

# Moto revue

44<sup>e</sup> ANNEE. — 25 AOUT 1956. — N° 1.303  
Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

DÉTONATIONS  
A  
L'ÉCHAPPEMENT



Après une dure étape, rien de tel qu'un bon  
bain pour rafraîchir cavalier et monture !

# 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'utilisateur 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<sup>e</sup> - Pas d'envoi contre remboursement  
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris

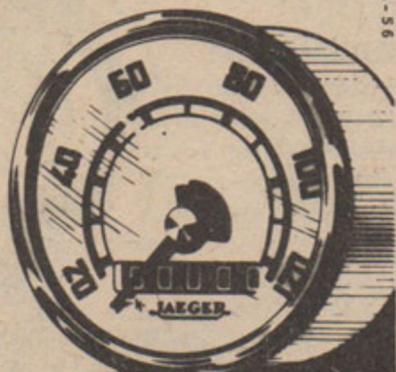
# ESSENTIEL

vitesse  
distance  
consommation

## 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

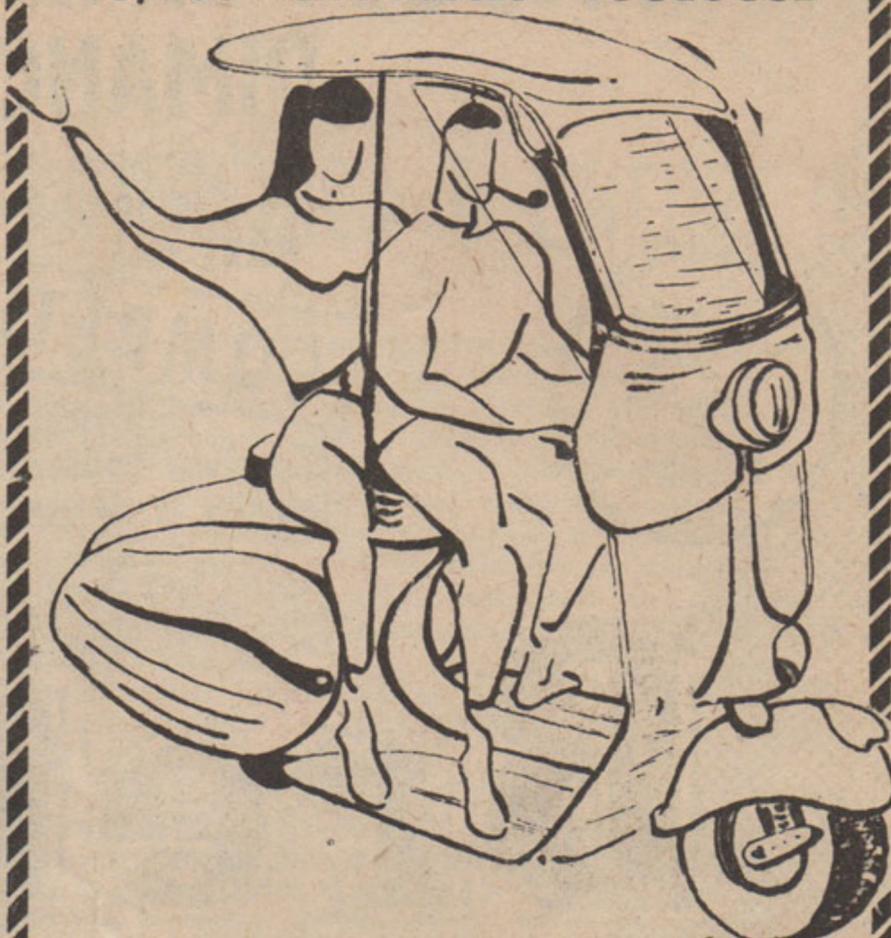
en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ETUDE ET PUBLICITE - M 04-56

CARROSSERIE DÉMONTABLE

# PAR-SCOOT R.D.

AJUSTABLE SUR TOUTES LES MARQUES  
15, Rue Pierre-Rubens - TOULOUSE



AGENTS REVENDEURS DEMANDÉS

**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)

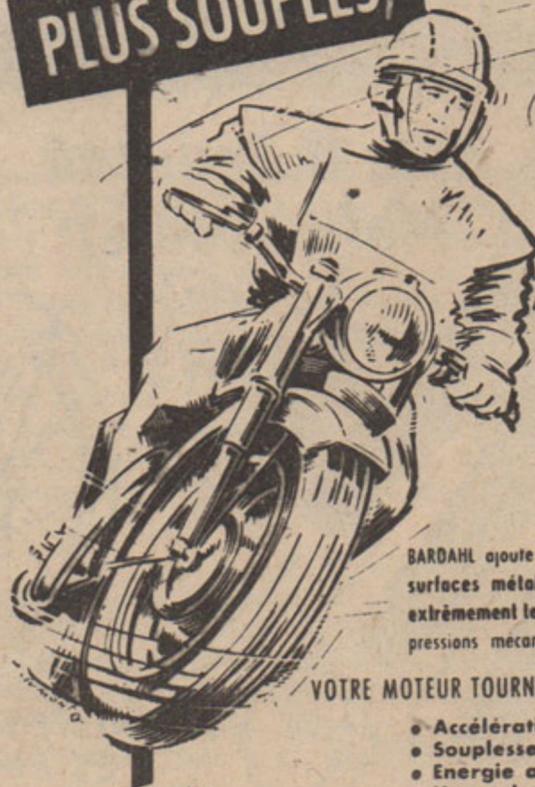
CHAMBRES à AIR (même synthétiques  
et de tous diamètres)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS

**TIP-TOP**

22, rue de Vintimille - PARIS (9<sup>e</sup>) - TRI. 71-92

PLUS SOUPLES,



ILS  
"ARRACHENT"  
MIEUX  
AVEC BARDAHL...

BARDAHL ajoute à l'huile (4 temps 2 temps) fixe sur les surfaces métalliques en friction, un film lubrifiant extrêmement tenace, inarrachable, résistant aux plus fortes pressions mécaniques et aux plus hautes températures.

VOTRE MOTEUR TOURNE SUR UN "COUSSINET BARDAHL"

- Accélérations plus rapides
- Souplesse à tous régimes
- Energie accrue
- Usure du moteur réduite de 50 %
- Température réduite de 20 %
- Consommation diminuée

Depuis des années des millions d'automobilistes et motocyclistes (Amérique et Europe) sont de fanatiques "Bardahlites" Soyez comme eux !

# BARDAHL

SALLE R - N° 16.30 - HALL DU CYCLE

S.I.P.O., 25-27, Pl. de la Madeleine PARIS - ANJou 41-00 - 01 et 02

# Moi! J'AIME LES DIMANCHES

...et comme mes amis j'utilise toujours...

**BRET-OIL**

**COMPÉTITION**

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

FAITES COMME NOUS!... VOUS CONSTATEREZ QUE VOTRE MOTEUR REND MIEUX - CHAUFFE MOINS EST PLUS ÉCONOMIQUE.

Demandez à votre motociste un bidon bleu BRET-OIL



# Bret-oil



L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

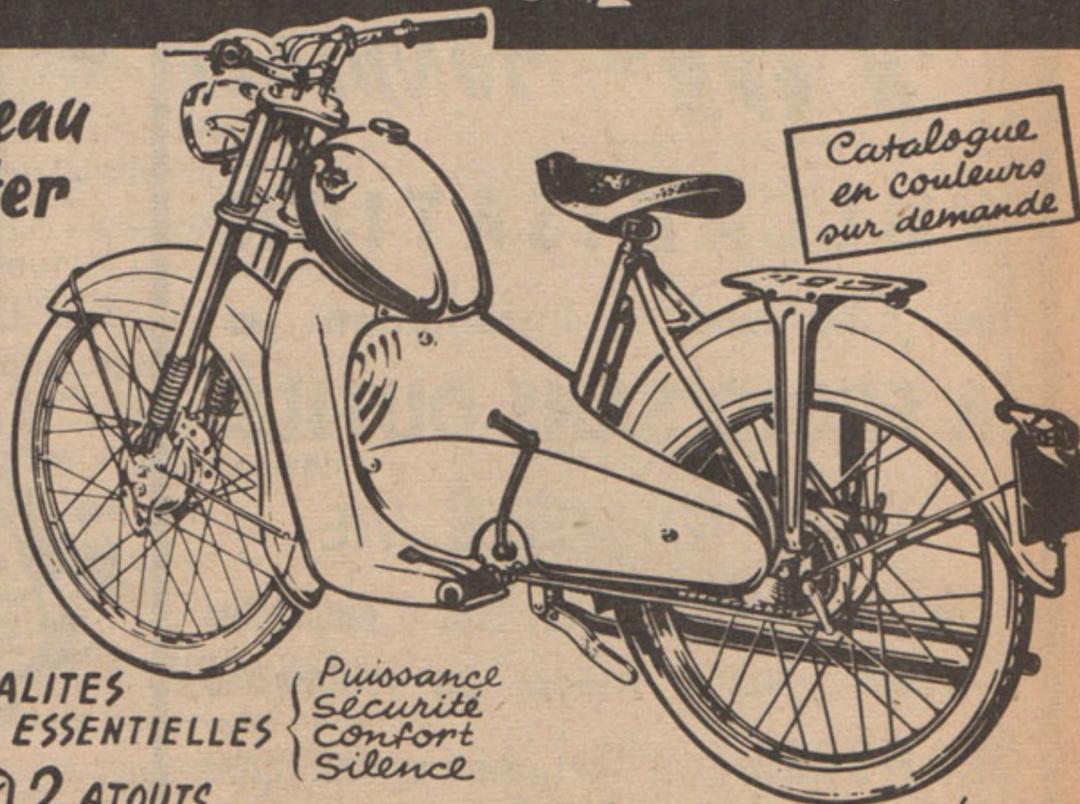
4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE) - Tél. MIC. 48-40 (lignes groupées)

## JOUEZ GAGNANT DU 1<sup>er</sup> COUP..

avec le nouveau Moto-scooter

moteur **SACHS**

3 vitesses kick



Catalogue en couleurs sur demande

4 QUALITES ESSENTIELLES

Puissance  
Sécurité  
Confort  
Silence

2 ATOUTS MAITRES

un moteur incroyable, un cadre à toute épreuve.

une MARQUE:

# NEW-MAP

**BLOC-MOTEUR "SACHS"**  
Cadre spécial renforcé. Fourche télescopique. RÉSERVOIR 7 LITRES chromé. Kick-starter 3 vitesses par poignée tournante. Moyeux à freins centraux.

Carénage à démontage instantané. Compteur et avertisseur. Accessoires de grand luxe. Puiss. fiscale 1CV. Puiss. au frein 4 CV2

124 AVENUE LACASSAGNE. LYON - 30 RUE DE CHARENTON. PARIS-BASTILLE

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



## 339,404 KILOMETRES A L'HEURE !!

**A**INSI, l'équipe technique NSU et ses pilotes Herz et H.P. Muller ont regagné Neckarsulm en rapportant dans leurs bagages le plus envié, le plus prestigieux des records : le record mondial absolu de vitesse à motocyclette, pulvérisé officiellement par 41 kmh. d'écart !

Mais, pour effarante que soit la vitesse réalisée par Herz et la « Delphin » 500 cmc. à compresseur sur le mile lancé — 339 kmh. de moyenne, 5,658 km à la minute, plus de 94 mètres/seconde ! — le nouveau record absolu ne constitue pas l'unique profit ni même l'intérêt essentiel qui se dégage de l'expédition NSU au Lac Salé, car 53 autres records mondiaux sont encore tombés sous les roues des « Delphin » comme de la fameuse « chaise longue volante » conçue par le regretté G.A. Baumm.

Et si Herz a pu s'attribuer 16 des 54 nouveaux records, les 38 autres sont signés H.P. Muller, conduisant la « Baumm II » équipée de moteurs de 50, 100, 125 cmc.

★

Or, à considérer les vitesses obtenues dans ces petites cylindrées, on est immédiatement frappé par l'importance des chiffres : sur le kilomètre lancé, par exemple, le « Baumm II » équipé d'un moteur de 50 cmc. a atteint 196 kmh. ; en 125 cmc. et sur la même distance, la « chaise longue volante » a fait 242 kmh. Ces valeurs, sans atteindre immédiatement au même retentissement public que les 339 kmh. démontrent largement ce que l'on peut attendre désormais de petits cubes à très haut rendement servis encore par un carénage scientifiquement étudié.

Est-ce à dire qu'après les 339 kmh., la porte est maintenant ouverte aux 400 kilomètres à l'heure ? Nous n'avons pas lieu de le penser, il nous semble au contraire que ces records, basés en grande partie sur les recherches de Baumm en matière d'aérodynamique, ont ouvert, mais également refermé, la voie vers les plus hautes vitesses en l'espace d'une année.

★

Un incident significatif s'est produit à Bonneville au cours des tentatives de records : alors que Wilhelm Herz, dans la « Baumm IV » équipée du moteur 250 cmc. type « Rennmax » de 42 CV, dépassait les 300 kmh., la roue avant, perdant toute adhérence, a quitté le sol, dressant en l'air le mince fuselage à la façon d'une fusée. L'engin a oscillé dans cette position un temps interminable, pour se coucher ensuite lentement.

Il est admirable que Herz, déjà rescapé du naufrage de l'« Andréa Doria » soit sorti indemne de ce mauvais pas. Mais retenons de l'aventure qu'à cette vitesse le moindre incident : donnée des gaz un peu trop vive, coup de vent latéral, etc... conduit, dans l'état présent des choses, à l'immédiate catastrophe, et pose, en conséquence, le problème de la stabilité à grande vitesse des engins carénés.

★

NSU a bien œuvré pour le motocyclisme : l'importance exceptionnelle, unique, des moyens appliqués à la conquête des records a permis de gagner sur les positions précédentes non plus quelques milliers de mètres, mais, pour la plupart d'entre elles, **PLUSIEURS DIZAINES DE KILOMETRES !**

Un pas énorme est ainsi fait, non seulement vers des possibilités de vitesse toujours plus élevées, mais vers des connaissances techniques toujours plus étendues.

Il reste maintenant à tirer les conclusions de cette sensationnelle semaine des records : les vitesses atteintes par Herz et Muller semblent difficilement surpassables. Le cap des 339 kmh. ne paraît guère accessible aux compétiteurs « privés », étant aujourd'hui fonction bien davantage d'une étude sur des bases nouvelles des facteurs de résistance au roulement et d'adhérence au sol, plutôt que d'un « gonflage » des moteurs.

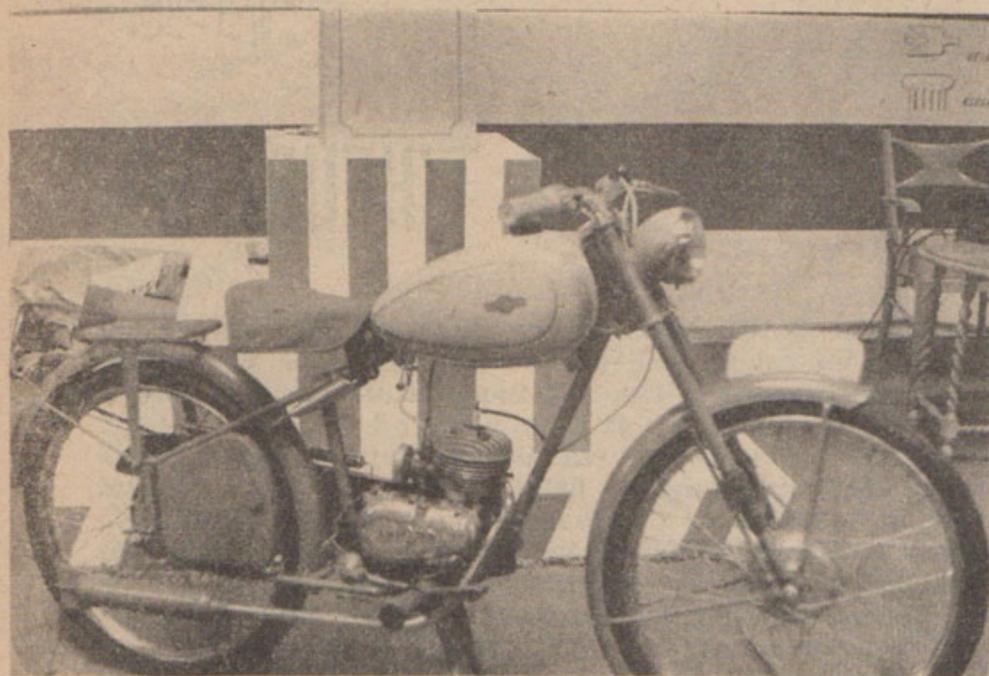
Avec ces records, la « chaise-longue volante » atteint à son apogée, en apothéose pour G.A. Baumm, le génial novateur trop tôt disparu.

Les 400 kilomètres à l'heure ? Sans doute... s'il se découvre de par le monde un continuateur au célèbre dessinateur barbu, dont nous saluons ici la mémoire.

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

# PEU DE NOUVEAUTÉS

# MAIS DES AMÉLIORATIONS...



*Ce 65 cmc MOTOBIE se présente comme une véritable petite motocyclette. Notez le cadre simple berceau à suspension avant par fourche télescopique et suspension arrière coulissante.*

## LE MARCHÉ ACTUEL

L'industrie espagnole du motocycle semble plus ou moins marquer le pas cette année : peu d'entreprises nouvelles, peu de modèles inédits au Parc de Montjuich.

En effet, le monde financier se montre actuellement très prudent dans ses investissements, et répugne à favoriser la création de sociétés qui auraient pour but d'exploiter sous licence des brevets étrangers ou de produire des fabrications d'origine nationale.

L'explication de cette attitude est fort simple : le marché espagnol est maintenant riche d'une profusion de modèles, produits par des firmes qui ont dépassé depuis longtemps la période d'expérimentation et proposent des machines désormais bien au point.

Ces firmes, dont le démarrage est intervenu à l'époque où le public, moins averti qu'aujourd'hui, et pressé de se motocycler, acceptait encore de supporter à ses frais une bonne part du perfectionnement technique à venir, laissent peu de place à une éventuelle concurrence.

Le motocycliste moyen, ayant fait l'expérience des premiers modèles construits en Espagne, ayant suivi de très près le mouvement gestatoire de l'industrie nationale, exige présentement un engin, petit ou grand, d'une honnête qualité mécanique, ce que les grandes marques existantes sont maintenant à même de lui offrir, dans les cylindrées comprises entre 49 et 350 cmc.

On le voit, l'industrie espagnole du motocycle occupe une situation assez voisine de la nôtre : le marché est entre les mains des constructeurs qui ont pu « tenir le coup » assez longtemps pour mettre au point, avec le concours obligé de l'usager, des modèles aujourd'hui d'autant plus satisfaisants que l'importation, réglementée et trop coûteuse, ne peut guère les concurrencer. Echaudé par ses premières expériences, le client s'en tient à ce qu'il connaît. Dans ces conditions, le sort de toute entreprise nouvelle est aléatoire, à moins qu'elle ne dispose des très gros moyens nécessaires pour mettre au point — à ses seuls frais cette fois — et imposer sa production.

## VERS L'EXPORTATION

Mais revenons à l'Espagne : il est indiscutable que l'évolution technique s'affirme en ce pays, et nous n'en voulons comme preuve que les très honorables prestations sur les circuits européens de vitesse de firmes sportives telles OSSA et surtout MONTESA. Ces résultats encourageants pour l'avenir de l'industrie motocycliste ibérique laissent supposer que l'Espagne parviendra à prendre rang parmi les nations exportatrices. Et cela, elle le devra à la rapidité de son adaptation, au fait qu'elle a su très vite assimiler les solutions de la technique moderne. Ajoutons encore que l'Espagne reçoit depuis quelques temps des machines-outils identiques à celles

# AU SALON DE BARCELONE

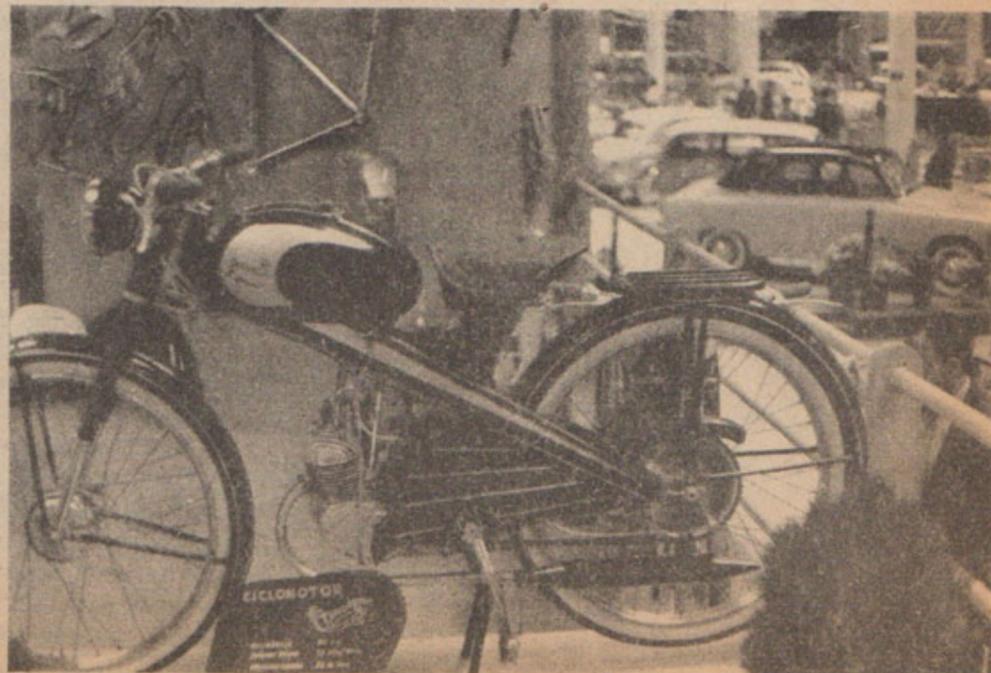
(De notre correspondant particulier)

qu'emploient les plus grands constructeurs européens. Etant donné que tous les autres facteurs qui interviennent dans l'industrie, main-d'œuvre, impôts, frais généraux, etc., sont en Espagne comparativement faibles par rapport à d'autres pays, et il en résulte une possibilité supplémentaire d'expansion vers l'étranger, dont il faudra tenir compte à l'avenir.

## LES CYCLOMOTEURS

Passons maintenant au Salon proprement dit. Le secteur le plus mouvementé est, ici comme un peu partout, celui des cyclomoteurs, qui bouge énormément. Après le démarrage de l'année dernière, de fortes entreprises s'appêtent à conquérir le marché intérieur qui est encore vierge dans beaucoup de provinces, et on est à la veille de fabrications massives.

*Le DUCSOM 49 cc 2 temps est une nouveauté du Salon de Barcelone. Quoique dépourvue de suspension arrière, la partie cycle témoigne d'une recherche intéressante.*



Sans passer en revue tous les modèles présents, citons le nouveau cyclomoteur Ducsom 49 cmc 2 temps, à moteur en porte-à-faux, dont la partie cycle et le gros réservoir permettent une position « moto », et le Beistegui, également 49 cmc, plus classique de ligne, mais pourvu d'une fourche avant à roue tirée. Parmi les cyclomoteurs d'une cylindrée plus importante, le Motobie 65 cmc 2 temps est conçu, lui aussi, comme une petite motocyclette, et dispose d'une suspension AR coulissante. Le cadre est un simple berceau classique, avec une fourche télescopique à l'avant.

### LES 125 CMC.

En 125, on retrouve la MYMSA et la MONTESA «Brio», deux machines que nous avons présentées longuement dans nos numéros 1302 et 1284, et qu'il ne nous est donc pas nécessaire de décrire ici.

★

La VILLOF VDF 125 est un nouveau modèle, à moteur 2 temps monocylindre à piston plat, avec carburateur « maison ». Pour une cylindrée exacte de 123,174 cmc., la course est de 58 mm et l'alésage de 52 mm. Enfin, le taux de compression est fixé à 6 ou 8 à 1. Le cadre en tubes simple berceau comporte à l'avant une fourche télescopique amortie hydrauliquement, dont les fourreaux descendent plus bas que le moyeu de roue, rappelant en cela la fourche Montesa. A l'arrière, on trouve une suspension coulissante (la fourche arrière oscillante n'étant pas encore très répandue en Espagne, dans la construction de série). Roues de 19 avec pneus de 2,50x19 à l'avant et 2,75x19 à l'arrière. Réservoir de 12 litres et moyeux freins centraux complètent ce modèle livré en version tourisme avec selle ordinaire et « sport », avec selle double.

★

La firme EDETA présente aussi un nouveau type, en 125 cc. C'est un deux temps à balayage Schnurle, dont cylindre et culasse sont largement ailetés. Moteur monocylindre supercarré (123,5 cmc ; alésage 55 ; course 52). Pour un taux de compression de 7 à 1, la puissance atteint 6,5 CV. L'allumage et l'éclairage sont assurés par un volant magnétique de 35 watts. Embrayage à disques multiples, boîte à 3 rapports commandés par sélecteur au pied (les vélomoteurs espagnols possèdent rarement 4 vitesses). Le cadre est un simple berceau, en tubes soudés électriquement. Ici, nous trouvons à l'avant cette fourche télescopique typique des machines espagnoles, dont les fourreaux descendent plus bas que le moyeu de roue, et à l'arrière une suspension oscillante à éléments amortisseurs séparés. Réservoir de 12 litres et garde-boue d'allure sport, moyeux freins centraux de 130 mm de diamètre et 122 cm<sup>2</sup> de surface freinante, roues de 17" avec pneus de 2,50x17, selle double, enfin, donnent à cette belle machine une ligne très italienne. Signalons encore le coffre à outils de la 125 cmc Edeta, de grandes dimensions, et qui est accessible en soulevant la selle double.

#### UN MOTO-SCOOTER

Pour terminer cette revue des nouveautés espagnoles en catégorie 125 cmc, signalons la présentation, à Barcelone, du scooter à grandes roues RIEJU, équipé d'un 125 deux temps horizontal AMC, fabriqué sous licence. D'un dessin agréable, d'une présentation très moderne, avec ses moyeux freins centraux, sa selle double, sa fourche avant à roue poussée d'une ligne très personnelle, englobant le phare et formant tableau de bord, ce moto-scooter paraît promis à une belle carrière.

### LES MOTOCYCLETTES

#### MOYENNE CYLINDREE

Ici encore, on retrouve des moteurs fabriqués sous licence, par exemple le 198 cmc. Villiers « Hispano », qui équipe une partie cycle HURACAN. Machine sobre, à suspension AV télescopique et suspension AR oscillante classique. Le réservoir d'un beau dessin est évidé pour recevoir les genoux, et une selle double apporte une note sportive.

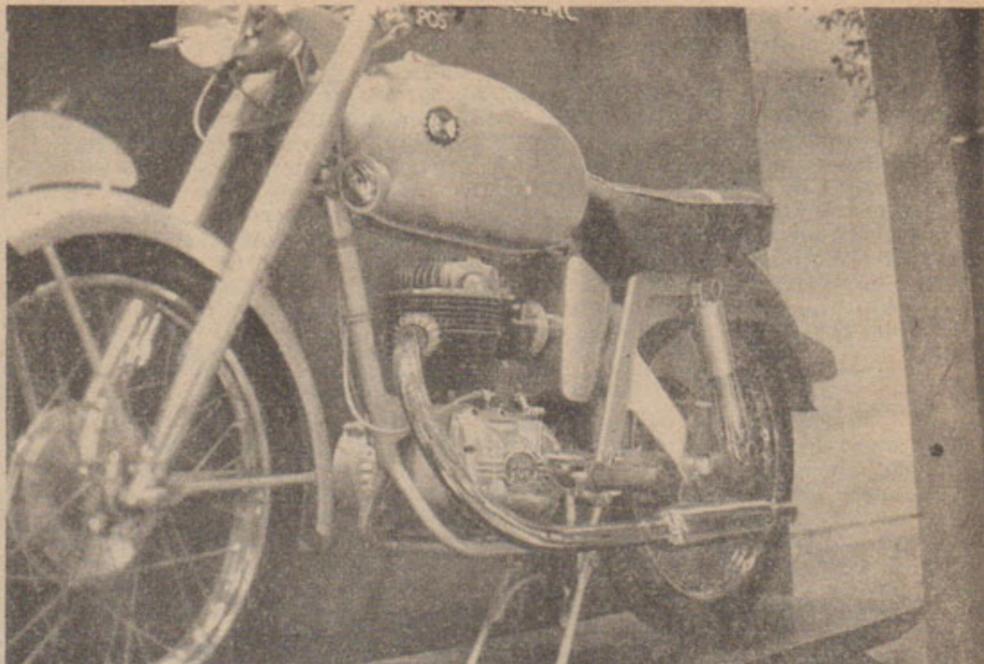
★

Chez EVYSCA, le 175 cmc 4 temps AMC fabriqué sous licence se retrouve en deux versions, tourisme et sport, différenciées par une selle double et un réservoir à évidements sur ce dernier modèle. Les deux versions sont suspendues à l'avant par fourche télescopique et à l'AR par fourche oscillante à éléments séparés.

La même marque se signale davantage à l'attention par sa 250 cmc à moteur Fita, 4 temps culbuté, développant 14 CV à 6.000 t/m. Boîte à 4 vitesses, allumage-éclairage par delco-dynamo et batterie. Le cadre est en tubes, à simple berceau, avec une fourche avant oscillante à longs bras de leviers et amortisseur séparés (genre Earles). A l'arrière, la suspension également oscillante est du type classique. Un gros réservoir, une selle double et des moyeux freins centraux en alliage léger complètent l'habillement de cette belle machine.

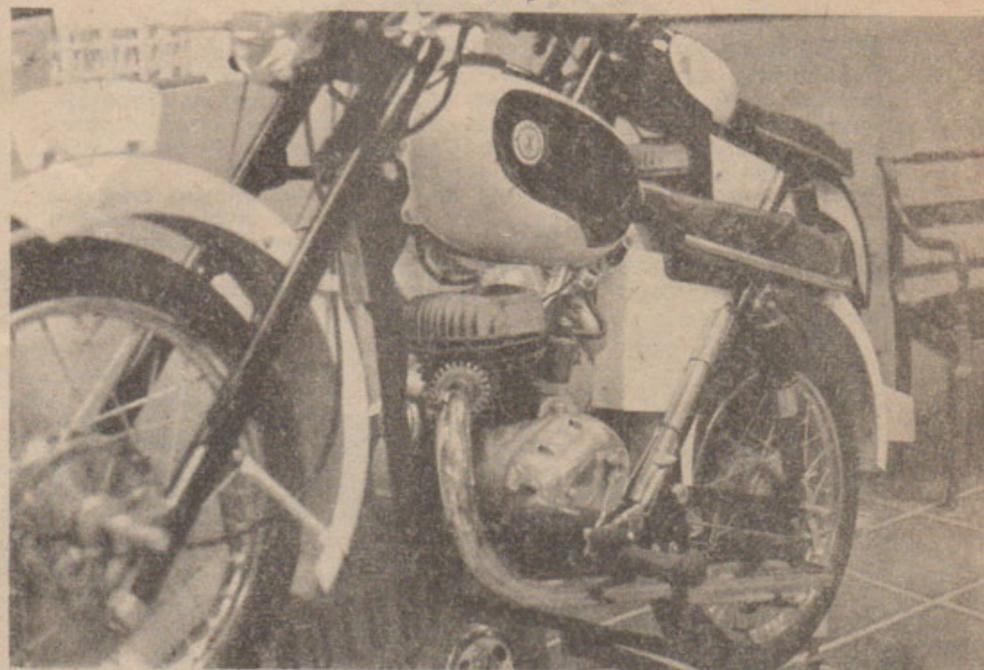
#### GROSSE CYLINDREE

SANGLAS reste la marque des moyenne et grosse cylindrées, en commercialisant une 350 et une 500 cmc culbutées dans une partie cycle de mêmes caractéristiques pour les 2 types. Voici les caractéristiques des deux modèles, la 500 figurant entre parenthèses : puissance 21 CV (25 CV) ; cylindrée exacte 347 cc (497 cc) ; alésage course 69x93 (82,5x93) ; régime max. 6.500 t/m (6.000 t/m) ; taux de compression 6,3 à 1 (5,9 à 1) ; dynamo 6 volts 90 W pour les deux machines ; diamètre de

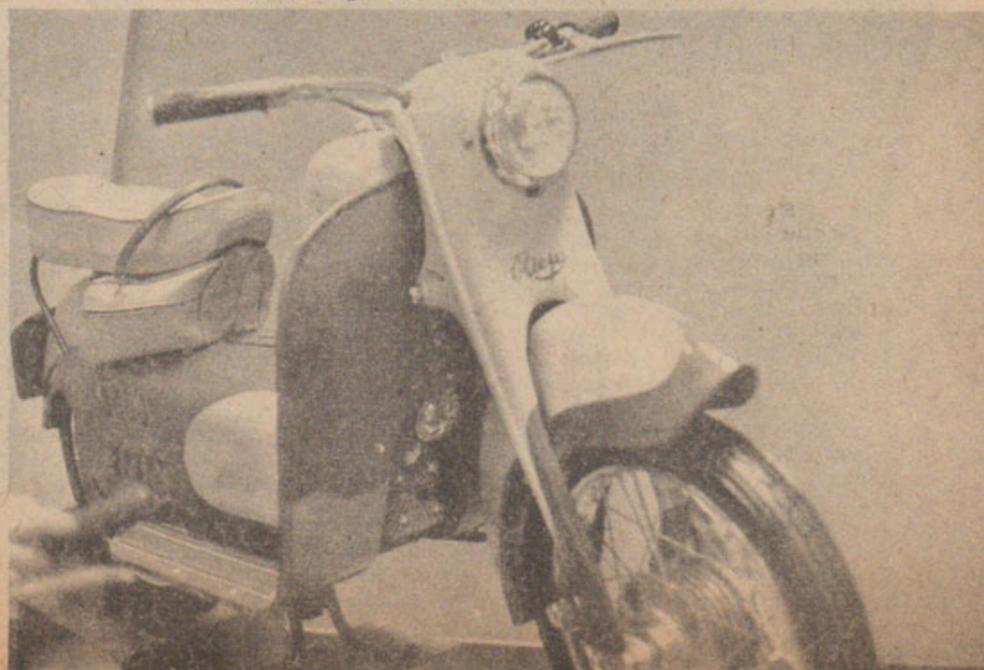


*Ci-dessus : La 175 cc EVYSCA, de ligne très sportive, possède un moteur 4 temps AMC fabriqué sous licence par la FITA.*

*Ci-dessous : la 125 2 temps EDETA, présentée à ce dernier Salon de Barcelone, montre un moteur qui fait penser au « Gnome-Rhône ». Le cadre et la présentation générale en font un modèle plaisant.*



*Ce moto-scooter est également une nouveauté : le moteur est un 125 AMC 2 temps construit sous licence et la présentation est signée RIEJU. L'ensemble est attachant et semble promis à une belle carrière.*



passage des gaz du carburateur 28 mm (30 mm) ; rapports de démultiplication : 5,7 - 7,49 - 10,25 - 15,50 à 1 (4,92 - 6,4 8,8 - 13,4 à 1) ; pignon de sortie de boîte : 19 dents (15 dents) ; en side : 17 dents (14 dents) ; réservoir d'essence : 18 l., dont 1,5 l. de réserve. Réservoir d'huile de 3,5 l. Roues de 19 pouces, pneus de 3,25x19 (3,50x19) ; poids 162 kg (164) ; vitesse maximum en position assise : 115 kmh (125 kmh) ; en position couchée : 125 kmh (135 kmh) ; en side : 100 kmh (110 kmh). Enfin, le cadre est à double berceau, en tubes, avec suspension télescopique à l'avant et fourche oscillante à éléments séparés à l'arrière. Selle double, moyeux freins centraux et silencieux bi-conique tout comme la tête de fourche carénée ajoutent une note moderne à la présentation de ces deux machines.

### LES VOITURETTES

En dépit des divers essais poursuivis par les constructeurs dans le but de réussir à produire un modèle, à la fois simple et sûr, bon marché et de lignes agréables à l'œil, les résultats obtenus ne sont que partiellement satisfaisants. Les carrosseries sont originales, certaines même très élégantes, mais la mécanique ne donne pas toutes les garanties que l'on souhaiterait avoir de ce côté. Cependant, la vogue de la voiturette et de l'auto-scooter persistant ferme en Espagne, il est permis de penser que les constructeurs, encouragés dans leurs efforts, parviendront à réussir plus complètement dans ce domaine.

★

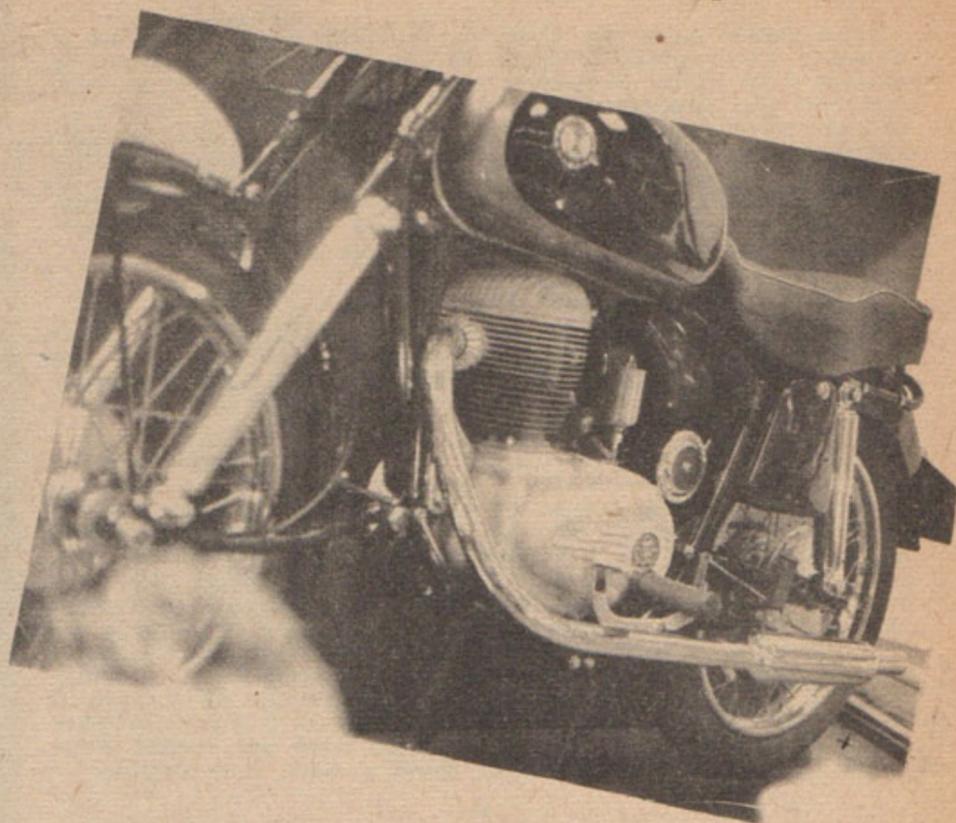
L'ISSETTA, déjà fabriquée sous licence en France et en Allemagne, l'est également en Espagne. Le Biscooter VOISIN, commercialisé depuis longtemps, accapare désormais le marché. Mais d'autres marques essaient de se faire une place, telles MAQUITRANS, avec 2 versions d'une voiturette à 3 roues, propulsée par un 175 cc 2 temps à transmission acatène, ou CHIQUI, dont le 4 roues mu par un 198 cmc 2 temps (Villiers sous licence) est présenté plus simplement, ou encore le très élégant cabriolet sport JUNIOR, également à moteur Hispano Villiers 198 cmc construit sous licence.

### EN CONCLUSION

Il n'échappera à personne que ce compte rendu du Salon de Barcelone est incomplet. Il y manque notamment les fabricants européens représentés en bon nombre en Espagne, il y manque aussi plus d'une marque espagnole, sans compter encore les fabricants d'accessoires que les nécessités de la mise en page nous contraignent à ne pas mentionner.

Notre propos étant toutefois de donner au public français une opinion valable quant au niveau et aux tendances présents de l'Industrie Espagnole du Motocycle, nous espérons y être parvenus en présentant, parmi tant d'autres modèles, les nouveautés les plus représentatives du marché actuel.

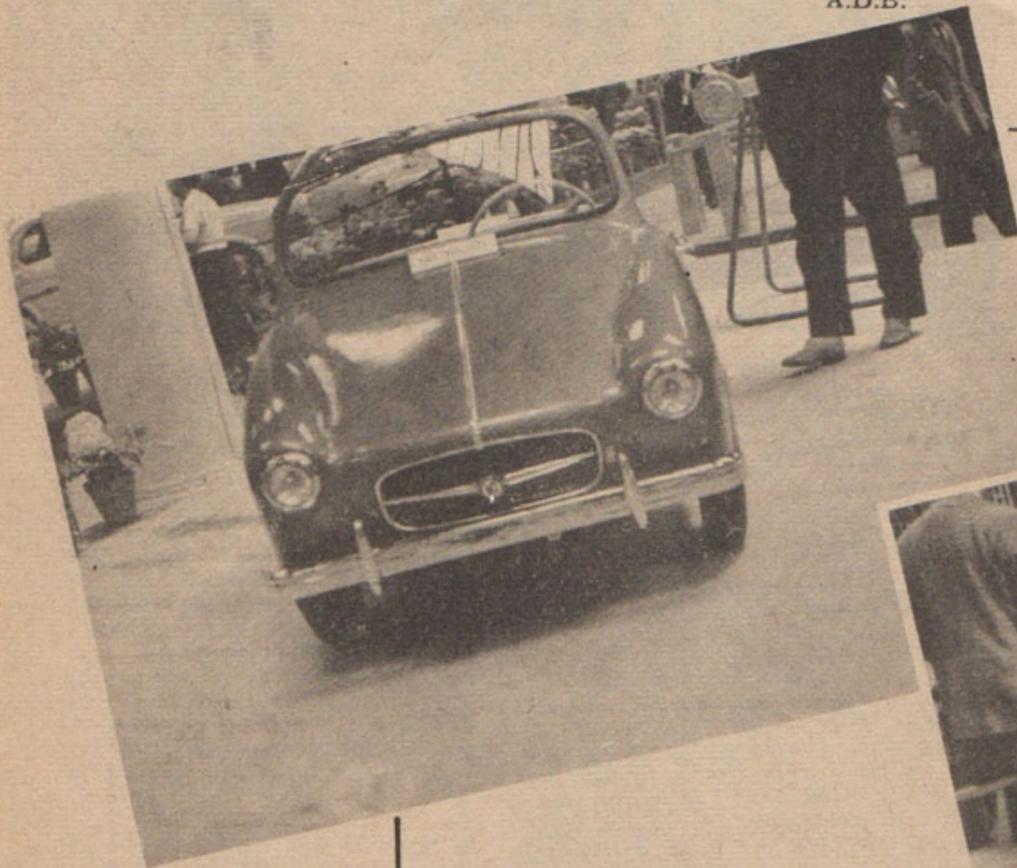
A.D.B.



*Ci-dessus : la 250 EVYSCA à moteur FITA 4 temps est dotée d'une fourche avant oscillante articulée en arrière de la roue.*

*Ci-dessous : la voiturette JUNIOR à 3 roues est propulsée par un moteur Hispano Villiers de 198 cmc.*

*A gauche : La MAQUITRANS, à moteur 2 temps de 175 cc de cylindrée et transmission acatène est également supportée par 3 roues, dont deux sont directrices.*





# ACTUALITES

## LA MOTO EN POLOGNE...

D'après le dernier plan quinquennal, 100.000 motos doivent être construites en Pologne durant les 5 années à venir. Au programme : des 2 temps 125 cmc. WFM qui vinrent aux derniers « 6 Jours Internationaux », ainsi que des monos 4 temps culbutés « Junak », de 250 et 350 cmc., de respectivement 11,5 et 18 CV (46 et 51,5 CV/l).

Une partie de ces machines sera livrée à l'Iran, d'après un accord commercial qui vient d'être signé entre ce pays et la Pologne.

## ...ET EN AUTRICHE

Fin 1955, on dénombrait en Autriche 302.111 motos et scooters en circulation, contre 259.700 fin 1954 et 201.700 fin 1953. Ainsi, fin 1955, nos deux roues représentaient près de la moitié (exactement 48,9 %) de tout le parc motorisé autrichien.

Les chiffres de production également n'ont cessé de croître : 50 et 60.000 en 1953 et 54, 68.820 en 1955. Mais sensiblement la moitié de ces machines furent exportées : 12.600 et 21.700 en 1953 et 1954, 30.224 (44 %) en 1955. Quant aux importations, elles se stabilisèrent ces deux dernières années : 6.225 en 1953, 8.387 en 1954 et 8.418 en 1955.

## 2.300 DEGRES CENTIGRADES

L'ingénieur russe Lissatchenko a mesuré la température de combustion des gaz dans un moteur monocylindre à essence alimenté par carburateur, mesures effectuées par l'intensité de rayonnement du spectre de certains métaux au régime de 1.500, 1.800 et 2.200 t/m.

Cette combustion, pour être complète, s'effectue durant une rotation du vilebrequin de 80 degrés d'angle (près d'un quart de tour). La température la plus élevée enregistrée fut de 2.283 degrés centigrades, ne tombant que de 100° pour des régimes plus faibles.

## AUTOUR DES PROCHAINS SALONS EUROPEENS

A FRANCFORT..., les demandes de location de stands pour le 3<sup>e</sup> Salon International du Cycle et du Motocycle — du 21 au 28 octobre prochain — laissent prévoir que le terrain occupé sera supérieur de 15 % par rapport à 1953. On pourra voir 115 modèles différents de bicyclettes, vélomoteurs et motocyclettes, ainsi que le minicar, synthèse des éléments fondamentaux de la moto et du scooter.

Du côté des pièces détachées, le groupe des exposants s'élèvera à plus de 200 fabricants. Aussi a-t-on ajouté pour cette section un hall supplémentaire de près de 3.000 m<sup>2</sup>.

Enfin, le matériel de camping couvrira une surface de 2.000 m<sup>2</sup>. Au total, les visiteurs du 3<sup>e</sup> Salon de Francfort trouveront groupés les produits de 430 exposants.

× × ×

...BRUXELLES. Il se confirme qu'il y aura quand même un Salon chez nos amis belges en janvier 1957, en dépit des travaux entrepris au Palais du Centenaire en vue de l'Exposition Internationale de 1958.

× × ×

...ET LONDRES. Par contre, si le prochain Salon anglais reste fixé à la semaine du 10 au 17 novembre 1956, le groupement Syndical des Industries britanniques du cycle et du motocycle a décidé de ne pas tenir de Salon l'année prochaine.



Vacances... Voyages. Mr Dick Smith, sur sa 650 Road Rocket BSA, vient d'accomplir un périple de 18.000 km à travers la France, l'Espagne, le Maroc, le Sahara, le Sénégal, pour aboutir à Las-Palmas, aux Canaries, où il remporta de surcroît un rallye motocycliste.

## VESPA ET LA POLICE

La police de Birmingham a fait l'acquisition de 20 scooters Vespa pour les services suburbains de la cité.

## JOURNEE SANS ACCIDENT AU PORTUGAL

Le Portugal a connu à son tour « la journée sans accident ». C'est le journal « O Volante » qui en a pris l'initiative, sous le patronage du comité portugais de « Prévention Routière ». La presse, la radio ont également donné leur appui à cette journée qui s'étendait sur tout le territoire métropolitain et d'Outre-mer.

## VICTOIRE DU POITEVIN ROBERT SEXE AU RALLYE NSU DES VIEUX DU GUIDON

Cette épreuve, organisée par la firme de Neckarsulm et réservée tout autant aux pilotes vétérans qu'aux machines de la belle époque, a vu notre compatriote emporter la première place de la catégorie motocyclettes de 1916 à 1924. Robert Sexé montait à cette occasion la fameuse 350 cmc. Gillet Herstal avec laquelle il fit le tour du monde en 1926, et reçut en récompense de son excellent comportement tout au long des 900 km qui séparent Saint-Benoit, où il réside, de Neckarsulm où se jugeait l'arrivée, une magnifique coupe en argent, un presse-papier gravé pour l'épreuve et une montre en or.

Cette victoire vient s'ajouter à une très longue liste de remarquables performances : Robert Sexé fut en effet l'un des plus grands voyageurs de l'entre-deux guerres et, à ce titre, accomplit à motocyclette, outre ce tour du monde, quatre ou cinq fois le tour de l'Europe, parcourant même la Russie d'après la révolution et traversant la Sibérie qui, à cette époque, ignorait encore les routes.

POSSESSEURS  
de

500 et 650 B.S.A.

N OUBLIEZ PAS

NOTRE  
RÉFÉRENDUM

DATE LIMITE 31 AOUT

TOUS RENSEIGNEMENTS  
DANS LE NUMÉRO 1.300

## 10 LITRES D'ESSENCE A L'ŒIL

10 LITRES D'ESSENCE... A L'ŒIL

Le prix de l'essence risque de s'élever encore, le carburant devient un liquide de plus en plus précieux, pourquoi, dès lors, refuser 10 litres que l'on vous donne gracieusement ?

Comment les obtenir ?

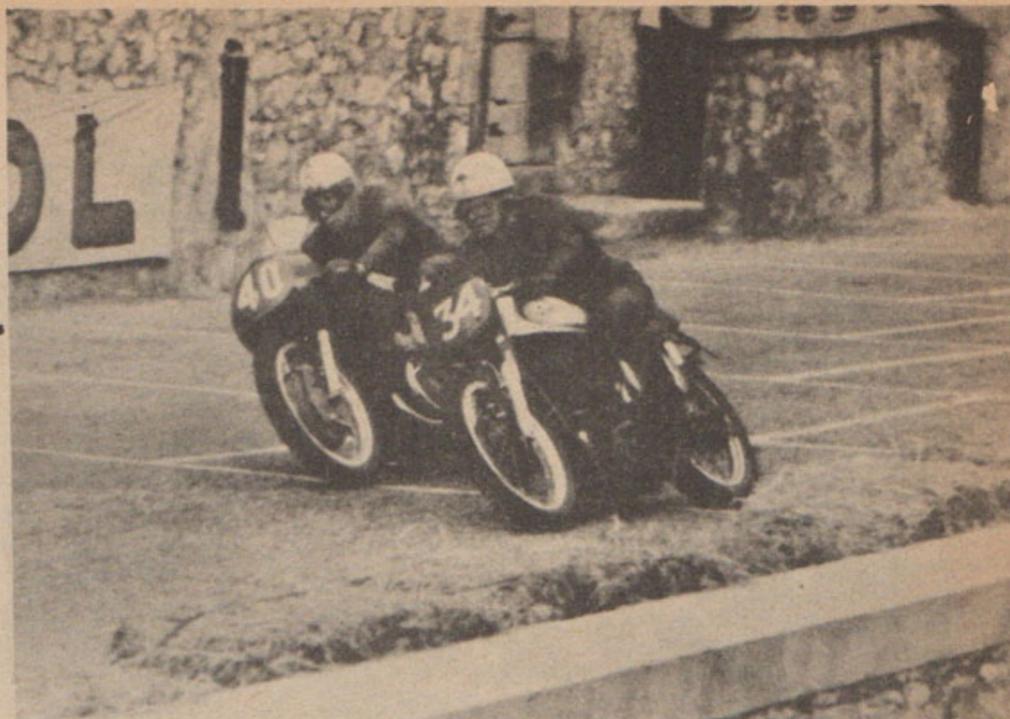
Mais en vous abonnant à MOTO-REVUE, voyons.

Pour 1.500 fr. par an, vous recevrez 50 numéros, dont le numéro Album du Salon d'une valeur de 200 fr., nos numéros spéciaux de Noël, de printemps, etc..., en somme une économie de 700 fr., et le plaisir de recevoir votre numéro, chez vous, dès le vendredi.

SUR LE PLUS BEAU  
CIRCUIT DE FRANCE

# VILLEFRANCHE DE ROUERGUE

La spectaculaire empoignade, en 500  
cmc., entre Hinton (Norton) et Pierre  
Monneret (Gilera 4).



(PHOTO ROUERGUE-REPUBLICAIN)

**D**evant un public emballé, le 6<sup>e</sup> Circuit International de Villefranche de Rouergue nous a offert trois courses hors série, réunissant un lot exceptionnel de pilotes et de machines. Malheureusement, l'accident mortel du Sud-Africain Grant vint endeuiller la course des 350 et ternir l'ambiance extraordinaire de cette splendide fête de la moto.

## LES 175 CMC AUX REGIONAUX

Cette épreuve est classée pour le Championnat de France National, tandis que les deux suivantes, 350 et 500, comptent pour le Championnat de France International.



Un lot extrêmement relevé de machines se trouve au rendez-vous des essais.

Huit MV, toutes ACT : l'ex-double ACT de Burggraf, pilotée par Sfacos. Cinq 175 super-sport 5 vitesses et deux 125.

Quatre Mondial 175 ACT, dont un double ACT d'usine confié à Onda et donné pour près de 180 kmh, un spécial de Boyer et ceux de Jacquier-Bret et Piscaglia.

Trois Morini dont le seul Rebello confié à un privé (Bonnal), la Nougier de Schaad, les deux Peugeot GP de Bouin et Goll.

Aux essais, les deux locaux Bonnal et Boyer réalisent les meilleurs temps, tandis que Jacquier-Bret chute tout comme Onda. Ce dernier pourra cependant disputer l'épreuve après avoir changé sa fourche, mais sera handicapé par des rapports trop courts.



La course se dispute sur huit tours de 8 km 952, soit 71 km 616.

Au premier passage, Bonnal passe devant Boyer, Figuière, Touzalin, Boeri, Schaad, etc... Diou, sur Settebello, tombe dans la route basse. Dès le deuxième tour, Schaad, qui a eu un mauvais début, revient en deuxième position, tandis que plus loin débute le duel Figuière - Piscaglia, qui ne finira qu'au drapeau avec un écart d'une seconde.

Au troisième tour, derrière les deux villefranchois déchainés et qui se suivent de près, Touzalin a pris la troisième position, suivi par Schaad et Boeri. Au quatrième tour, Onda, handicapé dans la première boucle par son embrayage, chaise dur, bat le record du tour en 4'59" 8/10 et reprend plusieurs places. Au cinquième tour, Boyer saute Bonnal, mais ce dernier abaisse le record du tour à 4'52" 4/10, soit 110,066 kmh (battant de 5 kmh les records de G. Burggraf et Paganl) et reprend la tête, tandis que Onda passe en sixième position.

La course se poursuit à une allure endiablée, mais elle est déjà jouée et Schaad et Boeri sautent Touzalin.

### CLASSEMENT

1. Bonnal (Morini Rebello) en 40'32" 4/10, moyenne 106,296 kmh ; 2. Boyer

(Mondial) 40'38" 4/10 ; 3. Schaad (Nougier) 42'03" 8/10 ; 4. Boeri (Morini Settebello) 42.10" 2/10 ; 5. Touzalin (MV) 42'10" 6/10 ; 6. Onda (Mondial 2 ACT) 43'17" 4/10 ; 7. Figuière (MV) ; 8. Piscaglia (Mondial) ; 9. Sfacos (MV 2 ACT) à 1 tour ; 10. Bertrand (MV) ; 11. Lesage (MV) ; 12. Bouin (Peugeot).

## HINTON DECHAINE EN 350

Un magnifique plateau international, sans doute le plus beau présenté en France cette année, meublait les épreuves 350 et 500.

On retrouvait en effet les australiens Campbell (dont c'était la dernière course de « privé » avant qu'il n'entre dans l'écurie officielle Guzzi), Hinton future vedette des 2 courses, Bryen et Thompson, le néo-zélandais Fred Cook, le sud-africain Grant qui, hélas, devait finir tragiquement, les anglais Storr et Bill Hall, l'irlandais Matthews, le belge Dauwe, les français Collot, Monneret, Bayle, Gauch, Schaad, etc... Et encore manque-t-il à l'appel le belge Goffin, blessé au G.P. de Suède, les néo-zélandais Coleman et Fahy blessés également, l'un au TT, le second à Leipzig, le canadien Wieland touché à Hédémora et le suédois Ulf Gate accidenté en route.



Les temps très rapprochés des essais officiels laissent espérer une lutte très serrée entre Collot précédent vainqueur, Hinton, Grant, Storr, Campbell et Bryen. Le premier passage à la pointe de Farrou donne d'ailleurs Grant, Hinton, Collot, Cook, Campbell, Matthews, Storr, tandis qu'après les durs virages de la « Route Basse » passent devant les chronométreurs Hinton, Grant, Collot, Storr dans un mouchoir, puis très près Matthews, Monneret, Campbell, Cook. Au deuxième tour Bryen remonte progressivement, mais presque à la fin, Grant manque un virage en attaquant Hinton et se fracture le crâne. Monneret abandonne peu après avec des ennuis de soupape et, au tour suivant, Campbell stoppe, sa magnéto ayant des défaillances. Au quatrième tour, alors que la lutte Collot - Storr se déroulait au coude à coude, l'anglais chute à Farrou et se foule un poignet ; Hinton roulant à tombeau ouvert bat le record du tour en 4'19" 2/10, soit 124,333 kmh, frôlant le précédent record des 500 établi par Simpson.

Dans cette bagarre hallucinante, les machines défailent malheureusement au fil des tours : Bryen qui avait réussi une remontée spectaculaire stoppe au cinquième tour, Bayle et Tompson au sixième et Matthews au huitième.

### CLASSEMENT

1. Hinton (Austr.) Norton, les 12 tours, soit 107,424 km en 52'58" 2/10, moyenne 121,913 kmh ; 2. Collot (Fr.) Norton, 53'19" 4/10, moyenne 121,105 kmh ; 3. Cook (N.-Z.), AJS, 56'57" 4/10 ; 4. Gauch (Fr.) Norton ; 5. Dauwe (Belg.) Norton ; 6. Hall (GB) Norton.

## EN 500, UN DUEL MAGNIFIQUE SE SOLDE PAR LA VICTOIRE SOLITAIRE DE MONNERET

Ce sont pratiquement les mêmes coureurs qui prennent le départ des 500 où l'on retrouve la Gilera 4 cylindres de Monneret, de nombreuses Norton et quelques Matchless, plus la BMW de Murit engagé de dernière heure dans cette épreuve solo.

Au passage à Farrou, Monneret, qui avait déjà battu le record du tour le matin aux essais, passe en tête devant Collot, Hinton, Cook, Matthews, Bryen, De Polo, Gauch, Bayle, Dauwe..., mais devant le poste de chronométrage, Hinton, à 4/10 de seconde, attaque déjà Monneret qui a trouvé là un rival extrêmement dangereux. Plus loin derrière, trois hommes, Bayle, De Polo, Dauwe, commencent un long chassé-croisé qui durera près de 6 tours.

Au deuxième tour, Campbell, dont on attendait beaucoup après ses retentissantes victoires au G.P. de Suède, au G.P. de la Sarre et enfin à Senigallia, doit s'arrêter, encore victime de la mécanique. Hinton n'est plus qu'à 2/10 de Monneret qu'il passera au quatrième tour pour être à nouveau dépassé. Au cinquième tour, devant les tribunes qui se soulèvent d'enthousiasme malgré un pincement au cœur, Hinton, d'une audace folle, passe Monneret à l'extérieur du deuxième virage. La ronde se poursuit à une allure vertigineuse, marquée par la témérité extraordinaire de Hinton, le fin pilotage de Monneret qui fonce dans le rugissement de sa 4 cylindres déchainée ; et par le duel sans merci que se livrent Collot survolté sur une machine d'emprunt extrêmement rapide et un Keith Bryen transcendant.

Hinton, qui tourne à la limite des possibilités humaines, bat le record du tour en 4'06" 6/10, soit 130,686 kmh, vitesse purement fantastique sur ce circuit tourmenté. Avec 3" 6/10 d'avance sur la Gilera, il attaque le septième tour lorsqu'il embarqua dans un virage rapide et s'écrasa sur la paille. Bien que contusionné, il put cependant, à la fin, faire un tour d'honneur qui lui valut une délicate ovation de la foule.

Désormais débarrassé de son rival immédiat, Monneret va pouvoir réduire légèrement l'allure ; derrière, au contraire, Bryen et Collot accélèrent. L'australien double le Champion de France au sixième tour, mais celui-ci reprend l'avantage au onzième tour, pour ensuite l'accrocher vers la fin, réussissant un tour en 4'10" 1/10.

### CLASSEMENT

1. Monneret (Fr.) Gilera 4, les 14 tours, soit 125,328 km en 59'41", moyenne 126,199 kmh ; 2. Collot (Fr.) Norton, 1 h. 00'11" 4/10 (125,137 kmh) ; 3. Bryen (Austr.) Norton, 1 h. 00'43" 4/10 ; 4. Cook (N. Z.) Matchless ; 5. Gauch (Fr.) Norton ; 6. Bayle (Fr.) Norton.

# QUAND UN POT...

Chacun s'accordera avec nous pour reconnaître que l'une des préoccupations essentielles des constructeurs, aussi bien que de nombreux usagers du deux-roues, est actuellement la recherche du silence de fonctionnement.

Les temps ont changé, l'antique « pétoire » d'il y a vingt ans et plus a fait place à la moto carénée, au scooter. Parallèlement à l'évolution de la machine, les goûts, les mœurs du motard se sont eux aussi transformés.

Loin de rechercher désormais à terroriser les paisibles populations, comme le firent plus d'une fois nos pères — qui n'hésitaient pas à monter sur leur guidon un dispositif de court-circuitage du courant primaire de la magnéto pour obtenir à volonté d'épouvantables détonations — nous nous enorgueillissons du bruit feutré de nos moteurs en marche et si, d'aventure, ce léger ronron fait place à une violente détonation, nous sommes les premiers à nous en alarmer.

Quelles sont les causes de la détonation dans le pot d'échappement ? Par quels moyens peut-on mettre fin à ce désagréable phénomène ? Voilà donc bien là le sujet du présent article dont la documentation provient de notre confrère « das Motorrad ».



**E**n effet, quel est l'usager — du deux temps le plus souvent et par conséquent du scooter en particulier — qui ne s'est jamais trouvé aux prises avec un pot d'échappement détonant à la façon d'un canon de 75 ?

Si le nettoyage de la bougie, voire son remplacement, suffit à ramener les choses en ordre, on peut s'estimer heureux, car la plupart du temps les motoristes ne sont ici que de peu de secours, puisqu'il s'agit davantage d'une question de mise au point que d'une réparation.



En cette affaire, ce qu'il faut savoir, c'est justement ce qu'avaient observé nos aînés (ceux de la « détonation volontaire ») : celle-ci ne pouvait se produire le bouton de court-circuitage lâché, que pour une position donnée des commandes de gaz et d'air.

## PROCESSUS DE LA DÉTONATION

La détonation qui vient de se produire dans le silencieux n'est pas, disons-nous, symptomatique d'une mauvaise condition mécanique. De fait, le moteur qui se rend coupable de ce mouvement de mauvaise humeur ne montre à l'examen aucun signe de faiblesse. Bien au contraire, il détonne généralement après avoir prouvé tout au long d'un parcours rondement accompli son état de parfaite santé.



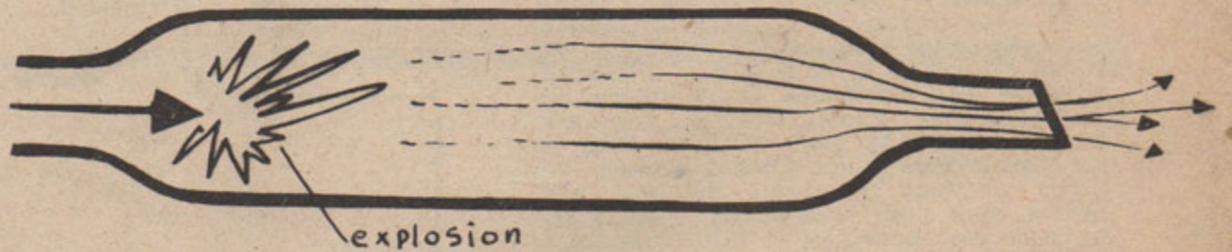
C'est donc ailleurs que dans l'usure mécanique qu'il faut rechercher l'origine du bruit intempestif qui nous intéresse et qu'il convient tout d'abord de définir :

**CE QUI DÉTONNE À L'INTERIEUR DU POT D'ÉCHAPPEMENT, CE SONT LES GAZ NON BRÛLÉS LORS DE LA COMBUSTION DANS LE CYLINDRE ET QUI S'ACCUMULENT ENSUITE DANS LE SILENCIEUX.**

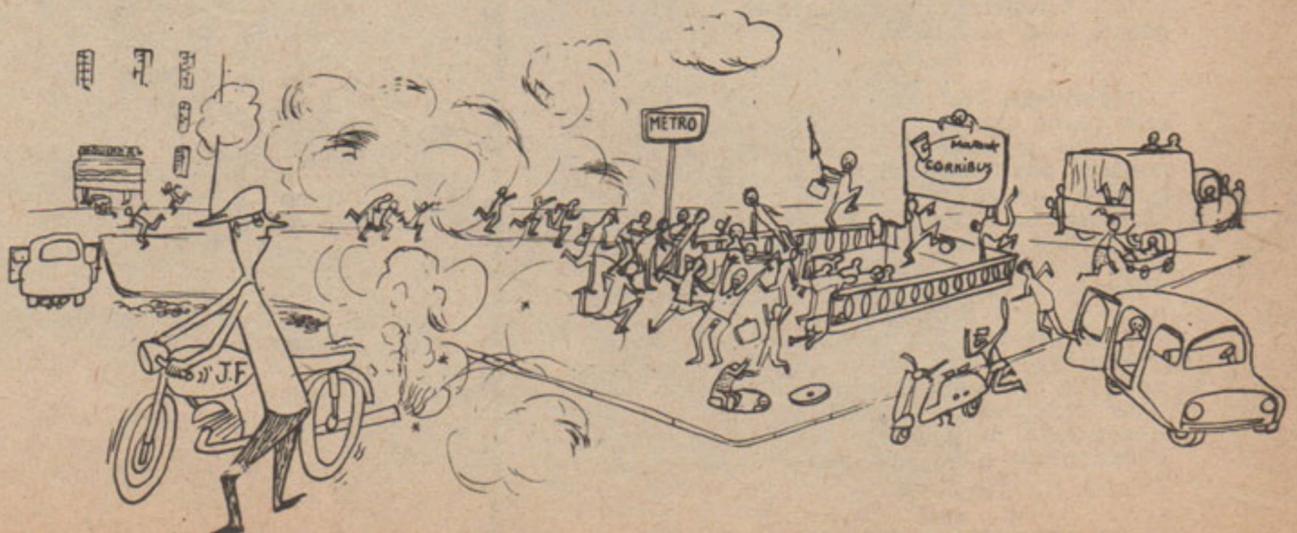
Tout mélange de gaz et d'air susceptible d'être enflammé, telle l'émulsion fournie au moteur par le carburateur bien réglé, peut être qualifié de gaz détonant. Si par exemple moteur lancé et poignée des gaz non complètement fermée, on vient à couper l'allumage, le piston (continuant sa course sur sa lancée) aspire les gaz frais et les refoule, non brûlés, dans le tube d'échappement d'où ils iront s'accumuler dans le silencieux. En remettant maintenant le contact, on provoque



Après accumulation de gaz frais non brûlés dans le silencieux, il suffit de l'arrivée de gaz brûlés pour que ces gaz frais s'enflamment brutalement, provoquant la détonation.



Les plus grandes paniques sont souvent dues à des causes bénignes.



de nouveau l'inflammation des gaz frais à l'intérieur du cylindre ; les gaz brûlés, du fait de cette première explosion, iront enflammer, par le canal du tube d'échappement, les gaz non brûlés et inflammables, précédemment amassés dans le silencieux.

Il y aura alors détonation, si les gaz enflammés lors de l'explosion dans le cylindre sont encore suffisamment chauds à leur arrivée dans le pot d'échappement. Cette dernière condition explique que la détonation n'apparaisse pas quand le moteur est froid.

## DÉTONATION ET FERMETURE DES GAZ

Si l'exemple précédent ne pose pas de problème — puisqu'étant parfaitement normal du point de vue mécanique — la détonation qui retentit aussitôt que, sur le point d'arriver, nous coupons les gaz avant de nous arrêter tout à fait, est un peu plus complexe dans ses origines. C'est en elle qu'il convient de voir un phénomène anormal, susceptible d'être corrigé.

Deux facteurs conditionnent ici le risque de détonation :

### UNE EMULSION TROP « RICHE » POUR S'ENFLAMMER

Les gaz étant coupés, le boisseau du carburateur se trouve à la position de ralenti, ne laissant ainsi qu'une mince fente de passage à l'air comburant. Cependant, le moteur tourne encore à un régime relativement élevé (une vitesse est encore engagée). Ainsi une forte dépression règne-t-elle dans la tubulure d'admission, favorisant l'aspiration, par le gicleur de ralenti, d'autant de carburant que ce gicleur peut laisser passer.

★

Du fait de la position basse du boisseau, qui ne laisse passer que très peu d'air, du fait aussi de cette forte dépression dans la tubulure d'admission, l'émulsion ainsi introduite dans le cylindre se trouve être beaucoup plus « riche » que celle obtenue lors d'un ralenti normal (c'est-à-dire machine arrêtée et boîte de vitesses au point mort, donc moteur tournant à un régime beaucoup plus lent). Cette émulsion est même tellement « riche » que l'étincelle produite aux électrodes de la bougie ne parvient plus à l'enflammer. Les gaz frais se trouvent ainsi refoulés dans le tube, puis dans le pot d'échappement. Celui-ci contient désormais des gaz non brûlés, mais pour le moment — nous venons de dire pourquoi — ininflammables. Pour qu'il y ait détonation, il faut qu'intervienne le second facteur, c'est-à-dire le

### DEFAUT D'ÉTANCHEITÉ DU TUBE D'ÉCHAPPEMENT

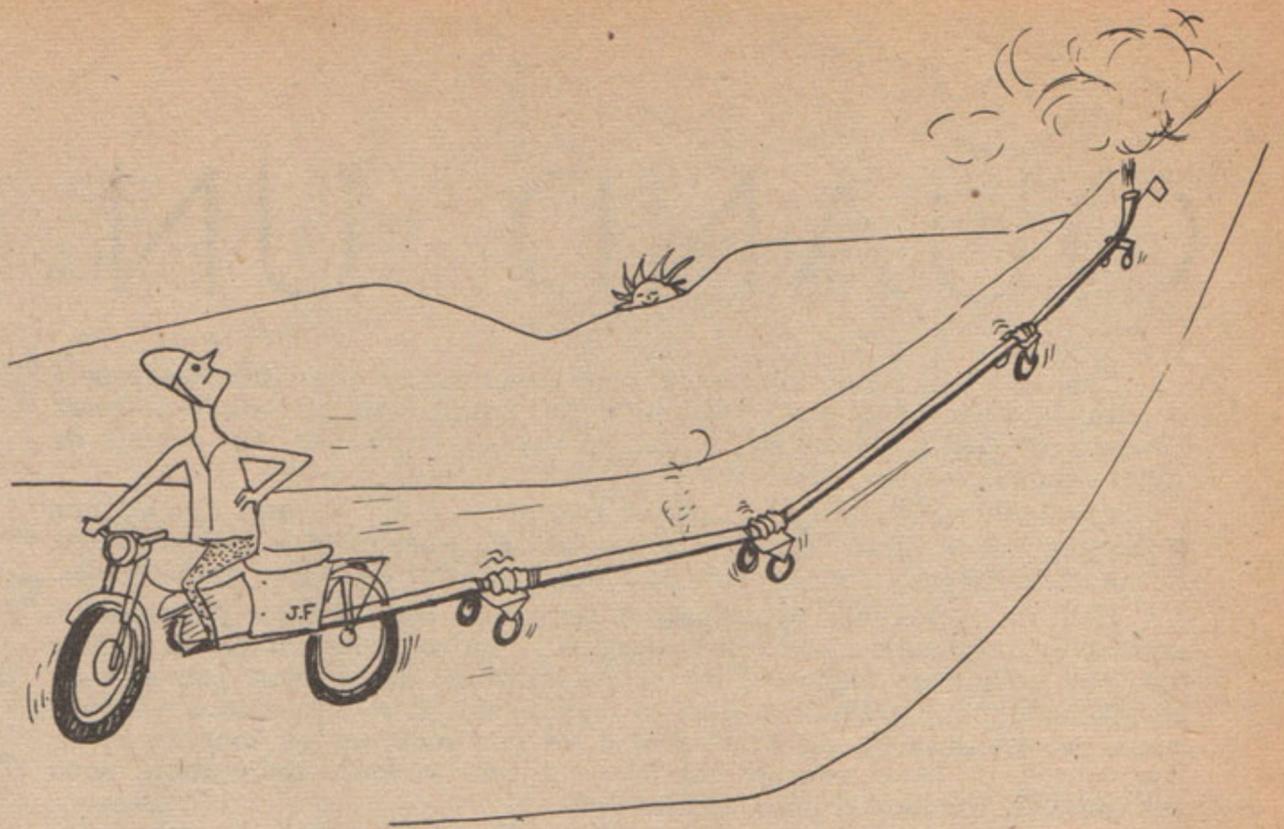
Ce défaut n'a pu être démasqué jusqu'alors, car durant le trajet rapide effectué, la pression régnant dans le système d'échappement refoulait facilement toute tentative d'entrée d'air par les points non étanches.

★

Cependant, ces gaz frais, non enflammés parce que trop « riches », et refoulés dans le tube d'échappement, ne s'écoulent pas tranquillement, à vitesse régulière, devant le (ou les) point non étanche. Ils subissent au contraire la répercussion directe des mouvements du piston, sous forme d'onde de pression et de dépression. A chaque maximum de pression dans le tube d'échappement succède une courte période de dépression durant laquelle s'établit une aspiration sensible, dont la conséquence est l'introduction d'air extérieur, additionnel, au travers des points du tube d'échappement dont l'étanchéité n'est pas parfaitement assurée.

★

Cet air additionnel s'intégrant, dans le système d'échappement, aux gaz non brûlés et ininflammables parce que trop riches en essence, les appauvrit suffisamment pour qu'ils récupèrent leur pouvoir



Une solution qui en vaut une autre pour rouler sans bruit...

de combustion. Il suffit alors de la première explosion correcte dans le cylindre pour que les gaz brûlés, très chauds — car la machine vient d'accomplir un long trajet, ne l'oublions pas — viennent brusquement enflammer les gaz frais amassés dans le silencieux et les fassent détoner.

★

La détonation dans le pot d'échappement, outre qu'elle surprend et inquiète désagréablement, tant le pilote que les passants, comporte un autre inconvénient, d'autant plus à considérer qu'il est d'ordre matériel. Le silencieux ne supporte pas toujours vaillamment et durablement les conséquences de ce bruyant phénomène. Or, les silencieux d'échappement sont des accessoires passablement coûteux à l'achat. Ne serait-ce que pour ce motif, il y a donc lieu d'intervenir en vue de supprimer la détonation.

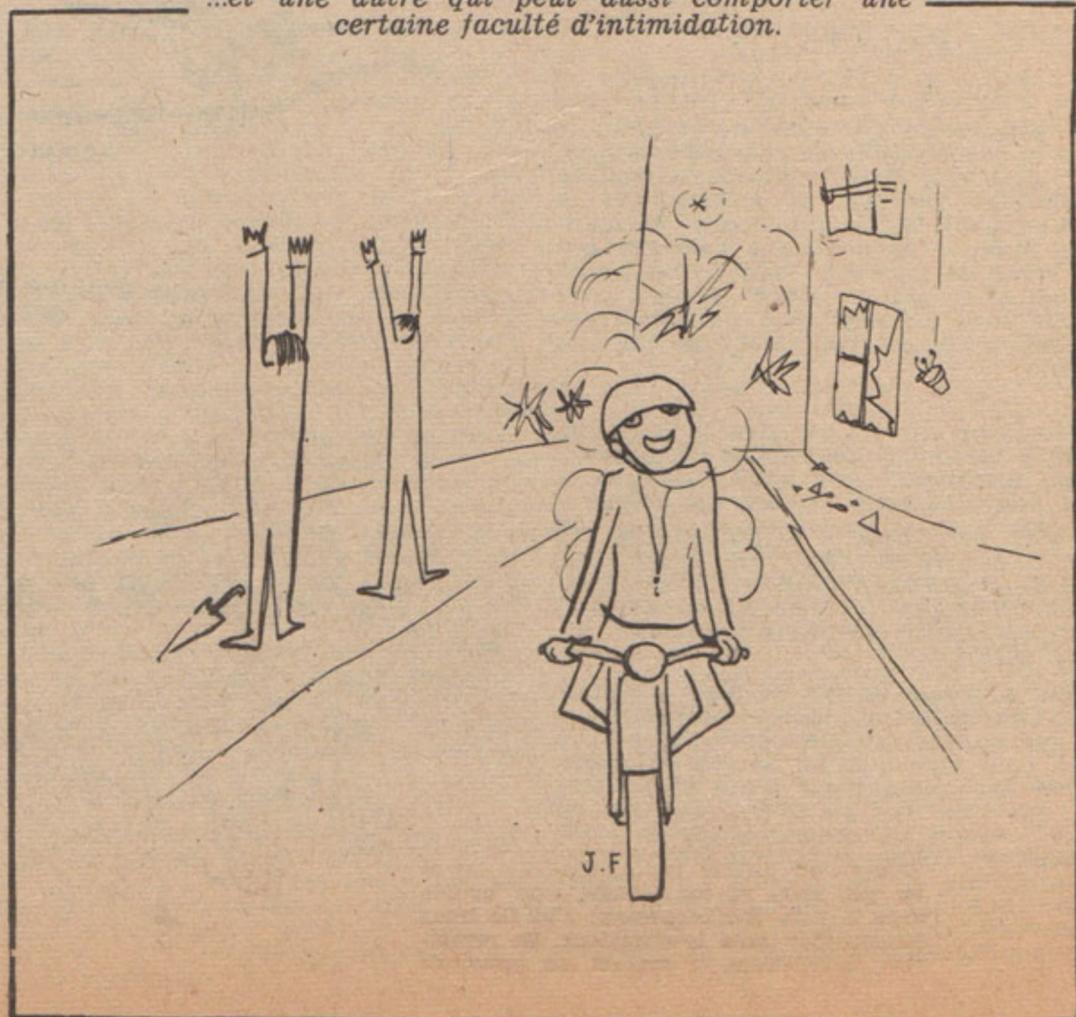
## LES REMÈDES

On ne peut songer sérieusement à ne plus fermer les gaz : ce geste doit fatalement continuer à se répéter aussi souvent que l'on s'arrêtera.

Impossible également d'intervenir sur les conditions de fonctionnement du carburateur telles que nous venons de les étudier : tout ce qui se passe de ce côté-là est d'ailleurs parfaitement normal.

Notre seule ressource sera donc d'examiner soigneusement le tube d'échappement, pour découvrir l'endroit où il n'est pas étanche et pour remédier alors à ce grave défaut, cause de tout le mal. Nous disons bien le tube d'échappement et non pas le silencieux, car dans ce dernier les ondes de pression et surtout de dépression ne sont plus suffisamment « amples » pour qu'elles puissent aspirer

...et une autre qui peut aussi comporter une certaine faculté d'intimidation.



suffisamment d'air pour « appauvrir » l'émulsion.

★

C'est presque toujours du côté de la jonction entre tube d'échappement et cylindre (ou culasse) que l'on découvrira une prise d'air additionnelle.

Sur une moto, cette recherche n'est pas difficile. Il suffit de saisir le tube d'échappement à deux mains et de le « secouer ». On voit immédiatement s'il est desserré, s'il remue. Mais le scooter pose bien d'autres problèmes, du fait du carénage qui enferme tous les organes moteurs.

★

Les constructeurs de scooters n'ignorent pas que le remplissage du cylindre, et par là même le rendement, la puissance du moteur, dépendent pour une bonne part de la température de l'air de refroidissement. C'est pourquoi ils s'efforcent d'étudier et de placer le tube d'échappement de telle sorte qu'il ne puisse réchauffer l'air ambiant au voisinage immédiat du moteur. Mais il est bien évident que l'emplacement donné pour cette raison au tube d'échappement, de même que la forme qu'il affecte parfois, de même encore que son tronçonnage en plusieurs éléments souvent réunis par des colliers de fixation, tout cela rend la surveillance de cet organe très difficile et favorise largement les possibilités de desserrage en un point quelconque, d'où défaut d'étanchéité.

★

Notre conclusion vient sans effort : sans attendre l'apparition de la détonation dans le silencieux, et à plus forte raison si ce phénomène vous est déjà connu, n'hésitez pas, amis motards, à « secouer » votre tube d'échappement de temps à autre, n'hésitez pas, surtout, amis scootéristes, à basculer périodiquement votre machine et à vérifier très soigneusement les éléments de fixation de ce même organe.

Enfin, les uns et les autres, assurez-vous de l'état des joints d'échappement — là où le tube rejoint le cylindre (ou la culasse) — et mieux encore, doublez

ceux-ci avec un enroulement de corde d'amiante, à l'exclusion de tout autre matériau qui serait vite brûlé.

## UN EXEMPLE SUR UN 4 TEMPS

Un incident de route qui nous est arrivé personnellement illustrera le problème de la détonation dans l'échappement dans le cas d'un 4 temps.

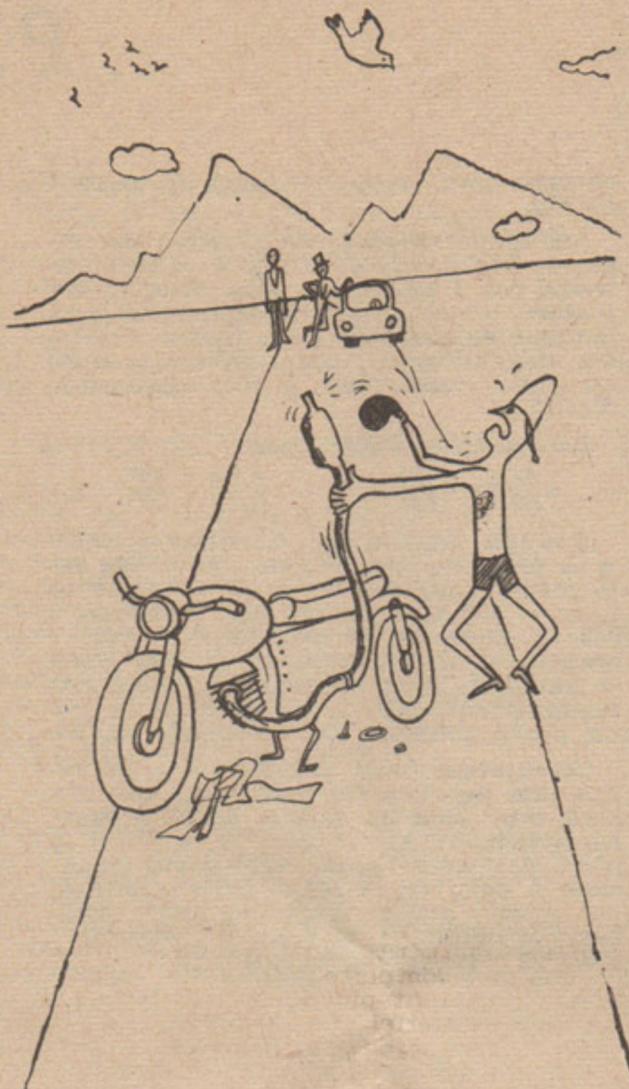
Nous rendant, sur une 500 twin, à un Grand Prix disputé à l'étranger, après quelques 200 ou 300 km de route accomplis à grande vitesse, la vis de réglage d'air d'un carburateur s'est desserrée et fut perdue (le moteur était alors sujet à de petites vibrations accidentelles).

Tant que nous roulions dans les 120 kmh sur la ligne droite, nous ne nous sommes aperçus de rien. Peut-être un petit échauffement plus important, et une légère perte de puissance en raison d'une émulsion appauvrie dans un cylindre : mais avec une bonne 500, la réserve de puissance est toujours suffisante à la vitesse de croisière, même rapide, pour que le phénomène ne soit pas immédiatement perceptible.

Mais dès la rentrée dans les premiers virages dans lesquels nous fûmes obligés de « couper », des détonations se firent entendre, qui disparurent dès que la poignée des gaz fut de nouveau ouverte.

L'explication du phénomène est simple. Gaz coupés, alors que la machine roule encore dans les 80 kmh, l'émulsion qui pénètre dans les cylindres est beaucoup trop « riche » pour être enflammée par l'étincelle de la bougie. Mais, dans un cylindre, par le trou dû à la perte de la vis d'air du ralenti, pénètre une certaine quantité d'air additionnel, insuffisante pour que l'émulsion soit constamment inflammable, mais qui, par à-coups, arrive à appauvrir suffisamment l'émulsion trop « riche » amassée dans le silencieux pour que celle-ci, très chaude (n'oublions pas que nous venons de couvrir quelques centaines de kilomètres à grande vitesse) s'enflamme et détonne.

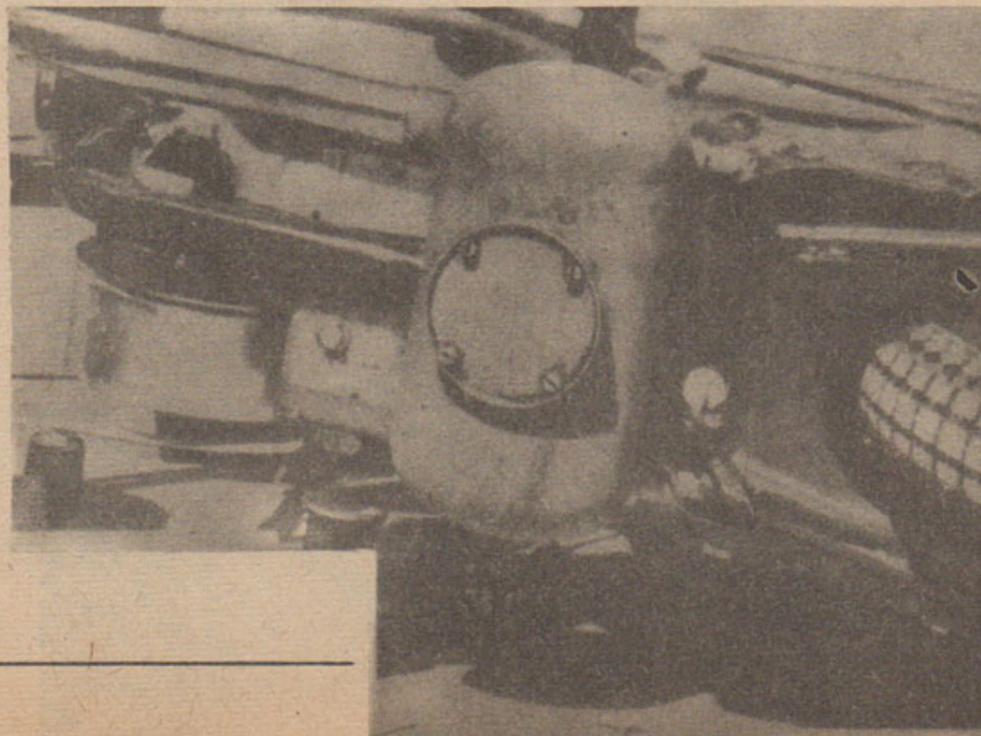
J. B.



Le raisonnement, et lui seul, peut venir à bout d'une imperfection mécanique...

## UN CURIEUX SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Le curieux système d'échappement équipant le 147 cc Villiers de la James « Cadet ». Le silencieux n'est, en fait, qu'une vaste chambre d'expansion, réalisée en alliage léger et munie d'un couvercle amovible permettant son nettoyage. La coupe jointe montre le chemin des gaz brûlés jusqu'aux 2 petits tubes (un de chaque côté de la chambre d'expansion) qui les libèrent dans l'atmosphère.



**V**elocette est une vieille marque anglaise, farouchement traditionnelle, et qui continue — à une époque où presque toutes les grandes marques ont plusieurs modèles de twins à leur programme — à ne construire que des monocylindres, exceptée la 200 cmc. « LE », d'un caractère évidemment beaucoup trop particulier pour pouvoir être assimilée à la catégorie moto.

Au programme moto, deux cylindrées seulement : 350 et 500 cmc. Mais six modèles au total : une 350 tourisme (MAC) et une 350 sport (Viper), quatre 500 cmc. : tourisme (MSS), sport (Venom), cross (Scrambler) et un modèle plus spécialement destiné au marché américain, la MSS « Endurance ».

Les modèles MAC et MSS (voir essai de la MSS dans le n° 1211) n'ayant pas été modifiés, nous allons décrire seulement les « Viper » et « Venom », modèles entièrement remaniés. Les « Scrambler » et « Endurance » étant destinés à des utilisations plus particulières feront l'objet d'un prochain article.

### 350 CMC. « VIPER »

#### LE MOTEUR

Alésage 72 mm ; course 86 mm, soit une cylindrée exacte de 350 cmc. Moteur donc légèrement longue course (rapport course/alésage : 1,16).

Les cotes de la MAC étaient de respectivement 68 et 96 mm, donc un très long cours, de rapport course/alésage 1,41. Au régime de puissance maximum (5.000 t/m), la vitesse linéaire du piston est de 16 m/s pour la MAC. Si l'on avait conservé sur la « Viper » les cotes de la MAC, la vitesse linéaire du piston, à 6.750 t/m, aurait été de 21,6 m/s. Aussi, pour le modèle « Sport », au régime élevé, Velocette a été obligé d'adopter de nouvelles cotes pour obtenir une course plus faible, donc une vitesse linéaire également plus faible.

La « Viper » développe 27 CV (77 CV/l) au régime de 6.750 t/m pour un taux de compression de 8,5 à 1 (MAC : 6,75 à 1). Evidemment, un long-cours et un régime élevé ont pour corollaire obligatoire une vitesse linéaire moyenne du piston élevée : 19,35 m/s au régime de puissance maximum.

Culasse en alliage léger « Y », les soupapes étant rappelées par des ressorts en épingle à cheveux.

Cylindre également en alliage léger, la

chemise étant rapportée selon le procédé Al-Fin.

Les soupapes sont commandées par tiges et basculeurs ; l'arbre à cames (entraîné par 3 pignons à taille oblique) est surélevé et se trouve sensiblement à la hauteur de l'embase du cylindre. Les tiges de culbuteurs sont enfermées dans un tube ressemblant à une commande d'ACT.

Calage de la distribution :

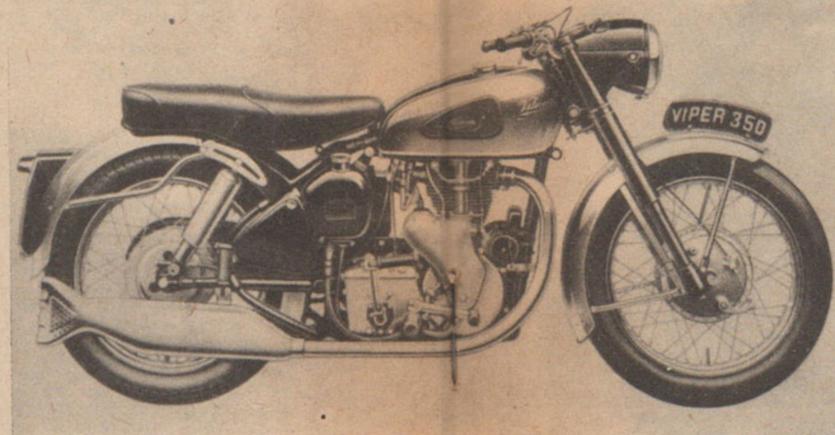
AOA : 19°      AOE : 49°  
RFA : 49°      RFE : 19°

Il s'agit donc d'une distribution calée « en bascule », symétrique ; ce calage est le même pour les 350 MAC et Viper et pour la 500 MSS. Durée de l'admission : 248° ; durée de l'échappement : 248° ; croisement : 38°, donc un calage assez « tranquille » en soi, mais les cames ont certainement, dans le cas de la « Viper » un profil donnant une levée très rapide.

Carburateur Amal « Monobloc » 376, de 25,4 mm de diamètre de passage des gaz (23,8 mm pour la MAC), donc, proportionnellement à l'alésage, la « Viper » n'est pas dotée d'un carburateur supérieur à celui de la MAC. Gicleur principal : 260 ; gicleur d'aiguille 1065 ; position d'aiguille : 3° cran ; boisseau : 376/31/2 ; gicleur de ralenti : 30.

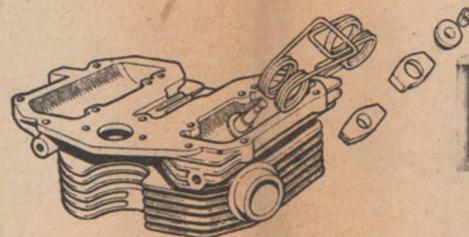
*Au centre, la culasse en alliage léger de la « Viper » et ses ressorts de soupapes en épingle à cheveux. A gauche, le moyeu-frein en alliage, de 190 mm de diamètre, qui équipe le modèle « sport ». A droite, une tôle capote le phare et la tête de fourche.*

## CONSTRUCTION TRADITIONNELLE ... PERFORMANCES DERNIER CRI ...



# LES VELOCETTE

VIPER



VENOM

Allumage par magnéto Lucas, l'éclairage s'effectuant par batterie, rechargée par une dynamo (30 watts !) placée devant le cylindre, la magnéto étant derrière le cylindre.

La lubrification est du type à carter sec, le réservoir d'huile d'une contenance de 2,2 l étant situé sous la selle. Pompe double à engrenages.

#### BOITE ET TRANSMISSIONS

Nous avons déjà écrit que les Velocette étaient des machines spécifiquement britanniques, aussi nous trouvons une transmission primaire par chaîne, un embrayage travaillant à sec et une boîte de vitesses séparée à quatre rapports. Le rapport de la transmission primaire est de 2,097 (21 dents au pignon moteur et 44 dents à la couronne d'embrayage), le rapport de la transmission secondaire étant de 2,62 (21 dents en sortie de boîte et 55 dents à la couronne arrière).

Les rapports internes de boîte sont de 1 (100 %) en quatrième, 1,208 (82,9 %) en troisième, 1,588 (63 %) en deuxième et 2,30 (43,5 %) en première. Au point de vue étagement des rapports, cette boîte de vitesses est mathématiquement parfaite. Par contre, une remarque : le rapport de

*En haut et en bas, la Viper et la Venom ne diffèrent que par leur cylindrée et, sinon par leurs performances « grand sport », sont très proches des MAC et MSS de série. Allure incontestablement « Velocette », d'un traditionalisme anglais de bon aloi.*

démultiplication finale est long, et au régime de puissance maximum (6.750 t/m), la vitesse en quatrième serait de 150 kmh, alors qu'une machine ayant le maître-couple de la 350 Velocette et disposant de 27 CV (environ 23-24 à la roue AR) ne peut atteindre, avec cette puissance, plus de 140-142 kmh dans les meilleures conditions et pilote couché. Il est probable que si Velocette a choisi une démultiplication secondaire manifestement trop longue, c'est afin de pallier à la vitesse linéaire moyenne du piston, très élevée à 6.750 t/m (19,35 m/s) et qui, à 140 kmh, n'est plus que de 18,06 m/s pour un régime de 6.300 t/m.

Enfin, le rapport de démultiplication secondaire étant trop long, tous les rapports tirent long, et, ce qui est le plus gênant, le rapport interne de première est déjà relativement long (43,5 %), ce qui, avec la démultiplication secondaire trop longue, fait qu'à 6.750 t/m, la vitesse sur ce rapport est de sensiblement 65 kmh !

Nombreux sont les constructeurs anglais, fidèles au long-cours, qui ont recours à l'artifice d'une démultiplication secondaire trop longue qui ménage ainsi la vitesse linéaire du piston (cf. T110 par exemple).

Lors de notre essai de la MSS, nous avons signalé le choix judicieux de la transmission secondaire, qui, en quatrième, permettait d'atteindre le régime de puissance maximum du moteur, pour une vitesse située entre les vitesses maxima en position assise et en position couchée. Mais, à ce régime (5.000 t/m), la vitesse linéaire du piston n'est, pour la MSS, que de 14,33 m/s.

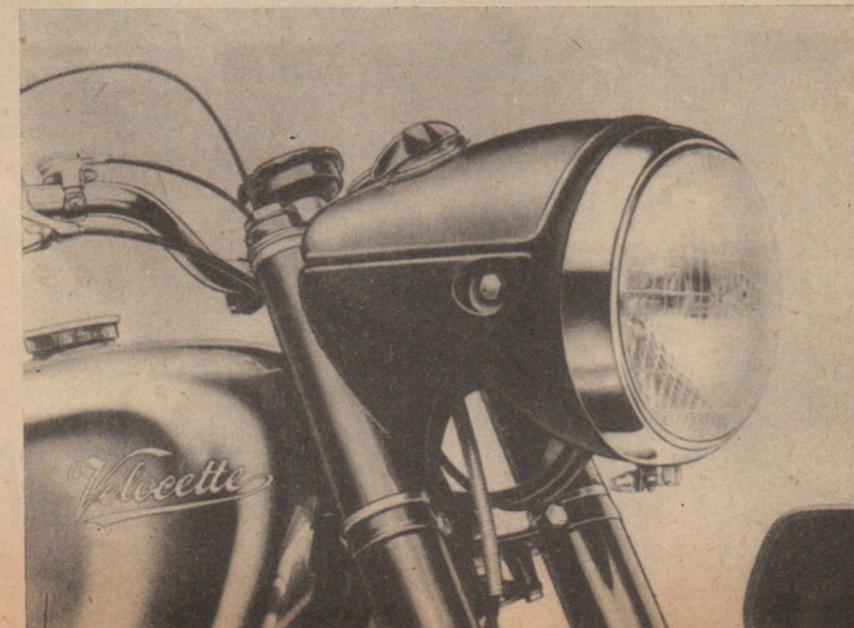
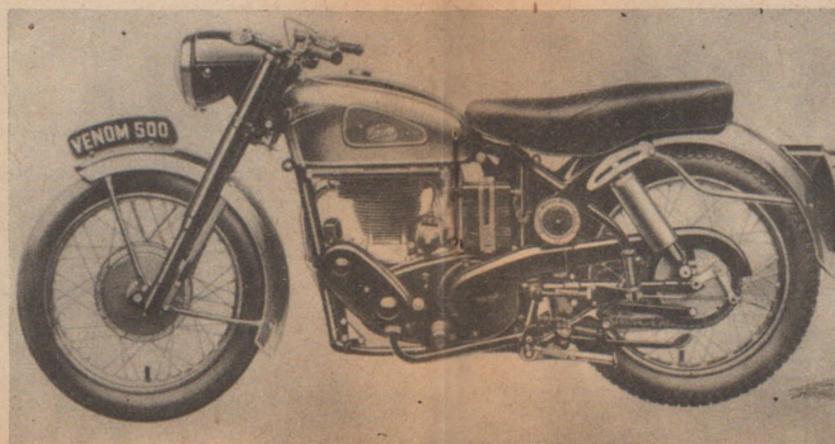
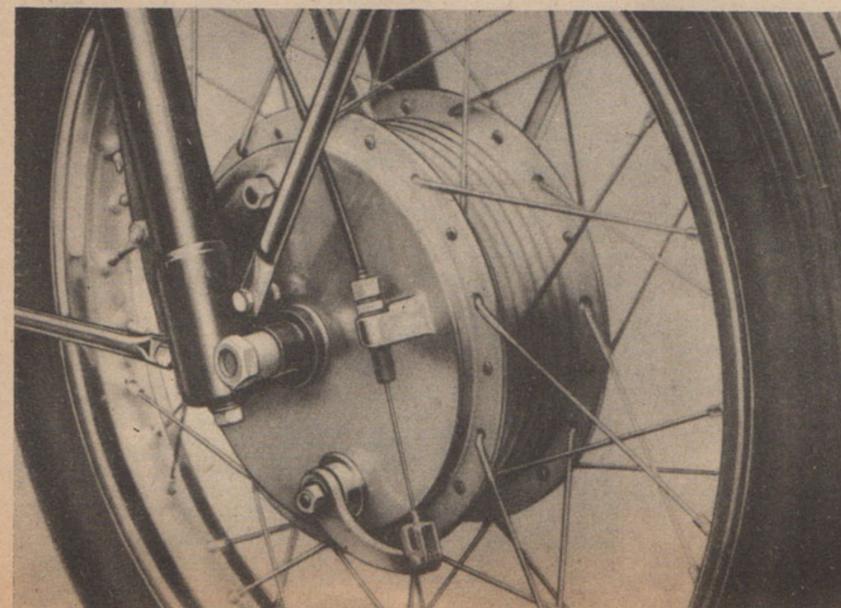
Les rapports de démultiplication finale sur chaque vitesse, pour la « Viper », sont les suivants :

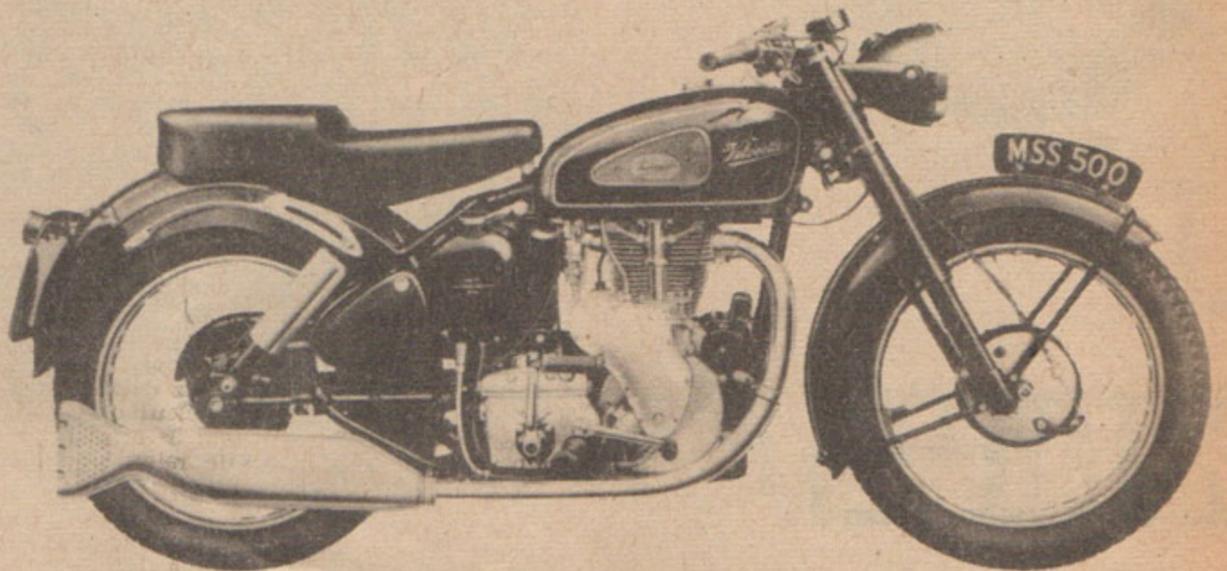
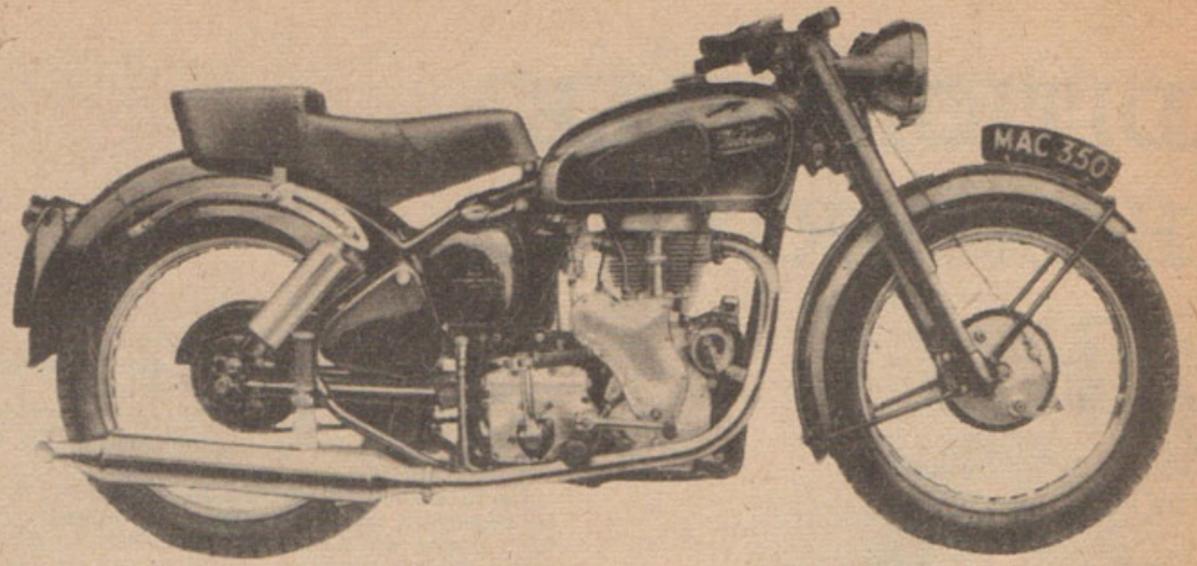
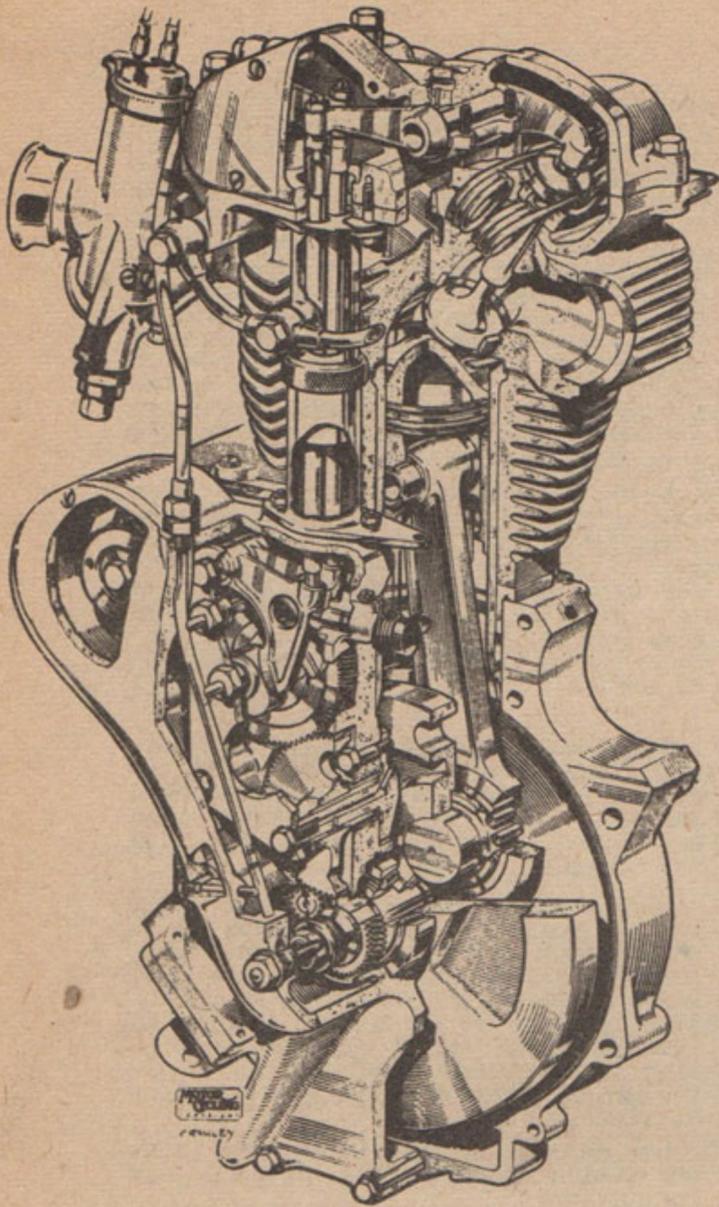
4° : 5,5 à 1  
3° : 6,64 à 1  
2° : 8,73 à 1  
1° : 12,6 à 1

Pour la MAC, ces chiffres sont respectivement de 5,5 ; 7,3 ; 9,6 et 14 à 1.

#### LA PARTIE CYCLE

La partie cycle est commune à tous les modèles Velocette. Il s'agit d'un cadre simple berceau se dédoublant sous le carter moteur, un tube vertical rejoignant l'extrémité de ces tubes, derrière la boîte





de vitesses, au tube supérieur, sous la selle. Ce tube vertical reçoit l'articulation des bras oscillants arrière par l'intermédiaire de raccords en fonte malléable. Evidemment, tous les tubes sont réunis par des raccords brasés.

La fourche avant est une télescopique à amortisseurs hydrauliques, l'axe de la roue étant légèrement déporté en avant de la fourche.

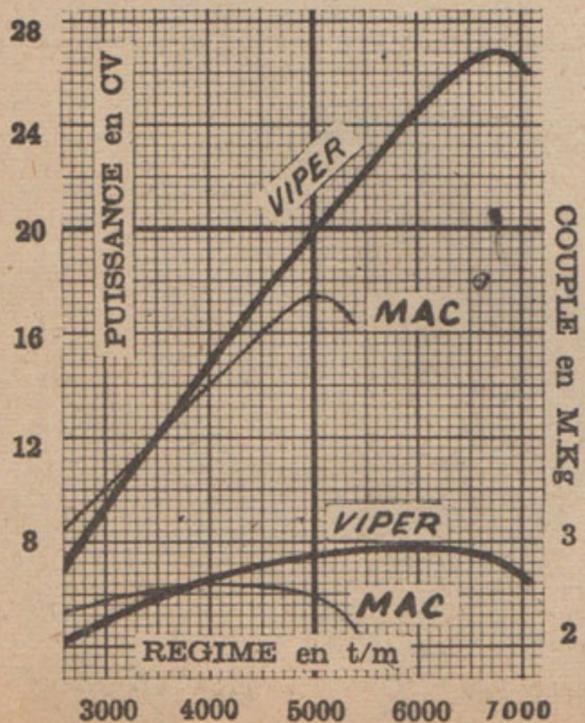
La suspension arrière comporte deux éléments séparés qui comprennent chacun un ressort et un amortisseur hydrau-

En haut, à gauche : un « crevé » de la 350 Viper à distribution surélevée (l'arbre à cames est au niveau de l'embase du cylindre en alliage léger chemisé).

Ci-dessus : les classiques MAC et MSS de série. En comparant avec les pages précédentes, il apparaît nettement que l'aspect des deux machines « grand sport » qui en dérivent a conservé les mêmes lignes.

A gauche : courbes de puissance comparées entre les 350 « Viper » et « MAC ».

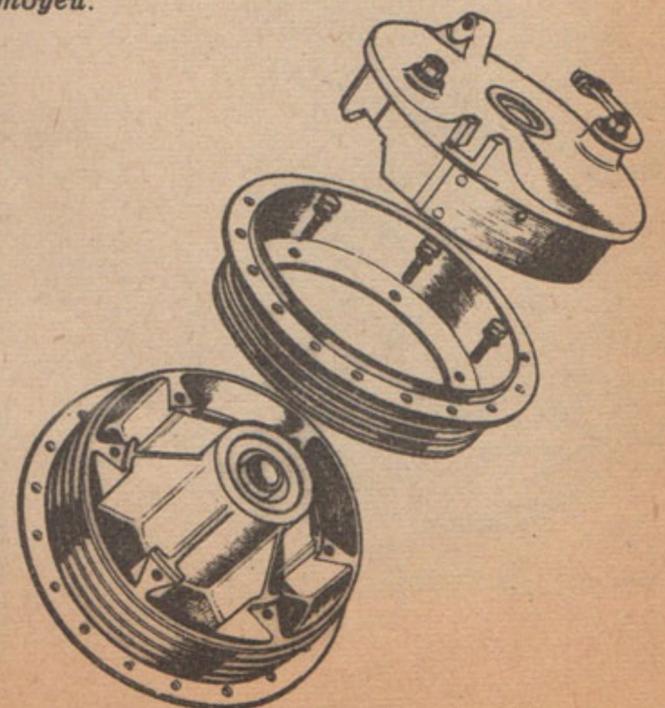
Ci-dessous, le moyeu-frein en alliage léger se démonte en deux parties, le tambour de frein se vissant sur le corps du moyeu.



lique. Leur fixation supérieure peut coulisser dans une glissière qui donne une différence d'angle de 24°, la position la plus basse (sensiblement 48° par rapport à l'horizontale) rendant la suspension très souple, la position la plus haute (72° avec l'horizontale) durcissant la suspension au maximum.

Les moyeux-freins en alliage léger, adoptés sur les « Viper » et « Venom » uniquement, ont un diamètre de 190,5 mm.

Pneus de 3,25x19 ; réservoir d'essence de 14 litres, selle double montée de série (notons que le dessin de la selle n'est pas le même que pour les MAC et MSS), moyeu arrière à broche, capotage englobant le phare, compteur et tête de four-

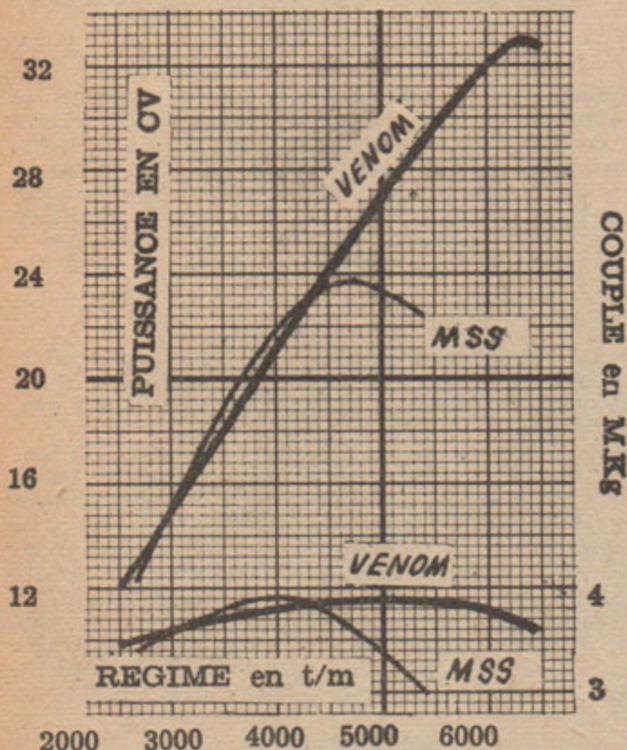
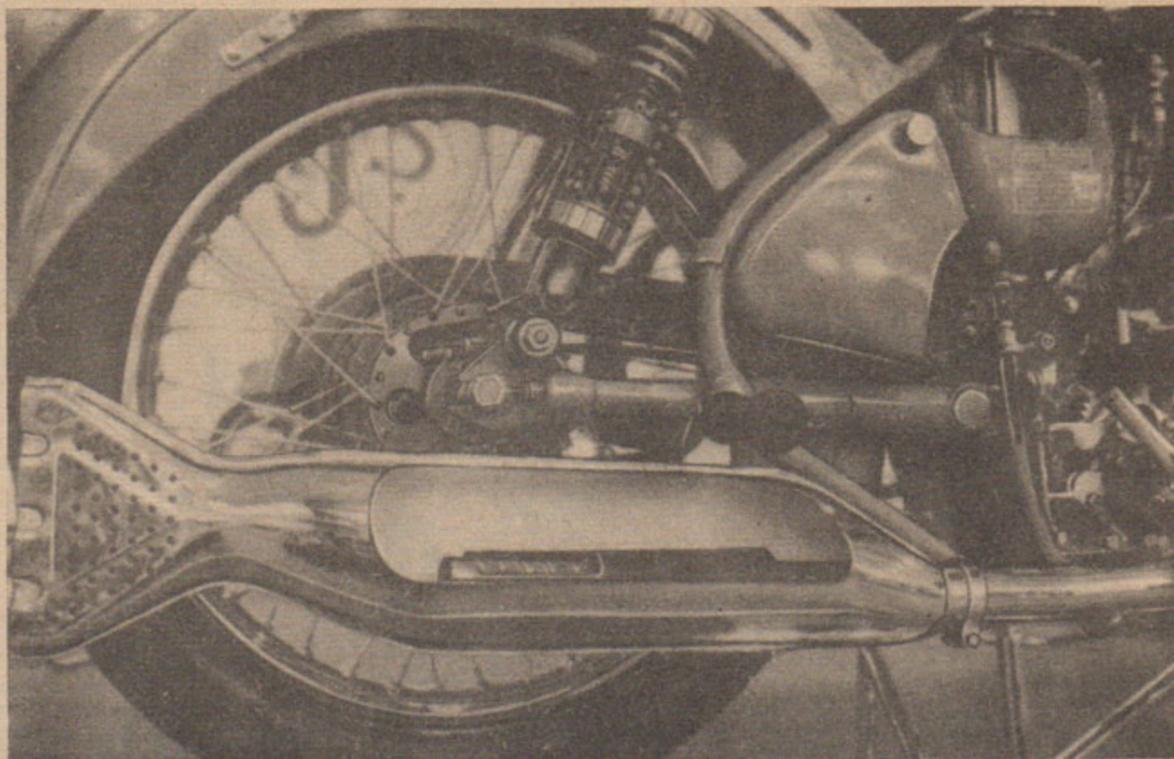


che. Présentation au choix en noir avec filets dorés et garde-boue chromés ou en vert.

### 500 CMC. « VENOM »

Alésage 86 mm ; course 86 mm (mêmes cotes que la MSS), soit une cylindrée de 499,5 cmc ; moteur carré. La puissance est de 33 CV à 6.300 t/m, avec un taux de compression de 8 à 1 ; puissance spécifique : 66 CV/l ; à ce régime, la vitesse linéaire moyenne du piston est de 18,06 pour la « Viper » (19,35 m/s à 6.750 t/m).

La partie motrice reste la même que m/s, donc nettement moins élevée que celle de la « Viper », sauf :



En haut à droite : « crevé » du silencieux et de la suspension arrière, avec éléments réglables en orientation et amortisseurs hydrauliques incorporés.  
Ci-dessus : puissances comparées des 500 cc Venom et MSS.

Calage de la distribution :  
AOA : 55°      AOE : 75°  
RFA : 65°      RFE : 45°  
Durée de l'admission : 300° ; durée de l'échappement : 300° également ; croisement : 100°, donc un calage déjà assez « sport », nécessitant des régimes assez élevés.

Le carburateur, toujours un Amal « Monobloc », mais de type 298, a un diamètre de passage des gaz de 28,57 mm ; gicleur principal : 230 ; gicleur d'aiguille : 1065 ; position d'aiguille : 3° cran ; boisseau 298/3 1/2, gicleur de ralenti : 25.

Les rapports de démultiplication ne sont évidemment pas ceux de la « Viper » ; nous trouvons 23 dents au pignon moteur et 44 dents à la couronne d'embrayage (rapport 1,913), 18 dents au pignon de sortie de boîte et 46 dents à la couronne de roue arrière (rapport 2,555).

Les rapports internes de boîte sont les mêmes que ceux de la « Viper » : 1 (100 %), 1,208 (82,9 %), 1,588 (63 %) et 2,30 (43,5 %) à 1. Donc, étagement parfait.

Mais ici, comme dans le cas de la « Viper », la démultiplication finale est légèrement trop longue, puisque, au régime de puissance maximum, la vitesse atteinte serait de 158 kmh. ; avec une puissance

de 33 CV (sensiblement 29 CV à la roue arrière), la vitesse maximum en position couchée varie de 150 à 155 kmh., le régime variant de 6.000 à 6.200 t/m. La démultiplication finale est donc légèrement trop longue, mais cependant bien moins longue que pour la « Viper » qui perdait 450 t/m, alors que la « Venom » n'en perd que 100 à 300.

C'est encore pour la même raison que la démultiplication finale est longue : diminuer la vitesse linéaire du piston qui, à 6.000 tours, est de 17,2 m/s (18,06 m/s à 6.300 t/m).

Enfin, dans le cas de la « Venom » également, tous les rapports sont très hauts, et à 6.300 t/m (régime de puissance maximum), la vitesse est de 68 kmh en première !

Les rapports de démultiplication finale pour chaque vitesse sont les suivants :

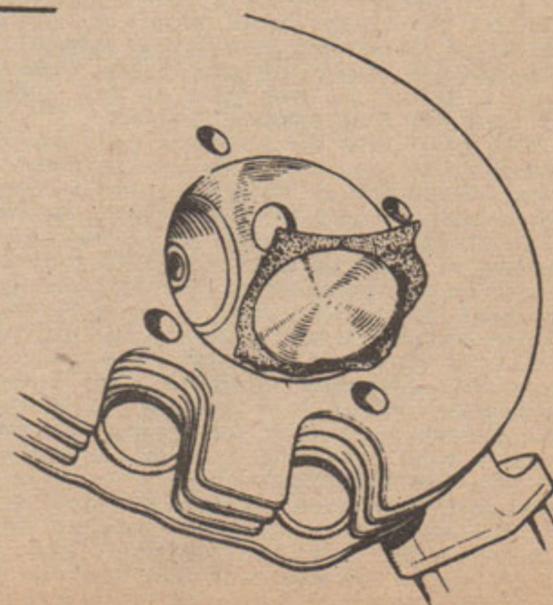
4 <sup>e</sup>	: 4,87 à 1
3 <sup>e</sup>	: 5,88 à 1
2 <sup>e</sup>	: 7,74 à 1
1 <sup>re</sup>	: 11,2 à 1

Sur les MSS, ces rapports sont de respectivement 4,87, 6,52, 8,75 et 12,4 à 1.

Partie cycle, finition, etc..., sont les mêmes que pour la 350 « Viper », mais les couleurs proposées sont noir (filets dorés, garde-boue chromés) et gris clair.

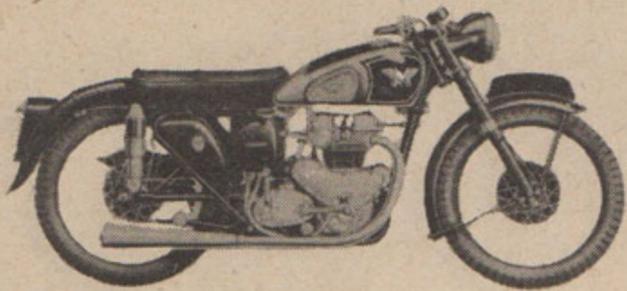
## POUR LES SOUPAPES PIQUÉES ...

Voici un petit système à employer si vos soupapes sont piquées assez profondément. Avant d'utiliser la pâte à roder classique, prenez un morceau de toile émeri assez fine que vous percez en son milieu : enfiler-le par la queue de la soupape, en appliquant le côté abrasif sur la partie à traiter (la tête ou le siège de la soupape). Après avoir remis la soupape dans son guide, tournez jusqu'à ce que les parties en contact soient bien lisses. Terminez avec la pâte à roder.





# ce qu'ils en pensent



## 500 MATCHLESS G9

Il s'agit de la Matchless G9 twin 500 cmc. achetée en mai 1955 et qui en est dans les 19.000 km, actuellement.

### PRESENTATION :

Elle est impeccable et c'est, je l'avoue, le mélange heureux des chromes, de l'alu, du rouge et du noir qui me l'a fait préférer. Au moment de l'achat, on a l'impression qu'elle a été dessinée par un artiste, lorsque l'on détaille son allure trapue et comme penchée en avant, l'harmonie des lignes horizontales (phare, réservoir, selle en haut ; tromblons en bas), raccordées à l'arrière par les cylindres des amortisseurs, à l'avant par la courbe de l'échappement ; ce dernier s'arrondit par-dessus l'oblique du berceau, lui-même symétrique par rapport à la fourche. Je ne parle pas du bloc en forme de cœur, des immenses ailettes noires et blanches, des gros tambours des freins, etc... A l'arrêt, elle attire la curiosité des automobilistes, même des femmes, dont l'indifférence à la mécanique non carrossée est connue, et aussi des gendarmes : un matin que je la rodais, vers les 5 heures, l'un d'eux m'a déclaré : « C'est au moins une 175 » !...

### MOTEUR :

Le rodage a été très progressif et mes premiers 500 km se sont « trainés » à 55-60 kmh ; au régime correspondant en quatrième à cette vitesse, l'échappement résonne comme celui d'un gros Diesel ! J'ai poussé mes vitesses petit à petit, mais ce n'est que vers les 7.000 km qu'un soir j'ai senti brusquement que le moteur était libéré et qu'il « répondait ».

Je roule maintenant surtout en touriste et rarement en ville : je viens ainsi de parcourir plus de 4.000 km en quinze jours de vacances. Ma vitesse de croisière est de 100 en solo, de 90 en duo, correspondant à peu près au tiers des gaz ; je passe la deuxième à 30 kmh, la troisième à 50 et la quatrième à 75.

Dans ces conditions, ma consommation d'essence est de moins de 4 litres seul, d'un peu plus en duo ; elle était de 2,9 l. pendant le début du rodage ! Celle d'huile est plus forte et, entre deux vidanges, espacées de 1.800 km, il faut un bon litre de Castrol. Mon carburateur a un gicleur de 250 au lieu de celui de 240, monté en Angleterre ; je me demande si cela suffit, car un, et un seul, de mes tubes d'échappement, a jauni, bleui, noirci presque !

### INCIDENTS MECANIQUES

Je n'ai jamais su les causes exactes du principal incident mécanique qui apparut vers les 800 km pour la première fois : la moto perdait tout d'un coup de sa puissance, puis on entendait un violent bruit métallique à l'échappement gauche ; le temps de laisser la soupape refroidir (10 secondes) en débrayant, la moto repartait plus nerveusement que jamais. Aris a donné un peu plus de jeu, paraît-il, aux culbuteurs, et tout est rentré dans l'ordre.

Des particules du réservoir ont souvent obstrué, au début, les canalisations d'essence ; le pointeau en nylon ou le boisseau, se bloquent en ville, c'est-à-dire lorsqu'on roule très lentement et que le carburateur chauffe : l'usine Matchless m'a dit à ce sujet que le « Monobloc » Amal était loin d'être au point. C'est à lui qu'il faut certainement attribuer aussi les crachements et les étternuements qui se manifestent souvent après avoir roulé quelque temps à pleine ouverture.

Un boulon défaut avait causé un fort suintement de la boîte de vitesse ; le carter de la chaîne primaire est insuffisamment étanche ; l'arrière d'un tromblon commence à se dessouder ; faut-il en accuser les trottoirs ? Enfin, un jour que j'avais mal calé ma moto, elle est tombée : de l'électrolyte s'est répandue sous le couvercle et, par la suite, sur le pot, qui a quelque chose d'un tigre ou d'un zèbre maintenant ; mais sinon, je n'ai pas noté de fuite de la batterie.

Tout cela ne m'a jamais empêché de rouler, pas plus que l'inconvénient suivant, qui serait mon principal grief contre la Matchless : à mesure qu'on accélère, à partir de 80, le passager a l'impression que les repose-pieds s'animent, battent des ailes et vont s'envoler. Les sensations du conducteur sont différentes : c'est d'abord le guidon qui vibre ; puis

à 110, les repose-pieds, et à 130 tout se calme. Comme je roule à 100, les vibrations sont toujours sensibles, malgré les gants, et l'on descend tout tremblant de la moto (sans parler de l'étourdissement causé par le vent qui fait sous le casque un vacarme de tempête). Je dois ajouter que chaque fois que je roule à fond, le bouchon du réservoir se desserre et laisse fuir l'essence : il suffirait peut-être de se décider à en monter un autre. Mais je n'ai pas encore perdu le moindre boulon.

### CADRE ET DIVERS :

A l'arrêt, les 200 kg de la moto sont difficiles à manipuler, notamment sur de mauvais chemins, dans le sable ou dans les pentes ; et je ne sais comment font les frères anglaises qui, paraît-il, possèdent des 500 twins.

Mais, en marche, la tenue de route de la Matchless est surprenante : on doit être prudent sur sol mouillé (bien qu'en Angleterre où la pluie a été ma fidèle et capricieuse compagne pendant 15 jours, je me suis rapidement résolu à conduire comme mes confrères britanniques, c'est-à-dire comme s'il ne pleuvait pas, freinant en plein tournant et virant sec). Mais, sur route droite et sèche, plus on va vite, mieux ça tient : on a l'impression de chevaucher un boulet, que seuls le petit doigt et les genoux du cavalier pourront faire dévier d'une trajectoire réglée par un gyroscope ; j'ai tordu je ne sais combien de fois ma béquille dans les tournants, comme tout le monde. Et il m'arrive fréquemment, à une allure modérée, je dois dire, de virer sèchement, en tournant carrément le guidon et en donnant un coup de hanche, tout en me penchant à l'avant, comme sur un vélo de course.

Le confort est bon aussi, soit à 80, soit à 100, selon le profil de la chaussée ; il est meilleur en solo qu'en duo, car dans ce dernier cas, comme la suspension arrière n'a pas beaucoup de débattement, elle s'enfonce sous le poids du passager qui ressent une infinité de petits chocs. La suspension oscillo-couliissante, plus ferme, de l'Ariel 350 que je possédais autrefois, donnait une meilleure sensation de confort au passager (mais non de sécurité au conducteur !). La fourche avant talonne parfois, lors de freinages violents. Une moto qui semble idéale pour le confort est la Douglas : c'est un vrai fauteuil : on ne sent pas la route.

Quant au freinage, il est tellement agréable, on prend tellement plaisir à sentir s'enfoncer la fourche avant et à faire siffler gentiment les pneus, que j'ai dû changer les garnitures avant à 14.000 km et arrière à 18.000.

Que dire encore ? La moto est un peu haute. Quand il pleut, la boue fuse au-dessus du garde-boue avant, s'étale sur les genoux, file entre les culbuteurs, s'écrase sur l'avant du garde-boue arrière et lèche au passage le réservoir d'huile, le carter de chaîne primaire, les coffres à outils ; elle arrive jusqu'à la roue motrice où elle fait sa jonction avec la boue de l'arrière et l'huile de la chaîne secondaire !

J'ajouterai que je n'ai jamais eu d'ennui du côté éclairage, alors qu'un de vos lecteurs avait changé, je crois, trois fois de condensateur en 14.000 km.

★

La conclusion de ce compte-rendu, c'est que les impressions des motocyclistes varient beaucoup, car les machines — et eux-mêmes — sont difficilement comparables.

Ainsi, je serais tenté par la 650 T110 Triumph, mais son cadre grêle et les hochements de tête de certains possesseurs de cette machine, à propos de sa tenue de route, sans parler de la dépréciation rapide et brutale des motos, me fait hésiter.

Je me loue en attendant de la sécurité d'ensemble de la Matchless, de sa tenue de route, sa présentation, son étanchéité, sa sobriété, son silence mécanique, ses accélérations honnêtes, sa vitesse (mais qui me paraît maintenant insuffisante, car l'intoxiqué de la moto réclame des sensations de plus en plus fortes ; à ce propos, couché sur la moto et sur du plat, je n'ai jamais dépassé 140 kmh compteur).

Mr M. MURPHY  
Paris

# LE GRAND PRIX DE BELGIQUE DE MOTO-CROSS

6<sup>e</sup> EPREUVE DU CHAMPIONNAT D'EUROPE



Archer, avec autorité, a su amener sa Norton à la victoire du Grand Prix de Belgique. Il est maintenant virtuellement Champion d'Europe 1956 de Moto-Cross.

Depuis sa création, le Grand Prix de Belgique de Moto-Cross a eu lieu traditionnellement à Namur, sur le Circuit de la Citadelle, mais cette année, la Fédération Belge, ayant également la charge de l'organisation du Moto-Cross des Nations, a préféré réserver le parcours de Namur pour cette dernière confrontation magistrale, et c'est ainsi que le Club de Mol fut choisi pour faire disputer sur son terrain l'épreuve nationale.

Ce terrain, situé au Nord-Est d'Anvers, dans ce qu'on appelle ici la Campine, est essentiellement sablonneux, et les difficultés qu'il propose aux coureurs résident moins dans le relief du parcours que dans les risques « d'enlèvement ». La conduite en course sur ce sol mouvant nécessite une technique toute différente de celle usitée par exemple à Namur, où les pentes sont infiniment plus abruptes, mais où le sol « accroche » mieux. Les leaders du moto-cross belge, et notamment Mingels, n'ont pas la réputation de spécialistes du sable, et la Fédération, qui conviait pour son Grand Prix les as les plus prestigieux du moto-cross international, en n'avantageant guère ses propres vedettes, a fait preuve d'un « fair play » qu'il n'est pas courant de constater de nos jours, où le chauvinisme est roi dans tous les domaines du sport !

★

Hélas, pour notre amour propre de français, il a fallu constater moins de « fair play » au sein de la Fédération Française Motocycliste : en effet, au mépris des règlements formels de la Fédération internationale, un moto-cross, comptant pour le Championnat de France, était organisé le même jour dans le Nord de la France, ce qui interdisait automatiquement aux pilotes français de participer au Grand Prix de Belgique.

Hors la réclamation officielle émise par la Fédération belge, l'attitude de nos super-dirigeants fut sévèrement jugée par la presse sportive bruxelloise. N'a-t-on pas cité le cas d'un de nos bons pilotes nationaux qui, étant officiellement engagé, a dû, à la dernière minute, déclarer forfait ? Que serait-ce donc s'il n'existait pas de Fédération internationale ?

★

A défaut de pilotes français, ce Grand Prix rassemblait la fine fleur du moto-cross déléguée par l'Angleterre, la Hollande, l'Allemagne, la Suède, le Danemark, redoutable coalition pour l'équipe belge dont le chef de file, l'ex-champion d'Europe Auguste Mingels, n'avait pas encore pu, cette saison, manifester un définitif retour en forme, après son éclipse forcée de l'an dernier.

SUITE PAGE SUIVANTE

## AU CROSS DE MARIEMONT, JANSEN DEVIENT CHAMPION DE BELGIQUE

Une heure avant le commencement de la réunion, une véritable trombe d'eau s'abattit sur le domaine de Mariemont, sans décourager pour autant la foule très nombreuse qui prenait place au long du parcours. Cependant, si cette forte averse ne devait avoir aucune conséquence fâcheuse pour le succès de la réunion, elle rendit le tracé extrêmement difficile. En effet, à certains endroits, le sol n'avait pu absorber entièrement l'eau, et les bourbiers ainsi formés, labourés lors des épreuves préliminaires, rendaient la piste encore plus impraticable pour les internationaux qui, en dépit de leur petit nombre, eurent à souffrir des ornières qui restreignaient le passage en quelques points du circuit.

Cet état de choses conduisit les organisateurs à faire effectuer aux coureurs un

tour de reconnaissance, au cours duquel Jansen chuta trois fois, ce qui le rendit très prudent dans les premiers tours de l'épreuve.

Mingels prit un départ rapide et se trouvait en tête à la fin du premier tour, précédant de 8 secondes Jansen parti en cinquième position. Poursuivant son effort, le « gros » établissait un record du tour en 3'55", mettant par la même occasion 12 secondes entre Jansen et lui.

C'est alors que Mingels, véritablement malchanceux, vit sa chaîne sauter. Jansen, qui s'était mis en train en sautant difficilement Meunier, en profita pour ramener à 2" l'écart qui le séparait du leader. Au sixième tour, la chaîne de Mingels récidivait, et Jansen, en pleine confiance, passait en tête.

A mi-course, le « gros » portait une

dernière attaque, se rapprochant à 4" de Jansen. Mais ce dernier, sentant la victoire à sa portée, s'envolait magnifiquement, alors que Mingels, épuisé par ses précédents efforts, ne pouvait plus lui résister et terminait à 5'14", étant par ailleurs seul à rester dans le même tour que le vainqueur.

Rempportant à Mariemont sa neuvième victoire de la saison, Jansen succède du même coup à Baeten au Palmarès National.

### RESULTATS

Internationaux. Course unique, 17 tours :  
1. Nic Jansen (Matchless) 1 h. 07'51" ;  
2. Mingels (FN) 1 h. 13'05" ; 3. à 1 tour :  
Van Pée (Matchless) ; 4. Bresseleers (Matchless) ; 5. Van Heuwerzwijs (Saro-  
léa), etc...

Tour le plus rapide par Jansen, en 3'51".

Paradoxalement, on se félicitait du temps épouvantable qui avait sévi durant les entraînements du samedi : les pluies diluviennes ayant détrempe les pistes, le sable, pilonné par les passages des machines, étant devenu moins mouvant, et se dérochant moins sous les roues, se prêtait mieux ainsi au style des pilotes du cru. Mais ce qui était bon pour les uns n'était pas forcément mauvais pour les autres, et notamment les anglais, qui, mieux que personne, savent appliquer dans les sports leur fameux « wait and see », ont prouvé cette fois encore que la persévérance paie, et qu'ils entendent dorénavant se faire valoir aussi bien en cross qu'en vitesse pure. ●

Ayant pour la première fois, en 1955, avec J. Draper, gagné le Grand Prix de Belgique, les moto-crossmen britanniques récidivent en 1956 avec Leslie Archer, qui aurait été indiscutablement relayé par Geoff Ward en cas de défaillance, car il faut, à notre avis, bien considérer que si le suédois Lundin a pu s'intercaler entre le vainqueur et Ward, c'est parce que celui-ci a surtout déployé toute son habileté à contenir et neutraliser le champion belge Mingels, qui était et qui est toujours l'adversaire n° 1.

★

En lever de rideau l'on put assister à une course pour juniors, exclusivement composée de pilotes belges, qui ont pour la plupart manifesté un brio admirable, qui permet de voir l'avenir sans crainte en ce qui concerne la relève des « inter » actuels. La lutte fut vive pour la première place entre Clément et Van Oerle, ce dernier prenant le meilleur à l'avant dernier tour, après que Clément eut mené constamment.

Une course réservée aux « Seniors » consacra la victoire de Alfons Peeters, qui l'emporta de justesse sur Schouteden, tous deux sur BSA.

★

La première série des Inter fut enlevée sans discussion par Archer, et l'on put remarquer la belle tenue de Scallet, du Club de Mettet, dont c'était la première course dans la catégorie inter.

La deuxième série Inter revint à Smith, dont l'aisance ne le cédait en rien à celle de son compatriote Archer.

#### LA FINALE

Et enfin la finale groupant les « 25 meilleurs temps » des deux éliminatoires, fut l'apothéose de cette journée : Nic Jansen, l'un des pilotes sur qui reposaient les espoirs belges, ne peut prendre le départ, sa nouvelle Matchless ayant connu des ennuis mécaniques. Et à l'issue du premier tour c'est Ward qui mène la danse, ayant immédiatement derrière lui Archer, puis Mingels, Lundin, etc...

Au deuxième tour, Archer a pris le commandement et il tiendra sa place avec autorité jusqu'à la fin de l'épreuve. Lundin dépasse Ward qui paraît se cantonner dans un combat singulier avec Mingels, ces deux pilotes se passant et se redépassant, et la ronde se termine sans incident sérieux sur la victoire incontestable de Leslie Archer qui possède près d'une minute d'avance sur son suivant.

Rappelons qu'Archer est l'un des très rares coureurs de moto-cross qui utilisent une Norton, la marque n'ayant pas, jusqu'à présent, manifesté beaucoup d'intérêt pour ce genre de compétition.

Mais il ne faudrait sans doute pas beaucoup de succès comme celui-là pour que l'on puisse admirer bientôt un nouveau modèle spécialement étudié pour le cross et qui serait coiffé du célèbre réservoir argenté et noir.

H. F.

#### LES RESULTATS

Juniors (22 partants, 7 tours) : 1. Van Oerle (BSA) ; 2. Clément ; 3. Van Puymbroek ; 4. Van Tiet, etc...

Tour le plus rapide : Clément (Velocette) 4'52".

Seniors (25 partants, 10 tours) : 1. Peeters (BSA) ; 2. Schouteden (BSA) ; 3. Vanderbeeken (Saroléa) ; 4. Vander Heyden (BSA) ; 5. De Groote (FN) ; 6. Theuwissen (BSA).

Tour le plus rapide : De Sète en 4'56..

Internationaux 1<sup>re</sup> série (17 partants, 8 tours) : 1. Archer, 36.33 ; 2. Nilsson 37.16 ; 3. Clynk 37.55 ; 4. Sigvardsson 38.04, etc., etc...

Internationaux 2<sup>e</sup> série (17 partants, 8 tours) : 1. Smith 36.53 ; 2. Lundin 37.35 ; 3. Rombauts 38.20 ; 4. Ward 38.29 ; 5. Gustafsson 39.04 ; 6. Mingels 39.13, etc...

Tour le plus rapide par Smith, 4.29.

Finale internationaux (25 partants, 12 tours) : 1. Archer (Norton) 55.49 ; 2. Lundin (BSA) 56.46 ; 3. Ward (BSA) 57.52 ; 4. Mingels (FN) 58.55 ; 6. Smith (BSA) 59.23 ; 7. Sigvardsson (BSA) 59.58, etc...

Tour le plus rapide, Archer (Norton) 4.31.



Ci-dessus, Lundin, sur BSA, le meilleur représentant suédois. Ci-dessous, Ward et Archer se congratulent sportivement.



## DOMINATION ANGLAISE AU GRAND PRIX DE LUXEMBOURG

Le soleil brillait sur Ettelbruck, dimanche 12 août, favorisant l'afflux de très nombreux spectateurs vers le parcours où allait se dérouler l'une des dernières épreuves comptant pour le titre européen.

Dans cette catégorie « Internationaux », réunissant les meilleurs spécialistes du moment, on devait regretter deux forfaits importants : le belge Nic Jansen, champion de Belgique tout neuf, et le champion d'Angleterre Jeff Smith. Cependant, Draper, remis de ses récentes blessures,

avait quitté l'hôpital la semaine précédente et effectuait sa rentrée.

Dès le départ, Geoff Ward s'installe en tête, suivi de très près par Auguste Mingels. Mais un sérieux accrochage se produisit au premier virage, provoquant la chute de plusieurs pilotes, dont le belge Van Heuverzwijn, le suédois Nilsson et notre compatriote René Klym, lequel reprit la course très courageusement, mais dut abandonner deux tours plus tard.

Des attardés par cette chute, Nilsson allait se signaler à l'attention générale par une

sensationnelle remontée qui le conduisit de la 19<sup>e</sup> place à la 6<sup>e</sup> place, au quatorzième tour de l'épreuve. La fin de la course devait pourtant lui faire reperdre une place au classement définitif.

Durant tout ce temps, Ward menait l'épreuve avec autorité, suivi par Mingels, Baeten, Draper, Archer. Cinq tours durant, le « gros » se maintint en seconde position, Draper réussissant à sauter Baeten qui, chutant dans la descente du « trou du diable », rétrogradait au 10<sup>e</sup> rang.

A la mi-course, Ward restait en tête ; à 10" suivait Draper, à 19" venait Archer et, à 30", Mingels qui, en dépit de toute sa science, n'avait pu résister entièrement à la pression anglaise. Lundin, Stonebridge, le jeune espoir belge Scaillet, Baeten, Nilsson, etc., suivaient loin derrière.

Au onzième tour, surprise : Geoff Ward abandonnait sur crevaison du pneu AR, alors qu'il précédait Draper de 14" ! Ce dernier se retrouvait donc leader de l'épreuve, fonçant à vive allure, tandis que Lundin et Stonebridge, ayant passé Mingels à leur tour, se rapprochaient d'Archer. Le premier nommé rejoignit l'anglais à deux tours de la fin, mais perdait quelques secondes dans une chute, et se faisait sauter en fin de compte par Stonebridge qui lui prenait la troisième place du classement final.

#### CLASSEMENT

1. Draper (BSA) 1 h. 10'13" ; 2. Archer (Norton) ; 3. Stonebridge (BSA) ; 4. Lundin (BSA) ; 5. Mingels (FN) ; 6. Scaillet (FN) ; 7. Nilsson (BSA) ; 8. Baeten (FN) ; 9. Sigvardsson ; 10. Gustafsson, etc...

Tour le plus rapide par Draper (BSA) en 3'48".



Dans l'ensemble, en face de l'écrasante et victorieuse coalition britannique, les crossmen belges n'ont guère brillé. Mingels conserve sans doute une science intacte, une volonté considérable, mais il est trahi par ses 36 ans. Le cross demande de rudes efforts, auxquels le « Gros » n'a pu faire face que durant les cinq premiers tours. Rendons hommage à son courage, qui n'est pas en cause.

En l'absence du champion de Belgique Nic Jansen, qui aurait pu bien faire à Ettelbruck, Baeten ne montra pas sa meilleure condition. Il chuta et fut ainsi éloigné des premières places.

Les suédois Nilsson et Lundin se sont honorablement comportés, prenant les 7<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> places du classement.

Après l'abandon forcé de René Klym pour qui l'on craint une fracture, ou au moins une fêlure du coude, nos couleurs restèrent représentées par Robert Klym, jamais en évidence, et qu'une 17<sup>e</sup> place situe néanmoins en dessous de sa juste valeur dans cette confrontation internationale.

L'espoir belge Robert Scaillet a par contre fait une belle course. Sans doute a-t-il chuté sottement, entraîné par sa juvénile ardeur, en voulant sauter Min-

gels précisément dans le « Trou du diable », mais ce manque d'expérience se compensera dans les saisons à venir et il n'en reste pas moins que ce jeune de Mettet semble promis à une belle carrière.



Quoiqu'il en soit, la preuve est faite cette année que les anglais demeurent maîtres du cross Européen. Leslie Archer s'est assuré virtuellement le titre avec sa seconde place à Ettelbruck, ce qui explique qu'il n'ait pas lutté plus énergiquement avec Ward, puis Draper. Geoffrey Ward, qui avait surclassé ses adversaires à Mol (G.P. de Belgique), a fait preuve ici encore d'une aisance admirable, d'une sûreté totale. Draper, enfin, dont c'était la rentrée, est parti calmement, puis, sentant que tout allait bien, accéléra l'allure jusqu'à battre le record du tour. Stonebridge, quoique d'apparence nonchalante, n'en allait pas moins très vite lui aussi, et, si l'on tient compte également de Jef Smith, Curtis et Nex, on ne voit pas quel homme sur le continent pourrait actuellement s'opposer avec quelque chance de succès à cette formidable équipe britannique, en pleine possession de ses moyens physiques autant que riche d'une technique incomparable.

## UN TOTAL DE 250 Kms... ... ET 5 CHAMPIONS BRITANNIQUES

Comme chaque année, une seule et unique épreuve par catégorie, disputée sur le court circuit de Thruxton, d'un développé de 4,4 km, permet l'attribution du titre de champion d'Angleterre.

Et cette journée ensoleillée nous donne les lauréats suivants : O'Rourke en 125 cmc. Mac Intyre en 250 et 500 cmc. Lomas en 350 cmc. et Harris en sidecars.



15 machines prennent le départ de l'épreuve des 125 cmc. disputée sur 22 (!) km. Les deux MV carénées de O'Rourke et Minter prennent immédiatement la tête, le premier nommé gagnant avec 50 mètres d'avance à la moyenne de 112,51 kmh, avec le tour le plus rapide à 116,1 kmh.



Plus gâtées, les 250 cmc. ont, elles, 35 km à parcourir. Avec sa spéciale Norton carénée, l'écossais Mac Intyre a déjà près de 500 m d'avance à mi-course et gagne facilement à la moyenne de 122,73 kmh. Son tour le plus rapide à 124,8 kmh.



Deux éliminatoires sur 17,5 km permettaient la qualification pour la finale des 350. La 1<sup>re</sup> est gagnée sans histoire par Clark, sur AJS. Quant à la deuxième, remportée par Mac Intyre (Norton) elle fut riche en émotion en raison des difficultés de Lomas, dont la Guzzi se refusait à partir : mais une fois celle-ci décidée, il remonta 20 concurrents sur ces 19 km, terminant bon second.

Cette fois la finale se court sur 79 km, soit 18 tours. Dès le premier tour, Mac Intyre mène devant Lomas ; mais bientôt les positions s'inversent, alors que les autres concurrents sont « semés ». Lomas, petit à petit, se dégage, et à mi-course, mène de 6 secondes sur la Norton de l'écossais. Mais la belle chasse de ce dernier, qui reprendra 4 secondes au Guzziste, ne changera pas le résultat final.

Derrière, pour la troisième place, Harding, Shepherd (Norton) et Clark (AJS), se livrent une lutte sans merci qui se soldera au profit du deuxième nommé.

1. Lomas (Guzzi) à 134,8 kmh ; 2. Mac Intyre (Norton) ; 3. Shepherd (Norton). Tour le plus rapide par Lomas à 137,24 kmh.



Egalement deux éliminatoires sur 17,5 km en 500 cmc., l'une remportée sans difficulté par Mac Intyre (Norton), l'autre par Shepherd (Norton) qui sauta in-extremis la Matchless de Clark.

Mac Intyre part en tête de la finale disputée sur 79 km. Mais derrière, à 100 m, la lutte est vive entre Shepherd (Norton) et Clark (Matchless), Shepherd prenant le meilleur au tiers de la course.

## CHAMPIONNAT D'EUROPE MOTO-CROSS

A l'issue du Grand Prix du Luxembourg, 7<sup>e</sup> épreuve du Championnat d'Europe de Moto-Cross, et alors que deux épreuves (Suède et Danemark) sont encore à disputer, Archer semble s'être assuré le titre.

Rappelons que seuls les six premiers de chaque épreuve marquent des points, qui sont, dans l'ordre : 8, 6, 4, 3, 2 et 1. Seuls comptent les 4 meilleurs résultats.

	Hollande	Suisse	Italie	France	Angleterre	Belgique	Luxembourg	Total
1 <sup>er</sup> Archer (GB - Norton)	—	—	—	8	8	8	6	30
2 <sup>e</sup> Draper (GB - BSA)	—	6	—	2	6	—	8	22
3 <sup>e</sup> Lundin (Suède - BSA)	3	—	4	1	—	6	3	16
— Jansen (B - Matchless)	—	—	6	6	4	—	—	16
— Ward (GB - BSA)	8	—	—	4	—	4	—	16
6 <sup>e</sup> Mingels (B - FN)	6	—	2	—	—	3	2	13
7 <sup>e</sup> Stonebridge (GB - BSA)	4	—	—	—	1	—	4	9
8 <sup>e</sup> Clynk (Holl. - BSA)	—	8	—	—	—	—	—	8
— Nilsson (Suède - BSA)	—	—	8	—	—	—	—	8
10 <sup>e</sup> Baeten (B - FN)	—	2	3	—	—	—	—	5
11 <sup>e</sup> Van der Oever (Holl. - BSA)	—	4	—	—	—	—	—	4
12 <sup>e</sup> Chesire (GB - BSA)	—	—	—	—	3	—	—	3
— Curtis (GB - BSA)	—	—	—	3	—	—	—	3
— Dirckx (Holl. - BSA)	—	3	—	—	—	—	—	3
15 <sup>e</sup> Bresseleers ( - BSA)	—	—	—	—	—	2	—	2
— Gustafsson (Suède - BSA)	—	—	—	—	2	—	—	2
— Somja (B - FN)	2	—	—	—	—	—	—	2
18 <sup>e</sup> Rietman (Holl. - BSA)	—	1	—	—	—	—	—	1
— Rombauts (B - BSA)	—	—	1	—	—	—	—	1
— Scaillet (B - FN)	—	—	—	—	—	—	1	1
— Sigvardsson (Suède - Ariel)	1	—	—	—	—	—	—	1
— Smith (GB - BSA)	—	—	—	—	—	1	—	1

1. Mac Intyre (Norton), à la moyenne de 136,28 kmh ; 2. Shepherd (Norton) ; 3. Clark (Matchless). Tour le plus rapide par Shepherd, à 139,88 kmh.



31 km doivent départager les sidecaristes. Boddice, qui semblait devoir être un concurrent sérieux pour Harris, voit ses chances envolées par une sortie malencontreuse sur le gazon. Cyril Smith, troisième au vingtième kilomètre, est contraint de s'arrêter pour ennuis de montage de roue avant, ce qui permet à Beeton de prendre sa place après une lutte serrée avec la BMW de Camathias.

1. Harris à 123,03 kmh ; 2. Boddice ; 3. Beeton, tous trois sur Norton. Tour le plus rapide par Harris à 128,42 kmh.



Enfin une course handicap de sidecars sur 35 km vit la victoire de notre compatriote Drion (BMW), à 120,14 kmh de moyenne, devant Harris qui réussit le meilleur tour à 128,62 kmh.

# UNE SEMAINE TRAGIQUE

**D**éjà lourdement frappés cette année par la disparition en course de Remmert, Fergus Anderson et Aislable, les milieux de la compétition ont été à nouveau et à trois reprises cruellement endeuillés dans les neuf premiers jours d'août, en la personne de trois jeunes pilotes dont la saison en cours avait justement révélé ou confirmé le grand talent.

★

Ce fut d'abord, le 5 août, à Villefranche de Rouergue, le brillant Sud-Africain Eddie GRANT, qui, vers la fin d'une course de 350 cmc. âprement disputée, et alors qu'il opérait une spectaculaire remontée, quitta la route en sortie de virage pour aller s'écraser contre un mur. Le crâne fracturé, Grant, qui était âgé de 31 ans, fut tué sur le coup.

Venu en Europe dans le courant de l'année 1955, ce pilote Sud-Africain disputa alors, comme « privé » et sans s'y faire particulièrement remarquer, le Tourist Trophy et les Grands Prix de Belgique et d'Allemagne.

Beaucoup plus en vue cette saison, Grant participa à toutes les épreuves de grande importance avec un palmarès des plus brillants.

Ces classements, obtenus avec des Norton « client », décidèrent les dirigeants de chez Guzzi à « essayer » Grant lors du Grand Prix d'Allemagne, sur le Circuit de la Solitude, où il fit merveille avant de devoir abandonner sur incident mécanique. Définitivement engagé comme officiel Guzzi, le Sud-Africain devait encore faire cinquième en 350 à Senigallia, avant de s'aligner à Villefranche de Rouergue sur sa Norton d'indépendant...

★

Derek ENNETT, lui, s'est tué le 9 août sur le circuit de Dundrod, lors du Grand Prix de l'Ulster, en s'écrasant contre un poteau télégraphique, après avoir heurté le bord de la chaussée dans une courbe.

Originaire de l'île de Man, berceau du célèbre TT, Ennett fit ses débuts chez lui, en 1951, au Manx Grand Prix, qu'il disputa sur une BSA. Il devint une

des étoiles du sport motocycliste anglais après sa victoire dans le « Junior » de ce même Grand Prix en 1954 et fut par la suite intégré à l'écurie officielle AJS-Matchless.

7<sup>e</sup> sur AJS en 350 cmc et 6<sup>e</sup> sur Matchless en 500 dans le Tourist Trophy 1955, Derek Ennett devait cette année emporter dans cette même grande épreuve la seconde place du Junior et la sixième du Senior TT.

Ennett avait l'étoffe d'un champion de classe internationale. Il disparaît à 25 ans, laissant derrière lui une jeune femme et un bébé de deux mois.

★

C'est à Monza, où il essayait une nouvelle machine, le 7 août, que Degli ANTONI, toute jeune étoile italienne de la compétition, est entré en dérapage, allant s'écraser lui aussi contre un poteau.

Ayant enlevé la première place de la catégorie 125 dans la terrible épreuve sur route Milan-Tarente 1955, Degli Antoni fit un coup de maître le 14 juillet en conduisant sa 125 Ducati, nouvelle venue sur les grands circuits de vitesse, à la victoire lors du Grand Prix de Suède.

La carrière de ce jeune pilote s'annonçait brillante, et sa disparition atteint non seulement la marque qu'il conduisait aux places d'honneur, mais encore tout le sport motocycliste italien, dont il était l'un des meilleurs espoirs.

★

Les machines sont de plus en plus « vites », la compétition n'autorise plus aucune erreur. On aimerait que la disparition de tant de pilotes parmi les meilleurs, serve à la sécurité de ceux qui restent en course, tout comme les victimes du Mans ont servi la cause de la protection du public. Les circuits, aménagés pour sauvegarder les spectateurs, doivent absolument et dans toute la mesure possible, l'être aussi pour les coureurs. Il y a trop de murs, trop de poteaux, trop d'obstacles non protégés, sur quoi viennent se perdre tous les espoirs des meilleurs champions de « notre sport ».

## PARTOUT EN EUROPE

### CIRCUIT DE LENINGRAD

Sur le circuit de Leningrad, long de 3 km, se sont disputées, sur 100 km, des épreuves de vitesses qui virent la participation de pilotes de 9 pays (encore une nouvelle conséquence, heureuse, de l'affiliation de l'URSS à la FIM).

— En 125 cmc., victoire du Yougoslave Cevic, sur Tomos, à 83 kmh.

— En 250 cmc., c'est son compatriote Popovic, également sur Tomos, qui finit à 94,8 kmh devant le tchèque Roncka, sur CZ (94,0 kmh).

— C'est le finlandais Makkinen, sur Norton, qui gagne en 350 cmc (102,1 kmh) devant le hongrois Szabo (AJS).

— Dans les demi-litres la Jawa du tchèque Cisek finit nettement détachée, à 105,0 kmh de moyenne, devant la Triumph du polonais Chevek (103,8 kmh) et la Norton du Yougoslave Barbario (102,4 kmh).

— Enfin le russe Kosmatov, sur M77, l'emporte en sides à 94,0 kmh de moyenne.

### VICTOIRE DE GODEY EN ITALIE

Dernièrement s'est disputé à Pignerol, en Italie, un moto-cross qui a vu la victoire de notre compatriote Paul Godey, sur BSA. Il boucla les 50 tours du circuit sans incident notable, prenant une bonne avance sur le second Fruythof.

1. Paul Godey (Fr.) sur BSA, les 70 km en 1 h. 56'12"6 ; 2. Fruythof (B) BSA ; 3. Jansson (S) BSA ; 4. Akerblom (S) BSA ; 5. Kohler (Al.) BSA ; 6. Soletti (It.) Gilera.

### PREMIERE PARTICIPATION... ...PREMIERE VICTOIRE

Affiliée à la FIM depuis le Congrès de Printemps de cette dernière, l'URSS n'a pas tardé à venir s'aligner dans une épreuve « tout-terrain », style « 6 Jours Internationaux », épreuve disputée du 12 au 15 juillet en Allemagne Orientale. Sept champions soviétiques étaient présents, qui, dès le premier jour, prirent la tête pour ne plus la quitter. Leurs machines : des 350 « IJ », dérivées des 350 DKW d'avant-guerre, que nous avons présentées dans notre numéro 1227. Finalement, au bout des 4 jours, l'équipe nationale soviétique se classe en tête devant la Roumanie et l'Allemagne orientale, alors que les équipes de clubs d'URSS se placent en première et sixième positions.

### A PORTO, SUCCES FRANÇAIS

Au Grand Prix Automobile de Porto, qui se déroulait sur le circuit de la Boavista, deux épreuves motocyclistes réservées aux 500 cmc. et sidecars complétèrent brillamment cette journée de sport mécanique. La course des 500 cmc. vit le triomphe de notre champion J. Collot (Norton) devant Grace et Gonzales, il accomplit les 15 tours du circuit en prenant une confortable avance sur le second.

En sidecars, Drion fut magnifique d'aisance et enleva l'épreuve sans être inquiété.

### CLASSEMENT

1. Collot (Fr.), les 15 tours (111 km) en 36' 28" 52/100 ; 2. Grace (Gibraltar), 37' 19" 41/100 ; 3. Gonzales (Esp.), 38' 53" 7/100.

### SIDECARS

1. Drion (Fr.), les 17 tours (125 km 800) en 43' 45" 15/100 ; 2. Benz (Suisse) 45' 8" 5/100 ; 3. Valle (Esp.) 46' 46" 5/100 ; 4. Dato (Esp.).

### DUKE VAINQUEUR A HEDEMORA

Le Grand Prix d'Hedemora qui s'est disputé récemment en Suède fut suivi par une foule évaluée à plus de 30.000 personnes.

La catégorie 350 cmc. qui se courait sur 25 tours du circuit fut remportée par Campbell sur Norton à la moyenne de 156 kmh., tandis que la victoire en 500 cmc. allait à Geoff Duke qui, au guidon de sa Gilera, se détacha aisément des autres concurrents (moy. 166 kmh.). C'est une Ducati pilotée par Degli Antoni qui remporta les 125 cmc. à la moyenne de 136 kmh.

A noter que notre compatriote J.-P. Bayle termina 8<sup>e</sup> sur sa Norton.

### RESULTATS

350 cmc. — 1. Campbell (Norton), 1 h. 9' 52" 2 (moy. 156 kmh.) ; 2. Hartle (Norton) ; 3. Brett (Norton) ; 4. Matthews (Norton) ; 5. Nygren (AJS). Record du tour : Hartle (Norton), 2' 44" 5 (moy. 160 kmh.).

500 cmc. — 1. Geoff Duke (G.-B.), Gilera, moy. 166 kmh. ; 2. Campbell (Aust.) (Norton) ; 3. J. Hartley (G.-B.), Norton ; 4. J. Brett (G.-B.), Norton ; 5. Olle Nygren (Suède), Matchless, à un tour.

8. J.-P. Bayle (France), Norton, à deux tours.

125 cmc. : 1. Gianni Degli Antoni (It.) Ducati, moy. 136 kmh. ; 2. Bengt Svensson (Suède), Monark-Ducati, à un tour ; 3. A. Olsson (Suède) Ducati, à un tour.



# Motocyclistes,

# Cyclomotoristes, Scooteristes,

# Soyez prudents!

A la suite d'un de nos articles récents sur la question de l'assurance obligatoire envisagée par le Gouvernement, nous avons reçu un certain nombre de lettres, et en voici une qui présente un certain intérêt. Bien entendu, nous laissons à notre correspondant la responsabilité de ses opinions.

Messieurs,

Assurance obligatoire, j'approuve et je me réjouis ; augmentation des primes, je ne comprends plus.

Le nombre croissant des accidents est la cause de cette augmentation, dites-vous. Et l'importance des indemnités accordées par les tribunaux n'est-elle pas aussi un facteur important de cette hausse ?

J'estime qu'il serait opportun d'introduire dans la jurisprudence et même dans la loi la notion de risque inhérent.

Le risque inhérent ! Qu'est-ce que c'est ?

Imaginons deux exemples pour nous éclairer.

Ma moto a été basculée par une grosse voiture qui m'a envoyé 8 jours à l'hôpital.

Le tribunal m'a accordé quelques milliers de francs pour payer les soins reçus à l'hôpital, compenser les pertes de salaire (j'occupe un modeste emploi) et changer mon feu arrière mis hors de service.

Comme j'avais laissé mon casque à la maison, les juges ont estimé que j'avais commis une imprudence et ont en conséquence réduit mon indemnité. Il est admis en effet que celui qui néglige de se casquer assume un *risque dont il convient de le charger*.

Quelques mois plus tard, ayant acheté une petite Simca 5 d'occasion avec des freins en mauvais état, j'ai heurté la même grosse voiture et mis à mal une partie des nickels dont elle est abondamment garnie. Le mauvais sort s'en mêlant, au moment du choc, la passagère de cette voiture (une artiste de music-hall) a touché rudement du genou un cendrier fixé au tableau de bord.

J'ai été condamné à payer :

La remise en état d'une coûteuse ferblanterie.

Les honoraires d'un habile chirurgien.

Une semaine de séjour en clinique.

Une indemnité représentant la perte de substantiels cachets.

Les dommages intérêts pour esthétique diminuée.

Pas question, dans les attendus du jugement, de l'utilité de genouillères pour voyager en voiture.

Promener sur route encombrée une voiture de grand prix garnie de riches accessoires, exposer aux hasards des voyages un épiderme précieux et une beauté lucrative, est-ce que cela ne constitue pas une entreprise hasardeuse dont il convient d'assumer la responsabilité dans la mesure où les risques courus dépassent un chiffre raisonnable ?

Un raisonnement semblable peut s'appliquer à un car chargé de voyageurs, un camion bourré de marchandises, etc., etc...

Il serait équitable, à mon avis, de fixer un barème d'indemnisation limitée en prenant pour base les risques courus par un conducteur de véhicule modeste transportant un nombre limité de voyageurs de condition modeste.

Lorsque les législateurs auront compris cela, les primes seront moins lourdes pour nos maigres budgets.

On fait état dans les statistiques publiées par la Prévention Routière, du nombre des morts par accident. Sur cette triste liste, les conducteurs de deux roues ont la majorité.

Une propagande malveillante ne manque pas d'en tirer des conclusions contre nous, pauvres bandits, qui osons lécher de la largeur de nos pneus l'asphalte réservé aux lions.

Si la Prévention Routière publiait — et « Moto-Revue » devrait le lui demander — non plus un décompte des morts, mais une véritable statistique d'accidents, je suis persuadé que la proportion changerait à notre avantage. Le même choc qui représente un voyage au Paradis pour le motocycliste n'est, le plus souvent, pour le chauffeur, qu'une note de réparations à payer. On oublie trop souvent de le dire dans la presse.

Avez-vous déjà passé un quart d'heure à compter dans une rue où stationnent de nombreuses voitures, le nombre de celles qui présentent des bosses ou des éraflures ?

Si les motocyclistes, ces imprudents, ces casse-cou, ces maladroits, s'exposaient dans les mêmes proportions à recevoir bosses et éraflures, il y en aurait beaucoup plus dans les hôpitaux que sur les routes.

Une remarque enfin concernant le permis de conduire.

On veut le rendre obligatoire pour les petites cylindrées et on pense ainsi augmenter la sécurité sur les routes. Peut-être, mais j'en doute.

J'ai passé — et probablement vous aussi — j'ai passé, dis-je, mon permis de conduire présenté par une école, sur un sidecar.

Conduire une moto à 2 roues, c'est une chose, conduire un side à 3 roues, c'est moins fréquent et c'est autre chose.

Il est possible, dans ces conditions, d'obtenir son permis moto tout en restant incapable de garder son équilibre sur 2 roues.

Sans commentaires.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

André MARGUERITE, à Antony

P.S. — Bravo pour le papier sur la Rhône Delta, voilà qui prouve l'impartialité de « Moto-Revue ».

## ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

# 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)

## 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

## GNOME-RHONE

GNOME 800, AX2, side Bernardet, excell. état 65000 fr. Destrez à Ambleny (Aisne).

## MONET-GOYON

MONET-GOYON 200 cc 55 état nf 110. Ecr. Fillion 9 r P. Lafargue, Chatenay Malabry.

## PEUGEOT

Peugeot 175 très bon état 90. compt. Bourguès 9 r Villeroy Quincy s/S (Seine-Oise).

Peug. 125, 10000 k 60000. Gauthier 141 av. Gambetta 20°.

176 TC4 état neuf, access. 8000 km affaire rare. Visible Paris. Ecr. Crampon, Chemin des Hayettes, Amiens.

175 Peug. TC4 lux. 110. rem. Fulg. M.100 16000 Peyrabout 7 qu. d. l. Marine Ile St Denis S

## MOTOBECANE MOTOCONFORT

Motob. mot. seul 125, 3400 k av. c. grise et qq acces. au + ofrant MON. 46-76.

Motob. 175 éq. 65000. Chapel 24 r Leroyer, Vincennes.

Motob. 350 culb. R44c t. b. ét. 70000 Voisin 11 r Ernestine 18°

Motob. 175 1950 t. éq. 50000 Legrand 3 av. J. d'Arc Joinville

Motoconf. 175 U22C 54 tte éq. rév. garantie usine. Boeglin 16 rue Jobbé Duval 15°, 19 h.

## MOTOS ANGLAISES

Triumph 650, 1955, 17000 km c. neuve 200000. Dhorne 46 bd Masséna, Paris 13°.

BSA 500 twin 1955. Richar 28 bd V.Hugo Neuilly S. Mai.75-84

BSA 5 CV 1re main 54 type A7 parf. état vis. 90. R. Marius Aujan, Levallois Perret. Tél. PER. 42-50.

650 Triumph Thunderbird imp. 28000 k. Delmotte à Neuilly St-Front (Aisne).

Triumph 14000 k fin 55. AVIA 8 quai de Passy, 16°.

Cse mal. v. 50000 Norton 16H 500 lat. révis. pns nfs. LAURAC Journaux, Gex (Ain).

BSA A7 52 Logerot rue du Croc, Langres (H.-M.).

105000 twin 250 15000 km. Ecrire Saint Maurice 121 bis r de la Pompe Paris 16°.

Ariel 1000 4 tubes 53 23000 k E. état 280000. Descunes 1 rue Laffitte, Lourdes (H-P).

Triumph 650 T110 54 20000 k Robin, Peyrins (Drôme).

BSA 4-5-6 CV 52, 56, 6 mois garant. Depuis 140. Crédit. Reprise 17 rue Pajol.

BSA 500 A7 1955 Impec. Becker 81 av. de Paris St Mandé

650 BSA 1954 13000 k état nf av. ou sans side Buffler 1 pl. 1/2 rad. acc. ét. nf bas px Pierre Bardou 7 rue Gabriel Péri, Pamiers (Ariège).

Cse mal. BSA 250 comme nve au + off. Romann VIL. 83-08

Dominator Featherbed 53, 2 carbur. très bon état, 225000 Kopf 8 rue de Bitche, Sarre-Union (B-R) Tél. 32.

500 Mono Ariel dernier mod. 56 rodée 6000 k équip. s/garantie c. maladie CAR. 10-10 Norton twin 53-55 à l'Agence 17 rue Pajol.

## MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 250 11000 k 110000. Delandtsheer 3 rue Bolleux, à Lille (Nord).

Puch 125 20000 k pns nfs tansad px 60000 Concierge 8 rue Guynemer Villejuif. (Seine).

## CYCLOMOTEURS

Cyclomoteur Poulain 14000 fr. Valette, Montoldre (Allier).

## SCOOTERS

RUMI FORMICHINO. CEN. 65-48.

GALLETTO 160 cmc parfait état. Monchablon 32 rue P. Roussard, Arcueil.

## MOTOS ALLEMANDES

BMW 500 51/2 t. b. ét. 9 m ass. p. brise dble p. bag. créd. pos. 220. Delacroix Inv. 29-03

BMW R71 750 av. side Préc. 200. Ledru 45 r Chapon P. 3°

HOREX 350 1953 px 150000. Lange 9 r P. Bert, Colombes

TWN «Boss» 350 cmc neuve, juste rodée et Macombynn Cordoual neuve 230. J. Cailliaux, 40 rue d'Arras, Ba-paume (P-de-C).

Adler 250 MB ét. nf 6000 km Leloup Incarville Louviers.

## 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° Ouvert tous les jours MEME LE DIMANCHE MATIN

## 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

Moto Jawa 350, 1956 4000 k tél. OBS. 00-79 après 20 h.

JAWA 350 an. 51 b. état vis. apr. 19 h. MAYNIER 43 av. Barbusse, Clamart.

500 JAWA 16000 km sel. dble ex. état 170. LAB. 14-69.

JAWA 250 état imp. Raucourt G. Mareuil s/Ay (Marne).

## MOTOS AMERICAINES

Urgt rappelé vend 750 Harley 65000. Jean C. 65 av. Suffren

Harley 750 imp. 80. Pensec, Acqueville, Poissy (S-O).

## MOTOS DIVERSES

AMC 125 culbut. télescop. AV et AR 4 fois 10000. 17 rue Pajol BOT. 05-95.

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

## LIQUIDONS

Avec 5000 cpt 400 MOTOS SIDECARS VELOM. ttes marq, dep. 15000. - 137 av. Clichy, 17° et 10 rue des Apennins. METRO BROCHANT

## CREDIT TOTAL

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

## ECHANGES

Velocette 250 culbut. oscil. état neuf, contre 125 récente. LECCLERC 17 rue Pajol, 18°.

50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL, 83 av. Italie ouv. dimanche

## ON DESIRE ACHETER

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

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

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

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

PART. cherche 125 bon état. Ecrire 203 rue St Pierre, Marseille (Bouches du Rhône).

## VOITURES

### GARANTIE CONTRAT

CREDIT IMMEDI. 18 MOIS REPRISE-MOTOS 100 AUTOS

Spécialiste 4 CV avec 20000. 7 rue de Montreuil, PANTIN M° Eglise, ouvert Dimanche 244 rue du Mesnil, ASNIERES (4 Routes) Ouvert Dimanche

ECHANGEZ votre moto contre l'auto de votre choix. 137-139, avenue de Clichy, 17°

Morgan 4/4 pièces moteur BV Coventry Climax 13 impasse Bayen Paris 17°.

203 noire impec. TURBA 83 fg St Antoine Paris DID. 64-86.

## EMPLOIS

### Offres d'Emplois

GARCONS DE COURSE. Cycliste con. tri Vespa, petits travx manut. nettoyage. Stable MOTO-REVUE 12 rue de Cléry

GERANT libre demandé Agence Motobécane porte Paris log. atelier réf. prof. exig. François 8 rue H. Poincaré 20°.

## FONDS DE COMMERCE

VENDS urgt c. famille, dans Préfecture Centre France SUP. AFF. MOTORISTE, gros C.A. Faut 2,5 3 unités p. traiter le solde (stock import. compris) sur 4 ans. Ecrire Havas Limoges n° 010438-E.

## LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS



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 rectific.

## OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

### SI VOUS AIMEZ LA VITESSE

26 Circuit de Caen (ASAC Ouest).  
Circuit de Vitesse (MC Obernai).  
Circuit International de Clermont-Ferrand (MC Auvergne).

### SI VOUS AIMEZ LE MOTO-CROSS

26 Moto-Cross Albert (AMC Picard).  
Moto-Cross Bocqueville (Rouen MC).  
Moto-Cross Mortagne (MC Aiglon).  
Moto-Sidecar-Cross (MC Thomer la Sogne).

### SI VOUS AIMEZ LA REGULARITE

26 Circuit de régularité (AMC Grasse).

## MOTO ET SIDE-CAR

### CROSS

Dimanche 26 août, à Thomer-la-Sogne, près d'Evreux, se disputeront :

— un sidecar-cross France-Belgique, avec la participation des belges Liekens, Brems, contre nos nationaux, dont Perlin et Garcia.

— un moto-cross France-Angleterre, Contre les anglais Nex et Cheney, seront opposés nos champions Molinari, Hazianis, Frantz, les frères Klym, Raulin, Jacquemin, Chuchart, etc...

— plus un match inter-ligue de Normandie.

## LE MOTOCYCLISME EN DEUIL

Nous venons d'apprendre la mort, à l'âge de 58 ans, de Mr Gerrit Johannes Bruinsma, président de la Commission Sportive de la Fédération Hollandaise de Motocyclisme. Au cours de sa vie, Mr Bruinsma avait participé à de nombreuses commissions de la FIM, où il tint des postes importants.

### 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

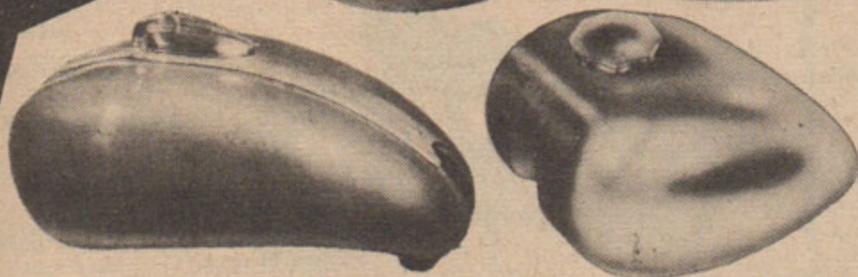
**CREDIT - 18 MOIS**



De bien belles motos  
Des moyennes élevées  
Dans la meilleure qualité

Réponse :  
45 fr. timbres

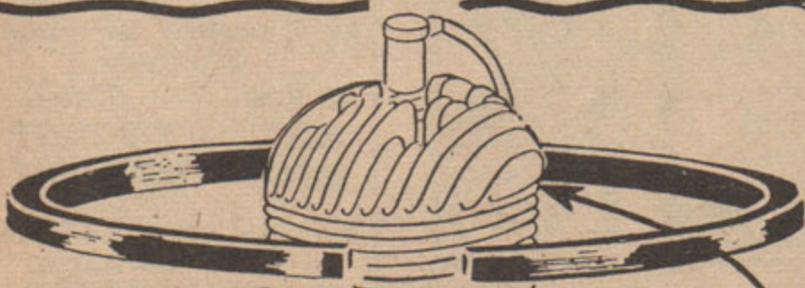
# MOTTAZ



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

Spécialités de Réservoirs  
et Accessoires de Tôlerie pour  
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS  
& MOTOS  
MODÈLES  
DÉPOSÉS

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



**Segments noirs Amedée Bollée**

Surface traitée au Parcolubrite  
épaisseur 3 microns  
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps  
à refroidissement par air

150

### SPECIALISTE DES BOTTES CHASSE ET MOTO

**MARCY** 1 et 3 place de la Bourse  
Paris-2°

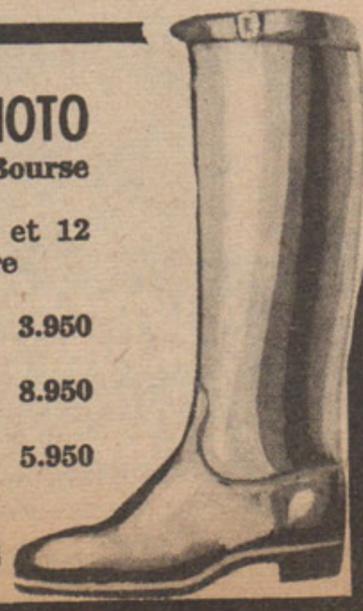
Tél. : CEN. 83-11 et 12

vous offre pour Septembre

DEMI-BOTTE veau dble tannage semelle spéciale sur cuir	3.950
BOTTE veau imperméable double semelle cuir	8.950
BOTTE box fauve double semelle cuir	5.950
Catalogue gratuit sur demande	

PERSONNEL SPECIALISE

Ouvert sans interruption, du  
lundi au samedi de 8 h. 30 à 19 h. 30





# SURVETEMENT LOHDI

## 2 PIÈCES

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

**VENDU AVEC CERTIFICAT DE GARANTIE TOTALE**

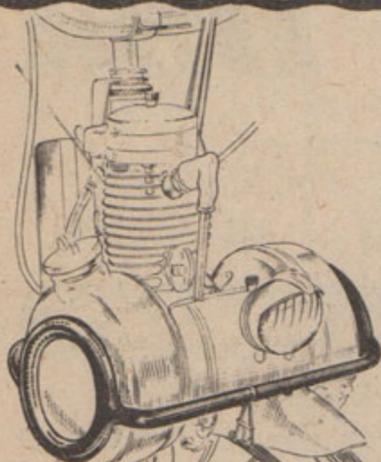
Dépôt à Paris  
POUR LES AGENTS de la Seine,  
Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Oise

Ets REVIL - 82, avenue des Termes - Paris (17<sup>e</sup>)  
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)



**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.

Etabl<sup>ts</sup> **H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>**

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

PLAQUES DE POLICE  
ET LANTERNES

*Pour motos et vélos*

**H. ARTHAUD**  
FABRICANTS  
d'ACCESSOIRES  
AUTO-MOTO  
VELO

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20<sup>e</sup>) - Téléphone : ROQ. 76-26

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

**CHROME-CUIR 38** r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 98-09

**TOUS**

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

**CHROME-**

**CUIR**

CATALOGUE

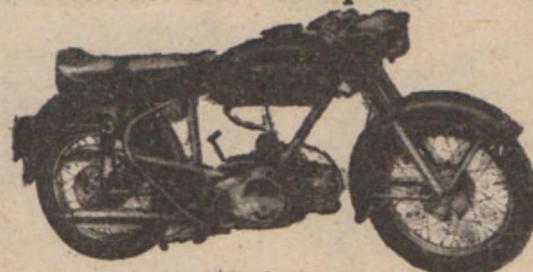
GRATUIT

SUR DEMANDE



# ULTIMA

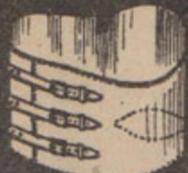
24-26, Rue du Commandant Faurax - LYON  
LIVRE DE SUITE SA 125 SPORT  
à 143.500 frs. complète avec selle biplace



10 Modèles  
disponibles  
en 49,  
125 et 200 cmc.

LUBRIFICATION EXCLUSIVE MOTUL  
— Catalogue franco sur demande —

Indispensable  
à votre  
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

**MOTO-CEINTURES**

en Cuir

**A. BERL**

20<sup>bis</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons  
Dépositaires

Documentation sur demande

Tous les scooters

**Peugeot**

sont équipés en série avec  
la **SUSPENSION**  
et **L'ANTIVOL**

**NEIMAN**



N'attendez pas l'ACCIDENT

**Assurez-vous**

AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry - GUT, 73-32

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 - Embellage

Pièces à la demande

**CRUPDA**

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

# 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 : 490 fr.  
(par poste 537)



Prix : 485 fr.  
(par poste 535)

## NOUS EDITONS 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, VéloMOTEURS, 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.

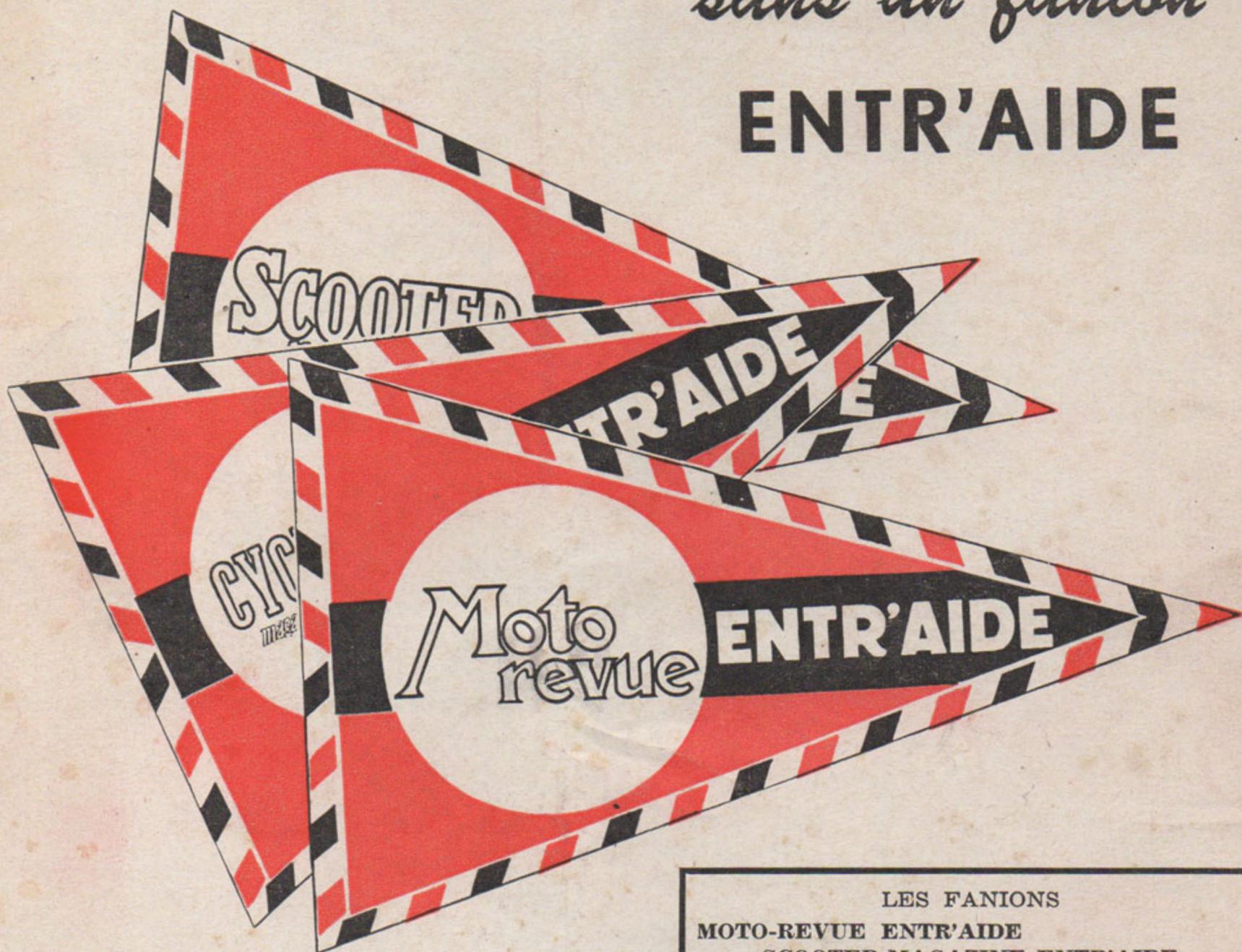
Envoi contre mandat, ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

*Ne partez pas en Vacances  
sans un fanion*

**ENTR'AIDE**



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

sont en vente à nos bureaux : 12, rue de Cléry,  
Paris (2<sup>e</sup>) au prix de 70 fr. pour nos abonnés  
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).  
(Pas d'envoi contre remboursement)

**D**éjà huit mois que tous nos fanions : MOTO-REVUE ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO MAGAZINE ENTR'AIDE sillonnent les routes de France.

Maintenant connus de tous, chaque jour nous apporte de nouvelles demandes. N'attendez plus pour nous adresser la vôtre.

Vous ferez ainsi partie de la grande famille motocycliste, et vous participerez à ce grand mouvement de solidarité et d'entr'aide que nous avons voulu promouvoir chez les utilisateurs des deux roues.

**En outre, nous vous offrons gratuitement, à nos bureaux, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Venez en profiter dès aujourd'hui.**