

Moto revue

46^e ANNEE. — 5 AVRIL 1958. — N° 1.385
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

MARCHÉ FRANÇAIS
DU MOTOCYCLE



Derek Rickman (1) gagne à Olten, mais le Suisse Rapin (11) a de l'avenir ! (V. page 342.)

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 750 fr.
(par poste 885)



Prix : 410 fr.
(par poste 475)



Prix : 525 fr.
(par poste 590)



Prix : 495 fr.
(par poste 560)



Prix : 500 fr.
(par poste 565)



Prix : 485 fr.
(par poste 550)



Prix : 490 fr.
(par poste 555)

NOUS ÉDITIONS AUSSI :

- 4 CV RENAULT**
Prix : 590 fr. (par poste 675 fr.)
- TRACTION AVANT CITROEN**
Prix : 595 fr. (par poste 680 fr.)
- L'ARONDE**
Prix : 625 fr. (par poste 710 fr.)
- 2 CV CITROEN**
Prix : 610 fr. (par poste 695 fr.)
- MOTOBECANE 125 lat.**
Prix : 355 fr. (par poste 420 fr.)
- MOTOBECANE 125-175 culb.**
Prix : 460 fr. (par poste 525 fr.)
- PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176**
Prix : 475 fr. (par poste 540 fr.)
- GNOME-RHONE**
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 530 fr.)
- VAP 4 - DT - A-B-G - 55**
Prix : 450 fr. (par poste 515 fr.)
- L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)**
Prix : 430 fr. (par poste 495 fr.)

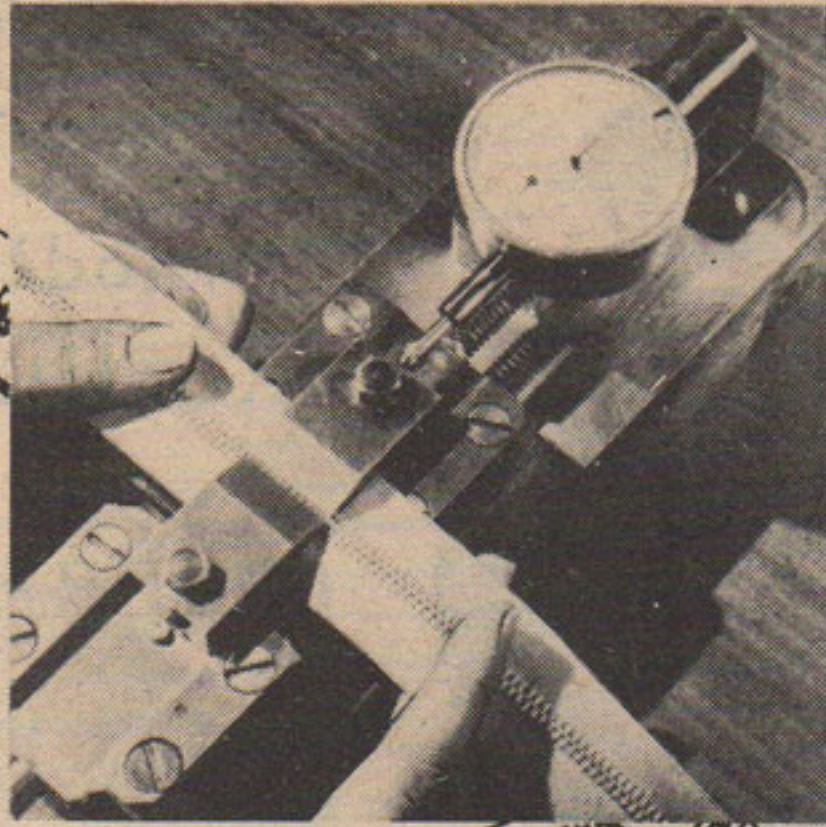
TABLEAUX MURAUX

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

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

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

contrôlée 25 fois en cours de fabrication



la véritable
**FERMETURE
ECLAIR**

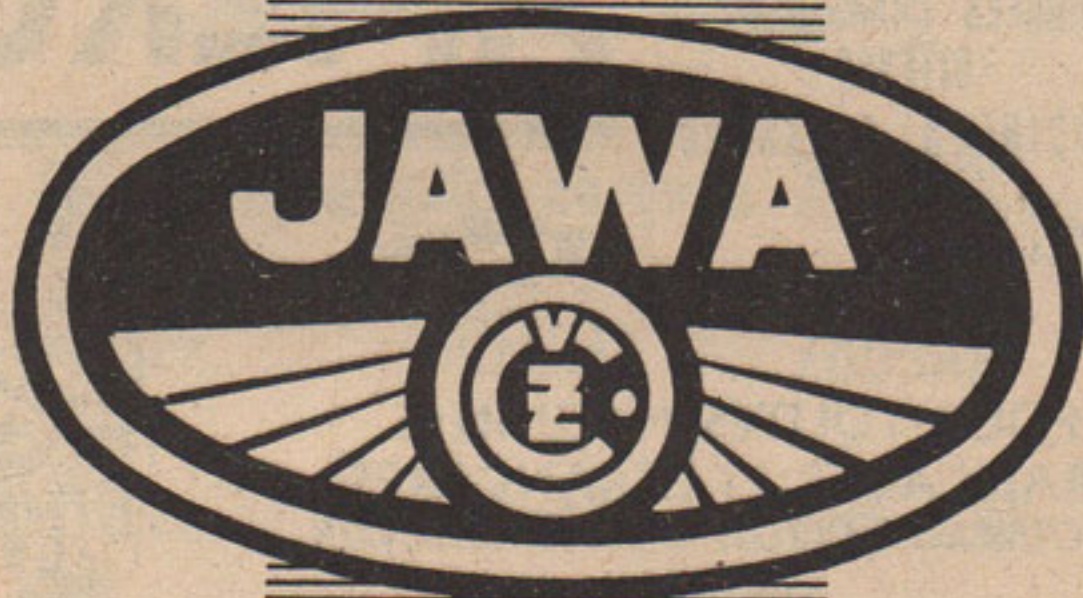
**est une mécanique de précision
vous achetez de la sécurité**

mais consacrez 1 seconde à contrôler ici
vous vous en félicitez pendant des années

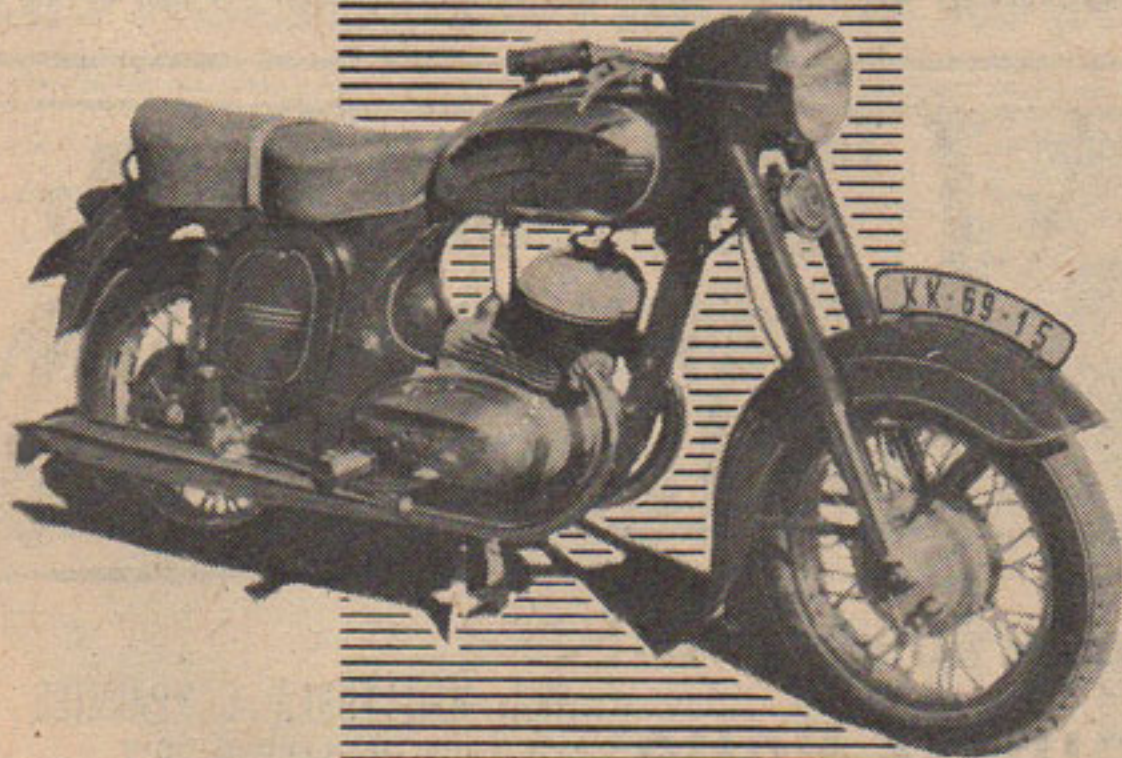
PAUL-MARTIAL-435

PHOTO-ECLAIR - ROUEN

Seule la véritable Fermeture Eclair porte
la garantie Eclair sur le curseur breveté



*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. 255.000 frs

350 cm³ une vraie bicylindre

3 litr. 1/4 aux 100 km. 288.500 frs
(départ Paris, plus taxe locale)

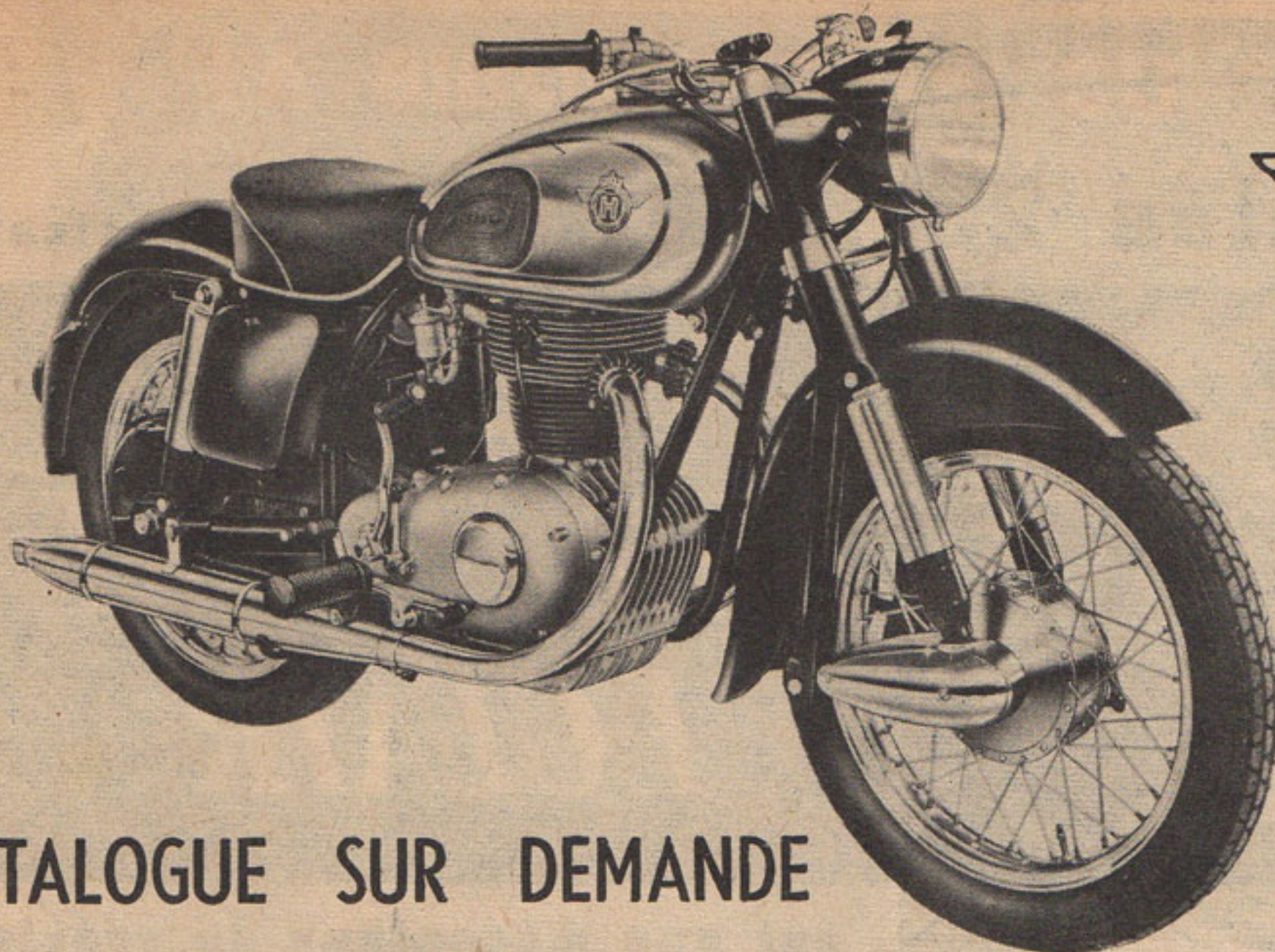
CRÉDIT

REPRISES

GARANTIE TOTALE

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

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



Modèles
RESIDENT
et
IMPERATOR

CATALOGUE SUR DEMANDE

Importateur exclusif pour la France

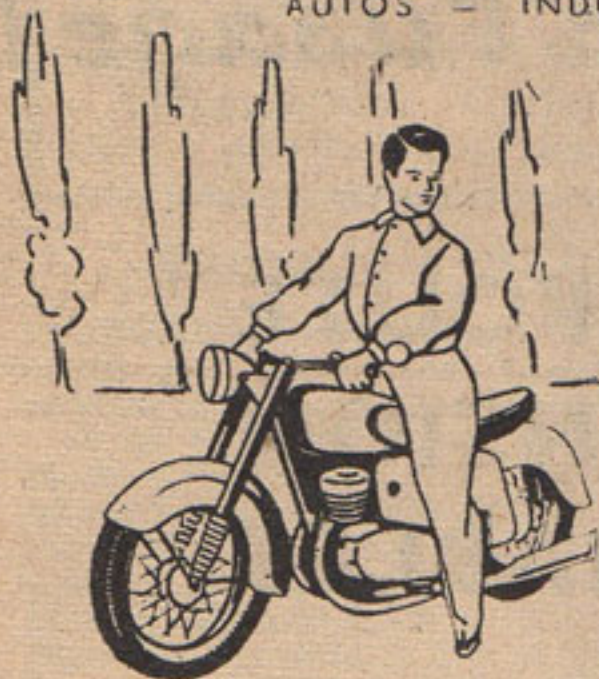
PIERRE BONNET 78, Av. du Général Leclerc, BOULOGNE-BILLANCOURT
Téléphone : MOL. 60-99

"MOD' Créations PLASTIA"

3, rue du Buisson St-Louis
PARIS 10^e

Téléphone :
BOL. 75-98

FABRICANT D'ACCESSOIRES DE PROTECTION
AUTOS - INDUSTRIE - SPORTS



"GRAND RAID"

Combinaison pour la moto
en tissu "PLASTIARYL"
- Rigoureusement étanche
à l'air et à l'eau
- Souple et légère, donc
confortable.

Le premier vêtement contrôle par QUALITE FRANCE

"PARIS-NICE"

Même modèle, mais en
2 pièces (veste et pantalon)
Convient aux scootéristes
et cyclomotoristes.

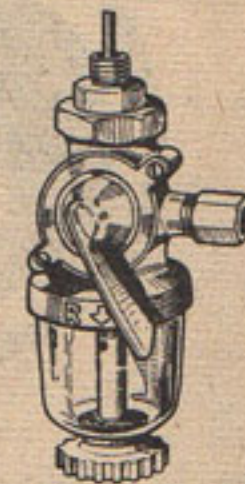


En vente chez les marchands
d'articles de sports et accessoi-
ristes de cycles.

OLIVIER 973

GUIDONS pour
Starlett, Pullman, etc.
- POIGNÉES CHANGEMENT DE
VITESSE
- ROBINETS D'ESSENCE

AMERO



POUR TOUTES MACHINES
FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES
DOCUMENTATION SUR DEMANDE

DISTRIBUTEUR :

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

Tous les scooters
Geugeot

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

NEIMAN



N'attendez pas l'**ACCIDENT**

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

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

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

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

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

Cyclomoteurs RHONSON

TERROT

Scoters
Station-Service

Vespa

TOUS MODELES DISPONIBLES — MISE AU POINT — REPARATIONS — EQUIPEMENT
ACCESSOIRES — PIECES DETACHEES

CRÉDIT

VENEZ ESSAYER LE PULLMAN MONET-GOYON 125 CMC.

FN

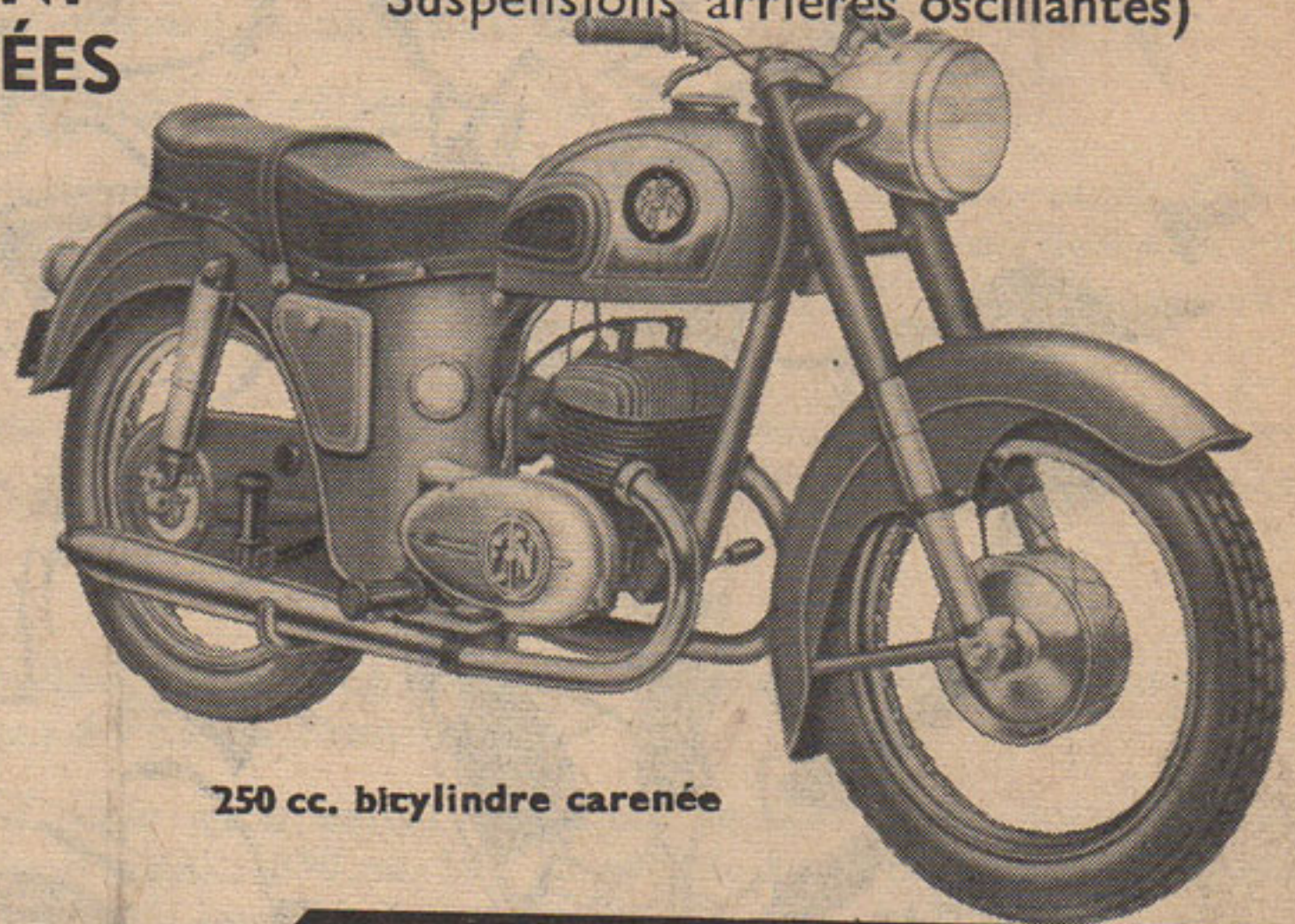
ENTIÈREMENT
ÉQUIPÉES

BOL D'OR 1957

1^{er} des 250 cc. Toutes Catégories

3 MODÈLES

- 250 cc. Bicylindre carénée 297.500
- 350 cc. Culbuté 265.000
- 450 cc. Culbuté 285.000



250 cc. bicylindre carénée

**FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL**

SUCCURSALE FRANÇAISE

4. rue Pierret - NEUILLY-s-Seine

MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles



CHA. 49-09

Agréées par la
F.F.S., le Minis-
tère de la Marine,
le Ministère de
l'Air et les grands
Moto-Clubs Inter-
nationaux.

LUNETTES

ROD

30-32, rue des
Monts-Clairs
COLOMBES

CHARBON
richesse nationale

EMPRUNT 1958
6%

capital et intérêt
indexés sur le prix du charbon

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



Partir c'est bien
mais...



POUR PROFITER
DU SOLEIL, DES
VACANCES,
DE LA JOIE DES
BEAUX JOURS,

partir
avec...

SPÉCIALE 2 TEMPS

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

c'est mieux!



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

La première huile compoundée à l'élektrion



Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

Pour un VRAI G. P. de France

A PRES deux ans d'absence, le Grand Prix de France Motocycliste est de nouveau inscrit au calendrier, et cette année il nous faudra prendre la direction de Pau.

Qui ne connaît le célèbre circuit dans la cité ?

Se déroulant dans un site agréable, dans une ville accueillante, la réunion de Pau sera un splendide exemple de ce que doit être une épreuve de pilotage, où la mécanique a sa part évidemment, mais pas exclusivement.

Aussi ne peut-on que souscrire à ce choix, le circuit étant magnifique et les organisateurs comptant au nombre des plus compétents.



Mais malheureusement, tout ne se présente pas aussi bien pour ce futur Grand Prix de France.

Et c'est ainsi qu'il serait question de ne réunir que les trois catégories suivantes : 350 cc, 500 cc et side-cars, ce qui est de tradition à Pau depuis ces dernières années.

Sacrifier 250 cc, 175 cc ou 125 cc dans une simple épreuve internationale se conçoit. Mais lorsque l'on peut parer une épreuve du titre prestigieux de « Grand Prix de France », il semble que le devoir des organisateurs soit de monter la plus belle épreuve sportive du calendrier national et d'offrir leurs chances aux pilotes français de toutes cylindrées.

Sur le plan de l'organisation, cela ne semble pas insurmontable, puisque depuis des années les responsables du circuit de Bourg-en-Bresse retiennent les cinq catégories pour leur circuit international !

Quant aux pilotes en petites cylindrées, tant en France qu'à l'étranger, ils ne manquent pas.



Alors nous pensons que la F.F.M. et le M.C. Béarn, conscients de l'importance de l'épreuve qu'ils organisent, se doivent de revenir sur cette décision.

Faire un choix parmi les cylindrées, désavouer certaines catégories ne permettrait pas à ce Grand Prix de France de briller de tout son éclat.

LES PAQUES DU CROSS

7 AVRIL : DEPART DU CHAMPIONNAT INTER A THOMER

En France, c'est évidemment la première manche du Championnat de France International, organisée le Lundi de Pâques par le Moto-Club de Thomer-la-Sogne, près d'Evreux, qui monopolisera l'intérêt des sportifs spectateurs de moto-cross.

Une manche unique, d'une durée de 60 minutes, départ au feu rouge, feu vert, avec en présence les 20 Internationaux suivants : Gilbert Brassine, tenant du titre ; Jacques Schmid, son second en 1957 ; Gérard Ledormeur, Guy Bertrand, Robert Klym, Paul Godey, André Chuchart, René Klym, René Combes, Jacques Charrier, Paul Vouillon, Michel Jacquemin, Auguste Darrouy, Jackie Melloli, Jean Hazianis (si les Autorités Militaires l'ont laissé rentrer en France), et enfin Cros (réintégré dans la catégorie par décision spéciale) et les 4 premiers du Championnat National 1957 : Rémi Julienne, Vanlerberghe, Maisonneuve, Bloquet.

Pour qui connaît la Sablière de Thomer, qui a toujours donné lieu à des courses

pleines d'émotion, la lutte entre ces 20 pilotes promet d'être émouvante. Mais le programme comporte encore une épreuve réservée aux juniors (lever de rideau), et un match Franco-Anglais au cours duquel les pilotes du M.C. Thomer affronteront pour la première fois des adversaires étrangers, dont les redoutables officiels B.S.A. Brian Martin et Peter Taft.

Sous l'impulsion du président R. Lejard, le club organisateur s'est efforcé de tout prévoir à la mesure de cette grande journée sportive : services de sécurité renforcés, 3 postes de Croix-Rouge, 2 médecins, 1 piquet d'incendie, un important contingent de gendarmerie, 12 hectares de surface réservés aux garages publics, tout cela montre assez la volonté de faire plus et mieux encore que par le passé.

Le terrain a subi d'appréciables transformations, réclamées par la Commission Fédérale d'Homologation, et le parc fermé, placé près de la ligne de départ, comporte des boxes individuels pour les machines.

La grande sportivité de la région normande, la proximité de la région parisienne (Thomer n'est qu'à 100 km de

Paris), la qualité bien connue des organisations du M.C.T., enfin la très grosse importance de cette première manche du championnat inter, tout cela doit contribuer à attirer autour des barrières une foule considérable, assurée de vivre à Thomer-la-Sogne une belle journée de sport et de grand moto-cross.

6 AVRIL : CHAMPIONNAT DES 250 cc A ORLEANS

Comme nous l'avons annoncé dans notre numéro 1383, c'est à l'A.M.C. Orléans qu'a été confiée l'organisation de la première manche du Championnat de France de cross, catégorie 250 cc. Etant donné l'intérêt que présente cette épreuve, nous la suivrons à votre intention et vous en trouverez le reportage dans notre numéro 1387. Tous les amis du moto-cross en petite cylindrée ne voudront pas manquer de voir à l'œuvre nos meilleurs espoirs en quart de litre, en tête desquels Terrien conduira naturellement sa Maïco d'usine.

LE 13 AVRIL, IMPORTANTE REUNION INTER A POITIERS

L'ambition de M. Gilard, actif président de l'A. M. Vienne, est d'offrir au public poitevin une réunion annuelle toujours plus importante sur le plan sportif, toujours renouvelée en ce qui concerne la composition du plateau.

Cette année, c'est un programme exceptionnel que nous propose l'A. M. Vienne, en ce sens que nous assisterons non pas à une, mais bien à deux épreuves internationales : M. Gilard présentera, pour la première fois en France à côté de la course de 500 cc, une course en 250, avec la participation des plus grandes vedettes européennes de la catégorie, en tête desquelles s'inscrit le chef de file de l'équipe d'usine Maïco, Fritz Betzelbacher, tenant de la Coupe d'Europe 1957 et victorieux le 16 mars à Saint-Anthonis, en Hollande.

Betzelbacher sera accompagné de ses compatriotes Willi Oesterle et Rolf Muller, pilotes officiels Maïco également, et respectivement second et sixième de la Coupe d'Europe. Enfin, un autre Allemand, Karl John (Maïco « client ») et deux Belges, August Dingenen (Maïco spéciale) et Jean Rombauts compléteront la représentation étrangère. Rombauts, second du Championnat de Belgique 1957 en 500 cc, derrière Baeten, participera à la course des 250 cc sur la 250 B.S.A. Gold Star « spéciale » qui permit l'an dernier à Marcel Verhaegen de finir au 5^{me} rang dans la Coupe d'Europe.

A ces étrangers, tous inconnus en France (sauf Rombauts, mais nous n'avons encore jamais vu ce dernier courir en 250 cc), s'opposeront les Français Terrien (officiel Maïco), Schildeneck (N.S.U. O.S.L.), champion de la Ligue du Poitou ; Millet (Dot) ; J. Goussard (Dot) ; Branger (Dot) ; Molas (N.S.U. Max) ; J. P. Juligné (N.S.U. O.S.L.).

Delauné n'a pu préparer à temps son matériel pour pouvoir prendre le départ. Quant aux Italiens Soletti et Castelletta, officiels Bianchi, ils ont dû renoncer à leur engagement, à cause du déroulement d'une épreuve chez eux le même jour. Enfin, les Suisses n'ont pas de licen-

ciés inters en 250 cc, et n'ont pu donner suite aux offres de l'A. M. Vienne, qui n'a pas reçu de réponse des Tchèques de l'usine Jawa du moins à l'heure où nous écrivons.

Quoiqu'il en soit, le gros effort consenti par M. Gilard en faveur de la petite cylindrée lui a permis de mettre sur pied la première course internationale française en 250 cc, qui nous fera faire connaissance avec les premiers plans européens dans ce domaine.

★

N'allez pas croire pourtant que le plateau en 500 cc a été sacrifié à l'épreuve en 250 cc ! Bien au contraire, nous trouverons là une participation extrêmement relevée, et riche encore de pilotes peu ou jamais vus chez nous : à côté de Leslie Archer, ex-champion d'Europe et vainqueur du cross-inter de Kemmelberg, le 23 mars, en Belgique, nous verrons Geof Ward, et deux « officiels » de l'usine B.S.A., le célèbre Brian Martin et Peter Taft (seconde course en France). Du côté belge, Jean Rombauts, avec aussi Nic Jansen, l'homme le plus en forme de ce début de saison. Enfin, deux Hollandais très peu connus chez nous, mais de renommée européenne : les frères Albert et Broer Dirks, ce dernier mis en valeur l'an dernier par une très belle place d'honneur au Grand Prix d'Angleterre.

A ces hommes s'opposeront pour la France Michel Jacquemin, Guy Bertrand, Rémi Julienne, et le vainqueur de l'épreuve en 1957, le sympathique René Combes.

4 Français pour 8 Etrangers ? Oui, car nos inters sont dispersés vers les 8 réunions inscrites au calendrier du 13 avril, et M. Barrouilhet, vice-président de la F.F.M. a dû en conséquence autoriser l'A.M. Vienne à dépasser le taux réglementaire de 50 % d'étrangers.

Poitiers - Chardonchamp ? Une grande date de la saison française, une réunion à ne pas laisser passer !

Si l'on en croit ses résultats « at home », l'officiel BSA Peter Taft sera dangereux pour les meilleurs à Poitiers.



PHYSIONOMIE DU MARCHÉ NATIONAL DES DEUX-ROUES

NOUS AVONS pour habitude de tenir nos lecteurs au courant de notre production nationale, en procédant notamment à la publication annuelle de statistiques, marques par marques.

★

Mais ces chiffres de production, pour intéressants qu'ils soient, ne reflètent pas pour autant la physionomie du marché national du deux roues.

A eux seuls, ils ne sont que le baromètre d'une industrie qui pouvait normalement souhaiter être continuellement au « beau fixe », si nos successifs gouvernements ne constituaient quasi perpétuellement la « zone de dépression » que chacun redoute.

★

Mais revenons aux statistiques, et grâce à une abondante documentation que la Chambre Syndicale Nationale du Motocycle a bien voulu nous confier, nous allons pouvoir analyser divers aspects de notre marché national : aussi bien la répartition de la clientèle sur l'ensemble du territoire, que l'aspect saisonnier des ventes, ou encore l'importance de nos importations, mais aussi de nos exportations, etc... etc...

★

Et avant d'entrer plus avant dans les divers aspects du sujet que nous nous proposons de traiter, rappelons brièvement que notre production 1957 s'est décomposée comme suit :

904.146 cyclomoteurs ; 86.897 vélomoteurs ; 102.082 scooters ; 10.416 motocyclettes ; 4.099 tris à moteur ; 221 vélocars à moteur.

LA FRANCE MOTOCYCLISTE

A l'aide des statistiques portant sur les immatriculations de motocycles neufs de marques françaises, nous avons dressé une carte de France Motocycliste, nous permettant de mieux connaître la répartition géographique de nos deux roues.

On peut évidemment objecter que cette répartition ne tient pas compte de l'important marché de l'occasion, ni surtout, de la vente des cyclomoteurs, puisque ces derniers ne sont pas soumis à immatriculation.

C'est un fait.

Mais sans pouvoir être totalement affirmatif, il semble pourtant raisonnable de penser qu'une région où la moto se vend bien, ne boudera pas non plus le cyclomoteur, et à très peu de choses près, cette carte établie en fonction des seules immatriculations 1957, doit refléter la répartition générale de tous les deux roues motorisés circulant en France.

★

Un premier coup d'œil sur notre carte, et nous constatons immédiatement un fort groupement des régions motocyclistes, plus quelques points isolés, autour d'un noyau de départements peu « réceptifs ».

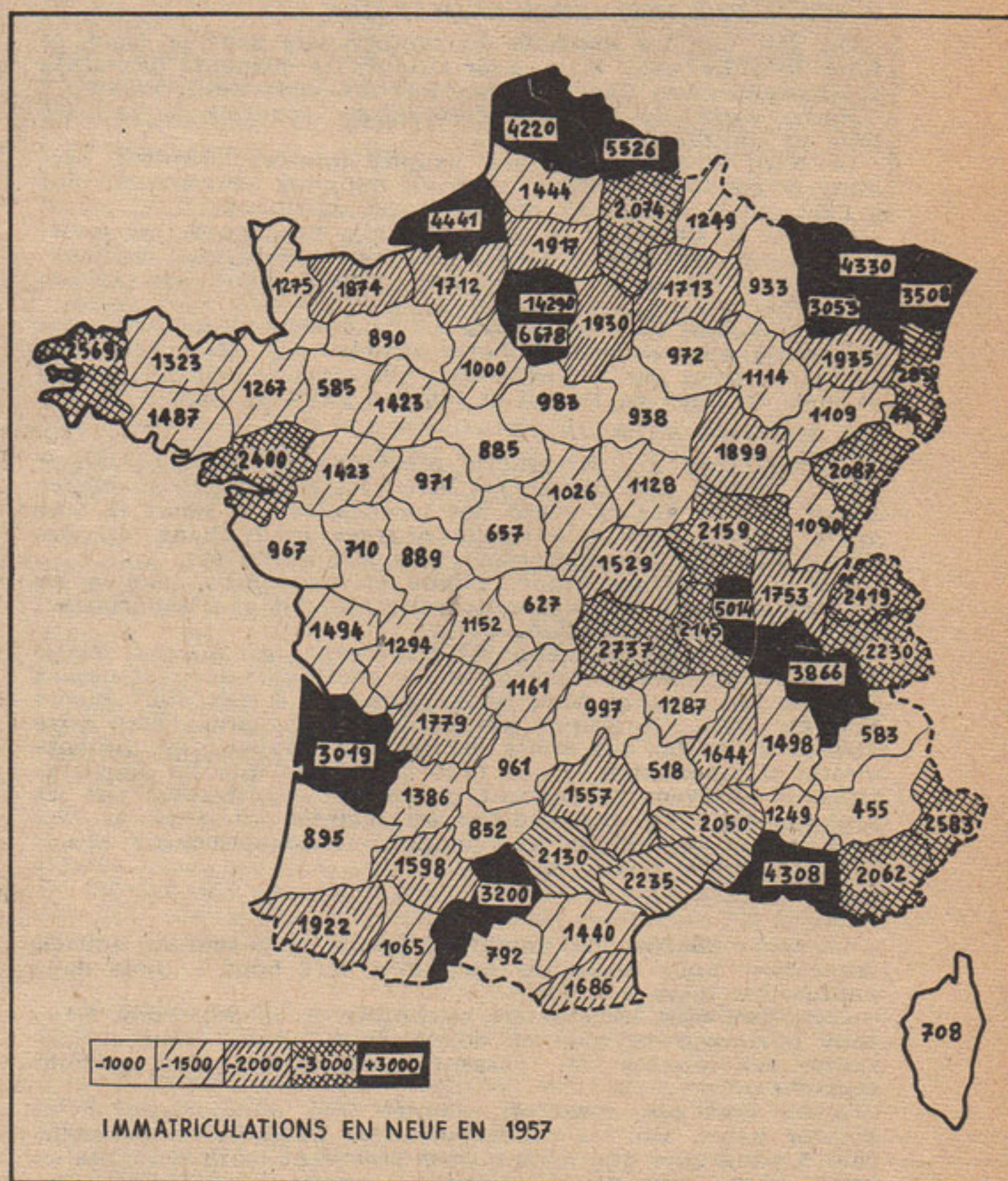
A quoi peut-on attribuer cela ?

LES FORTES CONCENTRATIONS

La région parisienne, le Nord, l'Est, le Lyonnais, etc..., autant de régions industrielles, à forte densité de population, où le deux roues se trouve automatiquement très prisé.

Et quand nous analysons la répartition des immatriculations par catégories socio-professionnelles, nous voyons que les ouvriers représentent à eux seuls près de 50 % du total.

Il est par conséquent évident que toute région industrielle est obligatoirement motocycliste, et qu'en outre elle forme « tache d'huile », en raison d'une part, de la décentralisation industrielle, d'autre part de l'éloignement de la main-d'œuvre des centres où elle travaille.

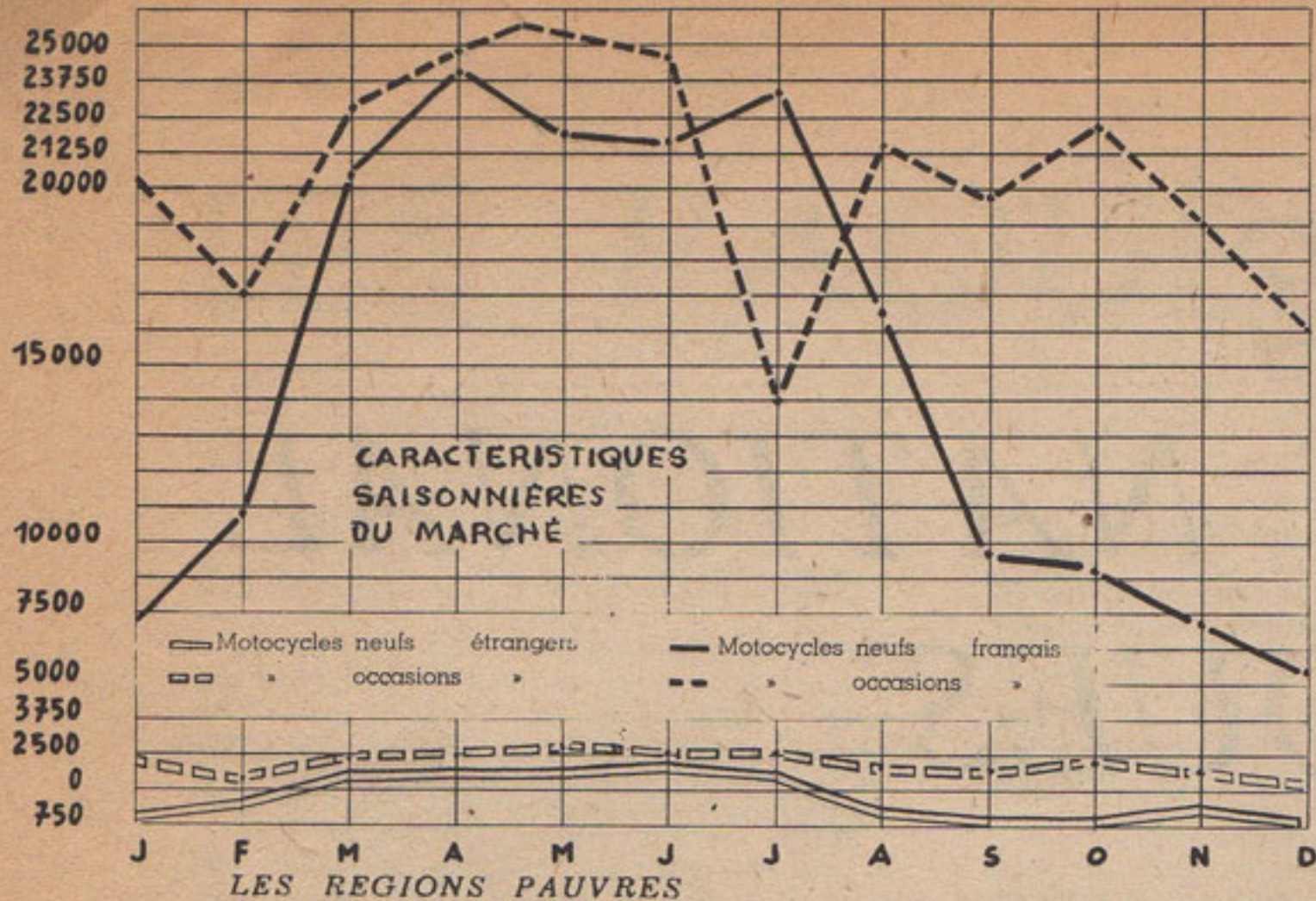


LES POINTS ISOLÉS

D'une manière générale, les frontières nord et est de la France, la vallée du Rhône et le Midi, sont les régions les plus motocyclistes, à cause des concentrations industrielles très marquées de ces régions.

Nos quelques départements isolés le sont, parce qu'ils représentent également des « îlots » industriels, groupés autour de grands ports généralement, cas du Havre et de Rouen, de Nantes et Saint-Nazaire, de Bordeaux, de Marseille, etc...

Quant à la Haute-Garonne, bien à l'intérieur des terres, n'oublions pas que Toulouse est un centre industriel important.



LES REGIONS PAUVRES

Pas d'ouvriers, pas de motos !... Voilà peut-être une affirmation bien catégorique, mais cela se constate immédiatement quand nous portons nos regards sur les départements constituant les greniers de la France.

La Beauce, pourtant voisine de la Seine-et-Oise (deuxième département motocycliste, après la Seine évidemment) marque le début d'une vaste étendue à prédominance agricole, où la moto, le scooter, etc... trouvent difficilement leur place.

Y A-T-IL UNE INFLUENCE CLIMATIQUE ?

On sait que les ennemis du motocycliste sont le froid, le vent, la pluie, etc... Mais, pour autant, les éléments déchainés ont-ils réellement une influence lors du choix d'un véhicule ? Notre carte de France Motocycliste tendrait à prouver tout le contraire.

Le Nord et l'Est sont bien peuplés (motocyclistement parlant) et pourtant le climat est rude dans ces contrées, surtout à l'Est, où le climat est déjà du type continental.

On dit la Bretagne et la Normandie, pluvieuses... et pourtant il y a semble-t-il, dans ces provinces bien plus de deux-roues que dans le Val-de-Loire, réputé pour son climat tempéré.

Alors, il faut bien se rendre à une évidence, que seuls nos dirigeants sont encore à ignorer semble-t-il : on achète plus un deux-roues par nécessité que par plaisir ; celui-ci est bel et bien un outil de travail et non un objet de luxe.

UN MARCHE SAISONNIER

A la lecture du paragraphe précédent, on peut se laisser aller à penser que finalement le climat n'a qu'une incidence toute relative sur la vente des motocycles. Ce serait là une grave erreur, car nous allons aborder maintenant un des points noirs de la corporation : son côté saisonnier.

Sur le même graphique, publié ci-joint, sont réunies les courbes de vente 1957 des motocycles français et d'importation, tant neufs que d'occasion.

A dessein, nous ne tiendrons pas compte du marché relatif aux motocyclettes d'importation, le contingentement faussant quelque peu celui-ci. Mais remarquons que si cela était encore vrai en 1957, cela risque, par contre, de ne plus l'être cette année, en raison des droits exorbitants frappant les motocyclettes d'importation. Et il faut considérer que les importations se trouvent dorénavant principalement freinées par les seules possibilités d'absorption du marché intérieur, et non plus par la parcimonie avec laquelle le gouvernement débloque les devises étrangères.

★

La seule analyse des immatriculations de machines neuves, françaises, nous démontre qu'il y a 5 « bons » mois dans l'année (de mars à juillet).

C'est dire tout le caractère saisonnier de la profession d'autant plus aggravé que les délais de livraison étant inexistant, les clients ne passent commande qu'au dernier moment.

Il ne faut pas, toutefois, donner trop d'importance à ce dernier point, car les concessionnaires automobiles commencent à remarquer que leurs clients percevant leurs véhicules en hiver, n'en prennent *effectivement* livraison qu'avec les premiers beaux jours. Et s'il n'y avait pas d'aussi longs délais de livraison, le marché automobile serait lui aussi très saisonnier. Un constructeur (Isetta) s'en est d'ailleurs parfaitement rendu compte.

Quant au marché de l'occasion, il se montre incontestablement beaucoup plus stable, et sa courbe ne se présente pas en dents de scie comme celle du marché du neuf. Par ailleurs, il ne faut pas s'étonner de voir le volume des immatriculations « occasion », supérieur aux immatriculations « neuf ». Le marché de l'occasion doit toujours être supérieur au marché du neuf, et certains experts automobiles avancent la proportion de vente de 3 à 4 véhicules d'occasion pour un seul véhicule neuf. Ce serait là un critère de bonne santé... principalement pour le marché du neuf, qui ne peut que redouter un effondrement brutal du marché de l'occasion.

NEUF ET OCCASION

Un examen d'ensemble des immatriculations nous montre que le motocycle, même celui de plus de 50 cc, demeure bien vivant, puisque, en 1957, près d'un demi-million de transactions ont eu lieu.

IMMATRICULATIONS 1957

| | M. neuves | | M. occasion | | Totaux |
|-------------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | Fran. | Etran. | Fran. | Etran. | |
| Scooters | 89.814 | 785 | 75.546 | 2.389 | 168.534 |
| Vélocycleurs | 73.162 | 7.371 | 129.559 | 7.241 | 217.333 |
| Motos de plus de 125 cc | 8.943 | 4.473 | 37.470 | 14.088 | 64.333 |
| Tris et divers | 3.947 | 405 | 5.310 | 1.060 | 10.722 |
| Totaux | 175.866 | 13.034 | 247.885 | 24.778 | 461.563 |

Le tableau joint permet, d'ailleurs, de tirer quelques conclusions intéressantes.

SCOOTERS ET MOTOS :

Si, dans le domaine du neuf, le scooter fait sensiblement jeu égal avec les motos et vélocycleurs (90.600 pour le premier nommé, contre 94.000 pour les seconds), il n'en est pas de même si nous considérons les transactions d'ensemble, c'est-à-dire en y intégrant les machines d'occasion. Dans ces conditions, le scooter ne représente plus que 37 % des machines immatriculées en 1957 (168.500 scooters contre 282.300 motocycles toutes cylindrées).

LE SCOOTER SEUL

Avec nos licences, limitations et taxes à l'importation sur les 168.500 scooters immatriculés, la part de machines étrangères est tout à fait minime (1,9 %), représentée pour les 3/4, d'ailleurs, par des véhicules d'occasion.

C'est également la seule catégorie où le nombre de véhicules mis pour la première fois en circulation est plus grand que le nombre de véhicules achetés d'occasion.

CYLINDREES

Revenons à nos motos. En France, nous le savons, en raison de l'absence de permis de conduire pour les « vélocycleurs » (tout au moins encore en 1957), la cylindrée la plus demandée est la 125 cc : 77 % des motos.

Mais un autre facteur, outre le permis, vient se greffer là-dessus. Chacun sait qu'hormis les 175 cc, les moyennes et grosses cylindrées sont fournies essentiellement par l'industrie étrangère.

Or, les nouvelles hausses venant se greffer sur les droits de douane, en plus même du contingentement, ont fait que les transactions de machines de plus de 125 cc neuves ont été, en 1957, relativement faibles (13.400 machines, soit 14,3 % du total des motos proprement dites), mais bien plus importantes (et dans l'absolu, et relativement, dans l'occasion : 51.550 machines, soit 27,6 % du total des motos d'occasion immatriculées).

FRANÇAISES OU ETRANGERES

Les considérations que nous venons de faire sont valables pour toutes les cylindrées, pour tous les types de véhicules, dès que l'on touche aux machines importées. Ces dernières représentent 7,4 % du neuf, mais 10 % de l'occasion, et sont de toute façon, 2 fois plus importantes dans l'occasion que dans le neuf.

Il est d'ailleurs à noter que ce sont les plus de 125 cc qui sont surtout demandées aux constructeurs étrangers, des dispositions légales venant d'ailleurs encore limiter les importations de petites cylindrées.

IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLES NEUFS PAR CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES EN 1957

| | VELOMOTEURS | MOTOCYCLETTES | SCOOTERS | TOTAL |
|--|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Agriculteurs | 13.006 | 1.242 | 5.990 | 20.238 |
| Salariés agricoles | 3.759 | 371 | 1.312 | 5.422 |
| Patrons industrie | 6.049 | 1.264 | 8.444 | 15.757 |
| Professions libérales et cadres supérieurs | 414 | 159 | 1.519 | 2.092 |
| Cadres moyens | 1.915 | 447 | 6.724 | 9.086 |
| Employés | 8.180 | 1.292 | 14.464 | 23.396 |
| Ouvriers | 42.103 | 6.904 | 38.630 | 87.637 |
| Personnels de service | 547 | 1.015 | 1.315 | 2.877 |
| Autres : artistes, clergé, police, armée | 1.457 | 408 | 3.422 | 5.287 |
| Personnes non actives (étudiants) | 3.092 | 306 | 8.744 | 12.142 |
| Sociétés et Administrations | 31 | 8 | 35 | 74 |
| TOTAL | 80.533 | 13.416 | 90.599 | 184.548 |

Réf. : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.

EXPORT IMPORT

Question à l'ordre du jour, s'il en est, à un moment, où les devises étrangères font tellement défaut à notre économie.

Sur le seul plan du 2 roues, notre balance apparaît comme étant largement bénéficiaire puisque nous avons importé pour une valeur de 1.189.272.000 frs f. et exporté pour 2.418.661.000 frs f. durant la seule année 1957, et encore sans tenir compte de nos exportations vers l'Union Française qui se sont chiffrées à 6.865.000 frs f.

Comme nous l'indique le tableau ci-dessous, il faut toutefois bien remarquer que ces chiffres englobent également la bicyclette, et les pièces détachées propres à cette dernière. Libre à vous d'ailleurs, de comparer poste par poste.

Mais néanmoins les résultats sont là.

| | TABLEAU IMPORT-EXPORT | | |
|---|-----------------------|-----------|-----------------|
| | Import | Export | |
| | | Etranger | Union Française |
| Cyclos | 48.504 | 353.104 | 1.119.555 |
| - de 50 cc | 600.920 | 501.161 | 1.175.990 |
| Bicyclettes | 60.781 | 312.520 | 1.509.523 |
| Moteur 500 cc | 143.575 | 66.307 | 20.746 |
| Pièces détachées cycles et motocycles | 332.726 | 1.185.569 | 3.039.334 |
| Side-Cars | 2.766 | — | — |
| Totaux en millions de francs français | 1.189.272 | 2.418.661 | 6.865.148 |

Mais même si l'on néglige les bicyclettes et l'ensemble des pièces détachées pour vélos et motos, la balance demeure favorable, puisque, pour 795.765 millions de frs f. d'importation, nous exportons pour 920.572 millions à l'étranger et pour 2.316.291 millions dans les territoires d'Outre-Mer.

★

Mais il n'y a pas que le bilan financier à examiner, car il ne présente qu'un aspect des choses, car pour le prix d'une 500, on peut avoir 5 à 7 cyclomoteurs.

★

En 1957, nos exportations ont porté sur 47.054 cyclomoteurs (dont 14.404 vers l'étranger et 32.650 vers les territoires d'outre-mer, et sur 18.371 motos et scooters de plus de 50 cc (dont 5.980 vers l'étranger et 12.391 vers les TOM).

En contre-partie, 1.230 cyclomoteurs ont été importés et 5.790 machines de plus de 50 cc, plus 70 side-cars.

QUELS SONT NOS FOURNISSEURS ?

En nous limitant aux simples importations de cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motocyclettes, il apparaît que nos grands fournisseurs sont :

| | |
|--|---------------|
| 1 ^{er}) L'Allemagne (Rép. Féd.) .. | 1494 machines |
| 2 ^{me}) L'Autriche | 1412 » |
| 3 ^{me}) La Grande-Bretagne | 1380 » |
| 4 ^{me}) La Tchécoslovaquie | 954 » |
| 5 ^{me}) L'Italie | 915 » |
| 6 ^{me}) Le Benelux | 725 » |
| | etc... etc... |

Ceci, quantitativement, tandis qu'en valeur marchande nous trouvons l'ordre suivant :

| | |
|---|-------------------|
| 1 ^{er}) Grande-Bretagne | 188.364.000 frs F |
| 2 ^{me}) Allemagne | 127.265.000 frs F |
| 3 ^{me}) Autriche | 118.586.000 frs F |
| 4 ^{me}) Tchécoslovaquie | 98.430.000 frs F |
| 5 ^{me}) Italie | 62.331.000 frs F |
| 6 ^{me}) Benelux | 41.656.000 frs F |

La remontée de la Grande-Bretagne s'explique aisément : à deux exceptions près (2 cyclomoteurs) tous les modèles importés d'Angleterre sont de grosses cylindrées, d'une valeur élevée, tandis que sur les 1491 machines provenant d'Outre-Rhin, il y a 549 cyclomoteurs.

Si nous examinons par postes successifs, nous trouvons :

— Pour les cyclomoteurs, la Belgique est notre principal fournisseur (554 machines), devant l'Allemagne (549), et l'Italie (123), pour un total de 1230.

— Pour tous motocycles de plus de 50 cc, au nombre de 5.790, nous trouvons dans l'ordre : l'Autriche (1.412), la Grande-Bretagne (1.378), la Tchécoslovaquie (954), l'Allemagne (945), l'Italie (792), la Belgique (171), etc.

— Enfin 70 side-cars furent importés en 1957 dont 68 d'Allemagne et 2 d'Italie.

QUELS SONT NOS CLIENTS ?

Cette fois encore, nous ne considérerons que nos exportations de véhicules motorisés.

Deux champs d'action s'offrent à nos constructeurs, les marchés étrangers, et les marchés de l'Union Française, dans laquelle sont encore inclus : Tunisie, Maroc, Viet-Nam, etc... ces pays faisant partie de la zone franc.

★

Vers l'étranger, nous exportons dans une soixantaine de pays, couvrant le globe entier.

Nous exportons, plus ou moins symboliquement il est vrai, aussi bien vers l'U.R.S.S. (25 machines) que vers Costa-Rica (12 machines) ou le Thailand (64 machines).

Heureusement pour notre industrie (et notre balance des comptes) nous avons des clients plus sérieux, qui sont dans l'ordre :

| |
|---|
| 1 ^{er}) Gde-Bretagne (11.304 machines - valeur 331.617.000 frs F) |
| 2 ^{me}) Union Sud-Afr. (2.133 » » 101.510.000 frs F) |
| 3 ^{me}) Pologne (1.842 » » 176.624.000 frs F) |
| 4 ^{me}) Etats-Unis (624 » » 32.033.000 frs F) |
| 5 ^{me}) Malaisie (461 » » 13.483.000 frs F) |
| 6 ^{me}) Congo-Belge .. (446 » » 14.717.000 frs F) |
| 7 ^{me}) Territoires bri-tan. américains (412 » » 12.007.000 frs F) |
| 8 ^{me}) Pays-Bas (331 » » 7.578.000 frs F) |
| 9 ^{me}) Argentine (329 » » 17.837.000 frs F) |
| 10 ^e) Chili (220 » » 20.308.000 frs F) |
| etc..., etc... |

Quant au pays membres de l'Union Française, ou appartenant à la zone franc, ils viennent dans l'ordre suivant :

| |
|--|
| 1 ^{er}) Algérie (14.804 machines — valeur 960.570.000 frs F) |
| 2 ^{me}) A.O.F. (10.519 » » 405.796.000 frs F) |
| 3 ^{me}) Viet-Nam (5.012 » » 236.705.000 frs F) |
| 4 ^{me}) A.E.F. (2.947 » » 116.246.000 frs F) |
| 5 ^{me}) Maroc (2.017 » » 100.863.000 frs F) |
| 6 ^{me}) Tunisie (1.680 » » 60.966.000 frs F) |
| 7 ^{me}) Nlle-Calédonie. (1.531 » » 76.656.000 frs F) |
| 8 ^{me}) Martinique ... (1.155 » » 72.488.000 frs F) |
| 9 ^{me}) Madagascar .. (1.098 » » 50.596.000 frs F) |
| 10 ^e) Guadeloupe ... (997 » » 56.962.000 frs F) |

Voyons maintenant par catégorie. 47.054 cyclomoteurs ont été exportés en 1957 dont 30 % (14.404) vers l'étranger, le restant vers l'Union Française.

Notre plus gros client étranger est... l'Angleterre (9.539 machines, plus de 20 % de l'ensemble de nos exportations de cycles), suivie des colonies... britanniques d'Afrique (1.430 cycles), de la Malaisie (459) des USA (414), des colonies anglaises d'Amérique (400), etc. Donc, à notre étonnement, les pays anglo-saxons ou sous leur domination.

Nos clients coloniaux ou de la zone franc sont, dans l'ordre, l'A.O.F. (8.833), l'Algérie (8.343), le Viet-Nam (3.750), l'A.E.F. (2.481), le Maroc (1.759), la Tunisie (1.416), etc.

★

Pour les 18.371 machines de plus de 50 cc, que nous avons exportées, 5.980 sont parties à l'étranger, et 12.391 vers les territoires d'Outre-Mer.

Parmi les clients étrangers, nous trouvons dans l'ordre : la Pologne (1.841), la Grande-Bretagne (1.765), l'Union Sud-Africaine (703), la Finlande (406), le Chili (218), les U.S.A. (210), l'Argentine (125), etc.

Pour les T.O.M., l'Algérie vient de loin en tête (6.461), devant l'A.O.F. (1.686), le Viet-Nam (1.262), la Martinique (553), l'A.E.F. (466), la Guadeloupe (365), etc.

UN BREF BILAN

Si, maintenant, pour les plus de 50 cc, nous additionnons d'une part production et importation, d'autre part immatriculations françaises et exportations, il apparaît que les stocks au 1^{er} janvier 1958 sont de 15.000 unités plus élevés qu'au 1^{er} janvier 1957. Cette augmentation de stock représente 7,5 % de la production de ces véhicules durant l'année écoulée.

EN CONCLUSION

Quantitativement au premier rang mondial, l'industrie française est malheureusement trop axée sur le seul marché intérieur.

Ayant produit 1.108.000 motocycles, elle n'en a exporté qu'une vingtaine de mille vers les pays étrangers, et 45.000 environ vers l'Union Française.

Y a-t-il possibilité de mieux faire ?

A notre avis, oui.

Parce que notre industrie est axée sur le cyclomoteur, véhicule démocratique et économique convenant parfaitement aux marchés d'exportation, qui englobent généralement beaucoup de pays sous-développés industriellement, et au faible pouvoir d'achat.

★

Techniquement, nos cyclomoteurs sont bien au point, robustes, aisés à conduire, et ne craignent guère la concurrence.

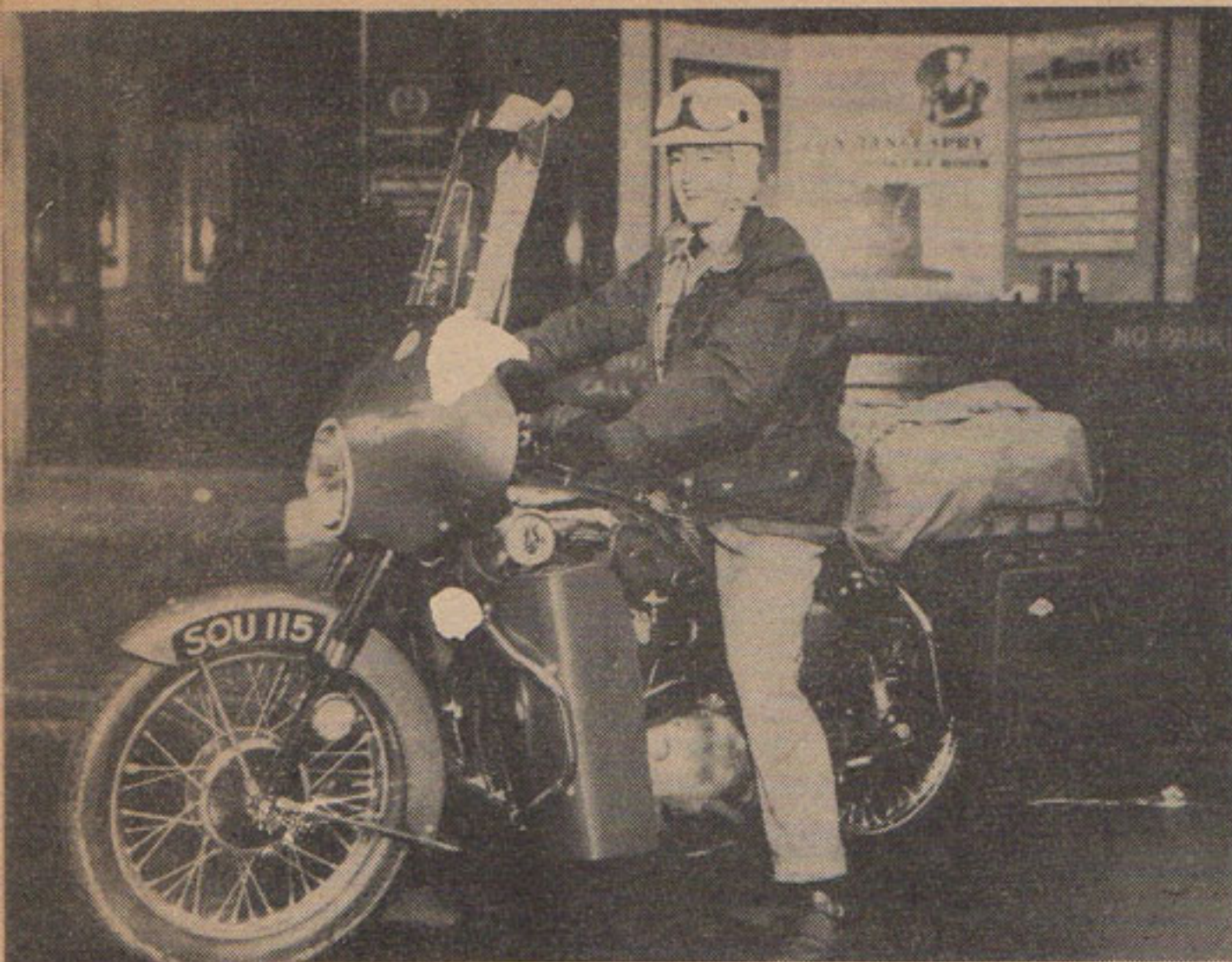
★

Reste maintenant à nos dirigeants à donner sa chance à une industrie surtaxée sur le marché intérieur, et pour qui l'exportation serait un salutaire ballon d'oxygène.

Reste aussi à nos constructeurs à penser réellement exportation.

L'industrie automobile vient d'ouvrir la voie du succès, et pourquoi notre industrie motocycliste ne pourrait-elle faire de même ?

C.R. et J.B.



LA VIE

SPORTIVE

Russel Polden, fils d'un éditeur britannique, s'apprête à faire le tour du monde avec cette 350 BSA. Son but? Contacter à travers l'univers les membres du « World Books », club international du Livre qui rayonne sur tout le Commonwealth, et lui recruter de nouveaux adhérents.

Bien agréable croisière... indeed!

RALLIES - REGULARITE CONCENTRATION

7^e CONCENTRATION NATIONALE A BLOIS

Le Moto-Club de Loir-et-Cher organise sa 7^e Concentration Nationale Motocycliste les dimanche et lundi de Pâques à Blois.

Un Challenge est mis en compétition ainsi qu'une coupe qui récompenseront le Club ayant le plus grand nombre de participants. Des coupes seront offertes au club ayant le plus grand kilométrage, le plus grand nombre de campeurs; le Club classé 2^e se verra attribuer une coupe également.

Comme les années passées de nombreux lots seront tirés au sort parmi les participants. Des billets d'entrée seront offerts pour la visite d'un château, qui sera suivie du traditionnel goûter champêtre offert par le M.C.L.C.

Amis motocyclistes retenez bien cette date : dimanche et lundi de Pâques 6 et 7 avril pour vous retrouver tous à Blois, capitale des châteaux de la Loire, afin de passer 2 jours agréables dans une ambiance motocycliste.

LE CANNOIS BOYER REMPORTE LE RALLYE DE LA FOIRE DE NICE

98 concurrents ont participé à ce rallye organisé par l'AM. Niçoise sur un parcours sélectif, avec passage chronométré. L'épreuve, comptant pour le championnat de Provence et le championnat du Comté de Nice, a remporté un grand succès.

En voici les résultats techniques essentiels :

CLASSEMENT GENERAL

1. Boyer (Ecurie Racer M.C.C.), 1 pt.;
2. Béranger (Vespa-Club Cannes), 3 pts;
3. Bourrely (Vespa-Club Cannes), 7 pts;
4. ex æquo : Porrior (Scooter-Club) et Percher (Racer), 9 pts;
5. Gagna, 13 pts;
6. Billard, 14 pts;
7. Piccapane, 17 pts;
8. Laugery, 18 pts;
9. ex æquo Massoni et Taggiasco, 21 pts, etc...

Scooter 125 cc : 1. Beranger (Vespa C. Cannes); 2. Bourrely (Vespa C. Cannes); 3. Percher (E. Racer M.C.C.), etc...

Moto 125 cc : 1. Boyer Raymond (E. Racer M.C.C.); 2. Porriom (S.C. Nice); 3. Gaglia (E. Racer M.C.C.), etc...

Scooter 150 cc : 1. Fregonese (Vespa C. Toulon); 2. Wolf (E. Racer M.C.C.); 3. Bon (E. Racer M.C.C.), etc...

Moto 175 cc : 1. Bistarelli (E. Racer M.C.C.).

Moto 250 cc : 1. ex æquo : Pellerin (E. Racer M.C.C.), et Rascalon A.M.N.).

Moto 500 cc : 1. Markarian (Centaure C. Nice); 2. Ciffreo (Et Racer M.C.C.).

CHALLENGE INTERCLUBS

1. M.C.C. Ecurie Racer : Boyer, Gagna, Billard (28 points).
2. S.C. Nice : Porion, Dauche, Pinon (55 points).
3. A.M. Raphaéloise : Marseaux Ph., Marseaux M., Weber J. (257 points).

CLASSEMENT POUR LA COUPE DE MARQUE

1. Equipe Vespa : Percher, Prantoni, Wolf (108 points).
2. Equipe Triumph : Markarian, Ciffreo, Latrille (147 points).
3. Equipe Lambretta : Tagiasco, Lanteri, Janer (162 points), etc., etc.

Les Coupes de la Ville de Nice, de « Nice-Matin » et du Syndicat des Motocyclistes ont été attribuées respectivement à Frégonese, Markarian et Pellegrin.

VITESSE

TAVERI PASSE CHEZ DUCATI, AINSI QUE SAMMY MILLER

La MV ne lui ayant pas renouvelé son contrat, Luigi Taveri, le pilote suisse qui courut trois ans durant sous les couleurs de la firme de Gallarate, disputera la saison 1958 en tant que privé en 500 cc, sur Norton, et en tant qu'officiel Ducati en 125 cc. Il disposerait en effet d'une des machines à distribution desmodromique et formerait ainsi équipe avec l'autre recrue de la marque italienne, Romolo Ferri, transfuge de la Gilera, et le Britannique Sammy Miller, qui courra encore en 250 cc sur N.S.U. Rappelons que Miller était chez Mondial l'an dernier et que, au T.T. il ne perdit la victoire en 250 cc qu'à la suite d'une chute survenue peu avant l'arrivée.

CINQ MV A LA DISPOSITION DE LA F.M.I.

Le Comte Agusta, leader de la firme italienne MV qui, comme on le sait, continue à disputer les compétitions de vitesse, vient de mettre à la disposition de la Fédération Italienne trois 500 cc quatre cylindres et deux monos 250 également d'usine.

Ces machines, destinées aux seuls championnats d'Italie, devront être confiées à des pilotes libres de tout engagement par ailleurs.

La décision du Comte Agusta est inspirée dit-on du souci d'augmenter l'intérêt des courses italiennes de championnat en les équilibrant.

Qui plus est, une autre firme italienne, Parilla, s'est inspirée des mêmes motifs pour mettre à la disposition de la F.M.I. trois 250 cc.

LES 125 AU CIRCUIT DE VITESSE D'AVIGNON

Pour cette organisation du M.C. d'Avignon et du Vaucluse, inscrite à la date du 15 juin 1958, les catégories suivantes ont été retenues : COURSE, 125 et 175 cc; SPORT, motos 500 cc, scooters 175 cc. En outre, les sidecars de course et de sport seront admis jusqu'à 750 cc et feront l'objet d'un seul classement.

GOFFIN CREE UNE EQUIPE NATIONALE BELGE DE VITESSE PURE

Avec le concours de marques d'équipements et accessoires sportifs, l'ancien indépendant belge Auguste Goffin, qu'un grave accident contraignit voici deux ans à abandonner la compétition, a constitué une équipe de 4 coureurs ainsi composée: Raymond Bogaerdt, Raphaël Orinel, Marcel Delsemme et Norbert :

Ces pilotes, qui ne possèdent jusqu'ici qu'une très faible expérience des compétitions de vitesse pure, auront à leur disposition deux nouvelles Manx 1958 (350 cc et 500 cc), qui s'ajouteront aux deux anciennes Manx de Goffin, très améliorées par ce dernier.

MON PETIT DOIGT M'A DIT... AVANT LES DEUX HEURES

... Que Dagan disputerait la saison 1958 au guidon de l'ex 350 de Galibert. Voilà un client sérieux dans cette catégorie, déjà très prisée cette année.

... Que Vasseur, que nous avons vu débiter à la Côte Lapize avec l'ex 350 de Dagan, s'est rendu acquéreur d'une « carrière », en l'occurrence celle de Padoux. Serions-nous en présence d'un regain d'intérêt pour la catégorie 500 course Nationale, qui fut bien délaissée ces dernières années ?

... Que la 175 Mochet Sport est particulièrement rapide... pilotée par Agache. Les Deux Heures seront encore une lutte ouverte : deux temps contre quatre temps, Ydral ou Morini? « That is the question ».

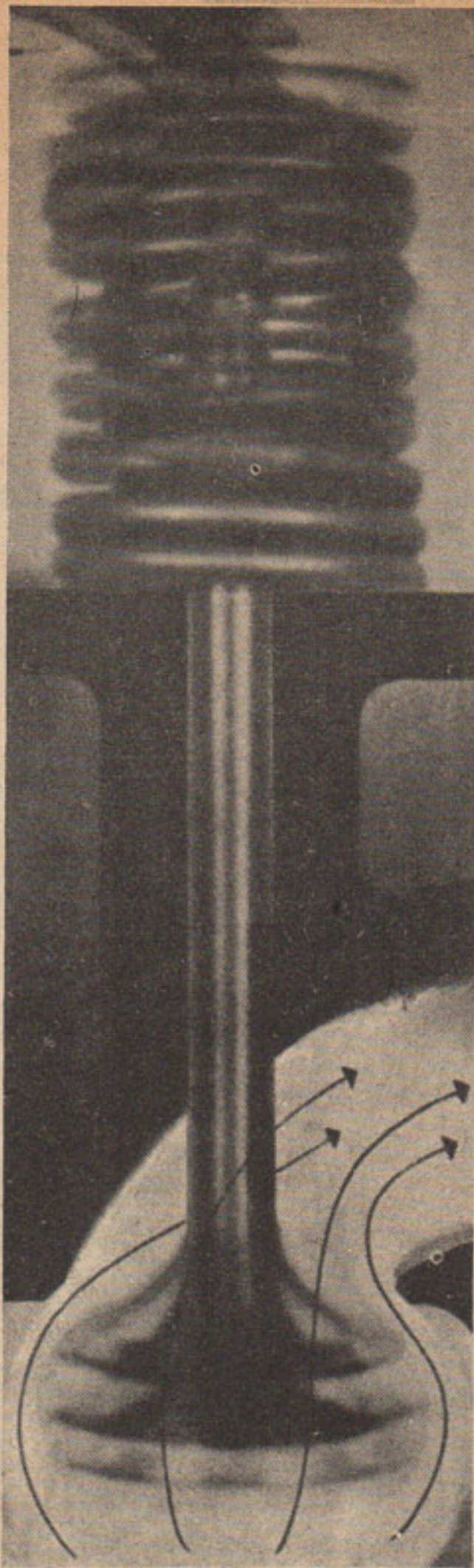
... Que la catégorie 500 série verra l'entrée en lice d'une toute nouvelle machine Petite taille, mais grandes possibilités qui pourront causer une surprise...

FOURNISSANT UN TRAVAIL AHURISSANT...

LE RESSORT DE SOUPAPE...

... A BIEN DU

“FIL A RETORDRE” !

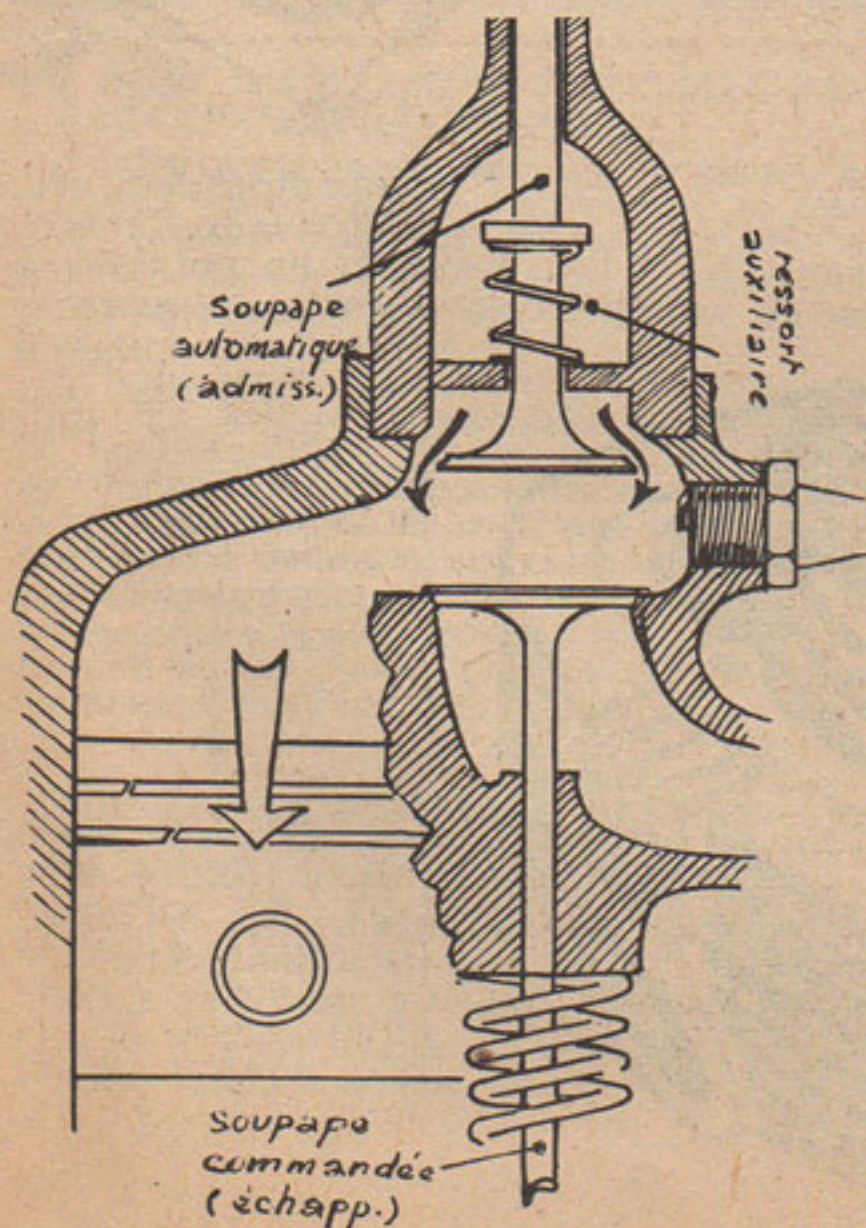


UN PEU D'HISTOIRE

A l'époque héroïque de la motocyclette, et bien que les moteurs n'aient jamais eu de régimes très élevés, les ressorts de soupapes comptaient au nombre des « bêtes noires ».

Il est vrai que l'on ignorait encore les traitements thermiques appropriés, qui nous permettent aujourd'hui de demander

Il y a bien longtemps la soupape d'admission était « automatique », ouverte et fermée par les dépressions et compressions régnant dans le cylindre. Mais la soupape d'échappement était commandée.



tant à ces petits organes, que l'on ignorait aussi les profils de cames à « rampes de silence » qui font travailler les ressorts moins brutalement, etc...

Tant et si bien, que l'on avait cherché à donner une certaine liberté aux ressorts de soupapes, en ne commandant plus mécaniquement leur action. C'est ce que l'on appelait, à l'époque, une soupape automatique, solution exclusivement réservée d'ailleurs, aux soupapes d'admission.

LA SOUPAPE AUTOMATIQUE

La soupape s'ouvrait sous l'effet de la dépression régnant dans le cylindre pendant le temps d'admission, son ressort étant taré assez faiblement pour ne pas contrarier le mouvement. Le ressort n'intervenait donc que pour aider à refermer la soupape repoussée lors de la compression.

On voit tout de suite les défauts de cette solution empirique.

Le ressort devait être faible, de manière à ce que la soupape s'ouvre dès le point mort haut, mais par contre cette faiblesse se faisait également sentir lors de la fermeture qui, ayant lieu assez tard (il fallait que la compression soit assez forte) entraînait des retours au carburateur.

Enfin, il ne pouvait être question d'un diagramme de distribution très précis, et, en particulier, toute avance à l'ouverture de la soupape d'admission était exclue.

Si, au contraire, les ressorts étaient plus forts, la fermeture des soupapes s'effectuait peut-être en temps voulu, mais c'était alors leur ouverture qui avait lieu beaucoup trop tard, ne donnant ainsi qu'un faible temps à l'admission.

LES COMMANDES DESMODROMIQUES

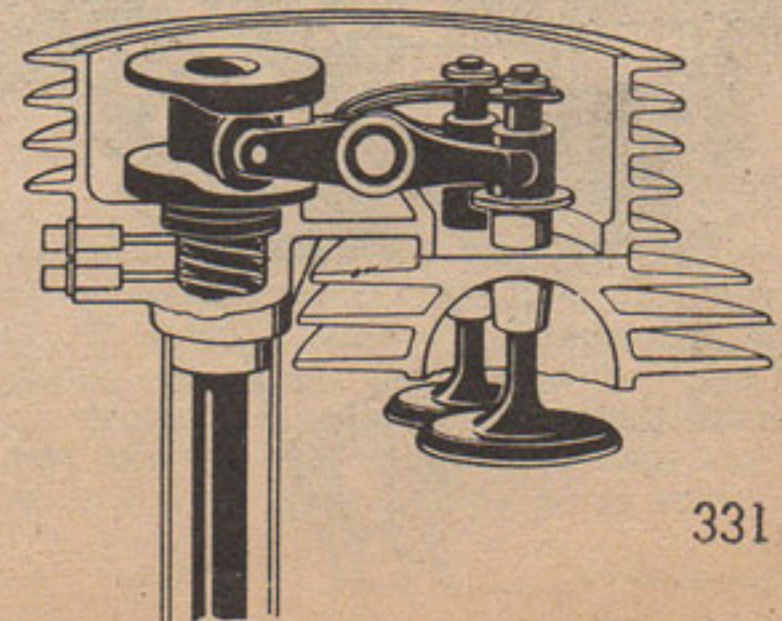
Pour éviter cet inconvénient, les ingénieurs se tournèrent à l'époque vers les commandes desmodromiques, c'est-à-dire vers les commandes entièrement mécaniques de l'ouverture comme de la fermeture des soupapes.

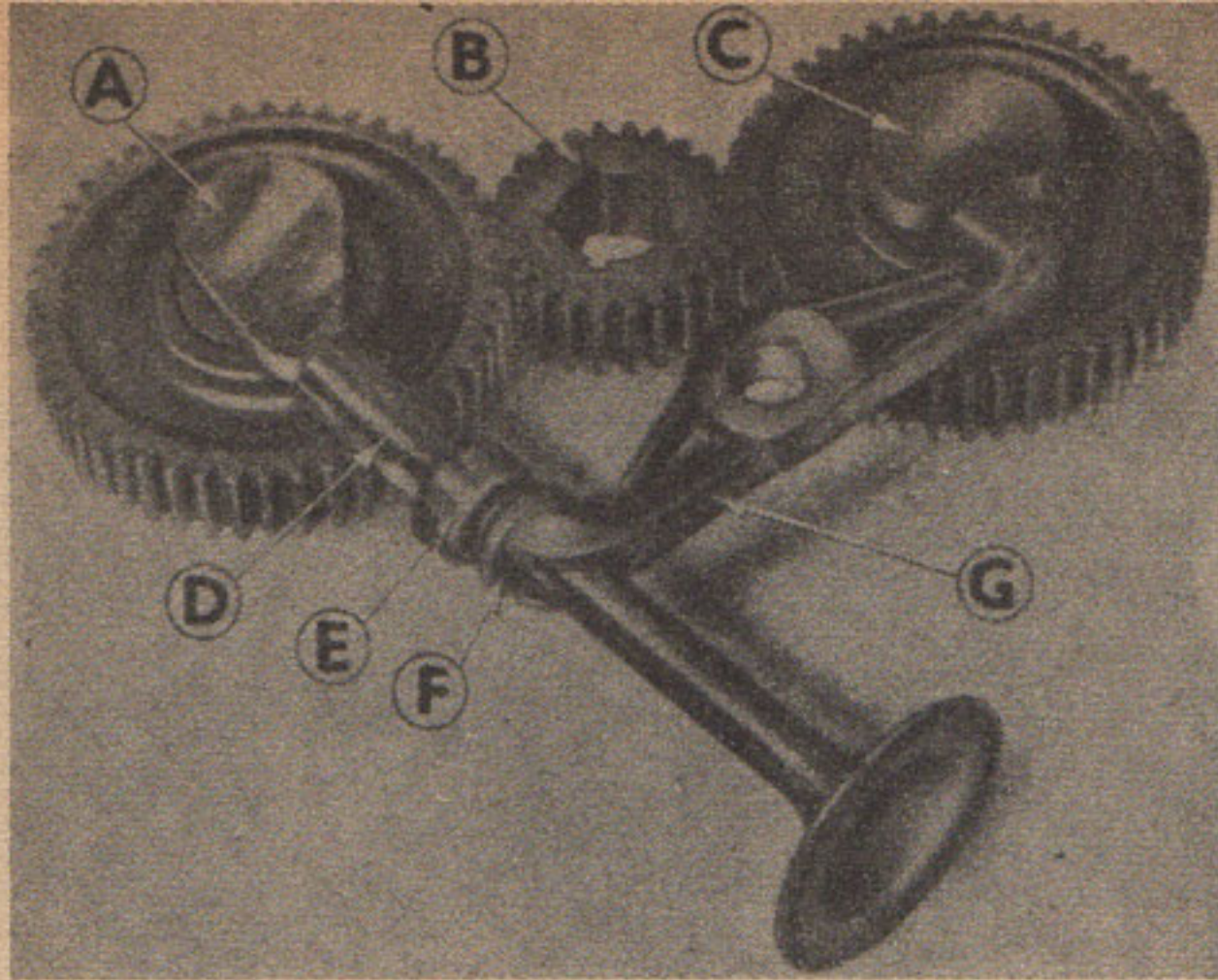
Après une longue éclipse, cette commande est de nouveau à la mode, avec les réalisations notamment de Mercedes en automobile, et de Ducati, et même Guzzi (mais à l'état de prototype) en motocyclette.

Le principal avantage de la commande desmodromique est d'éviter l'affolement des soupapes et leur rebond sur leurs sièges, qui peuvent se produire à hauts régimes.

En outre, on n'a plus à craindre le moindre avachissement des ressorts, et le diagramme de distribution reste particulièrement constant. On constate cela au banc, où, à plein régime, on ne relève qu'une très faible chute de puissance après des heures de service.

Une commande desmodromique d'avant guerre, réalisée par Küchen. Le moteur pouvait tourner à 7.000 t/m sans risque d'affolement des soupapes.





Une moderne commande des soupapes. Le pignon « B » entraîne la came « A » de levée de la soupape et la came « C » commandant son retour par l'intermédiaire du basculeur « G ».

Mais ces commandes ne sont pas sans inconvénient, et outre leur prix de revient plus élevé (plus grand nombre de pièces, usinage de précision, etc...) elles offrent des moments d'inertie plus importants, ce que précisément on recherche à éviter à haut régime.

Aussi, fait-on principalement appel au ressort pour rappeler nos soupapes.

LA GRANDE FAMILLE DES RESSORTS

Cette famille se divise en deux branches :

- les ressorts hélicoïdaux,
- les ressorts en épingle.

LES RESSORTS HELICOÏDAUX

Ils sont, de loin, les plus utilisés.

Rarement employés seuls, on les trouve communément montés en double, concentriquement, et même, mais très rarement, en triple (Guzzi 4 cylindres).

Le but recherché n'est pas ici d'obtenir une certaine progressivité, ces ressorts, même s'ils sont de caractéristiques différentes, travaillant en même temps et

parallèlement. Le but essentiel, en fait, est d'obtenir les tarages voulus en tenant compte de la place disponible.

Quant à la progressivité, si on la recherche, elle est obtenue au moyen de ressorts à pas variable, ou même tronconiques, ces deux dernières solutions étant toutefois rares. Si l'on recherche parfois une certaine progressivité, c'est parce que le travail infligé par le profil de la came est lui-même progressif.

Si l'on pouvait décomposer les différentes phases de travail d'un ressort hélicoïdal, lors de sa compression, on s'apercevrait que l'inertie des spires produit un regroupement de celles-ci, qui se déplacera d'une extrémité du ressort vers l'autre, créant ainsi une fréquence d'oscillation, qui peut amener vibrations, rebondissement, etc...

C'est par l'emploi de deux ressorts montés concentriquement et de caractéristiques différentes que l'on arrive à « casser » ces fréquences d'oscillations, qui, par ailleurs, sont à l'origine de la rupture des ressorts de soupapes, géné-

ralement à l'une ou l'autre des extrémités, endroits où s'effectuent l'inversion de mouvement pour les spires « regroupées », endroits où par conséquent, les ressorts sont très sollicités.

LES RESSORTS EN EPINGLE

Beaucoup plus variés, et beaucoup plus riches en possibilités, nous apparaissent les ressorts en épingle.

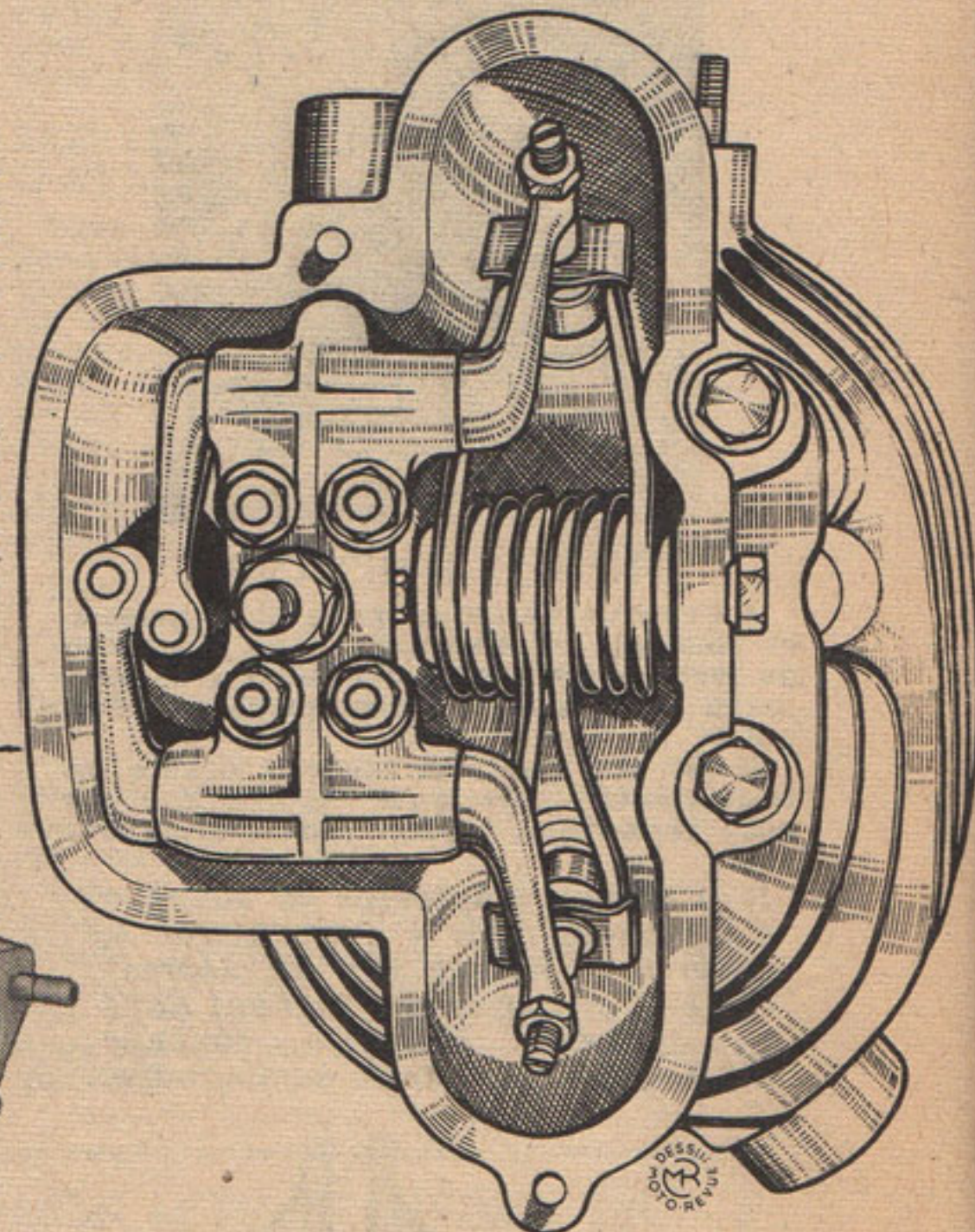
Par rapport aux ressorts hélicoïdaux ils offrent les avantages suivants :

- ils travaillent dans de meilleures conditions thermiques, étant plus éloignés du point chaud que représente la queue de soupape ;
- ils permettent d'avoir des queues de soupapes plus courtes, réduisant pour autant l'inertie des soupapes.



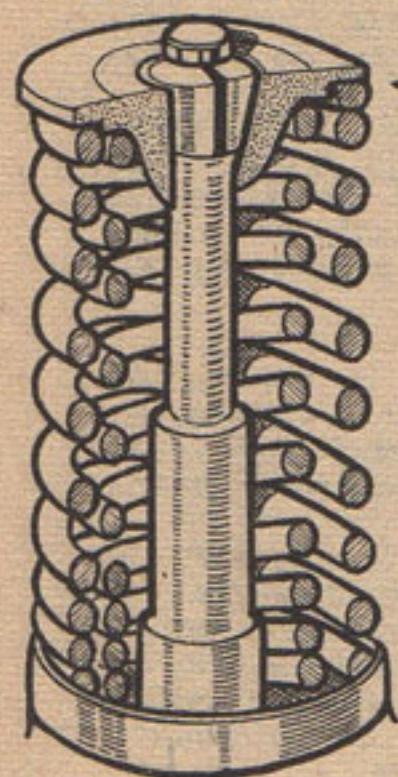
Leur utilisation est très variée, puisque nous trouvons aussi bien un seul ressort en épingle pour les deux soupapes (culasse Velox), un ressort en épingle par soupape, deux ressorts en épingle par soupape, solution la plus couramment employée) et même 4 ressorts par soupapes (prototype 350 cc Guzzi).

Toutefois, et contrairement aux ressorts hélicoïdaux, lorsque ces ressorts sont montés deux par deux, ils sont de caractéristiques identiques. Aussi, si les ressorts ne sont pas très exactement tarés iden-

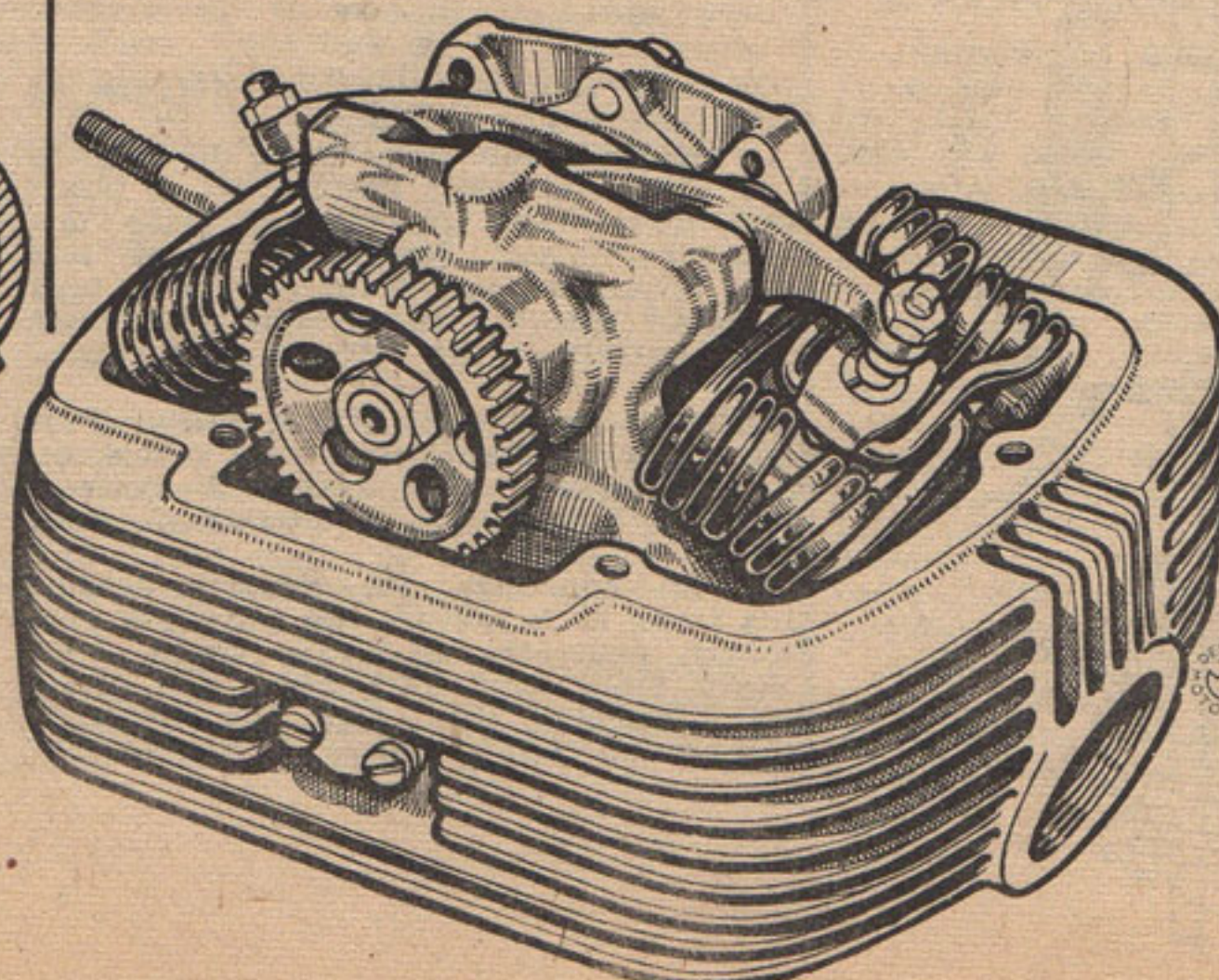
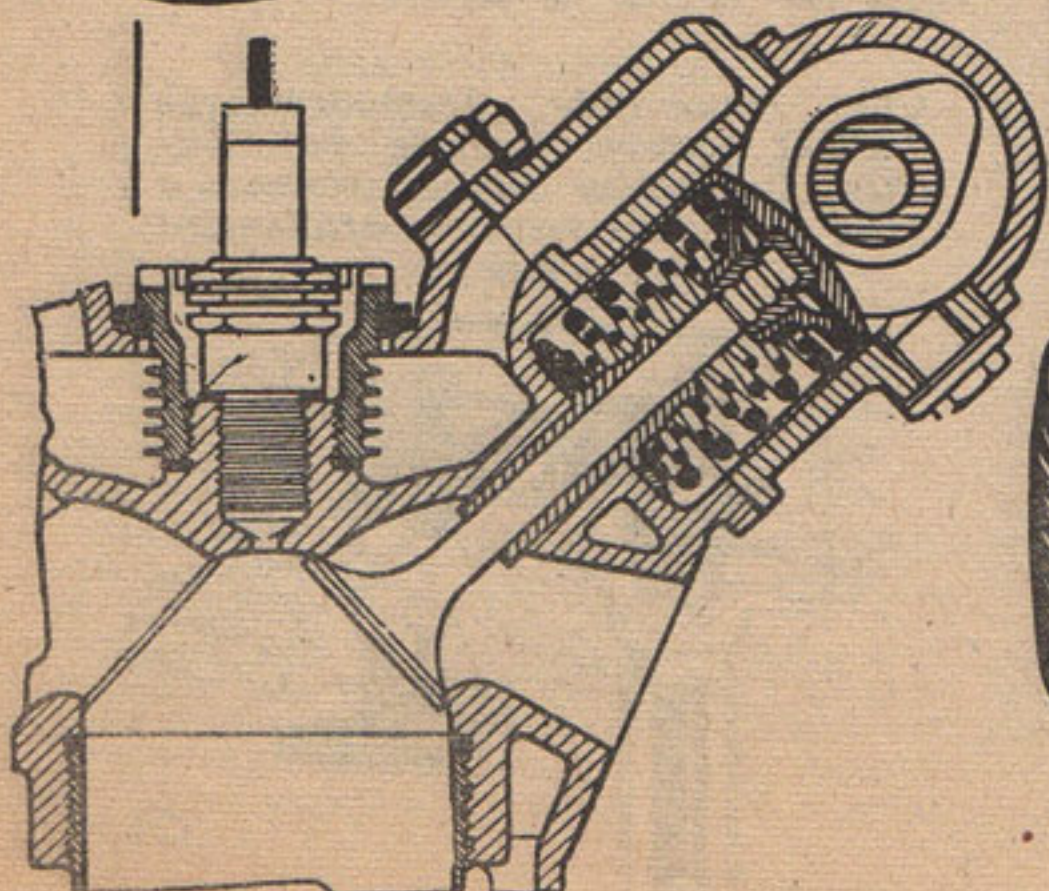
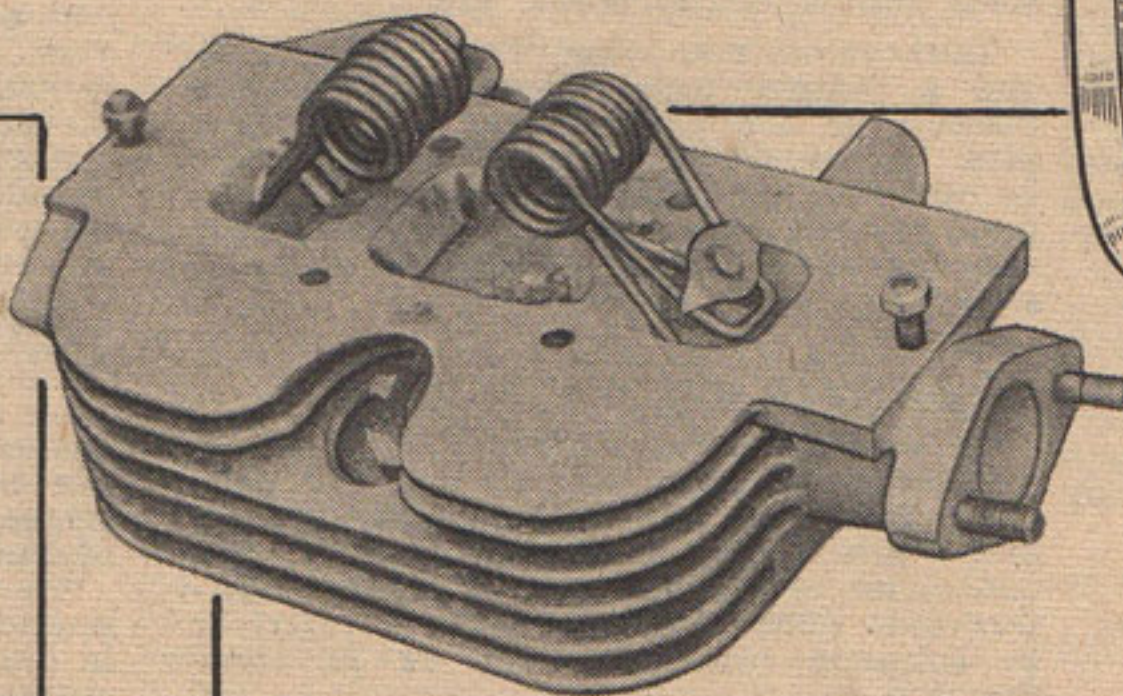


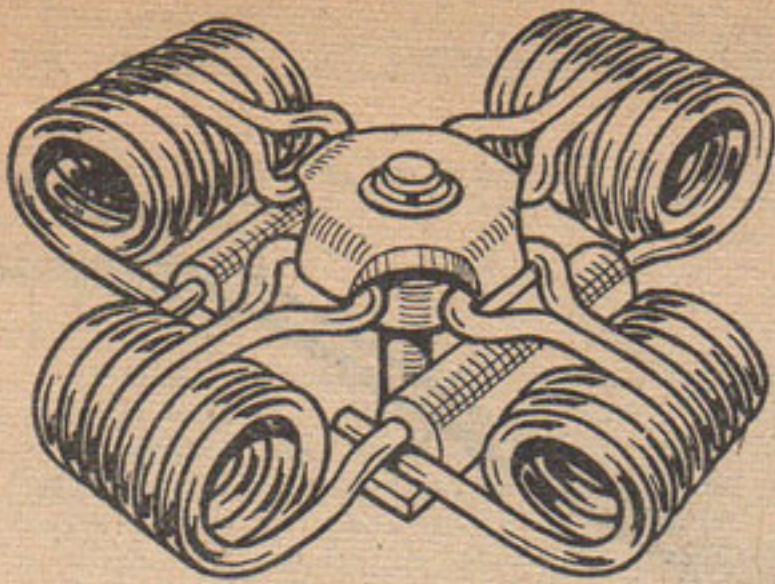
Deux montages peu orthodoxes de ressorts en épingles à cheveux. A gauche, chaque soupape n'est rappelée que par un seul ressort. Ci-dessus, sur la culasse Velox, un seul et même ressort rappelle les deux soupapes.

Montage très classique : chaque soupape est rappelée par deux ressorts en épingle également tarés. Ici, le 125 Jonghi ACT.

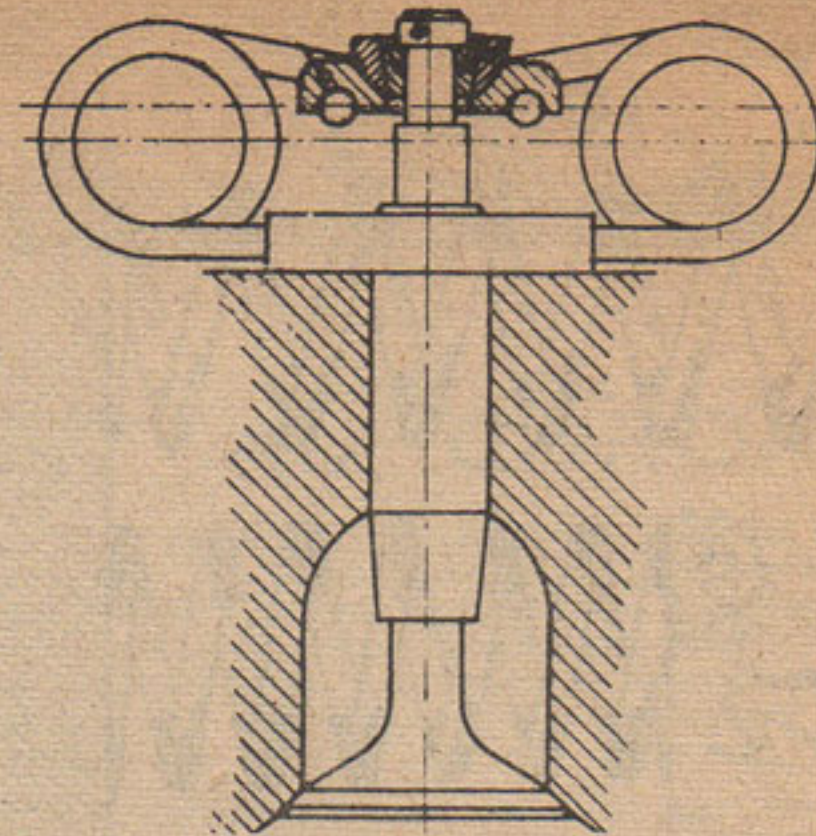


A gauche, le très classique montage de deux ressorts hélicoïdaux coaxiaux. Ci-dessous, Guzzi, pour sa 500 cmc 4 cylindres à refroidissement à eau, a utilisé 3 ressorts hélicoïdaux coaxiaux.





A gauche, pour éviter tout affolement des soupapes, Guzzi, sur un prototype de compétition de 350 cmc, a utilisé quatre ressorts en épingle par soupape. A droite, sur ses dernières 175 cmc, Terrot attache ses brins de ressorts sur rotule, afin d'équilibrer la tension de ceux-ci.



tiquement, ou si l'un s'avachit plus que l'autre, la queue de soupape ne se trouve plus sollicitée rigoureusement dans son axe, mais de travers, amenant usure du guide, et mauvaise portée sur le siège.

★

Cet inconvénient a été tourné, chez Terrot, par l'attache des brins de ressort sur rotule, ce qui équilibre la tension des ressorts tout en ne faisant pas travailler anormalement la queue de soupape (voir schéma).

D'autre part, cela n'empêche nullement la soupape de tourner sur elle-même, procédant ainsi à son auto-rodage, et à cette occasion d'ailleurs, on peut rappeler que les Américains estiment qu'une soupape tournant sur son siège, par rapport à une soupape fixe, voit sa longévité multipliée par dix !

★

Enfin, et bien que cette solution n'ait pas encore été appliquée à la motocyclette (mais rien ne semble s'y opposer) il ne faut pas oublier la solution Panhard, faisant cette fois appel à des barres de torsion, en lieu et place des ressorts classiques.

RESSORTS DURS OU MOUS ?

Mais, outre leur forme, nos ressorts se caractérisent par leur « constante élastique ».

C'est-à-dire que pour les comprimer de tant de millimètres, ils exigent une force de tant de kg.

Par exemple, pour les ressorts hélicoïdaux de la 175 Motobécane Z22C, la constante élastique du ressort extérieur est de 10,9 kg par cm, et de 12,3 kg/cm pour le ressort intérieur (la constante élastique de l'ensemble est donc 23,2 kg/cm).

C'est sensiblement la même valeur (22,9 kg/cm) que nous trouvons pour les ressorts en épingle de la 175 Terrot « Tournai ».

De même, les tarages totaux sont sensiblement les mêmes également. Soupape fermée : 24,9 kg pour la Z22C et 26 kg pour la « Tournai ». Soupape ouverte : 40 kg pour la Z22C et 42 kg pour la « Tournai ».

L'IMPORTANCE DE LA SURFACE

Enfin, l'endurance du ressort est es-

sentiellement une question de surface du métal, les ruptures de fatigue ayant leur origine dans les couches superficielles, sous la forme de petites craquelures qui se propagent graduellement vers l'intérieur.

Aussi cherche-t-on, au moyen du grenailage de précontrainte (shot peening) ayant un effet d'écaillage superficiel, à obtenir une plus grande résistance et une meilleure répartition des tensions dans les couches de surface.

Ce grenailage produit sur la surface des conditions défavorables à la formation des criques de fatigue, et un tel traitement multiplie par trois ou quatre l'endurance des ressorts.

★

Enfin, afin d'éviter la corrosion des brins d'acier des ressorts, on a recours à un traitement extérieur. Mais encore faut-il que ce dernier, parfois un vernis spécial, ne se craquelle pas sous les variations rapides de charge et de forme. C.R.

② ENTRONS DANS LES DETAILS...

LE RÔLE DU RESSORT

Le ressort de soupape joue un rôle décisif dans notre moteur 4 temps. De lui seul dépend l'étanchéité de la fermeture des soupapes, soit des deux soupapes durant les phases de compression et de temps-moteur — soit de la soupape d'échappement lors de l'admission, — soit, au contraire, de la soupape d'admission lors de l'échappement.

C'est également de ce ressort seul que dépend le retour de la soupape sur son siège (si l'on excepte la possibilité, pour la soupape d'admission, de revenir seule en place sous la poussée des gaz comprimés).

Voyons certains de ces points plus par le détail.

LE RÔLE DU RESSORT LORS DE L'OUVERTURE DE LA SOUPAPE

Quand, sous la poussée de la came, la soupape est en phase d'ouverture, le ressort a pour tâche de la ralentir, de la freiner, afin que sa vitesse devienne nulle quand elle est au maximum de sa levée.

Si le ressort ne jouait pas ce rôle de frein, la soupape, accélérée directement ou indirectement par la came au début de l'ouverture, continuerait sur sa lancée, aidée encore en cela par son propre poids dans le cas d'un cylindre vertical, aidée également par la colonne de gaz frais arrivant du carburateur, ou bien freinée par le flot des gaz brûlés se précipitant vers l'échappement.

★

Ainsi, donc, le ressort de soupape a, entre autres, la tâche de freiner la soupape en fin de sa phase d'ouverture.

DURANT LA PHASE DE FERMETURE DE LA SOUPAPE

Passé le point de levée maximum, le ressort a pour tâche d'inverser le mouvement de la soupape, de l'accélérer vers

son siège, de la plaquer toujours contre la came de distribution.

★

C'est d'ailleurs là un des rôles du ressort, que de plaquer toujours, la soupape tant durant la phase d'ouverture que celle de la fermeture, contre sa came de commande. La plupart du temps, d'ailleurs ce contact soupape-came est indirect, puisque, dans une culbutée, par exemple, il se fera par l'intermédiaire des culbuteurs, tiges et autres poussoirs ou linguets.

Mais ce contact est de la plus grande importance dans le fonctionnement du moteur, car c'est lui qui assure une distribution contrôlée, dirigée, et non plus ou moins livrée à elle-même.

LE RESSORT ET SES CARACTÉRISTIQUES

Le ressort est un organe déformable et élastique.

Sous une force qui lui est appliquée, il se déforme en emmagasinant de l'énergie, engendrant une réaction égale et opposée à la force appliquée.

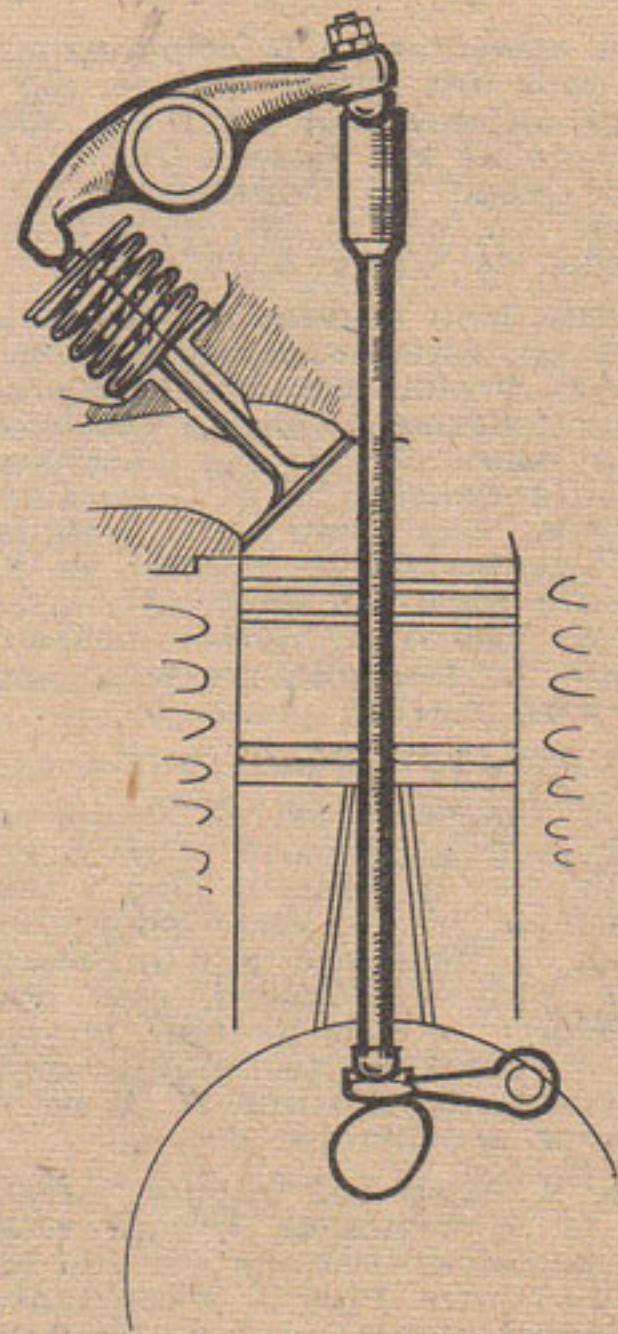
Si cette force ne dépasse pas une certaine valeur capable d'entraîner une déformation permanente, dès que l'action qui lui est appliquée cesse, le ressort, restituant la presque totalité de l'énergie emmagasinée, reprend sa forme initiale.

LA CONSTANTE ELASTIQUE ET LA FLEXIBILITE D'UN RESSORT.

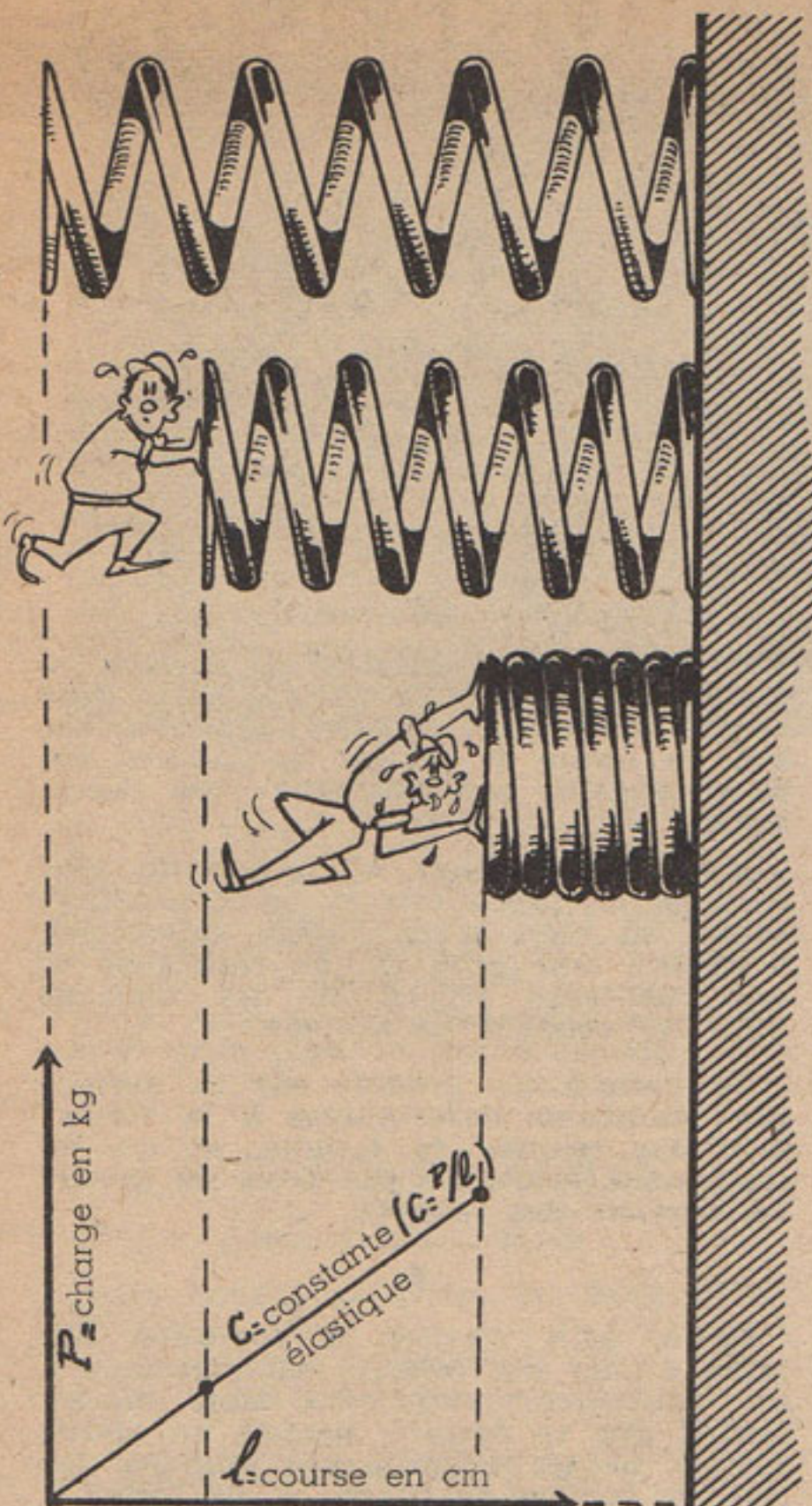
Il est une caractéristique du ressort qui joue un rôle décisif, aussi bien pour définir si ce ressort est « dur » ou « mou », que par son influence sur la période propre d'oscillation de ce ressort : c'est sa « constante élastique », ou, si l'on préfère, sa flexibilité.

LA « FLEXIBILITE »

La flexibilité d'un ressort est caractérisée par l'enfoncement (dans le cas d'un



Le ressort de soupape n'a pas seulement à ramener la soupape sur son siège. Il doit également renvoyer le poussoir, la tige, le basculeur, etc., bref, maintenir, par l'intermédiaire de ces pièces, un contact permanent entre la queue de soupape et la came.



Représentation schématique de la « constante élastique » d'un simple ressort à boudin, dont la flexibilité est invariable. La contrainte du ressort varie proportionnellement avec sa course.

ressort travaillant à la compression) qu'il subit sous une charge donnée, par exemple un enfoncement de 5 cm sous une charge de 40 kg. Cette « flexibilité » se mesure donc en centimètres par kilogramme (cm/kg) et est, dans le cas cité ci-dessus, de $5/40 = 0,125$ cm/kg.

En fait, bien souvent, la flexibilité d'un ressort est variable. Aussi doit-on déterminer sa flexibilité à une charge et donc à un enfoncement donnés. Cette flexibilité est alors donnée par l'accroissement de l'enfoncement « Δl » (mesuré toujours en cm) pour un accroissement « ΔP » de la charge (mesuré en kg). La flexibilité « f » vaut donc : $f = \Delta l / \Delta P$. Dans le cas d'un ressort hélicoïdal de soupape, la flexibilité se situe dans les 0,08 — 0,1 cm/kg.

LA CONSTANTE ELASTIQUE

Si la flexibilité est le terme le plus utilisé en langage parlé pour caractériser un ressort — le terme le plus « causant », dirions-nous (il est clair pour tous que plus la « flexibilité » d'un ressort est grande, plus « souple », plus doux est ce ressort) — on préfère en général, dans le domaine technique, considérer la « constante élastique » de ce ressort, que nous appellerons « C ».

Mais il existe un rapport très étroit entre la « flexibilité » d'un ressort et sa « constante élastique » : l'un est l'inverse de l'autre. Plus la « constante élastique » est élevée, plus la flexibilité est faible ; plus cette constante est basse, plus le ressort sera « flexible ».



Cette constante élastique « C » est mesurée, cette fois, par l'accroissement de charge « ΔP » (toujours en kg) qui fera varier le débattement du ressort de

1 cm. Elle est donc mesurée en kg par cm (kg/cm).

Reprenons notre exemple précédent : sous une charge de 40 kg, le ressort s'enfonce de 5 cm. Sa « constante élastique » est donc de $40/5 = 8$ kg/cm.

D'une manière plus précise, si « Δl » est la variation du débattement pour une variation de charge « ΔP », la constante élastique « C » est égale à $C = \Delta P / \Delta l$.

Dans le cas d'un ressort de soupape, « C » se tient dans les 10 — 13 kg/cm.



C'est cette constante élastique qui permet de déterminer la courbe caractéristique de charge d'un ressort, courbe qui sera une droite dans le cas d'un ressort à flexibilité constante, ou bien incurvée dans le cas d'un ressort à flexibilité variable.

DANS LE CAS D'UN RESSORT DE SOUPE

Parmi les ressorts utilisés sur nos motos, ce sont certainement ceux de soupapes qui sont les plus « durs ». Et si l'on demandait à un seul ressort de soupape ce que l'on demande en général à 2 ressorts, on aurait par exemple une variation totale de charge de 20 kg pour une levée de soupape de 7 mm. Pour ce ressort unique :

- la flexibilité « f » serait de $0,7/20 = 0,035$ cm/kg ;
- la constante élastique « C » serait de $20/0,7 = 28,6$ kg/cm.

TROIS TYPES DE RESSORTS DE SOUPE

Trois types de ressorts de rappel des soupapes sont utilisés dans la construction automobile et motocycliste :

- la barre de torsion, très rare, que l'on trouve par exemple sur la « Dyna » Panhard ;
- le ressort hélicoïdal, le plus couramment utilisé, et dont le principe de fonctionnement n'est qu'une variante de la barre de torsion. En effet, sous l'effet d'une compression (ou d'une traction), les brins travaillent en torsion ;
- le ressort en épingle, dont le principe de fonctionnement est, cette fois, différent puisque les brins travaillent maintenant en flexion, rappelant en cela le ressort à lame.

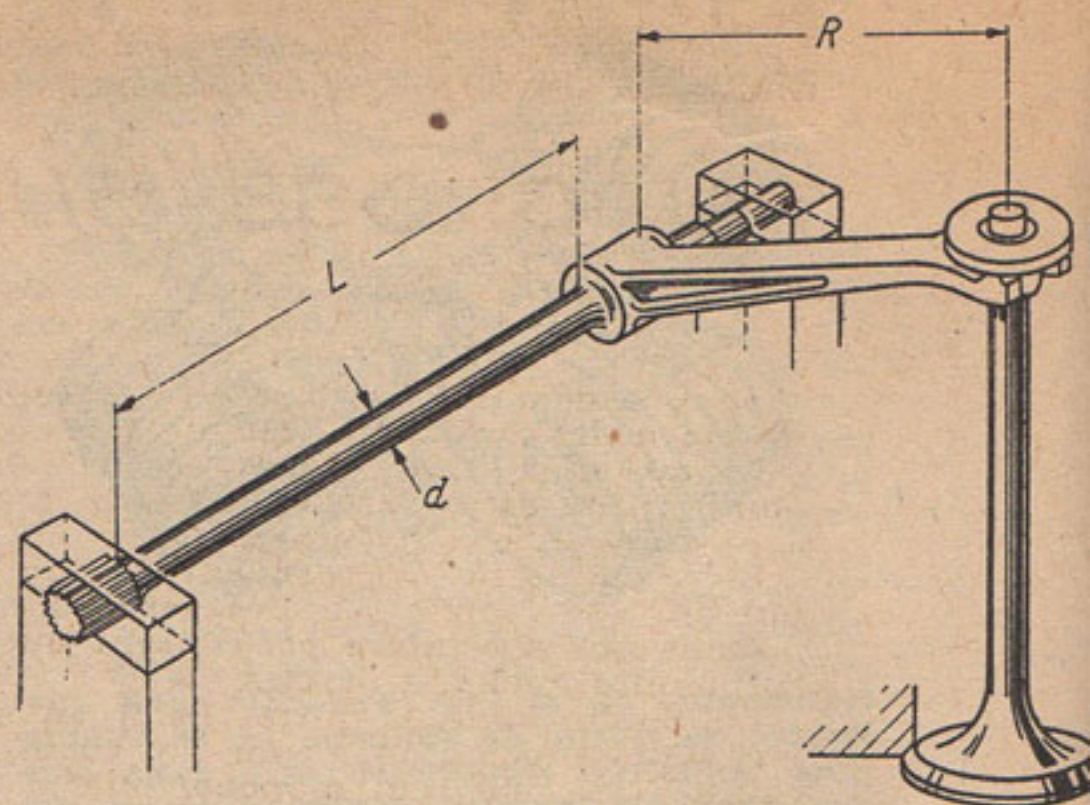


Après un aperçu général sur les ressorts de soupapes, nous avons examiné de plus près ce que sont les caractéristiques d'un ressort.

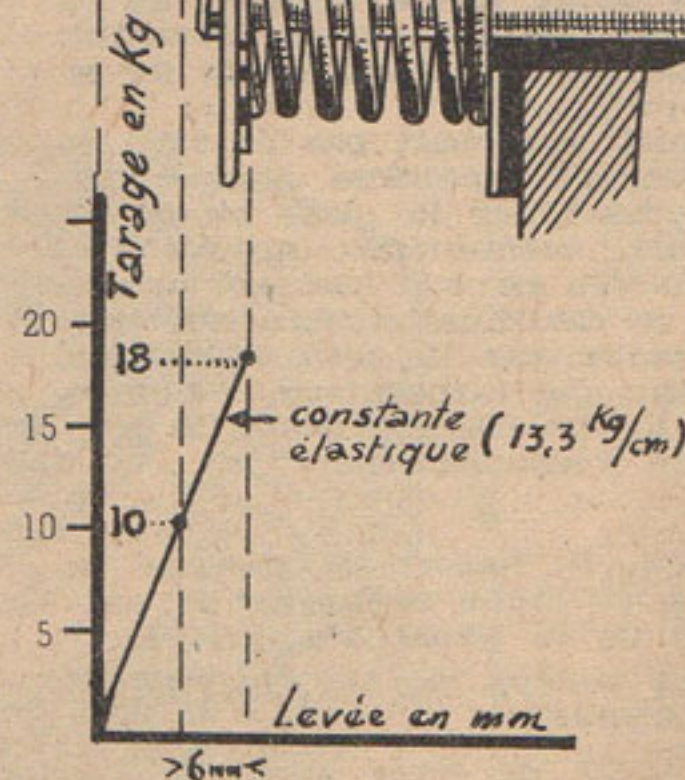
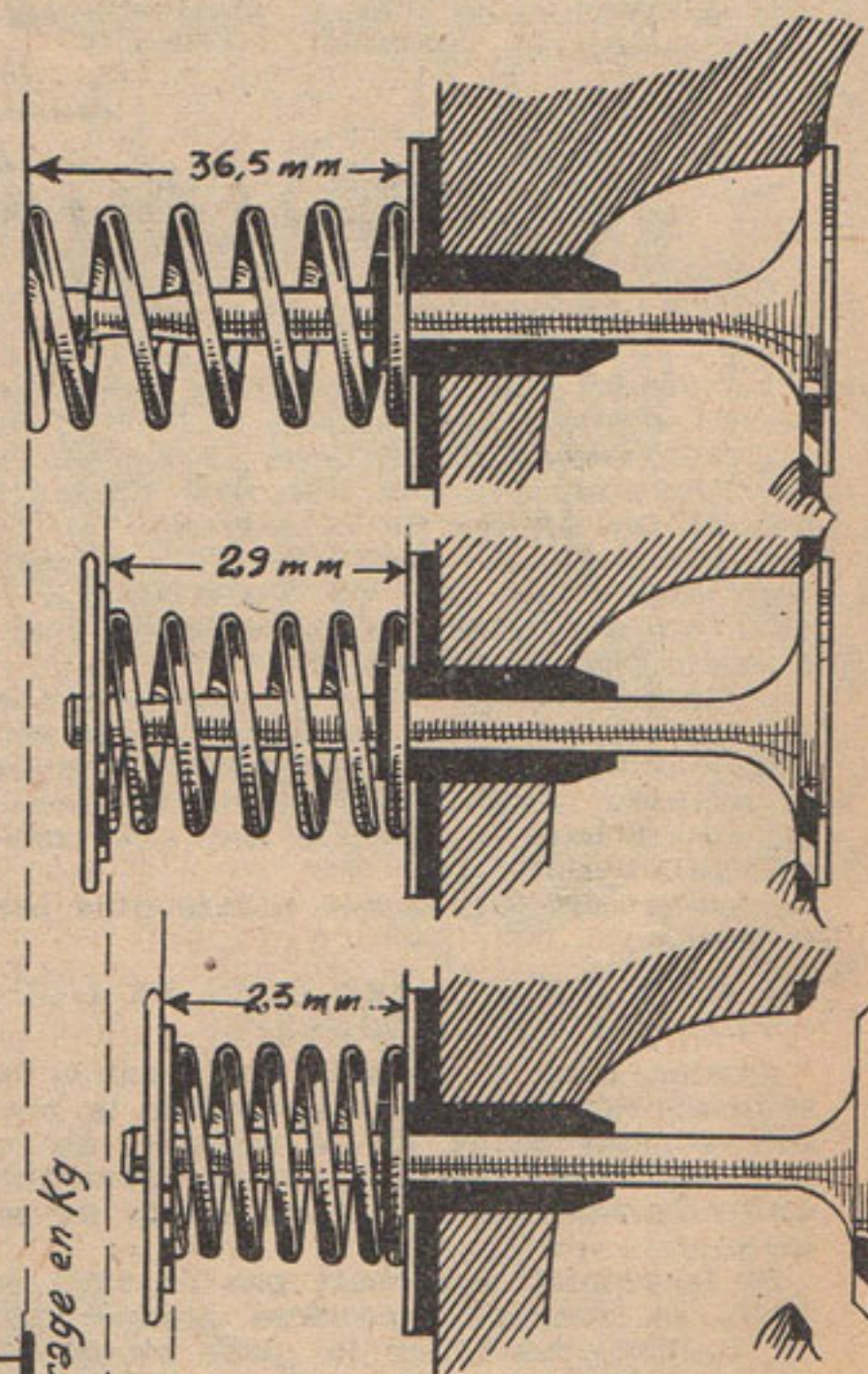
Dans notre prochain numéro nous étudierons les conditions de travail imposées au ressort de soupape, le choix de ses caractéristiques, de son type, nous comparerons ressort en épingle et ressort à boudin, et nous terminerons sur un examen rapide des problèmes posés par ses oscillations propres.

J. B.

A droite, courbe caractéristique du petit ressort intérieur de soupape d'une 175 cmc. Levée de 6 mm. Tarage à 10 kg soupape fermée et à 18 kg soupape grande ouverte. Constante élastique de $(18-10)/0,6 = 13,3$ kg/cm.



Rappel de soupape par barre de torsion. La force de rappel croît très vite, avec le cube du diamètre « d » de la barre. Quant à la levée, elle est inversement proportionnelle à « d », mais croît linéairement avec la longueur utile « L » de la barre, et la distance « R » de celle-ci à la soupape.



DU CROSS SUR 3 MANCHES, AVEC CLASSEMENT AU CHRONO

Abonné depuis longtemps à « Moto-Revue », je me permets de me mêler à votre « Tribune Libre ».

La saison de trial s'achève et déjà les puissantes machines vont entrer dans l'arène qu'est le terrain de moto-cross, et à ce sujet il m'est venu une idée.

Bien sûr, il ne m'appartient pas de changer les règlements qui ont été rédigés par des gens connaissant leur métier. Je ne suis que spectateur et, en tant que tel, il m'est arrivé de surprendre quelques paroles.

Le public aime la lutte. Et il en est comme preuve que les courses comptant pour le championnat de France et, courues en une seule manche, ont, c'est certain, une valeur sportive, mais bien souvent les non-connaisseurs (et il y en a) s'en vont avant la fin.

Ce qui plaît en majeure partie, ce sont ces épreuves rapides et courues sur plusieurs manches — que les pilotes m'en excusent, mais les bagarres à casser la mécanique sont plus prisées que l'endurance pourtant admirée des connaisseurs. Malheureusement il n'y a pas que des connaisseurs.

Donc, sans changer en rien ces épreuves en plusieurs manches, pourquoi ne pas essayer un classement au temps, genre Tour de France cycliste, si la comparaison est possible. Le temps de chaque concurrent additionné au cours des trois épreuves disputées en majeure partie.

Ce classement ne changerait guère de celui actuel, si ce n'est qu'il arrive qu'un coureur finisse une manche avec 20 secondes d'avance sur son concurrent immédiat et qu'à une autre ils finissent roue dans roue.

Il arrive actuellement qu'un pilote finisse la belle deuxième à 100 ou 200 m mais qui ne force plus se sachant vainqueur. Mon idée permettrait bien souvent une empoignade jusqu'au bout. Et je m'excuse de nouveau auprès des pilotes pour qui je ne prends pas pitié et également des chronométrateurs à qui je ne simplifie guère le travail.

J'aimerais connaître l'opinion des lecteurs, comme moi spectateurs, sans pour cela renier bien entendu la formule actuelle du Championnat de France qui, il faut l'avouer, est un véritable test pour les hommes et la mécanique. Mais le petit employé qui sort sa famille le dimanche et qui roule la semaine en Solex ne voit pas la beauté d'une telle épreuve... Et sans doute a-t-il tort...

Recevez, Monsieur, mes sincères salutations.

Guy CATHELINÉAU,
Orléans.

N.D.L.R. — Cette idée est intéressante. Nous pensons nous-même qu'une course en trois manches plaît davantage au grand public qu'une épreuve de long kilométrage disputée sur une manche unique, cette dernière ne demeurant spectaculaire que si elle réunit suffisamment d'engagés de valeur à peu près égale et montant des machines aux performances sensiblement identiques.

Mais il ne faut pas perdre de vue que les épreuves des Championnats de France — seules à être courues sur manches uniques — ont plus que toutes les autres une essentielle signification sportive : les champions de France doivent être les meilleurs de nos crossmen non seulement par leur « métier », mais encore de par la qualité des mécaniques qu'ils utilisent, et enfin de par la résistance physique dont ils doivent pouvoir faire preuve, si l'on veut les voir défendre un jour les chances de notre pays dans les grandes compétitions internationales.

Or, seules les courses uniques sur longue distance éprouvent valablement la robustesse des machines et de leurs pilotes. Et c'est pourquoi nous croyons que la formule actuelle des championnats est bonne, en dépit de son caractère à coup sûr moins spectaculaire que la formule des « 3 manches » mais pas dépourvue d'intérêt pour autant, à condition d'être avertis des réalités du moto-cross. Aux clubs, aux organisateurs, aux sportifs donc d'éduquer le grand public qui vient à nos réunions, de manière qu'il puisse assister à celles-ci dans l'esprit qui convient : celui du véritable connaisseur en matière de compétition.

Naturellement, les « 3 manches » peuvent rester valables sans inconvénient pour les réunions non-officielles. Et il serait évidemment du plus grand intérêt de procéder alors aux classements selon les temps plutôt que selon les places. Mais les organisateurs devraient alors prévoir un chronométrage officiel pour leur épreuves, ce qui n'irait pas sans complications onéreuses par rapport au système du classement par points.

Nous soumettons néanmoins cette idée de notre lecteur aux organisateurs de nos plus grandes réunions internationales.

Départ feu rouge, feu vert et classement par temps chronométrés, voilà qui ajouterait sans aucun doute au lustre de nos plus grands cross!

R.C.D.

LE VRAI ET LE FAUX

En faisant paraître les lignes qui vont suivre si vous en jugez les considérations suffisamment justes et pertinentes, vous ferez honneur à certaine construction d'Outre-Rhin. Devrais-je préciser le nom de la marque qui n'a pas craint il y a de cela bien peu d'années d'aligner une 250 directement dérivée de la série se permettant d'enlever le Championnat du Monde en 1955? Je ne suis pas le moins du monde germanophile, mais un chat est un chat! Fidèle lecteur de votre revue, j'ai découvert dans votre n° 1.374 du 18 janvier 1958 un article intitulé « Tour d'horizon », décrivant la nouvelle production française en termes très laudatifs. Bien sûr il y a les « Français » et les « Etrangers ». Dans cette affaire il n'est pas question de goût personnel, aussi j'ai perdu ma confiance en la production nationale au fil de nombreux kilomètres parcourus sur les routes. J'en suis à ma cinquième moto et le nombre des machines qui m'appartinrent est par conséquent relativement peu important. Les quatre premières toutes de chez nous ne m'apportèrent que des déboires. Voyez-vous M. Eymas, pour sortir une moto qui marche il faut être intelligent; il ne suffit pas d'installer dans un stand de belles machines aux couleurs vives et de les parer de toutes les vertus avant que leurs qualités ne soient prouvées au cours de dures épreuves. Je suis incroyant parce que trop souvent dupé.

Telle machine que j'ai eue en ma possession, affichait elle aussi la rutilante couleur du coquelicot! Ah! cette description du catalogue! Vitesse maximum 110 (il s'agit là d'une 175 sport): carburateur machin marque Chose, volant magnétique qui se désintègre à 6.000 tours, piston qui se décalotte, vilebrequin qui foire, cadre qui se fendille subrepticement, et j'en passe! Oh! bien sûr, ça, je suis un amateur de vitesse et qui dit vitesse dit puissance et par conséquent gonflage. Mais peut-on citer les moteurs français qui peuvent subir sans dommage la torture des sursrégimes? Car c'est là où le bât blesse. Il ne suffit pas de dire: ce moteur développe 15 ou 20 chevaux à 7 ou 8.000 tours encore faut-il qu'il supporte ce régime. Et c'est là que l'intelligence (mais ne s'agit-il que de cela?) porte ses fruits. Pour qu'un moteur encaisse des sursrégimes il faut que sa conception le lui permette, et que la nature des matériaux employés à sa construction ne laisse en rien à désirer.

Mais encore le moteur n'est pas tout. La moto est un engin qui n'accepte pas la médiocrité, et bien souvent la partie cycle est un élément déterminant d'agrément et encore plus de sécurité. Les freins et leur ancrage sont des problèmes difficiles à résoudre et seule une maison honnête et outillée supérieurement peut se permettre d'en construire. Je sais, aucune mécanique n'est parfaite, mais qu'au moins ceux qui font profession d'en fabriquer le fassent avec le maximum de loyauté et de compétence. Dans mon esprit, beaucoup d'assemblés n'ont pas pris leur rôle au sérieux et la sécurité des usagers n'a pas toujours été leur principal objectif. Aussi que ceux-ci ne s'étonnent pas si leur clientèle se fait rare. A l'heure actuelle le régime des importations s'est singulièrement aggravé et la possession d'une machine étrangère est devenue un signe extérieur de richesse, alors que la moto dans son essence même est un engin démocratique.

Je voudrais aussi aborder l'importante question du service après-vente. Un client qui, après mûres réflexions (et l'examen approfondi de son escarcelle!) opte pour telle ou telle marque devrait bénéficier auprès de celle-ci d'une juste gratitude en retour de la confiance qu'il lui a accordée. C'est pourquoi dans ma candeur naïve j'avais cru bon d'adresser une lettre afin d'obtenir un renseignement à la marque de moteur qui équipait mon avant dernière machine, et ceci par deux fois sans qu'aucune réponse ne me parvienne (dois-je demander à cette occasion le remboursement des timbres à la dite maison)?

Aussi quelle différence avec la nouvelle marque à laquelle j'ai fait confiance!! Lui demandant de me préciser la fluidité d'huile à employer, l'usine de Neckarsulm me répondit sans plus tarder en termes amicaux.

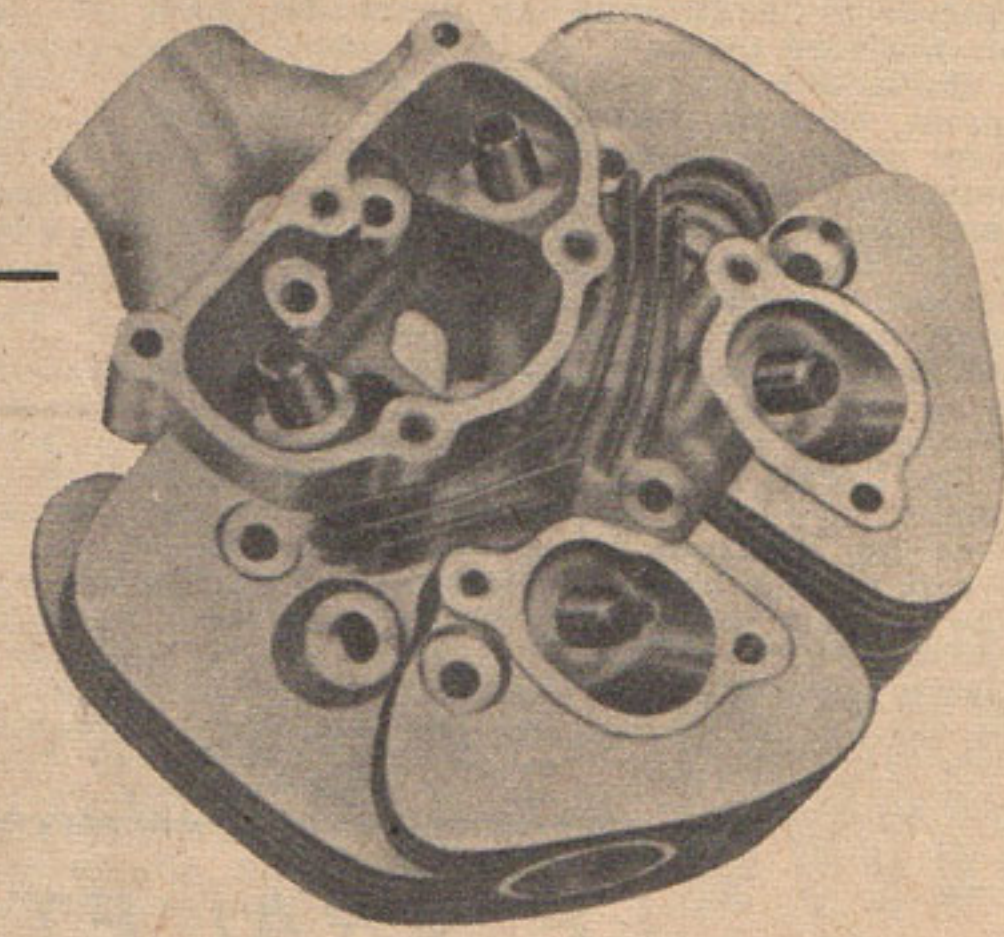
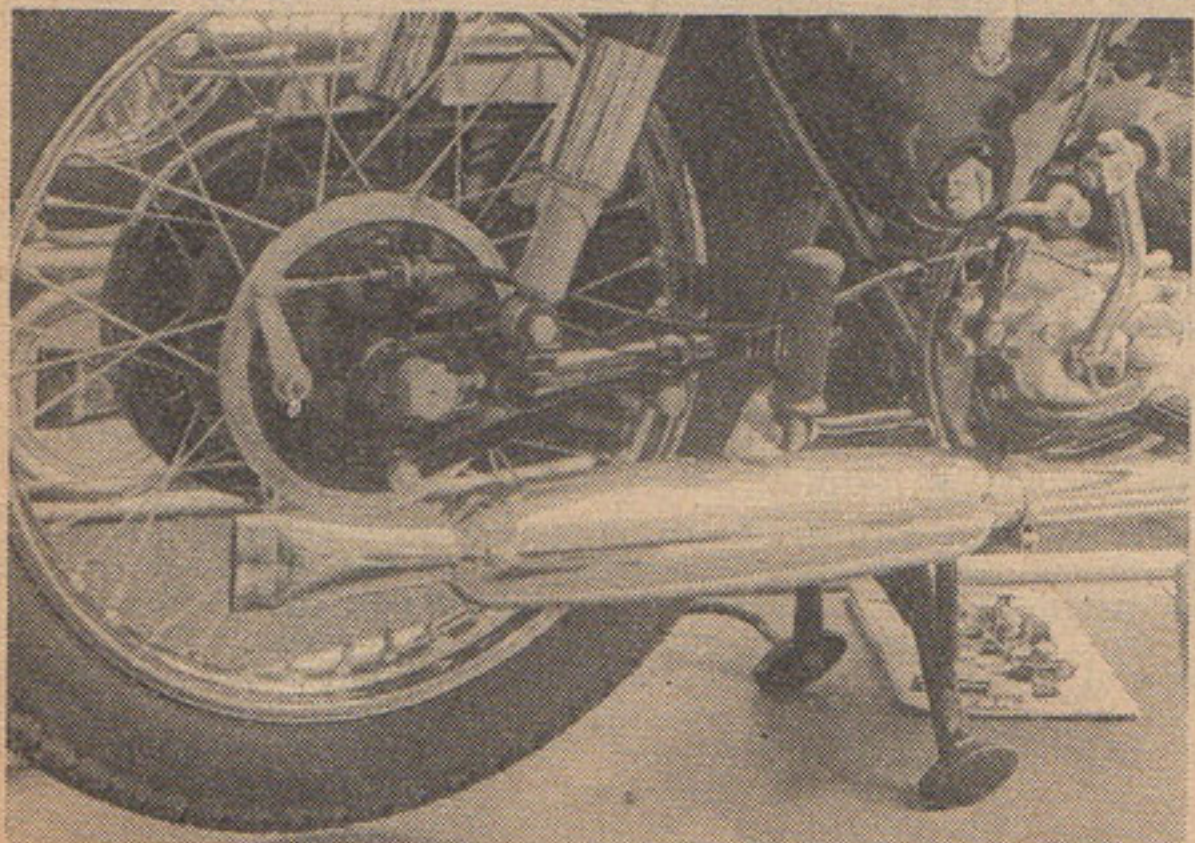
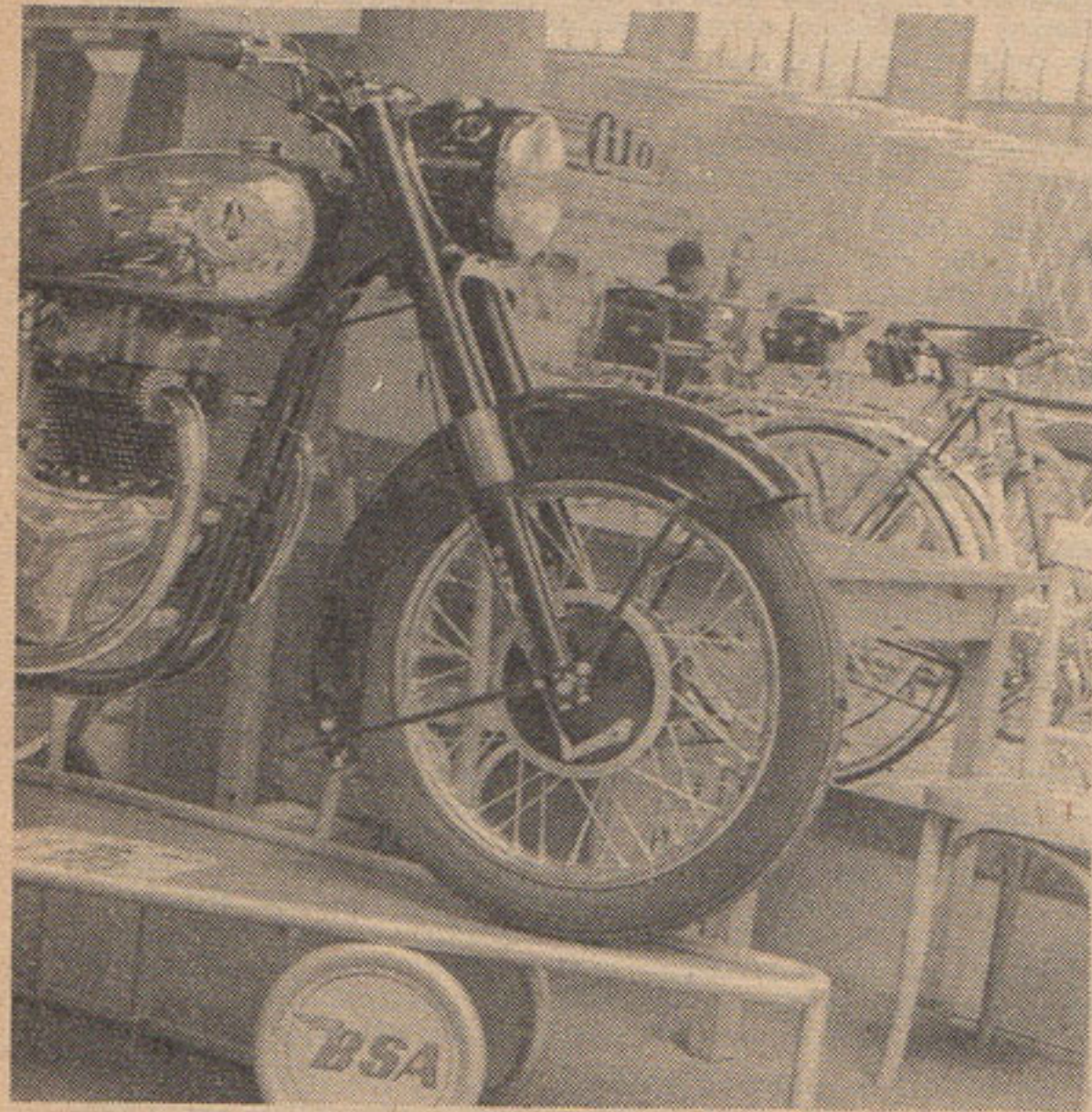
Tout ceci est bon à dire. Certes, en notre pays existent sûrement quelques constructeurs sérieux, mais le client sait-il toujours distinguer, ces trop rares apôtres de la bonne mécanique? Et, pour quelques acheteurs perspicaces, combien d'autres mal servis, et dégoûtés à jamais de la moto nationale?

M. F. TALLAND,
Villejuif.

GENEVE *

Dans
le
viser
de
mon
24x36
★

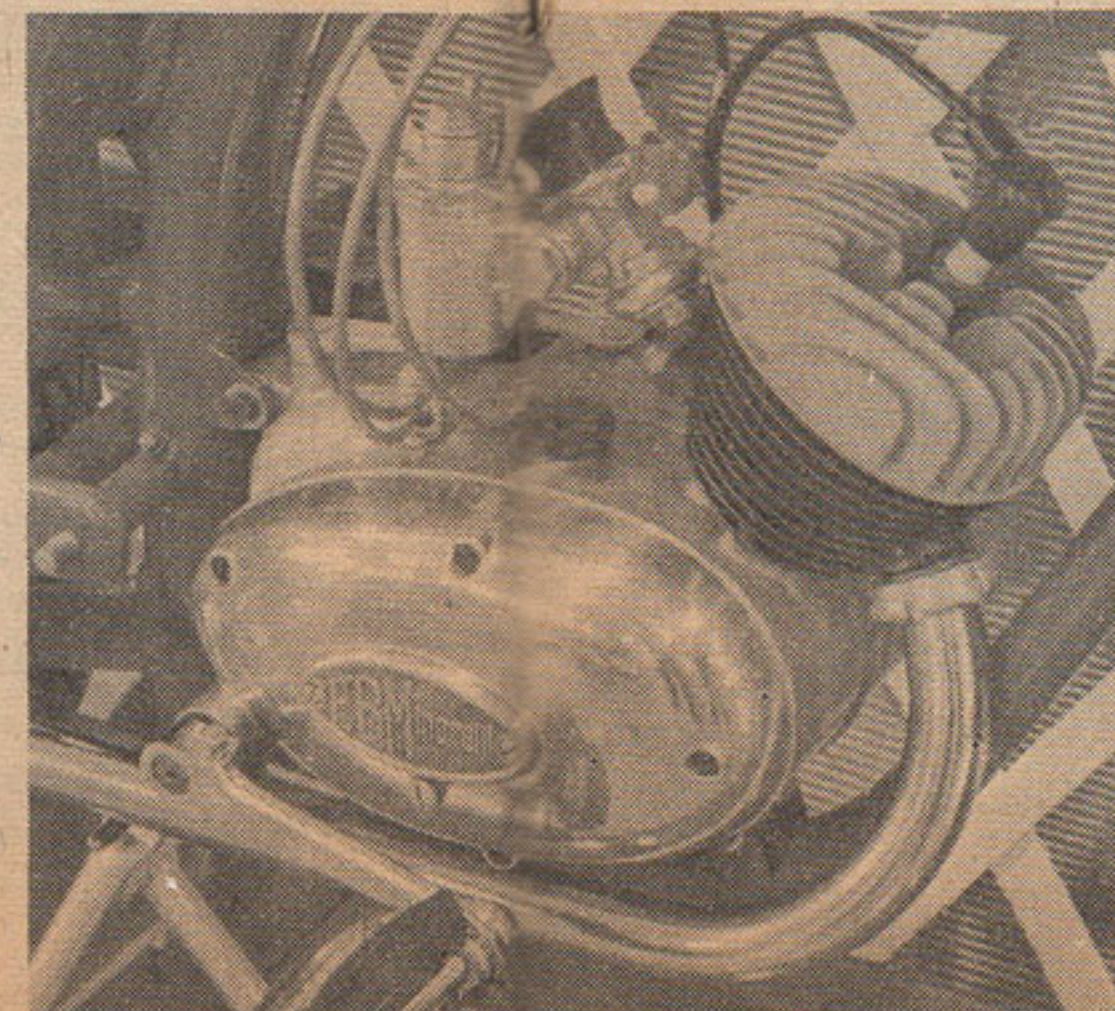
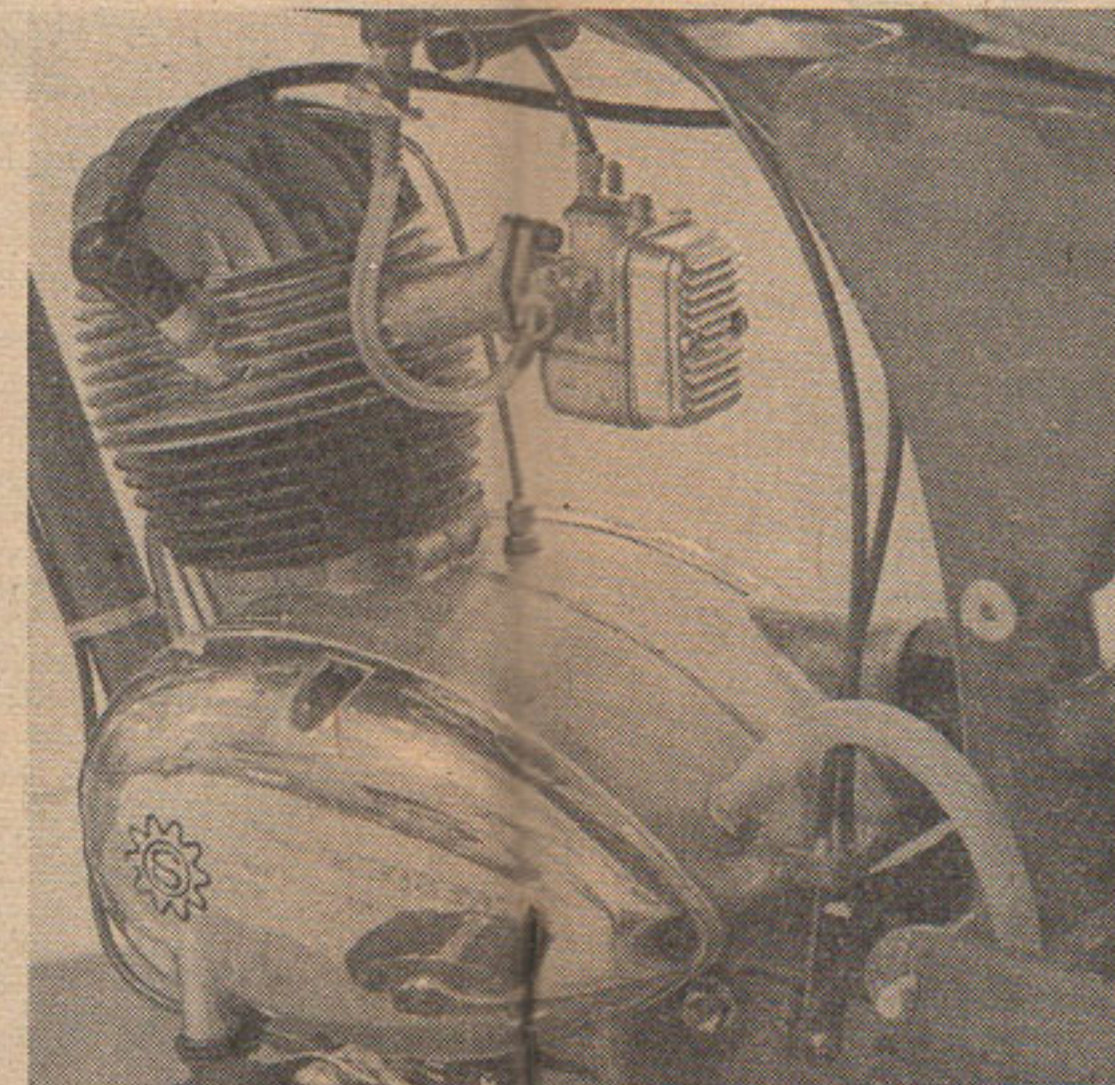
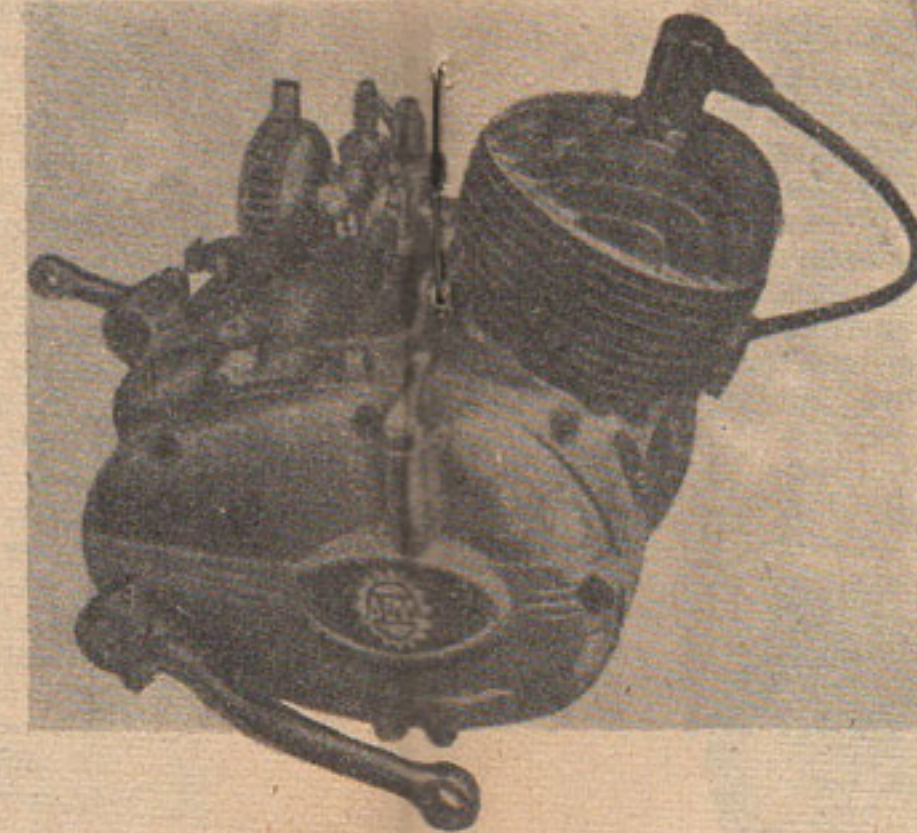
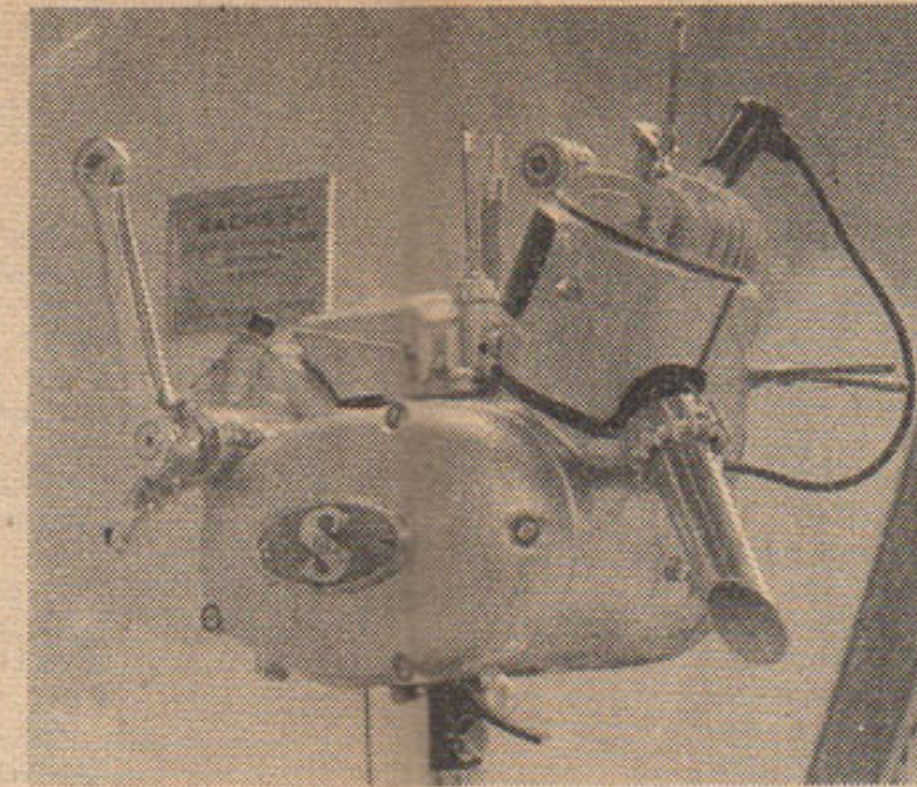
GENEVE * GENEVE * GENE



CHEZ B. S. A.

Si, à Genève, la grosse nouveauté britannique fut la 250 cc AJS Matchless, il n'en faut pas moins signaler les efforts de BSA en vue d'améliorer ses modèles. En haut à gauche apparaissent : la nouvelle nacelle de phare, beaucoup plus fine et plus esthétique, ainsi que les nouveaux moyeux-freins qui permettent le montage de rayons droits, moins fragiles. En bas, à gauche, les nouveaux silencieux de la « Super Rocket » qui, tout en augmentant le silence, réduisent notablement moins le rendement. Ci-dessus, la nouvelle culasse en alliage léger de cette même 650 cc sport ; néanmoins, le montage de deux carburateurs demeure toujours impossible, la pipe en Y venant de fonderie avec la culasse.

LE COIN DES PETITS CUBES



Comme dans la plupart des salons actuels, un gros effort fut fait, à Genève, par les constructeurs de moteurs de cyclos, où la concurrence est vive entre Allemands et Italiens. Tous, ou presque, présentent maintenant des 3 vitesses

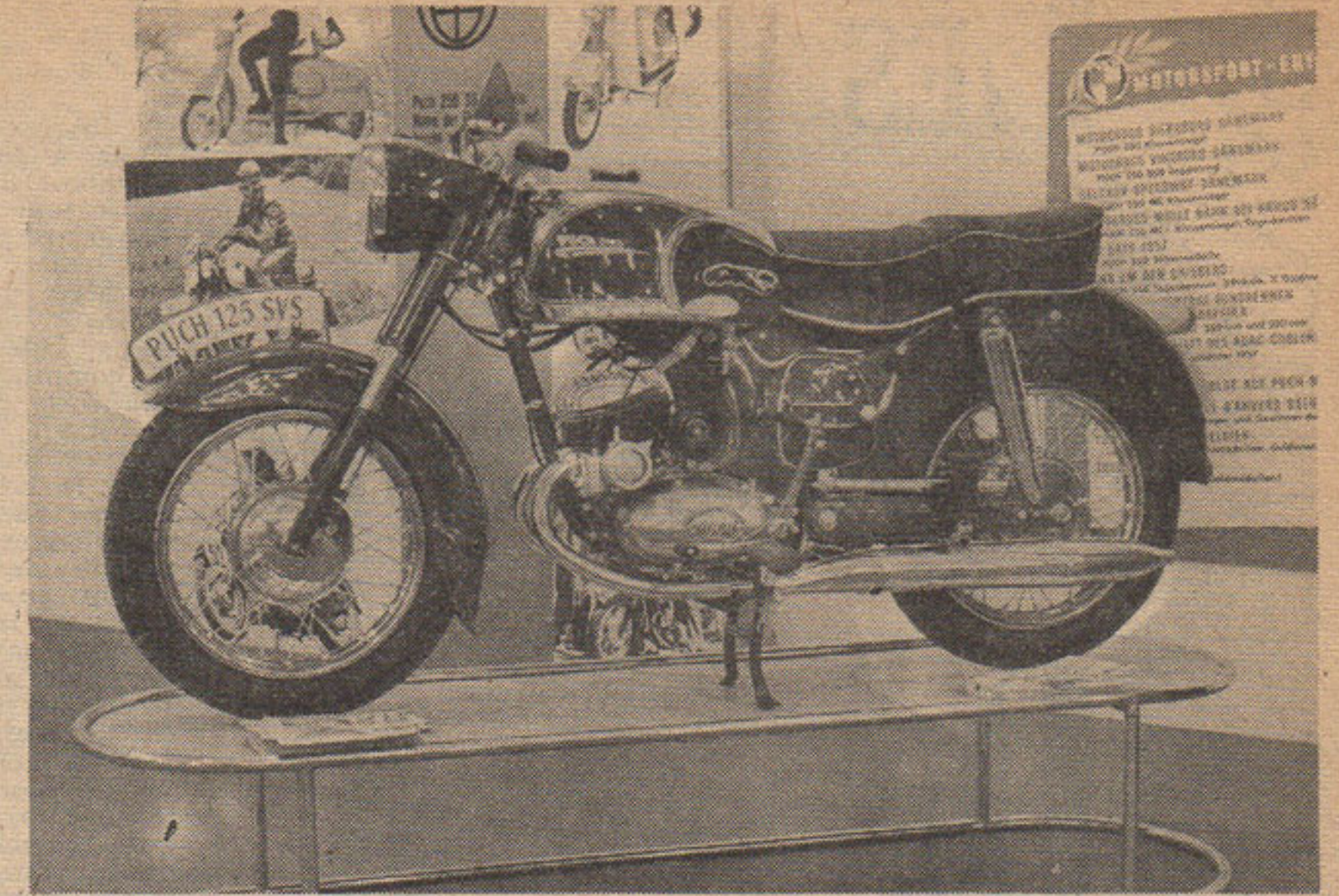
Le moteur le plus fréquemment rencontré est le 50 cc Sachs, dont la version 3 vitesses est dotée d'un refroidissement du cylindre par turbine. Sur ce moteur (vue du haut), les transferts ont été déplacés vers l'avant, plus près de l'échappement, afin de favoriser le refroidissement. La culasse est dotée d'une chambre de combustion réduite en volume, du type de celle des 175 cc.

Le gros concurrent du Sachs semble être le bloc-moteur italien « Demm », qui existe soit en 2 temps (vue ci-contre), soit en 4 temps. Ces deux moteurs ont même alésage (40 mm), même course (39 mm) et même taux de compression. Le 2 temps fournit 1,5 CV à 4.500 t/m, le culbuté 2 CV à 5.200 t/m. Transmissions primaires par engrenages et embrayage dans l'huile.

Somaschini est une maison italienne d'engrenages, fournissant Vespa et Lambretta, mais qui se lance dans le moteur de cyclo. Celui-ci est un culbuté, de cotes 40 x 36, à 3 vitesses, à verrouillage à billes, à graissage sous pression. Carburateur de 14 mm de passage monté en bout d'une longue pipe. Taux de compression de 7 à 1. Puissance de 2,4 CV à 6.400 t/m.

Le FMB, Marelli est un 2 temps qui existe en version tourisme monovitesse ou version sport 3 vitesses. Le premier possède un carbu de 12 mm et a un taux de compression de 6,5 à 1. Le « sport » (voir photo) a un taux de compression de 8 à 1 et un carburateur incliné de 15 mm de passage des gaz. Il développe 3 CV à 8.000 t/m.

Ces derniers moteurs (Somaschini et FMB) sont montés par la maison Caseys, la seule maison helvétique à réaliser des parties cycles personnelles.

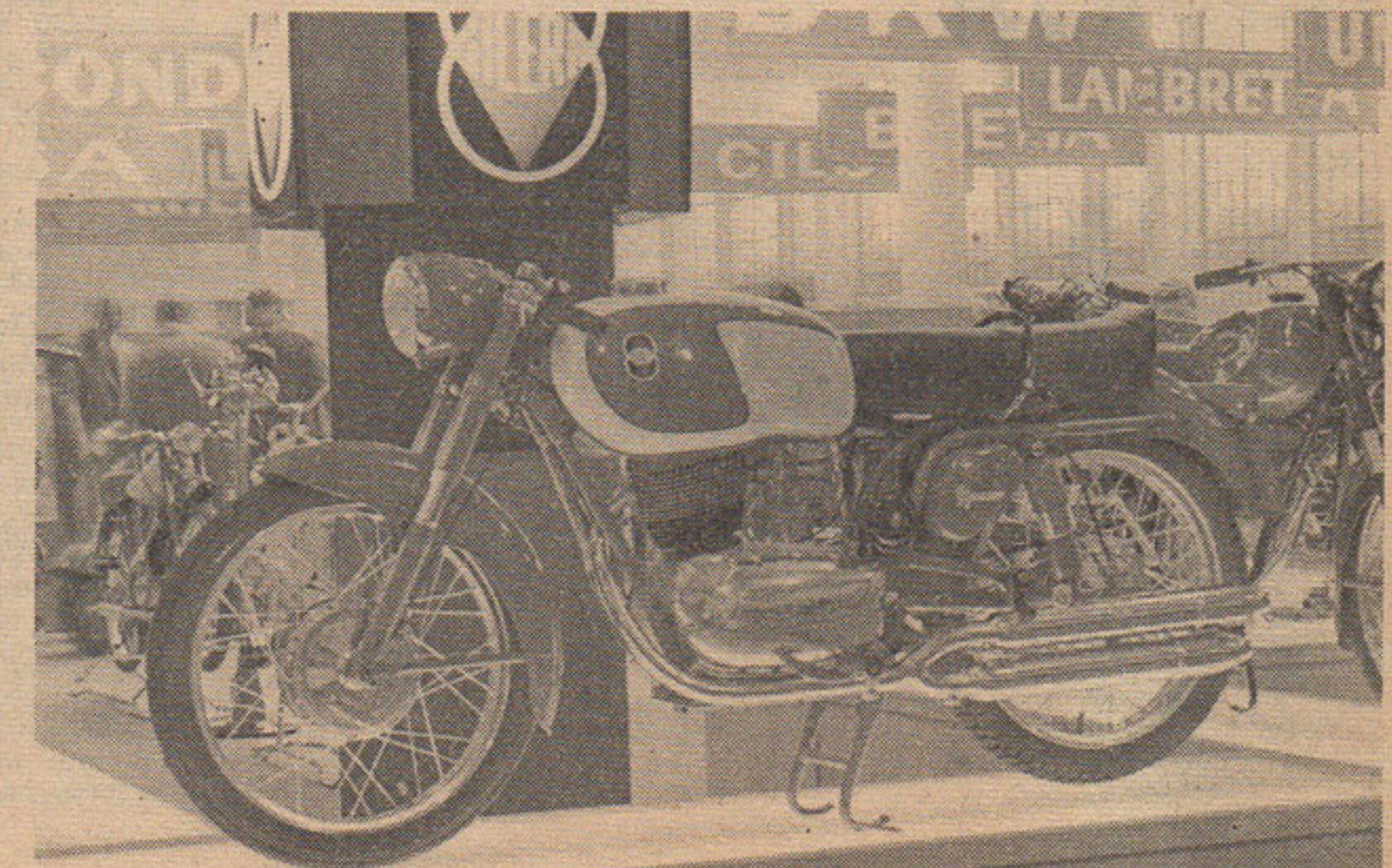
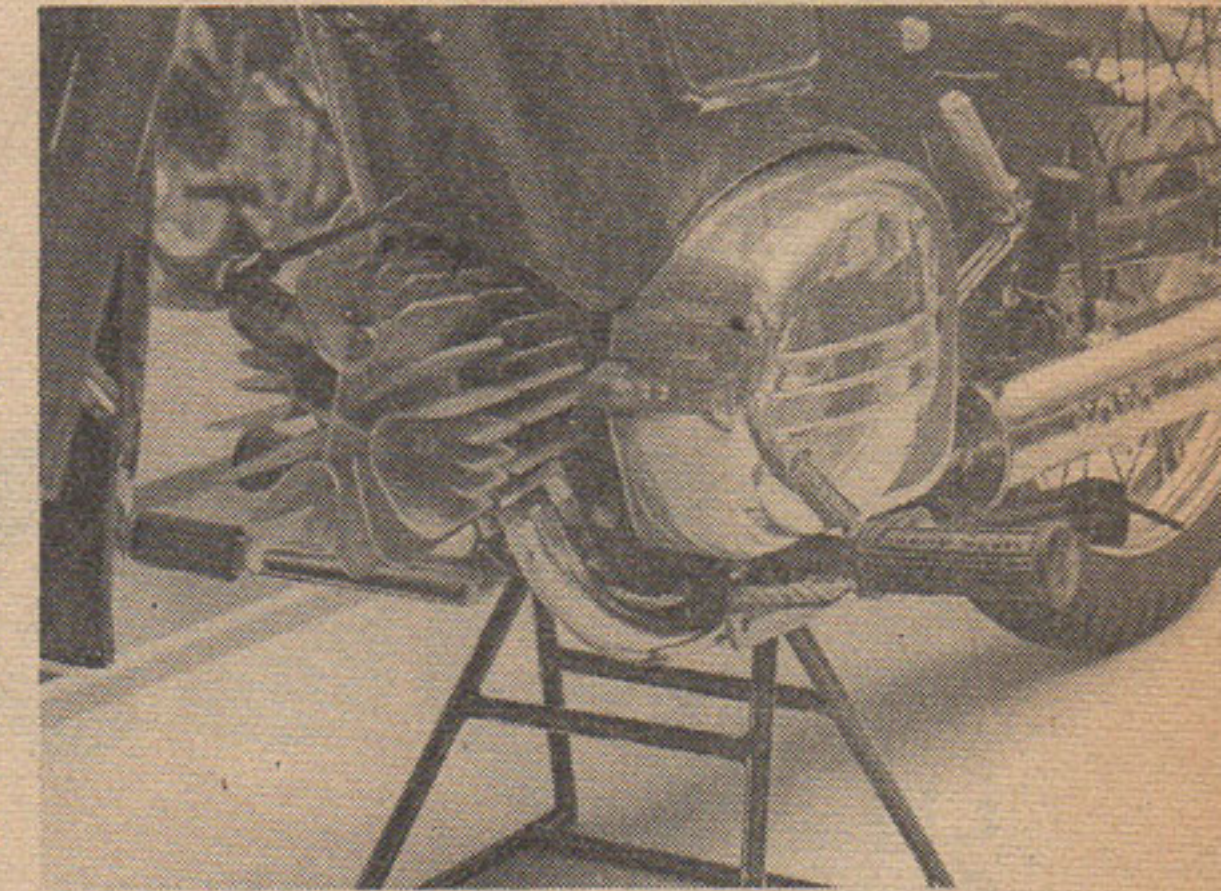


UNE PUCH... "HELVETISÉE"

Pour le marché suisse, la 125 Puch Sport S.V.S. reçoit un haut réservoir à évidements, d'une capacité accrue, et un guidon plus étroit. La petite machine prend alors un aspect plus massif.

CHEZ LES ITALIENS

Sur le stand Guzzi, nous pouvions voir la version « 2^e série » du 100 cc Zigolo, qui gagne 10 % en puissance grâce à une nouvelle culasse très étoffée (à droite). Nouveaux moyeux-freins et dessin du réservoir. Ci-dessous, la 175 « Rossa Extra » Gilera, version « sport » à culasse hémisphérique, et transmission primaire par chaîne duplex, au lieu des culasses plate et transmission par engrenages des autres petits cubes de la marque. 118 km/h, 9,5 CV, carburateur de 22 mm de passage. Très caractéristique est le silencieux dédoublé.



175 cc

CE QU'ILS EN PENSENT - CE QU'ILS EN PENSENT

LES POSSESSEURS DE B.S.A. A LA TRIBUNE

VOICI mes impressions sur la BSA 500 cc twin A7 achetée neuve en février 1956, et totalisant maintenant 17.000 km. L'allure générale, tout d'abord, me semble séduisante malgré le semi bloc-moteur tourmenté (et partant difficile à nettoyer); la peinture noire et les chromes (qui semblent de bonne qualité) se marient bien. La selle double, confortable, a une ligne assez élégante. L'ensemble, un peu trapu, respire la puissance et l'honnêteté, et bien des yeux s'y arrêtent.

Mais pour le prix élevé de cette machine (une petite voiture), on pourrait, je crois, s'attendre à un peu plus de soins : bien des fils électriques se promènent sans protection; le commutateur Lucas, qui est exposé à l'air libre, souffre beaucoup de la poussière et par sa position sur le capotage de phare, est fort incommode, les caoutchoucs de kick, de sélecteur et de poignée tournante se détériorent assez vite; la boîte à outils, qui prend l'eau, a une faible contenance (d'autant plus que le régulateur y prend place) et un système de fermeture ridicule que j'ai remplacé par une serrure de coffre Vespa.

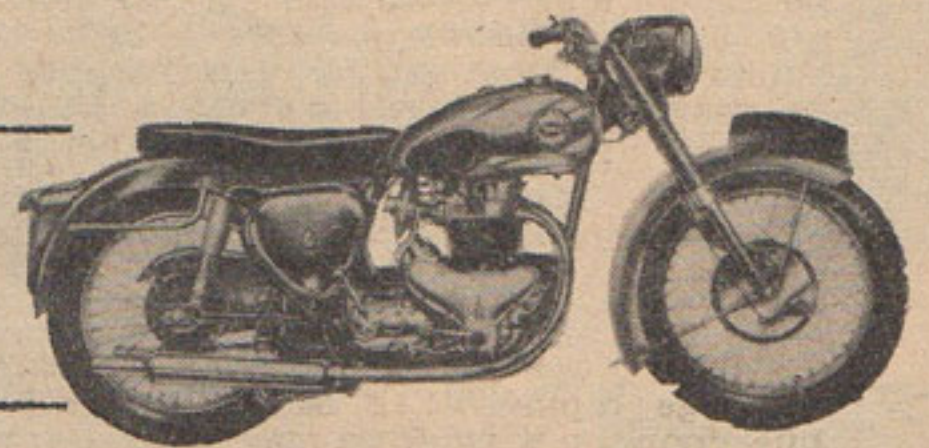
Je trouve surtout inadmissible qu'on soit obligé de rajouter les « accessoires » indispensables que sont la béquille latérale (vu les 200 kg de la moto); un avertisseur de route, car l'avertisseur de série est inaudible au-dessus de 40 km/h; un pare-choc latéral (qui m'a évité une fracture de la jambe); un porte-bagages....; etc, qui mettent cette moto à près de 400.000 francs.

La position en selle est basse mais on s'y habitue rapidement, ce qui permet de faire de nombreux kilomètres sans fatigue notable; cependant la fourche AV n'est pas à la hauteur de la suspension oscillante AR qui convenablement réglée assure un confort et une tenue de route très satisfaisant.

En duo, la selle double est un peu juste en longueur. La batterie, placée sous la selle, ne laisse pas fuir l'électrolyte.

Le carter de chaîne secondaire protège bien le conducteur et la roue AR des projections d'huile mais j'aurais préféré qu'il soit étanche, car il ne protège pas la chaîne ni le pignon de roue de la poussière.

500 A. 7



L'étanchéité générale est médiocre, et il est impossible d'empêcher l'huile de suinter par les couvre-culbuteurs, les axes de sortie de boîte, du kick, du sélecteur, du câble de compteur, le carter de chaîne primaire, et le boulon de visite de la soupape à bille.

L'éclairage est bon, sans plus (je n'ai d'ailleurs jamais compris pourquoi une moto qui peut rouler à 140 (et plus) est dotée d'un éclairage moins puissant qu'une 2 CV qui ne dépasse pas le 70 !) et le phare doit être relevé à fond sous le capotage, pour porter assez haut. Un bon point pour le génial feu rouge et le stop, qu'on ne peut pas ne pas voir et qui s'apparentent, au point de vue intensité, à la voiture américaine.

Le compteur « Smith Chronometric » est agréable à lire, et ne tremble pas, mais le totalisateur journalier serait beaucoup plus utile (en l'absence d'une jauge de réservoir) s'il n'était pas aussi capricieux, j'aimerais aussi, pour compléter le tableau de bord, un manomètre, ou un indicateur quelconque de pression d'huile, ainsi qu'un éclairage pour l'ampèremètre (que j'ai installé par la suite).

L'anti-voi, de série, est fort mal placé : rien ne le protège de la pluie et en position fermée la roue avant est braquée de telle façon que ladite pluie s'engouffre dans le tambour de frein : résultat, frein AV inutilisable après tout stationnement sous la pluie, et tendance marquée à la rouille des cames et ressorts, d'où grippage. De plus, cet anti-voi est de faible constitution, car il a cassé sur ma machine, bloquant la moto en position fermée. Impossibilité d'utiliser ma moto (nous nous sommes mis à quatre pour la garer) jusqu'à ce que je connaisse le truc qui permet de le démonter, ce qui ne lui donne plus, alors, qu'une valeur toute symbolique.

Les silencieux remplissent assez bien leur office à bas régime, mais la moto devient plus bruyante dès qu'on tire un peu; ce bruit n'est pas particulièrement désagréable, car assez grave, mais on est sans doute loin des 77 phones des machines allemandes.

Après quelques hésitations, pour ou contre le rodage accéléré, j'ai décidé, par crainte d'un serrage, de subir les 3.000 km mortels du rodage classique.

A 20 km, mes ressorts de fourche AV, sont complètement affaissés, je talonne à tout bout de champ; mon vendeur me les change gratuitement pour des ressorts plus durs qui se révéleront être des ressorts « side-car », que j'endure 1.500 km; mais la suspension est si sèche que j'ai peur que mes bras passent au travers de mes épaules, et mon vendeur

me remet les ressorts d'origine : à nouveau, je talonne à la moindre bosse. Enfin après moult réclamations et des déplacements à la Movea et au garage de Neuilly, j'arrive à me faire poser (main-d'œuvre à mes frais) les ressorts de fourche n° 89.5036 dont je signale le type ici, car j'ai appris que de nombreux propriétaires de twin 56 se plaignaient du même défaut. On arrive ainsi, et avec de l'huile plus fluide (SAE 20) et en moins grande quantité (environ 50 cc de moins), à avoir une suspension AV acceptable, bien que ne valant pas la suspension AR.

Dès les tous premiers kilomètres, je remarque également que mon sélecteur claque : il n'y a, paraît-il, rien à y faire et ce défaut, à vrai dire, s'amenuisera avec les kilomètres; aujourd'hui, à 17.000, seuls les passages 2^e-3, et surtout 3^e-2^e, manquent encore de discrétion.

Quant à l'embrayage, il ne patine pas à chaud et n'entraîne pas à froid, mais son levier est un peu dur. J'ai d'ailleurs encore tous les câbles d'origine qui, moyennant quelques gouttes d'huile, me semblent devoir avoir une vie longue et bien remplie.

Enfin, et toujours dès le début, mon tambour de frein AV me semble ovalisé. Le grand garage de Neuilly, où m'a envoyé mon concessionnaire, me rétorque, après un essai sur route (qui me coûte environ 800 frs), que tout est normal et que par conséquent la garantie ne saurait jouer. Il n'en reste pas moins, qu'ovalisé ou non, mon frein AV ne freine toujours « pas rond ».

Voici pour les défauts et qualités d'origine.

A 5.000 km, je pars en vacances (l'été dernier) en Laponie avec un camarade qui a acheté une Golden Flash peu après moi : 10.000 km, avec de nombreux bagages, parfois à 2, et surtout avec quelques 4.000 km de « routes » abominables, en terre battue, agrémentées, suivant les endroits, de graviers, d'ornières, d'énormes cailloux, de boue, de tôle ondulée, ou parfois du tout ensemble. Nous arrivons heureusement au Cap Nord pour le dernier soleil de minuit.

Durant tout ce voyage, nous n'avons qu'à nous féliciter de nos motos : pas une seule panne, sinon chacun une crevalson.

A ce propos, je veux m'élever contre le système de « démontage rapide »!!! de la roue AR. Après l'entraînement que donnent 6 ou 7 crevalsons, il me faut encore, au mieux, 1 h 30 pour réparer. Quand je pense aux BMW ou aux scooters ! Et encore, je compte 1 h 30 à condition d'avoir une pompe sérieuse. Si l'on n'a que la pompe d'origine, qui est sûrement l'expression la plus spirituelle de ce qu'on appelle

l'humour anglais, mieux vaut se rendre au plus proche garage (à recommander de nuit et en rase campagne).

Sur route, la consommation est d'environ 4,5 l à 90-100, c'est-à-dire, sans forcer. En mettant un peu la gomme, mais sans imprudence, j'ai fait Paris-Toul à 100 de moyenne, mais en usant plus de 6 l, aux 100, ceci sans échauffement anormal, même pendant l'été. Le réservoir n'autorise qu'une autonomie d'environ 300 km, ce qui me semble insuffisant : je préférerais celui de la 650 qui fait 19 l. Il a heureusement une réserve (faible) et les divers bouchon et robinets sont tout à fait étanches.

Sur sol sec, la tenue de route est extraordinaire : l'A7 tient toute seule en ligne droite et penche en virage, jusqu'à ce que, malheureusement, le frottement de la béquille la rappelle à l'ordre.

Le freinage AR est moyen (manque d'adhérence de la roue) et l'AV est bon; il me semble qu'il serait excellent avec un tambour de frein rond.

Mais sur sol mouillé et surtout gras, la BSA est plus susceptible et il convient de la traiter avec ménagements.

Un des plus graves défauts de mon A7, est, à mes yeux, qu'elle vibre à certains régimes correspondant à des vitesses courantes, vibrations désagréables pour le pilote, et sans doute préjudiciables à la mécanique. Il semble que la 650 y soit moins sujette.

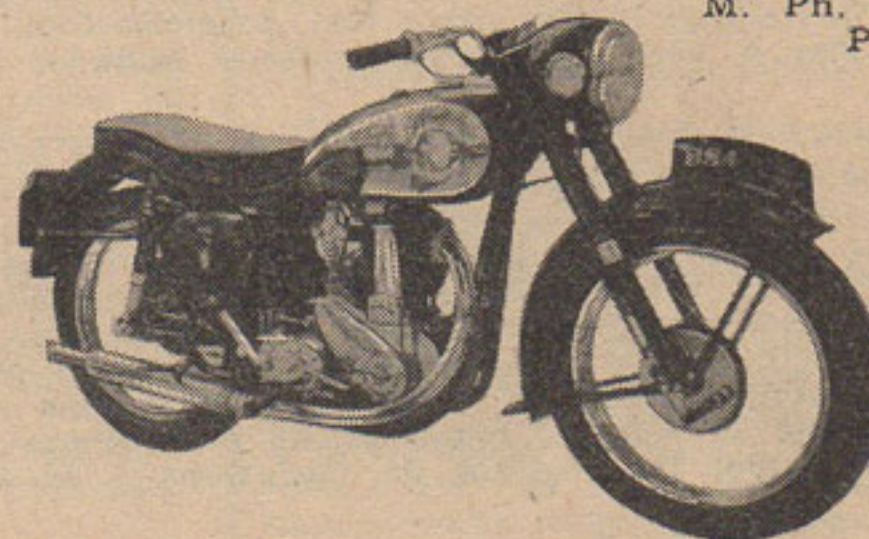
Malheureusement, au retour de vacances (15.000 km au compteur) il me faut changer le pneu AR (normal vu les routes lapones), mais aussi la chaîne secondaire, le pignon de roue dont les dents ont fondu, les 2 soupapes d'échappement, les segments. J'en profite pour faire polir la culasse et monter un carburateur Dell'Orto; résultat : accélérations un peu améliorées et économie d'essence d'environ 10 %.

En fin de compte, et malgré les critiques que j'ai formulées, je suis satisfait de mon A7. Elle me procure de grandes joies par ses accélérations, sa tenue de route et surtout elle ne m'a jamais laissé en panne et démarre toujours au quart de tour. Dans Paris, elle permet, par ses accélérations et sa maniabilité, de se jouer des encombrements. Sur route, elle autorise de très honorables moyennes et, grâce à sa puissance, ne craint aucune côte et permet de doubler la grosse majorité des voitures.

J'aimerais seulement que le constructeur s'attache à éliminer les vibrations, à étudier une suspension AV en rapport avec la suspension AR (fourche Earles !) et à mieux soigner les détails.

Puisse un jour un constructeur français se donner la peine de construire de vraies motos comme celle-ci.

M. Ph. MOSSE,
Paris.



500 B. 33

DANS les lignes qui suivent, je ne voudrais pas juger ma moto, mais LA moto anglaise. Je m'excuse d'abord de parler d'une marque qui n'a sans doute pas besoin de mes louanges car elle a fait ses preuves depuis longtemps : BSA.

Je ne veux parler ni vitesse, ni consommation, etc... autant de sujets où chacun a son mot à dire et qui entraînent tellement de polémiques qu'il vaut mieux laisser à chacun l'idée qu'il s'est faite de sa machine.

La mienne était une 500 B 33.

Sa plus grande qualité, le point où nous pouvons tirer notre chapeau, est, sans nul doute, sa robustesse. Je sais que là je ne trouve rien de nouveau puisque la majorité des motocrossmen s'en est rendu compte bien avant moi (n'a-t-on pas vu la vedette de la saison 57 sur une Spéciale AJS à boîte BSA). Je suis sans doute mal placé pour faire mieux que nos grands champions, mais je crois, pour ma part, avoir secoué pas mal ma mécanique. Près de 30.000 km. En France : de l'Est à l'Ouest et du Nord au Sud. La Suisse. Le tour complet de l'Italie et, comme test mécanique, tous les terrains de cross des environs (ceux-ci avec pneus cross). Bref, jamais une défaillance, si petite fut-elle, et Dieu sait si j'ai martyrisé souvent ma boîte de vitesses. Entre autres, après une étape de plus de 600 km, sans doute fatigué par la route, je m'obstinais à croire que les vitesses passaient mal. Que de coups de pied rageurs sur le pauvre sélecteur.

J'ai usé, c'est le mot exact, deux motos françaises avant cette BSA (j'aime mieux en taire les noms).

L'une d'elle n'a rien trouvé de plus drôle que d'exploser

sur la route. Embellage rompu. C'est un spectacle assez désolant que de voir ce moteur dans lequel on avait mis sa confiance, éventré et pleurant l'huile de partout. Spectacle désolant et vexant. Un monsieur, ayant ramassé un petit bout de bloc à une vingtaine de mètres, me demanda, avec un sourire en biais « si ça pouvait m'être utile ? »

Enfin soyons gentils pour nos constructeurs qui font vraiment beaucoup de progrès depuis ces derniers temps. Mais quand donc aurons-nous, chez nous, cette solidité que nous offre l'Outre-Manche.

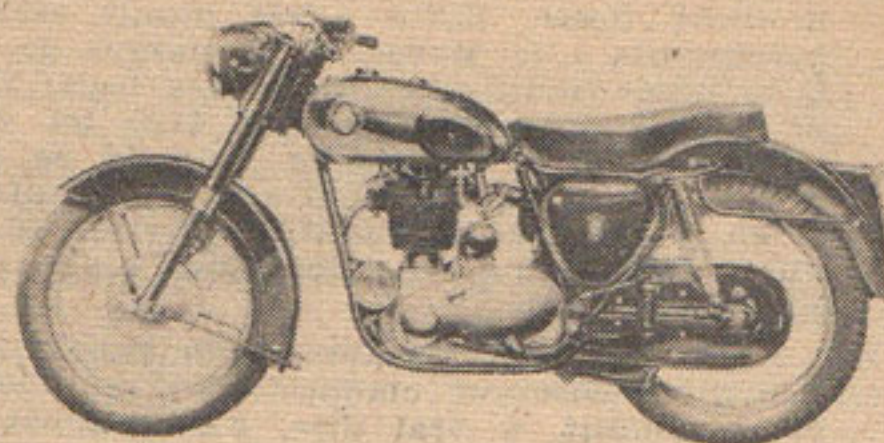
Depuis un an, et pour raison de santé, j'ai du revendre cette moto BSA et je me fais rouler maintenant en voiture. Mais le cœur n'y est pas. Certes, je reconnais le confort, l'abri, mais rien ne vaut, à mes yeux, la griserie de dompter une monture fougueuse, vivre avec son moteur, scruter au cours des kilomètres, les moindres bruits, les moindres défaillances. Et tous ces petits riens sont, pour un motard, toute une vie.

Motard né, je crois l'être. J'ai passé toute ma jeunesse sur le tand-sad de mon père. Ma première bûche ? Je n'avais pas un an et elle était le début d'une série, toutes sans gravités, mais lequel d'entre nous n'a pas eu droit au bitume et abandonné pour cela la moto ?

Valincu par l'adversité (paralysie des jambes), je ne désespère pas d'être guéri un jour et d'enfourcher une 650 cc Road Rocket (mon rêve) et de rouler à nouveau de conserve avec tous ces puissants deux roues que je vois disparaître devant mon pare-brise avec une petite pointe au cœur.

M. CATHELINEAU,
Orléans.

350 B. 31



VOICI mes impressions sur ma BSA 350 cc type B 31. Achetée neuve en juin 1956, je totalise à ce jour 22.100 km. Je vais vous parler de ses défauts mais avant je m'empresse de vous signaler que c'est ma première moto. J'ai rodé suivant conseil du mécanicien, c'est-à-dire 50-60 km/h jusqu'à 500 km, 60-70 km/h jusqu'à 3.000 km, puis 70-80 km/h jusqu'à 4.000 km avec pointe de 90-95 km/h.

Ici commence le vrai pépin. Je n'arrivais plus à mettre ma moto en marche. Je « kickais » parfois 20 à 25 fois. Je retourne au garage, on démonte la culasse, on s'aperçoit : 1° avance déréglée, à pleine avance j'étais en réalité avance coupée en temps normal. Mon avance est manuelle d'où chauffage exagéré du moteur, il en a résulté que j'avais serré car le cylindre était légèrement rayé; 2° La soupape d'échappement était « piquée ». On me rôte les soupapes, remplace les segments d'où coût : 600 frs belges.

Je continue à rôder toujours suivant conseil à 70-80 km/h jusqu'à 7.000 km. Je m'aperçois que ma consommation d'huile est assez élevée car au bout de 1.500 km, à la vidange, je consomme 1 litre d'huile; vers 8.000 km, ma moto ne tirait plus, j'atteignais le 100 km/h à peine.

Retour au garage, on enlève de nouveau la culasse, même histoire : avance déréglée, moteur rayé d'où réalésage, rodage de soupapes, nouveau piston, nouveaux segments; je parvenais à consommer 1 litre d'huile sur 700 km. Ayant fait ma vidange à 7.300 km, il ne me restait plus que 2 litres à 8.000 km... Les segments que l'on m'avait remplacés à 4.000 km les extrémités étaient polies donc j'en ai conclu qu'ils avaient été ajustés trop juste. Coût de la réparation 2.700 frs belges.

Cette fois j'en ai eu assez du garage. Ayant lu quelques-unes de vos revues, je rôdais, cette fois, accéléré. Cela m'a très bien réussi car à 12.000 km mon moteur donnait toute sa puissance.

Depuis les 8.000 km, je n'ai plus eu de graves pépins.

Autres défauts : manque de rigidité de la fourche. Quand je vire sur une route assez ondulée, je me fais déporter à un tel point que je n'ose plus prendre mes virages au-delà de 60 km/h. Pot d'échappement freinant considérablement les gaz, j'ai vidé mon pot d'où gain de vitesse de 10 km/h sur les intermédiaires et 5 km/h en prise (lecture au compteur). Suintement d'huile de toute part. Vibrations à certain régime. Je viens de féler le capotage de mon phare que j'ai fait resouder. Voici les régimes de vibrations : 20 km/h en

1° 40 en 2°, 60 en 3° et 75 en prise ainsi qu'à haut régime sur toutes les vitesses. Tenue de route déficiente sur sol humide mais les pneus Dunlop d'origine y sont pour quelque chose. La selle double se laisse aller de toute part. Mauvaise protection des jambes par temps de pluie malgré les garde-boue enveloppants. Léger trou entre la deuxième et troisième.

Voici les qualités : consommation fort raisonnable. J'ai parcouru, cette année, 800 km avec 30 litres de carburant pendant mes vacances, cela fait environ 3.750 l aux 100 km à une vitesse de 65-70 km/h compteur. Frein progressif et efficace (moyeu-frein de 178 x 38 mm). Suspension douce et confortable. Phare puissant (30-35 watts); j'ai remplacé une ampoule phare/code à 21.136 km. Bonne contenance du réservoir (18 litres) avec 2 litres de réserve. Commande douce et à bonne portée. Sélecteur au « poil ». Garde-chaîne secondaire enclos. J'ai vérifié la tension de ma chaîne seulement 2 fois pendant le rodage. Poignée appropriée pour mise sur béquille centrale fort pratique. Moteur souple. Peinture et chrome excellent (aucune piqure).

Parlons performances : en palier, par vent nul, avec une passagère position touriste, j'arrive à 120 km/h compteur (c'est un Smith); position couchée : 125 km/h. Je ne trouve mes chevaux qu'aux régimes; ma moto est assez lente au démarrage mais quand j'ai parcouru 4 à 5 mètres, quand l'embrayage est engagé, je fais réellement un bond et hop me voilà parti pour de bon.

Je roule sec, entre 90 et 110 km/h à deux, à tel point que mes compagnons de travail m'ont donné le triste nom de « tueur ».

J'ai effectué la ronde de la F.M.B., quelques 700 km, la majorité de nuit. J'ai continuellement roulé entre 90 et 110 km/h et j'en suis revenu enchanté car je peux compter sur ma moto sur longs parcours avec moyenne élevée. J'en suis à mes pneus d'origine sans aucune crevaison jusqu'à présent, mais il est temps que je remplace le pneu arrière.

Autre dépense : un disque intercalaire d'embrayage (l'original s'étant coincé, je ne parvenais plus à me mettre au point mort); un rayon; un câble d'embrayage et quelques joints; mis à part les déboires des 8.000 premiers km où elle m'est revenue chère. Maintenant j'en suis content et elle s'avère économique à l'usage. Je vidange tous les 3.000 km suivant le carnet d'entretien.

M. P. FABERSKI,
Liège (Belgique).

APRES avoir répondu au référendum, je viens ajouter mon grain de sel au sujet de cette machine.

Beaucoup d'utilisateurs se plaignent de la trop grande souplesse de la suspension AV. Je m'en suis plaint longtemps et, de guerre lasse, n'y pouvant pas remédier — huile plus épaisse, ou niveaux différents — j'ai été trouver la maison Movea, où reçu par un agent technique fort aimable, on me conseilla de monter des ressorts référenciés 89.5036, ceux en réalité de la B 31 de 1950-51 (jantes et réservoir verts).

L'usine a sans doute voulu faire une machine plus souple, plus confortable que le modèle coulissant. Elle y est arrivée. Trop bien. Depuis, avec 10 à 12 cm d'huile moteur SAE 30 dans chaque bras, tout va très bien, inutile d'en mettre davantage, l'amortisseur étant largement noyé. La partie chromée des bras fixes est passée de 1 cm à 4 cm visibles assis normalement.

La tenue de route sur sol mouillé a été grandement améliorée par le montage de ribbed à l'avant et de dessins profonds à l'arrière, mais ce dernier étant usé à 75 %, les histoires de savonnets repaissent. A remplacer prochainement.

J'ai passé mes garnitures à l'« Edrastop », freinage très amélioré, usure presque nulle. Incroyable mais vrai.

Ne pas craindre de monter les régimes, surtout sur la 2°, car il s'agit d'accrocher la 3° et il y a effectivement un trou, en la prenant à 70, tout va bien. En montagne, la 2°

est une vitesse universelle, de 30 à 80, elle passe partout, c'est très appréciable. L'élément filtrant du filtre à air a été retiré. J'y perds en silence, mais y gagne en brio.

Gicleur 210. Aiguille 2° cran. Je n'ai pas fait d'essais bien précis avec le « Ramalcool ». Je verrais ça de plus près au printemps si M. « Ramaoctane » le permet (ou un autre, car d'ici là !...). Sur route : 4 petits litres en ville : 4 bons litres 5 avec super Shell. Maximum à deux : 125 compteur. Le fouillis de fils d'éclairage est regrettable sur une machine de renom. Le commutateur également.

J'aurais plaisir à avoir l'avis de quelques autres utilisateurs de B 31, notamment pour savoir s'il est possible de « trainer » un side et de quelle manière ?

On parle, ces temps-ci sur *Moto-Revue*, des P 56 Peugeot, c'était ma monture précédente. Je l'ai gardée 52.000 km. Voici les réglages adoptés (il est vrai que deux machines de série ne se ressemblent pas forcément) :

— Gicleur : 80. Essence Shell ordinaire + 5 % huile de même marque.

— Bougie KLG, modèle PCL, le seul modèle m'ayant permis de « tirer comme un bon sauvage » sans perle !

— Avance : été, 3,5; hiver, 4,5. Cela paraît idiot, mais j'avais l'impression que le rendement ainsi, était meilleur. Consommation moyenne : 3 forts litres 500.

M. R. DUBOIS,
Paris.

NOUVELLES TOURISTIQUES

PIECES D'ASSURANCE ET DE CIRCULATION

— Le certificat d'assurance, dit « Carte Verte », n'est pas un document douanier, mais la preuve que la validité de la police d'assurance responsabilité civile souscrite en France s'étend aux pays étrangers où cette assurance est obligatoire. Ces pays sont les suivants : Allemagne (République Fédérale, y compris la Sarre), Belgique, Danemark, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Luxembourg, Norvège, Suède, Suisse, Maroc.

— Permis et certificats internationaux : Ces pièces n'étant pas des documents douaniers, mais des titres de circulation, ce n'est pas pour le passage des frontières qu'il faut en être muni, mais pour circuler à l'intérieur de certains pays étrangers (ils correspondent, à l'étranger, à la carte grise et au permis de conduire en France).

GUIDE CAMPING 1958

Le Touring Club de France présente, cette année, un répertoire des camps aménagés portant une sélection de plus de 500 terrains.

Dans la première partie de ce guide, sont classés, par ordre alphabétique, les camps de séjour ou d'étape organisés et accessibles à tous les véhicules.

Pour chacun de ces camps, les renseignements suivants sont donnés :

— Nom du camp, adresse, téléphone, situation et accès, superficie, date d'ouverture, installations sanitaires, tarifs.

La seconde partie du guide comprend un atlas routier composé de cartes régionales de la France, qui permettent de situer rapidement les camps, tout en facilitant la randonnée et le camping itinérant. De plus, sur chaque plan, les terrains sont indiqués par un signe distinctif selon leur degré d'aménagement.

CONTRE LES ACCIDENTS

DUNKERQUE, ZONE D'EXPERIENCE DE PREVENTION ROUTIERE

Au printemps dernier, La Prévention Routière avait organisé sous le nom d'« Opération Annecy » une expérience de concentration des différents moyens de lutte contre les accidents de la route.

Pour consoler Guy Poitrinal, malchanceux candidat de l'émission radiophonique « Quitte ou double », notre confrère parisien « France-Dimanche » a offert au jeune soudeur épris de chimie un vélomoteur, qui lui fut remis au cours d'une sympathique réception organisée chez Terrot.

Les résultats extrêmement probants retirés de l'opération Annecy, mettant en particulier en valeur le rôle de l'inattention, ont permis d'orienter les campagnes de prévention routière réalisées depuis.

Depuis le 22 mars, une expérience identique est en cours à Dunkerque. Comme à Annecy mais sur une zone à circulation ayant un caractère essentiellement urbain, un grand nombre de moyens de prévention routière sont concentrés :

— renforcement des effectifs de police, utilisation des matériels les plus modernes de propagande et de relevage des blessés, efforts d'éducation et de propagande auprès des 120.000 usagers de la zone (affiches, tracts, films, exposition, véhicules de démonstration, conférences dans les usines, leçons dans les écoles, etc...).

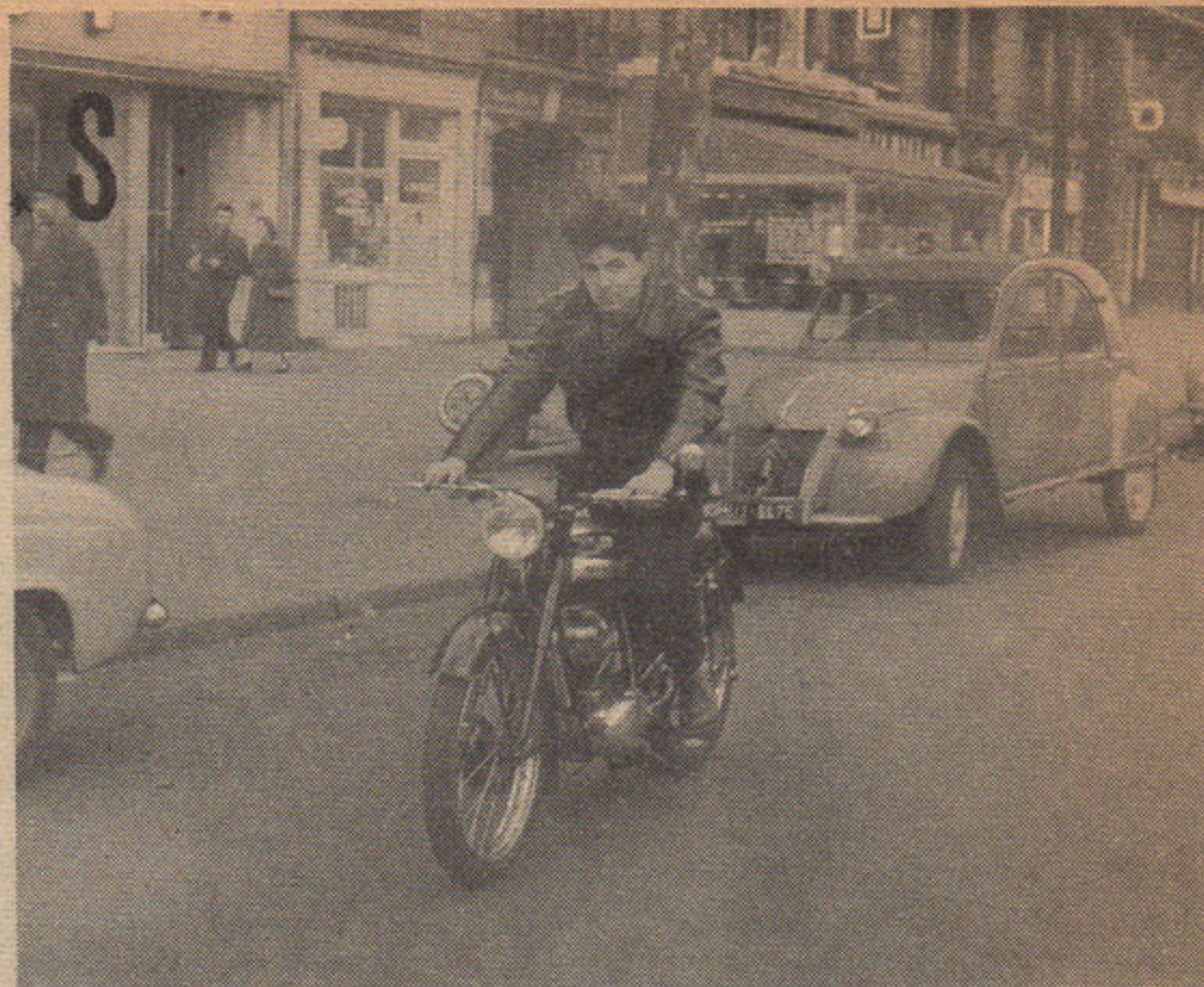
qui doivent permettre :

— l'abaissement exceptionnel, pendant le mois d'expérience de la courbe des accidents (à Annecy cet abaissement avait été de 25 % — Pendant le mois de référence 1957, c'est-à-dire du 22 mars au 22 avril 1957 on a enregistré sur la zone d'« Opération sécurité Dunkerque » 50 accidents corporels) ;

— l'amélioration durable de la situation dans cette zone par la modification du comportement des usagers ;

— l'étude des causes d'accidents, qui seront mises en valeur par une Commission d'enquête spécialisée ;

— l'expérimentation d'un nouveau matériel moderne de secours aux blessés : les Centres de Réanimation.



PRODUCTION DES RAFFINERIES S.F. BP - JANVIER 1958

| | Lavera (t.) | Dunkerque (t.) |
|-----------------------|----------------|-------------------|
| BRUT TRAITE | 227.494 | 190.848 |
| Produits obtenus : | | |
| Propane | 670 | 1.913 |
| Butane | 2.574 | 3.886 |
| Essences spéciales .. | 803 | 162 |
| Essence Aviation .. | 5.495 | — |
| Carburant auto .. | 23.649 | 25.381 |
| White spirit | 29 | — |
| Pétrole | 2.184 | 75 |
| Carburacteur | 2.886 | 5.852 |
| Gas-oil | 20.556 | 11.824 |
| Fuels fluides | 43.109 | 51.384 |
| Fuels lourds | 97.264 | 65.807 |
| Lubrifiants | — | 7.601 |
| Paraffine et cires .. | — | 564 |
| Brais et cut backs .. | — | 3.124 |

AU FEU !

INCENDIE CHEZ MOD'PLASTIA

Comme on a pu le lire dans la Presse, un violent incendie a éclaté dans les ateliers de « Mod'Plastia » et a détruit une partie de ceux-ci.

On nous prie d'annoncer que de ce fait, les commandes pourront subir un léger retard mais que des mesures ont été prises immédiatement pour monter une nouvelle installation complète et que « Mod'Plastia » assure à sa clientèle que tout a été mis en œuvre pour réduire au maximum le retard qui pourrait survenir.

LA PROFESSION DES MANDATAIRES DES VICTIMES D'ACCIDENT S'ORGANISE

La fréquence et la gravité des accidents de la route, les multiples difficultés que rencontrent les victimes ou leurs ayants-droit, ont donné naissance à une nouvelle profession, celle de *mandataires des victimes d'accidents*.

Ces mandataires ont un double rôle *technique* et *social*.

Ils documentent les victimes sur leurs droits exacts, recueillent dans le minimum de temps toutes les justifications utiles, dans les formes voulues, font pratiquer à leurs frais toutes les fois où cela s'avère nécessaire, les examens médicaux permettant de préciser exactement les conséquences actuelles et futures de l'accident, etc...

Les mandataires font toujours l'avance de tous les frais de dossier et de procédure dont il gardent la charge intégrale en cas d'insuccès. Dans le cas contraire, le montant des honoraires n'est déterminé conformément à la loi, qu'une fois l'indemnité allouée à la victime.

En cas de procédure, le mandataire apporte à l'avocat, dont la victime conserve le libre choix, une étude objective et détaillée assortie de toutes les justifications utiles.

Mais l'exercice de cette profession est actuellement libre et il était fatal que des éléments douteux se chargent parfois des intérêts de victimes d'accidents.

C'est pour définir des règles professionnelles précises et donner ainsi aux victimes toutes les garanties qu'elles sont en droit d'exiger que la Compagnie Nationale des Mandataires des Victimes d'Accidents a été créée.

Elle a pour but d'organiser la profession et exige de ses membres, outre la justification d'une probité rigoureuse, une compétence professionnelle confirmée.

Une commission de discipline, composée de trois magistrats honoraires, vient d'être créée. Elle statue sur tous les cas qui lui sont soumis, soit par le Comité Directeur de la Compagnie, soit directement par les clients des membres de cette Compagnie.

Enfin, les membres ont l'obligation de soumettre à la signature de la victime un contrat dont le texte est agréé par la Compagnie. Un double de ce contrat est obligatoirement adressé à la victime dans les quinze jours de la signature ; ce contrat précise que le mandat est révocable au gré de la victime, que le montant des honoraires éventuels sera fixé seulement lorsque la victime recevra l'indemnité, que le Comité-Directeur et la Commission de Discipline examineront sans frais pour le mandant, toute contestation éventuelle qui pourrait survenir, etc...

derrière l'excellent britannique



Voici au tremplin Jacques Langel, le meilleur inter suisse à Olten. Il terminera second au classement général, confirmant la bonne impression qu'il nous fit dernièrement à Montargis.

(DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL)

QUE LE MOTO-CROSS aille en s'internationalisant chaque année davantage, c'est une évidence qui n'échappe à personne, et c'est encore la conséquence logique de la faveur dont la spécialité jouit de plus en plus, dans tous les pays d'Europe.

Cette internationalisation a entre-autres pour effet de nous amener à voir en action sur nos terrains, à côté des « habitués » belges et britanniques, des pilotes en provenance de nations jusqu'ici cantonnées dans la seule compétition nationale. Et le comportement de ces pilotes nouveaux, peu connus de notre public, est largement révélateur du niveau atteint chez eux par le moto-cross.

★

Il est clair aujourd'hui qu'à côté des 3 « grands », Angleterre, Belgique, France, (et à un moindre degré, la Hollande), dont on peut dire qu'ils sont parvenus en la matière à l'épanouissement, d'autres pays ont su évoluer d'une appréciable manière sur le plan intérieur, au point de sembler proches de pouvoir bientôt figurer honorablement dans le concert international.

Prenons pour exemple la Suisse : jusqu'à ces dernières années, si l'on excepte le champion catégorie inter Albert Courajod, (souvent engagé chez nous et qui a fait depuis longtemps la preuve de sa qualification) aucun crossman helvète n'avait donné l'impression de pouvoir s'aligner dans les grandes épreuves en y obtenant un rang honorable. Et puis, la saison passée, le Vaudois Rapin affirmait à Montrejeau des qualités prometteuses, et puis encore, cette année même, à Montargis, Jacques Langel, autre pilote suisse à peu près inconnu hors de ses frontières, montrait parmi des hommes comme Baeten, Scaillet, Jansen, Archer, etc. une classe qui lui valait une excellente 8^{me} place devant tous nos présents à l'exception des deux frères Klym.

★

Ces réflexions devaient fatalement nous inciter à vérifier sur place le niveau actuel du moto-cross suisse, aussi bien du point de vue richesse du recrutement local que du côté de la qualité des organisations, lesquelles sont évidemment l'élément essentiel de la formation des coureurs. Et quelle meilleure occasion pouvions-nous trouver pour ce faire que de nous rendre à Olten, en Suisse Alémanique, où justement la réunion du 23 mars nous proposait une course de débutants en 250 cc. une épreuve « nationale » en 500 cc. et enfin deux manches opposant l'ensemble des inters suisses à deux Britanniques, Derek Rickman et Ivor England, et deux français, le champion inter 1957 Gilbert Brassine et l'ex-champion Michel Jacquemin.

Tous éléments réunis par conséquent pour nous permettre d'asseoir notre jugement !

★

Olten, siège du Moto-Club Drei Tannen, organisateur de l'épreuve que nous allions suivre, est situé quelques 40 km après Bâle, sur la route de Lucerne, dans un plaisant décor de montagnes aux pentes évidemment neigeuses.

Tout ceci pour vous dire qu'un froid rigoureux régnait sur le terrain où nous parvenions sans aucune difficulté, le fléchage s'interprétant clairement au long de notre progression sur une route assez étroite mais fort bien entretenue.

L'impression est d'emblée sympathique car, bien que l'heure soit matinale, un public que l'on peut évaluer à au moins deux mille personnes a déjà pris place autour du circuit afin de ne rien perdre des entraînements officiels !

Quelques mètres encore sur le chemin de terre qui conduit au parc des coureurs... dont la barrière d'accès ne s'ouvre point pour notre voiture ! Un commissaire en effet s'approche, nous invitant à visiter préalablement le « Rennbüro »

**DEREK
RICKMAN**

VAINQUEUR

A

OLTEN

LES SUISSES

LANGEL ET RAPIN

S'AFFIRMENT

(bureau de la course), où nous seront remis les documents officiels nous permettant de circuler librement dans le cadre de la réunion.

On le voit, l'organisation s'affirme de prime abord dépourvue de faiblesse. Et la rigidité des commissaires sur ce point — l'accès au parc des coureurs — se justifie amplement car ici, les pilotes se sentiront chez eux, entre eux, dans la portion de terrain réservée à leur matériel.

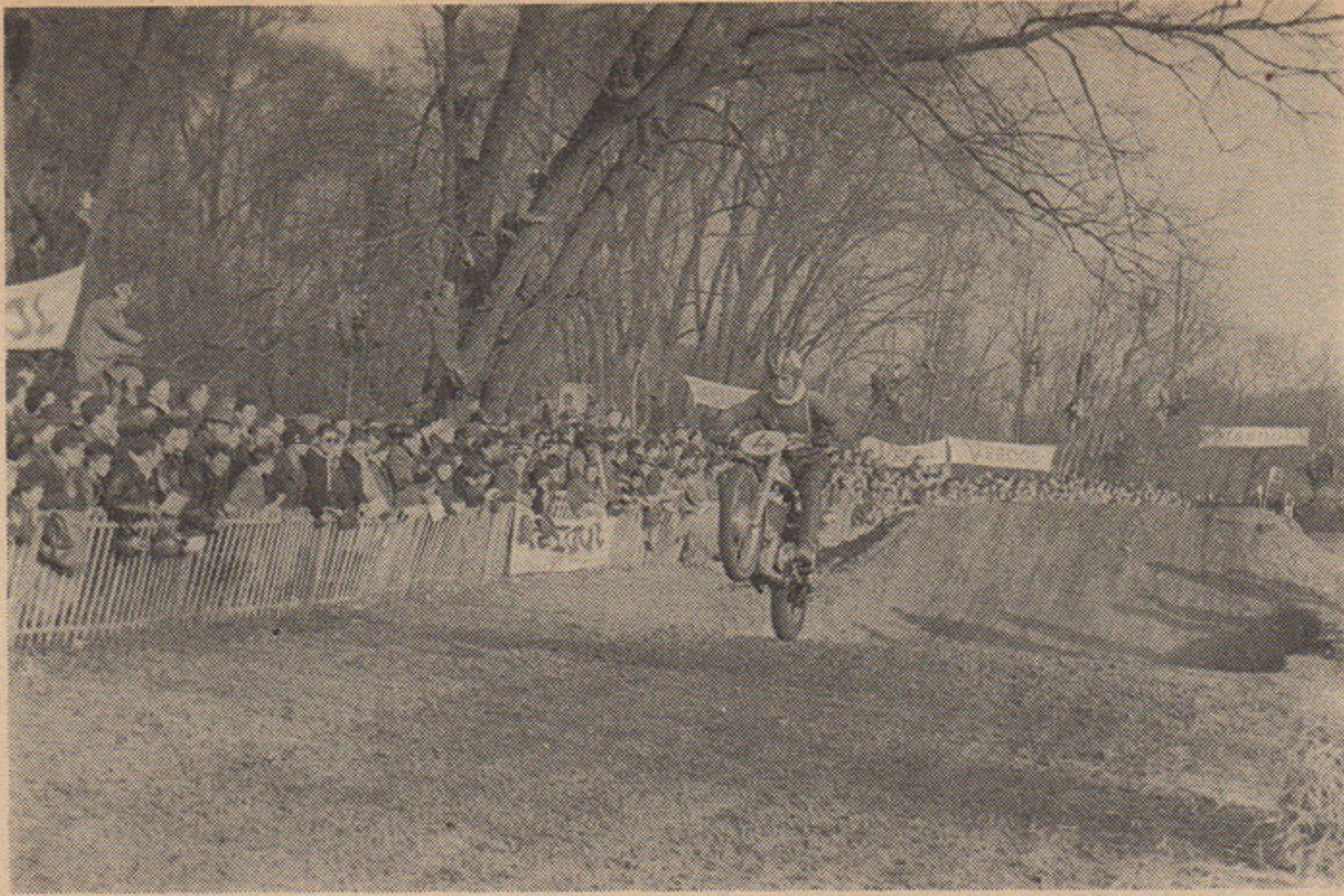
★

Demi-tour donc en direction du Rennbüro, où nous reçoit le délégué à la Presse, M. Sidler, qui nous réserve le meilleur accueil et nous remet carton et brassard, insignes de notre qualité. Et nous revollâ devant le parc des coureurs, dont cette fois les accès s'ouvrent devant nous.

L'ambiance est typiquement motocycliste, car 48 machines sont réunies là, qui chauffent à qui mieux mieux, longuement en raison du froid, et entremêlent le crépitement saccadé des petits deux-temps de la catégorie 250 au rugissement plus serein des gros monos 500 cc.

Allons vers le circuit proprement dit... en montrant patte blanche (il en sera ainsi toute la journée, et nous ne nous en plaindrons pas, approuvant le souci de cette bonne ordonnance des choses qui différencie les organisations de classe des autres, celles qui vous font penser plutôt à une kermesse qu'à une réunion sportive !).

Une bonne ligne droite, assez large au départ, et qui va en se rétrécissant au long des tribunes pour aboutir à une première descente, raide, terminée sur un virage à gauche que l'on a intérêt à ne pas manquer car, en contre-bas, coule une rivière, l'Aar (en réalité, ledit virage donnera lieu à plus d'une culbute, mais bottes de paille, barrières de bois et forts cordages tendus entre de solides pieux suffiront à éviter tout plongeon malencontreux dans les eaux glacées du cours d'eau !).



Ensuite, le parcours se continue par une succession de chemins sinueux, entrecoupés de montées et descentes, agrémentés en fin de boucle par une manière de S. et nous ramène par une dernière grimpe à une seconde droite, parallèle à celle de départ, mais interrompue en plein devant les tribunes par l'un de ces tremplins dont on a tant discuté en Suisse cet hiver.

Celui-ci est conforme à la nouvelle réglementation fédérale : il peut à volonté être passé « au saut », ou sans décoller. Tel qu'il se présente, c'est une bosse raisonnable, sans installation artificielle apparente (planches), prolongée par un « trou » d'où l'on rejoint la seconde portion de la ligne droite, elle-même aboutissant à un ultime virage autour d'un arbre... et l'on repasse alors devant le poste de chronométrage (électrique, s'il vous plaît !).

Beau circuit en vérité, mais à vrai dire tellement étroit sur sa plus grande partie que les occasions de doubler sont rares. C'est là le seul reproche que nous lui ferons, en pensant évidemment à une grande course internationale, avec 20 partants par exemple : dans un tel cas, il faudrait absolument élargir le plus possible, partout où la chose est faisable, et elle l'est !

★

Essais officiels maintenant, par catégories, pour quelques tours seulement, mais il y aura pour chaque classe une seconde édition — brève également — de cette prise de contact avec le terrain.

Le sol est gelé, et les chutes se succèdent. Pour ne parler que de nos représentants, Jacquemin tord sa pédale de sélecteur à peine parti, et Brassine ne tarde guère à embrasser un arbre, sans dommage tout de même.

Et jusqu'à midi, devant un public toujours plus compact (10.000 spectateurs, lors des courses) chacun ira de sa petite « gamelle » !

★

Il n'entre pas dans nos intentions de vous décrire les deux épreuves exclusivement suisses, réservées nous l'avons dit aux débutants (250 cc) et aux nationaux (500 cc).

En effet, les pilotes engagés dans ces deux catégories sont — et pour cause — totalement inconnus du public français, qui ne retirerait par conséquent aucun profit d'un tel récit. Quant à nos lecteurs suisses, ils auront déjà trouvé dans la

presse locale les commentaires qui les intéressent.

Disons simplement que les jeunes bras ne manquent pas chez nos voisins, et que la classe 250 y semble promise au même bel avenir que partout ailleurs, d'autant que les pilotes suisses ont l'embaras du choix en ce qui concerne les mécaniques :

Maico — à fourche télé ou même à fourche Earles — D.K.W. (le vainqueur montait cette dernière marque), twin Adler, Jawa, Guzzi, et jusqu'à deux Motosacoche nationales, tel fut le parc que nous pûmes admirer à Olten.

★

Chez les « Nationaux », nous sommes en présence d'un beau lot de bagarreurs. Il semble que ces pilotes ne connaissent qu'une tactique : ouvrir, et passer ! Cela conduit parfois à balancer un adversaire, et le Président du M.C. Drei Tannen M. Strub, hausse alors les épaules en déclarant : « ces jeunes, ils se laissent emporter par leur propre ardeur ! »

En tous cas, le spectacle est prenant, la lutte est chaude et là encore, à côté des B.S.A. que l'on rencontre ici comme ailleurs, nous trouvons quelque variété dans les modèles : Matchless, Ariel (celle notamment du vainqueur), une Horex, la twin Jawa abandonnée par Courajod (quel beau moteur !), et même une moto suisse, une « Condor », cette marque ayant en effet fabriqué en tout et pour tout 3 modèles cross, destinés primitivement à Florian Thévenaz, et dont l'un est maintenant aux mains de Martinetti. Machine d'usine, soit, mais pas plus convaincante pour cela !

★

Venons-en à la course internationale, disputée sur deux manches (c'est la règle en Suisse) de 18 tours du circuit, qui développe 1.300 mètres.

Présentation officielle des pilotes (en Allemand car, dans la région, le français n'est guère pratiqué), et premier départ, au feu rouge, feu vert, dont toutefois le diamètre demande à être plus gros, pour plus de visibilité.

C'est Derek Rickman qui aborde en tête la première descente, serré de près par Langel, Alfred Jegge, Duret, Jacquemin, Courajod, England, Caretti et Brassine, assez mal parti. Mais bien vite, Jacquemin saute Duret, puis Jegge et se retrouve 3^{me} dès le quatrième tour : Notre ex-champion donne l'impression de retrouver peu à peu la cadence !

Michel Jacquemin, en haut, semble avoir repris confiance en ses moyens... et en sa machine.

En bas, Hubacher, le meilleur des « bagarreurs » de la catégorie « nationale », goûte pleinement les satisfactions attachées à la victoire !



En tête, Rickman tourne avec aisance, se suffisant de maintenir entre lui-même et ses poursuivants une bonne marge de sécurité. Et c'est la même chose pour Langel, de jaune vêtu, sur une B.S.A. peinte en jaune. Mais derrière, la bataille s'engage : Rapin, revenu fort et qui serre Jacquemin, est attaqué sur ses arrières par Brassine, dont la remontée est sensationnelle. Les deux hommes, forçant l'allure, talonnent bientôt Jacquemin, qu'ils finiront par passer sur la fin de la manche.

Et ce n'est pas tout : au dernier instant, dans le dernier tour, Brassine arrache à Rapin une 3^{me} place pourtant pas facile à lui ravir !

★

La réunion, débutée à 13 heures car le programme est copieux, est sur le point de s'achever, avec la deuxième manche des inters. Le soleil descend sur la montagne et le vent se fait plus frais sur le terrain dégelé et passablement gras.

Une fois encore, Derek Rickman ille en tête pour ne plus la quitter, mais Rapin n'est pas loin derrière, précédant Langel, Brassine, Jegge, Jacquemin, Caretti, Thévenaz, Duret, England, etc...

Courajod n'est pas là : il s'est blessé sérieusement au pied dans la première manche, n'ayant pu éviter d'« encadrer » England tombé devant lui, et qui court cette seconde manche sur la B.S.A. que lui a prêtée un « National » suisse.

Bientôt tout l'intérêt de la course se limite aux cinq premières positions qui sont, au 3^{me} tour : Rickman, Rapin, Langel, Brassine, et Jacquemin, qui a repris deux places à ses adversaires suisses, et fait le forcing à 17^{me} de Brassine.

Celui-ci dispute sa première épreuve de la saison et va connaître la malchance : nous le voyons s'arrêter à mi-course, cuve de carburateur desserrée. Le temps de remédier à ce petit ennui, et Jacquemin s'est installé en 4^{me} position.

Au 13^{me} tour, Rickman maintient une centaine de mètres d'avance sur Rapin, que suit Langel à la même distance. Plus loin vient Jacquemin, et à l'arrière une belle bataille se livre entre Duret et Caretti. Et voici qu'arrive Brassine, à pied... panne d'essence, nous lance-t-il au passage ! Il a perdu tout son carburant avant de s'apercevoir que la cuve de son carburateur était desserrée, et rentre au parc chercher les 2 litres qui lui permettront de finir la course et d'être tout de même classé. Pauvre Gilbert !

Maintenant, les positions sont acquises, et ne changeront plus : Rickman remporte cette seconde manche devant Rapin, Langel, Jacquemin, Thévenaz, Duret, Caretti, Jegge, etc...

★

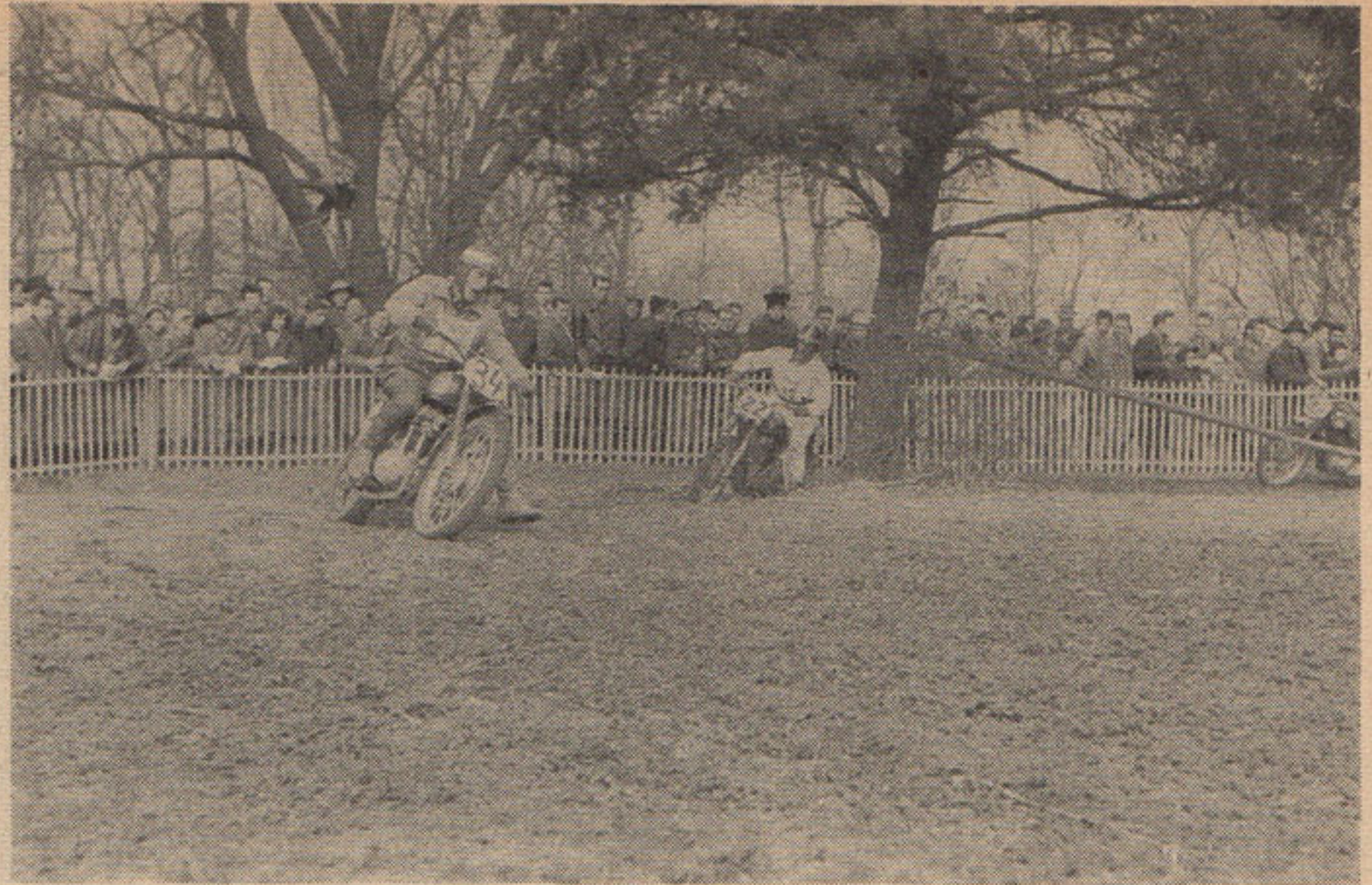
La victoire de Derek Rickman ne nous a pas surpris : nous avions vu déjà ce pilote gagner à Thomer-La-Sogne, et se comporter brillamment dans l'équipe anglaise qui remporta le Moto-Cross des Nations, à Brands Hatch, en 1957. Ce jeune Anglais est de la bonne lignée des crossmen britanniques et nous entendrons parler de lui.

Langel et Rapin ont fait très bonne figure en présence d'éléments comme le vainqueur et nos inters français. Ils ont cette classe que possède déjà le champion Albert Courajod, et avec ces 3 hommes, la Suisse peut désormais obtenir des classements satisfaisants dans les grandes réunions à l'étranger.

Enfin, Brassine et Jacquemin n'ont pas déçu. Ils sont en forme dès à présent, et nous pouvons attendre de leur part une bonne saison.

Voici ce que nous rapportons d'Olten, avec le sentiment que la Suisse, aujourd'hui, peut se compter au nombre des pays où l'on pratique et organise du bon moto-cross.

R.C.D.



RESULTATS TECHNIQUES

250 cc : 1. Hilfiker (D.K.W.) ; 2. Burri (D.K.W.) ; 3. Vonäsch (Maico) ; 4. Barras (Maico) ; 5. Kägl (Adler), etc...

500 Nationaux : 1. Hubacher (Ariel), 2 pts ; 2. Mercier (Matchless), 4 pts ; 3. Brügger (B.S.A.), 7 pts ; 4. Minder (Jawa), 11 pts ; 5. Schüpbach (Ariel), 14 pts, etc...

Internationaux : 1. Derek Rickman (G.B. B.S.A.), 2 pts ; 2. Langel (S.-B.S.A.), 5 pts ; 3. Rapin (S. A.J.S.), 6 pts ; 4. Jacquemin (F. Matchless), 9 pts ; 5. Duret (S. B.S.A.), 14 pts ; 6. Caretti ; 7. Brassine ; 8. Thévenaz ; 9. England ; 10. A. Jegge, etc...

On voit ici virer autour de l'arbre précédant l'attaque de la ligne d'arrivée les nationaux Mercier (22) et Minder (34), grands animateurs de la course. Remarquez la twin Jawa qui fut l'an dernier attribuée à Courajod et dont Minder se sert habilement.

En bas, le malchanceux Brassine, dont la superbe remontée en première manche fut le plus beau moment sportif de la journée.



DE CI, DE LA...



DERRIERE LA FAÇADE DE PARIS-MOTO

Il n'y a pas que les motocyclistes du 15^e arrondissement qui connaissent les Etablissements Paris-Moto, rue Brancion. Le secret de cette réputation? Les deux photos ci-dessus vous l'apprennent: un stock de pièces détachées, toutes marques, réellement impressionnant. A cela, ajoutez un vaste hall d'exposition, des ateliers modernes de réparations, etc... Mais au fait, si vous passez dans le 15^e, faites un crochet par la rue Brancion et vous constaterez par vous-même.

ATTENTION :

Plus que jamais le silence est d'or!

Le dernier décret du 3 août 1957 concernant le bruit des véhicules à moteur impose les limites suivantes pour ces véhicules :

Cyclomoteurs 78 phonses - vélomoteurs et scooters 82 phonses - motos et voitures 85 phonses - camions 90 phonses.

L'application de ce décret entre progressivement en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1958. Tous les véhicules dépassant la limite autorisée sont passibles d'une contravention dont le minimum est de 2.600 frs. Nous avons appris que, dès le printemps, la Police et la Gendarmerie doivent montrer beaucoup plus d'intransigeance en ce qui concerne le bruit. Ces deux services seront bientôt équipés de sonomètres portatifs qui leur permettront de contrôler eux-mêmes l'intensité du bruit des véhicules à moteur.

Les silencieux WILMAN pour échappement sont connus depuis une trentaine d'années et les perfectionnements successifs qu'ils ont subis ont porté leur efficacité au maximum. Ces appareils renferment des éléments d'amortissement acoustique susceptibles d'amortir aussi bien les hautes fréquences que les moyennes et les basses fréquences. Ces dernières sont surtout prédominantes sur les voitures automobiles, alors que les hautes fréquences très désagréables, se manifestent principalement à l'échappement des moteurs à 2 temps.

Le conduit hélicoïdal à pas variable, communiquant avec un tube central par des trous disposés le long de ce conduit, permet d'amortir les moyennes et les hautes fréquences. Par contre, les basses fréquences sont amorties par les chambres de résonance acoustique.

La Société WILMAN a sorti tout dernièrement une série de silencieux d'échappement, série « STANDARD » dont le prix, pour certaines voitures, est plus bas que celui des pots d'échappement ordinaires, malgré une qualité incontestablement supérieure. Mais elle continue la fabrication des silencieux à double paroi (aux endroits les plus susceptibles de se perforer par suite de la corrosion inté-

rieure) dont l'efficacité et la durée sont de beaucoup supérieures à celles des silencieux ordinaires.

Pour les motocyclettes, la Société WILMAN a sorti des silencieux type KIPLET, dont la qualité met l'usager à l'abri de toute contravention, malgré le prix de vente sensiblement le même que celui des pots d'échappement ordinaires.

En plus de ces modèles, la Société WILMAN fabrique des silencieux plus perfectionnés encore, assurant un silence d'échappement presque total ainsi qu'un maximum de puissance.

Les silencieux WILMAN équipent d'origine plusieurs grandes marques de motos, scooters, triporteurs et cyclomoteurs, telles que : MOTOBECANE - PEUGEOT - LAMBRETTA - ALCYON, etc...

Pour les cyclomoteurs, la Société WILMAN a sorti le modèle n° 25/58 en forme de cigare, dont le démontage pour nettoyage se fait en quelques secondes.

De plus, pour le montage sous le moteur, la Société WILMAN a mis au point un silencieux plat en forme de soucoupe, muni d'une « banane » chromée.

La gamme des silencieux WILMAN a été étendue aux scooters VESPA et LAMBRETTA. La présentation de ces nouveaux appareils est impeccable. Ils sont munis de 3 tubes de sortie chromés parallèles, débouchant sous le marche-pied.

Ces résultats ont été confirmés par les essais pratiques sur route et par la performance sensationnelle réalisée à Montlhéry au Bol-d'Or 1957 où la 175 cc LIBERIA-YDRAL, munie d'un SILENCIEUX WILMAN, a dépassé toutes les 250 cc en réalisant les mêmes performances que les motocyclettes de 500 cc.

Enfin, la qualité des silencieux WILMAN, a été confirmée par plusieurs victoires successives dans les concours, en France et à l'Étranger, dont le plus probant est le concours de la Préfecture de Police de 1956 où, sur 5 lauréats, 4 étaient WILMAN, alors qu'une vingtaine d'autres constructeurs ont été éliminés en raison de l'insuffisance des résultats obtenus.

(Communiqué.)

SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMÉRO

...Techniquement parlant, les ressorts de soupapes (2^e partie) tiendront la plus grande place mais, pour plus de variété, nous y ajouterons une présentation de la toute nouvelle 250 AJS apparue au Salon de Genève.

Côté sport, outre nos rubriques spécialisées d'informations, nous vous dirons comment l'on conçoit en URSS l'organisation d'une épreuve de moto-cross sur petit circuit. De plus, nous vous emmènerons chez Insermini, où l'Anglais Salt achève la mise au point de son matériel en vue de la saison de vitesse.

Enfin, ce numéro 1.386 contiendra comme toujours nos rubriques habituelles : « Tribune libre », « Ce qu'ils en pensent », etc..., sans oublier les aventures — dessinées — de Basile Gazengran, heureusement de retour parmi nous !

De belles occasions!

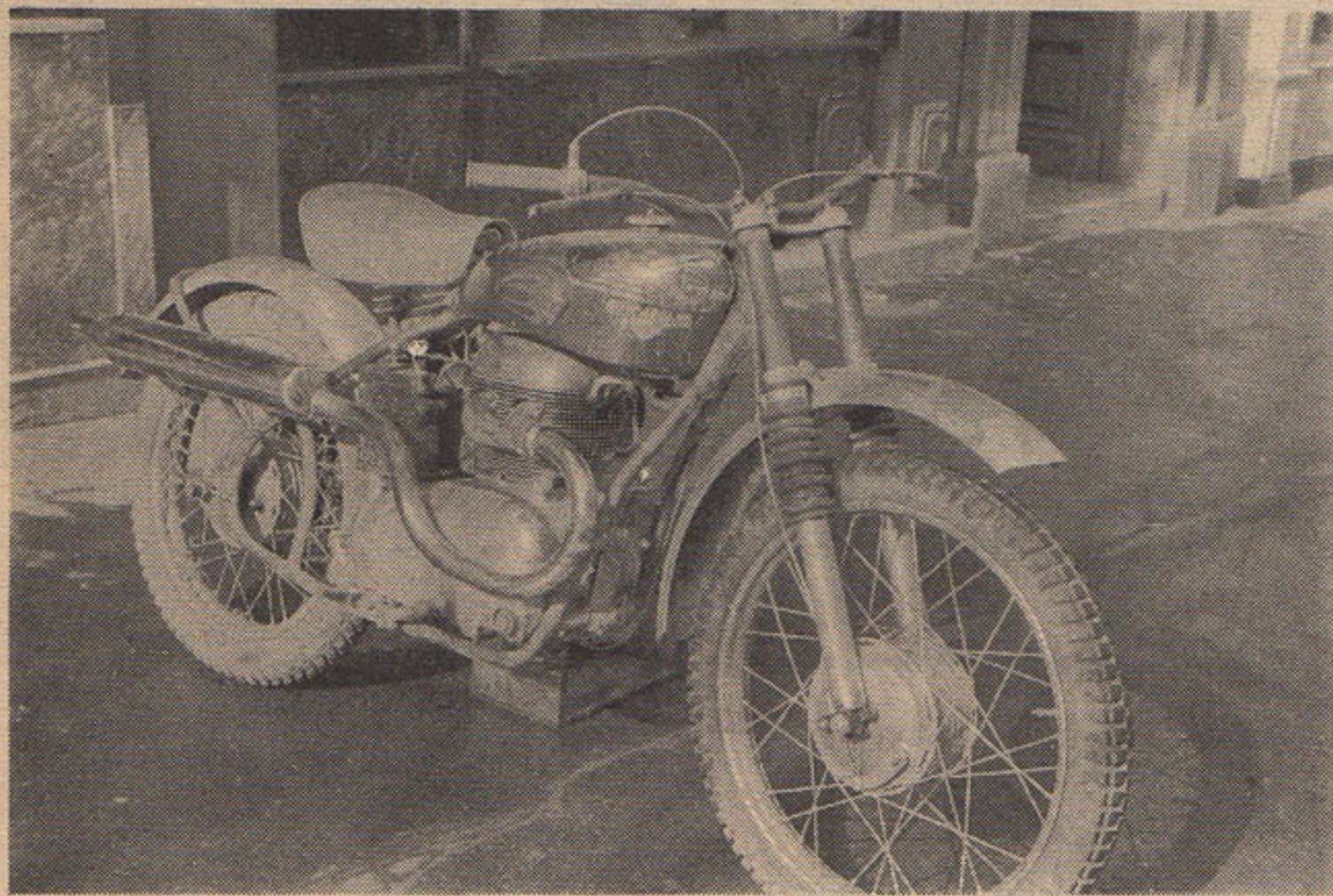


Dynamic-Sport, la maison bien connue de la rue Montmartre s'est spécialisée dans la vente des belles motos et des scooters d'occasion récents, révisés, et vendus avec garantie totale de 3 mois (pièces et main-d'œuvre gratuites). Tous les moteurs sont refaits à neuf, les scooters sont tous émaillés dans les nouvelles teintes. De plus, de très intéressantes conditions de crédit étagées sur 15 mois facilitent l'achat d'une de ces belles motos françaises et étrangères. Une visite aux Etablissements Dynamic-Sport vous convaincra !

(Communiqué.)

destinées à la prochaine saison :

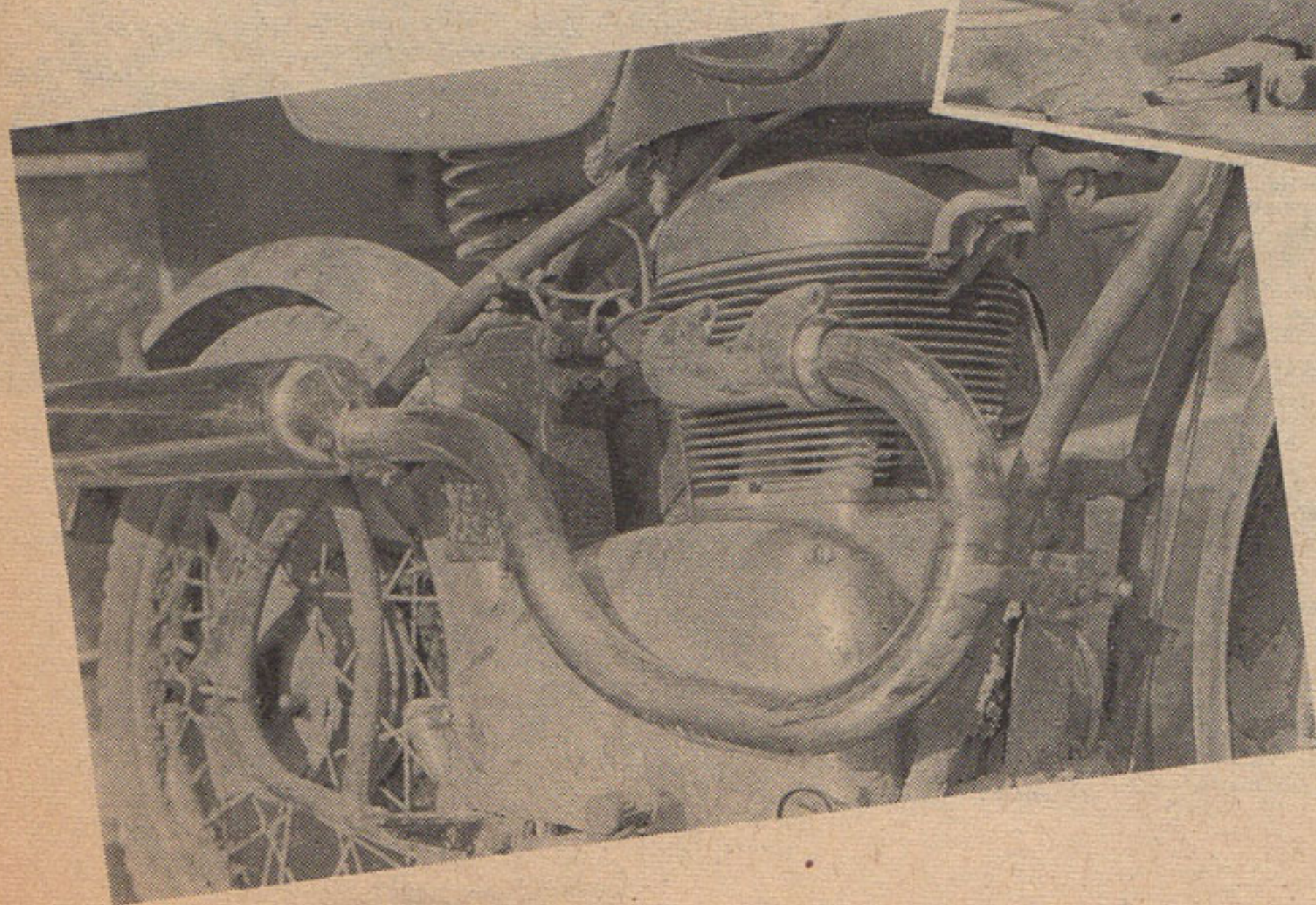
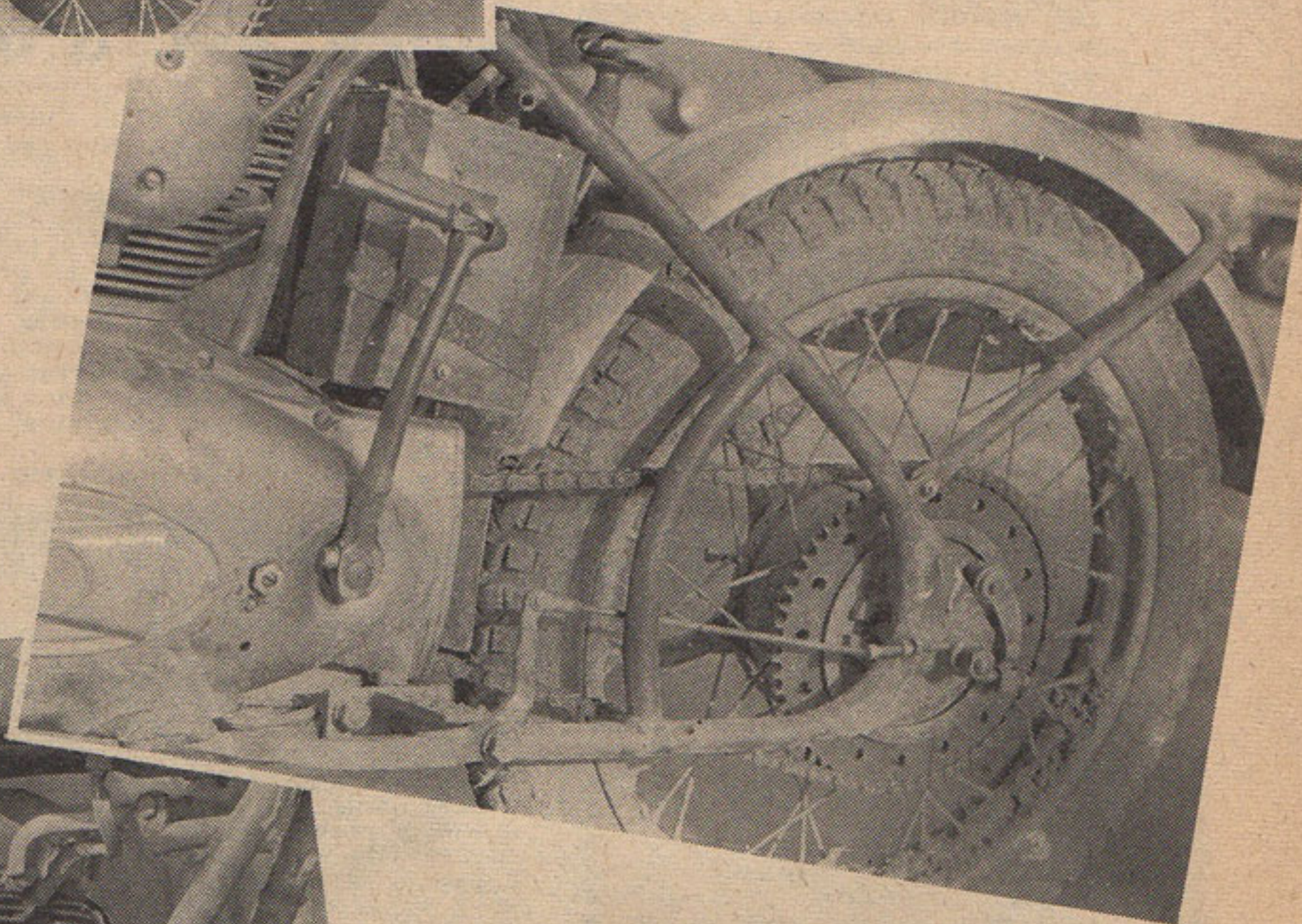
VOICI 2 SPÉCIALES



Voici la 350 bicylindre Motobécane de Delauné, qui a construit pour elle un cadre robuste, léger, rigide (pas de suspension AR) ; le moteur a été préparé à Pantin ; les accessoires sont empruntés à la 175 Z 2 C (réservoir, batterie), à la Z 22 C (selle, moyeu AR), ou à la 350 « tourisme » (fourche, moyeu AV, échappement, carbu Amal Monobloc, volant magnétique Novi). Garde-boue alu, repose-pieds spéciaux inspirés de chez Dot. La « boîte à lumière » comporte 2 bobines d'origine (350), un dispositif de démarrage hors batterie, mais l'ampoule régulatrice est supprimée. Pneus Avon, 2,75-21 à l'AV et 400-19 à l'AR. Un filtre à air spécial est en préparation, l'étanchéité du volant est à parfaire, enfin un réservoir en dural, l'émailage en noir et un peu de chromes finiront la machine, encore dotée d'une selle spéciale en vue de la saison 1958-59.

Ci-contre : Détail de la partie AR du cadre. Couronne de 60 dents, avec 15 dents en sortie de boîte. On distingue la « boîte à lumière » derrière le kick-starter.

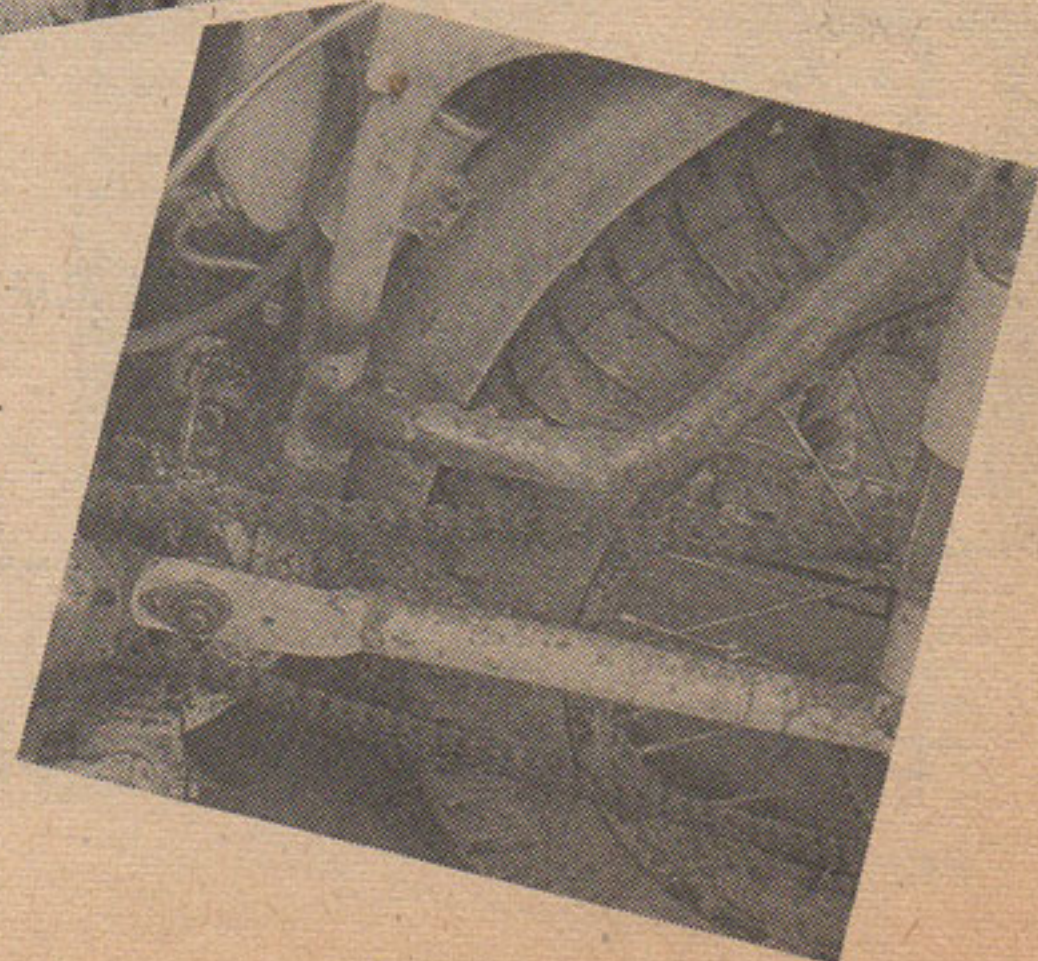
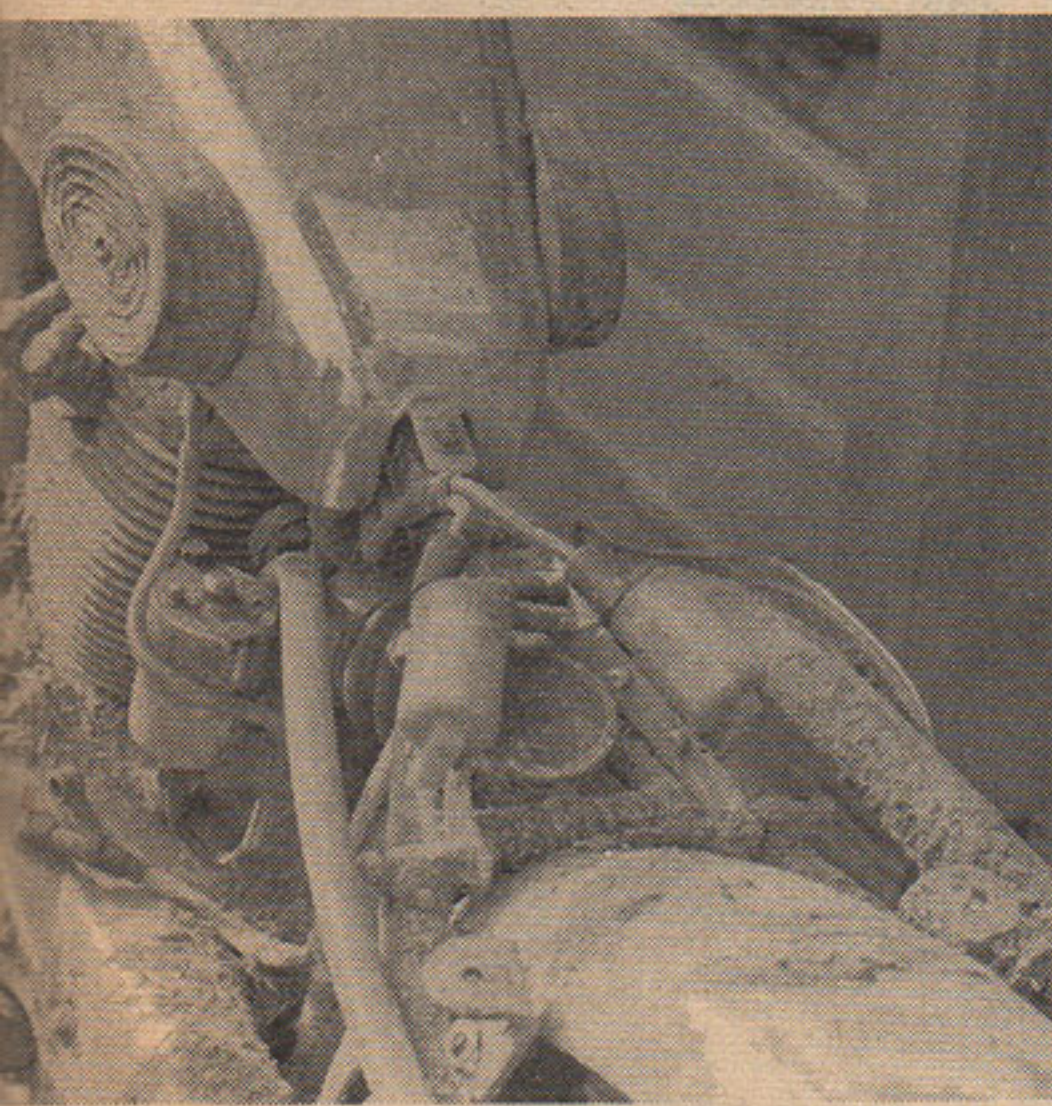
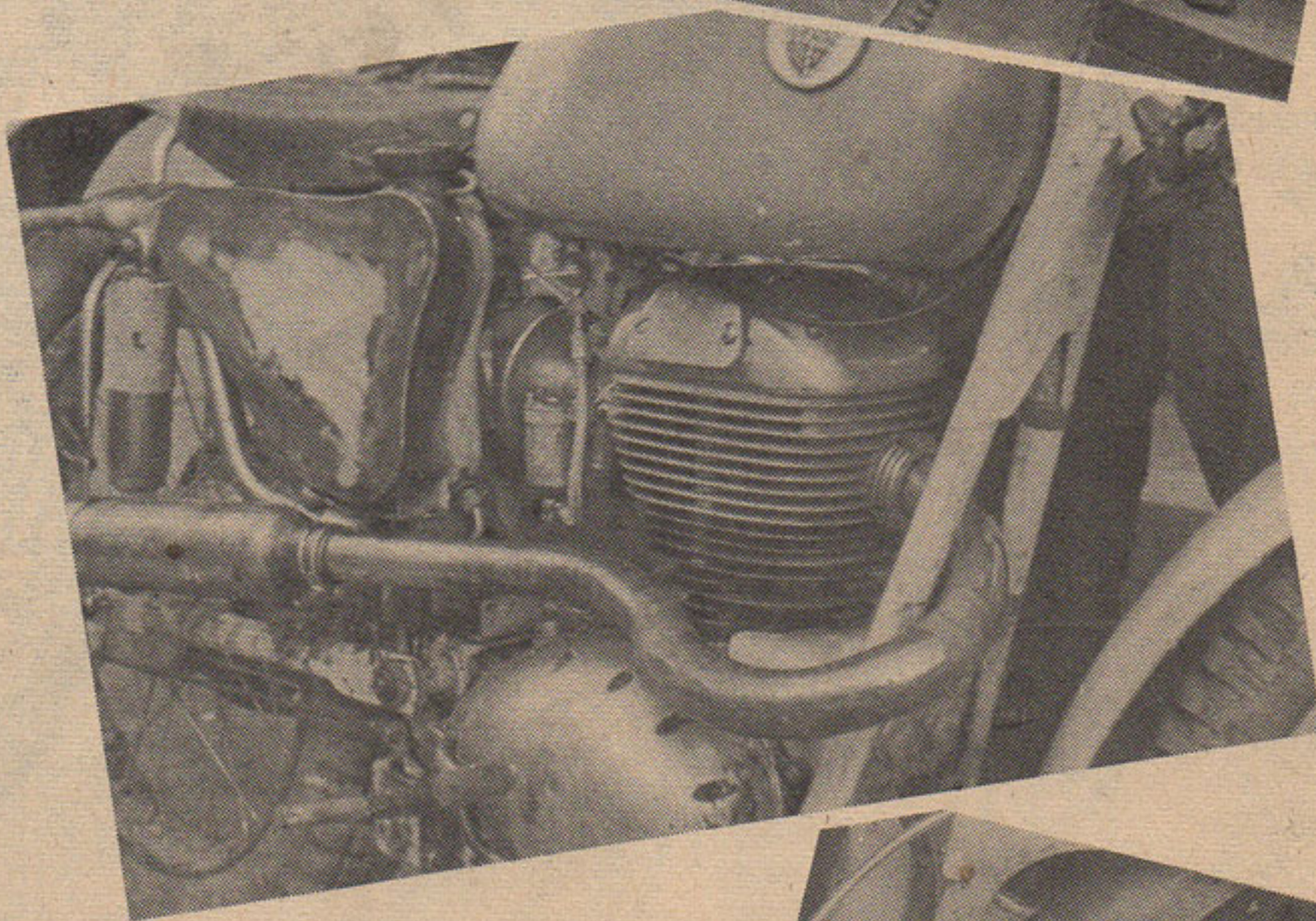
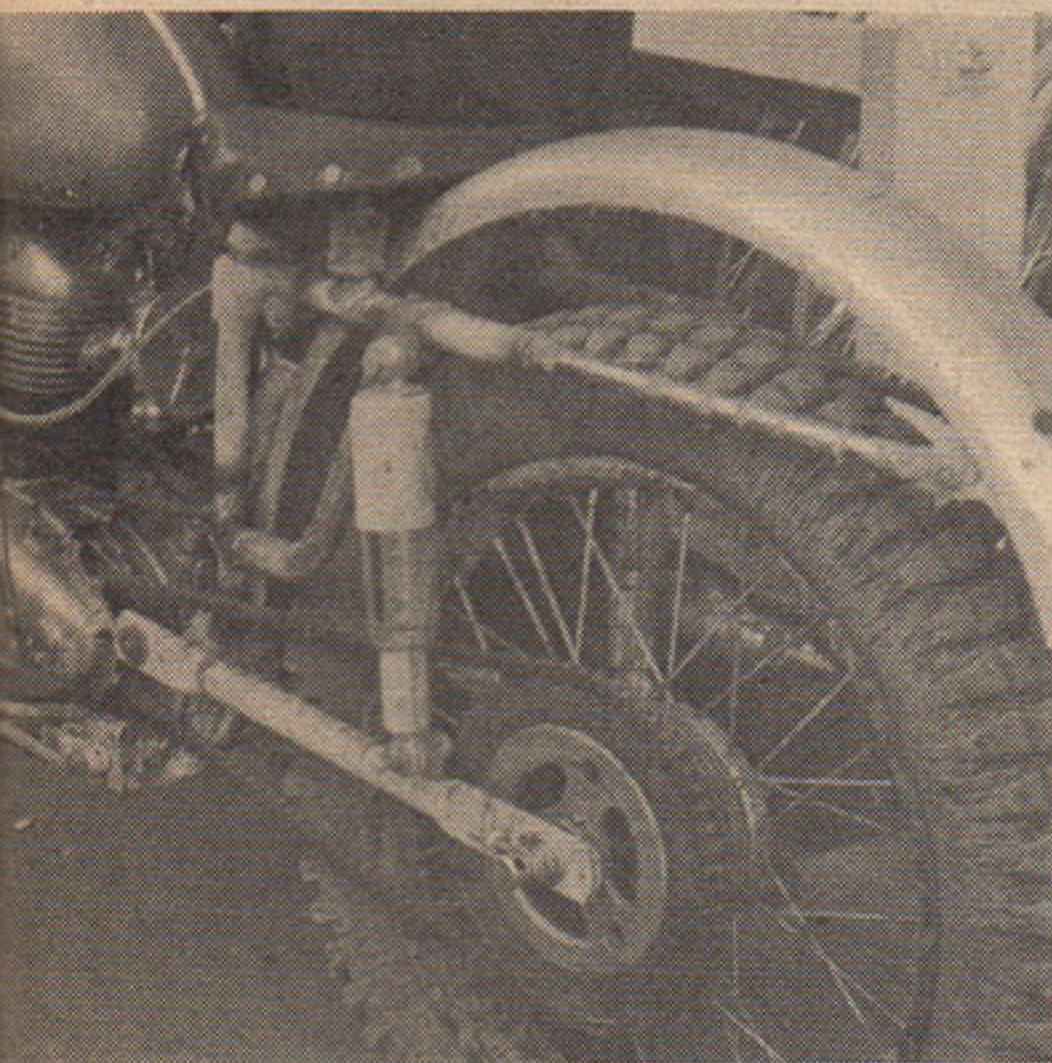
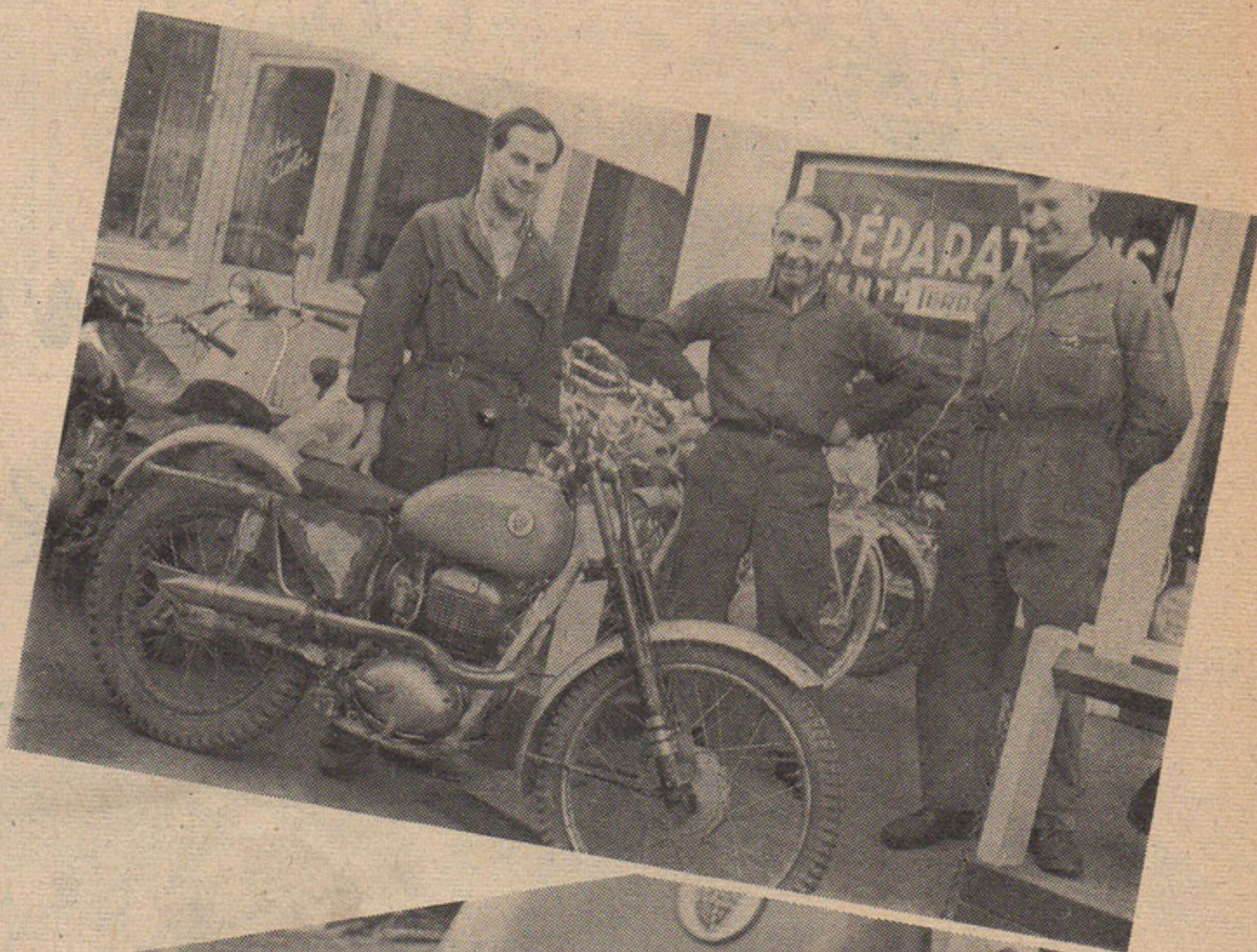
Ci-dessous : L'échappement spécialement cintré conserve le diamètre d'origine mais est un peu allongé. Une patte de fixation anti-vibratoire relie la culasse aux tubes avant du cadre. Notez encore le robuste berceau du moteur.



En bas, au centre : La 175 de Delauné, ici de retour du Lamborelle, a reçu un dispositif de double allumage. Deux bobines Novi « extérieures » (celles qui équipent en série les 125 et 175) sont montées sous la selle, de part et d'autre de l'entrée du filtre à air. Câbles et capuchons sont montés en double pour permettre le rapide passage d'une bobine à l'autre en cas de panne d'allumage. Mieux refroidies, abritées des condensations, les bobines ainsi montées procurent un allumage parfait à froid comme à chaud.

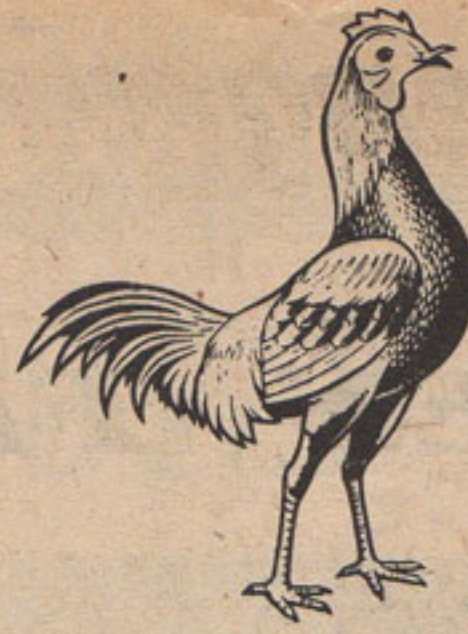
“ TRIAL ” BIEN FRANÇAISES

Ci-contre, la 175 Terrot préparée par Charrier (à droite) pour David Skinner (qui vous la présente). Remarquez la fourche télescopique de la 350 Terrot, qui supporte une roue de Dot. La surélévation du système d'échappement a conduit à cintrer spécialement le tube, qui se trouve légèrement allongé. Principale difficulté de mise au point : rendre le moteur suffisamment souple, ce qui pose de sérieux problèmes avec ce 175 dont la courbe de puissance est plutôt pointue !



Au centre, à gauche : Vue de trois-quarts arrière, côté démultiplication secondaire. Notez le renforcement du cadre, encore plus visible ci-contre, à droite. Enfin, ci-dessus gros plan du moteur côté échappement et réservoir d'huile.

R.C.D.



Super

BSA BANTAM

SELLE DOUBLE

COMPTEUR
ÉCLAIRÉ

SUSPENSION AR
A BRAS OSCILLANT

PHARE ENCASTRÉ

SILENCIEUX SPÉCIAL

FOURCHE AV
TÉLESCOPIQUE

BLOC-MOTEUR

FREINS
PUISSANTS

175cc MONOCYLINDRE, 2 TEMPS SUPER - CARRÉ

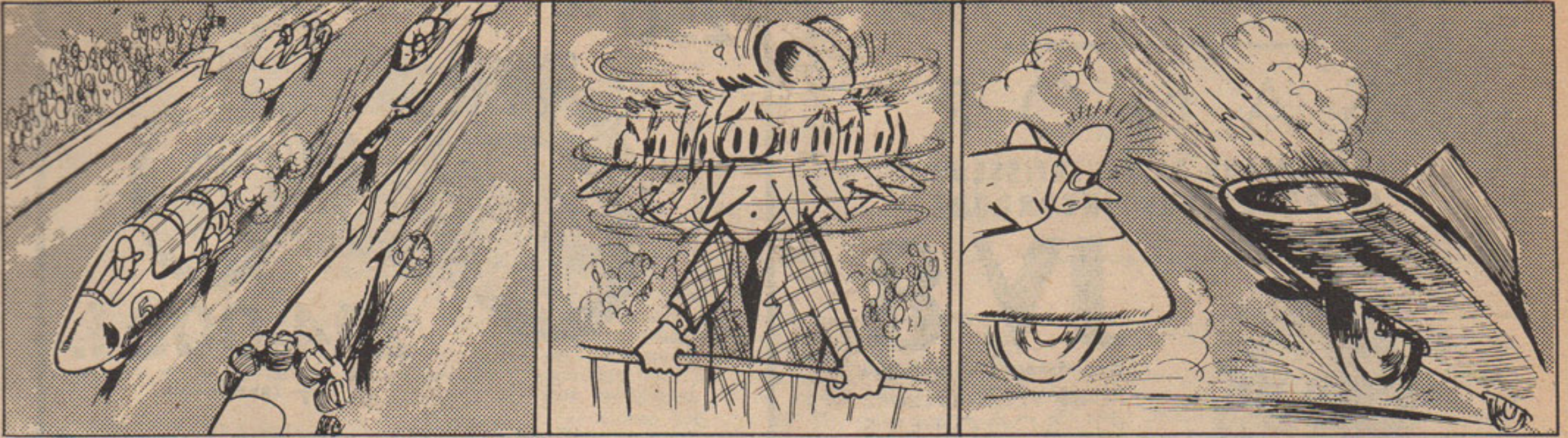
LA MOTOCYCLETTE LA PLUS



POPULAIRE DU MONDE

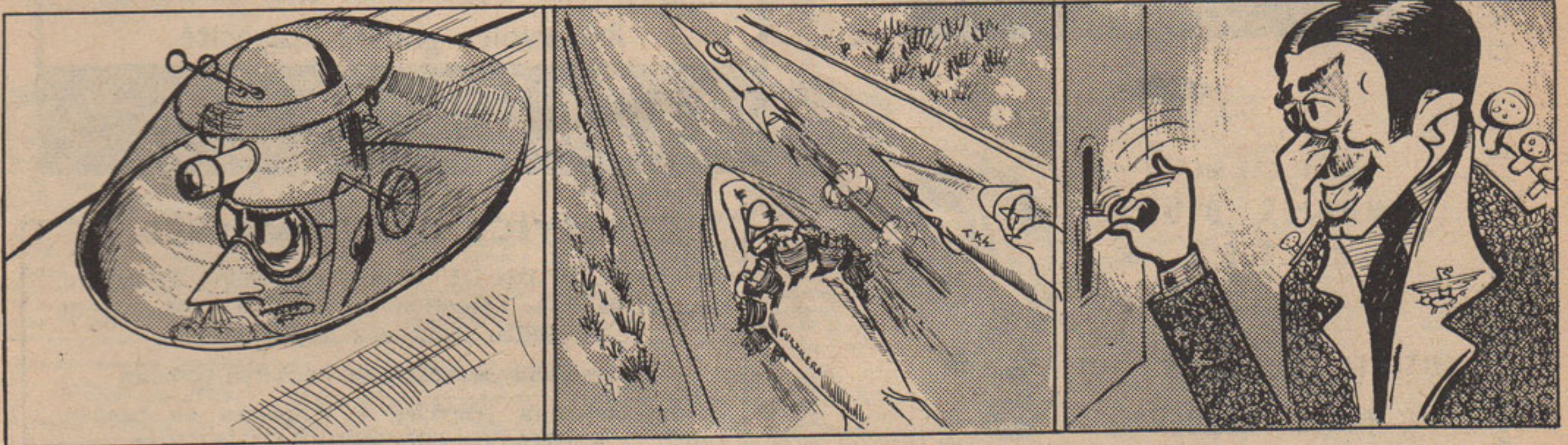
Basile Guzengrun

TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER



Fauksarantti, après avoir, on s'en souvient, fait échouer sciemment son « poulain » aux entraînements, considéra, somme toute, que l'incident involontaire qui avait fait rater le départ du Grand Prix d'Arcadie par la faute de la « Trambble-Karkas » était plutôt à considérer comme un avantage supplémentaire. En effet, sa machine se trouvait définitivement discréditée aux yeux du public. Or, pour pouvoir rendre vraisemblable la victoire que ne manquerait pas de lui procurer les possibilités incroyables de son invention, il fallait auparavant « endormir » au maximum la réputation suspecte de la marque Moroulavienne...

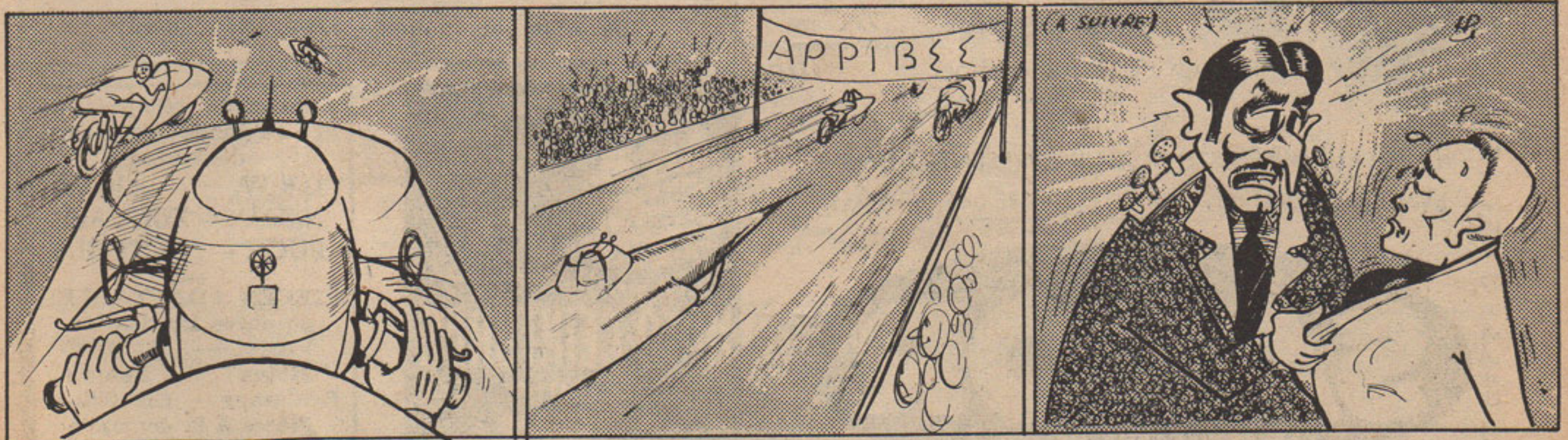
C'est pourquoi, quand le départ fut donné une seconde fois, les murmures peu flatteurs qui entourèrent Basile ne déclenchèrent-ils chez le savant qu'un ricanement amusé qui se transforma en un rire de triomphe lorsqu'ils firent place à un silence de mort. Le spectacle, il faut le reconnaître, était extraordinaire. La « Trambble-Karkas », avec la tranquille puissance d'un félin, « avalait » consciencieusement tous les concurrents, n'utilisant, pour ce faire, qu'une faible partie de son nombre incalculable de chevaux.



Basile, les traits contractés, farouche, atteignit son potentiel maximum d'ondes « extra-plates ». La moindre petite parcelle de personnalité était maintenant en sommeil. Il n'était plus qu'une machine combattive dont chacun des sens était l'aboutissement d'un invisible lien dont l'autre extrémité était dépendante du bon vouloir de Fauksarantti. Dans le cerveau de celui-ci, un incroyable complexe de données physiques, qui visaient à maintenir l'équilibre entre les prouesses mécani-

ques de la machine et les possibilités physiologiques du pilote, suivait son cours implacable.

Basile eut tôt fait de distancer l'ensemble des coureurs, et Fauksarantti commença à retrouver le calme. Les machines étaient en effet dans la dernière ligne droite, et l'accélération gigantesque acquise par la « Trambble-Karkas » devait maintenant suffire à assurer la victoire. C'est le moment précis que choisit Touchpa-Tabarb, dans sa colonne, pour abaisser une manette...



Le reste fut rapide : Basile, mécaniquement, coupa, freina, toutes manœuvres qui, même en Moroulavie, ont toujours abouti à un ralentissement sensible. Ralentissement qui, une fois de plus, fit remplir à Basile le rôle de lanterne rouge. Touchpa-Tabarb, en bon comédien, joua l'indignation et

Fauksarantti fut arrêté au nom du gouvernement.

Mais ici, une petite parenthèse s'impose : On se souvient que le procédé d'« Anthropoguidage » de Touchpa-Tabarb ne fonctionnait que sur des individus non casqués. Or, Basile avait un casque. Que s'était-il donc passé ?

DE PETIT DIAMÈTRE ET
AVERTISSEURS
EFFICACITÉ - AVERTISSEURS
DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS
DE PETIT DIAMÈTRE ET
AVERTISSEURS
DE PETIT DIAMÈTRE ET
AVERTISSEURS
DE PETIT DIAMÈTRE ET
AVERTISSEURS

DE PETIT DIAMÈTRE ET
Toujours de la Qualité

SANOR

LE CRÉATEUR DE L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

vous présente le



JV8

Avertisseur homologué
POUR VÉLOMOTEURS
ET SCOOTERS
**FONCTIONNANT
DIRECTEMENT
SUR VOLANT
MAGNÉTIQUE**

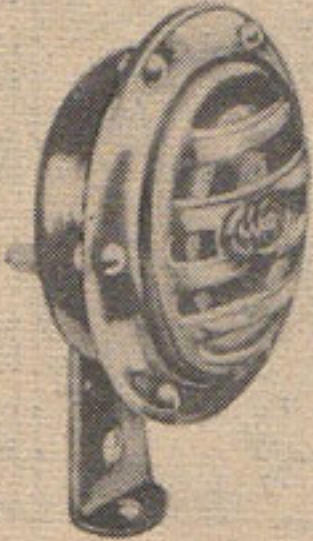
FORME AÉRODYNAMIQUE

MODÈLES SPÉCIAUX POUR VESPA
LAMBRETTA ET MOTOBÉCANE

POUR LES MOTOS
MUNIES D'UNE
BATTERIE

le **J8**

HAUTE FRÉQUENCE
à grande PUISSANCE



et les **TROMPES TR2**

Avertisseurs de
route couplés.

Pavillon en Polystyrène choc.

LE J8 ET LE JV8 EXISTENT SOUS 2 PRÉSENTATIONS
avec GRILLE GALBÉE - ÉMAILLÉE NOIRE ou CHROMÉE

SANOR

LE PROJECTEUR DE SON

LES APPAREILS DE DÉPASSEMENT
A LA PORTÉE DE TOUS

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

PANNONIA

250 cc.



224.000 f.

+ taxe locale

— Freinage très puissant —
Tenue de route remarquable
Roues avant et arrière interchangeables
Système de tension de chaîne
absolument unique
Double selle élégante et très confortable
Réservoir grande capacité

S.I.D.A.M.

8, r. Fourcroy PARIS-17^e
Tél. : Wag. 52-62

SERVICE DES DOMAINES

ADJUDICATION DU 17 AVRIL 1958, à 14 heures,
à PARIS (2^e), Direction du S.C.V.M., 104, rue de
Richelieu, salle des adjudications

Soumissions cachetées et enchères verbales

2 interscooters tricycles à 2 places en tandem
visibles à CHATILLON-SOUS-BAGNEUX, avenue
de la Paix, au garage de Nord-Aviation

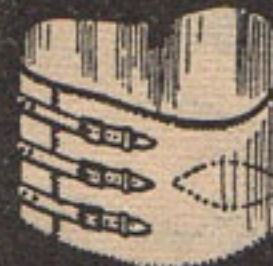
13 motocyclettes - 59 vélomoteurs - 40 scooters
et un triporteur

visibles à la Fourrière de la Préfecture de Police,
39, rue de Dantzig, PARIS (15^e)

Renseignements et notices détaillées :

Direction sus-nommée (Tél. RIC. 63-46)

*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

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

etc.

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

CRUPDA

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

CROSS DU DIMANCHE...

Le dimanche de Pâques, des réunions sont prévues à Saint-Jean-d'Angely (extra-national); Fougères; Thilly-sur-Seulle (extra-national); Morogues (moto et sidecar cross). Aucune de ces organisations ne nous a cependant été confirmée.

Enfin, en Belgique, Moto-Cross International de la Famenne, avec les meilleurs Belges et bon nombre des plus grands as européens.

...ET DU LUNDI DE PAQUES

En France, et selon le calendrier sportif, réunions à Sully-Saillisel, Fauville-en-Caux, Montreuil-Soucelles, Ahuillé (seule cette dernière nous a été confirmée; voir à son sujet M.R. n° 1384).

En Belgique, 18^{ème} Moto-Cross International Brabançon, et en Hollande, Moto-Cross International de Bøkel.

DANS LES CLUBS

A.M. NICOISE. - CALENDRIER POUR 1958

- 13 avril : Brevet Motocycliste. National.
 - 11 mai : Relais Interclubs. National.
 - 15 juin : 2^e Critérium du Pais Nissard. Régional.
 - 15 septembre : Concentration Ballons. Régional.
 - 19 octobre : Nice-Marseille-Nice. National.
 - 23 novembre : Rallye Surprise. Régional.
 - 14 décembre : Panier de Noël. Régional.
 - 28 décembre : Arbre de Noël. Régional.
- Tous renseignements à l'A.M. Nice, 29, rue Barla, Nice (A.-M.).

EPHEMERIDE

LE 13 AVRIL DEUX HEURES DE VITESSE MONTLHERY

Avec cette traditionnelle épreuve va débiter la saison française de vitesse pure, déjà pré-figurée par la récente course de la côte Lapize.

Deux courses comptant pour le Championnat de France « National » sont inscrites au programme :

— scooters et motos de 125 et 175 cc de cylindrée, et tous sidecars; le départ sera donné à 8 h. 30 du matin, à 60 concurrents au maximum, appartenant aux catégories course, sport, série;

— motos 250, 350, 500 cc, dans les catégories course, sport, série; le départ sera donné cette fois à 11 heures, également à 60 concurrents au maximum.

Clôture définitive des engagements le samedi 5 avril à 18 heures, chez Mlle J. Colin, 5, square Neuilly-Château, Neuilly-sur-Seine, tél. SABLons 63-99.

Le pesage et l'entraînement auront lieu le samedi 12 avril de 8 à 10 heures pour les scooters et motos 125 et 175, et tous sidecars; pour les motos 250, 350 et 500 cc, pesage et entraînement de 10 à 12 heures le même jour.

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.

A PERNES-LES-FONTAINES

Le Moto-Club Pernois prépare déjà son grand Moto-Cross international du 27 avril prochain: avec un plateau exceptionnel en 500 cc, où les grands champions du moment se confronteront.

Cette année, une épreuve qualificative pour le championnat de France national viendra s'ajouter à cette grande épreuve sportive, la plus importante de Provence dans la spécialité.

D'autres épreuves sont prévues en 250 cc, mais nous y reviendrons!

Enfin, le 1^{er} juin 1958, un grand circuit de vitesse international verra les rois du guidon à Pernes-lès-Fontaines (Vaucluse).

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES, LA LIGNE : 385 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES LA LIGNE : 425 fr.

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

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 46 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS. TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER LISENT D'ABORD : MOTO-REVUE

MOTOBECANE

175 Z 22 C. 54, 15.000 k. T. b. état. Billet, 10, r. Zamenhoff, Issy (Seine). Après 18 heures.
Motob. 350 sup. cul. s. av. ar. b. ét. Raynal, 136, r. Amelot-11^e. Vis. matin 8 h. à 11 h 30

MONET-GOYON

232 M.-Goyon 1955, 18.000 k. Millet, imp. Chaumard, av. O.-Heuzé, Le Mans (Sarthe).

TERROT

250 Terrot équ., ét. nf. 3.694 k. Px int. à déb. Visible 18 h. sam. tte journée. Souchier, 49, rue des Amandiers, Paris-20^e.

GULLIER

175 Guiller 1957, 5.000 k. Px intéressant. M. Leguet, 1, rue Joannès, Gagny (S.-et-O.).

RENE GILLET

Part. à part., 250 R. Gillet, parf. ét. Vis. ts l. j., 219, r. de la Convention. VAU. 07-75.

PEUGEOT

C. d. empl. Peug. 125 impec. 60. Fournier, 58, r. Cléry-2^e.

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

250 bicyl. Peugeot 55, ét. nf, 14.000 k., équ. compl., sac, t. sad, p.-bag., p.-choes. 180.000 Boinet, 5, r. Valedon, Paris-7^e.

Peugeot 175 TC 4, état impec. Nbx acc. Px : 80.000 Quintart, 27, rue des Saizières, Colombes (Seine).

Tr. belle 250 Peugeot, peu roulée. Px 100. COMBAT 62-00.

Automoto Peugeot 175 cc abs neuve, gagnée concours. Prix d'une 125 cc. Tél. LIT. 91-30.

Peugeot 250 cc, tr. bon état, 55. Crédit. 100. 17, rue Pajol.

MOTOS ANGLAISES

BSA 500 cul., side Pré. Grand tour. Pr. à pr. la route. Nbx acc. Bas px cause âge. 73, r. Jules-Vallès, Pierrefitte (S).

Norton 99, 56, impec. 370. Lagneau, 20, rue du Maréchal-Leclerc, Saint-André (Nord). Après 18 heures.

500 BSA A7, impec. MON. 49-95, H. bureaux sauf samedi.
Norton Manx 500, 1953, Parfait état. 260. LON. 11-01.

BSA 250 parf. ét. Rep. vélo. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

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.

Vélocette 350 KSS 1939 a.c.t. abs. c. nve; s. bipl. Michel, 24, av. Gambetta, Arcachon.

600 Norton 99, 57, c. nve. A. Labat, Aire (Landes).

Triumph T100, mod. 57, état abs. nf (10.000 k.). Rinaldi, Cumont par Beaumont (T.-G.).

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. Général-de-Gaulle, Puteaux (Seine).

BSA 250 1954, 16.000 k. F.N.C. P.G., 46, r. Copernic-16^e. Klé 48-92. Vis. 9 à 12 et 14 à 18.

Norton 88 neuve, 160 km/h. Dispon. Créd. Repr. A l'agence 17, rue Pajol. BOT. 05-95.

Triumph 500 cc Sp. Tw., t. b. état. 40.000 k. 200. P. Minard, 104, rue Sadi-Carnot, Vanves (Seine).

Ariel 4 CV culb., fin 53, semi-oscillante. 150. Crédit. Reprise 17, rue Pajol. Paris-18^e.

BSA Golden coulissante, moteur, suspension, émailage ref. à neuf. 10.000 k. Px 200.000. Tranchant, 2, r. Tilly, Ponthierry (S.-et-M.).

500 Norton 88, imp. 250. Repr. 125 Puch réc. Gonin, r. Nat., St-Léger-des-Vignes (Nièvre).

A R I S

11, rue Labie, Paris (17^e)
Matchless 500 twin rév. 220
Match. 350 susp. osc. 55. 195
Match. 500 Cross tr. Sp. 375
Roy. Enf. 350 Bull. Rév. 175
Roy. Enf. 350 Bull. 54. 180
Match. 350 nve. Tt. Compr. 330
250 BSA. Tél. GRA. 57-50.
Dretil. Prix : 80.000.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 175 SVS. 9.000 kms. 140.000. Crapeau, 13, rue La-bois-Rouillon, Paris-19^e.

MOTOS ALLEMANDES

BMW R26 et R68. Bonimond, 11, r. du Dr-Lancereaux-8^e.
BMW R 50, impec., av. ou ss Steib, dern. modèle, neuf, pas roulé. Bourienne, 47, rue Volant, Nanterre.

Urg. cse santé. BMW 600 R6, side Précis. b. ét. Px int. Tél. bur. Devisme, VIL. 24-53.

DKW 250 cc. 15.000 k., ét. nf. Px int. Distinguin, 5, r. Dr-Darier, Longpont (S.-et-O.).

DKW RT 350, 57, 6.200 k., équ. complet. 250.000, arr. pos J. Buticle, 9, rue de Truay, Fontenay-sous-Bois.

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

MOTOS ITALIENNES

Rumi S.S. 2 carbur. Patron J. « La Folie », Corquilleroy (Loiret).

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350, 1956, oscil., très bon état, 160.000. Le matin jusqu'à 13 h. Fabbro, 67, r. de la Fontaine-au-Roi, Paris-11^e.
Jawa nves et occasion, tous modèles. Agence Jawa, 16, rue Jules-Guesde, Levallois.

350 Jawa 55, imp. Equ. Boczkow, 124 ter. av. J.-Jaurès, Clamart, Sam. ou POR. 31-19.
Jawa 350 parf. ét. Dujon, 3, pas. Gravilliers-3^e (2^e ét.).

MOTOS BELGES

FN 450 cc. 17.000 k. comme neuve, prix très intéressant. Futol, 48, avenue Pasteur, Angers (Maine-et-Loire).

Saroléa 600 av. side, 1950. Ecr. Roger Bonnet P. R. Principale, Issy-Moulineaux, ou vis. 11, r. Roger-Salengro, Issy, samedi de 10 à 12 h.

Saroléa 600 culbu, avec side Précision, Ens. ou séparém. Gueranger, ENT. 27-40.

MOTOS DIVERSES

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).

Ouvert jusqu'à 22 h. même dim.
300 MOTOS
soldées à tous prix
Permis moto gratuit
3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos.
300 autos exposées

CHEZ CHARRIER

spécialiste machines anglaises
28, rue Davoust, Pantin (S.),
250 BSA C 11 SL et C 12.
350 BSA B 31, osc. et coul.
500 BSA A 7 et B 33 coul.
500 BSA A 7 osc.
500 BSA A 7 SS osc.
650 BSA Golden coul.
500 Sunbeam S 7 et S 8.
350 Jawa bicyl., coul.
700 Météor 57 s/garantie.
500 Ariel KHA.

Occasions toutes marques et s/garantie. Magasin fermé dimanche et lundi. VIL. 17-38.

175 compé. Mot. usin. Sotecma refait com. nve. Nbse p. det. Bas px cse ach. rap. cyl. sup. Schubert, 159, r. des Moulins, Fontenay-s-Bois. TRE. 45-23.

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.

100 motos soldées parfait état de 15 à 45.000 fr. Expédition Province, crédit, liste gratuite. B.F., 10, av. St-Ouen, Paris-18^e

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).

6, PL. PANTHEON
20 MOTOS
A SOLDER

SCOOTERS

Vespa 55 9.000 k., acc. Gayro, 2 bis, cité Popincourt-11^e.

Rumi Formichino, 900 kms. Neuf. 170.000. S'adr. « Régina Sport », avenue Général-Leclerc, Bourg-la-Reine.

CYCLOMOTEURS

Cyclo-Sachs, Sport 98, neuf. Lamoureux, 99, rés. Sainte-Claire, La Celle-Saint-Cloud.

50 cyclos neufs, remise 22 à 30 %. VAP, Lavalette. Crédit. 17, rue Pajol. BOT. 05-95.

Mobyettes, occasions, bon état, 10.000. 17, rue Pajol-18^e.

VOITURES

Junior vert tb/fac gl chf tsf tél 71 Crèvecoeur Oise.

ACHATS

Cherche 500 cc récente. Marre. E.D.F., Mortagne (Orne).

ACHETE

T 110, 1.000 Ariel, BSA Road Rocket récentes. Pas sérieux s'abstenir. Guitard Roger, à Brugeurolles (Aude).

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

Ch. carbur. Dell'Orto Racing 23 mm, italien. Ecrire Gyalay, 14, r. Rosa-Bonheur, Paris.

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

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

DIVERS

ISETTA

I.C.A., 7, r. Montreuil Pantin (Egl. Pantin), ouv. dimanche VIL. 09-21.

CONCESSIONNAIRE VELAM. Ach., vte, locat., répar., pces dét. Repr. scoot., motos. Crédit. Side Steib, état neuf, 25.000. Damour, Chazolles (S.-et-L.).
A vendre side tour. Steib. Petit B., 116, bd Davout-20^e.

EMPLOIS

Cycliste ou vélomotoriste, si possible sachant conduire tri Vespa. Stable. Urgent. Service Moto-Revue, 12, rue de Cléry.

ECHANGES

Ech. c. santé moto Jawa 350 bicyl., 55, tte équ. 10.000 k., parf. ét., c/Isetta. Apr. 17 h. Lépée, cité des Peupliers, 23, av. J.-Jaurès, Vitry (Seine).



ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 46 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 17 H. 30.

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

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

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

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto revue

La Moto

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.

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 IMMEDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS
PROJETS - CRÉATIONS
GRATUITEMENT : — PRÉSENTATION —

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

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

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS REVISIONS

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

Pièces origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

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

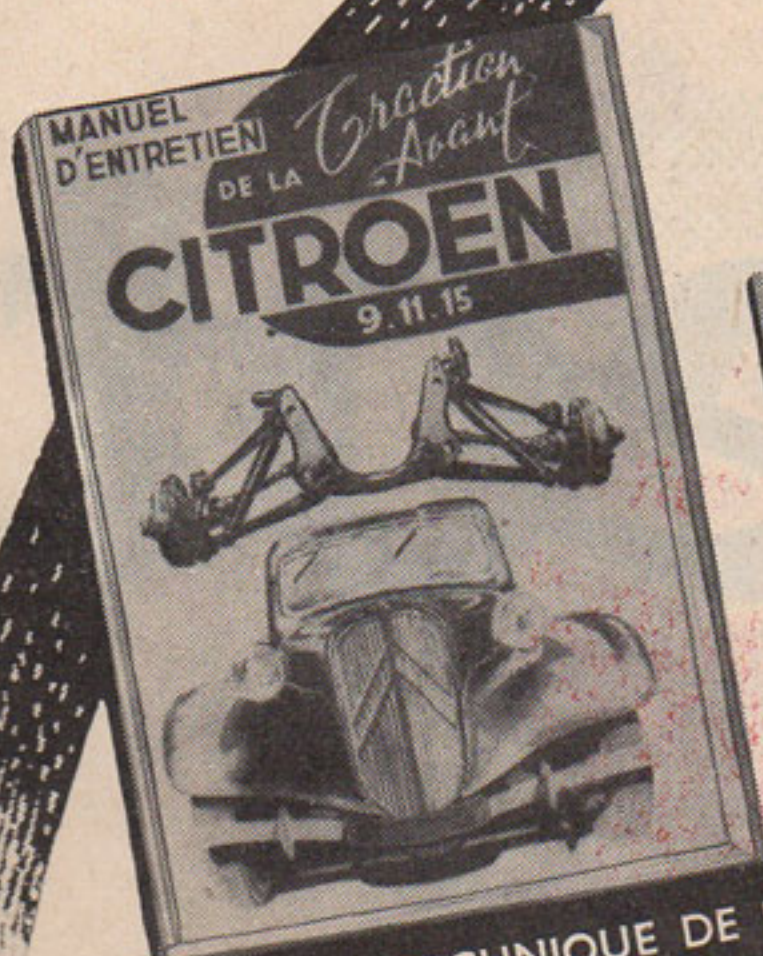
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux réparateurs et motoristes

Ils sont indispensables ...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

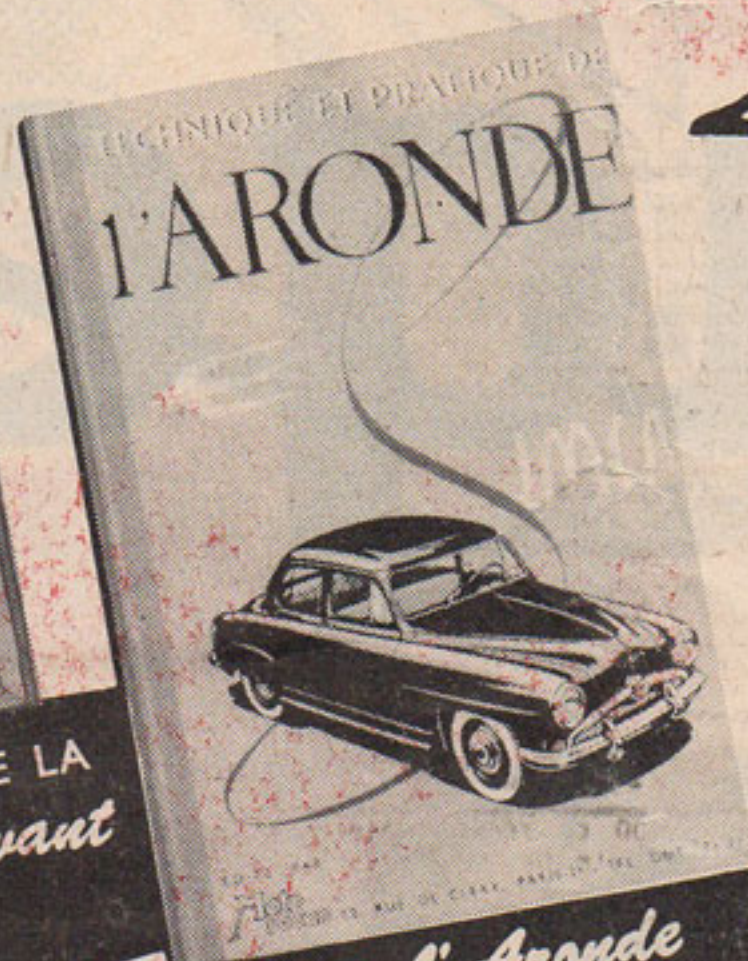
Moto revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 680 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 710 francs



La 4 cv. Renault

Prix : 590 francs
Franco : 675 francs



La 2 cv. Citroën

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

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

CARACTÉRISTIQUES

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

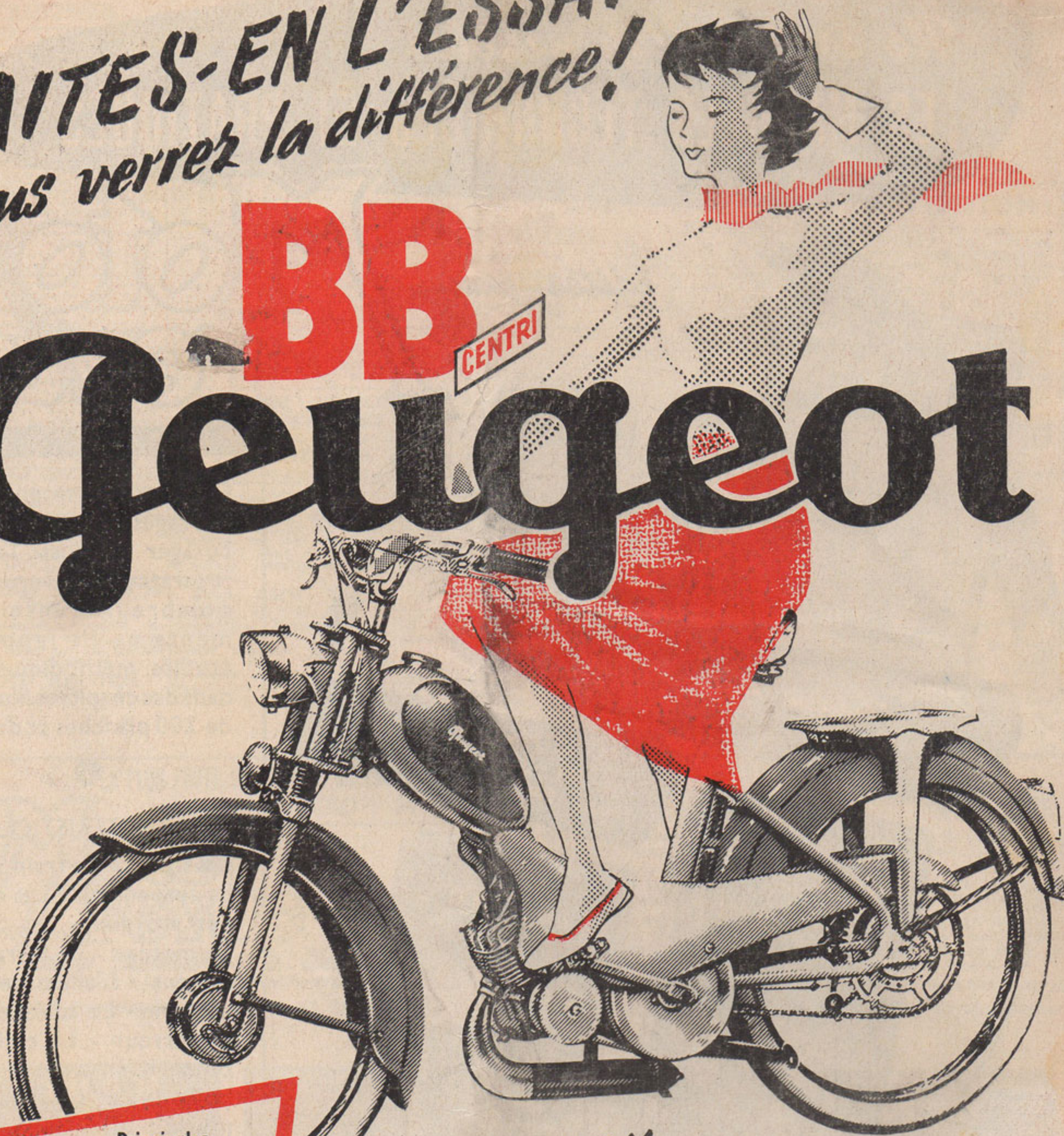
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.

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

FAITES-EN L'ESSAI:
vous verrez la différence!



BB CENTRI Peugeot



Principales caractéristiques techniques :

- Embrayage automatique par coupleur à poudre absolument i-nu-sa-ble. Rien à régler, rien à graisser, rien à surveiller.
- Cylindre aluminium chromé direct.
- Embiellage à galets.
- Admission d'air calme (prise d'air sous la selle).
- Amortisseur de vibrations.
- Cadre d'une rigidité exceptionnelle et d'une grande robustesse assurant une tenue de route inégalée.

le nouveau

CYCLOMOTEUR AUTOMATIQUE A COUPLEUR AUTO-PROGRESSIF

Il est impossible d'imaginer une conduite plus facile :

- Vous freinez, le débrayage est automatique.
- Pour redémarrer, vous accélérez et le BB se remet en marche sans à-coup et sans un coup de pédale.