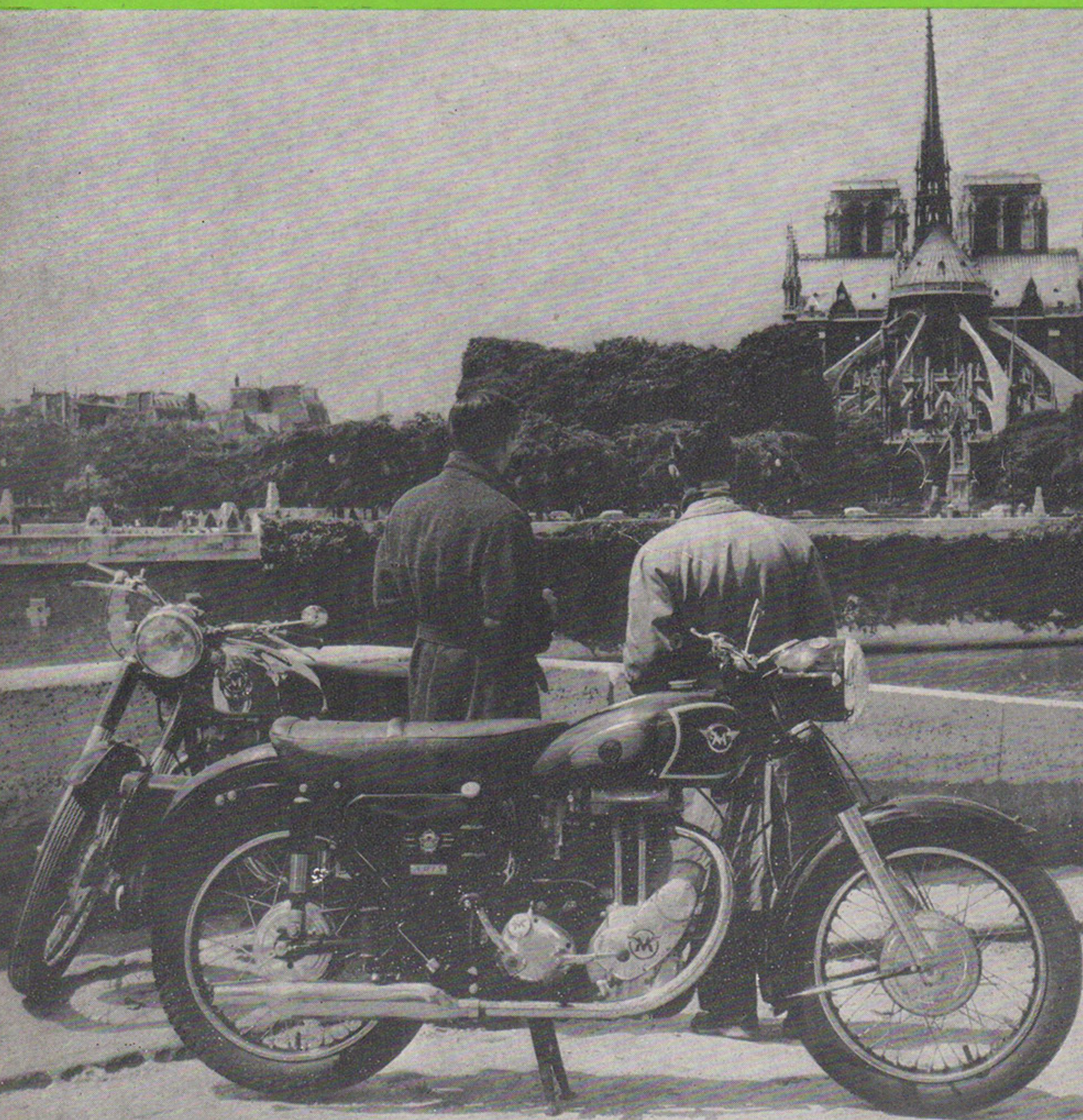


MOTOCYCLES *et Scooters*

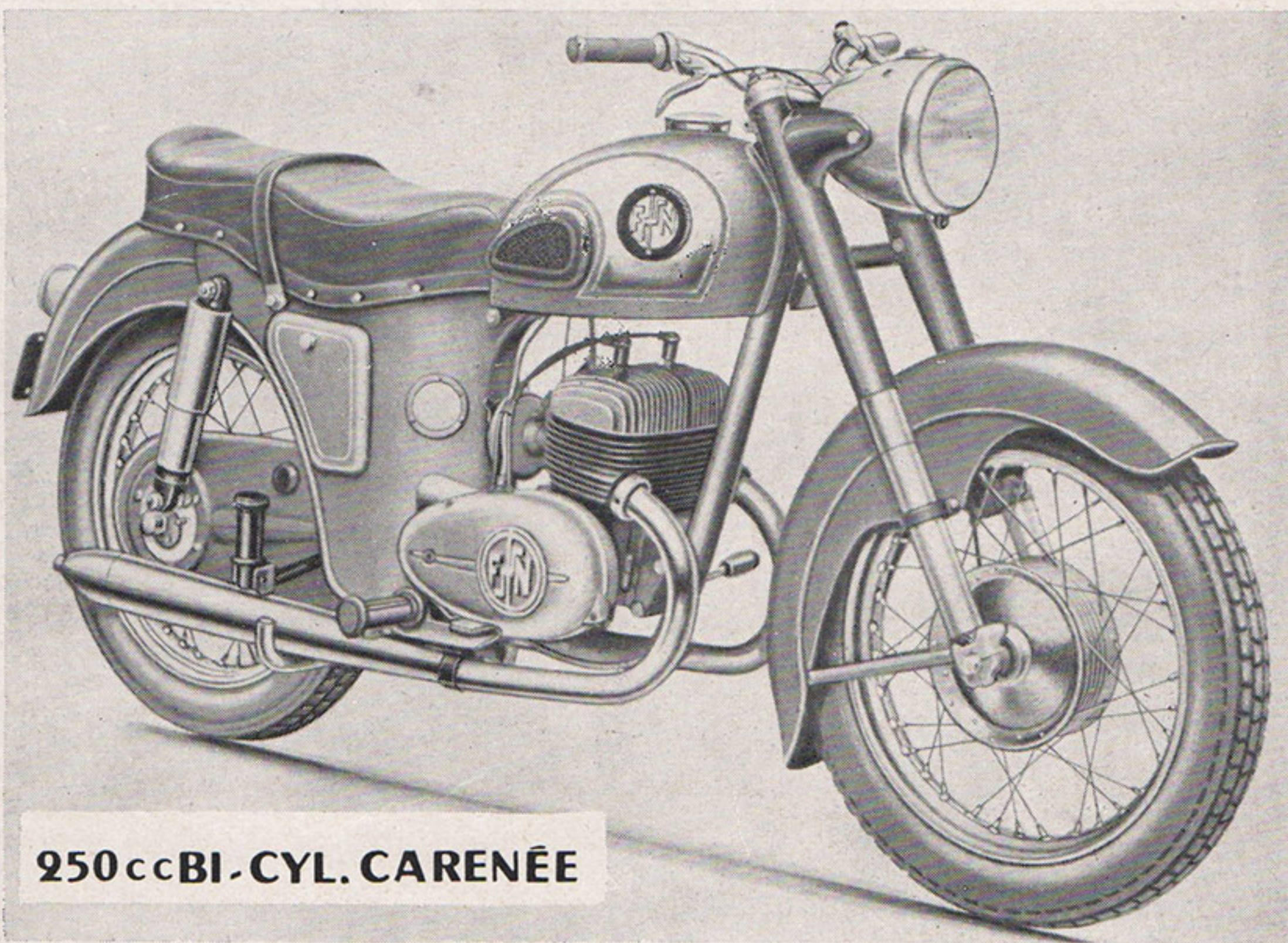
N° 186 - JUILLET 1957
10^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS



50^F

F.N.

Vainqueur au bol d'or



250 cc BI-CYL. CARENÉE

en 250 cc toutes categories avec
une machine strictement de serie.

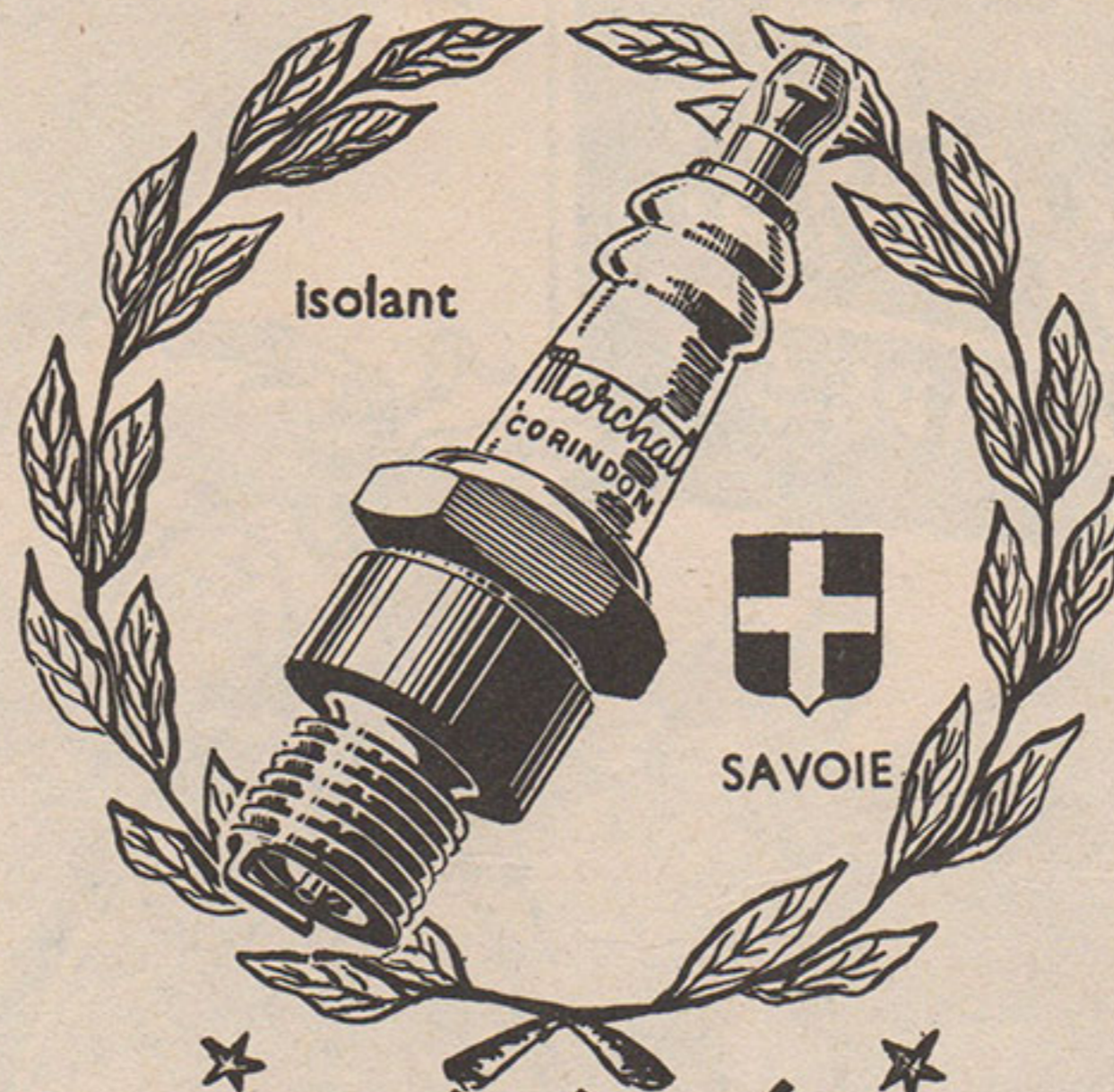
Moyenne generale 100 kms 124
2.402 kms 985 parcourus.
5^o au classement general.

*Toute la gamme de ses modeles 57
disponible immediatement*

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL
SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

PALMARÈS au 10 AVRIL 1957

3



La Bougie des Vainqueurs

29^e BOL D'OR MOTOCYCLISTE

**Grande Victoire
de la BOUGIE**

MARCHAL

qui remporte les deux premières places du classement général
dont

**1^{ers} LEFÈVRE-BRIAND sur NORTON 500 cm³
Record battu**

**2^e NENNIG-WEISGERBER sur B.M.W. 500 cm³
et 11 catégories sur 17**

**SUR ADLER - B.M.W. - B.S.A. - D.K.W. - GNOME RHONE - JAWA - LAMBRETTA
LIBERIA-YDRAL - NORTON - RUMI (écurie Max Roujou)**

Plus de kilomètres, en moins de temps, avec moins d'essence

MARCHAL

Demandez notice spéciale moto n° 338 - MARCHAL, 35, rue du Pont - Neuilly-sur-Seine

TECHNIQUE NOUVELLE

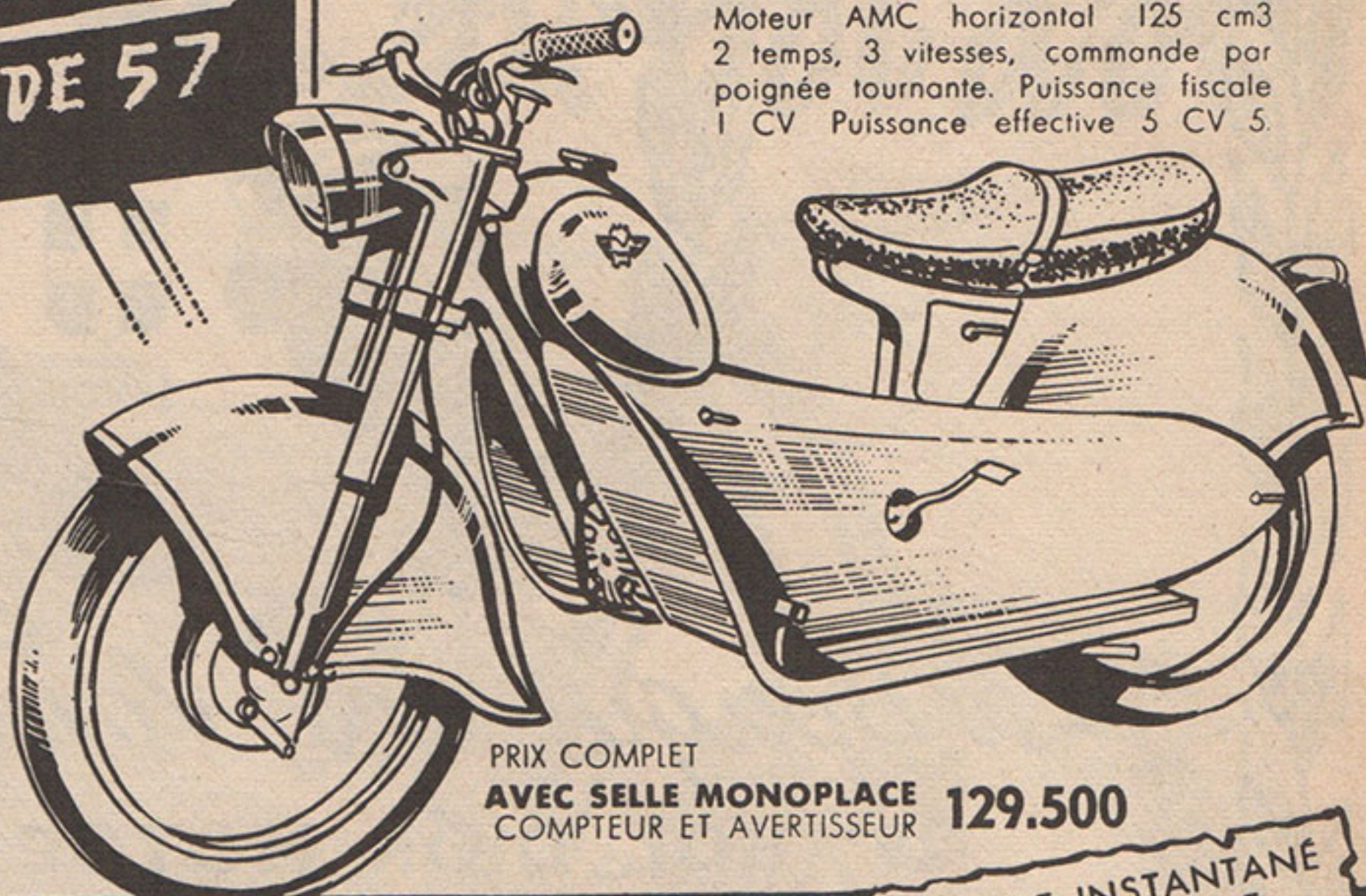
Tenue de Route = Moto
Protection = Scooter

Tenue de Route
+ PROTECTION
= ESCAPADE 57



L'Escapade 57

Cadre spécial New-Map renforcé. Double berceau. Fourche avant télescopique TIGER. Frein de direction réglable. Suspension AR par fourche oscillante monobloc indéformable. Moteur AMC horizontal 125 cm³ 2 temps, 3 vitesses, commande par poignée tournante. Puissance fiscale 1 CV Puissance effective 5 CV 5.



MOTEUR



PRIX COMPLET
AVEC SELLE MONOPLACE
COMPTEUR ET AVERTISSEUR **129.500**

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

PARIS: 30, Rue de Charenton — Agence
LYON: 215, Rue de Vendôme — Agence
BORDEAUX: 63, Rue de Bègles — Agence

DÉMONTAGE INSTANTANÉ
DU CARÉNAGE
SANS AUCUN OUTIL

BOL D'OR 1957 :

Les
Carburateurs

AMAC - AMAL

remportent :

CLASSEMENT GÉNÉRAL : 1^{er} NORTON 500 cm³ course

Catégorie Sport 500 cm³ : 1^{er} VELOCETTE

Catégorie Course 350 cm³ : 1^{er} B.S.A.

Les
Carburateurs
des Champions

AMAC - AMAL

équipent
les motocyclettes
de qualité

GUIDONS, POIGNÉES TOURNANTES

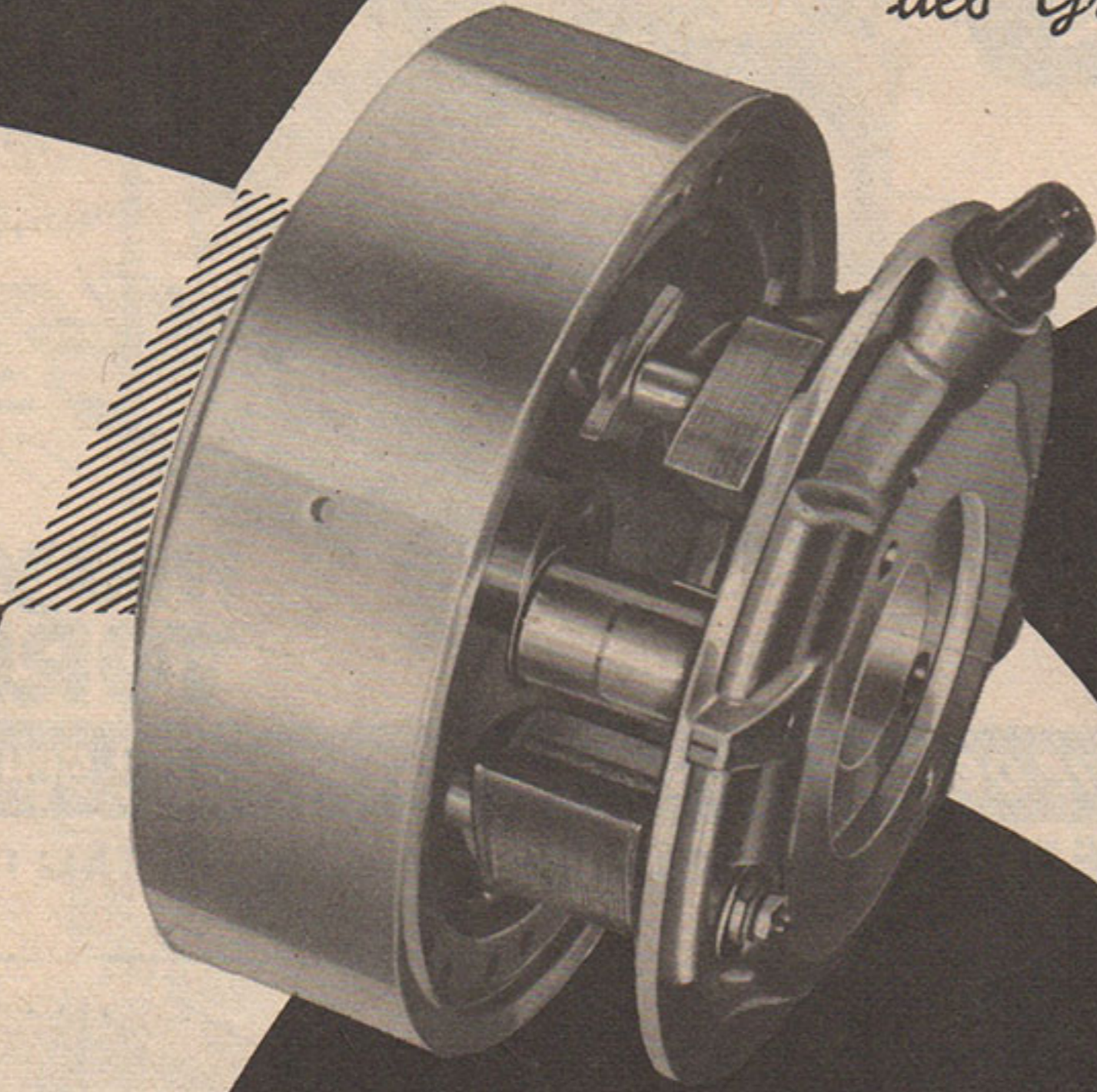
STATION SERVICE DE VENTE ET DE MISE AU POINT

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

GENESE

LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

*Sélectionnés par l'Elite
des Grandes Marques*

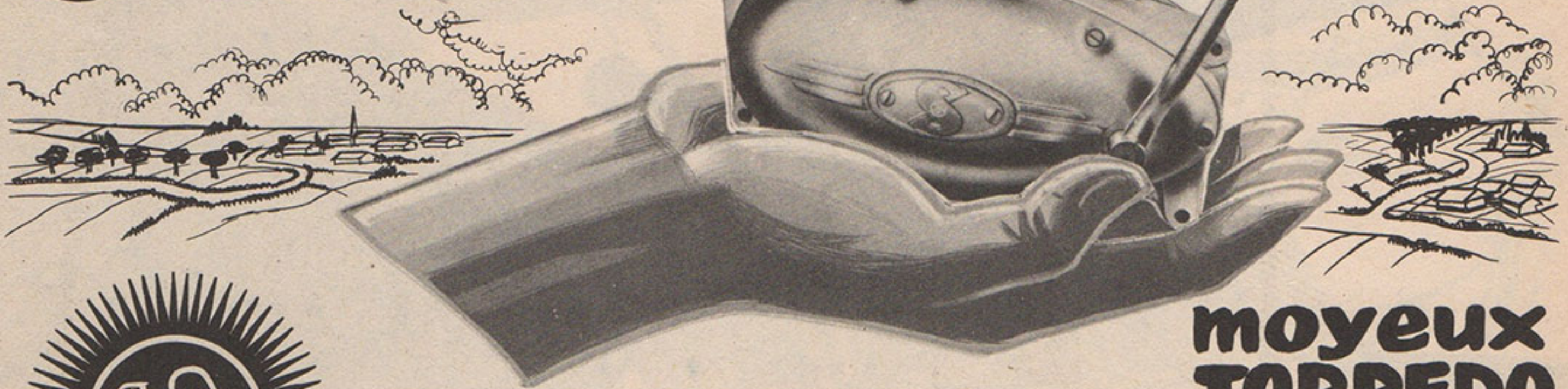


ALCYON,
GNOME-ET-RHONE,
GOÏOT, LABOR,
LAMBRETTA,
MONET-GOYON, PEUGEOT,
VAP, VELOCAR, YDRAL.

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 450.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

moteurs SACHS



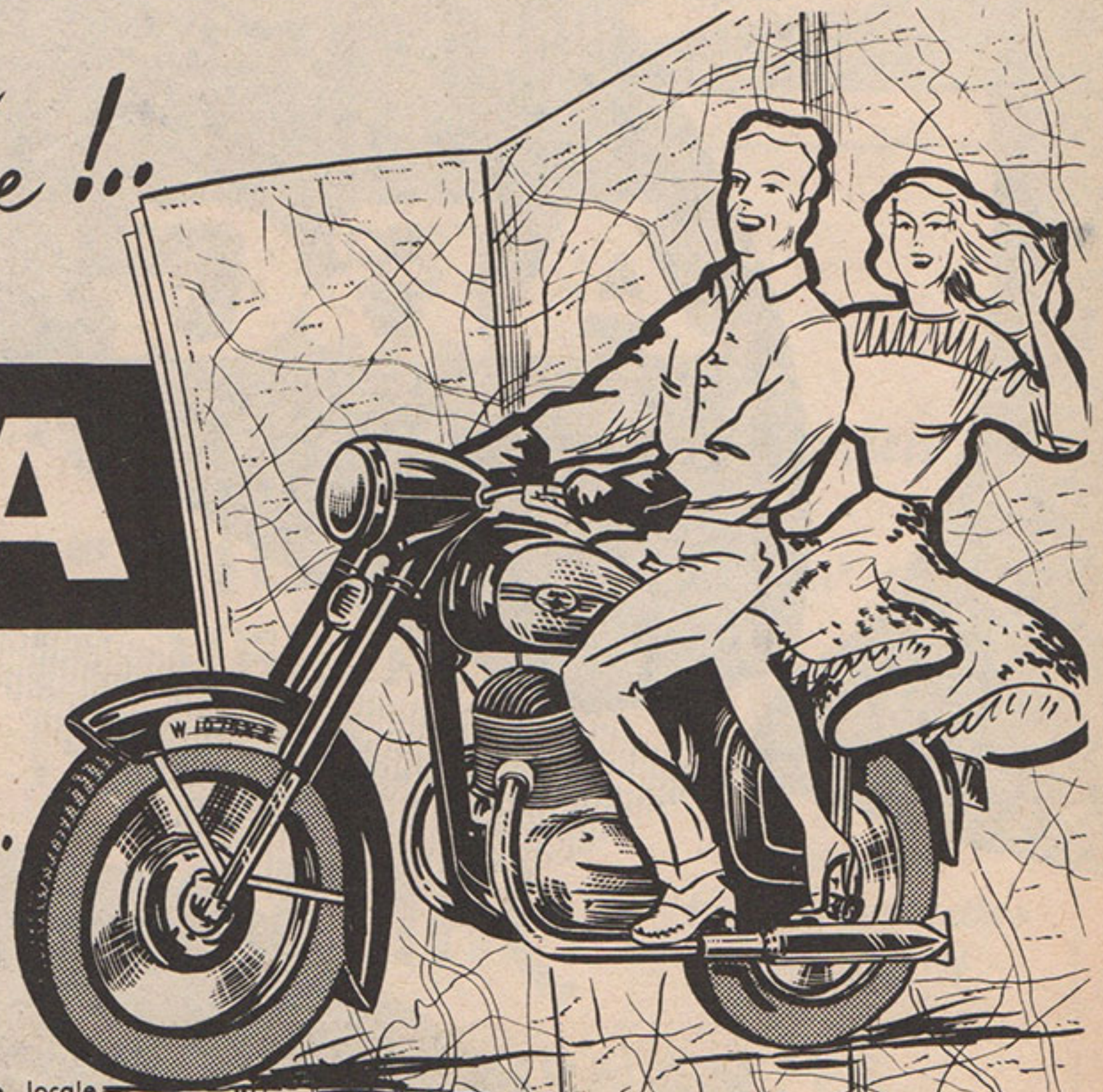
moyeux TORPEDO

UNE GARANTIE DE QUALITÉ : FABRICATION **F&S** SCHWEINFURT
ÉTS NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16^E - TÉL. : KLE 49-66

*A puissance égale
la plus économique !..*

JAWA

*Tenne de route
et suspension
incomparables!..*



250 cm³ 3 litres aux 100 km. 219.500 fr.

350 cm³ une vraie bicylindre
3 litres 1/4 aux 100 km. 249.500 fr.

Départ PARIS - taxe locale

CRÉDIT - REPRISES - GARANTIE TOTALE

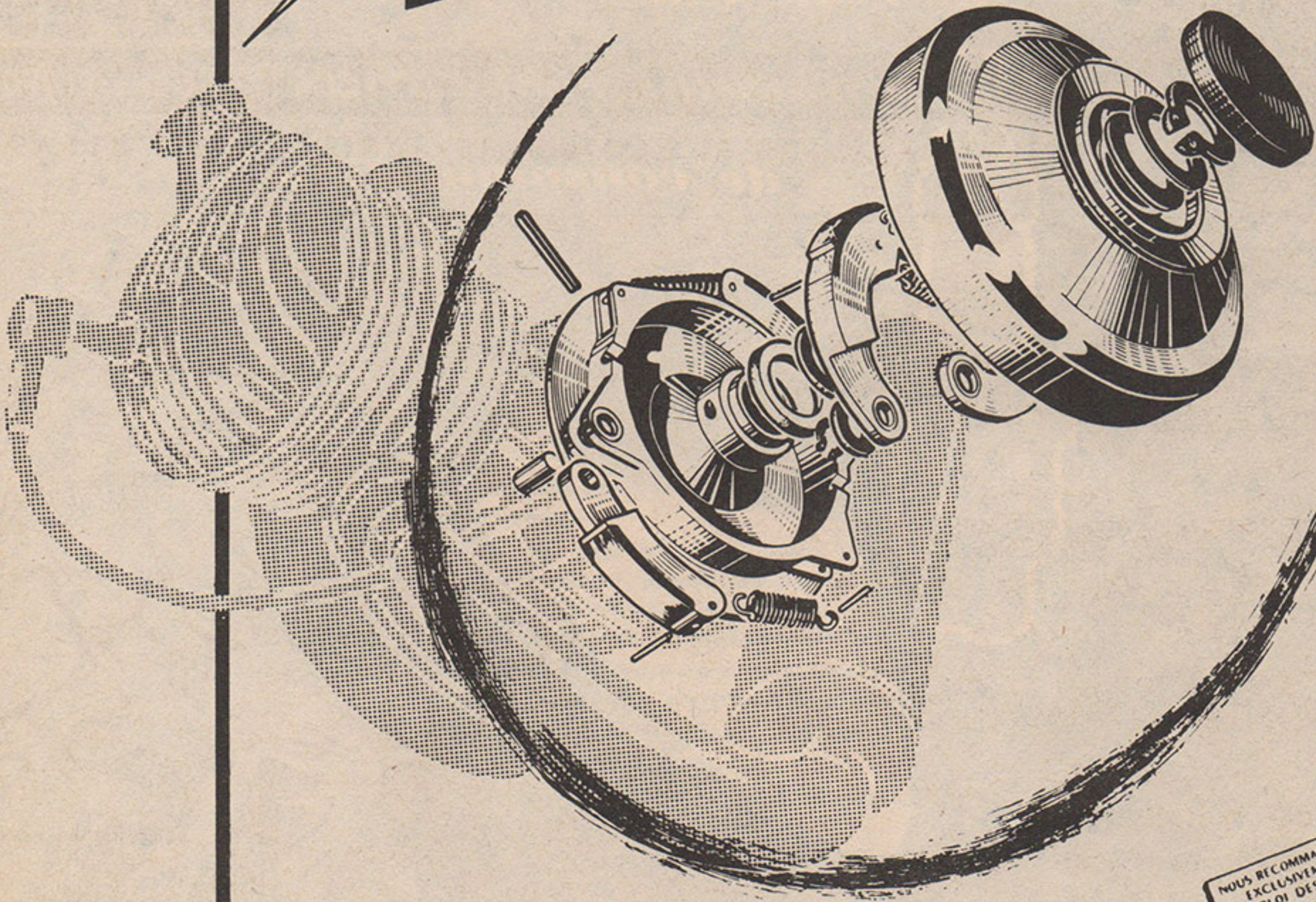
Agent général : ETS Jacques POCH, 127, Avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 61-70

une nouveauté **LAVALETTE**

**L'EMBRAYAGE
PROGRESSIF**

M *ultimatic*

POUR
AML. 50

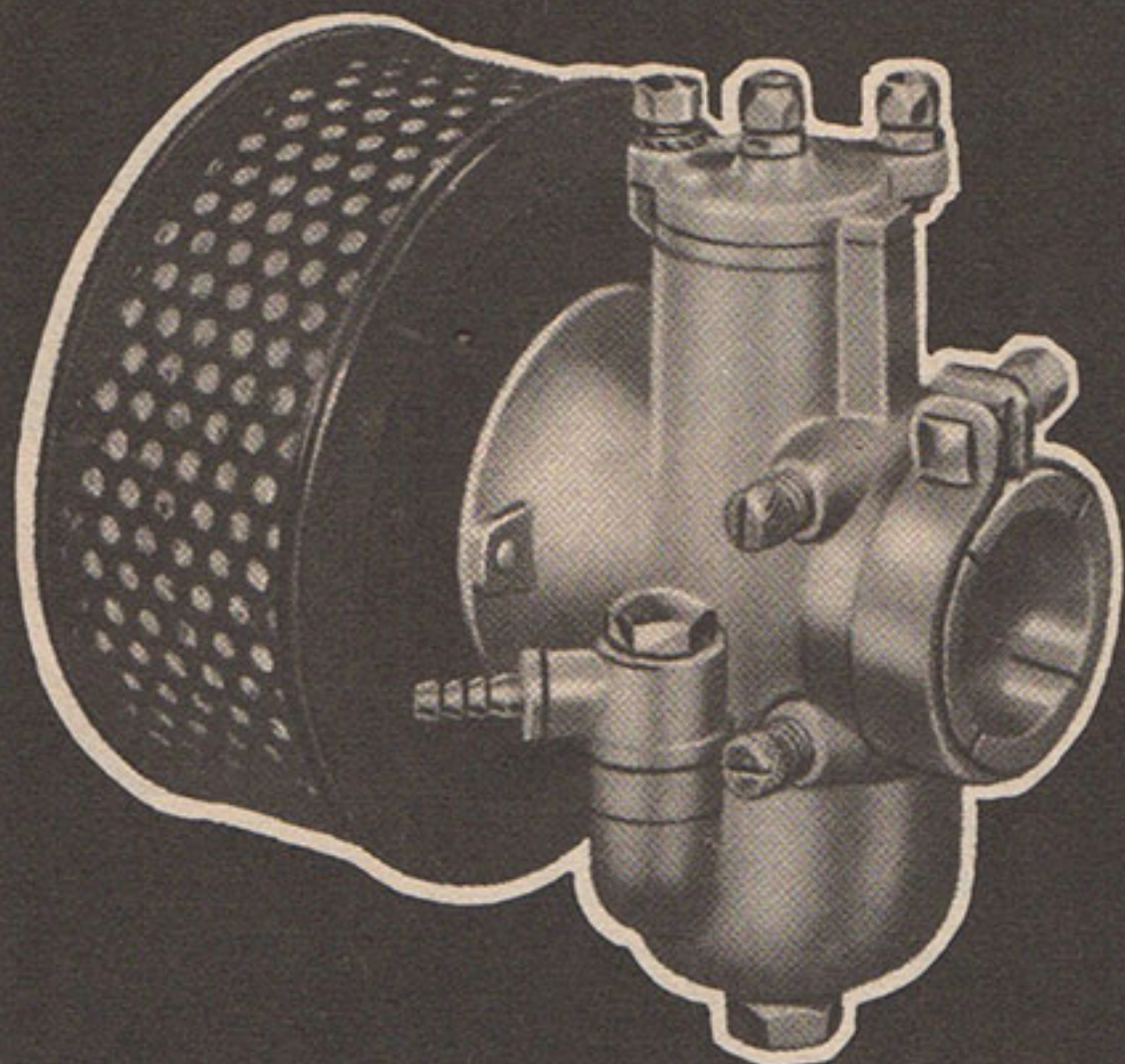


NOUS RECOMMANDONS
EXCLUSIVEMENT
L'EMPLOI DES HUILES
MOTUL
MIX-COURSE

A. C. LAVALETTE

32, Avenue Michelet
SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*

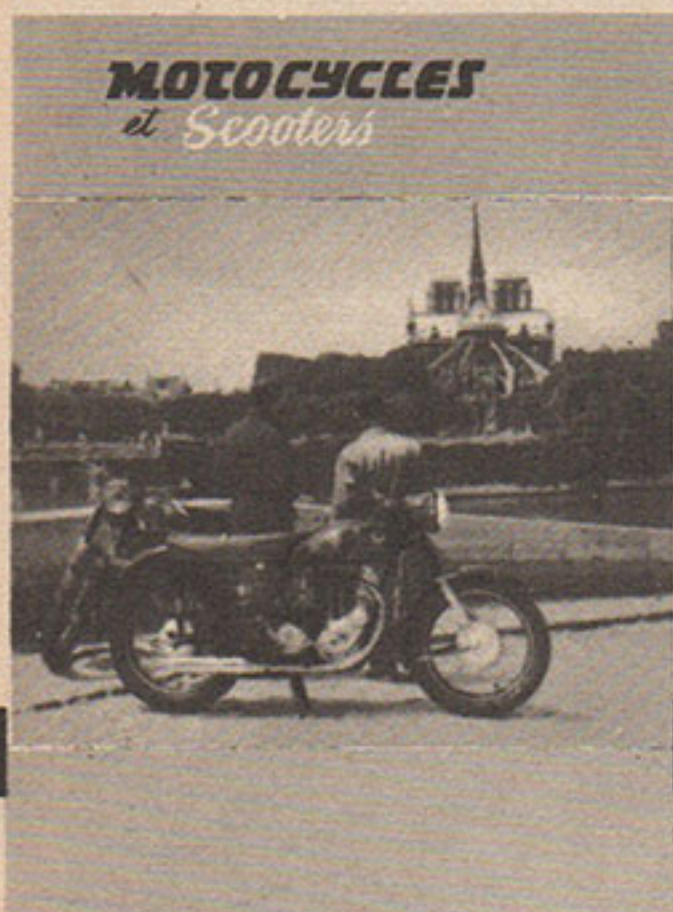


GURTNER

36^{bis}, RUE GUERSANT - PARIS-17°

A U S O M M A I R E :

- | | |
|--|-----------------------------|
| ★ Échos 10 | ★ G.P. d'Allemagne . . . 24 |
| ★ Bol d'Or 1957 11 | ★ Sport-digest 30 |
| ★ Notre essai :
La 350 Matchless . . . 21 | ★ Clubs 31 |



La 350 cm³ Matchless,
dont on lira l'essai dans
ce numéro.

10^e ANNÉE

N° 186

1^{er} JUILLET 1957

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

**MIEUX
qu'un
slogan...**

Il arrive que des champions abordent avec compétence, et même avec talent, le journalisme sportif.

Par la Presse écrite et parlée nous en avons maints exemples, entre autres dans les sports athlétiques : nombre de reporters ou speakers qui tiennent les rubriques vélo, football, course à pied, tennis, etc., ont, de leur temps, remporté sur routes, pistes ou stades, de brillantes victoires.

Par contre, plus rares sont les journalistes qui, après coup, ont affronté les compétitions, surtout motocyclistes.

C'est donc un rare privilège pour *Motocycles* d'avoir trois de ses rédacteurs attitrés s'alignant régulièrement, depuis des années consécutives dans les épreuves les plus diverses et y glanant régulièrement des lauriers ; on les retrouve fréquemment aux places d'honneur, souvent vainqueurs, recordmen parfois.

Or ces trois rédacteurs-essayeurs-reporters viennent, une fois de plus, de démontrer leur classe et leur style en s'attribuant chacun une victoire dans le 29^e Bol d'Or.

Vous les connaissez d'ailleurs : d'abord Nebout-Tano (coéquipier Cherrier), premier sur Velocette 500 sport.

C'est ensuite le tandem Court-Niederman, se relayant au guidon d'une Zündapp, en tête des 250 sport.

Rappelons que Court avait, au Bol 1956, triomphé sur Gnome et Rhône 175 cm³, battant le record de sa catégorie.

Nebout, Court, Niederman, des noms qui sont familiers aux lecteurs des essais de *Motocycles*.

Cette passion de la moto, cette soif de la performance, autant de preuves de leur foi et de leur valeur professionnelle.

Que dire de plus? Bravo pour hier... et bravo d'avance pour demain... L'équipe *Motocycles* continue.

Enders Max.

M A S C H E S Echos

10 millions de véhicules à moteur au 1^{er} janvier 1957.

Le bulletin d'avril de l'Union Routière a publié dans son numéro de mars un tableau détaillé du parc motorisé au 1^{er} janvier 1957. Sur les 10 millions de véhicules dénombrés on compte 4.900.000 deux-roues ainsi répartis : cyclomoteurs, 3.065.000 ; vélomoteurs, 1.035.000 ; scooters 430.000 ; motocyclettes, 370.000 ; pour ces dernières, 8.968 machines ont été importées en 1956.

Ces chiffres font ressortir une augmentation de 16,6 % sur l'année précédente.

Consommation de carburants.

Le même bulletin fait état de la consommation des carburants en 1956, en augmentation de 6 % sur l'année précédente ; on note cependant une réduction de 6 % au détriment du super-carburant, sans doute en raison de son prix élevé.

La journée sans accident.

Organisée par la Prévention routière avec le concours des Ministères intéressés, la Journée sans accident (samedi 1^{er} juin) a démontré son efficacité et il serait souhaitable qu'elle se transformât en année sans accident.

Certes, il y a encore et malheureusement des morts, mais 18 pour cette journée contre 30 en moyenne chaque samedi de printemps, c'est évidemment un progrès dans le bon sens.

A noter qu'il n'y a eu aucun accident mortel dans un rayon de 250 km autour de Paris.

Pour la première fois la République fédérale allemande, la Belgique et le Luxembourg s'étaient associés à cette initiative française, avec également ces encourageantes constatations : 19 morts contre 39 pour la première, 1 contre 4 pour la seconde et la troisième groupés.

Êtes-vous en règle avec vos catadioptrés ?

A partir du 1^{er} juillet et en application d'un arrêté ministériel, les vélomoteurs, scooters et tous engins à deux-roues munis d'un moteur de 51 à 125 cm³ (et éventuellement leur remorque) devront être munis d'un dispositif réfléchissant agréé : catadioptré de la classe V, portant la mention TPV suivie d'un nombre supérieur à 300. A partir de cette date, les dispositifs anciens de la classe C ne seront plus admis sur ces mêmes engins.

Cet arrêté nous a été obligeamment rappelé par les Etablissements Ferson, dont les dispositifs TPV 363 et pour ces machines TPV 308 sont conformes à ces nouvelles prescriptions. Rappelons que ce sont ces mêmes établissements qui fabriquent le gant réfléchissant « Signal » que nous avons récemment présenté.

La moto progresse en Italie.

Alors qu'on enregistre une régression plus ou moins notable de la moto dans le monde, celle-ci progresse très légèrement en Italie : 32.831 machines contre 31.574 pour la même période de l'année précédente.

La France détient un nouveau record du monde.

Un record que les autres pays ne lui envient guère, celui du prix le plus élevé du carburant.

Alors que l'essence vaut aux environs de 42 fr en Autriche et Suisse, 53,31 en Angleterre, 79,52 en Italie, elle atteint chez nous les 80 fr.

Parallèlement, le fonds spécial d'investissement routier a fait l'objet d'une réduction de crédit de 10 milliards de francs.

Ces constatations ont été exposées lors d'une conférence de presse de l'Union-routière, précédant la chute du Ministère, mais il est à supposer que le suivant s'inspirera de ces mêmes projets financiers.

Sceaux change d'adresse.

Sceaux a quitté la rue Beaurepaire de Pantin, pour s'installer à Paris, dans le 20^e, 33-35, rue des Panoyaux, téléphone : Men 98-91. C'est une adresse utile à noter car, outre ses agences, Sceaux est spécialement équipé pour fournir pièces, organes et équipements de machines toutes marques, modernes ou anciennes. C'est, de plus, l'un des rares motocistes organisés pour l'échange de motos contre voitures.

Facteurs : motorisés futurs !

Parmi les arguments qu'utilisent actuellement les P.T.T. en faveur de leur emprunt, il en est un qui n'est pas fait pour nous déplaire : la motorisation des facteurs qui seraient dotés, suivant leur tournée, de vélomoteurs ou même de voitures.

Il est évident que dans les campagnes, le travail du facteur, même à bicyclette, est long et souvent éreintant. Pour lui, le vélomoteur épargnerait temps et fatigues ; dans bien des cas, il leur permettrait, mieux qu'une voiture, d'atteindre les lointains hameaux perdus, hors de tout chemin carrossable.

Un magasin disparaît.

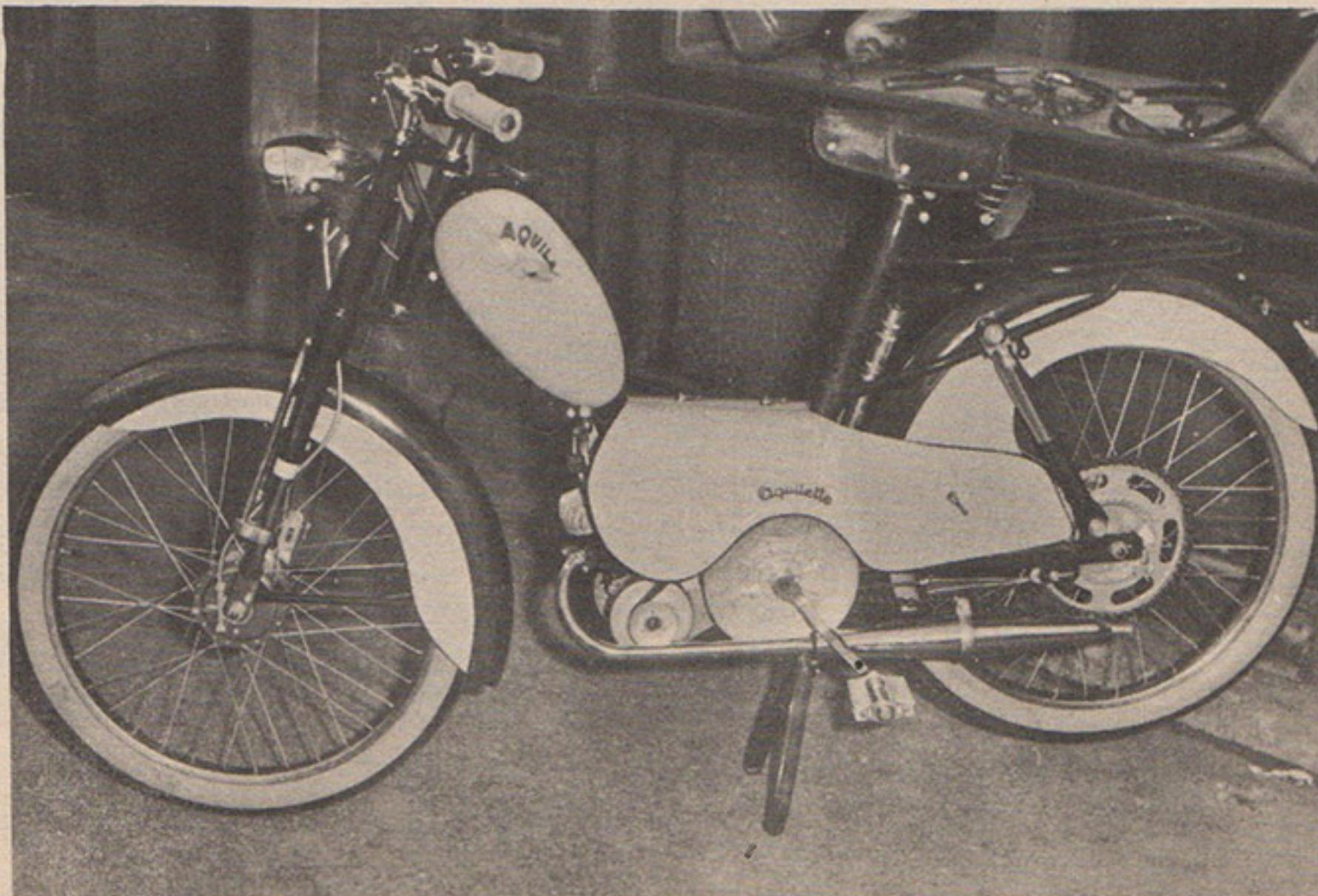
Il disparaît en tant que magasin de motos. La chose ne serait pas marquante en soi s'il ne s'agissait pas d'une des agences qui ont le mieux fait connaître et le plus répandu en France les grandes marques anglaises et surtout celles au prestigieux palmarès sportif.

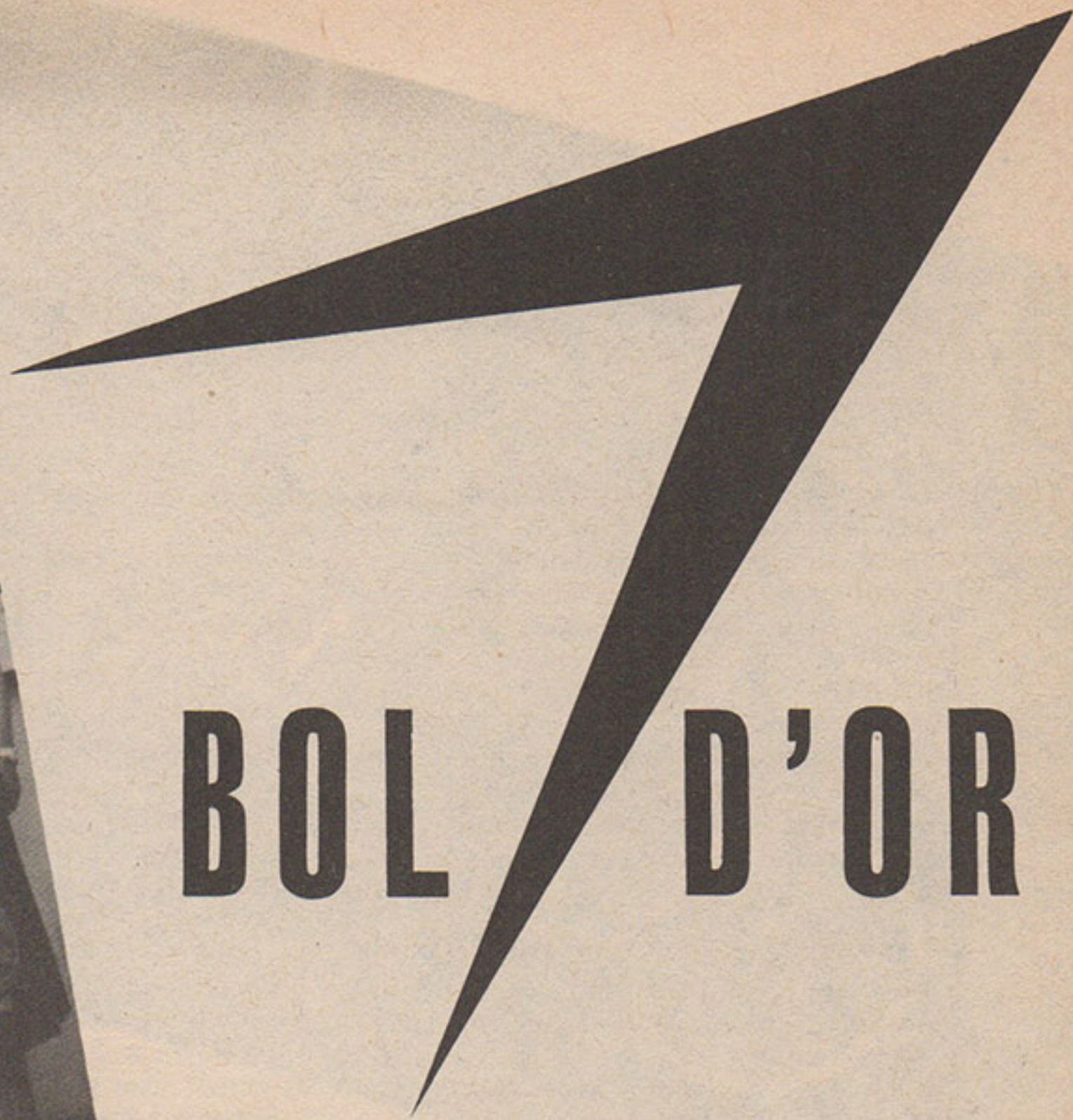
Fondé par Lucien Psalty au coin de la rue Brunel et du boulevard Pereire, il était le rendez-vous des motocyclistes sportifs ou éclectiques qui durant des heures discutaient autour des A.J.S., des Norton, Panther-Lewis, Brough-Superior, Matchless, etc.

Il fut repris ensuite par Ladevèze qui évolua à son tour vers un autre quartier.

C'est tout un prestigieux passé qui s'efface avec la disparition ou plutôt la transformation de ce local occupé désormais par une maison de bâches et de housses.

Une moderne réalisation Aquila : un 50 cm³ avec suspension arrière oscillante.





BOL D'OR

57



L'équipe Agache-Guignabodet, félicitée après sa magnifique performance par l'ingénieur Durand, père de la machine.

Beau temps ensoleillé, orageux vers la fin de l'épreuve, écart de température sensible entre la nuit et le jour, tout accompagné d'une légère brise du nord-est, telle est la fiche météorologique qui accompagne ce Bol d'Or intéressant et qui vit des performances remarquables. 58 engagés (comme l'an dernier), 53 partants, 11 abandons seulement. En réalité certains ne tournaient plus depuis quelques heures déjà mais avaient effectué le kilométrage imposé. Départ comme pour une course de 50 km et les plus brillants sont Rehn-Pourchet (B.M.W. série) et Havel-Slavicek (Jawa sport). On notait aussi des malchanceux, notamment Bouin-Sacareau (Peugeot 250 course) ainsi que le pilote de la Jawa sport de Gilles-Surry, ayant noyé le moteur.

Le temps de voir les retardataires partir et un pointage rapide du pre-

mier passage s'imposait. Lefèvre-Briand (Norton 500 course) était suivi par Larivière-Boyer, même matériel. Un trou, puis Havel-Slavicek passaient, suivis par Tano-Cherrier (Velocette 500 course). Monneret-Galibert (Libersport), Agache-Guignabodet (Liberia-Ydral 175 course), Le Roy-Deloince (350 B.S.A. course) suivaient dans cet ordre. Les premiers à inaugurer les arrêts furent Schoon-Decae (Ydral 175 course). A ce premier tour venaient les joindre Thomas-Bargetzi (Motobécane 175 sport) et le scooter course Lambretta de Leclainche-Parans.

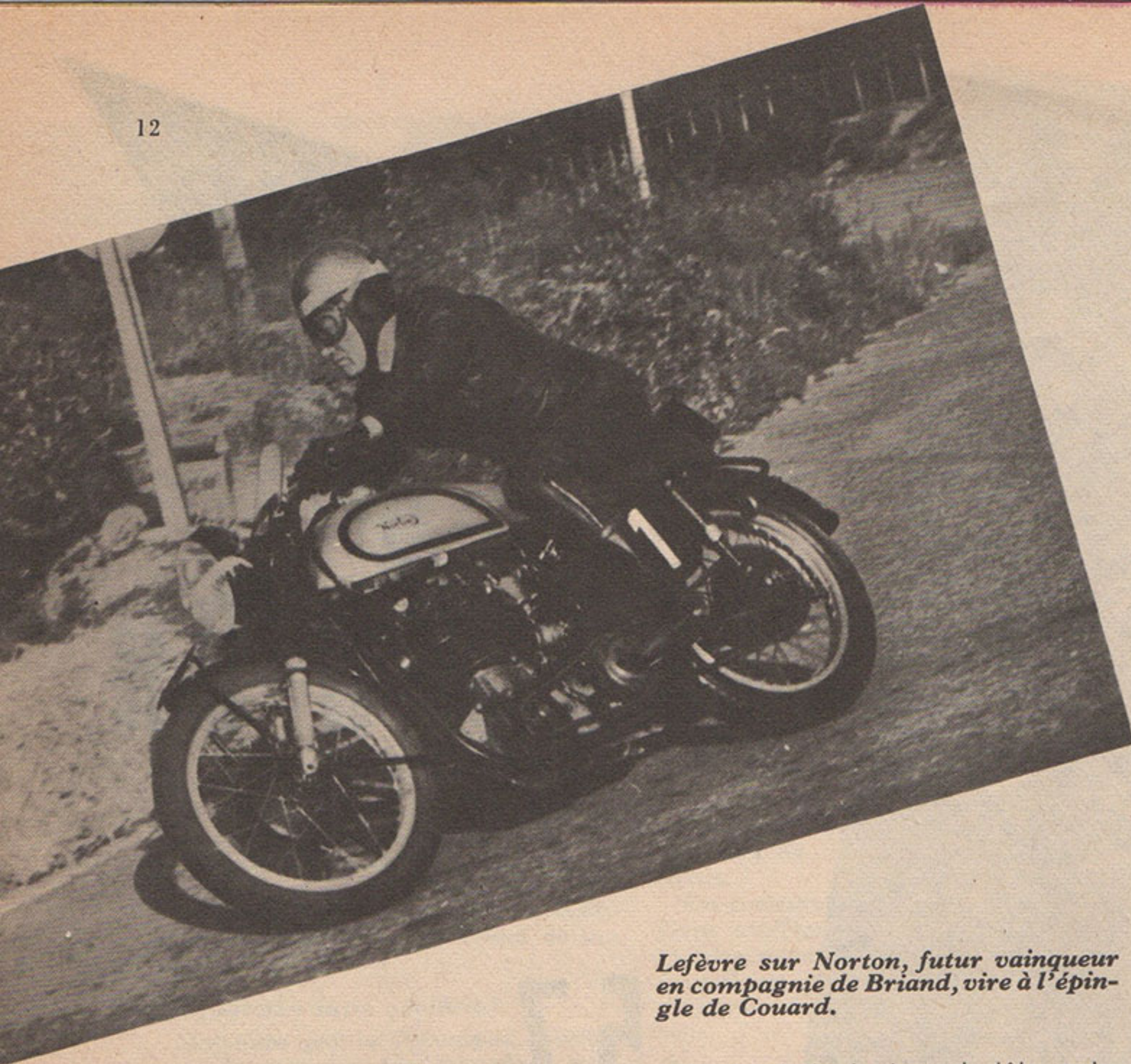
Nous nous attardons sur les premiers tours de la course car la lutte y fut vive et... facile à suivre. Après, seul le tableau d'affichage nous permettait de retrouver le fil.

Au deuxième tour Larivière-Boyer précèdent les vainqueurs 1956 Lefè-

vre-Briand, tandis que Monneret-Galibert se rapprochent. Tano-Cherrier et Havel-Slavicek ne sont pas loin. On remarque que les side-cars 750 de Ritter-François (Zundapp) et Grillon-Pellegrin (CEMEC) ne se quittent pas.

Le duo de tête se transforme en trio lorsque Monneret-Galibert s'intercalent. La lutte durera plusieurs tours, le quatrième s'effectuant dans le proverbial mouchoir. Peu après Lefèvre-Briand lâchent du lest et laissent filer leurs adversaires. Derrière eux on trouve Tano-Cherrier et Havel-Slavicek. La moyenne des leaders est alors de 125 km/h.

Di Vozzo (side-car D.K.W. 350 course) arrive à pied, terminant ainsi son premier tour, embrayage grillé. Arrêt de l'autre D.K.W. (350 série) de Bernard-Gluck, quelques minutes également perdues pour Garnier-Lebrun (Norton



Lefèvre sur Norton, futur vainqueur en compagnie de Briand, vire à l'épingle de Couard.

500 course). Après 30 mn de combat, Larivière-Boyer passent avec Monneret-Galibert, Lefèvre-Briand sont revenus à 15 s.

Bourles est victime d'une chute légère qui fera néanmoins perdre du temps à l'équipe, de nombreux arrêts ont lieu, deux fois notamment pour Dagan-Bergeron (Gnome-Rhône 175 course) et Costedoat-Lyset (B.S.A. 350 course).

Le side Zundapp décamponne le CEMEC sur arrêt de ce dernier, une fumée importante sort de l'échappement, mais il en sera de même toute la course aux reprises. Un arrêt sérieux est noté pour Milone-Martina (Lambretta course), on se met en devoir de changer le piston. Pour parler de choses plus gaies, la première heure nous permet de noter la belle tenue de certains concurrents, autres que ceux précédemment nommés, les Luxembourgeois Nennig-Weisgerber (B.M.W. R 50), malchanceux l'an dernier après un début de course remarquable sur N.S.U. 250, Obert-Couturier (N.S.U. 250 sport), Niederman-Court (Zundapp 250 sport), les deux F.N. 250 de série et surtout les Liberia-Ydral, au carénage d'une belle finesse.

Au classement général Larivière-Boyer et Monneret-Galibert accusent 19 tours, trois équipes ont couvert 1 tour de moins : Tano-Cherrier, Havel-Slavicek et Lefèvre-Briand; Nennig-Weisgerber et Le Roy-Deloince ont couvert 17 tours et sept équipes 16 tours.

Les deux heures qui suivent ne voient guère se creuser les écarts

entre les trois équipes de tête, puisqu'on trouve Monneret-Galibert et Lefèvre-Briand dans le même tour, Larivière-Boyer 1 tour de moins. Parmi les autres concurrents le nombre des arrêts nous fait craindre un déchet important, Allarousse-Rittaud (Puch 175 course), les plus bruyants, Tiers-Arambol (Liberia-Ydral 175 course), Schoon-Decae (Ydral 175 course) inaugurant la rubrique crevaisons (à l'avant), l'Adler (250 sport) de Pierre père et fils, serre à deux reprises devant les tribunes... et continue, Le Roy-Deloince règlent leur carburation, Milone-Martina s'arrêtent de nouveau. On remarque au passage que la Liberia de Tiers-Arambol comporte une fourche qui débat peu. Cherrier revient à pied (panne d'essence) ce qui coûtera une dizaine de tours. Peu avant la fin de la troisième heure, gros émoi devant (et dans) les stands, la Peugeot de Bouin-Sacareau prend feu. Plus de peur que de mal puisque grâce au service incendie la machine est en état de repartir moins son pare-brise en matière plastique. La même mésaventure mais moins spectaculaire arrivera à Tano-Cherrier, un petit retour et le carburateur flambe (essence très volatile). Les trois heures suivantes verront la nuit tomber et les arrêts se multiplier aux stands pour vérification, changement d'ampoules, lampes de poche passées au vernis à ongles attachées dans le dos, etc.

C'est au cours de la quatrième heure que Lefèvre-Briand prendront la tête pour ne plus la quitter et sur ennus

mécaniques de leurs adversaires auront à l'issue de la sixième heure 5 tours d'avance sur les seconds, Monneret-Galibert et 9 sur Larivière-Boyer.

La belle régularité des deux B.M.W. R 50 est notée, celle de Rehn-Pourchet couvrant néanmoins 1 tour de moins à l'heure que celle des Luxembourgeois.

Dans les autres catégories le pointage donne les résultats suivants : après 6 heures de course en 350 sport, Havel-Slavicek, malgré de nombreux arrêts, précèdent Gilles-Sury de 5 tours. En série, après l'arrêt de la première heure qui leur a coûté 3 tours, Bernard-Gluck (D.K.W.) sont précédés par les Tchèques Klimt-Harsmid (Jawa) de 1 tour. En 250 course, Gnudi-Mengin (Adler) ont un avantage de 1 tour sur Bouin-Sacareau. En 250 sport (avec le même nombre de tours que la Velocette 500 de Tano-Cherrier), c'est la N.S.U. de Obert-Couturier qui mène, devançant Niederman-Court de 4 tours.

Une lutte extrêmement serrée en 250 sport réunit la F.N. de Dubois-Randaxhe qui a 1 tour d'avance sur Best-Lohse (Zundapp), l'écart n'ayant pas été supérieur à 1 tour depuis le départ. Les deux Liberia-Ydral mènent de loin en 175 course et sont séparées par 2 tours, à l'avantage d'Agache-Guignabodet.

Lutte plus ouverte en sport même cylindrée puisque quatre des cinq concurrents ne sont séparés que par 3 tours, Poirion-Poirion menant.

Descoureaux-Fromont (Gnome-Rhône) sont dans le même tour mais premiers en série.

En scooter 175 course, manque de préparation généralisé puisque le premier est à 11 tours de la catégorie moto correspondante, derrière c'est la débandade et le premier scooter est le seul courant en série, le Lambretta de Rouger-Rouger qui réalise une magnifique performance, précédant de 1 tour le premier en catégorie course. Les side-cars sont dominés par la Zundapp de Ritter-François qui roulement avec une belle régularité.

Avant d'en terminer avec le premier quart de l'épreuve passons en revue quelques malchanceux : Larivière-Boyer, crevaison; Dagan-Bergeron, changement de piston; Diou-Frédéric (Motomorini 175 course), culbuteur cassé; Le Guellec-Christophe (Rumi course), changement de volant magnétique; Terrioux-Vacher, sur Roussey refroidi par l'eau, qui, après un départ pénible (5 tours pendant les quatre premières heures), changent leur embiellage; Allarousse-Rittaud fondent deux fois des pistons et Lamontagne-Lamontagne (Terrot) cassent leur pompe à huile; Klimt-Harsmid (Jawa) changent leur embrayage.

La fourche de la Gnome-Rhône de

Vogel-Gomes doit être démontée. Au chapitre des chutes, Chapon-Carlos (Puch 250 sport); Gnidi-Mengin (Adler 250 course). François (side-Zundapp) se retourne au Faye : dégâts insignifiants, un couvre-culbuteurs et réalignement de l'attelage.

Il est 23 heures, la fraîcheur se fait sentir et cela cause quelques perturbations dans certains moteurs (changement de gicleurs).

Le reste de la nuit sera émaillé d'arrêts pour les éclairages.

Dès la septième heure les ennuis sérieux commencent pour Monneret-Galibert, cadre cassé en deux endroits sous le moteur : après de nombreux arrêts, parfois tour après tour, l'A.J.S. s'arrête définitivement (transmission primaire), à 4 heures du matin.

Costedoat-Lyset doivent ouvrir la boîte de vitesses de leur B.S.A. et Diou-Frederic, à nouveau autopsier la distribution de leur Motomorini. La Zundapp des Allemands Best-Lohse en est au stade de la soudure; un fil à la masse caché par le carénage privera d'éclairage et... de nombreux tours Gnudi-Mengin, allumage défaillant pour Milone-Martina (Lambretta). La Zundapp de Niederman-Court leur cause des ennuis de passage des vitesses, tandis que la valse des pistons continue pour Leclairche-Parans (Lambretta), Havel-Slavicek (Jawa), agrémentée du changement des cylindres; changement de piston également pour les Gnome-Rhône de Dagan-Bergeron et Vogel-Gomes, ditto pour le side D.K.W. de Di Vozzo-Claudon, avec plongée dans le carter d'une partie du bas du cylindre.

L'allumage troublera le Rumi de Bourles-Bourles (beaucoup de doublons cette année) et l'Ydral de Tiers-Arambol (Liberia-Ydral).

Une chute sérieuse vient mettre fin aux espoirs de Bouin-Sacareau. A la Ferme, Bouin tombe et se fracture la clavicule, nombreuses contusions.

Passons en revue rapidement le classement à la mi-course; au général trois équipes ont couvert plus de 200 tours, ce sont Lefèvre-Briand (221), Larivière-Boyer (211) et Nennig-Weisgerber (203). Mais en quatrième place nous trouvons le N.S.U. de Obert-Couturier, avec 199 tours! Les coureurs des catégories 350 course et série sont trop attardés pour être cités mais en série 350, Klimt-Harsmid et Bernard-Gluck sont en pleine bagarre, puisqu'au cours des dernières sept heures et durant les trois à venir, jamais plus de 1 tour ne les aura séparés! Pendant six heures se seront joints à eux Niederman-Court, après douze heures de courses ces trois équipes ont couvert chacune 181 tours.

En 250 série, le F.N. de Dubois-Randaxhe a couvert 188 tours, et précède de trois Best-Lhose et pendant

huit heures encore l'écart oscillera entre 2 et 3 tours.

En 175 course, Agache-Guignabodet ont une avance de 34 tours sur leurs coéquipiers Thiers-Arambol. Poirion-Poirion sont à égalité avec les réguliers Thomas-Bargetzi dans la catégorie 175 sport. Situation sans changement (aux tours près) chez les trois side-cars. Avec la douzième heure le jour est venu et avec lui nous avons revu Petard-Datarte (Norton) (éclairage défaillant). Nous sommes allés nous changer les idées au virage de la Ferme pour voir Le Guellec-Christophe (Rumi) crever en plein virage, un rapide contrôle de l'inclinaison et un arrêt à 1 m des balles de paille en seront la conséquence directe. Après une heure de récréation nous sommes revenus aux stands pour voir Faucheraux-Daoust changer de piston et un petit décalaminage chez Agache-Guignabodet. Nous avons revu Di Vozzo revenir en poussant. D'Aubry-Lefondré disons que le plus effondré de tous fut le carénage de leur Rumi qui, après avoir perdu l'avant, fut retiré de la circulation peu après. D'ailleurs les carénages flottants semblent avoir été de rigueur, fils de fer et sandows étant appelés à la rescousse.

Les Jawa connaissent de temps à autre des ennuis d'allumage. Boîte pour Larivière-Boyer, pot d'échappement balladeur pour Gnudi-Mengin. Tiers-Arambol abandonnent, ainsi que Rehn-Pourchet, vilebrequin bloqué, alors qu'ils étaient cinquièmes du classement général sur leur B.M.W. série. Après avoir cassé une chaîne pendant

la nuit, la Horex de Tourres-Vasselin connaît des trous dans l'allumage, de même que Costedoat-Lyset. Bourles-Bourles démontent leur Rumi en deux pour extraire l'embellage.

Au classement général à l'issue de la dix-huitième heure Lefèvre-Briand précèdent leurs suivants, Nennig-Weisgerber de 30 tours et Tano-Cherrier de 37 tours. Larivière-Boyer sont à 40 tours.

Dans les classements à noter citons Klimt-Harsmid qui ont réussi à prendre 3 tours à Bernard-Gluck, Gnudi-Mengin mènent en 250 course, Obert-Couturier en 250 sport, tandis qu'en série Best-Lhose sont revenus à 2 tours des pilotes de la F.N.

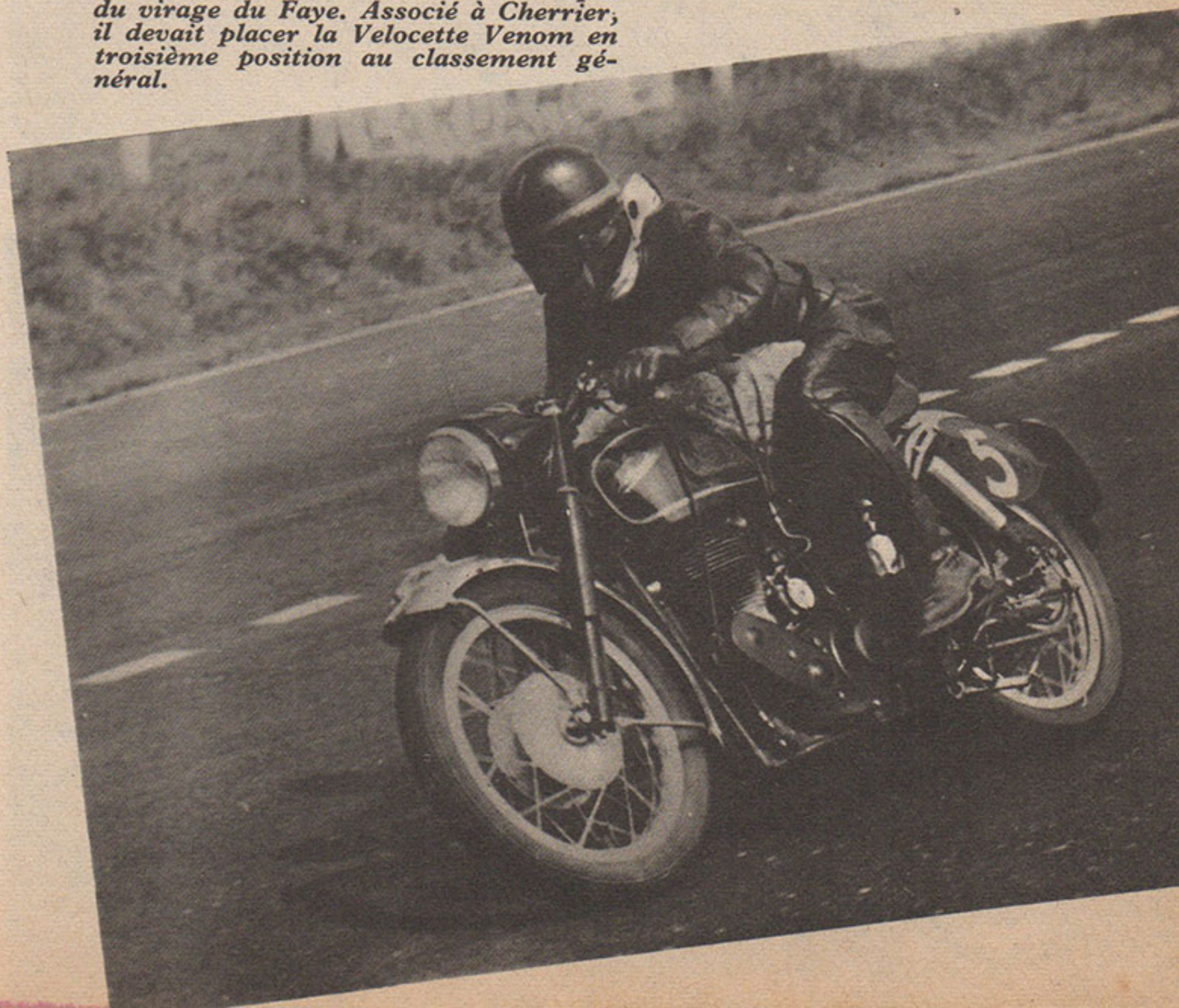
La cause est entendue en 175 course puisque Agache-Guignabodet ont 49 tours d'avance sur les suivants!

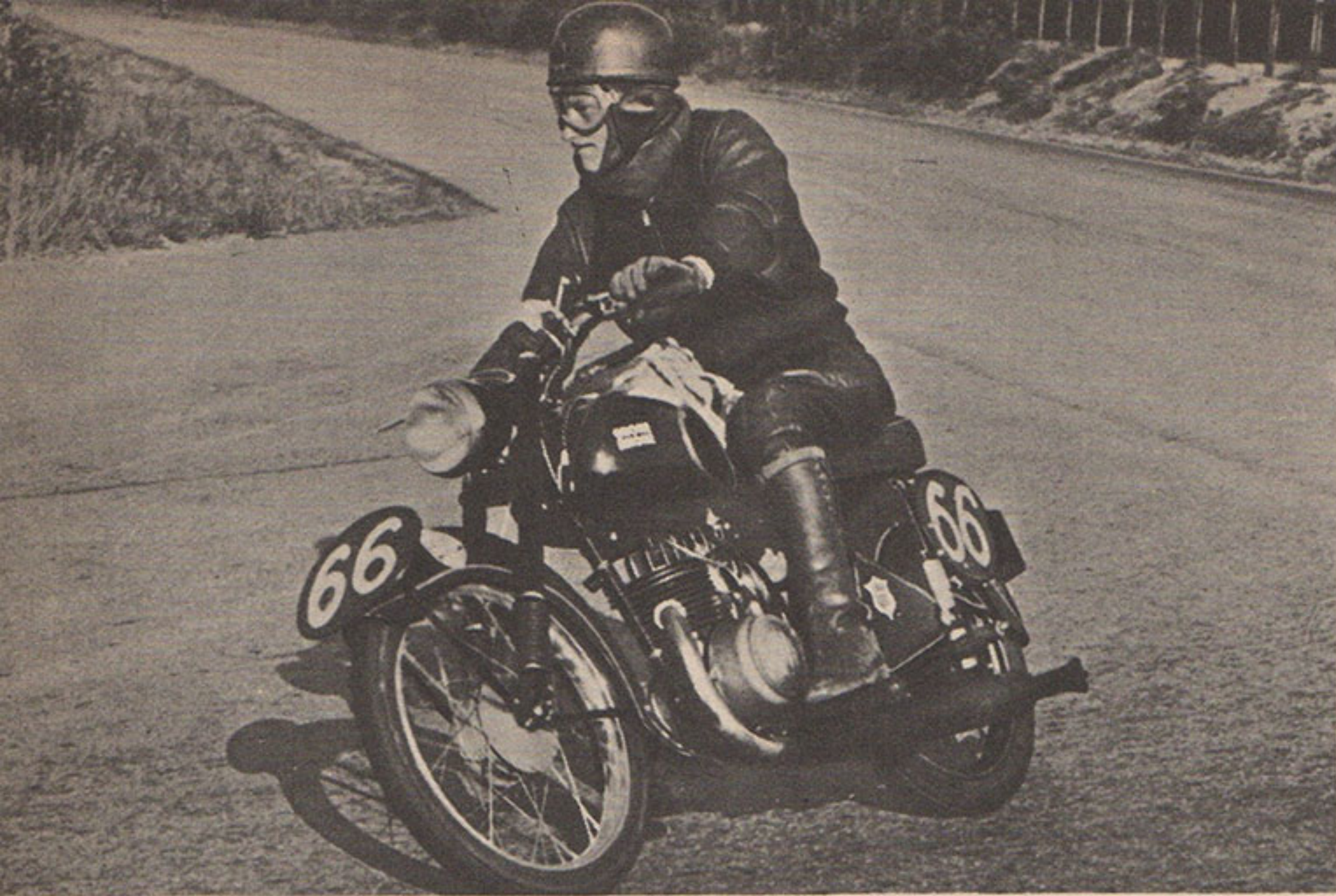
En série toujours très bonne performance de Descoureaux-Froment (Gnome et Rhône).

Le Rumi de Cambis-Roujou a 10 tours d'avance sur le série de Rouger - Rouger. Ecart important chez les side-cars, Zundapp précède Cemec de 54 tours, Di Vozzo-Claudon n'en sont qu'à 172 tours.

Le dernier quart de la course sera très animé mais avant de venir aux dernières phases signalons toujours de nombreux arrêts, bien peu définitifs heureusement. Réglages de carburation pour Klimt-Harsmid et Larivière-Royer (la température monte), Pierre-Pierre (Adler) ont des ennuis constants d'allumage, le side-car Zundapp

Notre collaborateur Nebout à l'attaque du virage du Faye. Associé à Cherrier, il devait placer la Velocette Venom en troisième position au classement général.





Descoureaux, pilotant une 175 cm³ Gnome et Rhône de série, enlève sa catégorie à 88 km/h. de moyenne.

change l'arbre à cardans en moins de cinq minutes, on note que, contrairement à beaucoup d'autres concurrents le Roussey de Terrioux-Vacher marche de mieux en mieux avec l'augmentation des kilomètres. L'embiellage bloqué de Le Roy-Deloince les obligent à stopper définitivement. Peu après c'est la N.S.U. d'Obuturt-Ceoir, alors troisièmes du classement général, même panne. Après avoir changé de roue arrière, Agache-Guignabodet ont une crevaison quelque temps après à 1 h 15 mn de la fin, ce qui nous vaudra une lutte magnifique entre ces derniers, la Zundapp de Best-Lhose et la F.N. de Dubois-Randaxhe. Agache-Guignabodet précèdent à l'arrivée les pilotes de la F.N. de 1,500 km, ceux-ci de 140 m leurs rivaux allemands ! Fin d'épreuve mouvementée pour Niederman-Court et Bernard-Gluck, puisque ces derniers, après avoir décramponné les Tchèques Klimt-Harsmid, franchissent la ligne d'arrivée avec 385 m d'avance sur Niederman-Court.

En résumé, Bol d'Or attrayant, beau-

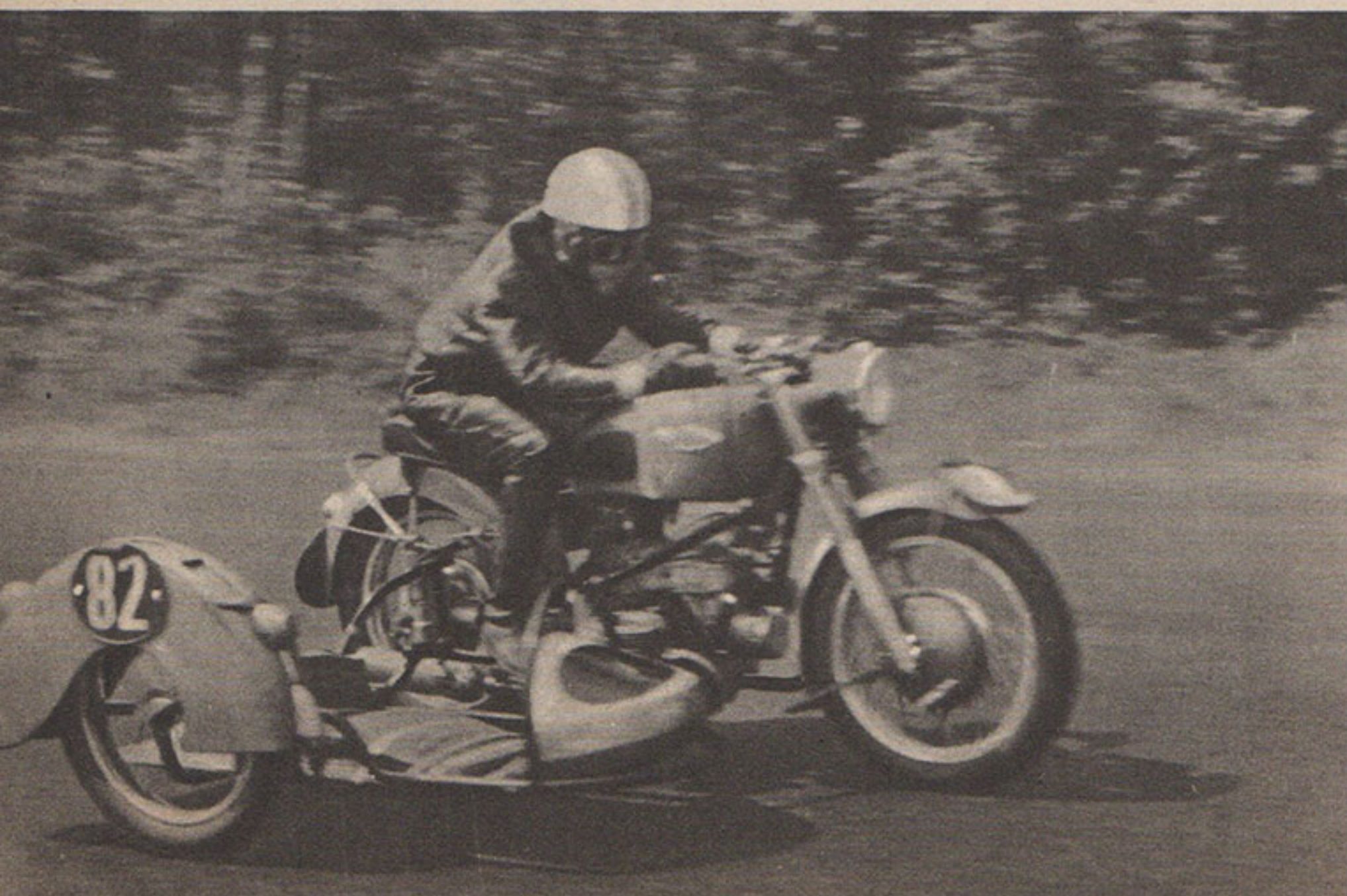


La B. M. W. R. 50 de Nennig-Weisgerber fit grosse impression, menée rondement, mais sans forcer outre mesure, elle se hissa à la seconde place du classement général, à 107 km/h. de moyenne.

coup de mécanique mais peu de grande casse, animation, dans la dernière heure, assez peu courante mais passionnante quoique parmi les placés honorables. De l'organisation nous dirons qu'elle était bonne, la tâche bénévole et ingrate des commissaires et responsables n'était pas aisée, balisage (d'après les coureurs) en progrès sur l'an dernier, nous n'avions pas le t. ou noir après le passage de la tour de contrôle, le pointage des tours étant fait après l'épingle du Faye, il est vraisemblable que les doléances auront été moins nombreuses, les coureurs étant pointés plus aisément.

Retenons une suggestion de coureur, la ligne blanche médiane qui figurait dans la courbe et contre-courbe d'Ascari l'an dernier aurait été à nouveau la bienvenue pour guider pendant la nuit. Un seul regret, assistance toujours clairsemée en dépit du beau temps. Quelques fanas et quelques habitants de la région n'est pas le sort qui doit être réservé à un Bol d'Or. On aurait pensé le motocycliste de l'Île-de-France davantage attiré par cette belle épreuve.

R. DOLIQUE



Le side Zündapp K.S. 601 « sport » à la sortie de l'épingle du Faye, emmené par François.

La 250 cm³ Zündapp « sport » de l'équipe Niederman-Court, termina première de sa catégorie.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Lefèvre-Briand (500 Norton course), 2.830,813 km; moy. : 117,951 km (record (1956, 112,454 km/h par les mêmes);
2. Nenning-Weisgerber (500 B.M.W. série), 2.578,093 km; moy. : 107,444 km/h;
3. Tano-Cherrier (500 vélocette sport), 2.492,938 km; moy. : 103,872 km/h;
4. Agache - Guignabodet (Libéria Ydral course), 2.404,484 km; moy. : 100,186 km/h;
5. Dubois - Randaxhe (250 FN série), 2.402,985 km; moy. : 100,124 km/h;
6. Hessler-Lohse (250 Zundapp série), 2.402,847 km; moy. : 100,118 km/h; etc.

CLASSEMENT PAR CATÉGORIE

500 cm³.

Course : 1. Lefèvre-Briand (Norton), 2.830,813 km (moy. : 117,951 km/h); 2. Larivière-Boyer (Norton).

Sport : 1. Tano-Cherrier (Vélocette), 2.492,938 km (moy. : 103,872 km/h).

Série : 1. Nenning-Weisgerber (BMW), 2.578,673 km (moy. : 107,444 km/h); 2. Petard-Detartre (Norton); 3. Rehu-Pourchet (B.M.W.).

350 cm³.

Course : 1. Le Roy-Deloince (B.S.A.), 1.795,344 km (moy. : 74,806 km/h); 2. Costedoat-Lyset (B.S.A.).

Sport : 1. Havel-Slavicek (Jawa), 2.137,388 km (moy. : 89,057 km/h); 2. Gilles-Surry (Jawa).

Série : 1. Bernard-Gluck (D.K.W.), 2.359,714 km (moy. : 98,321 km/h); 2. Klemt-Harsmid (Jawa); 3. Tourres-Vasselin.

250 cm³.

Course : 1. Gnudi-Mangin (Adler), 2.102,192 km (moy. : 87,591 km/h); 2. Heuqueville-Krajka (Gnome-Rhône); 3. A. et J. Pierre (Adler).

Sport : 1. Niederman-Court (Zundapp), 2.359,321 km (moy. : 98,305 km/h); 2. Obert-Couturier (N.S.U.); 3. Chapon-Carlos (Puch).

Série : 1. Dubois-Randaxhe (F.N.), 2.402,985 km (moy. 100,124 km/h); 2. Lons-Hessler (Zundapp); 3. Rossignol-Rebour (F.N.); 4. Wallet-Tardieu (Pannonia).

175 cm³.

Course : 1. Agache-Dagan (Liberia Ydral), 2.404,484 km (moy. : 100,186 km/h); 2. Schoon-Decae (Spécial Ydral); 3. Vogel-Gomes (Gnome-Rhône); 4. Gilbert-Picoche (Gnome-Rhône); 5. Allarousse-Rittaud (Puch); 6. Diou-Frédéric (Motomorini).

Sport : 1. Thomas-Bargetzi (Motobécane), 1.936,036 km (moy. : 80,669 km/h); 2. Poirion frères; 3. Oosterlinck-Godin (Liberia Ydral).

Série : 1. Descoureaux-Fromont (Gnome-Rhône), 2.113,451 km (moy. : 88,060 km/h); 2. Moisan-Guillot (A.G.F.).

SCOOTERS

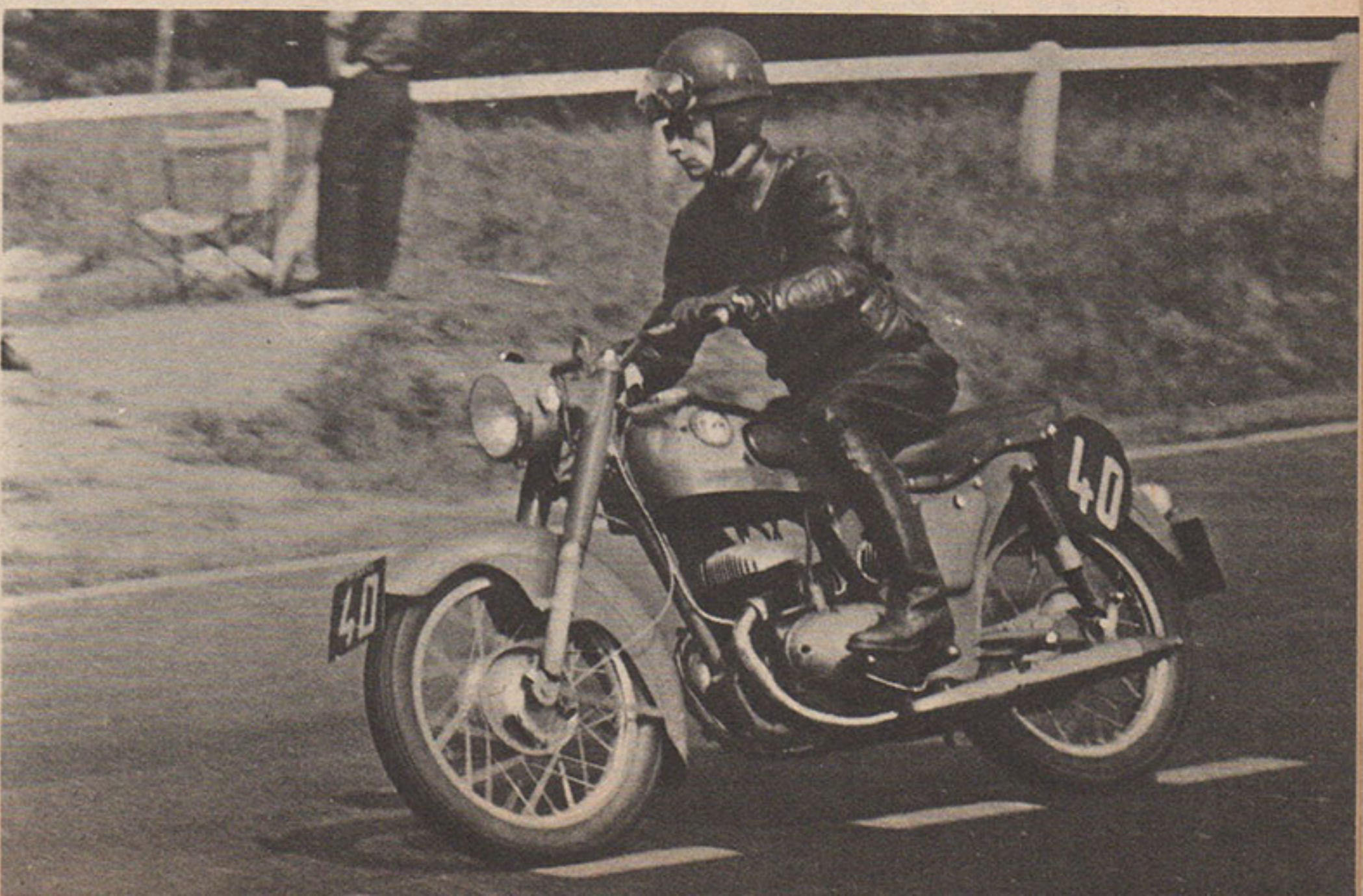
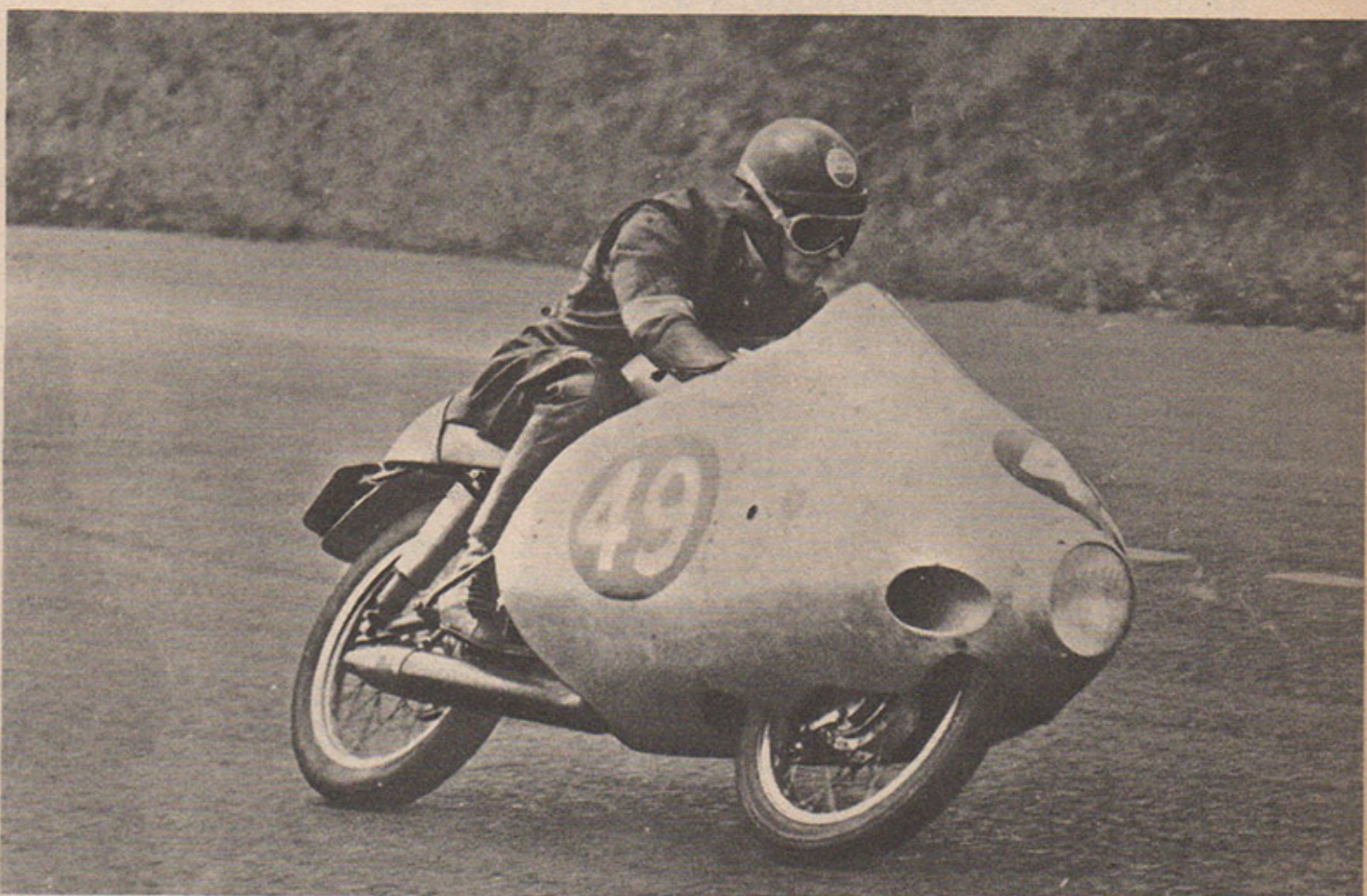
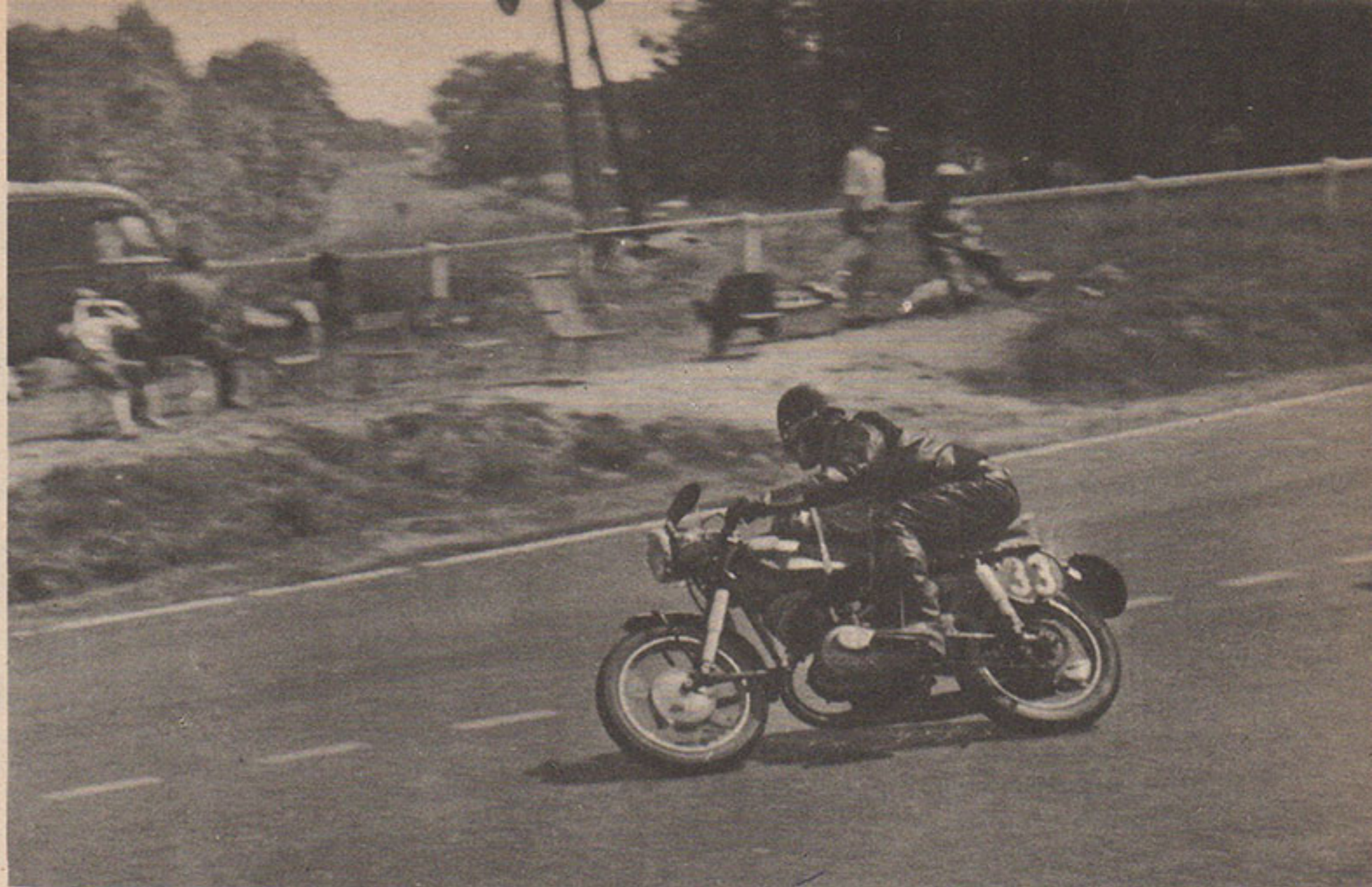
Course : 1. Cambis-Etienne (Rumi), 1.884,461 km (moy. : 78,519 km/h); 2. Le Guellec-Christophe (Rumi); 3. Aubry-Lefondré (Lambretta); 4. Leclainché-Parans (Lambretta).

Série : 1. Rouger frères (Lambretta), 1.789,038 km (moy. : 74,543 km/h).

SIDE-CARS

750 cm³ sport : 1. Kritter-François (Zundapp), 2.205,914 km (moy. : 91,913 km/h); 2. Grillon-Pellegrin (C.E.M.E.C.).

350 cm³ course : 1. Di Vozzo-Claudon (D.K.W.), 1.393,206 km (moy. : 58,050 km/h).



Ci-dessus, Agache sur le Libéria-Ydral victorieux en 175 cm³, et ci-contre, la F.N. de série des Belges Dubois-Randaxhe, première de sa catégorie.

ÉCHOS du...

On sait que la préparation est à la base du succès dans un Bol d'Or, ce n'est pas Lefèvre-Briand qui nous contredirons après leur magnifique victoire. Aussi les installations fébriles de dernière minute ont eu le don de nous étonner, particulièrement l'éclairage.

Par ailleurs un concurrent dont nous tairons le nom, s'est décidé après 1 h 30 mn de course, à changer ses silencieux contre des mégaphones, sans que le moteur soit réglé pour cela probablement, pendant ce temps on en a profité pour changer le pneu avant, qui avait moult kilomètres sur la conscience. Ce concurrent a parcouru 10 tours en 5 h, un record en quelque sorte, puis on ne l'a pas revu.

*
**

D'aucuns ont bien ri de la position de Rouger-Rouger sur leur Lambretta, d'autres les ont plaint, certains ont trouvé que ça se traînait, que les derniers cités relisent le lièvre et la tortue, après avoir vu le classement.

D'ailleurs courir un Bol d'Or c'est avant tout assurer la meilleure compatibilité de la vitesse et de la sécurité de marche : tous les scooters course, certains deux-temps moto ont payé cher pour avoir tout sacrifié à la vitesse.

*
**

La Velocette de Tano-Cherrier représentait un excellent compromis, Venom de série parfaitement réglée, cette machine fut pilotée gaz en grand durant 24 h, le seul pépin au moteur fut une soupape touchant au piston qui fit perdre 400 tours sur un passage de vitesse manqué.

*
**

Cette année le pont-promenade au-dessus des stands était ouvert au public, très pratique pour loucher sur certaines mécaniques que l'on n'est pas empressé de montrer.

Il est certain que la nervosité de quelques préposés aux stands était justifiée par un nombre important de

gêneurs qui n'avaient que faire en cet endroit.

Le service d'ordre fut plus tolérant que l'an dernier, malheureusement dans ses crises de nettoyage devant les stands, les reporters étaient mis dans le même sac que les parasites. Nous avons vu un enfant d'environ trois ans tenu à la main devant les stands.

La gent féminine était employée aux menus travaux pour lesquels elle est conçue, mais en dehors de la cuisine nous voyions de nombreuses pointeuses, tandis qu'au stand Le Roy-Deloince, une aimable personne mettait la main à la sciure pour enlever l'huile sur les repose-pieds et pédale de sélecteur.

*
**

Le règlement n'est pas toujours connu ou est diversement apprécié.

Trop de coureurs ont tenté de revenir à contre-sens vers leur stand en marche, sifflés par les commissaires à leur grand étonnement. Ceux-ci n'avaient pas le beau rôle et ne pouvaient être partout pour constater les menues irrégularités. Un incident vint « animer » la fin de l'épreuve. Pour recoller à la F.N. leader en 250 série, la Zundapp série prit la roue de sa collègue Zundapp sport, au grand dam des organisateurs, pression fut faite pour qu'une réclamation soit déposée.

Ajoutons que le règlement à ce sujet peut être diversement interprété. Mais si la Zundapp avait collé à un autre concurrent personne n'aurait bronché. Pourtant une collusion entre marques différentes est possible.

*
**

Les possesseurs de Jawa ont été (assez) surpris par les performances de la 350 série, des tours à 110 de moyenne. Qui donc pourra définir et surtout effectuer le contrôle rigoureux des machines de série? Personne. Alors abandonnons carrément cette classification. Sport et course multipliés par le nombre de cylindrées font assez de catégories comme cela.

*
**

Pierre père et fils, en dehors du même nom pour deux personnes, avaient en commun les gants et les lunettes... et l'Adler qui, elle, n'avait rien de commun avec ses compagnes en ce qui concerne le bruit d'échappement.

*
**

Réflexion de Tano à un arrêt de nuit : Je n'y voit rien, baissez-moi ce phare ». Or il venait d'effectuer quelques tours à 120.

Les phares éclairaient trop haut, trop bas ou trop faiblement dans la moitié des cas. On a vu toutes les fixations possibles, certains ont quitté à jamais le carénage sur lequel on les avait (bien mal) fixés.

*
**

A la Ferme, les ténors viraient sans prendre de risques, d'autres oubliaient qu'une course de 24 h ne se gagne pas dans un virage, mais que l'on peut l'y perdre. Néanmoins le standard de pilotage dans ledit virage était bon, pas de traînards, des vireurs moyens oui, mais pas de mauvais.

Extrêmement spectaculaire mais sûr l'un des pilotes Havel ou Slavicek sur Jawa, à lui la palme, très efficaces aussi Klimt-Harsmid, l'un des pilotes de la Zündapp série était remarquable de netteté et de vitesse, le Liberia d'Oosterlinck-Godin et les F.N. viraient également « très propres », excellente inclinaison et ligne bien jugée de Bargetzi, quant à Agache ses qualités de vireur sont bien connues, Guignabodet, lui, avait bien du mal à caser son corps à l'intérieur de la carène, ses coudes étaient à l'intérieur des genoux.

*
**

Certains coureurs ont fait le Bol avec leurs amortisseurs arrière à la position la plus souple, au détriment de la tenue de route et du confort, oubliant que la vitesse et la position en « limande » augmentent les charges sur la roue arrière.



...BOL
57

LA COMPÉTITION, TEST DE LA QUALITÉ!

AU

BOL D'OR 1957

★

500 cm³ toutes catégories :

1^{er} LEFÈVRE-BRIAND sur NORTON, chaîne RENOLD.

350 cm³ - Série :

1^{er} KLIMT-HARSMID, sur JAWA, chaîne RENOLD.

250 cm³ - Toutes catégories :

1^{er} DUBOIS-RANDAXHE, sur F.N., chaîne BRAMPTON.

175 cm³ : Toutes catégories :

1^{er} AGACHE-GUIGNABODET, sur LIBÉRIAYDRAL, chaîne BRAMPTON.

SIDECARS - Toutes catégories :

1^{er} KRITTER-FRANÇOIS, sur ZUNDAPP, chaîne RENOLD.

SCOOTERS - Toutes catégories :

1^{er} CAMBIS-ETIENNE, sur Rumi, chaîne BRAMPTON.

★

CLASSEMENT GÉNÉRAL :

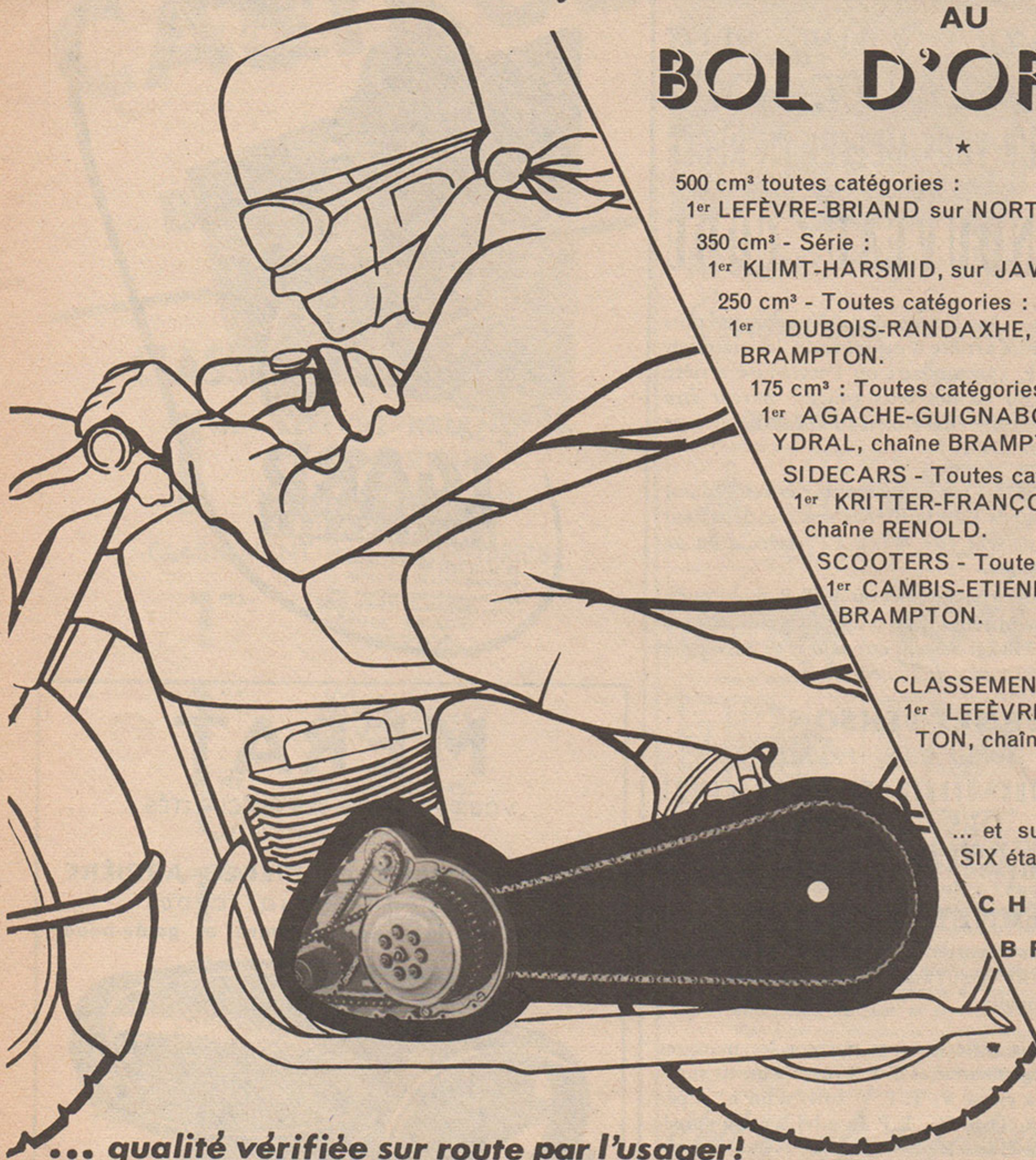
1^{er} LEFÈVRE-BRIAND, sur NORTON, chaîne RENOLD.

★★

... et sur les SIX PREMIERS, SIX étaient équipés de

CHAINES
BRAMPTON
et
RENOLD

★



... qualité vérifiée sur route par l'usager!

Brampton



LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!

LA SÉCURITÉ PAR LA SIGNALISATION

ATTENTION

**VOUS N'AVEZ PLUS
QUE PEU DE TEMPS
POUR VOUS METTRE EN RÈGLE
AVEC
LE NOUVEAU CODE**

DEPUIS LE 1-4-57. — Les chargements dépassant de plus d'un mètre l'extrémité arrière d'un véhicule, les matériels agricoles et de T. P. automoteurs où l'extrémité arrière est à plus de 1m. du ou des feux rouges, *doivent être signalés par un dispositif réfléchissant conforme à un type agréé par le Ministre des T. P.*

A PARTIR DU 1-7-57. — Les vélomoteurs, les remorques, les motos, les voitures particulières, etc... ne dépassant pas 2 m. de large, *doivent être munis à l'arrière d'un ou deux catadioptrés rouges.*

Les véhicules et matériels agricoles ou de T. P. remorqués, les remorques ou semi-remorques d'un poids autorisé en charge supérieur à 750 kgs *doivent être munis de 2 triangles équilatéraux, réfléchissants, de couleur rouge.*

LES Ets PERNET-FERSON
SONT LES PREMIERS
A VOUS OFFRIR TOUTE LA GAMME
DES APPAREILS
RÉFLÉCHISSANTS RÉGLEMENTAIRES

LES Ets PERNET-FERSON
Vous apportent une qualité irréprochable
et une assurance de conformité aux
règlements.

SEULS les appareils réfléchissants portant les marques d'agrément sont réglementaires T. P. S. suivi d'un n° supérieur à 100 pour la classe S ; T. P. V. suivi d'un n° supérieur à 300 pour la classe V ; T. P. R. suivi d'un n° supérieur à 300 pour la classe R.

De même SEULS les appareils portant la marque "FERSON" ont la garantie totale des Établissements

A. PERNET
FERSON

HIRSON

AISNE

Bureaux de Paris : 71, rue Fondary, 15^e - Tél. : SEG. 11-85



IGARD
CORRIGE LA VUE EN
PROTÉGEANT LES YEUX

Une Assurance-Vue...

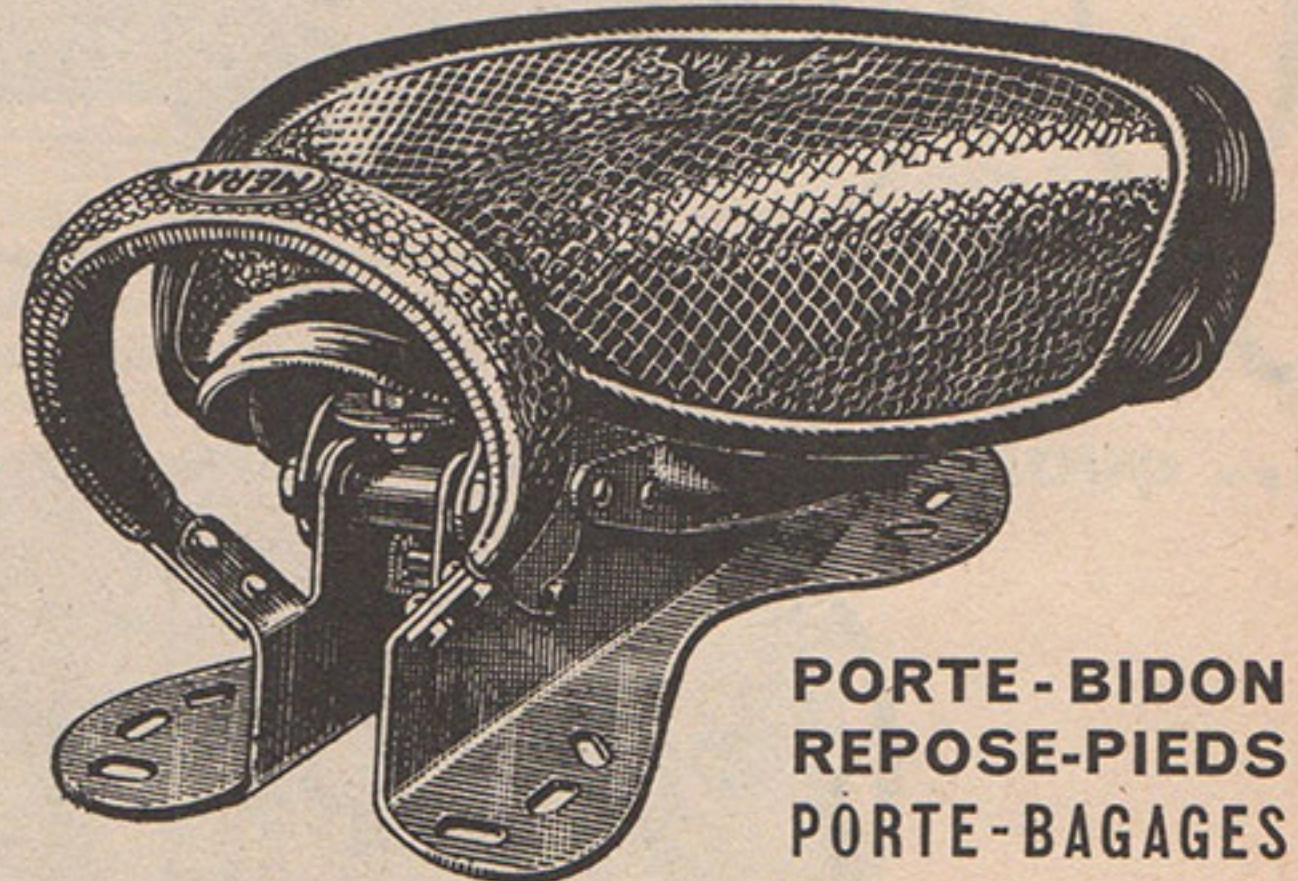
IGARD
LE VERRE CORRECTEUR
INCASSABLE

EN VENTE CHEZ VOTRE OPTICIEN
REMBOURSE PAR LA SÉCURITÉ SOCIALE
dans les conditions prévues par
l'arrêté ministériel du 19 Juillet 1955

MERAT

VOUS PRÉSENTE SES SPÉCIALITÉS
modèles brevetés S.G.D.G.

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
DESSUS DOUBLE CAOUTCHOUC
Fixation sur tous porte-bagages et garde-boue



**PORTE-BIDON
REPOSE-PIEDS
PORTE-BAGAGES**

MERAT & C^{ie}, SURESNES (Seine)

TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18

CASTROL

AU

BOL D'OR 1957

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1^{ers} LEFÈVRE-BRIAND
sur NORTON
(Record général battu)

CLASSEMENT PAR CATÉGORIES

1^{ers} 500 cmc. COURSE
LEFÈVRE-BRIAND
sur NORTON

1^{ers} 500 cmc. SPORT
TANO-CHERRIER
sur VELOCETTE

1^{ers} 350 cmc. COURSE
LE ROY-DELOINCE
sur B.S.A.

1^{ers} 350 cmc. SPORT
HAVEL-SLAVICEK
sur JAWA

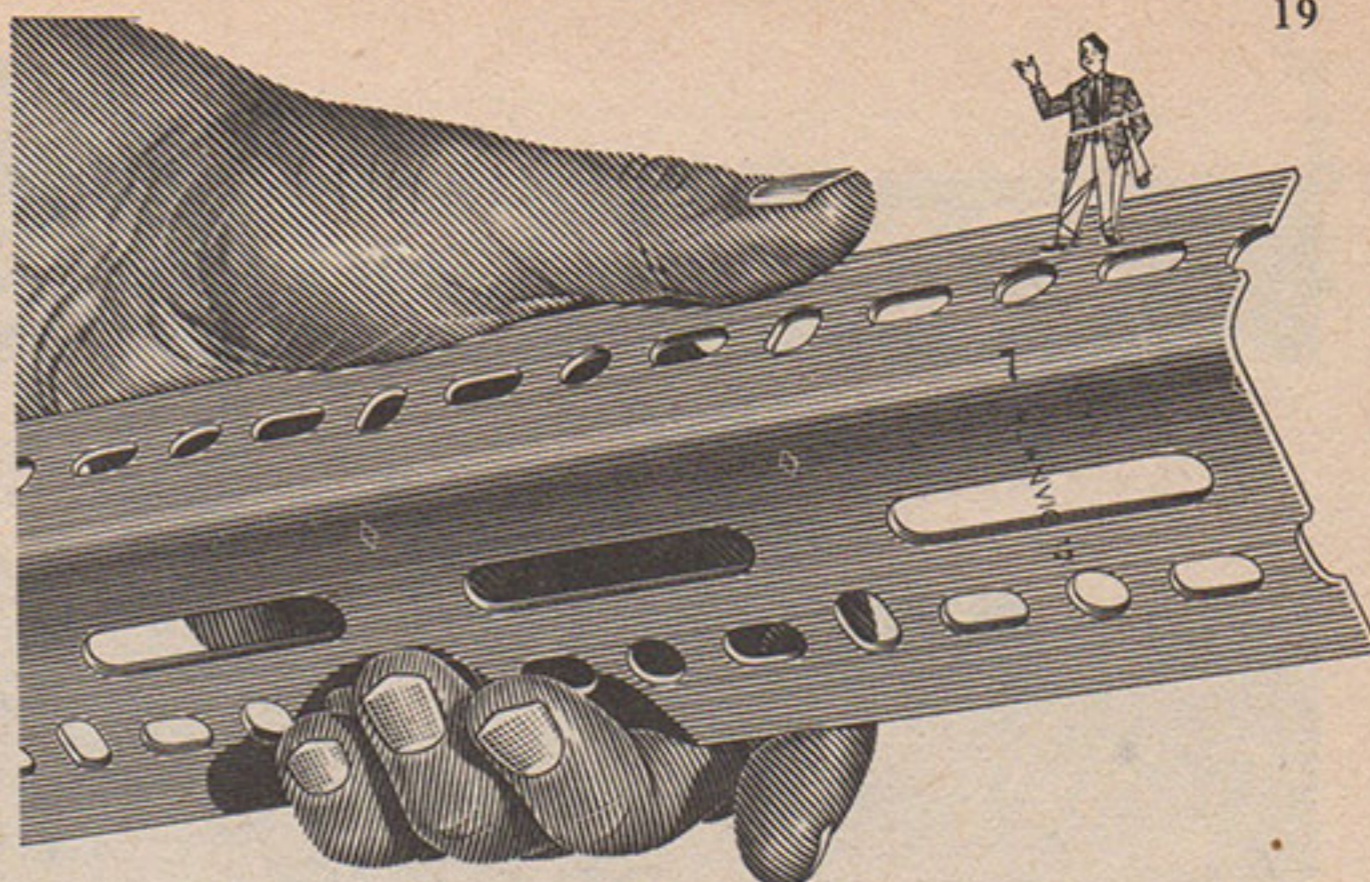
1^{ers} 250 cmc. SÉRIE
DUBOIS-RANDAXHE
sur F.N.

Tous ces succès
remportés
avec

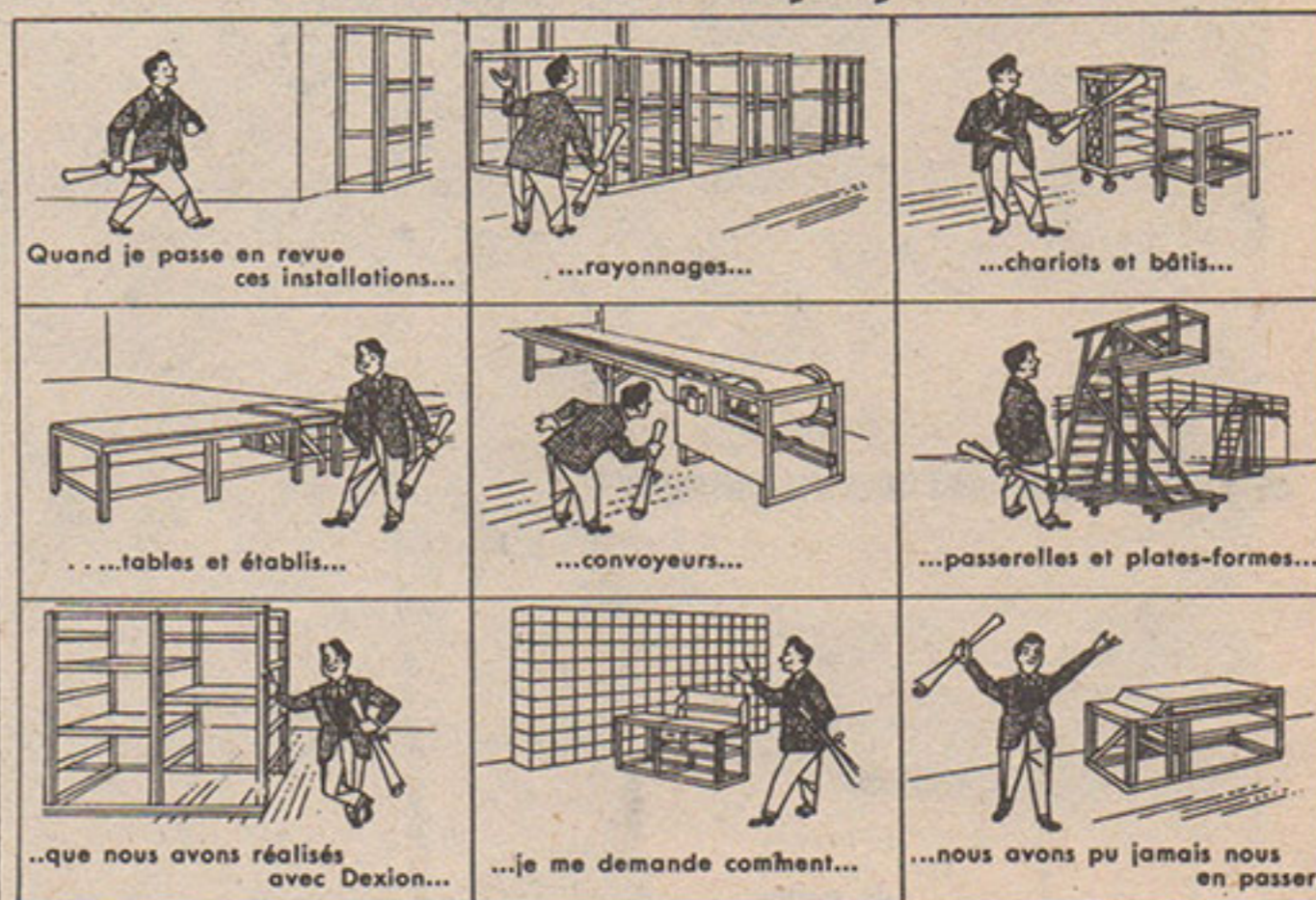


L'HUILE PAR EXCELLENCE

C.p. 2



Avec cet unique élément standard
*vous n'avez besoin de personne
pour*
construire vos équipements



Avec la Cornière Perforée DEXION vous construisez comme vous le voulez, quand vous le voulez, où vous le voulez, l'équipement dont vous avez besoin... vous le modifiez à volonté... et chaque fois vous économisez temps et argent. Toujours récupérable, cet élément standard vous permet de résoudre vous-même pratiquement tous les problèmes d'implantation, de stockage, de manutention... Plus besoin de plan, ni de main-d'œuvre spécialisée. Rien à percer, souder, ni peindre. Vous n'êtes jamais à la merci de qui que ce soit pour construire ou transformer vos installations puisqu'il suffit de couper les cornières et de les boulonner.

C'est simple, rapide et "payant"



DEXION la cornière perforée

30 millions de mètres vendus dans 90 pays

DOCUMENTATION F. 205 D SUR DEMANDE A LA

Société FERALCO
9, RUE St-SÉBASTIEN, PARIS 11^e - ROQ. 49-64-96-76

Agent en Algérie : Ets KAUFFMANN, 1, Boulevard Marcel-Duclos, ALGER
Agent au Maroc : FORGES DE BAZAS, 31, Rue de Bazas, CASABLANCA
Agent pour A. E. F. - A. O. F., Madagascar, Guyane, Antilles : Sté-DAVUM

vous avez un scooter
il vous faut
scooternyl



**l'extraordinaire veste 3/4
double usage
légère, imperméable, astucieuse.**

Vous savez bien que les vêtements de ville :
complet, manteau ou imperméable,
ne sont pas pratiques sur un scooter.
Ils ne vous protègent pas du vent,
du froid, de la pluie...
et vous risquez de les abîmer.

Mais vous savez aussi combien les
survêtements « exprès-pour-le-scooter »
sont inesthétiques ou encombrants.

Créée par PRADO,
le spécialiste des vêtements
de pluie et de soleil, SCOOTERNYL,
veste mi-longue en taffetas de
Nylon sélectionné NYLFRANCE,
parfaitement imperméable, infrois-
sable, répond à tous vos souhaits



**Scooternyl
position 1**

D'une coupe
très étudiée,
c'est un
vêtement
mi-long
qu'il vous
sera agréable
de porter
pour tout-aller.



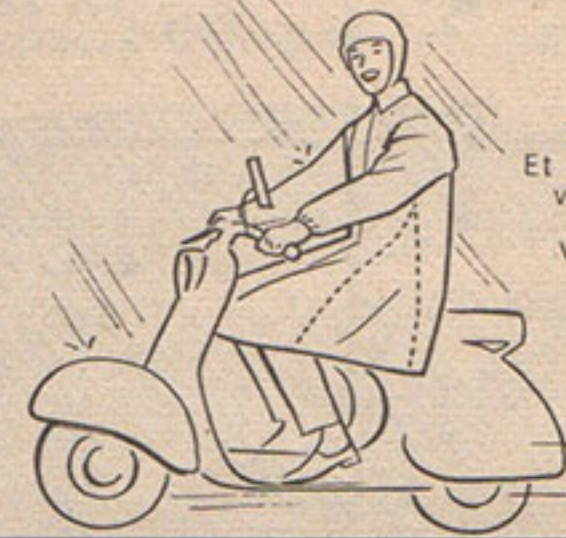
position 2

Un simple
geste libère
deux soufflets
fermés par
une fermeture
Eclair.



position 3

Sur le devant,
l'ouverture des
boutons-pression
libère un nouveau
soufflet dont la
fermeture Eclair
garantit
l'étanchéité totale.



position 4

Et maintenant,
vous pouvez
rouler.
Vous et vos
vêtements
êtes bien
à l'abri.



C'est une
exclusivité
des Vêtements

PRADO

20, Boulevard St-Denis — PARIS

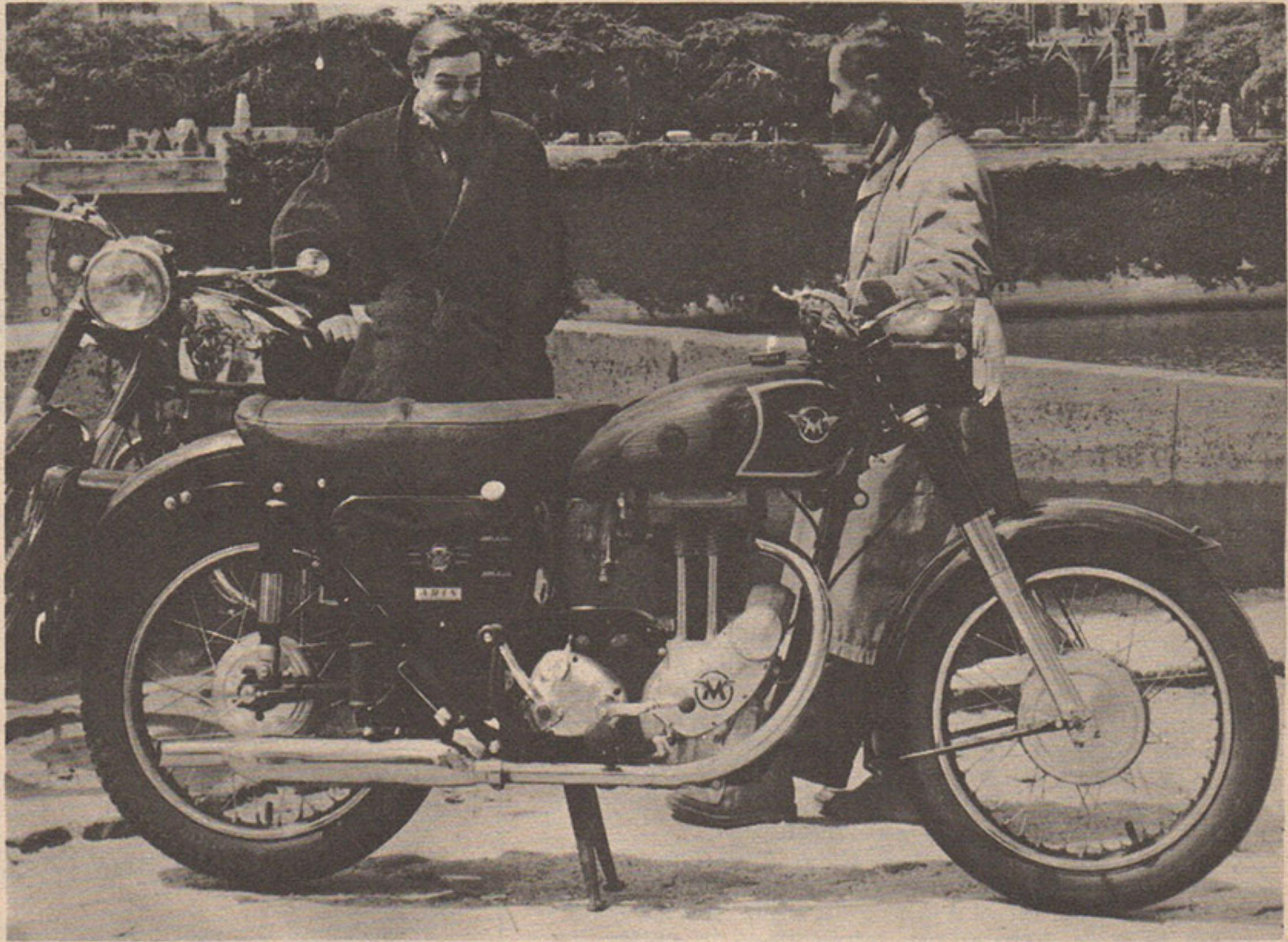
Équipez-vous avec

scooternyl

vous serez toujours bien protégés, toujours élégants

ESSAIS *MOTOCYCLES*

LA 350 MATCHLESS



LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR :

350 cm³ de tourisme.
Vitesse maximum : 125 km/h.
Consommation : 3,7 l/100 km.
Prix : 305.000 fr.

IMPORTATEUR :

Sté ARIS - 11, rue Labie - Paris (17^e)

La 350 Matchless O.H.V. est un classique monocylindre britannique, respectant en tous points les concepts techniques d'Outre-Manche.

L'essai démontrera qu'une amélioration constante a permis d'augmenter la souplesse de fonctionnement et les performances, tandis que la maniabilité traduit éloquemment toute l'expérience de la marque en trial et en cross.

La 350 Matchless représente, un excellent compromis entre petite et grosse cylindrée, d'une conduite agréable et d'un entretien réduit, et bénéficiant des qualités de sérieux des productions A.M.C.

PARTIE CYCLE

Le cadre, du type simple berceau fermé, comporte une suspension arrière oscillante, équipée d'amortisseurs réglables Girling, et une fourche « Télédraulic », avec amortissement hydraulique à double effet.

Encastés dans les arceaux postérieurs nous trouvons à droite le réservoir d'huile, d'une contenance de 2,5 l, et à gauche le coffre à outillage, à l'intérieur duquel sont placés la batterie et le régulateur, dans des compartiments séparés (1).

(1) Le constructeur stipule que les vapeurs émises par l'électrolyte de la batterie sont explosives, et qu'il faut éviter d'approcher une flamme de l'accus, aussitôt après l'ouverture du coffre.

Le réservoir d'essence, de forme classique, avec grippe-genoux, contient 17 l; lui fait suite une épaisse et confortable selle biplace.

Les roues sont équipées des freins en alliage léger fretté, du type central à l'avant, et de moyeux à broche. Pneus avant et arrière de 3,25 x 19.

Le garde-boue arrière, de forme enveloppante, a son extrémité amovible, afin de faciliter l'extraction de la roue.

Le phare porte latéralement deux feux d'arrêt; sur la nacelle se trouvent le tachymètre, l'ampèremètre et le contacteur d'éclairage.

Le guidon, assez large, comporte, en sus des classiques leviers de frein et d'embrayage, et de la poignée tournante à ouverture rapide, une manette contrôlant l'admission d'air au carburateur, un levier actionnant le lève-soupape, et l'inverseur phare-code.

L'équipement électrique comprend phare, feux de position, feux-stop et avertisseur.

D'origine, sont prévues deux béquilles, centrale et latérale, ainsi que des repose-pieds arrière et un outillage très complet.

Présentation générale : émail noir, filets et chrome discret.

GRUPE MOTEUR-TRANSMISSION

Le moteur est un monocylindre à soupapes en tête — commandées par tiges et culbuteurs — de 69 mm d'alésage et 93 de course. Le cylindre en fonte reçoit une culasse en alliage léger.

Le vilebrequin tourne sur quatre roulements à billes, et la tête de bielle sur un roulement à triples galets encagés.

Côté droit, le pignon calé sur le vilebrequin entraîne les arbres à came. La pompe à huile à piston est commandée par un filet hélicoïdal solidaire de l'arbre à came d'admission. Par l'intermédiaire de poussoirs à base plate, les cames agissent sur des tiges actionnant les basculeurs. Un ressort en épingle rappelle chaque soupape. Lubrifiée sous pression, la culbuterie est totalement enclose, sous un couvercle en alliage léger.

Le circuit de graissage s'effectue entièrement sous pression : aspiration au travers d'un filtre dans le réservoir par la pompe, envoi à la tête de bielle, sur les arbres à came et à la distribution, retour dans le carter par gravité, et renvoi par la pompe au réservoir. Un aimant solidaire du bouchon de vidange du carter-moteur, retient les particules métalliques en suspension dans le lubrifiant.

Une magnéto Lucas, avec système d'avance automatique, assure l'allumage; entraînement par chaîne sous carter, calée sur l'arbre à came d'échappement.

La dynamo, également une Lucas, est placée derrière le carter moteur : entraînement par chaîne à partir du vilebrequin, côté transmission primaire. Cette dynamo alimente la batterie par l'intermédiaire d'un régulateur, placé dans le coffre gauche.

La transmission primaire par chaîne travaille en bain d'huile, sous carter étanche; l'embrayage à disques multiples fonctionne à sec. Un couvercle sur le carter primaire donne accès directement à l'embrayage.

La boîte de vitesses, de fabrication A.M.C., reste classique; à noter les systèmes de commande de l'embrayage.

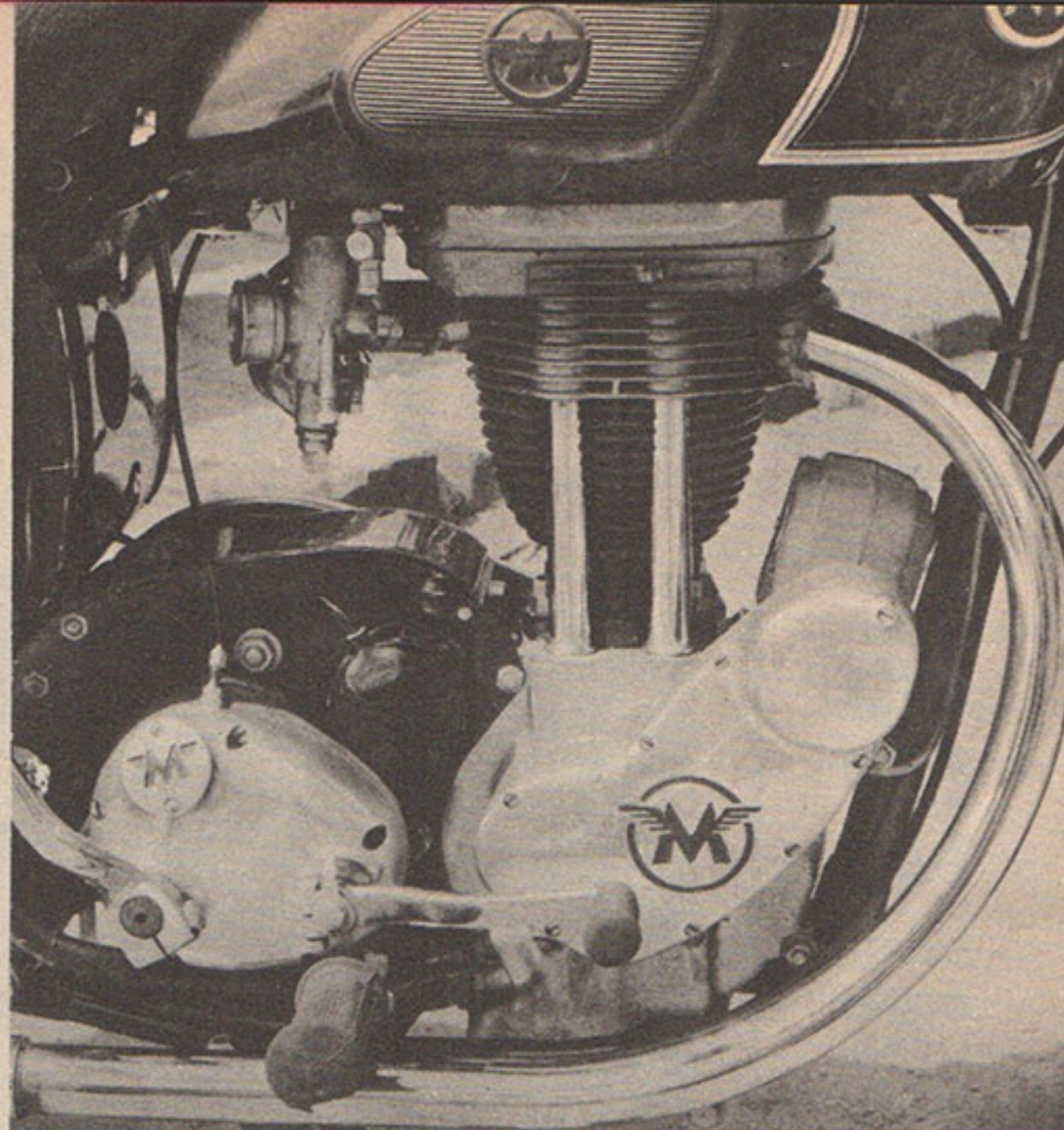
Le carburateur est un Amal « Monobloc » de 27 mm de passage, sans filtre à air d'origine.

Le constructeur annonce une puissance au vilebrequin de 21 ch à 5 750 tr/mn, pour un rapport volumétrique de 7,5, ce qui pour un 350 cm³, n'offre rien d'exceptionnel.

Le diagramme de distribution est à l'image du tempérament « touriste » de la machine, avec des ouvertures et un croisement moyens (66°).

AOA : 36°	} ouverture totale : 267°
RFA : 51°	
AOE : 50°	} ouverture totale : 260°
RFE : 30°	

Le poids, à vide de l'ensemble, 168 kg, reste favorable, compte tenu de la puissance disponible.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Partie cycle.

Cadre simple berceau fermé.

Suspension arrière oscillante avec éléments Girling réglables.

Fourche « Téléhydraulique » hydraulique à double effet.

Réservoir essence : 17 l.

Réservoir huile : 2,5 l.

Pneus : 3,25 x 19 AV et AR.

Freins : ø 180 mm.

Moyeux : à broche.

Équipement électrique : phare, feux rouge et stop, avertisseur; batterie 6 V; 12 Ah, régulateur; dynamo Lucas E3.N.

Équipement général : selle biplace, béquilles centrale et latérale, repose-pieds arrière.

Groupe moteur-transmission.

Monocylindre à soupapes en tête.

Course/alésage : 69 x 93.

Rapport volumétrique : 7,5.

Puissance au vilebrequin : 21 ch à 5.750 tr/mn.

Diagramme de distribution :

AOA : 56°

RFA : 51°

AOE : 50°

RFE : 30°

Allumage : magnéto Lucas SR 1, avec avance automatique; avance maximum : 39° 1/2 avant P.M.H.; bougie : K.L.G. F.E. 80.

Carburateur : Amal « monobloc » ø 27 mm; gicleur : 220; aiguille : au milieu,

Embrayage : disques multiples à sec.

Boîtes de vitesses : 4 rapports : 2,67, 1,77, 1,35, 1.

Démultiplication finale : 1^{re} : 15,48; 2^e : 10,26; 3^e : 7,83; 4^e : 5,80.

Lubrification : sous pression par pompe à piston entraînée par l'arbre à came d'admission.

★

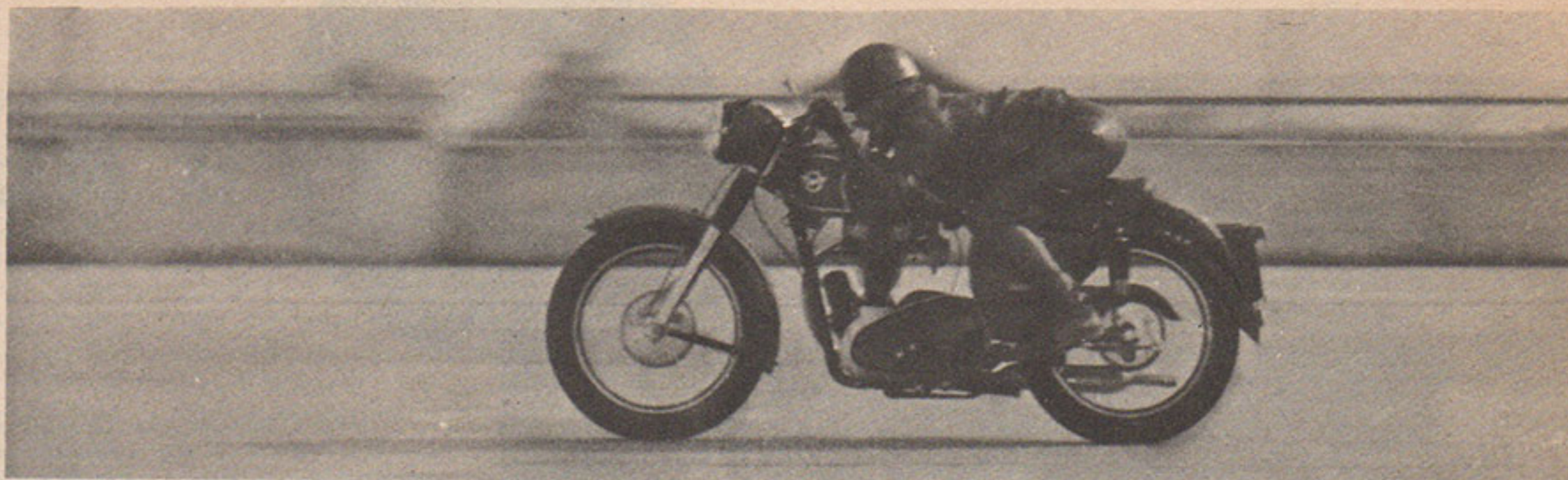
Poids à vide : 168 kg.

Vitesse maxi (constructeur) : 125 km/h.

Consommation : 3,7 l aux 100 km.

Préconisations : huile SAE 30 pour le moteur, l'été, et SAE 50 l'hiver; huile SAE 50 pour la boîte; huile SAE 20 pour la fourche.

ESSAI A MONTLHÉRY



Après la Libération, les ventes des Domaines ont permis à de nombreux lecteurs de piloter les 350 Matchless. Ces machines, utilisées par l'armée anglaise pendant la guerre, comportaient un perfectionnement qui depuis s'est vulgarisé, nous voulons parler de la fourche télescopique. Très recherchées pour le moto-cross, les Matchless étaient déjà des machines nerveuses et maniables. L'engouement pour les polycylindres, avait laissé depuis quelques temps dans l'ombre les 350 anglaises. Grâce à divers perfectionnements de détail et aussi à un prix relativement avantageux, la 350 cm³ retrouve des amateurs, c'est pourquoi nous avons plaisir à enfourcher une Matchless dont le moteur monocylindrique nous apporte des satisfactions oubliées.

Avant toute chose, nous devons reconnaître l'effort du constructeur dans le domaine de la présentation. Nous retrouvons l'émail quatre couches d'avant-guerre, donnant un noir profond et qui, joint à des chromes sérieux, crée l'impression de qualité et de sobriété qui se dégage de cette machine.

Malgré la compression, qui nécessite parfois le secours du lève-soupape, la mise en route est facile à condition de ne pas noyer la cuve, et de rester sur le ralenti à chaud comme à froid; dans ce dernier cas on utilise simplement la manette d'air.

La « mécanique » est silencieuse, seul l'échappement « claque sec » aux hauts régimes. Très anglaise, c'est-à-dire selle et repose-pieds haut placés, la position est agréable et confortable. Le guidon assez largement dimensionné prédispose au tout terrain. Différents circuits parcourus dans les bois de Meudon nous ont permis d'apprécier la parfaite maniabilité de cette machine. Debout sur les repose-pieds, bien axé au centre le contrôle est facile sur le sol glissant.

En ville, l'avance automatique rend la conduite aisée et même l'utilisateur du twin sera surpris par la souplesse d'utilisation. La commande d'embrayage est d'une douceur que l'on aimerait retrouver sur bien des machines de plus petite cylindrée. Les vitesses, tout comme le point mort, passent impeccablement.

La suspension parfaite en tout terrain, s'avère un peu dure sur la route. Notre machine d'essai n'ayant pas 2 000 kilomètres, l'ensemble n'est évidemment pas complètement rodé. Nous attirons l'attention des futurs possesseurs, sur les tolérances sévères observées par l'usine en ce qui concerne le montage. Le conducteur devra faire preuve de patience et s'astreindre à un rodage très progressif, moyennant quoi il sera assuré d'une longévité mécanique bien connue des usagers de la marque.

Le freinage est puissant et progressif avec des commandes bien placées et des réglages rapides et accessibles.

L'étagement de la boîte, s'il ne correspond pas à celui d'une machine de sport, s'avère intéressant en utilisation normale. Avec la première il est possible de rouler au pas sans le secours de l'embrayage, chose appréciable avec la circulation actuelle. Malgré une courbe de puissance

assez plate, le moteur monte bien en régime et on arrive à un compromis qui donne satisfaction à l'utilisateur moyen.

Malgré une similitude d'aspect avec les modèles précédents, le moteur 1957 est nettement plus rapide. L'anneau de Montlhéry, notre juge habituel, accuse en position normale le temps de 1'18" qui correspond à une moyenne horaire de 117,611 km/h. En position effacée nous obtenons : 1'10"1/5 soit 130,678 km/h.

Le routier nous confirme, à défaut d'une puissance exceptionnelle les qualités de tenue de route et l'aptitude à virer de la Matchless. Le meilleur est effectué en 5'45"2/5; moyenne : 95,694 km/h.

Les accélérations :

100 m en 8", 200 m en 12"1/5, 300 m en 16"1/5, 400 m en 19"1/5.

Pour conclure, nous dirons que la 350 Matchless est une machine équilibrée. Pour un prix raisonnable, l'utilisateur dispose d'un véhicule dont la faible consommation autorise un usage journalier et qui cependant reste brillant sur la route, en solo et même en duo. La partie cycle qui est étudiée également pour des modèles plus puissants s'avère sans faiblesse, tant au point de vue freinage qu'à l'échelon tenue de route, ceci joint à une finition soignée classe la 350 Matchless parmi les machines sûres et de qualité.

A. NEBOUT.

RÉSULTATS D'ESSAI

Temps chaud et sec ; vent : 2 m/s.

Réglages : gicleur 240 ; bougie K.L.G. F.E.80 ; super-carburant.

Anneau de vitesse (2.548 m) :

1 tour position touriste : 1'18" ; moy : 117,611 km/h.

1 tour position allongée : 1'10"1/5 ; moy : 130,678 km/h.

Routier (9.181 m) :

Meilleur tour : 5'45"2/5 ; moy. : 95,694 km/h.

Accélérations :

100 m en 8", moyenne : 45 km/h.

200 m en 12" 1/5, — : 59 km/h.

300 m en 16" 1/5, — : 66,654 km/h.

400 m en 19" 1/5, — : 74,988 km/h.

Freinage : de 50 km/h. compteur à l'arrêt complet, sol sec : 10".

CONCLUSIONS D'ESSAI

QUALITÉS

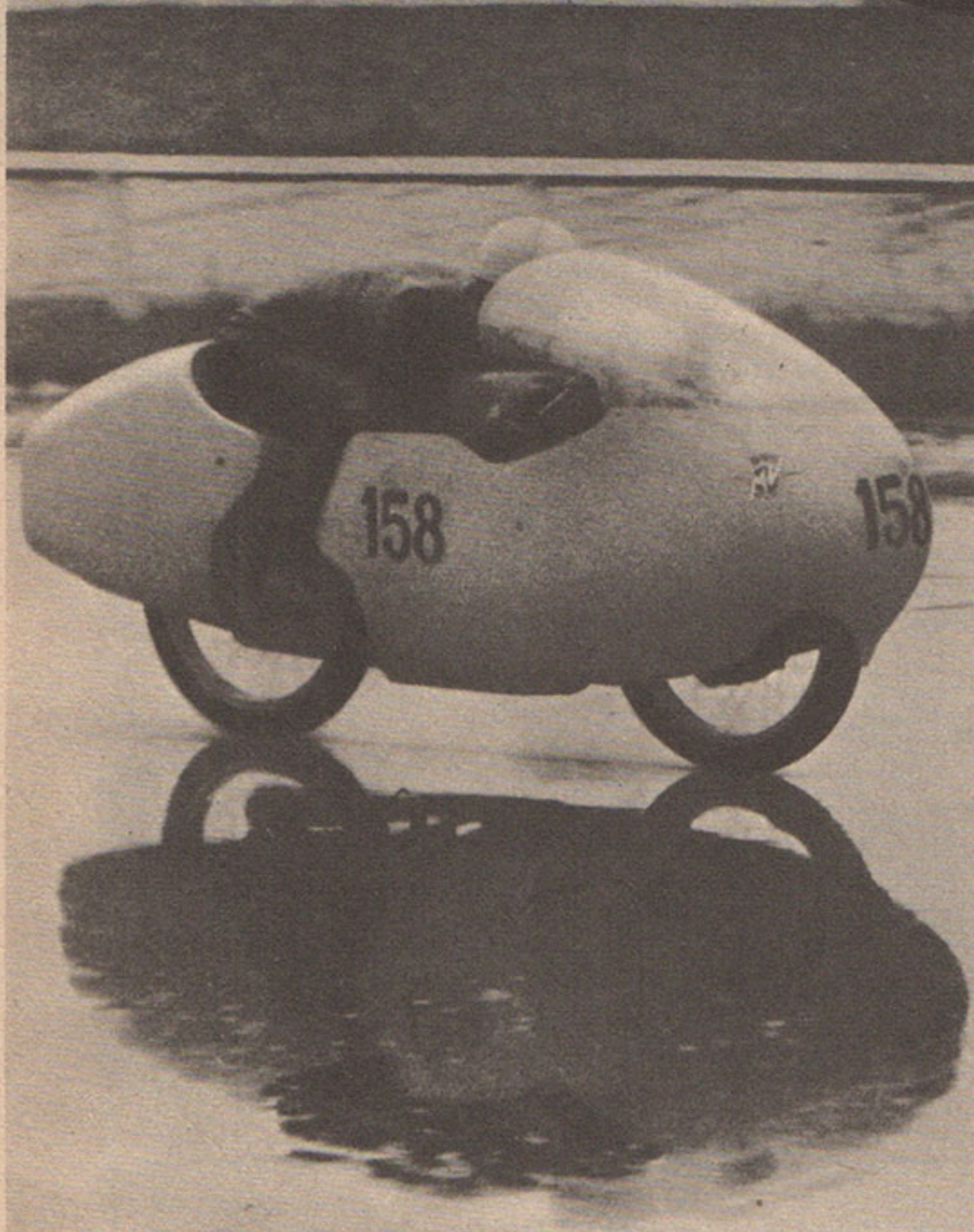
- Bonne tenue de route.
- Freinage puissant et progressif.
- Moteur souple.
- Boîte et embrayage très bien.

DÉFAUTS

- Vibrations à haut régime.
- Échappement bruyant à haut régime.

G.P. D'ALLEMAGNE

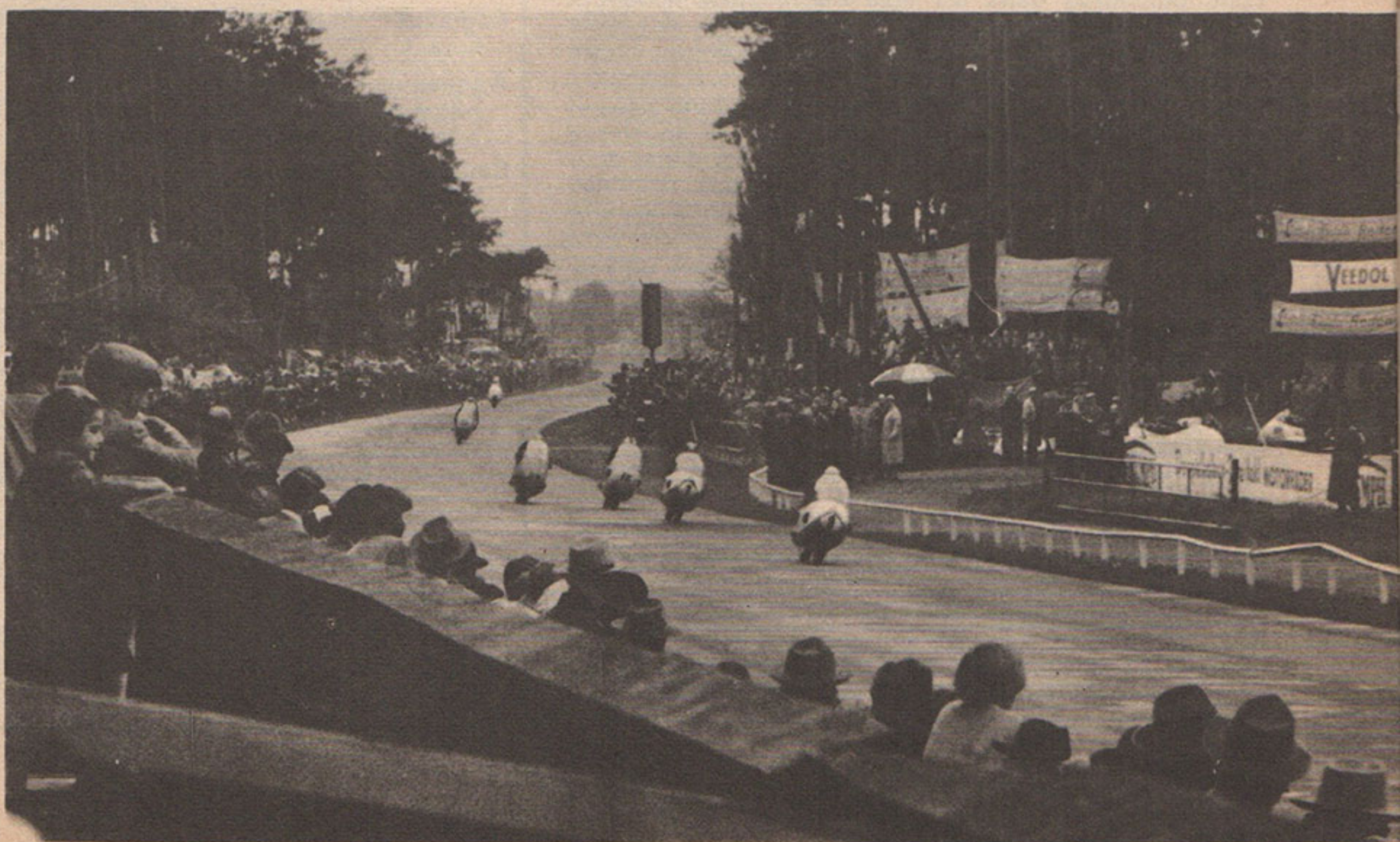
Carlo Ubbiali sur la 125 cm³ MV. Le plat-ventre du champion italien est remarquable. Le carénage apporte évidemment un supplément de vitesse de pointe, mais en outre il protège le pilote de la pluie. En descendant de sa machine, Ubbiali était absolument sec.



La célèbre course de Hockenheim brillait cette année d'un éclat extraordinaire. Si pendant les années précédentes cette épreuve constituait avant tout un galop d'essai pour les machines mises au point pendant l'hiver, il n'en est pas de même en 1957. Hockenheim, Grand Prix d'Allemagne, compte pour le championnat du monde. On sait que les deux grandes ligues d'Allemagne organisent le Grand Prix à tour de rôle et cette année la tâche incombait au D.M.W. qui chargea le club de Baden (B.M.C.) de l'organisation. Signalons en passant que ce club est présidé par Wilhelm Herz, ex-coureur et recordman du monde.

Il est inutile de préciser que le plateau était sensationnel. Outre les animateurs habituels du « Continental Circus », y figuraient toutes les écuries officielles... italiennes, bien sûr. Car une fois de plus il fallait déplorer

Une phase de la course des 500 cm³ : dans le peloton de tête on reconnaît McIntyre, Liberati, Surtees, Dale, Masetti et Zeller, pendant leur passage devant les tribunes.



l'inertie des grandes maisons anglaises et allemandes, bien que certains coureurs montent des machines pour ainsi dire d'usine — telles la Norton de Hartle et la B.M.W. à injection de Zeller. Ces constructeurs n'ont une fois de plus pas cru devoir aller plus loin. D'autre part, il faut bien se rendre à l'évidence : le marché de la moto en Allemagne est tombé à un niveau tel, que des grandes firmes comme D.K.W., B.M.W. et N.S.U. se trouvent actuellement dans l'obligation de porter toute leur attention sur la production de série. De leur côté, les Anglais continuent à affirmer que la moto de course doit rester près de la série et refusent de construire des bolides ultra-spéciaux et des carénages.

Quant aux Italiens, ils nous ont réservé des surprises. Après les courses de Syracuse et d'Imola, il semblait bien que la 8 cylindres Guzzi était définitivement au point et qu'en petites cylindrées Mondial avait repris le dessus. Nous verrons plus loin que les premières impressions ne sont pas toujours les bonnes !

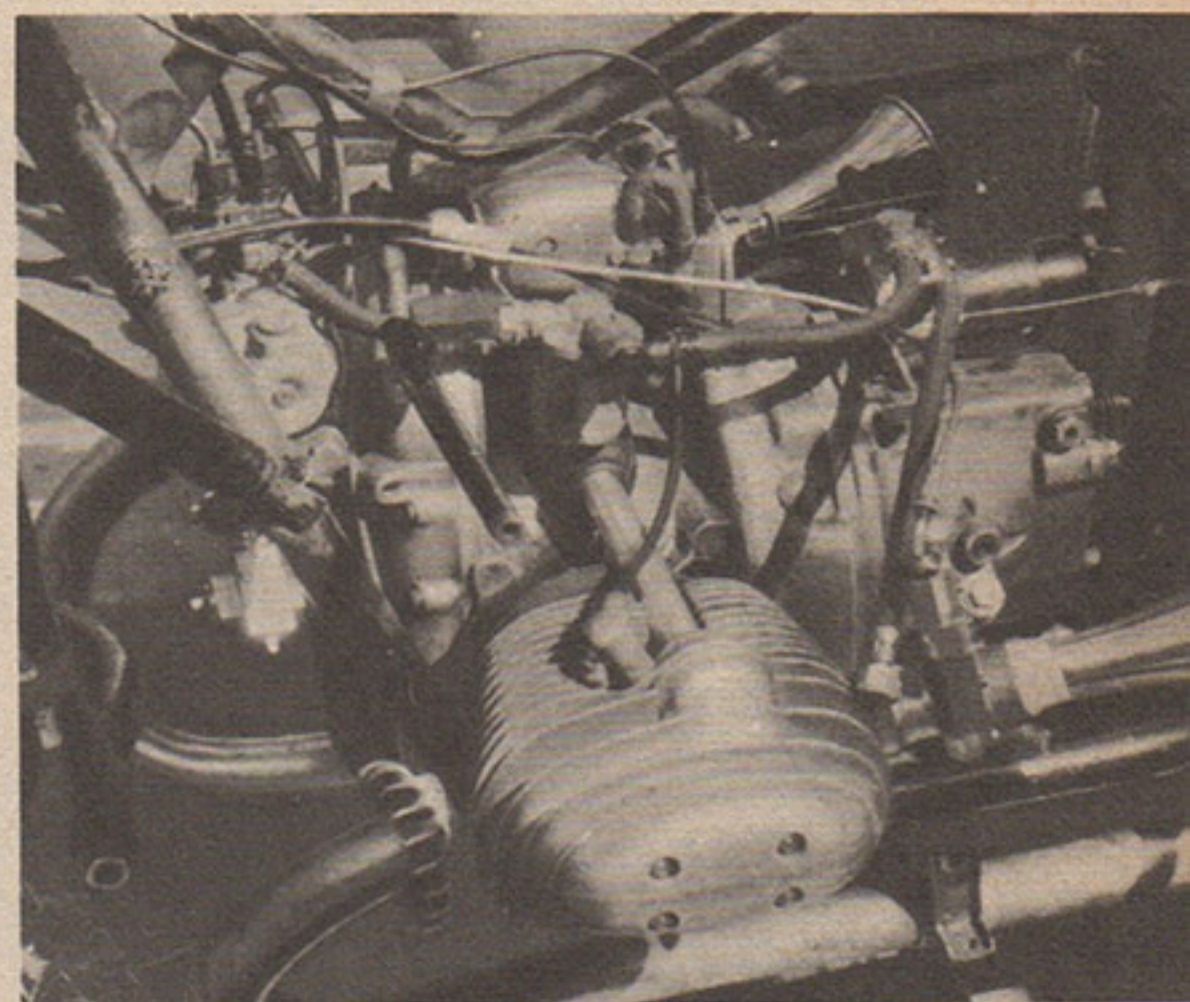
En fait de nouveautés techniques « apparentes », nous avons été quelque peu déçu. En faisant un tour d'horizon pendant l'entraînement, toutes les machines avaient un petit air de « déjà vu ». Signalons néanmoins que les MZ 125 cm³ d'Allemagne orientale ont une fois de plus des systèmes d'échappement modifiés et que la quasi-totalité des 125 possédait des carénages arrière plus ou moins réussis. Nous nous souvenons d'une conversation avec M. Görg, ingénieur du service de course chez D.K.W., qui nous affirmait qu'une queue apportait de 3 à 5 km/h, ce qui compte évidemment sur un circuit aussi rapide que Hockenheim. D'autre part, nous avons été surpris de voir sur toutes les machines italiennes des équipements électriques Lucas (magnétos). Autre innovation : quelques Guzzi utilisent maintenant des petites roues AR « chaussées » de pneus de 250 x 18" ce qui est assez peu orthodoxe. La seule véritable nouveauté se trouvait également dans l'écurie Guzzi : pendant l'entraînement nous avons aperçu une Guzzi 8 cylindres 350 cm³ (sic). Où vont-ils s'arrêter?... Cette machine n'ayant pas donné satisfaction pendant l'entraînement, elle ne figurait pas sur la ligne de départ. Par contre, on pouvait y voir l'éternelle 350 mono avec son coupe-jambon et son impressionnante pipe d'admission, de même qu'on revoyait la M.V. 250 cm³ 2-cylindres que pilotait Colombo. Chez les privés il y avait également quelques réalisations personnelles intéressantes : en premier lieu, la B.M.W. de Hillebrandt, vainqueur des side-cars, avec des carburateurs Del Lorto remplaçant les

classiques Amal. Sur une autre B.M.W. attelée également à un side-car, celle de Schmid, figurait un joli bricolage : ce coureur avait adapté une pompe à injection et les injecteurs empruntés à une voiture 1 100 Goliath ; bien sûr, le résultat n'était pas formidable — on sait combien il est difficile de régler l'injection sur une machine de course — mais il faut tout de même rendre hommage au « bricoleur » ! Il faut aussi signaler les nombreuses solutions du problème du carénage que chacun avait essayé de résoudre à sa manière. Les coureurs montant des machines « nues » faisaient véritablement exception ; cela est normal d'autant plus que le circuit de Hockenheim est une piste ultrarapide sur laquelle le coefficient aérodynamique joue à plein. A propos de carénage, nous avons d'ailleurs fait une autre constatation intéressante : après la course des 125 cm³, qui s'était déroulée sous une pluie battante, nous sommes allés voir de près les coureurs : leurs combinaisons ne portaient aucune trace d'eau, pas plus que leurs bottes d'ailleurs. Cela prouve deux choses : d'une part il est clair que le carénage offre une protection presque parfaite et d'autre part nous ne doutons pas que tôt ou tard un constructeur quelconque offrira une carène adaptable sur les machines de série, ce qui démontre une fois de plus que la course profite en premier lieu à la construction de série.

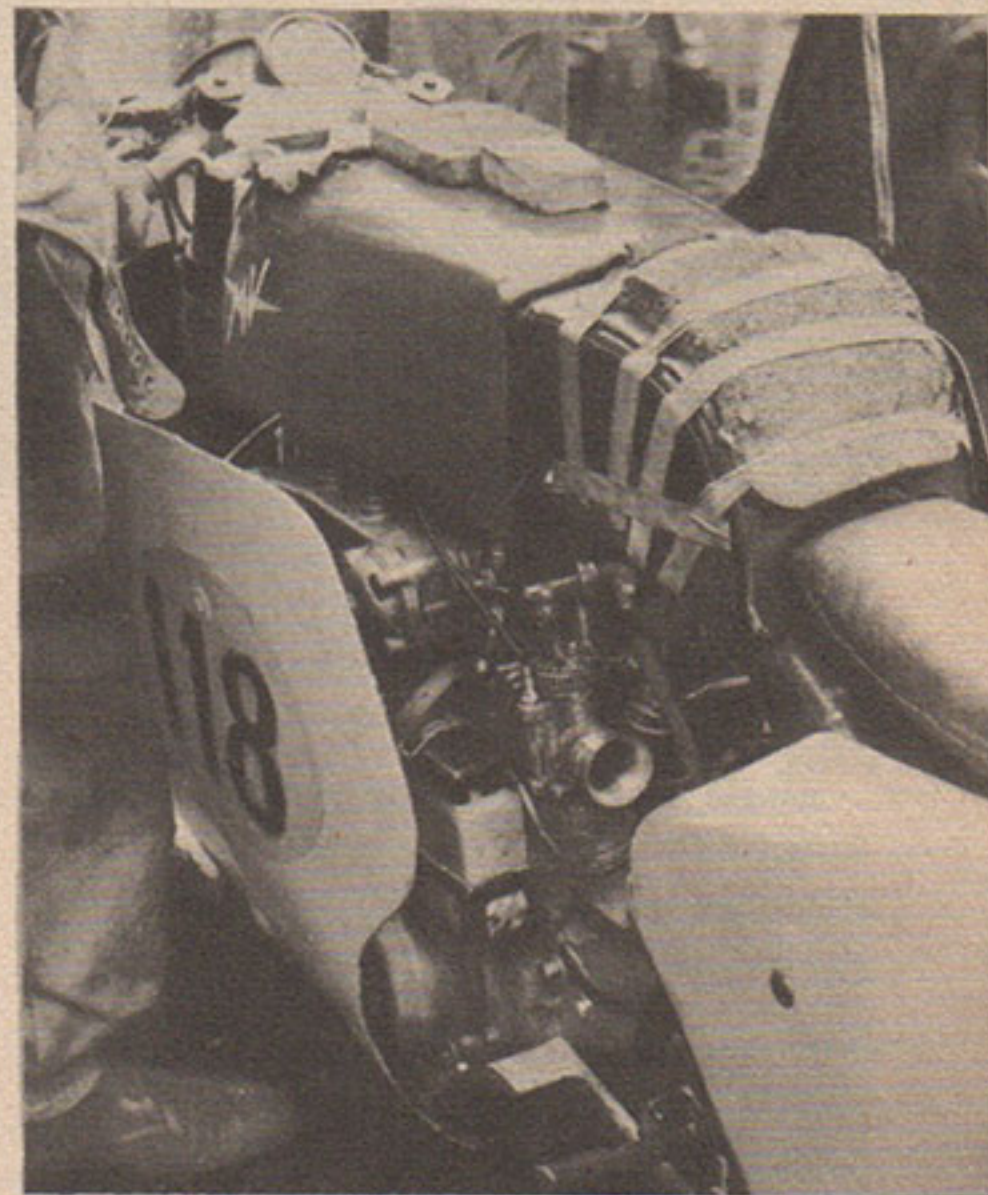
Avant de parler de la course proprement dite, quelques mots du circuit lui-même : on court à Hockenheim depuis vingt-cinq ans mais le tracé a fait l'objet d'améliorations constantes ; ainsi le revêtement a été partiellement refait pour ce Grand Prix et les virages ont été élargis. Cette épreuve de 7,7 km est certainement une des plus rapides en Europe et par conséquent ne favorise pas particulièrement le « pilotage ». Mais, à notre avis, ce n'est pas un mal que parmi les courses comptant pour le championnat il en figure au moins une qui soit essentiellement une explication entre machines, afin que le grand public ait une démonstration de la puissance des bolides d'usines. Pourtant, nous avons assisté, à Hockenheim à des luttes passionnées, même entre pilotes d'une même marque.

Pendant l'entraînement, nous apprenions plusieurs nouvelles concernant les coureurs. D'abord il fallait rayer Geoff Duke de la liste des partants car sa blessure contractée à Imola n'était pas guérie. Il paraît même que le maestro ne pourra pas prendre le départ du T.T.... Son grand rival Bill Lomas ne figurait pas non plus sur la ligne de départ, pour des raisons identiques. Autre nouvelle, plus sensationnelle celle-là, Ken Kavanagh résiliait le contrat qui le liait à la

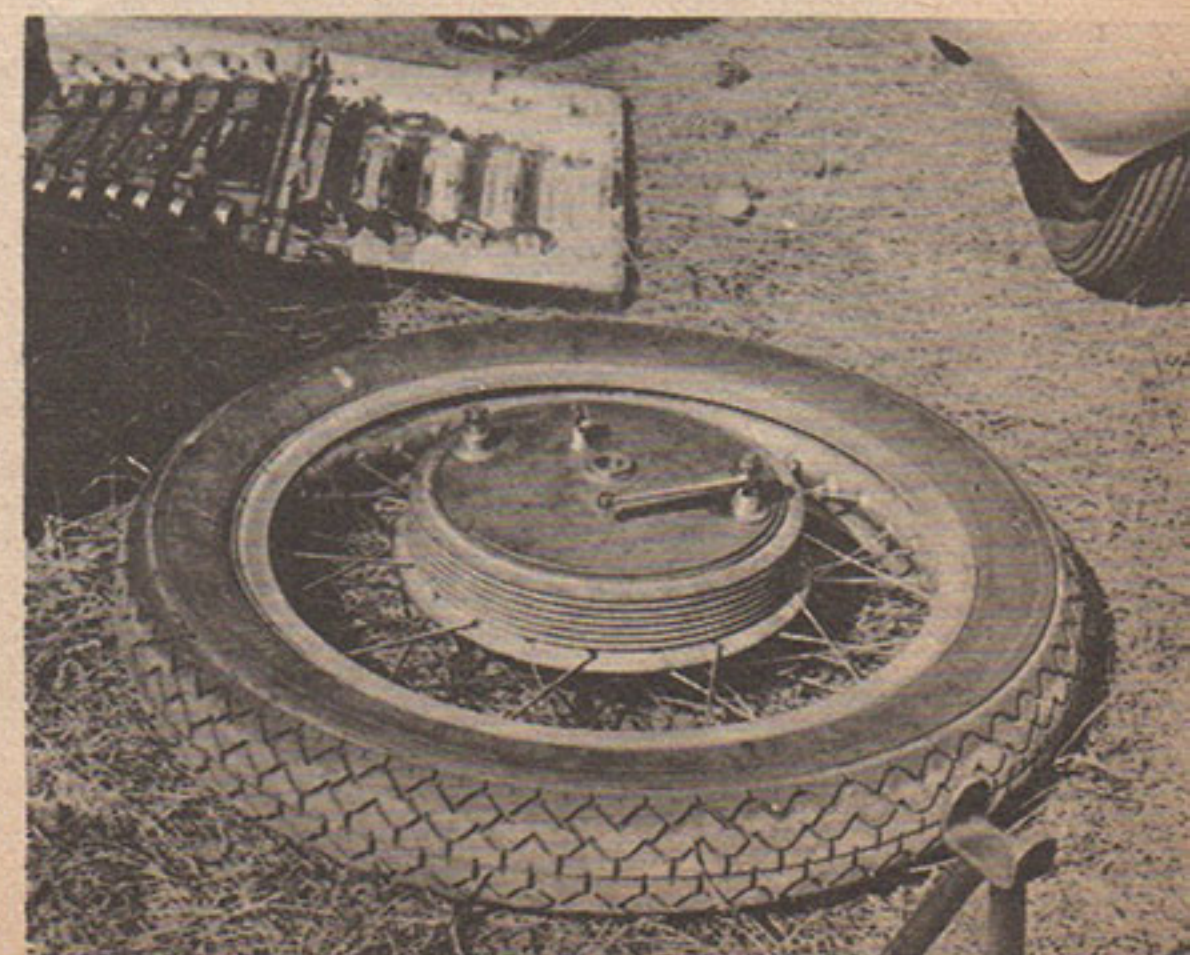
Nouveauté chez M.V. : les tambours de frein ont « émigré » à l'extérieur du rayonnage pour des raisons de refroidissement.



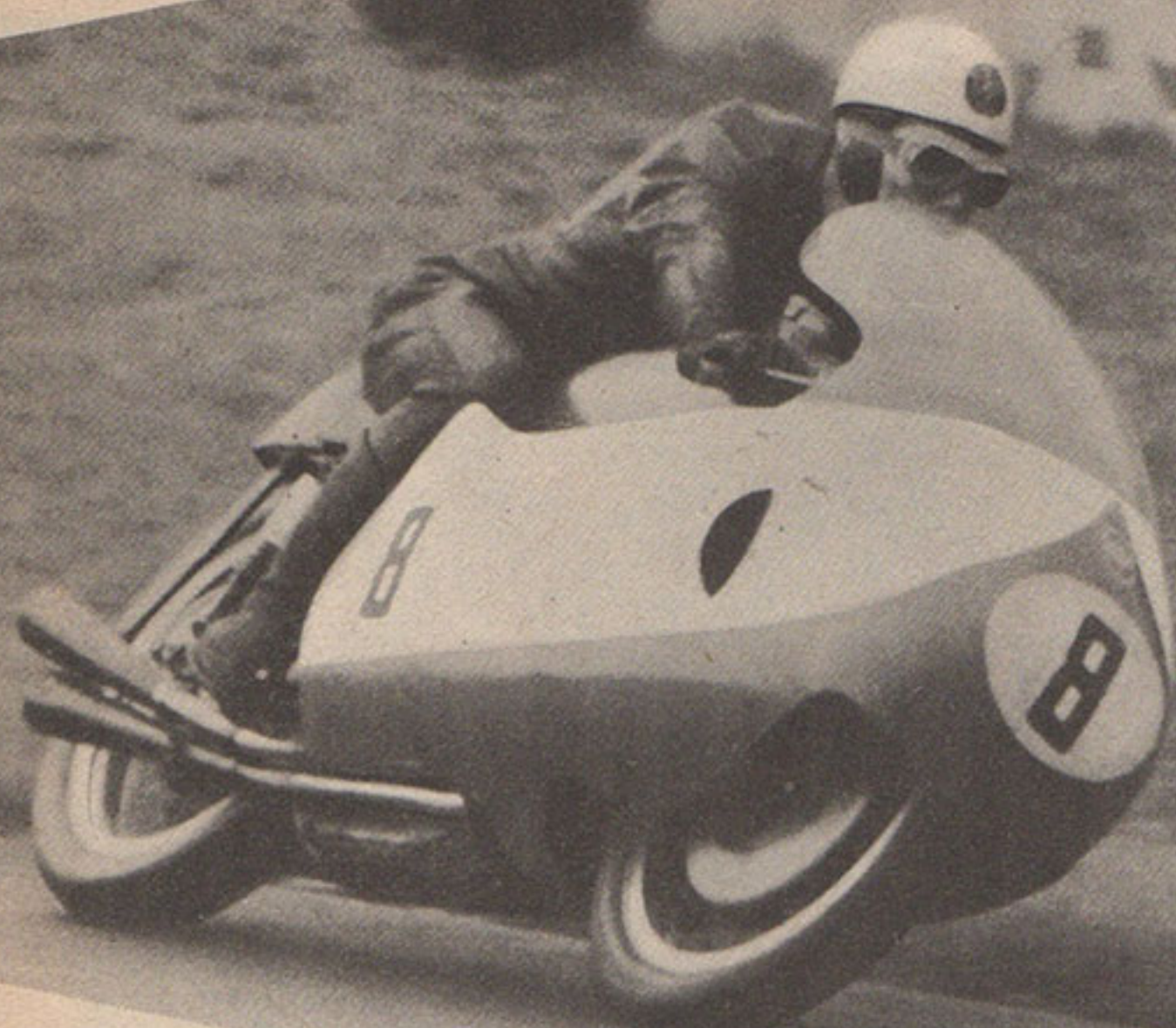
C'est beau, la mécanique ! Le side-cariste allemand Schmid a adapté le système d'injection d'une voiture 1.100 cm³ Goliath sur sa B.M.W.-R.S...



Si les carénages sont efficaces au point de vue vitesse, ils sont bien gênants pour les pauvres reporters ! Le deux-cylindres M.V. 250 cm³ semble bien « remplir » l'espace disponible !



Le héros du jour : Bob McIntyre sur la Gilera « quattro » dont la magnifique course est relatée dans notre reportage.

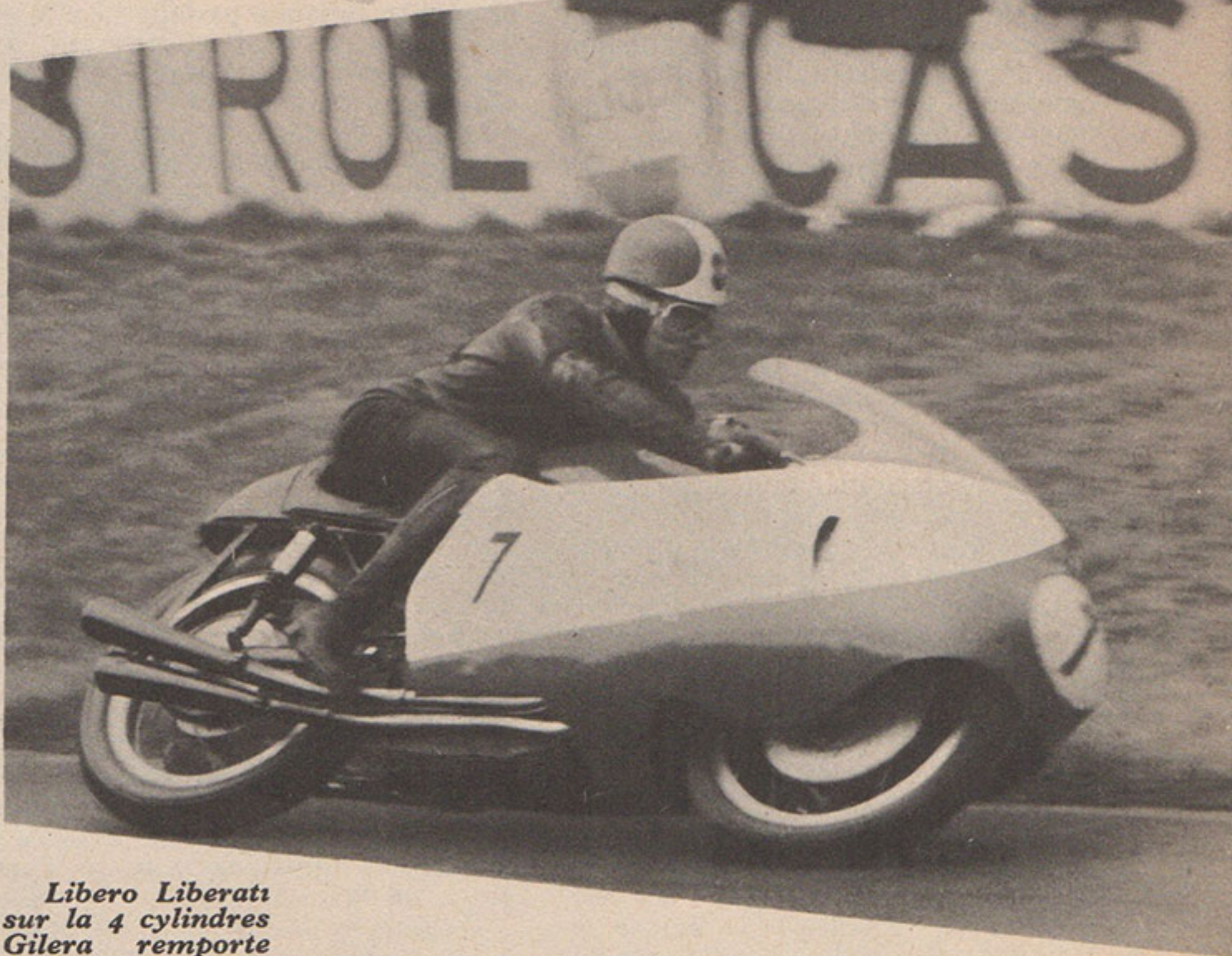


changé. Il pleuvait à verse ! En nous rendant de bonne heure au quartier des coureurs, nous pouvions constater que le mauvais temps n'empêchait pas les fervents motocyclistes de se rendre en ce « haut lieu » du sport mécanique. Nombreux étaient d'ailleurs les campeurs venus la veille déjà afin de s'assurer une bonne place. A la mi-course nous avons demandé à notre ami Wilhelm Herz s'il savait combien de spectateurs se trouvaient répartis le long du circuit. Il nous annonçait 75 000 entrées payantes — ce qui est évidemment loin du demi-million vu à la « Solitude » en 1954 — mais il paraît que le club organisateur est très satisfait.

Mais revenons à notre course. Lorsque les 125 cm³ prennent place sur la ligne de départ la pluie redouble d'intensité. Dès les premiers tours, on constatait un déchet important dû en majeure partie à des infiltrations d'eau dans les carburateurs et les circuits d'allumage. Parmi les pilotes qui s'arrêtèrent au premier tour, on note prin-

Mecanica Verghera sous prétexte qu'il lui était impossible de contrôler la « 4-pattes ». Il a été remplacé séance tenante par l'Anglais T.S. Shepherd, qui n'est d'ailleurs plus un inconnu.

Le temps magnifique du samedi autorisait déjà des performances qui présageaient des moyennes élevées pour le lendemain. Dans la catégorie 125 cm³, c'est une fois de plus Ubbiali sur la petite M.V. qui réalisait le meilleur temps : 170 km/h. Provini avec la Mondial n'arrivait qu'à 168,9 devant Colombo (M.V.) et Romolo Ferri sur la bicylindre Gilera. En quart de litre, c'est encore Carlo Ubbiali qui obtenait le meilleur résultat avec 188,1 km/h. Derrière lui on notait Taveri, Colombo, Provini, et Sandford qui pilotait la seconde Mondial. L'Ecos-sais McIntyre s'imposait nettement avec sa Gilera dans la catégorie 350 cm³ en tournant à 192,7 km/h de moyenne. Liberati (Gilera), Surtees (M.V.), et Dale (Guzzi) étaient les suivants. Le meilleur temps des side-cars était réalisé par Hillebrand avec 171,8 km/h devant Schneider et Camathias. Un jeune coureur, Knebel, sur B.M.W. précédait l'ex-champion du monde Cyril Smith sur Norton. Chez les seniors, le meilleur temps revenait à Umberto Masetti (M.V.), devant Surtees (M.V.) et Walter Zeller (B.M.W.). Masetti avait tourné à la moyenne appréciable de 203 km/h.



Libero Liberati sur la 4 cylindres Gilera remporte l'épreuve des 350 et 500 cm³.

Rappelons à ce sujet que le meilleur tour de Duke en 1955 sur ce circuit avait été chronométré à 199,3 km/h. Cela prouve que les constructeurs italiens n'ont pas chômé pendant l'hiver !

Mais le dimanche matin tout était

cipalement Ferri sur la petite Gilera, mais l'attention du public se concentrait surtout sur le duel impitoyable que se livraient Ubbiali et Provini. Les deux coureurs passaient et repassaient devant les tribunes dans une gerbe d'eau, Ubbiali précédant Provini de quelques fractions de secondes ; mais

au onzième tour Provini prend le commandement. Les mécanos de M.V. font des gestes pathétiques à l'adresse de Carlo Ubbiali qui, depuis le quatorzième tour, tente l'impossible pour rattraper son retard. Pendant le dernier tour, ce vieux renard, ayant repris le sillage de Provini, déboîte à quelques mètres de l'arrivée, et réussit à coiffer son rival sur le poteau. Ubbiali terminait cette course avec trois dixièmes de seconde d'avance sur la Mondial, à la moyenne de 159,8 km/h. Le troisième, R. Colombo, sur M.V. également, était le seul à terminer dans le même tour que les deux leaders. Signalons une remarquable place de quatrième, bien qu'à un tour, de Fügner sur le petit deux-temps de Zschopau à 143,9 km/h. Parmi les privés, nous citerons une belle explication entre W. Scheidhauer qui pilotait une Ducati « bialbero » entièrement carénée et Karl Lottes sur une D.K.W. prêtée par l'usine d'Ingolstadt mais arrangée d'une manière bien personnelle. Ces deux coureurs se livraient un furieux chassé-croisé pendant toute la course, mais la Ducati lâchait la rampe pendant le dernier tour, laissant ainsi une belle septième place à Lottes. Si Ubbiali remportait brillamment cette première course du championnat, le record du tour revenait à Provini avec un tour à 163 km/h : rappelons que le record du tour était détenu auparavant par Hobl sur D.K.W. à 154,8 km/h.

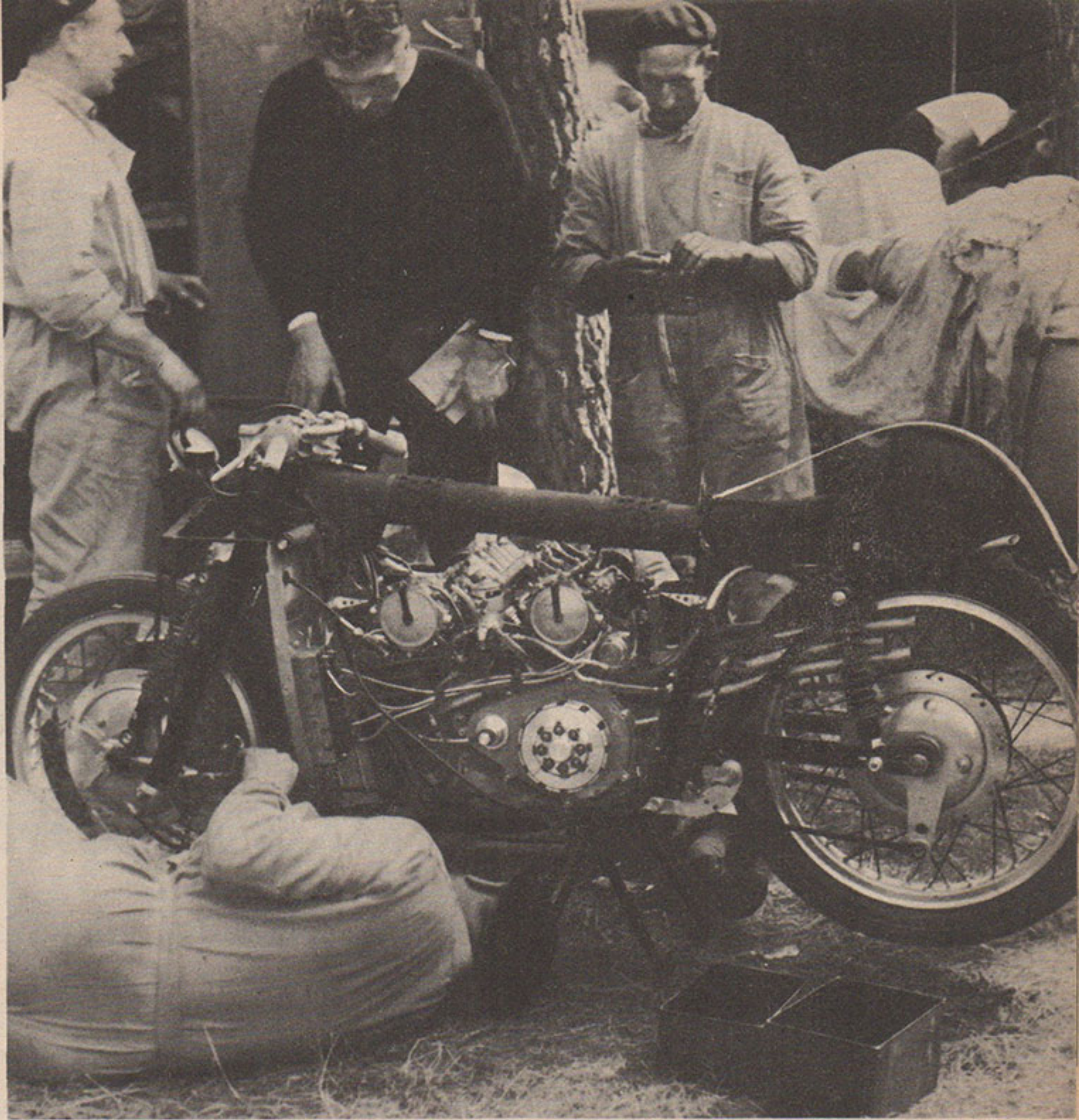
La pluie avait cessé lorsque Wilhelm Herz envoyait les concurrents de la catégorie « quart de litre » sur la piste. Ici encore on assistait à une sérieuse explication entre deux M.V. et la Mondial de Provini. Ubbiali pilotait la classique monocylindre tandis que Roberto Colombo était au guidon de la M.V. twin. Cette dernière menait d'ailleurs la ronde infernale jusqu'au dix-neuvième tour, durant lequel le moteur « ratatouillait » quelque peu, ce qui permit à Ubbiali de prendre la tête et de la garder jusqu'au bout. Ceci d'autant plus que Provini devait abandonner dans le treizième tour pour ennuis mécaniques. La deuxième Mondial pilotée par Cecil Sandford terminait à la troisième place. Parmi les privés, il y avait également de beaux exploits. L'éternel Lorenzetti, plus « fil de fer » que jamais, emmenait sa vieille Guzzi remise au goût du jour à une brillante quatrième place, précédant le Suisse Taveri sur une M.V. d'usine. Les sixième et septième places revenaient à Hallmeier et Kassner, deux jeunes Allemands, sur des N.S.U. Sport Max, qui semblaient vraiment tirer le maximum de leurs machines. Ces deux lascars ne sont pas des inconnus, et il n'est pas dit qu'on ne les verra pas à Spa et au T.T. En huitième position il faut encore signaler John Hartle,

officiel Norton, qui pour la circonstance pilotait la 250 cm³ R.E.G. Cette « bitza » anglaise due à R. E. Geeson est bien connue depuis plusieurs années. Rappelons que John Surtees s'est « fait les dents » sur cette machine. La victoire en cette catégorie revenait donc une fois de plus au champion du monde Carlo Ubbiali, à la moyenne de 176,8 km/h, mais il ne battait son collègue Colombo que de 3/10 de seconde. Le seul Français figurant dans cette course, Deschamps, sur l'ex-N.S.U. de Pierre Monneret, avait déjà été doublé au quatrième tour et terminait loin derrière, et pourtant c'est cette même machine qui portait le record de l'heure à plus de 190 km/h sur la piste de Montlhéry...

Les trente coureurs de la catégorie 350 cm³ prenaient le départ sur une piste déjà sèche et les vitesses s'annonçaient très élevées. Mais au bout de quelques tours, la pluie retombait de plus belle et la course devenait dramatique. Du premier au dix-huitième tour, McIntyre sur la Gilera 4 cylindres menait la ronde

Les Italiens restent les maîtres dans le domaine de la complexité avec la dernière version de la huit-cylindres Guzzi. On constatera que les ingénieurs de Mandello sont revenus à leur cadre à grosse poutre faisant office de réservoir d'huile.

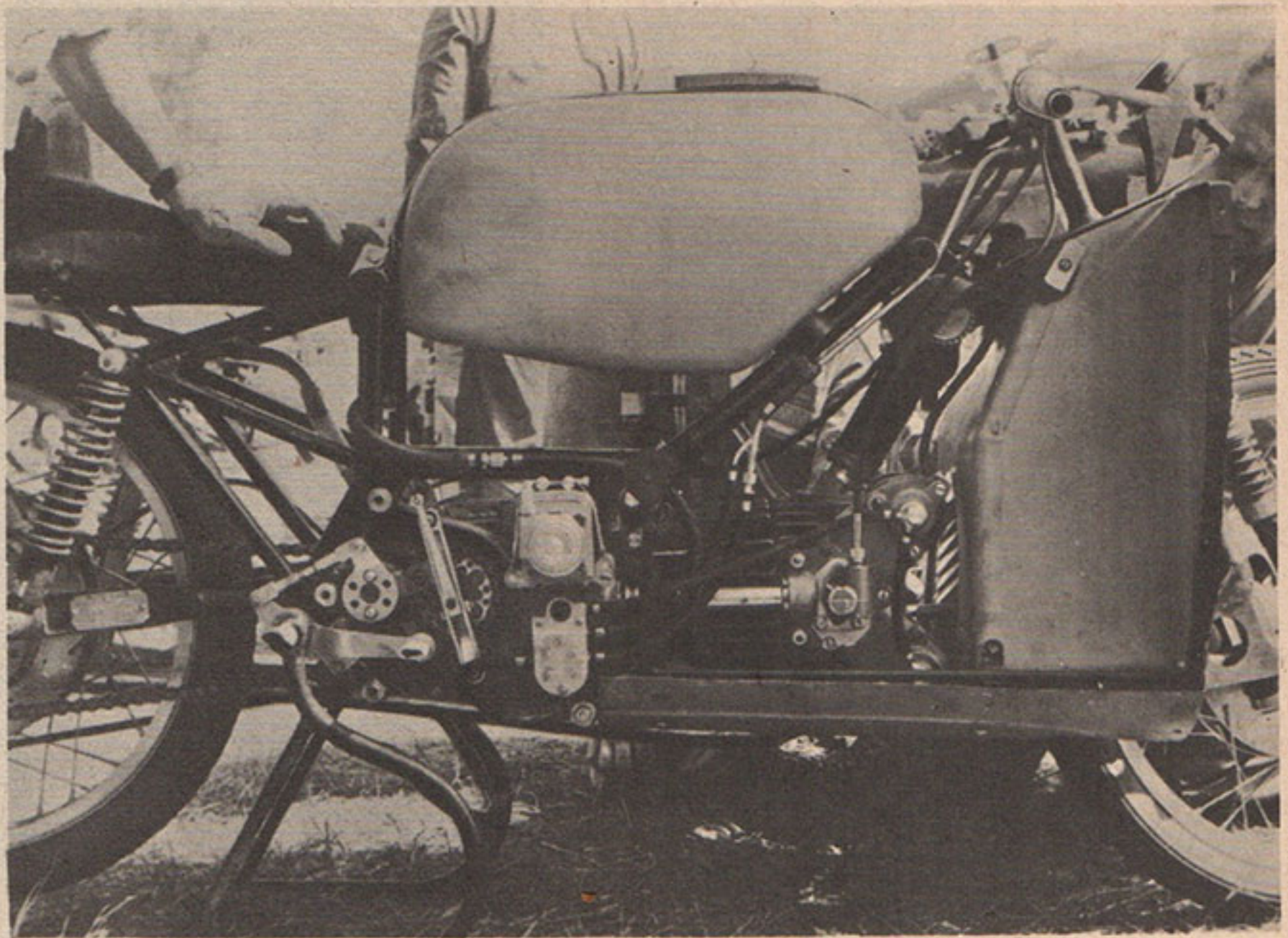
avec une avance confortable, mais une chute sans gravité le mettait alors hors combat. Derrière lui, Libero Liberati se battait avec Dickie Dale sur une mono Guzzi mais la Gilera s'avérait plus robuste : Dale devait abandonner au quinzième tour. Pendant le dix-septième tour, Liberati chutait également à la sortie du virage de la ville ! Il tenta de s'arrêter ensuite au box, mais un geste impérieux de son directeur de course le renvoyait sur la piste. Il se trouvait alors à la troisième place derrière McIntyre et Montanari qui devait abandonner peu après pour ennuis de moteur. Ainsi, Liberati remportait une victoire assez surprenante à 171,9 km/h de moyenne devant Hartle sur Norton. Signalons aussi la belle performance de Helmuth Hallmeier, sur une N.S.U. réalisée à 305 cm³. Il terminait troisième, battant ainsi Masetti et Mandolini ainsi que toute la kyrielle de privés sur Norton et A.J.S. Le record du tour revenait à McIntyre à 186,6 km/h, tandis que l'ancien record de la catégorie détenu par Hobl sur la 3 cylindres D.K.W. à 182,1 km/h n'était



pas amélioré. Précisons encore la malchance de notre ami Insermini qui démolissait les pignons d'angle de sa Norton.

Pour la course des side-cars, le ciel était devenu plus clément. Suivant le dernier règlement de la F.I.M., le départ de la catégorie « trois roues » se faisait moteur en marche, ce qui change un peu. Le vacarme était absolument insupportable. L'absence de toute machine d'usine dans cette catégorie laissait le champ libre aux privés dont une bonne partie étaient montés sur B.M.W., tandis que les adeptes de l'école anglaise arboraient des Norton plus ou moins carénées. Dès le départ, Hillebrand s'imposait nettement et prenait une avance confortable. Il ne devait d'ailleurs plus être inquiété jusqu'à la fin et remportait cette épreuve à 164 km/h de moyenne. A partir du troisième tour, Schneider s'installe à la deuxième place tandis que Camathias et un nouveau venu, le jeune Knébel, s'expliquaient sérieusement au sujet de la troisième place. Le coureur suisse, malgré son métier, se voyait coiffé sur la ligne d'arrivée par son jeune concurrent. Derrière eux, on assistait encore à une autre bagarre : Neussner, Smith et Fath luttaient pour la cinquième place. La Norton de Smith terminait d'ailleurs entre les deux B.M.W. à la sixième place. Enfin, il faut encore signaler la belle tenue de l'unijambiste Ritter qui, à force de ténacité, eut raison de la Norton du célèbre « Pip » Harris.

Le clou de la journée était évidemment la course des 500 cm³, et tout le monde s'attendait à des luttes sévères. La route avait eu le temps de sécher quelque peu et l'allure s'avéra extraordinairement rapide dès le départ. Au premier passage, il nous fut impossible de pointer les concurrents : leur vitesse sur la ligne droite devant les tribunes était tellement élevée, que nous n'avons pas pu « démêler » le premier peloton. Liberati, sur la « 4-pattes » Gilera, s'était installé à la tête sans aucune discussion, suivi de John Surtees sur la M.V. et de Dickie Dale sur la 8 cylindres Guzzi, qui se livrèrent un chassé-croisé acharné jusqu'au douzième tour, dans lequel Surtees était contraint à l'abandon pour déchappage de son pneu arrière. On peut considérer comme un miracle que le coureur anglais n'ait pas chuté, étant donné l'allure à laquelle l'incident s'est produit. Bob McIntyre, par suite du non-fonctionnement d'un de ses quatre cylindres, rétrogradait en sixième position derrière Masetti. Au cinquième tour, il s'arrête au box et ne repart qu'en douzième position. C'est alors que la Gilera de McIntyre recommença à « fonctionner » ! Pendant le douzième tour, McIntyre



Chez Guzzi on a une fois de plus changé pas mal de choses sur la 350 cm³ : notez le nouveau cadre, le réservoir redessiné, ainsi que la magnéto Lucas,

saute Zeller et entame sa remontée sur Dale. Celui-ci pilotait la seule 8 cylindres restant en course, Campbell étant arrêté depuis le début. Dans le vingtième tour, McIntyre double Dale sans histoire en battant et rebattant le record du tour. Loin de se contenter de cette place de deuxième, l'Écossais poursuit son collègue Liberati qui, à ce moment, avait plus de 20 secondes d'avance. Les mécanos lui font signe de ralentir, mais sans succès. Au vingt-quatrième tour, l'Écossais tourne à la moyenne positivement ahurissante de 208,5 km/h, et les mécanos se touchent les tempes de leur index... Lorsqu'on songe que McIntyre prenait de 4 à 5 secondes par tour à son concurrent, on peut imaginer à quelle allure il rentrait dans les grandes courbes ! Au dernier tour, il « pique » Liberati au freinage mais repart mal. Cela suffisait à Liberati pour gagner la course avec exactement 3/10 de seconde d'avance. Inutile d'insister sur l'ovation saluant Bob McIntyre ! Derrière eux, Walter Zeller avait réussi à passer la 8 cylindres de Dale et remportait ainsi une belle place de troisième. La cinquième place revenait à Shepherd, le nouveau pilote de M.V., devant quatre privés, tous sur B.M.W. : Hiller, Riedelbauch, Hagenlocher et Huber. Tostevin sur Norton occupait la dixième place devant notre compatriote Insermini. Précisons aussi que Collot et Ligier jouaient de malchance et des ennuis mécaniques les éliminaient de bonne heure.

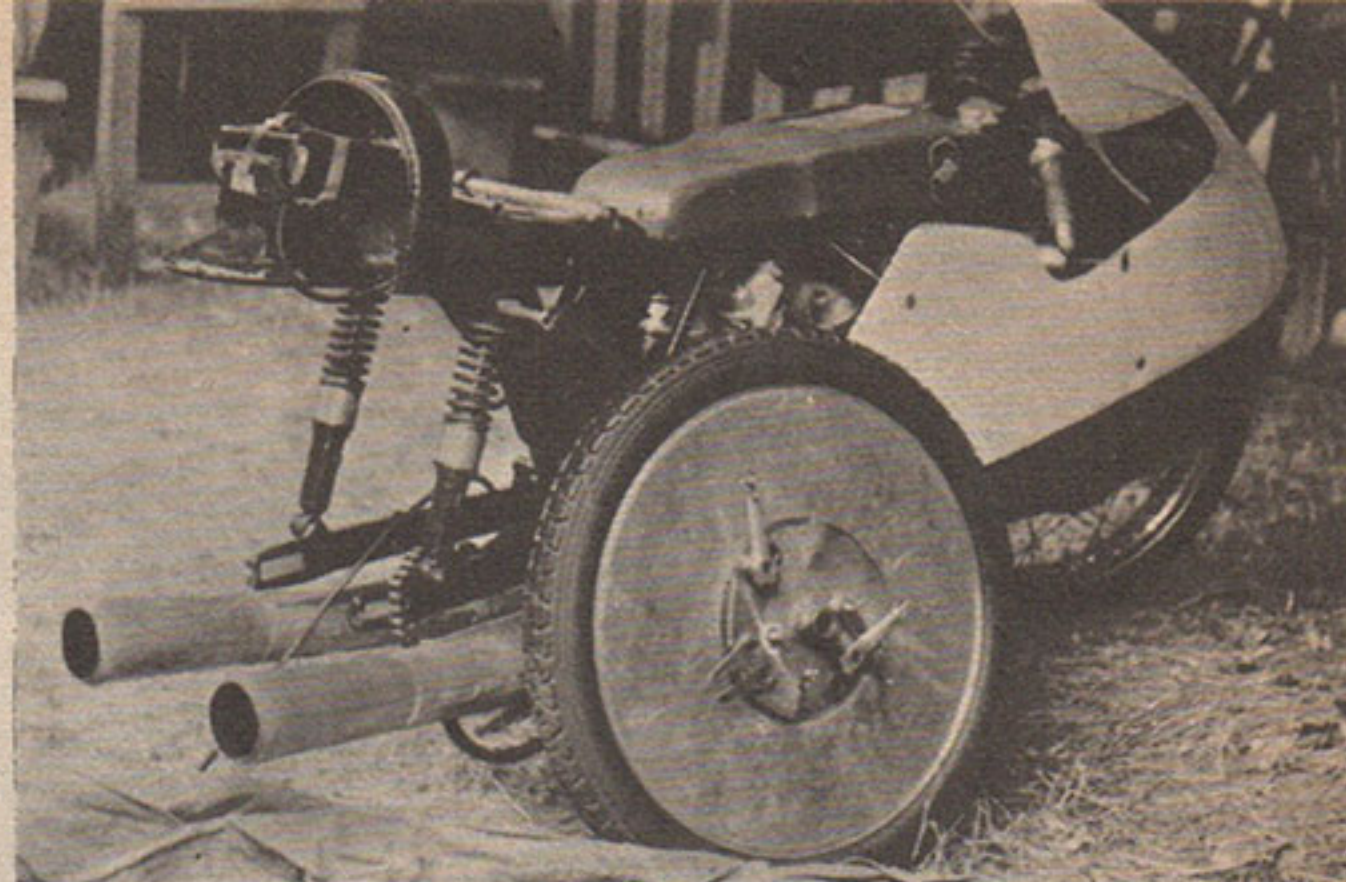
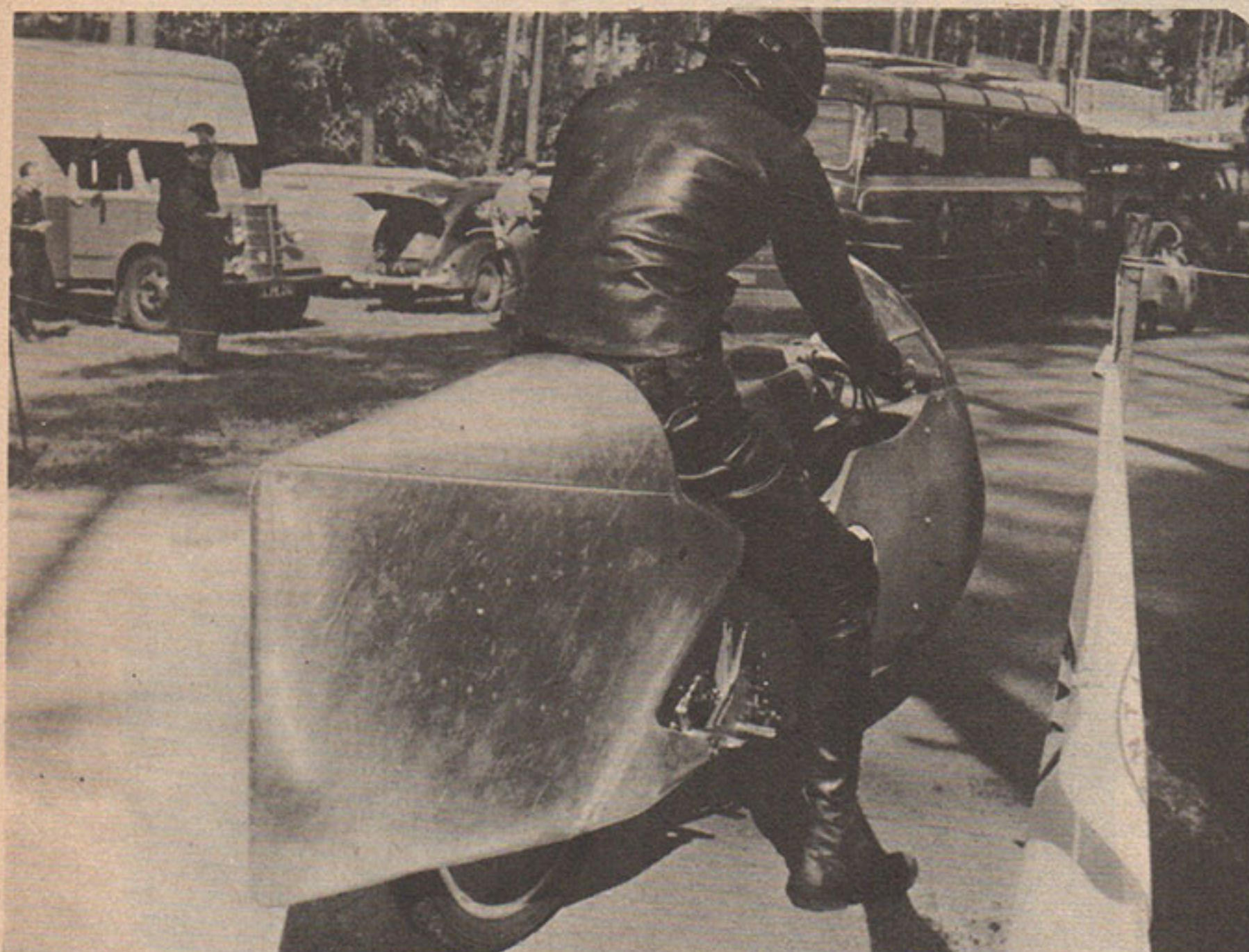
Il était d'ailleurs temps que la course des 500 cm³ se termine, car la pluie se remit à tomber pendant le dernier tour. Il est heureux que l'on n'eût à déplorer aucun accident sérieux au cours de cette manifestation, surtout après ce qui venait de se produire pendant les Mille Miglia en Italie. Lorsqu'on songe que jusqu'alors on n'avait jamais atteint 200 km/h de moyenne dans une course motocycliste, il faut s'incliner devant les progrès réalisés par les constructeurs au point de vue technique et devant l'immense science des pilotes.

Pour terminer, nous dirons quelques mots sur l'organisation générale de ce Grand Prix d'Allemagne. Nous avons aperçu deux nouveautés d'ordre technique. D'une part, l'Université de Heidelberg avait envoyé un énorme car aménagé en bloc opératoire doté de son propre groupe électrogène. Nous aurons l'occasion de revenir ultérieurement sur cette remarquable innovation. D'autre part, le cordon de police, disposé autour de tout le circuit était équipé de « walkie-talkie » (postes émetteur-récepteur) ultra-modernes. Cela permettait au service d'ordre de rester en liaison permanente avec la centrale radio stationnée derrière les tribunes. Ce dispositif a d'ailleurs fonctionné admirablement au cours de cette journée sportive. Et, enfin, n'oublions pas de remercier les organisateurs de l'accueil réservé aux membres de la presse spécialisée...

Paul NIEDERMANN.

Les carénages de queue sont de rigueur sur un circuit aussi rapide que Hockenheim. Voici ci-dessous la version Lorenzetti. Nous serions curieux de voir le comportement de l'engin avec du vent latéral...

La 125 cm³ bicylindre Gilera, ci-contre, était équipée d'une roue arrière flasquée.



La clinique chirurgicale de l'université de Heidelberg a fait preuve d'une heureuse initiative : ce car contient un bloc opératoire ultra-moderne et tire, en remorque, son propre groupe électro-

gène. En cas d'accidents, les urgences pourront être opérées sur place. Ce car figurera dorénavant dans toutes les grandes manifestations allemandes.

CLASSEMENT

125 cm³.

1. N° 158 C. Ubbiali, Italie, M.V.-Agusta, 43' 30" 1/10, 159,8 km/h; 2. N° 161 T. Provini, Italie, Mondial, 43' 30" 4/10, 159,8 km/h; 3. N° 157 R. Colombo, Italie, M.V.-Agusta, 45' 49" 3/10, 151,7 km/h; 4. N° 148 H. Fügner, Zschopau, M.Z. (14 t), 45' 03" 4/10, 143,9 km/h; 5. N° 155 L. Taveri, Italie, M.V.-Agusta (14 t), 45' 05" 2/10, 143,8 km/h; 6. N° 145 E. Degner, Zschopau, M.Z. (14 t), 45' 31" 3/10, 142,4 km/h; 7. N° 156 K. Lottes, D.K.W. (13 t), 44' 35" 6/10, 135 km/h; 8. N° 149 W. Musiol, M.Z. (13 t), 45' 20" 6/10, 132,7 km/h; 9. N° 168 W. Lecke, Ducati (13 t), 46' 08" 6/10, 130 km/h; 10. N° 163 N. Tinker, Canada, M.V.-Agusta (12 t), 46' 09" 9/10, 120,8 km/h.

Record du tour : Provini 163 km/h.

250 cm³.

1. N° 116 C. Ubbiali, Italie, M.V.-Agusta, 52' 27" 3/10, 176,8 km/h; 2. N° 118 R. Colombo, Italie, M.V.-Agusta, 52' 27" 6/10, 176,8 km/h; 3. N° 112 C. Sandford, Angleterre, Mondial, 53' 51" 7/10, 172,2 km/h; 4. N° 102 E. Lorenzetti, Italie, Moto-Guzzi, 54' 12" 7/10, 171 km/h; 5. N° 117 L. Taveri, Suisse, M.V.-Agusta, 54' 56" 4/10, 168,8 km/h; 6. N° 114 H. Hallmeier, N.S.U.-Sportmax (19 t), 54' 13" 1/10, 162,4 km/h; 7. N° 128

H. Kassner, N.S.U.-Sportmax (19 t), 54' 37" 4/10, 161,2 km/h; 8. N° 136 J. Hartle, Angleterre, R.E.G. (19 t), 54' 49" 8/10, 160,5 km/h; 9. N° 122 H. Heiss, N.S.U.-Sportmax (19 t), 54' 52" 4/10, 160,4 km/h; 10. N° 129 W. Reichert, N.S.U.-Sportmax (18 t), 53' 22" 1/10, 156,5 km/h.

Record du tour : Ubbiali 182 km/h.

350 cm³.

1. N° 92 L. Liberati, Italie, Gilera, 53' 59" 8/10, 171,9 km/h; 2. N° 88 J. Hartle, Angl., Norton, 55' 32" 3/10, 166,8 km/h; 3. N° 86 H. Hallmeier, N.S.U. - Sportmax, 56' 47" 4/10, 163,2 km/h; 4. N° 66 U. Masetti, Italie, M.V.-Agusta (19 t), 54' 10" 5/10, 162,4 km/h; 5. N° 97 A. Mandolini, Italie, Moto-Guzzi (19 t), 55' 01" 5/10, 160 km/h; 6. N° 99 R. Thomson, Austr., A.J.S. (19 t), 55' 58" 8/10, 157,2 km/h; 7. N° 76 K. Tostevin, Angleterre, Norton (18 t), 54' 04" 1/10, 154,5 km/h; 8. N° 60 F. Kläger, Norton (18 t), 55' 10", 151,5 km/h; 9. N° 75 K. Hoppe, A.J.S. (18 t), 55' 16" 3/10, 151,2 km/h; 10. N° 83 H. Kauert, A.J.S. (18 t), 56' 20" 3/10, 148,3 km/h.

Record du tour : McIntyre 186,6 km/h.

500 cm³ side-cars.

1. N° 52 Hillebrand/Grunwald, B.M.W.-R.S., 36' 41" 6/10, 164 km/h; 2. N° 34 Schneider/Strauss, B.M.W.-R.S., 36' 59" 6/10, 162,7 km/h; 3. N° 43 Knebel / Amfaldern, B.M.W. - R.S.,

37' 54" 4/10, 158,8 km/h; 4. N° 48 Camathias/Galliker, Suisse, B.-M.-W.-R.S., 37' 54" 5/10, 158,8 km/h; 5. N° 31 Neussner/Hess, B.M.W.-R.S., 38' 19" 3/10, 157 km/h; 6. N° 41 Smith/Bliss, Angleterre, Norton, 38' 19" 7/10, 157 km/h; 7. N° 45 Fath/Geier, B.M.W.-R.S., 38' 20" 1/10, 157 km/h; 8. N° 44 Ritter/Enrich, B.M.W.-R.S. 39' 21" 9/10, 152,8 km/h; 9. N° 38 Rohsiede/Gardymczik, B.M.W.-R.S. (12 t), 37' 26" 1/10, 140,8 km/h; 10. N° 35 Grossmann/Schmidt, Norton (12 t), 37' 45" 4/10, 147,6 km/h.

Record du tour : Hillebrand 170,2 km/h.

500 cm³.

1. N° 7 L. Liberati, Italie, Gilera, 1 h 02' 34" 3/10, 200 km/h; 2. N° 8 McIntyre, Angl., Gilera, 1 h 02' 34" 6/10, 200 km/h; 3. N° 21 W. Zeller, B.M.W.-R.S., 1 h 03' 40" 4/10, 196,7 km/h; 4. N° 23 D. Dale, Angleterre, Moto-Guzzi, 1 h 03' 52" 4/10, 196 km/h; 5. N° 19 T.S. Shepherd, Angleterre, M.V.-Agusta (26 t), 1 h 04' 38" 6/10, 186,5 km/h; 6. N° 34 E. Hiller, B.M.W.-R.S. (26 t), 1 h 04' 59" 6/10, 185,5 km/h; 7. N° 1 E. Riedelbauch, B.M.W. (25 t), 1 h 02' 42" 6/10, 184,7 km/h; 8. N° 14 E. Hagenlocher, B.M.W. (25 t), 1 h 03' 58" 5/10, 181,2 km/h; 9. N° 2 A. Huber, B.M.W. (25 t), 1 h 05' 03" 5/10, 178 km/h; 10. N° 16 K. Tostevin, Angl., Norton (24 t), 1 h 05' 02" 2/10, 171 km/h.

Record du tour : McIntyre 208,5 km/h



Duel Burgraff-Onda en 175 cm³, et Collot-Insermini en 350 cm³.



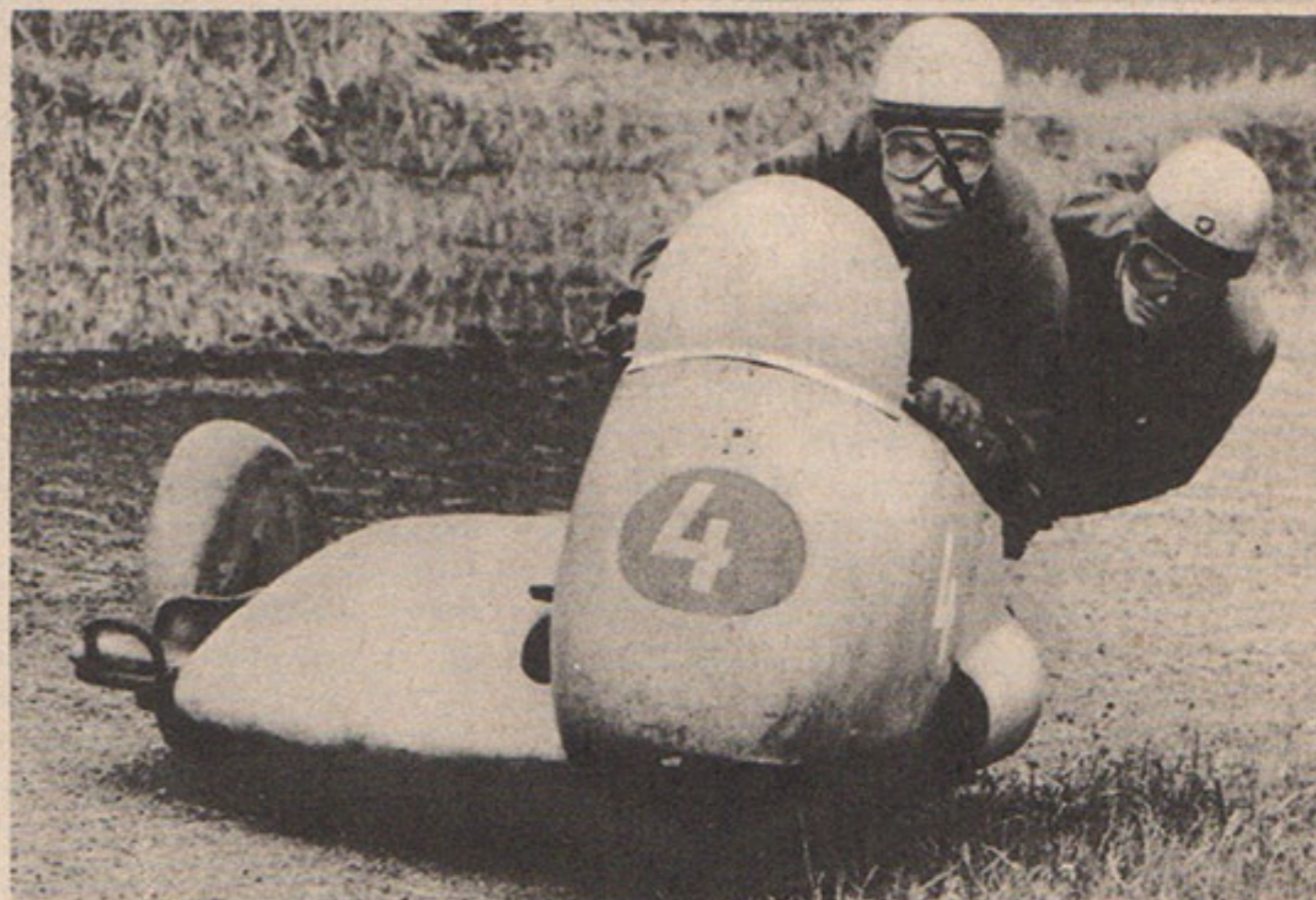
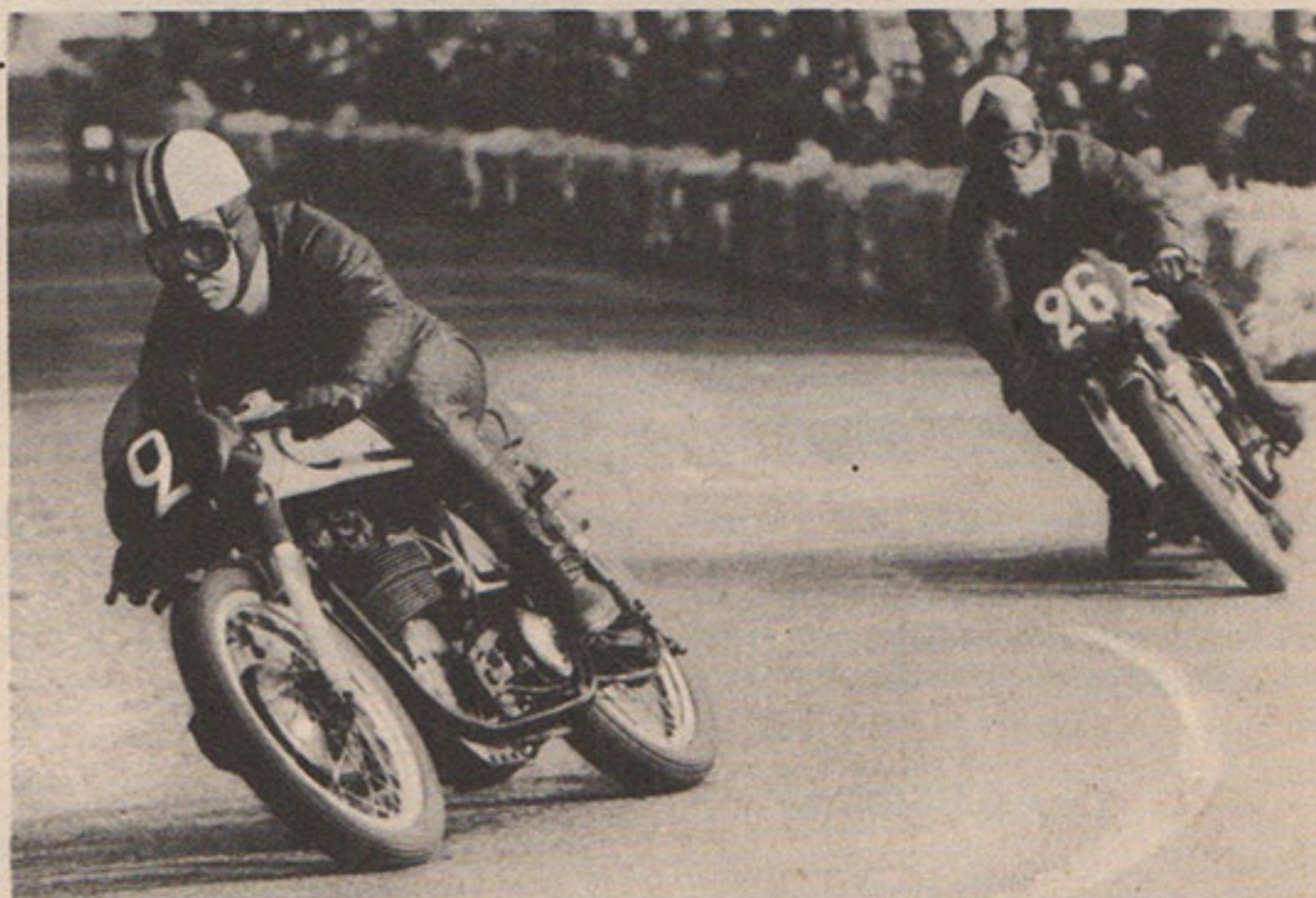
MOULINS

350 cm³ : 1. Matthews (Irl.), Norton, les 134 km en 59' 34" 2/5 (moy. : 134,959 km/h); 2. Kassner (All.), N.S.U.; 3. Collot (Fr.), Norton; 4. Bayle (Fr.), Norton; 5. Gonzalès (Esp.), Norton; 6. Fordham (Ang.), Norton; 7. Jager (All.), A.J.S.

500 cm³ : 1. Hiller (All.), B.M.W., les 147,500 km en 57' 22" (moy. : 154,278 km/h); 2. Riedelbauch (All.), B.M.W.; 3. Huber (All.), B.M.W.; 4. Hagenheucher (All.), B.M.W.; 5. Dauwe (B.), Norton; 6. Matthews (Irl.), Norton; 7. Bayle (F); 8. Jaeger (All.), Norton; 9. Collot (F), Norton.

Sidecars : 1. Fath (All.), B.M.W., les 100,500 km en 45' 14" (moy. : 133,308 km/h); 2. Neussner (All.), B.M.W.; 3. Ritter (All.), B.M.W.; 4. Murit (F), B.M.W.; 5. Beauvais (F), Norton; 6. Grossmann (All.), Norton.

Fath, sur B.M.W., vainqueur des sidecars à Moulins.



MONTREUIL

Grand Prix de France (2^e manche du Championnat du monde) : 1. Leslie Archer, Grande-Bretagne (Norton), les 50 km en 47' 8"; 2. Nilsson, Suède (A.J.S.) 47' 10" 4/10; 3. Mingels, Belgique (Saroléa) 47' 19"; 4. Jan-

sen, Belgique (Matchless) 47' 48"; 5. Robert Klym, France (B.S.A.) 48' 1"; 6. Draper, Grande-Bretagne (B.S.A.) 48' 9"; 7. Baeten, Belgique (F.N.) 48' 20".

Coupe d'Europe des petites cylindrées (2^e manche du Championnat d'Europe) : 1. Colin, Belgique (N.S.U.); 2. Voreux, France (N.S.U.); 3. Bloquet, France (N.S.U.); 4. Charpano, France

BOURGES

175 cm³ : 1. Onda (Mondial); 2. Burgraff; 3. Jacquet-Bret; 4. Panzera; 5. Bonnal.

350 cm³ : 1. Jacques Collot (Norton); 2. Insermini; 3. Casset; 4. De Polo; 5. Baronne, etc.

500 cm³ : 1. Jacques Collot (Norton); 2. De Polo; 3. Onda; 4. Montagne; 5. Deschamps, etc.

Sidecars : 1. Jean Murit (B.M.W.); 2. Beauvais; 3. Rogliado; 4. Fister; 5. Vivier-Merle, etc.

(Monet-Goyon); 5. Heuqueville, France (Gnome-et-Rhône).

Le classement du Championnat du monde après Montreuil : 1. Jansen (B.), 11 pts; 2. Archer (G.-B.) et Mingels (B.), 10 pts; 4. Nilsson (S.), 6 pts; 5. Baeten (B.), 4 pts; 6. Lundin (S.), 3 pts; 7. Robert Klym (F.), 2 pts; 8. Ward (G.-B.) et Draper (G.-B.), 1 point.



LA COURSE DE COTE DU MURDJAJO (Oran).

De notre correspondant :
Y. CHEVALIER.

Dimanche 12 mai, l'Union Motocycliste d'Oranie, présidée par M. Bétlamini, a fait disputer sa classique épreuve de côte du Murdjajo, dans la forêt des planteurs qui domine la baie d'Oran.

Il est à noter que depuis sa création les Algérois établissent le meilleur temps de la journée.

Cette année encore, c'est le réputé René Goëtz d'Alger qui est le brillant vainqueur toutes catégories, sur 500 cm³ B.S.A. en 3' 24" 2/5, battant son propre record de l'an passé qui était de 3' 27".

C'est là un magnifique succès qui confirme la classe de cet excellent pilote.

En side-car 500 cm³, Cassar et Romane sur Norton se sont excellemment classés, en effectuant la montée en 4' 8" 1/5. Signalons que l'organisation ne s'est pas révélée parfaite et qu'une mise au point reste à faire.

Résultats.

100 cm³ : 1. Trougnac d'Oran, 6' 12" 1/5; 2. Bonifacio, 6' 17" 1/5; 3. Dahan, 6' 40".

125 cm³ : 1. Troncarelli d'Alger, 4' 3" 1/5; 2. Rivera, 5' 22"; 3. Martinez, 5' 35".

175 cm³ : 1. Perez d'Alger, 4'; 2. Troncarelli, 4' 5" 4/5; 3. Pascal, 4' 16" 3/5.

350 cm³ : 1. Vétillard Serge, d'Alger, 4' 12"; 2. Ciancio, 4' 43"; 3. Bonifacio, 4' 45".

250 cm³ : 1. Cadène, d'Oran, 4' 52" 1/5; 2. Martinez P., 4' 53" 4/5.

500 cm³ : Goëtz René (Alger), record battu, 3' 24" 2/5; 2. Satali (Oran), 4' 7".

Side-car 500 cm³ : 1. Cassar-Romane, 4' 8" 1/5; 2. Gonalons-Buavent, 5' 4" 4/5.

600 cm³ hors-course : Philiponeau, 4' 3" 4/5.

Y. CHEVALIER.

M.-C. CENTRE

Le Moto-Club du Centre à Châteauroux organise à Sainte-Sévère (Indre), le dimanche 28 juillet prochain un motocross, sous la dénomination « 5^e Grand Moto-Cross de la Ville de Sainte-Sevère ».

Les épreuves — deux manches et une finale par cylindrée — se dérouleront dans les seules catégories 350 et 500 cm³.

Les engagements seront reçus jusqu'au 14 juillet prochain, chez M. Martin M., M.C.C., boîte postale 93, à Châteauroux R.P. (Indre).

ALGER. COURSE DE COTE DE BOUZARÉAH

Disputée le 26 mai dernier, cette compétition organisée par le M.C. Bab-El-Oued, faubourg d'Alger, sous le patronage de l'*Echo d'Alger*, avec le concours de l'Automobile-Club de la Province d'Alger, s'est déroulée par un temps sombre et pluvieux, toujours avec la même formule : match à deux.

Malgré le mauvais temps des records ont été battus en 125, 175, 350 et 500 cm³.

Notre champion de vitesse René Goëtz s'est taillé la part du lion en enlevant de haute lutte les catégories 175, 250, 350 et 500 cm³. C'est là un succès sans précédent dans les annales du motocyclisme algérois, ce qui est tout à l'honneur de notre sympathique pilote, dont les victoires ne se comptent plus.

Le chronométrage était assuré par M. René Calléja, chronométrateur international.

Résultats techniques.

Après de nombreuses éliminatoires, les finales ont donné les résultats suivants :

Catégorie 125 cm³ : 1. Troncarelli, sur Rumi, 1' 54"; ancien record, Mascaro, 1' 56" 9/10.

Catégorie 175 cm³ : 1. Goëtz, 1' 42" 9/10; 2. Cadène, d'Oran; ancien record, Schaad, champion de France, 1' 45" 6/10.

Catégorie 250 cm³ : 1. Goëtz, 1' 41" 2/10; 2. E. Fracès. Le record appartient toujours à G. Fracès, 1' 38" 4/10è.

Catégorie 350 cm³ : 1. Goëtz, 1' 37" 2/10; 2. Vétillard; ancien record, Ciancio, 1' 37" 5/10.

Catégorie 500 cm³ : 1^{re} série : 1. Goëtz, 1' 38" 2/10; 2. G. Perez; 2^e série : 1. Vétillard, 1' 35" 7/10; 2. Dura; 3^e série : 1. Troncarelli, 1' 45" 5/10; 2. Cassar; 4^e série : 1. Vétillard, 1' 42" 2/10; 2. Troncarelli; 5^e série : 1. Goëtz, 1' 37" 1/10; 2. Ciancio.

Finale : 1. Goëtz, Vétillard qui lui était opposé ayant déclaré forfait.

Ancien record, R. Goëtz, 1' 36" 2/5.

Y. CHEVALIER.

AUDAX 1957

12 mai 1957.

Engagés	115
Partants.....	106
Abandons, hors-course.....	17
Classés	80
Pénalisés	9

CLASSEMENTS PAR CATÉGORIES

Cyclomoteurs 2 temps :

1. Frenay Henri, 127 km; 2. Duval Jean-Pierre, 124; 3. Guidonnet Bernard, 148,5, moins 2 contrôles de passage.

Civils, 125 2 temps :

1. Manuguera Walter, 231 km; 2. Tardieu Lucien, 220,5; 3. Pasquier Maurice, 214,5; 4. Wallet Pierre, 191,5; 5. Bailler-

Géon Robert, 171; 6. Guedj Alain, 167,5; 7. Turpin Claude, 157,5; 8. Lerouge Edouard, 153,5; 9. Riegler Jean-Paul, 142,5, 13' de retard; 10. Crombez Claude, 124, 28' de retard, 2 contrôles de passage en moins.

Civils 125 4 temps :

1. Barriot André, 162,5 km; 2. Levoyer Daniel, 116,5.

Civils 175 2 temps :

1. Pichot Roger, 165 km; 2. Bignolas Pierre, 120, 6' de retard.

Militaire 175 2 temps :

1. Mergen Max, 180 km.

Civils 250 2 temps :

1. Sacareau Jean, 149 km; 2. Rutkowski Julien, 130; 3. Boyer Georges, 123,5.

Civils 250 4 temps :

1. Cuisy Henri, 137,5 km; 2. Baud Gérard, 134,5; 3. Bonneau Robert, 120,5; 4. Loustalan Michel, 156,5. 1 contrôle de passage en moins.

Civils 350 2 temps :

1. Vene René, 147 km; 2. Le Gallo Claude, 126,5; 3. Laurent Raymond, 125,5.

Civils 350 4 temps :

1. Philiponneau Paul, 160,5 km; 2. Joyeux Fernand, 145; 3. Despalins Gérard, 128; 4. Richard Georges, 124; 5. Aubert Gilbert, 160,5, 1 contrôle de passage en moins.

Militaires 350 4 temps :

1. Bardon Michel, 224,5 km; 2. Gausson Elie, 182,5; 3. Guignabodet Gilbert, 172,5.

Civils 500 4 temps :

1. Vasseur René, 206 km; 2. Herrant Marcelin, 186,5; 3. Hais Jean, 180,5; 4. Schmit Michel, 179; 5. Defacq Michel, 168,5; 6. Gannon Alain, 167,5; 7. Capraro René, 157,5; 8. Van Amerongen François, 157; 9. Moutte Georges, 149,5; 10. Allaguillaume Louis, 148; 10 ex. Cot Philippe, 148; 12. Flammard Pierre, 143.

Militaires 500 4 temps :

1. Grollet Guy, 193 km; 2. Morgant Pierre, 181; 3. Gallard Jean, 172; 4. Claudon Louis, 171; 5 ex. Grenier Georges, 171; 6. Lefèvre Claude, 167,5; 7. Inizan François, 166; 8. Carette Aristide.

Civils 650 4 temps :

1. Morel Claude, 202,5 km; 2. Duvernay Michel, 194; 3. BouSSION Georges, 193,5; 4. Dapp Edouard, 177; 5. Sillière Gabriel, 176; 6. George Gilbert, 162; 7. Nos Claude, 159,5; 8. Giroux Michel, 159; 9. de Thomasson Arnaud, 153; 10. Garabedian Jean, 136,5; 11. Menetrier Robert, 128,5; 12. Seguinot Michel, 127.

Militaires 750 4 temps :

1. Lachal Gabriel, 201 km; 2. Gues Charles, 19; 8; 3. Papegay Yves, 197; 4. Fouconnier Fernand, 187; 5. Dubonnet André, 176,5; 6. Laleu Roger, 123,5.

Civil side-car 250 4 temps :

1. Mallet Ronert, 161,5 km.

POMPES MISTRAL



POUR
MOTORIZÉS
SCOOTERS
M O T O S

Dimensions de
300x24 à 300x28
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991
Pour motos

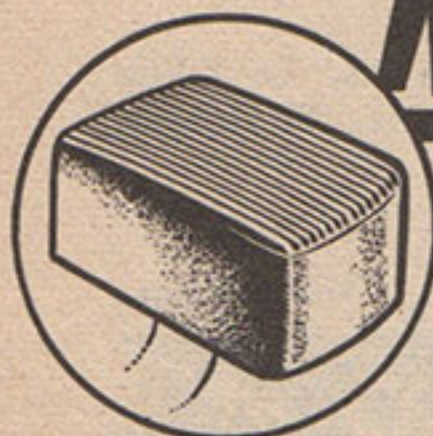
Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

Sécurité d'abord...

grâce
au

MOTOSSTOP

BREVETÉ S.G.D.O. - MARQUE DÉPOSÉE



le patin contacteur de STOP
en caoutchouc pour pédale
de frein, adaptable à toutes
motocyclettes et scooters.



Vente exclusive
en gros :

19, Avenue Henri-Barbusse - Clamart



ROBERT KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour, 73
BILLANCOURT - MOL. 64-02

Acheter : une moto
un scooter

50 % MOINS CHER au
km qu'une petite voiture



DISPONIBLE : TOUS MODÈLES
ALCYON - NORTON - A.G.F. - PALOMA

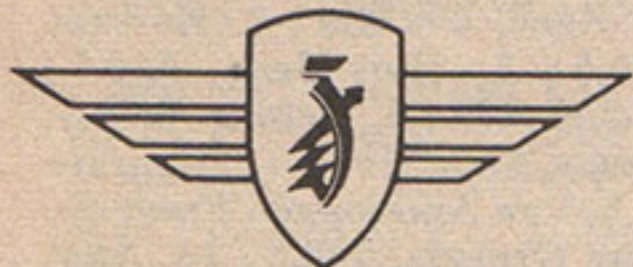
TERROT - PUCH

SERVICE APRÈS-VENTE
TOUTES LES PIÈCES ASSURÉES



CRÉDIT : 6 - 9 - 12 MOIS

BOL D'OR 1957



3 ZUNDAPP
au départ :

ZUNDAPP La KS 601 Sport
1^{ère} Cat. Side-car 750



La 250 S Sport
1^{ère} Catég. 250 Sport



La 250 S Série
2^e Cat. 250 Série
à la moyenne générale

de 100,118 km/h finissant dans le
même tour et à 138 m du 1^{er} de la catégorie

HALL de la MOTO

18-20, rue Rébeval - PARIS XIX^e - Tél. : BOT 27-12

175 cm³ = 500 cm³

au BOL D'OR 1957

LA MOTO SILENCIEUSE

LIBERIA-YDRAL 175 cm³

Équipée d'un

SILENCIEUX WILMAN

STRICTEMENT DE SÉRIE

A DÉPASSÉ TOUTES LES 250 cm³ ET LES 350 cm³
RÉALISANT LA PERFORMANCE D'UNE 500 cm³

CE QUI PROUVE QU'UN BON SILENCIEUX
ASSURE A LA FOIS :

SILENCE ET PUISSANCE



SILENCIEUX WILMAN

1 et 3, rue d'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOCYCLISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul, le mécanicien ayant de solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-vous être candidat avec toutes chances de succès?

★

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le

SPÉCIALISTE RECHERCHÉ et surtout **BIEN PAYÉ**

Préparation C. A. P. Mécanicien

★

Demandez **AUJOURD'HUI MÊME** notre documentation gratuite N° 14. Grandes facilités de paiement accordées.

ÉCRIVEZ :

COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : **SAINT-QUENTIN (AISNE)**

Pour la Belgique : **41, bd Jamar, BRUXELLES-MIDI**

TRIUMPH TIGER 110, urgent, 1955, 18.000 km, 290.000. Asp. Nougue, infirmerie, caserne Nansouty, Bordeaux.

URGENT 350 DOUGLAS, tous essais, 100.000 compt., 1951, 30.000 km, moteur remis à neuf 1 fois, bon état, équipée. Ruez, Vieux-Charmont, par Sochaux (Doubs).

SARO 600 T 6 side porteur, 1 p. 1/2, essai. Verry, 10, av. J.-Joffrin, Saint-Maur.

SIDE ZUNDAPP K S 601-54, Préc. alu. martelé, b. px., c. achat voiture. Chaussod, rue Seguier, Figeac.

NORTON INTER 30, sple A.C.T. Featherbird. Px int. Loustalan, 13, r. Verigny, Paris (18°). ORN 65-49.

VENDS COMM. CYCLES MOTOS, sur R.N. 10, atel., outil. mod. Ecrire journal n° 183.

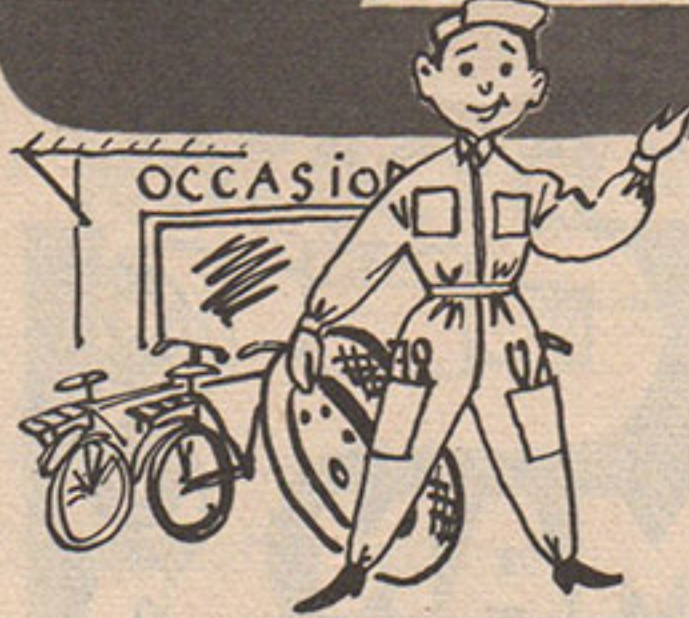
VELOMOTEUR SPORT - BABY-MOTO, 100 cm³, 4.000 km, neuf, prix très int. Lewens, 32, rue Montgallet (12°). Cause double emploi, cède une partie des arrhes sup. TRIUMPH T 110 à prendre immédiat. agence à Paris. Vidal, 14, av. des Pupilles-de-la-Nation, Aurillac (Cantal).

VENDS OU ECHANGE 1000 ARIEL, avec side-précision : 220.000 fr contre voiture petite cylindrée. Dumont, 13 A, rue Nicolas-Mesnager, Rouen.

A.J.S. 500 bicycl. 1951, 13.000 km, très belle. Ecr. B. Montier, av. Foch, Saint-Valéry-en-Caux (Seine-Maritime).

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :

200 francs

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard Soult

Tél. DOR 49-42

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs



PARIS

XII^e

PEUGEOT 125 cm³, 1952, peu roulé, 1^{re} main. Louzon, 52 bis, rue de Strasbourg, Vincennes.

B.S.A. 250 C II G.L., équip. parf., état. Reversat, 62, rue Jonquière, après 19 h.

A VENDRE MOTO TERROT 250 cm³, type OSSD, 1955, état neuf, px int. Urgent, visible. M. Langlais, 208, rue Saint-Maur, Paris, de 8 h à 18 h sauf sam. et dim. Prendre rendez-vous. Tél. : NOR 82-49.

125 TERROT E.T.D.S. 15.000 km, impec., équipée, 90.000. Girardin, 34, rue Jules-Grévy, Tours.

VINCENT RAPIDE, bon état, px 280, Side précision, caisse canadienne, px 30. Vis Gar. Stadium, 155, r. de Picpus.

B.S.A. 350 B 31, avril 55, 17.000 km impec., acces., 200.000. Sam., dim. mat. t. l. j. après 19 h. Pech, 38, rue Chanzy (11°).

A VENDRE TRIUMPH 500 twin, 1952, moteur et pneus, neufs, 150.000. Bousicaud, 49, av. d'Italie, Paris.

ARIEL 500-53, ex. état, ferai reprise 125. Renard, Instituteur, Leval, par Aulnoye (Nord).

A VENDRE FONDS MOTOS ET CYCLES, Sud-Ouest. Ch. A : 11 M avec 500.000. Ecrire au journal n° 184.

PHOTO SUR DEMANDE CREDIT UN AN

750 B.M.W. R 12, 90 et 95.

750 B.M.W. R 73, 160.

750 B.M.W. R 71, 155.

750 CEMEC, révisé, 140.

600 B.M.W. R 67 et R 67/2.

500 B.M.W. R 51/2, impec., 280.

500 B.M.W. R 51/3.

350 B.M.W. R 35, 55.

250 B.M.W. R 25 et R 25/2, 165.

500 TRIUMPH MONO, 80.

500 Triumph Thunderbird, 175 et 180.

500 Triumph Speed twin, 220.

500 Triumph T 100, oscil., 270.

650 B.S.A. Golden, 190.

500 B.S.A. A 7 twin, 160.

500 NORTON Dominator 7, oscil. 240.

500 Norton 16 H, 40 et 45.

350 Vélocette MAC, 90.

350 Royal 1952, 110.

350 Royal 1947 et 48, 45 et 50.

250 PUCH très belles, 100 et 110.

150 Puch, oscil., 85.

175 DS Malterre, 55. 175 Motobécane,

70. 175 Guiller, 40.

125 Vespa, 70. 125 D.K.W., 55. 150 Peugeot, Tél. 50. Nx Side-cars. Précision,

Voit. 4 CV Renault 55, reprises MOTO.

MOTO RECORD, 151, rue Marcadet (18°). MON 24-40.



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

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

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

B.S.A. 7-A 10, 350 culbutée et latérale, 650 latérale, Jawa 350, Motobécane 125 latérale et culbutée, 175 Peugeot, 125 Vespa 54-56. Roger, 19, av. H.-Barbusse, Clamart.

Pour toute pièce détachée d'occasion, pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réservoirs, carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dresch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goyon, B.S.A., M. 20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. 33-35, rue des Panoyaux, Paris (20°). MEN 98-81.

DEMANDE OUVRIER motos, scooters, réparation, toutes marques. Valfin, place Pasteur, Lons-le-Saunier (Jura).

B.S.A. 250 cm³ culb., moderne, impec., 14.500 km, susp. AV et AR occ., unique, c. achat voiture, 150.000 fr. Léon Savary, 16, chemin du Souich, Doullens (Somme).

AMIS MOTOCYCLISTES qui travaillent dans des bureaux, adresser timbres étudiants en sana. Bardintzeff, 10, cours Berriat, Grenoble (Isère).

FABRICANTS D'ACCESSOIRES, nous nous intéressons toujours à l'importation des nouveautés pour scooters et motos et sommes spécialisés dans la distribution dans toute la Grande-Bretagne. L. et M. Steiner (1950) Ltd, 5, Charleville Road, London W 14, England.

PARTICULIER COUPÉ VEDETTE 51/52, impec., 6 boutons, air chaud, air froid, radio, lave-glaces allumés cigares, anti-brouillard, bien chaussée, 35.000 km, embiellage rose, 300.000. Crédit, reprise moto ou auto. JASmin 24-18.

MATCHLESS

Commandes acceptées aux prix spéciaux Salon

IMPORTATEUR Sté ARIS

11, rue Labie - Paris-17° - (Éto. 08-66)

Catalogues détaillés sur demande

DEL LORTO LE CARBURATEUR DES VICTOIRES

gagne aux Deux heures de Montlhéry avec :

1^{er} BONNAL sur Morini, 2^e BOYER, Mondial

3^e AGACHE, Libéria

en catégorie 175 cm³ course


TRADING-MOTOR-LINE

74, rue de Rome, PARIS-9° - LAB 22-08

PARTICULIER FORD ABEILLE 1953 impec., moteur métal rose, 35.000 km, radio, 260.000. Crédit, reprise moto. JASmin 24-18.

Ne courant plus en 250 cm³, **VENDS 250 N.S.U. OSL** spéciale cross, cadre double berceau, fourche B.S.A., amortisseurs girling, état impeccable. Delpeyrat, Le Château-d'Oléron (Chte-Mme).

TRES BON OUVRIER spéc. répar. scooter, moto, travail assuré toute l'année, Intéressé ou associé si capable, Ag. Vespa. banl. Paris. Ecr. journal N° 185.



TUBO STOP

**LE ROBINET
ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE**

OTOM S. A.
5^{BIS}, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DÉF. 21-63 - 25-91

GNOME RHONE R 4, selle sip. cul. Maucourant, pare-chocs lat., b. ét., 65.000. Jaffre, 39, rue des Sorrières, Antony (Seine).

650 cm³ THUNDERBIRD, impec., 210.000. Lantz, 70, bd de Sébastopol, Paris. ARC 44-88.

VENDS AU PLUS OFFRANT, vélomoteur neuf, 98 cm³, bloc moteur Sachs, 2 vit., pneus 550 + 85, basse pression. Jules Boyer, Montigny-le-Roi (Hte-Marne).

A VENDRE MOTOBÉC. 175 sport, parfait état, 80.000. NOR 56-36.

350 JAWA impec., acces. RUMI Formichino, Rumi Ecureuil, démar. Vespa. M.S.R., 16, rue Rosenwald (15^e). VAU 04-60.

PEUGEOT 125, 55, garantie 3 mois. 10.000 fr. et 6 mois à 5.000 fr. Leclerc, 17, rue Pajol (18^e).

Disponible Horex résident Ariel B.S.A. 350 et 250. Rumi, Norton, tous modèles Motoconfort. Monet, Alma, Guiller, Follis. Occasions 500 B.S.A., motobécane, Zundapp, 200, 500, 750. B.M.W. 750, D.K.W. 350, N.S.U. 500, Terrot 350. Harley 750, Vélomoteurs 125, Vespa, Lambretta, Paloma, Motobécane, Morini Settebello 175, etc. Lot de pièces Citroën 9 ch, crédit, reprise. Bianco, 92, av. V.-Cresson, Issy. MIC 22-39.

Vends :
175 MOTOBECANE Z 2 C, équipée, 45.000 fr..
350 MONET-GOYON latérale, 15.000 fr.
200 MONET-GOYON oscillante, 65.000 f
350 GNOME ET RHONE super Major, 30.000 fr.
175 PUCH SPORT, 1956, 130.000 fr.
250 D.K.W. N Z, refait neuf, 45.000 fr.
Side Précision, grand luxe, 40.000 fr.
250 GILLET HERSTAL, état neuf, ainsi qu'un stock pièces dét. et mot. ttes marques.

MOTO SPORT ROBINSON, face gare Essonnes, Corbeil-Essonnes.

Le SCOOTER
MANURHIN
est équipé en série
de
NEIMAN



Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel - PARIS-17^e

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN 500 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux : Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2.834-83, par — mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles
C.C.P. 3-86 - 1 anFr. 100

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle
C.C.P. V. 10.442 - 1 anFr. 7,50

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 650
Changement d'adresseFr. 30

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

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

Pour estimer la valeur exacte de vente ou d'achat d'une occasion, faites-la évaluer par THOMY expert agréé, 1, square Neuilly-Château. Neuilly-sur-Seine, avec timbre réponse ou tél. MAI 72-01.

Vends cause santé PEUGEOT 125 cm³ état excel. Prix intéres. Bien équipée, fac. paiement. Rabau Gus., 46, r. de la Paix, Dunkerque.

350 bicyl. motob. impec. Ecr. Mattei, Montlignon (S.-et-O.).

TOUTES ASSURANCES A CRÉDIT, Cabinet Lloyd Français. 14, rue Séguier, Paris (6^e). Ouvert jusqu'à 7 h le soir.

2 CASQUES GENO 55-56. 1 COMBINE MONNERET popeline dble. 1 pt. LOT PIÈCES ZUNDAPP KS 750, en bloc, bs prix (pas d'embiel.). 1 bte vitesse KS 750. Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine).

SACOCES HARLEY-INDIAN, spéciales, très gde dimens. (5 fois volume d'orig.), cuir chrome gris, fix. origine. Val. 25.000. vendues 15.000. Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine).

1 PT. LOT PIÈCES HARLEY WLA-WLC. orig., à v. en bloc, bas prix. Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine).

VEND GILLET HERSTAL 250 cm³, suspension AV et AR, très bon état. Fabro A. Pdescadoires, Grezels (Lot).

250 cm³ Puch SGS, 175.000 fr.
250 cm³ Puch SG, 160.000 fr.
250 cm³ Puch TF, 80.000 fr.
250 cm³ Puch TF, 60.000 fr.
125 cm³ Puch TT, 55.000 fr.
200 cm³ Velocette LE, 90.000 fr.
175 cm³ Motobécane Z 22 C, 80.000 fr.
125 cm³ Motobécane D 45, 45.000 fr.
100 cm³ Koehler Escoffier, 40.000 fr.
Mobylettes avec embrayage, 18.000 fr.
Mobylettes sans embrayage, 10.000 fr.

R. Kiene, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt. MOL 64-02. Pont de Billancourt.

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57

Nos

- 92 Scooter Bernardet 125 (épuisé).
- 93 500 Norton « Dominator » (épuisé).
- 94 Scooter Lambretta (épuisé).
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne (épuisé).
- 96 350 Jawa (épuisé).
- 97 125 Gnome et Rhône R.4. (épuisé).
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet (épuisé).
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G. S. » (épuisé).
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C (épuisé).
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport » (épuisé).
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler (épuisé).
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C (épuisé).
- 131 250 Peugeot (épuisé).
- 132 500 Norton « Daytona » (épuisé).
- 136 Voiturette Inter; 125 Ydral A.J. 55 (épuisé).
- 137 500 B.M.W. R.51-3 (épuisé).
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling (épuisé).
- 141 250 Terrot O.S.S.D. (épuisé).
- 142 50 Britax.

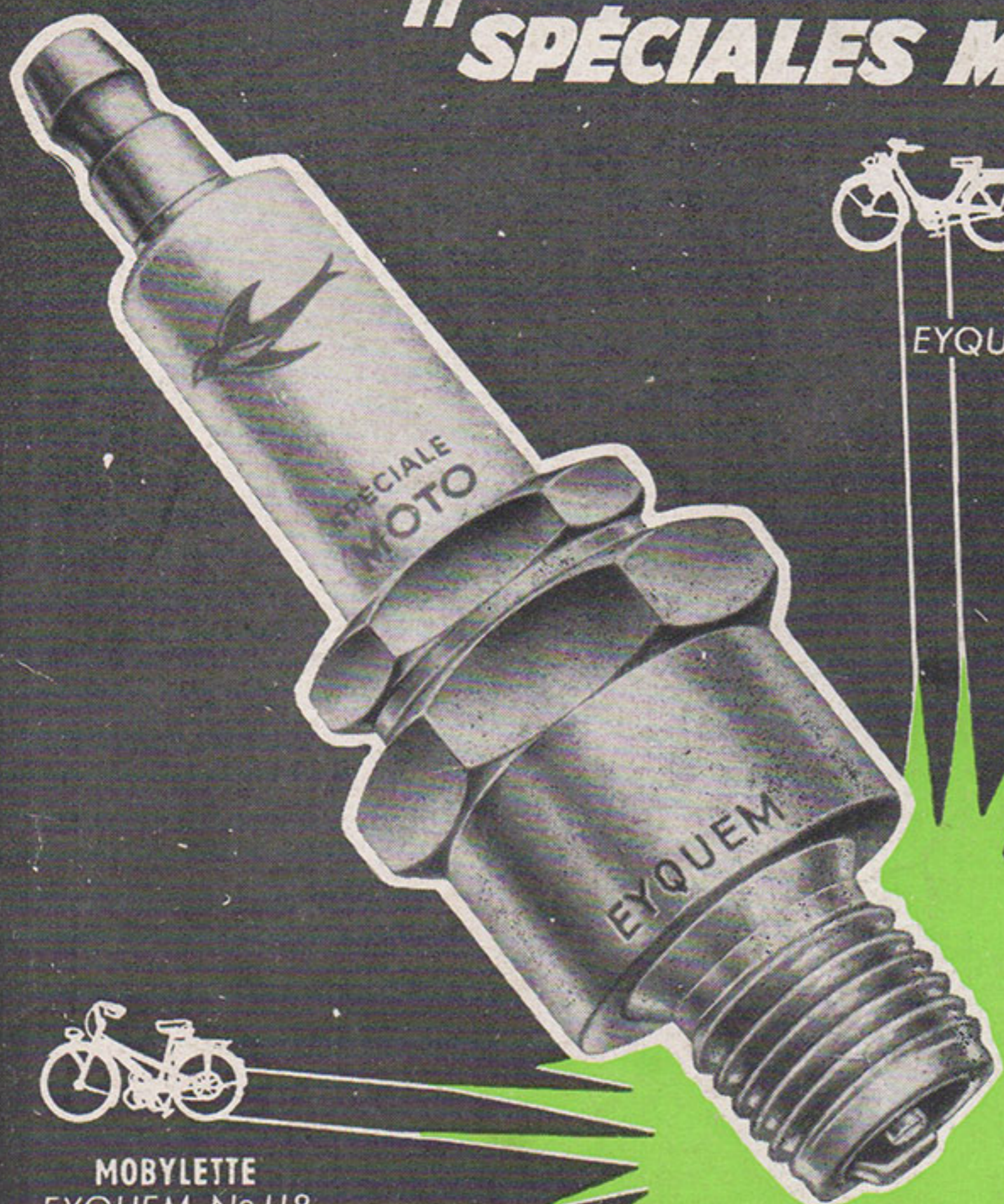
Nos

- 143 Vespa 55 (épuisé).
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3 (épuisé).
- 146 350 Motobécane; Mobylette « Moby-matic » (épuisé).
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star »; 125 Automoto A.M.C. (épuisé).
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien (épuisé).
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera (épuisé).
- 150 125 Terrot (épuisé).
- 152 350 Maïco (épuisé).
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W. (épuisé).
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 162 B.M.W. R.50; Puch 250 S.G (épuisé).
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa »; Essai routier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox »; 350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm³.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A.; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.

ENVOI CONTRE UN TIMBRE A 50 FRANCS PAR NUMÉRO

BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX
EYQUEM N°112



VESPA
EYQUEM N°113



LE POULAIN
JUNIOR
EYQUEM N°112



MOBYLETTE
EYQUEM N°118



MONET-GOYON
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA
EYQUEM N°113



LAMBRETTA
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP
EYQUEM N°113

MONTÉES EN 1^{er} ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS