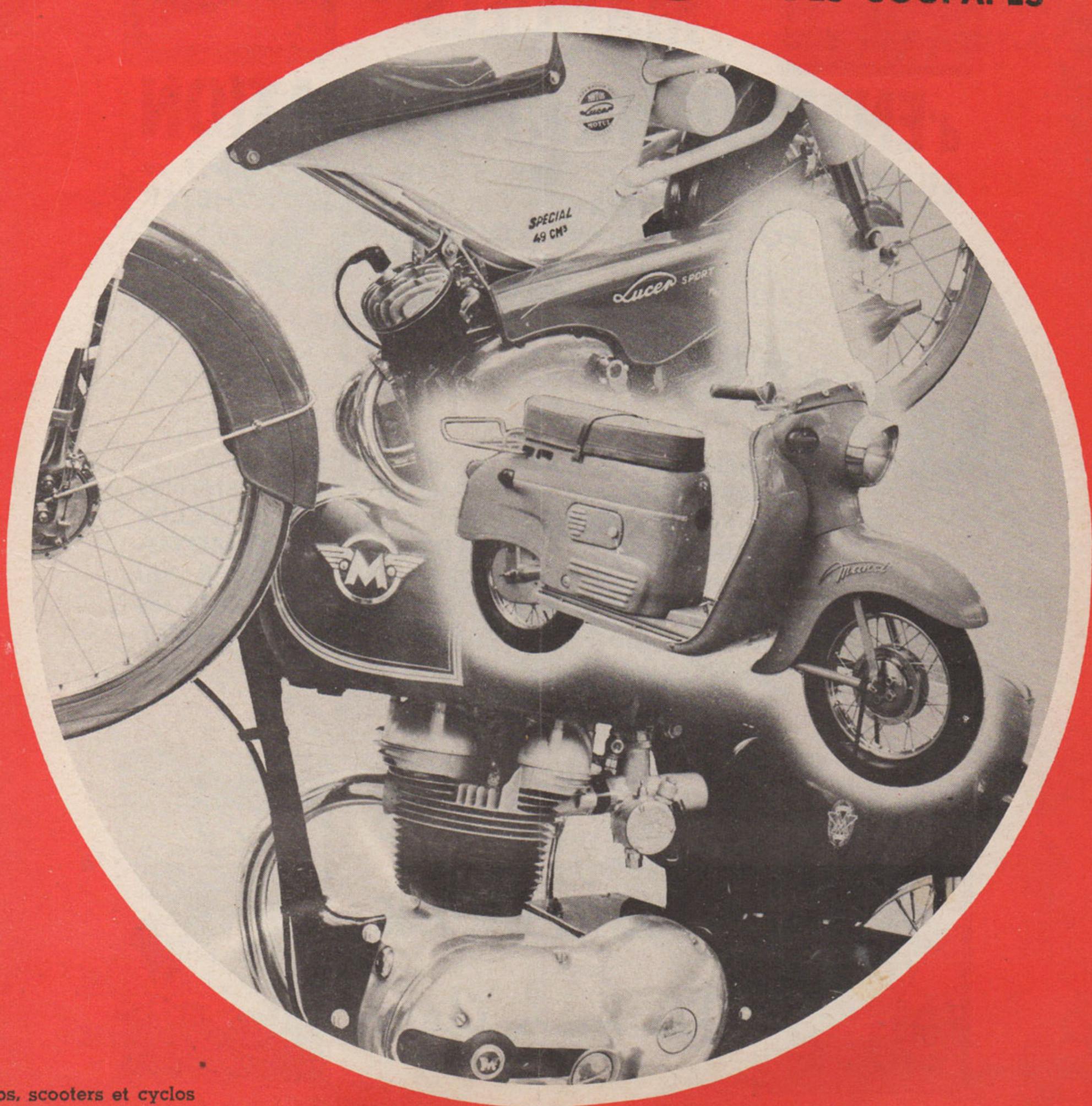


Moto revue

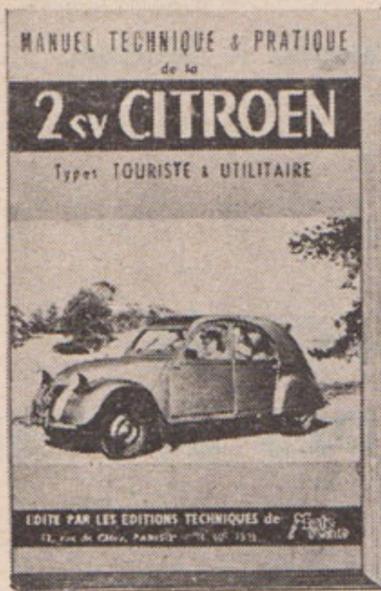
46^e ANNEE. — 11 OCTOBRE 1958. — N° 1.410

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

PORTÉE
DES SOUPAPES



Motos, scooters et cyclos
en vedette au 45^e Salon



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 **MOTOCYCLISTE**, 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



LA *Simplicité* AU SERVICE DU *débutant*

L'*économie* AU SERVICE DU *travailleur*

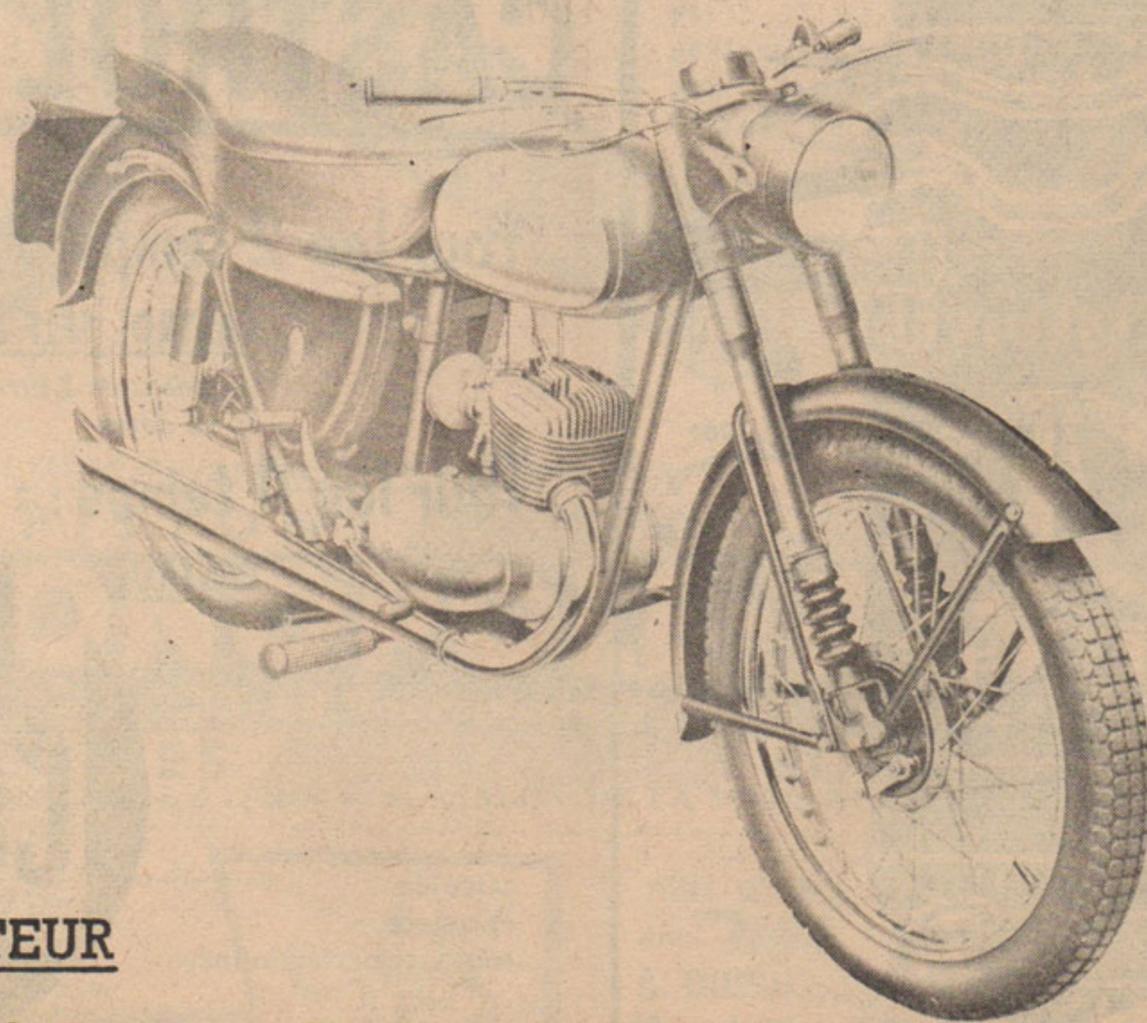
LA *robustesse* AU SERVICE DE L'*utilisateur*

TOUT CELA POUR 187.000 frs

ET ...2,36 l. aux 100 kms

C'EST CE QUE VOUS OFFRE

la **BSA** *Super*
BANTAM



IMPORTATEUR

MOVEA - 79, Av. de la G^{de} Armée - KLE. 40-65

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir :
MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE
Exigez la
marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE



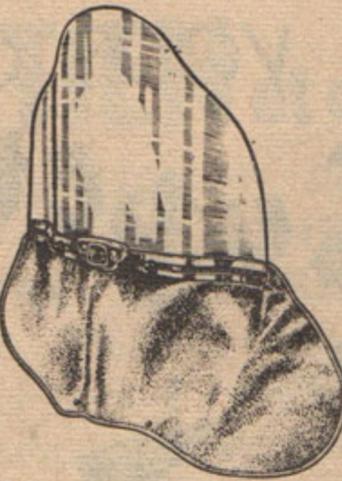
PAREFLEX

OYONNAX (Ain)

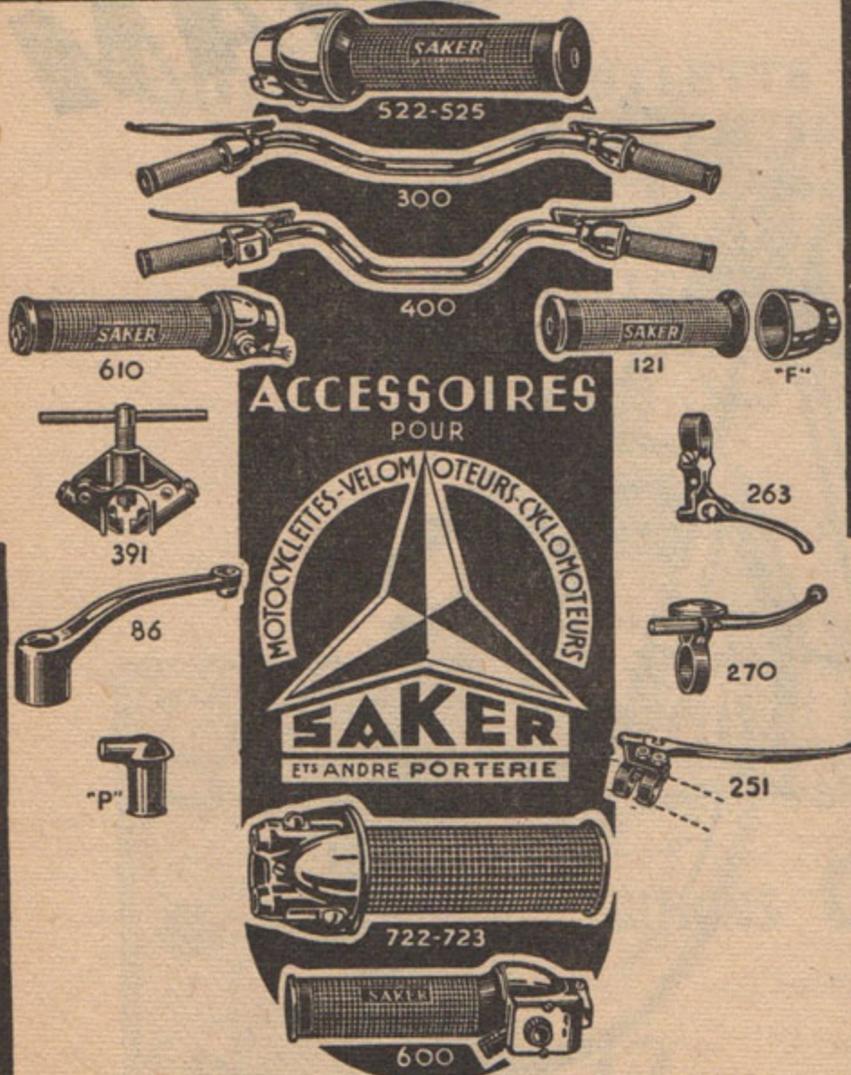
Le Spécialiste
du
PARE-BRISE

POUR MOTOS-SCOOTERS-
CYCLOMOTEURS

PARE-BRISE GALBÉ
avec tablier simili-cuir
tous coloris



AU SALON : STAND N° 131

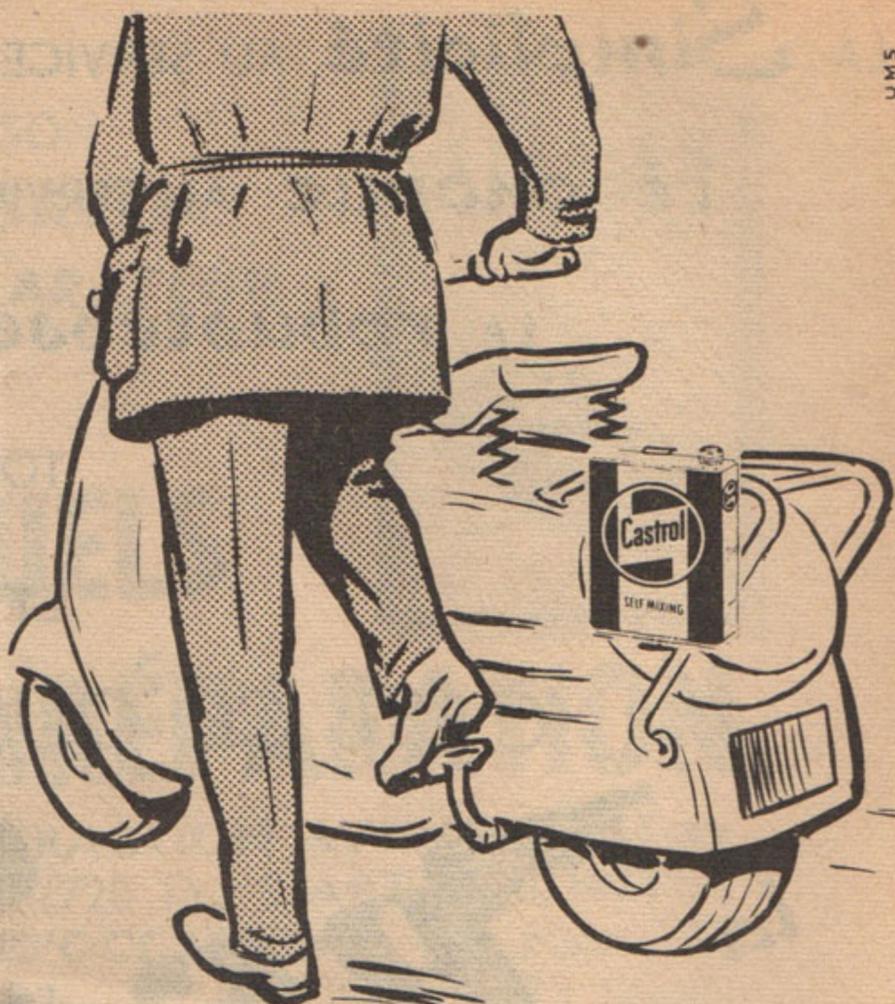


522-525
300
400
610
121
391
86
"P"
263
270
251
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^S ANDRE PORTERIE

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



UMS

Bonne mise en route
pour l'hiver...

CASTROL *est là!*

Pour les 2 temps ::

CASTROL SELF MIXING

en bidons de 2 litres
ou en doses

Pour les 4 temps ::

CASTROL

calculée
éprouvée
toujours perfectionnée



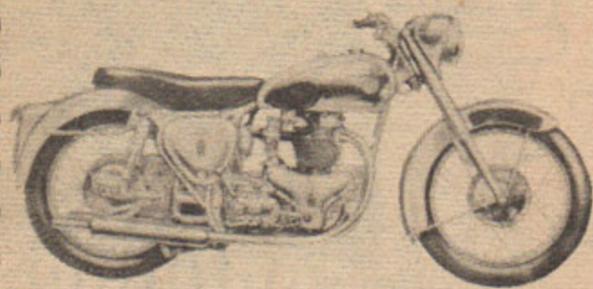
L'HUILE PAR EXCELLENCE

Le spécialiste des machines anglaises
(Tourisme et Cross)

A. CHARRIER

Champion de France de vitesse 1936

2 MAGASINS : 43, avenue Ed. Vaillant et 28, rue Davoust, PANTIN - Vil. 17-38
Métro : Hoche et Porte de la Villette — Autobus : 170 et 130



BSA ARIEL SUNBEAM

CRÉDIT EN 48 h. - 6, 9 et 12 MOIS

Stock pièces B.S.A. - LUCAS - Envoi contre remboursement
Atelier de réparations et ouvriers spécialisés pour
ENTRETIEN et GARANTIE

l'assurance de la ligne impeccable



Véritable
**FERMETURE
ECLAIR**

PANTALON

adoptée par l'élite
de la
confection moderne
pour les
devants de pantalons



Seule la véritable FERMETURE ECLAIR porte la garantie ECLAIR sur le curseur breveté

PISTONS

SEGMENTS

MONOPOLE-POISSY

53, bd Robespierre - POISSY (S.-&-O.)

CHEMISES

SOUPAPES

SALON DE L'AUTO : Balcon A - Stand n° 4 — SALON DE LA MOTOCYCLETTE : Hall du Cycle - Stand n° 28

Massenet

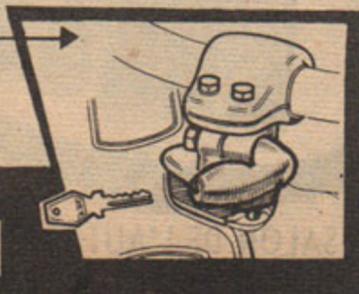
Les scooters

Lambretta

sont équipés en série avec

L'ANTIVOL

NEIMAN



PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel - **BSA** - Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone PER. 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursem.
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES



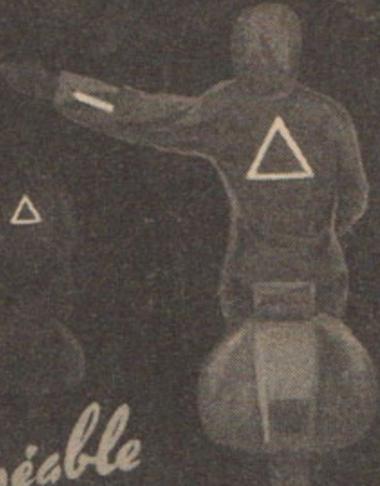
Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHANT Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

LIFE-COAT

vous sauvera la vie



L'imperméable
LUMINESCENT

est une production

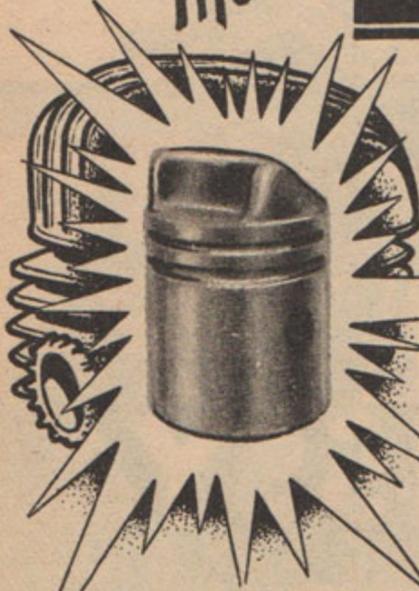


Distributeur exclusif : ATLEX S. A. 38, Avenue de l'Opéra - Paris (2^e)
Tel. OPÉ 55.80 et 43-46

EN VENTE MAISONS DE SPORT & GRANDS MAGASINS - PARIS & PROVINCE

*Pour
votre
moto*

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

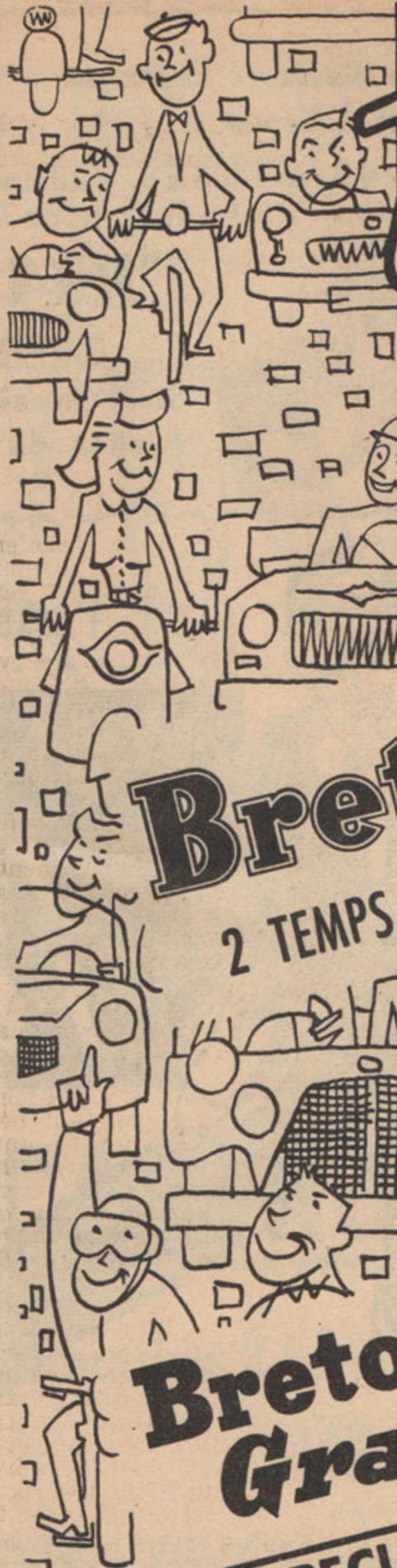
STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON
Scooters VESPA et LAMBRETTA

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET

16 ter, rue Etienne Marcel - M^e Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : VII. 21-63



TOUJOURS!

nous
faisons
confiance
à l'huile

Bret-oil

2 TEMPS et 4 TEMPS

et
au
nouveau

Bretocyl Graphité

"SPECIAL-MOTO"

DANS VOTRE ESSENCE
OU VOTRE MÉLANGE

DANS SA NOUVELLE PRÉSENTATION
ÉLÉGANTE ET PRATIQUE EN
CHARGEURS DE 5 DOSES OU EN
COFFRETS DE 15 FLACONS-DOSES
CHEZ VOTRE MOTOCISTE OU A
DÉFAUT CONTRE REMBOURSEMENT
DE 995 Frs A :

BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX
(SEINE)

4, rue Jeanne-d'Arc MIC. 48-40

SALON DE L'AUTOMOBILE - Grand Palais, Galerie A, Stand 8
HALL DE LA MOTO - Parc des Expositions - Stand 63

Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)

LE SPEEDWAY, OUI LE CROSS, NON

Il n'y a pas encore, on le sait, de Sous-Commission de Moto-Cross au sein de la Commission Sportive Internationale de la F.I.M. Cependant, et en attendant qu'une telle lacune soit comblée (le moto-cross n'est-il pas en effet la discipline sportive motocycliste la plus florissante actuellement ?), un « Comité des Experts » s'est créé qui a justement à charge de préparer l'installation d'une véritable sous-commission spécialisée et qui, en attendant, mûche la besogne à la C.S.I. en étudiant une réglementation internationale que cette dernière n'a plus ensuite qu'à officialiser.

Ce comité s'est réuni en prélude au prochain Congrès d'Automne de la F.I.M., émettant des vœux dont nous allons vous donner ici la substance :

D'une manière générale, il a été décidé de recommander aux Fédérations nationales de ne plus organiser une épreuve de championnat le jour où se déroule un Grand Prix (ou une course identique en 250 cc)

Il sera encore conseillé de ne pas organiser ensemble un Grand Prix et une épreuve identique en 250 cc. Ceci est très important car, comme nous le soulignons dans notre reportage de la course de Bielstein (« M.-R. » n^o 1.401), la compétition européenne en quart de litre connaît désormais un développement tel qu'il n'est plus admissible de la faire figurer en lever de rideau du Championnat du Monde des 500 cc.

Les coureurs ne seront d'ailleurs plus autorisés à faire les deux montes le même jour. Ajoutons ici que la Coupe d'Europe fera place, dès 1959, à un « Championnat d'Europe de la Petite Cylindrée ».

★

Autre question d'importance, la réduction à huit du nombre des Grands Prix comptant pour l'attribution du titre de champion du monde de moto-cross (10 cette année).

En principe, l'on retiendra d'office les Grands Prix d'Angleterre, Suède et Belgique, les ressortissants de ces nations participant régulièrement et assidument au Championnat du Monde. Quant aux Grands Prix restants, ils iraient aux pays qui les organisent habituellement, mais deux d'entre eux — désignés par tirage au sort — ne compteraient pas pour le classement du Championnat du Monde.

Notons que cette dernière disposition, dont l'application devrait intervenir dès l'année à venir, ne concerne pas le Grand Prix de France : celui-ci a déjà fait l'objet de préparatifs avancés, et pour cette raison, figurera en 1959 parmi les Grands Prix inscrits d'office au calendrier.

Pour les Championnats du Monde ou d'Europe, il sera recommandé aux Fédérations nationales de choisir soit la course unique, soit l'épreuve en deux manches avec classement général par addition des points. (On sait — voir « M.-R. » n^o 1.403 — que cette dernière solution, déjà mise en pratique aux Grands Prix de Hollande et d'Angleterre, est apparue comme étant de loin la meilleure, tant pour les organisateurs que pour les coureurs et le public). Dans le cas de la course unique (Belgique, Luxembourg), une durée d'environ une heure sera estimée suffisante, la course en deux manches pouvant se dérouler sur une heure et demie au total, avec une tolérance de plus ou moins 10 %. Enfin, en cas de course unique, le Comité des Experts propose la suppression de la mise en parc fermé des machines (inutile ici).

★

Qui ignore encore que les Grands Prix ne paient pas, et encore moins les manches de la compétition en petite cylindrée ? Pour éviter la continuation de la scandaleuse politique pratiquée par certaines nations organisatrices, le Comité des Experts propose (à l'instigation de l'A.C.U.) la tarification de base suivante :

Pour les Grands Prix : 50 livres sterling assurées, plus 20 livres si la recette est normale, et ce, pour 15 participants. Pour le Championnat d'Europe (250 cc) : 40 livres sterling, et ce, pour 10 pilotes. Dans les deux cas, la liste des prix ne devrait pas être inférieure à 150 livres sterling.

Ces dispositions amélioreraient sensiblement le sort matériel des habitués des grandes compétitions, mais ne s'appliquant qu'à 15 ou 10 partants, elles laissent à l'écart tous les coureurs que les organisateurs devront engager en complément des précédents.

★

Voici donc l'essentiel des vœux émis par le Comité des Experts, qui réclame une fois de plus, et pour conclure, la création d'une véritable « Sous-Commission de Moto-Cross » au sein de la F.I.M.

La C.S.I., tablant sur la valeur des travaux dont nous venons d'examiner la matière, ne trouvera jamais plus belle occasion de donner au moto-cross la place qui lui revient de droit, cette même place qu'elle a cependant accordé de longue date au « speedway » !

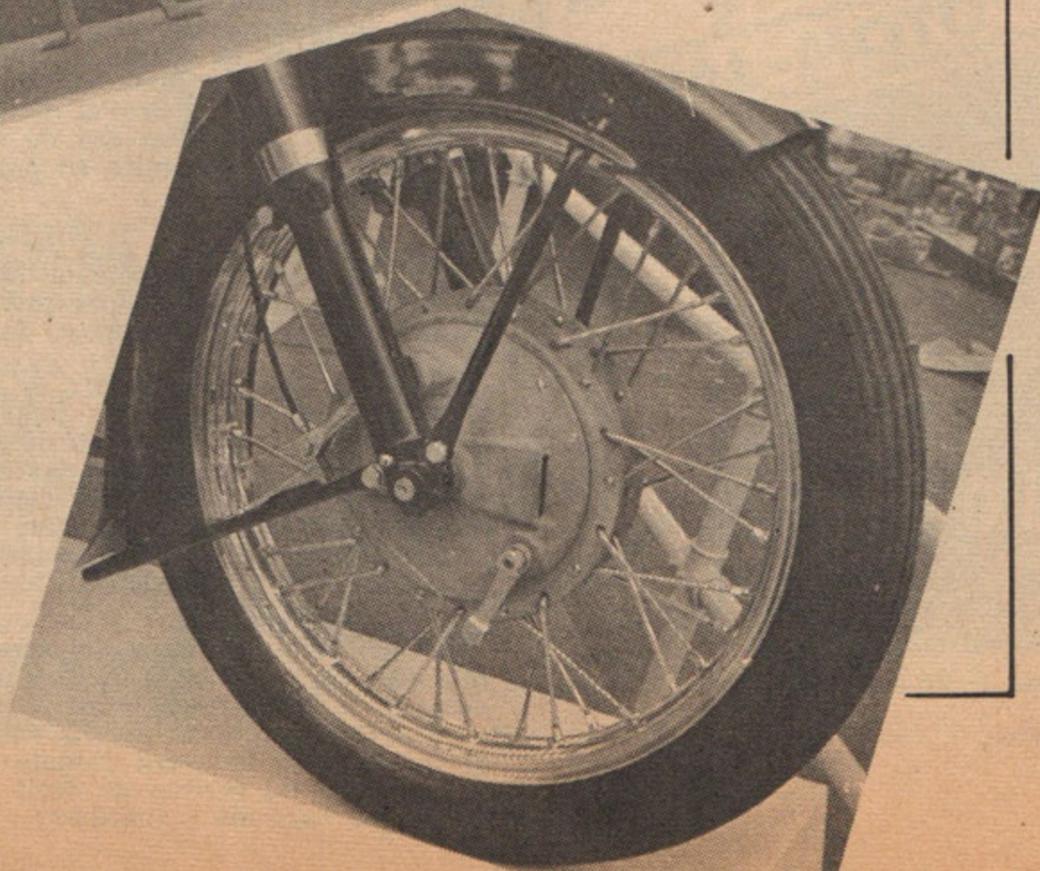
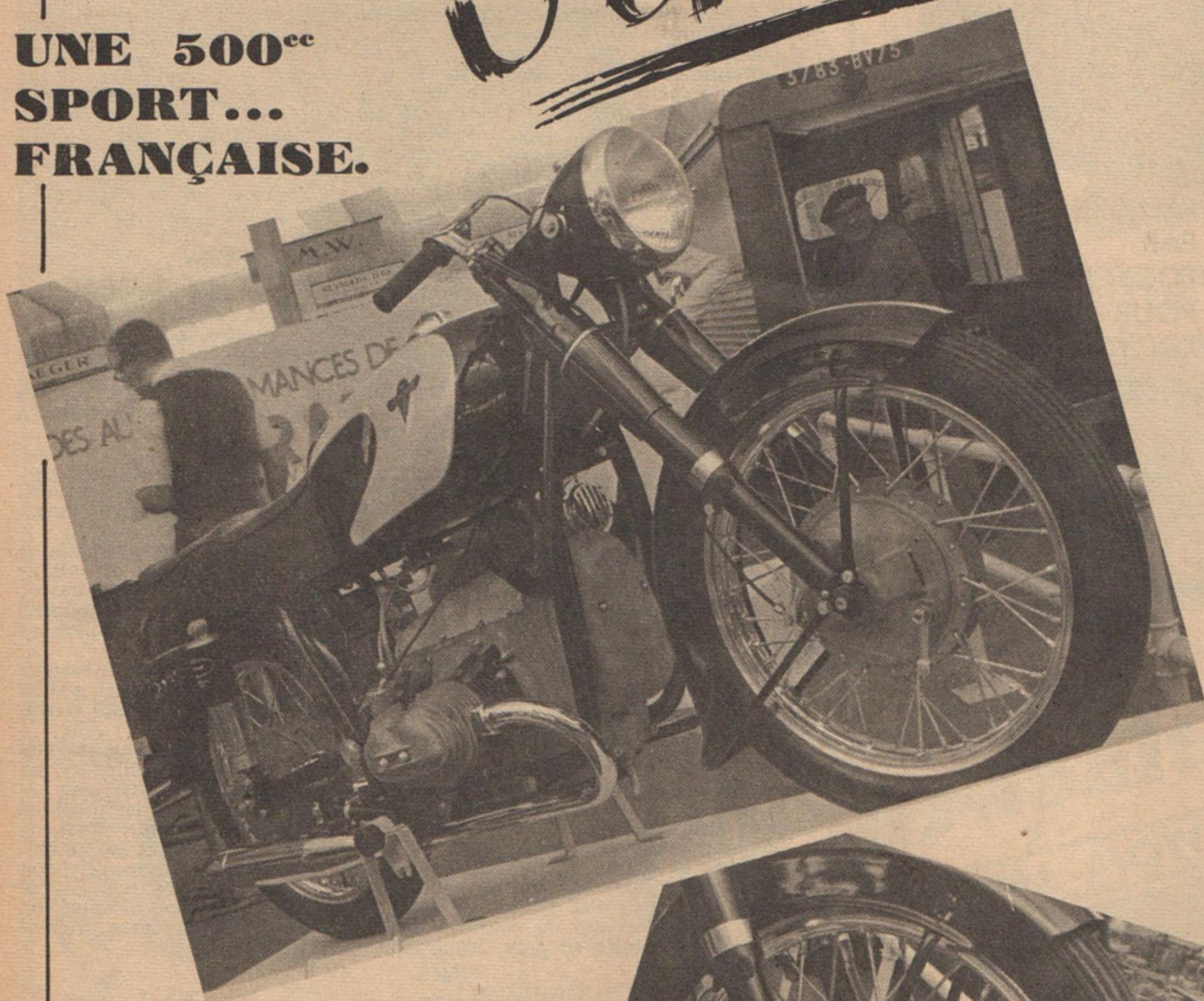
RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

NOS PHOTOGRAPHES

AU

Salon 58

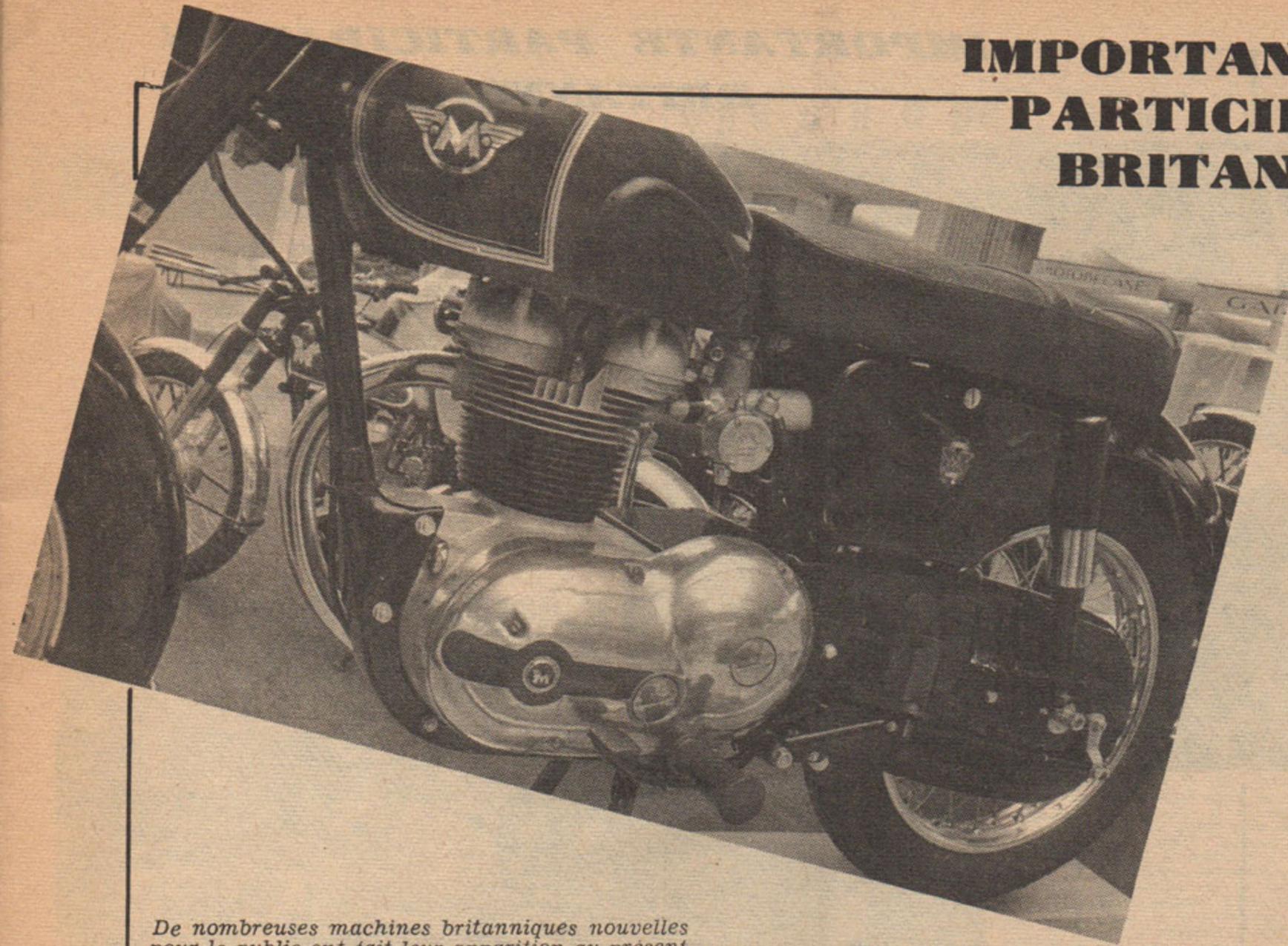
**UNE 500^{cc}
SPORT...
FRANÇAISE.**



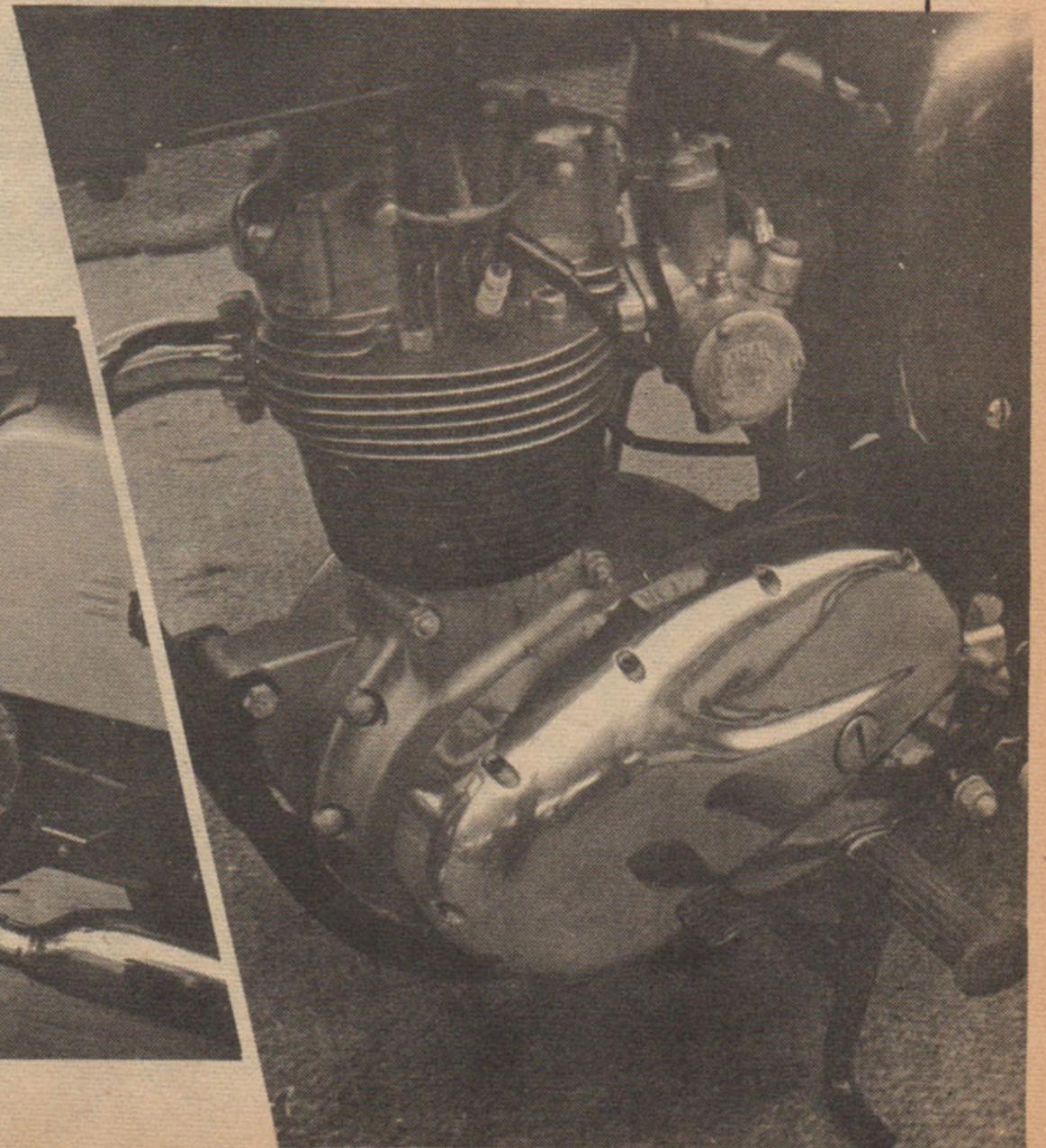
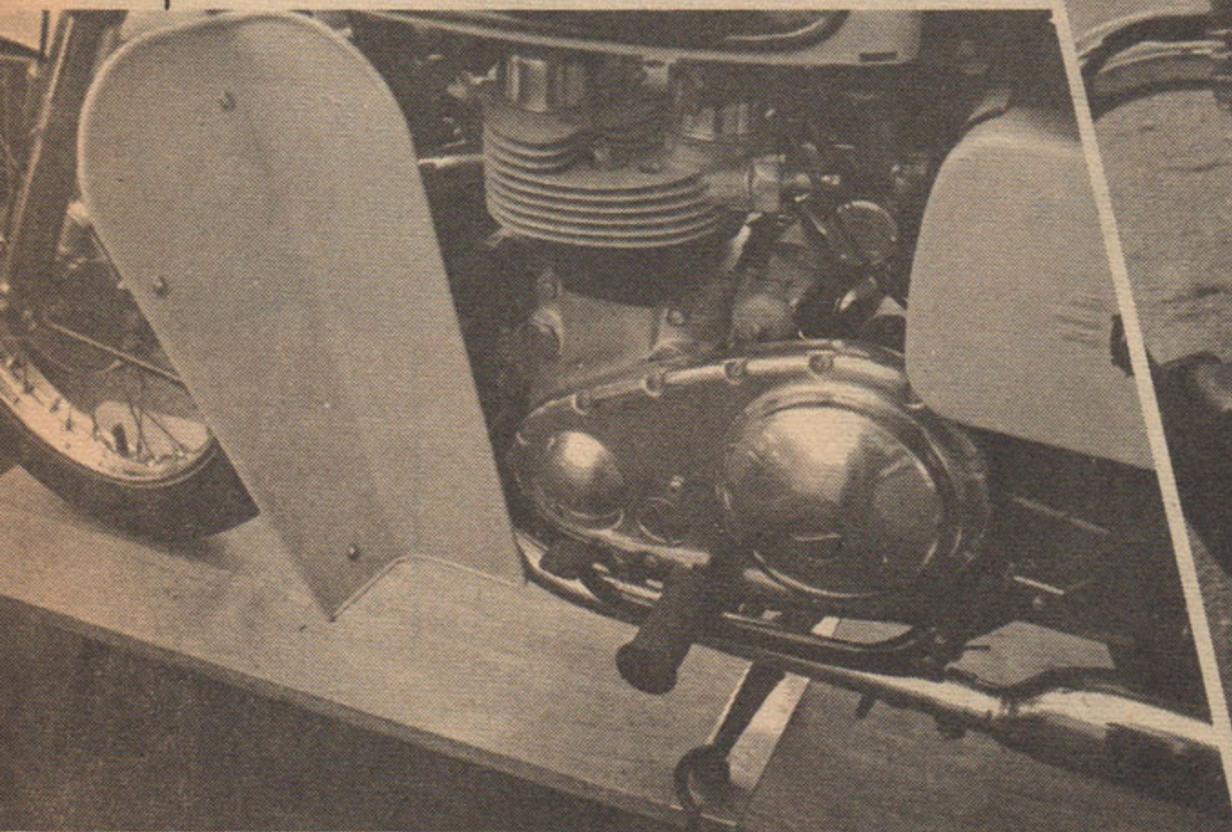
Le Salon 1958 aura vu une nouvelle 500 cc française faire son apparition. Il s'agit de la Ratier, présentée ici dans sa version sportive, dont le prototype fit une course très prometteuse au dernier Bol d'Or. Si le moteur, qui développe 28 CV à 5.500 t/m, n'est pas sans rappeler une réalisation étrangère, il ne faut pas le considérer comme une copie pure et simple, loin de là. La partie cycle également est très personnelle, et nous avons remarqué particulièrement ce joli moyeux-frein avant double came...

Bien entendu nous reviendrons prochainement sur ce modèle, et beaucoup plus en détail.

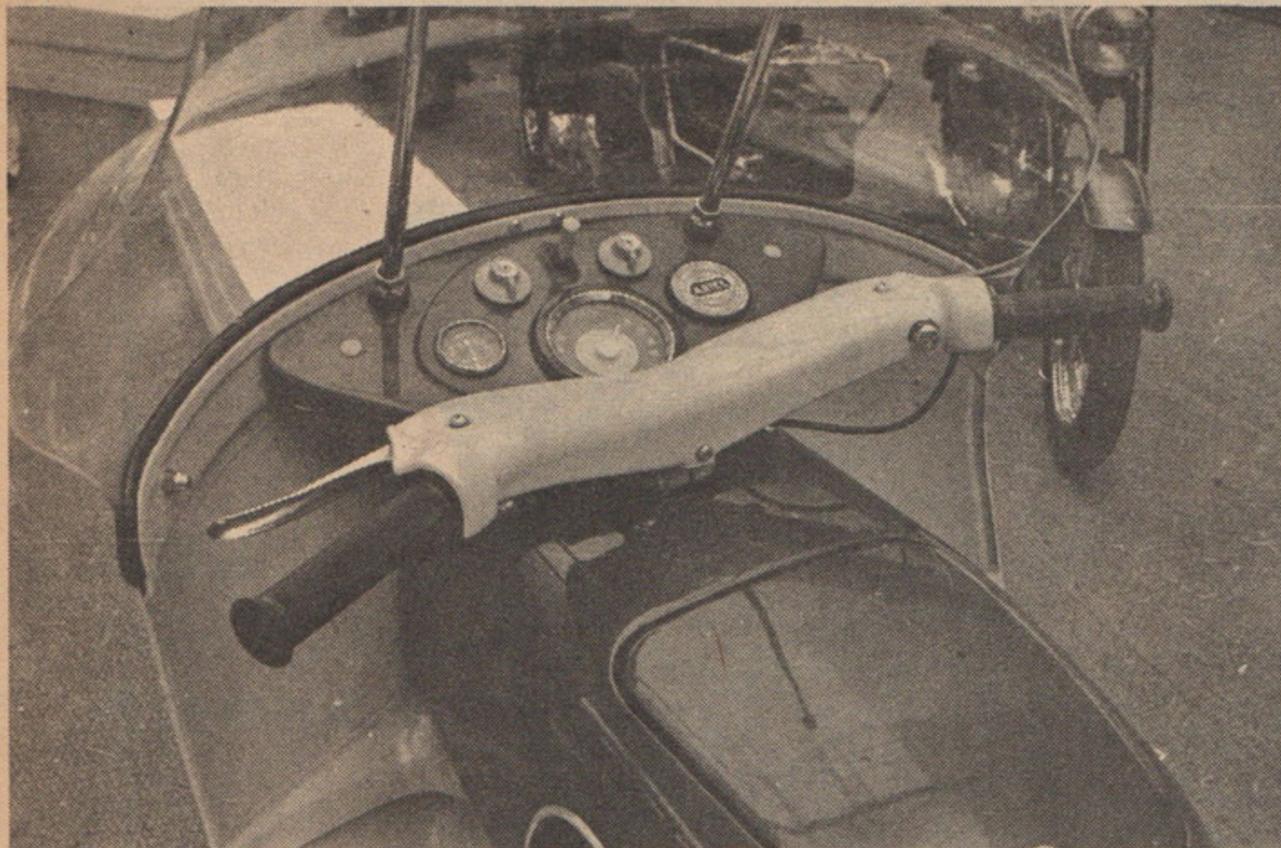
IMPORTANTE PARTICIPATION BRITANNIQUE



De nombreuses machines britanniques nouvelles pour le public ont fait leur apparition au présent Salon. Ci-dessus, le remarquable bloc-moteur de la 250 Matchless, qui développerait 19 CV. A droite, un moteur moins poussé, celui de la nouvelle B.S.A. 250 cc Star, donné pour 15 CV. Ci-dessous, une twin Matchless habillée de pare-jambes. Notez le nouveau carter de chaîne primaire, qui est nettement plus étanche que son prédécesseur.

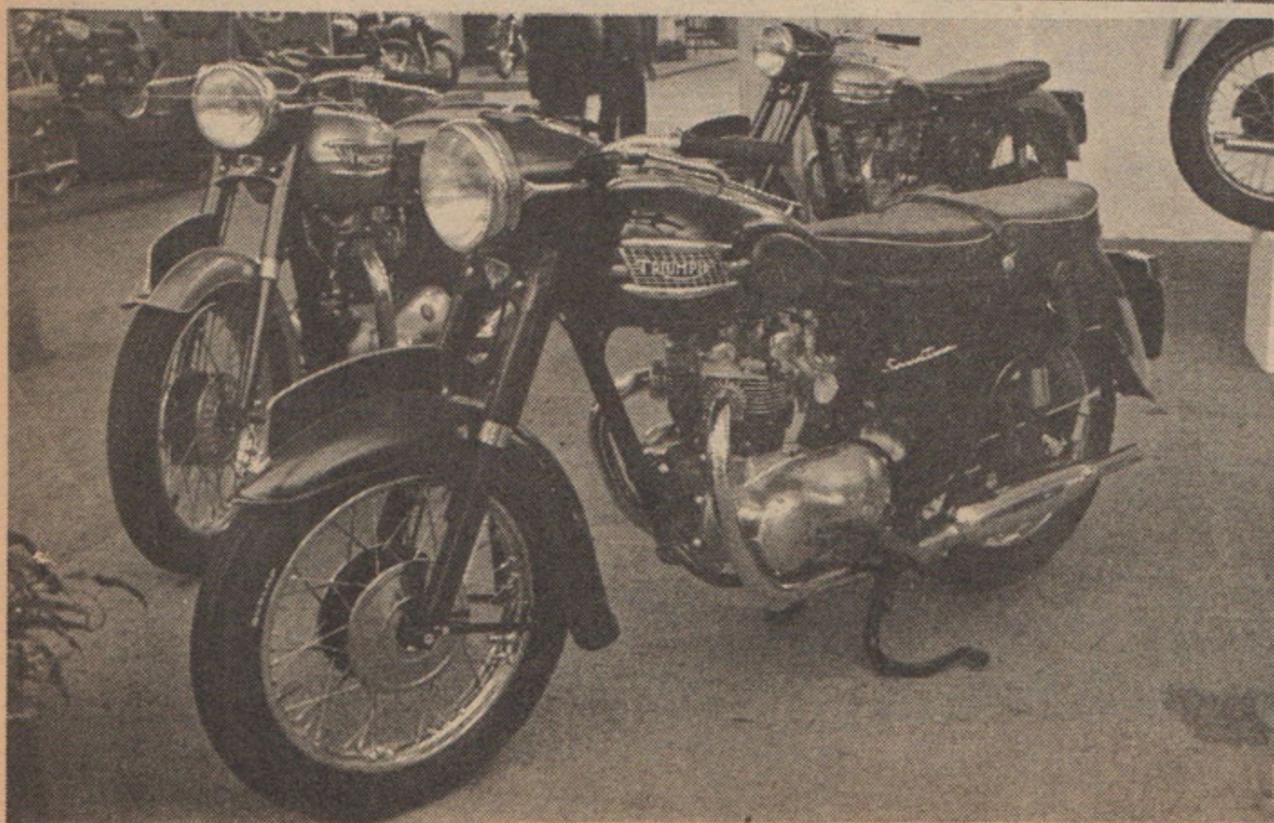
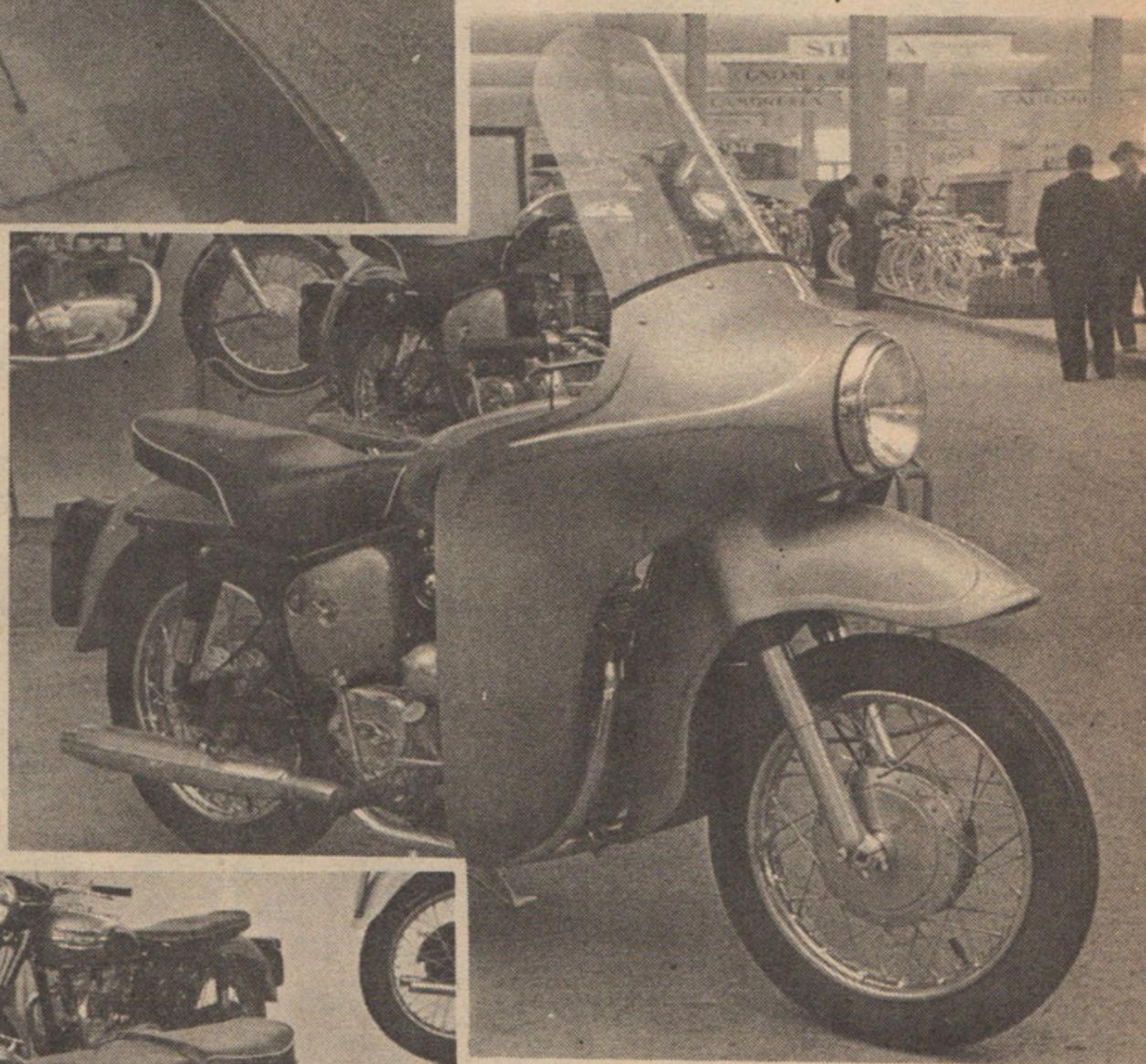


IMPORTANTE PARTICIPATION BRITANNIQUE



Un spectacle assez inhabituel pour le motocycliste : ce tableau de bord digne d'une automobile. C'est ce qu'aura sous les yeux le propriétaire d'une Ariel Leader. Et encore, sur le modèle luxe, il y a une montre de bord !...

Autre machine carénée britannique, la Airflow de chez Royal-Enfield. Ce carénage se monte aussi bien sur la 250 cc monocylindre que sur la 500 cc twin, ici illustrée.



Triumph, dans un louable souci de standardisation, commercialise désormais sa 500 cc Speed twin, sous une forme identique à la 350 cc Twenty-One. L'émaillage est toujours grenat.

SUITE PAGE 1145

LA VIE MOTOCYCLISTE

LE SALON

Les usines Amédée Bollée du Mans sont spécialisées dans la fabrication des segments de piston. Les segments Amédée Bollée sont utilisés sur les moteurs d'automobiles et sur les moteurs de motos, de scooters et sur les petits moteurs auxiliaires de bicyclettes.

Pour les moteurs à 2 temps, les usines Amédée Bollée fabriquent et livrent des segments encochés, prêts au montage, adaptables aux pistons d'origine.

Les segments Amédée Bollée sont noirs. Ils sont traités au « parcolubrite » pour

LES SEGMENTS AMÉDÉE BOLLÉE

les préserver de l'oxydation dans les magasins et pour éviter le frottement direct du métal des segments sur le métal des cylindres au début du rodage.

La plupart des motos, des scooters et des moteurs auxiliaires sont équipés, d'origine, avec des segments Amédée Bollée, traités au Parcolubrite et de nombreux grossistes, outre les constructeurs, en assurent la distribution, pour la rechange.

Demander les renseignements à cette adresse : segments Amédée Bollée, Le Mans, boîte postale 118, téléphone : 28.08.50.

LES MATCHLESS 1959 AU SALON

Pour la saison 1958-59, l'Associated Motorcycles Ltd, qui produit les motocyclettes Matchless représentées en France par la Société Aris, présente un programme extraordinairement varié et intéressant et il est certain que les différents modèles proposés, dont nous aurons peut-être l'occasion de faire les essais prochainement, iront au-devant des desirs les plus divers.

Cette très ancienne et très grande marque britannique jouit, de nouveau, chez nous, d'un prestige de très bon aloi et outre les modèles routiers dont la qualité est unanimement appréciée, elle livre des machines de cross dont de nombreux coureurs français de classe se sont équipés pour le grand bien de leur palmarès et de leur renommée.

Nous sommes persuadés que nos amis les représentants de cette marque, fervents motocyclistes eux-mêmes, en vous présentant ces machines, au seuil de cette nouvelle saison, se feront un devoir, comme à l'accoutumée, de donner, au prix de n'importe quel effort, satisfaction à tous, particuliers et coureurs. Nous pouvons leur faire confiance car leur probité et leur conscience professionnelle sont établies et ils font partie du carré des irréductibles amoureux de la belle motocyclette.

Nous verrons, au stand Matchless la nouvelle 250 cc dont les britanniques sont justement fiers et dont nous avons déjà

entretenu nos lecteurs ; avec son moteur de grande puissance (19 CV), son bloc très net, son carter arrière étanche et sa ligne si attrayante, elle paraît appelée à tenir une place de tout premier ordre dans une catégorie très appréciée actuellement.

Nous verrons également les modèles de sport et tourisme de différentes puissances et si l'usine Matchless peut terminer à temps, la préparation de tous les modèles, nous aurons la primeur des nouvelles 650 cc qui semblent promettre beaucoup à ceux qui aiment les montures « musclées ». Mais arriveront-elles assez tôt ? N'oublions pas que le Salon anglais n'a lieu qu'en novembre.

Nous pourrions voir, cependant, d'une façon certaine les modèles de cross, victorieux sur tant de terrains, et dont la version en 250 cc sera sans nul doute un succès. Il y aura aussi un modèle Police, bien attirant, et dont les motards du Canada apprécient les qualités et l'aspect !

Et peut-être aurons-nous l'occasion d'examiner la nouvelle G. 50 Road Racer, cette 500 cc spéciale de course, moteur mono à arbre à cames en tête, attendue par tant de coureurs et dont les apparitions en course et au TT anglais ont été particulièrement satisfaisantes.

Soyons confiants : tant que de telles marques veulent lui donner tous leurs soins, l'avenir du deux-roues est en bonnes mains.

DANS LES CLUBS

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Calendrier touristique, octobre 1958. — Tous nos sociétaires membres actifs du M.C.C. sont très cordialement invités à assister nombreux à nos sorties-promenades dominicales et aussi nos campeurs peuvent se joindre au groupe de la Section Camping.

Dimanche 12. — Participation Rallye-Concentration du Salon qui consistera à parcourir un itinéraire de son choix avec pointage dans diverses stations-services d'essence. Rendez-vous Porte de Versailles, café Dupont, bd Victor 8 h 30. Départs donnés le matin à partir de 9 h. et l'après-midi à partir de 13 h. même endroit. Arrivée prévue Porte de Versailles à partir de 17 h.

Dimanche 19. — Le Motocycle-Club de France organisera sa XXIV^e Coupe de l'Armistice (primitivement prévue pour le 16 novembre). Cette épreuve se disputera sensiblement sur les mêmes itinéraires que les autres années (départ et arrivée à Montlhéry et dans la Vallée de Chevreuse). Nos touristes pourront aller encourager leurs camarades sur un endroit de leur choix.

Dimanche 26. — Sortie-promenade à Septeuil (ramassage des châtaignes). Rendez-vous siège à 8 h. Itinéraire : Petit-Clamart, Versailles, Saint-Cyr, Trappes N. 12, Ponchartrain, Le Pontel, à droite D. 11, Neauphle-le-Vieux, Thoiry, Septeuil, pique-nique ou restaurant, 120 km A. et R.

Dimanche 2 novembre. — Reconnaissance et mise au point pour épreuves de Trial dans Bois de Clamart. Rendez-vous place du Garde, Clamart : le matin à 9 h. 30, l'après-midi à 14 h. 30. Divers entraînements auront lieu en vue de l'ouverture de la saison de trial qui débutera le dimanche 9 novembre à Compiègne par le Trial de l'Armistice.

Nos sociétaires intéressés par les épreuves de trial sont invités à se faire connaître au cours de notre prochaine réunion d'octobre (le 17).



LE CONSEIL DU MOIS DE LA PREVENTION ROUTIERE :

APPLIQUEZ SCRUPULEUSEMENT LE CODE DE LA ROUTE

Contrairement à ce que l'on pense communément, nous sommes dans l'un des mois les plus dangereux. La circulation due à l'activité économique du pays a repris, après le grand ralentissement du mois d'août. Des conditions atmosphériques quelquefois défavorables (les premiers brouillards) la diminution du nombre d'heures de jour, rendent cette circulation plus délicate encore. Il convient donc que les usagers ne relâchent pas leur attention.

Depuis plusieurs mois, et grâce à l'action de la presse. La Prévention Routière a pu diffuser très largement conseils et slogans. Il semble bien que cette action ait été bénéfique et que, malgré l'augmentation du parc automobile (1 million de véhicules de plus en 1958 qu'en 1957) la stabilisation, sinon la réduction du nombre des tués sur les routes, déjà heureusement constatée en 1957 par rapport à 1956, s'affirme en 1958.

Nous relevons en effet 35 tués le 15 août 1958 contre 45 le 15 août 1957. Et 97 tués pour le week-end du 15 août 1958 contre 96 pour le week-end du 15 août 1957.

Ces résultats, que nous voudrions encore voir grandement améliorés, bien loin d'inciter les usagers à relâcher leur attention, doivent au contraire leur montrer que

l'amélioration de la sécurité routière est possible, à un certain nombre de conditions, dont le respect scrupuleux du Code de la Route.

★

Nous avons assisté en effet à une suite alarmante d'accidents très graves dus à l'inobservation des articles les plus essentiels du code. Quelques exemples :

- dans l'Allier : collision à l'occasion d'un dépassement : 3 tués, 4 blessés graves.
- dans la Loire Atlantique : Collision, également lors d'un dépassement : 3 tués.
- dans la Seine : A un croisement au Bois de Boulogne, collision entre un car et une voiture : 2 tués, 3 blessés.
- en Vendée : collision entre 2 véhicules à un carrefour : 2 tués, 7 blessés.
- Et plus récemment encore, dans le Loiret, collision entre une voiture circulant à gauche et un camion : 5 tués, dont 3 enfants. Soit 15 tués pour 5 accidents.

Dans les deux premiers cas, c'est le dépassement qui est la cause de l'accident. Le dépassement est bien la manœuvre la plus dangereuse de la conduite automobile. Or, les articles 14 et 17 du Code de

la Route indiquent formellement qu'avant de dépasser le conducteur doit être certain qu'il peut le faire sans danger. Le dépassement est interdit :

- lorsque la visibilité vers l'avant n'est pas suffisante (virages, sommets de côtes) ;
- aux passages à niveau non gardés ;
- aux intersections de routes, sauf pour les conducteurs circulant sur une section prioritaire.

Pour les deux accidents suivants, non respect de la priorité.

Enfin, pour le 5^eme accident, la voiture particulière ne tenait pas sa droite, provoquant une collision de front avec les conséquences dramatiques que l'on sait.

★

Donc ce mois-ci, et pour tous les conducteurs :

- Redoubler de prudence à l'occasion d'un dépassement, en particulier en évaluant très largement la distance de dépassement ;
- Respecter la priorité aux carrefours ;
- Tenir sa droite ;

seront les trois conseils de La Prévention Routière.

LE SPORT MOTOCYCLISTE

MON PETIT DOIGT
M'A DIT...

... qu'un crossman Inter de grande classe et de nationalité étrangère recherchait la possibilité d'obtenir une licence en France pour ne disputer que les courses inscrites à notre calendrier!

La chose est-elle possible, ce coureur ne résidant pas sur notre sol? Nous ne le pensons pas, mais elle prouve en tous cas que la France a du bon... vue d'ailleurs!

... que ce même coureur aurait déniché, à l'usine qui l'employa plusieurs années dans son équipe officielle aujourd'hui disparue, un cadre qui habillera la saison prochaine son mono anglais.

... qu'un autre crossman étranger de bonne réputation a obtenu, lui, une licence... en Allemagne. Mais il est vrai qu'il habite la zone frontalière et se rend chaque jour de l'autre côté pour y travailler!

... que le cycliste José Meiffret, qui depuis bien des années cherche à réaliser la plus grande vitesse sur bicyclette, derrière entraîneur, se remettrait prochainement en piste. Mais cette tentative ne

s'effectuerait plus derrière la Talbot de Grignard, mais derrière une moto carénée 1.000 cc, pilotée par un lecteur de *Moto-Revue*, dont la signature est apparue plus d'une fois dans nos colonnes.

... qu'un certain pilote de vitesse national, qui cette année avait fait un gros sacrifice pour s'offrir une Manx « carée », chercherait, pour l'an prochain, une bonne machine de série à transformer en sport. Motif : les circuits nationaux, à de rares exceptions près, conviennent mieux aux machines sport, avec chevaux en bas, qu'aux machines course, avec chevaux en haut.

... que notre sympathique et jeune inter Casset aurait eu dernièrement un accident, lui laissant une profonde blessure à une main.

On serait même dans la crainte que Casset ne puisse poursuivre une carrière brillamment commencée.

Souhaitons sincèrement que cet « on dit » soit plus alarmiste que la réalité.

... que certains de nos inters n'ont pas cru devoir accompagner leur camarade G.

Drion jusqu'à sa dernière demeure, et que cette « indifférence » a été appréciée comme il convenait par les coureurs qui n'ont pas hésité, eux, à faire le déplacement à Aix-la-Chapelle ou à Paris.

... que la BMW fait de nouveaux adeptes en sidecar, Pip Harris, et notre compatriote Duhem viennent en effet de faire l'acquisition des flat-twins bien connues.

... que Guy Ligier vient de vendre sa 350 AJS à un inter spécialisé dans le... cross.

... que l'un des cinq premiers du Championnat de France National de moto-cross, qualifié à ce titre pour disputer l'an prochain le Championnat de France Inter, avait décidé cependant de « raccrocher ».

Si ce « tuyau » se confirme, une place deviendra libre chez les « grands » de notre moto-cross. Sera-t-elle alors pour le 6me du Championnat National 58, ou bien la FFM en profitera-t-elle pour « recaser » Brassine actuellement voué à la rétrogradation, comme Hazianis du reste?

ZANDVOORT

LES courses de Zandvoort, en Hollande, marquent une des dernières épreuves internationales de la saison 1958, courses où ne prirent part que des « privés » devant 20.000 spectateurs répartis sur les dunes bordant la piste.

SCHEIDHAUER (DUCATI) BAT LES RECORDS EN 125 cc

Malgré le brillant départ de Mike Hallwood, également sur Ducati, le jeune Sarrois fera une course solitaire, triomphera à 121,3 km/h, avec 29 sec. d'avance sur Hallwood et le double sur la Mondial de Wheeler. Scheidhauer signe également le tour le plus rapide à 125,1 km/h.

EN 250 cc, L'ETONNANT FALK ET SON ADLER

Toujours avec son petit 2 temps non caréné, Falk se sauve dès le départ, fait le tour le plus rapide à 132,1 km/h et gagne, à 130,25 km/h, avec 22 secondes d'avance.

Derrière, nous aurons une lutte entre les NSU de Kassner et Hallwood, et la Adler de Beer. Ce dernier distancé, c'est un beau duel entre les deux 4 temps, jusqu'à l'arrêt forcé de Hallwood. Kassner est donc second devant Beer.

CE MALCHANCEUX HAILWOOD

Hallwood veut prendre sa revanche en 350 cc, et le voilà parti sur les talons de Hempleman, nos 2 Nortonistes précédant les AJS d'Ahearn et Ferbrache. Le duel sera serré, mais aux 2/3 de la course, Hallwood, malchanceux, voit de nouveau son moteur l'abandonner alors qu'il a fait le tour le plus rapide à 135,9 km/h.

Hempleman gagne donc à sa main à 132,2 km/h, alors que les AJS se disputent âprement la 2me place, que Ahearn remporte de peu, à 20 secondes du vainqueur.

HILLER DEPASSE LES 140 KM/H!

Hiller a déjà triomphé à Zandvoort en

1957. Il veut recommencer cette année, part en tête, et la chasse qu'Hempleman tente contre la BMW du jeune Allemand ne fera que l'aider à battre le record du tour et dépasser pour la première fois les 140 km/h sur ce circuit. Hiller triomphe donc à 136,1 km/h, à 11' devant Hempleman, suivi lui-même de Ferbrache, Mac Cutcheon, Ahearn, etc.

SUCCES SUISSE EN SIDE

L'épreuve se disputera en 2 manches, avec classement par addition de points.

La première manche est remportée par Camathias devant ses compatriotes Strub et Scheidegger, notre compatriote Duhem finissant 6me. Mais le champion suisse encrassera dans la 2me manche, ce qui permettra à Strub de gagner à 122,4 km/h devant Scheidegger, après avoir réalisé un tour à 125,85 km/h.

Au classement général, Strub triomphe devant Scheidegger et Fath.

100 M.V. "FOUR" POUR LES PRIVÉS ?

A vrai dire, c'est une nouvelle qui fut déjà annoncée vers la fin de l'hiver dernier, époque où le compte Agusta donna à entendre qu'une petite série de 100 quatre cylindres compétition pourrait bien être entreprise à l'usine de Gallarate.

La saison s'annonçait, il ne fut plus question de ces machines que nombre de pilotes indépendants avaient sans doute attendues avec impatience. Puis, tout dernièrement, nous pouvions voir dans une revue américaine une photo de la fameuse 500 cc accompagnée d'une annonce publicitaire la proposant aux coureurs USA.

Enfin, la Presse européenne spécialisée se fait maintenant l'écho d'une toute récente information en provenance d'Italie et selon laquelle la MV s'approprierait effectivement à mettre en chantier les 100 quatre cylindres « client » annoncées, dont 20 exemplaires iraient déjà au magasin que possède Surtees en Angleterre. Ces machines seraient vendues autour de 700 livres sterling.

Bien, et sans doute les clients ne manqueraient-ils pas si réellement la petite série des MV « Four » voyait le jour. Mais cependant, il nous paraît improbable qu'une décision soit prise en ce

sens à l'usine italienne avant que ne soient connues les décisions de la FIM relativement aux Championnats du monde 1959. En effet un changement de formule peut intervenir, dans le but de redonner au Championnat du monde l'intérêt qu'il a perdu depuis quelques années aux regards des constructeurs allemands, britanniques et italiens (Gilera, Guzzi, Mondial).

Et alors, l'utilité de la mise en construction de nouvelles multi 500 pourrait éventuellement ne plus se justifier.

Attendons par conséquent le prochain Congrès d'Automne de la C.S.I.

UNE NOUVELLE ÉTAPE DE LA TECHNIQUE DU CYCLOMOTEUR : LA BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE "TRANSMATIC"...

... DES ATELIERS DE CONSTRUCTION

LAVALETTE

M. Vuillerme, chef du département moteurs aux ateliers de construction Lavalette, a tenu dernièrement une conférence de presse, au cours de laquelle nous fut présentée la boîte de vitesses automatique Transmatic.

Description de celle-ci vous est d'ailleurs donnée, dans les lignes qui suivent, par son auteur, M. Rouger.

Mais, avant de céder la parole à ce dernier, nous voudrions nous faire l'interprète de M. Vuillerme en

précisant le caractère fantaisiste de tous les bruits qui circulent en coulisse, concernant la main-mise de Lavalette sur certains constructeurs de cyclomoteurs.

Une concentration ne s'opère pas à la légère et, pour le moment, la situation est simplement la suivante : Lavalette est majoritaire chez Paloma et, sous peu, la gamme des bicyclettes Arliguie viendra compléter la production actuelle des motorisés.

I. - GENERALITES

Si on faisait une étude rétrospective du cyclomoteur, on serait surpris de constater tout le chemin parcouru depuis ses origines.

Nous sommes en effet bien loin du moteur « auxiliaire » adaptable sur un cadre de vélo. Il faut dire que les constructeurs ont cherché à améliorer leur production en satisfaisant les goûts et les exigences d'une clientèle de plus en plus avertie qui demandait au cyclomoteur des caractéristiques et des performances toujours supérieures.

Il serait facile de montrer les progrès dont ont bénéficié ces machines en comparant les caractéristiques de puissance toujours croissantes des moteurs.

Il y a une dizaine d'années, la puissance des moteurs variait de 0,5 à un peu plus d'un cheval. Actuellement, des puissances de 2 et 3 CV ne sont pas rares.

Par surcroît, l'usage des pédales est devenu presque inexistant, si bien que le moteur est loin d'être l'auxiliaire des pédales. La nécessité pour le constructeur de présenter des machines dont justement l'usage des pédales est réduit au minimum a tout de même imposé une complication des mécanismes de transmission et on a vu apparaître sur le marché de véritables petites motos pourvues d'embrayage et de boîtes de vitesses.

★

Il faut d'ailleurs constater que l'Ecole Française n'a pas suivi la tendance des techniques allemande et italienne.

Dans ces pays, le cyclomoteur a perdu une partie de son originalité : il est devenu une petite moto.

En France, le cyclomoteur qui s'était

engagé dans la voie de l'automatisme a su conserver cette caractéristique qui fait à la fois son attrait et sa force, — le cyclomoteur français est un engin conçu à des fins utilitaires : il doit pouvoir être conduit par tout utilisateur, averti ou non des secrets de la mécanique. Les manœuvres d'un embrayage commandé et d'une boîte de vitesses à sélection manuelle sont choses à rebuter une clientèle d'utilisateurs qui ne voient dans le cyclomoteur qu'un moyen de transport simple, pratique et économique.

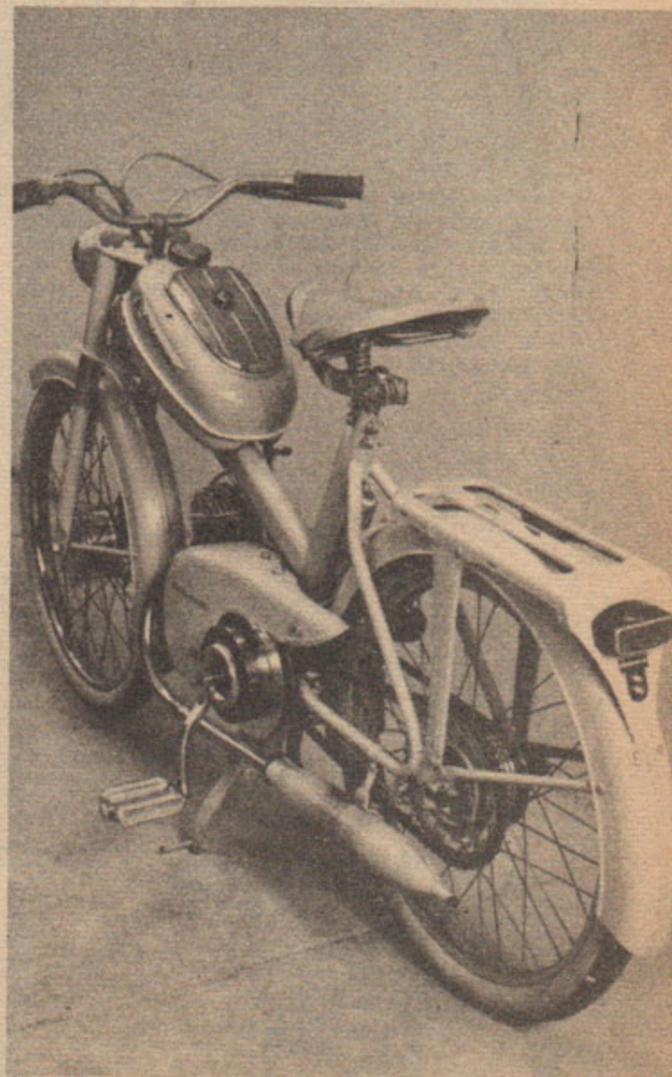
C'est dans cet esprit que les ateliers de construction Lavalette ont conçu et réalisé la transmission « Transmatic ».

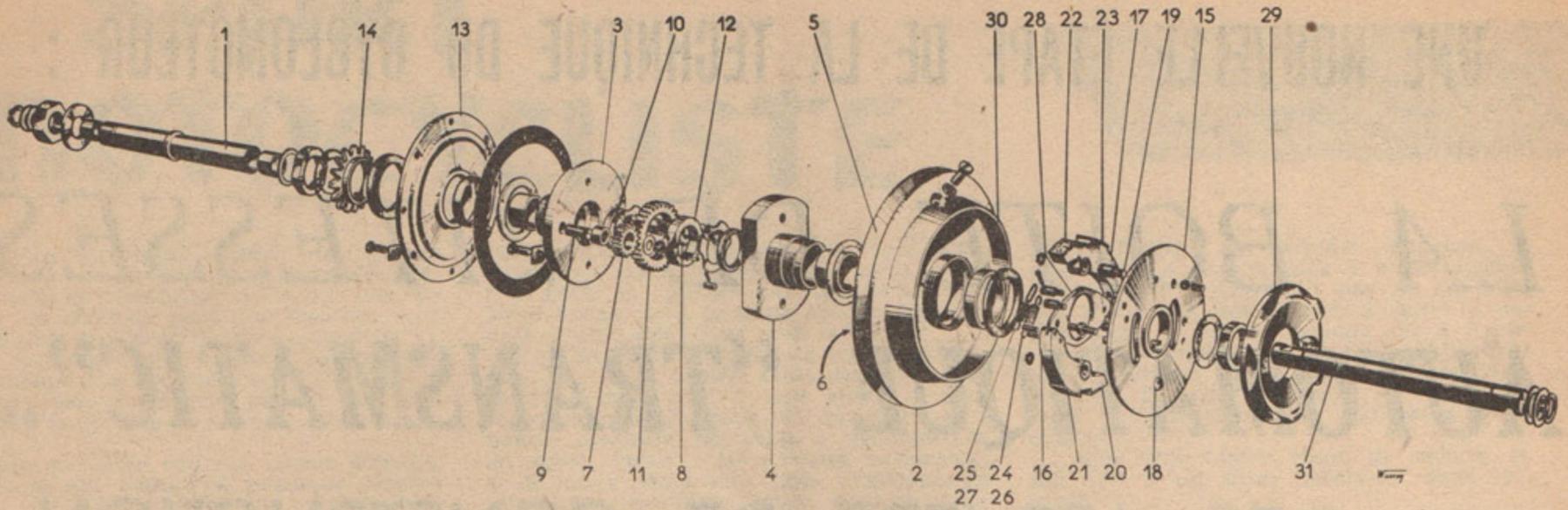
II. - UNE SOLUTION DE VOITURE DE LUXE APPLIQUEE AU CYCLOMOTEUR

— La boîte « Transmatic », est en effet une boîte à train épicycloïdal donnant automatiquement deux rapports de démultiplication. Accouplée à l'embrayage Multi-matic elle assure une conduite entièrement automatique du cyclomoteur et augmente encore les performances autorisées par l'AML 50 pourtant réputé pour ses qualités de souplesse et de nervosité.

— La boîte « Transmatic » assure des démarrages rapides par la seule action de la poignée des gaz. La transmission travaille alors en première vitesse sans qu'il soit nécessaire de s'occuper d'enclenchement de sélecteur ou d'embrayage : tout se passe automatiquement.

Extérieurement, le Transmatic se distingue immédiatement.





— La boîte « Transmatic » permet de gravir des côtes de fort pourcentage sans qu'il soit nécessaire d'aider à la pédale. La transmission choisira elle-même son rapport sans aucune intervention du pilote. Elle rétrogradera si nécessaire et ceci sans aucun temps mort, le passage de seconde en première s'effectuant instantanément.

— En palier, la boîte « Transmatic » permet des démarrages rapides et une circulation urbaine agréable, car l'utilisateur dispose toujours d'accélération importantes dues au rapport de première. La conduite gagne considérablement en sécurité car l'attention du pilote n'est pas occupée par les exigences d'un embrayage et d'une boîte commandée.

— La nouvelle transmission permet également de désaccoupler très simplement le moteur, si toutefois une avarie mettait ce dernier hors d'état de fonctionner.

— La boîte « Transmatic » n'est pas un variateur de vitesse. Sa courroie travaille dans de bonnes conditions car les diamètres d'enroulement des deux poulies sont fixes. Le rendement est optimum : il est celui d'une vraie boîte de vitesses dont les pignons travaillent dans un bain d'huile.

— La boîte « Transmatic » qui utilise la même courroie que la transmission actuelle peut se monter en lieu et place de la poulie-relai classique. La transformation est à la portée de tout agent ou mécanicien averti. Ajoutons même que cette transmission est, de ce fait, adaptable à d'autres moteurs que ceux produits par Lavalette.

III. - DESCRIPTION

La boîte « Transmatic » se compose :

1° - D'un manchon (1) fixé dans le boîtier de pédalier du cadre. Ce manchon sert de support à l'ensemble de la boîte de vitesses et à l'axe de pédalier (31) monté sur bague bronze frittée.

2° - D'une poulie (2) tournant sur les demi porte-satellites 3 et 4. Une gorge 5 est pratiquée dans la poulie et reçoit la courroie qui transmet le mouvement. Une couronne 6 à denture intérieure est solidaire en rotation de la poulie 2. Elle engrène avec deux satellites 7 et 8 montés fous sur deux axes 9 et 10 logés dans le demi-porte-satellites 3.

Les satellites 7 et 8 engrènent avec un planétaire 11 monté sur roue libre 12. Cette roue libre autorise la rotation du planétaire 11 dans le sens qui est celui de la poulie 2 entraînée par le moteur. Par contre, elle lui interdit toute rotation dans le sens inverse de celui défini.

Le train épicycloïdal et la roue libre sont logés dans la poulie formant carter, fermée par le couvercle 13. L'ensemble fonctionne dans un bain d'huile.

3° - Le demi porte-satellite 3 est solidaire du pignon de sortie 14 qui entraîne la roue arrière au moyen d'une chaîne.

4° - Les deux demi porte-satellites 3 et 4 sont solidaires en rotation.

5° - Une porte-masses 15 est solidaire du porte-satellite 4. Deux masses 16 et 17 oscillent autour de deux axes 18 et 19 rivés sur le porte-masses 15. Ces masses portent deux paires de garnitures 20-21 et 22-23 et sont rappelées par les ressorts 24-25 et 26-27.

Une came 28 manœuvrée par un bouton de déverrouillage 29 permet à volonté

de soulever les masses 16 et 17 afin d'éviter le contact de leur garniture et de la cloche 30 liée à la poulie 2.

IV. - FONCTIONNEMENT

A. - Lancement du moteur :

Le bouton de manœuvre 29 étant dans la position « lancement », la came est en position effacée et les garnitures 20 et 22 des masses 16 et 17 sont au contact de la cloche.

Par pédalage (sur béquille ou en fonctionnement vélo), la roue AR entraîne le pignon 14 et donc le porte-masses 15. Les masses 16 et 17 qui travaillent à l'arc-boutement entraînent alors la cloche 30 et la poulie 2 qui lui est liée. Par l'intermédiaire de la courroie, le mouvement se transmet au moteur et assure le lancement de ce dernier.

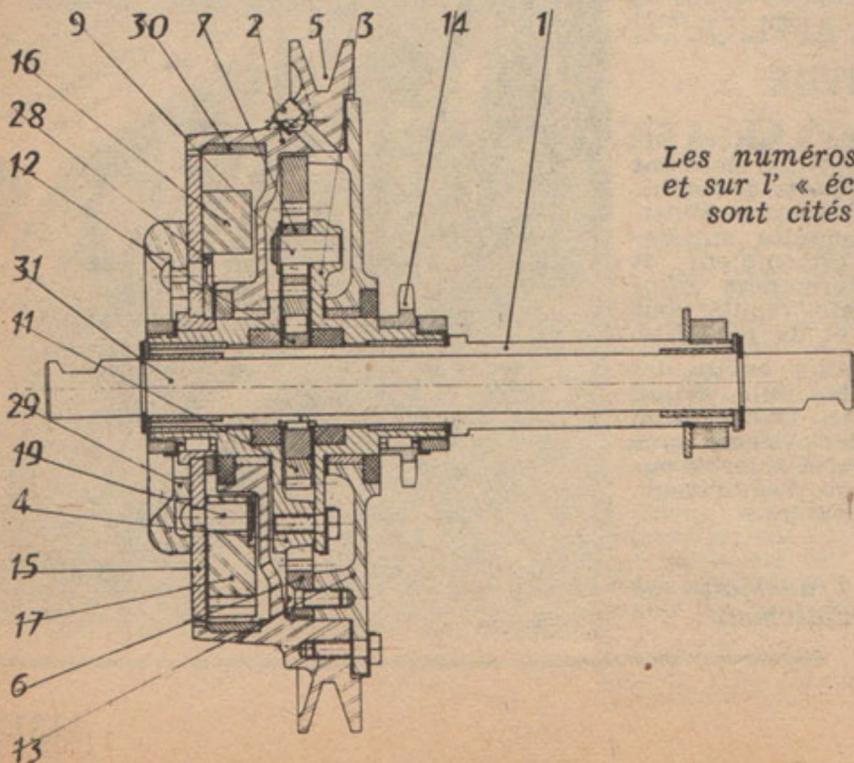
B. - Démarrage - Fonctionnement en première :

Le moteur tournant au ralenti, la seule action sur la poignée des gaz entraîne le fonctionnement de l'embrayage Multimatic et le démarrage du cyclo sur le rapport de première du « Transmatic ».

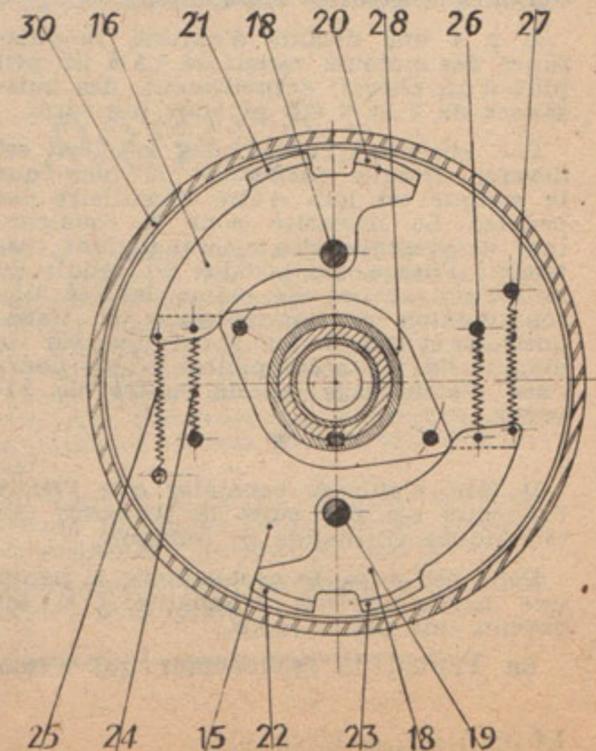
En effet, suivant une propriété des trains épicycloïdaux, lorsqu'on entraîne le planétaire extérieur 6, le porte-satellite étant résistant (lié au pignon de sortie 14), il se produit une réaction sur le planétaire intérieur 11 lequel tournerait à l'envers du sens de 6 si ce sens lui était autorisé par la roue-libre 12. Or, ce sens lui étant interdit, il reste bloqué et le train fonctionne alors en réduction.

C. - Fonctionnement en seconde :

Pour une vitesse, choisie, de l'ordre de 22 km/h, la boîte « Transmatic » passe automatiquement en seconde suivant le processus décrit ci-après :



Les numéros portés sur cette coupe et sur l'« éclaté » du haut de la page sont cités au cours de l'article.



Les masses 16 et 17, rappelées par les ressorts à action étagée, basculent sous l'action de la force centrifuge et viennent agir sur les ressorts sous tension 25 et 27. Pour la vitesse de passage de deuxième, l'action de la force centrifuge sur les masses est telle que les garnitures 21 et 23 viennent à leur tour au contact de la cloche 30. Il y a alors arc-boutement. Le train épicycloïdal est alors bloqué et le planétaire 11 tourne alors sur sa roue-libre. La boîte fonctionne alors en 2^{me}.

Le passage en première s'effectue suivant le processus inverse, lorsque les masses cessent d'être en contact avec la cloche 30. Toutefois ce passage de deuxième en première s'effectue à une vitesse moindre que dans le sens inverse (sensiblement 15 km/h). Le coincement des masses, dû à leur arc-boutement, produit un hystérésis à la descente de seconde en première. Cet hystérésis favorise la stabilité de passage et évite les à-coups.

V. - CARACTERISTIQUES

Rapport : première vitesse : 1,545/1 ;
deuxième vitesse : 1/1.

Le rapport primaire (moteur-boîte) est identique à celui donné par la poulie relai classique. Le rapport final (boîte-roue AR) est également celui adapté généralement pour des roues de 23x2, soit 52/12.

Le rapport de seconde donné par le « Transmatic » étant une prise directe, il s'ensuit que le rapport global (moteur-roue AR) obtenu en seconde reste identique à celui donné par la poulie actuelle.

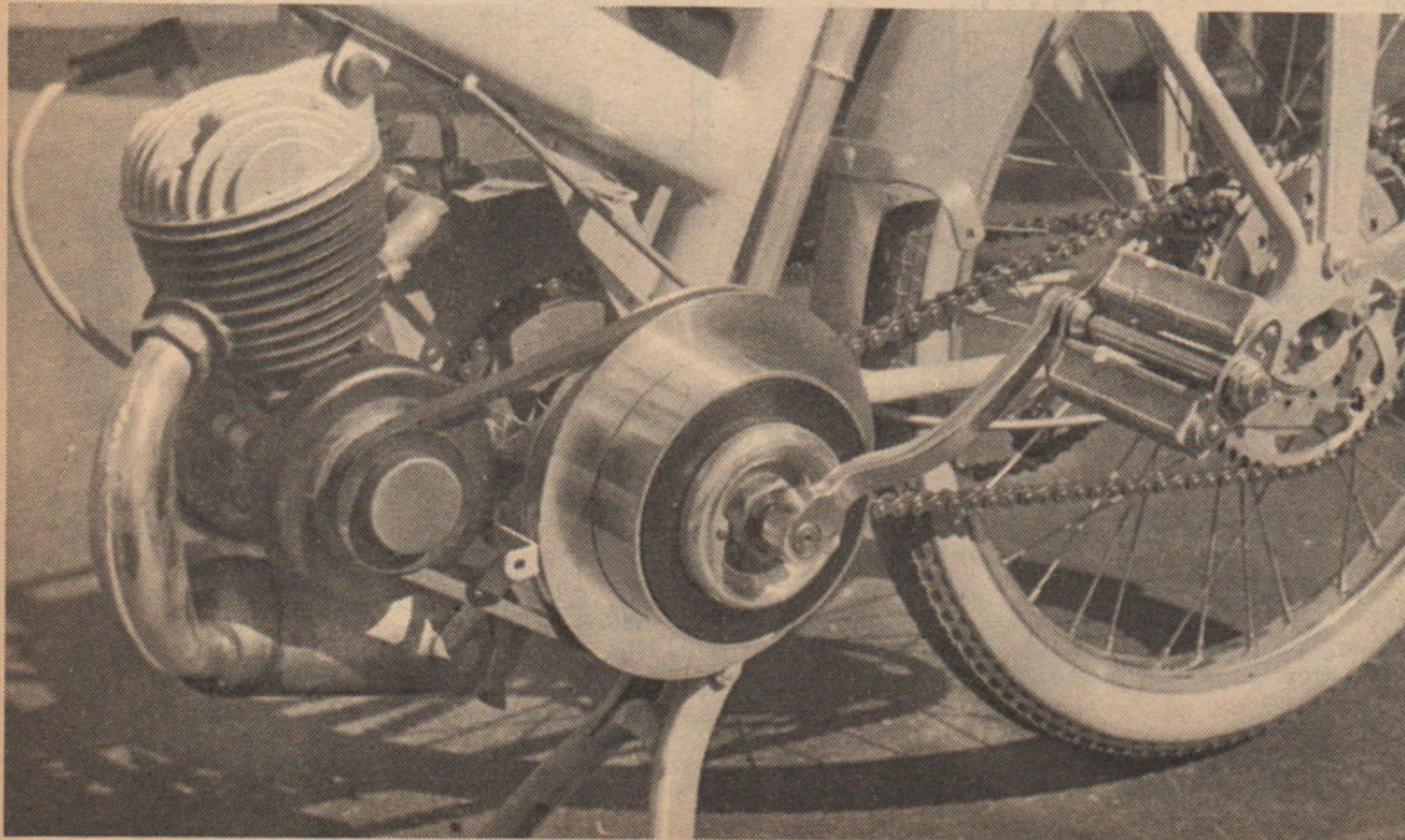
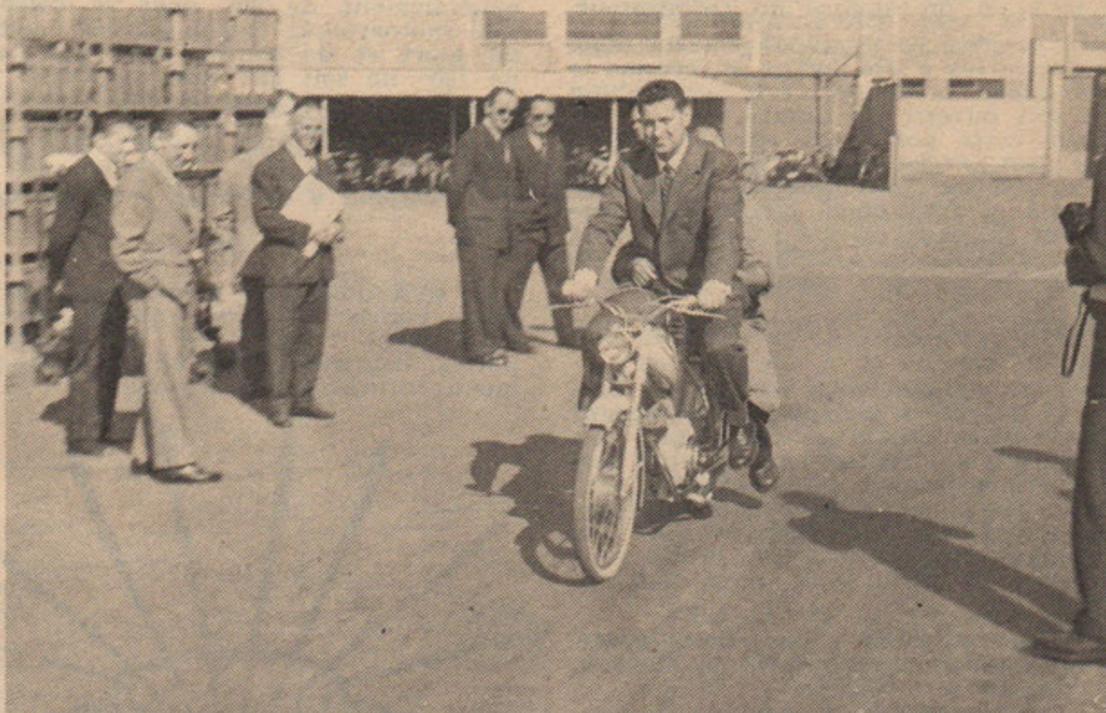
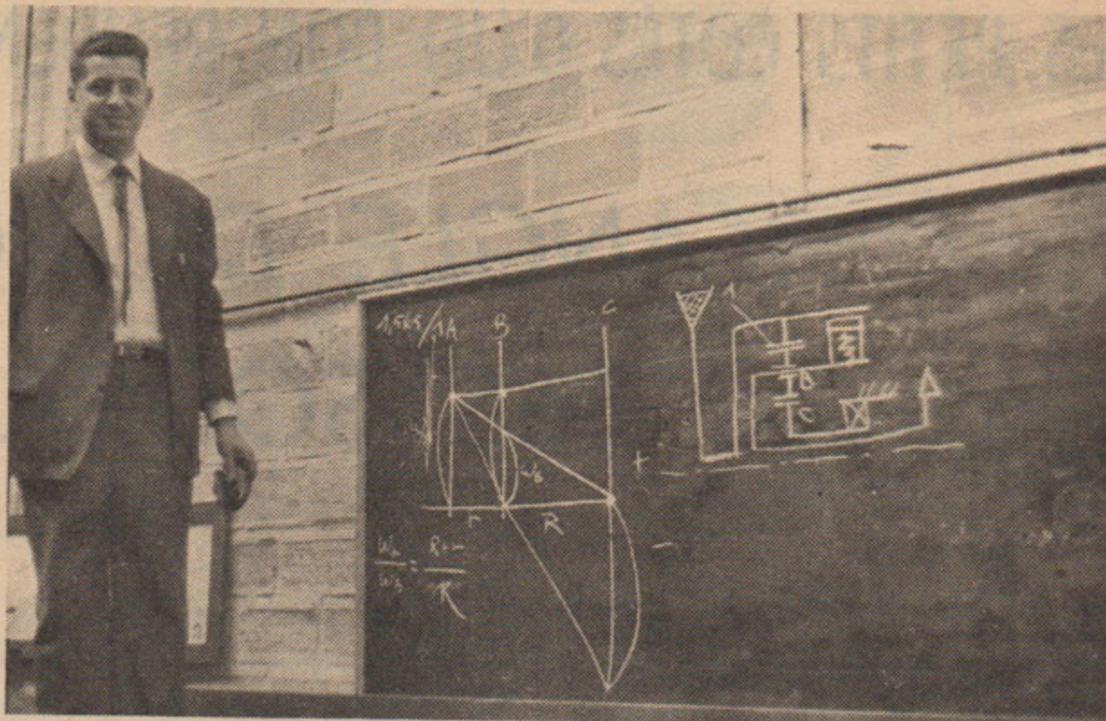
L'expérience a montré que cette démultiplication donnait pratiquement une vitesse très proche de celle que donnerait, en palier, la démultiplication idéale. Etant légèrement plus démultipliée que le rapport idéal, elle permet d'obtenir de meilleures reprises en seconde.

Le rapport global (moteur-roue AR) en première est alors de l'ordre de 23/1. Il permet de gravir des côtes de 15 à 18 % (selon le poids du pilote) sans l'aide des pédales.

★

En conclusion, la nouvelle création des Ateliers de Construction Lavalette ajoute encore à l'attrait procuré par le fonctionnement de l'embrayage Multimatic.

Sortant une fois de plus des sentiers battus, les Ateliers de Construction Lavalette restent à l'avant-garde de la technique du cyclomoteur.



Au cours de la réunion organisée aux usines de St-Ouen, M. Rouger devait passer du tableau noir (en haut) au guidon d'un cyclomoteur équipé du Transmatic, et nous faire de concluantes démonstrations de démarrage à deux (poids total 170 kg)... sans pédaler.

LES PETITS COTÉS D'UN BON RENDEMENT :

L'ANGLE DE PORTEE DES SOUPAPES

S I le rôle d'une soupape est d'obturer hermétiquement le cylindre durant 3 temps sur 4 (ou presque), il est, également, de permettre au moteur de « respirer » durant ce 4^{me} temps : la soupape d'échappement permettra l'expulsion des gaz brûlés hors du cylindre, la soupape d'admission permettra l'aspiration des gaz frais en provenance du carburateur.

Dans ce sens, les soupapes peuvent donc être comparées à des portes, et, comme le disait Alfred de Musset, « il faut qu'une porte soit ouverte ou fermée ».

Mieux cette porte sera ouverte, mieux, d'une part, s'échapperont les gaz brûlés, mieux, d'autre part, seront admis les gaz frais. Il faut donc, quand une soupape est ouverte, qu'elle le soit pour le mieux, c'est-à-dire qu'elle permette le meilleur écoulement possible des gaz.

DE QUOI DEPEND L'ECOULEMENT DES GAZ

Nous ne considérerons ici que les facteurs propres à la soupape, en négligeant donc tous les problèmes importants tels pression des gaz brûlés, longueur des systèmes d'échappement et d'admission, etc.,

Donc, en nous limitant à la soupape, les facteurs qui conditionnent le bon écoulement des gaz frais ou brûlés sont nombreux et parmi eux, nous pouvons citer :

— la durée totale d'ouverture, mesurée en degrés angulaires de la rotation du vilebrequin ;

— le diamètre de la soupape (dimensions de la porte en reprenant notre exemple un peu simpliste), limité, entre autres choses, par l'alésage du cylindre ;

— la levée de la soupape (degré d'ouverture de la porte), qui se situe en moyenne entre 20 et 30 % de son diamètre, tout au moins dans nos motos ;

— la courbe de levée de la soupape (vitesse d'ouverture de la porte), qui dépend du profil de la came : si la soupape atteint plus rapidement sa pleine levée, la section de passage totale permise durant la durée angulaire d'ouverture est plus grande ;

— calage de distribution, c'est-à-dire détermination des « dates » d'ouverture et de fermeture des soupapes en fonction de la position occupée alors par le piston dans le cylindre ;

— enfin, en nous limitant aux conditions relatives aux seules soupapes intervient la forme de la tête de la soupape, sur laquelle, dans cet article, nous nous étendrons davantage.

LA FORME DES TETES DE SOUPAPES

Sous ce titre nous considérerons essentiellement :

— la forme de la tête elle-même, de sa face orientée vers et dans la chambre de combustion : une forme bombée pour la soupape d'échappement, une forme en creux (en tulipe) pour la soupape d'admission sont celles qui permettront le

meilleur écoulement des gaz, la meilleure respiration ;

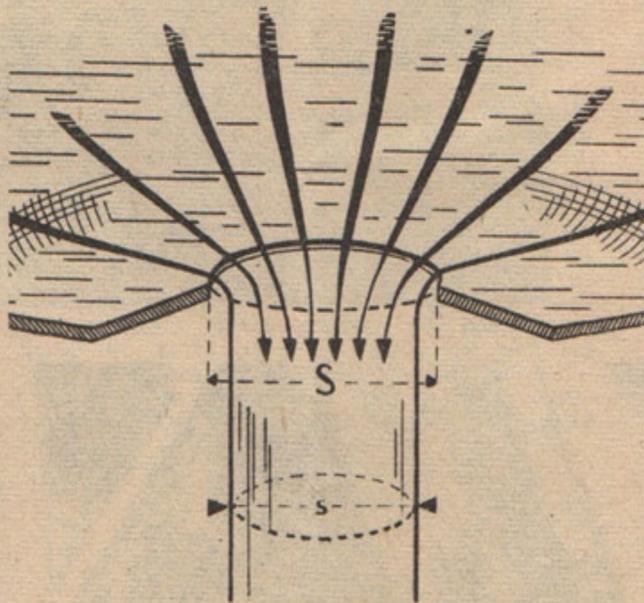
— l'angle de portée de la soupape sur son siège, qui détermine l'angle du tronc de cône d'emboîtement de la soupape dans la culasse quand la soupape est fermée. Cet angle est de 90° ou 120° dans la construction automobile il est plus généralement de 90° dans la construction motocycliste, même sur les machines de sport et de course, bien que l'angle de 120° ne soit pas rare (Guzzi) ;

— l'angle de raccordement avec lequel le dos de la tête de soupape vient mourir sur la « portée », cet angle devant demeurer petit, de 0° à 30° ;

— l'arrondi à donner à certaines arêtes vives.

★

Ce sont donc plus précisément ces derniers points que nous allons examiner maintenant : influence de l'angle de portée, influence de l'angle de raccordement, influence des arrondis.



S'écoulant par un orifice, la veine fluide subit une contraction (ci-dessus) qui sera plus ou moins marquée selon le profil de cet orifice (à droite). Plus le coefficient « K » s'approche de l'unité, meilleur est l'écoulement.

LE DEBIT PAR UNE OUVERTURE

Au préalable, il nous faut encore faire quelques considérations assez générales relatives à l'écoulement d'un fluide, d'un gaz au travers d'une ouverture donnée, considérations qui nous permettront d'entrer plus précisément dans le vif du sujet.

★

Pour un fluide donné, à une température donnée, pour une différence de

pression et une dénivellation données, le volume de gaz qui passera, dans un laps de temps déterminé — le débit — par cet orifice est fonction de deux choses :

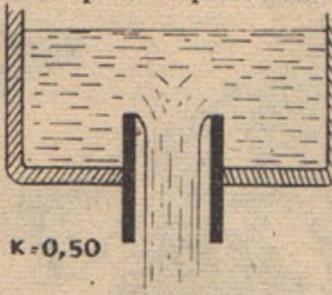
— la section de cet orifice. Il est clair que, toutes autres choses égales, si la section de passage est double, le débit sera double. Rappelons, à cette occasion, que dans le cas d'orifice circulaire, la section varie comme le carré du rayon (ou du diamètre) : si on double le diamètre d'un orifice, sa section de passage est multipliée par quatre.

— la forme de cette section. C'est là un point plus délicat, qui conditionne l'hydro (ou l'aéro) dynamique de cet écoulement et sur lequel nous allons donner quelques précisions supplémentaires.

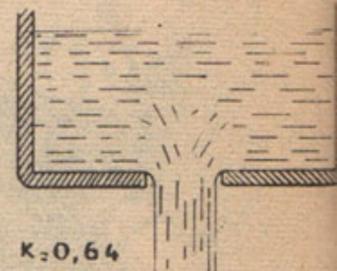
★

L'expérience montre que le jet liquide qui sort d'un orifice de section « S » percé dans le fond horizontal d'un vase, a d'abord la même section « S » que ce trou. Mais ce jet se rétrécit bien vite et prend bientôt une forme très sensiblement cylindrique dont la section « s » est plus petite que la section « S » percée dans notre réservoir : la section « s » est la section « contractée ».

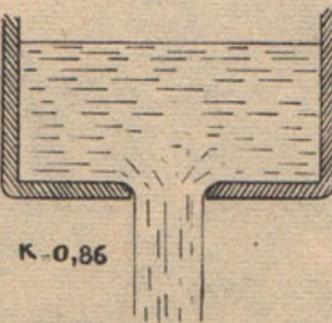
Cette contraction variera selon la forme de l'ajutage, etc. Si l'on réussit à éviter des décollements du liquide au niveau de l'orifice, la contraction sera moindre. Si, par contre, le liquide est appelé à subir des coudes brusques, de brusques changements de direction, la contraction sera plus importante.



K=0,50



K=0,64



K=0,86

Cette considération — qui est vraie et chiffrée dans le cas d'un orifice circulaire percé dans le fond horizontal d'un vase — demeure vraie encore, même si elle

ne peut plus être chiffrée aussi facilement, quand il s'agit d'un fluide quelconque (gaz comme liquide) et d'un orifice quelconque, quand il s'agit en particulier du passage de gaz frais ou brûlés entre la tête de soupape et son siège.

Ainsi, en raison de la contraction, en raison des phénomènes hydrodynamiques de l'écoulement, la section réellement offerte au passage du fluide est plus faible que la section géométrique. Elle est égale à cette dernière dans le cas idéal d'un profil absolument « aérodynamique », mais elle peut être réduite de moitié dans le cas d'un ajustage cylindrique pénétrant dans un vase.

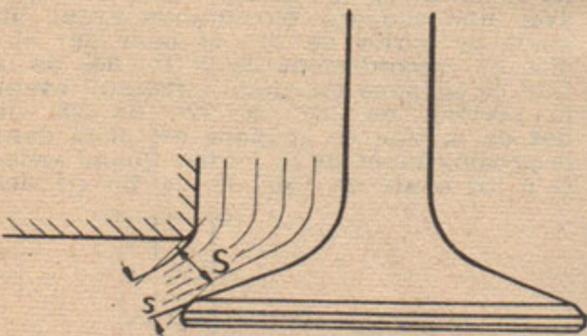
★

Il découle de ceci que si un accroissement de la section géométrique se solde parallèlement par une contraction plus grande, que si cet accroissement de la contraction est plus important que l'accroissement de section géométrique, alors, finalement, la section réelle de passage des gaz est réduite.

★

Nous insistons sur ce point, car c'est là que réside tout le problème entre angle de portée de 120° et angle de portée de 90°.

Si l'angle de portée de 120° n'a pas réussi à s'imposer, c'est que, bien que donnant une section géométrique de passage plus importante, il entraîne une plus forte contraction, ces 2 facteurs se contre-balançant très sensiblement dans ce cas.



Lors du passage de la colonne gazeuse entre soupape et siège, nous notons également une contraction et la section réelle « s » est plus petite que la section géométrique « S ».

ANGLE DE PORTEE : 90° OU 120° ?

Tout ceci dit, venons-en maintenant plus précisément au problème qui nous intéresse, en rappelant simplement que la réelle section de passage des gaz est fonction de la section géométrique et de la contraction de la veine gazeuse.

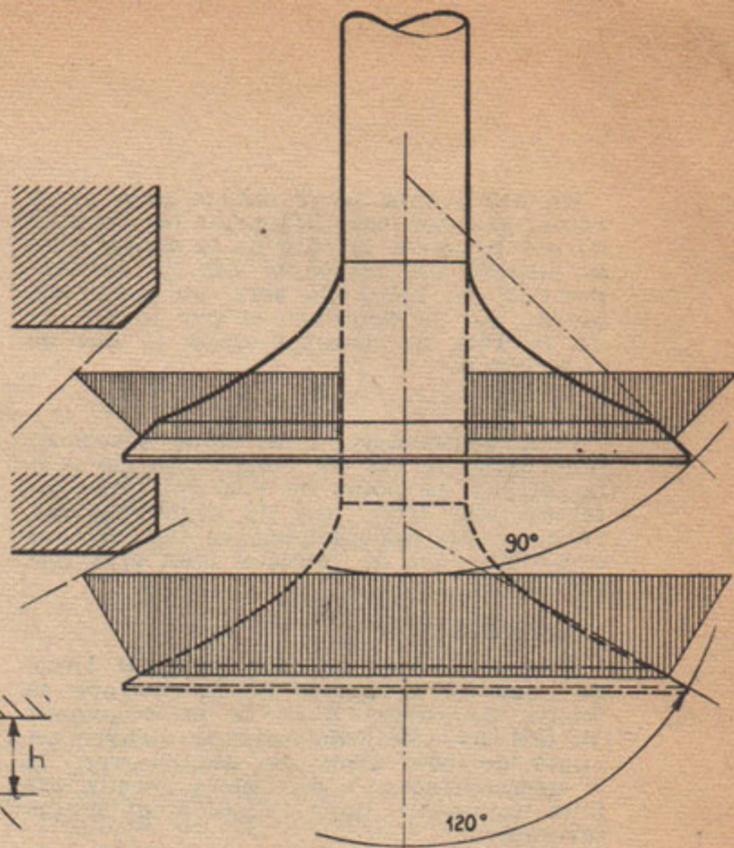
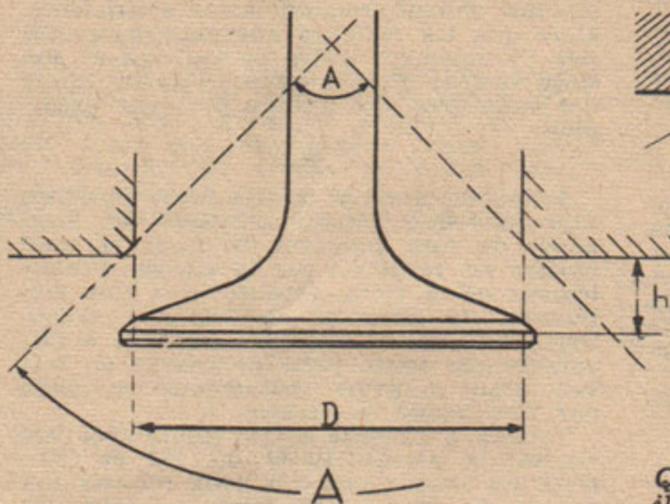
L'ANGLE DE PORTEE ET LA SECTION GEOMETRIQUE

La section géométrique « S » offerte au passage des gaz entre la soupape et son siège — la soupape étant ouverte, bien entendu — est constituée par la surface latérale du tronc de cône dont le diamètre moyen est le diamètre utile

« D » de la soupape, dont la hauteur est la levée « h » de la soupape et dont l'angle au sommet « A » est de 90° ou 120°.

Pour les amateurs de précision mathématique, la formule donnant cette surface « S » est la suivante :

$$S = \pi \cdot D \cdot h \cdot \sin A/2$$



Quand l'angle de portée est de 120°, il est manifeste, ainsi que le montre l'illustration jointe, que la section géométrique de passage des gaz est plus importante que si l'angle ne fait que 90°.

Ci-dessus, les cotes géométriques caractéristiques déterminant la section de passage à une soupape. D : diamètre ; h : levée ; A : angle de portée.

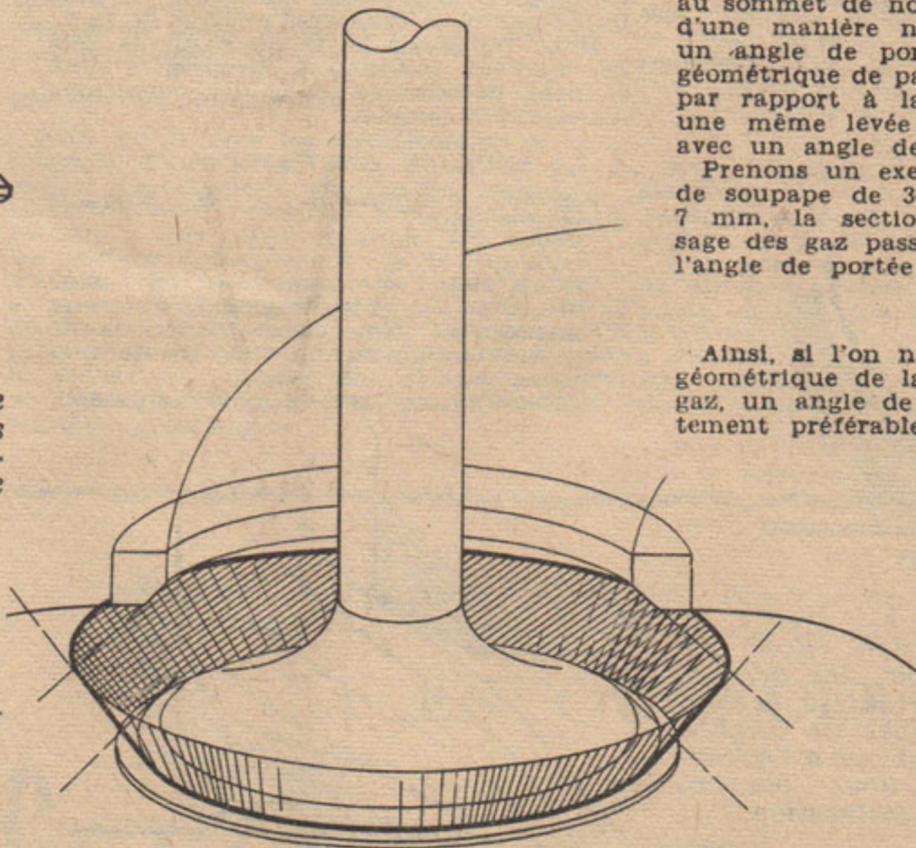
Ainsi que l'on s'en doutait, la section géométrique de passage croît avec le diamètre de la soupape et sa levée.

Mais elle varie également avec l'angle au sommet de notre cône, mais cette fois d'une manière non linéaire. Ainsi, avec un angle de portée de 120°, la section géométrique de passage est accrue de 22 % par rapport à la section obtenue, pour une même levée et un même diamètre, avec un angle de portée de 90°.

Prenons un exemple. Avec un diamètre de soupape de 34 mm et une levée de 7 mm, la section géométrique de passage des gaz passera de 5,3 à 6,45 cm² si l'angle de portée passe de 90° à 120°.

★

Ainsi, si l'on ne considère que l'aspect géométrique de la section de passage des gaz, un angle de portée de 120° est nettement préférable à un angle de 90°.



La section géométrique de passage des gaz nous est donnée par la surface latérale du tronc de cône, surface hachurée figurée ci-dessus. Elle est fonction du diamètre de la soupape et de la longueur du côté du tronc.

L'ÉCOULEMENT AÉRODYNAMIQUE

Si, avec un angle de 120° au lieu de 90°, le gain est d'importance (22 %) sur le plan de la section géométrique de passage des gaz, qu'advient-il au point de vue écoulement des gaz, au point de vue étranglement et contraction de la veine gazeuse ?

DEUX CAS : ADMISSION ET ÉCHAPPEMENT

Déjà, faut-il le rappeler, le phénomène est différent selon qu'il s'agit de la soupape d'admission ou de la soupape d'échappement.

En effet, dans les 2 cas, le sens de la veine gazeuse est différent. La colonne de gaz heurtera la tête de la soupape ou se glissera par les côtés lors de l'échappement, ou bien elle sera, au préalable, guidée par la tubulure et par le dos de la tête de soupape dans le cas de l'admission.

★

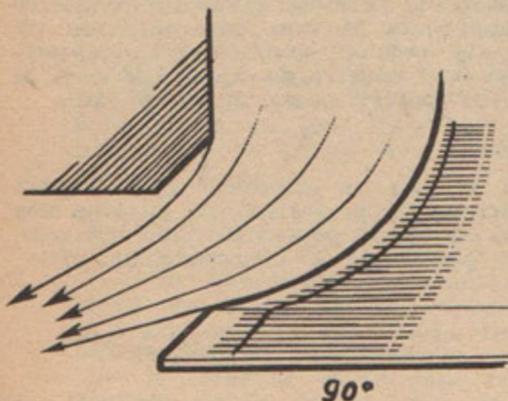
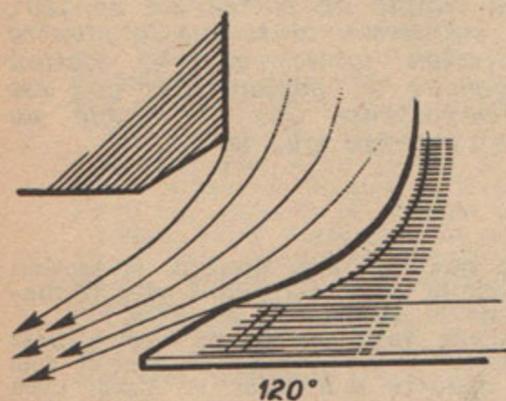
Pour commencer, nous nous placerons donc dans le cas de l'admission, le plus important du point de vue qui nous intéresse. En effet, lors de l'échappement, l'écoulement est meilleur, se faisant sous une différence de pression bien plus importante.

A L'ADMISSION

Avec un angle de 120° , le petit tronc de cône de la portée de la soupape se trouve davantage dans le prolongement du dos de la tête de soupape qu'avec un angle de 90° . Dans ce dernier cas, le « décrochement » des filets gazeux est plus important, donc l'écoulement moins favorable.

Ainsi, ici encore, avantage pour l'angle de 120° .

★



Ci-dessus, à l'admission, avec un angle de portée de 90° , les décollements sont plus importants à la soupape mais plus faibles au siège. Bien que le flux soit inversé à l'échappement (à droite), nous pouvons faire la même constatation.

Côté siège, maintenant.

Ici, c'est le phénomène inverse qui se produit, et c'est dans le cas d'un angle de 90° que le tronc de cône de la portée du siège est davantage dans le prolongement de la tubulure, permettant donc un meilleur écoulement.

Ici, donc, avantage pour l'angle de 90° .

★

Mais, en réalité, l'écoulement se fait entre siège et soupape; l'écoulement est donc conditionné et par l'un et par l'autre, et il semble bien que le processus le long du siège de soupape soit plus déterminant.

LES TRAVAUX DE TANAKA

Afin d'avoir une idée plus précise sur ces phénomènes, il faut nous référer aux travaux effectués par Tanaka et relatés par H. List dans son ouvrage sur la « respiration » des moteurs.

Là encore, précisons-le, même si les résultats sont, cette fois, numériques, il ne faut pas leur attribuer une valeur absolue, mais seulement indicative, qualitative. En effet, les conditions d'essais étaient, obligatoirement, assez artificielles, alors que les facteurs qui peuvent modifier l'écoulement entre la soupape et son siège varient d'un moteur à l'autre (forme des tubulures, des guides, etc., par exemple).

★

Avant de donner les résultats obtenus, rappelons que Tanaka a utilisé des soupapes de fort diamètre (80 mm) et qu'il chiffre ses résultats par la vitesse d'écoulement de la veine gazeuse sous une différence de pression de 100 mm d'eau. Cette manière de procéder est tout à fait valable, car toute perte de charge en raison d'un mauvais écoulement se solde par une baisse de vitesse.

Tanaka a procédé à des essais avec des angles de portée de 60° , 90° , 120° et 180° . Nous ne retiendrons que ceux relatifs aux angles de 90° et 120° , car ce sont les seuls à être utilisés, leur rendement étant bien meilleur.

★

Voyons maintenant les résultats.

Côté admission, la vitesse de la colonne gazeuse sera toujours plus importante avec l'angle de 90° , l'écart demeurant d'ailleurs toujours inférieur à 12 %.

Cet écart est le plus minime pour une levée relative de 12-14 % (la levée relative est la levée « h » de la soupape ramenée à son diamètre « D »; c'est donc le rapport h/D); cet écart est le plus important pour une levée relative de 18 %.

Mais, rappelons-le, il ne s'agit là que de données indicatives, propres à une soupape déterminée, dans des conditions d'essais déterminées.

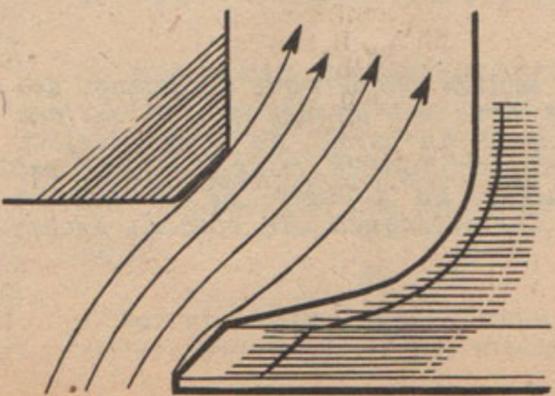
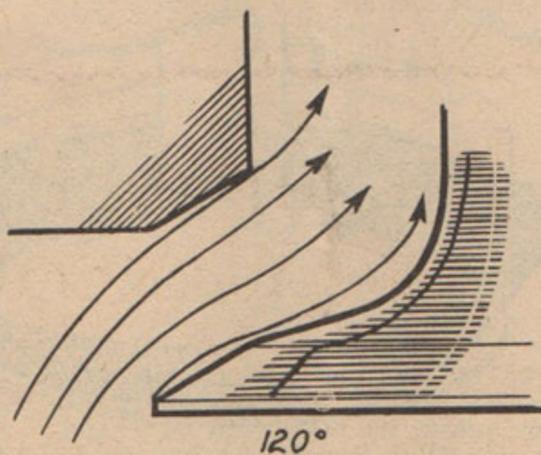
A LA SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

Passons maintenant à la soupape d'échappement.

★

Cette fois, l'écoulement se fait dans l'autre sens, du cylindre vers la tubulure d'échappement. Et c'est à l'intérieur de cette dernière qu'auront lieu les décollements gazeux.

Néanmoins, comme du côté admission,



un angle de 90° sera favorable pour l'écoulement le long du siège (décrochement moindre), alors qu'un angle de 120° sera favorable côté dos de la tête de soupape.

★

Si nous reprenons les essais de Tanaka, il apparaît que l'écoulement gazeux à l'échappement est favorisé par un angle de portée de 120° jusqu'à des levées relatives de l'ordre de 20 %, mais que l'angle de 90° est préférable au-delà.

SEULS LES ESSAIS PERMETTENT LE CHOIX

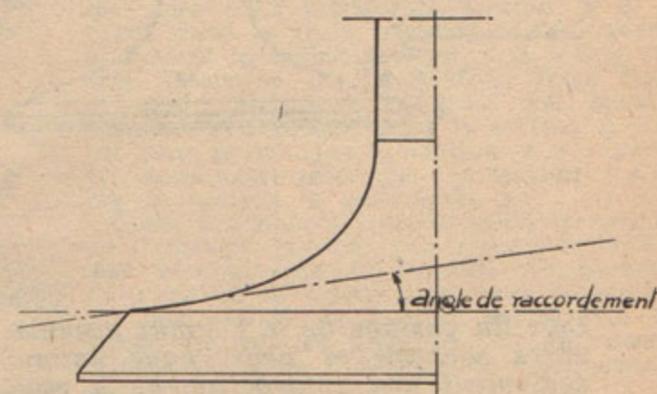
De toute façon, il apparaît donc à l'issue de ce chapitre qu'a priori, aucun angle de portée n'est supérieur à l'autre. Seuls des essais effectués avec la culasse du moteur à équiper, avec son diagramme de distribution, sa levée de soupape, seuls ces essais permettront de déterminer s'il faut choisir un angle de portée de 90° ou 120° .

L'ANGLE DE RACCORDEMENT

Le dos de la soupape forme, avant sa surface de portée, également un tronc de cône. Celui-ci se raccorde au tronc de cône de la portée par un certain angle, que nous appellerons « angle de raccordement » et qui joue également un certain rôle dans l'écoulement des gaz.

★

Là encore, nous prendrons pour référence les essais de Tanaka, essais effectués avec une soupape d'admission ayant un angle de portée de 90° , et pour des angles de raccordement de 0° (le dos de la tête de soupape est alors horizontal avant la portée), de 10° , de 20° , de 30° (le dos de la tête de soupape est alors dans le prolongement de la portée, quand celle-ci a un angle de 120°) et de 45° (le dos



L'angle de raccordement joue un certain rôle dans l'écoulement de la colonne d'admission, et de très faibles valeurs (0° et 10°) semblent les plus favorables.

de la tête de la soupape est alors dans le prolongement de la portée, quand celle-ci forme un angle de 90°).

Dans le cas de ces essais, il s'avère que l'angle de 45° est, de loin, le plus défavorable alors que, à partir d'une levée relative de 18 %, les angles de raccordement de 0° et 10° se montrent les plus intéressants. Néanmoins, mis à part le cas peu favorable de l'angle de raccordement de 45° , les écarts demeurent assez minimes entre les résultats obtenus avec l'un ou l'autre angle de raccordement utilisé.

L'ARRONDI DES ARETES

Il est clair qu'une arête anguleuse, quels que soient les angles de portée ou de raccordement, ne sera jamais favorable à un bon écoulement gazeux, étant source de décollements des filets fluides.

Là encore, pour avoir une vue plus précise sur la question, nous prendrons comme références les travaux de Tanaka.

A L'ADMISSION

Toujours avec ses soupapes de 80 mm de diamètre, Tanaka a procédé à toute une série d'essais, le rayon de ses arrondis étant de 4 mm.

Ces arrondis prennent place aux arêtes limites supérieures et inférieures de la portée sur le siège et de la portée sur la soupape. Les essais portent sur diverses combinaisons possibles.

De ces divers essais, trois combinaisons s'avèrent les plus intéressantes, très proches l'une de l'autre quant aux résultats



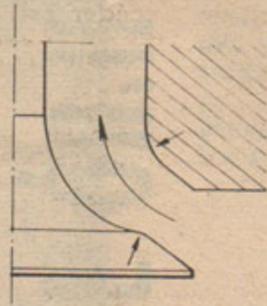
Ci-dessus, les trois combinaisons d'arrondi des arêtes, qui apparaissent les plus favorables à l'admission. A l'échappement (à droite), on a choisi la solution la plus favorable et la plus simple, mais on a fait varier le rayon de l'arrondi.

obtenus... qui sont supérieurs de 25 % à ceux obtenus avec des arêtes vives à 15 % de levée relative, supérieurs de 12 % à 25 % de levée relative.

Ces 3 combinaisons les plus intéressantes sont, dans l'ordre (voir illustration) : arrondis aux 4 arêtes — arrondis aux 2 arêtes de la portée du siège et à l'arête intérieure de la portée de soupape — arrondis aux arêtes intérieures des portées de soupape et de siège.

A L'ÉCHAPPEMENT

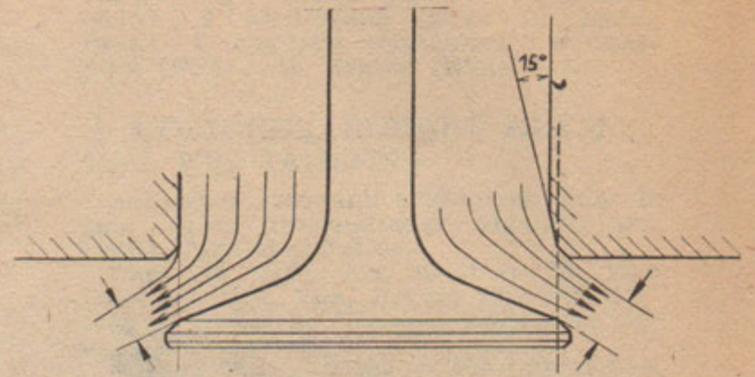
Cette fois, les essais de Tanaka sont différents : ils portent sur les arêtes intérieures des portées de soupape et de siège, mais soit avec arêtes vives, soit avec arrondis de 4 mm de rayon, soit avec arrondis de 6 mm de rayon (la soupape a toujours 80 mm de diamètre).



C'est la dernière solution qui est la plus intéressante, mais l'emporte de peu sur l'arrondi de 4 mm. Par rapport aux arêtes vives, le gain est de 18 % pour une levée relative de 20 %, et de 15 % pour des levées relatives de 25 % à 32 %.

EN FIN DE TUBULURE

Afin de limiter les décollements à la soupape d'admission, afin, donc, de favoriser l'écoulement, limiter les contractions des veinés gazeuses, on a également recours à une autre solution. On réalise un certain étranglement de la tubulure d'admission, juste avant le siège de la soupape, étranglement évidemment profilé et dont l'illustration jointe donne une idée. On peut, dans ces conditions, et selon la réalisation, obtenir une section réelle de passage des gaz très proche de la section géométrique.



Un certain étranglement de la tubulure d'admission avant le siège (moitié droite) permet une moindre contraction de la colonne gazeuse.

QUE LES CHOSES PEUVENT ÊTRE COMPLIQUÉES !...

90 ou 120° à l'angle de portée des soupapes. Voilà un problème qui semble bien simple et que l'on doit pouvoir résoudre facilement.

Et, pourtant, il apparaît immédiatement, dès que l'on veut un peu approfondir la chose, que cette simplicité est bien complexe, que la solution ne s'impose pas, que ce qui est valable pour un moteur ne l'est plus pour un autre.

★

Pour banale qu'elle soit, cette conclusion n'en est pas moins vraie, et nous pouvons la retrouver dans tous les domaines de la technique.

Une des raisons essentielles, d'ailleurs, de cet état de fait, est qu'aucun phénomène, aucun mécanisme n'est jamais isolé. Il est toujours lié à d'autres phénomènes, à d'autres mécanismes, et il y a toujours une interaction entre eux, qui, évidemment, complique le tout.

J. B.



Modell 175 ccm

Kraftstoff Ölgemisch 1:25
 Getriebeöl SAE 90 650 ccm
 Vorzündung 5 mm v. o. T
 Zündkerzen Wärmewert 225
 Hauptdüse 115
 Leerlaufdüse 35
 Nadeldüse 1608
 Starterdüse 90
 Nadelstellung 3
 Luftregulierschraube 1 1/2 - 2 Umdr. offen
 Tankinhalt 13 l, davon 2 l Res.
 Hauptlicht bei A 12V 35W
 bei K 6V 35W
 Rücklichtlampe bei A 12V 5W
 bei K 6V 5W
 Reifendruck Solo v. 1,2 h. 1,5
 Reifendruck m. Soz. v. 1,2 h. 1,8

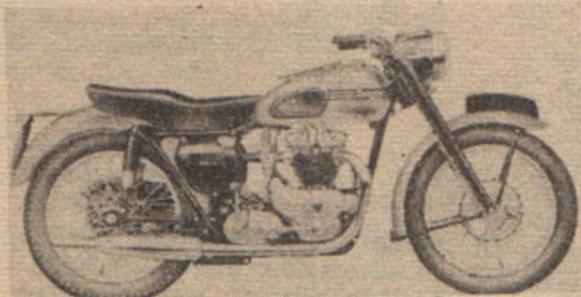
UNE HEUREUSE INITIATIVE A ENCOURAGER

C'EST simple, mais encore fallait-il y songer !
 Même quand il est en possession d'un manuel d'entretien de sa machine, le motocycliste moyen, ne voulant ni l'abîmer, ni le salir, le conserve pieusement chez lui, entre deux albums de photos de famille. Et si, par hasard, il tombe en panne en route et a besoin de connaître tel ou tel réglage, eh bien... il ne l'a pas !

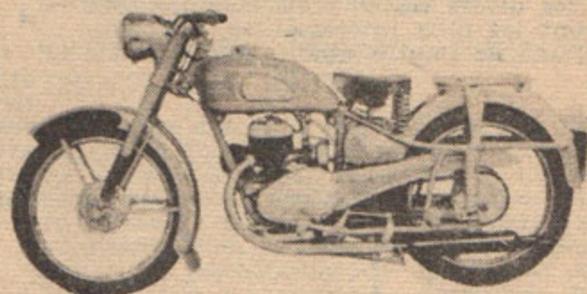
C'est pour pallier cet état de chose que la marque allemande Hercules a songé tout bêtement à la solution la plus simple : une décalcomanie, appliquée dans le coffre à outils ou de batterie, qui vous donne immédiatement tous les réglages essentiels : huiles à utiliser, réglages d'allumage et de carburation, ampoules à utiliser, pressions de gonflage en solo et en duo.

Oui, bien sûr, c'est très simple, et il n'y a pas de quoi « fouetter un chat » ! Mais alors, pourquoi les autres constructeurs n'y ont-ils pas songé ? Ils aideraient ainsi tant de motocyclistes, surtout ceux qui ont acquis leur machine en deuxième ou troisième main.

Saluons donc cette heureuse initiative de la marque Hercules qui, là encore, fait de nouveau preuve d'originalité. Et que son exemple soit suivi !



200 MONET GOYON M 2 V



TRIUMPH T. 100

CE QU'ILS EN PENSENT

FIDELE lecteur de *Moto-Revue* et très intéressé par la rubrique « Ce qu'ils en pensent », je viens à mon tour donner mon modeste avis et mes impressions sur deux machines que j'ai successivement possédées.

Il s'agit : 1° de la 200 cc Monet-Goyon M2V modèle 53 que j'ai eue d'occasion : Belle petite moto rouge avec jantes et réservoir chromés; donc présentation dans l'ensemble bonne.

Moteur d'une nervosité et robustesse incroyables; j'ai parcouru avec cette machine environ 25.000 km toujours à « bloc » avec comme seule réparation un changement de segments et un décalaminage; j'ajoute que cylindre, piston et embiellage étaient encore en excellent état !..

Boîte trois vitesses, hélas !.. et en côte j'étais souvent obligé de faire « tourner » ma machine en deuxième et en sursystème ce qui occasionnait de très désagréables vibrations causant la perte de nombreux boulons. Joints non étanches : en conséquence, bloc-moteur sale.

Consommation : naturellement si j'avais ménagé ma monture et si je n'avais dépassé le 75/80 au compteur, ma consommation aurait un peu diminué; mais comme tout plaisir se paye, le plein régime sur un deux temps n'est pas.. économique ! et j'arrivais à 6 et même 7 litres de mélange aux 100 km...

Performances : sur route plate, sans vent et carburateur réglé au « poil », j'ai atteint, un jour, 115 km au compteur bien entendu; ce qui devait donner dans les 95 km chrono.

Tenue de route bonne vu la rigidité que donnait la suspension coulissante; position très « à la Française » mais néanmoins très confortable; fourche télescopique trop souple ainsi que la suspension arrière qui avait tendance à talonner très souvent.

Eclairage bon, excellent même ! Je n'ai jamais grillé une seule ampoule ! L'allumage Morel est, lui aussi, digne d'éloge et les départs même par temps froid étaient d'une étonnante facilité.

Freinage : simplement à la hauteur des modestes performances de la machine, sans plus !

C'est donc tout ce que j'ai à dire sur une petite machine dont je garde un excellent souvenir et que je remercie de ne jamais m'avoir laissé en « carafe » malgré un traitement plutôt... dur !..

★

Ma deuxième machine : Je désirais une 500 cc et c'est sur la production britannique que je portai mon choix. J'ai acheté au mois de juin 1956, une T100 Triumph; son moteur porte le n° 80.178 et sa présentation est excellente. Ma machine ne totalise actuellement que 10.000 km et il est naturellement trop tôt pour porter un jugement sérieux sur des facteurs tels que longévité, résistance; mais ma « Miss T100 » a suffisamment de « charme » et de caractères particuliers pour que je puisse déjà donner un aperçu de ses « façons de faire ».

Première impression : Dès qu'on enfourche cette machine on se sent chez soi, en toute sécurité, toutes les commandes sont bien en place, souples et douces, et l'agréable ronflement du bicylindre allié à une bonne position due à la selle biplace en font le véhicule rêvé; le seul engin au monde qui puisse vous donner autant de plaisir, de joies et de satisfaction. Ah ! vraiment, si tous les anti-motards savaient...

Moteur formidable doté d'accélération « terrifiantes ». J'ai souvent laissé de nombreuses machines « sur place », même d'égale cylindrée; il y a (et ce n'est pas nouveau) dans l'étagement de la boîte, un trou entre la seconde et la troisième; état de chose qu'un peu d'habitude réussit à arranger. Culbuterie bruyante.

Allumage par magnéto, donc sans histoire. Eclairage moyen; il gagnerait, pour ma part, à être un peu plus puissant. Avertisseur d'origine faible vu les performances possibles. Freinage bon, mais je verrais mieux à la place des freins de ce modèle, de beaux moyeux-freins centraux; ce serait plus esthétique et ça ferait plus « moderne ».

Le silence de fonctionnement est remarquable et le ralenti peut tout de même approcher celui d'une BMW.

Consommation : Il faut, je pense, tabler sur 5 l en utilisation courante; ce qui n'est quand même pas exagéré pour une machine sport.

Sa présentation est, je l'ai déjà dit, excellente; les « Triumph » sont belles, elles tapent à « l'œil ». Il n'y a pourtant pas de couleurs criardes, ni d'emploi abusif de chrome ou de tout autre enjoliveur; mais c'est une machine qui n'est copiée sur aucune autre, elle ne ressemble qu'à elle !..

La tenue de route est très bonne, quoi qu'en disent certains; il faut toutefois veiller au bon centrage des roues et à la pression correcte des pneus; la machine est sensible au vent latéral.

Performances : Je n'ai jamais poussé à fond ma machine, je me contente de rouler quand j'ai une visibilité suffisante de 100 à 120 compteur... mais j'aimerais savoir quelles sont, en réalité, les possibilités de cette machine ?

★

Ses petits défauts sont, je crois, son manque de protection par temps de pluie; le carter de chaîne secondaire est trop, court, ce qui fait que la chaîne asperge généreusement le dos du passager; l'ampèremètre est trop sensible et vrille toujours désespérément ! Mais à part ces inconvénients, je suis heureux de mon acquisition; si un jour je la change, ce sera pour la T110 de la même marque... mais ne pressons pas trop !.. et terminons sur une note très favorable en faveur de Miss T100.

Mathieu RIMALDI,
Cumont par
Beaumont-de-Lomagne (T.-et-G.).

Le Cross



Deux jeunes qui ont affirmé cette saison, des progrès certains : Vidal, en haut, et Marchadier, en bas de cette page.

A L'ÉTRANGER

RESULTATS COMPLETS DES CHAMPIONNATS D'ALLEMAGNE

Les Championnats d'Allemagne de moto-cross se sont déroulés cette année sur les terrains de Kamp-Lintfort (1-5), Erlangen (18-5), Rüsselsheim (1-6), Schwenningen (15-6), Ingolstadt (29-6), Rottenburg (6-7), Stockach (17-8), et Ludweiler (31-8) ; soit en 8 manches au total. Voici les classements finaux auxquels ils ont donné lieu :

125 cc : OTT Herbert (DKW), 64-48 pts ; Walz O. (Maico), 27-27 pts ; Hauger G. (DKW), 30-24 pts ; Holder K. (DKW), 23-22 pts ; Niesel R. (DKW), 21-21 pts.

175 cc : WALZ Otto (Maico), 54-44 pts ; Ott H. (DKW), 47-40 pts ; Oesterle W. (Maico), 29-29 pts ; Kæmper K. (Maico), 20-20 pts ; Hauger G. (DKW), 10-10 pts.

250 cc : OESTERLE Willi (Maico), 42-42 pts ; Stauch G. (Maico), 31-31 pts ; Betzbacher (Maico), 29-29 pts ; Kæmper K. (Maico), 20-20 pts ; Sensburg M. (DKW), 14-14 pts.

350 cc : BETZELBACHER F. (Maico), 48-48 pts ; Radermacher U. (BSA), 32-32 pts ; Müller R. (Maico), 24-24 pts ; Holder K. (Maico), 17-17 pts ; Wirths S. (Maico), 12-12 pts.

Plus de 350 cc : BRAUN Willi (BSA), 36-36 pts ; Matthes K. h. (Matchless), 31-31 pts ; Radermacher U. (BSA), 29-29 pts ; Sensburg M. (BSA), 15-15 pts ; Wolter M. (Matchless), 14-14 pts ; Niesel R. (DKW), 13-13 pts ; Dreisilker G. (BSA), 9-9 pts.

N.-B. — Le premier total de points représente le résultat obtenu par chaque coureur sur les 8 manches. Le second total est le produit des 6 meilleurs résultats, sur lesquels s'est effectué le classement.

Chaque manche donnait lieu à l'octroi de 8, 6, 4, 3, 2 et 1 point (formule des Championnats du monde et de la Coupe d'Europe).

BARTL KOHLER SE RETIRE

Le sympathique crossman autrichien Bartl Kohler, fixé en Allemagne où il a monté une importante station-service, a décidé de se retirer du sport actif.

Nous l'avons donc vu faire ses adieux au public lors de la réunion de Leichlingen, qui fut la dernière compétition à laquelle il participa.

Bartl Kohler, qui a très souvent couru en France, s'est toujours montré un pilote loyal et laisse le meilleur souvenir chez ses camarades crossmen.

SUR NOS TERRAINS

BRASSINE VAINQUEUR A MORET-SUR-LOING

Deux catégories en présence sur le circuit de « Beauregard » rendu très glissant par les pluies de la veille.

En 350 cc, Vacani et Mezmarie dominèrent le lot des partants, où l'on remarquait la révélation de la saison de trial de l'an dernier, le Nemourien Bohec, qui courait à Moret son premier moto-cross.

En 500 cc, plateau bien inégal, avec Gilbert Brassine, cinq fois champion de France, Rémy Julienne, autre international, puis des hommes expérimentés comme Deshaie et le champion de France des 250 cc, Michel Desbois, enfin des espoirs comme Marchadier, Foglietta, etc...

Inutile de préciser que la victoire de Brassine n'a surpris personne ! Nous retiendrons plus spécialement la 3^{me} place de Desbois qui ne va pas mal en 500 cc, et soulignons que Marchadier fut méritant parmi les jeunes.

Classement général 350 cc : 1. Vacani (BSA) ; 2. Mezmarie (BSA) ; 3. Chollet (BSA) ; 4. Mariani (BSA) ; 5. Gamba (BSA), etc...

Classement général 500 cc : 1. Brassine (BSA) ; 2. Julienne (Gilera) ; 3. Desbois

(BSA) ; 4. Pinard (BSA) ; 5. Deshaie (BSA) ; 6. Marchadier (BSA) ; 7. Moore (BSA) ; 8. Foglietta (Matchless) ; 9. Boisserie (BSA) ; 10. Sébille (BSA).

A MOLIERES, ROBERT KLYM BAT NIC JANSEN

Assistance moyenne à Molières, pour le 2^{me} Cross International organisé par l'ASM Tarn-et-Garonne.

Chez les nationaux, la lutte fut vive entre Aguirre, Vila, Robert Darrouy, Mélous et Mosconi, éléments également ardents et désireux de s'imposer.

Aguirre, riche d'une solide expérience, remporta la première manche et la finale tandis que R. Darrouy — qui sera inter l'an prochain — s'adjugeait la seconde manche.

La course internationale réunissait une belle participation étrangère, avec Hubert Scaillet, Nic Jansen, Archer, Cheney et les frères Dirks. Du côté français, une solide représentation, basée sur notre champion inter 1958 Robert Klym, et sur les meilleurs de cette compétition, les Bertrand, René Klym, Combes encore accompagnés de Julienne et Brassine.

Malheureusement, il y eut de nombreuses chutes, dont furent victimes notamment la plupart des étrangers. Ainsi Scaillet, vainqueur de la première manche, perdit-il plus tard le fruit de ses efforts, tandis que Jansen, victorieux dans la seconde manche et dans la finale, perdait la première place au classement général du fait d'une sixième place en première manche !

En ce fut finalement Robert Klym qui gagna, grâce à sa grande régularité tout au long de la course.

Classement général nationaux : 1. Aguirre (BSA), 4 pts ; 2. Vila (BSA), 8 pts ; 3. R. Darrouy (BSA), 9 pts ; 4. Mélous (BSA), 12 pts ; 5. Mosconi (BSA), 13 pts ; 6. Pascual ; 7. Soulié ; 8. Font.

Classement général inters : 1. Robert Klym (BSA), 7 pts ; 2. Nic Jansen (B., Matchless), 8 pts ; 3. René Klym (BSA), 15 pts ; 4. Bertrand (BSA), 15 pts ; 5. Combes (BSA), 21 pts ; 6. Broer Dirks (H., BSA), 27 pts ; 7. Julienne (Gilera), 31 pts ; 8. Brassine (BSA), 32 pts.

A MELOUS LE PREMIER CROSS DE MILLAU

Beau temps chaud pour cette « première » disputée sur le circuit de « La Maladrerie ». Au programme, une épreuve en 250 cc, une autre en 500 cc.

Chez les « quart de litre », victoire du Toulousain Gell, devant Fernandez, Sauca, Corbin, Lassorgue, etc.

En grosse cylindrée, Mélous, dont vous connaissez les bons moyens, remporta la course devant Hardy, battu d'un point seulement, Panis, Jusclard, Lucas, etc.





RENÉ
BAETEN

TOTALE SUPREMATIE DES CETTE SAISON ENCORE QUE BAETEN SOIT CHAMPION DU ET CIZEK VAINQUEUR EN 250

APRES que Baeten eut remporté à Ettelbrück (Luxembourg) une nouvelle victoire — indiscutable, celle-là ! — sur son principal rival le champion du monde sortant Bill Nilsson, après que les deux hommes eussent abandonné l'un et l'autre sur incidents mécaniques dans le dernier Grand Prix de la saison 1958 (Uddevalla, Suède), la couronne mondiale est revenue au premier pilote de la FN, le petit Campinois titulaire de 8 points d'avance sur le « cow-boy » suédois, qui fut la premier à utiliser une AJS 7 R de circuit évidemment modifiée pour les besoins du moto-cross.

Ainsi, la Belgique renoue-t-elle avec la victoire après trois années d'échecs, qui virent successivement Draper, Archer puis Nilsson se hisser au sommet de la hiérarchie internationale dans la spécialité.

Mais, de même que les deux succès britanniques des championnats 1955 et 1956 n'ont été que la consécration de talents individuels, il apparaît que le titre mondial 1958, bien que remporté par un Belge, n'atteste nullement du renouveau du cross chez nos voisins.

En effet, derrière Baeten il n'y a personne en Belgique, du moins personne que l'on puisse considérer comme étant

capable de gagner dans l'immédiat un Championnat du monde.

Chez les Britanniques, Smith a grandement déçu, sans excuse apparente. Et chez nos amis belges, un seul pilote, Hubert Scaillet, a pu figurer au rang des grandes vedettes jusqu'au moment où un accident l'a écarté des trois derniers Grands Prix. Mais de toute façon, nous ne croyons pas que le Spontinois puisse prétendre encore à s'adjuger un titre dont il reste séparé par un tout provisoire manque de métier.

Draper et Smith, Baeten et Scaillet... Si bons soient ces coureurs, ils ne suffiront pas à contenir la marée montante des pilotes suédois dont vous verrez, en lisant attentivement les palmarès inclus en ces pages, qu'ils ont dominé par le nombre la saison officielle 1958.

Nilsson, Lundin, Gustavsson, Johansson, Sigvardsson, Lundell auront l'année prochaine une forte chance de s'attribuer le titre mondial en grosse cylindrée et d'occuper les premières places derrière le champion.

Tibblin, Rickardsson, Dahlen pourront pareillement prétendre à disputer le pre-

PALMARÈS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 1958 DE MOTO-CROSS

Place	NOM	Nation	Marque	Autriche	Danemark	Suisse	France	Italie	Angleterre	Hollande	Belgique	Luxembourg	Suède	Total	6 meilleurs résultats	Place en 1957
1	René BAETEN	Belgique	FN officielle	—	6	8	6	—	6	4	8	8	—	46	42	2 (26 pts)
2	Bill Nilsson	Suède	Crescent AJS	6	8	6	2	4	—	—	4	6	—	36	34	1 (30 pts)
3	Sten Lundin	Suède	Monark offic.	—	4	—	—	8	—	3	6	8	8	33	33	3 (25 pts)
4	John Draper	Angleterre	BSA officielle	—	—	3	8	1	—	8	3	1	—	24	24	8 (9 pts)
5	Hubert Scaillet	Belgique	FN officielle	8	1	4	—	6	—	—	—	—	—	19	19	9 (7 pts)
6	Jeffrey Smith	Angleterre	BSA officielle	—	3	—	4	3	—	2	2	3	3	20	18	4 (18 pts)
7	Lars Gustavsson	Suède	Monark	—	—	—	—	—	8	—	—	—	2	10	10	11 (3 pts)
8	Albert Dirks	Hollande	BSA	1	—	1	—	—	—	6	—	—	—	8	8	non classé
9	Gunnar Johansson ...	Suède	Crescent BSA	—	2	—	—	2	—	—	—	—	4	8	8	11 (3 pts)
10	Raymond Sigvardsson.	Suède	AJS	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	6	non classé
11	Brian Martin	Angleterre	BSA officielle	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	5	5	non classé
12	Donald Rickman	Angleterre	BSA	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	4	non classé
12	Peter Taft	Angleterre	BSA officielle	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	non classé
14	Leslie Archer	Angleterre	Norton ACT	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	3	5 (18 pts)
14	Paul Godey	France	BSA	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	non classé
16	Møegens Rasmussen ..	Danemark	Matchless	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	2	14 (2 pts)
16	René Klym	France	BSA	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	non classé
16	Herman De Soete	Belgique	Matchless	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2	16 (1 pts)
19	David Curtis	Angleterre	Matchless off.	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	2	2	non classé
20	Rolf Lööf	Suède	Matchless	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	non classé
20	Raymond Van Obergen	Belgique	AJS 7 R 350	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	non classé
20	Joep Jansen	Hollande	BSA	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	non classé

SUÉDOIS

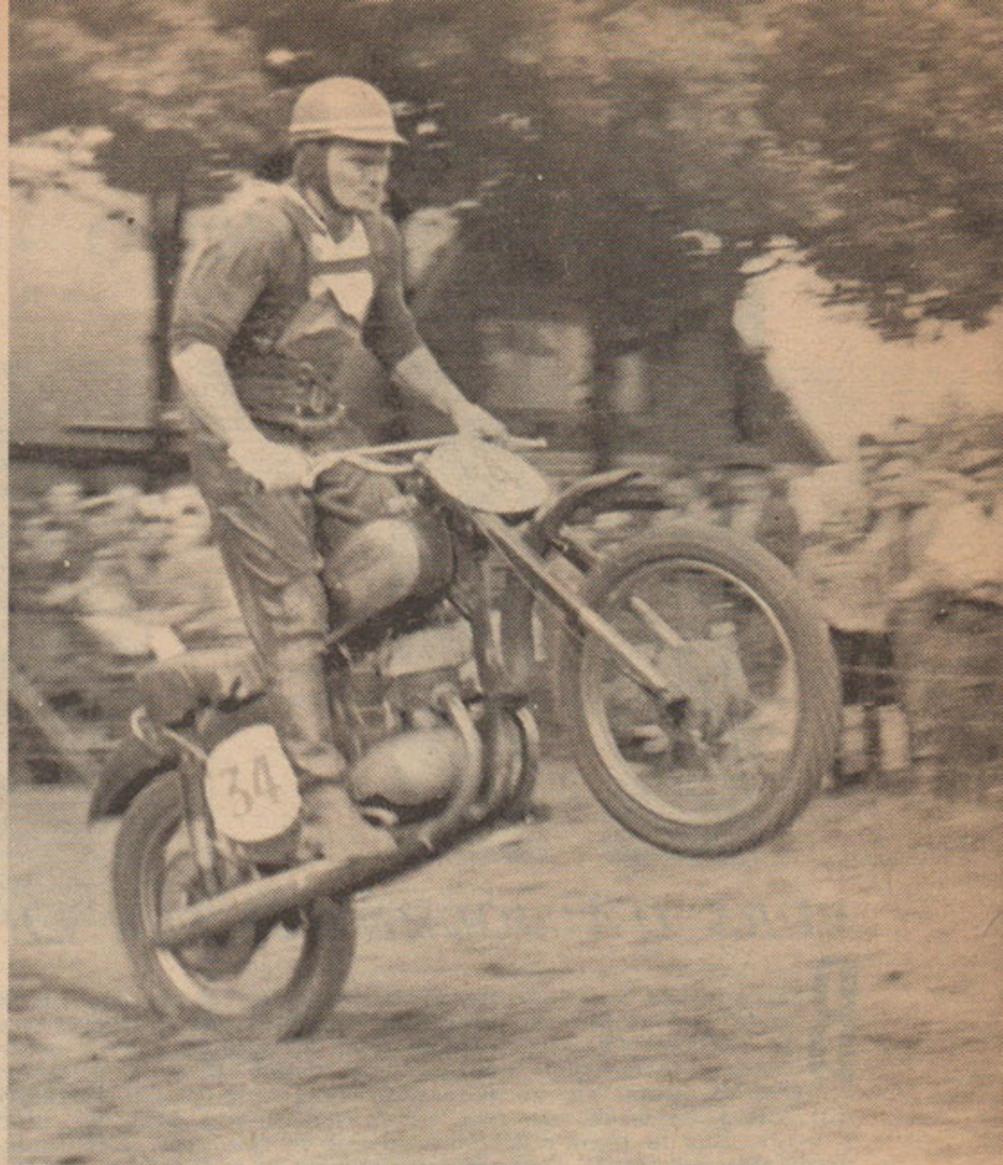
JAROMIR CIZEK

MONDE

mier titre de champion d'Europe en 250, la Coupe d'Europe où ils ont fait cette saison-même une entrée fracassante faisant place désormais à un vrai Championnat de même dénomination.

Et là encore, l'opposition sera réduite car les Tchèques n'ont guère que Cizek et Ron, le premier éblouissant, le second plein de promesses mais pas encore mûr, les Allemands ont eu à souffrir des malheurs de la firme Maico sur le plan commercial, et les Italiens useront encore plusieurs saisons à acquérir le rythme des grandes épreuves.

On le voit, le vent est au Nord... et sans doute n'est-il pas près de tourner!
R. C. D.



PALMARÈS DE LA COUPE D'EUROPE 1958 DE LA PETITE CYLINDRÉE

Place	NOM	Nation	Marque	Autriche	Suisse	France	Tchécoslov.	Angleterre	Allemagne	Italie	Hollande	Belgique	Luxembourg	Suède	Pologne	Total	7 meilleurs résultats	Place en 1957
1	Jaromir CIZEK	Tchécoslov.	Jawa officielle	6	8	8	8	8	—	—	8	8	8	—	2	64	56	3
2	Rolf Tibblin	Suède	Husqvarna off.	—	—	—	—	—	8	4	6	6	3	—	—	27	27	non classé
3	Rolf Müller	Allemagne	Maico offic.	8	—	—	6	—	4	—	—	—	2	6	—	26	26	6
4	Klaus Kæmper	Allemagne	Maico	—	—	6	—	—	6	—	4	—	4	—	—	20	20	non classé
5	Frantisek Ron	Tchécoslov.	Jawa officielle	4	4	3	—	2	—	—	1	3	—	—	3	20	20	non classé
6	Lennart Dahlen	Suède	Husqvarna	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	8	6	16	16	non classé
7	Stieg Rickardsson	Suède	Husqvarna off.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	—	4	14	14	non classé
8	Fritz Betzlbacher	Allemagne	Maico offic.	—	—	—	4	—	1	8	—	—	1	—	—	13	13	1
9	Roman Zurawiecki ...	Pologne	Maico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8	8	non classé
10	Antonio Moretti	Italie	Mi-Val offic.	—	1	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	7	7	non classé
11	Oldrich Hamrsmld	Tchécoslov.	Jawa officielle	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	non classé
12	Emillo Ostorero	Italie	Mi-Val offic.	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	non classé
12	Brian Stonebridge	Angleterre	Greeves	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6	6	8
14	Simon Schram	Hollande	Maico	1	—	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—	6	6	non classé
15	Sharp	Angleterre	F. Barnet	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	4	non classé
15	Ove Lundell	Suède	Monark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	4	non classé
17	Carlo Caroli	Italie	Bianchi offic.	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	4	non classé
18	Aloys Roucka	Tchécoslov.	Jawa officielle	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	non classé
18	Joseph Van Pee	Belgique	Jawa	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	4	4	non classé
20	Chara	Tchécoslov.	Jawa officielle	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	non classé
20	Leask	Angleterre	Greeves	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3	non classé
20	Herbert Ott	Allemagne	DKW	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	3	non classé
20	Vincenzo Soletti	Italie	Bianchi offic.	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	3	7
20	Lindskog	Suède	Husqvarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	3	non classé
25	Otto Walz	Allemagne	Maico offic.	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2	non classé
25	Bricarelli	Italie	Mi-Val offic.	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2	non classé
25	Jan Van der Mel	Hollande	Adler twin	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	2	non classé
25	Rolf Jonsson	Suède	Husqvarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2	non classé
29	King	Angleterre	Greeves	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	non classé
29	Willi Oesterle	Allemagne	Maico offic.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1	2
29	Fernand Houssonloge..	Belgique	Maico	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	non classé
29	Herbert Huber	Autriche	Maico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	non classé
29	Sievert Eriksson	Suède	Crescent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	non classé

Brian Martin, officiel B.S.A., vainqueur du Trial Inter de Saint-Cucufa en 1957.



VUES D'AUJOURD'HUI SUR LE TRIAL DE DEMAIN...

BIEN qu'elle soit encore assez éloignée, la période hivernale, autrefois vide de toutes compétitions motocyclistes, se prépare déjà cette année chez les trialistes avec beaucoup d'attention. Inconnu en France il y a quelques années, ce sport est actuellement dans une phase évolutive qui laisse envisager de fort belles rencontres dans les mois à venir. Sur le plan purement sportif le trial est indéniablement très profitable ; débarrassé des primes en espèces, indemnités de déplacement, etc. nous approchons avec l'absence de ces avantages de l'idéal sportif ; la compétition pour elle-même, et non pas des classements d'épreuves, qui seront fonction de l'épaisseur de l'enveloppe que remettra le soir le trésorier du club organisateur aux concurrents plus ou moins combattifs de certaines réunions. Le cross et la vitesse sont des sports très onéreux certes. Mais sont-ils pour autant plus spectaculaires ? Plus dangereuse est la vitesse, mais a-t-on besoin de se tuer pour être un grand champion ? Le cross demande lui aussi de la science, et une très grande maîtrise. Mais ses qualités réunies ne sauraient éclipser totalement celles que nécessitent le pilotage en tout-terrain à une époque où les ornières de nos chemins et les sentiers sont remplis d'eau, ou couverts de neige.

L'affluence des spectateurs, accrue chaque dimanche, malgré des conditions atmosphériques parfois peu clémentes, semble démontrer qu'il y a dans les réunions de trial assez de « sport » pour motiver le déplacement « d'un » public.

Trial et cross, deux sports qui s'opposent disent les uns ; le premier complète le second disent les autres ; il est évident que pour trancher équitablement ce dilemme il faut avoir fait l'un et l'autre ou suivre de très près les compétitions. Bien, que nous ne puissions dans ce cas ne fournir que des impressions personnelles, le trial est profitable au « moto-crossman » qui s'habitue aux terrains détrempés, variés et glissants qu'il est susceptible de pouvoir rencontrer dans les cross en meilleure saison, et s'il maintient ses adeptes en « forme »

il meuble agréablement aussi les sombres journées d'hiver. C'est dans ce but que bien des organisateurs de cross célèbres pensent mettre sur pied « leur » trial. Tel le coureur de side, et organisateur Sagette d'Unverre, qui rejoindrait ainsi les Mezmarie, Bordio, Charrier, tous trois organisateurs d'un trial l'an dernier.

Côté coureurs, cette multiplication des épreuves est accueillie avec beaucoup d'optimisme, et les hésitants se font de moins en moins nombreux, les machines se préparent, se modifient ou s'achètent déjà en vue de la prochaine saison. C'est ainsi, que Deshaies, reviendrait au trial cette année avec son équipe de la police sur des Triumph spécialement adaptées. On s'agite énormément aussi à Nemours où les révélations de l'an dernier, les Bohec et Jacquemoud, auraient acheté deux 350 BSA pour remplacer la 175 Motobécane qu'ils se partageaient la saison dernière. Si Charrier conserve en amateur de grosse cylindrée sa Gold Star, il se verra rejoint très probablement dans ce choix par Schooman qui abandonnerait sa Dot de l'an dernier, de même, que Bordio qui remplacerait la 175 DS Malterre par sa 500 de cross. Si la puissance pour ces derniers va augmentant, le champion de France moral qui est Delauné, reviendrait, lui, à ses premières amours, la 175 cc Motobécane spéciale, abandonnant les projets faits avec la 350 de la même marque. Par ailleurs on travaille ferme (à titre privé) aux ateliers Peugeot de l'avenue de la Grande-Armée, à la transformation de l'ex-Gold Star de Michel Goll qui reprendrait du service dans le rang des trialistes. Certains adeptes ont même fait l'acquisition de Jawa du type « Six Jours » et il est plus que probable que d'autres mortards seront atteints par le virus du trial bien avant la réunion internationale de Saint-Cucufa, qui groupera cette année, les équipes officielles Matchless, BSA, et même une équipe russe sans compter les champions de Suisse, et de Belgique.

M. C. FRANÇOIS, St-Germain-en-Laye.

N. D. L. R. : PREMIERS TUYAUX SUR St. CUCUFA.

Notre correspondant fait preuve d'une bonne connaissance des choses du trial, mais nous devons lui laisser comme il est de règle en « Tribune Libre » l'entière responsabilité de ses informations... peut-être un peu trop affirmatives dans l'état actuel de la saison hivernale !

En ce qui concerne le trial international de Saint-Cucufa notamment, dont nous sommes allés interviewer le promoteur, Jacques Charrier, pour savoir exactement comment s'annonce la plus importante épreuve du genre inscrite au calendrier français.

C'est le 23 novembre qu'aura lieu cette très belle réunion qui, selon les plans calculés par toute l'équipe de l'A.M. Saint-Cloud, doit se dérouler pour la première fois sur une double boucle (ville d'Avray et Saint-Cucufa) ce qui portera la longueur totale du tracé à environ 80 km ! Ici, Charrier a voulu nous donner la primeur d'un vrai trial à l'anglaise, à la belge, et à la mesure des nombreux as qui viendront s'y affronter.

En effet, à côté de tous nos meilleurs spécialistes, les Delauné, Charrier, Bohec, Jacquemoud, etc... (nous ne pouvons nommer chacun aujourd'hui, mais tous seront au rendez-vous), à côté encore de recrues de choix, les crossmen inters Ledormeur, Delpeyrat, Paul Vouillon (qui ne seront peut-être pas les seuls à tâter sérieusement cet hiver du sport en tout-terrain), nous pourrions voir à Saint-Cucufa l'élite du trial européen.

Déjà, Charrier a reçu confirmation de la venue d'une équipe officielle Triumph, composée de Giles, Peplow, Ratcliffe, trois

des plus grands noms du trial britannique.

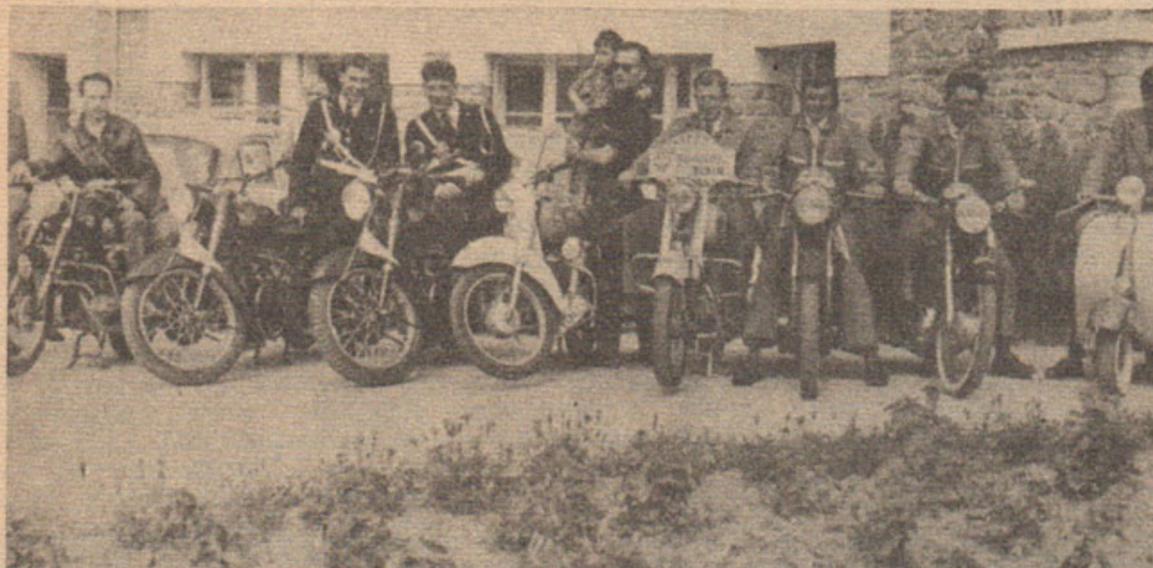
Pour l'usine Matchless, nous aurons une autre célébrité, Gordon Jackson, sans parler encore des représentants des marques BSA, Ariel, qui s'opposeront eux aussi à tous les as belges, dont la participation est certaine (nous désignerons tous ces coureurs nominativement dans les semaines à venir).

Enfin, Charrier a invité les trialistes tchèques, russes, suisses, allemands, etc... (toutes les Fédérations étrangères ont reçu une lettre en ce sens), mais il serait encore prématuré d'annoncer la participation de tel ou tel pays autre que ceux dont nous avons parlé, car les réponses des Fédérations précitées ne sont pas encore parvenues à Saint-Cloud, ce qui est parfaitement normal : nous sortons à peine des ISDT, et Saint-Cucufa est fixé, rappelons-le, au 23 novembre, dans plusieurs semaines donc !

Ce qui est sûr, c'est que la participation tant étrangère que française dépassera en ampleur ce qui s'est fait de mieux jusqu'ici dans notre pays (et, déjà à Saint-Cucufa). L'A.M. Saint-Cloud s'est en effet donnée pour but d'intégrer son annuelle organisation parmi les quelques grandes « classiques » internationales de la spécialité, et à tout fait pour atteindre dès cette saison à ce résultat qui donnera au trial français une place de choix en Europe.

Bien entendu, nous veillerons à vous donner, au fur et à mesure qu'elles nous parviendront, toutes les précisions relatives à la préparation du trial international de Saint-Cucufa.

RALLYES * RÉGULARITÉ * CONCENTRATION



Ci-dessus, après le Rallye de Pornichet : Delaby (à gauche), vainqueur en 175 cc, et Tessier (avec une pancarte sur le guidon), vainqueur en 250 cc.

GROS SUCCES AU 2^e RALLYE-CONCENTRATION DE PORNICHET

Le 2^{me} Rallye-Concentration de Pornichet a eu un succès formidable puisque, si le 1^{er} rallye n'avait enregistré qu'une quinzaine de machines, le 2^{me} rallye en a enregistré plus de 30. Le Moto-Club de Saint-Nazaire et le Moto-Club de Blain, nouveau né de deux mois, se sont inscrits dès les premiers jours.

Le départ, donné par M. Denis, président du Syndicat d'Initiative de Pornichet a eu lieu à l'Hôtel Mazy-Plage; après une traversée rapide du Bois d'Amour de La Baule-les-Pins, passage à Escoublac, arrivée à Guérande, ancienne ville fortifiée, où le rallye, les voitures publicitaires étaient accueillis par le président du Syndicat d'Initiative sur la place de la Mairie.

Une bière d'honneur fut offerte et le président du Syndicat d'Initiative de Guérande remercia tous les concurrents de leur bonne tenue et surtout « de l'efficacité des silencieux de leur machines », point délicat où l'on reconnaît les vrais motards.

Direction St-Lyphard, où une question sur le code de la route fut posée à tous les concurrents par deux sympathiques motards qui accompagnaient le rallye. A l'honneur de tous, toutes les réponses furent exactes.

Après un petit circuit le long de la Grande Brière, coin giboyeux et de pêche également, arrivée sur la place du Marché de Pornichet où eut lieu le gymkhana comprenant la planche-bascule, les quilles et également le tremplin que tous les amateurs connaissent. Après le passage

du fameux tremplin, le commissaire général jugea utile de supprimer cette épreuve, certains concurrents hésitant à la passer.

Sinon, le gymkhana se passa fort bien, et la foule, maintenue avec peine par les gendarmes de Pornichet, applaudit les concurrents pour chacune de leur prouesses, ayant un « Oh ! » de désolation lorsqu'une épreuve était ratée.

Le Moto-Club de la Côte-d'Amour en sommeil depuis deux ans, s'est réveillé sous l'impulsion de M. Barriot, organisateur des deux premiers rallyes-concentrations de Pornichet. Nous lui souhaitons longue vie et espérons qu'il se distinguera dans toutes les épreuves de rallyes, concentrations et régularité, en attendant qu'il prépare des concurrents pour les épreuves de vitesse ou de cross.

PALMARES

125 cc : 1. Foulaud (Paris), Coupe de la Ville de Pornichet; 2. Michel (Moto-Club de la Côte-d'Amour).

175 cc : 1. Delaby (Moto-Club Nazairien), Coupe du Syndicat d'Initiative de Pornichet; 2. Barriot (Moto-Club de la Côte-d'Amour).

250 cc : 1. Tessier (Moto-Club de Blain), Coupe du Syndicat des Hôteliers.

1^{er} du classement général du groupe moto de Pornichet : Aubry.

★

La première réunion du Moto-Club de la Côte-d'Amour aura lieu début octobre, au Café du Ralliement à Pornichet. La date exacte sera donnée ultérieurement.

RESULTATS DU

CIRCUIT DE L'AIN

Ce circuit s'est déroulé sur un parcours de 500 km, très sélectif, puisque tous les participants furent pénalisés. On comptait parmi les engagés l'équipe officielle de la maison Terrot et celle, officielle aussi, de la maison Montesa d'Espagne.

Catégorie 125 cc : 1. Lamas (Montesa), 25 pts; 2. Ramon (Montesa), 101 pts; 3. Simonet (Terrot), 353 pts; 4. Rabuteau (Terrot), 374 pts.

Catégorie 175 cc : 1. Pessey (Terrot), 114 pts; 2. Humbert, 114 pts; 3. Comte (Terrot), 259 pts; 4. Sgaramella, 281 pts; 5. Meunier Nicolas, 346 pts; 6. Barbier

L'Espagnol Camilo Lamas (officiel Montesa), vainqueur absolu du 33^e Rallye International de Régularité de l'Ain, sur une 125 cc Montesa « Brio 91 ».

(Peugeot), 357 pts; 7. Berger, 370 pts; 8. Carrier, 417 pts.

Catégorie 250 cc : 1. Meunier Pierre, 280 pts; 2. Brocard, 372 pts; 3. Thibaud, 391 pts; 4. Bourquin (Puch), 900 pts; 5. Fontaine (Ardie), 1171 pts.

Catégorie 350 cc : 1. Angelloz, 283 pts; 2. Mille Belleville, 319 pts; 3. Coutier, 696 pts; 4. Sacareau, 1642 pts.

Sidecars 650 cc : 1. Clair, 830 pts.
Catégorie 500 cc : 1. Belli, 363 pts; 2. Favre, 389 pts; 3. Moirouse, 451 pts; 4. Moulaire, 766 pts; 5. Violland, 788 pts; 6. Chardon, 1247 pts; 7. Bouhey, 1461 pts.

TRIAL

UNE NOUVELLE 350 cc ROYAL-ENFIELD

Cette machine, récemment introduite sur le marché anglais, est la réplique de celles qu'emploient les pilotes officiels de l'usine : moteur tout alu à soupapes en tête, formant semi-bloc avec une boîte à 4 rapports (démultiplication interne au choix). Taux de compression 7,25 à 1, puissance 19 CV à 6.000 t/m.

Le dispositif d'éclairage n'est pas monté et l'allumage est fourni par une magnéto Lucas type « Wader ». Le filtre à air est un Vokes; pneu de 2,75x21 à l'avant, pneu de 19-4 à l'arrière.

Livrée en gris-argent et chrome, cette moto de trial est normalement équipée d'un pignon de sortie de boîte de dix-sept dents, et possède alors les rapports de démultiplication suivants : 7,6; 10,6; 16,3 et 22,7 à 1. Mais elle peut encore être pourvue de pignons de 15, 16, 18 et 19 dents au gré de l'acheteur.

Le prix?... 242,10 livres sterling, toutes taxes comprises, soit environ 305.000 de nos francs (mais c'est le prix en Angleterre, bien entendu!).



APRÈS M. CREUZE,

M. BARROUILHET répond à J. CHARRIER

POURQUOI un coureur en activité se voit-il systématiquement refuser son admission au sein d'une sous-commission sportive de la F.F.M.? Tel était le thème que Jacques Charrier développait récemment dans une lettre ouverte, publiée dans les colonnes de notre numéro 1.402, et dont copie était envoyée par ses soins aux plus éminents dirigeants de la Fédération.

L'un d'entre eux, M. Barrouilhet, vice-président de la F.F.M. et président de la sous-commission de moto-cross, a fait connaître sa réponse, que nous nous faisons un plaisir de publier à son tour.

Voici donc ce qu'écrivait M. Barrouilhet. Après quoi vous lirez encore, en conclusion à cette affaire, le point de vue de Charrier quant aux arguments de son interlocuteur.

Monsieur,

Comme bon nombre de mes collègues j'ai reçu votre lettre du 29 juillet que j'ai lue très attentivement mais qui, malheureusement ne m'apprend rien.

Toutes vos critiques nous en avons sanctionné une partie et vos suggestions sont en cours de discussion et croyez-moi Monsieur Charrier, même avec votre participation au sein de la Commission cela n'irait certainement pas plus vite.

D'autre part, nous n'avons pas hésité à nous entourer des conseils des coureurs de votre catégorie puisque nous vous avons demandé de nous envoyer un ou deux délégués qui sont comme vous le savez MM. Brassine et Vouillon; nous les avons déjà convoqués au titre consultatif et ils nous ont soumis différentes suggestions que nous n'avons pas hésité à approuver. Il est regrettable que vous n'avez pas eu la confiance de vos camarades pour faire partie de cette délégation et vous auriez pu vous rendre compte qu'à la Commission de Moto-Cross toutes les propositions, qu'elles viennent du côté coureur ou organisateur, sont prises en considération et impartialement étudiées et discutées afin d'en sortir un profit au bénéfice de tous.

Où je ne suis pas d'accord avec vous, c'est quand vous nous dites que les membres de la Commission de Moto-Cross, qui sont tous des organisateurs, ne risquent pas de s'infliger eux-mêmes des blâmes.

Ce à quoi je vous répondrai qu'il est regrettable que le vieux coureur que vous êtes ayez une telle mentalité aussi peu sportive. Vous devez savoir que pour mon compte personnel, j'ai la prétention d'être un des plus vieux organisateurs. Si aujourd'hui je supervise, j'ai à cœur de faire profiter les intéressés de ma réelle expérience. Bon nombre de camarades de la Commission sont dans le même cas et professent les mêmes idées que moi-même. Je n'ai encore pas trouvé parmi eux le réticent qui aurait hésité à regarder des deux côtés de la barrière, c'est-à-dire que j'ai la chance d'être entouré de camarades loyaux n'ayant qu'un seul but le sport au service de tous.

D'autre part, vous citez quelques ennuis que vous avez eus dans ma Ligue pour toucher ce qui vous était dû à la suite des manifestations déficitaires. A part à Saintes, où M. Godey était votre délégué auprès du Comité et où, par son intermédiaire, vous avez accepté les con-

ditions qui vous étaient proposées et qui vous ont été réglées.

Pour Angoulême, réduction de 10 % sur les prix, et pour Châtelleraut et Montaigu, vous avez été payé intégralement. (*)

Donc même à la Ligue du Poitou pas de drames et ces quelques petits ennuis proviennent du mauvais temps qui n'a pas voulu être de la fête.

Comme vous voyez, M. Charrier, il n'y a pas lieu de « charrier » notre Fédération qui est encore jeune mais que nous cherchons à perfectionner tous les jours et croyez-en le vieux sportif que je suis, j'ai été et je suis dans les coulisses de différentes Fédérations beaucoup plus anciennes que la notre, aucune n'est parfaite. La critique est facile dans tous les organismes mais la direction beaucoup plus difficile.

Croyez, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

R. BARROUILHET,
Président de la Ligue du Poitou,
Vice-Président de la FFM,
Président

de la Commission de Moto-Cross.
(*) Inexact, nous a dit Charrier en ce qui regarde Montaigu, qui n'avait rien réglé au 24 septembre (N.d.l.R.).

JACQUES CHARRIER :

Une réponse qui n'en est pas une

MAIS non, nous dit Charrier que nous sommes allés voir pour lui demander ce qu'il pense de la lettre du Président Barrouilhet, mais non, ce n'est pas là une réponse au problème que j'ai posé!

Qu'une partie des points soulevés dans mon adresse à la FFM fasse actuellement l'objet d'une étude en sous-commission c'est parfait, et cela prouve bien que mes critiques ne sont pas sans fondement. Mais quel rapport la chose a-t-elle avec mon intervention en faveur du sportif pratiquant à qui l'on refuse la possibilité de siéger dans les Conseils fédéraux, aux fins d'apporter son expérience, sa compétence dans les délibérations intéressant l'organisation, la réglementation du sport motocycliste?

Certes la FFM a admis l'an dernier mes camarades Brassine et Vouillon en tant que représentants des coureurs. Mais il faut bien le dire, la porte ne leur a été qu'entre-ouverte : participant aux séances de la sous-commission de travail — à titre purement consultatif — ils ont été ensuite aimablement congédiés et l'on n'est passé au vote pour ou contre qu'après leur départ, sans qu'ils puissent donc intervenir valablement dans l'établissement du règlement définitif!

Vouillon, qui assiste à notre conver-

sation, confirme les dires de Jacques Charrier : des suggestions qu'ils furent, Brassine et lui, amenés à faire l'année passée, certaines furent retenues, d'autres écartées sans qu'ils pussent les défendre en aucune manière, n'ayant point part au vote.

Ainsi, continue Charrier, le problème de la représentation des coureurs reste posé, n'ayant reçu aucune solution positive (le règlement 1959, mis sur pied ce printemps, a d'ailleurs été entièrement conçu et adopté hors la présence de Brassine et Vouillon).

Mais ma propre intervention n'est pas à rattacher au cas évoqué ici car je n'ai parlé que du Président de Club, de l'Organisateur qui, se réclamant à ces seuls titres d'un siège à la sous-commission, se le voit refuser sous le prétexte qu'il est également coureur en activité!

Sur ce point M. Barrouilhet se garde de répondre : c'est ici, bien sûr, que le bât blesse!

Qu'on le veuille ou non, le point de vue d'un organisateur ne rejoint pas nécessairement le sentiment des coureurs, et l'impartialité, fragile vertu humaine, n'est dans un tel cas que toute relative. C'est pourquoi j'ai écrit que l'on ne peut attendre des membres de la sous-commission — organisateurs en majeure par-

tie — qu'ils se blâment eux-mêmes (en tant qu'officiels FFM) quand les coureurs élèvent une protestation relativement aux réunions dont ils sont les promoteurs.

On ne peut être juge et partie, je n'ai rien dit de plus. Comment le simple fait d'exprimer une telle évidence peut-il inciter M. Barrouilhet à incriminer la nature de ma « mentalité »?

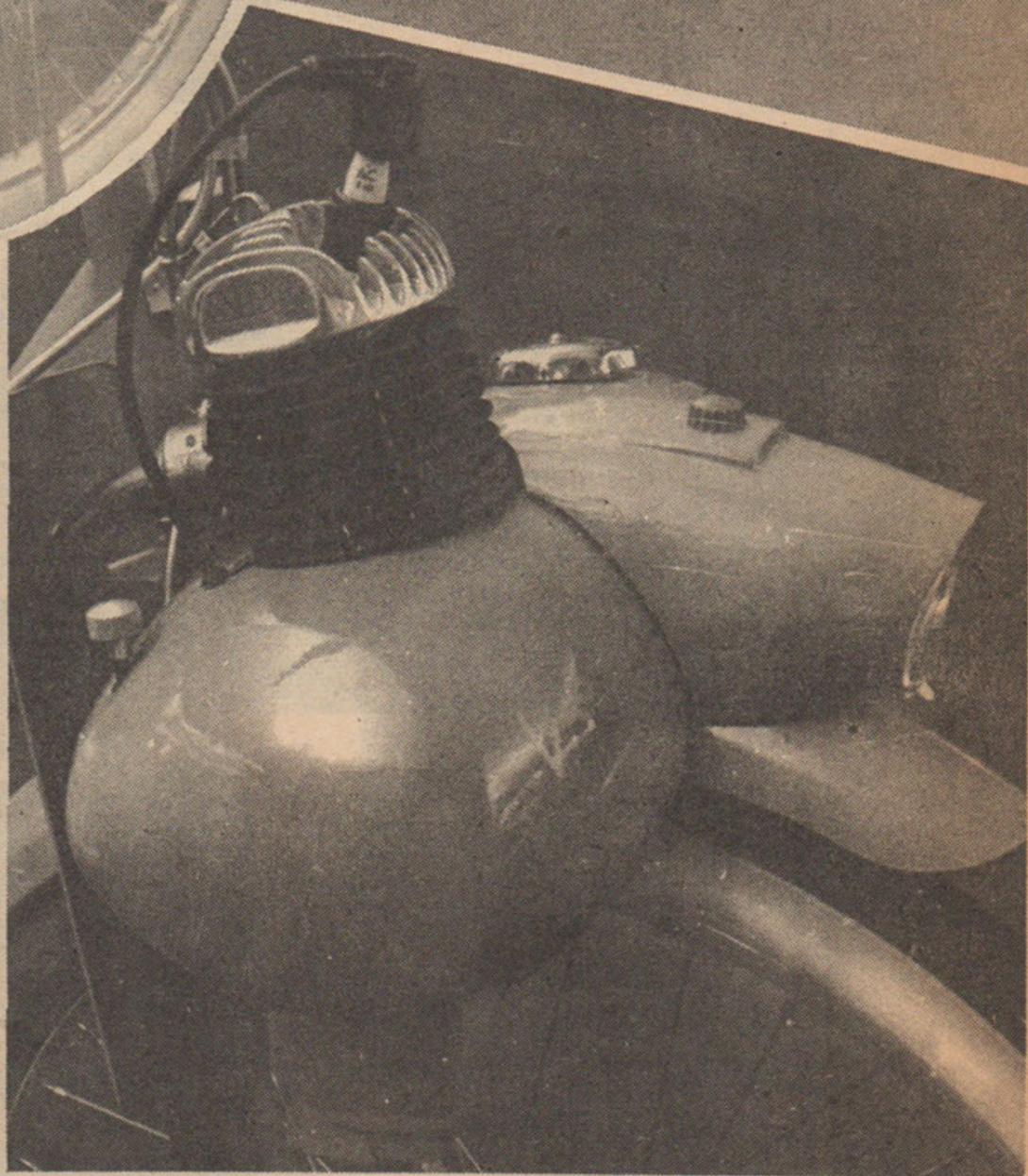
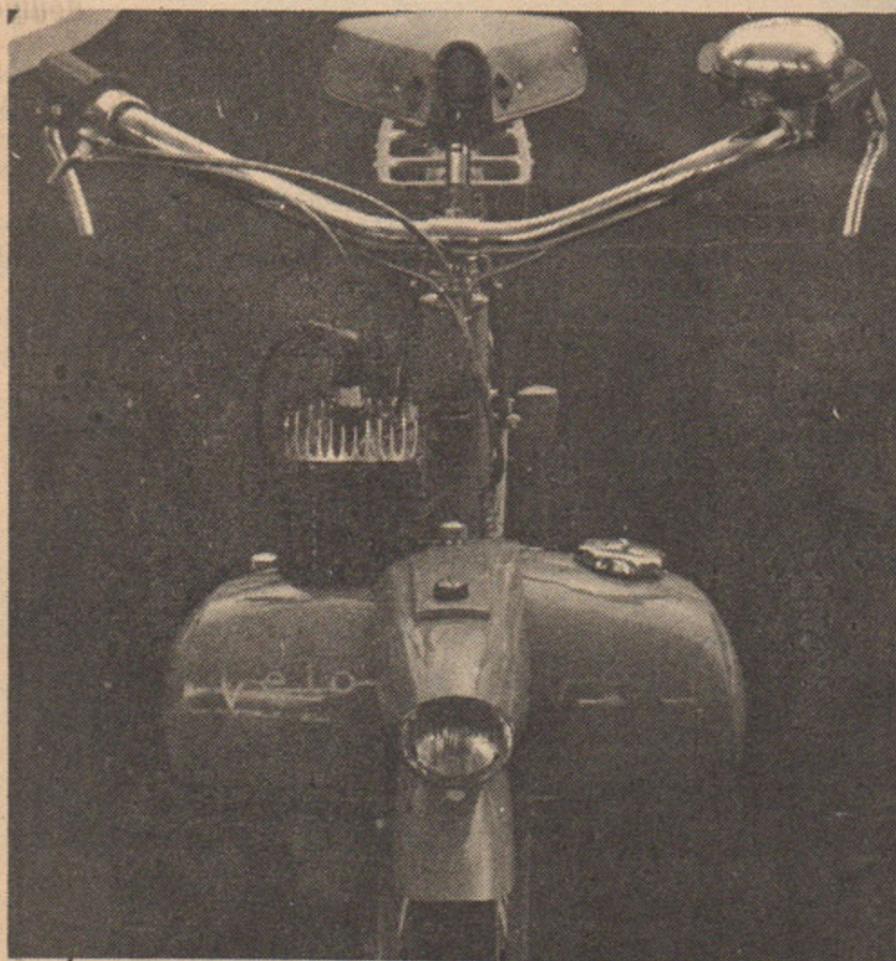
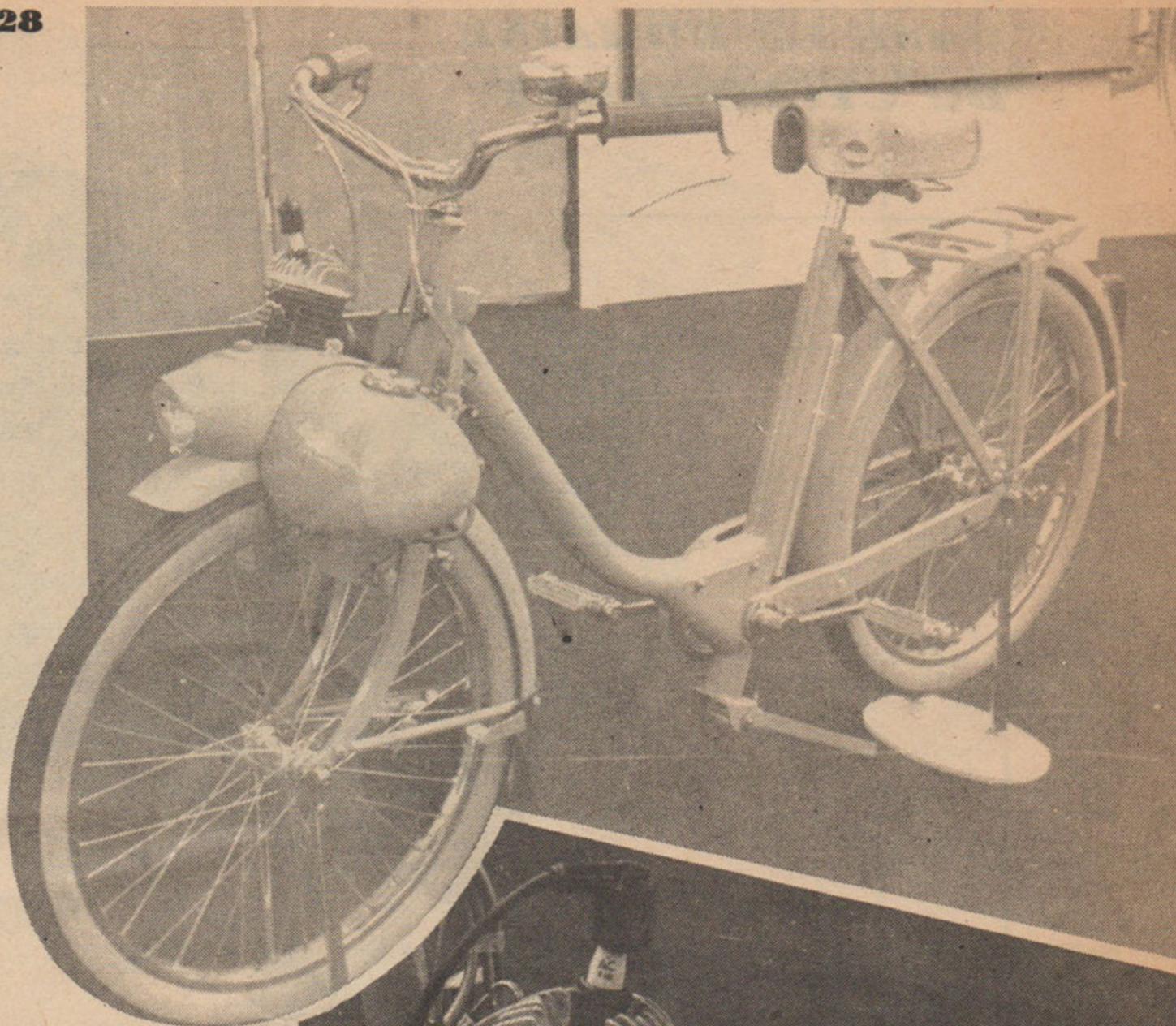
Pour le reste, je ne veux pas mettre en doute les mérites que le vice-président de la FFM se reconnaît personnellement, dans sa propre lettre.

Je ne mets pas davantage en doute l'ampleur, la qualité du travail réalisé depuis trois ans en commission ou sous-commission, essentiellement sur le plan de la réglementation sportive.

Mais il n'empêche que, côté « organisations », de nombreuses lacunes subsistent dans le règlement général des compétitions de moto-cross, lacunes que les coureurs dénoncent saison après saison sans qu'il soit jamais question de les combler.

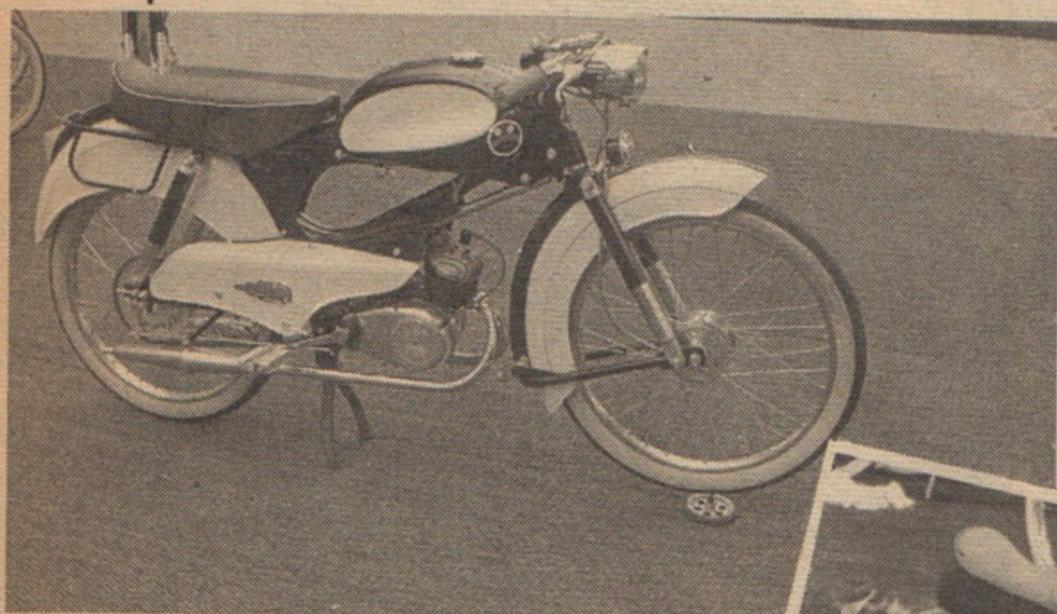
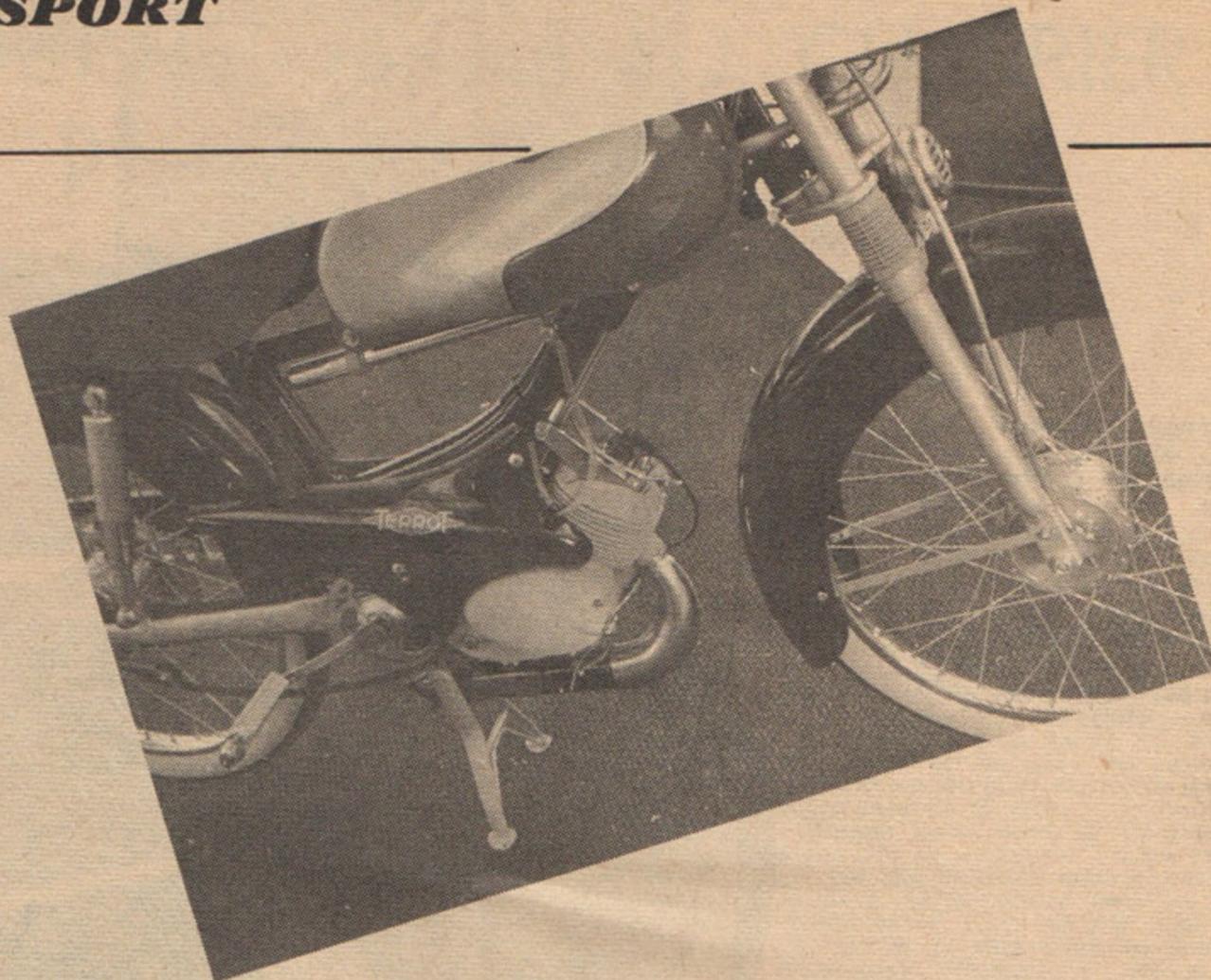
Et c'est bien pourquoi il est souhaitable, il est juste, il est indispensable que des sportifs authentiques, des pratiquants, aient leur place en sous-commission aux côtés des dirigeants... sportifs de l'autre côté de la barrière, sauf exception que je n'ai pas présente à l'esprit!

Le Vélovap, présenté sur plusieurs stands, est, dans le domaine du cyclomoteur utilitaire, une véritable « bombe ». Par rapport à son concurrent... direct, il se veut plus perfectionné (embrayage automatique, plus de puissance à bas régime, frein tambour à l'arrière, etc...) et plus gai (émaillage bleu ciel).



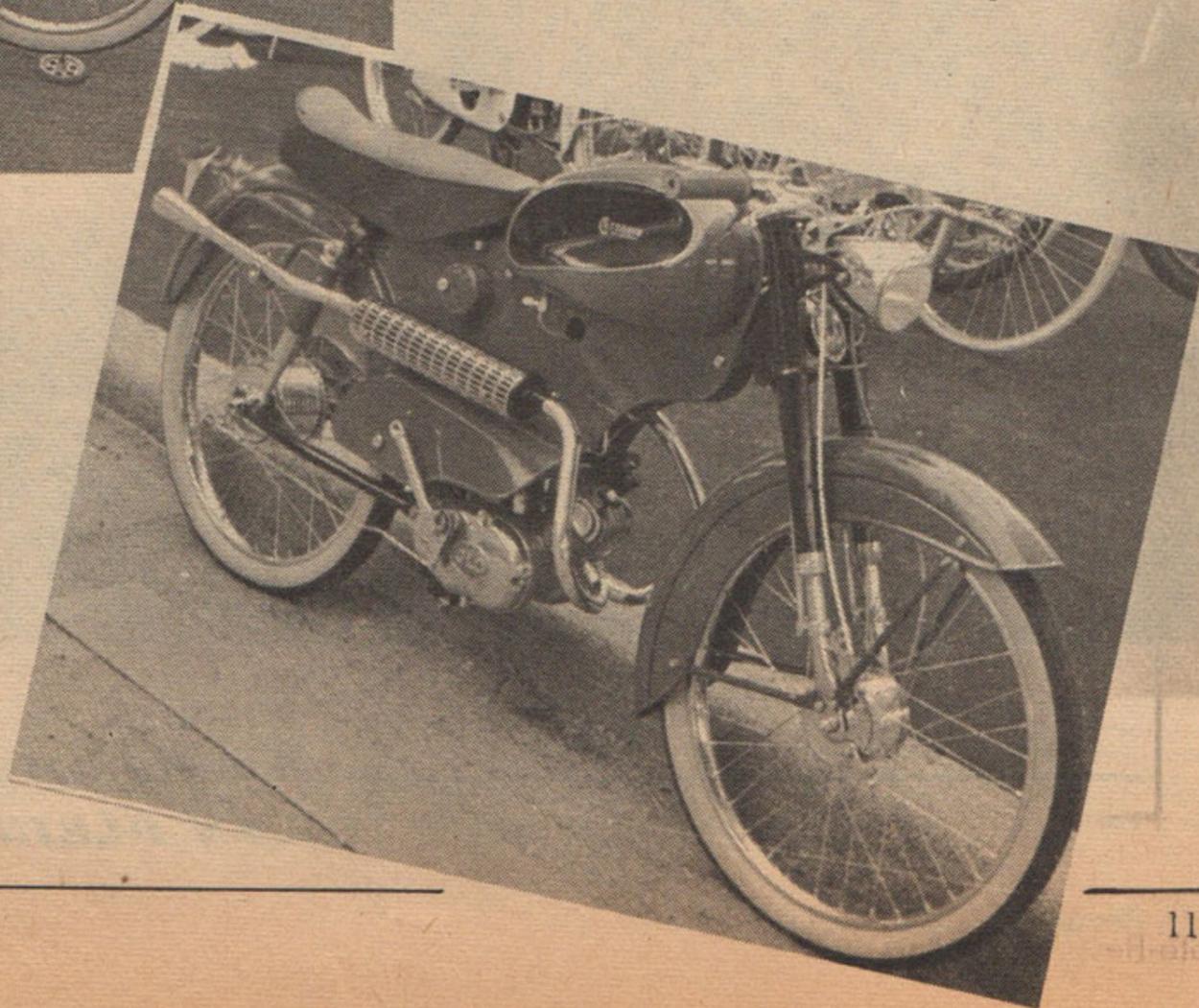
**LE CYCLOMOTEUR FRANÇAIS
EN PLEINE ÉVOLUTION**

DANS LE DOMAINE DU CYCLO-SPORT

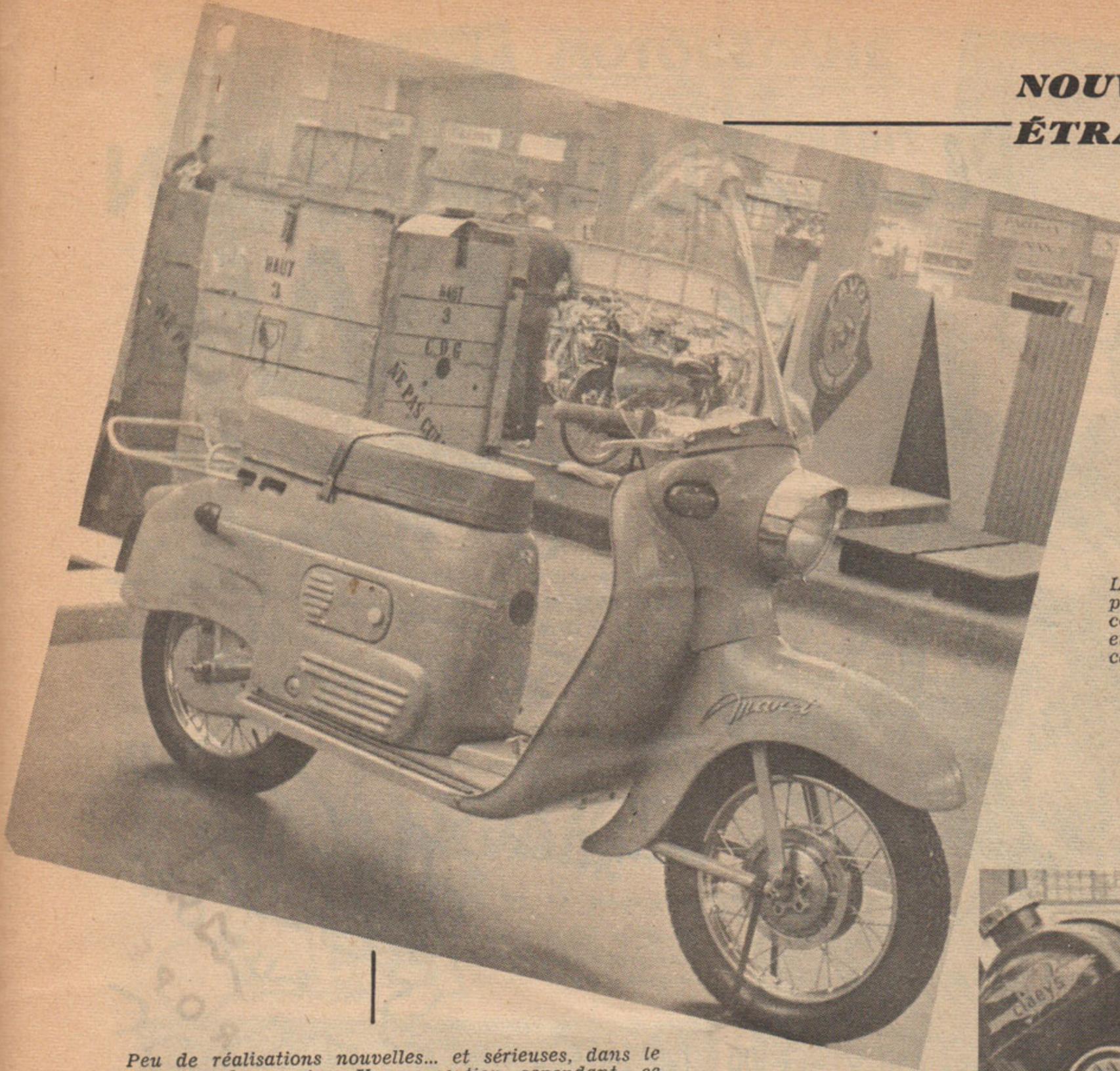


*Sur les stands Monet-Goyon et Cazenave, nous retrouvons ce même cyclo sport au double échappement surélevé.
Ci-dessus : autre bloc-moteur deux vitesses, celui du Terrot sport.*

*Ci-dessus, une réalisation très racée de Captivante, sur lequel nous remarquons une fourche avant Earles.
Le moteur est le nouveau VAP deux vitesses à pédalier incorporé.*

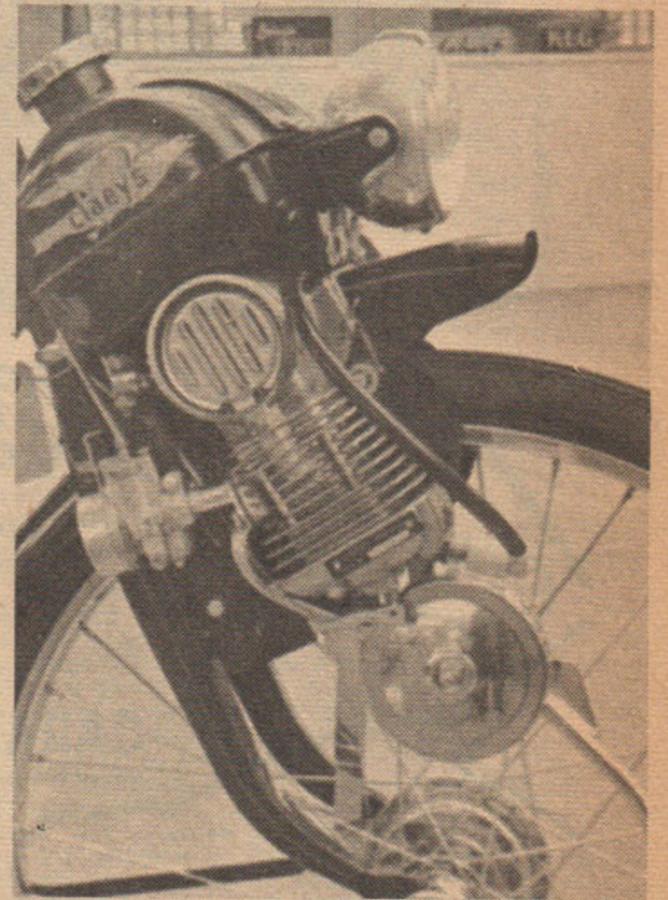


NOUVEAUTÉS ÉTRANGÈRES

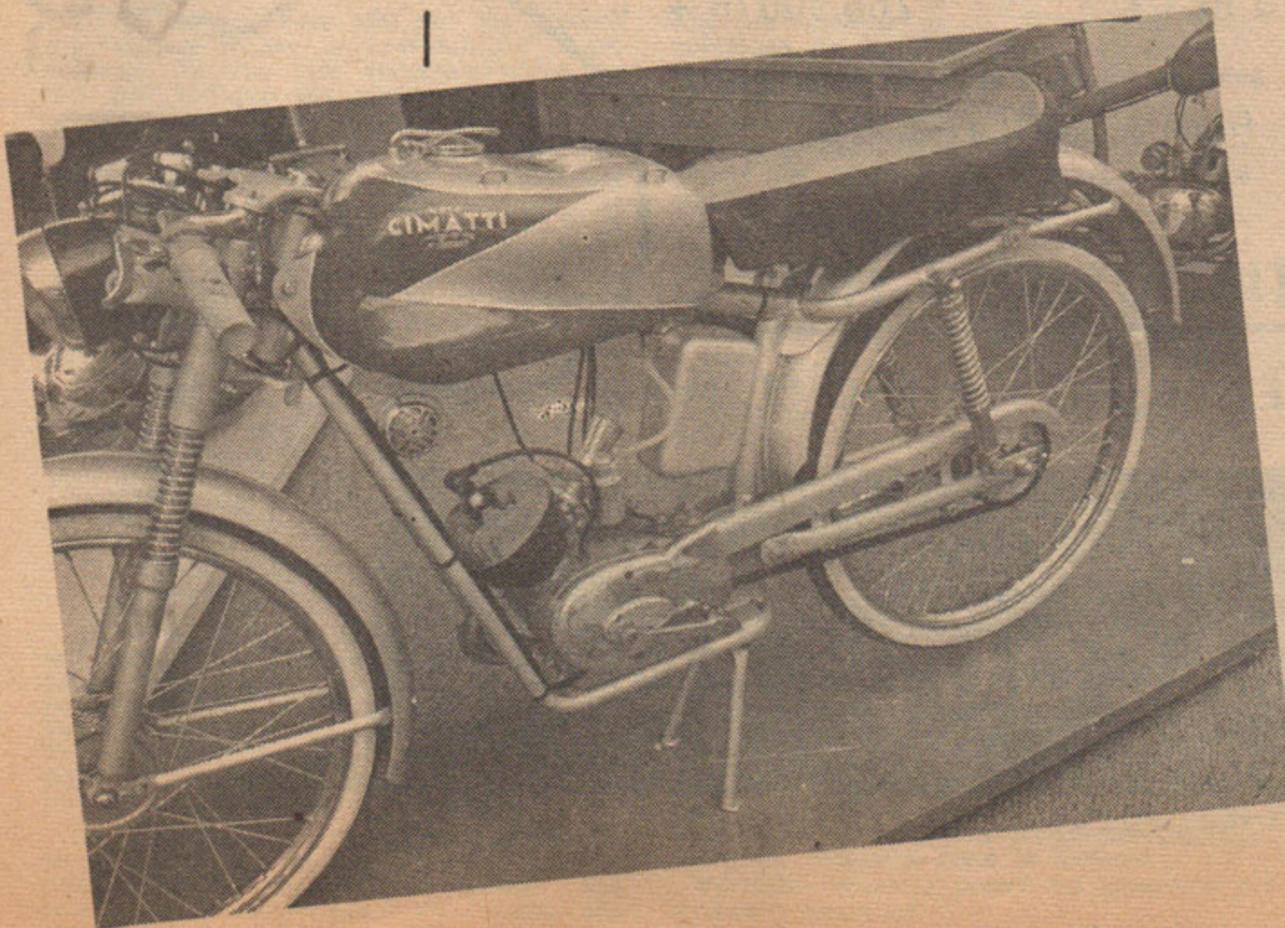


Le Vélosolex ne laisse pas indifférents les concurrents français et étrangers. Témoin ce Claeys qui nous vient de Belgique.

Peu de réalisations nouvelles... et sérieuses, dans le domaine du scooter. Une exception cependant, ce nouveau Manet, produit par l'industrie tchèque. Ci-dessous, un bel exemple de cyclo sport, le Cimatti, qui est absolument traité comme une petite motocyclette.



LA SEMAINE PROCHAINE
DEBUTERA NOTRE COMPTE
RENDU TECHNIQUE DU
SALON, VISITE STAND PAR
STAND.

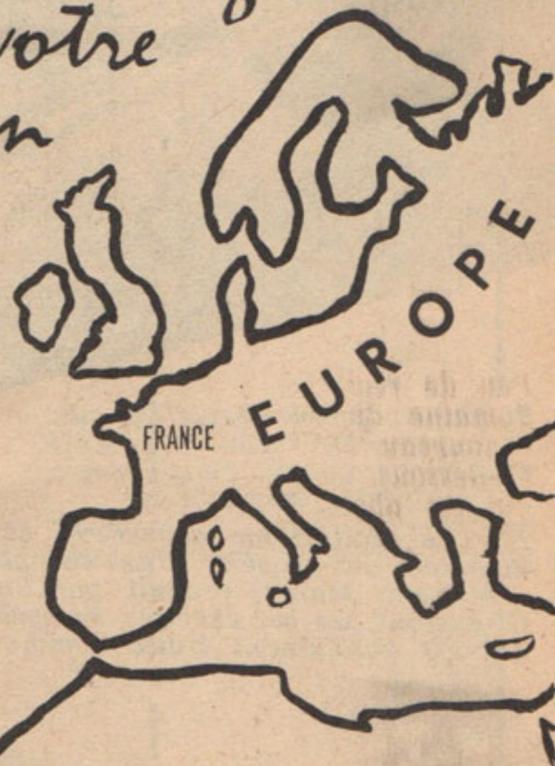


Plus d'UN MILLION de JAWWA

parcourent
le monde...



... et plus
de 200 agents
sont à votre
disposition
dans toute la
France



175 cc. 2 lit. 1/2 aux 100	195.500 Frs + T.L.
250 cc 3 lit. » »	237.500 Frs + »
350 cc 3 lit. 1/4 » »	268.500 Frs + »

Livrées avec double-selle et repose-pieds arrière
Franco de port et d'emballage

GARANTIE TOTALE 6 MOIS.

PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE

AMERIQUE
DU
SUD

agent général

E^{TS} JACQUES POCH

127, AV^E DE NEUILLY, NEUILLY/SEINE. TEL. : MAI. 61-70

HALL DU CYCLE - STAND 145

A
F
R
I
Q
U
E

LEVALLOIS-MOTOS
A. DUBOIS
 56, RUE ARISTIDE BRIAND
 LEVALLOIS-PERRET (SEINE)
 PER. 19-73

MOTOBÉCANE

PRIX ET CRÉDIT
 SELON
TARIF MOTOBÉCANE

PIÈCES DÉTACHÉES
RÉPARATIONS
CRÉDIT

un moteur deux roues



ajoutez **BARDAHL** à votre huile
PROTECTION EFFICACE
DE LA MÉCANIQUE

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

BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE

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

OLIVIER 222

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



D. K. W.
MAICO

Vous pouvez enfin obtenir la moto de vos rêves

Tous modèles disponibles
 Garantie et pièces assurées

Agent régional exclusif

R. LAMBOROT

MECANICIEN DIPLOME

151, Avenue de Saxe - LYON
 Tél. : 60, 47, 83

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

DYNAMIC-SPORT

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

Concessionnaire des marques :
 JAWA, BSA, NSU, TERROT, MZ,
 FUCH, HOREX, SIMSON, MONET-
 GOYON, RUMI, LAMBRETTA,
 MANURHIN, VESPA, VELOSOLEX

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 : 2 à 15 mois
 expéditions en province

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

Pièces origine **BSA**
ARIEL - SUNBEAM

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

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

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

PRINCIPES * APPLICATIONS INDUSTRIELLES * BREVETS

La loi du 5 juillet 1844 sur les brevets d'invention refuse la brevetabilité à un principe ou une idée théorique dont on n'a pas indiqué les applications industrielles. Voici le texte de la loi :

« Art. 30. — Seront nuls et de nul effet les brevets délivrés dans les cas suivants, savoir :

« Si les brevets portent sur des principes, méthodes, systèmes, découvertes et conceptions théoriques ou purement scientifiques, dont on n'a pas indiqué les applications industrielles. »

Par suite d'une extension inexacte de la loi, certains esprits ont assimilé à un principe, des caractéristiques très générales d'une invention et ont conclu que tout « brevet de principe » était nul.

Il y a là un malentendu qu'il importe de dissiper.

I. — PRINCIPE SCIENTIFIQUE CONCEPTION INTELLECTUELLE

Au sens de la loi, le principe (principe scientifique ou conception purement intellectuelle), n'est pas brevetable. Il en est ainsi des lois scientifiques ou mathématiques, telles la loi d'Ohm. Il en est de même des conceptions pures de l'esprit, par exemple la méthode de dactylographie dite « des dix doigts ».

Cette disposition juridique est parfaitement logique; la loi sur les brevets vise essentiellement la protection des inventions industrielles : elle écarte dès

lors du champ de la brevetabilité les créations de l'esprit dépourvues de tout caractère industriel.

II. — APPLICATIONS INDUSTRIELLES.

Si le principe n'est pas brevetable, par contre ses applications le sont dans des conditions très larges.

L'application du principe prend en effet une forme matérielle et industrielle : elle rentre dans l'une ou l'autre des catégories d'inventions brevetables prévues par la loi (notamment produit industriel nouveau); l'invention peut alors se présenter avec des caractéristiques *extrêmement générales* : brevet pionnier (appelé parfois par abus de langage brevet de principe), mais brevet tout à fait valable.

EXEMPLE : Bascule automatique à palement préalable (1890).

Etat de la question. — On connaissait depuis toujours des bascules dans tel ou tel magasin, servies par un employé qui percevait le prix de la pesée.

Principe posé. — Libérer la bascule de son asservissement à cet employé.

Conception pure de l'esprit : pas brevetable.

Création industrielle. — Bascule automatique à palement préalable, c'est-à-dire bascule automatique dans laquelle la pesée se produit sitôt que l'objet à peser est sur le plateau, mais le poids n'apparaît qu'après l'introduction d'une pièce de monnaie dans la bascule.

Véritable produit industriel nouveau : Article 2 de la loi.

Cette appréciation du produit industriel nouveau est *générale et indépendante* de tout mode de réalisation concret.

L'inventeur qui a créé un tel produit industriel est protégé pour ce produit en soi dans toute sa généralité, quelles que soient les dispositions mécaniques choisies pour :

a) déplacer un organe mobile sitôt que l'objet à peser est sur le plateau;
 b) faire apparaître le poids sitôt que la pièce de monnaie est introduite.

Est contrefacteur d'un tel brevet (en 1890), quiconque fabrique une telle bascule automatique, alors même qu'il utiliserait des organes mécaniques de construction différente de celles décrites à titre d'exemple dans le brevet.

Brevet pionnier, mais brevet tout à fait valable.

CONCLUSIONS

1° Le principe, considéré en tant que principe scientifique ou conception intellectuelle, n'est pas brevetable.

2° Mais l'application d'un principe, prenant une forme matérielle et industrielle, rentre dans l'une ou l'autre des catégories d'inventions brevetables prévues par la loi (notamment produit industriel nouveau); l'invention peut alors se présenter avec des caractéristiques *extrêmement générales* : brevet pionnier (appelé parfois, par abus de langage, brevet de principe), mais brevet tout à fait valable.

Communiqué par
 MM. BERT et de KERAVENTANT.

DE-CI, DE-LA...

UN EVENEMENT SUR LE MARCHÉ DES CARBURANTS ! L'UNION SUISSE DE LA BENZINE N'EST PLUS

Sous ce titre, notre confrère « Moto-Touring », organe du Touring-Club Suisse pour motocyclistes et scootéristes, publie dans son numéro 18 un très intéressant article dont nous nous permettons de reproduire ci-dessous l'essentiel.

Il va sans dire que les événements dont vous allez prendre connaissance ne peuvent se produire que dans les pays où l'Etat ne s'est pas assuré le contrôle de la vente des carburants.

Heureux citoyens suisses, qui allez pouvoir bénéficier de la libre concurrence jouant à nouveau entre les distributeurs d'essence !

★

Après plus de vingt-cinq ans d'existence, l'Union suisse de la benzine a cessé d'exister. Le marché suisse va ainsi redevenir à peu de chose près ce qu'il était avant 1931.

L'Union suisse de la benzine reposait sur un accord essentiellement privé passé entre les trois échelons du commerce : importateurs, grossistes et détaillants (garagistes). Sa création remontait à 1931-1932, à une époque où sévissait le désordre le plus complet sur le marché suisse des carburants, avec tous ses désavantages. Cet organisme réussit peu à peu à instaurer une réglementation favorable dont le signe le plus caractéristique fut la fixation d'un prix uniforme dans tout le pays, de période en période, au moyen d'un fonds de compensation.

Mais deux phénomènes d'une importance capitale allaient progressivement ébranler, au cours de ces dernières années, l'édifice péniblement érigé dans l'in-

térêt du commerçant et du consommateur, pour ce dernier grâce encore à la surveillance du Contrôle fédéral des prix. D'une part, le développement de la motorisation a provoqué une demande fortement accrue et des possibilités de vente et de concurrence inespérées. L'autre phénomène doit être recherché à l'extérieur : la prolifération des raffineries de pétrole en Europe devait progressivement avoir comme conséquence la libération impérative d'excédents de production à des prix instables, inférieurs au prix normal, le plus souvent sans contrat à long terme, favorisant ainsi des importations sporadiques. Il s'ensuivit en Suisse la naissance de petites maisons importatrices qui purent se maintenir au-dessous du prix uniforme. Le nombre des pompes distributrices a crû d'année en année, pour atteindre 6.727 l'année dernière, dont 5.162 faisaient partie du réseau des membres de l'Union suisse de la benzine, tandis que 1.565 appartenaient à des importateurs dissidents et le prix uniforme a été battu en brèche progressivement.

Il est encore trop tôt pour déceler toutes les conséquences de cette disparition. La concurrence ne perdra rien en acuité, bien au contraire. Le nombre des importateurs et des distributeurs continuera probablement à augmenter. Le champ est désormais libre pour que les importateurs développent directement des stations-service, et se passent ainsi des services d'un intermédiaire-garagiste. Mais ce qui importe à tout consommateur, c'est de pouvoir bénéficier partout du prix le plus bas possible pour un produit de qualité. L'événement qui vient de se produire ne semble pas devoir mettre en péril, à première vue, ce désir légitime.

LA VOITURETTE BMW AVEC SAXOMAT

La voiturette 600 cc BMW est depuis peu livrée sur demande avec le dispositif électro-magnétique Saxomat, grâce auquel les vitesses passent automatiquement, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser le débrayage.

Ainsi se trouve encore augmenté l'agrément de conduite de ce petit véhicule qui, rappelons-le, est conçu pour transporter confortablement 4 personnes.

LAMBOROT NOUVEL AGENT BMW

R. Lamborot, le spécialiste lyonnais bien connu des possesseurs de motos allemandes pour sa conscience professionnelle, vient de se voir confier la diffusion dans sa région d'une nouvelle marque, et quelle marque ! puisqu'il s'agit de BMW.

C'est dans son nouveau et luxueux magasin, 151, avenue de Saxe à Lyon, que les amateurs de belle mécanique trouveront un choix complet, depuis les cyclomoteurs DKW-Hummel et NSU-Quickly, jusqu'à la puissante BMW R 69 en passant par le scooter Manurhin, le Super Fox et la Super Max NSU ; en résumé une gamme complète dans les plus grandes marques mondiales, BMW, NSU, DKW, Maico.

Enfin, toujours soucieux du bon entretien des véhicules qu'il a vendus, Lamborot possède un stock complet de pièces détachées pour les marques qu'il représente.

LE SALON DE LA MOTO EST DÉJÀ COMMENCÉ...

...chez Garreau, qui présente dans son hall d'exposition, 22, rue Robert-Lindet, une splendide gamme de machines anglaises, où nous reconnaissons les Norton, Excelsior, Francis Barnett, etc...

A deux pas de la Porte de Versailles, complétez utilement votre visite au Salon de la Moto en vous rendant chez Garreau, où le meilleur accueil vous sera réservé.

Une visite s'impose, car cette année Garreau n'expose pas à la Porte de Versailles.

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto

La
Moto revue

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

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

ABONNEMENTS

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

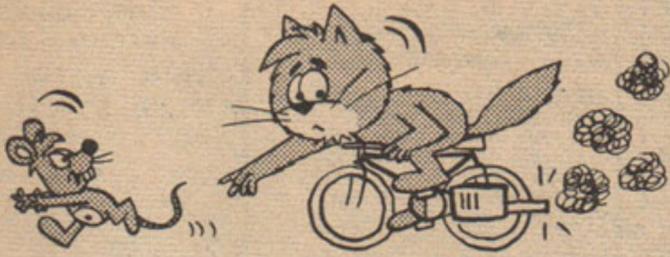
● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise 650 frs

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

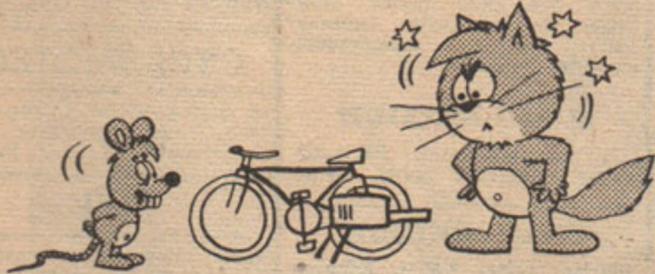
● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

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

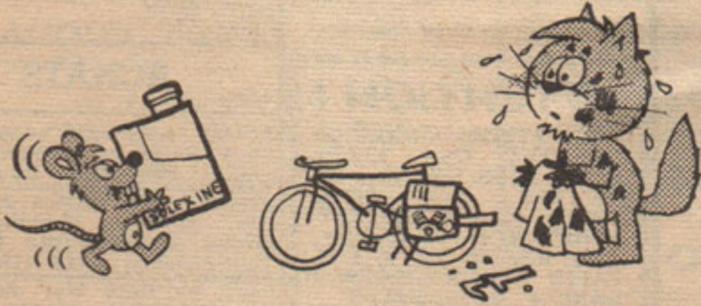
AVENIR



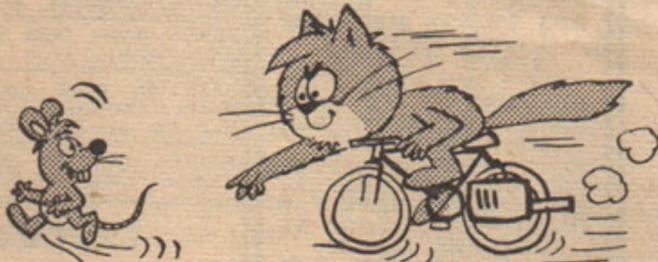
Hé !... tu as des ratés, vieux !...



Bougies encrassées... calamine !...



Essaye donc Solexine !...



Bankwitz.

ça, c'est du sport !...

Eh oui ! pourquoi souffrir des coûteux inconvénients de la CALAMINE, puisque vous pouvez éviter sa formation avec

SOLEXINE

Carburant Anti-Calamine pour VELOSOLEX et autres 2 Temps

En Vente : Postes BP. - Stations Velosolex et Garages



ACCROISSEMENT DES DEMANDES DE PERMIS DE CONDUIRE EN 1958

D'après la statistique des examens d'aptitude à la conduite des automobiles assurés par l'Union Nationale des Associations de Tourisme, le nombre des permis de conduire délivrés au cours des six premiers mois de l'année 1958 est passé de 290.000 en 1957 à 343.000, soit une augmentation de près de 19 %. Le pourcentage des candidats refusés aux épreuves s'établit en moyenne à un peu plus de 52 %, contre 51 % précédemment.

L'accroissement constaté paraît imputable, en majeure partie, au fait que l'utilisation des véhicules par les membres d'une même famille tend à se généraliser, notamment de la part de l'élément féminin.

Déjà en 1957 le nombre des permis délivrés avait plus que doublé par rapport à 1949.

Les examens pour l'obtention du permis A1 (vélomoteurs) rendu obligatoire depuis le 1^{er} avril dernier, se sont élevés au 30 juin à 19.895, avec un pourcentage d'ajournement moyen tombé, en trois mois, de 66 à 53 %.

Les mesures administratives (suspensions ou annulations de permis) enregistrées pour l'ensemble des conducteurs au cours du premier semestre ressortent à un chiffre sensiblement égal à celui de la période correspondante de 1957, soit à 18.000 environ.

Signalons que l'Union Nationale des Associations de Tourisme vient d'être chargée par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, de la constitution du fichier des contraventions devant permettre de sanctionner spécialement les conducteurs coupables d'infraction répétées.

★

NAISSANCE D'UN GROUPEMENT DES AGENTS MOTOBECANE-MOTOCONFORT

Il y a déjà quelques temps, s'est constitué à Lyon le G.A.D.A.M.M. (groupeement amical des agents Motobécane, Motoconfort) dont le but est de créer des liens amicaux entre tous les agents Motobécane, Motoconfort, d'étudier tous les problèmes relatifs à la qualité d'agent concessionnaire de marque de cycle et de motocycle et d'assurer la représentation amicale de tous ses membres auprès de la société « Ateliers de la Motobécane ».

Ainsi, à l'exemple des agents Citroën, Renault, Simca, etc... les agents de la marque de Pantin qui doivent être au nombre de 5.000 environ, cherchent à avoir des liens plus étroits.

Le bureau est constitué comme suit : président : M. Mouchiroud de Lyon ; vice-président : M. Paul, de Clermond-Ferrand ; secrétaire : M. Chevallier de Grenoble ; trésorier : M. Morga de Lyon.

Un bulletin de liaison est d'ores et déjà édité.

★

PRODUCTION DES RAFFINERIES S.F. BP AOUT 1958

	Lavera T.	Dunkerque T.
Bruts et produits semi-finis traités	283.025	203.498
<i>Principaux produits obtenus :</i>		
Propane	735	2.043
Butane	1.916	4.442
Essences spéciales	1.428	310
Essence aviation	5.441	—
Carburant auto	37.381	19.763
Gas oil	54.089	41.901
White spirit	169	—
Pétrole	6.966	428
Carburacteur	15.595	1.916
Fuels fluides	38.521	20.095
Fuels lourds	101.685	73.896
Lubrifiants	—	6.773
Paraffines et cires	—	42
Brais et cut backs	—	4.744

★ ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS ★

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

VENDEURS !

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

MOTOBECANE

Motobécane D 45 S, b. ét. M. Mayeur, 26, allée Berthie-Albrecht, Pavillons-s-Bois (S.).
Dble empl. 175 Z 23 C 1957, impec. 13.000 km. Equip. Px 120. T. l. j. 19 h. Bordier, 160 b r. Vercingétorix (14°).

PEUGEOT

Raison santé vend Peugeot 256 bicylindre mod. 58, équipée, 4.000 km. 200.000 francs. Antoine Varéa, 28, rue Massillon, Pezenas (Hérault).

RENE GILLET

Av. 20.000 frs 125 cmc, nve, oscill., selle dble, et 12 mois à 4.920. Leclerc, 17, r. Pajol.

TERROT

125 Terrot carénée 56, 7.000 k, impec., équ. dble empl. Visib. 12 à 14-18 à 20 h., Meyniel, 11, r. Pierre-Curie, Paris (5°).
Terrot 250, 7.000 kms. 80.000. Case, La Guerche (Cher).

MOTOS ALLEMANDES

NSU Max, nouv. susp. 160.000. Crédit. Visible 3, rue de Bretonvillier, Paris (4°).
BMW R 50, 6500 k. Acc. 440.000. Bonnet, 117, bd Massena-13c.
NSU Max 57, état impec. 25.000 k, nb acces. Px 200. Authelain, 3, r. Montrevel, Mâcon (S.-L.).

BMW R 67/2, Précision camping, mot. rod., état impec. 280.000. Fasquelle, place Sablemier, Calais. Tél. 11-17.

BMW R 67-3, av. ou sans side Précision, t. b. ét. Visible à part. de 18 h. Turenne, 17, rue Jeanne-d'Arc, Champigny (S.).

MOTOS ANGLAISES

Norton Dominator 7 twin 70. 12 mois à 9.670. Reprise. Garantie. 17, rue Pajol.

500 BSA Shoot Star, 10.000 k, tte équip., bon état. 250 BSA C 11 SL, bon état. Rimbot, 59, r. des Jacobins, Beauvais (O.).

SPECIAL. de la moto anglaise Révision et mise au point de toutes marques : Mazoyer, 66, rue Nationale, Paris (13°). POR. 93-65.

Nort. 99-57 10.000 km t. rap. 2 carb. lelaurains ps conti. nfs acc. Alain 6 r Ormesson (4°). ARC. 44-31.

AJS 350, 16 M.S., état impec. Equ. Gd tourisme, créd. 18, r. Chapsal, Joinville-le-Pont.

250 Jawa, 20.000 km., pn nfs. Px 80.000. BAB. 00-23.

Tiger 110 1957.
Tiger 110 1956.
Tiger 110 1955.
Tiger 100 1957.
Thunderbird 1957.
Thunderbird 1956.
Thunderbird 1955.
Thunderbird 1954.
Thunderbird 1953.
Tiger 100 1951.
Speed Twin 1952.
Speed Twin 1951.
Tiger Cub 1957.
150 Terrier 1956.
BSA A 7 1953.
Royal 350 1952.
250 Adler 1955.
et 15 Triumph tous modèles à remonter avec 3 tonnes de pièces Triumph de 1940 à 1958. Votre reprise comme 1er versement. Crédit jusqu'à 15 mois. Charles PEROTTI, 16, r. de la Prévoyance, Vincennes. DAU. 79-91.

MOTOS BELGES

FN 5 CV 58, neuve. Px except. Crédit. Reprise. 17, rue Pajol.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch fin 57, 175 cmc, verte. S.V. 12.000 kms. 130. Comme neuve. Crédit. 17, r. Pajol.
250 Puch SGS 1956. B. ét. 170. Roche, 16, r. L.-Bonin, Orly.

Puch 250 SG 1955. 28.000 k. P.-brise, p.-chocs, kla. route. t.-s. 150. Paillet, 18, rue de Etang, Viry-Châtillon (S.-O.)

125 Puch SV 58. 6.000 k. Bonin, 5, r. Industrie, Chalons-S.

Puch 250 SGS 57, équip. Sac klax., tabl. 200. Ohanian, 12 r. Indépendance, Sevran. Tél. 929-77.00.

ITALIENNES

Cause dble emploi moto Rumi 9.000 km. 130.000. Tr. b. état Marrot, AVR. 16-68.

MOTOS TCHEQUES

Jawa 57 4 CV, carénée, twin. 3.200 km. 150. Crédit. Reprise. 17, rue Pajol.

VOITURES

30 VOITURES DISPONIBLES

Reprise motos récentes. 137-139, av. de Clichy (17°).

ECHANGES

Echangez votre MOTO contre AUTO ou contre belle moto étrangère

3 PLACE CLICHY

Choix unique à Paris de 300 AUTOS et 300 MOTOS

Ouvert dimanche et fête

MOTOS DIVERSES

125 Ultima sport, c. neuve. Crédit. Labègue, ANJ. 44-16.

LIQUIDONS

150 MOTOS

de 10 à 50.000 frs

10, r. des Apennins (17°) et 137-139, av. Clichy (17°).

BMW R 51-3 peu roulé. 215
Ariel 500 twin. 130
AJS 500 twin, BSA 350. 85
Puch 175 sport, Csepei 250. 75
Paloma 70 cc nve, moitié prix.
Peugeot neuves soldées.
50 motos diverses bas prix.
Vespa, Lambretta, Moby, etc.
Renault 4 CV, Aronde, 403, etc.
Reprise moto, scooter, crédit.
B.F., 10, av. St-Ouen, Paris.

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° Métro Lamarck. MON. 24-40.

CHEZ PERLIN

Reprise Achat Vente Echange Agent Ariel Motoconf. Moby. Ts mod. Occ. motos angl. ttes yl. Service vente : Pér. 29-21 Répar. Mise au pt accident. Slect. tt av. gar. Service réparat. Pér. 64-71. 78 et 82 bd Victor-Hugo, Clichy (Seine).

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION », LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 46 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 17 H. 30. PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS. ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX. MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES.

Jean MURIT

4 fois champion de France, 10 fois recordman du monde, Agent officiel B.M.W.

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.

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO

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

CYCLOMOTEURS

50 cyclos neufs soldés, remise 30 %. Vap, Lavalette. Garantie. Crédit. 17, rue Pajol.

DIVERS

Vends stock pièces Royal nves, moteur 10.000, boîtes, embray., carbu. Magdino, pistons. Moto Robinson, Corbell (S.-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.

ACHATS

Achète comptant toutes motos anglaises et allemandes récentes. PEROTTI. Dau. 79-91.

Achète toutes motos et scooters, paiement comptant immédiat. Jean Murit, 44, rue Paul-Barruel, Paris (15°).

PAIE de suite ttes motos ou scooters récents 47 bis av. de Clichy (passage côté cinéma).

ACHAT COMPTANT

toutes motos récentes, reprises sur voitures ttes marques. HURNI, 38, rue Saussure, angle rue Legendre. WAG. 87-36.

Achète Ariel twin accidentée. DAU. 79-91.

PAIE de suite cpt scooters, motos françaises, étrangères. B F, 10, av. de St-Ouen, Paris

Achète comptant Norton 99. Urgent. DAU. 79-91.

EMPLOIS

JEUNE MECANICIEN

METTEUR AU POINT pr formation banc d'essai et travaux divers. Se prés. WILMAN, 1, rue d'Evreux, à Courbevoie (Seine). Dem. mécanicien toutes mains. B.F., 10, av. St-Ouen, Paris.

ON DEMANDE :

Jeune homme avec cyclo (ou vélo) pour livraisons photos et petits travaux de bureau. Stable. Moto-Revue, 12, rue de Cléry (2°).

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° - GUT. 73-32 A 35

Agents Motobécane, Motoconfort, adhérez au

GROUPEMENT AMICAL DES AGENTS MOTOBECANE - MOTOCONFORT

117, avenue de Saxe - LYON

Sur demande expédition gratuite du Bulletin d'Information

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, VéloMOTEURS, 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

N'achetez pas chat en poche

AVANT D'ACQUÉRIR NEUF OU D'OCCASION

► **UNE MOTO**

► **UN SCOOTER**

lisez les essais de

**Moto
revue**

1954

	N°
175 Guzzi Galletto	1.181
125 Radior	1.189
125 Mors Speed	1.198
125 Motobécane D 45 S	1.212

1955

100 Guzzi Zigolo	1.219
100 Sterling Comet	1.222
175 New-Map Sachs	1.225
125 René Gillet	1.240
125 Moby	1.249
350 D.K.W.	1.253
350 Ardie	1.267

1956

150 Lambretta	1.276
200 S Zundapp	1.279

	N°
100 Sporting AMC	1.287
200 T.W.N. Contessa	1.289
300 Gilera	1.290
125 Pullman	1.292
250 Maico	1.306
175 A.G.F.	1.307

1957

125 T.W.N. Tessy	1.323
650 Ariel	1.330
100 Sachs	1.331
125 Liberia Ydral	1.335
125 Automoto	1.336
250 Royal-Enfiel	1.343
600 Zundapp avec side	1.345

1958

	N°
250 Claeys J.L.O.	1.347
192 Guzzi Galletto	1.349
175 Motobi Catria	1.354
250 S Zundapp	1.359
350 Peugeot	1.373
250 M.Z.	1.384
175 Ducati	1.389
175 Mochet C.M.S.	1.390
250 N.S.U. Super Max	1.391
125 Rumi Formichino	1.392
125 Terrot Fleuron	1.393
600 Matchless	1.395
700 Royal-Enfield	1.400
175 Terrot Rallye	1.401

CHAQUE NUMERO DE L'ANNEE 1958 : 55 Frs EN TIMBRES ; ANNEE 1957 : 65 Frs ; 1956 : 75 Frs ;
1955 : 85 Frs, ET 1954 : 95 Frs.

MOTO-REVUE - 12, RUE DE CLÉRY PARIS - 2°