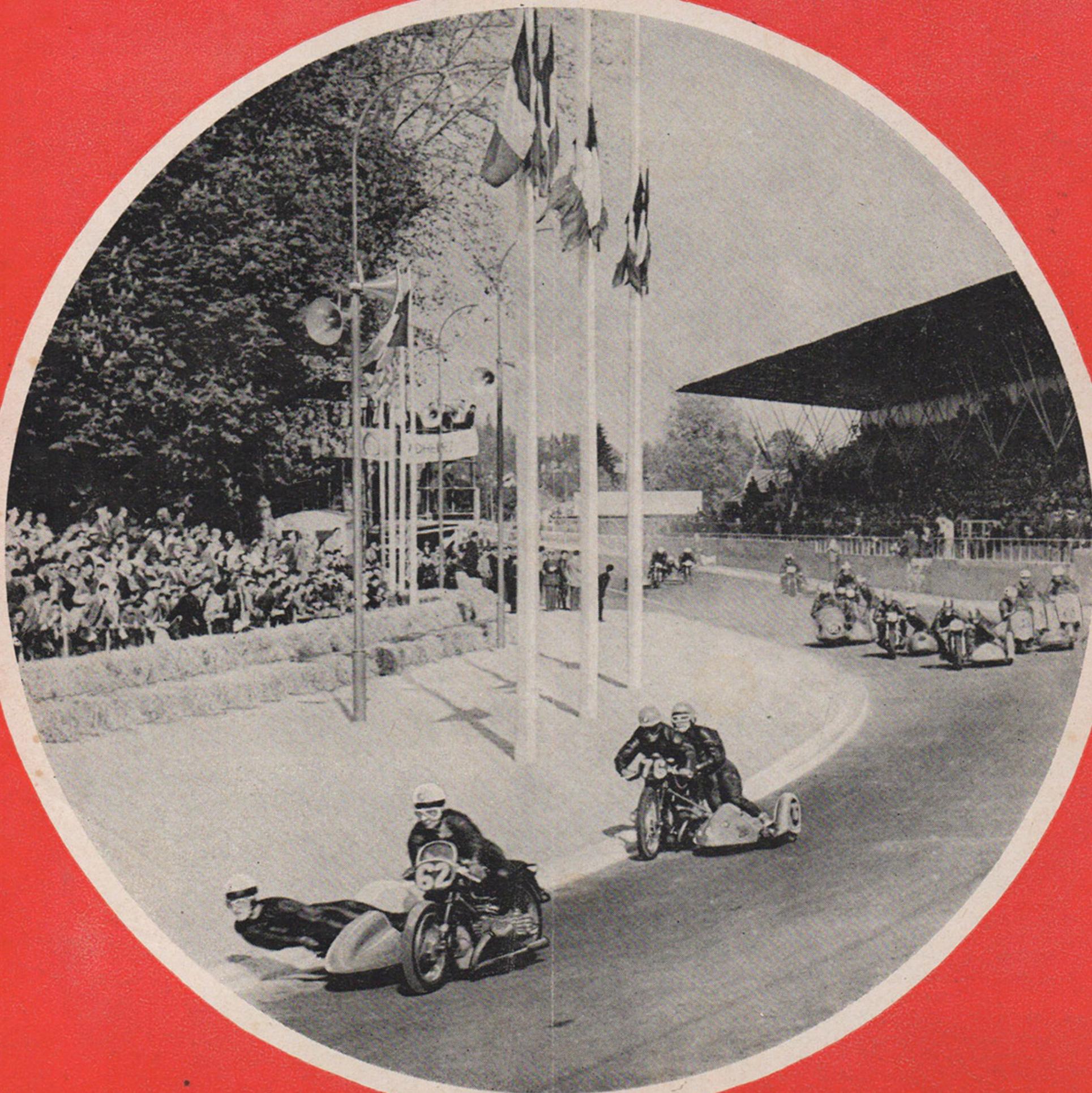


# Moto revue

45<sup>e</sup> ANNEE. — 4 MAI 1957. — N° 1.339  
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

175  
M. Z.



Pau, et le spectacle toujours  
hallucinant du départ des sides.

# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE

SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ

EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 410 fr.  
(par poste 455)



Prix : 750 fr.  
(par poste 850)



Prix : 495 fr.  
(par poste 547)



Prix : 525 fr.  
(par poste 580)



Prix : 485 fr.  
(par poste 535)



Prix : 500 fr.  
(par poste 545)



Prix : 490 fr.  
(par poste 537)

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

### L'ARONDE

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

### 2 CV CITROEN

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

### MOTOBECANE 125 lat.

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

### MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

### GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

## TABLEAUX MURAUX

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

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.

Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.

Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.

Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.

Moteur VELOSOLEX : 350 fr.

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

Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.

Envoi contre mandat, ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

*A puissance égale  
la plus économique !..*

# JAWA

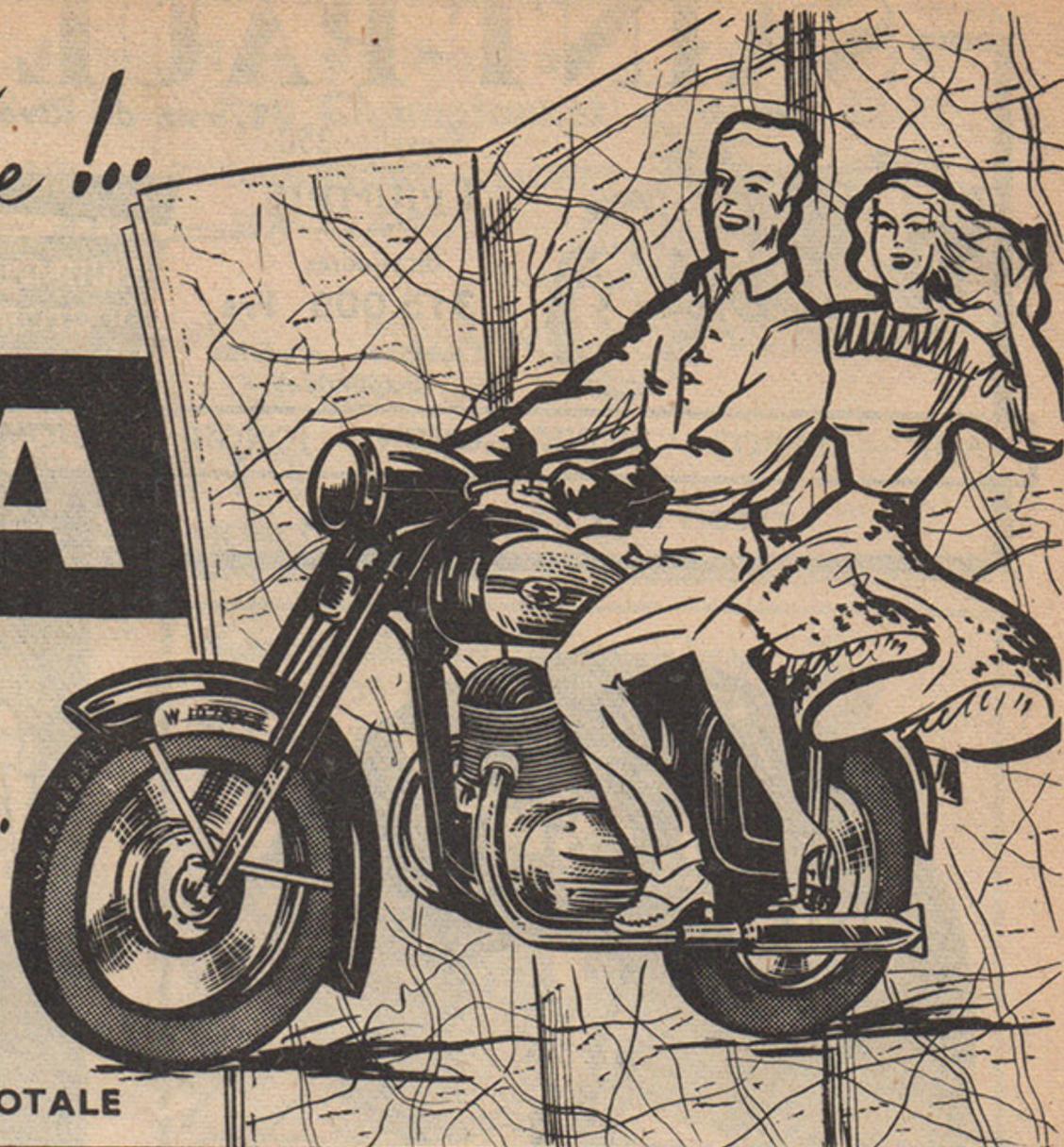
*Tonne de route  
et suspension  
incomparables!..*

250 cm<sup>3</sup> 3 litres aux 100 km. 219.500 fr.

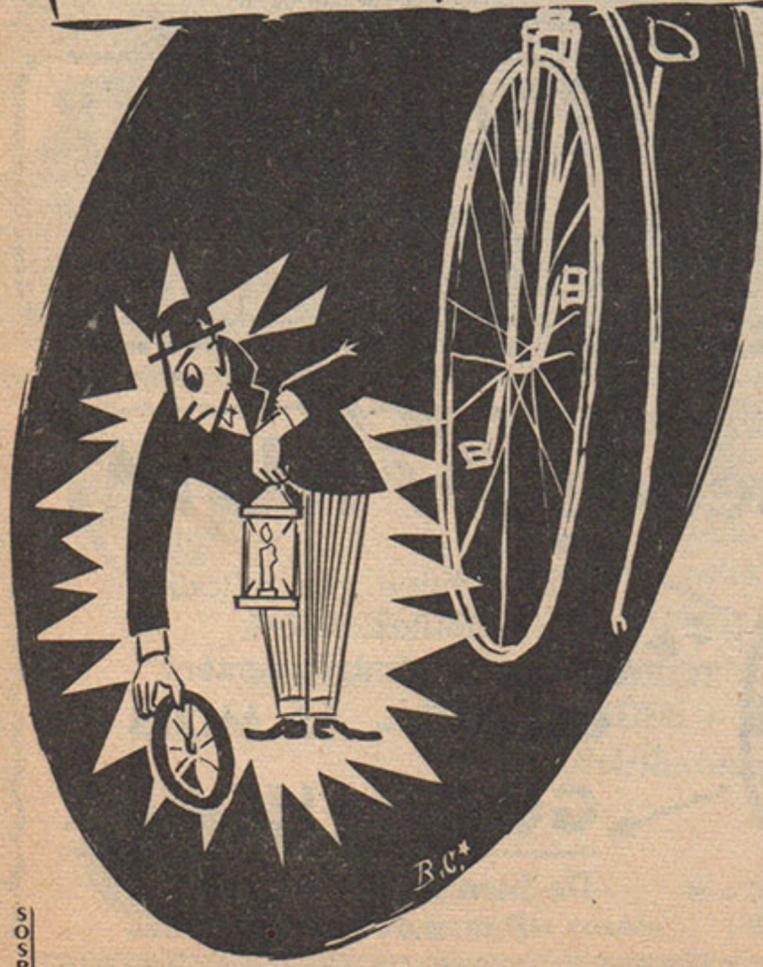
350 cm<sup>3</sup> une vraie bicylindre  
3 litres 1/4 aux 100 km. 249.500 fr.

**CRÉDIT - REPRISE - GARANTIE TOTALE**

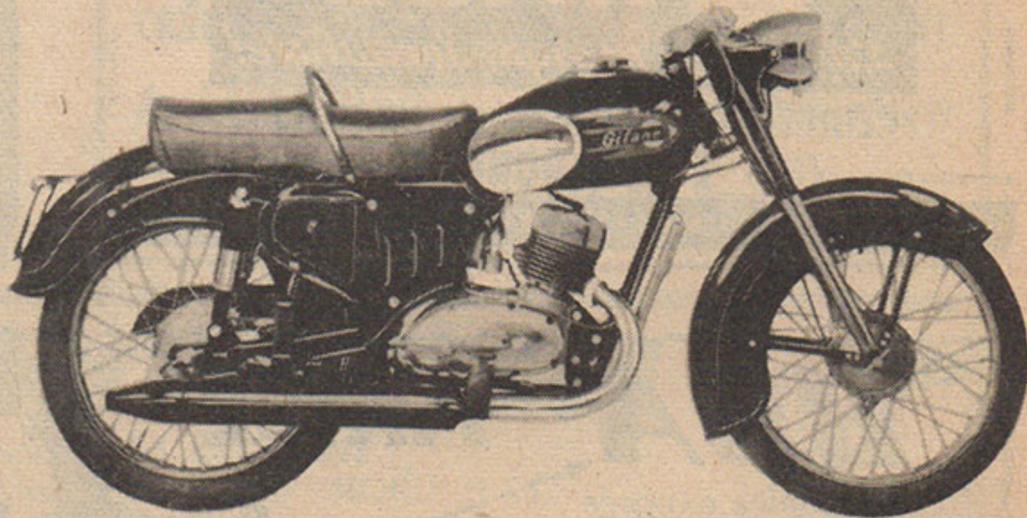
Agent général : ETS Jacques POCH, 127, Avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 61-70



*Vous n'aurez plus d'ennuis!*



en utilisant le  
**VÉLOMOTEUR TYPE G.Y.L SPORT 710 bis**  
Moteur YDRAL 175 cm<sup>3</sup>



4 vitesses par sélecteur au pied, pneus 25x3.00, réservoir 14 litres semi-chromé, boîte à outils, moyeux à freinage central Ø 130 mm, arrière à broche, projecteur de 160 mm, compteur, avertisseur, selle biplace, suspension arrière oscillante par amortisseurs hydrauliques.

# GITANE

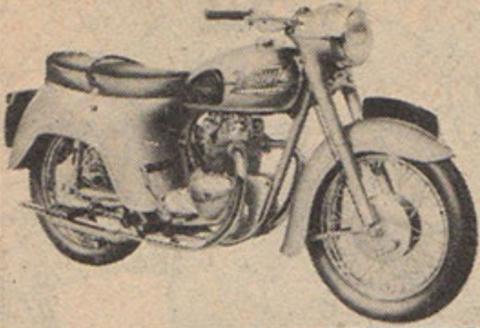
**MACHECOUL**  
(Loire-Infér.)

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

# SAINT-PAUL MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS 4<sup>e</sup> - Tél. : ARC. 71-46

Métro: Saint - Paul



Nouvelle 350

**TRIUMPH**

bicylindres

**315.000 Frs**

Quelques modèles disponibles

AGENCES OFFICIELLES :

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

AGF — TERROT — MONET-GOYON — JONGHI — GNOME-RHONE — RENE GILLET — ALCYON

CRÉDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 Mois

**VESPA et VELOSOLEX**

*Un abri sûr!*



CONFECTION SPORTIVE



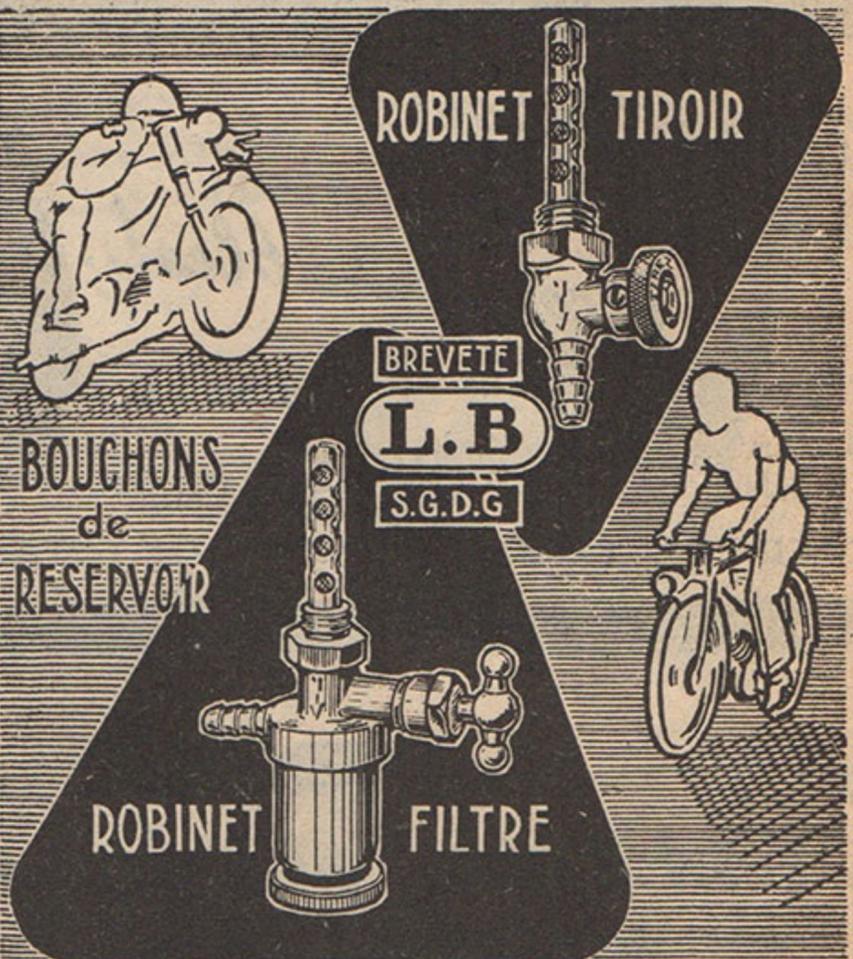
**ORAGE**

*La grande Marque Spécialisée!*

HABILLE TOUS CEUX QUI ROULENT

FABRICATION GARANTIE **ETS R.A.GONCET** CATALOGUE SUR DEMANDE

11 13 15, RUE JEAN-MARC BERNARD • LYON • TÉLÉPH. VILLEURBANNE 78-02



ROBINET TIROIR

BREVETE

**L.B**

S.G.D.G

BOUCHONS de RESERVOIR

ROBINET FILTRE

**LE BOZEC & GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert. COURBEVOIE. Seine

*Vente exclusive par grossistes.*

FOIRE DE PARIS : Hall MÉCANIQUE - Terrasse A  
Hall 6 - Stand 606

**BSA - ARIEL**

Tous modèles exposés et disponibles

**AWO** - 250 cm<sup>3</sup> cardan **205.000 frs**

Stock complet pièces détachées d'origine



**PUCH**

Téléph. ROQ. 29-28



**SCOOTER : RUMI**

Expédition par retour toutes pièces contre remboursement.

**CREDIT - 18 MOIS**

**GUZZI - HOREX**

De bien belles motos  
Des moyennes élevées  
Dans la meilleure qualité

Réponse : 45 fr. timbres

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

# LEGUILLOCHET, 68 bis, Rue du Poteau - PARIS-18<sup>e</sup> 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.



**HELLA**

**PHARES, FEUX ET  
AVERTISSEURS AUTO-MOTO**

**G. R. LETU** 33 B<sup>s</sup> R. CHATEAU LONDON PARIS X<sup>e</sup>  
Tel. : NOR. 03-03

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 % 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



# SOCIÉTÉ MOTOCYCLE



Nouvelle Direction : M. COUTANT

166, Rue Lafayette - PARIS (10<sup>e</sup>) — 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



## CRÉDIT

CARNETS D'ACHATS  
acceptés

Reprises — 6 - 9 - 12 - 15 et 18 MOIS  
Occasions : garantie totale (25 % à la livraison)

Atelier de  
Réparations Spécialisé



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



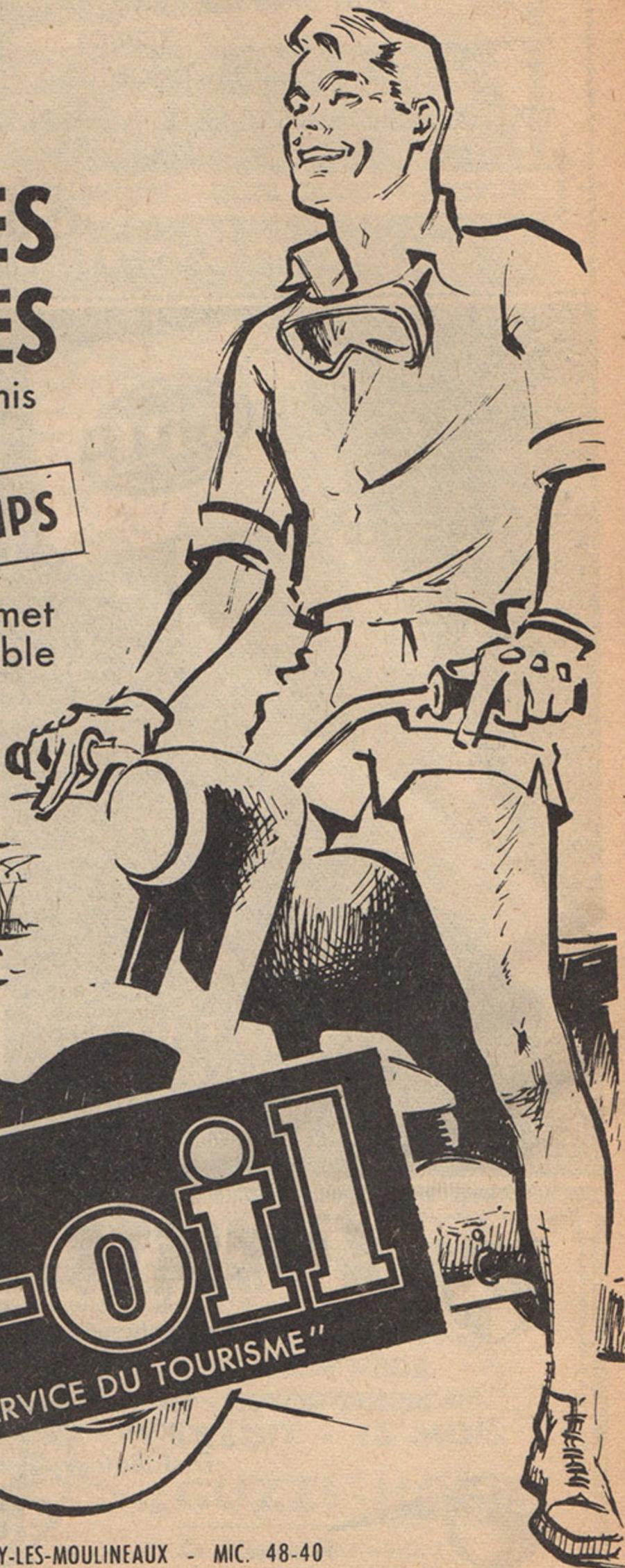
# Moi! J'AIME LES DIMANCHES

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

**SPÉCIALE 2 TEMPS**

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

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



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

# Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

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

La première huile compoundée à l'élektrion



## LE CROSS PREND UN NOUVEAU DEPART

**L**e Grand Prix de Suisse, qui se courra demain, donnera le départ de la course au premier titre mondial de moto-cross.

Si la F.I.M. a décidé d'élever à cet honneur l'ex-championnat d'Europe, c'est que la spécialité s'est imposée d'année en année davantage, connaissant la faveur toujours grandissante du public, des jeunes sportifs attirés par la compétition, et des marques pour qui la victoire en course reste le meilleur instrument de publicité.

Les motifs de ce triple engouement sont faciles à comprendre : le moto-cross, particulièrement spectaculaire, est beaucoup plus accessible aux jeunes qui veulent courir que la vitesse pure. Enfin, les marques sportives peuvent sans grands frais réaliser les machines spéciales, voire même entretenir l'équipe officielle qui leur feront, chaque dimanche, la plus efficace des propagandes commerciales.

Le Championnat du Monde, par l'enjeu prestigieux qu'il représente, imprimera un nouvel élan au moto-cross. Il lui apportera un sang neuf, en incluant des marques et des hommes demeurés jusqu'ici à l'écart des compétitions internationales.

A preuve les tchèques, que nous verrons s'opposer à Genève aux meilleurs crossmen de Grande-Bretagne et de l'Europe Occidentale. Nous aurons là, en effet, les officiels Jawa (Kmoeh) et ESO (Soucek) qui affronteront les représentants de neuf autres nations (Angleterre, France, Danemark, Italie, Allemagne, Suède, Belgique, Hollande, Suisse) pour la plupart désignés par leurs Fédérations, soucieuses du prestige national, ou membres des teams d'usine.

A l'heure où nous rédigeons ces lignes, la liste intégrale des participants n'est pas encore publiée, mais les plus grands noms du cross y figurent : le Champion d'Europe Less Archer, Geoff Ward, les meilleurs belges (voir M.R. N° 1.338), etc...

A côté de tous ces craks, nous eussions voulu voir notre Champion de France, en tête d'une équipe formée de trois ou quatre de nos meilleurs spécialistes, qui n'eussent pas fait mauvaise figure dans cette manifestation d'une ampleur exceptionnelle.

Malheureusement, la Fédération Française de Motocyclisme, désignant par ailleurs des pilotes pour la Coupe d'Europe, ne paraît pas s'être préoccupée du Championnat du Monde. Si les frères Klym et Brassine seront à Genève, ce sera de leur propre initiative. Qu'ils reçoivent ici nos encouragements.

Plus encore que l'épreuve mondiale, la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées est de nature à étendre le retentissement international du moto-cross.

Pour la première manche, demain à Genève, cette passionnante confrontation groupera 31 engagés représentant 6 nations, avec des machines belges, italiennes, allemandes, anglaises, tchèques, etc... et même française, puisqu'il y aura une Gnome-Rhône pilotée par Heuqueville, qui représentera la France avec deux autres coureurs.

Ajoutons que ces trois pilotes ont été désignés par la F.F.M. à laquelle s'étaient présentés près de 60 postulants, dont 6 feront encore le déplacement à titre privé.

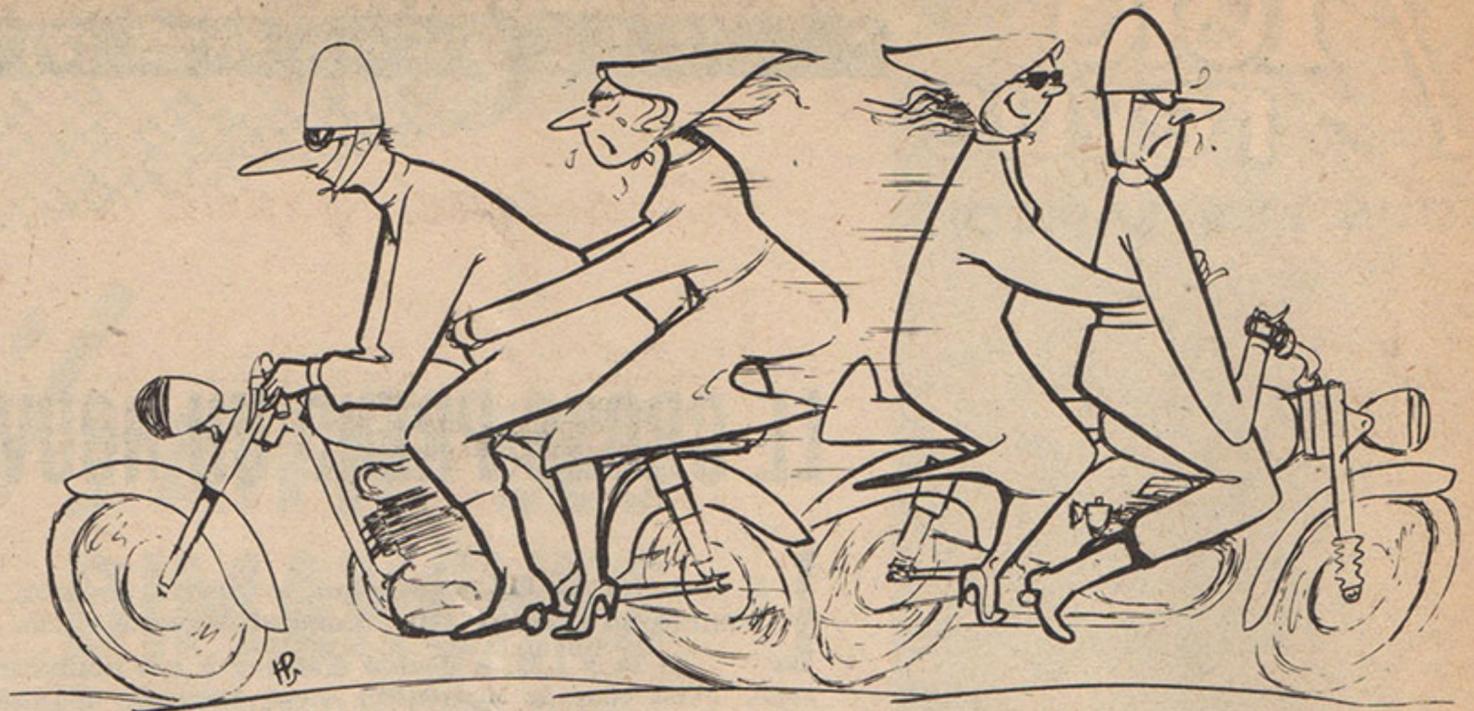
Bref, un succès sans précédent ! Et l'on dit encore qu'une surprise de poids nous est réservée par les organisateurs !

Le moto-cross, parti en flèche dans l'immédiat après-guerre, a conquis aujourd'hui ses lettres de noblesse. A lui, à ses servants, de ne jamais tourner au spectacle, mais de s'élever toujours plus haut en qualité sportive !

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

# ET SELLE BIPLACE

# Passagère...



Nous sommes, à « Moto-Revue », partisans convaincus de la selle biplace et, comme nous le fait remarquer l'un de nos lecteurs, cette position ne date pas d'aujourd'hui, puisque déjà dans les années qui précédèrent la guerre, nous émettions l'idée de la selle unique pour le pilote comme pour la personne transportée.

Celle selle n'existait pas en France à ce moment-là, au moins pour ce qui concerne les « machines « touristes ». Mais évidemment, l'idée a fait son chemin, à tel point qu'on ne conçoit guère de nos jours une motocyclette de classe qui ne soit ainsi équipée.

Plus loin même, les vélomoteurs, les scooters et jusqu'aux cyclomoteurs, dans leurs exécutions les plus soignées, sont également pourvus d'une selle biplace.

Le succès de cette dernière s'explique par plus d'un motif. En dehors de l'indéniable apport esthétique qu'elle fournit aux modèles qui la possèdent, en dehors de cette note sportive qu'elle donne à tout deux roues, fut-il le plus « pépère » des motocycles dans son comportement moteur, la selle biplace autorise un bien plus grand confort pour le pilote, lui permettant d'accorder sa taille aux dimensions de la machine, rendant possibles d'appréciables changements de position qui réduisent la fatigue musculaire au cours des longues étapes.

En outre, la selle double se prête particulièrement à la conduite rapide, facilitant considérablement l'effacement et laissant prendre au corps du pilote tous les angles souhaitables en fonction du relief, du caractère de la route à suivre.

Mais une selle biplace, comme son nom suffit à l'indiquer, est prévue pour deux personnes et si elle représente le siège idéal du pilote quand ce dernier est seul à s'y asseoir, qu'en est-il d'elle dès l'instant où Madame prend place derrière le conducteur ?

Ici, les avis sont assez partagés. Examinons donc la situation : côté pilote, la plupart des avantages précédemment énumérés disparaissent, ou, du moins, se font plus discrets, car comment varier la position, comment s'effacer sans empiéter — façon de parler — sur la portion de la selle logiquement habitée par une gracieuse compagne ?

Reste pourtant que celle-ci, en place de trôner majestueusement loin derrière et bien au-dessus de son conducteur (comme c'est le cas avec un tan-sad ancré au plus haut du garde-boue arrière)

fait intimement corps avec l'ensemble machine-pilote.

Du point de vue tenue de route, cette « intégration » est avantageusement ressentie, mais se paie, côté conducteur, par une certaine fatigue : étroitement enserré par une passagère qui, glissant au gré des mouvements de la suspension, lui retombe systématiquement sur le dos, il éprouvera régulièrement le besoin de stopper pour s'assouplir l'échine et rétablir dans ses membres inférieurs une circulation que quelques pas au bord de la route auront tôt fait de ranimer.

Ces quelques crampes ou courbatures ne sont pourtant que peu de chose, à considérer la position en « écartèlement permanent » qui est le lot de l'aimable personne vouée par tradition à la place arrière. Pour elle, effectivement, l'espace à enserrer des genoux n'est plus ici délimité par la taille, mais bien plutôt par le tour de hanches du pilote qui, à l'instant de se prononcer pour la selle biplace, ne s'est pas pour autant demandé s'il possédait le postère étroitement profilé que réclame l'emploi d'un tel siège en duo !

Bien sûr, les constructeurs ont réfléchi à la question et le trop large « banc » uniforme qu'était la première selle biplace de grande série connaît aujourd'hui de nombreuses variantes, allant du filliforme « entre-cuisses » des petits cubes sport italiens au siège « en gradins » de certaines marques anglaises, en passant par les formes anatomiquement étudiées des selles allemandes et autres. Enfin, la courroie médiane qui accompagne désormais toute selle biplace, si elle est pour nous conducteurs à l'origine d'une ecchymose de la région coccygienne née du contact répété des jointures de nos passagères avec le point extrême de nos épines dorsales, contribue du moins à prévenir tout envol de ces dames sur un coup de frein brutal.

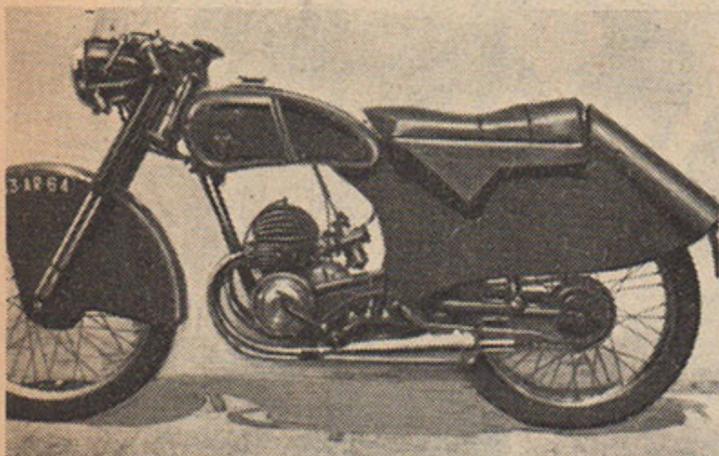
On le voit, la selle biplace a ses défauts, pour l'un comme pour l'autre de ses occupants, défauts qu'il ne semble pas commode de faire tout à fait disparaître, à moins de lui retirer le meilleur de son caractère.

Pour nous, ces inconvénients demeurent toutefois d'ordre mineur et ne sauraient ainsi prévaloir, en regard des satisfactions retirées de l'utilisation rationnelle de la selle biplace.

Mais vous, compagnes assidues de nos longues randonnées, mais vous qui montez en croupe, qu'en pensez-vous ?

R.C.D.

## Mécanique, quand tu nous tiens !..



Il y a un peu plus de deux ans, nous présentions à nos lecteurs la machine spéciale de M. Laharrague, machine qui, depuis, a été suivie de deux autres versions. Rappelons que ces « bitzas » ont été réalisés en partant d'un Jonghi 125 3 vitesses.

### 2<sup>e</sup> VERSION

#### PARTIE CYCLE

- Suspension arrière refaite, avec adoption d'éléments Grazzini amortis hydrauliquement.
- Garde-boue de Mobylette.
- Petites jantes, à 3 valves, pour obtenir un meilleur équilibrage.
- Béquille refaite.
- Caches de la fourche télescopique raccourcis et adoption de manchons accordéon, en caoutchouc.
- Petit guidon.
- Carénage de tête de fourche, en alu de 6/10.

#### MOTEUR

- Adoption d'une super-culasse donnant un rapport volumétrique de 11 à 1.
- Pavillon d'entrée d'air au carburateur.
- Pots d'échappement Wilman.

Avec ce modèle, notre correspondant connut quelques ennuis... de piston principalement.

Une carburation, sans doute pauvre, lui fit percer 4 pistons et en broyer 3 !

Pour avoir laissé le robinet d'essence ouvert toute une nuit, le matin, au dé-

part, il tordit sa bielle, l'essence ayant envahi le carter moteur.

Enfin, sur perte de volant magnétique, il eut un doigt coupé, qu'un chirurgien amoureux de mécanique (et de Ferrari) raccommoda.

★

Tout ceci n'empêche pas M. Laharrague d'entreprendre une nouvelle version de sa 125 cc dont nous reproduisons d'ailleurs la photographie.

### 3<sup>e</sup> VERSION

#### PARTIE CYCLE

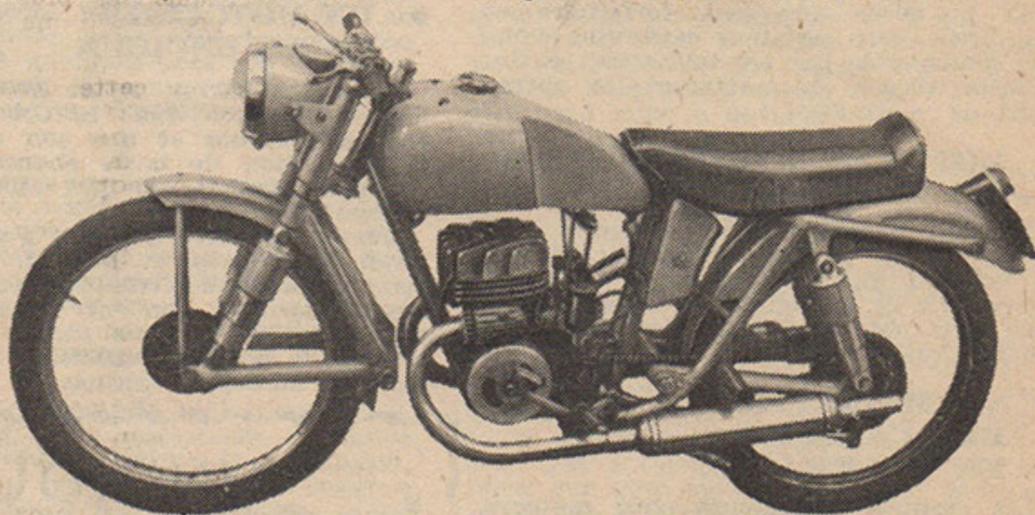
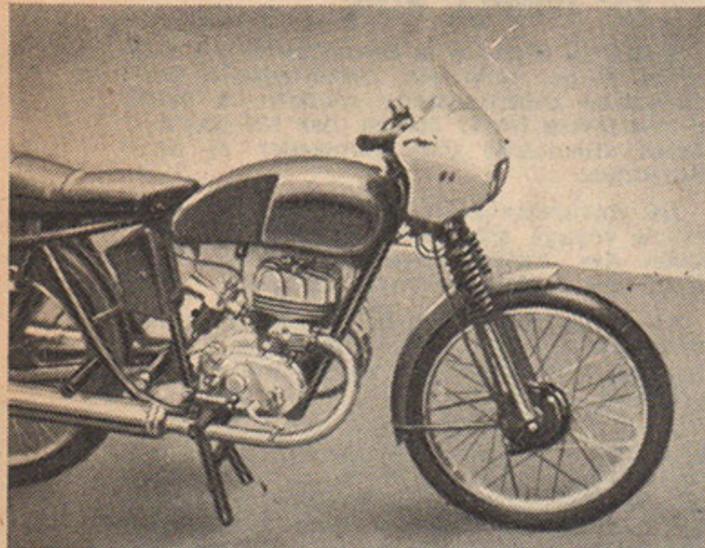
- Fourche Earles, avec éléments amortisseurs Grazzini, amortis hydrauliquement.
- Selle double.
- Garde-boue avant de Follis, retouché et monté à l'arrière.
- Super petit guidon.

#### MOTEUR

- Cuve de carburateur suspendue (sur les deux autres versions, la cuve était inclinée, hum !).

Et notre correspondant ajoute que la consommation oscille autour de 5 litres en tirant fort dessus, qu'il graisse à 6 % d'huile SAE 40, et ajoute un doigt de ricin... pour l'odeur.

Mais maintenant, le moteur est mort, a besoin d'être refait complètement, ce que fera notre lecteur de retour du service militaire, en attendant de posséder la grosse twin de ses rêves.



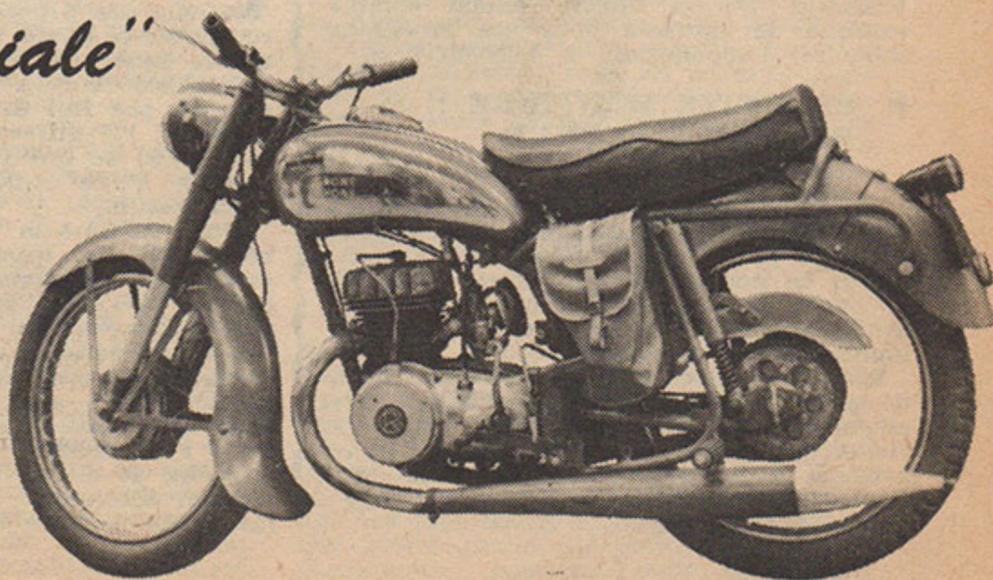
Voici les trois versions du 125 cmc. Jonghi de M. Laharrague. - En haut, la première transformation, déjà présentée à nos lecteurs et, à droite, le dernier modèle qui ne manque pas d'allure.

## Une Gnome Rhône "Spéciale"

De Millau, M. C. Bessière nous fait parvenir cette photographie d'une 175 cmc Gnome et Rhône modifiée par ses soins, et avec laquelle son fils Michel gagna le Paris-Nice 1956, catégorie 175 cmc.

L'amélioration consiste principalement en une suspension arrière du type oscillant, l'axe d'articulation étant monté sur 3 paliers et 2 bagues bronze, les coulis-seaux étant également montés sur bague bronze.

Cette adaptation de suspension arrière oscillante a également été faite sur des 125 cmc Gnome et Rhône.



# ACTUALITÉS

## ◆ POUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITES AUX FRONTIERES

Le Comité Spécial du Conseil de l'Europe a tenu les 16 et 17 avril dernier une réunion consacrée à l'étude des simplifications qui pourraient être apportées dans les formalités douanières et de police au passage des frontières des pays membres.

L'Allemagne occidentale, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, la Norvège, la Suède et la Turquie étaient représentés par un ou plusieurs experts, pour la plupart hauts fonctionnaires des Administrations intéressées par les problèmes touristiques, douaniers, policiers, ou financiers. En outre, l'OECE et la CEE étaient représentés chacun par un expert participant aux délibérations.

Le Comité, placé sous la présidence de notre sous-secrétaire d'Etat aux Travaux Publics et aux Transports, M. A. Pintou, a adopté trois importantes résolutions, qui seront transmises au Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, et qui tendent :

1) A autoriser les ressortissants des parties contractantes à entrer sur le territoire métropolitain des autres parties sous le couvert de la carte d'identité (en place de l'actuel passeport).

2) A faire étudier rapidement, en ce qui concerne le passage des véhicules, les deux systèmes suivants : dyptique universel (sorte de passeport automobile), ou document universel non-cautionné (inspiré de la carte Z).

3) du côté des formalités douanières, à recommander l'augmentation du nombre des bureaux juxtaposés, spécialement sur les grands itinéraires internationaux ; à faire instaurer une taxe forfaitaire et simplifiée pour certaines catégories d'objets transportés par les touristes ; enfin, à faire alléger au maximum les opérations de « sondage ».

## ◆ MOTOS ET SCOOTERS «TITO» EN YOUGOSLAVIE

Il s'agit de motocycles construits sous licence (NSU) par la fabrique « Tito », de Vogosce, qui vient de sortir une première série de 150 véhicules à deux roues. Le prix de ces motocycles serait de 200.000 dinars l'unité.

## ◆ NORMALISATION DES CASQUES EN ALLEMAGNE

Les casques protecteurs pour motocyclistes, etc., seront standardisés dans un proche avenir. Ainsi en a décidé le bureau de normalisation de l'Industrie allemande, qui a encore choisi comme marque de garantie pour ces prochains modèles, l'appellation « DIN-MOT ».

## ◆ SECURITE ROUTIERE : SEVERITE ACCRUE EN SUISSE

La Police Suisse a ordonné en 1956 un nouvel examen médical pour 686 conducteurs de véhicules à moteur ; après quoi, et sur ce nombre, 46 conducteurs ont dû se prêter à un examen psychotechnique, et 55 autres ont été invités à repasser leur permis de conduire.

Dans le canton de Berne, 149 demandes de permis ont été refusées pour déficience physique, mentale, ou caractérielle, et 768 permis ont été retirés pour atteinte à la sécurité routière, ces derniers chiffres concernant toujours l'année 1956.



## ◆ DE L'ETNA A STOCKHOLM EN ISETTA BMW

Relier la Sicile à la Scandinavie en une seule étape, telle est l'intéressante performance dernièrement réalisée, à bord d'une Isetta BMW 300 cc, par les journalistes allemands Paul Schweder et Ann Botschen.

La voiturette était un modèle de série, et le voyage s'est effectué sous le contrôle des Automobiles-Clubs internationaux des différents pays traversés.

La randonnée, coupée des seuls arrêts nécessaires aux ravitaillements en carburant, s'est déroulée en partie sous la pluie et la neige.

Paul Schweder conserva le volant durant tout le parcours, accompli en 62 heures, soit encore 3.760 km à la moyenne horaire de 60,6 km, vitesse qui permit à l'équipage de l'Isetta de prendre une grande avance sur le tableau de marche établi avant le départ.

BMW a fait savoir, après la réussite de la tentative, qu'il ne fallait pas voir en celle-ci l'établissement d'un nouveau record, mais bien la démonstration des possibilités routières de l'Isetta comme du réel confort offert par ce petit véhicule.

## ◆ POUR LES ANCIENNES ROYAL-ENFIELD

L'Agence Générale de cette marque anglaise à Paris vient de créer un « Service-Entretien » destiné à remettre à neuf tous les modèles anciens, y compris les « type armée » dont de nombreux exemplaires, récupérés auprès de l'Administration des Domaines, circulent encore en France.

## ◆ UN MOTOCISTE CONSCIENCIEUX

M. Louis Barret, agent Motobécane à Dun-le-Palestrel, dans la Creuse, a ouvert son atelier et mis son outillage à la disposition de notre abonné, M. Duruisseau, dont la 650 BSA réclamait une réparation.

Quand on saura que ceci s'est passé le lundi de Pâques, et que M. Barret n'a demandé aucune rétribution pour prix de son obligeance, on ne manquera pas d'apprécier à sa juste valeur la servabilité et la parfaite conscience professionnelle du motociste creusois.

## UN NOUVEAU LAMBRETTA

Le nouveau Lambretta Italien représente incontestablement l'événement essentiel de la saison scootériste au-delà des Alpes. C'est au cours d'une réception à Milan que les dirigeants des usines Innocenti ont présenté à la presse spécialisée leur « Lambretta TV 175 » qui n'a pas fini de faire parler de lui !

Ce TV 175 diffère sensiblement du 125 et du 150 cc qui l'ont précédé et il témoigne d'une recherche technique fort intéressante.

C'est surtout la partie motrice qui a bénéficié des innovations. Le moteur, carré, est maintenant placé horizontalement et l'axe d'oscillation du bloc est placé en avant du moteur sur le tube-poutre du cadre ; l'embrayage est monodisque. Mais c'est surtout dans les transmissions que des grands changements sont intervenus. Lambretta est en effet venu à la chaîne pour la transmission primaire et a abandonné pour la transmission secondaire, le couple conique en faveur de la boîte de vitesses montée di-

rectement sur l'axe de la roue arrière.

Ce sont là, on le voit, des modifications très importantes, comme aussi celle qui consiste à prévoir une prise d'air, pour le carburateur, placée à l'arrière de la machine et qui, par une longue canalisation, amène l'air dans une chambre de tranquillisation.

★

Mais, du point de vue esthétique, le TV 175 est aussi très changé. Le carénage est plus arrondi et forme un ensemble plus harmonieux, en particulier pour toute la partie avant.

★

Les constructeurs du nouveau Lambretta ont appelé leur création le « Super-Scooter », et la destinent surtout aux utilisateurs sportifs. Pour pouvoir juger de leurs dires, il faudrait examiner de plus près ce scooter qui, à première vue, nous semble digne d'attention. Malheureusement il faudra sans doute attendre avant d'en voir circuler en France.



# LES COULEURS FRANÇAISES TRIOMPHENT A CHARDONCHAMP

## ★ RENÉ COMBES REMPORTE LE CROSS DES 7 NATIONS

(DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL)

**S** à l'instant de renouer, en ce début de la saison 1957, les liens qui nous attachent au moto-cross, nous avons choisi de nous rendre à Poitiers le dimanche de Pâques, c'est que nous pensions faire d'une pierre deux coup sur le terrain de Chardonchamp : connaître les émotions sportives que devait légitimement nous procurer le beau plateau international réuni par les organisateurs et, plus encore peut-être, découvrir au travers de cette course des Sept Nations la réponse à quelques-unes des questions qui se posent à nous chaque année quand reprend la compétition.

Reconnaissons le sans attendre, nos espoirs ont été comblés, en ce sens qu'il nous a été donné d'assister à une réunion impeccablement organisée, qui tint tout ce qu'elle promettait (et au-delà, puisque nos couleurs y ont largement triomphé), et qui nous a permis encore de faire dès à présent le point du cross français.

Celui-ci ne demande qu'à prospérer : à preuve, les 10.000 spectateurs au moins qui, bien avant l'ouverture de la réunion, convergeaient vers le terrain en longues files de véhicules en tous genres, venus de 100 kilomètres à la ronde et intelligemment canalisés par un imposant service d'ordre : 40 CRS, deux cars radios, deux motards de la route, toutes forces auxquelles la foule dut de ne pas perdre en vains embouteillages une seule minute du beau spectacle qui l'attendait.

Gros succès donc pour l'AM Vienne, qui n'en est pas à son premier cross, mais dont le très sportif président, M. Gilard, avait voulu que ces Pâques motocyclistes 57 dépassassent en retentissement tout ce que Poitiers avait connu jusqu'à présent dans cet ordre d'idée. La réussite absolue du moto-cross des Sept Nations fut en effet et avant tout l'œuvre de cet homme dynamique, auquel n'a échappé aucun détail dans la préparation de la réunion et qui, offrant à son public un lot relevé d'engagés, sut encore le lui faire savoir par le moyen d'une intense et ingénieuse publicité. Nous ne saurions mieux conclure ici qu'en formulant un vœu, à l'intention des nombreuses personnalités sportives

présentes à Chardonchamp : que ce modèle d'organisation leur soit à tous l'exemple qui les conduira au même succès.

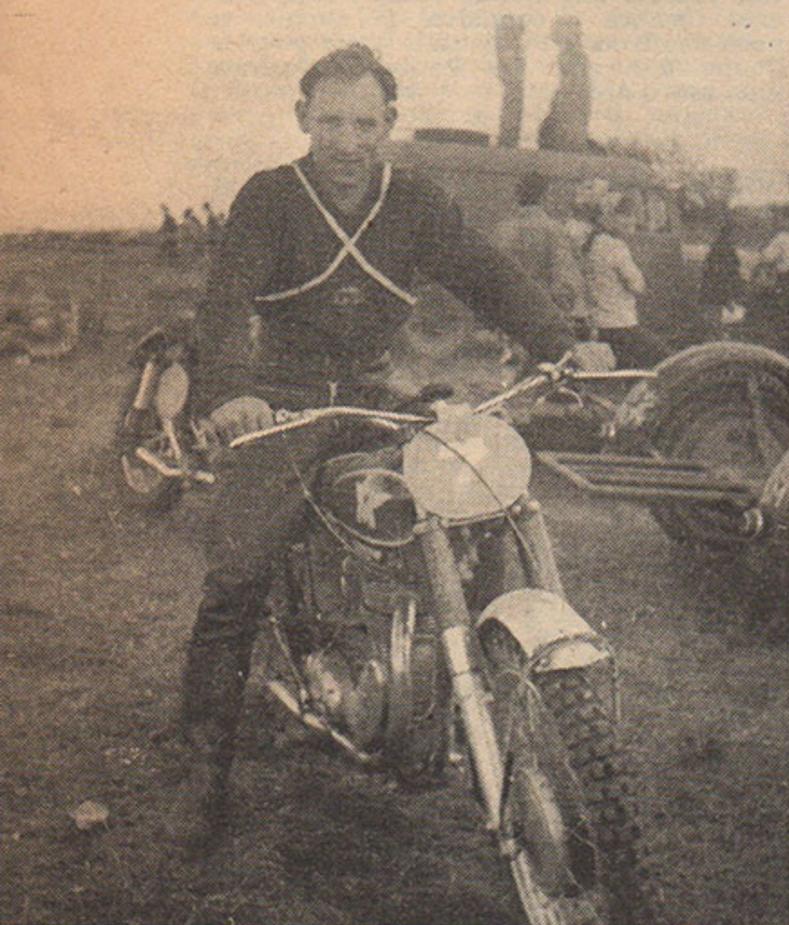
### ATTARDONS-NOUS AU PARC DES COUREURS

Dès la première heure, le jour de Pâques, nous accomplissions — à pied — un premier tour du circuit. Rien de tel pour mesurer ce que seront les courses dont le départ sera donné tout à l'heure sans une minute de retard sur l'horaire annoncé au programme.

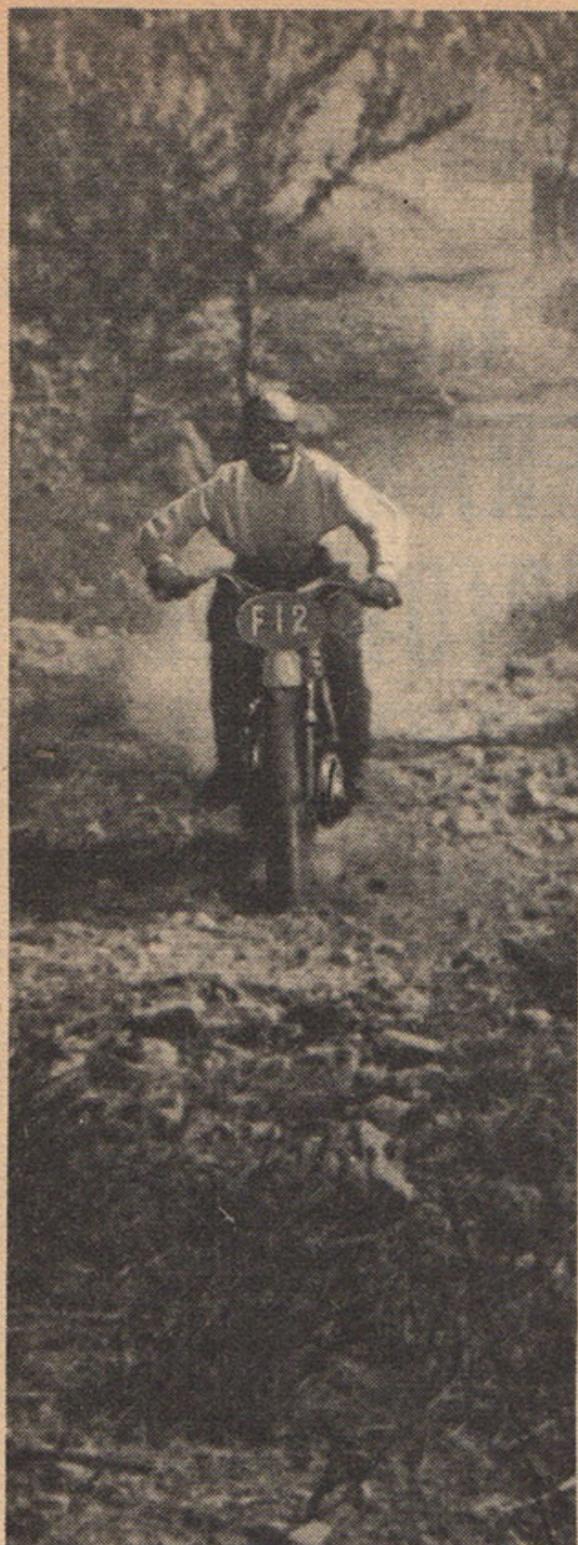
D'un développement total de 1.750 mètres, le parcours se révèle à nos yeux tel que nous le décrivait l'allemand Kohler, avec qui nous avons échangé quelques mots la veille : terrain très dur pour les hommes comme pour les mécaniques, car passablement accidenté, mais, surtout, tracé dans la pierraille : des cailloux presque partout, de la taille d'un œuf ou gros comme des moëllons, entassés les uns sur les autres au point que les passages successifs des machines ne suffirent pas à faire apparaître sous eux la terre, sur quoi eussent pu mieux mordre les pneus à tétines.

Cette rocaille blanche, aveuglante et génératrice d'une épaisse poussière sous le rude soleil de l'après-midi, devait représenter un véritable calvaire pour les pilotes, jaillissant sous les roues des hommes de tête pour bombarder douloureusement leurs poursuivants. Au nombre des victimes, notre champion de France, Michel Jacquemin, la jambe percée au travers de la botte, et... notre chronomètre, qu'un caillou bien ajusté condamna pour le restant de la réunion à l'inutilité !

Un peu de vert pourtant, en bout de ce circuit, exactement aux points de départ et d'arrivée situés aux extrémités opposées d'une manière d'épingle à cheveu à sol herbeux, légèrement ondulé, qui se parcourait à pleins gaz, le pied à terre, comme en « grass-track ». C'est là que nous vivrons dans quelques heures un des plus beaux moments de la course des inters quand, au terme de la finale, Jacquemin, dans un style éblouissant,



*Dans le titre : fac-similé du télégramme publicitaire affiché dans tout Poitiers. - Ci-dessus : le Champion de France Michel Jacquemin a prouvé au cours de la dernière manche la qualité de ses moyens. On remarquera qu'il court cette année sur Matchless, de même série que celle de Mingels.*



*René Combes, fonçant à tombeau ouvert dans la seconde manche, soulevait derrière lui un épais nuage de poussière.*

doublera Combes par l'extérieur en attaquant la courbe, sera rattrapé au centre de celle-ci et sortira enfin le premier. à l'intérieur cette fois, faisant sienne à cette occasion une technique inaugurée dans les manches précédentes par l'étonnant Hazlanis.

★

Déjà les hauts-parleurs disséminés au long du parcours diffusaient une musique gaie : on procédait aux essais du dispositif de sonorisation, dont le fonctionnement fut excellent, au service d'un speaker aux commentaires sobres, mais avisés, soucieux de renseigner le public sans l'agacer, un speaker d'une espèce trop rare, hélas, dans les arènes sportives.

Du parc des coureurs nous parvenaient quelques bruits d'échappement annonciateurs des premiers essais. Il était temps de nous y rendre.

★

Effectivement, tous les engagés s'affairaient autour de leurs machines. Tous les engagés ou presque, puisque seuls manquaient le danois Nielsen, remplacé à la dernière seconde par le belge Bresseleers et, du côté des nationaux, Aguirre, en panne de matériel.

Nous trouvons donc là les britanniques Phil Nex et Eric Cheney, Kohler, l'allemand, deux suédois, Jansson et Akerblom, deux suisses aussi, Von Arx et Kunz et, enfin, pour clore la participation étrangère, la « bombe » australienne, en la personne de Roy East et Less Fisher, l'un comme l'autre encore jamais vus sur le continent.

Une bombe qui fit d'ailleurs long feu... dépayrés par la nature du circuit, ces représentants du Common Wealth ne brillèrent guère, décevant, avouons-le, nos espoirs. De la courte conversation que nous eûmes avec eux, rapportons qu'en Australie les circuits de moto-cross n'ont rien de commun avec le « rocky ground » de Poitiers : pas de pierres, mais du sable et de l'herbe, pas de fortes dénivellations, mais plutôt des ondulations. Ne jugeons donc point ces hommes sur une première course particulièrement difficile pour eux, puisque déjà bien dure pour nos européens les mieux entraînés.

★

Opposés à ces étrangers, nous pouvions recenser 6 français seulement, mais pas des moindres : le champion des Inters, Michel Jacquemin, en belle forme, parfaitement maître de lui, réglant sa course avec la tête et bien servi par une Matchless dernier modèle dont il nous dit grand bien : légère et maniable, elle lui a donné quelques soucis les premières semaines, question de mise au point, mais Chauderon, crossman lui-même et par-dessus tout mécanicien compétition (il fut longtemps avec les Monneret avant de se joindre à Jacquemin) est présentement satisfait des réglages et des petites modifications apportées à la partie cycle (renforcement des tubes supérieurs du cadre à l'attache des éléments de suspension, remplacement des plaques en alliage de fixation du moteur par des plaques « maison » en acier, etc.). Quant à

la fourche avant, le champion de France nous a textuellement déclaré qu'elle est « ce qui se fait de mieux dans ce domaine ».

★

Pour épauler les chances françaises, nous trouvons aussi Guy Bertrand, champion des « nationaux » en 1956 et, comme tel, passé cette année dans les rangs des inters.

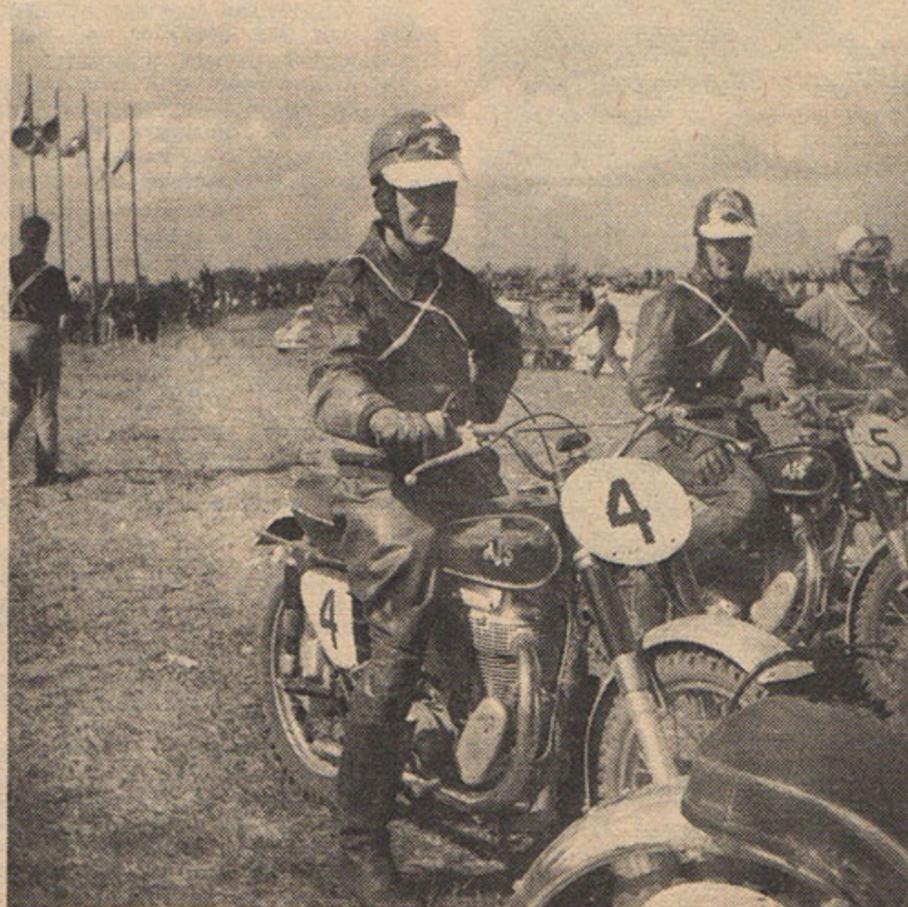
Disons tout de suite que jamais cet honneur ne fut mieux mérité : la course de Bertrand fut magnifique d'intelligence et de précision. Voilà un homme qui ira loin, et en qui nous ne sommes pas loin de voir d'ores et déjà le plus difficile adversaire de Jacquemin, dont il possède toutes les qualités, sans être toutefois aussi athlétique.

Hazlanis était là, lui aussi, auréolé de 7 victoires depuis le début de la saison, Hazlanis que beaucoup donnaient vainqueur sur ce terrain sévère, et qui ne fut pas inférieur à sa réputation. Ce diable d'homme, idole incontestée des fervents du moto-cross, n'a pas fini de nous étonner. Il a réussi cette année à discipliner son style sans perdre pour autant un pouce de sa légendaire rapidité, sans pour autant affaiblir le côté spectaculaire de ses démonstrations. Battu à Chardonchamp sur incident mécanique, il demeure grandi par son admirable comportement dans la seconde manche de l'épreuve.

★

Enfin, et pour achever cette visite au parc des coureurs, nous rencontrons Melioli, toujours fidèle à Gilera et aux équilibres sur la roue arrière. Melioli, qui devait fournir une bonne course, était seul avec Combes à connaître le circuit, et nous confirma qu'il pensait avoir pour la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées une 250 d'Arcore.

*East (N° 4) et Fisher (N° 5), tous deux australiens, disputaient leur première course sur le continent. Le mieux classé, East, terminera à la 13<sup>e</sup> place.*



Il s'agit en fait de la 300 twin abaissée au quart de litre par le moyen d'une chemise et prévue en Italie en fonction du règlement régissant les machines de sport (formule 2). Aussi Melioli devra-t-il en réétudier la partie cycle, les jantes de 18 ne pouvant être conservées pour le cross, pas plus que les amortisseurs arrière ou le dessin actuel du cadre.

De toutes façons, Melioli sera à Genève le 5 mai pour la première épreuve du Championnat du Monde, où il est engagé en 500 cmc. Félicitons le doublement, puisqu'il est à notre connaissance le seul inter français qui ait consenti des sacrifices matériels pour nous représenter en Suisse. Et regrettons en passant que la Fédération ne se soit pas fait un devoir de désigner d'office une équipe officielle pour les Grands Prix Internationaux à l'issue desquels sera attribué le titre mondial.

★

Mieux encore : Ni le champion de France, ni Hazianis, ni beaucoup d'autres, et des meilleurs, ne seront présents au Grand Prix de France, à Montreuil, le 19 mai ! Pour des questions d'intérêt, bien évidemment, mais le prestige du sport français, que devient-il, dans tout cela ?

Il serait temps que nos coureurs prennent conscience qu'ils appartiennent au sport, non aux milieux du spectacle. Il serait temps encore que la Fédération agisse et mette fin à certaines pratiques qui déshonorent le moto-cross et finiront par décourager le public de province, comme elles ont déjà lassé le public parisien.

A ce propos, que signifie la publicité récemment donnée dans la banlieue de la capitale à une épreuve pompeusement baptisée « Eliminatoires du Grand Prix de France » ? A voir le peu d'engouement manifesté pour cette prochaine épreuve par nos plus grands internationaux, on a quelque peine à imaginer qu'il ait fallu une course spéciale pour procéder à une sélection !

Sélection au surplus sans objet, puisqu'il n'y a pas, hélas, d'équipe française pour disputer le titre mondial !!

★

A Poitiers du moins, on n'a pas trompé le public. Tout le monde était présent, les sept nations figuraient au programme, avec encore deux pilotes dont nous n'avons pas parlé jusqu'ici, A. Darrouy et Combes, celui-ci égal aux meilleurs et que, sur sa prestation de Chardonchamp, nous ne pouvons que regretter de ne pas voir plus souvent dans les épreuves internationales. Espérons qu'il comblera désormais cette lacune, et justifiera plus d'une fois encore son accession à la catégorie inters sur palmarès, et non pas par le canal du championnat des nationaux.

Mais voyons plutôt comment il triompha.

## LA COURSE INTERNATIONALE

Trois manches étaient prévues, sur 15 tours, avec classement par addition de points.

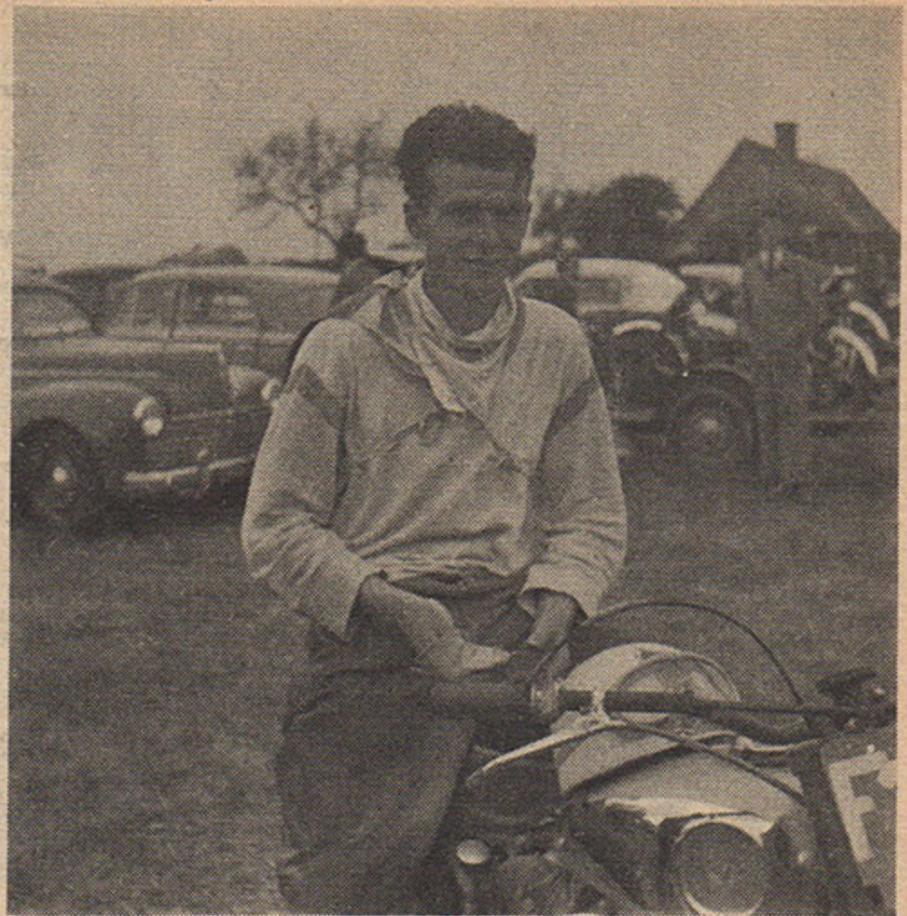
C'est Hazianis qui part en tête au premier départ, suivi de près par Cheney, qui ne tardera pas à rentrer au parc et ne terminera pas cette manche.

Derrière Hazianis, les positions s'intervertissent au fil des tours. C'est d'abord Nex qui passe en seconde place, suivi de Combes, Melioli, Kohler, East, Von Arx, etc... Jacquemin, très mal parti, occupant alors la douzième place.

Tandis qu'on nous précise que l'abandon de Cheney est motivé par le bris de la tuyauterie d'arrivée d'essence, Bertrand a entrepris de remonter ses adversaires et passe bientôt de la neuvième à la quatrième position.

Au dernier tour, Melioli, incommodé par la chaleur, fait une chute qui lui fait perdre la troisième place, laquelle fait l'objet d'une bagarre dont Bertrand

*Le jeune Guy Bertrand, Champion de France 1956 des licenciés nationaux et promu cette année au rang d'inter, a fait jeu égal avec les meilleurs. Le cross français s'enrichit avec lui d'une valeur prometteuse.*



*Les nationaux sur la ligne de départ. On reconnaît, au premier plan : Chauderon (N° 22) mécano de Jacquemin, et Bongibault, également du C.S. Meaux. - Au fond, penché sur sa machine, Deshaie et, plus loin, le vainqueur, R. Darrouy.*



sort vainqueur, tandis que Nex finit très fort derrière Hazianis.

Classement 1<sup>re</sup> manche : 1. Hazianis ; 2. Nex ; 3. Bertrand ; 4. Combes ; 5. Melioli ; 6. Akerblom ; 7. Kohler ; 8. Jacquemin ; 9. Von Arx ; 10. Kunz.

★

Le temps pour Hazianis de faire resouder son tube d'échappement (un poste de soudure autogène est prévu au parc), le temps encore pour les nationaux de disputer leur première manche, gagnée par R. Darrouy devant Deshaie, et nos inters repartent, pour 12



*Ce passage de l'allemand Kohler dans un sillon pierreux vous donnera une idée des difficultés rencontrées par les pilotes au terrain de Chardonchamp.*



*Ici même, où l'herbe pousse, les pierres ne manquaient pas, mais l'anglais Nex en a vu d'autres : second en première manche et troisième dans la dernière, sa sixième place au classement général s'explique par une panne qui l'empêcha de terminer la seconde manche.*

tours seulement, l'étourdissement de Melloli ayant donné à réfléchir au directeur de la course.

C'est encore « Jeannot », éblouissant, qui attaque en tête l'épingle du départ. Las ! une chute le relègue presque immédiatement en queue du peloton et nous voyons Combes passer en premier, suivi comme son ombre par Jacquemin, accompagné de Cheney, Melloli, Nex, A. Darrouy, etc...

Le train est terrible ; Combes marche à tombeau ouvert et, derrière lui, on peut assister à de splendides combats singuliers pour les places d'honneur.

A mi-course, les deux premiers ont conservé leurs positions, mais Combes a augmenté son avance sur Cheney, tandis que Bertrand s'est assuré la quatrième

place derrière Melloli et devant Jacquemin. pas encore très à l'aise sur ce circuit rugueux.

Tandis que Combes double les australiens, dont les AJS vont leur train-train régulier, prend place ici une des minutes les plus intenses de cette réunion : Hazlanis a entrepris de refaire son retard et fonce littéralement contre la montre. Dans un style terrifiant, occupant sur sa machine les positions les plus invraisemblables, il double jusqu'à trois adversaires dans un même élan et se hisse en seconde place au dixième tour, prenant des risques énormes pour parvenir à moins de 15" de Combes, toujours en tête.

Pourtant, quand nous pointons le douzième passage, nous voyons bien surgir ce

dernier, mais derrière lui, personne... Après un long temps mort, c'est Cheney qui arrive, puis Bertrand, Melloli, etc... Hazlanis, victime de son audace et de la dureté du circuit, a brisé son bras oscillant et pour lui, l'épreuve est finie.

*Classement de la 2<sup>e</sup> manche :* 1. Combes ; 2. Cheney ; 3. Bertrand ; 4. Melloli ; 5. Jacquemin ; 6. Akerblom ; 7. Darrouy ; 8. Kohler ; 9. Kunz ; 10. Von Arx.

★

La seconde manche des nationaux nous permet de voir une course inverse de la première : c'est Deshale qui la remporte, devant Robert Darrouy. C'est donc la dernière manche qui départagera ces deux hommes, au profit du dernier nommé, à nouveau vainqueur de Deshale, qui finit cinquième, Branger étant second, Juigné troisième, Melous quatrième.

*Classement final des nationaux :* 1. R. Darrouy, 4 pts ; 2. Deshale, 11 pts ; 3. Branger, 12 pts ; 4. Juigné, 13 pts ; 5. Melous, 14 pts.

★

Et nous voici au départ de la dernière manche « inters ». Combes, sentant la victoire à sa portée, s'envole dès le start pour assurer sa position au classement final. Cependant, derrière lui, Jacquemin, soucieux de faire honneur à son titre de Champion de France, s'est résolu à montrer tous ses moyens. Il passe en seconde position au premier tour, précédant Nex, Bertrand, etc...

Le Champion de France poursuit son effort. Son allure augmente à chaque tour, les pierres volent derrière sa roue motrice et la distance qui le sépare de Combes s'amenuise rapidement pour diminuer encore, sous les coups de bottin répétés que le premier porte au second.

C'est là que se situe le moment d'émotion que nous avons décrit au début de ce compte-rendu : Combes, dépossédé de la première place après une brève lutte dans la courbe gazonnée de l'épingle à cheveu et se sachant néanmoins victorieux au classement général, baisse les bras et poursuit la ronde en seconde position, ménageant désormais sa mécanique.

★

Derrière les hommes de tête, Nex conserve une bonne troisième place, à 50 mètres de Jacquemin et à 10 mètres de Combes. Mais déjà nous abordons le quinzième tour et si l'écart diminue en tête sous la pression de Nex, la course se terminera sans changement essentiel.

*Classement finale Inters :* 1. Jacquemin ; 2. Combes ; 3. Nex ; 4. Bertrand ; 5. Melloli ; 6. Akerblom ; 7. A. Darrouy ; 8. Von Arx ; 9. Kunz ; 10. East.

*Classement général Inters :* 1. Combes 7 pts ; 2. Bertrand, 10 pts ; 3. Jacquemin, 14 pts ; 4. Melloli, 14 pts ; 5. Akerblom, 18 pts ; 6. Nex, 20 pts ; 7. Kohler, 26 pts ; 8. Von Arx, 28 pts ; 9. A. Darrouy, 28 pts ; 10. Kunz, 28 pts, etc...

★

La foule s'est lentement écoulee, les voitures, les motos, scooters, autocars et camions forment en direction de Poitiers un long ruban lumineux, car le jour tombe.

Au parc des coureurs, l'activité est grande : tous les hommes courront le lendemain quelque part en France ou en Belgique, et la plupart ont en perspective un long voyage nocturne à accomplir pour gagner le terrain de leurs prochains exploits.

Nous-mêmes n'allons pas tarder à quitter Poitiers et sa Place d'Armes : il nous faut gagner Thomer la Sogne, petite ville de l'Eure, où se dispute le lundi de Pâques une autre belle réunion de cross.

Mais celle-ci fera, si vous le voulez bien, l'objet d'un autre compte-rendu dans notre prochain numéro.

R.C.D.

# UN MOTEUR A PALETTES

**V**ous avez eu déjà l'occasion d'étudier dans «Moto-Revue» le moteur « à palettes ». Un de nos lecteurs, M. Lamarque, nous a fait parvenir le texte d'un projet de moteur fonctionnant selon le même principe, projet que voici :

« J'ai déposé ma demande de brevet et je construis en ce moment un prototype que je vais monter sur ma Monet Goyon « Starlett ».

Je vous fais parvenir la description de ce moteur qui, j'espère, vous intéressera.

Il se compose (voir figure) :

1° D'un stator (S) profilé intérieurement de façon à obtenir :  
une chambre d'admission (A) ;  
un couloir de compression (C) ;  
et une chambre de détente (D).

2° D'un rotor (R) de même épaisseur, comportant quatre rainures équidistantes dans lesquelles coulisent, rappelées par des ressorts adéquats, quatre palettes (P) dont les extrémités suivent le contour du stator.

3° De deux flasques latéraux (F) supportant l'axe du rotor et fermant hermétiquement le haut.

Le fonctionnement, comme on va le voir, est des plus simples.

Le rotor tournant dans le sens de la flèche, la palette (I) démasque l'orifice d'admission (A) et aspire dans la chambre d'admission le mélange air-essence par l'intermédiaire d'un carburateur ordinaire, jusqu'à ce que la palette suivante vienne fermer l'admission.

La quantité de gaz comprise entre ces deux palettes est ensuite comprimée dans le couloir (C), amenée devant la bougie (B), et l'étincelle provoque à ce moment la combustion.

La détente brusque des gaz enflammés ne pouvant agir que sur la palette située en face de la bougie, l'autre étant effacée, pousse fortement celle-ci et par son intermédiaire entraîne l'ensemble du rotor dans son mouvement de rotation jusqu'à ce que l'orifice d'échappement soit démasqué (D).

Le cycle recommence et se produit à chaque palette.

Nous avons donc quatre explosions par tour.

Les principaux avantages de ce type de moteur sont :

- 1) Absence de points morts.
- 2) Simplicité mécanique (intéressant pour les petites cylindrées).
- 3) Pas de pertes de rendement par frottements anormaux excessifs.
- 4) Grande régularité cyclique (celle d'un 8 cylindres quatre temps à pistons).

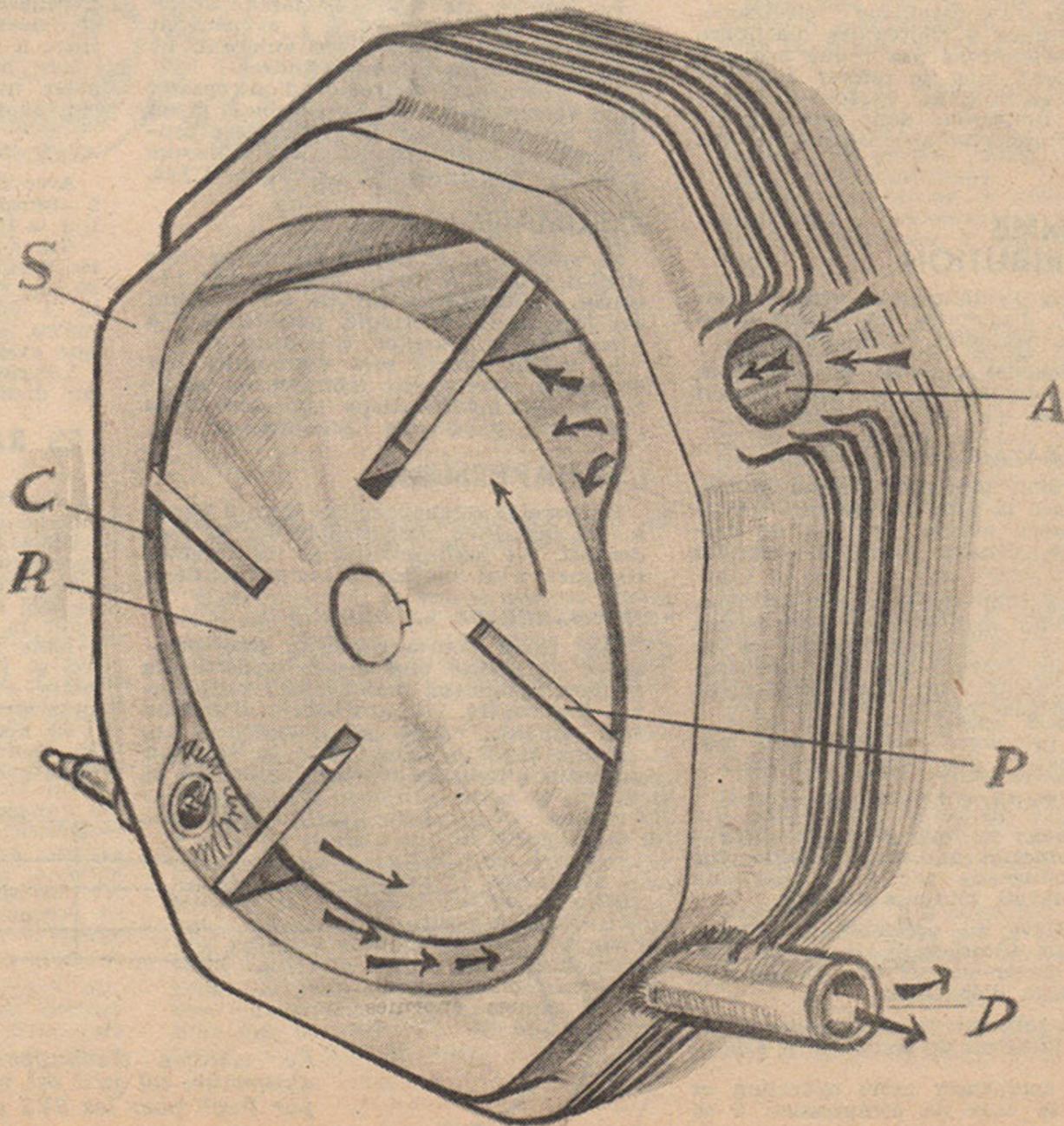
Je termine en attirant votre attention sur le dessin ci-joint, car il ne représente que le principe de fonctionnement. Sur le prototype, j'ai prévu le rotor en deux parties en vue d'annuler les effets de la dilatation quelle que soit la température, et les palettes également en deux parties et d'un dessin différent pour éviter le grippage et la torsion (au flambage) sous la poussée des gaz.

J'obtiens ainsi une étanchéité constante à froid comme à chaud.

Je termine donc en attendant de vous communiquer les résultats de l'essai du prototype.

Mr LAMARQUE R.  
Tarbes (H. P.)

A LA POURSUITE  
DU MOTEUR IDEAL



# LE GONFLAGE DES 250 PUCH "S G S"

**D**ans une longue étude parue dans nos numéros 1316 et 1317, nous avons longuement décrit les méthodes préconisées par Puch afin de « gonfler » ses 125 et 175 cmc SL et SVS.

Aujourd'hui, afin de compléter cette étude, nous reprendrons les conseils de la marque autrichienne en vue d'améliorer le rendement de sa 250 Sport SGS.

★

Toutes les généralités, en ce qui concerne la préparation générale de la machine, la lubrification, le renforcement éventuel de l'appareillage électrique, étant communes à toutes les machines, nous n'y reviendrons pas : que nos lecteurs veuillent bien se référer aux numéros 1316 et 1317 de « Moto-Revue ». Nous nous limiterons donc aux modifications à apporter spécifiquement aux 250 SGS.

## DIAGRAMME DE DISTRIBUTION

Le but est d'améliorer la « respiration » du moteur, d'accroître les durées d'admission, de transfert, d'échappement.

Deux méthodes peuvent être choisies, selon que l'on veuille ou non toucher aux lumières.

### PAR LE TRAVAIL DES LUMIERES

— Admission prolongée en raccourcissant de 1 mm la jupe du piston d'échappement (piston avant), l'arrivée du carburateur se faisant dans ce cylindre avant.

— Prolongation du transfert, en fraisant de 1 mm vers le haut les lumières de transfert. Les nouvelles arêtes de ces transferts ne doivent pas être anguleuses, afin d'assurer un libre écoulement régulier des gaz frais.

— Pour prolonger l'échappement, même modification que pour le transfert.

### PAR LE TRAVAIL DES PISTONS

Sensiblement les mêmes résultats peuvent être obtenus par une méthode plus simple, n'obligeant pas à toucher aux lumières (travail toujours délicat).

— On relève au préalable le groupe-cylindres en interposant entre ce dernier et le carter-moteur une plaque d'acier de 1 mm d'épaisseur.

Ainsi est obtenu le réhaussement de 1 mm des lumières de transfert et échappement.

— Pour compenser cette opération et maintenir le taux de compression à sa

valeur d'origine, enlever 1 mm sur le haut des cylindres.

— Pour prolonger la durée d'admission, et tenant compte du fait que le groupe-cylindres a déjà été rehaussé de 1 mm, ce sont 2 mm qu'il faudra enlever en bas de la jupe du piston d'échappement.

— Afin d'alléger les pièces en mouvement alternatif, le piston arrière peut être raccourci de 10 mm.

### D'ORIGINE...

Signalons que le groupe-cylindres en alliage léger, et prévu pour le montage de 2 carburateurs au lieu d'un, possède déjà, d'origine, des lumières agrandies en hauteur, qui ne doivent donc pas être touchées.

## LE TAUX DE COMPRESSION

Les machines livrées sur le marché français ont déjà un taux de compression de 6,5 à 1.

Par contre, les SGS du marché autrichien ne sont qu'à 5,7 à 1 et peuvent être amenées à 6,5 à 1 en enlevant 1,5 mm en haut du groupe-cylindres.

Il n'est pas conseillé d'outrepasser cette valeur de 6,5 à 1. Néanmoins, si on tient à le faire, faut-il le faire très prudemment, à tout « petits pas », afin que le moteur, même chaud, ne cliquette pas.

## ALLUMAGE

Le moteur étant appelé à tourner plus vite, il faudra accroître évidemment l'avance à l'allumage, qui, de 6,5 à 7 mm sur la machine d'origine, passera de 7 à 9 mm sur la machine « gonflée ».

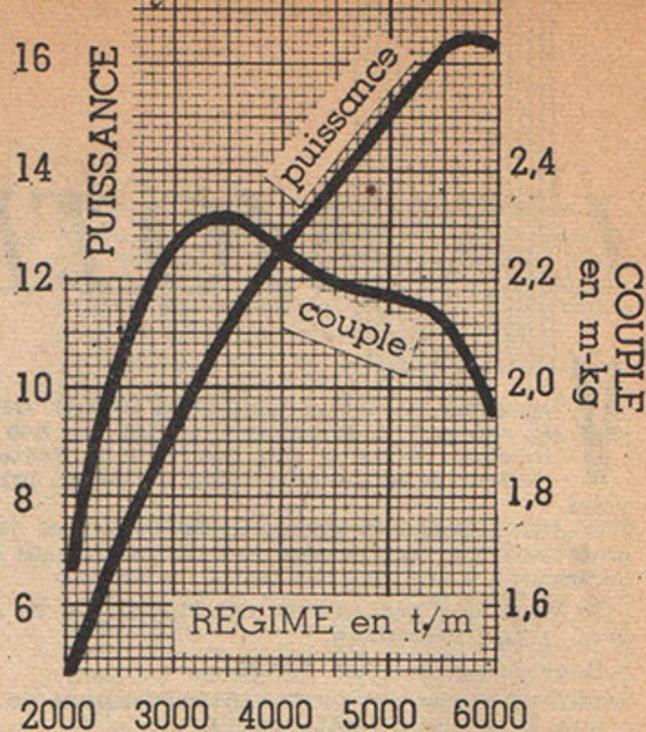
La valeur exacte sera déterminée par des essais, devant être fonction, en particulier, des modifications apportées dans l'ensemble, y compris l'échappement.

## L'ÉCHAPPEMENT

Le système d'échappement d'un 2 temps a une influence considérable sur le rendement, les performances et les caractéristiques d'un moteur 2 temps gonflé.

### INFLUENCE DE LA LONGUEUR

Des tubes courts donnent une puissance de pointe plus élevée, mais à des régimes également notablement plus élevés. Par contre, on enregistrera alors une très notable baisse de puissance aux moyens régimes. C'est donc la solution pour un circuit de vitesse rapide, où la



vitesse de pointe joue un rôle beaucoup plus important que les reprises.

Avec des tubes plus longs, la puissance de pointe sera plus faible et le moteur tournera moins vite. Par contre, la puissance aux moyens régimes sera là, favorable aux bonnes reprises. Ce sera donc la solution valable sur un circuit très sinueux, ou en moto-cross.

★

Les valeurs extrêmes à donner à la longueur des tubes d'échappement de la SGS se situent à 30 et 45 cm. Mais seuls des essais permettront de bien déterminer la longueur voulue pour les résultats demandés et escomptés.

### AVEC UN MEGAPHONE

L'utilisation d'un mégaphone — en vue d'accroître encore la puissance de pointe en maintenant le remplissage à hauts régimes — nécessite un tube d'échappement très court. On sera donc contraint d'utiliser des tubes étroitement cintrés et relevés, passant dessus ou dessous le filtre à air.

Les mégaphones eux-mêmes devront avoir une longueur de sensiblement 36 cm, avec un diamètre de sortie de 8 cm.

### AVEC DES SILENCIEUX A ABSORPTION

Avec des silencieux Burgess (silencieux à absorption), il faudra également modifier la longueur des tubes d'échappement.

Ces derniers, jusqu'à leur entrée dans les silencieux, doivent faire, à 2 cm près, 50 cm de long. Le tube intérieur, dans le « pot », doit faire 35 mm de diamètre, mais peut être légèrement conique avec une sortie de 40 mm.

Longueur du silencieux : 50 cm, pour un diamètre extérieur de 7 à 8 cm.

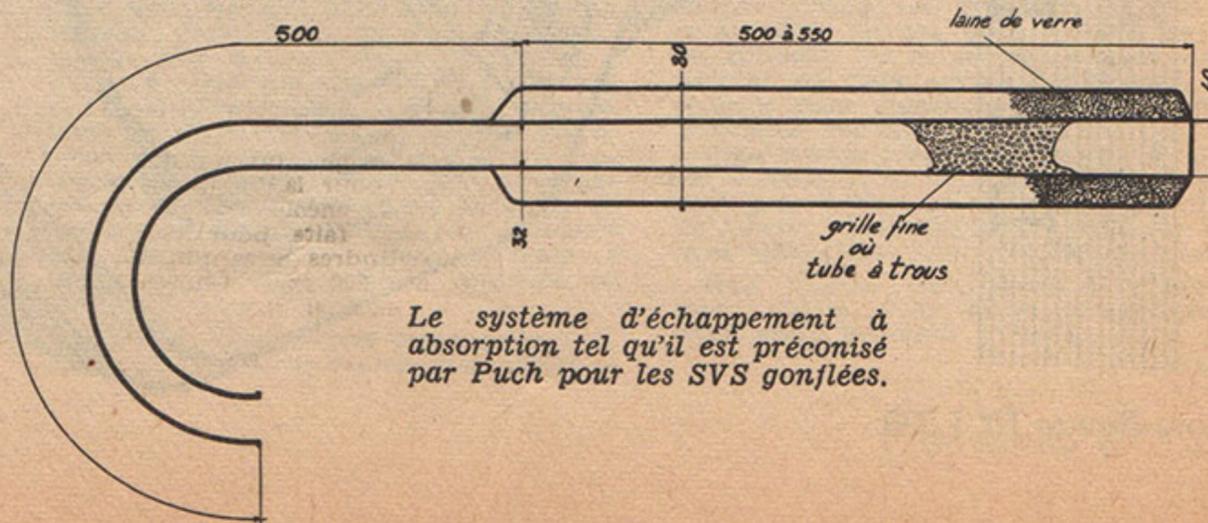
## LES RAPPORTS DE BOITE

Il va sans dire qu'une gamme de pignons de sortie de boîte permet d'obtenir la démultiplication finale voulue.

Mais il est clair que la boîte de vitesses d'origine, extrêmement étalée — 0,76 (100 %) ; 1,0 (76 %) ; 1,5 (50,6 %) et 2,75 à 1 (27,6 %) — ne peut convenir pour la compétition.

Mais ici également, comme pour les 125 et 175 cmc, l'usine de Graz livre une boîte « course » aux rapports beaucoup plus serrés.

Et maintenant, à vous de « jouer »... et communiquez-nous les résultats que vous avez obtenus.

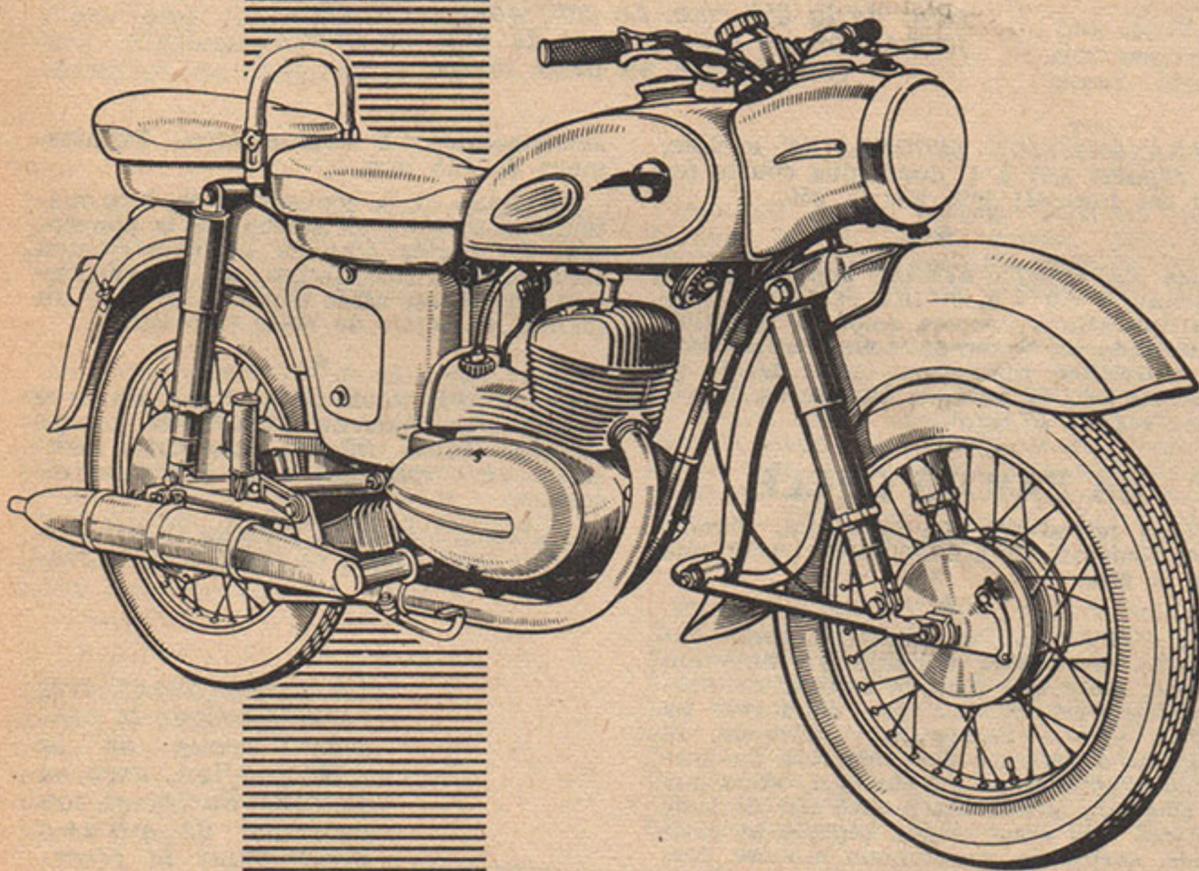


Le système d'échappement à absorption tel qu'il est préconisé par Puch pour les SVS gonflées.

D'ALLEMAGNE ORIENTALE...

LA M. Z.

"E. S. 175"



Incontestablement, depuis quelques 18 mois, l'industrie motocycliste d'Allemagne Orientale fait de sérieux progrès et, de plus en plus, elle s'aligne sur les canons de la technique moderne.

Alors que les machines construites jusqu'ici étaient plus ou moins la « resuscitée » de modèles DKW ou BMW d'avant-guerre (mis à part la BK 350, mais qui existait déjà dans les dossiers de DKW), avec l'apparition de la MZ 250 ES que nous avons présentée dans nos numéros 1285 et 1319 et que chacun put examiner à loisir au Salon de Paris, une ère nouvelle semble ouverte : suspension oscillante intégrale, moyeux-freins, petites roues, et, finalement, depuis octobre 1957, une puissance spécifique de 58 CV/l à un régime de 5.000 t/m seulement, ce qui, pour un mono 2 temps de la cylindrée, n'est vraiment pas négligeable.

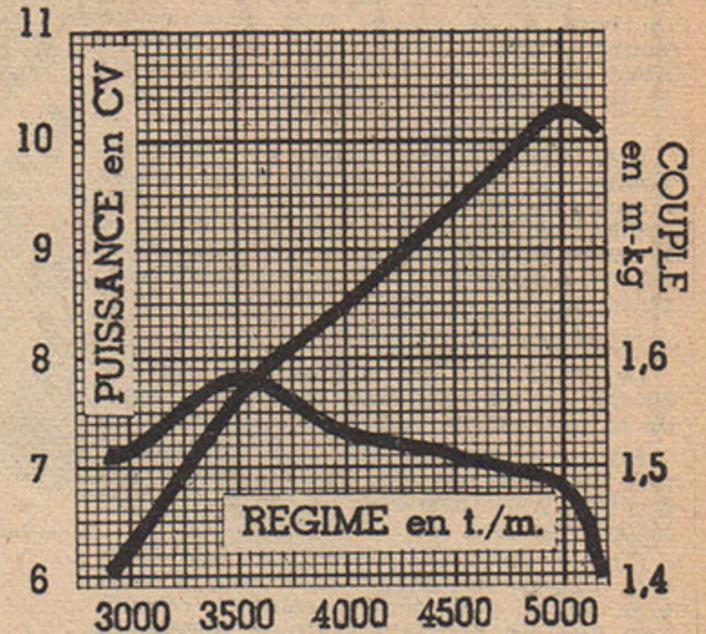
D'ailleurs, le succès de curiosité que connut cette machine tant au dernier Salon de Paris qu'au Salon de Francfort est un signe que la IFA-MZ se place

maintenant très honorablement dans les rangs de la construction moderne.

★

C'est fortes de ce succès que les usines VEB de Zschopau ont élargi leur programme, ainsi que nous l'avons annoncé dans notre n° 1324, avec une 175 cmc que nous allons étudier aujourd'hui de plus près.

Mais disons de suite que non seulement dans la conception même, mais même dans la réalisation, il y a de nombreux points communs entre la ES 175 et la ES 250 : suspensions, cadre, etc. Et s'il y a là un certain nombre d'avantages du point de vue rationalisation, abaissement de prix de revient et de vente, par contre on a l'inconvénient, par exemple, d'une partie cycle trop lourde pour une 175, calculée pour la 250 cmc. Nous retrouvons ici la même critique que nous avons souvent faite pour certaines 350 cmc monocylindres britanniques, qui ne sont que des 500 cmc réduites en puissance, mais non en poids.



Néanmoins, en dehors des caractéristiques différentes du moteur, en raison de l'écart de cylindrée, un certain nombre d'autres modifications ont été apportées dont profitera, tout au moins pour certaines d'entre elles, la ES 250 (par exemple le simple échappement). Parmi ces modifications, signalons l'allègement de la partie arrière par la suppression de tôles de carénage, l'adoption d'un garde-boue arrière incontestablement mieux réussi du point de vue esthétique, une garde au sol accrue, une béquille centrale mieux conçue, un ancrage de frein plus sûr, etc...

Mais, une fois de plus, sorties de ces quelques modifications, ES 250 et ES 175 sont fondamentalement les mêmes.

### LE MOTEUR

Toujours en vue d'une rationalisation poussée, les parties basses des deux moteurs sont identiques.

Donc nous avons le même embiellage monté sur 3 roulements à billes, avec la bielle montée sur 2 roulements à rouleaux.

#### DU SUPER-CARRÉ AU LONGUE-COURSE

Puisque même embiellage signifie obligatoirement même course du piston (ici de 65 mm), en conséquence, on est ainsi passé d'un alésage de 70 mm pour la 250 à un alésage de 58 mm pour la 175. Et le super-carré de rapport course/alésage de 0.93 qu'est le 250 cmc est devenu un longue-course de rapport 1,12 et de 171.7 cc de cylindrée exacte.

★

Le **CYLINDRE**, très largement incliné sur la verticale (de 7°30'), est en alliage léger chemisé fonte, mais muni cette fois d'un seul échappement, solution qui sera également adoptée pour la 250 ES, permettant un plus facile gain en puissance (la colonne des gaz brûlés, plus rapide, crée une plus forte dépression et le cylindre peut être mieux vidé).

★

La **CULASSE**, évidemment en alliage léger, est à chambre de combustion déportée, ce qui assure un bon remplissage à bas régime et permet un taux de compression relativement élevé (7.5 à 1).

★

Le **PISTON**, à 3 segments, a ses bossages prenant appui sur le bas de la jupe, ce qui est également une solution moderne.

★

Le **CARBURATEUR** BVF, à boisseau plat selon la tradition de la marque, est

d'un très fort passage des gaz pour la cylindrée : 25,5 mm. Mais pour permettre néanmoins de bonnes reprises, il se trouve, sous un capotage très style Jawa, en bout d'une longue pipe d'admission. Sous un faux coffre ménagé sous la selle, nous trouvons évidemment le filtre à air et le silencieux d'admission.

★  
L'ALLUMAGE est assuré par batterie-bobine, la dynamo, de 60 watts, étant montée en bout de vilebrequin, du côté droit. Fait assez rare pour être noté, ce 2 temps a une avance variable automatique. La bobine haute tension, bien protégée, se trouve sous le réservoir.

#### PUISSANCE ET COUPLE

Le rendement de ce 2 temps, avec ses 60 CV/l, n'est vraiment pas vilain, digne de la production moderne en 2 temps.

Effectivement, ce 175 cmc développe une puissance de 10,3 CV, et, ce qui est d'autant plus intéressant, à un régime relativement bas, de 5.000 t/m.

Couple spécifique également très élevé (9,2 mkg/l), donné par 1,58 mkg à 3.500 t/m. Et si l'on peut considérer comme très bon un couple spécifique dépassant 8,5 mkg/l, c'est tout à l'honneur de cette 175 cmc que de dire que dès 3.000 t/m (à partir desquels nous avons ces courbes caractéristiques) et jusqu'à 4.750 t/m, son couple est supérieur à 8,7 mkg.

★  
Ainsi, tout au moins sur le papier, plus que d'une machine rapide, il s'agit avant tout d'une machine devant permettre d'excellentes reprises et bien à l'aise en côte..., bien que les 95 kmh donnés en position assise ne soient pas négligeables.

### BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Evidemment nous sommes en présence d'un bloc à 4 rapports, identique à celui de la ES 250.

★  
L'EMBRAYAGE multidisques travaillant dans l'huile, se trouve non en entrée de boîte, mais en bout gauche du vilebrequin. S'il tourne ainsi plus vite, par contre le couple qu'il a à transmettre est plus faible.

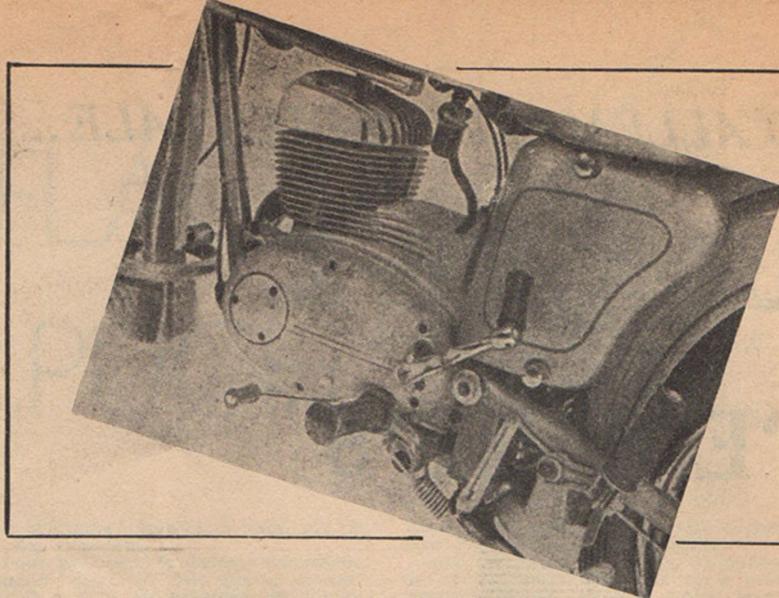
★  
TRANSMISSION PRIMAIRE par engrenages à taille oblique, d'une démultiplication de 2,43 à 1. Afin de réduire le bruit de sifflement, le pignon d'entrée de boîte est en fonte grise.

★  
LA BOITE DE VITESSES est du type « en cascade », avec une quatrième intérieurement surmultipliée (0,92 à 1). Cette solution, assez peu orthodoxe du point de vue rendement, se justifie par le fait qu'elle peut autoriser une boîte un peu moins volumineuse, le grand pignon de première pouvant être, ainsi, de diamètre plus faible pour une même démultiplication par rapport à la quatrième.

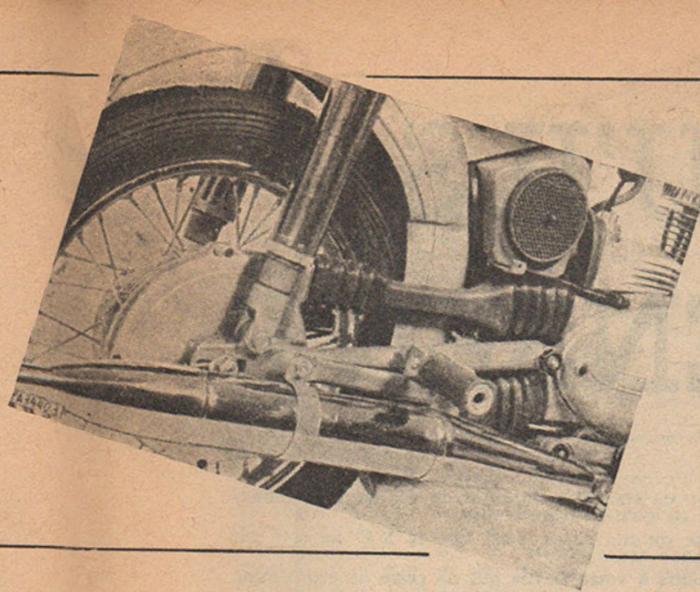
★  
Rapports internes : 0,923 (100 %) - 1,227 (75,1 %) - 1,63 (56,8 %) et 2,77 à 1 (33,2 %) donnés par 24/26 - 27/22 - 31/19 et 36/13 dents.

Boîte assez curieuse par son échelonnement, où les 3 rapports supérieurs sont « géométriques » : mêmes rapports 3<sup>o</sup>/4<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>/3<sup>o</sup> = 1,33 à 1. Mais alors la 1<sup>re</sup> serait trop courte, et devrait faire 2,345 à 1 au lieu de 2,77 (42,6 % au lieu de 33,2 %).

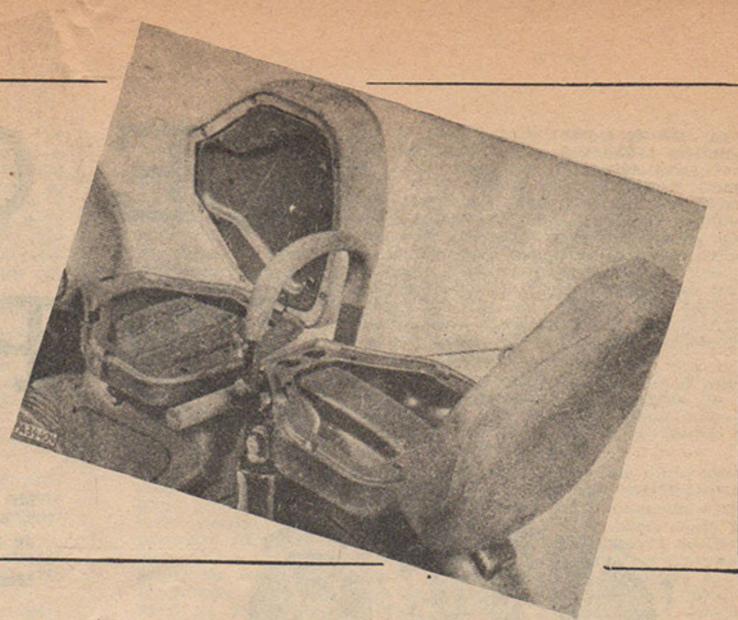
Mais, dans ces conditions, la première serait alors bien longue, surtout pour une machine utilitaire. Il faut donc revenir à un échelonnement normal, ce qui signifierait ici, en conservant quatrième, deuxième et première, « allonger » un peu la troisième, l'amener à 1,16 à 1 (79,7 %) au lieu de 1,227 (75,1 %).



Le moteur est évidemment assez semblable à celui de la 250 cmc. Le carburateur est enfoncé, comme cela devient de plus en plus courant sur un deux temps.



La chaîne secondaire fonctionne sous carter étanche, selon une réalisation chère aux constructeurs d'Allemagne orientale : le manchon de caoutchouc.



Les deux sièges relevés laissent apparaître des coffres à outils. Le tan-sad est légèrement plus élevé que le siège du pilote.

TRANSMISSION SECONDAIRE enclose, de rapport 2,67 à 1, donc plus courte (ce qui est normal) que sur la 250.

★  
Les RAPPORTS FINALS sont donc les suivants : 6,0 - 8,0 - 10,6 et 18 à 1. Démultiplications courtes, selon la tradition allemande en 2 temps, puisqu'au régime de puissance maximum (5.000 t/m), et avec les petites roues de 16 pouces, la vitesse est de 87 kmh.

### LA PARTIE CYCLE

Nous retrouvons de nouveau, fondamentalement, la même partie cycle que sur la 250.

★  
Le CADRE est un simple berceau tubulaire, avec une colonne de direction brasée, alors que tout le reste de l'assemblage est obtenu par soudures. La partie arrière reçoit le garde-boue, la fixation supérieure des éléments de suspension et le siège du passager, alors que le siège du pilote est monté sur le tube central. Ces deux sièges, séparés et articulés, garnis en caoutchouc mousse, forment coffres à outils (conception Zundapp).

★  
SUSPENSION ARRIERE classique, oscillante, à éléments séparés et réglables, et

amortissement à double effet. Débattement de 115 mm.

En raison de la conception en bloc-moteur, et surtout en raison de la conception du carter étanche de transmission secondaire, l'articulation de la suspension arrière est assez éloignée de l'axe du pignon de sortie de boîte (118 mm).

★  
LA SUSPENSION AVANT est du type Earles, avec éléments séparés, et, ce qui est rare (sinon unique) dans cette réalisation, ces éléments sont à dureté réglable.

L'articulation de la fourche se fait derrière le garde-boue, ce dernier étant ren-

La partie avant, très caractéristique et rappelant celle de la « Dragonfly », avec sa fourche Earles et son carénage de phare prolongeant le réservoir.

forcé par une coque en tôle. Conception et dessin qui ne sont pas sans rappeler ceux de la Malco « Taifun ». Débattement important, de 142 mm.

★  
De nombreuses fois, nous avons insisté sur la difficulté de réalisation d'une machine à suspension oscillante intégrale. Qu'en est-il avec la ES 175 ? D'après notre confrère berlinois « Kraftfahrzeug Technik », ... « les débattements et les caractéristiques de suspension suffisent à toutes les conditions d'utilisation, bien que le tout-oscillant demande une certaine accoutumance du pilote ».

Le moyeu-frein arrière avec sa commande de stop incorporée. A remarquer les rayons à tête droite, offrant une plus grande résistance.

JANTES de 16 pouces, montées par rayons droits, sans coude, sur les MOYEUX-FREINS en alliage léger, eux-mêmes montés sur les broches par trois roulements.

★  
Ces moyeux-freins sont munis d'ailettes de refroidissement et de raidissement, et d'une frette intérieure de frottement en fonte. Etant communs à ceux de la 250 ES, nous avons ici, pour une largeur de 30 mm, un diamètre fort appréciable pour une 175 cmc : 160 mm, ce qui équivaldrait, pour des pneus de 3,25-19 (au lieu des 3,25-16 montés ici) à 181 mm.

★  
Parmi les petits détails, notons, malgré le capotage de phare style « Dragonfly » de Douglas, la parabole facilement réglable suivant la charge transportée — Un feu stop arrière est directement incorporé au moyeu-frein arrière, commandé par la came de ce dernier — Réservoir de 16 litres, qui n'est pas sans rappeler celui des Norton 88 et 99 de l'an dernier — Carter de chaîne étanche réalisé

par 2 tunnels en caoutchouc synthétique venant coiffer les sorties du bloc-moteur et du carter en alliage léger de la couronne arrière.

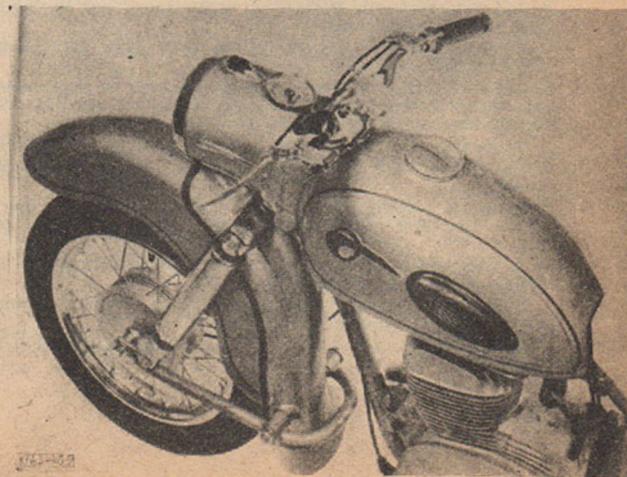
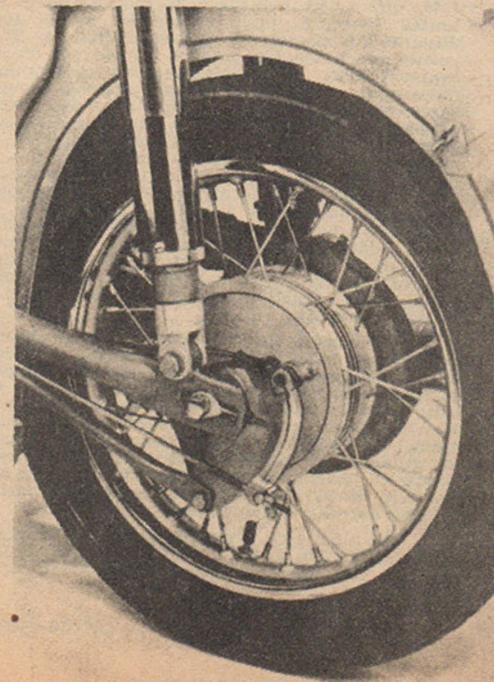
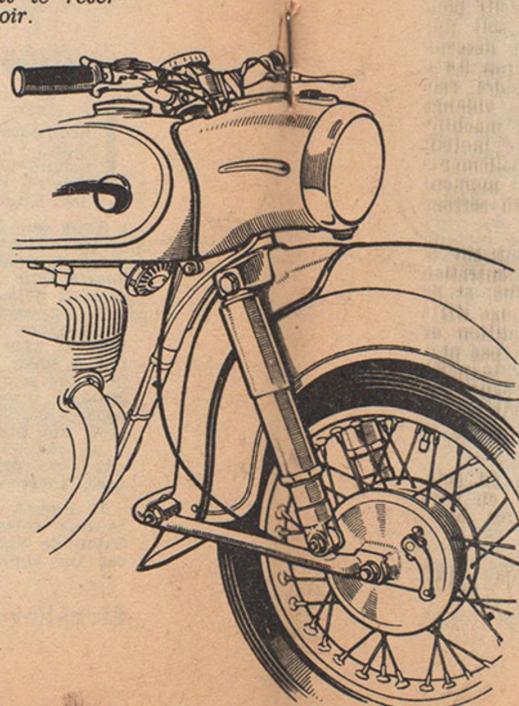
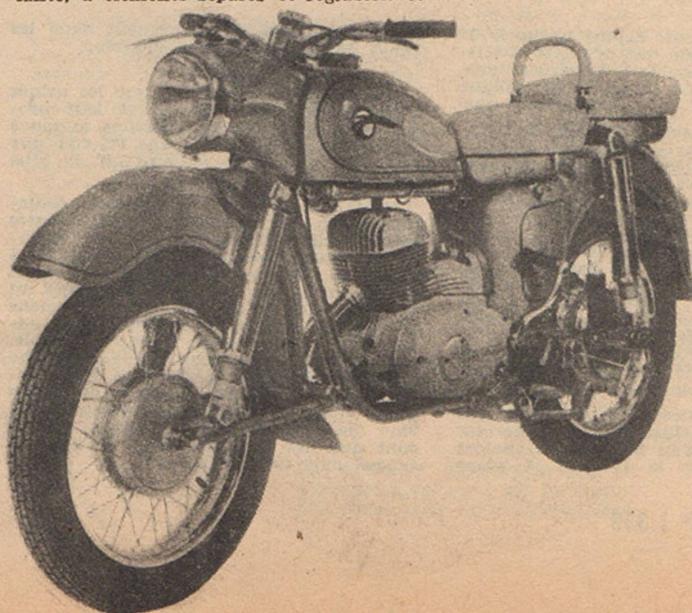
★  
Et, pour finir, quelques cotes : 132,5 cm d'empattement, guidon de 68 cm de large (donc trop large), garde au sol de 15 cm, poids en état de marche de 141 kg.

### DANS LA LIGNE

Ainsi, avec sa 175 cmc, la IFA-MZ a réalisé une machine utilitaire au sens le plus moderne du terme, ayant su adjoindre à un moteur classique, mais de bon rendement et à couple très élevé, une partie cycle tout à fait actuelle, à suspension oscillante intégrale, petites roues, vastes moyeux-freins, etc...

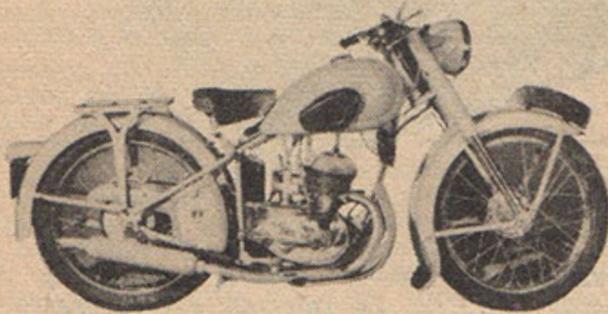
Cette 175 (comme la 250 de la même marque), est le signe certain que l'Allemagne Orientale, à son tour, veut entrer bien armée dans la danse de la concurrence internationale.

J. B.



Le bras oscillant de la suspension avant formant arceau, ne fatigue pas, par cisaillement, l'axe de la roue avant.

# CE QU'ILS EN PENSENT



## PEUGEOT 125 - Type 56

**M**odèle sans suspension arrière sortie en 51.4 vitesses au pied. Revendue à 19.000 kms.

Défauts :

- Fourche avant hydraulique talonnant assez facilement et perdant son huile (modifiée depuis).
- Perle assez facile (position de bougie modifiée).
- Manque de suspension arrière.

Ce défaut ne m'empêchait pas de me sentir mieux sur ma machine que sur une latérale Motoconfort de la même époque et de plus mieux éclairé la nuit.

Je n'ai eu comme pépin sérieux qu'un condensateur claqué à 50 mètres d'un mécano !

Pendant longtemps ma boîte est restée très dure (défaut de cette série). Ce défaut a été beaucoup atténué par un sérieux rinçage (je vidangeais tous les 1.000 kms) et l'emploi de Yacco SAE 40. Je ne fais pas de réclame pour la marque, c'est une simple constatation que j'ai faite, ainsi que pour le mélange.

Ce mélange qui engendre tant de polémique ne m'a jamais causé d'ennuis, car j'avais toujours sur moi une bouteille de 35 cmc. Je vidais ma bouteille d'huile en même temps que l'essence.

J'ai utilisé Energol, Labo, puis Yacco, toujours avec des adcoïds.

J'ai fini par ne prendre que Yacco 5-6 % suivant la saison, + 1 cube d'Adcoïd pour 6 ou 7 litres d'essence. Je n'ai plus perlé avec ce mélange et la calamine que j'enlevais tous les 3.000 kms était très friable.

Les lumières d'échappement avaient été polies par mes soins, ainsi que l'admission, le joint de culasse enlevé, les angles de piston arrondis devant les lumières.

Des performances, je n'en parlerai que peu, ainsi que des moyennes, car ça ne tient pas debout de s'y étendre.

J'ai fait Marseille-Belfort en deux jours par la Suisse, soit 750 kms tranquillement.

Cette petite machine, sur route, tient assez facilement 50-55 de moyenne.

Consommation contrôlée très souvent, entre autres sur Marseille-Belfort. 21.28 - 21.30, ainsi que sur les 5.000 premiers kms (50 % ville, 5 % route).

Trop peu de vos lecteurs parlent de leur consommation.

Ainsi que vous l'avez dit souvent, une moyenne se paye cher.

Pour en revenir au Peugeot, je crois que c'est une bonne petite machine bien présentée (les jantes n'avaient pas une piqûre).

A titre indicatif, après essai de différents types de bougies, j'étais fidèle aux Lodge H 14 et HH 14.

Lors de la vente à 19.000 kms, tout était d'origine (sauf condensateur), même les pneus.

Actuellement, je suis possesseur d'une BMW R 51/3, 3.000 kms.

Mr Florentino, de Marseille, dans un de vos derniers numéros, a dit tout ce qu'il y avait à dire.

Je ne regrette qu'une chose, c'est que la R 50 ne soit pas sortie 6 mois plus tôt.

Mes compliments à votre Revue qui ne cesse de s'améliorer.

Mr ALLAIN,  
Marseille (2<sup>e</sup>)



## 175 MOTOBECANE Z23C

**A** l'intention de la rubrique « Ce qu'ils en pensent », je vous envoie mes impressions sur la Motobecane Z23C, à suspension oscillante arrière. Achetée en mars 1956, elle est la dernière d'une série déjà longue de motocyclettes ayant été en ma possession. Je suis motard depuis 1936 et ai possédé de nombreuses machines, dont les meilleures ont été Magnat-Debon 500 latérale (1937-1939), Terrot 500 culbutée (1950), Kœhler-Escoffier 350 latérale (1950-53), BSA B31 (1953-54), Terrot 125 (1954-56). Ajoutez à cela une gamme de « pétoires » plus ou moins antiques et usées de 1945 à 1949, qui m'ont habitué à la mécanique et aux réglages de toutes sortes, et une Peugeot 150 cc en 1949, qui m'avait dégoûté à l'époque des petites cylindrées. Etant revenu aux petites machines par mesure d'économie (et roulant presque toujours seul), ma préférence irait néanmoins aux machines puissantes, qu'un vrai motard apprécie toujours pour leur agrément de conduite, surtout dans les côtes. Ma machine actuelle ne totalise que 4.850 km (j'aime aussi le soleil) pour une consommation totale d'essence de 131 litres, soit une moyenne de 2.700 l. aux 100 km. Le niveau d'huile descend quelque peu dans le carter et il faut remettre environ 0,4 l. aux 1.000 km. Mais le carter ne contenant que 1 l. 3/4, cela ne donne qu'environ 2 l. 1/2 d'huile entre chaque vidange (2.000 km), donc faible consommation là aussi. Cette machine a été rodée normalement à mon sens, c'est-à-dire moteur tournant ni trop vite, ni trop lentement, sans emballements sur les intermédiaires et surtout en rétrogradant au moment voulu et en relâchant les gaz quand il faut. Aucun serrage ni échauffement.

A 5.000 km je ne peux guère donner d'indications sur la robustesse, mais je puis dire que jusqu'ici le seul entretien a été de remplir les réservoirs et de vidanger l'huile, et de remplacer la bougie d'origine à 3.200 km pour une Lodge HH14 qui convient très bien en été. Bons départs à condition de bien noyer. La manette d'air sur le carburateur n'est pas pratique et j'envisage l'adjonction d'un câble avec manette au guidon. Les performances sont bonnes pour la cylindrée. Jusqu'ici, maximum compteur, couché, 105 kmh. Vitesse de croisière de 70 à 80 compteur, moyennes variant entre 50 et 60 km suivant circonstances.

La machine sert uniquement à des promenades en solo, montant parfois à 400 km et plus dans la journée, en pays peu ou moyennement accidenté (Plateau de Langres, Mor-

van). Cela sans fatigue. Car voici le moment d'aborder le point le plus intéressant de la machine, les suspensions. A mon avis, très bonne à l'avant et excellente à l'arrière. Jamais de talonnage sur très mauvaises routes (forêt d'Othe) et « passages à niveau » traversés à 70-80. Meilleure preuve : des champignons rapportés dans les sacoches avec plusieurs km de mauvais sentiers parcourus de 15 à 30 kmh retirés intacts à l'arrivée. Et cela en solo. Tenue de route excellente, virages pris parfois au maximum, et j'ignore le frein de direction.

Autres avantages, assez grande souplesse du moteur, silence de fonctionnement et d'échappement, entretien facile, pas de recoins, chaîne secondaire protégée (jamais retendue et tension toujours correcte, mais surtout la tendre avec la suspension en charge et en ligne et non au repos). Bon freinage à l'arrière en sachant doser la pression du pied. Avertisseur d'origine satisfaisant.

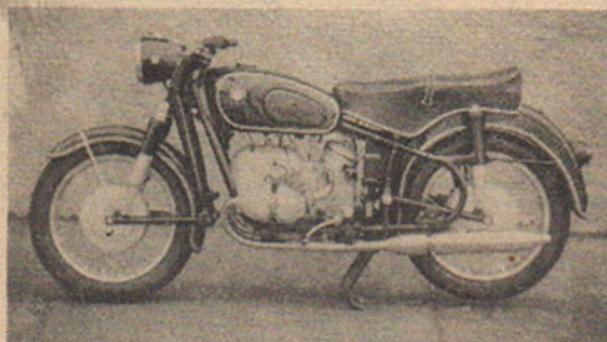
Mais frein avant uniquement ralentisseur et surtout éclairage insuffisant (un petit 24 watts).

Néanmoins, cette machine présente réellement de gros progrès par rapport aux anciennes machines que j'ai été à même de juger, mais je la considère plutôt comme un bon modèle plus touriste que « sport ».

D'ailleurs il n'existe de machines vraiment sport qu'en grosses cylindrées, où démarrages et reprises, ainsi que vitesse, ne sont plus comparables.

L'étagement des vitesses est satisfaisant, peut-être la troisième un peu courte, mais pour un usage touristique en solo, c'est bien. La quatrième a été « raccourcie » par rapport aux modèles précédents et de ce fait, je la trouve bien.

M. L. ROYER  
Saint-André-les-Vergers (Aube)



## BMW R 69

**J**e profite de quelques instants de repos pour vous donner mes impressions sur cette merveilleuse machine qu'est la 600 Sport BMW R69. Ce sera en particulier sur la tenue de route et sur les nouvelles suspensions que j'insisterai particulièrement, car question moteur, il est je crois inutile de faire de la publicité sur celle que vous dénommez « la turbine », à juste raison d'ailleurs.

La tenue de route de cette machine est absolument remarquable ; je ne pense pas que l'on puisse faire beaucoup mieux dans ce domaine et cela tient naturellement à cette fameuse fourche Earles qui surclasse nettement n'importe quelle fourche à l'heure actuelle. Bien que n'étant pas esthéticien, je m'y suis habitué, et à présent je la trouve presque belle, après tout, et puis combien efficace. Il faut la conduire pour s'en rendre compte, que ce soit en virage rapide ou bien sur un très mauvais pavé à n'importe quelle vitesse (dans la mesure du possible pour les virages). La machine ne bouge absolument pas, donc suspension et tenue de route, perfection absolue.

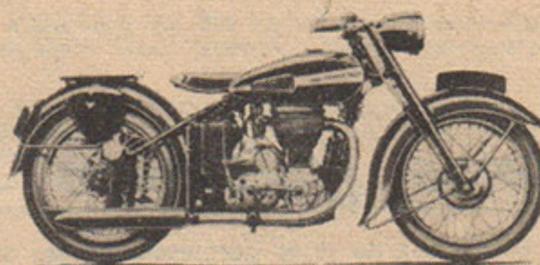
Lors de l'achat de cette machine, j'ai été un peu déçu, je dois bien l'admettre, question rapidité au départ. Pas question d'un départ ultra rapide ; elle m'a fait regretter un certain temps ma 650 twin anglaise, et je fus très long à m'habituer à cette machine, rapport à cette question. Ma seconde désillusion fut le sélecteur extrêmement bruyant qui donne l'impression, aux personnes qui vous regardent, d'avoir affaire à un débutant qui oublie de débrayer. A bout de patience, je suis arrivé à éviter ce claquement désagréable, à condition de marquer un temps d'arrêt entre chaque vitesse (surtout la deuxième), de façon à laisser retomber le régime moteur ; ensuite passer le petit point mort en une fraction de seconde et passer le rapport en souplesse, ce qui fait perdre malgré tout beaucoup d'élan à la machine, si l'on veut éviter le bruit déplaisant du sélecteur. Pour cette raison, le sélecteur anglais est nettement supérieur, donc en résumé ce sont ces deux choses seulement que je regrette, sélecteur et accélérations rapides. Je conseille aux futurs montards qui accepteront cette machine et qui comme moi viennent de quitter un vertical twin, de s'armer de patience, car il en faut beaucoup au début pour la conduite et ils seront certainement déçus comme je l'ai été. Mais maintenant que j'ai bien cette machine en main, je sais l'apprécier à sa juste valeur.

Question performance, je n'ai encore jamais poussé cette machine à fond, n'ayant que 9.000 km ; seulement quelques pointes à 140-150 kmh et un essai en duo, elle tient très largement le 140-145, les gaz n'étant pas ouverts à fond. J'attends d'avoir environ 12.000 km pour l'essayer en vitesse de pointe. Je signale en passant que je ne suis pas partisan d'un rodage accéléré ; je suis peut-être vieux jeu, mais une machine de plus d'un demi-million demande tout de même quelques précautions, aussi, jusqu'à preuve du contraire, je préfère le rodage progressif qui peut se faire malgré tout entre 80 et 100 kmh jusqu'à 3.000 km, ensuite 120 jusqu'à 6.000 km, donc sans être crispant. Bien respecter les vidanges indiquées sur la notice d'entretien qui vous facilite beaucoup de choses, car elle est très complète.

Quelques mots encore sur les chromes qui sont de premier choix, ainsi que la peinture. L'éclairage est au-dessus de la moyenne, le coffre à outils est très complet, mais ceux-ci sont bien difficiles à ranger à l'intérieur. Enfin je trouve le réservoir trop petit : il faudrait 25 litres.

Un mot aussi sur la suspension arrière qui est d'une douceur infinie et aussi d'une grande souplesse, accompagnée d'un grand débattement ; le réglage de cette suspension est bien pratique pour l'utilisation que l'on a à faire, c'est la première fois que ma femme me complimente sur la suspension d'une machine. C'est un bon point, car elle est connaisseuse en la matière, aussi je garderai cette monture assez longtemps pour qu'elle garde toujours son sourire en descendant de machine, car c'est déplaisant d'entendre sa femme se plaindre d'avoir mal aux reins ou ailleurs, lors d'une grande randonnée.

Mr M. JACOB  
Paris (20<sup>e</sup>)



## 500 TERROT RGST

**E**tant abonné à votre revue et possédant une 500 cmc. Terrot type RGST sortie en août 51, je me permets de vous donner mon opinion à son sujet afin de collaborer à la présente rubrique.

Je totalise à ce jour 16.000 kms et il est regrettable que les constructeurs français en grosse cylindrée ne puissent pas sortir une machine de qualité.

Voici ses défauts :

La fourche télescopique talonne et manque de rigidité latérale, la suspension arrière en solo malgré le réglage duo (je pèse 50 kgs) ; frein avant insuffisant.

Le moteur, difficile à rendre étanche ; distribution bruyante. Transmission, embrayage fragile ; la boîte de vitesses bruyante en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>, est fragile et manque d'étanchéité. Roue arrière toujours pleine d'huile, projetée par la chaîne secondaire.

Voici ses qualités :

Roue arrière à broche, facile à démonter. Bonne présentation. Peinture brillante et solide. Cadre solide. Bonnes performances (130 kmh. chrono). Bonne grimpeuse (3<sup>e</sup> Course de Côte de la St Beaume). Moteur ne chauffant pas. Eclairage puissant, dynamo chargeant bien.

Pour justifier mes critiques, voici les pannes que j'ai eues : Renforcement de la fourche télescopique ; commutateur de mauvaise qualité que j'ai dû remplacer ; joint de culasse ne tenant pas le coup, j'ai dû le remplacer quatre fois ; changement des segments à 10.000 kms, guides et ressorts de soupapes à 14.000 kms ; j'ai dû refaire l'embrayage deux fois ; changement de 2 roulements à billes, 2 pignons et 2 bagues en bronze de la boîte de vitesses à 6.000 kms ; changement du pneu arrière à 12.000 kms et réfection des freins à 14.000 kilomètres.

Toutes ces pannes, malgré un entretien méticuleux, mais il faut tenir compte que je conduis sport.

Conclusion : machine de bonnes performances, mais de qualité d'un litre à Marseille), 6 litres à 100 kmh.

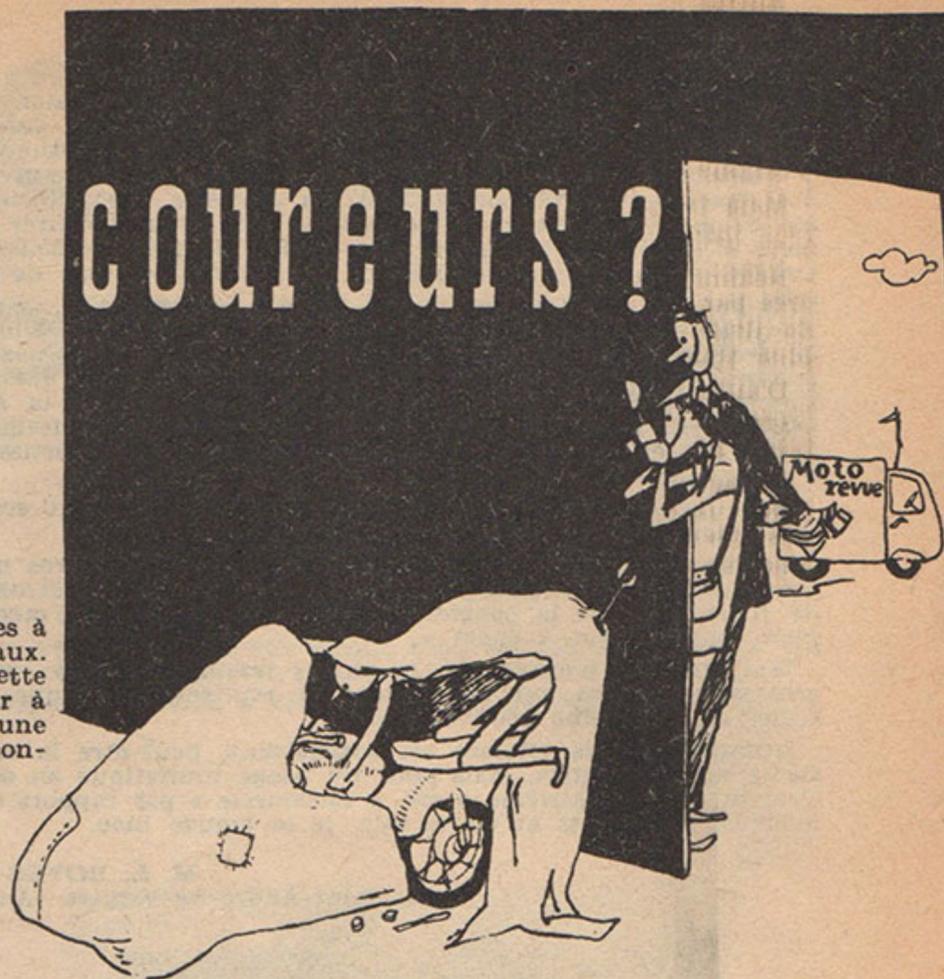
Conclusion : machine de bonne performance, mais de qualité médiocre.

Mr M. BOUSQUET,  
Aix-en-Provence (B.-du-Rh.)

N.D.L.R. — Précisons que la 500 RGST a subi après 1951 des améliorations successives et ajoutons encore qu'actuellement ce modèle, encore produit pour les grandes Administrations, ne figure plus au programme commercial de la marque.

# que préparent nos coureurs ?

**D**epuis trois numéros (MR 1336-37-38), nous consacrons plusieurs pages à nos coureurs de vitesse, tant licenciés nationaux, qu'internationaux. Faut-il rappeler, à ceux qui ne l'ont pas encore compris, que cette rubrique est *leur* rubrique, et que nous serons heureux de tenir à jour ce répertoire des coureurs français. Aussi, écrivez-nous en joignant une photo d'identité. Faites connaître vos projets pour la saison, faites connaître votre amour du sport motocycliste.



## Pierre Collignon

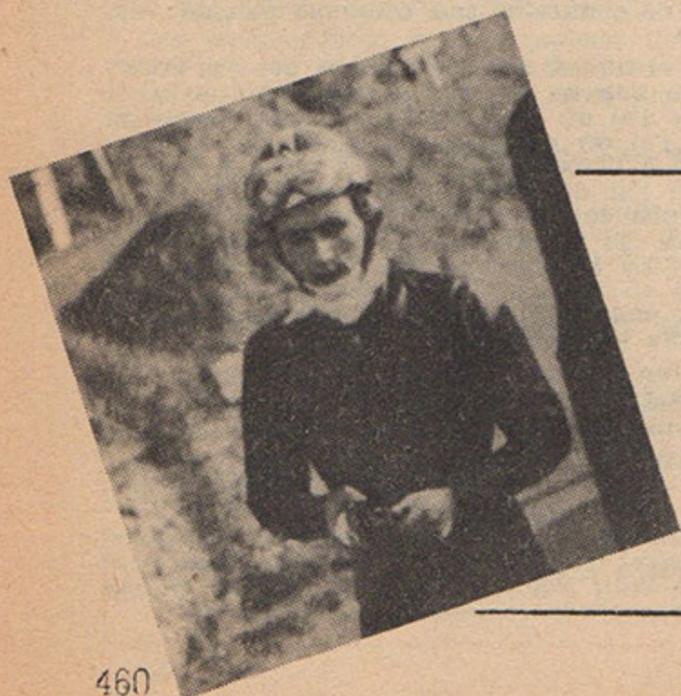
Industriel, et venant de fêter dernièrement ses 50 ans, Pierre Collignon est à classer parmi les plus purs sportifs que le motocyclisme français connaisse.

Pratiquant la vitesse pour son plaisir, Pierre Collignon a voulu connaître cette spécialité sous tous ses angles, étant tour à tour Champion de France, vainqueur au Bol d'Or, recordman du monde, décrochant un « replica » au TT, etc... Il est aussi un des animateurs de la 4 cylindres Nougier, assurant la fonderie des pièces notamment, et allie donc de fortes connaissances techniques à son « métier » de coureur.

Et si P. Collignon pense que la vitesse n'est plus tout à fait de son âge, il ne veut pas pour autant renoncer complètement.

Les circuits régionaux, les courses de côte le verront encore, car avant de se retirer, il voudrait mener à bien la mise au point définitive de la 4 cylindres Nougier — dont le moteur est sensationnel — avant de confier celle-ci à un jeune.

Dans ses projets, il y a aussi quelques records du monde. « De quoi s'occuper, nous confie Collignon. Après, je m'adonnerai à d'autres sports, mais ma carrière motocycliste m'aura donné mes meilleurs souvenirs sportifs ».



## René Casset

S'il est un jeune coureur, René Casset ne s'en est pas moins fait remarquer lors de la course de côte du Mont Verdun, l'an dernier, où il surclassa Jacques Collot.

Ce résultat, encourageant, semble ne pas avoir pris toute sa valeur auprès des organisateurs, qui, nous fait remarquer Casset, ne facilitent pas toujours la tâche « aux jeunes », semblant leur préférer les coureurs étrangers.

Actuellement militaire, Casset ne forme que de vagues projets, sa participation aux épreuves de vitesse étant évidemment fonction des permissions que voudra bien lui accorder l'autorité militaire... que nous souhaitons compréhensive.

Notre coureur disposera encore cette saison d'une 350 Manx double arbre, longue course, ainsi que d'une 175 cc française. Sa première course de la saison pourrait bien être Bourg en Bresse.

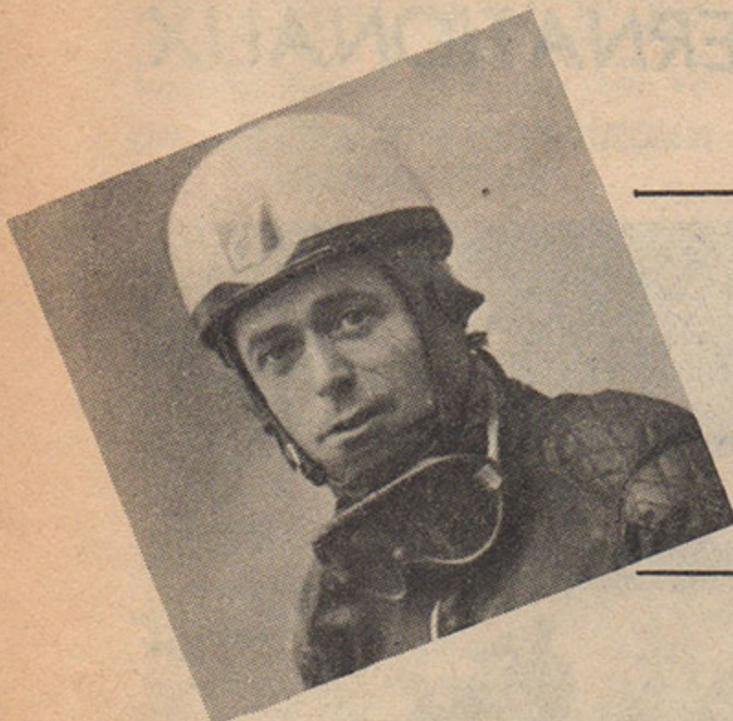
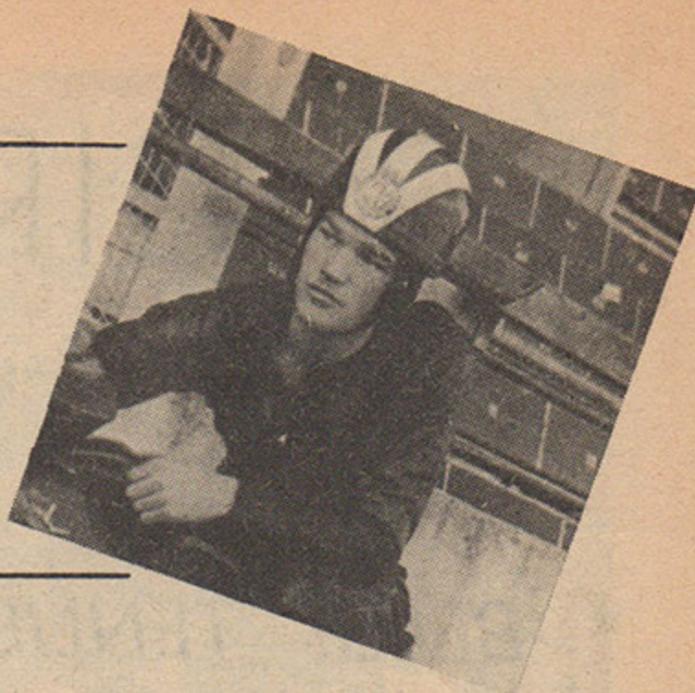
## André Burggraf

Avec le départ de Georges pour le sport automobile, c'est à son cadet André que revient la tâche de maintenir le nom des Burggraf dans les résultats sportifs.

Venant de terminer son service militaire dans le « bled », où à la lecture de « Moto-Revue », il vit de nouveau noms apparaître (Boyer, Bonnal, etc...), André Burggraf vise avant tout le Championnat de France Inter 175 cmc, disposant pour cela d'une 125 et d'une 175 MV, toutes deux double arbre à cames et à 5 vitesses.

On le verra également à la Course de Côte de Laffrey, au Circuit de Vitesse du Dauphiné, à Bourg, à Bordeaux, à Marseille, etc...

Mais, avec impatience, Burggraf attend Laffrey pour voir ce qu'il vaut par rapport à tous ces adversaires, dont plusieurs sont nouveaux pour lui.



## Raymond Fourcade

Pratiquant depuis plus de 12 ans, Fourcade, membre du Club Motocycliste de la Sûreté Nationale, voulait, à l'approche de son quarantième anniversaire, « raccrocher ». Mais le virus de la compétition le possédant... il remet à plus tard cette décision.

Pour 1957, Fourcade s'alignera en 350 cc et en sidecar, ayant vendu sa Matchless G45 pour acquérir une Norton, carré, accouplée à un side Watsonian.

Et si Fourcade a la ferme intention de s'aligner le plus souvent possible dans les circuits français, nous le verrons aussi à l'étranger, en Espagne, au Portugal, en Belgique, etc...

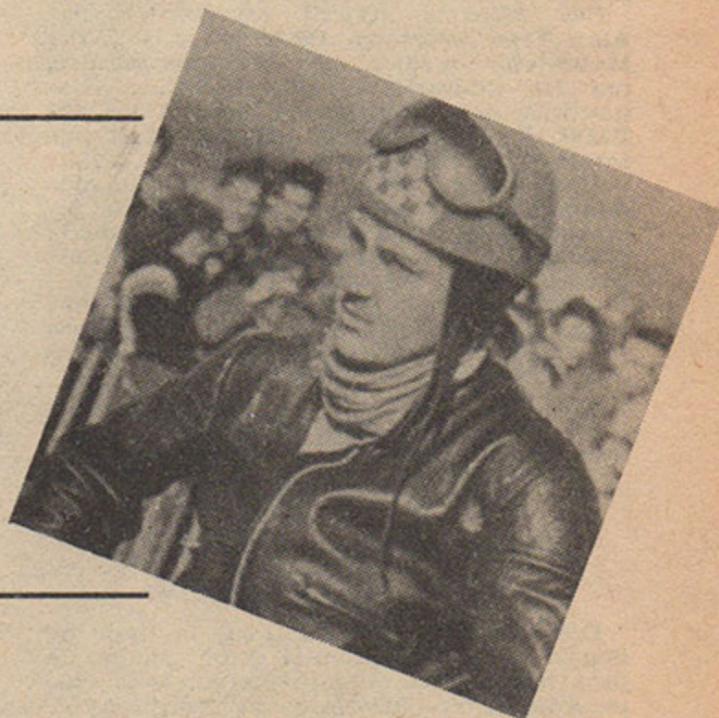
## Michel Valentin

Ayant débuté en 1953, en catégorie 250 cmc, aux circuits de Vals-les-Bains, à Crest (4°), et enfin vainqueur en 250 cmc. Course à la course de Charbonnières, Michel Valentin vient d'être démobilisé.

Le matériel dont il dispose cette année est assez varié, puisque nous relevons une 175 « maison » que nous avons présentée à nos lecteurs lors du dernier circuit de Bourg en Bresse, mais qui, cette année, reçoit une culasse de 125 MV simple arbre, avec soupapes plus grandes, passages augmentés, etc... Cette machine fera sa première sortie à Bourg.

En 250 cmc, dans un cadre spécial, Valentin a monté le 250 NSU de J.P. Bayle, tandis qu'en 500 cmc il possède la Norton de Flahaut, avec laquelle il s'est classé troisième à la côte Lapize, à 1/5 de seconde de De Polo.

Et comme la plupart des jeunes coureurs français, Valentin déplore le nombre élevé de pilotes étrangers retenus par les organisateurs, au détriment des coureurs français.



## Henri Schaad

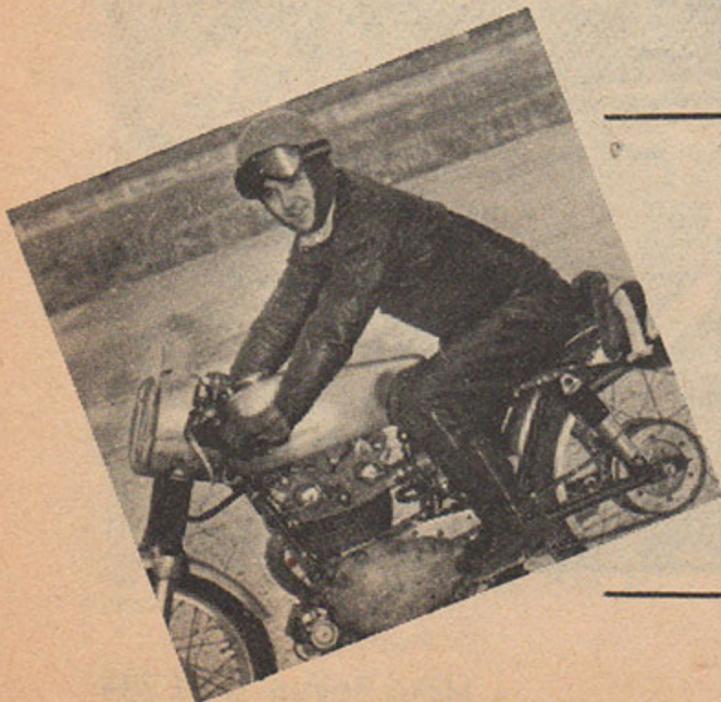
Schaad restera encore, cette saison, le pilote n° 1 des frères Nougier, pour lesquels il travaille d'ailleurs.

Aussi dispose-t-il d'un matériel très abondant, nos lecteurs connaissant les projets Nougier, à la lecture de notre n° 1320.

En 175, si la twin n'est pas encore tout à fait au point, la 175 mono, par contre, s'est vue profondément remaniée, allégée, etc..., gagnant quelques kilomètres-heure.

En 250 cmc, il pilotera la mono double arbre 5 vitesses, mais aussi la twin, qui s'en va allègrement en 5° à 12.000 t/m, mais qui est encore un peu délicate à mener.

Quant aux épreuves où nous verrons Schaad, retenons le prochain circuit de Bourg en Bresse, et précisons que Schaad courra presque exclusivement en France.



# AU CIRCUIT DE PAU

## \* BELLE TENUE DE NOS INTERNATIONAUX

Il y avait deux ans que le Grand Prix de Pau n'avait pas été disputé pour les raisons que l'on sait, et c'est avec un grand intérêt que le public attendait les résultats de cette première grande épreuve de notre calendrier.

★  
Le circuit avait été quelque peu modifié pour répondre à la réglementation actuelle, mais on ne pouvait réellement parler d'un nouveau tracé, si bien que les records précédemment établis étaient toujours valables.

★  
Selon une habitude à laquelle les organisateurs de Pau semblent être attachés, quelques pilotes d'usine firent incursion au milieu de ce lot de privés très international, que le circuit dans la cité réunit toujours.

Ces officiels étaient représentés par Alan Trow (Norton), Peter Murphy (AJS-Matchless), et dans une certaine mesure, par les sidécaristes tels Hillebrand, Camathias et Schmid qui disposent des ex-BMW d'usine, celle de Schmid étant notamment du type à injection.

Mais il s'en fallut de bien peu que nos deux anglais (Murphy est plus exactement Neo-Zélandais) ne soient pas de la fête, car arrivés fort tard, ils ne purent participer aux entraînements.

Complaisants, les concurrents acceptèrent que le départ de la première épreuve fût quelque peu retardé, pour que nos deux hommes pussent au moins reconnaître le circuit.

Et c'est par ce geste très « fair-play » que débuta le Grand Prix de Pau 1957.

### BRILLANTE RENTREE D'INSERMINI, MAIS BAYLE MEILLEUR FRANÇAIS

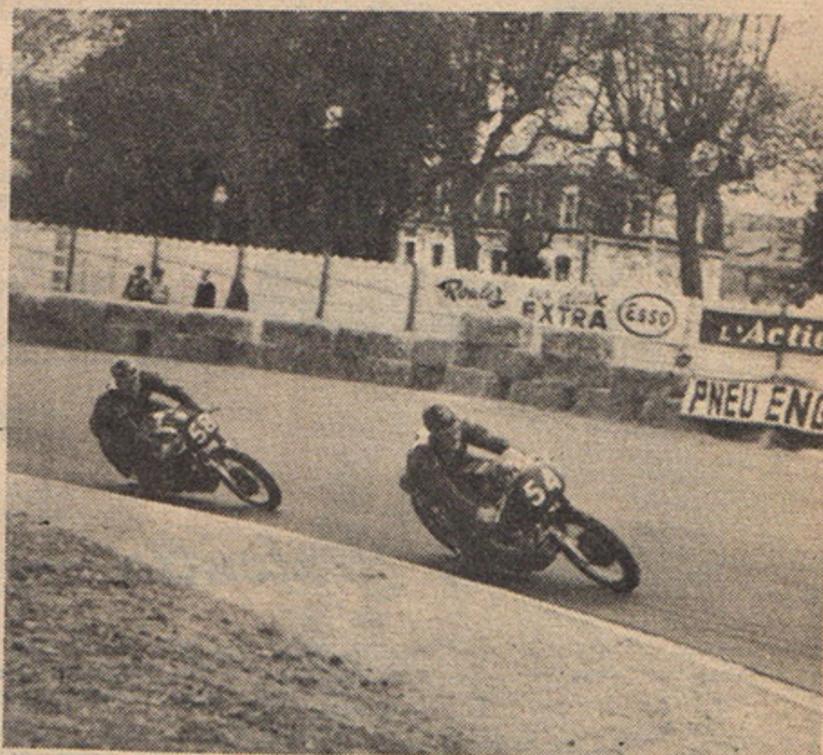
Douze concurrents sont sur la ligne de départ, avec au premier rang, Bayle, le plus rapide aux entraînements, avec l'allemand Jager, Insermini et Montagne.

Et Collot ? Notre Champion de France n'a guère de chance. Ses Norton 57 ne lui sont pas encore parvenues, et il doit prendre le départ sur la 350 AJS de Ligier, machine manquant un peu de vitesse.

Mais cela n'empêche pas Collot d'effectuer un départ en trombe, prenant dès le début le commandement. Pas pour longtemps à vrai dire, car déjà Bayle s'installe en tête, suivi de Murphy, Insermini et Jager. Quant à Trow, parti dernier, il est déjà sixième, tandis que Camathias chute au virage de la gare.

Bientôt Murphy est seul en tête, avec 4 hommes (Bayle, Insermini, Jager et Collot) à ses trousses. Au dixième tour, il n'a que 3" d'avance sur Insermini, qui a sauté Bayle, le bordelais étant à 6" du Néo-Zélandais. C'est dire que la course est loin d'être jouée, d'autant plus que Trow se hisse à la quatrième place, tandis que Collot rétrograde, handicapé par un matériel d'emprunt.

*Les deux étrangers qui dominèrent les épreuves en solo : Murphy (54) et Trow (58) vus, ici, pendant la course des 500 cmc.*



*On voit ici le trio majeur de la course des 500 cmc. : Murphy précédant Collot et Trow.*

Devant la poussée de Trow, Bayle contre-attaque et porte le record du tour à 1'47" 4/10 (rappelons que le record est détenu par Dale, sur Guzzi d'usine en 1'47") et s'installe même à la seconde place, car Insermini, malchanceux, vient de casser sa bielle. Après l'arrivée, Insermini confiait que jusque là, il avait conduit sans forcer, et qu'étant très près de Murphy, il pensait pouvoir l'attaquer avec quelque chance de succès. Cette attaque, c'est Bayle qui la porte, revenant à 3" du néo-zélandais. Mais ce dernier ne s'en laisse pas conter, et dans les derniers tours force l'allure. Bayle terminant devant l'officiel Norton Trow.

#### CLASSEMENT

1. Peter Murphy (AJS) 30 tours en 55'2" 8/10, moy. 90,250 kmh ; 2. J.P. Bayle (Norton) 55'10" ; 3. Trow (Norton) 55'24" ; 4. Jager (AJS) ; 5. Dauwe (Norton) ; 6. Montagne (Norton) ; 7. De Polo (AJS) etc.

### UN EQUIPAGE MURIT-DAGAN TRANSCENDANT

Douze concurrents également s'alignent pour l'épreuve réservée aux sidecars. Dès les entraînements, on pouvait remarquer la grande forme du tandem Murit-Dagan qui battait, officieusement, le record du tour, en 1'53" 9/10 (précédent record par Murit en 1'54" 6/10).

Mais il y avait aussi Drion-Stoll, qui réalisaient 1'54" 3/10. Les pilotes français s'annonçaient donc bien plus redoutables que les allemands.

Schmid notamment, récent vainqueur à Barcelone, n'arrivait pas à régler correctement ses injecteurs et ne tournait qu'en 2'9" 4/10 ! Quant à Grossmann, la révélation de Barcelone, il était crédité simplement de 2' 6/10.

★

C'est pourtant Hillebrand qui part en tête, devant Murit, Strub, Drion, Neussner, Camathias (qui n'avait pas Bula comme passager), Beauvais, etc...

Mais Murit ouvre en grand, s'installe en tête et continue son train très rapide pendant 4 tours pour creuser un trou qu'il réussit parfaitement.

En effet, son plus dangereux rival, Drion, casse un renvoi d'angle de distribution dès le second tour, et Strub reste second devant Hillebrand.

Camathias emmène dans sa roue Beauvais, qui se trouve ainsi cinquième, pas pour longtemps malheureusement, car, selon l'expression « il descend tout ».

Murit rend alors quelque peu la main et attend l'adversaire. Mais tenant la grande forme, même sans forcer, Murit domine encore tout ce lot d'allemands, qui, évidemment, n'est pas avantaagé sur ce circuit par le side à droite.

Peu après le mi-course, Hillebrand saute Strub devant les tribunes, et tente de revenir sur Murit, établissant au passage le nouveau record du tour en 1'53" 8/10. Mais à ce moment, Murit possède encore une trentaine de secondes d'avance et terminera sans être inquiété.

#### CLASSEMENT

1. Murit (BMW), les 25 tours en 48'28" 9/10, moy. 85,393 kmh ; 2. Hillebrand (BMW) ; 3. Strub (Norton) ; 4. Camathias (BMW) ; 5. à 1 t., Ritter (BMW) ; 6. à 2 t., Grossmann (Norton) ; 7. Duhem (Norton).

### A TROW LES 500 CMC. MAIS COLLOT 2<sup>e</sup>

La dernière épreuve de ce dimanche de Pâques fut d'abord marquée par le départ fulgurant de Murphy, qui, bien que placé en dernière position, se retrouvait en tête après le virage de la Gare !

Derrière lui, nous trouvons Collot, Trow, Bayle, qui, aux entraînements, avait encore fait le meilleur temps, Jager, Salt, qui au 13<sup>e</sup> tour devait chuter sans trop de gravité, Dauwe, De Polo, Insermini, etc...

*A gauche : le vainqueur de la catégorie 500 cc., Trow et à droite, le 2<sup>e</sup> et premier français, Jacques Collot dont c'était la rentrée après son accident hivernal.*



*Murit, qui parlait de « raccrocher », vient de démontrer qu'il tient encore la grande forme et sa victoire à Pau est l'une des plus belles de son palmarès.*

Mais Trow attaque, passe Collot, revient sur Murphy, qu'il double dès le quatrième tour.

Collot tente alors de riposter, mais trouve devant lui Murphy qui ne le laisse pas passer facilement. Au 17<sup>e</sup> tour, Collot est en tête, mais le tour suivant, Murphy a repris la deuxième place, tandis que Trow se trouve à une vingtaine de secondes devant.

Murphy creuse peu à peu son écart par rapport à Collot, mais notre Champion de France revient à la charge dans la dernière partie de la course, et saute le néo-zélandais devant les tribunes au 34<sup>e</sup>

passage. Mais Collot ne peut plus inquiéter l'officiel Norton, et la course se terminera dans cet ordre.

1. Trow (Norton), les 40 tours en 1 h. 10'54" 4/10, moy. 93,418 kmh ; 2. Collot (Norton) 1 h. 11'24" 8/10 ; 3. Murphy (Matchless) ; 4. Bayle (Norton) ; 5., à 1 t., Dauwe (Norton) ; 6., à 2 t., Jager (Norton) ; 7. Guignabodet (Gillera) ; 8. De Polo (Norton) ; 9., à 4 t., Montagne (Norton).

Le record du tour, établi par Pierre Monneret, à une moyenne de 96,408 kmh, tient toujours, Trow ne réussissant que 95,815 kmh.

# 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

**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

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

**DYNAMIC-SPORT** : 149, rue Montmartre, PARIS  
(2<sup>e</sup>) — Tél. : GUT. 19-30

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

**M. DUCENTIER** : 164, rue d'Alésia - PARIS-14<sup>e</sup> —  
Tél. : VAU. 36-26

**PARIS-MOTO (M. BRIOU)** : 57, rue Brancion -  
PARIS (15<sup>e</sup>) — Tél. : LEC. 93-57

### 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

# LE CROSS

## LES RÉSULTATS DE LA SEMAINE

### A THOMER LA SOGNE

Nous publierons la semaine prochaine le compte-rendu de notre envoyé spécial à cette belle journée de cross, dont voici en bref les résultats :

350 nationaux : 1. Perrin ; 2. Beaulard ; 3. Doinel ; 4. Novack ; 5. Aitt Sidick.

350 Internationaux : 1. Bertrand 3 pts ; 2. Delpeyrat 8 pts ; 3. Brassart 12 pts ; 4. Butteau 16 pts ; 5. Rix (GB) 17 pts ; 6. Howe (GB) 19 pts ; 7. Juigné 22 pts ; 8. Vacani 23 pts ; 9. King (GB) 25 pts ; 10. Denis 28 pts.

500 Internationaux : 1. Donald Rickman (GB) 7 pts ; 2. Klym René 8 pts ; 3. Derrick Rickman (GB) 13 pts ; 4. Jacquemin 14 pts ; 5. Chuchart 15 pts ; 6. Schmid 23 pts ; 7. White (GB) 25 pts ; 8. Fruythof (B) 28 pts ; 9. Thévenaz (S) 28 pts ; 10. Klym Robert 28 pts.

### ARGENTEUIL (28 Avril)

Inters : 1. Melloli (Gilera) 9 pts ; 2. Frantz (Matchless) 10 pts ; 3. Benthams (GB) (AJS) 11 pts ; 4. Fruythof, B (BSA), 12 pts ; 5. Bertrand (BSA), 13 pts ; 6. Charrier (BSA) 16 pts, etc...

Nationaux : 1. Julienne (Gilera) 3 pts ; 2. Deshaie (BSA) 6 pts ; 3. Blandin (Vélocette) 9 pts ; 4. Batisse (Matchless) 15 pts ; 5. Mariani (BSA) 16 pts, etc...

### ROANNE (28 avril)

500 cc : 1. Darrouy (BSA) ; 2. Vidal (BSA) ; 3. Cros (Ariel) ; 4. Fauritte (BSA) ; 5. Gontebaron (R. Enfield).

350 cc : 1. Malbec (BSA) ; 2. Vidal (R. Enfield) ; 3. Darrouy et Humbertjean (BSA) ; 5. Mangioli (BSA).

### EN FRANCE, UN PEU PARTOUT :

OLIVET : 500 cc : 1. René Klym ; 2. Vouillon ; 3. Robert Klym et Julienne.

Sidecars : 1. Liekens (B) ; 2. Frenay (B) ; 3. Barret.

MOROGUES : 500 cc : 1. Bover ; 2. Malsonneuve ; 3. Lusseyran.

Sidecars : 1. Perlin ; 2. Scossa ; 3. Brûlé.

ST-JEAN D'ANGELY : 250 cc : 1. Leroux ; 2. Schildmeck ; 3. Ledormeur.

350 cc : 1. Delpeyrat ; 2. Thomas ; 3. Baumard. — 500 cc : 1. Villa ; 2. Ledormeur ; 3. Leroux.

BESANÇON : 350 cc : 1. Malbec ; 2. Vacani ; 3. Desbois. — 500 cc : 1. Thévenaz (Suisse) ; 2. Malbec ; 3. Marron.

FONTAINEBLEAU : 350 cc : 1. Préau ; 2. Marchadier ; 3. Rademacher (A).

500 cc : 1. Julienne ; 2. Deshaie ; 3. Lefèvre.

MARSEILLE : 250 cc : 1. Galzini ; 2. Romano ; 3. Troump. — 500 cc : 1. Vidal ; 2. Faurette ; 3. Marron.

### A MARCHE EN FAMENNE (Belgique)

On estime que plus de 17.000 personnes ont assisté le dimanche de Pâques au moto-cross international qui vit la défaite du champion d'Europe Less Archer et la victoire, très nette, encore que quelque peu inattendue, du hollandais Jan Clynck.

Archer a couru régulièrement, mais sans grand brio. Peut-être est-il fatigué par un début de saison déjà riche en victoires, ou bien se ménage-t-il en vue du Championnat du Monde, dont la première manche a lieu à Genève demain ?

Jeff Smith, qui devait gagner à Louvain le lendemain, se montra très dangereux, ainsi que René Baeten, battu seulement sur bris de chaîne en fin de la dernière manche.

Nilsson fut bien, de même que Rombauts et Scaillet, qui sauvèrent l'honneur pour leur pays.

Classement Inters : 1. Clynck (H) Matchless ; 2. Rombauts (B) BSA ; 3. Nilsson (Suède) AJS ; 4. Scaillet (B) FN ; 5. Archer (GB) Norton ; 6. Mingels (B) Matchless ; 7. Draper (GB) BSA ; 8. Donnay (B) FN ; 9. Somja (B) BSA ; 10. Curtiss (GB) Matchless, etc...

Tour le plus rapide : Nilsson, 3'30".

### A LOUVAIN, OU PERLIN FAIT TROISIEME CHEZ LES BELGES

Plus de 15.000 personnes garnissaient le lundi de Pâques les abords du circuit du Kesselse Bergen, où se disputait le 12<sup>e</sup> Moto-Cross Brabançon.

Au programme, quatre courses uniques, de bonne longueur, dont une en 500 cc Internationaux et une autre en sidecars également internationaux.

L'épreuve solo réunit, sur 50 km, bon nombre d'engagés de valeur, dont évidemment le Champion d'Angleterre, Jeff Smith, qui fournit le vainqueur, Persson, Andersson, Bergman, tous trois suédois, l'allemand Rademacher, le suisse Von Arx, et les meilleurs belges, parmi lesquels Rombauts et Cordonnier, dont nous avons déjà signalé le bon comportement cette année et qui firent la vie dure à Smith avant de s'incliner de justesse.

Dans la course des sides, que disputaient les rois de la spécialité, Van Leerberghe, Van Hoof, Frenay, Bodart, Brems, Liekens, actuel champion de Belgique, et le britannique Evans, nous eûmes le plaisir de voir notre compatriote Perlin, déjà apprécié l'an dernier sur ce circuit, remonter de la sixième à la troisième place et conserver celle-ci jusqu'au bout. Au vu de la qualité de la concurrence, nul doute que cet excellent résultat n'atteste la grande forme de notre spécialiste, qui sera dangereux dans les épreuves du Championnat de France.

### RESULTATS

500 Inters. 20 tours, 50 km : 1. Jeff Smith (GB) BSA, 58'10" ; 2. Rombauts (B) BSA, 58'18" ; 3. Cordonnier (B) ; 4. Jansen (B) ; 5. Donnay (B), etc...

Sidecars. 8 tours, 20 km : 1. Van Leerberghe (B) FN, 27'17" ; 2. Van Hoof (B) BSA, 28'22" ; 3. Perlin (F) BSA, 28'48" ; 4. Evans (GB) ; 5. Frenay (B), etc...

### A BOEKEL (Hollande)

Battu à Marche, Nilsson a pris sa revanche 24 heures plus tard sur le circuit de Boekel, où le belge René Baeten a confirmé une fois encore son excellente tenue depuis le début de la saison. Clynck, auréolé de sa victoire de la veille, a fait une bonne course.

Le champion d'Europe Less Archer, mal classé dans la première manche, a remporté la seconde et pris la troisième place dans la troisième.

Classement Inters : 1. Nilsson (Suède) AJS ; 2. Baeten (B) FN ; 3. Clynck (H) Matchless ; 4. Gustavsson (Suède) BSA ; 5. Archer (GB) Norton.

## AU PROGRAMME DE DEMAIN

### A GENEVE : GRAND PRIX DE SUISSE ET COUPE D'EUROPE DES 250 cc.

Ces manifestations, premières des courses comptant au titre du Championnat du monde et de la Médaille de la CSI, promettent d'être absolument sensationnelles.

Elles font d'ailleurs l'objet de notre éditorial, où vous trouverez tous détails les concernant. Et, si vous le pouvez, allez à Genève, vous ne le regretterez pas !

### EN FRANCE

Des réunions doivent se tenir en France, dont l'une est prévue pour être internationale, à Merlebach, et les autres nationales, à Saint-Quentin, Surgères, Clermont (Oise). Mais les organisateurs n'ayant pas cru devoir informer leur public par voie de Presse, nous ne sommes pas en mesure de confirmer ces manifestations.



### SIDECAR-CROSS DU THILLAY LE 26

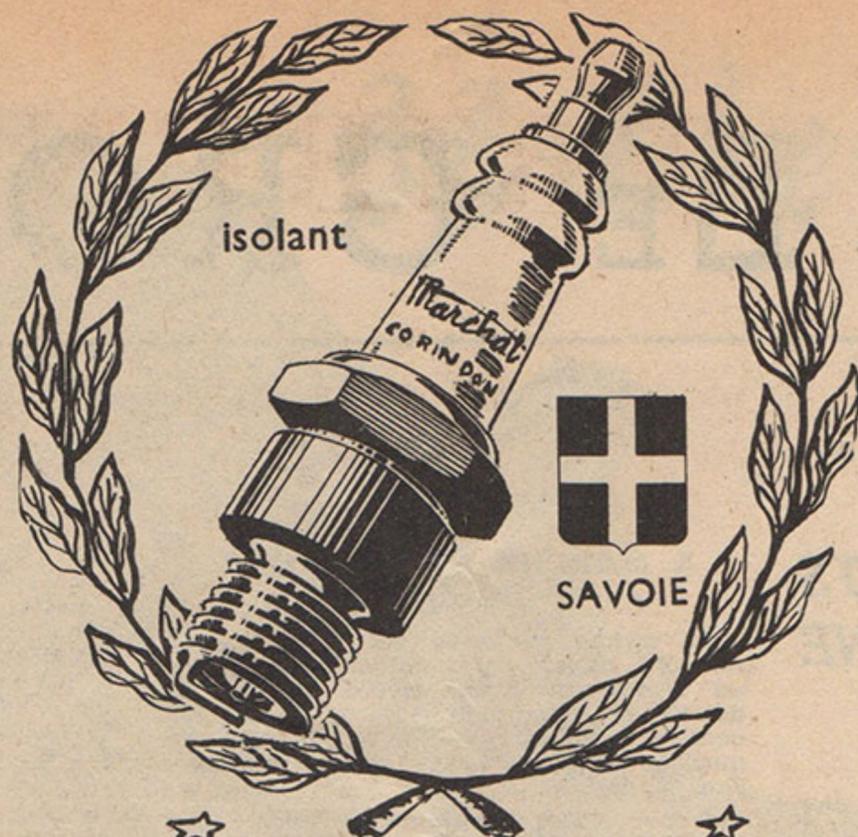
Le MC du Thillay organise au Thillay (par Gonesse) à 15 heures, le 26 mai, un Sidecar-Cross avec la participation des équipages suivants : Bourgeois, vainqueur en 1956 à Montreuil, Scossa, Verrechia, Garcia, Brûlé, Bover, etc... Epreuve qui sera disputée en trois manches.

Pour encadrer cette course, le MC Thillay présentera encore une épreuve solo qui sera également disputée en trois manches avec des coureurs tels Deshaies, Foglietta, Zacharie, Thibaut, etc... ; nous retrouverons également en solo Bourgeois et Verrechia, qui participent au sidecar-cross.

Tous les motards sont invités à venir nombreux vivre de belles luttes sportives au Thillay.

PALMARES

isolant



1957

*La Bougie des Vainqueurs*

**42 Victoires**

**25 en VITESSE**

avec

BAYLE, BERNARD, BOERI, BONNAL,  
GUIGNABODET, JACQUIER-BRET, MURIT,  
DE POLO, TANO et VIVIER MERLE.

**17 en MOTO-CROSS**

avec

AMÉDEO, CHARRIER, DARROUY, DELPEYRAT,  
HAZIANIS, JACQUEMIN et les Frères KLYM.

**la MEILLEURE**

dans les grandes compétitions Moto et Auto

**la MEILLEURE**

pour les plus grands champions

**la MEILLEURE**

pour tous les grands Constructeurs Français  
qui la montent en série

**la MEILLEURE**

pour votre moto

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

**MARCHAL**

# TRIBUNE

## LIBRE

### 3 LICENCES SUR LE PLAN NATIONAL

**A**yant suivi avec intérêt dans votre « Tribune Libre » le débat ouvert sur ce qui ne va plus dans la compétition de vitesse, permettez-moi de donner des idées personnelles sur ce qui serait réalisable, alors qu'il n'y a plus de pilotes pour prendre la relève, et qu'il n'y a absolument rien de fait pour aider ceux qui peut-être seraient capables, car ce n'est pas en créant les catégories course, sport et série que des pilotes nouveaux se sont révélés. Nous retrouvons toujours les mêmes, et les premiers sont bien trop nombreux (certains sportifs vous font étalage d'un « palmarès » où ils n'ont trouvé comme adversaires qu'eux mêmes).

La chose fut tentée dans le sport auto il y a 4 ou 5 ans, il y eut un de ces derniers Bol d'Or ou Côte Lapize auto où il y avait 45 concurrents et 28 catégories, chacun partait assuré d'une place d'honneur.

Ce sont les pilotes qu'il faut classer avant toute chose et pour cela une réforme des licences s'impose dans le style proposé par « Moto-Revue ».

1) *Internationale* : qui comprendrait les Inters actuels, leur classification étant moins fantaisiste et devant s'opérer à la façon des Inters de moto-cross.

2) *Nationale* : tout licencié courant en France avec un matériel potable et une classe certaine. Le champion National de plusieurs années (J. Onda, etc.) deviendrait Inter.

3) *Junior* (débutant ou amateur) : ce seraient tous les débutants ou ceux qui jusque là étaient des « petits coureurs » nommés par les clubs auprès de la FFM. Le choix de la machine serait libre, on pourrait néanmoins imposer une moto dérivée d'une marque française, cela serait souhaitable, les courses ne se faisant qu'en 175 et peut-être en 250. le débutant pourrait gonfler un Ydral, un AMC, une Peugeot, une Gnome, voir même une Motobécane ; une machine sport série ou un scooter (qui n'est autre qu'une moto 125 à petites roues ! Pourquoi leur fait-on faire bande à part ?) auraient souvent la chance égale. Dans cette classe carénage interdit, les 3 plaques réglementaires seront fournies avec la licence. L'organisateur qui donnera une épreuve Junior en lever de rideau, ou toute la journée ne sera pas déçu sur ses engagés, sachant à qui il a à faire (ce n'est pas le cas actuellement du débutant qui se présente avec un bitza dans une épreuve nationale !), la prime de déplacement étant honnête pour le débutant, serait minime pour l'organisateur. Tout le monde s'y retrouvant serait content. En fin de saison les 4 premiers du championnat deviendront automatiquement nationaux. Ils trouveront automatiquement des engagements, l'organisation trouvant là une part de publicité.

Et alors pourquoi le journal « Moto-Revue », promoteur d'une classification de ce genre, n'inciterait pas un club à organiser une ou plusieurs épreuves de ce genre, les amateurs, dans ce cas là, viendraient bénévolement et accepteraient des frais d'engagement couvrant une bonne partie de ces dépenses. Ou alors on pourrait, en fin de saison, récompenser (coupe, casque d'honneur, etc.) des coureurs répondant à la classe Junior ayant participé à toutes les épreuves nationales. Ce Champion de France 1957 officieux serait celui ayant les meilleurs résultats, étant amateur 100 %, montant une machine dépourvue de carénage, d'une préparation libre, mais ayant son origine française ; cela montrerait ce qu'il y a à faire et on y trouverait des révélations faisant preuve, tant de capacités de pilotage que de mécanique et préparation d'une moto de course.

*Championnat du monde* : à ce sujet, contrairement à ce qui a été dit, ce n'est pas en interdisant le carénage, les multicylindres, les grosses cylindrées, que l'on renouvellera la formule, ce serait brider le progrès et s'obstiner à ne pas aller plus loin. Si les machines devaient être dérivées d'un modèle de sport série (70 à 100 exemplaires) comme on le propose souvent, ce ne serait plus la course qui apporterait du nouveau, mais les clients qui, essayant les plâtres d'un nouveau modèle, feraient attendre le service course.

On devrait plutôt s'orienter vers un nouveau règlement tenant compte d'une consommation maximum et d'un poids minimum imposable dans chaque cylindrée (avantages spéciaux aux 2 temps), les organisateurs fourniraient le carburant nécessaire au kilométrage de l'épreuve et plombèrent les réservoirs ; de telles motos d'usine se verraient déjà supprimer quelques carburateurs et quelques cylindres, on devrait réétudier de nouveaux moteurs, les échappements, les carénages, le pilotage, seraient différents. Anglais, allemands, constructeurs privés et autres auraient de nouvelles chances de réapparaître.

En conclusion, restons pour le progrès (carénage, prototypes osés, partie cycle de technique aviation), mais sur le plan national : 3 licences et soyons contre une formule dite « Sport » ouverte à tous et qui n'apporte rien.

Mr J. RITTAUD  
Annecy (Hte Savoie)

### L'ESPAGNE A MOTO

**L'**article de Monsieur D. Aboab : L'Espagne à Moto, dans « Moto-Revue » n° 1335, m'a beaucoup intéressé. En effet, l'an dernier, j'ai fait un voyage à peu près identique. J'habitais alors Casablanca. Les derniers jours de mai 1956, nous sommes partis à trois : Marcel, qui pilotait une 650 BSA, Gérard une 500 AJS bicylindre, et moi, Jean, une Triumph Tiger 100 ; donc trois fervents de la mécanique anglaise.

Notre itinéraire était le plus direct : Casa, Port Lyautey, Tanger, passage du détroit à bord d'un ferry boat, le Mons Galpe, puis ce furent les villes d'Espagne : Gibraltar, Malaga, Grenade, Bailen, Madrid, Burgos, Victoria, San Sebastian, puis enfin la France avec sa jolie côte Basque et les Landes jusqu'à Bordeaux.

Notre voyage s'est effectué dans les meilleures conditions. Pas la moindre panne, une seule crevaison près de San Sebastian, mais sur la Golden Flash c'est un plaisir de démonter la broche.

Je ne m'étendrai pas plus sur ce voyage dont il nous reste non seulement un excellent souvenir, mais aussi un film 9 mm tourné par Marcel tout au long des étapes.

Par cet article, je tiens surtout à souligner l'exactitude des points marquants cités par Monsieur Aboab, à savoir :

— Le mauvais état des routes, plus déplorable encore dans le sud de l'Espagne qu'au nord de Madrid.

— La mauvaise qualité du carburant. Nos machines, habituées au super, s'accommodaient mal de la « Gasolina ».

— Mais par contre l'Espagne offre le gros avantage de vacances peu coûteuses. A Malaga nous avons eu le repas du soir et une chambre très propre pour 55 pesetas, soit environ 550 francs.

Nous avons également apprécié le bon accueil des espagnols, mêlé d'ailleurs de curiosité. Ils n'ont certes pas souvent l'occasion de voir de grosses machines, si ce n'est par l'intermédiaire du tourisme.

Depuis, j'ai quitté Casa et... ma moto ; les droits de douanes exigés pour les machines étrangères étant trop élevés pour ma bourse. Maintenant, je goûte les joies du cyclomoteur, et mon Dieu, ce n'est pas si mal que cela.

M. J. BRUET  
Autun (S.-L.)

# Le sport

## MOTOCYCLISTE

### BIENTOT...

#### XXI<sup>e</sup> GRAND TROPHY DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

C'est le dimanche 5 mai que le Club de Mettet organise la 21<sup>e</sup> édition de sa grande course annuelle.

Floreffe n'étant pas au calendrier de cette année, tout l'intérêt des fervents du sport motocycliste de vitesse pure va se fixer sur cette première grande épreuve belge, qui réunira comme les années précédentes la fine fleur des pilotes internationaux, ainsi que des équipes d'usines, qui vont pouvoir essayer les nouvelles mécaniques sur ce circuit extrêmement rapide (on dit que les 170 kmh au tour peuvent être atteints par les 500).

Mettet est situé entre Charleroi et Namur, à moins de 125 km de Lille, et les sportifs du Nord de la France ont là une occasion unique d'admirer les champions du motocyclisme européen à l'œuvre, sur un circuit établi et entretenu pour la performance pure.

Le premier départ sera donné le dimanche 5 mai à 10 heures.

#### EN VUE DES GRANDS PRIX D'ALLEMAGNE HOCKENHEIM SE PREPARE

La date n'est plus éloignée où s'ouvriront en Allemagne, sur le circuit le plus rapide d'Europe, Hockenheim, les Championnats du Monde 1957 de vitesse.

Tandis que le directeur des courses, Wilhelm Herz, recordman du monde absolu sur deux roues avec 339 kmh, se tient en relation avec les meilleurs privés allemands et étrangers comme avec les écuries des usines Ducati, Gilera, Guzzi et MV, les responsables du circuit parachèvent son aménagement.

En effet, la courbe Est et la « Krabenspitze » ont été travaillées afin que disparaissent toutes leurs inégalités. De plus, leur profil a été amélioré et, sur les 33.000 mètres carrés du tracé, un nouveau revêtement « accrocheur » a été déposé.

#### 7<sup>e</sup> CONCOURS INTERNATIONAL ET NATIONAL D'AUDAX

Cette manifestation annuelle du MC Châtillonnais sera organisée le dimanche 12 mai, et mettra aux prises les cyclo-moteurs, scooters, vélomoteurs, motocyclettes et sidecars, en une épreuve de circonstance, puisqu'il s'agira de Régularité et de Consommation.

Le circuit, exclusivement tracé sur de petites routes de Seine et Marne, représente un parcours total de 120 km, avec le départ et l'arrivée installés au Mesnil-Amelot.

Le carburant leur étant fourni par les organisateurs, il s'agira pour les concurrents d'accomplir avec cette attribution un maximum de kilomètres.

Se renseigner auprès de M. J. Raby, 63, rue Ampère, Paris (17<sup>e</sup>). CARnot 99-37.

#### DEMAIN, CIRCUIT DE VITESSE INTERNATIONAL DE BOURG-EN-BRESSE

La saison française de vitesse, qui a pris un excellent départ à Montlhéry d'abord, à Pau ensuite, se continue par le circuit de Bourg en Bresse, qui compte au nombre de nos plus importantes compétitions.

Cette fois encore, les organisateurs nous proposent un très bon plateau, qui groupe les meilleurs privés français et de nombreux étrangers dont les officiels Norton et AJS, Alan Trow et Peter Murphy.

Mais voici un aperçu des engagés : du côté français seront présents Jacques Collot, Murit, Onda, Schaad, Bayle, A. Burgraf, Beauvais, Insermini, Bouin, Guignabodet, Deschamps, De Polo, Montagne, Rogliardo, etc...

Pour les étrangers, et outre les officiels déjà cités, il y aura aussi les allemands Schneider, Ritter, Klager, Meier, les suisses Camathias et Edgar Strub, l'italien Marcelli, les espagnols Flores et Gonzales, et l'anglais de Gibraltar, John Grace.

Ainsi, aussi bien dans les classes solo qu'en sidecars, le circuit de vitesse de Bourg en Bresse nous promet des courses sévèrement disputées.

Nos compatriotes réussiront-ils, comme à Pau récemment, à menacer les étrangers, voire à vaincre, comme le fit Murit ?

## RÉSULTATS

#### DALE, LIBERATI ET PROVINI VAINQUEURS A IMOLA

La Coupe d'Or d'Imola, qui fut fertile en incidents, et sur laquelle nous reviendrons dans un prochain numéro, a donné les résultats suivants :

250 cmc : 1. Provini (Mondial), 150,510 km en 1 h. 5'29" 3/5, moy. 137,885 kmh ; 2. Colombo (MV), 1 h. 5'52" ; 3. Montanari (Guzzi) à 1 tour ; 4. Mandolini (Guzzi) à 2 tours ; 5. Hollmeier (NSU) à 2 tours.

Tour le plus rapide : Ubbiali et Provini, 2'5" 2/5, moy. 143,797 kmh.

350 cmc : 1. Liberati (Gilera) 150,510 km en 1 h. 3'22", moy. 142,394 kmh ; 2. Montanari (Guzzi) 1 h. 4'15" ; 3. Mac Intyre (Gilera) ; 4. H. Hinton (Norton) à 2 tours ; 5. E. Hinton (Norton) à 2 tours.

Tour le plus rapide : Liberati (Gilera), 2'2" 3/5, moyenne 147,214 kmh.

500 cmc : 1. Dale (Guzzi) 8), 200,680 km en 1 h. 22'40" 3/5, moy. 145,637 kmh ; 2. Zeller (BMW) 1 h. 23'50" ; 3. Campbell (Guzzi) à 1 tour ; 4. Alf. Milani (Gilera) à 1 tour ; 5. Klinger (BMW) à 2 tours.

Tour le plus rapide : Dale (Guzzi), 2'1", moyenne 149,265 kmh.



On voit ici Pihet, 1<sup>er</sup> des 175 cc. (Follis d'usine), au 5<sup>e</sup> Circuit de Régularité des Ardennes.

#### 5<sup>e</sup> CIRCUIT DE REGULARITE DES ARDENNES

Une soixantaine de concurrents avaient envoyé leur engagement au 5<sup>e</sup> Circuit des Ardennes, dont 26 militaires des Forces Françaises en Allemagne.

Echelonnés de 21 heures à minuit, les départs intéressèrent un nombreux public et jusqu'au terme des 900 km de l'épreuve le succès populaire ne diminua pas.

Parcours sélectif et température rigoureuse opérèrent une belle sélection. Il y eut quelques chutes, dues au gel, mais peu graves.

La cylindrée la plus fournie était celle des 500 cc où 26 militaires étaient opposés à 3 civils.

Le MS Nancy, l'UM Marne, l'AM Sedan et l'UM Ardennes représentaient les clubs civils.

Voici les résultats de cette belle journée motocycliste :

Cat. 125 cc : 1. ex-æquo, Roule (UMA) Peugeot, sans pén ; Stévenin (UMA) Follis, 0 p. ; 3. Cocu (Follis) 1180 p.

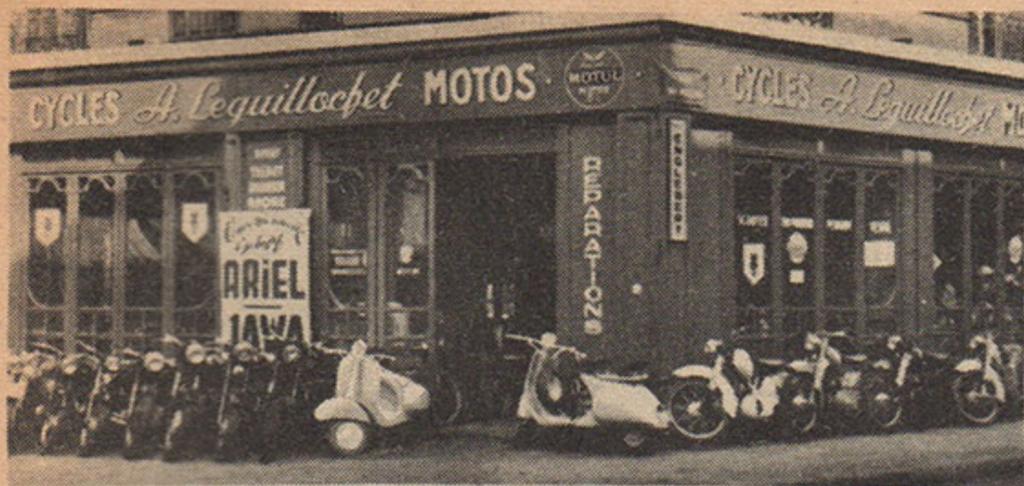
Cat. 175 cc : 1. Pihet (Follis) 160 p. ; 2. Nicoli (Aiglon) 320 p. ; 3. Paradis (Peugeot) 360 p., etc...

Cat. 250 cc : 1. Piot (Peugeot) 0 p. ; 2. Schulz (Follis) 180 p. ; 3. Couvreur (Follis) 835 p., etc...

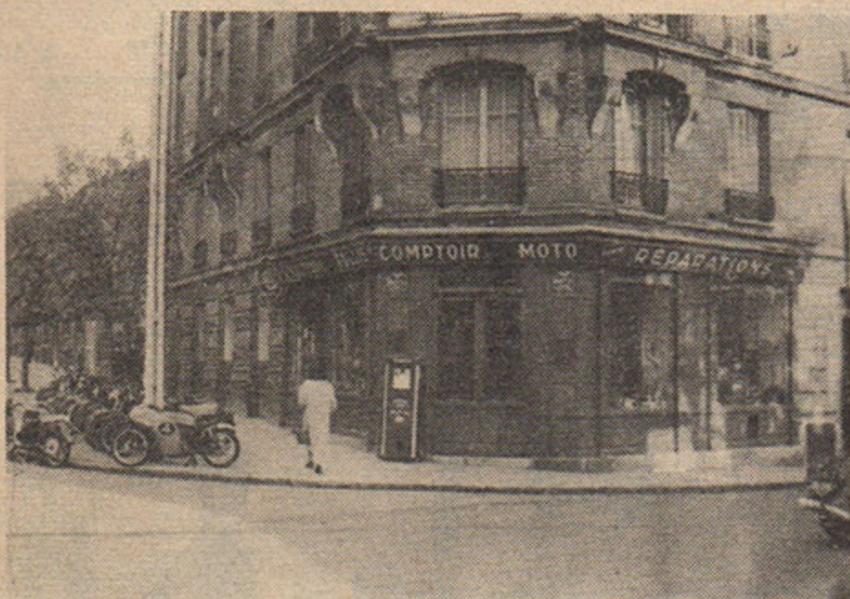
Cat. 500 cc : 1. ex-æquo, Solbinet (Norton) 0 p. ; Hure (Triumph) 0 p. ; Gomis (BMW) 0 p., etc...

Cat. 750 cc : 1. Jonet (BSA) 15 p.

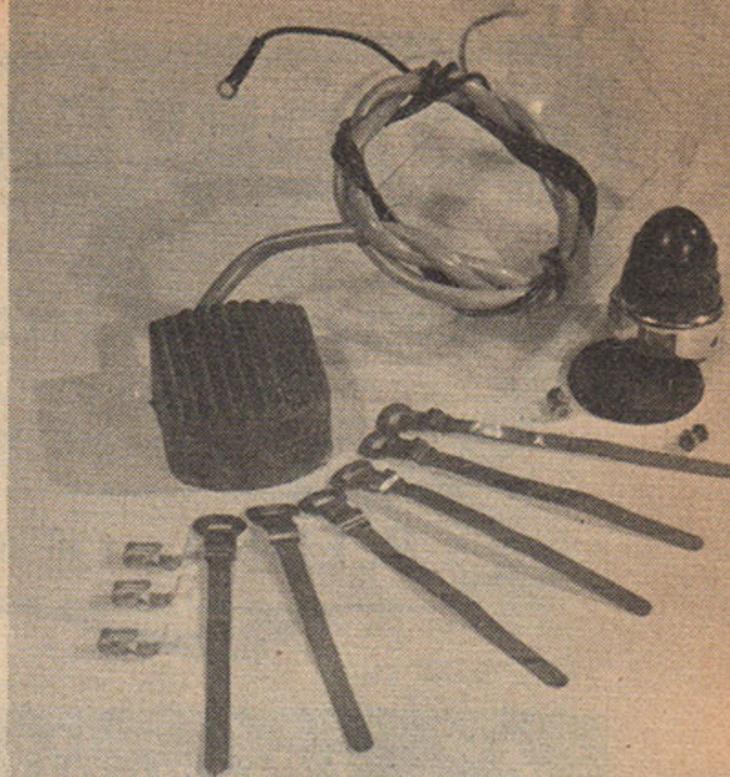
Classement général : 1. Roule ; 2. Stévenin ; 3. Solbinet ; 4. Hure ; 5. Piot. Les coupes vont à l'UMA, EMC 3/12 RA des FFA et CCR 601.



Au nombre des principaux agents du XVIII<sup>e</sup>, il faut porter Leguillochet (rue du Poteau et rue Championnet) agent exclusif d'une importante gamme de marques au nombre desquelles nous relevons : Ariel, Jawa, I.F.A., Awo, Gnome et Rhône, Monet-Goyon, Terrot, AGF, Rhonson, Vespa, etc...



A Montreuil, un nouveau motociste de marque, puisqu'il s'agit de Michel, le spécialiste Jonghi bien connu, qui vient de s'installer rue Carnot.



### LE MOTOSTOP

Peut-on encore considérer le « feu stop » comme un accessoire complétant l'équipement normal d'une motocyclette ou d'un scooter ?

Certainement pas. A l'étranger les constructeurs ont bien compris l'utilité d'un signal d'arrêt et cet appareil fait partie de l'équipement de la plupart des machines de série.

Chez nous, chacun renforce sa sécurité à sa façon. Un nouvel appareil : le « Motostop », résout avec simplicité le problème assez compliqué du montage d'un « feu stop » sur les « 2 roues motorisés ».

Il se compose d'un gros patin en caoutchouc qui vient coiffer la pédale de frein.

A l'intérieur du bloc une plaquette de masse est maintenue éloignée d'un « contact » par un ressort cylindrique et souple à 2 spires. L'un des fils du faisceau protégé par un souplisseau amène le courant, soit de la borne + de la batterie, soit de la borne basse tension du volant magnétique, suivant le type de la machine. (Un modèle différent, basé sur le même principe, a été en effet étudié pour chaque marque.) Un deuxième fil relie le contact à un boîtier lumineux monté au bas de la plaque minéralogique.

Présenté dans un coffret en matière plastique, l'appareil est livré complet avec des agrafes et des attaches gaines. L'ampoule sera choisie suivant le voltage du circuit basse tension.

Le Motostop est une réalisation simple et facile à monter et fonctionne sur une simple pression du pied. Il signale donc votre intention de freiner dès que vous mettez votre pied sur la pédale de frein.

**CHRONOGRAPHES** gradués au 1/5<sup>e</sup> de seconde. Marques : Awicoste, Omega et Formel. Neufs, vendus prix de l'occasion. Pour chronométrer les vitesses. Vendus par « MOTO-REVUE ».

Conditions sur demande

## AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMÉRO

...Vous pourrez trouver, outre nos habituelles rubriques, informations, « Ce qu'ils en pensent », « Tribune Libre », etc...

— Dans le domaine de l'Actualité : Evolution du Parc Motorisé Allemand en 1956.

— Sur le plan technique : Une étude consacrée aux problèmes de construction de la coque auto-porteuse, et la description des machines tchèques ESO de cross et de dirt-track.

— Du côté sportif : Les résultats de la semaine ; le compte-rendu de la Coupe d'Or d'Imola et du Tour d'Italie Motocycliste et, de notre envoyé spécial, le reportage du Moto-Cross International de Thomer la Sogne.

### BARGETZI PRECISE...

Cet abonné ayant dernièrement fait part à nos lecteurs de ses impressions sur sa Norton 88, tient à préciser que contrairement à ce qu'il indiquait, c'est Leconte (Motos-Rallye) qui lui a vendu et mis au point cette machine.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

# Moto revue

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

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

### ABONNEMENTS

|                    | France  | Etranger  | France             | Etranger  |
|--------------------|---------|-----------|--------------------|-----------|
| 24 N <sup>os</sup> | 800 fr. | 1.100 fr. | 50 N <sup>os</sup> | 1.500 fr. |
|                    |         |           |                    | 2.000 fr. |

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

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

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

● Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectific.

# 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-X<sup>e</sup> - 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

*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

compétence  
honnêteté  
régularité

pour vous...  
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES  
EQUIPEMENTS VETEMENTS  
SPECIALEMENT ETUDIÉS  
**PRIX LES PLUS BAS**

BOTTES  
MOTOCYCLISTES  
type Equitation :  
**3.580 f.**

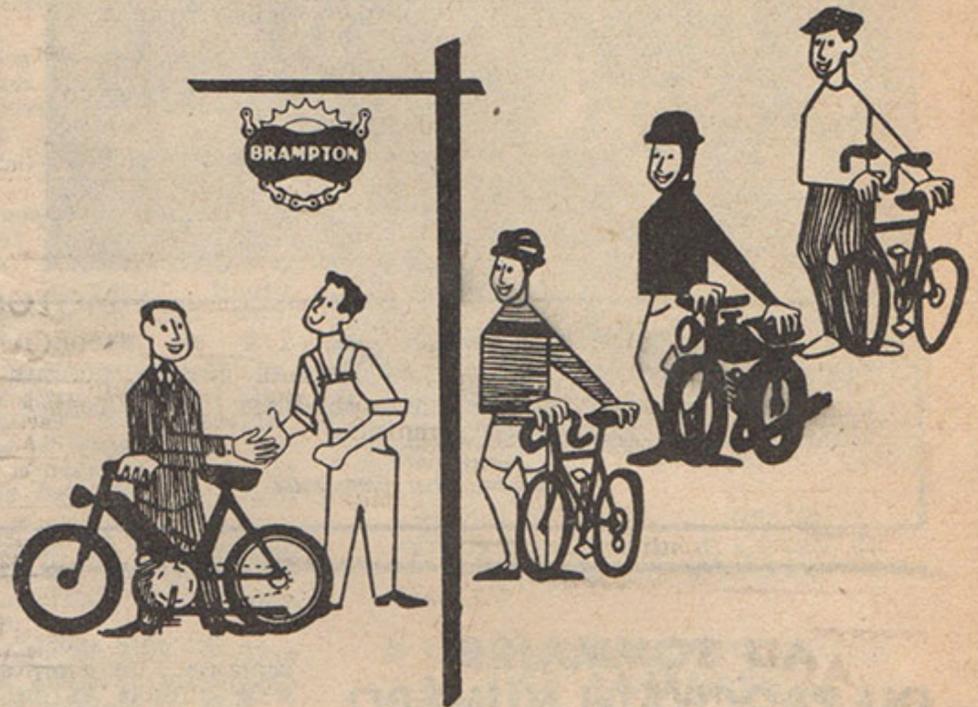


MEMBRES DE CLUBS  
FAITES VOUS CONNAITRE

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

Expéditions en province

**PAS D'HÉSITATION  
POSSIBLE!**



**BRAMPTON**

**LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!**

## DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2<sup>e</sup>)  
Métro Bourse — GUT. 19-30  
Concessionnaire des marques :  
JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA  
MANURHIN, AER MACCHI  
LAMBRETTA, PUCH, AWO  
LE TAON, 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  
Location Scooters Manurhin

## R. PERLIN

78 & 82, Bd Victor-Hugo - CLICHY  
TÉL. : Service Vente : PER. 29-21 - Service Réparations : PER. 64-71

Agent **MOTOCONFORT**

Ventes - Réparations - Accessoires  
Équipement

**CRÉDIT**

**OCCASIONS : Motos Étrangères**

Indispensable  
à votre  
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

**MOTO-CEINTURES**  
en Cuir  
**A. BERL**

20<sup>ème</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE  
Demandons et indiquons  
Dépositaires  
Documentation sur demande

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

# LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

## MOTOBECANE

350 impec. Raby 21 passage du Génie, Paris 12<sup>e</sup>.

Motobécane réparations rapides Moto Mobyette 19 rue de la Tombe Issoire Paris 14<sup>e</sup>.

Vds c. double emploi 125 D45B 35000 tr. b. ét. GRA. 69-27  
MOTOB 175 Z22C av. remorq. 100000 fr. Busetto, 6 r Boudard, Neuilly MAI. 48-50.

350 Twin 6000 k c. neuve s. bipl. 170. Jean 12 villa Eug. Leblanc Paris 19<sup>e</sup>.

## TERROT

TERROT 500 RGST impec. 1<sup>re</sup> main prix int. fac. poss. 95 av. Marceau, Courbevoie.

TERROT 500 RGST nombr. acc. impec. 100000. Flèche 19 r de l'Alma, Courbevoie.

Terrot ETD px 40000. Laurent 54 rue de Seine, Paris 6<sup>e</sup>.

125 TERROT type ETD état impec. Nicolas 15 rue du Pont Louis Philippe 4<sup>e</sup>.

Part. vend 250 Terrot neuve ou à éch. contre scooter en bon état. Tél. MEN. 53-04.

500 RGST 14000 k abs. impec. prix à déb. ROQ. 26-88.

Terrot 125 av. rem. Fulgur pft ét. 60000. Tél. NOR. 59-59.

350 Terrot 53 avec remorque Fulgur 17000 k 110000. Veau 1 r P.V. Couturier, Clamart.

## PEUGEOT

Peugeot 125 4 vit. sél. éq. 35. Aris 11 r Labie 17<sup>e</sup>.

175 Peugeot c. dble emploi exc. ét. général éq. 90000 photo A. Joost 165 av. A. Lorraine St Dizier (Hte Marne).

176 TC4 ou éch. + différence contre 350 ou 500. Boissard 41 A r des Pommiers, Pantin.

Peugeot 175 bon ét. 80000. 9 r Bagnolet 20<sup>e</sup> ROQ. 33-38.

176 TC4 impec. urg. sup. cul. acces. 14000 k. 60. Deshutter 48 B Picpus 12<sup>e</sup> soir 7 à 8.

176 TC4 Peugeot ét. nf tte éq. 90. Urg. 86 av. Victor Cresson, Issy les Moulineaux

176 TC4 10000 k + acces. + rem. Ful. px rev. 245000 V. 120000. Guéguen AVI 02-11.

## GNOME-RHONE

Gnome RAC 15000 km ét. nf tte équipée nbx acces. bons ess. 95000. CEN. 77-26

## JONGHI

250 Jonghi 3000 km. Monfort 13 r A. France, Levallois.

## SACHS

MR Sachs sport 98 cc 15000 k 35000. Ecr. Ragon 7 Thomas Chatenay Malabry (Seine).

## ALCYON

250 ALCYON AMC 15000 km 95000 fr. LECLERC Pierre, Charly (Aisne).

## MOTOS ANGLAISES

Sunbeam S8 imp. 1<sup>re</sup> main 210. Guy 8 r Coquillière P. 1<sup>er</sup>

Vincent Black Shadow parfait état peu roulé BOT. 72-30.

BSA 250 C11GL éq. pft état Reversat 62 r Jönquière 17<sup>e</sup>

BSA 500 twin tr. b. ét. 170. cré. Aris 11 r Labie 17<sup>e</sup>

Norton 5 CV twin alu 55 oscil. 13000 km 280000. Crédit Reprise 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

650 Triumph sp. tw. Thun. ét. imp. px 185 cpt. adr. Gagnol tél. 609 Corbeil (S-O).

BSA twin A7 avec ou ss side Précision. Fernand ETO. 67-40

Belle Matchless 500 bicycl. réc. px int. Lacombe Blanzac de Clairvaux (Aveyron).

BSA 350 culb. 56 B 31 8000 k nve 225 m. acce. Meyniel 11 rue Pierre Curie Paris 5<sup>e</sup>.

BSA G. Flash 55 impec. parfait équipée. Redoutey 124 r de l'Abbé Groult 15<sup>e</sup>.

Norton 16H 500 cc b. ét. éq. 40. Aris 11 r Labie 17<sup>e</sup>.

BSA 250 C11 parfait état, prix intéressant. 161 rue Marcadet 18<sup>e</sup>.

BSA 350 54 sac. tex. 2 cas. 180. cré. pos. Huette 5 r d. Parc, Alfortville.

BSA M20 side Simard 1pl.1/2 b. état. Bigot 17 r Myrha 18<sup>e</sup> px int. samedi dimanche.

Excelsior 250 cc 2 cyl. 2 carb. parf. 110. Aris 11 r Labie 17<sup>e</sup>

Dans le besoin cède Ariel 51 impec. acces. 350 cc 95000 fr. COM. 82-49.

BSA 500 B33 15000 k acces. 160000. Renault 99 r de Paris Clichy, t. ANJ. 34-40 P. 250

Norton 600 cc 57 nve 170 kmh disp. crédit reprise à l'Agence 17 rue Pajol BOT. 05-95.

Norton 88 Feath. imp. éq. 210. Aris 11 r Labie 17<sup>e</sup>.

BSA Golden 55 osc. état neuf crédit reprise 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>

**TRIUMPH TIGER 100** pas rodée tél. 582 Beauvais

## MOTOS ALLEMANDES

BMW R61 t. b. ét. px int. 57 r de la Jonquière 17<sup>e</sup>.

BMW 750 culb. 2 carb. f. tél. propre av. 20 l. essence px tr. int. touj. vis. Psort 28 rue Jean Bouchet, Poitiers (Vien.)

OCC. uniq. superbe ensemble side Préc. moto 500 Zundapp ét. nf tt éq. nbx acc. px à déb. Charles 48 bd Gl Leclerc, Clichy PER. 50-23.

BMW R67/2 état imp. 240. HENRION 145 av. D. Leclerc, Antony (Seine).

BMW 250 R25 ét. nf tt éq. px à débat. Yvonne 3 av. Mariotte, La Varenne.

BMW R68 R50 Bonimond 11 r Dr Lancereaux Paris 8<sup>e</sup>.

NSU 250 OSL 17000 k ét. nf équipée 140. Daragon 36 r de la Chapelle Paris 18<sup>e</sup>.

Horex 350 30000 k. Ecrire p. r.d.vs Chauvière 1 r Bel'Alliance, St Ouen (Seine).

Vends sp. cross mot. NSU Max 250, 6000 k 150000. Cantin 23 rue Fabre, Besançon.

Cause maladie moto NSU t. b. état, side Simard 1 pl. 1/2 ét. neuf p. int. éq. acc. Astruc 10 r Goncourt 11<sup>e</sup>

Urg. cse mal. splen. 250 DKW 5000 k éq. 180000. Dona 41 r des Gatines 20<sup>e</sup> après 19 h.

BMW 250 cc R25/3 imp. prix 190000. Voitot 31 pl. Vercingétorix, Cœuilly Champigny S.

Side Zundapp KS 601 1954 Précision Clipper alu martelé 300000. Chausso 4 r Séguier Figeac (Lot).

A VENDRE Zundapp KS 600 t. b. ét. Maillot 32-92.

## MOTOS AMERICAINES

Harley Dav. 7 CV imp. 120 m. Siran 48av V.Hugo Boulogne/S

A liquider Harley 750 WLC peint armée depuis 35000. Gorget 31 rte de Chartres Villebon (S-O) tél. 928-56-06.

## MOTOS AUTRICHIENNES

Part. vend 175 Puch SVS 1956 5500 km comme neuve, 22 r Delaire Paris 20<sup>e</sup>.

Puch 250 TF noir pft ét. sac. sabl. cas. 120000. Girard 20 r Trouillet Derel Asnières.

Puch 250 TF 10000 km impec. av. ou ss side v. ou éch. 4 ch. av. dif. Alaphilippe 8 r Dr Schweitzer, Antony.

Puch 250 TF impeccable 17000 km éq. 6 mois ass. payés 100000. DID. 29-12.

## MOTOS TCHEQUES

350 JAWA 56 5000 k décès. Legrand 201 av. République, Epinay s/S. PLA. 42-07.

JAWA 350 parf. ét. px int. éc. Goltman 47 r L. Rollin Ivry.

JAWA 350 équipée double emploi 100000. Bellefontaine 33 r Proudhon Paris 12<sup>e</sup>.

Vend moto Jawa 250 cc modèle 57, accessoires complets 150000 comptant. Durand 15 rue d'Alsace, Sartrouville (S-O).

Jawa 350 cc mod. 55 b. é. éq. Giraldu L 24 r Lakanal P.15<sup>e</sup>

JAWA 350 ét. nf. Serres 220 r J. Jaurès M. Alfart.

350 Jawa 52 pneu moteur pft état 33000 k prix 100. acce. ROQ. 09-86 après 18 h.

Cause départ Jawa 350 53 état impec. 98000. LEC. 80-62.

## SCOOTERS

Lambretta 55 10000 k bien équipé 90000. Cassagneau 197 rue St Denis Paris 2<sup>e</sup>.

Vespa 56, 8 km ét. neuf. 1 r de la Manutention Paris.

Starlett neuve, Starlett ét. nf. Mors Speed b. ét. véhicules serv. publicité «Moto-Revue», crédit poss. MR 12 r Cléry.

Vespa 52 nbx acc. px 50000 Ecrire M. Boiteux 2 r Lakanal 15<sup>e</sup> pour rendez-vous.

Bernardet Y52 125 17000 km 35000. Boudinet 179 r G. Péri Vitry (Seine).

Guzzi Galletto 2 CV 4000 km 6 mois garan. crédit reprise Leclerc 17 rue Pajol 18<sup>e</sup>.

## CYCLOMOTEURS

Mobyette irein tambour bon état 10000. 17 rue Pajol.

## MOTOS DIVERSES

### CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL 83 av. d'Italie. M<sup>o</sup> TOLBIAC

## A BAS PRIX

125 Motobéc., Peugeot, Terrot Gn. Rhône etc. dep. 25000  
175 Peugeot, Motobécane 35000  
250 Terrot, Jawa, Puch, BSA Csepel, etc. depuis 70000  
350 Jawa, BSA, Match. 75000  
500 BMW, BSA, Norton 95000  
Renault 4 cv, Aronde, 203, etc.  
Crédit, reprise, échange  
BF, 10 av. de St Ouen, Paris

## 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-17<sup>e</sup> (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour).

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

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 Pannoyaux, Paris 20<sup>e</sup>. MEN. 98-81

Exposition permanente des plus récentes occasions en

BMW Triumph, BSA et tous Twins anglais, ainsi que 100 MOTOS à partir de 30000.

Voitures reprises MOTO Crédit

MOTO-RECORD

151 rue Marcadet Paris 18<sup>e</sup> MON. 24-40 Métro Lamarck.

BSA B31 oscillante

NORTON course Manx

BMW R51/2 impeccable

ARIEL 500 oscillante

et 150 motos toutes marques à partir de 20.000 fr.

REPRISE MOTOS

ET SCOOTERS SUR

VOITURE - CREDIT

4 rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18

500 BSA A7 1953 impec. 180.

500 ARIEL BSA tél. susp. 120.

250 JAWA 1956 oscil. 150.

250 JAWA 54. tr. belle 115.

250 PEUG. 1956 twin 120.

250 PUCH ts mod. dep. 60.

200 M. GOYON 56,oseill. 95.

175 GUILLER gd sport 54, 75.

175 PEUG. MOTOBEC. dep. 40.

125 TERROT 1956 oscil. 95.

125 PEUG. 1956 noire éq. 85.

Divers : 125 motos, scooters, Vespa, Lambretta, dep. 30000

VOITURES

203 - 4 CV, 11 CV CITROEN

SIMCA 5, 6, 8 - ARONDE

Reprise autos, scooters : crédit

EXPEDITION

Ets AUTOMOTO BARBES

45 r Goutte d'Or MON. 34-85

A MONT-PARNASSE

4, impasse de la Gaité

Mobyette 12000

Starlett neuve 45000

125 Motobécane 55000

125 DKW f. tél. sus AR 65000

125 Terrot der. mod. 90000

125 Puch normale et sport car. 70000

175 Puch sport der. mod. 85000

OCCASIONS VENDUES AVEC GARANTIE

Crédit 6-9 ou 12 mois

MOTOBECANE D45S très bon état 50000

M. GOYON M2V éq. très bon état 60000

TERROT 3 CV susp. oscil. bon état 100000

BSA C11 SL très bon état éq. 140000

BSA B31 très bon état 150000

BSA B33 susp. oscil. 180000

BSA A10 susp. oscil. tr. bon état 260000

SUNBEAM S8 état nf 240000

PUCH 250 SGS 55 ét. nf 200000

ADLER MB 250 M56 état neuf 210000

LEVALLOIS-MOTOS 58 rue A. Briand à LEVALLOIS-PERRET PER. 19-73.

BMW R67  
BMW R68  
BMW R25/2  
BSA Golden Flash oscil.  
BSA 250 1953 1954 et 1955  
350 JAWA  
MATCHLESS 53 oscillante  
TRIUMPH Thunderbird 1953  
TRIUMPH Speed Twin 1953  
NORTON Dominator  
125 MV  
175 PUCH 1954  
et 175 PUCH 2 carbus  
125 PUCH 2 carbus  
350 FN  
BSA B33 1954  
BSA A7 bicy. 1953 etc...  
Side Précision. Crédit. Reprise  
MURIT, 44 rue P. Barruel,  
LEC. 60-53

## ON DESIRE ACHETER

SUIS acheteur BMW R50, R60 R69 et modèles plus anciens ainsi que Twin anglaises. MURIT 44 rue Paul Barruel LEC. 60-53.

Société cherche scooter RUMI LAMBRETTA VESPA ou MOTO ETRANGERE. GUT. 02-98

PAIE comptant motos scooters Baillaud et Faurie 10 av. de Saint Ouen, Paris 18<sup>e</sup>. EUR. 79-90

Recherche side Précision fam. 1 pl. 1/2. Janot 1 rue Pierre Vienot, Clermont (Oise).

Cher. Puch 175 SV ou SVS, même accidentée. Roca rue du Chemin de Fer, Nevers.

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

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

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

## DIVERS

Jantes italiennes BORRANI en alliage léger pour machines Sport et Course. Malgré les difficultés d'importation, quelques jantes encore de disponibles en 14-15-16-17-18-19-21 P. COLLIGNON, A.F.A.C. FONTAINE (Isère).

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

SIDE Précision impec. Tandre PLA. 58-96.

## VOITURE

RENAULT 1000 kg fourg. töl. équip. sonorisation h. parl. pick-up TSF enregistrement autonomie par batterie et dynamo spéc. et fonction. sur secteur. Splendide éq. pour voiture publicit. Conditions avantageuses. MOTO-REVUE 12 rue de Cléry.

## ECHANGES

ECH. moto et scooter contre voiture. VIL. 15-18.

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

Echange 15/6/39 contre moto grosse cylindrée. Nicolle 6 r l'Ecluse Paris 17

# VESPA - FAVOR - VELOSOLEX TRI-VESPA

*Occasions... oui... mais Garanties*

## CENTRAL-MOTOR

23, Rue du Louvre, PARIS-1<sup>er</sup> - LOU. 11-52

**LONGS CRÉDITS**

Stations Services - Réparations - Pièces détachées

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

*Sécurité d'abord!...*  
*grâce au*  
**MOTOSTOP**  
BREVETÉ SGDG - MARQUE DÉPOSÉE



Le patin contacteur de **STOP**  
en caoutchouc pour pédale de frein  
adaptable à toutes motocyclettes  
et scooters

RECLAMEZ-LE A VOTRE MÉCANICIEN

Vente exclusive en gros  
**19, Avenue Henri Barbusse, Clamart**

### 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

### S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17<sup>e</sup>)  
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

Tous les scooters  
**Geugeot**  
sont équipés en série avec  
la **SUSPENSION**  
et **L'ANTIVOL**  
**NEIMAN**




250 cc  
**CSEPEL - Sport**  
NEUVES, FIN DE SÉRIE, GARANTIE D'USINE  
**160.000 fr.**

**S.I.D.A.M.**  
8, RUE FOURCROY - PARIS 17<sup>e</sup>  
WAGram 52-62

Pièces  
origine **BSA**  
**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

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

### LUTECE-MOTOS

29 r. Geoffroy St-Hilaire  
PARIS-5<sup>e</sup> 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

Seule Maison spécialisée dans  
**L'ÉLECTRICITÉ-MOTO**  
**G. MARY**

44, r. du Texel-14<sup>e</sup> - SEG. 88-80

Equipements — Transformations  
Bobinages — Volants  
Magnétos — Dynamos

### HARLEY-DAVIDSON

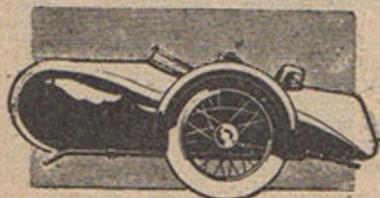
Agence Officielle : 14, Bd Sault - PARIS-12<sup>e</sup>

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES  
REPARATIONS REVISIONS

Pour toute correspon-  
dance avec « MOTO-  
REVUE », n'omettez  
pas de joindre un  
timbre pour la ré-  
ponse.



## PRECISION

LE SIDE CAR  
DES  
CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04

39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

*Ils sont indispensables ...*  
**LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES**

# Moto revue

*édités par*



**TOUTE LA TECHNIQUE DE LA**  
*Traction Avant*

Prix : 595 francs  
 Franco : 655 francs



*L'Aronde*

Prix : 625 francs  
 Franco : 670 francs



*La 4 cv. Renault*

Prix : 590 francs  
 Franco : 650 francs



*La 2 cv. Citroën*

TYPE TOURISME ET UTILITAIRE  
 Prix : 610 francs  
 Franco : 660 francs

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

### CARACTÉRISTIQUES

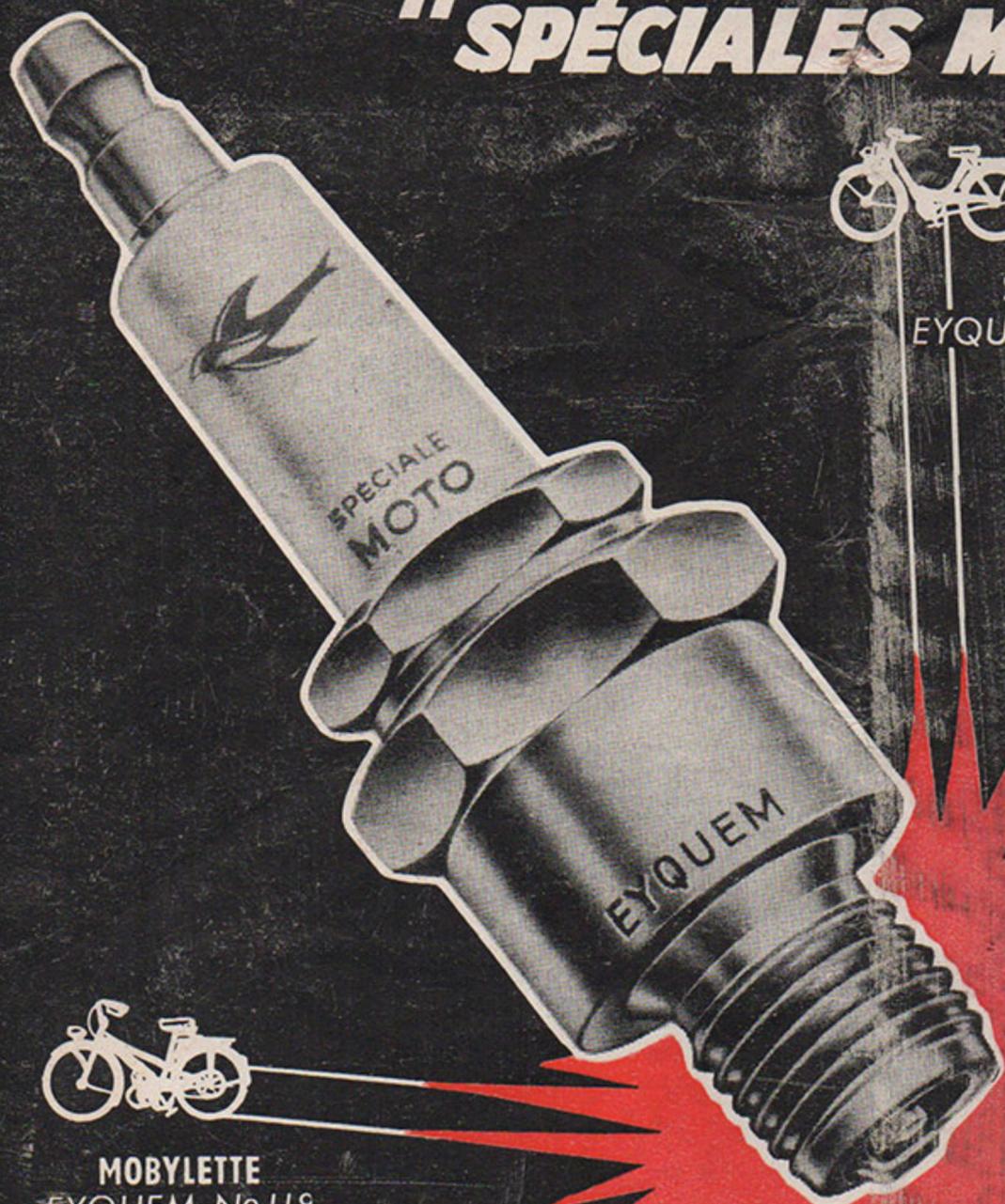
Les freins - Le train avant  
 La suspension - Les roues  
 Les moyeux - Les pneus  
 Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le cablage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...

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

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

# BOUGIES EYQUEM

## "SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX  
EYQUEM N°112



VESPA  
EYQUEM N°113



LE POULAIN  
JUNIOR  
EYQUEM N°112



MOBYLETTE  
EYQUEM N°118



MONET-GOYON  
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL  
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA  
EYQUEM N°113



LAMBRETTA  
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP  
EYQUEM N°113

MONTÉES EN 1<sup>er</sup> ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS