

Moto revue

45^e ANNEE. — 16 MARS 1957. — N° 1.332

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
175
MOTOBÉCANE



« Spéciales » et côte Lapize :
une tradition respectée.

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES
POUR CYCLOMOTEURS

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

la
Spéciale Cyclo
à traitement Delta Δ

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

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

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

Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

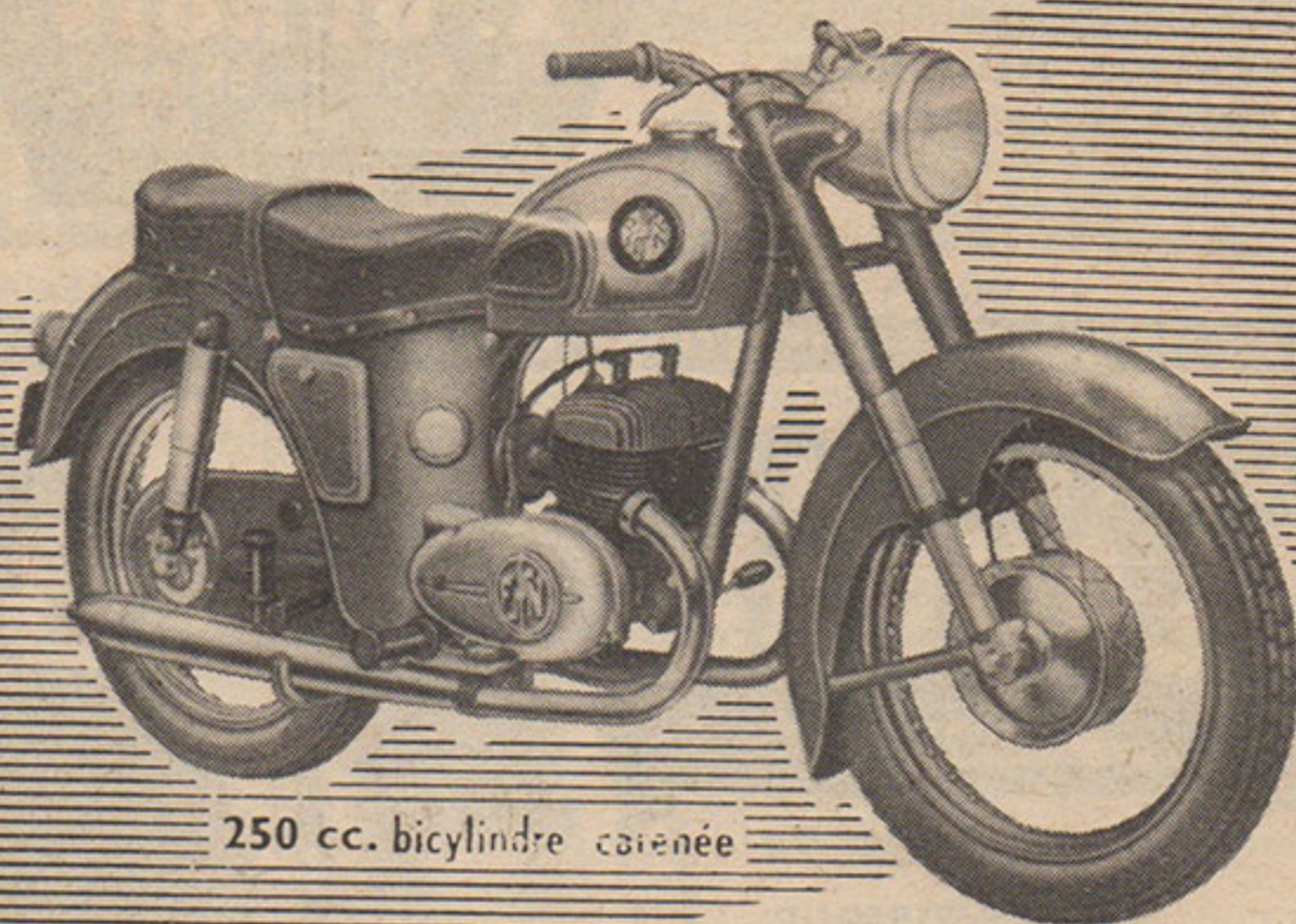
SEDIS
YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès!



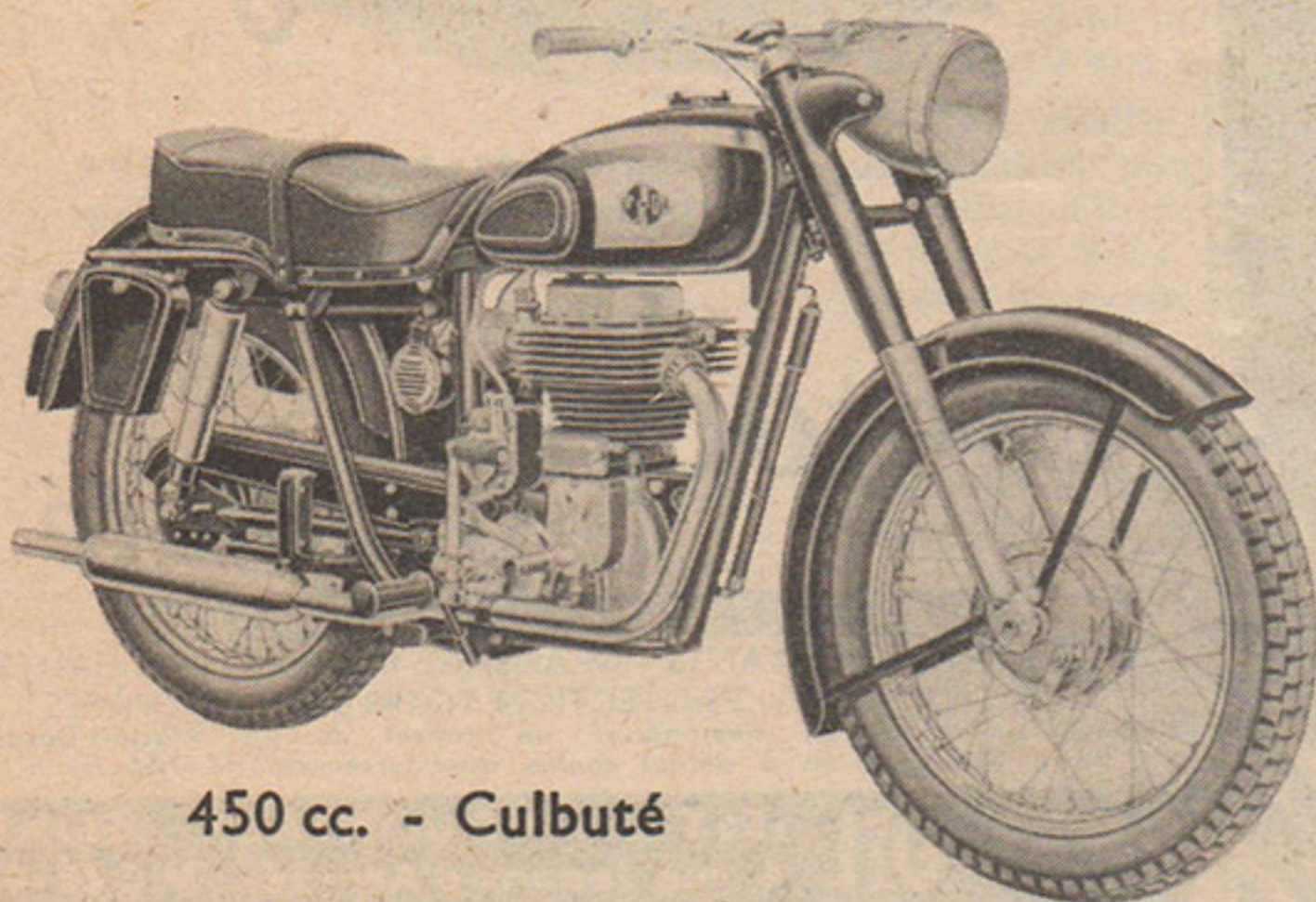


**LIVRABLES
IMMÉDIATEMENT**



250 cc. bicylindre carenée

5 MODELES



450 cc. - Culbuté

- 175 cc. - 2 Temps 180.000 frs
- 250 cc. Bicylindres 225.000 frs
- 250 cc. " carenée 245.000 frs
- 250 cc. - 4 Temps 225.000 frs
- 350 cc. - Culbuté 255.000 frs
- 450 cc. - Culbuté 275.000 frs

**ENTIÈREMENT
EQUIPÉES**

(Fourches télescopiques - Selles doubles
Suspensions arrières oscillantes)

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL

SUCCESSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles

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

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, RUE A. BRIAND

LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Métro : A. FRANCE — PER. 19-73

1° LIVRAISON IMMEDIATE
TOUS MODELES

2° L'atelier le mieux organisé
pour l'entretien et la garantie

3° Le stock pièces détachées complet — Expédition contre remboursement

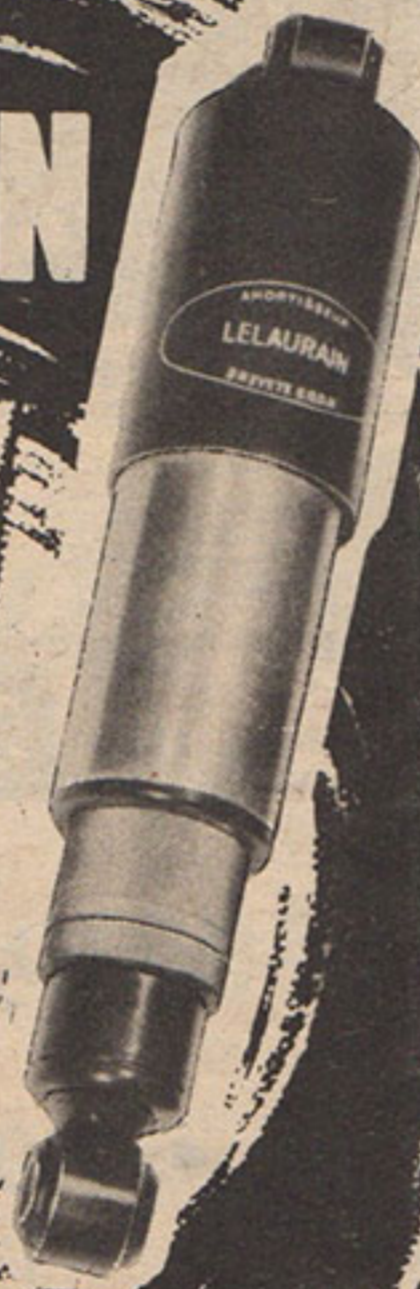
4° BON VENDEUR... c'est bien ! MAIS BON MECANICIEN... c'est mieux !

LES MEILLEURES CONDITIONS DE CREDIT EN 6 - 9 - 12 - 15 MOIS — 25 % COMPTANT

**AMORTISSEURS
LELAURAIN**

AMORTISSEUR
TÉLESCOPIQUE
HYDRAULIQUE
DOUBLE EFFET

SUSPENSION
SPÉCIALE
MOTO-SCOOTER
VÉLOMOTEUR
CYCLOMOTEUR



CONSTRUCTEUR S. A.

E^{ts} LELAURAIN

8, RUE VOLTAIRE - MONTREUIL
AVRON 50-82

**Bretocyl
Graphité
= MOTEUR !
= PROTÈGE !**

vous devez améliorer votre
essence ou votre mélange.
Vous devez protéger votre
moteur.

mais exigez

**Bretocyl
Graphité**

"LE VÉRITABLE BOUCLIER DE VOTRE MOTEUR"

DÉPARTS FOUDROYANTS - GRAISSAGE IMMEDIAT DES HAUTS
DE CYLINDRES - PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
Faites un essai en demandant un coffret de 15 Flacons-Doses
à votre Garagiste ou à défaut contre remboursement de 765 frs à :

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

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 - Cha. 73-80

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



GRAND PRIX DE FRANCE ?

ENCORE tout à la joie du succès que fut la Côte Lapize, les sportifs, pratiquants et spectateurs, s'interrogent maintenant sur le sort que l'on réserve au Grand Prix de France.

On sait avec quelle ardeur la Ligue de l'Île de France s'attachait à organiser cette épreuve dans le cadre, trop peu utilisé, de Montlhéry.

Pour mettre tous les atouts dans leur jeu, les organisateurs avaient même pensé à modifier le tracé du circuit, faisant prendre l'anneau de vitesse à l'envers, entre les deux raccordements avec le routier, ce qui nous aurait donné le spectacle d'un virage serré devant les tribunes. Ces deux virages supplémentaires avaient le double intérêt d'augmenter la valeur du facteur pilote, défavorisant relativement, par contre-coup, les machines les plus rapides ; tout ceci nous donnait, sur le papier, l'assurance d'une lutte plus acharnée.

★

Pour ce Grand Prix de France, une première date fut retenue : le 26 mai. Malgré des démarches auprès de quatre ministères, on ne pouvait — cela se passait en janvier — avoir l'assurance que les quantités d'essence nécessaires seraient délivrées.

C'est alors que l'Allemagne opéra un changement de date, organisant, elle, le 19 mai au lieu du 21 juillet, qui, de ce fait, devenait vacant.

En réalité, tout cela n'arrangeait rien, car la date du 26 mai devenait inutilisable pour la France, deux Grands Prix ne pouvant se dérouler à une semaine d'intervalle, tandis que la date du 21 juillet ne pouvait être jugée bonne, le Tour de France cycliste se terminant la veille, et surtout de nombreux parisiens étant absents de la capitale à cette date.

★

Il ne restait plus à nos organisateurs que fin septembre, le Grand Prix de France devenant ainsi la dernière épreuve des Championnats du Monde, après Monza, disputé le premier du même mois.

Mais comme ces Championnats du Monde deviennent de plus en plus italiens, il est fort probable que les titres seront définitivement acquis sur l'autodrome milanais, et que de ce fait les constructeurs italiens ne verront aucun intérêt à se déplacer à Montlhéry, d'où fiasco probable.

Or, sur le plan financier, la Ligue de l'Île de France veut bien consentir des sacrifices, mais ne peut se permettre d'endosser un trop gros échec, ce qui est naturel.

Aussi, comme le laissait prévoir le président Bouvet au banquet du 25^e anniversaire du M.C. Chatillonnais, l'organisation du Grand Prix de France 1957 est très peu probable. Ainsi, pour la deuxième fois consécutive, nous voici privés de l'épreuve reine de notre calendrier.

★

Cette fois-ci, ce n'est pas à l'action de nos constructeurs qu'il faut imputer cette annulation, mais à nos services officiels, qui, dans le domaine de la répartition de l'essence, ont montré une imprévoyance, une gabegie totales.

Pour organiser en mai une épreuve aussi importante, il est un fait que les organisateurs devaient être fixés au moins au début de l'année. Il n'en fut rien.

Maintenant que l'on a l'assurance (et encore peut-on parler d'assurance dès qu'il s'agit de propos officiels sur l'essence ?) que le sport motocycliste pourra vivre en 1957, il est trop tard.

★

Après les constructeurs, les services officiels... sera-t-il dit que notre sport demeurera éternellement le parent pauvre ?

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

**AU MILIEU
DES FLEURS
ET
DES OISEAUX :
LE SALON**

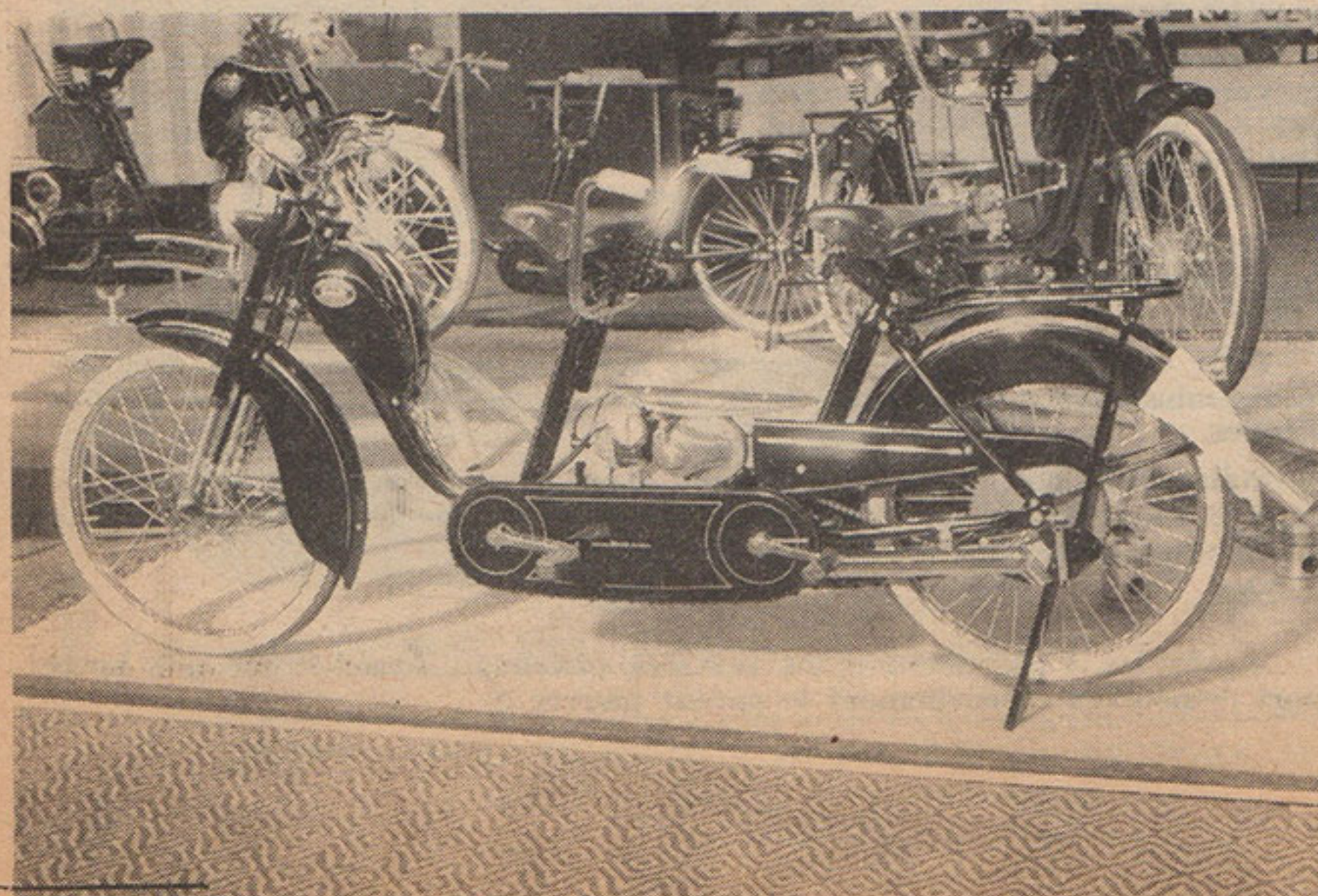


d'AMSTERDAM

(de notre envoyé spécial)



Le long des nombreux canaux qui sillonnent la ville, les bicyclettes s'amoncellent. Elles restent là, la nuit comme le jour... sans anti-vol. - Ci-dessous : un véhicule que l'on ne voit plus guère qu'en Hollande : le tandem à moteur. Ici, le Renata de Eysink.



En quête des rares Salons européens, organisés cette année, mes pas — ou plus exactement l'avion — m'ont dirigé cette fois vers la Hollande.

Favorisé par un temps exceptionnel, je ne me doutais pas, en observant depuis 3.000 mètres l'étendue sans relief de la Hollande, découpée par mille canaux, que j'avais sous les yeux l'explication de cette surprenante circulation hollandaise, où la bicyclette est ici la « grande reine ».

Un hollandais sans son vélo, cela ne doit pas se concevoir. On m'a assuré qu'il y avait un vélo pour deux habitants à peu près. Retranchés enfants, vieillards, infirmes, etc..., et toute paire de mollets en état de fonctionner doit bien avoir pédaler à son pied.

D'un naturel qui m'a semblé affable, un hollandais sur bicyclette devient vite redoutable. Je me vois encore traversant précautionneusement les rues, mais trouvant toujours moyen de me faire prendre en chasse par une quelconque horde de cyclistes qui vous fait vite comprendre qu'un piéton doit rester sur son trottoir.

D'ailleurs, n'étant pas particulièrement dense, la circulation n'en est que plus rapide. Je n'ai vu qu'un accrochage à un croisement, mais je me demande encore pourquoi je n'en ai pas vu plus.

Et au milieu de ces voitures, de ces tramways, devant, derrière, à droite, à gauche, dix, cent, mille vélos !

★

Arrivé au Salon de la R.A.I., ce furent cette fois les cyclomoteurs qui m'accueillirent.

De ci, de là, une moto, un scooter, mais la lutte est inégale. Le cyclomoteur se sent ici chez lui, et sait bien que ces millions de cyclistes apprécieront tôt ou tard son petit moteur.

Car s'il n'est pas fatigant de pédaler dans un pays aussi désespérément plat, cette absence de relief favorise tout autant un 50 cmc qui, en Hollande, transportera bien souvent deux personnes.

C'est évidemment un gros argument en sa faveur et comment mieux situer son succès, si ce n'est en citant quelques chiffres.

De 1955 à 1956, 150.000 cyclomoteurs supplémentaires environ, contre 16.000 motos et scooters réunis, pendant la même période de temps !

De même, alors que les importations de motos tombaient de 17.200 à 13.400, toujours de 1955 à 1956, les importations de cyclos nonuolaient, passant de 1.108 à 9.856.

Ce marché en pleine extension risque d'ailleurs d'être perturbé cette année, par le fait que depuis quelques mois, la vitesse maximum des cyclomoteurs est limitée à 40 kmh.

Il s'est trouvé de ce fait nombre de cyclomoteurs qui n'étaient plus « réglementaires » et qui sont, paraît-il, dirigés vers la Belgique, tandis que le marché du cyclomoteur est encore tout bouleversé par la « bombe » NSU, qui, il y a quelque temps, a baissé le prix du Quickly d'une manière désagréable... pour la concurrence.

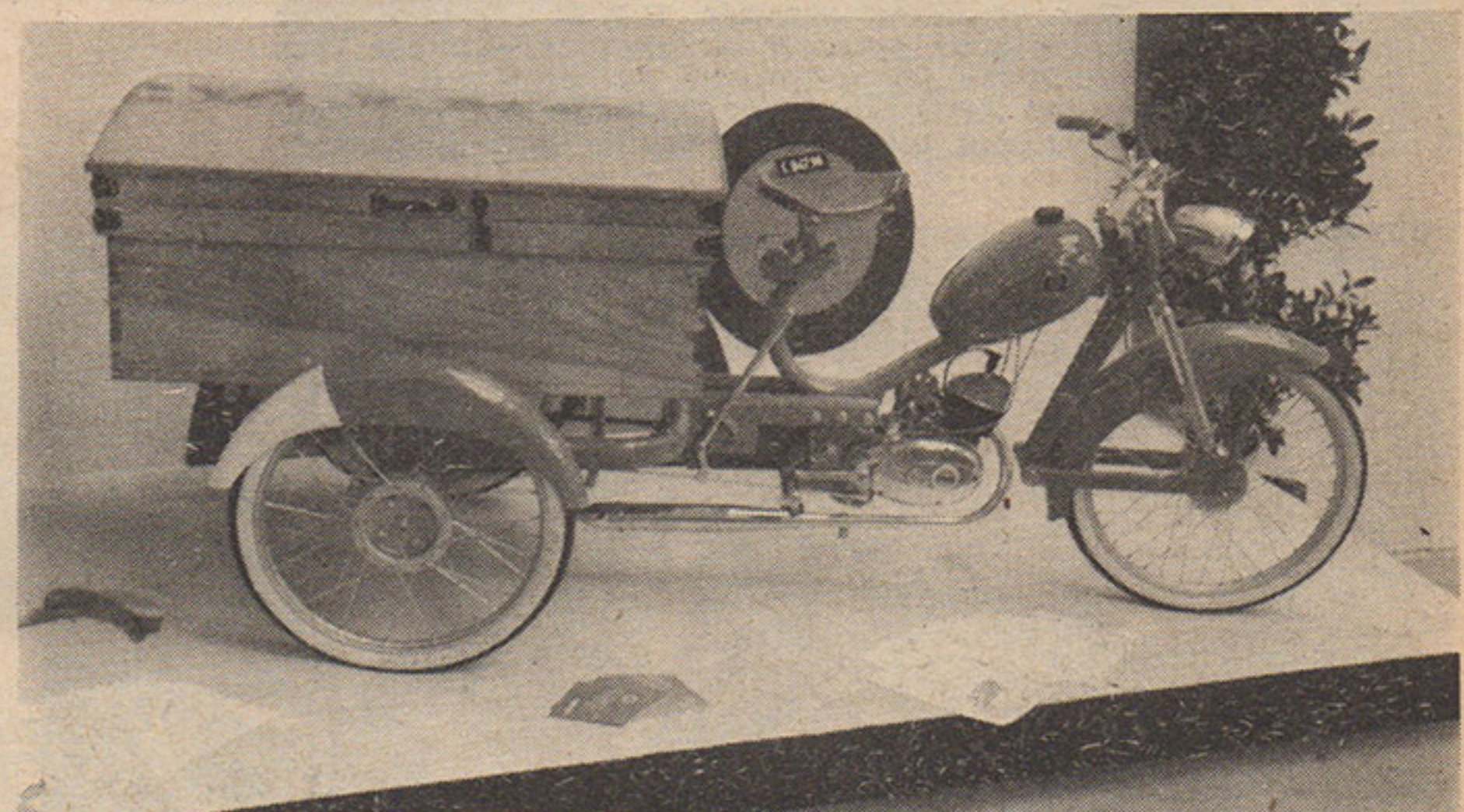
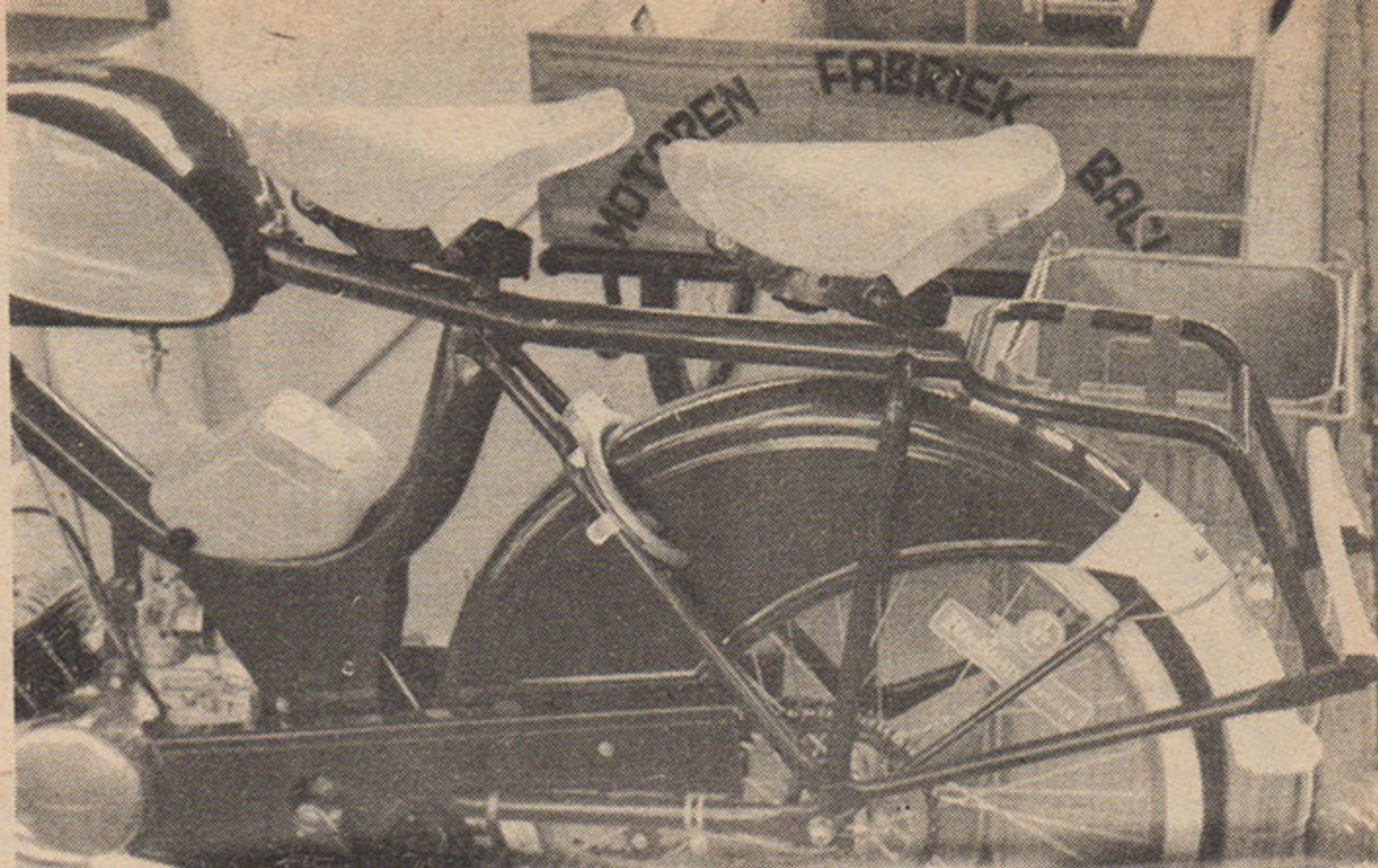
Toujours est-il qu'il s'est vendu 150.000 cyclomoteurs en Hollande, du 1^{er} août 1955 au 1^{er} août 1956.

Quel genre de cyclo ?

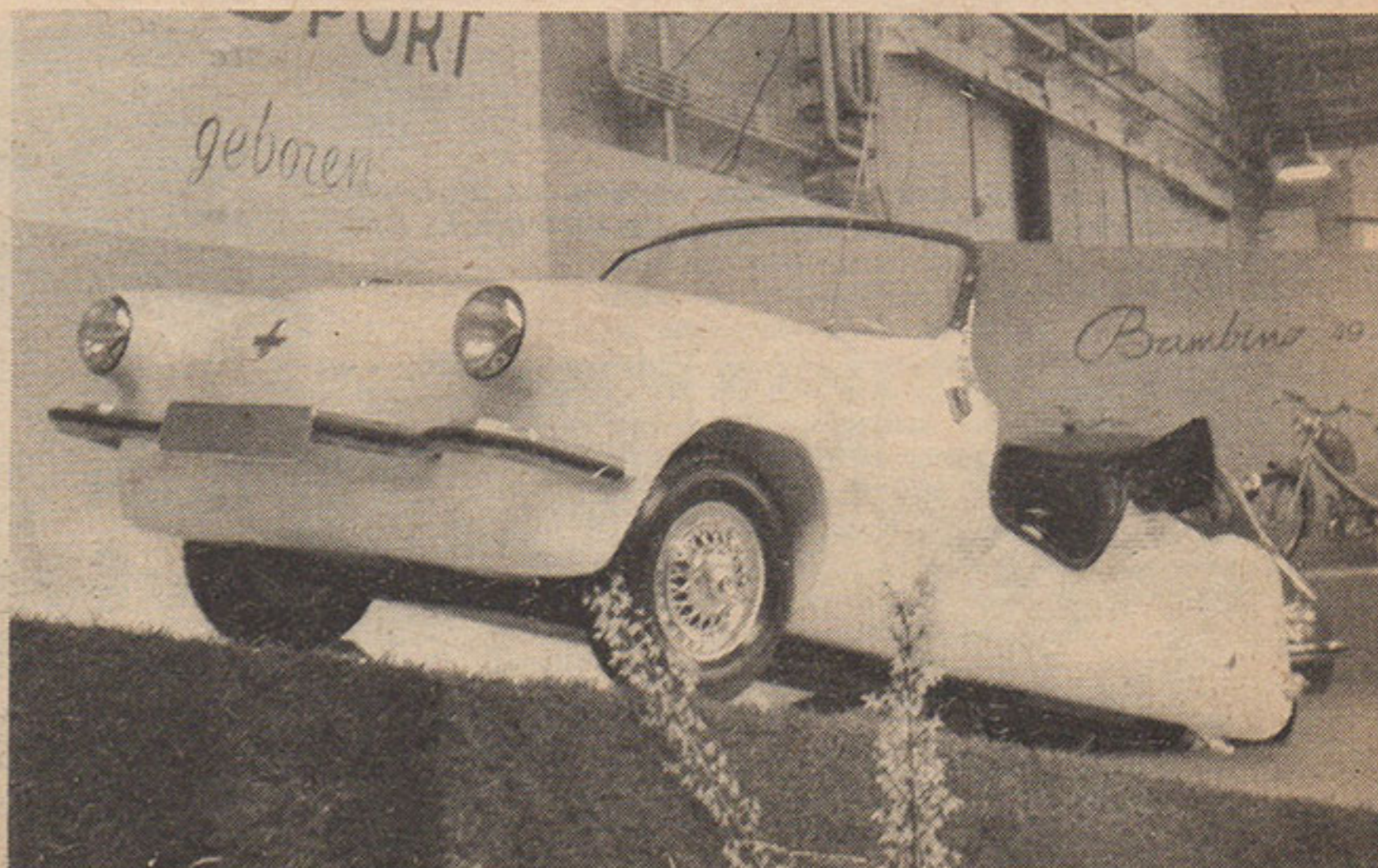
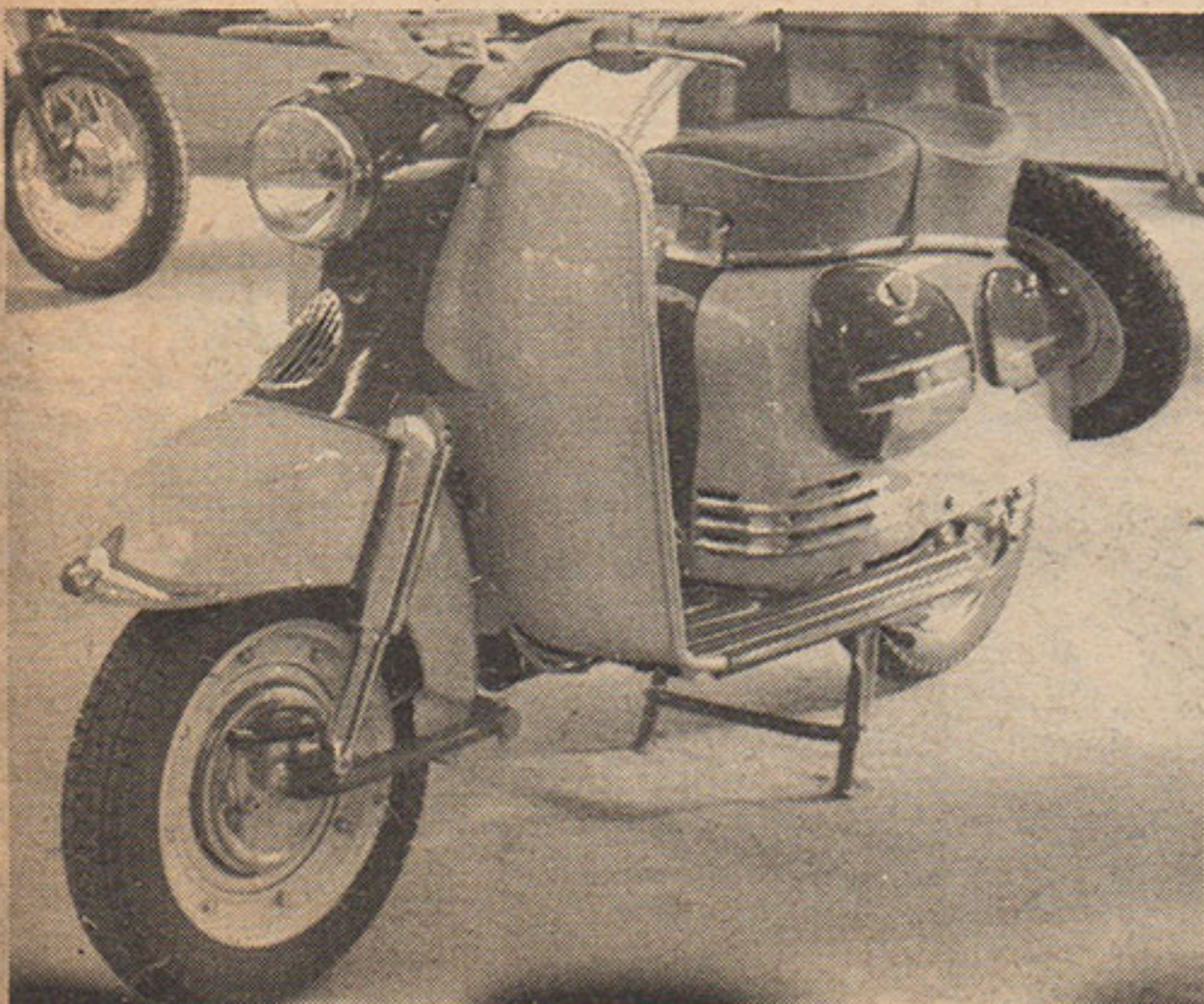
Une statistique fort intéressante nous apprend que 31,8 % des cyclomoteurs vendus étaient d'un prix de vente égal ou supérieur à 65.000 fr.

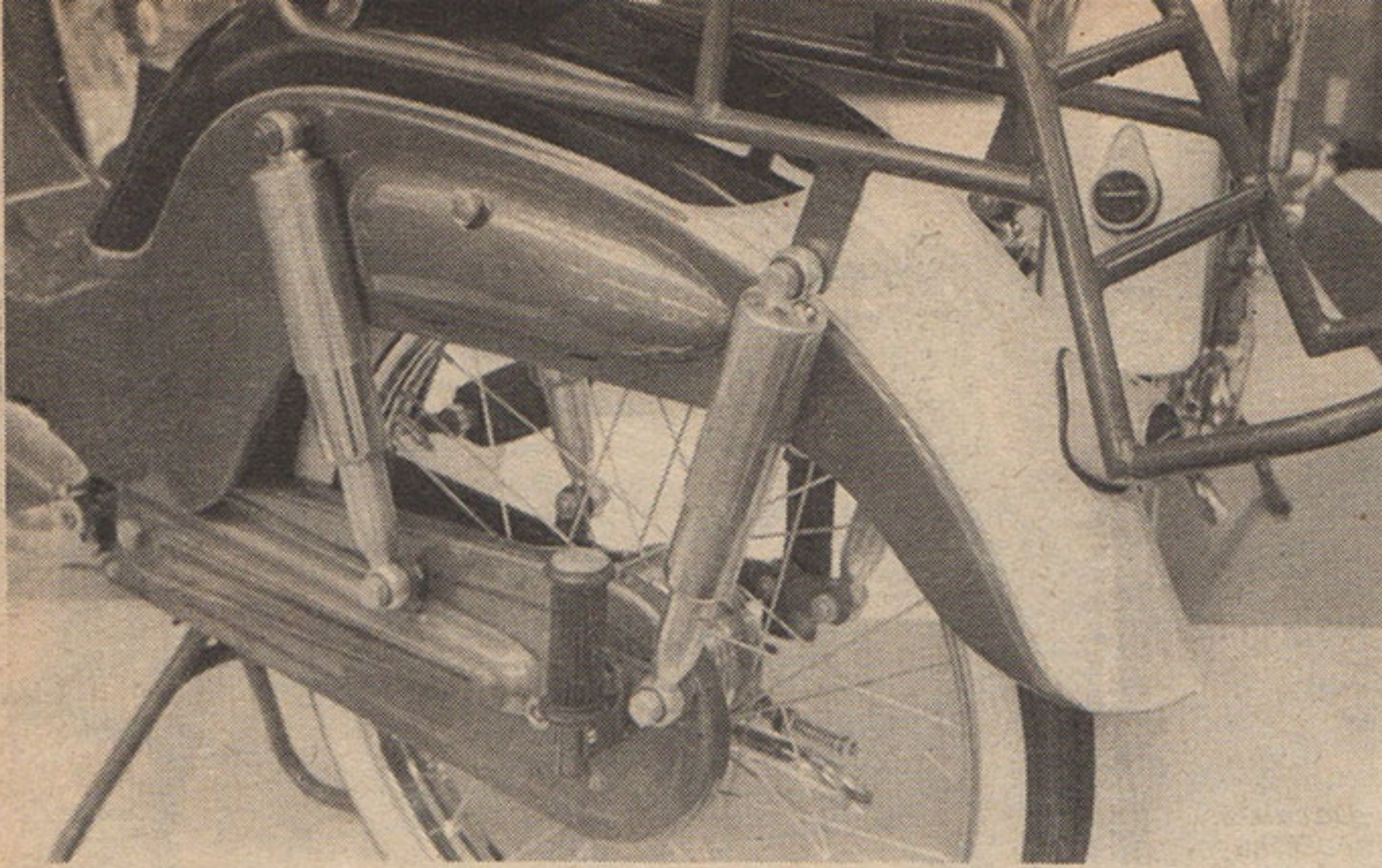
Venaient ensuite les cyclomoteurs populaires, dans une proportion de 30,8 %, cyclos catalogués de 35 à 45.000 fr. Dans cette catégorie de véhicules rentrent la Mobylette utilitaire, construite sous licence par Kaptein, et affichée 39.000 fr., ainsi que le Velosolex, également produit sous licence, à 35.000 fr.

La vogue du cyclomoteur luxe s'explique aisément par le fait que pour transporter deux personnes, le cyclomoteur a

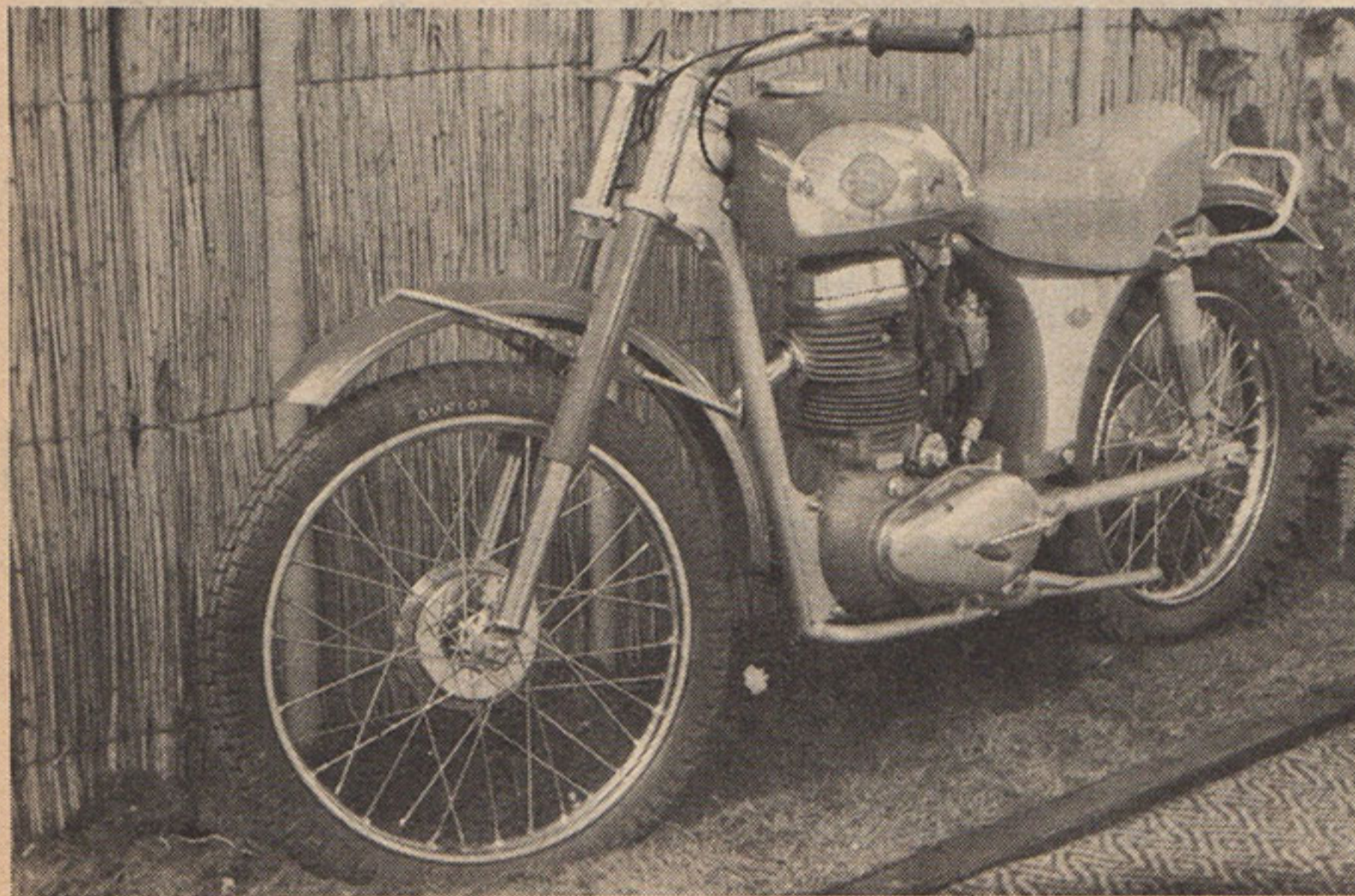


Le cyclomoteur est traité en engin utilitaire. Ci-dessus : nous voyons un utilitaire Centro, et en haut, le cyclomoteur avec tan-sad que l'on retrouvait sur tous les stands. - Ci-dessous : une agréable petite voiturette à carrosserie plastique, la « Bambino », moteur J.L.O. 200 cmc. monocylindre, et à gauche, le nouveau scooter Puch.

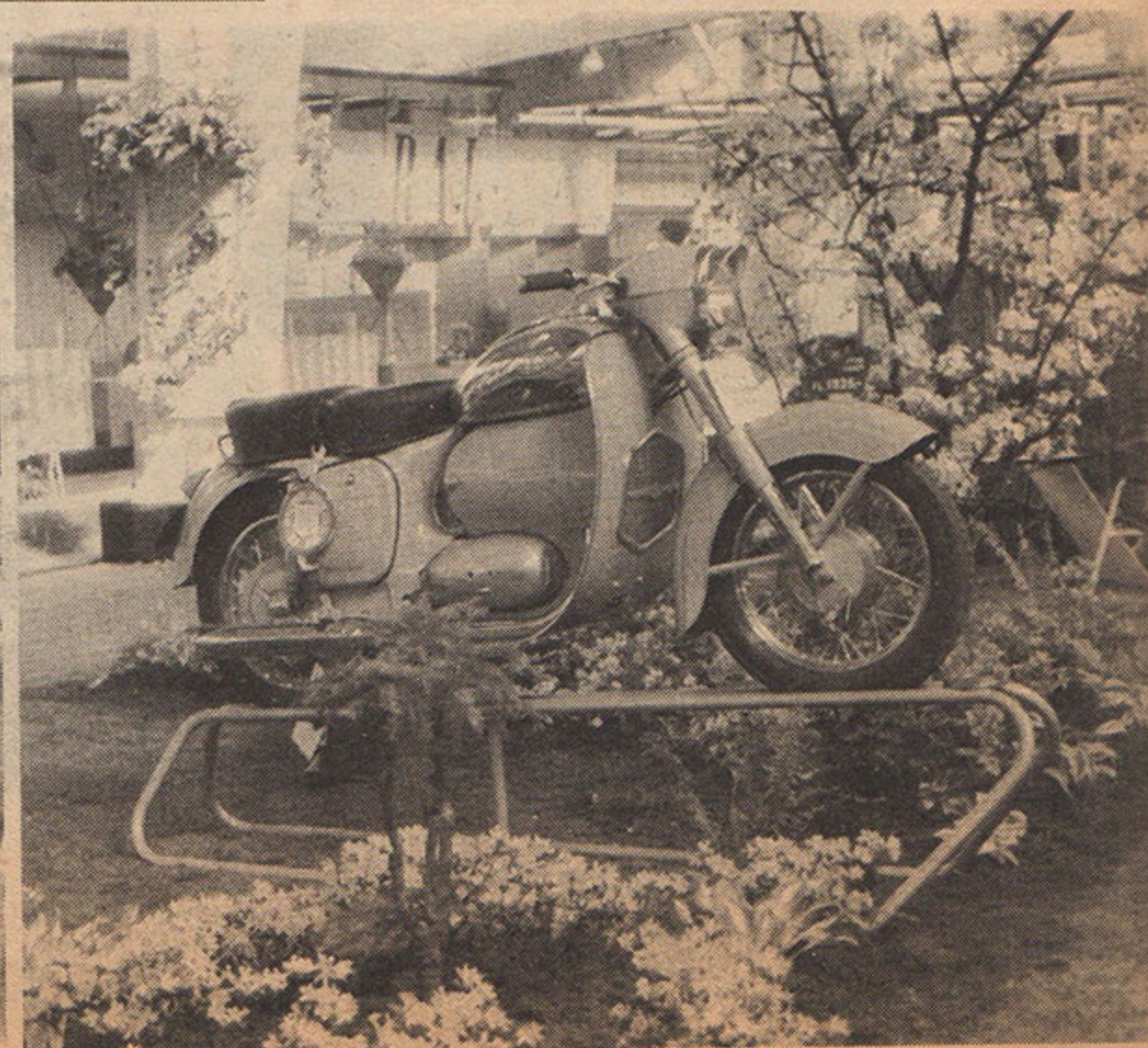
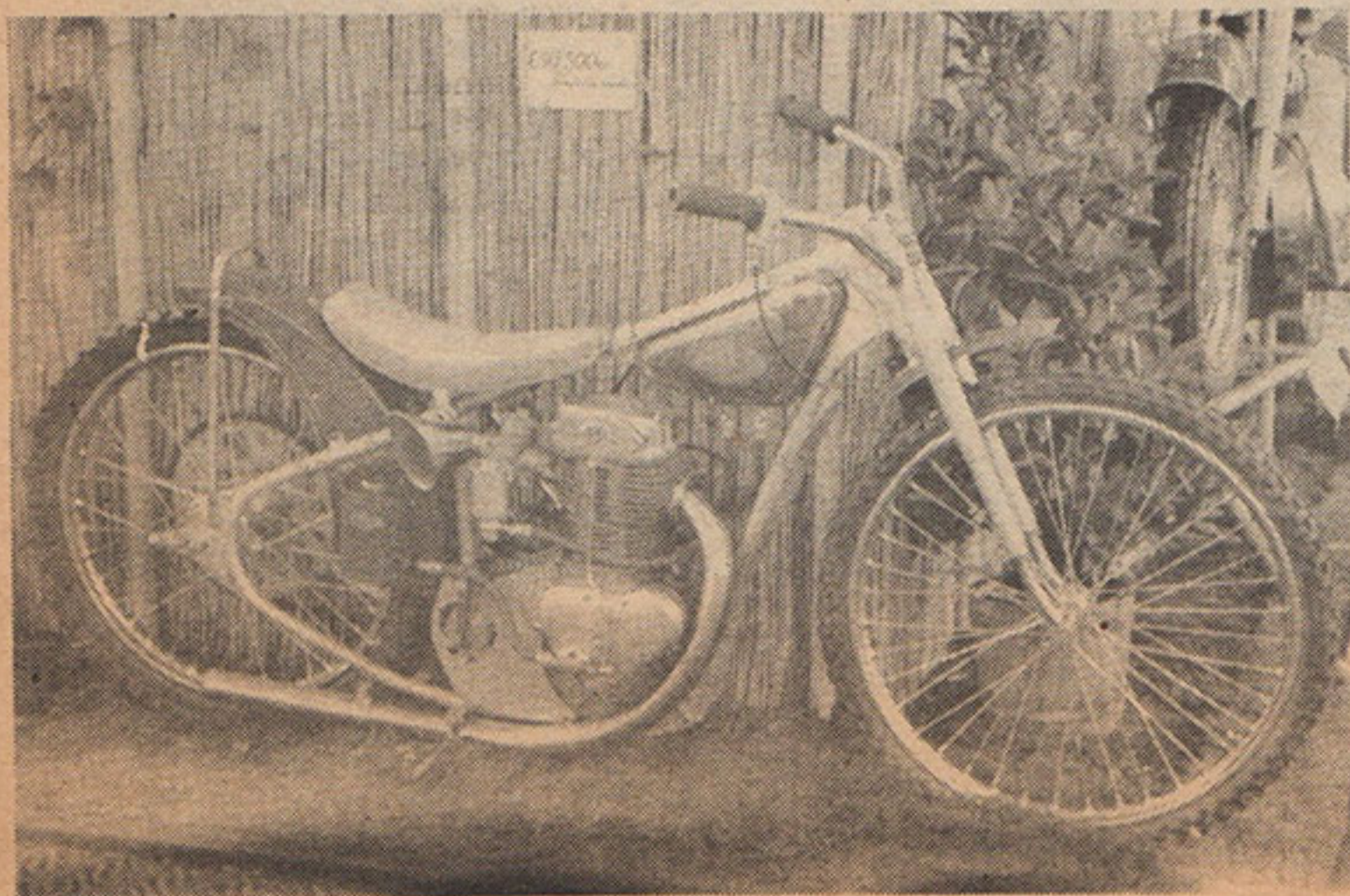




Sur plusieurs modèles H.M.W. l'emploi d'un siège pour passager nécessite le montage d'un deuxième jeu d'éléments de suspension. Sur le stand Jawa, agréablement fleuri (en bas) figurait la 500 cmc. Eso de moto-cross.



Voici la 175 Jawa carénée, version hollandaise, et l'impressionnante 500 cmc. de dirt-track, Eso.



besoin d'un moteur à deux ou trois vitesses, d'une suspension arrière, etc... autant de facteurs augmentant le prix de revient, mais qui finalement font qu'avec 50 cc on transporte deux personnes, d'où un prix de revient kilométrique modique.

★

Sous l'angle technique, le cyclomoteur hollandais n'est pas fixé, si l'on considère que deux des plus importantes firmes productrices sont Solex et Kaptein, représentant donc parfaitement l'école française.

Mais il y a de fort nombreuses autres marques, dont les modèles s'inspirent de la ligne italienne ou allemande. Ici, par conséquent, le cadre embouti réalisé en coquilles prédomine.

Il n'est pour ainsi dire jamais réalisé en Hollande, mais en Allemagne, en Italie, en Belgique même. Ces cadres sont soit de conception étrangère, soit de dessin hollandais, l'emboutissage se faisant toujours à l'étranger.

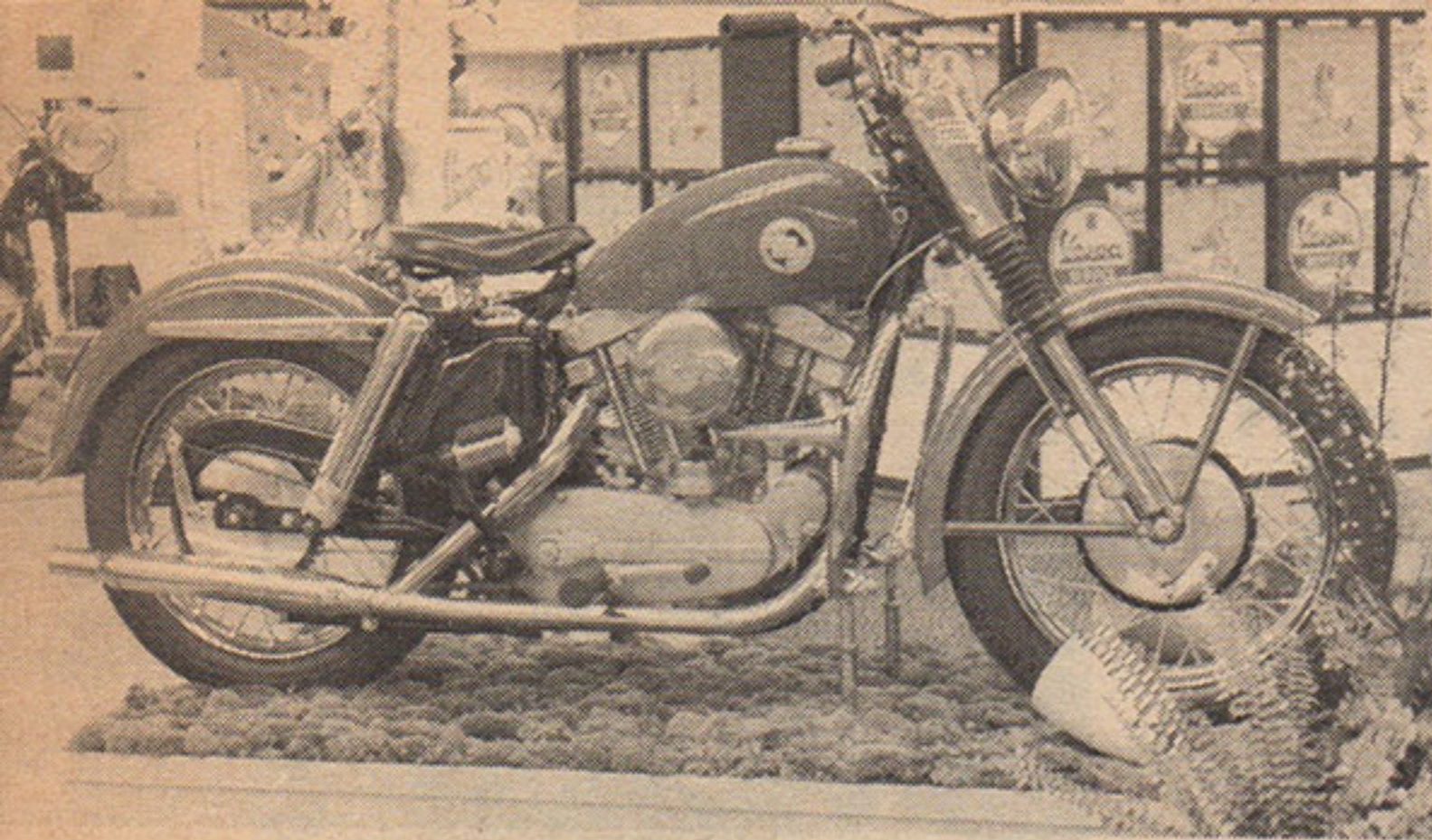
★

Quant aux moteurs, trois marques dominent très nettement, HMW (Autriche), Sachs et JLO (Allemagne).

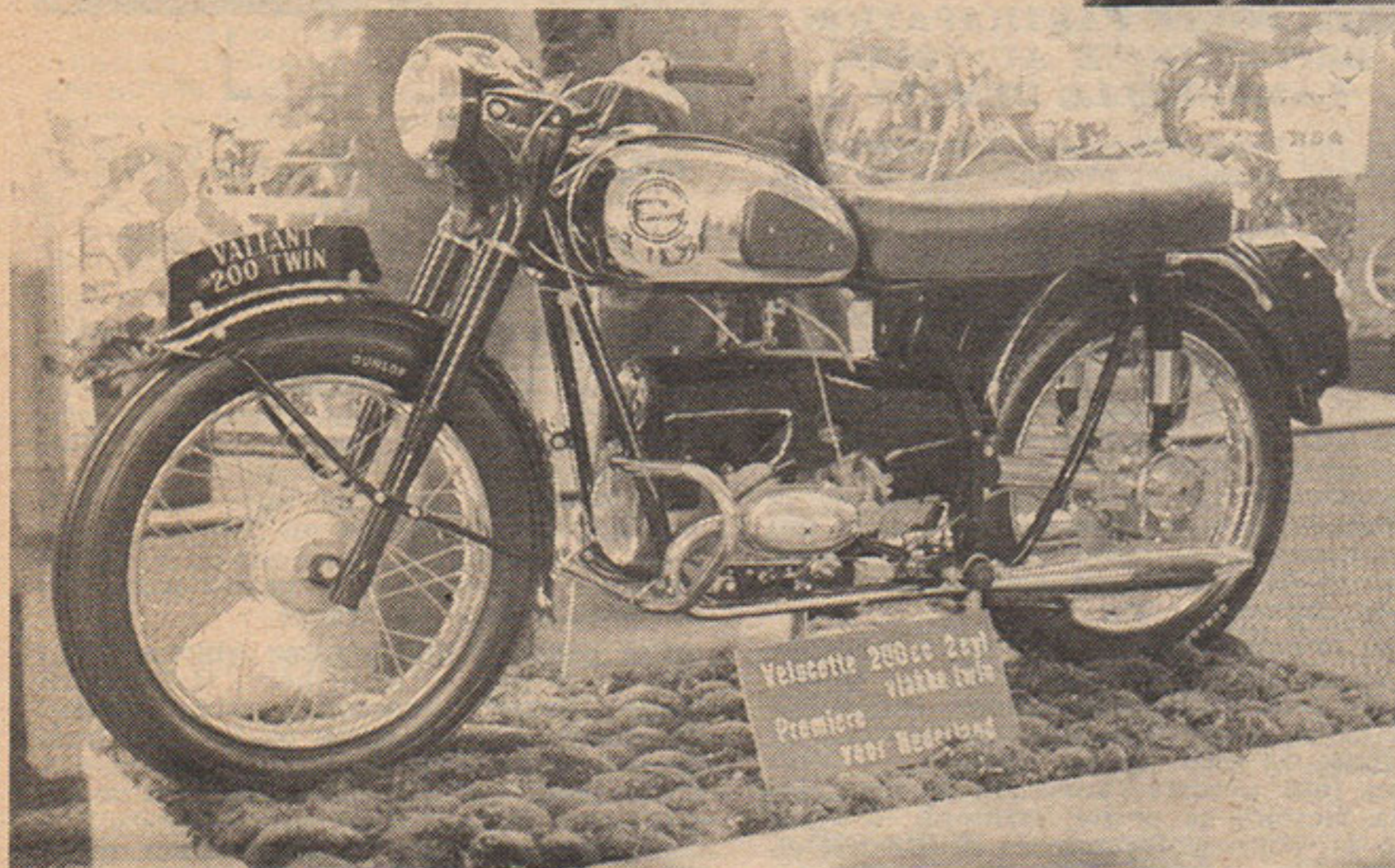
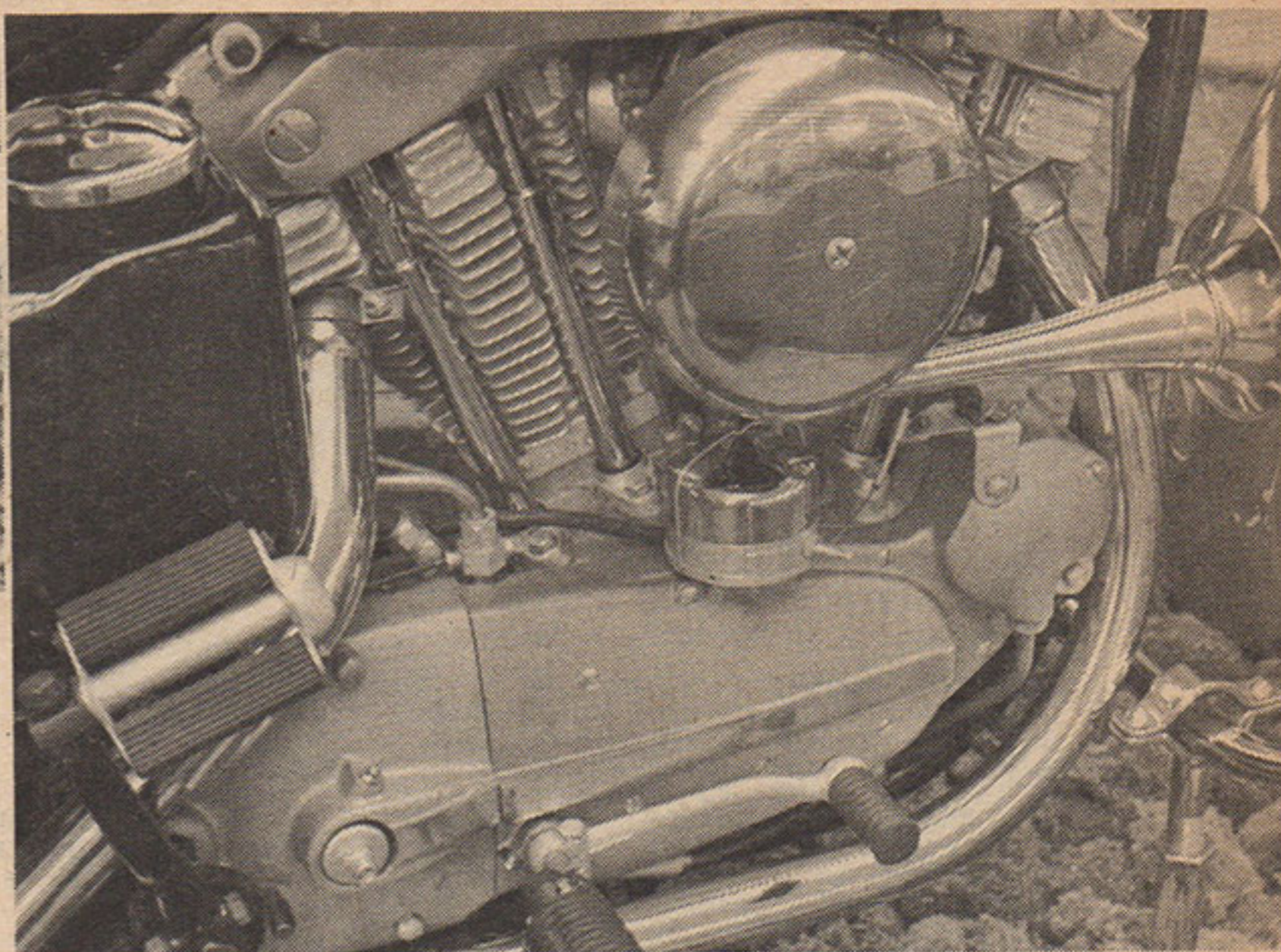
Le moteur Zundapp est aussi, assez souvent, utilisé.

Dans le domaine du scooter, à côté des inévitables Vespa et Lambretta (au stand de ce dernier, figurait la nouvelle version bicolore, avec nouveau filtre à air, carénage de guidon, coffre AR, etc...), une marque hollandaise subsiste, Bitri, proposant deux modèles de bonne allure, à moins de 135 et 165.000 fr. Dans les deux cas, il s'agit de scooters routiers, propulsés par des JLO, de 150 cc (6,7 CV) ou 200 cc (10,2 CV), dont les prix de vente raisonnables, bien qu'ils aient suspension intégrale, selle double, etc., permettent évidemment de tenir tête à la concurrence.

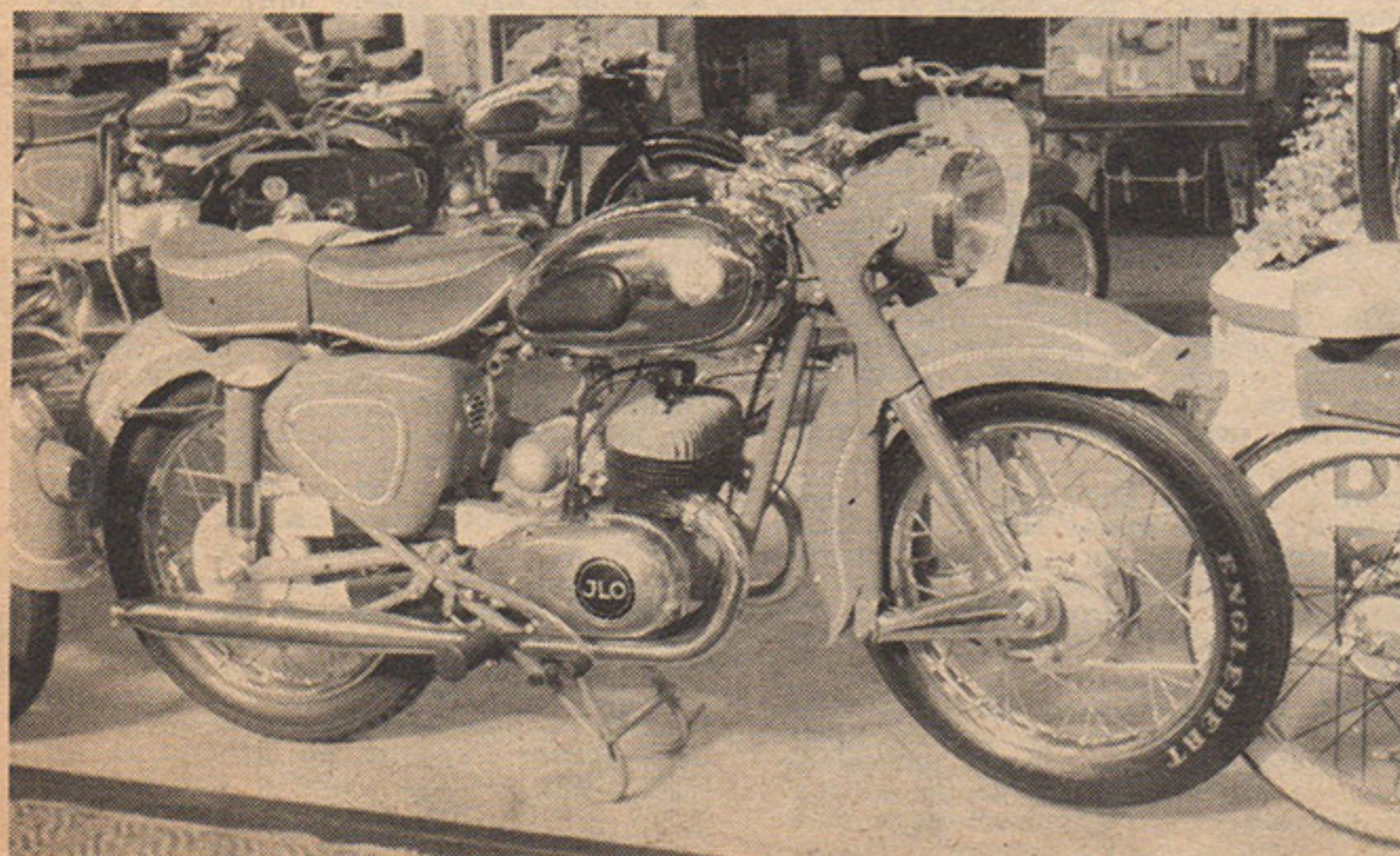
Cependant, l'exceptionnelle réussite de Vespa et Lambretta suscite bien des convoitises. Et c'est pourquoi nous trouvons pour la première fois dans un Salon, le prototype du scooter « La Bohème », de chez CZ, ainsi qu'un nouveau 150 cmc



Voici la dernière née de chez Harley-Davidson : la 900 cmc. Les techniques américaine et européenne se rejoignent curieusement sur ce modèle. La boîte, à quatre vitesses, est commandée par sélecteur.



La 250 H.D.R. possède un moteur J.L.O., marque de moteur très en faveur auprès des constructeurs hollandais. Ci-dessus : la curieuse « Valiant » dont c'était la première exhibition à l'étranger.



Puch, à fourche Earle's et démarreur électrique, pour moins de 150.000 fr. !

Pour en revenir à notre CZ, il s'agit ici encore d'un scooter routier de 172 cc, développant 9,5 CV à 5.000 t/m. Ayant pu m'entretenir avec les dirigeants de la firme, je me suis laissé dire que ceux-ci fondent de grands espoirs sur ce scooter, ainsi que dans leur nouvelle gamme de cyclomoteurs, ce qui ne les empêchent pas de laisser à la moto la prédominance, sur un stand qui, incontestablement, était le plus joli du Salon.

Car l'une des particularités du Salon d'Amsterdam est sa décoration florale au milieu de laquelle de nombreux oiseaux naturalisés apportent une note vive. Et le stand Jawa ne s'était pas privé des possibilités offertes par cette heureuse décoration.

★

Je ne voudrais pas terminer la visite de ce Salon sans parler... moto.

La grande attraction fut incontestablement la nouvelle 350 cmc. Triumph, dont vous trouverez la description complète page 250.

Mais il fallait aussi remarquer la nouvelle Harley-Davidson 900 cmc Sportster de 45 chevaux, paraît-il, qui allie à la fois le bon gros moteur en V américain, la suspension arrière oscillante, et le sélecteur, bien de chez nous — les nouvelles 175 Jawa avec carénage latéral, et tablier, cette initiative étant toutefois due à l'importateur hollandais — ainsi que sur le même stand, les 500 cmc Eso de moto-cross et de dirt-track.

Il y avait aussi une petite 175 FN, carénée, et émaillée rouge vif comme sa grande sœur de 250 cmc, et puis, bien entendu, une grande partie des nouveautés vues à la fin de l'année passée, aux Salons de Francfort, de Londres et de Milan.

Allons, il n'y avait tout de même pas que des cyclos au Salon d'Amsterdam.

C. R.

LE SPORT

A ARQUES (P.-de-C.) LE 7 AVRIL, PREMIERE EPREUVE DES CHAMPIONNATS DE FRANCE NATIONAUX DE MOTO-CROSS

C'est au Moto-Club Audomarois (Saint Omer) qu'a été confiée l'organisation de la première course comptant pour l'attribution du titre national de cross.

Cette épreuve (au surplus la seule qui sera disputée cette année dans le nord de la France au titre des Championnats de Moto-Cross) s'inscrit très tôt dans le calendrier sportif et, du fait de la précocité de cette date, du fait du rationnement de l'essence, la mise sur pied de la réunion exige du club organisateur un effort tout particulier.

Nous reviendrons sur cette intéressante manifestation aussitôt que nous parviendront les détails relatifs à la nature du circuit, à la liste des engagés et à l'organisation en général.

Mais, d'ores et déjà, que les sportifs du Nord et du Pas de Calais réservent la journée du dimanche 7 avril pour assister à Arques au départ du Championnat de France National de Moto-Cross.

LE SPORT EN MARS

Nous rappelons ici les principaux événements motocyclistes du début de saison, tant en France qu'à l'étranger :

- 15-16 mars : Circuit de Régularité Civil et Militaire Paris-Nice.
- 17 mars : Trial Lamborelle (Belgique).
- 24 mars : Moto-Cross International de Leyrac.
- 31 mars : Circuit de Régularité de l'Ain.
- Moto-Cross de Namur La Citadelle (Belgique).
- Moto-Cross de Saint Anthonis (Hollande).

Bien d'autres épreuves de moindre importance figurent au programme sportif international, entre le 15 et le 31 mars. Elles figurent dans notre calendrier complet, publié dans les numéros 1329, 1330 et 1331 de « Moto-Revue ».

Une grande figure disparaît

JOE CRAIG

se tue en automobile

A l'instant de mettre sous presse, nous apprenons que Joe Craig, l'éminent ingénieur anglais et ancien pilote de vitesse, qui fut des années durant le chef du service des courses de l'usine Norton, à l'époque où cette marque dominait la compétition mondiale, a trouvé la mort dans un accident de voiture, près d'Innsbruck, Autriche. Craig revenait d'un séjour en Suisse ; sa femme, qui l'accompagnait, a été grièvement blessée.

Le malheureux Joe Craig s'était remarié voici un an, dans le même moment où il abandonnait son poste chez Norton.

Il laisse deux garçons et deux filles, auxquels nous adressons nos condoléances émues.

★

*Brian Martin, vainqueur du
Lamborelle 1956, réussira-t-il le
doublé cette année ?*

TRES FORTE PARTICIPATION BRITANNIQUE AU TRIAL LAMBORELLE DEMAIN

Le 10^e Lamborelle, qui clôturera pratiquement la saison internationale de trial, est promis à un très grand succès. L'Union Motoriste de Bruxelles, organisatrice de cette importante épreuve, a en effet réuni les engagements des plus prestigieux pilotes anglais, qui s'opposent à une nombreuse participation belge, hollandaise, allemande, française, etc...

A l'heure où nous mettons en page, la liste complète des engagés ne nous est pas encore parvenue, mais, déjà, nous pouvons annoncer la composition de la puissante équipe du Sunbeam MC, qui semble devoir se poser en prétendant sérieux à la victoire au classement interclubs. Qu'on en juge :

En tête de cette équipe, nous trouvons le champion d'Angleterre 1956 de motocross, Jeff Smith, également vainqueur cet hiver de la plus importante épreuve anglaise de trial. Il sera appuyé par John Giles (qui nourrit l'ambition de conduire à la victoire sa petite Triumph « Tiger Cub »), Johnny Brittain et J. Strickland.

Mais on verra encore Teddy Usher, fidèle du Lamborelle et membre de l'équipe anglaise des ISDT, et le crack BSA Brian Martin, vainqueur l'année dernière.

Ainsi, l'industrie motocycliste anglaise sera-t-elle largement représentée sur le parcours d'Ohain : outre BSA, Matchless et Triumph, on espère la venue de Norton.

Quant aux difficultés que représentera le parcours, on peut être assuré qu'elles seront de premier ordre, puisque c'est à l'excellent trialman belge Milhoux que les organisateurs ont confié la tâche de définir le tracé et de choisir les zones non-stop.

Milhoux est, c'est bien connu, adversaire irréductible des non-stop artificiels, délimités par des rubans, des petits drapeaux. Aussi s'est-il attaché à découvrir des zones, des obstacles essentiellement naturels.

Tout a été fait pour que ce X^e Lamborelle soit cette année encore à la hauteur d'une réputation toujours grandissante et les sportifs qui se rendront à Ohain vivront le déroulement d'un des plus beaux trials qui soient sur le Continent.

Quant à nos représentants, toujours nombreux au Lamborelle, s'ils ne peuvent prétendre aux toutes premières places, ils apprendront beaucoup au contact des magnifiques champions anglais. Ce seul résultat vaut largement le déplacement.



GRAND PRIX D'ALLEMAGNE : 19 MAI... MAIS LES GRANDS PRIX DE FRANCE ?

Les Grands Prix d'Allemagne de vitesse, qui devaient primitivement se dérouler le 21 juillet, ont été officiellement fixés au dimanche 19 mai, et se disputeront cette année sur le très rapide circuit d'Hockenheim.

Ils ouvriront donc la série des épreuves des Championnats du Monde de vitesse, qui compte, rappelons-le, 6 autres grandes « classiques », parmi lesquelles les Grands Prix de France.

Ces derniers doivent en principe avoir lieu le 26 mai, à Montlhéry. Mais on ne conçoit guère désormais qu'ils puissent se courir une semaine seulement après Hockenheim. C'est d'abord contraire aux règlements, qui prévoient un écart minimum de 15 jours entre deux Grands Prix comptant pour les Championnats Mondiaux.

Ensuite, le bruit a couru qu'en raison des difficultés actuelles résultant du rationnement de l'essence, les Grands Prix de France de Vitesse pourraient se trouver bien d'être reportés, précisément au 21 juillet, date laissée libre par l'Allemagne.

Mais il est encore un autre aspect de la question qu'un changement de date ne résoudra pas : Pour que soient maintenus les Grands Prix de France au titre des Championnats du Monde de vitesse par marques, il est indispensable qu'ils soient ouverts à la classe des 125 cc.

On connaît sur ce point la position des constructeurs français, qui semblent continuer à faire la loi place de la Concorde, avec la pleine bénédiction du vénérable Président Pérouse : Monsieur De Grenier de Latour (Motobécane) s'obstine à brandir le drapeau de l'interdiction absolue des petits cubes en compétition, par crainte, à ce qu'il paraît, de l'institution du permis de conduire pour les 125 et au-dessous !

Aussi longtemps que les choses en resteront là, aussi longtemps que la FFM défendra les seuls intérêts commerciaux — ou prétendus tels — des constructeurs, il reste improbable que nous puissions assister au renouveau de la compétition motocycliste française en général et au magnifique spectacle sportif que constituent les Grands Prix de Vitesse du Championnat du monde en particulier.

Un coup de balai s'impose, à la FFM !

ACTUALITES

◆ PLUS DE PASSEPORT POUR L'ITALIE

Ce document est désormais supprimé pour les voyages entre la France et l'Italie et réciproquement, à condition que la durée du séjour effectué dans l'une ou l'autre nation n'excède pas trois mois.

Précisons pourtant que, pour franchir la frontière italienne aussi bien que celles des autres pays pour lesquels il n'est plus besoin de passeport (Belgique, Allemagne, Luxembourg, Suisse), seules les cartes d'identité émises postérieurement au 1^{er} janvier 1956 sont valables (cartes d'identité délivrées par la P.P. de Paris depuis 1944 mises à part).

Enfin, dans l'état actuel des choses, il n'est toujours pas possible d'obtenir une allocation de devises étrangères sans présentation du passeport. Autrement dit, la liberté de franchir certaines frontières avec une simple carte d'identité ne peut guère s'appliquer qu'aux visites-éclair à l'étranger, car comment séjourner dans un pays ou l'autre si l'on n'a pas d'argent !

◆ ERNST MAHLE DR ING. E. H.

L'ingénieur diplômé E. Mahle, co-propriétaire de la célèbre fabrique de pistons qui porte son nom, a été promu Docteur-Ingénieur E.H. par l'Ecole Supérieure Technique de Karlsruhe, en reconnaissance des services rendus à la cause du développement des moteurs à explosions à hauts régimes.

Ernst Mahle, ingénieur « corps et âme », selon l'expression de notre confrère ATZ, est âgé actuellement de 60 ans. Il a attaché son nom, celui de l'usine qu'il dirige avec son propre frère et une équipe de haute valeur technique, à nombre de réalisations intéressantes les moteurs à haut rendement, pistons en alliage léger, pistons « bi-métal », pistons à haute teneur en silicium, cylindres en alliage léger chromé dur, etc...

A l'occasion de cette distinction bien méritée, nous adressons à Ernst Mahle nos plus vives félicitations.

◆ EXPORTATIONS MAICO VERS L'ANGLETERRE

L'exportation des scooters allemands en direction des Iles Britanniques s'est sensiblement accentuée en 1956.

Les usines Maico ont contribué pour une bonne part à cette progression, puisqu'au cours du dernier trimestre 1956, 34,7 % de tous les scooters de production allemande acheminés vers l'Angleterre (cylindrées 125 à 250 cc) provenaient de la firme de Pfaffingen.

A noter encore que les scooters Maico représentaient pour cette même période 56,4 % des scooters allemands de 175 cc et plus.



Remise par Di Vozzo d'un des scooters Manurhin, offerts par la grande firme de Mulhouse à M. Renan Delajoy qui l'a gagné à la « Tombola du Bonheur ».

◆ BRAVO GITANE !

La marque de Macheoul, dont la création remonte à 1925, donne actuellement aux autres constructeurs français un bel exemple d'effort publicitaire et de confiance en l'avenir, en diffusant une superbe plaquette consacrée à ses activités et à la présentation des modèles de cycles, cyclomoteurs, vélomoteurs et motocyclettes qu'elle propose à la clientèle.

Ce document, présenté sous couverture plastique, abondamment illustré et imprimé en quadrichromie, nous console agréablement de la médiocrité habituelle des prospectus généralement proposés par les marques nationales, à de rares exceptions près.

Souhaitons que l'effort consenti par Gitane en ce sens indique aux autres constructeurs la voie à suivre pour intéresser les milieux professionnels.

◆ USINE TERROT EN ESPAGNE

Cet établissement est en cours d'aménagement à Vittoria. On y fabriquera les 125 quatre temps et la firme sera dirigée par des techniciens français.

La Terrot espagnole comprendra 25 % de capitaux nationaux pour 75 % de capitaux espagnols.

Ajoutons que la firme de bicyclettes Iriondo s'intéresse à la nouvelle entreprise, qui doit employer pour débiter 150 personnes, ce nombre devant s'élever à 400 par la suite.

◆ LE VIADUC D'AUTEUIL SERA DEMOLI

Sans objet depuis 1925, le vieil édifice va en effet disparaître. Un crédit de 2 milliards a été approuvé par le Conseil Municipal de Paris, les plans de démolition sont aux mains des services techniques, et la création d'une large voie de liaison entre les 15^e et 16^e arrondissements est également prévue dans tous les détails.

On pense que le gigantesque chantier pourrait être ouvert cette année. Un bon

point à l'Assemblée Municipale pour ce projet qui s'inscrit à l'actif des grands travaux d'aménagement de la capitale, en vue d'une circulation améliorée.

◆ GILERA A MEXICO

La marque d'Arcore participe à la foire industrielle de Mexico, qui a lieu actuellement et se termine le 31 mars.

Divers types de la production de série et une 500 cmc quatre cylindres de compétition sont exposés à cette occasion.

◆ CANDIDATS AU PERMIS : CHIFFRE RECORD EN 1956

L'Union Nationale des Associations de Tourisme (UNAT) chargée des examens d'aptitude pour l'obtention du permis de conduire, vient de communiquer le bilan de son activité pour l'année 1956.

Au cours de cette période 599.412 candidats nouveaux ont satisfait aux épreuves, dont 45,27 % dès la première présentation, 36,06 % après un second essai, 12,59 % après un troisième, 3,96 % après un quatrième, une minorité seulement ayant dû persévérer au delà ou abandonner.

Sur ce chiffre, 36.456 ont obtenu le permis A (motos). A noter encore que seul le nombre des permis B (voitures tourisme) est en augmentation.

Comme l'année précédente on a enregistré une candidate pour trois candidats.

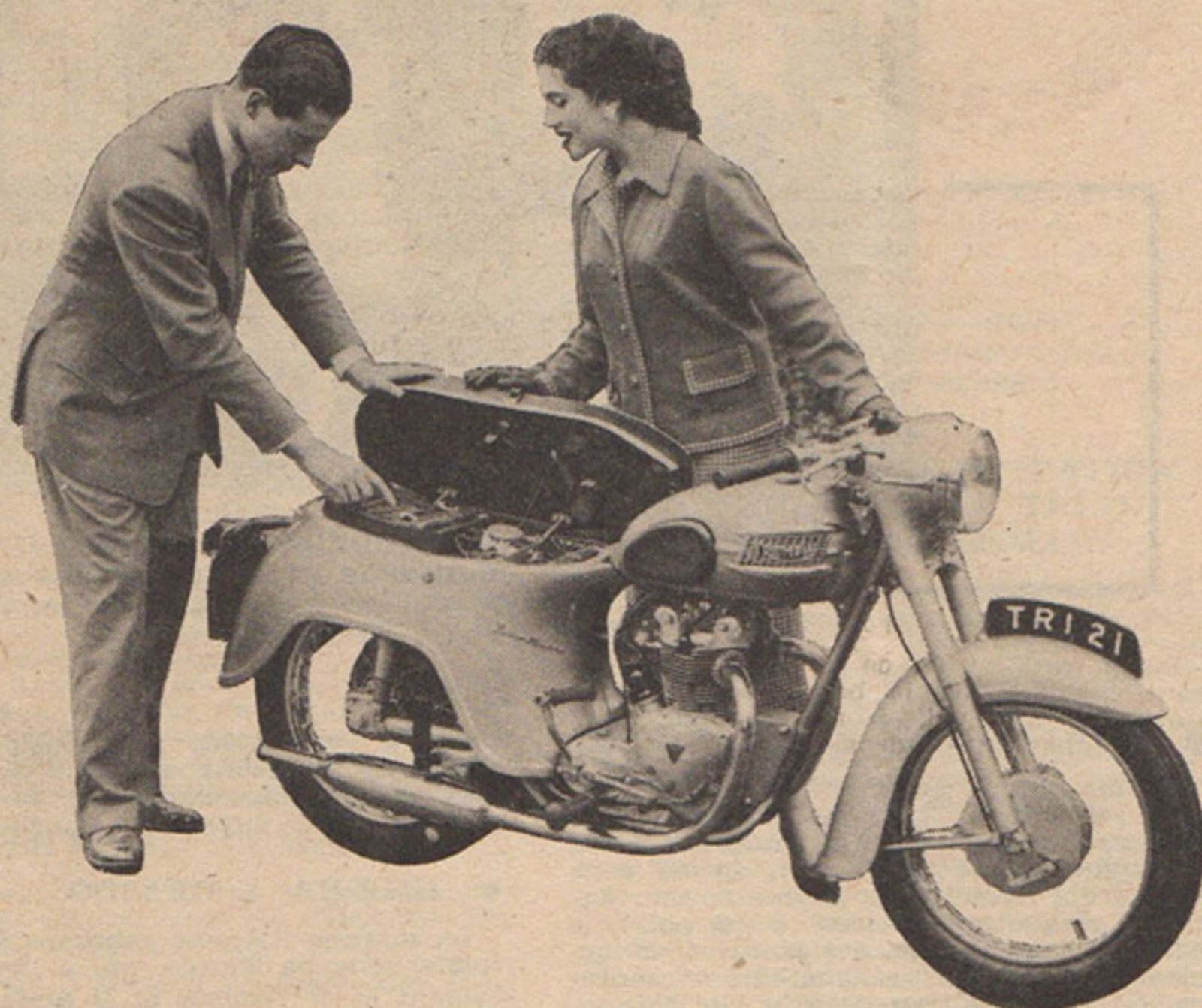
Le pourcentage des candidats refusés une ou plusieurs fois pour connaissance insuffisante du Code de la Route et des signaux, s'est élevé dans l'ensemble à 27 % contre 20,9 % antérieurement, cette partie du programme ayant fait l'objet d'une sévérité accrue.

Enfin, il paraît intéressant de mettre en parallèle le nombre des permis délivrés en 1956 et celui des mesures administratives infligées, dans le même laps de temps, aux conducteurs fautifs : 23.481 suspensions temporaires, 1.149 annulations ou interdictions de se mettre en instance et 11.623 avertissements.

Parmi ces mesures, 2.675 concernent des cas d'ivresse, 1.209 des délits de fuite, et 8.926 des contraventions au Code de la Route.

LA "21" FAIT DATE DANS L'HISTOIRE

TRIUMPH



Avec sa « 21 », Triumph, et le responsable de la machine, Edward Turner, nous ont incontestablement réservé une surprise de taille. Déjà, ce « 21 », que signifie-t-il ? Il est à double sens. Il sous-entend que le lancement de cette machine coïncide avec le 21^e anniversaire de l'actuelle compagnie Triumph et à 21, en cubic inches, correspondent, en centimètres cubes, 350.

Il n'y a plus guère que les américains à calculer en cubic inches, c'est un fait, mais il faut remarquer que Triumph, depuis qu'il a battu le record de vitesse absolue au Lac Salé, connaît un grand succès aux USA, et chez Triumph, on tourne actuellement beaucoup les yeux vers les USA. Peut-être ce carénage, cette cylindrée moyenne sont-ils la conséquence d'une

demande se dessinant outre-Atlantique ? Mais il est un fait que, pour surprenante qu'elle soit, cette 21 cadre parfaitement avec les conclusions que nous tirions au dernier Salon de Londres : prototypes de cylindrée plus réduite, tendance au carénage, etc...

★

Cette 350, nous avons pu la détailler au Salon d'Amsterdam. Présentée en gris métallisé, elle tranche incontestablement sur le restant de la gamme Triumph, tout en ayant cependant un air de famille, ne serait-ce que par cette belle culasse en alliage léger, qui rappelle celle de la T.110.

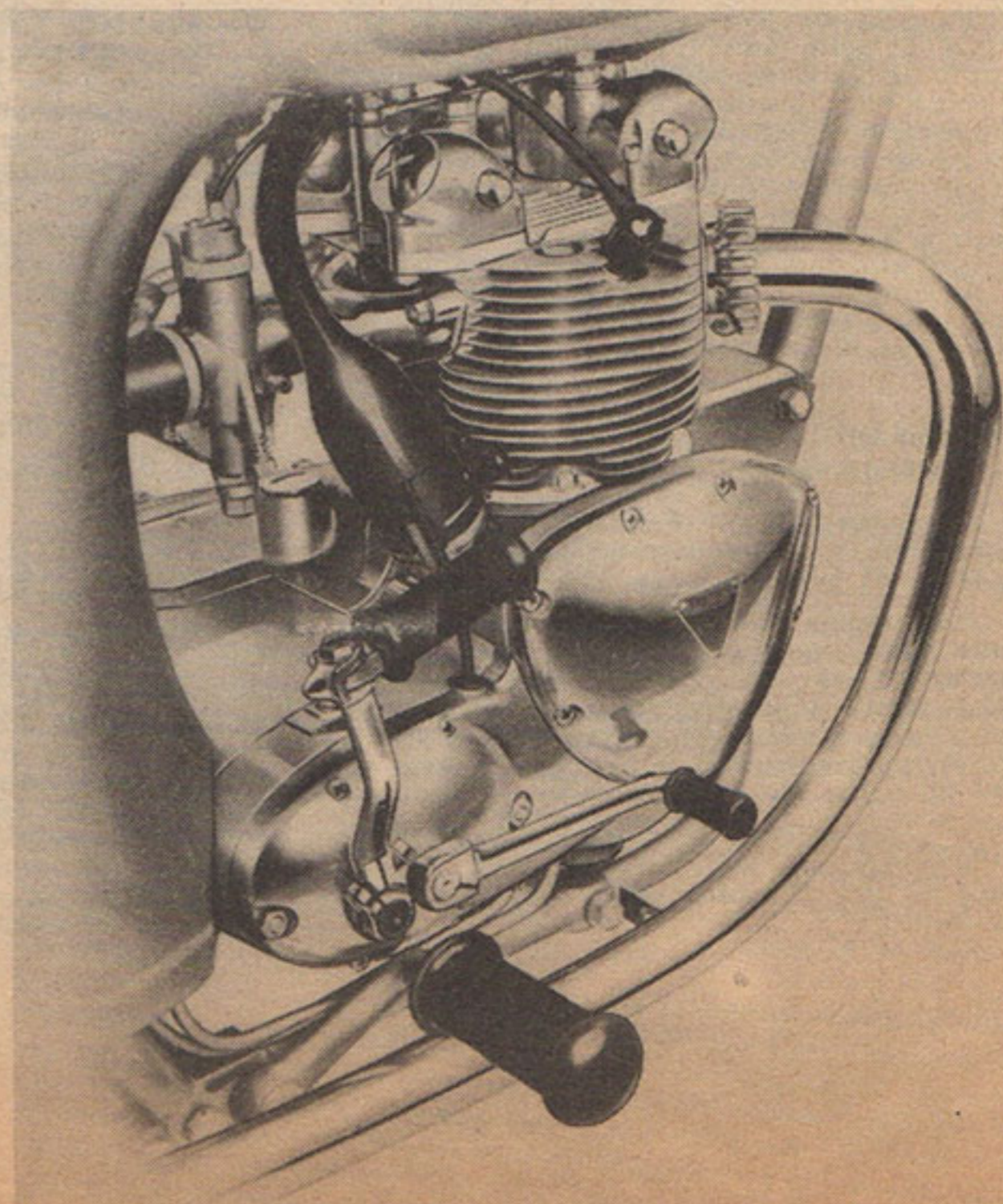
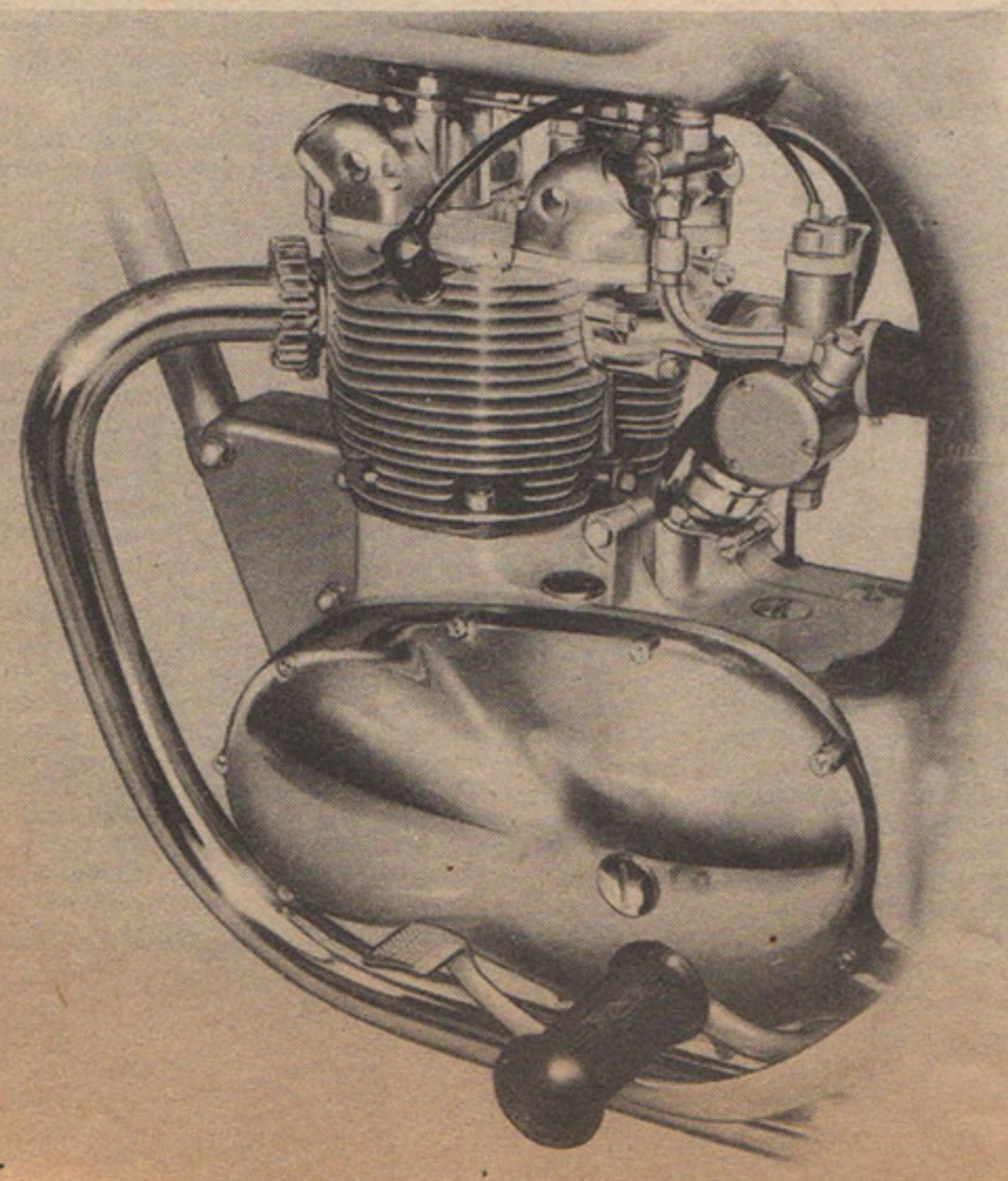
Mais que l'on ne s'y trompe pas, cette 350 cc est entièrement nouvelle, et l'on n'y relève aucune trace de la twin de même cylindrée qui fut commercialisée quelques années durant, juste après la dernière guerre.

Si, en elle-même, cette machine ne constitue pas une révolution technique, sur le plan de la construction anglaise, elle marque incontestablement une étape.

Triumph serait-il le premier constructeur anglais à sonner le glas de la boîte séparée en grosses cylindrées ? Toujours est-il que nous sommes en présence d'un bloc-moteur !

Ce n'est pas encore l'œuf parfait, mais comme le fait remarquer le prospectus de la maison, « l'ensemble à un aspect extérieur profilé, est aisé à nettoyer, est un délice pour les yeux ! ».

Voici le bloc-moteur Triumph à allumage par alternateur. Le distributeur et les fils d'allumage sont masqués par un manchon de caoutchouc. Notez également le kick repliable.



Le moteur en lui-même est bien Triumph.

C'est un long-course, alésage 58,2, course 65,5 — rapport 1,13 — qui comprimé à 7,5 à 1. développe 18,5 CV à 6.500 t/m, ce qui n'a rien d'exceptionnel.

Toutefois, le constructeur laisse entendre que cette première version pourrait donner suite à un autre moteur d'un rendement un peu supérieur aux 54 CV/l actuels. Nous le croyons sans peine.

La distribution se fait comme sur les autres Triumph, par tiges et culbuteurs, commandés depuis deux arbres à cames séparés.

Le diagramme de distribution nous donnant AOA 26°5, RFA 69°5, AOE 61° et RFE 35°5, est identique à celui de la Speed-twin de 500 cmc.

Parmi les matériaux employés pour la construction du moteur, nous relevons : l'alliage léger, pour la culasse, les pistons, l'acier austénitique pour les sièges de soupapes, le duralumin, pour les tiges de culbuteurs, l'acier au chrome-silicium pour les soupapes d'admission et de l'acier Jessop G2 pour celles d'échappement, l'acier matricé pour les bielles, en remplacement de cet Hiduminium depuis si longtemps employé par Triumph, etc., etc...

Et enfin, signalons que les cylindres n'ont que l'apparence du métal léger. Il s'agit en réalité de cylindres fonte, recouverts d'une finition « alliage léger ». Un beau trompe l'œil !

★

En bout de vilebrequin, nous trouvons l'alternateur Lucas RM 13/15 et le pignon double sortie moteur. De ce fait, l'amortisseur de transmission primaire se trouve reporté dans le corps de l'embrayage.

Un mot au sujet de la transmission primaire. Elle se fait par une chaîne double, fonctionnant sans tendeur. En effet, au cours des essais, on s'aperçut que la chaîne se détendait de 1,6 mm au bout de 1.600 km, et qu'après 27.000 km, cet allongement n'avait guère varié. On jugea donc cet accessoire inutile.

★

La boîte de vitesses à 4 rapports, construite en acier au nickel-chrome, nous donne les rapports suivants : 5,31 - 6,30 - 9,32 et 13,00 à 1.

C'est bien une boîte Triumph, avec une première un peu haute, et une troisième collée à la quatrième.

Rappelons que cette boîte est construite en bloc avec le moteur, mais elle est cependant séparée de celui-ci par une cloison de manière à ce que l'huile moteur et l'huile de boîte ne soient pas en communication.

★

Bien qu'assez semblable à celui de ses sœurs aînées, le cadre est, lui aussi, nouveau.

Il s'agit d'un cadre en tube avec raccords brasés, quelques-uns seulement n'étant que soudés.

Il affecte la forme d'un simple berceau, se dédoublant toutefois sous le bloc-moteur.

L'axe d'articulation de la fourche arrière oscillante est en fonte malléable, brasé sur le tube de selle.

Nous avons donc, encore une fois, une fixation en un unique point. Les deux amortisseurs arrière, séparés, sont signés Girling.

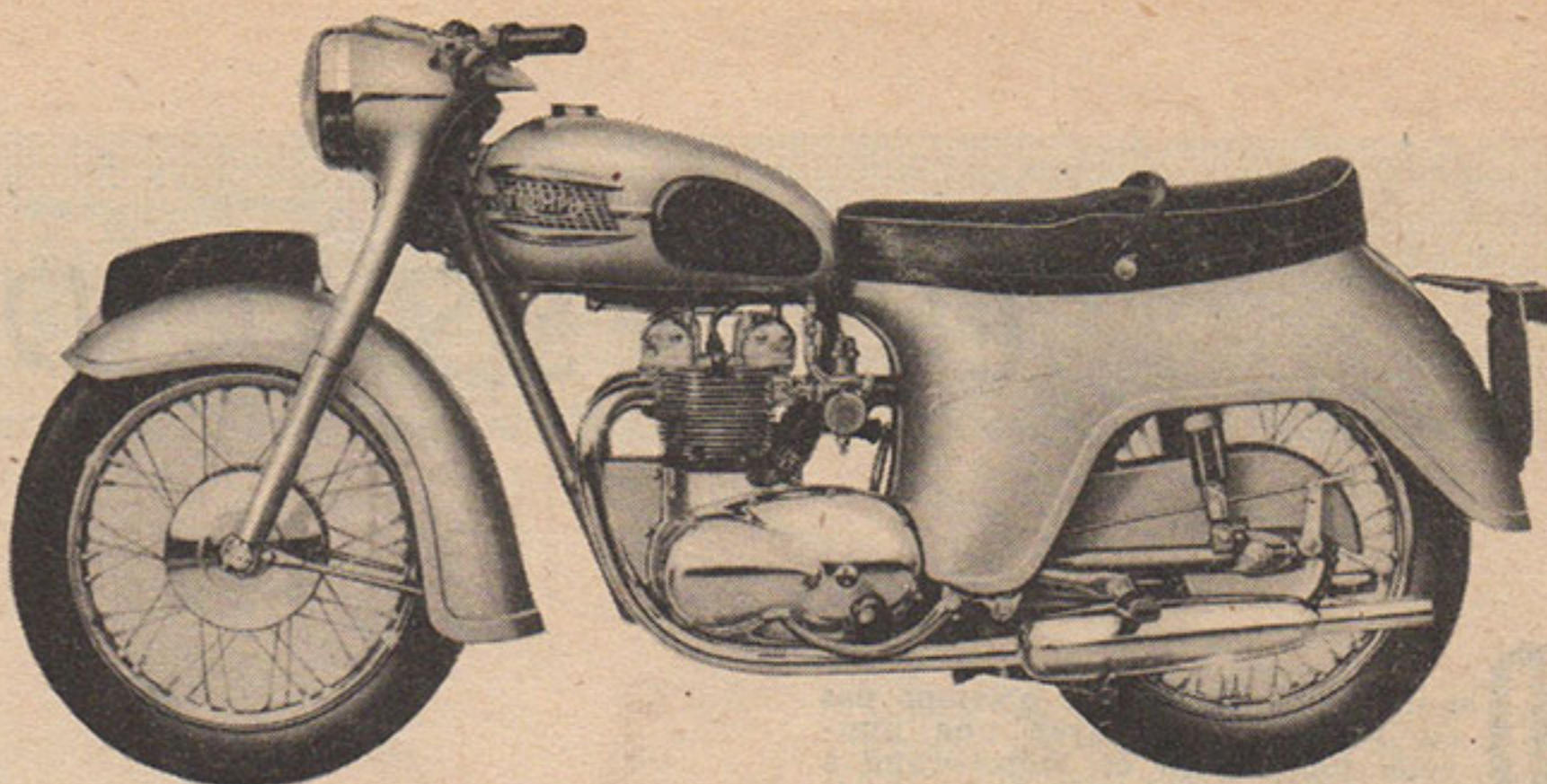
★

Le tube supérieur du cadre est surbaissé, et remonte curieusement à l'endroit de la tête de direction. Celle-ci est d'ailleurs fortement inclinée à 66,2° au lieu de 60,7°, la chasse semblant d'ailleurs particulièrement réduite.

★

Tout l'arrière de la machine est enfermé sous le carénage en tôle d'acier, réalisé en deux parties.

Ce capotage très enveloppant a, de ce fait, rendu superflu l'emploi d'un carter de chaîne secondaire étanche.



Sous ce carénage, beaucoup de choses ont été rassemblées. D'abord le filtre à air Vokes du carburateur Amal monobloc. Ensuite, et étant accessibles en basculant la selle double, nous trouvons : le réservoir d'huile d'une contenance de 2,8 l., la batterie de 12 A/H, la cellule redresseuse et la bobine haute tension. Le fond de ce coffre est en outre recouvert d'un épais tapis de caoutchouc dans lequel se trouvent des logements appropriés à chacun des outils — fort nombreux — livrés avec la machine. Tout bruit de ferraille est donc éliminé, mais il est impossible de glisser quoique ce soit en plus dans ce coffre, qui peut être rendu inviolable, en dévissant la tirette d'ouverture.

Dès lors, il suffit de débrancher le fil haute tension de la bobine pour avoir ainsi un anti-vol, à moins que vous n'ayiez glissé un cadenas, dans les trous

prévus à cet effet, à la colonne de direction. La machine est donc particulièrement armée contre les voleurs.

★

Les jantes de 17 pouces sont garnies de moyeux-freins de 178 mm, les pneus, pour leur part, ayant une section de 3,25.

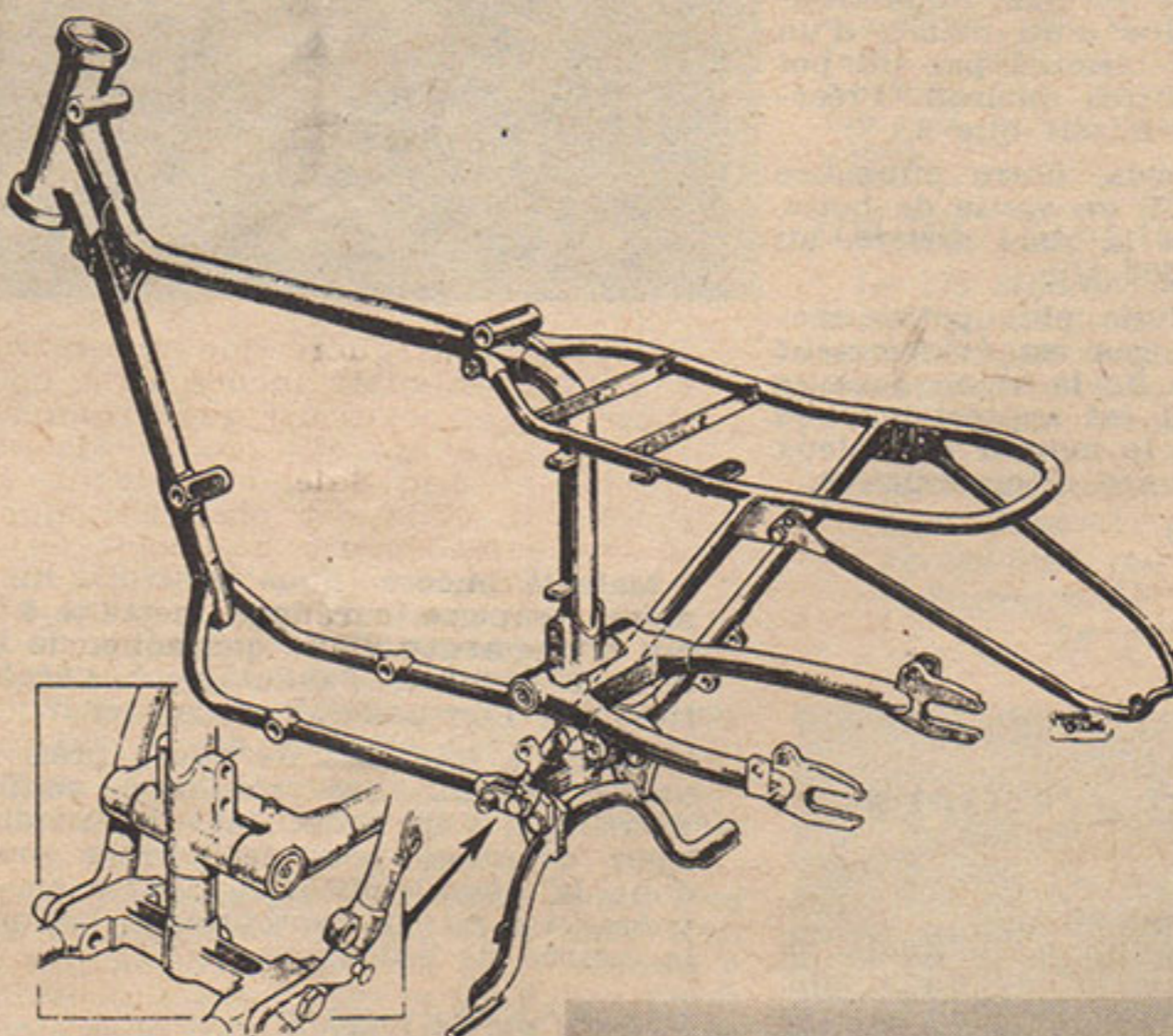
★

Ainsi nous apparaît cette nouvelle 350 cmc Triumph, commercialisée en France à 315.000 fr.

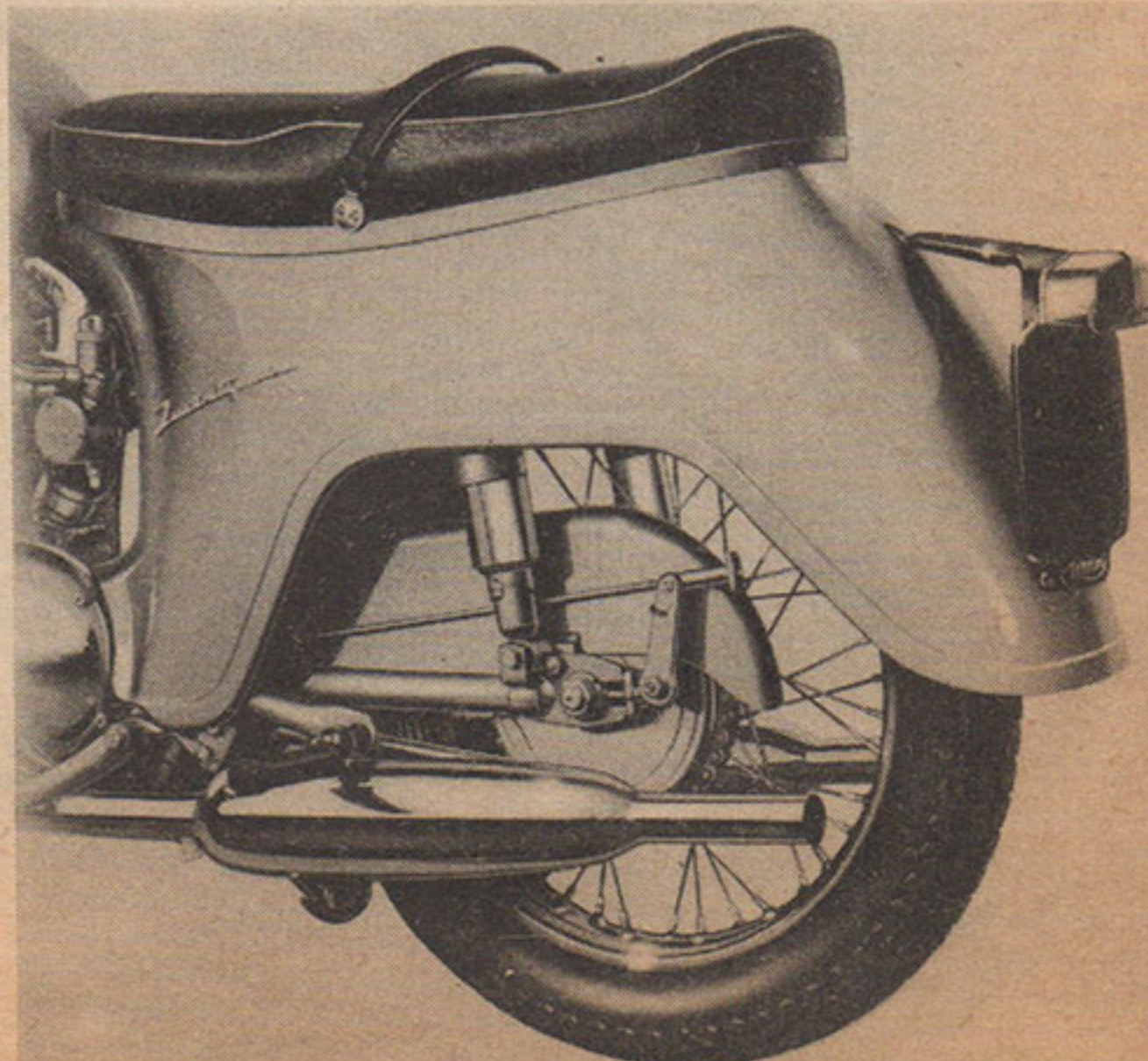
Rompant avec le caractère des précédents modèles, cette expérience Triumph sera d'autant plus intéressante à suivre.

Cette « 21 » n'est cependant pas sans rappeler dans son ensemble la première Imperator de chez Horex. Aura-t-elle plus de succès que la machine allemande ?

André CAM



Voici le cadre de la « 21 » aux nombreux raccords brasés. Le tube supérieur du cadre est très surbaissé.



Voici l'important carénage arrière réalisé en deux parties et enveloppant jusqu'aux éléments de suspension arrière.

UN ESSAI DE LA 175

MOTOBECANE

DANS SA VERSION Z-23-C

Depuis juillet 1954, nous n'avions pas eu l'occasion d'essayer une nouvelle fois la 175 cc Motobécane à culbuteurs, la motocyclette d'origine française la plus populaire.

Depuis cette date, notre 175 a été notablement améliorée, et par rapport à la Z 22 C, la Z 23 C se signale par une partie cycle remaniée, où, évidemment, la roue arrière se trouve suspendue selon le mode oscillant.

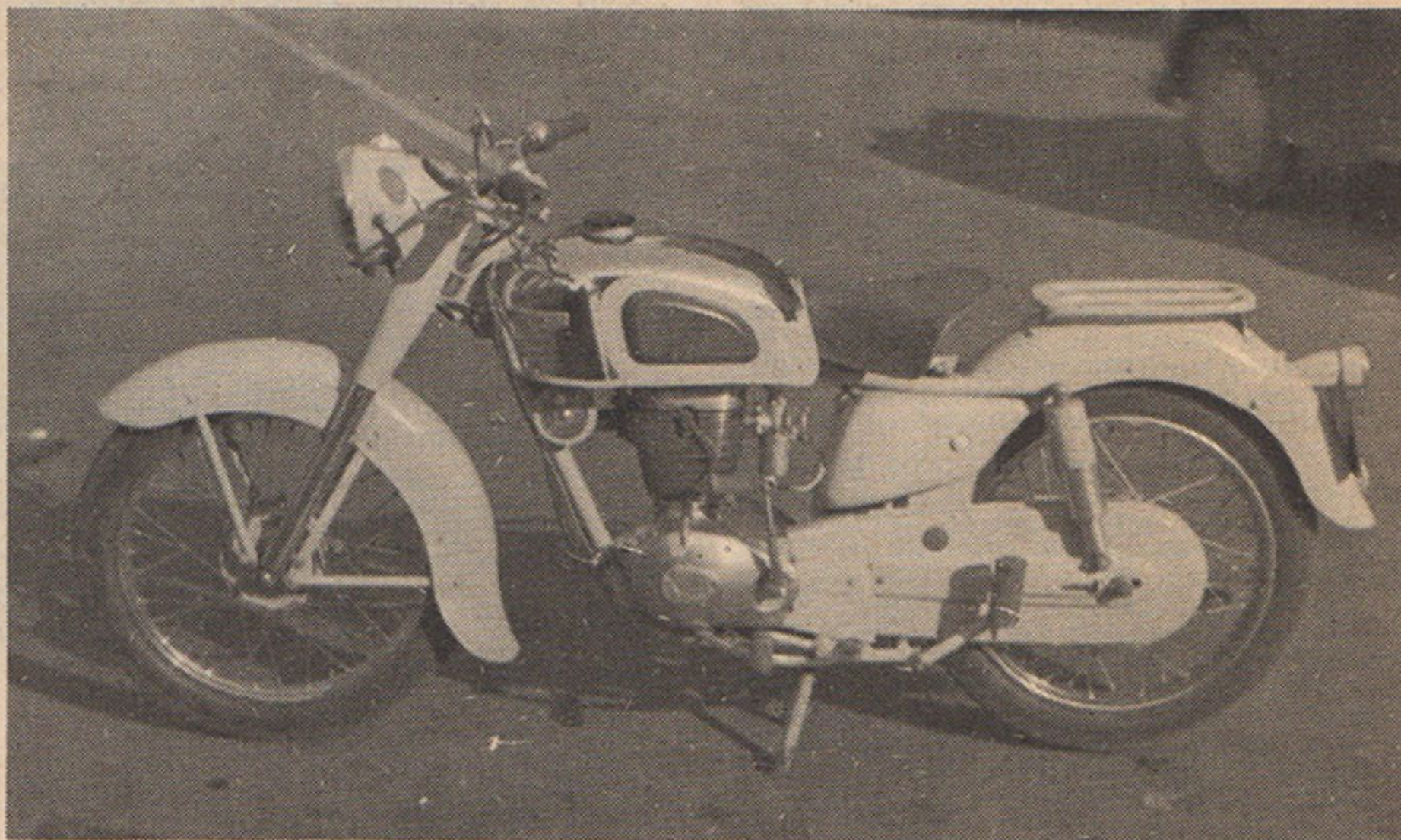
A vrai dire, cette partie cycle est très proche de celle de la 125, que nous avons essayée dans notre numéro 1293.

On peut cependant noter une différence dans le dessin de la partie arrière du cadre, un réservoir plus important avec évidements pour les genoux, chaîne secondaire enclose sous carter, frein arrière de plus fort diamètre, etc...

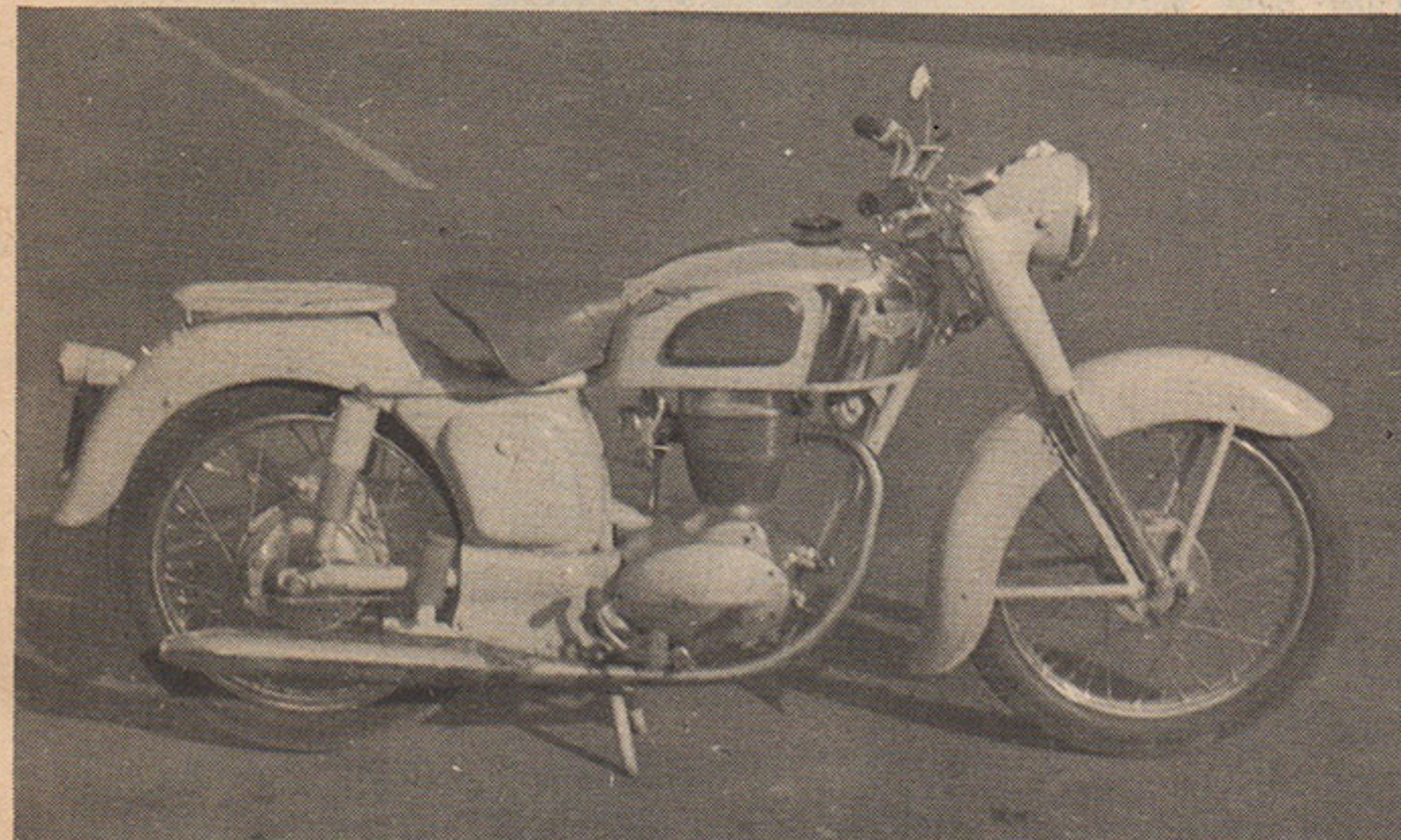
Le moteur a également été retouché, en ce sens que le dernier modèle possède un passage des gaz de 20 mm, contre 22 mm précédemment, et que le système d'échappement, notamment le pot, freine moins la sortie des gaz. Nous trouvons en effet un tube d'un mètre, d'un diamètre de 32 mm, terminé par un pot d'un volume de 3 litres environ. Précédemment, le pot ne faisait que 2,1 l.

Ceci compensant cela, notre puissance reste la même, 9,2 CV en sortie de boîte, ou encore 8,75 CV à la roue arrière, au régime coquet de 6.500 t/m.

Mais l'avantage d'une plus petite section de passage des gaz est évidemment d'accroître la vitesse de la veine gazeuse à l'admission, ce qui est appréciable lors des accélérations, où le moteur est mieux rempli dans les régimes intermédiaires.



Dans sa version Z 23 C, la ligne de la Motobécane a considérablement évolué. La machine apparaît beaucoup plus étoffée, plus ramassée.



que, contre toute attente, le plus gros moyeu était à l'arrière. Avec le dernier modèle, les constructeurs s'enfoncent encore plus dans cette fausse direction, en passant de 150 à 170 mm, le frein avant restant toujours un 130 mm. En fait, même si l'on veut comparer, les freins de la Z 23 C sont encore plus importants, puisque montés dans des jantes de 18, contre 19 pouces pour la Z 22 C.

Ceci explique que nous ayons un frein arrière trop puissant, bloquant la roue trop facilement, tandis que le frein avant ne s'est pas montré exceptionnel, loin de là. Il est vrai que sur notre machine d'essai, il était légèrement décentré.

De 50 kmh à l'arrêt complet, nous avons obtenu :

Avant seul : 17,10 m, décélération moy. : 5,65 m/s².

Arrière seul : 17,90 m, décélération moy. : 5,4 m/s².

Les deux : 11,70 m, décélération moy. : 8,25 m/s².

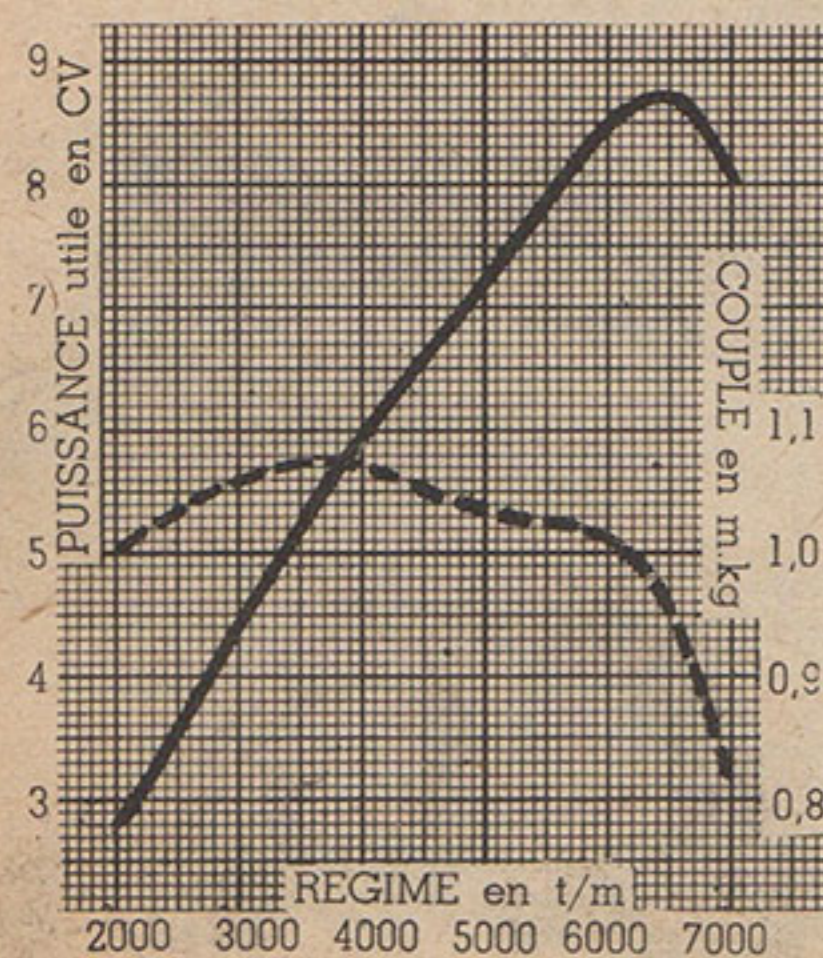
Un meilleur freinage pouvait être escompté avec un frein avant en meilleure condition. Et si malgré tout, les résultats ne sont pas trop mauvais, nous n'en pensons pas moins que le tambour de 170 mm serait plus à sa place à la roue avant.

UN MOTEUR UTILITAIRE

Le 175 Motobécane, sans suivre les derniers canons de la technique moteur, n'en apparaît pas moins comme une réalisation très honnête.

La selle suspendue par un unique ressort gagnerait à être remplacée par une selle double, indispensable sur une machine de cette classe.

PUISSANCE - COUPLE



Mais là encore, nous trouvons un élément compensateur, avec le poids à vide, qui a augmenté d'une quinzaine de kilos, ce qui annihile l'avantage à l'accélération que l'on pouvait escompter.

Aussi, à très peu de chose près, nous avons obtenu des résultats similaires entre Z 22 C et Z 23 C, avec toutefois un léger avantage pour le dernier modèle, dont la démultiplication finale en quatrième est mieux appropriée à l'allure de la courbe de puissance.

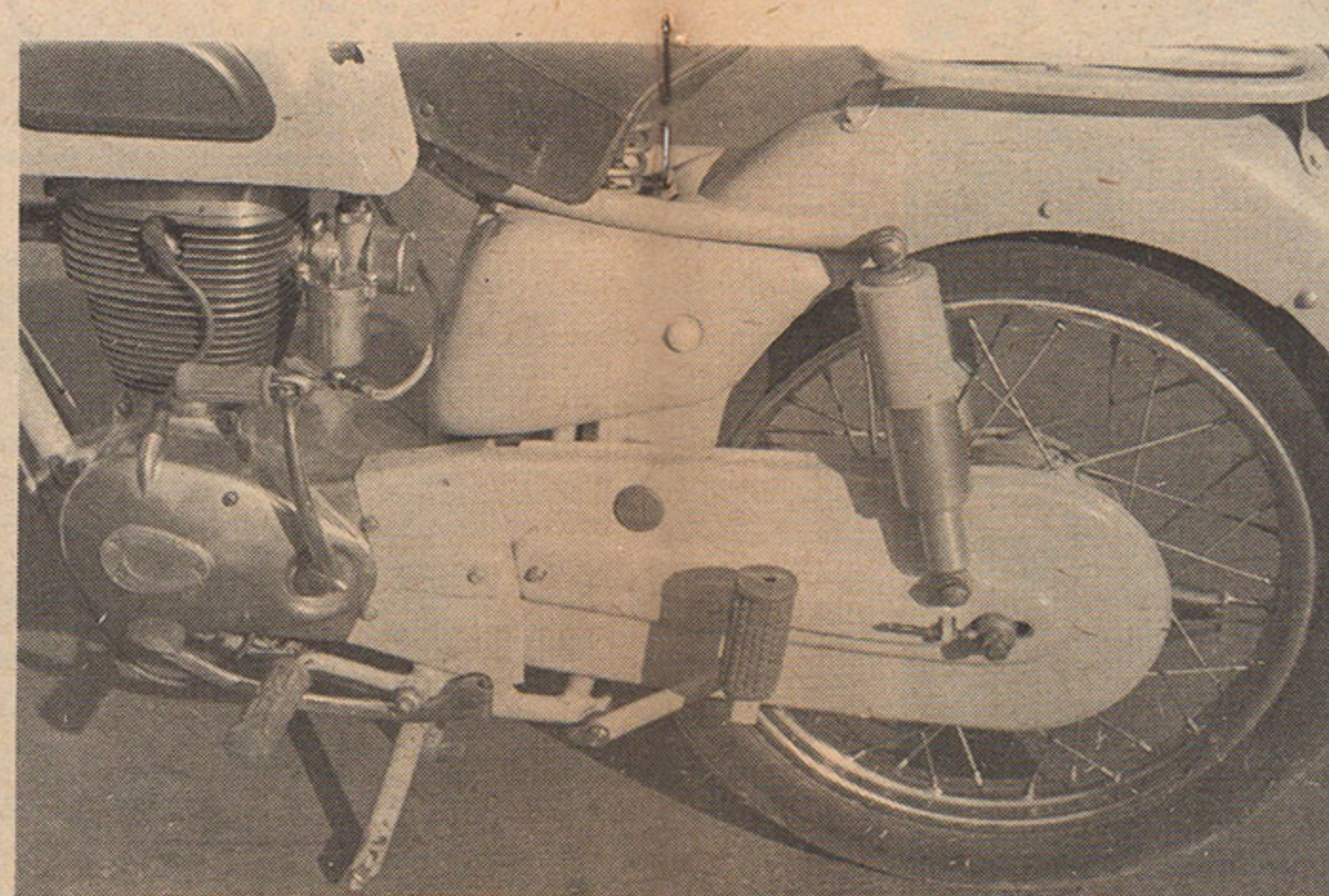
EN COMPARANT

Pour cette 175 cmc modèle 1957, Motobécane a heureusement banni cette appellation sport, qui en 1954 avait quelque peu choqué nos oreilles.

L'usine — qui nous confia la machine, machine d'ailleurs parfaitement préparée, ce que nous soulignons avec plaisir, car étant rarissime pour une maison française — l'usine donc, présente justement ce modèle comme une 175 de luxe, ce qui est exact, ce qui le serait plus encore si la machine était commercialisée avec selle double.

Nous retrouvons en effet la selle suspendue, accessoire que l'on s'étonne de trouver sur une machine qui témoigne d'une certaine recherche.

Cette selle, en outre, talonne beaucoup trop facilement, et donne la position courte et ramassée que semblent affectionner nos constructeurs qui continuent à penser que le français moyen doit mesurer 1,65 m tout au plus.



La chaîne secondaire est totalement enclose sous carter étanche. Un bouchon de visite permet de vérifier la tension de chaîne.

Le restant des commandes est bien placé, la commande d'embrayage se manœuvrant sans effort, ce qui n'est pas toujours le cas avec ces blocs-moteurs.

Mais le gros avantage, toujours comparativement, est l'ensemble suspension-tendue de route.

Dès les premiers kilomètres, vous êtes mis en confiance. La machine tient bien au sol, ne demande qu'à être basculée à droite ou à gauche, et la confiance serait totale si le frein arrière n'était trop brutal, et n'amenait des réactions désagréables au freinage — chasses latérales — quand celui-ci est énergique.

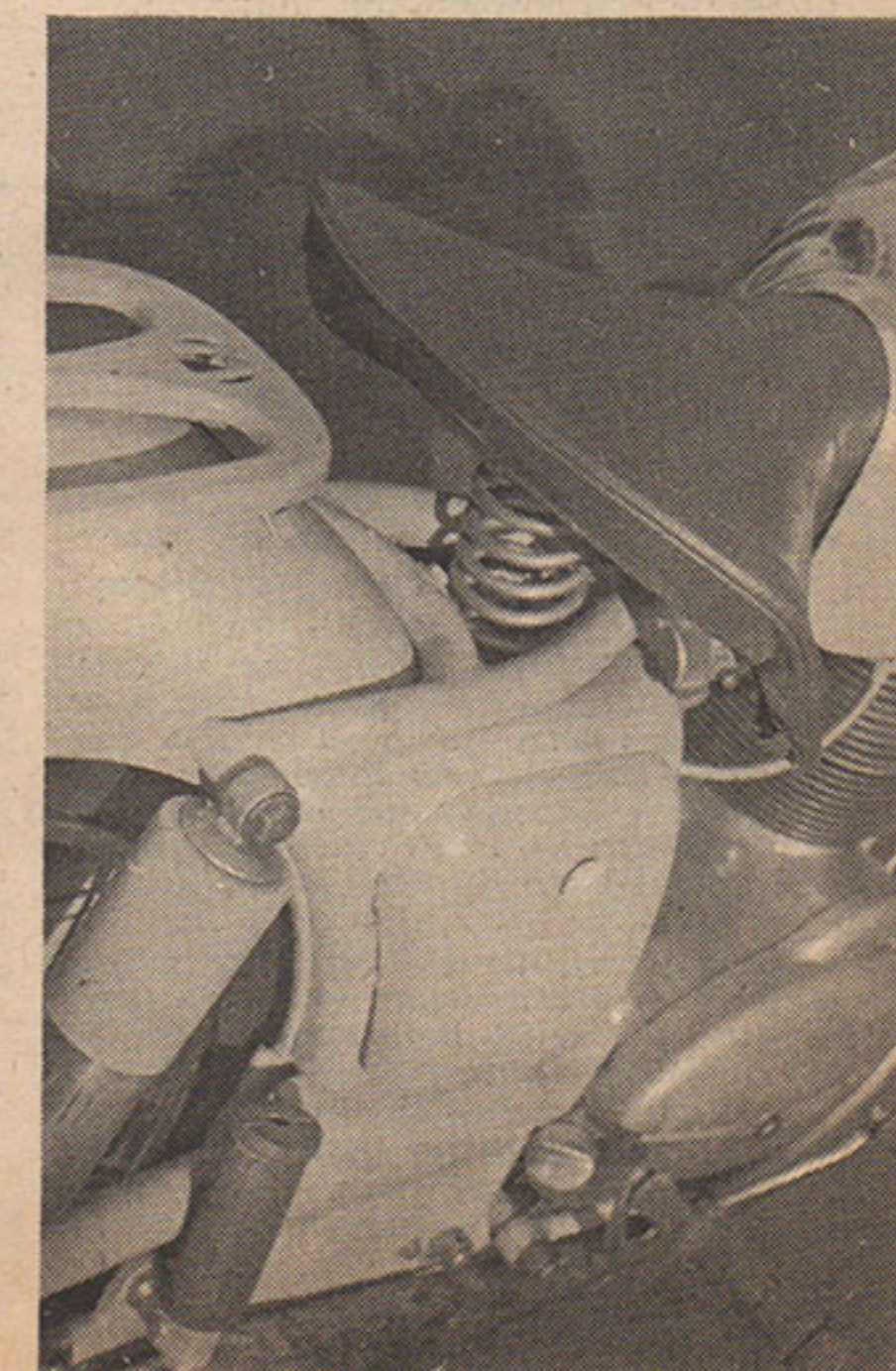
Le confort est par ailleurs certain. Les suspensions ont toujours bien fonctionné, et avec l'arrière oscillant, les coups de raquette de la coulissante ne sont plus que souvenirs.

Autres éléments appréciables, pour une utilisation journalière ou touristique, la machine est silencieuse à l'échappement. Nous ne parlerons pas d'un certain bruit de distribution qui était le résultat de plus de 20.000 km parcourus par les essayeurs de Fantin. En outre l'ensemble de la machine s'est révélé propre, à cause de la chaîne secondaire totalement enclose, mais aussi grâce à un bloc-moteur bien étanche.

★

Terminons-en avec la partie cycle, en parlant du freinage.

Nous avons déjà constaté sur la Z 22 C



N'oublions pas que sa conception fondamentale remonte à une dizaine d'années, ce qui, évidemment, ne l'a pas empêché d'être continuellement amélioré dans le détail (pompe à huile, aiguilles engagées à l'embellage, culasse et cylindre plus étoffés, etc...).

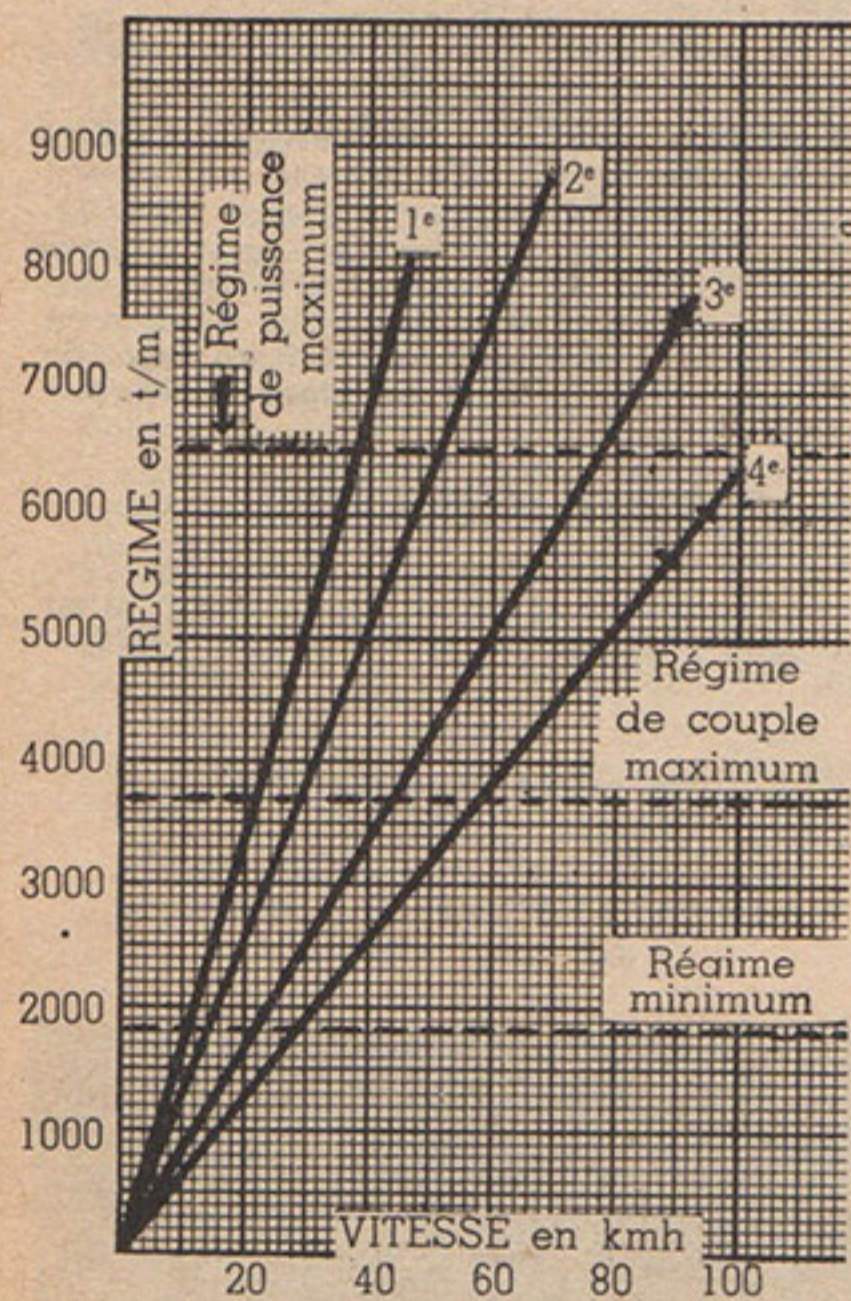
Ce long-course, rapport 1,27, n'en fournit pas moins une puissance spécifique de 52,6 CV/l., à un régime toutefois un peu élevé de 6.500 t/m (vitesse du piston à ce régime : 15,4 m/s). Mais plus intéressant peut-être est son couple assez constant de 2 à 6.000 t/m, couple ayant son maximum à partir de 3.500 t/m.

C'est d'ailleurs là un des avantages du moteur long-course, et cette élasticité se traduit par des reprises possibles en quatrième à partir de 1.800 t/m environ, soit un peu moins de 30 kmh.

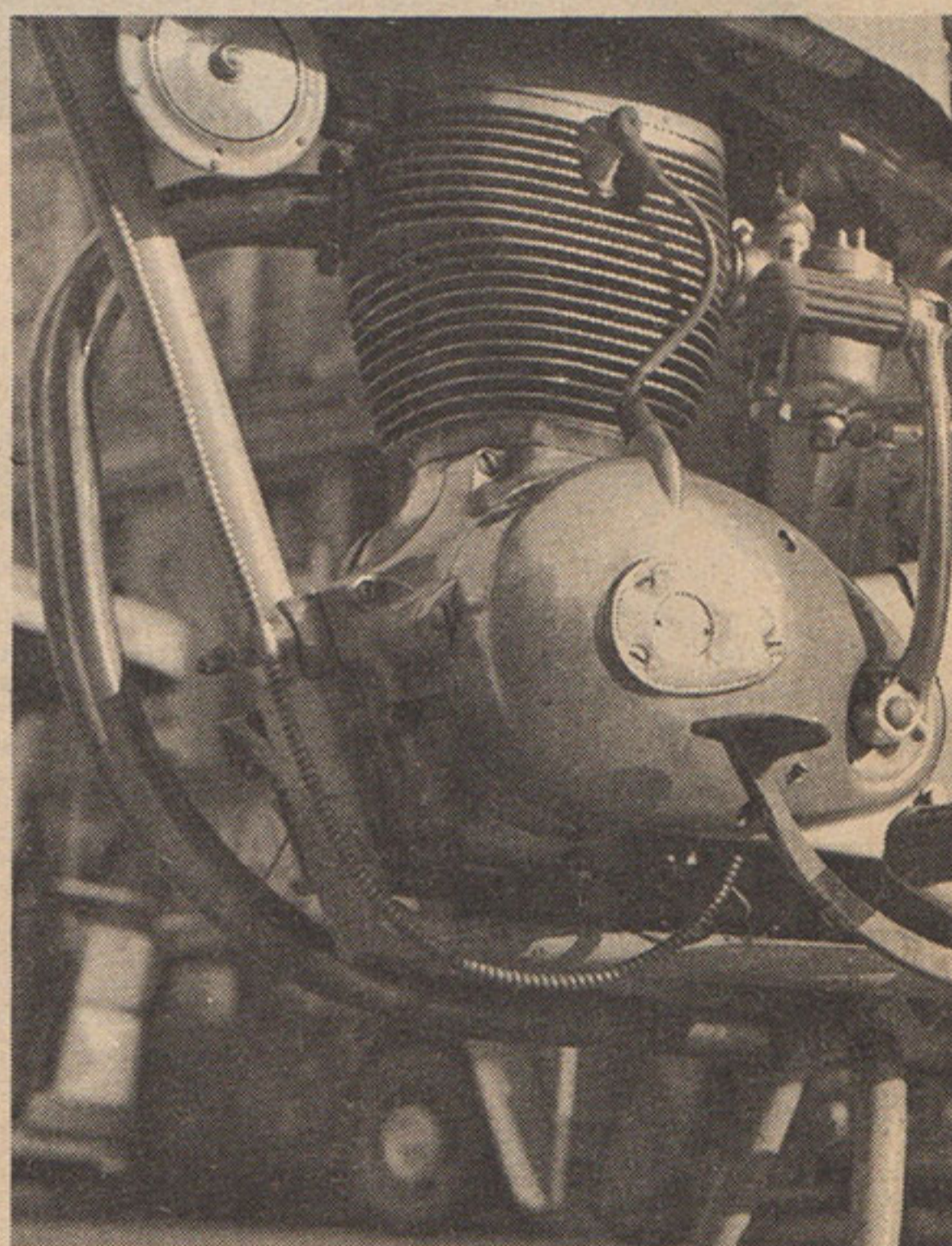
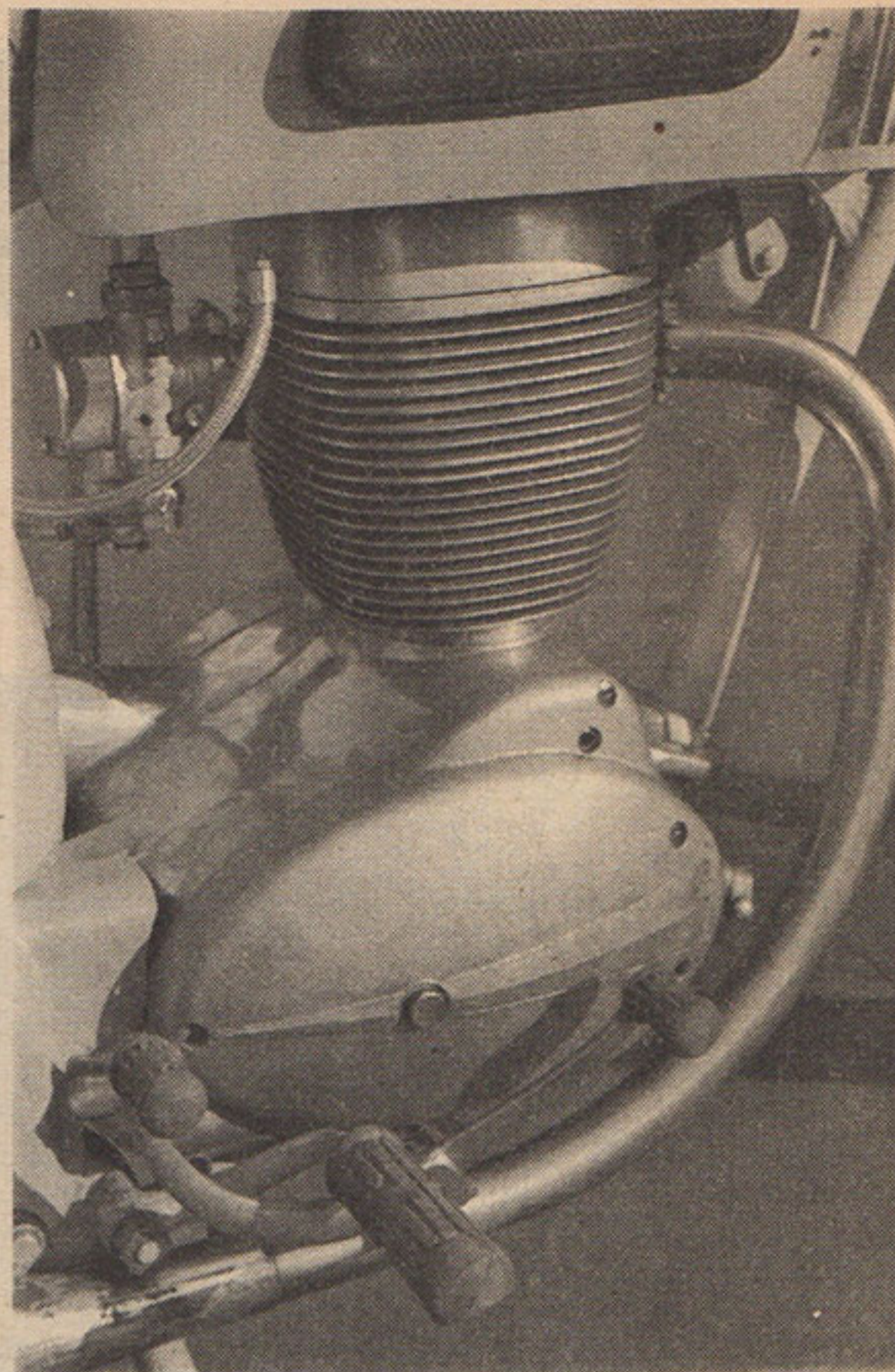
Cette élasticité, jointe à une boîte à 4 rapports, nous donne un moteur d'une utilisation très agréable qui, néanmoins, monte très facilement en régime, et c'est ainsi que nous avons plusieurs fois dépassé les 8.000 t/m sur les intermédiaires, chose que nous n'avions jamais pu faire

Le moteur est d'une ligne particulièrement nette. A la fin de nos essais, ce moteur ne laissait apparaître aucune trace d'huile.

VITESSES - RÉGIMES



Le moteur côté allumage. Le volant magnétique est enfermé. Le cadre simple-berceau se dédouble sous le bloc-moteur



avec les précédents modèles, et sans doute rendue possible désormais, grâce à un pot d'échappement freinant moins les gaz.

Max. en première : 46 kmh (8.020 t/m)
 » en seconde : 69 kmh (8.760 t/m)
 » en troisième : 92 kmh (7.790 t/m)

Ceci n'est d'ailleurs donné qu'à titre indicatif, car si notre moteur n'a pas « bronché » lors de tels surrégimes, cela ne peut-être cependant que préjudiciable à la vie du moteur, car à 8.000 t/m correspond une vitesse linéaire du piston de 19 m/s !

Qui plus est, à de tels régimes, on ne gagne plus en accélération, car on est en plein sur la partie descendante de la courbe de puissance, d'ailleurs assez pointue à son maximum.

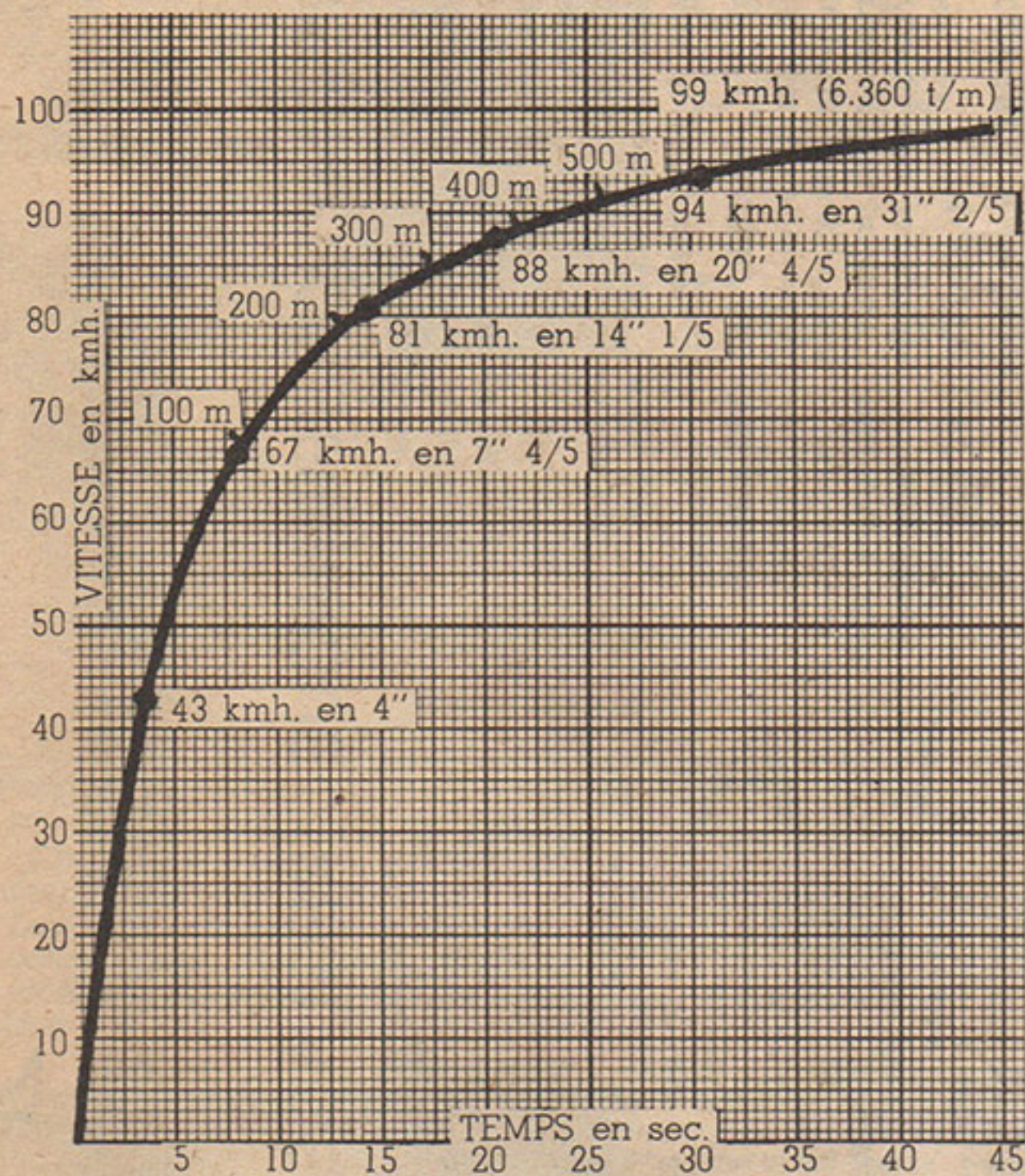
Mais le fait à signaler, c'est qu'un moteur ayant déjà 20.000 km. a tenu, lors de ces pointes à des régimes élevés, d'au-

tant plus élevés qu'il s'agit ici d'un long-course.

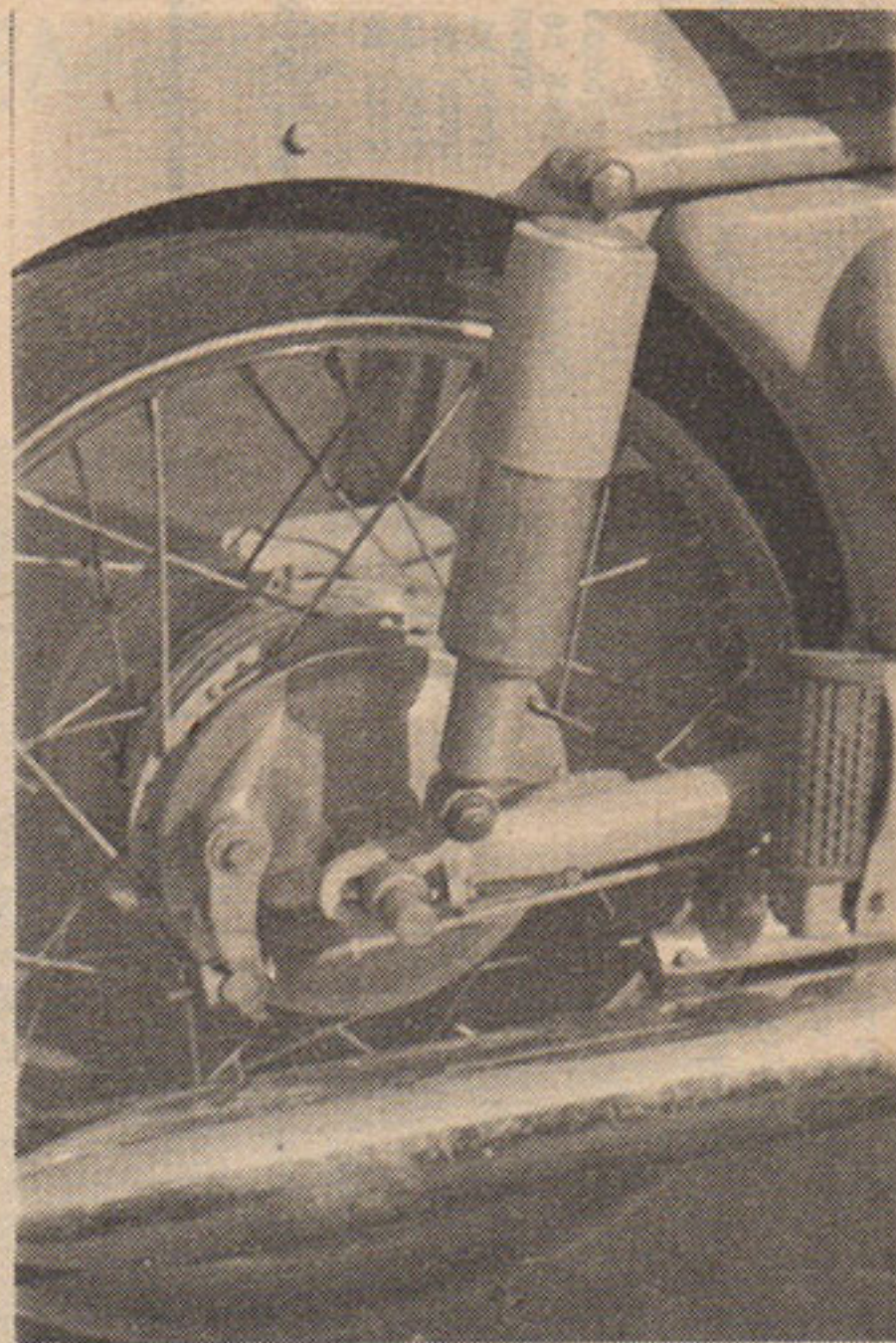
En vitesse de pointe, comme nous le laissons entendre au début de cet essai, si nous n'avons rien gagné en vitesse « couché », au contraire même, par con-

tre assis normalement, seul ou à deux, nous avons enregistré un très léger gain.

Nous avons chronométré exactement : 99 kmh (6.360 t/m) couché, 94 kmh (6.070 t/m) assis, et 88 kmh (5.650 t/m) à deux. Ces performances étant obtenues, souli-



ACCÉLÉRATIONS



Élément amortisseur de la suspension arrière oscillante et le moyeu-frein de 170 mm.

gnons le bien, avec l'essence actuelle de rationnement, alors que tous nos essais précédents se firent au super.

Si en kmh nous gagnons fort peu (1 à 2 kmh), par contre, ces vitesses sont mieux « installées » sur la courbe de puissance, ceci provenant de jantes plus petites, et d'un pignon de sortie de boîte de 16 au lieu de 17 dents.

On tire notablement plus court, ce qui accroît certes l'agrément de la quatrième, mais on aurait pu aller encore plus loin dans cette voie, car même couché, on n'atteint pas le régime de puissance maximum.

Cette quatrième, dans sa nouvelle version, conserve donc toujours, mais à un degré moindre, le caractère de surmultipliée déjà constaté.

★

Au point de vue accélération, à 1/5 de seconde près, les résultats sont souvent identiques à ceux de la Z 22 C.

Distance	Temps	Vitesse (kmh)	moyenne
100 m départ arrêté	8" 1/5	43,9	43,9
200 m » »	13"	55,4	55,4
300 m » »	17" 2/5	62,05	62,05
400 m » »	21" 3/5	66,05	66,05
500 m » »	25" 3/5	70,3	70,3
1.000 m » »	44" 3/5	80,7	80,7

Tandis qu'en côte, sans obtenir de résultats exceptionnels, la machine se trouvait très à l'aise, la troisième supportant très bien le passage à 11 %.

Pilote 55 kg : 24" moy. 52,5 kmh
 Pilote 85 kg : 25" 1/5, moy. 50,0 kmh
 A 2 (85 + 55 kg) : 28" 4/5, moy. 47,0 kmh
 dans ce dernier cas, nous n'utilisons que première et deuxième.

★

L'étagement de la boîte, en lui-même, n'a toujours pas changé. Si l'élasticité du moteur corrige les imperfections, il n'en reste pas moins que la seconde à 50,6 % de la quatrième est nettement trop courte. Cette critique, nous l'avions déjà faite à l'occasion de l'essai de la 125 cc.

On pourrait donner à cette seconde une valeur de 1,84 à 1 par exemple, ce qui équivaldrait à une seconde à 54,3 % de la quatrième.

★

Quant à la consommation de cette 175, tout en étant très raisonnable, elle n'a plus le caractère un peu exceptionnel, sous cet angle, de sa sœur cadette, la 125 cmc.

Précisons que cette consommation est raisonnable, puisqu'à notre norme (2/3 du maximum assis, plus 10 % de consommation) nous trouvons 3,5 l. environ.

La consommation ne s'élève assez rapidement qu'au dessus de 75 kmh, ce qui, pour beaucoup, constitue une vitesse de croisière ; mais même au maximum elle reste toujours inférieure à 5,5 l.

DANS L'ENSEMBLE

Avec la Z 23 C, Motobécane s'attache à produire une 175 utilitaire, en ce sens que c'est une machine apte à être mise entre toutes les mains, sûre, de performances honorables.

Le qualificatif d'« utilitaire » ne doit pas laisser supposer une finition sommaire.

Au contraire, la machine est agréablement présentée (beige et chrome), elle est de lignes harmonieuses et bien protégée, sans trop sacrifier au carénage.

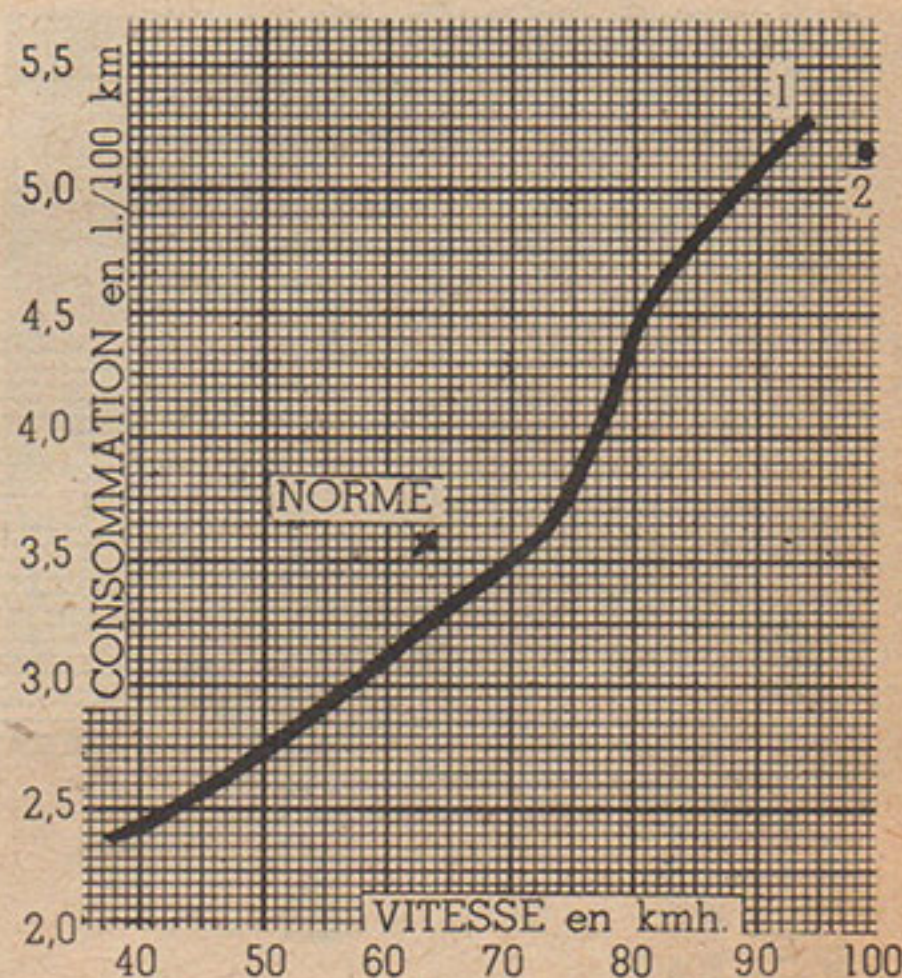
Par rapport aux précédentes 175 de la marque, les recherches principales ont porté sur une très nette amélioration du confort. Le prix de 189.900 fr., sans être très modique, ne peut cependant être jugé excessif en regard des possibilités et des qualités de la machine.

D'ailleurs, chez Motobécane, la catégorie 175 cc est complétée par deux autres modèles de prix plus modiques, dont un est toutefois à suspension arrière coulissante. Et pour que la gamme soit complète, il ne manque plus qu'un modèle allégé, un peu plus puissant, sport, en un mot.

Est-ce donc tellement impossible ?

C. R.

CONSOMMATION



1 : Maximum assis
 2 : Maximum couché

FICHE D'ESSAI

Moto revue

175 MOTOBÉCANE Z-23.C

DESCRIPTION TECHNIQUE REGLAGES - ENTRETIEN

MOTEUR

Monocylindre vertical à culbuteurs.
Cylindre et culasse alliage léger.
Alésage : 56 mm.
Course : 71 mm.
Puissance : 8,75 CV à la roue AR.
Régime correspondant : 6.500 t/m.
Taux de compression : 7,7 à 1.

DISTRIBUTION :

Jeu à froid aux culbuteurs 0,1 mm. Jeu à froid à la base des tiges : 0,2 mm.
AOA : 22° ou 3,2 mm
RFA : 45° ou 7,7 mm
AOE : 60° ou 13,8 mm
RFE : 20° ou 2,6 mm

AVANCE :

Tout retard : 2,2 mm.
Pleine avance : 8,1 mm.

CARBURATEUR :

Gurtner.
Type M 20 D.
Volet 8.
Gicleur : 35.
Aiguille : position basse.
Emmanchement : 25.

GRAISSAGE :

Moteur et boîte Castrol XL.
Vidanges, après rodage, tous les 1.500 km.
Fourche : huile SAE 10.

RODAGE :

1.500 km à 65 kmh.
Vidanger 3 ou 4 fois pendant cette période.
Mélanger à l'essence, l'huile Castrollo.

PNEUS :

Solo et duo : AV 1 kg 2.
Solo : AR 1 kg 3.
Duo : AR 1 kg 4.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports : 19,50 - 14,20 - 9,47 - 7,19 à 1.
Transmission primaire : engrenages 32x80.
Transmission secondaire : chaîne 16x46.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillante.
FREIN AV : 130 mm.
FREIN AR : 170 mm.
PNEUS : 18x3.
RESERVOIRS : essence : 13,5 l.
huile : 1,75 l.
POIDS : 115 kg.

PRIX : 189.900 + T. L.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	46 kmh (8.020 t/m)	46 kmh
2 ^e	69 kmh (8.760 t/m)	69 kmh
3 ^e	92 kmh (7.790 t/m)	90 kmh (7.620 t/m)
4 ^e	94 kmh (6.040 t/m)	88 kmh (5.650 t/m)

Accélérations :

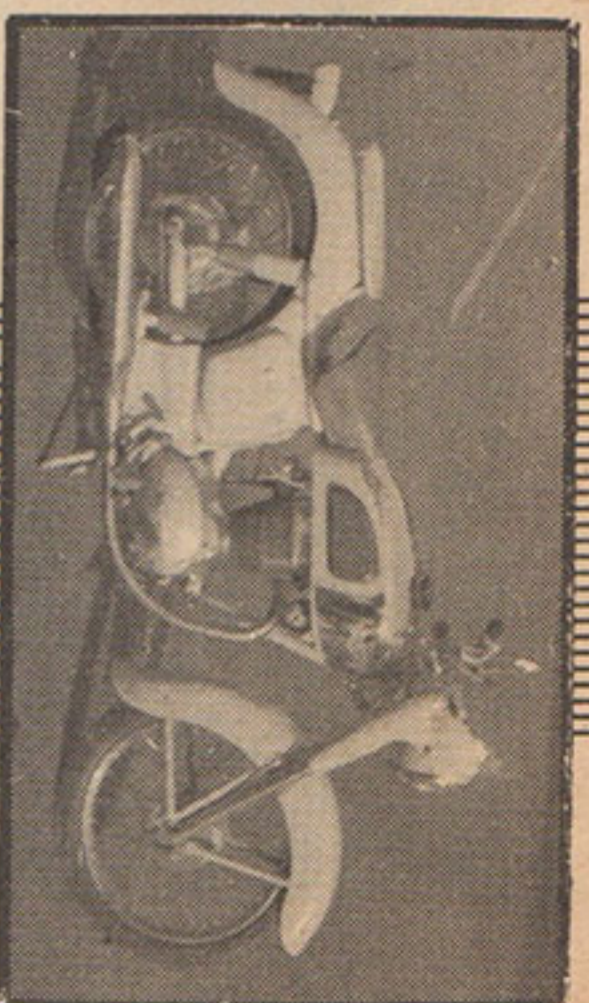
100 m départ arrêté :	8" 1/5, moy.	43,9 kmh
200 m »	13" »	55,4 kmh
300 m »	17" 2/5 »	62,0 kmh
400 m »	21" 3/5 »	66,6 kmh
500 m »	25" 3/5 »	70,3 kmh
1.000 m »	44" 3/5 »	80,7 kmh

Epreuve de côte :

(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kg : 24" moy. 52,5 kmh
Pilote 85 kg : 25" 1/5 moy. 50 kmh
A deux (85 + 55 kg) : 28" 4/5, moy. 44,7 kmh
Rapports utilisés : Solo : 1-2-3 — Duo : 1-2.

Freinage : (de 50 kmh chrono à l'arrêt complet)

Arrière seul : 17,9 m.
Avant seul : 17,1 m.
Les deux : 11,7 m.



RESUME DE L'ESSAI

La 175 Motobécane type Z 23 C bénéficie, par rapport à ses devancières, d'une amélioration très nette de la suspension, grâce à un bras oscillant arrière.

La tenue de route en amélioration, ainsi que des commandes précises, nous donnent une machine sûre.

Le freinage est correct, sans plus, et l'on peut s'étonner de trouver un frein nettement plus gros à l'arrière qu'à l'avant, frein ayant d'ailleurs tendance à bloquer la roue.

Le moteur est d'honnêtes performances, consommation raisonnablement, mais bien que la démultiplication finale tire plus court que précédemment, la quatrième est encore un peu trop longue.

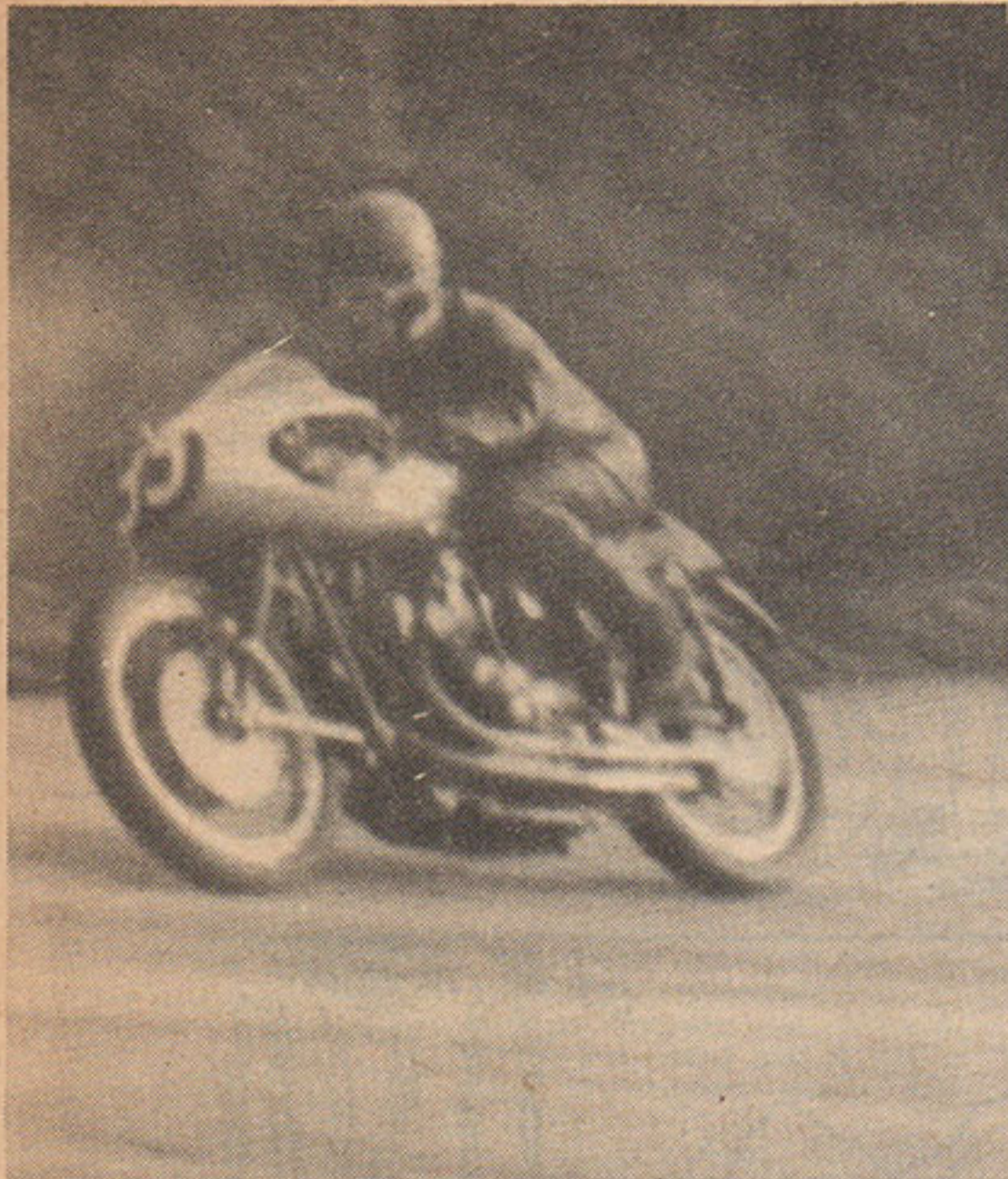
Présentation soignée, et bonne protection, pour une motocyclette, grâce notamment à un carter de chaîne étanche.

A la selle suspendue, talonnant facilement et donnant une position ramassée, nous préférons une selle double.

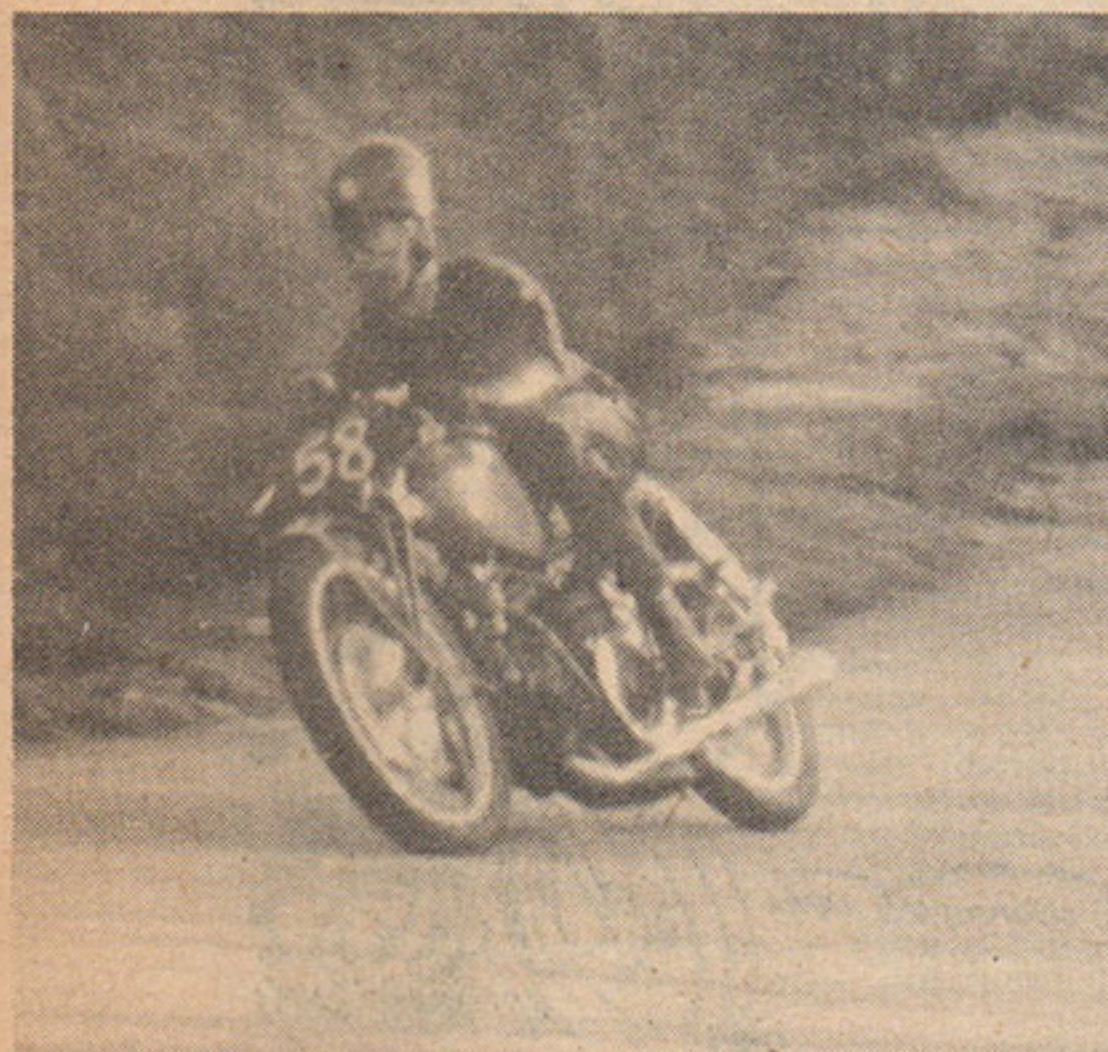
CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 20.130 km
A la fin de l'essai : 20.578 km
Poids de l'essayer habillé : 85 kg
Taille de l'essayer : 1,75 m.
Réglages spéciaux : Néant
Date et lieu de l'essai : 15-2-57 au 28-2-57 (Seine et Seine-et-Oise)

Conditions atmosphériques : pression 748 mm de mercure, température 9°C, humidité relative 79 %, vent faible.



Piloté par Collignon, le quatre cylindres Nougier (ci-dessus) était la grosse « inconnue » à Lapize. - Ci-dessous : Guignabodet, très remarqué, premier en 250 et 500 compétition, s'avère être un de nos plus sérieux espoirs en vitesse.



Une course de côte est une épreuve bien particulière dans ce sens que le spectacle est plutôt au parc des coureurs que sur le parcours. Conclusion logique de ce préambule : les techniciens y sont beaucoup plus à leur affaire que le public. D'autant plus que l'absence de tout système de renseignement pour les spectateurs échelonnés le long de la côte, est un handicap sérieux pour ces derniers.

Connaissant toutes les difficultés que doivent surmonter les organisateurs (sur-tout cette année !) nous ne songeons pas à leur faire grief de cette lacune et c'est bien amicalement que nous nous permettons de la leur signaler. Puisque nous en sommes au chapitre des récriminations, regrettons aussi que l'on en soit revenu, pour le chronométrage, à l'ancien système, celui du départ « à la minute ». Le système électrique était évidemment beaucoup plus rationnel !

★

Après avoir ainsi déversé tout notre « fiel » dans ces premières lignes, nous n'en serons que plus à l'aise pour féliciter l'AMCF. Il faut reconnaître qu'il a

GROS SUCCÈS POUR LA "PREMIÈRE" :

DU SOLEIL

ET BEAUCOUP D'ENGAGÉS

A LAPIZE

fallu, cette année plus que jamais, beaucoup de courage et de persévérance pour organiser cette première compétition de la saison motocycliste. Récompense : plus de 100 engagés (et fort peu de « forfaits »), une journée splendide, un public relativement nombreux.

Et comme c'est la première occasion pour nous de voir les machines qui vont s'affronter au cours de la prochaine saison de vitesse, c'est avec grand plaisir que nous nous sommes rendus à la Côte Lapize, dont l'un des mérites les plus importants est justement de nous permettre cette « revue » des machines en début de saison.

★

Dès notre arrivée, nous nous rendons au parc dans l'espoir d'y découvrir quelques-unes de ces réalisations personnelles, de ces « spéciales » qui donnent tout son caractère à la « côte Lapize »... et nous tombons tout de suite en arrêt devant la 4 cylindres Nougier. Collignon et Jacquier-Bret ont des ennuis, semble-t-il, avec l'embrayage.

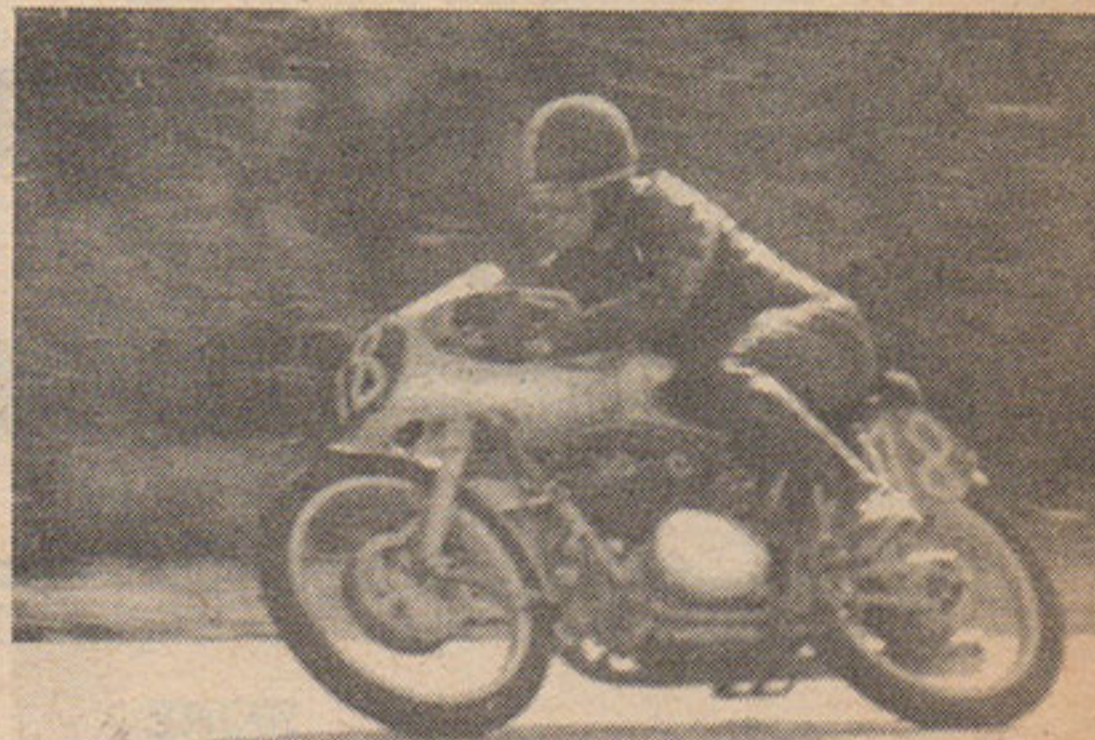
Et pourtant cette 4 cylindres était très attendue. Non pas que l'on pense que le record de Monneret, sur la Gilera 4, puisse être battu... mais enfin, une 4 cylindres française ne se voit pas tous les jours.

La mise au point cependant n'est pas terminée : les « durites » d'huile sont capricieuses ; l'embrayage colle... ou bien patine, sans trouver le juste milieu. Si la fourche Earles d'origine semble à la hauteur de sa tâche, par contre suspension avant et suspension arrière ne semblent pas encore bien mariées (n'est-ce pas, Jacquier-Bret ?). La 4 cylindres à Lapize ? Un samedi et un dimanche, deux journées bien remplies pour Collignon et Jacquier-Bret !

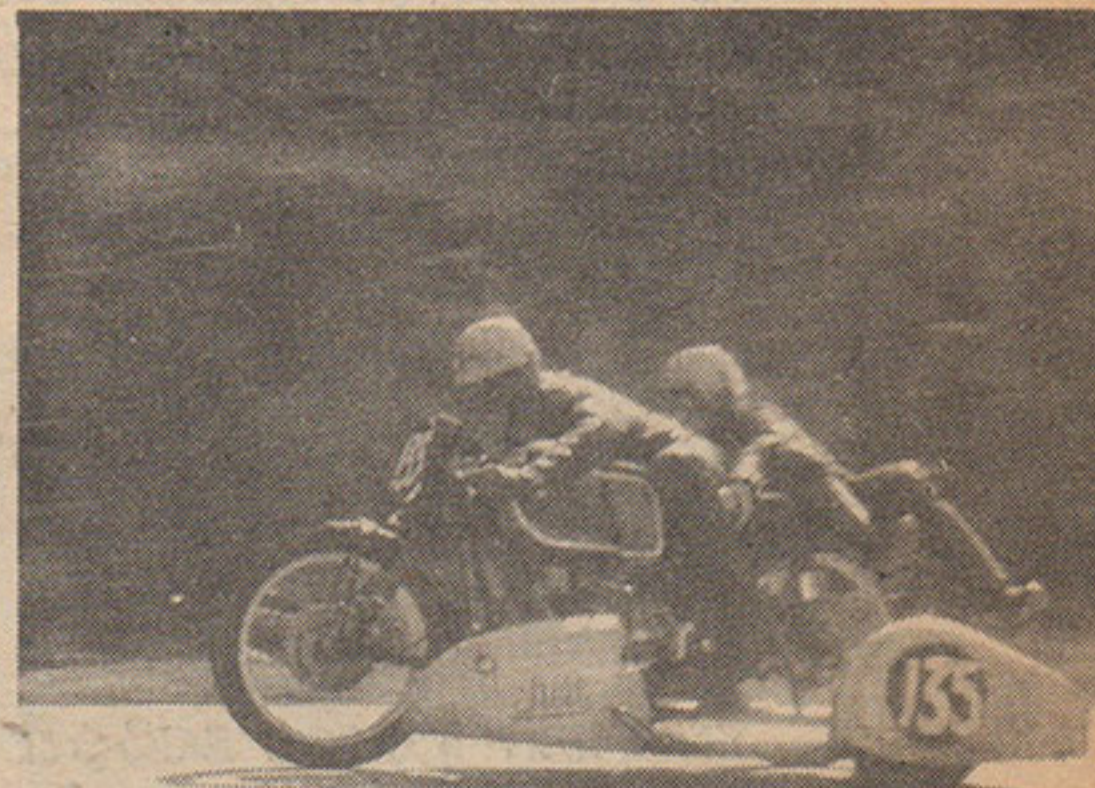
★

Plus loin voici une Gilera Saturno toute neuve : c'est celle de Guignabodet et elle va lui permettre tout à l'heure de réaliser le meilleur temps de la journée.

Deux étranges machines attirent ensuite notre attention : ce sont les Vespa carénées de Coundouris et Aubry, qui vont affronter les « as » de la spécialité Bruguilles et Daric avec leurs Lambretta.



Malgré de légers ennuis de compression, Jacquier-Bret emmène sa Mondial en première place des 175 cmc. et bat, de surcroît, le record de sa catégorie.



Malgré ses déclarations hivernales, Murit était encore là sur sa BMW ; et bien là... puisqu'il a battu son propre record !

La Joie de Vivre ...

... c'est la Moto

LA MOTO

c'est



Nos agents, dont voici quelques
adresses dans la Région Parisienne :

SEINE

PARIS-MOTO (M. BRIOU) : 57, rue Bran-
cion - PARIS (15^e) — Tél. : LEC. 93-57

M. CAMUS : 46, av. Galliéni - JOINVILLE-
LE-PONT — Tél. : GRA. 43-23

M. CHARRIER : 28, r. Davoust - PANTIN
Tél. : VIL. 17-38

M. DUBOIS (LEVALLOIS MOTOS) : 58,
rue A. Briand - LEVALLOIS-PERRET.
Tél. : PER. 19-73

M. LADEVEZE : 170, avenue de Clichy
PARIS (17^e) — Tél. : MAR. 06-96

M. LECLERCQ : 70-80 av. du Général
Leclerc - BILLANCOURT — Tél. : MOL.
15-46

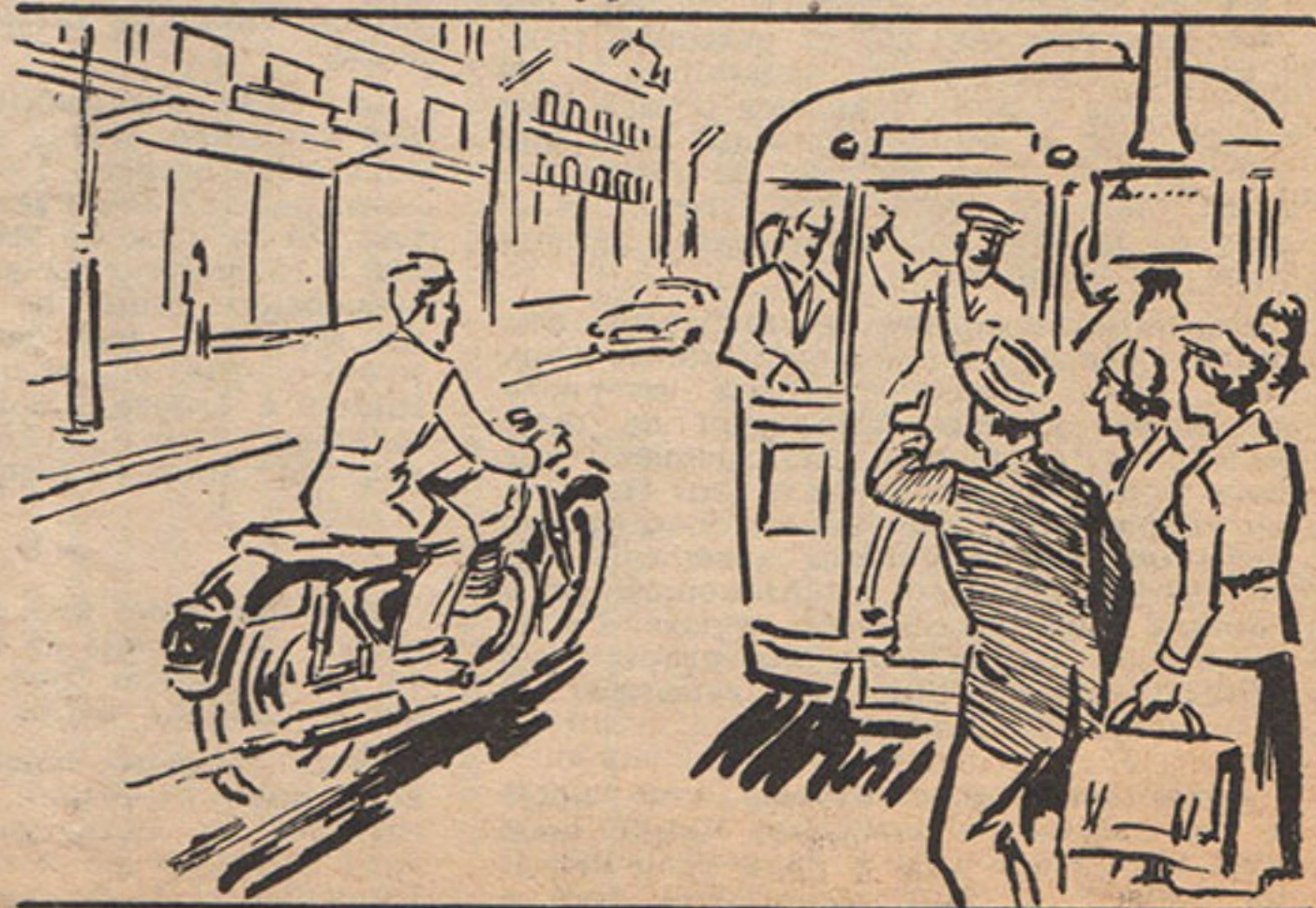
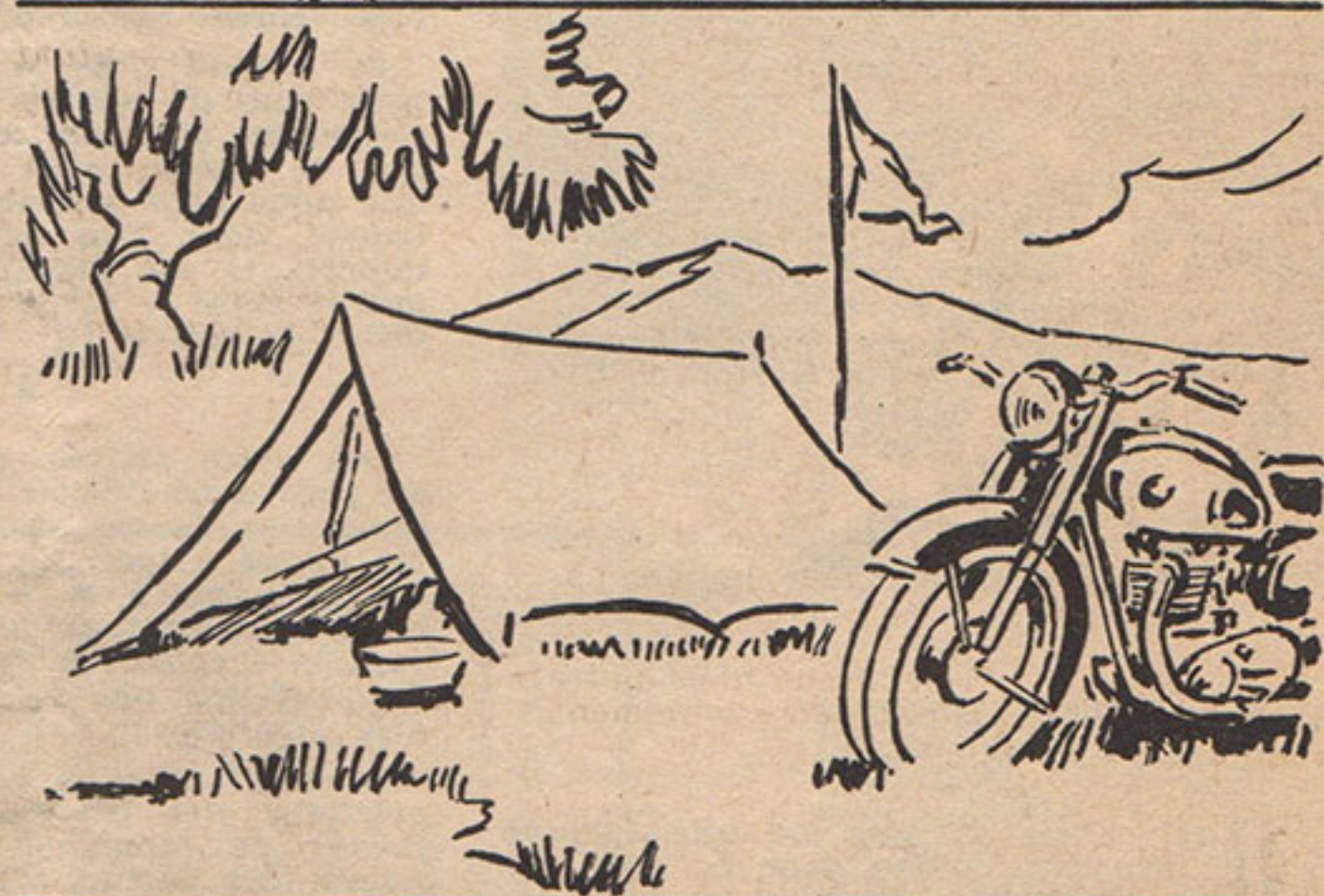
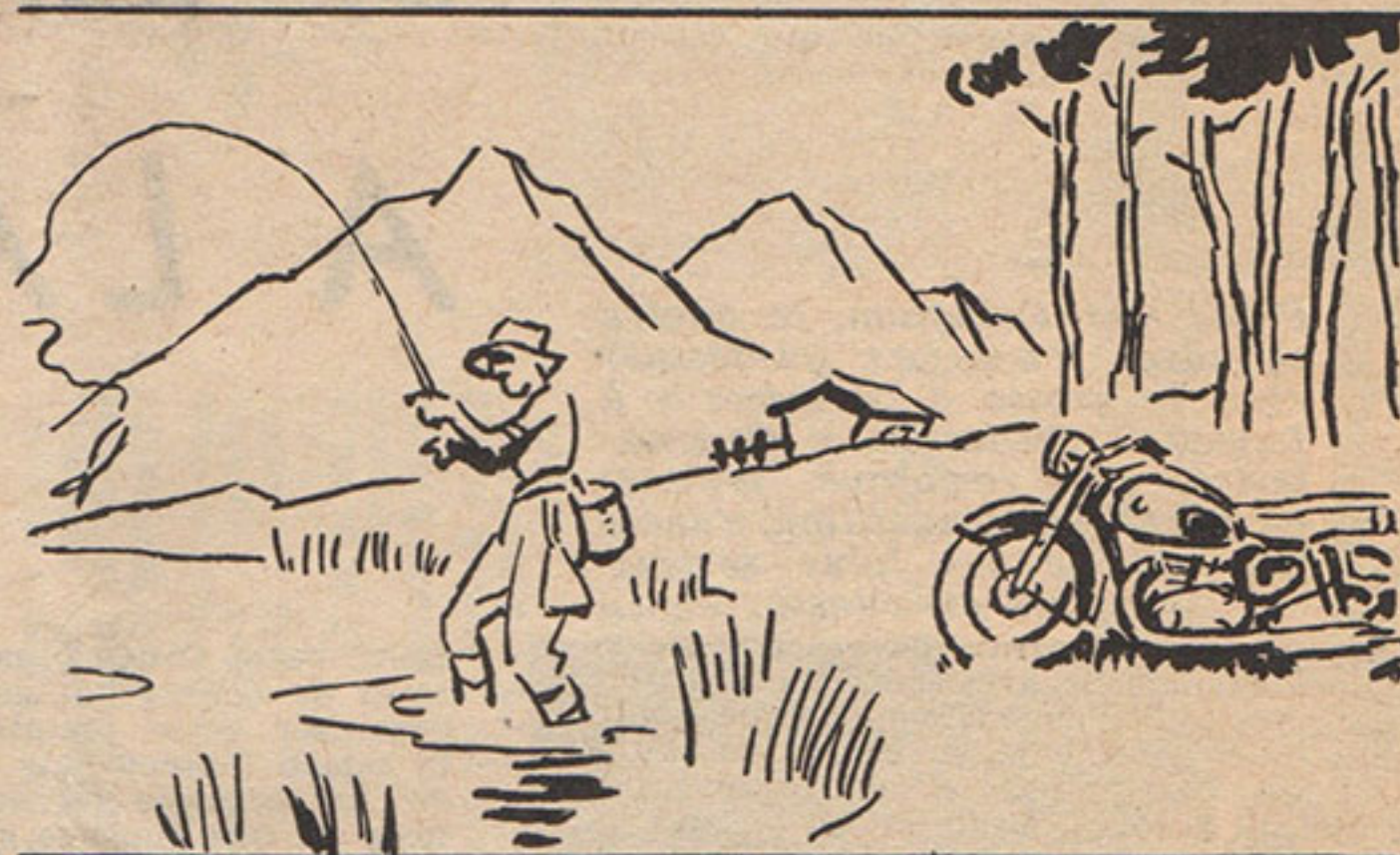
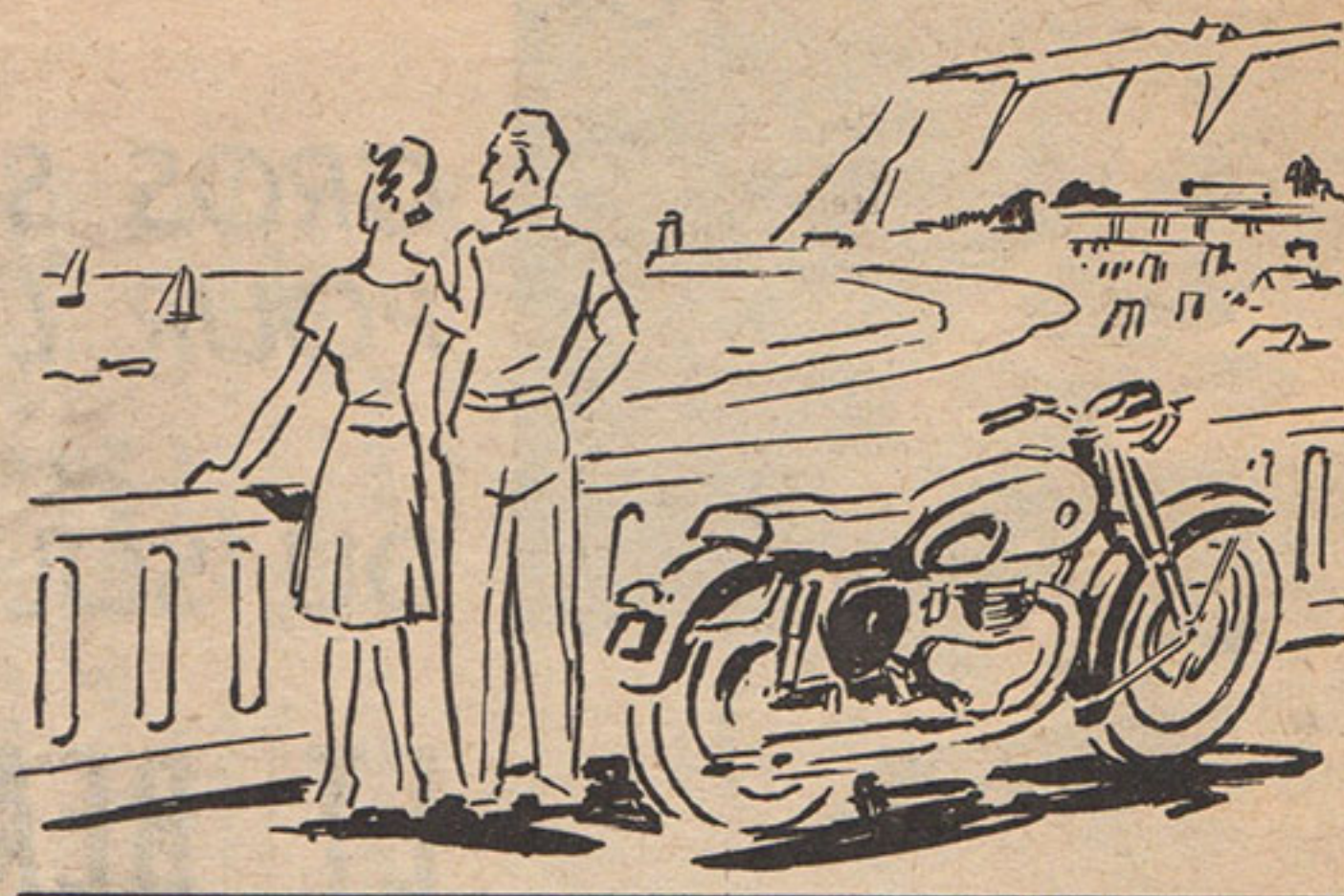
MOTO-BASTILLE (M. DANVIGNES) : 6,
Bd Richard Lenoir - PARIS (11^e) — Tél. :
ROQ. 29-28

SEINE-ET-OISE

ENGHIEN MOTOS SCOOTERS : 70 rue
du Général De Gaulle - ENGHEN-LES-
BAINS — Tél. : 964-4406

RAPIDMOTO (M. J. CHARRIER) : 6, rue
Dailly - St-CLOUD — Tél. : MOL. 21-29

seront toujours heureux de vous accueillir
et de vous donner tous les renseigne-
ments utiles.



Cambis, sur Rumi, mettra d'ailleurs tout le monde d'accord ! Il faut bien dire que les scootéristes se permettent toutes les fantaisies, depuis le carénage intégral jusqu'à la machine totalement déshabillée.

★
Un attroupement : approchons-nous. C'est la Morini « Re Bello » de Bonnal qui attire ainsi les curieux et il faut avouer qu'elle a vraiment fière allure ! Mais il faut sans doute bien la connaître pour bien la mener, car elle réalisera un temps nettement moins bon que celui de la 125 Mondial de Jacquier-Bret, vainqueur en catégorie 175 cmc.

★
Voici encore l'ancienne NSU Sport-Max de Monneret qui appartient maintenant à Deschamps, la MV double ACT de Barone, feu la Norton-side de Drion aux mains de Vivier-Merle, la Zundapp de Bourdonneau. Ce dernier montera la côte en side... sans passager, ce qui est un exercice assez difficile, croyez-nous !

Et puis des Norton, encore des Norton, des Manx, des Daytona, avec les « habitués » : De Polo, Montagne, Boeri, Leconte, Duhamel, etc...

Murit (il ne faut jamais dire : fontaine, je ne boirai plus de ton eau) est quand même là avec son side BMW et son jeune passager Dagan. Tout à l'heure il donnera le frisson aux spectateurs massés dans le virage de la côte et il battra son record en side 500 cc ! Le moteur, révisé à l'usine pour le record de l'heure, et la boîte à 5 rapports, y sont peut-être pour quelque chose !

Quelques AJS encore, quelques Triumph. Et les machines françaises ? Gnome et Rhône est présent avec sa 175 cc confiée à Descoureaux. Peugeot compte sur Bouin aussi bien en 175 cc qu'en 250 cc. Dans cette catégorie, les Guzzi de Guignabodet et de Jacquier-Bret feront d'ailleurs la loi, mais les deux pilotes des 175 françaises n'ont pas démerité, réalisant des temps proches de ceux du vainqueur de cette catégorie.

★
En fait, tout est bon pour la côte Lapize : les authentiques « compétition », les machines « sport », les machines de tourisme modernes, les bricolages savants... ou moins savants.

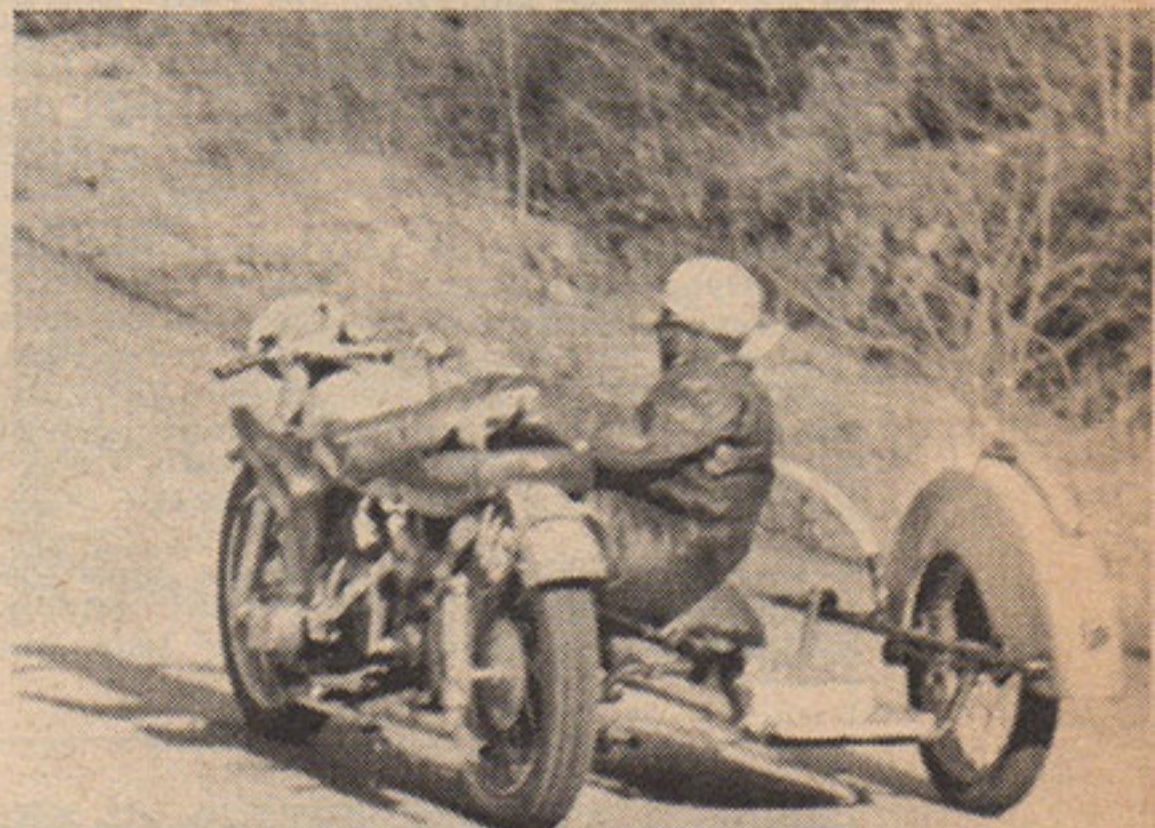
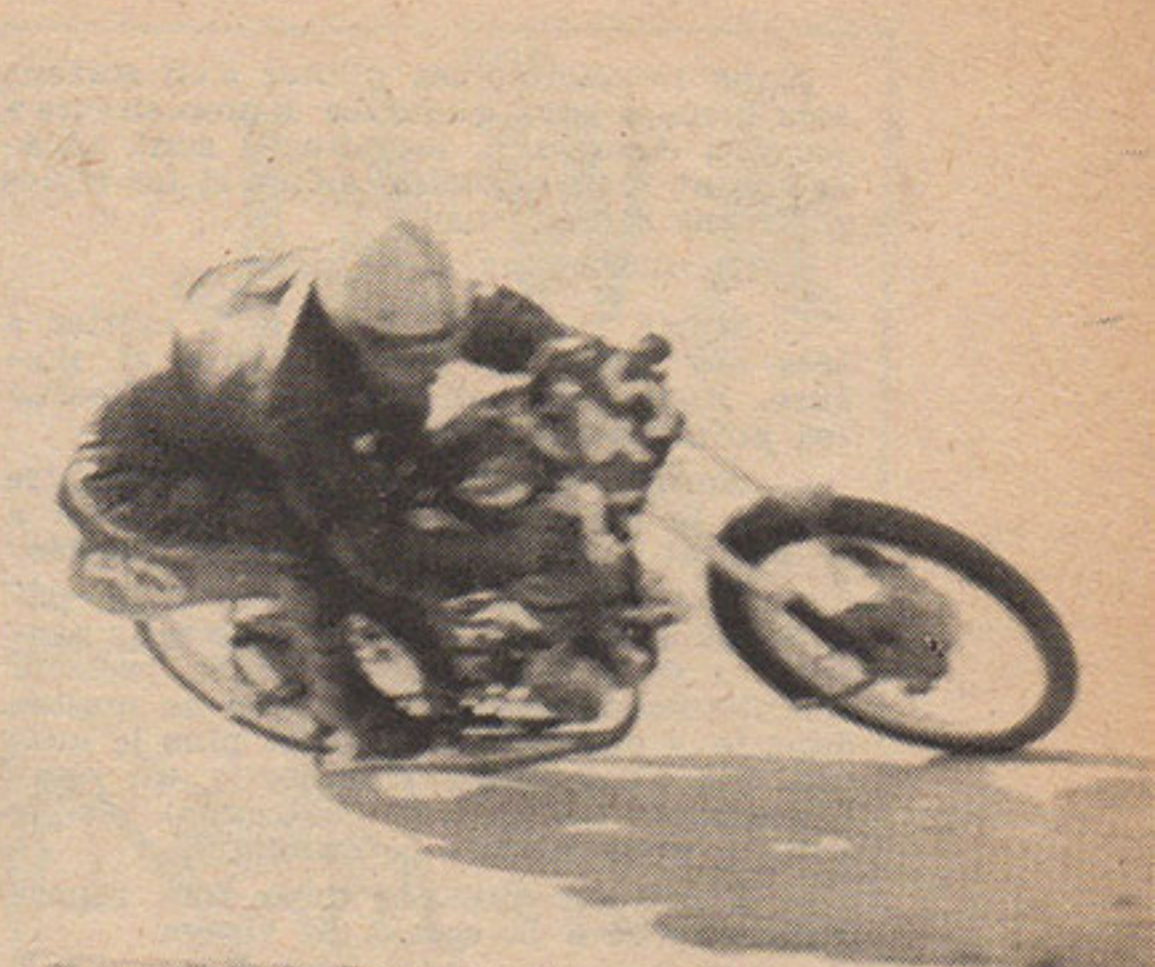
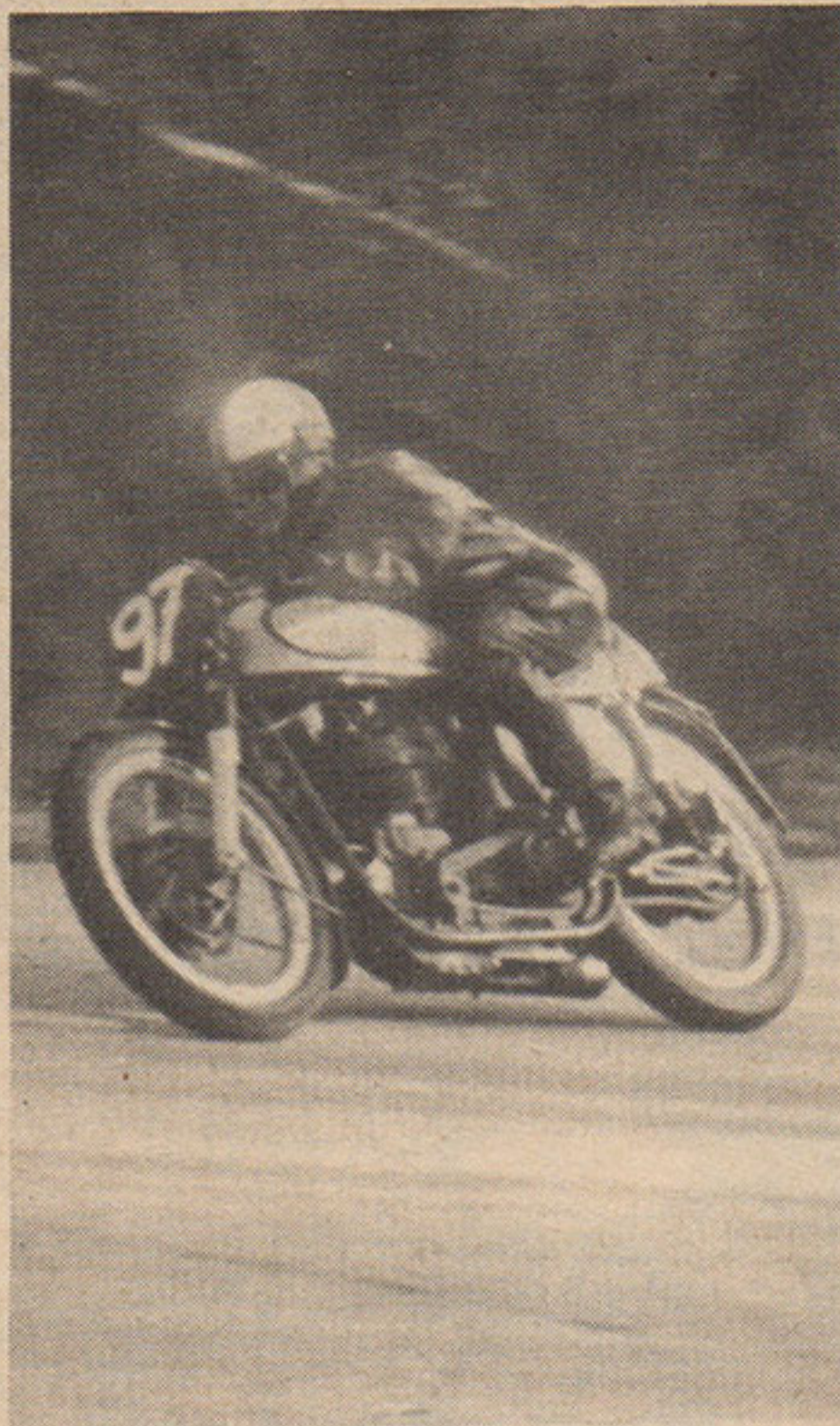
Prenons les sides, par exemple : à côté de la BMW de Murit ou la Norton de Vivier-Merle, à côté de la Zundapp Sport de Bourdonneau, nous trouvons aussi l'antique FN d'Adnet, à fourche à parallélogramme et lubrifiée à souhait (même le pneu arrière), ou encore la 250 Adler de trial de Cambis attelée pour la circonstance à un panier des plus légers.

★
D'ailleurs, nous reviendrons dans notre prochain numéro sur le côté purement technique de cette épreuve.

★
Il est bon, ainsi que nous le dira d'ailleurs Murit tout à l'heure, de se retremper un peu dans l'atmosphère de la « course ». Ces moteurs qui chauffent, ces mécanos qui s'affairent, cette odeur d'essence, nous rappellent les grands jours des courses de vitesse. Et par là-dessus, un soleil que nous n'attendions pas et qui n'en est que plus apprécié !

★
Et maintenant, allons nous placer dans le virage pour voir quelques « montées ». L'après-midi, elles se succèdent sur un rythme accéléré.

Cette côte Lapize ne semble pas bien « méchante »... à première vue. Elle débute par une pente assez réduite (3 % environ), puis elle s'élève assez rapidement, pour atteindre, à certains passages, des pourcentages de 10 à 12 %. Mais les principales difficultés de la montée sont certainement le virage et les « bosses » assez dures qui précèdent la ligne d'arrivée. Ajoutez à cela un revêtement dont le moins qu'on puisse dire est qu'il laisse à désirer et le fait qu'en s'engageant dans le virage on n'en voit pas la « sortie », et vous comprendrez qu'il faut bien connaître la côte Lapize pour réaliser de bonnes performances.



Digne représentant de la province, de Polo (Norton) fut un client des plus sérieux : 1^{er} en 350 compétition, il finit second en 500 cmc, bien qu'il ne soit arrivé que le dimanche matin. Ci-dessous : le départ de Cambis qui, avec son Rumi, établit le record en scooters.



En haut : Bouin, toujours très à l'aise à Lapize et malgré son poignet encore douloureux, fait premier des 175 « course » françaises, à égalité de temps avec la 175 Gnome-Rhône de Descoureaux, ci-dessous. - Au centre : il faut Bourdonneau pour maîtriser ce side Zundapp sans passager en sortie de virage.



Dans l'ensemble les pilotes s'en sortent très bien. A part quelques « promeneurs » (soyons discrets !) les virages sont généralement bien négociés, même si les styles diffèrent sensiblement.

Particulièrement remarquables :

— Murit, rageur et dont le « métier » très sûr peut ici donner toute sa mesure. Bien aidé par Dagan, il a effectué les montées les plus spectaculaires.

— Bonnal qui ne parvient pas à faire rendre le maximum à son « Re Bello » et « ratatouille » dès le bas de la montée.

— Bourdonneau qui se livre à de périlleuses acrobaties avec son side sans passer : dans le virage il quitte presque complètement sa machine pour se mettre dans le « panier », ne tenant plus le guidon que d'une main. A la sortie, un rétablissement (parfois in extremis) et le voilà à nouveau sur sa Zundapp.

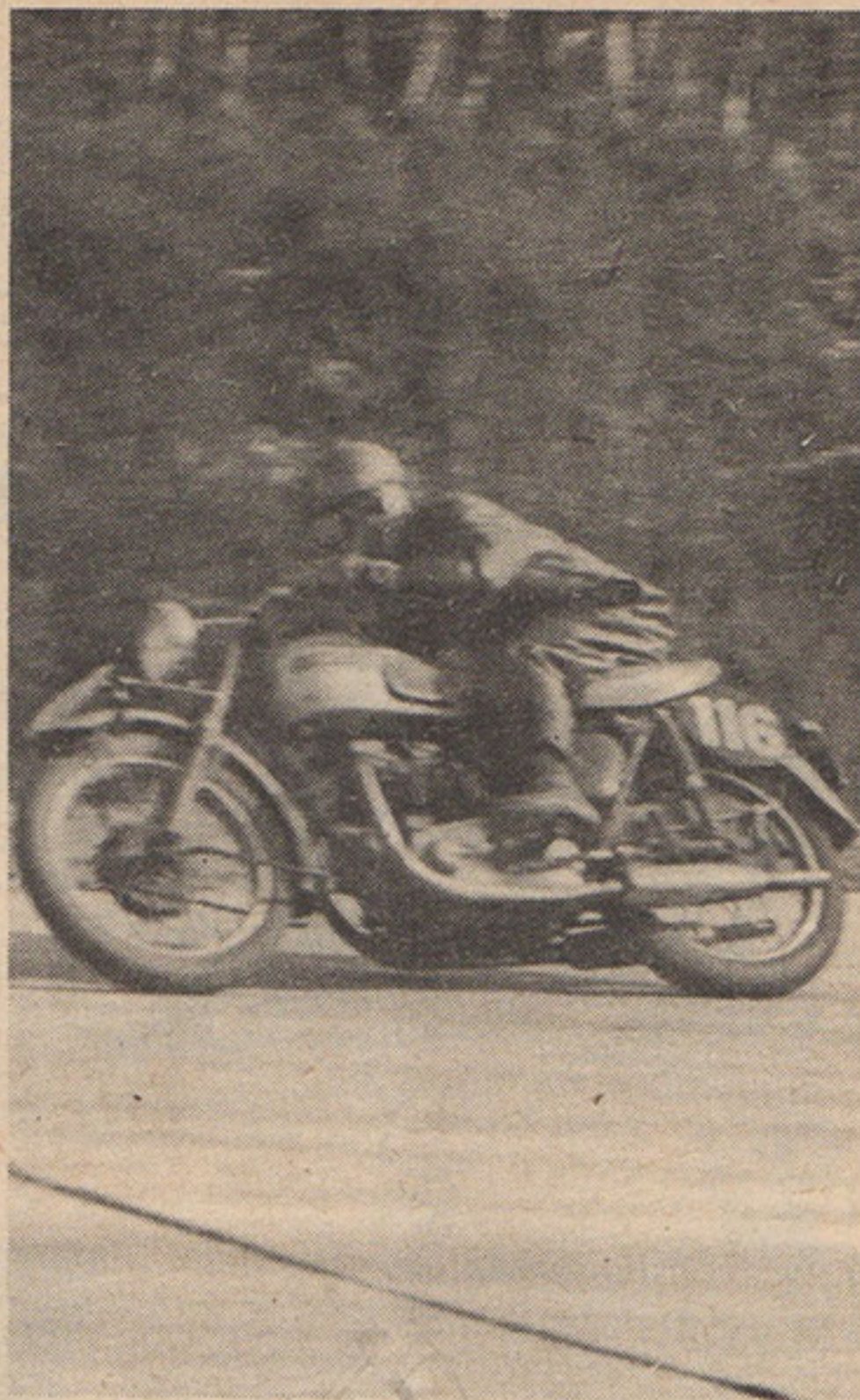
— Loustalan qui, par deux fois, rentre dans l'herbe à la sortie du virage.

— Nos, dont la Triumph râcle le sol.

— De nombreux fort bons vireurs : Guignabodet (qui sera redoutable cette saison avec sa Saturno), De Polo, Boeri, Deschamps (qui doit encore apprendre à bien connaître sa Sport-Max), Bouin (les fesses décollées de la selle, en sortie de virage, au passage du raccordement), Jacquier-Bret, Dagan, etc...

Des concurrents se font remarquer par un style éblouissant, d'autres par une machine de qualité, d'autres encore par un style de promeneur ou un guidon large. « comme ça », combinaison flottant au vent. Certains encore confondent bruit et rendement et certaine « Zinzin » spéciale « s'annonçait » dès le départ.

Quatre vitesses, c'est la norme pour nos machines. Mais combien de pilotes n'ayant pu, ou voulu, changer leur dé-



Sur une T 100 Triumph, strictement de série, mais bien préparée, Broquet fit une belle démonstration, terminant 1^{er} de sa catégorie.

multiplication finale, ne purent en utiliser que trois... en réalisant cependant des temps très corrects.

Les démarrages les plus spectaculaires ne sont pas les plus efficaces... et un scooter cabré à la verticale... ou presque (n'oublions pas le soleil printanier permettant tous les superlatifs !), sur une distance de près de 6 mètres, n'en arrive pas premier pour cela !

Il serait injuste de passer sous silence le gros effort fait par les coureurs de province pour participer à la côte Lapize. Les De Polo, Jacquier-Bret, Collignon, Barone, Deschamps (et bien d'autres encore) n'ont d'ailleurs pas fait le déplacement pour rien, cumulant premières places et places d'honneur.

Malgré le temps extrêmement favorable, les records ne sont pas tombés autant qu'on aurait pu le croire. Au tableau de chasse de la journée nous notons seulement :

— Le record des 175 cc, détenu depuis l'an dernier par Bouin en 34" 5/10, est battu par Jacquier-Bret sur Mondial en 33" 1 (87,011 kmh).

— Murit améliore son record en 500 cc side, le portant de 32" 2 à 31" 2 (92,308 kmh).

— En scooter 175 cc, Cambis, avec son Rumi, établit le record en 43" 1 (66,821 kmh).

En somme, bonne journée sportive, que nous ne regrettons pas d'avoir vécue et qui nous met en appétit pour les prochaines courses de vitesse. Notre vœu ? Que tous les organisateurs aient autant de cran et autant de volonté que ceux de la « Côte Lapize » !

B. N. et J. B.

RÉSULTATS COMPLETS

COURSE		SPORT		SERIE		
SCOOTERS 175 cmc	Daric (Lambretta)	44"	Cambis (Rumi)	43" 1	Cambis (Rumi)	48" 1
	Parals (Lambretta)	46" 3	Brugelles (Lambretta)	46" 1	Daric (Lambretta)	49" 3
	Coundouris (Vespa)	53" 4	Hayeault (Rumi)	56" 4		
	Aubry (Vespa)	54" 2				
MOTOS 175 cmc	Jacquier-Bret (Mondial)	33" 1	Gratzmuller	41" 2	Jimbert (MV)	42"
	Boeri (Morini)	35"	Tiers	42" 2	Maisse	48" 1
	Bonnal (Morini)	35" 1	Roby (Rumi)	42" 2	Galeyrand	50" 2
	Descoureaux (Gn.-Rhône)	35" 4	Thomas (Motobécane)	43"	Kovacs	51" 4
	Bouin (Peugeot)	35" 4	Dulouist	43" 1	Charton	55" 2
MOTOS 250 cmc	Guignabodet (Guzzi)	31" 2	Tano (Adler)	36" 1	Bouin (Peugeot)	39"
	Jacquier-Bret (Guzzi)	34" 2	Fromont (NSU)	36" 4	Martine (Peugeot)	39" 3
	Deschamps (NSU)	34" 4	Ollivier (NSU)	37" 3		
	Tano (Peugeot)	35"				
	Bouin (Peugeot)	36"				
MOTOS 350 cmc	De Polo	31" 1	Liset (BSA)	37" 3	Bernard (DKW)	38" 2
	Gomes (Norton)	31" 1			François (TWN)	39" 3
	Insermini (Norton)	31" 2				
	Dagan (Norton)	31" 2				
	Jimbert (AJS)	32" 1				
MOTOS 500 cmc	Guignabodet (Gilera)	28" 4	Pinton (Norton)	33" 4	Broquet (Triumph)	33" 3
	De Polo (Norton)	29" 3	Leconte (Norton)	34" 1	Bacconnier	36" 1
	Valentin (Norton)	29" 4	Duhamel (Norton)	34" 2	Maucherat (AJS)	36" 3
	Boeri (Norton)	30" 1	Bargetzi (Norton)	35" 3	Zanin (BMW)	36" 4
	Collignon (Nougier)	32" 3	Loustalan (Norton)	36" 1	Duvernay (Norton)	41"
			Deluince (Norton)	33" 2	Nos (Triumph)	33" 4
MOTOS 750 cmc			Bourdonneau (Zundapp)	37" 2	Schubert (Triumph)	34" 2
					Bacconnier (R. Enfield)	34" 4
					Seguinot	40" 1
SIDES 250 cmc			Cambis (Adler)	48" 3		
SIDES 500 cmc	Murit (BMW)	31" 2				
	Vivier-Merle (Norton)	36" 2				
SIDES 750 cmc	Murit (BMW)	30" 3	Bourdonneau (Zundapp)	39" 2		
	Vivier-Merle (Norton)	35"				
	Adnet (FN)	37" 4				
SIDES 1200 cmc	Murit (BMW)	31" 3				
	Vivier-Merle (Norton)	35" 2				

A PUISSANCE ÉGALE,

une

JAWA

Choisissez la plus économique!

250 cm³, 3 l. aux 100 km. **219.500 frs**

350 cm³, une vraie bicylindre

3 l. 1/4 aux 100 km. **249.500 frs**

(départ Paris, plus taxe locale)

LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

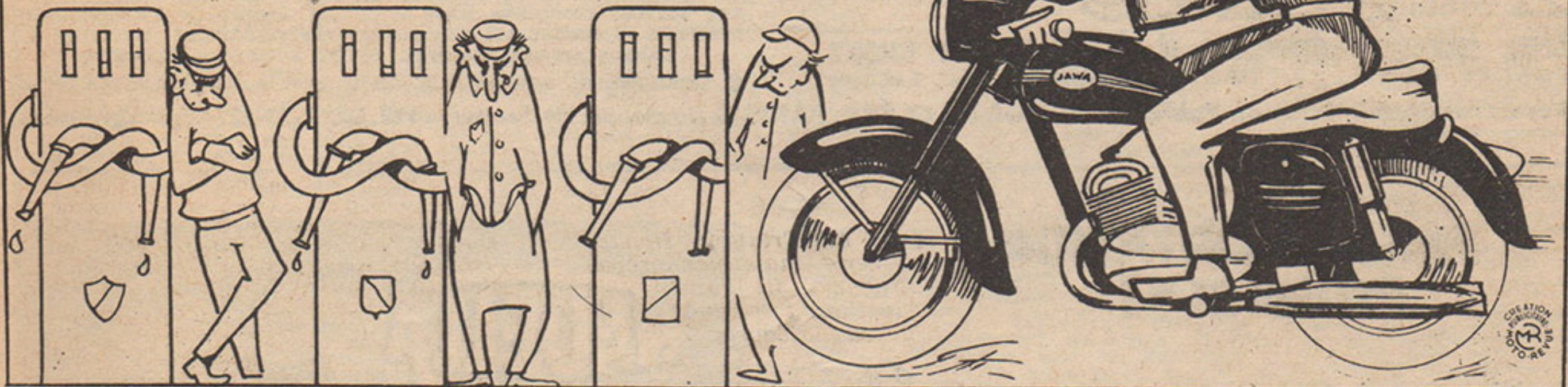
CREDIT - REPRISES

GARANTIE TOTALE

La plus robuste,
La plus élégante,
La plus confortable.

ET QUELLE
TENUE
DE ROUTE!...

Agent Général : **ÉTS Jacques POCH**, 127, Av. de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 61-70



**ON DEMANDE MECANICIEN MOTOCISTE
COMPETENT. HAUT SALAIRE...**

Lisez les journaux corporatifs, ces annonces foisonnent
Mais **ATTENTION, SEUL**, le mécanicien ayant de
solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-
vous être candidat avec toutes chances de succès ?

Suivez nos **COURS SUR LES MOTOCYCLES** chez
vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques
mois d'études faciles, nous ferons de vous le
SPECIALISTE RECHERCHE, et surtout, **BIEN
PAYE.** - Préparation C.A.P. Mécanicien

Demandez **AUJOURD'HUI MEME** notre documentation
gratuite N° 11 - Grandes facilités de paiement accordées.

ÉCRIVEZ : COURS TECHNIQUES AUTOS

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

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



Un résultat qui compte!!

COTE LAPIZE : 1^{er} Cat. 500 cmc. **BROQUET s/ TIGER 100 TRIUMPH** (Absolument de série)

BOBILLOT MOTOS

6, RUE DE LA BUTTE-AUX-CAILLES

PARIS XIII^e - Tél : GOB. 50-31

Cette machine a été mise au point par **BOBILLOT MOTOS**.
Faites confiance à un mécanicien spécialiste pour vos
machines tourisme ou sport.

Tous modèles **TRIUMPH** en magasin.

Et bientôt... un arrivage important en 350 c. Twin...
passez commande dès maintenant.

N. S. U - TERROT - GNOME RHONE - DERNY - LAMBRETTA - LE GITAN

LONG CRÉDIT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

■ **MOTO-CLUB SUCY.** — Le 14 avril 1957, Concentration Nationale à Sucy en Brie. Dans l'après-midi, match de Moto-Ball avec le concours de l'USMT.

Renseignements et engagements, M. Auvray L., 171 bis, rue de Charenton, Paris 12^e.

■ **MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.** — Résultats des « Championnats Amicaux 1956 » :

Le MCC est heureux de compter 4 champions de France 1956 : P. Monneret, cat. Inter. 500 cc., Drion et J. Murit, cat. sides Inter. G. Guignabodet, cat. Nat. 250 cc.

Soulignons également la belle performance réalisée au 26^e Bol d'Or par nos deux sociétaires, G. Lefèvre et H. Briand, vainqueurs et recordmen de cette dure épreuve d'endurance et de vitesse pure.

Enfin, au cours de la saison touristique et sportive 1956, le MCC a remporté : 8 challenges inter-clubs et 9 coupes individuelles.

DANS LES CLUBS

1. CHAMPIONNATS SPORTIFS DU MCC

Cie Vitesse : 1. Guignabodet (5 courses 485 p.), Champ. de France 56 ; 2. Briand H. (5/482) ; 3. Boeri F. (5/480) ; 4. Leconte R. (5/473) ; 5. Piscaglia M. (5/439).

Cie Moto-Cross : 1. Vaccani R. ; 2. Théveney J. (2^e Champ. France Cie sides) ; 3. Lascaux G. ; 4. Blandin M. ; 5. Lepeltier R.

Cie Régularité : 1. Valette J. (4 épr. 548 p.) ; 2. Boussion G. (3/376) ; 3. Durand (2/244) ; 4. Coqueret (2/240) ; 5. Leconte (2/238).

Cie Trial : En raison du peu d'épreuves disputées, il n'a pu être établi de classement.

2. CHAMPIONNATS TOURISTIQUES

(Sur les 38 sorties-promenades 1956, représ. 6.850 km, 113 conducteurs, 56 pas.)

Groupe Motos (98 conduct., 40 pas.).

Cie « Dames passagères » : 1. Cotteaux (128 p. 29 sorties, 6.030 km) ; 2. Coqueret (102-24/5270) ; 3. Rouillier (100-22/4210) ; 4. Boussion (86/21-4740) ; 5. Gnudi (80-18/3860).

Cie « Conducteurs » : 1. Cotteaux E. (128 p. 29 sorties, 6.030 km) ; 2. Laforge (128-28/5850) ; 3. Guibaud R. (104-23/4560) ; 4. Coqueret (102-24/5040) ; 5. Rouillier (100-22/4210) (98 classés au total).

3. CHAMPIONNAT DE RECRUTEMENT

(Sur 134 adhésions recueillies en 1956).

1. Cantalice (21) ; 2. Guillon (8) ; 3. Van Laere (5), etc...

Les récompenses attribuées à l'occasion de ces Championnats 1956, ont été distribuées au cours de la 18^e soirée annuelle du MCC qui a eu lieu le samedi 9 mars 1957.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto revue

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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	800 fr.	1.100 fr.	50 N ^{os}	1.500 fr.

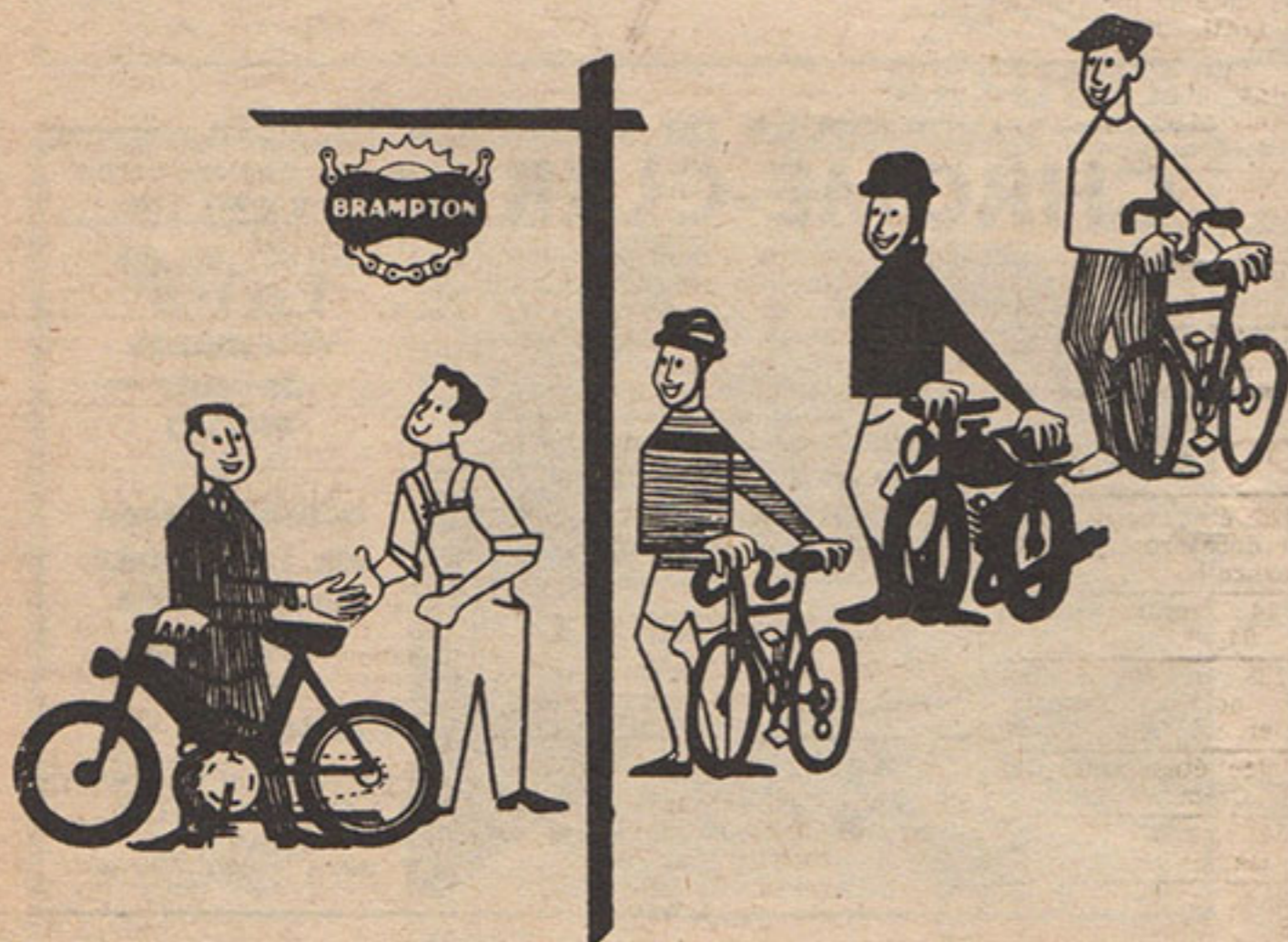
● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise plus de 750 frs.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

● Changement adresse, 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

PAS D'HÉSITATION
POSSIBLE!



BRAMPTON

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!

Marcel BEAUVAIS

Agent Officiel et spécialiste de la marque HOREX

Vous offre de splendides occasions, vendues avec une véritable garantie

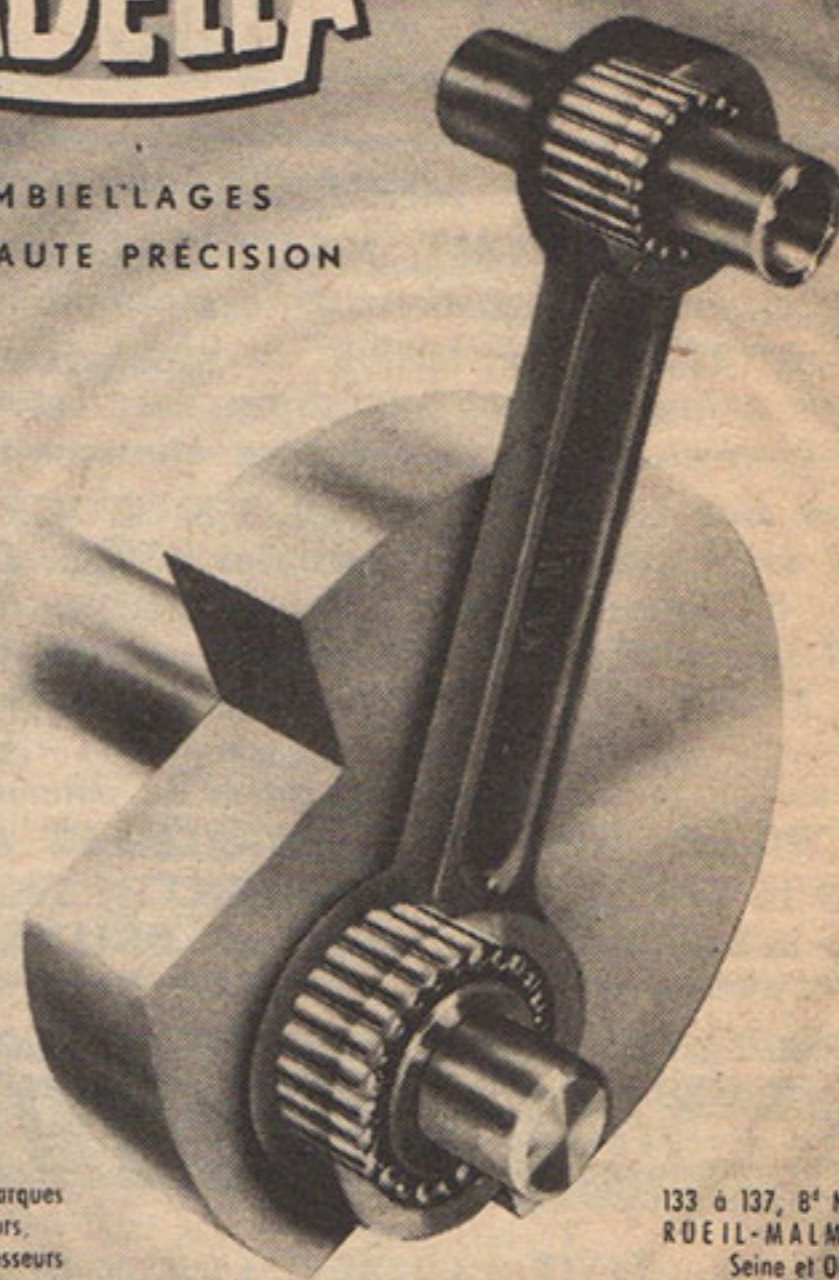
11, Rue Emile Level - PARIS (17^e)

MAR. 57-81

Spécialiste du Pare-jambes B. M. W.

NADELLA

EMBIELLAGES
DE HAUTE PRÉCISION



Les plus grandes marques
de petits moteurs,
pompes et compresseurs
les ont adoptés.

133 à 137, 8^e NATIONAL
RUEIL-MALMAISON
Seine et Oise
MALMAISON 30-19 (6 lignes)

PLUS DE 3.000.000 EN SERVICE

Les scooters

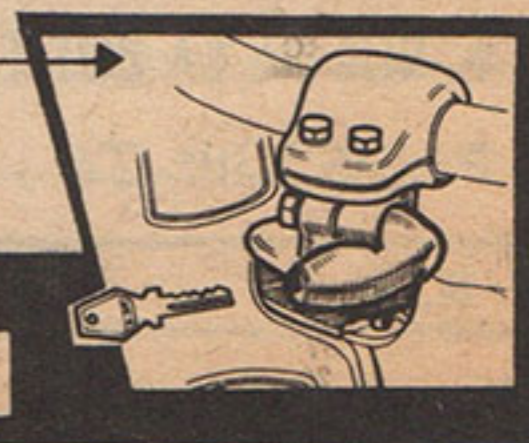
Lambretta

sont équipés en série avec

L'ANTIVOL



NEIMAN



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



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES

Expéditions immédiates

Société F.C.R.

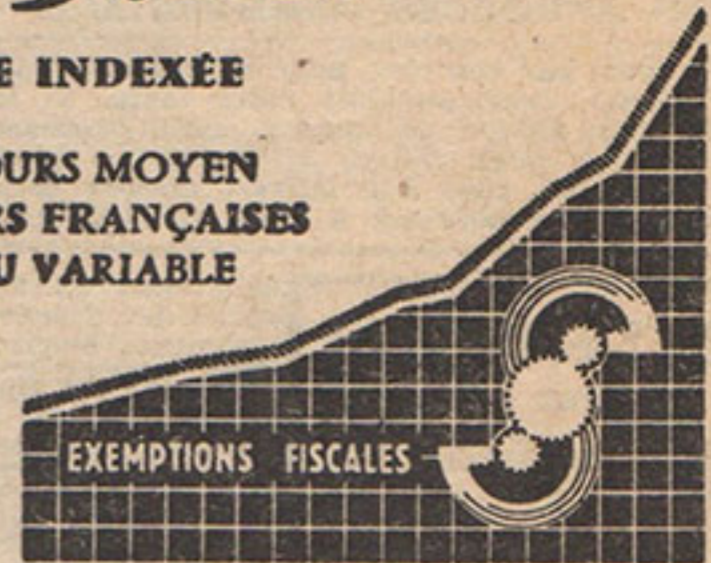
14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)
Tél. : LONGchamp 32-63 C.C.P. PARIS 8595-95

TRÉSOR PUBLIC

BONS 5% 1957

A PRIME INDEXÉE

SUR LE COURS MOYEN
DES VALEURS FRANÇAISES
A REVENU VARIABLE



ON DOUCHE PARTOUT
Banques, Bureaux de Postes,
Trésoreries Générales, Recettes
des Finances, Perceptions, etc.

LUTECE-MOTOS

29 r. Geoffroy St-Hilaire
PARIS-5^e GOB. 84-95

★

Spécialiste

GNOME-&-RHONE

REPARATIONS

Reprise de tous anciens modèles
Toutes pièces détachées
d'origine :

R4 - R5 - 175 - Lx 200
Types AX2, X, CV2, V2
Junior, Major, Super Major
Expéditions Province

S.I.D.A.M.

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

Spécialiste des 2 Temps
de classe Internationale, NE VEND QUE :

250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE



Dépositaire Officiel KERSA

43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Ariel - BSA - Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone
PER. 19-73
58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursement.
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES



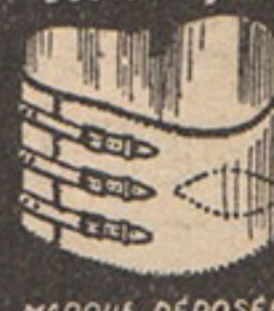
Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHANT Frères,
16, rue Danton LEVALLOIS

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

Indispensable

à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir

A. BERL

20^{ème} Rue des Jumeaux - TOULOUSE

Demandons et indiquons

Dépositaires

Documentation sur demande

DYNAMIC-SPORT

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

Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA
MANURHIN, AER MACCHI
LAMBRETTA, PUCH, AWO
LETAON, RUMI, AGF (Ydral)

OCCASIONS RECENTES

Garantie totale 3 mois
(pièces et main-d'œuvre
gratuites)

choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Motos toutes marques

CREDIT : 2 à 18 mois

Le moins cher de France

TOUTES REPARATIONS

Reprise ferme moto, scooter

Conditions spéciales aux FMS

Location Scooters Manurhin

250 cc

CSEPEL - Sport

NEUVES, FIN DE SÉRIE, GARANTIE D'USINE

160.000 fr.

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS 17^e

WAGram 52-62

Pièces
origine

BSA

ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir 11^e

Toutes pièces en stock

EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux

réparateurs et motoristes

SEULE MAISON SPECIALISEE DANS

L'ÉLECTRICITÉ MOTO

G. MARY

44, Rue du Texel - PARIS-14^e — Tél. : SEG. 88-80

Equipements - Transformations - Bobinages - Volants

Magнетоs - Dynamos

Toutes Pièces Françaises - Anglaises - Allemandes

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 - Embiellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

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

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)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TRACTION AVANT CITROËN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
2 CV CITROËN
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-RHÔNE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)
L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

TABLEAUX MURAUX

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

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)



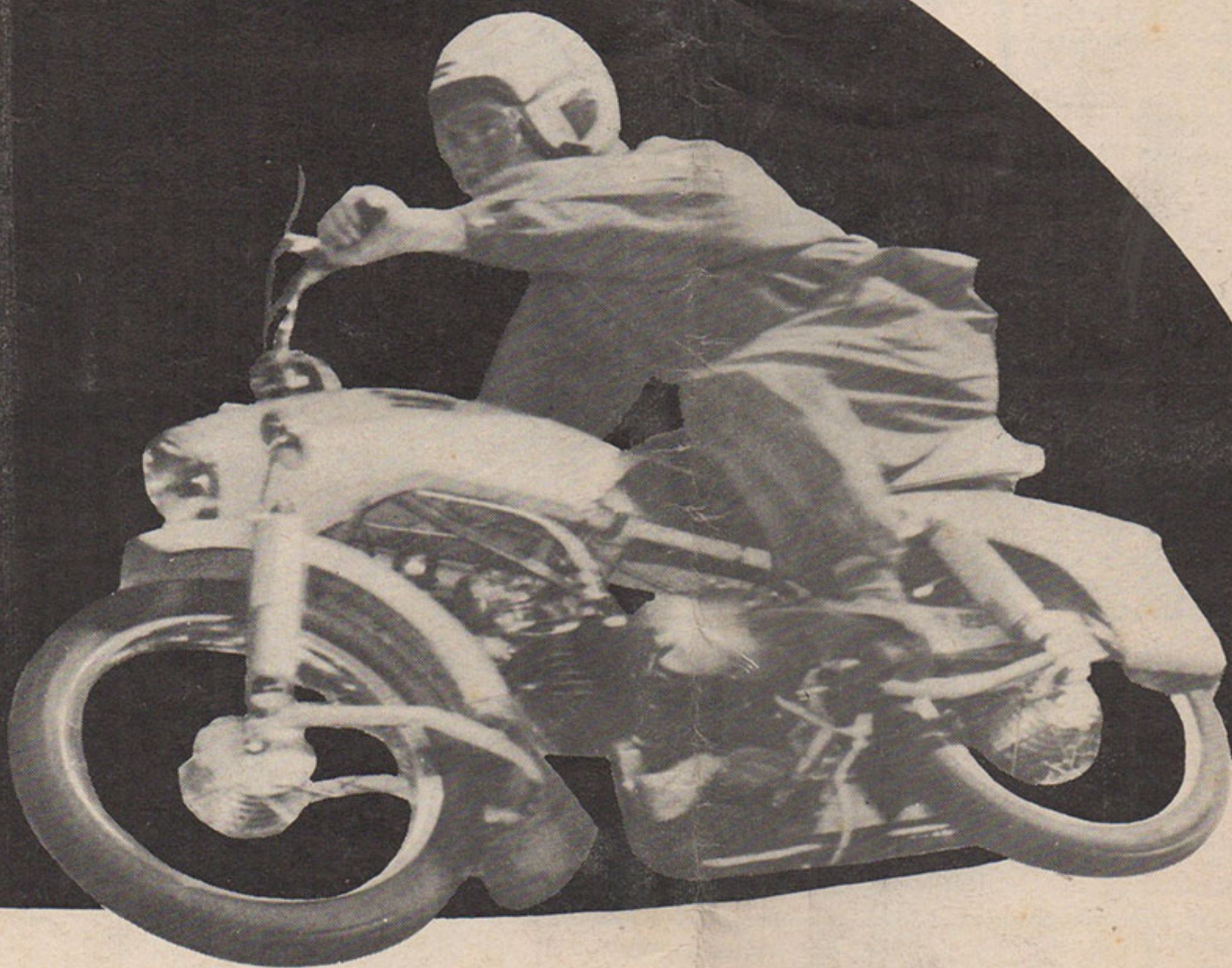
Prix : 485 fr.
(par poste 535)



FD



Dewey



la moto légère 1957

125
uon
125