

Moto revue

47^e ANNEE. — 3 JANVIER 1959. — N° 1.422

Tous les Samedis, le Numéro : **50 frs**

**LONGUE VIE
A VOS SOUPAPES**



Dans le duel opposant les deux
Nemouriens, Bohec bat Jacquemond
à Noisy.



POUR LA SAISON
 POUR L'USAGER
 POUR LE RÉPARATEUR



LES

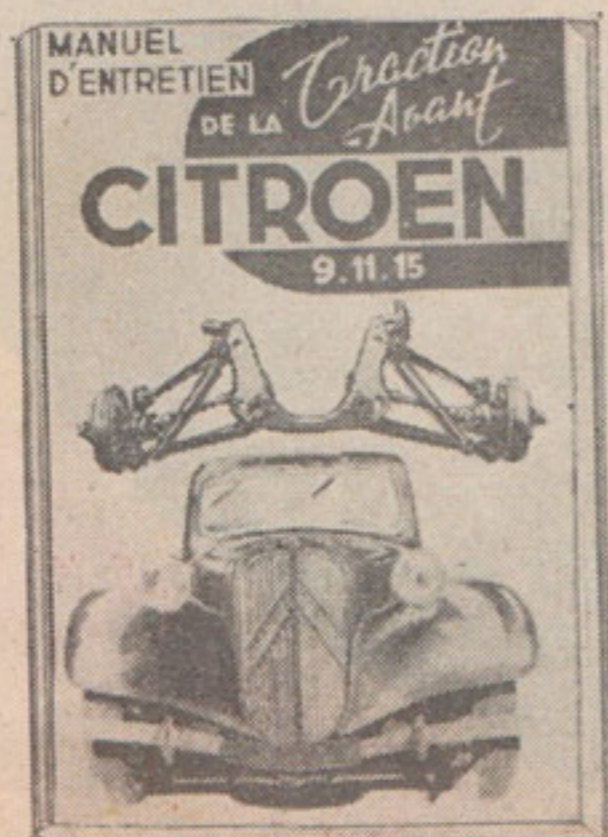
MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

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

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

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



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

ÉDITIONS C. LACOME

Fondée en 1913

12, rue de Cléry

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



coupez, boulonnez... ...c'est tout

DEXION, matériau nouveau, idée nouvelle, s'adapte à toutes les situations industrielles. C'est la seule solution qui permette de résoudre sur-le-champ un problème d'équipement définitif ou provisoire.

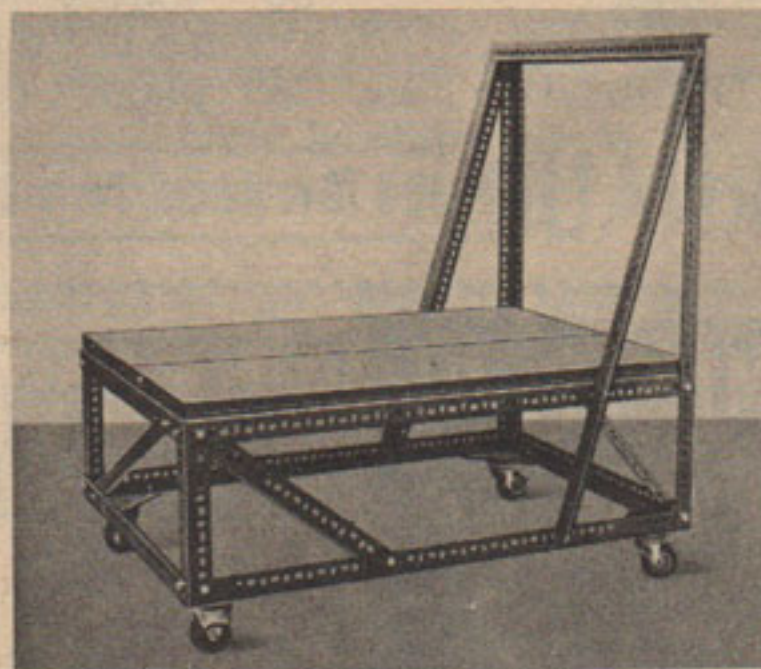
La cornière Acier 225 est l'élément standard DEXION de construction utilisé chaque fois qu'un problème charge se pose : casier de stockage - palettisation - plateforme - escalier. Elle est livrée en paquets étanches, de 10 barres de 3 mètres avec boulons et écrous.



225

140

La cornière Acier 140, de dimensions plus petites, trouve son emploi, soit associée à la "225", soit utilisée seule. Dans ces deux cas, l'utilisation rationnelle de la "140" permet d'abaisser le prix de revient d'une structure. Elle est livrée en paquets étanches de 10 barres de 3 mètres avec boulons et écrous.



DEXION

LA CORNIÈRE PERFORÉE

100 millions de mètres vendus dans 90 pays
Documentation E 204 sur demande

FERALCO

9, rue St-Sébastien - PARIS 11^e - VOL. 87-29

Agents et dépôts dans tous les territoires de la France d'outre-mer

522-525
300
400
610
121 "F"
391
86
"P"
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^S ANDRÉ PORTERIE

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

Dans votre essence
ou votre mélange,
pour un rodage parfait, une protection
totale des soupapes (4 temps) et
un graissage absolu des hauts de cylindres...



LE CHARGEUR DE
5 DOSES PRATIQUE
ET ÉLÉGANT DU

Bretocyl Graphité

"SPECIAL-MOTO"

Vendu également en coffret de 15 Flacons-doses chez
votre motociste ou à défaut cont. rembours. de 995 f. à

BRET-OIL 4-6 rue Jeanne d'Arc - Tél. MIC 48-40
ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)

**ENJOLIVEUR
PROTECTEUR
de CADRE
pour VELOSOLEX**

d'un montage facile et
sans perçage, enjolive
et protège efficacement
de toutes rayures
l'émail du cadre

pendant l'utilisation de la plage repose-pieds

Ets ARNAUD 12 à 16 r. Ramus, Paris-20^e - Roq. 76-26

MANUFACTURE de VÊTEMENTS de CUIR

CHROME-CUIR 38, r. du Château-d'Eau
PARIS (10^e)
NOR. 08-09

**TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition**

Exigez
la marque
**CHROME-
CUIR**

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

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

Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT,
PUCH, HOREX,
LAMBRETTA, MANURHIN,
RUMI, VESPA, VELOSOLEX

OCCASIONS RÉCENTES
Garantie totale (pièces et
main - d'œuvre gratuites.
Peinture et moteur neufs.)
choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Manurhin et motos
franç. et Etr. ttes marques

CRÉDIT : 2 à 15 mois
expéditions en province

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

HARLEY-DAVIDSON
Agence Officielle : 14, Bd Sault - PARIS-12^e

Stock pièces détachées DOR. 49-42
Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES
REPARATIONS REVISIONS

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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

Les motos
GNOME & RHONE
sont équipées en série de

L'ANTIVOL NEIMAN

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

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

Toutes pièces en stock
EXPÉDITION

STOCKISTE : Remise aux
reparateurs et motoristes



AU NOM DE LA SÉCURITE ROUTIÈRE

D'UNE récente conférence de presse tenue par le ministre des « 3 T », M. Robert Buron, nous retiendrons principalement les passages concernant — ou croyant concerner — la sécurité routière.

Si nous nous permettons d'émettre cette réserve, c'est pour la bonne raison qu'une fois encore il a été question de limitation de vitesse!...

★

On sait avec quelle unanimité la presse spécialisée, automobile comme motocycliste, s'est élevée contre cette mesure qui, à l'examen, ne peut constituer en elle-même une réelle mesure de sécurité.

Mieux, M. Buron lui-même a reconnu, statistiques en main, que :

— d'une part, pendant la période de limitation de vitesse (qui ne s'étendait qu'à certains tronçons du réseau routier), 30 % en moins d'accidents ont été constatés, par rapport à la quinzaine précédente, ceci pour tout l'ensemble du territoire, c'est-à-dire routes avec et SANS limitation de vitesse ;

— d'autre part, sur les 900 kilomètres réglementés à 80 km/h les accidents ont été aussi fréquents que pendant la quinzaine précédente, où la vitesse n'était pas réglementée !...

On aurait pu croire, après lecture de telles statistiques, à la faillite de l'expérience ; il semble qu'il n'en sera rien, car en « l'aménageant », en l'assouplissant, l'idée va être reprise.

Ainsi, la vitesse limite serait supérieure à 80 km/h et les tronçons réglementés seraient moins longs !...

Ces dispositions donnent-elles une valeur nouvelle à l'opération « limitation de vitesse » ?

Pour nous, le principe restant le même, notre attitude ne variera pas et nous ne découvrons pas plus aujourd'hui qu'hier en quoi le fait de limiter la vitesse est un réel facteur de sécurité.

★

Reste, toutefois, à savoir quel sera le nouveau plafond. On parle de 100 km/h, ce qui, évidemment, ne deviendrait qu'une limitation... limitée, car finalement assez peu d'usagers pratiquent le 100 km/h chrono.

Par contre, rentrant beaucoup plus dans le cadre de la sécurité routière, voici deux informations qui ne manqueront pas d'être saluées comme il convient.

La construction de pistes cyclables — qui font si cruellement défaut à notre réseau routier — va être entreprise : 100 kilomètres doivent être réalisés d'ici la fin 1959, 200 kilomètres étant en tout en projet.

C'est évidemment très peu mais ceci représente néanmoins un commencement.

Enfin, 500 points dangereux (dont 200 carrefours) seront aménagés d'ici la fin de l'année.

Quand on sait qu'aux 529 points dangereux aménagés depuis 1955, le nombre des accidents mortels est passé de 122 à 19 (avant et après aménagement), on voit bien à quel point le seul facteur déterminant de sécurité routière est l'amélioration de notre réseau routier, sa modernisation.

★

Ceci amène inévitablement à parler « Fonds Routier »...

Mais alors, ceci est une autre histoire !

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

TRACÉ TYPIQUEMENT TRIAL

A NOISY - LE - GRAND.

DELAUNÉ reste le numéro 1 français
BOHEC vainqueur en grosse cylindrée
BAJ réédite sa victoire de BUC



Delauné



Bohec

★ UN PARCOURS A L'ANGLAISE

POUR ses débuts dans l'organisation d'un véritable trial, le Moto-Club de Noisy-le-Grand peut se flatter d'avoir présenté un tracé qui a suscité d'élogieux commentaires chez les pilotes les plus chevronnés.

Des hommes comme Vouillon, comme Charrier surtout dont l'expérience en la matière n'est pas contestée, se sont plu à souligner après l'épreuve la ressemblance offerte par le circuit qu'ils venaient de parcourir avec les parcours britanniques, et ceci n'est certes pas un mince compliment.

Effectivement, si les difficultés proposées aux concurrents par les zones non-stop n'avaient rien d'exceptionnel, à part peut-être dans les portions boueuses et surtout dans la cuvette sise au bas du Parc du Gai-Logis, la totalité du chemin à parcourir pour boucler les 20 km du tour conduisait les pilotes à travers tous les aspects du tout-terrain : en plat, en sous-bois, en montée, par les plaines, les labours, la prairie.

Deux tours semblables — pour les experts — un seul pour les juniors,

et voilà donc une épreuve difficile, encore qu'assez courte. Il faut dire d'ailleurs que l'on avait pensé à faire courir les candidats aux titres de champion de France sur un troisième tour, ce qui eut porté la distance totale à 60 km, distance normale au stade actuel de notre trial. Mais, craignant de faire trop grand pour leur première organisation, les dirigeants du MC Noiséen s'en tinrent finalement à 40 km, ce qui leur permit notamment de respecter à la lettre l'horaire prévu.

RESULTATS CONNUS DES 18 H. ! ★

ENCORE une occasion de complimenter les organisateurs : démarrée à l'heure dite (10 heures, avec les juniors, les experts partant ensuite, dès l'arrivée du dernier de la catégorie précédente) l'épreuve fut terminée de très bonne heure, vers les 15 h. 30, et les résultats complets furent connus dès six heures du soir, heure fixée pour la distribution des prix.

Voilà un horaire quasi-idéal et pratiquement jamais rencontré (à Buc,

huit jours plus tôt, l'on finit aux chandelles!)... Et cependant, la participation était nombreuse puisque l'on put dénombrer plus de quarante pilotes classés !

Reste que cette perfection s'est retournée contre les responsables de l'épreuve : de nombreux spectateurs arrivaient encore alors que les derniers experts franchissaient le non-stop final, le seul par conséquent qu'ils pussent voir et qui, par malheur, n'était pas de taille à mettre en valeur l'habileté des participants.



Baj



★ N'EST PAS BON COMMISSAIRE QUI VEUT

LA rapidité qui présida à l'établissement du classement ne permit pas une vérification attentive des fiches remplies par les commissaires placés aux zones non-stop et — comme malheureusement l'une de celles-ci comportait une erreur — les résultats proclamés pour la catégorie « juniors » s'avérèrent inexacts un peu plus tard.

Il fut très facile de découvrir ce qui n'allait pas (un commissaire, étranger au club et remplaçant lui-même un collègue plus qualifié mais empêché, ayant pointé deux fois le numéro 92 et oublié de noter le numéro 62, et pour cause !...). Mais entre temps, les coupes avaient été attribuées, et Vallée reçut celle qui en fin de compte avait été gagnée par le jeune Baj !

Heureusement, les deux hommes appartiennent au même club, et la récompense pourra revenir facilement à son légitime propriétaire...

★

Que faut-il conclure de l'incident ? D'abord que mieux vaut examiner point par point chaque fiche de contrôle, quitte à publier le classement un peu plus tard dans la soirée, à moins que l'on n'annonce comme en Angleterre un classement provisoire, les résultats définitifs et officiels n'étant rendus publics qu'après une semaine.

Ensuite, que trop de commissaires sont plus riches de bonne volonté que d'expérience pratique du rôle qui leur est confié. Comme la mise sur pied d'un vrai trial, comportant un chiffre important de zones non-stop elles-mêmes divisées en sections, exige l'em-

ploi d'un nombre élevé d'officiels, les clubs sont amenés à recruter le complément d'effectif qui leur est indispensable autour d'eux, au sein d'autres clubs qui n'organisent pas ce jour-là. Et, dans ces conditions, les organisateurs ne peuvent évidemment se tenir pour certains des aptitudes de bénévoles qu'ils ne connaissent pas et n'ont jamais vus à l'œuvre.

★

A cet état de chose, il n'existe qu'un seul remède : que chaque club recrute avec soin son équipe de commissaires, qu'il l'éduque en commentant à son intention tous les points du règlement, et qu'il l'entraîne pratiquement, hors des épreuves elles-mêmes. Ainsi aboutira-t-on à avoir des responsables bien au fait de la mission qui leur sera confiée, et suffisamment préparés à leur rôle pour ne pas perdre la tête à la première occasion.

Il ne resterait plus alors aux organisateurs d'un trial à ne recruter que les seuls commissaires choisis à leur intention par les clubs amis, et sans doute échapperions-nous aux affres de l'incertitude qui s'empare de chacun dans le moment où les classements sont publiés.

Après Buc (où il a fallu carrément supprimer les résultats fournis par une zone non-stop, faute de pouvoir s'y retrouver dans la fiche de contrôle remise par un responsable au soir de la réunion), Noisy-le-Grand a clairement montré que la question des commissaires réclame une solution urgente, par bonheur assez facile à apporter, si les membres des clubs veulent bien y mettre un peu de bonne volonté.

Létang

Jacquemond



CHEZ LES EXPERTS : DES CONFIRMATIONS

UNE fois de plus, Delauné s'est montré le plus fort, non seulement enlevant la victoire dans la catégorie « experts, petites cylindrées », mais en remportant par-dessus le marché le classement absolu.

Faut-il voir, dans ce dernier fait, la preuve que la petite cylindrée est mieux adaptée au trial que sa grande sœur ? D'aucuns sont enclins à le penser, Jacques Schmid par exemple, qui nous disait à peu près ceci : que veux-tu qu'on fasse, nous autres, les BSA men, contre ces « trottinettes » ?

A notre sens — et sans qu'il soit question de nous prononcer catégoriquement en faveur de la petite ou de la grosse moto — il semble cependant qu'en l'état actuel des choses, et même sur un vrai parcours « tout-terrain » comme celui de Noisy, les machines légères soient plus à leur aise. En Belgique d'ailleurs, en Angleterre aussi, la victoire absolue revient en général à une moto de moins de 250 cc, ce qui confirme notre opinion.

Mais bien sûr, il ne suffit pas de monter une machine légère, maniable, pour se hisser au rang des vainqueurs. Et si Delauné reste actuellement imbattable sur le plan français, c'est que son talent n'a encore pas été égalé, voilà tout !

★

Même stabilité dans le succès en « grosses cylindrées », où les deux révélations de l'an dernier, Jacquemond et Bohec, se livrent un âpre duel à l'écart — et en avant — de leurs adversaires, d'ailleurs peu nombreux et emmenés par Charrier.

Jacquemond a gagné à Saint-Cucufa et à Buc, anciennes épreuves dans lesquelles la victoire vaut 100 points pour le Championnat de France. Bohec a renversé la situation à son profit sur le tracé de Noisy, mais cette réussite ne lui a valu que 20 points, car la réunion appartenait au groupe « A » (nouvelles épreuves).

De toute façon, rien n'est encore fait, pour le titre en grosses cylindrées. Ces deux hommes, d'une valeur sensiblement égale et qui montent l'un comme l'autre, cette saison, des 350 BSA, seront difficiles à départager. Mais ce qui semble acquis c'est que Nemours aura, d'une manière ou d'une autre, un champion de France.



Boussion
Kotolewsky



Sillière

RÉSULTATS TECHNIQUES

page 24



Soudy

NEMOURS, PEPINIÈRE DU TRIAL

Bohec, Jacquemond, et maintenant — chez les juniors — Baj, Vallée, Francine Métivet !

Baj, dix-huit ans ou guère plus, affiche des possibilités remarquables pour un aussi jeune débutant. Sa victoire de Noisy, venant après celle de Buc, fait de lui l'homme à suivre chez les espoirs, et il y a des chances que nous le retrouvions dans un an parmi les concurrents au titre de champion de France en grosses cylindrées... car il est fortement question qu'il passe à la BSA (trop de mécanique à faire chaque semaine sur sa monture actuelle, l'ex-175 cc Motobécane de Bohec !)

Vallée, pour la première fois que nous le voyions, a montré lui aussi d'appréciables moyens. Il a pu même croire un moment à sa victoire sur son camarade de club, car ce fut lui qui fut proclamé premier avant qu'une réclamation de Kotolewsky ne fit ressortir l'erreur de pointage dont nous avons parlé plus haut.

Enfin, Mlle Métivet vient renforcer la participation féminine au sein de nos réunions de trial et son bon comportement peut nous laisser espérer qu'elle figurera aussi parmi les « experts » la saison prochaine. Ainsi, Claire Blaise aura-t-elle fait école.

★

Notre conclusion, c'est le club de Nemours qui, aujourd'hui, nous l'inspirera. Ce club qui, en moins de deux ans, nous a présenté une véritable équipe d'éléments de premier ordre, en passe de s'installer à la pointe de notre trial.

Nous trouvons dans cette réussite une confirmation de l'intérêt que portent les sportifs à la spécialité, une raison de plus de croire à l'implantation de cette pure discipline dans notre pays.

Ce qu'a fait Nemours, nous pensons encore que bien des clubs peuvent le faire à leur tour, avec les mêmes résultats payants :

Il suffit, comme nous l'a dit le président Métivet, de s'occuper des gars, de les entraîner, de les instruire.

Mais il faut aussi — et surtout, croire soi-même au trial, et faire partager cette foi autour de soi.

Du travail, de l'enthousiasme, de l'esprit de compétition. Trois conditions qui font les victoires futures.

R. C. D.

Le Cross

EN FRANCE...

LE MEILLEUR RISQUE DE N'ÊTRE PAS CHAMPION

Notre excellent ami Georges Schmid, père de l'inter Jacques Schmid et mécanicien des équipes françaises au Cross des Nations en Suède, et au cross inter de Tbilissi en URSS nous a soumis le petit exemple qui suit, touchant à ce qui pourrait se produire dans le Championnat de France inter 1959 si la formule n'est pas modifiée :

- Un pilote gagne successivement chacune des 3 premières manches, et casse dans la manche finale. Il comptera dans ces conditions 3 fois 20 points, soit 60 points pour le classement final.
- Un autre pilote se classera troisième dans chacune des deux premières manches, cassera dans la troisième et gagnera la manche finale. Il comptera 2 fois 18 points pour ses places de troisième, plus 25 points pour sa victoire dans la quatrième manche (puisque celle-ci donne droit à l'attribution de 5 points supplémentaires), soit au total... 61 points.

Ainsi, le coureur qui aura gagné trois manches sur quatre perdra le droit au titre au bénéfice du coureur qui n'aura totalisé qu'une seule victoire et deux places de troisième !

Le cas ici évoqué peut parfaitement se produire, et conduirait à faire du moins bon pilote (par ses résultats d'ensemble) le champion inter 1959, ce qui ne serait guère souhaitable.

C'est justement parce que la formule actuelle du Championnat de France de première catégorie ne paraît pas leur offrir toutes les garanties désirables quant à l'attribution du titre au meilleur inter de la saison que nos pilotes ont marqué en grand nombre une vive opposition au nouveau texte fédéral.

La question doit d'ailleurs être ré-étudiée par la sous-commission, et nous souhaitons que ces lignes aient retenu l'attention de tous les membres de ladite, qui auront à trancher incessamment de ce problème.

MODIFICATIONS AU CALENDRIER DES CHAMPIONNATS

La dernière liste amendée des réunions inscrites au calendrier international 1959 vient d'être publiée par la FIM.

Parmi les modifications intervenues depuis la publication dans nos précédents numéros des dates essentielles, notons :

- la manche anglaise de la Coupe d'Europe, REPORTEE AU 19 JUILLET.
- la première manche de notre Championnat inter, Pernes-les-Fontaines, REPORTEE AU 3 MAI (et qui ne concurrence plus le G. P. du Danemark. A tout prendre, c'est mieux, ainsi, sinon parfait).
- la quatrième manche du Championnat National, QUI SERA FIXEE AU 12 JUILLET si c'est bien Nancy qui la prend en charge.
- La dernière manche du Championnat inter, Thomer-la-Sogne, AVANCEE AU 16 AOUT (plus de concurrence avec le Cross des Nations, mais parallélisme de date avec la manche suédoise du Championnat d'Europe des 250 cc, ce qui n'est guère gênant dans l'état actuel des choses, sauf pour les reporters qui, comme nous, ne pourront se débouler !).

La version définitive du calendrier international ne va pas tarder à nous parvenir, et nous publierons aussitôt sa composition complète.

Un terrain comme n'en connaissent pas nos crossmen : c'est sur une piste de glace et de neige qu'évoluent ces coureurs soviétiques.



EN BELGIQUE

LE RETRAIT DE LA FN EST OFFICIELLEMENT CONFIRME

On trouvera ci-dessous le texte intégral du communiqué par lequel l'usine belge FN, championne du monde 1958 de moto-cross, annonce son retrait de la compétition :

« Depuis la reprise de la compétition en tout-terrain après la guerre, la FN a été un des principaux animateurs de cette spécialité. Grâce à l'excellence de son matériel et à la virtuosité de ses pilotes, elle peut présenter en moto-cross un palmarès qui restera peut-être inégalé :

4 Championnats d'Europe : 1951 : Leloup ; 1952 : Leloup ; 1953 : Mingels ; 1954 : Mingels.

10 Championnats de Belgique.

2 Championnats de France.

1 Championnat du Grand-Duché du Luxembourg.

395 victoires.

Enfin, cette année au terme d'une saison particulièrement brillante, elle a couronné ce palmarès en remportant avec René Baeten le Championnat du monde de moto-cross.

Cependant, malgré ces résultats plaçant notre petit pays au premier plan dans la compétition motocycliste internationale, la Direction de la FN doit considérer les profondes modifications qui affectent la structure du marché moto : celui-ci se caractérise, en effet, par la désaffection du public pour les machines de grosses cylindrées et l'exiguïté des possibilités d'exportation.

Dans ces conditions, la FN a été amenée à renoncer à une activité sportive qui, malheureusement, ne se justifie plus commercialement parlant.

En revanche, la Société qui s'oriente décidément vers les motocyclettes de cylindrées moyennes de hautes performances (175 cc-250 cc) et qui entreprend la production d'un nouveau cyclomoteur révolutionnaire dans sa conception et dans son aspect extérieur, continuera de participer aux grandes épreuves de régularité nationales et internationales dont les exigences sévères constituent un banc d'essai très intéressant.

La FN profite de l'occasion pour remercier tous les pilotes qui ont participé avec tant d'ardeur à la mise au point d'un matériel toujours meilleur et qui ont contribué si largement à ses succès en moto-cross. »

BAETEN : MA 7 R ET, SI ÇA NE VA PAS, UNE 250 cc ITALIENNE !

Interviewé par l'un de nos confrères belges spécialisés, le champion du monde 1958 de moto-cross a fourni quelques précisions sur l'orientation nouvelle qu'il lui faut suivre du fait du retrait de la FN, dont il était la première monte officielle.

Après avoir essayé d'obtenir une G 50 chez Matchless (machine de vitesse dernier cri, qu'il lui eut fallu transformer), Baeten, faute d'avoir réussi dans cette entreprise, s'est retourné vers la 7 R qu'il avait achetée l'été dernier (et qu'il aurait laissée à son frère Walter si la FN lui avait assuré une machine pour 1959).

L'adaptation de cette 7 R 1954 est assez avancée, mais Baeten ne sait pas encore quand il pourra procéder aux premiers essais. Sur ce point, il est en retard sur notre compatriote Michel Jacquemin, dont la 7 R 1955 (provenant de Ligier) a déjà tourné longuement à Ermenonville, se révélant d'emblée satisfaisante dans l'ensemble, quoique réclamant quelques modifications de détail.

Interrogé sur ce qu'il ferait si, après usage, son AJS spéciale ne lui donnait pas entière satisfaction, le champion du monde a déclaré qu'il se retournerait alors vers la petite cylindrée italienne.

Nous savons en effet que Baeten a reçu des propositions très fermes de ce côté-là et, qui plus est, sa classe et son gabarit lui garantiraient dans ce domaine une réussite certaine.

En attendant, le Campinois ne s'émeut pas. Certes, la perte de l'appui d'une usine, l'obligation de renoncer à cette merveilleuse moto qu'était la FN cross sont pour lui un sérieux handicap à l'instant de défendre son titre de champion du monde.

Mais Baeten est un homme fort, incapable de découragement aussi bien au physique qu'au moral. Et le fait de redevenir indépendant en 1959 ne saurait l'abattre : si l'AJS 7 R qu'il prépare répond à la confiance qu'il place en elle, ce ne sont pas les BSA officielles, la Matchless d'usine ou les spéciales Crescent, Monark, etc... qui pourront l'effrayer !

Tous ceux qui, dans notre pays, voudront vérifier le comportement de l'équipage nouveau Baeten-AJS 7 R auront donc une raison de plus d'assister au cross inter d'ouverture, le 1er mars à Ermenonville.

LE SPORT MOTOCYCLISTE

TRIAL

DOUBLE TRIUMPH (AVEC DECAT ET VANDERBECKEN) AU TRIAL DE FLEMALLE

Pour Roger Vanderbecken, le fait de disposer enfin d'une machine « à la hauteur » n'aura pas tardé à porter ses fruits puisqu'à sa seconde course avec la Triumph 200 cc que lui a confié l'importateur belge, il a remporté une magnifique victoire sur le champion de Belgique Piron, qu'il a battu par 6 points.

Le fait que ce dernier n'a peut-être pas mis « tout le paquet », car l'épreuve de Flemalle ne comptait pas au titre du Championnat 1958-1959, ne doit rien retirer au mérite de Vanderbecken qui, venu au trial l'an dernier, s'est rapidement affirmé comme étant un remarquable spécialiste, capable de vaincre les meilleurs.

Le troisième, en experts petites cylindrées, est encore une fois Fernand Bidoul, derrière qui viennent deux crossmen bien connus, Houssonloge et Fernand Néri, auxquels cette saison de trial servira certainement sur les terrains la saison prochaine, pour peu qu'ils la disputent avec assiduité.

En grosse cylindrée, Decat mène sa Triumph 500 au succès, se replaçant ainsi au tout premier plan des trialistes belges. Derrière lui, se sont classés Derom, Busine, Raemdonck, que l'on retrouve régulièrement aux places d'honneur.

Et, chez les juniors cette fois, c'est encore un « Triumphiste », Grégoire, qui a gagné en petite cylindrée, la catégorie supérieure revenant à Germay, sur NSU.

RESULTATS TECHNIQUES

Experts :

Grosses cylindrées : 1. DECAT (Triumph), 3 pts ; 2. Derom (BSA), 18 ; 3. Busine (Ariel), 21 ; 4. Colin (NSU), 24 ; 5. Raemdonck (BSA), 25, etc...

Petites cylindrées : 1. VANDERBECKEN (Triumph), 3 pts ; 2. Piron (Triumph), 9 ; 3. Bidoul (Socovel), 13 ; 4. Truillet (FN), 24 ; 5. Houssonloge (Malco), 26 ; 6. Néri (Aer Macchi), 36.

Juniors :

Grosses cylindrées : 1. GERMAY, 26 pts ; 2. ex-æquo : David et Harzé, 28 ; 4. ex-æquo : Guerlache et Lambion, 33 ; 6. Brel, 34, etc...

Petites cylindrées : 1. GREGOIRE, 12 pts ; 2. Lacroix, 19 ; 3. Collard, 20 ; 4. Troisième, 22 ; 5. Solheid, 23, etc...

VITESSE

NOUVEAU RECORD SOVIETIQUE

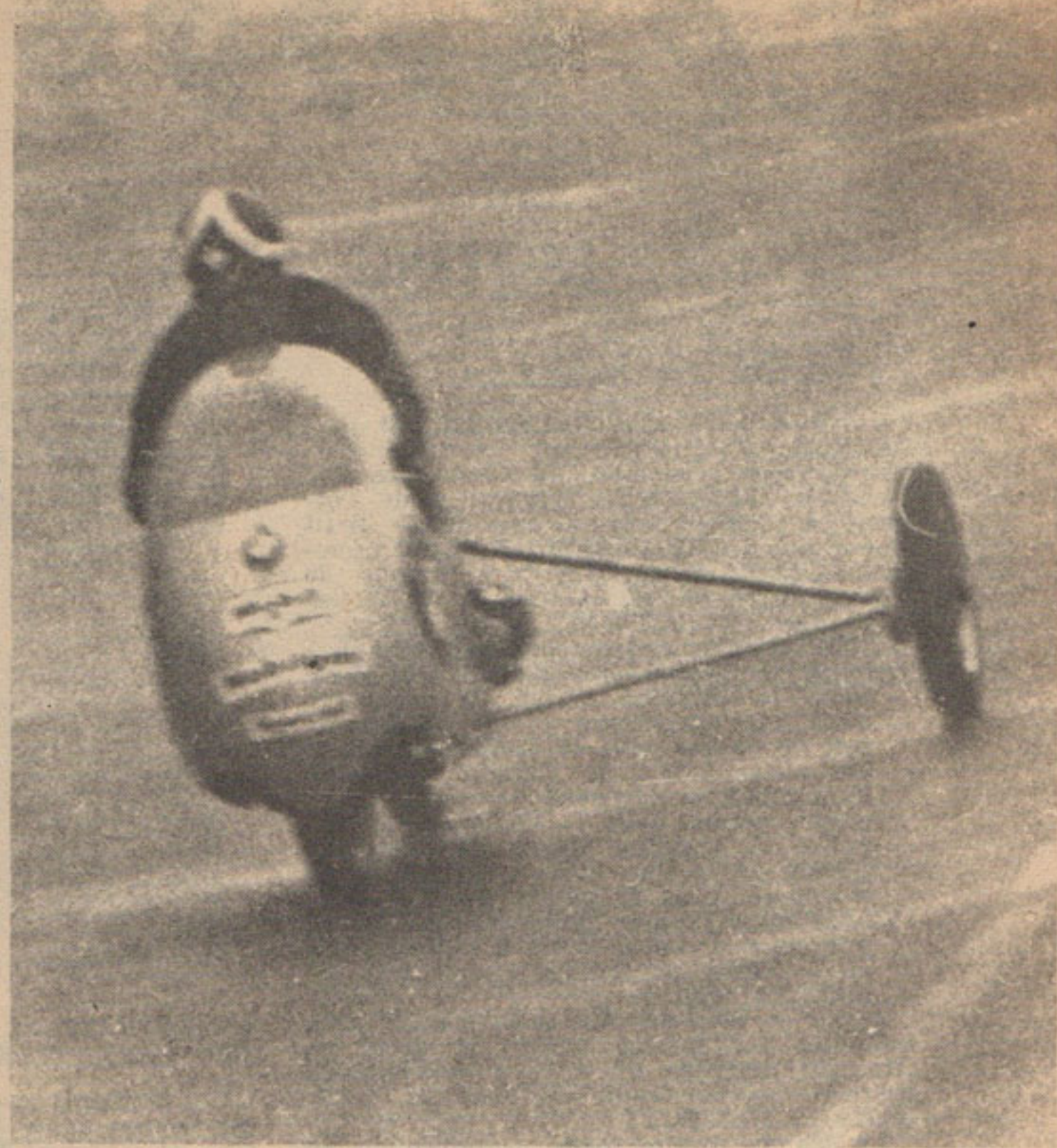
C'est sur le 69^{me} kilomètre de la chaussée Moscou-Minsk que s'est disputée la journée soviétique des records en motos et voitures.

Choumilikine, sur la 500 flat-twin « Comète 3 » intégralement carénée (carénage sans habitacle, mais avec dérive), bat le record soviétique en side sur le kilomètre départ arrêté, à la vitesse moyenne de 138,4 km/h.

Rappelons que le record mondial sur la distance est détenu par la Gilera 4 cylindres à 153,3 km/h (139,7 avec la 350 cc Gilera 4 et 117 avec la 250 Guzzi à compresseur).

*Camathias (BMW)
triple recordman du monde sur les 100 kms (194,3 km/h, classes 500, 750 et 1.200 cc).*

Remarquez le side symbolique, pratiquement réduit à la roue !



AVIS

POUR DEBUTER DANS LA COMPETITION

Nombreux sont nos lecteurs qui nous demandent ce qu'ils doivent faire pour débiter dans l'une des disciplines du sport motocycliste.

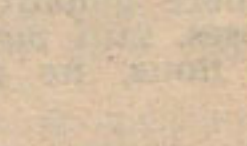
Pour bien situer les choses sur un plan général, précisons donc que, quelle que soit la spécialité vers laquelle on entend s'orienter, il faut pour participer aux compétitions motocyclistes :

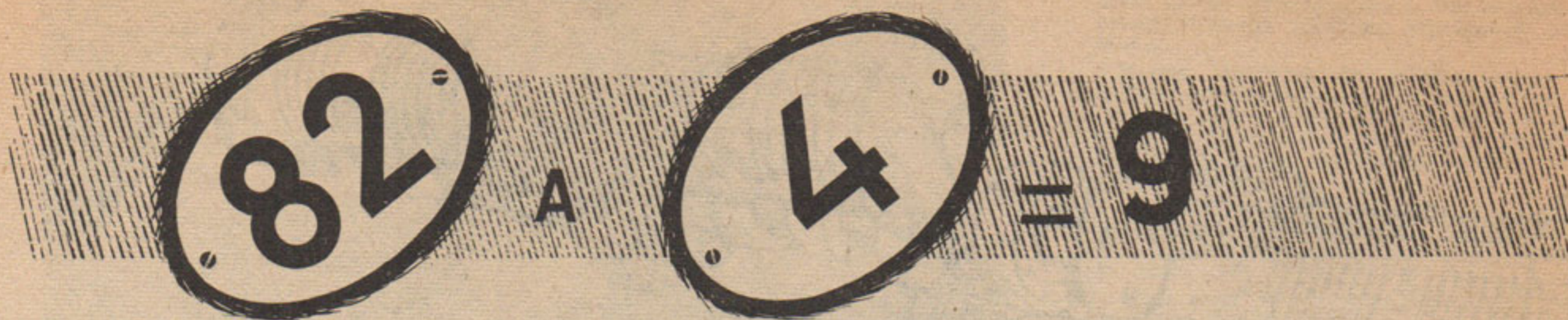
- 1° Posséder un permis de conduire (si l'on utilise un véhicule soumis normalement à cette obligation).
- 2° S'affilier à un club.
- 3° Demander à la FFM, par l'intermédiaire de ce club, la licence correspondant à la spécialité que l'on a choisie.

C'est chez notre confrère bulgare « Auto-Moto » que nous relevons les caractéristiques comparées de trois 500 cc de « dirt-track » : la « Eso » tchèque, la « Fiz » polonaise et le « Jap » anglais.

	Eso	Fiz	Jap
Type moteur	Monocylindre 4 temps		
Alésage/course ..	88x82	80x99	80x99
Rap. course/alés.	0,932	1,237	1,237
Cylindrée	498,7 cc	497,6 cc	497,6 cc
Carburateur	Eso spécial		Amal 27/013
Magnéto	Lucas		B.T.H.
Carburant		Méthanol	
Taux de compres.	14 à 1	14 à 1	14-15 à 1
Puissance	48-49 CV	42-44 CV	43 CV
Régime maxi ...	7.500-8.000 t/m	7.800 t/m	7.800 t/m
Nbre de rapports	2	1	1
Pneu avant	2,75-23	2,75-23	2,75-23
Pneu arrière	2,75-22	2,75-22	2,75-22
Poids	85 kg	92 kg	87 kg

TROIS MACHINES DE DIRT-TRACK





Nous poursuivons cette semaine l'historique des machines de course M.V., qui ont dominé cette année toute la saison de vitesse.

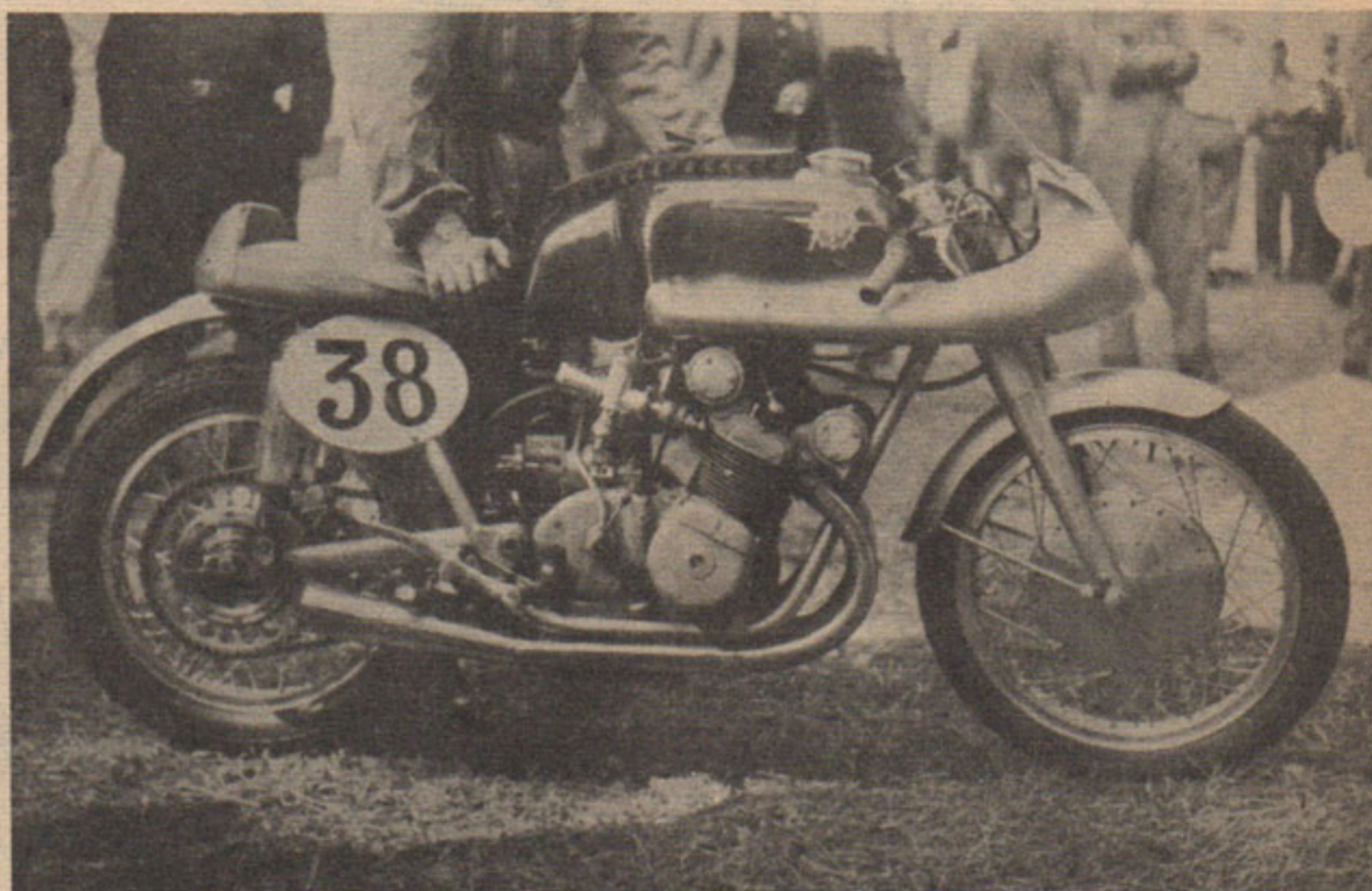
Infatigable, l'usine avait également construit deux bicylindres 250, en accollant 2 cylindres de 125, mais la mono 203 étant plus rapide et moins délicate, on décide de la porter réellement à 249,4 cc après avoir essayé, depuis le 203 cc, des modèles de 213 et 223 cc. Quelle constance !

En 1956, il semble que l'on tienne enfin une 500 4 cylindres qui puisse se comparer aux Gilera, une 350 4 cylindres supérieure aux Guzzi, et les 2 mono 125 et 250, sont pratiquement sans concurrents. Il manque toutefois un vrai coureur de 500 et pour contrer les Anglais de Gilera, sur les circuits difficiles : TT, Assen, Francorchamps, il fallait un Anglais, le meilleur de la jeune génération ! En fait, il y en avait 2, le premier n'a pas accepté, car il savait qu'un engagement l'attendait à la fin de l'année chez Gilera, c'était Mc Intyre, le second a accepté et est entré chez MV, c'était John Surtees !

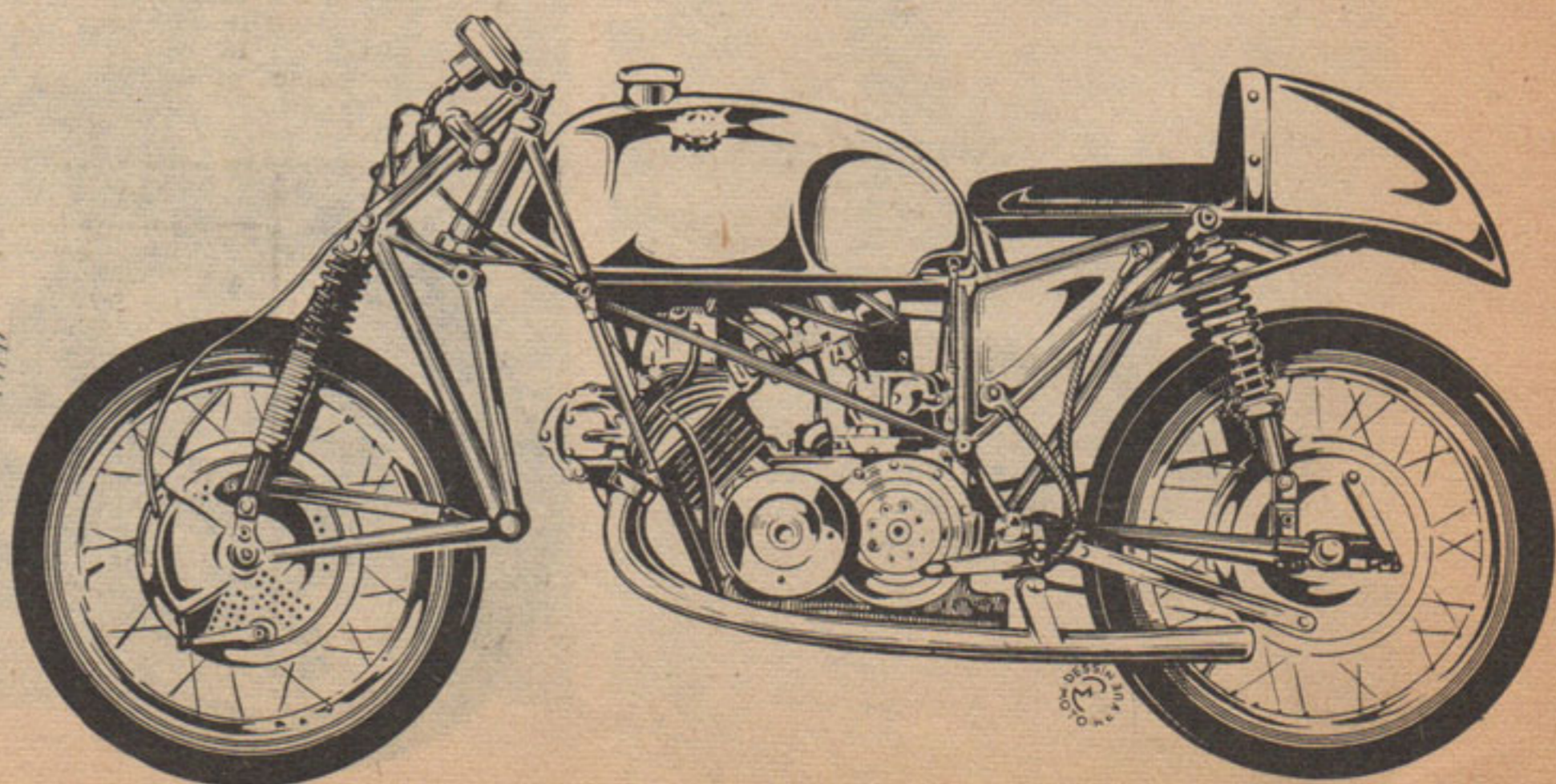
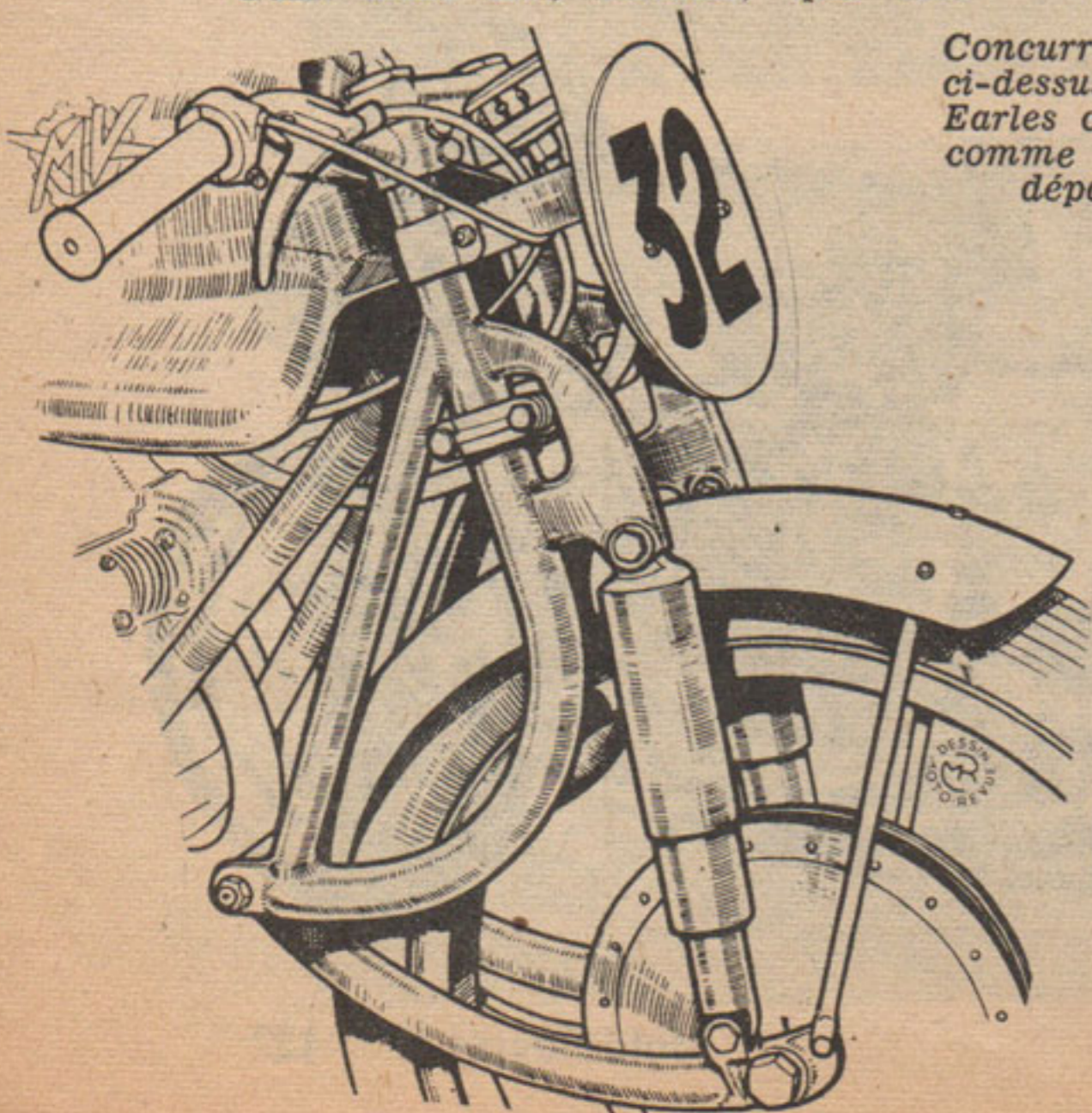
Et c'est un départ fracassant au TT, à Francorchamps, etc., Ubbiali, double champion du monde en 125 et 250, Surtees enlevant le titre des 500.

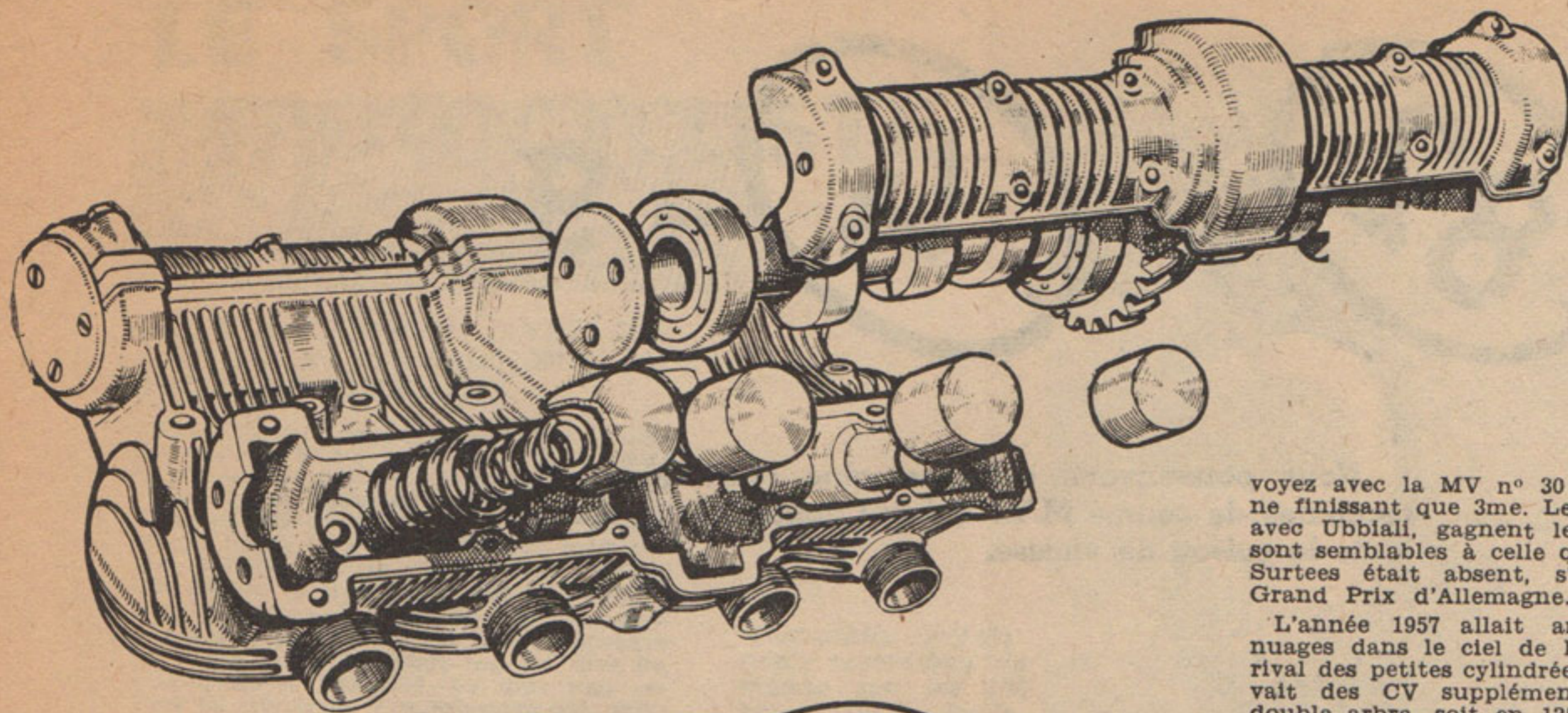
Et cependant, à Monza une surprise désagréable attendait Domenico Agusta. Forte de son expérience la Gilera avait rapidement créé une 350 4 cylindres et, à sa première sortie, conduite par Liberati, cette machine enlevait l'épreuve à une vitesse record, suivie de Dale sur la Guzzi mono 350 ; Colombo, que vous

LA 4 CYLINDRES EN 1952



Concurremment à la très classique partie cycle ci-dessus, M.V. expérimenta la très belle fourche Earles ci-contre, ou des cadres du type treillis, comme sur la twin 350 ci-dessous, qui ne dépassa jamais le stade du prototype.





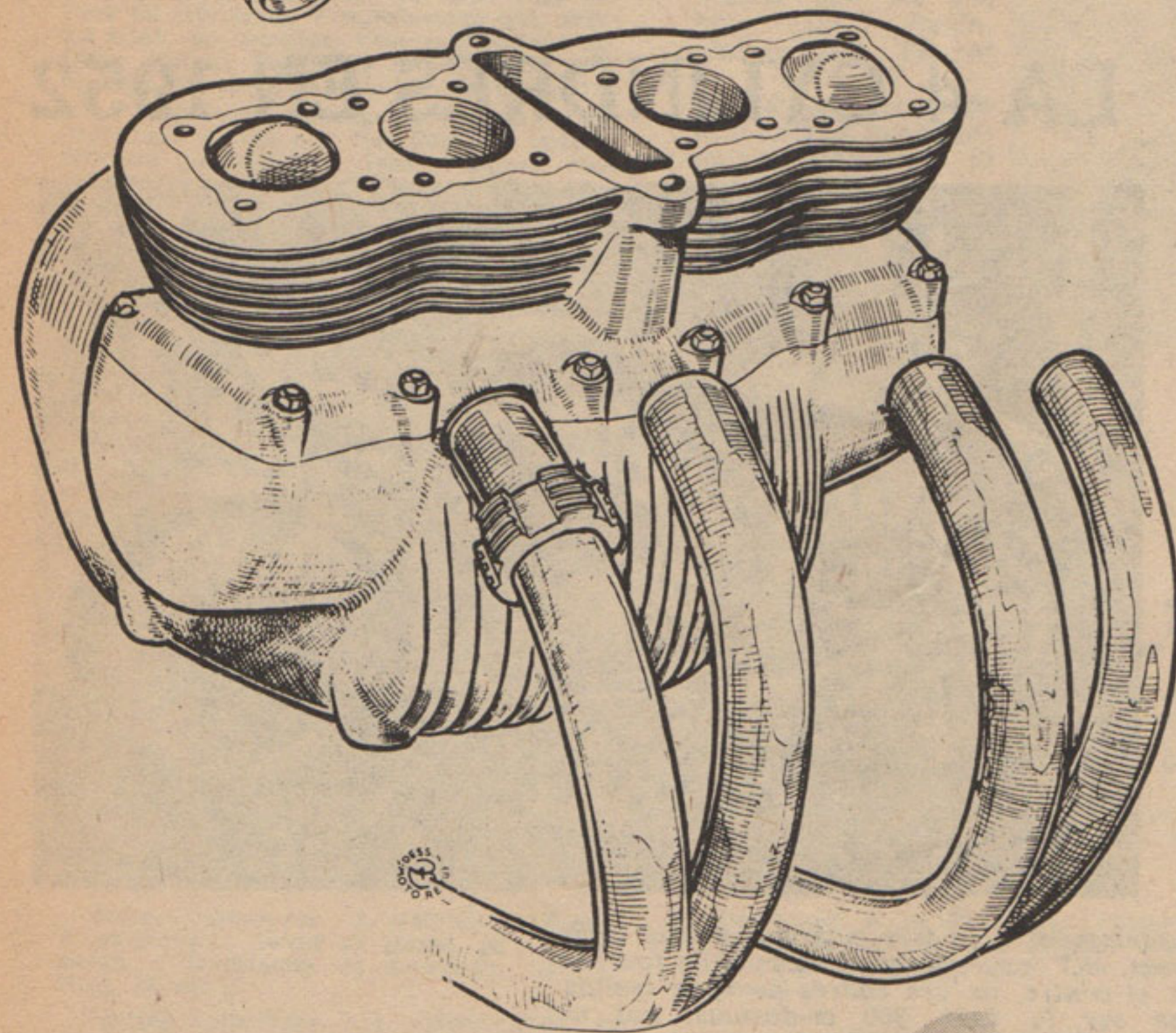
voyez avec la MV n° 30 et sa pointe AR ne finissant que 3me. Les 125 et 250, qui avec Ubbiali, gagnent les deux épreuves sont semblables à celle qui porte le n° 2. Surtees était absent, s'étant blessé au Grand Prix d'Allemagne.

L'année 1957 allait amener bien des nuages dans le ciel de la MV ! Le vieux rival des petites cylindrées, Mondial, trouvait des CV supplémentaires pour son double arbre, soit en 125 soit en 250, et enlevait les titres de champion du monde avec Provini et Sandford, malgré quelques belles victoires de Ubbiali, du Suisse Taveri, et d'un ancien équipier de Surtees, chez Norton, John Hartle ! A l'usine MV, on préparait la 500 6 cylindres, alors que Guzzi en faisait autant, avec sa 8 cylindres en V ! Côté pilote, Mc Intyre venait chez Gilera doubler Duke, qui était déjà plus qu'épaulé par Liberati !

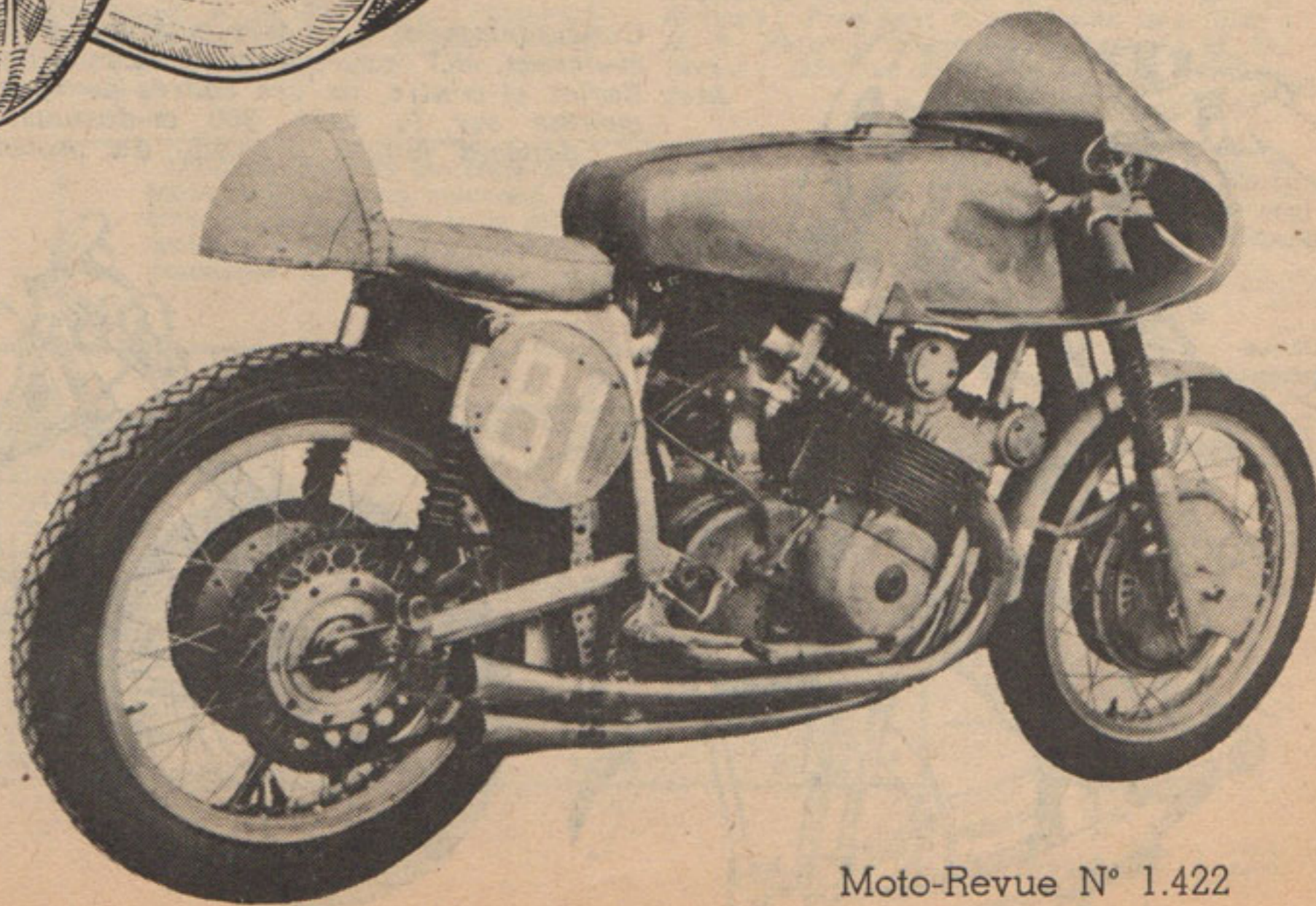
Le découragement étant une chose inconnue des frères Agusta, on se bat sur tous les fronts, avec des fortunes diverses, mais sans pouvoir empêcher les rivaux de toujours de raffler les titres !

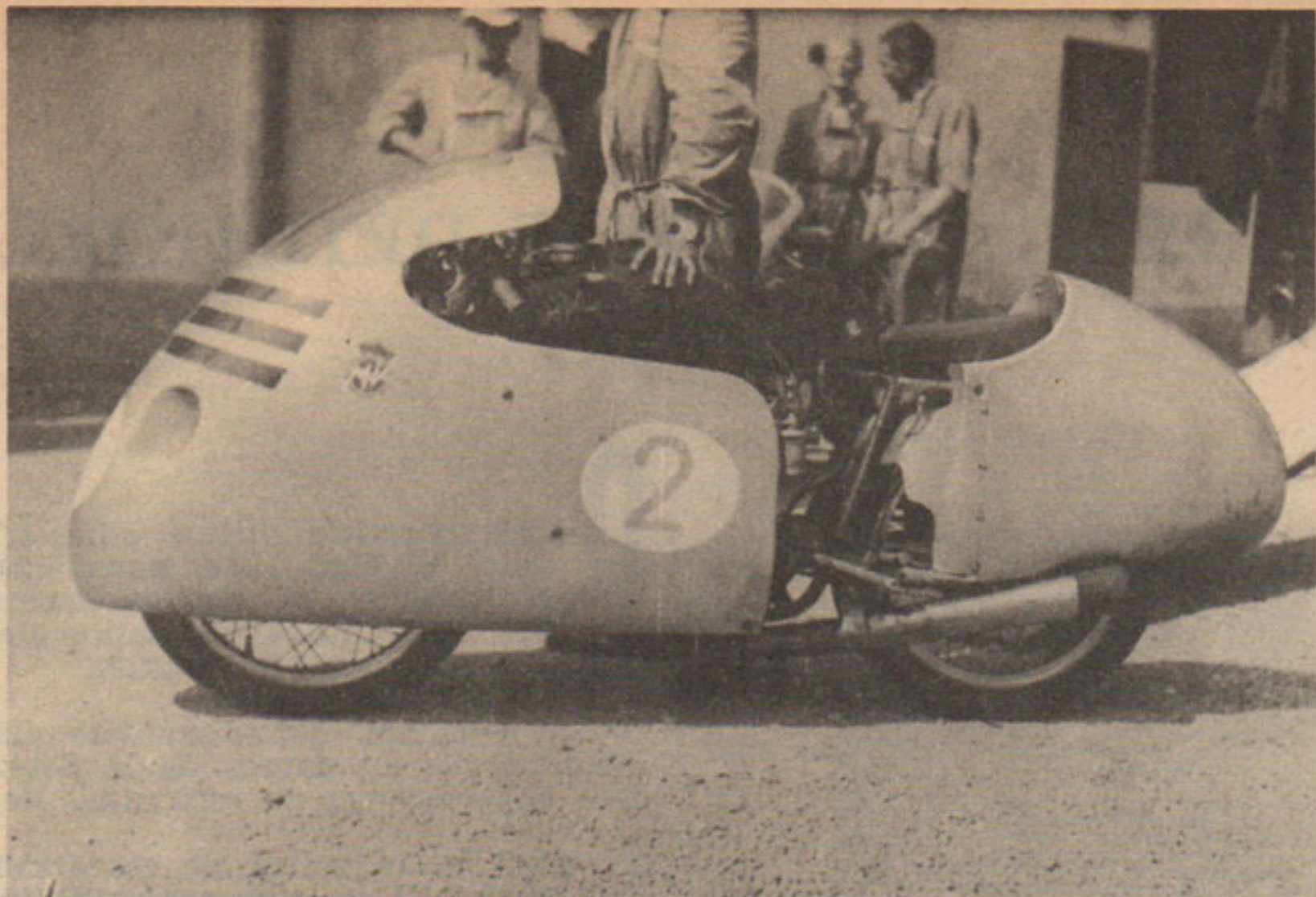
1957 était la dernière année des carénages complets, voici la 500, c'est la machine n° 36, vous constaterez qu'elle comporte l'ancien cadre, qui devait être modifié en 1958. A la fin de la saison, bombe dans le sport motocycliste italien ! Mondial, Guzzi, Gilera, c'est-à-dire les trois marques championnes du monde, décident de ne plus courir ! Que dit la maison MV ? Nous continuons ! sans adversaires valables, nous nous battons contre le temps !

Confiante dans ses monos, pour les petites cylindrées, l'usine consacre ses efforts à la réalisation d'un nouveau cadre pour les 4 cylindres. On fixe son choix sur un modèle qui n'est réalisé que pour



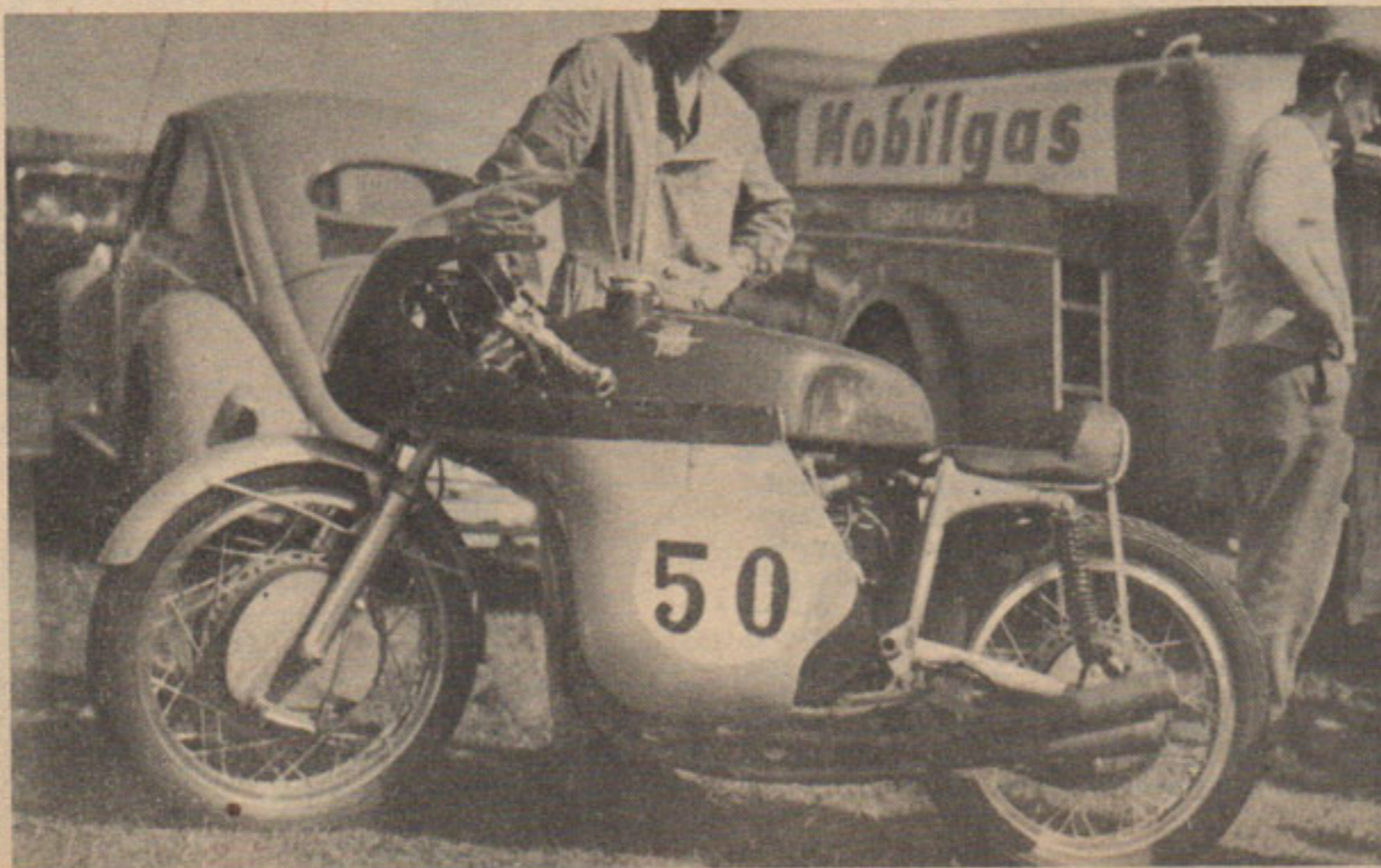
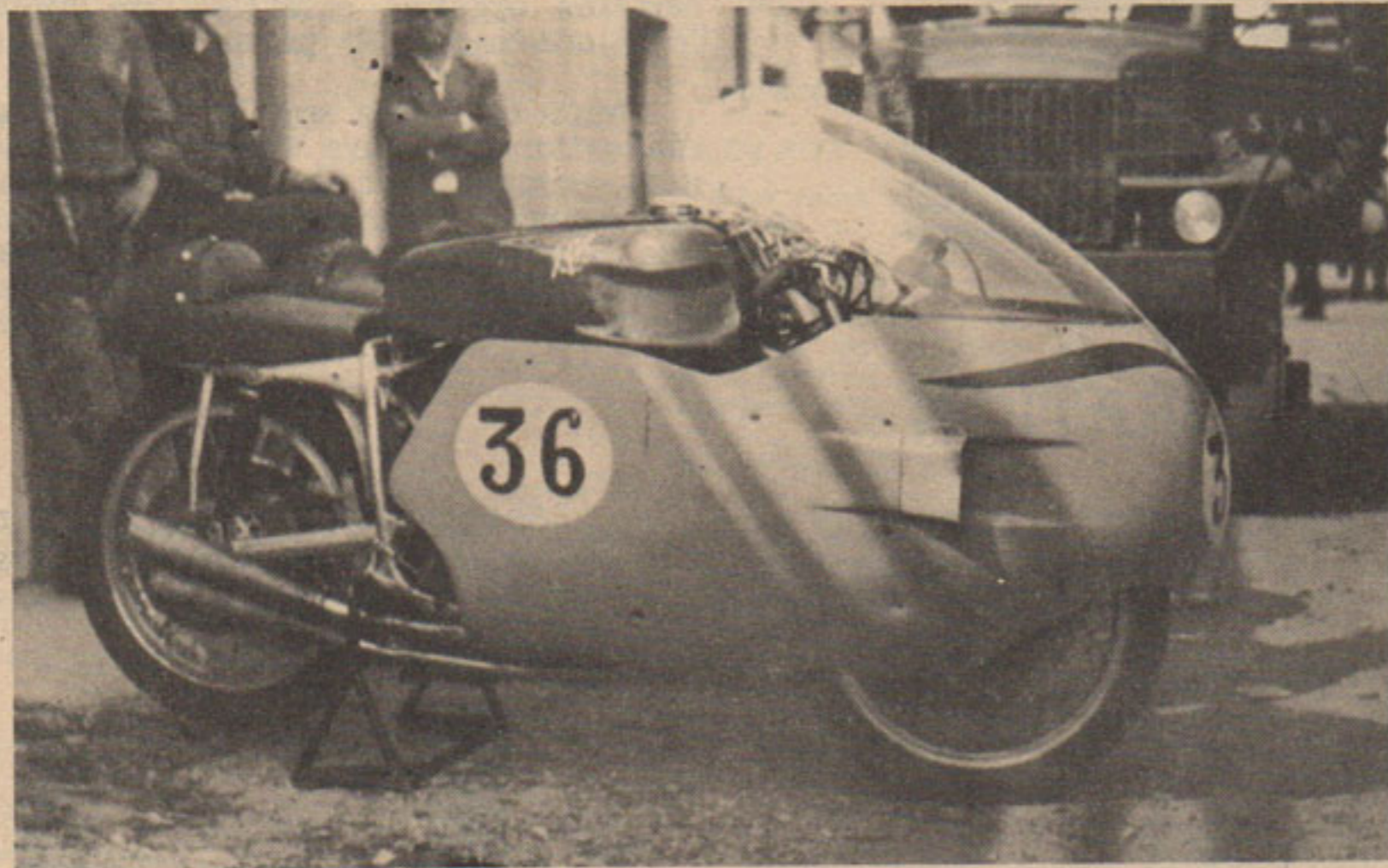
Ci-dessus, éclaté du 4 cylindres à l'époque où les tubes d'échappement étaient encore réunis 2 par 2. A droite, vue entière de la machine. Les carters ont complètement été redessinés, car la transmission finale n'est plus acatène, mais à chaîne.





CES DERNIÈRES ANNÉES

L'aspect des machines ne revêt plus le même côté passionnant pour les techniciens. Tout disparaît sous des carénages très enveloppants admis en 1957. Ci-dessus, la monocylindre ; ci-dessous, la « 4 ». En 1958, légère réduction des carénages qui ne peuvent plus englober la roue avant.



les machines de Surtees, et bien entendu pour la 6 cylindres dont on retarde la sortie officielle jusqu'en septembre, pour Monza.

Hartle, équipier de Surtees pour les grosses cylindrées doit se contenter de l'ancien cadre, notez la différence, à l'AR entre sa moto, le n° 50, et la 6 cylindres la numéro 4, qui est montée dans le nouveau.

En 1958, entrant également en vigueur la nouvelle réglementation du carénage qui impose de découvrir complètement la roue AV.

C'est avec ce handicap, compensé peut-être par une meilleure tenue et une puissance légèrement accrue, bien que les MV aient toujours eu plus de chevaux que les Gilera, mais au prix d'un poids plus élevé, que Surtees va tenter de battre les records établis en 1957 par des machines complètement carénées et conduites par des pilotes prestigieux.

Il aligne 6 doubles-victoires, en 350 et 500, bat ou approche les records et signe le tour le plus rapide, à Francorchamps à plus de 193 de moyenne ! Et ce, sans l'opposition qui est indispensable si l'on veut se surpasser.

En 125 et 250, grâce à Ubbiali et Provini 3 victoires sur 5 épreuves, le titre mondial dans chaque catégorie, mais deux coups d'arrêt très durs, de la part des Ducati et des Morini !

Ainsi vont les courses, on ne peut jamais se reposer sur ses lauriers !

C'est pourquoi, dès la fin de cette saison pourtant riche de victoires et devant la menace qui monte, la maison MV se remet au travail, comme d'habitude, depuis 9 ans !

On va perfectionner les anciens modèles ou peut-être tout remplacer par de nouvelles solutions !

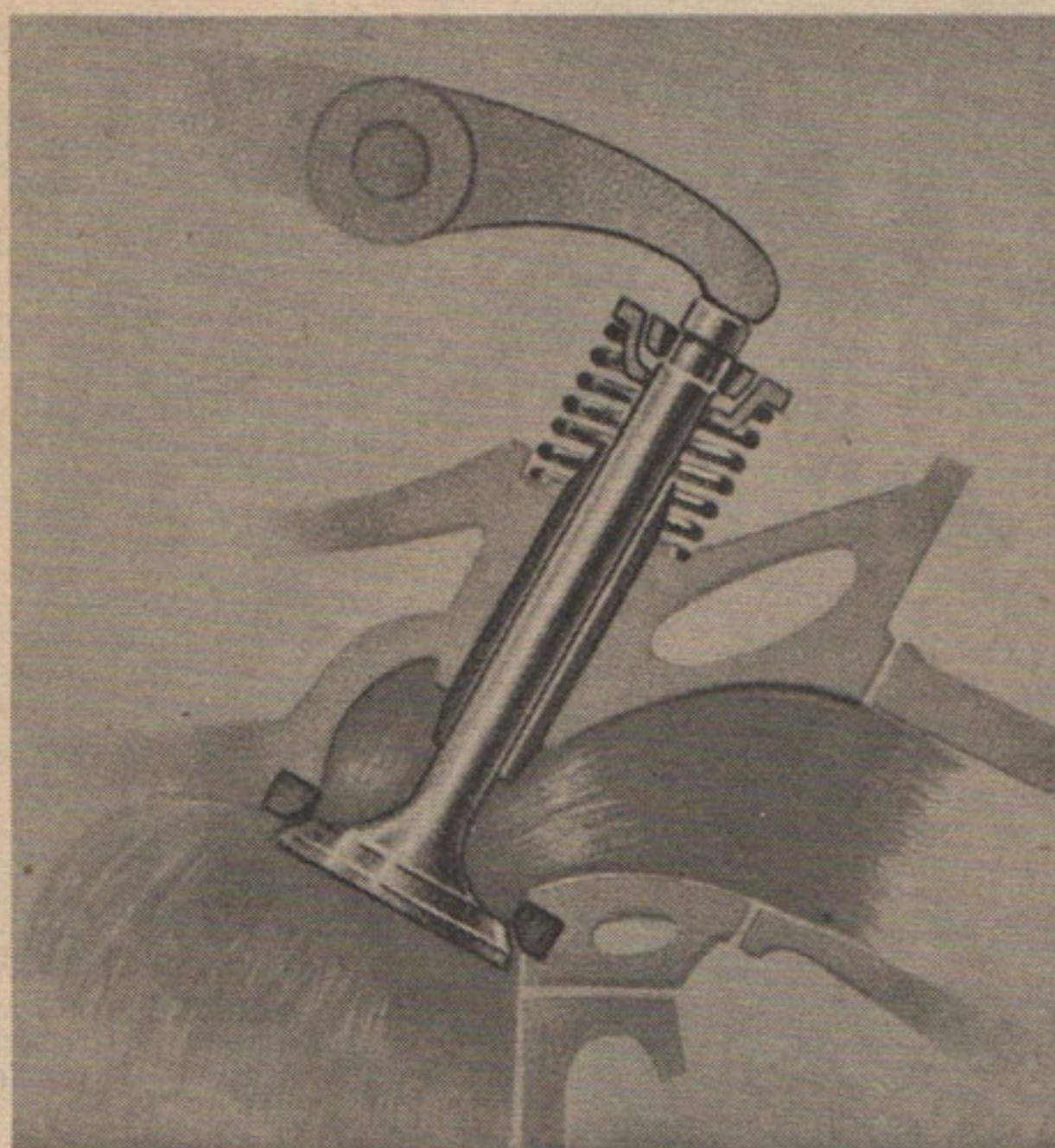
Soyez tranquilles, on ne manque pas de moyens ! des bicylindres n'attendent que les essais, l'injection directe pourrait être adoptée et la 6 cylindres, la numéro 4, est là pour la relève !

La devise des frères Agusta doit être celle de ce fameux Guillaume d'Orange, devise si difficile que je n'ai jamais pu la retenir par cœur !

« On n'a pas besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer. »

Borély.





I LES CAUSES DE DÉTERIORATION

La soupape est une des pièces primordiales du système de la distribution dont dépend, à bien des égards, le rendement d'un moteur moderne.

Elle a donc subi une évolution, tant en ce qui concerne sa matière et sa conception que sa production, étant donné qu'elle doit nécessairement répondre, et de plus en plus, à des exigences thermiques et mécaniques très sévères.

CHARGES THERMIQUES : La soupape, en particulier la soupape d'échappement, peut atteindre une température de 700 à 800° du fait qu'elle est soumise à l'action des gaz en ignition, la température instantanée d'explosion étant de l'ordre de 1.800 à 2000°.

EFFORTS MECANIQUES : Pour un moteur tournant à un régime de l'ordre de 6.000 t/m, la soupape s'ouvre et se ferme 3.000 fois à la minute, entraînant un martèlement du siège et de l'extrémité de la tige à la fréquence de 50 fois par seconde. La tête de la soupape subit une poussée de plus de 90 kg par cm² sur la portée des sièges, poussée résultant de la pression considérable de l'explosion ainsi que des efforts de traction des ressorts de rappel.

★ Ces charges thermiques et mécaniques très importantes ont nécessité la recherche d'aciers tout à fait spéciaux.

Au cours de ces dernières années, l'entière et étroite collaboration des services techniques des grands fabricants de soupapes et des meilleurs aciéristes a permis de mettre au point différentes sortes d'aciers de la plus haute qualité. C'est

à partir de là que « Monopole Poissy », par exemple, a pu réaliser la soupape S. 50, puis la S. 55 type « compétition » et enfin la S. 110 « Record », soupape d'échappement dans la tête de laquelle on a réussi une diffusion d'aluminium sur une profondeur de quelques centièmes de mm, ce qui permet d'accroître la résistance à la corrosion.

DETERIORATION PAR LES DEPOTS

Si certaines qualités essentielles sont indispensables à la bonne tenue des soupapes (grande résistance mécanique, bonne tenue à chaud, haute conductibilité de la chaleur, faible coefficient de dilatation, bonne tenue au frottement), il est exigé aussi, de la part des aciers spéciaux adoptés pour leur fabrication, une grande résistance à l'égard des résidus de combustion des carburants actuels, résidus additionnés ou non de divers composés provenant du plomb tétraéthyl.

Des « accidents » et « destructions » de soupapes, non imputables à la qualité propre de l'acier ou à la précision de l'usinage, peuvent néanmoins se présenter. Si, à la base de ceux-ci, il y a souvent des conditions défectueuses de montage ou de fonctionnement proprement dit — dont il sera parlé plus loin — il faut également tenir compte de plusieurs facteurs défavorables qui ont pour conséquences de provoquer des incidents allant de la détérioration progressive à la rupture brutale.

DANS un article intitulé « Les tribulations de la soupape d'échappement », paru dans notre numéro 1.383, nous avons montré à quelles contraintes une telle soupape est soumise, et, en conséquence, quelles solutions techniques (choix des métaux, blindage et stellite, utilisation de sodium, chromage de la tige, etc.) étaient parfois adoptées pour leur fabrication.

Aujourd'hui, d'une manière plus précise — et également plus utilitaire — nous examinerons les causes de la détérioration des soupapes et, également, quels soins il faut apporter lors du remontage des soupapes dans un moteur.

★ Pour la rédaction de cet article, les établissements « Monopole-Poissy » — dont l'esprit sportif est bien connu de tous — nous ont fourni une très belle documentation, très bien illustrée. Voulant profiter de ces illustrations, nous nous sommes gardés de les retoucher, ce qui expliquera qu'elles ont trait à des culasses de voiture (culasse plate, refroidissement à eau). Mais cela est sans importance aucune, car l'essentiel, dans ces illustrations, est la soupape, le guide, le siège, le ressort.

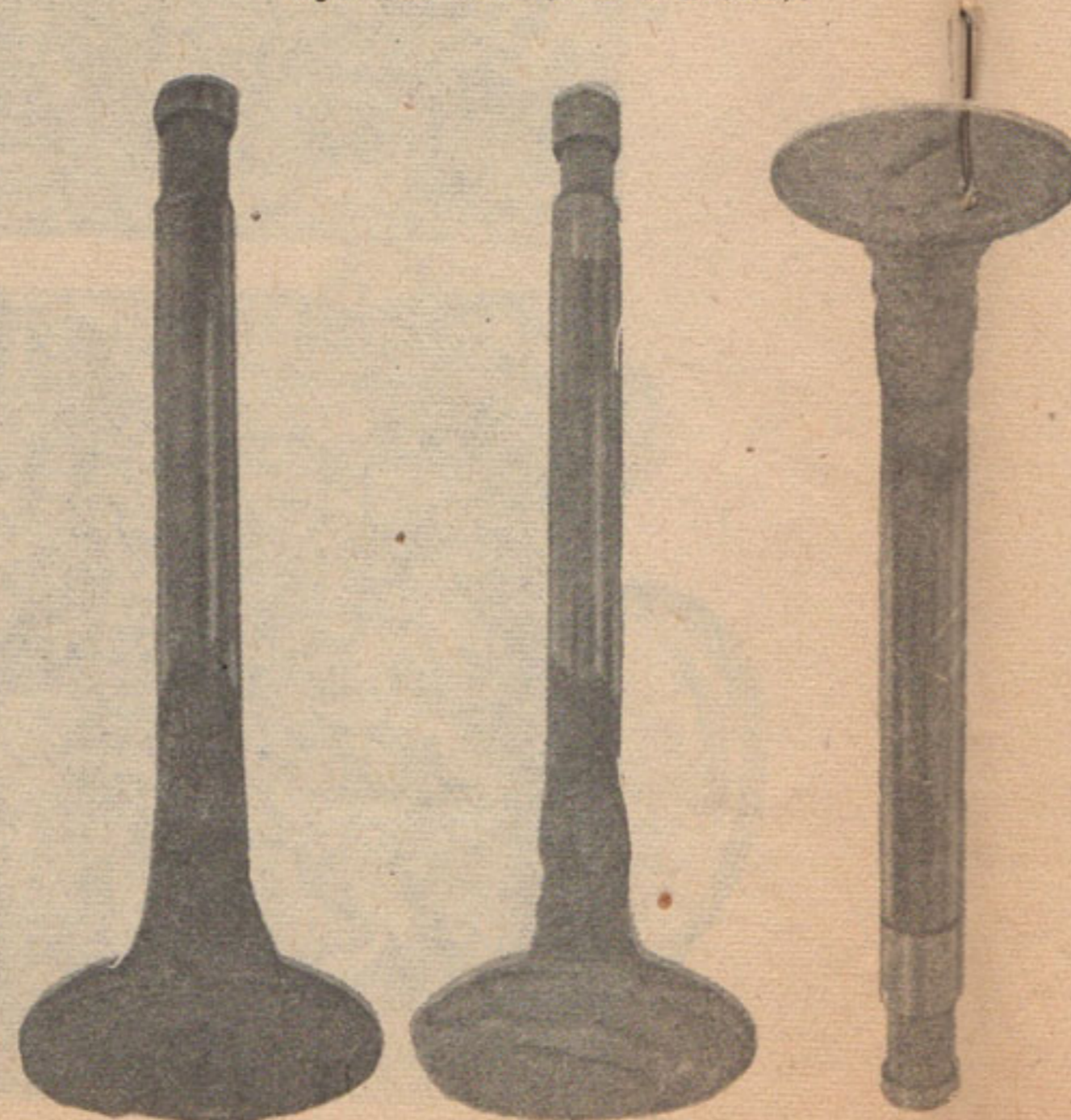
★ Mais au préalable, et avant d'entrer dans le vif du sujet, nous voulons encore ajouter quelques mots.

L'évolution actuelle des moteurs — aussi bien ceux des voitures que ceux de nos motos — est caractérisée par l'accroissement du taux de compression, du taux de remplissage, des régimes de rotation, en vue d'accroître leur rendement et leur puissance.

Mais ceci se solde par un accroissement des contraintes auxquelles sont soumis certains organes essentiels du moteur, par une aggravation de leurs conditions de fonctionnement. Et parmi ces organes, la soupape occupe une place de choix.

Mais quel que soit le soin apporté aujourd'hui, par les maisons sérieuses, dans la réalisation de leurs soupapes (forgées dans des nuances d'acier sévèrement sélectionnées, usinées avec des machines modernes de haute précision, soumises à un contrôle rigoureux), la supériorité de la « bonne » soupape ne sera pleinement mise en valeur que si cette soupape a été judicieusement appropriée en fonction du type et de l'utilisation du moteur auquel elle est destinée et dans la mesure, également, où les conditions générales de montage et de fonctionnement auront été correctement assurées.

Soupapes présentant des dépôts de combustion sur la tête (à gauche), sous la tête et sur la tige (au centre et à droite).



Il est permis d'affirmer à ce sujet que les dépôts plus ou moins importants occasionnés par les résidus de la combustion du carburant sont responsables de la plupart des incidents de soupapes constatés.

ENTRE PORTEE ET SIEGE DE LA SOUPAPE

Ces dépôts deviennent pâteux à une certaine température (environ 650°) et, se détachant, viennent parfois s'intercaler entre la portée de la soupape et son siège dans la culasse. Il se produit alors un martèlement de ces particules de dépôt avec, souvent, formation d'une empreinte occasionnant une amorce de fuite. Il s'ensuit la destruction classique par l'action dite « du coup de chalumeau », qui provoque d'abord de profondes érosions, et, ensuite le « grillage » partiel ou total de la portée de la soupape, parfois même, de toute une partie de la tête de soupape.

SUR LA TIGE DE LA SOUPAPE

La formation progressive, sous la tête de soupape, d'un dépôt analogue au précédent, peut être également une cause de destruction ; ce dépôt se forme peu à peu sur la tige et arrive à créer un cordon dur qui vient buter sur l'extrémité du guide, empêchant ainsi la fermeture franche de la soupape.

Ce dépôt peut provoquer également l'évasement du guide et, au fur et à mesure que ce dépôt s'épaissit, la tige force de plus en plus dans l'évasement amorcé.

LES DEPOTS, GRAND ENNEMI :

Il résulte de tout ceci que, par suite de la mauvaise fermeture de la tête de la soupape, celle-ci subit une température excessive prolongée pouvant provoquer sa mise hors service plus ou moins rapidement.

La détérioration d'une soupape peut donc résulter de l'existence néfaste d'une de ces 2 causes ou de ces 2 causes simultanées sans qu'elle puisse, en aucune façon, mettre en cause la qualité intrinsèque de la soupape, ni son fabricant. L'élimination des « responsabilités » en ce domaine fait actuellement l'objet de l'un des sujets d'études du Centre de Recherches des Sociétés de Pétrole concernant la relation « carburants-moteurs ».

QUELQUES AUTRES CAUSES DE DETERIORATION DES SOUPAPES

MAUVAIS REGLAGE DE LA CARBURATION :

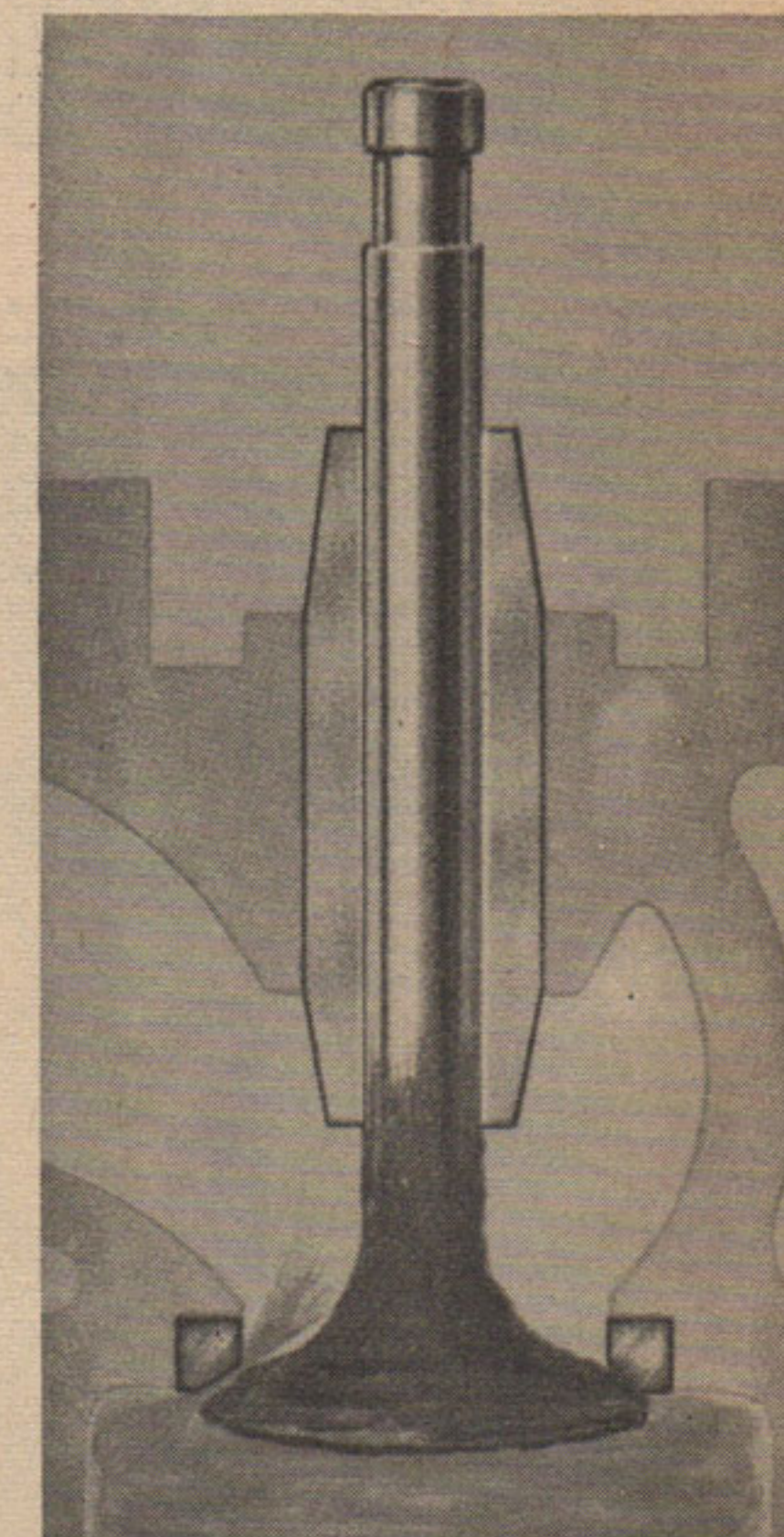
La longévité des soupapes est compromise lorsque le réglage « trop pauvre » de l'émulsion prolonge la combustion et provoque, de ce fait, un échauffement anormal imposant à la soupape d'échappement une contrainte thermique plus considérable.

REGLAGE D'ALLUMAGE DEFECTUEUX :

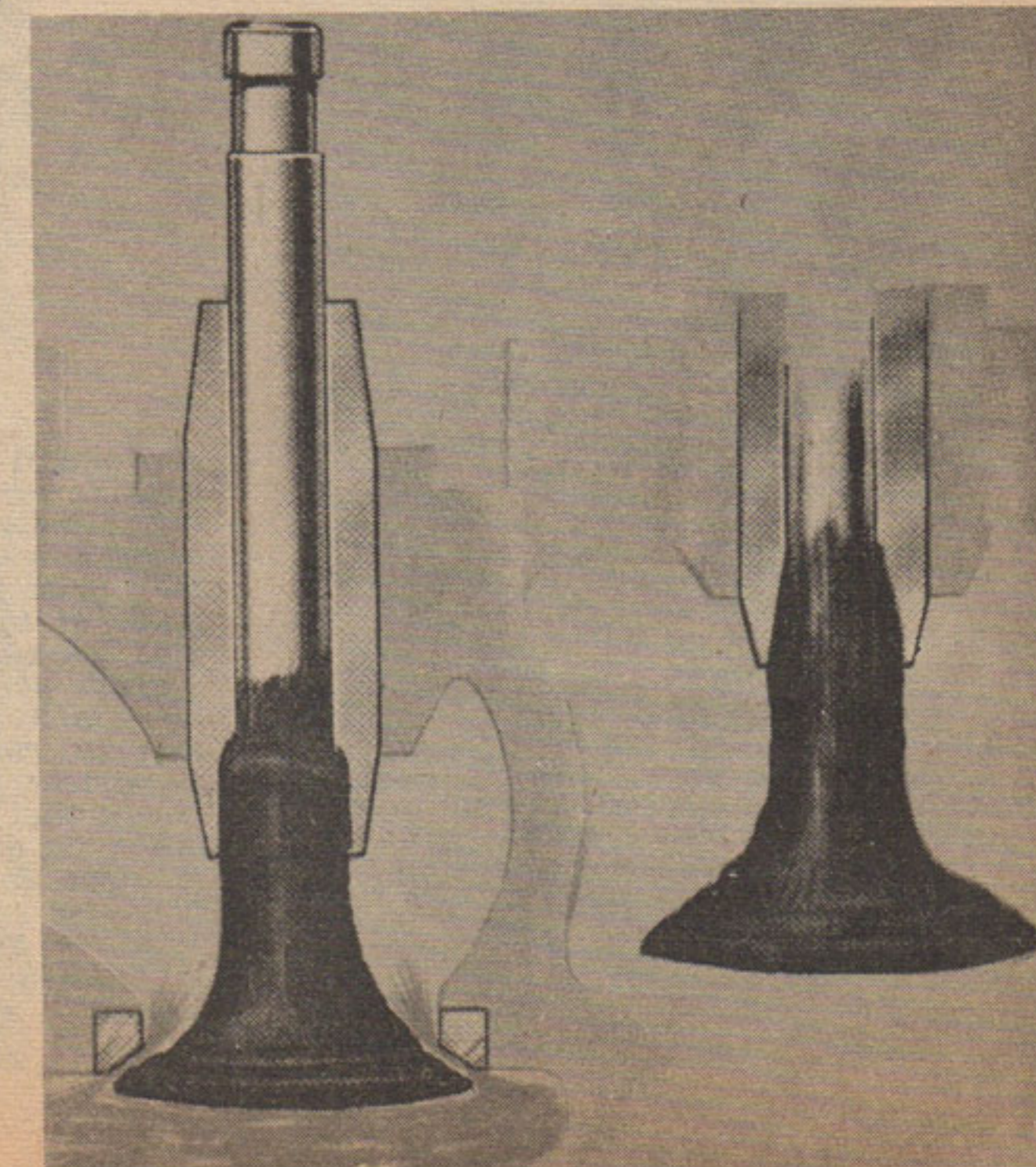
Une mise trop au retard du point d'allumage ou un grippage dans le dispositif d'avance automatique provoquent la prolongation de la combustion au temps d'échappement : de ce fait, la tête de soupape et le siège sont soumis à une plus grande poussée des gaz à trop haute température.

AUTO-ALLUMAGE :

Un échauffement anormal du moteur se produit à la suite d'auto-allumage dû à la combustion des résidus carbonneux ou à l'incandescence des électrodes d'une bougie trop « chaude ».



Formation de dépôts entre le siège de la soupape et sa portée.



Formation de dépôts sous la tête de la soupape et sur sa tige, provoquant l'évasement du guide et empêchant la fermeture complète de la soupape.

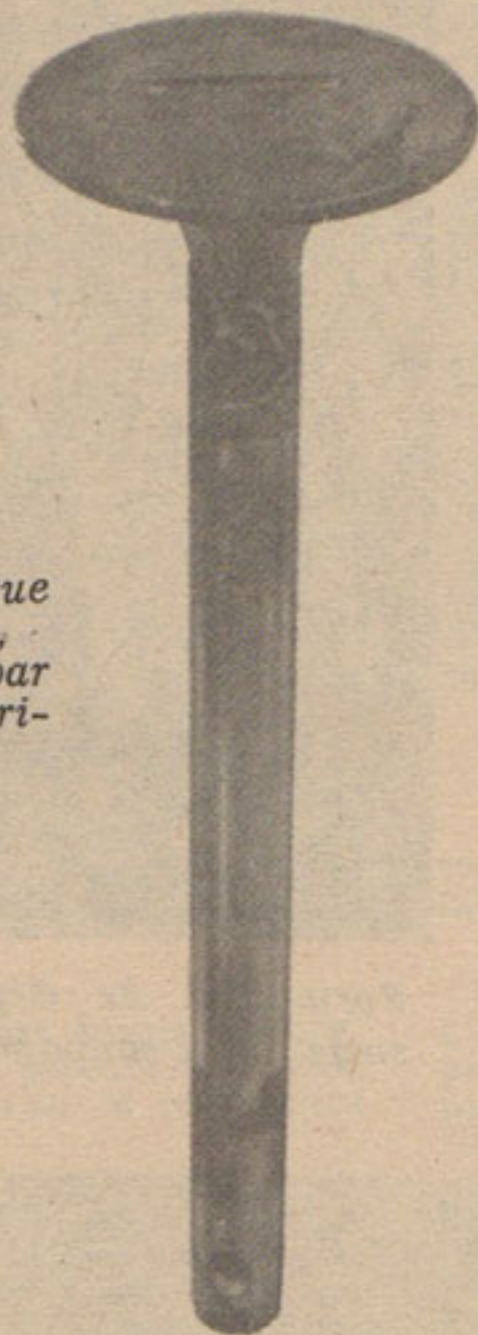
MANQUE D'EFFICACITE DU SYSTEME DE REFROIDISSEMENT :

Il est nécessaire de s'assurer de la bonne circulation de l'air entre les ailettes de la culasse et, par un nettoyage approprié, de faire disparaître les dépôts de boue, parfois plus ou moins gras, afin de rétablir au mieux le refroidissement du moteur. Vérifier également si le tube d'échappement et même le « silencieux » ne sont pas partiellement obstrués, cause d'échauffement anormal du moteur et d'aggravation des efforts thermiques imposés à la soupape d'échappement.

LUBRIFIANT DE QUALITE NON APPROPRIEE :

Il est indispensable d'utiliser une huile de bonne qualité et de viscosité appropriée, présentant également des propriétés d'anti-corrosion, de stabilité et de résistance à l'oxydation.

Cette huile ne devrait pas, en outre, former de dépôt de laque susceptible d'encalaminer la tige et le guide de soupape. Aussi, une huile à pouvoir détergent, employée dans un moteur absolument propre à la recevoir, semble recommandable.



Dépôts de laque sur la tige, provoqués par l'huile de lubrification.

CAS EXCEPTIONNELS DE RUPTURE D'UNE SOUPAPE

La rupture d'une soupape ne se produit en pratique que fort rarement.

La plupart du temps, une cassure, après un long usage, est amorcée par une « blessure » superficielle, survenue très souvent en cours de réparation par une manipulation sans précaution. Un mauvais ajustage de la clavette ou des cônes de fixation de la coupelle des ressorts peut parfois occasionner, par battements, une rupture à la gorge de fixation.

D'autre part, il est également important pour la sécurité de fonctionnement des soupapes, d'éviter un affolement de celles-ci par suite du dépassement du régime normal du moteur, soit en montant en surrégimes sur des rapports intermédiaires, soit par suite d'une fausse manœuvre provoquant un régime excessif à vide.

Dans le cas de moteurs à essence très comprimés, il est nécessaire de bien surveiller la distance entre fond de piston et soupapes afin de leur éviter un contact toujours dangereux.

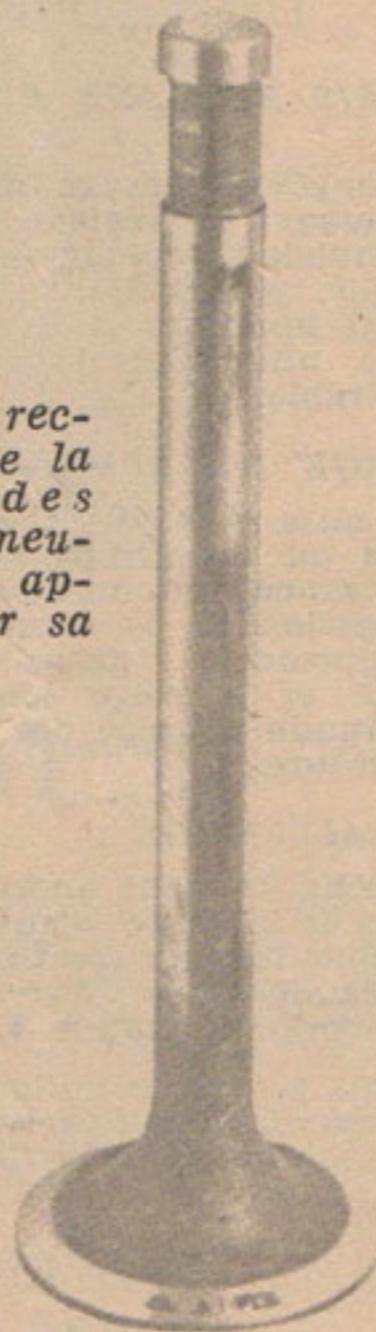
LA MISE EN ETAT D'UN MOTEUR EXIGE GENE-RALEMENT LE REMPLACEMENT DES SOUPAPES

La pratique a montré que, dans certains cas, lors de la première révision d'un moteur, la soupape d'admission peut être réutilisée après un rodage ou une légère rectification du siège, assurant une étanchéité suffisante.

★

Par contre, pour la majorité des soupapes d'échappement, cette retouche ne suffit plus. Il est toujours préférable — et même plus économique — de remplacer radicalement les anciennes soupapes par des soupapes neuves de haute qualité.

On ne peut, en effet, sur une soupape d'échappement, faire disparaître par simple rodage ou légère rectification toute trace de déformation ayant pu provoquer un manque d'étanchéité, ou toute brûlure qui risque d'avoir modifié les caractéristiques de l'acier.



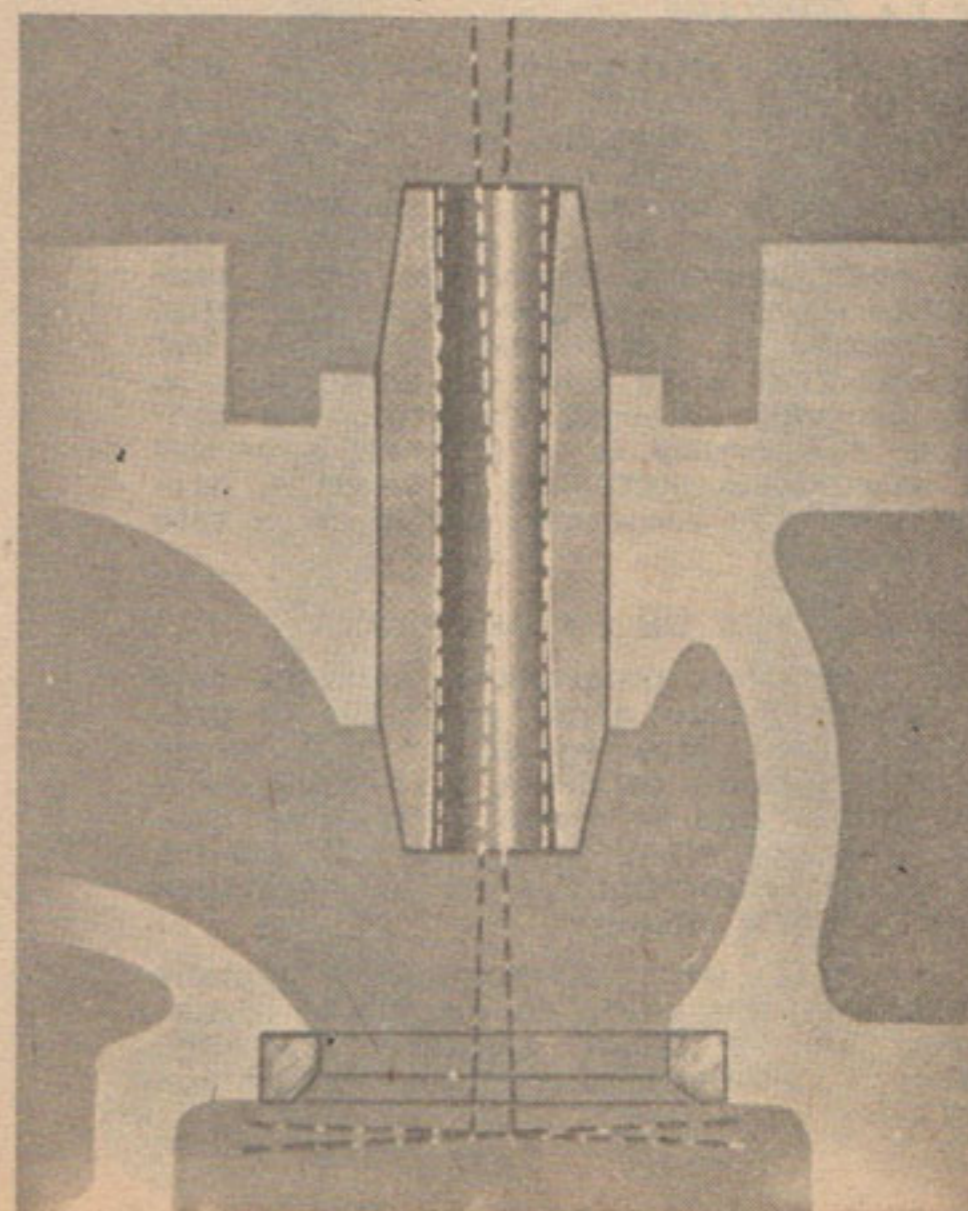
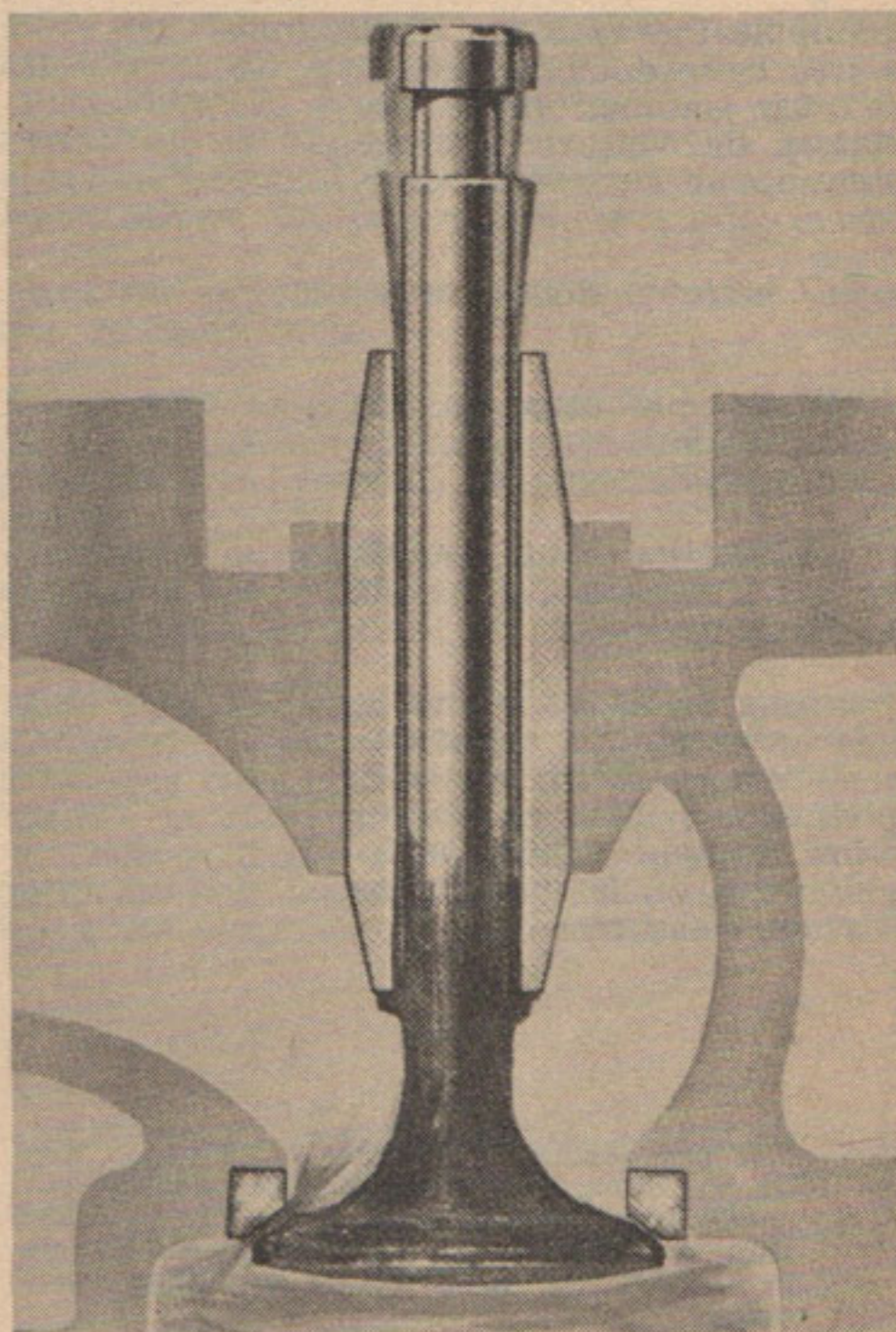
Même après rectification de la soupape, des traces demeurent encore apparentes sur sa portée.

LE JEU TIGE-GUIDE

D'ailleurs, une telle remise en état de la tête s'avérerait inutile, par le fait qu'une soupape d'échappement ayant été détériorée présente aussi une usure toujours irrégulière et souvent très accentuée de la tige.

Il y a donc lieu, dans le cas où, pour des raisons particulières, les soupapes existantes devraient être réemployées, d'effectuer un premier contrôle très strict de l'usure de la tige. Une différence de diamètre ou une déformation de la tige dépassant 3 à 5/100 ne saurait alors être admise car, en aucun cas, il ne peut être question de se contenter d'une concentricité tige-siège qui soit hors de cette tolérance de 3 à 5/100.

Du fait de cette limite imposée par la pratique, bien peu de soupapes démontées et remises en état par rectification des sièges peuvent donc satisfaire à ces conditions impératives.



A droite, il est impossible de remettre correctement en état un guide usagé ou déformé ; il en résulte que guide et tige ne sont plus coaxiaux et la soupape peut « jouetter » latéralement. La soupape, mal et insuffisamment guidée, refroidit mal ; accumulation de dépôts dans le guide évasé et sur la portée : amorce de fuite et grillage (en haut, à droite).

II MONTAGE DES SOUPAPES

Le montage des soupapes nécessite une attention particulière, ainsi que l'observation de précautions spéciales, illustrées ci-après par quelques croquis.

GUIDE DE SOUPE :

Il est recommandé, lors de l'utilisation d'une soupape neuve, de remplacer le guide usagé par un guide neuf.

L'expédient « meilleur marché », qui consiste à remettre le guide en état en le réalésant ou en le meulant, doit être écarté. En effet, en procédant de cette façon, l'axe du guide de soupape se déplace généralement en raison de l'usure plus ou moins excentrée de « l'ancien » alésage, et, par suite, le guidage et le refroidissement de la soupape s'en trouvent amoindris.

Même si le siège est refait d'après le nouvel alésage, la soupape, elle, peut ne plus être en position correcte par rapport aux organes qui la commandent. Effectivement, l'attaque du culbuteur ou du poussoir peut ne plus s'effectuer dans les conditions déterminées par le constructeur, nuisant ainsi à la bonne tenue de la soupape.

★

Le remplacement d'un guide neuf nécessite un outillage approprié pour éviter le matage et des déformations soit du guide, soit de son logement.

Après mise en place du nouveau guide, il y a lieu de vérifier le calibrage de l'alésage, et, si besoin est, d'assurer sa retouche au moyen d'un alésoir spécial afin que la soupape fonctionne avec un jeu correct.

Un jeu insuffisant peut provoquer un grippage de la tige dans son guide. Un jeu exagéré, en particulier de la soupape d'admission, peut perturber le fonctionnement du moteur tant au point de vue carburant (prise d'air additionnelle) que consommation d'huile.

REMISE EN ETAT DES SIEGES DE SOUPAPES SUR LA CULASSE

Avant de procéder à la rectification des sièges des soupapes dans la culasse, il y a lieu de s'assurer de l'état de ceux-ci et de l'alésage des guides.

★

Si la portée de ces sièges présente une largeur exagérée, il y a lieu, sans hésitation, de procéder à leur remplacement.

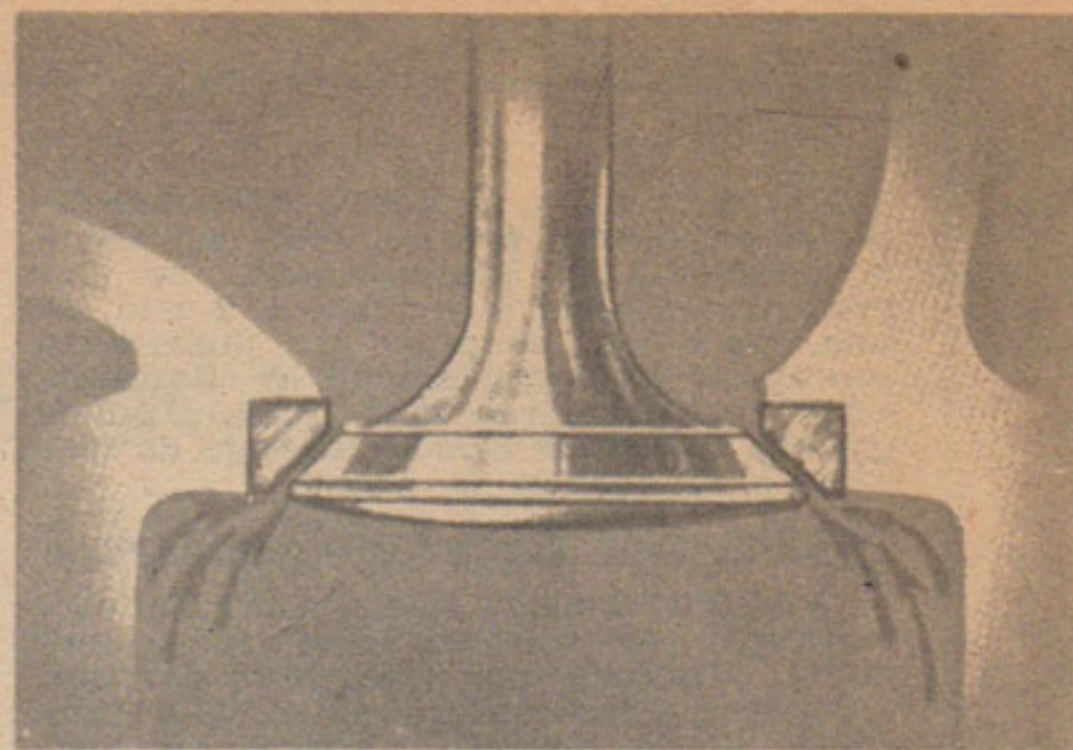
Des sièges trop descendus nuisent au bon fonctionnement du moteur et sont une cause de détérioration rapide des soupapes. En effet, au moment de l'échappement, la tête de la soupape ne se dégage pas suffisamment. Ceci a pour effet d'engendrer un laminage des gaz qui provoque une élévation de température de la tête de soupape, et, par conséquent, la mise hors d'usage plus ou moins rapide de celle-ci.

★

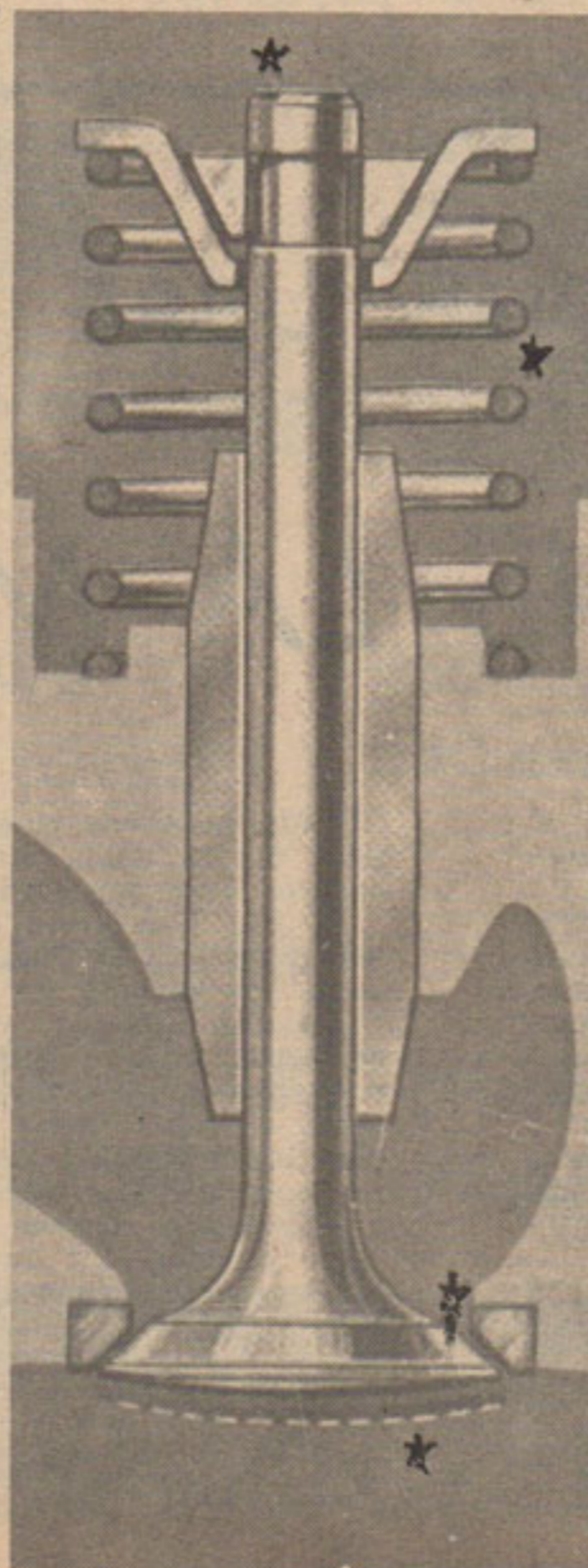
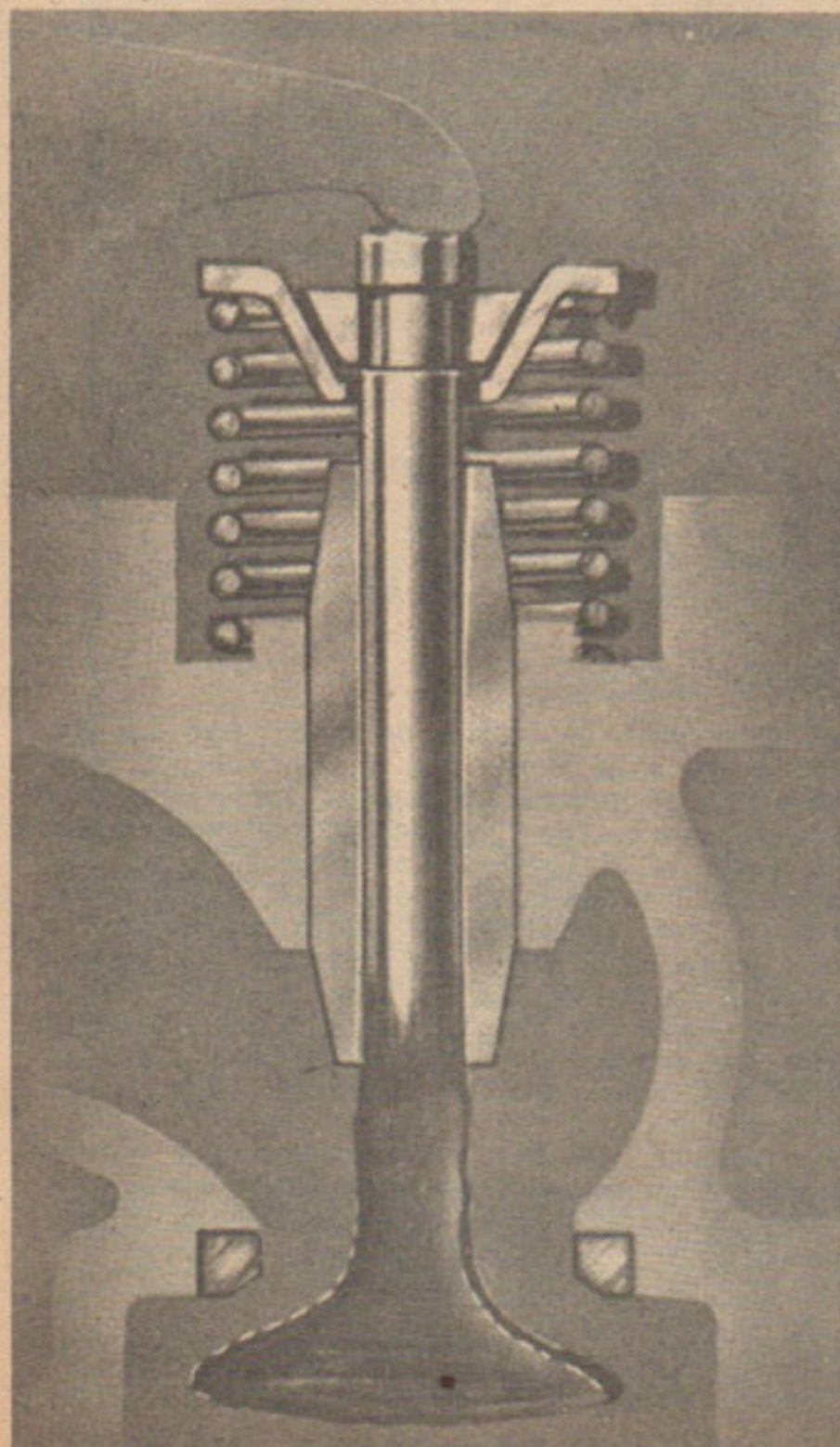
Si l'alésage du guide présente une déformation trop accentuée, il sera impossible d'effectuer une retouche correcte du siège.

Si cette retouche du siège est cependant possible dans des conditions convenables, il sera toutefois nécessaire de vérifier la concentricité du siège par rapport à l'alésage du guide, soit au moyen d'un appareil spécial (comparateur), soit simplement au moyen d'une légère couche de bleu sur la soupape.

Si le guide est évasé, l'attaque de la tige par le culbuteur ne sera pas correcte : la soupape aura un léger mouvement de bascule et fermera mal sur son siège (à gauche). Inconvénients résultant d'un siège de soupape trop descendu (au centre). Si le siège est trop descendu, la soupape d'échappement n'est pas assez dégagée quand elle est ouverte. Il en résulte un laminage des gaz et une élévation de la température de la tête de soupape (en haut à droite).



La retouche des sièges de soupapes sera défectueuse si le cône de centrage du dispositif de rectification prend appui dans un guide usé ou évasé.

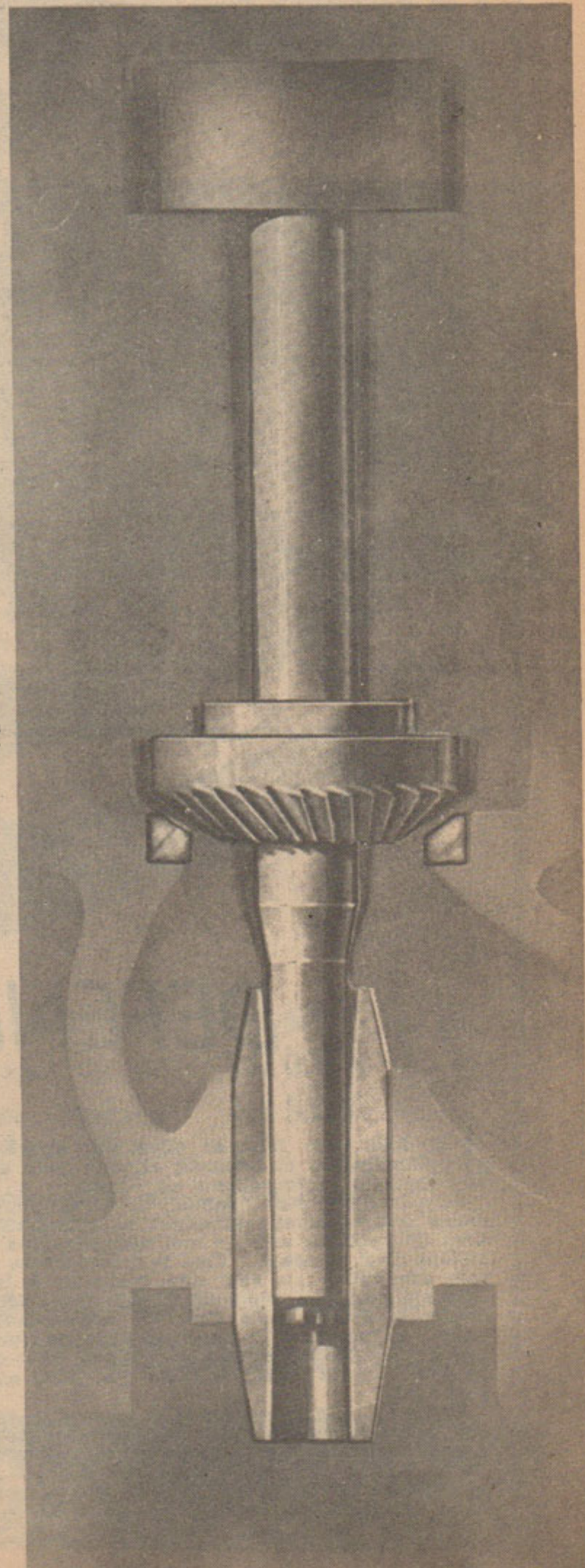


★ Réglage du culbuteur difficile

★ Tare du ressort diminuée

★ Portée du siège trop large

★ Diminution du taux de compression par suite de l'augmentation de la chambre de combustion



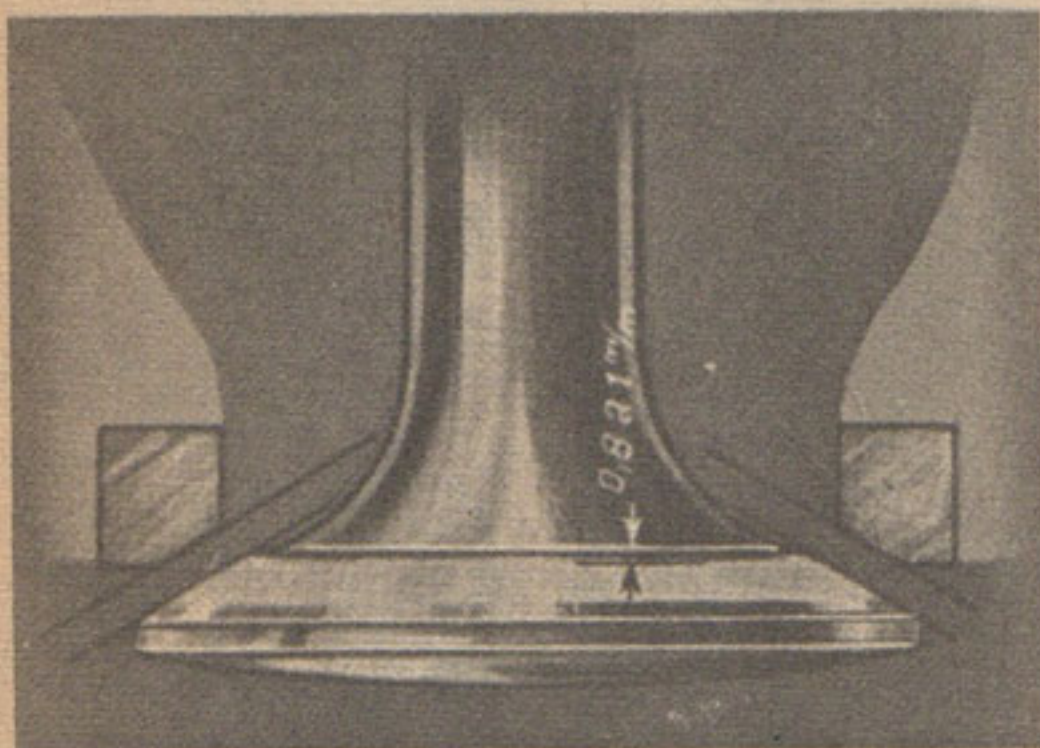
A ce moment-là, la portée retouchée de ces sièges devrait être régulière sur toute la périphérie et, pratiquement, ne pas avoir une largeur supérieure à 2 mm, et cela, pour des soupapes de dimensions courantes. Si cette largeur est dépassée, retoucher au moyen d'une meule taillée presque à plat, le dessus du siège de manière à en réduire la portée.

RODAGE DES SIÈGES DE SOUPAPES

La rectification du siège étant alors correctement effectuée, un léger rodage permettra d'obtenir une étanchéité parfaite. S'assurer également que la bande d'étanchéité de la nouvelle soupape est bien située de 0,8 à 1 mm au-dessus de la face inférieure de la tête de soupape.

RESSORTS

Lors de tout remplacement de soupapes, il est indispensable d'examiner attentivement l'état des ressorts. En effet, le bon fonctionnement des soupapes — et par suite, leur durée d'utilisation — dépendent aussi du comportement de ces ressorts.



Bonne assise de la soupape

Ils doivent être vérifiés et tarés d'après les indications des constructeurs, et remplacés systématiquement s'ils sont déformés ou affaiblis.

REGLAGE DES SOUPAPES

L'importance de ce jeu peut varier suivant :

— le type du moteur, — les conditions d'utilisation, — les caractéristiques de dilatation du métal employé pour les soupapes.

★

En moyenne, sur un moteur froid, ce jeu peut être :

- pour la soupape d'admission : de 0,10 à 0,20 mm.
- pour la soupape d'échappement : de 0,15 à 0,25 mm.

Ces valeurs seront respectées, à défaut de précision donnée par le constructeur du moteur lui-même, lors du montage de toutes soupapes fabriquées dans des nuances d'aciers présentant des coefficients de dilatation réduits.

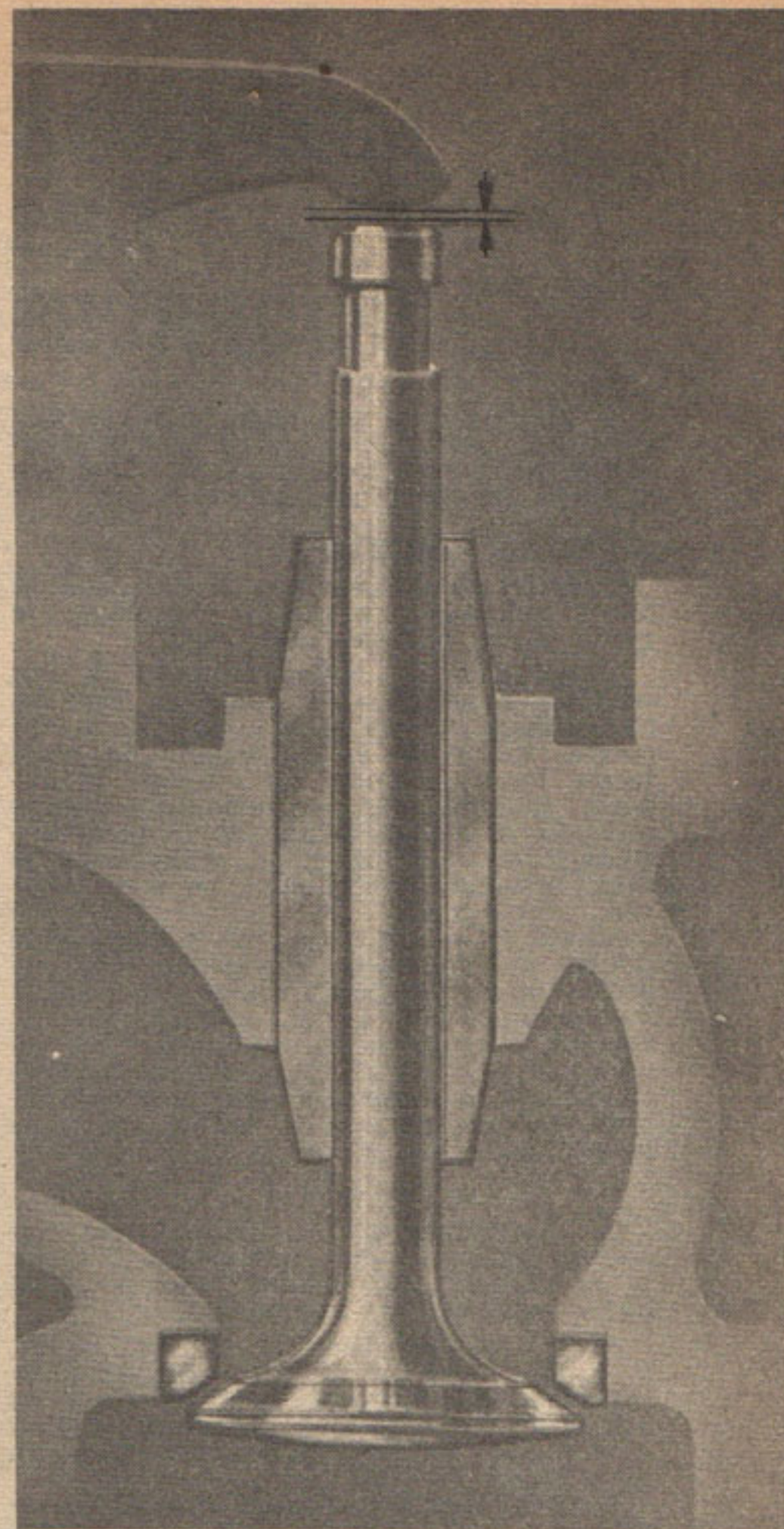
Il est recommandé de vérifier périodiquement le maintien du jeu tel qu'il est prescrit ci-dessus.

EN DEUX MOTS

Pour aussi modeste que semble la soupape, il faut reconnaître que son rôle est cependant d'une grande importance. Par conséquent, le choix d'une soupape éprouvée, de « haute qualité » est particulièrement recommandé.

Mais, parallèlement à cela, n'oublions pas que la remise en état des soupapes nécessite un travail, sinon difficile, du moins extrêmement minutieux.

★



Le jeu entre tige et culbuteur doit être respecté.

TRIBUNE LIBRE

DEFENDONS LA MOTO !

JE dois vous féliciter pour vos articles et reportages si intéressants et déplorer chaque jour davantage la situation du motocyclisme en France.

Sans vouloir être excessif, je crois pouvoir affirmer qu'il existe actuellement un esprit de motophobie très net ; vous avez dû entendre comme moi discuter dans la rue des témoins autour d'un accident : c'est le motocycliste qui a tort ! J'écoutais avant-hier au soir une émission à la radio dont voici textuellement un passage : « — Ce n'est pas une motocyclette. » « Oui, mais c'est un casse-gueule quand même ! » Eclat de rire dans la salle ; inutile de vous dire que je n'ai guère prisé ce comique. Au cinéma, voit-on un morceau de pellicule sur la moto, ce n'est que pour en montrer les dangers !

Cet état d'esprit lamentable et partial est dû en partie, je crois, aux jeunes blancs-becs qui, leur première monture en main, se livrent à toutes sortes d'acrobaties sur leurs engins bariolés dont ils ont peut-être vidé le pot d'échappement pour épater la galerie, d'où l'on tire la conclusion suivante : « les motocyclistes sont tous des fous ! »

Vous le savez mieux que moi, la moto ce n'est pas ça du tout et les vrais motards ne s'en vont pas en attachant leur casque bien en évidence sur le phare ou sur le porte-bagages.

Et j'en arrive au but de ma lettre : « On ne fait rien pour les deux-roues » et quand je dis « on » j'entends par là ceux qui en ont les moyens, c'est-à-dire surtout les fabricants.

Aucune affiche vantant les mérites de la moto, aucune émission radiodiffusée, notre « Front de Défense du deux-roues » brille par son silence, notre Salon annuel (sans piste d'essai) n'est guère brillant, votre revue n'est lue que par les mordus, la grande presse ne diffuse aucun résultat de compétition motocycliste alors qu'elle consacre des pages entières aux autres sports !

Le bastion du motocyclisme en France encaisse les coups sans cesse répétés de ses adversaires et ne répond pas !

Il faut faire de la propagande à grande diffusion pour les deux-roues en s'attachant à en montrer surtout la sécurité, puis le silence, la propreté, l'économie, etc... etc...

M. E. ALBASIO, Paris-20°.

JAWA

VOUS SOUHAITE
DES KILOMETRES DE JOIE, DE BONHEUR
ET DE SUCCES !



CRÉDIT - REPRISES

GARANTIE TOTALE

175 cm ³	2 l. 300 aux 100 km.	195 500 Fr + T.L.
250 cm ³	3 litres aux 100 km.	237 000 Fr » »
350 cm ³	une vraie bicylindre 3 litr. 1/4 aux 100 km.	268 500 Fr » »

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



a remporté

en 1958 les plus grands succès mondiaux
MOTOKOV PRAHA TCHÉCOSLOVAQUIE

AGENT
GÉNÉRAL

Ets Jacques POCH

127, Avenue de Neuilly
NEUILLY-S-SEINE - MAL 61.70

ACTUALITÉS

Autoroutes européennes

110 kilomètres d'autoroutes — soit plus que la longueur totale des autoroutes françaises en service — doivent être inaugurés ces jours-ci...

Pas dans notre pays, mais en Italie où viennent d'être terminés les tronçons Milan-Plaisance et Plaisance-Parma de la future autoroute du Soleil Milan-Naples.

Ces 110 kilomètres s'ajoutent à 19 mis en service l'été dernier entre Serravalle et Tortona et seront complétés incessamment par les 40 km de l'itinéraire Naples-Capoue.

En Allemagne, 150 km ont été mis en service en 1958; Hambourg a été relié à Hanovre et divers tronçons ont été aménagés entre Aix-La-Chapelle et Cologne, Munich et Nuremberg, Hanovre et Francfort, Carlsruhe et Bâle.

En Autriche, l'autoroute Salzbourg-Vienne aura vu en 1958 s'ouvrir 128 km sur un parcours total futur de 320 km.

La Suisse entreprend la construction de l'autoroute de Genève-Lausanne, longue de 60 km.

En Belgique, 20 km de l'autoroute Anvers-Liège viennent d'être ouverts cet été à la circulation.

Enfin, la Grande-Bretagne a commencé en avril 1958 les 110 km de la liaison par autoroute Londres à Birmingham, qu'elle compte achever en 19 mois.

En France, aucune autoroute n'a été mise en service en 1958 et aucune ne le sera en 1959; plus grave encore, aucun chantier nouveau d'autoroutes ne sera ouvert.

Et cependant la France est le pays où les charges fiscales sur la circulation routière sont les plus lourdes.

L'Union Routière de France livre cette comparaison qui se passe de commentaires à tous les Français qui ont pris conscience du rôle essentiel et bienfaisant de la circulation routière et qui s'inquiètent de la position de l'usager français de la route face au marché commun.

Un club BMW

Sous l'impulsion de notre champion de France Jean Murit, qui en est le président fondateur, un club BMW vient de naître à Paris.

Il ne s'agit pas là d'un club motocycliste ayant pour but d'organiser des manifestations sportives ou autres (le Club BMW ne concurrencera donc pas les autres clubs « classiques ») mais plutôt d'un « Cercle » où les BMWistes auront plaisir à se retrouver entre eux, à discuter leurs propres problèmes, à se tenir au courant des activités de la marque munichoise. N'envisage-t-on pas, cet été, une visite en groupe des usines BMW?

La première réunion plénière de ce club aura lieu le 27 janvier, à 21 heures, au Café de la Mairie, 7 bis, rue de Lisbonne à Paris.

Pour tous renseignements, s'adresser à Jean Murit, 44, rue Paul-Barruel, à Paris (LEC. 60-53).

Mais déjà une section lyonnaise se monte, animée par R. Lamborot, chez qui les BMWistes de la région pourront avoir les renseignements voulus (151, avenue de Saxe, Lyon, tél. : 60 47 83).

La production espagnole se développe vite et fort

La deux-roues connaît un développement considérable en Espagne, comme en témoignent les chiffres suivants :

Production totale en unités :

1947 :	688
1948 :	1.293
1949 :	2.051
1950 :	5.267
1951 :	8.531
1952 :	20.327
1953 :	33.584
1954 :	45.790
1955 :	69.165
1956 :	96.413
1957 :	135.000

La prévision pour l'année 1958 tourne autour de 160.000 engins! Ces chiffres se passent de commentaires : le deux-roues s'impose en Espagne, du fait qu'il représente un instrument idéal de travail pour de nombreuses couches de la population qui ne peuvent s'orienter vers l'automobile, beaucoup trop chère en ce pays.

20.000 livres de « NORTON » commandées par la Tchécoslovaquie

La Tchécoslovaquie était depuis plus de dix ans un marché fermé en ce qui concerne la production britannique et c'est d'ailleurs en s'appuyant sur le fait que ce pays n'importait pas leurs machines que les constructeurs anglais s'étaient refusés à participer aux avant-derniers I.S.D.T., courus à Spindleruv Mlynn.

Cependant, une mission représentant la « Motokov Foreign Corporation », de Prague, a visité le dernier Salon de Londres, s'est intéressée aux modèles exposés et a déclaré disposer d'un certain avoir à dépenser dans les douze mois à venir dans le domaine du motocycle britannique.

Connaissant les difficultés existant de longue date entre l'Angleterre et la Tchécoslovaquie sur le plan des échanges commerciaux, les dirigeants de la Norton, à qui s'adressait le discours reproduit plus haut, étaient demeurés dans l'expectative. Cependant, après avoir rendu visite à d'autres firmes, les envoyés de l'organisme tchèque de commerce avec l'étranger se présentèrent à l'usine Norton de Birmingham et passèrent commande de 500 cc monocylindres ES 2 pour un montant total de 20.000 livres sterling, soit plus de 25.000.000 de nos francs!

Les négociations ont été conduites du côté tchèque par MM. Sladkowsky et Pokornik. Le contrat est maintenant en règle, et les machines seront expédiées en mars 1959.

L'état concurrent de ses contribuables

Sous ce titre, une intéressante brochure vient d'être éditée par l'Association des Conseillers de l'Economie Privée.



Cette personne du beau sexe est l'infirmière britannique Joy Mac Kean, qui a accompli un extraordinaire voyage en solo autour du monde, couvrant environ 87.000 km sur la petite BSA qu'elle chevauche sur notre document.

Cette association, qui groupe l'élite des professions libérales dont l'activité a une influence directe sur l'économie du pays démontre, dans cette brochure, grâce à des exemples bien choisis, comment l'Etat, par ses empiètements croissants sur l'Economie privée est conduit, dans des secteurs de plus en plus nombreux, à réduire les ressources des contribuables non fonctionnaires et par suite à diminuer ses propres recettes.

Les personnes et les groupements qui seraient intéressés par cette brochure peuvent en faire la demande au Secrétaire de l'Association des Conseillers de l'Economie Privée, 48, rue Cardinet, Paris (17°).

Des pompes à indices d'octane différents

C'est aux U.S.A. (bien sûr!) qu'existent de telles pompes à essence qui permettent de débiter un carburant approprié à différents taux de compression.

Deux citernes sont utilisées, l'une contenant le carburant de base, l'autre une essence à haut indice d'octane qui, mélangée à l'essence de base, permet d'obtenir des produits à indices déterminés.

Une essence à 6 indices d'octane différents est ainsi proposée à la clientèle, à six prix différents tout autant, bien entendu.

TABLE DES MATIERES

1958

Editoriaux

	N°	Page
On attendait le pavé, ce fut une épée	1372	3
Pas encore pour demain	1373	35
Après la pluie, le beau temps	1374	59
La preuve est faite	1375	83
La production 1957	1376	107
Retour des 125 cc dans l'arène sportive	1377	131
Deux ans de sursis pour les 500	1378	155
Plus que jamais, parlons trial	1379	179
Le front des deux-roues est constitué	1380	203
Réforme de structure à la FFM	1381	227
Le deux-roues à l'heure du marché commun	1382	251
Le sport français s'épanouit	1383	275
Le permis A1 et les autres !	1384	299
Pour un vrai G. P. de France	1385	325
La France sans frontières	1386	357
Les jeunes veulent courir	1387	389
Une prodigue politique de riches... ..	1388	423
Au temps... pour le cross	1389	453
A la Sous-Commission de Moto-Cross	1390	485
Ce n'est pas nous que le disons	1391	517
Le front des deux-roues doit-être National	1392	549
Les Championnats du Monde commencent	1393	581
Que la route nous soit belle	1394	613
Faisons un rêve	1395	645
Aujourd'hui la confiance se mérite	1396	677
Est puis peut-être une plume ?	1397	707
La carte de groupe sanguin	1398	739
Autour d'un vœu du FDDR	1399	771
Baisse de 4 %	1400	795
Les brassards à qui les veut	1401	819
Laissons parler les chiffres	1402	843
Un début : la taxe de luxe supprimée	1403	867
A nos coureurs	1404	891
Baisse effective	1405	915
La petite diligence (air connu)	1406	939
L'ennui naquit un jour de l'uniformité	1407	963
Après 2 ans d'attaques répétées, qu'est devenue l'industrie du motocycle	1408	997
Des bases nouvelles pour le trial	1409	1099
Le speedway, oui... le cross, non	1410	1125
Gomes ou Leroy	1411	1157
A silencieux... silencieux et demi !	1412	1191
La saison de trial prend le départ	1413	1219
Pauvres nationaux !	1414	1245
Deux Grands Prix de France le même jour	1415	1267
Circulation routière et marché commun	1416	1291
Faut-il croire au G. P. de France de vitesse 1959	1417	1315
Bonnal, demi-champion de France à l'arraché	1418	1339
Elargissement du crédit	1419	1363
Punir, oui... mais, plus encore, construire !	1420	1387
Vœux de bonne année	1421	1411

Essais

MOTOS

La 350 Peugeot 356	1373	36
La 250 MZ	1384	300
La 175 Ducati	1389	463
La 175 Mochet CMS	1390	496
250 NSU Super Max	1391	535

125 cc Terrot « Fleuron »	1393	591
600 Matchless	1395	655
350 Jawa	1397	719
700 Royal-Enfield « Constellation »	1400	796
175 Terrot « Rallye »	1401	827
175 Ydral « trial »	1420	1388

« SPECIALES »

La 175 Motobécane « trial » de Delauné	1374	60
La 500 Triumph «compétition» de Tomesani	1390	503

SCOOTERS

Rumi « Formichino »	1392	562
---------------------------	------	-----

CYCLOMOTEURS

« Azurette » 50 cc	1406	943
--------------------------	------	-----

DIVERS

Le banc d'essais « Bermascope »	1378	156
---------------------------------------	------	-----

Descriptions

MOTOS

Moto-Catalogue	1408	1049
Les nouvelles AJS et Matchless 250 cc	1386	366
Ariel « Leader » 250 cc	1402	844
Balkan 250 cc	1414	1248
BMW 600 à compresseur pour W. Zeller	1418	1353
BSA 250 cc « Star »	1421	1416
Condor 250 cc	1391	521
La Danuvia DV 125 cc	1378	161
La Guzzi « Lodola » 175 cc	1382	259
Guzzi Lodola « Sport » 175 cc	1398	740
Le Guzzi « série 2 » 100 cc	1387	390
Les Harley Davidson 1958	1372	15
Hercules « K 100 »	1407	970
Hercules 175	1415	1285
Les Honda japonaises	1394	619
Honda « Sport » C71 - C76 et RC70	1404	892
Les nouvelles I. J. soviétiques	1373	47
Programme Morini	1397	713
Au sujet des MZ	1384	306
»	1397	715
Norton 16 H	1380	218
Norton à deux carburateurs	1395	646
Norton « Dominator » version slide	1406	959
La Norton 250 cc « Jubilee »	1419	1371
La Royal-Enfield « Airflow » 250 cc	1382	257
Royal-Enfield « Minor » et « Constellation »	1390	489
Les motos soviétiques à l'expo de Bruxelles	1409	1107
La gamme Terrot 1958	1389	458
La Terrot « Tenor » sœur cadette en 125 cc de la « Rallye »	1392	550
Terrot 175 «Tournoi» et «Rallye »	1408	1033
La « LE » Vélocette MK III	1383	281
La VFM polonaise de 125 cc	1372	25

CYCLOMOTEURS

Des 49 cc utilitaires	1374	74
Production Lavalette	1389	469

N° Page

N° Page

BOITES ET TRANSMISSIONS

La nouvelle boîte des flat-twins BMW	1382	256
Boîte de vitesses compétition AMC	1395	646
Boîte de vitesses automatique « Transmatic » Lavalette ..	1410	1131

DIVERS

Le carénage Leconte fabriqué en série	1379	193
Sides... sidérants	1372	14
Le side Stoye pour 250 MZ	1420	1398
Un auxiliaire précieux pour le tourisme : la sacoche de réservoir	1401	820

MACHINES « CROSS »

Une hybride de cross l'AJS « 7 R » de Nissan	1372	10
La Norton « Nomad »	1386	360
250 italiens de moto-cross : Bianchi et Mi-Val	1394	624
Une Jawa 2 ACT de cross	1395	647
Husqvarna 250 cc 2 temps	1408	1077
Nouvelle 350 Royal-Enfield ..	1410	1143
Husqvarna de cross de 500 cc..	1413	1223
Aermacchi 250 « Aile Bleue » ..	1414	1246
FN cross 500 cc	1416	1300
Motobécane 350 cc bicylindre « trial » de Delauné	1385	346
Terrot 175 « trial » de Charrier ..	1385	347
Indiscrétions sur les Jawa des 6 Jours	1417	1326

MACHINES « COMPETITION »

Morini « compétition » 250 cc ..	1420	1396
Histoire de la MV 4 cylindres ..	1421	1419

Salons

Au Salon de Genève... 2 nouvelles 250 cc	1384	307
Genève dans le viseur de mon 24x36	1385	336
Salon BSA et Ariel	1387	398
Foire d'automne de Leipzig du 7 au 14 septembre	1394	634
Pas de Salon de Milan, cette année	1399	789
Floralson de prototypes à la Foire de Barcelone	1405	916
Propos d'avant-Salon	1406	940
Numéro spécial Salon de Paris ..	1408	
Premier tour au Salon	1410	1126
Machines françaises et étrangères au 45me Salon	1411	1173
»	1412	1192
Le prix des machines au Salon	1412	1204
Les accessoires au Salon de Paris	1413	1227
Le building Garreau	1412	1207
Le Salon de Londres à l'heure du marché commun	1417	1316
»	1418	1348

Technique

	N°	Page
La parole est à nos constructeurs	1408	1001
« Feuilletés arrachés » (Ch2) ..	1414	1250
Mesure de l'usure à l'aide de la radioactivité	1415	1285
★		
Le flat-twin 2 temps Curliou	1373	42
La moto à turbine ?	1377	139
RC Cross, pionnier du distributeur rotatif	1378	163
Le fourreau louvoyant contre la soupape	1388	425
★		
L'élasticité-moteur	1391	524
	1392	553
	1393	598
★		
Diagramme des pressions à l'échappement d'un 2 temps	1397	710
Etudes sur un 2 temps: démultiplication et rendement ..	1396	681
: balayage et silencieux ..	1397	708
: longueur de l'échappement, forme de la culasse, taux de compression	1398	745
Diagramme de distribution d'un 2 temps (175 Ydral) ..	1421	1412
Le compresseur des BMW course	1418	1353
★		
La chromisation	1376	108
La genèse d'un pignon	1405	922
	1406	946
★		
« Gonflage », régimes et démultiplication	1372	8
« Gonflage » d'une NSU-Max ..	1381	228
« Gonflage » d'une 250 Maico ..	1383	283
★		
L'angle de portée des soupapes Des tribulations de la soupape d'échappement	1410	1134
Le ressort de soupape à bien « du fil à retordre »	1383	276
	1385	331
	1386	361
Le piston à profil complexe (Borgo)	1417	1322
Un piston ovale Mahle	1418	1341
« Pot de Francfort » et Adler 6-Jours	1372	12
★		
Carburants, cliquetis et détonation	1407	966
Essais de carburation	1395	649
Quand un cylindre chauffe trop ..	1372	9
Un seul des tubes d'échappement bleuit	1406	952
De l'essence dans l'huile	1406	952
Un ou 2 carburateurs sur une twin 4 temps	1394	627
Diamètre de carburateur et cylindrée	1394	628
Carburateur CC en matière plastique	1404	894
Carburateurs de compétition ..	1416	1306
Comment faire redescendre le boisseau d'un carbu	1378	170
★		
Le choix de la bougie selon le mode de conduite et le réglage de carburation	1419	1364
Les bougies multigrades (Beru) ..	1374	77
Comment se fabrique une bougie (AC)	1402	849
	1403	885
Pourquoi, phare allumé, votre moteur démarre mal	1377	135
Décalage de came sur magnéto Lucas pour twin	1404	896
Au sujet des capuchons de bougies	1409	1104
Commutateur électrique sur Jawa	1404	896

	N°	Page
Graissage et usure	1379	196
Le graissage doit retenir toute votre attention	1387	393
Le problème de la lubrification des 2 temps	1399	772
Les exigences d'une huile spéciale 2 temps	1400	802
Comment lutter contre le calaminage (Autol Desolite)	1381	233
Comment graisser la chaîne d'une Norton	1378	170
★		
Diamètre réel de la bande de roulement des pneus	1375	100
Montage et démontage d'un pneu	1407	964
Pneus Fulda « Rasant » et Dunlop compétition	1418	1340
★		
Essais anglais de carénages ..	1372	4
Essais allemands de carénages ..	1375	90
Problèmes relatifs à la construction de carénages	1375	95
Carénages, puissance, vitesse, moyennes	1413	1235
★		
Le silentbloc et ses dérivés ..	1394	614
Éléments de suspension Armstrong et Girlin	1418	1357
Deux ressorts en série dans une suspension	1418	1358
★		
Riez-vous de l'hiver	1374	66
Étalonnons notre compteur ..	1387	405
Temps et distance de dépassement	1418	1347
★		
Comment freiner écrous et boulons	1373	53
Soignez vos câbles de commande	1416	1298
Caravaning en moto ?	1396	678

TECHNIQUE « COMPETITION »

A la côte Lapize	1383	284
Salt et Insermini nous présentent leur matériel	1386	370
Au GP d'Autriche de motocross	1390	493
Aux Deux Heures	1390	502
Mon 24/36 au Bol d'Or	1397	716
Aspects techniques des Championnats du Monde 1958....	1400	806
	1401	836
Technique aux Coupes du Salon	1412	1213

Sport

VITESSE

GENERALITES

Classement 1957 des pilotes belges	1372	11
Résultats des Championnats d'Italie 1957	1374	65
La FMB fait droit à la réclamation de Liberati à Spa 1957 ..	1374	65
Riedelbauch se retire	1374	65
Murit et ses préoccupations sportives	1374	73
Duke, pilote d'usine BMW	1374	76
L'art et la manière de classer les pilotes par l'équipe) ..	1376	123
Kavanagh, privé sur Maserati ..	1376	123
Où iront les grands pilotes cette saison	1374	123
Calendrier sportif international 1958	1379	194
Au seuil de la saison 1958, Collet, nous déclare	1379	184

	N°	Page
L'Autriche a ses champions 1957 de vitesse	1379	184
Le flat-twin BMW ? Un canard à quatre pattes !	1380	207
Tarquinio Provini en 500 cc ..	1380	207
72me réunion de la CSI	1381	231
Déjà le TT (pas de clubman, 7 tours pour le « Senior », etc.) ..	1382	254
Propos de saison (opinion Zeller, MZ court, spéciale pour Sandford)	1382	255
Rien de changé chez Norton, une 125 Mondial 2 ACT pour Luttenberger	1384	312
Nouvelles des Circuits Permanents	1384	312
Règlement des Championnats de France 1958	1384	311
Taveri et Miller chez Ducati, cinq MV à la disposition de la FMI	1385	330
Les 125 à Avignon, équipe nouvelle belge de vitesse	1385	330
Pas de compétition pour Bill Lomas, Petits échos à Montlhéry	1386	378
Pas de 24 h. à Monza, une Manx 58 pour Dauwe	1387	397
125 et 250 Mondial pour Wheeler, J. Collot en bonne compagnie	1387	409
Liberati sur Norton ou Jaguar ..	1391	523
Congrès de la FIM à Varsovie ..	1391	533
Sammy Miller officiel CZ	1393	590
Annulations Lyon Bergerac ..	1394	633
M. A. Lenfranc président de la FMB démissionne	1396	685
Murit et Beauvais se retirent ..	1405	935
Connaissez-vous leur visage ? ..	1408	1027
100 MV « Four » pour les privés ?	1410	1130
Mac Intyre chez Gilera	1412	1214
Pip Harris sur BMW	1408	1096
Henne, président sportif de l'Adac	1408	1096
Les Championnats de France 58 ..	1414	1254
Les Championnats du Monde 1958	1415	1275
Les usines italiennes et la saison 1959	1417	1321
Le Congrès d'Automne de la FIM	1418	1355
La vie privée de nos coureurs ..	1418	1356
Une nouvelle 125 compétition espagnole ?	1418	1352
Les champions de France à la FFM	1419	1367
Le Grand Prix de France aura lieu	1419	1370
La vitesse traverse une crise grave	1419	1377
La FIM à son secrétariat à Genève	1420	1393
Taveri continue chez Ducati ..	1420	1393
Deschamps se retirerait	1420	1393

EPREUVES

Les frères Hinton dominent le TT australien	1379	184
Bandrola : campagne espagnole	1380	207
Côte Lapize	1382	262
Les Deux-Heures, 1 ^{re} épreuve du Championnat de France National	1388	438
A Inola, Collot 3 ^{me} en 350 ..	1389	457
Ubbiali et Surtees victorieux au 3 ^{me} GP d'Espagne	1391	523
Bourg-en-Bresse	1391	527
800.000 spectateurs à Saint-Wendel	1392	551
Le GP d'Autriche	1392	551
Hockenheim et Helsinki, les 125 Ducati dominent les MV ..	1392	552
1 ^{er} pas motocycliste, Trophées ..	1392	559
Mettet	1393	596
Hockenheim	1393	602
GP de France à Pau	1394	631
Chimay GP des Frontières ..	1395	653
Tubbergen	1395	667
Pernes	1395	669
Course de côte de la Gineste ..	1396	685
30me Bol d'Or	1396	686
Echos du Bol d'Or	1396	703
Circuit d'Avignon	1397	712
Rouen, GP des Essarts	1397	717

	N°	Page		N°	Page		N°	Page
LA ROUTE			Appliquez le Code de la Route	1410	1129	Erich Zellhofer n'est plus		
(CIRCULATION, PREVENTION, CODE)			Accroissement des demandes de permis	1410	1151	(ISDT)	1380	217
Suppression des documents douaniers en Suède et en Suisse	1373	47	La priorité n'est pas un droit	1412	1215	Pierre Mainguy	1396	700
La nouvelle loi sur la circulation routière	1377	146	La carte de secours d'urgence	1414	1258	M. H. Jorian	1398	744
Les tribunaux décideraient de la suspension ou du retrait du permis de conduire	1378	174	La semaine internationale de l'éclairage	1415	1285	Higgins, Carson	1400	814
Ce qu'il faut essentiellement savoir du Code de la Route	1379	180	Le 2-roues est roi en ville	1416	1295	Campbell n'est plus	1401	839
Le Code de la Route en abrégé (les signaux)	1380	204	40 km/h pour les cyclos italiens	1418	1343	Francesco Boeri	1404	898
Troisième partie, les signaux de prescription absolue	1382	252	Moins de 17 milliards pour le Fonds Routier 1959	1418	1343	Jacques Drion et Inge Stoll	1405	920
Centre de réanimation des blessés de la route	1387	398	Circulation en hiver	1421	1423	Alano Montanari	1406	942
Opération Sécurité Dunkerque	1389	479	Chiffres internationaux sur la sécurité routière	1421	1430	J. Weill disparaît	1412	1212
Quels documents douaniers sont nécessaires pour voyager	1394	617	CARBURANTS			DIVERS		
Contre la taxe de stationnement	1402	563	Eléments du prix de vente des carburants	1372	25	Réglementation sur le silence en Allemagne	1407	969
Avez-vous un catadioptre réglementaire	1402	863	L'essence baisse de 15 frs... en Algérie	1375	97	M. Pellevoisin précise au sujet du concours technique du silencieux	1919	1383
La Prévention routière dans le monde	1406	959	Exercice 1957 des pétroles BP	1394	634	Nouvelles mesures contre le bruit en Allemagne	1421	1430
			Rationnement de l'essence en Uruguay	1402	823	Les réglages essentiels en décalcomanie (Hercules)	1410	1137
			Fin de l'Union Suisse de la benzine	1410	1150	Eclairage des plaques et esthétique	1412	1212
			NECROLOGIES			Qui achète une voiturette (enquête NSU)	1406	959
			Luigi Gilera	1377	149	Les services techniques de la P.P.	1421	1431
			Dr Heinkel	1380	217	Brevets, principes et applications industrielles	1410	1149



La Direction et l'Equipe rédactionnelle de « Moto-Revue » remercient les très nombreux lecteurs, annonceurs, clients et amis qui leur ont adressé leurs vœux à l'occasion de la Nouvelle Année.

Nos Echos - Nos Echos -

EXTINCTION DE LA GENT PEDESTRE !

Selon une statistique publiée par notre confrère « Le Poids Lourd », sur cent Parisiens, 6 circulent en taxi, 8 en autobus, 22 en autobus et métro conjugués, 59 en métro seulement, 4 avec leur voiture et... 1 seul à pied !

Comment diable, dans ces conditions, des motocyclistes peuvent-ils se trouver aux prises avec ces nuées de piétons qui, à certaines heures, envahissent la chaussée, circulant à la diable parmi les files de véhicules ?

A moins bien sûr qu'il ne s'agisse de spectres témoignant d'une époque révolue !

REMISE EXCEPTIONNELLE SUR ACCESSOIRES

Dynamic-Sport, le spécialiste motos et scooters de la rue Montmartre, nous informe que pour les Fêtes de fin d'année, la maison consent une remise exceptionnelle de 15 % sur tous accessoires pour motos,

scooters et Vélosolex. Cette remise sera appliquée sur tout achat effectué avant le 15 janvier.

STAGE DE PERFECTIONNEMENT B.M.W.

Depuis qu'elle est assurée par Imperial-Garage, la représentation en France de la marque BMW prend une extension considérable.

Parallèlement à l'accroissement du réseau d'agents qui couvre la France, les importateurs, en accord avec la marque BMW qui à cette occasion avait délégué des représentants, viennent d'organiser un stage de perfectionnement pour les agents parisiens et de province.

A côté des Danvignes, Dubois, Kléné, etc... nous notons la présence de vieux BMWistes, comme notre populaire Jean Murit, ainsi que des spécialistes de la moto allemande comme Lamborot, l'agent lyonnais qui est diplômé mécanicien officiel Sachs, NSU, DKW et maintenant BMW.

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

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Aviel **USA** Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone PER, 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursements.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

Echangez
votre SCOOTER
ou MOTO

contre
un TÉLÉVISEUR

GRAMMONT

Sté MOTOCYCLE - 166, rue Lafayette - NOR. 07-59

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

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

RENE GILLET

33 % remise s/125 neuve, susp. arr. oscill., selle dble, garantie. Crédit. 17, rue Pajol.

MOTOS ANGLAISES

Norton 5 CV twin 7, garantie 3 mois, 50.000 et crédit 15 mois. 17, rue Pajol (18°).

Spécial. motos anglaises, réparation et mise au point de toutes marques. Ets Mazoyer, 66, rue Nationale, Paris-13°. POR. 93-65.

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa juste rodée, fin 57. 140. 69, rue J.-Parent, Rueil-Malmaison (S.-et-O.).

MOTOS BELGES

350 Saroléa, 6.200 kms, c. nve, cause santé. Gouttebauge, 46, rue Diderot, Roanne (Loire).

MOTOS DIVERSES

Reprise motos et scooters sur voitures
 Retenez dès maintenant en profitant des prix d'hiver la moto que vous voulez pour les beaux jours. Crédit, 4, r. Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

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.

CHEZ PERLIN

Reprise achat vente échange agent Motoconf. Moby. ts mod neuf et occ. angl. ital. fran. ts cyl. serv. vent Pér. 29-21 rép. mise au pt accident élect. tt av. gar. service réparat. Pér. 64-71, 78 et 82 bd Victor-Hugo Clichy Seine.

A. DUBOIS

Agent officiel B.M.W.
 Occasions : garantie totale.

BMW 250 cc R 25/3, fr. c. 175
 Terrot Rallye 175 cc, 2° du Bol d'Or, état neuf. 180
 Motobéc. Z 23 C, ét. impec. 110
 BSA B 31, état impec. 130
 BSA 250 cc G, ét. impec. 120
 BSA B 33, sus. osc., t.b.ét. 160
 Sunbeam S 7, tr. b. état. 180
 Royal-Enfield twin, susp. oscil., état neuf. 220
 Ariel 500 cc 5 CV twin, état neuf, dern. modèle. 280
 BSA A 10, fr. cent., ét. imp. 280
 Horex 400 cc, 2 carb., ét. n.f. 320
 BMW R 51/3, tr. b. état. 280
 Vente à crédit, 6, 9, 12, 15 mois. 58, rue A.-Briand, Pér. 19-73.

MOTOS de COURSE

125 et 175 M.V. 2 a.c.t.
 350 et 500 Norton super carrée. Side Watsonian (attelage prévu sur 500).
 Remorque couverte spéciale pour 3 motos.
 BURGGRAP A., 5, cours J.-Jaurès, Grenoble. Tél. 44-03-09.

CYCLOMOTEURS

30 % remise s/cyclos neufs, Vap, Lavalette. Crédit. 5.000 comptant. 17, rue Pajol.
 Paloma 56, b. ét. 25.000. Le Masson, JAS. 41-55, à 19 h. 30.

ACHATS

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

DE SUITE

Pale comptant scooters, motos françaises, étrang. Eur. 79-90. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris.

DIVERS

Skis Hickory 2 m. 10, fixations Kandahar, bâtons alu, chaussures état neuf double laçage, 41/42. Réelle occasion. Moto-Revue, 12, rue de Cléry.

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

DEPANNAGE

immédiat dans Paris.

MONTMARTRE 24-40

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

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

Particulier éch. 11 BL 1954, t. belle cont. twin angl. ou al. Ecr. Gabay, 11 r. Daguerre, Paris-14°.

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.

NOISY-LE-GRAND : Classements

Experts, petites cylindrées : 1. DELAUNE (Motobécane 175 cc), 31 pts, vainqueur absolu ; 2. Kerviel, 46 pts ; 3. Bousillon, 46 pts ; 4. Delaroche, 49 pts ; 5. Jeunesse, 52 pts ; 6. Schooman, 54 pts ; 7. Vacher, 55 pts ; 8. Sillière, 62 pts ; 9. Letang, 62 pts ; 10. Heuqueville, 63 pts ; 11. Munch, 66 pts ; 12. Laurent, 66 pts ; 13. Brogniard, 74 pts ; 14. Matthieu, 74 pts.

Experts, grosses cylindrées : 1. BOHEC (BSA 350 cc), 35 pts ; 2. Jacquemond, 40 pts ; 3. Charrier, 52 pts ; 4. Meznarie, 58 pts ; 5. Vouillon, 60 pts ; 6. Adnet, 79 pts.

Juniors, toutes cylindrées : 1. BAJ (Motobécane 175 cc), 17 pts ; 2. Soudy, 19 pts ; 3. Kotolowsky, 20 pts ; 4. Vallée, 20 pts ; 5. Gidel, 20 pts ; 6. Mignot, 21 pts ; 7. Fourgeaud, 21 pts ; 8. Loustalan, 22 pts ; 9. Retif, 23 pts ; 10. Schmid, 23 pts ; 11. Auroux, 23 pts ; 12. Bevin, 25 pts ; 13. Francine Métivet, 25 pts ; 14. Watbled, 26 pts ; 15. Nos, 29 pts ; 16. Rivière, 30 pts ; 17. Danjean, 32 pts ; 18. Jouanne, 33 pts ; 19. Réjé, 34 pts ; 20. Chapoteau, 37 pts ; 21. Dubreuil, 38 pts ; 22. Lefeur, 47 pts ; 23. Gavilla, 49 pts ; 24. Beaumarie, 82 pts.

Championnat : les positions

EXPERTS, PETITES CYLINDREES

1. Delauné, 220 pts ; 2. Letang, 154 pts ; 3. Boussion, 126 pts ; 4. Schooman, 120 pts ; 5. Saint-Marc, 110 pts ; 6. François, 90 pts ; 7. Delaroche, 79 pts ; 8. Heuqueville, 67 pts ; 9. Kerviel, 58 pts ; 10. Brogniard, 51 pts ; 11. Charpentier, 50 pts ; 12. Vacher, 43 pts ; 13. Jeunesse, 37 pts ; 14. Bórdio et Terrioux, 10 pts ; 16. Matthieu, Munch et Sillière, 6 pts ; 19. Thomas et Monneroux, 5 pts ; 21. Laurent, 1 pt.

EXPERTS, GROSSES CYLINDREES

1. Jacquemond, 218 pts ; 2. Bohec, 200 pts ; 3. Meznarie, 154 pts ; 4. Adnet, 100 pts ; 5. Charrier, 96 pts ; 6. Vouillon, 82 pts ; 7. Dagonneau, 70 pts ; 8. Rademacher, 50 pts ; 9. Claire Blaise, 40 pts ; 10. André, 20 pts.

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° (Immeuble M° Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N°s	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N°s	2.000 fr. 2.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N° 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°

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° 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.

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 : 570 fr.
(par poste 630)

Prix : 605 fr.
(par poste 665)



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

L'ARONDE

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

2 CV CITROËN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

Prix : 495 fr. (par poste 555 fr.)

TABLEAUX MURAUX

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

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

POUR VOUS

LA MOTO

LE SCOOTER

LE CYCLOMOTEUR



N'ONT PLUS DE SECRET !...

GRACE AU :

VADE MECUM

DU MOTOCYCLISTE

LE MANUEL TECHNIQUE et PRATIQUE
DE L'USAGER ET DU RÉPARATEUR

25%

**DE REMISE
HÂTEZ-VOUS !!**

*C'est vraiment
une véritable
encyclopédie*

Pour répondre à la demande de quelques Constructeurs et Agents, et à titre de propagande, pour aider tous nos jeunes lecteurs et leur permettre de mieux faire connaissance avec les deux-roues motorisés, nous acceptons de maintenir jusqu'à fin décembre 1958 le rabais de 25 % que nous avons consenti pendant le Salon de la Moto.

C'est donc 668 frs (+ port : 73 frs) que vous le paierez, au lieu de 890 frs, soit une remise de frs : 222.

C. C. Postal : Moto-Revue
297-37 Paris.



ATTENTION : Nous disposons pour cette propagande d'un stock de 5.000 exemplaires ainsi bloqués, mais dès la vente totale notre prix initial et normal sera repris.
Hâtez-vous !