

Moto revue

46^e ANNEE. — 28 JUIN 1958. — N° 1.397
Tous les Samedis, le Numéro : **50 frs**

ESSAI JAWA
350

DU PROTOTYPE
A LA SÉRIE



La moto : moyen idéal d'évasion.



POUR LA SAISON
POUR L'**USAGER**
POUR LE **RÉPARATEUR**



LES

MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

AUTOS : la **2 cv** (700 F); la **TRACTION AVANT 7-9-11 cv** (685 F); **L'ARONDE** (720 F); **L'ART d'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. (760 F); la **203**, vol. 200 pages, 173 illustr. (750 F); la **4 cv RENAULT**. Édition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager (950 F); la **DYNA**, tous les modèles de Dyna, de 1948 à 1958, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager (875 F), etc.

MOTOS : la **MOBYLETTE** (480 F); la **VESPA** (605 F); la **LAMBRETTA** (565 F); les **MOTOBÉCANE** latérales (410 F); et **culbutées** (530 F); **TOUS** les **CYCLO-MOTEURS** (570 F); le **VADE-MECUM** du **MOTO-CYCLISTE**, 376 pages (890 F); l'**ATELIER** du **MOTOCYCLISTE** (575 F); le **2 TEMPS** de **TOUS** les **2 ROUES** (560 F); les **VAP** (520 F); les **PEUGEOT** (550 F), etc.

Ce tarif annule tous les précédents à partir de cette date.



Nos Manuels n'ont rien de **COMPARABLE** avec d'autres Manuels : ils sont écrits, dans leur totalité, sur l'engin qu'ils décrivent, sans bla-bla-bla.

ÉDITIONS C. LACOME

Fondée en 1913

12, rue de Cléry

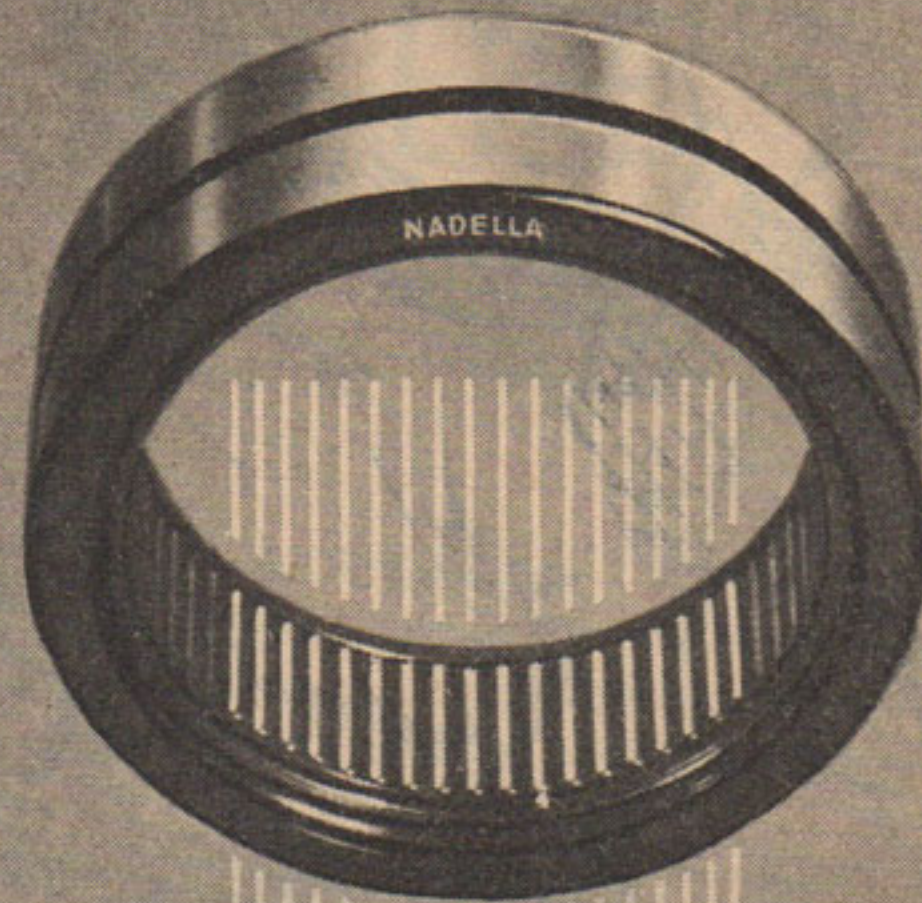
GUT 73-32 à 35 - C. C. P. 297-37 PARIS



D'OÙ

proviennent

- la très grande capacité de charge -
 - la résistance à l'usure -
- des roulements à aiguilles?



*D'après le calcul...
Suivant une expérience
de plus de 25 ans...*

le nombre de lignes de contact transmettant la charge compte avant tout.

Compensant les flexions d'arbres et les défauts d'alignement

seuls LES ROULEMENTS

NADELLA

permettent de profiter entièrement de cet avantage

assurent donc, sans aléa, une construction rigide, ramassée, économique... durable, car,
30 % de moins de lignes de contact = 3 fois moins de durée

NADELLA

POUR VITESSES DE ROTATION ÉLEVÉE ★ POUR MARCHÉ SOUS CHOCS ET VIBRATIONS
POUR TOUTES CHARGES STATIQUES

ACTA

133 - 137. B^d National, RUEIL-MALMAISON - Nouvel appel téléphonique : 967 10-15 à 10-20

MENTIONNEZ TOUJOURS « SCOOTER MAGAZINE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS



Partir c'est bien .

mais...



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

partir
avec...

SPÉCIALE 2 TEMPS

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

c'est mieux!

★
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'élektrion

Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)

ET PUIS, PEUT-ETRE, UNE PLUME ?

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

L'AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST est l'un des plus puissants, sinon même le plus grand des clubs automobiles de France et, pour le situer sur le plan de l'activité sportive, il nous suffira de rappeler qu'on lui doit l'organisation d'une épreuve mondialement connue : les 24 Heures du Mans !

L'A.C.O., par ailleurs, s'intéresse aussi au sport motocycliste, ayant pris à son compte la mise sur pied du circuit de vitesse de Caen, très réussi en 1957 et qui promet d'aller plus haut encore cette année, le 20 juillet plus précisément.

Mais l'A.C.O. ne limite pas à l'organisation d'une course de vitesse l'intérêt qu'il porte au motocyclisme et, dans le cadre de vœux émis récemment au sujet de la création d'un programme d'autoroutes et du financement de celui-ci, il a demandé que les deux-roues soient munis de DEUX DISQUES BLANCS, PLACES A L'ARRIERE desdits véhicules, de part et d'autre du garde-boue !

A considérer le motif sur lequel s'appuie l'A.C.O. pour réclamer l'institution obligatoire de ces disgracieux panonceaux : rendre les deux-roues plus visibles, il est à penser que nos machines seraient dès lors pourvues d'une manière d'assiette prolongeant, à droite comme à gauche, la plaque de police, et s'ajoutant à la plaque « F » pour l'étranger, aux feux rouge, jaune (stop) et d'indication de changement de direction (clignotants), sans oublier l'indispensable catadioptré !

Le tout pour constituer la plus hétéroclite des panoplies et à seule fin de permettre aux automobilistes imprudents de foncer plus vite dans la nuit, à seule fin somme toute de permettre aux conducteurs d'automobiles de relâcher un peu plus l'attention en ce qui concerne les pelés, les galeux qui tiennent encore trop de place sur le bas-côté de « leur » route !

Et ce n'est pas tout : outre l'agrémentation du postère de nos véhicules, l'A.C.O. entend encore décorer nos chefs, en réclamant pour tout conducteur d'un deux-roues de plus de 50 cc le port obligatoire d'un casque et, qui mieux est, d'un casque blanc.

De libre arbitre, dans tout cela, il n'est guère question. Que voulez-vous, la loi des plus forts !...

Reste qu'avant de s'en prendre aux motocyclistes, avant de prétendre leur donner des leçons de sécurité, l'A.C.O. ferait tout aussi bien de se retourner d'abord vers ses propres adhérents, en réclamant pour eux, par exemple, la ceinture de sécurité, le port du casque, l'interdiction de conduire au delà d'un certain âge, la visite médicale tous les 5 ans pour les détenteurs du permis B, etc., etc...

Toutes mesures, en définitive, beaucoup moins ridicules et beaucoup plus efficaces, en matière de sécurité collective, que les attributs envahissants et colorés dont il a été parlé plus haut.

Que diable, la route n'est pas une revue à grand spectacle, et les motards n'appartiennent pas aux Folies-Bergère !

DU PROTOTYPE

A LA SÉRIE

Dans notre précédent numéro, nous avons montré devant quels impératifs se sont trouvés les ingénieurs de l'usine Simson, en Allemagne Orientale, afin de réaliser un cyclomoteur utilitaire, le SR1 : choix de la démultiplication finale — recherche d'une consommation spécifique intéressante et étudiée, en fonction du régime et de la charge, pour l'utilisation à laquelle ce cyclo est destiné — recherche d'un bon rendement à bas et moyens régimes plutôt qu'une forte puissance de pointe. Et nous avons largement montré que ces résultats, dans l'ensemble, avaient été atteints.

★

Mais ces résultats n'ont pas été obtenus du premier coup. Entre les prototypes de pré-série et le modèle tel qu'il est commercialisé, il y eut encore de nombreuses recherches, de nombreux essais. Et ce sont ces étapes successives que nous retracerons ici : choix du silencieux, de la longueur du tube d'échappement, de la forme de la culasse, du taux de compression, etc.

Ces recherches ont fait l'objet d'une communication à l'Institut des Moteurs de Dresde, faite par l'ingénieur Konrad Hofmann et publiée par notre confrère « Kraftfahrzeug Technik ». Et c'est de cette communication que nous sommes partis pour la rédaction de cet article.

Nous vous avons donc présenté le résultat final auquel sont arrivés les ingénieurs de Simson pour leur 50 cc RH 50.

Mais, en réalité, nous avons procédé à l'envers.

Les moteurs de pré-série

En effet, après la sortie des premiers prototypes, d'un taux de compression de 6 à 1 (au lieu de 7,1 à 1), après les essais de réglages, de carburation et d'allumage, les résultats n'étaient pas aussi favorables que ceux relatés.

Puissance maximum de 1,36 CV au lieu de 1,6, à 5.600 t/m au lieu de 4.250 (l'écart de régime, ici, est d'importance). Couple maximum de 0,274 m.kg au lieu de 0,322, et, de nouveau, à un régime plus élevé (2.400 t/m au lieu de 2.000-2.100). Consommation spécifique minimum de 433 gr/CV-h alors que sur la version finale, elle est de 345.

UNE TROP FORTE CONSOMMATION EN PLAT...

Enfin, machine conduite en plat, en fonction de sa vitesse et de la charge gazeuse nécessaire pour la maintenir, la consommation spécifique ne descendait jamais, jusqu'à 36 km/h, en-dessous de 550 gr/CV-h, et était, à partir de 25 km/h, toujours supérieure de sensiblement 100 gr/CV-h à celle enregistrée sur la machine telle que nous l'avons présentée.

★

Cela signifie en clair que la consommation réelle était beaucoup trop élevée, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-dessous :

Consommation à la vitesse de	Prototype	Version finale
25 km/h	1,7 l	1,4 l
30 km/h	1,9 l	1,45 l
35 km/h	2,05 l	1,7 l

C'est donc d'environ 20 % qu'a été diminuée la consommation.

.. COMME EN COTE

Allons plus loin.

Sur la machine finalement commercialisée, et ainsi que nous l'avons vu dans les premières pages, le moteur a été étudié de telle sorte que la consommation spécifique diminue quand le moteur travaille en charge (pente à gravir, vent debout), afin que le supplément de puissance alors exigé ne soit pas payé trop cher en essence. Et, ainsi que le montrait la courbe « 5 », en gravissant une pente de 5 %, à partir de 17 km/h, la consommation spécifique demeure toujours inférieure à 400 gr/CV-h (voir précédent numéro).

Sur le prototype, il n'en était pas de même. D'une part, le manque de puissance aux bas et moyens régimes limitait la vitesse possible dans cette rampe de 5 % à 23-24 km/h au lieu des 32 finalement enregistrés. D'autre part, la consommation spécifique demeurait supérieure à 500 gr/CV-h jusqu'à 18 km/h, supérieure à 450 gr/CV-h jusqu'à 23 km/h.

IL FALLAIT REAJUSTER LE TIR

Ainsi, il était clair que le cyclomoteur manquait encore de mise au point, et,

utilitaire qu'il devait être, il n'en avait pas les caractéristiques désirées.

Devant cet état de fait, les ingénieurs de Simson se remirent au travail afin de porter remède. Et ce sont les étapes successives de leurs travaux que nous allons maintenant examiner, travaux qui les ont amenés au moteur que nous avons étudié dans notre numéro précédent.

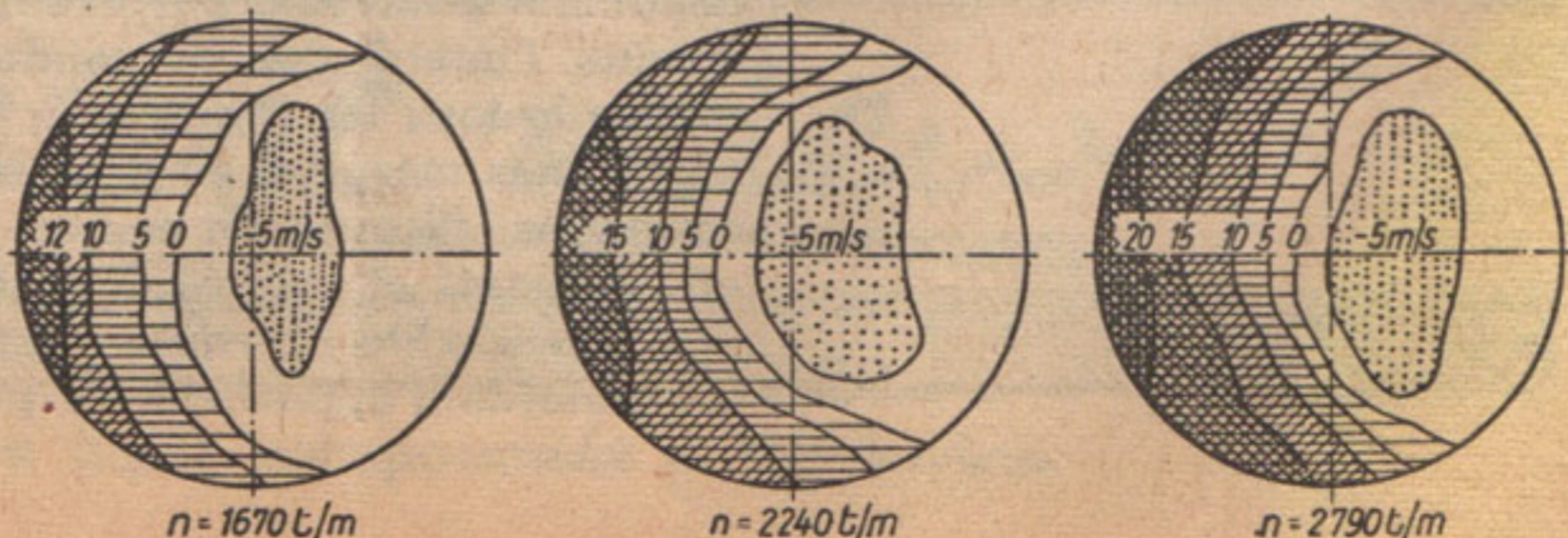
Le balayage

Le choix du carburateur ($\varnothing = 12$ mm) et de ses réglages (gicleur principal : 55, aiguille au 3^{me} cran) s'étant avérés bons, c'est d'abord au balayage du moteur que l'on a songé. N'était-il pas cause de cette forte consommation ?

Des vues ont été prises, culasse enlevée et moteur entraîné par une source étrangère. Ainsi que le montre l'illustration jointe, où les 3 coupes sont obtenues successivement à 1.670-2.240 et 2.790 t/m, le balayage s'avère stable, équilibré, et ne peut donc être tenu pour responsable de la forte consommation.

Ci-dessous, à trois régimes différents et culasse enlevée, diagrammes de répartition des vitesses des gaz dans le cylindre, vus en plan. L'échappement est à droite. Les chiffres indiqués donnent la vitesse de la colonne gazeuse aux différents points. Cette vitesse croît avec le régime et est la plus élevée du côté de la paroi du cylindre opposé à l'échappement, en direction de laquelle débouchent les transferts. Vitesse négative dans la moitié du cylindre côté échappement, ce dernier provoquant une aspiration. Ces vitesses sont bien plus faibles que dans la réalité, car la culasse est enlevée.

Mais ces diagrammes montrent une répartition équilibrée et stable des vitesses, ce qui est signe d'un bon balayage.

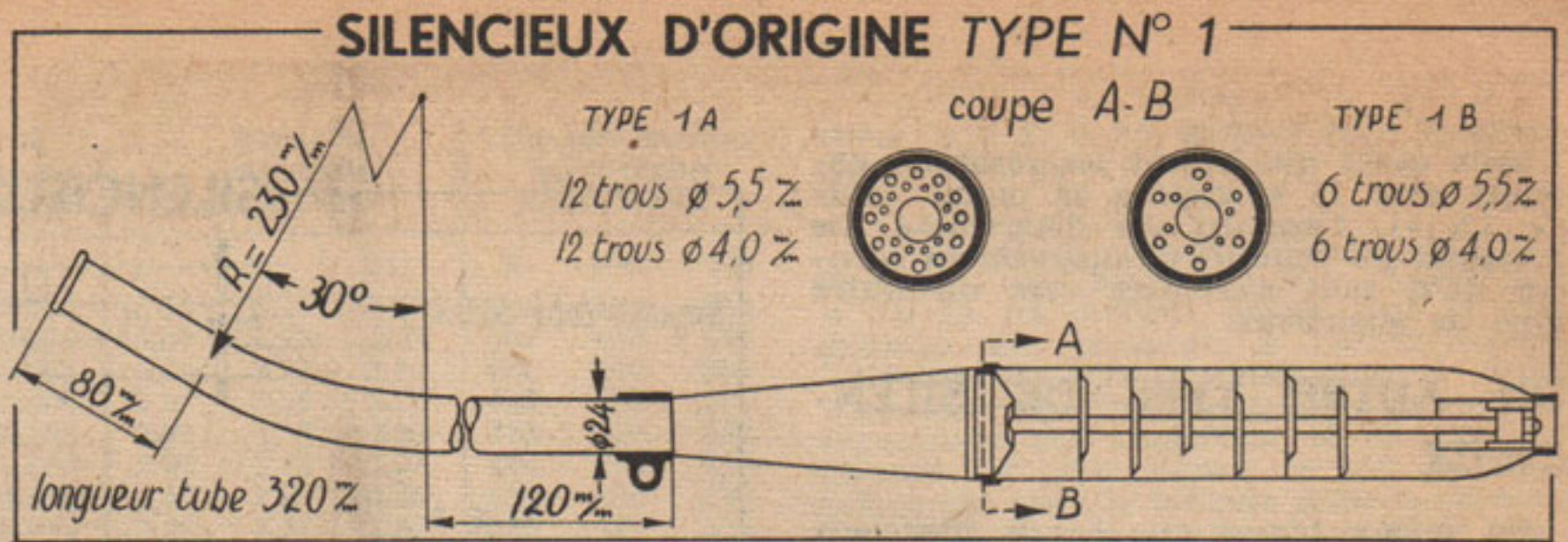


Le choix du silencieux

Comme on le sait, le silencieux peut jouer un très grand rôle sur les performances d'un moteur, surtout dans le cas d'un 2 temps. Il fut donc procédé à toute une série d'essais avec différents types de silencieux, ou encore en apportant quelques modifications à un type déterminé.

A PARTIR DU SILENCIEUX D'ORIGINE

Le point de départ fut évidemment le silencieux d'origine « n° 1 », (voir illustration), monté en bout d'un tube de 24 mm de diamètre et de 320 mm de long.



Les essais ont porté sur le choix du diaphragme « A-B ». Dans le 1er cas (1 a), ce dernier était percé de trous (12 de 5,5 mm de diamètre et 12 de 4 mm), donc un passage total de 4,36 cm². Dans le 2^{me} cas (1 b), chaque nombre de trous était réduit de moitié, donc également la section totale de passage. Ainsi, dans le cas « 1 b », le passage des gaz brûlés est moins libre.

4.300 t/m, l'autre silencieux « 1 b », plus bridé, est plus économique.

★

Le tableau joint permet d'ailleurs une comparaison plus complète :

Régime en t/m	Pression moyenne en kg/cm ²		Consommation spécifique en gr/CV-h	
	« 1 a »	« 1 b »	« 1 a »	« 1 b »
1.500	3,05	3,05	530	530
2.000	3,65	3,60	455	440
2.500	3,50	3,33	425	415
3.000	3,10	3,00	420	420
3.500	2,95	2,90	435	410
4.000	3,05	2,75	425	405
4.500	2,90	2,60	415	430
5.000	2,70	2,50	410	450
5.500	2,55	2,35	410	450
6.000	2,40	2,15	415	430

DIAGRAMME DES PRESSIONS AU CONDUIT D'ÉCHAPPEMENT

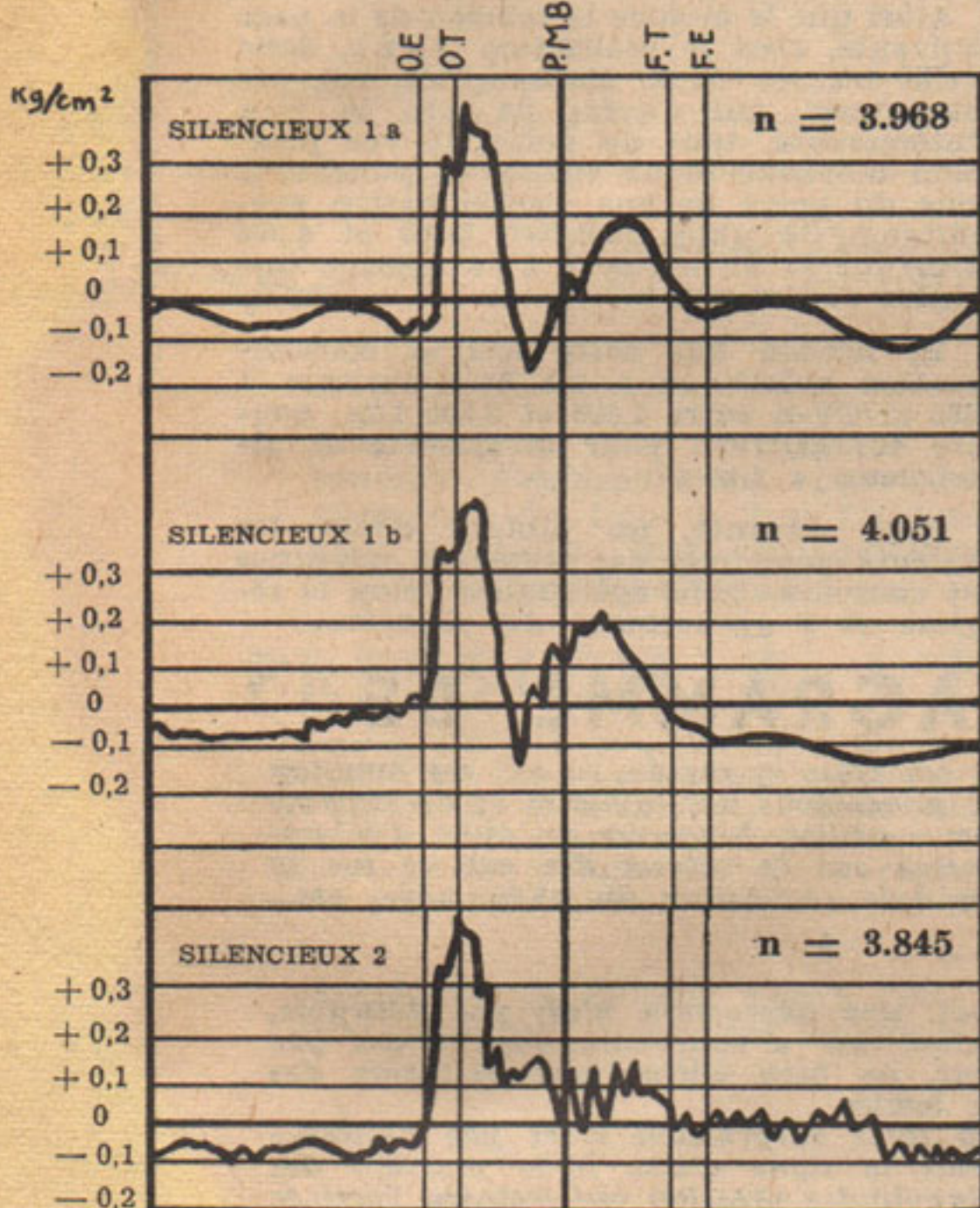
Afin d'avoir des données plus précises, on a mesuré à l'aide d'un appareil spécial, les surpressions et dépressions dans le conduit d'échappement du cylindre, juste après la lumière d'échappement (voir, à ce sujet, l'étude jointe dans les deux pages suivantes).

★

La comparaison des diagrammes obtenus montre peu de différence entre le silencieux « 1 a » et le silencieux « 1 b ». Mais l'examen fut néanmoins intéressant en ce sens qu'il montre une très forte surpression durant le transfert, ce qui est néfaste pour un bon remplissage en gaz frais.

Par contre cette surpression manque entre le moment de la fermeture des lumières de transfert et celui de la fermeture de l'échappement. Jusqu'à 4.500 t/m, ce sera même une dépression que l'on enregistrera. Il manque donc ce fameux « bouchon » à l'échappement, empêchant la fuite des gaz frais hors du cylindre.

★



Diagrammes des pressions au conduit d'échappement pour les silencieux du type « 1 », mais également pour le silencieux « 2 ». O.E. et F.E. sont les ouvertures et fermetures de l'échappement, O.T. et F.T. celles des transferts.

COMPARONS LES PRESSIONS MOYENNES

Comparons les résultats, d'abord sous l'angle de la pression moyenne (dont nous rappelons la définition dans un « pavé » annexe), et de la puissance, mesures effectuées à pleine charge gazeuse (bois-seau ouvert en grand).

★

De 1.500 à 3.500 t/m, le silencieux « 1 a » procure, par rapport au « 1 b », un très léger avantage, de l'ordre de 1 à 3 %, sauf vers 3.300 t/m, où l'on note une brusque et momentanée chute de remplissage. A partir de 4.000 t/m, le gain devient plus important, de 8 à 10 %.

Le système « 1 a » permet bien d'atteindre une puissance de 1,6 CV, mais à 6.000 t/m, donc à un régime trop élevé pour un « utilitaire » (sur la version définitive, cette puissance est obtenue à 4.250 t/m). Mais, de toute façon, des points de vue pression moyenne et puissance, le silencieux « 1 a », moins bridé, est supérieur au « 1 b ».

ET LES CONSOMMATIONS SPECIFIQUES

Voyons maintenant du côté de la consommation spécifique.

Ce n'est qu'à partir de 4.300 t/m que le silencieux « 1 a » (qui nous donnait la meilleure puissance) est plus économique. Sa courbe de consommation spécifique est d'ailleurs, à partir de ce régime, étonnamment plate, se situant entre 410 et 415 gr/CV-h jusqu'à 6.000 t/m (contre 450-455, à 5.500 t/m, pour le silencieux « 1 b »). Mais c'est encore une valeur élevée.

Par contre, aux régimes inférieurs à

QU'EST-CE QUE LA PRESSION MOYENNE ?

La « pression moyenne », est une donnée, une caractéristique des moteurs, qui est assez peu usuelle en France, mais beaucoup plus utilisée en Allemagne et en Angleterre.

SA DEFINITION

Cette pression moyenne, mesurée en kg/cm², est la pression fictive, constante, qui agirait sur la calotte du piston durant le temps-moteur (une course du piston) pour donner le couple ou la puissance enregistrés au régime auquel a été effectuée la mesure.

INDEPENDANTE DE LA CYLINDREE

Cette pression moyenne est directement proportionnelle au couple, et a l'avantage d'être indépendante de la cylindrée, ce qui permet une plus facile et plus rapide comparaison entre moteurs fonctionnant selon le même cycle (2 ou 4 temps).

FONCTION DU CYCLE

Mais cette pression moyenne ne peut être la même pour des machines de cycles différents. En effet, sur un 2 temps, nous avons un temps-moteur sur deux ; sur un 4 temps, nous n'avons qu'un temps-moteur sur quatre. En conséquence, pour 2 moteurs de même cylindrée, donnant le même couple au même

régime, le 4 temps aura une pression moyenne double de celle du 2 temps.

PRESSION MOYENNE, COUPLE ET PUISSANCE

Comme nous l'avons dit, le couple « C » en m.kg d'un moteur est directement lié à la pression moyenne « p » en kg/cm². Mais ce couple est également proportionnel à la cylindrée « V » du moteur, mesurée en cm³. Et la relation entre ces divers éléments est la suivante :

$$C = p \times V / 200\pi \text{ pour un 2 temps}$$

$$\text{et } C = p \times V / 400\pi \text{ pour un 4 temps.}$$

★

Pour la puissance « W » en CV au régime « n » en t/m, en fonction de la pression moyenne « p », les relations sont les suivantes :

$$W = p \times V \times n / 450.000 \text{ pour un 2 temps}$$

$$\text{et } W = p \times V \times n / 900.000 \text{ pour un 4 temps.}$$

VALEURS USUELLES

Les bons 2 temps modernes ont une pression moyenne de 5-5,5 kg/cm², parfois plus. Pour les 4 temps, où la puissance est obtenue à un régime plus élevé, on trouve des valeurs un peu inférieures au double de celles rencontrées sur les 2 temps : de 8,5 à 10 kg/cm².

Mais quels que soient les résultats obtenus avec le silencieux le moins bridé (« 1 a »), l'examen du diagramme des pressions au conduit d'échappement montre qu'il faut s'orienter vers un autre type de silencieux.

UN AUTRE TYPE DE SILENCIEUX

En même temps que ces 2 silencieux (« 1 a » et « 1 b ») avait été essayé un autre silencieux d'un autre type, baptisé « 2 », monté en bout d'un tube de 60 cm de long.

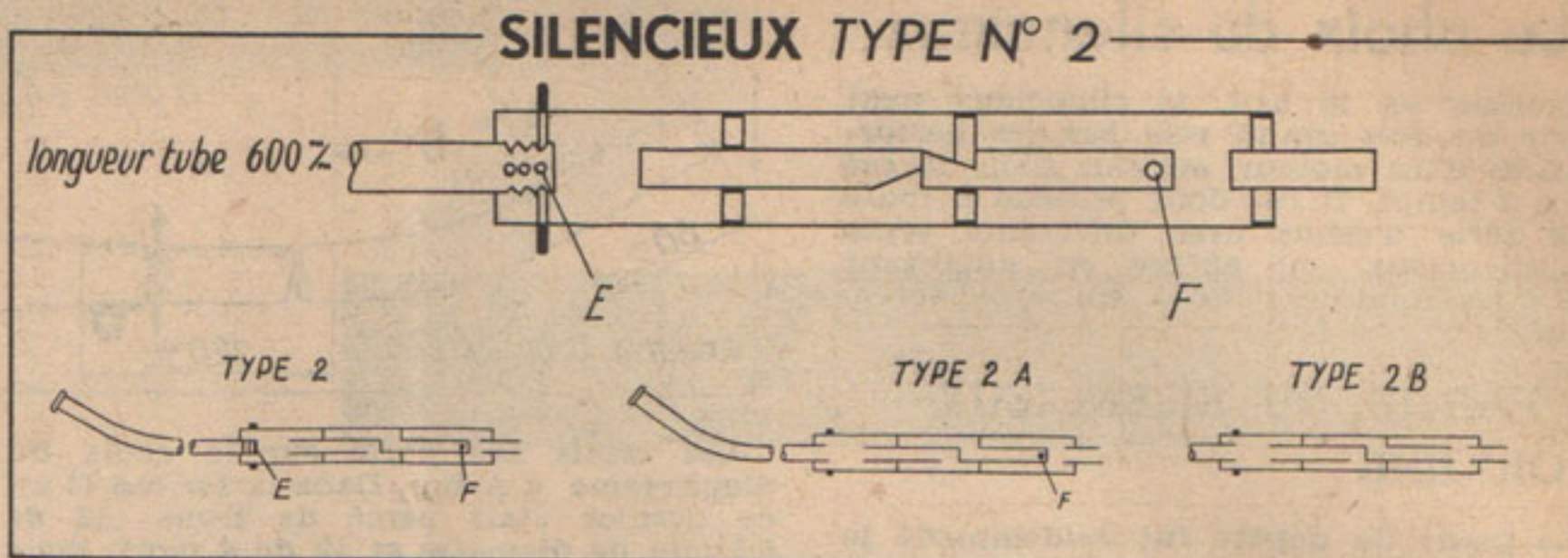
★

Du point de vue pression moyenne et puissance, il s'avérait moins intéressant que le « 1 b », le plus mauvais des 2 précédents. Pour les consommations spécifiques, il se situait constamment à mi-chemin entre les « 1 a » et « 1 b », sauf à partir de 5.500 t/m, où sa consommation spécifique croissait très rapidement (500 gr/CV-h à 5.700 t/m).

★

Mais l'examen du diagramme fourni par l'indicateur de pression au conduit d'échappement montre que ce type de silencieux, après modifications de détails, doit fournir la bonne solution.

En effet, ce diagramme montre un processus beaucoup plus stable dans son ensemble, une contre-pression moins élevée durant le transfert, et la disparition de la dépression lors de la fermeture des transferts et avant la fermeture de l'échappement.



MODIFICATIONS APORTEES A CE SILENCIEUX

Revenons donc à cet échappement « 2 » illustré ci-dessus. D'origine, il comporte un diaphragme « E » à l'entrée dans le silencieux et un autre en « F ». Pour l'instant, la longueur du tube est de 600 mm.

Or l'examen du diagramme de pression montre la présence d'ondes de réflexion (la courbe est en dents de scie entre le point mort bas et la fermeture des transferts), ondes dues à la réflexion des gaz brûlés sur un des diaphragmes « E » ou « F ». Il fut donc décidé de supprimer un de ceux-ci, ou les deux.

Le silencieux « 2 a » sera celui où le diaphragme « E » est supprimé, le silencieux « 2 b » celui où « E » et « F » sont tous deux supprimés.

RESULTATS COMPARES

Ainsi que le montre le tableau de la page suivante, c'est la réalisation « 2 b », donc celle où les deux diaphragmes ont été supprimés, qui s'avère de loin la plus intéressante, tant du point de vue pression moyenne (donc couple et puissance) que du point de vue consommation spécifique. Ce n'est qu'entre 3.800 et 4.900 t/m que le silencieux « 2 a » marque une légère supériorité.

Et notons que cette fois la consommation spécifique a pu être abaissée à 380 gr/CV-h entre 2.600 et 3.500 t/m, contre 405 gr/CV-h pour le système de silencieux « 1 b ».

Page suivante, un tableau donne les valeurs comparées des pressions moyennes et consommations spécifiques, selon le régime et l'agencement du silencieux.

LE DIAGRAMME DE

AFIN d'avoir une idée plus précise sur le processus d'échappement et de transfert de leur moteur, les ingénieurs de chez Simson ont procédé à la mesure des surpressions et dépressions régnant dans le conduit d'échappement du cylindre, au niveau de la lumière d'échappement.

Etant donné qu'il s'agit de surpressions et de dépressions, la valeur nulle correspond donc à la pression atmosphérique, à une pression « absolue » de 1 kg/cm². Ainsi, une surpression de 0,2 kg/cm² équivaut à une pression absolue de 1,2 kg/cm², comme une dépression de 0,1 kg/cm² correspond à une pression absolue de 0,9 kg/cm².

★

Examinons maintenant le diagramme obtenu, (voir illustration), que nous allons discuter.

DU POINT MORT HAUT A L'OUVERTURE DE L'ECHAPPEMENT

Durant le temps-moteur, quand le piston se déplace à partir du point mort haut jusqu'à l'ouverture de la lumière d'échappement, nous avons en général une légère dépression dans le conduit d'échappement, dépression due à la fin de l'évacuation des gaz brûlés qui s'y trouvaient à la suite du temps-moteur précédent.

Mais cette dépression n'est pas constante : on remarque sur le diagramme des variations plus ou moins accentuées, plus ou moins périodiques ; elles sont dues aux pulsations gazeuses qui se sont formées lors de la dernière fermeture de la lumière d'échappement par le piston.

ENTRE OUVERTURE D'ECHAPPEMENT ET OUVERTURE DES TRANSFERTS

Dès que le démasquage de la lumière d'échappement commence, mais avant que ne soient ouverts les transferts nous constatons une rapide augmentation de pression au conduit d'échappement.

En effet, la lumière d'échappement est démasquée avant que le piston ne soit arrivé au point mort bas, alors que dans le cylindre, les gaz brûlés et brûlants sont loin d'être détendus et sont encore à une pression élevée. La surpression à l'échappement qui en résulte atteindra, dans le RH 50, des valeurs de 0,3-0,4 kg/cm² et sa pointe sera enregistrée sensiblement lors de l'ouverture des transferts.

DE L'OUVERTURE DES TRANSFERTS AU POINT MORT BAS

Puis cette surpression diminue très vite, et devient même parfois une dépression. Cette chute de pression est due à la détente rapide des gaz brûlés qui se sauvent par l'échappement, à la brusque chute de température de ces gaz, et également au fait que le piston continue encore à descendre, aidant en cela la détente.

Cette chute de pression sera plus ou moins marquée, passera au stade de la dépression ou non, suivant que la détente des

gaz sera plus ou moins complète et rapide, ce qui est fonction de nombreux facteurs : dimensions des lumières et diagramme de distribution, silencieux utilisé, longueur du tube d'échappement, régime qui influe sur la vitesse des gaz et sur la durée temporelle laissée à la réalisation du phénomène, etc...

★

Disons de suite qu'ici, une dépression n'est pas déshabillante, car elle risque d'entraîner un « court-circuitage » des gaz frais vers l'échappement, ou bien encore une diffusion des gaz frais dans les gaz brûlés.

Par contre, une trop forte surpression n'est pas désirable non plus, car elle serait le signe d'une forte pression des gaz brûlés restant dans le cylindre, pression qui freinera l'arrivée des gaz frais par les transferts.

Ce qui convient le mieux, c'est donc, au conduit d'échappement, une baisse régulière, non heurtée, de la surpression, mais sans atteindre toutefois la dépression.

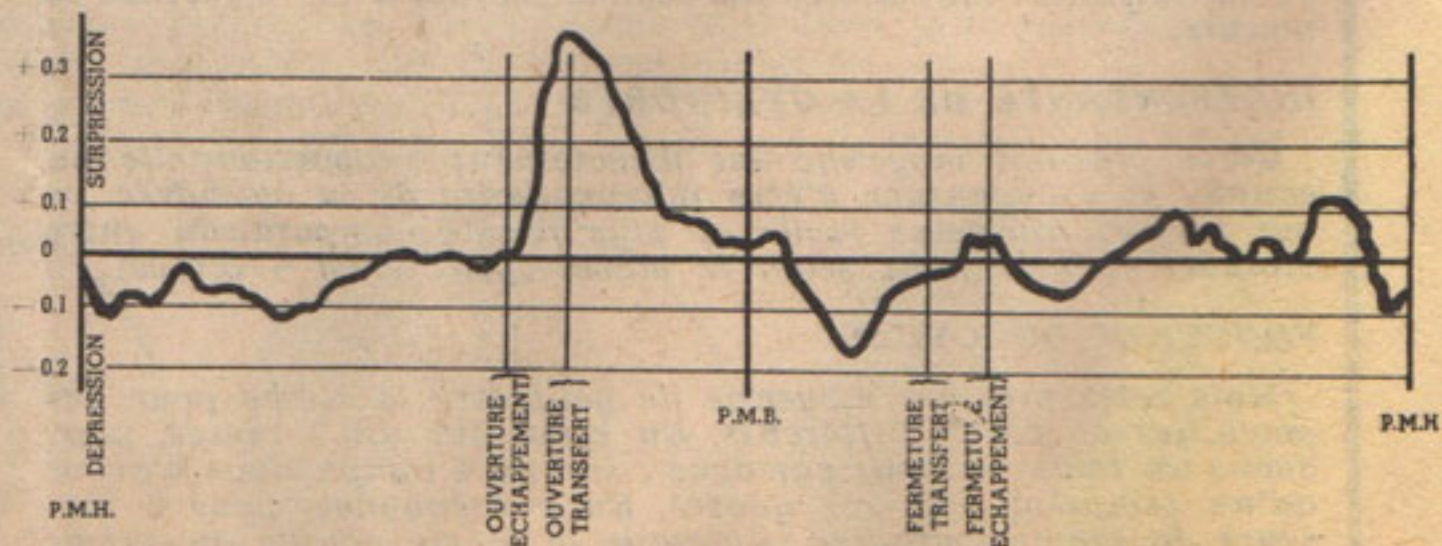
DU POINT MORT BAS A LA FERMETURE DES TRANSFERTS

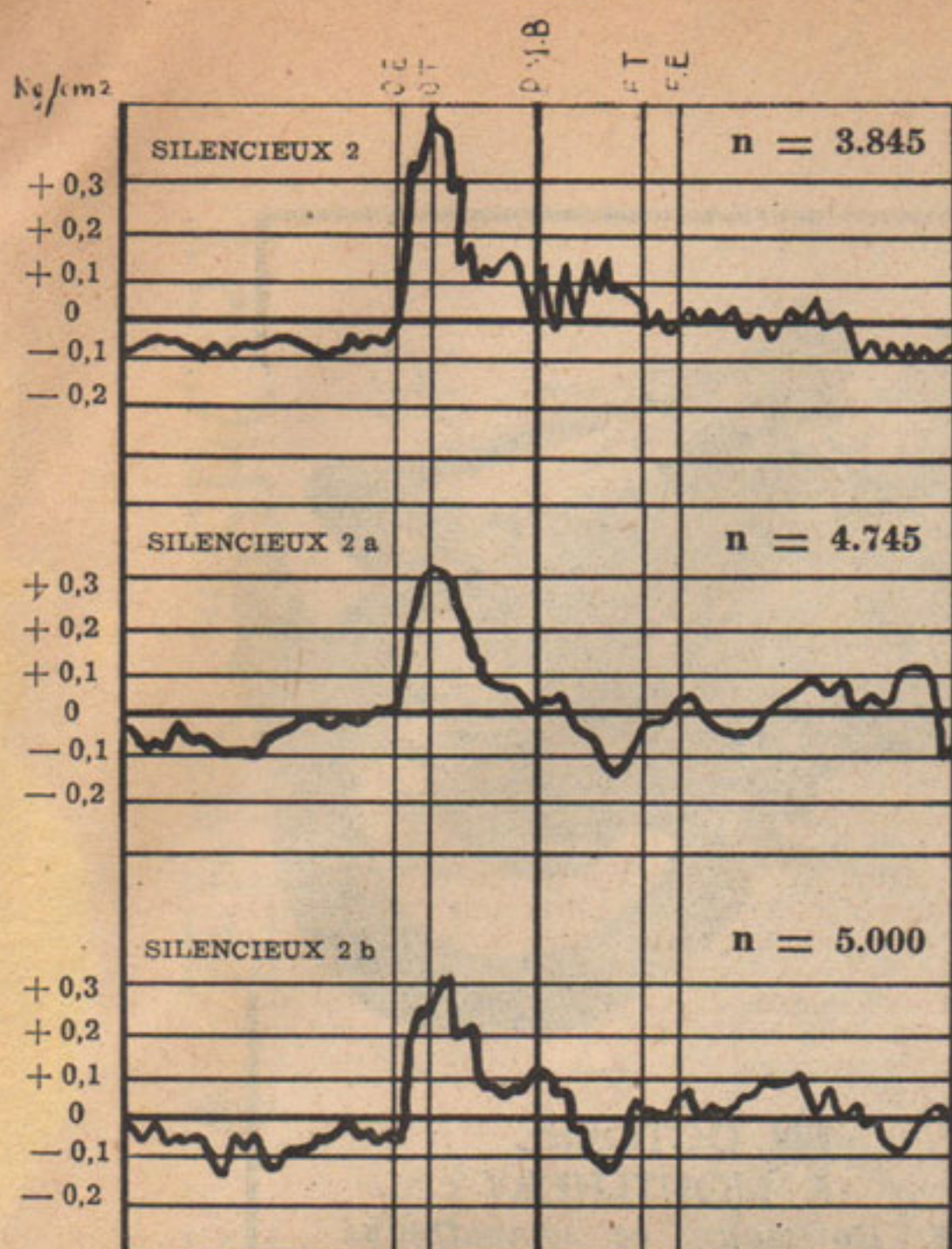
Bien souvent — avant même, d'ailleurs, que le piston n'atteigne le point mort bas — on assiste à une remontée de la pression dans la tubulure d'échappement. Ceci est dû essentiellement à l'onde de pression de retour de la tête de la colonne des gaz brûlés qui a commencé à s'échapper à l'ouverture de la lumière d'échappement.

Cet accroissement de pression est, évidemment, néfaste, car il se répercute dans le cylindre, et forme une sorte de « bouchon » pour les gaz frais arrivant par les transferts, et ce au moment où la pression de ces gaz frais commence à baisser puisque le piston remonte et que la précompression dans le carter-pompe diminue.

★

Peu avant la fermeture des transferts, il est intéressant, par contre, qu'apparaisse une dépression au conduit d'échap-





Diagrammes des pressions au conduit d'échappement pour les silencieux du type « 2 ». Ils sont plus favorables que ceux obtenus avec le silencieux « 1 ».

Régime t/m	Pression moyenne en kg/cm ²			Consommation spécifique en gr/CV-h		
	2	2 a	2 b	2	2 a	2 b
1.500	3,22	3,15	3,13	525	520	565
2.000	3,37	3,33	3,44	450	440	440
2.500	3,14	3,27	3,46	425	400	390
3.000	3,0	3,24	3,38	425	405	380
3.500	2,92	3,22	3,24	415	390	380
4.000	2,97	3,14	3,04	425	390	410
4.500	2,59	2,92	2,85	430	400	425
5.000	2,42	2,58	2,68	420	440	430
5.500	2,12	2,18	2,50	460	510	430
5.750	1,90	1,93	2,42	520	540	430

L'EXAMEN DES DIAGRAMMES DE PRESSION

Examinons maintenant les diagrammes de pression au conduit d'échappement.

L'élimination du diaphragme d'entrée « E » (silencieux « 2 a ») a permis, ainsi qu'on le voit sur l'illustration, de supprimer les ondes de réflexion qui nous donnaient la partie en dents de scie du diagramme du silencieux « 2 ».

En même temps, par rapport à ce dernier, la surpression durant le transfert est notablement diminuée, transformée même, parfois, en dépression. L'augmentation de pression au conduit d'échappement, qui est désirable entre la fermeture des transferts et celle de l'échappement (effet de « bouchon » empêchant les gaz frais de fuir), cette augmentation est obtenue, mais dans une faible mesure, à 4.745 t/m.

Egalement à ce régime apparaît une forte dépression peu avant la fermeture du transfert, permettant un meilleur remplissage : la pression moyenne passe de 2,5 kg/cm², à ce régime, avec le silen-

cieux « 2 », à 2,7 kg/cm² avec le silencieux « 2 a ».

★

L'élimination supplémentaire du diaphragme de sortie « F » (silencieux « 2 b ») ne modifie guère plus le diagramme des pressions à l'échappement.

Néanmoins, aux régimes moyens (2.800 t/m) la surpression entre les fermetures successives des transferts et de l'échappement est plus élevée, ce qui se solde nettement (voir le tableau dans la colonne à gauche) par un accroissement de la pression moyenne et un abaissement de la consommation spécifique.

UN AUTRE SILENCIEUX ENCORE

Des essais d'un silencieux d'un autre type ont été également faits, donnant sensiblement même diagramme de pression que les silencieux « 2 a » et « 2 b », une courbe de pression moyenne valant sensiblement celle du système « 2 b », mais avec une courbe de consommation spécifique plus élevée.

★

Ainsi, c'est finalement le silencieux « 2 b » qui a été retenu et c'est avec lui qu'ont été effectués les essais ultérieurs.

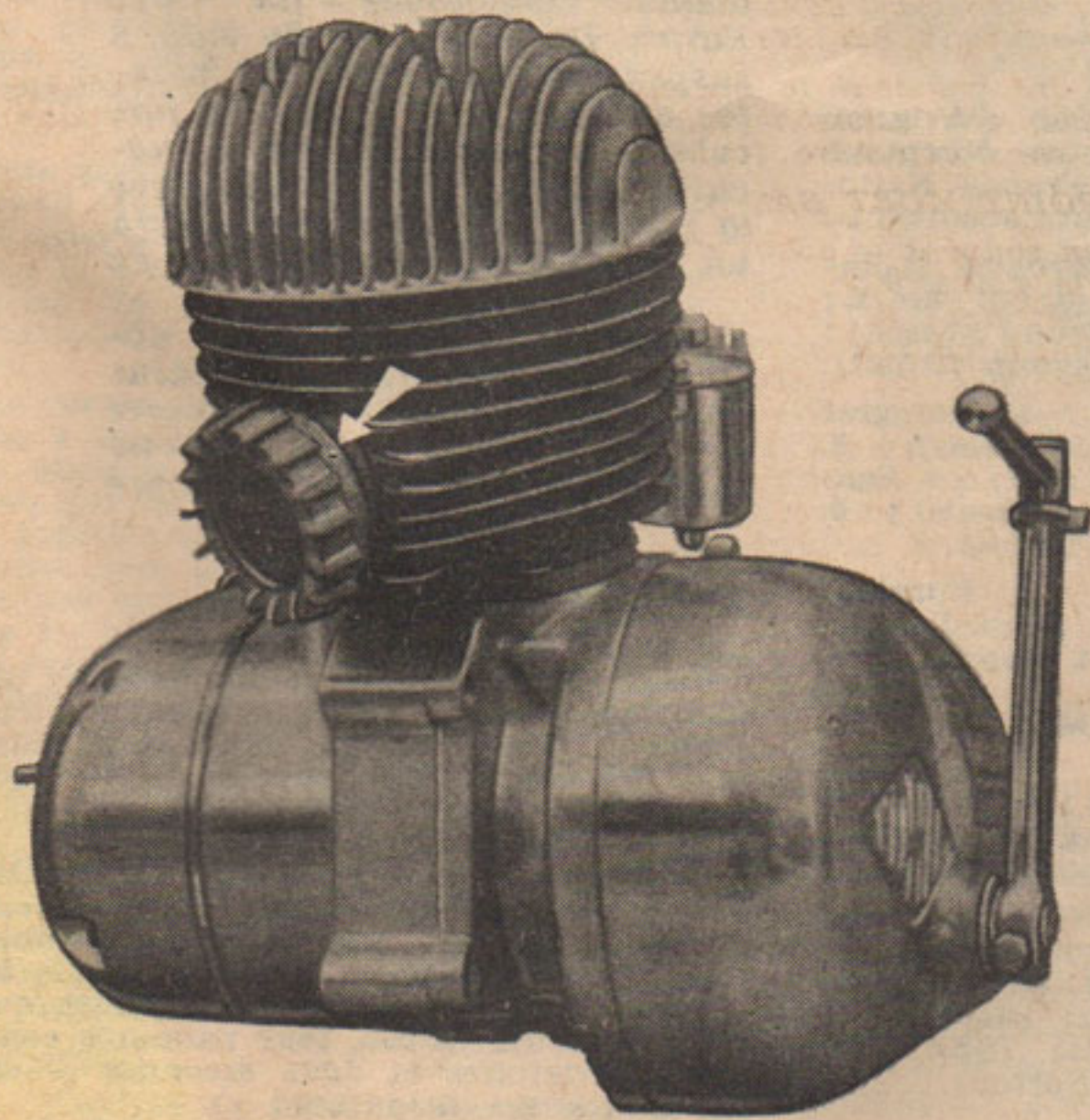
Mais M. K. Hofmann n'a pas seulement étudié l'incidence du silencieux. Il a également analysé celle de la longueur du tube d'échappement, de l'accroissement du taux de compression, etc.

Ces points, ainsi que sa conclusion, feront l'objet de l'article de notre prochain numéro.

PRESSION A L'ÉCHAPPEMENT

pement. Celle-ci sera favorable à un accroissement du remplissage du cylindre en gaz frais. Par exemple, sur le RH 50, à 4.750 t/m, la présence de cette dépression (avec le silencieux « 2 a ») permet une pression moyenne de 2,7 kg/cm², alors qu'elle n'était, au même régime, que de 2,5 kg/cm² sans cette dépression (avec le silencieux « 2 »).

Figuré sur un moteur Ydral, l'endroit où furent effectuées les prises de pression.



DE LA FERMETURE DES TRANSFERTS A CELLE DE L'ÉCHAPPEMENT

Cette fois, il est tout à fait désirable d'avoir une surpression notable au conduit d'échappement.

Les transferts sont maintenant fermés ; aucune parcelle de gaz frais ne peut plus pénétrer dans le cylindre. Mais comme l'échappement est encore ouvert, les gaz frais peuvent, par contre, trouver là une porte de sortie.

Si nous avons alors une dépression au conduit d'échappement, les gaz frais qui sont dans le cylindre seront aspirés vers l'extérieur : le remplissage sera moins complet, d'où baisse de pression moyenne, de rendement, alors que de l'essence est perdue en pure perte (augmentation de la consommation spécifique).

Si, par contre, nous avons une surpression, celle-ci jouera le rôle de « bouchon » dans le conduit d'échappement et empêchera la fuite des gaz frais.

DE LA FERMETURE DE L'ÉCHAPPEMENT AU POINT MORT HAUT

Cette fois, le système d'échappement est coupé, isolé du cylindre, puisque la lumière est obturée par le piston.

Dans le conduit, on assistera à quelques ondes de pression et dépression qui s'amortiront de plus en plus (parfois dans la phase ultérieure, quand le piston redescendra du PMH), et qui sont dues aux phénomènes pulsatoires, aux réflexions des ondes de pression aux 2 extrémités du système d'échappement. Ces ondes, leur amplitude et leur place, seront fonction du régime du moteur, de la longueur du système d'échappement, du silencieux.

EN RESUME

Pour en finir avec le diagramme de surpressions et dépressions au conduit d'échappement, disons que pour un bon rendement il faut :

- un processus « calme », régulier, non haché, durant le transfert ;
- une valeur nulle (ou sensiblement) vers le milieu du transfert ;
- une dépression à la fin du transfert, afin d'améliorer le remplissage final ;
- une surpression, une contre-pression, entre la fermeture du transfert et celle de l'échappement, afin d'obtenir un « bouchon » empêchant la fuite des gaz frais hors du cylindre.



LA VITESSE

EPREUVES A VENIR

**BEAU PLATEAU INTER A CADOURS
LES 12 ET 13 JUILLET**

Le circuit international de vitesse motocycliste de Cadours revêtira cette année une importance particulière, vu la qualité des concurrents engagés.

Pour attirer le public et lui faciliter les choses, le club organisateur a prévu des terrains de camping placés à l'intérieur même du circuit. Par ailleurs, et ceci concerne les coureurs, les engagements en catégorie 175 sont acceptés; avis donc aux amateurs, qui sont priés d'écrire à M. Roland Gauch, 8, boulevard Carnot, Toulouse (H.-G.).

Voici la liste des engagés, telle qu'elle se présente à l'heure actuelle :

350 cc : Collot Jacques (F., Norton); Bayle Jean-Pierre (F., Norton); Insermini Jacques (F., Norton); Casset René (F., Norton); Dagan Alain (F., Norton); De Polo Maurice (F., Norton); Mc Cutcheon Noël (N.-Z., AJS); Phillis Tom (Austr., Norton); Carson Austin (Irl., Norton); Matthews Bob (Irl., Norton); Bogaert Raymond (B., Norton); Siffert Joseph (S., Norton); Taveri Luigi (S., Norton); Anderson Sven Furtan (Suède, Norton); Martines Van Son (H., Norton); Salt George (G.-B., Norton); Campbell (Austr., Norton); Hempleman John (Austr., Norton); Tanazac (F., Norton).

Sides : Murit Jean (F., BMW); Rogliardo Jo (F., BMW); Duhem Joseph (F., Norton); Neussner Loni (A., BMW); Ritter Alwin (A., BMW); Pohlers (A., Norton); Baix Christian (B., Norton); Strub Edgard (S., BMW); Swindells James (G.-B., Norton); Saywood Derek (G.-B., Norton); Drion Jacques (F., Norton); Camathias (S., BMW); Escoubas (F., Norton).

**CIRCUIT DE VITESSE DU ROUERGUE
LE 3 AOUT**

Cette manifestation, comptant au titre des Championnats de France Internationaux, sera ouverte aux motocyclettes « compétition » des classes 350 et 500 cc, ainsi qu'aux motocyclettes 500 cc « sport ».

Le nombre maximum de partants autorisé est fixé à 25 coureurs dans chacune des deux classes compétition et à 20 coureurs en 500 cc sport; les engagements sont reçus jusqu'au 20 juillet au siège du M.-C. Rouergat, à Villefranche-de-Rouergue. Le règlement et les bulletins d'engagement doivent être demandés à M. J. Espellhac, 3, rue de la Pépinière, Millau, Aveyron.

Précisons que les 350 « course » feront 10 tours du circuit de 8,982 km de développement, les 500 cc « course » disputant 2 manches de 8 tours chacune et les 500 cc « sport » 2 manches également, mais de 5 tours seulement.

229.000 francs de prix récompenseront les classés en catégorie « compétition » 500 cc, les 350 cc recevant 132.000 francs de prix pour leur manche unique.

Enfin, les 500 cc « sport », qui ne recevront aucune prime de départ, se répartiront 213.000 francs de prix, et dans toutes les classes, le record du tour vaudra encore 5.000 francs supplémentaires à son réalisateur.

Ajoutons que les droits d'engagement seront remboursés à tous les coureurs qui se présenteront aux essais (catégorie 500 cc « sport ») ou qui prendront part à la course (catégories 350 et 500 cc « compétition »).

UN RESULTAT

EN CHAMPIONNAT 2^e CAT.

**CIRCUIT DE VITESSE
DES ALLEES DE L'OUILLE**

Organisée par le Moto-Club d'Avignon et du Vaucluse, cette épreuve comptant pour le Championnat de France National a donné lieu aux résultats suivant :

Catégorie scooter : 1. Reynaud (Lambretta) en 25' 29", moy. 69,083 km/h; 2. Banjo (Lambretta); 3. Bruno (Vespa); 4. Boyer (Lambretta); 5. Pignon (Rumi).

Catégorie 125 cc course : 1. Burggraf (MV), en 33,03", moy. 80,580 km/h; 2. Boeri (Ducati); 3. Bertrand (MV); 4. Sgarabella (MV); 5. Lesage (Ducati); 6. Baumann (MV); 7. Vian (Terrot).

Catégorie 175 cc course : 1. Burggraf (MV), moy. 87,345 km/h; 2. Schaad (Nougler); 3. R. Barone (MV); 4. Bonnal (Morini); 5. Focardi (MV); 6. Roubaud (Mondial); 7. M. Barone (MV).

Catégorie 500 cc sport : 1. Ciffreo (Triumph), 36'05", moy. 84,159 km/h; 2. Marsaux (Norton); 3. Roux (Triumph); 4. Faure (BSA); 5. Donimioni (Norton); 6. Weber (Norton).

Catégorie sidecar 500 cc course : 1. Duhem (Norton), 27' 34", moy. 80,502 km/h; 2. Verd (Norton); 3. Hanzi (Norton); 4. Wehnert (BSA); 5. Leglise (BSA); 6. Arod (Ariel); 7. Moulin (Norton).

EN OCTOBRE A MONTLHERY ?

E. Hoffmann, ce sympathique Berlinois, n'est pas un inconnu dans le monde motocycliste, même français. N'a-t-il pas disputé le Bol d'Or, en 1956, au guidon d'une 250 Zundapp? N'avait-il pas l'intention de venir disputer celui de cette année, dans une machine intégralement carénée et équipée d'un 250 Adler? Aujourd'hui, les projets de notre homme sont plus ambitieux : il veut s'attaquer à des records en sidecar.

Partant d'une 1000 Vincent « Black Lightning » développant 80 CV, et ayant conservé la partie arrière de cette machine à cadre articulé, il a réalisé un nouveau cadre, « dans » lequel il prend place entre le moteur et la roue avant de 16 pouces. Fourche avant personnelle du type Earles. La roue tirée du side, à suspension oscillante, est montée en bout d'un unique et fort tube. L'empattement de la machine est de 2 mètres, alors que la voie de l'attelage, qui recevra un carénage ouvert, est de 95 cm.

Souhaitons bonne chance à notre ami, qui réalise sa machine chez lui durant ses heures de loisirs. Et donnons-lui rendez-vous au mois d'octobre à Montlhéry !

A PROPOS DE SIDE

RENDONS JUSTICE A CECCO

Cecco c'est le tout jeune passager de Camathias, un garçon de 21 ans dont nous avons écrit par erreur, dans notre relation des courses de Bourg-en-Bresse, que c'était la première fois qu'il s'alignait dans le panier du champion suisse.

Or, Cecco a commencé dès l'an dernier à faire équipe avec le numéro deux mondial, à Assen plus précisément. Ensemble, Cecco et Camathias ont remporté de nombreux succès et, pour ne parler que de la présente saison, leur palmarès comporte 6 victoires et deux secondes places sur 8 courses disputées !

Voici donc notre erreur rectifiée, et avouez qu'il eut effectivement été dommage de priver le jeune Cecco d'un aussi joli palmarès, auquel Camathias est le premier à savoir qu'il a toute sa part !

EN 1958, LE 4 TEMPS "SPORT"

TOUJOURS A L'HONNEUR

CHEZ

MORINI

La production Moto Morini est bien connue de nos lecteurs, et depuis quelques années la firme italienne a concentré tous ses efforts sur la seule production de motocyclettes à 4 temps, de 100 à 175 cc (excepté la 250 cc de compétition).

★

Cette année, fondamentalement, le programme Morini ne prend pas une nouvelle orientation, puisque sont seuls inscrits : la « Sbarazzino » de 98 cc, et trois modèles de 175, dont la bien connue « Settebello », remarquable machine sport.

Par contre, les deux autres 175 cc, baptisées « Tresette » et « Tresette Sprint » sont quelque peu différentes des précédentes 175 cc, dont seul subsiste le dérivé sportif ; la « Settebello ».

Outre leur air de famille, toutes ces machines ont un point commun, l'excellence de leur rendement moteur.

Et avec deux cylindrées seulement, mais traitées, selon les types, plus ou moins sportivement, Morini propose une gamme de machines bien échelonnée au point de vue puissance, puisque développant respectivement : 6,4 CV, 10 CV, 13 CV et 15 CV.

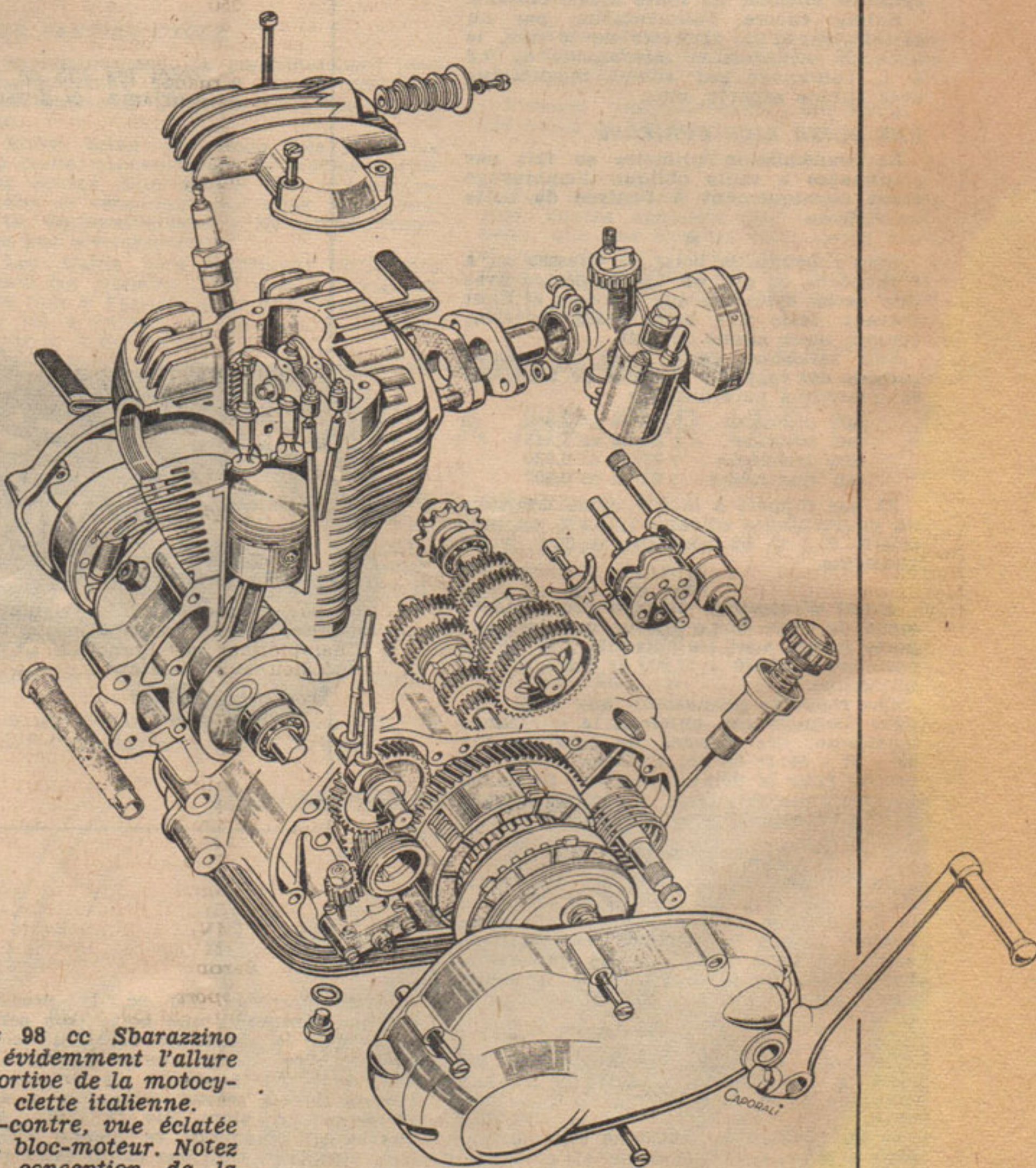
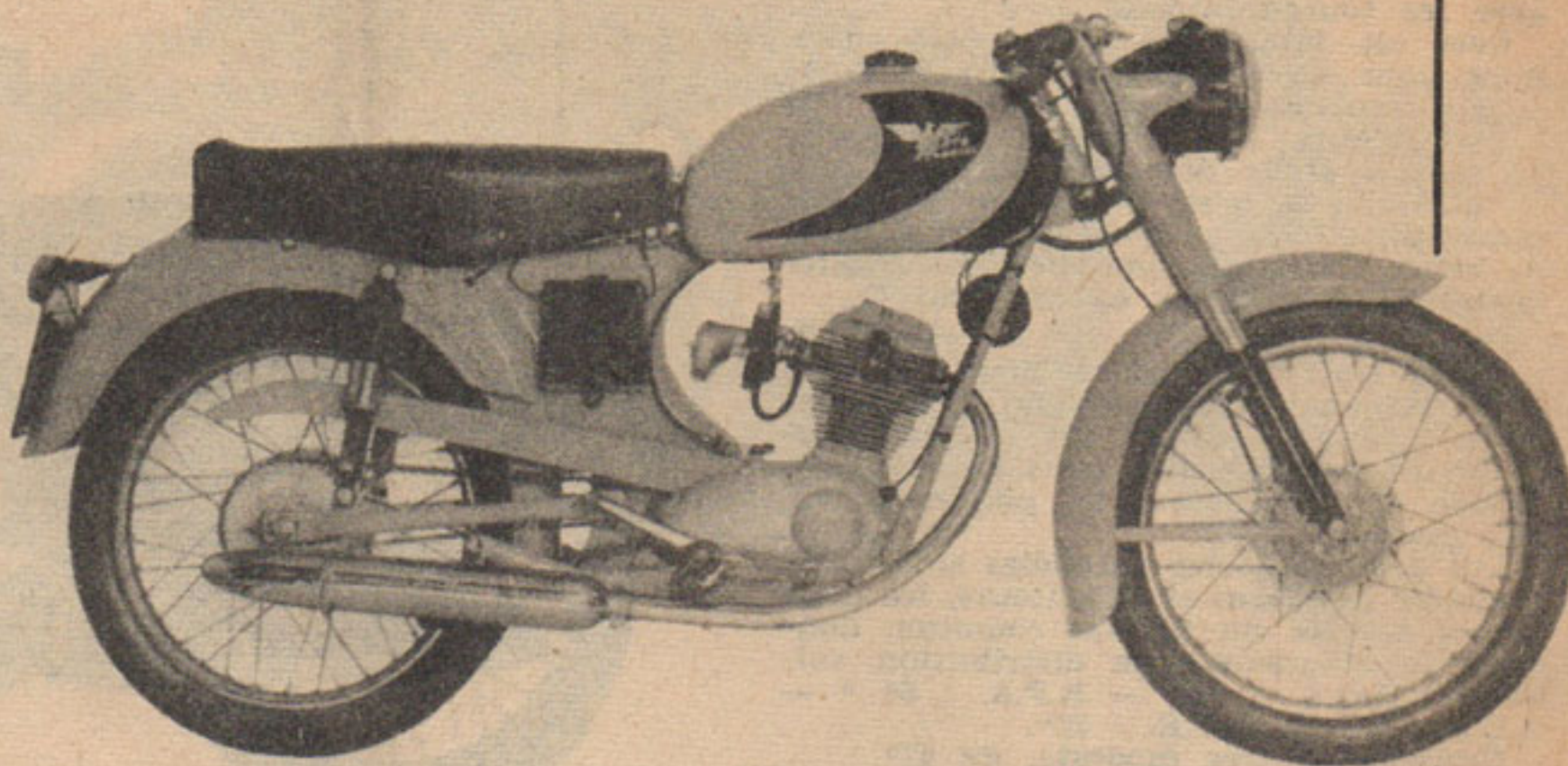
LA « SBARAZZINO »

Il s'agit du modèle utilitaire de la gamme Morini, mais ici encore, il s'agit d'un utilitaire à l'italienne.

LE MOTEUR

La cylindrée de 98 cc a semblé amplement suffisante, puisque les techniciens de la firme ont su tirer 6,4 CV de ce petit bloc-moteur.

Mais ce qui est moins remarquable,



Le 98 cc Sbarazzino a évidemment l'allure sportive de la motocyclette italienne.

Ci-contre, vue éclatée du bloc-moteur. Notez la conception de la distribution, genre automobile, avec les soupapes parallèles.

c'est le régime auquel est atteint cette puissance : 8.000 t/m. Nous sommes en pleine école italienne, où l'on jongle avec les tours-minute.

Cela est fatal avec un modèle sport, mais pour un modèle utilitaire cela est moins recommandable.

Par ailleurs, il y a fort à parler que ce modèle étant destiné à une clientèle « utilitaire », c'est-à-dire à la grande masse du public, celle-ci, même italienne, ne saura pas, ou même hésitera à aller chercher les chevaux à 8.000 t/m.

★

Autre trait commun à bien des modèles italiens, la culasse plate, pratiquement abandonnée par les autres constructeurs motocyclistes mais que l'on retrouve ici, comme sur les petites Gilera, par exemple.

Les deux soupapes parallèles sont commandées par tiges et culbuteurs, les deux cames, situées sur un axe commun, donnent le diagramme de distribution suivant : A.O.A. : 25° — R.F.A. : 66° — A.O.E. : 68° — R.F.E. : 22°.

Croisement, très modeste, de 47°.

★

Bien entendu, sur ce moteur, par ailleurs « carré » (50×50) l'alliage léger est utilisé pour les carters, la culasse, et le cylindre, chemisé en fonte nickel-chrome.

Notons encore, l'alimentation par un carburateur d'un diamètre de 16 mm, le taux de compression raisonnable de 7,8 à 1, l'allumage par volant magnétique avec bobine séparée, etc...

UNE BOITE BIEN CURIEUSE

La transmission primaire se fait par engrenages à taille oblique, l'embrayage étant classiquement à l'entrée de boîte de vitesses.

★

Bien entendu, la boîte de vitesses est à 4 rapports, ce qui est indispensable avec une petite cylindrée aux chevaux si haut perchés. Mais une boîte assez curieuse, comme nous allons le voir.

Fait rarissime, cette boîte en cascade possède des rapports internes de troisième et quatrième surmultipliés :

en première	: 40/14 = 2,860
en seconde	: 34/22 = 1,545
En troisième	: 27/29 = 0,930
en quatrième	: 25/31 = 0,807

Et par rapport à la 4^{me}, nous trouvons les pourcentages suivants : 28,2 % en première, 52,2 % en seconde, et 86,6 % en troisième.

★

Avant d'examiner de plus près l'étagement de cette boîte, disons que les rapports finaux sont les suivants : 27,865 en première - 17,220 - 11,970 et 8,994 à 1 en quatrième.

Ces rapports permettent, aux 8.000 t/m pour lesquels est obtenue la puissance maximum, des vitesses de sensiblement 29 - 37 - 68 et 90 km/h. Donc aucun reproche pour la démultiplication finale en 4^{me}, vu que la vitesse maximum donnée par le constructeur est de 95 km/h.

UN ETAGEMENT CURIEUX

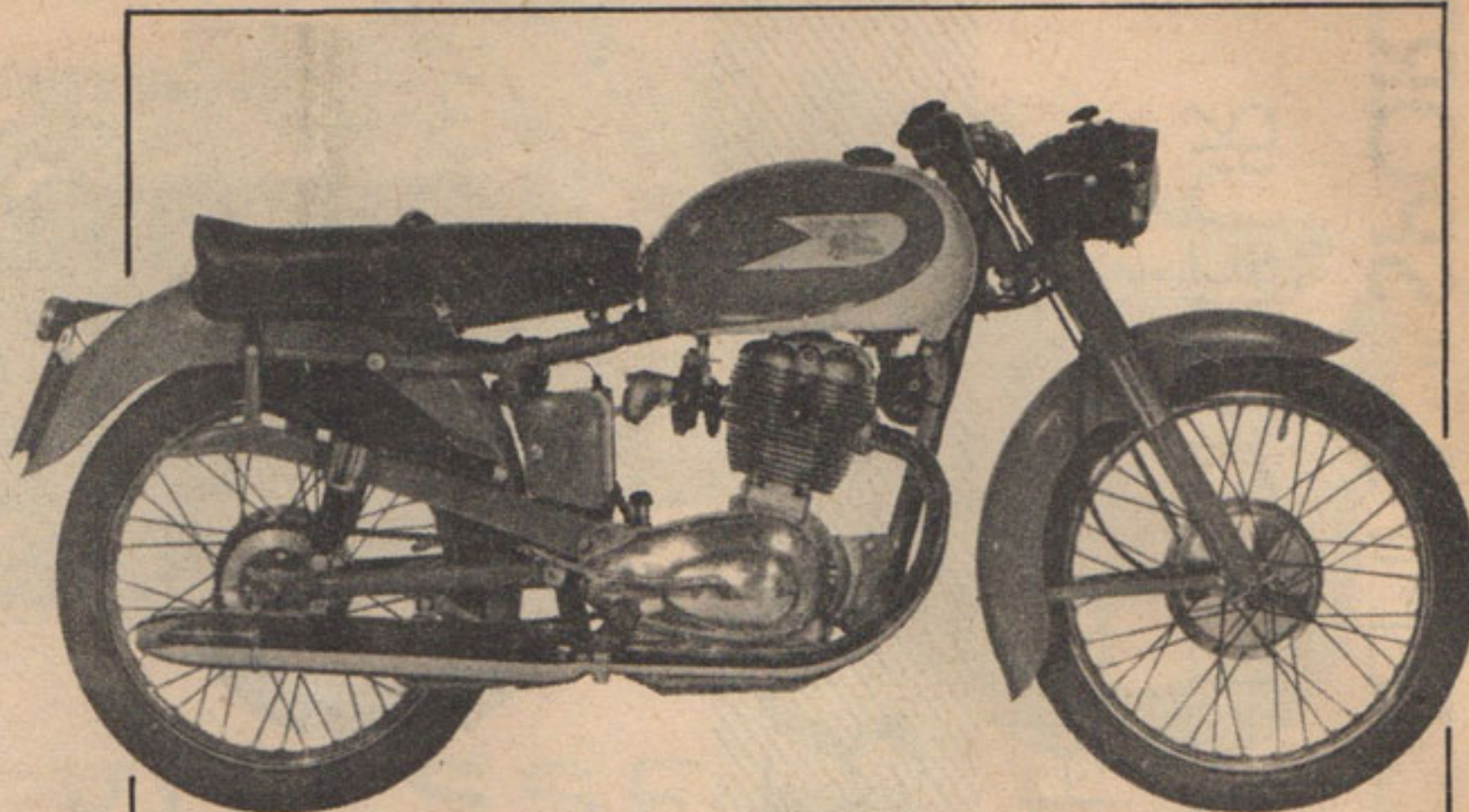
Par contre, l'étagement est assez curieux. La boîte est très étalée, puisque la première se situe à 28,2 % de la quatrième, et que la deuxième est relativement courte, à 52,2 % de la quatrième. Par contre, nous trouvons une troisième extrêmement longue, à 86,6 % de la quatrième.

★

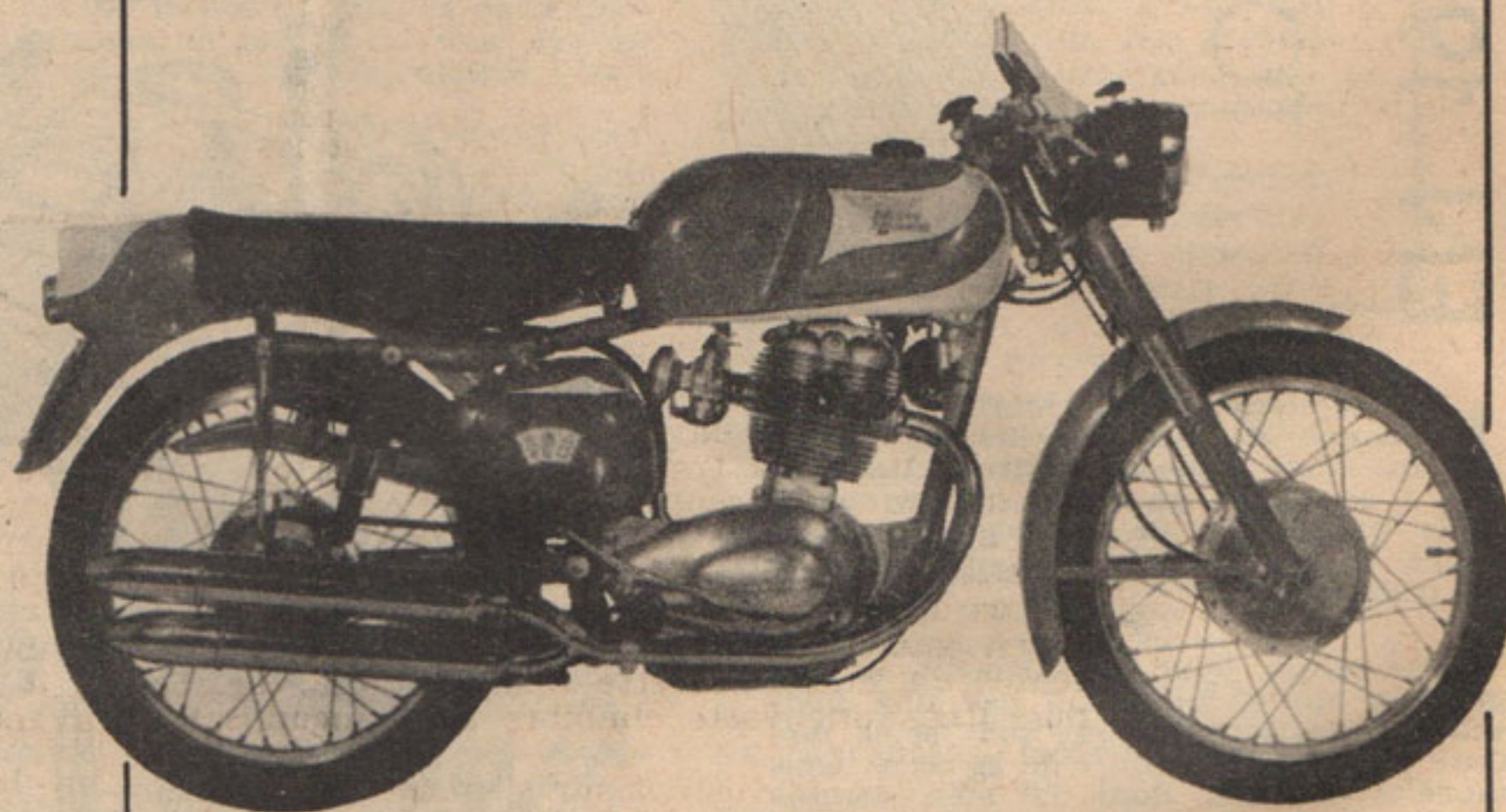
Si nous adoptons un étagement du type « compétition », suivant les lois mathématiques de ce dernier, il nous faudrait :

— en gardant la troisième telle qu'elle est, « allonger » deuxième et première, en les amenant à respectivement 65 et 42,2 % de la quatrième.

— en gardant la première telle qu'elle est, « raccourcir » la troisième et l'amener à 81 % de la quatrième, tout en « rallongeant » un peu la deuxième, en l'amenant à 53,6 %.



Voici les 175 cc Tresette, dans la version tourisme, ci-dessus, et sprint, ci-dessous.



Mais, pour un 100 cc, la première solution donnerait une boîte trop serrée, alors que la deuxième solution accroîtrait encore l'écart entre première et deuxième (en poussant la première à 8.000 t/m, on retomberait alors à 4.200 en deuxième, alors que la boîte, telle qu'elle est amènerait ce régime à 4.320 t/m, déjà bien trop bas car il est à supposer qu'à ce régime, la puissance du moteur est bien faible, si l'on songe que le régime de puissance maximum est à 8.000 t/m).

Si l'on retenait un étagement de série, toujours très étalé, et en conservant les rapports de quatrième, deuxième et pre-

mière, il faudrait alors « raccourcir » notablement la troisième et l'amener à 79,7 % de la quatrième, lui donner une démultiplication interne de 1,012 à 1.

Avec l'entraxe et le module utilisés, il faudrait opter pour un rapport de 28/28 dents, donc de 1 à 1, qui, en pourcentage, donnerait 80,6 % de la quatrième.

LA PARTIE CYCLE

La partie cycle est très classique, bien représentative de l'école italienne, avec son petit guidon surbaissé, son réservoir à évidements, son étroite selle double... et son carter de chaîne secondaire symbolique.

Les jantes de 17 sont garnies de pneus de 2,50 et les freins ont un diamètre de 125 mm avec des garnitures d'une largeur de 25 mm.

LA TRESETTE

Abordons maintenant la cylindrée 175 cc, avec les nouveaux modèles « Tresette ».

A vrai dire, ces machines sont surtout nouvelles par leur nom de baptême, car nous retrouvons le même cadre, le même bas moteur, le même cylindre que sur les précédentes 175 cc.

Deux modèles sont proposés, la « Tresette », et la « Tresette Sprint ».

LES MOTEURS

Il s'agit toujours du moteur à culbuteurs, pratiquement carré (60x61), dont le cylindre alu, chemisé en fonte nickel-chrome, est coiffé d'une nouvelle culasse, donnant un taux de compression de 7,9 à 1 ou 9 à 1, selon la version.

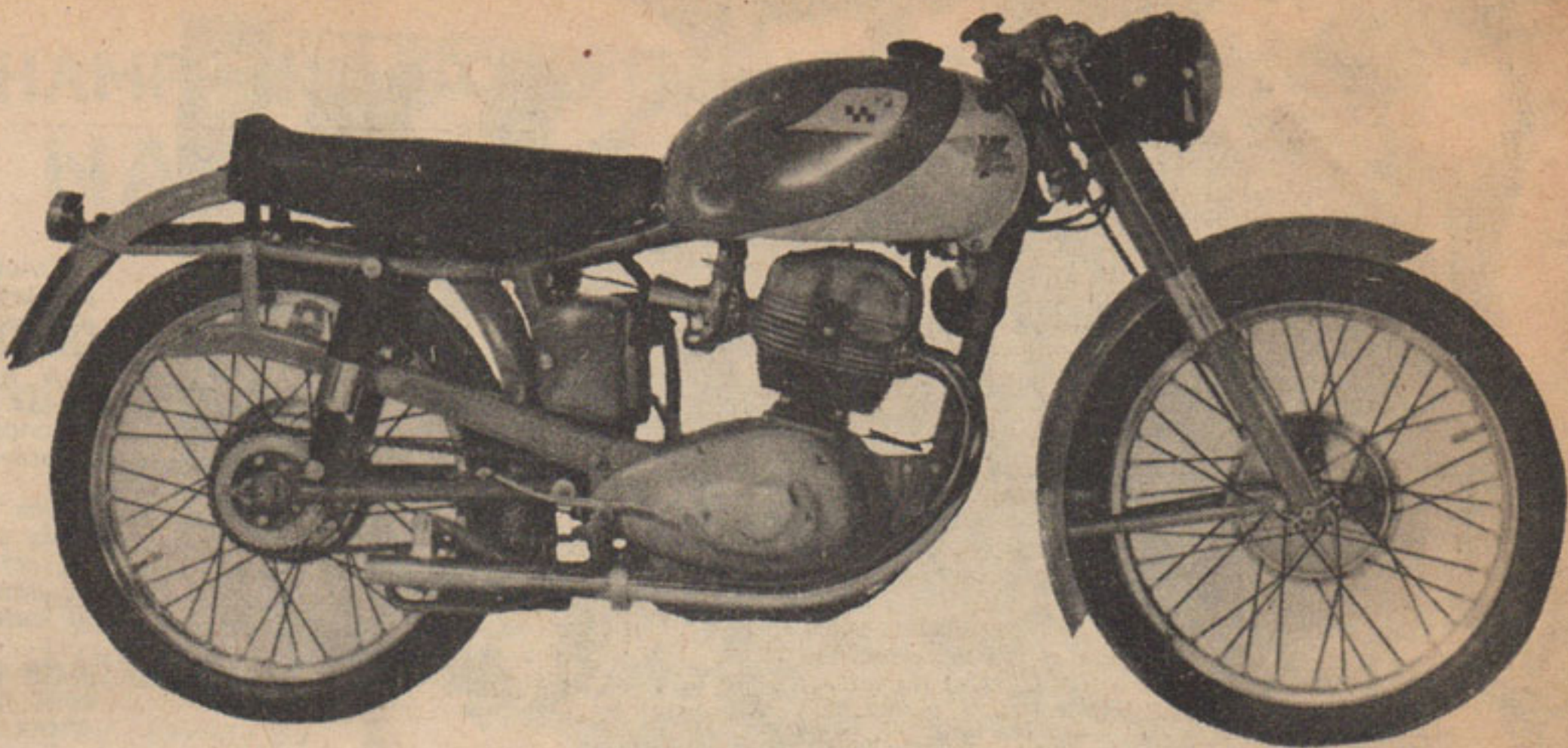
Avec un carburateur de 20 mm, la puissance atteint 10 CV à 6.200 t/m, dans le cas de la « Tresette ». Sur le modèle Sprint, nous obtenons 13 CV à 6.500 t/m, avec un carburateur de 22 mm cette fois.

LES RAPPORTS

Le modèle sport est encore différent par son rapport de démultiplication en première, tandis qu'en sortie de boîte, la puissance supplémentaire permet de tirer une dent de plus.

Les rapports de transmission finale de la « Tresette » sont les suivants : 22,238 (35,1 %) - 13,974 (56 %) - 10,143 (77 %) et 7,802 à 1 (100 %), tandis que sur la « Sprint », ces rapports deviennent : 19,974 (36,9 %) - 13,197 (56 %) - 9,577 (77 %) et 7,366 (100 %) à 1.

En réalité, seul le rapport de première est légèrement plus haut que sur la Tresette, se rapprochant davantage du rapport mathématiquement parfait qui donnerait 38,2 % ici (20,4 sur la « Tresette » et 19,3 à 1 sur la « Sprint »).



Dans sa version 1958, la Setebello est restée la même jolie petite machine que nous connaissons.

LES PARTIES CYCLE

Extérieurement, les machines sont plus dissemblables, par leur dessin différent des réservoirs, de garde-boue, de coffre, etc...

Enfin, selon une mode très répandue en Italie, exclusivement, le modèle Sprint est équipé d'un simple tube d'échappement se terminant par deux silencieux, afin, vraisemblablement, de moins freiner les gaz d'échappement.

Les freins sont également différents selon les modèles : 160 mm à l'avant et 134 mm à l'arrière pour la « Tresette », et 180 à l'avant, et 158 mm à l'arrière, pour la « Sprint ».

Dans ces deux cas, les jantes sont de 19 pouces, chaussées à l'avant d'un 2,50 et d'un 2,75 à l'arrière.

Vitesses respectivement annoncées : 110 km/h et 130 km/h.

★

Ainsi se présente le programme Morini 1958, encore complété par la 175 Setebello, que nos lecteurs connaissent bien, et qui demeure inchangée cette année, mais reste évidemment la plus prestigieuse 175 sport de la marque puisque développant 15 CV.

C. R. et J. B.

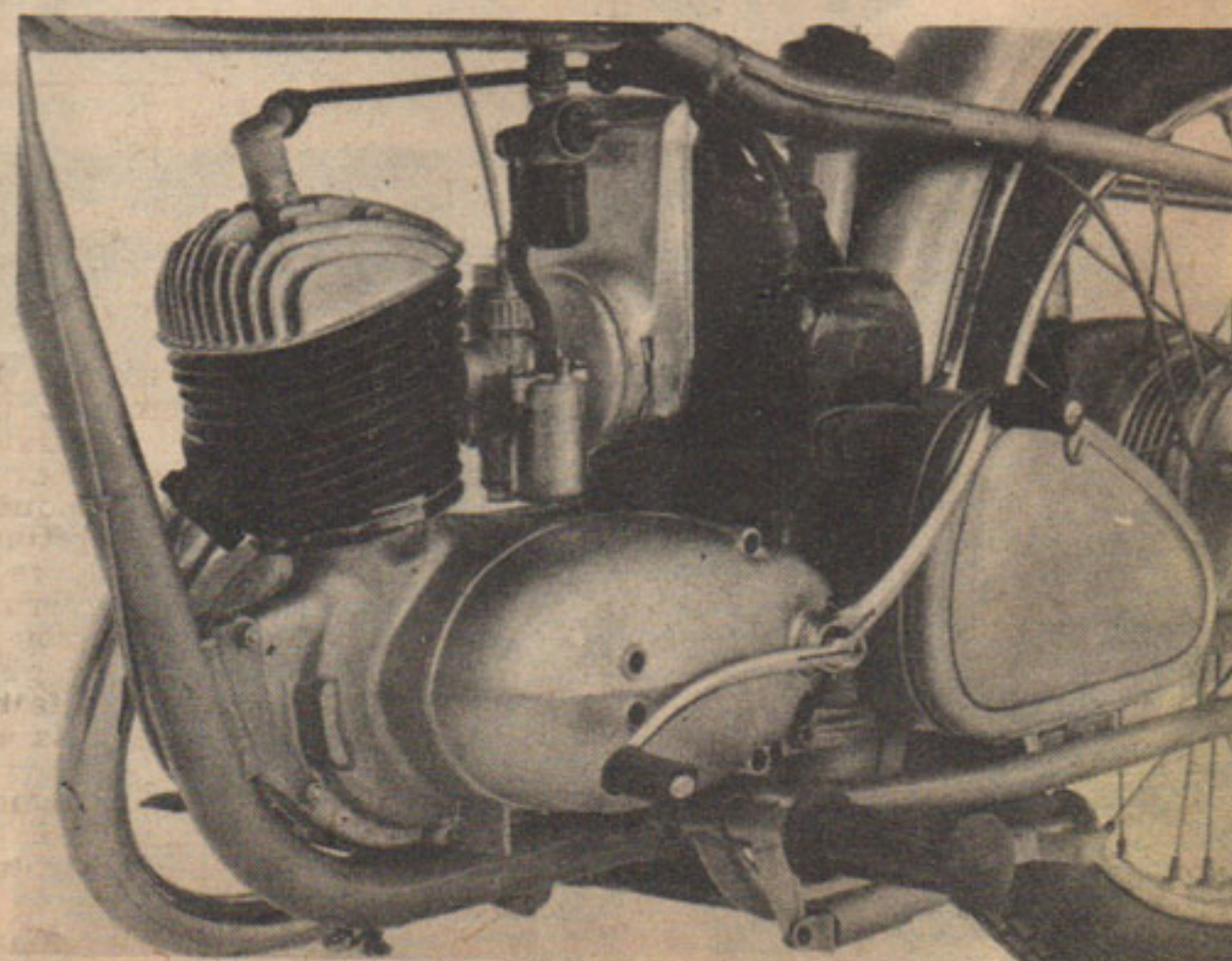
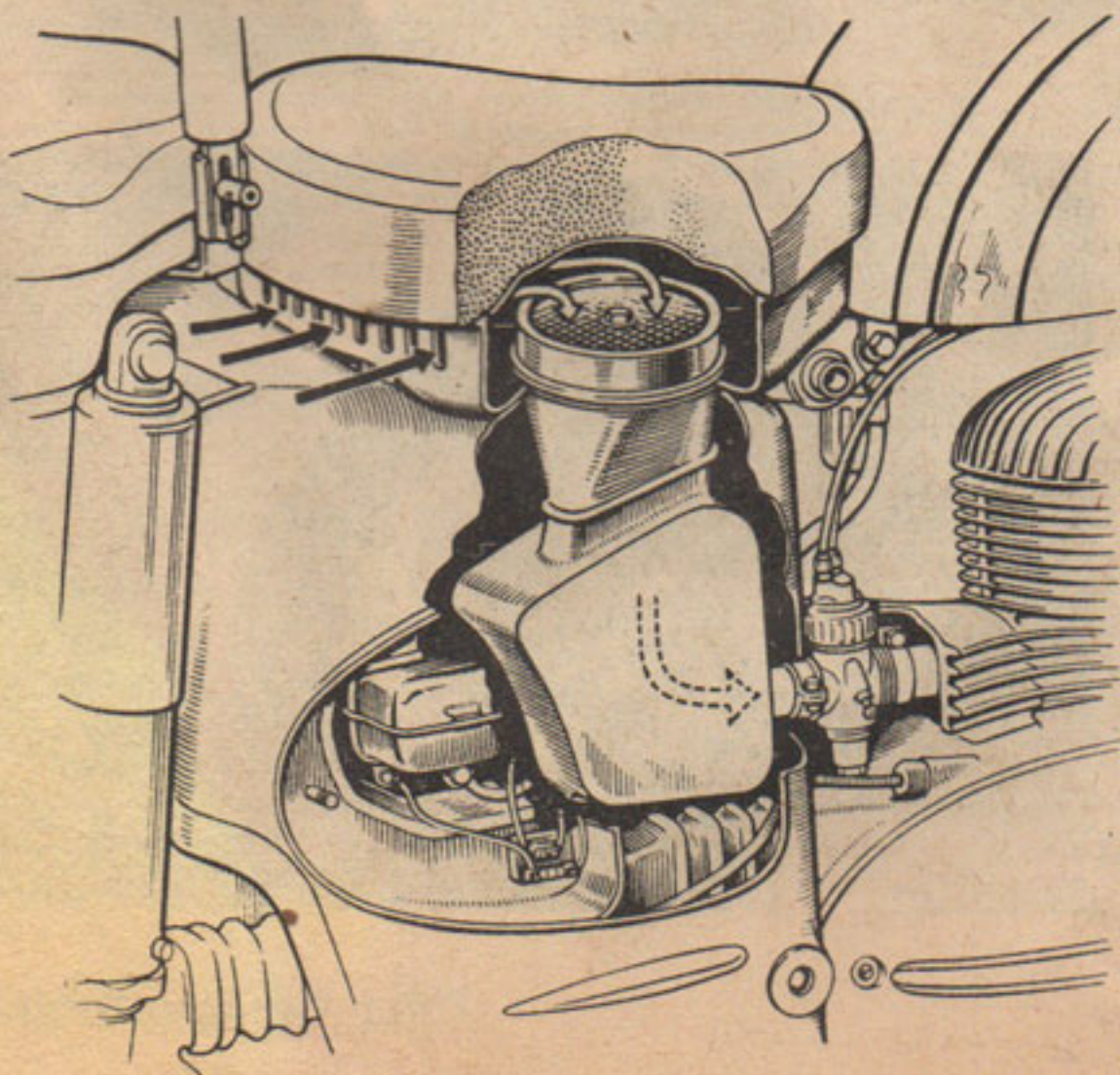
D'ALLEMAGNE ORIENTALE

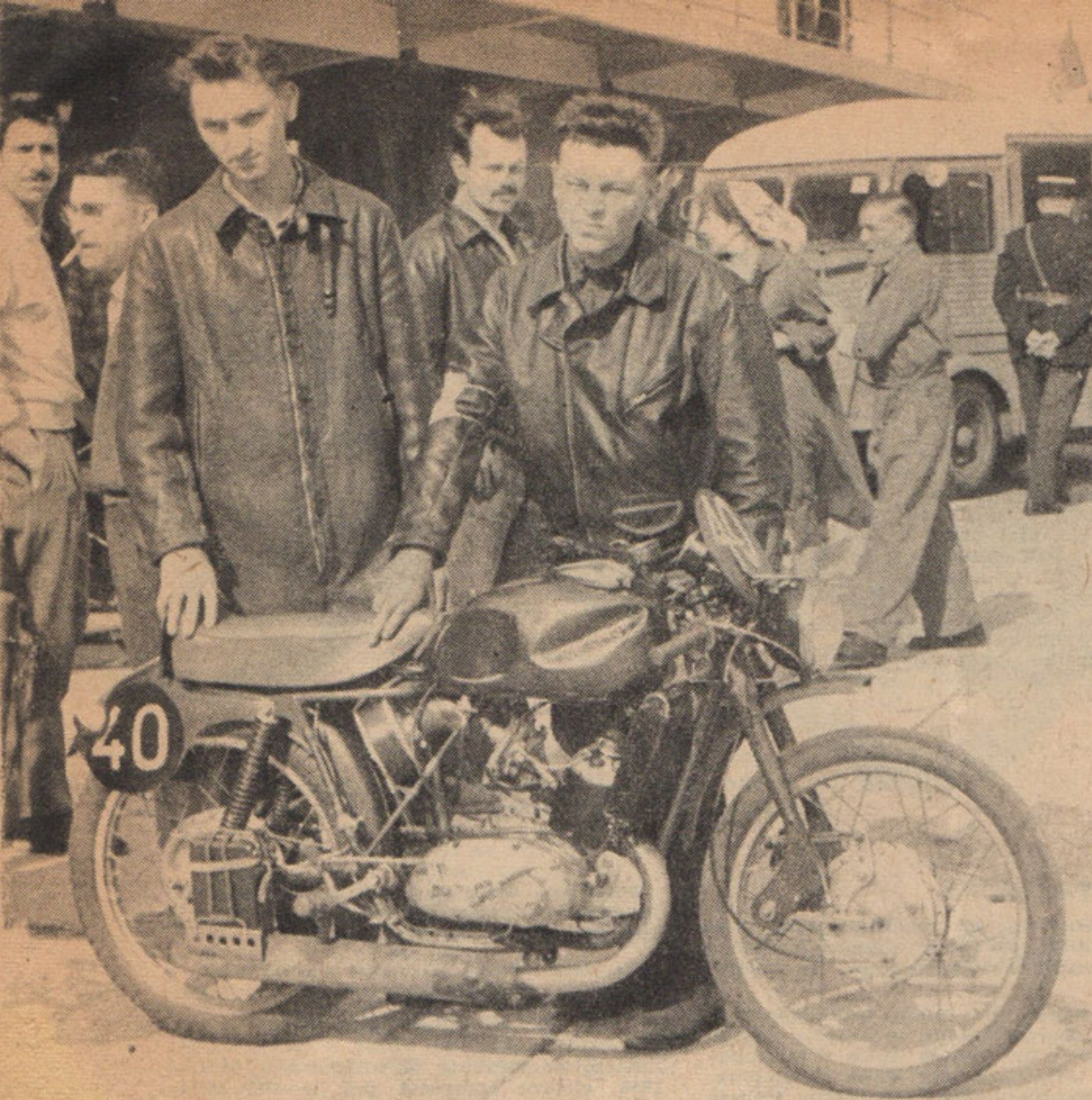
FILTRES A AIR SUR LES M. Z

Dans tous les pays, et de plus en plus, le problème de la filtration de l'air comburant, de sa tranquillisation, ainsi que celui de l'étouffement des bruits d'admission si perceptibles sur un deux temps, ce problème là retient l'attention des ingénieurs. En Allemagne Orientale, MZ également s'est penché sur la question et adopte deux solutions différentes, selon qu'il s'agit de ses 175 et 250 cc ou de sa 125.

A gauche, sur les premières nommées, l'air comburant pénètre par des fentes dans la « cuvette » support de selle. De là, il arrive au filtre à air, puis dans une vaste chambre de tranquillisation, avant de pénétrer dans le carburateur.

A droite, le filtre à air-silencieux d'admission des 125 cc. Par son aspect, il n'est pas sans rappeler une réalisation de Gurtner.





Voici photographiées quelques machines ayant participé au dernier Bol d'Or, et dont la plus glorieuse, est la 175 spéciale (n° 40) qui enleva la catégorie 175 course. Elle est l'œuvre de Schoon, que nous voyons ci-contre ayant à sa droite Decae. Tout est « maison » cadre, freins, suspension, moteur, etc... sauf l'allumage, le carburateur et le bas-moteur provenant d'un Ydral.

Nos lecteurs connaissent déjà cette machine, mais ce qu'ils ne connaissaient pas encore, c'est le refroidissement liquide, dernière réalisation de Schoon (en bas à gauche). Notons également la culasse à double allumage.

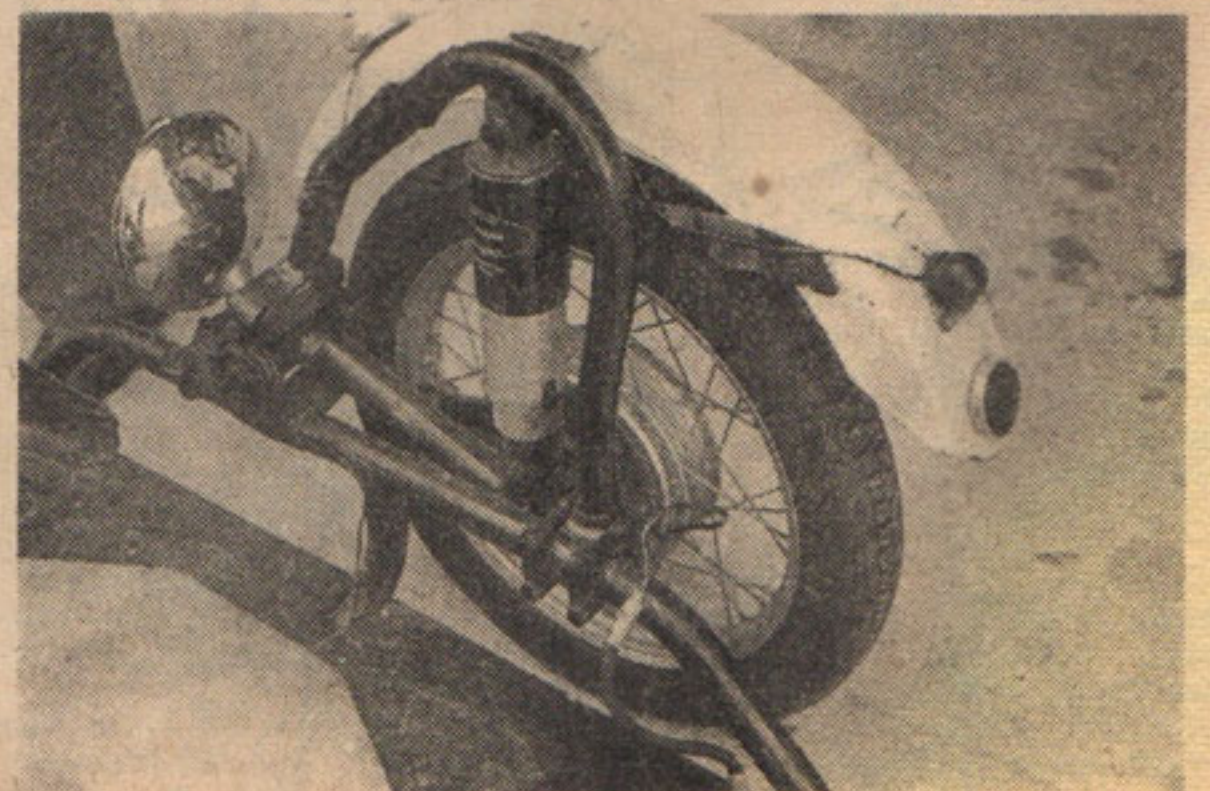
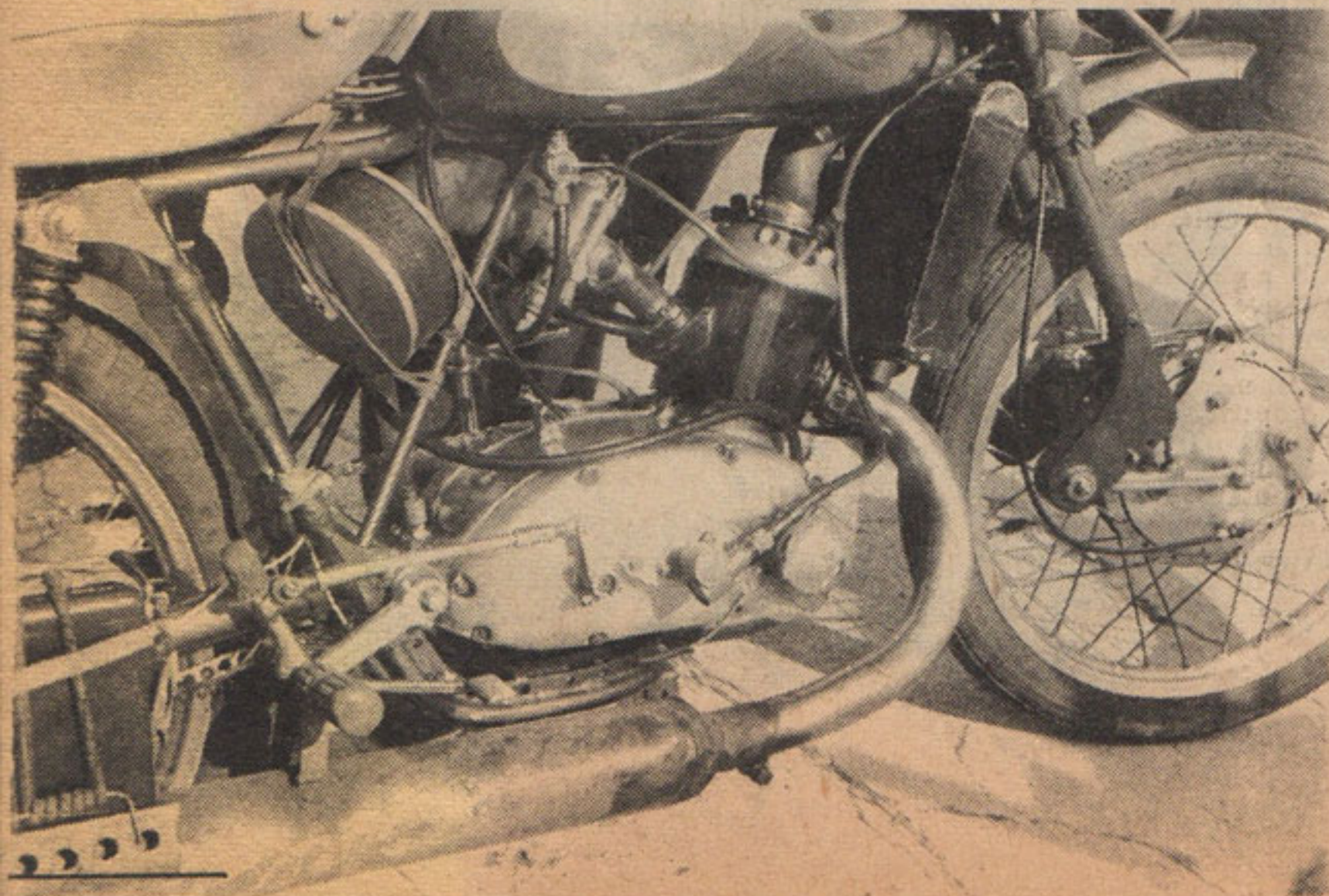
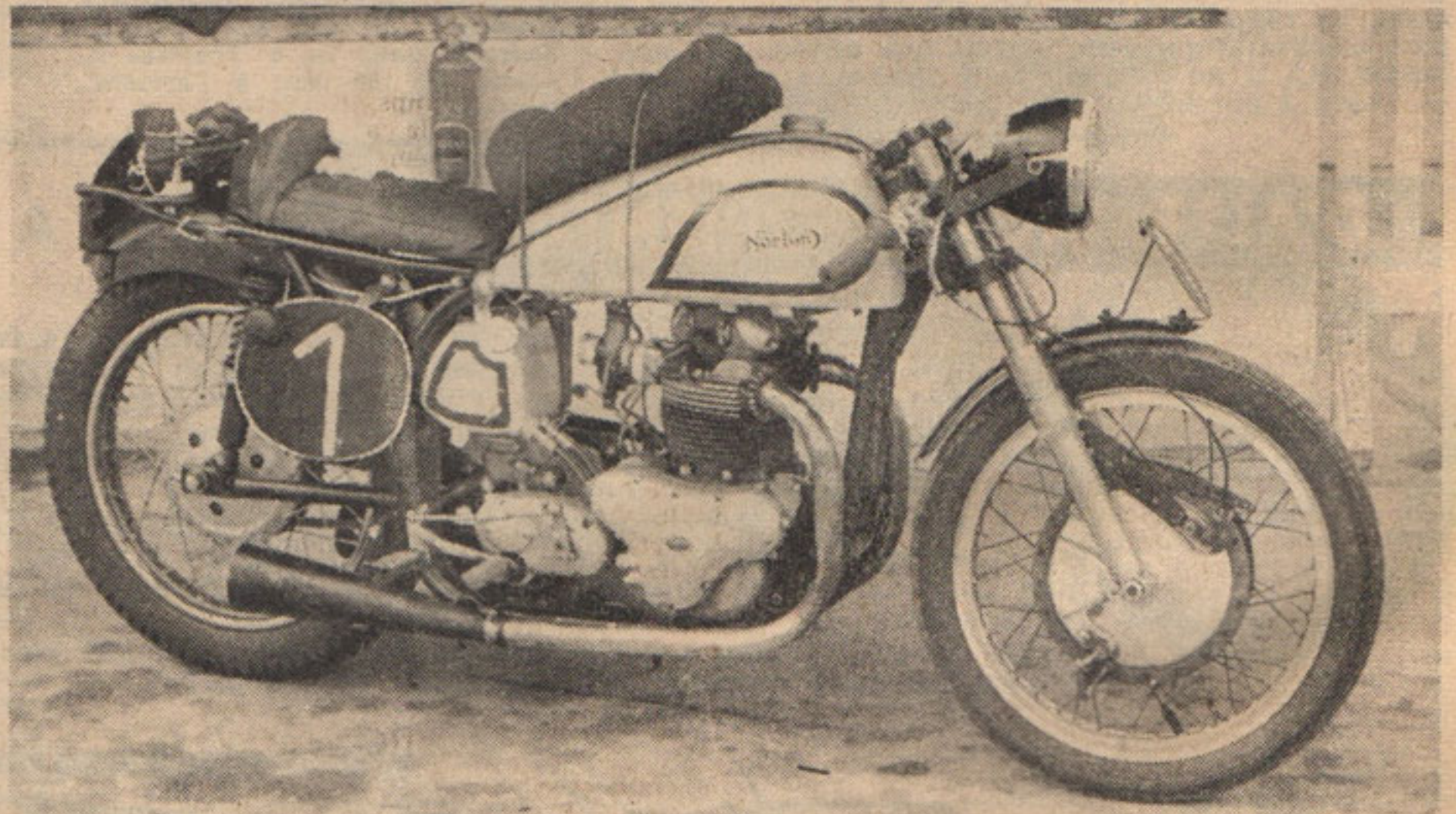
Un généreux filtre à l'admission, et un important pot d'échappement rendaient cette machine très silencieuse.

Ci-dessous, exemple typique de ce que devint une machine de circuit, transformée pour le Bol d'Or.

Phare et tapis de caoutchouc donnent une nouvelle allure à la Norton Daytona 1 carbu de Lambolley.

En bas à droite, roue de sidecar suspendue, avec élément Lelaurain, sur la 350 DKW de Di Vozzo.

Mon 24x36
au
Bol d'Or



OU EN EST LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE NATIONAL ?

ROUEN

DUEL ACHARNE ENTRE BAYLE ET INSERMINI VASSEUR PREMIER NATIONAL

EN lever de rideau du VI^{ème} Grand Prix Automobile de Rouen-les-Es-sarts, le Moto-Club de Normandie organisait une course motocycliste réservée aux seules 500 cc : la Coupe de Vitesse de la Ville de Rouen. Bénéficiant de conditions atmosphériques exceptionnelles, cette épreuve a connu un très grand succès et il faut féliciter les organisateurs, en particulier M. Legourd président du M.C.N. et l'actif trésorier général M. Chuniau, qui ont su mettre tous les atouts de leur côté tant par le respect des horaires que par l'organisation impeccable du parc des coureurs, des stands, sans omettre le service Presse.

★

Dès les entraînements, il apparût que la victoire pouvait se jouer entre trois hommes : Bayle qui avait fait le meilleur temps le vendredi mais avec un carénage « formule 58 », Insermini et Ligier. En fin de compte, Ligier réalisa le meilleur temps samedi suivi de Bayle, qui entre temps avait enlevé son carénage (puisqu'il s'agissait d'une épreuve nationale, où le carénage est interdit), et Insermini.

Dans les nationaux, c'est Vasseur qui réalisa le meilleur temps suivi de très près par Bargetzi handicapé par un mauvais réglage de carburateur. Citons également Noblin, très capable de jouer les outsiders.

★

Dès le départ, Bayle et Insermini prirent la tête et ce fut le début d'un duel acharné que se livrèrent ces deux pilotes sans qu'il soit possible de pronostiquer lequel des deux serait le vainqueur. En troisième position, nous trouvons Gallibert qui conservera cette place durant six tours avant d'être obligé d'abandonner sur incidents mécaniques. Et c'est vraiment dommage car Gallibert a fourni là une course remarquable pour ses débuts dans la catégorie inter.

Autre grand malchanceux, Ligier qui connut de multiples ennuis mécaniques. Néanmoins, il réussit à terminer troisième et est le seul pilote à ne pas avoir été doublé, ce qui en dit long sur ses possibilités.

Pendant ce temps, la lutte est toujours

BOURGES

Comme l'an passé, les responsables du circuit de vitesse de Bourges, épreuve comptant pour le Championnat de France National, ont eu une attitude déplorable vis-à-vis des licenciés nationaux.

La Fédération avait pourtant désiré que le scandale de l'an passé ne se reproduisit plus, puisque dans l'édition 1958 de son règlement du Championnat de France de vitesse, elle précisait que les organisateurs d'une épreuve comptant pour le Championnat de France National (ce qui est le cas) étaient tenus de prendre les 5 premiers au classement provisoire.

Ne tenant aucun compte de ce règlement, les organisateurs du circuit de Bourges refusèrent les engagements de Gomez, Broquet, Bargetzi, etc... qui après leur course aux 2 Heures de Monthéry, pouvaient prétendre à cet engagement d'office !...

C'était ni plus ni moins torpiller les chances de ces coureurs.

Mieux encore, dans ce circuit réservé

aussi acharnée entre les deux hommes de tête et le record du tour sera sérieusement malmené à cette occasion pour être finalement « accroché » à 2' 50" 1/10 (moyenne 138,455 km/h) au 16^{ème} tour par Insermini.

Au 10^{ème} tour, Deschamps est contraint à l'abandon et nous ne trouvons plus que neuf coureurs en piste. En effet, outre

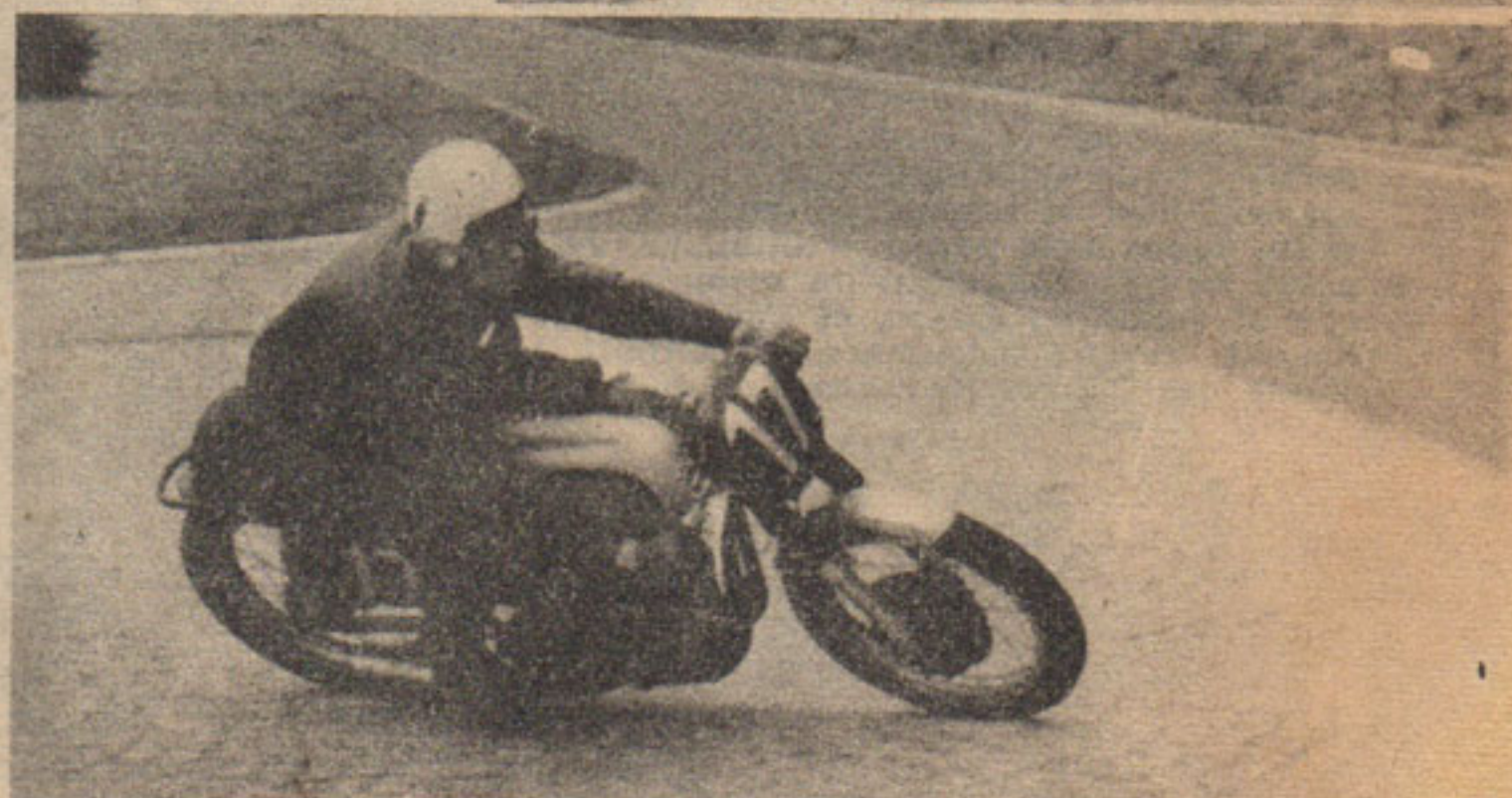
Une phase du duel Bayle-Insermini. Ici, c'est Insermini qui mène au virage du Nouveau-Monde dans un style très « anti-dérapant ».

Toujours au « Nouveau-Monde », Vasseur, nouveau venu, qui enlève le classement national après une très belle course.

Gallibert et Deschamps, Bargetzi après un départ très pénible a été contraint à l'abandon au troisième tour. Il en est de même pour Guignabodet, qui disputait l'épreuve sur la 350 cc de Jean-Pierre Bayle, que celui-ci lui avait très sportivement prêtée après que Guignabodet ait tout « passé au travers » sur sa Gilera Saturno lors des entraînements du samedi.

★

Le classement ne devait plus changer et la course se termina par un sprint effréné où Insermini coiffa Bayle d'une demi-roue, s'adjugeant ainsi une très belle victoire. Derrière ces deux hommes, Ligier, qui termine troisième après une course très courageuse. Enfin, en quatrième position, nous trouvons Vasseur qui, débarrassé de son plus dangereux rival, Bargetzi, fit cavalier seul chez les natio-



naux terminant même devant Callède. Sa performance laisse entrevoir une belle empoignade pour l'attribution du titre national.

J.-C B.

CLASSEMENT : 1. Insermini (Norton), les 130,840 km en 57' 58", moy. 135,426 km/h; 2. Bayle (Norton), 57' 58" 3; 3. Ligier (Norton), 1 h 0' 34" 8; 4. à 1 tour, Vasseur (Norton) 1^{er} des nationaux; 5. Callède (Norton); 6. à 2 tours Noblin (Norton); 7. Escoubas (Norton); 8. à 3 tours, Micharoff (Norton); 9. à 8 tours, Valentin (Norton).

Meilleur tour : Insermini au 16^{ème} tour, en 2' 50" 1 soit 138,550 km/h. Le record du circuit moto est toujours détenu par J. Collot en 2' 46" 4 soit à une moyenne de 141,543 km/h.

LES NATIONAUX, PARENTS PAUVRES

aux nationaux, on relevait une majorité de licenciés internationaux !...

C'est vraiment là bien peu respecter le règlement de la F.F.M. et l'on attend d'ailleurs une prise de position très ferme de la part de cette dernière, vis-à-vis d'un club qui ouvertement fausse les résultats du Championnat.

Et si certains coureurs en 500 cc purent se rabattre sur le circuit de Rouen, disputé le même jour, et comptant également pour le Championnat National, il fallut par contre que Gomès se livrât à une épreuve de force, pour finalement figurer sur la ligne de départ !...

C'est vraiment là encourager les jeunes à venir à la compétition motocycliste !

C'est vraiment là la preuve de la piètre sportivité des organisateurs qui malgré la nouvelle réglementation, agissent aussi déplorablement qu'en 1957.

LES RESULTATS

Classement 125 : 1. Burgraff, en 24' 15"

1/5, moy. : 78,560 km/h; 2. Bertrand; 3. Boeri; 4. De Polo, à 1 tour; 5. Beauvay, à 3 tours; 6. Scaramella; 7. Beltoise.

Classement 175 : 1. Burgraff, en 23' 47" 1/5, moy. : 82,390 km/h; 2. Schaad; 3. Barone René, à un tour; 4. Touzalin; 5. Deloince; 6. Plainard, à deux tours; 7. Focardl, à 3 tours.

Classement 350 : 1. Collot, en 27' 04" 3/5, moy. : 86,350 km/h; 2. Burgraff; 3. De Polo; 4. Touzalin, à un tour; 5. Barone René, à deux tours; 6. Montagne, à deux tours; 7. Tarnazac, à cinq tours; 8. Gomès, à cinq tours.

Classement 500 : 1. Collot, 35' 08" 1/5, moy. : 88,640 km/h; 2. De Polo; 3. Casset; 4. Maubert, à deux tours; 5. Bouillard, à deux tours; 6. Schaad; 7. Fourcade, à cinq tours; 8. Tomesani, à cinq tours.

Classement sidecars : 1. Duhem, en 24' 01", moy. : 81,250 km/h; 2. Beauvais; 3. Rogliardo; 4. Verd; 5. Moulin, à quatre tours.

SUR LES TERRAINS

PLUS DE 10.000 SPECTATEURS
A VERN D'ANJOU LE 8 JUIN

Les courses furent très captivantes; la grande montée après le passage du maréage était très dangereuse, mais si le circuit dans l'ensemble était assez rapide, les pistes étaient larges et la visibilité du public parfaite.

L'épreuve « clou », Championnat inter-ligues en 250 cc, fut remportée par la ligue Anjou-Bretagne qui classa ses quatre coureurs alors que la ligue du Poitou n'en classa que 3. Le classement individuel donna les résultats suivants :

1. Zuchetti (Anjou-Bretagne); 2. Leroux (Poitou); 3. Gaborit (Anjou-Bretagne); 4. Estrada (Orléannais); 5. Misan-deau (Poitou); 6. Schildkneck (Poitou); 7. Bourbon (Anjou-Bretagne); 8. Prod-homme (Anjou-Bretagne), etc..

En 350 cc et en 500 cc : Tiarcelin, Beaumard, Groult et Julgné (qui fit une très grave chute) se mirent en vedette. Tiarcelin, après une panne d'allumage, remporta devant Beaumard les seconde manche et finale en 350 cc, et s'adjugea également devant Beaumard et Groult la finale des 500 cc. Beaumard ne dut qu'à



Malheureusement — et plus encore dès le moment où il s'agit d'une critique — nous ne pouvons publier un texte anonyme.

A nos correspondants de prendre la responsabilité de leurs sentiments comme nous avons su, l'an dernier, prendre nous-même les notes.

OUTRE - QUIÉVRAIN

ROMBAUTS AU REPOS

Blessé au pied voici quelques semaines, l'excellent pilote belge Rombauts n'en continua pas moins à courir, notamment dans les Grands Prix de Suisse et de France, et parfois même dans les deux cylindrées, 250 et 500 cc.

A ce train-là, la blessure s'est sérieusement aggravée, obligeant le petit Anver-sois à suivre enfin les conseils des médecins. Il se passera donc quelques temps avant que nous retrouvions Rombauts, auquel nous souhaitons un rapide et complet rétablissement.

BAETEN SE RAPPROCHE DE SCAILLET AU CHAMPIONNAT DE BELGIQUE INTER

Remportant le cross inter de Tremolo, le champion de Belgique inter 1957, René Baeten, a diminué l'avance prise depuis

LE CROSS

une chute de Groult dans la grande montée sa seconde place de la finale. Mais néanmoins Beaumard, remporta aux points les classements généraux tant en 350 cc qu'en 500 cc. Voici du reste ces classements :

350 cc : 1. Beaumard, 5 pts; 2. Tiarcelin, 13 pts; 3. Lejeune, 14 pts; 4. Decours, 15 pts; 5. Schildkneck, 15 pts; 6. Leroyer, 16 pts; 7. Retaud, 20 pts, etc..

500 cc : 1. Beaumard, 4 pts; 2. Tiarcelin, 5 pts; 3. Groult, 9 pts; 4. Leroux, 16 pts; 5. Leroyer, 20 pts; 6. Lejeune, 21 pts; 7. Gaborit, 21 pts; 8. Misandeau, 24 pts, etc..

Après cette très belle réussite, tant au point de vue sportif que populaire, nous croyons savoir que l'Union Motocycliste de l'Anjou demandera pour 1959 l'organisation d'une grande épreuve et nous saurons dans quelques mois si les accords seront donnés à l'U.M.A., qui veut vraiment aller de l'avant.

EPHEMERIDE

Nous notons au calendrier international, pour la journée du dimanche 29 juin, la cinquième manche du Championnat de France des 250 cc, à BERGUES. A l'issue de cette épreuve, le vainqueur de cette belle compétition sera connu (ce sera, rappelez-le, le pilote ayant totalisé les 4 meilleurs résultats sur les cinq manches prévues).

Autres réunions à Decazeville (extra-nationale), Dôle, Brettes-Chaumont, Valmont, Hauterive, Parigné-l'Evêque, etc..

Ces épreuves ne nous ont toutefois pas été confirmées.

En Italie, notons la classique épreuve internationale de PINEROLO, et en Belgique, le 12^{me} cross-inter de LA THUDINIE, 5^{me} manche du Championnat inter, conduit actuellement par Hubert Scaillet que René Baeten, cependant, serre de près.

Terry Cheshire (ici à Périgueux) a abandonné sa Royal-Enfield pour une BSA, et court encore sur Greeves en 250 cc.

DANS NOS PROVINCES

LEBRETON A SA JAWA... ET GAGNE

L'excellent coureur de Mayenne, l'un des meilleurs éléments de la Ligue Anjou-Bretagne, pépinière du moto-cross français tout particulièrement en 250 cc, a reçu récemment une Jawa avec laquelle il s'est montré très brillant à Nantes, battant Terrien en belle condition, et encore Saucisse et Houdoux.

Domage que Lebreton ne fasse pas cette année le Championnat de France en petite cylindrée : un duel entre Desbois et lui, entre la Maïco de l'un et la Jawa de l'autre, eut été extrêmement intéressant à suivre !

Quant à Terrien, qui commence à tirer un meilleur parti de sa Maïco, il fut « éjecté » deux fois à Nantes par Monpo, le même pilote qui devait provoquer trois accrochages tout dernièrement à Nancy, brisant la jambe de Saucisse par dessus le marché !

A croire, nous dit Terrien, que ce coureur fait du stock-car !..

UN GROUPE DE SPORTIFS TOULOUSAINS NOUS ECRIT..

... mais omet de signer son envoi, et de nous donner une adresse. Sa lettre — une sévère critique du moto-cross d'Albi 1958 — eut été intéressante à publier en « Tribune Libre », car elle traduit le sentiment des spectateurs las de ce qui leur est donné de voir et de subir plus souvent qu'à leur tour.

le début du Championnat 1958 par son jeune co-équipier de la FN, Hubert Scaillet, lequel n'a plus désormais que 4 points de marge de sécurité. C'est dire que la prochaine manche, à La Thudinie, va donner lieu à un terrible combat entre les deux hommes, qui dominent actuellement très largement leur catégorie.

Sur le tracé sablonneux de Tremolo, Baeten remporta les deux manches, ayant toutefois à lutter longuement dans la première pour arracher le commandement à Scaillet, et à résister dans la seconde contre les attaques vigoureuses de Van Obbergen, dont la 350 cc AJS 7 R marche remarquablement.

Van Obbergen, un pilote à suivre car il semble devoir compter bientôt parmi les meilleurs, se fit remarquer déjà durant la première manche, arrachant la 3^{me} place à Lucien Donnay après un magnifique combat.

Donnay fut encore excellent dans la seconde manche, suivant Scaillet à la 4^{me} place. Crosset, Vanderbecken, Neri sont aussi à citer. Enfin Nuyts, si terne chez nous à Périgueux, remporta ici un honorable accessit.

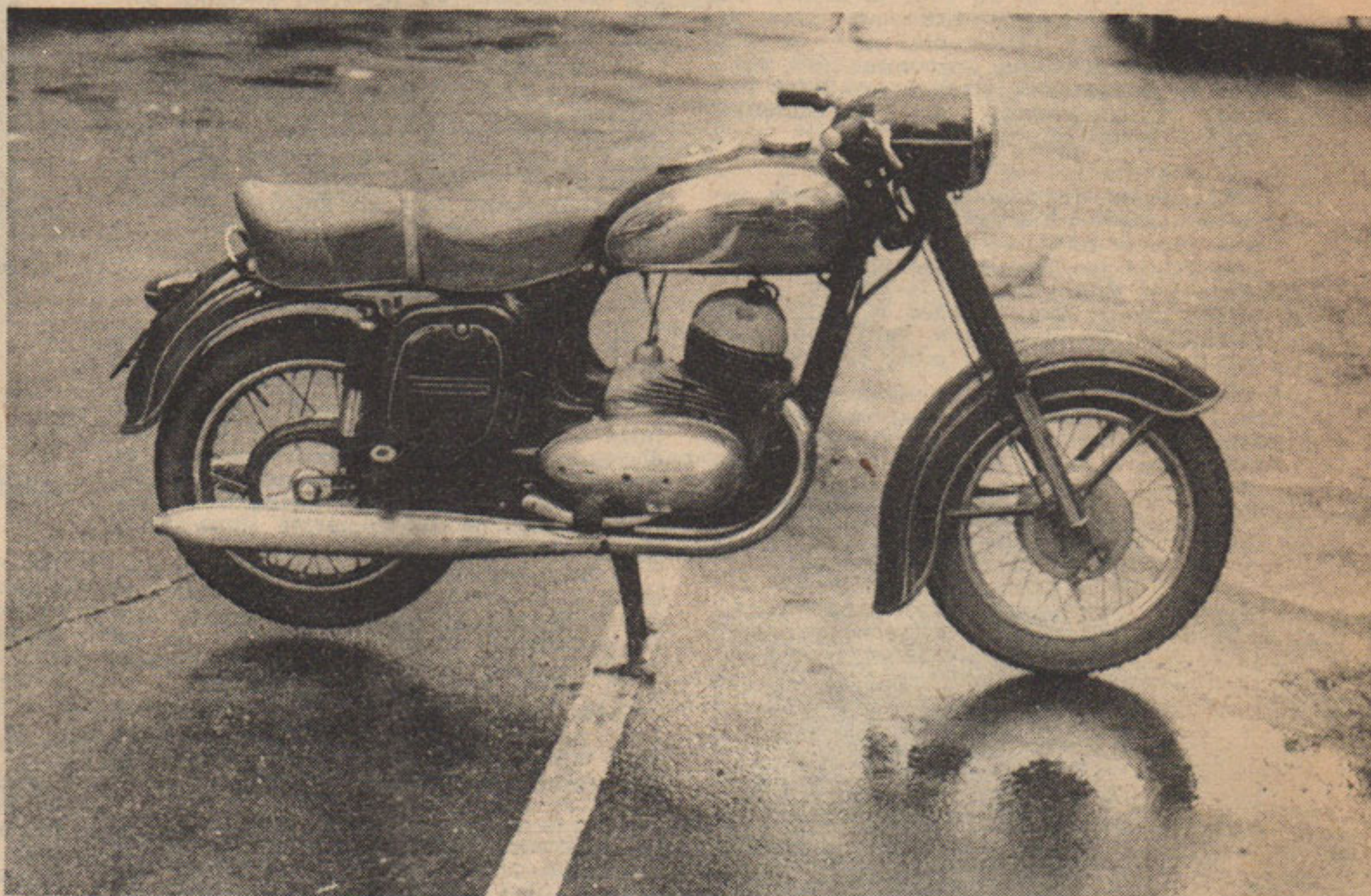
Classement de l'épreuve : 1. BAETEN (FN d'usine), 2 pts; 2. Van Obbergen (AJS 7 R 350 cc), 5 pts, 69, 32"; 3. Scaillet (FN d'usine), 5 pts, 70' 11"; 4. Donnay (FN personnelle), 9 pts; 5. Nuyts (Matchless), 13 pts; 6. Neri (BSA), 14 pts; 7. Crosset (BSA), 16 pts; 8. Van Heuwerz-wijn (Matchless), 21 pts, etc..

Classement provisoire du Championnat inter après cette 4^{me} manche : 1. SCAILLET, 26 pts; 2. Baeten, 22 pts; 3. Vanderbecken, 9 pts; 4. Van Obbergen, 8 pts; 5. Donnay, 8 pts; 6. Cordonnier, 6 pts; 7. Crosset, 6 pts; 8. De Soete, 5 pts; 9. Neri, 3 pts; 10. Nuyts, 2 pts; 11. Hubert, 1 pt.

VISAGE
INCHANGÉ...
MAIS
POSSIBILITÉS
NOUVELLES :

TELLE
APPARAÎT

LA
350 cc
JAWA
1958



Depuis plus de dix ans, la Jawa apparaît comme l'une des plus populaires machines d'importation et, pour notre part, c'est, avec le présent essai, la troisième fois que nous lui faisons subir notre classique série de tests. Ceci, grâce à l'obligeance de l'importateur, M. Jacques Poch qui, avec complaisance, répond à chaque fois à notre désir d'essayer cette machine de réputation mondiale.

★

Pour être en rapport avec les utilisateurs, nous savons que beaucoup d'entre eux sont sensibles à l'aspect extérieur d'un modèle, et les Jawa n'ont rien à craindre de ce côté-là.

Leur esthétique exceptionnelle a été à la base de la mode motocycliste, des années durant.

Mais, pour être homogènes dans leur dessin, les Jawa, par contre-coup, sont victimes de leur ligne.

Et mettre, par le seul souci de « faire nouveau », un réservoir à évidements, par exemple, enlèverait toute harmonie au modèle, briserait la ligne générale de la machine.

C'est ce qui explique qu'en plus de dix ans, deux fois seulement la Jawa a changé de visage. Mais alors, radicalement.

1955 fut la date de la dernière transformation et depuis, cette moto semble inchangée.

L'est-elle pour autant ?

Notre essai nous a prouvé le contraire.

DEJA, dans notre n° 1.367, nous passions en revue les nouveautés caractérisant la « Jawa » 1958, à savoir :

- nouvelle fourche télescopique,
- silencieux d'admission,
- pots d'échappement améliorés,
- carter de chaîne secondaire redessiné.

C'étaient là les nouveautés visibles à l'œil... et encore, car Jawa s'étant fait depuis longtemps le champion des ma-

chines où tout est dissimulé sous carter et couvercle, il était impossible de distinguer le silencieux d'admission, complètement enfermé dans le carénage de la partie arrière.

Aussi nous promettions-nous, au cours de cet essai, de vérifier si ces nouveautés étaient autant d'améliorations.

Nous nous souvenions par ailleurs des quelques réserves formulées lors de notre précédent essai, à savoir :

- un certain manque de souplesse à bas régime, sensible dans la circulation urbaine ;
- la puissance, moyenne à l'époque ;
- la quatrième tirant un peu long ;
- finition parfois sommaire ;
- pots d'échappement manquant d'étanchéité.

Voyons maintenant, quel travail d'amélioration a été effectué en ce sens par « Jawa ».

PRISE DE CONTACT EN SOUPLESSE

Comme les fois précédentes, nous avons eu à effectuer le rodage rapide du moteur. Toutefois, la prise de contact avec la machine n'est plus du tout la même. On constate aujourd'hui beaucoup plus de souplesse dans l'ensemble, que ce soit dans les suspensions, les commandes, etc... sauf le passage des vitesses qui n'est pas sans s'accompagner de grincements, comme précédemment.

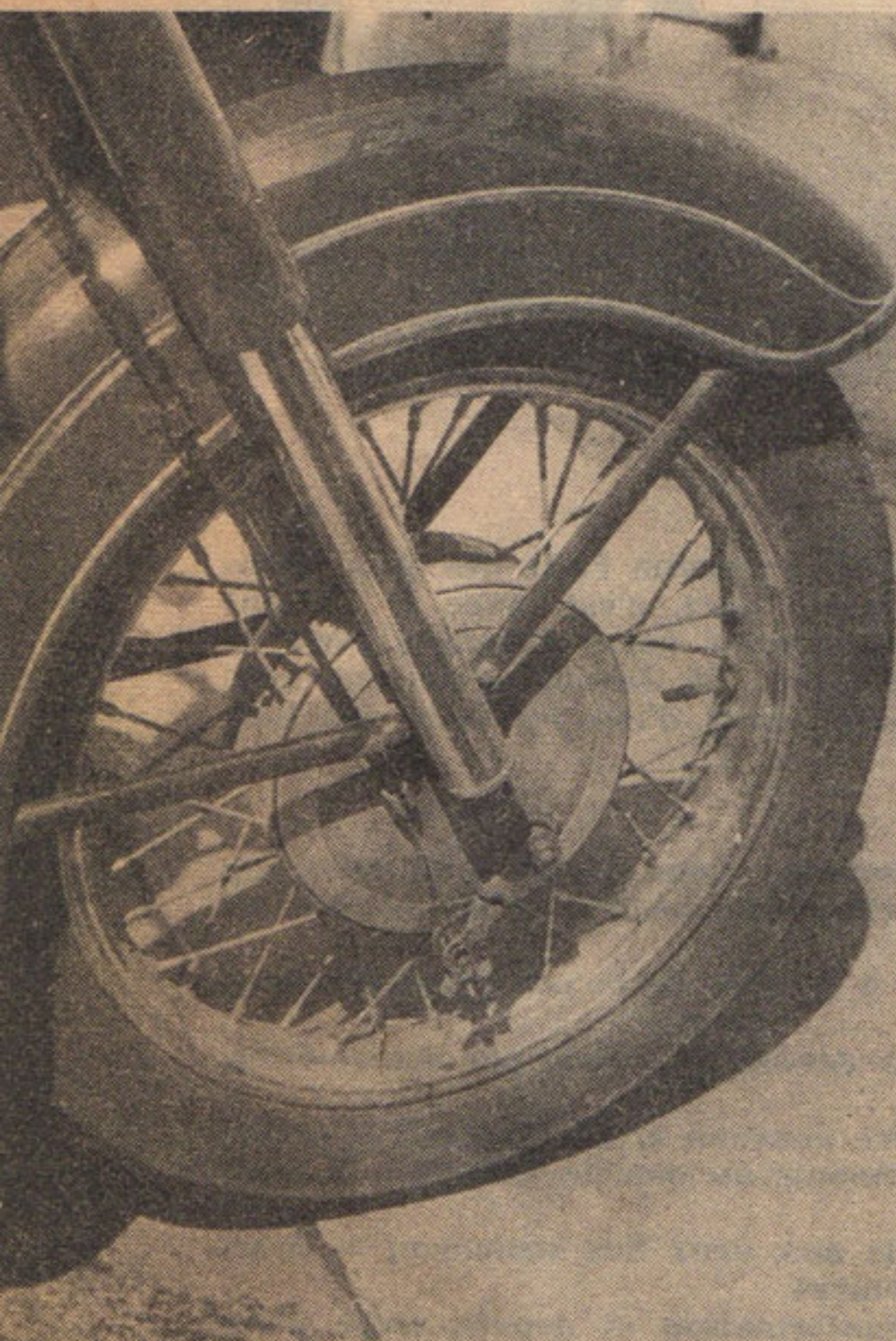
★

Rappelons, en passant, le côté très caractéristique du sélecteur Jawa, qui relevé vers le haut, sert de kick-starter, et qui, remis en position de sélecteur, débraye dès que l'on appuie dessus.

Le passage des vitesses se fait donc sans débrayer du guidon, sauf pour passer, à l'arrêt, du point mort en première.

Cela peut séduire le néophyte, mais, pour notre part, nous n'apprécions toujours pas cet embrayage au pied. Les doigts de la main offrent tout de même plus de... doigté que notre pied.

Heureusement, la progressivité de l'embrayage permet une certaine sécheresse



Les nouveaux moyeux-freins centraux permettent le montage de rayons rectilignes.

de mouvement, sans que pour autant l'action d'embrayage ne se fasse trop brutalement.

★

Cette parenthèse refermée, résumons l'impression qui se dégage après quelques kilomètres effectués au guidon de cette Jawa 1958 : plus grande souplesse.

En effet, outre les commandes, les suspensions, le moteur n'affiche plus cette marche par à-coups, qui caractérisait malheureusement son fonctionnement aux

bas régimes et qui dénotait, un certain manque de volant-moteur, et une anomalie dans la régularité de l'alimentation.

Ceci ne se ressentait pas sur route, mais dans la circulation urbaine, il n'en était pas de même, et tout le bénéfice que l'on aurait dû retirer d'un bicylindre deux temps, disparaissait en partie.

La souplesse moteur est maintenant beaucoup plus normale, et nous avons pu chiffrer cette amélioration, qui se solde par un gain de 10 km/h, en ce sens que les reprises peuvent s'effectuer en 4^{me} à partir de 33 km/h, au lieu de 43 km/h antérieurement, soit un gain de 23 % !..

★

GAIN SENSIBLE EN PERFORMANCES

En ce qui concerne la puissance, pas plus aujourd'hui qu'hier la Jawa ne se signale par une cavalerie impressionnante.

Une raison majeure à cela : Jawa veut faire avant tout une machine utilitaire, élastique, avec des chevaux en bas, et un régime de puissance maximum limité, qui est à la base d'une utilisation sans histoire, et de la longévité dont jouit ce modèle.

Et bien que l'usine se montre très discrète à ce sujet, à l'instar de Norton et de BMW par exemple, nous savons que la puissance a été augmentée, et de 16 CV à 4.400 t/m en 1955 nous arrivons à 18 CV à 4.700 t/m aujourd'hui.

Cette augmentation de puissance se fait sentir très sensiblement, comme vous allez le constater à la lecture de nos résultats comparatifs.

★

En vitesse de pointe, la Jawa se montre beaucoup plus brillante et surtout nettement plus endurante, l'écart entre les vitesses assis, couché et en duo, étant moindre.

Nous avons chronométré 123 km/h effacé, 116 km/h assis, et 114 km/h en duo, contre 112, 103 et 99 km/h en 1955 !.. soit des gains oscillant entre 10 et 15 %, donc très appréciables.

★

Parallèlement, les accélérations sont plus brillantes, bien que les intermédiaires ne puissent être montées guère plus haut que précédemment.

Toutefois, le gain est de 1" déjà au bout de 400 mètres, pour atteindre 3 secondes pleines aux 1.000 mètres.

100 m dép. arr. 7"	4/5, moy. 46,15 km/h
200 m dép. arr. 12"	moy. 60 km/h
300 m dép. arr. 15"	3/5, moy. 69,25 km/h
400 m dép. arr. 19"	moy. 75,8 km/h
500 m dép. arr. 22"	1/5, moy. 81,1 km/h
1000 m dép. arr. 37"	2/5, moy. 96,25 km/h

★

Les possibilités supérieures du moteur, déjà mises en évidence lors des précédents essais, devaient encore trouver confirmation lors de notre épreuve de côte.

Notre pilote « Jockey » devait gagner 1" 1/5, réalisant en 19" 1/5, une moyenne de 65,6 km/h. Le pilote de 85 kg gagnait une seconde juste, atteignant la moyenne de 63 km/h (20").

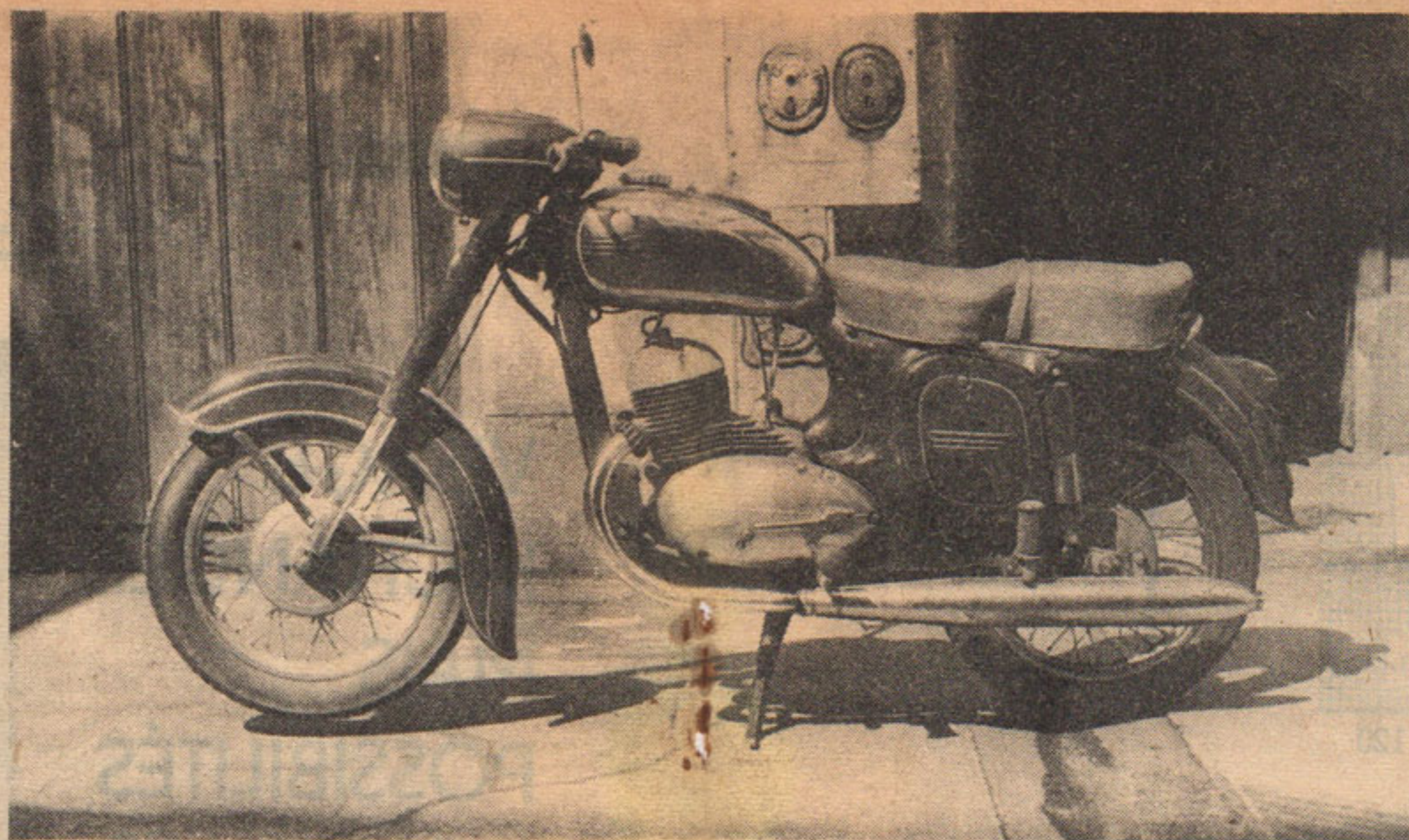
Enfin, en duo, gain important, (1" 3/5) la puissance supérieure du moteur permettant d'enclencher le rapport de 3^{me}, alors qu'en 1955 nous avions dû rester en surrégime sur la seconde.

★

De tous ces essais il résulte bel et bien que l'augmentation de puissance se fait très sensiblement sentir, et que face aux autres 350 cc du marché (excepté la Horex « Résident »), la Jawa affiche sensiblement les mêmes performances.

Par ailleurs, un acquéreur de Jawa, ne s'est généralement pas décidé à faire cette acquisition pour les performances de la machine.

Il sait que c'est avant tout une machine robuste, pleinement utilitaire, et non pas sportive. Et cependant, en solo comme en duo, cette 350 cc pourra soutenir sur route son 110 km/h chrono, si



cela chante à son pilote, et ce à un régime de 4.700 t/m où le moteur ne fatiguera pas, et ne consommera qu'un petit peu plus de 6 litres.

UN MOTEUR A REGIMES ECONOMIQUES

Profitions-en d'ailleurs, pour parler de la consommation, essai que nous n'avions pu effectuer en 1955, notre matériel de contrôle rigoureux n'étant pas encore prêt.

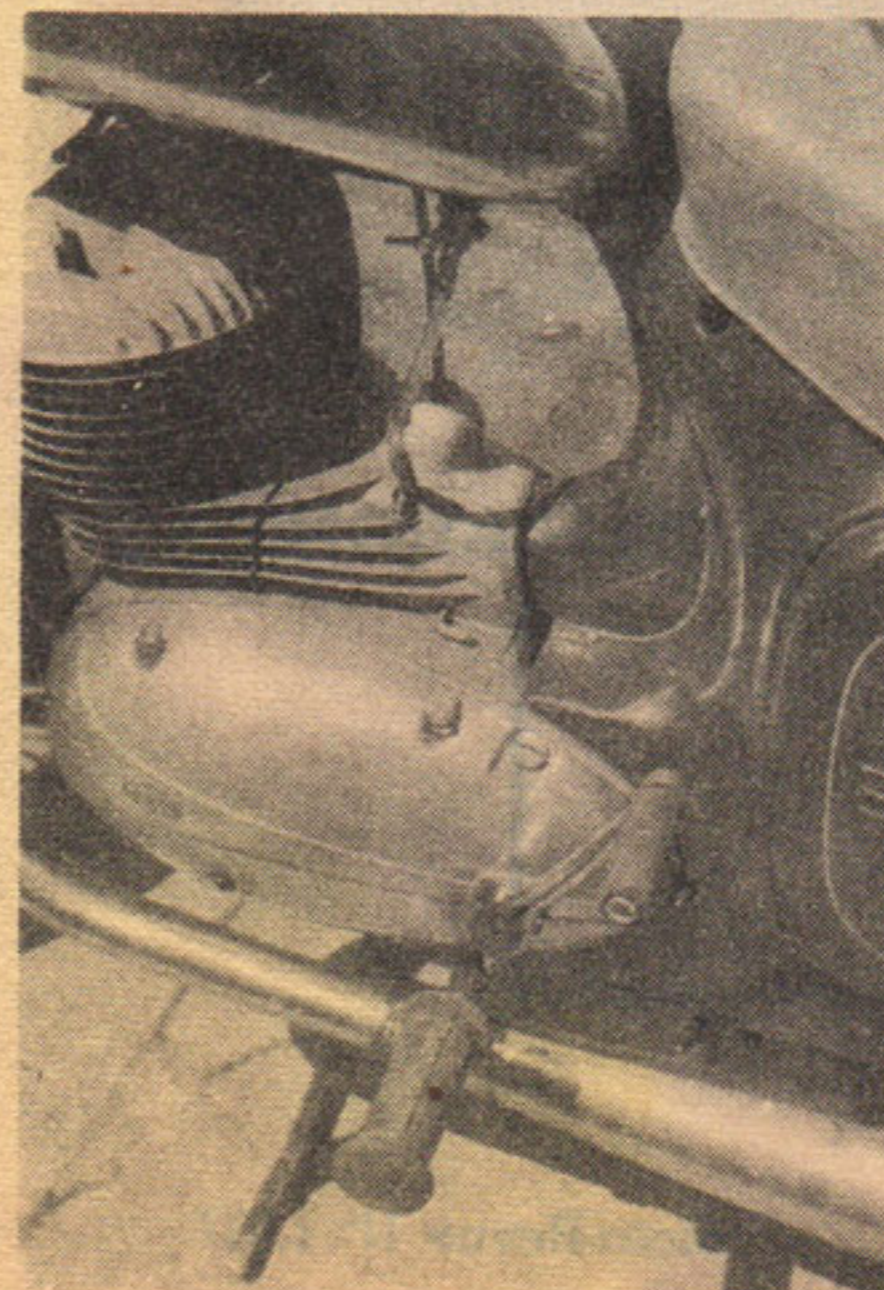
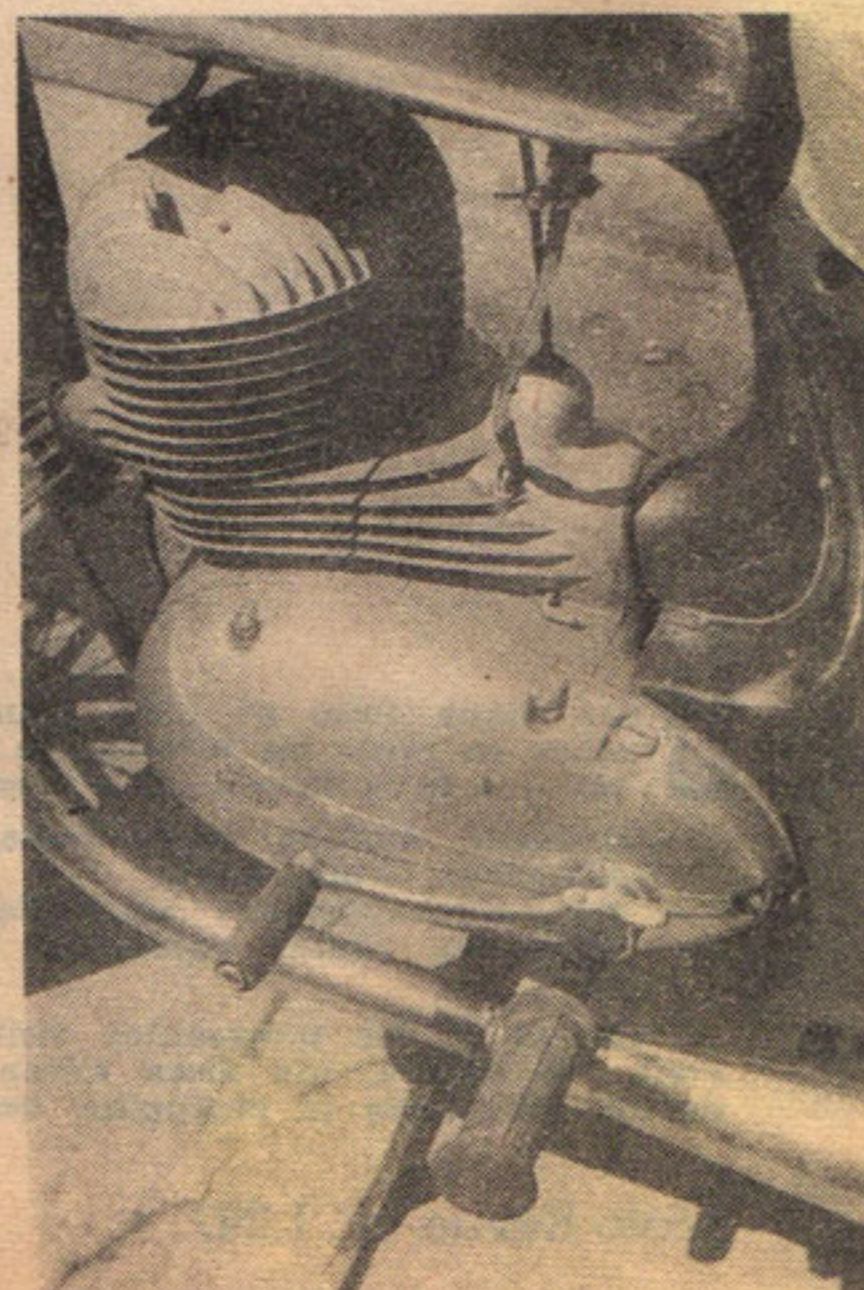
La courbe de consommation de la Jawa présente de nombreuses bosses, et de ce fait, il y a des vitesses de croisière qu'il y aura lieu de préférer à d'autres.

La consommation passe par son minimum vers les 60 km/h chrono, atteignant le chiffre excessivement bas de 2,45 l, soit un des chiffres les plus faibles que nous ayons enregistrés.

Par contre vers 70-75 km/h, la consommation s'élève brusquement, pour ensuite marquer un très net palier jusque vers 105 km/h.

Finalement, la consommation normalisée ressort à 5,3 l à 87 km/h chrono.

Voici les deux positions de la pédale de sélecteur : A gauche, comme tel ; à droite, dirigée vers l'arrière et faisant alors office de kick-starter.



JAWA A RECTIFIE LE... TIR

L'éternelle discussion, tirer court ou tirer long, n'a pas sa place cette semaine.

En effet, si nous avions pu reprocher à l'édition 1955 de la Jawa de tirer trop long, il n'en est plus de même aujourd'hui, le constructeur ayant remplacé le pignon de sortie de 18 dents par un 17 dents.

Ceci, joint à l'augmentation de puissance, nous donne une machine beaucoup plus brillante dans ses accélérations, plus endurante en 4^{me}, comme vous avez pu le constater.

Chiffrons maintenant cela, en rappelant que la puissance maximum est atteinte à 4.700 t/m.

En quatrième assis, les 116 km/h correspondent à 4.970 t/m, soit un surrégime de près de 300 t/m.

Ce surrégime atteindra encore 190 t/m en duo pour atteindre son maximum en position effacée, 570 t/m.

Et ceci nous permet d'écrire que l'amélioration de nos chronos est autant due à l'augmentation de puissance, qu'au fait que la Jawa 1958 tire légèrement court, choix dans la démultiplication finale que nous ne cessons de réclamer.

MAIS ENCORE

Attaquons le dernier point de notre critique, avec la finition et l'étanchéité des pots d'échappement.

La encore, améliorations très sensibles.

La présentation est heureuse, toujours grenat souligné de filets or, mais les parties chromées ou polies sont beaucoup plus nombreuses, puisque nous dénombrons parmi les pièces chromées : panneaux de réservoir, tubes d'échappement, silencieux, jantes, poignées de levage, guidon, éléments mobiles de suspension, alors que les carters-moteur sont extérieurement polis.

★

La propreté de la machine est générale. Tous les plans de joint sont bien étanches, absolument aucune vapeur grasse ne s'échappe du côté du carburateur, et les nouveaux silencieux en ogive sont parfaitement exempts de fuites.

★

Ceci nous amène à souligner également les progrès faits dans le domaine du silence de fonctionnement.

Si les silencieux d'échappement sont encore plus efficaces, la palme doit revenir au silencieux d'admission, qui remplit parfaitement son office ; la Jawa se déplace désormais avec un son beaucoup plus feutré, ce qui ne devrait pas passer inaperçu de tous ceux pour qui toutes les motos sont autant d'engins pétaradants, se faisant un malin plaisir de réveiller en sursaut les paisibles dormeurs.

FREINAGE TRES AMELIORE

La Jawa est équipée de moyeux-freins monoblocs en alliage léger. Cela n'est pas une nouveauté propre aux modèles 1958, puisque les Jawa en sont pourvus depuis de nombreux mois.

Mais lors de notre dernier essai, nous avions les anciennes roues, avec tambours de frein en tôle.

La puissance de freinage a été très nettement améliorée, bien que les tambours fassent, dans les 2 cas 160 mm de diamètre.

Mais maintenant, les garnitures ont 35 mm de largeur, au lieu de 25 mm précédemment, et l'on sait que de tels moyeux se déforment moins à la chaleur, d'où une plus grande constance dans le freinage, et qu'ils permettent une meilleure évacuation des calories.

Le freinage, qui était passable sur le précédent modèle essayé, est désormais

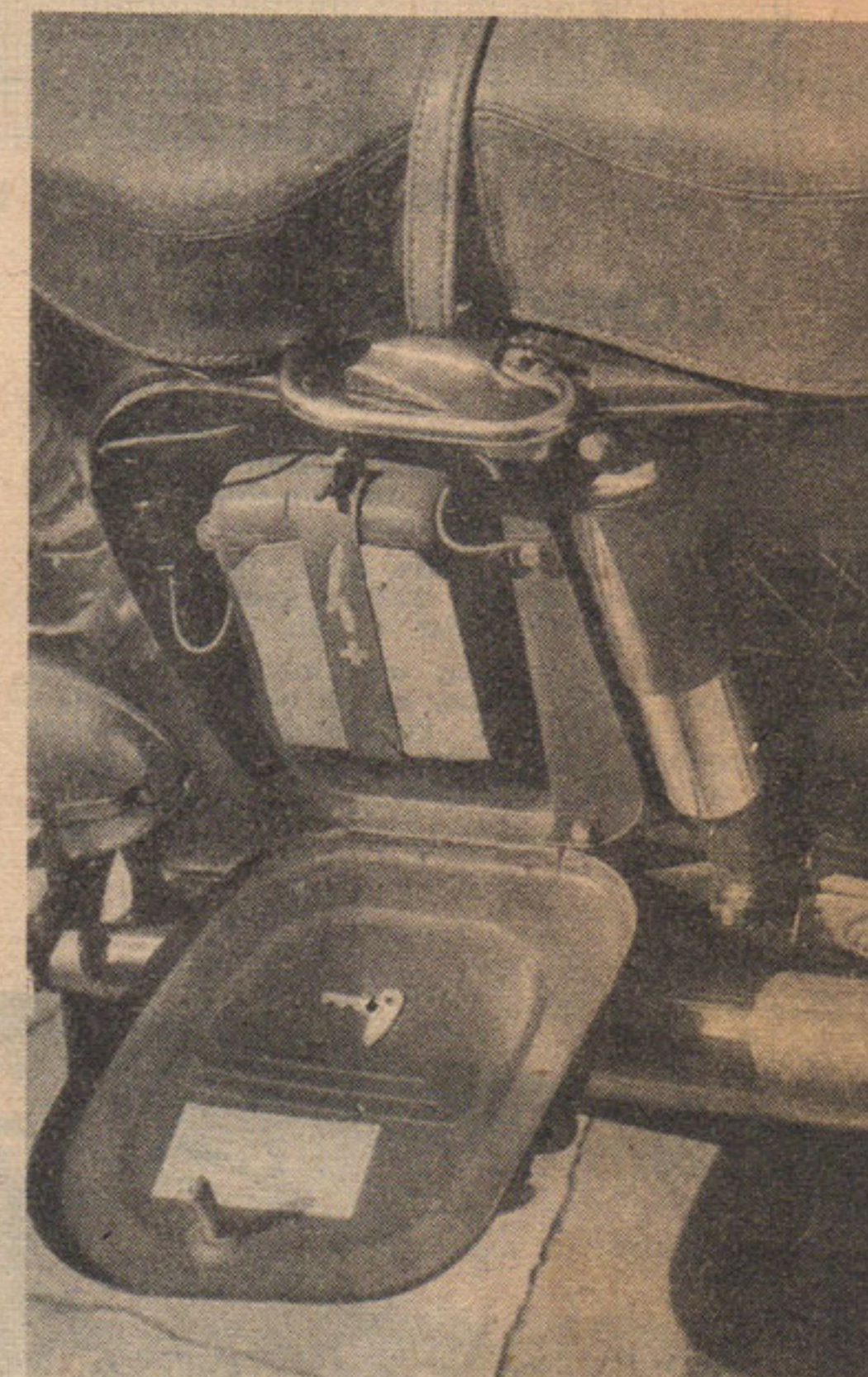
très bon, puisque nous avons mesuré, de 50 km/h à l'arrêt complet :
Frein AV seul : 12,7 m, déc. moy. 7,6 m/s²
Frein AR seul : 16,4 m, déc. moy. 5,9 m/s²
Les deux freins : 9,7 m, déc. moy. 9,95 m/s²

SOMME TOUTE

La Jawa 1958 arrive ainsi à être paradoxalement la même et une autre machine.

La même machine, par son côté utilitaire, robuste, rustique. Elle forme un « tout », et il ne lui manque dans sa forme de série qu'un côté un peu plus sportif pour être une 350 cc d'un usage plus universel.

Elle est nouvelle, par la disparition des reproches que l'on pouvait précédemment formuler à son égard, en dehors de son architecture générale bien entendue, car il est des acheteurs qui préféreront toujours sélecteur à droite plutôt qu'à gauche, ou même qui ne voudront jamais entendre parler de moteur à deux temps.



La batterie est protégée par un coffre étanche. Notez également la poignée de levage, bien pratique pour la mise sur béquille.

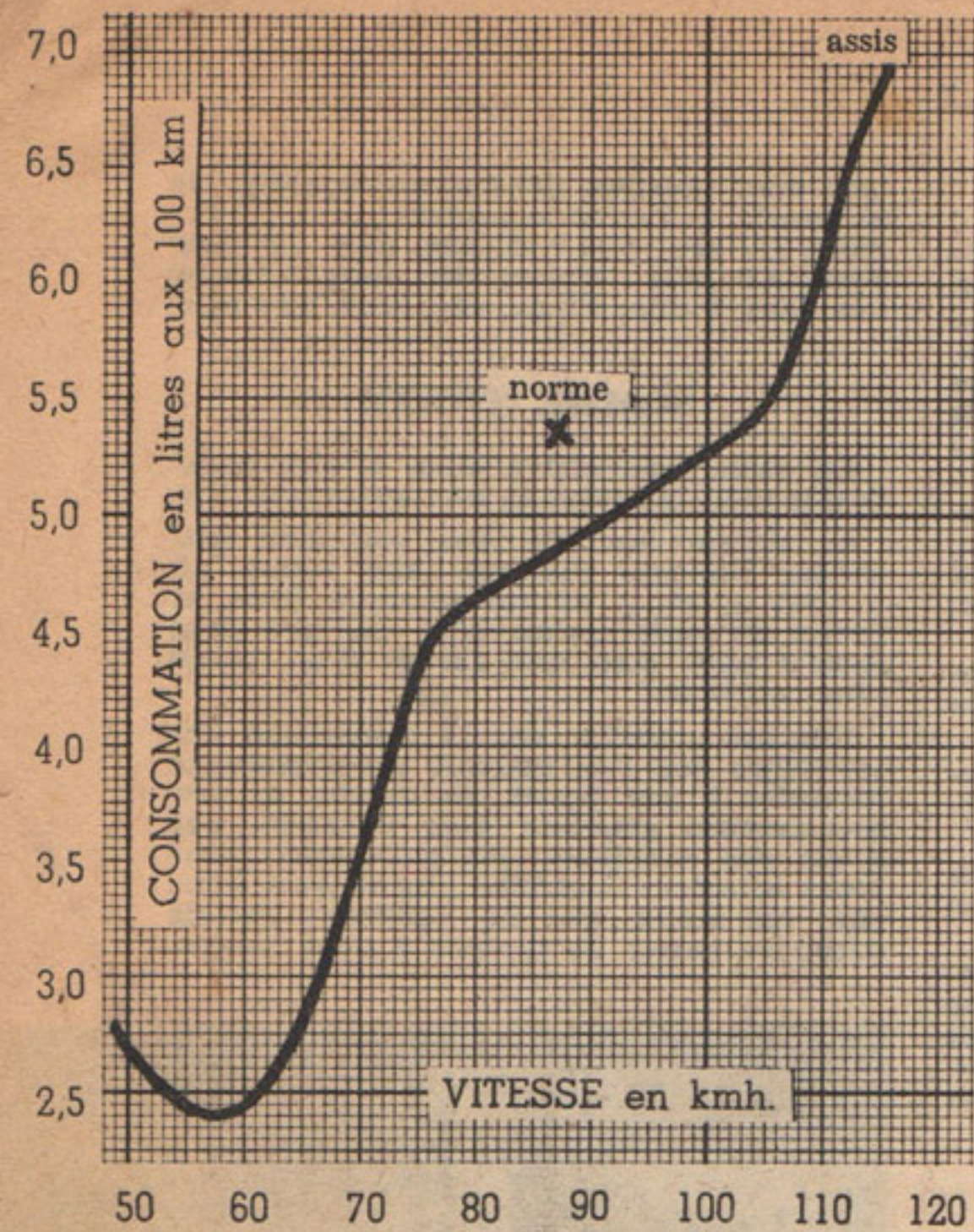
Et il nous semble que l'impression laissée par l'essai de cette 350 cc Jawa définit bien ce qu'est profondément cette machine.

Nous ne nous souvenons pas d'accélération terrifiantes, de tenue de route à faire pâlir Norton, d'un confort supérieur à celui d'une R. 50.

Mais nous ne nous souvenons pas, non plus, de mollesse dans les reprises, d'émotions ressenties en virant sec, de fatigue après une longue étape.

★

La 350 Jawa n'est pas une machine exceptionnelle, mais elle est surtout une machine exempte de défauts.



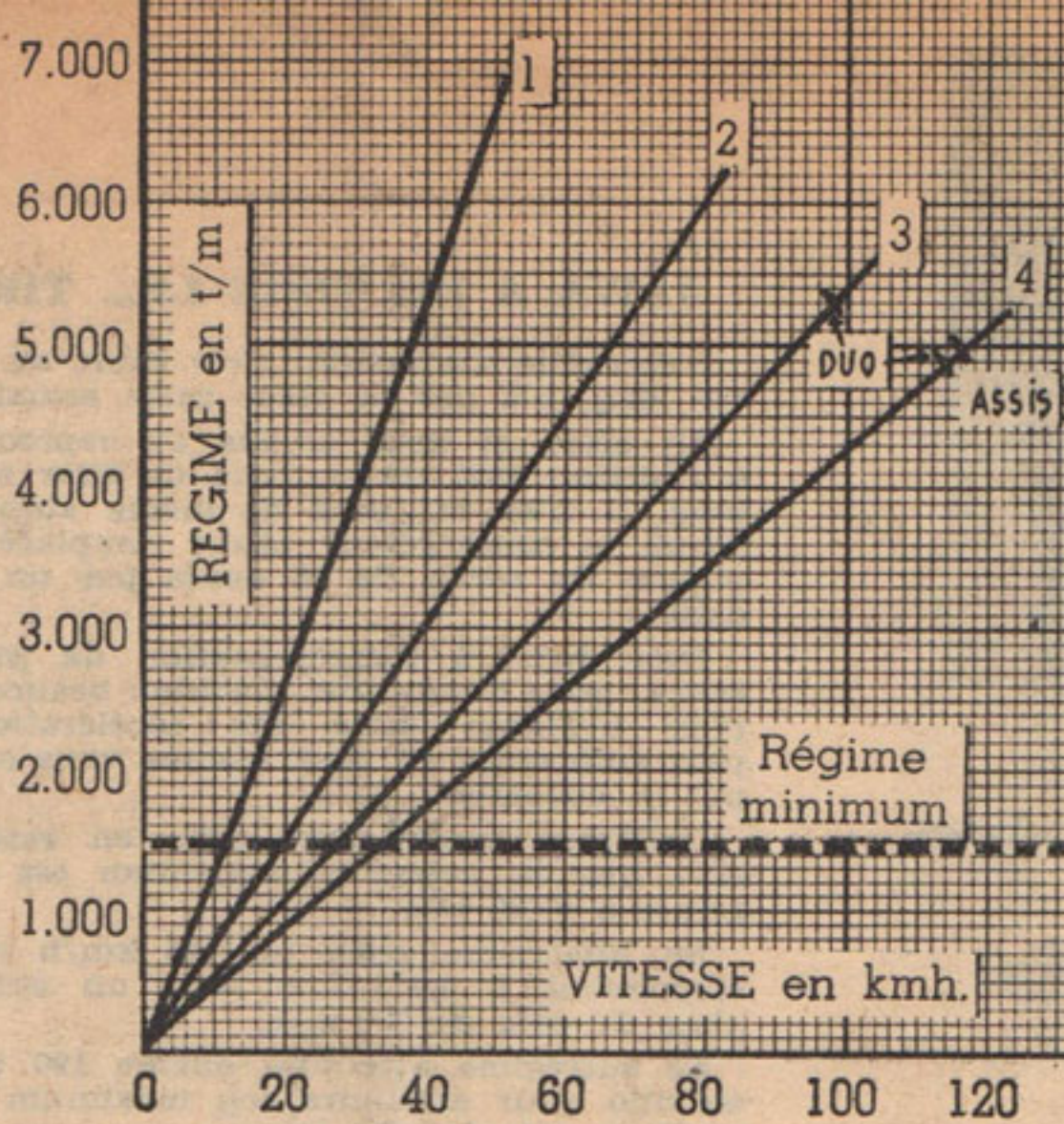
CONSOMMATION.

On se rend compte qu'elle est l'aboutissement d'un long travail d'amélioration, qui en fait une machine très au point, et sans histoire.

Et c'est, à notre sens, le plus beau compliment que l'on puisse adresser à une machine pour « tout le monde ».

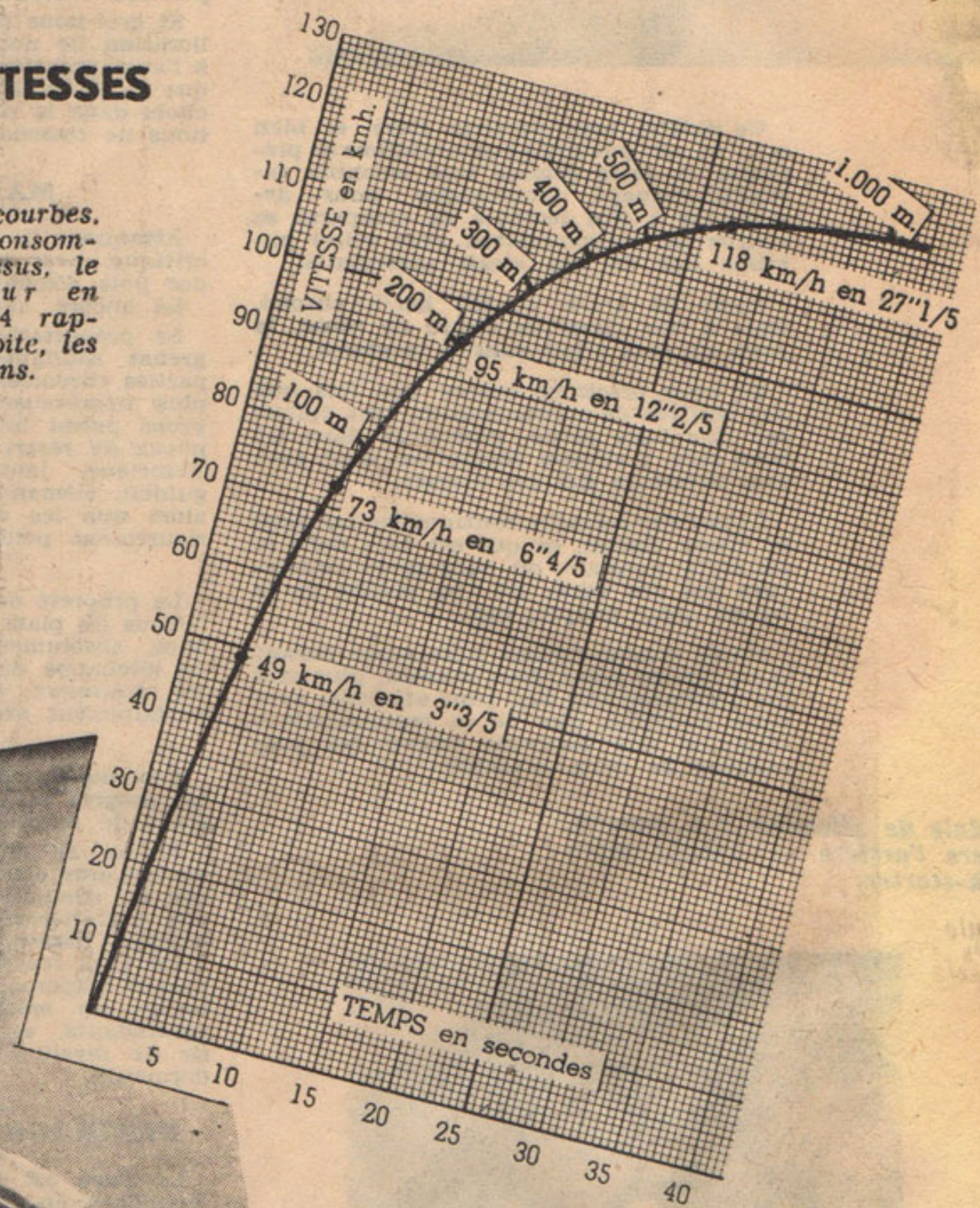
Oui, c'est bien une machine destinée au grand public, sa diffusion mondiale le prouve, et l'ensemble de qualités qu'elle offre pour un prix, de nos jours, modique, l'explique.

C. R.

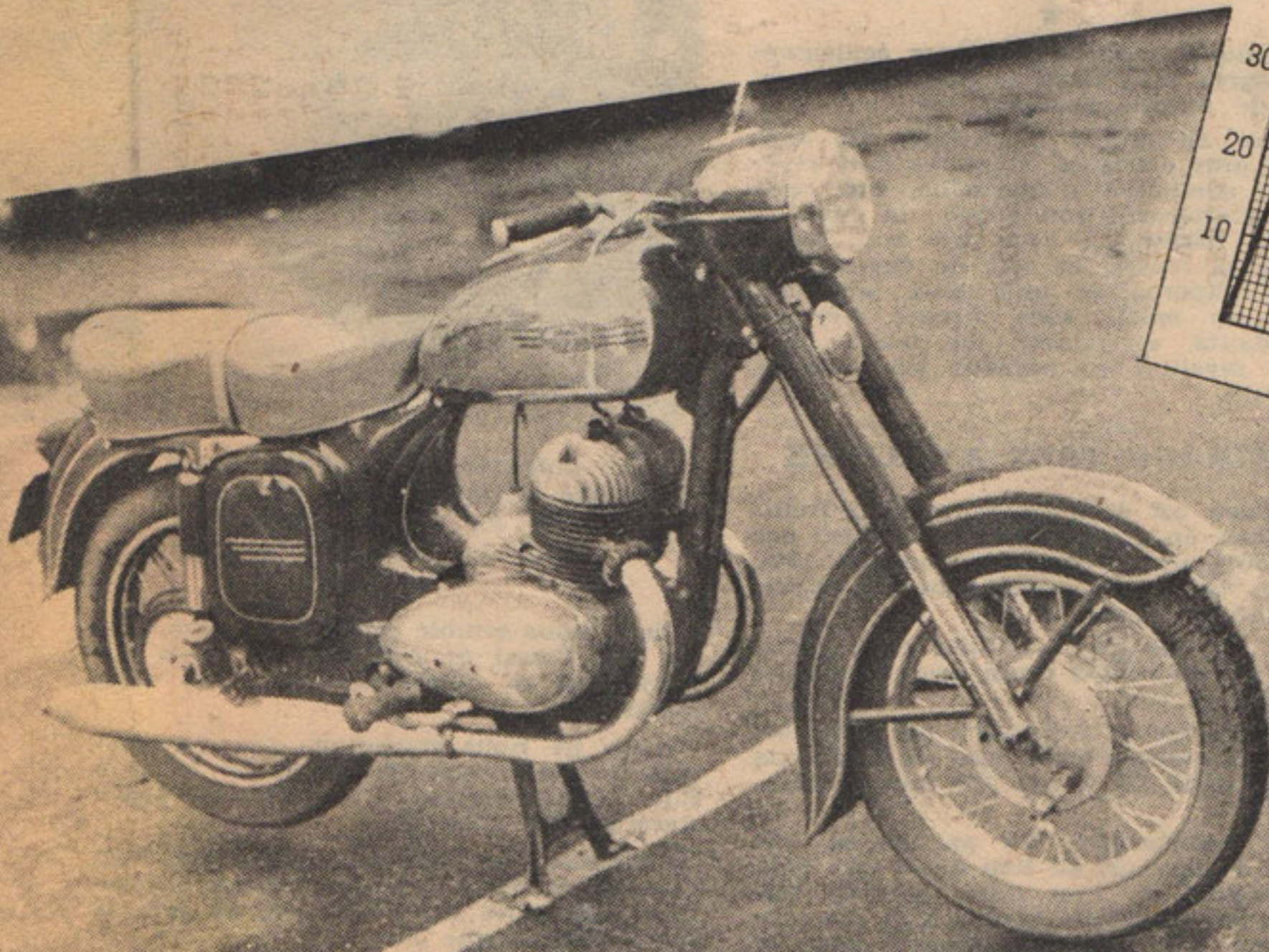


RÉGIMES-VITESSES

Nos classiques courbes. A gauche, la consommation. Ci-dessus, le régime-moteur en fonction des 4 rapports, et, à droite, les accélérations.



ACCÉLÉRATIONS



FICHE D'ESSAI **Moto** revue

ESSAI 350 JAWA

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Bicylindre deux temps face à la route.
Alésage : 58 mm (2).
Course : 64 mm.
Cylindrée : 344 cc
Puissance : 18 CV.
Régime correspondant : 4.700 t/m.
Taux de compression : 7 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Transmission primaire par chaîne 27 X 45.
Transmission secondaire par chaîne 17 X 46.
Démultiplications finales : 14,281 - 7,981 - 5,712 et 4,510 à 1.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillante.
PNEUS : 3.25 X 16.

FREINS : 160 mm X 35 mm.
RESERVOIR : 13 litres.
POIDS : 142 kg.

REGLAGES-ENTRETIEN

AVANCE : 3.2 à 3.7 mm.
BOUGIES : PAL 14/195 pour rodage - PAL 14/225 ou 14/250 après rodage.
CARBURATEUR : JIKOV 2924 H.

Passage : 24 mm.
Gicleur principal : 105.
Position aiguille 1/3.
GRAISSAGE : contenance carter de boîte : 800 cc.
Vidange tous les 5.000 km.
Pendant rodage, vidange à 500 et 1.500 km.
Mélange : 1.000 premiers kilomètres : 5,5 %
500 km suivants : 5,0 %
après 1.500 km : 4,0 %
GONFLAGE : AV : 1,25 kg - AR solo : 1,5 kg - AR duo : 2 kg.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	solo	duo
1 ^{re}	51 km/h (6.910 t/m)	
2 ^{me}	82 km/h (6.220 t/m)	
3 ^{me}	104 km/h (5.650 t/m)	98 km/h (5.320 t/m)
4 ^{me}	116 km/h (4.970 t/m)	114 km/h (4.890 t/m)
	assis.	
	123 km/h (5.270 t/m)	
	couché.	

Accélérations :

100 m départ arrêté	7" 4/5, moy.	46,15 km/h
200 m »	12" moy.	60 km/h
300 m »	15" 3/5, moy.	69,25 km/h
400 m »	19" moy.	75,8 km/h
500 m »	22" 1/5, moy.	81,1 km/h
1000 m »	37" 2/5, moy.	96,25 km/h

Epreuve de côte :

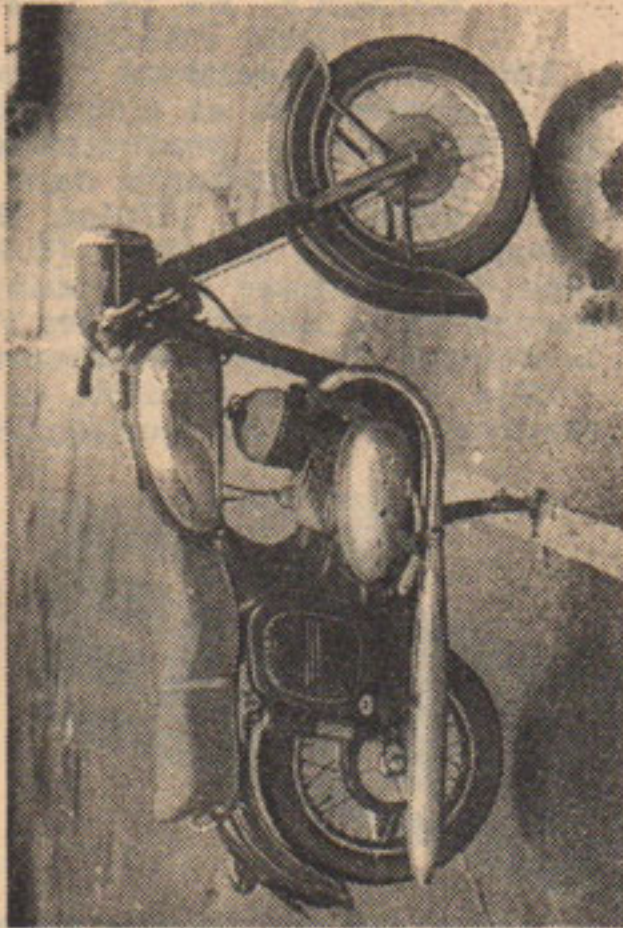
(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kgs : 19" 1/5, moy. 65,6 km/h
Pilote 85 kgs : 20" moy. 63 km/h
A deux : (55 + 85 kgs) 22" 2/5, moy. 56,25 km/h
Rapports utilisés : solo et duo : (1-2-3).

Freinage

(De 50 km/h chrono à l'arrêt complet)
Frein AV seul : 12,7 m, décél. moy. 7,6 m/s²
Frein AR seul : 16,4 m, décél. moy. 5,9 m/s²
Les 2 freins : 9,7 m, décél. moy. 9,95 m/s²

Consommation :

50 km/h	: 2,65 l
60 km/h	: 2,45 l
70 km/h	: 3,5 l
80 km/h	: 4,6 l
90 km/h	: 4,95 l
100 km/h	: 5,25 l
110 km/h	: 6,10 l
Consommation normalisée 5,35 l à 87 km/h.	



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

Contrairement aux apparences, la 350 Jawa 1958 est différente des modèles des années précédentes.

Par rapport au dernier modèle que nous avons essayé en 1955, nous constatons les améliorations suivantes : freinage très nettement plus efficace, plus grande douceur des suspensions, commandes, etc... beaucoup plus de souplesse à bas régime, permettant d'abaisser d'une dizaine de km/h les reprises minima en quatrième.

Le silence de fonctionnement de l'ensemble a été très nettement amélioré, et les nouveaux silencieux se signalent également par leur parfaite étanchéité.

La 350 cc Jawa reste une remarquable machine utilitaire, mais ses performances (vitesse et accélérations) sont très sensiblement améliorées, grâce à la puissance supérieure du moteur et à la démultiplication finale plus courte.

Enfin, la 350 cc Jawa se signale par un prix de vente que les conditions actuelles peuvent nous faire qualifier de modique.

PRIX : 288.500 frs + T. L.

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait	203 km
A la fin	1.114 km
Poids de l'essayer	60 kg
Taille	1,70 m
Modifications ou réglages spéciaux	néant
Conditions atmosphériques : pression 749 mm de mercure, humidité relative 43 %, température 19° C.	



Sur le stand Montesa, à la Foire de Barcelone, la firme espagnole expose ses 125 cc Brio 81 et P1, tourisme et sport, et son scooter à coque auto-porteuse présenté au dernier Salon de Genève.

L'ACTUALITE MOTOCYCLISTE

UN EVENEMENT

M. GRENIER DE LA TOUR QUITTE LA PRESIDENCE DE LA CHAMBRE SYNDICALE

L'administrateur des Ateliers de la Motobécane, M. Grenier de la Tour, a fait savoir qu'il ne désirait pas voir renouveler son mandat, lors des prochaines élections pour la présidence de la Chambre Syndicale Nationale du Motocycle, qui auront lieu fin juin, parallèlement à la tenue de l'Assemblée générale.

L'état de santé de M. Grenier de la Tour n'est pas satisfaisant, et c'est là la raison qui est donnée pour expliquer le retrait du président de la C.S.N.M.

On ignore encore si ce dernier abandonnera pareillement son poste de « membre constructeur » au sein du Comité de la F.F.M. Quant au successeur qu'il aura à la Chambre Syndicale, il semblerait qu'il appartiendra au groupe Peugeot, mais aucun nom n'est encore été.

A L'ETRANGER

LE STAND FRANÇAIS & L'EXPOSITION DE NEW-YORK

Pour la seconde fois, l'exposition de New-York qui réunissait au Colisée plus de 60 pays exposants sur le thème du Commerce Mondial, vient de fermer ses portes, après avoir accueilli 700.000 visiteurs.

Au moment où l'exportation devient vitale pour notre pays, il est sans doute intéressant de savoir que le stand de la France y a remporté un très grand succès.

Nous voudrions souligner les nombreux témoignages reçus à ce sujet de nos amis américains, et en particulier celui de M. W. F. Bramstedt, président de la Société Caltex. Il a été frappé non seulement par le goût et l'harmonie de la présentation générale de ce stand, mais plus encore par la variété et la qualité des produits offerts à la curiosité du pu-

blic : l'automobile, la mode, le livre, le cristal, etc...

Cette opinion d'un important homme d'affaires américain, qui confirme celle de nombreux autres, devrait laisser bien augurer des perspectives offertes à notre commerce extérieur.

IMPORTATIONS HOLLANDAISES

D'après le « Bureau Central des Statistiques » néerlandais, 7.795 motos proprement dites furent importées en Hollande en 1957. Mais il est intéressant de savoir que 30,9 % de ces motos (2.405) furent des machines d'occasion, de « seconde main ».

Dans toutes ces importations, c'est l'Allemagne qui se taille la part du lion : 4.744 des 5.390 motos neuves et 2.182 des 2.405 machines d'occasion.

IMPORTATIONS AMERICAINES

L'industrie motocycliste américaine n'offre à sa clientèle qu'une gamme très limitée de modèles, tous, à une exception près, très particuliers, très lourds : les « V » Harley-Davidson. Et l'on sait le goût des sportifs américains pour nos machines européennes. Ce sont, ainsi, 53.199 motocycles de tous types qui ont été importés aux USA en 1957.

Mais peut-être croyez-vous que ce sont les grosses twins anglaises qui ont la faveur, que la Grande-Bretagne est le principal fournisseur ? Détrompez-vous, l'Angleterre ne vient qu'en 3^{me} position, avec 12.996 machines (24,45 %).

En tête, nous trouvons l'Italie, qui fait un gros effort vers les USA et utilise largement et justement ses succès sportifs : 16.368 machines (30,84 % du total) transalpines traversent l'Atlantique. Il s'agit là, principalement, de scooters, ce qui est typique des nouveaux goûts d'une forte partie de la clientèle américaine.

En 2^{me} position vient l'Allemagne : 14.290 machines (26,9 %), plutôt des motos que des scooters. Après l'Angleterre déjà signalée, c'est l'Autriche qui fait figure de 4^{me} « grand », avec 7.463 engins (14,05 %).

Ces 4 pays fournissent, à eux seuls, 96,2 % des machines importées. Derrière viennent la Tchécoslovaquie (516 machines), le Japon (428) qui précède la France (179) et la Hollande (178). La place du Japon est à suivre, car c'est en 2^{me} mois seulement, les derniers de l'année, qu'il a fourni ses exportations.

REPRESSION DES FRAUDES

L'U.N.A.T. ET LA DEFENSE DES USAGERS

Tout en reconnaissant l'important effort de modernisation et d'équipement réalisé par les sociétés productrices de carburants et de lubrifiants dans le domaine de la distribution, l'Union Nationale des Associations de Tourisme (U.N.A.T.) a décidé de continuer à soutenir l'action du Service de la Répression des Fraudes, pour la défense des consommateurs.

Déjà, au cours de 1957, de nombreuses stations ou postes particuliers ont reçu

la visite des contrôleurs spéciaux chargés de surveiller l'affichage des prix et des dénominations, l'usage des marques commerciales, ainsi que la qualité et la quantité des produits délivrés par les détaillants. Si les vérifications ainsi effectuées, notamment sur les pompes automatiques et sur les bidons plombés ou non, ont permis de constater, dans l'ensemble, la parfaite régularité des fournitures, elles ont néanmoins révélé certaines défaillances coupables dont les plus graves ont été l'objet de poursuites devant les tribunaux compétents.

A participer à cette action, l'UNAT invite non seulement tous les usagers et leurs groupements représentatifs mais aussi les producteurs et distributeurs soucieux d'assurer à leur clientèle le respect des garanties offertes. A cet effet, elle est à la disposition des usagers et en particulier des adhérents de ses associations affiliées, Touring Club de France, Automobile-Club de France et Automobile-Clubs régionaux, pour procéder, sur demande, à toute enquête ou intervention lui paraissant justifiée.

S'adresser à l'U.N.A.T. (Service du Contrôle de la Distribution des Carburants et Lubrifiants), 8, rue César-Franck à Paris (Suf. ; 21.73).

A ROUBAIX, DEMAIN

CONCENTRATION INTERNATIONALE DU M.C. NORD

A l'occasion du cinquantenaire de sa fondation le M.C.N.F., après avoir présenté un magnifique Grand Prix de France de Moto-Cross, organise les 28 et 29 juin (soit aujourd'hui et demain) un grand rallye international.

A cette manifestation de grande envergure sont conviés tous les motocyclistes sidecaristes, cyclomotoristes et scootéristes français et étrangers, ainsi que leurs passagers et les membres automobilistes des clubs motocyclistes.

Le programme est chargé, et comporte notamment différentes réceptions, la présentation de groupes folkloriques, des concours de groupes costumés, etc... le tout se terminant par un banquet gastronomique de clôture, au cours duquel seront remis les prix.

Entre temps, les participants auront effectué des excursions à Tourcoing, Lille, etc...

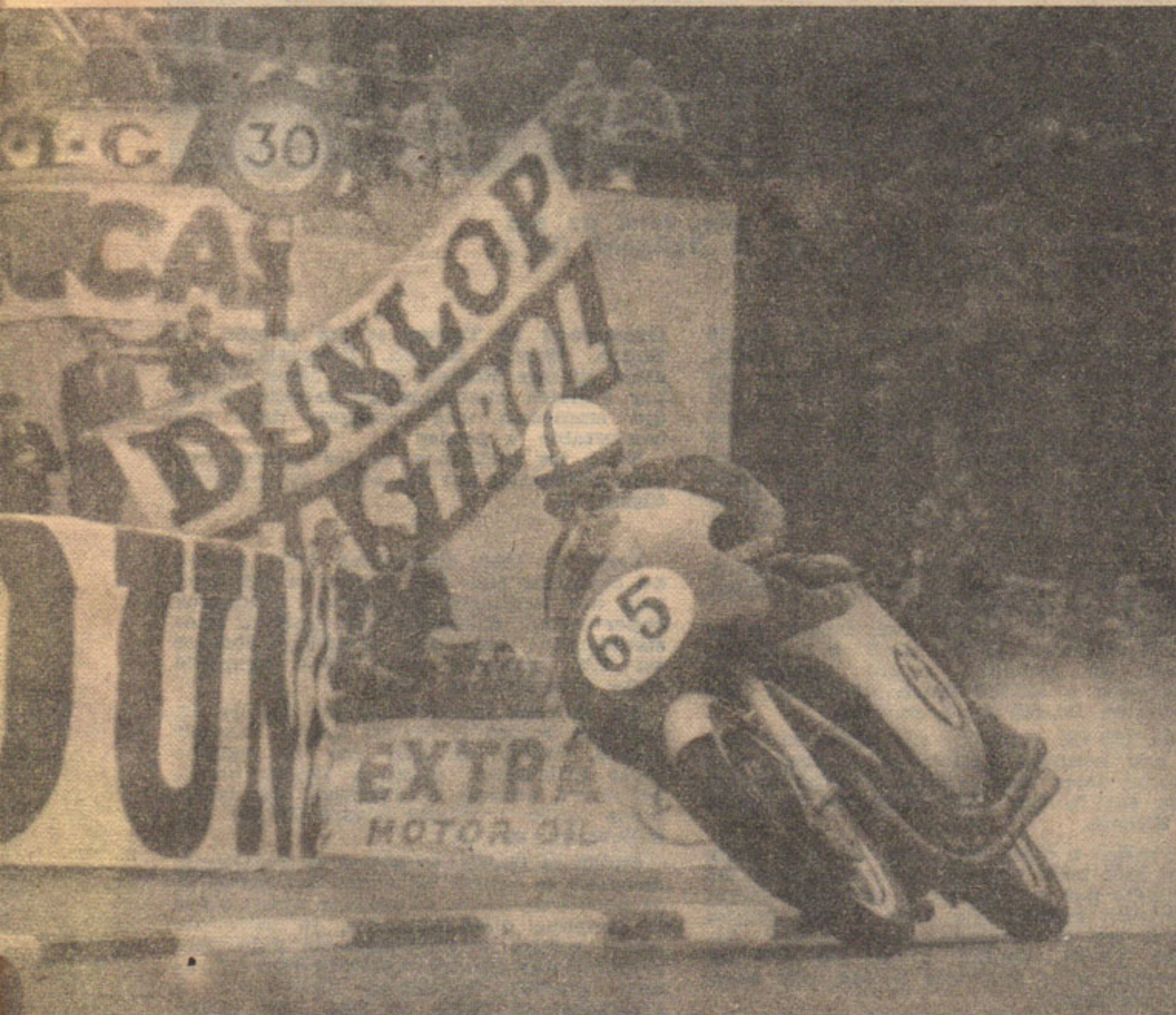
Enfin, le lundi 30 juin, les participants quitteront Roubaix, centre de la manifestation, pour se diriger vers leurs différents points d'origine ou de destination, car nombre d'entre-eux participeront encore à la concentration sur Bruxelles organisée par la F.M.B. (Rallye de la F.I.M.).

En résumé, trois grandes journées de motocyclisme touristique à l'actif du M.C.N.F., qui aura célébré son cinquantenaire avec un maximum d'éclat et sur tous les fronts.

PREMIERE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DU MONDE

LES PRIVÉS ONT DONNÉ DE L'INTÉRÊT AU T. T 58

CAVALIER SEUL DE LA M. V.



PREMIERE épreuve des Championnats du Monde, venant après les Grands Prix d'Autriche et de la Sarre, après Hockenheim, après Imola, le T.T. était attendu avec impatience, car on comptait sur lui pour clarifier un peu la situation et désigner les hommes et les machines qui vont animer les Championnats du Monde 1958.

Bien que le T.T. soit une épreuve d'un style très particulier, une course pour pilotes anglais, il a quand même une très grande valeur sur le plan sportif international, ainsi qu'un profond retentissement dans le monde commercial.

Engagées en tant qu'officielles; les équipes MV et Ducati pour les Italiens, MZ pour l'Allemagne orientale, CZ pour les Tchèques, la BMW de Duke pour l'Allemagne de l'Ouest. Donc, pas de luttes à prévoir entre teams officiels, si ce n'est en 125 cc, catégorie qui, d'après les résultats des premières épreuves du Championnat d'Italie, devait donner lieu à une chaude bagarre entre MV et Ducati. Dans les autres catégories, la victoire ne devait pratiquement pas échapper à MV, les

Norton semi-officielles ne pouvant inquiéter les quatre cylindres. Mais, la lutte promettait d'être très ouverte entre les pilotes privés et au départ, chacun avait, théoriquement du moins, sa chance de terminer aux places d'honneur.

Mais, voyons maintenant ce qu'il advint dans chaque catégorie et comment se déroulèrent ces épreuves.

Les 125 cc

Vingt-cinq pilotes au départ (seuls absents, les officiels Libanori, sur MV, et Gandossi, sur Ducati). Les équipes d'usine comprennent Ubbiali et Provini pour MV; Taveri, Ferri, Chadwick et Miller pour Ducati; Degner et Fuegner pour MZ. Parmi les privés, notons Hallwood, sur Mondial-Paton (Mondial client préparée par les Milanais Pattoni et Fonti), Purslow (Ducati), Wheeler et Allen (Mondial), Webster (MV); trois Montesa, une EMC, etc... Sur les 25 machines alignées au départ, il y avait donc 16 machines italiennes.

Avant le départ, le « poids plume » (44 kg) Dickinson se verra obligé d'emporter un lest de 16 kg pour atteindre le poids minimum fixé par les nouveaux règlements de la F.I.M. !...

La course se dispute sur le Clype Circuit, long de 17,3 km, et comporte dix tours.

★

Taveri part en tête, suivi de Miller, Baughn, Provini et Ferri. Mais, très vite, Ubbiali revient en seconde position, emmenant, dans sa roue, Provini, Chadwick, Miller et Ferri.

A la fin du premier tour, Ubbiali passe en tête, mais Provini et Taveri ne l'ont pas abandonné et, lors des deux tours suivants, ce trio se livre une lutte sans pitié pour la première place. Mais, à la

Surtees, double vainqueur en 350 et 500 cc, n'a pas amélioré les records, faute d'adversaire... et de machine concurrente.

fin du troisième tour, Provini, qui venait de prendre la tête, quitte la route, heureusement sans mal, boîte de vitesses bloquée. Ubbiali mène alors à 1,8" devant Taveri.

Mais, le train d'enfer imposé par Ubbiali oblige Taveri, qui a emmené le moteur de sa Ducati desmodromique jusqu'à 14.000 tours (!!), à abandonner (bris de segments) au sixième tour et Chadwick (Ducati) se retrouve donc second, à 36" d'Ubbiali.

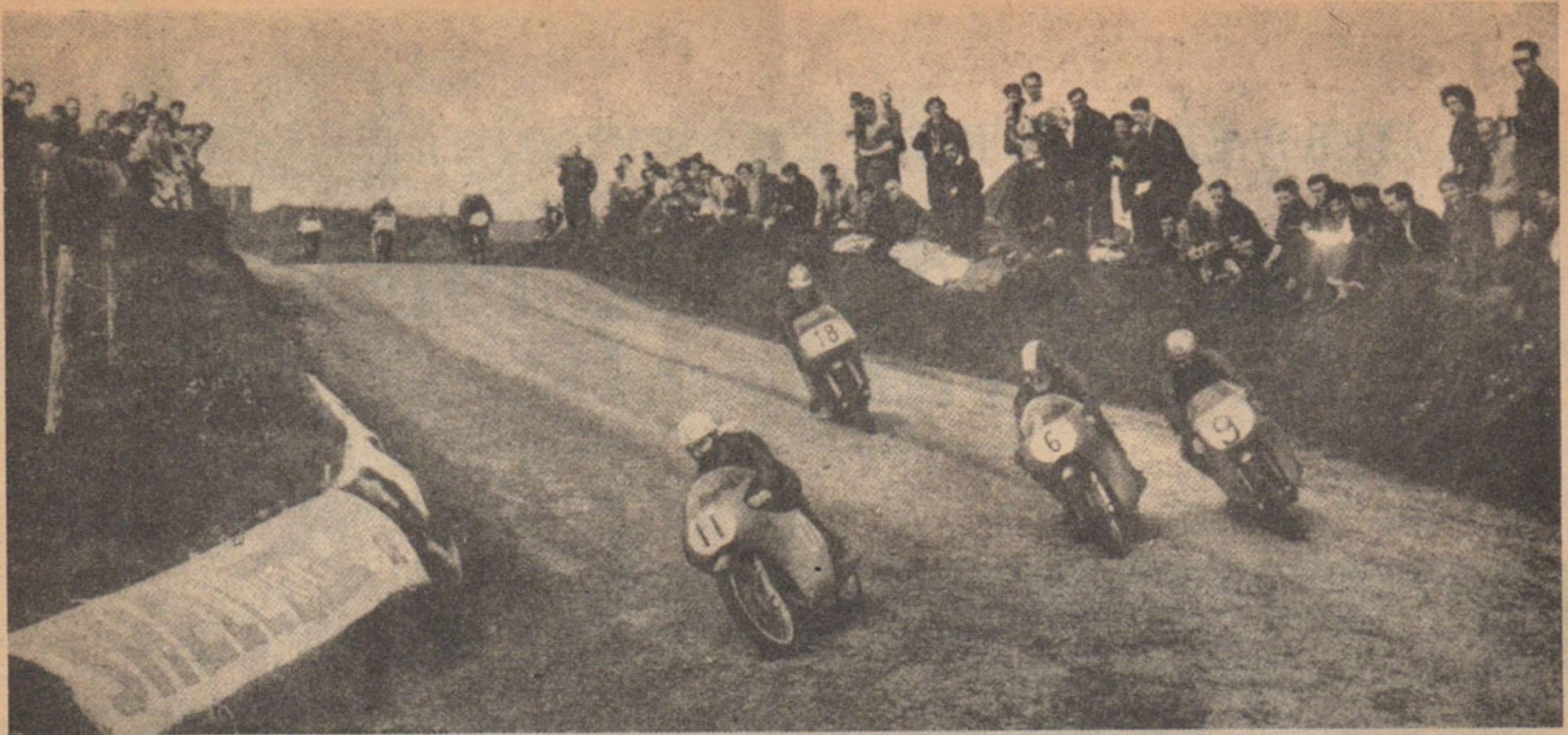
Mais Ferri, troisième au septième tour, saute Chadwick et se lance à la poursuite d'Ubbiali qui est à 30" devant lui et a légèrement rendu la main pour ne pas risquer la « casse ». Le pilote de la MV ne s'est pas rendu compte de la remontée de Ferri, et quand son stand la lui signale, son avance n'est plus que de 10 secondes. Mais, il est trop tard pour que Ferri puisse finir à une autre place que second, à 13" 2 d'Ubbiali qui s'est ressaisi.

★

Les MV ont donc pris leur revanche du Championnat d'Italie; mais le moins que l'on puisse dire des Ducati est qu'elles n'ont pas démerité, compte tenu de ce que, excepté Ferri et Taveri, c'était la première course de Miller et Chadwick sur ces machines. De toute façon, rien n'est joué pour les Championnats du Monde: grâce à leur nouveau cadre, les Ducati s'avèrent extrêmement dangereuses, ayant remporté devant les MV les 3 premières épreuves du Championnat d'Italie. La lutte est donc prometteuse, et sera certainement un des rares attrails du Championnat du Monde 1958.

Belle prestation des petites 2 temps MZ, qui finissent 5me et 6me, devant toutes les autres double ACT « privées ».

★



Premier tour des 250 cc : Ubbiali (11) est en tête, suivi de son camarade d'équipe Provini (6), de Brown (9), de Hailwood (18) ; en tête du groupe suivant, Falk,

Le record de l'épreuve, établi en 1957 par Provini, sur Mondial, à 116,570 km/h n'est pas battu, la moyenne d'Ubbiali cette année étant de 117,250 km/h. Le record du tour n'est pas battu non plus, le tour le plus rapide de 1958 était réalisé par Ubbiali à 119,275 km/h contre 119,775 en 1957 par Provini. Mais n'oublions pas que les carénages ne sont plus ce qu'ils étaient.

CLASSEMENT :

1. Ubbiali (It., MV), 1 h 28' 51" 2 ; 2. Ferri (It., Ducati), 1 h 29' 04" 4 ; 3. Chadwick (G.-G., Ducati), 1 h 30' 27" 8 ; 4. Miller (Irl., Ducati), 1 h 31' 55" 2 ; 5. Degner (A. Or., MZ), 1 h 33' 27" ; 6. Fuegner (A. Or., MZ) ; 7. Hailwood ; 8. Purslow ; 9. Wheeler ; 10. Allen, etc...

Les 250 cc

Sur 36 engagés, 25 partants, Fuegner et Degner ne prenant pas le départ, leurs MZ bicylindres n'étant pas au point ; défections de Holmes (Vélocette), de l'officiel MV Libanori, et de Mc Cutcheon (NSU). Sur la ligne de départ, l'industrie allemande est représentée par 10 NSU et une Adler, opposées à cinq MV (dont deux 250 d'usine entre les mains de Provini et Ubbiali et une 203 semi-officielle, confiée à Chadwick), une 176 Ducati, une Mondial et deux Guzzi ; la Tchécoslovaquie étant présente avec la CZ officielle de Miller et l'Angleterre avec ses traditionnels « Bitza ».

Dès le signal du départ donné, Falk et son Adler 2 temps à refroidissement liquide prennent la tête, suivis de Ubbiali et Provini qui passent nettement en tête à la fin du premier tour, cependant que Chadwick s'arrête (serrage). A 2" 8/10 des Italiens viennent Brown et Hailwood (tous deux sur NSU), très occupés à se livrer un duel aussi acharné que la bagarre qui oppose les MV d'Ubbiali et Provini, Miller est cinquième et Falk sixième.

Au cinquième tour, Provini améliore de 1 km/h son ancien record, prenant ainsi une centaine de mètres à son compagnon de « squadra ». Mais ce nouveau record va ensuite être battu par Ubbiali, sera encore amélioré au neuvième tour par Provini et Ubbiali, avant d'être fixé par Provini à 128,580 km/h (meilleur tour 1957 à 125,510 km/h). C'est dire aussi l'âpreté de la lutte fratricide qui oppose les deux Italiens.

A la mi-course, Hailwood, âgé de 19 ans seulement, réussit à lâcher Brown, cependant que Miller se fait sauter par Falk et Eric Hinton (NSU). Dans son offensive finale, Miller doublera bien Hinton, mais ne pourra rattraper Falk qui tire la quintessence de son étonnante petite twin deux temps et confirme ainsi ses prestations de Saint-Wendel et Hockenheim, puisque terminant à 1" 6/10 de la NSU de Brown.

Au cours du cinquième tour, Wheeler (Mondial) abandonne, ainsi que D. Minter, qui pilotait la REG twin.

Grâce à son dernier tour, Provini réussit à distancer Ubbiali de 8" 2 et établit ainsi un nouveau record général de l'épreuve à 123,730 km/h (Sandford, sur Mondial, 121,970 km/h en 1957).

La 250 CZ, conduite par Miller se classe à une honnête sixième place, après une course assez sage, Miller n'ayant ouvert que sur la fin, pour reprendre sa place à Hinton.

Provini a donc remporté de haute lutte une très belle victoire, enthousiasmant les Anglais par sa fougue, à tel point qu'un confrère britannique écrit à son propos qu'il est le meilleur pilote italien depuis Tenni. Quant à la 250 MV six vitesses, bien que très rapide, elle semble endurente.

CLASSEMENT

1. Provini (It., MV), 1 h 24' 12" ; 2. Ubbiali (It., MV), 1 h 24' 20" 2 ; 3. Hailwood (G.-B., NSU), 1 h 27' 07" 8 ; 4. Brown (Austr., NSU), 1 h 27' 48" 8 ; 5. Falk (Al., Adler), 1 h 27' 50" 4 ; 6. Miller (Irl., CZ) ; 7. E. Hinton (Austr. NSU) ; 8. Robb (Irl., NSU) ; 9. Purslow (G.-B., NSU) ; 10. Andrews (G.-B., NSU), etc...

Ferri et Miller, tous deux sur les 125 Ducati desmodromiques, à la poursuite d'Ubbiali.

Les Sidecars

Sur les 28 inscrits, deux absents : Marcelli (Norton) et Strub (BMW) qui ne se sont pas présentés à l'île de Man. Les BMW pilotées par les Allemands Schneider, Neussner, Ritter, Fath et le Suisse Camathias, la Matchless de Folwell, la BSA du Suisse Muhlemann, les Triumph de

Greenwood et Young et les Norton de Smith, Harris, Beeton, Beauvais, etc... ainsi qu'une Norton 88 de série pilotée par l'ancien champion du monde Oliver qui emmenait une passagère dans son confortable « panier ».

Voici les machines et les pilotes qui vont s'affronter sur dix tours du « Clydesdale Circuit ».

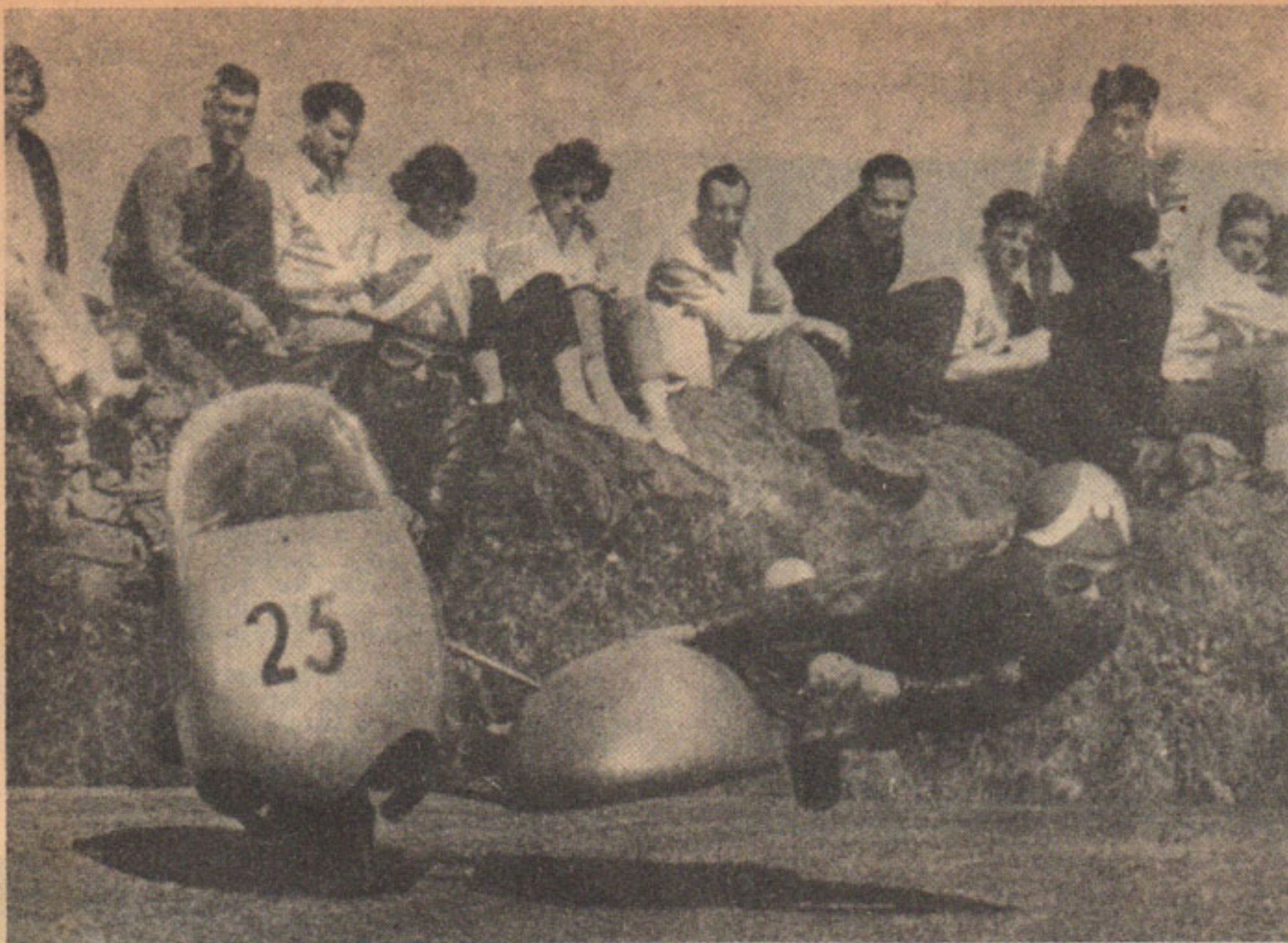
★

Parti en tête, Camathias était doublé au deuxième tour par Schneider (pilotant une des dernières Rennsport, à moteur super-carré), Schneider qui partait irrésistiblement vers une deuxième victoire au T.T. puisqu'il avait déjà remporté cette catégorie en 1955.

Au sixième tour, Schneider établit un nouveau record à 119,203 km/h, l'ancien record, établi en 1957 par le regretté Fritz Hillebrand, étant à 116,822 km/h. Le record général de l'épreuve est également battu ; 117,490 contre 115,671 par Hillebrand en 1957.

Smith et Harris, troisième et quatrième, devaient se retirer au cours des huitième et neuvième tours, le premier ayant grillé la soupape d'échappement, le deuxième ayant rompu une attache de side. Nos compatriotes Marcel Beauvais-André Couderc étaient également contraints à l'abandon au cours du 3me tour (déra-





page en virage), alors qu'ils étaient bien placés pour avoir une « Replica ».

Belle course de Camathias qui termine à 1' 7" 2 de Schneider, bien qu'un arrêt (ennuis de freinage) lui ait fait perdre pas mal de temps.

Oliver, qui a conservé son style d'il y a quelques années, amène à la 10^{me} place sa Norton de série; saluons au passage le calme de Mrs P. Wise, sa passagère que les virages roue du side levée n'impressionnaient guère. Moyenne d'Oliver : 96,54 km/h ce qui n'est vraiment pas mal pour une machine tourisme !

CLASSEMENT :

1. Schneider (Al., BMW), 1 h 28' 40" ;
2. Camathias (S., BMW), 1 h 29' 47" 2 ;
3. Beeton (G.-B., Norton), 1 h 35' 34" 8 ;
4. Ritter (Al., BMW), 1 h 36' 17" 8 ; les concurrents suivants n'ont effectué que 9 tours : 5. Walker (G.-B., Norton) ; 6. Woollett (G.-B., Norton), etc...

Le "Junior" 350

Disputé sur 7 tours du « Mount Circuit », de 60,7 km de développement, le

Moto-Revue N° 1.397

« Junior TT » (350 cc), première épreuve du Tourist Trophy 1958, avait réuni 83 concurrents qui n'étaient plus que 76 au départ. Les machines en présence ? Deux MV « quatre », deux Vélocette, trois BSA « Gold Star », 25 AJS 7 R et 44 (!) Norton Manx. Les pilotes ? les deux officiels MV, Hartle et Surtees, opposés à la fine fleur des « privés » du Commonwealth : Duke, Ahearn, les frères Hinton, Dale, Campbell, Brett, Chadwick, Shepherd, Hallwood, Mc Intyre, etc..., tous sur Norton, à l'exception de H. Hinton qui montait une Vélocette et Ahearn une AJS.

Les départs sont donnés séparément, les pilotes partant de 10" en 10". L'honneur d'ouvrir la marche revient à Rutherford (AJS), suivi à intervalles variables par Duke, Campbell, Shepherd, Mc Intyre, Hartle, King, Surtees, etc...

Le premier tour est fatal à plusieurs pilotes : O'Rourke et Brett, du team Slazenger, s'arrêtent moteur grippé ; Duke s'arrête (ennuis de magnéto) ainsi que Dale et Hartle. A Ramsey, Surtees traverse un nuage de moucherons qui, se collant sur ses lunettes, l'aveuglent ; ayant perdu la petite éponge destinée au nettoyage des lunettes, Surtees finira son premier tour les yeux nus, s'arrêtant à son stand pour prendre une autre paire de lunettes. Et, malgré tous ces avatars, Surtees a une avance de 40" sur Mc Intyre, de 1' sur King, de 1' 10" sur Tanner, Campbell, Minter, etc..., enfin, ce premier tour, accompli départ arrêté en 23' 43" 4, à la moyenne de 153,330 km/h sera le plus rapide de la course, ce qui démontre amplement les possibilités de

Splendide envolée de Camathias.

Les vainqueurs de la catégorie sidecars : Schneider et son passager Strauss.

Oliver et sa passagère Pat Wise, sur Norton de série.

la 4 cylindres MV et les qualités de Surtees !

Durant le second tour, Mc Intyre abandonne, « sa machine ne marchant pas comme elle devrait » (textuel) ; Surtees augmente son avance, alors que Campbell se porte de la sixième à la quatrième place et que Chadwick remonte de la dixième place à la cinquième.

Au cours du troisième tour, pas de changement parmi les hommes de tête ; Surtees perd 32" à ravitailler, conservant une avance de 2' sur le second, King, qui lui, ravitaille beaucoup plus rapidement. Chadwick est maintenant 3^{me}, suivi de Tanner, Campbell et Anderson, dans un mouchoir.

Au quatrième tour, l'avance de Surtees est de 2' 42" sur King ; en troisième position, nous avons maintenant Tanner, alors que Shepherd a effectué une impressionnante remontée qui l'a amené de la 9^{me} place à la 4^{me} ; Catlin, 7^{me} au troisième tour, est maintenant 5^{me}, précédant Chadwick et Campbell, une minute seulement séparant King de Campbell.

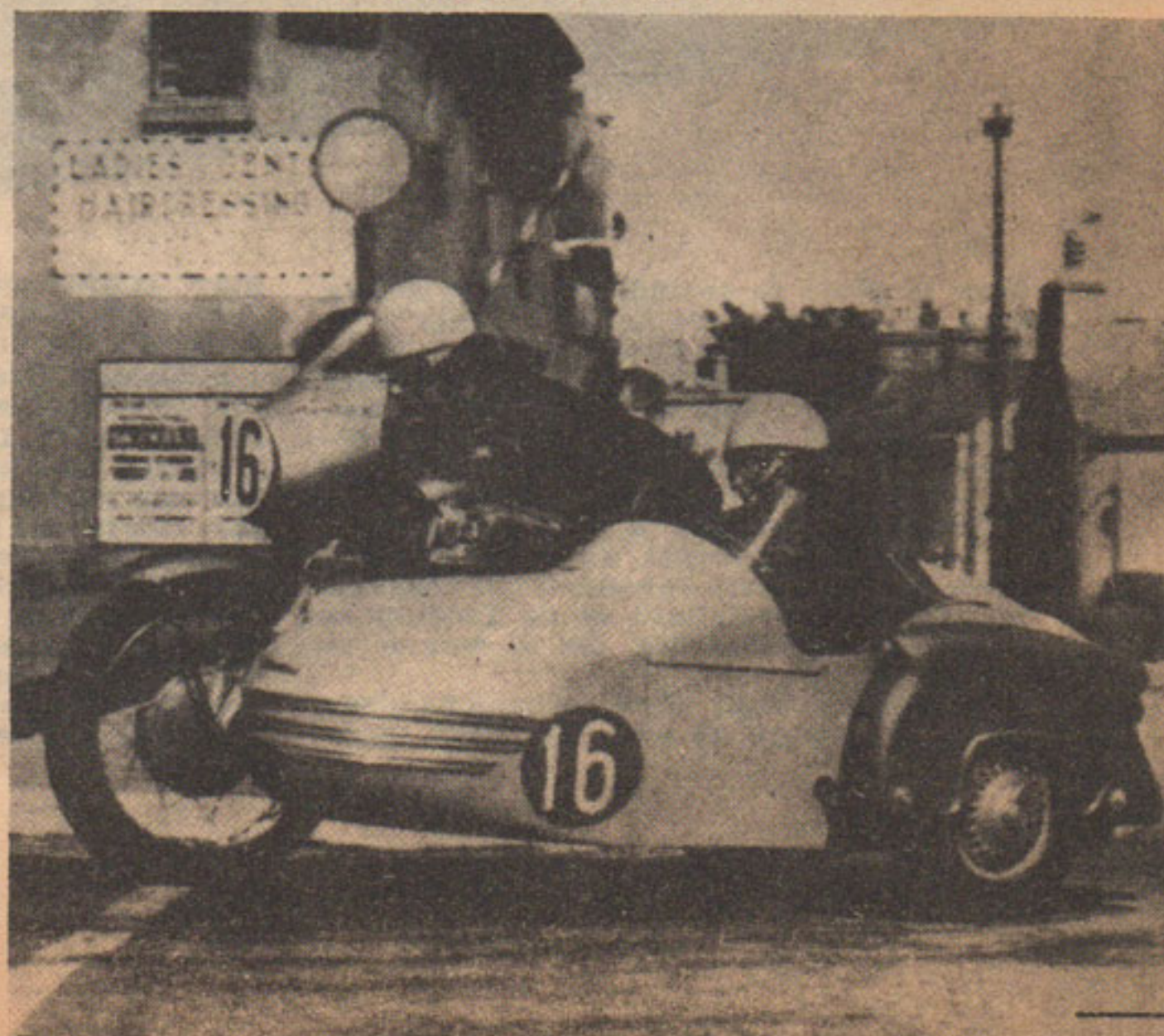
L'avance de Surtees au 5^{me} tour est de 3' 20" ; viennent ensuite King, Chadwick, Tanner, Shepherd, Campbell, Catlin, Minter, etc...

Moment d'émotion à la fin du 6^{me} tour : Surtees s'arrête à son stand. Alors que les spectateurs commencent à espérer une victoire Norton, Surtees repart, son arrêt n'ayant eu pour objet qu'un ravitaillement « de sécurité », le Britannique se souvenant du Junior TT de 1956, où, alors qu'il était en tête, la panne sèche l'avait obligé à abandonner au cours du dernier tour ! Surtees a maintenant 4' 30" d'avance sur Chadwick qui a remplacé King à la deuxième place, à la faveur d'ennuis d'allumage qui feront rétrograder King à la 6^{me} place ; viennent ensuite Tanner, Shepherd, Catlin et Campbell.

Dernier tour sans histoire pour Surtees qui remporte son premier Junior TT à la moyenne de 151,230 km/h (en 1957, Mc Intyre, sur Gilera : 152,840 km/h), son tour le plus rapide (le premier) étant réalisé à 153,530 km/h (1957, Mc Intyre sur Gilera : 156,750 km/h) et avec une avance de 4' 12" 2 sur Chadwick qui a lui-même 15" d'avance sur Tanner qui bat Shepherd de 1/5 de seconde ! Arrivée « au sprint » également pour Catlin et King, séparés par 4" seulement et pour Campbell et Anderson, à 1,6" l'un de l'autre.

CLASSEMENT

1. Surtees (G.-B., MV), 2 h. 48' 38" 4 ;
2. Chadwick (G.-B., Norton), 2 h 52' 50" 6 ;
3. Tanner (G.-B., Norton), 2 h 53' 06" 4 ;
4. Shepherd (G.-B., Norton), 2 h 53' 06" 6 ;
5. Catlin (G.-B., Norton), 2 h 54' 24" 8 ;
6. King (G.-B., Norton) ; 7. Campbell (Austr., Norton) ; 8. Anderson (G.-B., Norton) ; 9. Minter (G.-B., Norton) ; 10. Buchan (G.-B., Norton), etc...



Le "Senior TT"

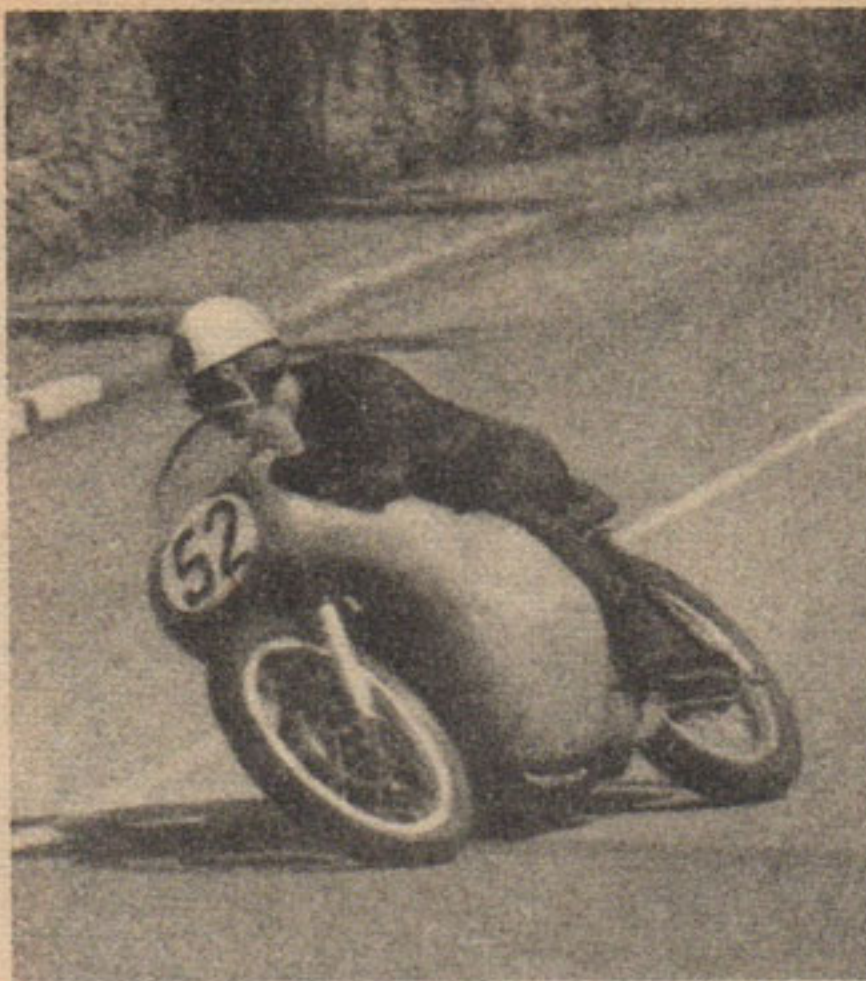
Dernier acte du Tourist-Trophy 1958, la catégorie 500 cc réunissait 81 pilotes inscrits. Mais, sept concurrents ne se présentèrent pas au départ et c'est Robertson (350 Norton) qui s'élance le premier pour 7 tours du « Mount Circuit ».

Surtees prend la tête assez rapidement, mais, à la fin du premier tour, son avance ne sera que de 2/10 de seconde sur... Mc Intyre qui a réussi à sauter Hartle et la 2^{me} MV officielle, qui ne semble pas aussi rapide que celle de Surtees. Viennent ensuite Hartle, King, R. Anderson, etc...

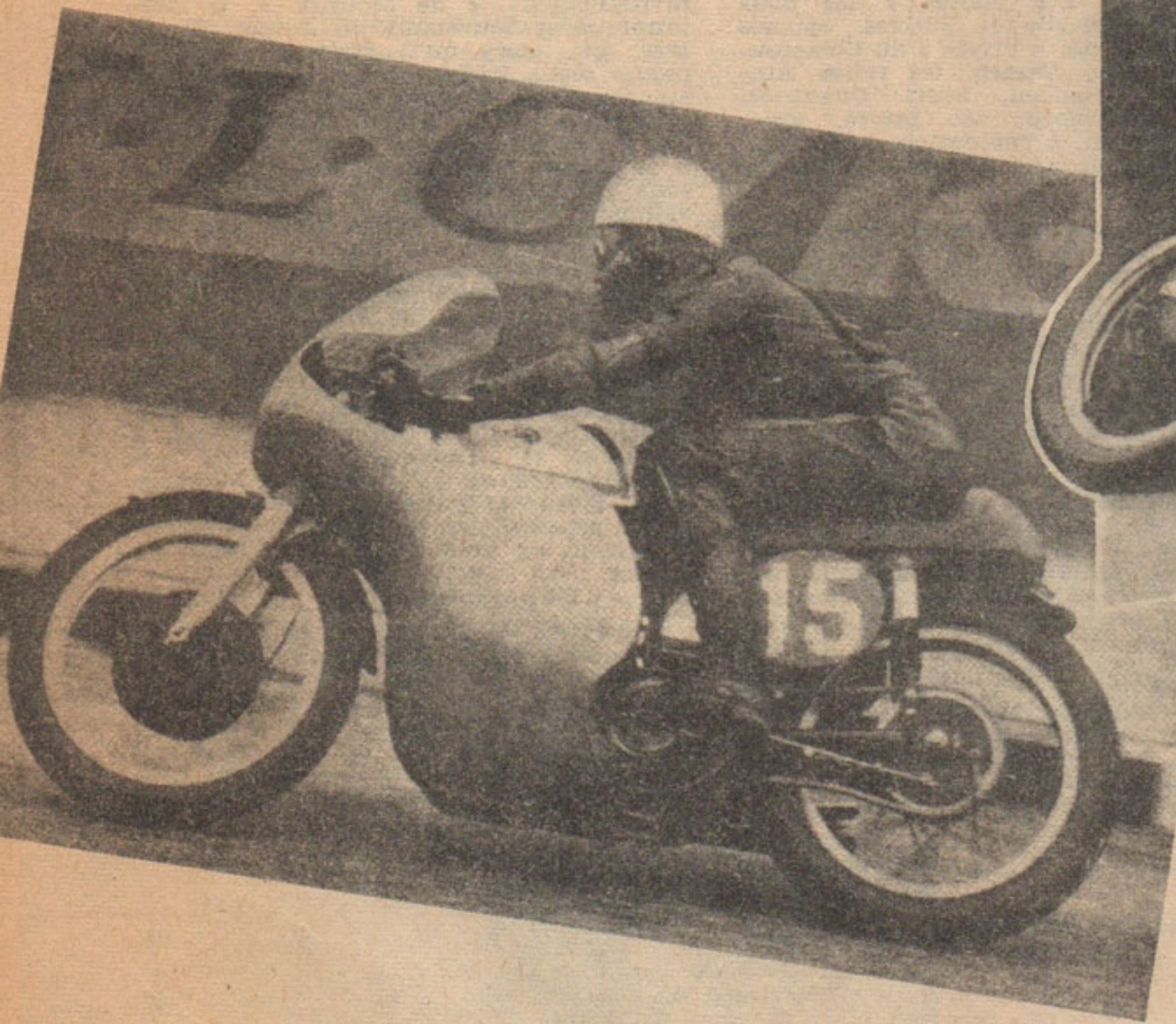
Au deuxième tour, l'avance de Surtees est de 13" 6/10 sur Mc Intyre qui a lui-même un avantage de 14" 8 sur Hartle ; pas de changements importants parmi les autres leaders. Ce tour sera le meilleur de la course, puisque bouclé par Surtees en 22' 30" 4, soit à la moyenne de 161,86 km/h (1957 : Mc Intyre, sur Gilera, à 162,7).

Durant le 3^{me} tour, coup de théâtre : Mac Intyre abandonne (ennuis de distribution) ; peu de temps après, abandon de Duke, lâché par son frein avant. Hartle prend donc la deuxième place, suivi de King, Holmes, Anderson, Brown, tous sur Norton et séparés seulement par quelques secondes.

Au quatrième tour, Hartle chute, sans mal, mais la MV prend feu, mettant fin aux espérances de son pilote. King prend



Trois animateurs du « Senior » : Mc Intyre (52), King (78) et Bob Anderson (15).



donc la place de second, précédant Brown (qui est remonté de la 6^{me} place à la 3^{me}), Holmes, Anderson, Minter, etc...

A la fin du cinquième tour, l'avance de Surtees qui tourne à sa main (il restera toujours 500 t/m en dessous du régime de puissance maximum) est de 4' 39" sur King précédant Brown de 4" ; Holmes est descendu à la 6^{me} place.

Peu de changements au cours du 6^{me} tour, si ce n'est l'abandon de Holmes (ennuis de carburation) et de Trow et la remontée de Chadwick de la 9^{me} à la 6^{me} place.

Au dernier tour, King le malchanceux sort d'un virage et s'en tite avec quel-

ques contusions, mais est contraint à l'abandon, laissant ainsi sa place à Anderson.

Signalons que J. Ahearn pilotait une 500 Matchless mono (350 AJS 7R suralésée) préparée par l'usine.

Course sans histoire de Surtees qui réalise une moyenne de 158,700 km/h (1957 : Mc Intyre à 159,3 km/h) mais course passionnante des pilotes privés. Le « Senior TT », malheureusement endeuillé par la mort du Rhodésien D. D. Wolff, a dignement clôturé ce « Tourist Trophy » qui aura consacré les réalisations de l'industrie italienne dont les machines ont remporté toutes les épreuves solo.

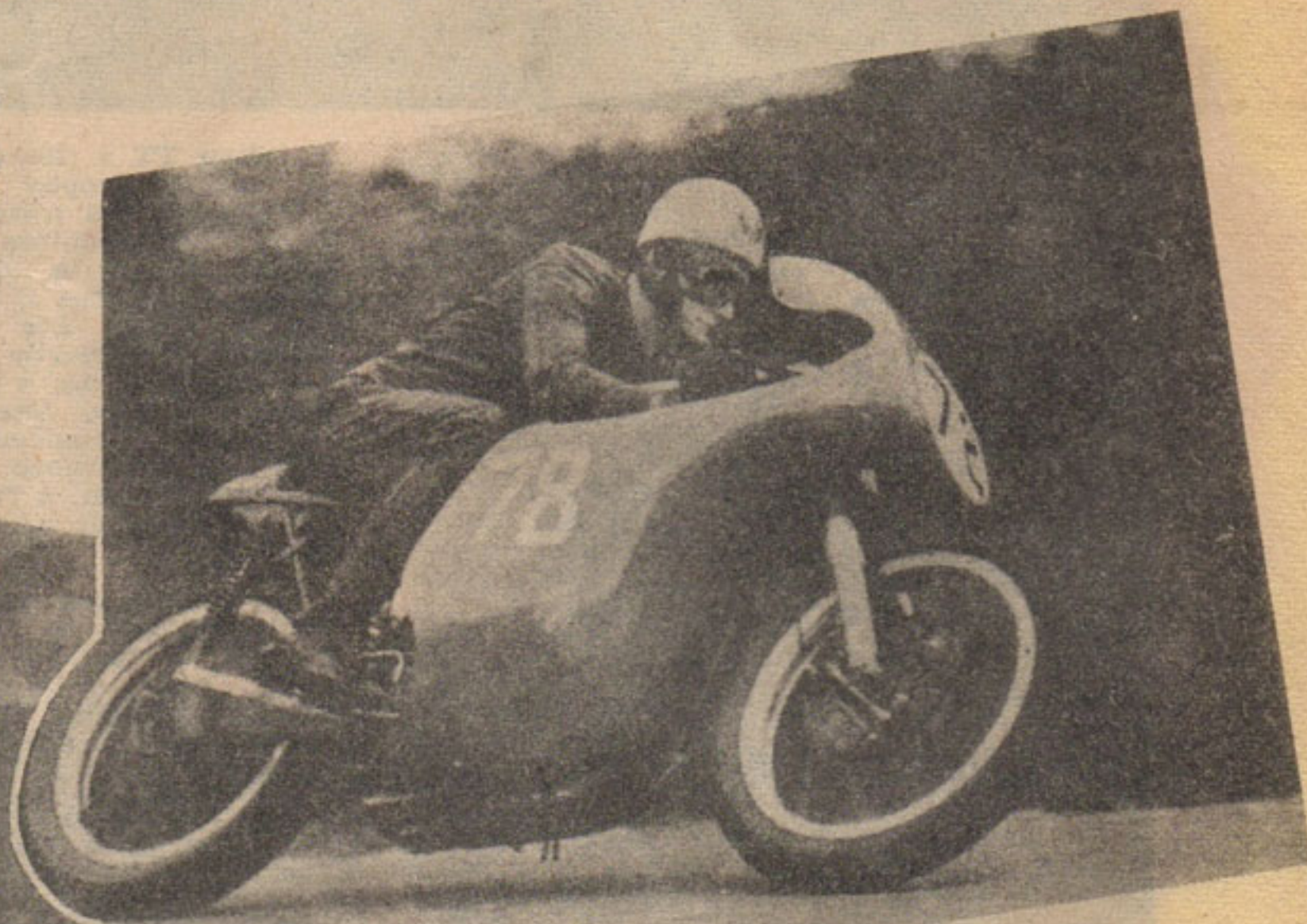
CLASSEMENT :

1. Surtees (G.-B., MV), 2 h 40' 39" 8 ;
2. R. Anderson (G.-B., Norton), 2 h 46' 06" ;
3. Brown (Austr., Norton), 2 h 46' 22" 2 ;
4. Minter (G.-B., Norton), 2 h 47' 03" 2 ;
5. Chadwick (G.-B., Norton), 2 h 47' 15" 4 ;
6. J. Anderson (G.-B., Norton) ;
7. Catlin (G.-B., Norton) ;
8. Haldane (G.-B., Norton) ;
9. Pawson (Zélande, Norton) ;
10. Dale (G.-B., BMW), etc...

EN CONCLUSION

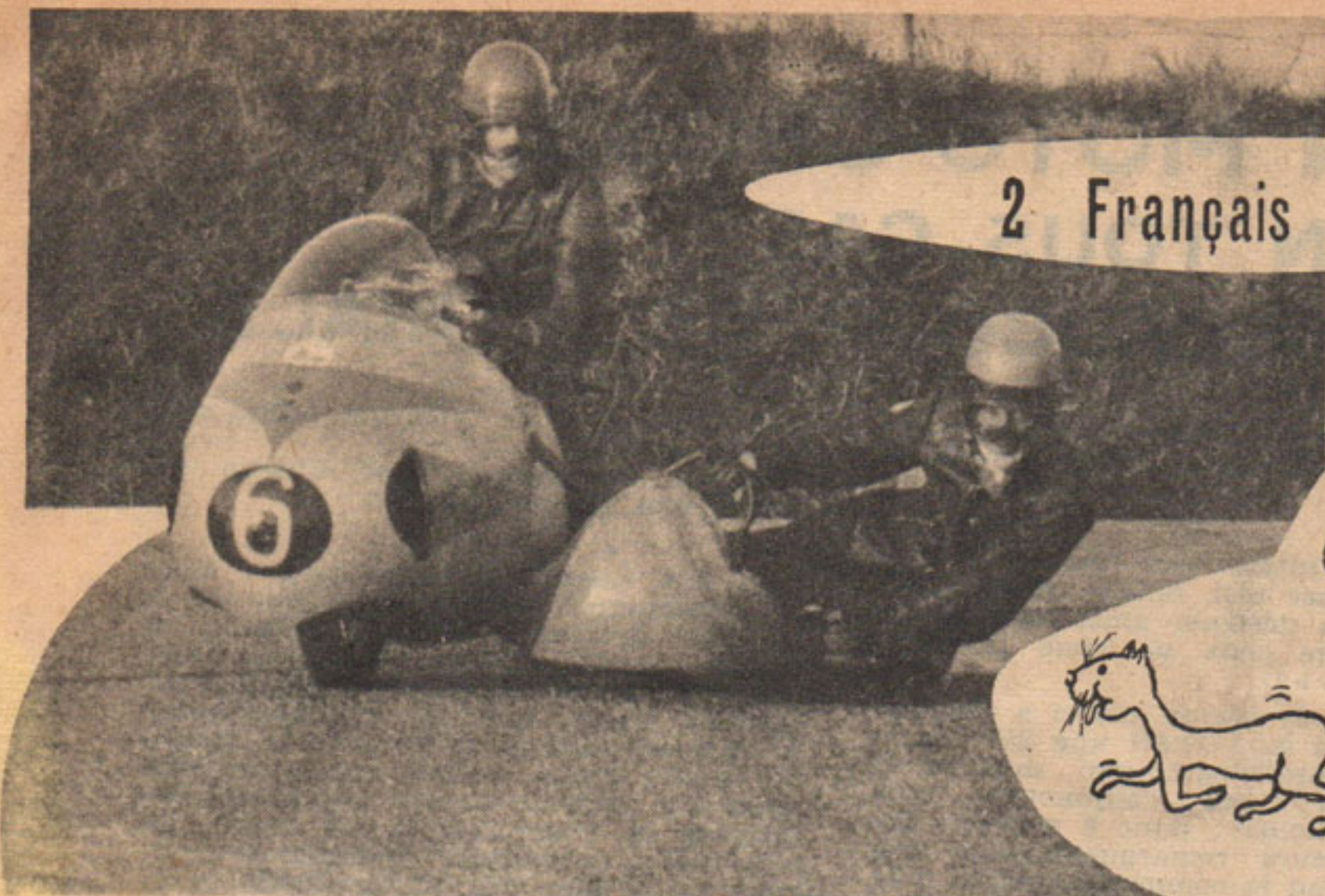
Nous avons écrit au début de ce compte-rendu que le « Tourist Trophy » était, une course pour Anglais. Les résultats de l'édition 1958 du TT ne peuvent que confirmer ce fait, mais appellent cependant quelques commentaires.

— A l'exception de la catégorie 125 cc, on peut prévoir que la saison 1958 ne donnera pas lieu à des luttes serrées pour les titres mondiaux ; MV est sûr de remporter les titres en 500 et 350 cc puisque seule marque courant officiellement ; en 250 cc, seule machine officielle à lutter

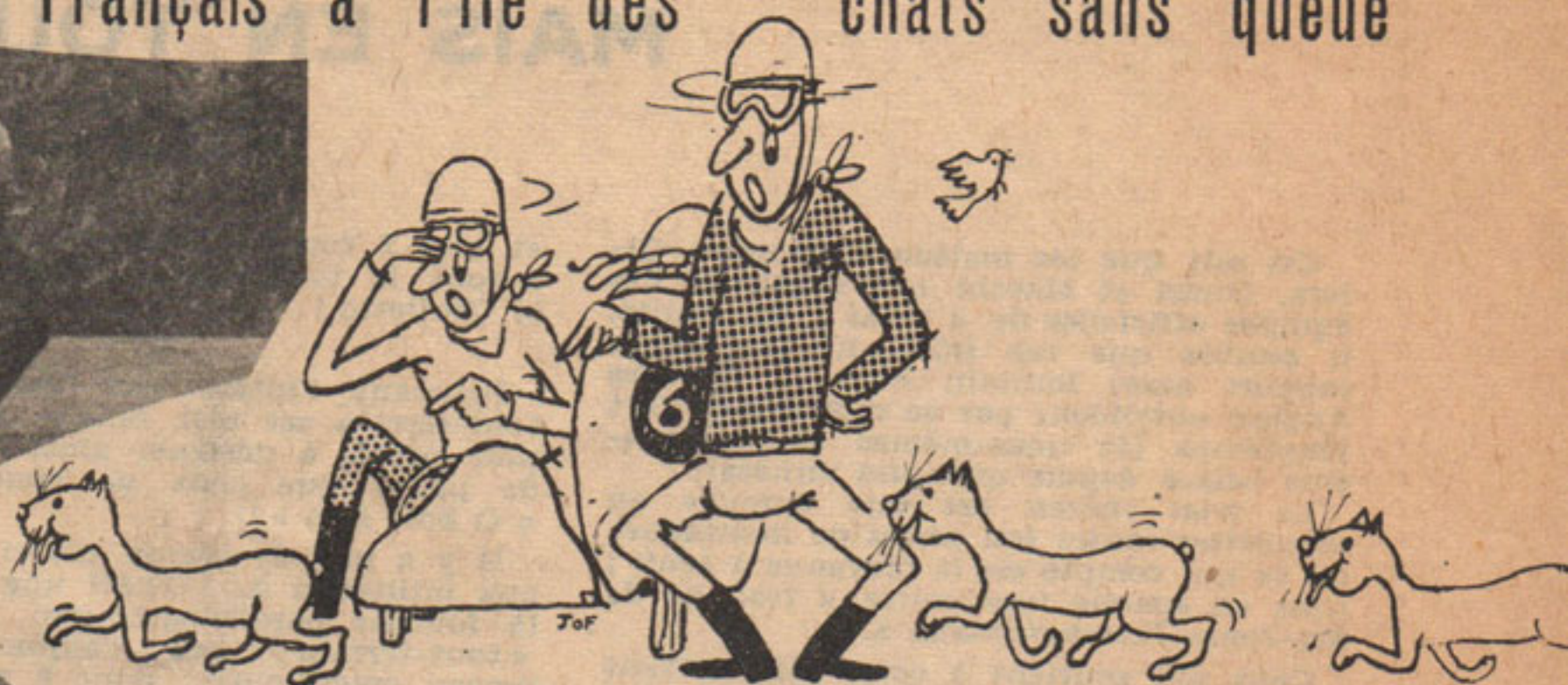


contre les mécaniques italiennes, la CZ n'est pas encore dangereuse, d'où victoire pratiquement acquise à MV. Par contre en 125, la lutte reste ouverte entre les Ducati et MV et il est trop tôt pour se livrer à des pronostics. En sidecars, suprématie des BMW, mais lutte sérieuse entre leurs pilotes, en particulier Camathias et Schneider.

— Chaque année, le TT révèle quelques pilotes britanniques, qui, inconnus jusqu'alors, « cirent » des pilotes confirmés. Mais, si le TT nous a déjà révélés des pilotes comme Duke, Campbell, Kavanagh, Amm, Mc Intyre, etc... il est très difficile de situer d'après les seuls résultats du TT ces pilotes par rapport aux pilotes du continent. En effet, le « Mount Circuit » a plus de 60 km de long ; ce n'est donc pas après quelques tours d'entraînement qu'un pilote peut le connaître à fond ; ce n'est qu'après plusieurs années qu'il pourra espérer une performance. Et ceci explique que très peu de pilotes continentaux (pas un cette année !) se soient attaqués au « Mount Circuit », alors que les pilotes du Commonwealth ont de bien plus grandes facilités pour le connaître et l'apprendre. Ceci ne diminue en rien la performance de King, par exemple, mais nous ne pouvons pas prédire si le même King réalisera dans les G. P. du continent des performances du même niveau que celles qu'il a réalisées à ce TT.



2 Français à l'île des chats sans queue



VOUS avez lu, dans les pages précédentes, le compte rendu des courses du « Tourist Trophy » 1958, vous en connaissez donc les vainqueurs et vous savez comment se sont déroulées les diverses épreuves.

Mais, une course se raconte difficilement, car il faudrait pouvoir restituer l'ambiance, faite de bruits, de couleurs. Dans le compte rendu du TT, nous avons laissé de côté tout ce qui n'était pas la course elle-même. Mais surtout dans le cas du « Tourist-Trophy, si particulier, il est intéressant de connaître cette ambiance, de savoir comment est organisée cette épreuve, quelles sont les difficultés rencontrées par les coureurs, surtout les coureurs étrangers, etc...

Pour cela, nous avons pris notre bloc et un stylo et nous sommes allé voir notre ami André Coudert, le passager du sidecariste Marcel Beauvais, un des rares Français à avoir couru le « Tourist Trophy ». André Coudert fait équipe avec Beauvais depuis plusieurs années; ayant participé à de nombreux Grands Prix et connaissant pratiquement tous les circuits du Championnat du Monde, il est donc tout à fait qualifié pour nous parler de ce TT où il allait pour la première fois. De retour à notre salle de rédaction, nous avons mis au clair nos notes, et voici ce que nous avons appris sur le TT 1958.

QUINZE JOURS DE RANG!

Avant tout, le Tourist Trophy ne peut pas être comparé à un classique Grand Prix continental, les Britanniques ne font rien comme tout le monde et le circuit, l'organisation, l'ambiance, déroutent un peu.

Les courses se disputent en trois fois: le lundi pour la catégorie 350, le mercredi pour les 250, 125 et sidecars et le vendredi pour les 500 cc; comme les entraînements commencent le lundi de la semaine précédente, l'ensemble des épreuves se déroulait donc sur sensiblement une semaine, les entraînements couvrant également une semaine. Le pilote privé qui veut faire tous les entraînements et courir en 500 cc doit donc envisager un déplacement de quinze jours au moins, avec les frais que cela comporte.

Malgré cette dispersion des épreuves sur plusieurs jours, le public est abondant, public de passionnés, tous motocyclistes, qui prennent souvent plusieurs jours de vacances qu'ils viennent passer à l'île de Man à l'occasion du TT.

Les départs des 350 et 500 se donnent individuellement, les pilotes partant toutes les 10"; pour pouvoir suivre la course, il est indispensable d'établir un pointage rigoureux et de posséder un chronomètre. Mais, les spectateurs du TT sont en général bien équipés (les postes de radio sont assez fréquents) et les néophytes se groupent autour d'un ancien qui commente les épreuves.

Autre conséquence de la durée du TT, pas de camions-ateliers autres que ceux des « privés » au parc; les usines qui participent officiellement à l'épreuve louent des garages pour la durée des opérations, d'où un parc un peu moins « marché arabe » que sur le continent; ici, on s'installe dans ses meubles, les représentants des marques de bougie, d'huile, de pneus, de chaînes, etc... sont d'ailleurs très compréhensifs et font tout leur possible pour aider les pilotes.

L'organisation d'une telle épreuve est parfaitement rodée et de ce point de vue, rien ne peut être reproché aux organisateurs qui n'en sont évidemment pas à leur premier TT (l'an dernier, on fêtait son « Jubilé d'Or »). Mais, à propos de l'organisation, il y a quand même quelques points qui méritent d'être signalés.

LES ENTRAÎNEMENTS

— Comme les routes doivent rester ouvertes à la circulation dans la journée, les essais ont lieu à des heures assez particulières: à 4 h. 45 du matin pour les 500 et 350 sur le Mount Circuit et de 18 à 19 h. pour les 125 cc, de 19 à 20 h. pour les 250 cc, de 20 h. à 21 h. pour les sides! Il est bien évident que régler une carburation à 8 h du soir pour une course qui a lieu à 3 h. de l'après-midi est assez loin de l'idéal!

— Les derniers entraînements, la course ayant lieu le mercredi, étaient fixés au samedi, ce qui permet évidemment aux pilotes de passer un calme week-end, mais ne leur permet pas d'être en parfaite condition pour la course, quatre jours s'étant écoulés depuis les derniers entraînements.

— Enfin, nous n'avons pu accomplir que 9 tours du Clype Circuit aux entraînements, ces derniers n'ayant pas lieu tous les jours et nécessitant un déplacement de plus de quinze jours pour les faire tous.

— Petite critique: à l'île de Man, il n'y a qu'une langue: l'anglais; programmes, annonces, sont faits exclusivement en anglais.

LE CIRCUIT

Le circuit lui-même? De méchantes petites routes étroites, bombées, semblables aux classiques petites routes de montagne que nous connaissons en France.

Le revêtement? une « râpe à pneus », mais plutôt bosselé, à tel point que je garde un souvenir ému d'une longue ligne droite pendant laquelle je ne restais pas souvent dans le panier, planant à quelques centimètres au-dessus du plancher!

Pas de bottes de paille aux points délicats, quelques vieilles paillasses sur les parapets d'un petit pont, c'est tout. Par contre, des traversées de petits villages, des bordures de trottoir très dangereuses, mais heureusement, un public très discipliné (le service d'ordre nécessaire aux 60 km du Mount Circuit est moins important que pour un de nos circuits de 3 ou 4 km de développement).

Il semble donc que pour un pilote continental qui vient pour la première fois au TT, il n'y ait guère de chances de faire une performance de premier ordre; ce n'est qu'à sa deuxième ou troisième expérience que ce pilote pourra vraiment se donner à fond. En effet, dans le cas du circuit d'un Grand Prix continental, la route est large, les bas côtés sont aménagés afin de permettre à un coureur emporté par sa jougue de « se récupérer » à temps... alors qu'au TT, la moindre faute est impitoyablement sanctionnée.

J'ai dit plus haut que la protection du circuit était assez rudimentaire; cela n'empêche pas l'A.C.U. de se préoccuper de la sécurité des pilotes; les casques sont mesurés à l'aide d'une sorte de jauge qui vérifie l'épaisseur de la calotte de protection; si cette épaisseur n'est pas dans les normes, on vous indique l'adresse d'un revendeur qui possède des casques agréés par l'A.C.U. et le pilote n'a plus qu'à acquérir un autre casque. C'est ce qui arriva à M. Beauvais qui dut abandonner le vieux « Cromwell » avec lequel il avait toujours couru...

Pour terminer, nous reprendrons l'expression de Coudert à qui nous demandions de nous parler de l'ambiance de ce TT 1958: « l'île de Man pendant le TT, c'est la Mecque du motocyclisme ».

C. C.

PAS DE GUZZI EN MOTO-CROSS, MAIS EN TOUS CAS, BEAUCOUP DE « TRIALS »

On sait que les maisons italiennes Gilera, Guzzi et Macchi ont constitué des équipes officielles de « Trial ». En réalité, il semble que ces trials n'aient qu'un rapport assez lointain avec ce que les Anglais entendent par ce mot depuis fort longtemps (et nous-mêmes et nos voisins belges depuis quelques années).

Le *trial italien* est une épreuve en mauvaises routes (ou pistes de montagne) où ce qui compte est la moyenne à tenir ; c'est en somme une petite « tranche de Six-Jours Internationaux ».

Ceux qui sourient à cette idée doivent penser que 2 ou 300 km à faire dans les cailloux, à des moyennes de 40 à 50 km/h, sont déjà une épreuve sérieuse pour les motos et les pilotes ; et si la performance des équipes italiennes aux I.S.D.T. a été dans l'ensemble peu concluante en 1957, il faut quand même se dire que seule de toutes les marques, l'équipe Gilera avait ses 4 175 au complet à l'arrivée ! Guzzi a déjà d'excellents résultats avec des 175 « Lodola » équipées de roues de 19, garde-boue dégagés, guidon « à la papa » et pneus à grosses sculptures ; Aer Macchi a des 250 2 temps d'équipement similaire, et Gilera a toujours ses 175 éprouvées par plusieurs participations aux I.S.D.T.

Un « phénomène » est Bruttini, de Sienne, qui utilise une Gilera « Giro d'Italia » avec carénage ! Il paraît qu'il réussit à passer raisonnablement le « dur », et que sa vitesse de pointe de 160 lui permet des avances considérables sur l'horaire dès que la route est belle (quand même, on demande à voir).

Ceci étant, et pour qui a vu l'abîme de désolation dans lequel la pluie et la boue plongent les Italiens, on peut penser que ce coureur ne s'arrêtera pas en si bon chemin, que son carénage se complètera,

et que 2 roues supplémentaires achemineront le tout vers la Fiat Abarth ou la Giulietta !

★

Pourtant, l'intérêt des Italiens pour le tout-terrain est réel, encore qu'ils soient plus portés à désigner ainsi les chemins de pierre que ceux de boue (toujours « O Sole Mio » !).

Il y a peu de temps, Guzzi a présenté aux militaires de l'OTAN une 250 Airone (à fourche parallélogramme), modifiée en « tout-terrain » par l'adjonction d'un moyeu épicycloïdal ; donc 8 vitesses. Solution d'ailleurs remarquablement élégante. A quand la commercialisation d'un tel moyeu, messieurs les accessoiristes ?

Et c'est d'Autriche, de Vienne-Sittendorf que enfin, nous est parvenu l'écho suivant : le champion du monde Bill Nilsson a choisi comme base de départ pour sa saison de cross la ville de Eindhoven (usines Phillips). On sait que la firme « Crescent » l'aide au point qu'il a rebaptisé de ce nom son A.J.S. 7R, ex-« Boy-Racer ». Après une saison en « indépendant », Bill apprécie justement le soutien d'usines puissantes et bien outillées. Aussi fut-il tout heureux d'être invité à se rendre à... Mandello del Lario, au début de l'année.

Notre Suédois fut paraît-il, ébahi en arrivant : Guzzi lui aurait proposé un contrat immédiat, alors qu'il n'y avait aucune moto de type « Cross » !

L'ingénieur Carcano l'aurait alors emmené à ce qu'on appelle chez Guzzi « le Musée » — l'extraordinaire collection de racers et de prototypes de cette maison — et lui aurait dit en substance : « Nous avons eu l'idée du V8 ; 5 mois après, cette moto gagnait des courses ! En 2 ou 3 mois, nous nous faisons fort de vous cons-

truire une moto de cross qui battra toutes les autres ! »

Depuis, on attend... Car Nilsson n'a encore pris aucune décision.

★

En fait, quand on pense qu'une moto de construction « privée » a dominé le lot l'an dernier (l'ACT de Nilsson) il semble possible que l'atelier Guzzi fasse une moto convenable au placide suédois. Celui-ci pense que le cylindre serait « presque vertical ». L'excellent couple des monos Guzzi, et leur courbe de puissance aux régimes moyens qui faisait des Condors et Gambalungas les racers les plus faciles à conduire devraient évidemment éviter bien des tâtonnements de ce côté... Mais la partie cycle ? Là encore, il y a évidemment des arrangements possibles... certaines mauvaises langues ne prétendent-elles pas il y a quelques années, que des voisins d'Outre-Quévrain avaient des fourches... d'Outre-Manche ?

Donc, restons sur l'expectative, et souhaitons de voir Bill sur une « pompe à incendie » le plus tôt possible !

GEOCA.

P.-S. — En dernière heure nous apprenons que Guzzi a démenti officiellement l'information selon laquelle Nilsson aurait été engagé par l'usine. Elle déclare cette nouvelle dénuée de tout fondement. Aucune machine de 500 cc spécialement étudiée pour le cross n'est en préparation à Mandello del Lario.

Dont acte ! Mais alors que deviennent les déclarations faites par Nilsson lui-même ? Attendons quelques jours encore pour savoir s'il s'agit d'un démenti « de façade » ou si vraiment la « spéciale Guzzi » n'était, en réalité, qu'un nouveau serpent de mer.

LE CROSS, EN FRANCE ET A L'ETRANGER

EN FRANCE

A AYEN
FAUX DEPARTS ET CHANGEMENT
DE FORMULE :

1. René Combes (BSA) ; 2. René Klym (BSA) ; 3. Robert Darrouy (BSA) ; 4. Cros (BSA) ; 5. P. A. Rapin (Suisse, AJS), etc...

Mauvais temps et faux départs ont nui au bon déroulement de l'épreuve, d'autant que le règlement fut modifié, les deux manches prévues après éliminatoires faisant place à une course unique.

A MAISSE

Course d'ouverture : 1. Delaroche (BSA) ; 2. Grob (Royal-Enfield) ; 3. Cheval G. (Matchless) ; 4. Pinlong ; 5. Cheval R. ; 6. Retif Y. ; 7. Retif B. ; 8. Detroy.

350 cc : 1. Vaccani (BSA) ; 2. Mezna-rie (BSA) ; 3. Pailleau (BSA) ; 4. Humberjean ; 5. Doinel ; 6. Brognard ; 7. Chollet ; 8. Rademacher.

500 cc : 1. Ancel (BSA) ; 2. Mariani (BSA) ; 3. Sebille (BSA) ; 4. Marceau ; 5. Bongbault ; 6. Brocherieux ; 7. Lemarie ; 8. Legrand.

EN BELGIQUE

LAC DE LOPPEM :
BELLE 2me PLACE DE PERLIN

1. Lickens (B., Matchless) ; 2. Perlin (F., BSA) ; 3. Van Hove (B., Matchless) ; 4. Brems (B., BSA) ; 5. Bodart (B., FN) ;

6. Van Geel (B., Matchless) et Van Hoof (B., BSA) ; 8. Snijder (H.) ; 9. Plisson (F.) et Vervroegen (B.).

Segal, qui a abandonné le guidon de son attelage FN après quelques courses ho-

norables, est revenu dans le panier du champion de France Perlin ; ainsi se trouve reconstituée une remarquable « paire » française dont on appréciera l'excellent succès ici rapporté.

A RONQUIERES :
NOUVELLE VICTOIRE DE SMITH
EN BELGIQUE

1. Smith (G.-B., BSA d'usine) ; 2. Baeten (B., FN d'usine) ; 3. Curtis (G.-B., Matchless d'usine) ; 4. Jansen (B., Matchless) ; 5. De Soete (B., Matchless) ; 6. Somja (B., BSA) ; 7. Scallet (B., FN d'usine), à 1 tour ; 8. Cordonnier (B., BSA) ; 9. Donnay (B., FN) ; 10. Wolter (A., BSA), etc...

Smith gagna la 1re manche et Scallet la seconde (il avait chuté dans la précédente). Draper a brisé sa chaîne.

EN ITALIE

A GALLARATE, VICTOIRE MI-VAL :

1. Moretti (Mi-Val 250 cc), 70,400 km en 1 h 45' 14" 4 ; 2. Lanfranco (BSA 500), 1 h 45' 18" 2 ; 3. Casagrande (BSA 500) ; 4. Altafini (Gilera 500) ; 5. Sica (Gilera 500 cc), etc...

On remarque qu'en Italie, on court volontiers toutes cylindrées confondues, ce qui n'empêche nullement les quart de litre de triompher. La preuve en est...

SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO

La saison sportive battant son plein, vous trouverez dans notre prochain numéro deux importants comptes rendus de nos envoyés spéciaux à MOULINS (vitesse) où se déroulait une exceptionnelle course internationale de vitesse, et à IMOLA, Italie, qui était le cadre du Grand Prix d'Italie de moto-cross.

Encore des nouvelles sportives, du Maroc cette fois, avec quelques précisions sur une remarquable réalisation personnelle locale.

Les amateurs de nouveautés ne seront pas oubliés, et à leur intention nous leur décrirons la nouvelle 175 Guzzi sport, tandis que ce numéro se trouvera complété par la fin de notre article « Du prototype à la série », cette 3^{me} partie étant consacrée à l'influence de la longueur du système d'échappement et du taux de compression.

APRÈS VERDUN, LA F.F.M DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITES

L'organisation qui a présidé à la mise sur pied de la 3^{me} manche du Championnat de France National, à Verdun, peut s'inscrire parmi les plus tristes qu'il nous ait été donné de rencontrer.

Il serait grand temps que la F.F.M prenne sur ce point les mesures immédiates qui s'imposent sinon, l'an prochain, le Championnat de France National, épreuve pourtant nécessaire, essentielle, risque fort de disparaître faute de participants !

Résumons les choses, pour l'édification de chacun :

L'ORGANISATION : terrain de 1.100 m environ, homologué par M. Martin, président du club organisateur (on est jamais si bien servi que par soi-même !). Sur ce circuit, très dangereux, pas de délimitations de la piste, quelques rares bottes de paille et, dans les virages, DES PIERRES DE FORTE DIMENSION ENTASSEES LES UNES SUR LES AUTRES ?...

La principale difficulté de ce circuit consistait en une forte descente, très dangereuse et en mauvais état. Il y eut de nombreuses chutes, deux coureurs accidentés (Maurel, fracture du péroné, et Lecerf, déchirure à l'épaule). Beaucoup de pilotes perdirent dans cette descente l'espoir de bien figurer, entre autres le jeune Marchadier qui, chutant par-dessus Berson, écrasa une roue et prit ainsi deux tours de retard qu'il combla partiellement après un terrible effort.

Sur ce même circuit, PAS DE COMMISSAIRES mais... des boys-scouts, TOUS MINEURS ?... on aura vraiment tout vu ! Afin d'éviter des erreurs de leur part qui eussent pu comporter des conséquences graves pour les coureurs, il fut obtenu que les drapeaux rouges leur fussent retirés !

★

Le nombre des qualifiés à Château-du-Loir et Pernes dépassant largement le chiffre de 15 pilotes réglementairement retenus pour les trois manches du Championnat, des éliminatoires supplémentaires avait été prévues pour la matinée, en accord d'ailleurs avec le règlement fédéral.

★

Elles n'eurent cependant pas lieu car les coureurs, d'un commun accord, déclarèrent de ne pas y participer, se référant à cet autre point dudit règlement qui, pour ce Championnat, avait prévu deux manches éliminatoires, qualifiant 20 coureurs.

Un de ceux-ci, Pardigon, étant absent, les 19 présents résolurent, après avis favorable de M. Pareschi, délégué F.F.M., de prendre le départ ensemble et par conséquent EN SURNOMBRE sur ce circuit pourtant dangereux !

Donc à 15 h. 45 19 coureurs se présentaient sur ce circuit d'Haudinville pour effectuer 23 tours, soit environ 50 minutes de course. Le départ est donné au drapeau par M. Pareschi, l'installation électrique étant inexistante.

Après trois faux départ 18 hommes sont lâchés, Berson restant sur la touche. Dès le départ Beaumard prend le commandement des opérations et met une marge de sécurité envers ses poursuivants, Drobecq, Guillot, Deshaies, Voreux, Butteau, Marchadier, etc... 3 tours après ce der-

nier disparaît à la suite de l'incident relaté plus haut et dû essentiellement au manque de commissaires !

La course continue ainsi sans grand changement jusqu'au 5^{me} tour où, au prix d'un bel effort, Drobecq s'installe en tête. A 10 tours de la fin le classement s'établit ainsi : 1. Drobecq ; 2. Beaumard ; 3. Darouy ; 4. Guillot ; 5. Deshaies, etc. Mais au 8^{me} tour Beaumard, sur chute de Drobecq, repasse en tête et Deshaies passe à la 4^{me} place, Guillot ayant chuté.

Drobecq ne baisse pourtant pas les bras, loin de là ; Avec rage, il dévalle ce rude circuit et parvient à repasser Beaumard à 2 tours de la fin. Et ce sera l'arrivée tant souhaitée par tous les concurrents en raison de la chaleur et surtout la poussière. C'est donc à une belle course, sur le plan « sport », que nous avons assisté et qui s'est bien déroulée, sans organisation valable, grâce seulement à une poignée de personnes de bonne volonté, étrangères aux « officiels » et qui, à leur habitude, œuvrèrent pour le sport et sauvèrent la face !

A l'issue de cette course, et contrairement à l'usage, pas de bouquets ni de tour d'honneur ! Les vainqueurs le méritaient pourtant grandement. Il est vrai que ce n'était qu'un Championnat de France !...

★

Nous ne tarderons pas à dire en quoi et comment les règlements des Championnats de France 1958 ont péché et doivent être modifiés en vue de la saison 1959.

En ce qui concerne les 2 manches restantes du Championnat National, elles vont se disputer sur le territoire de la Ligue Anjou-Bretagne, et nous ne nous faisons pas de souci ; le président Seery aura à cœur d'effacer avec elle l'amertume, le découragement qui gagnent aujourd'hui nos licenciés nationaux !

Mais sans plus attendre, nous demandons que la F.F.M. prenne ses responsabilités vis-à-vis des organisateurs de Verdun :

Leur suspension s'impose, et toute indulgence mal placée ne pourrait être considérée que comme une preuve de faiblesse et de coupable indifférence envers des faits absolument intolérables, et qui engagent gravement l'avenir du cross dans notre pays.

Or, et encore une fois, c'est surtout du moto-cross que la F.F.M., vit, et pas si mal ! Veut-elle tuer la poule aux œufs d'or ?

RESULTATS TECHNIQUES

Championnat de France « National », 3^{me} manche : 1. DROBECQ (BSA), 23 tours en 45' 14" ; 2. Beaumard (BSA) ; 3. Robert Darrouy (BSA) ; 4. Deshaies (BSA) ; 5. Guillot (BSA) ; 6. Voreux (Matchless) ; 7. Juigné (BSA) ; 8. Hardy (Velocette) ; 9. Butteau (Matchless) ; 10. Pinard (Matchless) ; 11. Marchadier (BSA) ; 12. Lamoureux (BSA) ; 13. Rambour (Triumph) ; 14. Thomas (BSA) ; 15. Blandin (Velocette) ; 16. Vighetto (AJS) ; 17. Bru (BSA), etc...

Au même programme, deux autres courses ont apporté les résultats suivants :

Catégorie 250 cc : 1. Millot (Maico) ; 2. Forter (Maico) ; 3. Knutti (NSU) etc...
Catégorie 500 cc : 1. Vanlerberghe (BSA) ; 2. Groult (BSA) ; 3. Bloquet (BSA) ; 4. Devaux (BSA) ; 5. Clément (B., Velocette) ; 6. Mélioll (Matchless), etc...



Inter en 1957, rétrogradé chez les Nationaux après un médiocre classement au dernier championnat de 1^{re} catégorie, Drobecq est l'adversaire principal de Beaumard dans la lutte pour le titre 1958 de 2^e catégorie.

Il est difficile de dire dès aujourd'hui qui, des deux, l'emportera, mais ce qui est certain, c'est que nous reverrons Drobecq inter l'année prochaine !

LE DUTCH T.T.

2^{ème} EPREUVE DU CHAMPIONNAT MONDIAL

REUNIT L'ELITE DES PILOTES

C'est aujourd'hui, samedi 28 juin que se déroule le Dutch T.T., à Assen, dans le Nord de la Hollande.

A cette occasion les organisateurs ont réuni le plateau exceptionnel suivant :

Catégorie 125 cc : C. Ubbiali (MV) ; T. Provini (MV) ; F. Libanori (MV) ; E. Degner (MZ) ; H. Fügner (MZ) ; R. Ferri (Ducati) ; A. Gandossi (Ducati) ; L. Taveri (Ducati) ; D. Chadwick (Ducati) ; S. H. Miller (Ducati) ; H. Luttenberger (Mondial) ; K. Kronmüller (Ducati) ; W. J. Maddrick (MV) ; F. Purslow (Ducati) ; M. Hallwood (Mondial) ; W. M. Webster (MV) ; A. Wheeler (Mondial) ; H. German (Mondial) ; J. Baughn (EMC) ; J. W. Dakin (MV) ; J. Lesage (Ducati) ; W. Scheidhauer (Ducati) ; G. A. du Pont (Ducati) ; G. v. Bockel (Ducati).

Catégorie 250 cc : C. Ubbiali (MV) ; T. Provini (MV) ; F. Libanori (MV) ; E. Degner (MZ) ; H. Fügner (MZ) ; H. Luttenberger (Adler) ; K. Kronmüller (Guzzi) ; H. Kassner (NSU) ; S. Lohmann (Adler) ; G. Beer (Adler) ; D. Falk (Adler) ; K. J. Holthaus (NSU) ; W. Reichert (NSU) ; D. Dale (NSU) ; M. Hallwood (NSU) ; W. J. Maddrick (NSU) ; F. Purslow (NSU) ; G. A. Catlin (MV) ; A. Wheeler (Mondial) ; G. Henderson (NSU) ; S. H. Miller (CZ) ; K. Keller (NSU) ; J. Forrest (NSU) ; H. Hinton (NSU) ; R. Thalhammer (NSU) ; J. Sagi (NSU) ; J. Autengruber (NSU) ; P. Knijnenburg (NSU) ; P. V. Vis (NSU).

Catégorie 350 cc : J. Surtees (MV) ; J. Hartle (MV) ; R. Venturi (MV) ; G. Duke (Norton) ; H. Kauert (AJS) ; K. Hoppe (AJS) ; K. Scheffel (Parilla) ; W. Reichert (NSU) ; D. Dale (Norton) ; A. J. Trow (Norton) ; M. P. O'Rourke (Norton) ; A. Holmes (Norton) ; N. Hallwood (Norton) ; T. Shepherd (Norton) ; D. V. Chadwick (Norton) ; B. Anderson (Norton) ; K. H. Tostevin (Norton) ; G. Henderson (NSU) ; B. Brown (AJS) ; G. B. Tanner (Norton) ; F. Purslow (Norton) ; G. A. Catlin (Norton) ; B. Matthews (Norton) ; A. Carson (Norton) ; K. Campbell (Norton) ; John-

ston (AJS) ; T. Phillis (Norton) ; E. Hinton (Norton) ; J.D. Anderson (AJS) ; P. Pawson (Norton) ; J. Hempleman (Norton) ; N. McCutcheon (AJS) ; J. Redman (Norton) ; P. Driver (Norton) ; L. Taveri (AJS) ; I. Sauter (AJS) ; E. Weiss (Norton) ; M. v. Son (Norton) ; J. Vogelzang (Norton).

Catégorie 500 cc : J. Surtees (MV) ; J. Hartle (MV) ; R. Venturi (MV) ; G. Duke (BMW) ; E. Hiller (BMW) ; A. Huber (BMW) ; H. Jæger (BMW) ; K. Scheffel (Matchless) ; D. Dale (BMW) ; J. Brett (Norton) ; A. J. Trow (Norton) ; M. P. O'Rourke (Norton) ; G. A. Catlin (Norton) ; H. German (Guzzi) ; F. M. Fox (BSA) ; T. Shepherd (Norton) ; D. V. Chadwick (Norton) ; B. Anderson (Norton) ; K. H. Tostevin (Norton) ; A. Holmes (Norton) ; B. Brown (Norton) ; G. B. Tanner (Norton) ; B. Matthews (Norton) ; A. Carson (Norton) ; K. Campbell (Norton) ; E. Hinton (Norton) ; H. Hinton (Norton) ; J. Forrest (BMW) ; W. A. N. Johnston (Matchless) ; T. Phillis (Norton) ; J. D. Anderson (Matchless) ; P. Pawson (Norton) ; J. Hempleman (Norton) ; N. McCutcheon (Norton) ; J. Redman (Norton) ; P. Driver (Norton) ; G. Klinger (BMW) ; J. Sagi (Matchless) ; P. Knijnenburg (BMW) ; A. H. Elbersen (Norton).

Sidecars : W. Schneider et H. Strauss (BMW) ; H. Fath et R. Fritz (BMW) ; F. Staschel et E. Perduz (BMW) ; L. Neussner et K. D. Hess (BMW) ; F. Bagge et E. Jakobi (BMW) ; A. Rohslepe et Hardyamczik (BMW) ; G. Pohlers et L. Luhr (Norton) ; A. Butscher et O. Stumpp (Norton) ; C. Smith et E. Bliss (Norton) ; P. V. Harris et R. Campbell (Norton) ; J. Beeton et E. Bulgin (Norton) ; W. G. Boddice et Canning (Norton) ; L. Wells et E. Barnes (Norton) ; F. Hanks et A. C. Partridge (Norton) ; F. M. Fox et Miss Heather Green (BSA) ; J. Drion et I. Stoll (Norton) ; F. Camathias et H. Cecco (BMW) ; E. Strub et M. Woollett (BMW) ; B. Snajder et J. Radenic (BMW) ; H. v. d. Wal et J. van Gelder (Norton).

CONNAISSEZ-VOUS LE "VELCROSS" ?

Contrairement à ce que vous pourriez supposer, ce terme nouveau ne s'applique pas à des courses de cross disputées à vélo. En effet, « Vel », ici, n'est que la première syllabe du mot italien *velocità*, qui veut dire vitesse, et le « velcross » correspond donc à une compétition qui réunit rapidité de la course et accidents, sinuosités du parcours.

C'est au McLo-Club d'Asola que revient l'idée de base de cette formule nouvelle. N'ayant pas été autorisé cette année à organiser ses habituelles courses de vitesse sur circuit, ce club a voulu remplacer les manifestations classiques par d'autres, d'un caractère original et qui, il faut bien le dire, représentent une nouveauté absolue dans le domaine du sport motocycliste.

★

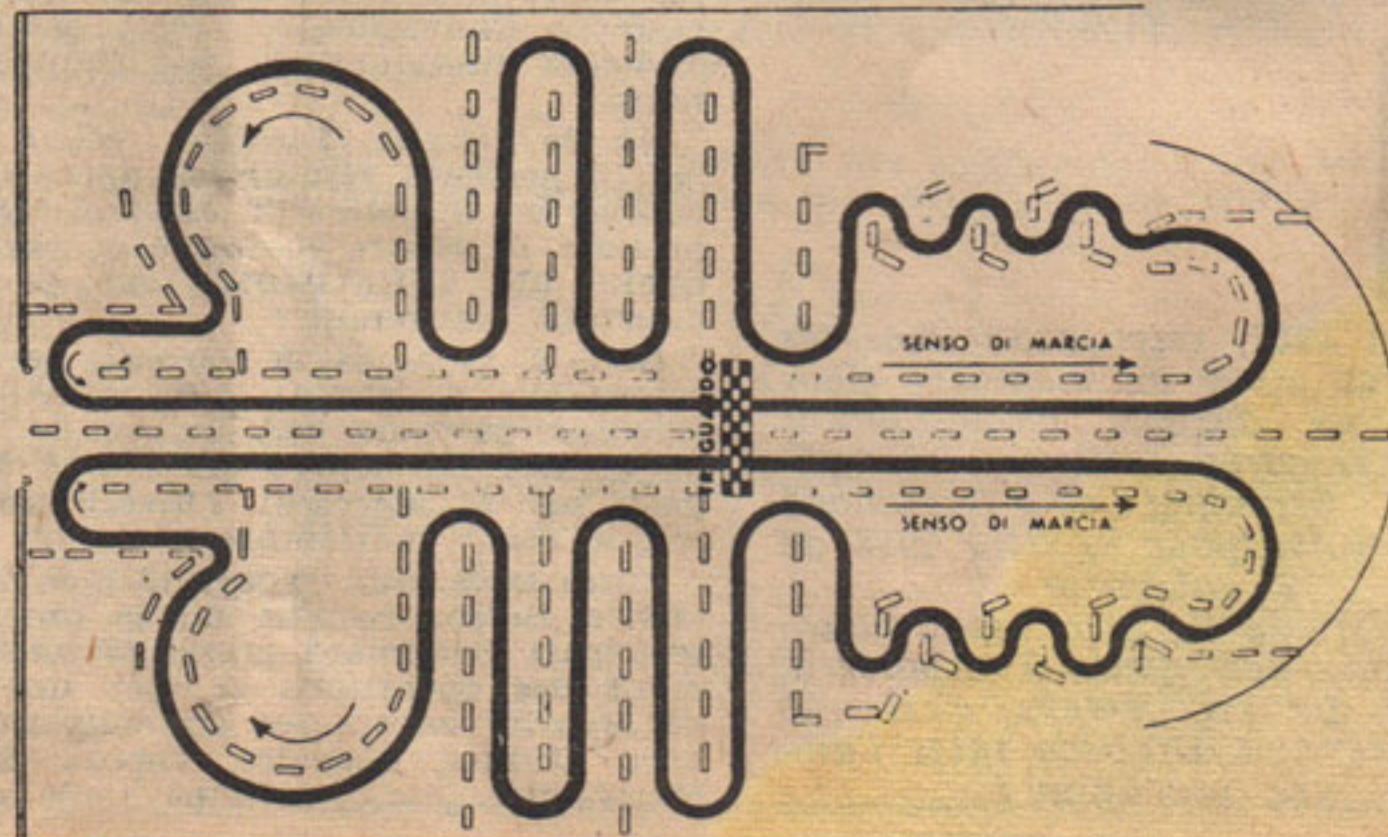
Le « velcross » est donc une compétition de vitesse qui se déroule par éliminations, sur un parcours de gymkhana entièrement délimité par des bottes de paille.

Ce tracé est double, composé par conséquent de deux pistes identiques (voir notre illustration). Deux pilotes partent à la fois, chacun dans son propre « couloir », et doivent parcourir le plus rapidement possible leur « circuit » car celui qui termine second est directement éliminé !

On admet 64 coureurs au départ, le tracé devant être parcouru 2 fois pour les

éliminatoires, 2 fois pour les 1/16^e de finale, 3 fois ensuite pour les 1/8^e, 4 fois pour les 1/4, 5 fois pour les 1/2 et 8 fois enfin pour la finale. Et c'est par tirage au sort que s'effectue l'attribution de l'un ou l'autre des parcours.

A considérer cette formule et le tracé que définit notre illustration, le « velcross » doit constituer un très spectaculaire spectacle sportif. Qui donc chez nous s'intéressera à son implantation ?



RESULTATS SECS DE MOULINS

Vous trouverez la semaine prochaine le compte rendu complet du 10^{ème} Circuit International de Vitesse de Moulins, malheureusement endeuillé par l'accident mortel de l'Anglais Clark et la chute de Salt et Tostevin, ce dernier ayant une fracture du crâne, tandis que Salt se tire sans mal de l'accrochage.

CLASSEMENT

Catégorie 350 cc : 1. Campbell (Norton), 56' 5", moy. 143,529 km/h ; 2. Anderson (AJS), 56' 58" ; 3. Matthews (Norton), 57' 19" ; 4. Salt (Norton) ; 5. Tostevin (Norton) ; 6. Tanner (Norton) ; 7. Hempleman (Norton).

Sidecars : 1. Camathias (BMW), 43' 27", moy. 138,945 ; 2. Schneider (BMW), 43' 47" ; 3. Ritter (BMW), 44' 55" ; 4. Neussner (BMW) ; 5. Scheidegger (BMW) ; 6. Strub (BMW).

Catégorie 500 cc : 1. Klinger (BMW), 56' 12" (moy. 155,707 km/h) ; 2. Hiller (BMW), 57' 3" ; 3. Campbell (Norton), 57' 4" ; 4. Tanner (Norton) ; 5. Matthews (Norton) ; 6. Brown (Norton).

DANS LES CLUBS

M. C. CHATILLONNAIS

Nos sociétaires sont cordialement invités à assister au deux réunions bi-mensuelles : vendredis 4 et 18 juillet 1958, à 21 h., au siège social, 47, rue Gabriel-Péri, Chatillon-sous-Bagneux.

CALENDRIER TOURISTIQUE

Dimanche 6 juillet : sortie mixte sur Cabourg (concentration L.M.I.F.). Les campeurs peuvent partir dès le samedi. Touristes départ dimanche matin : rassemblement à l'entrée de l'Autodrome de l'Ouest, départ à 6 h. 30.

Les sociétaires désireux d'assister au Grand Prix de Belgique (SPA-Francorchamps) pourront se rendre directement à Aywaille-sur-Ambieve (Belgique) où ils retrouveront des camarades du Club.

12, 13 et 14 juillet. Deux sorties au choix : 1) Les Vosges, à Epinal (concentration de Vagny). Départ samedi matin. Camping ou restaurant.

2) La mer (à Berck-Plage-Merlimont-Plage). Départ samedi matin et dimanche. Camping ou restaurant-hôtel.

Dimanche 20 juillet. Sortie mixte à Epernay (concentration M.-C. Epernay). Départ samedi et dimanche (M. Colas, 1, rue Lochet, pour le terrain de camping).

Dimanche 27 juillet. Sortie mixte (concentration M.-C. Sucy-en-Brie). Rassemblement Porte de Charenton. Départ 8 h. 30.

Dimanche 7 septembre. Reprise de l'activité après les vacances. Participation à concentration L.M.I.F. de Mantes-Gassicourt (S.-et-O.). Détails prochain calendrier de septembre.

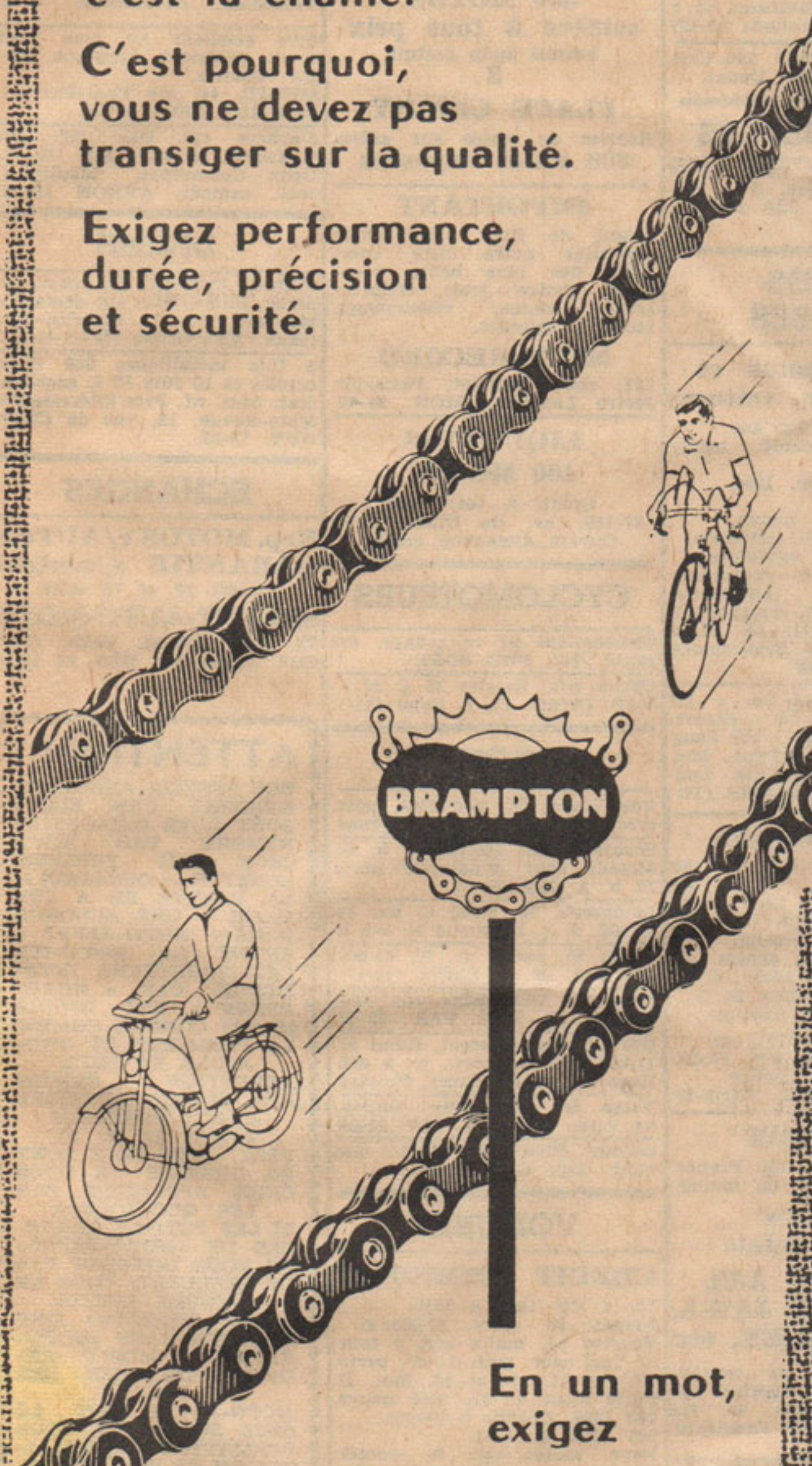
Nota important. — En raison des vacances annuelles l'activité du M.C.C. cessera entièrement pendant toute la durée du mois d'août ; en conséquence il n'y aura aucune sortie-promenade ou réunion amicale. Nous souhaitons de belles vacances et bonne route à tous nos sociétaires en leur recommandant d'être très prudents, courtois et aimables avec tous les usagers de la route.

LA ROUTE LA PLUS SURE !

Sur le cyclomoteur,
sur le deux-roues,
l'élément vital,
c'est la chaîne.

C'est pourquoi,
vous ne devez pas
transiger sur la qualité.

Exigez performance,
durée, précision
et sécurité.



En un mot,
exigez

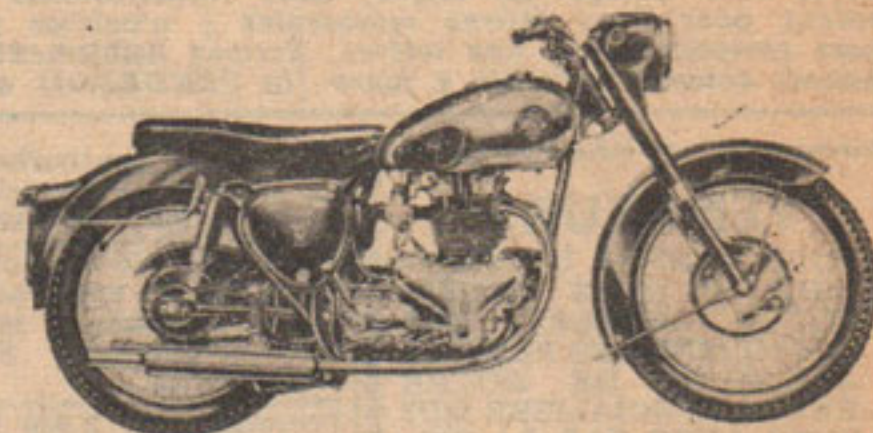
Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

LES MOTOCYCLETTES QUE VOUS
ACHETEREZ EN 1958

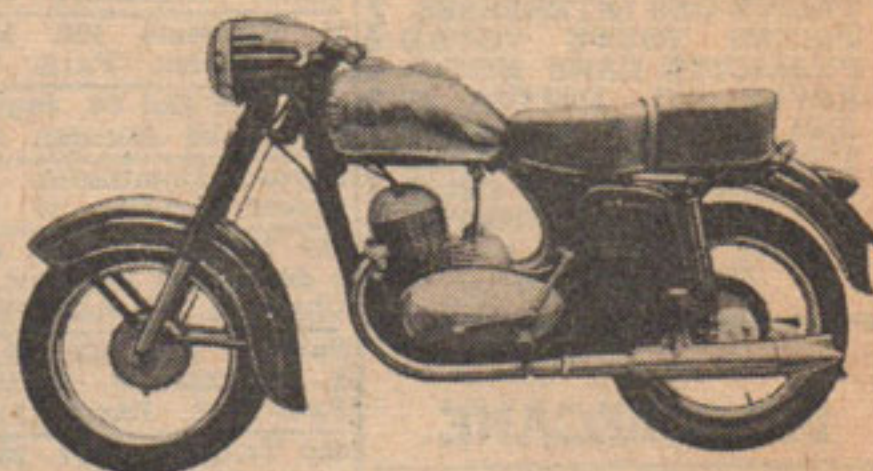
BSA

650
A 10



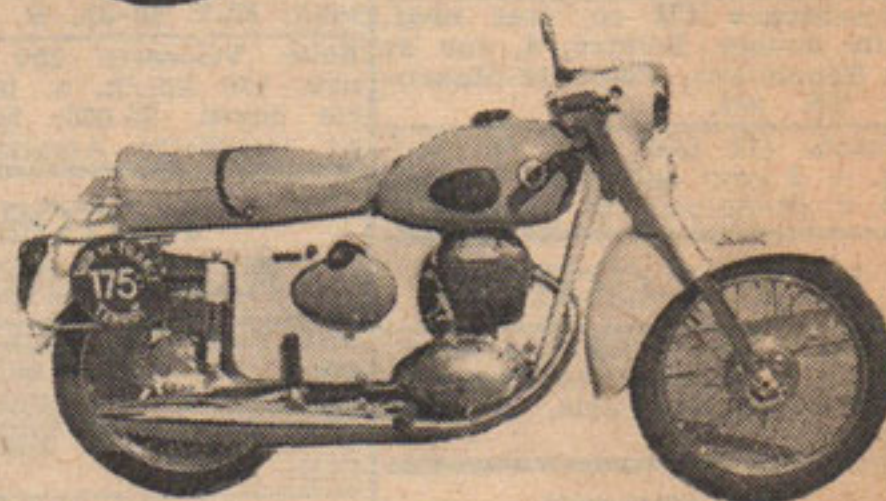
JAWA

350



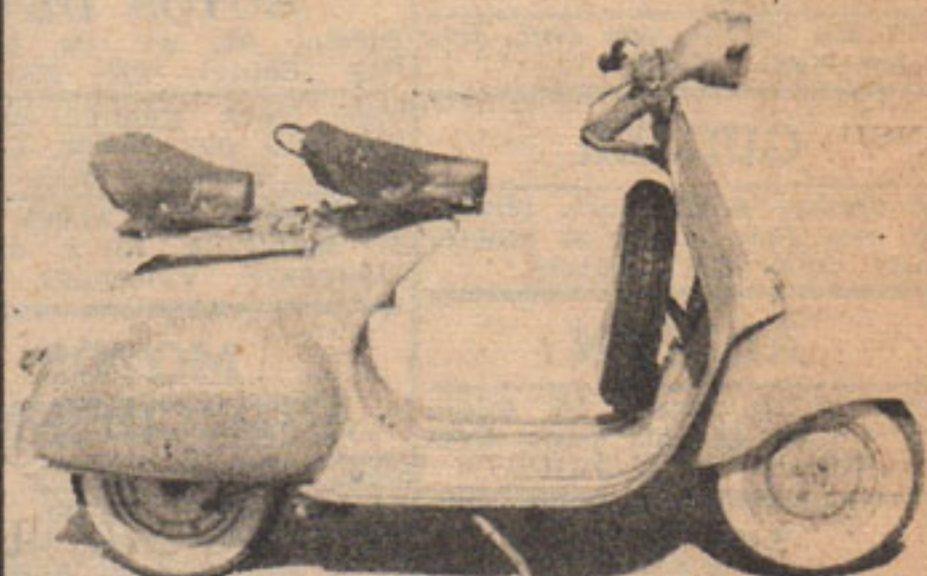
TERROT

175
TOURNOI
ET
RALLYE



VESPA

150



STATION DE MONTAGE
D'AMORTISSEURS "LELAURAIN"

CHEZ NOUS, PAS DE SLOGAN, MAIS
UNE ORGANISATION MOTOCYCLISTE !
VISITEZ ET COMPAREZ
NOS: HALLS D'EXPOSITION
MAGASINS DE PIÈCES DÉTACHÉES
ATELIERS DE RÉPARATION ET
DE MISE AU POINT...

RENSEIGNEMENTS ET VENTE A

PARIS - MOTO

57, Rue Brancion, PARIS-15° - LEC. 93-57

CREDIT 15 MOIS

REMISE AUX PROFESSIONNELS

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, LA LIGNE : 385 fr.
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES LA LIGNE : 425 fr.

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

VENDEURS !

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

MOTOBECAINE

Motobécane 175 cc, état neuf, selle double. Bolatre, 4, rue de la République, Pont-Ste-Maxence. Tél. 262.

Motob. 175 Z2C, exc. ét., ent. eq. + 2 gdes sac. cuir. Pacaud, 30, r. St-Sulpice, 6^e. 19 à 20 h.

MONET-GOYON

Monet-Goyon 2 CV, tte équip. Ecr. Cl. Beucher, 45, rue Mathurin-Régner, Paris, 15^e. SEG 69-26.

TERROT

HCT 350 Terrot, bon état, prix 40.000. SEG. 76-82.

GULLER

175 Guiller AMC sport, télesc., AR osc. Prix 50.000 et scooter Rumi. OPE. 87-77. Dutrey.

ALCYON

Alcyon 3 cv, neuve, 58. soldée 160. 6 mois garant. usine. Crédit. Reprise, 17, r. Pajol.

MOTOS ANGLAISES

Ariel 4 cv culbut., fin 53, semi oscillante, 150. Crédit. Reprise. Leclerc, 17, r. Pajol.

Urgent Triumph T110. 0 km, non immatriculée., ancien prix. Crédit. MIC. 76-23, 20 heures.

BSA 500 cc, ét. imp. S'adresser: 204, r. Championnet (18^e).

500 BSA B33, première main, ét. nf. Morisan, 6, rue André-Antoine (18^e), tous les jours.

500 BSA Gold Star tour. 54. 190.000. Brazier, 315, avenue d'Argenteuil, Bois-Colombes (Seine).

Part. vend. Royal-Enfield 350 cc, Bullet 53. M. Leblond, 9, r. de Clamart, b. Billancourt (S), de 8 à 18 h le samedi-dimanche.

Norton 88, 54, 215.000. Tél. Arrighi, LON. 06-16.

Norton 88 Featherbed 23.000 k. 54. Bruno Pinoncelly, 7, rue G.-Colombet, St-Etienne.

Spécialiste de la moto Anglaise. Révision et mise au point de toutes marques ; Mazoyer, 66, rue Nationale Paris (13^e). POR. 93-65.

Triumph 110, 3.000 km, neuve, équip. Argantero Sallanches.

V. Sunbeam 120. Migeon, 15, rue Rodier, Paris (9^e).

BSA 650 Gol 56, équipée. Garage, 50 bd Jourdan (14^e).

Norton Dominator, belle, 195. Crédit. Reprise, 17, r. Pajol.

350 Triumph, parf. état, 70.000 à déb. Abbé Lenglard, 1, rue du Chapitre, Vernon (Eure).

Part. v. BSA 500 SS, 55. 18.000 k. Px 220.000. Cartier, 5, rue Paul-Bert, Paris (11^e).

650 Triumph 1957. 280.000. Vasseux, ELY 48-01. P : 401.

Belle Vélocette 350 ACT, c. nve, 130 km/h, s. bpl., susp. tte équip. 95.000. Michel, 24, av. Gambetta, Arcachon (Gde).

MOTOS ALLEMANDES

NSU Super Max, nle susp AR. Eqt. ét. nf, 15.000 k. 275. Dubois, 23, av. Lilas, Lille.

A vendre moto BMW R 672. DID. 14-04.

Tout pour les MOTOS DKW

Persin, 92, av. de Rigny à Bry (Seine). Tél. 272.

Side léger Humblo canadien. 250 NSU osc. 30.000. Lemaitre, 70, r. Clisson, Paris (13^e).

DKW RT2 250, 20.000 k, t. b. ét. Monthulé, 32, r. du Mal-Maunoury, Vincennes, ap. 19 h

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 175 SV, 26.000 k, juin 56, équipée, 140.000. Coulon, VAU 25-70, porte 451, 11 à 12 h sauf samedi dimanche.

Side 250 Puch TF 52, bon ét. 100. Missir, 9, r. Mignon (6^e).

Part. Puch 250 SG, dern. mod. 190. Soir 7 h. Ducret, 8, r. Dan-court., 18^e. 15.000 k. Vend. Lun.

Puch 250 SG, comme neuve, équipée, 14.000 k. Prix 150.000 frs. Breton, 18 bis, rue des Ecoles, Champagne-s.-Seine.

Puch 175 SV, 54, impec., selle double, p.-bagages, saccosches cuir. 80.000. Thibaud, 6, sq. des Villebenettes Marly-le-Roi.

Puch 175, garantie, 13.000 km, état neuf, 110.000. CRE. 87-14 (le soir).

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa, 54, imp., équ. 125. Taylor, Ecole Normale, Le Puy.

Jawa 250, bon état. 70.000 frs. Gentil, VOL 69-90.

V. 500 Jawa, ét. nf. Vis.Span-neut, 218, av. G.-Leclerc, Vi-roflay. Tél. 926-52-62.

Jawa 350 t. b. ét., feux pos. sac. cuir, rem. mono ful 100.000. Eclairz Maublanc, 35, r. A.-France Jouy-en-Josas (S-O)

250 B.M.W. R. 25/2. 140. Crié, 4, r. des Casernes, Douai.

MOTOS BELGES

FN, 450, OHV, ét. neuf. 170.000 avec acces. Leclerc, 5 r. St-Jt. - des - Marais, cité ouvrière Beauvais (Oise).

MOTOS DIVERSES

Reprise motos et scooters sur voitures

BSA 500 twin, 8.000 km. BSA Golden, mécaniq., neuve BSA 250, 1954.

Ariel 500 et 1.000, 1954. Jawa 350.

IFA 350, comme neuve. Puch 125 et 150, oscillante. Motobécane 125, oscillante.

Peugeot 125, 1956, impeccable Scooters Vespa, Lambretta Peugeot, Moby et grand choix de motos à partir de 20.000 frs. crédit, 4, rue Beaurepaire Pantin. VIL 15-18.

250 Gillet Herstal 90. - 175 Peugeot, état nf, 85. - Scooter Lamb., exc. ét., 65. - 125 Peug Lamb. de 40. - Paloma, Mot Lavelette. - Dresch 30, etc. Lux-Motocycles, 31, r. Lantiez (17^e).

Prix imbattables

500 Royal twin, oscil. 190
 350 BSA 52, 53, 85
 250 Puch, BSA, 53, 54, 85
 175 Puch, oscillante, 115
 175 Peugeot, Motobécane, 55
 125 toutes marques depuis 25
 Lambretta, Vespa, Moby, d. 55
 Peugeot neuves, rabais 20 %.

Crédit, reprise, échange

LISTE GRATUITE de 100 motos soldées dep. 20.000 Expédition Province

BF, 10, av. St-Ouen, Paris-18^e

Jean MURIT

4 fois champion de France 10 fois recordman du monde.

Occasions

garantie totale

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

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

V. AGF d'usine, vainq. Bol d'Or 58. 160. Migeon, 15, r. Rodier 9-

Triumph T 110, 56 et mod. 6 T 52, parf. état. Jawa 350, parf. état. Imbernotte, 1, rue Acacias, Paris. ETO 26-52.

UNIQUE A PARIS

Ancien prix - Super Crédit. BSA twin oscil. 55 et 56 255 BSA A7 ts types et B 33 165 Ariel 350, oscil et B 31 145 Jawa 350 ts types à part. 120 250 Puch, Jawa, BSA, etc. BMW, Norton, Royal, etc. + 100 motos ttes marq. ts Px + 40 scooters Vespa, Lambret. + 30 vélomoteurs ts modèles

ALAZARD

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

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

IMPORTANT

Avant de fixer votre choix consultez notre liste complète des plus belles occasions contre trois timbres-poste, motos, vélomoteurs, scooters, sidecars.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet, Paris-18^e Métro Lamarck. MON. 24-40.

LIQUIDONS

400 MOTOS

Crédit à votre gré 137-139, av. de Clichy (17^e) Ouvert dimanche matin

CYCLOMOTEURS

Cyclomoteur nf en rodage, cse santé. Tél. PRO 36-50.

Cyclos nfs. Remise 22 à 30 % VAP. Crédit, 17, r. Pajol (13^e).

SCOOTERS

Vds Vespa, 54, bon état, poss. crédi., tél. NOR 92-61, h. repas.

Scooter Rumi 140 000 F, b. ét. Moteur neuf. S'adresser après 20 h. à OBE 58-15.

Lambretta 56, 8.000 k. Ex. ét. 95.000. 2, r. Berthoud 3^e, 5-8 h

Vespa 55, excel. ét. Px 65.000 Barthier, 46, r. Raffet (16^e).

Sulky 125 revu usine apr. 5000 k, com. nf. 50 k. PAS : 05-87

Cse dble empl., scoot. Rumi 55 11.000 k, nbx acces., px à déb Haas, 3, rue Ste-Croix, Provins

Vespa 56, méc. prés., impec. nx acces Px : 90. ELY 91-59

Scooter Rumi, 2.000 km, état neuf. 120. ORN 81-60.

VOITURES

CREDIT IMMEDIAT

10 - 4 CV 1952 à 1955. Frigate 55, noire, 27.000 k. Vedette 54, malle arr. 2 tons. G. Irat cabr. mot. 11 cv, perfo. Citroën 11 b 54 et 56, mot. D. Pgtte Juva 4, 51, cme neuve. 202 1939, Coach, 5 places. 203 1954 et 1951.

Repr. motos réc. et scooter. 137-139, av. Clichy (17^e). Ouvert dimanche matin.

30 VOIT. DISPONIBLES
 Frigate Amiral 54, nre, 240.
 Simca 8, 48, lockh. impec. 120.
 4 CV 55 et 52, depuis 160.
 Break V8, 1949, bien 70.
 15 six 55, 220-11 cv 50, dep. 100.
 Simca 5, soldée 60.
 Créd. Repr. motos, scooters.
 Autos Moto, 45, r. Goutte-d'Or.
 Ouv. dimanche mat. ORN 81-60.

ACHATS

ACHETE COMPTANT IMMEDIATEMENT

toutes machines anglaises et allemandes récentes.

PEROTTI

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

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

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

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

DIVERS

Cyclecar Darmont grd sport, superbe. Photo. Prix sur demande. Machain, 21, r. Maurice-Ber-teaux, Maurecourt (S.-et-O.).

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.

ECHANGES

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO

72, rue Clisson, Paris (13^e) Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

ATTENTION !

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

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

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

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

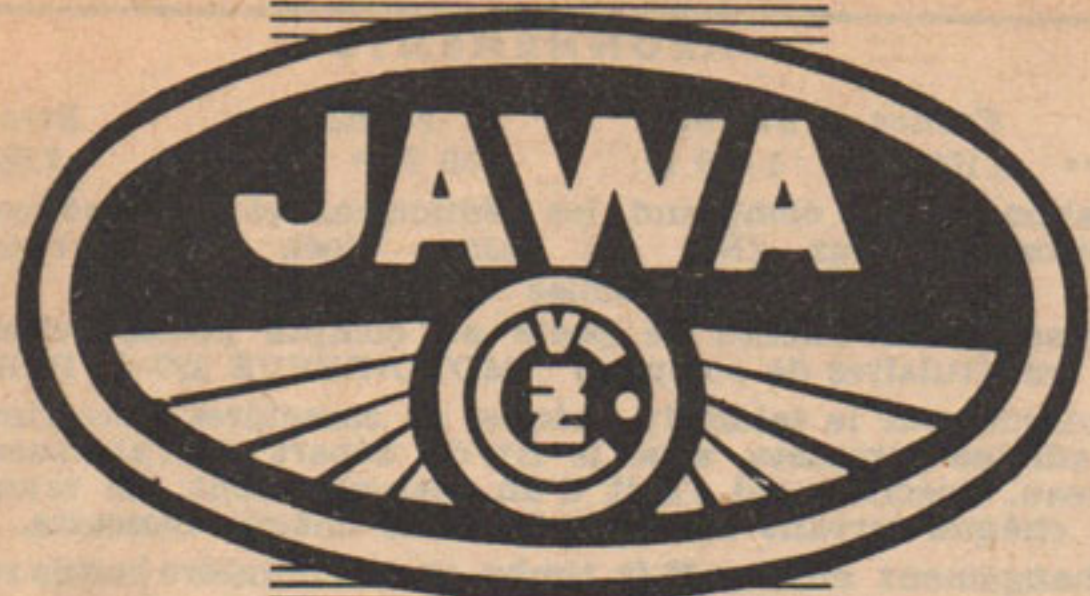
ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

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

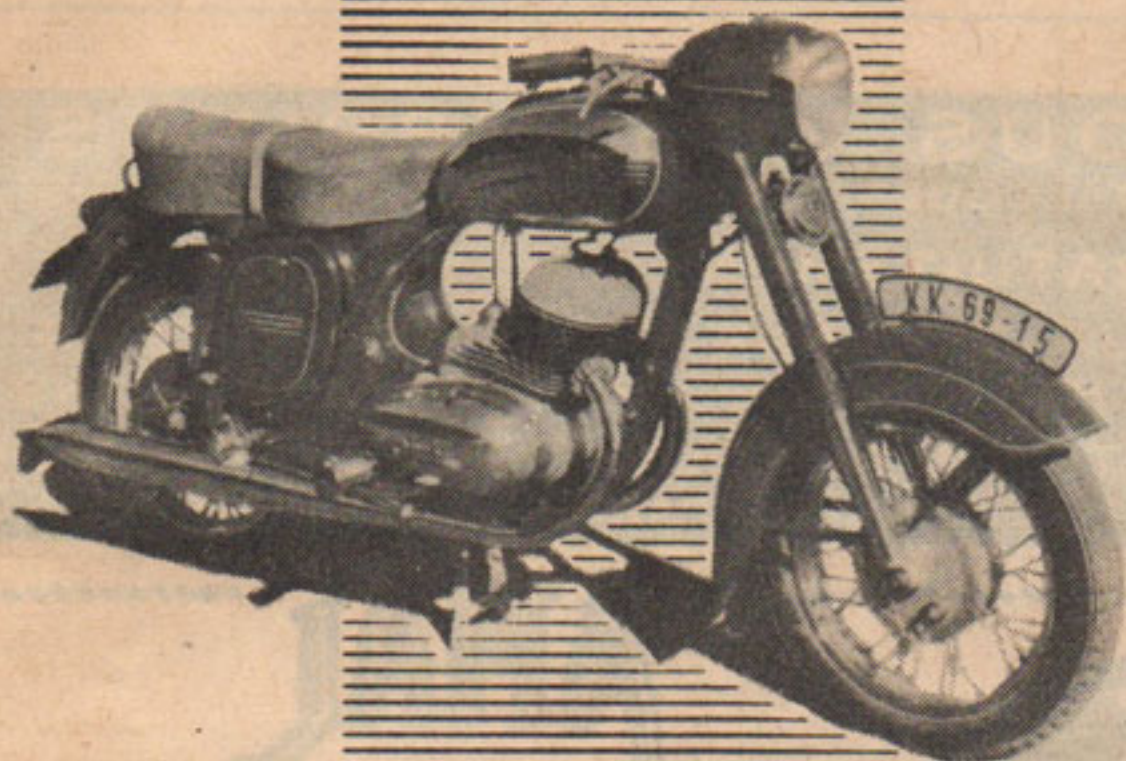
ASSURANCES IMMEDIATES

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

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



En Coupe d'Europe
de Moto-Cross
JAWA DOMINE !



- ★ A VIENNE : 2-3-4-5°
- ★ A GENEVE : 1-3-5°
- ★ A CASSEL : 1-3-4-5°

175 cm³ 2 l. 300 aux 100 km. 210.000 frs + I.L.
 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 "

CRÉDIT

REPRISES

GARANTIE TOTALE

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

BSA **ARIEL** **HOREX**

La plus belle EXPOSITION
Neuf et Occasions
CRÉDIT 15 MOIS

MOTO - BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir, PARIS - Bastille
ROQ. 29-28

Toutes pièces - Expéd. rapide C. R.
Réponse contre 60 frs en timbres

TERROT **RUMI** **IFA SIMSON**

AMC - CAZENAVE - VAP - GUILLER
DISTRIBUTEUR

Pièces pour Scooters Rumi
Révision des moteurs :
A. M. C. - YDRAL - VAP

RÉALÉSAGES - DÉLAI RÉDUIT - RÉEMBIELLAGES

Remise en état de Fourches

PIÈCES POUR SAFI - COPREMA - ABG

LA DIFFUSION PARISIENNE DE PIÈCES MOTOS
9, Rue Collange - LEVALLOIS - PER. 89-19
Expédition à lettre lue.

HOREX **BSA ARIEL** **M Z - IFA SIMSON**

OCCASIONS :
Garantie 3 mois
choix de Lambretta, Vespa,
et motos toutes marques

DERZY **NSU** **Peugeot** **AGF**

FIN **MANURHIN** **M. LECLERCO** **RUMI**

PUCH **GNOME & RHONE** **80, Av. Général Leclerc** **BOULOGNE (Seine)** **GUZZI** **Lambretta** **AER MACCHI** **PALOMA**

CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de PARIS
En cas de maladie, Leclercq
paiera pour vous
TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme, moto, scooter

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto revue

La Moto

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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



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

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

AMAC

CARBURATEURS - GUIDONS
POIGNÉES TOURNANTES
MANETTES, LEVIERS, TRANSMISSIONS
ROBINETTERIE, ÉPURATEURS D'AIR, etc...

SOCOREX

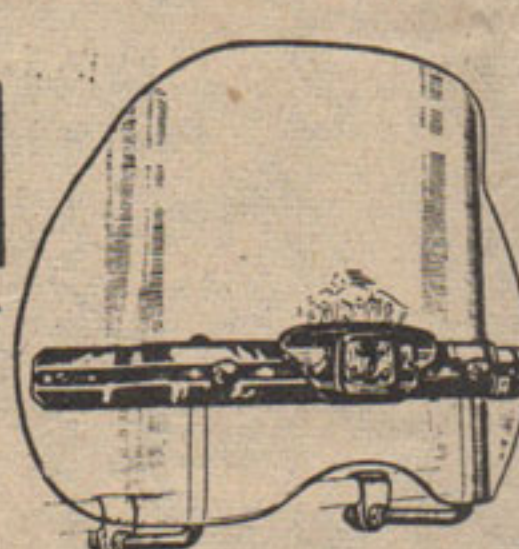
21, rue Collange
LEVALLOIS (Seine)
PER. 06-02

AMAL

CARBURATEURS MONOBLOC
Grand Prix, pour machines Anglaises
B. S. A., TRIUMPH, etc...
MANETTES, LEVIERS, POIGNÉES TOURNANTES

PARÉFLEX

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



S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62
Spécialiste des 2 Temps
de classe Internationale, NE VEND QUE :
**250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA**
NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMÉDIATEMENT
Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaits
CRÉDIT - REPRISE

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

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse — GUT. 19-30
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT,
MZ, PUCH, HOREX, SIMSON,
MONET - GOYON, MANURHIN,
AGF, LAMBRETTA, RUMI, VESPA
OCCASIONS RECENTES
Garantie totale (pièces et
main-d'œuvre gratuites)
choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Manurhin et motos
Franç. et Etr. ttes marques
du NEUF au prix de l'occasion
CRÉDIT : 12 à 15 mois
expéditions en province
TOUTES REPARATIONS
Achat ferme moto, scooter
Liste Occasions ctre 3 timb.

RENTE

3,5 %

**A CAPITAL GARANTI
SUR L'OR**

●

COMPLÈTEMENT
EXONÉRÉE D'IMPÔTS

LES AVANTAGES DE L'OR
SANS LES INCONVÉNIENTS

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir
A. BERL
20^{bis} Rue des Jumeaux - TOULOUSE
Demandons et indiquons
Dépositaires
Documentation sur demande

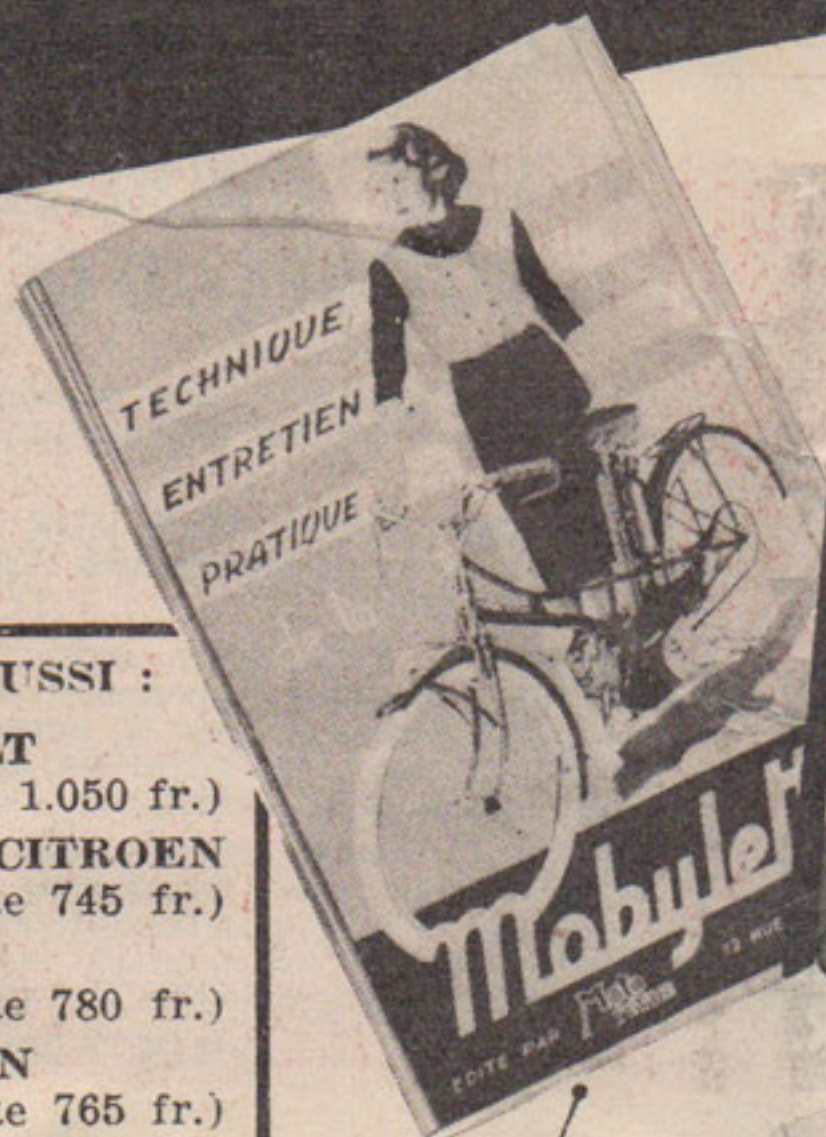
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

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 : 890 fr.
(par poste 963)



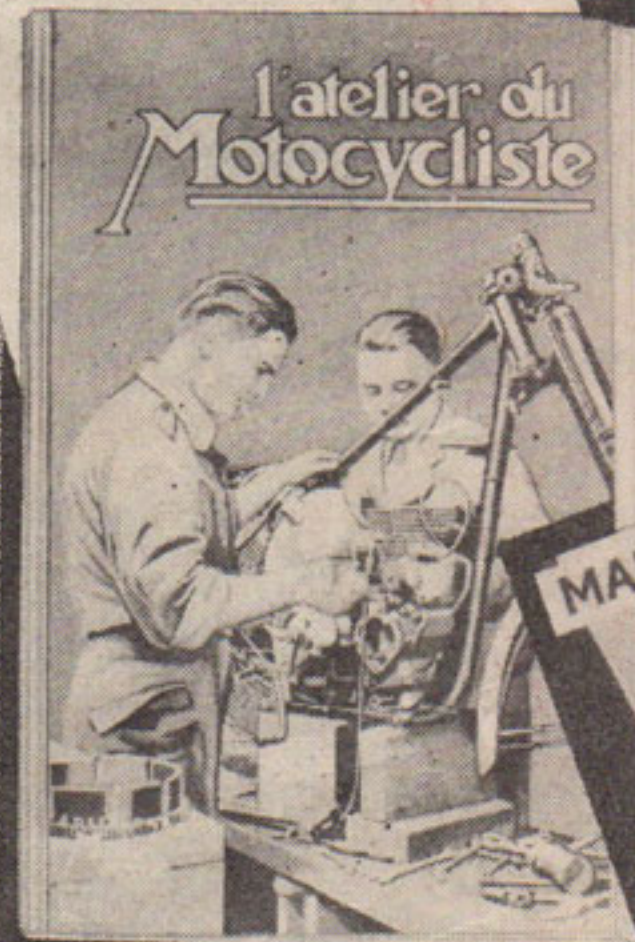
Prix : 480 fr.
(par poste 535)



Prix : 605 fr.
(par poste 665)



Prix : 570 fr.
(par poste 630)



Prix : 575 fr.
(par poste 635)



Prix : 560 fr.
(par poste 620)



Prix : 565 fr.
(par poste 625)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 950 fr. (par poste 1.050 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN

Prix : 685 fr. (par poste 745 fr.)

L'ARONDE

Prix : 720 fr. (par poste 780 fr.)

2 CV CITROEN

Prix : 700 fr. (par poste 765 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 410 fr. (par poste 470 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 530 fr. (par poste 590 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 550 fr. (par poste 610 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 535 fr. (par poste 595 fr.)

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

Prix : 520 fr. (par poste 580 fr.)

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

Prix : 495 fr. (par poste 555 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 mémento automobile, raccourci des principales connaissances automobiles utiles.

PRIX : 760 fr. (fco 820 fr.)



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 : 750 fr. (fco 810 fr.)

Pour l'USAGER...
Pour le RÉPARATEUR

**TECHNIQUE ET
PRATIQUE DE LA**



Peugeot

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.**