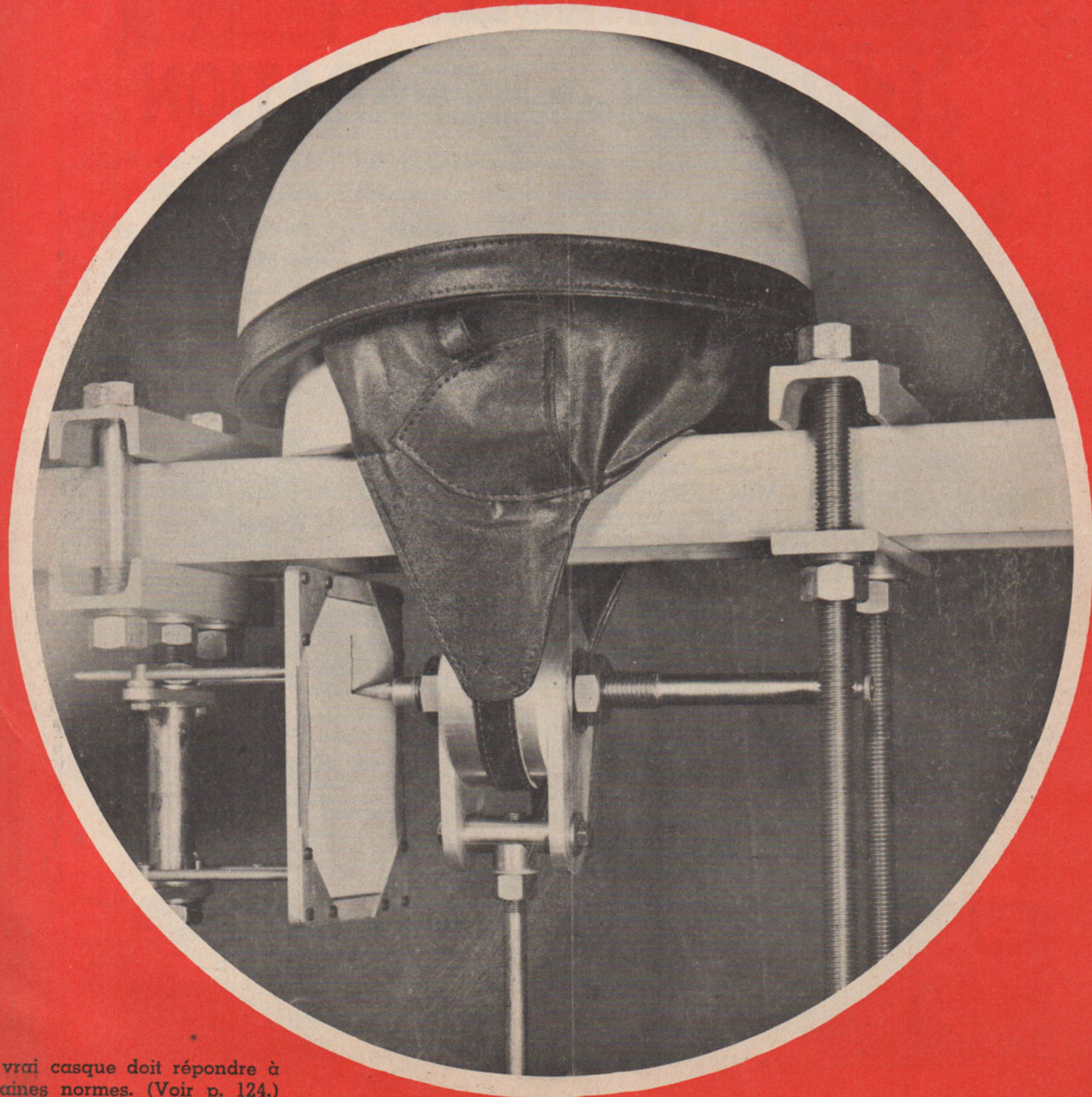


# Moto revue

47<sup>e</sup> ANNEE. — 7 FEVRIER 1959. — N° 1.427

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

AUTOUR  
DE LA  
175 MYMSA



Un vrai casque doit répondre à  
certaines normes. (Voir p. 124.)





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



LES

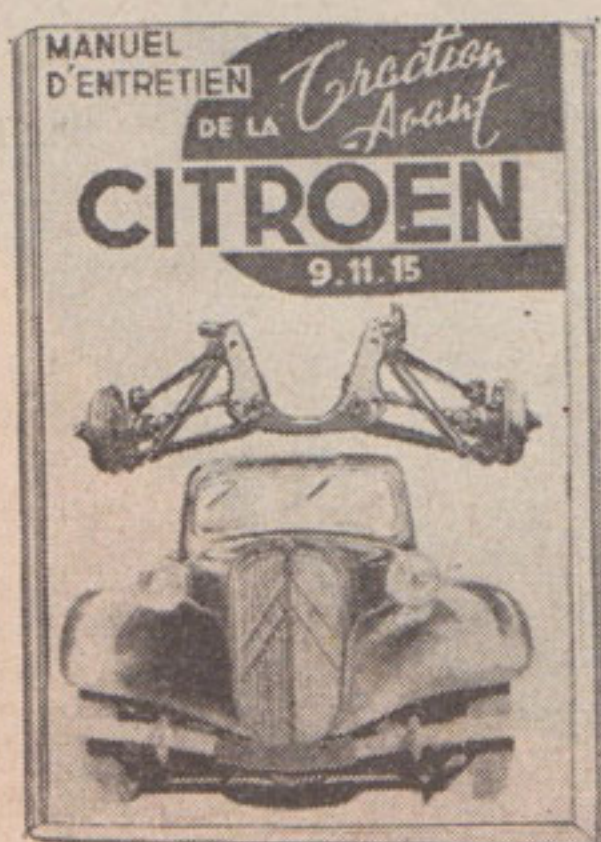
## MANUELS

# d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

**AUTOS** : la **2 cv** (703 F) ; la **TRACTION AVANT 7-9-11 cv** (688 F) ; **L'ARONDE** (723 F) ; **L'ART d'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. (763 F) ; la **203**, vol. 200 pages, 173 illustr. (753 F) ; la **4 cv RENAULT**. Édition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager (954 F) ; la **DYNA**, tous les modèles de Dyna, de 1948 à 1959, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager (879 F), etc.

**MOTOS** : la **MOBYLETTE** (482 F) ; la **VESPA** (608 F) ; la **LAMBRETTA** (568 F) ; les **MOTOBÉCANE latérales** (412 F) ; **et culbutées** (532 F) ; **TOUS les CYCLO-MOTEURS** (573 F) ; le **VADE-MECUM du MOTO-CYCLISTE**, 376 pages (894 F) ; **l'ATELIER du MOTO-CYCLISTE** (578 F) ; le **2 TEMPS de TOUS les 2 ROUES** (563 F) ; les **VAP** (522 F) ; les **PEUGEOT** (552 F), etc.

LES PRIX PAR POSTE SONT INDICÉS EN COUVERTURE 3.



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





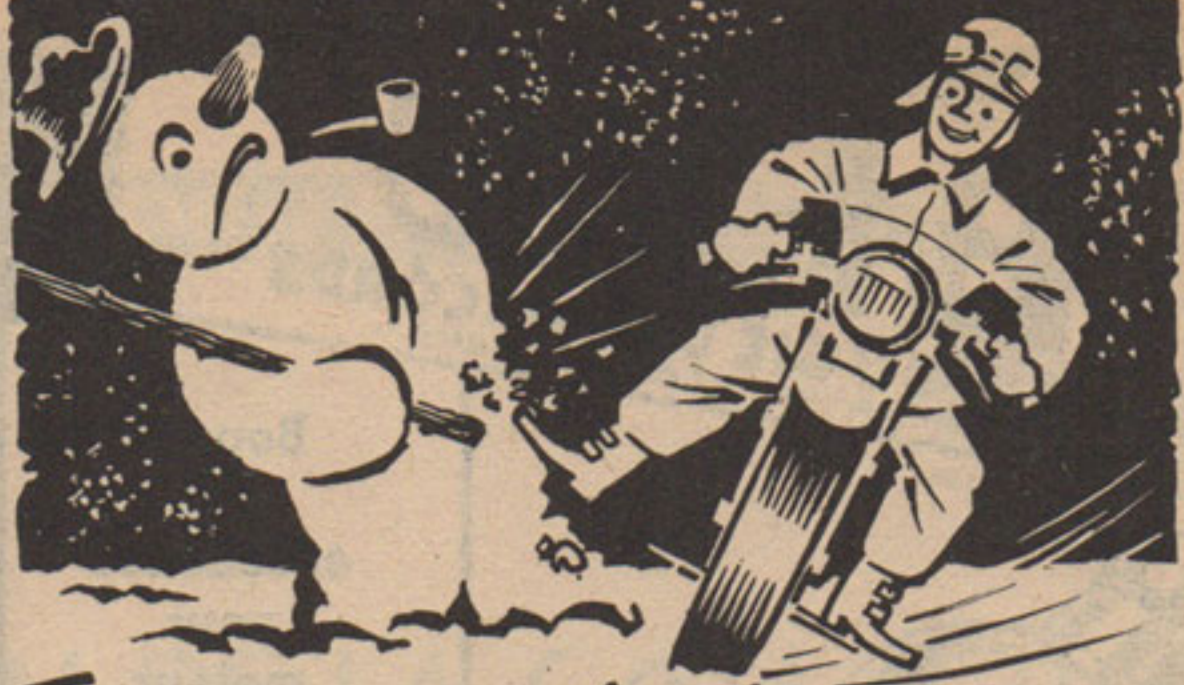


# GENO

*Vous présente  
ses modèles de  
casques, dont  
les essais de  
réception on  
été conformes*

*au cahier des charges de l'U.T.A.C  
(Union Technique de l'Automobile  
du Motorcycle et du Cycle)*

**Ets GUENEAU-GENO**  
6, Fb. Saint-Honoré - PARIS (8<sup>e</sup>)  
Tél. : ANJ. 12-38



*Toujours souriant  
et rassuré!*

"IL" BRETOCYL SON ESSENCE OU SON MÉLANGE  
avec

## Bretocyl Graphité

"SPECIAL-MOTO"

● GRAISSAGE PARFAIT DES HAUTS DE CYLINDRES  
DÈS LES PREMIERS TOURS ● PROTECTION TOTALE DES  
SOUPAPES (4 TEMPS) ● DÉMARRAGES INSTANTANÉS  
DANS SA NOUVELLE PRÉSENTATION EN CHARGEURS DE 5 DOSES  
Vendu également en coffrets de 15 Flacons-doses chez votre  
motociste ou à défaut contre remboursement de 995 Frs à :

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

## DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2<sup>e</sup>)  
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.



Le printemps approche!

**TOUS MODELES**

250 cc - 500 cc - 600 cc

**NEUF ET OCCASIONS**

(comme neuves)

**AGENT OFFICIEL CRÉDIT** depuis 25 % comptant  
Solde : 6, 9 à 15 mois

**STOCK PIÈCES DÉTACHÉES. Exp. contre remb.**  
**REPARATIONS**

**MOTO-BASTILLE** ROQ. 29-28  
R. DANVIGNES, 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI<sup>e</sup>

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

etc.

**PIÈCES ADAPTABLES**

de notre fabrication

Vente — **ACHAT**

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

**CRUPDA**

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



AGENT OFFICIEL

**THOMAS** Diplômé depuis 1950  
par la firme de Munich

16, rue Auguste-Bailly, ASNIERES  
GRE. 17-93

**NEUF - OCCASIONS - REPARATIONS**  
Toutes pièces d'origine

IMPÉRATOR **HOREX** RÉSIDENT

Livrables de suite

**NEUVES et OCCASIONS CREDIT**

Service garanti après vente

Agent exclusif : BEAUVAIS, 11, Rue Emile Level - PARIS - Mar 57-81

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

## HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 28/30, Rue de Picpus, Paris-12<sup>e</sup>

Stock pièces détachées NAT. 11-75

Echange Standard Complet

**REALESAGES — EMBIELLAGES**  
**REPARATIONS REVISIONS**

Pièces  
origine **BSA**

**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock

**EXPEDITION**

**STOCKISTE** : Remise aux  
reparateurs et motoristes



**BERU**  
LA BOUGIE DES RECORDS  
IMPORTÉE D'ALLEMAGNE

Bougie  
par  
excellence  
pour  
moteur  
2 temps

POUR:  
MOTOS, CYCLOMOTEURS  
SCOOTERS, VELOMOTEURS  
AUTOMOBILES, AVIATION

# PERNIN

DISTRIBUTEUR DE MÉLANGE 2 TEMPS  
POINÇONNE PAR L'ÉTAT

- Sur Cache-Tonnelet
- Sur Bar 120 litres
- Mural
- Sur Fût

Adaptable sur tous Bars  
et Cache-Tonnelets  
en remplacement  
d'autres pompes

Th. PERNIN et Fils  
104, rue de Stalingrad  
MONTREUIL-s-BOIS — Tél. : AVRon 15-75

## ASSURANCES IMMÉDIATES

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

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

Plus de 800 sortes  
d'OUTILS et de CLÉS  
spéciaux en magasin

**TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...**

Envoi  
gratuit du Catalogue complet

**VAR**  
6, RUE PASTEUR - PARIS XI<sup>e</sup>  
ROQ. 03-88 - Métro St-Ambroise

# AVON

*Le grand Spécialiste Anglais du pneu moto*

AGENT GÉNÉRAL "FRANCE ET UNION FRANÇAISE" VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT  
DEMANDEZ-NOUS L'ADRESSE DES REVENDEURS DE VOTRE RÉGION  
**CRUELLE - PNEUMATIQUES**  
65, 71 RUE DE CHARENTON-ALFORTVILLE-TEL ENT: 34-95

D.I.P.R.





# Moto revue

LA MOTO

TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2<sup>e</sup>)

## RÉUNION DE LA C. S. I. A PARIS

La Commission Sportive Internationale s'est réunie fin janvier à Paris, en session extraordinaire, pour prendre quelques décisions qui n'avaient pu être arrêtées lors du dernier Congrès de la FIM, à Londres, en automne dernier.

Comme à l'habitude quand Paris reçoit les représentants officiels des Fédérations internationales qui constituent la CSI, la Presse française spécialisée n'avait pas été invitée.

Par contre — et comme toujours — les journaux anglais ont reçu toutes les informations désirables. Il est vrai que l'ACU a une idée beaucoup plus valable que la FFM de ses devoirs envers les milieux sportifs, qui attendent de nos seules revues motocyclistes les renseignements intéressant la politique pratiquée par la Fédération Internationale.

Enfin, laissons la FFM à sa carence — une carence que la tour d'ivoire dans laquelle elle s'isole ne parvient plus à dissimuler — et tournons-nous vers les sujets qui ont été abordés et réglés par la CSI.

★

Grosse affaire côté vitesse, le refus des constructeurs britanniques de sacrifier à la règle d'enregistrement de leurs machines sous l'étiquette « Formule 1 » (course). Pour arranger les choses, il a été décidé d'autoriser les Fédérations Nationales à accepter dans les épreuves de formule 1 les machines qui n'auront pas fait l'objet d'une homologation dans cette catégorie, à charge pour elles de veiller à ce qu'il s'agisse de machines ayant été produites à un minimum de 25 exemplaires vendus au public.

Notons quand même que Velocette a pris une position audacieuse par rapport aux autres marques anglaises, en réclamant des précisions quant aux conditions d'homologation en formule 1, ce qui laisse supposer que cette firme envisagerait d'accepter ultérieurement le nouveau règlement FIM.

On s'attend enfin à ce que BMW demande l'homologation de la Rennsport avant le Congrès de Printemps. Décision qui ne peut surprendre, pas plus que l'attitude de Velocette, car la disposition dont nous venons de parler — en ce qui concerne les machines non homologuées — n'est valable que pour la saison 1959 et, dès l'an prochain, les constructeurs anglais réticents seront amenés à reconsidérer le problème.

★

Le report du Grand Prix de France de vitesse au 24 mai en place du 17 fut l'objet d'une discussion animée. Mais aucun résultat ne put être dégagé des débats, et notre épreuve des Championnats du monde reste fixée au dimanche de Pentecôte.

A la FFM donc d'agir en sorte que le circuit de Pau soit avancé ou déplacé pour éviter toute concurrence malencontreuse à notre plus grande réunion 1959 dans le domaine de la vitesse pure.

Il y eut encore un désaccord entre les membres étrangers présents et les représentants de la FFM mais cette fois, nos officiels n'avaient pas le beau rôle car il s'agissait du non-paiement de l'indemnité due à la famille du regretté Campbell, au titre de son assurance et après son accident mortel de Cadours.

Les délégués français assurèrent que la FFM n'y était pour rien, n'ayant jamais reçu de lettre de l'ACU en ce sens. M. Austice (Grande-Bretagne) affirma que l'assurance souscrite par Campbell était en ordre, et que tout serait fait pour obtenir le règlement de cette triste affaire sans plus de délai.

★

Un dernier point, relativement aux questions diverses : la licence internationale du conducteur ne sera désormais accordée qu'aux coureurs ayant 18 ans au moins et 55 ans au plus.

Puis l'on en vint aux ISDT dont le règlement subit quelques modifications et sera publié en deux langues officielles — anglais et français — avec une troisième copie en allemand, pour information seulement.

La distance totale à couvrir a été ramenée à 1.700 km, soit environ 300 km de moins que précédemment. Enfin, il a été décidé qu'un pays ne pourrait plus organiser les ISDT plus de deux fois dans une période de cinq années, et des pénalisations ont été prévues pour chaque situation qui fait l'objet d'une règle spéciale.

★

Côté moto-cross, les suggestions émises par le Comité des Experts, réuni l'an dernier à Namur, ont été retenues et la Coupe d'Europe est parée officiellement du nom de Championnat d'Europe.

Le décompte des points pour le classement des Championnats du Monde et d'Europe, s'établira sur la moitié des épreuves, plus une, et le jour d'une compétition internationale officielle, aucune réunion de Championnat national ne devra être prévue dans la même classe (alors, Pernes-les-Fontaines, le jour du G. P. de Suisse, Sucé, le jour du G. P. de Hollande ??).

Enfin, seul le Luxembourg est autorisé en 1959 à faire courir le même jour Championnat du Monde et Championnat d'Europe, mais les coureurs ne pourront en aucun cas faire les deux montes.

Un minimum de prix de 200 livres (280.000 francs) en Championnat du Monde, et 150 livres (210.000 francs) en Championnat d'Europe est rendu obligatoire, les autres réglementations financières envisagées étant renvoyées au Congrès de Printemps.

Quant à la création d'une Sous-Commission de moto-cross de la CSI... il n'y eut aucun progrès d'acquis en cette séance extraordinaire de janvier, où l'on s'est contenté de reconduire l'action du « Comité des Experts », en reconnaissant que son travail est d'une grande utilité pour la CSI.

Et nous terminerons sur une dernière précision : la manche hollandaise du Championnat d'Europe se disputera le 26 juillet, l'épreuve anglaise de cette même compétition ayant lieu le 19 juillet.



# POUR DES CASQUES PLUS SURS,

## L'U.T.A.C. propose...

**D**EPUIS plusieurs années, les fabricants de casques anglais (et maintenant les allemands) doivent soumettre leurs productions à de sévères contrôles, qui garantissent à l'utilisateur une qualité constante et suivie.

Jusqu'à présent, nous n'avions en France aucune norme, ni contrôle spécial susceptible d'éliminer du marché certains casques qui n'assurent trop souvent qu'une protection bien aléatoire...

C'est ce qui amena l'U.T.A.C. (Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle) à proposer des normes auxquelles pourraient s'intéresser les fabricants français désireux de ne produire que des articles de qualité. (Cette proposition paraît, dans l'ensemble, bien vue des maisons sérieuses et certaines ont déjà soumis, avec succès, leur production de casques à ces contrôles.)

Il faut préciser néanmoins que ces normes ne s'appliquent pas aux casques destinés à la compétition.

### LES OPÉRATIONS DE CONTROLE

Voyons en détail les points sur lesquels s'exerce le contrôle, en comparant ensuite ces mesures avec les normes anglaises, que nous avons détaillées dans notre n° 1.325

### Résistance du casque à la déformation

Le premier contrôle de l'UTAC consiste en l'étude de la résistance du casque à la déformation. Il est effectué pour des pressions longitudinales et transversales sur la calotte, les essais s'opérant pour 2 casques.

★

Le mode opératoire est fractionné en plusieurs parties :

On place le casque entre 2 plateaux parallèles et on applique, longitudinalement une force de 3 kg. Sous cette charge initiale, on mesure la distance entre les deux plateaux, puis on élève la charge successivement à 23 kg, à 43 kg et à 63 kg. Au bout de 2 minutes, on mesure à chaque fois la distance entre les 2 plateaux. Ensuite, on ramène la charge à 3 kg et on l'y maintient pendant 5 minutes, après lesquelles on mesure de nouveau la distance entre les 2 plateaux.

Les essais seront jugés satisfaisants si les casques ont subi des déformations inférieures ou égales à :

23 mm lorsque la charge est de 23 kg,  
36 mm lorsque la charge est de 43 kg,  
47 mm lorsque la charge est de 63 kg,  
16 mm lorsque la charge est ramenée à 3 kg pendant les 5 dernières minutes.

Puis on reprend les mêmes mesures, les mêmes charges, mais pour des poussées transversales. Cette fois, les essais seront jugés satisfaisants si les déformations enregistrées sont inférieures ou égales à :

23 mm lorsque la charge est de 23 kg,  
28 mm lorsque la charge est de 43 kg,  
35 mm lorsque la charge est de 63 kg,  
12 mm lorsque la charge est ramenée à 3 kg pendant 5 minutes (voir photo 1).

★

Jusqu'à l'adoption de nouvelles normes, en 1956 — qui supprimèrent ces essais — les Anglais procédaient également, à partir de 1953, à des essais de résistance et de déformation latérales. Quelle était leur teneur ?

« Pour les essais de résistance latérale, on plaçait de chaque côté du casque une plaque métallique, puis une charge initiale de 450 gr. à 1.350 gr. était alors mise

Résistance du casque à la déformation par pression transversale sur la calotte (axe T.T.) charge maximale : 63 kg.

en place. On mesurait l'écrasement constaté en plaçant alors une charge de 4,5 kg. L'écrasement maximum autorisé était de 3 cm. »

Il apparaît donc nettement que les Anglais exigeaient de leur casque une certaine élasticité (déformation allant jusqu'à 3 cm pour une surcharge de 4,5 kg), alors qu'au contraire, en France, on met l'accent sur la rigidité (déformation maximum de 23 mm seulement pour une surcharge de 20 kg dans le sens longitudinal, de 28 mm pour une surcharge de 40 kg dans le sens transversal).

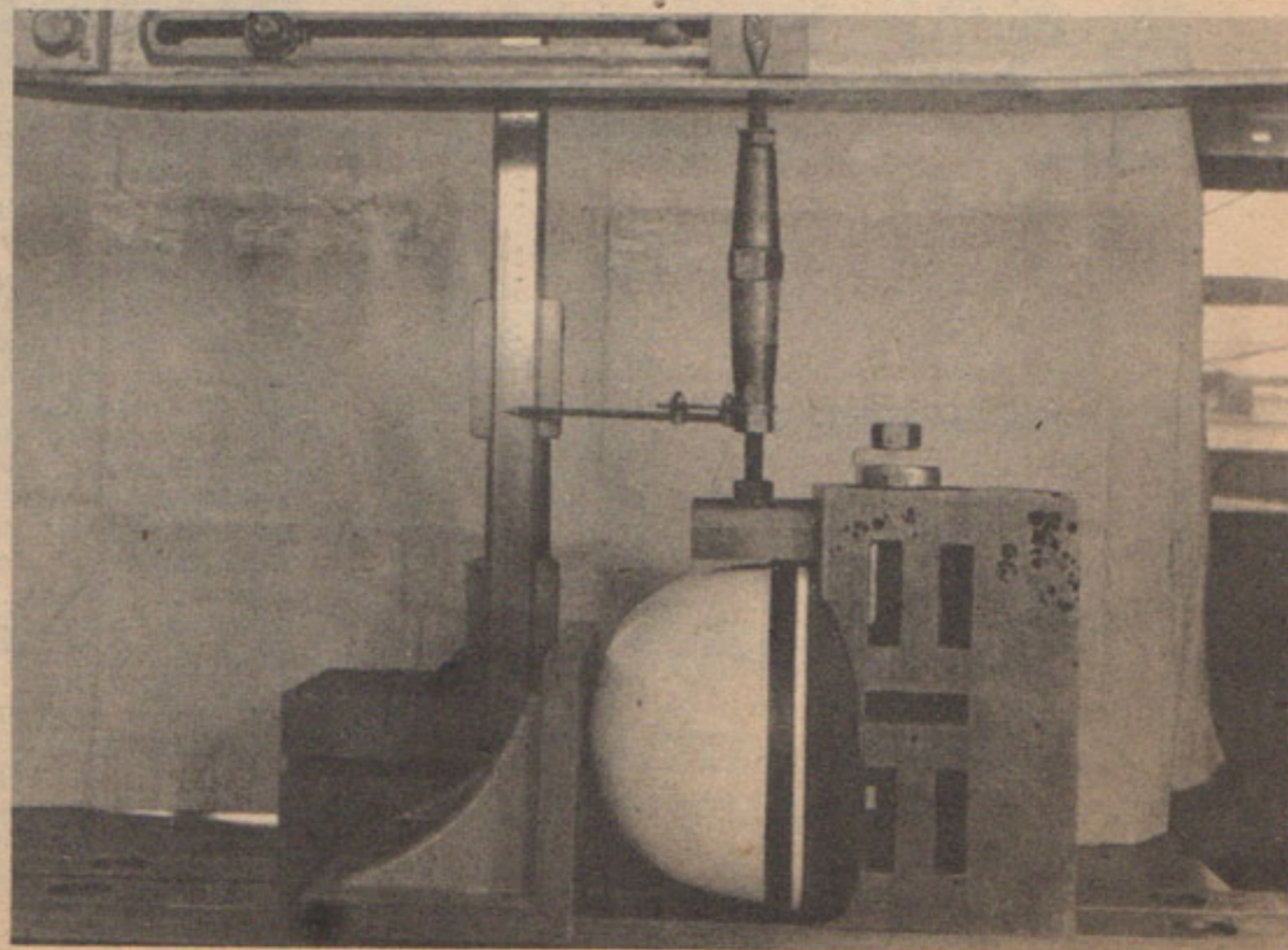
### Résistance à la rupture de l'équipement intérieur

C'est sur ce point que porte la seconde série d'essais de l'UTAC, essais toujours effectués sur deux casques.

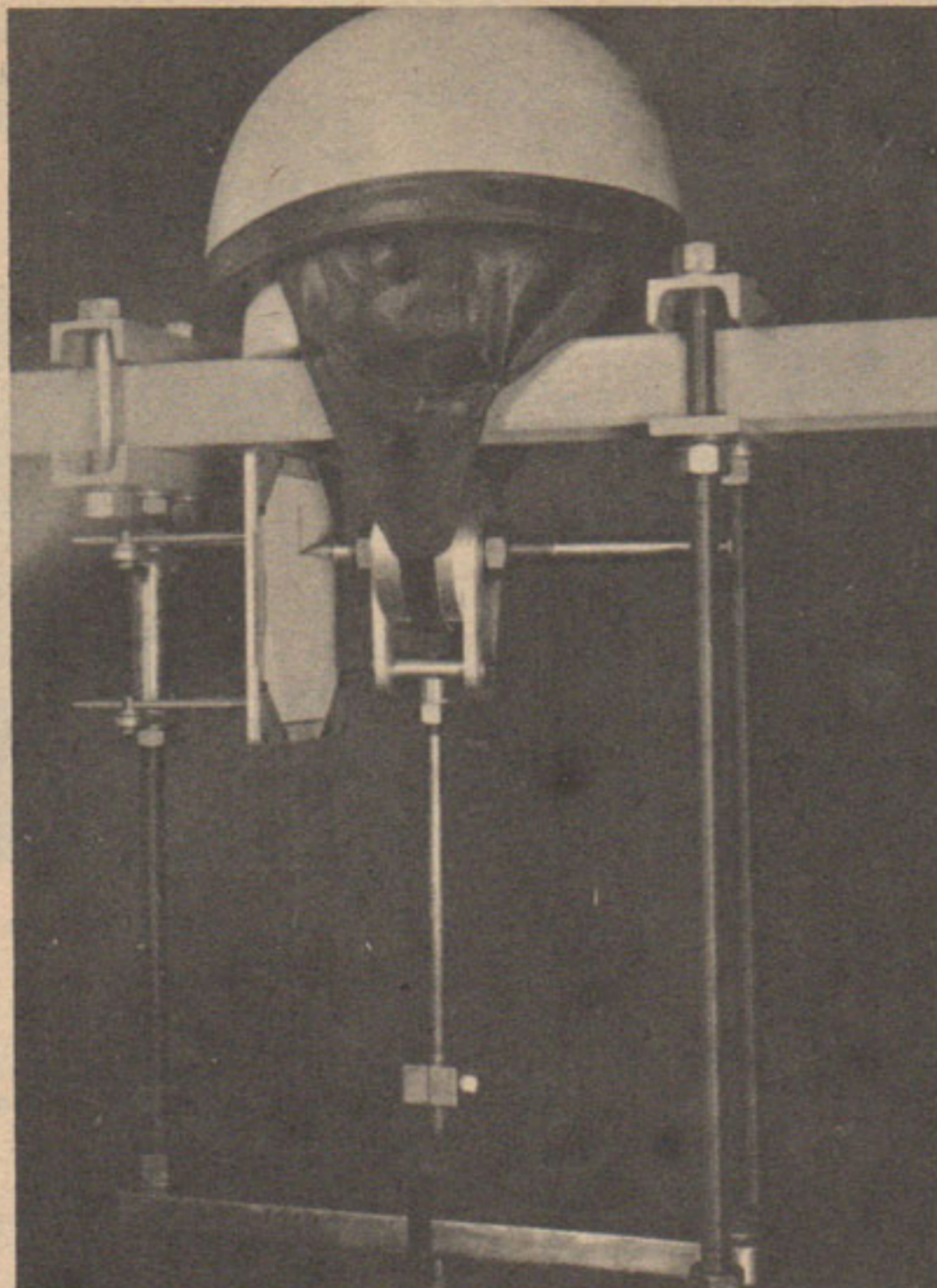
Pour ce faire, on place le casque sur une fausse tête, lacet de réglage de la coiffe détaché, mais jugulaire attachée (voir photo 2). Par l'intermédiaire d'une poulie, on suspend à la jugulaire un dispositif qui supportera des poids différents :

On exerce d'abord un effort initial de 3 kg. Puis on applique, pendant 10 secondes, une surcharge de 20 kg de manière à ce que la garniture intérieure s'appuie en totalité sur la tête en bois. Poids enlevé, on mesure la distance séparant la poulie fixée à la jugulaire du bord inférieur de la tête.

Après quoi on exerce, durant une minute, une force de traction continue de 50 kg et on mesure de nouveau la distance entre la poulie et le bord inférieur de la tête.







*Essais de résistance de l'équipement intérieur. Par l'intermédiaire d'une poulie soutenue par la jugulaire, on applique différentes charges, par fractions de 10 kg. L'enfoncement du casque sur la fausse tête est enregistré par un stylet. La rupture de l'équipement doit être obtenue pour une charge inférieure à 100 kg.*

On maintient cette force pendant deux minutes, puis on l'enlève, et on vérifie l'état du casque (garniture intérieure-jugulaire) en notant toutes les détériorations qui auraient pu se produire au cours de l'essai (détérioration des coutures, ruptures et déchirures, etc.).

Après avoir remis la charge de 50 kg pendant 1 minute, on ajoute, à intervalles de 1 minute et par 10 kg, des surcharges jusqu'à ce qu'une rupture se produise. A ce moment là, on notera la charge correspondant à la rupture.

Pour que les essais soient jugés satisfaisants, il faut :

- que le casque supporte la première charge de 50 kg sans détérioration ;
- que l'enfoncement du casque sur la tête, sous cette charge, soit inférieur ou égal à 45 mm ;
- qu'une rupture ait été obtenue pour une charge inférieure à 100 kg.

★

Comparons une nouvelle fois avec ce qui se fait Outre-Manche.

★

Les normes anglaises de 1953 prévoyaient un essai de résistance de la jugulaire : « le casque étant maintenu fixe, on attachait à la jugulaire une charge de 36 kg ; la jugulaire devait supporter cette charge pendant 2 minutes. »

Pour les normes de 56, l'essai était plus rigoureux :

« Pour vérifier la solidité de la jugulaire, on accroche d'abord à celle-ci, le casque étant maintenu solidement, 4,5 kg, puis, progressivement, on monte jusqu'à 45 kg qui sont laissés en place pendant 2 minutes. On ne doit constater aucune trace d'arrachement et le plateau supportant la charge accrochée à la jugulaire ne doit pas s'être abaissé de plus 2 cm. »

## Flexibilité de la visière

Dans le cas d'un casque à visière, l'UTAC en vérifie la flexibilité en plaçant le casque sur une fausse tête et en le maintenant en place à l'aide d'un sac de sable de 10 kg.

- calotte et n'ait subi aucune dégradation ;
- le déplacement du point d'attache du fil soit compris entre 6 et 32 mm.

★

Pour ce troisième essai, l'UTAC est sensiblement sur un plan d'égalité avec les Anglais, dont voici le résumé de l'essai : « La flexibilité de la visière est constatée en appliquant doucement sur celle-ci 900 gr. Après deux minutes d'essai, l'affaissement de la visière est enregistré et doit être compris entre 6 et 31 mm, sans qu'il y ait, évidemment, arrachement de la visière. »

## RESISTANCE AU CHOC

Le 4<sup>me</sup> essai de l'UTAC consiste à vérifier la résistance au choc sur le sommet du casque.

★

Cet essai est divisé en 3 parties :

- on commence par arroser un casque pendant 7 heures au moyen d'une pomme d'arrosoir débitant au moins 50 litres par heure à une température de 20° C, à 2 degrés près (voir photo 3).
- On fait séjourner un autre casque pendant 2 heures dans une étuve à 50° C. Retiré de l'étuve, le casque est immédiatement soumis aux essais.
- On fait séjourner un 3<sup>me</sup> casque dans un réfrigérateur à une température de - 10° C (à 2° près).

Les essais proprement dits de la résistance au choc sont effectués juste après ces 3 mesures :

On place le casque sur la fausse tête en intercalant une feuille de papier carbone et, afin d'assurer la mise en place de l'ensemble, on applique d'abord une charge de 3 kg.

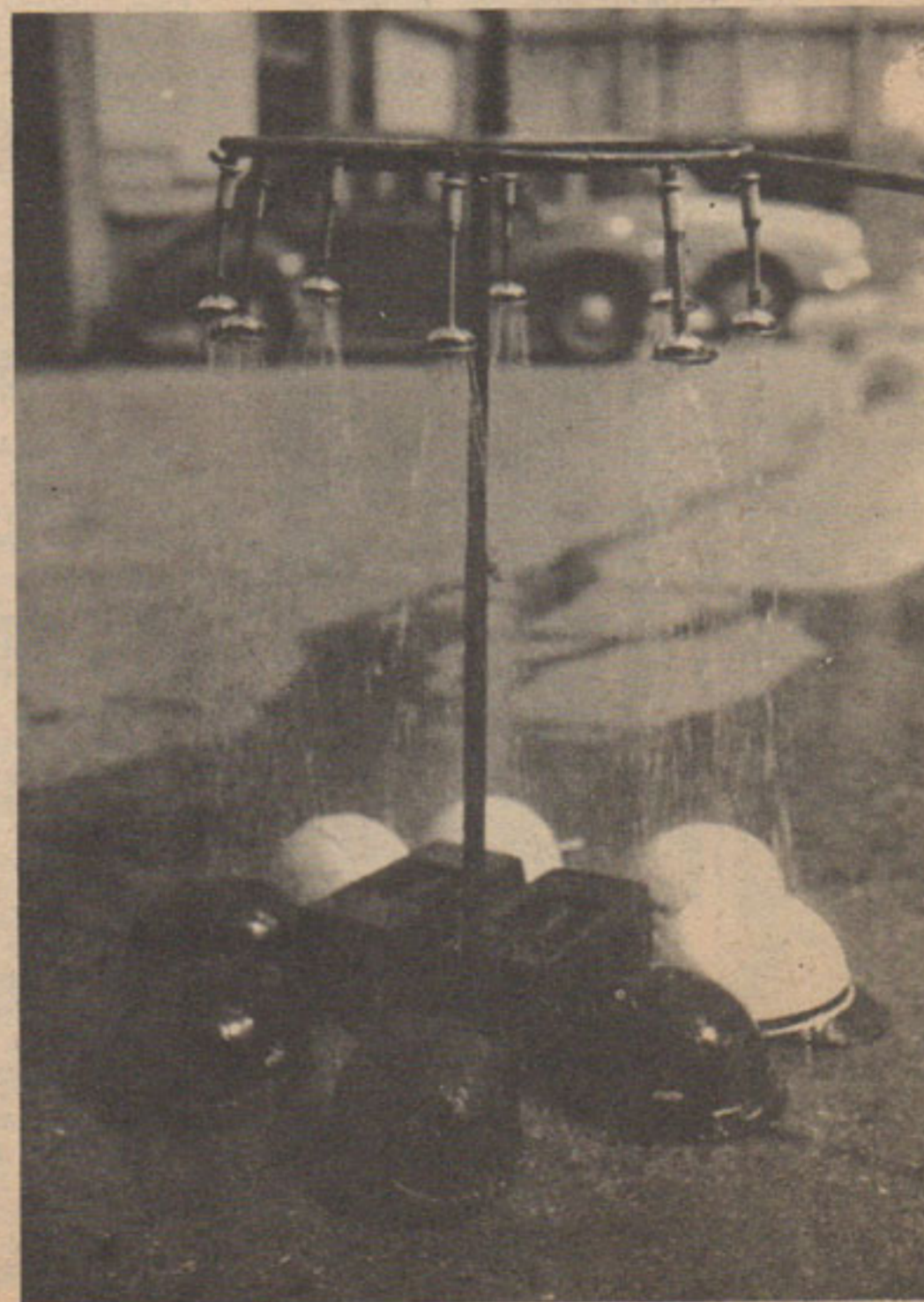
On applique ensuite sur le sommet du casque un effort vertical de 10 kg au moyen d'un sac de sable. La coiffe est réglée de manière à ce que la distance qui la sépare de la calotte, sous cette charge, soit comprise entre 30 et 40 mm.

Pour effectuer l'essai, par l'intermédiaire d'un fil fixé au milieu du bord antérieur de la visière et passant par une poulie, on exerce pendant 2 minutes un effort de 1 kg dans une direction perpendiculaire à la partie de la visière raccordée à la calotte.

Pour que les essais soient jugés satisfaisants, il faut que :

- la visière ne se soit pas détachée de la

*On arrose les casques pendant 7 h avant l'essai de résistance au choc sur le sommet, arrosage effectué à une température de plus 20° C, comprenant de part et d'autre une tolérance de 2°.*





Après avoir enlevé le sac de sable, on lâche sur le sommet du casque une boule en acier de 3 kg d'une hauteur de 1,5 mètre (voir photo 4).

Un dispositif dynamométrique intercalé entre la fausse tête et un socle indéformable mesure l'effort maximum transmis à la fausse tête au moyen d'un dispositif oscillographique. Le dynamomètre employé doit avoir le temps de réaction maximum extrêmement court de 0,5 milli-secondes tandis que sa rigidité doit être de 100 à 150 tonnes par millimètre. Le dispositif enregistreur doit permettre d'enregistrer sans distorsion un phénomène de fréquence au moins égale à 2.000 hertz. Le socle, d'un poids minimum de 500 kg est posé sur un support rigide avec interposition d'une couche de caoutchouc d'une épaisseur de 40 à 50 mm.

On examine les traces, laissées sur la fausse tête par le papier carbone, imputables à un contact entre l'intérieur du casque et la tête, sous l'effet du choc de la boule.

Les essais effectués après les 3 opérations précitées (arrosage, passage à l'étuve, réfrigération), ne doivent laisser apparaître aucune trace de carbone visible à l'œil nu sur la fausse tête.

En outre, la valeur maximum de l'effort transmis et mesuré par le dispositif dynamométrique ne doit pas être supérieure à 500 kg (une force supérieure à 2.000 kg, transmise à la tête, est presque toujours mortelle).

Toutes les dégradations subies (par les déchirures, éclatement...) sont indiquées dans le procès-verbal et sont photographiées.

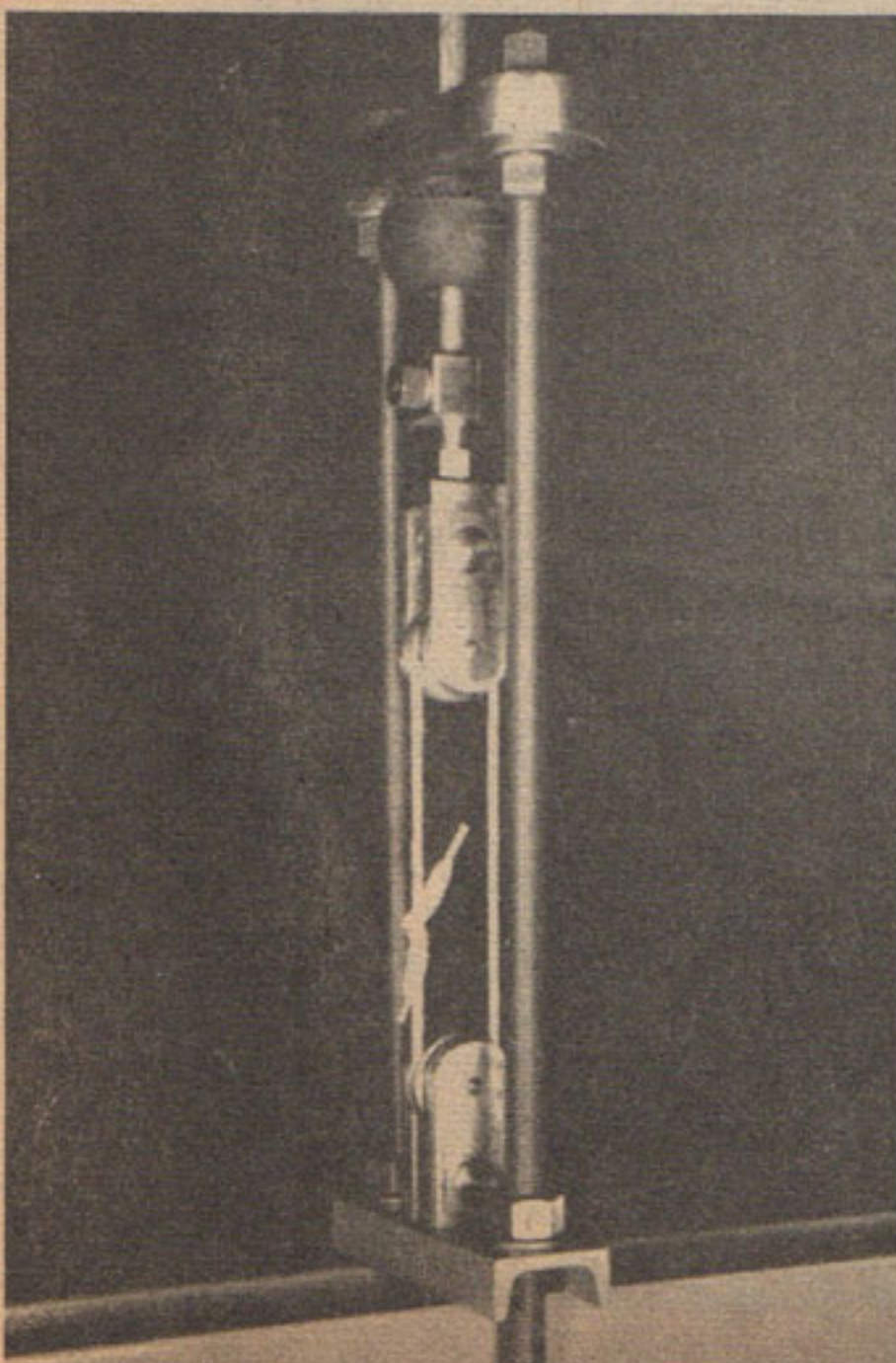
★

Les normes anglaises concernant la résistance aux chocs sont, de leur côté, assez sévères. Ces essais, comme ceux de l'UTAC, se subdivisent en trois parties :

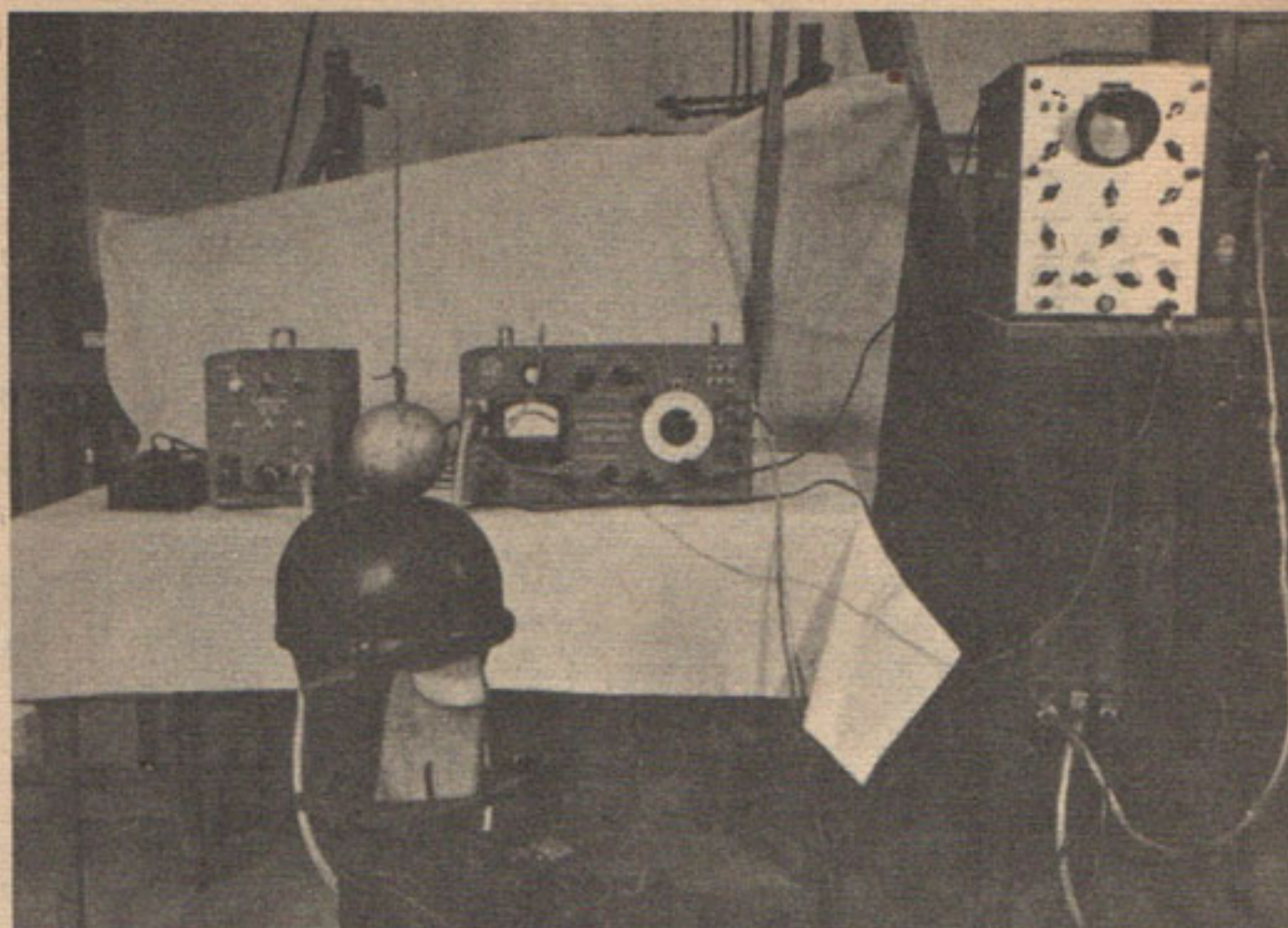
Les casques ne passent aux essais qu'après être passés dans un four à 50° pendant 2 heures, ou après avoir séjourné dans un réfrigérateur entre + et - 3° C, ou encore après avoir été arrosés pendant 7 heures sous un débit de 70 litres/heure.

Après ces préparatifs, les casques su-

*Résistance à la rupture du lacet de réglage de coiffe à l'état de livraison. La charge de rupture P. doit être supérieure ou égale à 50 kg. L'allongement doit être inférieur ou égal à 10 %.*



*Dynamomètre à STRAIN-GAGES, et dispositif oscillographique avec enregistreur, utilisés pour les essais. Au 1<sup>er</sup> plan, on remarque la boule de 3 kg en acier. La tête en bois repose sur le dynamomètre.*



bissent l'essai de résistance aux chocs qui consiste à lâcher d'une hauteur de 1,80 mètre un bloc de hêtre de 4,5 kg et ayant une surface d'impact de 45 cm<sup>2</sup>. Le choc est reçu d'abord sur la face avant, puis sur la face arrière du casque, la force transmise ne devant pas excéder 2 tonnes.

Cette mesure, contrairement à ce que l'on pourrait croire, est moins sévère que celle de l'UTAC. En effet, en ramenant les poids et les distances à la même proportion, nous voyons que si la tolérance anglaise est de 2 tonnes, celle de l'UTAC ne serait que de 900 kg.

Cependant, dans les normes anglaises, nous trouvons des essais de résistance du casque à la pénétration, effectués après les mêmes préparatifs (chaleur, froid, humidité).

Pour cet essai, les Anglais emploient une tête de mannequin avec une cavité cylindrique à son sommet. Puis, un cylindre d'acier terminé par une pointe conique, de 60 cm et pesant 1,8 kg, est lâché sur le sommet du casque, d'une hauteur de 60 cm. Dans la cavité de la tête du mannequin, nous avons un appareil enregistrant la déformation subie par le casque. Le maximum permis est de 1 cm, mais la face interne du casque ne doit en aucun cas être percée.

Donc pour cet essai, si les normes françaises sont plus rigoureuses pour la résistance aux chocs, les normes anglaises reprennent l'avantage puisqu'elles prévoient la résistance à la pénétration d'un objet pointu.

## Résistance des lacets à la rupture

La dernière mesure vérificative de l'UTAC est l'étude de la résistance à la rupture d'un lacet de réglage de coiffe, à l'état de livraison (voir photo 5) :

Par un nœud on réunit les deux extrémités du lacet que l'on passe sur deux poulies dont chacune est solidaire d'un des mors de la machine de traction. Suivant sa grosseur, le lacet doit être enroulé de un ou deux tours sur les poulies de manière à être disposé comme il l'est dans le casque.

★

Pour vérifier la résistance de ce lacet, on applique pendant 10 secondes, une charge de 10 kg afin de serrer le nœud, puis on ramène la charge à 3 kg pour marquer sur le lacet 2 repères dont on mesure l'écartement initial.

On règle la machine de traction de manière à ce que les mors s'écartent l'un de l'autre à la vitesse de 50 mm par minute. Puis on détermine la distance entre les 2 repères marqués sous une charge de 50 kg. On prolonge encore l'essai de

traction jusqu'à rupture du lacet, en notant la charge de rupture.

★

Pour que l'essai soit jugé satisfaisant, il faut que les deux conditions suivantes soient remplies :

- la charge de rupture doit être plus grande que 50 kg,
- le rapport entre l'élongation du lacet (entre les 2 repères tracés) et sa longueur initiale (toujours entre les repères), ne doit pas excéder 10 %.

## Marquage du casque

Chaque casque ayant subi les tests de l'UTAC doit porter de façon apparente et indélébile :

- la taille du casque indiquée par deux chiffres hauts de 6 mm au moins ;
- un repère indiquant la conformité aux présentes spécifications ;
- la marque du fabricant ;
- un repère permettant de retrouver la date de fabrication.

## SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

Voyons maintenant les spécifications générales qu'un casque devant être contrôlé par l'UTAC doit remplir :

- les matériaux employés doivent être d'une qualité durable. Leurs propriétés ne doivent donc pas subir d'altération appréciable sous l'effet du vieillissement ou des circonstances d'emploi auxquelles le casque est normalement soumis (exposition au soleil, à la pluie, à la poussière, aux vibrations, au contact de la peau, aux effets de la sueur ou des produits appliqués sur les cheveux) ;
- En cas de rupture d'un élément quelconque, les débris doivent être inoffensifs pour le porteur du casque ;
- le bord de la calotte doit présenter en plan une forme ovale par construction ;
- Au cours d'une chute éventuelle, le bord de la calotte ne doit présenter aucune résistance au glissement ;
- la calotte ne doit comporter aucune aspérité extérieure dont la saillie soit supérieure à 3 mm (les passants pour les lunettes peuvent avoir une saillie de 5 mm) ;
- le casque ne doit pas diminuer de façon sensible la faculté auditive ;
- le port du casque ne doit pas amener d'élévation sensible de la température à l'intérieur de la calotte ;
- le diamètre des orifices d'aération ne doit pas excéder 5 mm ;
- le casque ne doit comporter aucun orifice permettant l'introduction d'insectes ;
- Le dispositif amortisseur situé entre la



coiffe et la calotte doit comporter au moins deux éléments distincts disposés de manière à entrer en action successivement lorsque le choc est appliqué à la calotte.

la distance horizontale entre la tête et l'extérieur du casque ne doit pas être inférieure à 18 mm (voir ~~photo~~ croquis).

## POUR CONCLURE...

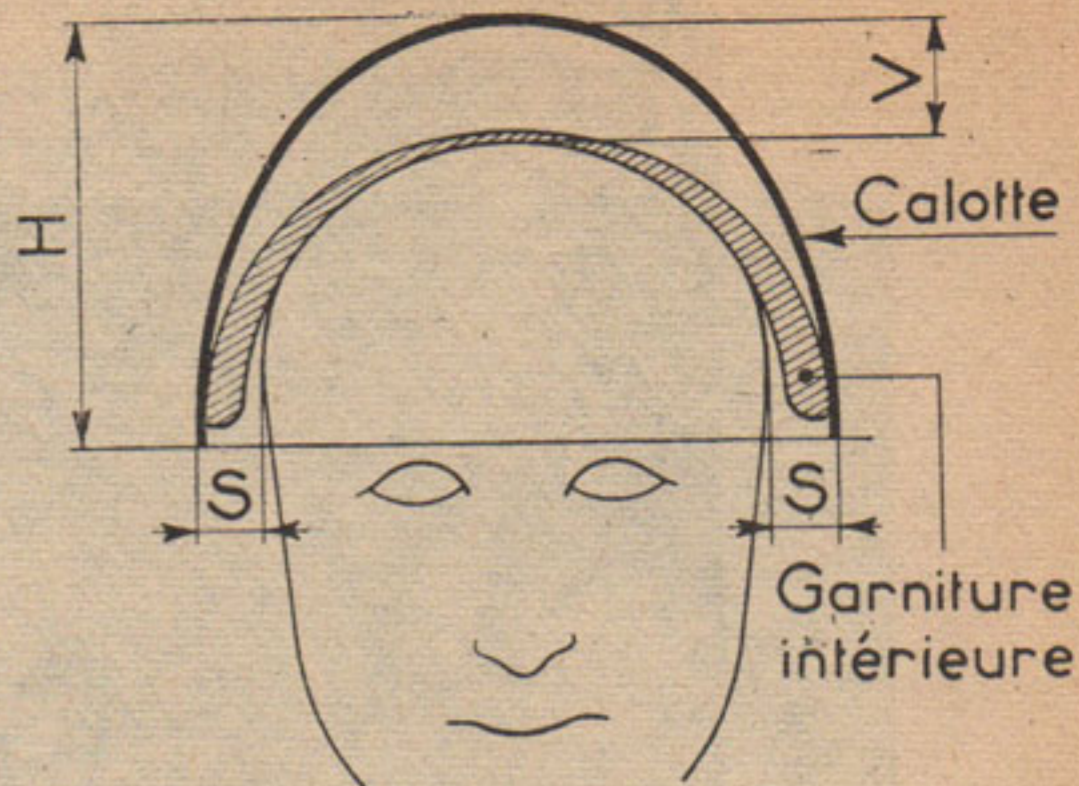
Il faut féliciter l'UTAC d'avoir, pour la première fois en France, introduit des normes sérieuses, offrant une garantie de sécurité à l'usager.

En les comparant aux essais anglais, nous avons pu voir que ces normes sont

au moins aussi rigoureuses, sinon plus.

Souhaitons maintenant que tous les fabricants de casques sachent voir l'intérêt de telles mesures, pour le plus grand bien du motocycliste.

Vérification des caractéristiques dimensionnelles par mesure de la distance horizontale « S ». Cette distance ne doit pas être inférieure à 18 mm.



## DEUX DE NOS GRANDS FABRICANTS DONNENT LEUR AVIS

### LES PREMIERS, LES CASQUES GENO SONT CONFORMES AU CAHIER DES CHARGES DE L'UTAC

**N**OUS avons pu joindre M. Gueneau — le fabricant bien connu des casques Geno — qui non seulement équipent nombre de motocyclistes français, mais encore de nombreux « motards » étrangers, aux USA notamment.

★

Pour cette maison, ce cahier des charges de l'UTAC apparaît comme un bienfait, car il représente un premier pas vers une réglementation sérieuse dans la fabrication d'un « accessoire » trop souvent vital, et qui ne recevait pas toujours, de la part de ses fabricants, tous les soins désirables.

Or, si la vente des casques en France n'implique pas encore que les modèles soient conformes aux spécifications du cahier des charges de l'UTAC, il ne fait aucun doute que le client ne sera pas sans être influencé dans son choix par les maisons de casques dont la production sera en quelque sorte garantie par un procès-verbal d'essai satisfaisant.

Et pour les maisons sérieuses, ce cahier des charges de l'UTAC n'amènera pas de transformations très profondes dans la fabrication.

Si nous prenons l'exemple du Geno « compétition », il n'a fallu opérer que quelques légères retouches pour que ce casque soit parfaitement conforme.

★

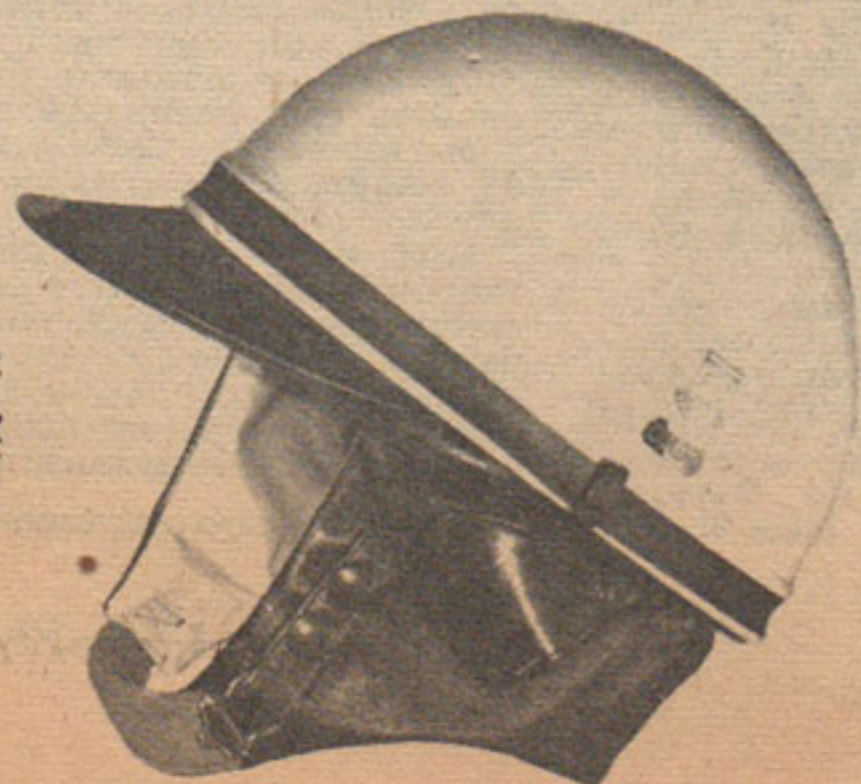
Le cahier des charges de l'UTAC date du 10 septembre 1958. Dès le 30 du même mois, les essais portant sur 7 casques Geno du même modèle, étaient terminés avec succès.

Si nous feuilletons le procès-verbal d'essai, et si l'on compare les tolérances accordées par l'UTAC avec les résultats propres enregistrés avec le Geno « compétition », on comprend mieux que ce constructeur n'ait nullement redouté le banc d'essai.

Quand l'UTAC tolère une déformation permanente maximum de 16 mm — sous une pression longitudinale — nous trouvons un maximum enregistré de 10 mm.

Même constatation avec la résistance de l'équipement intérieur du casque à la rupture. L'UTAC demande que la rupture soit obtenue pour une charge inférieure à 100 kg : A 85 kg, il y eut rupture.

Quant à l'essai si important de résistance au choc sur le sommet du casque, on se souvient que l'effort maximum transmis à la fausse tête ne doit pas être supérieur à 500 kg. Ici, après avoir arrosé un casque pendant 7 heures, l'effort transmis n'a été que de 310 kg. Un autre casque, placé pendant 2 heures dans une étuve à 50° C, n'a transmis qu'un effort de 295 kg. Avec un 3<sup>me</sup> modèle placé dans un réfrigérateur à - 10° C, il a été enregistré 340 kg.



Au-dessus de la marque GENO, figure un petit label « conforme UTAC ».

Et, si ce n'était la crainte de trop insister, nous aurions pu encore citer d'autres exemples.

### ENTIEREMENT D'ACCORD SAUF SUR UN POINT

**C**EST, très résumée, la conclusion qui ressort de l'entretien que nous avons eu avec M. Rocques, des Ets Dupuy-Chautard, les fabricants bien connus du casque Bayard.

★

Ici encore, comme il s'agit de fabricants sérieux, le cahier des charges de l'UTAC ne pouvait constituer un épouvantail, et dès décembre 1958, les modèles « super 222 » et « 223 », ainsi que le modèle « Jepsy » passaient avec succès la série de tests.

Pourquoi dès lors une réserve ?

★

Pour M. Rocques, le cahier des charges de l'UTAC est, en quelque sorte, un modèle du genre.

La série d'essais portant sur l'effort transmis à la tête est ce qu'il souhaitait voir contrôlé scientifiquement depuis longtemps, par un organisme en quelque sorte national.

★

Mais où notre interlocuteur n'est plus d'accord, c'est avec le test portant sur la rigidité latérale, test d'ailleurs abandonné maintenant par les Anglais.

En effet, le casque ayant sensiblement une forme ovale (vu de dessus) l'UTAC demande déjà une résistance dans l'axe transversal (qui correspond au petit rayon de l'ovale) supérieure à celle enregistrée selon l'axe longitudinal.

Il faudrait au moins — poursuit M. Rocques — que l'on demande une résistance égale selon les deux axes (longitudinal et transversal). D'ailleurs, de par la forme du casque, on trouvera même une résistance plus grande dans l'axe longitudinal. Et le plus simple ne serait-il pas d'exiger une uniformité dans la composition de la calotte, la nature du rembourrage interne, sur toute la surface du casque, et ne mesurer l'élasticité que dans l'axe longitudinal ?

★

Mais là n'est pas encore le plus important.

Pour Bayard, la calotte doit contribuer à l'amortissement, en ayant UNE CERTAINE ELASTICITE propre.

Or un casque, comme un casque militaire par exemple, n'ayant aucune souplesse, passerait avec succès cet essai UTAC, puisqu'il ne fait que fixer une élasticité maximum à ne pas dépasser. Avec une calotte trop rigide, seule le rembourrage interne jouera le rôle d'amortisseur. Pourquoi ne pas lier à ce rôle la calotte elle-même ?

L'UTAC devrait donc s'attacher à demander une certaine élasticité latérale minimum. En outre, il ne faut pas perdre de vue que, lors d'une chute, le casque ne se trouve pas coincé entre deux points fixes, mais qu'au contraire, au contact avec le sol, il rebondira.

★

Cette question est d'une importance certaine. En effet, l'organisme de normalisation AFNOR s'est emparé du cahier des charges UTAC et procède actuellement à une vaste enquête publique qui prendra fin le 15 mai prochain.

Une fois un cahier des charges adopté par l'AFNOR il y aura de plus fortes chances pour que l'ensemble de la corporation tende à produire des casques répondant à cette normalisation.

Il y a donc lieu de se mettre d'accord sur ce test portant sur la rigidité latérale, qui, pour le représentant des Ets Bayard, devrait céder le pas devant le seul test portant sur l'axe longitudinal, ou être aménagé comme il a été indiqué ci-dessus.



# Le Cross



Dix-sept internationaux, dont les dix meilleurs Français, seront au départ, le 1<sup>er</sup> mars, à la Mer de Sable d'Ermenonville. Pour cette épreuve d'ouverture de la saison française, le C.S. Meaux présentera au public parisien la plus importante réunion organisée dans la région depuis deux ans.

## INTERESSANTE INITIATIVE ; UN OFFICIEUX CHAMPIONNAT "JUNIOR"

L'Union motocycliste de l'Anjou a l'intention de mettre sur pied au cours de la saison 1959, un Championnat de « débutants » qui serait intitulé Championnat Junior en 250 cc. Seront admis à disputer ce Championnat encore officieux, les jeunes coureurs en 250 cc qui sont au maximum dans leur seconde année de licence. L'U.M. Anjou pense avec juste raison qu'il est temps de se pencher sur le problème de la jeunesse qui, dans un avenir assez rapproché, prendra la relève des anciens. Tous les champions actuels sont des hommes « mûrs » et il est utile de rajeunir les cadres du motocross français. C'est dans ce but que le comité de cet actif club va œuvrer désormais.

L'UMA, véritable pépinière de jeunes a vu cette année, dans ses rangs, Beaumard, champion de France national ; Leroyer, 3<sup>me</sup> des Championnats de Ligue en

350 cc, qui disputera cette année les Championnats nationaux avec une 500 cc BSA ; Gaborit, 3<sup>me</sup> des Championnats de la Ligue en 500 cc, et de très nombreux jeunes attendent de prendre leur place.

La première épreuve que l'UMA a l'intention de mettre sur pied dans le cadre de son Championnat officieux pour les jeunes, se déroulera à Angers le 1<sup>er</sup> mai 1959 ; la seconde le 21 juin à Combrée, et une 3<sup>me</sup>, si aucun club de la Ligue ne désire prendre ces risques, sera encore mise sur pied par l'UMA. Mais le comité désirerait que l'un des clubs de la Ligue Anjou-Bretagne, tels Sucé, ou Dôl, prenne à son compte la 3<sup>me</sup>, voir même une 4<sup>me</sup> épreuve. Le classement final serait établi par addition des points dans les 3 ou 4 épreuves, et des prix récompenseraient les concurrents.

Nous aurons l'occasion de reparler ul-

térieurement de ce projet. En attendant, voici le calendrier très chargé de cette association :

- 30 mars : Moto-Cross extra-national à Montreuil-Soucelles ;
- 1<sup>er</sup> mai : Moto-Cross régional à Angers (Tarte-y-Fume) ;
- 7 juin : Moto-Cross extra-national à Vern-d'Anjou ;
- 14 juin : Moto-Cross régional à Bauge ;
- 21 juin : Moto-Cross régional à Combrée ;
- 5 juillet : Moto-Cross national à Angers (Les Loges) ;
- 12 juillet : Grass-Track au Louroux-Béconnais ;
- 9 août : Moto-Cross régional à Durtal ;
- 6 septembre : Moto-Cross régional à Champtocé ;
- 27 septembre : Moto-Cross extra-national à Angers (Les Loges).

## MICHEL BUTTEAU NOUS CONFIRME SON RETRAIT

Michel Butteau, le jeune inter, que nous sommes allés voir dans son fief en Eure-et-Loir, a bien voulu nous expliquer le « pourquoi » de la nouvelle décision qu'il a été contraint de prendre face à la prochaine saison de cross.

Si notre récent écho a pu le faire sortir du mutisme dont il semblait ne point vouloir se départir à ce sujet, il faut dire à sa décharge que ses nouvelles activités, qui sont à la base de son abandon de la compétition, l'ont empêché de le communiquer plus tôt tant à la Presse qu'aux responsables de la Sous-Commission de Moto-Cross au sein de la FFM.

La décision de Butteau a surpris d'autant plus qu'il avait mérité et obtenu sa classification au rang d'inter pour 1959. Elle semble d'ailleurs coûter énormément

à ce jeune crossman expérimenté, qui comptait avec ses vingt-huit ans sa huitième saison de pratique de la spécialité...

Son palmarès, sur 500 Matchless la saison dernière, est trop chargé pour que nous le retracions ici dans le détail. Disons cependant qu'il comprend plus de dix victoires, dont la finale du Championnat de France « National » à Mézières-sous-Ballon, Moret-sur-Loing, Rémalard, Berchères-les-Pierres, Saint-Valéry-en-Caux. Fiers de l'Orne, etc...

Accaparé désormais par la direction de l'affaire paternelle, Butteau quitte les pistes pour se consacrer à la mécanique dans la concession Peugeot Auto qu'il tiendra dans la région chartraine.

Peut-être reverrons-nous un Butteau courir dans quelques années. Mais si oui,

il s'agira de son jeune fils qui semble avoir hérité du « mordant » de son père. Lequel limitera ses prochaines activités motocyclistes (après l'obtention de la licence de... Commissaire) à retrouver l'ambiance du sport, qu'il quitte à regret, dans les rangs des organisateurs du MC Berchères, au titre de conseiller technique.

Un espoir du Cross français, se retire un commissaire va naître, le cycle se referme.

Ainsi va le sport motocycliste nous disait Butteau. Mais il était facile de percevoir dans l'émotion que trahissaient ses paroles, que même dans le cas d'un retrait définitif, on ne peut oublier facilement l'ambiance de la compétition ni les satisfactions qu'elle procure.

(De notre correspondant : C. F.)



# UNE MACHINE HONGROISE " SPÉCIALE-CROSS " :

## LA 250 PANNONIA

Le moto-cross, tout particulièrement en Petite Cylindrée, est très en faveur dans les Démocraties Populaires. Mais, d'une manière générale, peu de modèles s'offrent jusqu'ici à l'intérêt des pilotes de l'Est, qui s'équipent le plus souvent avec les productions Jawa ou MZ, soit encore avec des Simpson à transmission acatène assez curieuses mais de peu de rendement, soit enfin avec des engins importés de l'Ouest (Maico) ou des motos d'origine locale mais alors adaptées car dérivant des types tourisme ou tout-terrain.

Avec la nouvelle 250 cc Pannonia, c'est donc une nouvelle machine spéciale, véritablement conçue à l'intention des crossmen, qui fait son apparition de l'autre côté du rideau de fer et qui, à première vue, doit pouvoir leur permettre

de faire face honorablement aux pilotes équipés par les autres marques.

### LE MOTEUR

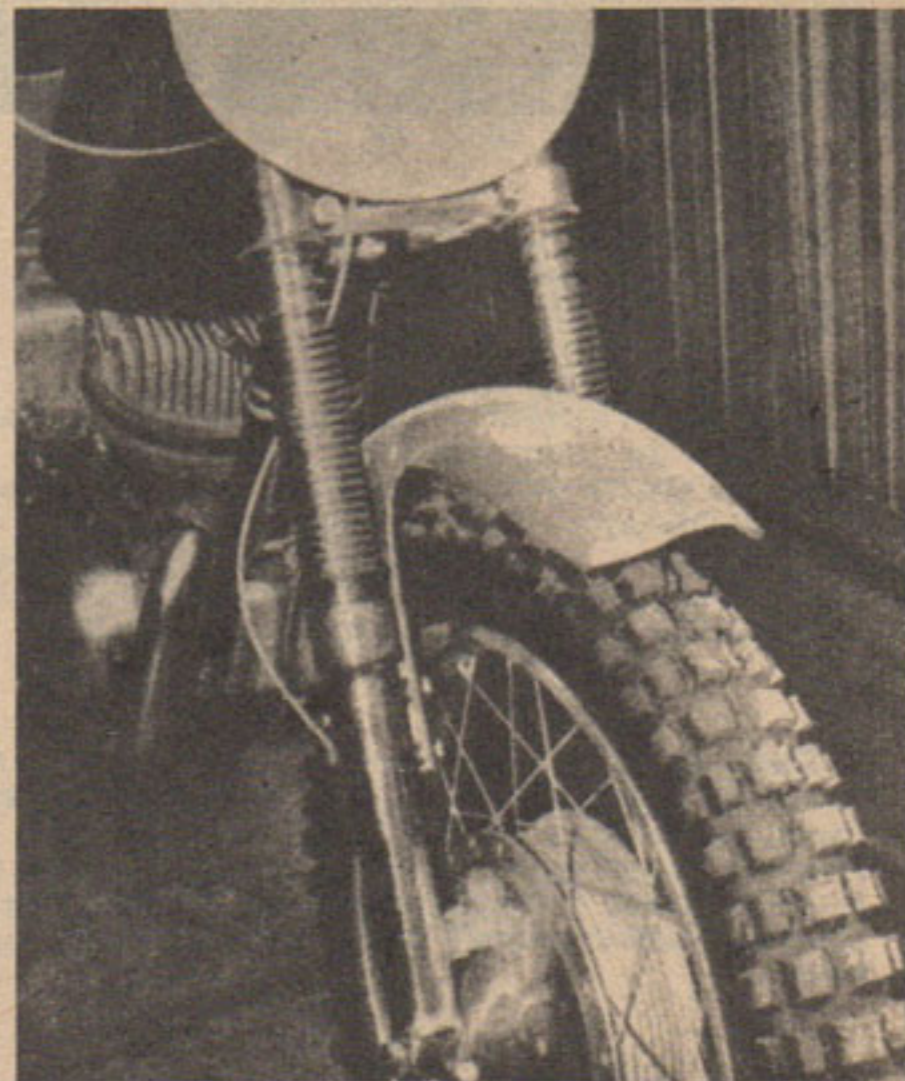
Construite courant 1958 en petite série cette 1/4 de litre est pourvue d'un moteur monocylindre 2 temps de 68 d'alésage pour 86 de course. Il s'agit donc d'une longue course, d'une cylindrée exacte de 245 cc et qui, comprimé à 8 à 1 (taux raisonnable en matière de moteur de cross) est donné par l'usine Csepel, qui construit la machine, pour la puissance de 24 cv (?) chiffre qui correspond aux meilleures valeurs que l'on peut rencontrer chez les marques concurrentes... quand elles y atteignent !

Ne nous étonnons pas, par conséquent, de trouver un carburateur de 32 mm de passage des gaz, au surplus incliné très fortement (60°).

Le cylindre, lui-même assez incliné vers l'avant, supporte une culasse en alliage léger, dont on remarquera l'ailetage très largement dimensionné en vue d'assurer à cet organe un meilleur refroidissement. Dans le même but, l'écrou de fixation du simple échappement, à la sortie du cylindre, est lui aussi fortement aileté.

Pour pallier les inconvénients résultant des inévitables vibrations, la culasse — et donc le cylindre par son intermédiaire — est réunie aux deux tubes avant du cadre par des brides fixées par des boulons d'un côté et articulées sur des colliers de l'autre.

Notre confrère d'Allemagne Orientale « Illustrierter Motor Sport », à qui nous empruntons les documents et les caractéristiques techniques ici reproduits déclare que l'usine n'a encore pas rendus publics les rapports internes de boîte et la démultiplication primaire choisis. Cependant, sur le modèle présenté en cette page, la



démultiplication secondaire avait un rapport de 3,12 à 1, identique dès lors à celui de la Pannonia « tourisme » type TLT 250.

Le pignon de sortie de boîte, comme la couronne arrière et la chaîne secondaire elle-même n'est pas enclos sous carter, simplification qui autorise les rapides changements de rapport final et assure à la chaîne, à défaut du minimum de protection habituel, un excellent refroidissement.

Enfin, à la hauteur du repose-pied droit, le tuyau d'échappement s'élargit en forme d'ogive et se termine en une courte et étroite sortie. Il semble qu'ici, l'usine ait étudié l'accord admission-échappement.

Ajoutons que ce simple échappement se relève vers l'arrière, aboutissant tout juste à la hauteur du bas du garde-boue AR.

### LA PARTIE CYCLE

Le moteur de la 250 cc Pannonia cross repose dans un classique cadre double-berceau en tubes soudés, d'aspect très ramassé et dont il faut encore retenir la très grande garde au sol qu'il autorise : pas moins de 280 mm !

Les suspensions sont elles aussi très classiques : télescopique à l'AV, oscillante à l'AR (débattement de 150 et 105 mm respectivement), et bien entendu amorties hydrauliquement.

La dimension des roues est de 19 pour les jantes, avec des pneus de 19x3,00 à l'AV et 19x3,50 à l'AR, et l'on remarquera, sur les photos reproduites, les importants moyeux-freins centraux, pourvus de courtes nervures de refroidissement et raidissement.

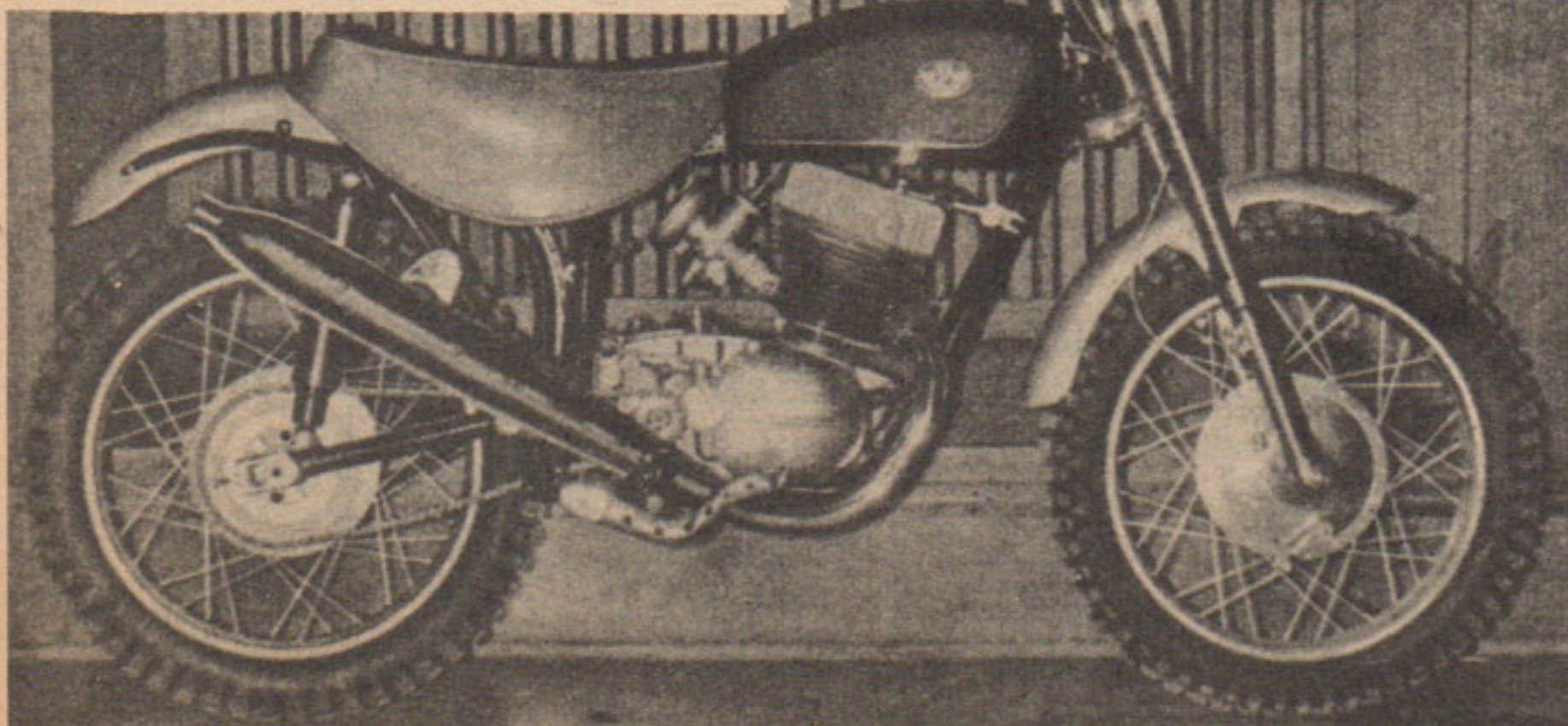
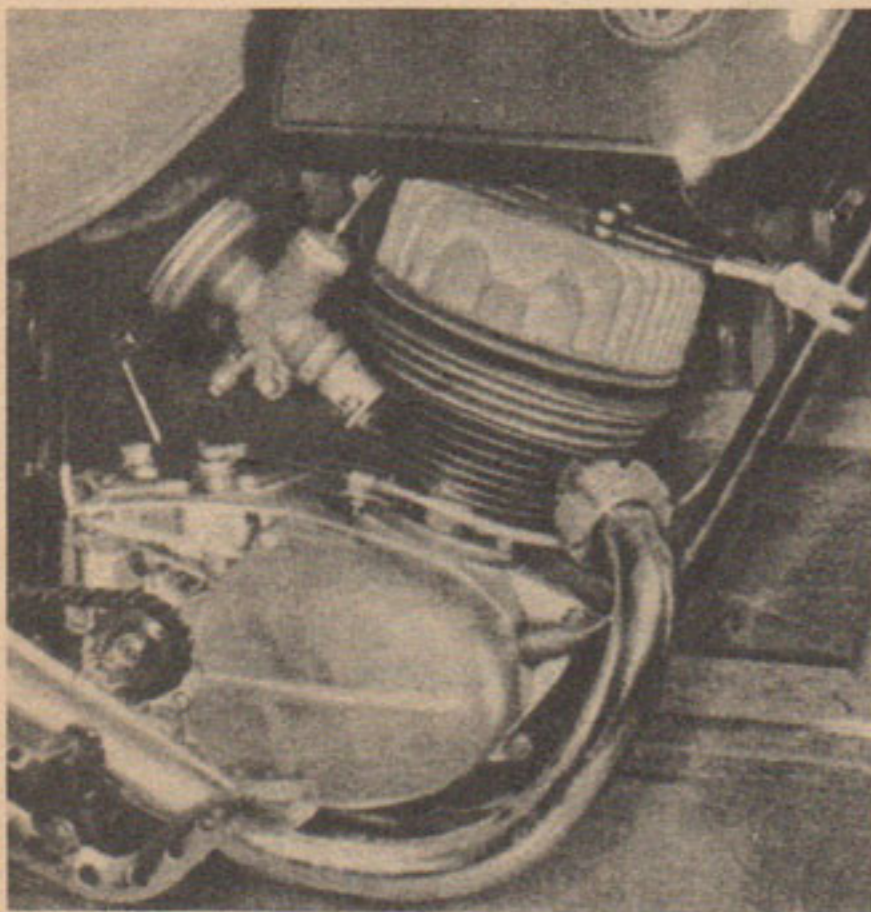
La pédale commandant le frein arrière est percée d'orifices d'allègement et actionne non pas une tige, mais un câble, placé d'ailleurs de l'autre côté de la machine (pédale de frein à droite, câble et levier de came de frein à gauche).

De petits garde-boue, un petit réservoir d'essence et une selle sport complètent l'équipement de cette intéressante et inédite moto de cross, dont voici pour terminer quelques caractéristiques chiffrées :

Empattement, 1.300 mm ; hauteur de selle, 860 mm ; poids, réservoir plein : 118 kg. Avec une essence à 80 d'octane, le graissage s'effectue par mélange dans la proportion de 5 %.

Voici donc un modèle nouveau qui semble devoir beaucoup promettre. Nous essaierons d'en juger au travers des résultats auxquels il atteindra cette année, si toutefois nous le voyons opposé aux 250 cc les plus connues, dans le Championnat d'Europe par exemple.

R. C. D.





# UN OUVRAGE SUR LES MOTEURS A HAUT RENDEMENT ET LEUR GONFLAGE

Il y a quelques mois est parue la 2<sup>me</sup> édition, revue, corrigée et augmentée, du livre d'Helmut Hütten : « Schnelle Motoren ».

★

Qui est l'auteur ? Un ingénieur allemand spécialiste des moteurs de compétition, journaliste de la presse motocycliste d'Outre-Rhin, membre de la Commission Technique Internationale de la FIM, essayeur de motos, coureur « national » en 500 cc. Helmut Hütten est donc particulièrement bien placé pour connaître son sujet, le sujet de son livre : « Schnelle Motoren »... moteurs rapides.

★

Dans ce livre sont étudiés, disséqués (« sezliert ») divers moteurs de série, de sport, ou de compétition, surtout de motos, mais également de voitures. Des conseils généraux de « gonflage » (« frisieren ») sont donnés, mais également des directives précises pour améliorer le rendement de nombreuses machines (allemandes pour la plupart, vu l'origine de l'auteur).

★

L'ouvrage ne comporte pas moins de 476 pages.

Une première partie de l'ouvrage (192 pages) traite de questions générales, agrémentées de très nombreux exemples illustrés ou numériques : cotes essentielles, rapport course/alésage, caractéristiques (puissance, couple), écoulement des gaz - améliorations à apporter à la culasse - possibilités de « gonflage » des « latérales » - diagrammes de distribution et profils des cames - taux de compression, répartition de la chaleur, refroidissement - équilibrage de l'embellage et son allègement éventuel - « gonflage » du 2 temps - carburation, injection, étude du système d'admission - réminiscence sur le compresseur, etc.

Puis sont donnés de nombreux exemples, marque par marque, où l'on voit comment, par quels procédés, le rendement a été amélioré d'un modèle à l'autre — en quoi diffère la version « sport » de la version « série » — comment, par un « gonflage » approprié, le rendement peut être encore accru... sans parler de la description des moteurs de compétition. Et le tout avec des cotes précises.

Et ainsi sont examinées les Adler et les Ardie, les BMW et les DKW, la phalange italienne (Gilera, Guzzi, Mondial, MV), les Horex et les Malco, les Norton, Triumph, BSA « Gold-Star » et autres machines anglaises, les NSU et les moteurs Sachs et Ilo, les « double-pistons » Puch et TWN, les Victoria et Zündapp 2 et 4 temps. Certaines voitures sont également « éplu-



chées » : BMW, Borgward, Goliath, DKW, Fiat et Abarth, Ford, Mercedes, Ferrari et Maserati, Opel, Porsche, etc... ainsi que quelques versions « sport » de voitures françaises et anglaises.

★

Donc, ainsi qu'il apparaît, un ouvrage extrêmement documenté, très riche en enseignements.

Et c'est pourquoi, pensant qu'il intéressera nos lecteurs ainsi qu'il nous a profondément intéressés nous-mêmes, « Moto-Revue » a décidé d'en assurer la vente dans son service « librairie ».

Son prix sera le même qu'en Allemagne soit, en notre monnaie, 2.100 frs.

Que ceux de nos lecteurs qui sont intéressés par ce remarquable ouvrage (rédigé en allemand, rappelons-le) se fassent immédiatement connaître, afin que nous fassions entrer dans nos services la quantité d'exemplaires suffisante.

En même temps que votre commande, veuillez verser à notre CCP 297-37 Paris la somme de 2.100 frs si vous prenez l'ouvrage à nos bureaux, ou 2.250 frs si vous désirez que le livre vous soit expédié en recommandé.

## A PROPOS DES ASSURANCES

Dans le tableau illustrant notre article consacré à l'assurance obligatoire (M.-R. 1.425, pages 79 et 80), une coquille typographique nous a fait mentionner deux fois les « MOTOS AVEC SIDECAR », alors

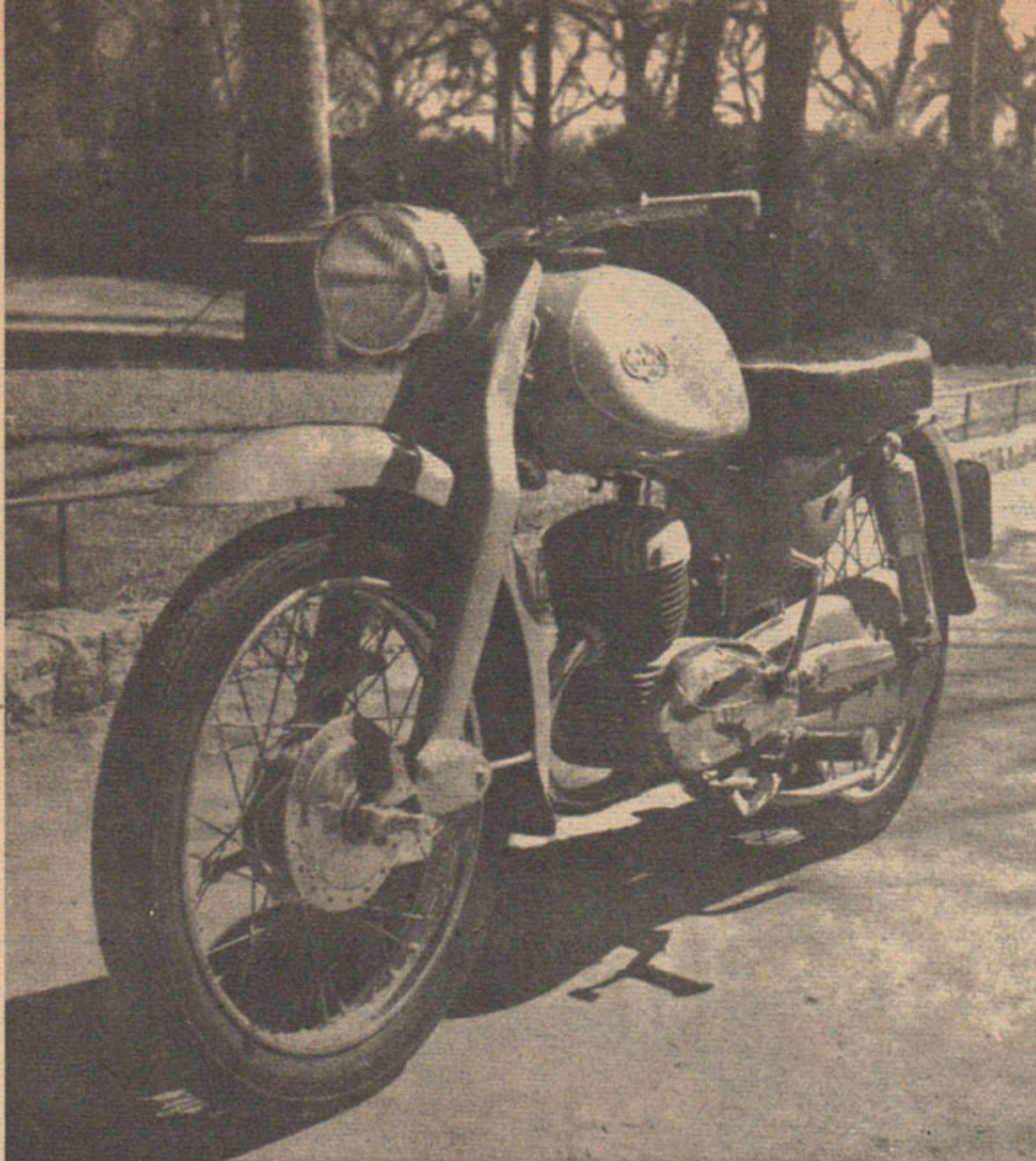
qu'il fallait lire dans le premier alinéa « MOTOS SANS SIDECAR ».

Nous vous prions donc de trouver ici ce tableau, cette fois dûment rectifié :

TARIFS DE BASE APPLICABLES AUX « 2 ROUES » POUR UNE GARANTIE DE 50 MILLIONS

	ZONE 1	ZONE 2	ZONES 3-4	ZONE 5	NORMALE	PARIS
<b>CYCLOMOTEURS :</b>						
Jusqu'à 50 cm <sup>3</sup> .....	2.700	4.400	3.600	3.500	2.900	4.900
De 51 à 75 cm <sup>3</sup> (munis de pédales) .....	4.000	6.660	5.400	5.000	4.500	7.500
<b>SCOOTERS :</b>						
Jusqu'à 125 cm <sup>3</sup> .....	10.000	17.000	13.700	12.500	11.000	18.500
De 126 à 250 cm <sup>3</sup> .....	13.000	23.000	17.000	17.000	14.500	24.500
<b>TANDEMS</b> .....	10.500	18.000	15.000	14.000	11.500	19.500
<b>VELOMOTEURS</b> .....	10.000	17.000	13.700	12.500	11.000	18.500
<b>MOTOS SANS SIDECAR :</b>						
2 CV .....	12.500	20.000	17.000	15.500	13.500	23.000
3 CV .....	13.500	22.500	18.500	17.500	15.000	25.000
4 CV .....	15.000	25.000	20.000	18.000	16.000	27.500
5 CV .....	15.500	27.000	21.500	19.000	17.000	30.000
6 CV .....	16.000	28.000	22.500	20.500	18.000	32.000
7 CV et plus .....	16.500	30.000	24.000	21.000	18.500	34.000
<b>MOTOS AVEC SIDECAR :</b>						
2 CV .....	14.500	23.500	20.000	18.000	16.000	26.500
3 CV .....	16.500	29.000	23.000	21.000	18.500	32.000
4 CV .....	19.000	34.000	26.000	24.000	20.500	38.000
5 CV .....	20.500	39.000	29.000	27.000	23.000	42.500
6 CV .....	22.500	42.000	32.000	29.500	25.000	46.000
7 CV et plus .....	24.000	44.000	35.000	30.500	26.500	50.500





# AVEC LA MYMSA "X 13"

L'INDUSTRIE  
ESPAGNOLE  
SITUE SON  
NIVEAU ACTUEL

Gnome-Rhône, ou les DKW 200 et 250 cc).

Ici, le point mort haut du piston ne correspond pas au point mort haut du vilebrequin, il lui succède. Ainsi, quand la poussée des gaz sur le piston, au début de la détente, est à son maximum, la bielle a une obliquité moindre que dans le cas classique du cylindre non désaxé (voir illustration).

Les poussées latérales du piston sur la paroi du cylindre sont donc, en conséquence, plus limitées.

Le renouveau de cette solution se justifie par la tendance vers des moteurs « carrés » et « supercarrés », à courte bielle. En effet, plus la bielle est courte par rapport à la course du piston, et plus elle aura une position oblique pour les positions autres que les points morts.

lindre est désaxé en avant par rapport au vilebrequin, d'une valeur de 3 mm.

Cela signifie que l'axe géométrique du cylindre n'est pas concourant avec l'axe géométrique du vilebrequin (il ne le coupe pas), mais passe à 3 mm devant.

★

C'est là une solution technique qui semble avoir un certain renouveau (ne la trouve-t-on pas appliquée sur les



**L**ORS de notre compte-rendu de la Foire de Barcelone (M.-R. 1.405), nous vous avons présenté une nouvelle version de la moto espagnole « Mymosa » qui indiquait une orientation nouvelle plus moderne (du moins dans l'aspect extérieur), de l'Industrie motocycliste d'au delà les Pyrénées.

Cette moto, tant par son moteur que par sa partie cycle, méritait plus que quelques lignes et c'est pourquoi nous nous proposons d'en faire une étude plus détaillée.

## LE MOTEUR

Nous sommes en présence d'un 175 cc (plus précisément 172,47 cc) 2 temps, très sensiblement « carré », puisque, pour une course de 61 mm, l'alésage est de 60.

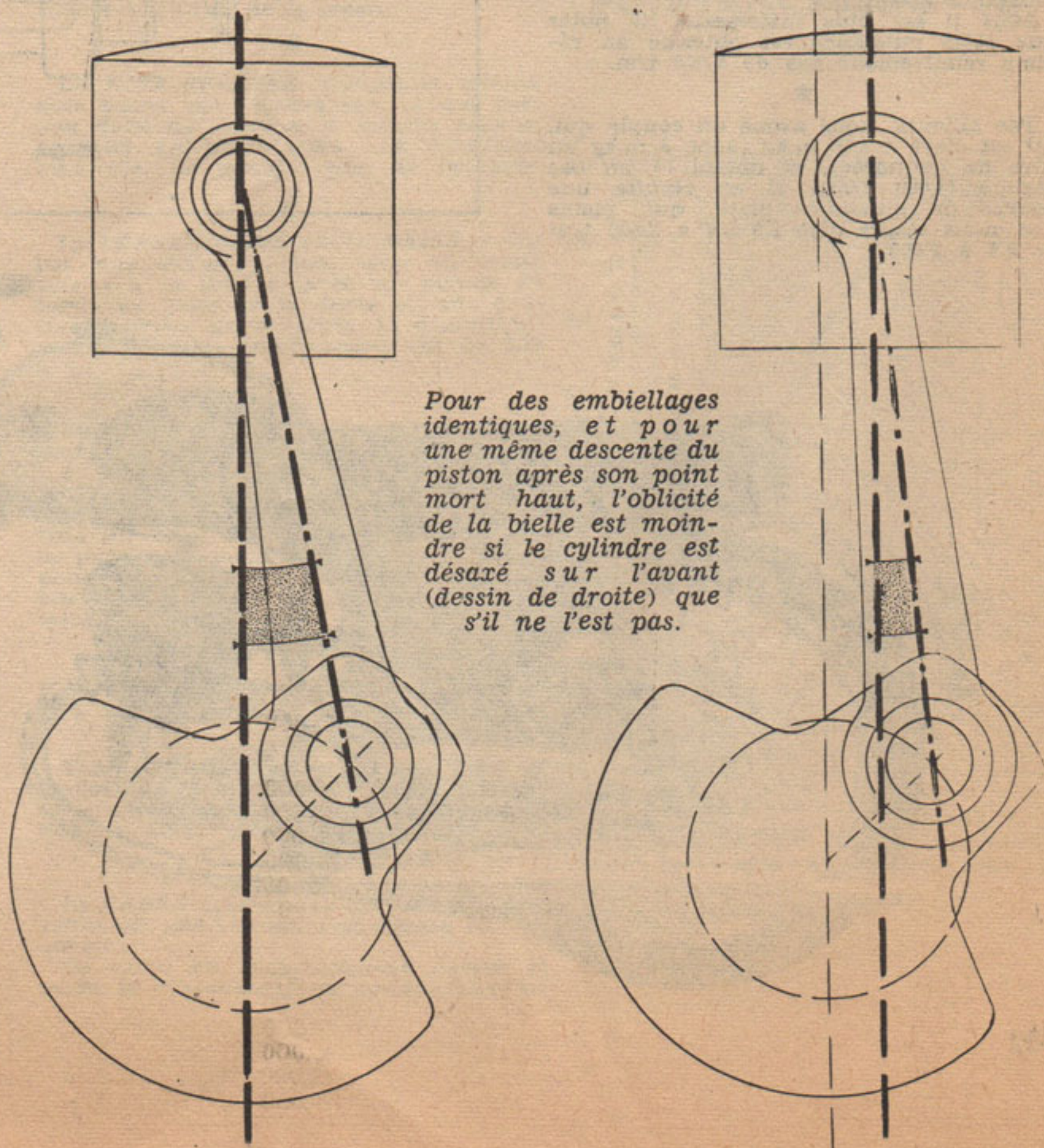
Selon la technique la plus courante, le cylindre est en fonte, alors que la culasse est en alliage léger.

★

Mais malgré sa ligne assez classique, ce moteur n'en comporte pas moins certaines solutions assez peu usitées, tant dans le montage que dans le mode de balayage, solutions qu'il est intéressant de revoir.

### UN CYLINDRE DESAXE

Afin d'assurer un fonctionnement plus doux — dit la notice Mymosa — le cy-



Pour des embiellages identiques, et pour une même descente du piston après son point mort haut, l'obliquité de la bielle est moindre si le cylindre est désaxé sur l'avant (dessin de droite) que s'il ne l'est pas.



Et, puisque nous parlons embiellage, disons que le vilebrequin est doté de quelques alésages hélicoïdaux qui sont chargés d'améliorer la lubrification des roulements et, ainsi, d'en prolonger la longévité.

#### LE BALAYAGE

Comme point de départ, nous avons un balayage Schnürle, à piston plat. Mais — comme sur le scooter « Tessa » de TWN, ou les dernières 175 et 250 cc Ardie — les transferts sont dédoublés : à chacune des 2 lumières principales est adjointe une lumière supplémentaire. Le but est d'assurer un meilleur remplissage en limitant les risques de pertes de gaz frais par l'échappement.

Mais nous reviendrons plus loin, dans un article annexe, sur cette question.

★

Autre particularité de ce moteur. Le carter-moteur est muni de 2 sortes de proéminences que le piston vient coiffer quand il arrive au point mort bas. Ces proéminences, logées alors sous la jupe du piston, accroissent la précompression dans le carter-pompe.

★

L'ALIMENTATION se fait par un carburateur de 24 mm de passage des gaz, un Dell'Orto.

Ce dernier est muni d'un filtre à air et d'un silencieux d'admission logés dans le châssis-coque tenant lieu de cadre.

★

ALLUMAGE très classique par volant magnétique. Selon les nouveaux canons, la bobine haute-tension n'est plus incorporée au volant, mais séparée. Ici nous la trouvons sous la selle double.

★

Vaste SILENCIEUX en ogive, très germanique d'aspect.

#### PUISSANCE

Sans avoir rien d'exceptionnelle la puissance développée, de 9,35 CV, est très honnête, nous donnant 54,2 CV/l comme puissance spécifique.

Mais il est plus intéressant de noter que cette puissance est obtenue au régime relativement bas de 5.000 t/m.

★

Par ailleurs, nous avons un couple qui, lui est élevé : 1,56 m.kg (donc 9 m.kg au litre de cylindrée), et obtenu à un bas régime (3.000 t/m). Il en résulte une courbe de puissance plate, qui, pleins gaz, nous assure déjà 5,5 CV à 2.500 t/m et 8,5 à 4.000.

La « X-13 » a donc un moteur très « élastique ».

En effet, si nous reprenons les définitions de l'ingénieur Flössel (voir M.-R. n° 1.391 à 1.393), l'élasticité de régime (rapport du régime de puissance maximum à celui de couple maximum) est de 1,66 (contre 1,38 de moyenne pour les monos 2 temps). L'élasticité de couple (rapport du couple maximum à celui enregistré au régime de puissance maximum) est de 1,16 (contre 1,11-1,12 en moyenne pour les 2 temps). L'élasticité globale (produit des deux élasticités mentionnées) ressort donc à 1,92 alors qu'elle se situe en moyenne, toujours pour les monos 2 temps, à 1,55-1,56.

#### CONSUMMATION

Nous n'avons pas la courbe de consommation spécifique du moteur, mais, par contre, l'usine donne un relevé de consommation.

Cette dernière, semble normale jusqu'à 70-80 km/h (2,8 l à 40 km/h - 3,2 l à 60 km/h - 3,7 l à 80) ; mais elle nous semble vraiment bien faible aux vitesses supérieures : 4,1 l à 90 km/h - 4,6 l à 100 -

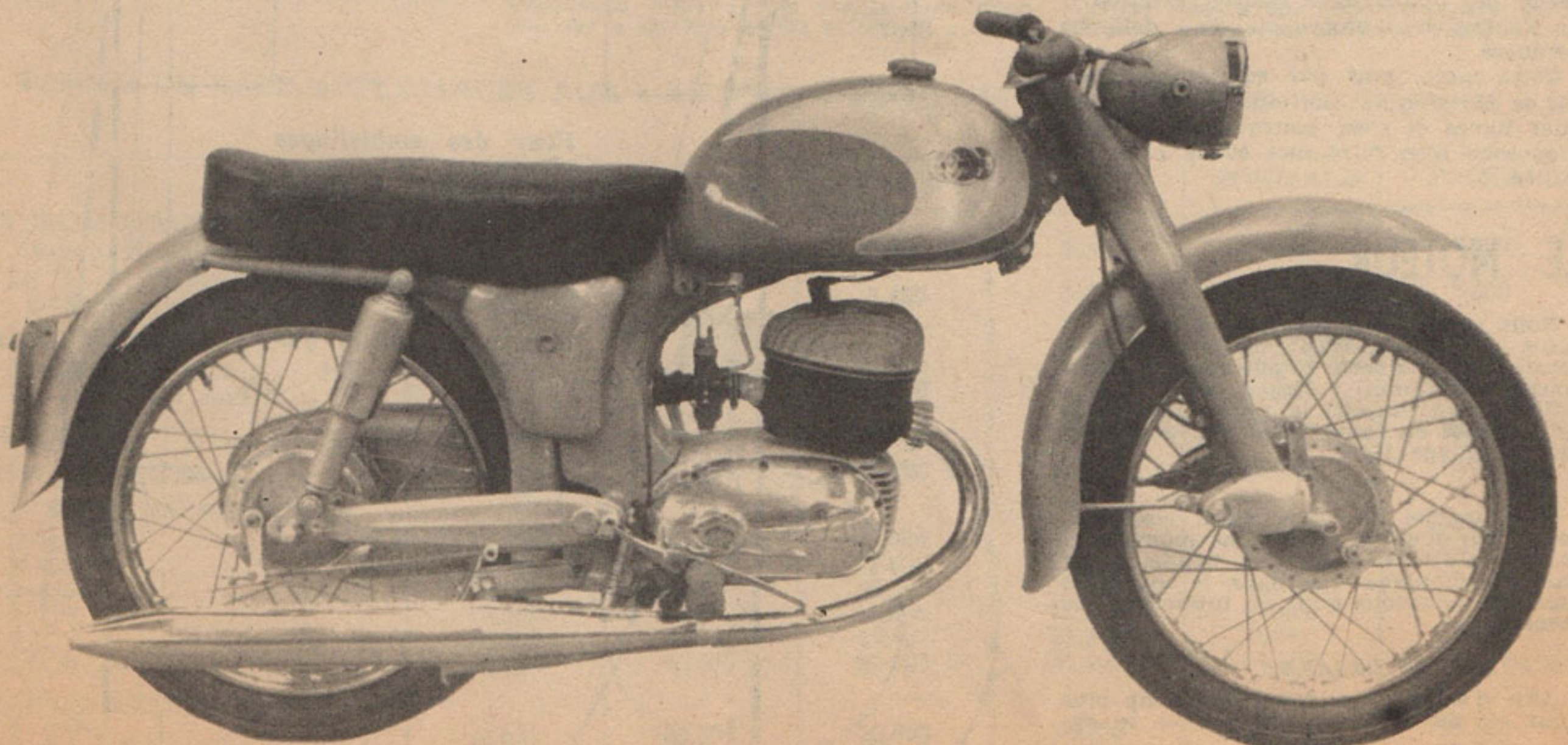
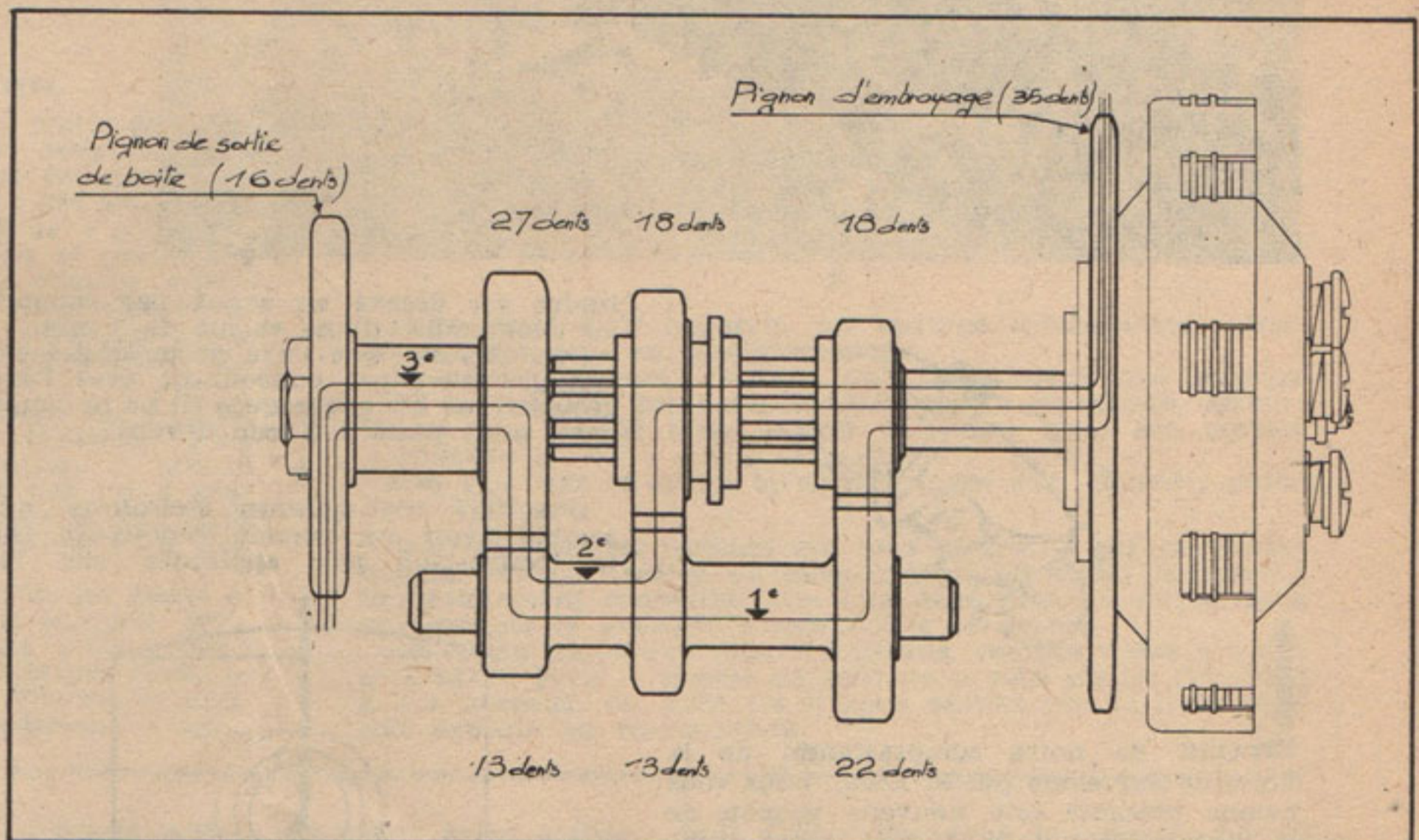
4,9 l à 105. La courbe va même jusqu'à 109 km/h, où l'on enregistrerait seulement 5,2 l aux 100 km.

Nous mettons déjà en doute la possibilité, avec la puissance développée, d'atteindre cette vitesse, surtout en position assise. Et, de toute façon, si cette vitesse était possible, on serait alors en présence d'une consommation extraordinairement basse pour un 2 temps marchant pleins gaz, puisque, depuis plus de 3 ans que nous procédons à des essais de consommation, nous n'avons rencontré que 2 machines (des 4 temps à haut rendement) ayant consommé moins à cette vitesse.

## BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

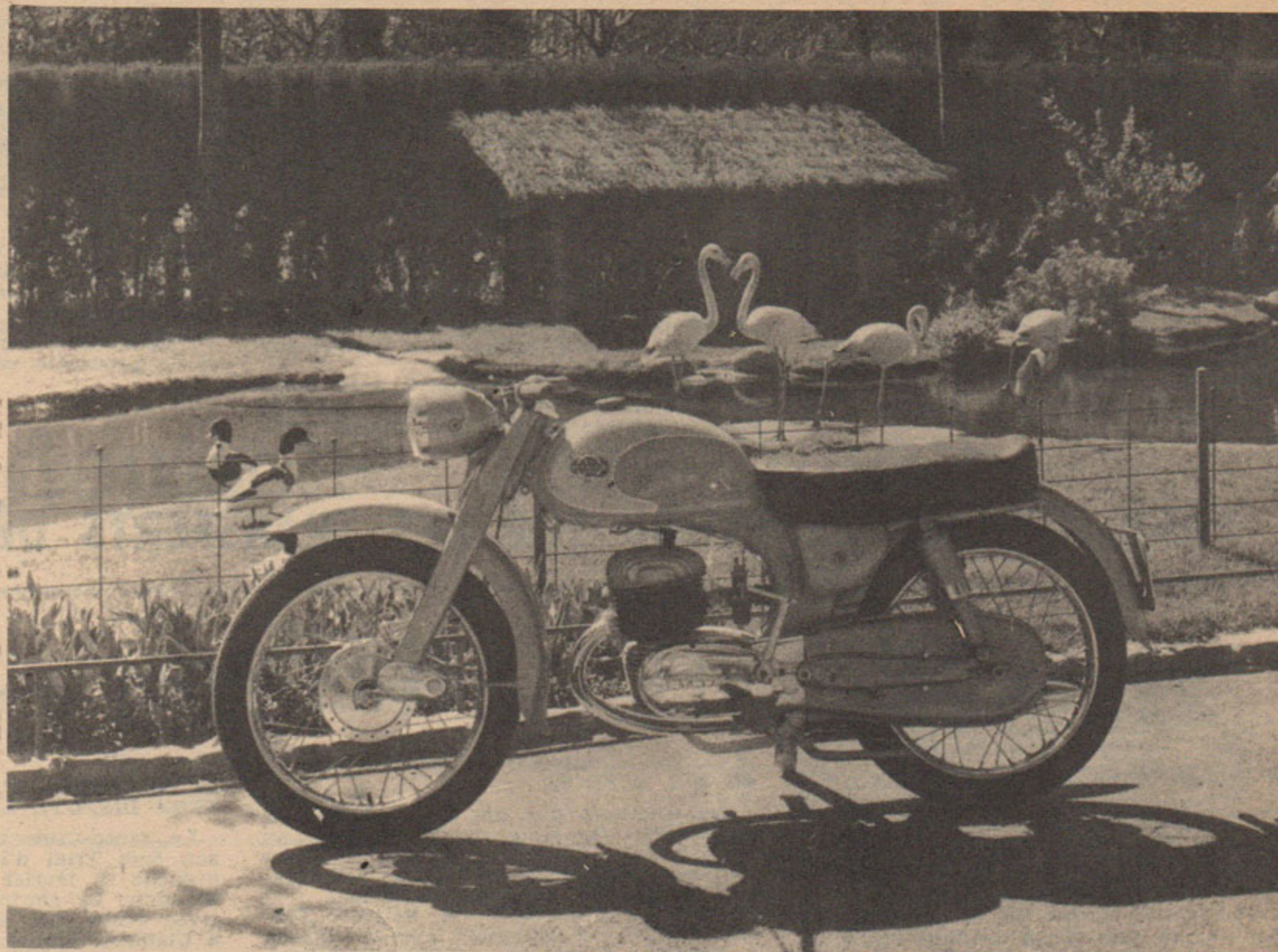
Nous sommes en présence d'un bloc-moteur à 3 vitesses.

La TRANSMISSION PRIMAIRE est assurée par une chaîne simple et donne





Entre ces diverses vues de la Myma, un plan de sa boîte de vitesses à prise directe et 3 rapports seulement. En bas, à droite, la plate courbe de puissance.



une première démultiplication de 2,5 à 1 (pignon-moteur de 14 dents et couronne d'embrayage de 35 dents).

L'EMBRAYAGE lui-même est très classique, fonctionne dans l'huile et comporte 5 disques (deux sont munis de pastilles de liège et trois sont métalliques), pressés par 5 ressorts hélicoïdaux de 12,5 mm de diamètre extérieur.

#### LA BOITE DE VITESSES

Celle-ci mérite un examen un peu plus approfondi.

★

D'une part, nous sommes en présence d'une boîte à 3 rapports seulement, alors que celle du modèle précédent en avait quatre. On pourrait arguer d'une solution économique, mais quelle que soit la souplesse et l'élasticité du moteur, c'est là une solution à laquelle nous ne sommes plus guère habitués sur une machine moderne, surtout quand celle-ci dépasse les 125 cc.

★

Ensuite, nous sommes en présence d'une boîte à « prise directe », mais sur laquelle, contrairement à ce que l'on trouve sur les machines britanniques, entrée et sortie sont opposées.

★

Enfin, notons que les deux pignons de seconde ont un module tout à fait différent de celui des 2 autres trains de pignons, alors qu'un jeu de 24 et 16 dents (au lieu de 18 et 13), aurait permis de conserver le même module, en modifiant la démultiplication de la 2me dans un sens favorable (1,385 à 1 au lieu de 1,50 à 1).

★

Les démultiplications internes sont :

- 1 à 1 en prise directe (100 %),
- 1,50 à 1 (13/18×27/13) en 2me (66,6 %),
- 2,5385 à 1 (22/18×27/13) en 1re (39,4 %).

L'étagement n'apparaît pas des plus judicieux, et nous sommes en présence d'un « trou » entre 2me et 3me. Il serait donc bon d'allonger un peu la 2me, de l'amener à 1,364 à 1 (73,3%) au lieu de 1,50 à 1.

Or, nous venons de le montrer, tout en adoptant le module qui sert pour la majorité des trains de pignons, on peut, en mettant 24 dents au pignon-baladeur et 16 dents à celui qui lui est associé, obtenir une démultiplication très proche des 1,364 à 1 théoriques, à savoir, ici, 1,385 à 1 (72,2 % de la prise).

★

Le KICK-STARTER attaque le moteur sans passer par l'embrayage, ce qui permet donc de relancer le moteur sans se remettre au point mort, ... à condition, bien sûr, de prendre soin de débrayer.

★

La TRANSMISSION SECONDAIRE se fait par une chaîne enclose sous un carter tôle « à la NSU ». Avec un pignon de sortie de boîte de 16 dents et une couronne arrière de 36 dents, la démultiplication de cette transmission est de 2,25 à 1.

★

Finalement, les RAPPORTS GLOBAUX sont donc les suivants : 5,625 à 1 en 3me - 8,44 en 2me et 14,28 à 1 en 1re. La démultiplication finale en 3me est relativement courte — ce qui est tout à fait justifié sur un 2 temps — puisqu'au régime de puissance maximum (5.000 t/m) correspond, en 3me, une vitesse de 96 km/h sensiblement, que la machine doit certainement dépasser.

## LA PARTIE CYCLE

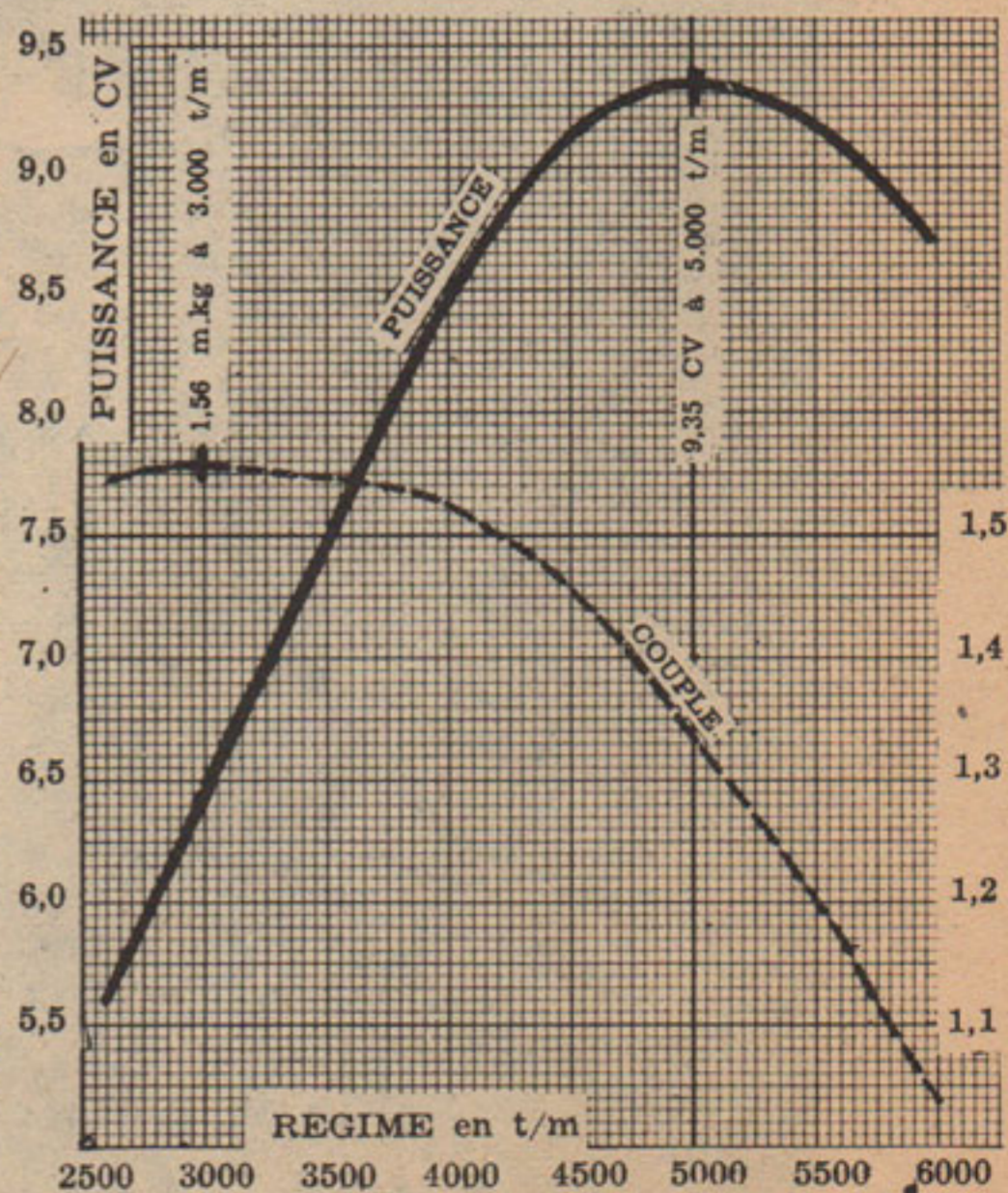
Tant dans sa conception que dans sa réalisation, la partie cycle de la « Myma » n'est pas sans rappeler celle de la NSU « Maxi » de même cylindrée.

★

Le CADRE proprement dit est un cadre-coque en tôle emboutie et soudée électriquement.

Ce cadre est complètement ouvert et reçoit le bloc-moteur en porte-à-faux. Ce

## PUISSANCE-COUPLE





dernier est fixé en 5 points : 3 à l'arrière du carter, et 2 à l'avant, par l'intermédiaire des colonnettes de montage de l'ensemble culasse-cylindre.

★

La **SUSPENSION AVANT** est à roue poussée en bout de courtes biellettes, avec éléments élastiques et amortisseurs hydrauliques incorporés dans les bras de la fourche réalisée, elle également, en tôle emboutie.

★

C'est également en coques de tôle emboutie que sont réalisés les bras de la **SUSPENSION ARRIERE** oscillante, dont les éléments élastiques, à amortisseurs hydrauliques incorporés, sont séparés et ont leur fixation inférieure à côté de l'axe de la roue.

Carter en tôle enfermant complètement la chaîne de transmission secondaire — élégant réservoir de 14 litres, dont 1 (c'est peu) de réserve — émaillage en beige métallisé avec réservoir orange — selle double s'harmonisant bien avec l'ensemble — petits coffres à outils placés sous cette dernière — sont encore quelques éléments descriptifs de cette machine.

★

Enfin, terminons avec les **MOYEURS-FREINS** en alliage léger, d'un diamètre de 140 mm. L'ancrage du frein avant est assuré par un parallélogramme déformable dont les articulations sont montés sur blocs de nylon.

Jantes en acier de 18 pouces, avec pneus d'une faible section (2,75 pouces). La roue arrière, montée également à broche, com-

porte 5 amortisseurs de transmission en caoutchouc synthétique.

#### MODERNISATION DE LA TECHNIQUE ESPAGNOLE ?

Il est incontestable que la production espagnole, jusqu'à ces derniers temps, avait, dans la ligne de ses machines, un aspect dépassé, vieux de quelques 5-10 ans. La 175 Myma « X 13 » semble vouloir être un jalon sur la voie d'une conception plus moderne, plus dans la ligne esthétique de la production internationale italo-allemande.

Attendons l'avenir proche pour savoir si ce pronostic sera confirmé ou non.

J. B. et B. D.

## PAGE 137 : NOTRE ETUDE SUR LES TRANSFERTS DÉDOUBLÉS

# LA VIE SPORTIVE

### ON CHERCHE UN PASSAGER !

Un de nos sidecaristes, d'un certain renom, et qui veut conserver pour le moment l'anonymat, cherche un passager. Mais connaissant notre homme, son mode de pilotage, la vitesse de son attelage, ce n'est pas là une tâche de tout repos. Il lui faut un passager averti, souple tout en étant d'un certain poids. Que les amateurs qualifiés se fassent connaître, nous transmettrons les lettres à l'intéressé.

### AU M.C. SEVRIEN

Les élections qui ont eu lieu lors de l'Assemblée Générale du 12 janvier, au siège social, 61, Grande Rue à Sèvres (Seine-et-Oise) ont conduit à la formation du comité 1959, ainsi constitué :

Président d'honneur : R. Bouvet ; Président actif : E. Etienne ; Vice-Président : A. Mélloli ; Secrétaire : J. Fontès ; Délégué Assurances : M. Camelle ; Trésorier : Mme Macchi ; Directeur Sportif : M. Macchi ; Directeur touristique : J. Fontès ; Délégués à la Ligue : MM. Etienne et Macchi.

### LE 6me TRIAL D'HIVER CLAMARTOIS SERA DISPUTE LE 22 FEVRIER

Le Moto-Club Chatillonnais organisera son 6me Trial d'Hiver Clamartois le dimanche 22 février 1959 dans la Forêt de Meudon. Le contrôle de départ et d'arrivée reste fixé sur la place du Garde à Clamart (Seine). Quant à l'itinéraire il est presque entièrement nouveau et d'un développement de plus d'une vingtaine de kilomètres, passant par les chemins et sentiers des parties de Clamart-Meudon-Vélizy-Chaville et Viroflay.

Cette épreuve comprendra les trois classes de concurrents : cyclomoteurs (jusqu'à 50 cc), juniors (toutes cylindrées) et experts (petites et grosses cylindrées). Le nombre de tours à effectuer n'est pas encore défini mais il est probable que les cyclos parcourront un itinéraire réduit à 12 km avec passage de 5 à 6 zones NS. Quant aux juniors, ils effectueront un ou deux tours de circuit avec une dizaine de zones à chacun des tours, enfin les experts boucleront au moins deux tours sinon trois avec franchissement de 12 à 15 zones NS (nous y reviendrons plus tard).

Pour les engagements et envoi du règlement de cette épreuve (annexe F) on peut écrire directement au président du MCC, M. Gabriel Cantalice, 4, allée du Pierrier, Chatillon-sous-Bagneux (Seine), ou encore au siège du Moto-Club Chatillonnais, 47, rue Gabriel-Pérol, Chatillon-sous-Bagneux (Seine).

### BRYAN POVEY ENLEVE L'AVANT-DERNIERE MANCHE DU CHAMPIONNAT BRITANNIQUE DE TRIAL

La Coupe Manville, avant-dernière épreuve comptant au titre de la « British trial's star » (compétition qui constitue une manière de Championnat d'Angleterre du trial) a été remportée par B. Povey, sur Greeves 250 cc.

Les vainqueurs, dans les autres catégories, ont été W. Bell (Cotton) en 150 cc, Roy Peplow (200 cc Triumph) en 250 cc, P. Stirland (Royal-Enfield) en 350 cc, et Jeff Smith (BSA) en 500 cc.

Voici le classement absolu de cette épreuve :

1. Bryan Povey (Greeves 249), 16 pts ;
2. Peter Stirland (Royal-Enfield 346), 21 ;
3. R.-S. Peplow (Triumph 199), 21 ;
4. B.-W. Martin (BSA 249), G.-L. Jackson (AJS 347) et D.-G. Langstone (Ariel 347), 23 ;
7. J.-V. Smith (BSA 499) et J.-R. Giles (Triumph 199), 25 ;
9. S.-H. Miller (Ariel 499), 26 ;
10. R.-J. Langston (Ariel 497), 28, etc...



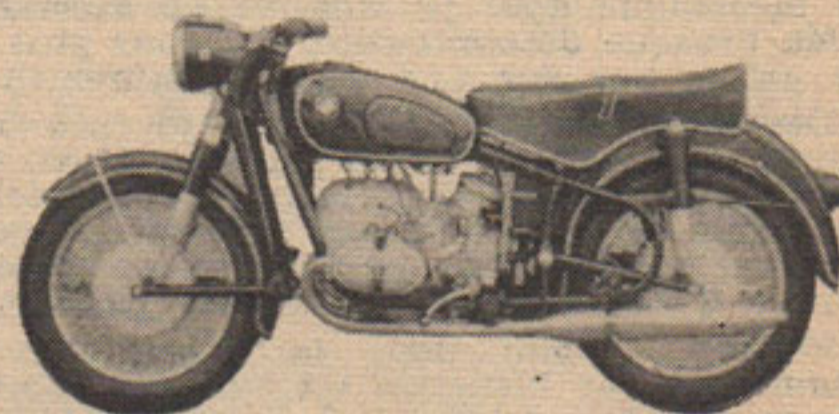


# CE QU'ILS EN PENSENT

A L'HEURE DU MARCHÉ COMMUN ...

## deutsche Maschinen

BMW R. 50



**J**E voudrais donner ici mes impressions sur la BMW R 50, modèle 1955. J'ai acheté cette moto d'occasion le 2 septembre 1957 à 17.500 km et l'ai revendue ce mois-ci à 33.200 km.

Les caractéristiques de cette moto ont déjà été données dans *Moto-Revue*, il est donc inutile de les rappeler ici.

Je suis heureux de vous dire toutes les joies que m'a procurées cette moto pendant un an de service sans aucune défaillance.

Machines utilisée pour me rendre à mon travail certains jours dans Paris et la banlieue et le dimanche pour la promenade.

Je vais reprendre à peu près le texte de M. Baudrier de Nantes (M.-R. n° 1.405) car je suis d'accord avec lui sur beaucoup de points.

### MOTEUR :

Puissant et souple ; il m'est arrivé à plusieurs reprises de descendre à 20 km/h en 4<sup>me</sup> en duo et de repartir progressivement sans à-coup. Réparations absolument nulles ; j'ai monté 2 bougies neuves (Bosch 240 T 1) en achetant la moto, depuis, à part les vidanges tous les deux mille km, je n'ai jamais rien fait au moteur. Je conduis surtout en père tranquille, je passe la 4<sup>me</sup> à 60 km/h en ville, à 80 km/h sur route.

### PARTIE ELECTRIQUE :

Aucun ennui de ce côté non plus, je n'ai jamais eu l'occasion de démonter quoi que ce soit, si ce n'est la batterie, pour refaire le niveau.

**ECLAIRAGE :** Sur ce point je voudrais donner un conseil à M. Baudrier comme à tous les BMWistes.

J'ai monté une optique française (parabole et porte-lampe Marchal 180 mm) et une ampoule « Crypton 36-45 », essayez et vous m'en donnerez des nouvelles !

### BOITE DE VITESSES, SELECTEUR :

Comme avec toutes les motos allemandes, claquement sec au passage des vitesses. Sélecteur un peu dur par rapport aux sélecteurs anglais mais en nette amélioration par rapport aux anciennes BMW ; il est de plus très précis. Voyant vert très pratique.

La première est vraiment courte, la deuxième aussi, mais moins proportionnellement.

### EMBRAYAGE :

Le point noir de cette moto, manque totalement de progressivité, demande une grande habitude et beaucoup de douceur.

### SILENCIEUX :

Les premiers modèles se transforment en véritables pas-soires. Les nouveaux sont un peu plus solides, heureusement.

### PARTIE CYCLE :

Un véritable « lit de plumes » et une rigidité exceptionnelle. C'est certainement la moto la plus confortable qui existe en ce moment et ayant également une des meilleures tenues de route, tout en ne détronant pas « Norton » malgré tout.

### FREINS :

Sur cette question faisons confiance à BMW. Freinage surpuissant, bloquant les deux roues, mais attention sur sol humide.

### RESERVOIR :

Acceptable tel qu'il est, mais 4 ou 5 litres supplémentaires seraient les bienvenus, ce qui donnerait une autonomie de 400 km environ.

### COFFRE A OUTILS :

Presque ridicule pour loger la trousse très complète. Si une clé est mal placée, vous ne fermez pas la porte.

### BEQUILLES :

Centrale pas assez large, sur route bombée la moto ne tient pas.

Béquille latérale d'origine, achetée en supplément, trop longue et étant à gauche il faut tourner la moto à l'opposé du sens de la marche, c'est-à-dire béquille côté ruisseau.

### PNEUS :

Je n'ai utilisé que des « Continental L B » qui ne me paraissent pas formidables sur route mouillée. Ils résistent très bien à l'usure ; je ne fais jamais de démarrages spectaculaires, il est vrai.

### CONSOMMATION :

Dans Paris et la banlieue, je n'ai jamais dépassé 6 l aux 100 km. Sur route il faut compter environ 5 litres. J'ai calculé une fois sur le parcours Isigny (Calvados)-Montreuil-sous-Bois, où j'habite, 4 l 85 en roulant en duo avec sacoches chargées à 125-130 km/h. Je ne sais pas quels gicleurs sont montés, je n'ai jamais eu l'occasion de les démonter.

### VITESSE ET MOYENNE :

Comme M. Baudrier, je ne suis pas un mordu de la moyenne, sécurité d'abord ; quand la route le permet je roule à 120-130 compteur, de manière à avoir encore une certaine réserve en cas de besoin. Il m'est arrivé, à plusieurs reprises, de faire la route Rouen-Montreuil-sous-Bois par Mantes et l'autoroute (150 km en 1 h. 35, en pleine nuit et avec une circulation complètement nulle, en roulant à fond depuis le départ. Par contre il m'est arrivé de faire Louviers-Porte St-Cloud (110 km) en 2 heures et demie le dimanche après-midi.

### CONCLUSION :

Malgré les quelques petits défauts, qui sont en général sur les nouveaux modèles, la R 50 est, à mon avis, l'une des meilleures motos du monde.

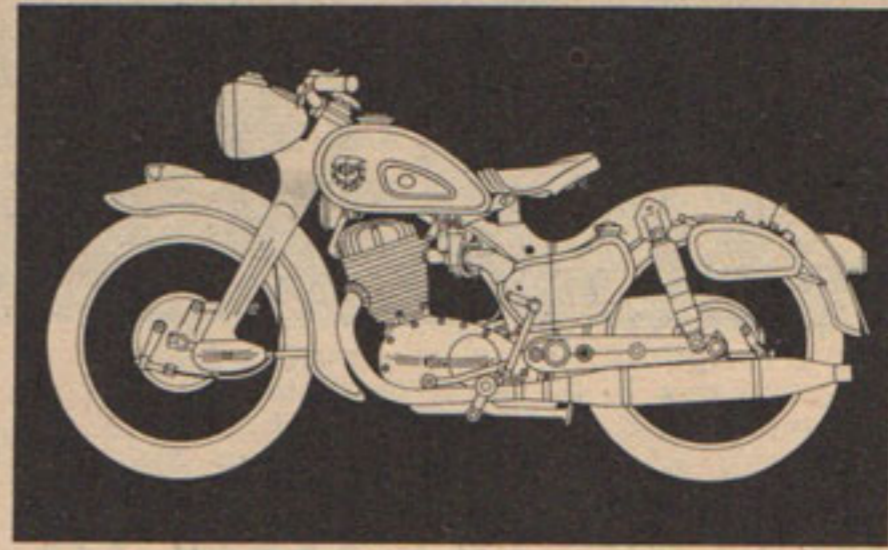
Les motos anglaises sont certainement très bonnes et souvent plus nerveuses, mais je n'aime pas le fouillis de leur moteur.

Je termine maintenant en vous donnant rendez-vous l'année prochaine pour vous dire « ce que je pense » de la ..... R 69.

B. KESTELYN, Montreuil-sous-Bois.



# N S U " SUPER - MAX "



**F**AISANT son apparition en France au début 1957, la Super Max équipée d'une suspension par éléments séparés, retint mon attention d'une façon particulière.

Réservant un modeste capital à un usage plus ménager que motocycliste, son prix me fit longtemps hésiter. La fidélité que je portais à la marque dont j'étais alors client fût oblitérée de façon définitive, au cours d'une ultime séance de mécanique dont je conserve un exécrable souvenir !

Ma brusque détermination fût donc plus dictée par un accès de colère que par une décision mûrement réfléchie.

Depuis donc cette mémorable journée où je fis son acquisition, ma « Super Max » a parcouru 22.000 kilomètres et comme tout bon motard qui se respecte, j'ai décidé, suivant en cela l'exemple de vos nombreux lecteurs qui donnent leur opinion sur leur machine, de faire de même. J'essayerai dans ce bref exposé d'être aussi impartial que possible.

**Moteur :** Celui dont la distribution par simple arbre commandé par biellettes est une incontestable réussite mécanique. Nombre de vos lecteurs ne l'ignorent sans doute pas, un astucieux système, permet à cette distribution de rester rigoureusement identique à son diagramme d'origine quelle que soit la température du moteur. Son étanchéité est parfaite même après de longs parcours effectués à grande vitesse. Prenant connaissance de l'essai que vous avez fait de cette machine, je suis d'accord avec vous pour reconnaître que l'accessibilité aux culbuteurs est toute relative. A la décharge de cet inconvénient je puis dire que je ne les visite qu'à des périodes très espacées ayant constaté que les jeux recommandés par le constructeur restent à leur valeur initiale même après un très long service.

Moteur, aussi, exempt de toutes vibrations à tous les régimes. Cela tient, je pense, au parfait équilibrage de l'équipage alternatif, autant qu'à la fixation du moteur par deux pattes d'ancrage elles-mêmes solidaires du cadre.

Remarquable silence obtenu par un vaste silencieux d'admission et un pot d'échappement de très respectable dimension. Et aussi, il ne suffit pas de réduire les bruits d'échappement et d'admission, encore faut-il dans la gamme d'usinage d'un moteur, travailler dans des tolérances extrêmement serrées pour réduire les jeux au maximum afin d'obtenir un certain silence de fonctionnement. Et ces bruits seraient d'autant plus audibles que l'échappement sera silencieux. C'est un problème auquel les techniciens de Neckarsulm se sont attaqués avec bonheur.

Revenant sur la question à propos des vibrations, il est de nombreux constructeurs qui font un usage quasi industriel de silentbloc ou similaire. Je considère ce procédé comme un subterfuge, et son emploi est un aveu implicite de mauvais équilibrage et usinage que l'on tente de supprimer par ce moyen empirique.

**Boîte de vitesses et sélecteur :** A mon sens, et pour le tourisme bien entendu, boîte assez bien étagée avec toutefois première et seconde un peu courtes. J'en viens au sélecteur. Ah ! celui-ci ! dur à soulever, rétif autant qu'un régiment de mules portant le bât, nous nous livrons lui et moi, une guerre continuelle !! Si je loupe une vitesse, alors malheur ! impossible de s'y reconnaître. Et des points morts il y en a ! Dois-je ajouter que le passage de ces vitesses quand on y arrive ne présente rien de discret et se signale par un claquement aussi sonore qu'intempestif ! Aux possesseurs de « Super Max » un conseil dicté par l'expérience. Ne débrayez que très peu pour rendre cette manœuvre un peu moins fastidieuse. J'ai fini par m'habituer à ce sélecteur avec tous les défauts qu'il présente, mais le débutant, que j'étais il y a un an, aura certaine difficulté pour s'y adapter. C'est le seul reproche majeur que j'ai à faire à cette machine et à Neckarsulm on devrait potasser sérieusement cette question.

**Freinage :** Le constructeur a pensé qu'une machine rapide doit s'arrêter, en un temps minimum. Les freins ont donc un diamètre de 180 mm tant à l'arrière qu'à l'avant et me donnent satisfaction à ce point de vue. Mais gare aux départs matinaux avec le frein avant. Prendre soin de le faire chauffer quelque peu en freinant légèrement sur une centaine de mètres. Ceci étant fait, sa progressivité s'en trouvera améliorée pour la grande satisfaction de son propriétaire, qui bloquerait sans cela la roue avec facilité. Une bûche « de première » m'a fait comprendre qu'il fallait ainsi procéder !

**Partie cycle :** Le cadre fait de deux demi-coquilles assemblées par soudure confère à l'ensemble une rigidité sans défaut. Fabrication qui s'écarte résolument des méthodes conventionnelles, il faut à la marque qui les construit des moyens de production, que seule une maison importante peut se permettre d'utiliser. Ce cadre, ainsi que la suspension ont fait leurs preuves en course, puisqu'identiques à ceux de la « Sport Max », à part la longueur des biellettes de suspension avant plus longues sur celle-ci.

A ce propos ayant déjà utilisé la télescopique courante, son principal défaut est de provoquer un sévère enfoncement de celle-ci lors d'un freinage violent. Fort désagréable, il permet cependant une meilleure adhérence de la roue, le poids de l'ensemble se reportant sur celle-ci. La suspension avant de la Max, qui est à roue poussée supprime l'inconvénient de la plongée citée plus haut mais l'adhérence s'en trouve diminuée. Il n'est pour s'en rendre compte, que de freiner assez fort. (1)

Bonne suspension arrière avec réglage de dûtreté pour le duo. Elle ne talonne pratiquement jamais. La base des amortisseurs laisse échapper la graisse qu'ils contiennent. Le concessionnaire consulté à ce sujet fait le nécessaire auprès de la maison pour en découvrir la cause. Je puis, je pense, englober les pneus dans la partie cycle, bien que ceux-ci soient facilement interchangeables par leur propriétaire. Ils sont un facteur important quant à la tenue de route. Ce sont des Continental, qui tiennent parfaitement dans les plus mauvaises conditions. Deux cas sont à considérer en ce qui concerne les pneus : gomme tendre ou dure. Bien sûr le pneu à gomme dure fera un plus long usage, sa résistance à l'usure étant plus grande que celle de ceux à gomme tendre, mais il sera aussi moins accrocheur. Je préfère pour mon compte, changer plus souvent et bénéficier d'une meilleure adhérence.

**Consommation :** Elle s'établit autour de 3,8 litres à 4,5 litres. Je dois dire combien les circonstances atmosphériques jouent un rôle à ce sujet. Revenant d'Angoulême au mois d'août j'ai consommé 3,9 litres et ceci en soutenant une vitesse constante de 110-120 km/h compteur. J'ai constaté ce jour que le vent soufflait d'une façon on ne peut plus favorable influençant la consommation. D'une façon générale moteur assez économique, la consommation s'établissant dans les 4 litres pour une vitesse de croisière de 100 à 110 km/h compteur.

**Performances :** Depuis de nombreuses années, lecteur assidu de votre revue, j'ai pris bien entendu, connaissance sur ce chapitre de bien des polémiques sous le titre « Ah ! ces moyennes ! ». N'en déplaise à certains esprits chagrins, et au risque de créer de nombreuses controverses, quant aux lignes qui vont suivre, j'aborderai cette question avec le mérite de la sincérité. Faisant partie d'un grand club de la région parisienne, j'ai de nombreux amis qui savent que je n'avance rien à la légère et qui peuvent témoigner des performances de la « Super Max » pour les avoir contrôlées.

La distance Paris-Sens a été couverte en 65 minutes, départ Belle-Epine-Sens 102 km, moyenne 95 km/h. Performance accomplie je dois le dire par une circulation presque nulle et beau temps. Paris Epinal 363 km en 4 h. 55.

**Défauts :** sélecteur comme il a été dit plus haut, imprécis, manque de verrouillage. Machine un peu haute et lourde. Eclairage un peu juste. Réservoir de trop faible contenance. Batterie de capacité trop faible. Forte prise au vent latéral.

A part la question du sélecteur qui constitue un gros écueil, cette machine me donne toute satisfaction et, après un rodage à vitesse réduite, j'ai accompli les 22.000 km qu'indique le compteur sans aléas particuliers, moteur et cadre étant d'une robustesse à toute épreuve.

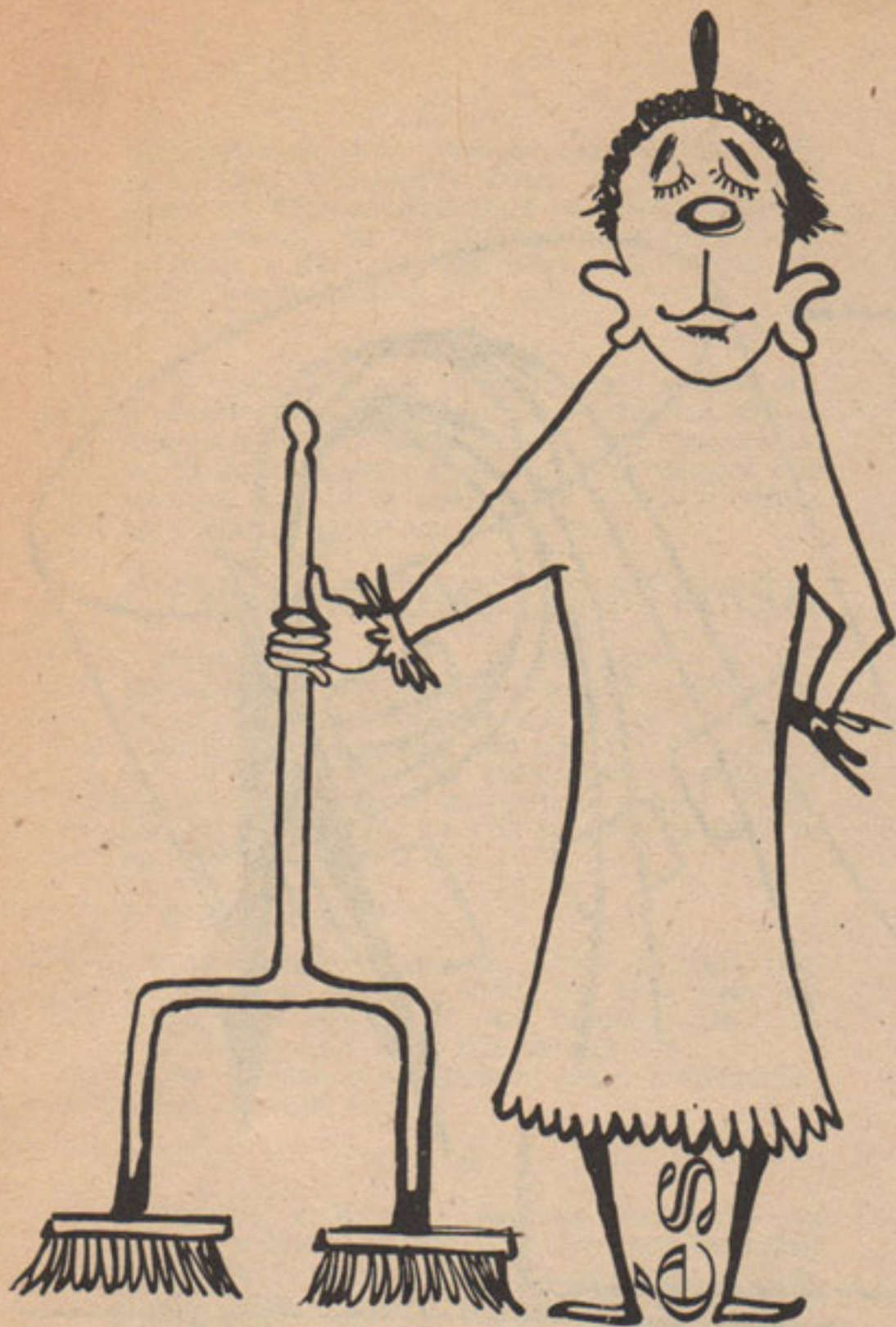
En conclusion, je dirai qu'en définitive tout dépend de l'usage que l'on veut faire d'une machine donnée.

Du point de vue sportif, bien que cette machine soit cataloguée comme utilitaire, elle m'a permis des performances qu'envieraient bien des cylindrées supérieures.

(1) N.d.l.R. — Rappelons à notre lecteur que le déplacement du poids « apparent » d'une moto lors du freinage est absolument indépendant de l'enfoncement des suspensions ; si l'adhérence de la roue avant est plus faible dans le cas de la « Super Max », ce n'est pas le principe de la suspension qui est à incriminer, mais plutôt sa réalisation (mauvais amortissement), à moins que cela ne soit le pneu.

M. Fernand TALLAUD, Villejuif (Seine).





LE BALAYAGE

66 "SCHNÜRLE" 99

a transferts dédoublés

**A**PRES des essais de divers types de balayages (à piston défecteur, en croix, Schauer, etc.) tous les constructeurs de moteurs 2 temps (même Puch, pour ses scooters et cyclomoteurs) ont finalement adopté le balayage Schnürle (piston plat, échappement sur l'avant et 2 transferts placés latéralement) depuis que celui-ci est devenu du domaine public.

#### LA RECHERCHE D'UN BON REMPLISSAGE DE HAUT EN BAS DES RÉGIMES

Ce premier pas accompli, certains constructeurs ont cherché à améliorer encore ce mode de balayage.

★

En effet, à partir de 1953-1955, la puissance spécifique des moteurs 2 temps, même de série, a atteint facilement 60 à 70 CV/l.

Or le balayage des gaz, dans un deux temps, n'est pas un phénomène mécanique, mais un phénomène aérodynamique : ce sont les pressions des gaz, la vitesse, la pression dynamique, la direction des colonnes gazeuses (donc les formes et cotes des lumières), qui conditionnent le remplissage du cylindre, le rendement du moteur. Mais la vitesse du piston intervient également pour une bonne part, ce qui fait que le balayage est, finalement, étudié surtout pour tel ou tel régime. En particulier, avec la recherche de hauts rendements, si le balayage est étudié pour des régimes élevés, il risque d'être plus déficient aux bas régimes (mélanges entre gaz frais et gaz brûlés, court-circuitage des gaz frais vers l'échappement, etc.).

★

Donc, une fois arrivés à des puissances spécifiques plus ou moins élevées, les constructeurs de 2 temps ont cherché quelles modifications apporter au balayage Schnürle pour, tout en conservant la puissance obtenue aux hauts régimes,

améliorer le remplissage aux moyens régimes.

#### LA CHAMBRE DE COMBUSTION DÉPORTÉE

La première solution adoptée, la plus généralisée en même temps, est la chambre de combustion de volume réduit, et déportée à l'opposé de l'échappement : c'est la chambre de combustion en forme de « bombe de chasse » ou de « casquette de jockey », selon le dessin qui lui est donné.

#### LES TRANSFERTS DÉDOUBLÉS

Mais d'autres constructeurs : Ardie sur les dernières 175 et 250 cc, TWN pour son scooter « Tessy », et, maintenant Myma, ont adopté une autre solution plus complexe : tout en conservant le principe fondamental du balayage Schnürle, ils ont dédoublé les transferts. Donc, de chaque côté, nous n'avons plus une lumière de transfert seulement, mais deux, qui sont de cotes et de directions différentes : les veines gazeuses peuvent mieux s'étayer mutuellement, mieux pénétrer dans le cylindre et mieux le remplir.

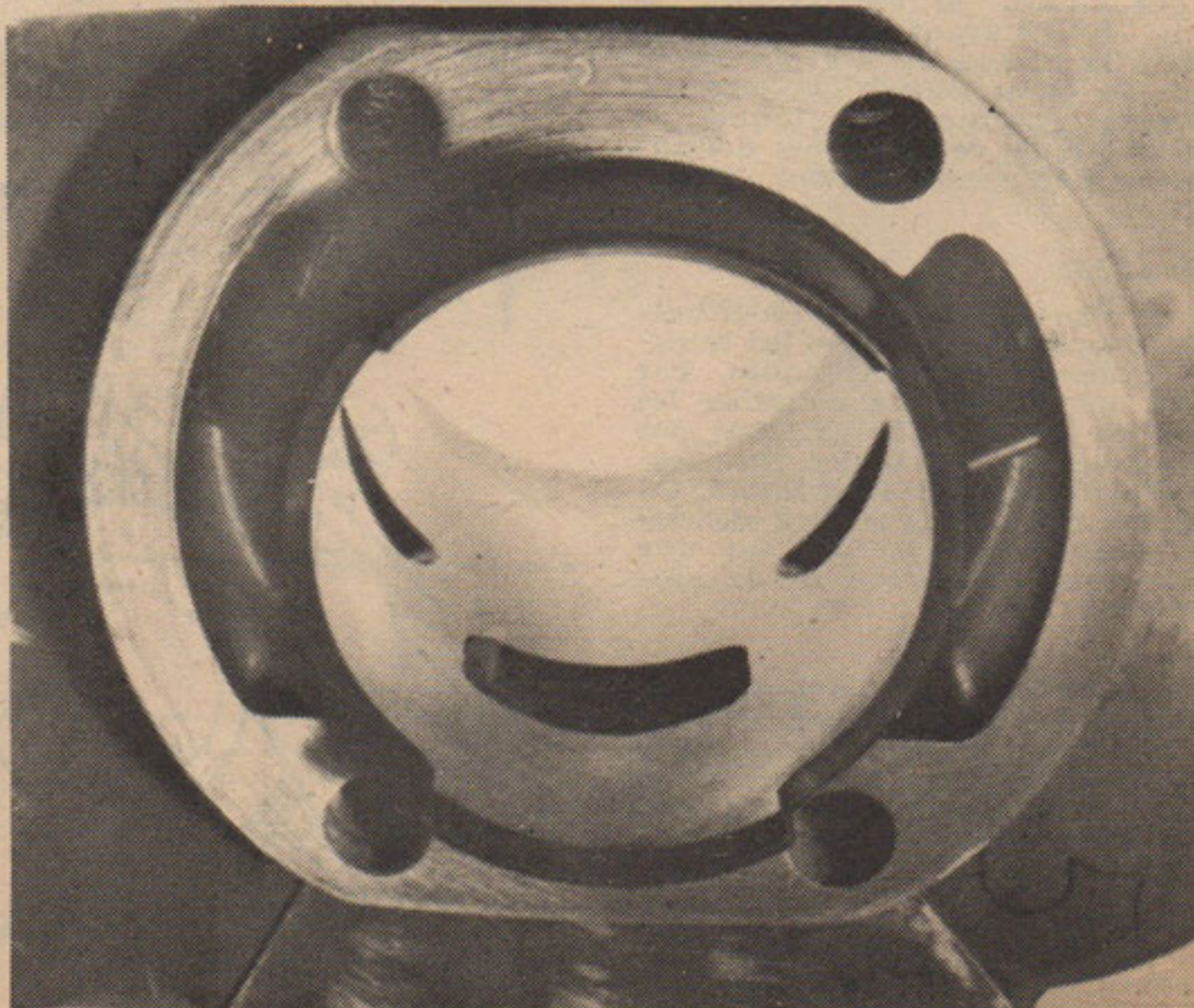
#### LA RÉALISATION ARDIE

C'est sur les réalisations de Ardie que nous avons le plus de renseignements, que nous extrayons de l'ouvrage d'Helmut Hütten « Schnelle Motoren ».

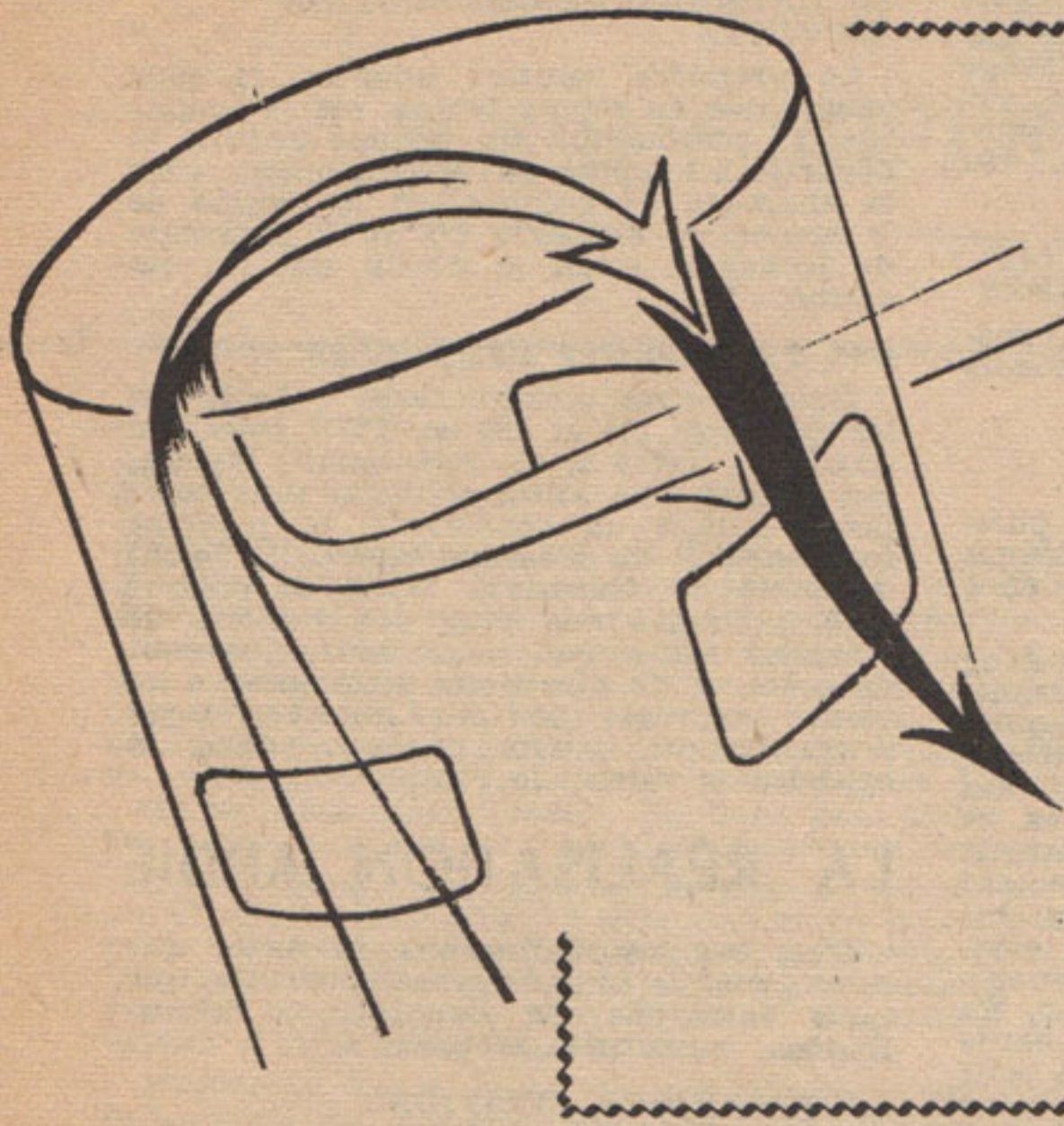
#### LA TECHNIQUE AVIATION APPLIQUÉE A LA MOTO

Ce système de balayage à transferts dédoublés est un fruit de la technique aéronautique. Lors de l'union de Dürkopp et de Ardie, l'usine de Bielefeld (Dürkopp) et celle de Nuremberg (Ardie) firent appel aux ingénieurs Gosslau et Noack, spécialistes en moteurs d'avions. Or, une quinzaine d'années auparavant, Gosslau avait déjà réalisé des petits 2 temps à haut rendement... à transferts dédoublés, pour avions-cibles.

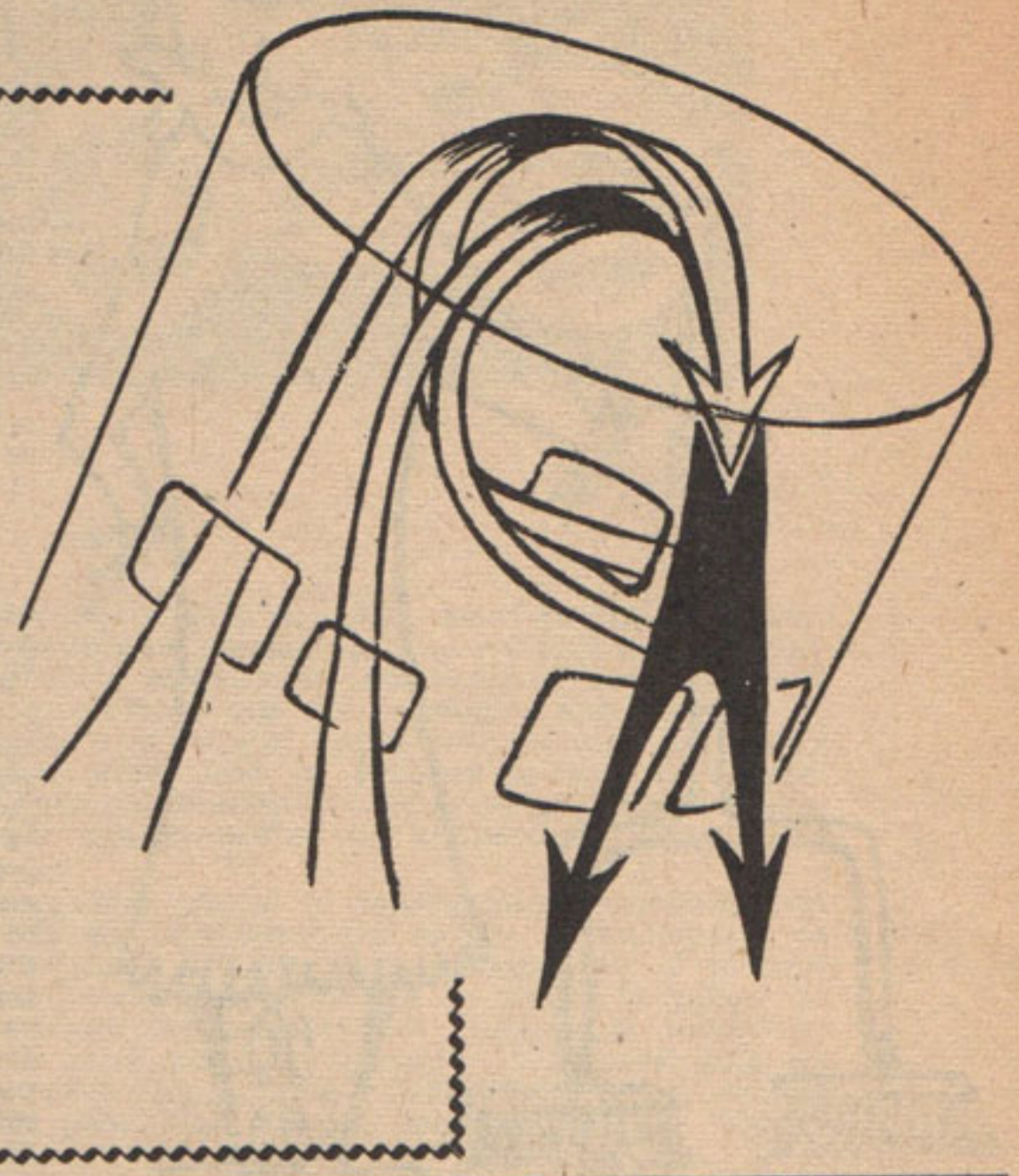
Le 125 « Tessy » de TWN comporte également des transferts dédoublés, dont nous voyons ici les entrées séparées par une cloison interne. Deux sorties seulement sont ici visibles, les autres étant masquées par le fût du cylindre. Ces sorties ne sont pas au même niveau et sont fortement convergentes. Grâce à ce mode de balayage, la puissance est de 7,8 CV (63 CV/l) à 6.000 t/m et le couple de 1,02 m.kg (8,25 m.kg/l) à 4.250 t/m.







Voici, schématiquement illustrés, les principes du balayage Schnürle (à gauche) et du balayage à transferts dédoublés (à droite).



**LE PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT**

A première vue, il pourrait sembler que le dédoublement des transferts n'est qu'une variante du classique Schnürle. Mais, en réalité, le processus de balayage est différent.

★

Dans un Schnürle, les colonnes gazeuses issues des deux lumières de transfert opposées, s'étaient mutuellement, se dirigent en biais vers l'arrière du cylindre, sont redressées par la paroi de ce dernier et remontent vers la culasse, puis suivent la colonne de gaz brûlés fuyant vers l'échappement (en général unique).

La paroi arrière du cylindre joue donc un rôle important. Dans le système à transferts dédoublés, le phénomène est différent. Ici, ce sont les colonnes gazeuses, issues des différents transferts, orientées différemment, débouchant à des vitesses différentes, qui, se superposant et s'étayant mutuellement, montent vers la culasse sans avoir besoin de l'aide de la paroi arrière du cylindre.

Est-il besoin d'ajouter que toutes les cotes et orientations des lumières doivent être judicieusement choisies pour obtenir ce résultat ?

**LA REALISATION**

De part et d'autre d'un plan longitudinal vertical, coupant le cylindre, les transferts sont évidemment symétriques. Par contre, d'un même côté du cylindre, les 2 transferts ne sont pas égaux, tant par leur section que par les angles avec lesquels ils débouchent dans le cylindre. En particulier, les colonnes gazeuses débouchant des transferts de l'avant ont une vitesse plus élevée en raison de la section plus faible.

★

Les petits transferts, ceux qui sont les plus proches de l'échappement, débouchent en faisant un angle («  $\beta$  ») assez important sur la verticale : ils soufflent donc les gaz frais assez horizontalement dans le cylindre (voir section I). Les grands transferts arrière, eux, soufflent plus verticalement (angle «  $\alpha$  ».)

Ainsi, le « front » de gaz frais est plus vaste, plus étalé en hauteur, moins turbulent (risques moindres de mélange entre gaz frais et brûlés), pénétrant mieux et plus rapidement dans le cylindre.

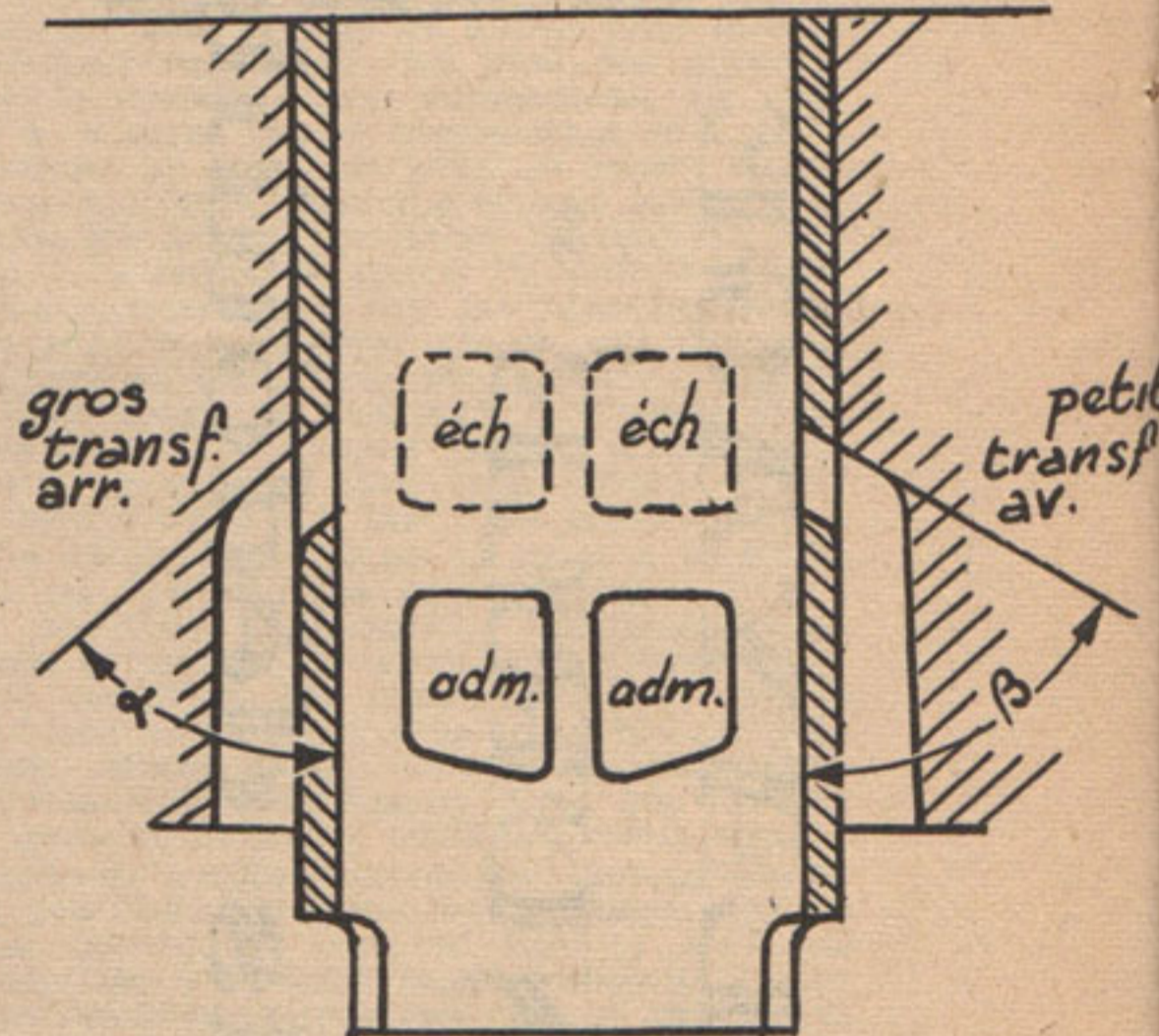
Notons par ailleurs que sur tous les moteurs Ardie de plus de 60 CV/l, la lumière du transfert arrière principal, est plus haute que la lumière avant.

★

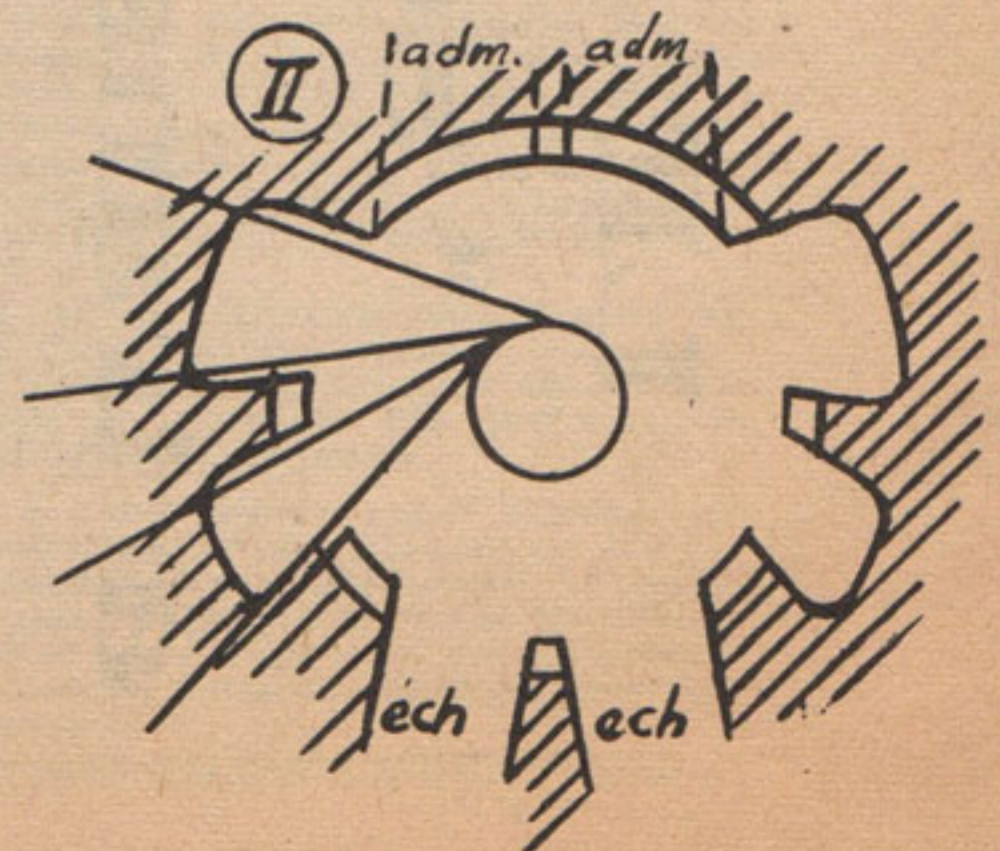
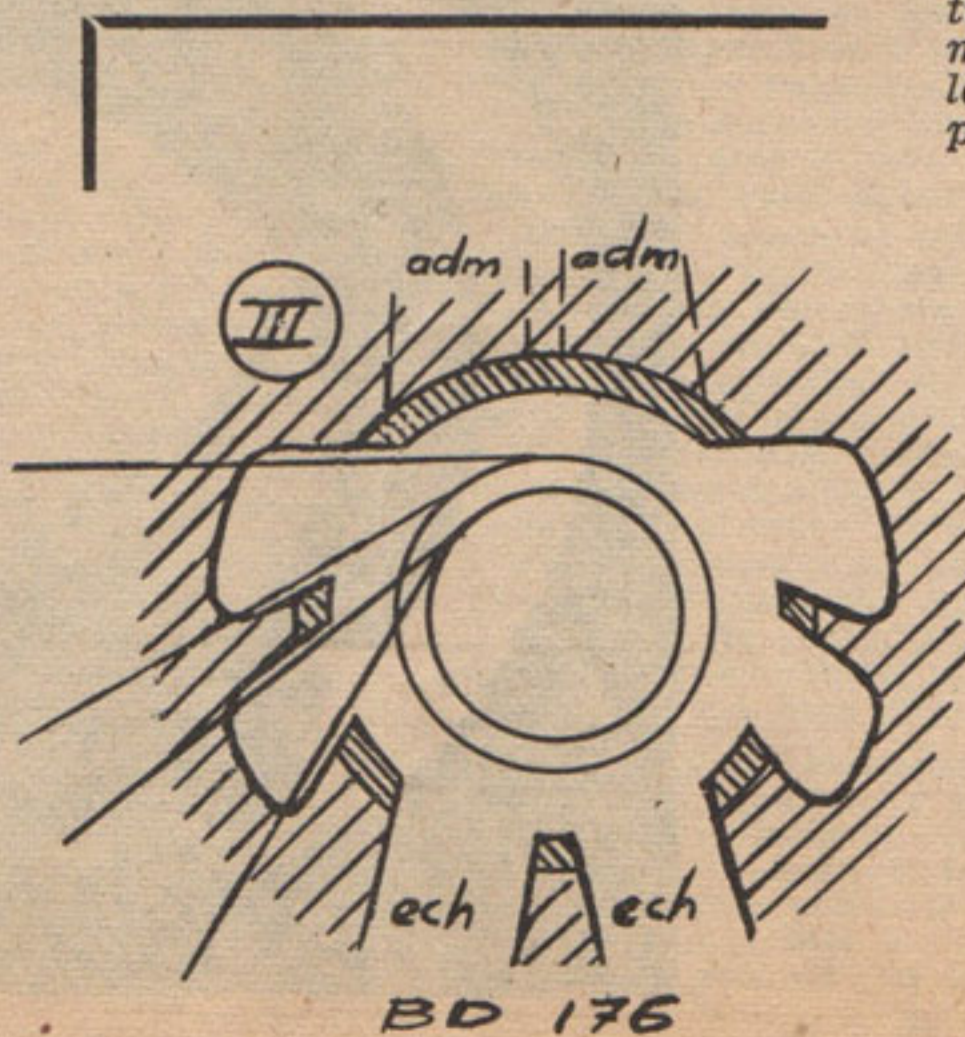
Si ces angles «  $\alpha$  » et «  $\beta$  » avec lesquels les transferts débouchent dans un plan vertical sont demeurés inchangés au cours de l'évolution des 175 et 250 Ardie, il n'en est pas de même des angles sous lesquels débouchent les lumières dans un plan de section horizontale (sections II et III).

Dans le cas des 250 cc (qui développent jusqu'à 61 CV/l) et de la BD 175 (55 CV/l), tous les transferts soufflent tangentiellement à un même petit cercle imaginaire de rayon « r » (plan II).

Mais la solution adoptée pour la BD 176 et sa version « sport » (65 et 77 CV/l), et illustrée dans le plan « III », s'est avérée plus avantageuse, permettant un meilleur balayage, plus près des parois



Ci-dessus, coupe verticale d'un cylindre Ardie, montrant que les petits transferts soufflent plus horizontalement que les grands. Ci-dessous, balayage dans un plan horizontal, soit pour la BD 175 et la 250 (à gauche), soit pour la BD 176 (à droite).





du cylindre. Les angles des parois latérales des transferts sont modifiés; ces derniers débouchent plus tangentiellément aux parois du cylindre, permettant un « front » de balayage plus large dans un plan horizontal.

★

Un tel balayage permet non seulement d'obtenir des puissances spécifiques atteignant 80 CV/l, mais encore une réduction de la consommation spécifique jusqu'à des valeurs de 310 et même 300 gr/CV.h, donc très basses pour un 2 temps.

## COMPARONS LA MYMSA

Tout nous porte à comparer la 175 Mymssa aux 175 Ardie : même course de 61 mm, même alésage de 60 mm, même diamètre de passage des gaz (24 mm)... et même conception de balayage. Le rapprochement se fera davantage avec l'ancienne BD 175 de 9,5 CV qu'avec la BD 176 de 11,2 CV.

### A L'ADMISSION

L'admission dans les Ardie se fait par 2 lumières côte à côte, de 19,5 mm de large, de 19,5 mm de hauteur sur la BD 175 et 24,3 mm sur la BD 176.

Les durées d'admission sont respectivement de 128 et 145°.

★

Sur la « X 13 » Mymssa, la durée de pleine admission est de 117°, d'admission partielle : 140°. Expliquons-nous. Nous avons une lumière unique de 34 mm de large, qui comporte une partie rectangulaire de 18 mm de haut (donnant les 117° de durée d'admission), en-dessous de laquelle on a un « appendice » triangulaire de 6 mm de haut, qui permet de porter cette durée d'admission jusqu'à 140°.

### A L'ÉCHAPPEMENT

Les deux Ardie comme la Mymssa, ont même durée d'échappement : 148°.

Chaque lumière des Ardie (qui ont un double échappement) fait 19 mm de haut et autant de large. Sur la Mymssa, la hauteur est de 18 mm, avec, pour la lumière unique, une largeur de 38 mm, donc égale à la somme des largeurs des 2 lumières séparées des Ardie.

### LES TRANSFERTS

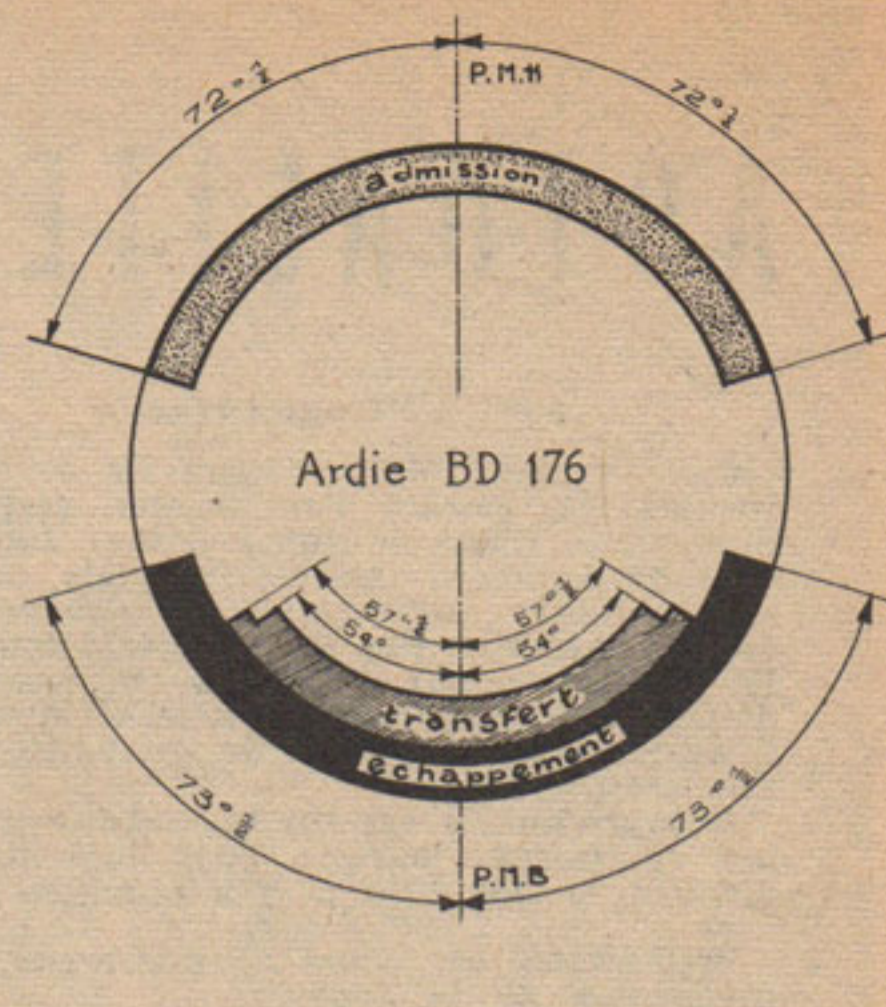
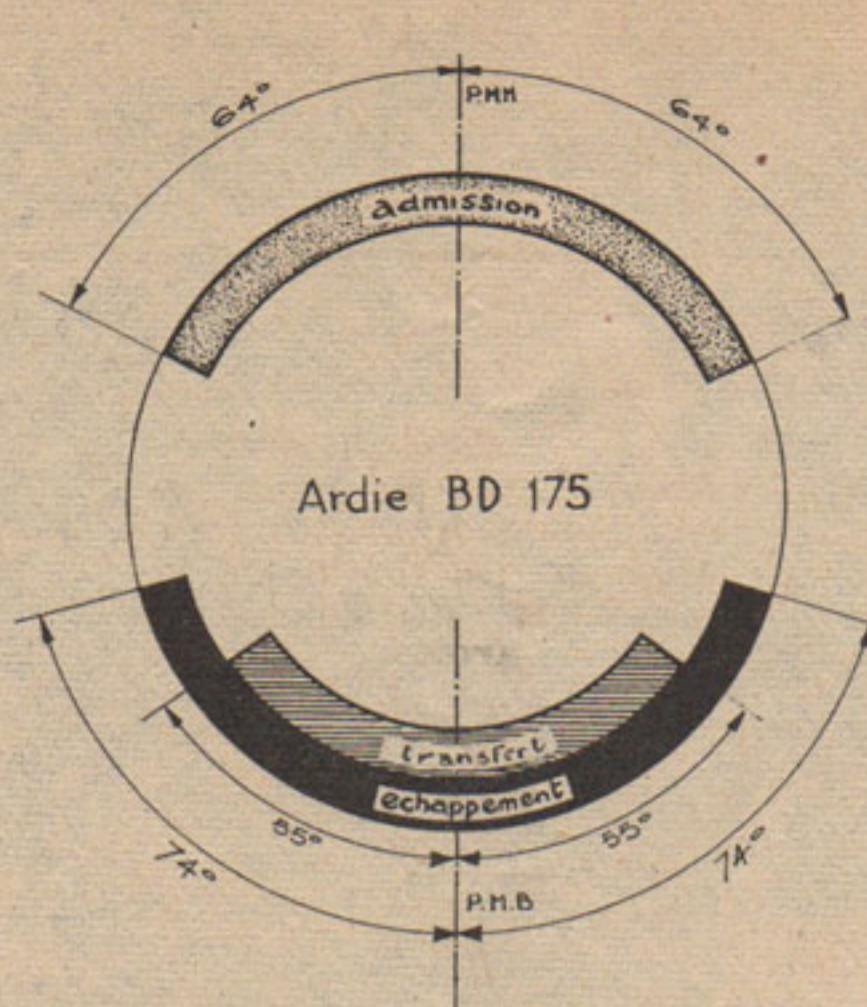
Tout comme la BD 175, la Mymssa a toutes ses lumières de transfert de même hauteur; mais elles sont beaucoup plus hautes sur la machine espagnole (14 mm) que sur la machine allemande (11 mm), ce qui donne une durée de transfert de 130° pour la 1re contre 110° pour la 2me.

Cette durée de transfert de 130° sur la Mymssa nous semble d'ailleurs bien longue, d'une quinzaine de degrés trop importante. Même sur la BD 176 de 65 CV/l, nous sommes loin de cette valeur, puisque les lumières arrière, de 12 mm de haut, ne donnent qu'une durée de 115°, alors que les lumières avant, moins hautes (10,6 mm), n'ouvrent que sur 108°.

Notons, sur la Mymssa, les différences de cotes des lumières principales et secondaires. Toutes ont la même hauteur de 14 mm, mais alors que les premières ont une largeur de 15 mm, les secondes ne font que 11 mm.

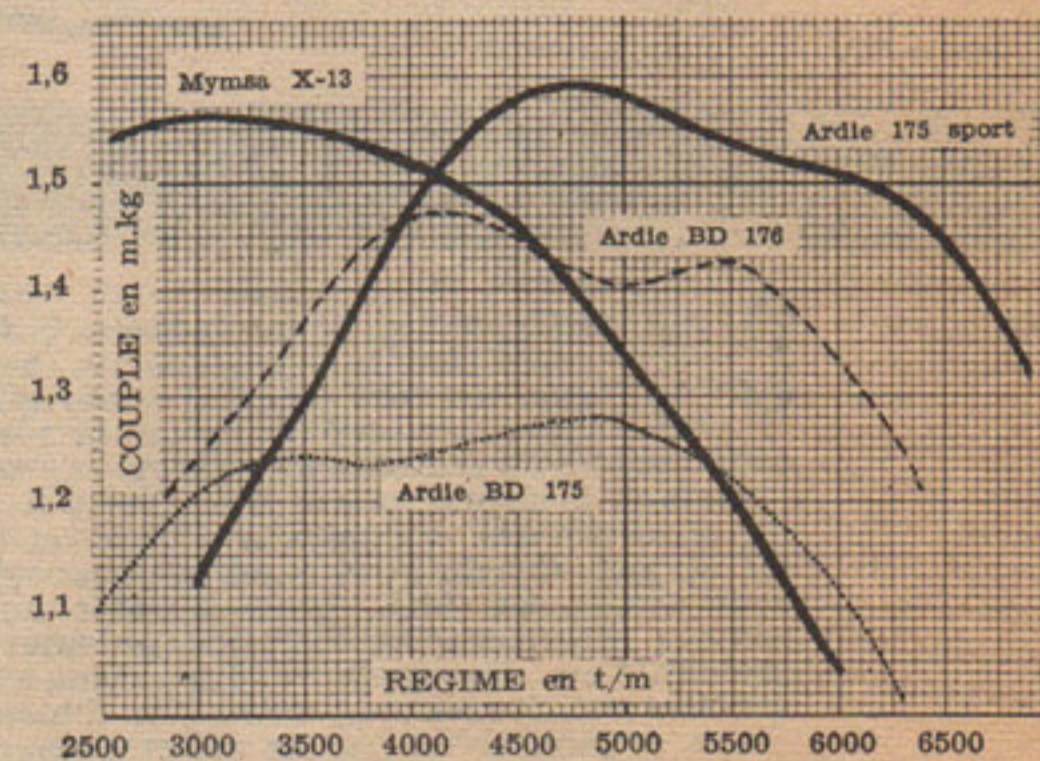
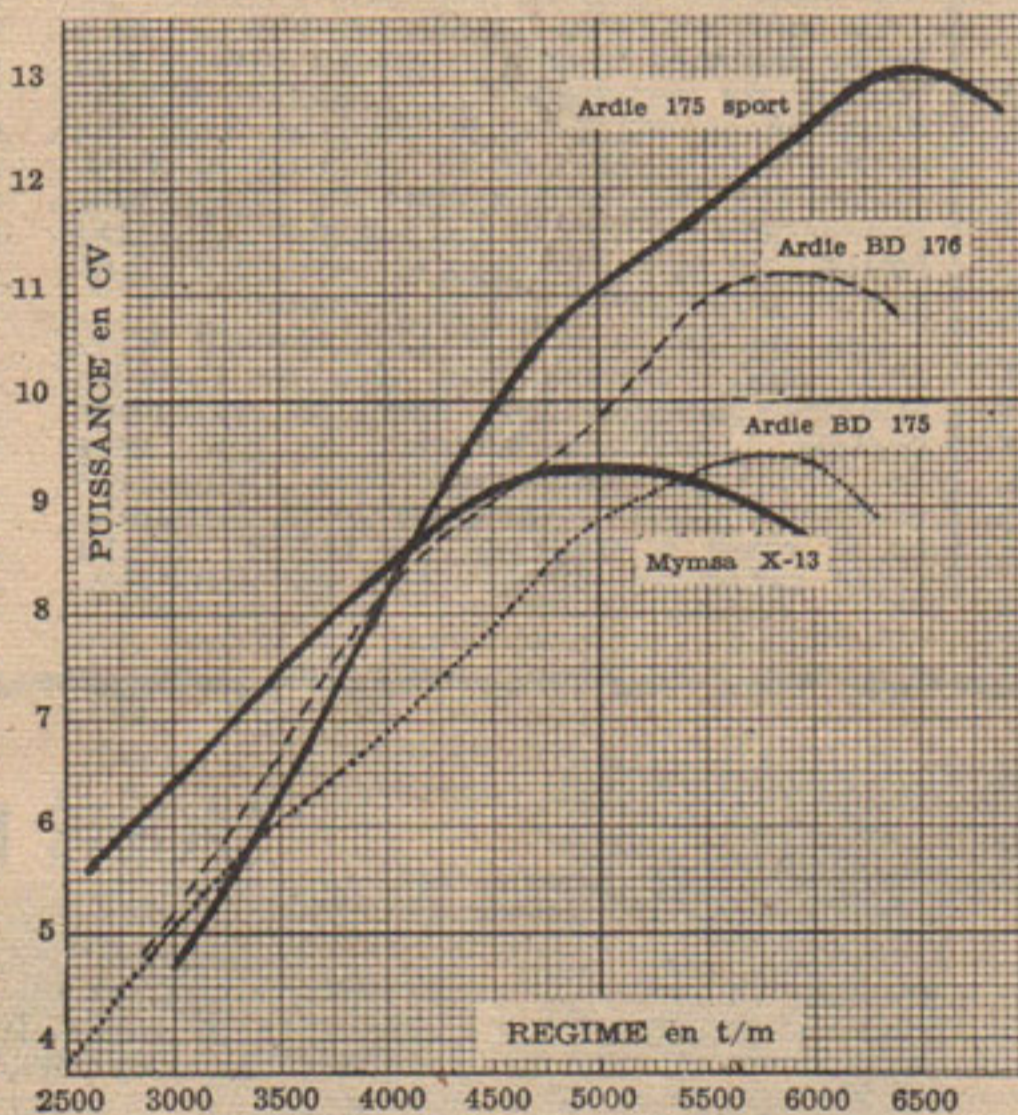
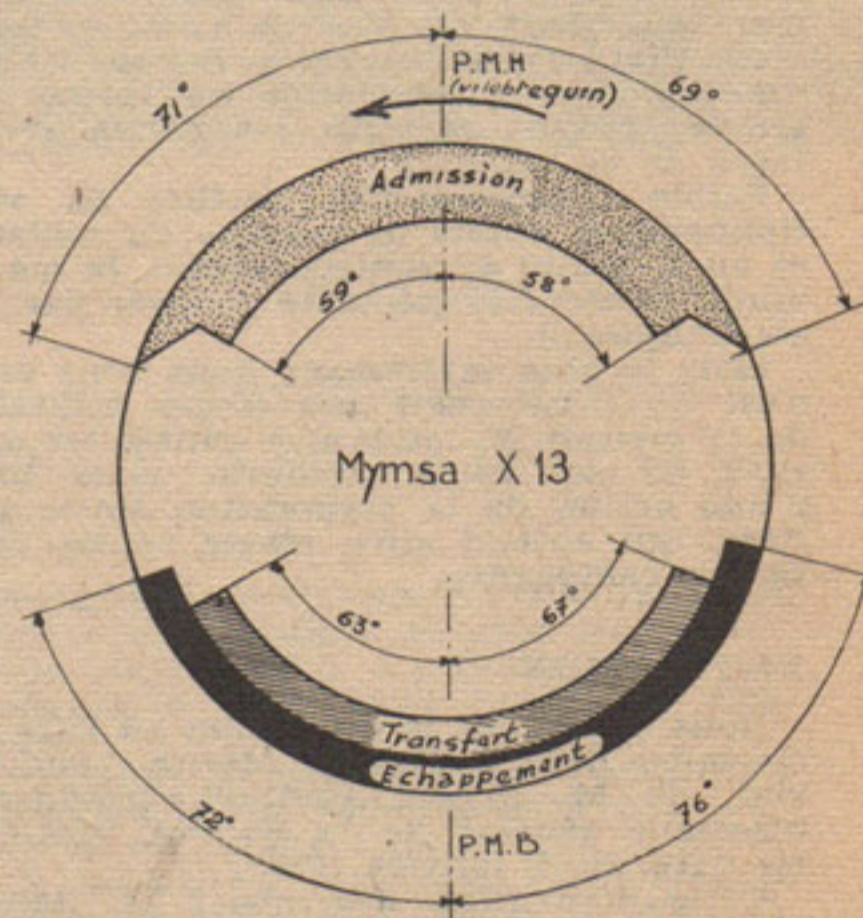
### LES RENDEMENTS

Concluons en comparant les rendements de ces différents 175 cc à transferts dédoublés.



Ci-dessus et ci-contre, diagrammes comparés des Ardie BD 175 et 176 et de la Mymssa X 13.

Ci-dessous, puissances et couples comparés des mêmes machines.



La Mymssa bénéficie d'une puissance élevée à bas régimes. Les Ardie type 176 bénéficient d'une puissance de pointe notablement plus élevée, tout en présentant une puissance aux moyens régimes des plus intéressantes.

J. B.

★

	Mymssa	Ardie		
	X-13	BD 175	BD 176	Sport
Puissance en CV .....	9,35	9,5	11,2	13,1
au régime de .....	5.000	5.750	5.850	6.400
Couple maxi en m.kg ..	1,56	1,28	1,47	1,59
au régime de .....	3.000	4.900	4.150	4.750



# ACTUALITES

20<sup>me</sup> ANNIVERSAIRE

Ces jours-ci, Marcel Beauvais — qui, jusqu'à son retrait, l'an dernier, était le plus vieux (mais toujours jeune) sidecariste de France — Marcel Beauvais, donc, fête le 20<sup>me</sup> anniversaire de l'ouverture de son magasin, rue Emile Level, dans le 17<sup>e</sup> arrondissement. C'est donc un «vieux» de la corporation, puisque, déjà à l'époque, il avait quelques années de compétition à son actif.

Aujourd'hui, il est un spécialiste diplômé de Horex, marque pour laquelle il disputa, le Bol d'Or, il y a quelques années.

Souhaitons-lui encore de nombreux anniversaires de ce genre.

## ENTENTE DANS LE MONDE DU SCOOTER ?

Nous avons pu entendre ces jours derniers sur deux chaînes de radio notamment (Radio-Luxembourg et Europe n° 1), des annonces publicitaires en faveur du scooter faisant ressortir les divers avantages de ce véhicule :

Faible consommation, facilité de stationnement, sûreté de marche du moteur, et aussi tenue de route assurant le maximum de sécurité (sécurité prouvée par les statistiques...).

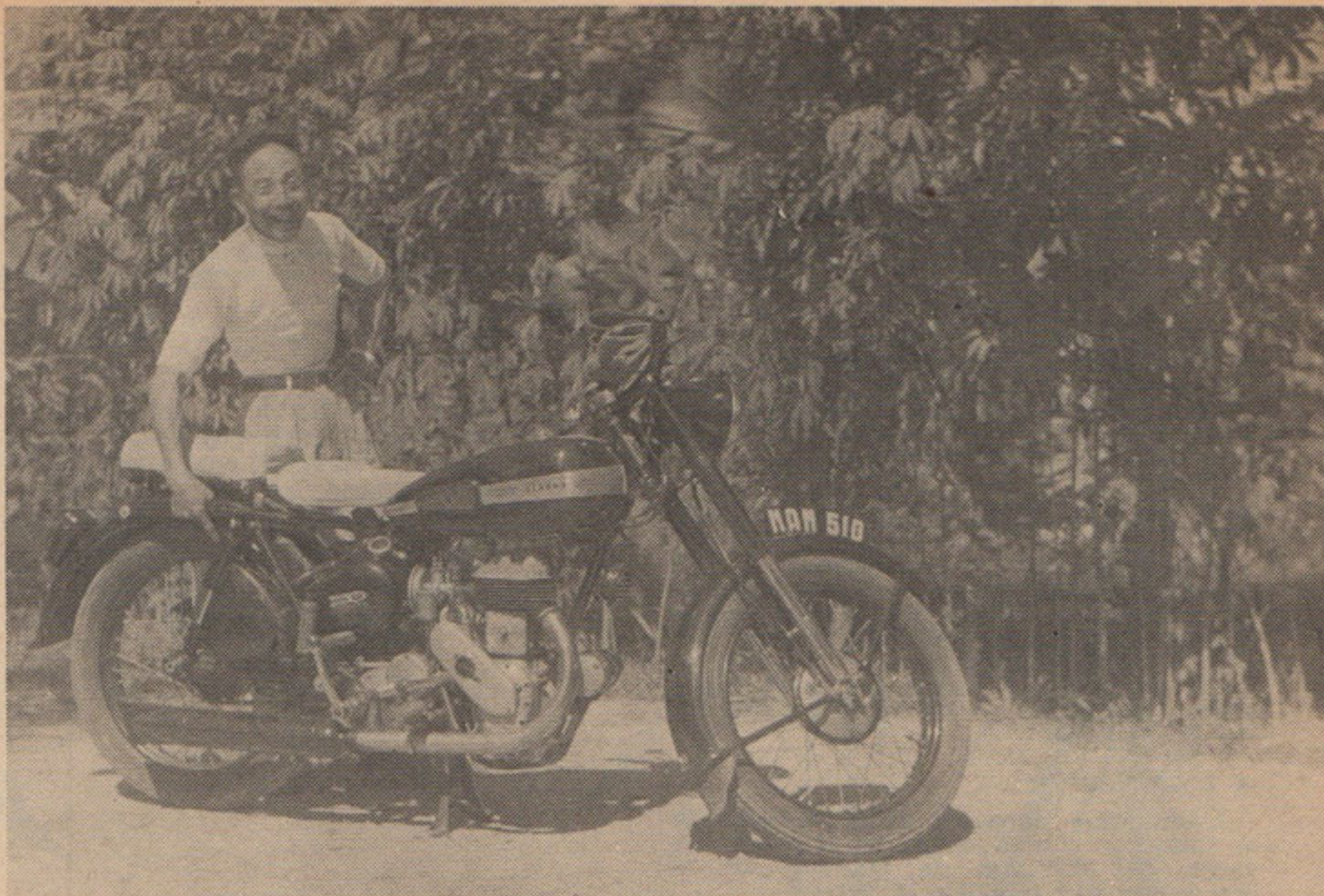
Mais le plus intéressant dans tout ceci, c'est qu'il ne s'agit pas d'une initiative de la maison X, tendant à vanter les mérites de ses seuls produits, mais bien d'une action de la corporation toute entière, qui entend ainsi réagir contre certaines campagnes.

## DISTINCTION

Nous apprenons la promotion au titre de chevalier dans l'ordre du Mérite Commercial, de M. Robert Brethiot, président-directeur général de la Société Bret-Oil, en date du 7 janvier 1959.

Cette distinction décernée à M. Robert Brethiot consacre ses efforts et son activité inlassable depuis de longues années au Service de l'Industrie des Lubrifiants.

Nous nous associons à tous ses amis pour lui adresser nos plus vives félicitations.



*Ce sympathique motard viet-namien vous présente sa Terrot 350 cc latérales transformée et modernisée.*

1.200.000 BOUGIES PAR MOIS !

Telle est, sensiblement, la production actuelle de la nouvelle usine MARCHAL d'Asnières, mise en marche en juin dernier pour satisfaire l'énorme demande d'une clientèle toujours plus élargie.

Ce chiffre, bien qu'étant encore loin de représenter le maximum du niveau potentiel de production, constitue cependant un record pour la marque française et représente 20 fois sa production 1938, ce qui revient à dire que la production journalière actuelle de bougies Marchal équivaut à la production mensuelle d'avant guerre pour cette même marque.

Les ventes de 1957 et 1958 placent Marchal très nettement en tête de l'industrie française dans le domaine qui nous occupe : 8.400.000 bougies en 1957, près de 10.000.000 l'année écoulée. Mais ces chiffres restent au-dessous de la demande, et il reste à résorber un certain retard pour satisfaire notamment les construc-

teurs dont certains aimeraient à augmenter la proportion de bougies Marchal utilisées en premier montage.

L'estime dans laquelle une clientèle toujours plus vaste tient la marque française repose pour une bonne part sur les succès obtenus par Marchal en compétition. Sans parler seulement de la voiture (2 Championnats du monde, 1 Championnat de France), ce ne sont pas moins de quelques 300 victoires d'épreuves ou de catégories, tant en automobile qu'en moto, qu'ont obtenu les bougies Marchal durant la dernière saison sportive.

De tels résultats ne peuvent que frapper l'opinion, et expliquent parfaitement le succès remporté par la bougie Marchal sur le plan commercial.

Car la compétition paie, et les chiffres que nous reproduisons ici-même le démontrent mieux que ne le ferait un long discours.

## TRIBUNE LIBRE

CERTAINES salles de projections cinématographiques présentent cette semaine, grâce à un consortium de distribution de films, un fort original générique des sports mécaniques de 1958. Avec bien entendu la place de choix qui revient tout particulièrement au sport motocycliste.

Mais si le septième art nous avait habitués par l'image à voir ou à revoir des documents d'une valeur certaine, cette fois-ci les sports mécaniques sont représentés sous leur plus mauvais angle. De plus, pour ajouter aux hécatombes judicieusement sélectionnées, la firme en question à recours très simplement au déroulement des courses made in USA, avec ce qu'elles comportent de brutal et d'insensé.

Les séquences mises en relief portent exclusivement sur les accidents les plus meurtriers que les caméraman ont réussi à fixer sur la pellicule durant l'année 58. Certes les sports mécaniques ne sont pas précisément dénués de risques d'accidents, mais prendre pour exemple une course de côte, dans le sable, pour motos de 350 à 1.200 cc dépasse tout entendement !

Vous semblez oublier, Messieurs les cinéastes, que d'autres sports qui ne sont pourtant pas des sports mécaniques, tels la boxe, le cyclisme, l'alpinisme, etc... n'en sont pas moins tributaires de risques sérieux. Il est fort heureusement erroné de croire que les spectateurs d'un Grand Prix motocycliste ou automobile vont sur le circuit pour voir se tuer des coureurs, comme les amateurs de taumachie vont aux arènes pour voir le toréador être mis à mort par le taureau.

Que n'avez-vous assisté aux Grands Prix Motocyclistes Européens courus en 1958, pour nous présenter aujourd'hui d'ex-

## SPORTS MÉCANIQUES ET ACTUALITÉS

cellentes courses où la virtuosité et la technique se substituaient à la brutalité irraisonnée des réunions qui nous sont montrées, et qui semblent être la pâture de prédilection de vos caméras.

Cette rétrospective, qui tend à vouloir démontrer que toute compétition du genre se traduit par une tuerie monstre, ne se sert habilement pour ce faire que de séquences qui ne produisent rien au point de vue sportif, car elles ne sont que les reflets de l'extrapolation exagérée d'un sport soumis ailleurs à des règles impérieuses, négligées dans les copies d'outre-Atlantique, où le rugby et le base-ball s'apparentent eux-mêmes d'assez près aux sports de combat.

Je n'aspire pas ici, en « Tribune Libre » à attaquer d'autres sports que ceux que j'affectionne, mais j'entends discuter la valeur de ce court métrage qui ne sait montrer au public que des accidents plus graves que spectaculaires sous une étiquette impropre, qui fait supporter aux sports mécaniques en général, une réputation injustifiée et qui semble vouloir démontrer que le monde des coureurs ne comprend que des hommes dont la raison n'est plus très sûre, un monde où des médecins aliénistes feraient bien de remplacer nos commissaires de courses, pour arbitrer d'aussi sanglantes réunions !

Le sport, sur notre continent n'en est heureusement pas rendu à ce stade. Louez, Messieurs les cinéastes, les Américains qui offrent une telle pâture à vos appareils mais, de grâce, faites leurs supporter en gros titres la paternité de telles compétitions !

C. FRANÇOIS, Bonneval (E.-et-L.).



# Le Trial en Belgique

avant la dernière épreuve :

## OU EN EST LE CHAMPIONNAT ?

**C**EST dans une semaine que se disputera la huitième et dernière des réunions de trial retenues au titre des Championnats de Belgique.

Nous saurons donc très prochainement quels pilotes seront couronnés et il est temps, avant de vous communiquer les résultats définitifs, de revenir un peu sur le déroulement de la saison.

### Vanderbecken n'a pu rejoindre Piron

En petite cylindrée, le champion en titre, Piron, sut prendre la tête dès le début des Championnats et il semblait devoir poursuivre une marche triomphale quand Roger Vanderbecken — l'excellent crossman inter en 500 cc — vint tout à coup troubler la quiétude du leader et lui disputer chèrement la première place des épreuves successives, dont il enleva d'ailleurs quelques-unes.

Cet effort, coïncidant avec l'obtention d'une Triumph identique à celle que monte Piron (Tiger Cub), vint toutefois un tout petit peu trop tard pour permettre à Vanderbecken de remonter entièrement son retard initial. Mais Piron a eu chaud et Vanderbecken, en possession d'un matériel de classe, peut parfaitement prétendre à remporter le titre belge en experts petite cylindrée, titre qui ne peut échapper cette saison à Piron, encore vainqueur dans l'avant dernière manche et qui réalisera ainsi un splendide doublé 1958-1959.

Derrière ces deux hommes, les pilotes les plus en vue auront été M. Decorte (James), F. Bidoul (Socovel), July (Norman) et Marchand (FN), ce dernier remplaçant aux places d'honneur l'autre pilote de l'usine belge, Graindorge, lequel a dû abandonner le trial dès le commencement des Championnats, souffrant d'un coude.

★

Ici, nous intercalerons une parenthèse, en faveur d'un pilote qui ne participait pas aux Championnats (car il s'agit d'un Français) mais qui a montré parmi les

meilleurs Belges des moyens très remarquables : c'est du Nordiste François André que nous parlons, qui a décidé de s'aligner en Belgique afin d'y acquérir l'entraînement, l'expérience qui font les grands spécialistes.

François André n'a d'ailleurs pas tardé à obtenir des places enviées, (6<sup>me</sup> à Mons, 2<sup>me</sup> à Rhode Sainte-Genèse, 2<sup>me</sup> à Thuin, 4<sup>me</sup> à Nivelles — ces deux épreuves ne comptant pas comme épreuves de Championnat).

Réaliser de telles performances, en concurrence avec les meilleurs trialistes belges et dans des épreuves réputées pour leur sévérité, voilà qui en dit long sur le niveau atteint par notre compatriote, lequel monte une Motobécane 175 cc.

L'adversaire qui peut l'hiver prochain combattre Delauné et — peut-être — mettre fin à sa constante domination dans le Championnat de France, ce doit être désormais François André.

### En grosse cylindrée, Decoster... ou Colin ?

Ici, la lutte demeure ouverte : au début, Decoster (Sarolea) a pris d'emblée le commandement, devant Derom (BSA) et Colin (NSU). Puis Busine est venu qui, prenant plus d'assurance au fur et à mesure que se développait la compétition, s'est installé à la seconde place, qu'il occupait encore à deux réunions avant la fin du Championnat.

Cependant, Alex Colin avait rejoint Busine, les deux hommes n'étant qu'à 9 points de Decoster, ce qui laissait présager une fin de Championnat acharnée.

Effectivement, à Aywaille, avant-dernière manche, Colin a remporté une magnifique victoire, Decoster ne pouvant que se classer second, et Busine sixième.

Ainsi, Colin améliora sa position avant l'ultime réunion et — sur le papier — il peut encore remporter le titre, à condition de vaincre Decoster une dernière fois, et assez nettement.

Derrière ces hommes, Ch. Decorte (BSA) et R. Decat (Triumph) ont montré qu'ils sont toujours là.



PIRON

### Vanstenaegen rejoint et dépasse Matthays en juniors petite cylindrée

Pour sa première saison de trial, le jeune Matthays s'est installé en tête du Championnat de Belgique « juniors, petite cylindrée », et y est resté jusqu'à la 6<sup>me</sup> épreuve.

A ce stade, le néophyte était cependant quasi-rejoint par Vanstenaegen, qui n'avait plus qu'un point de retard. Et, comme il fallait s'y attendre, Vanstenaegen « mit le paquet » à Aywaille la semaine dernière, gagnant et passant dès lors au commandement du Championnat dans sa catégorie. Tout n'est pas encore perdu pour Matthays, qui doit toutefois gagner la dernière épreuve pour remporter le titre. La tâche lui sera difficile car son jeune rival termine très fort la saison, le prouvant par deux victoires consécutives.

### Ricour leader des juniors grosse cylindrée

Dans cette classe, nous avons eu d'abord Peeters au commandement, Ricour n'étant encore que cinquième à l'issue de la quatrième épreuve, le leader étant alors non plus Peeters mais bien Brel.

Deux épreuves plus loin, Brel rétrogradait, laissant sa place à notre homme, assuré de quatre points d'avance. A ce moment, le titre lui paraissait acquis, à moins d'un double succès de Brel dans les deux dernières réunions.

Mais la semaine dernière, à Aywaille, c'est un troisième homme, Guisse (alors 9<sup>me</sup> au classement général) qui a remporté la course, Brel ne pouvant mieux faire que 6<sup>me</sup> (derrière Ricour, 3<sup>me</sup>).

Aussi ce dernier semble-t-il assuré d'être champion de Belgique sous huit jours.

★

En définitive, des Championnats de Belgique très attrayants, incertains jusqu'à la fin — ou presque — dans leur déroulement, et qui attestent bien de la vitalité de la spécialité chez nos amis d'Outre-Quilévrain.

R. C. D.





# BOHEC DELAUNÉ et VALLÉE

## VAINQUEURS DU TRIAL DE PONTLIEUE

**T**RIAL pour débutants au pays des 24 Heures du Mans où les organisateurs du CO Pontlieue sont retombés dans les erreurs des débuts du trial, ne tirant aucun profit des deux précédentes réunions de la Ligue Anjou-Bretagne. Et les efforts importants et coûteux de l'organisation furent anéantis par l'irrégularité du classement et le mauvais emploi du terrain, le tracé permettant de rapprocher cette épreuve d'un gymkana dont seul le traditionnel slalom « des quilles » aurait été absent.

Il y a lieu de rappeler que cette réunion comptait pour le Championnat de France, et il est navrant de voir qu'une épreuve aux débuts aussi hésitants soit prise en considération à l'échelle de cette épreuve.

Le classement fut lui-même tout aussi chargé d'erreurs que l'avait été le décompte des points l'après-midi, des coureurs ayant été perdus de vue dans certaines zones, alors que des numéros ne correspondant à aucun coureur étaient pointés régulièrement ! Dans une zone, la confusion des flèches de pointage, allouait à la fin de l'épreuve la première place des juniors à... Meznarie tandis que Lefeur, dont c'est la première année de trial, ne pouvait être qu'expert aux yeux du commissaire féminin, vraiment peu averti !

Rien n'avait été épargné pour le fléchage, et la densité de ces indications a provoqué plus d'une erreur de parcours, les flèches tombées étant sportivement remplacées un peu au hasard par des spectateurs. Il s'en suivit une réelle pagaille. Dans la zone n° 2, à un certain moment, la confusion était telle que deux concurrents dont il était facile de lire la stupefaction, sur leurs visages, se retrouvaient nez à nez sur la même piste, cherchant leur direction, se confondant en politesses pour la plus grande joie des spectateurs, par ailleurs assez nombreux.

Au labyrinthe de la deuxième zone succédait une suite de zones, fractionnées en sections, et le sable était la difficulté majeure à vaincre, à part deux fossés artificiels, remplis non moins artificiellement d'eau, étant les seules difficultés humides du circuit, tracé sur les dépendances du Stade St-Exupéry et du polygone militaire du quartier des Batignolles.

Cette épreuve, qu'un soleil printanier devait honorer de sa réconfortante présence, devait voir un changement notable des classements habituels. En effet, Delauné qui achevait à midi de remonter son moteur (des ennuis de soupapes ayant obligé son propriétaire à faire un peu de mécanique), est cette fois battu au classement général par Bohec et Jacquemoud, ceci dans la catégorie expert. Pour les juniors, un accident imprévisible du jeune prodige Baj, de Nemours, devait entacher le caractère amusant de l'épreuve. En effet Baj, peu après le départ, devait quitter la piste alors qu'il roulait à vive

allure, et des spectateurs présents devaient le relever pour le transporter à l'hôpital dans un état comateux. Renseignements pris à la clinique Delagènière où il avait été transporté, le jeune Baj dont la chute avait été assez violente ne souffre d'aucune fracture, mais a subi une forte commotion cérébrale.

Un deuxième accident dans cette catégorie, moins sérieux, devait contraindre Danjean (Sûreté Nationale) à subir un examen radiologique, un chute lui ayant occasionné une blessure au pied.

Dans cette catégorie, Vallée devait fournir le vainqueur devant Duroux qui, continuant son ascension au rang des hommes de tête, n'était au Mans qu'à huit points du premier, devançant le troisième, Piron, de cinq points. Jouane, le cinquième de ce classement, finissait le premier de l'équipe militaire-police, devant Souly du 1er R. Train.

En experts le premier absolu (Bohec) prit 7 points à son compatriote Jacquemoud en grosse cylindrée et 10 pts à Delauné (classement toutes cylindrées confondues).

En petite cylindrée, Boussion confirme sa forme et termine deuxième à 9 points seulement de Delauné tandis que Kerviel (1er RT) fournit le 3me et le 1er militaire dans cette catégorie qui groupait onze partants.

Souhaitons aux organisateurs du COP de prendre à l'avenir plus de conseils de leurs aînés de Chateau-du-Loir qui, comme eux avaient à leur premier trial commis bon nombre d'erreurs.

S'il n'est pas toujours facile de disposer, comme à Sucé et Nolsy d'un excellent terrain, le bon sens veut que le meilleur parti soit tiré de ce dont l'on dispose.

Corrigez vos erreurs, messieurs du CO-Pontlieue, votre réunion l'année prochaine n'en aura que plus d'attrait et les coureurs qui répondront une fois de plus à votre appel, vous sauront gré de tenir compte de ce qu'ils participent, chez vous comme ailleurs, à un Championnat de France.

(De notre correspondant : C. F.)

### RESULTATS TECHNIQUES

**JUNIORS** : 1. VALLEE (Motobécane 175), 41 pts ; 2. Auroux, 49 ; 3. Piron, 54 ; 4. Lefeur, 56 ; 5. Jouane, 58 ; 6. Souly, 62 ; 7. Danjean, 72 ; 8. Lala, 72 ; 9. Boulard H., 74 ; 10. Boulard M., 76 ; 11. Guillotin, 84 ; 12. Touchard, 85 ; 13. Wattbled, 85 ; 14. Masson, 96 ; 15. Gavillat, 114 ; 16. Lecocq, 117.

**EXPERTS (grosses cylindrées)** : 1. BOHEC (BSA 350), 10 pts ; 2. Jacquemoud, 17 ; 3. Charrier, 52 ; 4. Meznarie, 56.

**EXPERTS (petites cylindrées)** : 1. DELAUNE (Motobécane 175), 20 pts ; 2. Boussion, 29 ; 3. Kerviel, 44 ; 4. Létang, 52 ; 5. Delaroché, 57 ; 6. Sillière, 58 ; 7. Heuqueville, 66 ; 8. Charpentier, 70 ; 9. Laurent, 96 ; 10. Gapin, 117 ; 11. Schooman, 1 tour.



BOHEC



DELAUNÉ  
VALLÉE





## DUKE ENGAGÉ PAR MORINI ?

Le bruit court que Geoff Duke vient d'être officiellement engagé par l'usine Morini, dont la 250 cc causa une surprise en fin de la saison 1958, à Monza, en triomphant des MV d'usine.

Duke avait d'ailleurs essayé la 250 cc Morini peu après le Grand Prix des Nations. Cependant, tout récemment encore, l'usine italienne déclarait qu'elle n'entendait pas prendre part aux Championnats du monde 1959 de vitesse.

L'engagement de Duke tendrait à prouver le contraire, et nous aurions sans doute, alors, une équipe Morini composée de l'ex-champion du monde plus Mendogni — le vainqueur à Monza en 58 — et Zubani — second dans ce même Grand Prix.

Belle équipe, dont nous attendrons toutefois que sa constitution nous soit officiellement annoncée.

## ERIC HINTON RESTERA EN AUSTRALIE POUR CAUSE DE... MARIAGE !

Se mariant chez lui, à Sidney, Eric Hinton, le pilote de vitesse bien connu des habitués de nos circuits européens, a décidé de ne pas venir cette saison courir en Europe.

C'est donc son frère aîné, Harry, qui défendra l'honneur de la célèbre famille australienne. Harry est d'ailleurs resté cet hiver en Angleterre, afin de préparer sa saison à proximité de l'usine Norton.

## TRIAL DEMAIN : SUCY-EN-BRIE

Nous vous avons déjà parlé de cette épreuve dans notre numéro 1.425, aussi n'y reviendrons-nous que pour en confirmer l'organisation. N'hésitez donc pas à vous rendre demain dans la petite localité de la région parisienne, où vous pourrez, assister à de belles luttes car le trial de Sucey est classé parmi les réunions anciennes, celles où est appliqué le coefficient 5 quant aux points marqués par les concurrents des Championnats de

## VITESSE

## INSTALLATIONS ET AMENAGEMENTS SUR LES GRANDS CIRCUITS

**Francorchamps** : On a installé des protections métalliques américaines de type « Armco » et l'on a appliqué le règlement des signalisations de l'A.I.C.P. avec l'installation des panneaux le long de la piste.

**Monza** : Ont été effectuées des améliorations dans la période juin-août au pavage en ciment des virages de la piste de haute vitesse, à la ligne droite-est de la piste de vitesse et au grand virage du circuit routier.

**Nürburgring** : On a effectué des améliorations au « virage Schwalbenschwanz » avec recouvrement du km 2 au km 5 ; du km 6,7 au km 8 ; du km 12,950 au km 14.

**Zandvoort** : On a soumis à l'approbation le plan pour une nouvelle couverture de la tribune d'honneur. On a construit une nouvelle entrée principale avec 7 barrières. Après les barrières il y a une grande esplanade pouvant recevoir 3.000 personnes. Ont été aussi construits 7 nouveaux guichets.

France.

La victoire, à Sucey, vaudra donc 100 pts et, comme les Championnats touchent à leur terme, chacun s'efforcera de terminer sinon en vainqueur, du moins aussi près que possible de celui-ci.

Notamment en grosse cylindrée, où Charrier est passé à l'attaque la semaine dernière, gagnant à Montigny-sur-Loing et refaisant ainsi une bonne partie de son retard sur le leader, Bohec.

MON  
PETIT DOIGT  
M'A DIT...

... qu'un vieux spécialiste du sidecar, qui avait « raccroché » à la fin de 1958, reviendrait à ses amours et, si les circonstances s'y prêtent, briguerait le titre de champion de France dans la catégorie.

... que la 125 Ducati du regretté Boeri ne serait pas sans tenter une des plus typiques figures du Bol d'Or, qui, malgré les ans, nourrit pour le sport motocycliste une passion que chacun se plaît à reconnaître.

... qu'un jeune crossman plein d'avenir et récemment libéré de ses obligations militaires serait disposé à délaissier la catégorie 500 cc pour disputer toutes les manches du Championnat d'Europe de la Petite Cylindrée, sur une machine italienne réputée, et dans la mesure bien sûr où les pourparlers qu'il conduit avec l'usine aboutiront heureusement.

Ce que nous souhaitons, naturellement, de tout cœur !

... que l'un des animateurs les plus connus du moto-cross dans l'Ouest songerait très sérieusement à relancer les compétitions de vitesse dans cette sportive région, et selon la formule que nous préconisons dans ce domaine : des courses pour nationaux, régionaux, des machines « sport » inspirées de la série, et des petits circuits spectaculaires, de ceux qui, comme le dit Insermini, peuvent faire vibrer non seulement les « initiés », mais pareillement le grand public.

... Que le succès remporté par le premier trial breton, à Sucey, inciterait un autre animateur du cross dans la région ouest à venir à son tour à la spécialité hivernale.

D'ici que la Bretagne devienne le centre du trial français comme elle est déjà la pépinière de notre moto-cross !...

## CROSS DRAPER ET SMITH A HERENTALS

Herentals, c'est le fief du champion du monde René Baeten, et c'est aussi l'endroit où se déroule chaque année, en début de la saison belge, une grande réunion internationale.

Les premiers engagements enregistrés pour l'édition 1959 de cette épreuve concernent deux des plus grands noms bri-

tanniques : Johnny Draper et Jeffrey Smith, tous deux officiels de l'usine BSA et habitués du Championnat du monde.

Du fait même que la course d'Herentals réunit toutes les vedettes de la compétition mondiale en avant-première, nous y trouverons l'occasion de vérifier la forme de chacun des candidats à la cou-

ronne 1959 et de faire d'intéressantes observations quant aux nouveautés techniques mises à jour.

Aussi accepterons nous avec plaisir l'invitation que nous a faite Camille Dom, président du club d'Herentals, qui nous a amicalement convié à suivre la réunion internationale du 22 mars.

## AU CLUB BMW

Le 27 janvier s'est tenue la réunion constitutive du « Club BMW ». Il y fut essentiellement discuté de ses buts (il s'agit, en réalité, davantage d'un « cercle » que d'un club), de sa vie, de ses activités futures, etc.

Et, pour ne pas perdre de temps, la prochaine réunion aura lieu dans 3 jours, le 10 février à 21 heures, au 7 bis, rue de Lisbonne, à Paris. A l'ordre du jour, en plus des traditionnelles adhésions et appels au porte-feuille, sont prévues deux projections de film : un film sportif : « Les 24 Heures du Mans » et un film technique, dû à BP Energol, sur les huiles et les problèmes de lubrification.

## DANS LES CLUBS

## AU M.C. CHATILLONNAIS

20<sup>e</sup> soirée annuelle. — Contrairement à ce qui avait été annoncé, la date fixée au samedi 7 mars n'a pu être retenue officiellement, la salle n'étant pas libre et ne pouvant l'être cette année au restaurant « La Tourelle ». Il est donc envisagé de reporter cette fête traditionnelle au début d'avril et dans un autre lieu convenable. Des renseignements complémentaires seront communiqués aux sociétaires au sujet de l'organisation de cette soirée annuelle.

Permanences spéciales. — Au siège social du M.C.C. comme suit :

1<sup>o</sup> Le samedi 7 février, entre 21 et 23 h., à l'intention des coureurs de trial et des commis-

saires sportifs qui participeront et se rendront le lendemain au Trial National organisé à Sucey-en-Brie (Seine-et-Oise).

2<sup>o</sup> Le dimanche matin 8 février, entre 10 et 12 h., permanence à l'intention des membres actifs qui seraient indisponibles et ne pourraient pas assister l'après-midi aux travaux de la 27<sup>e</sup> assemblée générale annuelle statutaire.

Ainsi, les membres retenus par ailleurs pourront accomplir leur devoir en votant pour élire le comité directeur du M.C.C. pour l'exercice 1959. De plus, ils pourront également, au cours des réunions ci-dessus, retirer leurs cartes de l'année 1959, ainsi que procéder au renouvellement de leurs licences de coureurs de la F.F.M. ou de campeurs de la F.F.C.C. ou F.I.C.C.



# 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 comptent pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

## VENDEURS !

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

## MOTOBECAINE

175 Motobéc. Z2C t. b. ét. 70.  
 125 D 45. 30. 4. r. du Clos Perrier, Rosny-s/B. (Seine).

## MOTOS ANGLAISES

650 BSA 1953. B. état. 160.  
 Urg. EUR. 68-40.

Ariel 500 sport twin, cyl. alu, susp. oscill. Parfait état. 190.000.  
 Ariel 350, écl., compt. 70.000.  
 BSA 500 type B 33, parf. ét. 90.000 frs. BSA twin A10. 120.000.  
 Norton ES 2, susp. tél., ét. nf, 180.000. NSU Max dern. modèle, complète. 220.000 frs. Gustave, 14, r. Montauban, Paris.

Norton 99 600 cc, 18.000 km. B. ét. 260.000. Vignau, 25, bd A.-Blanqui-13. Tél. GOB. 82-23

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

Vd 2 BSA cross 54-57. Tiarcelin J., Nanteuil, St-Maixent(DS)

BSA Golden, 17.000 k, eq. gd tourisme. 200 + eq. et aronde 53 1<sup>re</sup> main. Baudin, 1, rue Guynemer, Neuilly-sur-Marne.

350 BSA, très belle occasion. Chouzenoux, 90, av. Eugène-Variin, Villeparisis (S.-et-M.).

## MOTOS ALLEMANDES

Sidecar Zundapp KS. 600. Limet, 2, passage St-Sébastien, Paris (11<sup>e</sup>).

BMW 600 R 66 avec side Préc.

Grand tourisme, parf. ét. A enl. d'urg. Px 120.000. S'adres. M. Poitral, 23, r. Clavel-19.

BMW 750 R 11, av. side Simart 1 pl. 1/2 ét. impec. 70.000 f. Cresta Julien, 21, traverse Favant, St-Henri, Marseille-16.

BMW R 12. 30.000 f. Elliot, 122, rue Alésia-14, le matin.

150 Horex Resident. 220. Pas-ture, 5, rue Félix-Terrier-20.

## MOTOS TCHEQUES

50 Jawa sept. 57, 23.000 kms, stat nf, équipée. Lemignon av. Maistrasse, Suresnes.

awa 350, 1958, 5200 km prou-és. Etat impec. Acc. Aff. ex-épt. 160.000. Bertheau, 9, ue Gambon, Vierzon (Cher).

## MOTOS DIVERSES

### MOTO-BASTILLE

Agent officiel BMW

3d choix occasions garantie:

50 BMW com. neuve. 160

100 Ariel com. neuve. 260

50 Ariel oscill. 190

50 BSA Princesse. 170

50 BSA 500, 650 cm3. 150 à 190

350 BSA R.R. 57, impec. 290

100 BSA Sch. Star, t. belle. 240

125-175-250 Puch impec. 110-160

200 bicycl. Vélocette La Silen-ieuse, c. nve. 100

150 Vélocette oscill. 160

100 Royal-Enfield. 190

Plusieurs sides Précision. 40-65

Crédit de 6 à 15 mois.

6, bd Richard-Lenoir-XI<sup>e</sup>

Paris-Bastille. ROQ. 29-28

### 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 ré-

parat. Pér. 64-71, 78 et 82 bd

Victor-Hugo Clichy Seine.

### 10, AV. DE ST-OUEN

Paris (près av. de Clichy).

La seule maison recommandée,

100 BMW, Puch, AJS, Jawa,

BSA, Ariel, IFA, Sunbeam,

Vespa, Lambretta, Motobécane,

Peugeot, Terrot, depuis 20.000.

Crédit, reprise, échange.

B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris.

## COMPAREZ

nos prix et vous passerez nous voir.

Quelques exemples :

125 et 175 Motobéc. grand sport, oscil. 75.000

125 Terrot oscil. 8.000 k. 65.000

125 Follis gd sport. 60.000

250 BSA. 75.000

500 Triumph cross. 90.000

750 BMW R 12. 45.000

Vespa Lambretta, de 40 à 80.000

Tri Peugeot et Vallée, à partir 40.000

## VOITURES

Simca V 1949 55.000

Juva 4 portes. 105.000

Traction 7 C. 45.000

203 Peugeot toit ouvr. 195.000

Vedette grise. 65.000

Remorque petite voit. 35.000

Etc., etc...

Matériel révisé et de présenta-

tion impeccable.

Reprises motos. Crédit. Pri-

spéciaux aux marchands par

petits lots.

Select Autos Motos, 22, rue

des Saules (angle rue Marca-

det) (18<sup>e</sup>). M<sup>o</sup> Lamarck.

## Jean MURIT

4 fois champion de France

10 fois recordman du monde

Agent officiel B.M.W.

## Occasions

garantie totale

BMW R 69.

BMW R 50.

BMW R 67/3.

BMW R 51/3.

BMW R 25.

BMW R 73.

Norton 99 1957.

Norton 88 1954.

Norton 88 Daytona 1955.

Norton 7 oscillante.

Triumph T 100 et T 110.

500 AJS twin 1955 et 1957.

Ariel 500 twin 1955, 1957.

Ariel 350 mono 1955.

BSA B 31 1952 à 1956.

BSA A 7 1956.

Vincent Black Shadow.

350 Horex Resident 1957.

Puch 175 SV et 250 SG

et de nombreuses autres oc-

casions.

Toutes machines de courses,

sidecars. Crédit. Reprise aux

meilleures conditions, 44, rue

Paul-Barruel, métro Vaugirard.

Tél. : LEC. 60-53.

## UNIQUE A PARIS

Crédit de suite avec 1/4 cpt. Mieux et moins cher qu'ailleurs 200 motos et scooters c. neufs. Garanties. BMW, BSA, Triumph, Jawa, Puch, Ariel, NSU, et ttes marques françaises. + 50 Vespa et Lambretta.

## ALAZARD

47 bis, av. de Clichy, Paris-17<sup>e</sup> (fond du passage côté cinéma, accès et parking ds la cour).

Retenez dès maintenant en profitant des prix d'hiver la moto ou scooter que vous voulez pour les beaux jours.

Choix de 150 motos et scooters. Crédit, reprise, échange 4, r. Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

## MOTOS de COURSE

Perlin vend son attelage side car cross. PER. 29-21.

## ACHATS

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

## ACHAT COMPTANT

toutes motos récentes, reprises sur voitures de votre choix. HURNI, 38, rue Saussure (angle rue Legendre. WAG. 87-36

Pale compt. de suite ttes motos étrangères. LAB. 44-65.

Pale de suite scooters, motos étrangères, franç. EUR. 79-90. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris

Achat, échange, rep. de ttes motos récentes au plus haut cours. Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Paris. VAU. 07-09.

Achète toutes motos et scooters, paiement comptant immédiat. Jean Murit, 44, rue Paul-Barruel, Paris (15<sup>e</sup>).

## ECHANGES

Echangez votre MOTO contre AUTO

ou

belle moto étrangère

ou même

contre MEUBLES

aux

Galleries du Meuble 3, PLACE CLICHY

Choix unique

en France de

300 AUTOS

300 MOTOS

3.000 m2 d'exposition

meubles

Ouvert dimanche et fête

## Rep. MOTOS c/AUTOS

GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

## SELECT-AUTO-MOTC

72, rue Clisson, Paris (13<sup>e</sup>)  
 Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

## DIVERS

Pièc. dét. Norton 16 H, baisse de 30 % ts acces. et pièc. motos angl. Pneus et chamb. ttes dimens. Ttes pièc. dét. Lucas, Amal. Lot phare réglé. Sac. motos gd mod. La paire 4.900 à 5.000. Garreau, 22, rue R.-Lindet (15). VAU. 07-09.

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. nf. Prix intéressants. Moto-Revue, 12, rue de Cléry. GUT. 73-32

V. matériel nf voit. Mot. 125 cm3, ess. AV et ARR. 4 r. pn. Freins ressorts, phares, p.-brise, etc. Christin, 10, r. Dupont-Lavilette, Grenoble (Isère)

## ATTENTION !

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

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

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

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

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

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

## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

# Moto

La

# 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<sup>e</sup> (Immeuble M<sup>o</sup> Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

## ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger.
24 N <sup>os</sup>	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N <sup>os</sup>	2.000 fr. 2.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N<sup>os</sup> 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<sup>e</sup>

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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 : 894 fr.  
(par poste 1104)



## NOUS ÉDITONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

Prix : 954 fr. (par poste 1.104 fr.)

### TRACTION AVANT CITROEN

Prix : 688 fr. (par poste 798 fr.)

### L'ARONDE

Prix : 723 fr. (par poste 833 fr.)

### 2 CV CITROEN

Prix : 703 fr. (par poste 818 fr.)

### MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 412 fr. (par poste 522 fr.)

### MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 532 fr. (par poste 642 fr.)

### PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 552 fr. (par poste 662 fr.)

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 537 fr. (par poste 657 fr.)

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

Prix : 522 fr. (par poste 632 fr.)

### L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélomoteurs, Cyclomoteurs)

Prix : 497 fr. (par poste 607 fr.)

Prix : 482 fr.  
(par poste 592)



Prix : 608 fr.  
(par poste 723)

Prix : 573 fr.  
(par poste 683)



## 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.)

RELIURES 350 fr. (par poste 500 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

Prix : 578 fr.  
(par poste 688)

Prix : 563 fr.  
(par poste 673)



Prix : 568 fr.  
(par poste 683)



**15%**  
**DE REMISE**  
**HÂTEZ-VOUS !!**

**"L'AFFAIRE"**  
**du MOIS**

**Indispensable**  
**pour l'entretien**  
**et la réparation**  
**de votre moto**

En raison du succès obtenu par ce manuel auprès des meilleurs motocyclistes et pour en favoriser la diffusion, nous accordons exceptionnellement à nos abonnés et nos lecteurs une remise de 15 %, valable seulement jusqu'à fin février 1959.

Ainsi, le prix de ce manuel n'est plus que de 490 francs (+ port : non recommandé, 90 frs; recommandé, 150 frs), au lieu de 578 francs, soit une remise de 88 francs.

Mais attention, pour février seulement !

Le prix normal sera repris dès le 1<sup>er</sup> mars.

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

