couronne AR de 52 dents (50 sur les autres modèles), avec 19 dents en sortie de boîte (en place de 17), tout cela personnalise la moto du champion de France 1956, qui espère bien faire avec elle une bonne saison.

Malheureusement, une défaillance dans le fonctionnement de la pompe à huile empêchera la circulation sous pression de l'effectuer normalement, et Jacquemin récoltera une amorce de serrage chaque fois qu'il essaiera d'ouvrir les gaz.

★

Nous n'entreprendrons pas de vous narrer par le menu comment se sont déroulées les trois manches des deux épreuves qui nous étaient offertes : sur les sillons profonds creusés dans le sable d'Ermenonville, la supériorité des deux vainqueurs, Clynck (inters) et Bongibault (nationaux), a été, en effet, si évidente qu'il n'y eut que peu de lutte en tête.

Plus loin derrière ces hommes, des écarts importants eurent tôt fait de s'installer entre les divers participants, réduisant les manches à des parcours individuels, appré-

ciés des connaisseurs qui analysaient les styles, mais fournissant au public non averti une image assez peu vivante du moto-cross.

Et c'est dans un tel cas que la qualité du commentaire de la course prend toute son importance : à Ermenonville, les spectateurs eussent certainement regretté la monotonie qui présidait au déroulement des manches, si le préposé au micro n'avait su meubler les « creux », tenir néanmoins le public en haleine en utilisant toutes les ressources de sa réelle érudition en matière de moto-cross. Bravo donc à Landureau, qui ne fit jamais plus efficacement son métier, et qui, par ailleurs, présente maintenant les coureurs catégorisés après catégorie, allégeant ainsi un cérémonial qui gagne encore en tenue.

★

Détachons simplement les faits essentiels des deux courses : chez les nationaux, Bongibault a effectué une très belle remontée dans la première manche, s'y classant second. Il enleva ensuite la seconde manche, et termina 3^e en finale, ayant cassé son câble des gaz à 100 mètres de l'arrivée, ce qui l'obligea à pousser sa machine pour être classé. Cent mètres qui lui parurent longs à franchir, dans le sable mouvant et lourd !

Ancel est second, et son aisance ne peut que nous faire regretter qu'il ne participe pas aux compétitions d'une manière plus assidue. L'homme, 3^e, fit une belle course, et eût été plus dangereux pour le leader s'il n'avait connu divers ennuis.

En 4^e place, nous avons Chauderon, le mécano de Jacquemin. Bon résultat, qui

devrait encourager le sympathique méridional à persévérer. Sa lutte avec Ancel, en 3^e manche, fut l'un des bons moments de la journée.

Citons quelques noms encore : Housseau, bon 5^e, Soliveau, Lebel surtout, qui semble avoir des possibilités de réussir. Enfin, saluons Melin, un ancien du C.S. Meaux, qui connut la période héroïque du moto-cross et s'alignait à Ermenonville pour la dernière fois.

Quant à Drobecq, bien parti, il a cassé au premier tiers de la course.

★

Chez les inters, nous avons dit l'aisance stupéfiante, la rapidité de Clynck dans le sable, son élément. Jansen, brillant second, ne put jamais l'inquiéter, mais affirma sur tous les autres concurrents une supériorité certaine, sauf en ce qui concerne son compatriote Scaillet, avec lequel il batailla ferme jusqu'à ce que ce dernier « descende » sa mécanique.

Courajod fit preuve d'une excellente forme, et Klym Robert se montra une fois encore le meilleur des Français, son frère René le suivant immédiatement au classement. Mentionnons aussi Julienne, qui fit belle impression, mais coïncida son boisseau des gaz, chuta, rechuta, tous ces incidents l'amenant à la 6^e place.

★

L'organisation ? Satisfaisante dans l'ensemble, avec un service d'ordre qui sut faire son travail sans ennuyer personne.

M. Pourquoi, président du C.S. Meaux, sait désormais qu'il peut faire du Cross d'Ermenonville la plus grande des manifestations parisiennes. Mais alors, sur un tel terrain, il nous faudra un grand plateau international, avec en tête René Baeten, seul, croyons-nous, à pouvoir battre Clynck sur le sable.

Autres suggestions à retenir pour l'an prochain : ramener la ligne de départ-arrivée plus près de l'entrée du circuit, en bas, et installer — c'est indispensable — le système électrique de départ dit « feu rouge - feu vert ».

Sinon, il y aura toujours des discussions autour du moyen employé !

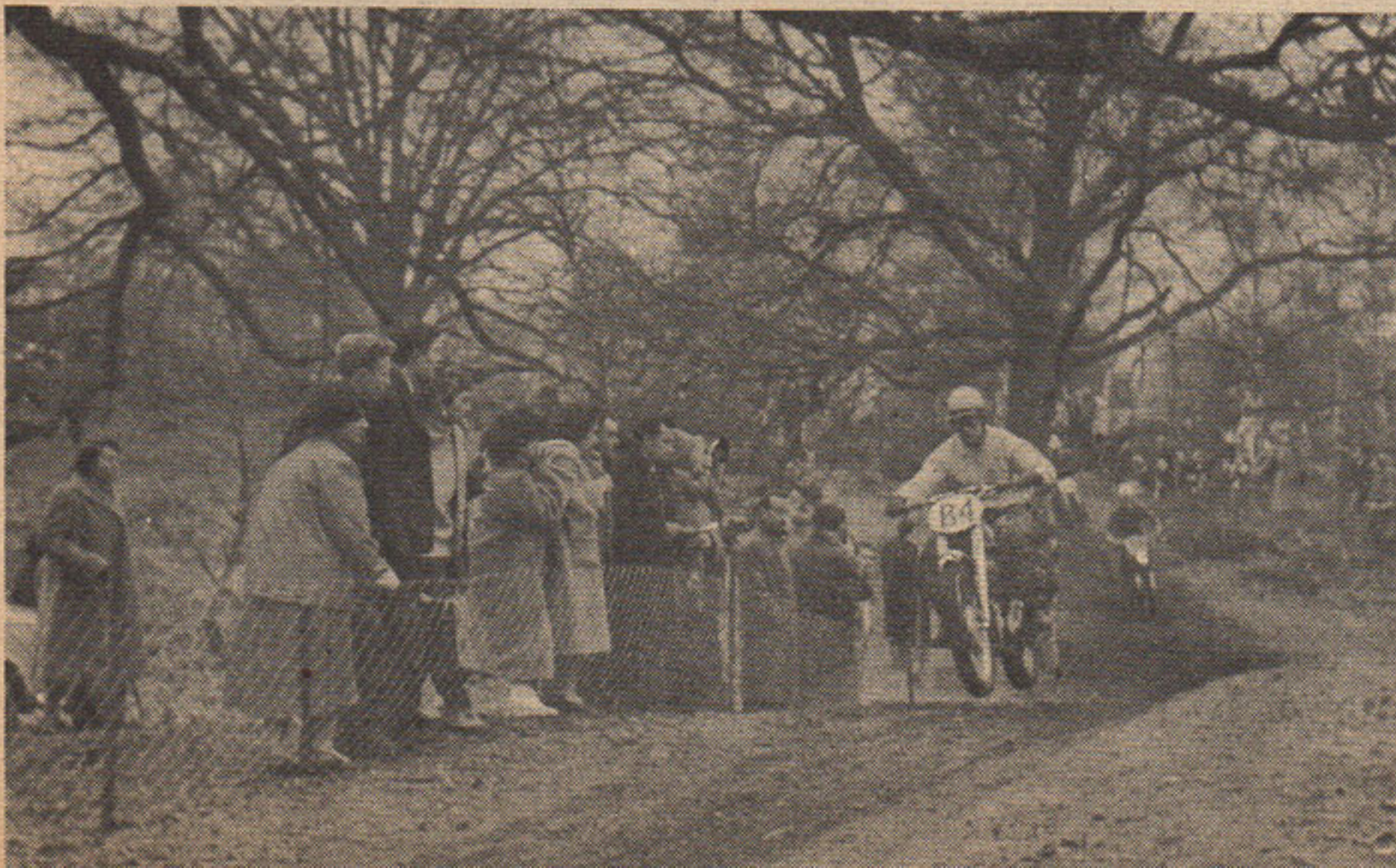
R. C. D.

RESULTATS TECHNIQUES

Nationaux : 1. Bongibault (6 pts) ; 2. Ancel (8 pts) ; 3. Lhomme (10 pts) ; 4. Chauderon (15 pts) ; 5. Housseau (17 pts), etc.

Inters : 1. Clynck (H. BSA), 3 pts ; 2. Jansen (B. Matchless), 7 pts ; 3. Courajod (S. BSA), 8 pts ; 4. Klym Robert (F. BSA), 15 pts ; 5. Klym René (F. BSA), 16 pts ; 6. Julienne (F. Gilera Olivotti), 19 pts ; 7. Chuchart (F. BSA), 21 pts ; 8. Charrier (F. BSA), 25 pts ; 9. Jacquemin (F. Matchless), 27 pts ; 10. Scaillet (B. FN), 32 pts ; 11. Melioli (F. Matchless), 33 pts ; 12. Vanlerberghe (F. BSA), 34 pts.

Nic Jansen demeure l'un des « grands » du moto-cross international.



AVEC JACQUES SCHMID

LE CROSS FRANÇAIS SERA PRÉSENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE

NUL ne songerait à nier, aujourd'hui, que le moto-cross, tant international que français, s'est désormais hissé à l'échelon d'un véritable sport de compétition et connaît de plus en plus la faveur du public, des motocyclistes désireux de courir, et enfin des marques sportives dont certaines s'attachent à vulgariser des modèles spécialement étudiés à l'usage de cette dure spécialité.

En France, nous n'en sommes sans doute pas encore à ce dernier stade, nos usines continuant à se tenir sur une prudente réserve vis-à-vis du sport motocycliste. De ce côté-là, l'évolution sera sans doute longue, précautionneuse, et les deux grandes maisons sur lesquelles on semble en droit de pouvoir tabler présentement se tourneront très probablement vers le trial avant toute autre chose.

Mais, par ailleurs, sous l'angle de la réglementation en général, du point de vue de la qualité d'ensemble des organisations, le moto-cross français a accompli de très grands progrès et est désormais en âge d'aborder les compétitions officielles internationales qui sont venues sanctionner, l'an dernier, l'accession de la spécialité parmi les branches majeures du sport motocycliste : nous voulons nommer le Championnat du Monde (500 cc) et la Coupe d'Europe (250 cc).

★
Aussi considérons-nous comme un fait de grande signification que, pour la première fois dans les annales de la spécialité, des coureurs français aient décidé de participer réellement à la plupart des Grands Prix de la saison 1958.

Nous écrivons « réellement », car, jusqu'ici, si nous avions pu voir quelques-uns de nos inters s'aligner ici ou là, aucun toutefois n'avait encore pris la détermination de disputer dans une même saison la quasi totalité des épreuves comptant pour les titres internationaux dans l'une ou l'autre des deux cylindrées (rendons toutefois justice à Albert Voreux qui fit en ce sens, l'an dernier, un appréciable effort en 250 cc, et nous valut une belle huitième place au classement final de la Coupe d'Europe).

★
Cette saison, donc, nous serons représentés partout, dans la Coupe d'Europe d'abord avec Terrien, qui vient de recevoir sa splendide Maico d'usine (nous vous la présenterons bientôt) et disputera officiellement avec elle la compétition européenne en quart de litre, ensuite — et c'est là que nous voulons en arriver ici-même — avec Jacques Schmid, jeune et brillant second du Championnat de France inter 1957, qui va tâter de tous les grands Prix du Championnat du Monde (à l'exception du seul G.P. du Danemark, lequel tombe malencontreusement le jour où se courra à Montargis la seconde manche du Championnat de France).

★
Comme Terrien (plus encore peut-être, car Schmid ne bénéficie pour son compte d'aucun appui d'usine), notre jeune inter en 500 cc consentira un gros sacrifice d'argent en s'alignant dans les grands Prix : outre qu'il perdra, ces jours-là, le bénéfice des sommes qu'auraient pu lui

rapporter les épreuves privées inscrites aux mêmes dates au calendrier français, il devra encore accomplir de longs et coûteux déplacements (souvent remboursés pour une faible part seulement, car, à l'étranger, les organisateurs paient mal). Enfin, il ne peut guère tabler sur les prix, peu élevés d'une part, prévus seulement pour les premiers classés d'autre part. Et quand on s'attaque pour la première fois aux terrains étrangers, aux « ténors » internationaux, il serait vain de prétendre figurer immédiatement parmi les meilleurs.

★
Tout cela, Jacques Schmid le sait, et sa décision de courir les grands Prix n'en est que plus sportive. Il n'a, cette année, d'autre ambition que d'apprendre à fond son métier au contact renouvelé des Anglais, Belges et Suédois, sur les difficiles circuits étrangers, et aux succès rentables sur les terrains français, il préfère le rude et patient labeur d'une formation à l'École internationale.

En cela, Schmid fait plus que d'agir simplement selon l'idée qu'il s'est faite de la conduite de sa carrière : il nous montre — sans y mettre d'ailleurs la moindre intention — que la seconde génération des crossmen français, celle qui nous vaut de compter, cette année, huit hommes nouveaux au sein du Championnat des Inters, a pris clairement conscience des réalités de la compétition.

Avec Schmid comme avec Terrien, avec bientôt tous ceux de nos spécialistes qui leur emboîteront le pas, le moto-cross français s'apprête à franchir une nouvelle étape de son évolution : abandonnant enfin ce qu'il devait encore au spectacle par certains de ses à-côtés, il tendra désormais à n'être plus qu'un sport, du beau, du bon sport motocycliste.

Moyennant quoi, il durera et prospérera !

R. C. D.

CONNAISSEZ-VOUS JACQUES SCHMID ?

Grand, mince, léger, actuellement âgé de 26 ans, mécanicien de profession, licencié à l'A.M.S. et résidant à Argenteuil où il est né, voilà tracé le portrait express de Jacques Schmid.

C'est à voir courir Holmes, Meunier, Mingels, Brassine, que lui est venue la vocation. Dès 1952, il dispute 5 épreuves, avec un Jap « maison », catégorie 250 cc, et n'en termine aucune !

Nullement découragé, il « remet ça » en 1953, avec une 500 Ariel neuve (ses parents étant depuis le premier jour ses meilleurs supporters) et, sur 8 courses disputées, il fait premier une fois, à Argenteuil. Mais, déjà les « gros bras » ne l'impressionnent plus, et à Maubeuge il se classe 7^e derrière des hommes comme Rietmann, Bauduin, Chuchart, Molinari.

Une opération des amygdales et le service militaire reportent à l'année suivante le déroulement de la carrière sportive de Schmid. Disposant alors d'une 500 BSA neuve, sélectionné pour le Championnat de France... inter (seul disputé cette année-là, en une manche, à Chemiré), il est en 6^e position à 100 mètres de l'arrivée, quand il chute et rétrograde



en 10^e position. Quelques places de premier, bon nombre de secondes places dans les réunions non-officielles l'encouragent cependant à persévérer.

En 1955, la saison comporte un accident : fracture de la clavicule, à Coulaines (Sarthe). Et c'est enfin, en 1956, que Schmid se met clairement en valeur, finissant second du Championnat de France National, dispute sur 5 manches, dont une qu'il gagne, à Bergues (Nord).

L'accession en catégorie internationale, l'an dernier, sa place de vice-champion de France, à 2 petits points de Brassine, font de lui le numéro un des espoirs révélés par le Cross français.

Pour sa saison 1958, tout entière axée sur le Championnat du Monde et le Championnat de France inter, Jacques Schmid dispose de sa BSA 1957 et d'une BSA 1958 toute neuve. Les épreuves officielles occuperont une grande place dans le calendrier de ses déplacements, mais on le verra néanmoins s'aligner dans différentes épreuves privées, notamment en Belgique, à Ypres, et chez nous à Montreuil, Figeac, Mayenne, Unverre, etc, etc...

CLASSEMENT GÉNÉRAL (suite de la page 264)

béria), 40''7/10; 11. Rittaud (Peugeot), 41''3/10; 11. Guillotin (D.S. Malterre), 41''3/10; 13. Moisan (A.G.F.), 42''5/10.

Motos 175 cc (Série)

1. Couturier (Morini), 39''2/10, moyenne : 73,469 km/h; 2. Kiene (Terrot), 42''2/10; 3. Krajka (Gnome-Rhône), 48''3/10.

Motos 250 cc (Course)

1. Jacquier-Bret (Mondial), 30''8/10, moyenne : 93,509 km/h; 2. Deschamps (N.S.U.), 32''6/10; 3. Descoureaux (Gnome-Rhône), 33''1/10; 4. Rittaud (Guzzi), 34''6/10; 5. Guérin (Guzzi), 34''8/10; 6. Payeur (Gnome-Rhône), 35''1/10; 7. Maillet (N.S.U.), 36''3/10; 8. Martine (Puch), 37''3/10; 9. Boutet (Peugeot), 43''8/10; 10. Kazazian (Gnome-Rhône), 1'01''7/10.

Motos 250 cc (Sport)

1. Fromont (N.S.U.), 35''8/10, moyenne : 80,446 km/h; 2. Bastogne (Puch), 38''5/10; 3. Krajka (Guzzi), 39''3/10; 4. Chatillon (Peugeot), 39''7/10; 5. Tan (Peugeot), 40''1/10.

Motos 250 cc (Série)

1. François (Zundapp), 38''8/10, moyenne : 74,226 km/h; 2. Houdy (Puch), 39''4/10; 3. Bazot (N.S.U.), 39''8/10; 4. Loustalan (B.M.W.), 42''4/10; 5. Heuqueville (F.N.), 42,8/10; 6. Hais (Peugeot), 47''9/10.

Motos 350 cc (Course)

1. Gomes (Norton), 30'', moyenne : 96 km/h; 2. Jacquier-Bret (Mondial), 30''8/10; 3. Maucherat (A.J.S.), 31''8/10; 4. Savoye (Mondial), 32''5/10; 5. Maise (Norton), 34''3/10; 6. Krajka (B.S.A.), 34''6/10.

Motos 350 cc (Sport)

1. Lyset (B.S.A.), 33''6/10, moyenne : 85,717 km/h.

Motos 350 cc (Série)

1. Tano (Peugeot), 35''7/10, moyenne : 80,673 km/h; 2. Tourres (Horex), 36''1/10; 3. Vasselin (Horex), 36''8/10; 4. Bernard (D.K.W.), 38''1/10.

Motos 500 cc (Course)

1. Guignabodet (Gilera), 28''9/10, moyenne : 99,654 km/h; 2. Vasseur (Norton), 31''8/10.

Motos 500 cc (Sport)

1. Broquet (Triumph), 32'', moyenne : 90 km/h; 2. Cot, 33''1/10; 3. Ségul (Norton), 34''1/10; 4. Garnier (Norton), 35''5/10.

Motos 500 cc (Série)

1. Herranz (Triumph), 32''3/10, moyenne : 89,169 km/h; 2. Pourquier, 32''5/10; 3. Hais (Triumph), 34''4/10; 4. Gélot, 34''6/10; 5. Melin (B.M.W.), 34''7/10; 6. Campmas, 35''7/10; 7. Dufay (A.J.S.), 36''4/10.

Motos 750 cc (Sport)

1. Boeri, 29'', moyenne : 99,310 km/h; 2. Barbaroux (Norton), 30''8/10; 3. Favre-Rochet (B.S.A.), 31''7/10.

Motos 750 cc (Série)

1. Schuber (Triumph), 31''9/10, moyenne : 90,284 km/h; 2. Tano (Ratier), 32''8/10; 3. Niox (Triumph), 34''3/10; 4. Duvernay (B.S.A.), 34''7/10.

Motos 1000 cc (Sport)

1. Boeri, 29''6/10, moyenne : 97,299 km/h.

Motos 1000 cc (Série)

1. Leconte (Vincent H.R.D.), 32''3/10, moyenne : 89,169 km/h.

Sidecars 500 cc (Course)

1. Murit (B.M.W.), 31'', moyenne : 92,903 km/h.

Sidecars 750 cc (Course)

1. Murit (B.M.W.), 30''2/10, moyenne : 96,364 km/h; 2. Adnet (Pas. C. Blaise), 37''3/10.

Sidecars 750 cc (Sport)

1. Favre-Rochet (B.S.A.), 38'', moyenne : 35,789 km/h.

Sidecars 1200 cc (Course)

1. Murit (B.M.W.), 30''3/10, moyenne : 95,052 km/h. Passager : Alain Dagan.

Renouvelant son succès 1957 voici des résultats qui comptent !!!

COTE LAPIZE - MONTLHÉRY 2 MARS 58

1^{er} 750cc Sport: **BOERI** sur:
TRIUMPH Tiger 110

1^{er} 500cc Sport: **BROQUET** sur:
TRIUMPH Tiger 100

RECORD DE LA CATÉGORIE BATTU

Ces machines ont été préparées et mises au point par :

BOBILLOT MOTOS
P. LANGOT

6, rue de la Butte-aux-Cailles, PARIS (XIII^e). Tél. GOB. 50-31, ...

...où vous trouverez toute la gamme des machines TRIUMPH disponibles de suite avec les plus grandes facilités de paiement. Egalement de très belles occasions à des prix très avantageux.

Pour vos réparations, devis, réglage, mise au point, faites-nous confiance, renseignez-vous auprès des possesseurs de TRIUMPH, c'est votre meilleure garantie. Venez nous rendre visite où vous pourrez voir le plus grand hall d'exposition, l'atelier très moderne et du personnel hautement qualifié. Une visite et vous ne serez pas déçus.

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE EN STOCK
Stock pneus PIRELLI - Toutes gammes huile MOTUL
Agent des marques NSU - TERROT - VAP

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.

AMC - CAZENAVE - VAP - GUILLER

DISTRIBUTEUR

RÉVISION DES MOTEURS :

A. M. C. - YDRAL - MOTOBECANE
PEUGEOT - VAP - POULAIN

Réparation des Volants Magnétiques

Remise en état de Fourches

RÉALÉSAGES - DÉLAI RÉDUIT - RÉEMBIELLAGES

PIÈCES POUR SAFI - COPREMA - A B G

LA DIFFUSION PARISIENNE DE PIÈCES MOTOS

9, Rue Collange LEVALLOIS - PER. 89-19

Expédition à lettre lue.

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38



r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez la
marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 Temps
de classe Internationale, NE VEND QUE :

250cc JAWA 350cc

ADLER

PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaits

CRÉDIT - REPRISE

Les motos, BIMA & scooters
Peugeot
sont équipés en série de
← L'ANTIVOL →
NEIMAN

LA GRANDE MARQUE DU SIDECAR

"BUFFLIER-IMPÉRIAL"

Tous modèles pour Scooters
Vélocycleurs et Motos

BUFFLIER. 31, Cours Emile Zola, VILLEURBANNE

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

etc.
PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

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

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

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

Toutes pièces en stock

EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel - **BSA** - Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursem.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

PROJETS - CRÉATIONS

GRATUITEMENT : — PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e - GUT. 73-32 A 35

Les bienfaits de la GYMNASTIQUE DES YEUX

Suppression des lunettes

Le traitement facile que chacun peut
faire chez soi rend rapidement aux
MYOPES et PRESBYTES une vue
normale. Une ample documentation
avec références vous sera envoyée
gratuitement en écrivant ce jour :
« O.O.O. » 102, r. de Bosnie, 73 et 75,
BRUXELLES.

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

A. DUBOIS

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

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

BSA **ARIEL** **SUNBEAM**

* BON VENDEUR... C'est bien! *

* BON MÉCANICIEN... C'est mieux! *

CREDIT 6-9-12 MOIS — 35% COMPTANT

LEVALLOIS MOTOS

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES
Envoi contre remboursement

LEGUILLOCHET, 68 bis, Rue du Poteau - PARIS - 18^e 111 bis, Rue Championnet - MON. 02-37

AGENT EXCLUSIF : JAWA - MONET-GOYON (PULLMAN-DOLINA) - SIMSON

Cyclomoteurs RHONSON

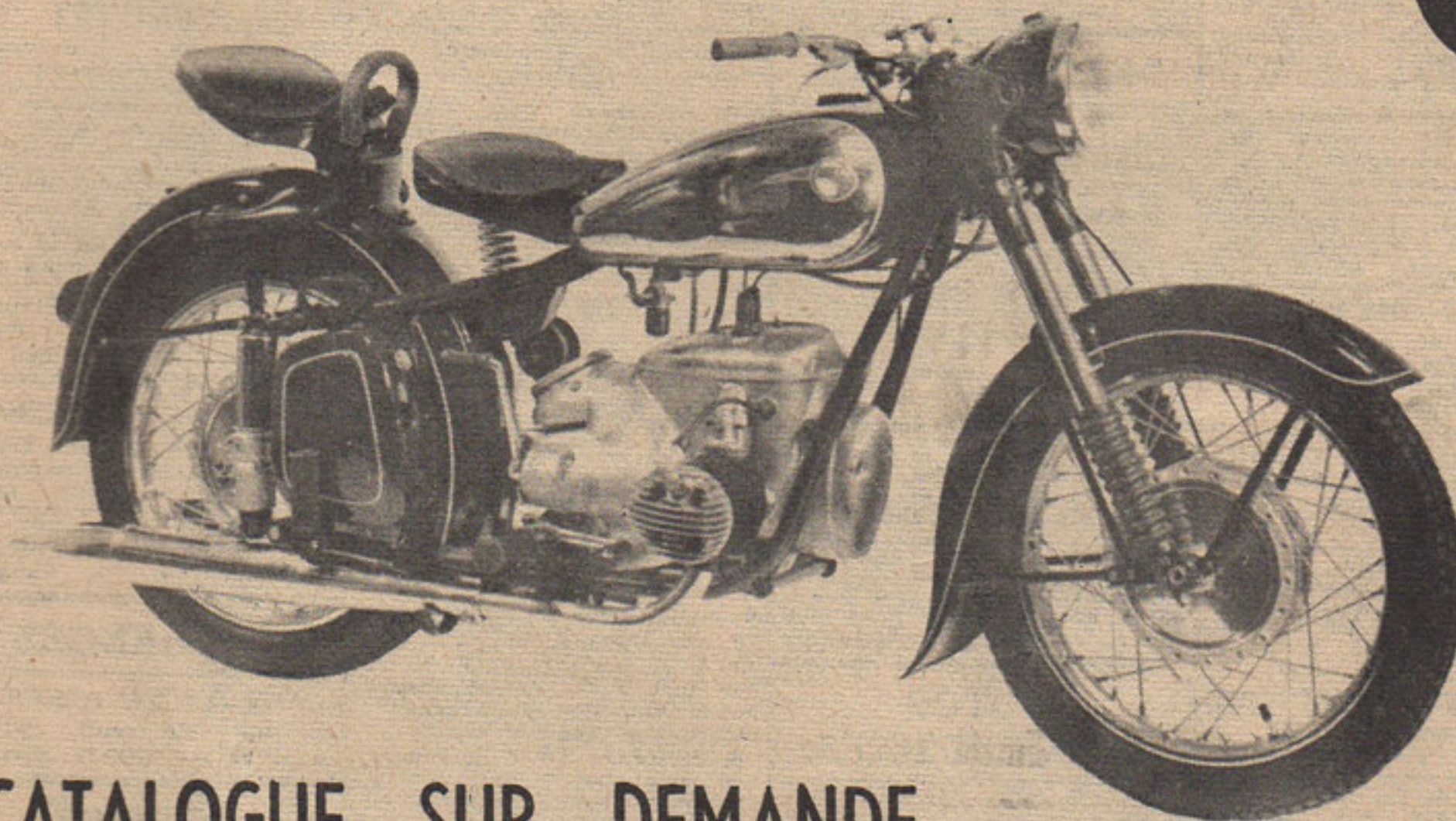
TERROT

Scooters **Vappa**
Station-Service

TOUS MODELES DISPONIBLES — MISE AU POINT — REPARATIONS — EQUIPEMENT
ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

CRÉDIT

VENEZ ESSAYER LE PULLMAN MONET-GOYON 125 CMC.



Moto 350 cc. Importée
d'Allemagne. Bi-cylindres.
Flat-twin. 2 carburateurs.
Bloc-moteur 2 temps. Sus-
pension AR. Fourche té-
lescopique. Moyeux freins
centraux. Transmission par
cardan.

CATALOGUE SUR DEMANDE

295.000 frs + T. L.

Importateur exclusif France, Algérie, Andorre

PIERRE BONNET

 78, Av. du Général Leclerc, BOULOGNE-BILLANCOURT
Téléphone : MOL. 60-99

TOUJOURS LES PLUS BELLES MOTOS A

350 cm **HOREX**

PUCH

250 cm CARDAN - **AWO SIMSON**

125 cm - 175 cm - 250 cm
et la

350 cm 2 cyl. CARDAN-**IFA**: 293.000f.

nouvelle **TERROT**
125 cm - 175 cm

CREDIT 15 MOIS ECHANGE — REPARATIONS

MOTO BASTILLE

6, bld Richard-Lenoir, PARIS (11^e)
ROQ. 29-28

Pièces détachées - Expédition

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

Ils sont indispensables ...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

Moto
revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 680 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 710 francs



La 4 cv. Renault

Prix : 590 francs
Franco : 675 francs



La 2 cv. Citroën

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

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



CARACTÉRISTIQUES

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



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

Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2^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 d'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

LA 203

Peugeot

Tous les secrets de la mise au point

INTRODUCTION

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

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

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

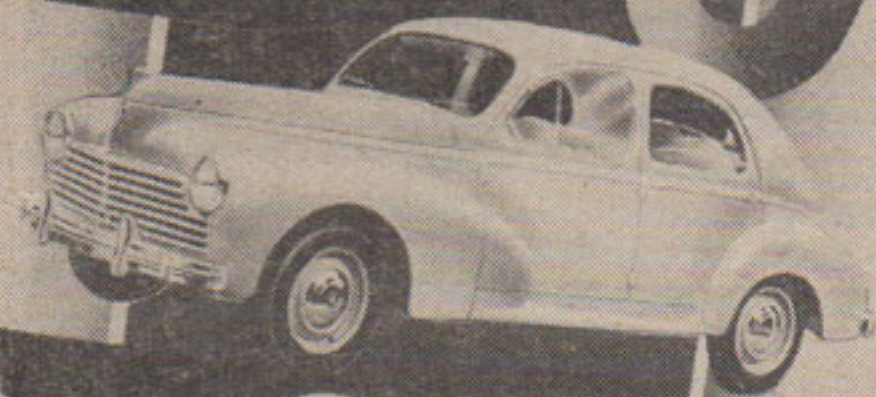
ENTRETIEN et GRAISSAGE.

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

PRIX : 650 fr. (fco 715)

Pour l'USAGER...
Pour le RÉPARATEUR

TECHNIQUE ET
PRATIQUE DE LA



Peugeot

1957

C. LACOME

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.**