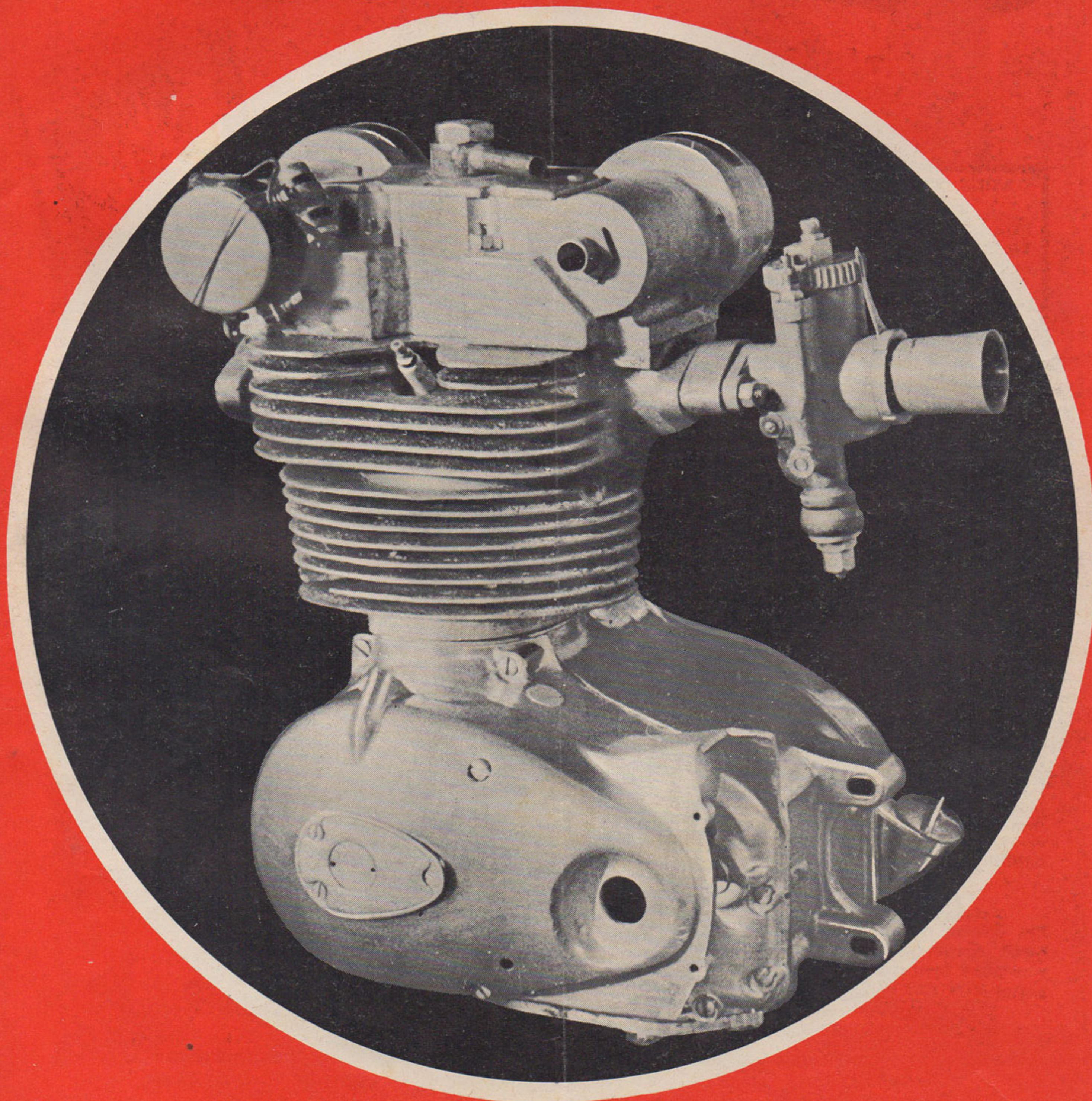


Moto revue

46^e ANNEE. — 22 MARS 1958. — N° 1.383

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

SOUPAPES
D'ÉCHAPPEMENT



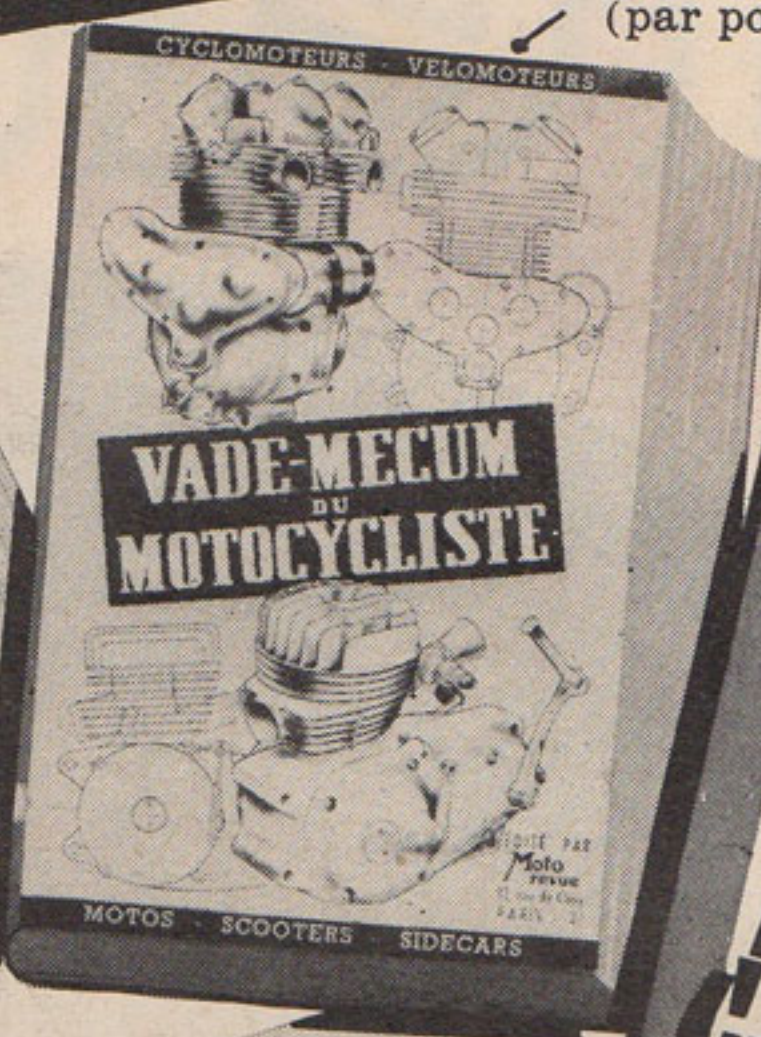
Motobécane serait-il l'auteur de ce 175 cc
double arbre ? (Voir réponse page 283.)

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

L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 710 fr.)

2 CV CITROEN
Prix : 610 fr. (par poste 695 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 420 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 525 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 540 fr.)

GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 530 fr.)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 450 fr. (par poste 515 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 430 fr. (par poste 495 fr.)

Prix : 410 fr.
(par poste 475)

Prix : 525 fr.
(par poste 590) →

Prix : 495 fr.
(par poste 560)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire.

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

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

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



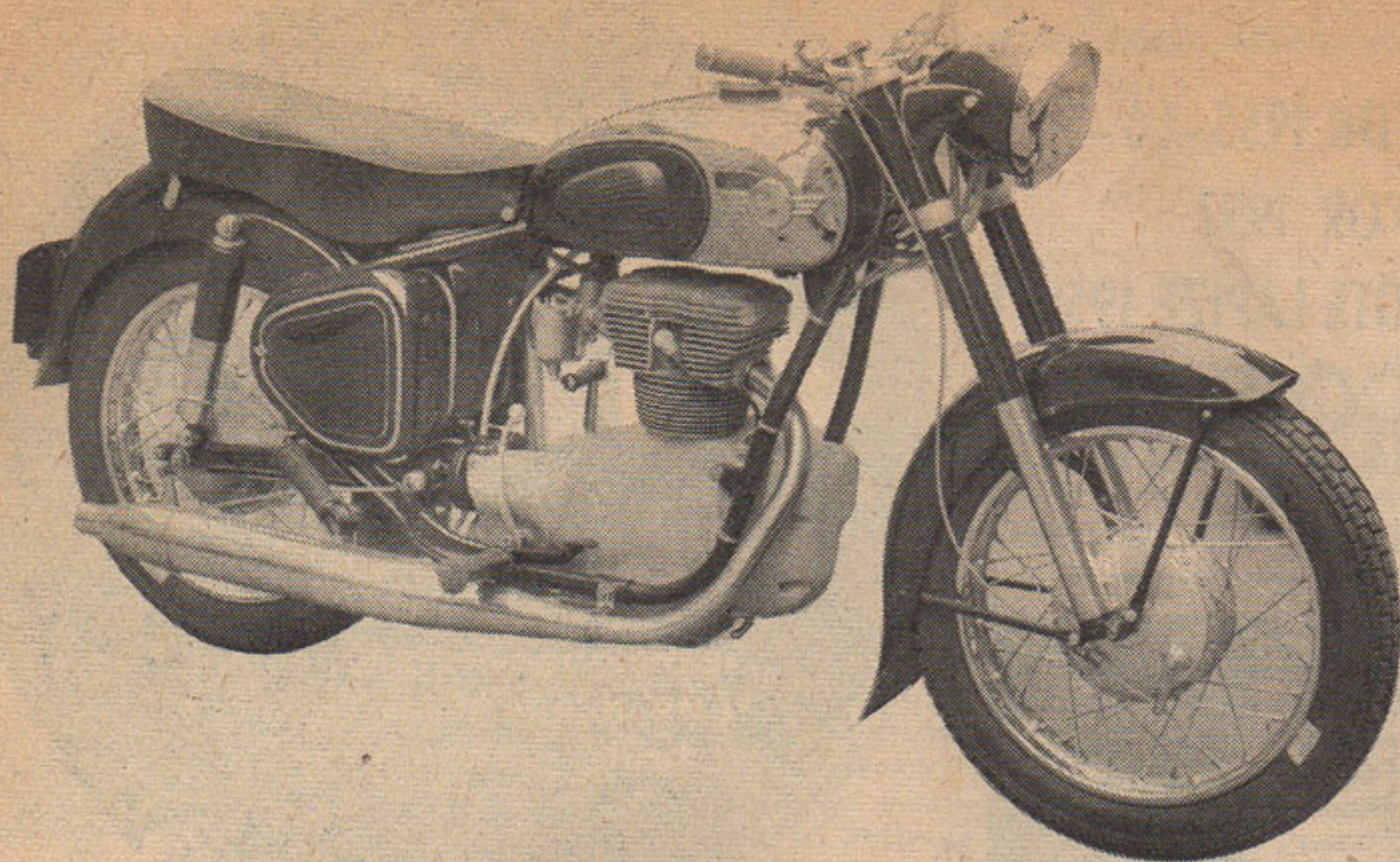
Prix : 500 fr.
(par poste 565)



Prix : 485 fr.
(par poste 550)



Prix : 490 fr.
(par poste 555)



SIMSON 425 Sport. Moto 250 cc importée d'Allemagne. Bloc-moteur culbuté 4 temps. 4 vitesses. Suspension AV et AR hydraulique. Moyeux freins centraux. Transmission à cardan.

CATALOGUE SUR DEMANDE

305.825 frs + T. L.

Importateur exclusif France, Algérie, Andorre

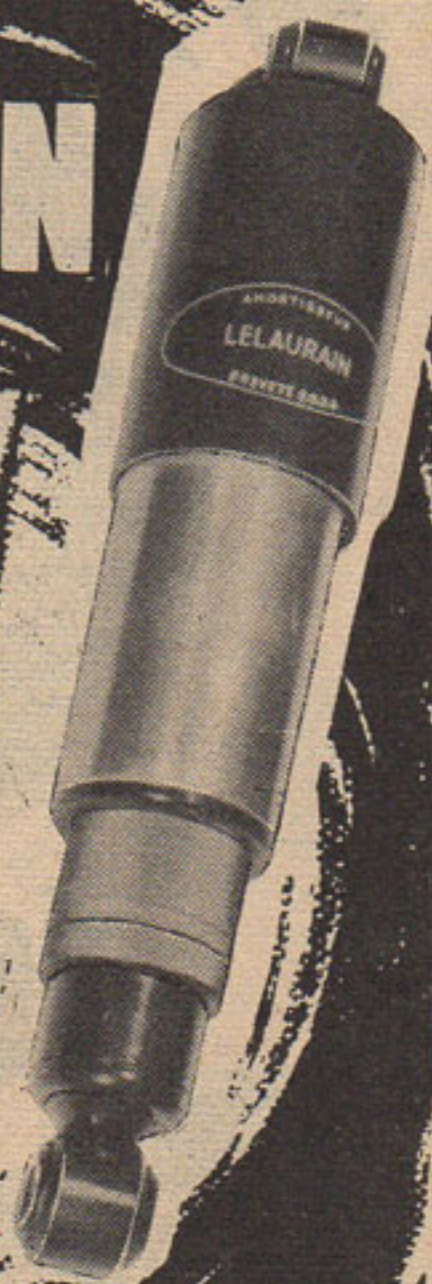
PIERRE BONNET 78, Av. du Général Leclerc, BOULOGNE-BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 60-99

**AMORTISSEURS
LELAURAIN**

AMORTISSEUR
TÉLESCOPIQUE
HYDRAULIQUE
DOUBLE EFFET

SUSPENSION
SPÉCIALE
MOTO-SCOOTER
VÉLOMOTEUR
CYCLOMOTEUR



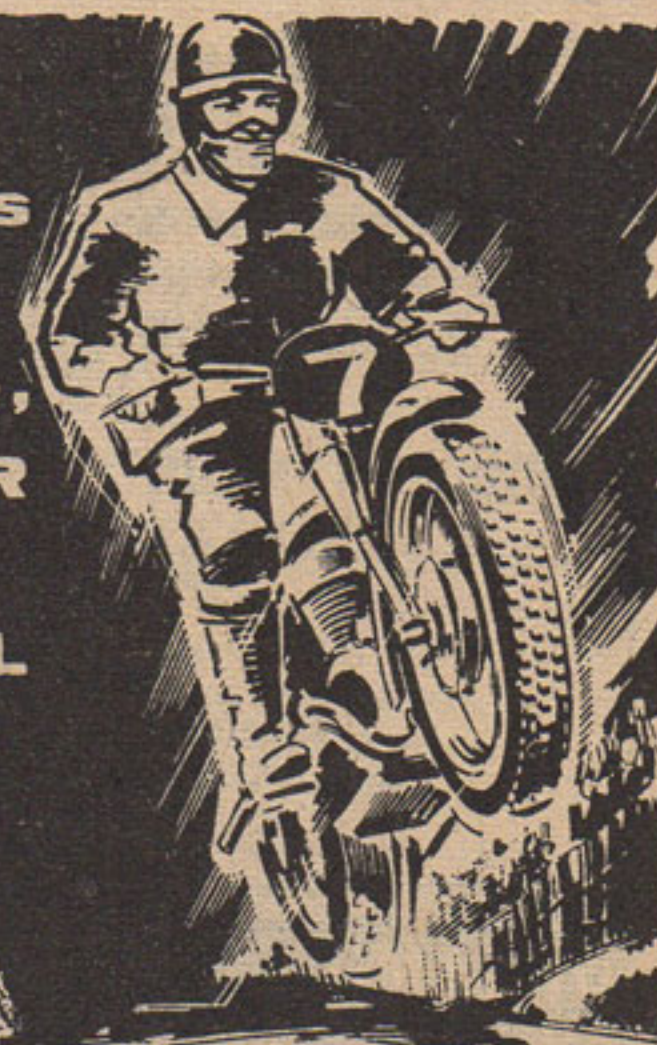
CONSTRUCTEUR S. A.

E^{ts} LELAURAIN

8, RUE VOLTAIRE - MONTREUIL
AVRON 50-82



en moto-cross
comme
sur la route,
VAINQUEUR
avec
BARDAHL



BARDAHL fixe sur les surfaces métalliques en frottement un film lubrifiant inarrachable et assure de ce fait :

- des accélérations plus brillantes
- de la souplesse à tous régimes
- une usure réduite de 50%.
- supprime échauffement, serrage, grippage

BARDAHL
PROTÈGE CONTRE
L'OXYDATION,
LA CORROSION,
L'ABRASION

BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE

BARDAHL-FRANCE - 34, Boulevard de l'Yser - PARIS (17) - GAL. 76-13
Usines : 14, Boulevard Maréchal-Foch - ÉPINAY-SUR-SEINE (Seine)

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

ZUNDAPP - T. W. N. - STEIB

Station-Service - Mise au point spéciale

1^{er} Cat. Side-Car. BOL D'OR 1955 - 56 - 57

1^{er} Cat 250 cm³. BOL D'OR 1957

1^{er} Cat. 250 cm³ Série. COTE LAPIZE 1958

L. FRANCOIS

88, rue des Rosiers, SAINT-OUEN. - ORN. 79-61
Ouvert tous les jours, même le Dimanche. Fermé le mardi

LEÇON de CONDUITE SPORTIVE GRATUITE A TOUT ACHETEUR

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 - REPRIS

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir

A. BERL

20^{ème} Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons

Dépositaires

Documentation sur demande

Jeunes Gens, devenez, MECANICIENS MOTOS

Perfectionnez-vous afin d'améliorer votre situation. Vous deviendrez un spécialiste éprouvé en suivant notre cours sur les Motocycles et Véломoteurs

DUREE 8 MOIS

ATTESTATION ASSUREE

FACILITES DE PAIEMENT

PREPARATION AU C.A.P.

Demandez la Brochure N° 11
aux COURS TECHNIQUES AUTOS
SAINT-QUENTIN (Aisne)

DYNAMIC-SPORT

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

Concessionnaire des marques :

JAWA, BSA, NSU, TERROT, MZ,
IFA, PUCH, HOREX, SIMSON,
MONET - GOYON, MANURHIN,
AGF, LAMBRETTA, RUMI, VESPA

OCCASIONS RECENTES:

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

CRÉDIT dans toute la France
Le moins cher de France

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

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



Clinique des
cadres. Réservoirs
et Roues
tél. PER. 20-68

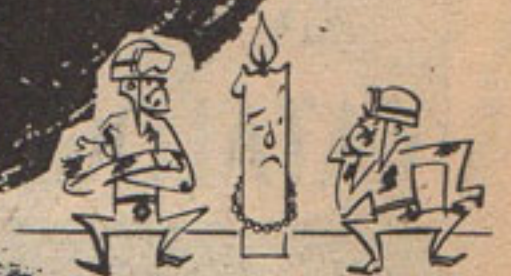
MARCHANT Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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



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



Le sport français s'épanouit !

AVEC le récent « Lamborelle », avec la réunion de dimanche dernier à Nogent-sur-Seine, la saison internationale et nationale de trial s'est achevée pour notre compte sur une note particulièrement optimiste.

Des réunions nouvelles, l'adhésion de la province, des pratiquants en nombre croissant, la révélation de jeunes talents au premier rang desquels viennent Bohec et Jacquemoud, l'apparition de machines françaises à la réalisation desquelles deux grandes usines ne sont pas absolument étrangères, la nette amélioration des tracés, l'adoption d'une réglementation plus complète et mieux comprise que précédemment, le regroupement enfin des forces actives de la spécialité en une commission à l'échelon de la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France, tout cela est à porter au riche actif de l'année.

Beau résultat, atteint en bloc cet hiver et qui laisse bien augurer de l'avenir immédiat, à savoir la saison 1958-59, laquelle nous promet un championnat de la L.M. de l'Ile-de-France, un possible championnat national et notre intégration vraisemblable à ce championnat européen de trial que réclamera l'A.C.U. à Varsovie, lors du Congrès de Printemps de la F.I.M.

Aussi pouvons-nous dire, avec une satisfaction que partageront tous nos lecteurs, qu'avec le trial, le sport motocycliste français fait plus que demeurer : il s'épanouit.

★

Place aujourd'hui aux autres spécialités sportives motocyclistes, à commencer par le moto-cross dont la saison est déjà entamée.

Ici encore nous n'avons cessé de progresser, jusqu'à aboutir à une organisation d'ensemble qui n'a pas sa pareille ailleurs : la réglementation générale laisse peu à désirer; nos championnats, couvrant désormais les trois catégories inters, nationaux, 250 cc, font place à une juste répartition des épreuves, des valeurs, et favorisent le plus large recrutement des pilotes, dont la rémunération est actuellement plus importante et mieux garantie qu'en aucun autre pays d'Europe.

Le public vient nombreux aux réunions, que les organisateurs s'emploient en bien des cas à faire plus belles, mieux comprises d'année en année. Et nos inters (certains d'entre eux du moins) commencent à comprendre que des sacrifices sont nécessaires, que leur participation aux Grands Prix est indispensable s'ils veulent un jour prétendre à faire jeu égal avec les Anglais, Belges, Suédois et autres maîtres ès-moto-cross.

Une vie intense sur le plan national, une présence affirmée dans les Grands Prix du Championnat du Monde et les épreuves de la Coupe d'Europe des 250 cc, voilà ce que nous offre en 1958 le cross français qui, lui aussi, progresse et s'épanouit.

★

Enfin, clôturons ce rapide tour d'horizon avec la vitesse. Le règlement des Championnats de France de vitesse vient d'être publié — nos lecteurs en trouveront d'ailleurs la publication in-extenso dans notre prochain numéro — et d'ores et déjà l'on peut se réjouir à l'idée que nos jeunes « nationaux » auront, pour « percer » la tâche beaucoup plus aisée que leurs aînés. En effet, il est bien établi que la participation des « inters » dans une épreuve nationale est réduite à 50 %, que les organisateurs d'épreuves « nationales » sont tenus de prendre les cinq premiers du classement provisoire, etc..., autant de mesures propres à encourager nos jeunes.

★

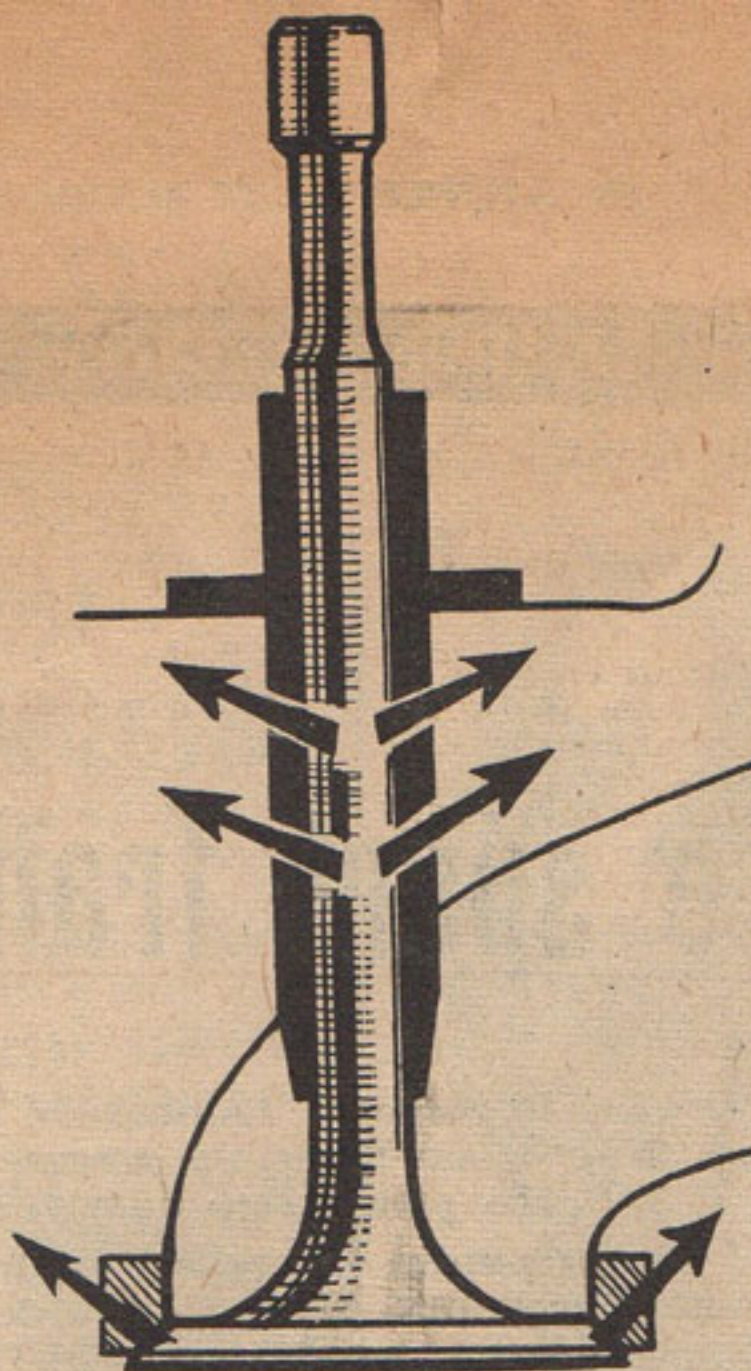
Reste, cependant, que la formule « sport » ne prend pas plus corps cette année que précédemment.

C'est là une tâche majeure pour la F.F.M., tâche qu'elle se doit d'entreprendre au plus vite car il n'est pas impossible qu'elle trouve actuellement un certain écho auprès de nos constructeurs.

Mais demain, peut-être, il sera trop tard.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

DES TRIBULATIONS DE LA SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT



Ce schéma indique de quelle manière s'effectue l'évacuation de la chaleur pour une soupape au repos : siège de soupape et surtout guide. Il est évident que les surfaces par lesquelles s'opère cette évacuation sont très restreintes.

La sûreté et sécurité d'emploi de nos machines, leur tenue à l'usure, ne sont pas le fait d'un hasard, mais le fruit de longues études et de longs travaux dans le choix des formes à donner, des matériaux à utiliser, des traitements chimiques, thermiques ou électrolytiques à appliquer.

Et ceci est vrai également pour les soupapes.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL DE LA SOUPAPE

La soupape, d'une manière générale, est une pièce qui est soumise à des contraintes particulièrement élevées, contraintes thermiques, mécaniques, chimiques. Et le sûr fonctionnement d'une soupape est vraiment, quand on y pense, un sujet d'émerveillement.

— La soupape d'admission atteint des températures de 300 à 500° C; celle d'échappement travaille sous une contrainte thermique encore plus élevée : 600 à 800° C, sinon plus.

— En raison du jeu aux soupapes — jeu absolument nécessaire et dont on ne peut se passer — le dos de la tulipe de la soupape martelle en permanence le siège rapporté dans la culasse... à un rythme de 3.000 fois à la minute, 50 fois à la seconde, quand le moteur tourne à 6.000 t/m.

— Enfin, la soupape est soumise à des attaques chimiques en raison des multiples composants que l'on trouve dans l'essence, en particulier cet éternel ennemi qu'est le plomb tétraéthyl, qui ne se justifie uniquement que par le fait qu'il est le procédé le plus simple pour élever l'indice d'octane d'un carburant. Et ces attaques chimiques sont d'autant plus « virulentes » que la soupape travaille à une température plus élevée.

★

La soupape se « pique », « brûle », et, en conséquence, sa résistance et sa

durée se trouvent limitées... sans parler de la baisse de rendement qui en résulte, l'étanchéité de la soupape sur son siège laissant à désirer.

elle y entre plus facilement qu'elle n'en sort...

La surface de la soupape soumise à haute température et qui reçoit la chaleur dégagée lors de la combustion est très importante : c'est toute la « tulipe ».

Par contre, l'évacuation de cette chaleur ne peut se faire que par des surfaces très limitées : la queue de soupape, et la portée de la tulipe sur le siège quand la soupape est en position de repos.

★

Il faut donc, déjà, que le constructeur songe à assurer le meilleur refroidissement possible du siège de soupape (d'où les tentatives de sièges directement usinés dans une culasse en alliage forgé, en place de sièges rapportés), à assurer une bonne conductibilité thermique à la queue de soupape, à réaliser un guide de soupape en un matériau bon conducteur (bronze à l'échappement) et bien refroidi.

des conditions encore plus dures à l'échappement

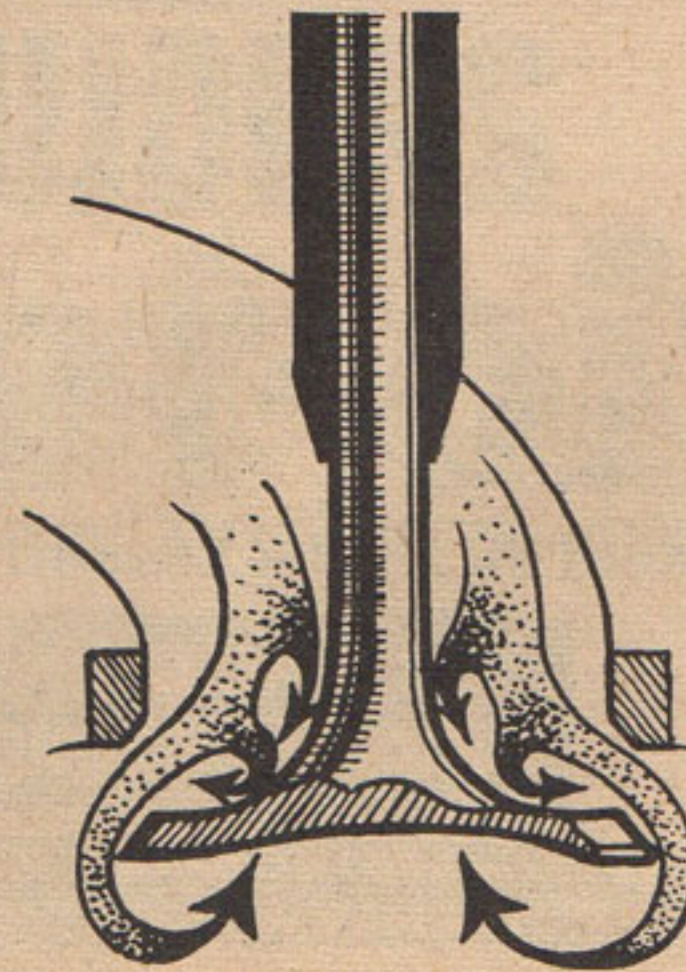
Mais si tout ceci est vrai en général, il ne faut pas oublier que les contraintes imposées à la soupape d'échappement sont notablement plus élevées que pour la soupape d'admission. Nous avons déjà signalé qu'elle atteignait une température de plus de 300° supérieure, étant soumise aux gaz brûlants. Mais ses conditions de travail sont également plus défavorables.

★

La soupape d'admission, durant sa période d'ouverture — donc quand elle ne peut évacuer de chaleur par le siège — est soumise au flux frais de l'émulsion gazeuse arrivant du carburateur, donc de l'air ambiant.

Quand la tulipe de cette soupape est soumise aux gaz brûlants (temps moteur et temps d'échappement), elle est alors plaquée sur son siège et peut dissiper dans la culasse la chaleur reçue.

Durant sa période d'ouverture, la soupape d'admission est soumise au flux frais de l'émulsion gazeuse admise, ce qui favorise notablement les conditions dans lesquelles cette soupape travaille.



Pour la soupape d'échappement, par contre, les conditions de travail sont toutes autres. Aucun flux de gaz frais ne vient la fouetter. Par contre, durant la phase d'échappement, donc quand elle est ouverte, elle est soumise à un flux brutal et rapide de gaz brûlants, à quelques 900° C, à une pression de quelques kg/cm², qui se précipitent dans l'étroit passage annulaire entre tulipe et siège de soupape, dans la tubulure d'échappement ou ils viennent surchauffer le guide.

Qui s'étonnera alors que cette soupape soit portée au rouge? Mais plus merveilleux est que cette soupape doive... et puisse fonctionner et remplir son rôle dans ces conditions.

de mal en pis...

Mais encore une fois, ceci n'est pas dû au hasard, et les ingénieurs ont apporté tous leurs soins à permettre à ces malheureuses soupapes d'échappement de fonctionner sans histoire malgré des conditions aussi draconiennes. Car, n'oublions pas que le plus léger défaut ne fera que s'accroître, et à un rythme de plus en plus rapide... du catarrhe à la phthisie galopante!

Qu'une soupape piquée ne porte pas parfaitement sur son siège, que l'étanchéité, en période de fermeture, ne soit pas complète, et, durant le temps-moteur, les gaz en combustion, à quelque 2.000° C et 50 kg/cm², s'infiltreront dans les interstices entre siège et soupape, brûleront cette dernière (le « coup de chalumeau »).

Soupape irrémédiablement endommagée, étanchéité encore plus mauvaise... et le cycle continue à un rythme de plus en plus rapide. Sans oublier que le bord de la tulipe sera porté à une température encore plus élevée, car l'évacuation de la chaleur sera encore plus mauvaise (puisque la tulipe ne porte plus qu'imparfaitement sur son siège): la soupape constitue alors un « point chaud » qui ne demandera qu'à être une cause de pré-allumage dans le moteur.

★

DES SOLUTIONS APPORTEES

Nous avons donc brossé un aspect du problème des soupapes que doivent résoudre nos ingénieurs et constructeurs. Quelles sont les solutions? C'est ce que nous allons voir maintenant.

le choix des matériaux

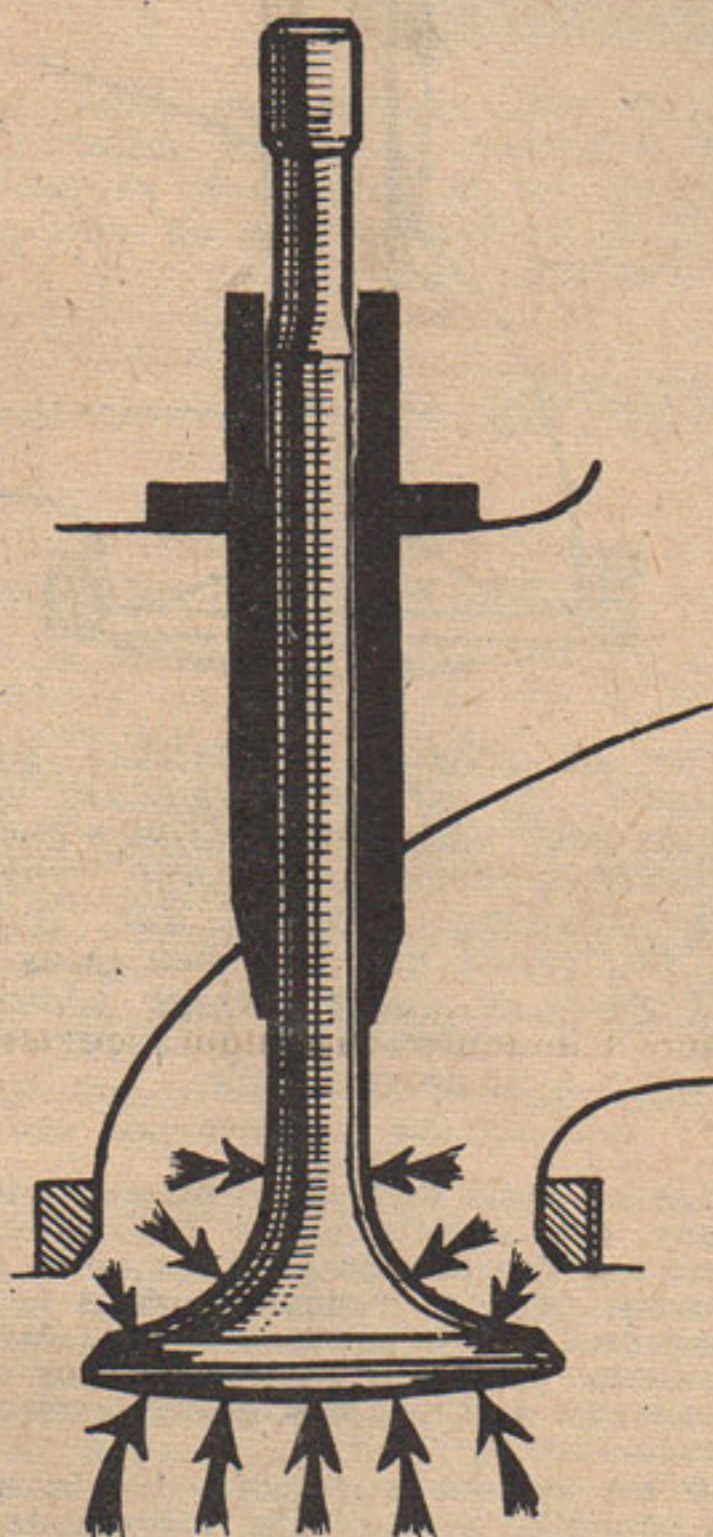
Les aciers utilisés pour la fabrication des soupapes sont des aciers spéciaux devant résister à la corrosion, et dont les propriétés ne doivent pas changer avec une forte modification de température.

Mais vu les conditions différentes auxquelles sont soumises les soupapes d'admission et d'échappement, les aciers utilisés pour ces dernières sont différents, la gamme étant d'ailleurs plus étendue pour la soupape d'échappement que pour la soupape d'admission.

En nous référant à l'ouvrage sur les échanges gazeux dans un moteur, de W. D. Bensinger, chef-ingénieur chez Mercedes, nous pouvons donner quelques renseignements relatifs à ces aciers (il s'agit donc de normes allemandes D.I.N.), mais sans insister, car il s'agit de problèmes métallurgiques hors du domaine de notre Revue.

ACIERS POUR SOUPAPES (teneur en %)

Soupapes	ADMISSION	ECHAPPEMENT pour moteur		
		tranquille	à bon rendement	à très haut rendement
Type d'acier	41 Cr 4	X 45 Si Cr 4	X 45 Cr Si 9	X 45 Cr Ni W 189
Teneur en				
Carbone (C)	0,38 à 0,44	0,4 à 0,5	0,4 à 0,5	0,4 à 0,5
Chrome (Cr)	0,9 à 1,2	2,5 à 2,8	8,5 à 9,5	17 à 19
Silicium (Si)	0,15 à 0,35	3,8 à 4,2	2,8 à 3,3	2 à 3
Manganèse (Mn) ..	0,5 à 0,8	0,3 à 0,6	0,3 à 0,6	0,8 à 1,5
Nickel (Ni)	—	—	—	8 à 10
Tungstène (W) ...	—	—	—	0,8 à 1,2
Phosphore et soufre.	plus de 0,035	—	—	—



On voit très nettement par ce dessin qu'au moment de son ouverture, la soupape d'échappement est soumise à un flux de gaz brûlants à un moment où seul le guide peut assurer l'évacuation de la chaleur.

Sur la voiturette Prinz de NSU, les portées de soupapes sont « blindées », ce qui en améliore la tenue à haute température.

En examinant le tableau joint, nous remarquons que, pour une soupape d'échappement, la teneur en carbone n'est que légèrement supérieure (0,45% en moyenne, au lieu de 0,41), alors que celles en chrome ou silicium sont notablement plus élevées.

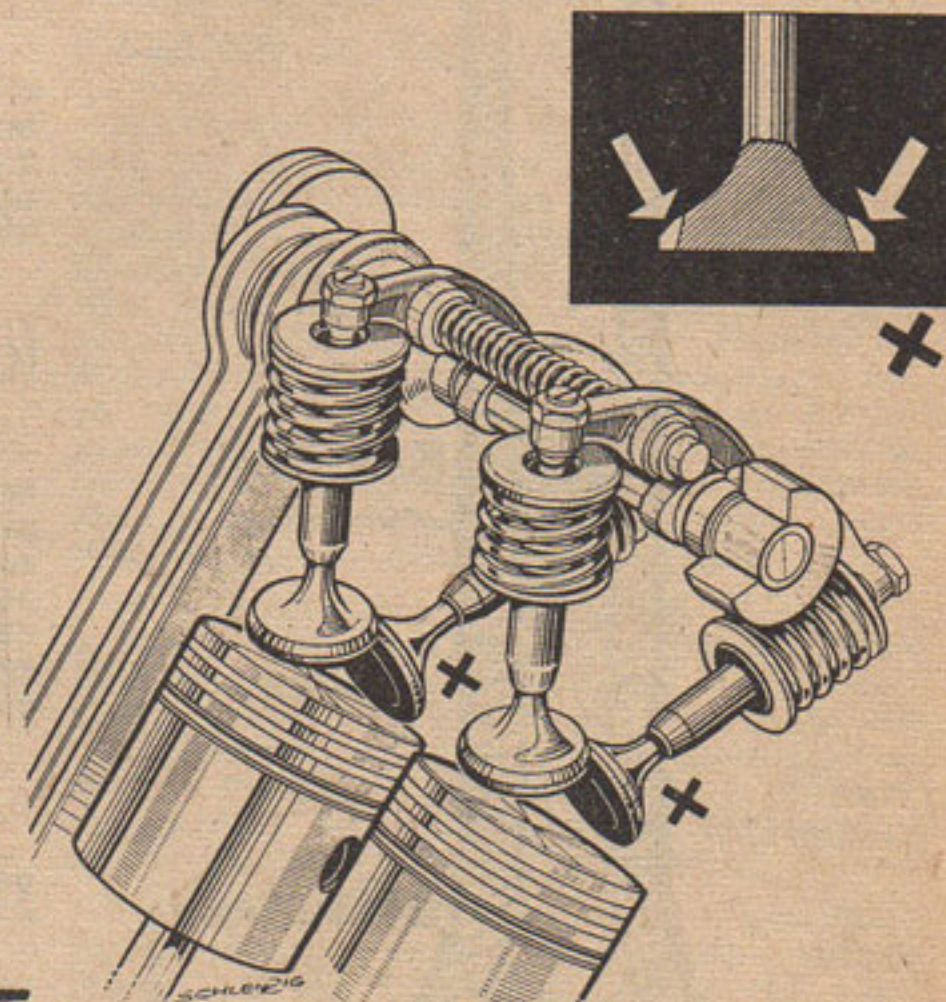
Par ailleurs, plus le moteur pour lequel elle est prévue est de plus haut rendement, plus la soupape d'échappement comporte de chrome ou de manganèse, mais voit, par contre, sa teneur en silice plus réduite.

Quant à la soupape la plus « étudiée », elle comporte encore du Wolfram (tungstène) et une forte proportion de nickel.

soupapes blindées et stellitées

Bien souvent, sur les soupapes d'échappement de certains moteurs « poussés », on amène par « soudure » sur la soupape, là où elle porte sur le siège, un apport d'un métal particulièrement résistant, comportant sensiblement 60% de nickel et 15% de chrome (que l'on appelle précédemment stellite).

Le « stellitage » est un procédé du même ordre, où l'alliage utilisé (le « stellite ») est non ferreux, comportant du cobalt (sensiblement 45%), du chrome (environ 35%) et du tungstène (10 à 25%). Cet alliage conserve sa dureté à haute température (la même à 340° C qu'à la température ambiante), mais, de plus, ne perd pas sa dureté au « recuit » (quand le métal, surchauffé, s'est refroidi).



Les soupapes stellitées ou blindées sont choses relativement courantes. Et, bien souvent également, l'extrémité de la queue de soupape sera elle aussi stellitée, afin de la durcir, de la rendre plus résistante à l'attaque des basculeurs.

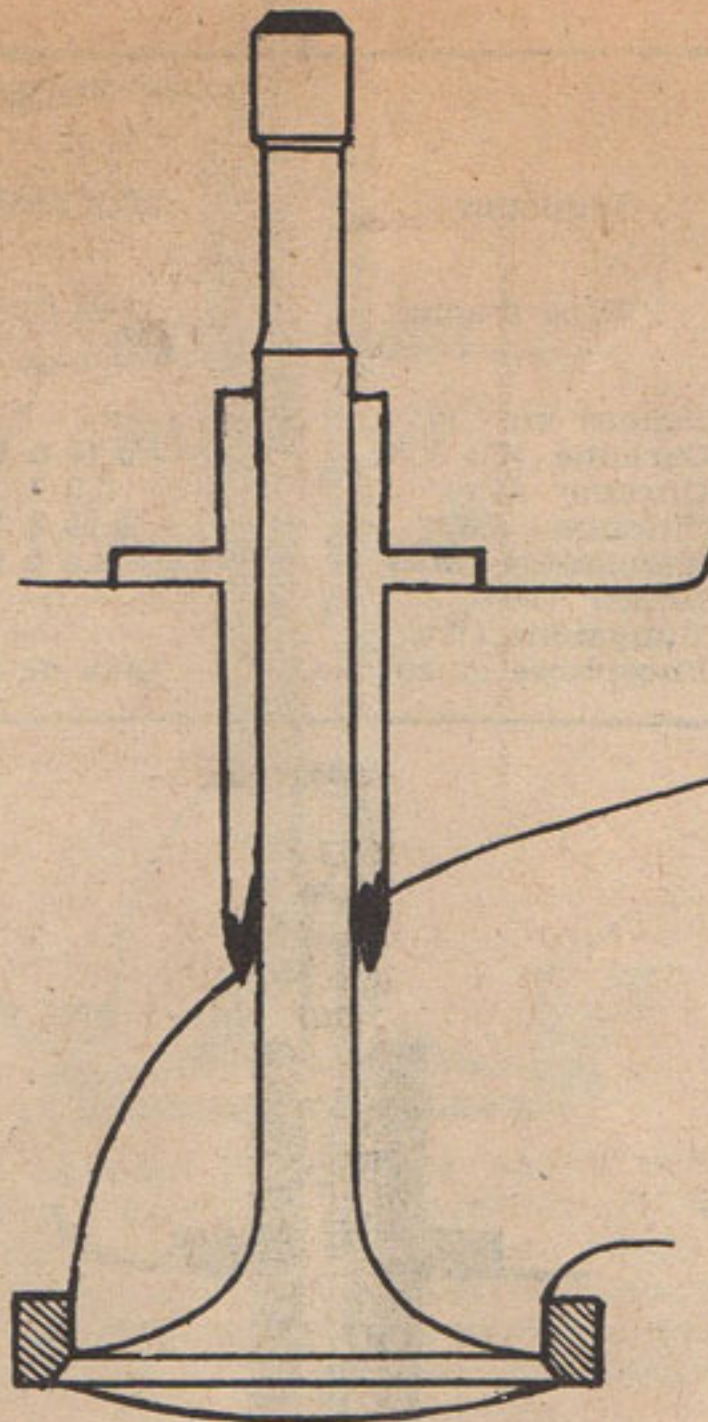
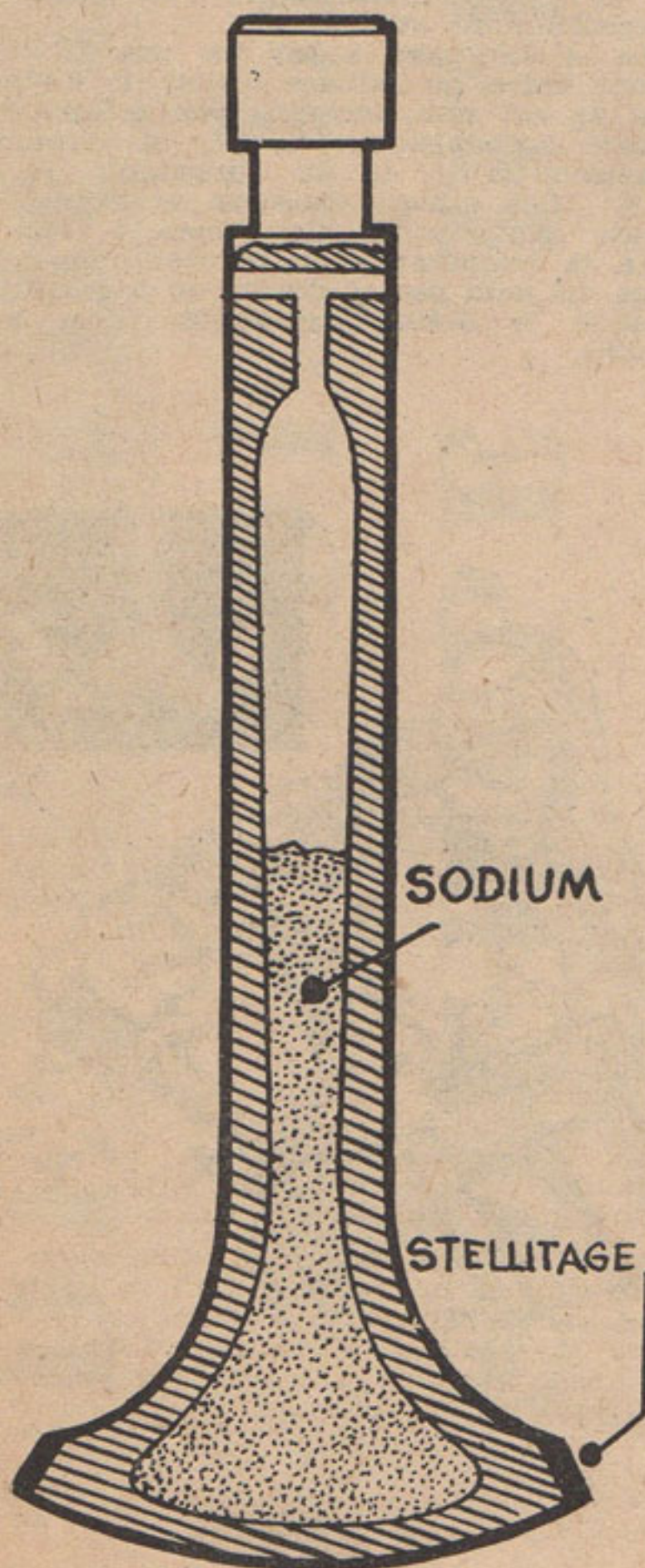
Mais des difficultés peuvent apparaître, du fait que le coefficient de dilatation de l'acier de la soupape peut être jusqu'à 50 % plus élevé que celui du métal rapporté (coefficient pouvant atteindre 19 millionnièmes pour l'acier de la soupape, alors qu'il n'est que de 12-13 millionnièmes pour le stellite).

soupapes au sodium

Afin de faciliter le passage de la chaleur de la tulipe de la soupape à sa queue, afin de soulager thermiquement la tulipe et la soupape dans son ensemble, on fait appel, surtout sur les moteurs de compétition, aux soupapes d'échappement au sodium.

La queue de soupape est creuse, et parfois, également, la tulipe. Cette cavité est alors remplie, pour 40 % de son volume, de sodium. Sous l'effet de la chaleur, le sodium se vaporise et, par-là même, emprunte des calories à la tulipe de la soupape. Ce procédé permet d'abaisser la température maximum de la soupape de 100° C sensiblement.

Ci-dessous, vue schématisée d'une soupape au sodium. Le chambrage évidé est rempli de sodium dans une proportion de 40 % environ. Notez le diamètre plus important que la normale de la queue de soupape afin que celle-ci ne soit pas mécaniquement affaiblie du fait de son évidement.



Sur ce schéma (ci-dessus) sont figurés les différents remèdes utilisés pour pallier un grippage éventuel de la queue de soupape : queue de soupape chromée dur, guide n'émergeant que très peu dans la tubulure et enfin alésage conique de l'« embouchure » supérieure de ce guide.

Les soupapes au sodium offrent évidemment des difficultés de réalisation, et c'est une des raisons pour lesquelles, bien souvent, la cavité ménagée dans la soupape ne l'est que dans la queue. Ce n'est d'ailleurs pas grave, car, selon des essais menés par I. Zeyns, les écarts de résultats sont minimes.

Il est évident que, pour que la queue de soupape ne soit pas mécaniquement trop affaiblie par la cavité qui y est aménagée, il faut lui donner un diamètre plus important, de sensiblement 12 mm ; la cavité cylindrique aura alors un diamètre de 8 mm.

★

Notons que l'utilisation de soupapes au sodium trouve place également côté admission, permettant d'avoir un flux d'émulsion fraîche plus froid, donc, pour un même volume de gaz admis, un meilleur remplissage massique.

leur queue chromée

Parfois, un mauvais fonctionnement de la soupape d'échappement est dû simplement au fait que la queue grippe dans son guide, en raison des dépôts de laque ou même de calamine qui se font sur l'extrémité de la queue, côté tulipe, et également dans le guide, là où ce dernier émerge dans la tubulure d'échappement.

★

A cela, on peut remédier :

- En évitant que le guide de la soupape n'émerge pas trop dans la tubulure d'échappement ;
- En donnant à l'« embouchure » de ce guide une sortie légèrement conique ;
- En chromant dur la queue de soupape, afin que les résidus de combustion aient du mal à y adhérer.

soupapes tournantes

Afin de répartir plus uniformément dans le temps l'ensemble des contraintes que peut subir une soupape, on cherche à lui donner un mouvement tournant : on obtient ainsi un doux mais permanent rodage de soupape, et on empêche que ce soit toujours le même point de la tulipe qui demeure toujours le point le plus chaud.

Dans ce domaine, les Américains sont passés maîtres, qui affirment, par ce procédé, obtenir une longévité multipliée par dix. Mais tous ces « Rotovalve » et « Rotocap » n'ont pas encore trouvé place dans la construction motocycliste, peut-être parce que le poids supplémentaire alourdit trop le système de distribution et que la perte ainsi subie n'est pas compensée pour autant par le gain récolté.

RESPECT !

Après tout ce que nous venons de vous raconter, il est clair pour tous que la malheureuse soupape d'échappement de notre 4 temps est soumise à bien rude épreuve.

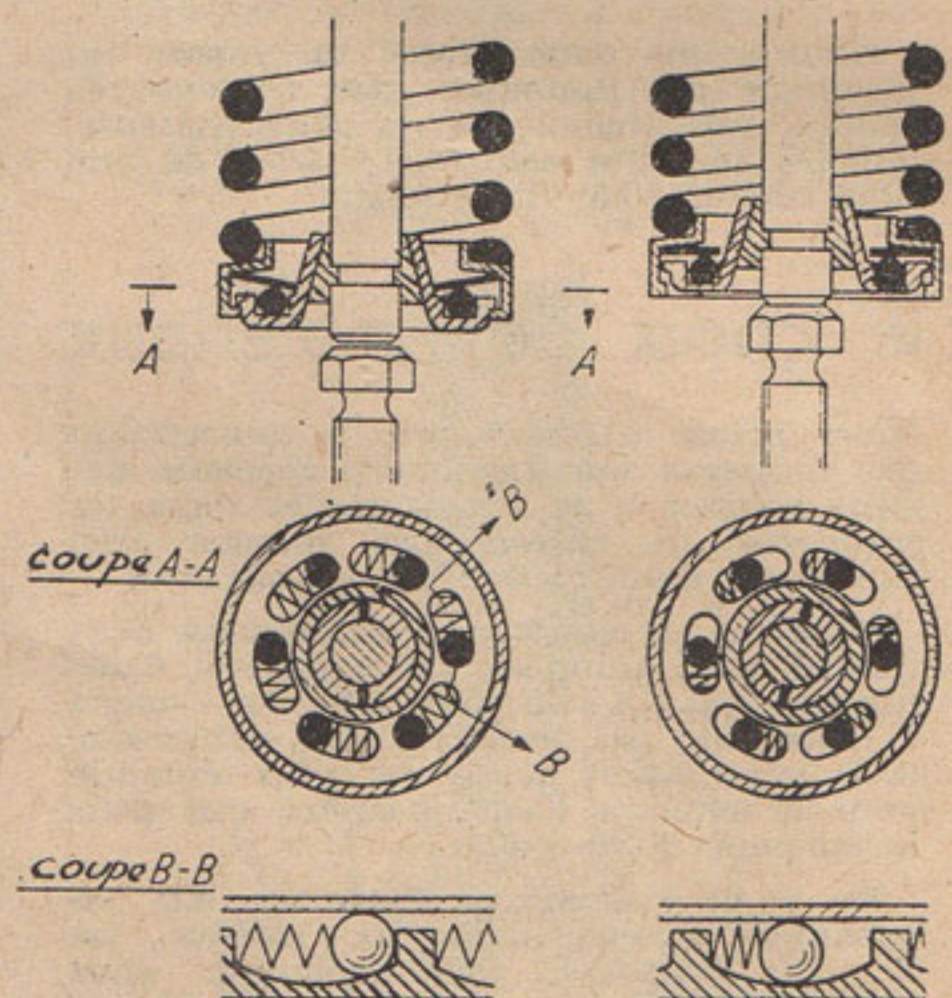
Mais que penser alors de celles, par exemple, de la 500 V8 Guzzi, dont le moteur peut tourner à 13.500 t/m ? Chacune de ces soupapes fait 6.750 allers et retours par minute, 112 à la seconde !... Respect !

Respect aussi, car cette même soupape est soumise, cette fois, dans ce moteur développant dans les 144 CV/l, à des pressions et des températures bien plus élevées que celles que nous avons rencontrées sur un moteur de série.

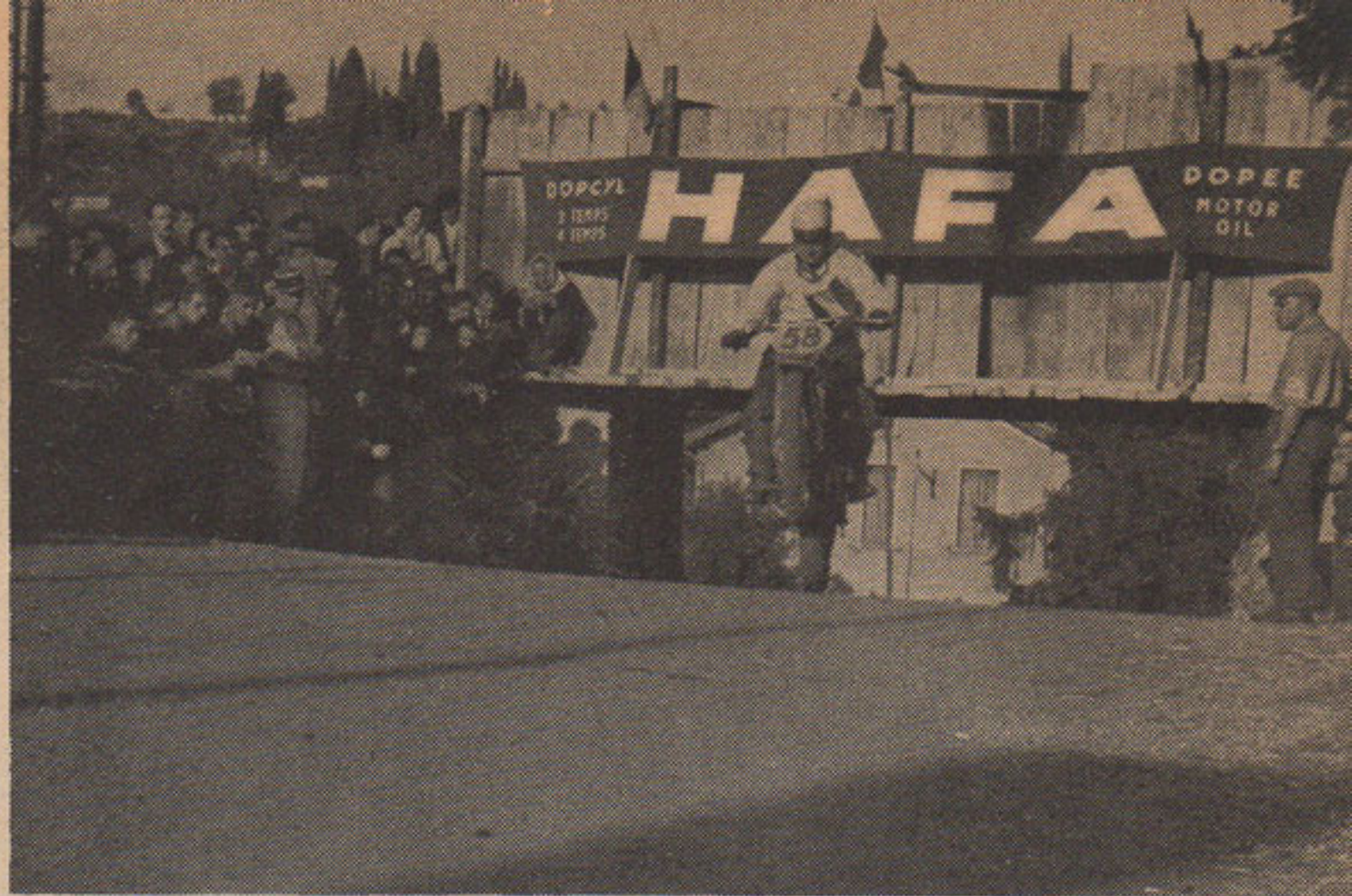
Respect enfin pour les ingénieurs qui ont su réaliser des soupapes résistant à des conditions de travail aussi draconiennes.

J. B.

Dispositif américain « Rotocap » illustrant une réalisation de soupape tournante.



SI NOUS PARLIONS CROSS ?



Plus jeune que jamais, Nic Jansen a remporté deux belles places de second à Ermenonville et Montargis. Trouvera-t-il, ce prochain dimanche, l'occasion de sanctionner sa belle forme actuelle par une victoire ?

DU COTE DES COUREURS

BRIAN MARTIN ET PETER TAFT SUR LE CONTINENT

Les deux crossmen britanniques participeront cette saison à un certain nombre d'épreuves en Europe, y compris les grands Prix de Suisse et de France.

On sait que B. Martin est l'un des meilleurs spécialistes actuels en quart de litre. Quant à Peter Taft, peu connu des sportifs français, il a accompli, en 1957, une très belle saison, rivalisant avec les meilleurs de ses compatriotes, mais subissant assez souvent les coups de la malchance.

QUE DEVIENT HAZIANIS ?

A quelques jours du départ du Championnat de France Inter, le brillant crossman qu'est Jean Hazianis n'est toujours pas de retour dans la Métropole, et les milieux sportifs craignent qu'il soit écarté de ce fait de la compétition pour le titre.

Rappelons à ce propos qu'Hazianis, Grec de naissance, a eu l'élégance de se faire naturaliser français — ce qui entraînait obligatoirement pour lui l'accomplissement du service militaire — dans le moment même où les appelés sont envoyés en Afrique du Nord. Il y est depuis septembre 1957, et l'on peut s'étonner dans ces conditions que les autorités militaires n'aient pas encore autorisé son retour en France.

En effet, pourquoi ne pas accorder à Jean Hazianis les mêmes facilités généralement consenties avec libéralisme aux pratiquants des sports athlétiques ?

NOS PILOTES A L'ETRANGER

Certains de nos inters ont inscrit à leur calendrier la participation à différentes épreuves internationales, officielles ou non.

C'est ainsi qu'en dehors des Grands Prix, Jacques Schmid sera demain en Belgique, à Ypres, tandis que ce même dimanche, Jacquemin et Brassine courront en Suisse, à Olten, réunion que nous suivrons à votre intention.

Brassine figure encore à l'affiche du Moto-Cross de Printemps, qui se disputera le 13 avril à Namur. Enfin, les sidecaristes Perlin, Théveney, Sagette iront également en Belgique, à Louvain, pour le traditionnel Moto-Cross Brabançon.

Bravo à tous ces pilotes, qui n'hésitent pas à affronter sur les difficiles circuits étrangers un lot très relevé d'as internationaux.

EPHEMERIDE

PROGRAMME DU DIMANCHE

Voici les réunions proposées demain à votre intérêt, en fonction de vos goûts et de votre lieu de résidence :

CHATEAU-DU-LOIR : Départ du Championnat de France des 500 cc Nationaux.

Beaucaire-Tarascon : Inscrit au calendrier, mais non confirmé.

Louviers : Inscrit au calendrier, mais non confirmé.

YPRES (Belgique) : Réunion internationale.

OLTEN (Suisse) : Réunion internationale dont nous assurerons le reportage.

ARGENTEUIL ANNULE ?

Selon une information officieuse, mais de bonne source, la réunion du 30 mars, sur le terrain d'Argenteuil, serait en définitive annulée.

Nous regretterons que le Club organisateur ne nous en ait pas informé officiellement et en temps voulu ! Et nous constaterons, une fois de plus, qu'en matière de moto-cross, le pompon est bien loin de revenir à la région parisienne !

Souhaitons que la réunion du 27 avril, à Montreuil, nous console par une exceptionnelle qualité du trop petit nombre d'épreuves proposées à l'intérêt du public de la capitale et de sa banlieue.

MOTO-CROSS EXTRA-NATIONAL A FRANGY LE 30 MARS 1958

C'est le 30 mars prochain que le Moto-Club de Frangy organise son 3^e moto-cross extra-national sur les buttes de « La Sainte ». Ce beau tracé naturel de 1.800 m à travers bois, marais et carrières, sur la colline de « La Sainte » qui domine la capitale de « la Roussette », verra cette année une épreuve intéressante, tout l'effort des organisateurs s'étant porté sur la cylindrée reine de notre moto-cross : les 500.

L'homme à battre sur ce terrain qu'il affectionne sera encore une fois le sympathique champion de Suisse Albert Courageod, qui sera certainement encouragé par une forte colonie genevoise. Le Britannique Dennis Kelly, le Bruxellois Léopold Flge et un autre Genevois, Gérard Duret, compléteront le lot des étrangers. Côté national, nous trouverons une bonne sélection avec le sous-champion 1957 Jacques Schmid, Guy Bertrand, Jean Cros, Auguste Darrouy, Jacques Théveney et, bien entendu, les meilleurs coureurs de la Ligue Dauphiné-Savoie et du Lyonnais.

Les coureurs seront répartis en deux séries qualificatives disputées chacune sur 10 tours, les quatre premiers de chaque série étant qualifiés. Un repêchage également de 10 tours désignera les quatre derniers partants de la course unique qui comptera 25 tours de circuit, soit environ 45 km.

Sportifs de la région, retenez bien cette date, car il y aura affluence sur toutes les routes savoyardes et genevoises le 30 mars...

PREMIERE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE EN 250 cc LE 6 AVRIL A ORLEANS

Désigné par la Fédération Française de Motocyclisme, pour l'organisation de la première épreuve du championnat de France de moto-cross (catégorie 250 cc), l'Amical Motor Club Orléanais a retenu la date du dimanche 6 avril pour cette manifestation qui se déroulera sur le terrain des « Martinets », rue du Général-de-Gaulle, à Olivet.

DEPART DU CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER LE LUNDI DE PAQUES A THOMER

A 100 km de Paris, près d'Evreux (Eure), sur le terrain de Thomer-la-Sogne, nouvellement modifié et venant d'être homologué par une commission dirigée par M. Seery, délégué de la F.F.M., se déroulera lundi de Pâques 7 avril 1958 une épreuve du Championnat de France de Moto-Cross, catégorie internationaux 500 cc. Les 20 sélectionnés par la F.F.M. prendront le départ au feu vert... car le terrain est maintenant pourvu du système électrique de départ, et disputeront leurs chances en 65 minutes de course.

Si le soleil est de la partie, et comme le Moto-Club de Thomer-la-Sogne entend bien ne négliger aucun détail d'organisation, cette réunion, qui, en plus du Championnat de France, comprendra une course France-Angleterre et une épreuve normande, fera la joie des spectateurs amateurs de véritable moto-cross.

7 avril 1958, une épreuve du Championnat de France, une date sérieuse pour le Moto-Club de Thomer-la-Sogne qui voudra ce jour satisfaire les plus difficiles, mais aussi une date à retenir sur le calendrier sportif de chacun.

SPORT - SPORT

SPORT - SPORT

VERS UN CHAMPIONNAT EUROPEEN DE TRIAL ?

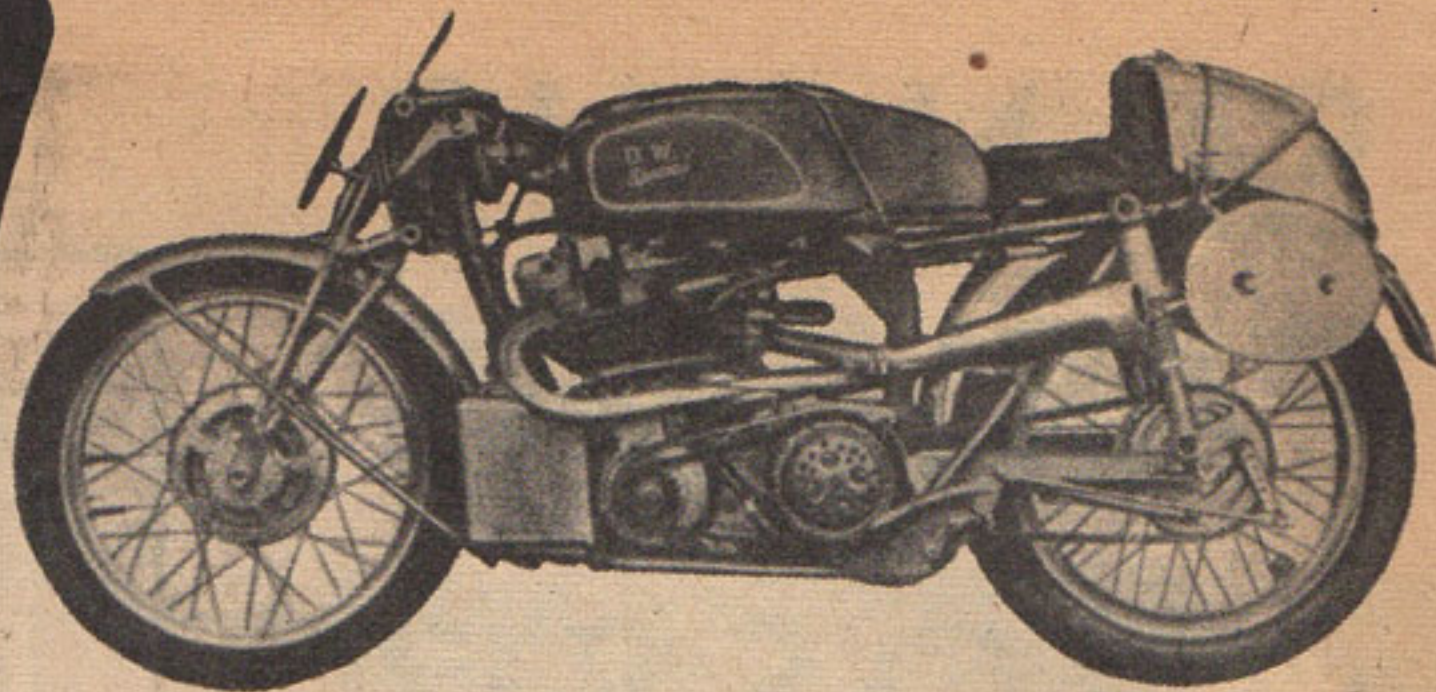
Sous l'impulsion du président du Club britannique de Sheffield, M. Jack Wood, la Fédération anglaise va demander, lors du prochain Congrès de Printemps de la F.I.M. (à Varsovie), la création d'un Championnat d'Europe individuel de Trial.

Il semble que cette proposition doive retenir l'intérêt de la F.I.M., et nous croyons savoir qu'elle sera appuyée par les représentants de la F.F.M. au Congrès de Pologne.

La nouvelle est extrêmement intéressante sur le plan français, car Jacques Charrier, président de l'A.M. Saint-Cloud et organisateur de l'annuel Trial International de Saint-Cucufa, envisagerait, si le Championnat d'Europe était créé, de demander que cette grande épreuve du Calendrier français soit admise au rang d'épreuve qualificative pour le titre européen.

Enfin, la participation de la France à cette nouvelle compétition internationale, outre qu'elle rehausserait le niveau de notre trial, amènerait nos officiels à suivre quelques réunions en Angleterre et en Belgique notamment, d'où ils rapporteraient des notions très précises en ce qui concerne la nature des tracés hors de nos frontières.

Souhaitons donc à l'idée de M. Jack Wood tout le succès qu'elle mérite.



Le moteur Triumph inspire énormément les amateurs de « spéciales ». Ci-dessus une vue de la 500 spéciale Allen Dudley-Ward. La fourche à parallélogramme donne une allure désuète à l'ensemble qui fait assez « torturé ». Notez l'emplacement et la capacité du réservoir d'huile fixé sur le tube avant du cadre.

AU PROGRAMME DE L'U.M. AIN

L'Union Motocycliste de l'Ain organise, le 23 mars, un Circuit de Régularité national.

D'autre part, ce club met sur pied, les 3 et 4 mai 1958, son 6^e Circuit de vitesse international (Bourg-en-Bresse), qui sera qualificatif pour les championnats de France, dans les classes 125, 175, 250, 350, 500 cc et sidecars.

Enfin, le 7 septembre, sera encore organisé un Circuit de Régularité International, dit « Circuit de l'Ain ».

LA SAISON SUISSE VA DEMARRER INCESSAMMENT

Pour la dernière fois avant le début des manifestations, les organisateurs futurs ont été réunis par le président de la C.S.N., M. Michel Tavernier. La presque totalité des organisateurs était réunie, et ceux-ci ont reçu les derniers conseils et renseignements qui leur permettront de faire du bon travail et de parfaire leurs organisations.

Dans le cadre de cette assemblée, M. Tavernier a fait remarquer qu'il faut que les pistes de motocross soient généralement élargies, spécialement dans les courbes, afin d'éloigner le public et de le rendre moins vulnérable aux accidents. De nouvelles prescriptions ont été établies concernant le chronométrage et devront être suivies exactement.

Puis le calendrier 1958 est présenté et discuté. Malgré qu'en Suisse la moto ne jouisse pas toujours de la sympathie qu'elle mérite, ce ne sont pas moins de 42 manifestations qui sont à l'affiche. Ces différentes courses se répartissent comme suit : 23 motocross, 7 courses sur gazon, 3 trials, 3 épreuves tout terrain et 1 course de côte.

A la suite d'une importante décision prise par la C.S.N. à la fin de la dernière saison, une catégorie « débutants » a été créée afin de former la génération montante. Ces jeunes pourront s'aligner dix fois en cross 250 cc et dix fois en cross 500 cc. Pour le gazon, ils prendront le départ quatre fois en 250 cc et trois fois en 500 cc.

Les titres de champions suisses seront attribués, en fin de saison, sur les résultats de plusieurs courses pour toutes les catégories, soit : en motocross, les nationaux 250 cc courront 8 courses pour le titre et le classement se fera à l'aide des cinq meilleurs résultats ; la catégorie 500 cc nationale sera classée à l'aide des six meilleurs résultats sur 11 courses ; quant aux 500 inters, sept courses entreprendront en ligne de compte avec les 4 meilleurs classements.

En gazon, même système avec la répartition suivante : 125 cc avec 4 épreuves valables et 3 résultats ; 250 cc : 7 courses et 4 résultats ; pas de championnat en 350 cc, cette dernière catégorie n'ayant qu'une course ; les coureurs de la catégorie 500 cc auront à courir 6 fois et à se classer 4 fois ; les 3 roues en feront de même. Avec cette façon de faire, les chances sont bien réparties pour tous, et un ennui mécanique, par exemple, ne peut que difficilement devenir catastrophique pour un prétendant au titre. Notons que, pour la première fois, une course sur gazon verra la participation de coureurs étrangers en catégorie 500 cc, 3 roues ; il s'agit de la manifestation d'Oltén, le 5 octobre.

A la suite du manque total de courses sur route, la F.M.S. avait pris contact avec la Fédération italienne, afin qu'un certain nombre de manifestations soient ouvertes aux coureurs nationaux suisses et leur permettent de courir un championnat suisse sur terre italienne. A la suite des nombreuses interdictions qui frappent la péninsule (le nombre des courses ayant diminué de plus de la moitié), la F.M.S. a dû se retourner d'un autre côté, et le président de la Commission Sportive a eu l'occasion, lors du dernier Congrès de la F.I.M., de se rapprocher de la Fédération française. Un arrangement est sur le point d'aboutir, avec 14 courses à la clef, manifestations toutes situées le long de la frontière suisse, entre l'Alsace et le Lyonnais (Mulhouse, Vesoul, Besançon, Bourg-en-Bresse, etc). Si cette entente aboutit, les sportifs suisses seront très reconnaissants à la F.F.M. de sa compréhension.

Comme on peut le voir, nos amis suisses ont une belle saison en perspective, surtout quand on pense que, chez eux, l'atmosphère n'est pas toujours des plus favorables à la moto !

(De notre correspondant en Suisse, J. F.)

MON PETIT DOIGT

M'A DIT...

... que nos coureurs de vitesse auront fort à faire, cette saison. En effet, un « client sérieux », venant de sa brumeuse Albion, s'alignera dans toutes les grandes épreuves internationales de notre calendrier, au guidon d'une « Manx » Norton, qu'il manie de main de maître (ne l'a-t-on pas vu « cirer » régulièrement les frères Hinton ?) et dont le moteur n'a aucun secret pour lui. Son nom : Salt, qui fit premier des privés au T.T., une place qui compte.

... que notre ami Insermini est fin prêt pour la saison prochaine. Ses montures ? Toujours ses « Manx », mais auxquelles il vient de mettre la dernière main.

... que toujours le même a pris quelques leçons de mécanique appliquée, qui, de son propre aveu, lui ont été des plus salutaires. Car, combien de coureurs connaissent vraiment leurs moteurs et savent réellement les régler et les mettre au point ?

... que le pilote suisse Camathias serait l'un des heureux bénéficiaires des (beaux) restes de l'écurie Mondial 1957. En l'occurrence, il serait propriétaire d'une 250 cc Monocylindre.

... que la cote de Provini est actuellement très élevée, et le comte Agusta ne nous contredira pas, puisque le contrat attachant Provini à la M.V serait de... 20 millions de lires !...

... que, dans la banlieue parisienne, un coureur de vitesse bien connu, surtout des habitués de Montlhéry, « remettrait ça » après quelques mois d'abstention.

... que Pinton a acheté une 350 Manx, ce qui laisse supposer que la catégorie nationale 350 sera disputée cette année.

... que l'on verra peut-être le vainqueur de la Lapize aux Deux Heures, et sur un petit cube... « comme ça ».

... qu'un pilote grenoblois bien connu vient de transformer sa 125 simple arbre en double arbre, avec des pièces d'origine bien entendu... c'est-à-dire provenant de chez Ducati.

... qu'André Burgraff, bien que restant fidèle à la petite cylindrée, s'alignerait également en 350 et 500, au guidon de 2 Manx.

**grâce à une boîte 4 vitesses
et à un sélecteur au pied...**

LA « L. E. » VELOCETTE SE MODERNISE

La firme Velocette propose une gamme de modèles très étendue comprenant une 350 cc : la « Mac », et une 500 cc : la « MSS », ces deux modèles étant doublés de versions « sport », dénommées respectivement « Viper » et « Venom » (M.-R. n° 1303).

Dans les cylindrées inférieures, la « LE », modèle tourisme, est complétée d'une version sportive dénommée « Valiant » que nous avons présentée dans le n° 1319.

LA « LE » MARK III

Tous les motocyclistes connaissent la « LE », tout au moins de réputation. Cette motocyclette, de conception révolutionnaire, est une synthèse de la moto utilitaire : silencieuse, souple, d'une technique de construction motocycliste (malgré son refroidissement par eau) tout en

empruntant au scooter la protection qui caractérise ce genre de machines.

UNE VERSION PLUS LUXUEUSE

Cette machine se voit maintenant doublée d'une version améliorée, bénéficiant d'une finition plus luxueuse la « LE » Mark III.

L'aspect extérieur des deux machines est sensiblement identique, la seule différence apparente étant la présence de moyeux freins centraux et l'adoption du capotage de phare de la « Valiant » sur la « LE » Mark III. Ce capotage comporte le compteur de vitesse ainsi que l'ampèremètre et l'interrupteur d'éclairage qui se trouvaient précédemment sur le tablier.

KICK ET SELECTEUR

Mais si l'on y regarde de plus près, l'on s'aperçoit que le changement de vitesses à main, ainsi que le levier de mise

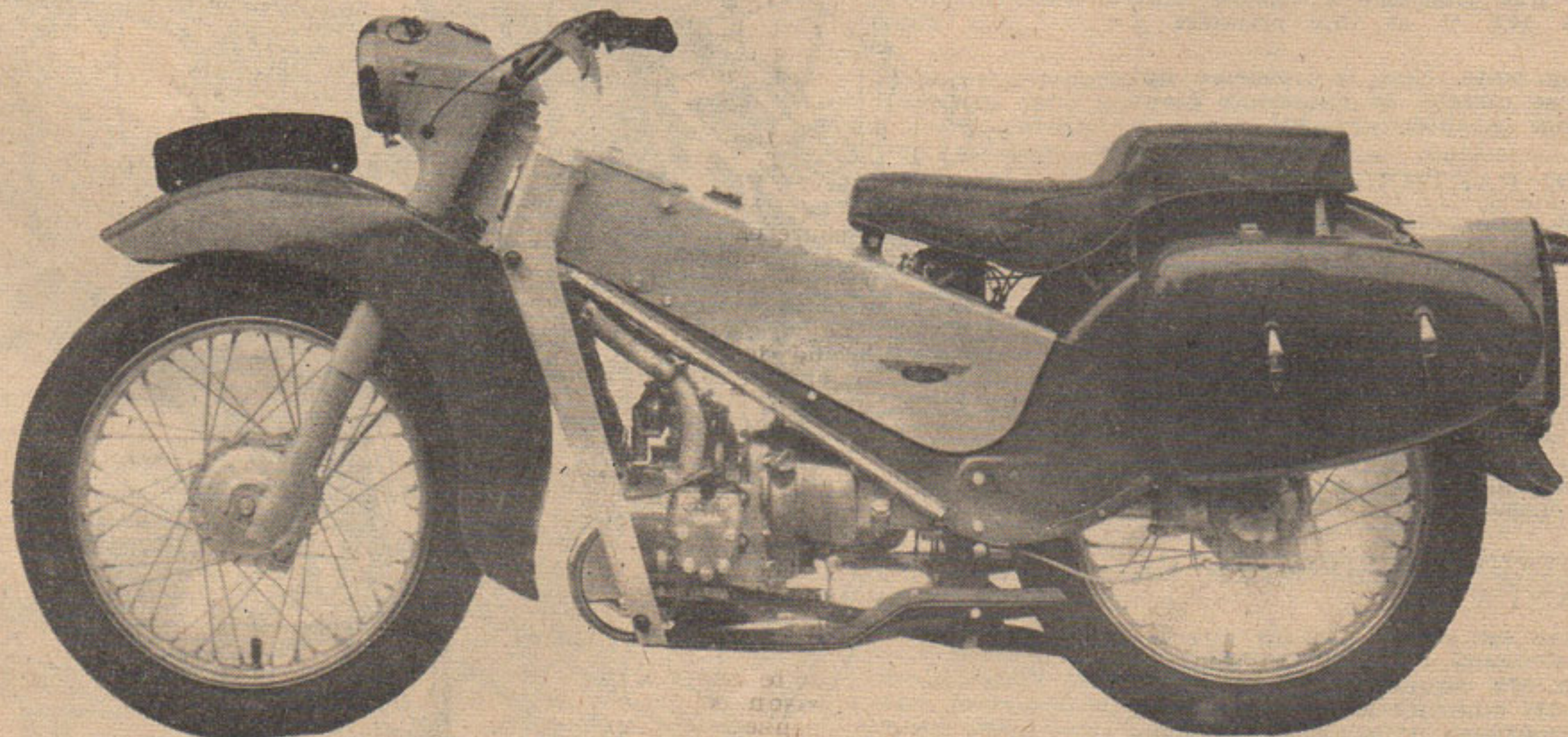
en route, ont été remplacés par un sélecteur au pied et un kick. Ainsi disparaît une des rares critiques que l'on pouvait formuler contre cette machine.

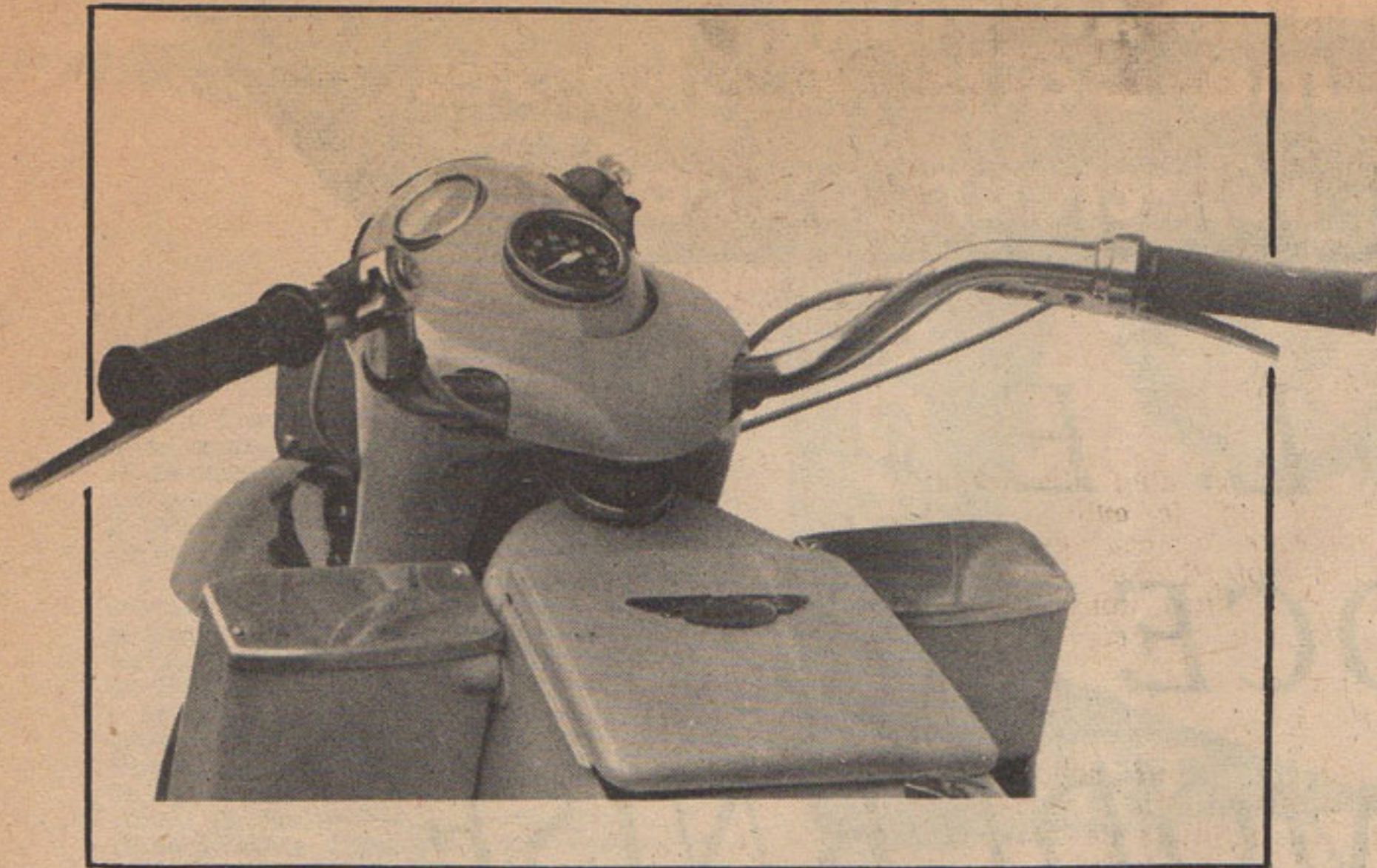
Ces modifications extérieures cachent, en fait, un profond remaniement de la machine, car le moteur de la « LE » Mark III ne s'apparente à celui de la LE que par la disposition générale des organes.

En fait, il s'agit plutôt d'un moteur « Valiant » adapté pour la LE, c'est-à-dire doté de soupapes latérales et d'un refroidissement à eau. Aussi, comme pour la « Valiant » nous retrouvons une conception inusitée en matière de flat-twin.

UNE TRANSMISSION PRIMAIRE

La queue de vilebrequin postérieure comporte deux pignons, l'un à taille droite entraînant l'arbre à cames, l'autre hélicoïdal, attaquant une démultiplication primaire d'un rapport d'environ 3 à 1.





UNE VERSION MODERNISEE

La « LE » Velocette Mark III n'est donc pas une innovation mais représente la version améliorée et modernisée d'une formule popularisée avec la « LE ».

Ces machines souples, silencieuses, d'une conduite facile et d'un entretien minime sont uniques en leur genre. Et la « LE » Velocette marquera une date dans l'histoire du motocyclisme au même titre que la « Ford T » est inséparable de celle de l'automobile.

J. C. B.

Ci-contre, le tableau de bord de la Mark III. L'ampèremètre, le compteur et le commutateur éclairage-allumage ont pris place sur le capotage de phare. Deux plaques polies recouvrent la partie supérieure des panneaux latéraux.

Ci-dessous, éclaté de la boîte de vitesses. Le sélecteur rapporté commande la sélection des vitesses par l'intermédiaire d'une tringle extérieure. Le mécanisme de sélection ne comporte qu'un cliquet qui joue dans les deux sens. Notez la transmission de mouvement très particulière du kick-starter.

Cette conception est identique à celle d'un moteur classique à transmission par chaîne, alors que sur un flat-twin à transmission acatène, l'embrayage-volant est en bout de vilebrequin, l'arbre primaire de la boîte de vitesses étant monté directement dans le prolongement de celui-ci.

L'EMBRAYAGE APRES LA DEMULTIPLICATION PRIMAIRE

Du fait de cette conception, l'embrayage se trouve en entrée de boîte de vitesses, après la démultiplication, et non pas directement en bout de vilebrequin comme sur la plupart des flat-twins. On évite ainsi l'effet de volant supplémentaire de l'embrayage, dont la vitesse de rotation est réduite de la valeur de la transmission primaire (ici 3 à 1 sensiblement).

UNE BOITE EN CASCADE

La boîte de vitesses en cascade, est à quatre rapports et les démultiplications sont identiques à celles de la « Valiant » : 20,4 - 13,3 - 9,82 et 7,25 à 1, soit en prenant 100 % comme valeur de la quatrième une troisième à 73,8 %, une seconde à 54,5 % et une première à 35,5 %.

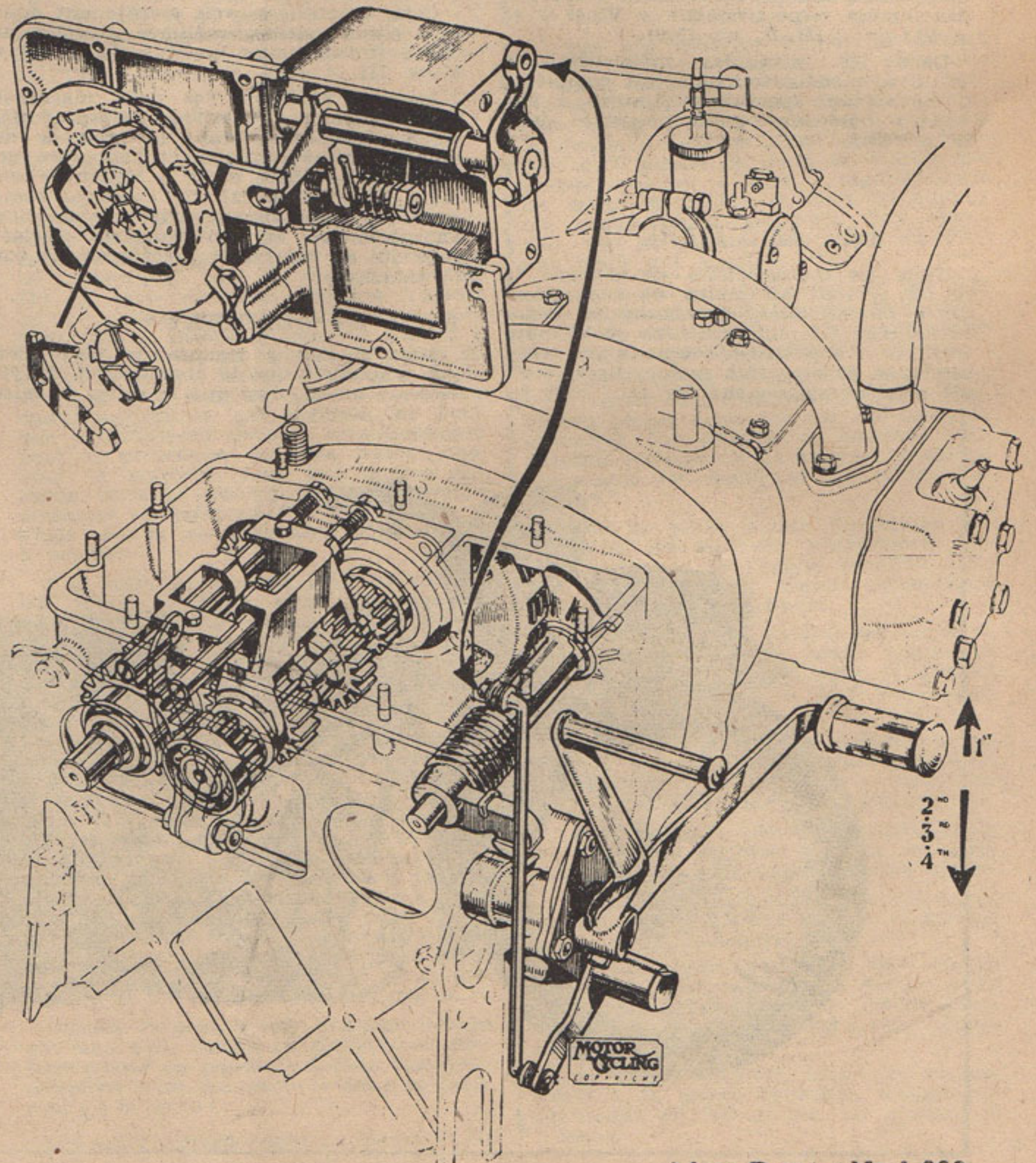
Sur cette boîte, c'est la troisième qui est en prise directe, la quatrième étant surmultipliée « intérieurement ».

UN KICK PARTICULIER

La « LE » Mark III conserve le mécanisme de kick très particulier que nous trouvons déjà sur la « LE » et la « Valiant ». La pédale de kick est munie d'une butée pour limiter sa course. La transmission de mouvement s'opère par deux linguets montés chacun sur un arbre, l'un étant l'axe de kick, l'autre, perpendiculaire, étant parallèle aux arbres de boîte. On évite ainsi l'emploi d'un renvoi d'angle, nécessaire dans le cas d'un flat-twin à moins d'utiliser un kick transversal (cf BMW).

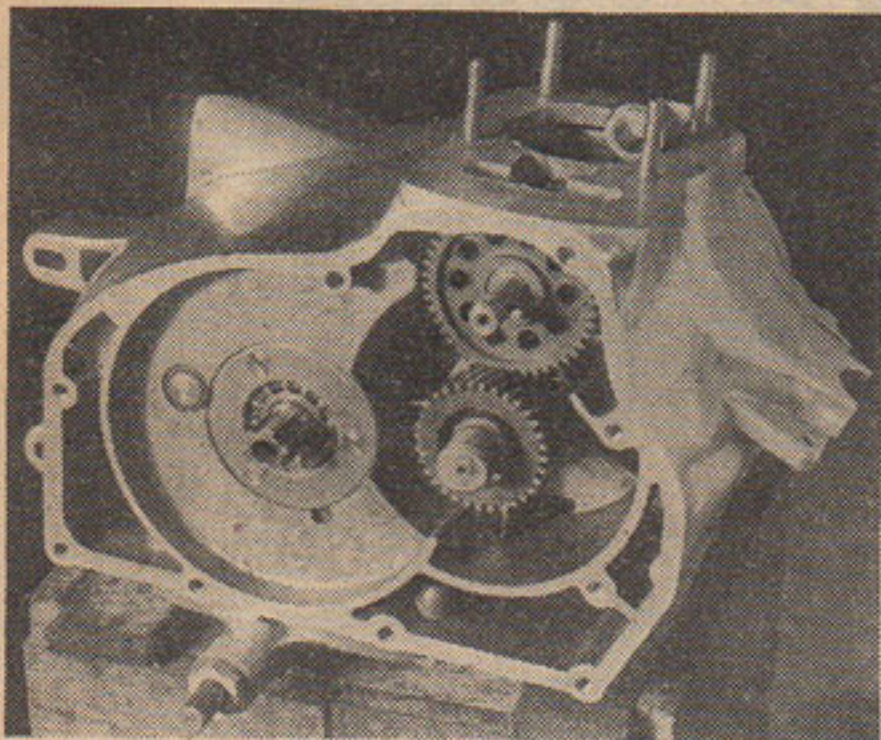
UN MOTEUR DERIVE DE LA « VALIANT »

L'allumage est assuré par un alternateur Miller monté en bout antérieur de vilebrequin. Un carburateur Amal Monobloc type 363 alimente les deux cylindres par l'intermédiaire d'un collecteur d'admission particulièrement long en forme de demi-cercle.

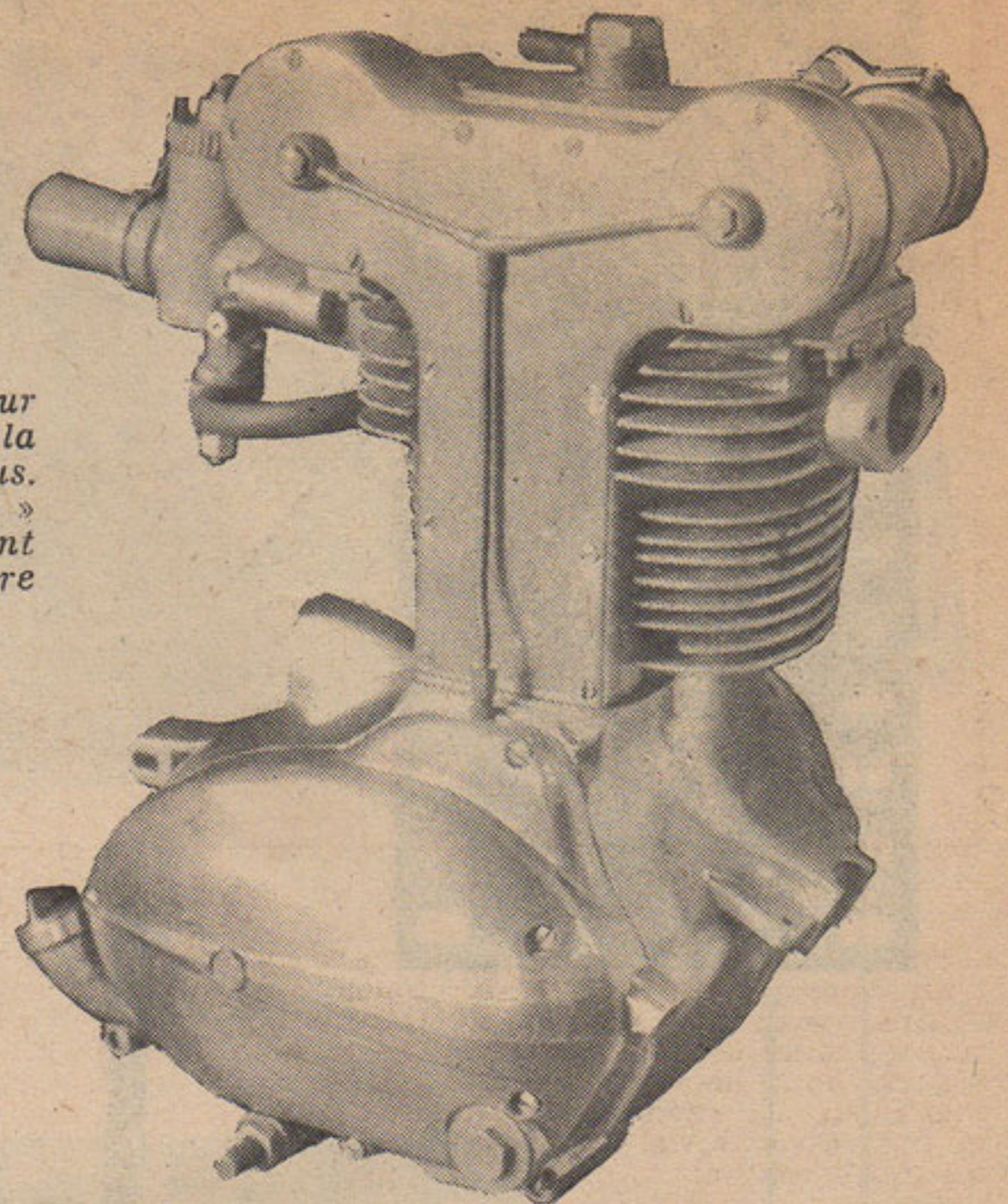


UN 175 MOTOBECANE DOUBLE ARBRE ?

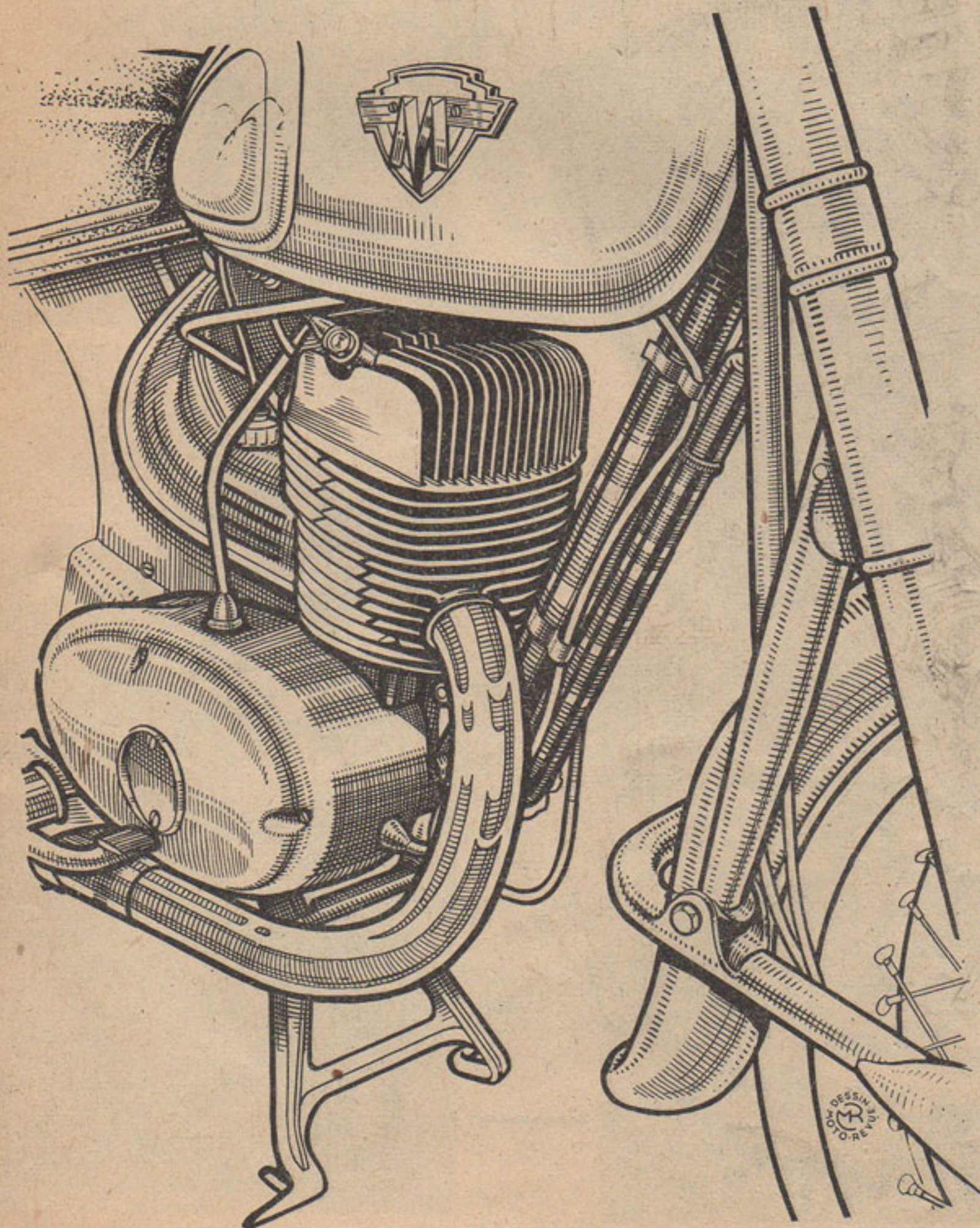
Si l'on considère le bas-moteur, il s'agit bien en effet d'un bloc-moteur de 175 Motobécane. Mais si le regard se porte sur le cylindre et la culasse, on retrouve la bien sympathique réalisation du coureur Camus. Eh oui, Camus « remet ça » avec une très jolie Motobécane « spéciale » dont nous ne vous dévoilerons que le moteur aujourd'hui, nous réservant de revenir sur ce joli travail d'amateur... qui n'a pas été sans être remarqué à Pantin.



A gauche, nous voyons l'entraînement de la cascade de pignons de distribution. A droite, le bloc-moteur monté. Principaux renseignements moteur carré 60x61, taux de compression 9 à 1, carbu de 27 mm, allumage batterie-bobine. Puissance escomptée (pour les débuts) : 13 CV à 8.500 t/m.



COMMENT GONFLER UN 250^{cc}. MAÏCO



DANS le courrier « Questions-Réponses » de notre confrère « Das Kraffrad », nous relevons la question suivante posée par un lecteur :

« Possesseur d'une 250 Maïco-Blizzard, développant 14,5 CV à 5.200 t/m (puissance soutenue de 14,2 CV à 5.050 t/m) et d'un taux de compression de 7,6 à 1, je voudrais gonfler ma machine afin d'obtenir 18 CV et un vrai 120 km/h. Comment procéder et faut-il également changer la démultiplication secondaire qui est de 2,875 à 1 (46/16 dents) ? »

★

Après avoir rappelé que, pour notre part, nous avons effectué l'essai de cette machine dans notre N° 1.306, avec laquelle nous avons obtenu 113 km/h en position assise et 119 en position couchée, donnons la réponse rédigée par notre confrère

« La partie basse du moteur, ainsi que la boîte de vitesses et les transmissions de la 250 Maïco permettent un « gonflage » sans histoire.

★

« Par rabotage de la culasse, on portera d'abord le taux de compression à 9 à 1.

« Puis on retouchera la lumière d'échappement, qui sera augmentée en hauteur de 4 mm.

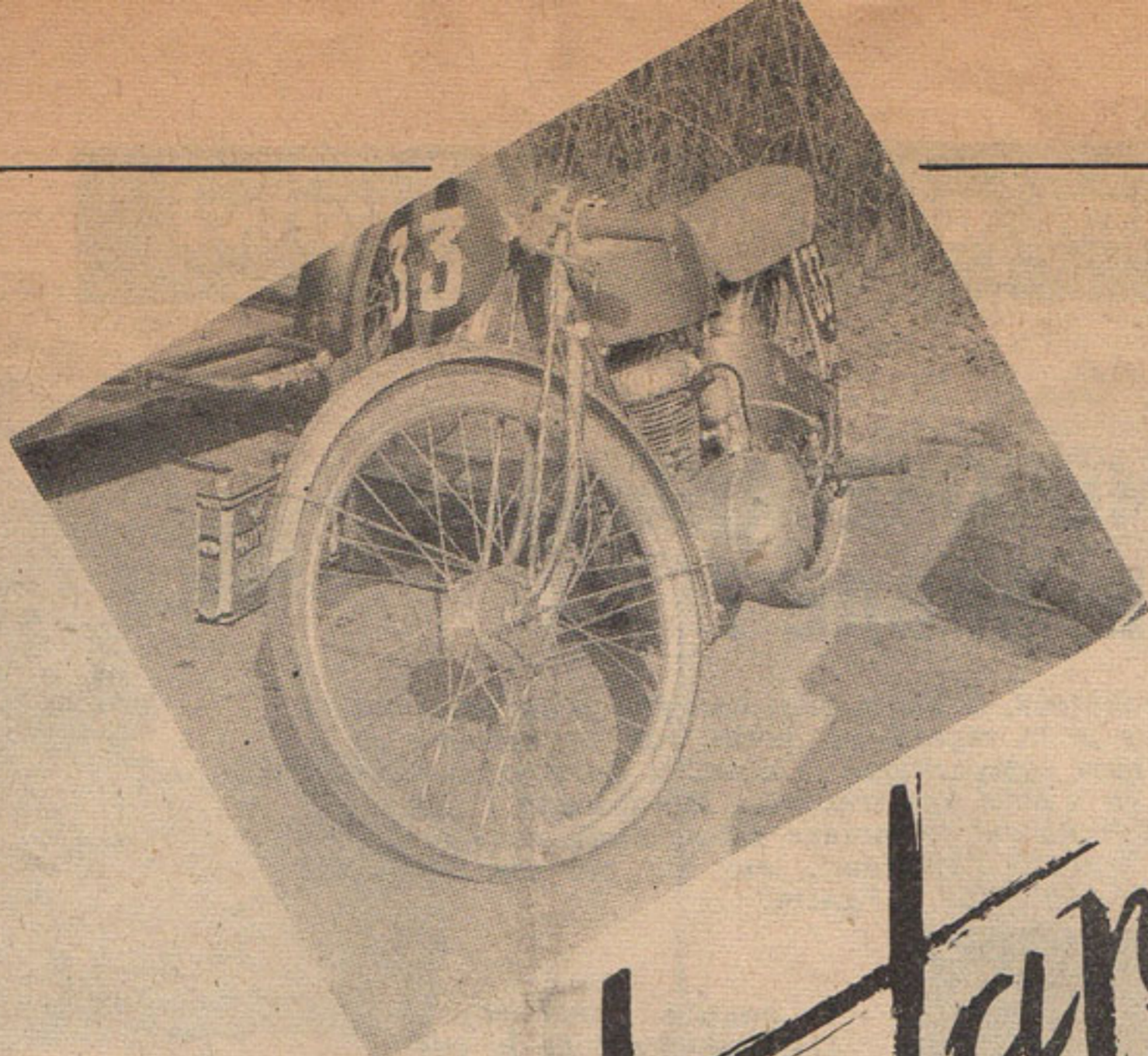
« Ces deux « retouches » très simples amènent le moteur de série aux 18 CV de la machine de « moto-cross », mais, et ceci est intéressant, sans rien perdre de la puissance aux régimes moyens : on aura encore les 14,5 CV à 5.200 t/m. Ainsi, ce « gonflage » ne fait que prolonger plus loin la courbe de puissance de la machine de série.

« Notons qu'il n'y a pas à toucher aux transferts ni à la lumière d'admission, ni, non plus, à la largeur de la lumière d'échappement.

★

« D'une manière générale, le rapport de démultiplication d'origine (46/16 dents) est à conserver. Mais tout dépend, évidemment, de ce que l'on veut faire de la machine. Et, en particulier, pour le « tout-terrain », il est bon de démultiplier davantage, de remplacer le pignon de sortie de boîte de 16 dents par un 15 dents, ce qui donnera une démultiplication secondaire de 46/15 = 3,066 à 1. »

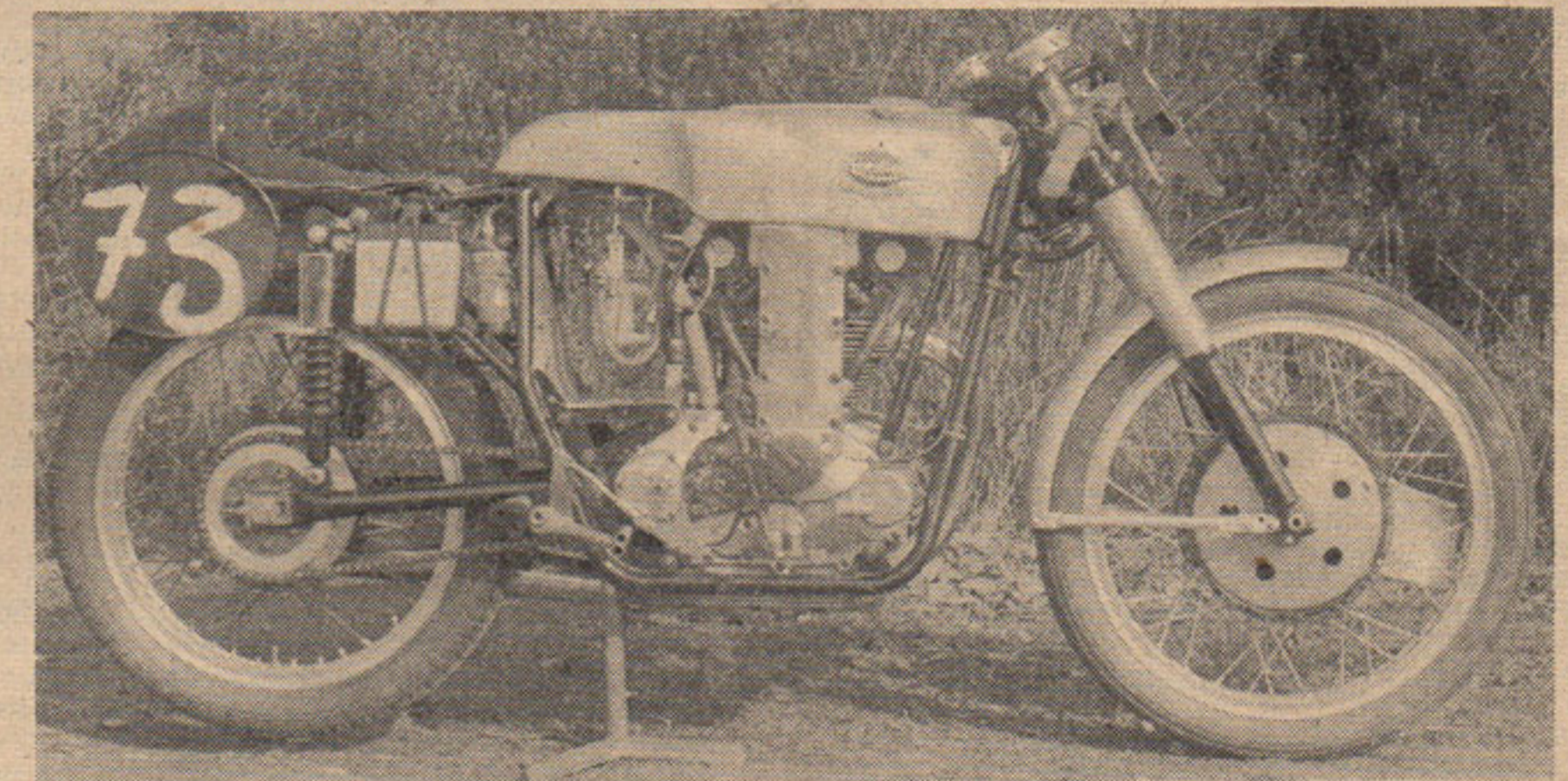
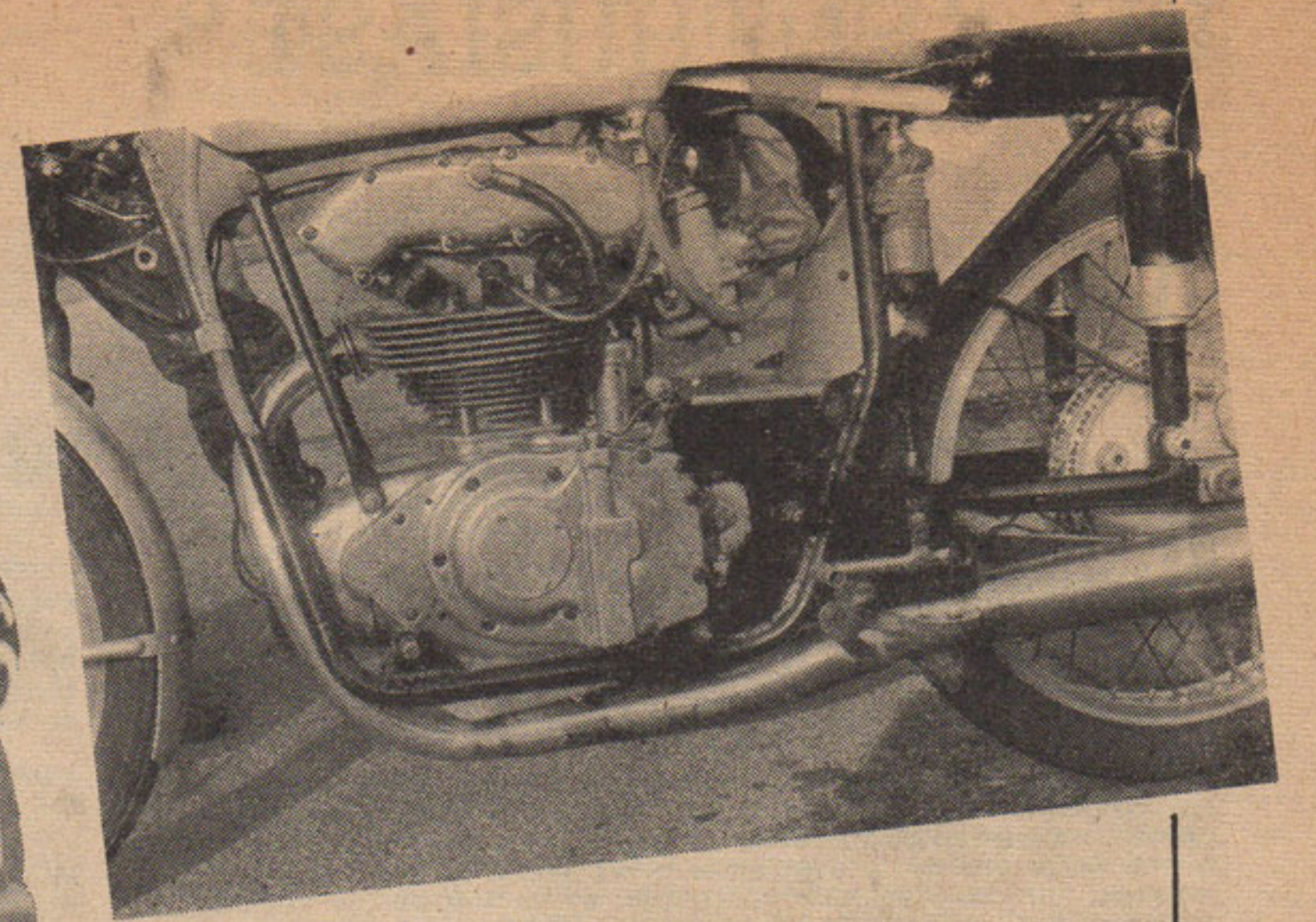
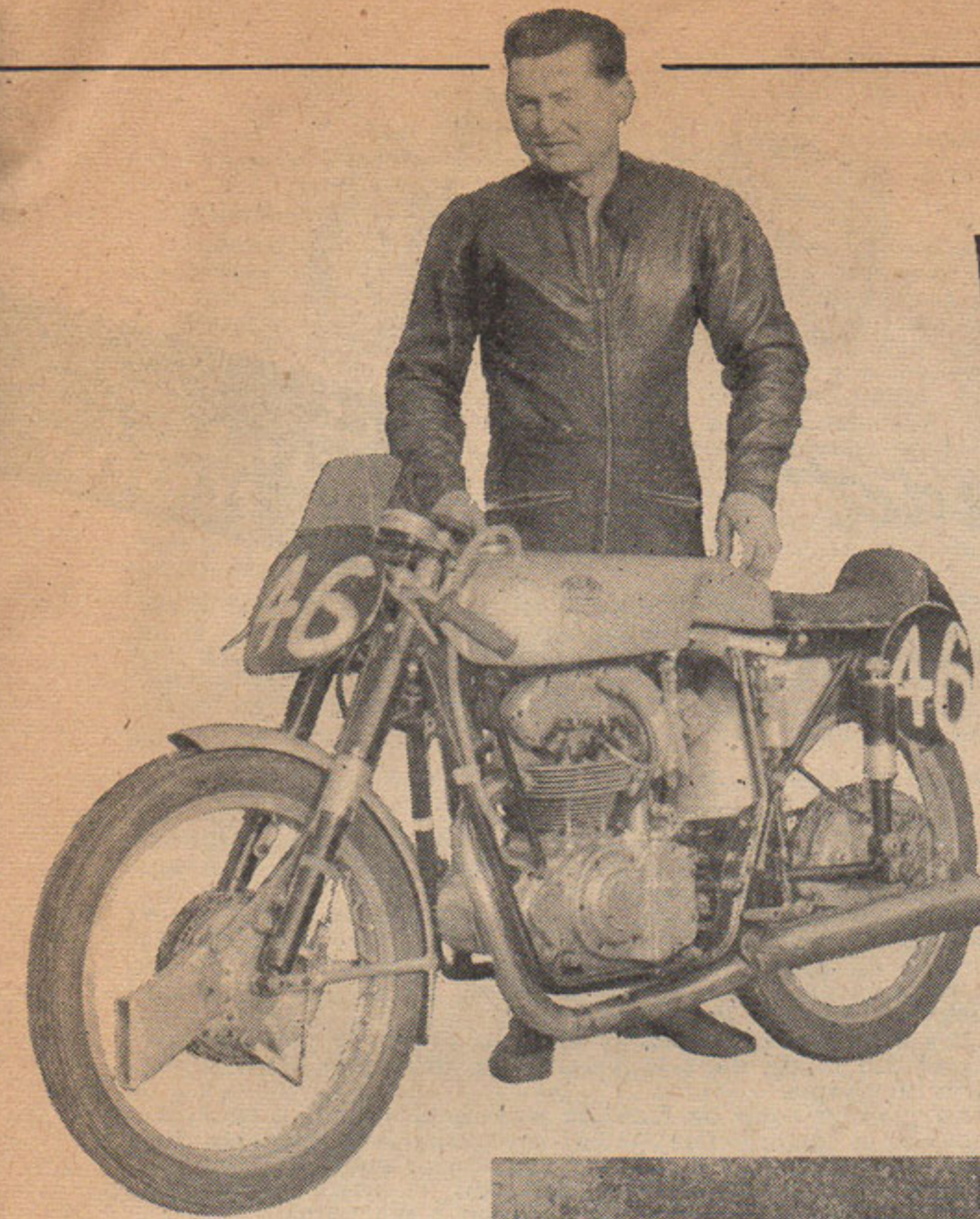
Dans
le
viser
de
mon
24x36
★



Adnèt avait préparé pour Claire Blaise une bien curieuse 125 Terrot, où tout avait été sacrifié à la légèreté. Aussi ne faut-il pas s'étonner de trouver des roues de cyclomoteur, une fourche avant rigide, etc...

A la cote Lapire

Variations sur un thème Rumi!... De haut en bas, le modèle série de Famery, le « sport » de Caekebere et le « compétition » de Leguellec, avec notamment une petite fourche Earles.

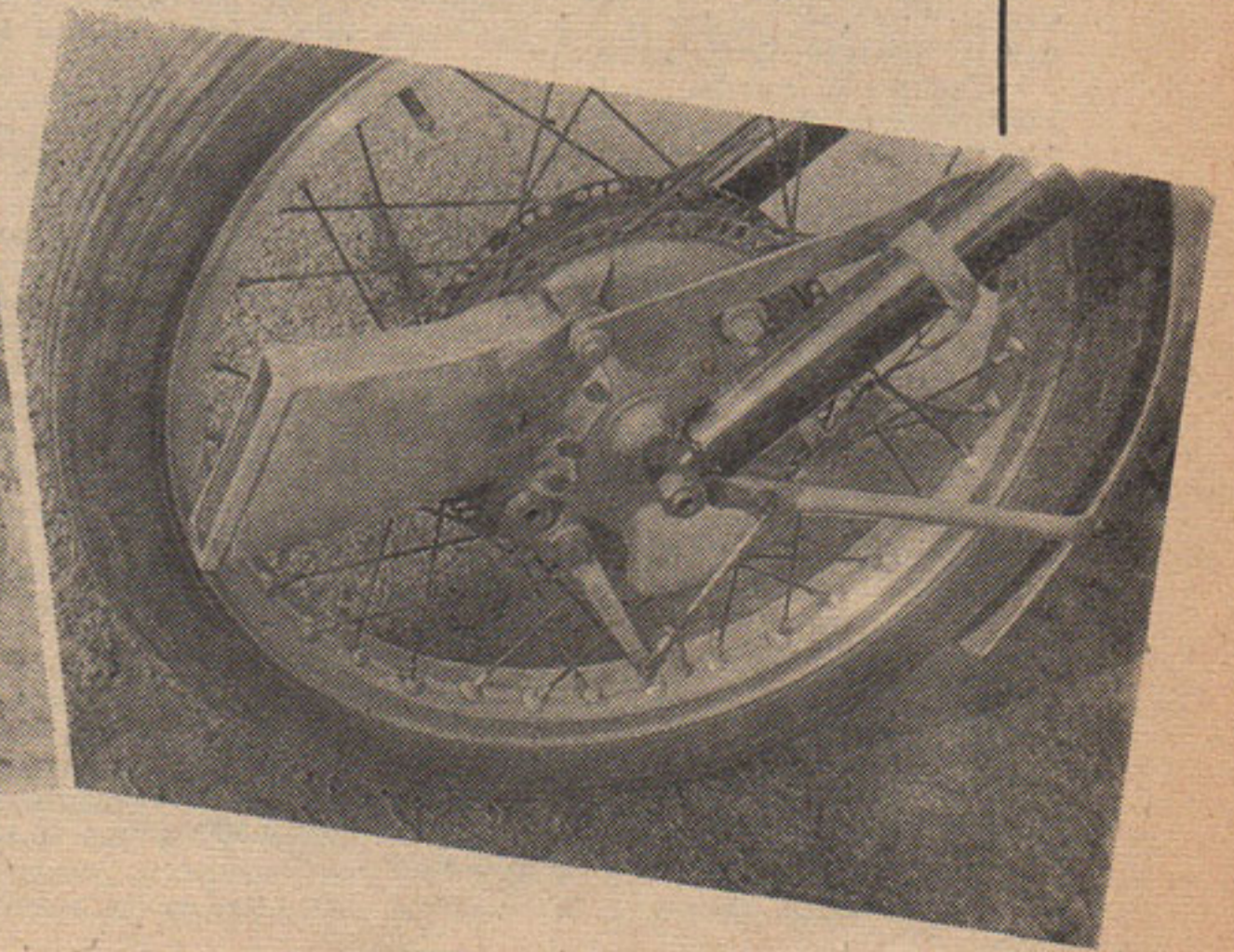
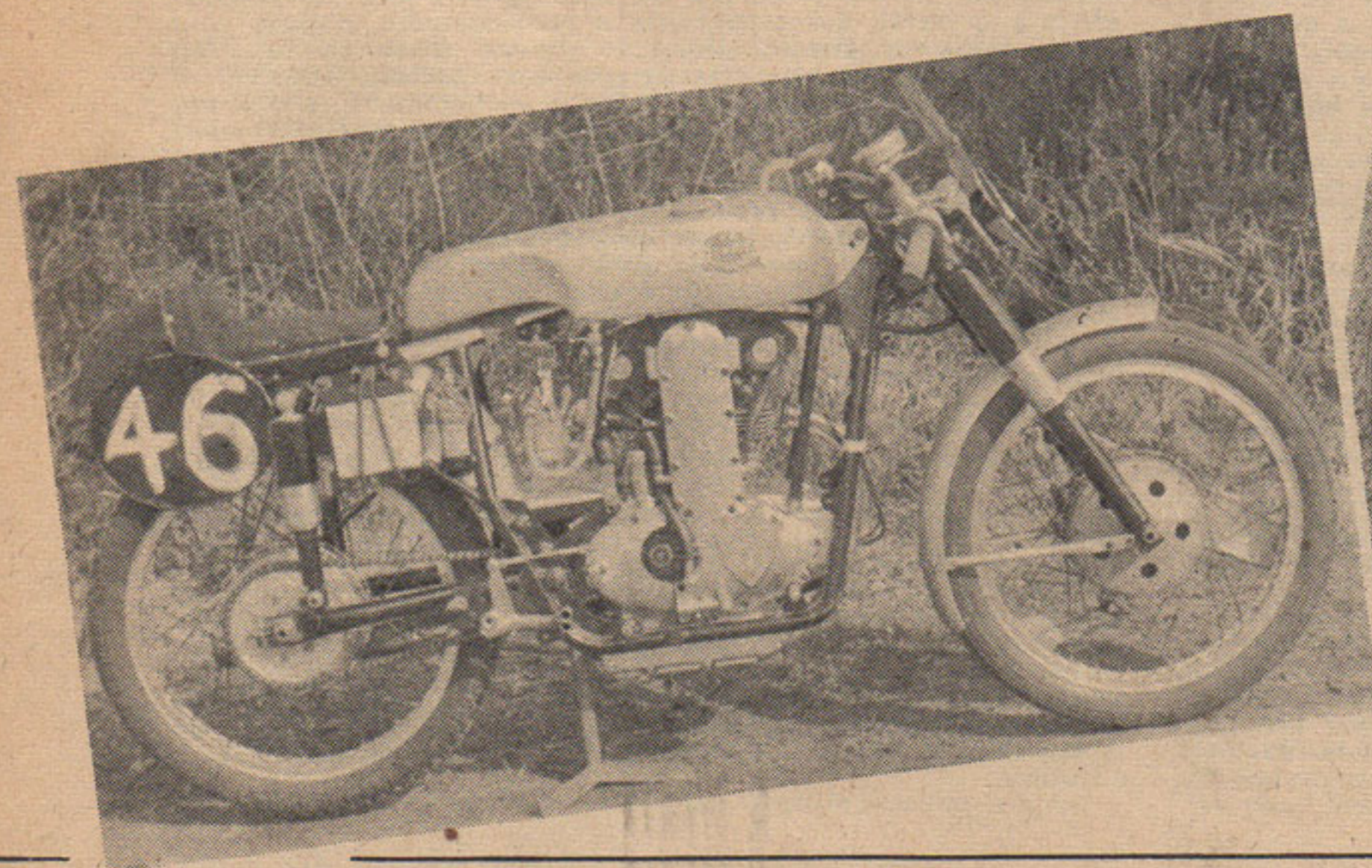
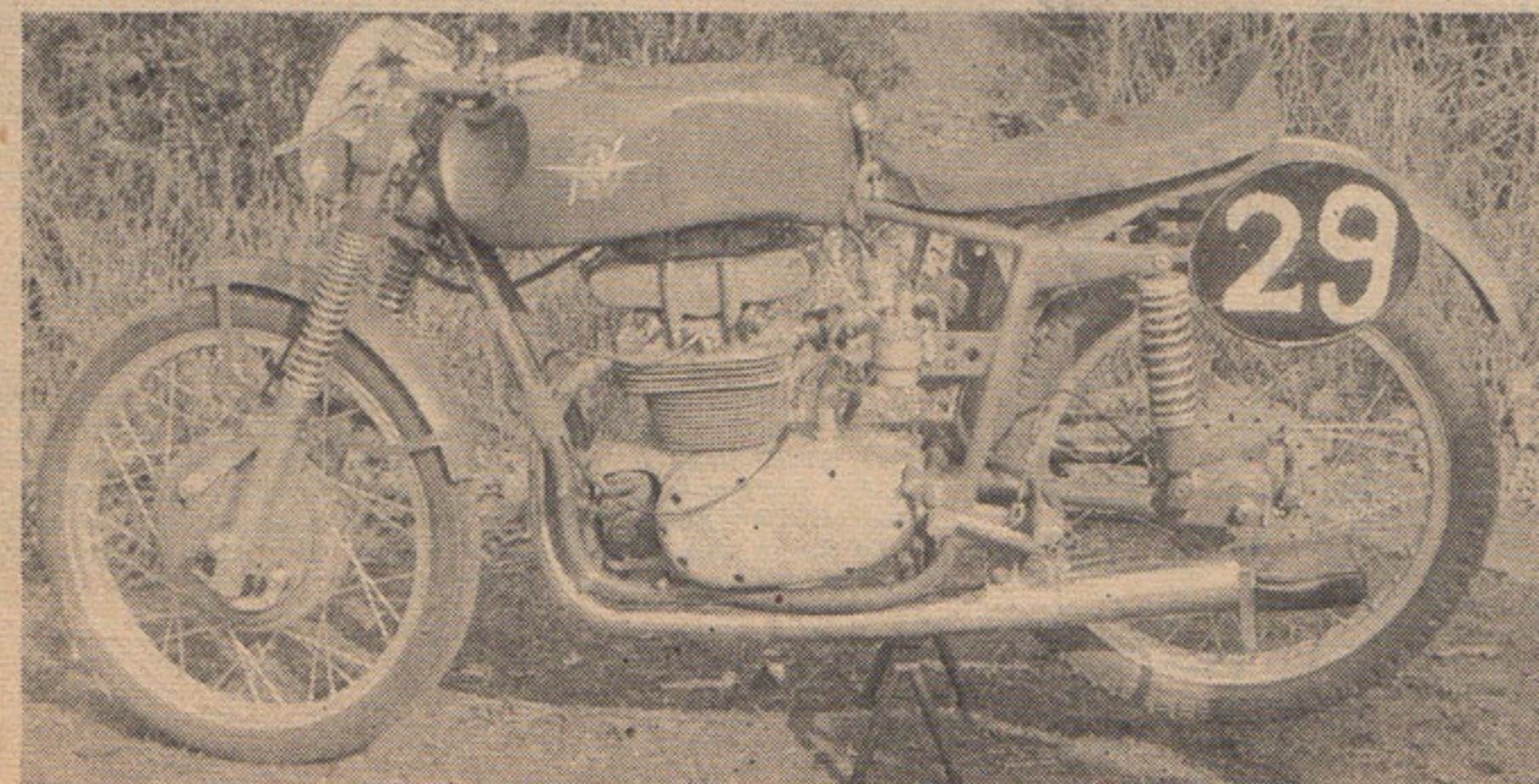
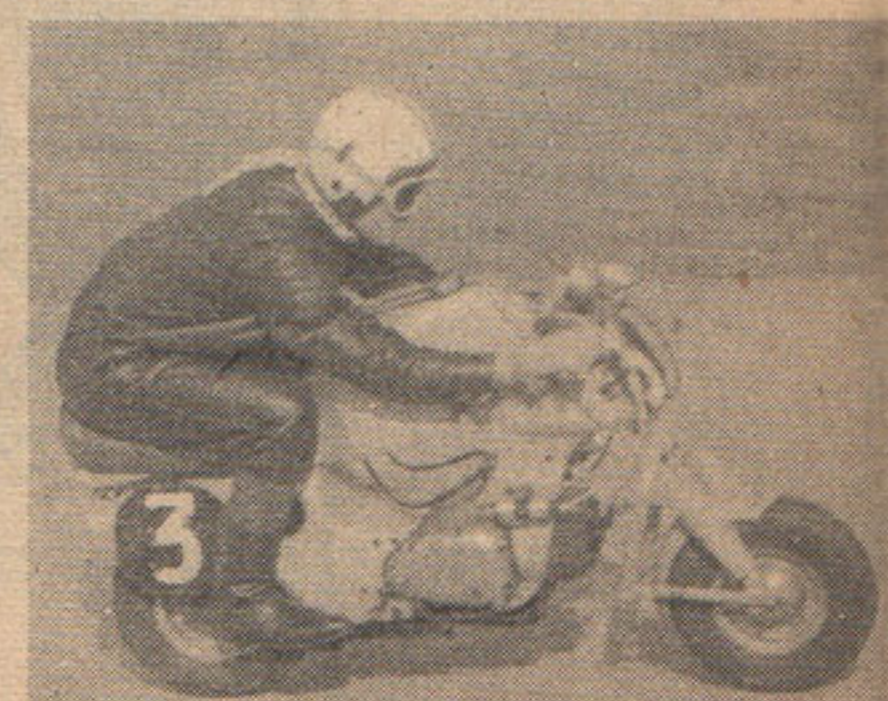
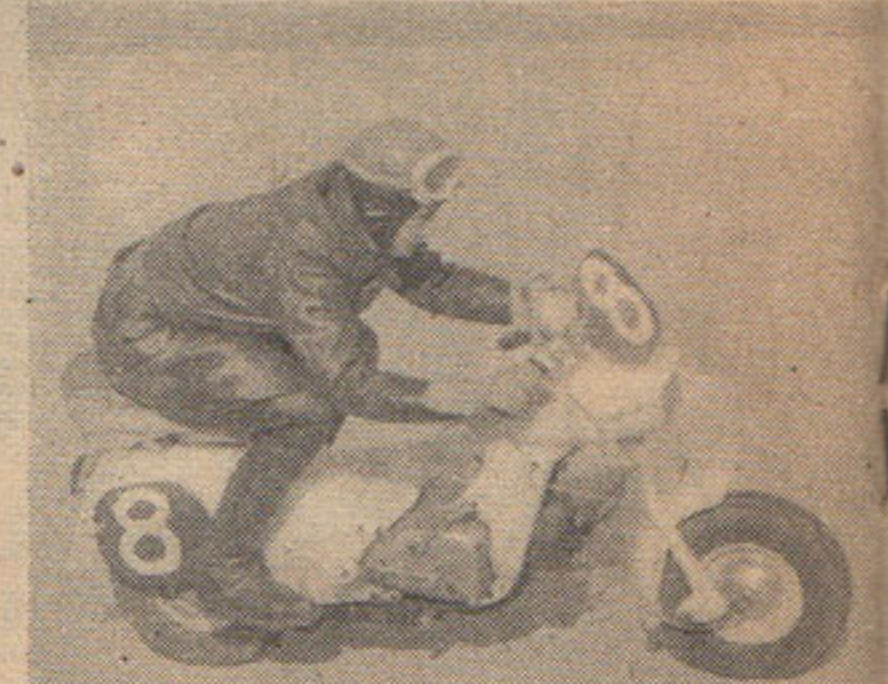
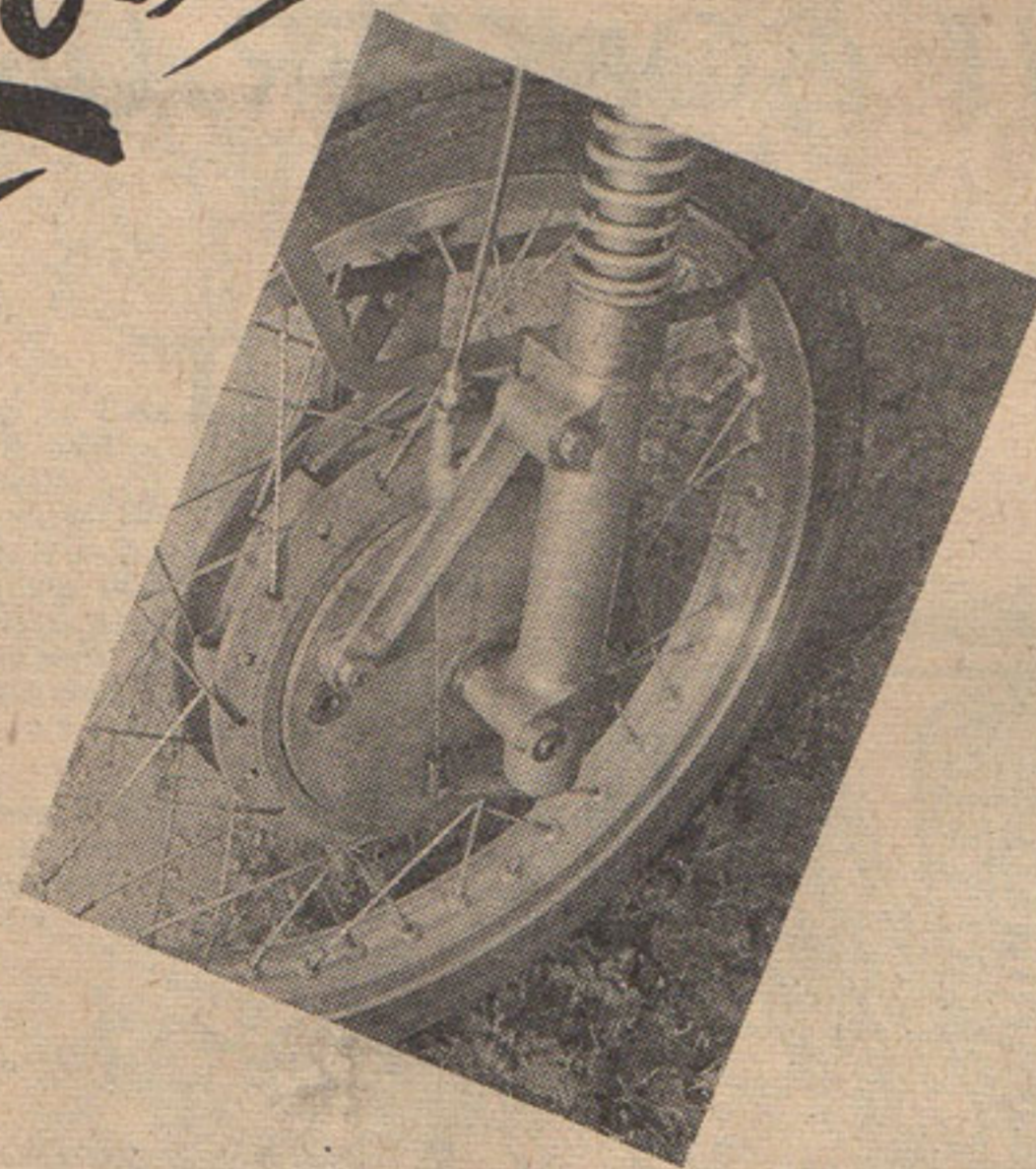


Depuis que Jacquier-Bret (ci-dessus) et Savoye s'en sont rendus possesseurs, les Mondial d'usine 1957 sont devenues plus visibles. L'absence de carénage nous a permis d'admirer longuement la 125 cc (46) et la 250 cc (73).

toutes deux à double allumage et 5 vitesses (les sélecteurs sont toutefois prévus pour 7 vitesses!...).

Exceptée la vue de profil (n° 73), toutes les illustrations appartiennent au modèle 125 cc.

Cette splendide 125 cc est l'une des dernières acquisitions de Savoie. Il s'agit d'une ex-machinette d'usine M.V. au moteur très supercarré (56x50,7). La boîte de vitesses est à 5 rapports. Admirez à droite le joli frein avant à ventilation forcée.

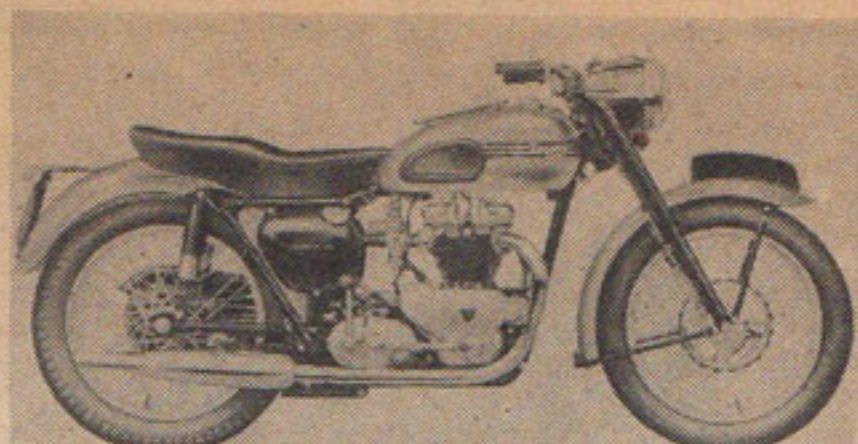


UN "ENTHUSIAST" DE

LA

TRIUMPH

Répond à M. Pradet



CE
QU'ILS
EN PENSENT

NE pouvant rester insensible à l'article de M. Pradet sur sa T. 110, je vous fais parvenir à mon tour un « Ce qu'ils en pensent » et quelques idées à M. Pradet.

— Température extérieure = -3°. Je décide de prendre ma machine qui, bien que « couchant à l'abri », n'en supporte pas moins, à quelque chose près, la même température que dehors.

J'appelle l'essence, ferme l'air, et, en tenant débrayé, donne six coups de kick, afin que les disques d'embrayage soient décollés. Bien entendu, cette manœuvre a pour but, par la même occasion, de « dégommer ». Je lâche la poignée d'embrayage, un coup de kick énergique, et ça tourne. Je chauffe une minute, coupe les gaz, enlève l'avance et, comme le ralenti « tient », prenant soin de débrayer à fond, j'enclenche la première, qui, sans un grincement, sans un claquement, passe en douceur.

Et voilà pourquoi, alors que je rentre d'une petite sortie, je prends le stylo pour communiquer à M. Pradet qu'une T. 110 est loin de faire toutes les grimaces dont il affuble sa machine.

QUE REPROCHEZ-VOUS A LA T. 110 ?

Et maintenant, passons en revue tous les défauts de cette malheureuse T. 110.

Les 42 CV ? Comment auriez-vous pu les trouver avec une machine qui semble avoir été « bricolée » avec soin ?

Comment avez-vous opéré le rodage ? Pour le serrage et grippage à 4.000 km, vous avez dû mettre pas mal de bonne volonté pour arriver à ce résultat désastreux ?

Quant aux histoires de culasse, dynamo, etc, ce sont des choses tout simplement incroyables. Charbons usés, vis platonnées grillées en moins de 10.000 km, êtes-vous sérieux ?

Quant à crever un piston, il ne faut pas incriminer la machine, mais bien celui qui pilote. Pour éviter de pareils ennuis, tenir correctement serrées la culasse, la pipe d'admission et la bride du carburateur, ceci pour éviter une prise d'air qui appauvrit le mélange.

Et le compteur ? Je n'ai jamais entendu parler de retour en arrière, et pourtant je connais beaucoup de « Smith ». Par contre, avec le compteur journalier, dans le cas de remise à zéro, bien faire attention de repousser la commande à fond, car il y a mauvais enclenchement de cette dernière, et le compteur journalier — celui-là seul — reste partiellement en « roue libre », et le chiffre indiqué ne correspond pas toujours aux kilomètres parcourus.

La fourche qui talonne, pas encore arrivé avec ma T. 110. Se produisait sur ma Speed-Twin, mais seulement lors d'un violent freinage à l'AV, et ceci en descente lorsque tout le poids se portait sur la fourche.

Il faut tout de même reconnaître qu'au point de vue fourche, il y a de sérieux progrès à faire en Angleterre. A quand des fourches à amortisseurs hydrauliques avec une huile insensible aux changements de température ? Le frein AR qui prend l'eau, d'accord, mais je ne peux en dire autant pour le frein avant, malgré la prise d'air.

Coffre à outils petit. Cela dépend du point de vue de l'utilisateur. De toutes façons, les machines d'aujourd'hui ont une sûreté de marche qui dispense de « trimballer » un attirail de mécanicien. Il est néanmoins possible de loger : l'outillage complet « Triumph », un vérificateur de pression, deux tubes de « Bretocyl », câbles de rechange — gaz et débrayage —, une ampoule AR, une bougie, le nécessaire pour réparer les chambres à air, un bouchon de cache-culbuteurs et une ficelle pour le remorquage, en cas de panne grave. Bien entendu, si cela n'est pas suffisant, reste la remorque !

Vérifier joint et serrage du bouchon de réservoir d'huile, afin d'éviter des fuites. Pour le carter de chaîne secondaire, celui-ci a été modifié.

Fait intéressant, la chaîne secondaire reste toujours bien propre et bien graissée avec le système compte-goutte. Tant pis pour la jante lorsque l'on « tire », ou alors resserrer la vis de réglage.

Pour le réglage des culbuteurs, un peu de doigté et d'oreille fait aussi bien qu'un jeu de cales. Quant aux bruits, ne pas rendre les soupapes responsables, mais tout le système de distribution, le croisement des cames en étant la cause principale. Et que dirait M. Pradet avec la culasse alu ? Heureusement, ce bruit disparaît à partir de 3.500 t/m ; il est vrai que ce moteur est fait pour tourner.

Un défaut impardonnable, c'est l'axe de kick qui laisse évacuer l'huile de la boîte en aspergeant cette dernière et le silencieux, ce qui ne fait pas très propre. Et que dire des bouchons de cache-culbuteurs qui, les uns après les autres, sont épris de liberté ? Bien entendu, les fabriquer en dural et ils ne bougent plus.

CE QUE JE PENSE DE MA T. 110

Et maintenant, passons à ma T. 110.

Achetée fin juillet 57, totalise à ce jour 6.600 km. D'entrée, elle fait bonne impression, peinture agréable à l'œil, chromes de bonne qualité, fini impeccable.

Enfourchons cet engin, position plus haute que sur les machines à moyeu suspendu, guidon plus large ainsi que le capotage de phare ; celui-ci, d'ailleurs, n'éclaire pas mieux que les anciens à glace plate, qui tout en étant plus petits, avaient un faisceau impeccable.

Des commandes douces et bien en place. Je pense à une certaine 500 mono dont la poignée de débrayage était d'une dureté incroyable.

Au premier coup de kick, on s'aperçoit « qu'il y en a là-dessous », et les premiers mètres parcourus font sentir la différence de puissance par rapport aux autres modèles. D'entrée, on est un peu intimidé ! Bien entendu, le pneu AR Dunlop fait place à un « Metzeler » ! Question d'expérience...

Pendant les 500 premiers kilomètres, la vitesse sera de 80-90 avec quelques pointes à 100. Petit à petit, essais à 110 et 120. A 1.500 km, vérifications d'usage, vidange moteur et boîte pour la deuxième fois ; resserrage de tous les boulons et vidange de la fourche. Tendre la chaîne secondaire correctement, et en route.

A 2.000 km, il est possible de soutenir une vitesse de croisière de 100-110. Quelques pointes à 140-150. A 2.500 km, nouvelles vidanges et réglages des culbuteurs. Que c'est bruyant là-dessous !

Continuons, et comme tout est en ordre à 2.800 km, après une pointe à 140, je décide d'ouvrir un peu plus et le 170 est atteint. Je coupe aussitôt. Quelle impression, et comme la 500 paraît loin !

Ensuite, eh bien ! Monsieur Pradet, à 5.200 km, après avoir tâté la machine aux environs de 160, je me suis baissé et, continuant d'ouvrir, j'ai atteint le 180. Je n'ai pas insisté, car « ça va tout de même vite ». Comme j'ai tous les réglages d'origine et que je n'ai pas attendu que la machine soit à son maximum, il doit être possible de faire mieux. Je signalerai que, sur le capotage de phare, j'ai monté un petit coupe-vent qui semble assez efficace lorsqu'on se baisse.

Aussi, avec une machine bien libérée, bien au point, en excellent état à tous points de vue, j'estime que la vitesse chrono de 175 km n'est pas un rêve. Quant aux 190 atteints grâce à la vertu des carburants d'outre-Manche, comme vous dites, Monsieur Pradet, je crois que ce n'est pas un fait unique. Il est vrai que ce n'est pas une machine strictement de série et d'un laisser-aller flagrant — comme il y a beaucoup de machines — qui pourra le réaliser. Quant aux vœux d'un possesseur de T. 110 qui désirait 45 CV, rien de plus facile. Et avec une culasse bien travaillée et deux carbus, il doit être possible de posséder une cavalerie « hors ligne ». Peut-être qu'un jour !... mais nous en reparlerons.

Je voudrais signaler que pour gagner 10 ou 15 km, ce n'est pas par l'emploi d'un carénage que je désire y arriver, mais simplement en améliorant la mécanique. Je suis contre le carénage, surtout en tourisme, et, le jour où les motos seront carénées, j'achèterai une voiture.

LE MOTEUR DOIT TOURNER

Ne quittons pas les performances sans parler de l'utilisation normale d'une T. 110, et pour se rendre compte de la différence qui existe par rapport aux modèles tourisme et même T. 100, il ne faut pas hésiter à faire tourner.

Tout possesseur de T. 110 doit mener vite, sinon il risquera d'être déçu. Il est vrai que toutes les régions ne se prêtent pas à une utilisation normale de ce modèle. Donc, pour être agréable, tout en étant raisonnable, on « montera » la première à 40-60, la deuxième à 90-100, la troisième à 120-140. Quant à la quatrième, elle permet de « naviguer » entre 120-150 avec une bonne réserve de puissance, qui permet de laisser rêveurs les quelques conducteurs de voitures qui veulent s'amuser.

Ayant fait quelques expériences avec ce genre de conduite, c'est absolument sensationnel.

CONSUMMATION RAISONNABLE

Passons à la consommation, sujet tout à fait stupéfiant. D'ailleurs, lorsqu'on aborde la question avec quiconque, on voit tout de suite, à l'énoncé des chiffres, le sourire narquois de l'interlocuteur qui ne croit pas du tout aux chiffres annoncés. Et pourtant, tous les possesseurs de T.110 sont obligés de se rendre à l'évidence, et même certains conducteurs d'autres machines. Un exemple : deux camarades, l'un possédant une 500 S.T., le deuxième une 650 Thunderbird, qui ne voulaient pas croire à une si faible consommation, ont été très surpris lorsque, au cours de trois sorties, nous avons vérifié les consommations de chaque machine. Ils ont dû se rendre à l'évidence, la T.110 est la plus économique, bien que chaque fois, pour ma part, je roulais en duo et mes deux camarades en solo.

Des chiffres. Jusqu'à 2.900 km : 3,4 l ; de 2.900 à 5.400 km : 3,55 l. Voilà donc une qualité fort appréciable par les temps qui courent. Qualité d'ailleurs bien spéciale à Triumph, et, avec ma Speed-Twin, la consommation moyenne était de 4 litres, tout en menant « vite ».

BOITE DE VITESSES ET ETAGEMENT

Parlons de l'étagement de la boîte et du trou qui existe entre deuxième et troisième, et qui, pour « Moto-Revue », se présente comme un défaut. Défaut peu grave, il faut le dire. Et, pour ma part, je trouve cette deuxième très bien telle qu'elle est. Les raisons : d'abord, cette deuxième qui permet de rouler de 30 km à 80 ou 100 km (500 ou 650) tout en gardant un régime raisonnable, nullement nuisible au moteur, et qui permet, à ce moment-là, d'avoir des reprises du tonnerre sur la troisième. Dans les encombrements et dans les files de voitures, cette deuxième permet de se dégager rapidement et de s'en « aller ». Et que dire en montagne (il est vrai qu'à Paris elles n'existent pas) où cette deuxième est vraiment à son aise, surtout en duo ? Un mot sur l'article, au sujet des sélecteurs, paru dans le N° 1.370. Comme J. C. B., je trouve que le système Triumph est épatant. Par contre, je signalerai à J. B. que sa critique n'a pas grande valeur, car penser qu'un cahot peut vous faire passer au point mort, cela ne tient pas du tout avec une boîte en bon état ; et cela ne peut se produire sans une action sur le sélecteur.

Et pour terminer, j'énumérerai les grandes qualités qui m'ont fait choisir une T.110 Triumph (troisième machine seulement, mais de sérieuses connaissances mécaniques).

En vrac : Puissance, robustesse, économie (signe de moteur bien au point), confort, tenue de route, présentation, silence et propreté moteur. Un point faible : l'éclairage manque de puissance et Lucas n'est pas champion en la matière.

QUELQUES MOTS SUR LA SPEED-TWIN

Je ne voudrais pas terminer sans parler de ma 500 S.T., modèle à moyen suspendu.

Machine achetée d'occasion à un camarade. Km : 42.000.

Vendue à un camarade. Km : 77.000. Actuellement, elle a franchi les 80.000 km, donnant toujours satisfaction à son nouveau propriétaire. Celui-ci, d'ailleurs, lui fera les honneurs d'un « Ce qu'ils en pensent » lorsqu'elle aura atteint les 100.000 km. Je peux tout de même résumer ses réparations.

A 13.000 km : Rodage de soupapes.

A 35.000 km : Changé chaîne secondaire (sur perte de l'attache rapide).

A 42.000 km : Rodage de soupapes, changé garnitures de frein.

A 52.000 km : Changé les segments (consommation d'huile : 1 litre tous les 1.500 km).

A 65.000 km : Changé bagues de fourche (pas nécessité absolue, mais ce travail est le fait que j'emploie tous les moyens pour empêcher la machine de serpenter et fait donc partie d'essais que j'aurai l'occasion de décrire à « Moto-Revue »).

A 76.000 km : Rodage de soupapes, changé 2 soupapes au cylindre droit (admission et échappement). A signaler que la culasse fonte n'autorise pas un bon refroidissement lors d'usage « conduite rapide ». Deux câbles de frein AV, un câble gaz, un ampèremètre (aiguille cassée). Quatre silencieux ont été changés. On peut écrire : machine sans histoire.

M. A. SONJON

Villefranche-sur-Saône.

F.-S. — Le C.Q.E.P. que je fais parvenir à « Moto-Revue » est resté, comme tant d'autres, au fond d'un tiroir. Il a fallu celui de M. Cachou dans le N° 1.378 pour l'en sortir.

Celui-ci critique la tenue de route d'une T.100.

Il n'est pas le seul et je crois que tous les possesseurs de Triumph connaissent plus ou moins ce défaut, surtout au début, lorsque le pneu AR est signé Dunlop.

Pour ma part, ayant amélioré ma 500 S.T., je fus déçu lorsque je me rendis compte que je ne pouvais exploiter toute la puissance de cette 500 en toute sécurité.

Toute une saison (1955), je procédai à des travaux et des essais ; mais jamais le résultat tant recherché ne vint couronner mes efforts : Avoir une machine absolument impeccable en toutes circonstances.

J'envisageais de changer de marque, car à l'époque, j'ai entendu toutes les critiques possibles sur le cadre, sur la fourche Triumph, etc.

C'est alors qu'au cours d'une sortie en Suisse je vis une B.M.W. équipée de pneus « Metzeler », pneus aux dessins impeccables.

Entre temps, le possesseur d'une Norton 88, un lecteur de « Ce qu'ils en pensent », avec qui j'avais correspondu, m'apprit qu'ayant monté cette marque de pneu sur une ancienne machine, il en avait obtenu de bons résultats et qu'il allait équiper sa '88 d'un Metzeler à l'AR.

C'était ma dernière chance, et j'équipai d'abord une T.100 à suspension oscillante. Les résultats ne se firent pas attendre ; c'était incroyable. Bien entendu, la Speed Twin subissait le même sort. Du coup, la tenue de route tant désirée était enfin trouvée. Aussi, avant de prendre livraison de ma T.110, je remplaçai le Dunlop par ce fameux pneu. Et je ne crains pas d'écrire — et de prouver — qu'au point de vue tenue de route, il est difficile de faire mieux.

A signaler que Pirelli donne également de bons résultats. Quant aux pneus français, ils ne procurent même pas la sécurité. Il est vrai que nous n'avons pas de grosses cylindrées, alors !!

N.D.L.R.

DU COMPTEUR... A LA RÉALITÉ

160 km/h, dit M. Sonjon, en position assise, et encore gaz non ouverts en grand, puisque ce n'est qu'en se baissant qu'il a continué d'ouvrir pour atteindre 180. Et encore, le moteur n'était pas arrivé à son maximum de rendement.

★

Mais, malheureusement, M. Sonjon ne nous dit pas s'il s'agit de vitesses « chrono », ou bien — et nous le supposons — de vitesses mesurées au compteur Smith. Or, nous avons une expérience suffisante de ce dernier, pour savoir qu'à partir de 100-110 km/h environ, il commence à tricher effrontément.

A titre d'exemple, voici ce que nous avons pu enregistrer sur une machine britannique, une parmi de nombreuses autres : 130 compteur = 121 vrai ; 162 compteur = 145 vrai et 185 compteur = 158 vrai.

Et voilà notre 160 ramené à 143-144, notre 180 ramené à 155-156.

PUISSANCE ET VITESSES

Venons-en maintenant au rapport puissance-vitesse, en rappelant que, dans notre N° 1.273, déjà au sujet des Triumph T.110, nous avons publié les courbes relatives à la puissance nécessaire à la roue arrière pour atteindre telle ou telle vitesse sur une grosse cylindrée.

La puissance de la T.110 est de 42 CV au vilebrequin, mesurés en normes SAE. Au mieux, en tenant compte des pertes de transmission, sa puissance à la roue arrière se situe à 36-37 CV.

En admettant que le rapport de démultiplication choisi

permet d'avoir constamment, aux vitesses considérées, la pleine puissance fournie, ces 36-37 CV permettraient, selon le gabarit du pilote et sa position à plat, 146 à 152 km/h en position assise, 162 à 169 km/h en « couché ».

Au mieux, un 160 assis demanderait 42 CV à la roue arrière, un 180 couché : 45 CV. Au vilebrequin, les chiffres montent alors à 47-49 et 50-53 CV.

Ce n'est qu'avec une machine de compétition non carénée que l'on pourrait atteindre des vitesses notablement plus élevées. A 200 km/h, il ne faudrait alors que 47 CV à la roue arrière.

GAGNER 10 A 15 KM/H ?

Qu'une T.110 puisse être améliorée, cela ne fait aucun doute. Le meilleur exemple nous est fourni par la performance de Boeri, lors de la course de côte, à Lapize (Monthéry). Et sa T.110, munie d'une culasse en alliage, de deux carburateurs « Racing », sans parler d'autres améliorations du moteur, ferait 54 CV dans les 8.000 t/m, et serait créditée de 200 km/h. Mais Boeri est également un pilote de classe.

★

Mais, pour un pilote normal, bricolant de ses propres moyens (même s'il connaît bien la mécanique), gagner 10 à 15 km/h en ne travaillant que sur le moteur n'est pas une mince affaire, surtout si la machine fait déjà 165 km/h en position couchée. Il faut obtenir alors quelque 8 à 13 CV supplémentaires au vilebrequin. Ceci encore une fois avec une T.110 normale, conduite par un pilote normal. Car, une fois de plus, Boeri et sa machine sortent du cadre de la série.

NOUVELLES TOURISTIQUES

UN CAMP DE VACANCES POUR NOS SCEURS EN MOTOCYCLISME

Un membre hollandais de la W.I.M.A. (Women International Motorcycle Association) a l'intention d'organiser, cette année (sans doute en juin et en Hollande), un camp de vacances d'une durée de 8 jours.

Ce camp sera ouvert à toutes les femmes qui pratiquent le motocyclisme sous une forme ou une autre. Chaque jour, une manifestation sportive permettra de goûter aux joies du gymkhana, du trial, etc.

Eventuellement, les maris, les fiancés, les enfants seront les bienvenus, pour peu qu'ils pratiquent eux aussi le motocamping.

Avs donc aux dames et demoiselles que le projet intéresse : elles peuvent se mettre en relation, dès maintenant, avec Jopy Deljs - Van Dinter, Haagweg 184, Rijswijk Z.H., Hollande.

STATION-SERVICE D'UN GENRE NOUVEAU EN SARRE

L'Automobile-Club et Touring-Club Sarrois — membre de l'A.D.A.C. — a mis en service une station où l'on peut procéder soi-même au nettoyage de son véhicule.

Une halle chauffée de 300 m² et un terrain de 1.000 m² sont à cette fin mis à la disposition des usagers — automobilistes et motocyclistes —, qui n'ont évidemment qu'à acquitter une taxe modique.

De plus, les usagers peuvent encore obtenir sur place tous conseils nécessaires à l'entretien et la réparation de leurs véhicules. Mais le personnel de la Station-Service ne procède pas lui-même à ces travaux.

TABLEAU D'...HORREUR

LE DOCTEUR PINOTEAU ? UN COMIQUE QUI S'IGNORE !

Le Dr Roger Pinoteau, conseiller municipal de la ville de Paris, s'intéresse de près à la circulation dans les artères de la capitale.

Il se soucie encore d'éviter à ses confrères spécialisés en otologie un travail excessif, et, en ce sens, il vient de s'en prendre au bruit fait par certains engins à deux roues.

Nous nous en voudrions de ne pas vous communiquer l'essentiel de la question écrite posée par le docteur Pinoteau au Préfet de Police, et dans laquelle notre médecin-conseiller municipal s'élève contre les motocyclistes qui font retirer ou modifier les silencieux de leurs véhicules, ou les équipent d'appareils destinés à en accroître le bruit (des crécelles, sans doute !).

Nous voudrions bien savoir où le docteur Pinoteau a pu voir de tels dispositifs... à moins qu'il n'en n'en soit resté à l'avant-guerre (de 1914, bien sûr !).

EPHEMERIDE

VII^e CONGRES INTERNATIONAL DE LA F.I.S.I.T.A.

Organisé par la S.I.A., le VII^e Congrès Technique Automobile de la F.I.S.I.T.A. se tiendra à Paris du 19 au 28 mai 1958.

Les séances techniques se dérouleront au Centre Marcelin-Berthelot (Maison de la Chimie), les 19, 20, 21 et 22 mai, dans la grande salle des Congrès.

A cette tribune internationale, les spécialistes de chaque pays représentés à la Fédération ou invités par elle, communiqueront un ensemble de mémoires précisément sélectionnés pour leur haute valeur scientifique ou pratique, voire encore pour l'originalité du sujet traité. Des échanges d'idées auront lieu entre les congressistes et les conférenciers.

Au programme figurent aussi des réunions culturelles ou sociales ainsi que des visites d'établissements industriels, tandis que d'autres manifestations plus spécialement réservées aux personnes accompagnant les congressistes sont également prévues.

Renseignements et inscriptions au Secrétariat Général du Congrès, 5, avenue de Friedland, Paris (8^e). ELYsées 45-04.

IL Y A 25 ANS...

LA PREMIERE TRAVERSEE DU SAHARA EN MOTO

Ce début mars verra l'anniversaire d'une grande « première » : Paris-Hoggar à motocyclette.

Certes, en 1933, le Sahara avait été maintes fois traversé, par des autochtones d'abord, des six roues ensuite, et même des voitures de tourisme.

La moto, cependant, n'avait pas suivi le mouvement, quelques rares tentatives s'étant terminées à dos de chameau ou en camion.

C'est cette lacune que voulurent combler Desombre et Soubrier.

Partis de Paris sur leurs machines : deux 500 cc Terrot accouplées à des sides Bernardet, ils emportaient, outre 200 kg de bagages par side (dont 100 litres d'eau et d'essence), une totale inexpérience en matière de motocyclisme — tant pratique que technique —. Il n'en était plus de même au retour... les multiples crevaisons et pannes de toutes sortes n'ayant pas manqué sur les pistes impossibles du désert.

Tamanrasset, centre d'une région aux riches possibilités touristiques, encore marquée du souvenir du Père de Foucauld, était le but du voyage dont l'iti-

L'OR NOIR

VISITE DES INSTALLATIONS DE PARENTIS ET DE PORT-JEROME PAR UNE MISSION DE L'INDUS- TRIE PETROLIERE DE L'U.R.S.S.

Une mission composée de spécialistes et hauts fonctionnaires de l'industrie pétrolière de l'U.R.S.S., effectuant en France un voyage d'études, au cours duquel elle a visité diverses installations de forage, de production et de raffinage, s'est arrêtée à Parentis et a été reçue à la raffinerie de Port-Jérôme.

Ces personnalités ont été accueillies à Parentis par M. A. Dubois, directeur général adjoint d'Esso REP et à Port-Jérôme par M. L. Hemmer, directeur de la raffinerie.

UN PERMIS DE RECHERCHES ACCORDE AU SAHARA A LA SOCIETE DES PETROLES DE VALENCE

Le Journal officiel du vendredi 21 février 1958 a publié un décret du 19 février 1958 accordant un permis exclusif de recherche d'hydrocarbures liquides et gazeux, dit de l'Oued NSA, à la Société des pétroles de Valence.

Ce permis, accordé pour cinq ans et d'une superficie de 4.600 km², se trouve situé dans le département saharien des Oasis.

Un effort de développement est imposé à la Société des Pétroles de Valence à raison d'un minimum de 1.150 millions de francs durant la validité du permis, ce qui correspond en moyenne à 50.000 frs par km² et par an.

Rappelons que la Société des Pétroles de Valence (dont le capital est réparti par moitié entre la BP Exploration Cy et la Société Française des Pétroles BP d'une part, le B.R.P., Cofirep, Finarep, Repfrance et la Mure d'autre part) est actuellement titulaire :

— du permis de Beaurepaire (2.568 km²) dans la région de Valence ;

— du permis de Voiron (2.157 km²) dans la région de Valence également ;

— du permis de Cavallon (618 km²) comprenant essentiellement la partie ouest du Massif de Lubéron ;

— du permis de Saint-Julien-en-Born (273 km²) dans le département des Landes.

néaire se décomposait ainsi : Alger, Blidah, Média, Boghari, la traversée des montagnes de l'Atlas, et Laghouat. Cette première partie s'effectuant sur d'assez bonnes routes. Après vinrent les terribles pistes toujours fatales aux pneus (12 crevaisons le premier jour ! — avec corvée du démontage sous un soleil de plomb !). C'est ensuite Ghardaïa, capitale du Mزاب, puis la luxuriante oasis d'El Golea. Tempêtes de sable, nuits blanches, agrippés au montant de la tente que le vent emporte, coups de soleil le jour, side faussé et perdant sa roue, carter d'huile fêlé se vidangeant inopportunistement. Incendies des circuits électriques... rien ne manquera pour rompre la monotonie des sables. Dans le Tademaït, nombreux ensablements jusqu'à In Salah. Mais la piste du Tidikelt est meilleure, et, après les bordjs d'Arak et d'In Ekker, Tamanrasset est enfin atteinte.

Hommes et machines étant durement marqués par la fatigue, le retour, s'il fut réussi, fut encore bien plus pénible que le voyage d'aller, et ne fit qu'ajouter au mérite tant sportif que technique de cet exploit sans précédent.

Cross

LUTTE ACHARNEE SOUS LA NEIGE A

MONTARGIS

RAREMENT notre plaisir fut plus complet, rarement l'ambiance fut plus extraordinaire qu'en ce dimanche 9 mars, au premier cross international de Montargis qui, promettant beaucoup, tint encore davantage !

Et cependant, à la veille de l'épreuve, considérant la neige qui tombait avec abondance, nous nourrissions les plus vives inquiétudes quant au maintien de la réunion. Le téléphone n'allait-il pas sonner ? Les organisateurs n'allaient-ils pas nous aviser qu'ils se voyaient contraints d'annuler la course en raison des circonstances atmosphériques tellement défavorables ?

Comme vous le savez maintenant, il n'en fut rien, tout au contraire. Responsables, coureurs, spectateurs firent preuve chacun pour leur compte d'un courage, d'une confiance, d'une sportivité remarquables, et qui conjurèrent le mauvais sort.

Il n'y a que la foi qui sauve !... Les pires difficultés abordées de front se transformèrent comme par magie en facteurs exceptionnellement favorables et c'est dans une atmosphère étonnante que nous avons vécu, sur le terrain du Haut-Lancy profondément et heureusement modifié, des événements empreints de la plus haute qualité sportive.

EN BATTANT LA SEMELLE...

Débarqué de bonne heure le matin au parc des coureurs, seul endroit du circuit où, sous l'action conjuguée des bottes et des pneus foulant le sol, l'immensité neigeuse avait fait place à une terre rougeâtre, sablonneuse mais néanmoins saturée d'eau glacée, nous reconnaissons aussitôt parmi les coureurs déjà occupés à descendre leurs machines des remorques, les inters français Vouillon, Schmid, Robert et René Klym, Chuchart, tous plus ou moins frigorifiés sous l'éclatant soleil impuissant à cette heure à ranimer la circulation dans nos membres gourds.

Peu à peu, le parc prenait la physionomie habituelle des jours de grandes réunions. Arrivaient encore Julienne, Bertrand, le Britannique Leslie Archer, etc... A côté de nous, Jacquemin et son mécanicien Chauderon admiraient la 350 AJS 7R à peine transformée du nouvel inter belge Van Obbergen, qui pousse l'audace jusqu'à conserver les jantes dural de cette machine de circuit !

Un peu plus loin, Clynck et son mécano s'occupaient à réchauffer sur une lampe à alcool un bidon d'huile qui se refusait à déverser son contenu figé, tandis que le trio belge formé de Baeten, Jansen et Scallet n'attendait pas une minute de plus pour régler la carburation des moteurs qu'il s'efforçait ensuite d'amener à bonne température de marche.

UN 1.500 METRES S'IMPOSE...

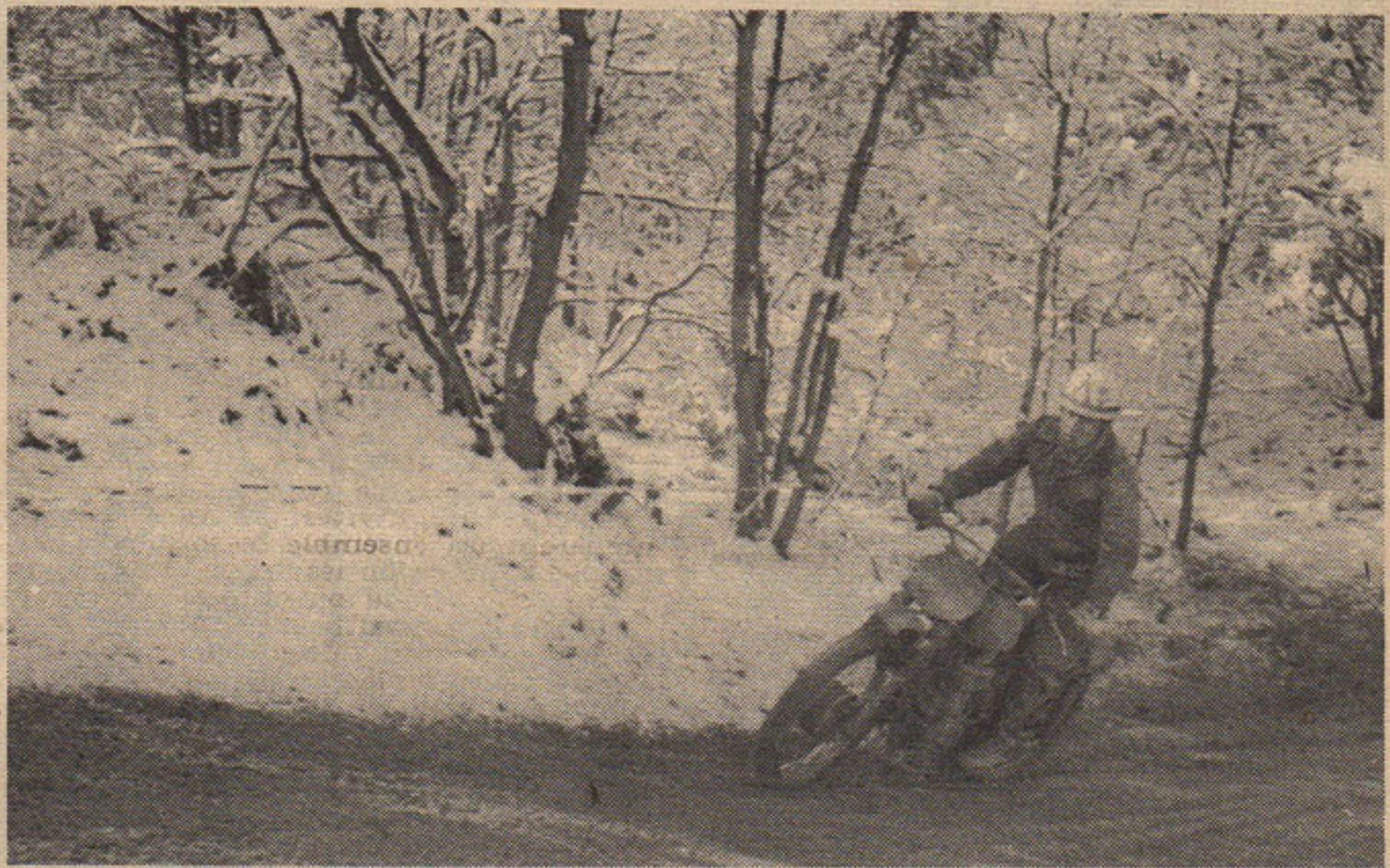
Le temps de jeter un coup d'œil sur la 250 Maïco « client » qu'a amenée le national Desbois — pour la monter, car il court aujourd'hui en 500 sur sa BSA petit cylindre — le temps encore d'échanger quelques mots avec Marcel Seery — qui accompagne ici le jeune Turpin, de la Ligue Anjou-Bretagne, et nous convenons avec Mellol d'aller faire le tour du circuit, histoire de le reconnaître et d'échapper à l'engourdissement qui nous gagne tout entier.

Déjà, des hommes tournent, et si la piste voit fondre rapidement son tapis de blancheur, le décor autour d'elle demeure très « sports d'hiver ». Trouant une bonne épaisseur de neige, attentif à ne pas descendre en ridicule posture les pentes qui s'offrent à nous, nous admirons l'impressionnant virage en dérapage contrôlé qu'accomplit Clynck sous

★ BAETEN, BRILLANT VAINQUEUR

★ RENE KLYM MEILLEUR FRANÇAIS

★ A MARCHADIER LES 500 cc « NATIONAUX »



Baeten, irrésistible vainqueur et d'ores et déjà prétendant sérieux à la couronne mondiale.

nos yeux, nous enregistrons d'un coup d'œil la brutalité d'accès à la grande montée et, tandis que notre compagnon regagne le parc pour accomplir quelques tours, nous poursuivons le nôtre vers la partie sinieuse du parcours, où l'on rencontre des difficultés typiquement trial : ornières longues et profondes, vastes flaques d'eau où Julienne noiera tout à l'heure sa magnéto (à l'entraînement, heureusement).

Midi... Tout le monde rentre au parc, pour la trêve du déjeuner — ou du casse-croûte, selon les goûts —. Le soleil brille toujours, illuminant en transparence les franges immaculées suspendues aux ramures et, plein d'optimisme en ce qui concerne l'après-midi, nous remontons vers les hauteurs par la longue et large ligne droite de départ, admirablement propice aux envolées spectaculaires et pourvue du dispositif de « start » électrique, feu rouge, feu vert, qui signe les organisations de classe.

LE CIEL VIRE AU SOMBRE

Comme à Ermenonville le dimanche précédent, le temps se couvre après 13 heures. Mais la région est sportive et va

nous le prouver : en quantité, les spectateurs rejoignent le terrain, chaudement vêtus, lourdement chaussés, en prévision de la tempête qui les attend et qu'ils sont visiblement décidés à affronter pour l'amour du sport motocycliste.

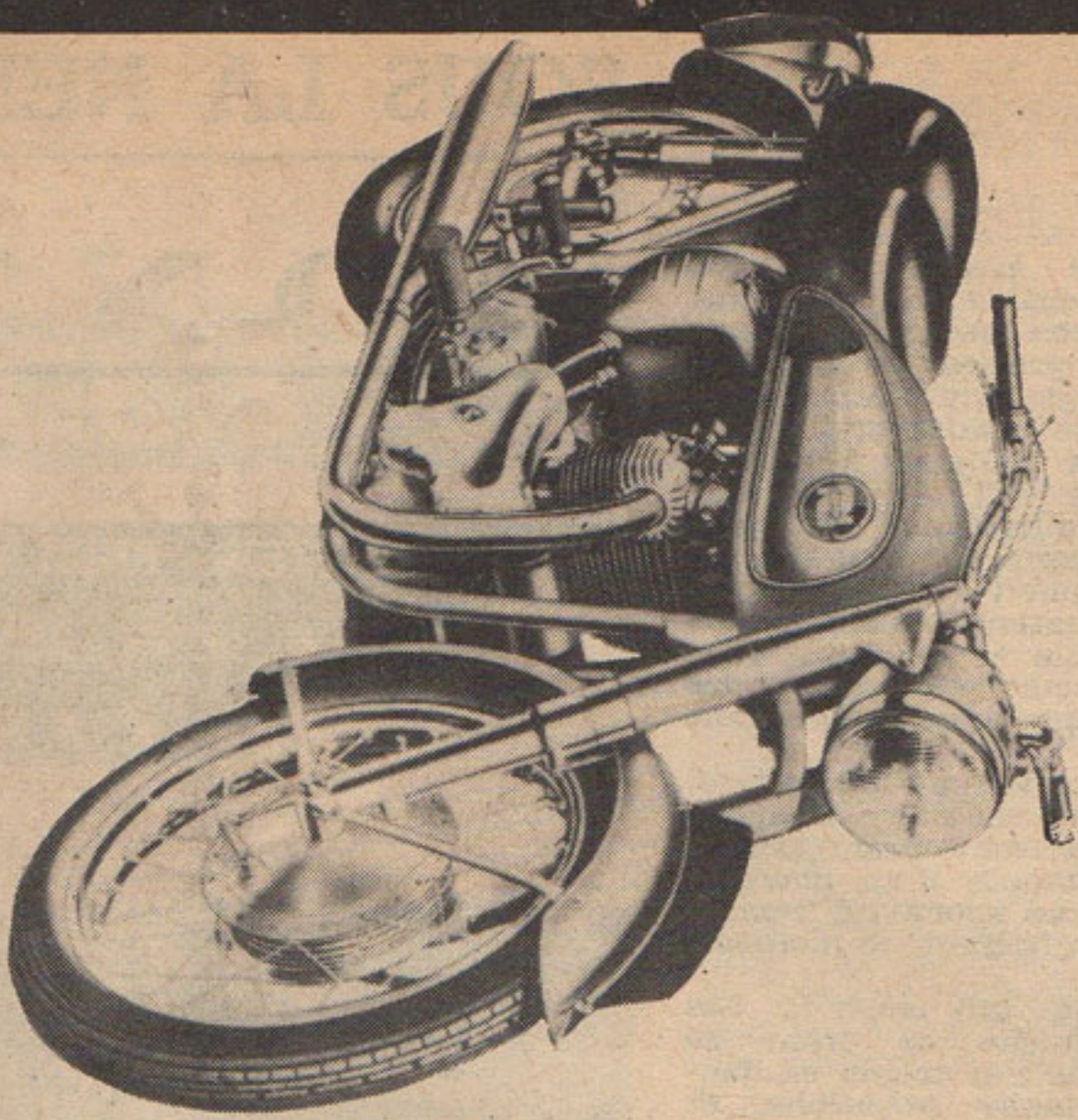
Landureau appelle les « Nationaux » au départ, et va situer en quelques mots la jeune carrière de chacun de ces licenciés de seconde catégorie, dont nous retrouverons quelques-uns bientôt dans le Championnat de France.

Il y a là Croizé, Desbois, Foglietta, Lamouroux, Marchadier, Violon, Baulard, Bongibault (récent vainqueur à Ermenonville) et Turpin.

La lumière rouge fait place au feu vert : Lamouroux démarre en flèche, immédiatement suivi par Marchadier, Desbois, etc..., le tout jeune élément du M.C. Montargis (Marchadier) passant en tête avant que soit bouclé le premier tour et conservant cette place jusqu'à la fin de la manche.

Le ciel se fait plus noir encore et quelques flocons de neige tourbillonnent autour de nous, accompagnant la remontée régulière de Bongibault, d'abord cinquième et qui se hisse au second rang.

Les beaux jours arrivent... ils seront encore plus
 beaux avec une nouvelle **Norton**



Modèle 99 Twin 600 cc Sport - Vitesse 170 km/h (environ)
 Modèle 88 Twin 500 cc Sport - Vitesse 155 km/h (environ)

LIVRABLE DE SUITE

*et n'oubliez pas que chez Garreau
 il y a des motos à tous les prix!*

Ateliers spéciaux de réparation
 et de mise au point par des
 mécaniciens spécialisés sous la
 direction de :

G. LEFÈVRE

Recordman de 8 BOL D'OR (2.830 km en 24 h)

C. GARREAU

LE TECHNICIEN DE LA MOTO

22, Rue Robert Lindet, PARIS-15^e

Tél. : VAU. 07-09

OCCASIONS ENTièrement REVISÉES DANS NOS ATELIERS ET GARANTIES

CREDIT 6-9-12 MOIS

125	Excelsior 53. Ecl., compt., susp. AV et AR.	85.000
250	Excelsior 54/55. Neuve, susp. AV et AR, selle dble, 2 carb., moto bicyl.	150.000
250	Excelsior. 2 carb. Sport, toute équipée	140.000
250	Excelsior 54/56. Nve, susp. AV et AR, disp. 1 car. twin.	150.000/180.000/210.000
197	Excelsior et 125. Susp. tél.	De 40.000 à
350	Vélocette 54. 5.000 km, tél., susp. coul., selle dble, amor. hydr., rouli. à broche, pneus neufs	195.000
250	Panther. Ecl., compt., télesc., 4 vit., sel., bon état	150.000
350	Ariel. Ecl., tan-sad, parfait état	80.000
350	Vélocette 1953. Tél., susp. AR amort. hydraul.	180.000
350	Norton 56 démonstration. Sus. tél., gros moyeux	290.000
350	Norton mod. 7. Susp. oscil., écl., compt., parf. état	210.000
500	Norton mod. 7. Susp. oscil., écl., compt., selle dble	250.000
500	Norton Manx course. Culb., car., jante dural.	220.000
500	Norton Manx course. Etat nf, écl., bat., selle dble	200.000
500	Norton 88 Featherbed Daytona. 175 km/h. Démonstration.	400.000
500	Norton 88. 155 km/h. Mod. révisé	350.000
500	Norton 88 Standard. Ent. rév., écl., compt., réelle occasion	325.000
500	Norton 88 Featherbed. Etat neuf, écl., compt.	280.000
500	Norton mod. 16 H. type armée	40.000/70.000
600	Norton Big Four 6 CV, mod. armée à rév. A partir de	40.000
Lots de moteurs Indian neufs à partir de		
Moteurs Norton 500 et 600, et boîtes 4 vitesses		
500	Ariel bi-cylindre, susp. osc., parf. état, 1956	Bas prix
1000	Vincent Rapide, parf. état	Bas prix
BMW Sport, cabriolet décap. 328, 150 km/h, parf. état, reprise moto...		
Karran Ghia 1957, 8.000 km.		

PNEUS et CHAMBRES Toutes dimensions
 SACCOCHES MOTO et TOUS LES ACCESSOIRES ET PIÈCES DETACHÉES

Les écarts sont importants et l'arrivée voit dans l'ordre : Marchadier, Bongibault, Croizé, Foglietta (à 3 tours), Violon, Lamouroux, etc...

ET VOICI LES INTERS...

Aucun temps mort dans le déroulement des opérations. Les classements sont annoncés quelques secondes après l'arrivée et, dans le même instant, le speaker appelle au départ les 20 inters de la grande course.

Cérémonial désormais classique dans toute réunion orchestrée par l'habile équipe de J.-M. Landureau : nation par nation, les pilotes sont présentés au public, en un commentaire qui sonne juste et que suit aussitôt l'impeccable diffusion de l'hymne national.

La neige tombe davantage tandis que retentit la *Marseillaise*, ponctuant la présentation des coureurs français, derniers cités car courant chez eux.

En une ligne impressionnante, voici côte-à-côte les 20 partants : pour l'Angleterre : Archer, Cheney, Nex ; pour la Belgique : Baeten, Scaillet, Jansen, Van Obbergen ; pour la Hollande : Jan Clynck ; pour la Suisse : Courajod et Langel ; enfin, sous nos couleurs, les pilotes déjà cités, auxquels s'ajoute encore Vanlerberghe.

15 h. 15... Dans un fracas assourdissant, le front des concurrents s'ébranle soudainement et déjà Cheney se porte en tête, entraînant dans sa roue Archer, Jansen, Nex, René Klym, Chuchart, Jacquemin, Langel, Bertrand, etc... Baeten est mal parti et tourne en queue avec Courajod, Clynck, Julienne, Scaillet.

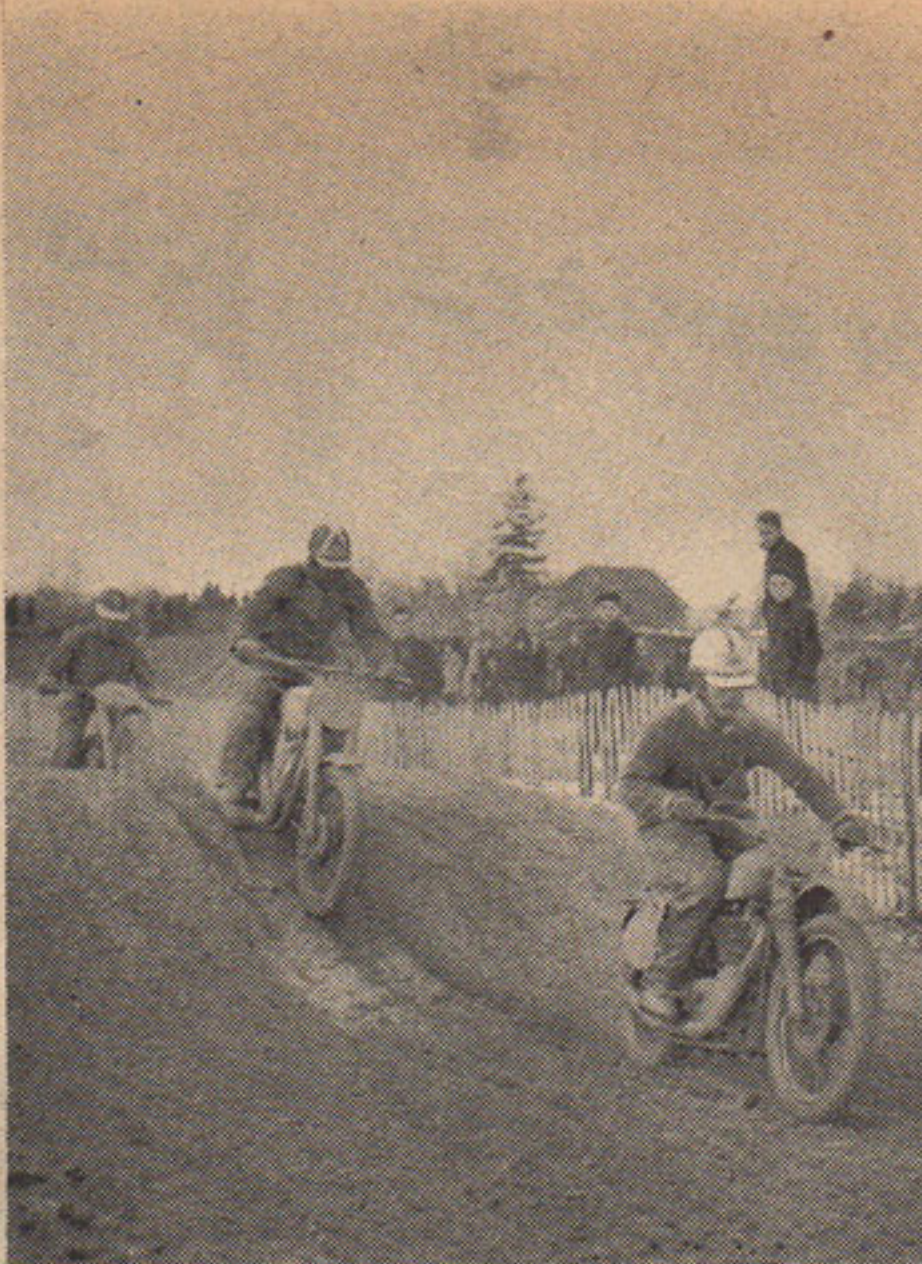
Dès le second tour, les positions se modifient. Jacquemin et Langel passent aux 6^e et 7^e places, et Baeten, qui revient déjà terriblement fort, étant remonté au 9^e rang !

En flocons serrés, la neige enveloppe tout le terrain et c'est dans une véritable tourmente que se déroule l'émotionnante bataille. Empoignés par la lutte, goûtant tout le prix des circonstances exceptionnelles qui président au déroulement de la course, les milliers de spectateurs demeurent en place, donnant de la voix et du geste pour entretenir leur enthousiasme.

Mais aussi, quelle splendide bagarre. A chaque tour, les positions changent, aucun homme ne parvenant à se détacher suffisamment pour assurer sa position. C'est maintenant Jansen qui vient en second, derrière Cheney toujours premier, et devant Archer, rétrogradé à la 3^e place. Baeten fonce, fonce dans le rideau blanc que la neige étend devant lui et le voici aux troussees de l'ex-champion d'Europe, ayant rejoint le groupe de tête, conduit peu après par Jansen !

A mi-parcours, l'ordre est le suivant : Jansen, Cheney, Baeten (Archer ayant disparu), Scaillet — revenu de loin, lui aussi ! — et Julienne, qui fournit un fantastique effort, porte au paroxysme le plaisir des spectateurs (c'est son public et il en est aimé), et donne du cross français une idée bien encourageante. Derrière lui, Jacquemin a perdu deux places, mais demeure le second de nos représentants (provisoirement, car René et Robert Klym remontent fort et vont le passer bientôt).

Les Belges font voir tout ce dont ils sont capables : au 7^e tour, Baeten a passé irrésistiblement Cheney, puis Jansen, et Hubert Scaillet a rejoint ce groupe des hommes de tête, derrière lesquels Julienne poursuit une ronde solitaire. Et ce n'est qu'à deux tours de la fin que les positions commencent à se préciser, Baeten s'assurant un peu d'avance sur Jansen, suivi de près par Scaillet. Cheney est plus loin, ne pouvant soutenir le train infernal mené par les Belges, et Julienne conserve la cinquième place jusqu'à l'arrivée, précédant dans l'ordre Klym René, Van Obbergen, Nex, Klym Robert, Jacquemin, Melioli, Bertrand, etc... Courajod, revenu sur les premiers, restait en panne d'essence peu avant l'arrivée !



Scaillet conduit le peloton et remportera la deuxième manche.



Ci-dessus, Nic Jansen, indifférent à la neige qui commence à tomber, fera second dans les trois manches de cette course passionnante.

PAR LA SUITE...

La place nous manque pour relater aussi complètement que nous venons de le faire pour les premières manches, les deux manches suivantes de chaque course, favorisées par quelques éclaircies et l'absence de neige.

L'ambiance demeura aussi chaleureuse car les inters s'empoignèrent pareillement de bout en bout, avec des fortunes diverses, et en fin de compte les Belges affirmèrent une écrasante supériorité.

Archer déçut : il nous parut manquer de combativité. Clynck fit une seconde manche éblouissante, perdant sur la fin le bénéfice de ses efforts sur une chute malencontreuse. Avec sa 4^e place, René Klym place la France en très bonne position. Courajod fut excellent, Langel et Van Obbergen surpris agréablement.

Chez les Français, retenons encore Julienne, pour sa première manche, Robert Klym, honorable septième, Jacquemin, courageux dans les deux premières manches et qui perdit beaucoup en finale, Nex l'ayant proprement « encadré » ; enfin Vanlerberghe, qui fit mieux de manche en manche.

Chez les nationaux, Marchadier domina la situation. Foglietta fit bien, ainsi que Bongibault, victime d'une chute en finale et volontaire jusqu'à la dernière minute de la course.

Une conclusion ? Depuis le Prix du Président de la République, à Vesoul, et la dernière manche du Cross des Nations, en Angleterre, nous n'avions pas vu d'aussi belle course que ce premier cross inter de Montargis !

R. C. D.

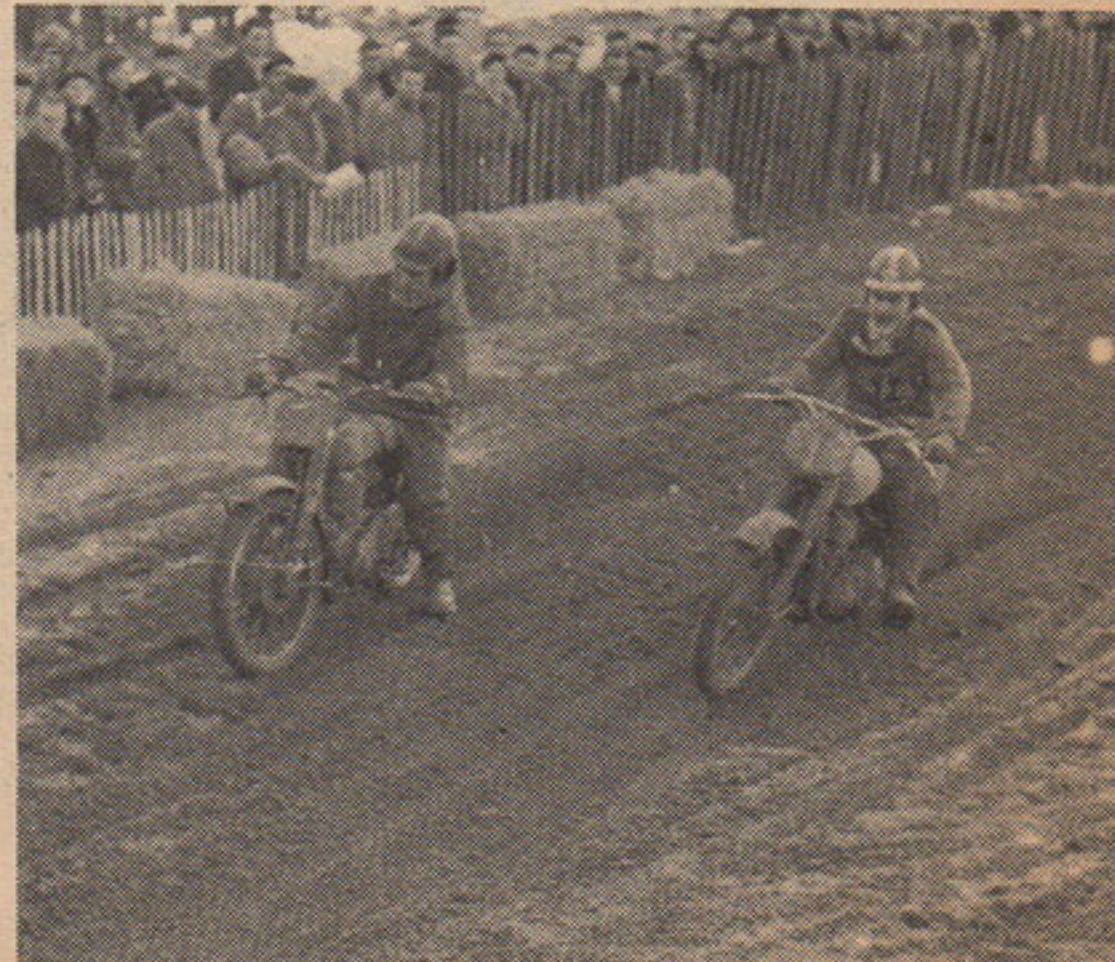
RESULTATS TECHNIQUES

Nationaux. — 1. Marchadier ; 2. Foglietta ; 3. Bongibault ; 4. Baulard ; 5. Desbois ; 6. Croizé ; 7. Lamouroux, etc...

Inters. — 1. Baeten (B. FN d'usine), 1+4+1=5 pts ; 2. Jansen (B. Matchless), 2+2+2=6 pts ; 3. Scaillet (B. FN d'usine), 3+1+3=7 pts ; 4. Klym René (F. BSA), 6+6+8=20 pts ; 5. Courajod (S. BSA), 14+5+4=23 pts ; 6. Archer (G.-B. Norton ACT) ; 7. Klym Robert (F. BSA) ; 8. Langel (S. AJS) ; 9. Van Obbergen (B. AJS 350 cc ACT) ; 10. Julienne (G. Gilera-Olivotti) ; 11. Nex ; 12. Bertrand ; 13. Vanlerberghe ; 14. Chuchart ; 15. Jacquemin ; 16. Clynck ; 17. Cheney ; 18. Schmid ; 19. Melioli ; 20. Vouillon.

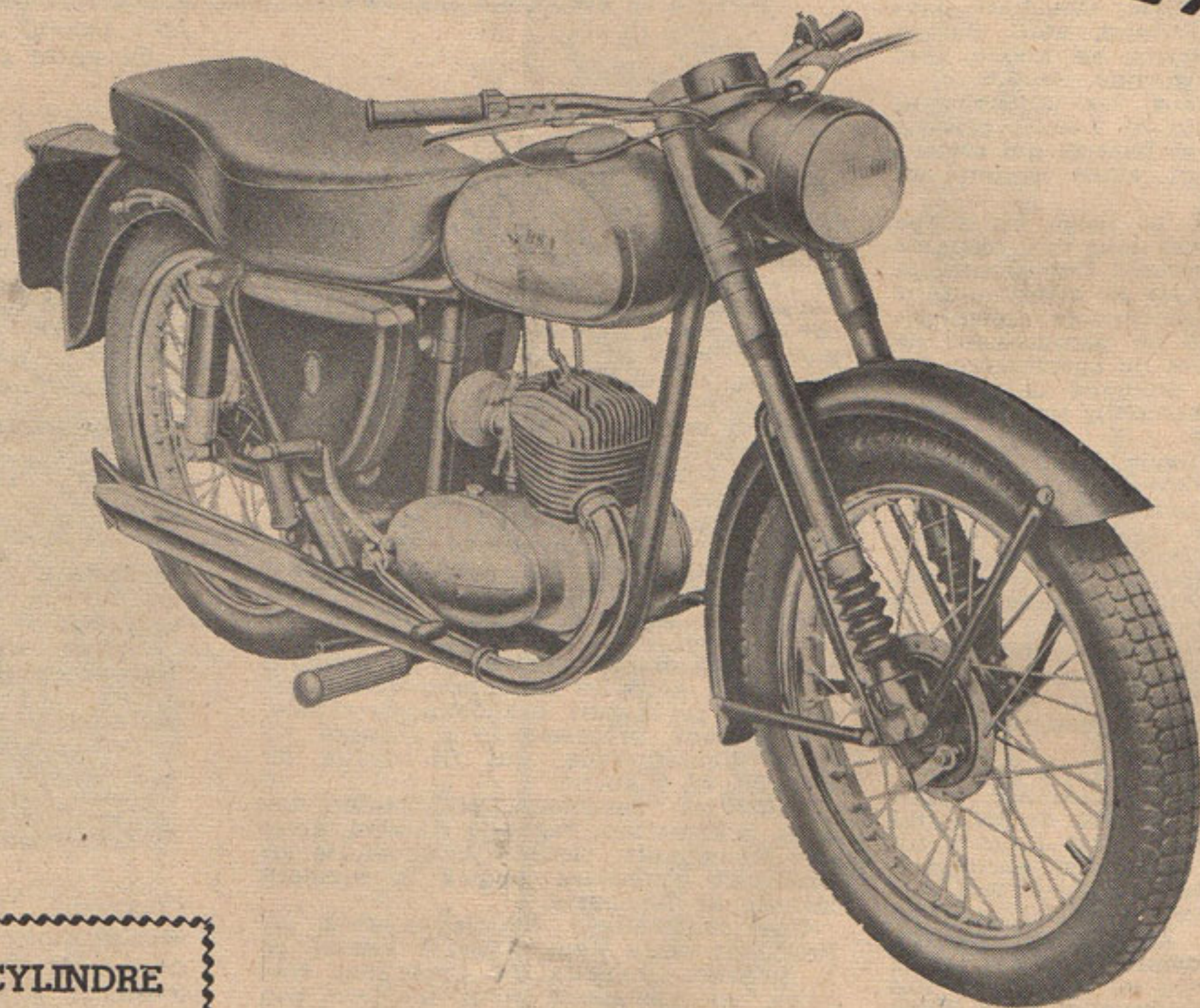


Ci-dessus, Marchadier, du M.C. Montargois a dominé largement chez les nationaux. Ci-dessous, meilleur Français chez les inters, René Klym va doubler Melioli.



Pour la première fois en France

la **BSA** Super
BANTAM



175 cmc MONOCYLINDRE
2 temps. Bloc-moteur super-
carré. Boîte 3 vitesses.
Suspension intégrale AV
et AR.

Fr. : 225.000

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS

BSA

POPULAIRE DU MONDE

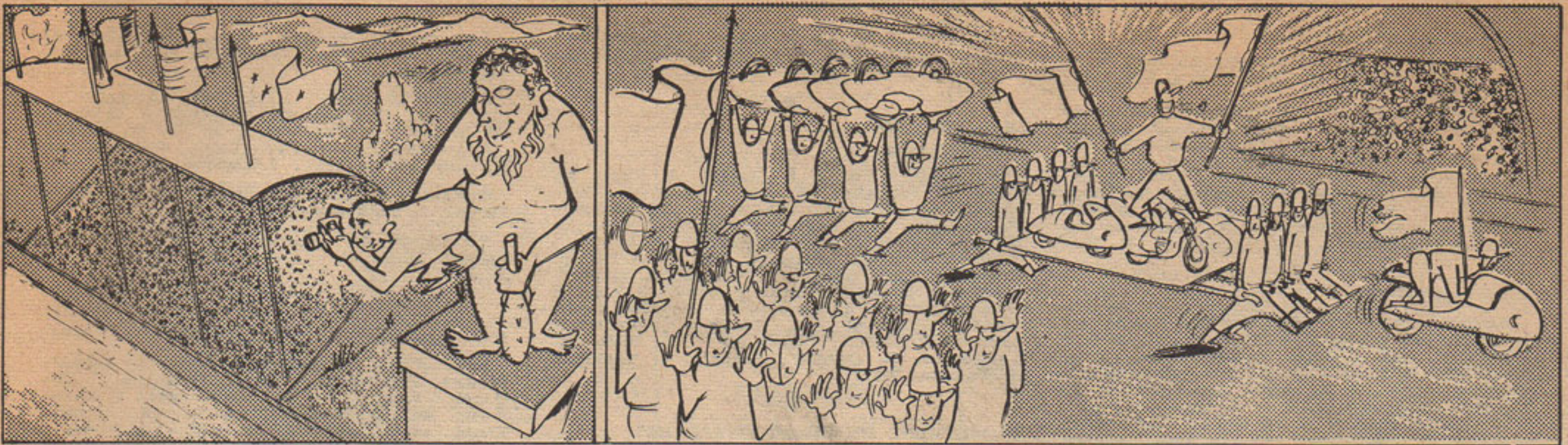
les aventures de Basile Guzengran

RESUME

C. XVII

Au Grand Prix d'Arcadie, Basile fait piètre figure : La « Trambble-Karkas », qui empêchait de dormir les meilleurs pilotes du moment, s'est fait distancer aux entraînements.

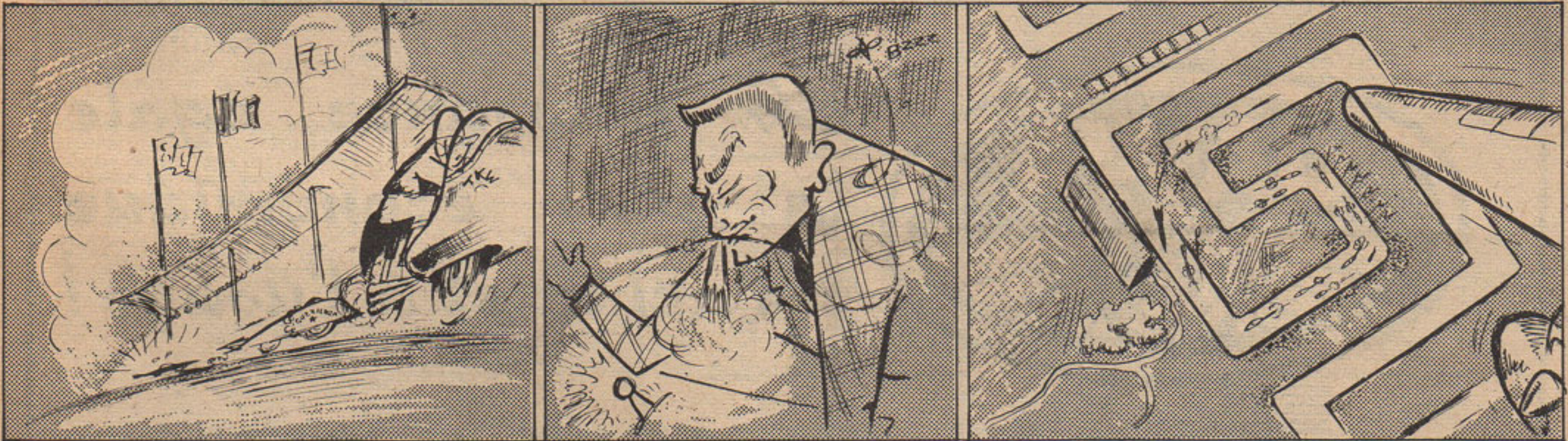
TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER



Le Grand Prix d'Arcadie, premier de la saison, était enfin arrivé au jour J. Dans les tribunes, une multitude bigarrée s'entassait, impatiente et houleuse. Voisinant avec les costumes folkloriques évocateurs des splendeurs hellènes révolues, on pouvait admirer un échantillonnage de tous les modes d'habillement du monde, ce qui, comme le soulignait le speaker d'un poste privé, faisait ressembler lesdites tribunes à une annexe de l'O.N.U. Astucieusement perchés, qui sur un Achille, qui sur une Diane chasseresse, des photographes, dont beau-

coup laissèrent dans cet exercice des lambeaux de leur garde-robe, cherchaient l'angle inédit.

Et ce fut la présentation des équipes. Dans un déploiement de faste où chaque nation laissait entrevoir, en s'efforçant à l'originalité, sa nature profonde. Seule, l'énigmatique Moroulavie, qui venait déjà de se signaler aux entraînements par un cuisant retard, présentait une équipe se résumant au seul Basile. Basile qui n'échappa aux commentaires peu flatteurs que soulevait son passage que par son ignorance complète des langues dans lesquelles ils étaient exprimés...



Lorsque le feu vert du départ se fut allumé, les choses prirent une tournure inattendue. On se souvient sans doute que les coureurs avaient fait aux entraînements un temps rigoureusement égal, sauf Basile, déficitaire de cinq secondes. Or, au départ, les choses changèrent complètement. Les Allemands, en effet, prirent un départ foudroyant, tandis que les Italiens, attendant patiemment leurs régimes miraculeux, avaient plus de mal à s'éloigner de la ligne de départ sur laquelle les Anglais sortaient tout juste vainqueurs d'une lutte farouche

contre la compression de leurs « monos » Basile, quant à lui, partait évidemment bon dernier, semblant retarder comme à plaisir le moment du départ.

Fauksarantt dans sa colonne, ricanait. Son plan, qui était évidemment de défavoriser au départ sa machine, marchait à merveille.

L'arrivée inopinée d'une mouche apporta le premier élément perturbateur dans cette belle sérénité. L'appendice nasal du savant lui ayant semblé propice à quelques instants de repos,



elle eut tôt fait de déclencher chez celui-ci un éternuement qui eut de fatales conséquences. En effet, le spasme du moroulavien eut pour résultat d'abaisser inopportunistement une manette, faisant exécuter à Basile une manœuvre peu orthodoxe, qui l'amena à remonter en sens inverse le flot tumultueux des concurrents.

Ceux qui frôlèrent la mort ce jour-là, furent légion. Aussi, la peur rétrospective apparut-elle comme l'excuse logique aux

invectives que les pilotes adressèrent au pauvre Basile. La vraie raison était toute autre : L'artifice des temps réalisés aux entraînements était maintenant dévoilé, et quand le départ fut redonné, chacun savait à quoi s'en tenir. Même Basile, qui partant encore dernier, était en passe de devenir l'élément comique de la réunion, par son style très personnel de poussette que la structure de la « Trambble-Karkas » rendait assez semblable au saut de la grenouille...

DANS LES CLUBS

M.C. CHATILLONNAIS

Réunions : 1^{er} et 3^e vendredis du mois, à 21 heures, au siège, 41, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux.

Calendrier sportif : 30 mars, moto-cross de Moret-Fontainebleau ; 6 avril, moto et sidecar-cross à Orléans ; 23 mars, concentration à Château-du-Loir (Sarthe) ; Pâques (5, 6, 7 avril), concentration à Blois (L.-et-C.) ; 30 mars, journée commémorative en souvenir de Mario Piscaglia et Raymond Guilbaud. Deux plaques de marbre seront déposées sur les tombes de nos regrettés camarades.

A.M. PARISIENNE

Assemblée générale du 23-2-58. Comité de Direction 1958 : Prés. : A. Freisse ; vices-prés. : Guerra et Guin ; secrét. : Terzi ; trés. : A. Malferiot ; directeur sport. : P. Duruisseau ; directeur tourist. : P. Degros ; administr. : R. Deloince ; délégué L.M.I.F. : A. Freisse.

La section sportive a été brillamment représentée à la Côte Lapize par nos amis Deloince et Barbaroux, qui se classent chacun 2^e en 175 et 750 cc en catégorie « sport ».

Sorties mars et avril. ... 23 mars : Lyons-la-Forêt, départ porte Maillot 8 h. 30. Pâques : sortie-camping sur La Châtre-sur-le-Loir, dép. le 5 à 6 heures, porte Saint-Cloud, aux « Trois-Obus ». Le 20 avril : Pierrefonds, dép. 9 heures porte de Pantin.

Réunions : 1^{er} et 3^e vendr., 21 heures, au siège : 21, rue Réaumur. Isolés cordialement invités ainsi qu'aux sorties.

M.C. PHOCEEN

BUREAU 1958

Présidents d'hon. : R. Lebert, J. Piery, M. Oliva, H. Piscaglia. Président : J. Tavan. Vice-présid. : A. Pilati, C. Vallier, H. Pergamenter. Secrét. gén. : C. Amadori. Secrét. : Mlle J. Tavan. Trésor. : H. Pergamenter. V.-trésor. : Mme J. Amadori. Directeur sport. : A. Nuibo. Directeurs sport. adj. : E. Roubaud, M. Aymard. Délégué à la presse : Mlle J. Tavan. Délégué à la propagande : L. Hermet, J. Martinez. Chronométrateur officiel : L. Philibert. Chronométr. adj. : L. Burotto. Conseillers : G. Hode, R. Lampazona, R. Coltelli, E. Agnès, J. Tharratt, J. Vaneste, Tian.

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT 1957

Tourisme conducteurs. — 1. Louis Hermet, 4.468 km ; 2. Henry Pergamenter, 4.098 km ; 3. Jean Tavan, 2.373 km ; 4. Alain Maison, 2.287 km ; 5. Antoine Jullien, 1.987 km, etc...

Tourisme passagers. ... 1. Louis Tavan, 2.506 km ; 2. Joseph Martinez, 1.450 km ; 3. Mme Nuibo, 1.418 km ; 4. Mme Amadori, 1.336 kms ; 5. J.-J. Bouchère, 1.290 km.

Tourisme cyclomoteurs. ... 1. Alain Saporta, 874 km ; 2. Georges Tassara, 686 km ; 3. Maurrel, 336 km.

Circuits de vitesse. ... 1. Emile Roubaud, 27 pts, 2^e du Championnat de Provence catégorie 175 cc 1957 ; 2. René Cuoci, en 500 cc, 20 pts. Moto-cross. ... 1. Paul Vidal, champion de Provence 500 cc 1957 ; 2. Gabriel Marrou.

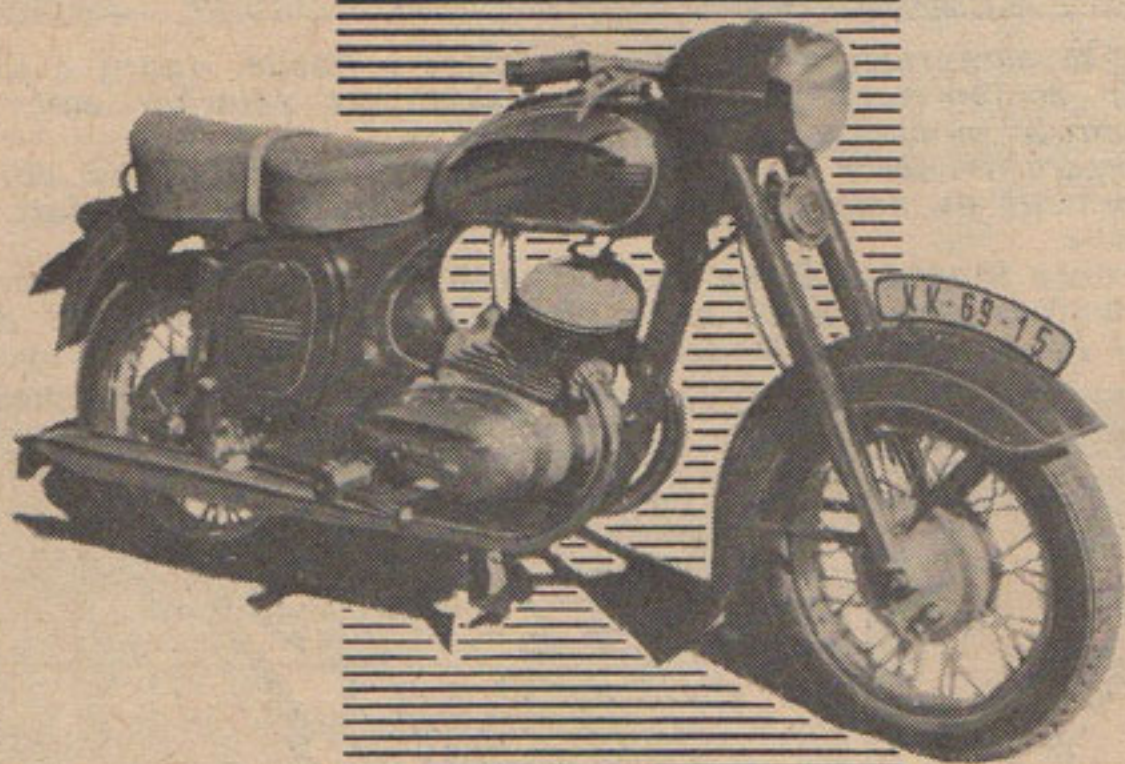
Gymkana. ... 1. Hector Brun ; 2. Jean-Marie Tavan ; 3. Paul Sassatelli.

Parrainages des membres pour 1957. ... 1. Mlle Jeanine Tavan, 28.

M.C. CASTRAIS - BUREAU 1958

Prés. d'hon. : Roumieu, Varis, J. Azémar, Barthes. Prés. actif : Voyeu. Vices-prés. : Dechereis, Viguière, Lafon. Secrét. gén. : Coste. Secrét. adj. : Arnaud. Trésor. : M. Azémar. Trésor. adj. : Albarède. Délégué à la presse : Perrain. Délégué à la Ligue : Barjou.

Le Moto-Club Castrais, toujours plus dynamique, organisera cette saison trois moto-cross dont voici les dates : Puylaurens, le 11 mai ; Castres, le 6 juillet ; Lautrec, le 14 septembre. Deux grands rallies-concentration seront également présentés par la section tourisme les 11 mai à Puylaurens et 6 juillet à Castres.



*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

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

CRÉDIT
15 MOIS

**MOTO
BASTILLE**

BSA - ARIEL - SUNBEAM

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

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

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

ALCYON

Alcyon 3 CV nve, 58. Remise 20 %. Crédit. 17, rue Pajol.

GNOME-RHONE

125 cc R 4, équ., tr. b. ét. 60. Devin, 4, r. Nicolas-Roret (13^e).

MAGNAT-DEBON

Vds 500 Mag.D. et side b. ét. 22.000 k. 125.000. Le soir 7 à 8 h. Bonard, 18, v. M.-Justine, 78, av. la Reine, Boulogne-s-S.

PEUGEOT

250 cc Peugeot, état neuf. OPE. 93-37 et BOL. 65-52.

Peugeot 125 neuve, 58, oscil. Rem. 15 %. Créd. 17, r. Pajol.

MOTOS ANGLAISES

TRIUMPH

20 OCCASIONS RECENTES révisées et garanties.

CREDIT

Reprise autos, motos, comme premier versement. Triumph neuves sans délai et pièces détachées tous modèles.

CHARLES PEROTTI

16, rue de la Prévoyance, Vincennes. Métro : St-Mandé, Tourelles. DAumesnil 79-91.

Excelsior 200 cc, 50.000. Urgent. Gabellon, 40, rue Auvry, Aubervilliers.

650 Triumph impec. 56, vis. 85, av. J.-Jaurès-19^e, dim. 11 h.

Norton 7, avec side Préc. impec., nbx acc. Tourteau, 112, r. Marius-Aufan, Levallois.

Part. vd 650 Thunderbird 56, imp., acc. 270. Tél. heure repas MAI. 25-81.

TRIUMPH

650 T 110, état neuf.

500 T 100 1956, garantie.

650 Thunderbird, 11.000 kil. Speed twin 1954 - 1956.

350 Ariel 350 BSA 1957.

Ttes pièces détachées Triumph.

HURNI, 38, rue Saussure, angle rue Legendre. WAG 87-36.

BSA 650 Gol 56. Lacoste, 28, r. C.-Colomb, Ivry.

AJS 500 tw. 55, 17.000 k. Px 280. 6, rue Maçon, Noisy-le-Grand. Tél. 499.

Ens. BSA 500 twin, side Sismard 1 pl. 1/2. 200.000. Roberge, 63, rue Dunkerque, Champigny (Seine).

500 Triumph parf. ét. 90.000. 11, rue Daguerre, café.

Triumph T.100. 52. 150.000. 39, rue Berthollet, Arcueil.

Triumph Tiger 100. 1.200 km. 280. Pavavy, rue Ulysse-Pallu, Mont-de-Marsan (Landes).

BSA 250, culb., 4 vit., susp. AV-AR, toute équipée, état impec., roul. 10.000 k. Px 120. S.I.C.A.M., 5, av. Gal de-Gaulle, Puteaux (Seine).

Sunbeam av. ou s. side, b. ét. César, 38, r. Charlot-3^e. 190 M

Sunbeam 500, état neuf, 55, 15.000 k. Px 220. RIC. 68-03.

BSA A7 55 osc., b. ét. 190. Ramadier, r. Fanost, Morangis-S-O.

BSA 250, f. tél., 1951, av. ou s. side Humblot, cyl. à rôder. Px à déb. Leteurtre, 42, rue Pajol, Paris (18^e).

500 BSA A7. 240.000. J. Didier, chemin de Peyrus, Valence (Drôme).

650 BSA osc., 55, 14.000 km, splend., nbx acces. OBE. 54-15.

Norton 600 cc, nve, 170 km/h. Disponib. Crédit. Reprise. A l'ag.: 17, r. Pajol. BOT. 05-95.

Triumph T 110, oscil., impec. Turigny, 52, r. Goutte-d'Or-18^e.

MOTOS ALLEMANDES

NSU 250, culb. 8.000 k., état neuf. S'adr. Jamet, 200, r. St-Honoré, Paris-1^{er}, 3^e étage, escal. gauche, à part. 19 h.

DKW RT 350, juil. 56, s.-car Steib, frein hydrique. Alonso, 54, r. Lapérouse, Paris (16^e).

AIR 26, AIR 68. Bonimond, 11, r. du Dr-Lancereaux (8^e).

BMW R 51/2, 22.000 km. 240.000. Jauer, 15, rue des Capucins, Valenciennes.

Horex Regina 350, état nf. Px à débattre. Tél. FLA. 01-51.

Splend. ens. BMW R 67/3, side Précis. N. et blanc. Ach. nve 1^{er} avr. 55. Et. nf. Gar. 2 klax. Jericho, side, pare-brise spécial. F. Sains, 33, r. Marsan, Bordeaux (Gironde).

MOTOS AMERICAINES

Moto side Indian 9 CV, bon état à liquider 40.000, photo sur demande. Ch. Nitelet, La Grange-au-Bois, route de Provins, Lagny (S.-et-M.).

Harley 750 civ. side Préc. Px à déb. Planteline, 94, r. Denfert-Rochereau, Boulogne-s-S.

MOTOS BELGES

FN 500 culbut. 53, 23.000 km. Ex et 29 bis, rue Château-d'Eau (10^e).

FN 350 lat., équ. imp. 18.000 kil. Px int. Marandola, 7, r. Berthe-Tête, Drancy (Seine).

FN 5 CV 58, nve. 285. Créd. Reprise. 17, rue Pajol (18^e).

MOTOS ITALIENNES

Guzzi 500 T. Alce. S. bi-pl., s. AR osc., p. état, pn. nfs. Px 60.000. Tosi, 5, r. de la Liberté, Millau (Aveyron).

Vds 125 cc compétition. Mondial. Dédouanée. J. Bordas. Tél. MEN. 24-79.

MOTOS TCHEQUES

Jawa 250 cc, b. ét. Px à déb. Apr. 19 h. et sam. et dimanche. Franck, 16, av. Colonel-Bonnet, Paris (16^e).

Vds 500 Jawa ACT, ét. nf. Remorque Fulgur équipée. 240.000. Tél. 926 52 62.

350 Jawa, 55, imp., équ. Boczkow, 124 ter, av. J.-Jaurès, Clamart, sam. ou POR. 31-19.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 SG 55, imp. sacs cuir, sel. bi. rouge. 160, Landrin, 108, r. Clignancourt, Paris.

Puch 250 TF, 10, r. Pache-11e.

Puch 250 SG 1957. Px à déb. 8.000 km. Duchemin, 62, rue Kléber. Levallois.

MOTOS DIVERSES

750 Cemecc fl.-twin, lic. BMW.

500 BSA twin oscillante.

500 Triumph twin oscillante.

350 BSA oscillante.

350 Jawa twin oscillante.

250 Puch oscillante.

250 Terrot oscillante.

175 Puch oscillante gd sport.

175 Motobécane oscillante.

100 motos diverses dep. 20.000.

Ren. 4 CV, Citroën 11 BL, etc. ... Crédit, reprise, échange. ... B.F., 10, av. de St-Ouen-18^e.

EXPOSITION permanente des BMW plus récentes occasions en Triumph, BSA et tous twins anglais, ainsi que 100 MOTOS à partir de 30.000 fr.

MOTO RECORD

151, rue Marcadet, Paris (18^e).

BSA A7 1957, comme neuve. BSA 650 Golden. Ariel 500, 1954. Jawa 350, 1954. Jawa 250, 1956. Puch 125, 1957, 5.000 kms. Motobécane 125, 1956 et 1957. Lambretta, Vespa, Peugeot; Motobéc. à partir de 30.000. 4, rue Beaurepaire, PANTIN. VIL. 15-18.

Ouvert jusqu'à 22 h. même dim.

300 MOTOS soldées à tous prix Permis moto gratuit

PLACE CLICHY Reprise de motos sur autos.

300 autos exposées

UNIQUE A PARIS

Ancien prix - Super Crédit. BSA twin oscil. 55 et 56 255

BSA A7 ts types et B 33 165

Ariel 350, oscil et B 31 145

Jawa 350 ts types à part. 120

250 Puch, Jawa, BSA, etc. BMW, Norton, Royal, etc.

+ 100 motos ttes marq. ts Px + 40 scooters Vespa, Lambret.

+ 30 vélomoteurs ts modèles.

ALAZARD

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

ECHANGEZ VOTRE MOTO C/1 VOITURE

à crédit 12 à 15 mois

6, PL. PANTHEON

Ouv. ts les j. et dim. ODE 29-96

Jean MURIT

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

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

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

400 MOTOS CREDIT A VOTRE GRE. Audegean, 137-139, av. Clichy (17^e). Ouvert dimanche matin.

MOTOS - SCOOTERS AVEC 10.000

7, rue Montreuil, PANTIN OUVERT DIMANCHE

GRAND CHOIX MOTOS vendues à l'état de garantie.

500, 350 BSA, depuis 100

250 Jawa, Triumph oscil. 90

250 Peug. 56. Twin, imp. 110

250 Monnet-Goyon 57, osc. 95

175 Peug., Motobéc. 56, d. 70

125 ttes marq. récent. dep. 40

Vespa, Lambretta 56, dep. 80

30 VOITURES DISPONIBLES

Peugeot, Simca, Citroën, 4 CV

Renault et Frégate Amiral.

Camionnette break depuis 80

Reprise motos, scooters.

Province corresp. avec nous.

Auto-Moto, 45, r. Goutte-d'Or, Paris. ORN. 81-60 (ouv. d. m.)

CYCLOMOTEURS

50 Cyclos neufs. Remise 22 à 30 %. Vap-Lavalette. Crédit. 17, r. Pajol-18^e. BOT. 05-95.

SCOOTERS

Part. vd Scooter Peugeot 57, impec. Access. 7.000 kms. Tél. Perey, RIC. 57-94.

Lambr. 54 impec. Nbx acc. 90.000. Ecr. Mercier, 18, rue P.-Curie, Noisy-le-Sec (Seine).

Lambretta, selle double, moteur parfait. Dunouvion, 13, r. E.-Lacoste, Paris (12^e).

ACHATS

Suis acheteur au plus haut cours, paiement comptant, motos récentes étrangères.

MURIT, 44, rue Paul-Baruel, Paris-15^e LEC. 60-53.

J'achète cpt 250, 350, 500 étrangère récente. MS, 19, r. Deux-Communes, Montreuil, seul. samedi AVRON 59-42.

ACHETE COMPTANT IMMEDIATEMENT toutes machines anglaises et allemandes récentes.

PEROTTI

16, rue de la Prévoyance, Vincennes. DAumesnil 79-91.

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

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

Achète side occas. pour 250 TF Puch. Lesage, 26, rue du 14-Juillet, Corbell (S.-et-O.).

Payerai c. BMW R 75, side tracté si bon état. E. Jacquemond, Contamines - Montjoie (Haute-Savoie).

ECHANGES

MON AUTO c/SCOOT. 7, rue Montreuil, PANTIN VIL. 09-21. Ouvert dimanche

Reprise motos et scooters sur voitures, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

Vds ou éch. c. 350 BSA cross, 350 Jawa parfait état. Raymond R., Méras (Ariège).

4 CV, 54. Reprise moto. Crédit. DAU. 79-91.

DIVERS

Side Att. Précision. Tour. Impec. 15. Duplant, 40, rue de Paris, Aubervilliers.

VOITURES

Peugeot 203, 56, 54 et 52.

Renault 4 CV, 55 à 51.

Peugeot 202, UH, 1949.

Simca-8, 1200, C.I., 1951.

Simca-5, 3 CV, décapotable.

Aronde luxe, 1955.

Dyna Panhard 3 CV, C.I. 50.

Vedette 52, cpé luxe, bte Cotal.

Citroën 7 C, C.I. 11 CV cab.

Adler 9 CV, cab. décap. 5 pl.

Crédit, repr. motos récentes.

Audegean, 137-139, av. Clichy (17^e). Ouvert dimanche matin.

4 CV, 53. Reprise. Crédit. DAumesnil 79-91.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS



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.

PERMANENCE
LE SAMEDI MATIN
A NOS BUREAUX

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



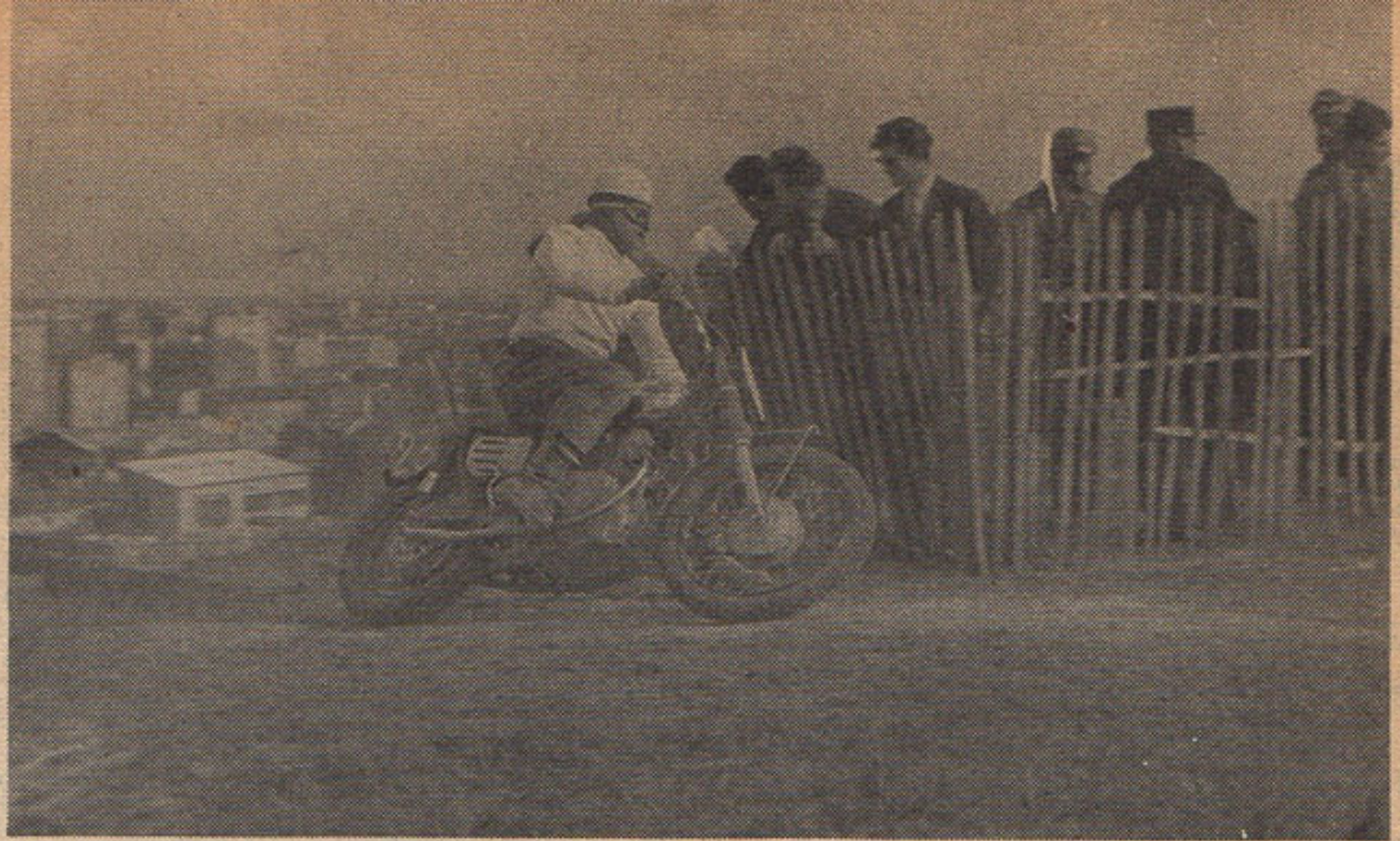
TOUS VOS IMPRIMÉS

Catalogues, Dépliants, Prospectus

GRATUITEMENT
PROJETS, CRÉATION, PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
Clichés, photos, retouches, dessins

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



C'est sans doute la dernière fois que nous vous donnons une image d'Auguste Mingels en pleine action. Le « gros » a en effet maintenu sa décision de se retirer et le moto-cross belge tourne ainsi l'une des plus belles pages de son histoire.

Au sommaire du prochain numéro

... Nous renouons avec l'ensemble de la construction européenne, en vous présentant le reportage effectué par J. B. à Genève, pour le 1^{er} Salon de l'année 1958.

... L'essai de la 250 MZ vous permettra de vous faire une opinion sur une quart de litre représentative de la construction motocycliste d'Europe Centrale.

... A l'intention des sportifs, nous consacrerons une bonne place au compte rendu du trial Lamborelle, où nos représentants ont affirmé face aux anglais et belges les très gros progrès

accomplis chez nous dans une spécialité en plein essor. Par ailleurs, le moto-cross et la vitesse pure ne seront pas oubliés, dans nos rubriques d'informations, et les pilotes trouveront notamment dans ce numéro 1384 le règlement des championnats de France 1958 de vitesse.

... Enfin, et comme toujours, ce prochain numéro se complètera avec nos rubriques habituelles, Actualités, Questions-Réponses, etc... et se terminera sur un nouveau chapitre des aventures — dessinées — de Basile Gazengran.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

CRÉDIT 12 à 15 mois
sur **OCCASION**

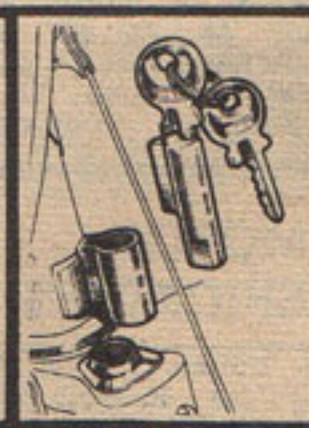
Motos BSA, Ariel, BMW,
FN, Précision, etc...
Scooters Rumi, Macchi,
Lambretta

6, bd Richard-Lenoir
(Bastille). ROQ. 29-28



Les motos, B.M.A & scooters

AUTOMOTO
sont équipés en série de
L'ANTIVOL
NEIMAN



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

O.P.A.

ACHAT — VENTE — ECHANGE

Motos ou Scooters + Crédit = Voitures

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

2 bis, PLACE GEORGES CLEMENCEAU, PONT DE ST-CLOUD - MOL. 36-27 FACE A L'AUTOROUTE

OUVERT TOUS LES JOURS MEME LE DIMANCHE

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

AMAC

CARBURATEURS - GUIDONS
POIGNÉES TOURNANTES

MANETTES, LEVIERS, TRANSMISSIONS
ROBINETTERIE, ÉPURATEURS D'AIR, etc...

SOCOREX

21, rue Collange
LEVALLOIS (Seine)
PER. 06-02

AMAL

CARBURATEURS MONOBLOC

Grand Prix, pour machines Anglaises
B. S. A., TRIUMPH, etc...

MANETTES, LEVIERS, POIGNÉES TOURNANTES

Ils sont indispensables ...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

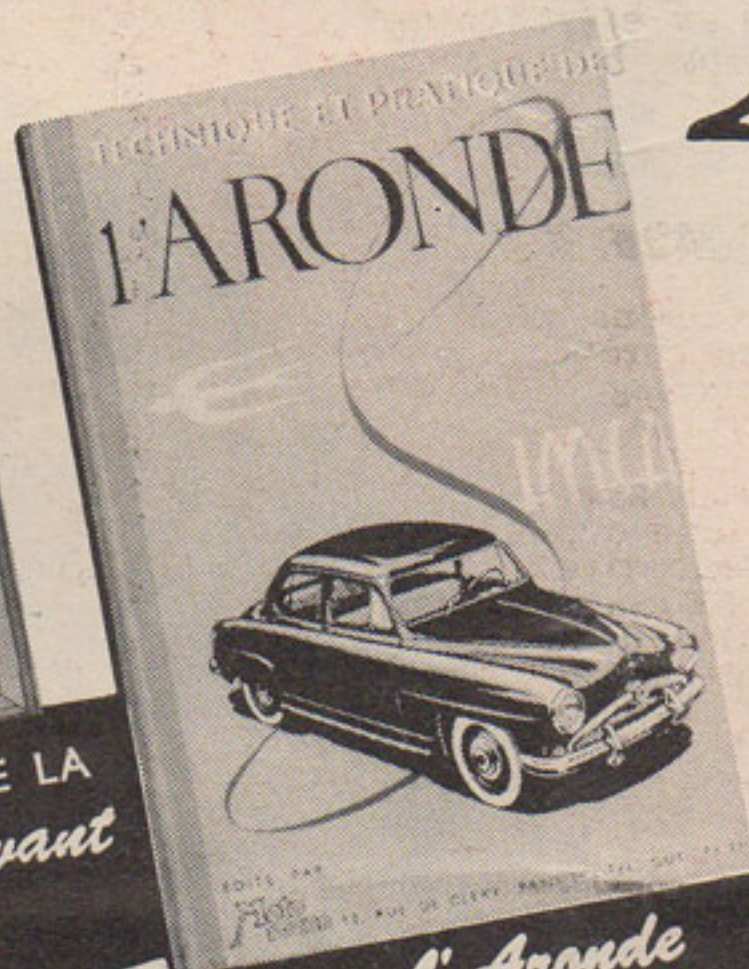
Moto revue

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

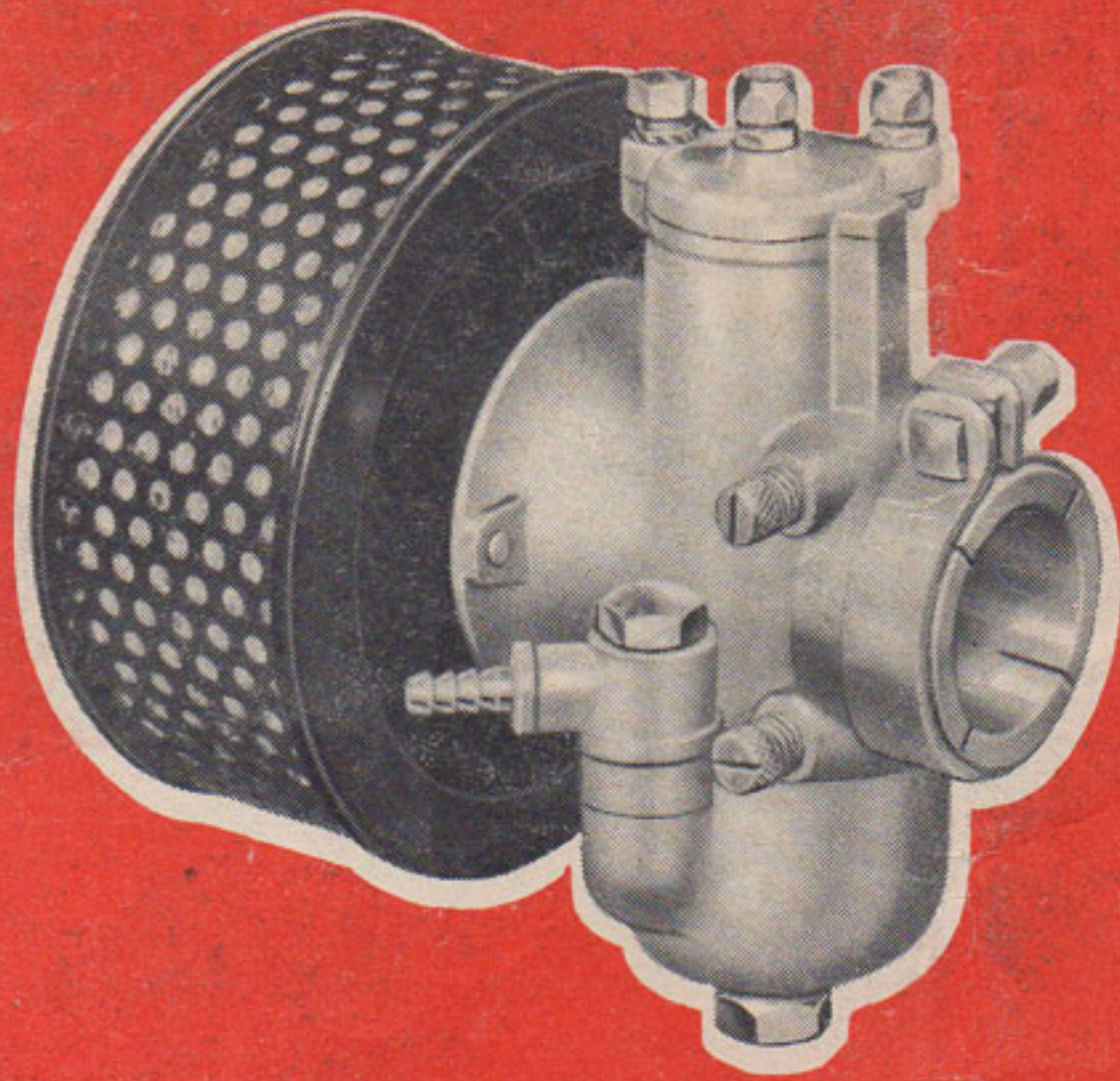
CARACTÉRISTIQUES

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...

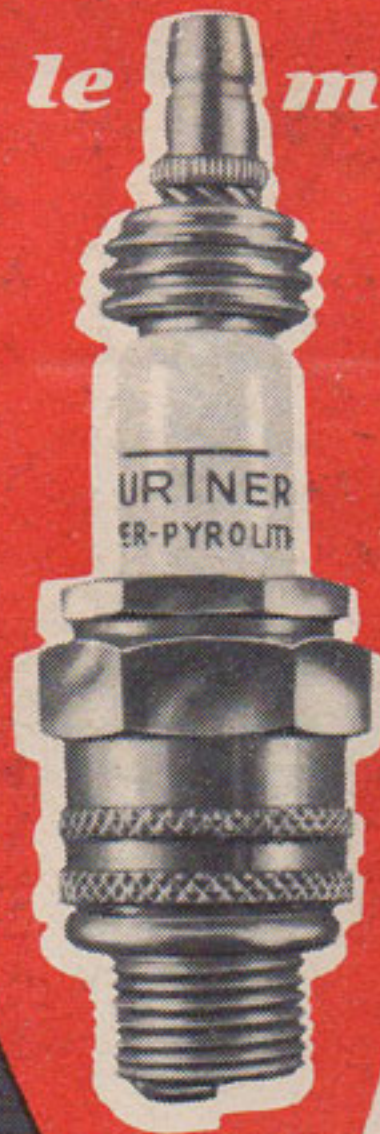
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.

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

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°