

Moto revue

44^e ANNEE. — 21 JUILLET 1956. — N° 1.299
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
125 cm³
GNOME-RHONE
R 4 D



A Duke (12), le record du tour, mais
à Surtees (6), la victoire à Spa.

Ils sont indispensables...

Les Manuels Techniques et Pratiques

édités par

Moto revue



Toute la Technique de la
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



La 4 cv Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs

Ce sont de magnifiques ouvrages dans lesquels l'usager et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins



CARACTÉRISTIQUES

Les freins - Le train avant
La suspension - Les roues
Les moyeux - Les pneus
Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le câblage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...



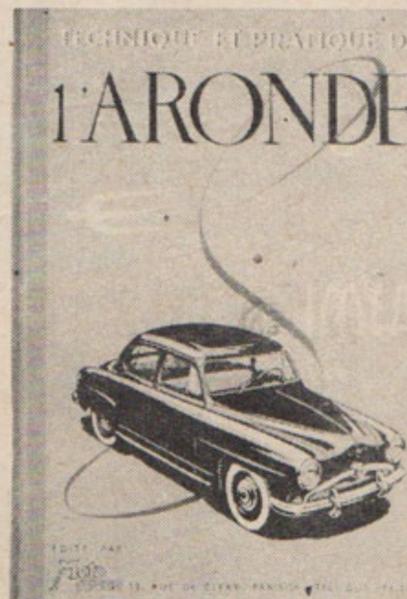
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire

Prix : 610 francs
Franco : 660 francs



L'Aronde

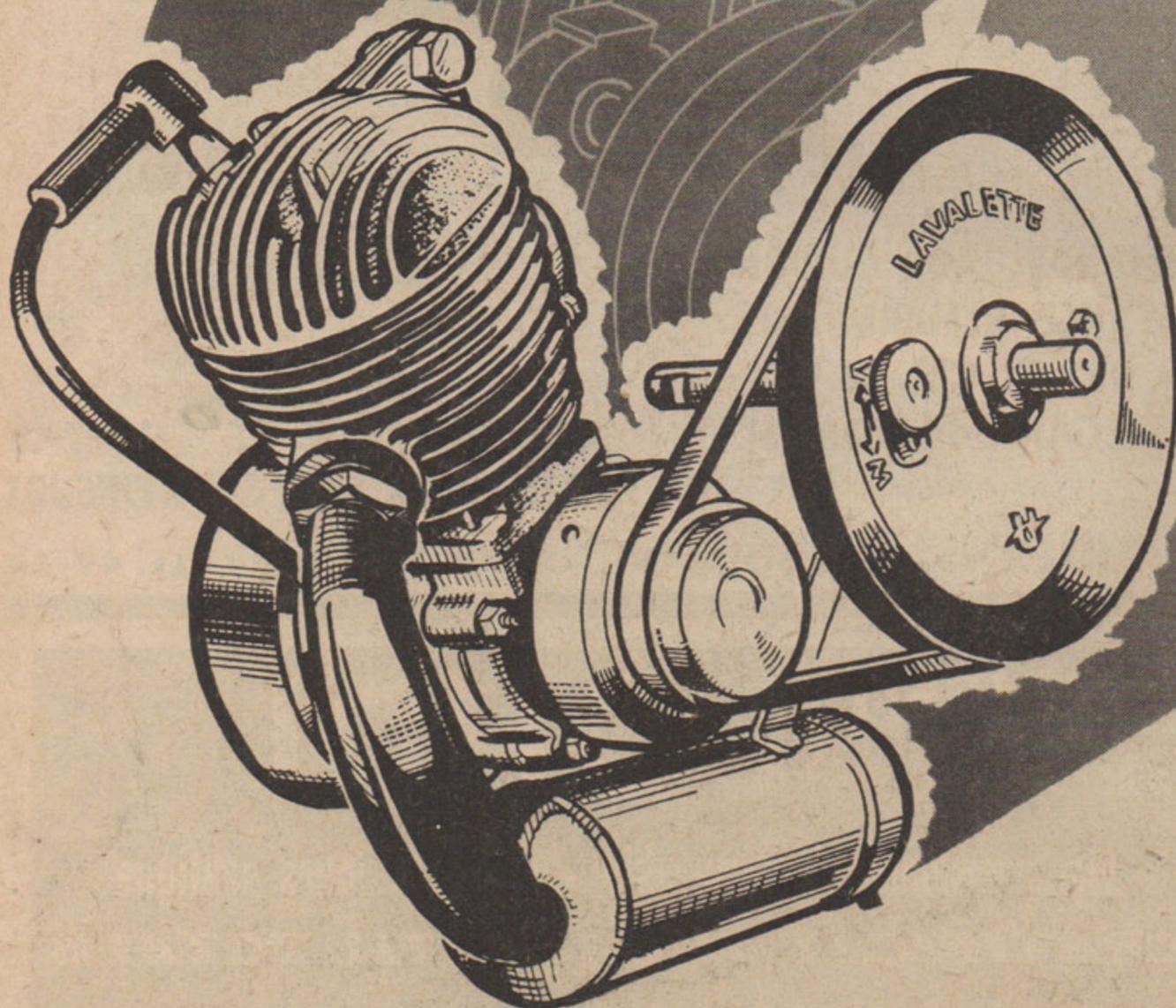
Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2^e - Pas d'envoi contre remboursement
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris

AML 50

MOTEUR 1 CV 8 AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

*S'impose pour
votre cyclomoteur*



Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSE



A. C. LAVALETTE

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

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

- 1° Livraison immédiate tous modèles. — 2° L'atelier le mieux organisé pour l'entretien et la garantie.
3° Les meilleures conditions de **CREDIT** en 6, 9, 12, 15 mois, 20 % comptant.
4° Le stock pièces détachées complet. — Expédition contre remboursement.
5° Bon vendeur c'est bien. Mais bon mécanicien, c'est mieux !

58, rue A.-Briand — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MÉTRO : A.-FRANCE

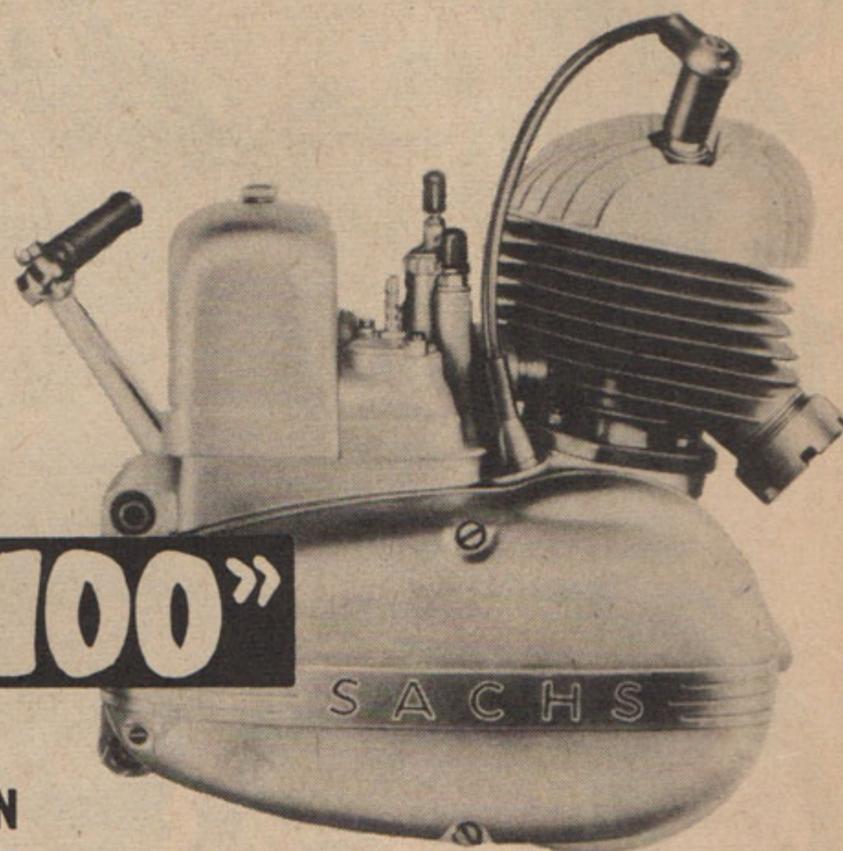
PER.19-73

**le nouveau
moteur**

SACHS

3 VITESSES

«100»



COMMANDE AU GUIDON
PUISSANCE REMARQUABLE
DE 5 CV, 2
EN RÉGIME NORMAL

UNE GARANTIE DE QUALITÉ
FABRICATION **F&S** SCHWEINFURT

ETS NAUDER, 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16° - Tél. : KLE. 49-66

SURVETEMENT LOHDI
2 PIÈCES

Élégant pour la ville - rigoureusement imperméable - il est toujours pratique

VENDU AVEC CERTIFICAT DE GARANTIE TOTALE

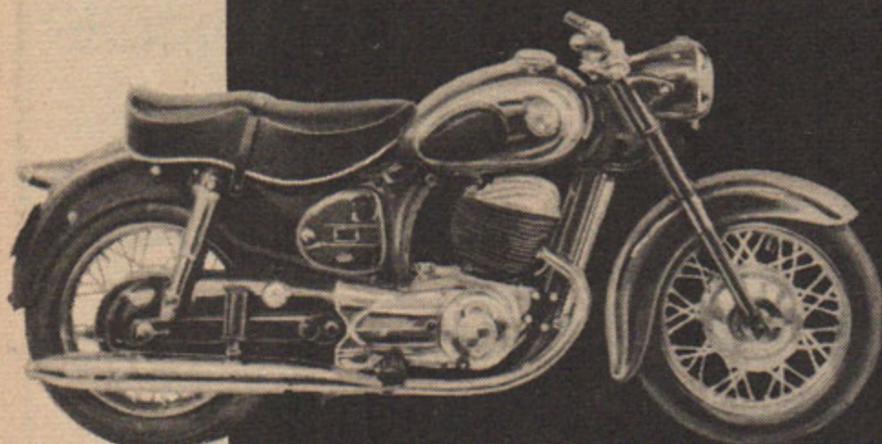
Dépôt à Paris
POUR LES AGENTS de la Seine,
Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Oise

Ets REVIL - 82, avenue des Termes - Paris (17°)
LIVRAISON IMMEDIATE - FACTURATION PAR L'USINE

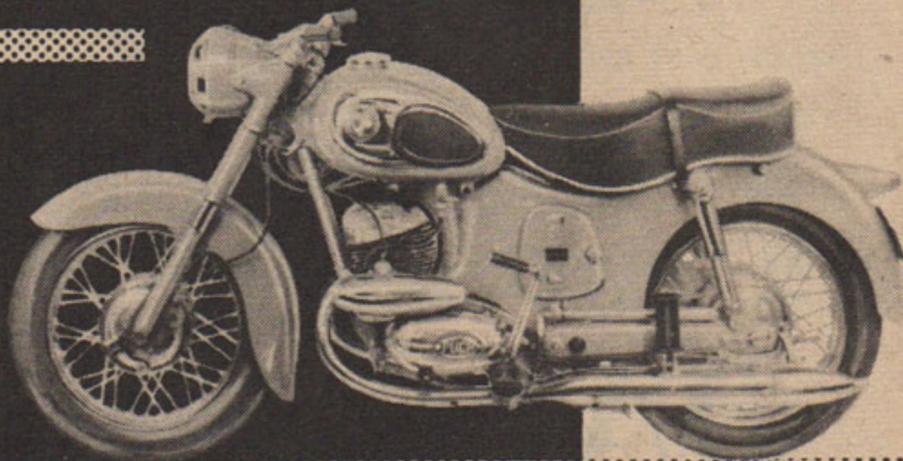
— AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE —
Motocistes et Magasins de sport spécialisés

Survêtement **LOHDI**
7, Avenue du Vercors - FONTAINE
Tél. : 249 (Isère)

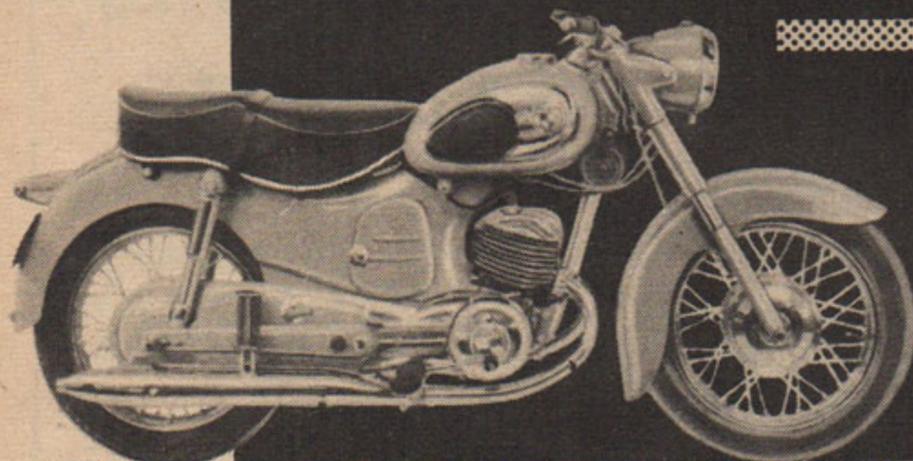
roulez "PUCH"



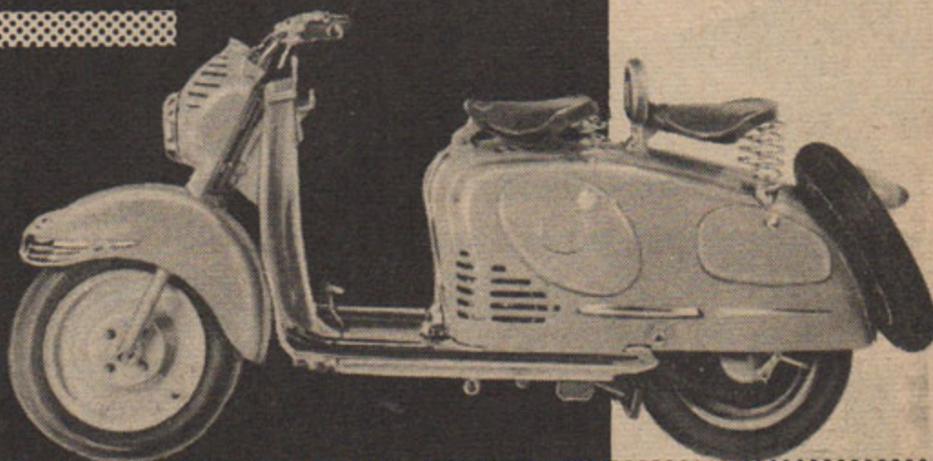
250
SG. SGS.



175
SV. SVS



125
SV.



125
RL. RLA

SCOOTER



ENGLEBERT

ÉQUIPE PUCH EN EXCLUSIVITÉ

**HUILES
LABO**

ETS PIERRE HUMBLLOT

CONCESSIONNAIRE GÉNÉRAL FRANCE ET COLONIES
79-81, RUE DU FAUBOURG S'-JACQUES, PARIS XIV^e
TÉL.: POR. 60-33 ALGER - 28 RUE HOCHÉ

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

2 MAGASINS : Téléph. : VIL. 17-38
28, rue Davoust, 28 Métro : Hoche et
43, av. Ed. Vaillant Porte de la Villette
PANTIN (Seine) Autobus : 170 et 130

Le spécialiste des machines anglaises

CROSS — VITESSE — TOURISME



...vous propose les nouveaux modèles visibles
et disponibles en magasin

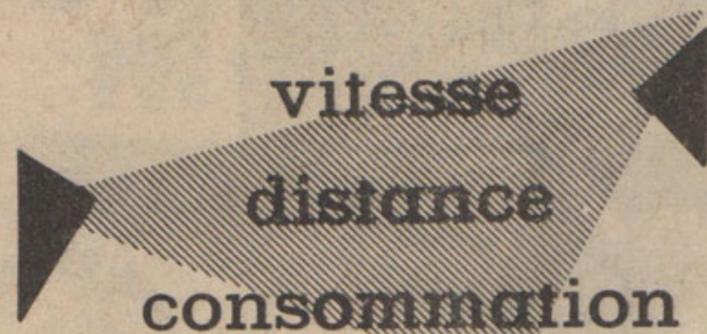
CRÉDIT EN 48 h. - 9-12 15 ET 18 MOIS - 20% A LA COMMANDE

STOCK PIECES B.S.A.
Envoi contre remboursement

Atelier de réparations et spécialistes pour
ENTRETIEN ET GARANTIE

La maison se charge de l'immatriculation des machines

ESSENTIEL



JAEGER

indicateur de vitesse
avec totalisateur kilométrique
modèle spécial pour chaque type
de moto

PRATIQUE
SOLIDE



**L'instrument de précision
au service du bon conducteur**

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ETUDE ET PUBLICITE - M 04-56

TIP la marque TOP MONDIALE

VULCANISATION

Chimique et instantanée

A FROID SANS OUTILS

UNE NOUVELLE VIE

pour les PNEUS (tous emplâtres
intérieurs, flancs, bandes de roulement)

CHAMBRES A AIR (même synthétiques
et de tous diamètres)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS

TIP-TOP

22, rue de Vintimille - PARIS (9^e) - TRI. 71-92

MOTTAZ



Spécialités de Réservoirs

et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS

& MOTOS
MODÈLES
DÉPOSÉS

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

307 à 311
rue de la Garenne
NANTERRE - Mai 29-77



RAPID'MOTO *Une seule adresse !*

6, rue DAILLY - St-CLOUD - Tél. : MOL. 21-29
(Magasin ouvert pendant toute la période des vacances)

Jacques CHARRIER INTERNATIONAL DE MOIO-CROSS

vous présente :

BSA

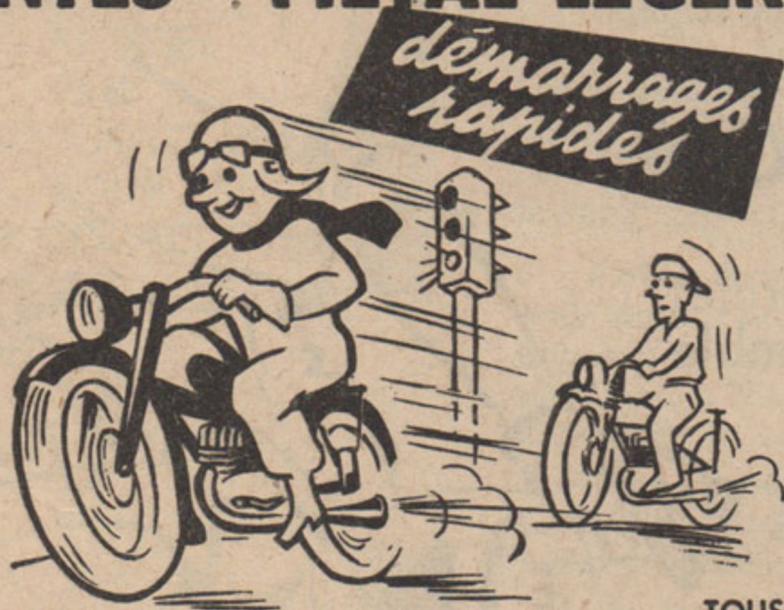
UNE LARGE EXPOSITION DE
TOUS MODELES DISPONIBLES
UNE STATION-SERVICE MODERNE
PAR DES MECANICIENS DIPLOMES
UN STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES

CREDIT AVANTAGEUX

ENGLISH SPEAKING

MAN SPRICHT DEUTSCH

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



TOUS
MODÈLES DE JANTES
ET GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)
Tél. AVRON 31-94



choisissez l'un de ces
équipements
clignotants

SCINTEX

Nouveauté originale :
LE RETRO-FLASH
rétroviseur-clignoteur

Au virage, une flèche clignotante,
visible de l'avant comme de l'arrière,
s'allume sur le miroir.

Très remarqué!
ou bien
les classiques
FEUX LATÉRAUX R 5
à verre ogival
si jolis aussi!



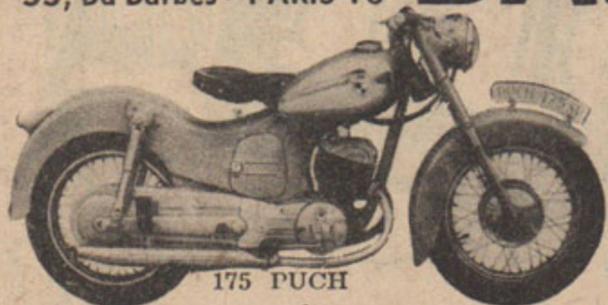
CHEZ LES GROSSISTES
NOTICE SUR DEMANDE

SCINTEX Courbevoie Seine

33, Bd Barbès - PARIS-18

BARBES-MOTO

Téléphone : MON. 98-35

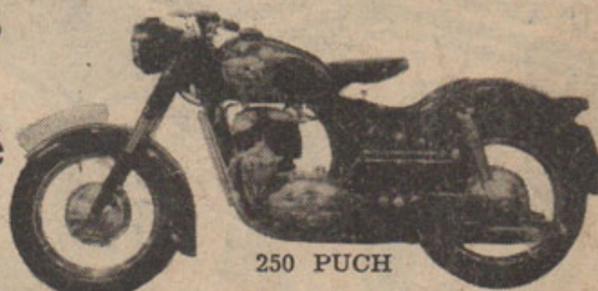


175 PUCH



DISPONIBLES
CRÉDIT
sans formalité

Assurance maladie
gratuite



250 PUCH

BSA

TERROT

Lambretta

Cyclo PALOMA

Ouvert également le lundi de 8 h. 30 à 20 h.

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



Moi! J'AIME LES DIMANCHES

...et comme mes amis
j'utilise toujours...
BRET-OIL

COMPETITION

qui nous permet
d'arriver tous ensemble
joyeux à l'étape!

"ELLE" SE MÉLANGE INSTANTANÉMENT
ET RESTE DILUÉE DANS L'ESSENCE,
ELLE BRULE PARFAITEMENT, SANS
JAMAIS ENCRASSER.

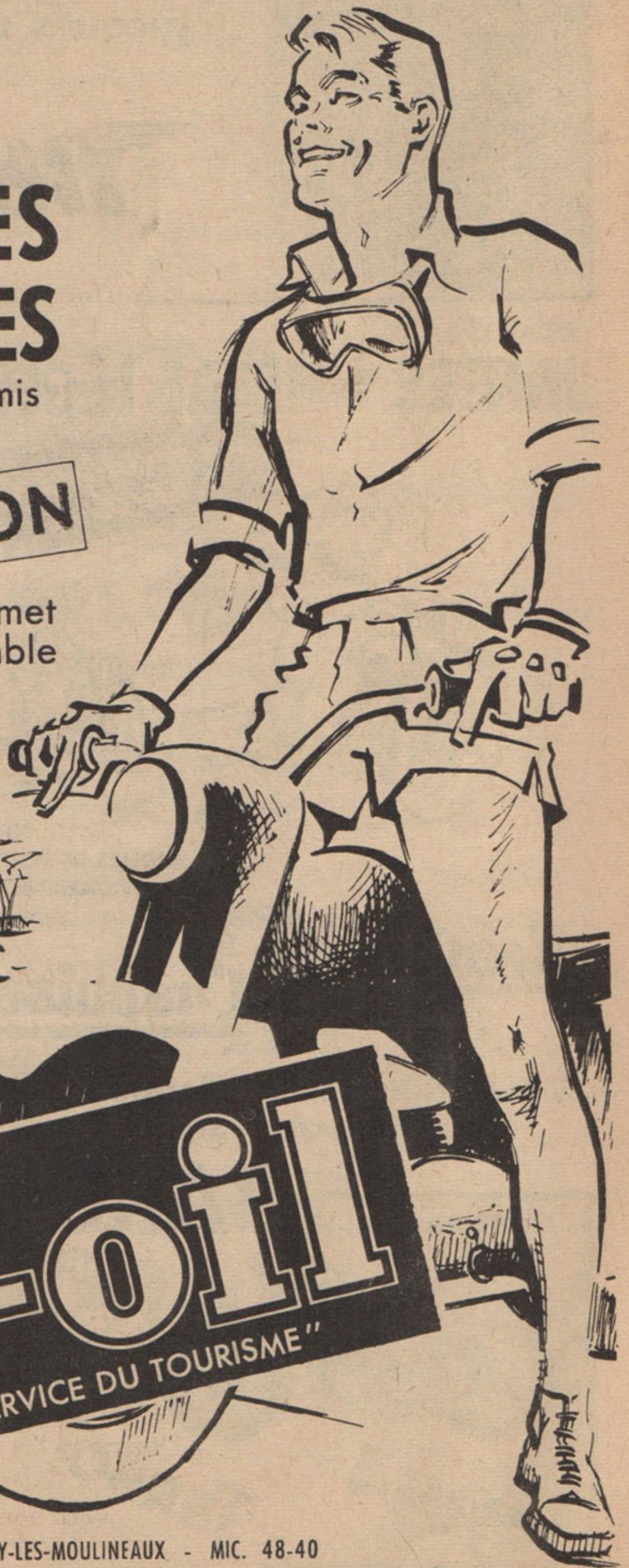


Ravitaillez-vous
aux pompes bleues
BRET-OIL
ou exigez
les bidons bleus
BRET-OIL

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40





Un Pilote averti en vaut deux...

LA période des congés que chacun attendait avec impatience est enfin là, et, pour beaucoup d'entre vous, la route sera le chemin de l'évasion. Avec armes et bagages, vous partirez sur votre deux-roues à la recherche d'horizons nouveaux.

Chaque année, malheureusement, cet instrument fidèle écourte les vacances de trop nombreuses personnes par suite d'une défaillance humaine ou mécanique ; et c'est justement pour que cette détestable éventualité ne se produise pas que nous allons rappeler certaines précautions à prendre, pour votre machine et pour vous-même.

Côté mécanique : ne dites pas « bah ! mes pneus peuvent encore tenir durant les vacances ». Achetez-en ! la charge supplémentaire imposée à votre machine risque de rendre catastrophique une telle négligence. N'oubliez pas qu'un pneu en état est un facteur prépondérant de la sécurité.

Trop de personnes ignorent encore qu'il faut vérifier périodiquement la pression de gonflage ; avant de partir, référez-vous aux indications du constructeur.

Un pneu trop gonflé procure un mauvais freinage, fatigue la suspension, diminue la tenue de route, particulièrement sur chaussée mouillée. Un pneu insuffisamment gonflé accroît les risques d'éclatement, diminue la précision de la direction.

Il est inutile de vous rappeler que les freins doivent être en bon état et n'oubliez pas que dans les meilleures conditions les distances d'arrêt sont plus longues que vous ne le supposez : 18 à 22 m. à 60 kmh. - 40 à 48 m. à 90 et 72 à 86 m. à 120 kmh.

Ces distances seront augmentées d'autant avec l'accroissement de la charge, l'état de la chaussée, l'usure de vos pneus, les réflexes du pilote, etc...

Mais le côté technique ne doit pas seul retenir votre attention, et chaque usager doit s'imposer une règle de sécurité égale à ses capacités qu'il ne doit pas surestimer.

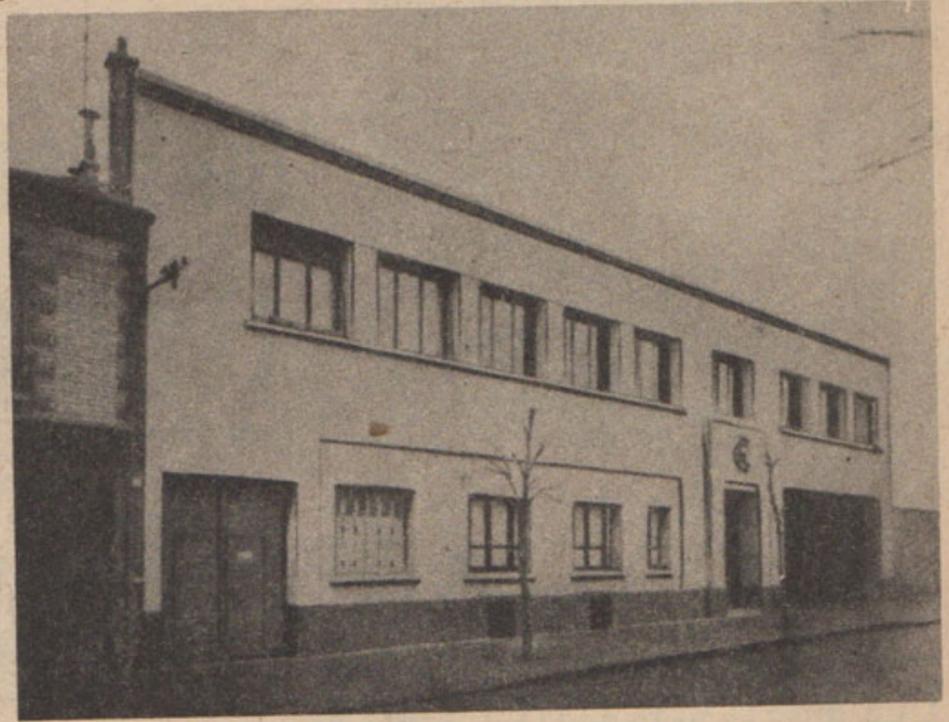
Sachez régler votre vitesse selon la visibilité que vous avez devant vous, selon vos réflexes. Conservez toujours une marge de sécurité. De nombreux accidents se produisent sur des lignes droites bien dégagées parce que les auteurs de ces collisions n'ont pas su apprécier la distance nécessaire pour effectuer un dépassement dans de bonnes conditions. Un exemple : si un véhicule roule à 100 kmh., il lui faudra 350 m. pour dépasser un autre usager roulant à 90 kmh. Et moins l'écart de vitesse sera grand, plus la distance de dépassement sera longue.

Vous voulez revenir sain et sauf, vous voulez profiter pleinement de vos vacances ? Alors, n'oubliez pas d'emporter, avec vos bagages, ces quelques règles élémentaires de prudence.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES



REINHARD ET CHAPUISET FÊTENT : 50 ans d'activité



*Que de chemin parcouru
entre ces deux vues de
l'usine.*

Reinhard et Chapuiset ! Deux noms célèbres dans l'industrie du motocycle, synonymes de jantes et garde-boue.

MM. André Chapuiset et Roland Reinhard, spécialisés dans ce genre d'accessoires, ont célébré tout récemment le cinquantenaire de la maison qui porte leurs noms et fondée par leurs pères le 21 août 1906.

Cinquante ans d'efforts qui ont permis à la firme de prendre une extension grandissante aboutissant à l'usine actuelle ultra-moderne, couvrant 6.000 m² à Bagnolet et produisant par an plus de 250.000 jantes de types divers, sans compter les garde-boue qui sortent à une cadence identique d'une usine particulière.

Mais remontons quelques années en arrière. Le 21 août 1906, MM Robert Reinhard et Jules Chapuiset, respectivement comptable et magasinier de leur état, décidaient d'unir leurs efforts pour créer et exploiter un dépôt de fabrication qui se situait rue des Archives. D'abord représentant de lampes à acétylène, fort prisées à l'époque, puis de timbres avertisseurs et de clés de serrage pour vélocipèdes, les jeunes associés s'assuraient le 1^{er} mars 1910 l'exclusivité d'exploitation d'un signal avertisseur pour tous véhicules du type « Crecelle ». Leurs activités se multiplient petit à petit et dès le 1^{er} juillet 1910, ils se portent acquéreurs des Ets Guérin à Bagnolet. Les 640 m² de ce premier achat constituent en fait le véritable berceau des usines modernes actuelles.

Ils ont abordé maintenant la fabrication des garde-boue pour automobiles G.M. et produisent aussi une gamme étendue de poulies pour la transmission du mouvement sur les premières motos.

L'affaire prend à partir de ce moment une extension grandissante et la représentation

exclusive des machines allemandes « Kohler » vient s'ajouter aux fabrications déjà existantes, nécessitant de nouveaux aménagements d'atelier.

Le catalogue établi en 1923 constitue d'ailleurs un reflet fidèle de ces activités multiples : garde-boue à bavolets, feux rouges réfléchissants, pince-pantalons, poignées de guidon, repose-pieds adaptables pour enfants, avertisseurs type « Ouragan », etc...

1928. - MM Reinhard et Chapuiset procèdent à l'achat de nouveaux terrains, toujours à Bagnolet et l'année suivante, de nouvelles fabrications sont entreprises jusqu'en 1931 dans les ateliers de la « Roue de Paris » qui ont été érigés

Mais ces derniers ateliers sont vendus à une autre firme, et les deux associés amorcent un resserrement de leurs activités qui se limitent maintenant à la seule fabrication des garde-boue et jantes pour motocyclettes et bicyclettes.

Quatre ans plus tard, la firme de Bagnolet entreprend la fabrication en série des premiers garde-boue en « super métal ». La corrosion, grâce à l'emploi de l'alliage léger se trouvait ainsi éliminée.

De plus, la maison collabore à certains travaux de Louis Lumière.

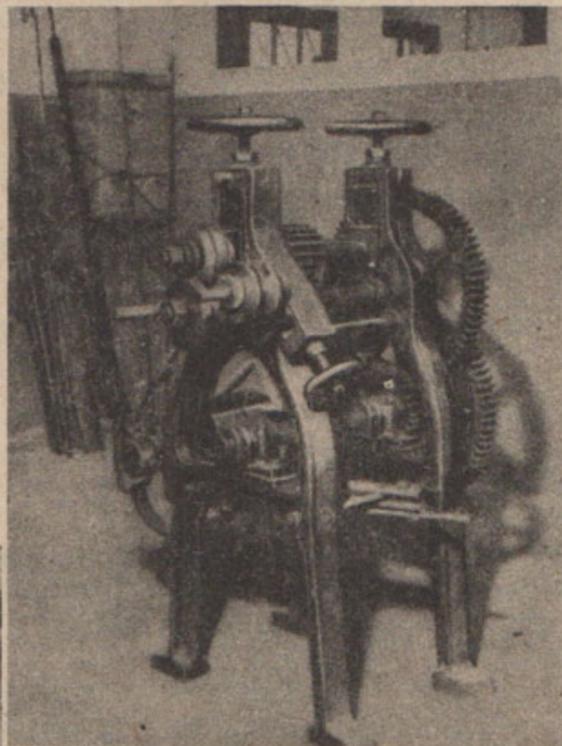
1938. - M André Chapuiset succède à son père à la direction de l'affaire qui va tourner au ralenti de 1940 à 1945. A l'issue de la seconde guerre mondiale, M. Roland Reinhard, après le décès de son père, prend la co-direction de la firme aux côtés de M. André Chapuiset.

M. Gontier Reinhard, frère de Roland, aménage un nouvel atelier qui assurera la production en grande série des garde-boue pour cyclomoteurs et vélos sous la raison sociale « AMB ». Ateliers de Mécanique de Bagnolet.

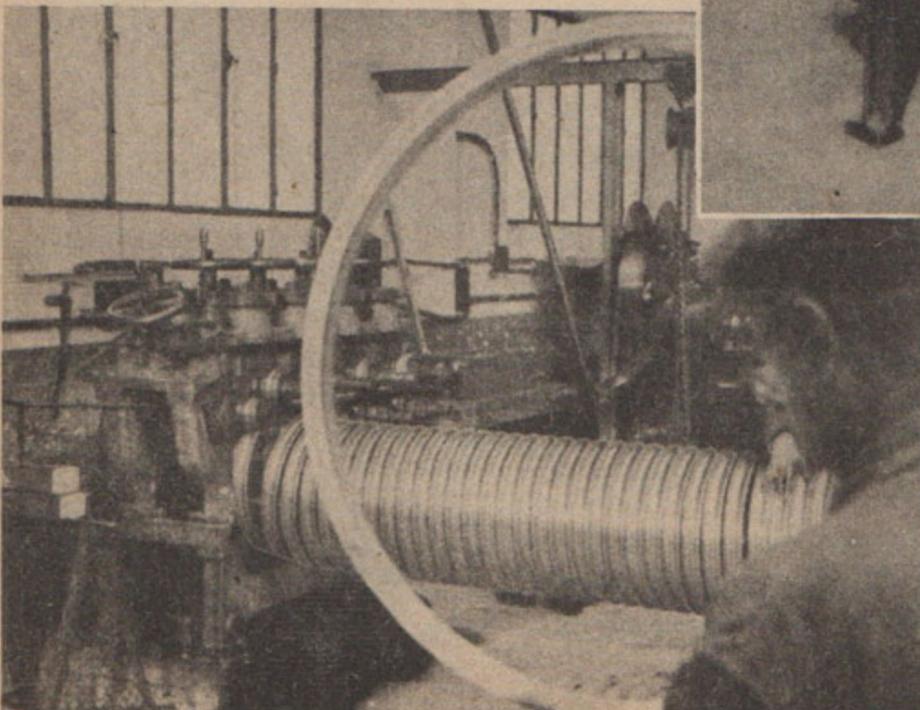
Entre temps, la mise au point des jantes inoxydables se poursuit, et dès 1953, la production en série démarre.

La demande croissante oblige à de nouveaux aménagements et l'an passé 2.200 m² sont venus s'ajouter aux 4.000 m² existants, pour amener la production à 250.000 jantes annuelles.

L'outillage le plus moderne est employé : machines à rouler, machines à souder l'acier et les alliages légers, machines à emboutir les emplacements de têtes de rayons, presses de différentes puissances, etc...



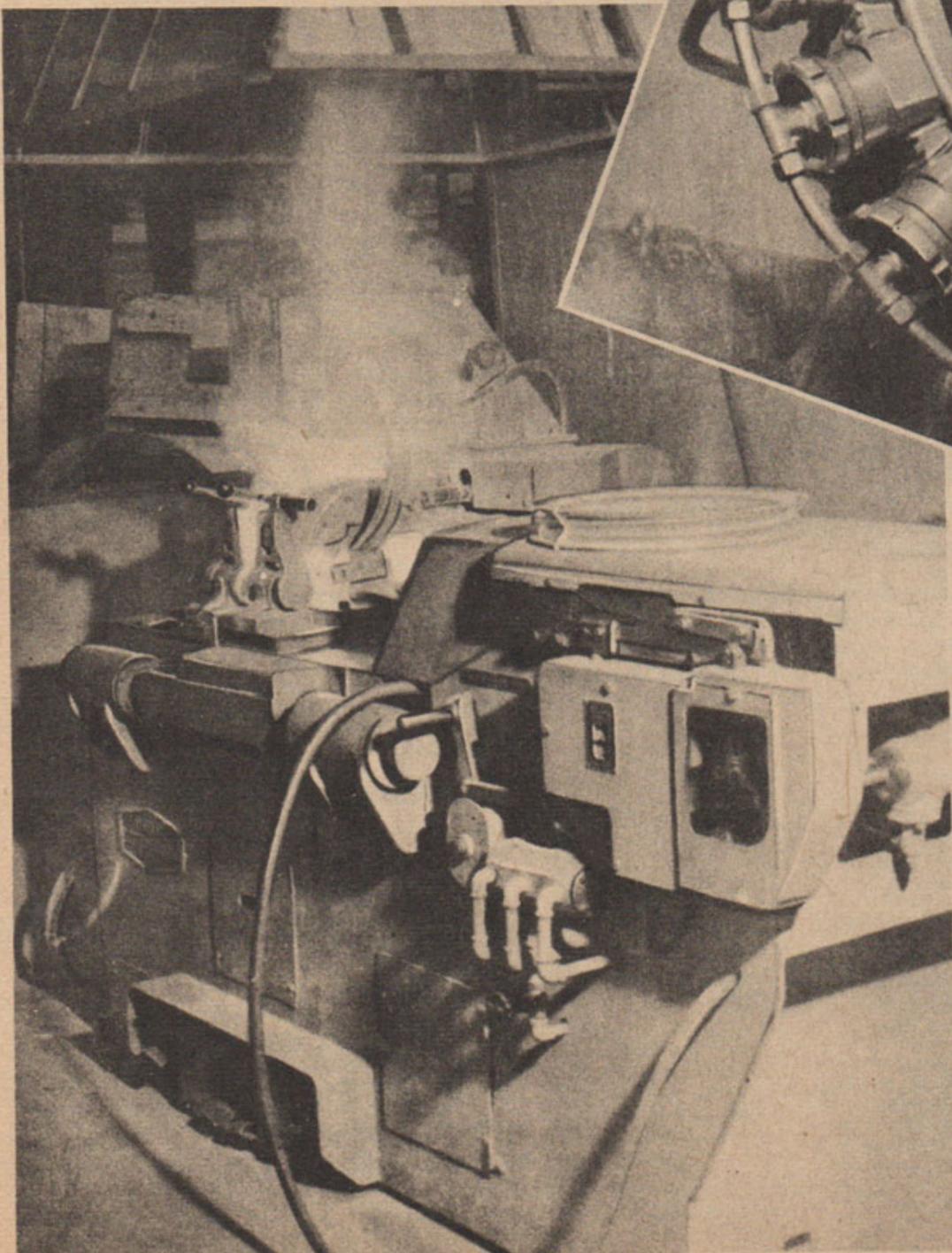
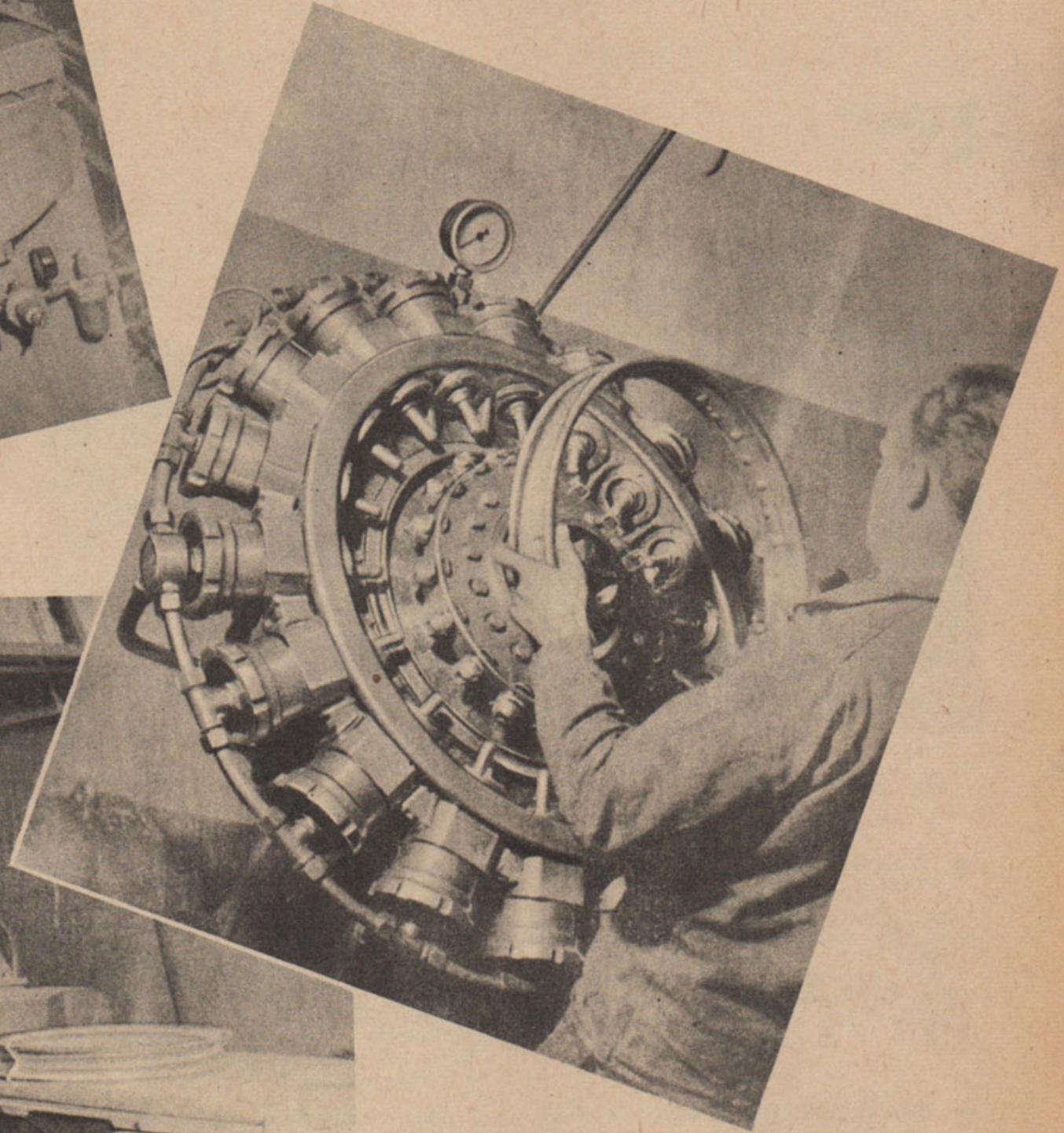
Ci-dessus : la première machine à rouler les jantes et celle qui la remplace actuellement à l'usine.



Mais les actifs dirigeants de la maison ne s'en tiennent pas là, et ils procèdent actuellement à des études approfondies sur l'utilisation de la matière plastique.

C'est avec fierté que MM. Reinhard et Chappuiset peuvent mesurer toute l'importance du chemin parcouru depuis le modeste dépôt de la rue des Archives jusqu'à la puissante installation industrielle qui possède sa propre centrale électrique, ses puits et ses pompes.

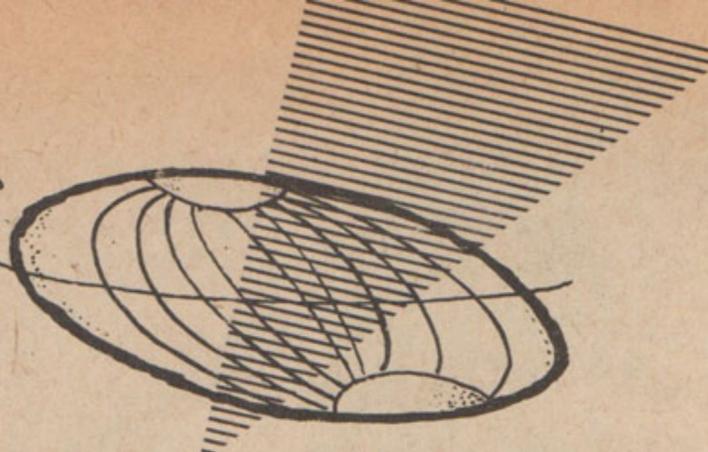
50 ans d'activité qui ont fait de la firme de Bagnolet un des premiers accessoiristes de la branche motocycliste.



Au milieu d'une gerbe d'étincelles, nous admirons la soudeuse en bout des jantes acier. Puissance : 30 à 60 KVA. Section : 1.000 mm². A gauche : la soudeuse en bout des jantes en alliage léger. Elle soude sans modifier la cristallisation du métal. - Ci-dessus : emboutissage des logements des écrous de rayon dans les jantes.

DE PART

ET D'AUTRE



Dernièrement au Bois de Boulogne, les dirigeants de la Société Isetta présentèrent leur petite voiture au milieu d'un groupe de Cavalières. A l'issue de la réunion, une Isetta fut tirée au sort parmi l'assistance.

◆ SUCCES DE L'ISETTA

Les usines BMW viennent de fêter la sortie de la 25.000^e Isetta. La cadence de sortie qui s'élève constamment est passée à 180 unités quotidiennes. Mais de nouveaux aménagements sont prévus pour permettre une augmentation de la production.

Parallèlement en France, la cadence de sortie quotidienne oscille autour de 40 unités, la chaîne étant toutefois prévue pour un chiffre de 100 unités par jour.

◆ OU EN EST LE RAID SCOUTEX ?

Dans le numéro 1294, nous avons publié la lettre de Mr Seguy qui relatait le début du raid Scoutex. A ce moment nos voyageurs avaient parcouru 5.200 km et venaient de passer à Ankara.

Aux dernières nouvelles, nous apprenons que les pilotes ont rallié Téhéran sans encombre, et qu'ils font route maintenant vers Bagdad.

Leur périple se poursuit donc à merveille et il est à souhaiter qu'il en soit de même pour le restant du parcours.

...Les usines Scoutex viennent d'étendre leur activité au Maroc, puisque désormais leurs productions seront distribuées dans ce pays par une filiale casablancaise de l'usine.

◆ DES NOUVELLES DE L'EST

La Russie se lance dans l'exportation des motocyclettes, et commençant par la Norvège, un accord a été conclu entre ces deux pays concernant la vente de 750 machines soviétiques. Voilà qui ne sera pas très goûté des anglais qui détenaient jusqu'ici la presque totalité des ventes en Norvège.

◆ EXPOSITION A NEW-YORK

A la récente exposition automobile qui s'est tenue à New-York, plusieurs représentants américains de motocyclettes avaient retenu un emplacement. Etaient notamment exposés les tous derniers modèles BMW, NSU, Horex, etc..., toutes machines très prisées sur le marché des USA.

◆ EXPORTATIONS ANGLAISES

Au cours des quatre premiers mois de 1956, la Grande Bretagne a exporté 26.814 motocycles, représentant une somme de 3.976.231 livres sterling.

◆ EN MARGE D'UN RECORD DE SOBRIETE

Dans notre n° 1294, nous avons longuement relaté et commenté le record d'un nouveau genre établi par NSU, à l'aide d'un 125 cmc. caréné : 1,13 litre aux 100 km, à 100,1 kmh, sur le circuit de Hockenheim, qui oblige à négocier un virage à 50 kmh, un autre à 80.

Le même jour, deux anciens champions de NSU et recordmen du monde, Herz et Bohm, ont fait, à titre comparatif, une expérience similaire avec une « Sport-Max » non carénée, mais tirant « long » (la démultiplication prévue pour un circuit rapide avec carénage). Et, sur 100 km, à la moyenne de 100,4 kmh, la consommation s'est chiffrée à 3,22 litres.

Quand on se souviendra qu'un moteur de compétition, à haut rendement thermique et mécanique, consomme moins qu'une machine de série, la simple comparaison des 2 chiffres obtenus (1,13 litre et 3,22 litres) montre la remarquable économie que peut donner un carénage bien étudié : la consommation est ici sensiblement réduite au tiers.

◆ RALLYE MOTO DU PASUBIO

Le 13^e rallye international du Pasubio mis sur pied par le Moto-Club de Schio aura lieu cette année les 14 et 15 août. Placé sous le haut patronage de son Exc. Giovanni Gronchi, président de la République italienne, ce rallye donnera lieu à diverses manifestations d'ordre touristique ; de nombreux prix seront attribués aux concurrents.

Pour tous renseignements concernant le règlement, les locations, etc., les personnes intéressées pourront écrire directement au siège du club organisateur : Moto-Club Schio (Vicenza) Italie.

NÉCROLOGIE

La célèbre firme britannique AJS vient d'être endeuillée par la mort à Londres de son fondateur Mr Albert John Stevens dont le nom forme les initiales de la marque.

Nous apprenons avec peine la mort du jeune pilote Fritz Dirlt, âgé de 28 ans, et qui, depuis 1948, fut constamment champion d'Autriche en speed-way et sur piste. Il commença sa carrière en 1946 au guidon d'une Guzzi, qu'il abandonna l'année suivante au profit d'une 250 Terrot.

Au CONGRES de PRINTEMPS de la F. I. M.

Affiliation de l'U. R. S. S.

Création d'une classe de Cyclomoteurs "A bis"

Création d'un Sous-Comité de Speedway, etc...

La Fédération Internationale Motocycliste a tenu son 66^e Congrès de Printemps qui s'est déroulé durant six jours à Oslo devant les délégués ou les représentants de 27 nations.

Ce congrès a revêtu, cette année, une importance toute particulière, aussi nous ne commenterons pas les travaux des commissions suivant l'ordre chronologique, mais selon l'importance des décisions prises.

Déjà, certaines rumeurs courraient au sujet d'une éventuelle affiliation venant de la Russie (voir MR 1294), et ces rumeurs sont devenues réalité lorsque ce pays a déposé une demande officielle qui a été acceptée à l'unanimité par le congrès. On ne peut que louer cette décision qui permettra à l'avenir des confrontations entre l'est et l'ouest, confrontations qui apporteront de précieux enseignements sur les machines de l'est dont nous ne connaissons encore que très peu la valeur.

Il est probable que nous verrons des équipages russes aux prochains ISDT qui auront lieu en Allemagne du 17 au 22 septembre.

Une autre question qui retint l'attention des congressistes concernait les cyclomoteurs. Leurs débats aboutirent à la création d'une catégorie « A bis », comportant trois classes : 50, 75 et 100 cmc., pour toutes les machines munies d'un système de propulsion auxiliaire autre que celui du moteur (pédale).

Dénommées « moped » ou « cyclomoteur », ces machines ne seront plus autorisées désormais à battre des records.

Il découle finalement de toutes ces constatations que seules les machines munies de repose-pieds verront leurs records homologués dans ces trois cylindrées ; décision logique et pleine de bon sens qui a recueilli l'approbation de toute l'assemblée.

Les 6 Jours Internationaux ont fait l'objet d'un examen des vitesses moyennes. L'ACU a notamment proposé que, lors des épreuves de vitesse, les pilotes puissent gagner des points si leur vitesse moyenne s'établissait au-dessus de la moyenne officielle, et en perdre si celle-ci s'avérait inférieure. Néanmoins, le congrès a décidé que la proposition avait été déposée trop tard et qu'elle serait à nouveau examinée à la prochaine session d'automne.

L'ACU a fait remarquer en plus que les vitesses moyennes des épreuves de vitesse favorisaient toujours les petites cylindrées. Voici d'ailleurs le tableau des moyennes que les concurrents devront soutenir en septembre.

		vit. de route kmh.	épreuve de vitesse kmh.
SOLO	50 cc.	36	42
	75 cc.	36	50
	100 cc.	38	58
	125 cc.	41	66
	175 cc.	44	75
	250 cc.	46	82
SIDECARS ET TROIS ROUES	350 cc.	48	89
	500, 750, 1000 cc.	48	95
	250 cc.	40	63
	350 cc.	42	70
	500, 750, 1200 cc.	44	77

× × ×

Pour en venir aux épreuves de vitesse, et aux sidecars en particulier, on mentionnera le mode de départ qui s'effectuera moteur en route, pilote et passager sur la machine. Ceci est fait évidemment pour mettre sur un pied d'égalité cyclecars et sidecars, les possibilités de monter dans le premier engin n'étant pas les mêmes que pour le second.

La sécurité des circuits s'est trouvée aussi à l'ordre du jour et les règlements déposés il y a trois ans ont été améliorés,

particulièrement en ce qui concerne la largeur de la chaussée (qui devra être au minimum de 7 mètres à l'avenir), ainsi que les bas-côtés en pente.

Voici pour les spectateurs, mais la Commission Technique Internationale a envisagé aussi la sécurité des pilotes et a demandé qu'un timbre spécial d'homologation soit délivré pour tous les casques ; les fédérations nationales étant responsables de la délivrance de cette homologation.

Côté machines, la partie inférieure du carénage ne devra en aucun cas dépasser 85 cm de hauteur à vide.

La Sarre a fait l'objet d'une mesure spéciale qui satisfera sans aucun doute les coureurs allemands et français ; les pilotes de ces deux pays seront en effet autorisés à courir en Sarre munis de leur seule licence nationale.

× × ×

L'organisation des moto-cross qui se faisait trop au gré des dirigeants locaux, ne sera plus, dans un proche avenir, livrée à leur fantaisie. Une commission d'experts de chaque pays se réunira à cet effet à Namur (Belgique) le 25 août (donc la veille du G.P. des Nations qui aura lieu dans cette même ville) et tentera de définir avec le plus de précision possible les normes d'une organisation standard.

Les débats sur les speedways ont amené la création d'un sous-comité placé sous la présidence de M. A. Loefstroem de la Suède qui réglementera ce sport en particulier sur le continent ; ce sous-comité espère en outre combiner les règlements anglais et suédois.

× × ×

Mais en dehors de tous ces points qui ont subi une révision favorable, il en est d'autres qui restent encore à l'état de projet et qui ont été reportés à une date ultérieure.

Notons la question du chronométrage des records : les commissions font observer que les moyennes sont trop souvent arrondies et souhaitent plus de précision de ce côté.

De même, le calcul des distances se ferait selon une nouvelle ligne de mensuration. Par ailleurs, la précision pour la mesure des cotes des cylindres servant aux engins de records serait portée au 1/20 pour la course du cylindre et au 1/100 pour l'alésage.

La réduction du nombre des records est toujours sur la sellette ; les italiens demandent que les 36 classes actuellement en vigueur soient ramenées à 9, mais le projet a été renvoyé au prochain congrès de Paris.

Sur le plan « compétition », la prime de départ n'a vu aucun aboutissement valable et reste toujours en suspens.

L'Italie, qui, décidément, toucha bien des sujets, a posé en plus le problème des machines sport, et en a demandé une définition précise les distinguant bien des motos de série et de celles de course.

Mentionnons encore une autre possibilité : la liste des Grands Prix internationaux (non pas les seuls comptant pour les championnats du monde) sera peut-être allongée avec l'adjonction des épreuves les plus méritantes qui n'ont pas encore été promues à ce rang.

Quant à la commission du tourisme, elle a examiné son rallye international annuel. La Norvège a décliné l'offre qui lui fut faite de l'organiser dans son pays en 1957, son argumentation se basant sur ses conditions hôtelières défavorables à une réunion d'une telle envergure ; aussi la commission espère en confier les rênes à l'ACU qui mettra sur pied le rallye en Grande-Bretagne.

Pour terminer, les délégués ont procédé à la réélection des membres du bureau. M. Pérouse fut réélu à l'unanimité et deux nouveaux vice-présidents : MM. Barambon (Suisse) et Herr Jules Koether (Allemagne) ont été adjoints aux cinq autres vice-présidents existants : M. H. Croutars (Belgique), Herr Loefstroem (Suède), Prof-Low (Grande-Bretagne), Comte Lurani (Italie) et Nicolas Rodil del Valle (Espagne) qui furent tous réélus.

AU GRAND PRIX DE SPA 1956

TRIOMPHE DE LA M.V.

(DE NOS ENVOYES SPECIAUX)



POUR la première fois nous avons assisté, sur le circuit de Spa-Francorchamps, aux cinq épreuves classiques d'une réunion motocycliste. Sous un soleil plus que généreux, devant un nombreux public, difficile à évaluer en chiffres (si la Belgique est près de nous, Spa est bien loin de Reims !), les plus grands des champions sur les machines les plus rapides ont soulevé l'enthousiasme de la foule pendant plus de 6 heures.

Bilan de cette journée : succès mérité des M.V., défaite honorable des Gilera, déclin momentané des Guzzi, renouveau redoutable de l'industrie allemande grâce à BMW et DKW.

Au point de vue individuel : confirmation de la valeur de Duke, mais aussi de Surtees et de Zeller ; période faste pour Ubbiali ; révélation de Libanori ; retour de Noll-Cron. Et, pour nous, satisfaction des deux belles courses de Monneret en 125 et 500 cmc.

CATÉGORIE 125 cc.

M.V. DEVRA

COMPTER AVEC GILERA

La grande journée sportive de Spa commence à 11 h. 30 par l'épreuve réservée aux 125 cmc. Cinq usines sont représentées au départ : MV, Gilera et Mondial (pour les 4 temps), Montesa et DKW (pour les deux temps). Quelques privés complètent le lot des partants.

Les entraînements avaient confirmé ce que nous savions déjà : les machines sont très près les unes des autres. En effet, Ubbiali et Libanori (une jeune révélation) pour MV, et Ferri pour Gilera avaient réalisé le même temps : 5' 21" au tour (soit une moyenne de 158, 355 kmh. !). Notre compatriote Monneret (sur la Gilera 5 vitesses, alors que la machine de course est équipée d'une boîte à 6 rapports) venait ensuite avec 5' 26", et la première Mondial (celle de Provini) avait tourné en 5' 33" au tour. Les DKW, et surtout les Montesa, semblaient trop dominées en vitesse pure pour avoir leur mot à dire sur ce circuit extrêmement rapide.

Autre élément d'intérêt : cette course était une « belle » pour MV et Gilera puisque sur deux confrontations précédentes (en Italie), chaque usine avait remporté une victoire.



Ferri est le plus rapide au départ, mais les autres suivent de près et à la fin du premier tour, Ubbiali réussit même à passer en tête. D'ailleurs, l'ordre dans lequel passent les machines indique l'âpreté de la lutte : une MV (Ubbiali), une Gilera (Ferri), une MV (Libanori), une Mondial (Provini), une Gilera (Monneret). Ces cinq machines se suivent en... 10".

De haut en bas : Ubbiali franchit la ligne d'arrivée en vainqueur. Libanori termine second. A Pierré Monneret la quatrième place et à Hofmann la cinquième.

Mais c'est surtout entre Ferri et Ubbiali que la bataille est rude. Ces deux pilotes alternant au commandement et derrière eux, les écarts se creusent. Dès le second tour, tout le monde est persuadé que (sauf accident) la victoire ne peut échapper à l'un de ces deux hommes. En effet, Libanori est déjà à 7", Monneret à 17". Provini, qui passe à 22" semble en difficultés.

Hélas, le troisième tour devait être fatal à Ferri qui s'arrête à la Source (ennuis de boîte de vitesses comme Monneret aux entraînements) et avec lui disparaît le seul concurrent capable d'inquiéter Ubbiali. D'ailleurs, ce troisième tour voit aussi disparaître Provini (dont les rapports sont mal calculés), et Hobi (qui était en tête des deux temps).

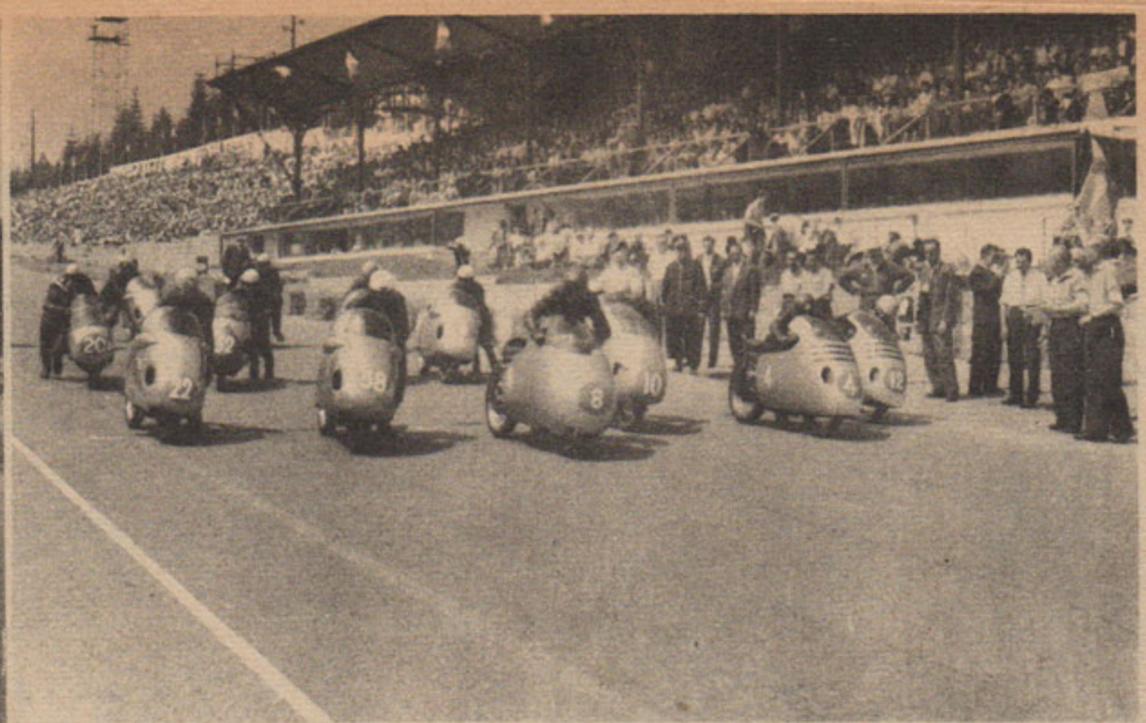
Dès lors, les jeux sont faits. Ubbiali augmente régulièrement son avantage sur ses poursuivants, Monneret, qui est maintenant troisième, après un départ laborieux (en fait il n'avait pas eu le temps de faire connaissance avec la 125 Gilera 6 vitesses, et se trouva enfermé au départ dans la montée) reprend une seconde au tour à Libanori. Taveri suit en quatrième position, loin derrière. Hofmann (DKW) précède d'assez loin les Norton de Gace et Gonzales.

Et la course se termine sans que les positions changent et sans émotion pour le public. Cependant, il est intéressant de noter que, jusqu'au dernier tour, la moyenne générale augmente, ce qui signifie que, même sans rival, Ubbiali continue à pousser la MV. Consolation pour Gilera : le record du tour par Ferri : 162,298 kmh. !

CLASSEMENT

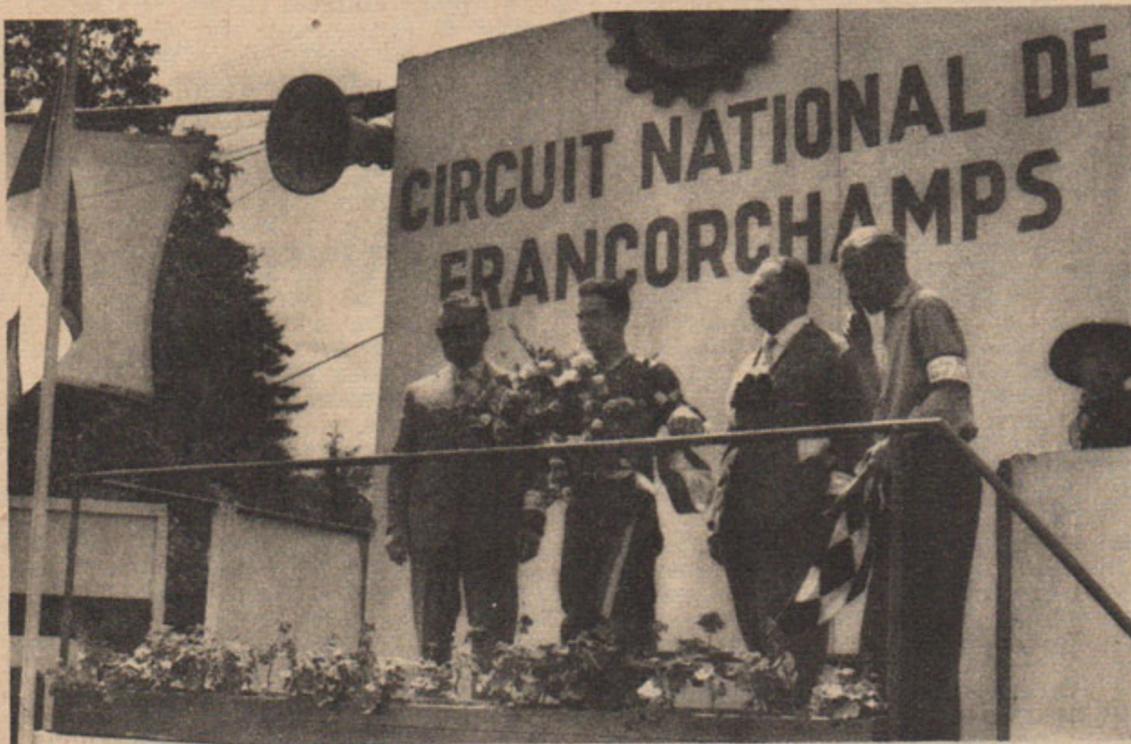
8 tours — 112 km. 960

1. Ubbiali (MV) en 42' 09" 1/10 (moy. 160,790 kmh.) ; 2. Libanori (MV) à 39" 6/10 ; 3. Monneret (Gilera) à 52" ; 4. Taveri (MV) à 2' 04" 5/10 ; 5. Hofmann à 2' 52" 3/10 ; 6. Gace (Montesa) à 1 tour ; 7. Gonzalès (Montesa) à 1 tour ; 8. Simmons (Mondial, 1^{er} des privés) à 1 tour ; 9. Maddrick (MV) à 2 tours.
Meilleur tour : Ferri (Gilera) en 5' 13" 2/10 (moy. : 162,298 kmh.).



En haut à gauche : l'instant spectaculaire où Lorenzetti rejoint le duo MV. - Ci-dessus : le départ. A la première ligne, deux NSU, une Guzzi, une Mondial, deux MV. Ci-dessous :

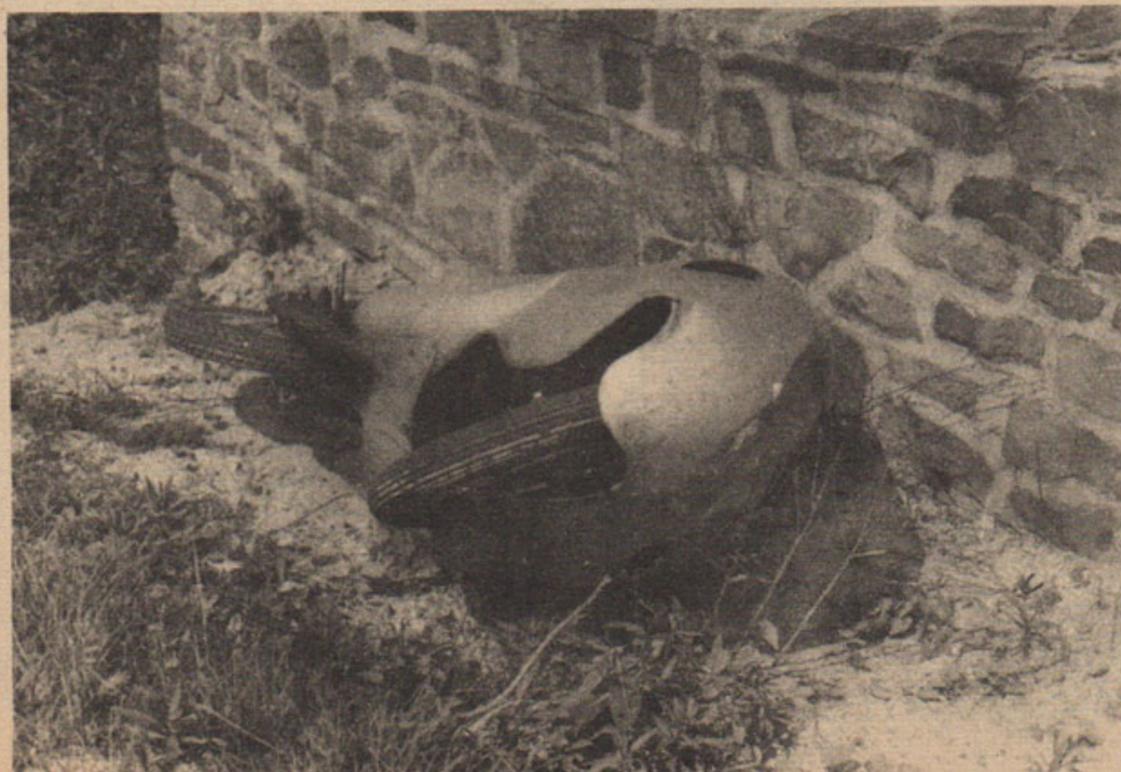
Ubbiali gravit pour la deuxième fois le podium. - En bas de page, l'Adler de Beer après son contact brutal avec le mur de protection.



CATÉGORIE 250 cc.

LORENZETTI

PROMET MAIS NE TIENT PAS



La course des 250 cmc. est celle dont on attend le moins d'émotions, la supériorité des MV les plaçant, semble-t-il, en dehors de toute atteinte.

Les machines des frères Agusta sont confiées à Ubbiali, Taveri, Libaroni. Seule machine d'usine opposée à ce redoutable trio : la Mondial de Provini. Nous trouvons ensuite les Adler semi-officielles de Luttenberger, Beer et Lohman ; le bloc des Sportmax NSU commandé par Baltisberger, Kassner, etc..., les Guzzi de Lorenzetti, Baviera, etc...

Départ extrêmement rapide de Ubbiali et Taveri qui passent roue dans roue à la fin du premier tour. Viennent ensuite : Kassner (à 4''), Lorenzetti (à 6''), Koster (à 10''), Baltisberger (à 13''), Beer (à 20''), etc... Mais déjà certains favoris sont très attardés : Provini (qui joue de malchance aujourd'hui) à 1' 08'' et Libaroni encore plus loin.

Mais voici la surprise : Lorenzetti, au prix d'un bel effort, revient sur le duo Taveri-Ubbiali et passe en tête au second tour. Il s'y maintient encore au troisième, mais les deux MV ne cèdent pas de terrain. L'allure est de plus en plus rapide : Ubbiali reprend la tête au quatrième tour, mais Lorenzetti ne le lâche pas et c'est Taveri qui fait les frais de cette « bagarre », puisqu'au cinquième tour il est à 8'' des leaders.

Hélas, il sera dit qu'aujourd'hui aucune lutte n'ira jusqu'à la limite. Au sixième tour, en effet, Lorenzetti passe en « roue libre » et s'arrête à son stand. Encore une fois, Ubbiali, débarrassé de son adversaire le plus coriace, file vers la victoire augmentant régulièrement son avantage sur son co-équipier Taveri.

Et derrière ? Provini s'arrête à son stand, repart loin derrière et, pour la gloire, effectue ses derniers tours très rapidement. La « casse » et d'ailleurs importante : on note les abandons de Libaroni au troisième tour, Baltisberger au sixième tour, Beer fait une chute sans gravité au virage de l'Eau Rouge. Luttenberger s'arrête aussi.

En définitive, la troisième place revient à Kassner, très régulier, mais qui termine fort loin, précédant lui-même de façon confortable Koster et Simons.

Et le recordman du tour, cette fois encore, ne terminera pas la course, puisqu'il s'agit du brave Lorenzetti.

CLASSEMENT

9 tours — 127 km. 080
 1. Ubbiali (MV) en 45' 11" 9/10 (moy. 168,696 kmh.) ; 2. Taveri (MV) à 48" 1/10 ; 3. Kassner (NSU) à 1' 41" 2/10 ; 4. Koster (NSU) à 2' 59" ; 5. Simons (NSU) à 3' 28" 2/10 ; 6. Bayle (NSU) à 1 tour ; 7. Olthaus (NSU) à 1 tour ; 8. Provini (Mondial) à 1 tour ; 9. Lohmann (Adler) à 1 tour ; 10. Maddrick (Guzzi) à 1 tour.
 Meilleur tour : Lorenzetti (Guzzi) en 4' 54" 5/10 (moy. : 172,604 kmh.).

CATÉGORIE 350 cc.

DEUXIÈME VICTOIRE M.V.

mais...

démonstration D. K. W.

et

déroute chez Guzzi



Surtees manifeste sa joie après sa première victoire. A sa gauche, le Comte Agusta. A l'extrême droite : M. Surtees, père.

Grosse bataille en vue pour les 350 cc. : trois équipes officielles sont au départ avec, chacune, de très bonnes chances pour la victoire finale. Certes, on accorde les plus grandes chances aux Guzzi qui ont déjà fait leurs preuves, mais les jeux sont loin d'être faits.

Du côté des privés la lutte s'annonce aussi très sévère.

Voici d'ailleurs les concurrents en présence. Pour les « officiels » : Lomas, Kavanagh, Dale, Agostini et Rocchi (chez Guzzi) ; Surtees et Masetti (chez MV) ; Hofmann, Bartl, Hobl et Sandford (chez DKW).

Pour les privés : Lorenzetti (Guzzi) ; Baltisberger et Hallmeier (NSU) ; Matthews, Goffin, Storr, Dauwe, etc... (Norton).

Et maintenant nous allons suivre la course, tour par tour (elle compte 11 tours, soit 155,320 km.).

1^{er} tour. — Hobl (DKW) passe en tête à la fin du premier tour avec Surtees

(MV) dans sa roue. A environ 5" passe Sandford (DKW). A 8" passent Bartl (DKW) et Lomas (Guzzi). A 11" Masetti (MV), à 12" Dale (Guzzi). Agostini et Rocchi (Guzzi) sont empêtrés dans le lot des privés qui voit à sa tête Lorenzetti (Guzzi) à 14" de Hobl. Lorenzetti est déjà détaché d'un groupe de poursuivants comprenant : Hofmann (DKW officielle), Matthews, Hodgkinson, Storr, Grant et Goffin (tous sur Norton).

2^e tour. — Cette fois, c'est Surtees qui passe en tête avec Hobl immédiatement derrière lui. Lomas, qui revient très fort, suit à 1". A 5" nous trouvons ensuite Sandford ; à 12" Bartl et Masetti ; à 14" Dale. Le premier privé est toujours Lorenzetti à 25". Il précède encore les officiels Hofmann, Kavanagh (très mal parti) et Agostini. Puis, à 35" vient un autre groupe composé de Storr, Matthews, Goffin et Hodgkinson (légèrement laché).

3^e tour. — Surtees est toujours en tête mais cette fois, c'est Lomas qui est dans

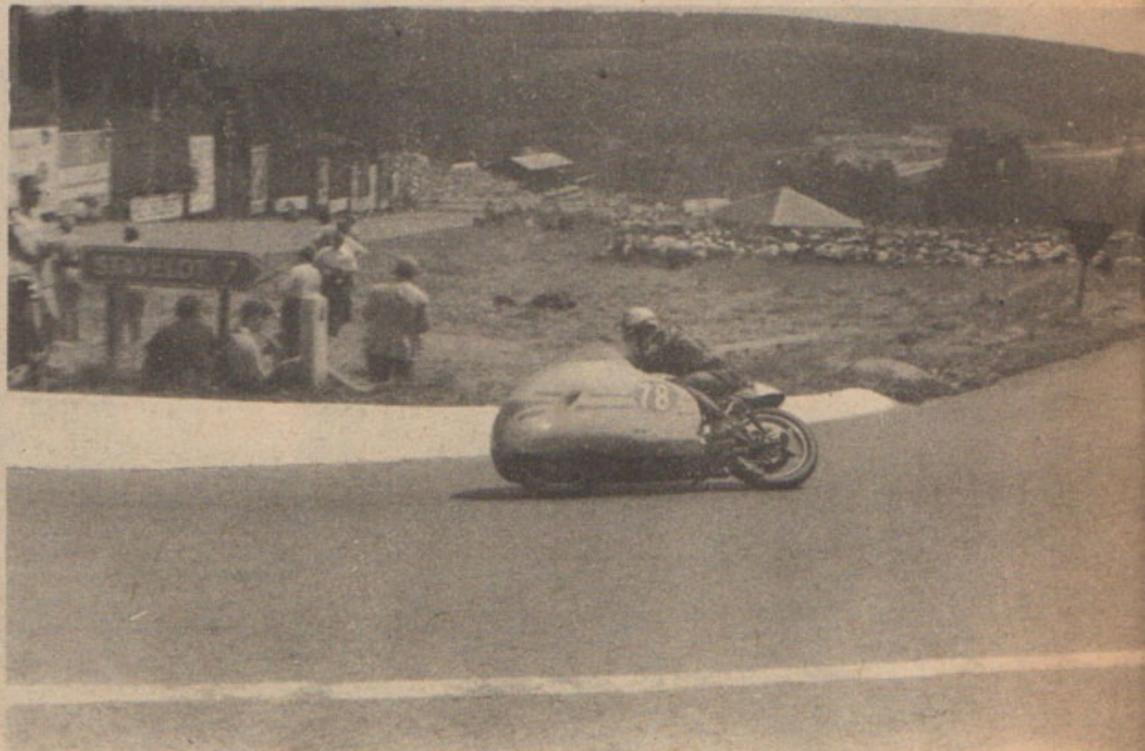
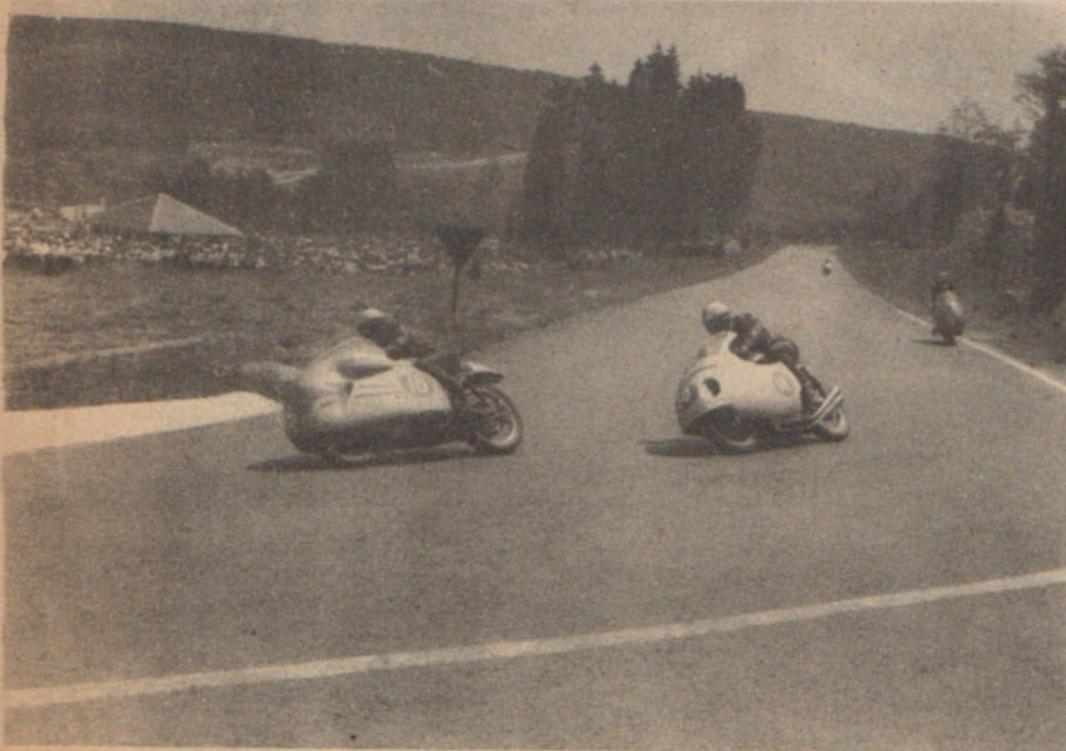
sa roue, alors que Hobl est à 2". Trois pilotes d'usines différentes en tête ! La lutte est passionnante ! Il faut attendre 12" pour voir passer ensuite Sandford ; 20" pour Masetti, Bartl et Dale ; 36" pour Kavanagh qui est en difficulté et précède Lorenzetti, Agostini et Hofmann de très peu. Le groupe des privés (Goffin, Matthews, Hodgkinson et Storr) passe à 55".

4^e tour. — Changement de leader : Lomas a pris la tête et devance Surtees d'une seconde alors que Hobl est laché (il passe à 6"). D'ailleurs les écarts se creusent derrière. En effet, Sandford passe maintenant à 22" ; Masetti à 30" devant de très peu Bartl et Dale. Kavanagh est à 48" précédant Agostini et Hofmann. Enfin Lorenzetti (premier privé) passe à 53". La bataille est toujours fort belle, même pour les privés, car le quatuor (Goffin, Matthews, Hodgkinson, Storr) est toujours groupé derrière.

5^e tour. — Lomas accentue difficilement son avantage sur Surtees (2"), mais il lache par contre Hobl (12"). Sandford, très régulier, se maintient en quatrième position à 31". Puis viennent : Masetti à 39", Bartl à 40", Hofmann à 58", Agostini à 60". On voit que deux hommes ont disparu : les « Guzzistes » Kavanagh et Dale. Lorenzetti commande toujours la meute des privés (à 1' 14") dont il est séparé maintenant par Rocchi (1' 35"). Les quatre mousquetaires de chez Norton, passent encore roue dans roue, 1" après Rocchi.

6^e tour. — Toujours Lomas en tête mais

Durant les premiers tours, c'est Hobl qui emmenait Surtees. - A droite : Sandford qui termine 3^e.



cette fois Surtees est plus loin (6'') et Hobl encore plus loin (18''). La course est certainement en train de se jouer. Sandford est maintenant à 40'', Bartl à 53'' avec Masetti, Hofmann à 1' 08'' devant Agostini. Le premier privé est toujours Lorenzetti à 1' 24''. Quant à Rocchi (1' 46'') il devance de peu les quatre Norton de Storr, Hodgkinson, Matthews et Goffin qui passent dans l'ordre.

7^e tour. — Encore Lomas qui fait un gros effort pour se détacher. Il précède Surtees de 12'', Hobl de 23'', Sandford de 46'', Masetti et Bartl de 1' 04'', Hofmann de 1' 14'', Agostini de 1' 28'', Rocchi de 2' 04''. Grande victime de ce tour : Lorenzetti. Le premier privé est alors Hodgkinson qui précède de très peu Matthews, Storr et Goffin. Plus loin, nous trouvons Wheeler.

8^e tour. — Grosse surprise : Lomas est arrêté ! Dès lors, Surtees-le-prudent prend la tête devançant de 15'' Hobl. Sandford est à 32'', Masetti et Bartl (qui ne veulent pas se quitter) à 52'', Hofmann à 58'', Agostini à 1' 18'', Rocchi à 2' 06''. Ce dernier devance de très peu les quatre privés emmenés cette fois par Matthews.

9^e tour. — La course semble jouée cette fois, du moins en ce qui concerne les officiels. Les écarts se stabilisent en effet. En tête : Surtees, à 15'' Hobl, à 43'' Sandford, à 1' 09'' Bartl et Masetti (encore ensemble), à 1' 15'' Hofmann, à 1' 31'' Agostini. Rocchi disparaît et les « privés » passent dans l'ordre suivant (à 2' 35'') : Matthews, Storr, Goffin et Hodgkinson.

10^e tour. — Toujours le même écart (15'') entre Surtees et Hobl. Puis Sandford à 43'', Hofmann (qui finit fort) à 1' 13'', Bartl et Masetti à 1' 17''. Loin derrière, les quatre Norton se livrent un très beau duel et c'est Hodgkinson qui passe en tête cette fois. Agostini abandonne à ce tour.

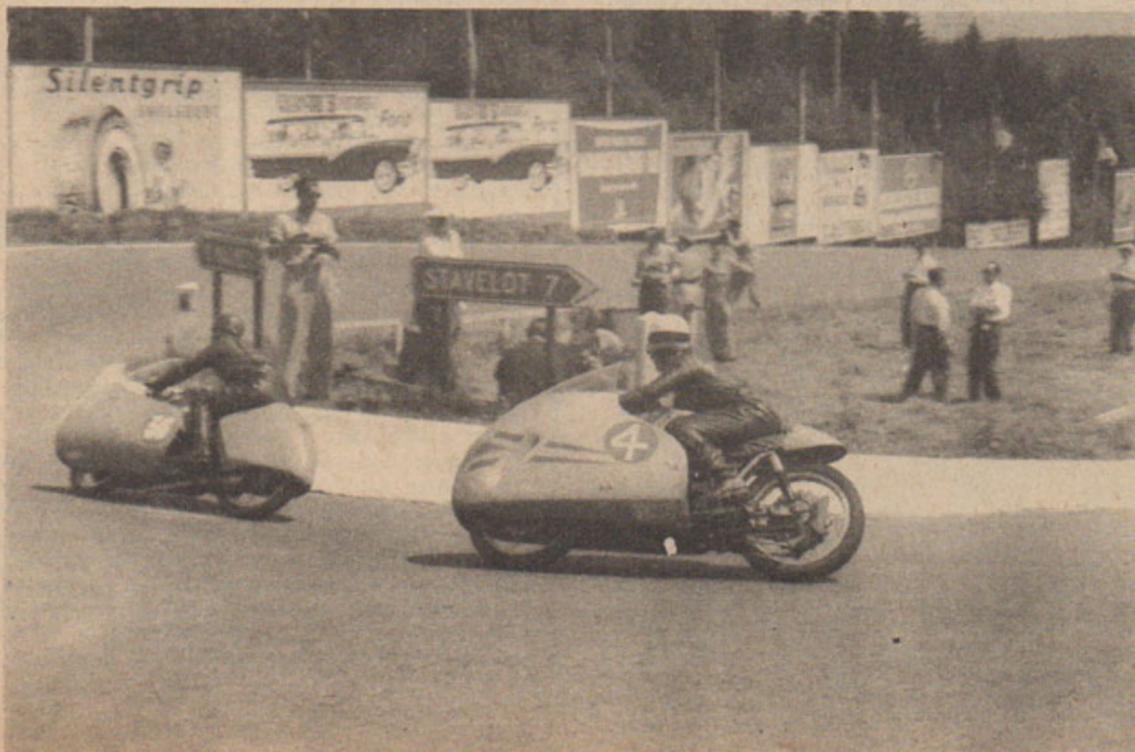
11^e tour. — Et voilà l'arrivée. Surtees sans forcer son talent passe en vainqueur devant les tribunes. Hobl est à 17'', Sandford à 48'', Hofmann à 1' 20''. Masetti prend le meilleur, pour la cinquième place, sur son rival Bartl (à 1' 23''). Quant aux quatre privés, c'est dans le dernier virage que la course s'est jouée, Goffin réussissant à triompher (pour la plus grande joie du public).

CLASSEMENT

11 tours — 155 km. 320

1. Surtees (MV) en 52' 48'' 6/10 (moy. 176,466 kmh.) ; 2. Hobl (DKW) en 53' 05'' 4/10 ; 3. Sandford (DKW) en 53' 36'' 7/10 ; 4. Hofmann en 54' 08'' 6/10 ; 5. Masetti (MV) en 54' 11'' 1/10 ; 6. Bartl (DKW) en 54' 11'' 8/10 ; 7. Goffin (Norton) en 55' 50'' 9/10 ; 8. Matthews (Norton) en 55' 51''

Un passage d'Hofmann qui terminera 4^e et que l'on voit ici dans la roue d'Agostini.



CATÉGORIE SIDE-CARS

LES ANGLAIS ÉTAIENT DANS LA COURSE

Ce qui frappait tout d'abord les spectateurs avant le départ, c'est que sur les quatre sides placés au premier rang, l'on trouvait seulement une BMW, celle officielle de Noll-Cron avec moteur à injection, les trois autres ensembles étant

constitués par les Norton, pas toujours très « client » de Smith-Dibben, Harris-Campbell et Mitchell-Bliss.

Les places étant comme d'habitude, données selon les meilleurs temps réalisés aux entraînements, le public savait donc à l'avance qu'il n'y avait pas de suprématie allemande.

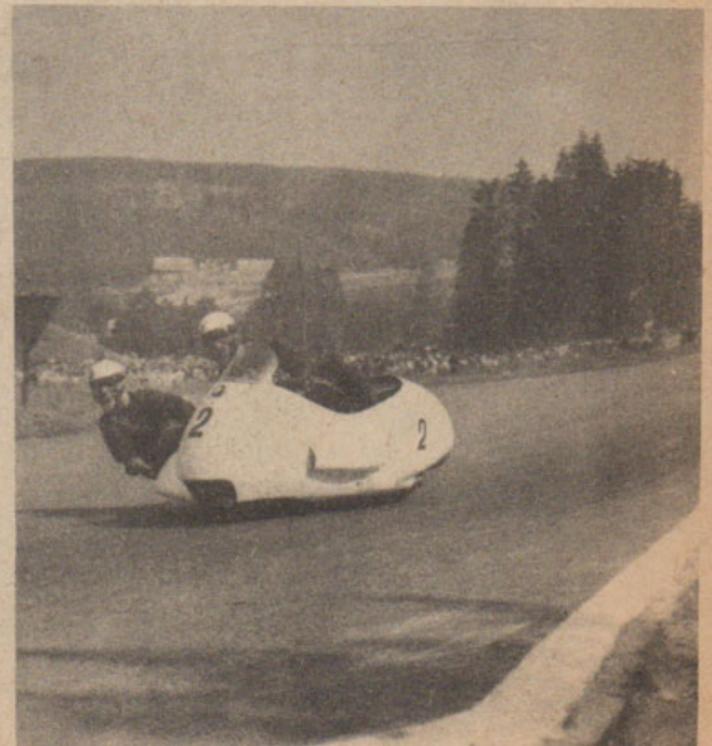
Dès le premier tour, cela apparut clairement, puisque Smith passait avec une seconde d'avance sur Harris, lequel précédait Mitchell de 4 secondes.

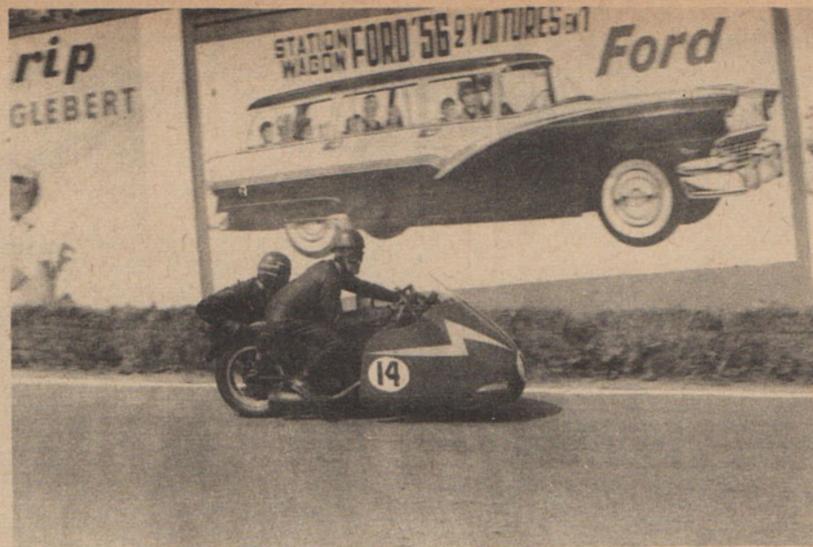
La première BMW, celle de Hillebrand, était déjà à 11'' de Smith !... avec dans sa roue celle de Noll, le premier privé étant Drion.

Schneider, pour sa part, prit un mauvais départ et passait bon dernier.

Dès le second tour, Noll attaque et passe Hillebrand, mais il est néanmoins encore à 17'' de Smith.

En haut, Smith précède Harris dès le premier tour, et, ci-dessous, les vainqueurs, l'équipage Noll-Cron.





L'Australien Mitchell fit une fois de plus forte impression au guidon de sa Norton rouge et jaune !...

Au tour suivant, c'est Mitchell qui cède sa place au champion du monde, mais Smith continue son forcing et compte maintenant 21" d'avance. Il porte d'ailleurs le record du tour à 159,798 kmh.

Quatrième tour, pas de changement, si ce n'est que Noll est maintenant dans la roue de Harris, et au passage suivant, Noll est second, mais à 23" de Smith. Hillebrand, de son côté, remonte également et passe Mitchell.

Deux tours avant la fin, coup de théâtre : Smith casse et laisse le champ libre à Noll, après avoir dominé de la tête et des épaules ; tandis que Hillebrand s'installe à la seconde place.

Mais Harris et Mitchell réagissent et roulent avec Hillebrand, trouvant même le moyen de passer le pilote allemand dans le dernier tour.

Chez les indépendants, Drion n'a pu résister aux assauts de Fath, un sidécarriste qui semble plein d'avenir, et qui commence à semer la terreur parmi les pilotes privés.

Comme dans toutes les courses précédentes, le recordman du tour n'a pu terminer, mais il a démontré magnifiquement que face aux BMW, même à injec-

teurs, le bon vieux mono Norton avait encore son mot à dire en catégorie side-car.

Un mot encore sur la technique des pilotes. A la Source, les allemands, avec leurs sides à droite, n'étaient évidemment guère avantagés, et étaient obligés de passer en souplesse, tandis que les anglo-australien, avec leur panier à gauche, dérapaient à qui mieux mieux, dans un crissement de pneus qui couvrait même le ronflement des moteurs.

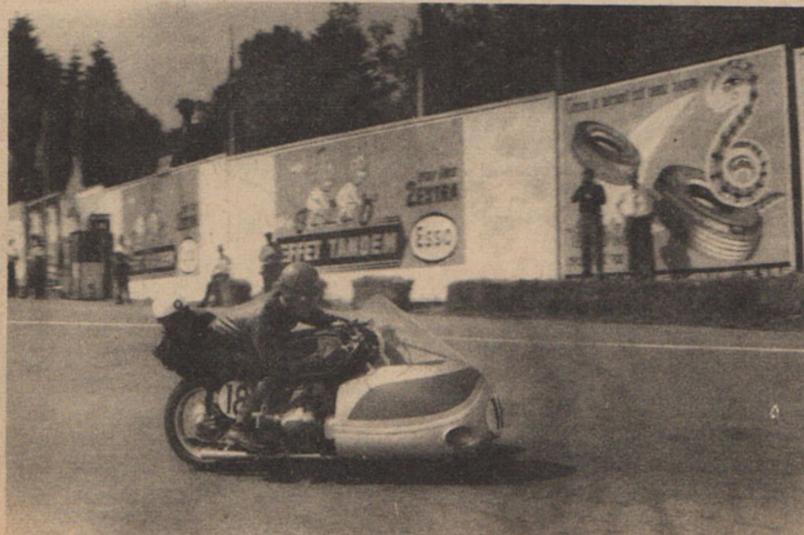
CLASSEMENT

8 tours — 112 km. 960

1. Noll-Cron (BMW) 43' 17" 5, moy. : 156 km. 556 ; 2. Harris-Campbell (Norton) 43' 53" ; 3. Mitchell-Bliss (Norton), 43' 57" 7 ; 4. Hillebrand-Grunwald (BMW), 44' 01" ; 5. Fath-Ohr (BMW), 45' 20" 4 ; 6. Drion-Stoll (BMW), 45' 31" 1 ; 7. Wyns-Woollett (BMW), 47' 15" 4 ; 8. Schneider-Strauss (BMW) 47' 17" 3 ; 9. Beauvais-Coudert (Norton), 48' 31" 3 ; 10. Vervroegen-Bogaardt (Norton), 48' 41" 6 ; 11. Rausens-Vandervinne (Norton), à 1 t.

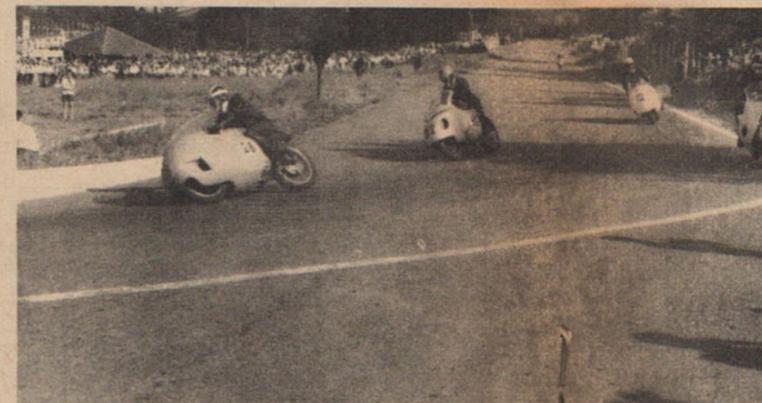
Tour le plus rapide : Smith-Dibben (Norton), 5' 18" 1 ; moy. 159 km. 798.

Dans l'épreuve side-car, nous étions parfaitement représentés par Drion.



CATÉGORIE 500 cc.

« Surtees en tête à Malmédy... Surtees toujours en tête à Stavelot, etc... », voilà ce que nous apprenait le speaker pendant le premier tour de l'épreuve réservée aux 500 cmc. Chacun s'attendait à un duel farouche entre les deux as britanniques, et quand à la fin de ce premier tour, Duke se présenta en tête à la Source avec Surtees véritablement dans sa roue, chacun poussa un soupir de satisfaction. La lutte allait commencer !... Mais, bien vite, chacun comprit que Surtees est en-



core un peu « tendre » pour inquiéter véritablement Duke. Avec un calme olympien, une sûreté née, de la régularité qui tient du prodige, Duke prenait sensiblement 5" au tour à son jeune rival !

La démonstration commençait, Duke sentait son public et les records du tour ne vivaient que l'espace d'un instant : 4' 29" 8/10 = 188,500 kmh., puis finalement 4' 29", soit 188,966 kmh.

Le champion du monde contre toute attente logique ne réduisait pas le train, continuant à « pousser » comme si le pilote N° 1 de la MV était dans sa roue. A ce jeu dangereux, la mécanique ne tint pas, et à la grande consternation de chacun, on ne vit plus repasser Duke 2 tours avant la fin, alors qu'il avait une avance plus que confortable de 49".

Trop grande confiance dans les possibilités de sa mécanique, désir de faire constater qu'il reste toujours le maître ? Toujours est-il qu'à notre avis Duke commit une faute tactique, et qu'il fit plutôt le jeu de Surtees et de MV que le sien et celui de la firme d'Arcore.

Dans le titre, les grands rivaux surpris ensemble au pesage. Ci-dessus, deux groupes en pleine bagarre. De gauche à droite, les officiels Lomas, Masetti, Zeller et Armstrong (à 1 tour) ; puis les privés : Campbell, Goffin et Riedelbauch.

LE MATCH DUKE-SURTEES N'A PAS EU LIEU

D'ailleurs, nous pourrions parer Surtees du titre de « sage », qu'il l'eût pu ou non, toujours est-il que Surtees ne commit pas l'imprudence de prendre la roue de Duke, tournant à sa main, sans chercher à créer un écart formidable par rapport à son sulvant.

Si Duke est incontestablement le vainqueur moral, Surtees, lui, en est le « créel » et il consolide ainsi formidablement ses chances au Championnat du Monde. Il termine à l'excellente moyenne de 184,076 kmh., augmentant ainsi la moyenne générale d'un peu plus de 5 kmh., alors qu'il venait à Spa pour la première fois au guidon de sa MV.

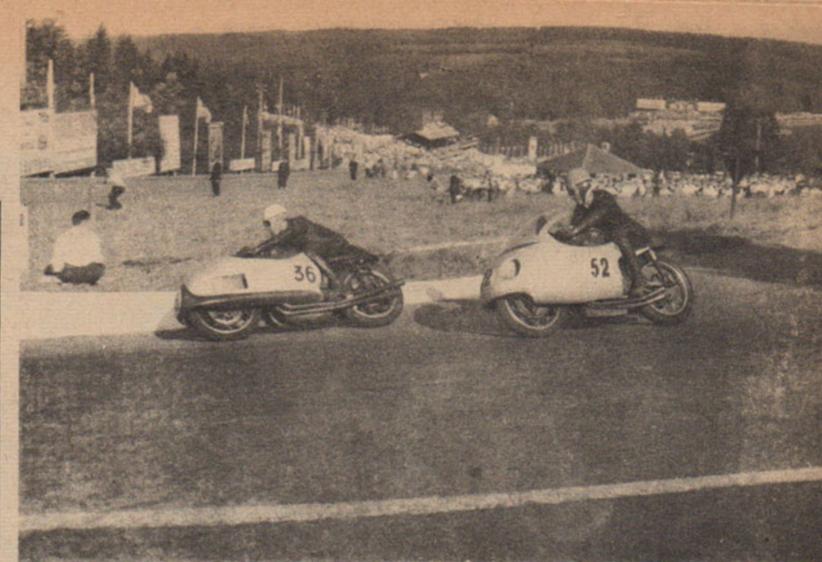
Mais comment se déroula l'épreuve ? Surtees partit en tête, mais dès la fin de ce premier tour, cédait le commandement à Duke. Derrière, Pierre Monneret, qui avait pris un départ rapide, emmenait un peloton on ne peut mieux composé, puisque l'on trouvait Zeller sur

deux pilotes arrivent de front à la Source — Pierre à la corde — provoquant une retraite précipitée des photographes, car la troisième place de l'épreuve va se jouer dans cette épingle à cheveux, la seule de tout le circuit.

Pierre Monneret s'y montre le plus rusé et « possède » Masetti, l'obligeant à aller faire l'extérieur, à la grande joie du public.

Pierre Monneret dont les courses à Spa sont toujours remarquables, classe en outre la première Gilera à une moyenne supérieure à celle du vainqueur de l'an passé, plus de 180 kmh. contre 179,02 kmh. Cette belle démonstration lui vaut d'aller disputer les chances de la marque au Grand Prix d'Allemagne.

A la seconde place, nous trouvons Zeller excellent, qui, au guidon de la BMW à injection, fit sensation. Le flat-twin semble tirer à peu près autant de chevaux que les « 4 pattes » italiennes, et



Au dernier tour, P. Monneret réussissait à prendre l'avantage sur Masetti au virage de la Source.

minant nettement plus vite que l'an passé, puisqu'il gagne quelques 190".

CLASSEMENT

(15 tours — 211 km. 800)

1. Surtees (MV), 1 h. 09' 02" 2, moy. 184 km. 076 ; 2. Zeller (BMW), 1 h. 09' 41" 2 ; 3. Monneret (Gilera), 1 h. 10' 30" 7 ; 4. Masetti (MV), 1 h. 10' 31" 1 ; 5. Milani (Gilera) 1 h. 11' 23" 3 ; 6. Goffin (Norton) 1 h. 12' 42" 9 ; 7. Hodgkinson (Norton), 1 h. 12' 59" 7 ; 8. Storr (Norton), 1 h. 13 ; 9. Matthews (Norton) à un tour ; 10. Bryen (Norton) à un tour.

Tour le plus rapide par Duke (Gilera) 4' 29", moyenne : 188 km. 966.

L'allemand Zeller, sur B.M.W. à injection fut la grande révélation de l'épreuve des 500 cmc.



BMW, Lomas sur Guzzi 8 et Masetti sur MV.

Deux tours après, Monneret passe au dernier rang de ce petit quartette qui fait plutôt du bruit, totalisant 18 cylindres !... car un amortisseur d'un bras de fourche avant est cassé et la tenue de route s'en ressent.

C'est Lomas qui emmène le peloton, pas pour longtemps d'ailleurs, car la 8 cylindres « rend l'âme » comme le fit d'ailleurs celle de Kavanagh... au premier tour.

C'est alors au tour de Masetti, pas pour longtemps, car Zeller — le seul pilote à l'heure actuelle, à pouvoir piloter la BMW en solo à la cadence où se disputent les Grands Prix — prend le large.

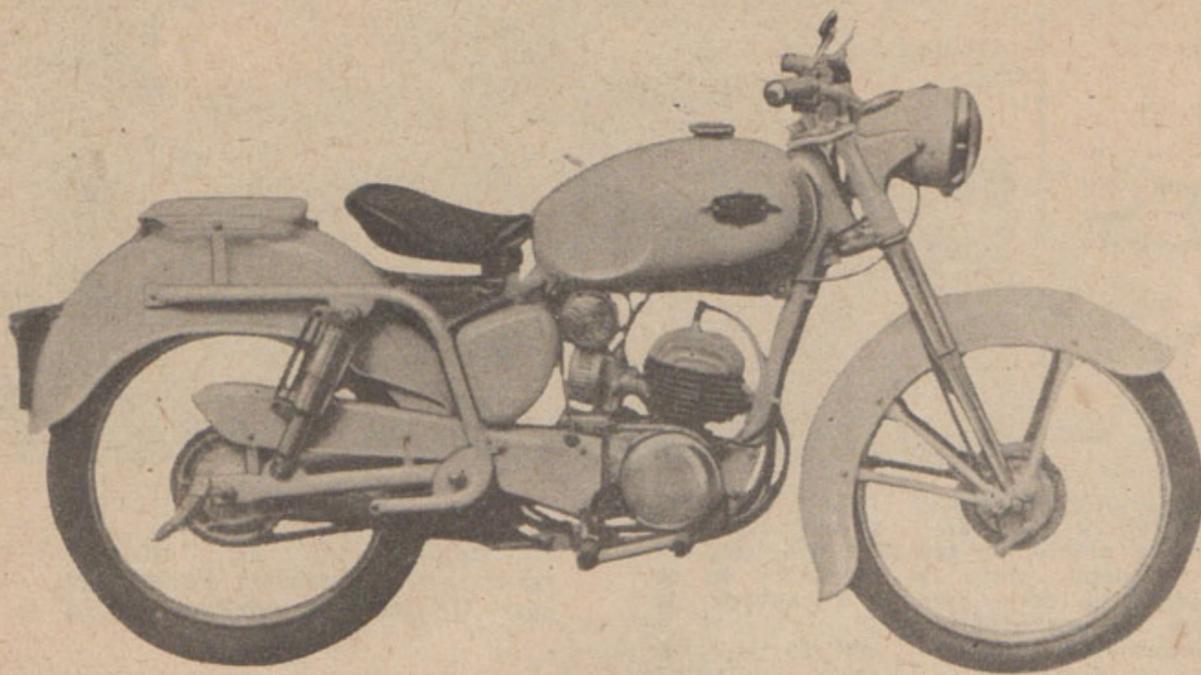
Tout l'intérêt se trouve reporté sur Masetti qu'a rejoint Pierre Monneret. Les deux pilotes roulent absolument de conserve, Pierre Monneret prenant parfois l'avantage à la Source, tandis que Masetti riposte dans la montée. Ce petit jeu durera jusqu'au dernier tour, où les

Zeller est incontestablement un beau pilote qui semble s'être parfaitement assimilé à la conduite délicate en course d'une BMW. Il fallait pour s'en convaincre voir les écarts qu'effectuait la machine quand le pilote change de rapport.

Quant aux autres pilotes officiels, ils ne firent guère impression. Armstrong disparut rapidement de la course alors qu'il était dixième et en bagarre avec des indépendants ; quant à Milani, il termine cinquième, à un peu moins d'une minute de Masetti. Comme en 350 cmc., ce fut la déroute complète chez Guzzi.

Et les indépendants ?

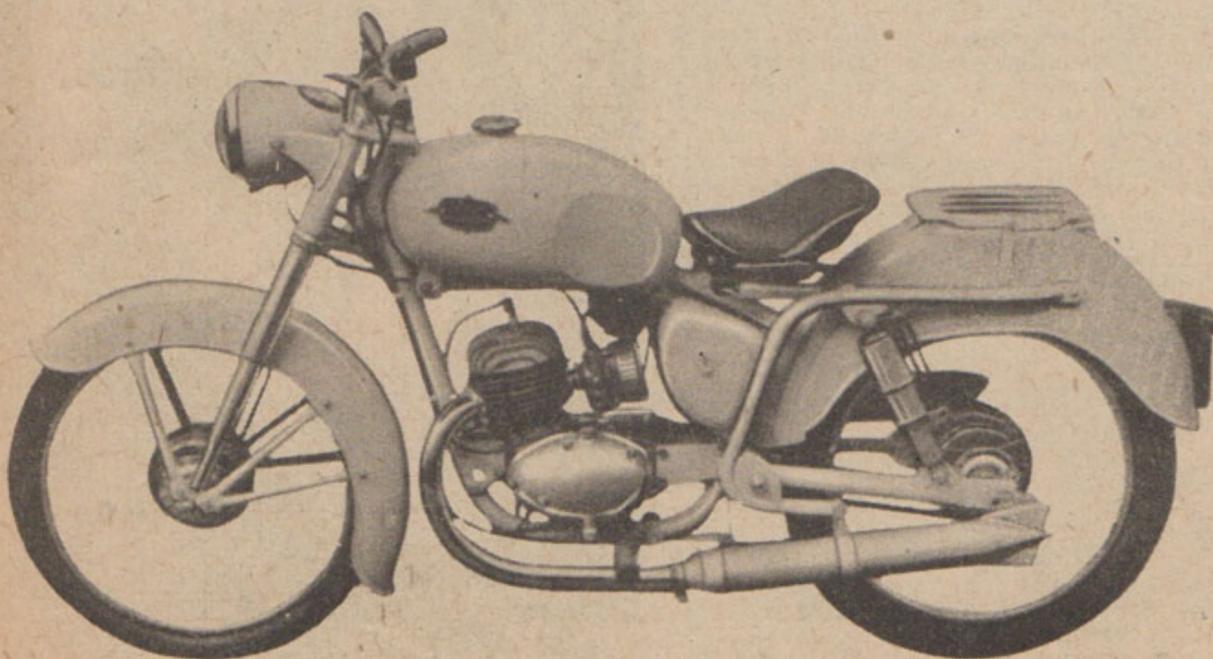
Eh bien, comme il est de coutume à Spa, ils nous fournirent des luttes magnifiques. Nous pensons au trio : Goffin (Norton), Riedelbauch (BMW) et Campbell (Norton) ; aux duo Grant, Bryen et Hodgkinson, Storr, tous quatre sur Norton, qui bataillèrent tout au long de ces 15 tours. Goffin, une fois de plus, et à la grande joie des spectateurs belges, ressort le grand vainqueur de cette lutte, plaçant son attaque au dernier tour et ter-



UN 125 ÉCONOMIQUE
MAIS DE BONNES
PERFORMANCES :

LA 125 R4. D Gnome-Rhône

La 125 Gnome-et-Rhône R4 D, apparaît comme un vélomoteur très classique. Une impression de légèreté se dégage du modèle.



Par sa retentissante victoire au dernier Bol d'Or, Gnome et Rhône est actuellement la marque vers laquelle les regards se tournent.

Cette firme au passé glorieux, mais qui semblait ne plus avoir conscience de la place qu'elle a à tenir sur le marché national, semble marquée par un ardent désir de revenir parmi les constructeurs qui donnent le ton.

La victoire du Bol d'Or a donc été un bienfait, et ce pour plusieurs raisons :

- d'abord, c'est un acte de confiance, une entreprise courageuse, tout à l'honneur de ses auteurs ;
- c'est aussi la preuve de la qualité Gnome et Rhône, car bien que la machine victorieuse soit une machine compétition carénée, les pièces de série en composent la majeure partie. De plus, il y eut la magnifique démonstration des machines strictement de série ;
- c'est aussi une excellente publicité, qui prouve la vitalité de la firme, qui, il faut bien l'écrire, sombrait peu à peu dans l'oubli.

★

Ainsi, par cet effort méritoire qui fut couronné de succès au-delà même de toute espérance (5 machines au départ, 5 à l'arrivée, première place, record battu, etc...), Gnome et Rhône repart d'un nouveau pied, et du bon.

★

Succès sportif, bravo, mais maintenant c'est au tour du succès commercial. Et ce succès commercial — bien que dépendant d'une infinité de facteurs — peut s'obtenir par la qualité du réseau de distribution, la persévérance de la marque à courir en vitesse, en cross, en trial, etc... (voir l'exemple que nous donne gratuitement l'industrie allemande), et bien entendu par la qualité des produits qu'elle manufacture.

La marque est suffisamment ancienne et réputée pour que la première condition ne soit pas un problème pour elle.

L'avenir seul nous renseignera en ce qui concerne le second impératif.

Mais souhaitons que Gnome et Rhône n'adopte pas une politique à courte vue. Une victoire, c'est bien, surtout une victoire aussi nette, mais c'est à coup sûr insuffisant, il faut confirmer le succès. C'est peut-être plus difficile, mais c'est aussi plus probant, plus payant.

Enfin, quant à la qualité des motocyclettes Gnome et Rhône, la question n'est pas embarrassante pour nous.

Au cours de nos précédents essais, notre objectivité nous a commandé de souligner les quelques petits défauts, mais aussi de mettre en avant le brio incontestable de ces modèles. Notre rubrique « Ce qu'ils en pensent » n'est d'ailleurs venue que confirmer nos dires.

Gnome et Rhône jouit donc généralement d'une bonne presse, et cela est capital.

★

Avec l'extension actuelle du programme de fabrication, qui comprend 3 cyclomoteurs, 12 vélomoteurs et 8 sortes de motocyclettes, il se trouvait évidemment nombre de modèles que nous n'avions pas essayés. Parmi ceux-ci, notre choix s'est porté sur le R4D, un intéressant petit vélomoteur, dont le prix modique surprendra chacun : 113.000 fr.

PHYSIONOMIE DU R4. D

Le 125 R4 est trop connu pour que nous nous y arrêtions longuement. Rappelons que c'est un 123 cc super-carré, donnant un rapport de 0,945, l'alésage étant de 55 mm pour une course de 52. Taux de compression moyen de 6,8 à 1.

Ce moteur est remarquable par la puissance qu'il développe : 6,2 CV à 5.400 t/m ; cette puissance étant prise à la roue arrière, est donc la puissance utile. Il est d'ailleurs intéressant de noter les progrès accomplis, puisque en 1953, le moteur ne développait que 6 CV, mais à 5.900 t/m, et pour un taux de compression de 7,1 à 1.

Le couple, pour sa part, est à peu près constant de 3.500 à 5.000 t/m, ayant une valeur oscillant autour de 0,87 m/kg.

On s'aperçoit donc que ce moteur développe une puissance correcte de 50 CV/l à un régime qui n'est pas excessif. Mais tout aussi remarquable est le couple, assez élevé, mais surtout sensiblement constant sur une plage de 1.500 t/m correspondant aux régimes d'utilisation normale.

Ce moteur, dans sa version 1956, reçoit un carburateur Zénith, un nouveau carter de transmission primaire, mais surtout possède comme nouveauté principale un changement de vitesse par poignée tournante.

La partie cycle, elle, est totalement nouvelle.

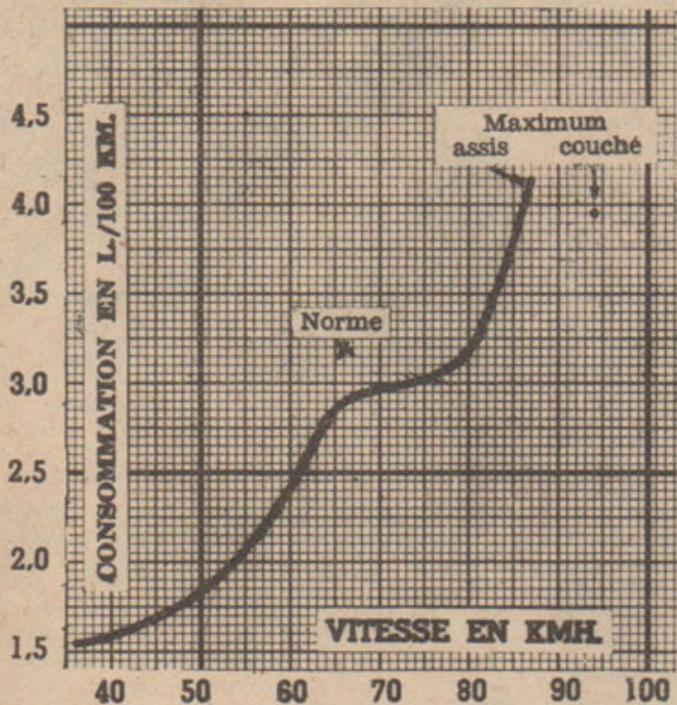
Il s'agit d'un cadre simple berceau, en tubes d'acier assemblés par soudure électrique.

La fourche avant télescopique est signée Tiger (fabrication allemande), tandis qu'à l'arrière nous trouvons une suspension oscillante qui a l'originalité de comporter, en plus des éléments classiques, deux petits anneaux de caoutchouc Neiman, qui freinent le retour de la suspension.

Le restant de la machine est classique.

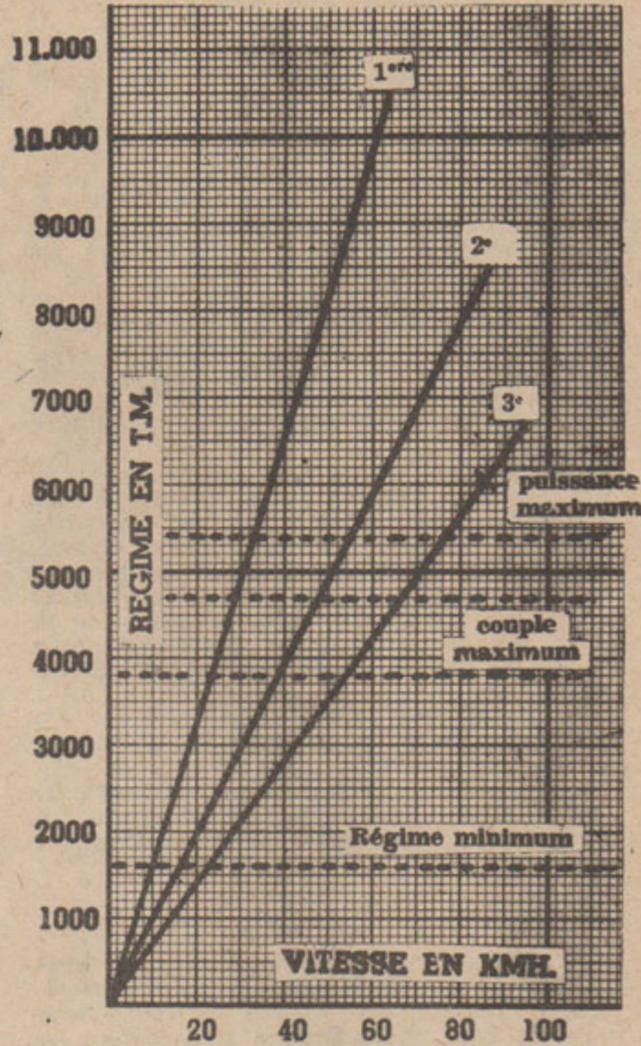
UN MOTEUR QUI TOURNE

Dès notre prise de contact avec le modèle, et durant le premier trajet qui nous fit venir du magasin d'exposition de Gnome et Rhône avenue de la Grande Armée, à nos bureaux, rue de Cléry, nous avons été surpris par le moteur, qui ne déparerait pas une partie cycle plus sport.



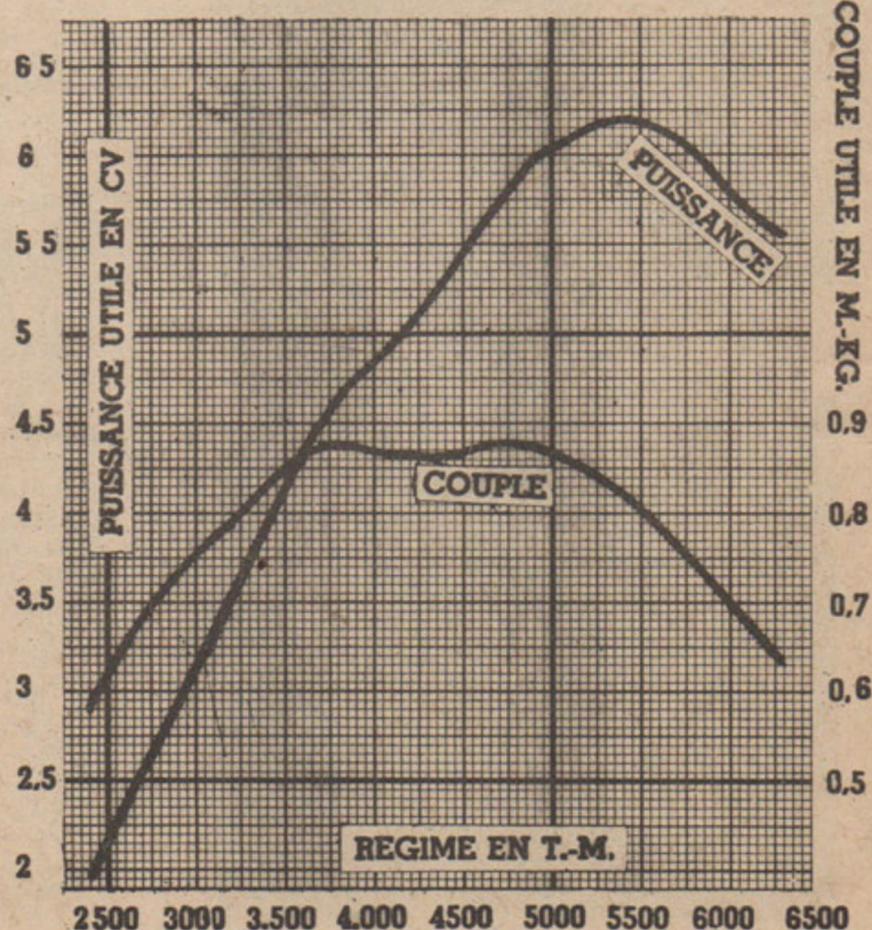
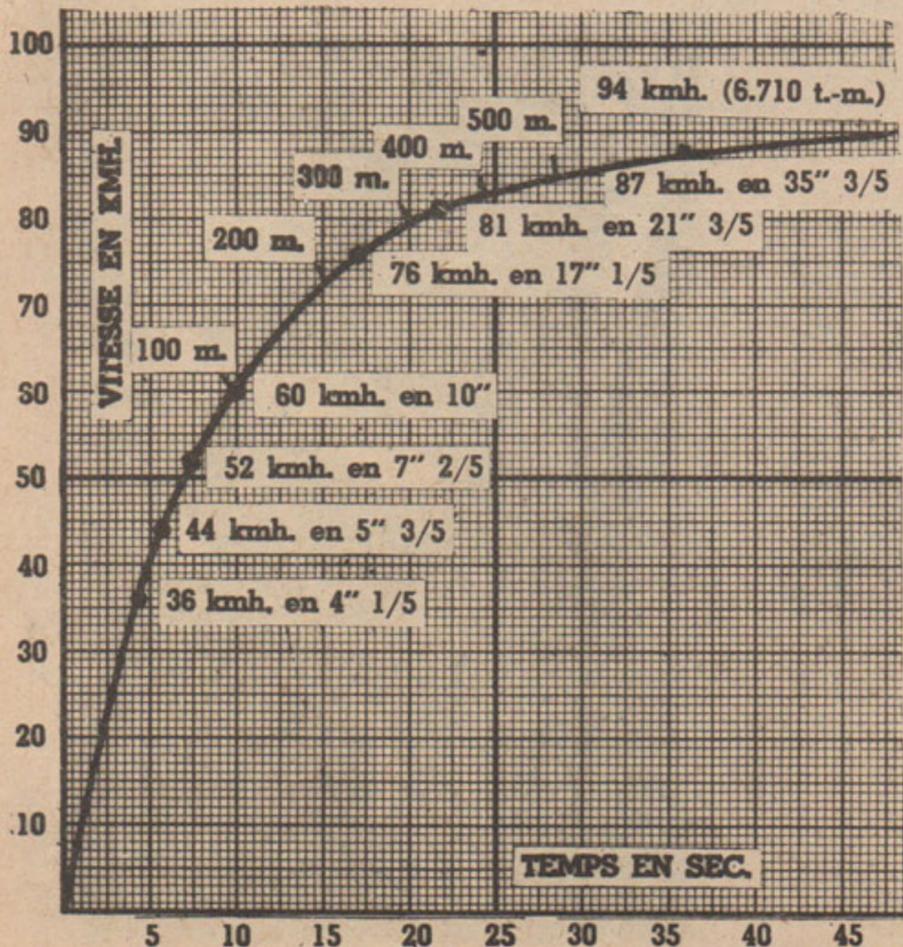
VITESSES RÉGIMES

CONSUMMATION



ACCELERATIONS

COUPLE - PUISSANCE



Rodé rapidement, selon notre méthode, nous avons hâte d'aller chronométrer ce petit R4, qui n'a nullement vieilli. Signalons au passage que ce rodage accéléré se fit sans encombre, et que seul un ennui de condensateur fut à déplorer.

Notre premier test chiffré fut notre épreuve de côte.

En moyenne, avec un 125 de tourisme de bonne facture, notre essayeur « jockey » met 28 secondes sensiblement pour couvrir les 350 mètres. Avec le 125 Ydral sport, monté dans la petite partie cycle d'Agache, il avait mis 22" 2/5, avec la 125 Rumi deux carbus, 21" etc...

Le temps avec le R4D fut de 23" 2/5, et ceci reflète bien le caractère brillant du moteur, d'autant plus qu'avec les autres modèles cités, nous avions des boîtes à 4 vitesses, alors que là, nous ne disposons que de 3 rapports, avec une première longue.

Poursuivons même nos comparaisons, et nous voyons que ces 23" et quelques correspondent tout à fait avec ce que nous faisons avec une 175 cmc. Mieux encore, par rapport à la 175 Gnome et Rhône L 53 essayée précédemment, notre pilote de 52 kg gagne 2/5 de seconde, le poids de la L 53 notamment étant beaucoup plus élevé, les forces de traction étant différentes, etc...

Pour ma part, je devais réaliser 25" 4/5 (moy 48,8 kmh) ; en duo (80 + 55 kg) 31" 1/5 (40,4 kmh).

L'aptitude en côte est donc remarquable, et à la conduite, le moteur donne un arrachement plus près de celui d'un 175 cmc. que d'un 125 cmc.

★

Avec les accélérations, au cours desquelles nous conjugons les essais de vitesses maxima sur chaque rapport, nous devions être littéralement sidérés par les régimes que peut atteindre le moteur sur les rapports intermédiaires.

Maximum en 1^{re} : 63 kmh (10.490 t/m)

Maximum en 2^e : 86 kmh (8.490 t/m)

Ces chiffres, vraiment stupéfiants pour un moteur de série, furent contrôlés plusieurs fois, et la marche sur deux temps était continue. D'ailleurs, quel que soit

le régime, le fonctionnement est parfaitement régulier, et si le moteur peut ainsi grimper jusque vers les 10.000 t/m, en troisième on peut circuler et reprendre à partir de 1.600 t/m environ, ce qui correspond à 22 kmh. On s'aperçoit donc que le moteur n'est pas spécialement pointu, ce que l'allure de la courbe de couple nous avait déjà laissé entrevoir.

Les accélérations, départ arrêté, donnent les résultats suivants :
départ arrêté :

100 mètres en	9" 4/5,	moy.	36,7 kmh
200 »	15" 1/5	»	47,3 kmh
300 »	20"	»	54 kmh
400 »	24" 2/5	»	59 kmh
500 »	28" 3/5	»	62,9 kmh
1.000 »	49" 1/5	»	73,1 kmh

★

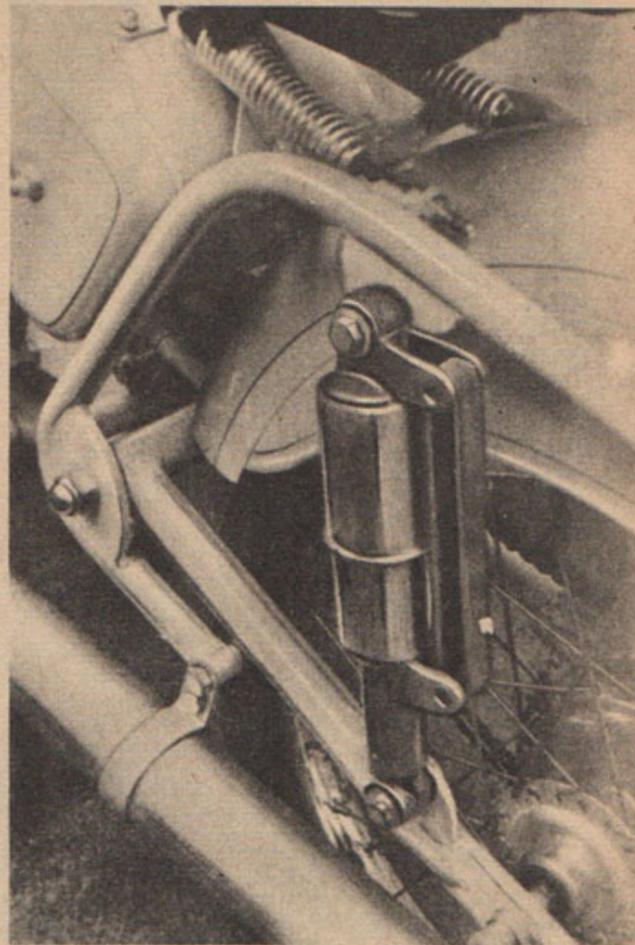
Quant aux vitesses de pointe, elles furent de 94 kmh (6.720 t/m) couché et de 86 kmh (6.150 t/m) assis normalement.

Chiffres très corrects en eux-mêmes, mais qui pourraient être améliorés par une démultiplication très légèrement plus longue. Il est vrai qu'ici, nous n'avons pas affaire à un modèle sport, mais à un modèle utilitaire, où il est préférable de tirer un peu court, afin de donner plus de souplesse d'utilisation à la troisième.

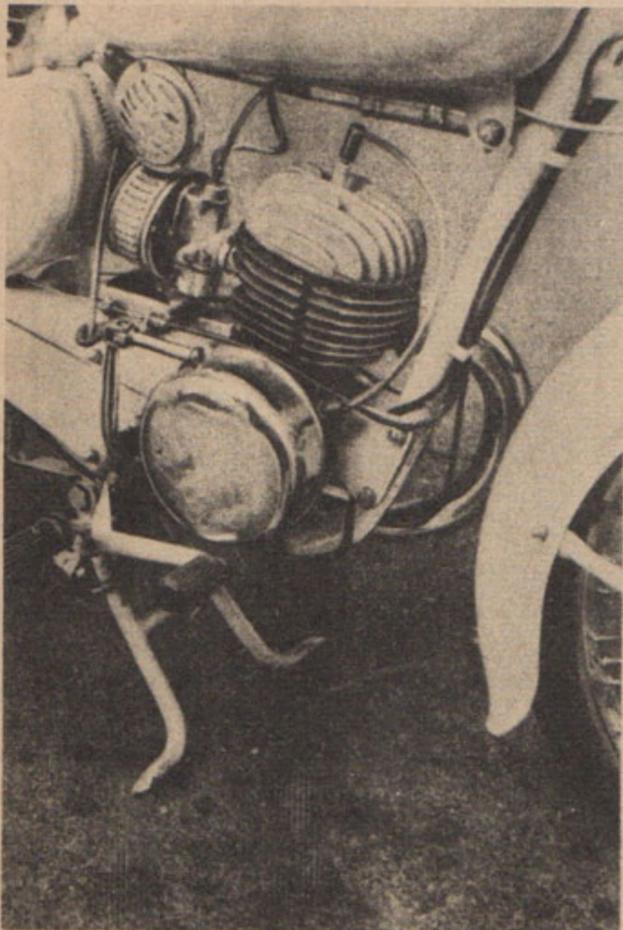
★

Pour nous résumer, on s'aperçoit donc que le petit moteur est brillant, mais souple. Tant à l'admission qu'à l'échappement, il n'est pas trop bruyant, et en tout cas il n'a plus cet échappement au son un peu « métallique » des précédents 125 Gnome et Rhône. En outre, quel que soit le régime, les vibrations sont inexistantes, autant qu'elles peuvent l'être sur un monocylindre.

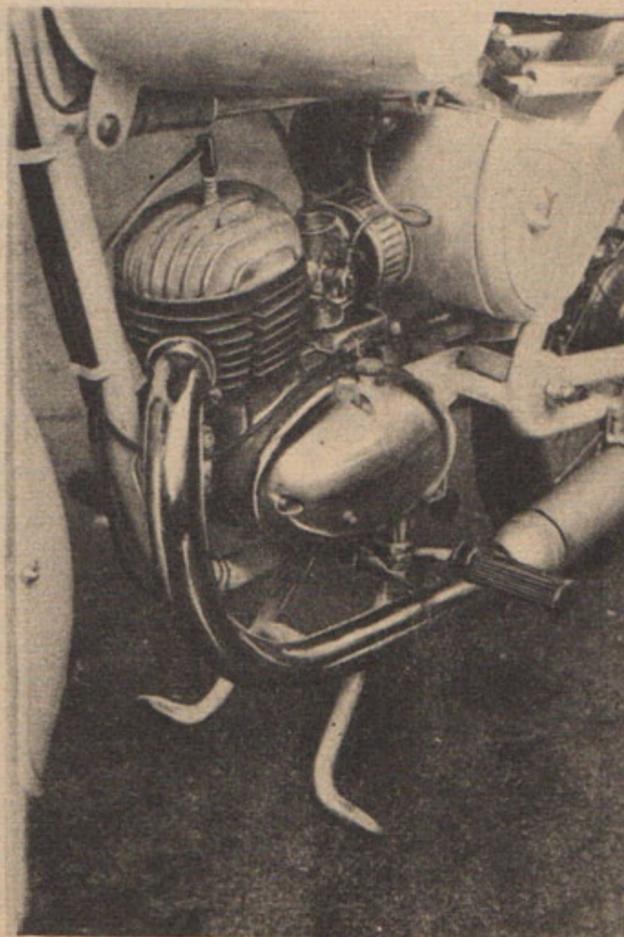
L'embrayage est parfait, et le passage des vitesses, bien que nous préférions un sélecteur au pied à une poignée tournante, se fait sans aucun tâtonnement, un verrouillage dans la poignée existant, et celui-ci étant parfaitement synchronisé avec le verrouillage de la boîte de vitesses elle-même.

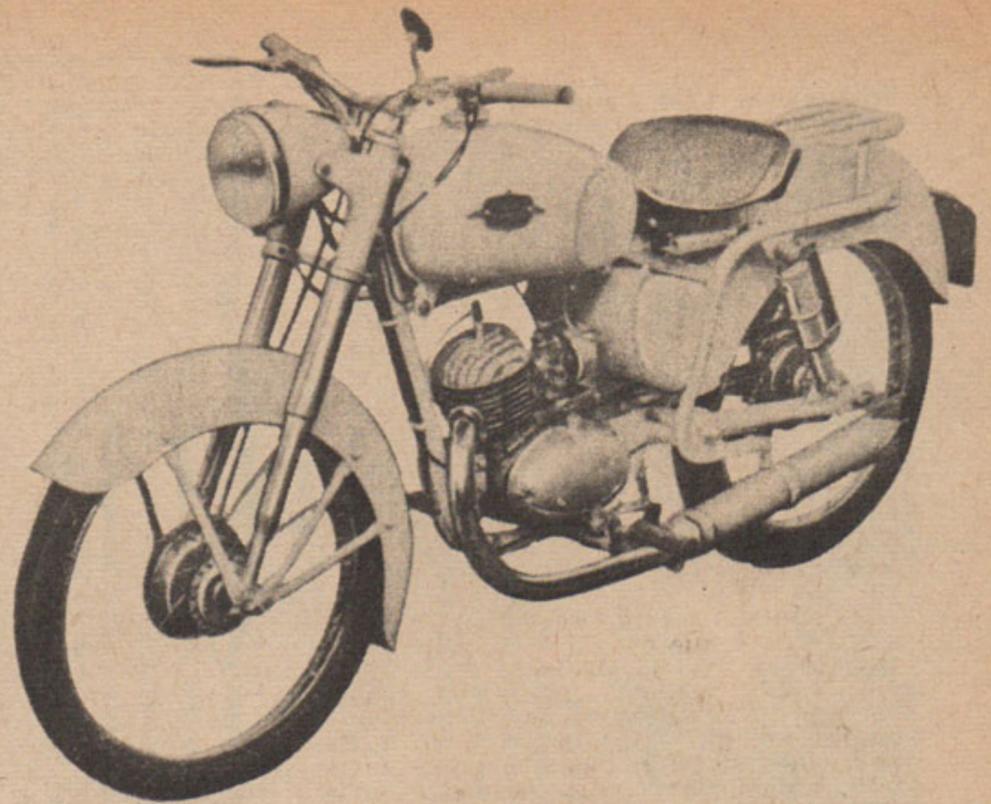
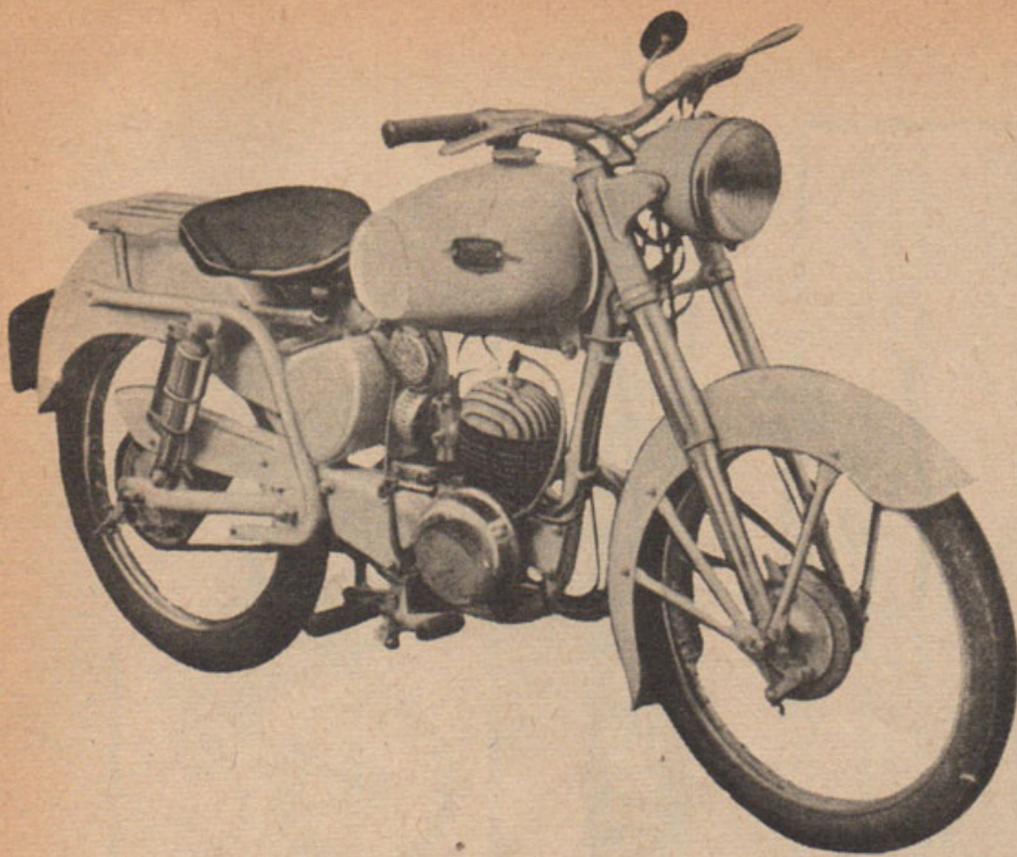


Chaque élément de la suspension arrière est doublé d'anneaux en caoutchouc Neiman. Notez également que les ressorts de selle peuvent être plus ou moins bandés.



Le moteur de la R 4 D trouve parfaitement sa place dans le cadre simple berceau. Remarquez, selon la technique Gnome et Rhône les ailettes du cylindre interrompues, afin d'éviter toute distorsion à la chaleur. Le carburateur est muni d'un filtre à air.





BRILLANT, MAIS SOBRE

On se méfie toujours un peu des moteurs qui tournent vite, ne serait-ce qu'au point de vue consommation. Un 2 temps qui « ronfle » bien c'est un gouffre, croit-on.

Ce que l'on oublie trop, c'est qu'un moteur bien conçu, qui ne demande qu'à tourner et qu'il soit à deux ou quatre temps, consommera à vitesse égale bien moins qu'un « veau » dont le manque de puissance ne fait que traduire une mauvaise utilisation du mélange carburant.

Et c'est ainsi que proportionnellement, les moteurs les plus poussés (moteurs de machine compétition, etc...) consomment le moins, pour une vitesse donnée.

Avec le R4D, nous avons pu tracer une courbe de consommation que bien des 125 cmc. quatre temps à soupapes en tête pourraient envier, surtout à des vitesses inférieures à 60 kmh, puisque à 50 kmh par exemple, on ne consomme que 1,8 l. !

Si la consommation s'élève un peu entre 60 et 70 kmh, par contre, elle se stabilise autour de 3 litres, entre 70 et 75 kmh, ce qui est la vitesse de croisière de la machine.

A fond, en position effacée, et alors que le moteur tourne à 6.700 t/m, la consommation est légèrement inférieure à 4 litres, résultat remarquable.

PARTIE CYCLE HONNÊTE

Nous avons vu que la suspension est intégrale et si le prix modique pouvait laisser supposer une certaine « économie » dans la réalisation, l'essai devait nous prouver que notre raisonnement, à

priori, était faux. La fourche avant « Tiger » nous a toujours donné satisfaction, de même que la suspension arrière oscillante, dont les petits anneaux en caoutchouc Neiman apportent une solution simple et efficace au problème de l'amortissement. Pour bien situer la qualité de cette suspension arrière, disons que nos essais en duo furent tous effectués avec le passager assis directement sur le porte-bagages arrière, et bien que la « partie charnue » de celui-ci ne le soit précisément pas, il nous avoua cependant à l'arrivée être prêt à faire encore des dizaines de km. Prenons donc ceci comme une référence.

★

La suspension est donc bonne, et la tenue de route tout autant.

Toutefois, durant nos essais, lorsque nous lâchions les mains, tout se passait très bien, ou parfois un très désagréable shimmy se faisait sentir. Après examen, le pneu AV nous apparut ne pas être très bien centré, mais aussi la fourche semble manquer d'un peu de chasse.

Ceci nous semble d'ailleurs être confirmé par une assez nette tendance à survirer. La machine, de ce fait, est donc excessivement maniable et requiert une conduite en souplesse. Regrettons que la béquille limite malheureusement l'angle d'inclinaison.

★

La position, à notre goût, est un peu basse, et surtout la selle a tendance à tatonner et à faire glisser le corps en arrière. On peut cependant régler la tension des ressorts de selle.

Les freins à tambours déportés, d'un diamètre de 130 mm, sont bons, par temps sec, et nous avons enregistré les chiffres suivants de 50 kmh à l'arrêt complet.

Avant seul : 17,5 m, décélération moyenne 5,5 m/s².

Arrière seul : 20,6 m, décélération moy. 4,7 m/s².

Les deux : 11,4 m, décélération moyenne 8,45 m/s².

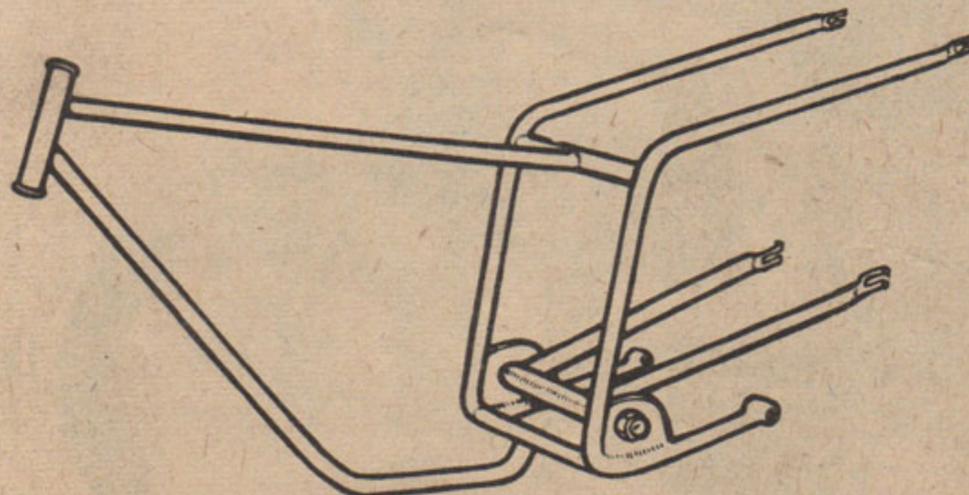
Ces chiffres sont donc dans la bonne moyenne. Malheureusement, dès qu'il pleut, et nous en avons fait la triste expérience, l'eau s'infiltré dans les tambours — plus vite à l'avant qu'à l'arrière — et après quelques kilomètres, le freinage s'est transformé en un très faible ralentissement. C'est là un problème de sécurité que la maison Gnome et Rhône se doit de voir avec son fabricant de freins.

DANS L'ENSEMBLE

Nous n'hésitons pas à écrire que nous avons été très agréablement surpris par ce Gnome et Rhône R4D. Voilà un 125 d'un prix très raisonnable et qui donnera à son possesseur toutes les joies que peut procurer un 125 moderne. Moteur brillant, confort certain, voilà un véhicule aussi à l'aise en ville que sur route. En apportant remède à l'étanchéité des freins sous la pluie, nous aurons un 125 presque parfait dont, en outre, la consommation très raisonnable est un avantage à ne pas négliger.

C. R.

En haut : deux vues trois-quarts avant et ci-contre, schéma du cadre...

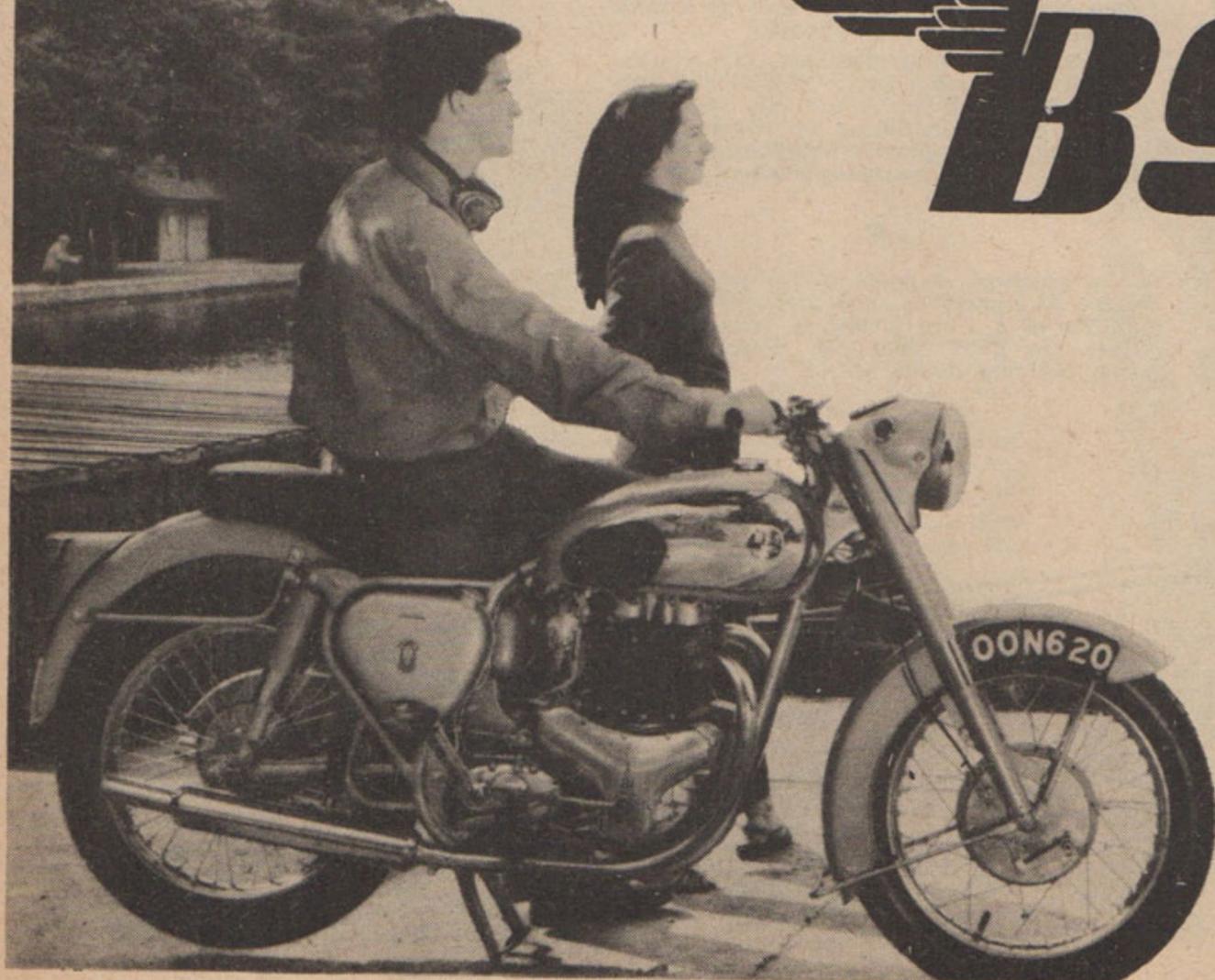


...réalisé classiquement en tubes d'acier soudés.

Enfin les beaux
jours

Profitez-en avec une

 **BSA**



IMPORTATEUR POUR L'ALGERIE

S. A. D. E. B.

1, RUE D'ASSUS - ALGER

FICHE D'ESSAI *Moto* revue

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps, balayage Schnurle.
Alésage : 55 mm.
Course : 52 mm.
Cylindrée : 123,5 cmc.
Puissance : 6,2 CV.
Régime correspondant : 5.400 t/m.
Taux de compression : 6, à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 3 vitesses.
Transmission primaire : chaîne de 9,52.
Transmission secondaire : chaîne de 12,7.
Rapports de transmission finale : 19,3 - 11,4 - 8,3 à 1.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillante.
PNEUS :
AV : 600 X 65.
AR : 25 X 300.

FREINS : AV et AR 130 mm.
RESERVOIR : 12 litres.
POIDS : 81 kg.

REGLAGES - ENTRETIEN

AVANCE A L'ALLUMAGE : 2,5 mm.
BOUGIE : Marchal 34S.
CARBURATEUR :

Type Zénith 20 MX.
Passage des gaz : 20.
Gicleur : 86.
Aiguille : bleue 2^e cran.

GRAISSAGE :

Mélange 10 % pendant rodage. - 5 % après rodage.
Huile recommandée : Castrol XL ou XXL.
Vidange tous les 1.500-2.000 km.

PNEUS :

Gonflage : AV 1,5 kg — AR 1,6 kg en duo 1,8 à 2 kg à l'AR.

RODAGE :

1.000 km à 60-65 kmh ; de 1.000 à 2.000 km à 70 kmh.

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	63 kmh (10.490 t/m)	63 kmh
2 ^e	86 kmh (8.490 t/m)	86 kmh
3 ^e	86 kmh (6.150 t/m)	84 kmh (6.000 t/m)
	assis	
	94 kmh (6.720 t/m)	
	couché	
	Minimum en 3 ^e : 22 kmh. (1.570 t/m)	

Accélération :

100 m départ arrêté :	9" 4/5, moy. 36,7 kmh
200 » » » :	15" 1/5 » 47,3 kmh
300 » » » :	20" » 54 kmh

RESULTATS OBTENUS

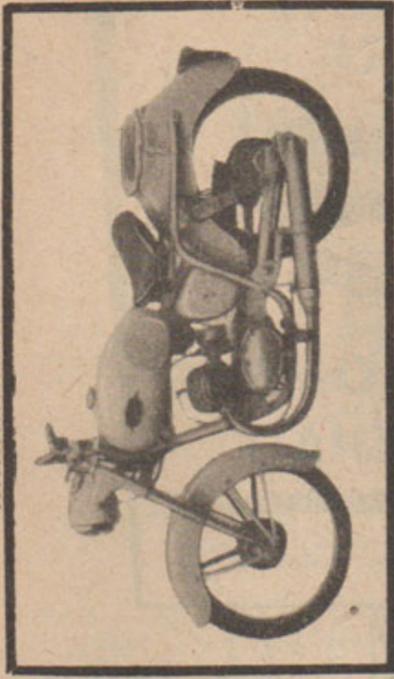
400 » » » :	24" 2/5 » 59 kmh
500 » » » :	28" 3/5 » 62,9 kmh
1.000 » » » :	49" 1/5 » 73,1 kmh

Epreuve de côte :

350 mètres, pente moyenne 8,7 %.
Pilote 55 kg : 23" 2/5, moy. 53,8 kmh
Pilote 85 kg : 25" 4/5, moy. 48,8 kmh
A deux (85 + 55 kg) : 31" 1/5, moy. 40,4 kmh
Rapports utilisés : 1-2.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul : 17,5 m, décél. moy. 5,5 m/s²
Arrière seul : 20,6 m, décél. moy. 4,7 m/s²
Les deux : 11,4 m, décél. moy. 8,45 m/s²



GNOME-RHONE 125 R4D

RESUME DE L'ESSAI

Parmi la nombreuse gamme actuellement commercialisée par Gnome et Rhône, le 125 R4D apparaît comme l'un des modèles les plus intéressants en regard des possibilités qu'il offre, par rapport à son prix très étudié.

Le moteur est particulièrement brillant, principalement en côte, où la constance de son couple dans les moyens régimes lui permet de s'accommoder fort bien d'une boîte à 3 vitesses seulement.

En vitesse de pointe, bonne performance, et fait remarquable pour un deux temps, la consommation est très modique, notamment aux basses vitesses.

Bonne partie cycle, donnant un confort certain.

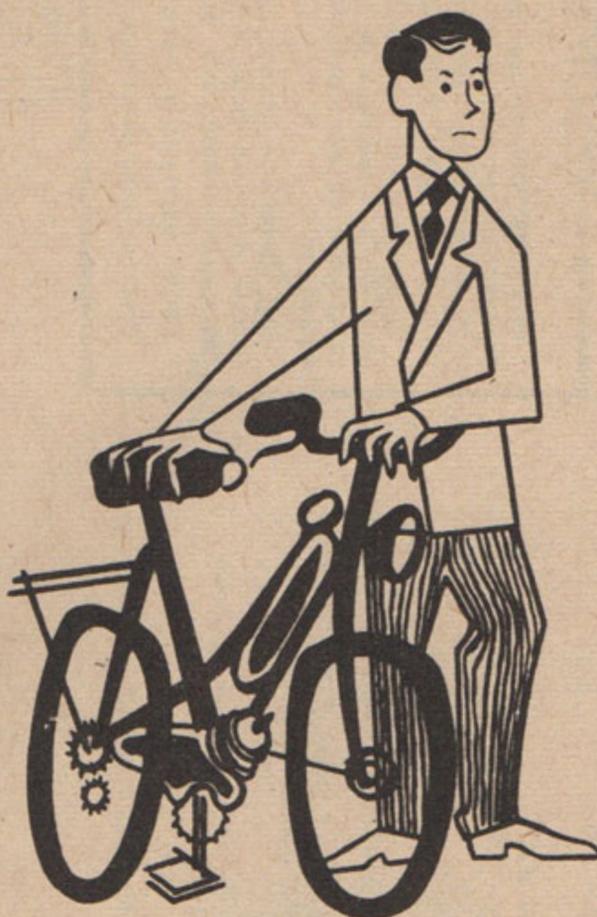
Freinage bon par temps sec, laissant à désirer sous la pluie.

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 37 km
A la fin de l'essai : 648 km
Poids de l'essayer habillé : 85 kg
Taille de l'essayer : 1 m 74 néant
Réglages spéciaux ou modifications : 2-6-56 au 2-7-56
Date et lieu de l'essai : (Seine et Seine-et Oise).
Conditions atmosphériques au jour et lieu des essais : Pression atmosphérique 751 mm de mercure. Température 20°C.
Humidité relative 78 %. Vent très faible.

PRIX : 113.000 + taxes

**PAS D'HÉSITATION
POSSIBLE!**



Pour votre VÉLO - CYCLO - SCOOTER - VÉLOMOTEUR - MOTO
CHOISISSEZ ...

BRAMPTON



LA CHAINE FRANCAISE QUI TIENT!

NOTRE CONCOURS

Excellents techniciens, nos Lecteurs nous imposent de nouvelles questions subsidiaires

Ainsi que nous l'avons signalé dans notre numéro 1298, vu la sagacité de nos lecteurs, nous nous trouvons contraints de poser encore une série de questions subsidiaires (espérons que c'est la dernière), afin de départager les concurrents encore ex-æquo, malgré la série de questions déjà posées dans notre n° 1293. Mais avant de poser notre nouvelle série de questions, qui nous permettra de bien juger des connaissances techniques de nos lecteurs, nous donnerons les réponses justes à nos précédentes questions.

LES REPONSES CORRECTES

N° 1 : OUI, un ressort à lames a déjà été utilisé pour rappeler une soupape. Voici d'ailleurs, à titre d'illustration, celle qui fut publiée dans notre n° 238 du 1^{er} octobre 1927. La conception était d'ailleurs assez curieuse pour cet arbre à came en tête. Contre la came elle-même est rapporté une deuxième came de forme particulière, comportant une partie concave. Tant que la soupape est fermée, le galet en bout du ressort porte sur la partie circulaire de cette deuxième came et la pression normale de fermeture est exercée. Quand la soupape commence à s'ouvrir, le petit galet pénètre dans la concavité de cette deuxième came et la pression du ressort diminue, soulageant ainsi la distribution. A la fin de la période d'ouverture de la soupape, le galet sort de la concavité et revient sur la partie circulaire. Le calcul avait été fait de telle sorte que la pression exercée sur la queue de soupape reste toujours constante.

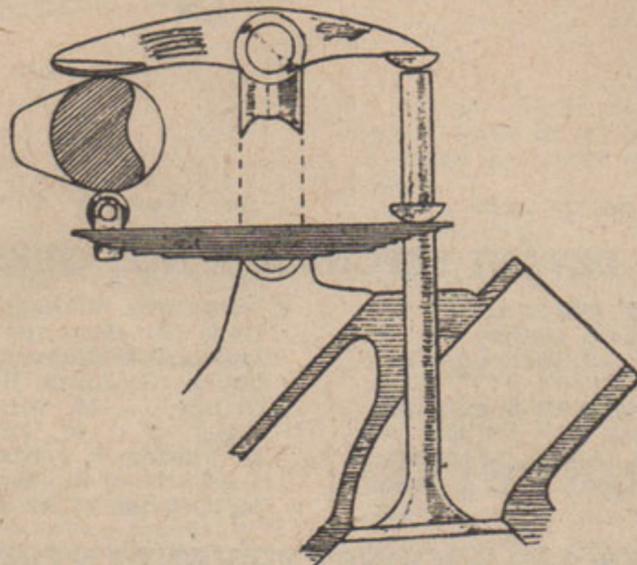
N° 2 : NON. En 1924, le record de France sur le kilomètre lancé, en 100 cc, était détenu par Baudelaire, sur une Griffon, à 96,748 kmh. Les 100 kmh n'étaient donc pas atteints.

N° 3 : OUI. Le 6 septembre 1927, Le Vaux, sur New-Hudson, dépassait, en 500 cmc., les 175 kmh. sur le kilomètre lancé, réalisant une moyenne de 175,438 kmh. Le même jour, Dixon, avec un 1000 Jap, faisait sur la même distance, 191,642 kmh.

N° 4 : NON, la 350 cmc. Saroléa type « Grégoire » de 1934, machine compétition client, n'atteignait pas les 80 CV/l. En effet, ce 348,5 cmc. (70 x 90), avec un taux de compression de 8,5 à 1 et marchant à l'essence-benzol (50 % de chaque) développait 26 CV à 5.500 t.-m., soit 74,5 CV/l. Elle était donnée pour 145-150 kmh.

N° 5 : NON, en fin 1924, une 500 française twin de record, une Peugeot, pilotée par Richard, couvrait dans l'heure 142,35 km., alors qu'en 1951, Ferri, sur un 125 Lambretta caréné et suralimenté, couvrait près de 159 km. (record tenant toujours pour les 125 cmc.).

N° 6 : NON, deux moteurs, un à 2 temps, l'autre à 4 temps, de même cylindrée et de même puissance à tous les régimes n'ont pas même « pression moyenne ». La « pression moyenne » est une pression théorique, celle qui agirait sur la calotte du piston durant le temps-moteur. Or, dans un moteur deux temps, nous avons, au même régime, le double de temps-moteur que sur un quatre temps. Donc pour obtenir avec ce dernier même puissance au même régime, il faut donc une « pression moyenne » deux fois plus élevée que sur un deux temps.



N° 7 : question chiffrée. Pour rouler assis à 120 kmh., il nous faut une puissance à la roue arrière de 19 CV, soit en kilogrammètre-seconde (kgm/s) : $19 \times 75 = 1.425$ kgm/s. Or, 426 kgm équivalant à une kilocalorie (kcal), cette puissance équivaut à :

$$\frac{1.425}{426} = 3,345 \text{ kcal par seconde.}$$

Mais le rendement industriel global de notre moteur étant de 22 %, cela signifie que ces 3.345 kilocalories que nous récoltons ne représentent que 22 % de l'énergie fournie. Cette dernière est donc, par seconde, de :

$$\frac{3,345 \times 100}{22} = 15,205 \text{ kcal.}$$

Or, notre litre d'essence contient, à l'état potentiel, 8.500 kcal, soit 8,5 kilocalorie par cm³. Il faudra donc fournir à notre moteur, à 120 kmh., :

$$\frac{15,205}{8,5} = 1,789 \text{ cm}^3 \text{ d'essence par seconde.}$$

Or, pour couvrir 100 km. à la vitesse de 120 kmh., il nous faut $\frac{100}{120}$ d'heure,

$$\text{soit } \frac{100}{120} \times 3.600 = 3.000 \text{ secondes.}$$

Donc notre consommation finale, en position assise, sur 100 km. et à 120 kmh. sera de : $1,789 \times 3.000 = 5.367 \text{ cm}^3 = 5,367$ litres/100 km.

En faisant un calcul plus précis, nous obtenons :

$$\frac{19 \times 75}{426} \times \frac{100}{22} \times \frac{1}{8500} \times 3.000 = 5,366423$$

l/100 km. soit, en prenant, ainsi que demandé, les 2 décimales les plus approchées : 5,37 l/100 km.

Nous devons ajouter que nous comptons beaucoup sur cette question pour départager nos ex-æquo. Or, et ceci est

tout à l'honneur de nos lecteurs, nous nous sommes lourdement trompés, puisque plus des 3/4 ont trouvé la réponse juste et 11 % ne se sont trompés que sur la dernière décimale.

NOS NOUVELLES QUESTIONS

Après avoir fait appel aux connaissances historiques, sportives, techniques d'ordre général, théoriques, arithmétiques, etc. de nos lecteurs, nous allons, cette fois, essayer de les acculer dans leurs derniers retranchements d'une autre manière.

Deux dessins techniques, deux « crevés » de moteur sont, ci-contre, soumis à votre examen critique.

Mais nous vous prévenons : notre dessinateur y a glissé un certain nombre d'erreurs : 5, 10, 15... à vous d'en déterminer le nombre exact, à vous de lui dire quelles sont ces erreurs.

Pour chaque réponse juste, il vous sera attribué un point. Mais attention ! pesez bien vos réponses car pour toute erreur (ou du moins ce que vous estimez être une erreur) qui n'en est pas une, un point vous sera retiré.

Mais afin de jouer franc-jeu, nous vous signalons que s'il manque des pièces, c'est à bon escient, et votre rôle n'est pas de les trouver. Nous avons effectivement supprimé, pour la clarté des dessins, un certain nombre d'organes (par exemple les culbuteurs). Ce n'est pas ces pièces manquantes que nous vous demandons de signaler.

Et maintenant, à vous de jouer ! Un 125 Terrot vous attend à l'arrivée.

COMMENT REDIGER VOTRE REPONSE

Après avoir indiqué bien clairement, sur une feuille de papier, vos nom, prénom et adresse, n'oubliez pas de rappeler la lettre-référence portée en face de votre nom sur la liste jointe.

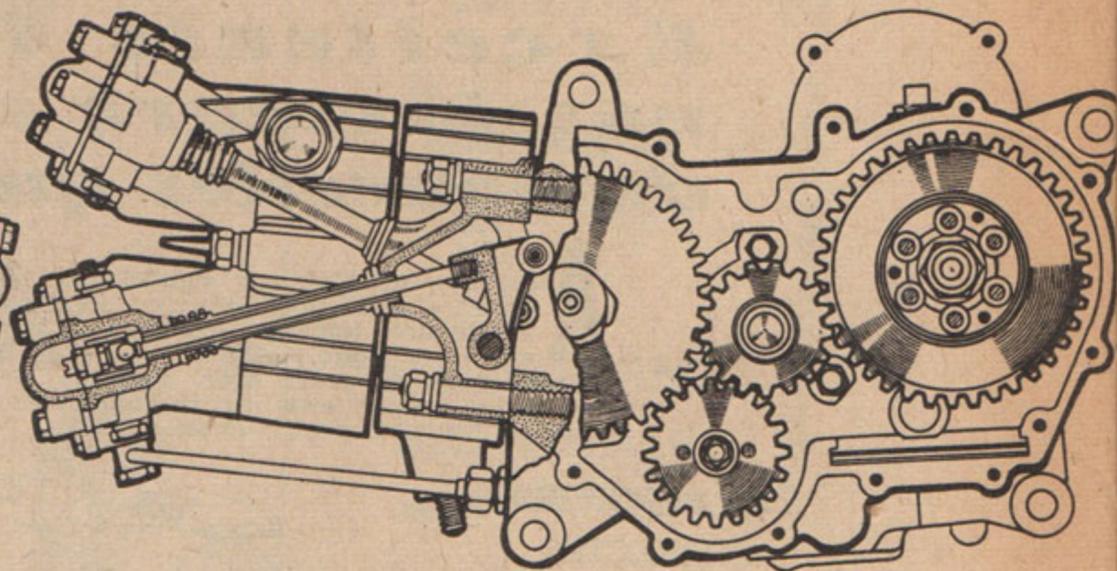
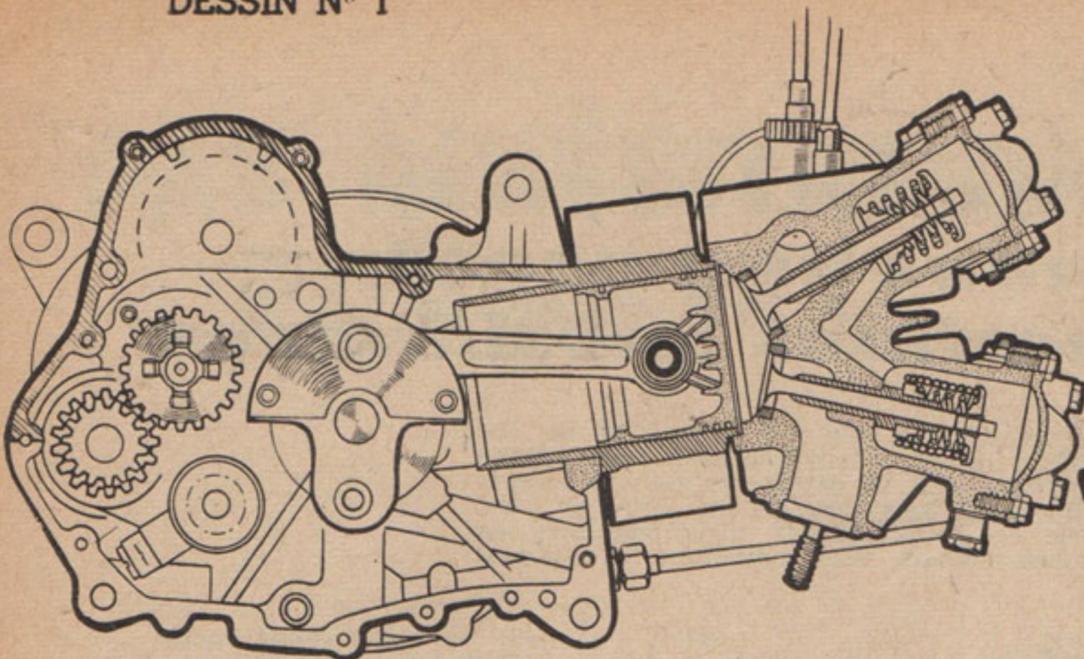
Et puis, bien séparées les unes des autres, vous notez vos réponses numérotées. Par exemple (exemple faux, évidemment) :

- 1) : il manque une soupape ;
- 2) : dans le système d'allumage, il y a deux cames au rupteur, alors qu'il s'agit d'un monocylindre ;
- 3) : la selle est fixée à l'envers, etc... etc...

AVANT QUELLE DATE ?

Les réponses doivent nous parvenir avant le 1^{er} août, le cachet de la poste faisant foi.

VOIR PAGE SUIVANTE



LISTE DES ABONNES DEVANT REpondre A NOS QUESTIONS SUBSIDIAIRES

Réf. A : MM. Fouilloux (Paris) et Graff (Gunsbach).
 Réf. B : M. Cuvelier (Tourcoing) - M. Cuq (Paris).
 Réf. C : M. Brugere (Marseille) - M. Alard (Sarralbe).
 M. Tressera (Feugarolles).
 Réf. D : M. Levaast (Annezin-les-Béthunes) - M. Manauthon (Billère) - M. Gauchon (Vanzé par Decize).
 Réf. E : M. Noirrot (Paris) - M. Benaben (Alger) - M. Mao (La Lyonnaise Coueron) - M. Gabert (Briançon) - M. Barthélémy (Gannat).

Réf. F : M. Negre (St-Hilaire du Touvet) - M. Janot (Conflans Ste-Honorine) - M. Dusseux (St-André de Corcy) - M. Besnard (Asnières) - M. Barré (Hautes Rivières) - M. Aubourg (St-Jouin Bruneval) - M. Lançon (Lévans les Saint-Claude) - M. Alige (Suresnes).
 Réf. G : M. Droucheau (Clamart) - M. Buc (Toulouse) - M. Pardon (La Roche Vineuse).
 Réf. H : M. Bardureau (Nanterre) - M. Narcy (Caugé) - M. Ollivier (Yerres) - M. Lauvray (Montrouge).

ETANT DEJA CLASSES, LES ABONNES SUIVANTS N'ONT PAS A REpondre

M. Sixto (Oviedo) - M. Meunier (La Chartre-sur-Loir) - M. Renard (Leval par Aulnoye) - M. Vernada (St-Germain Lembron) - M. Jenny (Fourmies) - M. Voiselle (Reims) - M. Derozier (Chenove) - M. Grandemange (Remiremont) - M.

Bailly (La Chapelle-sur-Crécy) - M. Libeau (Carquefou) - M. Mittaine (Dôle) - M. Mesnankine (Paris) - M. Delort (Paris) - M. Cohen (Bône) - M. Dorey (Droux par Lux).

S 22 NOUVEAUX RECORDS EN 50 cc. PAR GUAZZONI

Sur la piste de Monza, de nouveaux records du monde viennent d'être battus par un cyclo italien Guazzoni : 22 au total qui vont des 10 km. aux 7 heures. En voici la liste.
 10 km. : 5' 03" 6, moy. 118 km. 577 (ancien record Demm 5' 13" moy. 115).
 50 km. : 23' 42" 2, moy. 126 km. 511 (anc. rec. Demm 25" 31 moy. 118 km.).
 100 km. : 46' 42" 6, moy. 128 km. 552 (anc. rec. Demm 51' 14" moy. 117 km.).
 500 km. : 4 h. 31' 57", moy. 110 km. 311 (anc. rec. Alpino 6 h. 02' 02", moy. 83 km. 300).
 10 miles : 7' 55" 6, moy. 121 km. 815 (anc. rec. Demm 8' 19", moy. 116 km.).

50 miles : 37' 45" 2, moy. 127 km. 882 (anc. rec. Demm 41' 50", moy. 115 km.).
 100 miles : 1 h. 14' 30" 2, moy. 129 km. 613 (anc. rec. Demm 1 h. 22", moy. 118 km.).
 1 heure : 129 km. 153 (anc. rec. Demm 117 km. 200).
 2 heures : 231 km. 344, moy. 115 km. 672 (anc. rec. Guazzoni 209 km. 700, moy. 104 km. 850).
 3 heures : 344 km. 464, moy. 111 km. 448 (anc. rec. Alpino 273 km. 900, moy. 91 m. 300).
 4 heures : 436 km. 784, 109 km. 196 (anc. rec. Alpino 364 km. 900, moy. 91 km. 300).

5 heures : 535 km. 730, moy. 107 km. 146 (anc. rec. Alpino 455 km. 300, moy. 91 m. 060).
 6 heures : 621 km. 818, moy. 103 km. 636 (anc. rec. Alpino 499 km. 800, moy. 83 km. 300).
 7 heures : 699 km. 787, moy. 99 km. 969 (anc. rec. Ducati 493 km. 700, moy. 71 km.).
 Ces records qui concernent la catégorie des 50 cmc. sont aussi valables pour les catégories 75 cmc. et 100 cmc. pour les 10 km., 100 miles et 1 heure. Nous reviendrons prochainement sur ce... cyclomoteur qui réalise 129,153 en 1 heure !

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto
 La **revue**
 Moto

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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N°s	800 fr.	1.100 fr.	50 N°s	1.500 2.000 fr.

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise plus de 750 frs.
- Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°
- Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
- Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

TRIBUNE

LIBRE

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REpondANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE
MOTO-REVUE

IRONIE

Feuilletant quelques vieilles revues, j'ai retrouvé sur l'« Automobile » de 1954 (août) un article où l'auteur se félicitait de l'heureuse initiative qui venait d'être prise alors : Les 125 étaient autorisées à s'aligner au départ en compétition ! Et la conclusion en était « voilà qui va faire progresser la technique des petites cylindrées ».

Il faut croire que ce progrès a été jugé déjà suffisant, puisque la FFM est revenue sur cette décision !

A PROPOS DU BRUIT

Pourquoi faut-il que l'hebdomadaire « Noir et Blanc », dans son numéro du 23 avril, se mêle de questions moto ? Il est bien sûr permis à chacun de déplorer le bruit de certains véhicules à deux roues, mais il y a diverses façons de le faire ! Me passant de commentaires, je préfère joindre l'article à ma lettre.

« A PROPOS DE BRUIT, FAISONS DU BRUIT. — Nous protestons l'autre jour contre le bruit des motocyclettes et des triporteurs.

L'approbation de nos lecteurs nous encourage à continuer. Tout le mal vient de ce qu'il n'existe pas en France un règlement suffisant contre les bruits des motos. Lorsqu'on s'est aperçu après examen que le nombre des décibels prévus par la loi était absurde, personne n'a réagi. Le ministre des Travaux publics doit avoir des travaux privés. Il ne s'occupe en rien des matières qui touchent ainsi l'ensemble des français.

Oui ou non, est-il scandaleux que la moyenne des français circule avec des voitures qui, comme la 403, la DS 19, l'Aronde ou la Versailles, sont parfaitement silencieuses en déchainant des puissances supérieures à 50 CV ? Est-il admissible dès lors qu'un petit personnage qui se balade tout seul dans la rue avec un moteur anémique d'un seul CV s'entende de Beauvais à Paris ?

Tout est là, et tout le monde est d'accord là-dessus...
Sauf le ministère.

Car la grande différence entre notre régime et l'ancien régime, celui de la République active, c'est qu'au temps de Mr Tardieu un texte eut réglé cette situation en moins de huit jours.

Mais notre ministre des Travaux publics, Mr Pinton, n'a pas fait un geste.

Ce raisonnement aurait dû être tenu à notre place et depuis longtemps par le Touring Club ou par la Prévention Routière. C'était à eux de réveiller le Ministre. Car quand on n'a pas Mr Tardieu, il faut se contenter de ceux qu'on a.

Nous retrouvons ici ce même sommeil, cette même lenteur, cette même incapacité officielle de réagir pendant des mois et des mois, qui nous a conduit en Algérie au point où nous en sommes ».

L'aimable personne qui a écrit ce virulent pamphlet croit-elle que « les petits personnages qui se baladent (?) tout seuls dans la rue avec un moteur anémique de 1 CV » ne posséderaient pas une confortable voiture, leur permettant de se déplacer deux fois plus vite dans des conditions incomparables, s'ils en avaient les moyens ?

Bien sûr, nul ne songe à blâmer le « rouspéteur » qui vitupère contre le jeune sportif qui prend les boulevards pour une piste d'entraînement, ou contre l'amateur de mécanique qui fait les réglages de son moteur le dimanche matin sur le trottoir !

Et puisque, monsieur le « rouscaille », vous faites le méchant, je vais l'être aussi... Dispensez-vous donc de commencer vos phrases par de discordants « Car quand » ! (cf grammaire de 6^e). Et si vous avez les conduits auditifs sensibles, ce que nous ne saurions vous reprocher, respectez au moins la dignité des petits usagers de la route !

Mr P. QUILICHINI
Ecole des Transmissions
Alger

N.D.L.R. — Ajoutons pour notre part que nous sommes les premiers à réclamer des motos silencieuses, nous trouvons tendancieux et inadmissible que la « grande presse » s'en prenne toujours à la moto. Croyez-vous que camions, autobus, et même certaines voitures, soient tellement silencieux ?

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR 49-42

Echange Standard Complet

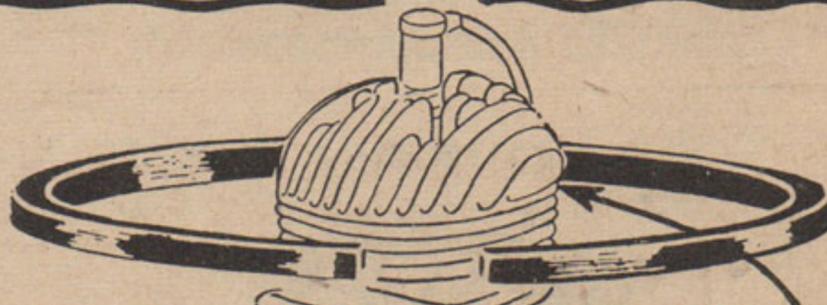
REALESAGES — EMBIELLAGES
REPARATIONS REVISIONS

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

au Service-Assurances « MOTO-REVUE », habilité à assurer pour
Paris, Seine et Seine-et-Oise — 12, rue de Cléry - GUT. : 73-32



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite

épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps

à refroidissement par air

150

Comme des milliers d'usagers
faites confiance à

JAWA

qui a confirmé sa supériorité dans le

BOL D'OR 1956

AVEC UNE MACHINE DE SÉRIE AMÉLIORÉE

1^{ère} Catégorie 350 cm³
RECORD battu à 110.922
de moyenne soit 2.662 km.
— 2^o du Classement Général —

250 cc. avec double-selle
et repose-pieds arrière 219.500

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

350 cc. avec double-selle
et repose-pieds arrière 239.500

et avec frein sur moyeu central 249.500

Départ PARIS + taxe locale

GARANTIE TOTALE 6 MOIS
pièces et main-d'œuvre

SERVICE ASSURE
CHEZ NOS NOMBREUX
CONCESSIONNAIRES

PIECES DETACHEES
LIVRABLES IMMEDIATEMENT

CRÉDIT 18 MOIS — REPRISES



AGENT GÉNÉRAL
ETS JACQUES POCH
127, AVENUE DE NEUILLY-NEUILLY/SEINE - TEL - MAI. 61-70



PLUIE TEMPÊTE FROID
ORAGE NEIGE VENT
...protégé par
un des survêtements
des productions
MACOMBYNN
étudiés en fonction de l'usage
pour répondre aux besoins
de chacun

EN CORDUVAL SPORT
MACOMBYNN 55
tellement plus pratique
le 2 pièces séparable **SURJAMB MONMANTO**

EN CORDUVAL VILLE
MACOMBYNN 56
toujours aussi pratique
le 2 pièces séparable **PANTALON ALSACE VESTE ALSACE**

GARANTI sur réclamation justifiée

Seul fabricant
MACOMBYNN
2, RUE DE LA PLUMETTE - AMIENS - TÉL. 41-72
Vente dans toute la France, chez votre motoriste
DÉPOT: PARIS-BANLIEUE, E. REVIL, 82, AV. DES TERNES, 17'

CHANTELINE F. OZ

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

POSSESSEURS DE 350 JAWA

N'oubliez pas notre referendum - DATE LIMITE : 31 JUILLET

(Tous les renseignements dans notre numéro 1.297)

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 275 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES LA LIGNE 385 fr.

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

TERROT

TERROT 500 culb. RGAS av. ou ss side. BERTIN, Gama-ches par Etrépagny (Eure).

TERROT 500 culb RGAS side side 13000 k. VOLYRILLIERE, Bussières Roche Vineuse S-L.

PEUGEOT

125 Peugeot 56 TL4 100000. 6000 k LE CUNFF 67 r Cap. Guynemey, Courbevoie. Crédit

PEUGEOT 175 4 vit. sel. siège ar. b. état 55, JEZEQUEL 34 rue Victor-Hugo, Levallois.

AUTOMOTO

175 AMC Automoto 17000 k 65000. 18 r Bufon La Varenne St-Hilaire, Seine.

AUTOMOTO 100 cc fin 54 mot. nf px int. Suf. 11-58 (urg.)

MOTOBECANE MOTOCONFORT

MOTOB. 125 cul. t. b. état eq. comp. 70000. CHEMEAUX 108 av. Mozart 16^e part. 19 h

MOTOC. 250 b. ét. chrom. nf px 25000. HUYGE 3 bis rue Rcsalis, St-Maur. sam. dim.

MOTOC. 175 cc. sport U 22 C 1954 16000 k. parf. ét. px 90. Mar. 69-46 le soir

175 U22 sport nve gtie crédit taxe 182, px 160 LABAT MOTOS Aire (Landes).

MOTOBEC. 500 sup. cul. mot. exc. ét. px t. bas. DOUCET 64 r. Mtgne Ste Geneviève 5^e.

MOTOB. 175 Z22C tt équip. état neuf, SCHEMITE 63 r P. Semard, Noisy-le-Sec (Seine).

MONET-GOYON

200 MONET M2VDO 55 13000 k. état neuf. Accessoires 120.000. - TRAMEÇON, Fontenailles (S.-et-M.).

CAUSE santé vds ou éch. 232 t. b. état contre 2 cv. LA-MAY A Ramonchamps, Vosges

GNOME-RHONE

GNOME 800 side tracté caisse canadienne bon état. Bas prix TAUZIN 24 place des Vosges Paris-3^e.

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 43 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT, D'ABORD : MOTO-REVUE

SCOOTERS

VESPA 52 tr. nbx ac. 70000 BOITEUX 2 r Lakanal 15^e

CAUSE dép. à vendre scooter Aer-Macchi 125 cc luxe neuf possibilité crédit 80 %. Téléphone Tri. 83-46

CYCLOMOTEURS

SENSAS. Mosquito neuf rodé, 20000, GUYON Tri. 29-94

MOBYLETTE luxe 55 pi état 22000 Odé. 71-63, h. repas.

MOTOS AUTRICHIENNES

250 PUCH SGS comme neuve Pér. 74-24.

250 TF 53 tr. b. ét. 20000 k. 130000 crédit Bal. 67-29

PUCH 250 TF 1954 10000 k. t. b. ét. px int. GROSSET 88 bd des Batignolles, Paris 17^e

PUCH sp. 250 SGS f. 54 ét. nf équip. ass. oct 190. Pagès 59 r des 4-Ruelles Montreuil 6h30

PUCH 250 TF tr. b. état 125 Foulon, 258 r. Marcadet 18^e.

MOTOS BELGES

FN 350 lat. 52 120 KONTOS 27 bis rue de Maistre 18^e

MOTOS ALLEMANDES

URG. doub. emp. DKW 350 NZ 25000 k acc. 80000 BADE 3 rue de l'Avenir, Clichy

BMW R51 abs. orig. roulé 16000 k unique, COCAS 15 av. Grammont, Tours.

BMW 250 R25 Impec CHERKI Fla. 02-21, heures travail.

BMW 600 R 67/2 25000 k. ét. nf imp 350 à déb. BARTHELET 116 av H. Barbusse, Drancy

SID BMW R75 gr caisse com. + pièces dét. CORUBLE, 8, pas. Roche, Pantin (Seine).

NSU Max non immat. BAUER rue Blandin, Epernay

BMW R67 c. neuve 265. 32, rue de Lille, Roncq, Nord.

HOREX Regina 4 350 cmc. 10000 k, Dan. 42-37.

IFA 129 85. à créd. Vil. 15-18

MATCHLESS 500 twin 1954 pi état, moteur neuf, MILLOT 63, rue Pascal, Paris 13^e

PART. vds BMW R51-2 20000 k excel. état, acces. 1re main 260. Lon. 07-72 heur. trav.

MOTOS AMERICAINES

750 H.D. imp. 100, PENSEC Acqueville, Poissy (S.-O.)

HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. beau side selle bip. orig. pi ét. px int. Café Maillard 44 r P. Barruel, Paris 15^e.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 CSEPEL 250

TOURISME et Grand Sport peu roulé Etat neuf absolu Prix exceptionnel Garantie - Crédit SIDAM

8, rue Fourcroy, PARIS-17^e Ouvert tous les jours MEME LE DIMANCHE MATIN

JAWA 350 équip. spécial KATOLICKY. Ablaisges S.-O. Alé. 34-96. Heures bureaux.

350 JAWA M 52 31000 k acc. 135000 Nevers, 44 r. Estienne d'Orves, Pré St-Gervais.

MOTOS ANGLAISES

500 BSA Etoile Empire side 1 p. 1/2 parfait état 120. 35 r. Babylone, Mr Charrière, Paris

VINCENT rapide 13000 k b. ét. px 300 PAUL 7 r Lauriston.

MATCHLESS GL3 rapide téléphoner Molitor 69-31.

AJS 350 16 MS 52 urg. c. dép. colonies 140. tél. Roq. 55-74

VELOCETTE MAC 350 ét. nf NEELS Roger, 8, rue des Entrepreneurs St-Ouen (Seine).

NORTON 16H side Roy vend. ensemble ou séparé DECOSTER 12 rue Lapérouse Pantin 19 h.

MOTO BSA 500 twin imp. ALLEAUME, 241 Gde Rue, Garches (S.-O.)

500 TRIUMPH sp. twin 52 pi état pn. et bat. nfs équip. Pla. 31-05.

BSA 500 Star twin 53 30000 k sac out. etc. px 200 pi ét. de mar. DUBIEZ. Tél. 95 rue de la Paix, Revigny Meuse.

PART vd 500 BSA A7 51 b. ét. méc. 190. Acces. S'adresser à comp. du 16 à Gar. Crampes. bd Alsace-Lorraine, Pau.

LEGUYADER vd 500 Velocette cross 56 ét. nf 5 courses px int. f. offre 51 r Perdrige Neully-Plaisance (S.O.), Le Raincy 40-31.

MATCHLESS 500 G80S impec. 130000 Sab. 87-25 h. repas

BSA 250 C11SL 10000 k GALY Tél. Ber. 07-86.

TRIUMPH 500 twin urgent 150000 ALTUNA, Por. 37-00.

BSA 350 B-31 1951 4 vit. exc. état 130000. Mac. 29-84

VELOCETTE 200 cc. Triumph 650 cc 1re main pi état px int. crédit repr. scooter DEVINCK 16 r Moncey, Paris 9^e.

BSA B 33 sup. oscil 1954 17000 k, LETORT 76 r. Paris Neully-sur-Marne (S.-O.)

DOUGLAS 350 bicycl. parf. ét. 47 r Deguingand, Levallois.

BSA GF t. b. ét. eq. px à déb. Caillas 163 r de Paris, Pantin

MOTOS DIVERSES

UNIQUE A PARIS

avant travaux je liquide à des prix imbattables 50 motos
175 Monet Goyon 20000
250 Terrot latérales 20000
350 et 500 Terrot 25000
350 Gnome super Major 35000
500 Monet 4 vitesses 35000
350 Motosacoche susp. 40000
500 Motosacoche bip. 35000
500 Terrot 1948 side 55000
350 BMW télesop. 68000
750 BMW culb. 48R73 75000
Crédit Reprise Echange FAURIE 8 av. de St-Ouen

ORGANISATION

UNIQUE en FRANCE

500 MOTOS, SCOOTERS VELOM., DE 50 A 56 en provenance faillite. Reprise dont moitié à 50 % Prix neuf 100 épaves et pièces Liste gratuite sur demande. Expédition France et colonies M-S 66 rue du 11 Novembre St Etienne (Loire) Tél. 0301 Succursale Paris (Seine).

SIDES R. Gillet et G. Rhône 7 tr. de 10. 4 r Beaurepaire, Pantin. Vil. 15-18

AGF 175 type Rallye ét. neuf tr. b. 90000 JOLLY Gré. 29-59

Versez seulement 5.000 fr.

partez avec une Peugeot neuve et payez le solde en 12 mois et aussi nos occasions

600 BMW R6 170000
500 BSA B33 145000
500 Ariel 145000
350 BSA B31 145000
500 Triumph Twin 145000
500 Terrot dernière 95000
350 Jawa Twin 105000
350 Matchless 90000
350 BMW télescopique 70000
250 Puch et BSA 120000
250 Terrot neuve 140000
175 Peugeot, Motobécane, etc. Crédit - Reprise

BF 10 av. de St Ouen PARIS

Occasions : 250 Puch TF : 65. 125 Monneret : 70. - 125 Paloma : 50. - 175 Motobécane : 80. - 33 bd Barbès, Paris.

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL 83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

Tous les jours sans exception Ouvert de 9 h. à 22 h.

300 MOTOS SENSATIONNELLES en qualité et prix

A LIQUIDER BSA Rocket roulé 3.500 km. TRIUMPH Speed Tw. splendide ARIEL Square Four c/neuve BMW R67, R73, R12, R25 NORTON Dominator aff. uniq. PUCH, JAWA, CSEPEL, DKW

CHOIX UNIQUE VESPA, LAMBRETTA, BERNARDET, PEUGEOT, MOTOBECANE, TERROT, etc... Sides Précis., Simar, Bernardet

TOUT LE MONDE DIT Chez BEDARRIDE 3, PLACE CLICHY C'EST PLUS SUR ! ET C'EST VRAI Reprise de motos sur autos Choix de 300 Autos Ouvert Dimanche

DIVERS

CHOIX de sides 10 à 25000. Vil. 15-18

40000 side Simard 1 p. 1/2 ac. ROBERGE 10 rue J.C Delubac Plessis Trévise (S.-O.).

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE MOTO-REVUE NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX. MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES

REM. Fulgur M100 pr Motob. 175, 125 Gnome R3, Tre 16-50

REM. Fulgur M 100, LECÉE 5 r. J. Macé, Houilles (S.O.)

Sacrificie side Carpio p. 350 c. nf 40000. KELLER 17 r. P. Lavoye, Pontoise (S.O.)

PIECES D'OCCASION Motos toutes marques 4 rue Beaurepaire, Pantin, Vil. 15-18

Tripoteur Peugeot 125 cc fin 54 ent eq. 10000 k ex. et. PI-NEAU 100 r du Pardon Argenteuil (S.-O.).

ECHANGES

ECHANGEZ VOTRE MOTO contre une petite voiture chez un spécialiste.

50 modèles 2 CV 4 CV Dyna année 50 à 55, faible kilométrage. Liste gratuite. M-S 66 r du 11-Novembre, St-Etienne

50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL. av. Italie, ouv dimanche.

VOITURES sport, cabriolets et série, repr. motos - 4 rue Beaurepaire, Pantin, Vil. 15-18

ON DESIRE ACHETER

VESPA, LAMBRETTA, RUMI même accid. GIL 83 av. Italie

PAIF de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-65

ACH. CPT LAMBRETTA VESPA et TS SCOOTERS MOTOS - VELOMOT.

récents, éch. contre voiture Crédit. DUMAS 23 bd Péreire

VOITURES

REVISION TOTALE GARANTIE

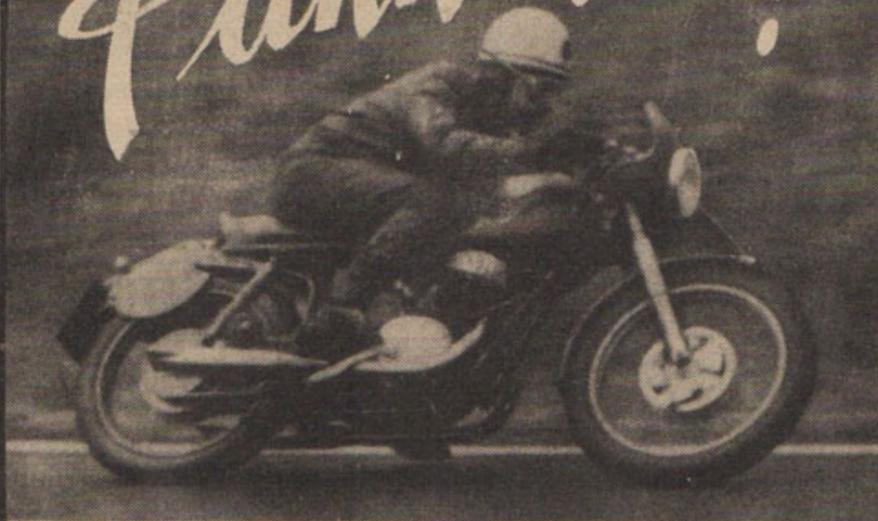
sur CONTRAT OFFICIEL Gd CHOIX DE MACHINES TOUTES MARQUES CREDIT SUR PLACE

IVRY-AUTOS-MOTOS

28 rue de Paris IVRY (Seine) OUVERT DIMANCHE et FETES

Métro: Pte d'Ivry et P. Curie

Pannonia?



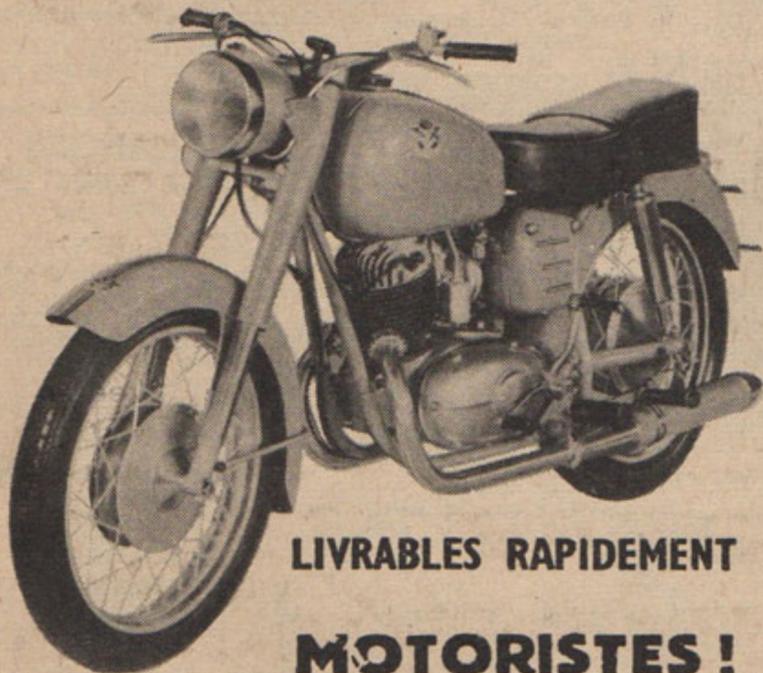
LA RÉVÉLATION DU

BOL D'OR 1956

1^{re} de la catégorie 250 cm³
à la moyenne de

101.052 km. heure

2 machines au départ
2 machines à l'arrivée!



LIVRABLES RAPIDEMENT

MOTORISTES!

Assurez-vous l'agence d'une machine
de qualité et questionnez-nous sans retard
pour connaître les secteurs disponibles.



S.I.D.A.M.

8, Rue Fourcroy
PARIS-XVII^e
WAGram 52-62



COTE ADHESIF DES PIECES A BORDS MINCES
PROTEGEES PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

Sur votre cyclomoteur
Sur votre scooter...

Solex
Mobylette
Casenave
Lambretta
Bernardet
Mobyscooter
etc...

monster

le bouchon ANTI-VOL



Seul garanti contre les souillures,
le vol de votre essence et de
votre bouchon.

AUTOMOBILES
MOTOCYCLETTES

ETS JOURNÉE 69, rue Parmentier, BEZONS (S.-&-O.) - ARG. 70-15

PUB. Desbie

**OU IREZ-VOUS
DIMANCHE ?**

SI VOUS AIMEZ LE MOTO-CROSS

- 22 : Moto-Cross (MC Bitch).
- » » » (MC Revel).
- » » » (Lyon O.U.).
- » » » (MC Vendée).
- » » » Sept Meules (Rouen MC)
- » » » (OMC Avesnois).

SI VOUS AIMEZ LES RALLIES

21-22-23 : Rallye (concentration) d'El Biar (MC El Biar).

**6^e CIRCUIT DE VITESSE
DU ROUERGUE**

Le 6^e circuit international du Rouergue comptant pour le Championnat de France « national » se courra le 5 août prochain à Villefranche de Rouergue.

Le MC Rouergat qui met sur pied cette épreuve, a retenu trois catégories : 175, 350 et 500 cmc. qui s'élanceront sur le circuit de Farron, long de 8,950 km.

Déjà, les engagements de nombreux coureurs nationaux et internationaux promettent de belles luttes dans toutes les classes.

Pour tous renseignements concernant le déroulement de l'épreuve, s'adresser au M.C. Rouergat, Villefranche de Rouergue.

7^e MOTO-CROSS DE LAGUEPIE

C'est le 15 août que le Laguépie-Moto-Club organise sa septième épreuve de moto-cross international, sur le circuit « Viaur-Aveyron ».

Une fois de plus les actifs dirigeants de ce club mettent sur pied un programme

ÉPREUVES A VENIR

qui s'annonce sensationnel. En effet, dans le cadre de l'épreuve Internationale qui groupera les meilleurs pilotes de l'heure d'Angleterre, de Belgique, de Hollande, de Suède et de France, se disputera l'avant-dernière épreuve comptant pour le Championnat de France catégorie Nationale. A noter que c'est la seule épreuve de Championnat qui se déroulera en 1956 dans le midi de la France.

De plus, en marge de ces deux grandes journées de sport mécanique aura lieu une importante concentration motocycliste.

Pour tous renseignements s'adresser au LMC, Café de la Gare, à Laguépie (Tarn et Garonne).

**CONCENTRATION
INTERNATIONALE A METZ**

C'est le 19 août 1956 qu'aura lieu à Metz la première concentration internationale de la mirabelle organisée par la section des motorisés du Club Touristique Lorrain.

Cette épreuve, qui figure au calendrier international, est appelée à un grand retentissement du fait de l'importance de la participation dont elle bénéficiera.

Pourront y participer tous les conducteurs de cyclomoteurs, cyclecars, sidecars, motos, scooters, vélomoteurs appartenant aux diverses Fédérations motocyclistes nationales affiliées à la FIM, soit en groupes représentant les clubs auxquels ils appartiennent, soit individuellement.

Aucune licence n'est nécessaire pour participer à cette concentration. Les passagers sont également admis.

Nombreuses coupes pour les clubs et prix aux individuels.

Règlement contre 10 fr. en timbre-poste au Club Touristique Lorrain, 16 bis, rue Pasteur, à Metz (Moselle).

**DANS LE MONDE
DU DEUX ROUES**

A PROPOS D'UNE INTERVIEW

Nombreux ont été nos lecteurs qui nous manifestèrent leur intérêt à la suite de la publication de notre interview des techniciens de Gnome et Rhône et ils nous ont souvent demandé des précisions concernant les volants à bobine séparée.

Indiquons donc à ceux que la formule intéresse, que plusieurs maisons en France ont adopté cette solution, notamment Le Charbon Electrique, Morel, etc... D'ailleurs toutes précisions à ce sujet ont été données dans notre numéro 1.280.

« TIP-TOP » EN FRANCE

La hantise de la crevaison risque de n'être bientôt plus qu'un mythe.

Tip-Top, nouvellement parvenu en France, réalise instantanément une vulcanisation chimique à froid, absolument sans aucun outil. De plus, aucun risque de décollage n'est à craindre et nos essais spéciaux de ce produit sont venus corroborer ce fait (compte-rendu la semaine prochaine).

Tip-Top met en vente également des empiâtres pour les enveloppes déchirées présentant les mêmes qualités que le produit pour chambres à air.

**LE STOCK DE PIÈCES
LE PLUS COMPLET**

Remise et Vente
aux Réparateurs et Motoristes
PIÈCES B.S.A. - LUCAS - ARIEL

TOURISME
SPORT
CROSS

Stock complet
pièces détachées
d'origine

ARIEL



BSA

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.

CREDIT - 18 MOIS



De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

Réponse :
45 fr. timbres



Les motos, BIMA & scooters

Geugeot

sont équipés en série de
← L'ANTIVOL →

NEIMAN



FOURCHES TELESCOPIQUES

SUSPENSIONS et AMORTISSEURS

HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI

Siège Social : 6, rue G. Lacaud, Courbevoie (S.) - DEF. 27-87



Constructeurs

Agence Officielle

**BSA
ARIEL**

CRÉDIT - REPRISES

NORD-EST MOTOS

214, Faubourg Saint-Denis - PARIS-10^e

Métro : Gare du Nord et La Chapelle

Tél. : NOR. 43-92

Pièces détachées - Neuf - Occasions

Scooters :

**LAMBRETTA
RUMI**

Cyclomoteurs :

**CAZENAVE
ROWILL (Vap 55)**

PUCH Service

CHATELET - SCOOTER

13, B^d SÉBASTOPOL - PARIS - CEN. 33-74

VENTE-ACHAT-OCCASIONS

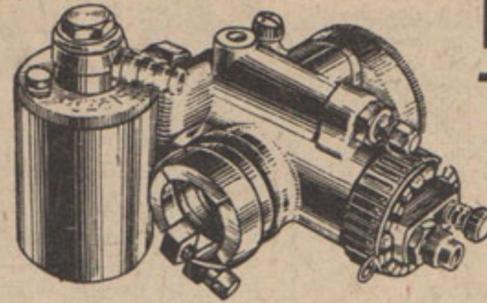
LAMBRETTA - SCOOTER LÉGER - PALOMA - RUMI - PUCH

Super Crédit

Le plus vaste et le plus moderne
magasin du centre de Paris.
Lavage, entretien et réparation
spécialisée pour chaque marque

DÉPOSITAIRE DE tous LES ACCESSOIRES

Pub. PERNET



DELLORTO

d'origine
de 175 à 1.000 cc.

★
Guidons - Poignées
Tournantes brevetées

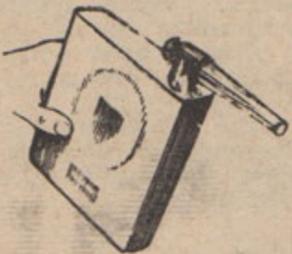
Modèle Spécial
VESPA et LAMBRETTA
Sport - Compétition

★
T.M.L. - 74, rue de Rome, PARIS 8^e - LAB. 22-08

Seul LE TUBVERSEUR

(en caoutchouc)

s'adapte à tous les goulots, son
gicleur d'air lui assure un débit
régulier, son tamis retient l'eau.
« TUBHUIL » robinet verseur orien-
table pour petits goulots, à fermeture
étanche, pour huile ou carburant peut
demeurer sur le bidon.



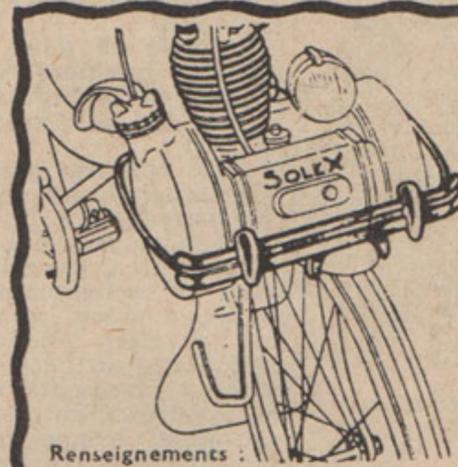
Si votre fournisseur est démuné,
adressez-vous à :

LE TUBVERSEUR
JOUY-sur-MORIN

Tél. : 31

(S.-et-M.)

Notices sur demande



JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

4 articles de sa fabrication :
Le **PARE-CHOCS** amovible
(breveté S.G.D.G.), d'une
efficacité extraordinaire, qui
donne un cachet très élé-
gant à votre Vélosolex.
La **POIGNEE** pour porter
très facilement votre Vélo-
solex d'une main
Le **FIXE-BAVETTE** et la
dernière nouveauté :
Le **SABOT PARE-CHOCS**
enjolveur de cadre.

Renseignements :

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, rue Reine-Jeanne - NICE (A.M.) Tél. : 821-97
2, rue Croix de Marbre - NICE - Tél. : 733-33

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir
A. BERL

20^{ème} Rue des Jumeaux - TOULOUSE
Demandons et indiquons
Dépositaires
Documentation sur demande

PLAQUES DE POLICE
ET LANTERNES



Pour
motos et vélos



12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

etc.
PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embellissage
Pièces à la demande

CRUPDA

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

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 temps
de classe internationale, NE VEND QUE :

**JAWA
ADLER
CSEPEL**

NEUVES ET D'OCCASION

Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaite

CRÉDIT - REPRISE
OUVERT LE DIMANCHE MATIN

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



PIECES D'ORIGINE MOTOBECANE

Expédition de suite
tous modèles
Devis - Réparations
Echange moteur,
cadre, fourche

6, Bd Richard Lenoir 11^e

Pièces origine **BSA**

ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir 11^e

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN

Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

L'ARONDE

Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)

2 CV CITROEN

Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

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

Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)

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

Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.

Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.

Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.

Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.

Moteur VELOSOLEX : 350 fr.

Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.

Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste : 60 fr. (franco 80 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.

Envoi contre mandat, ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES
POUR CYCLOMOTEURS

Pour le même prix :
1 chaîne
qui en vaut **3**

la
Spéciale Cyclo
à traitement Delta Δ

vous fera l'usage de **3** chaînes habituelles

Des expériences officielles réalisées par le Laboratoire des Arts et Métiers. (P.V. n° 124.588 du 21.12.55) ont prouvé que la nouvelle chaîne *Spéciale Cyclo* SEDIS, à traitement DELTA, s'use 3 fois moins qu'une chaîne habituelle.

Son emploi libère de tout souci et rend l'usage journalier du cyclomoteur encore plus économique.

Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

SEDIS
YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès!