Moto revue

45e ANNEE. — 6 AVRIL 1957. — N° 1.335
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

ESSAI
LIBERIA
YDRAL
HORIZONTAL

Première course de l'année :
première victoire de la V 8.

SCOOTERS 125 & 150 cm³
MOTOCYCLETTES Bicylindre 250 & 350 cm³
MOTOCYCLETTES Monocylindre 175 cm³
VÉLOMOTEURS 100 et 125 cm³
BICYCLETTES A MOTEUR 50 cm³
de 50 à 350 cm³
Tous les "motorisés 2 roues"
BICYCLETTES A MOTEUR
VÉLOMOTEURS
MOTOCYCLETTES
SCOOTERS
TRIMOTEURS
Des machines construites en grande série d'une haute qualité technique, d'un fini irréprochable et vendues à des prix raisonnables.
FMC
GRIFFON
AIGLON
PRODUCTION DE LA FRANCE MOTOR CYCLES - MANDEURE (DOUBS)

A PUISSANCE ÉGALE,

Choisissez **la plus économique !**

une **JAWA**

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

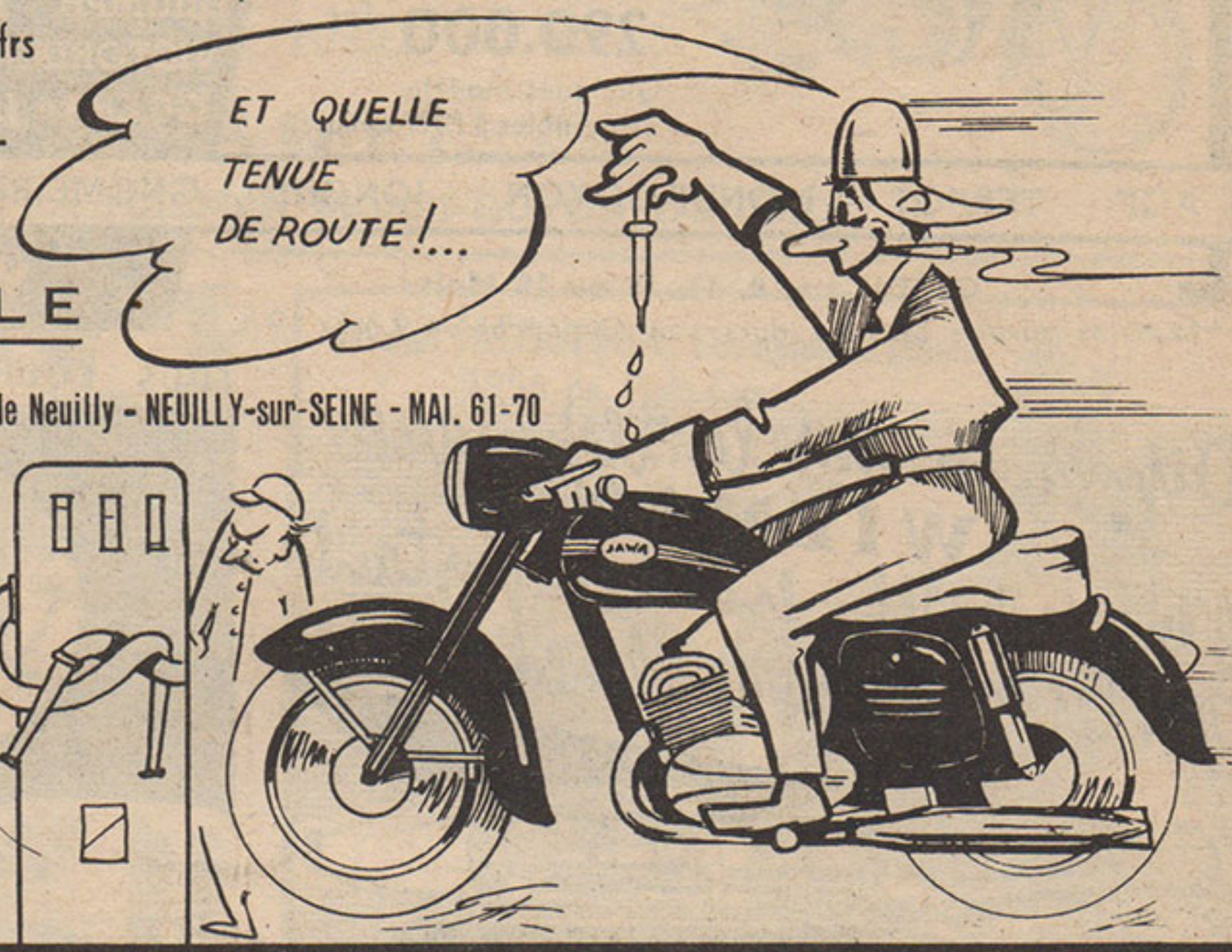
350 cm³, une vraie bicylindre
3 l. 1/4 aux 100 km. **249.500** frs
(départ Paris, plus taxe locale)

LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

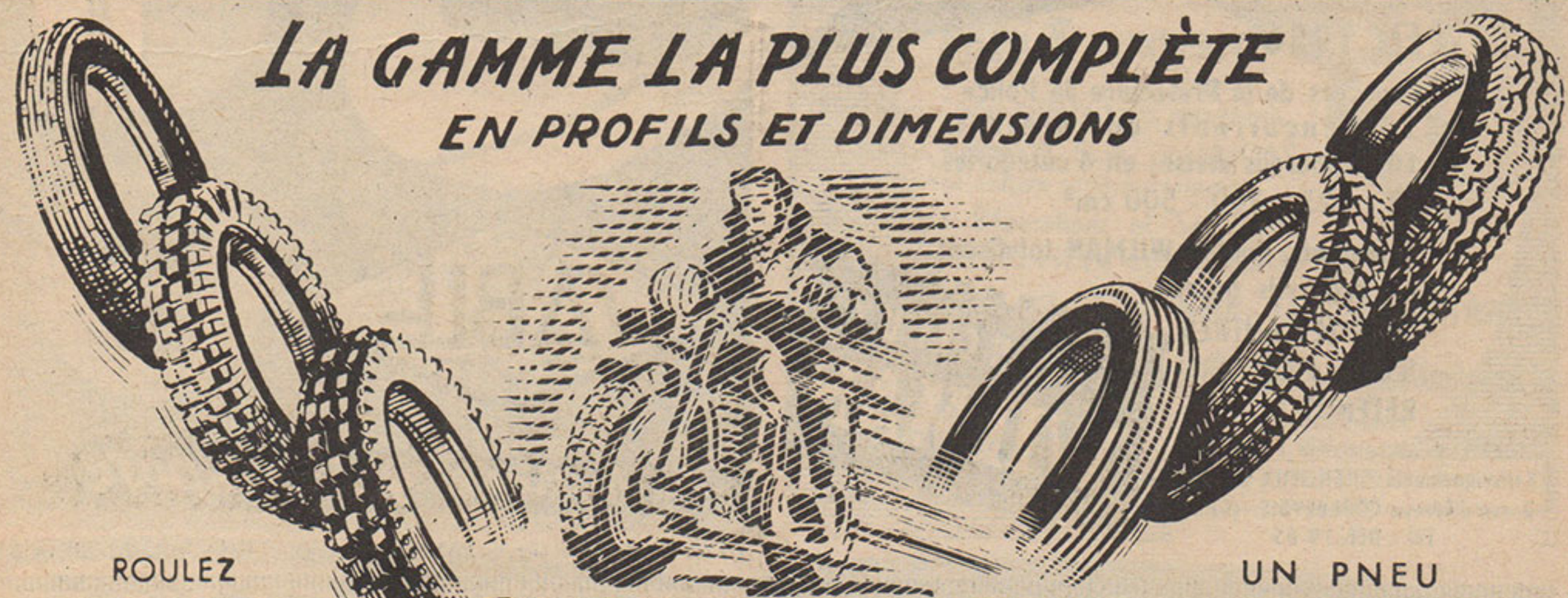
CREDIT - REPRISES

GARANTIE TOTALE

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



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



LA GAMME LA PLUS COMPLÈTE
EN PROFILS ET DIMENSIONS

ROULEZ
avec le PNEU
Détenteur des Records
du Monde de Vitesse
en Moto

UN PNEU
pour
chaque machine
UN PROFIL
pour chaque usage

FAITES CONFIANCE A
AVON

Le Grand Spécialiste Anglais du pneu moto.

AGENT GÉNÉRAL "FRANCE ET UNION FRANÇAISE" VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT
DEMANDEZ-NOUS L'ADRESSE DES REVENDEURS DE VOTRE RÉGION

CRUNELLE-PNEUMATIQUE

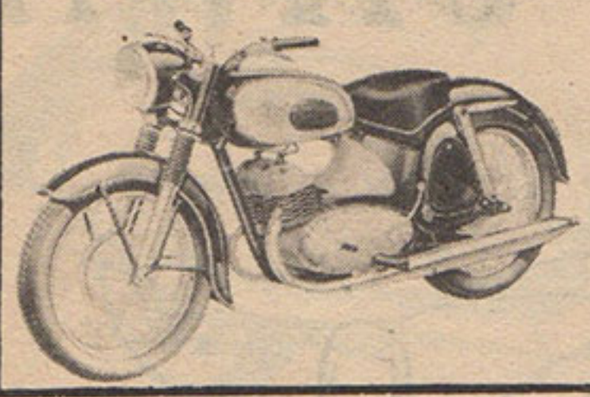
65, 71 - Rue de CHARENTON-ALFORTVILLE-Tel. ENTREPOT-34-95

TOUT BON MOTOCISTE FOURNIT LE PNEU "AVON"

D.I.P.R

SAINT-PAUL MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS 4e - Tél. : ARC. 71-46
Métro: Saint-Paul



AUTO UNION DKW

350 BICYLINDRES
Freins Lockheed

290.000 frs

Quelques modèles disponibles à bref délai.

AGENCES OFFICIELLES :

TRIUMPH - JAWA - N.S.U. - DKW - ADLER
VICTORIA - HOFFMANN - FN - PANNONIA
GILERA - JAMES - A.J.S. - GILLET-HERSTAL

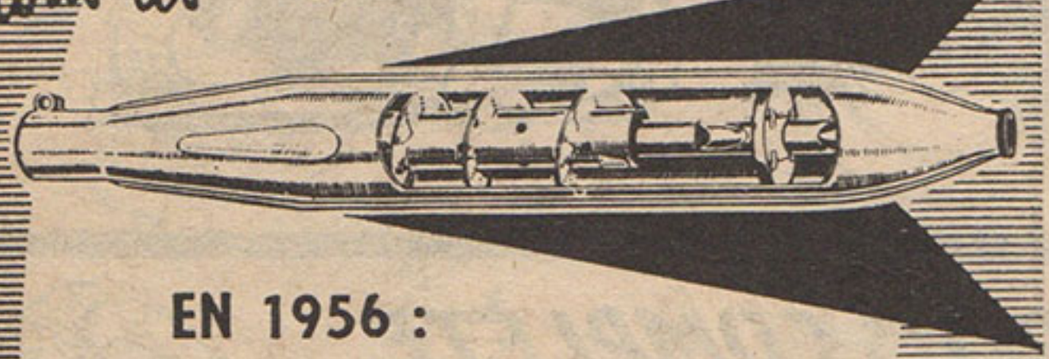
AGF — TERROT — MONET-GOYON JONGH! GNOME-RHONE RENE GILLET ALCYON

CRÉDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 Mois
Magasins ouverts tous les jours, sauf Dimanche de 9 h. à 19 h. 15

VESPA et VELOSOLEX

TOUS ÉQUIPEMENTS POUR CYCLES & MOTOS

Depuis 25 ans la technique
WILMAN
s'est imposée en remportant
tous les concours de silencieux motos



EN 1956 :

Concours de la Préfecture de Police :
30 concurrents ont présenté
104 appareils divisés en 4 catégories
48 - 125 - 200 - 500 cm³

5 lauréats, dont 4 WILMAN totalisant
17 appareils primés,
TOUS LES AUTRES N'ONT PAS ÉTÉ RETENUS !

SILENCIEUX **WILMAN**

Renseignements : SILENCIEUX WILMAN
3, rue d'Evreux COURBEVOIE (Seine)
Tél. : DEF. 19-65

20-22, Rue du Pré St-Gervais, PANTIN - (Seine) **Tél : VIL 25-60 et 61**

PUCH

SOCIÉTÉ MOTOCYCLE

NSU

Nouvelle Direction : **M. COUTANT**
166, Rue Lafayette - PARIS (10e) — Tél. : NORD 07-59

AGENCE DES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES .

MONET-GOYON - TERROT - GNOME-RHONE - PUCH - NSU - VELOCETTE
RUMI - IFA - VESPA - AWO - MZ

Distributeur **Cyclomoteurs PALOMA**

MZ

CRÉDIT

6 - 9 - 12 - 15 et 18 MOIS
(25 % à la livraison)

CARNETS D'ACHATS acceptés

Reprises
Occasions : garantie totale

Atelier de Réparations Spécialisé

AWO

LEGUILLOCHET, 68 bis, Rue du Poteau - PARIS-18e
111 bis, Rue Championnet - MON. 02-37

AGENT EXCLUSIF : **ARIEL — JAWA — GNOME-RHONE — MONET-GOYON**
TERROT — A.G.F. — IFA — AWO

Cyclomoteurs RHONSON **Scooters VESPA**

TOUS MODELES DISPONIBLES — MISE AU POINT — REPARATIONS — EQUIPEMENT
ACCESSOIRES — PIECES DETACHEES

CRÉDIT

VENEZ ESSAYER LE **PULLMAN MONET-GOYON 125 CMC.**

Sensationnelles les
BATTERIES HAGEN
En bac ébonite ou **TENACITE**
Cette nouvelle matière transparente est 7 fois plus résistante que le Polystyrol. Capacité de 4,5 à 16 Ah.
Distributeur exclusif (France et Union Française)
G. R. LETU 33 bis, Rue Château-Landon PARIS-10e — Tél. : NORD 03-03
Documentation sur demande

Michel **JACQUEMIN**, Champion de France 1956 de Moto-Cross
Client de **M. A. CHARRIER**
Champion de France de vitesse 1936

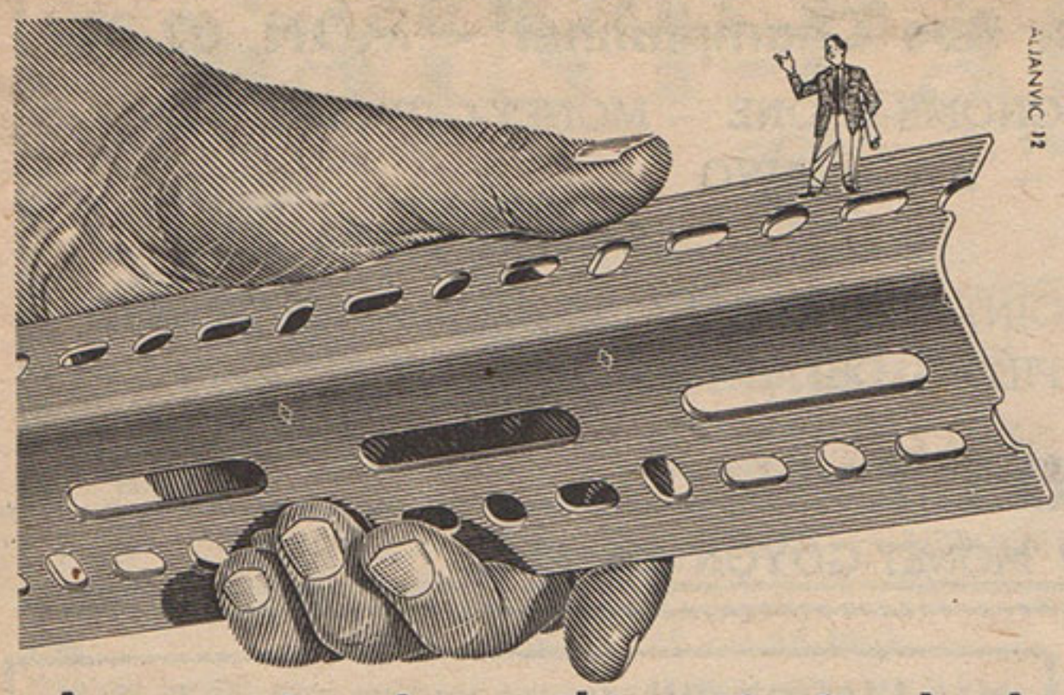
CROSS
VITESSE - TOURISME
ARIEL - BSA - SUNBEAM
Livraison immédiate tous modèles
Stock pièces B. S. A, et LUCAS
(Envoi contre remboursement)
Atelier de Réparations et Spécialistes
pour ENTRETIEN et GARANTIE
CRÉDIT 6, 9, 12 ET 15 MOIS - 25 °/o COMPTANT
A. CHARRIER, le spécialiste des machines Anglaises
2 MAGASINS A PANTIN : 28, Rue Davoust
Tél. : VIL. 17-38 43, Av. Edouard-Vaillant
Métro : Hoche et Porte de la Villette - Autobus : 170 et 130

MOTOBÉCANE
SCOOTERS VELOMOTEURS
MOTOS
Station-Service « MOBYLETTE »

LIVRAISON IMMEDIATE DE TOUS MODELES
STOCK COMPLET - PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - EQUIPEMENT
REPARATIONS par Spécialistes

VENTE A CRÉDIT 6-9-12-15 ou 18 MOIS
avec versement de votre choix à la livraison

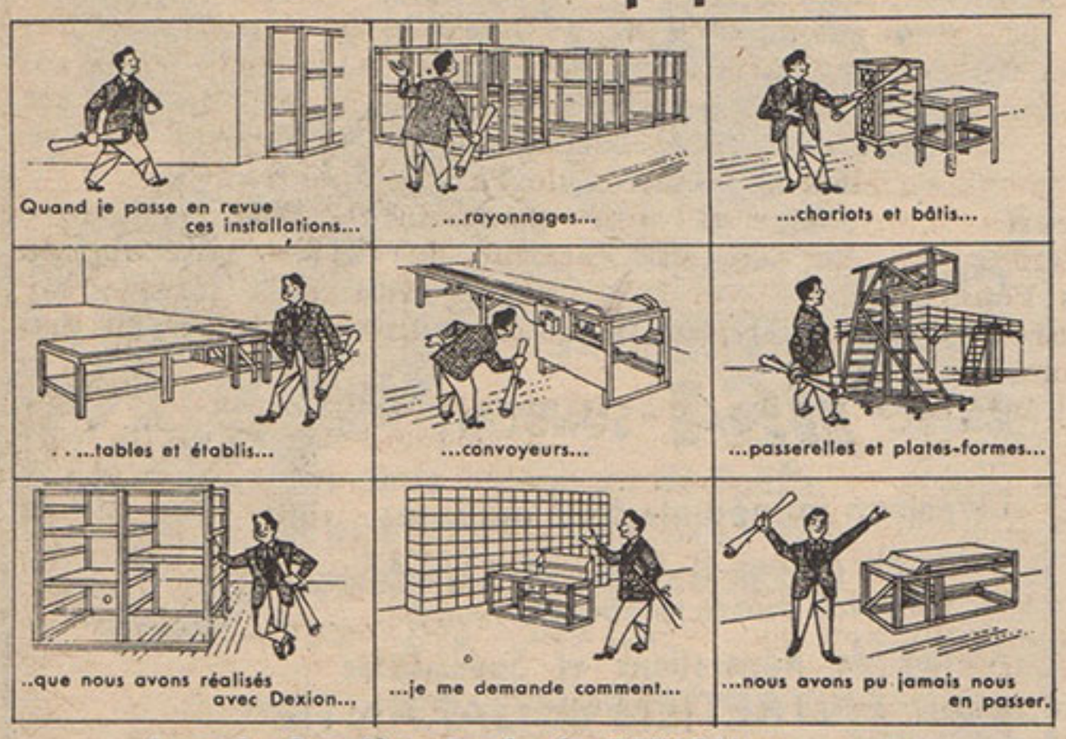
GARE DU NORD **P. LISITA,** 94, Boulevard Magenta, PARIS-Xe - Tél. NORD 65-25 *Ouvert tous les jours sauf dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h 30* GARE DE L'EST



Avec cet unique élément standard

Vous n'avez besoin de personne pour

construire vos équipements



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

C'est simple, rapide et "payant"

DEXION

la cornière perforée

30 millions de mètres vendus dans 90 pays

DOCUMENTATION F. 204 B SUR DEMANDE A LA

Société FERALCO

9, RUE St-SÉBASTIEN, PARIS 11e - ROQ. 49-64 — 96-76

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

Bretocyl *Graphite*

= MOTEUR PROTÉGÉ !

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

mais exigez

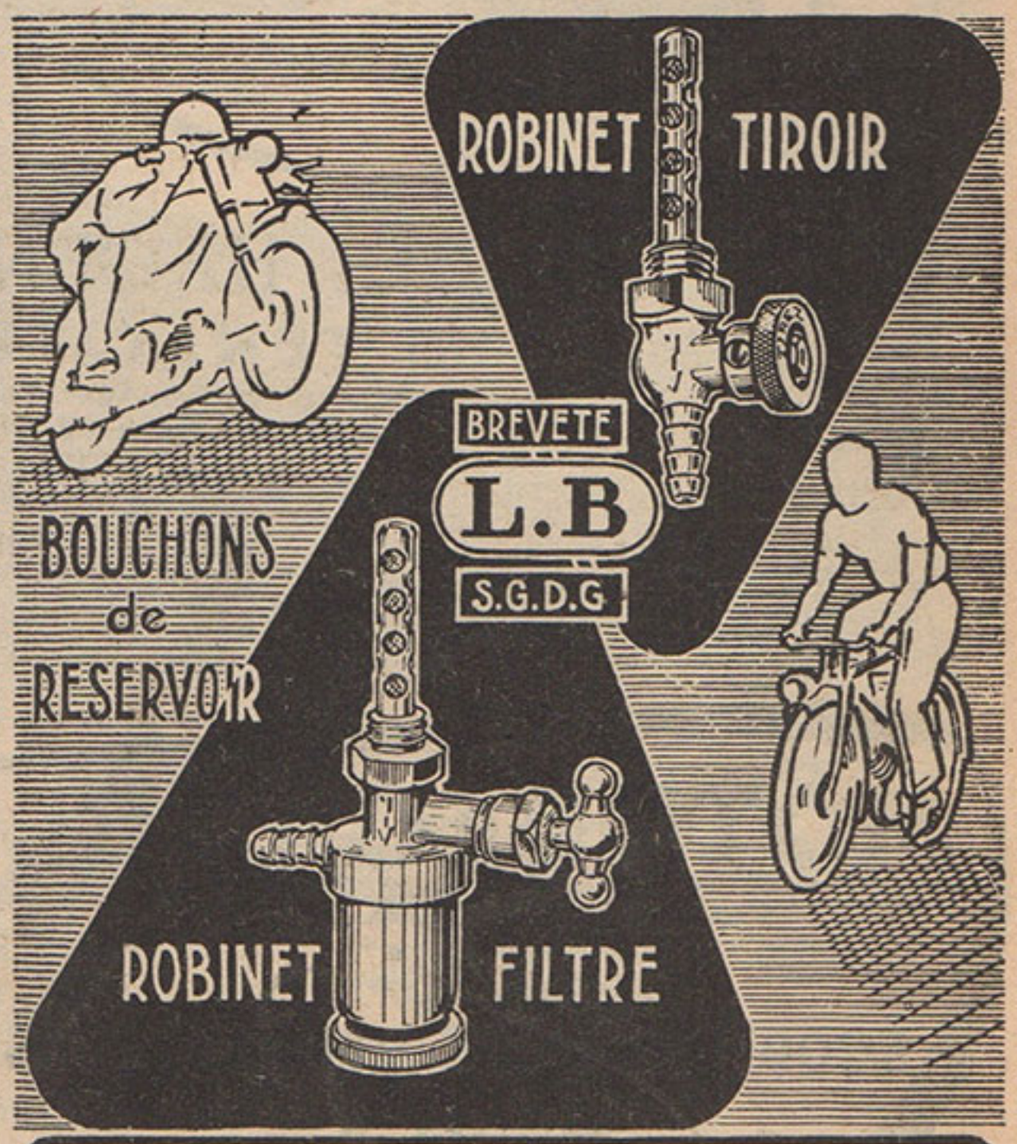
Bretocyl *Graphite*

"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



LE BOZEC & GAUTIER

28 Rue Carle Hébert . COURBEVOIE . Seine

Vente exclusive par grossistes.

Moto LA MOTO revue
TOUS LES SAMEDIS

RÉDIGÉE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR LES MOTOCYCLISTES

45e ANNEE. — 6 AVRIL 1957. — No 1.335

12, Rue de Cléry, PARIS (2e)

TOUS DEMAIN A MONTLHÉRY !

LES Deux Heures de vitesse ont déjà battu un record : 128 pilotes ont adressé leurs engagements aux organisateurs !

Ce magnifique élan sportif prouverait s'il le fallait que la compétition de vitesse reste promise à de belles heures en France.

Et nous ne saurions trop féliciter tous ces pilotes qui, loin de se laisser gagner par le découragement, en face des circonstances nées de la crise de Suez, n'en ont pas moins préparé leur saison avec, semble-t-il, plus d'ardeur encore, comme pour triompher par cet acte de foi des difficultés toujours plus grandes accumulées sous leurs pas.

L'AMCF, dont il faut également souligner l'inépuisable dévouement à la cause sportive, trouve dans le succès d'engagements rencontré par l'épreuve de demain la récompense, méritée certes, mais presque trop grande, de ses efforts : force lui a été de ramener à 100 le nombre des participants, ceci déjà pour des raisons de ravitaillement en essence.

Encore n'est-ce pas sans peine qu'il a été possible de retenir ces 100 engagés : jusqu'à la dernière minute, certaines « personnalités » (il n'est point besoin de préciser davantage... les sportifs ont déjà saisi !) se sont efforcées de torpiller une réunion dont le succès assuré soulignera un peu plus encore l'éloignement où elles se tiennent de l'arène sportive.

Ces Deux Heures comporteront une nouveauté dans le tracé du circuit : une chicane sera disposée sur l'anneau de vitesse, côté opposé aux tribunes, après l'épingle du Faye. Il s'agit de réduire la vitesse sur l'anneau, qui sera parcouru désormais sur les régimes intermédiaires au lieu d'être franchi « à fond ».

L'innovation est intéressante en ce que la chicane, défavorisant les machines trop rapides, contribuera par voie de conséquence à équilibrer les courses. A 8 h. 30, le départ sera donné aux scooters et motos jusqu'à 175 cmc. A 10 h. 30, les 250, 350, 500 solos et 500 sides partiront ensemble et à leur tour.

Trois catégories ont été prévues : série, sport et course. A ce propos, souhaitons que la discrimination soit faite avec toute l'attention désirable.

Nous voudrions citer tous les engagés, mais la place nous est ici trop mesurée. Voici quand même quelques « tuyaux » :

15 scootéristes sont au programme, dont les vainqueurs du Bol 56 : Brugeilles et Daric, Gambis vainqueur à Lapize, Aubry, Coundouris et, tenez-vous bien, Boeri, qui monterait, dit-on, un Lambretta 150 caréné.

En 175 cmc., 41 pilotes seront en présence et, parmi eux, Beauvais fils (Jonghi) ; Diou, Bonnal, Boyer, Piscaglia sur machines italiennes ; Arambol (Liberia) ; Lamontagne père et fils ; Dagan et Descoureaux pour Gnome-Rhône ; Agache enfin, avec une Ydral carénée très rapide.

Guignabodet est inscrit en 250 et 500 : comme ces catégories courent ensemble, on ignore quelle cylindrée il adoptera en fin de compte.

Sera-t-il opposé à Bouin (Peugeot) en 250 cmc., catégorie dans laquelle nous aurons encore Fromont, Aubert, Sacareau, Tano, catégorie où 15 pilotes monteront nombre d'Adler ou de Peugeot ?

Ou bien, le verrons-nous en 500, parmi les 16 partants dont Boeri, Lecomte, Duhamel, Gnudi, Barrière, Pinton, Maucherat (un des vainqueurs de la cylindrée l'an dernier), Bargetzi, Berthier, Broquet. Lefebvre et Briand ne seront pas présents, ce que chacun regrettera.

Nous n'avons pas oublié les 350, qui grouperont 19 engagés : seront à suivre Gomez, qui fit premier ex-æquo avec De Polo à Lapize pour ses débuts dans cette cylindrée, Wolf, Leroy, gravement accidenté au dernier Bol d'Or et qui « remet ça », enfin Dagan (sur Norton), Costedoat, Lizet, Bernard, etc.

Les organisateurs, en venant à bout d'énormes difficultés, les pilotes en s'inscrivant en grand nombre dans ces Deux Heures, ont fait d'ores et déjà l'impossible pour assurer à cette épreuve un éclat digne d'une meilleure époque.

Il nous appartient, à nous motocyclistes, de ne pas desservir leur immense effort en faveur du sport qui nous est cher : en dépit de l'heure matinale du début de la réunion, nous devons être, en nombre, en grand nombre à Montlhéry demain !

LES CHEVAUX SONT DANS LA "GOMME"

* SACHEZ LES EN FAIRE SORTIR!

La période d'hiver se termine.

Durant la mauvaise saison, vous avez utilisé votre machine pour vos déplacements quotidiens, sur des trajets assez courts, bien souvent dans la circulation urbaine.

Si vous possédez une petite cylindrée, vous n'avez sans doute pas été sans constater que votre machine « tire » moins que lors de votre retour de vacances. Le nouveau carburant en est-il la cause, alors que vous étiez habitués à rouler au « super » ? Certainement. Mais, néanmoins, il ne peut expliquer qu'une partie du phénomène..., d'ailleurs, cette constatation, vous l'aviez également faite l'an dernier.

Evidemment, si vous possédez une grosse cylindrée, le problème est différent : la réserve de puissance est toujours amplement suffisante pour tous les cas de cette petite utilisation quotidienne ; et imperceptiblement, si besoin est, vous ouvrez légèrement plus les gaz.

Cette perte de rendement se faisant progressivement et non du jour au lendemain, il faudra des conditions un peu spéciales pour que l'on puisse vraiment s'en rendre compte, pour que l'on puisse vraiment remarquer la différence de rendement.

LE RETOUR AU BERCAIL

Qui n'a remarqué, revenant en sa ville après avoir accompli un assez long trajet routier à grande vitesse (le terme « grande vitesse » étant d'ailleurs relatif, fonction de la cylindrée et de la puissance de la machine), qui n'a remarqué que la machine semblait rajeunie, qu'elle répondait beaucoup mieux à la moindre sollicitation de la poignée tournante, qu'elle montait plus allègrement en régime ?

★

Evidemment, ayant roulé à 120 kmh, malgré soi, en entrant en ville, on s'accommode difficilement d'un petit 50-60 kmh, et, en conséquence, on roule un peu plus vite.

Mais, revenu de votre périple routier, même si vous laissez quelques jours votre machine au garage, même si vous avez pu calmer votre impétuosité par quelques nuits de sommeil, ou quelques journées de travail, en reprenant votre moto, vous remarquerez qu'elle « rend » effectivement beaucoup mieux qu'avant votre voyage.

Des essais effectués, que nous relaterons un peu plus loin, confirment, chiffres à l'appui, qu'il ne s'agit pas là d'une impression, mais d'une réalité, d'une réalité bien tangible.

UNE BREVE EXPLICATION

En fait, même si votre moteur était rodé et en parfait état, cette circulation urbaine, limitant la montée en régime de votre moteur, l'empêchant d'atteindre sa température normale de fonctionnement, a contribué à l'encrasser, à l'engorger. Par contre, votre rapide voyage routier a servi à libérer votre moteur, à le nettoyer intérieurement, à lui rendre toutes ses possibilités... jusqu'à ce que, de nouveau, la circulation urbaine l'engorge à nouveau.

Permettons-nous une comparaison très peu académique, mais néanmoins « causante » : par cette circulation urbaine, ou sur courts trajets, votre moteur est devenu constipé ; et votre long voyage rapide lui a servi de laxatif.

QUELQUES ESSAIS

Nous avons dit qu'il ne s'agissait pas là d'une impression, mais d'une réalité. Et les essais qui suivent permettront de bien chiffrer cette réalité, essais portant sur des vitesses de pointe, des accélérations, des consommations.

UN "ÉLÉPHANT" ZUNDAPP

Il s'agit là non d'essais effectués par nous-même, mais de ceux réalisés, il y a 2 ans, par notre confrère Klacks, de « das Motorrad ».

La machine ? un attelage « tout-terrain » avec une KS 601 sport. Et afin de maintenir aussi constantes que possible les conditions d'essais, toujours le même pilote (65 kg) et la même passagère (55 kg), toujours le réservoir plein.

Les essais ? Ils portent sur les accélérations, accessoirement sur les vitesses maxima.

Les conditions ? Une première série d'essais après une semaine seulement d'utilisation urbaine (Stuttgart) — une seconde série après 100 km d'autoroute — enfin, une troisième série après une épreuve de régularité en « tout-terrain ».

Les résultats de ces essais sont portés sur les courbes jointes.

★

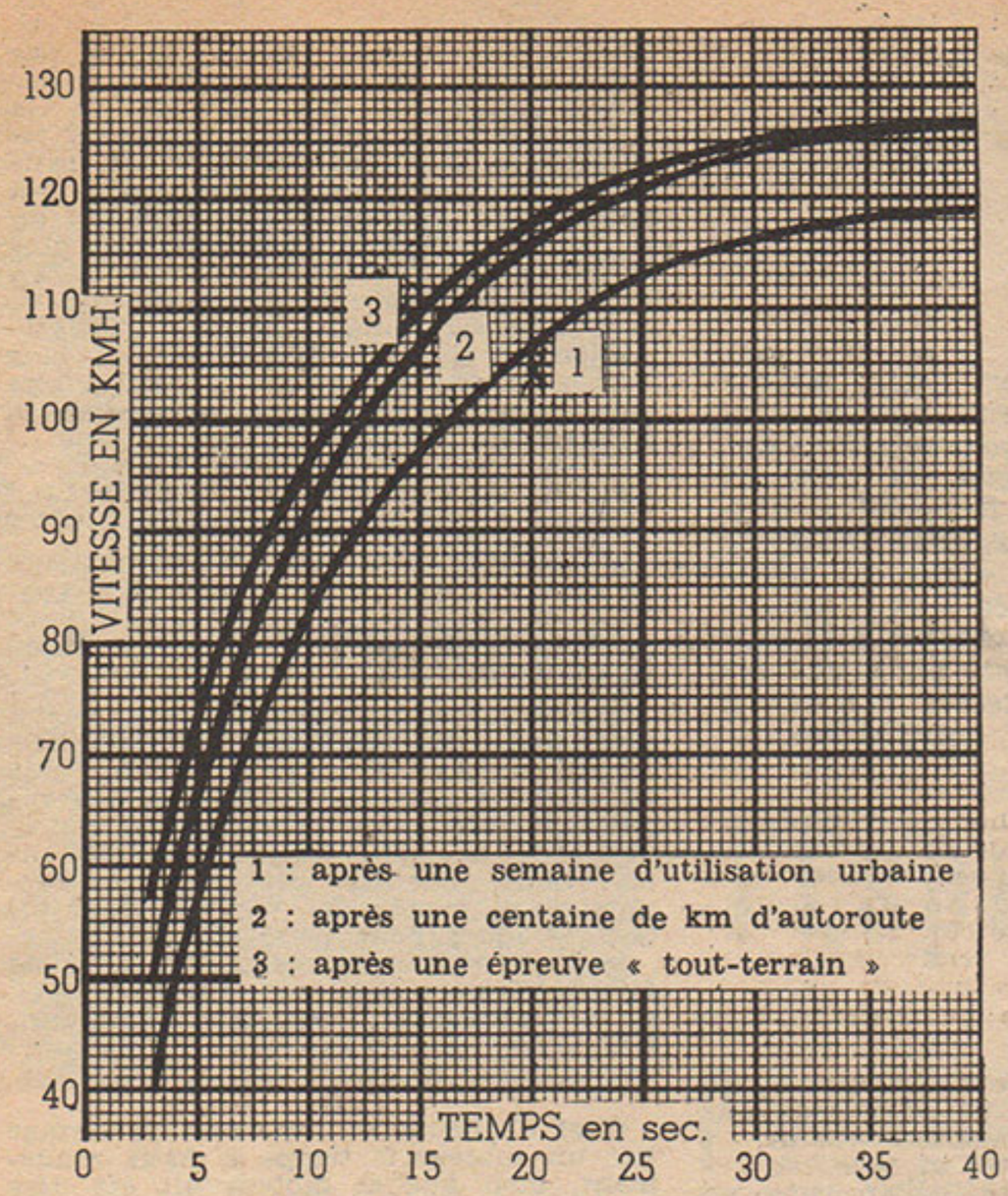
Les vitesses atteintes au bout de 40" nous donnent très sensiblement les vitesses maxima (n'oublions pas que les accélérations des « éléphants » Zundapp sont chose peu ordinaire).

Et de 119 kmh, après circulation urbaine, nous passons à 127 kmh le moteur « purgé ». Et si, en side, cette dernière vitesse correspond à 35 CV au vilebrequin, les 119 kmh signifient une puissance de 28 CV seulement. La perte de puissance est donc de 20 %, dans laquelle la perte de régime intervient pour 6,75 %.

Si, maintenant, nous comparons les accélérations des deux essais extrêmes, il apparait que la machine, après usage urbain, demande, pour atteindre les mêmes vitesses, un temps de sensiblement 50 % supérieur ; la perte étant plus sensible à basses et hautes vitesses : 66 % à 60 kmh — 47 % à 90 et 44 % à 100 kmh, pour remonter ensuite : 49 % à 110 kmh et 55 % à 115.

★

Entre la machine libérée par 100 km d'autoroute et la même machine revenant de son épreuve de régularité, l'écart est déjà bien moins sensible, la vitesse de pointe demeurant la même. C'est essentiellement les bas et moyens régimes qui ont profité du traitement infligé par la dure épreuve, les écarts de temps se chiffrant cette fois dans les 15 % jusqu'à 90 kmh, puis dans les 10 % jusqu'à 120-125 kmh.



Ci-contre : les courbes résumant les trois essais d'accélération effectués par notre confrère Klacks sur l'attelage KS 601 Sport Zundapp

AVEC UNE 350 HOREX "RÉSIDENT"

Il s'agit, cette fois, de nos propres essais, réalisés avec la 350 Horex « Résident ». Et déjà, dans le compte-rendu de notre essai (voir notre précédent numéro), nous avions glissé cette phrase : « ...et le moteur ayant été, au préalable, dégorgé... ».

Quand nous avons rendu sa monture à l'abbé Boicherot, nous lui avons demandé comment cette machine fut utilisée. Il s'avéra donc qu'une seule fois elle fut poussée à 130 compteur, que, sur route, elle est menée entre 90 et 110, toujours compteur, et que, surtout, avant de nous être très aimablement prêtée, elle fut astreinte à quelques mois de circulation parisienne.

DES PREMIERS RESULTATS DECEVANTS

Et, effectivement, la première prise de contact avec cette machine, en dehors et en plus des raisons données dans notre compte-rendu d'essais, fut assez décevante : il était clair que la machine « n'avait rien dans le ventre », alors que tout semblait en ordre (carburation, allumage, etc.).

★

Et c'est dans ces conditions que G.-E.B. est parti pour les essais de consommation, ainsi que pour les premiers chronométrages des vitesses maxima.

Résultats des plus décevants, bien loin des vitesses « catalogue », bien loin de ce que pouvaient laisser prévoir les 24 CV annoncés, alors que l'on sait que les allemands n'ont guère l'habitude de tricher dans ce domaine.

Rendez-vous compte : 112 kmh en position assise, 117 en position effacée. Et une consommation digne d'un moteur à mauvais rendement : plus de 3,5 litres à partir de 65 kmh, plus de 4,5 litres à partir de 80.

Mais, entre temps, G.-E.B. a eu l'occasion de « tirer à fond » plus longuement sur la machine. De plus, bien qu'à première vue cela ne s'imposait pas, la bougie fut sérieusement nettoyée : en fait, si elle semblait à peu près propre, un dépôt dur et luisant s'était formé sur l'isolant.

★

Et, de nouveau, nous repartons pour nos essais, définitifs cette fois, ceux qui furent publiés dans notre n° 1334. Et, maintenant, le maximum assis est de 127 kmh, effacé, de 135.

L'écart est d'importance : 15 et 18 kmh. De plus, les performances en côte ou lors des accélérations prouvent qu'effectivement nous avons bien un moteur à haut rendement. Mais alors, la consommation enregistrée la première fois n'est plus compatible avec les derniers résultats obtenus. Et il fut donc décidé de procéder à de nouvelles mesures de l'appétit de la machine.

Cette petite histoire de nos essais de la Horex racontée, comparons d'un peu plus près les résultats obtenus.

15 A 18 KMH D'ECART EN VITESSE

112 kmh seulement sur les 127 possibles en position assise... 117 seulement sur 135 possibles en position effacée... 15 et 18 kmh d'écart.

★

Estimons donc ces chiffres en puissance et couple, en acceptant pour notre machine la courbe caractéristique publiée dans notre dernier numéro.

Cette dernière nous donne un maximum de 24 CV à 6.500 t/m, mesure effectuée à l'embrayage. A 135 kmh (6.680 t/m), la puissance est de 23,4 CV — à 127 kmh (6.290 t/m), elle est de 23,5 CV.

Par contre, à 112 kmh (notre premier maxi. assis), donc à 5.540 t/m, au lieu des 21,3 CV donnés par la courbe, nous n'en aurions que 16,3 (en se basant sur la puissance nécessaire pour vaincre les résistances offertes par l'air, le roulement et les transmissions, et en admettant qu'à 127 kmh, nous avions bien les 23,5 CV). Il y a donc là 5 CV d'écart, une perte de 18,8 %.

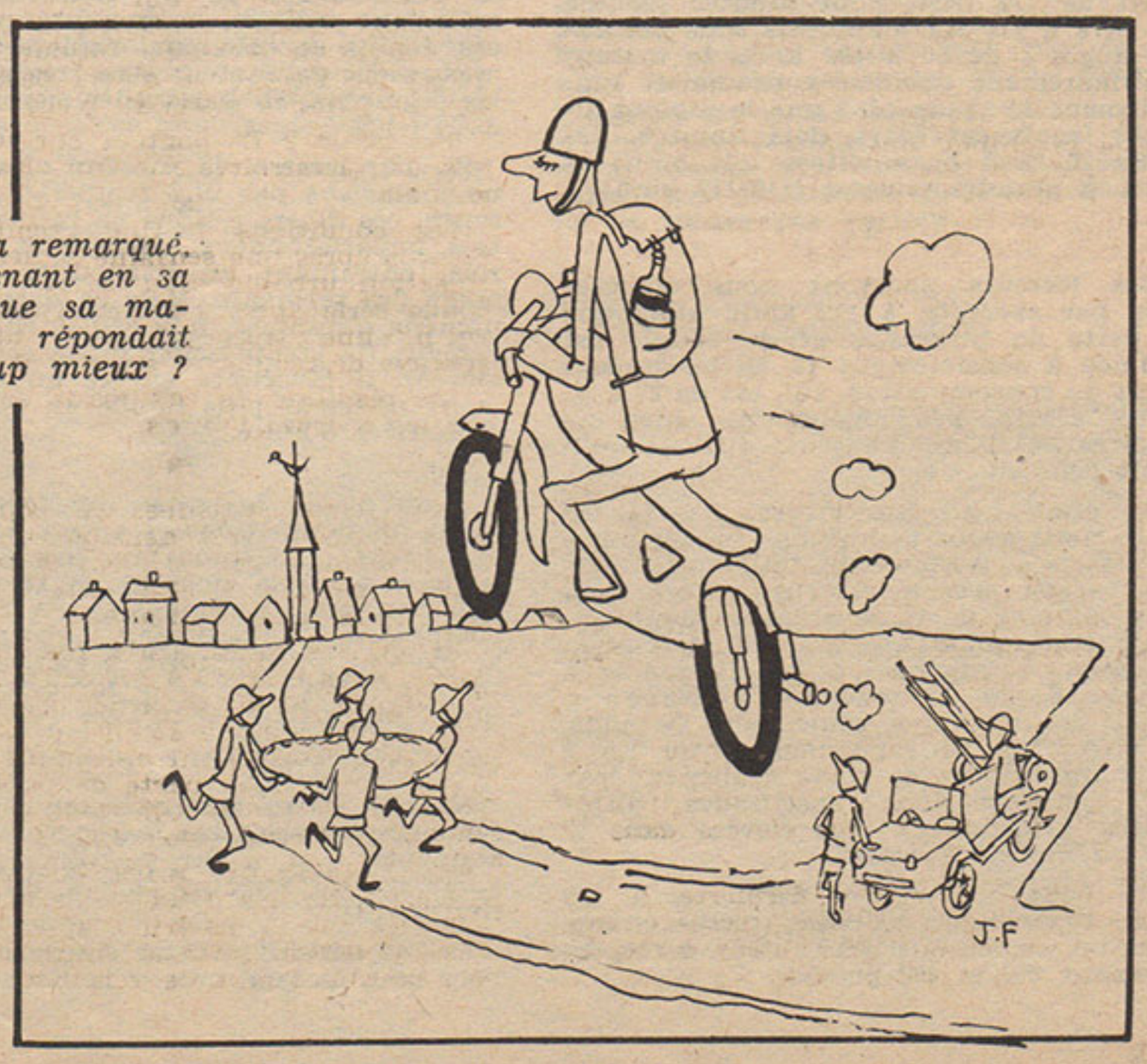
Par un procédé parallèle, aux 117 kmh 5.790 t/m) de notre premier maximum effacé, nous n'avons plus que 15.6 CV au lieu des 22,1 donnés par la courbe. Ecart de 6,5 CV, perte de 29,4 %, tant sur la puissance que sur le couple.

★

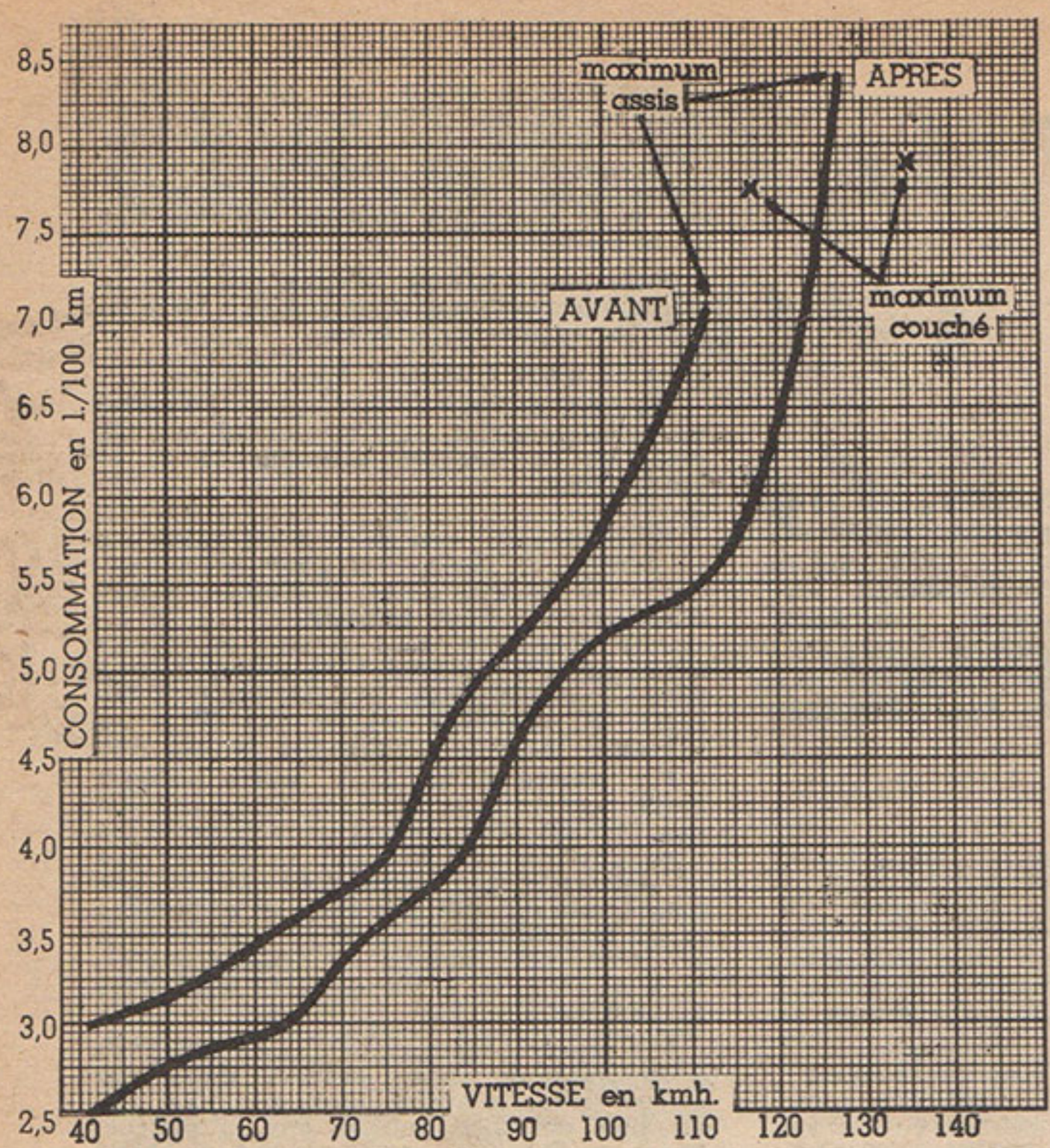
Ainsi, avant que nous n'ayions libéré le moteur, la puissance maximum était inférieure à 17 CV, et se situait à un régime inférieur à 5.500 t/m (puisqu'à 5.540 t/m nous avons une puissance plus grande qu'à 5.790 t/m : 16,3 contre 15,6). Et, face à cela, et moteur bien libéré : 24 CV à 6.500 t/m).

UNE CONSOMMATION DE 15 % SUPERIEURE

Ainsi que nous l'avons dit, la différence entre le moteur engorgé et le moteur libéré s'est manifestée également dans la consommation.



Qui n'a remarqué, en revenant en sa ville, que sa machine répondait beaucoup mieux ?



Sur cette courbe sont portées les consommations enregistrées avec la « Resident » Horex, avant et après la « purge » effectuée en faisant « cracher » le moteur, ainsi que les vitesses maxima enregistrées.

Ceci est d'ailleurs tout à fait normal, et nous l'avons expliqué de nombreuses fois. Un bon rendement signifie une utilisation plus complète d'une quantité d'essence donnée ; ou bien encore cela signifie que pour fournir une puissance donnée, il faudra au moteur une moindre quantité d'essence.

Or, en « dégorgeant » notre moteur, en le libérant, nous lui avons permis d'améliorer son rendement, ou plutôt de retrouver son rendement primitif.

★

Quoiqu'il en soit, les chiffres sont là, que nous avons regroupés dans les courbes jointes.

De 40 à 100 kmh, l'écart est sensiblement de 1/2 litre, pour monter jusqu'à 1,5 litre à 110-112 kmh. Pris sous un autre angle : de 50 à 100 kmh, le moteur intérieurement encrassé consommait sensiblement 15 % de plus que le moteur libéré ; mais cet écart, déjà notable, dépasse 20 % à basse vitesse (40 kmh) et 25 % à grandes vitesses (110-112 kmh).

★

Nos lecteurs pourront nous objecter que, par exemple, à 112 kmh, alors que la perte de puissance et de couple est estimée à sensiblement 19 %, l'accroissement de consommation, lui, est de 27,5 %. Il n'y a donc pas concordance entre ces chiffres... et il est d'ailleurs difficile qu'il y ait concordance.

En effet, pour rouler, assis, à ces 112 kmh, nous avons estimé que la puissance nécessaire au vilebrequin était de 16,3 CV, que ce soit avec le moteur « libre » ou le moteur « encrassé ». Mais, pour obtenir cette puissance à cette vitesse, la machine « engorgée » devait rouler à pleine charge, la machine « libérée » à 80 % de la charge seulement. De plus, la différence de rendement entre les 2 états du moteur se solde également par des consommations spécifiques différentes, évidemment plus élevées dans le cas du moteur encrassé.

On peut estimer ces dernières, à 112 kmh, aux charges utilisées (pleine charge dans un cas, 80 % dans l'autre), à respectivement 370 et 290 gr/CVh.

POURQUOI ?

Il est bon maintenant de rappeler brièvement le pourquoi de ce phénomène d'encrassement survenant par l'utilisation urbaine ou sur courts trajets.

DES DEPOTS PLUS IMPORTANTS

Lors de la combustion de l'essence dans le moteur, il se forme toujours des résidus de combustion, qui se déposent sur les parois de la culasse, sur la calotte du piston. A cela s'ajoutent les dépôts partiellement brûlés que forme l'huile de lubrification, dépôts plus importants encore dans un 2 temps que dans un 4 temps en raison du mode de graissage.

Si le moteur atteint assez rapidement sa température de fonctionnement, s'il maintient celle-ci, la majeure partie de ces dépôts se calcinera, brûlera, et l'encrassement du moteur sera très minime ; les segments, en particulier, seront libres dans leurs gorges.

Si, par contre, le moteur n'atteint et ne maintient pas une température suffisante, ces divers résidus ne brûleront que très imparfaitement, adhéreront aux parois, entraînant en particulier le gommage des segments. Mais ce dernier phénomène diminuera non seulement le rendement (la compression réelle sera moins élevée), il favorisera encore un encrassement ultérieur plus rapide en raison des remontées d'huile.

★

Il est d'ailleurs assez caractéristique de noter les détonations et autres bruits qui apparaissent la première fois que l'on « tirera » sur la machine, après une longue utilisation urbaine, bruits dus à la combustion des dépôts précédemment amassés et qui dureront, si l'encrassement interne n'est pas trop important, tant que l'auto-nettoyage n'aura pas eu lieu.

UN ISOLANT CONDUCTEUR

Mais la baisse de rendement n'est pas seulement imputable au gommage des segments ▸ il a pu y avoir également gommage de certains paliers, de certains roulements.

Enfin, surtout si l'on continue à utiliser pour l'usage urbain la bougie froide qui doit servir pour l'usage intensif sur route, les résidus de combustion se déposent également sur l'isolant de la bougie (voir MR n° 1324 et 1326), sur lequel ils se calcinent partiellement, mais sans brûler complètement. Ces dépôts, qui contiennent également, la plupart du temps, des composés de plomb, sont plus ou moins conducteurs de l'électricité. En conséquence l'étincelle aux électrodes de la bougie sera moins franche, l'inflammation et la combustion des gaz plus lente et moins complète : et c'est là une nouvelle source de la perte de rendement enregistrée.

LE PHENOMENE EST PLUS SENSIBLE SUR UN MOTEUR A HAUT RENDEMENT

Il est clair que tous ces phénomènes de pertes de rendement seront plus sensibles sur un moteur « sport » ou à haut rendement que sur un moteur utilitaire de la vieille école.

Un moteur à haut rendement est prévu pour dispenser une généreuse puissance, pour tourner à un régime rapide (tout au moins rapide relativement à son régime de puissance maximum). En conséquence, également, son refroidissement est étudié pour être efficace, mais surtout efficace pour les régimes, pour les charges, qu'il peut permettre.

Mais, revers de la médaille : pour de faibles régimes, pour de faibles charges, ce refroidissement sera trop important, favorisant les phénomènes d'encrassement, thème de cet article.

★

C'est d'ailleurs là une cause de serrage sur un moteur 2 temps à haut rendement, bien que ce moteur ait été déjà parfaitement rodé. Le moteur étant très refroidi, et n'étant pas amené à une température suffisante en raison des conditions d'utilisation, il se dépose une sorte de laque sur la jupe du piston.

Mais le moteur étant à haut rendement, les jeux sont minimes. Et quand on sera amené à tirer sur le moteur, quand il atteindra, cette fois, la température normale de fonctionnement, il y aura une dilatation normale du piston qui, en raison de la couche de « laque », amènera le serrage.

★

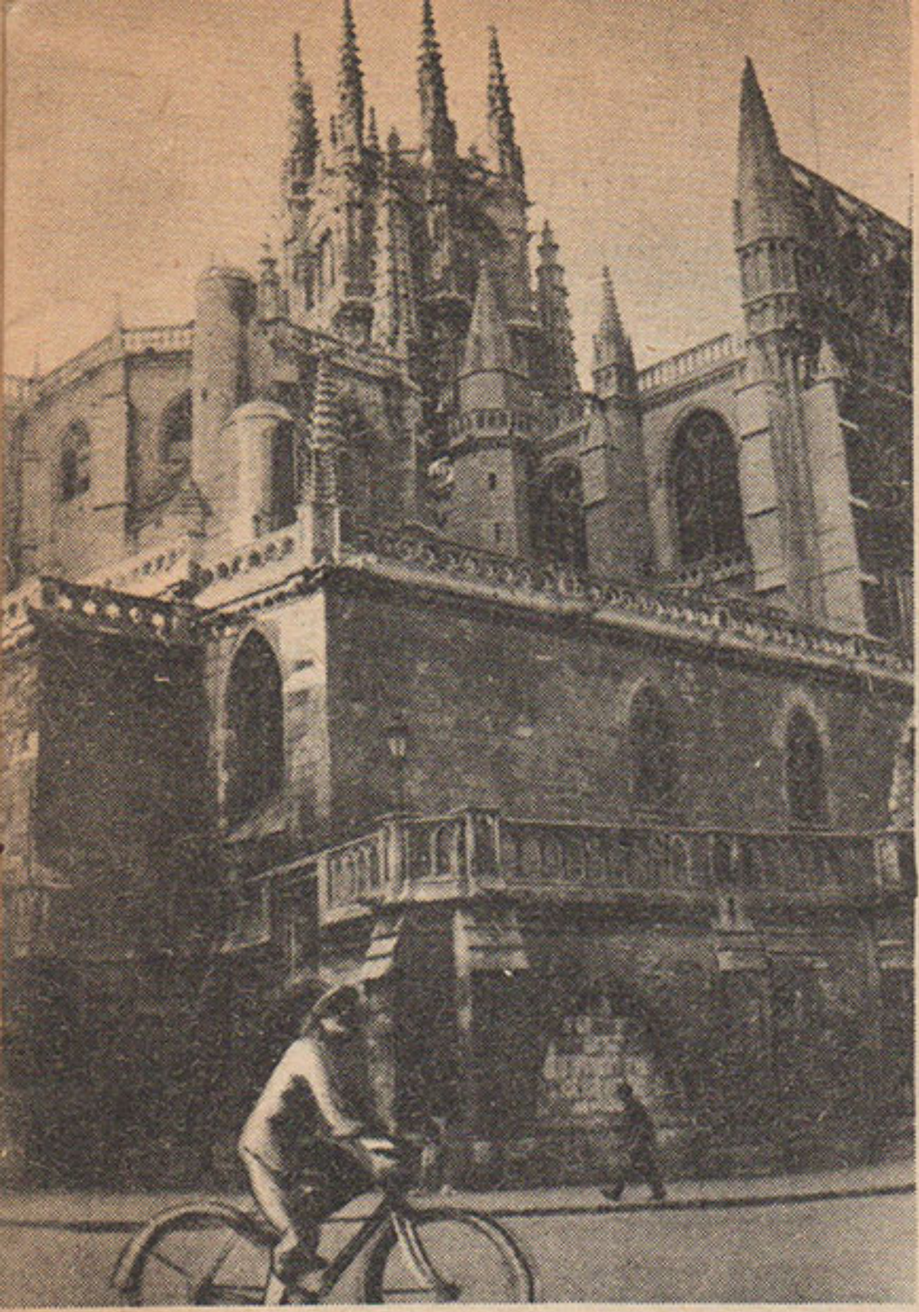
Et c'est pourquoi, avec un moteur à haut rendement utilisé en ville ou sur courts trajets, il est bon de ne pas hésiter à monter en régime, en un mot, de conduire « sport ».

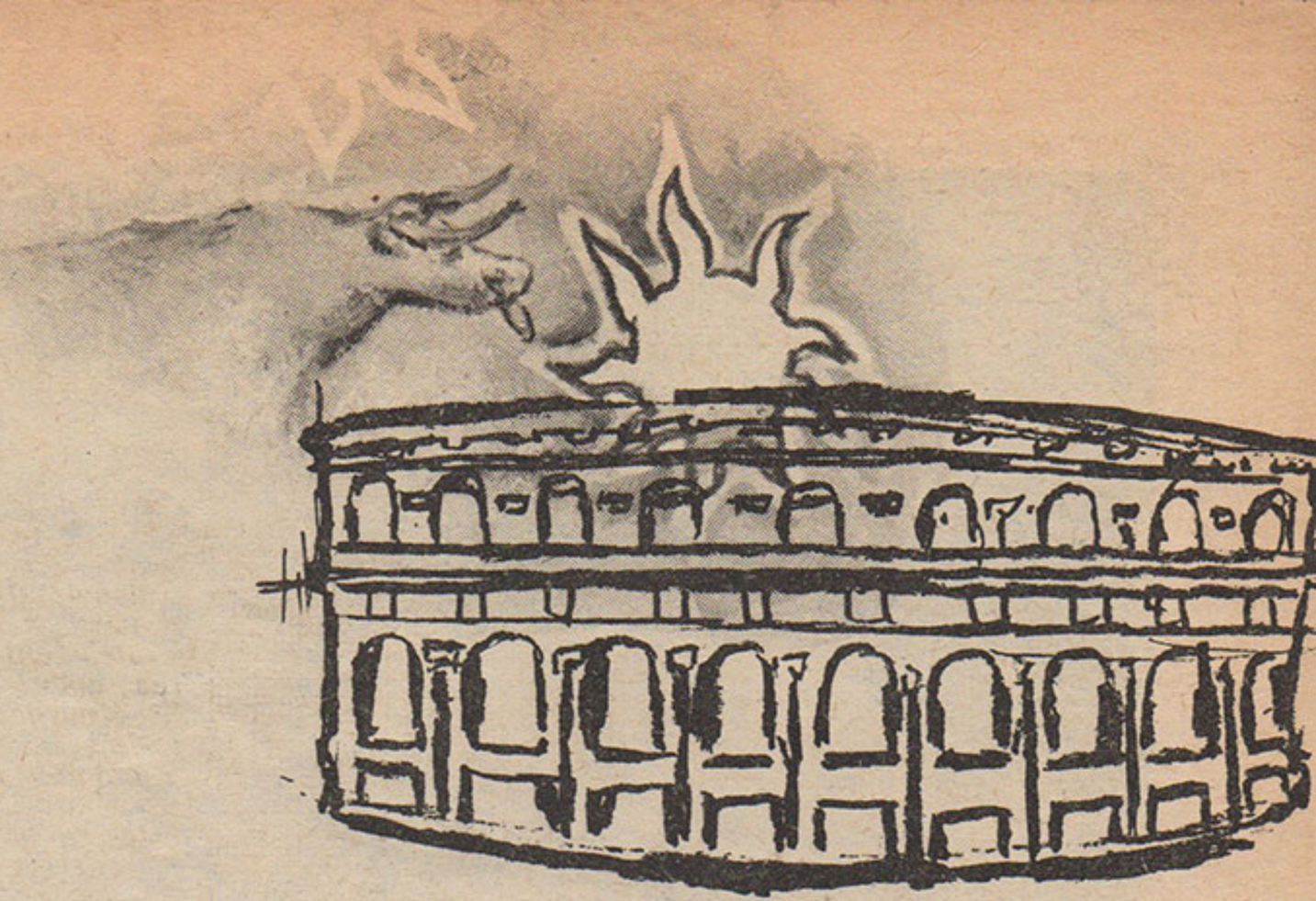
UN TRAITEMENT SIMPLE ET EFFICACE

Il nous semble que tous ces essais que nous avons relatés, tous ces chiffres que nous avons donnés, pour arides qu'ils soient, n'en sont pas moins éloquents.

Et la morale de l'histoire est bien simple : il est bon, de temps à autre, de « purger » son moteur par une méthode bien simple, agréable, et des plus efficaces : bougie nettoyée, en supposant les réglages corrects, enfourcher sa machine et lui faire faire une centaine de kilomètres pleins gaz. C'est l'elixir de jeunesse !

J. B.





l'Espagne à moto

visite au pays de lumière

Par une belle matinée d'été, mon camarade et moi, également fervents de camping motocycliste, avons quitté Tours en vue de gagner l'Espagne sur notre vaillante 175 cc Peugeot.

Passons brièvement sur les étapes qui jalonneront le voyage en direction de la frontière. Arrivés à Baulieu, dans la Corrèze, au soir du premier jour, après une route de 400 km dans un décor sans variété, nous devions passer la nuit dans un chalet des Auberges de la Jeunesse, faute de courage pour dresser la tente.

Le lendemain, fort heureusement, le chemin vers Carcassonne se fit beaucoup plus pittoresque. La ville elle-même, avec ses remparts, et ses tours illuminées dès que tombe le soir, nous offrit l'occasion d'une visite intéressante. Et puis, n'ayant inscrit que 260 km au compteur dans cette seconde étape, nous n'en étions que plus en forme pour découvrir cette ville aux lointaines origines.

Ensuite ce fut Port-Vendres, 139 km sans histoire, parmi les oliviers, les vignes et les cyprès. Arrivés à destination tôt dans l'après-midi, nous dressions la tente pour cette dernière journée en terre française, car le lendemain...

Mais n'anticipons pas ! Si tout avait bien marché jusqu'ici, Port-Vendres devait nous retenir une journée de plus, et qui n'était pas prévue au programme !

A l'instant de mettre en route, mon ami casse le ressort de kick..., mécanicien à 6 km, qui pratique la réparation, bien sûr, mais le temps passe et nous ne serons pas ce soir en Espagne.

UN MONDE NOUVEAU NOUS APPARAIT

Du moins y parvenons-nous le lendemains sans encombre, nous dirigeant vers Tigneras, terme de notre première étape outre-Pyrénées.

Un nouveau monde nous est apparu : paysages tourmentés, fantastiques, par endroits. Lents virages en épingles à cheveux. (Pour les amateurs de sensations fortes, je recommande vivement l'Espagne en moto et de plus sur les routes de montagne). Bon comportement de la 175 Peugeot, malgré un bon kilométrage au départ, et une bonne charge, mais alors la suspension arrière est un vrai supplice que nous aurons à supporter pendant tout notre voyage, surtout en Espagne, où les routes sont pleines de nids de poule, de bosses et de pierres.

L'essence est moins chère et moins bonne, il n'y a que le super-carburant qui égale notre essence ordinaire. Le savon est le même que pendant la guerre, le nescafé ne se trouve pas partout.

Dans le titre : une église, à Burgos. - Ci-dessous : cette vue saisissante fut prise du haut d'un pont donnant accès à la noble province de Castille.

Bonne impression, dès la frontière franchie : l'accueil est aimable et nous serons toujours bien renseignés par les gens du pays.

Cette entrée en Espagne nous a d'ailleurs saisis : le paysage est presque africain, oliviers, cactus, des aloès, des roseaux tout au long de la route, taillée à même le roc et parsemée de blocs de pierre.

Ici, la mer est d'un bleu lumineux et qui semble refléter toutes les couleurs du spectre. Nous dressons la tente à Pigneras, dans l'obscurité, et repartons dans les mêmes conditions, avant que le jour se lève, pour Barcelone, grande ville moderne où nous gagnons le camp Hispano français, bien aménagé, avec douches, eau courante, pour 9 pesetas par jour et par personne.

★

Nos impressions à ce stade du voyage ?

Quel retard sur la France sur l'ensemble des choses, quels contrastes aussi ; larges avenues, style mi-moderne mi-africain, autobus à impériale, magasins ouverts jusqu'à 23 h. 30, rues animées, même à 2 h. du matin, etc., etc. Une analogie avec Paris dans tout cela : des boulevards, et le métro.

Nous conservons de Barcelone, où nous sommes restés trois jours, un souvenir inoubliable, et souhaitons revoir cette « Ville Lumière » de l'Espagne.

DE BARCELONE A VALENCE

Là encore nous avons été étonnés par la diversité du paysage. Que d'oliviers et d'orangers, que de champs de riz ! Escarpements rocheux en aplomb au-dessus de la route, virages resserrés, courts, étranglés par des blocs de roche. Nous avons fait cette étape en 2 temps, du fait d'un orage qui nous a pris en pleine route, le soir même de notre départ de Barcelone.

Après une nuit passée dans un garage, après 200 km de nids de poule franchis à 30-40 kmh, nous campons enfin dans les faubourgs de Valence, étant arrivés trop tard en cette ville pour nous renseigner sur la présence d'un camp.

Mais celui-ci existe bien, à Saler, au milieu des pins, et nous l'atteignons par une route bordée de rizières.

Durant six jours, nous avons passé là des moments tranquilles : les plaisirs sains de la mer et lézarder au soleil. Nous prenions nos repas dans une petite cabane en roseaux et planches : c'était le café de la plage. De gens simples et forts sympathiques.

Dans le camp les départs et les arrivées se succèdent. Nous avons le plaisir de revoir à Valence nos voisins de tente : un groupe de jeunes allemands. Pendant notre séjour, nous avons mangé le plat du pays : la Paella. C'est délicieux : du riz avec des langoustines, des fèves, et beaucoup de légumes variés.

Nous avons fait un tour dans la ville qui est moderne, gaie, neuve. L'industrie ne semble pas très poussée, surtout celle des voitures : partout des marques étrangères parmi lesquelles figurent France, Angleterre, Amérique, Allemagne. Une particularité : des sidecars sur les scooters.

Notre camp n'était pas loin du grand lac d'Albufera, sillonné de grandes barques à voiles transportant des gerbes de riz.

Nous avons remarqué que les voisins allemands étaient mieux équipés que nous. Matériel de camping plus moderne, motos et voitures dotées de tout ce qui rend le camping agréable.

Pourtant, le camp se vide, car les vacances tirent à leur fin pour la plupart d'entre nous. Le dernier soir, nous avons fait un petit rassemblement autour des tentes. Nous étions peu nombreux comme français, beaucoup d'allemands, tous très sympathiques et dynamiques. Pas d'espagnols, le camping leur paraissant une chose bizarre. Ils viennent voir les campeurs comme des bêtes curieuses. Parfois ils ne se contentent pas de regarder...

Ce qui est amusant dans ce pays, si vous vous faites voler, c'est que les gens prennent des airs consternés et vous jurent par tous les dieux que jamais personne n'a été ou n'a volé dans la région.

L'Espagne est très jolie et très pittoresque, la vie n'y est pas chère, mais ce qui est ennuyeux et ce qui gâche tout, ce sont ces mendiants qui vous accrochent où que vous soyiez : restaurants, rues, etc...

VERS MADRID ET SAINT-SÉBASTIEN

Tous nos amis s'en vont : des adieux qui n'en finissent plus, poignées de main, et la caravane de scooters et de motos s'ébranle pour les Iles Baléares (à noter le démarrage instantané des scooters allemands, malgré le long arrêt).

Nous sommes partis après les allemands qui nous ont invités à venir les voir l'an prochain en Allemagne.

Difficile traversée de Saler, très mauvaise signalisation des routes. Près de 3/4 d'heure pour trouver celle de Madrid (relativement bonne à certains endroits avec passages difficiles).

Le quart du parcours s'avère très montagneux, passages et virages dangereux. Panorama magnifique.

Traversée de la province, monotone et harassante ; sur 150 kilomètres, peu d'arbres et route droite couverte de poussière. Du point de vue site, cette région rappelle la Beauce.

Arrivée dans Madrid à 21 h. 30. Nous avons dû monter la tente dans un terrain de construction, la ville n'ayant pas de terrain de camping.

★

Mais le temps passe ; il faut poursuivre le voyage. Ayant quitté Madrid, nous avons couché à 4 km de Burgos, sur un plateau rocheux entouré de murs de pierre et de gros blocs de roche, et dès le lendemain matin c'était le départ pour San-Sébastien. Le paysage ici est semblable à celui des Vosges : montagnes

En haut : chargées de gerbes de riz, ces longues barques à voiles sillonnent le lac d'Albufera... - Ci-dessous : « ...nous fîmes un arrêt dans un village basque, près de St-Sebastien... ».

boisées et verdoyantes et, de loin en loin, on aperçoit les troupeaux de moutons qui paissent sur les flancs des monts.

A noter que les restaurants sont plus chers que sur la côte Méditerranéenne. Les routes, par moment, permettent un peu de vitesse, puis tout à coup ce sont des troupeaux, des charrettes...

C'est la journée des crevaisons. Nous « perçons » en pleine brousse : pas un village, rien. Nous avons démonté la roue et arrêté une voiture. 4 heures après, mon ami revenait avec la roue, dans une voiture stoppée pour le retour. Puis à la tombée de la nuit, nouvelle crevaison à la sortie d'un village sur un pont. Mais là, plus de chance, car à 30 mètres nous trouvons un mécanicien. La réparation fut exécutée entre 9 heures et 10 heures du soir : toujours l'amabilité des espagnols.

★

Nous n'aurons pas à regretter cet arrêt forcé dans ce petit village, à 30 km de Saint-Sébastien, au milieu de verdoyantes campagnes. Nous y avons très bien mangé, avons acheté des gourdes en peau, des chaussettes de laine et deux énormes fromages, et nous avons à nouveau été étonnés du faible prix de la réparation pour notre moto.

Arrivée à Saint-Sébastien dans l'après-midi du lendemain, pour une journée seulement.

★

« Amis motocyclistes et campeurs, l'Espagne est le pays où la vie n'est pas chère ».

Malgré de nombreuses avaries (incidents mécaniques) : rayons cassés, ennuis d'embrayage et crevaisons, malgré l'achat de nombreux souvenirs du pays espagnol, nous avions encore, mon ami et moi, quelques pesetas en poche à la frontière.

Le dernier soir, nous avons mangé dans une cidrerie basque qui faisait restaurant, pour le prix record de 25 pesetas. Nous avons couché chez des particuliers pour 50 pesetas (chambre à 2 lits) et encore on nous a dit que c'était très cher; et au matin nous avons quitté l'Espagne après avoir passé la Bidassoa. En quelques instants le paysage change, l'impression est bizarre, on est tout étonné de retrouver la France après quelques semaines passées en Espagne.

Des deux côtés, mêmes formalités: faire viser les passeports.

LE CHEMIN DU RETOUR

Une agréable surprise en pénétrant en France, c'est la qualité des routes françaises (en Espagne, celles-ci sont trop étroites et très mauvaises, surtout dans la traversée des villages).

Bayonne, les Landes et ses belles maisons basques, et la large et longue route de Bordeaux nous ramènent vers notre ville.

Et les petits pays, les villages défilent à un rythme régulier comme un film.

Pourtant, ce soir encore, nous couchons sous la tente, à 10 km de Bordeaux, dans un pré au bord de la Nationale 10.

La fin de notre voyage approche.

★

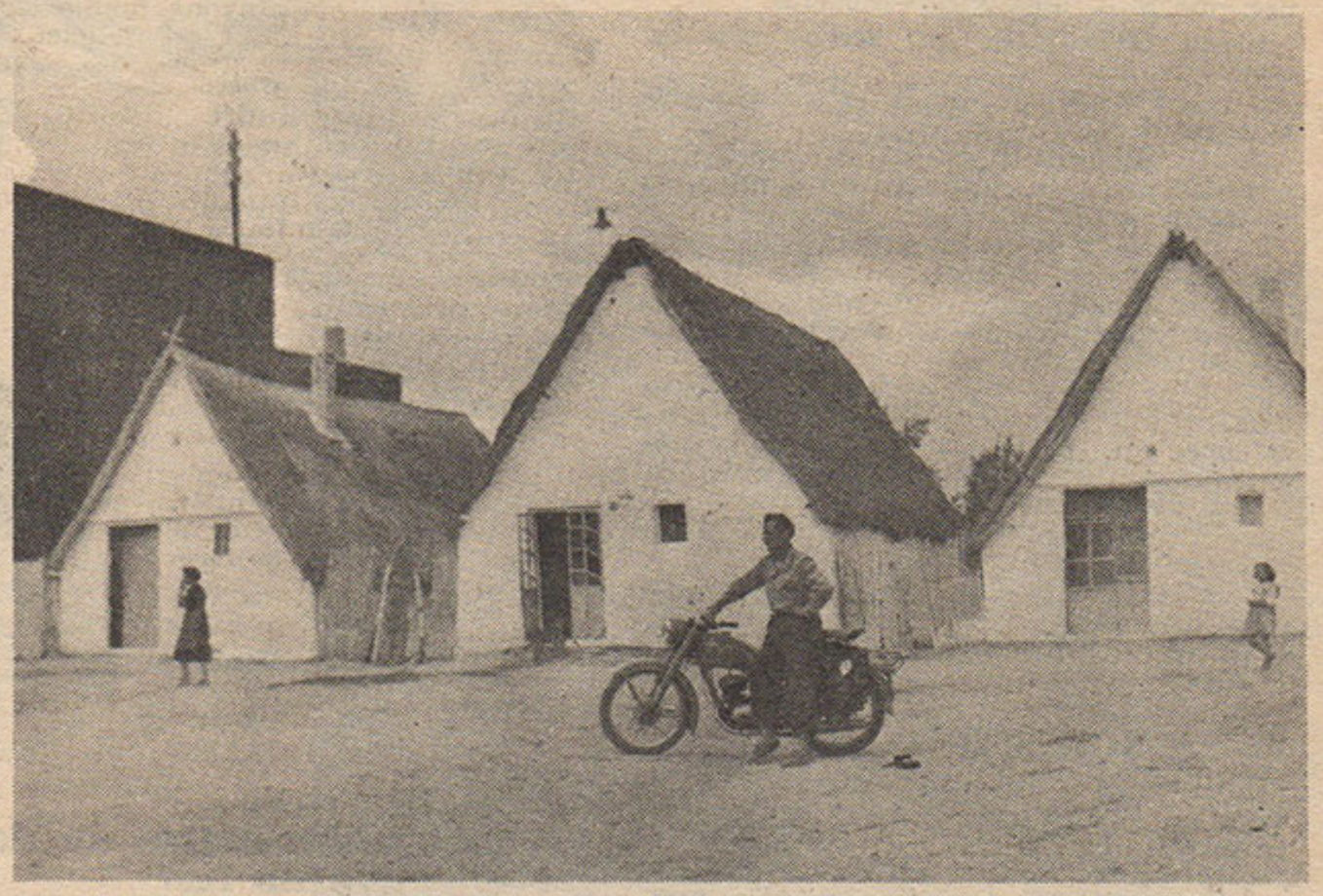
Au matin, en nous réveillant, nous avions un peu la nostalgie de nos belles journées passées en Espagne, « Pays de lumière et de soleil ». Nous avons été agréablement surpris par la gentillesse des gens du pays. Nous avons eu dans les régions provinciales quelques difficultés pour parler, car les provinciaux parlent plusieurs dialectes. (Les basques ont leur dialecte personnel, quelques-uns parlent français et d'autres espagnol).

Encore quelques heures de vacances, de soleil, et de liberté et nous reprendrons notre vie habituelle. Dernier jour de moto et de camping.

Nous rentrons riches de nos impressions et souvenirs de vacances et prêts l'an prochain à faire un nouveau voyage à l'étranger.

M. D. ABOAB
Tours

Ci-dessus : les routes espagnoles sont loin de valoir les nôtres ; ici, pourtant, dans la région de Madrid, le revêtement est acceptable. - Au centre : à 20 kilomètres de Valence, le village de Saler s'étend au long du lac d'Albufera. - En bas : « ...Durant six jours, nous avons passé au Camp de Saler des moments tranquilles... ».



INFORMATIONS

◆ L' « OPERATION ANNECY »

Depuis sa création, La Prévention Routière utilise successivement toutes les formes modernes de lutte contre les accidents.

L'expérience tentée du 2 avril au 1er juin prochains consistera à concentrer simultanément le maximum de moyens sur une zone bien déterminée. La région choisie est constituée par la ville d'Annecy et les 19 communes environnantes, choix qui s'explique notamment par :

— La présence d'une zone parfaitement délimitée par le lac et la montagne.

— La facilité de mise en place d'un important dispositif de contrôle.

Le but de l'Opération Annecy est quadruple :

— Attirer une nouvelle fois l'attention du public sur l'acuité du problème des accidents de la route.

— Montrer que la mise en œuvre des moyens de prévention a une influence favorable sur l'évolution du nombre des accidents.

— Permettre l'analyse scientifique détaillée de chaque accident.

— Etudier les moyens de prévention présentant la meilleure efficacité.

Parmi les moyens qui seront mis en œuvre, citons :

— La révision préalable de la signalisation routière.

— Le contrôle étroit de la circulation par des effectifs renforcés de gendarmes et de gardiens urbains.

— L'emploi de techniques modernes de surveillance des routes.

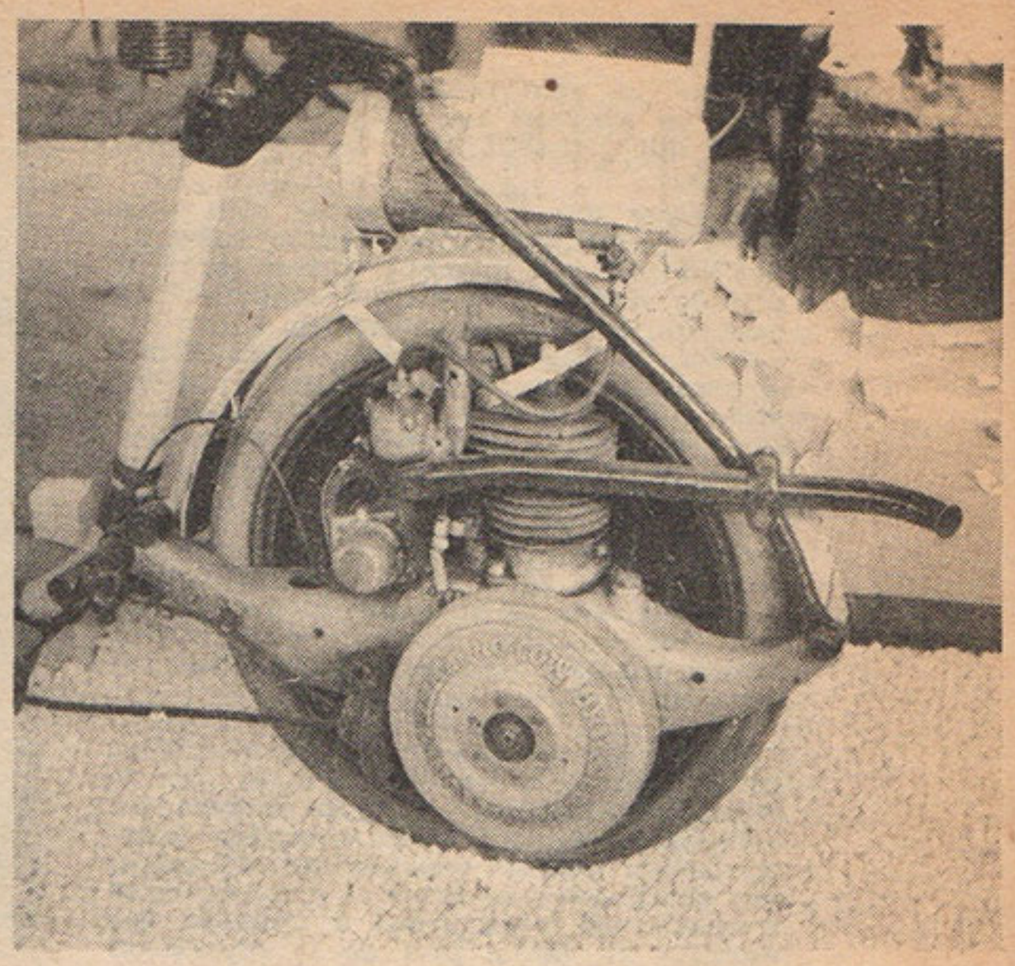
— L'examen systématique des organes de sécurité des véhicules automobiles, des motocycles, des cycles.

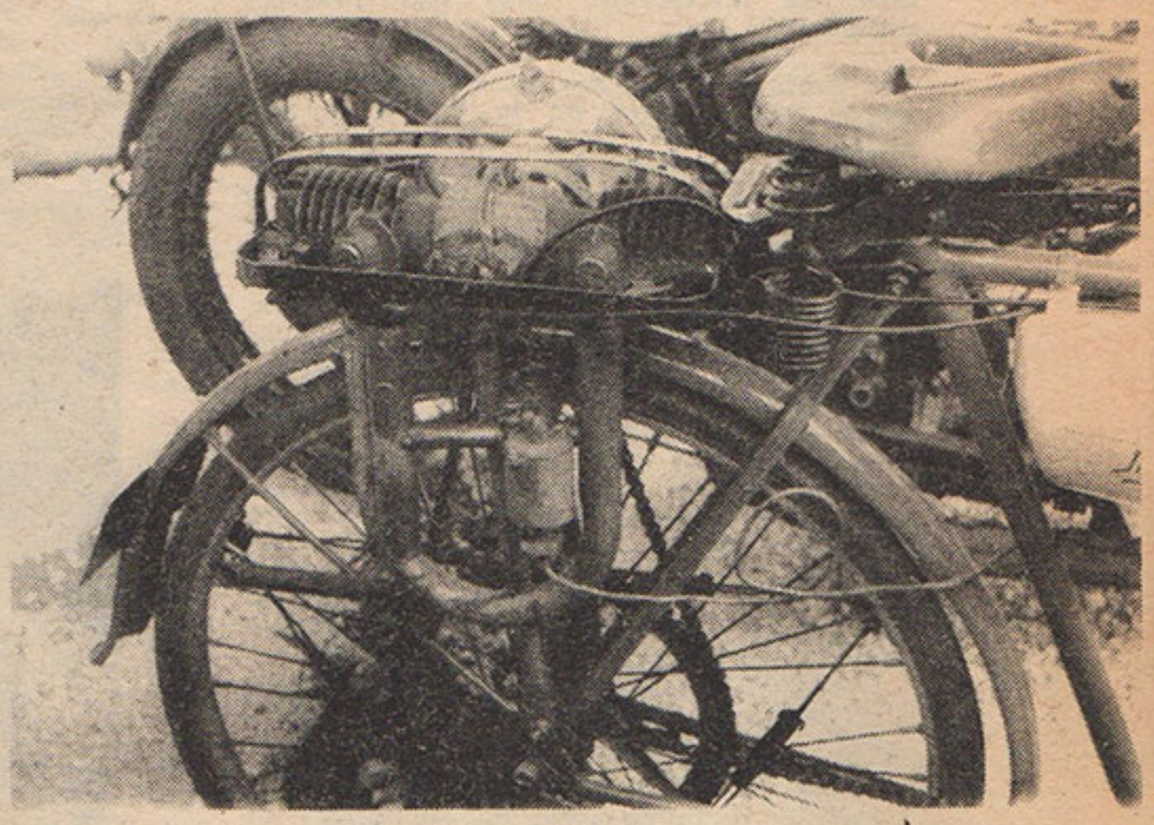
— Une action psychologique intense comportant : apposition d'affiches, conférences aux parents d'élèves et au personnel des entreprises, projection de films, expositions, etc...

— L'enseignement à l'école des règles essentielles de circulation.

— L'étude immédiate, par une commission spécialisée, des accidents survenus dans cette zone entre le 2 avril et le 1er juin.

On pouvait voir au Salon d'Amsterdam, à côté des plus récentes productions européennes, un certain nombre de réalisations « ancestrales » qui aidaient par leur présence à mesurer le chemin accompli en près de 50 ans de technique motocycliste. - Ci-dessus : la roue motrice de Briggs et Stratton (1920), réalisation anglaise inspirée de la « Smith Power Wheel » américaine, montrait un cylindre de 162 cmc. En bas : un bicylindre « à plat » (Johnson 1920) 2 temps de 140 cmc. et qui se prête particulièrement au montage sur le garde-boue arrière ! Les échappements, couplés, assurent le préréchauffage du carburateur.





◆ UN NOUVEAU 125 RUMI

Selon notre confrère suisse « Moto Touring », une importante société importatrice de Zurich a dernièrement organisé une exposition privée des modèles qu'elle distribue et parmi lesquels figurait, à côté des scooters bien connus « Scoïattolo » et « Formicchino », un tout nouveau 125 baptisé « Diana Sport » qui, écrit notre confrère, a soulevé la plus vive curiosité.

Malheureusement, « Moto-Touring » ne donne aucun détail sur cette nouvelle production Rumi, que nous espérons pouvoir présenter bientôt à nos lecteurs fervents du petit cube à haut rendement.

◆ UNE 200 CMC. SAROLEA

Afin de remplacer son modèle à 3 vitesses « Century », l'usine belge sortira une 200 cc, 2 temps, 4 vitesses, livrable en exécution standard ou luxe.

La nouvelle machine fournira 10,2 CV au régime de 5.250 t/m, et sera dotée d'une partie cycle moderne, à suspension arrière oscillante amortie hydrauliquement. Le modèle luxe comportera en outre la fourche télescopique et les amortisseurs hydrauliques que l'on trouve déjà sur la 350 cc de la marque, la Saroléa « Vedette ».

Mais l'on ignore encore quand cette nouvelle 200 cc sera commercialisée en série.

◆ PRODUCTION DES RAFFINERIES SF BP EN FEVRIER 1957

	Lavera T.	Dunkerque T.
Brut traité	106.770	94.123
Produit obtenus :		
Propane	308	1.630
Butane	1.593	3.037
Essences spéciales ..	876	261
Essence aviation	1.185	—
Carburant auto	31.096	23.456
White spirit	655	1.074
Pétrole	3.209	825
Carburéacteur	178	2.490
Gas oil	16.396	5.339
Fuel fluide	40.492	35.065
Fuel lourd	58.366	47.043
Lubrifiants	—	7.104
Paraffine	—	467
Brais et cut backs ..	—	1.371

Comme le mois dernier, ces raffineries ont traité, en outre, un certain tonnage de produits semi-finis qui constitue, rappelons-le, un apport exceptionnel dû aux circonstances. C'est ce qui explique la différence existant entre le tonnage de brut mis en œuvre et le total des tonnages de produits finis indiqués ci-dessus.

◆ UNE ESSENCE QUI REVIENT CHER

Les automobilistes qui auront présenté, dans un des nombreux centres de l'Association pour le Contrôle Technique des Automobiles (ACTA), un véhicule reconnu en bon état mécanique, percevront immédiatement une allocation spéciale d'essence égale à 4 ou 6 litres, selon la puissance de la voiture.

Ceci dans le but d'inciter les automobilistes à faire appel à ces contrôles de sécurité pour tenir leurs véhicules en parfait état de marche.

Voilà une initiative intéressante en soi, mais qui pèche en deux points : d'abord, les communiqués qui l'ont annoncée ne mentionnent pas les usagers du deux-roues parmi les bénéficiaires... Pourquoi ?

Ensuite, il est précisé — discrètement d'ailleurs — que les examens techniques effectués par l'ACTA, et donnant droit à ce « rab » d'essence, *sont payants*.

A notre sens, l'Etat, en l'espèce le Secrétariat d'Etat à l'Industrie et au Commerce (oh combien !), eut été mieux inspiré d'accorder ces dotations en carburant à la Prévention Routière, qui eut sans aucun doute — et comme à son habitude — accepté de travailler gratuitement à la sécurité des usagers de la route !

UNE NOUVELLE MONTESA

SOUS LE SIGNE DU SILENCE

Il y a un an, nous présentions à nos lecteurs la Montesa Brio 80/56.

Mais cette marque espagnole, dont la réputation a largement dépassé le cadre de ses frontières, grâce à une participation assidue aux épreuves de vitesse internationales, fait preuve de beaucoup de constance dans ses recherches, et améliore sans cesse son modèle de base, le 125 cc « Brio ».

★

La dernière version est baptisée « Brio 81 ».

Extérieurement elle ne diffère que très peu du précédent modèle, si ce n'est par son émaillage, qui, de rouge et noir, devient vert pâle et noir.

Mais les recherches techniques n'en existent pas moins, et ont porté cette fois-ci sur le silence.

En effet, à l'admission, nous trouvons un important filtre à air formant chambre de tranquillisation, relié au carburateur par un manchon de caoutchouc.

Quant à l'échappement, nous trouvons maintenant deux grands pots à sorties en ogive, dont le volume semble être, à vu de nez, au moins de 50 % plus élevé. A l'intérieur de ceux-ci, la détente des gaz se fait en trois étapes.

Tout ceci nous donnerait un bruit de 72 phones seulement, chiffre qui serait d'autant plus significatif si le constructeur voulait bien indiquer à quelle distance cette mesure a été prise.

Bien entendu, ce résultat a été obtenu sans que la puissance en souffre, et l'usine fait d'ailleurs remarquer que silence et rendement sont loin d'être incompatibles — ce que nos lecteurs savaient déjà — et que les derniers modèles compétition Montesa se signalaient par leur silence de fonctionnement.

★

Voilà en quoi se résument les nouveautés apportées cette année.

On peut toutefois regretter que Montesa ne soit pas allé plus avant.

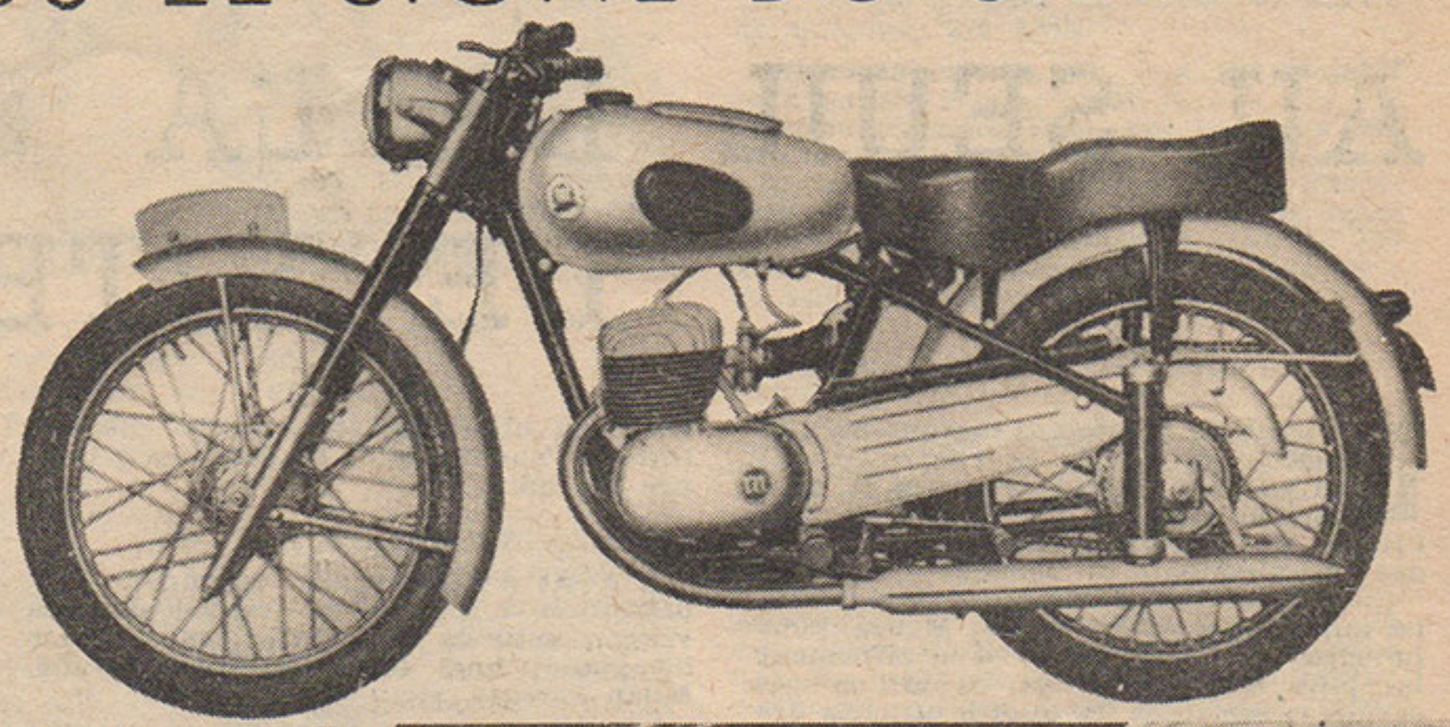
Sans parler de l'allure vieillotte de la commande de sélecteur, faisant très « sélecteur adaptable », le bras oscillant arrière devrait remplacer le système coulissant.

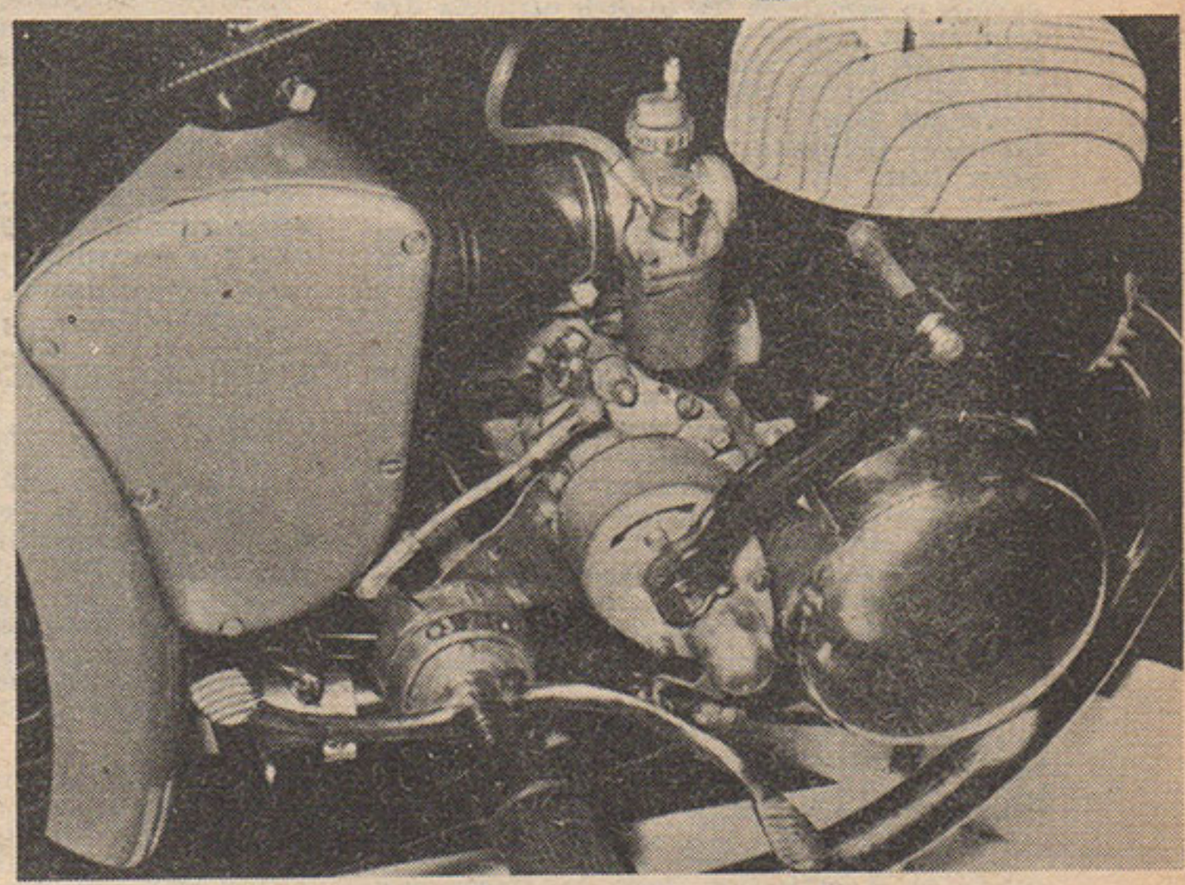
Espérons que ces améliorations seront apportées au prochain modèle.

C. R.

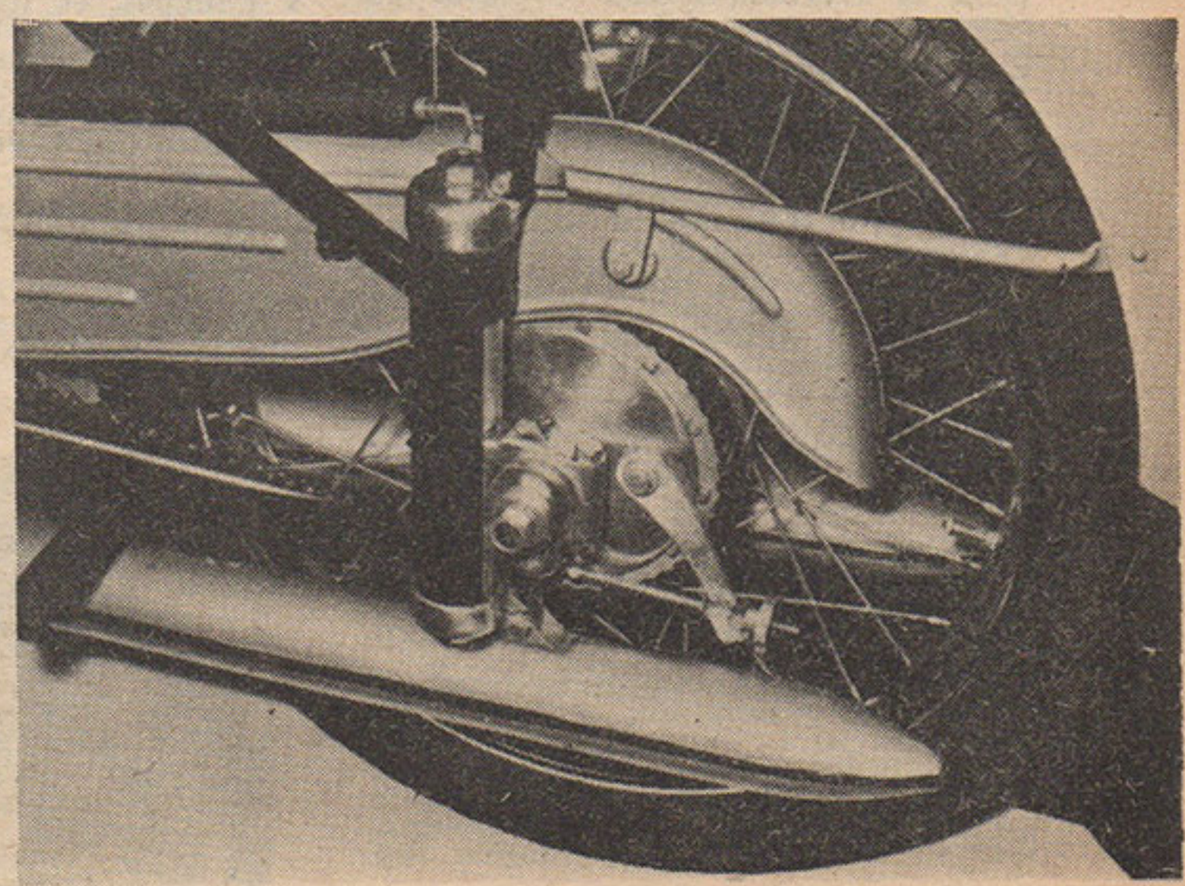
FICHE TECHNIQUE

Monocylindre deux temps.
Alésage : 51,5 mm.
Course : 60 mm.
Rapport : 1,16.
Taux de compression : 7,5 à 1.
Puissance : 6.5 CV à 5.400 t/m.
Transmission primaire : chaine.
Boite de vitesses : 3 rapports : 19,5 - 12,48 - 7,8 à 1.
Embrayage : disques multiples.
Fourche : télescopique amortie hydrauliquement.
Suspension AR : coulissante ; amortisseur hydraulique sur demande.
Pneus : 2,75×19.
Freins : 125 mm.
Réservoir : 12 litres.
Poids à vide : 85 kg.



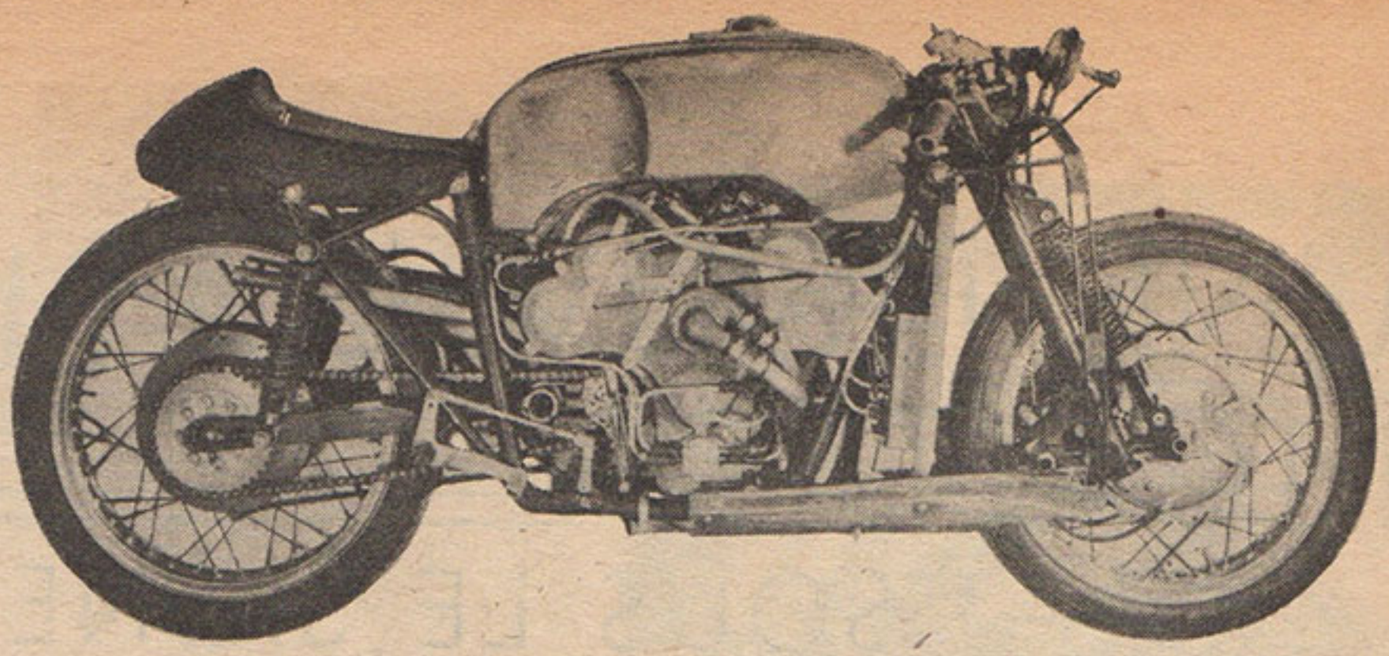


Ci-dessus : l'allure générale de la machine n'a guère été modifiée. Ci-contre, la chambre de tranquillisation reliée au carburateur par un manchon de caoutchouc.



Voici les nouveaux pots d'échappement à sorties en ogive et le nouveau carter de chaine, plus enveloppant.

LES MARQUES ITALIENNES



AU SEUIL DE LA SAISON DE VITESSE

La venue du printemps marque un peu partout la reprise de l'entraînement en vue des courses de vitesse et, tout particulièrement en ce qui regarde l'Italie, des épreuves comptant au titre des Championnats du Monde.

C'est dire que le circuit d'Ospedaletti, les autodromes de Modène et Monza, pour ne citer que les centres d'entraînement les plus fréquentés, ont vu affluer ces dernières semaines les pilotes officiels des grandes et petites marques, auxquels s'offrait une triple tâche : parfaire leur forme, se mettre en main les machines, nouvelles pour certains, ou nouvelles sur quelques points et qu'il fallait alors essayer pour en vérifier le comportement.

★

Car des machines améliorées, sinon de nouveaux engins de compétition, il y en aura cette année et, encore que limités à une concurrence italo-tchèque sur le plan « constructeurs » — puisque seules les Jawa disputeront officiellement les Championnats 1957 aux côtés des marques italiennes — ceux-ci donneront lieu à des luttes épiques entre ces dernières, toutes résolues à défendre ou améliorer leurs positions et qui ont, dans ce but, travaillé cet hiver le point de vue technique et renforcé les effectifs de leurs écuries respectives.

Mais jugeons-en plutôt en passant successivement en revue les nouvelles en provenance d'Italie.

CHEZ GILERA : NOUVELLE 175 SPORT

La marque d'Arcore alignera évidemment sa 4 cylindres dans la classe des 500 cc, avec Duke, Liberati, Alf. Milani et une recrue de choix, l'écossais Mac Intyre. Ces mêmes hommes mèneront encore en 350 cc les « quatre pattes » qui ont victorieusement débuté leur carrière en fin de la saison dernière, à Monza. Enfin, en ce qui concerne la classe des 125 cc, nous aurons ici la bicylindre qui fournit actuellement 20 CV à 12.000 tours et dont les reprises ont été sérieusement « travaillées ». La machine sera confiée à Ferri, encore appuyé par deux jeunes, Galliani et Muscio. Quant à la participation aux épreuves « attelées », il est acquis que Gilera ne s'alignera qu'au Grand Prix des Nations, à Monza, avec Albino Milani au guidon... pour observer la tradition !

Où est, dans tout ceci, le tennisman Covi, cet ami du regretté Ferruccio Gilera, et qui avait stupéfié les mécanos en tournant brillamment à Monza, aux commandes de la 4 cylindres ?

Covi, pourtant, n'a aucune performance motocycliste derrière lui, et c'est pourquoi nous ne le trouvons pas dans l'équipe officielle d'Arcore : il doit d'abord faire antichambre, c'est-à-dire courir quelques épreuves en catégorie «juniors» (licenciés nationaux) pour justifier son élévation ultérieure au rang de «Senior» (inter). Pour lui donc, rendez-vous à l'année prochaine.

LA 175 « TWIN »

Il s'agit d'une machine répondant à la définition « sport », et destinée dans sa version actuelle à disputer les épreuves de grand fond, telles le Tour d'Italie, Milan-Tarente, etc...

Les techniciens de chez Gilera se sont montrés extrêmement discrets au sujet des résultats fournis par le nouveau modèle lors des essais. Cependant, ce double ACT parait leur avoir donné satisfaction et l'on attend avec intérêt de connaître ce qu'il fera, en face des autres machines italiennes de formule 2, dans le prochain « Motogiro ».

Rappelons que la 175 Twin sera confiée à Ferri, Galliani, Vezzalini et Muscio.

SURTEES DE RETOUR CHEZ MV.

Le champion du monde en grosse cylindrée a repris l'entraînement, après la longue période d'inactivité que lui valut son accident de l'an dernier à la Solitude. Il accomplit de nombreux kilomètres au guidon de la quatre cylindres 500 cc, pour se la remettre en main et sans forcer la machine, sur laquelle les temps réalisés avec et sans carénage sont cependant prometteurs.

La 500 MV est pourvue d'un nouveau système d'allumage à batterie-bobine, en remplacement de la magnéto : première apparition de ce mode d'allumage sur un 4 cylindres, et les techniciens de Gallarate ont essayé durant l'hiver d'obtenir du moteur quelques chevaux supplémentaires, comme d'ailleurs du moteur de la 350 quatre cylindres qui ne sera pas autrement modifiée par rapport à la version 1956.

Dans les deux modèles, on peut s'attendre toutefois à quelques innovations côté carénage.

★

En 250 encore, guère de nouveautés : les moteurs mono et bicylindriques ont été cependant « sollicités » de fournir quelques CV de plus que l'an passé et les machines disposeront encore d'un carénage amélioré. Ces atouts ne seront pas de trop pour affronter la Guzzi - Lorenzetti dans la catégorie des quart de litre.

Enfin, dans la classe 125 cmc, c'est la puissante monocylindre double arbre, Championne du Monde 1956, que nous reverrons cette saison, au moins pour les premières épreuves, car si la MV semble préparer une nouvelle machine qui pourrait être une bicylindre, la mise au point de celle-ci ne parait pas être très avancée.

UNE 350 BICYLINDRE

Il a été question cet hiver d'une nouvelle 500 MV bicylindre, mais il est clair aujourd'hui que celle-ci n'existe encore qu'à l'état de projet.

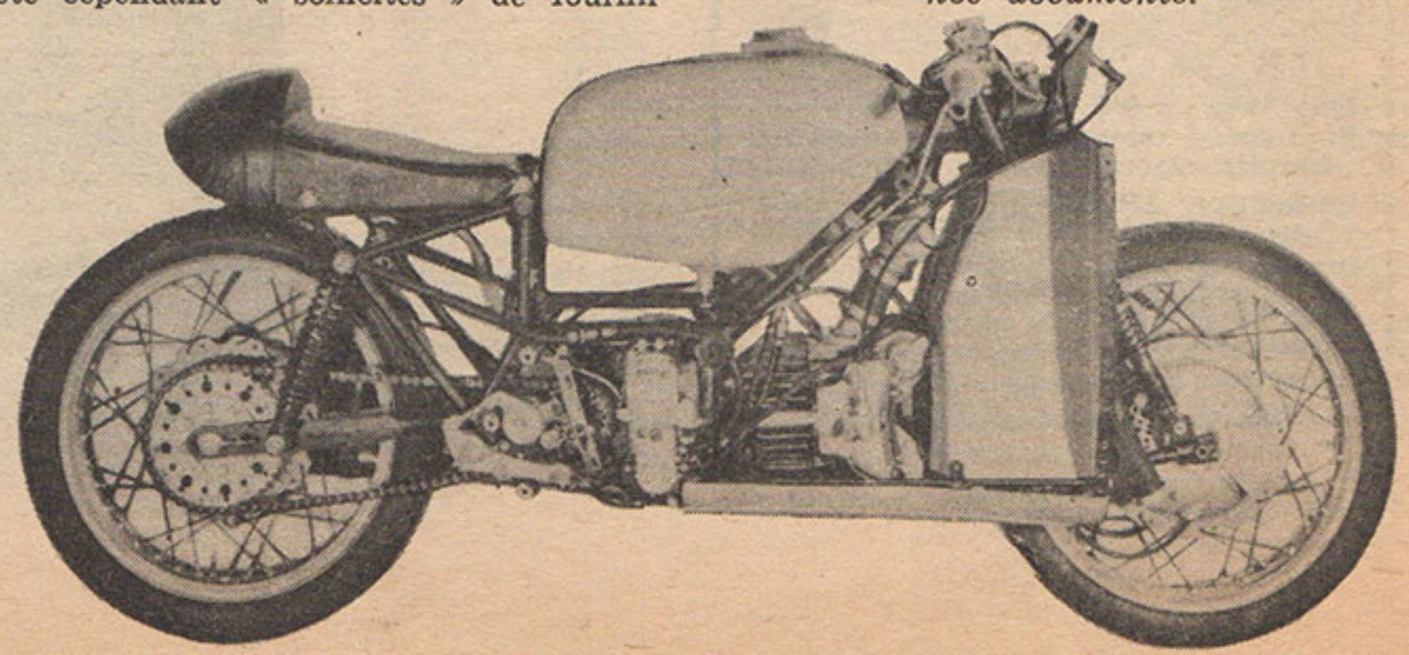
Par contre, l'usine de Gallarate a réalisé un 350 twin à cylindres placés côte à côte et fortement inclinés sur l'avant, dont les caractéristiques techniques connues sont les suivantes : alésage 61 mm, course 59 mm, rapport course-alésage 0,98. Nous avions d'ailleurs déjà présenté l'an dernier le prototype à nos lecteurs.

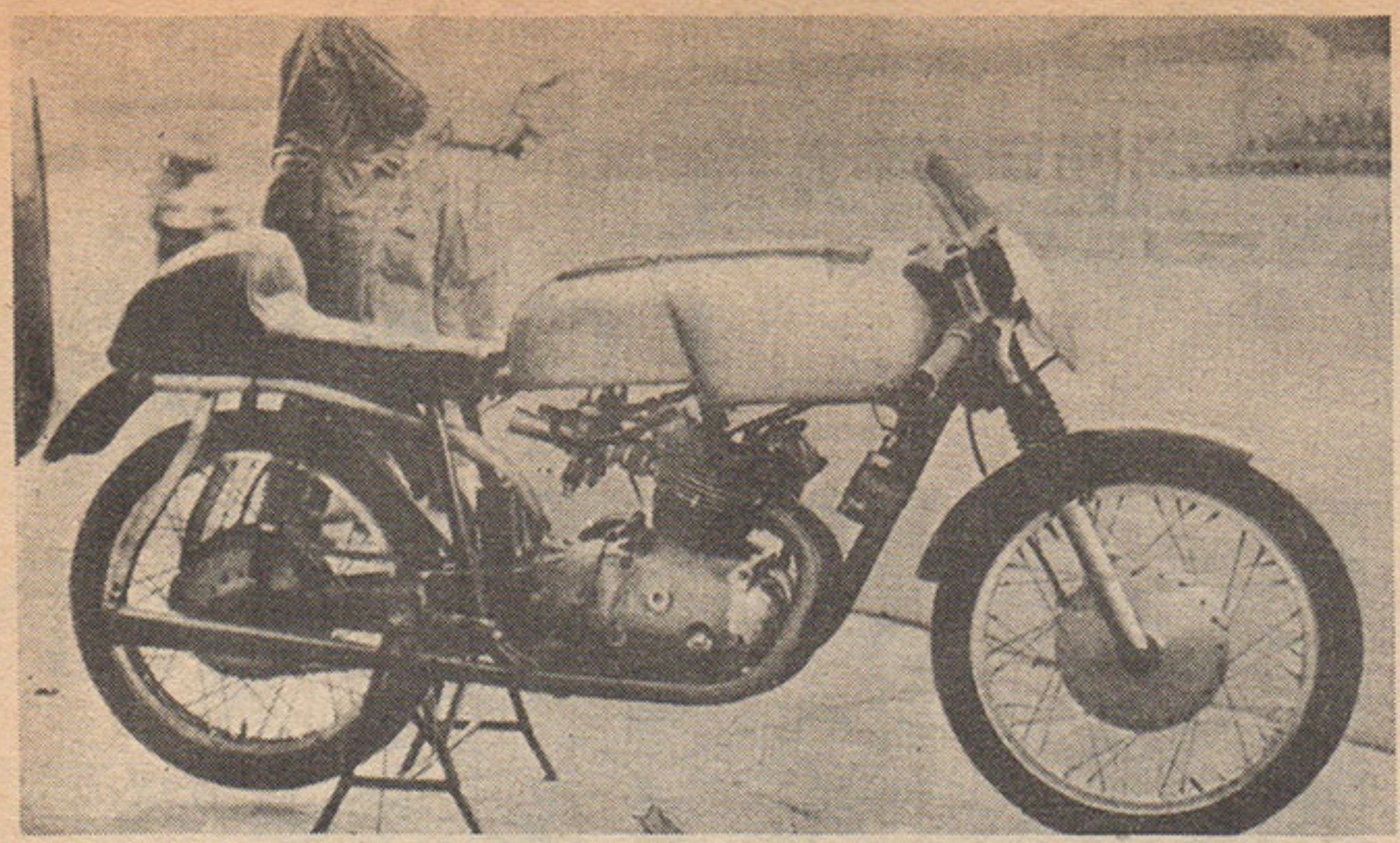
Verrons-nous cette réalisation inédite cette saison, aux côtés de la 350 quatre cylindres ? C'est assez peu probable, à moins qu'elle ne soit essayée vers la fin des Championnats du Monde, à Monza par exemple..., mais il ne s'agit là que d'une supposition.

★

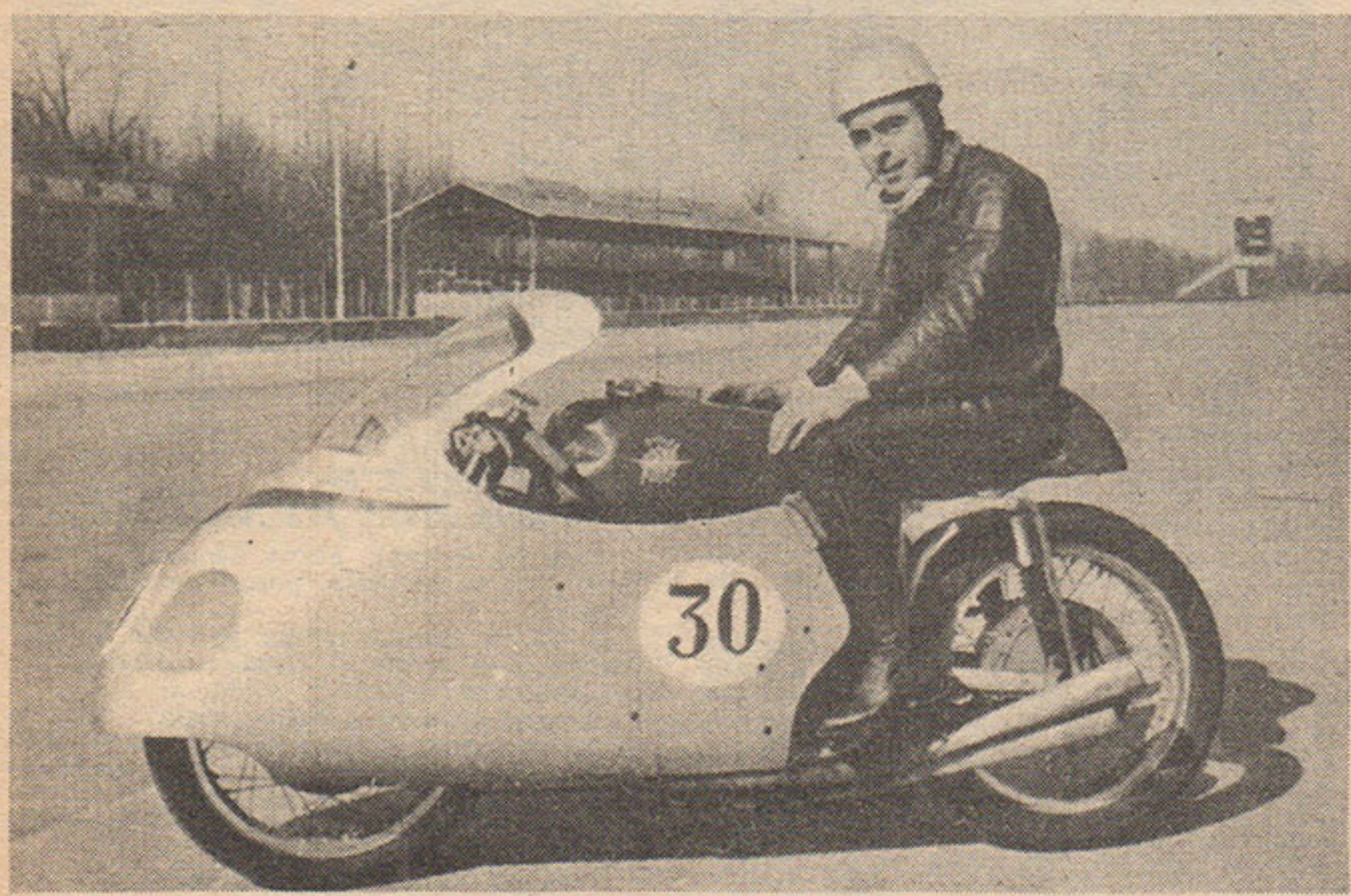
La MV n'était pas présente à Syracuse, pour la première épreuve des Championnats italiens : elle veut se consacrer ex-

Dans le titre : la 500 V8 Guzzi s'est attribué le record du monde des 10 km D.A., réalisant la moyenne de 243,572 kmh. - Ci-dessous : la 350 double arbre de circuit qui, le même jour, a battu le record mondial des 10 km D.A., avec 212,265 kmh. Les deux machines possédaient le carénage frontal 1957, absent sur nos documents.





Ci-dessus : la nouvelle 175 twin Gilera de formule 2, a distribution par double ACT, est donnée pour 180 kmh. sans carénage. - Ci-dessous : Ken Kavanagh courra cette saison pour la M.V. On le voit ici sur la 500 4 cylindres avec laquelle il disputera les championnats du monde.



clusivement à la poursuite (et à la conservation) des titres mondiaux, et vient d'ailleurs de confirmer cette décision en un communiqué largement diffusé dans la presse transalpine.

MV disposera dans cette entreprise d'une puissante équipe officielle, au sein de laquelle nous trouvons évidemment (et outre Surtees), Masetti, Bandirola, Ubbiali, Venturi, Colombo, Libanori. A ces pilotes s'ajoutera cette année une recrue de poids, nous voulons parler de Ken Kavanagh, que nous verrons au guidon des 350 et 500 4 cylindres.

4 RECORDS ET UNE VICTOIRE POUR GUZZI

Si nous avons gardé pour la bonne bouche le chapitre relatif aux préparatifs de l'usine de Mandello del Lario, c'est qu'ici la matière est beaucoup plus riche que précédemment.

En effet, la Guzzi 8 et la 350 monocylindre double arbre se sont attaquées le 26 février aux records des 10 km, départ arrêté, et ont réalisé respectivement 243,572 kmh (2'27") et 212,265 kmh (2'49" 6/10), battant ainsi les performances antérieures de H.P. Muller (125 cmc Baum II NSU, 199 kmh) et Walter Zeller (500 BMW, 233 kmh).

★

Dans l'un et l'autre cas, les Guzzi de record demeuraient, à quelques réglages près, les machines bien connues de circuit..., ce qui rend les vitesses réalisées d'autant plus intéressantes. Mais voyons plutôt ce qu'il en était :

Il s'agissait, pour la 350, de la mono championne du monde, de 80 mm d'alésage pour 69,5 mm de course, distribution par double ACT.

Loin de disposer d'un carénage spécial, cette 350 possédait simplement, à l'avant, celui qui l'équipera pour le championnat du monde 1957. En fait, sa préparation portait essentiellement sur une alimentation à l'alcool, et sur le choix de rapports de démultiplication spécialement appropriés à la nature de la tentative. Et, ainsi agencée, on présume que sa puissance atteignait 43 CV au régime de 8.000 t/m. et lui permettait une vitesse maximum de 235 kmh.

La 500 V8 possédait également des caractéristiques identiques à celles du modèle de circuit, et le carénage antérieur 1957, qui se caractérise par une étude beaucoup plus soignée de l'emplacement des prises d'air, et dont le Cx serait de 0,31/0,33 pour un maitre-couple de 0,55 m2 (soit un maitre-couple corrigé de 0,17/0,18 m2).

Le moteur était alimenté cette fois, au lieu d'alcool, par un mélange essence-benzol, et l'on pense que sa puissance ne devait pas être inférieure à 76 CV au régime — relativement élevé — de 12.500 t/m, ce qui suppose une vitesse de pointe de quelques 275 kmh.

Ajoutons encore, et ceci est valable pour la 350 comme pour la 500, que les vitesses réalisées l'ont été non pas sur une piste idéalement choisie pour sa planitude, mais sur la ligne droite de Terracina, qui présente des ondulations telles que les machines, lancées à plus de 200 kmh, effectuaient des sortes de « sauts » de bonne longueur !

REVENONS AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

Le cheval de bataille de l'usine Guzzi reste donc son 350 monocylindre, dont il existe maintenant une version simple arbre, à côté du double ACT de l'an dernier.

Cette nouvelle version possède les caractéristiques qui suivent : alésage 85 mm, course 61 mm, rapport course-alésage 0,71. En outre, et sans parler du nouveau carénage, le cadre a été également réétudié : en place du « treillis » de 1956, nous trouvons un tube central de gros diamètre, formant réservoir d'huile : deux autres tubes supportent le moteur et l'articulation de la suspension arrière par l'intermédiaire de plaques en alliage léger.

Tout ceci pour arriver au maximum de réduction du poids. On pense parvenir à abaisser celui-ci au moins à 110 kg, ce qui donnerait un rapport poids-puissance de 2,7/2,9 kg par CV.

Qui dit grande légèreté, dit meilleures accélérations ! C'est ce qu'a pensé l'ingénieur Carcano, qui compte avec cette arme vaincre les 4 cylindres adverses.

★

Guzzi s'alignera bien entendu dans la classe 500 cc, avec la 8 cylindres qui vient de remporter à Syracuse la première victoire de sa relativement récente carrière.

Cette machine sera sensiblement identique à la version 1956, mais le modèle C disposera du nouveau carénage à surface frontale réduite, et montrera encore une nouvelle disposition des tubes d'échappement.

EN 250 : LA « SPECIALE » LORENZETTI

Enrico Lorenzetti, l'excellent pilote et fin mécanicien dont la Guzzi « personnelle » disputa chèrement le titre des 250 à la MV d'Ubbiali l'an dernier, occupera encore cette saison une position mi-officielle, mi-privée.

Autrement dit, il poursuivra ses travaux avec l'appui de l'usine de Mandello del Lario. Lorenzetti a travaillé tout l'hiver sur sa « quart de litre », et a étudié les moteurs à simple et double ACT, monocylindres horizontaux de 68 × 68 mm, qui doivent fournir 34 CV à 8.500 t/m, valeur équivalente à 136 CV/l.

★

Mais le milanais disposera encore d'un carénage « particulier », qui, paraît-il, laissera les spécialistes de l'aérodynamique confondus ! Ainsi la lutte pour le titre, en 250 cmc, sera-t-elle cette fois encore l'occasion d'un magnifique duel entre les

(Suite page 340)

NOTRE ESSAI

LE 125 cc LIBERIA YDRAL

★ 2 VITESSES : UNE SOLUTION ÉCONOMIQUE TECHNIQUEMENT VALABLE

Pour redonner un nouvel élan à la catégorie 125 cc, nombre de constructeurs français ont repensé, ou, mieux encore, créé de toutes pièces, leurs modèles 1957.

Ils se sont généralement assignés deux buts :

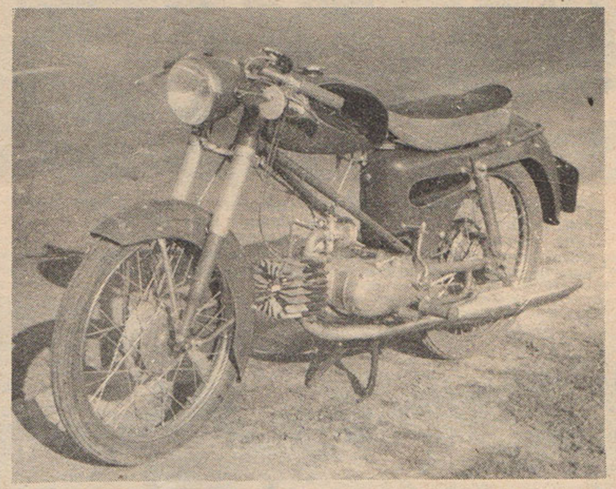
— ou faire de leurs 125 cc de véritables petites motocyclettes, équipées d'une manière très complète ;

— ou, au contraire, faire des modèles très accessibles à la clientèle, c'est-à-dire d'un prix de vente le plus bas possible, en tenant tout de même compte de certains impératifs, comme suspension intégrale, bon rendement moteur, etc..., car, et c'est le progrès, on exige toujours plus d'un 125 cmc. que personne ne peut considérer encore comme un « vélomoteur ».

★

La machine dont nous vous présentons l'essai aujourd'hui témoigne de l'effort de deux jeunes marques nationales pour sortir des sentiers battus.

En effet, le moteur est dû à Ydral — et il s'agit ici du nouveau modèle bi-vitesse à cylindre horizontal — tandis que la partie cycle, signée Libéria, témoigne d'une certaine originalité, ainsi que d'une présentation recherchée.



POURQUOI DEUX VITESSES ?

L'idée de ce moteur n'est venue à la maison Ydral que dans le simple but de commercialiser un moteur de moindre prix de revient.

Il n'était pas question de tirer les prix en diminuant la qualité des matériaux, ou des organes annexes employés.

Il fallait simplement faire un moteur de classe, mais à moins cher.

L'ingénieur Durand, se souvenant sans doute de son passage chez Mistral, proposa un moteur à deux vitesses,... pour ainsi dire sans boite de vitesses, puisque ces deux rapports sont obtenus par sélection de l'une ou l'autre des deux transmissions primaires.

On conçoit immédiatement l'économie ainsi réalisée, de l'ordre de 15 à 20 %, devait nous préciser M. Louveau, directeur technique chez Ydral.

★

Cette boite à deux vitesses mise à part, le restant du moteur est classique.

Le bloc est constitué par un carter principal, avec, du côté gauche, la double transmission primaire recouverte d'un couvercle venu de fonderie.

A droite, un autre couvercle formant porte-roulement de vilebrequin.

Signalons au passage que le moteur est bien équilibré, et que les vibrations sont pratiquement absentes.

L'embiellage est bien dans la tradition Ydral, avec ses masses rondes, percées de deux gros trous.

Autre point commun avec les derniers moteurs, Ydral a conservé sur ce moteur le balayage Schnurle, le cylindre fonte et la culasse alliage léger, aux généreuses ailettes, ainsi que l'alésage égal à la course, tout ceci permettant de passer très rapidement de l'état de prototype à la réalisation en série, car l'on savait parfaitement où l'on allait, et l'on éliminait du même coup les inévitables tâtonnements.

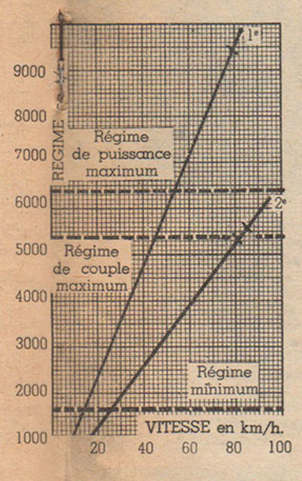
UN MOTEUR DE BON RENDEMENT

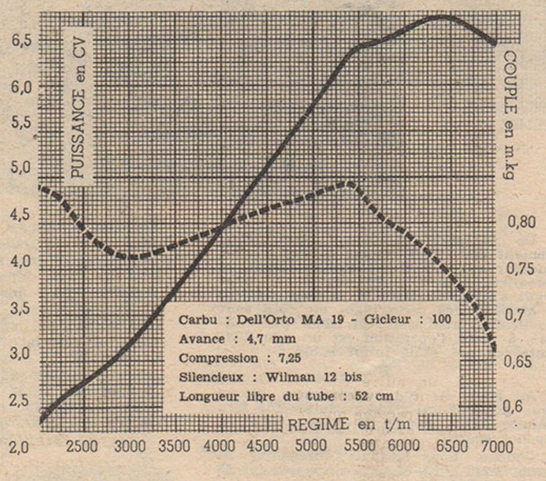
Mais ce moteur, étant accouplé à une boite à deux vitesses, posait certains problèmes.

Il fallait quand même pouvoir démarrer en côte, rouler à deux en terrain accidenté, etc., etc...

Le seul recours possible restait dans la recherche d'un couple le plus élevé possible à bas régime, sans nuire cependant aux performances de pointe.

Disons qu'Ydral a parfaitement réussi dans cette entreprise.





En haut, de gauche à droite : l'allure très italienne de la petite Liberia essayée — la courbe des régimes correspondant aux diverses vitesses atteintes — et les courbes de puissance et de couple (notons les 2 maxima successifs de ce dernier). - En bas, dans le même sens : le moteur horizontal avec ses cylindre et culasse aux ailettes de vastes dimensions (à faire croire un 175 ou même un 250 cmc.), avec sa longue pipe d'admission coudée. - Enfin, à droite : le moteur complètement démonté.

Le moteur est d'un bon rendement, quand on sait qu'il développe 6,8 CV à 6.200 t/m et ce mesuré à la roue arrière. Il s'agit donc de la puissance utile, dans laquelle il a déjà été tenu compte des pertes dans les transmissions.

Mais ce qui, ici, nous intéresse davantage, c'est l'allure du couple, qui atteint deux fois son maximum de 0,84 mkg à 2.000 et 5.500 t/m, et ne tombe jamais à 0,75 mkg entre ces deux points.

C'est donc un moteur parfaitement élastique, ce dont on ne se rend pas toujours compte au premier abord, à cause d'une première qui est démultipliée comme deuxième, d'une boite à 4 vitesses et encore, une deuxième longue.

Cette souplesse, cette élasticité, nous devions cependant la constater d'une manière précise au cours de nos essais.

Dans les accélérations, on sent que le moteur dispense ses chevaux à tous les régimes, sans remarquer le moindre trou, ce qui pourtant aurait pu arriver avec une première qui monte à près de 10.000 t/m, soit plus de 80 kmh.

Mais autre preuve de souplesse, en deuxième cette fois : des reprises possibles à partir de 25 kmh, soit un régime de 1.650 t/m.

Avec une première montant aussi haut et une telle élasticité moteur, une boite deux vitesses est donc justifiable, quand on cherche à faire un moteur bon marché.

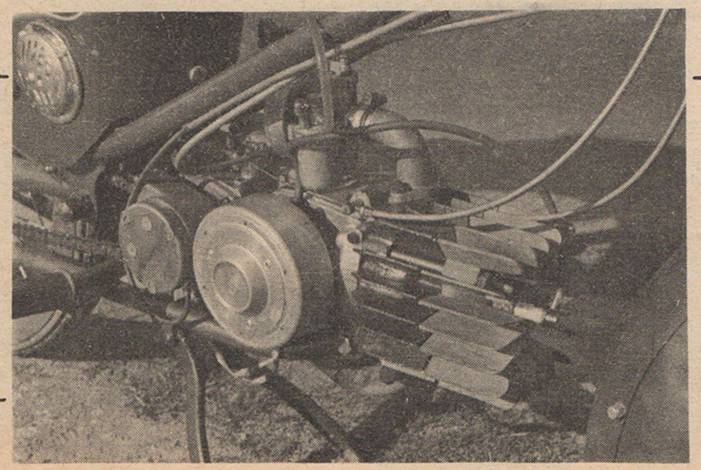
DES PERFORMANCES SURPRENANTES

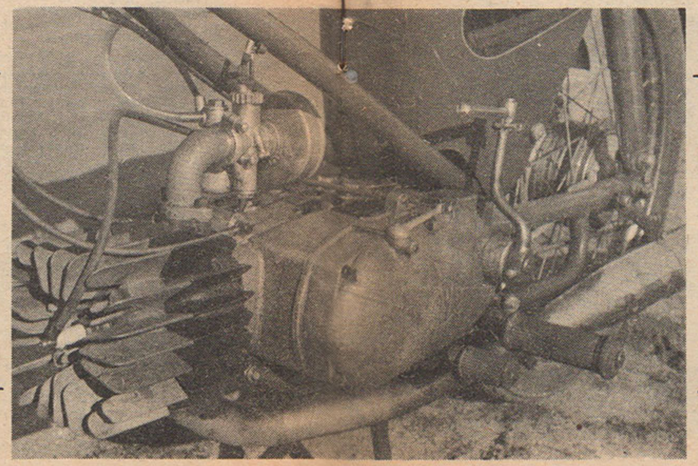
Nous sous-titrons « surprenantes », car sans douter du brio du moteur, nous avions néanmoins une certaine appréhension : deux vitesses seulement !

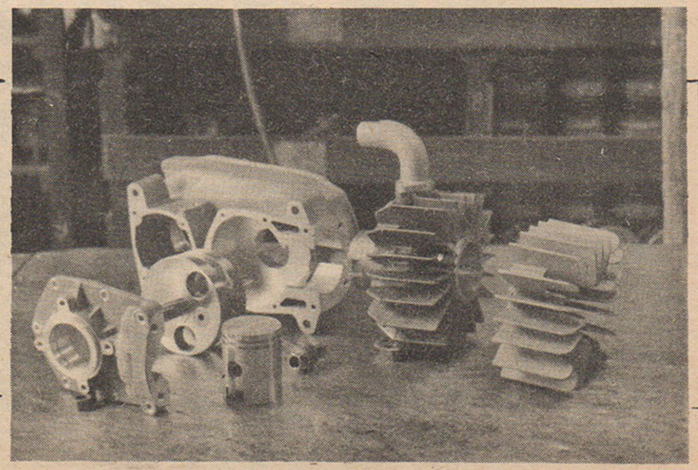
Dès la prise de contact, on a l'impression de conduire un moteur beaucoup plus pointu qu'il n'est.

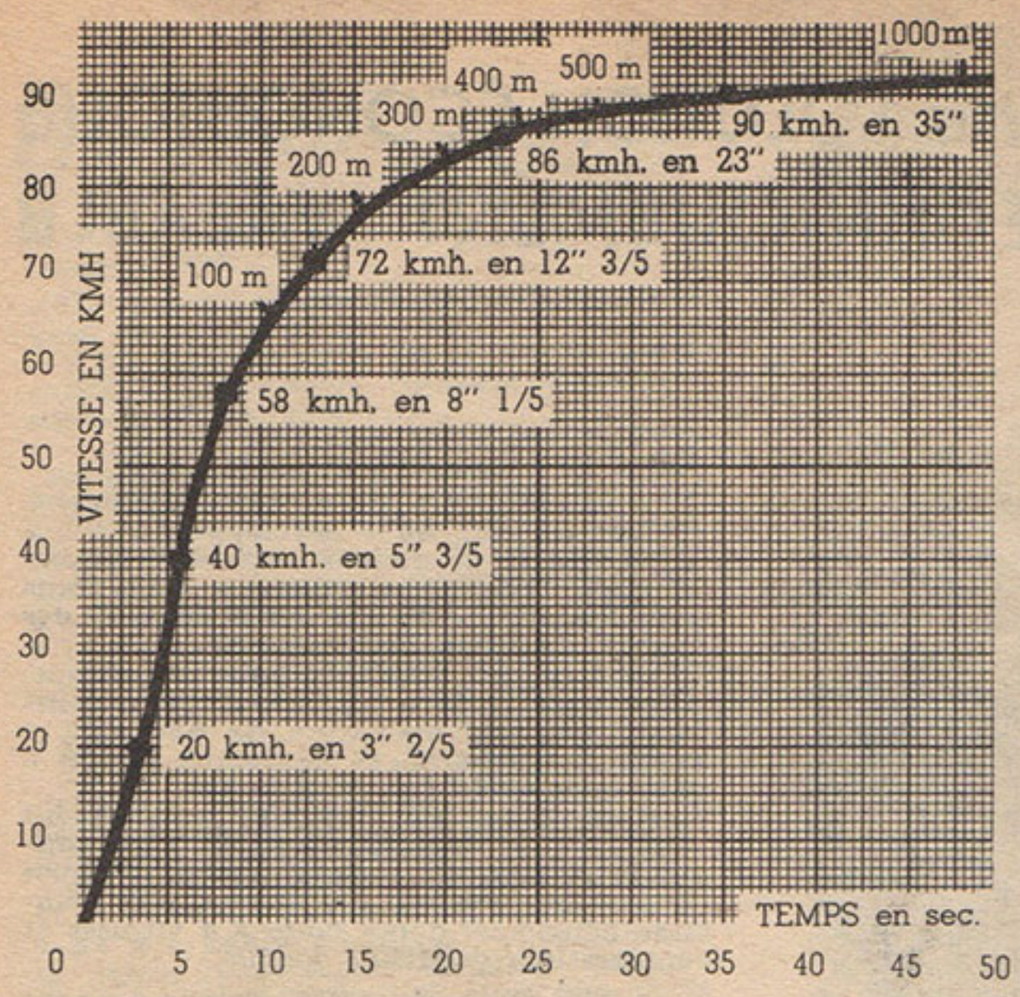
Il faut faire « crier » l'embrayage pour démarrer.

Pour les jeunes épris de sport, c'est un moteur épatant pour s'habituer à aller chercher les chevaux là où ils sont.









ACCÉLÉRATIONS

De ce fait, l'accélération dans les premiers mètres n'est pas exceptionnelle.

Dans les 100 premiers mètres, départ arrêté, nous chronométrons 10" 2/5. Si nous comparons avec un autre bon moteur deux temps de même cylindrée, le Gnome et Rhône R4D par exemple, nous trouvions lors de notre essai 9" 4/5 pour celui-ci.

Aux 200 mètres, 15" 1/5 pour le G.R., et notre Ydral n'est plus qu'à 1/5 de seconde, pour prendre la tête dès les 300 mètres et pour ne plus la quitter, réalisant :

départ arrêté :

300 mètres :	19" 4/5,	moy.	54,5 kmh
400 »	24"	»	60,0 kmh
500 »	28" 1/5	»	63,8 kmh
1.000 »	48"	»	75,0 kmh

Ces accélérations ressortent donc comme étant brillantes, puisque notre Ydral horizontal est le premier moteur 125 cc de tourisme qui, au cours de nos essais, ait passé les 1.000 mètres en 48", ne se trouvant battu que par l'Ydral Sport, et les Rumi Sport et Supersport.

Et si la première, très longue, est désavantageuse dans les premières dizaines de mètres, par contre, montant jusqu'à plus de 80 kmh, tous les temps morts, si petits soient-ils, pour passer de première en deuxième et de deuxième en troisième, n'existent plus ici, ce qui est un avantage.

UN POINT FAIBLE : LE DÉMARRAGE EN COTE

En côte, nous devions constater la même chose.

Résultats excellents, mais démarrages devenant pénibles dès que la machine est utilisée en duo.

N'oublions pas que nous démarrons dans du 6 % avec deux essayeurs totalisant 140 kg.

Aussi, dans les deux trois premiers mètres, nous étions même obligés de nous aider avec les pieds, mais après... cela allait si bien que, finalement, nous avons réalisé le même temps qu'avec la 125 cc culbutée Motobécane, soit 34" 1/5, moy. 36,8 kmh.

En solo, le pilote de 52 kg mit 24" 3/5, moy. 51,6 kmh, et le pilote de 85 kg, 27", moy. 46,6 kmh ; soit, ici, des performances nettement supérieures à celles du moteur 4 temps précité.

De ces essais en côte, il ressort clairement que, seul comme à deux, notre moteur a un excellent comportement, la première, bien que très longue, ne pouvant s'essouffler dans le passage à 11 %.

Mais, si les démarrages en côte sont facilement réalisables en solo, par contre, à deux, l'opération est un peu délicate, ce qui était imprévisible.

★

Au point de vue performances, disons que notre Ydral peut parfaitement être monté dans une partie cycle ayant un cachet sportif.

Couché, nous devions enregistrer 95 kmh (6.240 t/m) et assis normalement 85 kmh (5.580 t/m).

Cette différence sensible s'explique doublement.

Primo, la Liberia possède une partie cycle réellement sport, avec petit guidon surbaissé, réservoir avec évidements pour les bras, selle double étroite, etc..., d'où une bonne position pour le pilote qui cherche à se coucher.

Secundo, notre rapport de deuxième tire notablement trop long. Couché, nous étions juste au régime de puissance maximum, mais assis, nous en étions à 600 t/m.

Vous connaissez notre opinion à ce sujet : Plus un moteur est de faible cylindrée (surtout s'il s'agit d'un 2 temps), plus on peut se permettre de tirer court, trop court même.

C'est ce que l'on aurait pu appliquer ici, en augmentant la valeur de la démultiplication finale.

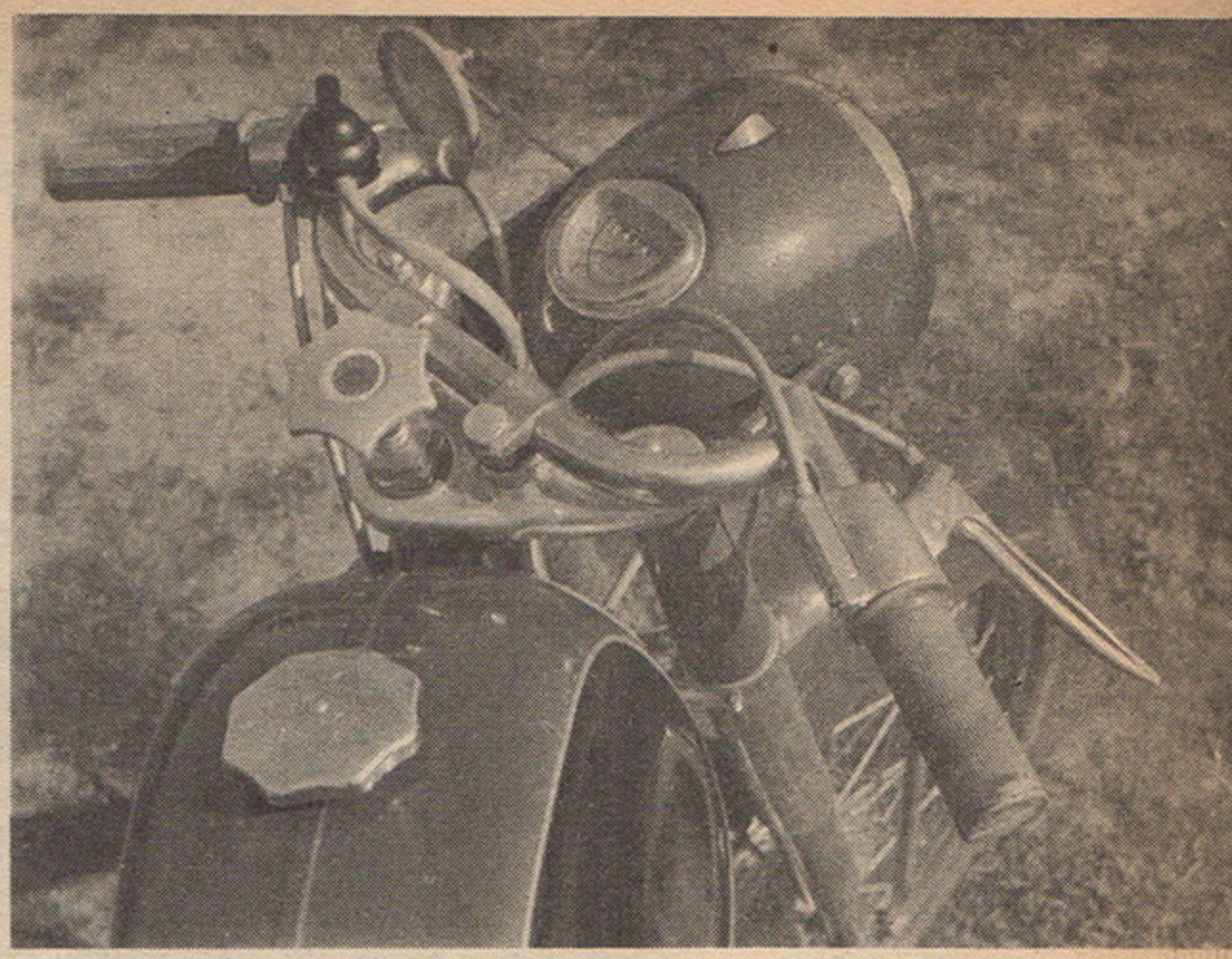
N'oublions pas que nous n'avons que deux vitesses et que notre première, devenue, elle aussi, plus courte, aurait été plus agréable lors des démarrages en côte.

A deux, nous avons encore enregistré 81 kmh (5.310 t/m), mais aussi 79 kmh (9.430 t/m), cette dernière fois sur la première.

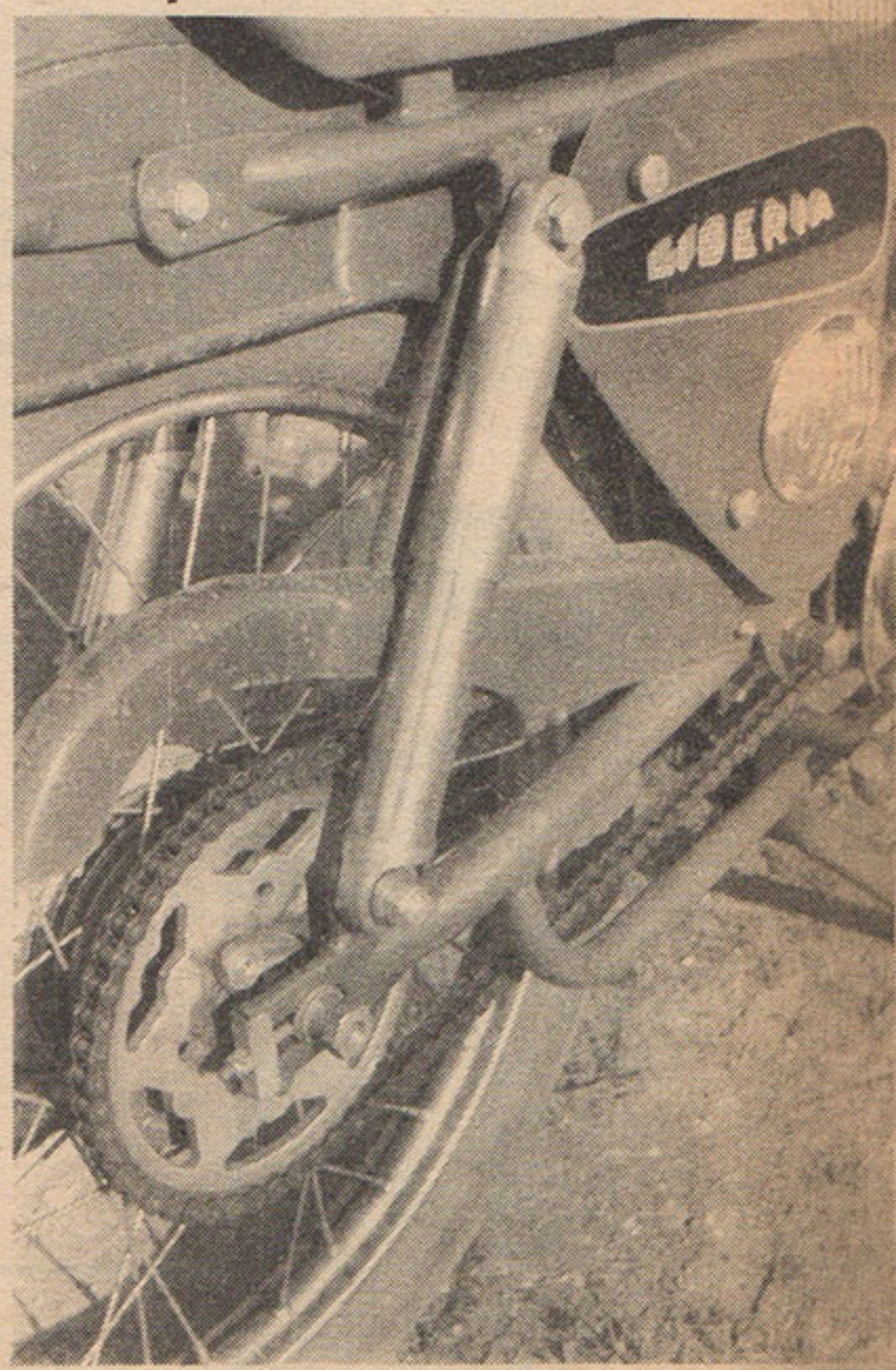
Ce dernier résultat peut amener certaines réflexions, ainsi que la vitesse maxi en première, de 83 kmh (9.900 t/m).

Sur les tablettes de J. B., on trouve, pour un 125 cmc, qu'une puissance de 4,5 à 5 CV à la roue AR est nécessaire pour rouler, en position assise, vers 80-85 kmh.

C'est ce que précisément nous avons enregistré comme maximum sur la première. De là, à penser qu'à 10.000 t/m environ notre Ydral développe à nouveau 5 CV ? Imaginez dès lors l'allure que doit avoir la courbe de puissance en surrégime.



En haut à gauche : en raison de deux rapports seulement et d'une première un peu longue, l'accélération ne devient vraiment franche qu'à partir de 25-30 kmh. - Ci-dessus : le petit guidon étroit, surbaissé, en avant, oblige à une position « sport ». Ci-dessous : l'arrière de la machine : carter de chaîne assez symbolique mais très italien ; bras oscillants auxquels sont soudés les tubes qui supportent le moteur.



UN APPÉTIT D'OISEAU JUSQU'A 70 KMH

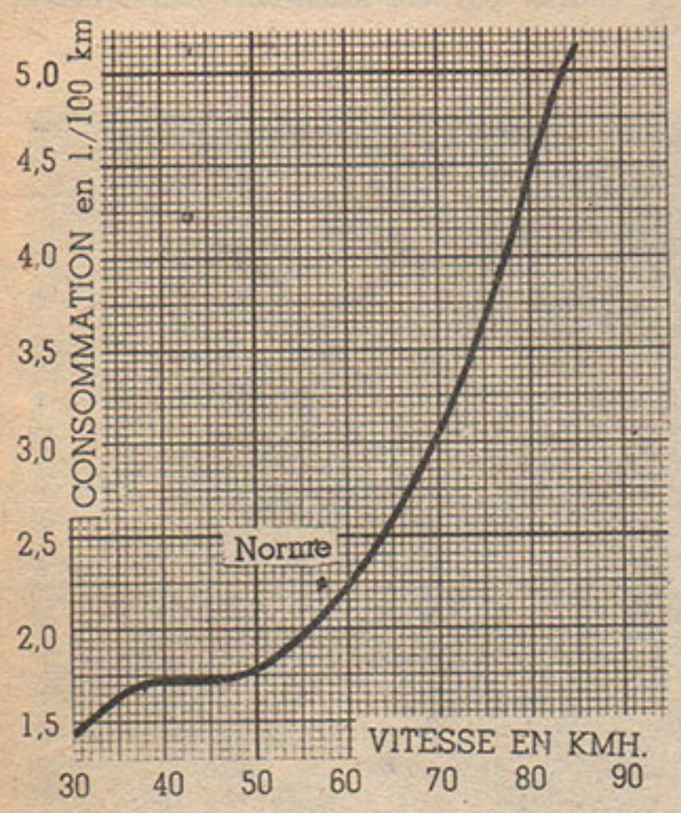
Comme tous les moteurs de bon rendement, l'Ydral horizontal n'est pas un deux temps gourmand.

On peut même citer en exemple sa consommation jusqu'à 65-70 kmh, où elle oscille entre 2,5 et 3 l. après s'être maintenue à 1,8 l. jusqu'à 50 kmh.

Après, le moteur manifeste un appétit qui est en grande partie imputable au vent assez vif qui ne nous quitta pas pendant ces essais de consommation, cela étant toujours un désavantage, même lorsque par mesure d'exactitude on effectue (ce que nous faisons toujours) les essais dans les deux sens.

Considérons donc notre courbe comme un maximum, mais retenons aussi qu'à partir de 70 kmh environ, notre 125 cc perd son appétit d'oiseau, et avec ce moteur, on est plutôt tenté de rouler au-desssus de 70 kmh. C'est donc à vous de choisir !

Mais de toutes façons, la consommation n'est pas exorbitante, et 4,4 litres à 80 kmh, au chrono, comme d'habitude, sont chose courante lors de nos essais.



CONSOMMATION

Précisons enfin que notre moteur Ydral était équipé d'un carburateur Dell'Orto d'un diamètre de 19 mm, et que le tube d'échappement, d'un diamètre extérieur de 40 mm, se terminait par le pot Wilman 12 bis. Ce pot avait été monté par la maison Ydral.

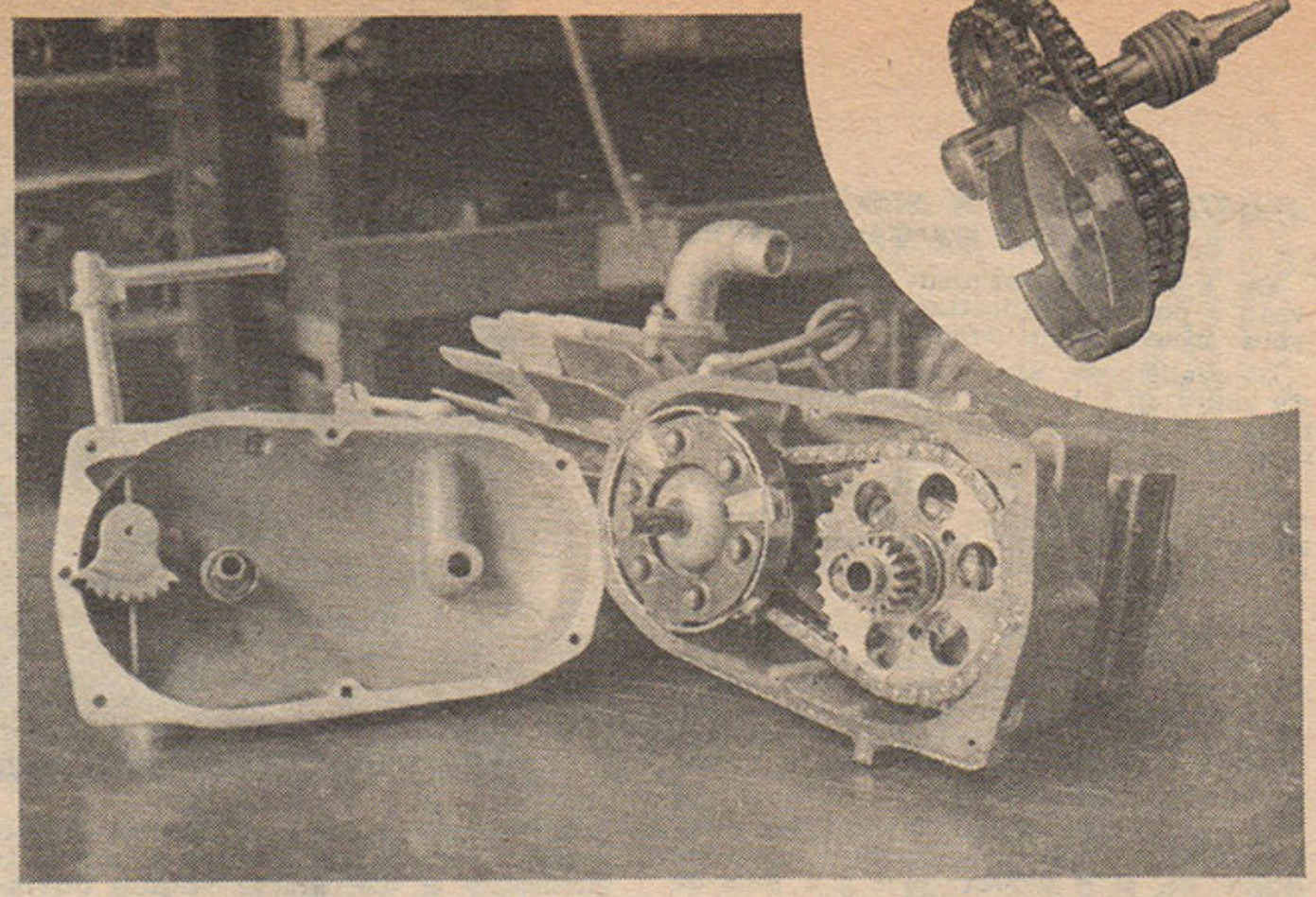
UNE BOITE BRUYANTE

Du restant du moteur, on retiendra un embrayage progressif et robuste .Il suffit d'ailleurs de le voir, pour constater que l'on a vu grand et que, de ce côté, il n'y a rien à craindre, d'autant plus qu'il est placé en bout de vilebrequin.

Quant à la sélection des rapports, si elle se fait d'une manière précise, par contre elle s'accompagne de bruits forts désagréables et ne pouvant vous amener la considération de ceux qui vous observent.

Pourtant, les pignons avec leurs deux chaînes sont toujours en prise, et la sélection se fait par l'enclenchement de billes, poussées par l'épaulement d'un axe qui se déplace dans un arbre creux (le système rappelle celui de Jonghi).

Mais ce bruit est cependant inévitable, car les différences de régimes de rotation sont trop grandes d'un rapport à l'autre, et d'autre part, comme il n'y a pas de transmission primaire, donc de



Ci-dessus : couvercle de carter enlevé, apparaissent l'embrayage ainsi que la double transmission primaire faisant office de boîte de vitesses. - Ci-contre : la poignée de frein, montée d'origine, s'écarte excessivement du guidon et il faut une main anormalement grande pour pouvoir l'actionner.

démultiplication primaire, ces régimes sont assez élevés, étant égaux au régime moteur.

On peut cependant réduire les « craquements » par un réglage correct des câbles de commande.

ALLURE SPORT PRÉSENTATION HEUREUSE

Liberia nous a toujours séduit par l'allure italienne qu'il sait donner à ses modèles.

Avec ce 125 cmc, nous n'échappons pas à la règle depuis le joli réservoir à évidements, jusqu'à l'étroite selle double, l'émaillage rouge, etc...

C'est une machine qui plaira à la clientèle jeune, entre autre, et dont le cachet sport n'est pas trahi par le moteur, ni par la position, très avancée qui, répétons-le, est très propice à l'effacement.

Cette position est évidemment assez fatigante sur longs parcours (douleurs aux reins) et à basse vitesse le poids du corps reposant par trop sur les poignets et le vent n'ayant pas encore assez de prise sur le buste.

Mais tout cela est caractéristique d'une position sport, et il faut savoir choisir.

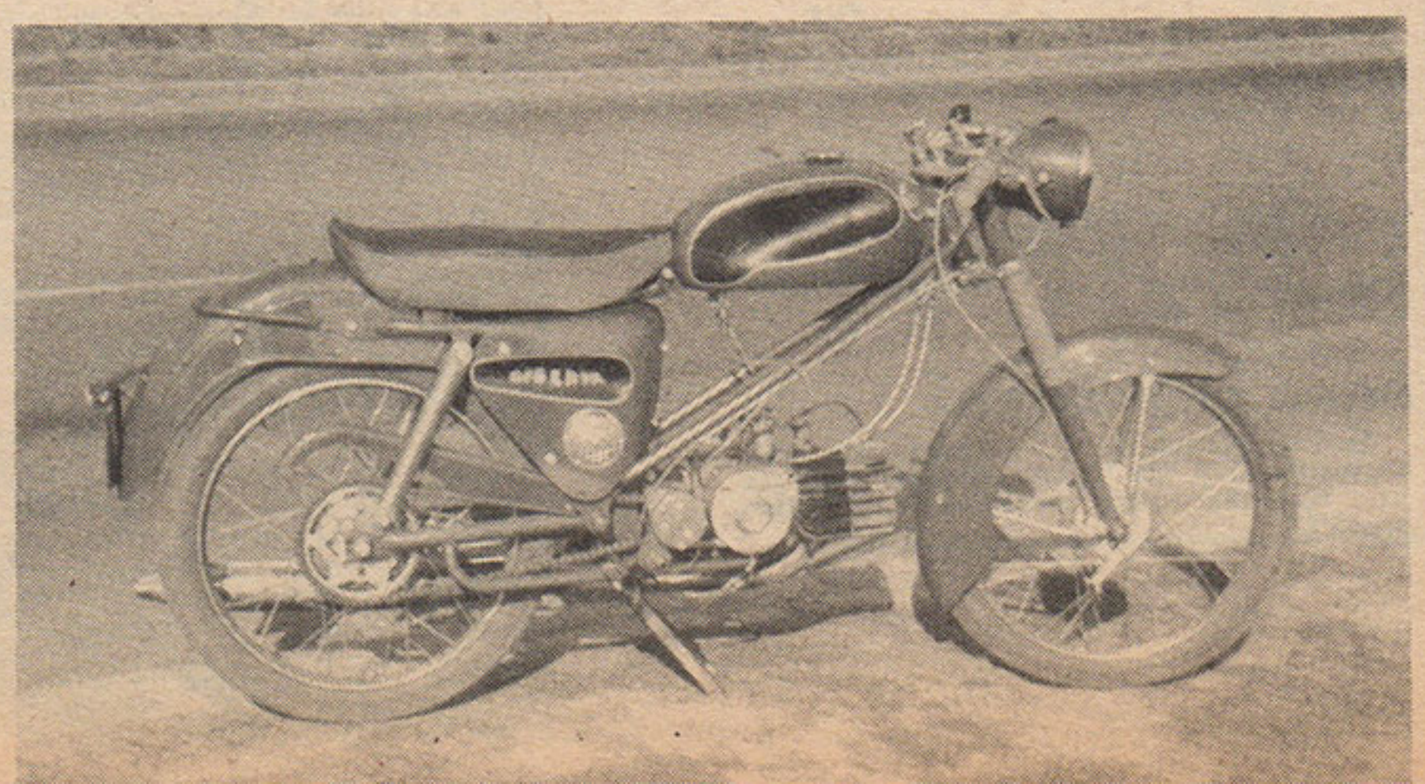
Notre guidon très étroit et de surcroît surbaissé était équipé de poignées CLB. Celle de changement de vitesse dut être remplacée par une Saker, qui donna toute satisfaction, tandis que celle du frein avant se signalait par un écartement excessif par rapport à la poignée tournante. Un levier de frein pour main de géant !

★

Dans l'ensemble, la réalisation de la partie cycle, faite par Liberia, nous a paru sérieuse, ne serait-ce que par l'emploi de tubes aplatis aux extrémités, et faisant office de pattes ou tringles de fixation, pour le garde-boue avant, le pot d'échappement, le carter de chaîne secondaire... un peu symbolique d'ailleurs, mais lui aussi très italien.

Ces fixations sont solides et ne vibrent pas. D'ailleurs, la machine est exempte de vibrations, et lors de nos essais, où les machines doivent fournir un dur travail, nous n'avons eu à déplorer aucune casse, ou perte de boulons, accessoires ou autres.

Il faut savoir tenir compte de tout cela.



POURQUOI UN MOTEUR NON SUSPENDU ?

On a incontestablement pensé « nouveau » pour la réalisation du cadre, dont vous trouverez un croquis ci-joint.

La réalisation, ainsi que la conception du cadre en lui-même, sont bonnes, mais nous ne sommes plus d'accord avec la suspension.

Nous ne voulons pas incriminer la fourche avant télescopique — une Tiger, d'origine allemande, qui fonctionna toujours correctement — mais la suspension arrière.

Du type oscillant, donc théoriquement bonne, elle offre le désavantage de ne pas suspendre le bloc-moteur, le bras oscillant arrière se poursuivant après son point d'articulation, pour former berceau-moteur : c'est le classique groupe moto-propulseur oscillant.

Il résulte que le bloc-moteur est non-suspendu, et comme la machine est assez légère, on peut penser qu'il y a plus de poids non-suspendu, que suspendu !

Dans la pratique, qu'en résulte-t-il ?

Nous craignions pour la carburation, car la cuve du carbu étant assez loin de l'axe d'articulation, est donc soumise à de perpétuelles trépidations, d'où émulsion possible, niveau difficilement constant, etc...

Eh bien, il n'en fut rien, comme quoi de la théorie à la pratique il y a parfois des surprises, et quel que soit le régime, cela « carburait » toujours bien.

Mais, par contre, le poids du bloc-moteur n'améliore guère la suspension arrière.

Il augmente le moment d'inertie, autour de l'axe d'articulation, de toutes les masses non suspendues, donnant ainsi des oscillations de longue période, mais surtout de très grande amplitude, qui ont pour conséquence de fatiguer très vite les éléments de suspension qui ne semblent par ailleurs guère amortis. Et après passage d'un obstacle, bien longtemps encore la suspension continue à osciller. Mais d'un autre côté, en raison du fort moment d'inertie, la suspension arrière ne peut réagir rapidement à ce passage d'obstacle.

Il semble donc que les constructeurs pourraient revenir avantageusement à une solution plus classique.

Peut-être, là encore, ont-ils été influencés par la technique italienne, qui, plus souvent que toute autre, présente des machines à moteurs non-suspendus.

Mais là, nous croyons sincèrement que l'exemple n'était pas à suivre.

★

Un mot enfin sur le freinage.

Nous avons, avec cet Ydral, un certain frein-moteur en rétrogradant sur la première (qui monte si haut). Cela peut donc ménager les freins... qui en ont besoin.

Le diamètre des tambours est de 120 mm, ce qui n'est pas excessif pour des jantes de 19, mais la puissance de ces freins nous a déçu.

Sans reparler de la poignée de frein avant, peu accessible, en déployant une force peu commune sur celle-ci, nous avons enregistré :

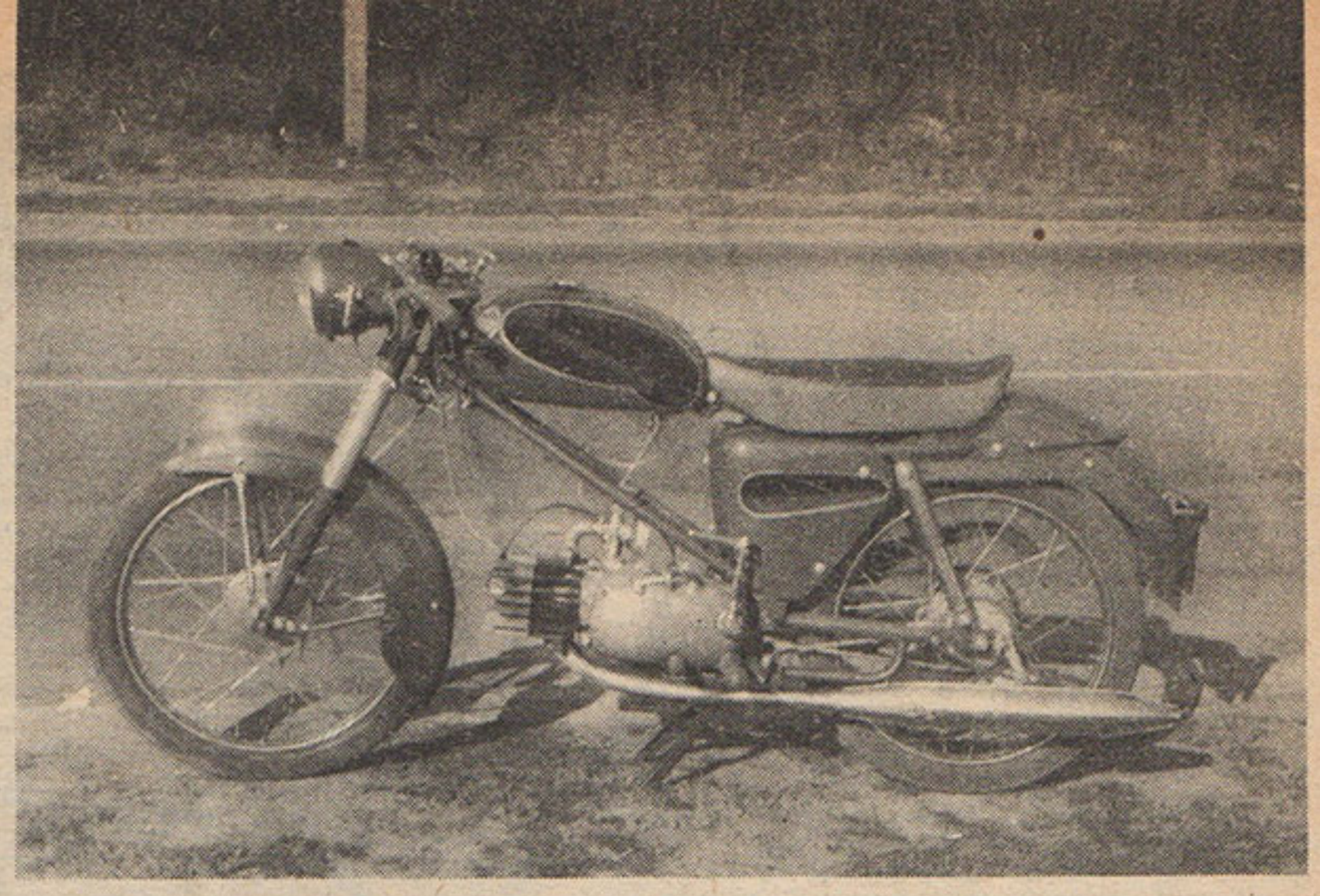
Frein avant : 27,5 m, décélération moy. 3,5 m/s².

Sur le seul frein arrière : 27,3 m, décélération moy. : 3,5 m/s².

Les deux freins : 17,2 m, décélération moy. 5,6 m/s².

POUR CONCLURE

Par sa présentation, et aussi ses performances, ce 125 Liberia apparait comme une agréable petite machine, à caractère sportif.



Sur le plan moteur, la preuve est faite qu'une boite à deux vitesses peut être suffisante si les caractéristiques du moteur sont suffisamment « élastiques ». Seule, l'utilisation en duo, bien que très possible, s'accommode mal de deux rapports seulement, lors des démarrages.

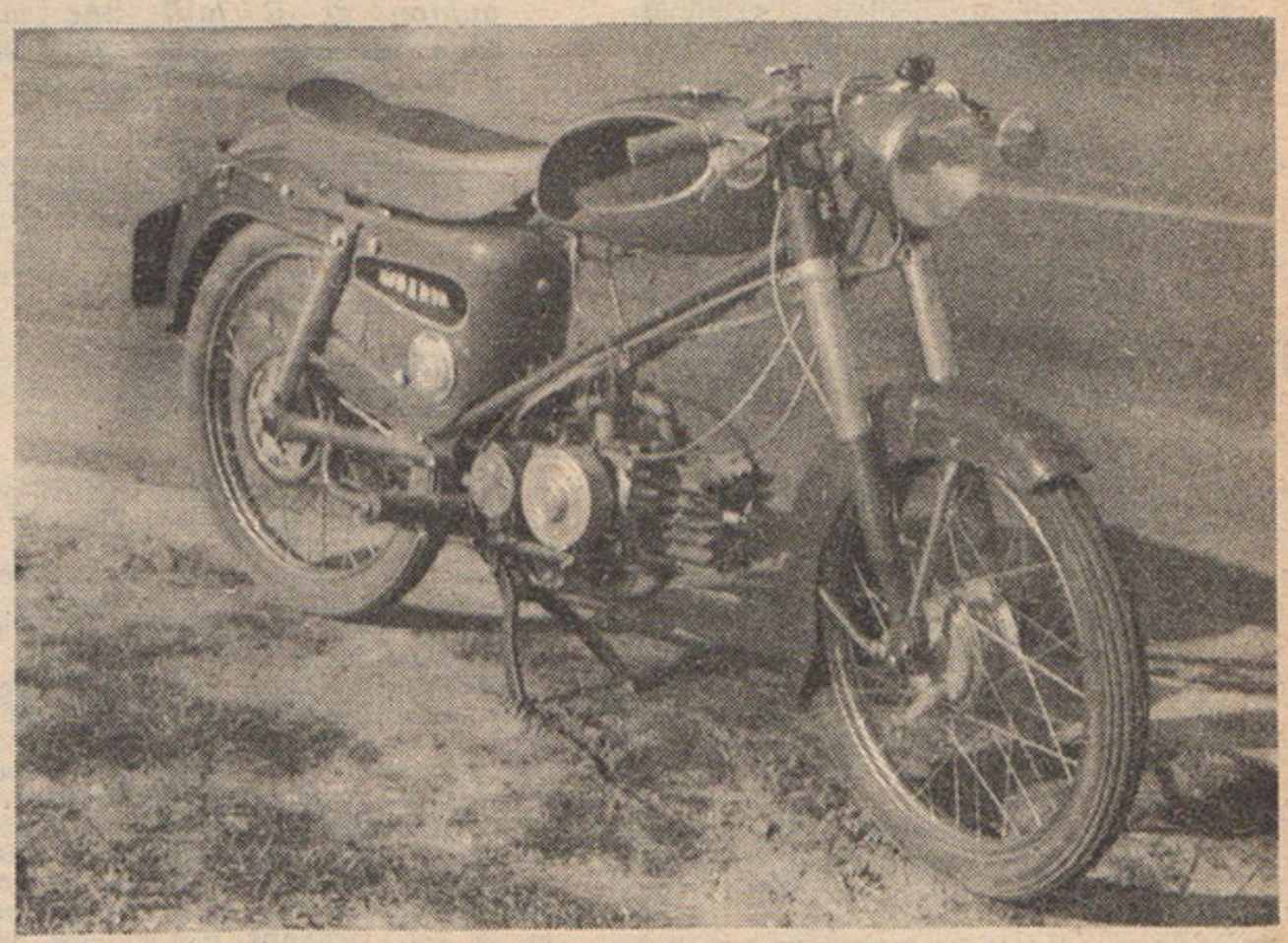
Et si l'inspiration italienne se fait heureusement sentir dans la ligne générale, la conception de la suspension arrière demande toutefois à être corrigée.

Cela nous semble d'autant plus facile pour Liberia qu'il commercialise déjà d'excellentes machines à bras oscillant et moteur suspendu, ayant fait leurs preuves en compétition (Bol d'Or, etc.).

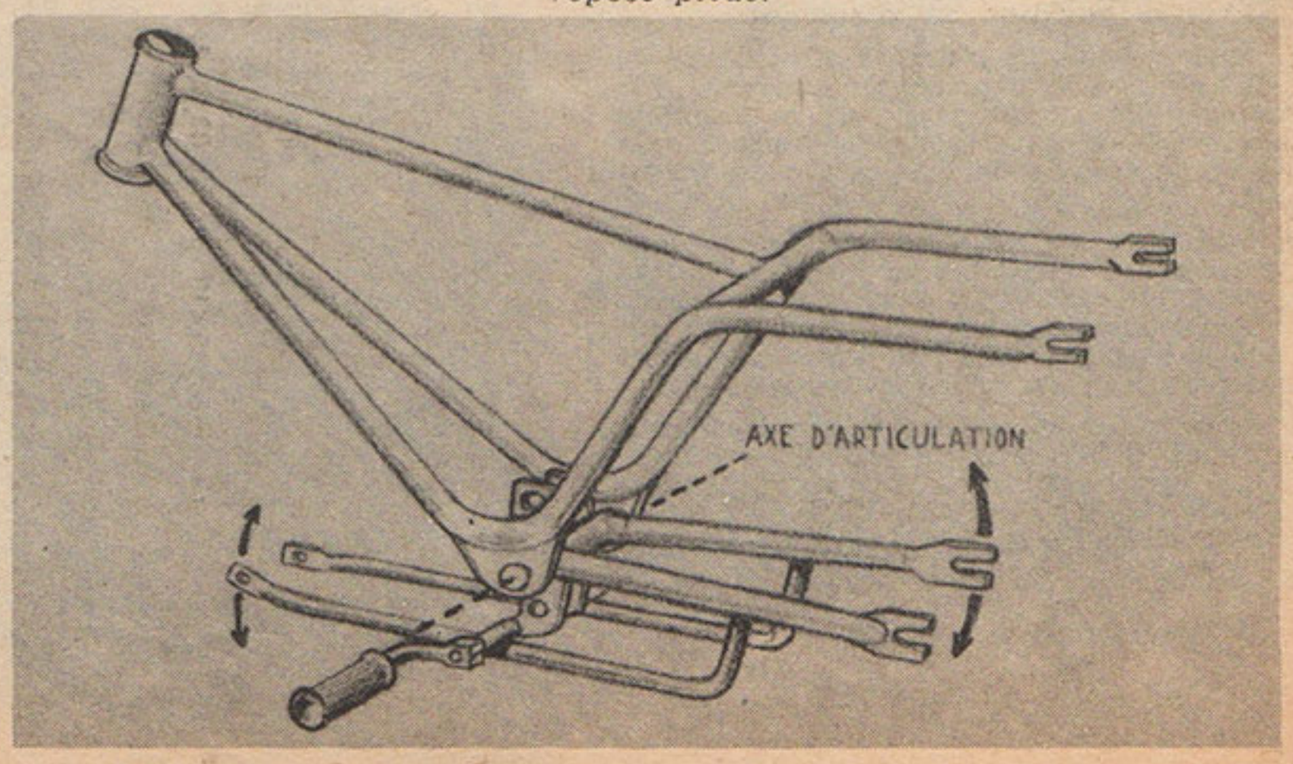
★

Il ne faut pas que l'expérience recueillie en course par cette maison soit inutile.

C. R.

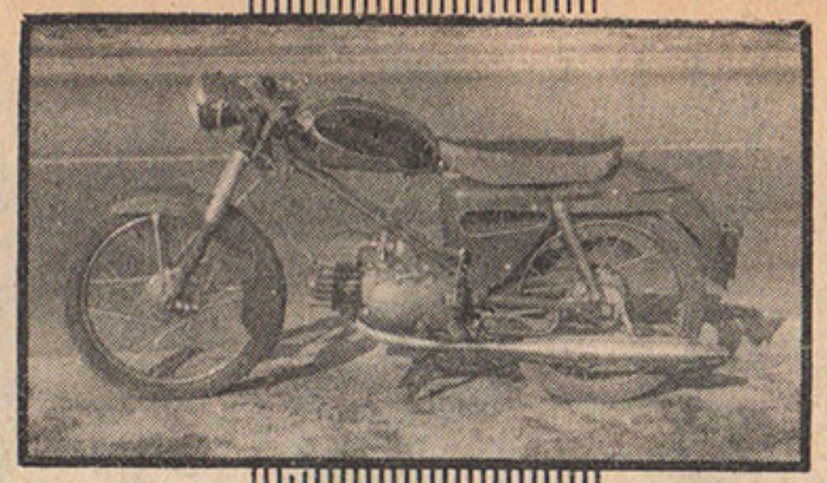


Allure sport et esthétiquement agréable de la Liberia. Notons, sur la vue du haut, la position de la cuve du carburateur fort éloignée de l'axe d'articulation du groupe moto-propulseur oscillant. - Ci-dessous : le cadre proprement dit, en forme de double-berceau. Quant au moteur, il est fixé en bout des deux longs tubes inférieurs qui sont solidaires des bras oscillants par leurs soudures terminales et leurs soudures à l'axe des repose-pieds.



FICHE D'ESSAI Moto revue

125 LIBÉRIA-YDRAL



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps, horizontal.

Alésage : 54 mm.

Course : 54 mm.

Cylindrée : 123.6 cmc.

Puissance : 6,8 CV.

Régime correspondant : 6.200 t/m.

Taux de compression : 7,25 à 1.

BOITE DE VITESSES

Double transmission primaire par chaîne de 9.53.

Première 42×13, soit 3,23 à 1.

Deuxième 38×19, soit 2 à 1.

Transmission secondaire 48×13 = 3,69 à 1.

Démultiplication finale : 11,92 - 7,38 à 1.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.

SUSPENSION AR : oscillante, avec le bloc-moteur.

FREINS : tambours de ∅ 120 mm.

PNEUS :

AV : 600×65.
AR : 2.50 - 2,75 × 19.

RESERVOIR : 10 litres.

POIDS : 75 kg.

REGLAGES - ENTRETIEN

Avance à l'allumage : 4,7 mm.

CARBURATEUR :

Dell'Orto MA 19 B3.
Passage des gaz : 19 mm.
Aiguille : 3e cran.
Gicleur principal : 100.
Ralenti : 45.
Boisseau : 80.
Puits d'aiguille : 260.

GRAISSAGE : mélange 8 % pendant rodage. 6 % après.

Huile recommandée : Labo Mix M 5.

RESUME DE L'ESSAI

Agréablement présentée, la 125 Liberia-Ydral attirera particulièrement l'attention de la jeune clientèle. Le nouvel Ydral horizontal s'est révélé un moteur remarquable, tant par ses performances que par son élasticité, ce qui lui permet de très bien s'accommoder d'une boîte à deux vitesses seulement, sauf dans les démarrages en côte, avec passager, qui s'avèrent un peu pénibles. Consommation raisonnable.

La partie cycle, sport, est bien réalisée, sauf en ce qui concerne la fixation du moteur, qui n'est pas suspendu, étant solidaire du bras oscillant de suspension arrière. Le constructeur devrait revenir à une solution plus classique, en ce qui concerne la suspension arrière, et faire figurer le moteur au nombre des masses suspendues. Freinage déficient.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1re	83 kmh (9.900 t/m)	79 kmh (9.430 t/m)
2e	85 kmh (5.580 t/m) assis	81 kmh (5.310 t/m)
	95 kmh (6.240 t/m) couché	

Epreuve de côte :

(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)

Pilote 55 kg :	24" 2/5,	moy. 51,6 kmh
Pilote 85 kg :	27"	moy. 46.6 kmh
A deux (140 kg) :	34" 1/5,	moy. 36,8 kmh

Accélérations :

100 m	départ	arrêté :	10" 2/5,	moy.	34,6 kmh
200 m	»	»	15" 2/5	»	46,7 kmh
300 m	»	»	19" 4/5	»	54,5 kmh
400 m	»	»	24"	»	60 kmh
500 m	»	»	28" 1/5	»	63,8 kmh
1.000 m	»	»	48"	»	75 kmh

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

Arrière seul :	27.3 m, décél. moy.	: 3,5 m/s²
Avant seul :	27,5 m, décél. moy.	: 3,5 m/s²
Les deux :	17,2 m. décél. moy.	: 5,6 m/s²

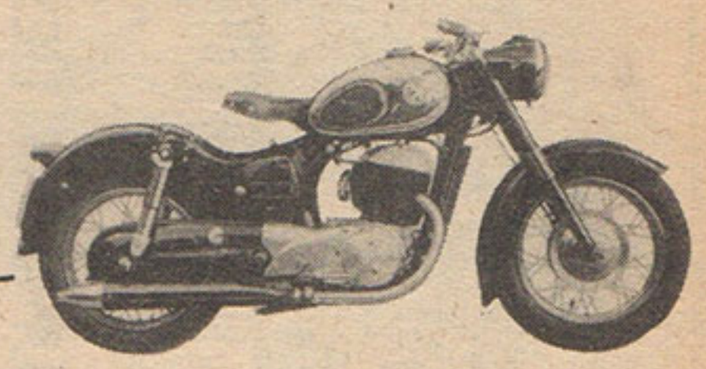
CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur (remis à 0) :	3 km
A la fin de l'essai :	580 km
Poids de l'essayeur habillé :	85 kg
Taille de l'essayeur :	1 m 75
Réglages spéciaux :	Pot Wilman 12 bis
Date et lieu de l'essai :	3-3-57 au 29-3-57 (Seine et Seine-et-Oise)

Conditions atmosphériques : pression 753 mm de mercure. Température 19°C. Humidité relative 42 %. Vent très faible.

CE QU'ILS EN PENSENT...

UN AVIS BIEN DOCUMENTE SUR LA PUCH 250 "SG"



La raréfaction de l'essence étant partie pour durer, je vais vous donner sans plus attendre un aperçu des qualités, défauts et différentes réparations effectuées sur une 250 Puch SG qui accuse à l'heure actuelle ses 24.000 km. J'aurais aimé attendre les mois de mars-avril pour communiquer les chiffres à 30.000 km, mais vu les rations importantes dont nous bénéficions, ce kilométrage ne sera atteint, si les rations actuelles sont maintenues, que dans 37 mois environ ! D'ici ces trois ans, pas mal de dégâts peuvent survenir à un moteur tellement sollicité.

TRIBULATIONS AVEC LES « SPECIALISTES »

Je vous ferai grâce de la description détaillée de la machine, ainsi que du lieu où je l'ai achetée. J'en frémis encore d'indignation rien que d'y songer. En tous cas, à défaut de publicité dans vos colonnes, je me suis chargé en maintes occasions de donner mon opinion sur l'individu, prétendu spécialiste, qui me fit chèrement payer sa « compétence » qui, bien entendu, reste à prouver. Des collègues payant « cash » eux aussi, se voyaient livrer, ailleurs, la machine 245.000 francs net. Personnellement, avec ma bonne mine, j'ai payé toutes les taxes, ce qui avec la selle double donnait 262.490 francs. Vous voyez d'ici. Mais voilà ce n'était pas de l'argent perdu, et cela me donnait droit à la compétence du Sieur, pour régler éventuellement la machine à 1.000 et 2.000 kilomètres.

★

Rodage des plus minutieux (et au cours duquel la consommation se chiffrait à une moyenne de 4,7 litres) aux alentours de 2.500 km, à la vitesse se situant entre 60-65 soutenu. Essayant ensuite d'atteindre 75-80, je n'arrivais pas à soutenir cette vitesse. La machine, mal réglée, cliquetait continuellement. Machine confiée à mon « spécialiste » pour apporter remède. Aucune amélioration n'étant apportée, j'en vis d'autres, qui n'apportèrent guère l'accroissement de vitesse recherché. Je ne nommerai personne, mais vous dirai qu'après pas mal de tribulations, j'arrivai, après maints réglages à 4.820 km sans pouvoir accrocher le 80 compteur.

Je pars en vacances dans les Alpes, et connais des joies monstres dans l'utilisation de ma monture. Je ne parle que pour mémoire des nombreux serrages qui survinrent alors que nous ne passions pas le 75 compteur sur route plate. Auto-allumage continuel et au moindre arrêt, après quelques kilomètres de route, contact coupé, le moteur continuait à tourner. Le tambour de frein arrière fond dans la descente de l'Alpe d'Huez, flasque porte-mâchoires soudé au tambour. Réparation sous la pluie battante. Déchirement des toiles du pneu arrière, malgré une pression de 2,2 kg. Câble d'embrayage rompu à 6.327 km, chaine secondaire dont les maillons cassent un à un, faisceau électrique brûlé, et toujours les serrages...

★

De retour à Paris vers 8.400 km, je retourne voir mon « spécialiste » qui, toujours généreux, me propose moyennant finances, de vérifier la machine. Pour la garantie, ce n'est pas ici qu'elle est appliquée. Ici, ce serait plutôt le genre épicerie. Les machines sont vendues, après..., d'ailleurs c'est la première fois que l'on entend parler d'une Puch qui ne marche pas. Il est malheureusement beaucoup de « spécialistes » dans la corporation, dont les connaissances dans le montage des selles doubles font autorité, mais beaucoup moins affirmées lorsque l'on parle carburation ou avance. Une religion personnelle leur recommande peut-être de ne jamais chercher à comprendre un mystère :

Si votre machine ne marche pas après le décalaminage, vous n'aurez qu'à aller chez Humblot. Mais croyez-nous, l'auto-allumage est tout à fait normal sur ce type de machine (sic), ne vous inquiétez pas : de plus, employez du super-carburant et vous verrez... (entre parenthèses l'usine à qui j'ai posé la question répond : non. Seul un carburant qui titre 80 d'octane est recommandé à l'exclusion des supers. A moins de ne pas trouver autre chose bien sûr).

★

Donc, après toutes ces tribulations, j'écrivis à Graz d'où l'on m'envoya les réglages et remèdes à apporter, et, entre temps, nous prenions contact avec Mr P. Humblot, qui, d'ailleurs, possédait en retour la lettre expédiée à Graz. Nous n'étions pas restés dans le vague, et certains Agents étaient mis en cause nommément.

Reconnaissons qu'après avoir fait connaissance, Mr Humblot nous conviait à prendre rendez-vous, pour faire revoir entièrement les machines litigieuses. (J'avais trouvé deux collègues mécontents, dont l'un d'ailleurs ne nous accompagna pas jusqu'au terme). Alors là, grand coup de chapeau au patron et à son personnel. Ils furent à la hauteur. Ils ne ménagèrent ni leur temps, ni leur peine. Chaque machine fut gardée deux jours et un gros travail effectué. Reconnaissons que les résultats furent probants. J'ai une pensée émue lorsque je repense à l'allure de mes pistons : c'était pas beau à voir. Jugez d'ailleurs du travail accompli : cylindres glacés, pistons neufs, chaine secondaire neuve, révision du tambour arrière, câblage électrique refait, carburateur neuf (après tout ce travail de réfection, au cours des essais, la consommation restait élevée, aussi changèrent-ils purement et simplement le carbu.), garnitures de freins neuves, câble d'embrayage changé, batterie vérifiée.

Nouveaux essais de consommation, et nous tombons dans la norme : 3,6 - 3,7 litres à 60 de moyenne.

Machine reprise sans bourse délier, et quoique la garantie fût expirée. Vraiment, cela mérite d'être signalé, car un pareil travail aurait pu se solder par une grosse facture. Il est vrai, et cela fut reconnu, que nous étions tombés sur des machines qui n'étaient pas ce qu'il y a de « Nec plus Ultra » en mécanique.

Mais pourquoi donc nos concessionnaires ne firent jamais jouer la garantie ? Ils étaient mieux placés que nous, particuliers, pour faire connaitre les déboires connus ? Il est quand même anormal d'être obligé d'aller voir l'importateur, alors qu'un réseau d'Agents, assez dense, devrait pouvoir s'occuper des machines vendues. Mais voilà, comme nous disait feu Mr Humblot : nous proposons aux agents de venir faire un stage en nos ateliers, à nos frais, mais nous ne pouvons les contraindre à venir. Il reconnaissait que le nombre d'Agents parisiens vraiment compétents était de... disons très modeste.

UNE COMPARAISON SUR ROUTE

Après un léger rodage, nous avons pu enfin goûter pleinement les possibilités de la machine. Oh, bien sûr, elle n'a que celles inhérentes à sa cylindrée, mais quel changement lorsque précédemment les 175 nationales vous lâchaient. Vers 17.000 km, de retour de vacances, l'occasion nous fût donnée d'essayer tout ce que « ça » pouvait donner, mais en restant dans les limites du touriste, position normale et montant évidemment les régimes assez hauts sur les intermédiaires. Nous nous frottions, les deux SG, à deux allemands, l'un sur une Max de trois ans environ et une Zundapp 200 S. Eh bien, sans citer de chiffres mirobolants, disons que la Max montée par deux hommes de gabarit moyen, n'avait pas la possibilité de semer la SG suiveuse.

A cette vitesse maximum, les compteurs variaient de 140 ! sur la Max, à 120 sur la SG suiveuse, quant à moi il donnait un bon 100. Alors après ça, essayez de vous fier à ces engins... et d'en tirer des renseignements...

Une qui par contre nous écœura fut la 200 S qui s'accrochait remarquablement

Je vois bien sûr certains lecteurs s'esclaffer à la lecture de ces élucubrations, mais sans entrer dans une théorie trop poussée, je crois donner des explications par le fait que la Max possède une courbe de puissance plus pointue que la SG. Les puissances de 17 CV environ pour l'une contre 13,8 à l'autre ne peuvent pas être atteintes en position touriste et à deux, par le fait que les deux machines tirent manifestement trop long. De plus le couple de la SG de 2,4 mkg situé vers 3.300 tours est très intéressant, alors que même les dernières Max n'atteignent pas à cette valeur. Voilà je crois, sauf erreur de ma part, ce qui à égalité de poids transporté, fait que la plus faible au catalogue ne se fait pas ridiculiser. Sur l'autoroute Stuttgart-Munich, je n'oserais même pas essayer : ce serait tourner en ridicule, car chacune étant à son maximum, 5-6 kmh les séparaient, la vitesse pouvant être maintenue presque continuellement, sauf dans les longues rampes.

Mais voilà, l'essai relaté s'est déroulé sur la route Esternay-Paris, et se trouve pleinement justifiable, des traversées de villages intervenant fréquemment ; il faut, pour se lancer à fond, de longues distances, les deux mécaniques ayant des accélérations assez proches. D'ailleurs, preuve de ce que j'avance, la 200 S, avec ses quelques 12 CV, mais tirant assez court il faut l'avouer (je crois que même en duo elle passe en surrégime), ne se fait pas ridiculiser. A signaler cependant que les deux ablettes qui étaient dessus avaient adopté une position... assez penchée.

EN VITESSE DE POINTE

Ce test m'a permis de savoir à peu près ce que la machine peut faire à l'occasion, car pratiquement j'avoue bien humblement que je roule presque toujours alentour de 80 compteur, ce qui me suffit amplement. Pour les vitesses supérieures, les grosses cylindrées seules peuvent se le permettre sans dommage pour le moteur, ce qui n'est pas le cas des petites et moyennes cylindrées que l'on tue rapidement à coup sûr.

★

Je vais d'ailleurs vous relater l'essai qu'un camarade assez léger effectua sur ma machine. Poids du pilote en état de marche : 52 kg. Equipement cuir, combinaison ajustée. Position d'effacement maximum sur une portion de route droite, nous trouvons 118 dans un sens, 122 dans l'autre. La machine avait 15.000 km, soit 3.000 après sa mise en état. Je cite ces chiffres dans un but purement documentaire, car à mon avis un essai de ce genre n'a aucune valeur réelle sur une machine destinée au tourisme. En plus, il faut tenir compte du pilotage qui joue aussi, car je me vois mal dans une position « limande » avec mes 105 kg en état de marche. Je ressemblerais à Hans Patleich avec quelques kilos en moins, mais ayant vu des photos lorsqu'il essayait les Baleines NSU, on sentait qu'il avait certaines difficultés à jouer les coureurs...

★

Il m'est impossible de fournir des précisions quant au degré hygrométrique de l'air ce jour-là, et à la vitesse du vent. Quant au régime moteur, mieux vaut n'y pas songer... 6.260 t/m, soit dans les 16 m/sec. pour les pistons ! Mieux vaut ne pas rééditer souvent de telles vitesses.

Quoique la machine de Prigent-Bénard devait bien avoisiner cette vitesse pour terminer le Bol aux environs de 92 de moyenne, ce qui est très honorable pour une telle machine. Et encore, leurs 3,5x16 avant et arrière ne devaient pas favoriser spécialement les performances.

CONSOMMATION

Pour parler consommation, nous abordons un chapitre douloureux, vu les restrictions présentes. Machine qui approcha toujours les 5 litres jusqu'à 10.000 km, puis ensuite après un réglage riche pour éviter les serrages, nous arrivons à 6,66 litres au 100 jusqu'à sa révision à 12.285 km. Un réservoir plein ras bord n'arrivait pas à alimenter la machine sur 200 km. Un vrai désespoir.

★

Après la remise en état, c'est plus modéré, sans toutefois atteindre des chiffres exceptionnellement bas. Voici quelques mesures enregistrées sur longs parcours à deux et bagages.

Aux 100 km :

Paris-Strasbourg 4,4 l ; Paris-Garmisch 4,46 l ; Paris-Lindau 4,39 l ; Paris-Stuttgart-Ulm-Berchtesgaden-Munich-Lindau-Fribourg-Paris, soit 2.800 km, moyenne 4,53 l aux 100 km.

Tout ceci s'entend à une moyenne routière de 60-65 kmh, avec pointes de vitesse de 90-95 sur autoroutes.

Il n'y a pas lieu de crier au miracle, car cette consommation approche de celle d'une 500, et l'on peut se demander quels chiffres alignerions-nous si la machine était utilisée alentour de son maximum d'une façon continue ?

★

En passant, félicitations pour la publication lors des essais de la courbe de consommation. Elles doivent certainement faire pâlir certains utilisateurs impressionnables, et qui croient souvent dur comme fer les chiffres des catalogues. A quand la courbe de la SG ? ou de la SGS ?

Une petite parenthèse sur quelques serrages survenus en 11.000 km d'utilisation. Pourquoi le moteur qui tourne librement jusqu'à son maximum sans aucune amorce de serrage n'accepte-t-il pas de tenir par exemple un 80 soutenu, poignée des gaz immobile ? Si, dans ces conditions, nous parcourons 6-8 kilomètres, je vous fait le pari de serrer presque sur commande. J'ai serré trois ou quatre fois dans ces cas là, et je ne trouve aucune explication valable. Bien sûr, vous me direz qu'il n'y a qu'à continuer comme je fais : ouvrir et couper très souvent. D'accord, bien sûr, mais je puis vous affirmer que ce n'est pas une sinécure sur longues étapes. Il faut avoir une de ces souplesses de poignet... J'ai vu une fois ou après avoir roulé longtemps alentour de 100, rien ne se produisit, puis reprenant une allure raisonnable de 75-80, et ne coupant plus les gaz constamment, le serrage survint après quelques kilomètres.

★

Peut-être une NDLR pourrait trouver et expliquer pour tous les causes d'un tel comportement. J'ai possédé d'autres deux temps, essayé longuement la TF qui est très voisine, de la SG et jamais le besoin ne s'est fait sentir d'adopter une telle conduite. Peut-être est-ce un cas d'espèce ?

★

La consommation d'huile est dans la norme : 1 litre pour 400 km et le graissage est certainement correct, et puisqu'il est suffisant dans les hauts régimes, il n'y a pas de raison pour qu'il soit insuffisant dans l'utilisation de la machine aux 4/5 de sa puissance.

LA PARTIE CYCLE

De la partie cycle il n'y a pas grand'chose à dire. Cadre robuste, machine dotée d'une tenue de route correcte, freinage efficace. Cependant, sur ce point, il me semble que les garnitures employées sont un peu dures, et le freinage prend une valeur maximum par temps humide (mais revêtement du sol sec). Les garnitures doivent certainement être sensibles à l'humidité, ce qui pourrait peut-être expliquer ce que j'ai remarqué à ce sujet. Fourche télescopique d'un bon débattement, amortissement correct. Suspension arrière ? Moins bonne opinion. Les ressorts s'avachissent et de ce fait le débattement se trouve réduit à trois ou quatre centimètres. Amortissement assez mou. Les nouveaux éléments montés sur les machines actuelles doivent être plus convaincants.

★

Un souhait au sujet des roues : des jantes en dural.

N'ayant jamais eu de balance à proximité lors d'un démontage, je serais heureux de connaitre le poids d'une roue complète. Cela doit être effarant. La jante elle-même donne une impression de lourdeur... Ah, c'est du costaud.

Pourtant des jantes genre Pullman Monet-Goyon devraient suffire et l'on éprouverait certainement une différence sensible à la conduite.

Abordons à part le chapitre appareillage électrique sur lequel pas mal de remarques peuvent être faites.

L'APPAREILLAGE ELECTRIQUE

Depuis le grillage complet des fils, en passant par maintes décharges complètes de la batterie, le régulateur qui, après une lente agonie, me laissa tomber à Munich, le montage d'un neuf, lequel demande un doigté de sage-femme pour être réglé (vis de réglage inaccessible et il faut avoir recours à des astuces où le tournevis est utile). Ces multiples avatars désagréables en eux-mêmes arrivent à vous faire hésiter pour un déplacement lointain. Je ne vous cache pas l'appréhension qui m'envahit lors d'un voyage à l'étranger. Pourtant l'équipement est signé Bosch et en général c'est une garantie. Pourquoi ne pas revenir aux dynamos qui équipaient la TF ? Le régulateur ne causait jamais d'ennui, et son réglage était aisé.

Signalons aussi que la machine en cause n'a jamais pu encaisser, durant plus de 50 km, les bougies 240 préconisées pour le côté. Elles s'encrassent aussitôt et se court-circuitent. La 225 montée à l'arrière est toujours d'origine. Qui est-ce qui raconte que les deux temps sont des mangeurs de bougies ?

Latéralement, après mes échecs avec les 240 Bosch trop froides, j'ai monté avec un égal succès : 225 Bosch et Marchal CR 35 et à l'examen je vous assure que l'isolant présente une couleur sympathique. Comme quoi il est difficile de généraliser sur ce chapitre, et les résultats diffèrent d'une machine à l'autre.

LE PRIX DE REVIENT KILOMETRIQUE

Ayant assez bavardé, essayons de dégager un prix de revient kilométrique provisoire, vu que la machine n'est pas vendue. Faisons simplement pour nos comptes une évaluation moyenne du prix actuel de la machine. Il est évident que nous enregistrons là une perte maximum qui serait beaucoup moins sensible sur 3-4 ans et 50-60.000 km. Nous ne décompterons pas non plus les frais effectués au titre de la garantie, car il est certain que des dizaines de machines semblables peuvent effectuer un kilométrage supérieur sans

ces réparations. Pardonnons les ennuis connus en invoquant simplement la malchance qui me fit tomber sur une machine très loin de la « perle ». De plus, elle fait partie des premières arrivées en France, et à ce moment le modèle n'était peut-être pas tout à fait au point.

Prix d'achat	262.490	
Porte-bagages	5.000	
Sacoches	5.000	
Estimation de vente : 160.000		
Perte (272.490 — 160.000)		112.490
1.166,55 litres d'essence (67,10)		78.255
Garage (23 mois × 750)		17.250
Assurance (1955 : 7.848 ; 1956 : 14.662)		22.510
Pneus : 1 échange gratuit ; 1 avec 30 % : 2.433 et 1 prix frt : 3.454		5.887
53 litres d'huile (moteur et vidanges)		8.999
Bougies : 2 × 330 (240 ne tenant pas)		660
Chambres à air : 3		1.600
Câble embrayage		490
Chaines		2.580
Réglages divers		3.256
Recharges batterie		400
Régulateur à 17.996 km		2.890
Vis platinées		995
Nous arrivons au total de francs		258.262

Tous les comptes s'arrêtant au kilomètre : 23.653, nous trouvons un prix de revient kilométrique de :

258.262 : 23.653 = 10,90

★

Voici contées objectivement mes impressions sur l'utilisation de la SG. Puissent les quelques chiffres cités être plus utiles aux éventuels acquéreurs d'une machine de ce type, et leur permettre d'avoir un aperçu d'ensemble des frais à envisager. Et surtout une demande de pardon à tous ceux qu'un si long exposé aura énervés.

André MARTINE
Paris-15e

N.D.L.R. — Puissance, démultiplication et reprises.
— Serrages à régime soutenu.
— Poids d'une roue.

Pour le moins que l'on puisse dire, le « Ce qu'ils en pensent » de Mr Martine est très documenté. Et, dans cette mesure, il soulève quelques questions d'un intérêt suffisamment général pour que nous y répondions par la voie de « Moto-Revue ».

LE POIDS D'UNE ROUE

Dans notre numéro 1305, une 250 NSU « Max » est disséquée en petits morceaux, chacun d'eux étant pesé séparément. Et on y trouve qu'une roue, dotée d'une jante acier de 19 pouces, pèse 13 kg !

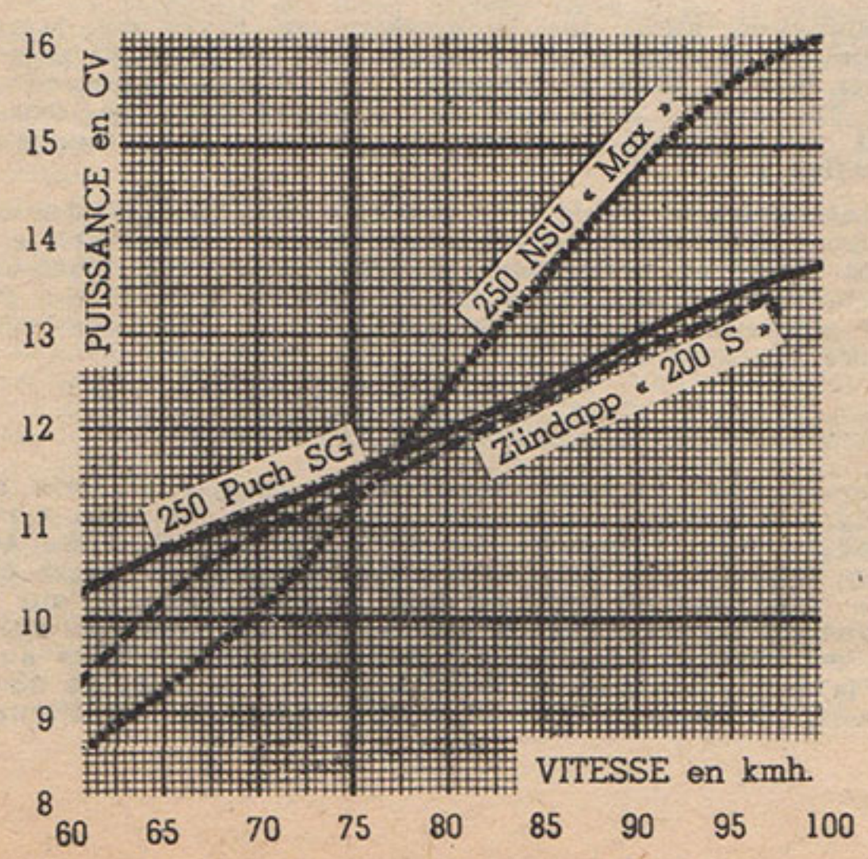
La jante de 19 pouces, seule, pèse 3 kg ; une jante de 16" fait donc, sensiblement, 2,5 kg — Le pneu de 19", de 4,5 kg, pèse donc sensiblement, en 16", de 3,5 à 3,75 kg.

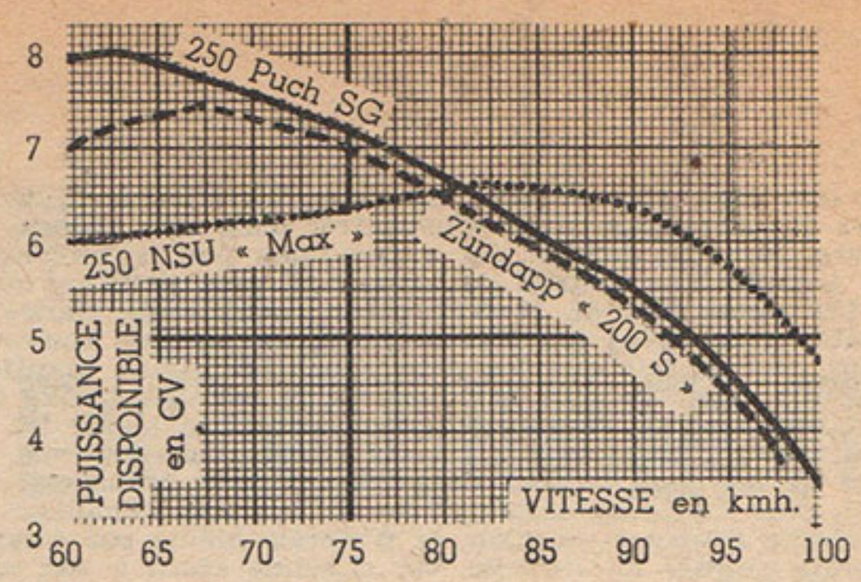
Ces deux éléments sont les plus lourds, avec le moyeu-frein qui doit faire de 3 à 4 kg. Ainsi, une roue complète de Puch doit faire, à peu de chose près, 10 à 11 kg.

PUISSANCE, DEMULTIPLICATION ET REPRISE

Mr Martine a tout à fait raison, quand il compare les performances réalisées sur la route par la « Max » NSU, la « 200 S » Zundapp et sa « SG » Puch, d'expliquer ses constatations par les rapports de démultiplication finale en prise.

Sur le papier, et à première vue, la « Max » semble devoir dominer avec ses 17 CV à 6.500 t/m, contre 14 CV à 5.500 t/m pour la SG et 13,4 CV à 5.400 t/m pour la 200 S. Mais n'envisager le problème que sous cet angle est absolument insuf-





fisant : c'est négliger l'allure de la courbe de puissance en fonction du régime. C'est surtout ne pas tenir compte du rapport de démultiplication finale en quatrième, c'est-à-dire ne pas examiner la puissance développée, cette fois non aux différents régimes, mais aux différentes vitesses de route. Et c'est là qu'intervient le fait de « tirer long » (NSU-Max) ou de « tirer court » (200 S).

Sur le graphique joint, nous avons tracé, en fonction des vitesses d'utilisation, les puissances développées par les différents moteurs. S'il apparait que dans ces conditions, et jusqu'à quelques 95 kmh, la « 200 S » Zundapp et la 250 SG Puch sont sensiblement à égalité, il apparait également que malgré une puissance de pointe de 21,5 % supérieure, la 250 Max, jusqu'à 75 kmh, développe, en quatrième, une puissance plus faible que la SG. A 70 kmh, toujours en quatrième, la Puch dispose de 1 CV de plus (10 % de plus) que la Max pour ses reprises et accélérations.

Là-dessus s'ajoutent encore d'autres facteurs : état des moteurs, position des pilotes (résistance à l'air), poids transporté, pression de gonflage, etc... En ne considérant que le facteur résistance de l'air, il est clair, là aussi, que la 250 Puch et la 200 Zundapp (machines « petit format ») sont favorisées par rapport à la 250 NSU. Il en résulte donc que l'écart réel de puissance disponible, à 70 kmh, entre la SG et la Max, est plus important que 1 CV.

Sur un autre graphique, nous avons, en conséquence, tracé les courbes de puissance disponible, pour les reprises et accélérations, en fonction de la vitesse et toujours en quatrième. Pour ces courbes, nous avons supposé que les « 250 S » Zundapp et Puch 250 « SG » offrent des résistances à l'avancement (air et roulement) de 10 % inférieures à celle offerte par la NSU « Max ».

SERRAGES POUR UNE CHARGE DONNEE

Les origines d'un serrage, pour un moteur 2 temps déjà rodé, peuvent être multiples, et, de toute façon, sont plus difficiles à déterminer que pour un moteur 4 temps.

Mais néanmoins une explication demeure pour le phénomène soulevé par Mr Martine.

Pour une position déterminée de la poignée des gaz, le moteur chauffe davantage que si l'on fait varier la position de la poignée des gaz. Et ceci est explicable. Si, sur sa lancée, on coupe brusquement les gaz (la pression exercée est plus faible, on soulage temporairement le moteur. Si, par contre, on ouvre brusquement la poignée des gaz, il est vrai que la pression à l'intérieur du cylindre croit, mais en même temps, et surtout, on admet immédiatement une plus grande quantité d'émulsion fraiche, avec, sur un 2 temps, une plus grande quantité d'huile : donc, à l'instantané, un refroidissement interne du moteur accru, avec supplément de lubrification fraiche.

★

Mais d'où peuvent venir ces serrages ?

C'est là que seul un examen méticuleux du moteur, de ses réglages, peut donner une réponse. Néanmoins, citons pour mémoire :

— A) Une carburation trop pauvre, mais pas obligatoirement trop pauvre à pleine ouverture si le gicleur principal est bien choisi. Peut-être que l'aiguille n'est pas assez relevée (serrages pour 3/4 d'ouverture), ou bien que le ralenti est mal réglé (serrages pour faibles ouvertures).

— B) Bougie trop « chaude », ou avance à l'allumage mal réglée, trop importante.

— C) Mauvaise alimentation, qui peut provenir d'une mauvaise coulée du cylindre : les transferts sont plus ou moins obturés.

— D) Axes de piston montés trop serrés : une des raisons les plus fréquentes du serrage. L'axe de piston doit être monté gras.

— E) Mauvaise lubrification, pouvant venir, en particulier, d'une qualité d'huile non adaptée au moteur.

— F) Mode de conduite trop «père tranquille». Le)ou les) pistons n'atteignant jamais la température normale, une sorte de laque se dépose sur sa jupe, qui peut atteindre une épaisseur de 1/10 de mm et être très dure. Et si, à charge constante, le moteur atteint sa température normale de fonctionnement et se dilate en conséquence, la présence de l'épaisseur supplémentaire due à la laque se traduit évidemment par un serrage

J. B.

L'ACTUALITE SPORTIVE...

LE MC CHATILLONNAIS PROJETTE UN VOYAGE A L'ILE DE MAN POUR ASSISTER AU SENIOR TT

Le Moto-Club Châtillonnais envisage d'organiser un voyage en Angleterre, à l'Ile de Man, afin d'assister à la plus importante des courses du Tourist Trophy, celle des 500 cc solo, qui se disputera le vendredi 7 juin 1957.

Il s'agirait d'un voyage aller et retour groupé, s'effectuant par air. Le départ aurait lieu dans l'après-midi ou dans la soirée du jeudi 6 juin.

Le retour s'effectuerait également groupé, mais le MC Châtillonnais a obtenu de la Compagnie aérienne qu'il puisse être facultatif, de telle sorte que les participants puissent, s'ils le désirent, faire escale à Birmingham ou à Londres.

En ce qui concerne l'hébergement à l'Ile de Man, le MCC est assuré d'obtenir les meilleures conditions de réservation, car ce serait un club anglais qui se chargerait des formalités.

Le prix du voyage aller et retour est fixé à 20.000 francs, ce qui représente une réduction appréciable, *ces conditions ne pouvant être consenties que pour un groupe de 15 personnes minimum.*

Voilà une heureuse initiative du MCC.

Mais les personnes intéressées par cette proposition *devront se prononcer rapidement*, car le MCC doit réserver les places longtemps à l'avance, et fixer également le club anglais qui s'occuperait des formalités d'hébergement.

Pour tous renseignements et inscription, écrire au Président du MC Châtillonnais : Gabriel Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtilon sous Bagneux, Seine. (Joindre un timbre pour la réponse).

GRAND PRIX INTERNATIONAL DE VALENCE

La quatrième édition de cette épreuve avait attiré 50.000 personnes autour du circuit de 2,057 km de développement (décidément, le public espagnol est étonnamment compressible, car 50.000 personnes sur 2 km = 25 personnes au mètre !), valeur extrêmement réduite et qui explique les basses moyennes réalisées : 88,915 kmh par Bandirola, vainqueur en 500 cc, avec la 4 cylindres MV par exemple !

Outre l' « officiel » italien, la liste des engagés comptait encore un autre pilote sur MV, l'anglais de Gibraltar John Grace — ex-pilote officiel Montesa — qui cependant n'est pas sous contrat à Cascina Costa (à notre connaissance du moins), mais n'en disposait pas moins d'une machine de la marque en 125 cc.

A noter encore la présence de plusieurs bons « privés » européens, en tête desquels nous classerons, dans ce Grand Prix de Valence, notre compatriote bordelais Jean-Pierre Bayle, qui « fait » premier en 350, et second en 500, à 30" 2/10 de Bandirola, mais précédant l'autrichien Klinger et John Grace (ce dernier sur Norton, dans cette catégorie).

En sidecars, notons la victoire du suisse Edgard Strub, devant notre bon spécialiste et Champion de France Jacques Drion.

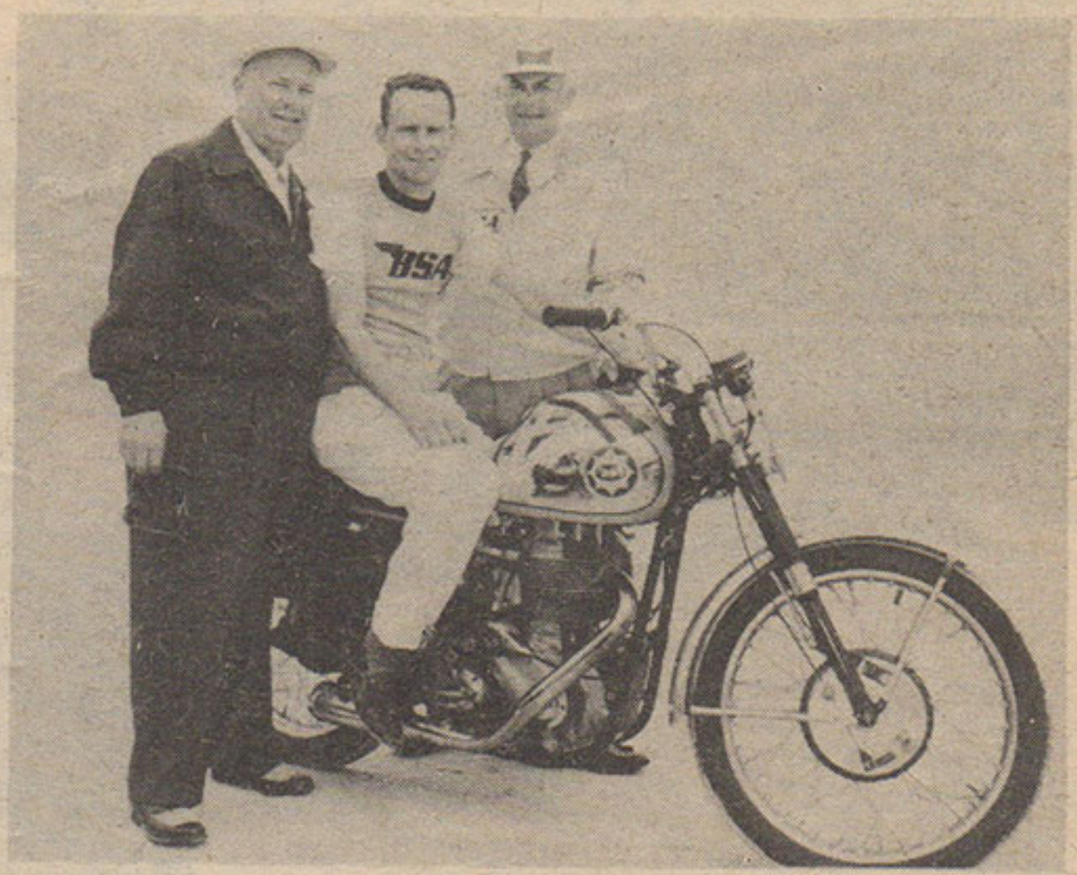
RESULTATS

Classe 125 : 1. J. Grace (MV) 25 tours, 52 km, en 38'21" 9/10, moy. 80.150 kmh ; 2. J. Redo (Esp.) Montesa, 38'27" 6/10 ; 3. J.R. Eizaguirre (Esp.) Montesa, 38'29" 8/10.

Classe 350 : 1. J. P. Bayle (Norton) 35 tours, 72 km, en 50'11" 1/10, moy. 85,782 kmh ; 2. Flores (Esp.) Guzzi, 50'47" 4/10 ; 3. Gonzales (Esp.) Norton, 50'50" 2/10.

Classe 500 : 1. Bandirola (MV) 35 tours, 72 km en 48'23" 9/10 ; moy. 88.915 kmh ; 2. J. P. Bayle (Norton) 48'54" 1/10 ; 3. Klinger (Autriche) BMW, 48'51" (34 tours); 5. Grace (G.B.) ; 6. Strub (Suisse).

Sidecars : 1. E. Strub (Norton) 10 tours, 52 km en 37'29" 5/10 ; 2. Drion (Norton) 37'59" 6/10 ; 3. Schmid (All.) BMW, 38' 08" 9/10.



Kenny Brown a remporté, avec sa BSA « Gold Star », les 100 Miles de Daytona (USA) à la moyenne de 151,1 kmh., battant au passage le record du tour à 154,2 kmh. Remarquez, en passant, le guidon supérieur, style « Western », doublant les courtes poignées inférieures, utilisées seulement dans les lignes droites, ainsi que le veut la coutume en Amérique !

DES 6 JOURS INTERNATIONAUX EN URSS ?

Selon Radio Moscou, le Moto-Club Central d'URSS organisera du 18 au 23 juillet prochain une grande épreuve motocycliste. Les caractéristiques de celle-ci n'ont pas été communiquées, mais la durée indiquée permet de penser qu'il s'agira d'une épreuve de régularité du type ISDT.

Le centre de l'organisation se situera à Riga, capitale de la Lettonie, à proximité de la mer Baltique.

A cette grande épreuve sont invités 17 pays, parmi lesquels la Grande Bretagne, la Finlande, l'Allemagne Occidentale, la France, la Suisse, la Norvège, le Danemark, l'Autriche, la Hollande, etc...

TROIS JOURS INTERNATIONAUX POUR CYCLOS, VELOMOTEURS ET SCOOTERS

Selon notre confrère « Les Sports », de Bruxelles, la Commission des scooters et motos légères de la FMB annonce pour août prochain l'organisation d'un « Trois Jours Internationaux » qui se déroulerait, selon les prévisions actuelles, aux environs d'Audenarde, Belgique.

Aucune autre précision n'a jusqu'ici été fournie par le président de la Commission, M. Stekelorum.

SARTORI N'A PAS SURVÉCU A SES BLESSURES

Le malheureux pilote italien, dont nous avions relaté l'accident survenu alors qu'il s'entraînait sur le parcours du « motogiro » (voir MR n° 1333), est décédé le 12 mars des suites de complications internes.

Les médecins n'ayant plus d'espoir de le sauver avaient autorisé son transport chez lui, mais il était déjà trop tard, et c'est dans l'ambulance qui le conduisait à Fornovo Taro que Renato Sartori a rendu le dernier soupir.

Sartori était un pilote de bonne classe et d'une grande volonté. Malheureusement, la chance n'était pas souvent de son côté et c'est seulement l'an dernier qu'une brillante place de troisième en catégorie 125 cc au Grand Prix des Nations le fit enfin remarquer.

Il s'est éteint dramatiquement, alors qu' « officiel » Mondial, il allait pouvoir donner toute sa mesure, au guidon d'une machine d'usine.

Les sportifs français s'associeront aux condoléances que nous adressons à sa famille, aux frères Boselli et aux pilotes de la Mondial, camarades d'écurie de Sartori.

33 Chevaux !!

33 Chevaux ?

Non, il ne s'agit pas d'une erreur car ce jeune pilote tient bien dans sa poignée droite les rênes des 32 chevaux développés par le puissant moteur de sa BSA A 7 « SHOOTING STAR ».

Rouler en ville à 10 kmh. ou sur les grandes routes à 155 kmh., toujours avec la même assurance et la même aisance, voilà ce que lui permet la souplesse du moteur bicylindrique de 500 cmc.

Pour tous renseignements sur la gamme BSA, consultez nos agents dont voici quelques adresses pour la région parisienne :

SEINE

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

DYNAMIC-SPORT : 149, rue Montmartre, PARIS (2e) — Tél. : GUT. 19-30

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

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

ALGY : 64, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny SAINT-MAURICE — Tél. : ENT. 19-23

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

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

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

SEINE-ET-OISE

RAPID'MOTO (M. J. CHARRIER) : 6, rue Dailly, SAINT-CLOUD — Tél. : MOL. 21-29

ENGHIEN MOTO SCOOTERS : 70, rue du Général de Gaulle - ENGHIEN-LES-BAINS — Tél. : 964-4406

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS

POPULAIRE DU MONDE

DIMANCHE A MONTLHÉRY :

LES 2 HEURES
SUR UN NOUVEAU CIRCUIT !...

La lutte promet d'être chaude dimanche à Montlhéry, comme le laisse supposer notre éditorial, où vous trouverez tous les renseignements concernant cette épreuve. - Ci-contre, en pleine action, notre Champion de France national 175 cmc. Jacky Onda qui a établi l'an dernier le nouveau record, dans la catégorie, à 116,018 kmh. Mais plus aucun record n'est valable, le circuit ayant un nouveau développement. Cela ne pourra encore qu'ajouter à l'intérêt de cette épreuve qui, cette année, connaît un succès sans précédent. Allons, notre sport moto n'est pas mort, n'en déplaise à ses fossoyeurs... prématurés.

DANS LES COULISSES DU SPORT

JAWA PRESENT LE 7 JUILLET A SPA

De passage au Salon d'Amsterdam, l'un des directeurs de l'usine tchèque a annoncé que celle-ci serait officiellement représentée au Grand Prix de Belgique de vitesse ; entre autres Jawa s'aligner-rait dans les classes 125 et 250 cc.

Il est également probable que la firme tchèque enverra deux pilotes participer aux 24 heures de Schaerbeek (Bruxelles). Du moins ces engagements sont-ils décidés, sous réserve de certains détails à préciser.

Voilà qui ajoutera un attrait supplémentaire aux deux grandes épreuves belges.

CAMATHIAS CONTRE LES RECORDS EN SIDE

L'excellent spécialiste de la vitesse en sidecar a récemment écrit à John Thorpe, de la rédaction de notre confrère britannique « Motor Cycling », qu'il préparait une machine spéciale « très longue et très basse » pour s'attaquer aux records du monde de la catégorie B.

Quels records ? L'information que nous reproduisons ici n'en fait pas mention avec précision. Mas elle nous apprend encore qu'en dehors de ceux-ci, Florian Camathias vise aussi la saison de vitesse en vue de laquelle il a acquis l'un des attelages d'usine 1956 de chez BMW.

Nul doute que le pilote suisse soit redoutable sur les circuits européens cette année, avec un tel matériel.

MINGELS SUR MATCHLESS

Le « Gros », qui fut des années durant le motocrossman le plus en vue de Belgique et de l'écurie officielle FN est amené à changer de marque, du fait du retrait de la Fabrique Nationale d'Herstal, dont nous avons parlé en son temps.

C'est donc à Matchless que Mingels fera confiance cette saison. Une bonne machine, beaucoup d'expérience, sera-ce suffisant pour compenser le handicap que constituent les 36 ans de l'excellent spécialiste belge ?

PROCHAINES ÉPREUVES

LE GRAND PRIX DE LA SARRE AURA LIEU

Le rattachement de la Sarre à l'Allemagne Occidentale avait eu entre-autres pour conséquences de laisser en suspens la question de l'organisation de la course de St-Wendel, habituellement l'une des plus attachantes épreuves internationales de vitesse du début de saison.

Les choses sont aujourd'hui rentrées dans l'ordre, et le Grand Prix de la Sarre se disputera le dimanche 12 mai et comportera des épreuves en 125, 250, 350 et 500 solo, et 500 sidecars.

Renseignements auprès du Motorsportclub, Bruhlstrasse 24, St-Wendel, Saar, Allemagne.

LE 3e CIRCUIT DE L'ILE DE FRANCE

Cette manifestation de l'Union Sportive Métropolitaine des Transports aura lieu le 19 mai 1957.

Du fait des difficultés actuelles, les organisateurs ont trouvé sage de restreindre cette année la longueur habituelle du parcours, qui conduira les pilotes en Forêt de Fontainebleau où ils auront à accomplir une ou plusieurs fois, en fonction de la cylindrée de leurs machines, une boucle de 21 km d'un franchissement assez difficile.

En effet, cette portion du tracé emprunte une route pavée, se continue par une route empierrée, rejoint ensuite la route sinueuse des hauteurs de la Solles pour rattraper la Croix du Calvaire, redescendre vers la sortie de la Forêt et, finalement, remonter par la Tour Denecourt et la Croix de Toulouse, en direction de Bois le Roi.

C'est autour de cette boucle, d'un caractère par ailleurs très pittoresque, que les spectateurs pourront assister au meilleur spectacle, voyant passer là les concurrents entre 9 et 11 h. 30 environ.

Précisons, à l'intention des sportifs, que cette épreuve pourrait tenter, qu'elle est ouverte aussi bien aux cyclos qu'aux vélomoteurs, scooters et motocyclettes, et que *les organisateurs ont prévu de fournir l'essence*, qui sera délivrée au pesage par les soins des commissaires.

PREMIÈRE ÉPREUVE EN ITALIE
TROPHEE DE SYRACUSE

La première des épreuves de vitesse comptant pour l'attribution des titres italiens, a été essentiellement marquée, du côté des marques, par l'abstention de l'usine MV dont il semble qu'elle veuille réserver tous ses efforts à la poursuite des seuls titres mondiaux.

Chez les pilotes, une révélation, le jeune Giani qui, remplaçant à la dernière minute l'officiel Mondial Maoggi, tint brillamment tête au vainqueur de la catégorie 250 cc, l'excellent Tarquinio Provini, derrière qui il réussit à s'attribuer la seconde place.

Enfin, Colnago, qui est passé cette année chez Guzzi, a signé son entrée dans l'écurie de Mandello del Lario en battant ses ex-coéquipiers de l'usine Gilera, et en menant à la victoire — sa première depuis qu'elle s'aligne en compétition — la fameuse Guzzi 8.

Notre photographie en couverture du présent numéro montre précisément cette dernière en pleine action à Syracuse, aux mains de Colnago.

Cependant, Gilera a pris sa revanche en 350, s'attribuant les deux premières places, avec dans l'ordre Liberati et Milani.

RESULTATS

Classe 125 (11 tours, 82,5 km) : 1. Provini (Mondial) 37,29", moy. 132.058 kmh ; 2. Ferri (Gilera) 37'51"6 ; 3. Galliani (Gilera) 38'37"9 ; 4. Artusi (Ducati) 39' 47"8 ; 5. Pionava (MV) ; 6. Vezzalini (Gilera).

Tour le plus rapide : Provini 2'28"1, moy. 133,693 kmh.

Classe 250 (19 tours, 104,5 km) : 1. Provini (Mondial) 46'08"1, moy. 135.910 kmh ; 2. Giani (Mondial) 46'11"1 ; 3. Rocchi (Guzzi) ; 4. Baviera (Guzzi) ; 5. Marchesani (Guzzi).

Tour le plus rapide : Provini, 2'13"9, moy. 144,631 kmh.

Classe 350 (20 tours, 110 km) : 1. Liberati (Gilera), 45'15"5, moy. 145,8[illegible] ; 2. Milani (Gilera) 45'23"5 ; 3. Mo[illegible]nari (Guzzi) 45'29" ; 4. Colnago (Guzzi) [illegible]31" 2 ; 5. Mandolini (Guzzi).

Tour le plus rapide : Montanari, 2'19"9, moy. 148,984 kmh.

Classe 500 (18 tours, 99 km) : 1. Colnago (Guzzi) 39'21"7, moy. 150,908 kmh ; 2. Milani (Gilera) 39'24" ; 3. Cantoni (Gilera) ; 4. Galante (Norton) ; 5. Giglioli (Guzzi).

Tour le plus rapide : Colnago, 2'08"4, moyenne 154,206 kmh.

Ne roulez pas sans assurance. Consultez notre Service spécialisé.

LES MARQUES ITALIENNES ET LA SAISON DE VITESSE

(SUITE DE LA PAGE 327)

machines officielles de Cascina Costa et la « Spéciale » Lorenzetti-Guzzi..., sans parler de la Mondial double arbre, dérivée de la 175 bien connue (car, pour ce qui est des bicylindres issues de l'accouplement de 2 cylindres de la 125, il ne semble pas que leur mise au point soit suffisamment avancée pour que la Mondial se risque à les lancer cette année sur les circuits) et que mènera Provini, qui courra aussi en 125.

LES GUZZI 4 ET 8 CYLINDRES EXPERIMENTAUX

Encore que Carcano ait, semble-t-il, réussi à armer convenablement sa 350 mono en vue de la saison 1957, il ne lui échappe pas que ce modèle atteint désormais à l'extrême limite de ses possibilités.

Il faut donc penser à l'avenir et c'est pourquoi l'usine de Mandello del Lario dispose déjà de deux moteurs à 8 et 4 cylindres, dans la cylindrée 350 cc.

Le 8 cylindres, en V comme son aîné le 500 cc, en a par ailleurs toutes les caractéristiques, cotes mises à part évidemment. Et l'on parle pour lui de 50 CV à 13.000 t/m !

Quant au 350 cc quatre cylindres, c'est dit-on un moteur « en ligne », disposé transversalement, et qui est constitué... par le bloc antérieur des cylindres du moteur de la 500 V 8 !

En principe, ces multicylindres seront employés en 1958, si les essais donnent toute satisfaction d'ici là. Mais il n'est pas impossible que l'un ou l'autre soit « tâté » cette année sur un circuit de vitesse, afin d'en mieux vérifier les possibilités.

ET POUR LES PILOTES..

Suivant l'exemple des firmes rivales, Guzzi a recruté pour la saison 1957 deux nouveaux servants: Guiseppe Colnago (précédemment chez Gilera et qui pour sa première course de la saison, à Syracuse, a mené la V8 à la victoire, battant son ex-coéquipier Milani) et le fougueux Campbell.

A côté de ces hommes, nous retrouverons encore Bill Lomas, Dickie Dale (les deux pilotes des récents records en 500 et 350), Montanari et... Lorenzetti (officiel pour la classe des 350 seulement).

EN DEHORS DES 3 "GRANDS"

On retrouvera la Mondial en 125, avec une machine soigneusement préparée et dont on attend 19 CV à 12.000 t/m.

Ducati, enfin, participera aux Championnats du monde dans cette catégorie, avec son modèle à distribution desmodromique, auquel une mise au point raffinée autorise un régime de 14.000 t/m sans défaillance ! La Ducati aura encore un cadre de construction nouvelle et son comportement sera intéressant à suivre.

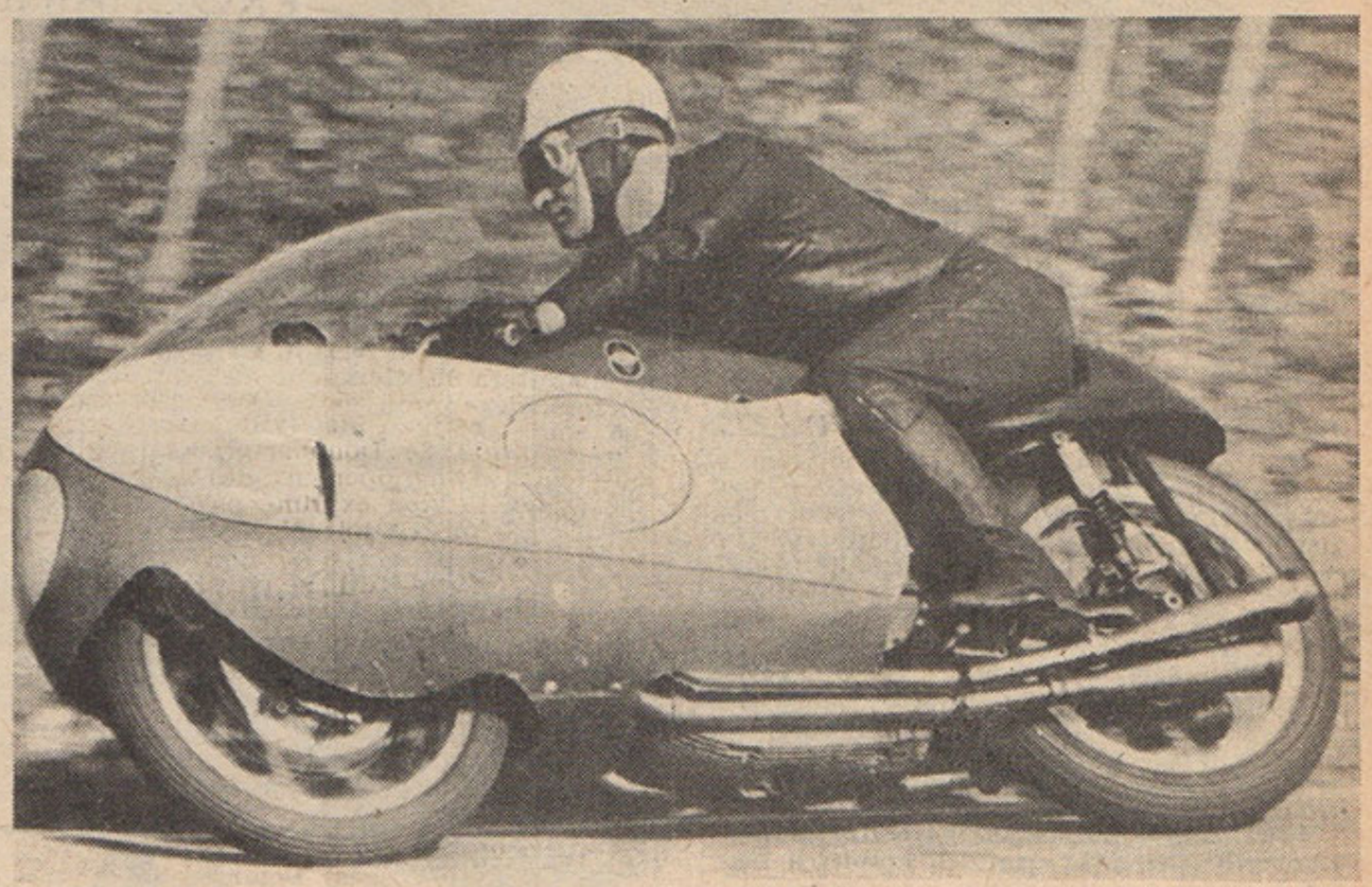
Bien d'autres marques italiennes participeront aux compétitions de vitesse, mais sans s'aligner cependant dans les épreuves comptant au titre des Championnats du Monde.

Nous les retrouverons au hasard des résultats des courses des Championnats d'Italie, et dans nos comptes rendus des courses de fond, à commencer par le « Motogiro », dont le départ sera donné aujourd'hui.

Et maintenant, prenons rendez-vous pour Imola et Hockenheim, avant première, et grande première de la campagne 1957 pour la suprématie mondiale en matière de vitesse pure !

R. C. D.

L'écossais Mac Intyre, nouvelle recrue de l'écurie Gilera, à l'entraînement sur la 4 cylindres.



LES M. V. OFFICIELLES A BARCELONE

Le Grand Prix d'Espagne, qui se déroulera le 7 avril à Barcelone, ne compte pas au titre des Championnats du Monde, mais n'en sera pas moins très intéressant, puisqu'aux pilotes d'usine de Cascina Costa s'opposeront, sur le circuit du Parc de Monjuich (3.790,65 mètres), de nombreux « privés » de valeur.

Trois catégories sont prévues au programme : les 125, qui feront 25 tours, soit 94,776 km ; les 500, qui auront 30 tours (113,719 km) à boucler ; enfin les sides, qui tourneront sur 75,813 km (20 tours).

★

La MV comptera sur le Champion du Monde Carlo Ubbiali, ainsi que sur Colombo et le semi-officiel John Grace pour défendre ses chances en 125. Mais à côté de ces hommes, on trouvera encore de nombreux pilotes qui monteront des machines de la marque. De la longue liste des engagés, extrayons les noms de notre compatriote Jacquier-Bret, de l'allemand Roland Heck, du Suisse Camathias, de l'espagnol Gonzalez, etc...

Dans cette classe, les MV s'opposeront aux Mondial de Cecil Sandford (officiel de la marque pour les championnats du monde) et du français Touzalin. Mais il faudra encore compter avec de nombreuses Ducati, menées par Lesage (France), C. del Val, Luis Sagnier (Espagne), etc... Enfin, la marque espagnole Montesa équipera 5 pilotes, en tête desquels il faut placer Cama.

★

En 500, nous aurons pour MV le Champion du Monde Surtees, et le nouvel officiel de la marque Ken Kavanagh, ainsi que Bandirola, récent vainqueur du Grand Prix de Valence. John Grace, Gonzales, Keith Bryen, notre compatriote Intermini, Edgar Strub, Pierre Vervroegen seront les plus en vue des privés qui confieront leurs chances à la Norton, tandis que l'australien Thompson pilotera une Matchless, l'irlandais Lappin une AJS, le belge Baix une BSA, et l'excellent autrichien Klinger une BMW Rennsport. Enfin, A. Flores (Espagne) s'alignera sur Guzzi.

★

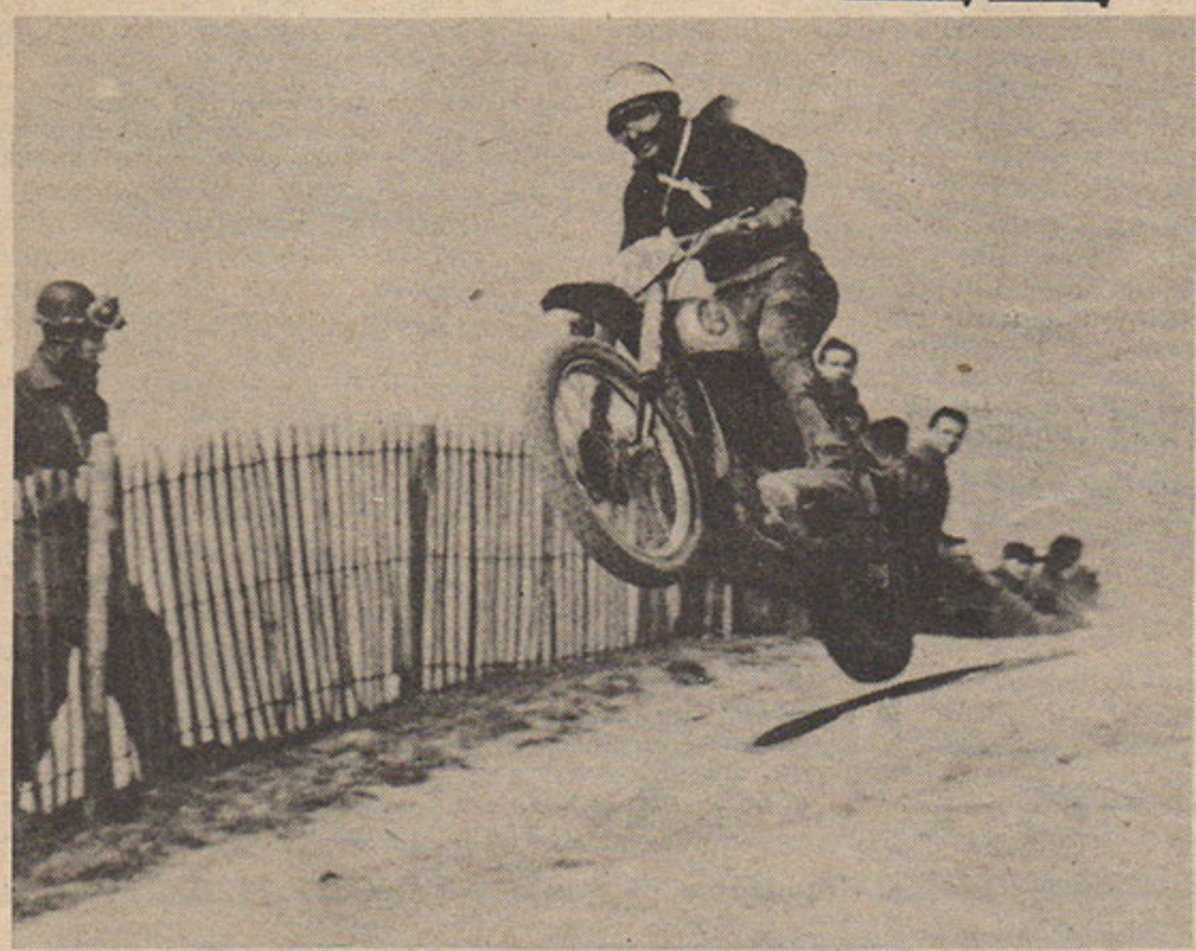
Parmi les pilotes des sides, nous ne trouvons évidemment que des indépendants. Du côté français, notre champion 1956, Jacques Drion, J. Duhem, M. Beauvais (tous sur Norton) s'opposeront aux allemands Hillebrand, Ritter, Schmid, Schneider, Neussner et au suisse Camathias (tous sur BMW). Edgar Strub (suisse), récent vainqueur à Valence, sera également présent avec sa Norton, et cette marque équipera encore le belge Vervroegen, l'italien Marcelli, etc...

★

Un plateau bien garni, pour ces trois courses du Grand Prix de Valence, auxquelles participeront encore de nombreux pilotes moins en vue que ceux cités ici.

L'accident vous guette, assurez-vous par Moto-Revue, aux Premières Compagnies

LE CROSS



Le rapide Jean Hazianis qui compte déjà plusieurs victoires cette saison, sera l'un des favoris du moto-cross international de Pâques à Poitiers.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL A THOMER LA SOGNE LE 22 AVRIL

Le Moto-Club de Thomer-la-Sogne nous communique que son premier moto-cross international de la saison 1957 aura bien lieu le lundi de Pâques, 22 avril.

La réunion comportera neuf courses au total, avec la participation des 350 cc nationaux, et 350 cc et 500 cc internationaux.

Le circuit, très spectaculaire, remarquable par sa visibilité totale en certains points, a encore été enrichi de difficultés nouvelles qu'auront à affronter de nombreux engagés parmi lesquels, nous déclarent les organisateurs, on comptera l'élite des crossmen suisses, belges, anglais, suédois, hollandais et, bien entendu, français.

Nous publierons aussitôt qu'il nous parviendront les détails de dernière heure et la liste officielle des principaux engagés.

★

CROSSMEN ANGLAIS ET SUISSES A LOUVAIN LE 22 AVRIL

Le Motor-Union Louvaniste, qui organise un moto-cross international le lundi de Pâques, commence à voir rentrer les contrats d'engagement. Déjà, Draper, Jeff Smith (champion d'Angleterre 1956) et Curtiss pour la Grande Bretagne, et A. Von Arx et R. Kunz pour la Suisse, ont signé officiellement.

En outre, les organisateurs de ce 17e Moto-Cross Brabançon ont manifesté l'intention d'inscrire à leur affiche les suédois Lundin, Gustafson, Bergmann, Anderson et Peasson. Enfin, le champion d'Allemagne Rademacher a demandé à participer à la réunion.

Belle participation donc pour la course de Louvain (Belgique), dans laquelle nous aimerions voir figurer quelques crossmen français.

NOUVEAU CIRCUIT DE CROSS A NANCY

Le MS Nancéen est en train d'aménager sur le plateau de Malzéville, territoire de la commune de Dommartemont, un circuit d'un développement de 1.600 mètres qui, selon le vœu exprimé par les responsables du MSN, doit être l'un des plus beaux de France.

L'inauguration du nouveau tracé doit avoir lieu cet été, avec deux grandes réunions dont nous communiquerons les dates aussitôt qu'elles nous parviendront.

★

AVIS AUX CROSSMEN

La Société Omnisports « La Bressaude » à La Bresse (Vosges) organise le 4 août 1957 son deuxième Moto-Cross d'Eté, inscrit au calendrier national.

Cette épreuve sera courue dans les 3 catégories suivantes : 250, 350 et 500 cc.

Dès à présent, les coureurs susceptibles d'être intéressés par cette compétition peuvent adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante :

M. Stucky Jacques, Société Omnisports «La Bressaude », Section Motocycliste, à la Bresse (Vosges).

Pour le règlement des frais de déplacement, il sera fait application de la circulaire de la FFM du 28-12-1956.

★

LE CHAMPIONNAT «NATIONAL» DEBUTE DEMAIN A ARQUES

Cette épreuve sera la seule disputée dans le Nord de la France au titre des Championnats de France de Moto-Cross, aussi doit-elle attirer tous les sportifs de la région et que cette cette spécialité intéresse.

Regrettons que le MC Audomarois, à qui revient le soin d'organiser cette réunion, ne nous ait pas fait parvenir en temps voulu la liste des engagés, que nous nous excusons de ce fait de ne poupoir publier. Et profitons de l'occasion pour rappeler que tous les communiqués intéressant les compétitions à venir doivent nous être adressés au moins dix jours avant les dates prévues pour leur déroulement.

DEBUTS DE LA TOURNEE AUSTRALIENNE EN FRANCE :

LE DIMANCHE DE PAQUES AU MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE POITIERS

L'Amicale Motocycliste de la Vienne organise le 21 avril aux carrières de Chardonchamp, sur un circuit d'un développement de 1.730 mètres, une épreuve à laquelle participeront des pilotes représentant un total de sept nations.

On trouvera en effet, au départ de la catégorie « inters », les britanniques Eric Cheney et Phil Nex, l'allemand B. Kohler, les suédois G. Jansson et G. Akerblom, les suisses F. Von Arx et R. Kunz, le danois A. Nielsen, et nos compatriotes Michel Jacquemin, Champion de France, Guy Bertrand, Champion de France « national », Hazianis, récent vainqueur d'Ermenonville, Melioli, A. Darrouy et R. Combes.

★

Mais l'AM Vienne a encore inscrit à son affiche deux engagés que le public français n'a encore jamais vus, les australiens Roy East et Less Fisher, deux hommes dont on suivra le comportement — vraisemblablement fougueux — avec beaucoup de curiosité et d'intérêt.

Le moto-cross international de Poitiers mérite donc largement son nom, et doit donner lieu à une lutte passionnante entre tous ces hommes, spécialistes de classe, parmi lesquels ne manquent pas les « outsiders ».

★

Ajoutons qu'à côté de l'épreuve réservée aux internationaux, on pourra voir encore une course en 500 cc, licenciés nationaux, dans laquelle s'opposeront R. Darrouy, Cros, Aguirre, Deshaie, Melous, Juigne, Bongibault, Soliveau, Branger, Gabarit, Branle, Theodet.

ET LE 28 AVRIL AU MOTO-CROSS DE PERNES-LES-FONTAINES

C'est bien à la date annoncée au Calendrier sportif que se déroulera le cross du MC Pernois, dans le Vaucluse.

Les organisateurs ont réuni sur leur affiche un grand nombre d'engagés de valeur, y compris le Champion d'Europe Leslie Archer, qui sera accompagné de son compatriote Geof Ward.

On verra encore les australiens East et Fisher, dont on aura découvert le style huit jours plus tôt à Poitiers ; le hollandais J. A. Clynk, dont ce sera la rentrée après son accident d'Ermenonville ; l'allemand Kohler ; le jeune espoir belge Hubert Scaillet, qu'il sera intéressant de suivre dans cette confrontation avec des pilotes confirmés ; et naturellement tous ces étrangers seront opposés à une solide représentation française, en tête de laquelle nous trouverons le champion de France Jacquemin, puis Brassine, en forme dès le début de saison, Robert Klym, Paul Godey, etc...

Belle journée pour le moto-cross, le 28 avril, à Pernes les Fontaines.

Un accident est moins grave si vous êtes assuré par Moto-Revue.

Pour être assuré sérieusement

Consultez-nous

A. M. C.
RECHERCHE
TOURNEURS
P.3 P.2
REGLEURS
Tours semi-auto
Tours parallèle
CANTINE
BP. 218 CLERMONT-FERRAND

AU SOMMAIRE
DU PROCHAIN NUMERO...

...Vous pourrez trouver la description du programme Norton ; « Où en est le cyclo 57 », réflexions inspirées par l'essai d'un « Aquila-Mistral » ; notre essai du 125 cc. Automoto 4 vitesses ; un article technique de fond : « Les différentes sources de bruit sur une motocyclette, leur mesure, et comment les réduire ; le début d'une grande enquête sportive : « Que préparent nos coureurs » ; enfin, nos rubriques régulières : actualités, nouvelles et résultats sportifs, « Ce qu'ils en pensent », « Tribune Libre », etc...

En plein cœur de Paris, rue des Petits-Champs, un nouveau motociste vient de s'installer à l'enseigne de : « Central-Sport ».

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES
LE NUMÉRO : 40 FRANCS

La Moto revue

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger		France	Etrange.
24 Nos	800 fr.	1.100 fr.	50 Nos	1.500	2.000 fr.

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

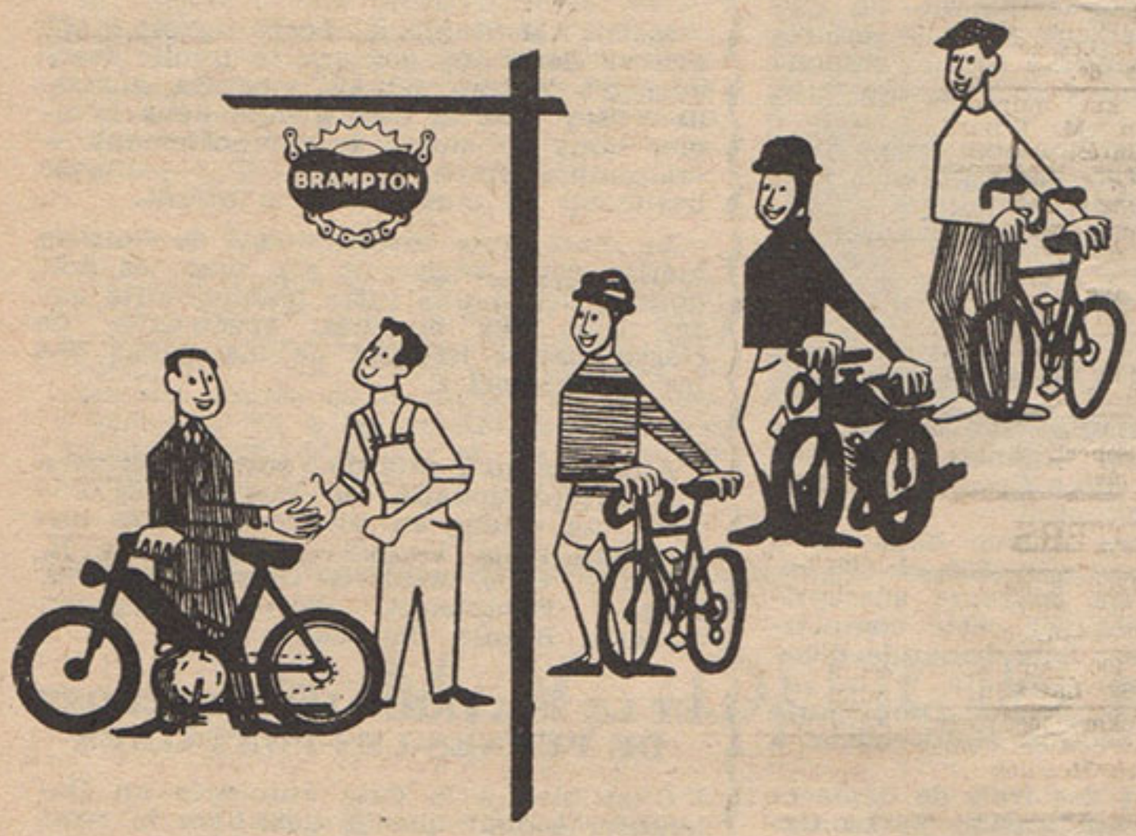
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2e

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le no 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.

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

PAS D'HÉSITATION POSSIBLE !



BRAMPTON

LA CHAINE FRANÇAISE QUI TIENT !

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents
pour motos-scooters-cyclomoteurs

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
COMBINAISON
toile bleue
coupe italienne 3.980 f.
Expéditions en province

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

CHANTELUNE-FOZ

ÉTS REVIL 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ÉTO. 15-53

Expéditions en province

HARLEY-DAVIDSON
Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12e
— Stock pièces détachées — DOR. 49-42
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBIELLAGES
REPARATIONS REVISIONS

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 imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

MOTOBECANE

Motob. 350 twin 55 équ. rem. Fulg. + acces. 140000 exc. ét. Batel 180 rue Rivoli Paris.

Motobécane 175 remorque nbx acces. bon état px intéres. Legendre 1 r Davy 17e ap. 19 h.

Motob. 350 twin 1955, 8500 k 170000, Delorme 28 rue du Soleil, Bonneuil s/Marne (Seine)

Motobécane réparations rapides. Moto Mobylettes 19 r de La Tombe Issoire Paris 14e.

175 53 t.-sad sac. 45000 fr. 18 Ecluses Saint Martin 10e.

Motob. 175 Z2C 53 p. roulé tt équ. px 58000. Chapel 24 rue Leroyer, Vincennes.

MOTOB. 175 Z22C tte équip. Exc. état WAG. 53-33.

Motobéc. 125 culb. 1700 k 65000 72 r du Rendez-Vous 12e.

175 Motobéc. 15000 k impec. 65000. Gayraud 6 r N. D. de Nazareth 3e à partir 19 h.

TERROT

250 Terrot type OSSD état impec. Mornet 28 rue des Tanneries Paris 13e.

500 RGST 52 biplace parfait ét. 95000. Damont R. Buirette 8 Chelles tél. sem. Obé. 07-94

RENE GILLET

René Gillet 250 neuve 1957, gar. 6 mois 170000. Mabille 7 av. St Mandé 12e DID. 23-52

GNOME-RHONE

GN. RH. 750 état nf équip. casque px 100000. Lagarde 35 rue Ct Marchant, Pierrefitte.

PEUGEOT

125 Pgt 1955 57 TAL nbx acc. prix 60. CHARBONNIER 264 av. Daumesnil Paris 12e.

250 Peugeot twin 5800 k. Andreadis 32 r Poulet Paris.

Peugeot 125 bon état 10000 et 6 mois à 5000, 17 r Pajol.

GUILLER

Guiller 175 AMC 53 mot. nf tél. DID. 29-28.

ALCYON

Alcyon 3 CV nve sold., faire offres créd. repr. 17 r Pajol

MOTOS ANGLAISES

650 Triumph parf. état 175000 rep. 125, scoot. PER. 94-69.

500 Twin Royal sup. oscill. 160., 16 r J. Guesde Levallois

Norton 500 mono simple ACT cadre Featherbeed 250 à déb. Loustalan 13 r Versigny 18e Ornano 65-49 12 à 13 h.

BSA B33 54 exc. ét. px int. cse mal. Escalon 20 r Florian 20e

Norton 88 7000 km neuve, 320. gar. 3 mois, créd. reprise à l'Agence 17 r Pajol BOT. 05-95

R. Enfield 500 avec ou sans side Précision double emploi. Busson 83 r Laugier Paris 17e

TRIUMPH T100 56 12000 km b. état 260. POIGNANT 23 r de Rigny, Nancy.

BSA 650 1952 impec. 175000. Jawa 350 1952 b. état 100000 ap. 19h. Courel 90 quai de la Loire, Paris 19e.

Urg. Roy. Enf. Meteor sus. osc. mot. ref. 140000 FON.84-89

Urg. BSA 350 oscil 1955, 150. 38 r Montreuil 11e Dor. 82-79.

BSA B33 55 12000 k ét. nf Rodriguez 32 bd Stalingrad Malakoff 19-21h. sam.dim. tt. jour.

BSA 250 56 3000 k 62 bd Batignolles, Café, cse départ.

BSA M20 side Simard 1pl.1/2 bon état Bigot 17 r Myrha 18e le samedi jusq. 14 heures.

Norton twin impec. crédit, écr. Profit 116 Lecourbe Paris.

Triumph Sp. Tw. 30000 impec. Barrier 1 r du Cl Verdier, Asnières GRE. 27-79 après 19 h.

650 TRIUMPH impec. mécanic. px intér. tél. ARC. 44-88.

Triumph 650 cme nve Zenkl 8 pas. Four à Chaux Paris 19e

RUDGE 500 oscill. 75000 fr. Aygueparse, Villegouge Gde.

BSA 350 53 imp. crédit. Namur 6 allée Clos Molet, Meudon (Seine et Oise).

TRIUMPH Thun. imp. px 190. Gagnol tél. 609 Corbeil (S-O)

Roy. Enfield 500 twin 33000 k 120000 fr. Morel PEI. 91-20.

Sunbeam luxe impec. 200 à débat. Eliard 36 bis r de Paris Pantin après 19 h.

BSA B31 22000 k 135000 cse sté éch.+dif. ctre cyclo. Vinot 25 av. du Bois, Meudon.

250 BSA équip. acc. ét.. imp. Lainé 10 pge de Puébla 19e.

Royal Enfield 500 Mono type J2 état gén. impec. 120000. Muller 8 rue Labie, 17e.

Norton 600 cc 57 neuve 170 kmh dispon. Créd. Repr. A l'Agence 17 r Pajol BOT. 05-95

Partic. vend Velocette LE 200 cc très silenc. bon état px int. POR. 75-35 Poste 253.

250 BSA C11SL. Patte 13 r des Parisiens, Asnières.

MOTOS ALLEMANDES

350 Horex 160000. Arnoux 73 av. A. Briand, Montrouge.

DKW RT 125 parf. ét px 50000 tél. TUR. 22-95 MYTEX.

Adler 250 MB 10000 k impec. Fournier 6 r Aml. Roncière 12e

KS 601 Zundapp 56 15000 km impec. équip. 320000, écr. 2 r Francœur 18e Lepoitevin.

Vends moto BMW 250 parf. état. Courtois PRO. 14-97.

BMW R51/3 bon état visible 19 heures, prix 260. POITRINOL, 27, boulevard Solférino, Rueil (Seine et Oise).

Zundapp KS 601 250000 fr. pare-jambes, parfait état. A. Prévot 17 r du Vert Bois 3e

BMW 500 compr. mod. unique parf. état, écr. Saillant 33 r Arthur Rozier, Paris 19e.

250 NSU OSL spéc. cross, ét. neuf, prix int. Terrien 66 r de Brissac, Angers (M-L).

UN LOT pièces Zundapp Russie 750 (sf embiel.) enlev. globalmt. bs px. Mahé 7 Plateau, Bicêtre (Seine) sur r-d-vs.

MOTOS AMERICAINES

Harley 750 impeccable 175000 tél. Ménil. 17-61 apres 19 h. BRARE.

Harley WLC 750 roues 500-16, mot. nf orig. US 3 ph. moteur et pièc. rech. Mahé 7 rue Plateau, Bicêtre (S.) sur r-d-v.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 SGS 1955, 25000 km impec. 160000. Toppino 11 rue Danton, La Courneuve.

Puch 250 SGS c. neuve cause voit. part. à part. Darondeau 40 r Barbès, Montrouge Seine

Puch 125 sport ét. impeccable CONTANT, 9 rue Daguenet,, Argenteuil (S-O).

Puch 150 TL 1952 27000 k parfait état 85000. LEC. 40-00, Poste 440, 13 h. 15 h.

PUCH 175 SV 54 prix intér. Tonnelier OBS. 27-04.

PUCH 250 TF trs bon état 1re main Lejars 24 r d. Moulins, Sartrouville (S-O).

MOTOS ITALIENNES

Rumi Formichino. Domalain, heure repas Ric. 97-95 150 m.

MOTOS BELGES

350 Saroléa avec side porteur Précision. Keller 109 rue Pelleport, Paris 20e.

FN 450 side Précision très bel état, prix intér. Lesage 13 rue Cassette, Paris 6e.

350 FN 19000 km équipée ét. neuf 1re main. M. Dujardin 40 av. Jean Jaurès, Pantin.

TCHEQUES MOTOS

Agence Jawa nve et occasion créd. reprise PER. 94-69.

CSEPEL 55 250 cc 80000 parfait état. Lebeau 52 Gde Rue Villemonble (Seine).

Urgent Jawa 350 parf. ét. nbx acc. px int. Schoch 2 r des Fossés St Jacques 5e.

SCOOTERS

Lambretta 54 18000 k ent. rév. nbx acc. Mathiot Gut. 41-39 (9 h. 30-12 h. 14 h. 30-18 h.)

LAMBRETTA 4000 km acces. tél. PRO. 08-92 LACASA.

VESPA 13000 km 70000 fr. parfait état avec acces. Blier 11 avenue Joffre, Houilles (SO) tous les jours.

MOTOS DIVERSES

PEUGEOT 175 cmc	80.
DS MALTERRE 250 cmc	100.
GUILLER 125 cmc	60.
DKW 125 cmc	70.
WONDER 125 cmc	55.
ATLANTIC 129 Bd J. Jaurès CLICHY. PER. 25-09 Ouvert dimanche	
BSA 500 cmc	120.
BSA 250 cmc	80.
MOTOBECANE 350 cmc	150.
MOTOBECANE 175 cmc	65.
MOTOBECANE 125 de 38. à	70.
TERROT 300 cmc	80.
TERROT 125 dern. mod.	110.
TERROT 125 cmc	55.

MOTO-RECORD. Grand choix sélectionné des plus belles occasions. Spécialiste BMW. Sides Précision. Voitures 4 CV 55. Reprise moto. MOTO-RECORD, 151 rue Marcadet Paris 18e. MON. 24-40

CREDIT TOTAL
100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL
83 av. d'Italie. Me TOLBIAC

Autos reprise Motos
Toujours 150 motos d'occasion garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos
Crédit 12 mois
100 TONNES
pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques
Roger SCEAUX 33 rue des Panoyaux, Paris 20e. MEN. 98-81
Ouvert jusqu' à 22h. même dim.

300 MOTOS
Soldées à tous prix
Permis Moto gratuit
3
PLACE CLICHY
Reprise de motos sur autos
300 Autos exposées

Chez ALAZARD
Super Crédit Garantie Reprise 100 motos c. neuves 1954-55-56 + 30 vélomot. récents à solder + 20 scooters divers à ts prix + 50 motos de reprise à liquid. 47 bis av. de Clichy-17e (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour).

Chez AUDEGEAN
Créd. 12 mois Garant. 3 m.
100 Motos à sold. dep. 10.
300 Motos, Vélomot. et Scoot. de 1950 à 1956
30 VOIT. DIVERSES disponib. avec reprises motos récentes
137-139, avenue de Clichy
Métro Brochant - MAR. 21-29
OUVERT DIMANCHE MATIN

BMW R51/3
BMW R67/2
BMW R25/2
TRIUMPH speed twin
NORTON Dominator
BSA Golden Flash 1955
BSA A7 1955
BSA A7 1953
BSA 250 1954
BSA 350 B31
MATCHLESS 500 tw. osc. 1953
125 PUCH 2 carbu.
125 MV, etc...
Side Précision.
MURIT, 44 rue P. Barruel, Paris 15e. LEC. 60-53.

THUNDERBIRD 1956	310000
THUNDERBIRD 1956	300000
TIGER 100 1955	275000
SPEED TWIN 1956	280000
TIGER 100 1952	160000
TIGER 100 1947	110000
SPEED TWIN 1951	160000
BSA Gold 53, 50000 ac.	220000
BSA A7 1951	140000
BSA B33, 53	100000
ARIEL 500 1953	130000
RAVAT 125 1956	75000

TRIUMPH NEUVES
Garantie Totale
Livraison Immédiate
Reprise ferme motos et voit. Crédit en 24 heures ttes pièc. détach. Triumph et machines à remonter
PEROTTI
16 rue de la Prévoyance, Vincennes. Métro St-Mandé-Tourelles. DAU. 79-91. Ouvert tous les jours, sauf dimanche.

NE CHERCHEZ plus de Spécialiste Gnome Rhône
LUTECE MOTOS
29 r Geof. St-Hilaire Paris 5e
toutes pièces disponibles
CV2 X AX2 Major Junior V2 R3 R4 R5 175 LX200 R4D R4F
Reprise anciens modèles
Réparations par spécialiste
Nombreuses occasions

125 Sélect. moteur neuf.	65.
200 side léger magnif.	145.
500 CV2 pneus neufs	65.
750 X side impec 2 carb.	125

Moteurs de 125 à 800 cmc.

BONNES OCCASIONS

Mobylette	12000
Motobécane 125,	30000
Puch 125 sport	70000
175 Puch sport	140000
175 Sport Motobécane	90000
SCOOTERS	
Vespa à partir de	35000

Lambretta, Rumi
4, Impasse de la Gaîté, PARIS

100 MOTOS - 50 VOITURES

500 BSA, ARIEL dep.	110.
350 JAWA, BMW dep.	90.
250 PUCH, JAWA dep.	100.
175 PEUG. MOTOBEC. dep.	40.
125 ttes marq. réc. dep.	25.
VESPA, LAMBR. à part.	50.

CITROEN 203-202 SIMCA 5 6 8
REPRISES MOTOS. SCOOT.
45 r Goutte d'Or MON. 34-85

100 MOTOS parf. état soldées de 15 à 40000 fr. Expédition Crédit Province, liste gratuite Faurie 8 av. St Ouen PARIS

CREDIT ECHANGE

125	Gnome carénée, Terrot. DS, Motobécane ocillantes. Peug. Automoto dep. 35000
175	Motob. Peugeot dep. 35000
250	Jawa et Terrot oscill. Puch, Csepel BSA dep. 90.
350	BSA, Jawa, Matchless dep. 90000
500	BMW R51/2, BSA twin oscillante

Pour 175, 250 side léger 25000
Terrot, Peugeot à revoir 10000
BF 10 av. St Ouen PARIS-18e

ECHANGES

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

Vds, faire prix, éch. c. 2 ch rec. Zundapp KS601 54 side Préc. Clipper alu mart. Chaussod 4 r Séguier, Figeac (Lot)

DIVERS

Imper. 2 *pièc.* cordoual allem. pant. veste. 2 casq. Geno 54-55, 55-56 Pantalon moto US. 1 p. chaus. montagne 40 dble laç. bas px. Mahé 7 r Plateau Bicêtre S s.r-d-vs Ita.40-23 soir

Side Précision touriste 50. état neuf, 17 rue Pajol 18e.

Sidecar Steib 125 scooter. Pujo 7 avenue de l'Opéra (1er)

Side Bernardet parfait état pour 350-500. Vanherpen 21 r Guynemer, Blanc Mesnil (S-O)

ATELIER réparation spécialisé embiellage moto toute marque. Mantz 5 r du Stade (entrée stade), Metz (Moselle).

Vends boîte carter DKW BZ FRECHEIN 8 rue de Lorraine Knutange (Moselle).

Side R. Gillet 27000 k ét. nf px tr. intér. Chapin 50 r de Chevreuse Bures s/Yvette SO

ON DESIRE ACHETER

ACH. cher scooter RUMI, LAMBRETTA, VESPA, ou moto étrang. GUT. 02-98.

ACH. compt. ttes mach. angl. et allem. réc. PEROTTI, 16 rue de la Prévoyance, Vincennes. DAU. 79-91.

Combin. cuir taille moy. Bailly 210 b bd Jaurès, Boulogne.

PAIE comptant immédiat motos scooters. Moto-Record 151 rue Marcadet MON. 24-40

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

Achète compt. LAMBRETTA, VESPA et RUMI. GIL 83 av. d'Italie, PARIS.

SUIS acheteur moto récente. MURIT 44 rue P. Barruel. LEC. 60-53.

Paie compt motos et scooters BF. 10 av. St-Ouen Paris 18e angle av. de Clichy Bat. 79-90

Cherche 350 Cross. Ecr. Juzanx Motos, Tartas (Landes).

VOITURE

Vds ma 4 cv, repr. Vespa ou Lambretta, 4 imp. de la Gaîté

Isetta 6500 k acces. ét. ex. Argus Roux 73 Gde Rue Enghien

Junior cabriolet 54 mot. 0 k Reprend Twin. 17 r Pajol 18e

Renault 8 CV pr camp. b. ord. de marche 60000. Inv. 51-52

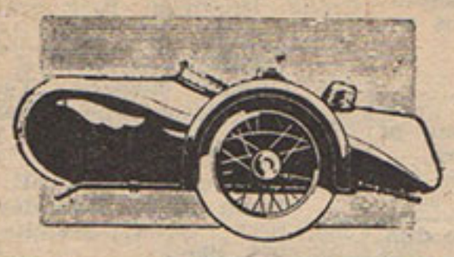
A vendre Isetta 56 der. perf. 180000. SEG. 12-79.

EMPLOIS
Offres d'Emplois

Casques motos nouveaux modèles dem. urgent repr. introd. Gil 8 av. Frémiet JAS. 33-03

Location avec essence Vespa, Lambretta, 4 cv Renault, 4 impasse de la Gaîté. DAN. 55-43

DYNAMIC-SPORT dem. très bon mécan. qualif. pr son nouvel atelier bon sal. GUT. 19-30



PRECISION

LE SIDE CAR DES CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04 39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2e)
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
Conditons spéciales aux FMS
Location Scooters Manurhin

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

ECRIVEZ : **COURS TECHNIQUES AUTOS**
Pour la France : SAINT-QUENTIN (Aisne)
Pour la Belgique : 41, Bd Jamar, BRUXELLES-MIDI

Scootermoto

28, rue Ernest Renan
ISSY-les-MOULINEAUX (S.)
M° Pte Versailles. MIC. 03-72

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION de VENTE

CRÉDIT
de 6 à 18 mois
sur le Neuf et l'Occasion
Versement au gré du client

Concessionnaire des marques
VESPA, GNOME - RHONE, MONET - GOYON
VELOSOLEX
JONGHI, TERROT, A.G.F., AWO, I.F.A. - N.S.U., VELOCETTE, TRIUMPH

GRAND CHOIX D'OCCASIONS
AVEC GARANTIE TOTALE

LUTECE-MOTOS

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

★

Spécialiste
GNOME-&-RHONE
REPARATIONS
Service Après Vente assuré
Reprise de tous anciens modèles
Toutes pièces détachées d'origine :
R4 - R5 - 175 - Lx 200
Types AX2, X, CV2, V2
Junior, Major, Super Major

CENTRAL SPORT

6, Rue des Petits-Champs, PARIS-2e, GUT. 60-14
Tenu par **M. SANTONI** (ex-metteur au point)

Agent Exclusif : ARIEL - MONET-GOYON
RHONSON - ROWILL

FAVOR - ISOFLEX - VELOSOLEX
— VESPA - LAMBRETTA... —
...et toutes marques de scooters

CYCLES
Pièces détachées toutes marques - Mise au point par Spécialistes - Equipement - Réparations

CREDIT

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

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17e)
M° : 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

SERVICE DES DOMAINES

ADJUDICATION DU MARDI 16 AVRIL 1957 à 14 h. 30 à DIJON (Chambre de Commerce)

Soumissions cachetées et enchères verbales

— **16 motocyclettes, bon état (10 BSA type B 31, 350 cmc. suspension télescopique. — 6 Peugeot type 176 TCA - 175 cc. - suspens. télescopique).**
— **1 lot de 40 motos BSA type B 31 - 350 cc. - en pièces détachées, avec roues et pneus ainsi que pièces neuves (la plupart pouvant être remontées).**
— **3 moteurs Royal-Enfield.**

le tout entreposé à l'E.R.M. de Dijon

Renseignements et notice détaillée : Commissariat aux Ventes des Domaines - 29, r. de la Préfecture, DIJON
Tél. : 32.37.60

Service Central de Publicité :
104, rue de Richelieu, PARIS (2e) — Tél. RIC. 63-46

AUTO-MOTO SERVICE

64, Rue de Wattignies
PARIS-12e DOR. 45-75

AGENCE EXCLUSIVE
LIBERIA
Tous modèles disponibles
Cyclos et Motos
Spécialiste Moteurs YDRAL
MISE AU POINT
CRÉDIT
Venez essayer le nouveau moteur horizontal
YDRAL 125 cmc.

---

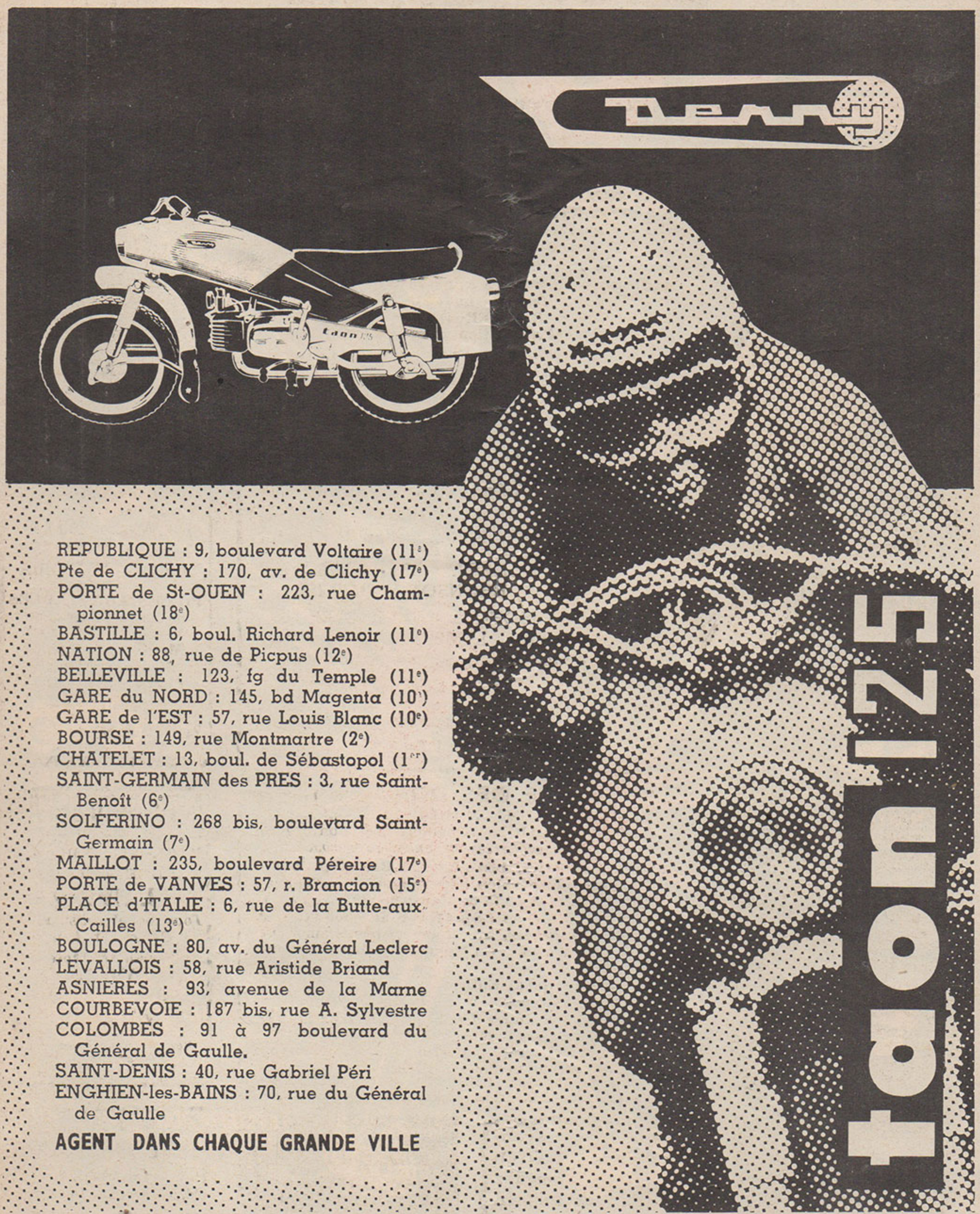
250 cc
CSEPEL - Sport
NEUVES, FIN DE SÉRIE, GARANTIE D'USINE
160.000 fr.
S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS 17e
WAGram 52-62

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

Pièces origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM
6, Bd Richard Lenoir - 11e
ROQ. 29-28
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux réparateurs et motoristes

Seule Maison spécialisée dans
L'ÉLECTRICITÉ-MOTO
G. MARY
44, r. du Texel-14e - SEG. 88-80
Equipements — Transformations
Bobinages - Volants
Magnétos - Dynamos

181 Avenue du Général Michel Bizot PARIS 12 tél. Did 55-52

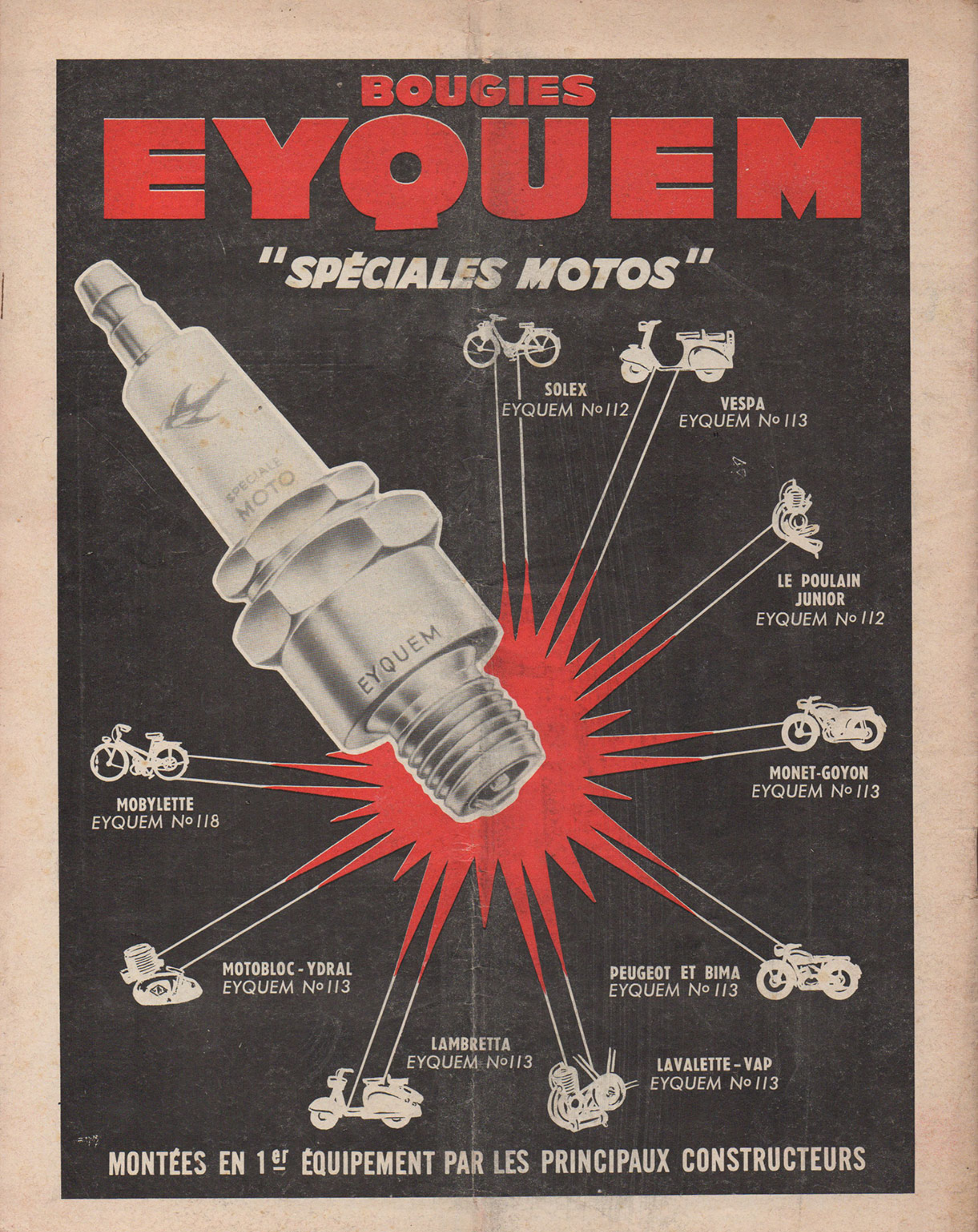


REPUBLIQUE : 9, boulevard Voltaire (11e)
Pte de CLICHY : 170, av. de Clichy (17e)
PORTE de St-OUEN : 223, rue Championnet (18e)
BASTILLE : 6, boul. Richard Lenoir (11e)
NATION : 88, rue de Picpus (12e)
BELLEVILLE : 123, fg du Temple (11e)
GARE du NORD : 145, bd Magenta (10e)
GARE de l'EST : 57, rue Louis Blanc (10e)
BOURSE : 149, rue Montmartre (2e)
CHATELET : 13, boul. de Sébastopol (1er)
SAINT-GERMAIN des PRES : 3, rue Saint-Benoît (6e)
SOLFERINO : 268 bis, boulevard Saint-Germain (7e)
MAILLOT : 235, boulevard Péreire (17e)
PORTE de VANVES : 57, r. Brancion (15e)
PLACE d'ITALIE : 6, rue de la Butte-aux-Cailles (13e)
BOULOGNE : 80, av. du Général Leclerc
LEVALLOIS : 58, rue Aristide Briand
ASNIERES : 93, avenue de la Marne
COURBEVOIE : 187 bis, rue A. Sylvestre
COLOMBES : 91 à 97 boulevard du Général de Gaulle.
SAINT-DENIS : 40, rue Gabriel Péri
ENGHIEN-les-BAINS : 70, rue du Général de Gaulle

AGENT DANS CHAQUE GRANDE VILLE

La moto légère 1957

Imprimé en France tous les mois par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e)
N° 1335 1957. — *Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal, 2e tr. n° 003*


BOUGIES
EYQUEM
"SPÉCIALES MOTOS"
SPECIALE MOTO
EYQUEM
SOLEX
EYQUEM N° 112
VESPA
EYQUEM N° 113
LE POULAIN JUNIOR
EYQUEM N° 112
MONET-GOYON
EYQUEM N° 113
MOBYLETTE
EYQUEM N° 118
MOTOBLOC - YDRAL
EYQUEM N° 113
PEUGEOT ET BIMA
EYQUEM N° 113
LAMBRETTA
EYQUEM N° 113
LAVALETTE - VAP
EYQUEM N° 113
MONTÉES EN 1er ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS