

Moto revue

46^e ANNEE. — 19 AVRIL 1958. — N° 1.387

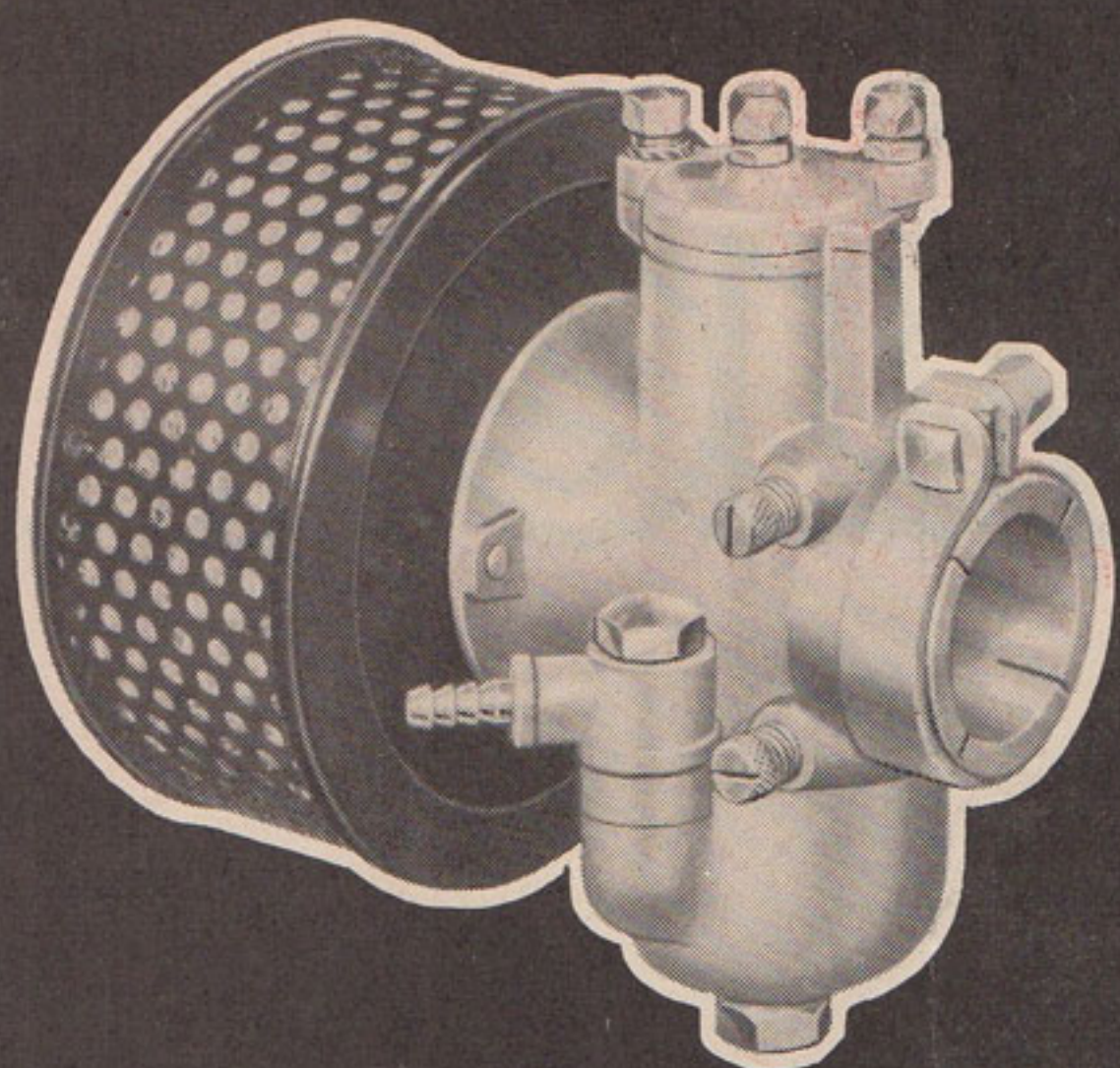
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

LE GRAISSAGE



Départ du Championnat Inter de Cross à Thomer.
En tête, Combes... Mais Robert Klym gagnera.

MAUBEN-LEGAY

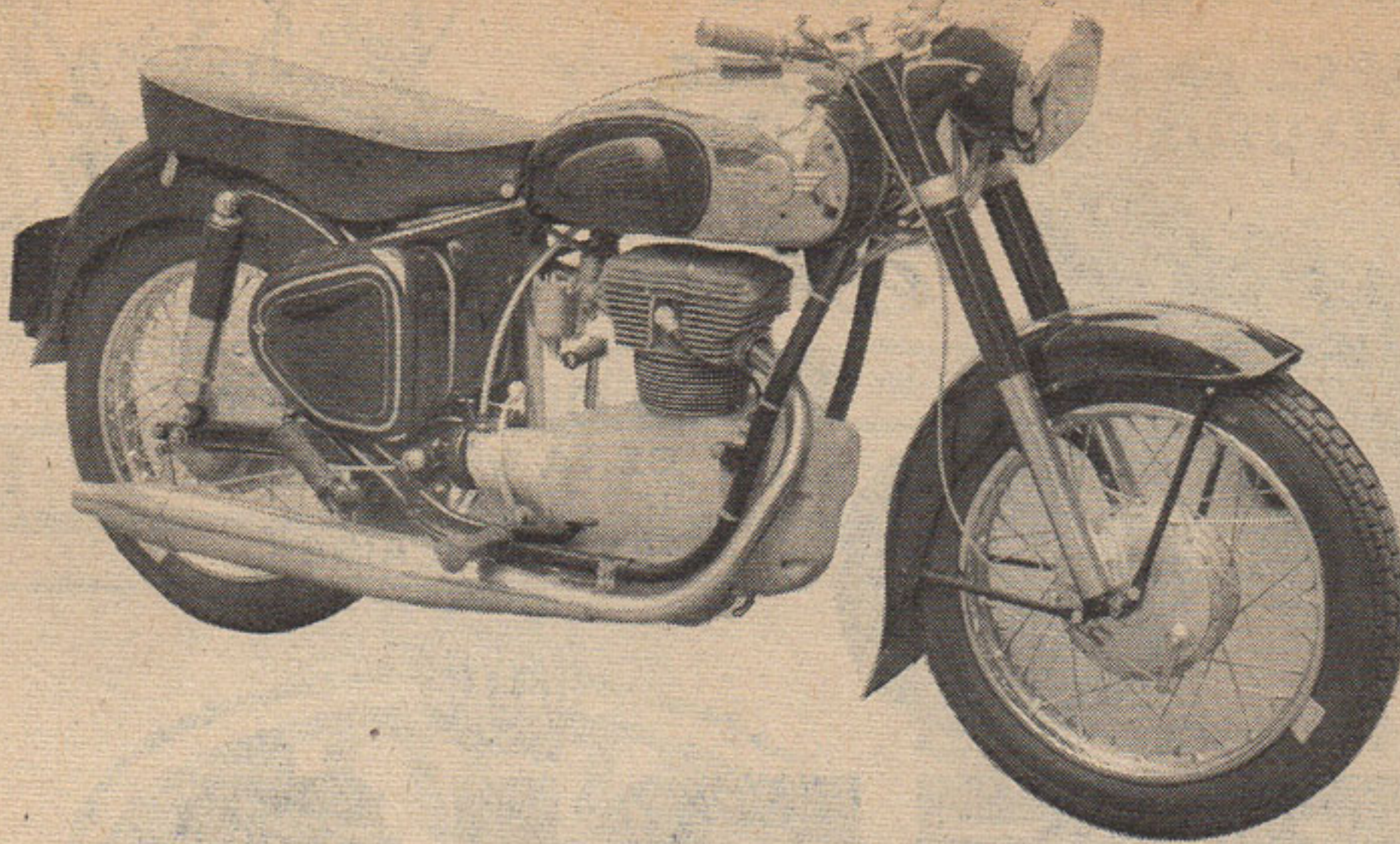


*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°



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

CATALOGUE SUR DEMANDE

305.825 frs + T. L.

Importateur exclusif France, Algérie, Andorre

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

un moteur deux roues



ajoutez BARDAHL à votre huile PROTECTION EFFICACE DE LA MÉCANIQUE

BARDAHL

- fixe sur les surfaces métalliques en frottement un film lubrifiant inarrachable
- permet de réduire considérablement le pourcentage d'huile dans le mélange carburant
- évite serrage, grippage, gommage, calaminage
- améliore rendement, souplesse et reprises

BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE

double la vie du moteur
protège contre l'oxydation,
la corrosion, l'abrasion



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

Convertisseur "VOL-TEX"

DE HAUTE FRÉQUENCE

11, rue Boudreau - PARIS (9^e)



APRES L'ESSAI DE

"MOTO REVUE"

N° 1.371 du 28 Décembre 1957

- GAIN de 10 à 15 % sur la CONSOMMATION.
- GAIN de 17 % PUISSANCE.
- TRES FACILE A MONTER.
- FACILITE LE DEMARRAGE A FROID.

Se place sur le fil de bougie à environ 10 cm
Meilleures reprises. - Allumage sur bougie mouillée

GARANTIE

Modèle pour moto, franco 750 fr. C. remb. : 875 fr.

Modèle voiture (pour circuit bobine-distributeur) :

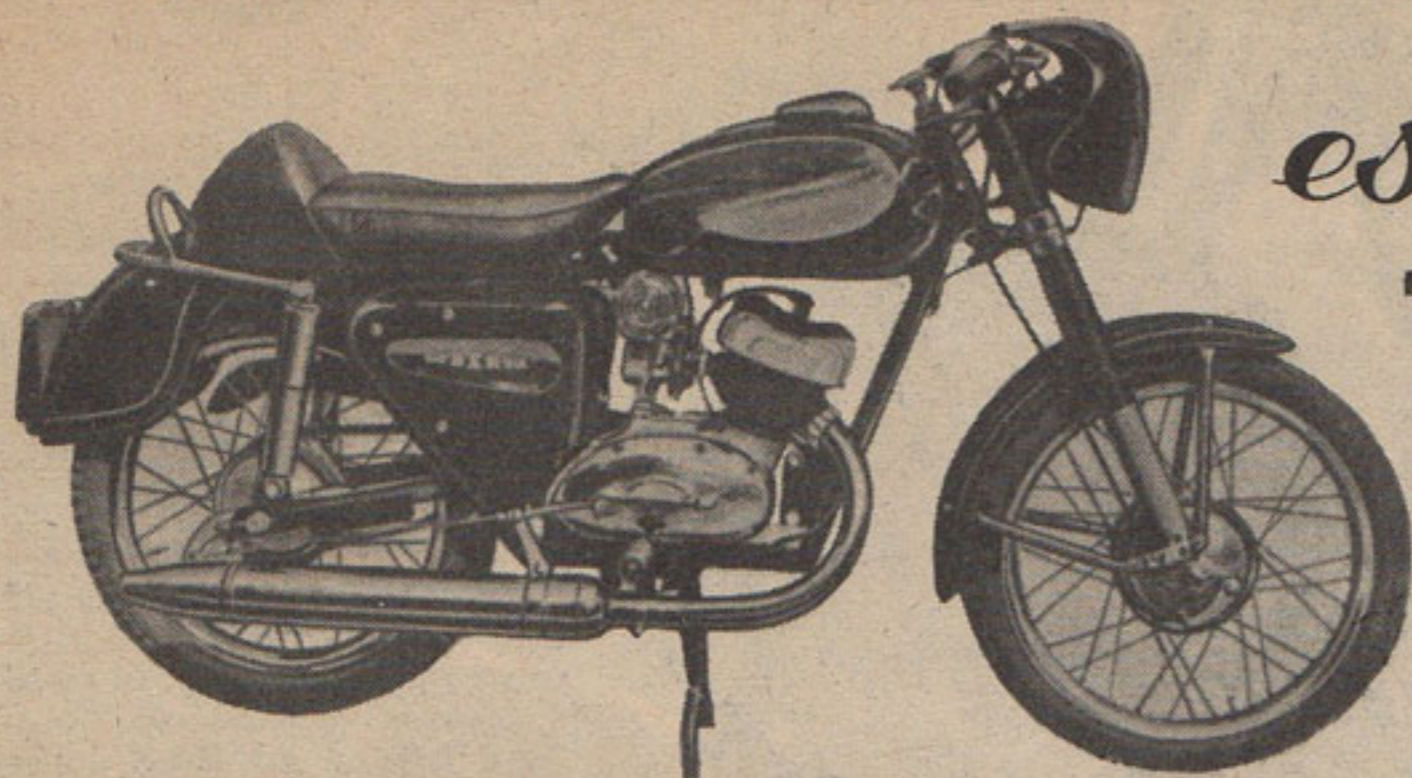
Franco : 1.500 fr. Contre remb. : 1.700 fr.

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

LES MEILLEURS TECHNICIENS CONSTATENT :

Cette année encore...

"LA MOTO LÉGÈRE LA PLUS SPORTIVE
ET LA PLUS LUXUEUSEMENT TRAITÉE"



est la

175 OU **125** cmc

DE LA GRANDE
MARQUE DES
ALPES FRANÇAISES



LIBERIA

VICTORIEUSE DU BOL D'OR (1956 ET 57) 175 cmc "SPORT" et "COMPÉTITION"
ET DÉTENTRICE DU RECORD DE L'ÉPREUVE À PLUS DE 100 DE MOYENNE



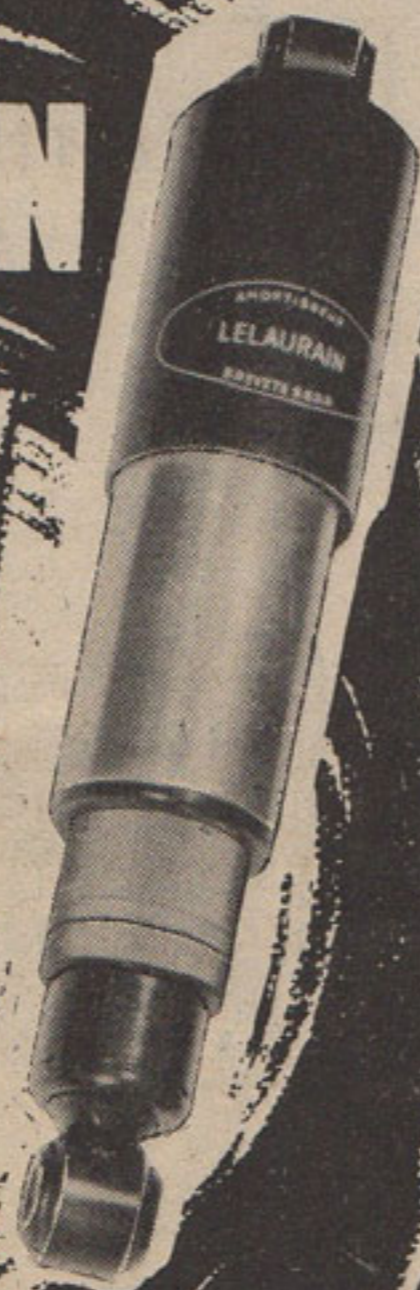
LIBERIA * CYCLES * CYCLOMOTEURS * MOTOS - GRENOBLE

DISTRIBUTEUR RÉGION PARISIENNE: **COUTURIER** 149, Av. de Neuilly. NEUILLY-S/S.
86, Av. Gabriel - Péri. BEZONS

AMORTISSEURS LELAURAIN

AMORTISSEUR
TÉLESCOPIQUE
HYDRAULIQUE
DOUBLE EFFET

SUSPENSION
SPÉCIALE
MOTO-SCOOTER
VÉLOMOTEUR
CYCLOMOTEUR



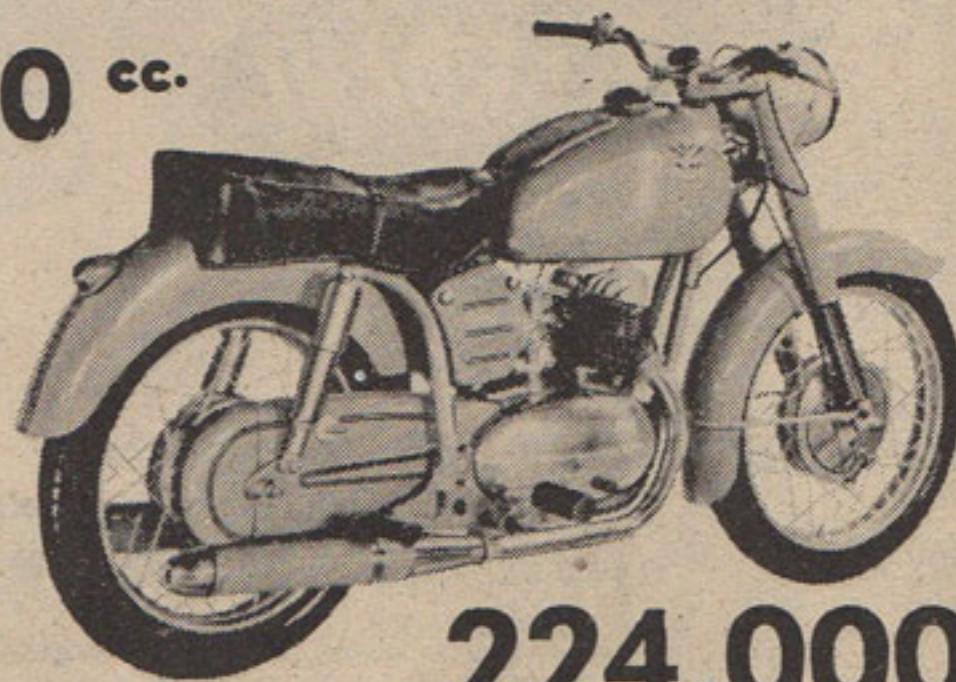
CONSTRUCTEUR S. A.

E^{ts} LELAURAIN

8, RUE VOLTAIRE - MONTREUIL
AVRON 50-82

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

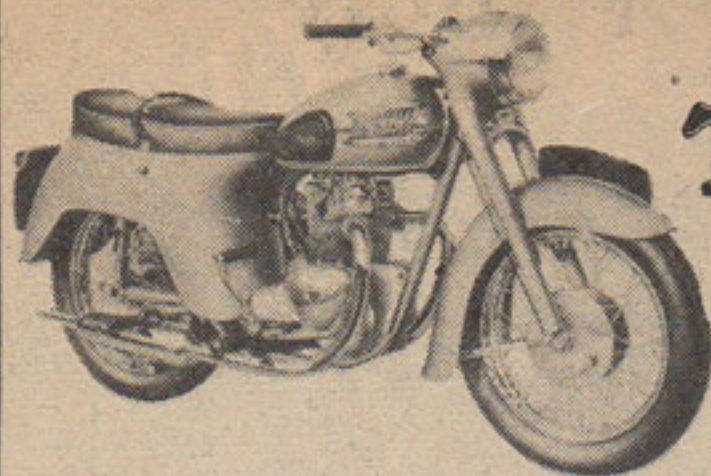
S.I.D.A.M.

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

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

SAINT-PAUL MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS 4^e - Tél. : ARC. 71-46
Métro: Saint - Paul



TRIUMPH

Quelques modèles disponibles

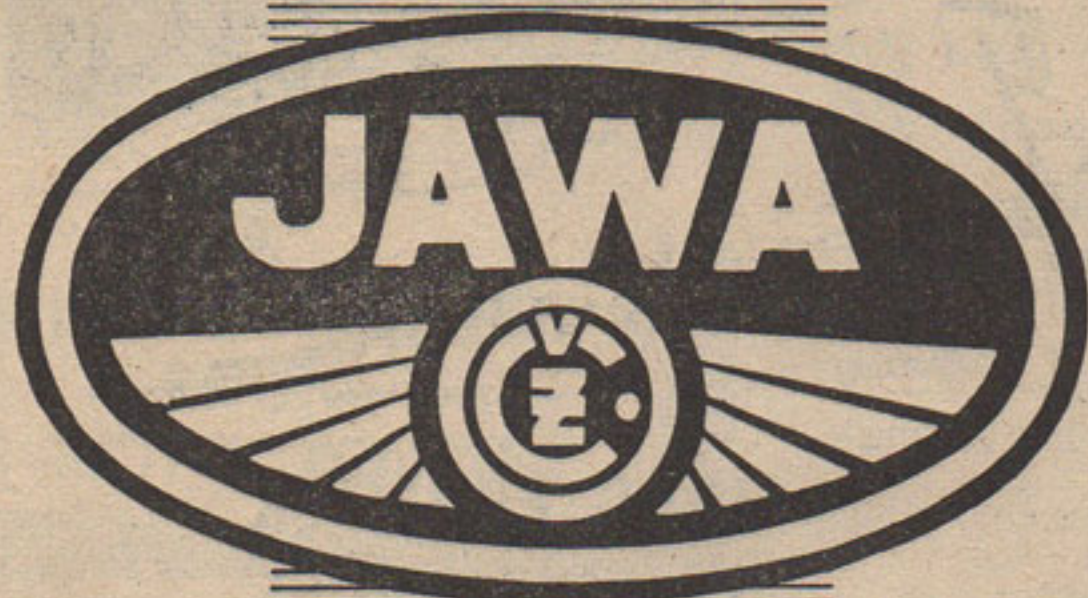
AGENCES OFFICIELLES :

TRIUMPH - JAWA - N.S.U. - DKW - ADLER
VICTORIA - PUCH - F.N. - PANNONIA
GILERA - JAMES - A.J.S. - GILLET-HERSTAL

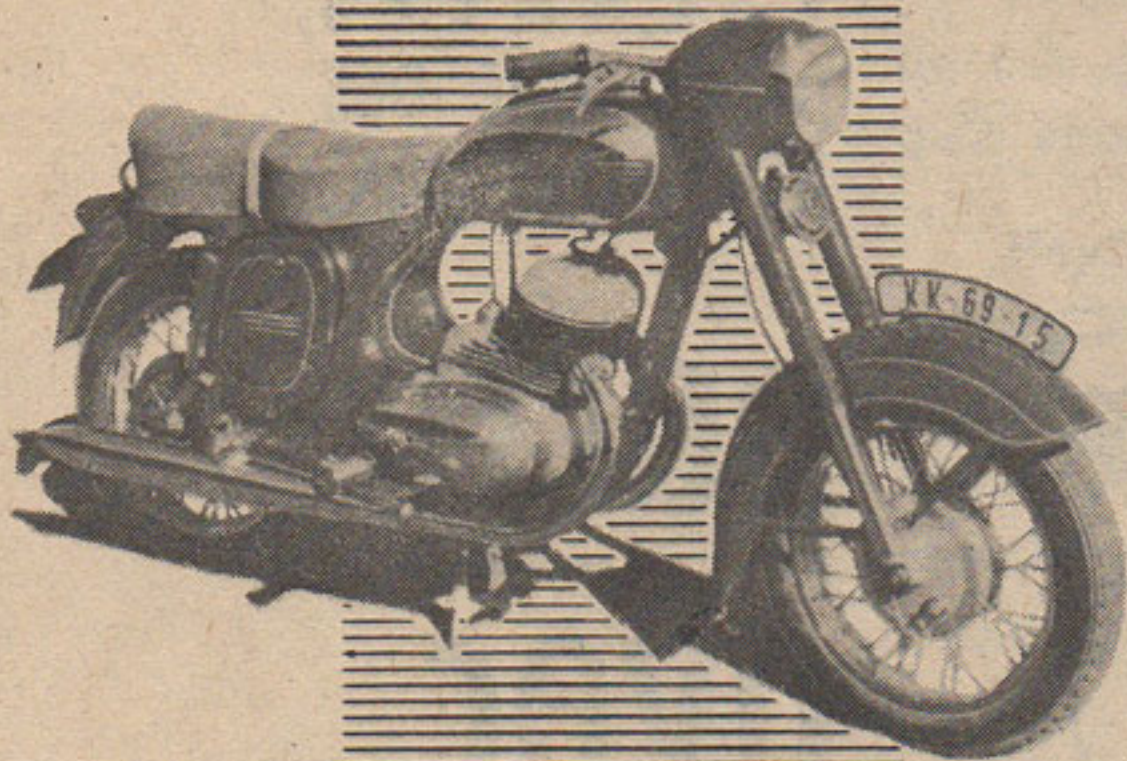
AGF — TERROT — MONET-GOYON — JONGHI — GNOME-RHONE — RENE GILLET — ALCYON

CRÉDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 Mois

VESPA et VELOSOLEX



*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 (T.L.)

CRÉDIT

REPRISES

GARANTIE TOTALE

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

PLAQUES DE POLICE
ET LANTERNES

HARTAUD
FABRICANTS
d'ACCESSOIRES
AUTO-MOTO
VELO

*Pour
motos et vélos*

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26

PAREFLIX

OYONNAX (Ain)

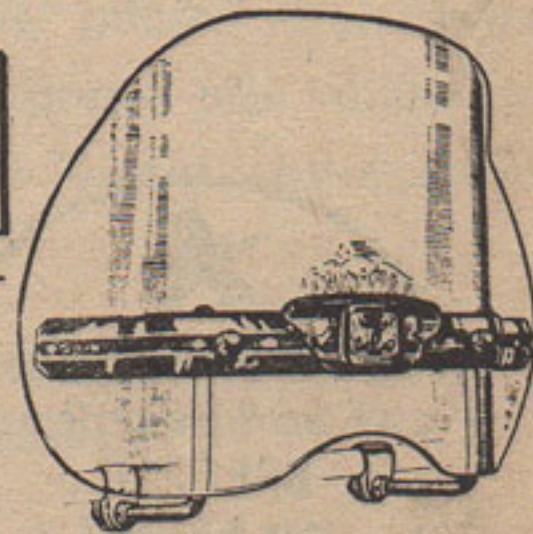
Le Spécialiste
du
PARE - BRISE

POUR MOTOS-SCOOTERS-
CYCLOMOTEURS

Modèle d'ÉTÉ
TOUT CRISTAL

Fluorescent Rose ou Vertil

En vente chez votre fournisseur habituel





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!

★
Ravitaillez-vous
aux pompes bleues
BRET-OIL
ou exigez
les bidons bleus
BRET-OIL

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

La première huile compoundée à l'électricité



Moto revue

LA MOTO
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)

LES JEUNES VEULENT COURIR !

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

MEME aux années les plus florissantes de l'après-guerre, à cette époque où tout se vendait, où les chiffres d'affaires des usines, comme des motocistes, grimpaient vers des sommets qui ne seront pas dépassés de sitôt, eh bien ! à cette époque de « vaches grasses », jamais le sport motocycliste « amateur » n'a connu le succès qu'il rencontre actuellement.



La jeunesse aime la moto. Elle le prouve en consentant souvent de très gros sacrifices financiers pour s'équiper. Elle ne demande qu'à courir.

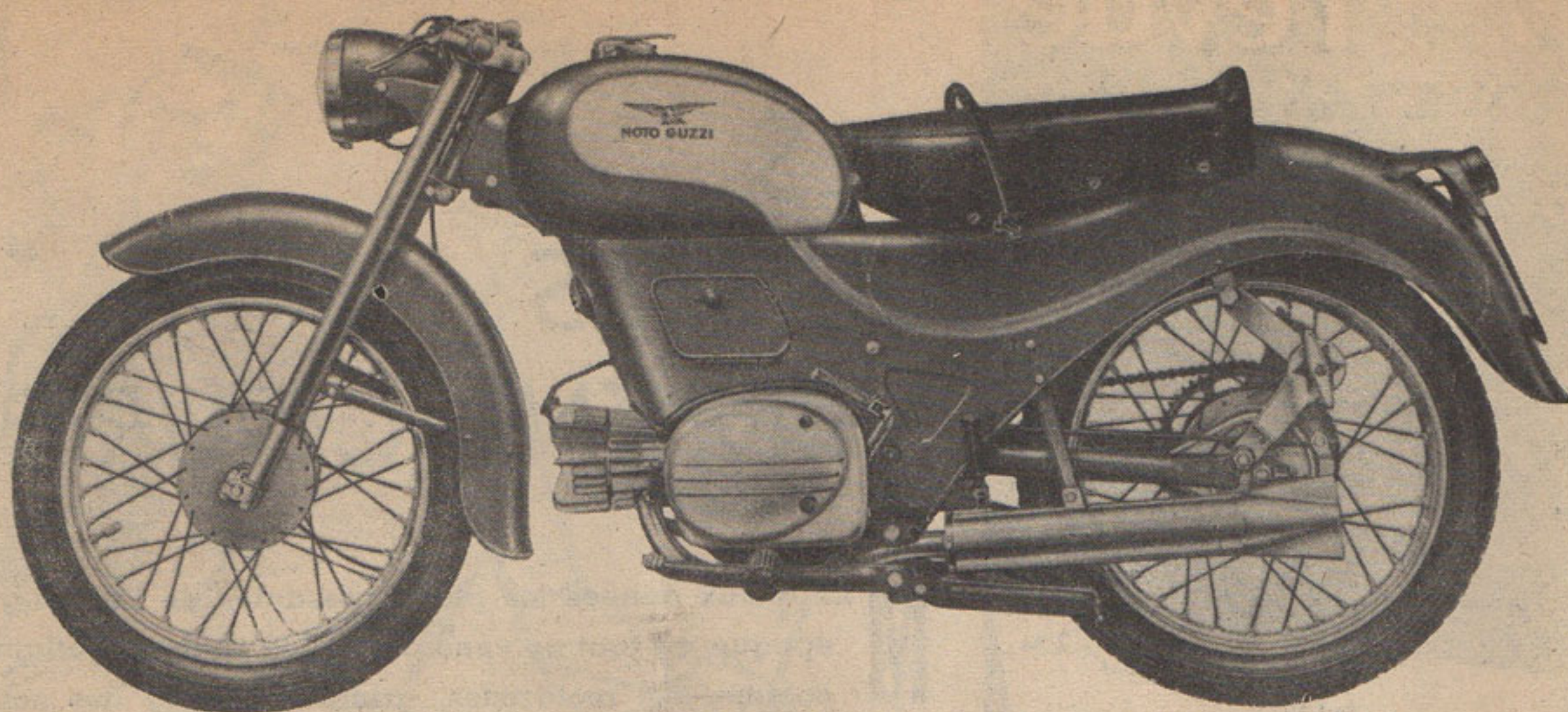
Heureuse jeunesse parisienne qui trouve en Montlhéry son moyen d'expression, et nous souhaiterions bien voir autant de Criterium, de Premier Pas, de Deux Heures dans tout le restant de la France, afin de ne pas obliger les « petits », les « obscurs » qui cherchent à se faire connaître, à faire souvent le long chemin qui mène à la Capitale.



Ils étaient 145 inscrits dimanche dernier à Montlhéry. On n'avait jamais vu cela pour les « Deux Heures » et les organisateurs durent prendre l'heureuse initiative de ramener la durée des épreuves à 1 h. 30, afin d'offrir non plus deux, mais trois courses au public.

Et si Montlhéry n'aligne pas toujours des pilotes dignes de l'auréole qui s'attache à son nom, par contre il prend une allure de « Mecque » motocycliste, vers laquelle tous les jeunes coureurs se tournent.

Montlhéry, temple de la Croyance Motocycliste, voilà la métamorphose à laquelle nous sommes en train d'assister !



LE "ZIGOLO" SERIE 2

LE « ZIGOLO » Seconde Série n'est pas à proprement parler un nouveau modèle. Il s'agit plus précisément d'une version améliorée, modernisée du « Zigolo Lusso » bien connu et que nous avons essayé (MR 1219). Nous retrouvons certaines techniques de construction chères à Guzzi : monocylindre horizontal deux temps à distributeur rotatif, suspension arrière oscillante avec amortisseurs à friction, etc. Par contre, de sérieuses améliorations ont été apportées aussi bien au point de vue moteur que partie cycle.

CARACTERISTIQUES GENERALES DU MOTEUR

Il s'agit d'un monocylindre horizontal deux temps. Alésage 50 mm, course 50 mm, nous sommes donc en présence d'un moteur carré.

Avec un taux de compression de 7,5 à 1 (au lieu de 6, précédemment), ce moteur développe 4,6 CV à 5.250 t/m soit une puissance spécifique de 46 CV/l. Léger gain donc par rapport au Zigolo Lusso dont le moteur développait 4 CV ; le régime de puissance maximum reste le même.

UN CYLINDRE EN ALUMINIUM CHROME DUR

La grosse innovation sur ce moteur consiste en l'adoption d'un cylindre en aluminium chromé dur. Cette technique

de construction fut expérimentée tout d'abord sur la 350 mono de compétition avant d'être appliquée aux machines de série (comme quoi, l'expérience acquise au cours des compétitions est payante).

L'utilisation d'un cylindre en alliage léger chromé dur présente de nombreux avantages :

— Dilatation sensiblement égale du cylindre et du piston, permettant un meilleur équilibre thermique entre ces pièces.

— Tolérance de montage du piston minime d'où étanchéité meilleure, silence de fonctionnement accru et usure moindre (conséquence du premier point).

— Gain de poids : un cylindre en alliage léger pèse sensiblement la moitié du poids d'un cylindre fonte.

★

Ainsi qu'on peut le constater, cette solution est séduisante et permet d'obtenir de très bons résultats, aussi bien sur des moteurs peu poussés comme celui du « Zigolo » (ou celui de la « Mobylette »), que sur des moteurs « Sport » comme celui de la 175 Maïco pour exemple qui développe 15 CV, soit une puissance spécifique de 86 CV/l.

ALIMENTATION PAR UN DISTRIBUTEUR ROTATIF

En démontant le couvercle du côté droit du moteur on a accès au carburateur, ce qui rappelle immédiatement que l'alimentation se fait par l'intermédiaire d'un distributeur rotatif.

Le « Zigolo Lusso » était équipé d'un carburateur de 15 mm de passage des gaz ; le modèle seconde série est équipé d'un carburateur Dell'Orto MAF 18 BI de 18 mm de passage des gaz d'où une

**un 2 temps
qui ne
graisse
qu'à 2 % !**

section accrue de 44 %. Gicleur principal 72, gicleur de ralenti 40.

Le carburateur débouche dans le prolongement de la queue de vilebrequin, côté droit, qui évidemment, est creuse. Un orifice latéral foré dans cette queue de vilebrequin passe à chaque tour en regard d'une lumière pratiquée dans le carter-moteur et dirigée vers le cylindre. Dès lors, le cycle est celui d'un classique deux temps à précompression dans le carter.

GRAISSAGE A 2 % !

L'utilisation d'un cylindre alu chromé dur, le fait que le distributeur rotatif projette l'émulsion fraîche et grasse en bas du fût du cylindre, sans parler de l'amélioration du refroidissement, tout cela a permis d'utiliser un mélange dont la teneur en huile est exceptionnellement faible... 2 % !

Ce pourcentage minimum présente l'avantage de limiter considérablement la formation de calamine. En outre, l'indice d'octane et le pouvoir de volatilisation du carburant ne se trouvent que faiblement affectés.

DES RAPPORTS DE BOITE CORRIGES

Nous retrouvons la boîte de vitesses à trois rapports qui équipait le « Zigolo Lusso ». Boîte classique à prise directe mais avec entrée et sortie opposées, du type à engrenages toujours en prise.

★

Par contre l'échelonnement des rapports de boîte a été revu. Sur la « Zigolo Lusso », nous avions les rapports suivants : 1 - 1,714 - 2,627 à 1 soit en prenant 100 % comme valeur de la troisième, une seconde à 58,3 % et une première à 37,4 %. Cet échelonnement s'apparentait à celui d'une boîte à quatre rapports privée de troisième d'où un trou entre troisième et seconde, très sensible à la conduite (voir notre essai).

Sur la « Seconde Série », le rapport interne de la seconde a été allongé, démultiplié intérieurement à 1,542 à 1 contre 1,714 précédemment. Les autres rapports internes n'ayant pas changé, nous obtenons :

1 (100%) - 1,542 (64,9%) - 2,627 (38%) à 1.

La valeur de la seconde est plus correcte et le trou est moins important. Mais à notre avis, cette seconde est encore trop courte. En prenant un étagement type « compétition » que l'on peut facilement adopter pour la série dans le cas d'une boîte 3 vitesses, et en conservant la première telle qu'elle est, nous aurions 100 % pour la troisième, 72,5 % pour la seconde et 38 % pour la première. Sur notre Zigolo, il faudrait donc allonger la deuxième et la démultiplier intérieurement à 1,38 à 1 au lieu de 1,542. D'ailleurs, en consultant la nomenclature technique de la fabrique de boîtes de vitesses bien connue « Getrag » nous trouvons un échelonnement de boîte comparable sur la 150 MD Dürkopp.

ON TIRE PLUS COURT

Outre le remaniement des rapports internes de boîte, il faut noter un changement dans la démultiplication finale : on tire plus court. En effet, le Zigolo Seconde Série est muni d'un pignon de sortie de boîte de 14 dents contre 15 sur le Zigolo Lusso.

★

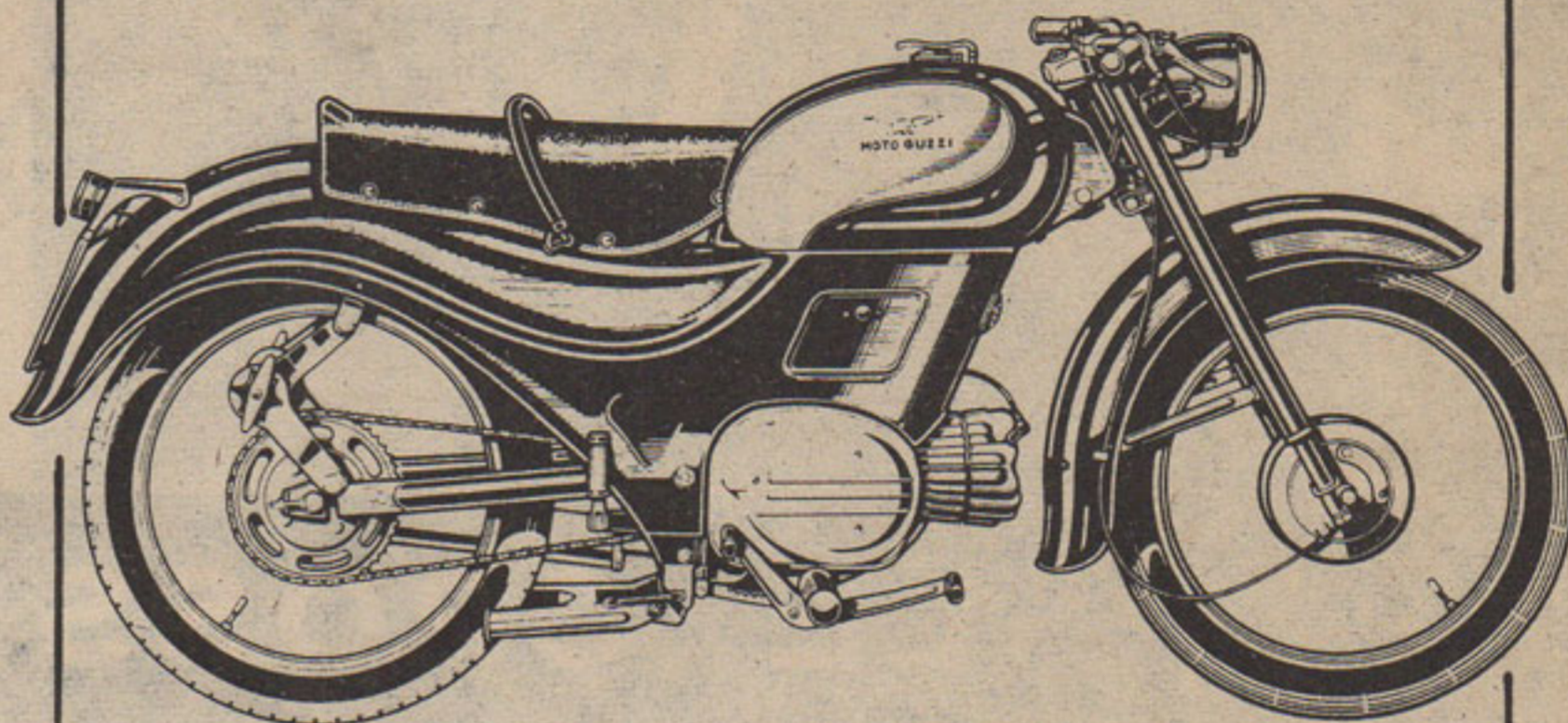
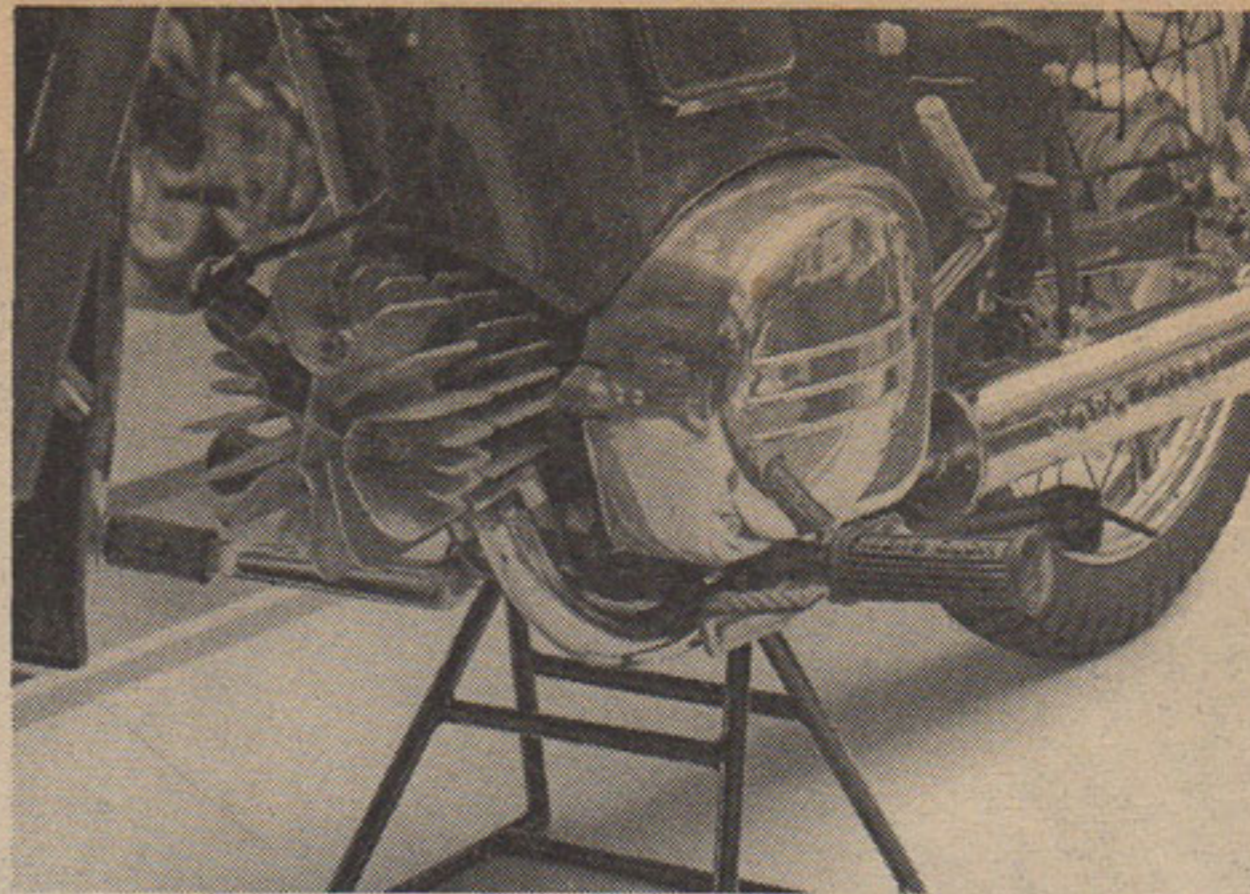
Le fait de tirer plus court amène de nombreux avantages sur un deux temps, et qui plus est sur un petit cube.

— Réduction de la consommation : un deux temps aura une consommation plus faible à régime élevé mais à faible charge, qu'à bas régime mais avec une forte charge gazeuse.

— Réserve de puissance et capacité d'accélération accrues en troisième. Il est évident que si le régime de puissance maximum correspond à la vitesse maximum en position effacée, on aura une machine dont la conduite sera fastidieuse et sur laquelle on se trouvera dans la nécessité de rétrograder au moindre faux plat ou par vent debout. Si par contre, le régime de puissance maximum correspond à une vitesse comprise entre le maximum possible en solo et en duo, la conduite sera plus attrayante, on utilisera moins souvent les intermédiaires. La vitesse maximum en position couchée sera légèrement réduite ; de plus cette vitesse sera obtenue en sursrégime ce qui n'est pas gênant car il est bien rare de se mettre à plat dans des conditions normales d'utilisation.

UNE PARTIE CYCLE MODERNISEE

Dans l'ensemble le « Zigolo » a conservé sensiblement le même aspect, et les modifications apportées ne concernent que des détails, excepté le freinage.



En haut, vue du nouveau moteur, dont ci-dessous vous trouvez une coupe de l'ensemble culasse-cylindre.

L'importance de l'ailette est à noter.

Nous retrouvons le cadre de conception hybride qui réunit les techniques du châssis coque et du cadre tubulaire.

La fourche télescopique ne comporte toujours pas d'amortisseurs ; la seule modification apparente est le nouvel aspect des bras inférieurs de fourche. En raison de ce nouveau dessin la fixation du garde boue avant a été modifiée : il est toujours suspendu mais il « colle » beaucoup plus étroitement à la roue.

La suspension arrière oscillante est inchangée et est toujours munie des amortisseurs à friction typiques. Poids inchangé : le Zigolo Seconde Série accuse toujours 77 kg à vide.

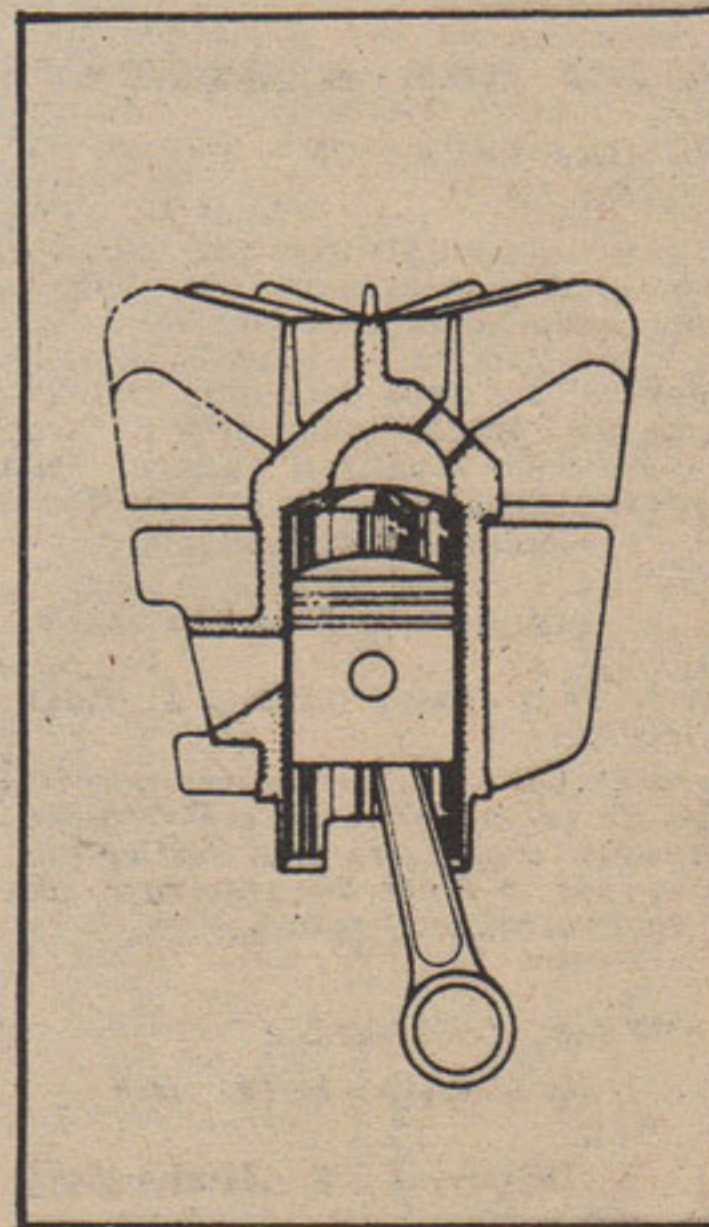
LE FREINAGE

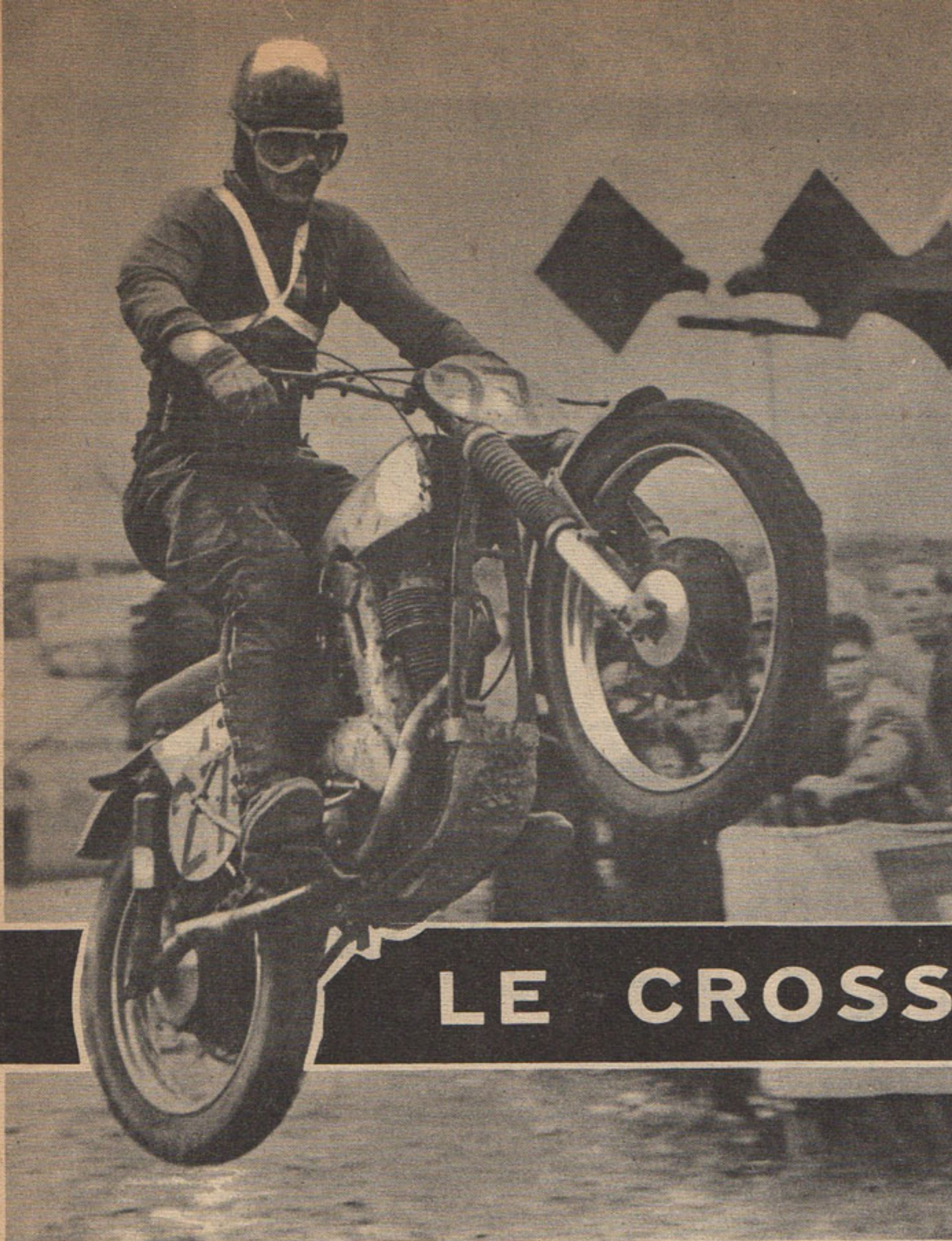
C'est dans ce domaine qu'a eu lieu la principale modification sous la forme de moyeux-freins centraux en alliage léger. D'un diamètre de 125 mm pour une largeur de garnitures de 20 mm ils représentent un progrès sensible sur les 110 mm qui équipaient le Zigolo Lusso.

UNE ALLURE SPORTIVE

Comme toutes les productions de la firme de Mandello del Lario, le « nouveau » Zigolo est traditionnellement émaillé rouge vif. La machine a un petit air sport cher aux productions transalpines. Le nouveau réservoir de 12 litres avec des évidements pour les bras et les genoux ne fait que souligner cette tendance.

J.C.B.





LE CROSS

Dans la seconde manche, Archer part en tête, et casse sa boîte de vitesses ! Curtis passe au commandement, résistant bien à Gustavsson et Lundin. Derrière ces hommes, se classeront Ledormeur, Jansen, Robert Klym, etc...

Lundin, en très grande forme et dont la Monark semble maintenant bien au point (du très beau travail, selon Archer lui-même) devra pourtant se suffire de la seconde place au classement général, derrière Curtis encore vainqueur en finale et qui confirme tout le bien que nous pensions de lui.

Notons encore la belle 3^{ème} place du Hollandais Albert Dirckx. Le meilleur Français fut Ledormeur, malheureusement retardé par sa chute. Enfin enregistrons la belle condition du Suédois Gustavsson, qui tourna très fort mais fut malchanceux dans la dernière manche. Paul Godey, au très beau style, fit une course très régulière.

Le mot de la fin ? Il y a 4 ans se déroulait à Jonzac un premier moto-cross régional. La réunion dont nous venons de vous narrer l'essentiel n'est-elle pas la preuve de l'extrême vitalité de la spécialité dans nos provinces ?

RESULTATS TECHNIQUES

500 cc inters : 1. Curtis (GB, Matchless d'usine) ; 2. Lundin (Suède, Monark d'usine) ; 3. A. Dirckx (H, BSA) ; 4. Ledormeur Gérard (F, BSA) ; 5. Gustavsson (Suède, BSA) ; 6. Godey ; 7. ex-aequo Klym Robert et Nic Jansen (B) ; 9. Broer Dirckx (H) ; 10. Tiarcelin.

350 cc : 1. Thomas ; 2. Mosconi ; 3. Vila ; 4. Ayrault ; 5. Postigo, etc...

Bill Nilson, champion du monde 1957, défendra demain son titre en Autriche.

EPEMERIDE

DEMAIN, GRAND PRIX D'AUTRICHE ET COUPE D'EUROPE A SITTENDORF : JACQUES SCHMID AU DEPART

Avec ces épreuves, qui se dérouleront à proximité de Vienne, le Championnat du Monde et la Coupe d'Europe des 250 vont prendre le départ.

Aucun renseignement ne nous est parvenu à temps pour que nous puissions vous indiquer avec précision la liste des participants, mais il est certain que toutes les grandes vedettes internationales du cross seront présentes, tant l'enjeu est considérable.

A noter que c'est la première fois que l'Autriche figure parmi les organisateurs de Grands Prix, en matière de moto-cross tout au moins.

Notre compatriote Joseph Terrien ne sera sans doute pas au départ en Coupe d'Europe ; sa Maico réclame en effet une mise au point très étudiée, dont Olivotti a bien voulu se charger mais qui n'a pu être conduite à temps. Enfin, Terrien lui-même a encore besoin de quelques courses pour se mettre cette machine en main, et a raisonnablement décidé de remettre au 11 mai (G. P. de Suisse) son départ dans la grande compétition officielle.

Mais nous serons par contre représentés à Sittendorf, dans le Championnat du Monde, par notre jeune inter Jacques Schmid.

L'importance des courses internationales officielles qui se dérouleront demain à Sittendorf, et le fait qu'elles porteront une représentation tricolore, nous amèneront à nous rendre nous-même au Grand Prix d'Autriche, dont vous pourrez par conséquent suivre le reportage dans notre numéro 1.389, du 3 mai prochain.

ET VOICI DES RESULTATS

A BEUCAIRE-TARASCON : GODEY TOUJOURS LA !

Cross national peu favorisé par le temps. Bonne affluence néanmoins, et courses disputées, particulièrement en 500 cc où Godey — toujours là — fournit le vainqueur devant un Cros déchainé, qui enthousiasma le public mais prit de trop gros risques pour réussir à gagner. Voici les résultats techniques de la journée :

250 cc : 1. Romano ; 2. Audemard ; 3. Valente, etc...

350 cc : 1. Pardigon ; 2. Darmain ; 3. Vidal, etc...

500 cc : 1. Paul Godey (BSA) ; 2. Vidal ; 3. Cros, etc...

Encouragé par le succès remporté à l'occasion de ce moto-cross, le M.C. Beaucaire-Tarascon organisera le 27 juillet 1958, à l'occasion de la Foire de Beaucaire, une grande concentration motocycliste.

A LA HAYE-FOUASSIERE

250 cc : 1. Houdoux ; 2. Saucisse ; 3. Bossard, etc...

350 cc : 1. Delpeyrat ; 2. Baumard ; 3. Houdoux, etc...

500 cc : 1. Vouillon ; 2. Delpeyrat ; 3. Baumard, etc...

DAVE CURTIS L'EMPORTE A JONZAC

« Nous avons toujours tenu nos promesses »... Telle pourrait être la devise du M.C. Jonzac qui, le 30 mars, a offert à son public un moto-cross de très haute tenue. Et c'est bien pourquoi une foule considérable, évaluée à plus de 15.000 personnes, est venue vivre une réunion dont le souvenir n'est pas près d'être oublié dans la région.

Circuit très dur, à visibilité totale ; organisation satisfaisante, sauf sur le point particulier du départ, donné au drapeau. La sonorisation et le commentaire étaient confiés ici encore à J. M. Landureau, de plus en plus apprécié pour la qualité de sa présentation des pilotes et surtout parce qu'il effectue une véritable « radio-reportage » de ce qui se passe sur le circuit.

17 inters au départ. Dans la première manche, le Suédois Gustavsson file en tête, et se fait remonter par Archer, que suivent Curtis et Gérard Ledormeur, précédant eux-mêmes Jansen, Robert Klym, Scallet, A. Dirckx, etc... Lundin commence ensuite sa remontée et Julienne, bien mal parti, fonce courageusement pour refaire le terrain perdu. A l'arrivée, nous aurons dans l'ordre Archer, l'officiel Matchless Curtis, Lundin très bien revenu, Gustavsson, puis Jansen, Scallet, etc... Ledormeur a rétrogradé du fait d'une chute.

MALGRÉ L'EFFORT DES PÉTROLIERS

LE GRAISSAGE DOIT REQUERIR TOUTE VOTRE ATTENTION...

MALGRÉ ses apparences anodines et rituelles, le graissage est certainement la chose la plus importante qui soit pour l'usager 1958, car de moins en moins celui-ci a, et aura, à se livrer à « de la mécanique », tandis que l'élévation des performances et des possibilités de la machine donnent une importance accrue à l'entretien.

Or conserver sa machine en bon état, lui garder, au fil des kilomètres, toutes ses possibilités, voilà le rôle essentiel du graissage.

Dès lors, le graissage ne doit plus nous apparaître comme accessoire, mais comme une partie essentielle, aussi indispensable pour vous servir de votre véhicule que l'embellissage, ou les roues.

★

Bien entendu, conscients de cette importance, raffineurs et constructeurs cherchent à alléger votre tâche.

Les huiles, comme les graisses, voient leurs possibilités accrues, leur choix de moins en moins tributaire de la température, les points à graisser cèdent de plus en plus leur place aux points autolubrifiés, etc...

Et pourtant le graissage garde toute son importance.

Pourquoi ? Parce que nos moteurs voient leur rendement s'élever d'année en année.

Et cette augmentation de rendement sous-entend une élévation du régime-moteur, des charges, des pressions, pièces-contre-pièces toujours plus grandes, et qui mettront à rude épreuve le film d'huile.

Par ailleurs, les jeux entre pièces se réduisant de plus en plus (meilleure compression, moins de bruit, meilleure conductibilité thermique, etc...) laissent de moins en moins de place au film d'huile.

Enfin, les carburants modernes, à haut indice d'octane, renferment des additifs dont l'action sur les huiles de graissage n'est pas toujours propice.

Et comme le dit si justement M. J. Groff, conseiller scientifique de l'Institut du Pétrole, et auquel nous nous référons fort souvent (réf. journal S.I.A.) « bien graisser, ce n'est pas seulement faire confiance à des lubrifiants de marque.

C'est encore les utiliser à bon escent, c'est-à-dire où, quand, et comme il faut ».

LE QUINTUPLE RÔLE DU GRAISSAGE

Etant donné qu'il n'y a aucune raison de dissocier l'huile, du moteur, les rôles dévolus aux lubrifiants apparaissent comme assez nombreux.

— a) Leur premier rôle est de réduire les pertes d'énergie par frottements, portant ainsi le rendement mécanique à un degré plus élevé.

Le coefficient de frottement, entre deux surfaces métalliques, peut passer de 0,3, pour des surfaces « sèches » à 0,05 et même moins, pour des surfaces convenablement lubrifiées.

— b) ils combattent l'usure, aussi bien mécanique que chimique. Cette dernière, la corrosion, est longtemps restée insoupçonnée, et il faut remonter à 1930 pour la voir signalée par sir Ricardo.

Or, de récents travaux font ressortir que la corrosion est responsable de 50 % de l'usure mécanique...

— c) ils contribuent à l'étanchéité (cas des segments de pistons par exemple).

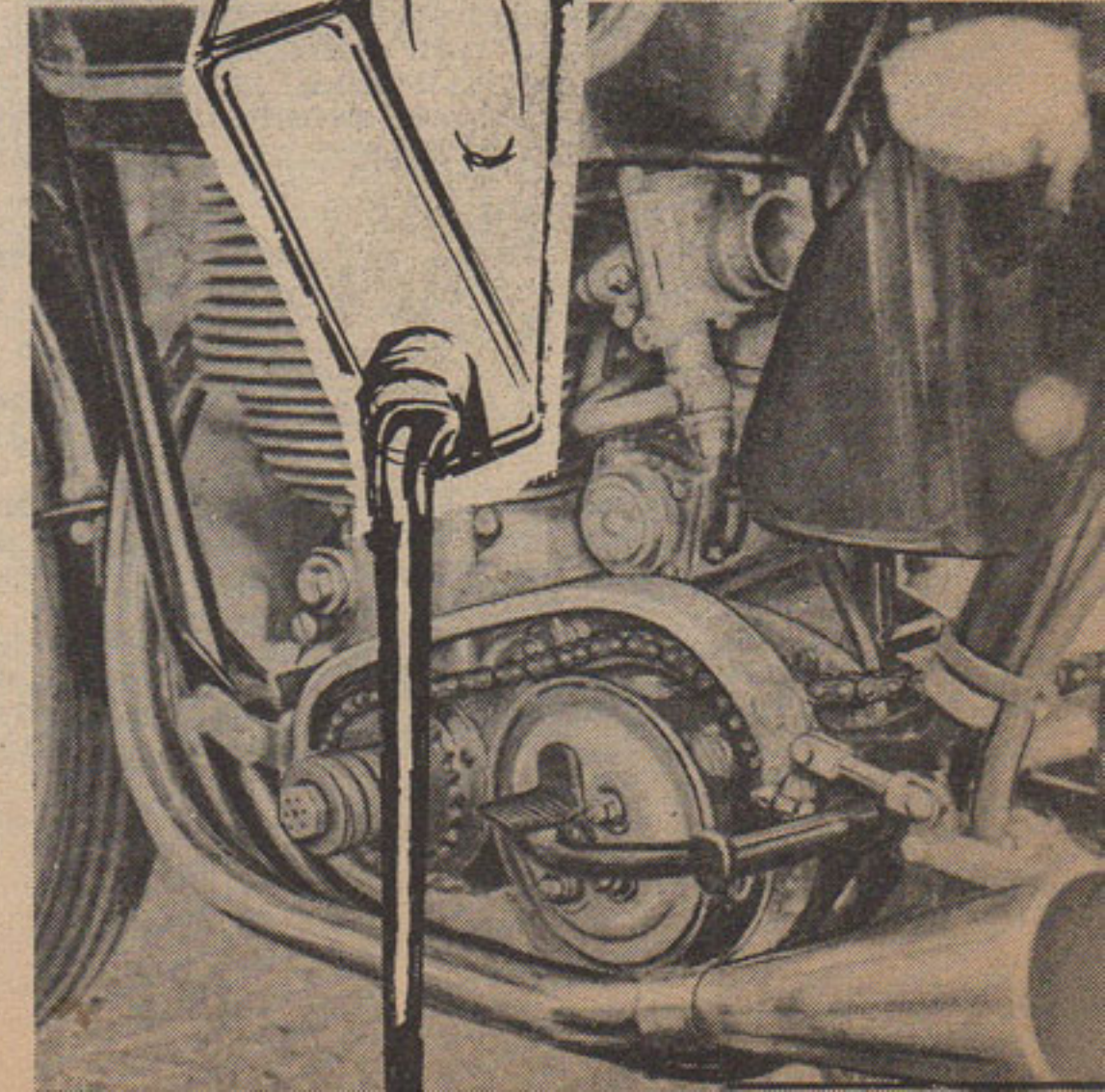
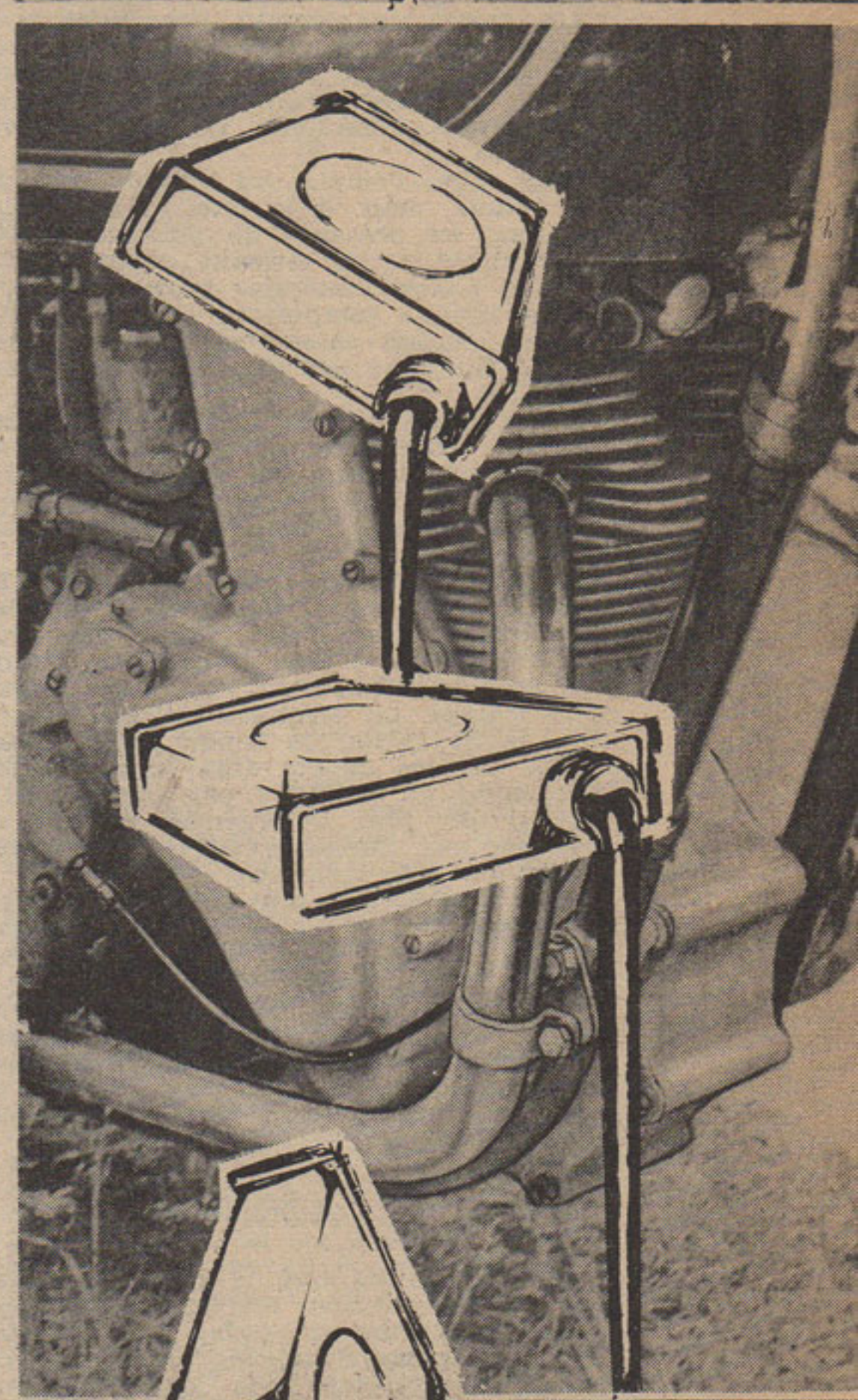
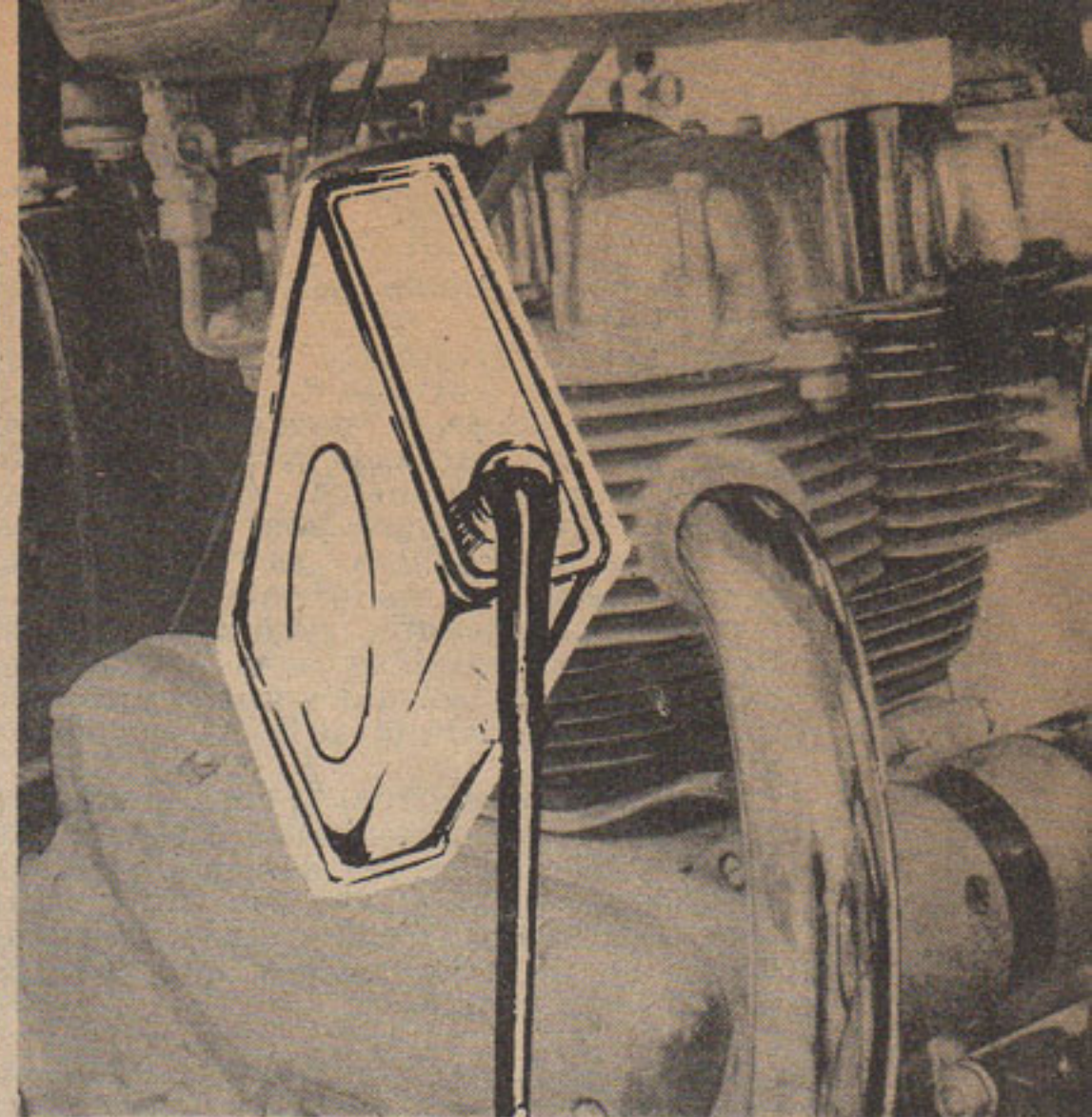
— d) ils participent au refroidissement, concourant ainsi à l'équilibre thermique, et aident à l'évacuation des calories. Certains moteurs utilisèrent même l'huile comme liquide de refroidissement (moteur Cross, culasse du bi-scooter Voisin).

— e) enfin, l'huile véhicule des impuretés qui seront recueillies par les filtres, contribuant ainsi au nettoyage interne du moteur.

C'est d'ailleurs cette dernière tâche qui est à l'origine de la création des huiles détergentes, et nous en verrons le pourquoi ultérieurement.

LES DIVERSES SORTES D'HUILES

Nos huiles pour moteurs, boîtes de vitesses, couples coniques, etc... sont tirées du pétrole brut, qui après raffinage, donne



naissances aux huiles, des plus fluides aux plus épaisses.

Un premier raffinage (distillation dite atmosphérique) extrait du brut 2 à 2,5 % d'huiles de graissage, puis se trouve complété par un raffinage par solvants sélectifs (furfurol, phénol, acide sulfureux liquide) ceux-ci ayant pour but de séparer en deux couches les « bases moteurs » résultant du premier raffinage.

Ces deux portions, nommées « raffinat » et « extrait » sont à leur tour débarrassées du solvant pour donner naissance à des produits aux utilisations les plus diverses.

Seul ici, le raffinat nous intéressera, puisqu'il donnera naissance à nos huiles pures minérales, après désasphaltage, déparaffinage (la cristallisation de la paraffine, par temps froid, rendant difficile la mise en marche des moteurs) et filtration finale.

Mais tous ces traitements éliminent non seulement les éléments indésirables, mais aussi une partie des bons, ces « inhibiteurs naturels » peut-être mal connus, mais dont le rôle est bien démontré. Et il faudra remplacer ceux-ci par des additifs ainsi que nous le verrons plus loin.

Mais selon l'emploi ou non de ceux-ci, leur choix, leur dose, etc... nous nous trouvons en présence de plusieurs catégories d'huiles, se divisant comme suit :

a) les huiles minérales pures (régular), c'est-à-dire ne comportant aucun additif, et d'un emploi assez restreint (véhicules ne fonctionnant pas dans des conditions difficiles).

b) les huiles « Premium » dont les additifs leur confèrent une meilleure stabilité à l'oxydation, des propriétés anticorrosives à l'égard des alliages antifrictions modernes, et même une faible détergence.

c) les huiles détergentes, ou H. D. (Heavy duty) plus détergentes que les précédentes, c'est-à-dire ayant des propriétés dispersives pour le carbone (maintien en suspension dans l'huile des impuretés solides, ou semi-solides, empêchant ainsi la formation de dépôts, mais aussi, action sur les dépôts déjà formés antérieurement et solidifiés par conséquent).

d) huiles plus détergentes encore, et destinées aux diesels travaillant dans des conditions très pénibles.

e) huiles, encore plus détergentes, appelées également « anti-soufre » et également destinées au diesels à haut rendement, suralimentés, etc...

Enfin, il y a lieu de mentionner toutes les huiles, beaucoup plus épaisses, pour boîtes de vitesses, ou ponts AR (types Regular, Mild E.P., hypoïde, etc...) mais qui n'intéressent que la clientèle automobile.

LES ADDITIFS

Nous avons vu que le raffinage amenait la destruction regrettable de certains inhibiteurs naturels. Ceux-ci doivent être alors remplacés par des inhibiteurs artificiels, plus communément appelés « additifs » ou « dopes ».

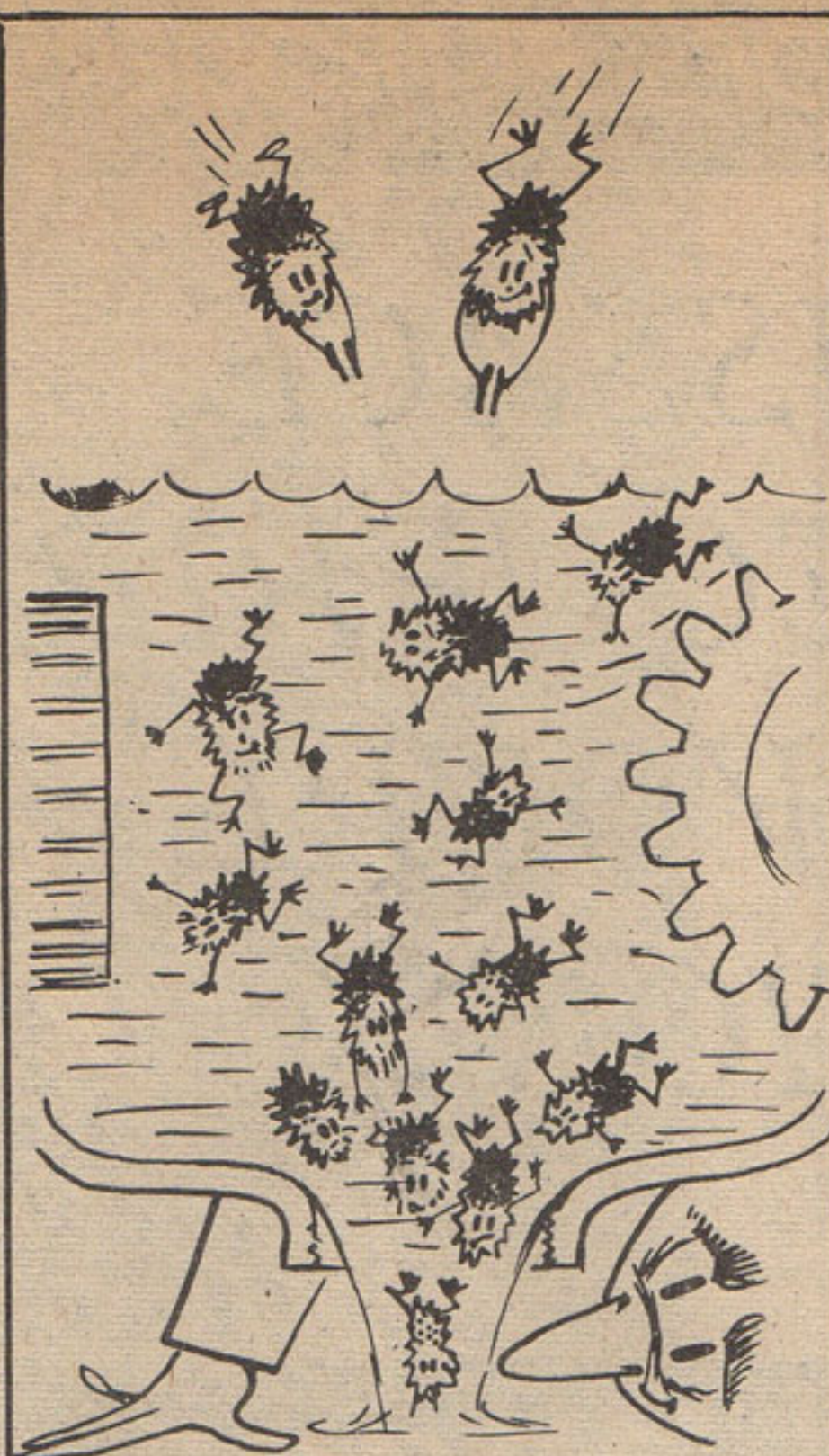
Les additifs, qui confèrent aux huiles des avantages manifestes, se classent en anti-oxydants, anticorrosifs, anti-usure, antimousses, anticongelants, les détergents, etc...

Voyons rapidement leur rôle, en empruntant quelques précisions à M. Terrière (Société Shell), et publiées dans le journal de la S.I.A.

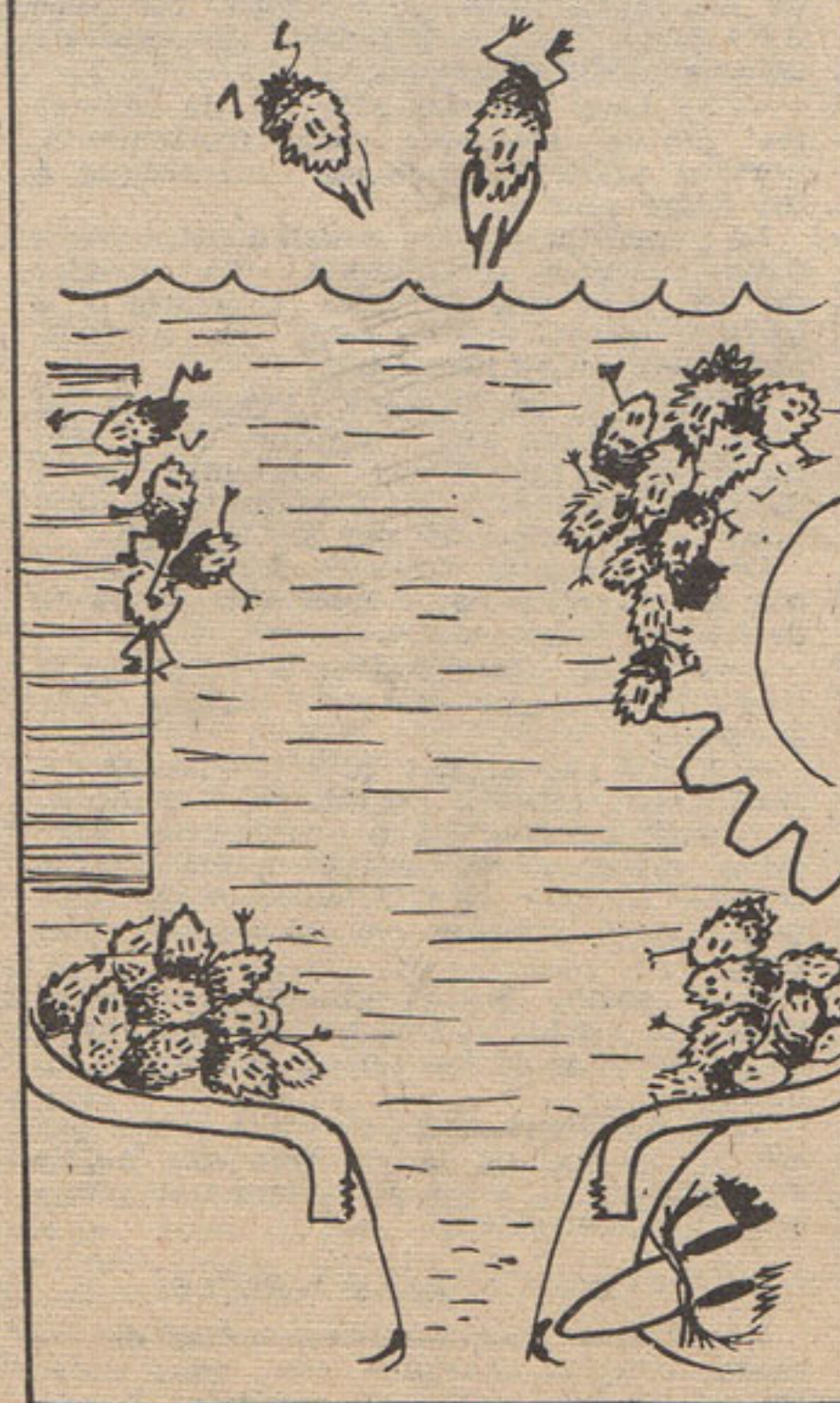
Les **ANTI-OXYDANTS** agissent parfois en s'oxydant plus facilement que l'huile elle-même.

Ils peuvent aussi agir comme poisons des catalyseurs, favorisant l'oxydation de l'huile, ou détruire ces catalyseurs par une action chimique.

En réduisant l'oxydation de l'huile les inhibiteurs diminuent la formation de dépôts et de boues, d'où une réduction de l'usure et un retard dans le gommage des segments.



Ci-dessus, dans une huile détergente, les impuretés ne se comportent pas de la même manière que dans une huile minérale pure (ci-dessous).



Les anti-oxydants ont une action indirecte **ANTICORROSION** en réduisant la quantité d'acides formés dans l'huile. Mais les produits d'addition anticorrosion ont une action plus directe par neutralisation des acides formés par oxydation de l'huile et par combustion.

Ils forment par ailleurs, à la surface du métal, une couche imperméable aux acides, qui a l'avantage de se reformer automatiquement en cas d'usure ou de rayures accidentelles.

Notons à ce sujet qu'il ne faut pas confondre la coloration de cette couche superficielle avec la corrosion.

Quant aux produits **ANTI-USURE**, ils peuvent agir par voie chimique en formant, à la surface des aspérités des pièces en regard, des composés fusibles dans certaines conditions, augmentant ainsi les surfaces de portée, d'où une réduction des charges unitaires (des pressions) et une réduction consécutive de l'usure.

On assiste à une sorte de polissage chimico-mécanique des surfaces portantes, sur lesquelles se forme un véritable « verglas moléculaire », appelé « épilamen ». Or, si le film d'huile ne peut plus se former pour une raison ou pour une autre, les « épilamens » en regard, arrivent à glisser l'un sur l'autre.

On sait par ailleurs qu'il y a lieu d'éviter que l'huile émulsionne (pertes par débordement, discontinuité dans le graissage, oxydation un peu plus rapide, etc...), d'où la création d'additifs **ANTIMOUSSE**, à base de silicones fluides (D.C. 200, D.C. 500).

Enfin, pour faire obstacle à la formation de cristaux de paraffine sous l'influence du froid, on incorpore aux huiles des additifs **ANTICONGELANTS** qui ramèneront par exemple le point de congélation de -5° à -20° , par le fait que la paraffine est à l'état de suspension microcristalline, parfaitement mobile dans l'huile.

QU'EST-CE QU'UNE HUILE DETERGENTE ?

Nous venons de voir que la majeure partie de nos huiles est donc « dopée », mais cela n'implique pas pour autant, qu'une huile devienne, de ce fait, détergente.

Pour répondre à cette désignation, il faut, en effet, que l'huile contienne des additifs détergents. Mais certains additifs anti-oxydants, peuvent avoir une action détergente, et de ce fait il est assez délicat d'établir une franche délimitation, d'autant plus que l'on doit établir une différence entre additifs détergents et dispersants.

Ces derniers, ont la propriété d'empêcher les particules solides ou semi-solides, véhiculées par l'huile, de s'amasser en certains points (canalisations, gorges de segments, etc...)

Ils arrivent à ce résultat en maintenant en suspension, dans l'huile ces petites particules, comme le font, par exemple, les produits « antitartre » qui maintiennent en suspension le calcaire en voie de précipitation dans l'eau de refroidissement des radiateurs, par exemple.

Cette action dispersante se manifeste également à l'égard des produits de décomposition de l'huile qui donnent naissance aux dépôts, vernis, etc...

Quant aux additifs détergents, ils s'attaquent aux dépôts formés antérieurement lors de l'emploi d'une huile minérale pure, par exemple. Une expérience, assez convaincante d'ailleurs, consiste à faire une tache d'huile minérale pure (ayant servi) sur un papier filtre blanc, et une tache comparative, avec une huile détergente, ayant également servi.

La première tache présente une opacité quasi uniforme, tandis que la tache détergente présente une plus grande surface, avec un halo caractéristique de l'effet détergent grâce auquel les fines particules ont diffusé dans les pores du papier.

En service, voici comment l'huile détergente opère :

Détachées des surfaces métalliques auxquelles elles adhéraient, les particules se trouvent dissoutes, ou véhiculées par l'huile, car la nature des dépôts étant très variée, les additifs détergents ne peuvent pas dissoudre intégralement tous les divers composants de ces particules.

Ainsi des fragments de fortes dimensions peuvent-ils aller s'accumuler en d'autres points, provoquant parfois des avaries graves qui sont à l'origine de la méfiance dont furent entourées les huiles détergentes au lendemain de la libération.

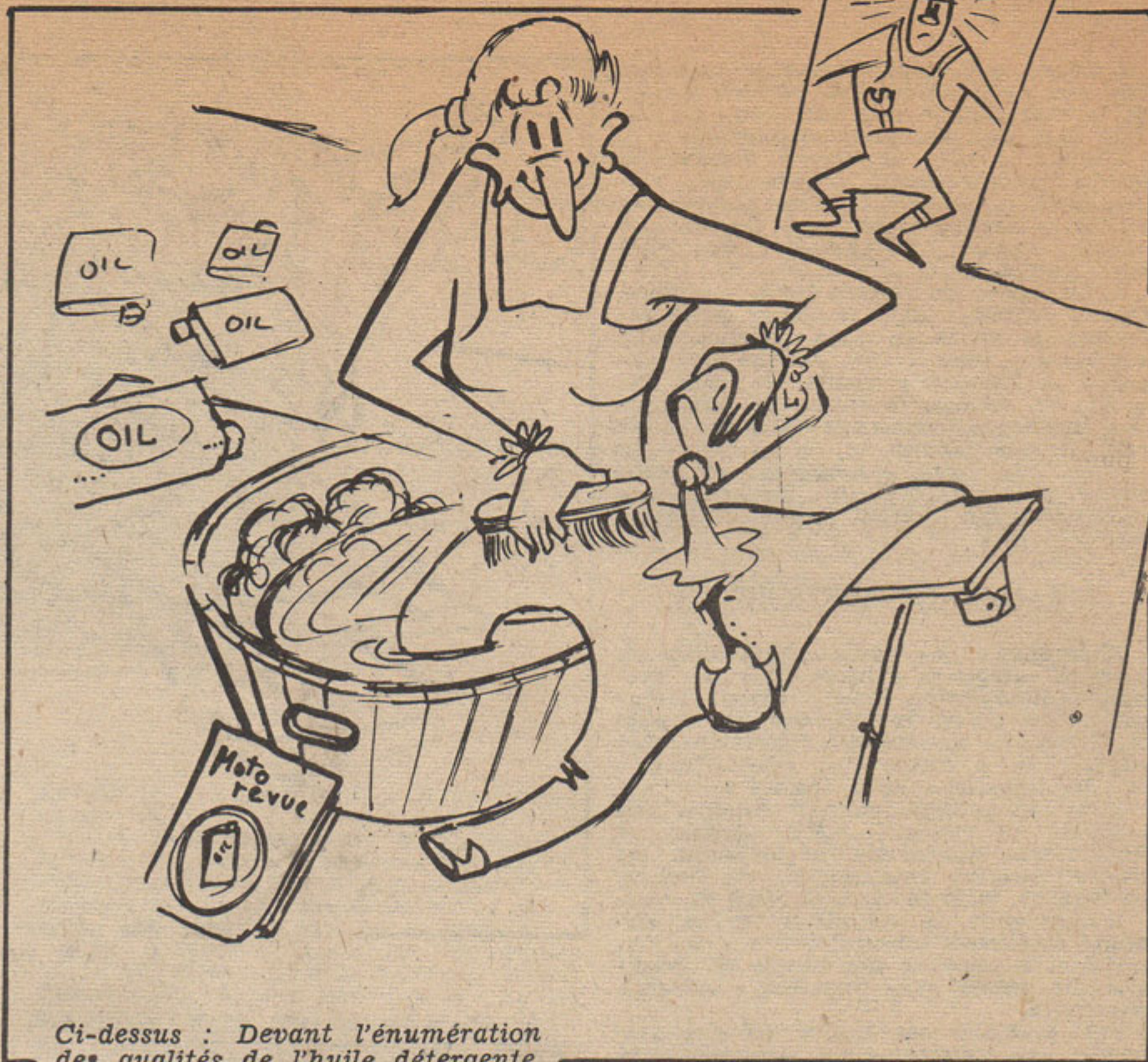
Nous verrons plus loin, les précautions qu'il y a lieu de prendre lors de l'emploi d'une telle huile.

A L'ACTIF DES HUILES DETERGENTES

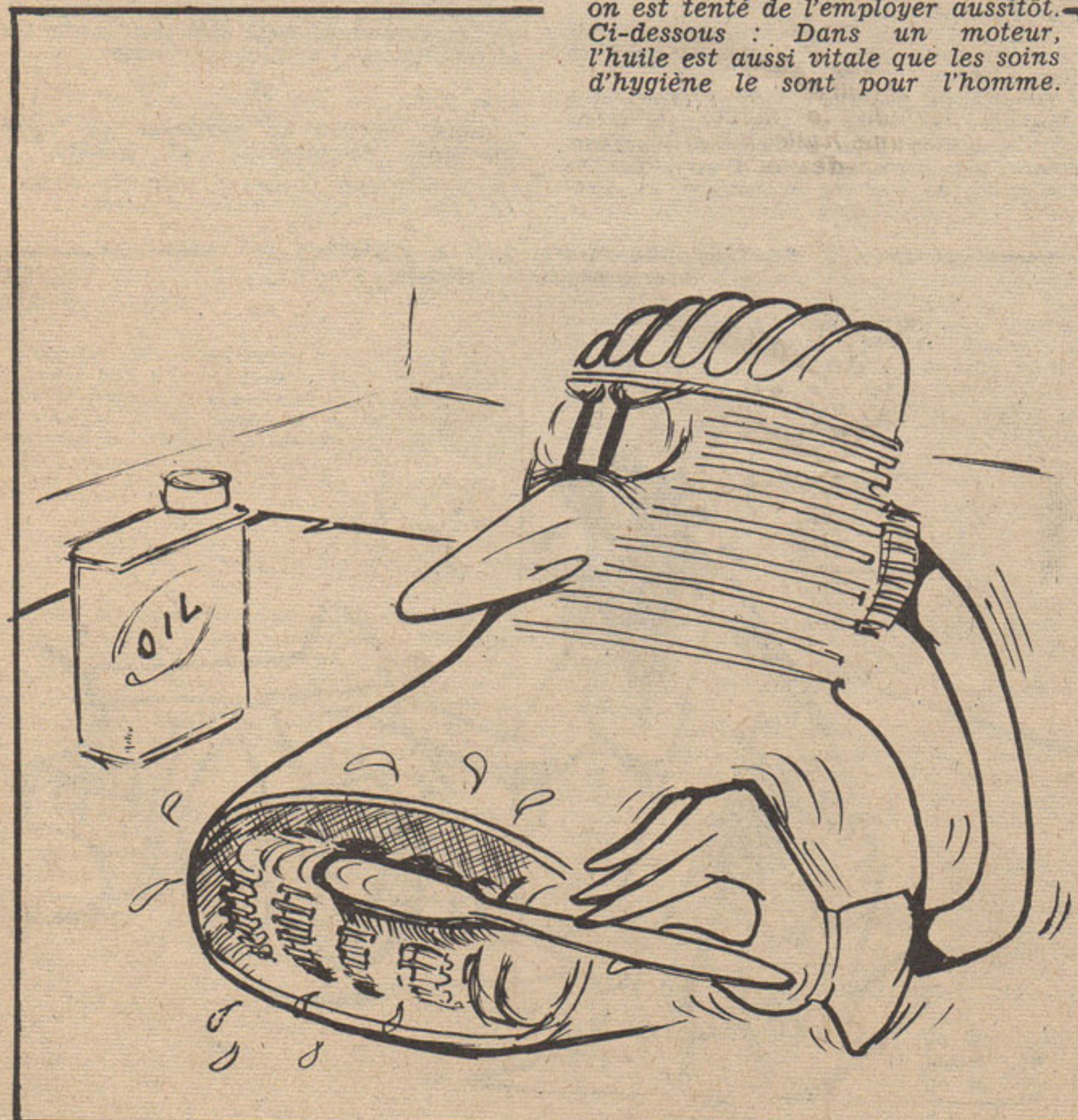
Déjà, ces huiles, comme nous avons pu le voir, jouissent d'une résistance renforcée à l'oxydation et ont des propriétés « anticorrosion » et « anti-usure » très marquées.

Mais surtout elles maintiennent les moteurs en état de propreté interne, évitant le gommage des segments, la formation de dépôts, de vernis, etc...

Par contre-coup, cette plus grande propreté entraîne un meilleur rendement global, un moindre échauffement, une certaine réduction dans la consommation,



Ci-dessus : Devant l'énumération des qualités de l'huile détergente, on est tenté de l'employer aussitôt. Ci-dessous : Dans un moteur, l'huile est aussi vitale que les soins d'hygiène le sont pour l'homme.



etc... tout cela à une très faible valeur, il est vrai.

Mais il ne faudrait pas croire qu'une huile détergente autorise un plus grand laps de temps entre deux vidanges.

D'une part, les additifs détergents s'usent à la longue, et l'on pourrait constater de nouvelles précipitations des dépôts maintenus jusqu'ici en suspension ; mais aussi, en maintenant en suspension dans l'huile, la presque totalité des corps étrangers, les filtres à huile s'encrassent beaucoup plus vite. Par contre, on peut espacer les dégroupages-moteurs (nettoyage interne, dégommage des segments, etc...), notamment sur les moteurs diesel, qui furent à l'origine de la création des huiles détergentes (car la teneur en soufre du gas-oil est toujours supérieure à celle des essences, et peut dépasser 1% sur ceux provenant de bruts du Moyen-Orient).

Tel moteur diesel qu'il fallait dégrupper toutes les 200 heures, avec de l'huile minérale pure, s'est vu dégrupper toutes les 1.800 heures avec des huiles détergentes.

PRECAUTIONS A PRENDRE

Devant l'énumération de ces qualités, on se trouve tenté de passer, si ce n'est déjà fait, à l'huile détergente.

Mais on ne peut absolument pas passer de l'huile minérale pure, à une huile détergente sans prendre certaines garanties, nécessitées par la pollution trop rapide de l'huile détergente, qui après quelques heures de service véhiculera toutes les impuretés qui constituaient les dépôts en provenance de l'huile minérale pure.

Aussi, faudra-t-il procéder comme suit :
 a) vidanger à chaud ;
 b) rincer soigneusement à l'huile de rinçage, de préférence détergente ;
 c) en profiter pour nettoyer les filtres à huile.

L'usager qui emploie pour la première fois une huile détergente, va être étonné de la voir noircir très vite.

Le fait est facilement explicable.

D'abord, l'huile détergente dissout les dépôts précédemment formés, qui, évidemment, noircissent l'huile; ensuite, les huiles minérales pures ont tendance à laisser déposer des boues, lorsqu'elles sont immobiles.

Aussi, après un certain temps de repos, l'huile contenue dans le carter ou le réservoir, se divise en deux couches; une supérieure, assez claire, couche qui apparaît à l'examen visuel, et dans laquelle on trempe la jauge, et une couche inférieure, contenant la boue, et de couleur très foncée.

Avec une huile détergente, au contraire on a affaire à une dispersion des impuretés, qui noircit l'huile uniformément.

GAMME DE VISCOSITES

Maintenant que nous connaissons les diverses catégories d'huiles (Regular, Premium, Heavy duty, etc...) voyons maintenant ce qu'est la viscosité, et à quoi répondent les anciennes appellations bien vagues, de « fluide » - « demi-fluide » - « demi-épaisse » et « épaisse ».

Tout le monde connaît maintenant l'échelle de viscosité S.A.E. (Society of Automobile Engineers) répartissant les huiles, utilisées couramment en France, en SAE 20, SAE 30, SAE 40, SAE 50, etc...

Malgré tout, la définition de la viscosité SAE reste incomplète; elle est basée sur la viscosité des huiles de Pennsylvanie, prises dans certaines conditions physiques.

Par exemple, ces huiles doivent respecter une fourchette de viscosités Saybolt à 210° F (soit 98,9° C). Cette unité de viscosité Saybolt, correspondant à l'écoulement mesuré en secondes de 60 cc d'huile, maintenue à une température choisie, dans notre cas 210° F.

Mais, les normes SAE ne spécifiaient les viscosités qu'à trois températures (98,9° C - 54,5° C et - 18° C et encore ce dernier point n'étant obtenu que par extrapolation), la viscosité des huiles ainsi cataloguées est totalement inconnue aux autres températures.

De ce fait, la spécification S.A.E. ne tient aucun compte de ce que l'on appelle l'index de viscosité, et comme la viscosité varie avant tout avec les variations de température, la viscosité SAE ne nous apprend pas grand chose, si ce n'est qu'une SAE 10 est plus fluide qu'une SAE 30.

L'INDEX DE VISCOSITE

L'index de viscosité de Dean et Davis consiste à comparer la viscosité d'une huile à diverses températures, avec la viscosité de deux gammes d'huiles étalons d'index différents.

En pratique, une huile qui possède un index de viscosité élevé (les huiles du commerce ont généralement un index compris entre 80 et 100, parfois supérieur à 100) est une huile dont la viscosité varie aussi peu que possible avec la température.

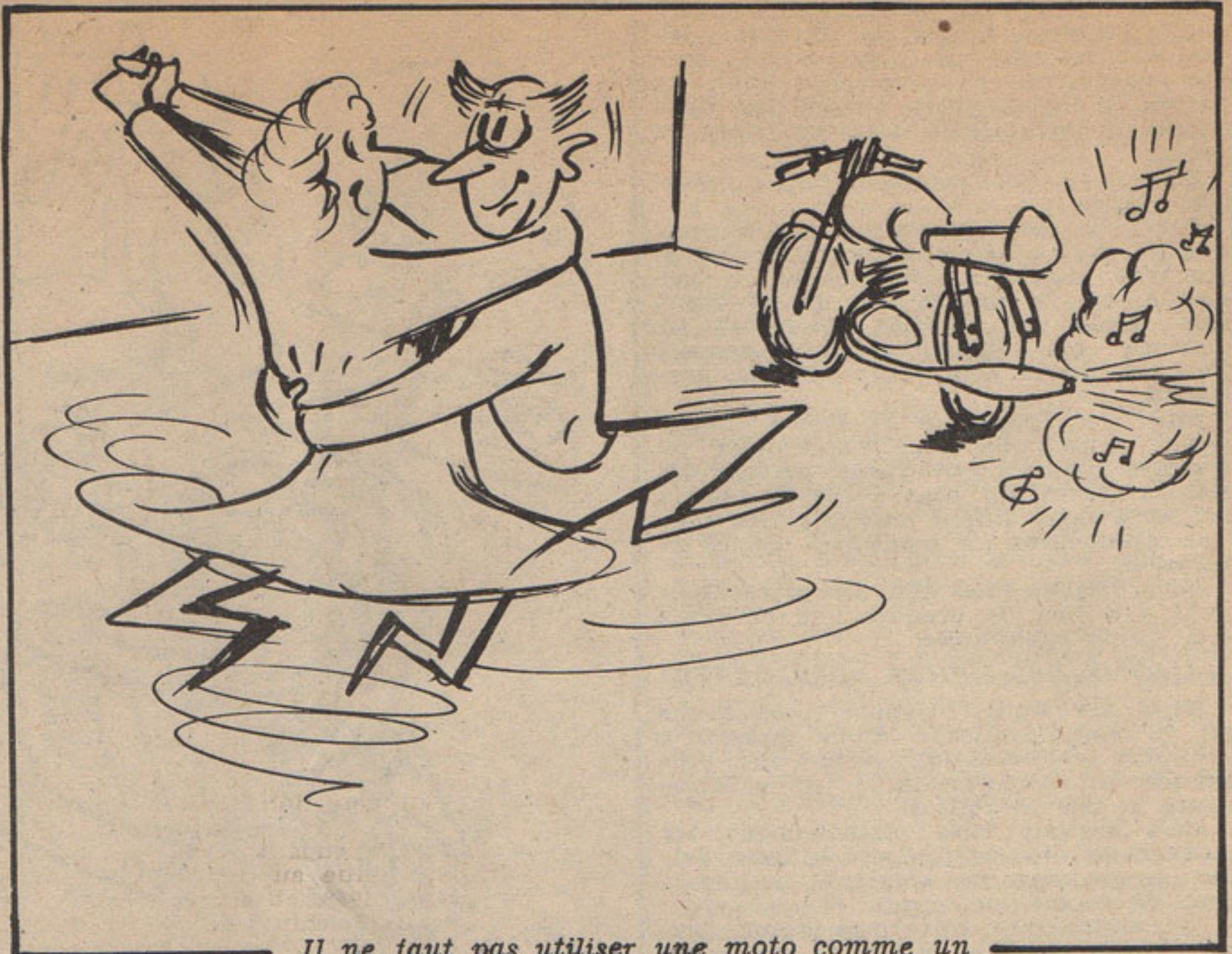
Cela sous-entend que l'huile est fluide à froid, mais reste visqueuse à chaud, d'où facilité lors des démarrages à froid, et meilleure tenue du film d'huile à chaud.

Nous sommes donc en présence d'une huile convenant aussi bien par temps froid, que par temps chaud. C'est, ce qu'on appelle de nos jours une huile « multigrade ».

POUR CONCLURE

Nous en sommes venus, dans le présent article, à passer en revue les diverses sortes de lubrifiants, mais sans tenir compte des huiles spéciales, graphitées, électrionisées, etc...

A ce sujet, nos lecteurs pourront utilement se reporter à nos études précédentes :



Il ne faut pas utiliser une moto comme un poste de radio...

La Visco-Static (MR 1.210-1.213); Les huiles graphitées (MR 1.223-1.227); Le procédé Elektrion (MR 1.243, mais épuisé malheureusement).

Tout ceci, vous fera parfaitement toucher du doigt l'importance extrême d'un bon graissage.

Il ne faut pas pour autant croire que c'est une opération délicate, mais il ne faut pas non plus utiliser sa machine, comme son poste de radio. C'est-à-dire, se contenter de tourner le bouton, et d'at-

tendre que la panne soit là, pour y porter remède.

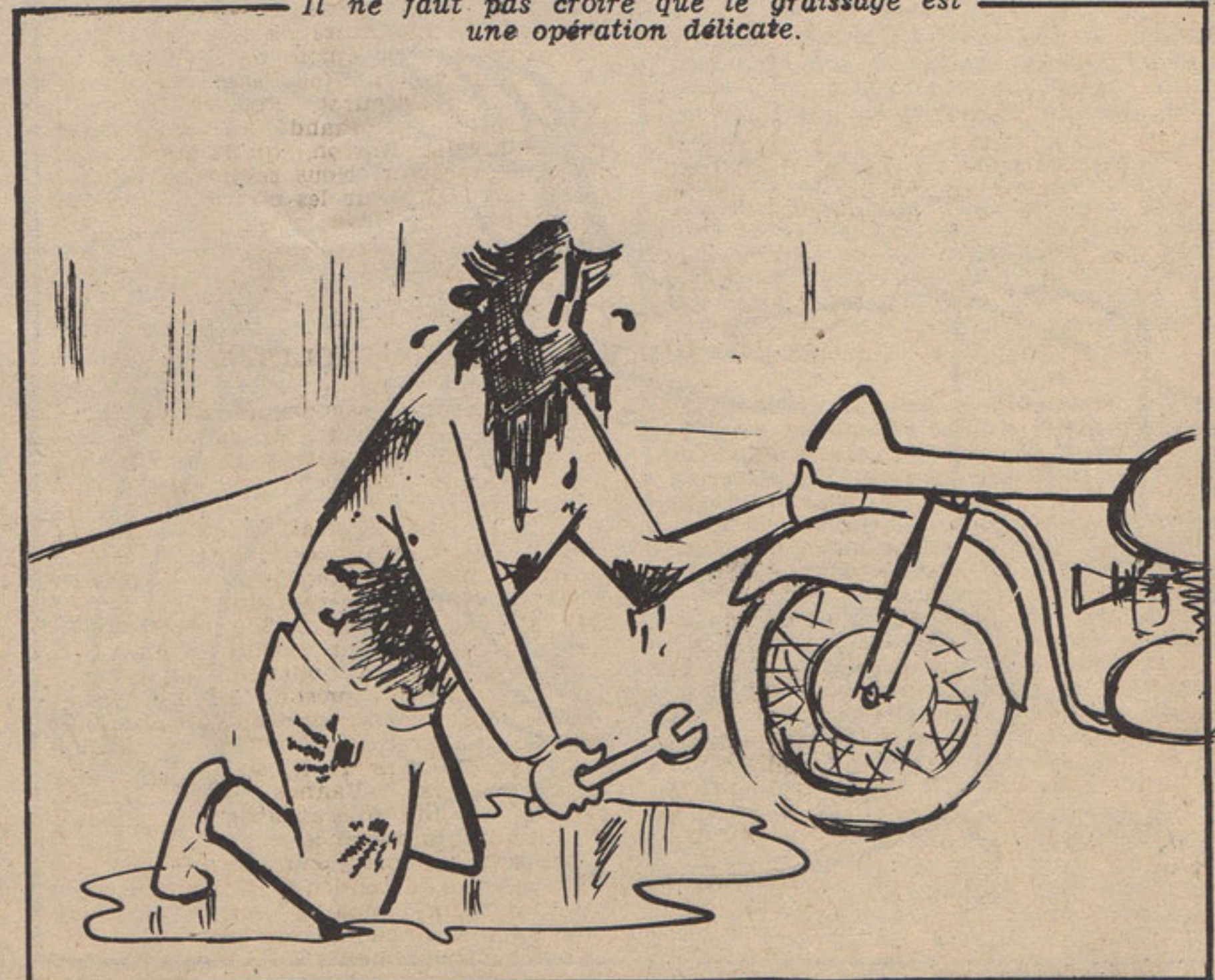
100 km/h, un serrage, un grippage, la rupture d'une pièce trop attaquée par la corrosion, voilà qui peut avoir les conséquences les plus fâcheuses.

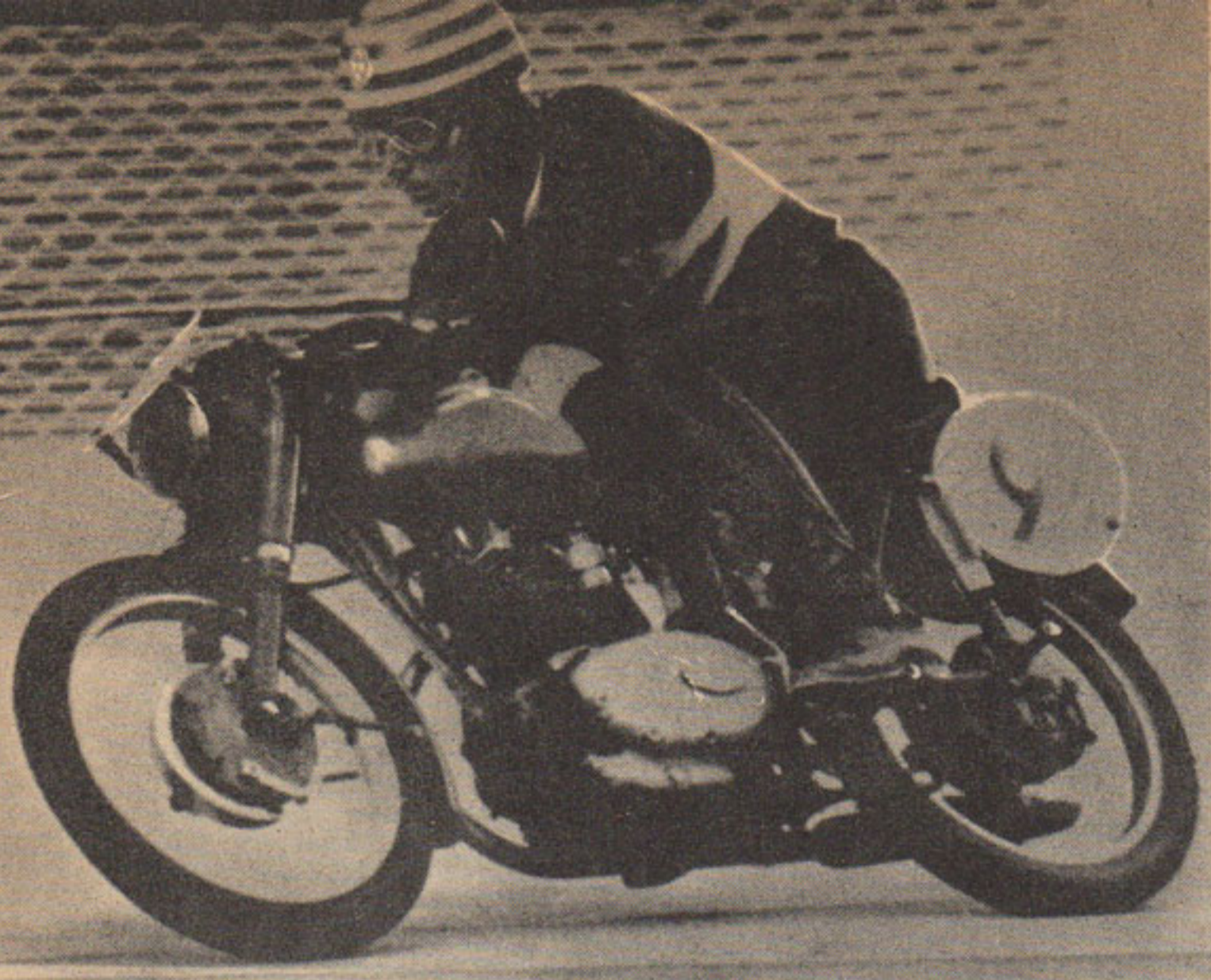
★

Alors, donnez au graissage de votre machine l'importance qu'il mérite.

C.R.

Il ne faut pas croire que le graissage est une opération délicate.





LA VIE SPORTIVE

La vitesse va connaître l'un de ses grands moments à Barcelone le 20 avril, avec le 8^e Grand Prix d'Espagne, auquel participeront de nombreux pilotes internationaux et, bien sûr, les meilleurs coureurs ibériques. Notre document montre ici l'un d'entre eux, Ricardo Fargas, alors en action aux 24 Heures de Vitesse de Monjuich.

VITESSE

PAS DE « 24 HEURES » A MONZA CETTE ANNEE

Pour des motifs d'ordre matériel, l'organisation d'une épreuve de 24 heures (vitesse) sur l'autodrome de Monza, prévue pour les 17 et 18 mai, a dû être abandonnée.

C'est, après Syracuse, la seconde épreuve du calendrier italien qui est supprimée. En ce qui concerne le Tour d'Italie, interdit par les Pouvoirs Publics, ses organisateurs ont reçu la permission d'organiser « autre chose » en remplacement... peut-être la série de courses sur circuits dont nous avons avancé l'hypothèse cet hiver ?

Attendons pourtant des nouvelles plus précises, mais enregistrons que la situation des courses de vitesse connaît cette année une relative précarité, due pour une part à l'incompréhension manifestée par les Autorités envers le sport motocycliste.

LE « RUPERT HOLLAUS » DEVIENT GRAND PRIX D'AUTRICHE DE VITESSE

Depuis 1950, l'Autriche avait cessé d'organiser son annuel Grand Prix de Vitesse, qui se disputait alors dans le site magnifique du Vorarlberg. Et la plus grande épreuve autrichienne devenait en consé-

quence le « Rupert Hollaus Gedächtnisrennen ».

Cette année cependant, cette dernière épreuve est promue au rang de Grand Prix d'Autriche 1958, et sera ouverte en conséquence aux machines de toutes classes : 125, 250, 350, 500 cc et sidecars.

C'est le circuit tracé sur l'autoroute qui a été retenu pour le nouveau Grand Prix d'Autriche, ainsi dévolu à la ville de Salzburg, célèbre en particulier par son Festival de Musique Classique.

Le Grand Prix d'Autriche 1958 a déjà réuni de nombreux engagements, en provenance de pilotes représentant 12 nations.

Les demandes d'inscription et tous renseignements utiles sont à demander à l'adresse suivante : ARBO-Kraftfahrer-Ortsgruppe Salzburg, Schwarzstrasse 30, Austria.

UNE MANX 58 POUR DAUWE

Bien qu'ayant parlé de « raccrocher » plus ou moins, faute de pouvoir obtenir un titre de champion de Belgique qui n'est plus décerné (pas assez de courses et de compétiteurs), Firmin Dauwe a quand même commandé en temps voulu une nouvelle Norton, qu'il vient d'ailleurs de recevoir. Nous reverrons donc le pilote de Gand sur les circuits cette saison encore.

REGULARITE

PREMIER TOUR DE BRETAGNE MOTOCYCLISTE

Pour la première fois cette année, les 24 et 25 mai prochains (dimanche et veille de Pentecôte) l'A.M. Nantes organisera un grand rallye dit « 1^{er} Tour de Bretagne Motocycliste » encore que cette année il ne puisse s'agir du tour complet de l'Ouest, ce qui est représenté des frais d'organisation trop considérables pour un « coup d'essai ».

Le but de l'A.M. Nantes reste cependant de créer une manifestation dans l'Ouest pour laquelle tout club ou adhérent d'un club de France pourrait s'engager. Ayant lieu chaque année à la Pentecôte, ce rallye serait alors porté à 8 ou 900 km (2 étapes) en 1959 et 1.200 km (3 étapes) en 1960. Mais cette extension de l'épreuve demeure soumise au succès qu'obtiendra la première édition, miniature, du Tour de Bretagne.

Pour cette réussite, les organisateurs ont déjà contacté plus d'une centaine de clubs, dont 35 ont déjà donné leur adhésion de principe à l'heure où nous mettons sous presse.

La Municipalité de Nantes a autorisé

l'A.M. Nantes à occuper le cours Saint-Pierre, en plein centre de la ville, à l'occasion de la concentration du 24 mai (réception des motos et de la caravane publicitaire).

Le dimanche 25 mai, à 7 heures du matin, caravane et concurrents quitteront le cours en groupe, pour gagner la sortie de Nantes, où sera donné le départ réel à partir de 7 h. 30 (individuellement, de minute en minute).

Durant toute la journée, les participants parcourront près de 500 km à travers 4 départements bretons, empruntant des voies à grande et petite circulation pour revenir vers 17 h. à Nantes, après avoir traversé Vannes, Saint-Brieuc, Rennes, et une quarantaine de localités de moindre importance.

Précisons encore, pour finir, que les organisateurs attendent 150 concurrents au maximum, répartis en 3 groupes, selon la puissance des moteurs.

Tous renseignements à l'A.M. de Nantes, 1, rue Thurot, place du Commerce, Nantes.

WALTER KAADEN NOUS ECRIT...

L'ingénieur Walter Kaaden, responsable du Service Courses de la firme d'Allemagne Orientale bien connue MZ et réalisateur des 125 et 250 2 temps compétition très remarquées la saison dernière, nous a récemment confirmé par lettre que la mise au point des machines destinées aux Grands Prix des Championnats du Monde 1958 s'achève dans l'espoir de pouvoir concurrencer dignement les différentes marques en présence.

La MZ participera cette année à tous les « classic events », ainsi qu'à différentes réunions internationales à commencer par le Grand Prix de la Sarre, le 4 mai 1958, où 4 125 cc et 2 250 cc seront engagées.

Fügner et Degner demeurent officiels chez MZ, mais seront assistés cette année par deux autres pilotes, Musiol et Brehme.

Voilà les intéressantes nouvelles que nous adresse amicalement le sympathique Walter Kaaden, qui nous donne encore rendez-vous à Saint-Wendel, pour plus de détails techniques relatifs au sport motocycliste.

Nous n'aurons garde d'y manquer !

LA SAISON DE VITESSE INTER DEBUTE EN FRANCE, A BOURG-EN-BRESSE

« L'Union Motocycliste de l'Ain » prépare pour les 3 et 4 mai prochains son 6^{me} Circuit International de Vitesse. Comme par le passé 5 catégories au départ : 125-175, 250, 350, 500 cc et sidecars, et la qualification pour le Championnat de France Inter 1958. Pour conserver à cette épreuve son caractère international, une participation étrangère de valeur est déjà assurée.

Il nous semble utile de préciser que, pour cette épreuve de début de saison, une machine française en qui ses constructeurs ont mis tous leurs espoirs, leur foi en la compétition et leur cœur, fera ses premiers tours de roues en compétition.

MOTO-BALL

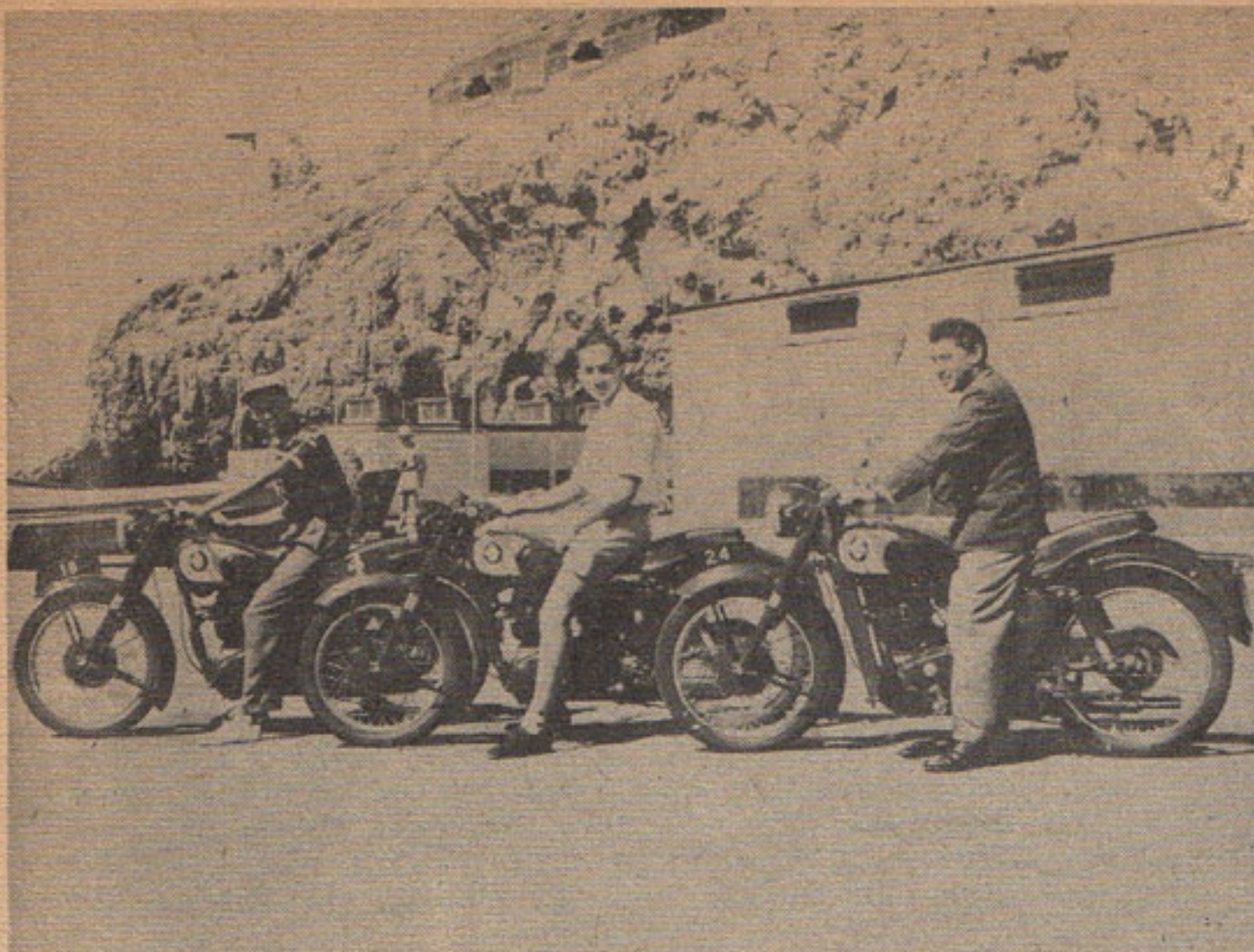
RESULTATS DU 30 MARS

En Championnat de France, 1^{re} division : zone nord, Troyes bat Houlgate (3-0); Courbevoie et Vitry font match nul (0-0). Zone sud, Camaret bat Carpentras (2-1); Cavaillon bat Mazars (2-0); La Seyne bat Marignane (5-2), et Montoux bat Bollène (12-0).

A l'issue de ces rencontres, le classement s'établit ainsi :

Zone nord : 1. Troyes (3 pts) ; 2. Courbevoie (2 pts) ; 3. Vitry (2 pts) ; 4. Houlgate (1 pt).

Zone sud : 1. Camaret (3 pts) ; 2. Cavaillon (3 pts) ; 3. La Seyne (3 pts) ; 4. Montoux (3 pts) ; 5. Carpentras (1 pt) ; 6. Mazars (1 pt) ; 7. Marignane (1 pt) ; 8. Bollène (1 pt).



Sainte-Hélène, qui vit mourir en captivité l'empereur Napoléon, n'offre aux motocyclistes qu'un minuscule réseau routier, à peine supérieur à 100 kilomètres de développement total. Mais une quinzaine d'insulaires s'y adonnent cependant à l'usage du deux-roues motorisé, et ceux que nous voyons ici viennent d'entrer en possession de BSA flambant neuves, arrivées évidemment par bateau !

ACTUALITES

ENTENTE LAVALETTE-PALOMA

La Société des Etablissements Michel Humblot - Cyclomoteurs « Paloma », a porté le 12 mars 1958, son capital social de 5 à 40 millions de francs.

Les « Ateliers de Construction Lavalette », fabricants du moteur utilisé par « Paloma », sont intéressés de manière importante dans cette augmentation de capital. « Paloma » bénéficiera ainsi de l'appui industriel et financier du groupe « Lavalette ».

La Société des Etablissements Michel Humblot - « Paloma », sera d'ailleurs prochainement transformée en Société Anonyme. A cette occasion le capital social se trouvera à nouveau relevé.

Ainsi, le monde du « deux-roues » voit une nouvelle « concentration » sur laquelle d'ailleurs nous reviendrons bientôt.

GRANDE RÉUNION DU « FRONT DES DEUX ROUES » LE 21 AVRIL A PARIS

Le Front des « Deux Roues » est constitué ! Son siège provisoire est situé, 59, avenue de la Grande-Armée et un bureau intérimaire a été désigné pour les premières démarches à effectuer, en faveur des « Deux Roues », auprès des Pouvoirs Publics.

Une première réunion d'information a été faite le 24 février 1958 en faveur des représentants de la Presse spécialisée.

Il a été reconnu urgent d'associer au sein de ce mouvement, toutes les organisations et toutes les personnalités désireuses de servir la cause des deux roues, afin de déterminer parmi elles les organisateurs de ce Front, le but du F.D.R. n'ayant été que de promouvoir celui-ci et de s'assurer, au premier chef, la participation de tous les professionnels en contact régulier avec les utilisateurs.

Déjà un certain nombre de Comités de Défense ont été constitués sur le plan local. Il faut poursuivre l'œuvre de ras-

LE SALON B.S.A. ET ARIEL

Tout dernièrement vient de se tenir à Paris un Salon B.S.A. et Ariel, où chacun put admirer la gamme complète des toutes dernières productions de ces deux célèbres firmes.

Les regards se tournèrent plus particulièrement vers la 175 cc B.S.A. Super-Bantam, un moto utilitaire nouvellement introduite en France, et vers la 650 cc Ariel Sport, au réservoir émaillé en rouge vif.

Bien entendu, les B.S.A. présentées se signalaient par le nouvel embrayage doté d'un amortisseur en caoutchouc synthétique, les nouveaux silencieux, les nouveaux moyeux-freins centraux (178x38) permettant le montage de rayons droits, le capotage de phare inédit, etc...

Quant aux prix, eux aussi, et malheureusement, nouveaux, les voici :

175 cc Super-Bantam	225.000 frs
250 cc Princess	297.000 frs
350 cc mono B 31	400.000 frs
500 cc mono B 33	418.000 frs
500 cc twin A 7	459.000 frs
500 cc twin Shooting Star	477.000 frs
650 cc twin Golden Flash	465.000 frs
650 cc twin Super-Rocket	502.000 frs
500 cc Gold Star « cross » ..	518.000 frs
500 cc Gold Star « clubman » ..	561.000 frs

sembler, déterminer les concours utiles, établir un programme d'action et mettre au point les moyens de nature à permettre les interventions du Front chaque fois que les circonstances l'exigeront.

Le Bureau du F.D.R. a pensé que la réunion de tous les dirigeants des groupements et des personnalités intéressés était indispensable dans l'immédiat et qu'elle pourrait se dérouler le 21 avril 1958, dans les salons appartenant à la Chambre de Commerce, 2, place de la Bourse, Paris.

Ont donc été convoqués pour cette date les représentants de la Presse quotidienne et spécialisée, des associations de tourisme, des groupements professionnels et d'usagers, des syndicats professionnels et enfin les Parlementaires qui se sont déjà hautement déclarés favorables au Deux-Roues.

CENTRES DE REANIMATION DES BLESSES DE LA ROUTE

La Prévention Routière, et le Conseil Général des Bouches-du-Rhône ont offert le 13 septembre dernier un Centre Expérimental de Réanimation et de Secours aux Blessés de la Route à l'Hôpital de Salon-de-Provence.

Un tel véhicule comporte en plus de son équipement ambulance :

— 1 oxyréanimateur ; le matériel nécessaire pour perfusion intraveineuse : trousse en plastique, matériel pour dénuder une veine, trocart et différentes solutions macro-moléculaires, réserve de sang du groupe O conservée dans un récipient isotherme ; 1 appareil à tension ; des gouttières pour immobilisation de membres ; du matériel de pansements et les différentes drogues nécessaires pour la réanimation.

Le Centre de Réanimation et de Secours aux Blessés de la Route permet la mise en œuvre rapide de secours d'urgence en cas d'accidents de la route, par la réanimation et le « déchoquage » des blessés effectués sur les lieux même de l'accident par un personnel spécialisé, et leur transport vers l'hôpital sous contrôle médical.

Au cours des quatre premiers mois de service le Centre Expérimental de Salon-de-Provence est sorti 50 fois, il a permis le ramassage de 70 blessés, sauvant la vie de 5 accidentés de la route qui seraient morts sans son intervention et diminuant les conséquences corporelles des accidents pour 63 autres blessés.

Ces résultats ont incité La Prévention Routière à réaliser un gros effort dans ce domaine en prévoyant la construction d'une importante série de Centres de ce type. Deux d'entre eux seront mis, pendant le mois de l'Opération Sécurité Dunkerque, à la disposition de l'Hôpital de Dunkerque (Hôpital de Rosendaël).

IMMATRICULATIONS SUEDOISES

Les statistiques suédoises, montrent, pour 1957, très sensiblement 14.000 immatriculations de motos, scooters et voitures (les cyclomoteurs ne figurent donc pas dans ce décompte).

Ce sont les motots qui viennent largement en tête, avec sensiblement 7.500 motos immatriculées (55 %, plus de la moitié de ces machines), suivies par les scooters (38 %), puis par les voitures (7 %).

Trois marques, allemandes bien entendu, se partagent le marché de la voiturette : Heinkel (72 %) et Messerschmidt (23 %) dominant complètement.

Pour les scooters, les Italiens fournissent plus de la moitié de la demande (Vespa : 40 %, Lambretta : 14,5 %, Rumi), suivis par les Allemands (NSU : 13 %, Zündapp : 9,5 %, DKW « Hobby » : 5 %, etc.). Les Suédois entrent au total pour 12,3 % (NV, Husqvarna, Svalan). Mais même nos constructeurs ont réussi à vendre 14 des 2.500 scooters achetés : Peugeot : 12, Motobécane et Terrot : 1.

Dans le domaine de la moto, la répartition est beaucoup plus confuse, vu le nombre de marques en présence. Mais là, ce sont les marques suédoises qui dominent : Husqvarna : 35,5 %, Monark : 17,5 %, NV : 10 %, etc. Loin derrière, mais se suivant de très près, viennent les Anglais et les Allemands. Enfin, Tchèques, Autrichiens suivent... mais il ne faut pas oublier les 3 Terrot et 2 Peugeot !

Parmi les marques les plus importées, nous trouvons AJS-Matchless (4 % des motos vendues), Triumph (3,3 %), BSA (2,7 %), Malco (2,25 %), Jawa (2,15 %), NSU (1,95 %), etc.

Comme à Vesoul l'année dernière ...

ROBERT KLYM S'AFFIRME LE N° 1 DU CROSS FRANÇAIS A THOMER, "Première" du Championnat de France Inter

APEINE la saison commencée, nous sommes entrés cette année dans la période des compétitions officielles, d'abord à Château-du-Loir avec les 500 « Nationaux », puis à Orléans où s'alignaient les 250 cc (voir plus loin dans ce numéro), enfin ce récent Lundi de Pâques date traditionnelle de la réunion d'ouverture du M.C. Thomer qui, gravissant un nouvel échelon dans la gamme des organisations d'importance, nous présentait à cette occasion, et en vedette d'un copieux programme, la première manche du Championnat 1958 des licenciés internationaux.

★

Le Président du M.C. Thomer, M. Lejard, sensible à la critique amicale que nous faisons des aménagements de son terrain en 1957, a voulu nous prouver en la circonstance que le club auquel il se dévoue pouvait nous présenter un circuit sans reproche du point de vue sportif. Il y a parfaitement réussi, suivant à la lettre les recommandations judicieuses de la Commission Fédérale d'Homologation et nous offrant cette fois un parcours pourvu d'une impeccable ligne droite de départ (au feu rouge-feu vert), suffisamment large pour autoriser les dépassements (au prix toutefois d'assez d'habileté pour que ces manœuvres soient spectaculaires, et c'est heureux), d'une bonne longueur (1612 m) et passablement accidenté, mais sans qu'aucun des obstacles nous fasse penser aux attractions foraines !

Enfin, jouxtant le circuit, un vaste parc des coureurs, géométriquement tracé, avec pour chaque concurrent un emplacement clairement numéroté, au sol parfaitement aplani et recouvert d'une herbe rase, garantissait aux nombreux pilotes ici réunis un campement propre et bien ordonné. Et les machines des partants dans le Championnat bénéficiaient encore d'une sollicitude qu'elles n'avaient jamais rencontrée au même degré jus- qu'ici : au long de la ligne de départ, un parc fermé leur réservait à chacune un authentique box particulier, pourvu d'un jeu de cales destiné à les supporter, et marqué d'une resplendissante pancarte tricolore timbrée à leur numéro de course !

★

Pas une fausse note, par conséquent, dans la mise sur pied de cette première manche du Championnat inter, dont nous regretterons simplement qu'elle ait été disputée très tard dans l'après-midi, exactement entre 18 et 19 heures, au plus sombre par conséquent d'une journées glaciale en l'absence de tout rayon de soleil mais par bonheur sans pluie, sinon les quelques gouttes versées sur le terrain durant le déjeuner.

Votre public est exigeant, M. Lejard, nous le savons. Mais il est aussi connaisseur, sportivement averti, et nous pensons qu'il se suffirait dans ces conditions, de deux belles épreuves de durée normale

où mieux — car nous ne pouvons qu'applaudir à votre volonté de faire courir vos jeunes — de trois épreuves mais dont les moins importantes seraient notablement abrégées. Pour atteindre à la perfection, une réunion doit débiter entre 14 h. et 14 h. 30 et s'achever entre 18 et 18 h. 30, étant alors conduite à un rythme soutenu, qui tient le public en haleine.

A ceci près, la réunion fut exempte de toute ombre dans son déroulement... sinon dans le ciel qui, bouché, fit le désespoir des photographes de Presse et promit sans doute au désastre les travaux d'amateurs !

★

Sur le plan « dispositions techniques », cette première manche du Championnat de France inter 1958 nous conduisit à faire quelques réflexions qui ne visent évidemment pas le club organisateur :

Primo : le coureur Maisonneuve, qualifié international de par sa seconde place au Championnat « National » de l'an passé, ne s'est pas présenté au départ et le bruit courait au parc qu'il avait décidé de « raccrocher ».

De deux choses l'une : ou bien il a avisé en temps voulu la F.F.M. de cette

décision, ou bien il ne l'a pas fait. Dans la première hypothèse, on comprendrait mal que la F.F.M. n'ait pas immédiatement procédé à la désignation du 6^{ème} du Championnat National 1957 en tant que remplaçant de Maisonneuve chez les inters, afin que cette catégorie ne soit pas appauvrie en nombre par la défaillance du dernier nommé.

En fait, nul parmi les officiels, y compris le Président Seery, toujours parfaitement informé, ne savait à quoi s'en tenir et il paraît vraisemblable que Maisonneuve n'a encore rien fait connaître de ses intentions, sinon à mots couverts. Dans ce cas, son absence non justifiée à Thomer mériterait une sanction exemplaire, ne serait-elle que de principe.

Secondo : Hazianis n'était pas là non plus. Le brillant crossman n'y est, lui, évidemment pour rien, les Autorités Militaires refusant à l'un de nos meilleurs spécialistes les mêmes possibilités qu'elle accorde libéralement aux cyclistes, quand ce n'est aux chanteurs de charme ! Mais la F. F. M. avait le devoir de prendre en temps utile la mesure de remplacement propre à maintenir à 20 le nombre des partants dans la catégorie.

Robert Klym est passé en tête, à mi-course, et fonce vers la victoire.



En fait, la F.F.M. crève d'un mal bien connu : la bureaucratie !

Tertio : Pourquoi a-t-on choisi pour faire courir cette première manche du Championnat inter la date du Lundi de Pâques ? Car le Dimanche de Pâques, la veille donc, certains de nos inters ont couru ailleurs, se fatiguant inutilement, se blessant même (cas de Chuchart, dont la course à Thomer se ressentit d'une entorse contractée à Caen 24 heures plus tôt).

On avait pensé à interdire aux inters de courir le 6 avril, mais devant les protestations de certains des intéressés (et des clubs qui avaient pris date ce jour-là), l'interdiction a été levée. Mais alors pourquoi n'avoir pas prévu d'inverser les choses, de faire courir le Championnat le Dimanche de Pâques, nos inters s'alignant ensuite librement et sans grave conséquence pour eux le lundi 7 avril dans les réunions non officielles ?

Cette évidence n'a pas échappé à Paul Vouillon, l'un des représentants des pilotes à la Commission de Moto-Cross. Dommage qu'elle n'ait pas tout autant pénétré les cerveaux sclérosés des bonzes fédéraux !

Quarto : Quelques éclaircissements, à propos du nouveau règlement concernant la durée des épreuves de Championnat, eussent évité la mauvaise interprétation qui en fut faite dans sa première application : la durée de la manche étant fixée à 60 minutes *minimum*, le directeur de la course abaissa le drapeau à damier quand tomba pile la soixantième minute... et alors que passaient sur la ligne d'arrivée des pilotes attardés, doublés déjà plusieurs fois par le vainqueur !

Inutile de dire que le public ne s'y est pas très bien retrouvé, et que le service de pointage et de chronométrage a mis un certain temps à y voir clair dans le classement. Pour éviter tout nouveau « cafouillage » dans les 3 manches à venir, ne faudrait-il pas préciser aux organisateurs ce qui suit :

A partir de l'instant où tombe la 60^{me} minute, on attend le passage du pilote qui est en tête de la course, et l'on abaisse sur lui, dès qu'il se présente (mais pas avant ni sur n'importe qui) le drapeau à damier. Les pilotes sui-

vants étant classés naturellement dans l'ordre de leur arrivée derrière le vainqueur et en fonction du nombre de tours accomplis par eux.

C'est clair, c'est logique, c'est cela qu'il faut faire !

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

Il est 17 h. 40 et nos inters, sortis depuis quelques minutes des voitures où ils s'abritaient du froid ambiant durant la longue attente qui leur était imposée, se livrent à quelques mouvements d'assouplissement musculaire et rejoignent leurs machines au parc fermé.

La mise en marche des moteurs n'est pas toujours facile, l'huile s'étant plus ou moins figée, mais aucun travail mécanique de dernière heure ne s'avère nécessaire.

Il faut dire d'ailleurs que nous trouvons là un matériel en très bel état, des machines 1958 pour la plupart, dont certaines bénéficient d'une mise au point spéciale, telles la Gilera-Olivotti de Julienne, où la B.S.A. à fourche Norton de Bertrand, qui doit sa remarquable puissance au travail accompli sur elle par le Britannique bien connu Eric Cheney.

Sur les B.S.A., les « grosses culasses » et les carbus « Grand Prix » ne sont pas rares. Quant à la Matchless de Jacquemin, elle aussi pourvue d'un Amal « Racing », elle dispose aujourd'hui d'un cadre refait à neuf sur le modèle du « spécial » de l'an dernier, soit un tube triplé à l'avant. Ainsi, nous dit Chauderon qui a soudé ce cadre, la machine ne vrille plus et son pilote peut tirer parti d'une puissance qui est grande. Chez Jacquemin encore — mais dans sa voiture — un pneu « Continental » spécial cross d'un très beau profil. Enfin, mais chez Schmid, c'est-à-dire sur la B.S.A. du jeune inter, un réservoir d'huile spécial pour le graissage de la chaîne, lequel n'est d'ailleurs qu'un réservoir « locked » de fluide emprunté au circuit de freinage d'une voiture.

*

Mais enfin nos 18 partants sont sur la ligne de départ, en retrait des deux dispositifs lumineux qui les libéreront dans



René Combes prit un départ extrêmement rapide et, donnant le meilleur de lui-même, conserva longtemps le commandement. On le voit ci-dessus menant sa course solitaire, bien détaché.

Ci-dessous, René Klym. La chute de Jacquemin lui permit de s'assurer une quatrième place qu'il sut conserver jusqu'au bout, résistant fermement à la pression du pilote meltois.

C'est un Jacquemin bien retrouvé que nous avons vu à Thomer. Le voici ici (12) au coude-à-coude avec Guy Bertrand, durant l'un des beaux moments de la course. Jacquemin, fatigué par l'effort soutenu depuis le départ, devra céder le passage, mais conservera néanmoins une excellente cinquième place.



Voyez sur la BSA de Bertrand la fourche télescopique Norton. Le jeune inter s'est montré très vite, et s'il reste aussi accrocheur que précédemment, il nous a paru plus sûr dans ses actions. Son attaque, prononcée trop tard, lui valut néanmoins la troisième place.

quelques secondes, après qu'ils auront accompli un tour pour rien afin de se « mettre dans l'ambiance » (car 6 heures ont passé, depuis les essais du matin !).

Les 7.000 spectateurs (chiffre considérable, vu le froid qui règne depuis le commencement de la réunion) retiennent leur souffle dans l'attente de la ruée imminente et c'est dans un moment d'extrême tension caractéristique des grands événements sportifs que, brutalement, le feu vert s'éclaire, libérant les 18 hommes maintenant lancés à l'assaut du titre encore détenu par Gilbert Brassine.

D'emblée, c'est René Combes qui se jette en tête, dans un rush formidable, entraînant dans son sillage Gérard Ledormeur, Michel Jacquemin, les deux Klym, Vouillon, Julienne et le groupe compact de tous nos inters.

Immédiatement, le train est infernal, Combes creuse un trou d'une trentaine de mètres et au premier passage nous pointons derrière lui René Klym en seconde position et que talonnent dans l'ordre Jacquemin, Robert Klym, Vouillon, Julienne, Bertrand, Brassine, Chuchart, Schmid, Godey, Melioli, Bloquet, Vanlerberghé etc...

Déjà, Gérard Ledormeur n'est plus dans la course, arrêté au milieu du premier tour sur bris de chaîne. Et peu après, c'est Cros que nous voyons revenir au parc pour retourner aussitôt vers sa machine en panne sur le circuit.

Au 4^{me} tour, les choses prennent tournure : Jacquemin accentue sa pression sur René Klym qu'il attaquera jusqu'au 8^{me} tour, réussissant alors à prendre la seconde position. Et durant ce même temps, Bertrand, dont l'allure est terriblement rapide, passera Julienne puis Vouillon, occupant ainsi la 4^{me} place.

A ce moment, Robert Klym a perdu un peu de terrain mais le refait très vite, remontant Brassine, Vouillon, et se rapprochant peu à peu de Bertrand. Cros est reparti, mais compte un gros retard.

Voici déjà que se boucle le 10^{me} tour, et à nouveau l'ordre des passages est fortement bouleversé car Robert Klym, menant sa course de main de maître, porte

l'estocade successivement à Bertrand et Jacquemin, dont la magnifique résistance ne peut venir à bout des efforts de l'Orléanais. Et nous pouvons pointer en tête René Combes, qui continue sa folle course solitaire à quatre-vingt mètres devant Robert Klym, Michel Jacquemin, Bertrand, René Klym, Brassine, Vouillon, etc.

Nous en sommes maintenant à la seconde partie de l'épreuve ; trente minutes se sont écoulées en effet, et en tête les positions sont encore modifiées, Bertrand prenant à Jacquemin la 3^{me} place, après un splendide coude-à-coude durant un tour entier.

Et nous allons entrer dans la phase décisive de l'action : au commandement, René Combes, éprouvé par le train d'enfer mené depuis le départ, résiste moins bien à la pression exercée par Robert Klym, lequel se rapproche de plus en plus et prend la roue du leader.

Un tour encore, et c'en est fait : dans le grand « trou » entre la raide descente immédiatement suivie d'une remontée quasi-verticale, Combes est gêné par un attardé et l'ainé des Klym, en très grand pilote, trouve le passage et fonce en tête vers la victoire, que Combes ne pourra plus lui disputer tant il sera de son côté occupé à résister aux assauts répétés de Guy Bertrand, passé troisième et qui le restera mais bien près du précédent.

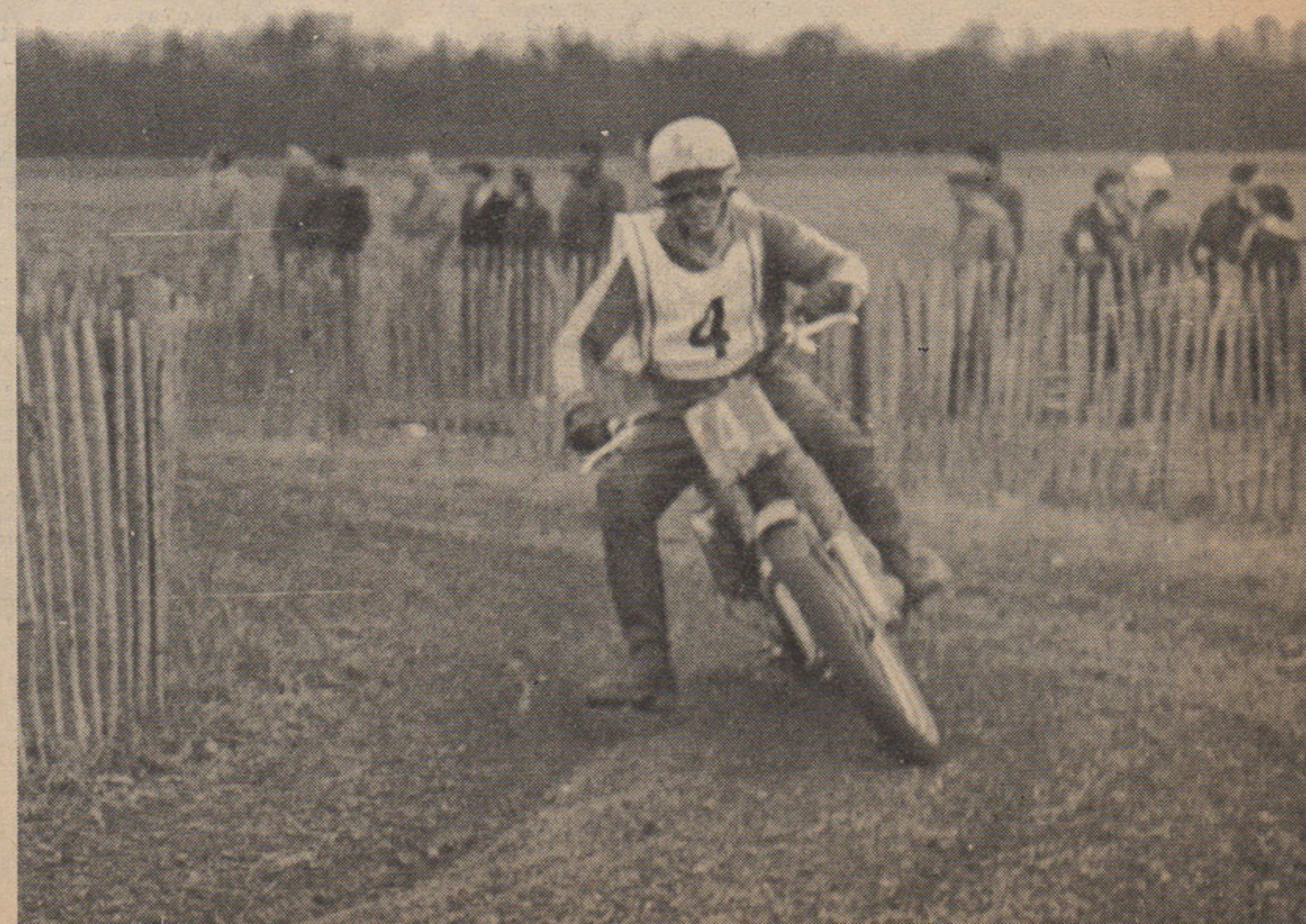
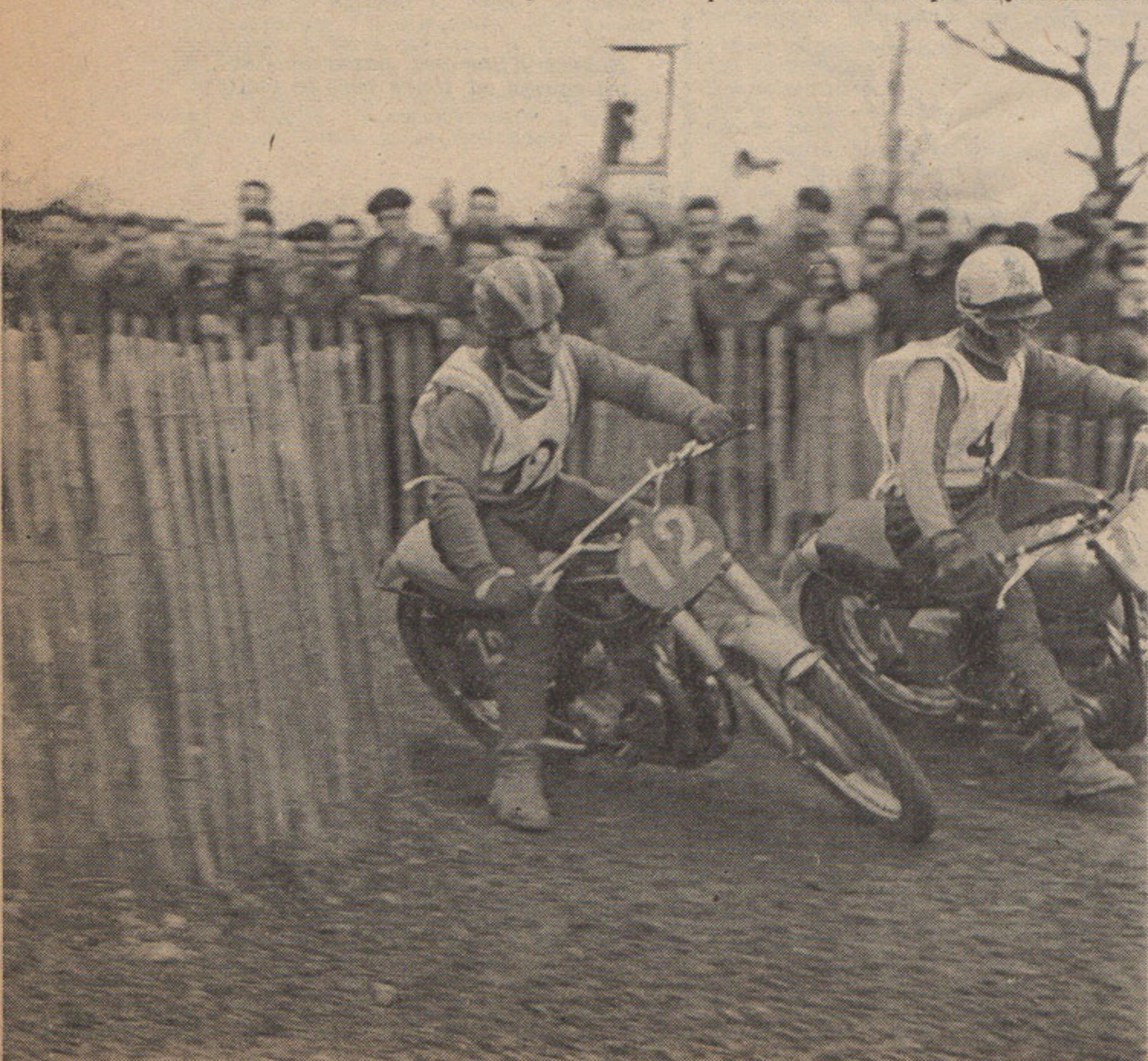
Derrière ces hommes, nous trouvons René Klym, Jacquemin légèrement rétrogradé du fait d'une chute, puis Vouillon et, beaucoup plus loin Godey, Julienne, Chuchart, Charrier, etc... Enfin Brassine s'est arrêté, victime de la « casse ».

Nullement découragé, Jacquemin s'emploie à refaire le terrain perdu et fonce, fonce, entraînant Paul Vouillon, très à l'aise sur ce terrain, et qui ne quitte pas la roue de l'ex-Champion de France.

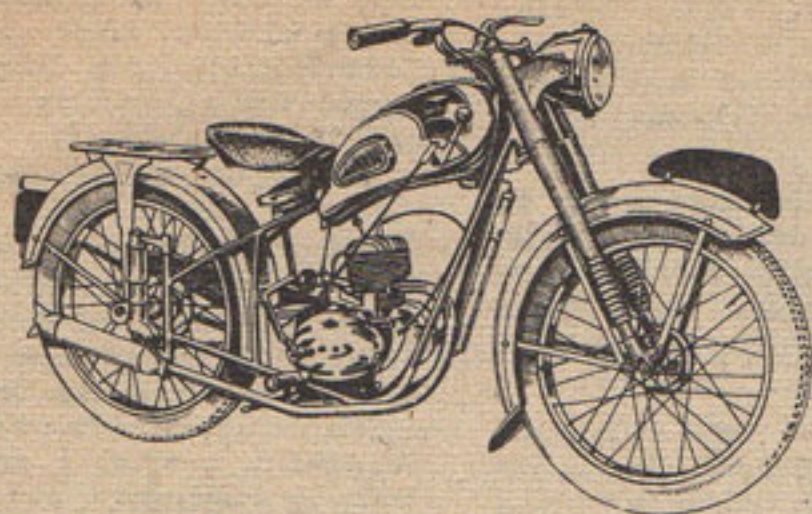
Et, tandis qu'en tête les choses sont acquises, nous assisterons jusqu'à l'ultime seconde aux incessants efforts de Jacquemin (entraînant Vouillon) sur René Klym. Passera, passera-t-il ? Dix fois les hommes sont au coude-à-coude, dix fois René Klym virera le premier avant la ligne droite et s'assurera d'un mètre l'avantage à la sortie.

Et c'est l'arrivée, dans l'ordre que vous trouverez au classement.

(Suite page 411.)

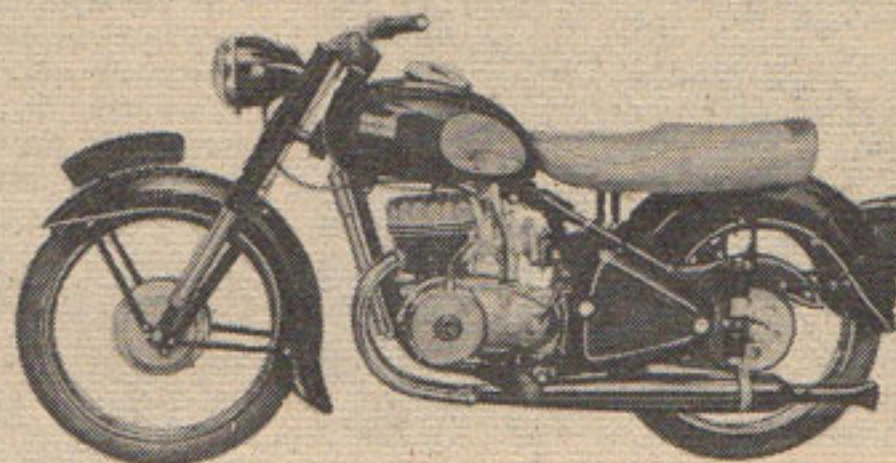


Ce qu'ils en Pensent...



125 Motobloc m. 2. s.

L'OPINION DES USAGERS DE LA PETITE CYLINDRÉE FRANÇAISE



200 Gnome-Rhône

VOICI mes impressions sincères sur cette machine que j'ai achetée neuve en mars 1953 et sur laquelle j'ai à ce jour parcouru 25.000 km.

Tout d'abord, je dois vous dire que j'ai encore les pneus d'origine, des Dunlop, à l'avant ribbed, à l'arrière un pavé. L'avant n'a presque rien, il peut encore faire, à ce train là, 10 à 12.000 km; l'arrière lui sera bon à changer dans 2 ou 3 mois. Ce résultat m'a surpris surtout pour des Dunlop, ils étaient bien secs à l'achat et il faut dire que la machine ne dépasse pas le 70 kmh. Cette machine roule tous les jours pour aller à mon travail : 12 km journaliers. Et le dimanche, je me promène ou vais à la pêche à 15 km d'ici. Je roule toujours à 60 et 70 kmh au compteur que j'ai incorporé moi-même dans le phare, car la machine n'en avait pas à l'origine. La peinture et les chromes sont encore en excellent état; j'ai encore la chaîne d'origine. Les freins sont « faiblards »; grâce à Edrastop, je les ai améliorés efficacement. Merci à Edrastop, et aussi à Bretocyl-Graphité, ces deux produits sont excellents. Je fais toujours mon mélange moi-même : super carburant + 6 % d'huile et Bretocyl-graphité. L'hiver, les départs à froid sont instantanés, le moteur atteint immédiatement son régime. A 14.000 km, le moteur avait un jeu anormal. J'ai fait part de cela à la société Riva-Sport Industries qui construit la Motobloc. Cette maison m'a échangé gratuitement mon moteur pour un moteur révisé à neuf. Je n'ai pas payé un sou, même la main-d'œuvre était payée !

J'ai eu des réparations comme en a tout véhicule qui roule tous les jours; ce sont des frais dus au moteur, le restant est solide. Au 3^e mois, la selle me fut changée gratuitement également car le caoutchouc se fendillait; depuis, la nouvelle selle n'a pas bougé.

Voici les qualités du 125 Motobloc :

Excellent tenue de route, grâce au cadre double berceau surbaissé et au pneu Ribbed à l'avant. Je peux rouler les mains dans les poches l'hiver quand j'oublie mes gants, elle se conduit avec les genoux; les scootéristes ne peuvent pas en dire autant !

Consommation très réduite pour une 125. Après plusieurs contrôles, je fais toujours 2 litres aux 100. J'ai fait 54 km avec 1 litre de mélange, à 65 compteur.

Eclairage excellent, le phare porte très loin, le code suffit généralement.

L'embrayage, très doux et précis, n'a jamais patiné; boîte de vitesses sans histoire.

Réservoir de 11 litres très intéressant avec réserve pour faire 10 km.

Moto confortable, facile à manier, bonne position du pilote; anti-vol Neiman sur direction; frein de direction.

Voici maintenant ses défauts qui sont dus au moteur.

Celui-ci est fragile, il perle facilement et il faut des bougies spéciales anti-perle pour éviter cela. De plus, il n'est pas étanche. Il suinte l'huile de partout. Il dure parce que je ne suis pas brutal, sans ça ce moteur ne tient pas, il nécessite souvent des réparations.

Le freinage est bon avec Edrastop, sans cela c'est mou.

En résumé : excellente petite machine pour son prix (107.000 fr), pas gourmande du tout en essence, elle aurait gagné à être équipée d'un Ydrai.

Ma prochaine moto : une 125 Terrot (je vais suivre ma bourse, autrement la moto de mes rêves serait une 250 allemande ou anglaise).

Paul DACREMONT,
Ay-Champagne.

JE suis entré en possession de cette machine en mars 1956. Elle totalise 10.000 km à ce jour, lesquels ont été accomplis sans qu'aucune défektivité se soit signalée. Aucun ennui non plus, si ce n'est deux œrevalsons à l'arrière et une ampoule grillée.

La direction n'a aucun jeu de même que les roues qui ne sont pas voilées le moins du monde, bien que je sois passé dans des chemins extrêmement mauvais.

Dès le début, j'ai trouvé la position bonne. Toutes les commandes sont bien en place, notamment le sélecteur et le frein au pied. Plus tard, je me suis rendu compte que cette machine avait une excellente tenue de route. Elle a des défauts mais ses qualités les font oublier.

Je lui reprocherai tout d'abord la suspension arrière qui talonne sur route mauvaise, son manque de silence auquel on s'habitue toutefois, et aussi son manque de puissance dans les bas régimes. On peut toutefois remédier à ce dernier inconvénient en jouant sur les rapports des vitesses.

Quant aux qualités, elles sont nombreuses. Le moteur : Quel brio ! En plus de cela, solide, d'un joli dessin et très étanche. Les freins sont puissants, la tenue de route excellente, l'éclairage bon grâce au volant magnétique A.B.G.

J'ai essayé de la pousser un peu sur bonne route, en position assise, le compteur s'est trouvé très vite à 110 km/h. Je n'ai pas insisté, car cela commence à faire, pour moi, une certaine vitesse... mais en forçant, j'ai l'impression qu'elle doit monter aux alentours de 120 kmh. D'après les essais de *Moto Revue* je crois que les compteurs ne doivent pas trop tricher.

Quant aux côtes, elle les grimpe fort bien. A deux et par pente assez raide on tient 90 kmh !

Côté bougie, il n'y a pas lieu de se plaindre. A près de 4.000 km, j'ai changé la mienne les électrodes ayant pris chaud.

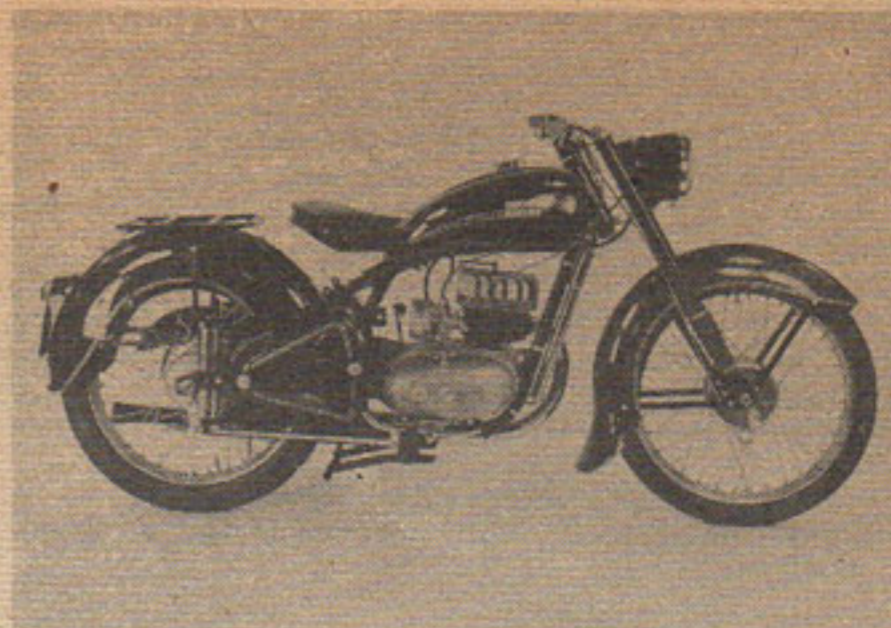
Pendant le rodage, j'ai mené ma machine sans trop de ménagements, le moteur accroche tellement bien que je ne m'en suis pas trop rendu compte ! Le tuyau d'échappement est légèrement rosé mais non bleui. Maintenant je sens le moteur parfaitement débridé, las ! l'essence !!!

En résumé, c'est une machine simple, robuste, économique, rapide et d'une construction de bonne qualité.

Je désirais une autre Gnome-et-Rhône avec des suspensions modernes. J'ai l'impression que j'aurais alors la meilleure moto française.

M. J.-M. MONTMARTIN,
Firminy (Loire).

125 Gnome-Rhône r. 5



L'ARTICLE de M. Borniol (*M. R.* du 17-11-56) sur la 125cc Gnome-et-Rhône type R 5 m'a vivement intéressé, car je suis moi-même possesseur d'une machine identique depuis novembre 1955. Avant tout, je tiens à signaler que je suis bien d'accord avec M. Borniol en ce qui concerne la robustesse et le brio du moteur qui équipe ce vélomoteur grand routier. Il est nerveux et puissant, mais il ne faut pas hésiter à jouer du sélecteur et des gaz si l'on veut vraiment sentir ses chevaux. Pour ma part, j'ai pratiqué le rodage à l'ancienne mode, et si cela m'a évité le serrage tant redouté sur les 2 temps, cela m'a aussi procuré quelques ennuis de bougie. La bougie d'origine (225°) se noyait à une cadence accélérée. De plus, après une dizaine de kilomètres à allure soutenue (65/70 kmh) en solo, sur terrain plat, elle provoquait un auto-allumage qui m'obligeait à fermer le volet du carburateur et à donner des gaz pour couper le moteur. J'ai monté alors une 240° qui paraît satisfaisante. Toutefois, je ne l'utilise que l'été, un degré thermique de 225° me paraissant convenable en hiver.

Je n'ai fait faire mon premier décalaminage qu'à 7.500 km, ce qui est évidemment à déconseiller. Le moteur tirait tout autant à ce kilométrage, mais au moindre « excès » de vitesse (65/70 kmh) la perle faisait son apparition. Depuis le rodage, fonctionnement impeccable à tous les régimes et nervosité accrue.

Outre les quelques ennuis de bougie cités plus haut, j'ai eu la désagréable surprise de voir un câble d'embrayage rendre l'âme à 2.500 km. Puis, à 6.780 km, rupture du ressort de sélecteur et à 8.252 km du câble de compteur. C'est tout en ce qui concerne les pépins. Après un an d'utilisation et 9.000 km parcourus, je crois pouvoir dire de la R 5 que c'est une machine qui ne laisse pas tomber son propriétaire.

Cependant, je me permets d'ajouter les réserves suivantes : la suspension coulissante est dure. Une oscillante conviendrait mieux en égard aux performances de son moteur. L'embrayage est difficile à régler. Les repose-pieds ne sont pas

réglables. Par temps froid, les vitesses passent difficilement durant les premiers kilomètres. L'éclairage est faible, l'avertisseur et le rétroviseur symboliques. Enfin, l'étanchéité du tube d'échappement, tant au cylindre qu'au pot, laisse à désirer, et la béquille n'assure une bonne stabilité que sur sol plat.

Au chapitre consommation, j'ai couvert à ce jour 9.240 km avec 260 litres de mélange à 5 %, soit en moyenne 2,80 litres aux 100 km.

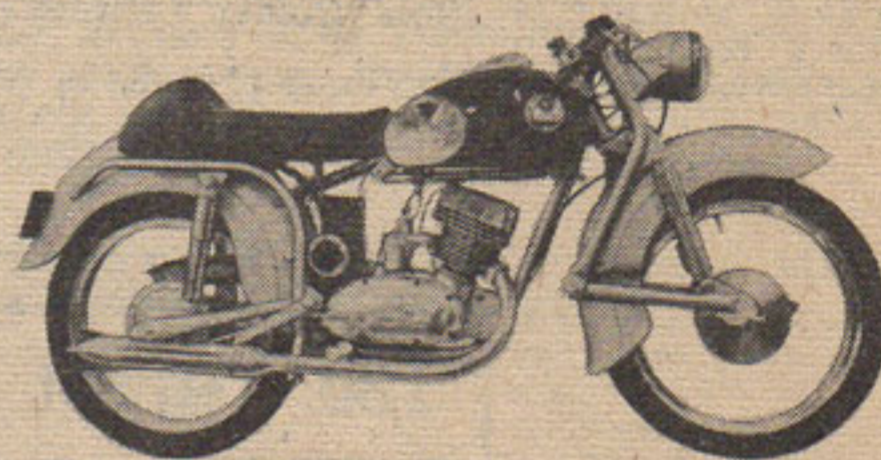
N'étant pas un fanatique de la vitesse, je roule normalement à 60/65 kmh, vitesse qui, à l'oreille, semble convenir au moteur. J'ai poussé quelquefois de courtes pointes à 95 et je crois que la R 5 est capable de rouler à 100, ce qui n'est pas mal pour une machine de série française de cette cylindrée. Le freinage est bon, car il est à la fois puissant et progressif.

Pour résumer les observations en vrac ci-dessus, disons que par son esthétique et ses performances, le Gnome-Rhône R 5 s'apparente plutôt à la moto qu'au vélomoteur. C'est une machine brillante, nerveuse, relativement propre (à l'exception du tube d'échappement). Elle est rapide et robuste. Son moteur distribue peut-être un peu trop de phones, mais son ronflement est très agréable. Peu ou pas de bruits mécaniques, pas de vibrations. Excellente tenue de route. Cette machine est bonne vireuse et se comporte assez bien sur sol gras. Elle est économique à l'entretien et à l'utilisation. Confort acceptable (une suspension AR oscillante le rendrait parfait). Gnome-Rhône pourrait fournir un avertisseur plus puissant et un rétroviseur plus efficace, mais ce sont là des détails mineurs.

J'aimerais évidemment connaître l'opinion d'autres possesseurs de R 5, mais je pense que tous seront d'accord avec moi sur ce point. Pour son prix et sa cylindrée, et bien que ce soit une machine française, la R 5 est une petite merveille.

M. R. LAMBERT,
Marseille (5^e).

175 Follis "rallye"



FIDELE lecteur de votre intéressante revue depuis 1950, je vous envoie ce que je pense de la 175 Follis, modèle « rallye » à moteur Ydral AJ-55. Achetée en janvier 1956, elle totalise environ 7.000 km.

Du côté esthétique, cette moto est bien réussie, d'allure assez italienne, l'émail rouge vif tape l'œil.

La partie cycle mérite surtout d'être signalée. Cadre très robuste et rigide latéralement, le seul reproche que je lui fait réside dans les soudures mal finies; voir les cadres de certaines machines étrangères. Les suspensions sont excellentes, bien amorties et n'ont talonné, à ma mémoire, qu'une seule fois sur un rail qui dépassait de 10 cm; confort certain. Bonne tenue de route, grande maniabilité, la fourche Earles n'y étant pas étrangère. Toutefois cette fourche nécessite un certain coup de main et les premiers jours j'avais une fâcheuse tendance à survirer.

Freins Saperli très puissants, mais trop brutal pour l'arrière. Ceci provient, je crois, de la pédale Follis trop longue, d'une drôle d'allure et surmontant le repose-pied de 5 cm, impossible de doser le freinage. J'ai remédié à l'inconvénient par quelques bons coups de marteau mais le mieux serait évidemment de refaire une pédale ad-hoc.

Jantes dural très bien, améliorant assez sensiblement, à mon avis, les reprises. Malgré la présence de moyeux à broche, démontage de la roue arrière assez laborieux, l'ancrage du frein trop long gênant considérablement.

Garde-boue, protège-chaîne et coffre à outils faisaient, au début, un bruit de gamelle caractéristique. Quelques rondelles de caoutchouc ont résolu le problème.

En parlant de coffre à outils, je signale, en passant, que celui-ci contenait à la livraison un morceau de carton simplement; ni notice, ni outils, ni pompe; commerce bien de chez nous. Encore quelques petits défauts de la partie cycle, propres à la marque :

— Présence de pattes inutiles, servant au montage de l'ancienne selle Aurora, moteur Sachs ou autres.

— Montage de l'avertisseur déficient; après 3 raccommodages, je l'ai purement supprimé.

— Montage de la direction sur cuvettes biconiques qui prennent souvent du jeu ou se dérèglent.

— « chromage » des boulons d'épaisseur assez micrométrique.

J'en viens au moteur qui fut largement décrit et essayé avec l'AGF dans *M. R.* J'avoue avoir été surpris par certains résultats, notamment la consommation et la vitesse maximum en duo.

Pour ma part, je consomme 3,5 l, maxima 4 l; carburateur Zenith 22 Mx, mais gicleur principal de 100 et aiguille en position basse, filtre à air d'origine, en roulant à 80-85 compteur. Même en ville la consommation m'a toujours paru raisonnable. J'ai essayé différentes hauteurs d'aiguille, les résultats étaient désastreux, outre les performances diminuées, il fallait compter avec 6 litres bon poids.

A deux, j'obtiens 105 compteur, évidemment, alors qu'en solo couché, j'obtiens 120; en ramenant la vitesse maximum couché à 110 chrono, il reste un minimum de 92 chrono au moins à deux.

De l'Ydral, j'ajoute encore qu'il me semble mal équilibré; vibrations désagréables; boîte de vitesses bruyante; sélecteur peu précis. A part cela, il affiche une puissance honorable, encore meilleure sur le nouveau AJ-57.

Volant Safi très faiblard côté éclairage : 36 watts seulement. La conduite de nuit est plutôt hasardeuse. Bougie d'origine qui rendit l'âme à 1.500 km, remplacée depuis par une Lodge HH-14 qui n'a pas bronché.

Graissage à 7 % Labo-MS avec du super ternaire. Vidange de la boîte tous les 1.500 km.

J'ai remplacé peu de choses sur cette moto.

— 1 pneu arrière, le Michelin d'origine tué à 2.000 km par un clou de charpentier.

— La batterie qui me fut changée gracieusement par les établissements Elri, qui n'hésitèrent pas à en démonter une neuve sur une autre machine, ainsi que le verre de phare que j'avais cassé.

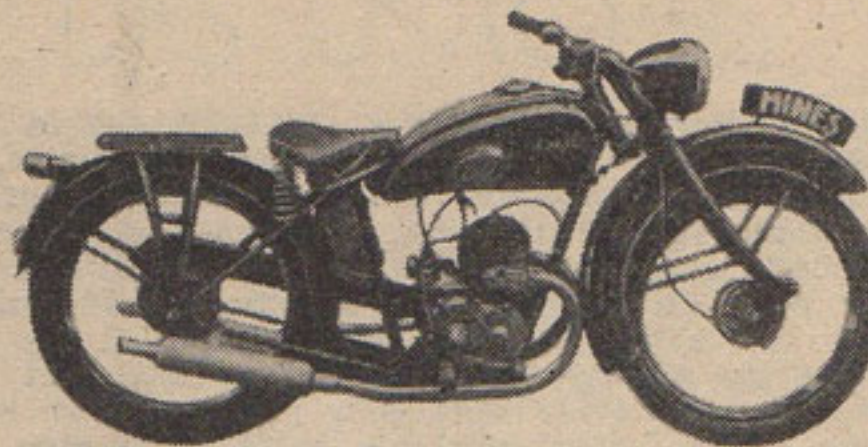
— La poignée des gaz d'origine ainsi que le commodo.

Voici à peu près tout sur cette machine dont un meilleur fini dans la réalisation de la partie cycle et du moteur ferait une moto de grande classe.

Ma prochaine machine : 350 DKW, car j'ai un parti pris pour le 2 temps.

G. VERRECCHIA,
Pierre-Bénite (Rhône).

125 Jonghi 2 temps



LECTEUR et abonné de *Moto Revue* depuis 3 ans, je vous écris pour vous donner mon avis sur mon ancienne machine une 125 Jonghi 2 temps, modèle E 52, fourche à roue tirée, achetée neuve en juillet 1953.

J'ai utilisé cette machine pour la promenade et le tourisme pendant 2 ans et demi et elle totalisait environ 15 à 18.000 km lorsque je l'ai vendue.

Voici ce que j'en pense :

Partie cycle : cadre fermé simple berceau avec fourche à roue tirée par courtes biellettes oscillantes. Freins AV Ø 130; AR Ø 110.

Inconvénients : Pas de roues à broches - Fourche non amortie - Rayons de la roue arrière fragiles - Pas de suspension arrière - carter de chaîne rudimentaire (comme la plupart des machines françaises) - Outillage fourni par le constructeur insuffisant - Poignée tournante, à enroulement, grosse manœuvre de câbles - Pas de notice d'entretien.

Avantages : Béquille centrale très robuste et très stable - Chromes acceptables - Poignée tournante à tirage rapide - Bonne tenue de route - Machine légère (63 kg).

Réparations cycle : 7 ou 8 rayons à la roue arrière - 4 ou 5 câbles de gaz - 2 ou 3 câbles d'embrayage - 6 ou 7 ampoules de feu arrière - Changement de pneu à 10.000 km - Changement de ferodo à 8.000 km.

Partie moteur : Moteur carré (54 x 54) à balayage en croix - Eclairage et allumage par volant magnétique Safi - Carburateur Amac - Bloc-moteur 3 vitesses, sélecteur au pied - Bougies Marchal 34 (très froide) - Graissage à 7 ou 8 % (huile 2 temps).

Inconvénients : Volant magnétique prenant la pluie (ratés)

- Embrayage un peu faible - Echappement bruyant - Boîte à 3 vitesses seulement - Première trop longue, surtout en duo - Crachements au carburateur - Sur ma machine, grosse fuite d'huile à l'axe du sélecteur.

Réparations moteur : Tenté en vain d'arrêter la fuite d'huile du sélecteur.

A 9.000 km, la chemise ayant tourné à l'intérieur du cylindre, il a fallu : la remettre en place, réaléser, changer le piston et son axe.

A 7.000 km, l'embrayage m'a lâché, il a fallu changer les disques de... matière plastique ?

Avantages : Moteur nerveux qu'il ne faut pas craindre de faire tourner moyennant quoi :

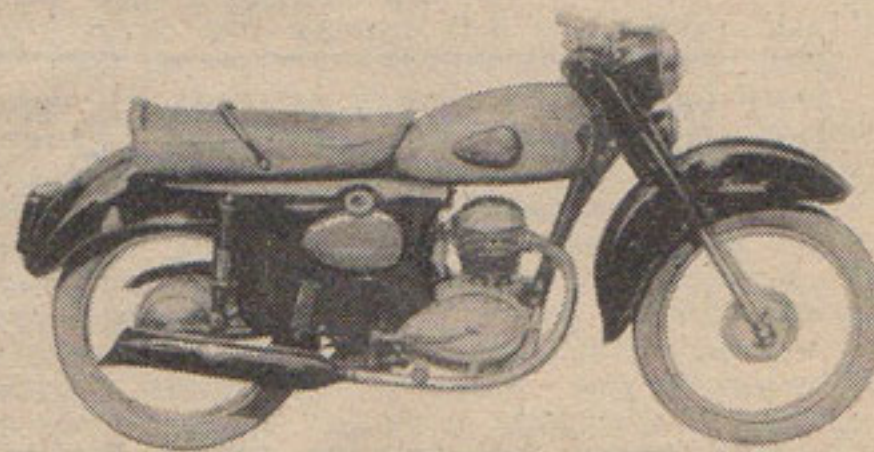
Très bonne reprise pour la cylindrée - En solo les 3 vitesses sont bien étagées - Performances acceptables (75-80) - Bonne tenue en côte, en solo - Sélecteur robuste.

Conclusion : Je garde un très bon souvenir de cette machine (comme de bien entendu). Elle m'a permis de bien m'amuser et de faire de belles ballades et randonnées pour un prix d'achat très abordable (120.000 T.T.C.).

En tout cas, c'est à elle que je dois le « virus » bien enraciné qui m'habite, et je pense être bientôt en mesure de vous envoyer mon avis sur ma nouvelle monture, une 350 TWN Boss, achetée d'occasion en avril, alors qu'elle totalisait 9.000 km et avec laquelle je n'ai encore fait que 6.000 km. Kilométrage insuffisant pour pouvoir se rendre compte réellement d'une machine.

Pierre PASSOT,
Lyon (4^e).

125 Terrot "E.D.L."



POSSESSEUR depuis mai 1956 d'une 125 Terrot type EDL je me permets de vous faire part de son comportement jusqu'à ce jour.

Ma machine totalise 13.500 km.

Le petit moteur est excellent et permet pas mal de fantaisie à condition, cependant, de n'en pas laisser tomber le régime. La boîte de vitesses a été très bien établie, mais ce que pas mal d'utilisateurs oublient, c'est que la 4^e a été établie pour le plat et il ne faut pas craindre de rétrograder quand la vitesse tombe à 50 kmh. Une boîte de vitesses c'est fait pour s'en servir Messieurs !

L'embrayage est le point critique. Pourtant le mien n'a jamais patiné et sa souplesse est remarquable; je laisse toujours 3 mm de garde au levier.

Les rapports s'enclenchent parfaitement mais quel dommage que l'on soit obligé de décoller le pied pour monter les vitesses.

J'ai changé la bougie Marchal d'origine pour une KLG type CL 5 qui tient le coup.

J'ai changé les segments à 13.000 km et j'en ai profité pour rôder les soupapes. Le démontage de la culasse est tout un sport tellement c'est emmanché serré.

Mon enthousiasme est plus réservé pour la partie cycle.

En effet, le carénage droit est très mal centré et frotte sur la fourche donc plus de peinture à cet endroit, et nécessité de bricoler un peu.

La cuve de décantation manifestait un grand désir d'évasion et fuyait d'un peu partout. Après plusieurs pertes, je me suis décidé à en tourner une moi-même en métal « inox », depuis je suis tranquille.

Par contre, je n'ai pas encore trouvé le remède aux fuites (très annuyeuses) du bouchon du réservoir d'huile, gare aux pieds des passagers.

Mon compteur de vitesse est désastreux et je le bloque facilement en roulant à mi-gaz.

Avertisseur inutilisable à 5.000 km.

Par contre suspensions impeccables aussi bien en solo qu'en duo, bonne tenue de route, bons freins et éclairage honnête.

Malgré tout, c'est une bonne 125 qui honore la firme dijonnaise, le moteur ne fatiguant pratiquement pas malgré des étapes de 500 km effectuées en duo, sur les parcours très accidentés du Morvan.

Pour la vitesse de pointe, M. Artus exagère : en position couchée il est, je crois, impossible de monter à plus de 95 kmh chrono. Ce n'est déjà pas si mal, ne trouvez-vous pas ?

Bruits d'échappement trop importants. J'envisage de monter un Wilman.

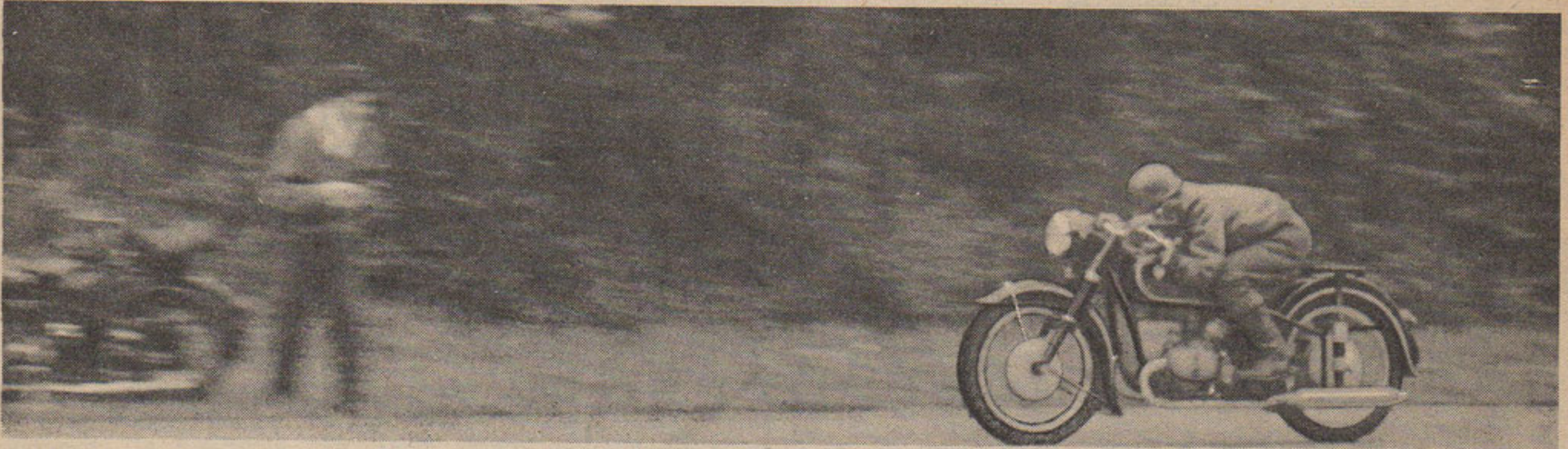
Mon rêve : la 700 Royal Enfield (super Météor).

M. M. NECTOUX,
Autun (S.-et-O.).

ETALONNONS

NOTRE

COMPTEUR



Il suffit d'entendre un motocycliste relater ses exploits, comme il suffit, bien souvent, de lire les « Ce qu'ils en pensent » ou les articles de « Tribune Libre » pour savoir la confiance bien trop aveugle que la plupart des gens (et ceci est encore plus vrai pour les motocyclistes) accordent à leur indicateur de vitesse, à leur tachymètre.

Un 120 compteur les remplit de joie et ils sont prêts, bientôt, à se comparer à un pilote de Grand Prix... même si, en réalité, ces pseudo 120 km/h ne correspondent qu'à 90 réels.

Et il ne faut pas croire que nous exagérons : au cours de nos nombreux essais nous avons pu remarquer que la fantaisie règne en maître pour les chiffres annoncés

par les compteurs. Pour un compteur qui s'avèrera juste (chose rare), un second marquera un peu moins que la réalité (chose encore plus rare), et un troisième, par contre, fera preuve d'un optimisme outrancier (monnaie courante).

Or, rien ne sert d'avoir un compteur si l'on ne peut se fier à lui, si l'on ne sait si ses indications correspondent à la réalité. Il faut donc étalonner le compteur. Et le but de cet article est justement d'indiquer comment procéder à cet étalonnage en fonction de la précision que l'on veut obtenir.

★

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, il nous faut préciser au préalable quelques points.

UN COMPTEUR STABLE

Avant tout étalonnage, signalons qu'il est des compteurs dont on ne peut rien tirer : ce sont ceux dont l'aiguille n'est pas « stabilisée » et est soumise à un tremblement plus ou moins ample et plus ou moins rapide, qui en arrive à couvrir parfois une plage de 20 km/h. Votre aiguille oscillant entre 40 et 60 km/h, quelle lecture peut-on faire ? quel chiffre peut-on retenir ?

★

Ainsi, un compteur non stable ne peut servir à rien, à moins que les oscillations de l'aiguille ne soient dues à un câble trop sec, grippant dans sa gaine ; dans ce cas, un nettoyage au pétrole suivi d'une lubrification remettra tout en ordre.

L'ETALONNAGE DOIT ETRE COMPLET

Un étalonnage précis sur quelques vitesses seulement est insuffisant pour tirer une conclusion d'ensemble.

On peut avoir étalonné son compteur

à 80 km/h, avoir trouvé qu'à cette dernière vitesse le compteur trichait de 4 km/h, de 5 %. Mais cela ne signifiera nullement qu'il en sera de même à 120 km/h. A cette vitesse, faudra-t-il retrancher 4 km/h., ou bien 5 % des 125 km/h (6 km/h) ?

En fait, ni l'une ni l'autre solution ne sont valables. A titre d'exemple, tel compteur chronométrique étranger, que l'on trouve sur des machines de différentes marques, s'il ne « triche » pas toujours des mêmes valeurs, a une caractéristique commune : de 40 à 80-90 ou 100 km/h, il indique des vitesses inférieures à la réalité. Au-dessus de cette valeur, il devient par contre de plus en plus généreux.

★

Il faut donc, si l'on veut savoir exactement à quoi s'en tenir, étalonner son compteur de 10 km/h en 10 km/h sur toute la gamme de vitesses que votre moto est susceptible d'atteindre.

LES 3 ELEMENTS A MESURER

Un bon compteur permet une lecture

facile, précise à 1 km/h près. Il s'agit donc maintenant de savoir exactement à quelle vitesse réelle correspond son indication.

La solution la plus simple (à moins d'avoir un banc d'étalonnage) consiste à parcourir une certaine distance bien déterminée avec une vitesse constante et à mesurer le temps nécessaire pour franchir cette distance.

Donc trois éléments à mesurer ou à enregistrer :

MAINTENIR UNE VITESSE CONSTANTE

On trouvera toujours une assez longue ligne droite, sans croisement (pour que des problèmes de circulation n'obligent pas à des variations de vitesse).

Il faudra se lancer suffisamment pour que quelques dizaines de mètres avant l'entrée sur la « base » de chronométrage, la machine soit déjà à la vitesse « compteur » choisie que l'on veut vérifier, ceci sans que l'on ait besoin d'accélérer ou de freiner. Le but est d'éliminer au maximum les variations de vitesse durant le temps de parcours de la distance de la base-étalon.

UNE BASE BIEN MESUREE

Sur toute bonne route française, on trouve des bornes hectométriques qui serviront à déterminer la distance-base pour les mesures. Un contrôle avec une chaîne d'arpenteur ou similaire ne sera, néanmoins, pas superflue.



Il faudra que cette distance choisie soit la plus courte possible, tenant compte de la précision voulue (une certaine longueur minimum est, en effet, nécessaire, ainsi que nous le verrons plus loin).

Plus la distance est courte, et plus il est facile de maintenir, sur la distance, une vitesse constante. On maintiendra plus facilement un 70 km/h « compteur » sur 200 m que sur 1 kilomètre.

UN CHRONOMETRE, EVIDEMMENT...

MAIS QUELLE DOIT ETRE SA PRECISION ?

Le troisième élément à mesurer est le temps : pour cela, il faut un chronomètre.

Ceux que l'on trouve normalement dans le commerce sont au 1/5 de seconde ; aussi toute notre argumentation sera-t-elle basée sur l'utilisation d'un tel chronomètre.

Si on dispose d'un chronomètre au 1/10^e de seconde, les distances minima pour la base chronométrée (qui feront l'objet d'un chapitre à part) pourront être réduites de moitié. Si l'on conserve par contre les mêmes distances, la précision obtenue sera deux fois plus grande.



Votre chronomètre, si vous en utilisez un seul (nous aborderons plus loin le cas où deux chronos sont utilisés) doit-il être extrêmement précis ?

Admettons que notre chrono, très moyen, avance ou retarde de 3 minutes par jour, ce qui, pour une montre, est énorme. Mais 3 minutes par 24 heures, c'est 1 minute par 8 heures, 1 minute pour 480 minutes. L'erreur relative est de 1/480, de 0,21 %... ce qui, pour une vitesse de 160 km/h signifie une erreur absolue de 0,34 km/h, donc absolument négligeable.

Prenons le problème par un autre bout. Dans les mesures que nous avons à effectuer, les plus longs temps à enregistrer sont de l'ordre de 30 secondes. Or, un écart de 3 minutes par jour équivaut à un écart de 1/16^e seconde à la demi-minute, aux 30 secondes. Cet écart sera donc, de toute façon bien moindre que celui dû à notre chrono lui-même, qui ne nous donne qu'une précision de 1/5, au mieux 1/10^e de seconde.

Ainsi, un chronomètre classique et normalement réglé fera parfaitement l'affaire s'il est utilisé seul lors de nos mesures de temps.

SI L'ON UTILISE 2 CHRONOS

Mais, à moins de monter votre chronomètre sur votre moto, et de le déclencher puis de l'arrêter vous-même au passage devant les bornes choisies (mieux, au passage sur les lignes tracées sur la chaussée face à ces bornes), la solution généralement adoptée est de faire appel à deux amis de bonne volonté, munis chacun d'un chrono et postés l'un à la borne d'entrée de la base de chronométrage, l'autre à la borne de sortie (une autre solution existe, à notre avis la meilleure, sur laquelle nous reviendrons).



Donc chacun de vos deux amis est muni d'un chronomètre. Au préalable, les deux chronos sont déclenchés exactement au même moment et chacun des aides bénévoles arrête le sien au moment de votre passage. La différence des indications des chronos donne le temps employé pour parcourir la distance.

LA PRECISION RELATIVE ENTRE LES 2 CHRONOS

Mais ici se pose le problème non pas de la précision, absolue de chaque chronomètre, mais surtout de leur précision relative l'un par rapport à l'autre.

En effet, si tous deux retardent ou avancent de la même valeur sur un même laps de temps, l'exactitude de la lecture de la différence de temps sera la même que dans le cas précédent (un seul chrono). Mais si, par contre, leur précision n'est pas la même (cas courant), il peut se produire des écarts qui entraînent de grosses erreurs.



En effet, il peut s'écouler un temps assez long (parfois 5 à 10 minutes) entre le moment où les deux chronos ont été déclenchés simultanément et celui où vous passerez devant les chronométrateurs. Ce long laps de temps peut être dû à divers facteurs : après avoir déclenché les 2 chronos, chacun de vos aides doit rejoindre son poste ; ensuite vous devez vous éloigner avec votre machine pour avoir une distance de lancement suffisamment grande, attendre qu'il y ait un « trou » dans la circulation pour ne pas être gêné, etc...

Ainsi donc, admettons que vous passiez devant les chronos 9 minutes et 36 secondes après leur déclenchement et que l'un de ces chronomètres soit juste, mais que l'autre triche de deux minutes par 24 heures.

Au bout de ces quelques dix minutes, ce dernier chronomètre aura triché de 4/5^e de seconde. Et si vous avez roulé à 150 km/h sur une base de 500 m, au lieu d'obtenir un écart de temps de 12" entre les deux chronomètres, l'on aura un écart de 11" 1/5 ou 12" 4/5 (suivant que le deuxième chronomètre retarde ou avance, suivant également le chrono devant lequel vous passez d'abord).

Et avec les temps enregistrés, au lieu d'avoir une moyenne de 150 km/h, vous aurez une moyenne de 160,7 ou 140,6 km/h suivant le cas.



Or, ce même chrono, responsable de cette erreur de 10 km/h, s'il avait servi seul, s'il avait mesuré seul les 12" nécessaires au franchissement des 500 mètres à 150 km/h, aurait été cause d'une erreur de 1/60^e de seconde, qui se serait soldée, pour la moyenne, par un écart de 0,2 km/h par rapport aux 150 km/h.

Une erreur donc insignifiante car pour un chrono, même absolument juste, fonctionnant au 1/5 de seconde, les 12" enregistrées pourraient être en réalité aussi bien 11" 4/5 ou 12" 1/5 que 12", ce qui signifierait un écart de 2,5 km/h sur les 150 km/h correspondant aux 12".

DANS CE CAS, COMMENT PROCEDER

Ainsi apparaît immédiatement la solution.

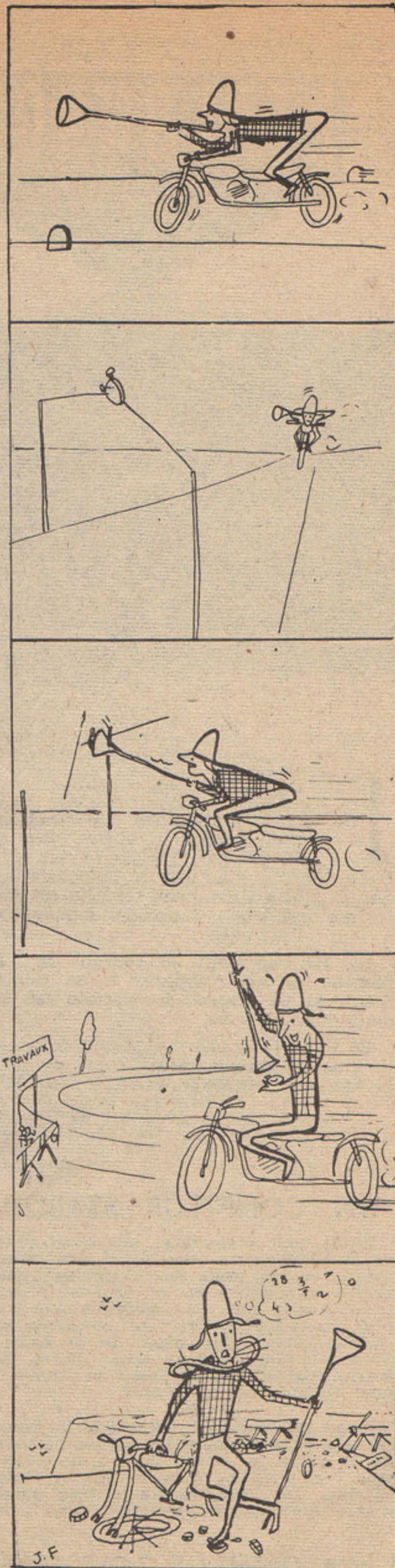
Sur les deux chronomètres utilisés, l'un doit être considéré comme juste (de préférence, évidemment, celui qui l'est) et de plus, pris comme étalon. Après avoir noté les temps de passage sur chacun des chronomètres, il faut alors voir à quel temps sur le premier chronomètre étalon correspond le temps enregistré sur le deuxième. Et c'est alors seulement que l'on peut faire la différence pour connaître le temps mis pour parcourir la base chronométrée.

UN EXEMPLE PRATIQUE

Pour être plus explicite, prenons un exemple concret.

Vous voulez étalonner votre compteur à 120 km/h sur une base de 500 m. Vous disposez d'un premier chronomètre A, qui servira en même temps de chronomètre-étalon, et d'un deuxième chronomètre B.

Les chronos « A » et « B » sont déclenchés en même temps et chacun va



Cette méthode n'a pas été décrite au cours de cet article. Nous ne pouvons vous la conseiller qu'après un sérieux entraînement...

à son poste : « A » à l'entrée des 500 m, « B » en sortie.

Au moment où vous entrez dans les 500 m, le chrono « A » est arrêté à la valeur 9' 43" 2/5 par exemple. Quand vous sortez des 500 m, le chrono « B » est arrêté à son tour, à la valeur 9' 58" 1/5.

Ce n'est pas 14" 4/5 (qui donneraient une moyenne de 121,6 km/h) différence entre les deux temps enregistrés, qu'il faut prendre.

Il faut de nouveau déclencher les deux chronos en même temps et les stopper quand le chrono « B » marquera 9' 58" 1/5. On fera alors la lecture du temps indiqué par le chrono « A », soit par exemple 9' 58" 4/5 (le chrono « B » retarde donc sur « A »). Et pour connaître le temps mis pour parcourir les 500 m, c'est la différence entre les deux indications données par le chrono « A » qu'il faut faire : on obtiendra ainsi :

$9' 58" 4/5 - 9' 43" 2/5 = 15" 2/5$
ce qui donne, pour vos 120 km/h-compteur, une vitesse d'environ 117 km/h.

Et, encore une fois, même si le chrono « A » lui-même n'est pas absolument juste, l'écart qu'il peut donner sur les 15 secondes du chronométrage est absolument négligeable.

UNE MÉTHODE PLUS SURE

Il apparaît ainsi que l'utilisation de 2 chronomètres, en plus qu'elle complique les opérations, est d'une sûreté moins grande que lorsqu'un seul chrono est utilisé. Il faut donc essayer de revenir à cette solution, mais sans que ce soit le pilote lui-même qui opère la mesure.

Aussi, pour notre part, utilisons-nous de préférence la solution suivante, valable quand la visibilité est suffisante.

De nouveau, deux aides bénévoles, dont l'un est armé du chronomètre, l'autre d'un panneau de quelques 25-30 cm de côté, peint d'une couleur voyante et tranchant bien avec la chaussée et les parages du lieu de chronométrage : arbres, maisons, etc... Ce panneau est monté en bout d'un morceau de bois de quelques 75 cm. de long.

Chacun de ces aides est à un bout de la base d'essais, le chronométrateur prêt à déclencher son chronomètre, l'autre brandissant son panneau haut levé.

La suite des opérations est claire. Si vous passez d'abord devant le chronométrateur, celui-ci déclenche son instrument juste au moment de votre passage (il sera accroupi, afin de limiter toute erreur d'appréciation visuelle). Quand vous passez devant l'autre poste, l'aide n° 2 abaisse brusquement son panneau, ce qui a pour effet de susciter la réaction immédiate du chronométrateur aux aguets, qui, alors, stoppe son instrument.

Lecture immédiate et enregistrement du temps, le calcul de la moyenne se faisant ultérieurement.

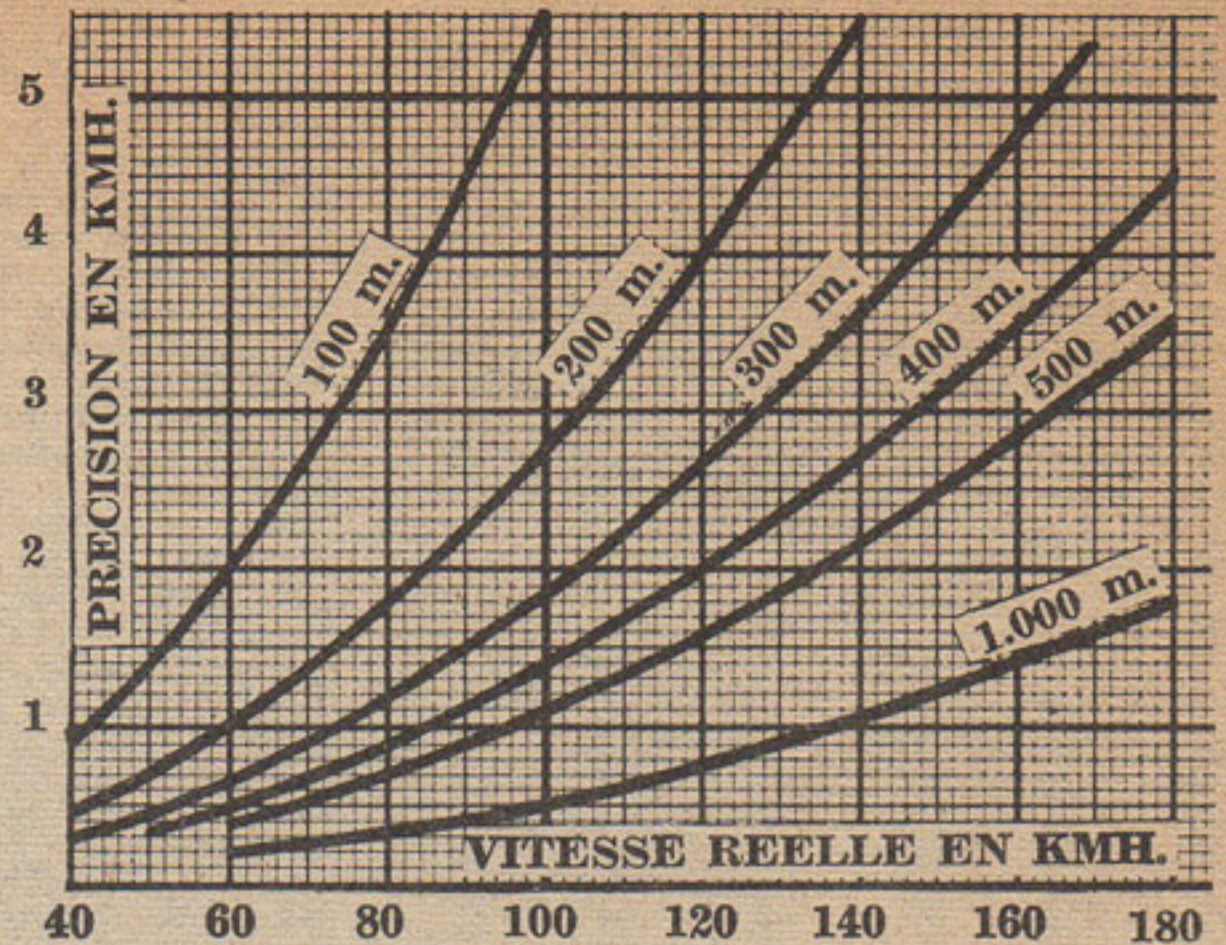
Lors du retour, opération inverse. C'est l'abaissement du panneau qui aura pour conséquence le déclenchement du chrono, lequel sera stoppé lors du passage devant le chronométrateur qui se sera remis en position accroupie.

Cette façon de procéder nous semble, après nos diverses expériences, la plus sûre. Mais elle exige une route bien dégagée, une visibilité suffisante, qui sera accrue si le chronométrateur utilise une paire de jumelles (celles de théâtre suffisent) pour bien voir le mouvement d'abaissement du panneau.

ET MAINTENANT, QUELLE DISTANCE CHOISIR

Nous avons dit au début de l'article, que la distance de la base chronométrée

Cette courbe donne, pour une vitesse réelle donnée, la précision obtenue suivant la longueur de la base d'essais.



à utiliser pour l'étalonnage de votre compteur ou pour la mesure de votre vitesse de pointe doit être la plus courte possible, afin d'éviter au maximum les fluctuations de vitesse de votre machine.

Mais il y a évidemment une limite inférieure au-dessous de laquelle il ne faut pas descendre, limite qui sera fonction de la précision que vous désirez obtenir.

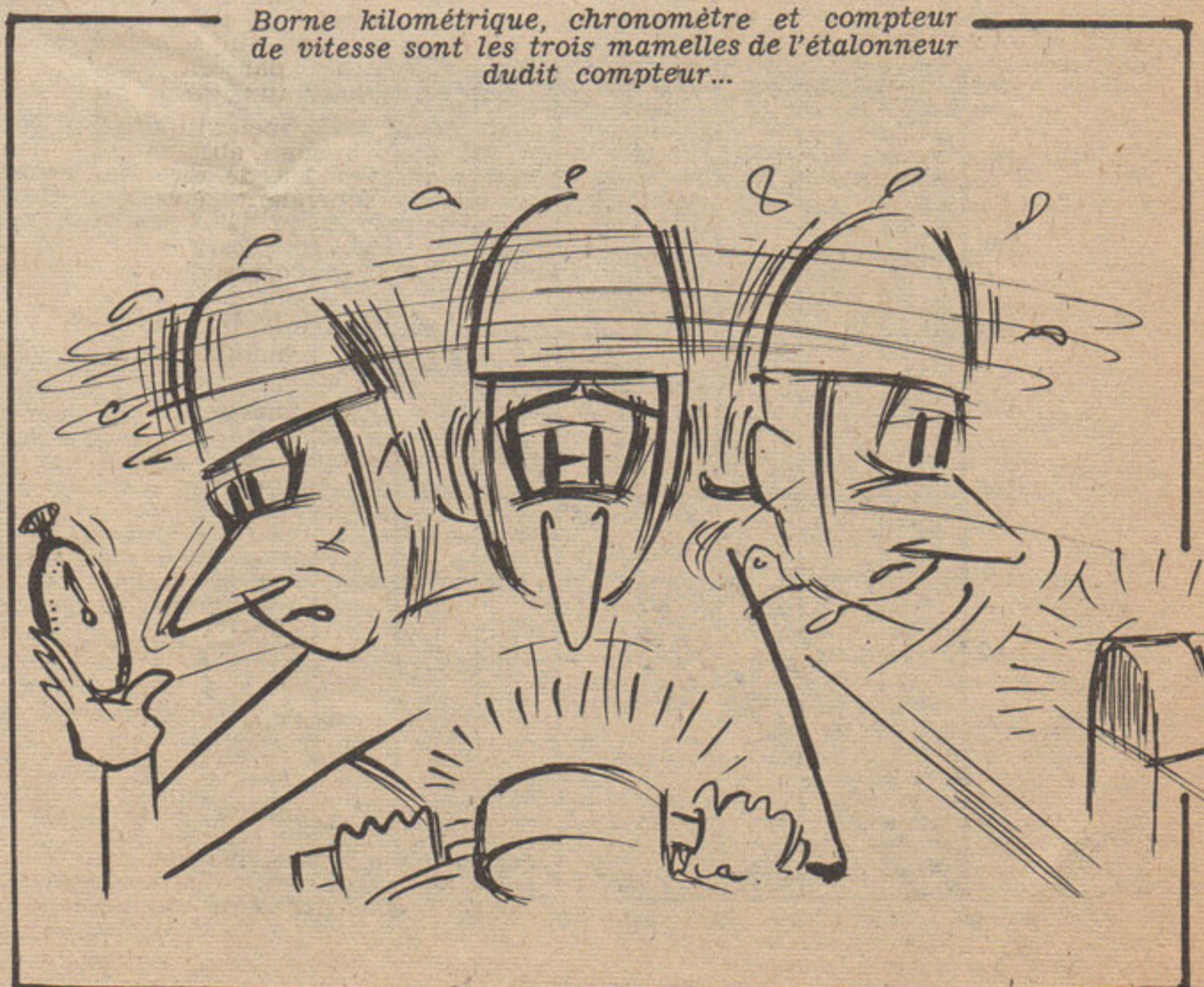
Supposons que vous fassiez du 120 km/h réel sur une base de 100 m. Pour parcourir cette distance, il vous faut 3 secondes. Mais étant donné la précision de votre chronomètre qui donne seulement le 1/5 de seconde, celui-ci pourra indiquer aussi bien 2" 4/5 ou 3" 1/5 que 3", ce qui donnera des moyennes de 128,6 - 112,5 ou 120 km/h. Donc des écarts, par rapport à la réalité, allant jus-

qu'à près de 9 km/h. C'est là une différence que l'on ne peut évidemment tolérer.

Mais si l'on prend, toujours pour ces 120 km/h réels, une base de 500 m, la précision sera alors toute autre. Puisqu'il faut 15" pour parcourir 500 m à 120 km/h, notre chrono au 1/5 pourra indiquer indifféremment 14" 4/5 - 15" ou 15" 1/5 ce qui, au calcul, donnera les moyennes de 121,6-120 ou 118,4 donc un écart maximum par rapport à la réalité de 1,6 km/h, qui, pour l'étalonnage d'un compteur est tout à fait admissible.

Il y a donc, pour une tolérance que l'on se fixe, et pour un chrono au 1/5 de seconde, une distance minimum à choisir pour la base chronométrée.

Dans la courbe jointe, on trouvera, pour des bases de chronométrage de 100,



200, 300, 400, 500 et 1.000 m l'écart maximum par rapport à la réalité suivant la vitesse à laquelle on roule réellement, en tenant compte de la précision au 1/5 du chronomètre.

★

Dans le tableau ci-dessous, pour différentes longueurs de la base de chronométrage, et suivant la précision que l'on veut obtenir, sont portées les vitesses en km/h que l'on peut réaliser. Donc, si pour l'étalonnage du compteur, on désire une précision de l'ordre de 2 km/h, pour une vitesse de 120 km/h, il suffit d'une distance de 400 m; mais pour une vitesse de 150 km/h, il faudra cette fois une base de 600 m.

base en m	Précision en km/h				
	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0
100	42,5	52	60	67	73,5
200	60	93,5	85	95	104
300	73,5	90	104	116	127
400	85	104	120	134	147
500	95	116	134	150	164,5
600	104	127	147	164,5	180
700	112	137,5	159	177,5	
800	120	147	170		
900	127	156	180		
1000	134	164,5			

AVEC UN CHRONO AU 1/10 DE SECONDE

Tous les raisonnements restent les mêmes, seule la précision change :

— pour une même distance et une même vitesse, la précision sera deux fois plus grande : écart de 1,5 km/h au lieu de 3 km/h, par exemple;

— pour une même précision et une même distance, la vitesse pourra être deux fois plus élevée : pour une base de 300 m, avec une précision de 1,5 km/h, on pourra étalonner jusqu'à 180 km/h, au lieu de 90;

— pour une même précision et une même distance à étalonner, la longueur de la base pourra être réduite de moitié : pour une vitesse de 100 km/h et une précision de 1,5 km/h, la base pourra être de 200 m au lieu de 400.

LA MESURE DE LA VITESSE MAXIMUM

Tout ce qui a été dit pour l'étalonnage du compteur reste vrai pour la mesure des vitesses maxima de votre moto.

Connaissant approximativement les vitesses maxima (en position assise et en position couchée), votre choix de la distance de la base de chronométrage sera fait comme précédemment, suivant le degré d'approximation que vous désirez.

★

La seule différence consiste dans le fait que vous devez faire les essais dans les deux sens, en raison du vent, même léger, qui peut souffler.

Il faut alors faire la MOYENNE des TEMPS enregistrés, et ensuite, seulement, calculer la vitesse (et non calculer d'abord les vitesses et en faire ensuite la moyenne).

Ainsi, par exemple, votre machine ayant sensiblement une vitesse de pointe de 90 km/h et désirant une précision de l'ordre de 1 km/h, vous prendrez une base de 500 mètres.

Dans un sens, vous avez enregistré un temps de 19" 4/5, dans l'autre de 20" 3/5. La moyenne des temps est de 20" 1/5, correspondant donc à une vitesse maximum de 89,1 km/h.

ET, POUR FINIR, QUELQUES FORMULES

Pour les lecteurs plus particulièrement intéressés par cette question, nous donnons ci-dessous quelques formules qui leur permettront de mener à bien tous leurs calculs eux-mêmes, sans faire appel au tableau ou à la courbe publiés.

Dans ces formules :
 — V est la vitesse en km/h.
 — ΔV est l'approximation de la vitesse, également en km/h.
 — L est la distance de la base de chronométrage, en mètres.
 — t est le temps mesuré au chronomètre, en secondes.

Si votre chrono est au 1/5 de seconde, ne pas omettre pour les calculs de transformer les cinquièmes en dixièmes de seconde. Ainsi 8" 3/5 se lira 8,6 secondes.
 — Δt est la précision de votre chronomètre : 1/5 ou 1/10 de seconde, soit 0,2 ou 0,1 seconde.

CALCUL DE LA VITESSE

$$v = 3,6 \frac{L}{t}$$

Si L = 500 m et t = 17" 2/5, on aura

$$V = \frac{3,6 \times 500}{17,4} = 103,4 \text{ kmh}$$

CALCUL DE L'APPROXIMATION

Suivant les éléments dont on dispose, on a 3 formules au choix :

$$\Delta V = \frac{V \cdot \Delta t}{t}$$

Soit $\Delta V = \frac{V}{5t}$ pour un chrono au 1/5, soit : $\Delta V = \frac{V}{10t}$ pour un chrono au 1/10.

$$\Delta V = \frac{3,6 L}{t^2} \times \Delta t$$

Soit $\Delta V = 0,72 \frac{L}{t^2}$ pour un chrono au 1/5, soit $\Delta V = 0,36 \frac{L}{t^2}$ pour un chrono au 1/10.

$$\Delta V = \frac{V^2 \times \Delta t}{3,6 L}$$

Soit $\Delta V = \frac{V^2}{18 L}$ pour un chrono au 1/5.
 Soit $\Delta V = \frac{V^2}{36 L}$ pour un chrono au 1/10.

★

En reprenant notre exemple précédent, où L = 500 m et t = 17" 2/5 d'où V = 103,4 km/h

- On aura donc :
- en utilisant la première formule : $\Delta V = \frac{103,4}{5 \times 17,4} = 1,2 \text{ km/h}$
 - en utilisant la seconde formule : $\Delta V = \frac{0,72 \times 500}{17,4 \times 17,4} = 1,2 \text{ km/h}$
 - en utilisant la troisième formule : $\Delta V = \frac{103,4 \times 103,4}{18 \times 500} = 1,2 \text{ km/h}$

Ainsi, sur ces 500 m où l'on a voulu étalonner les 110 km/h indiqués au compteur, le chrono indiquant 17" 2/5, la vitesse est en principe de 103,4 km/h. Mais en tenant compte de l'approximation au 1/5 de seconde que donne le chronomètre, la vitesse, en fait, se situe entre 102,2 km/h (103,4 - 1,2) et 104,6 km/h (103,4 + 1,2).

CHOIX DE LA DISTANCE

De la dernière formule utilisée, on peut tirer L : $L = \frac{V^2 \times \Delta t}{3,6 \times \Delta V}$ soit :

$$L = \frac{V^2}{18 \cdot \Delta V} \text{ et } L = \frac{V^2}{36 \cdot \Delta V}$$

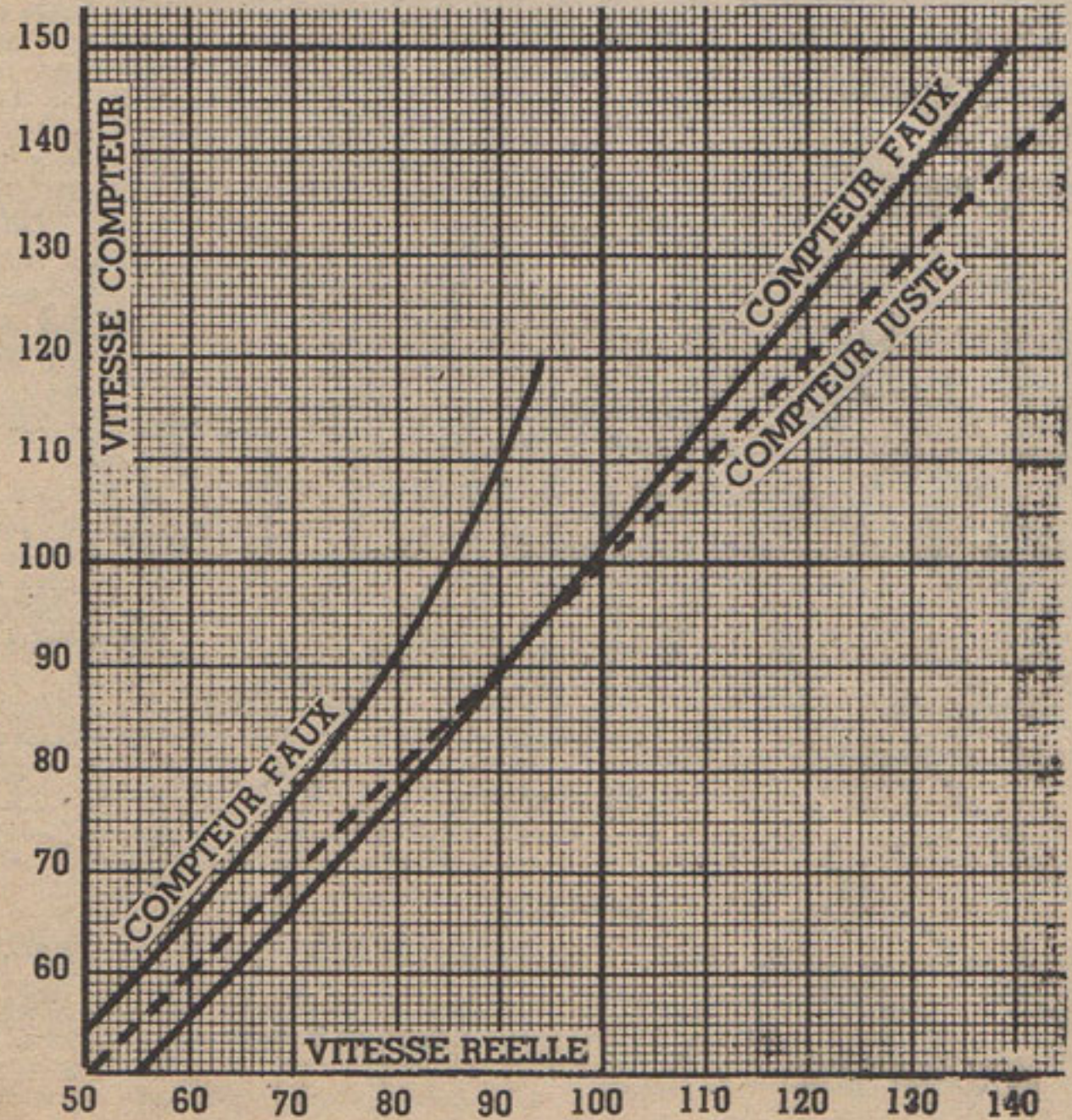
suivant que votre chrono est au 1/5 ou au 1/10.

Si l'on veut étalonner à 110 km/h, et en faisant une erreur inférieure à 1,5 km/h, il faudra une distance minimum de :

$$L = \frac{110 \times 110}{18 \times 1,5} = 449 \text{ m}$$

Il faudra donc prendre une base de 500 mètres.

J.B.



NOUVELLES

Le champion de Belgique René Baeten, adversaire redoutable pour Nilsson, dans le Championnat du Monde qui débute demain.



SPORTIVES

VITESSE

125 ET 250 cc MONDIAL POUR WHEELER

Arthur Wheeler, indépendant anglais de classe, a acheté à Florian Camathias une 125 cc et une 250 cc Mondial double-arbre que le coureur suisse avait acquises directement à l'usine milanaise.

Par ailleurs, Wheeler s'alignera également dans les cylindrées supérieures, avec une AJS 350 cc et une Matchless 500 cc.

Quant à Camathias, qui possédait déjà deux BMW « Rennsport », il s'est acheté de surcroît une 3^{me} machine du même type, celle du Belge Wijns, sidecariste qui se retire du sport actif !

JACQUES COLLOT EN BONNE COMPAGNIE

Présentant récemment la carrière du brillant « privé » allemand Ernst Hiller, notre confrère « Das Motorrad » énu-

mère les résultats obtenus par ce dernier la saison dernière et précise qu'aucun autre indépendant, même pris parmi les Klinger, Brett, Hinton, Brown, COLLOT, Murphy, Lorenzetti ou Montanari, n'a pu réussir un aussi beau palmarès en 1957.

C'est vrai, mais il est non moins vrai que nous possédons avec notre double Champion de France Jacques Collot l'un des meilleurs privés du monde. Et il nous est d'autant plus agréable de le voir confirmer que cette confirmation émane de l'un des plus avertis des organes spécialisés de la Presse étrangère !

Quant à Collot, il en fournit lui-même une nouvelle preuve avec sa 3^{me} place en 350 cc et sa 7^{me} place en 500 cc à Imola, le 7 avril !

CROSS

CLASSEMENT COMPLET DE PITHIVIERS

Nous recevons tardivement de la section locale de l'A.M.C.O. les résultats du cross extra-national organisé le 16 mars :
500 cc inters : 1. Cros (BSA) ; 2. Jacquemin (Matchless) ; 3. Fruythof (B., BSA) ; 4. Chuchart (BSA) ; 5. Vouillon (BSA) ; 6. Thevenaz (S.) ; 7. Bertrand ; 8. Jansson (Suède) ; 9. Akerblom (Suède) ; 10. Vanlerberghe ; 11. Julienne.
500 cc nationaux : 1. Drobecq ; 2. Deshaie ; 3. Malbec ; 4. Lefèvre ; 5. Lebel ; 6. Lusseyran ; 7. Marchadier ; 8. Bongibault ; 9. Croizé ; 10. Renaud.

A L'ETRANGER

BELGIQUE : le 30 mars, réunion inter à HERENTALS. René Baeten, maître chez lui, remporte les deux manches, battant notamment le champion du Monde Nilsson, qui monte actuellement une machine suédoise que nous n'avons encore jamais vue, une « Crescent ». Nilsson possède néanmoins toujours sa spéciale AJS 7 R, et nous vous dirons bientôt, de retour de Vienne, quelle monture il aura choisie pour le G. P. d'Autriche.

Classement d'Herentals : 1. Baeten (B, FN d'usine) ; 2. Nilsson (Suède, Crescent) ; 3. Draper (GB, BSA d'usine) ; 4. à 1 tour Donnay (B, FN d'usine) ; 5. à 2 t. Nuyts (B, Matchless), etc...

Le même jour, à GAND, réunion inter en 250 cc. Rombauts y fit de remarquables débuts, battant le tenant de la Coupe d'Europe, Fritz Betzlbacher.

Classement : 1. Rombauts (B, 250 BSA « spéciale ») ; 2. Muller (A, Maïco d'usine) ; 3. Betzlbacher (A, Maïco d'usine) ;

4. Verhaegen (B, Greeves) ; 5. Walz (A, Maïco d'usine), etc...

★

Le dimanche de Pâques, à LA FAMENNE, Rombauts, en 500 cc cette fois, a confirmé sa grande condition en battant notamment le champion du Monde Nilsson, et le champion de Belgique, Baeten.

Classement : 1. Rombauts (B, BSA) ; 2. Baeten (B, FN d'usine) ; 3. Nilsson (S, Crescent) ; 4. Lundin (Suède, Monark) ; 5. Smith (GB, BSA d'usine), etc...

Enfin, le lundi de Pâques, autre traditionnelle épreuve belge à Louvain, le BRABANÇON. C'est Lundin qui fournit le vainqueur. La réunion comportait une course en sidécars, où notre champion de France Perlin s'octroyait une bonne 5^{me} place.

Classement 500 cc inters solo : 1. Lundin (Suède, Monark d'usine) ; 2. Smith (GB, BSA d'usine) ; 3. Baeten (B, FN d'usine) ; 4. Gultavsson (Suède, BSA) ; 5. Rombauts (B, BSA), etc...

CRÉDIT 15 MOIS — CRÉDIT 15 MOIS — CRÉDIT 15 MOIS



Georges Monneret

*vous donne son
dernier tuyau :*

EN JUIN, **1^{er} GAGNANT**

LA 250 cc A. J. S. LA RÉVÉLATION 1958
DE L'INDUSTRIE BRITANNIQUE

et dès maintenant, vous trouverez chez MONNERET
toute la gamme des

- * A. J. S.
- * GILERA
- * RHONSON
- * TERROT

et la célèbre VESPA

Et n'oubliez pas que [★] GEORGES MONNERET

est le mieux placé

pour vous fournir toutes pièces détachées.

Expédition directe, sous 3 jours dans toute
la FRANCE et UNION FRANÇAISE

Et pour revendre votre machine d'occasion.

7-9, Boulevard Beaumarchais, PARIS - 4^e - TUR: 96-56

HOLLANDE : circuit de Boeckel, le lundi de Pâques. La victoire est revenue à Bill Nilsson en 500 cc, tandis que Betzlbacher s'imposait en quart de litre. Verhaegen montait enfin sa Jawa.

Classements : en 500 cc, 1. Nilsson (Suède, Crescent); 2. Archer (GB, Norton ACT); 3. Johansson (Suède, Matchless); 4. Broer Dirckx (H, BSA); 5. Curtis (GB, Matchless d'usine), etc...

250 cc : 1. Betzlbacher (A, Maico d'usine); 2. Schram (H, Maico); 3. Wolter (A, Maico); 4. Verhaegen (B, Jawa); 5. Wustenhaegen (A, Maico), etc...

EPHEMERIDE

LE 27 AVRIL EN TCHECOSLOVAQUIE EPREUVE DE COUPE D'EUROPE

La Coupe d'Europe a rencontré l'an dernier un très gros succès sur le plan international, bien que n'en étant alors qu'à sa première édition.

C'est la raison sans doute pour laquelle elle s'annonce encore plus riche d'épreuves en 1958 : après la Pologne (31 août), c'est maintenant la Tchécoslovaquie qui s'est inscrite pour organiser l'une des manches de la grande compétition en 250 cc, et ceci porte à 12 (contre 10 en 1957) le nombre total des épreuves qualificatives pour la victoire finale !

Plus que jamais, il est clair que les « quart de litre » ont un très bel avenir en moto-cross, et déjà certains inters en 500 l'ont bien compris qui, sans renoncer pour autant à courir en 500 cc, ont fait parallèlement l'acquisition de 250 cc ;

nous avons cité Jean Rombauts, second du Championnat de Belgique 1957 en 500 cc inters, et nous pouvons nommer encore un autre Belge, Neri, qui vient de s'acheter une 250 cc Aermacchi. Enfin, l'Allemand bien connu en France Wustenhaegen (Matchless en 500 cc), s'aligne en quart de litre sur une Maico.

D'autres noms suivront tôt ou tard, soyez en sûrs !

2^{me} MANCHE DU CHAMPIONNAT « NATIONAL » A PERNES LE 27 AVRIL

A Pernes-les-Fontaines (Vaucluse) le dimanche 27 avril 1958 se déroulera une grande manifestation de moto-cross.

CLYNCK CONDAMNE A 30.000 FRANCS D'AMENDE

Le très brillant crossman néerlandais Jan Clynck vient de se voir rendu seul responsable de l'accident au cours duquel il avait blessé, voici trois ans, à Montreuil, un gardien de la paix en service sur le terrain.

Il faut dire que Clynck, ce jour-là était mal inspiré, ayant choisi pour s'entraîner l'heure du déjeuner, moment où la piste était par conséquent fermée à la circulation.

Le Tribunal Correctionnel, jugeant d'abord l'affaire, condamna le Hollandais à 30.000 francs d'amende, et associa à cette condamnation le directeur de la course, M. Pareschi, considéré également comme responsable de l'accident, bien que toutes précautions réglementaires

Voici une partie de cet intéressant programme qui réunira de nombreux as du guidon nationaux et internationaux.

1) 2^{me} manche du Championnat de France (2^{me} catégorie), avec 20 partants;

2) Course internationale (500 cc) avec la participation de Julienne (Champion de France national 57); Robert Klym; Paul Godey; René Dugas et les Anglais Chenex et Nex, le champion hollandais Jean Clynck (récent vainqueur d'Ermenonville et Saint Anthonis), enfin les Finlandais Helmer Vuola et Matte Rein, jamais vus jusqu'ici.

3) Course en 250 cc, avec les meilleurs régionaux.

eussent été prises pour signaler la fermeture du circuit.

La Cour d'Appel vient d'en décider différemment, estimant qu'aucune faute ne pouvait être reprochée à l'A.M.S., organisateur de l'épreuve, ou à M. Pareschi, directeur de la course. En conséquence, seul Jan Clynck demeure condamné, et devra payer les 30.000 francs d'amende ainsi que les réparations accordées à la victime.

Nous espérons que Clynck a été prévenu de ce jugement, désormais exécutoire. Sinon, il l'est maintenant, puisqu'il est notre lecteur et abonné ! Qu'il veuille donc à faire régler le montant de l'amende, pour s'éviter tout ennui lors de son prochain voyage en France.



CROSS DE THOMER (Suite de la p. 401)

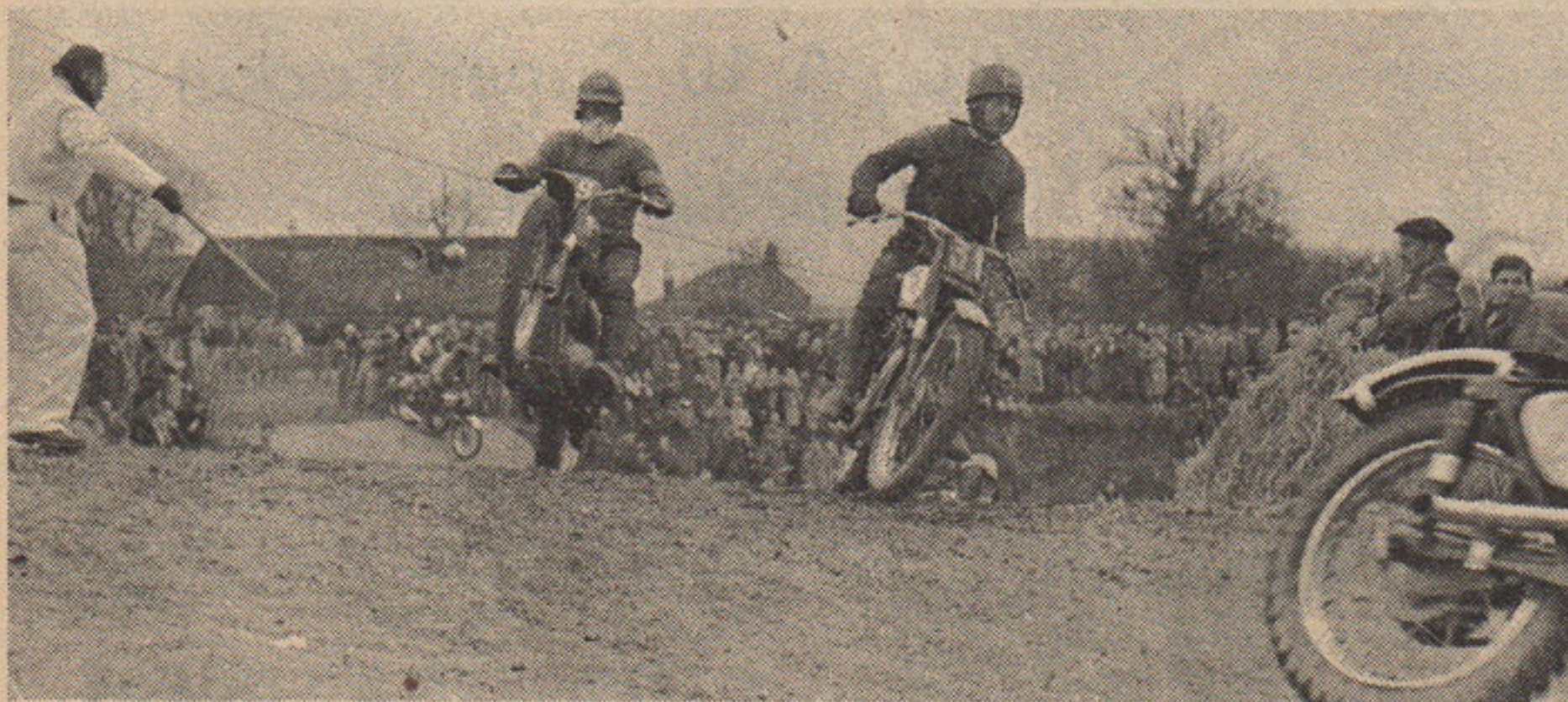
Ainsi, Robert Klym demeure le premier de nos inters, et s'affirme cette année encore le plus sérieux des prétendants au titre. Mais derrière lui, René Combes a confirmé une classe que nous nous sommes plu à lui reconnaître depuis longtemps et Guy Bertrand, aussi rapide que l'an dernier mais beaucoup plus efficace, s'est montré le meilleur de nos jeunes éléments.

René Klym a montré lui aussi qu'il n'était pas loin de son frère, et Jacquemin s'est d'emblée retrouvé, confirmant largement son bon comportement de ces dernières semaines.

Paul Vouillon mérite encore des compliments : sa course fut belle et sûre, comme celles de Godey et Charrier. Julienne fit bien, pour cette « initiation », et Chuchart se ressentit de son entorse.

Ci-contre : Peter Taft, officiel BSA peu connu chez nous, est le poulain de Brian Martin, c'est dire l'ampleur de ses moyens !

Ci-dessous : Lamouroux (31) se montra rude bagarreur et seule une chute le tint à l'écart des places d'honneur.



La grande victime ? Gibert Brassine, en grande forme, et qui dérayonna au premier tiers de la course, perdant là toutes ses chances. Autre malchanceux, Gérard Ledormeur, admirablement parti et arrêté presque aussitôt.

Quant aux autres, nous attendrons la seconde manche pour y voir plus clair à leur sujet. Quoiqu'il en soit, le Championnat inter 1958 a pris un très beau départ, et son issue demeure très ouverte : la course du 4 mai, à Montargis promet d'être sensationnelle !

★

Des deux autres épreuves inscrites au programme de Thomer, nous ne pourrions donner que les classements, la place revenant de droit, aujourd'hui, au Championnat.

Retenons simplement qu'en 500 cc inters, notre « national » Lamouroux fit une performance spectaculaire s'accrochant pour rester dans le sillage des Britanniques qui ont nom Peter Taft, Brian Martin (officiels B.S.A.) et Ron Langston ! Buttean fit également très bien, s'assurant la 4^{me} place au classement final.

R.C.D.


RESULTATS TECHNIQUES

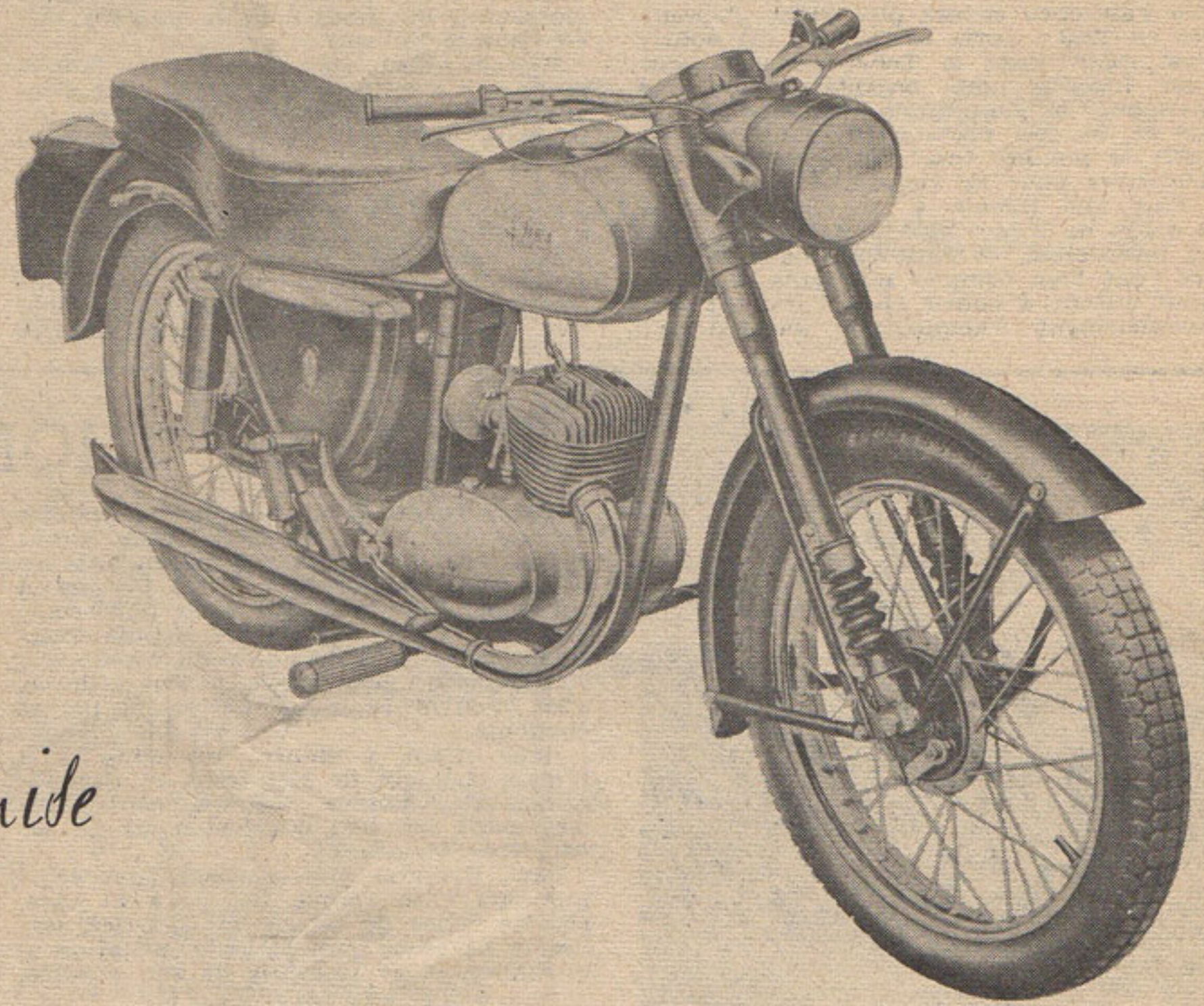
Championnat inter, première manche, sur 60 minutes : 1. Robert Klym (BSA), 28 tours de 1612 m ; 2. René Combes (BSA), 28 t. ; 3. Guy Bertrand (BSA « spéciale »), 28 t. ; 4. René Klym (BSA), 28 t. ; 5. Michel Jacquemin (Matchless), 28 t. ; 6. Vouillon (BSA), 28 t. ; 7. Godey (BSA), 28 t. ; 8. Julienne (Gilera-Olivotti), 28 t. ; 9. Chuchart (BSA) ; 10. Charrier (BSA) ; 11. Schmid ; 12. Blocquet ; 13. Melioli ; 14. Vanlerberghe ; 15. Cros ; 16. Brassine ; 17. Ledormeur ; 18. Darrouy.

500 Inters : 1. Peter Taft (GB, BSA d'usine) ; 2. B. Martin (GB, BSA d'usine) ; 3. Langston (GB, Ariel) ; 4. Buttean (Matchless) ; 5. Dedoncker (BSA) ; 6. Malbec ; 7. Bell ; 8. Lamouroux ; 9. Dugas ; 10. Deshaie, etc...

Epreuve Normande : 1. Blandin (Vélo-ette) ; 2. Pallaux (BSA) ; 3. Novack (BSA) ; 4. Christophe (BSA) ; 5. Sagette (BSA) ; 6. Erisay ; 7. Stalin ; 8. Thomas ; 9. Le Corre ; 10. Bonneville, etc...

BSA

La Super  **BANTAM** *Presente*
175 cc



*qui s'ajoute
aux modèles
dont la
réputation est acquise*

175 cc D 5 Super Bantam

250 cc C 12 Princess

350 cc B 31

500 cc B 33

500 cc A 7 Twin

500 cc A 7 Shooting Star

650 cc A 10 Golden Flash

650 cc A 10 Super Rocket

500 cc B 34 Gold Star

“ modèles cross et clubmans ”

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS

BSA

POPULAIRE DU MONDE

les aventures de Basile Guzengrun

C. XX **RESUME**

Fauksarantt a été condamné à mort pour avoir fait perdre Basile, et est sauvé dans un but intéressé par Touchpa-Tabarb.

TEXTE DE **BRAKE** DESSINS DE **HORSE POWER**



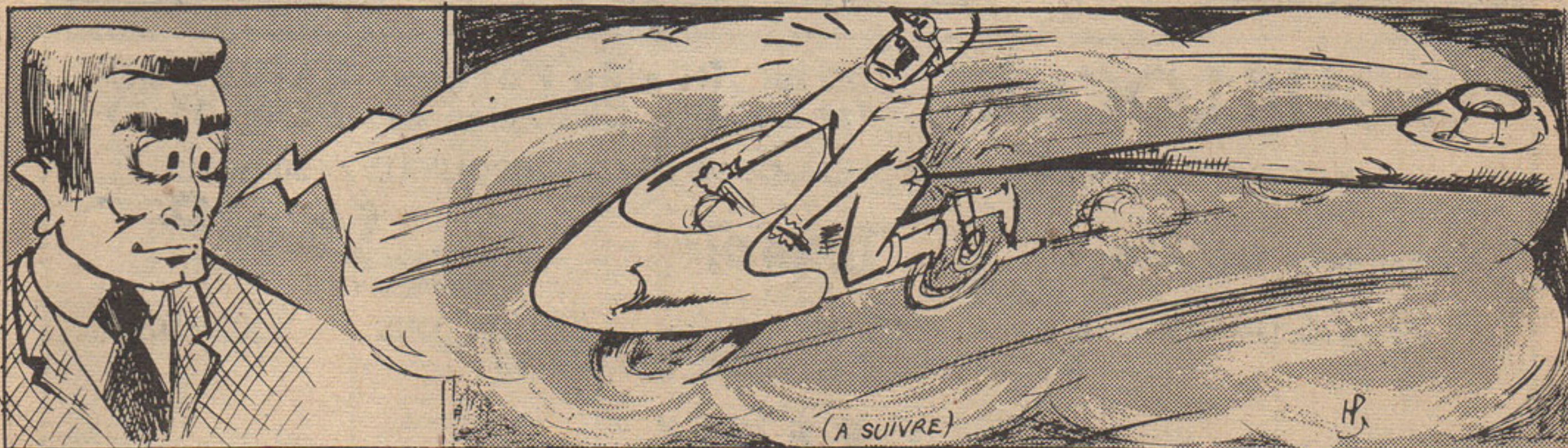
Fauksarantt, dans sa candeur de savant, ne vit dans l'attitude de Touchpa-Tabarb que la reconnaissance tardive, mais sincère de ses qualités patriotiques. Aussi, quand le ministre de l'Intérieur se fit annoncer dans sa cellule, le prisonnier ne put-il contenir son émotion. Ce n'est qu'au moment où l'implacable moroulavien prit la parole que le savant découvrit avec horreur la cruelle vérité : « Mon cher Fauksarantt, je suppose que vous avez deviné au moins les grandes lignes du plan qui m'a amené à vous sauver la vie. Vous me rendrez plus de services vivant que sous forme de cendre... Mais ce que vous ne savez probablement pas, c'est que votre déroute au Grand Prix

d'Arcadie m'est due de bout en bout. Je possède moi aussi le secret de l'« Anthropoguidage », que j'ai du reste perfectionné sensiblement. Et je vais même vous dévoiler l'élément majeur de ces perfectionnements : C'est vous, cher savant, qui étiez sous l'influence de mes ondes extra-plates... Et c'est bel et bien vous qui transmettiez à Basile des ordres erronés. Mais l'impulsion initiale venait de moi... Et maintenant que vous connaissez mon pouvoir, vous ne ferez aucune difficulté pour m'obéir aveuglément... Mais venez, sortons de cet abominable cachot. »...



Fauksarantt avait retrouvé son bureau, son sang-froid et son légendaire esprit de décision. Son but immédiat était net : simuler la soumission. Un grand dégoût l'avait envahi. Son mépris pour Touchpa-Tabarb s'était transformé en une haine farouche qui s'étendait maintenant à la Moroulavie tout entière, cette nation en laquelle il avait mis tant d'espoir et qui avait failli le livrer au volcan sans l'ombre d'une enquête, sur la simple foi d'un homme que chacun savait être

son rival acharné. Et quand Fauksarantt décidait de se venger, des cataclysmes s'ensuivaient généralement. Dans ces conditions, on ne s'étonnera pas que ses premiers visiteurs après sa libération aient été Basile et ses amis de Cédenniac. Il fut assez malaisé de les convaincre du revirement de situation qui le transformait lui, Fauksarantt, en un ennemi farouche des Moroulaviens. Il y parvint, néanmoins s'aidant pour ce faire de son talent d'hypnotiseur



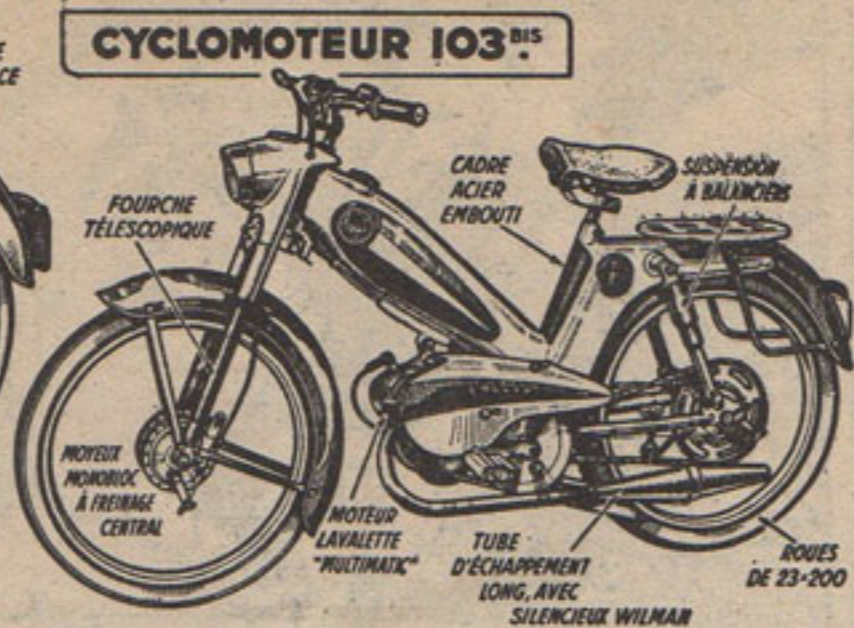
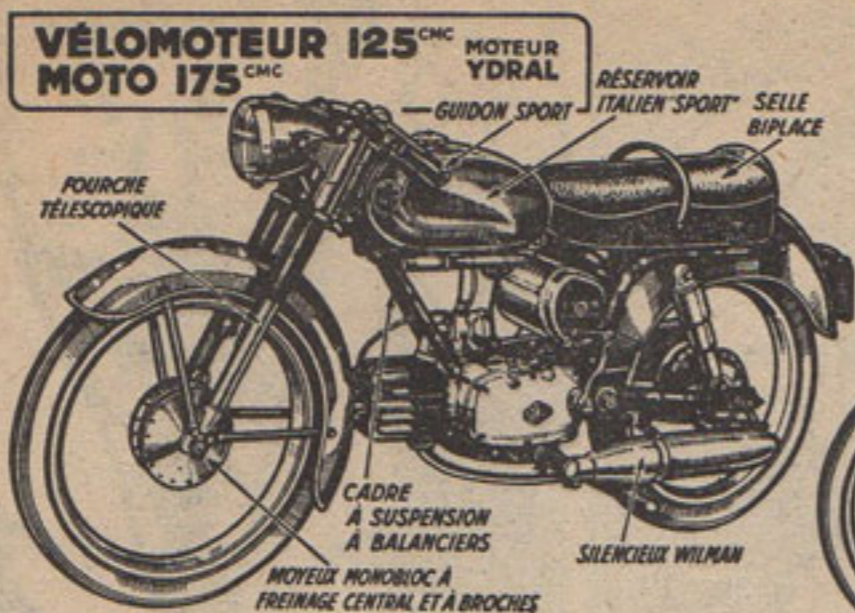
(A SUIVRE)

Le savant exposa à ses nouveaux amis les directives de leur « Maître ». En ce qui concernait plus particulièrement Basile, Touchpa-Tabarb avait mis au point une tactique de course qui, quoique assez empirique, ne manquait pas — fut obligé de convenir Fauksarantt — d'ingéniosité. Il s'agissait simplement d'utiliser la pointe acérée du carénage de la « Trambble-Karkas » pour piquer le postérieur généralement tendu de l'adversaire. Celui-ci, à moins d'avoir une force de caractère

peu commune, se dressait sur sa selle, augmentait la résistance à l'avancement. Le savant avait même calculé que le cri de douleur du pilote, lui faisant ouvrir la bouche ajoutait encore à l'effet de résistance à l'air.
« Il doit en être fait ainsi, mes amis, conclut le savant. Obéir pour mieux frapper. Telle doit être à présent votre devise ! »

FAITES CONFIANCE à la qualité

FOLLIS



Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSES

FOLLIS

CONSTR. USINE DE CRAPONNE (Rhône)

AMC - CAZENAVE - VAP - GUILLER

DISTRIBUTEUR

RÉVISION DES MOTEURS :

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

Réparation des Volants Magnétiques

Remise en état de Fourches

RÉALÉSAGES - DÉLAI RÉDUIT - RÉEMBIELLAGES

PIÈCES POUR SAFI - COPREMA - A B G

LA DIFFUSION PARISIENNE DE PIÈCES MOTOS

9, Rue Collange LEVALLOIS - PER. 89-19

Expédition à lettre lue.

Jeunes Gens, devenez, MECANICIENS MOTOS

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

DUREE 8 MOIS

ATTESTATION ASSUREE

FACILITES DE PAIEMENT

PREPARATION AU C.A.P.

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

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — **SUNBEAM**
6, Bd Richard Lenoir - 11
ROQ. 29-28
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

Tous les scooters
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT
sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et L'ANTIVOL
NEIMAN

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

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

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

Cyclomoteurs RHONSON

TERROT

Scooters
Station-Service

Verppo

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

CRÉDIT

VENEZ ESSAYER LE PULLMAN MONET-GOYON 125 CMC.

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto Revue*

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

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

MOTOBECAINE

Motob. 500 sup. cul. side Bern. spt mot. à rod. Ecr. Renoult, 156, av. Ledru-Rollin, Paris-11e.

Mobyclub 56, 125, ét. nf, 10.200 km. Jouanin, 5, r. Lyonnais, 5e.

Vend Motobéc. 125, culb., bon état, px 50.000. Baudhuin, 147, rue Paris, Bobigny.

175 Motobécane 56, s. double, sac. cuir. 100. Ecr. Guyotte, 15, villa Carnot. Cachan.

175 Z22C, 55, b. ét., Px intér. Deby, 8, Al. Tissot, Malakoff.

PEUGEOT

175 Peugeot, 7.000 k. Leblanc, 3, r. du Parc, Bretigny, S.-O.

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

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

TERROT

Terrot 350 cc, b. ét., 53, moteur nf. Biarnès, 19, av. Paty, Stains (Seine), t. : PLA 57-04.

Belle 500 Terrot, side, b. px. Lequeux, 10, r. Parc, Epin.-s-Orge

GNOME-RHONE

125 cc, R 4, très bon état, 50. Dubs, 43, r. Maubeuge 9e.

KOHL-ESCOFFIER

Part. vend. Kohl-Escoff., 125 cc grd luxe, 15.000 km, état neuf, bat. clig. Tan-sad, nombreux accessoires. ENT 16-07.

MOTOS DIVERSES

Reprise motos et scooters sur voitures.

BMW R51-2, impeccable. BSA A7, 1957, 8.000 km. BSA Golden 51 et 52, revis. BSA 250, 1954.

Ariel twin, 1954. Jawa 350, 1954. Puch 125, 1957, *5.000 km. Motobécane 125, oscillante. Lambretta, Vespa, Peugeot, Motobécane à partir de 30.000. Crédit. 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

Je liquide mon stock Peugeot et Favor Alter avec 10 % de rabais, franco. Roudaire, motos, St-Ours, (Puy-de-Dôme).

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 (18e).

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

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.

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 (17e) (Passage) (Accès et parking dans la cour).

Motos d'occasion garanties 650 Triumph 185. BSA B31 : 145. Scoot. Rumi 7.000 k. : 150. BMW 600 solo ou side, 250 BSA: 85.000, 250 Puch: 75.000, scooters Motob., Vespa, Lambretta 125 et 150 cc 1956.

100 TONNES

de piéc. de récupér. pour ttes marques, Norton, BSA, R.-Enfield, Terrot, Motob., Gn.-et-Rhône, René Gillet, Saroléa, FN, Peug., etc., fourches télesc. pour 250, 350, 500. Expéd. fco 14.000, 50 autos tour. et sport. Repr. motos. Crédit. Roger Sceaux, 33, rue des Panoiaux, Paris 20e. MEN 98-81.

400 MOTOS

Crédit à votre gré Audegean, 137/139, av. Clichy, (17e), ouv. dim. matin.

COMME NEUVES

500 BSA twin depuis 150. 500 Triumph oscil. T100, 250. 350 BSA B31, 1953, 85. 350 Jawa dernier mod., 170. 250 Puch oscillante, 165. 175 Puch oscil. gd sport, 115. 100 motos diverses depuis. 20. Renault 4 cv, Citroën, Aronde. Crédit. Reprise, Echange B F, 10, av. de St-Ouen, Paris.

LIQUIDATION

150 motos et scooters de 5.000 à 50.000, séparément ou par lots.

CREDIT TOTAL

10, rue des Apennins Paris (17e), M^o Brochant

MOTOS ITALIENNES

250 Guzzi spt, 10.000 km, dem. sf sam. Mr. Daron, RIC 61-25.

MOTOS AUTRICHIENNES

En conf. vend 250 Puch T F 52, peu roulé avec sidecar léger. 100. Tél. : DAN 43-01.

Puch SGS 250, ét. nf, 210.000. Aubebert, 9, r. d'Andigné (16e).

Puch 250 SG, 22.000 k., 1955, équ. p.-brise, p.-chocs, kla. de route. Paillet, 12, rue Martisot, Clichy (Seine).

C. d. s. Mi. v. 175 Puch S.V.S., 10. k. et eq. 170. F. Atanné B., 9, rue du Bec, St-Pienne-les-Elbeuf (S.-M.).

Puch 250 SG, 150.000. Harmel 3, rue Ernestine, Paris (18e).

RENE GILLET

R. Gillet, 1.000, Police, 1949 40.000 compt. Rolland, 1, passage Goix, Paris (19e).

MOTOS ANGLAISES

Norton 500, ét. neuf. P. Abraham, Moto-Service, Ae G. Flaubert, Rouen.

BSA A7, ss Osc. 33.000 km, 190.000, b. état. Ramadier R., Fanost Morangis S.-O. 928.82.32

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

BSA 500, 54, 2 cyl. Très urgent. 140. Tél. ALE 45-20. H. bureau M. Simon, 18, r. Debelheime, 3e.

Triumph 500, état neuf, 8.000 k. 260. Accessoires. Arnaud, 26, r. Fossés-St-Bernard (5e).

BSA 350, klak, 18, r. de Lagny Montreuil (Seine), vis. 18 h. 30

500 AJS twin, 55. FLA 00-10

Part. vend Norton 88. Domin. Featherbed. Visible, 6, rue Cros, Auteuil 58-10. Gastesco.

500 Triumph Speed twin, 56, oscil., 20.000 km, 260.000. Meunier, MEN 03-29, 19 h. - 20 h.

BSA 650 A 10, 52, coul., ét. nf 16.000 k. Brisset, ch. de Blet, Dun-s.-Auron (Cher).

Particulier vend « DOMINATOR 88 » Norton Featherbed, août 1954. LEC. 60-53 (sauf dimanche)

Triumph, 650 cc, excellent état équipée, téléph. : M. Cosson, heures bureau, VILlette 99-70, poste 59.

Ariel 650, 57, exc. ét. Gobert, 25, r. de Verneuil, 7e. T. l. jrs.

500 BSA twin, av. ou ss side, préc., état neuf, av. acces. Stutz, 115, r. St-Martin (4e).

Triumph 500 cc Sp, tw., très bon état. Boulangerie, 14, rue Ménilmontant, Paris (20e).

AJS 600 twin, 57, c. nve, eq. Bucher, 142, av. Ledru-Rollin.

Par. twin, Enfield, 700. Radio, s. osc., p.-bag., p.-ch., 160 kmh. Gar. s. fac., 195. 6, r. Bleu, R. Vanneville. POR 69-45P15

MOTOS ALLEMANDES

Urg. DKW 500 NZ, side Buff., b. ét., px 150 cpt. Thiery M., Etival Clairefontaine (Vges). BMW R 51, orig., com. nve, rare. Cocas, 15, av. Grammont, Tours.

BMW R, 25/2, très bon état, pneus neufs, 130.000. Alibert, 47, bd Voltaire, Asnières. Visible le samedi.

Particulier, 250 cc NSU, max. 9.000 k, 1957, équip. garanti, 200.000. Faivre, 80, r. Alexandre-Dumas, (20e). Après 19 h.

BMW 53, bon état, R. 25/2, 125.000. GRE 78-22, matin.

BMW 750 cc, R. 12, avec side de luxe, 150.000. Avisse, 25 bis, rue Clavel, Paris (19e).

Adler 250, b. ét. Ledanff, 11, allée de l'Union, Cormeille-en-Parisis (S.-O.).

DKW RT 350, 6.000 k., équ. cplet, 225.000. G. Savary, 7, r. d'Hebecourt, Malakoff (Seine).

250 Hoffman, 30.000 k., 130. Domail, tél. Lab 91.10, Pte 491.

250 BMW R25/3, ét. nf. Px 200.000. Moreau, 43, av. de la Marne, Asnières (Seine).

MOTOS BELGES

FN 250 cc, état neuf, 1956, 180.000. Guillaudeau, 70, rue de Paris, Epinay-s.-Seine.

Vend cause service militaire, Saroléa 500 twin, 54, 15.000 k équipée, comme neuve 250.000 frs. Peleman, Le Plessiel (Som.)

MOTOS TCHEQUES

250 Jawa, acc. équip. imp. Ecr. Resman, 15, rue G-Tonnellat, Pithiviers (Loiret).

350 Jawa, b. ét. Prix à débat. Après 19 h. t.l.j. Martel, 34, rue Galliéni, Montreuil.

JAWA 350, 57, 15.000 k, b. ét., sac p.-jamb., p.-bag., out. casq., cul. imp., c. dble emp. Tél. : 929.63.84. Vis. sauf dim., lundi.

SCOOTERS

Scooter Bernardet 125 cc, équipé neuf. Jacquemet, 32, rue Proudhon, Plaine St-Denis.

Moby Scooter, b. ét., 50.000. Jours ouvrables, 50, rue St-Sébastien, Techniconfort.

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. Créd.

Vs cours compl., motocycles. St-Quentin, E. Bigand A., Rinxent (P.-de-C.).

Remorque Fulgur, neuve. Lebreton, 7, r. de Vouille (15e).

Tri Vallée Ydral. FLA 00-10. Side précis., 3.000 k., acces., ét. nf. 50.000. Berger, GUT 08-42.

ACHATS

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

ACHETE COMPTANT IMMEDIATEMENT

toutes machines anglaises et allemandes récentes.

PEROTTI

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

4 fûts métalliques 200 litres cerclés et 10 fûts 50 l, excellent état, com. nf. Prix intéressants. Moto-Revue, 12, rue de Cléry. GUT. 73-32.

Paie de suite comptant toutes motos et scooters. EUR. 79-90. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris Suis acheteur au plus haut cours, paiement comptant, motos récentes étrangères. MURIT, 44, rue Paul-Baruel, Paris-15e LEC. 60-53.

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

Paye cpt Norton 99 ou Black Shadow. Weigel, 2, rue de Musidan, Strasbourg.

Ch. Lambretta ou moto Puch, Jawa ou BSA. GUT 02-98.

VOITURES

Part. vds. cabr. Junior 1954. Ecrire Meunier, 2, imp. Nungesser-et-Coli, Versailles.

V. 65.000 Rovin 49. 2 CV, rep. scoot. Plets, 9, ch. du colbras, Halluin (Nord).

Av. 50-facil. 5 mois à 10. Voiturette canadienne Mochet 1 CV, 2-3 places Tri-cabine Solyto surbaissé à débattre

COUPE VESPA 400-58

C.I. Mochet 1 CV, 1958 Reprise scooter

AVIA, 136, rte Versailles, PETIT-CLAMART (Seine) Ouvert dimanche

REPRISE MOTOS RECENTES 10 Renault, 4 CV de 50 à 56. Peugeot 203, 1954, grise. Simca 8, 1100 C.I., 1948. Panhard, 3 CV, C.I., 1950. Juva 4, 1949, C.I., 4 portes. Georges Irat, spt mot. perfo. Citr., cabr., large perfo, 11 cv Vedette 52, cpé lxe, bte cotale. Kaiser Henri J. 53 C.I. 15 CV. Audegean, 137/139, av. Clichy, Paris (17e) ouv. dimanche mat.

ECHANGES

Vends ou éch. c. moto angl. Citroën II perfo. décap. Mec. exc. Visible Paris. Ecr. Pinto, Blauvac (Vaucluse).

EMPLOIS

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

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 TOUS JOURS 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.

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMÉRO

... Les moteurs à FOURREAUX LOUVOYANTS, solution qui fit les beaux jours de la construction automobile, aéronautique ou même motocycliste, retrouveront-ils place dans la technique moderne ? C'est ce que semble affirmer un ingénieur britannique. Nous en sommes bien moins sûrs pour notre part, mais vous vous en ferez une idée par la lecture de l'étude qui leur sera consacrée dans notre prochain numéro.

... Toujours côté technique, mais sur un plan moins théorique, vous trouverez encore dans le numéro 1.388 la présentation des machines de la gamme japonaise « HONDA », que nous nous excusons de n'avoir pu inclure dans le numéro 1.387, comme nous l'avions annoncé. Enfin, nous reviendrons vers la construction française en vous présen-

tant les nouveaux thèmes d'orientation de LAVALETTE.

... Nos rubriques sportives seront particulièrement fournies, puisqu'elles comporteront des reportages consacrés à deux grandes manifestations : LES DEUX HEURES DE VITESSE de Montlhéry, LE CROSS INTER DE POITERS-CHARDONCHAMP et enfin le compte rendu de la première manche du Championnat de France en 250 cc que l'abondance des matières nous a obligé à reporter.

... Pour terminer, notre numéro 1.388, du 26 avril, vous apportera naturellement nos rubriques hebdomadaires d'Informations, nos échos, des « Ce qu'ils en pensent », et finalement les aventures — dessinées — du désormais fameux Basile Gazengran.

PERMANENCE LE SAMEDI MATIN A NOS BUREAUX

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

DANS LES CLUBS

AU M.C. CHATILLONNAIS. — Précisons qu'au cours de la récente 19^e soirée annuelle, le M.C.C. a fêté le 26^e anniversaire de sa fondation. A cette occasion, diverses récompenses ont été accordées, et en particulier le champion de France de sidecar, le sympathique Jean Murit, a reçu la Médaille d'argent correspondant au grade de chevalier du Mérite Sportif (ordre qui remplace les médailles de l'Education physique).

Calendrier touristique : Samedi 19, sortie de propagande. Rassemblement place d'Italie, 17 h. 30. - Dimanche 20, sortie tourisme-camping à Marchais. Départ samedi matin (campeurs) au siège à 9 h.; départ touristes dimanche

matin, siège, 7 h. 45. Renseignements sur camp de camping au café à Marchais (M. Franchiny). - Dimanche 27, sortie tourisme-camping à Bazemont. Départ samedi pour campeurs qui rejoindront directement le camp. Dimanche matin, départ touristes, rendez-vous au siège, 7 h. 45. Autorisation de camper : M. Evrard, château de Bazemont.

En mai. — Le 1^{er}, sortie-promenade (muguet), forêt d'Armainvilliers, à Ozoir-la-Ferrière. Rendez-vous au siège à 8 h. 30. Le dimanche 4, concentration à Noisy-le-Grand. Participation à la démonstration de trial qui remplacera l'habituel gymkhana.

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

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto

La
Moto **revue**

Revue technique indépendante et de défense des usagers
FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

Rédaction-Administration-Publicité : 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e (Immeuble M^o Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES
en Cuir
A. BERL

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

TOUS 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

LA GRANDE MARQUE DU SIDECAR "BUFFLIER-IMPÉRIAL"

Tous modèles pour Scooters
Véломoteurs et Motos

BUFFLIER. 31, Cours Emile Zola, VILLEURBANNE

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

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

CRUPDA

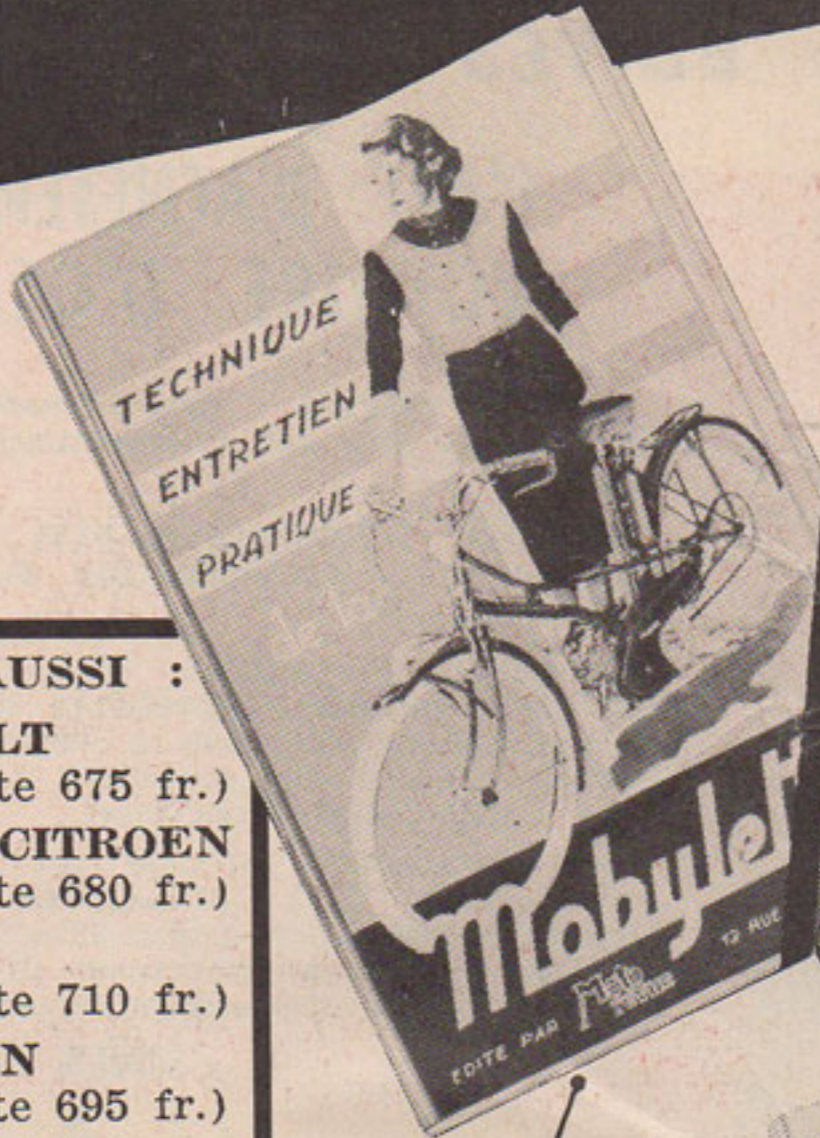
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

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)



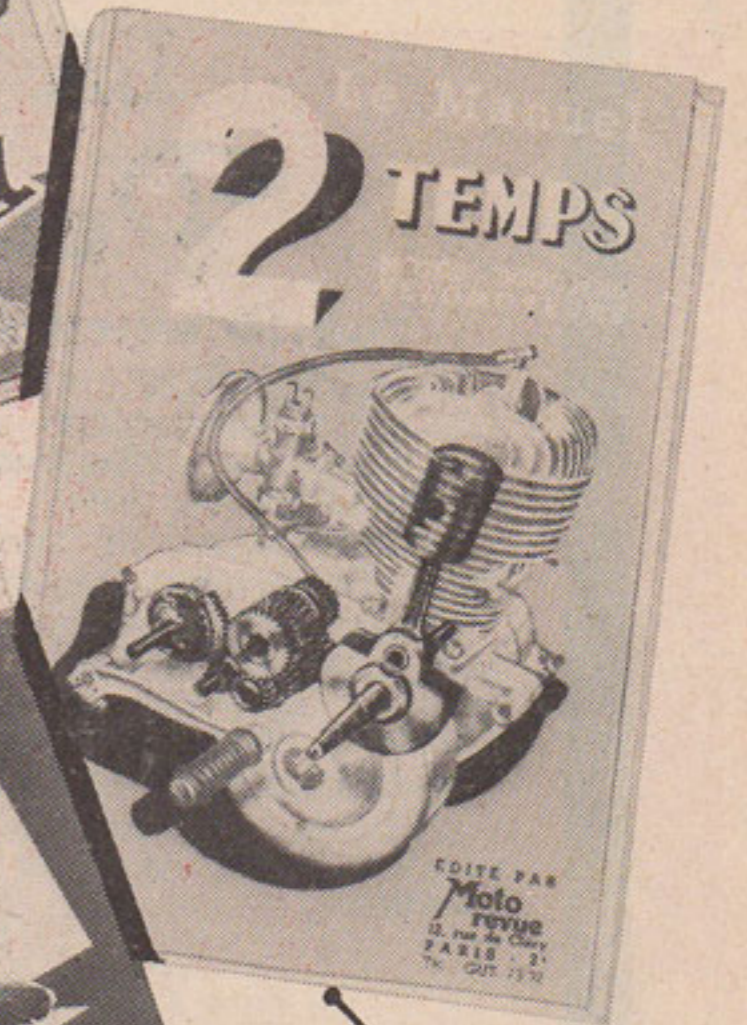
Prix : 525 fr.
(par poste 590)



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 CITROËN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROËN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

TABLEAUX MURAUX

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

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

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

MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

EDITES PAR **Moto
revue**

L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION

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

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

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

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

PRIX : 660 fr. (fco 725)



LA 203

Peugeot

Tous les secrets de la mise au point

INTRODUCTION

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

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

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

ENTRETIEN et GRAISSAGE.

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

PRIX : 650 fr. (fco 715)



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.