

Moto revue

45^e ANNEE. — 11 MAI 1957. — N° 1.340

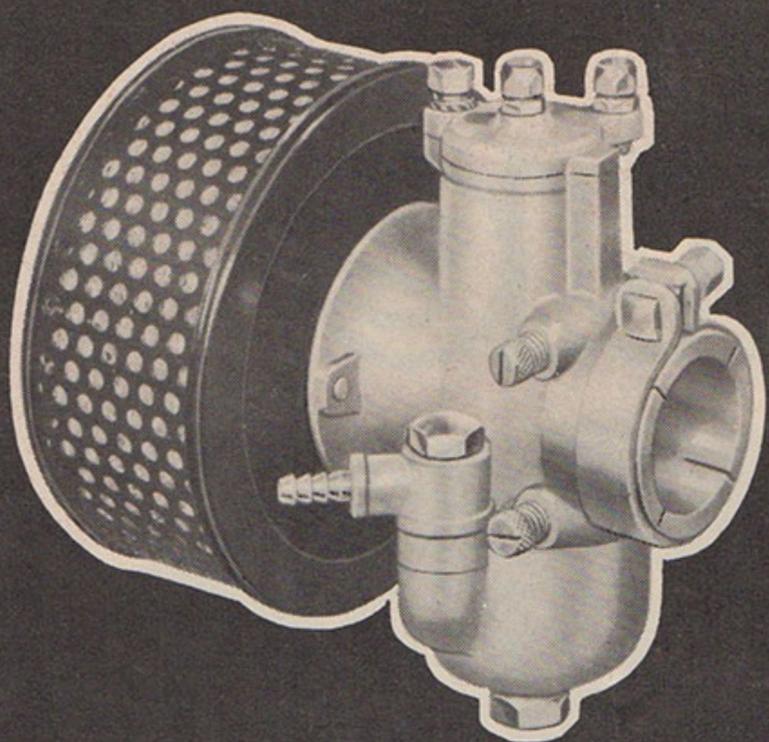
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

PROGRAMME
ESO



Après l'automobile, le motocycle vient
à la coque autoporteuse (voir p. 481).

MAUBEN-LEGAY

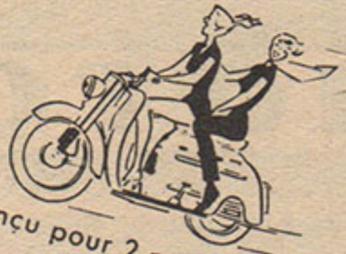


*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

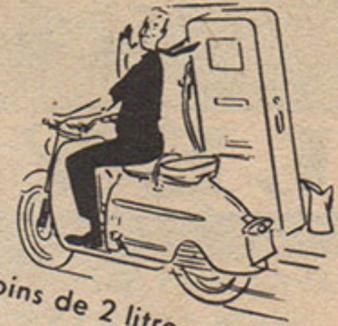
36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°



conçu pour 2 personnes



sa stabilité étonne les techniciens du monde entier



moins de 2 litres aux 100

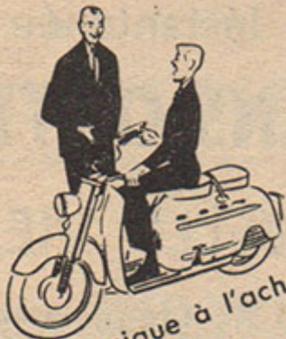
il n'y a pas de mystère "Manurhin"...



pas de fausses manœuvres possibles



économique à l'entretien



économique à l'achat



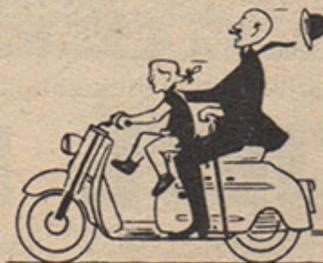
confortable : fourche télescopique à l'avant, bras oscillant à l'arrière, carénage bien étudié

...le scooter Manurhin a été conçu et réalisé pour répondre à vos besoins et désirs...

...c'est là le secret de son succès



transporte allègrement pilote, passager et bagages.



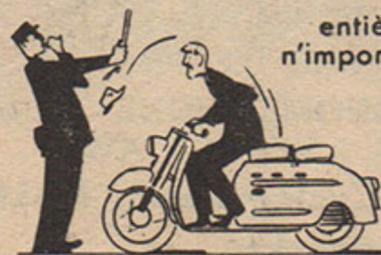
entièrement automatique n'importe qui peut le conduire immédiatement



roues de 16 pouces et grand empattement



fortes moyennes sans excès de vitesse



frein-moteur puissant



de 2 à 60 Kms à l'heure sans manœuvre le seul scooter à variateur continu (licence Uher)

99.500 Frs + T.L. à crédit: 6.000 Frs par mois

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, RUE A. BRIAND
LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Métro : A. FRANCE — PER. 19-73

1° LIVRAISON IMMEDIATE
TOUS MODELES

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

3° Le stock pièces détachées complet — Expédition contre remboursement
4° BON VENDEUR... c'est bien ! MAIS BON MECANICIEN... c'est mieux !

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



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

VOTRE MOTEUR TOURNE SUR UN "COUSSINET BARDAHL"

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

BARDAHL

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

BARDAHL-FRANCE — BUREAUX : 34, Boulevard de l'Yser, PARIS-17° - GAL. 16-13
USINES : 14, Bd Maréchal-Foch, EPINAY-sur-SEINE (Seine)

TIP la marque
TOP MONDIALE

VULCANISATION

Chimique et instantanée

A FROID SANS OUTILS

UNE NOUVELLE VIE

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

CHAMBRES a AIR (même synthétiques et de tous diamètres)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS

TIP-TOP

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

SOCIÉTÉ MOTOCYCLE

Nouvelle Direction : M. COUTANT

166, Rue Lafayette - PARIS (10°) — 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

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

CARNETS D'ACHATS acceptés

Atelier de Réparations Spécialisé



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

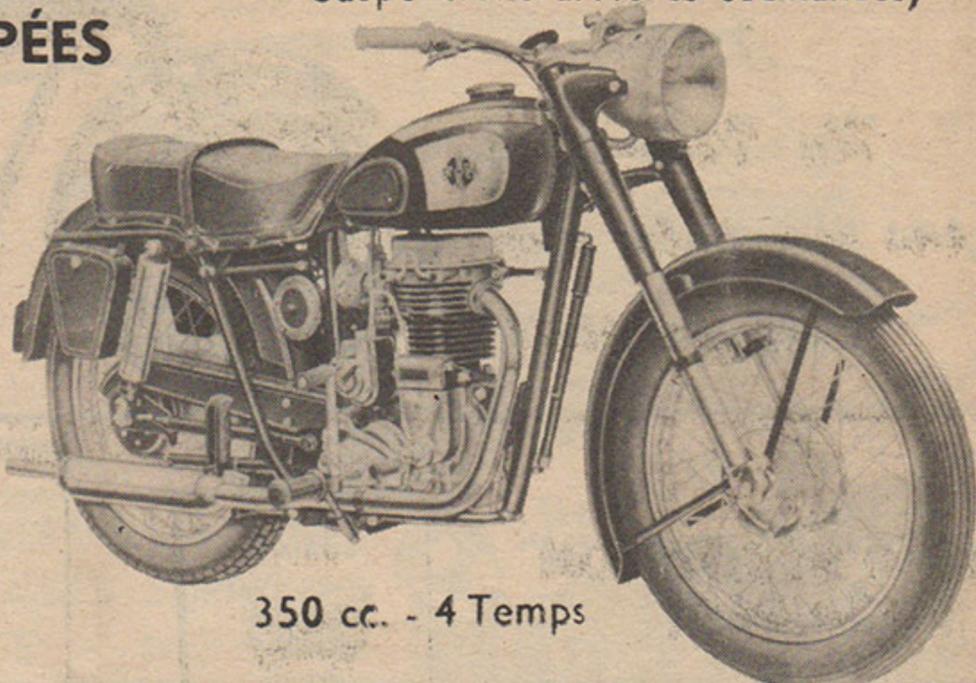


ENTIÈREMENT
ÉQUIPÉES

**LIVRABLES
- IMMÉDIATEMENT**
(Fourches télescopiques - Selles doubles
Suspensions arrières oscillantes)

5 MODÈLES

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

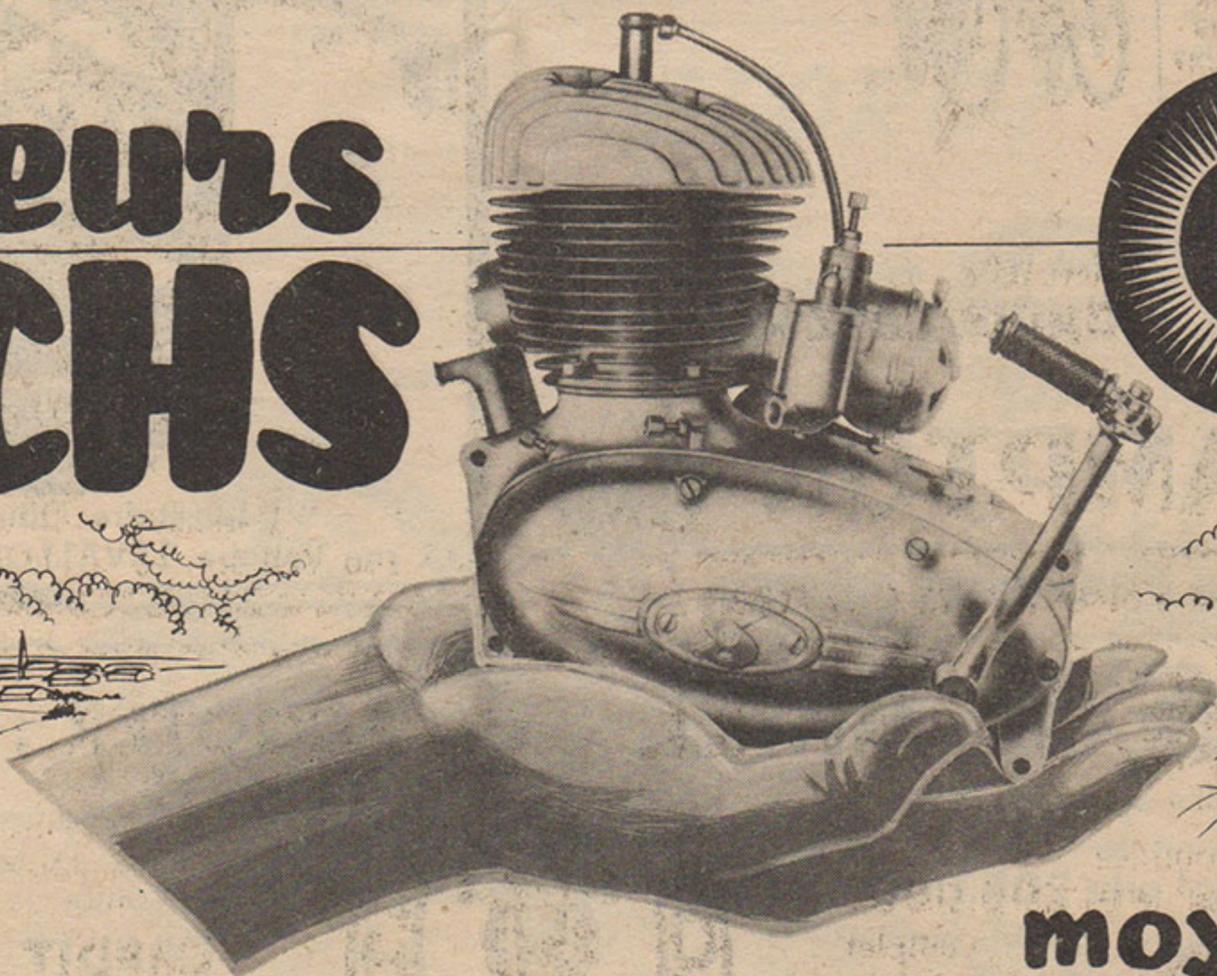


350 cc. - 4 Temps

**FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL**
SUCCURSALE FRANÇAISE
4, rue Pierret - NEUILLY-s-Seine
MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles

moteurs SACHS



**moyeux
TORPEDO**

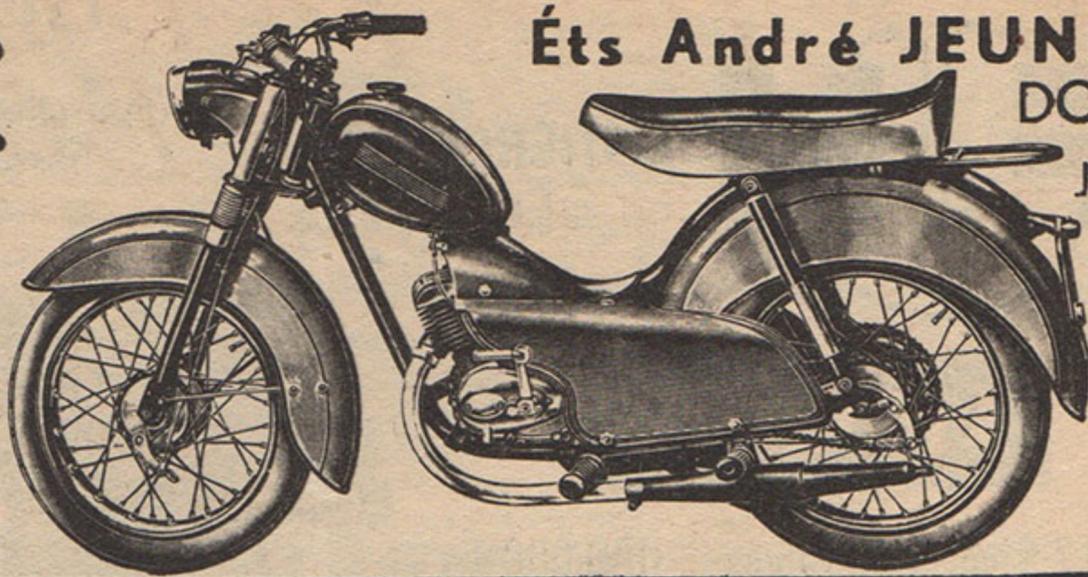
UNE GARANTIE DE QUALITÉ: FABRICATION F&S SCHWEINFURT
ÉTS NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16^E - TÉL. : KLE 49-66

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

"CAPTIVANTE"

son "Moloscooter" 110 cc. VAP
3 vitesses

*Un VéloMOTEUR
pas comme les autres...
... et qui plaît*



Éts André JEUNET
DOLE
Jura

**PAS D'HÉSITATION
POSSIBLE!**



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

BRAMPTON

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!

SAKER
522-525
300
400
610
121
"F"
263
270
251
722-723
600
"P"86
391

**ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS**

SAKER
ÉTS ANDRÉ PORTERIE

Dépositaire Officiel KERSA
43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

BSA - ARIEL

Tous modèles exposés
et disponibles

AWO - 250 cm³ cardan 205.000 frs

Stock complet
pièces détachées
d'origine



PUCH

Téléph.
ROQ. 29-28



6^{BD} RICHARD LENOIR
PARIS

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

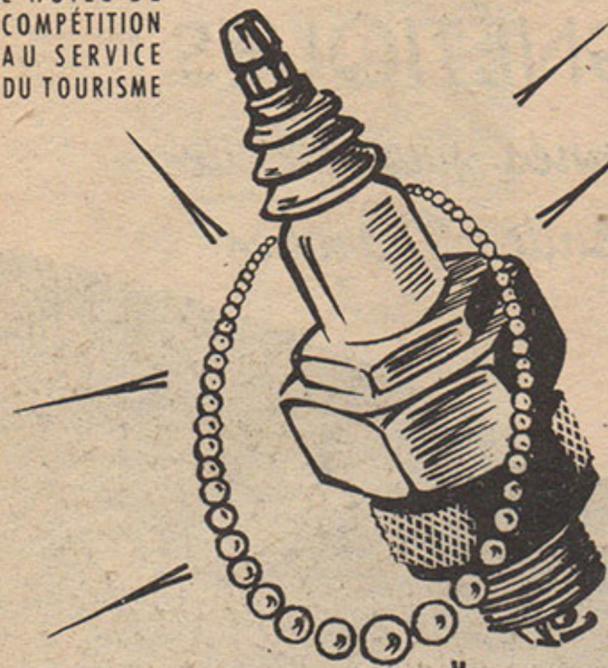
Réponse :
45 fr. timbres

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



L'HUILE DE
COMPÉTITION
AU SERVICE
DU TOURISME

DES "PERLES" AUX BOUGIES?



connais pas...!

...depuis que j'emploie
régulièrement

BRET-OIL
SPÉCIALE 2 TEMPS

DÉPARTS INSTANTANÉS
GRIPPAGES SUPPRIMÉS
VITESSE - NERVEUSITÉ

...QUI SE MELANGE
IMMÉDIATEMENT 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

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

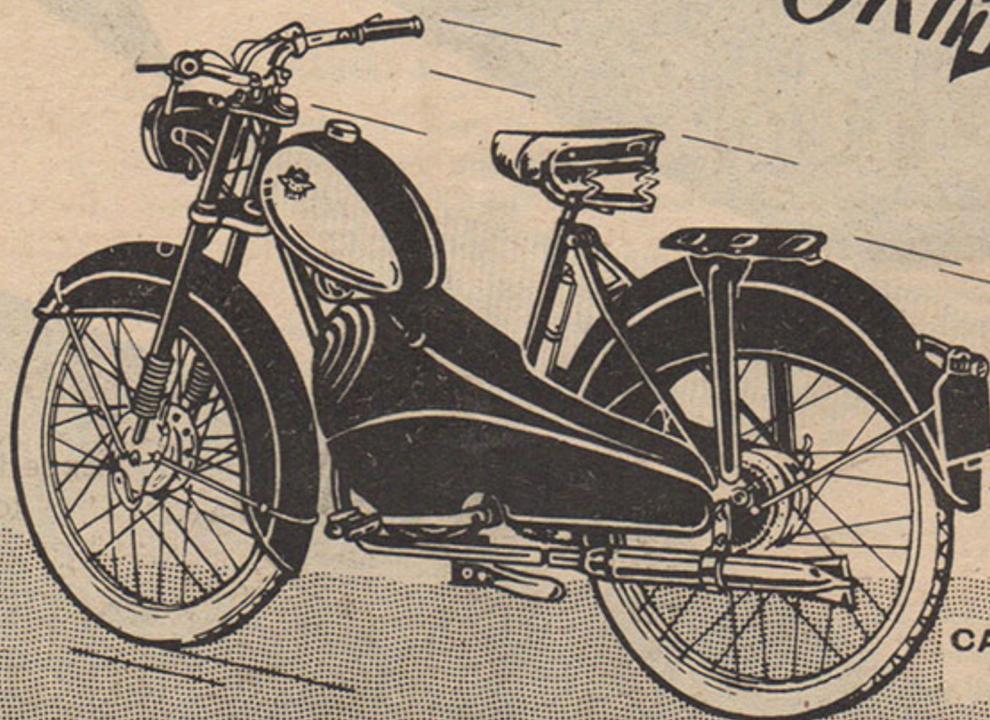
La première huile compoundée à l'élektrion

AVEC LE **SACHS**
MOTEUR

98 CM³

RECORD!

666 Kms
10 litres



POUR **2**
PERSONNES

CATALOGUE GRATUIT
SUR DEMANDE

NEW-MAP

124-AVENUE LACASSAGNE - LYON

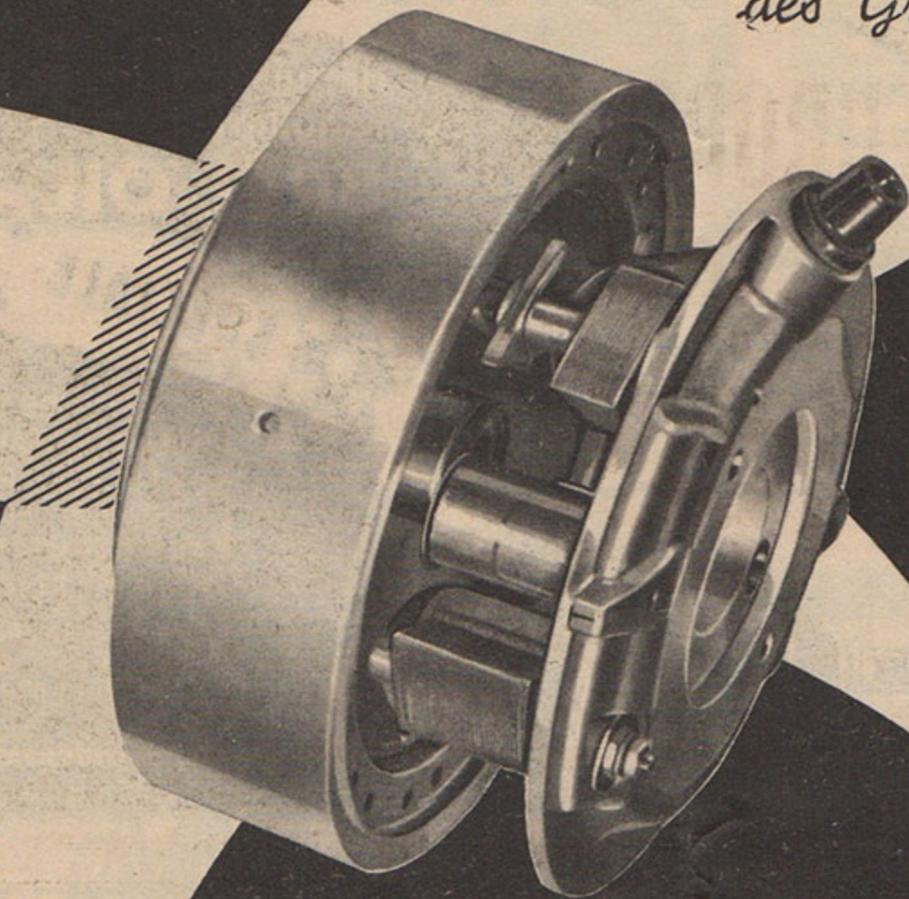
PARIS: 30, Rue de Charenton — Agence
LYON: 215, Rue de Vendôme — Agence
BORDEAUX: 63, Rue de Bègles — Agence

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

GENÈSE

LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

*Sélectionnés par l'Elite
des Grandes Marques*



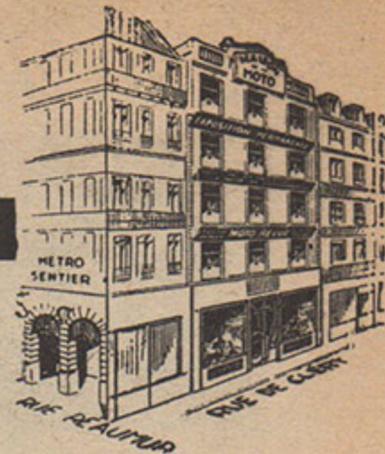
ALCYON,
GNOME-ET-RHONE,
GOÏOT, LABOR,
LAMBRETTA,
MONET-GOYON, PEUGEOT,
VAP, VELOCAR, YDRAL

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 450.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

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

Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)

EUROPE SANS FRONTIÈRES

DANS le moment où les hommes d'Etat s'affairent à créer une Europe unifiée, le thème de la simplification des formalités de frontières pour les voyageurs, leurs bagages et leurs véhicules, est plus propre à servir la cause de l'unité européenne que toute spéculation philosophique, l'opinion publique demeurant beaucoup plus sensible aux gestes concrets qu'aux vains discours.

Ce point de vue n'est pas seulement le nôtre, c'est encore celui de notre Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, M. A. Pinton qui travaille activement à préparer la libre circulation des hommes et des véhicules, sans laquelle il ne peut être question d'envisager ultérieurement des mesures d'unification économique et politique.

Les Etats Scandinaves l'ont bien compris qui, dès 1951, commençaient les travaux qui les ont conduits à réaliser l'Union scandinave des passeports, dont le fonctionnement est parfaitement satisfaisant et peut servir d'exemple.

Pourtant, en dépit des efforts de divers organismes : sous-commission des formalités de frontières, Comité de Tourisme de l'O.E.C.E. etc..., les résolutions relatives aux visas, passeports, formalités douanières, devises et véhicules n'ont pas rencontré tout d'abord, auprès du Comité des Ministres et des divers gouvernements, tout l'intérêt souhaitable.

L'explication ? Le système de contrôle est mis au point dans chaque pays par une ou plusieurs administrations. Leur demander de l'abolir ou, plus simplement de le modifier, c'est bouleverser les habitudes dans lesquelles elles se sont installées, c'est mettre en cause les règles sacro-saintes qu'elles avaient depuis longtemps mission d'appliquer.

Comment s'étonner si les ministres dont dépendent ces administrations se bornent dès lors à expliciter des refus ou des propos dilatoires ?

Malgré tout, l'activité persévérante des hommes d'Etat résolus à aplanir les obstacles apportés jusqu'ici à la libre circulation des personnes et des véhicules en Europe n'est pas restée sans récompense, et des résultats notables ont été obtenus :

Suppression des passeports entre la France et l'Allemagne, entre l'Italie et la France ; création du tryptique rose, institution de la carte Z allemande, institution encore d'un laissez-passer français valable pour plusieurs voyages, voilà qui certes est important, mais n'intéresse toutefois que certains des pays membres du Conseil de l'Europe, et non point la majorité d'entre-eux.

Il reste encore à coordonner les mesures déjà prises et à obtenir de nouveaux progrès en ce domaine.

Ce sera la tâche du Comité Spécial qui vient d'être créé par le Comité des Ministres et dont M. Pinton, dont nous venons de reproduire en substance la récente déclaration devant le Conseil de l'Europe, a accepté d'assumer la présidence.

Souhaitons que, sous son impulsion, les formalités aux frontières, survivances d'un autre âge, fassent rapidement place au régime de libre circulation, préalable à toute possibilité d'unification politique et économique de l'Europe.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES



ACTUALITES

On pouvait admirer sur le stand Appollo, au récent Salon de Stockholm, cette machine de dirt-track à moteur Jap. Nous reviendrons prochainement sur cette manifestation suédoise.

LE CODE AU PROGRAMME SCOLAIRE EN HOLLANDE

L'étude des règles essentielles de la circulation est désormais obligatoire dans toutes les écoles primaires des Pays Bas, et les écoles du moyen degré comme les universités sont invitées à créer de leur côté des cours semblables.

Applaudissons à ce que la première de ces mesures a de positif, mais pourquoi les Autorités Néerlandaises se sont-elles contentées, pour les élèves les plus âgés, d'une simple suggestion ?

A quand, en France, le Code obligatoire, dans tous les programmes scolaires et au régiment ?

M. G. WICART, VICE-PRESIDENT DE LA FEDERATION ROUTIERE INTERNATIONALE

Le Conseil d'Administration de la Fédération Routière Internationale a décidé, lors de sa réunion du 29 mars dernier, de désigner M. G. Wicart comme Vice-Président de la FRI.

JUSTICE RECORD !

En Allemagne, près de Hambourg, une collision se produisit entre un camion et une voiture de tourisme, juste devant l'immeuble où est installé le tribunal.

Au bruit provoqué par la rencontre brutale des deux véhicules, trois magistrats sortirent en hâte, procédèrent incontinent aux constatations... et, jugeant immédiatement l'affaire, prononcèrent une demi-heure plus tard la condamnation des deux conducteurs !

On ne peut rêver jugement plus expéditif !

TOUT-TERRAIN ET RÉGULARITÉ...

LIEGE-MILAN-LIEGE

Le Royal Motor Union, de Liège, Belgique, nous fait savoir que son organisation comportera cette année 3 épreuves :

— Liège-Milan-Liège, réservée aux inter et seniors aguerris, et qui se déroulera les 19, 20 et 21 juillet

— Liège-Grenoble-Liège, créé à l'intention des seniors moins expérimentés et des juniors. Cette épreuve annexe, longue de 1.525 km, se disputera les 20 et 21 juillet.

— Liège-Langres-Liège, prévue pour les véhicules de 50 à 150 cmc de cylindrée, qui s'aligneront les 20 et 21 juillet, sur 765 km, leur arrivée s'effectuant en même temps que celles des épreuves précédentes.

VICTOIRES MAICO EN TOUT TERRAIN

Dans la seconde des compétitions disputées au titre du Championnat d'Allemagne de cette spécialité, le Norddeutsche DMV Kustenfahrt, l'équipe Maico, forte de neuf pilotes, a récolté 7 médailles d'or et 1 plaquette d'argent.

Au nombre des épreuves spéciales figurait le parcours d'une route de campagne, au sol fortement ondulé, et dont il s'agissait de franchir les 5 kilomètres à deux reprises et à la vitesse maximum.

A cette occasion, les « officiels » Maico Kamper, Von Zitzewitz et Schick réalisèrent les meilleurs « chronos » dans 3 sur 4 des catégories solo.

De plus, les deux derniers nommés se classèrent en tête des 63 pilotes participant à cette épreuve spéciale, réussissant le meilleur temps absolu.

À l'issue de cette seconde manifestation du Championnat allemand de tout-terrain 1957, Von Zitzewitz et Schick ont pris la tête des catégories 250 et 350 cc, tandis que Kamper vient à la deuxième place dans la classe des 175 cc.

4^e CIRCUIT DE REGULARITE DU VAUCLUSE POUR CYCLOMOTEURS

C'est le 2 juin prochain que le « Cyclomoteur-Club d'Avignon » organise cette épreuve, de 100 km environ, ouverte à tous les usagers du cyclomoteur membres d'un club ou individuels.

Tous renseignements et engagements, à la permanence du club organisateur, 82, rue Guillaume Puy, tél. : 34-02, ou par correspondance au siège social du Cyclomoteur-Club d'Avignon, 51 rue Carnot.

CIRCUIT DE REGULARITE DU GRAND-BOIS

Le Moto-Club du Furan fera disputer le 16 juin, pour la 17^e fois, un Circuit de Régularité National, dénommé : Circuit du Grand-Bois.

Cette épreuve est ouverte à tous les Clubs affiliés à la Fédération Française de Motocyclisme, et se déroulera sur le parcours suivant :

Hôtel du Grand-Bois, St-Régis du Coin, Le Tracol, St-Sauvenren Rue, Bourg-Argental, St-Julien Molin Molette, Croix de Chaubouret, Izieux, Terrenoire, Rochetaillée, les Tours, Hôtel du Grand Bois.

A couvrir deux fois, soit 193 km.

4^e CONCOURS TECHNIQUE DES MACHINES

A quelques jours de la clôture des engagements pour le IV^e Concours Technique des Machines, nous publions ci-dessous quelques passages du règlement.

Si les promesses qui ont été faites de différents côtés sont maintenues, le Concours devrait cette année revêtir une importance exceptionnelle.

EXTRAITS DU REGLEMENT

Art. 1. — Le Cyclomoto-Vélo Club des Cheminots de Paris SE organise, avec l'appui de l'Union Sportive des Cheminots de Dijon, de la Ligue Motocycliste de Bourgogne et de ses clubs, le IV^e Concours Technique International de Machines pour les cylindrées de 100 cmc maximum.

Cette manifestation se déroulera les 8-9-10 juin 1957 à Dijon (Côte d'Or), sur le stade des Bourroches et dans ses environs immédiats.

Art. 12. — Engagements : à adresser au CC Postal 7582-53 H. Lacoste, 120, rue de la Tombe Issoire, Paris (14^e) (France) avant le 26-5-1957 ou à déposer au Passage à Dijon.

Constructeurs : 2.300 (publicité commerciale autorisée).

Particuliers : 1.300 (publicité non autorisée).

Ces prix comprennent la « Randonnée Bourguignonne » en autocar, ainsi que les visites et dégustations. Cette dernière partie est organisée avec l'appui de l'Association Touristique des Cheminots de Dijon.

Pour les personnes désirant accompagner les participants : 500 fr.

Challenges : Constructeur moteur. Constructeur cycle.

Coupes et diplômes : aux premiers classés des : 50 cmc série ; 50 cmc série améliorée ; 100 cmc série ; 100 cmc série améliorée.

Coupe des Silencieux. Coupe Freinage. Coupe Consommation. Coupe des Pilotes.

Classement des Bourses : Premier toutes cylindrées et catégories. Premier catégorie 50 cmc. Premier catégorie 100 cc.

14 coupes, challenges et diplômes seront remis le lundi 10 juin en fin de matinée à l'Hôtel de Ville de Dijon.

U.M. MARNE. — Comité : Président : M. G. Pérard. 1^{er} V. Président : M. L. Durin. 2^e V. Président : M. J. Prott, délégué aux sport. Secrétaire gén. : M. Ch. Hild. Secrétaire : M. R. Mayeur. Trésorier : M. R. Perchat. Trés. adj. : M. J. Penet. Délégué au tourisme : M. P. Morot. Adjoint aux Sports : MM. H. Rouget, J. Pailloux. Adjoint aux Sports : MM. R. Wanecq, M. Guénault, J. Meyer.

Nous avisons les coureurs de moto-cross que nos plateaux des épreuves des 10/6 et 4/8 sont complets ; ne plus nous écrire à ce sujet.

PROBLÈMES DE CONSTRUCTION

D'UNE

COQUE AUTO-PORTEUSE

Quoi de plus simple qu'une coque de scooter ? Tout au moins lorsqu'on se contente de la regarder ! En fait, avant de trouver sa forme définitive, elle a nécessité de longs calculs, des études poussées, des essais nombreux. Le texte ci-dessous a été adapté d'un article des ingénieurs Rinaldi et Baccini paru dans A.T.A. organe de l'« Associazione Tecnica dell' Automobile » publié en Italie. Son intérêt réside, à notre avis, dans le fait qu'il expose simplement les problèmes complexes qui se sont posés aux premiers constructeurs des scooters Vespa pour la réalisation de la coque auto-porteuse de leur machine.

La carrosserie moderne a subi des transformations importantes par rapport à sa formule d'origine et l'on peut dire que son évolution est étroitement liée au développement de la motorisation.

Il y a peu d'années encore, les techniciens étaient moins intéressés par les problèmes structurels de la carrosserie que par ceux posés par le moteur et par l'ensemble cadre-suspensions. En fait, la carrosserie était considérée seulement comme élément auxiliaire de la machine, élément dont la fonction se limitait à recouvrir ou caréner. Cette conception découlait du fait que l'on utilisait généralement une structure porteuse en tubes réalisée dans les deux versions suivantes :

a) Treillis tubulaire avec un carénage en tôle rapportée qui ne contribuait pas à la rigidité de l'ensemble.

b) Treillis tubulaire complété par des éléments en tôle rattachés rigidement et qui contribuaient à la rigidité de l'ensemble porteur.

PREMIÈRES TENTATIVES

Les progrès continus de l'industrie motocycliste ainsi que la nécessité de produire un nombre toujours plus grand de machines de la manière la plus économique possible, posèrent aux techniciens le problème de la réalisation d'une carrosserie qui, tout en possédant toutes les qualités requises pour la protection et le carénage,

puisse remplacer en même temps les structures traditionnelles en tube, et résister directement aux charges agissant sur le véhicule.

Le problème a été brillamment résolu par le perfectionnement de la structure normalement appelée « coque auto-porteuse ».

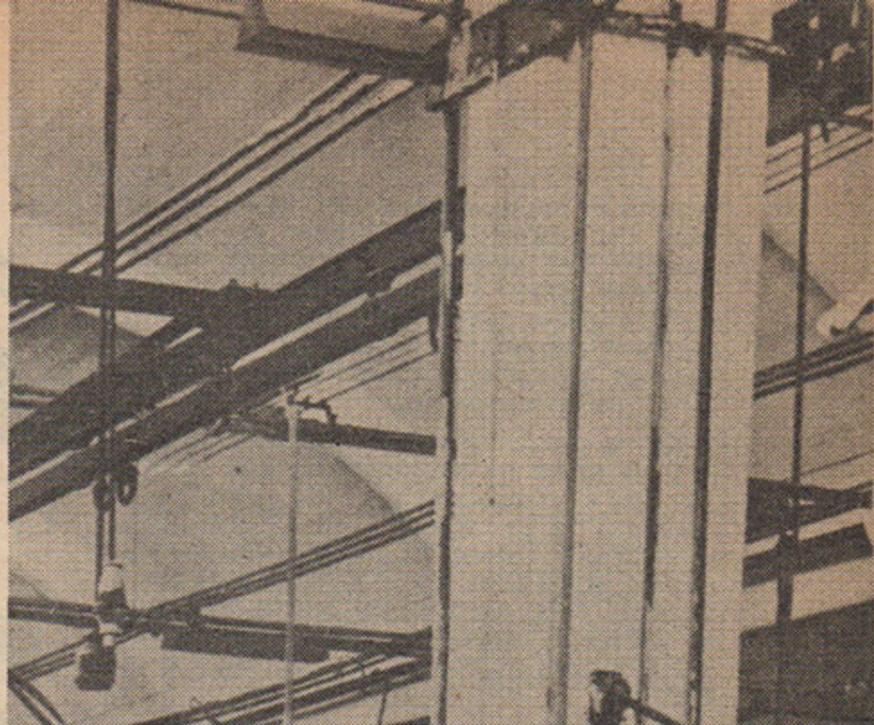
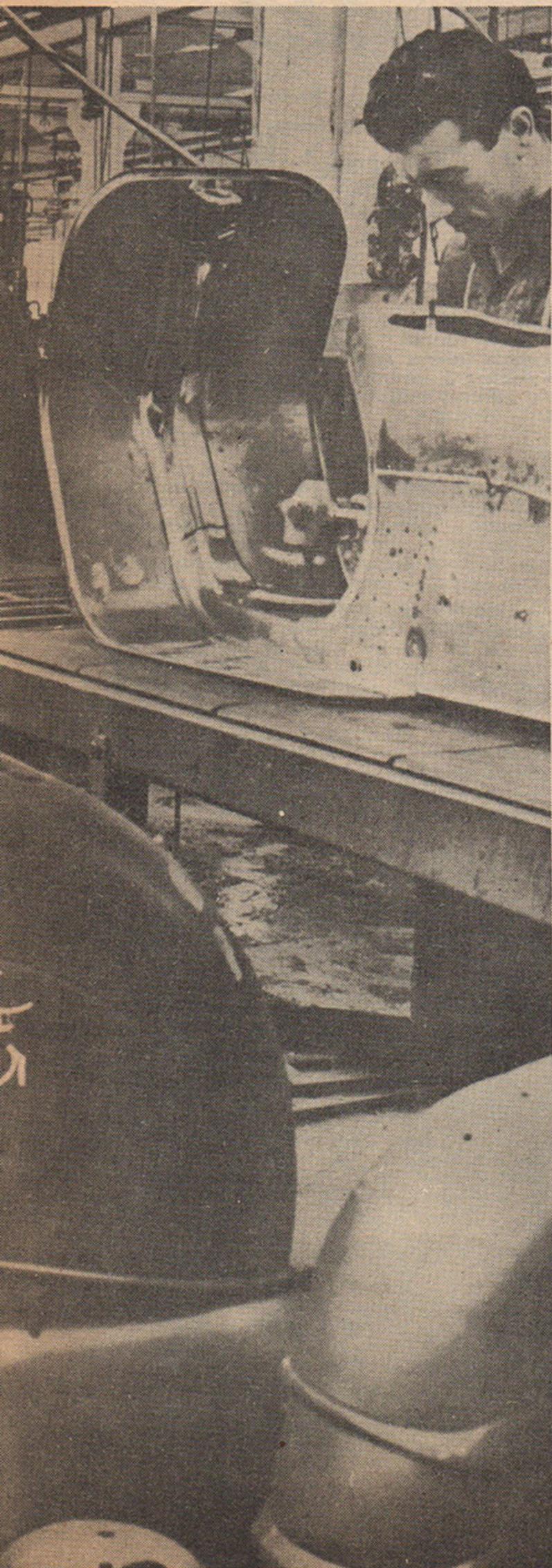
Les premières tentatives dans ce sens furent effectuées dans l'industrie automobile, il y a environ 25 ans. Mais étant donnée la production sur une petite échelle, le système fut abandonné car il ne présentait pas alors les avantages qu'il peut offrir aujourd'hui.

Par la suite, il fut repris et adopté par de nombreux constructeurs de voitures en grande série, spécialement en Europe.

LA COQUE DE LA VESPA

La construction du scooter Vespa fut — dès le début — prévue en grande série. On songea donc immédiatement à utiliser une coque auto-porteuse semblable à celle des voitures modernes, en tenant compte — évidemment — des expériences relatives aux structures en coques des constructions aéronautiques.

La carrosserie auto-porteuse de la Vespa est du type à coque, ouverte vers l'avant. Elle comporte à l'avant un embouti en « oméga » qui supporte la direction et la suspension



élastique de la roue avant et sur lequel est appliqué un tablier de protection. Cet embouti se prolonge vers l'arrière jusqu'à se rattacher à une structure en coque qui porte le bras oscillant supportant le moteur, la suspension élastique arrière et les sièges du pilote et du passager.

En ce qui concerne l'embouti avant, il faut noter qu'en complétant le profil en « oméga » par la paroi du tablier, on a réalisé une sorte de « coffrage » dont la rigidité est bien supérieure à celle que l'on peut obtenir avec un tube normal. En même temps, ce coffrage représente une excellente solution du point de vue de la protection.

Pour définir la forme de la coque, on a réalisé des modèles grandeur réelle pour pouvoir juger le véhicule dans sa taille normale et dans son aspect définitif, dans toutes les positions et sous différents angles.

ÉTUDE DE L'ASSEMBLAGE DE LA COQUE

Après adoption de la forme définitive, il fallut dessiner les lignes de construction en étroite collaboration avec les constructeurs des différents compartiments de la production afin que l'exécution et l'assemblage des différentes parties soient plus faciles et d'un coût aussi peu élevé que possible. Pour cela il fallut aussi tenir compte des types de tôle disponibles pour l'emboutissage à froid et, ainsi qu'on le verra par la suite, on mit beaucoup de soins à faire que, pour chaque partie, soit adoptée la tôle aux caractéristiques les plus appropriées.

A ce propos, nous illustrons, ci-contre, les modifications apportées à la subdivision des éléments constitutifs de la partie arrière de la coque, modifications dont le but était de faciliter l'emboutissage et l'assemblage.

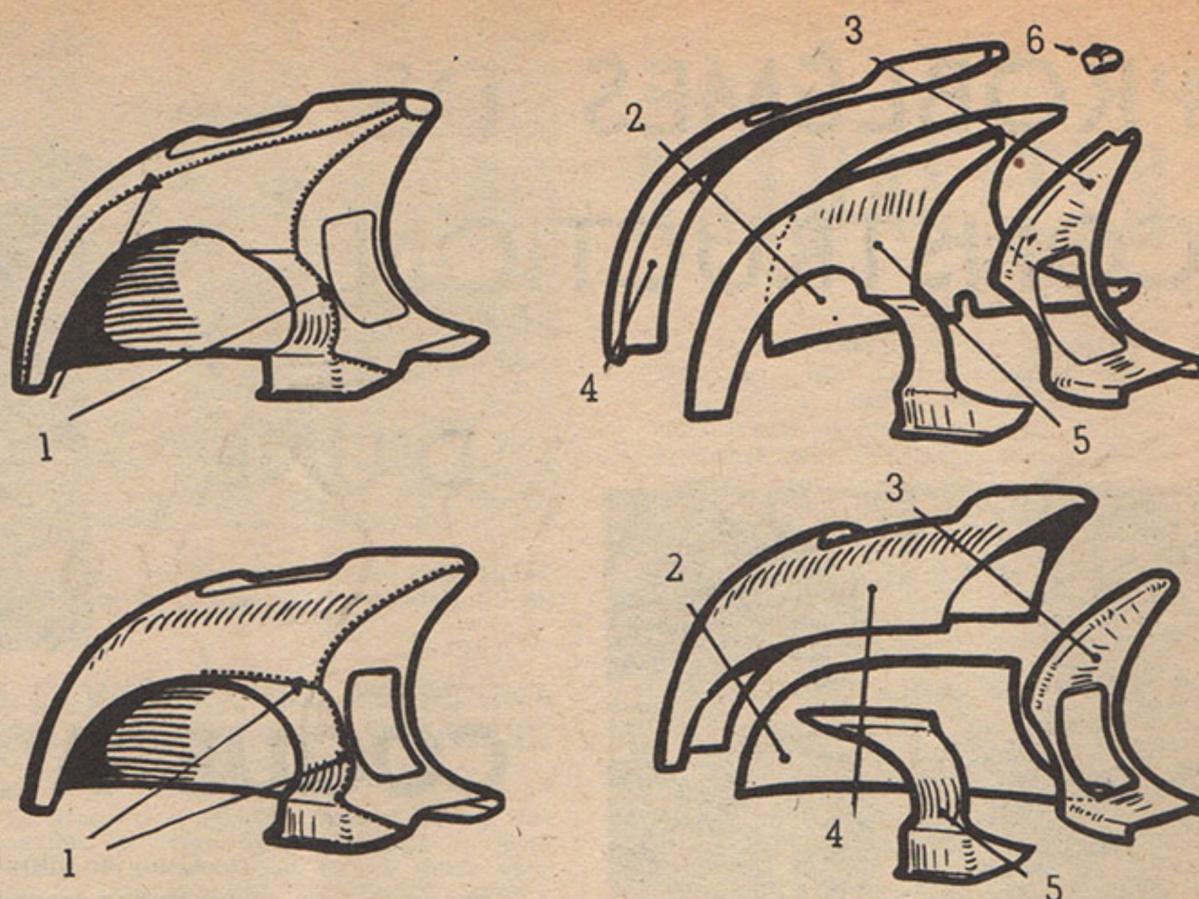
En effet, en agrandissant la partie supérieure de la coque jusqu'à remplacer partiellement les panneaux latéraux, ces derniers ont pu être notablement simplifiés ; en outre, une modification opportune des raccordements, entre les parties supérieures et antérieures, à l'endroit qui supporte la selle, a permis d'éliminer un élément de raccordement en tôle (bec support de selle) : en fin de compte, on a obtenu un ensemble plus facilement réalisable et esthétiquement mieux réussi.

ESSAIS ET EXPÉRIENCES

La répartition et le dimensionnement des pièces qui constituent la carrosserie a ensuite été l'objet d'études poussées pour obtenir une distribution uniforme des sollicitations.

En tout premier lieu, on a déterminé les charges qui agissent sur la coque porteuse dans les conditions pratiques de fonctionnement.

On a principalement tenu compte des actions verticales agissant sur le véhicule — dues à son poids propre et à celui de ses passagers — et des actions longitudinales — dues au freinage et aux accélérations. Ces charges ont été accrues selon des coefficients



En haut, le premier projet de la coque de la Vespa. En bas, le projet définitif tel qu'il a été adopté. - 1. soudure électrique par points ; 2. panneau latéral gauche. - 3. partie avant ; 4. partie supérieure ; 5. panneau latéral droit ; 6. bec support de selle (éliminé dans la version finale).

appropriés pour tenir compte des actions dynamiques.

Prenant pour base les charges ainsi indiquées, on a ensuite déterminé, à l'aide des systèmes normaux de statique graphique, les moments de flexion, les efforts de cisaillement et les moments de torsion, et, en conséquence, les sollicitations spécifiques.

Les résultats des calculs ont été alors contrôlés par le procédé des vernis craquelants et par des extensomètres électriques.

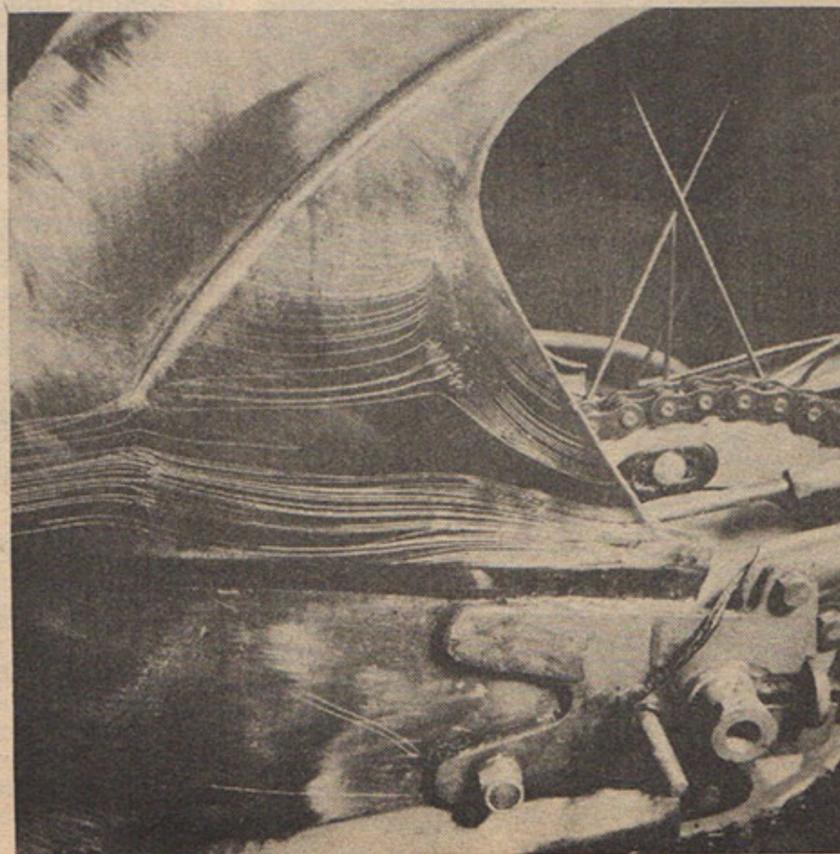
Avant tout, on a exploré totalement les déformations de la carrosserie à l'aide de vernis craquelants, pour avoir confirmation du fait que les

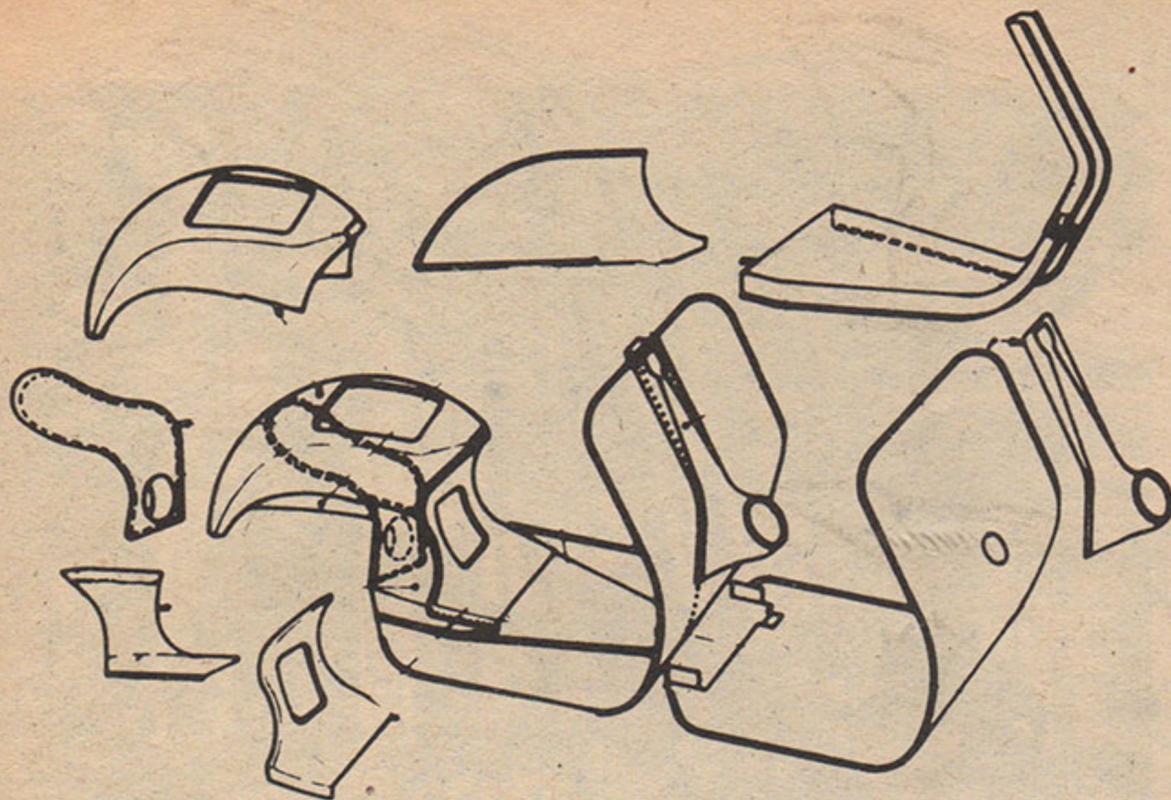
zones les plus sollicitées étaient bien celles indiquées par les calculs ; on a ensuite utilisé des extensomètres électriques pour ces dernières zones de façon à pouvoir noter avec précision la valeur réelle des sollicitations.

Avec ces extensomètres, convenablement reliés à des appareils enregistreurs, on a relevé aussi les variations de ces sollicitations en fonction des charges appliquées, dans des conditions dynamiques de fonctionnement.

En outre, en utilisant de nombreux exemplaires, on a effectué de longs essais de fatigue au banc et des essais d'utilisation pratique, même dans les conditions les plus défavorables (tout

Illustration du procédé des vernis craquelants. Il permet d'étudier les contraintes qui s'exercent sur une coque en tôle emboutie. - Ci-contre, on distingue nettement la répartition de ces contraintes.





Les différentes parties composant la coque auto-porteuse de la Vespa.

terrain), essais qui ont confirmé la justesse des formes et des dimensions choisies.

Il est important de noter aussi que la coque auto-porteuse, outre à former une seule masse avec une fréquence d'oscillation propre et bien déterminée située en dehors des fréquences excitantes normales, ce qui évite avec certitude les phénomènes de résonance, offre l'avantage de ne pas être sujette aux résonances des vibrations des différentes parties composantes, ce qui peut au contraire se produire sur d'autres types de structures possédant des éléments protecteurs rapportés.

AVANTAGES...

La coque auto-porteuse, dimensionnée suivant les critères rationnels illustrés ci-dessus, se trouve être beau-

coup plus légère, à rigidité égale, que les structures traditionnelles et offre l'avantage d'une sécurité maximum en cas de choc. Ceci est dû à une propriété caractéristique des structures en coque : celle de pouvoir encaisser des chocs en ne se déformant que superficiellement et, en cas de chocs peu graves, de limiter cette déformation à la partie touchée.

De cette légèreté, et aussi de la large ouverture à l'avant qui donne au pilote une position commode et pratique, découlent en grande partie les qualités de praticité et de maniabilité de la Vespa.

Autre avantage fondamental : la possibilité de reproduire cette coque par les moyens les plus perfectionnés de la grande série, semblables à ceux de l'industrie automobile. Ceci ne

permet pas seulement des économies importantes, mais représente aussi une garantie de qualité et d'uniformité de la production, ce qui est extrêmement important pour la diffusion du véhicule.

... ET EXIGENCES

Pour rendre plus économique la construction, il a été évidemment nécessaire d'adopter des installations industrielles imposantes, incontestablement coûteuses, mais qui ont rendu possible la réduction au minimum des opérations exigeant l'intervention de la main-d'œuvre ouvrière.

Il a été nécessaire, en effet, de se procurer des machines-outils spéciales, étudiées au fur et à mesure des besoins, pour la construction ou pour l'assemblage, en fonction des qualités requises par chaque pièce et chaque groupe.

LES EMBOUTISSEUSES

On a dû utiliser des presses spéciales pour l'emboutissage à froid des tôles à une cadence rapide et on a dû adopter les plus modernes machines à souder simples et multiples, munies de régulateurs électroniques, pour réaliser les assemblages.

Les presses utilisées pour l'emboutissage des différentes parties de la carrosserie de la Vespa sont du type hydraulique et mécanique à double et simple effet, d'une puissance variant entre 50 et 400 tonnes, selon le type et la complexité de la partie à emboutir.

LA SOUDURE ET SES PROBLÈMES

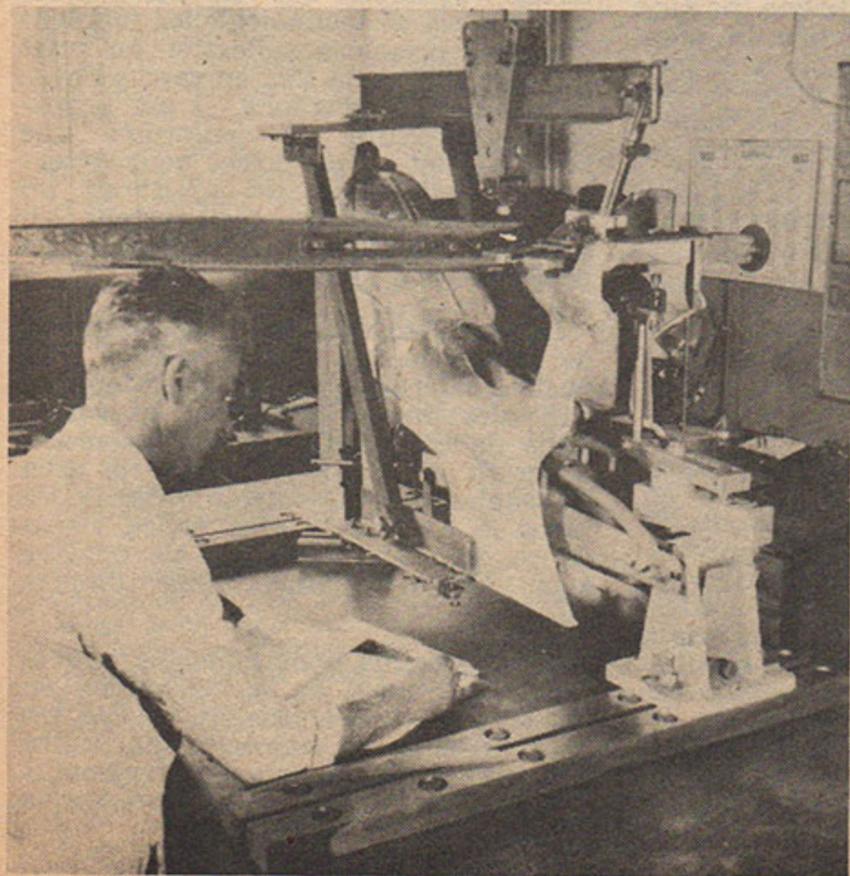
La liaison des différentes parties qui constituent la coque est réalisée par résistance électrique en éliminant les soudures à l'autogène qui sont plus coûteuses et plus compliquées et imposent une finition particulière avant le vernissage.

Il faut noter que l'emboutissage à froid a permis d'obtenir des surfaces extrêmement lisses, qui peuvent être vernies directement après l'imposition de l'apprêt, à l'aide de couches de vernis d'épaisseur très réduite et ne demandant pas d'opérations supplémentaires pour obtenir le brillant.

Etant donnée l'importance de la résistance des liaisons, on a dû soigner particulièrement aussi bien le choix du diamètre des points de soudure, que la parfaite exécution de ces mêmes points.

Pour le diamètre de ces points on a adopté, en fonction des épaisseurs des parties à unir, des valeurs qui sont utilisées par les usines les plus connues dans le domaine de l'automobile, et en particulier par les usines américaines.

De la même façon, l'efficacité de la liaison, c'est-à-dire le rapport entre la charge totale de rupture à la traction du point de liaison et la charge totale de rupture à la traction de la section de la tôle, a été à chaque fois maintenue à des valeurs capables d'assurer le plus opportun degré de solidité de l'assemblage.



L'installation complexe qui permet d'effectuer l'essai statique en position verticale d'une coque. Cette photo (ainsi que celle de la page précédente) a été prise dans l'un des laboratoires de l'U.T.A.C.

Les valeurs adoptées pour le diamètre des soudures et l'efficacité du point de liaison ont été aussi amplement « testées » par nos contrôles de laboratoire et d'exécution et par les essais en utilisation.

Au sujet des contrôles de laboratoire, il nous faut parler des cycles d'essais continus et périodiques qui consistent à exécuter des prototypes élémentaires soudés que l'on soumet aux charges prévues ; en outre, on réalise systématiquement des éprouvettes pour contrôler la régularité du travail des machines à souder, et ce pendant la durée de l'exécution elle-même.

LES MACHINES A SOUDER

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué précédemment, pour la parfaite exécution des points de soudure électriques on a utilisé des machines à souder munies de commandes électroniques qui, agissant sur la pression des électrodes, sur la quantité de courant ou d'énergie et sur le temps de soudure, assurent la meilleure liaison des tôles. En particulier, on a adopté ce que l'on appelle la « soudure rapide », au cours de laquelle le temps de passage du courant est aussi court que possible pour éviter d'éventuelles déformations des tôles et des électrodes. Cette soudure est réalisée grâce à des dispositifs électroniques qui contrôlent le temps de passage du courant.

Les machines à souder sont disposées sur des chaînes continues de travail et sont alimentées par des convoyeurs aériens synchronisés. Les pièces en tôle emboutie sont montées sur des structures spéciales qui les maintiennent dans la position voulue ; ensuite, avec des soudeuses à pinces suspendues, on exécute les premiers points de soudure pour les liaisons de référence ; enfin, sur les machines à souder fixes à points multiples, on réalise l'assemblage définitif en exécutant les liaisons prévues dans le projet.

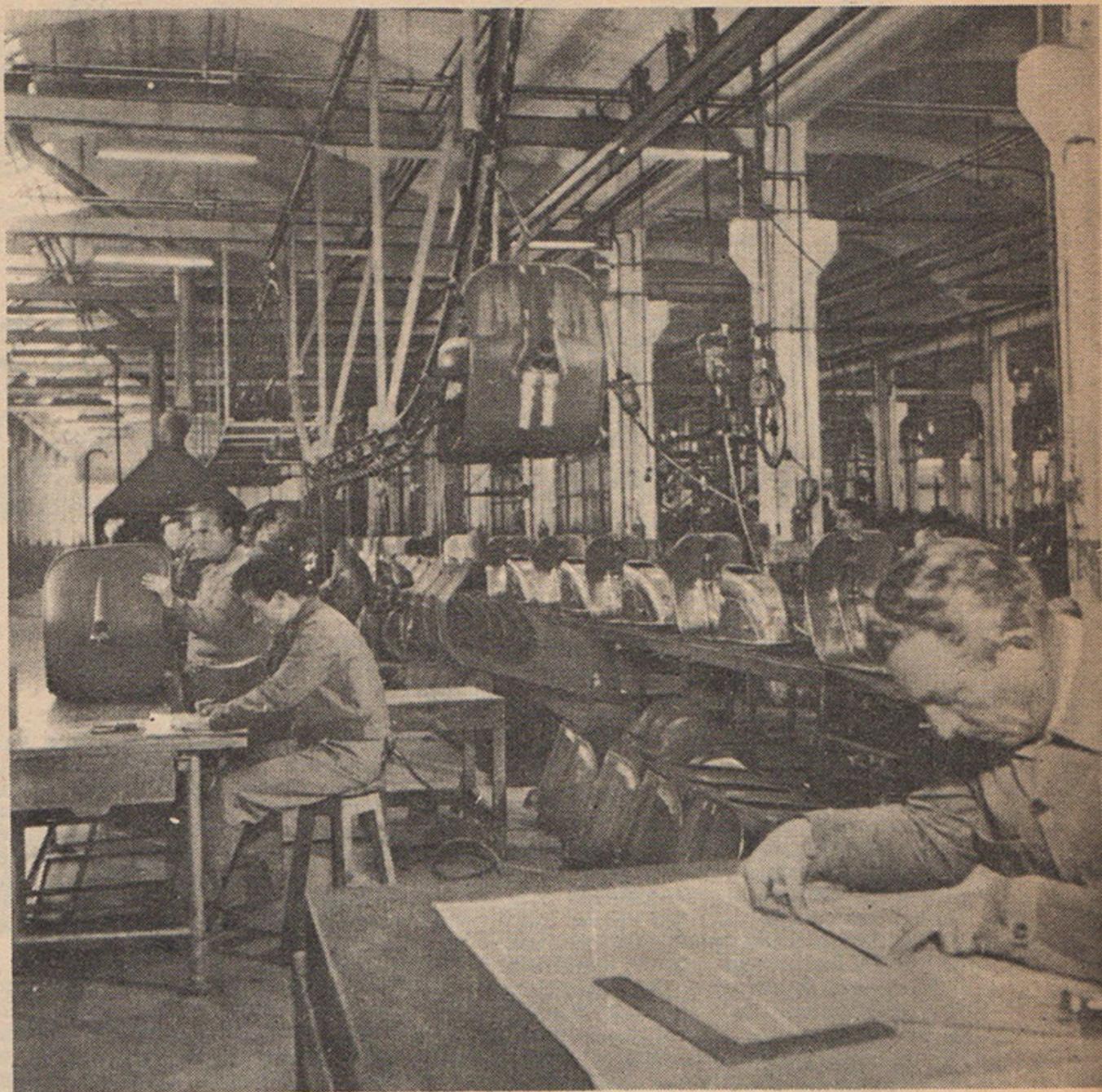
L'exécution progresse donc par phases successives tout au long de la chaîne de soudure et à la fin de cette dernière les carrosseries sortent à une cadence rapide, complètes et prêtes pour le vernissage.

LE CHOIX DE LA TOLE

Enfin, on a dû choisir avec un soin particulier le type de tôle le plus indiqué pour chaque pièce.

Le problème du choix du type de tôle à utiliser présente des difficultés sérieuses. Du fait du vieillissement auquel est sujette la tôle, si cette dernière n'est pas utilisée dans un temps relativement bref après sa fabrication on constate une perte de ductilité et, en conséquence, on note alors des défauts superficiels sur cette tôle.

Il y a encore peu de temps, on utilisait des types d'aciers dont la tendance au vieillissement était rapide. Aujourd'hui on a étendu l'emploi d'un acier qui est particulièrement indiqué pour la construction des carrosseries auto-porteuses et qui peut supporter des surcharges occasionnelles supérieures à sa limite d'élasticité sans



Les coques, après leur assemblage, sont soigneusement vérifiées.

pour cela devenir fragile, ni présenter des ruptures dues à la fatigue.

Naturellement, pour chaque partie, on utilise la qualité de tôle la plus appropriée, en tenant compte à la fois de la fonction de cette pièce et de l'économie de construction. Les matériaux disponibles ont été classés de la façon suivantes :

- tôle légère pour les parties essentiellement tranchées et pliées ;
- tôle légère pour les parties moyennement embouties ;
- tôle légère pour les parties profondément embouties.

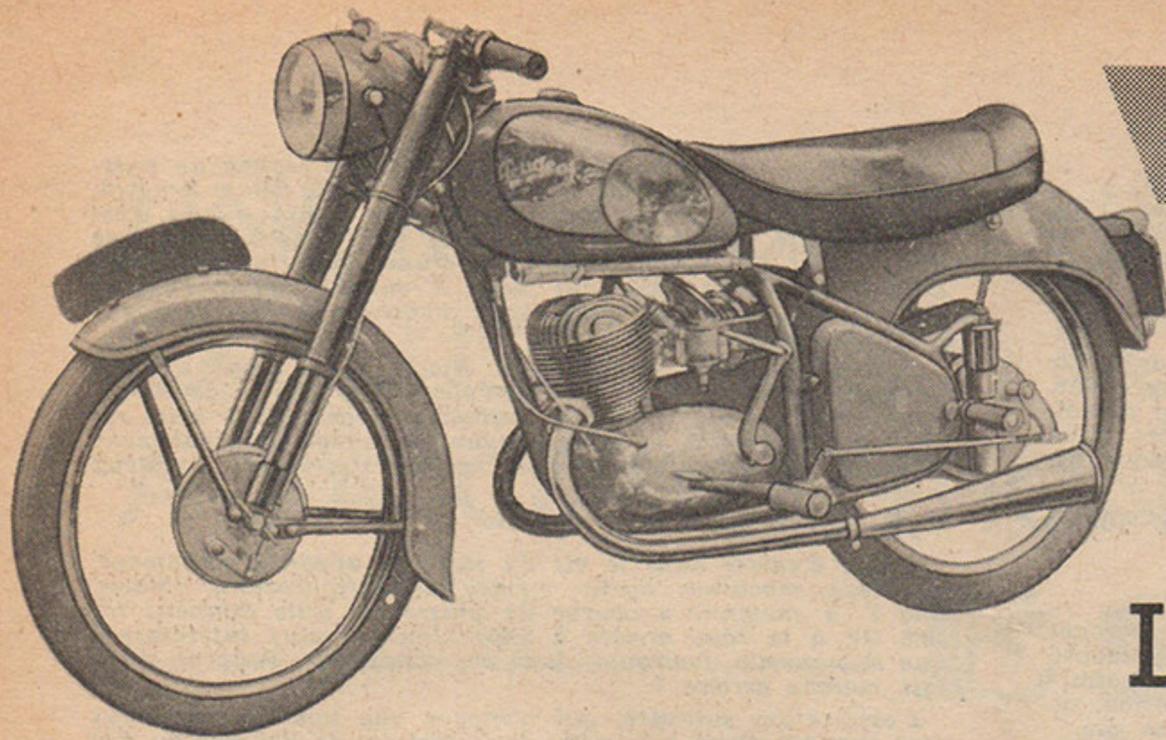
× × ×

Alors qu'au début de la production de la Vespa, immédiatement après la guerre, on se préoccupait davantage d'assurer quantitativement l'approvisionnement en matériau nécessaire et que l'on devait donc subir les conséquences provoquées par un matériau qui n'était pas toujours de la qualité désirée, aujourd'hui la possibilité de sélectionner soigneusement la tôle et la constance de ses caractéristiques propres permettent de faire face plus souvent aux nécessités d'une production en grande série.

Au sujet de cette sélection, il ne faut pas oublier que si les résultats des essais classiques des caractéristiques mécaniques et technologiques donnent bien une première indication au sujet de la qualité de la tôle en rapport avec les possibilités d'emploi, il est cependant nécessaire de construire une série « pilote » de pièces pour déterminer exactement les aptitudes du produit examiné, et ceci surtout s'il s'agit de procéder à un emboutissage profond.

Le perfectionnement des méthodes de production et de contrôle de l'industrie sidérurgique, qui maintiennent dans des limites tolérables les variations de composition et de structure, a permis de classer les types de tôle utilisables pour les divers emplois, de façon à avoir une plus claire vision de ce dont on dispose et de pouvoir ainsi s'approvisionner plus simplement.

Nous pouvons donc conclure que le perfectionnement de la fabrication de la tôle pour l'emboutissage à froid est d'un très grand intérêt pour notre industrie, qui suit son développement tous les jours et en tire des avantages appréciables.



CE QU'ILS EN PENSENT

AUTOUR DE L'ÉVOLUTION DE LA 175 PEUGEOT G. S.

A l'intention de ceux de vos lecteurs qui pourraient intéresser des considérations sur la 175 cmc Peugeot Grand Sport, je me permets de vous adresser un compte rendu de mes observations sur cette machine, achetée neuve en février 1956 et qui a parcouru à ce jour environ 12.000 km.

★

Première impression de conduite excellente : machine extrêmement maniable, grâce notamment au guidon sport qui donne une meilleure tenue de route en virage — freinage puissant et progressif (freins centraux de 170 de diamètre) — sélecteur doux et précis — moteur paraissant assez souple, quoique poussé, pour pouvoir rouler agréablement à un régime de rodage.

AUTOUR DU RODAGE

Mais au bout d'une centaine de km, des phénomènes fort déplaisants commencèrent à se manifester : ratés, marche irrégulière et pétaradante, quasi impossibilité de rouler à des régimes correspondant aux vitesses maxima prescrites pour le rodage (75 kmh compteur en 4^e). Le moteur aurait, semblait-il, tourné rond aux environs de 95-100 compteur...

Il m'est arrivé à deux reprises de démarrer en marche arrière. Très désagréable dans Paris...

Et pourtant tout semblait normal : avance correcte (5 mm même, au lieu de 6 mm prévus), bougie marchant bien (Marchal CR 34 montée de série), réglage de carburation riche puisque, comme le moteur chauffait beaucoup, j'avais mis un gicleur Gurtner de 42 au lieu de celui de 41 qui était sur la machine.

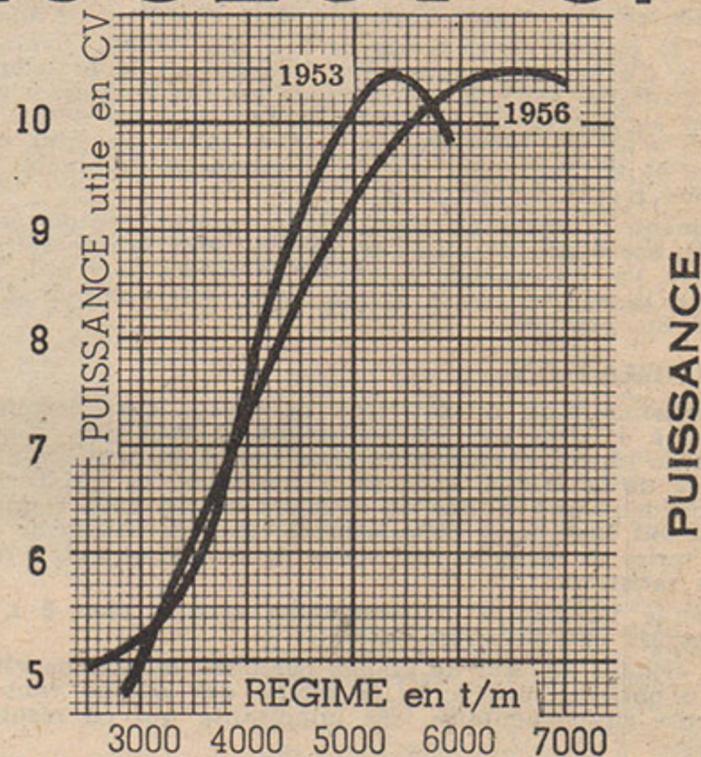
Ces ennuis ont duré jusqu'à 500 ou 600 km (avec quelques moments meilleurs toutefois) accompagnés de terribles difficultés de mise en marche, de noyades de bougies, etc...

Les choses se sont arrangées petit à petit, au fur et à mesure que le rodage se faisait. Mais ça a été long ! C'est seulement vers 1.000 km que la machine a commencé à me donner satisfaction.

En partie du moins, car si j'ai bien essayé de roder assez vite, comme Peugeot le préconise pour cette machine, j'ai dû changer de méthode devant les nombreux débuts de serrages... Heureusement que j'avais toujours la main sur le débrayage en poussant les pointes !

Ce n'est finalement que vers 4.000 km que j'ai pu commencer à ouvrir de temps en temps les gaz à fond sur de très courtes distances, alors même que le moteur tenait très bien les 3/4 des gaz pendant au moins 10 ou 15 kilomètres déjà (je n'osais pas le maintenir plus longtemps, ayant eu une fois un brusque serrage après plusieurs km à vitesse constante).

Ces difficultés ont dû provenir je pense, du moins en partie, de ce que, au début, le mélange n'était pas suffisamment riche pour compenser l'échauffement considérable que provoque inévitablement une marche dans Paris avec un moteur sport en rodage dont le taux de compression atteint 9,5 à 1 (il aurait sans doute fallu à ce moment relever l'aiguille d'un ou deux crans), et ensuite, quand j'en suis arrivé à la dernière phase du rodage, à la légère insuffisance du gicleur due à un changement de carburant (alors que je prenais presque toujours du Super BP, il s'est trouvé que, pour des raisons de commodité, je me suis approvisionné ensuite à une pompe Azur, carburant contenant de l'alcool).



LE REGIME REEL

Maintenant tout va bien, et je suis un possesseur satisfait, qui a acquis plus d'expérience.

Une chose m'avait frappé dans la notice de rodage épinglée à la machine : il y est dit que les moteurs GS ont un régime de rotation élevé, allant « jusqu'à 7.000 tours dans les intermédiaires ».

Or, ayant acheté le numéro MR dans lequel avait été publié un essai de cette machine alors nouvellement sortie (en août 1953), j'y avais lu certains commentaires concernant le rapport entre la démultiplication en quatrième et le régime de puissance maximum, qui se situait à 5.400 t/m. Je fus donc étonné de cette indication de la notice, puisque si la puissance maximum était bien à 5.400 t/m, il n'y aurait eu aucun intérêt à pousser la troisième, par exemple, jusqu'à 7.000 t/m, avant de passer la quatrième, étant donné qu'on se trouverait alors déjà, en enclenchant cette dernière vitesse, en surrégime.

J'ai donc demandé à l'usine de bien vouloir m'envoyer un graphique des courbes de puissance et de couple, aucun agent Peugeot n'ayant pu me donner de renseignements nets et précis sur ce point.

J'ai ainsi pu constater que le régime de puissance maximum de la GS s'élevait en réalité à 6.500 t/m (10,5 CV), et non 5.400 t/m, le couple maximum, assez plat entre 4.500 et 5.000 t/m, étant situé à 4.600 t/m (1,34 mkg).

Dans ces conditions, la démultiplication en quatrième n'est pas trop courte, même pour un usage sportif (6,6 avec des roues de 19x3,00), puisqu'à 107 kmh chrono, le régime n'est que de 6.000 t/m.

Or, avec le carburateur Gurtner d'origine, dont le diamètre de passage n'est que de 22,5 mm, il n'est pas possible, je pense, d'aller au-delà de 108-109 kmh maximum en position couchée.

En position assise le compteur atteint 120 par vent nul, ce qui représente, après étalonnage du compteur, 97-98 kmh réels. Cela avec du Super-Azur et un gicleur de 43 (pour éviter tout cliquetis si le temps est très sec ; 42 si le temps est plus chaud et humide).

15 OU 16 DENTS

Les accélérations sont excellentes à hauts régimes. Elles sont encore meilleures avec un pignon de 15 dents au lieu de 16, mais si on monte alors à 130 compteur, assis, on se trouve amené, sur route, à rouler trop fréquemment à un régime où se manifestent des vibrations nuisibles à la partie cycle.

C'est ainsi qu'ayant mis un pignon de 15 dents pour partir en vacances (à deux, avec des bagages), j'ai dû, en revenant, faire ressouder mon réservoir. Après quoi j'ai remis le pignon de 16 dents, qui permet, à la même vitesse de croisière d'environ 85 kmh chrono, de rester légèrement en dessous du régime de vibrations.

A pleine vitesse les vibrations disparaissent presque complètement.

BOUGIES ET MONTAGNE

J'ai essayé plusieurs bougies, les électrodes des Marchal 34 ou même 32 se rongent un peu vite. Finalement, j'ai adopté la Lodge HHLN, qui correspond je crois à un degré thermique d'environ 250/260, et qui me donne entière satisfaction, ne s'encrassant jamais, même si on coupe longuement les gaz.

J'ai fait cet été une grande randonnée avec passager et bagages : Paris-Côte d'Azur et retour par les grandes Alpes.

J'étais curieux de savoir comment le moteur se comporterait dans les cols Alps avec une telle charge...

Hélas, le pignon de 15 dents ne m'a pas permis, comme je l'espérais, d'éviter un emploi trop fréquent de la première. A part le Lautaret, dont le pourcentage est faible et les virages pas trop aigus, j'ai dû grimper presque tous les autres cols sur les 9/10^e en première, surtout à cause du trou entre première et seconde, trou que le changement de pignon n'avait guère réduit, évidemment.

Autrement la machine s'est admirablement comportée, et s'il était nécessaire de s'arrêter parfois pour laisser refroidir le moteur, j'ai pu cependant monter le col de Vars, à la nuit tombante il est vrai, sans aucun arrêt, soit environ 12 km d'affilée en première...

CONSOMMATION

Ma consommation durant tout ce voyage s'est établie en moyenne à 4 litres aux 100 seulement. Il faut dire que sur les grandes routes droites je me suis limité en principe à une ouverture de la moitié, deux tiers maximum, ce qui permettait cependant une vitesse de croisière de 100 kmh compteur environ, soit 80-82 kmh réels, compte tenu du changement de pignon (prise de compteur en sortie de boîte), ce qui, à deux, est très satisfaisant.

A grande vitesse, la consommation atteint bien 5 l. 1/2 entre les 3/4 et l'ouverture totale).

Il est évident que sur de grands parcours, le gain de vitesse que l'on obtient au-delà de la moitié des gaz ne vaut pas la dépense supplémentaire très importante qui en résulte.

NETTOYAGE

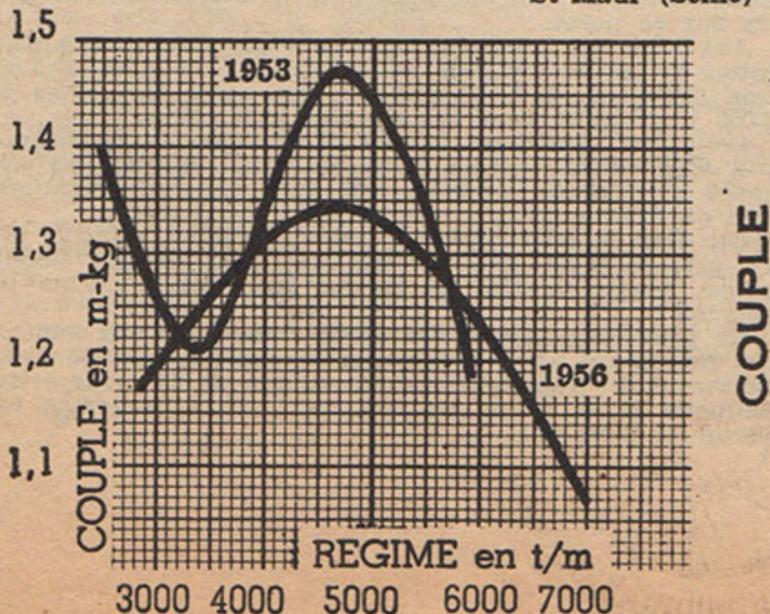
Habituellement, j'utilise du Super-Azur + 6 % d'huile SAE 50.

Un des inconvénients des Peugeot est qu'on est obligé, tous les 4.000 km environ de « brûler » les pots d'échappement, qui ne sont pas démontables.

Comme réparation, outre le réservoir à ressouder, il n'y en a eu qu'une, faite d'ailleurs sous la garantie : butée de l'embrayage usée à 3.500 km, changée gratuitement par les ateliers Peugeot de Courbevoie.

J'ajoute, en terminant, que si cette moto procure à mon avis un grand agrément de conduite à ceux qui aiment adjoindre au plaisir purement touristique un certain plaisir sportif, il ne saurait être question de se montrer exigeant sur le plan de la propreté. En effet, de nombreux suintements affectent cette jolie machine, au carter, à la jonction tubes-pots d'échappement, et surtout au carburateur (l'essence s'échappe par les trous du corps de carburation quand on coupe les gaz).

André NICOLLE
St-Maur (Seine)



N.D.L.R. — Nous tenons à préciser que le régime de puissance maximum de 5.400 t/m pour la « 176 GS » Peugeot, régime que nous avons donné dans notre compte-rendu d'essai de cette machine (MR n° 1148) n'est pas une vue de notre esprit. Cette donnée provient d'une courbe de puissance, datant de février 1953, que nous a envoyé l'usine Peugeot elle-même, courbe que nous avons d'ailleurs publiée dans notre numéro 1132.

A la suite de la lettre de M. Nicolle, nous nous sommes adressés à l'usine de Beaulieu-Valentigney qui nous a envoyé une nouvelle courbe de puissance identique à celle reçue par M. Nicolle, et correspondant aux réglages finalement retenus. Nous republions donc, comparativement, les deux courbes.

POURQUOI ?

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il apparaît nettement, les deux machines ayant mêmes démultiplications finales, que l'« ancienne » courbe de puissance, celle donnant les 10,5 CV à la roue arrière à 5.400 t/m, est plus intéressante que la nouvelle. Pourquoi, dans ces conditions, Peugeot a-t-il fait marche arrière ?

L'explication suivante, qui n'engage que nous-mêmes, peut être avancée. C'est à la suite de la victoire de Peugeot au Bol d'Or 1952, à la suite du titre de Champion de France National en 175 cmc remporté la même année, à la suite de l'intérêt que ces succès ont suscité chez les jeunes clients et les agents, que l'usine Peugeot se décida à commercialiser un modèle « sport ».

Il est très possible que le premier modèle prototype, celui qui servit à l'établissement de « notre » courbe, ait été beaucoup plus près du modèle « Bol d'Or » que ne le furent les machines ultérieurement construites. Il est en effet plus difficile de construire un modèle à très bon remplissage à un régime moyen que de maintenir un remplissage suffisant pour que la puissance puisse continuer à croître encore avec le régime et ne chuter qu'assez tard. Ce sont ces deux conceptions qui différencient, par exemple, deux excellents twins deux temps : la 250 Adler et la 125 Rumi ; la 250 « Sprinter », de 72 CV/l, donne sa puissance maximum à 6.200 t/m avec un taux de compression de 5,6 à 1 (!) ; la 125 « Bicarburetor » de 68 CV/l, avec 10,5 à 1 de taux de compression, a son régime de puissance maximum à 7.500 t/m.

ET MAINTENANT, COMPARONS

Ainsi, pour une puissance utile égale pour les deux modèles (10,5 CV), le régime auquel cette puissance est obtenue est passé de 5.400 t/m à 6.500 t/m sur la dernière version commercialisée. De ce décalage du régime découle une série de faits que nous allons énumérer.

VITESSE LINEAIRE DU PISTON

Au régime de puissance maximum, tenant compte de la course du piston (60 mm), l'« ancien » modèle nous donnait une vitesse linéaire de 10,8 m/s, le « nouveau » modèle : 13 m/s, soit de 21 % supérieure. Il s'en suit un accroissement des pertes par frottement.

UNE MOINDRE PUISSANCE AUX MOYENS REGIMES

De 3.900 à 5.700 t/m, c'est-à-dire, en quatrième, à partir de 70 kmh, le « nouveau » modèle développe une puissance moindre que l'ancien, l'écart allant jusqu'à 0,8 CV, ce qui, sur une petite cylindrée, est néanmoins notable.

Ce n'est que de 3.200 à 3.900 t/m (de 58 à 70 kmh) que le nouveau réglage semble un peu plus intéressant, mais fort peu, l'écart ne se chiffrant qu'à 0,2 CV.

INCIDENCE SUR LE COUPLE

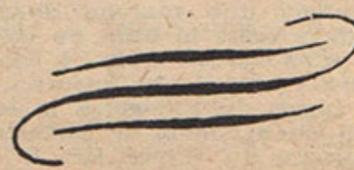
Mais ce que nous venons de dire au sujet de la puissance réapparaît et d'une façon beaucoup plus manifeste, quand nous comparons les deux courbes de couple.

Le couple maximum obtenu avec l'ancien réglage était beaucoup plus élevé (de l'ordre de 10 %) que celui obtenu avec le nouveau réglage : 1,475 mkg (8,7 mkg/l) contre 1,345 (7,83 mkg/l).

Les régimes où ces couples maxima sont obtenus sont assez peu différents : 4.600 t/m pour le nouveau réglage, 4.750 t/m pour l'ancien. Néanmoins, le régime de couple maximum avec l'ancien réglage étant plus proche du régime de puissance maximum, ceci explique la courbe plus pointue obtenue avec ce modèle.

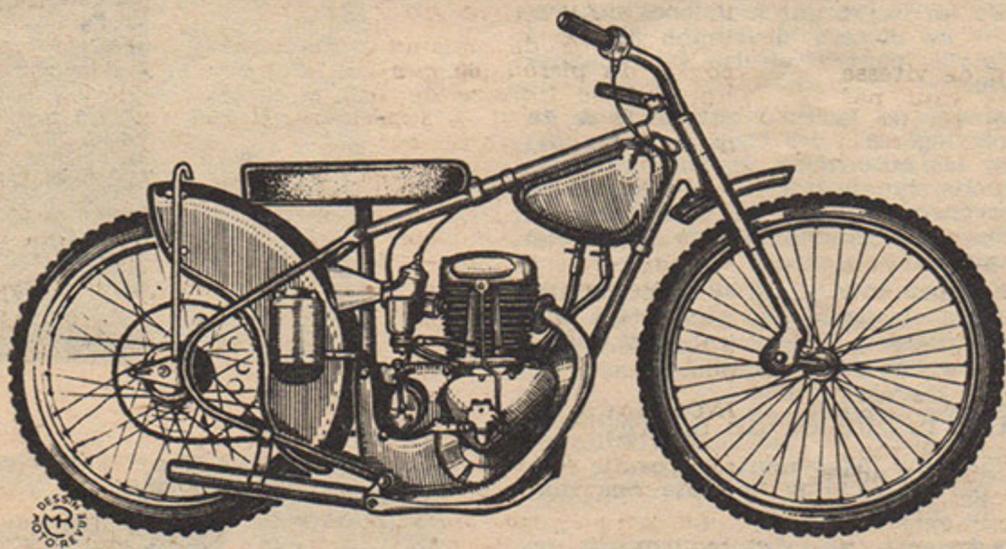
Ce couple plus élevé sur presque toute la plage de régime confère, à la machine dotée du premier réglage, une force de traction plus importante, donc de meilleures reprises et accélérations.

J. B.

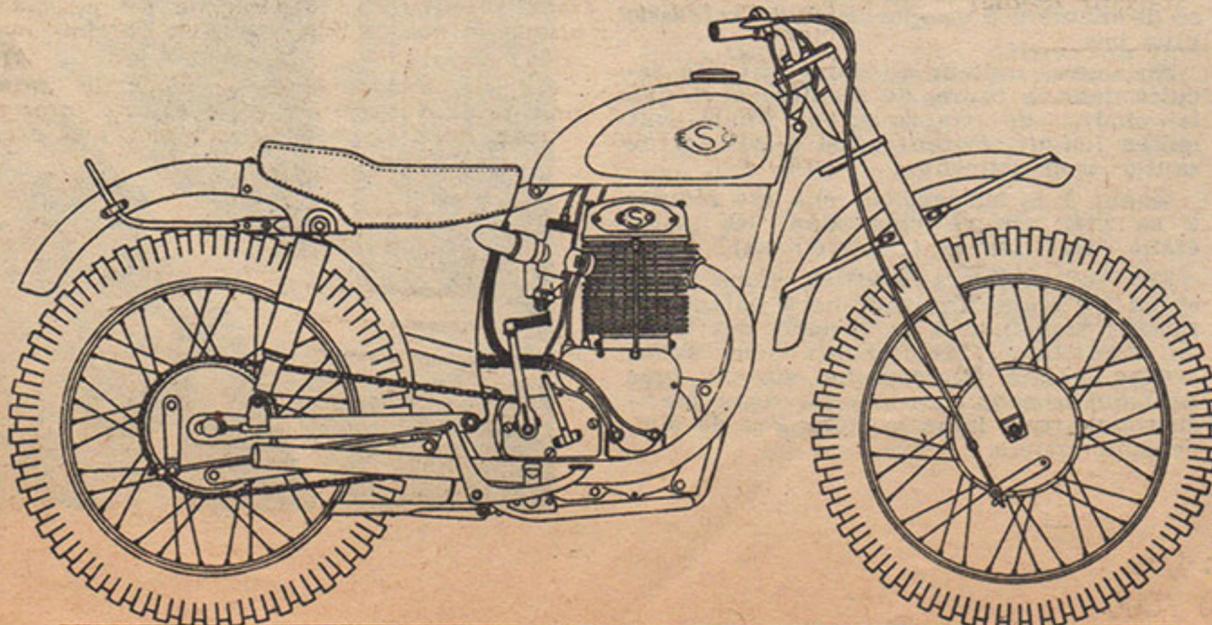


UNE MARQUE TCHÈQUE EXCLUSIVEMENT VOUÉE A LA COMPÉTITION :

★..... ESO



*Ci-dessus, la première ESO de dirt-track (dessin trait),
et au-dessus, la nouvelle version photographiée au Salon
d'Amsterdam. - Ci-dessous, la machine de cross réalisée
en 500, 350 et 250 cmc.*



Pour les motocyclistes du monde entier, l'industrie tchécoslovaque sous-entend Jawa et CZ.
Et pourtant, si vous ajoutiez ESO, vous seriez encore dans le vrai. Mais il est certain que cette marque ne peut être connue que des milieux sportifs d'au-delà le rideau de fer, pour la bonne raison qu'ESO ne produit que des machines de compétition, qui ne sont guère sorties en Europe, dite occidentale. Et pour notre part, il fallut attendre le Salon d'Amsterdam de cette année pour pouvoir constater « de visu » l'existence de ces modèles que nous ne connaissions que par la presse spécialisée tchèque.

★

N'allez pas croire, à la lecture du mot « compétition », que la ESO est un nouveau racer de circuit.

L'honneur du pavillon tchèque est défendu dans ce domaine par Jawa et CZ. Pour sa part, ESO ne se consacre qu'au dirt-track, et depuis peu au moto-cross.

★

Après maintes apparitions éphémères, le dirt-track est retombé dans l'oubli en France, mais il en est tout autrement en Angleterre, en Europe Centrale, en Scandinavie (où se pratique même la course sur glace) et il était donc normal que des ingénieurs cherchent à créer un moteur spécial, doublant le très classique Jap à l'alcool.

Apparu en 1952, le monocylindre 500 cc ESO S-45 créa la surprise aux Championnats de Tchécoslovaquie, puisque, piloté par H. Rosah, il gagna six fois de suite, enlevant les titres nationaux jusqu'en 1956.

MODIFICATIONS 57

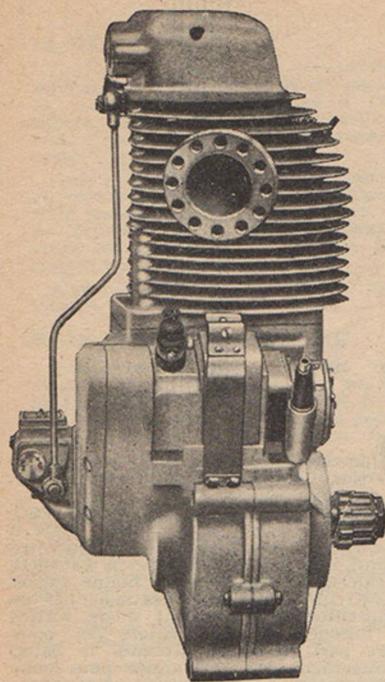
Mais pour cette année, ESO veut encore mieux faire, et a amélioré sensiblement son modèle de base, principalement sous l'angle de la solidité, bien que le modèle initial ait déjà donné satisfaction.

A vrai dire, la cause exacte de ce « renforcement » réside dans la longueur plus élevée des épreuves dans lesquelles les ESO s'aligneront.

Ces moteurs furent destinés à disputer des courses de 3 à 400 mètres seulement. Ces très petites distances feront sourire ceux qui n'ont jamais vu de dirt-track, mais soyez persuadés que ces moteurs très fortement comprimés, et avalant une « bonne » poussière de machefer, sont soumis à rude épreuve.

Aussi, pour des courses de plus longue distance, ESO a-t-il cru raisonnable d'apporter les modifications suivantes :

- Maneton renforcé, de construction bimétal, avec une frête très dure en acier spécial.
- Roulement de vilebrequin côté chaîne, renforcé.
- Bielle montée sur double rangée de galets (24 en tout).



- Bielle d'un nouveau dessin, donnant plus de rigidité, grâce à de nouvelles nervures à la tête, comme au pied (n'oublions pas les très forts taux de compression).
- Calotte de piston renforcée.
- Nouveau carburateur, donnant un passage de gaz avec le moins de turbulences possible, et dont la cuve forme bloc avec le corps, pour éviter les risques de rupture.

★

Maintenant que vous connaissez les nouveautés « moteur » 1957, voyons comment se présente cet ESO de dirt-track.

Lorsque le chef de l'entreprise, J. Simandl et ses collaborateurs, concurrent ce moteur, ils pensèrent évidemment à faire puissant, robuste, mais aussi accessible.

En effet, nous vous l'avons déjà dit, un moteur de dirt-track respire notamment une atmosphère épouvantable, et il faut pouvoir changer les segments le plus rapidement possible, entre les deux manches d'une course par exemple. Et c'est ainsi que l'ensemble culasse-cylindre peut être enlevé en un minimum de temps, après avoir débranché une conduite d'huile, et desserré 4 boulons.

UN MONO DE 50 CV

Pour pouvoir tourner vite, avoir un embiellage trapu et robuste, avoir une construction générale légère — car la course, très courte, pouvant se jouer dès le départ, il faut avoir une machine légère, accélérant très fort — le moteur ESO est du type super-carré, d'un alésage de 88, pour une course de 82 pour le 500 cc (rapport 0,93) et même de 80x69 pour le 350 cc (rapport 0,86) ce dernier moteur n'étant pas destiné au dirt-track, mais au moto-cross.

Ces moteurs étant donc très « super-carrés », les soupapes, de ce fait, peuvent être très grandes, à l'admission 46 mm, et à l'échappement 42 mm pour le 500 cc. Etant comprimé entre 12 et 14 à 1 — avec un carburant à l'alcool bien entendu — ce moteur développe 50 CV à 7.500 t/m, et peut atteindre sans danger 8.000 t/m.

Les pièces de la distribution sont en effet très légères : les tiges sont en duralumin, les culbuteurs entièrement usinés et polis, tandis que les poussoirs sont en acier chrome-nickel. Le carburateur a un passage de gaz de 35 mm. Allumage par magnéto.

Ce puissant moteur, d'une conception par ailleurs classique, est accouplé à une boîte de vitesses à deux rapports, commandés par sélecteur au pied.

UNE 500 cc de 82 kg.

Eso fabrique également la partie cycle, la partie cycle si spéciale des machines de dirt-track.

Le cadre est un simple berceau en tube, maintenant le moteur et la boîte de vitesses par de larges plaques.

Mais sur les modèles 1957 sont apparues quelques modifications.

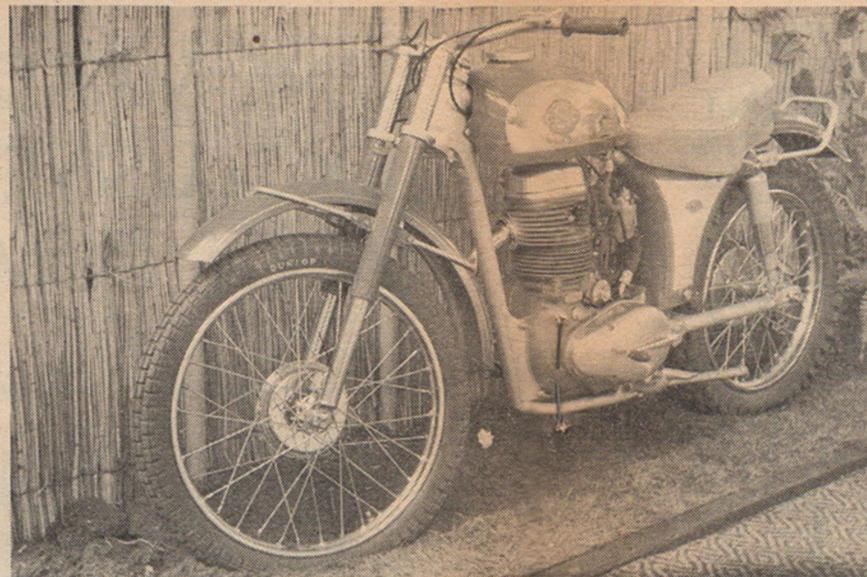
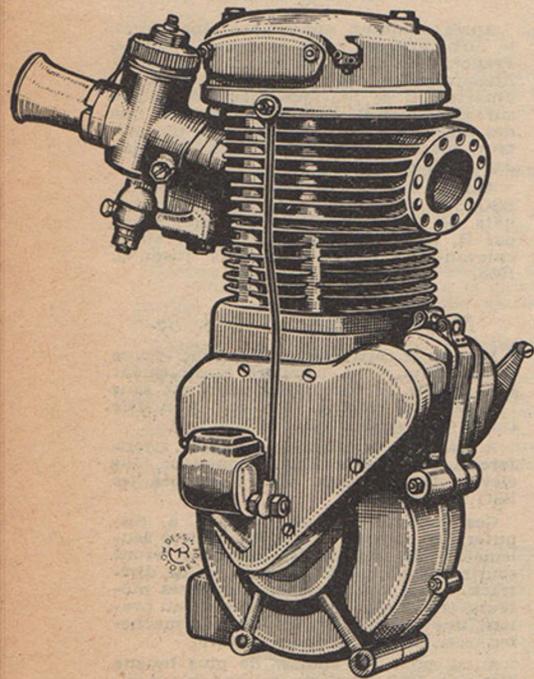
Le tube supérieur du cadre a été abaissé de manière à ce que le pilote soit assis plus bas.

En outre, moteur et boîte ont été reculés dans le cadre, de manière à ce que la chaîne de transmission finale soit moins longue, évitant ainsi à celle-ci de sauter trop souvent.

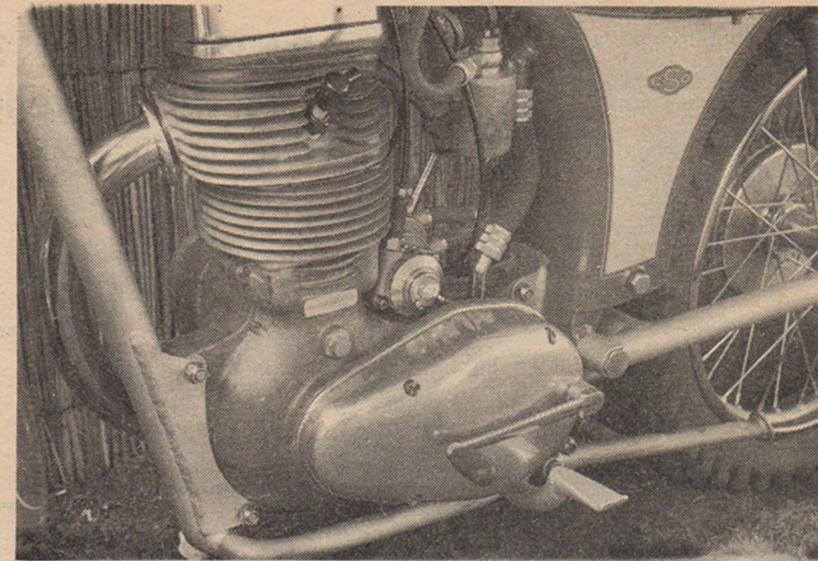
Quant à la suspension, elle est réduite à sa plus simple expression, les pistes étant assez planes (relativement).

Sur les premiers modèles, nous trouvions à l'avant une fourche à balanciers, faisant travailler à la torsion des blocs de caoutchouc. Maintenant, nous avons affaire à une télescopique, sur les bras de laquelle sont montées les deux branches d'un très large guidon. Pas de suspension arrière.

Deux vues du moteur ESO de dirt-track d'apparence robuste. La pompe à huile est extérieure.

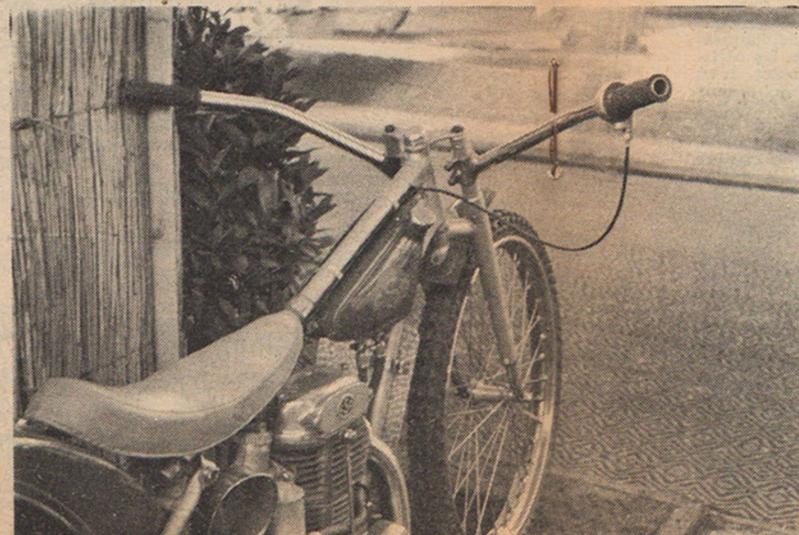
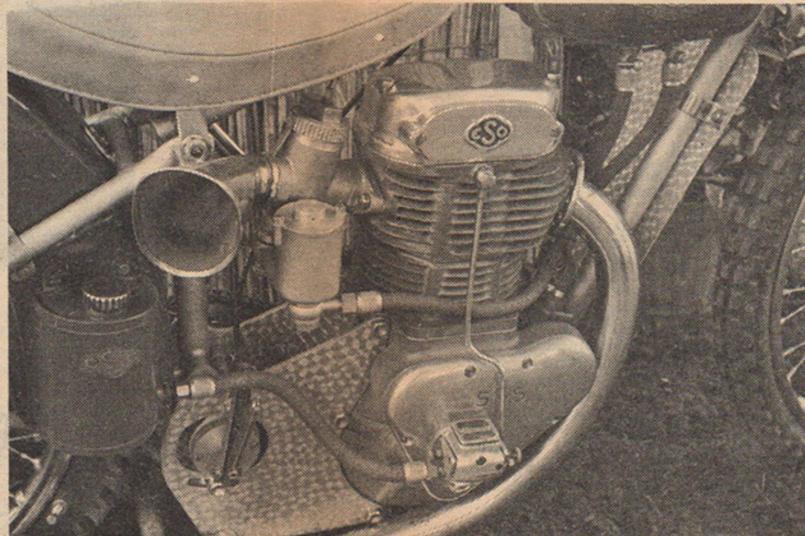


A gauche, la 500 cmc. de cross. On remarquera principalement le caisson arrière faisant office de réservoir d'huile et de chambre de tranquillisation pour la carburation.



Voici le ESO dans sa version bloc-moteur 4 vitesses. Le sélecteur est à gauche et la magnéto est placée cette fois derrière le cylindre.

Le moteur monté dans la partie cycle de dirt-track. Le pavillon d'entrée d'air est des plus curieux.



Une machine pour course sur cendrée ne manque pas de personnalité. Que pensez-vous de ce large guidon ?

Enfin, le réservoir est désormais monté sur bloc caoutchouc.

Et cette machine complète ne pèse que 82 kg, ce qui laisse supposer des accélérations foudroyantes en regard de la puissance du moteur.

Aussi, la réputation de la ESO a-t-elle dépassé le cadre de ses frontières. De nombreux pilotes étrangers lui ont fait confiance, et les constructeurs rapportent même assez volontiers cette anecdote :

Lors d'un match entre le club suédois Kaparna-Fylbiterna et la Sparta Polonaise de Wroclaw, cette dernière association venait de recevoir juste avant l'épreuve, trois ESO, que le manager polonais décida de garder en réserve, jugeant trop dangereux d'aligner ses pilotes sur des machines qu'ils ne connaissaient pas.

Au fur et à mesure que se déroulait la confrontation, l'équipe suédoise accroissait son avantage. N'ayant plus rien à perdre, le manager polonais autorisa Szwendrowsky (champion de Pologne) et Kupczinski à piloter les ESO.

Grâce à ces machines, les deux polonais redressèrent très sérieusement la situation, à tel point que le champion du Monde Fundin, qui faisait partie de l'équipe suédoise, demanda à essayer cette machine.

Tous s'attendaient à ce que Fundin aille faire quelques tours d'essai, mais celui-ci s'en alla vers la ligne de départ, attendant visiblement ses adversaires.

Parti dernier, il devait néanmoins remonter tous les concurrents et terminer avec une certaine avance et on rapporte même qu'il aurait ponctué de ces mots ce petit galop d'essai : « Je n'ai jamais piloté une aussi bonne machine ! ».

UN DERIVE CROSS

Devant les résultats excellents permis par le moteur, les dirigeants de la ESO songèrent bien vite à adopter celui-ci à une partie cycle de machine de cross.

Ils profitèrent même de l'occasion pour créer un nouveau moteur de 350 cmc, très supercarré, comme nous le mentionnions au début de cet article.

Mais deux vitesses ne pouvaient plus suffire, aussi tous le bas moteur fut-il modifié, et nous trouvons sur les machines de cross un bloc-moteur à 4 vitesses, à transmission primaire par pignons et embrayage à disques multiples travaillant à sec.

★

La partie cycle est évidemment nouvelle, beaucoup plus proche de celle d'une machine de tourisme, avec une fourche avant télescopique et une suspension arrière oscillante, donnant à l'avant un débattement de 140 mm et à l'arrière 90 mm.

Le cadre est un simple berceau en tube, mais dont la partie arrière est constituée par un caisson en forte tôle, formant réservoir d'huile (4 l.) et chambre de tranquillisation du carburateur.

Cette construction robuste permet en même temps un appréciable gain de poids, la machine ne pesant que 128 kg.

Parmi les autres caractéristiques de ce modèle, signalons les fous de 3.00x21 à l'avant et 4.00x19 à l'arrière avec moyeux-freins centraux de 180 mm (largeur des garnitures 35 mm), le réservoir de 9 litres, la garde au sol de 195 mm, etc...

Ainsi les motocrossmen tchèques, qui disposaient déjà de Jawa 2 et 4 temps, vont-ils avoir à leur disposition une nouvelle gamme de monocylindres, qui sous peu sera complétée par un nouveau dérivé du ESO, en 250 cc cette fois.

Doit-on voir là l'intérêt tout particulier que porte ce constructeur à la Coupe d'Europe des Petites Cylindres ?

En tous les cas, les industriels tchèques travaillent ferme, et quel exemple pour tous, en constatant qu'il existe dans ce pays une firme dont l'activité est exclusivement axée sur la compétition.

Qu'en l'occurrence, le gouvernement tchèque fasse preuve de compréhension, et soutienne financièrement l'entreprise, cela est probable, mais que cette politique de prestige fait plaisir à constater !

C. R.



BATTUS EN 350 cc.
LES BRITANNIQUES TRIOMPHENT
DE JUSTESSE
EN 500 cc.

A THOMER LA SOGNE

DONALD RICKMAN, GUY BERTRAND ET PERRIN
REMPORTENT LES 3 ÉPREUVES

Tandis que nous accédions au terrain de Thomer-la-Sogne sous le même gai soleil qui nous avait déjà favorisé la veille, et la tête encore emplie des vivantes impressions que nous avait laissés la réunion de Poitiers (voir MR n° 1339), nous fûmes immédiatement pénétrés du contraste qu'offrait par rapport à celui de l'AM Vienne, le circuit de la petite cité proche d'Evreux.

D'un côté, nous avons rencontré des difficultés essentiellement naturelles, nous avons découvert un parcours qui, longueur et largeur exceptés, pouvait rappeler par son relief à peine aménagé, le décor habituel du « scramble », du cross tel qu'il se conçoit en Angleterre, d'où il nous est venu.

Quelle différence avec Thomer, où les vastes travaux poursuivis cet hiver n'ont fait qu'accentuer le caractère terriblement artificiel du cadre dans lequel évolueront tout à l'heure, en trois courses de trois manches chacune, plus de 40 engagés !

★

Sans doute doit-on faire avec ce que l'on a : les organisateurs de Thomer, moins bien servis par Dame Nature que ceux de Chardonchamp, mais pas moins désireux d'offrir à leur public un spectacle de qualité, ont voulu doter leur parcours de difficultés supplémentaires, d'accidents de terrain créés de toutes pièces, puisqu'inhabituels en eux-mêmes dans cette région de plaine.

Reste qu'à notre avis la réussite est trop parfaite, en ce sens que nous nous sentons vivre dans un « décor ». Du point de vue strictement visuel, c'est parfaitement joli, nous serions tentés d'écrire « lèche », mais est-ce bien là le cadre qui convient par destination au moto-cross ?

Qu'on nous permette d'en douter ; cette spécialité doit proposer, à la rigueur sur un parcours d'un développement réduit, une manière de « condensé » des obstacles qui font l'intérêt des épreuves de « tout-terrain », sol meuble, éboulis de pierres, pièges de toute nature dans la disposition desquels la main de l'homme, s'il lui faut intervenir, doit tendre à se faire oublier. Ce n'est pas le cas avec le « toboggan » de Thomer-la-Sogne.

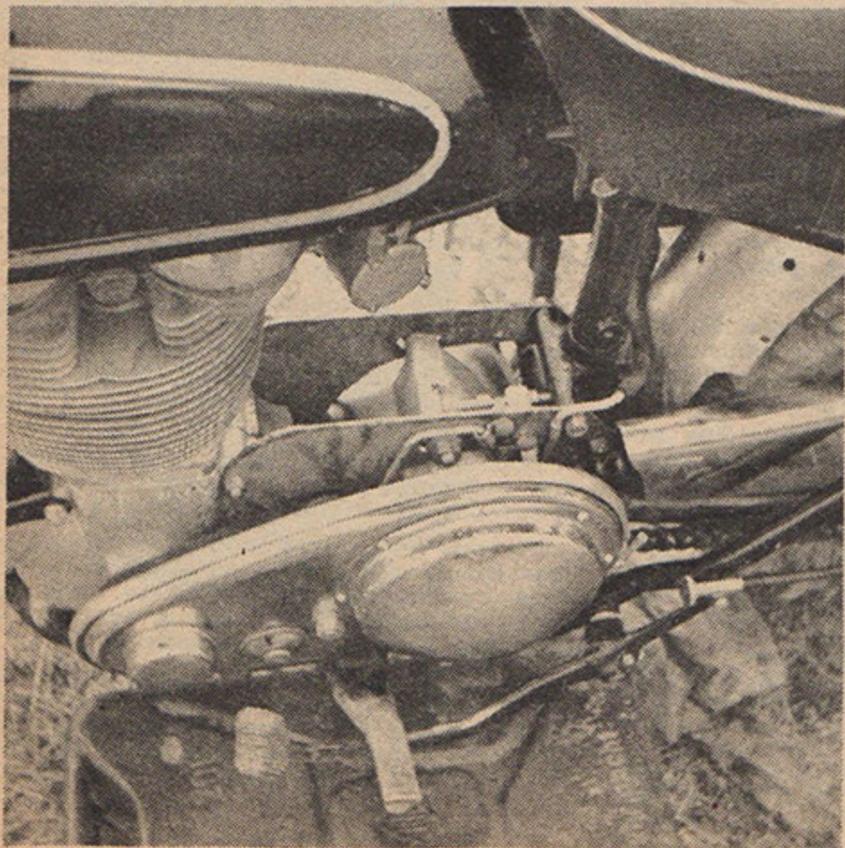
★

Ceci dit — qu'il fallait bien dire, dans l'intérêt même du cross, lequel cessera d'avoir sa raison d'être dès qu'en place d'une branche du sport motocycliste on en aura fait une attraction de foire — n'allez pas vous imaginer que les coureurs se sont amusés ce lundi de Pâques : pour arbitraires qu'elles fussent, les difficultés qui leur étaient proposées n'en étaient pas moins réelles et donnèrent lieu à de belles batailles, livrées sous les yeux de quelques 12.000 spectateurs attirés de tous les points du département, venus de plus loin encore pour suivre cette manifestation de Printemps désormais traditionnelle à Thomer.

DE CI DE LA, AVANT LA REUNION

Avant que d'aborder le récit de la journée, disons quelques mots de notre passage au parc des coureurs, où nous étions à l'heure de l'entraînement.

Contraste encore avec Poitiers : la plupart des engagés, ayant couru la veille aux quatre coins de l'horizon, n'arrivèrent ici que sur la fin de la matinée et se suffirent d'un tour ou deux pour se mettre le parcours en tête. Il faut bien avouer à ce propos que celui-ci, encore qu'allongé par rapport à l'année précédente (1545 m en place de 1100), devait s'assimiler assez vite.



Dans le titre : le « piton rouge », attraction principale du nouveau tracé. - Ci-contre : remarquez, sur la Matchless de Jacquemin, ces plaques de fixation du moteur, en acier, préférées aux éléments d'origine, en alliage coulé, plus légers, mais combien plus fragiles !

D'un autre côté, nombreux étaient les participants à avoir déjà couru sur cette même « piste », et qui donc la connaissent bien, le « piton rouge » mis à part, sorte de tremplin de terre teintée de vermillon au sommet duquel les coureurs semblaient devoir continuer un moment leur course vers le ciel... pour retomber presque sur place et dévaler de l'autre côté une pente sensiblement plus douce.

Une remarque s'impose ici : il ne s'en fallait que d'un cheveu, il aurait suffi d'arrondir le sommet de ce « piton » pour que chaque pilote, plutôt que ce saut en hauteur sans réel intérêt, voire possiblement dangereux en cas d'affluence en ce point — nous y viendrons à l'instant de narrer le départ de la première manche des nationaux — effectuât au contraire une superbe trajectoire de plusieurs mètres en longueur, propre à modifier l'écart entre poursuivi et poursuivants.

★

Mais passons... Les voitures pénétraient peu à peu au parc, où nous reconnaissons bon nombre des visages rencontrés la veille, bon nombre aussi des crossmen que l'affiche de l'AM Vienne n'avait pu réunir.

On travaillait ferme sur les mécaniques..., signe que le dimanche de Pâques, où qu'il se fût passé, n'avait pas été sans incident pour tout le monde, signe encore, chez ceux que la casse avait épargnés, du souci de présenter au départ des machines dépoussiérées, impeccables.

Chez Jacquemin, le fidèle et méticuleux Chauderon astiquait ferme, vérifiait les petits détails, libérait une poignée des gaz qui « revenait mal », et exhibait au fond d'un bidon d'huile préalablement découpé, une appréciable quantité de boue : résultat du nettoyage du filtre à air de la Matchless, et preuve évidente de son efficacité dans l'épreuve de la veille !

★

Plus loin, Schmid, qui fit en début de saison une si-bonne entrée dans les rangs des inters en prenant une seconde place derrière Archer dans son fief d'Argenteuil, Schmid, jeune, long et mince, dotait sa toute neuve BSA de disques d'embrayage vierges de tout service, après avoir tourné assidûment dans ce « cirque » auquel fait songer le terrain pimpant, apprêté, de Thomer.

Plus loin encore, le belge Fruythoff arborait tristement un carburateur qu'une

légère pression eut suffi à séparer en deux parties incompatibles avec l'étanchéité indispensable à un tel accessoire.

★

Clé par ci, pinceau par là, les éléments les plus classiques comme les plus imprévus d'un outillage au sein duquel il manque toujours quelque chose s'échangeaient d'un coureur à l'autre, tandis qu'arrivaient les derniers retardataires, le suisse Thevenaz, une brigade de britanniques, notre jeune champion de France des nationaux, Guy Bertrand, dont la charmante compagne supervisait immédiatement le montage d'une confortable tente propice au repos sous le soleil déjà haut.

Enfin, d'Olivet, s'annonçaient les frères Klym, apportant la nouvelle que Frantz, également attendu ici où il court chaque année, avait brisé la veille un bras oscillant et s'affairait à réparer avant de nous rejoindre.

Pas de forfaits donc, à part ceux de Sagette, remplacé par Thomas chez les nationaux, et de Gamba, que nous ne verrons pas disputer la course des 350 cc Inters.

PREMIERE EPREUVE : LES NATIONAUX

Encore un point où il nous faut bien « accrocher » amicalement les organisateurs : ils ont prévu un programme chargé à l'excès, qui nous conduira à terminer cette journée avec la nuit tombante !

Prévu pour 14 h. 30, le départ de la première manche des nationaux n'est donné que quelques minutes après 15 heures. Retard d'autant moins admissible qu'il y a 9 manches en tout dans cette réunion, 9 manches dont il faudra raccourcir la durée normalement prévue à mesure que le temps passe, pour aboutir à faire disputer presque aux chandelles et sur 8 tours seulement la finale des inters !

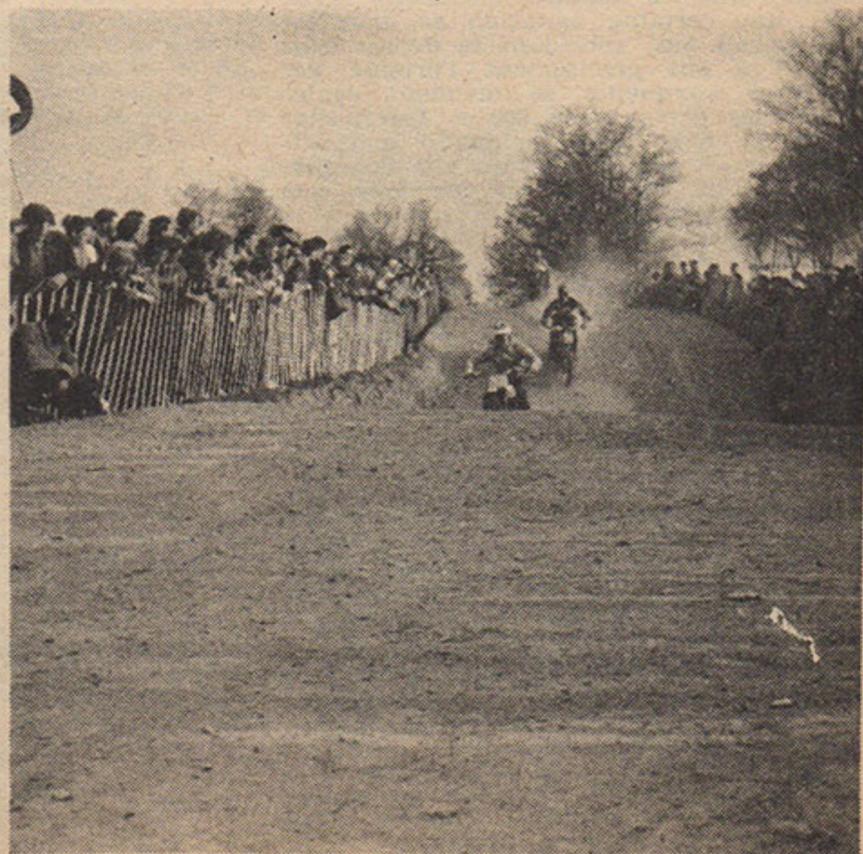
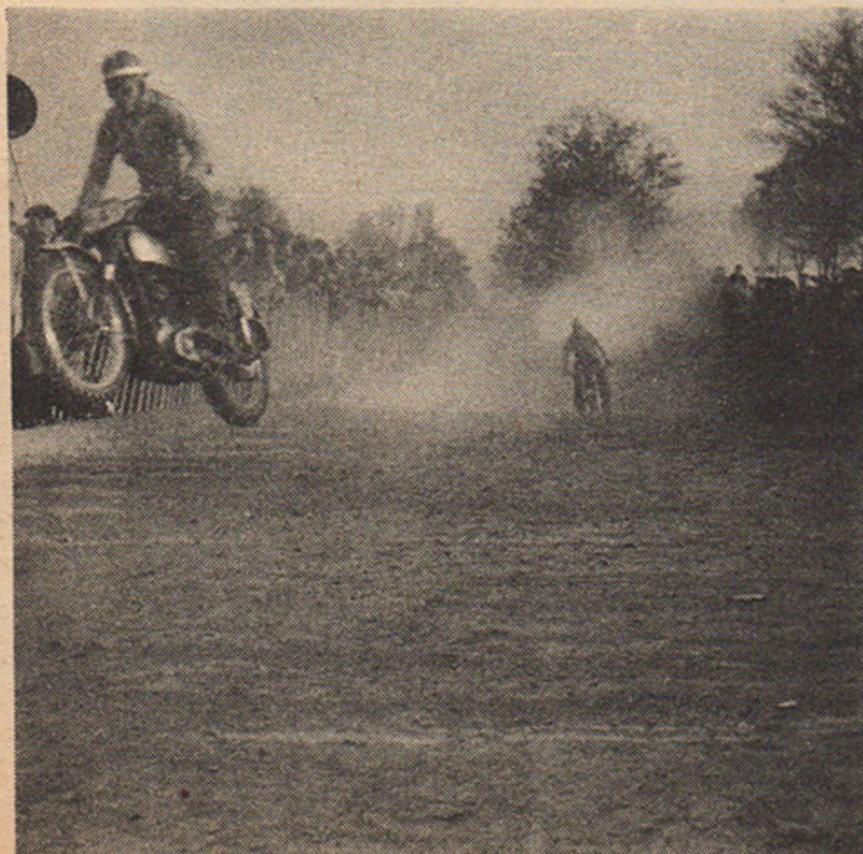
★

Mais nous n'en sommes pas encore là et revenons plutôt à nos nationaux, chez qui la dominante est donnée par les représentants du Moto-Club Thomer qui compte cinquante pour cent de l'effectif présent sur la ligne de départ.

Nous allons leur devoir incessamment la plus forte émotion de la journée : à peine envolés, ils nous font assister à une chute générale en haut du piton rouge, dont les organisateurs ont prévu



Ci-dessus : un passage de Perrin sur le plat. - Ci-dessous : au début de la première manche des Inters, Robert Klym précède Donald Rickman. - A gauche : un saut de Klym René, peu avant le « piton rouge ».



l'escalade après, disons, 40 mètres de course, distance évidemment insuffisante pour que des écarts aient pu se creuser entre les partants.

Une immense clameur s'élève de la foule, que des vagues profondes font onduler en direction de l'enchevêtrement formé par les hommes et les machines. Par bonheur, les choses se sont bien passées, il y a plus de peur que de mal et la course se continue, tandis que le public, rasséréiné, retourne s'agglomérer en différents points du circuit, tandis que Le Corre rentre au parc, unique victime, en fin de compte, de l'incident de tout à l'heure, tandis enfin qu'Echalard, très en progrès comparativement à l'an dernier, fournit le vainqueur de cette première manche, devant Beaulard et Perrin.

★

Pour ne pas revenir sans cesse de l'une à l'autre des catégories inscrites au programme, et dont les diverses manches vont s'alterner tout l'après-midi, poursuivons en quelques lignes la relation de l'épreuve nationale.

La seconde manche fut marquée pour Echalard par la malchance : parti en tête, il casse sa chaîne et ne termine pas.

Perrin (excellent par ailleurs dans le Championnat de France où, après Arques et Rennes, il occupe la troisième place), en profite pour s'installer en tête, devant Beaulard encore second et Doinel troisième.

Quant à la troisième manche, elle fut l'exacte réédition de la précédente, à savoir qu'Echalard recassa sa chaîne, perdant toute chance de figurer au classement général durant que Perrin, Beaulard et Doinel finissaient dans l'ordre cette ultime course de l'épreuve des 350 cc nationaux, se classant exactement de la même manière au résultat final.

Classement général : 1. Perrin (MCT) ; 2. Beaulard (CMC) ; 3. Doinel (MCT) ; 4. Novack (MCT) ; 5. Aït Sidick (MCN) ;

BERTRAND VAINQUEUR DES 350 INTERS

Cette catégorie opposait outre son futur gagnant, les français Vaccani, Denis, Brassart, Butteau, Juigné, Malbec, Delpeyrat, Loez, aux britanniques Howe, King et Rix, lequel montait la seule machine qui, dans cette course, ne fut pas signée BSA, mais Ariel.

Alors que les hommes gagnaient la ligne, une certaine agitation se manifestait parmi eux, retardant le départ sans que l'on sut précisément l'origine des palabres auxquelles se mêlaient également des partants en 500 cc Internationaux. Ce n'est que quand nous vîmes ceux-ci prêter la main aux commissaires pour déplacer les barrières que nous comprîmes ce qui se passait : la chute générale du début avait incité les inters à réclamer une modification du tracé, conduisant à réserver une ligne droite de 70 ou 80 mètres à partir de la ligne de départ, ce qui aboutissait à n'attaquer le piton rouge que sur la fin du tour, le « trou » étant alors creusé.

★

Il y eut quelques instants de confusion avant qu'enfin le parcours ainsi rectifié ne fut évacué. Au start, c'est Delpeyrat, l'ex-champion de France, qui prend la tête, talonné par Bertrand. Nous irons ainsi trois tours encore, après quoi ce dernier passe au commandement, Butteau, en troisième position, suivant de près Delpeyrat.

Alors que le premier se détache de plus en plus et ne paraît plus devoir être rejoint, la lutte se poursuit derrière lui, Butteau attaquant sans répit Delpeyrat pour lui prendre la seconde place. Il y parviendra d'ailleurs, et la manche se terminera sur ces positions, l'anglais King s'assurant la quatrième place.

La seconde manche sera encore moins variée que la précédente. Bertrand prendra la tête dès la première minute de course et s'y maintiendra, dominant largement la concurrence. Quant à Butteau, il lui suffira de deux tours pour prendre à Delpeyrat la seconde place et tout restera dans cet ordre, Brassart terminant cette fois quatrième.

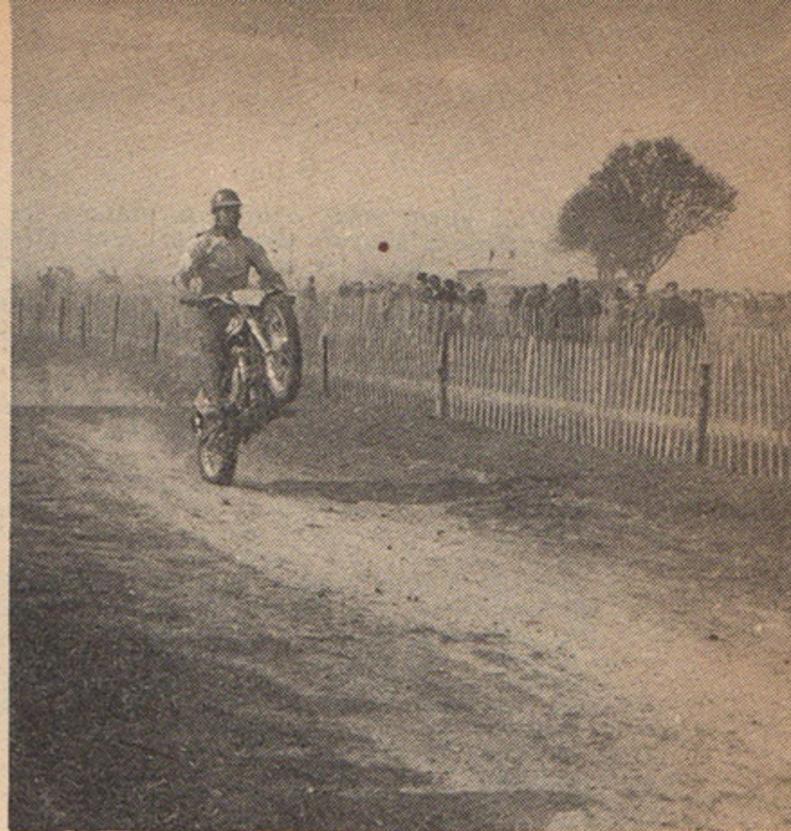
Il semblerait dès lors que l'on ait pu par avance supputer le classement final. C'eût été cependant sans faire la part de la mauvaise fortune, qui relégua Butteau au douzième rang, dans la troisième et dernière manche, sur ennuis mécaniques, évidemment.

Mais, par ailleurs, Bertrand continua à faire cavalier seul devant Delpeyrat et Brassart, seuls hommes à être véritablement dans la course.

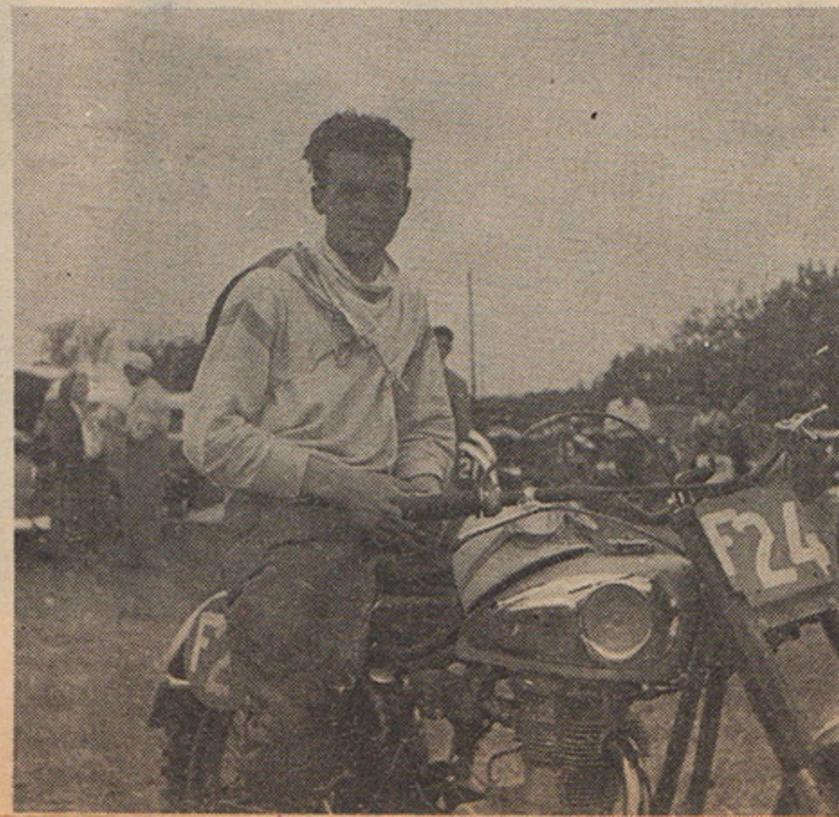
Classement final Inters 350 : 1. Bertrand 3 pts ; 2. Delpeyrat 8 pts ; 3. Brassart 12 pts ; 4. Butteau 16 pts ; 5. Rix (GB) 17 pts, etc...

DUEL FRANCO-BRITANNIQUE EN 500

Le plat de résistance du copieux menu de Thomer-la-Sogne comprenait 17 éléments, à savoir nos compatriotes Jacquemin, Chuchart (tout juste remis d'une fracture de la clavicule), Melioli, Frantz (arrivé à la dernière minute), les deux Klym, Schmid, et donc dix étrangers, les suédois Jansson et Ackerblom, le suisse Thevenaz, les hollandais J. Jansen et



En haut : belle attitude de Frantz, pour qui Pâques fut placé sous le signe de la malchance : cassant un bras oscillant à Olivet le dimanche, il dut abandonner à Thomer, sa boîte de vitesses brisée. - *Au centre* : un départ chez les 350 Inters : on reconnaît, de gauche à droite : Butteau (21), Denis (16), Rix (18), Bertrand (24) et Juigné (22). - *En bas* : Bertrand, vainqueur facile des 350 Internationaux.



Westerbaan, deux belges encore, Fruythof et Bresseleers (dont la boîte de vitesses, endommagée à Poitiers, rendra l'âme aujourd'hui) et enfin trois britanniques, Tony White (qui ne nous a rien appris) et les frères Rickman, qui furent pour beaucoup la révélation de la journée.

★

Un épais nuage de poussière planait déjà au-dessus du terrain quand tous ces hommes furent libérés au départ de la première manche. Immédiatement, le champion de France, dont la rapidité à l'entraînement, le matin même, nous avait enchanté, Jacquemin donc se porte en tête, poursuivi par le plus jeune des Rickman, aimablement prénommé Dereck, René Klym n'est pas loin non plus, et Chuchart vient ensuite.

Mais rapidement les positions se précisent : Jacquemin conserve le commandement des opérations (il le gardera jusqu'au bout), mais derrière lui c'est un moment Donald Rickman qui vient en seconde position, talonné lui-même par René Klym, Chuchart, Frantz, Robert Klym et enfin Melioli.

Les tours passant, il y aura encore quelques modifications dans ces positions, René Klym et son frère Robert s'installant derrière Jacquemin. Donald Rickman termine en quatrième rang et Chuchart et Frantz font cinquième et sixième de cette première manche, où le plus jeune des Rickman a rétrogradé peu à peu pour arriver huitième.

★

Ces deux anglais (Rickman brothers) sont sans doute mal connus en France. Il n'en est pas moins vrai qu'ils comptent chez eux au nombre des bons spécialistes et on a pu les voir triompher récemment d'Archer, Ward, Nex et autres compères au « Hants Grand National ».

...On les verra aussi s'attribuer la première (Donald) et la quatrième place (Dereck) de la seconde manche à Thomer, en 500. Cette fois Michel Jacquemin est moins bien parti, mais remontera pourtant de la quatrième à la seconde place, tandis que Robert Klym, en tête au troisième tour, doit s'arrêter sur ennui mécanique et laisse là tout espoir de se bien classer, puisque contraint à l'abandon (roue avant brisée, apprendrons-nous plus tard).

Au sixième tour, donc, les positions sont les suivantes : Donald Rickman, Jacquemin, René Klym, puis plus loin Dereck Rickman, Chuchart, etc... Et ces places resteront acquises jusqu'au terme de cette seconde manche.

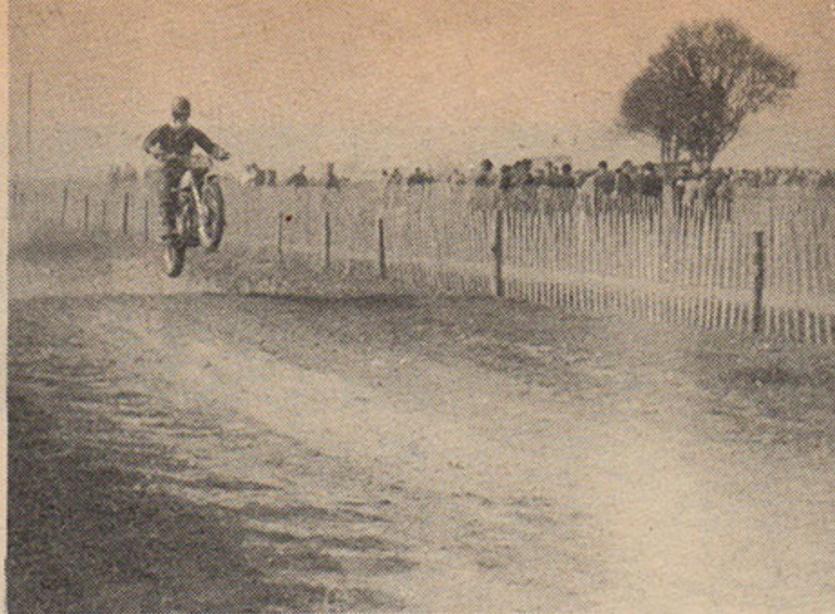
★

Coup de théâtre, au début de la finale : Donald Rickman s'installe au commandement, précédant son frère, et Jacquemin en troisième position. A ce moment là, et à supposer que les places ne varient pas d'ici le terme des 8 tours (rappelons-le, il est maintenant 19 h. 30 et il a bien fallu « estropier » cette finale en l'amputant de 7 tours !), c'est l'anglais qui, à égalité de points avec Jacquemin, enlèverait l'épreuve avec deux places de premier.

Ceci connu, on comprend aisément l'acharnement que déploie notre Champion de France à rejoindre le britannique. On comprend aussi bien le soupir d'aise que pousse près de nous madame Jacquemin quand le second au second tour de cette finale, Dereck Rickman, saute son frère, à la surprise générale, car il fait alors le jeu du français.

Mais c'est ainsi, et nous voyons passer dans l'ordre ledit Dereck, Donald Rickman et Jacquemin à 15 secondes, puis, un peu plus loin, René Klym, qui finira par rejoindre ses prédécesseurs.

Chuchart navigue loin derrière; quant à Frantz et Melioli, ils ont disparu, victimes de la casse.



Ci-dessus : Dereck Rickman, grand animateur de l'épreuve des 500 et révélation de la journée, avec son frère aîné... que nous voyons, au centre, conduire la course qu'il gagnera. - En bas : le Champion de France, Michel Jacquemin, perdit la course trois tours avant la fin, sa chaîne s'étant rompue alors qu'il était en tête au classement général.



Il reste trois tours à couvrir, et, déjà, la foule commence à se retirer, étouffée par la poussière, invitée par la nuit qui tombe à regagner la table familiale. Aussi bien, le résultat n'est-il pas acquis ?

Ce serait compter sans la glorieuse incertitude du sport, qui va ruiner en une seconde les ambitions les plus légitimes de Michel Jacquemin. Presque assuré de la victoire, celui-ci voit sa chaîne casser... C'en est fini pour lui, car, le temps pour son mécano d'être sur place, la course se termine... à 19 h. 55 !

Classement final 500 Inters : 1. Donald Rickman (GB) 7 pts ; 2. René Klym 8 pts ; 3. Dereck Rickman (GB) 13 pts ; 4. Michel Jacquemin 14 pts ; 5. Chuchart 15 pts, etc...

★

Il est 20 h. 20 quand, renonçant à faire effectuer aux trois vainqueurs un tour d'honneur impossible, du fait de la présence des spectateurs sur le terrain, les organisateurs conviennent du moins le public à la cérémonie de la remise des bouquets...

Nous nous accordons l'ultime satisfaction de photographier une dernière fois Perrin, Bertrand et Donald Rickman, bien qu'appréhendant qu'avec le crépuscule...

Ici, une conclusion nous vient naturellement à l'esprit, dont fera profit sans nul doute l'an prochain M. Lejeard, grand maître des destinées sportives de Thomer :

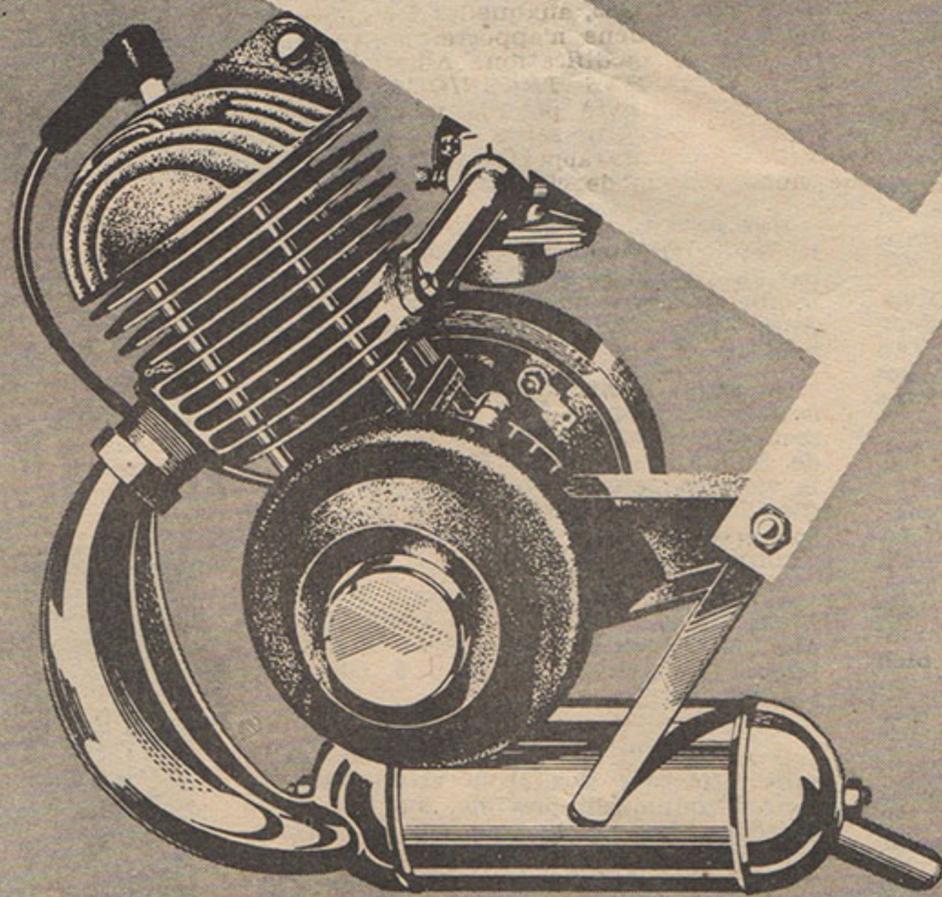
A vouloir trop bien faire...

R.C.D.



LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET · S^t.OUEN (Seine) - MON. 99.60



LE MOTEUR AML 50 cm³ - EMBRAYAGE MULTIMATIC - PUISSANT - RAPIDE - ÉCONOMIQUE

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

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

LE SPORT

PAQUES SPORTIVES EN ANGLETERRE

SUCCES NORTON ET MONDIAL A OULTON PARK...

Le jeune coureur de Liverpool Terry Schepherd, venu à la compétition depuis deux ans à peine, a remporté une brillante victoire dans la classe 500 cmc des courses disputées le lundi de Pâques sur le circuit anglais de Oulton Park.

Sans parler de Surtees, que des ennuis de boîte (plus de seconde vitesse au quinzième tour, des 19 que comportait la finale) obligèrent à l'abandon, Schepherd a triomphé d'adversaires de qualité, tel l'officiel Norton John Hartle.

Celui-ci prit sa revanche en 350 cmc, tandis que Pip Harris remportait la course des sides devant Cyril Smith.

Enfin, en 150 cmc, Cecil Sandford menait ses Mondial à la victoire, devant Chadwick (MV) d'une part, et la REG de Hartle, d'autre part.

...ET VICTOIRE DE TROW (NORTON) SUR SURTEES (MV) A BRANDS HATCH

Le champion du monde semblait se ressentir de son bras brisé l'an dernier à la Solitude, mais ceci ne retire rien à la brillante performance de l'officiel Norton, qui fut lui-même handicapé par la perte d'un repose-pied dans le second tour de la première manche..., ce qui ne l'empêcha pas de la remporter, ainsi d'ailleurs que la seconde, Surtees prenant à chaque fois la seconde place sur la 4 cylindres d'usine. Précisons quand même qu'il s'agissait d'une course sur petit circuit, et que la moyenne de Trow ne s'élève qu'à 115,3 kmh pour la première, et 114,7 kmh pour la deuxième manche de l'épreuve.

Dans la classe 200 cmc, c'est O'Rourke (172 cc MV) qui gagne devant R.J. Ford (MV 123 cc), tandis qu'en 250 cc, Surtees (MV d'usine) triomphe du même O'Rourke (MV) à la moyenne de 106,8 kmh.

Enfin, en 350 cc, l'officiel AJS Peter Murphy, se classe premier, à la moyenne de 113,1 kmh, devant Trow (Norton). Les deux hommes se livrèrent une âpre bataille, et ce n'est qu'au dix-huitième tour (2 tours avant l'arrivée), que Murphy réussit à passer Trow et à «faire le trou».

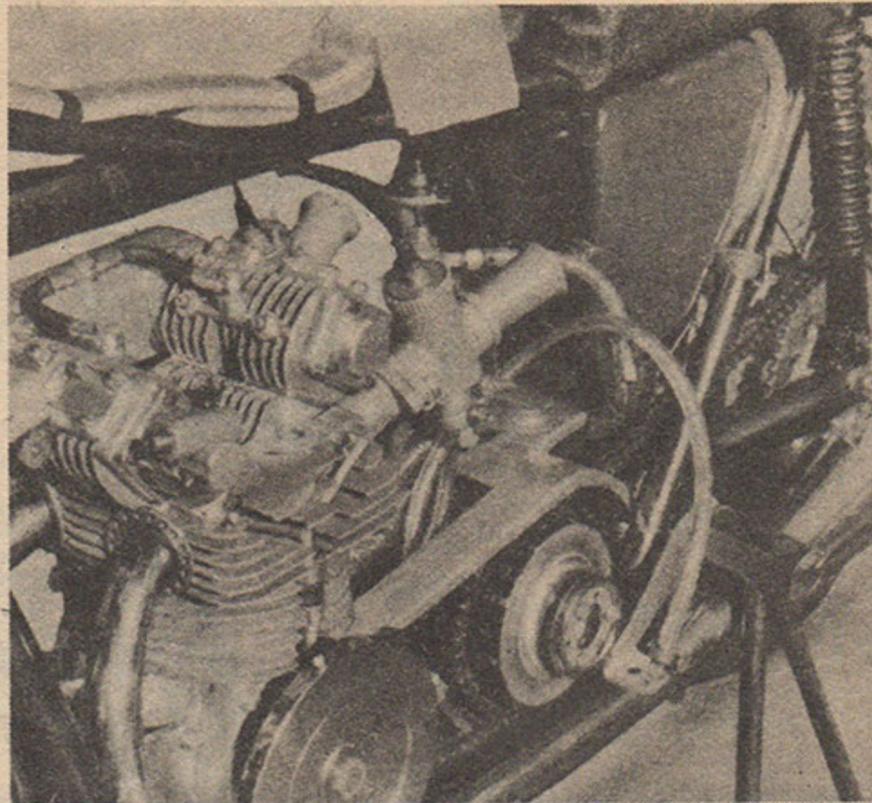
Une épreuve de sidecars complétait le programme des courses de Brands Hatch, et ce fut pour Bill Boddice l'occasion de battre Pip Harris, lequel ne vient qu'en troisième place derrière Young, ces trois hommes montant par ailleurs des Norton.

BMW VERS LE RECORD ABSOLU

Le bruit court que la grande marque munichoise prépare secrètement une machine destinée à s'attaquer au record absolu sur deux roues, toujours détenu par Herz et NSU (339 kmh), puisque la FIM vient de refuser définitivement l'homologation de la performance réussie l'an dernier par l'américain Allen, sur le Lac Salé (345 kmh).

La BMW de record serait une « flat-four » (4 cylindres à plat), non suralimentée, et de 500 cc de cylindrée. Un carénage nouveau, du type aviation, lui permettrait d'atteindre les 400 kmh sur le kilomètre lancé.

Prenez note de ce « tuyau »... mais restons prudents : on dit tant de choses, à propos des records !



LES « OFFICIELS » AJS-MATCHLESS

Le Néo-Zélandais Peter Murphy (vainqueur des 350 à Pau), le canadien Frank Ferris et l'australien bien connu Bob Brown constitueront l'équipe d'usine de la sportive marque anglaise.

Ils ne disposeront pourtant que des classiques 7R et G45, auxquelles les constructeurs londoniens n'apporteront cette saison aucune modification. Aussi semble-t-il, **AU MOINS THEORIQUEMENT**, que les pilotes privés, possesseurs de machines-clients 1957, ne seront aucunement désavantagés par rapport aux officiels que nous venons de citer.

MAURICE QUINCEY NE VIENDRA PAS COURIR EN EUROPE

L'excellent pilote de vitesse australien, que l'on espérait compter au sein de l'équipe de son pays pour le Tourist Trophy, a renoncé à venir disputer les épreuves de la saison européenne 1957.

Outre qu'un séjour de plusieurs mois à l'étranger est difficilement compatible avec la bonne marche du commerce de motocyclettes qu'il exploite à Melbourne, Maurice Quincey considère qu'il est actuellement impossible aux australiens, condamnés à courir en « indépendants » depuis le retrait des marques anglaises, de prétendre à la victoire ou même aux premières places et, par voie de conséquence, de gagner suffisamment d'argent pour que le voyage en Europe soit rentable.

LES CHAMPIONNATS ALLEMANDS DE VITESSE EN MAUVAISE POSTURE

L'annulation des courses du Schottenring, de la Solitude et de l'Avus ne laisse plus subsister au calendrier de l'Allemagne occidentale que la première des épreuves du Championnat du Monde, Hockenheim, le Circuit de Nuremberg et la Course de Côte de Schauinsland.

On comprend que, dans ces conditions, les Championnats Allemands de vitesse apparaissent comme étant sérieusement compromis : comment attribuer valable-

Voici le moteur de la R.E.G. construite par Bob Geeson. Il s'agit d'un twin de 248 cmc. de cylindrée exacte. Avec cette machine, John Hartle a pris une belle seconde place derrière la Mondial de l'« officiel » Sandford, à Oulton Park.

ment des titres disputés sur 2 ou 3 réunions ?

Aussi la Presse spécialisée d'Outre Rhin s'inquiète-t-elle du remède à apporter à la situation et, pour sa part, notre confrère « Das Motorrad » propose d'inclure au titre des championnats le Grand Prix de la Sarre et les courses du Sachsen Ring et du Schleizer Dreieck, en Allemagne du Centre.

A ce propos, notre confrère souligne que des championnats s'étendant non plus seulement à l'Allemagne occidentale, mais encore à l'Allemagne tout entière, ne peuvent qu'apparaître infiniment souhaitables, car jusqu'ici, si les pilotes de la zone Est n'hésitent pas à venir courir à l'Ouest, les coureurs occidentaux ne participent pas aux Championnats de la DDR (République démocratique allemande).

Sur un autre plan, « Das Motorrad » indique que l'on doit s'attendre cette année à de bons résultats du côté des marques d'Allemagne Orientale, les usines MZ et Simpson disputant officiellement les titres allemands dans les classes des 125 et 250 cc. Il se pourrait notamment, et du fait du retrait de DKW, qu'un pilote de la MZ enlevât le titre des 125.

CIRCUIT DE VITESSE DE VIC-BIGORRE

Le Moto-Club Bigourdan organise le 7 juillet 1957 un circuit de vitesse à Vic-Bigorre sur le Circuit des Acacias. Cette épreuve est réservée aux catégories 175 cc Course et Sport. Le règlement prévoit un plateau de 24 coureurs et le club demande aux coureurs désireux de participer à cette épreuve de se mettre en rapport le plus rapidement possible avec le Moto-Club Bigourdan, Café des Lilas, Tarbes.

*A puissance égale
la plus économique !..*

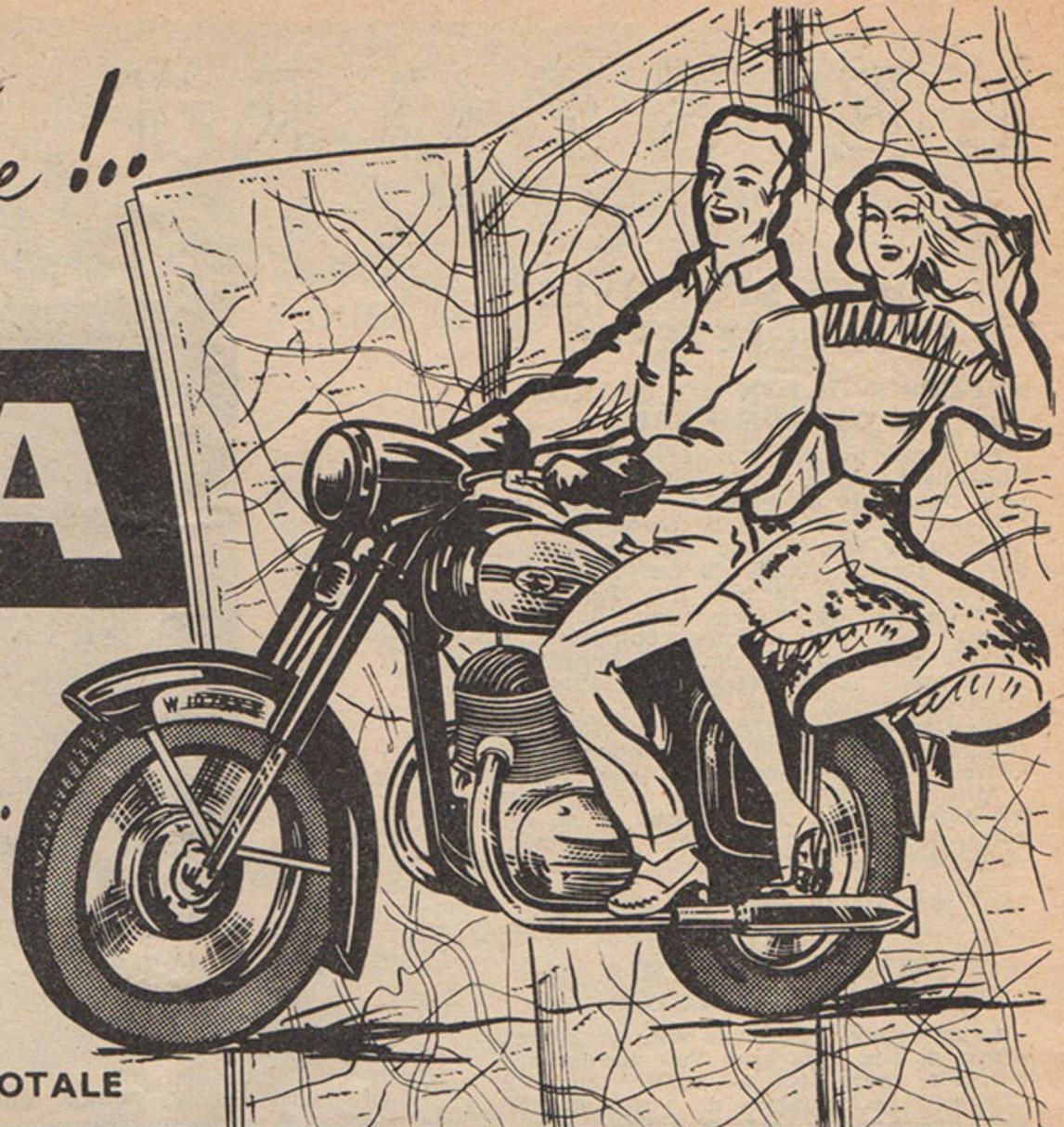
JAWA

*Tonne de route
et suspension
incomparables!..*

250 cm³ 3 litres aux 100 km. 219.500 fr.

350 cm³ une vraie bicylindre
3 litres 1/4 aux 100 km. 249.500 fr.

CRÉDIT - REPRISE - GARANTIE TOTALE

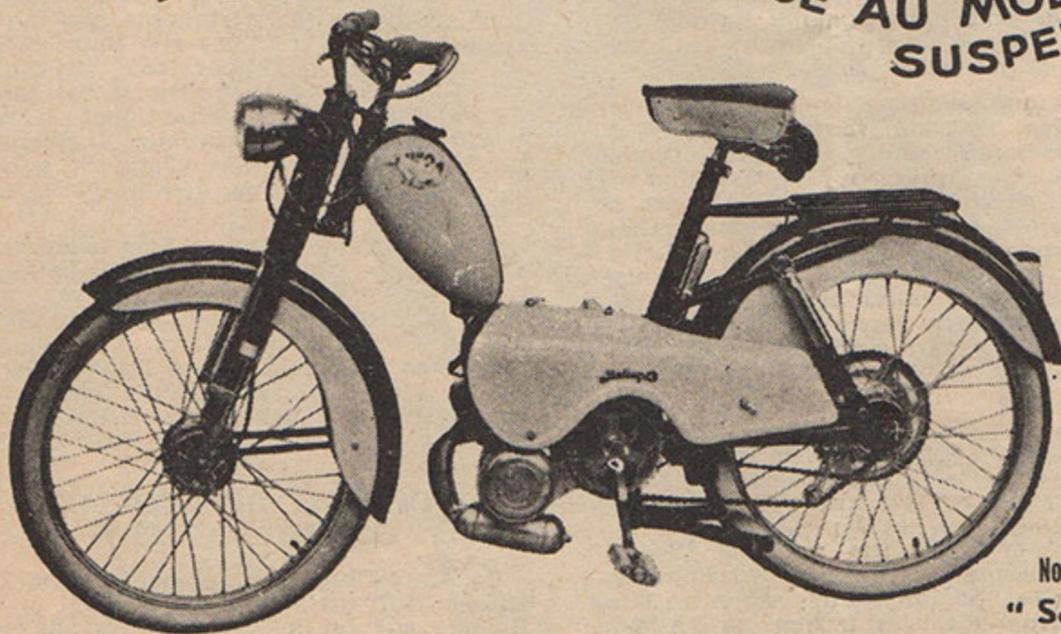


Agent général : ETS Jacques POCH, 127, Avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 61-70

AQUILETTE

TOUJOURS EN TÊTE

ET ENCORE EN 1957 GRÂCE AU MODÈLE À
SUSPENSION ARRIÈRE



Avec moteurs
LAVALETTE-MISTRAL
VAP

Nos machines sont équipées avec : Fourche télescopique et Amortisseur "Sovexia", Chaîne "Brampton", Moyeux "Deceler-Bernardon", Projecteur "Vita", Compteur de vitesse "Huret".

CYCLES

AQUILA

3, RUE BERNARD PALISSY
ST-ÉTIENNE (LOIRE) TÉL. E2.13.36



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

... LA PAGE CROSS

LES RÉSULTATS DE LA SEMAINE

UN PEU PARTOUT EN FRANCE :

ALBERTVILLE. — 250 cc : 1. Del Puppo (NSU) ; 2. Troump (Koehler Escoffier). — 350 cc : 1. Mangioli (BSA) ; 2. Desbiolles (Velocette). — 500 cc : 1. Maccari (Royal Enfield) ; 2. Gérantès (BSA).

ANGOULEME. — 350 cc : 1. Delpeyrat (BSA) ; 2. Vila (BSA) ; 3. Tiercelin. — 500 cc : 1. Hazianis (BSA) ; 2. Ledormeur (BSA) ; 3. Vila ; 4. Tiercelin ; 5. Delpeyrat.

PERNES LES FONTAINES : 250 cc : 1. Galzin (NSU) ; 2. ex-æquo Audemar (AJS) et Gell. — 350 cc : 1. Paul Godey (BSA) ; 2. ex-æquo Klym Robert, Galzin et Pardigon (BSA). — 500 cc : 1. Leslie Archer (Norton) ; 2. Paul Godey (BSA) ; 3. Cheney (BSA) et Clynck (Matchless) ; 5. Ward (Norton) ; 6. Nex (BSA) ; 7. Jacquemin (Matchless) ; 8. Fisher (AJS) ; 9. East (AJS).

AUCH. — 250 cc : 1. Monpo (NSU) ; 2. Molas. — 350 cc : 1. Aguirre (BSA) ; 2. Soulié. — 500 cc : 1. Marrou (BSA) ; 2. Aguirre.

EN ANGLETERRE

DONALD RICKMAN, VAINQUEUR DU

« HANTS GRAND NATIONAL »

Le jeune crossman anglais, que nous avons vu récemment remporter l'épreuve des 500 Inters à Thomer-la-Sogne, avait déjà fourni le vainqueur du « Hants Grand National », disputé à Ringwood le vendredi saint.

Parmi les partants, le Champion d'Europe, Less Archer, qu'une rencontre avec un concurrent mit hors course (la fourche télescopique de sa Norton étant endommagée) alors qu'il menait brillamment l'épreuve.

A noter encore Phil Nex, en proie à des ennuis mécaniques dès le départ, Geoff Ward, contraint lui aussi à l'abandon par un piston défilant...

Ces retraits successifs aidant le frère cadet du vainqueur, Derreck Rickman (brillant troisième à Thomer) à terminer en seconde position dans ce « Hants Grand National », dont B.A. Sharp gagne par ailleurs la catégorie 250 cc. sur Francis-Barnett.

EN BELGIQUE

BAETEN GAGNE A HERENTALS

Cette épreuve ne comportait que peu d'engagés étrangers, mais les meilleurs « locaux » s'y opposaient, à l'exception toutefois de Crosset, de Verhaegen (en panne de matériel), et de Mingels qui a, paraît-il, vendu sa Matchless et a déclaré vouloir « raccrocher », à moins qu'il ne retrouve une machine de marque belge.

Si cette information se révèle exacte, on pourra conclure que le retrait de la FN a fait une première victime !

La journée a été marquée de plusieurs accidents, dont furent victimes Jean Somja (à peine guéri de sa blessure de l'an dernier au genou, et qui a eu cette fois la plante du pied arrachée) et, dans la course des « Seniors », Van Obbergen

(blessé aux reins) et Besonhé (clavicule cassée). Quelques spectateurs furent encore atteints par la machine de Van Obbergen, mais leurs blessures sont sans gravité.

Une fois de plus, René Baeten s'est affirmé le meilleur belge du moment, avec Rombauts qui fait encore second ici.

Classement Inters : 1. Baeten (FN) ; 2. Rombauts (BSA) ; 3. Nic Jansen (Matchless) ; 4. Baudoin (Matchless) ; 5. Bresseleers (Matchless), etc...

DEMAIN A VESOUL

PREMIERE MANCHE DU CHAMPIONNAT INTER ET PRIX DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Le Moto-Club Haut-Saonais, à qui revient l'honneur d'organiser la première des quatre épreuves du Championnat de France des Internationaux, a voulu que ce départ pour le titre 1957 fut l'occasion d'une manifestation de grande envergure.

La réunion comprendra en effet un riche programme divisé en deux parties distinctes :

Le Championnat de France, qui verra s'aligner sur le très beau circuit de Vesoul, les inters suivants : Michel Jacquemin (actuel détenteur du titre), Brassine, Frantz, Chuchart, Ledormeur, Lefèvre, Vouillon, Drobecq, A. Darrouy, Bertrand, Schmid, Melloli, Barbara, Hazianis, Godey, Klym Robert et Klym René, enfin, Charrier.

On le voit, tout le gratin du cross français. Une exception cependant, et que nous comprenons mal : Combes ne semble pas vouloir disputer le titre des inters, alors qu'il a récemment demandé — et obtenu — son intégration dans les rangs de ces derniers, non pas, comme c'est la règle générale, d'après les résultats réalisés dans le Championnat des Nationaux, mais exceptionnellement au seul vu de son palmarès.

Cette nomination « au choix » n'a pas manqué de soulever certains commentaires dans les milieux du cross et si, pour notre part, nous n'y trouvons rien à redire, car Combes est un pilote de classe, dont les possibilités sont indiscutables (Poitiers nous en fournit encore tout récemment la confirmation), nous n'en pensons pas moins que la meilleure manière de faire taire les uns et de prouver aux autres que la Fédération n'a pas commis d'injustice eut été de s'aligner dans la course au titre de Champion de France international... et d'y briller !

Il n'empêche que cette première manche promet d'être sévèrement disputée et nous pouvons dire dès à présent que Michel Jacquemin a pris sa préparation plus au sérieux encore qu'à l'habitude (ce qui n'est pas peu dire) et n'a pas l'intention de se laisser facilement dépasser d'une couronne qui lui va fort bien.

★

Cette première partie du programme de la réunion de Vesoul aurait déjà suffi à faire le succès de celle-ci. Et pourtant, que dire de la seconde course que nous offre le MC Haut Saonais sous le titre prestigieux de « Prix du Président de la République » ?

Il s'agit là d'une épreuve de grande classe, dans laquelle s'opposeront les représentants de 6 nations :

L'Angleterre, avec le champion d'Europe Less Archer et encore Geoff Ward, Phil Nex et Eric Cheney ;

La Hollande, avec Baudouin, détenteur du titre national, Clynck, récent vainqueur d'Archer en Belgique, et Westersbaan ;

L'Australie, dont les pilotes East, Champion national, et Fisher, doivent commencer à s'accoutumer à nos circuits ;

La Belgique, qui nous envoie Van Heuverswijn et surtout Rombauts, le meilleur belge actuellement après Baeten, et dont nous ne manquerons pas de suivre attentivement la course.

L'Allemagne, qui nous pose une inconnue, avec son champion, Wustenhaegen, que nous n'avons personnellement jamais vu, mais qui est très estimé chez lui.

La sixième nation est évidemment la France, dont les défenseurs seront quelques-uns des participants au Championnat : Jacquemin, Brassine, Frantz, Godey, Vouillon, les deux Klym, Hazianis, Charrier et Chuchart.

Il va sans dire que ce Prix du Président de la République motivera la présence à Vesoul de nombreux officiels, auxquels l'Armée et la Musique du 54^e Régiment d'Artillerie rendront les honneurs.

AUTRES RÉUNIONS

Elles doivent se tenir à Cassel (licenciés nationaux) et à Tarare (épreuve internationale).

Nous n'avons rien reçu des organisateurs concernant ces réunions, mentionnées au Calendrier Sportif International, mais que nous n'indiquons ici que sous toutes réserves quant à la réalité de leur déroulement.

A FIGEAC LE 26 MAI

Comme prévu au Calendrier de la FIM, le MC du Quercy organise le 26 mai à Figeac (Lot) sur le Circuit de Combecave, un Moto-Cross International.

Cette épreuve comprendra deux catégories : 500 cc International et 500 cc National.

Voici les engagés de la catégorie 500 Inter, qui se présentera sous la forme d'une rencontre franco-anglaise, puisque seront au départ Leslie Archer (champion d'Europe), Geoff Ward, Terry Cheshire, Gordon Jackson et John Giles du côté britannique, et Michel Jacquemin (actuel Champion de France), Robert Klym, Hazianis, Brassine et Vouillon du côté français.

En 500 Nat. les meilleurs régionaux avec Vila, Julienne, Melous, Panis, etc.

Une belle manifestation qui doit attirer la grande foule, vu la qualité du plateau.

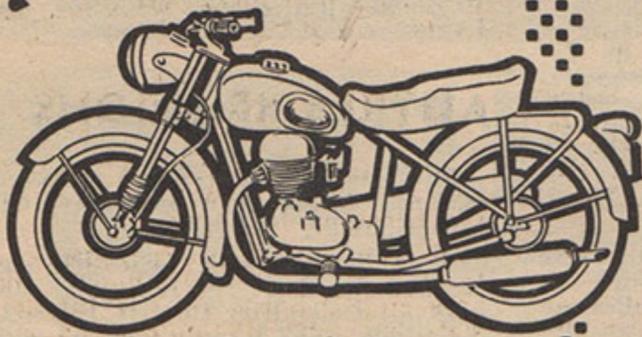
★

Chercher

une bonne

HUILE

pour



c'est trouver

- Pour moteurs 2 Temps : MIX COURSES
- Pour moteurs 4 Temps : CENTURY



47, Rue de Paris, BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88

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

PSA MOTOR OIL

★ VICTOIRE LOGIQUE DE MV EN FORMULE 2
 ★ SURPRISE PARILLA EN FORMULE 3

Le cinquième « Giro Motociclistico d'Italia » a connu un succès au moins égal à celui des éditions précédentes. Il a même eu sur ces dernières l'avantage de conserver, jusque sur la ligne d'arrivée, un grand intérêt, car, dans de nombreuses catégories, il était encore difficile, au départ de la dernière étape, de désigner avec certitude le vainqueur.

× × ×

Donnons tout d'abord un aperçu général sur le « Tour ». Pour un parcours total de 2.060 km, il comportait 9 étapes, sans un jour de repos. Les machines étaient divisées en deux catégories : Formule 2 (sport) et Formule 3 (dérivées de la série) ; chaque catégorie était à son tour subdivisée en 4 classes de cylindres : 75, 100, 125 et 175 cc. Au départ, nous avons 240 pilotes ainsi répartis :

Formule 3 : 75 cc - 7 ; 100 cc - 13 ; 125 cc - 41 ; 175 cc - 67.

Formule 2 : 75 cc - 13 ; 100 cc : 13 ; 125 cc - 33 ; 175 cc - 53.

De ces 240 pilotes, 100 seulement ont terminé (55 en Formule 3 et 45 en Formule 2), ce qui représente 58,5 % d'abandons. Ce pourcentage peut paraître élevé, mais en fait il est le moins important de ceux enregistrés pendant les 5 Tours d'Italie. Par cylindrées, ce sont les 175 cc qui paient la note la plus élevée : 65,8 % d'abandons en Formule 3 et 64,2 % en Formule 2.

× × ×

Quelques commentaires maintenant sur les classements dans les différentes catégories. A tout seigneur, tout honneur, nous commencerons par les 175 cc de Formule 2 qui ont fourni le vainqueur absolu du Tour : Venturi sur MV. Bien que la grande marque italienne ne fut pas engagée officiellement, Venturi, et son collègue Milani Gilberto, qui termine second, disposaient tout simplement de la MV double arbre type compétition, naturellement sans carénage et avec le carburateur imposé par le règlement. Venturi a conduit sagement sa course : parti prudemment dans les deux premières étapes, il s'est déchaîné au cours des deux étapes suivantes courues sous la pluie, et a pris la tête du classement général pour ne plus la quitter. Les Morini, dont on attendait beaucoup, ont peut-être payé cher l'inexpérience des pilotes qui ont alterné des bons et des mauvais jours. Fiche de consolation : 6 victoires d'étapes. Les nouvelles Gilera bicylindre s'étaient attelées à une lourde tâche : Choisir pour banc d'essai une épreuve comme le Tour d'Italie, c'est rechercher la difficulté ! Le résultat n'est cependant pas mauvais : une cinquième place au classement général et des enseignements précieux pour la mise au point définitive des machines. Les Mondial, plus que les Morini, ont payé un lourd tribut à l'inexpérience des pilotes et aussi à la malchance. Résultats franchement décevants pour la marque de M. Boselli !

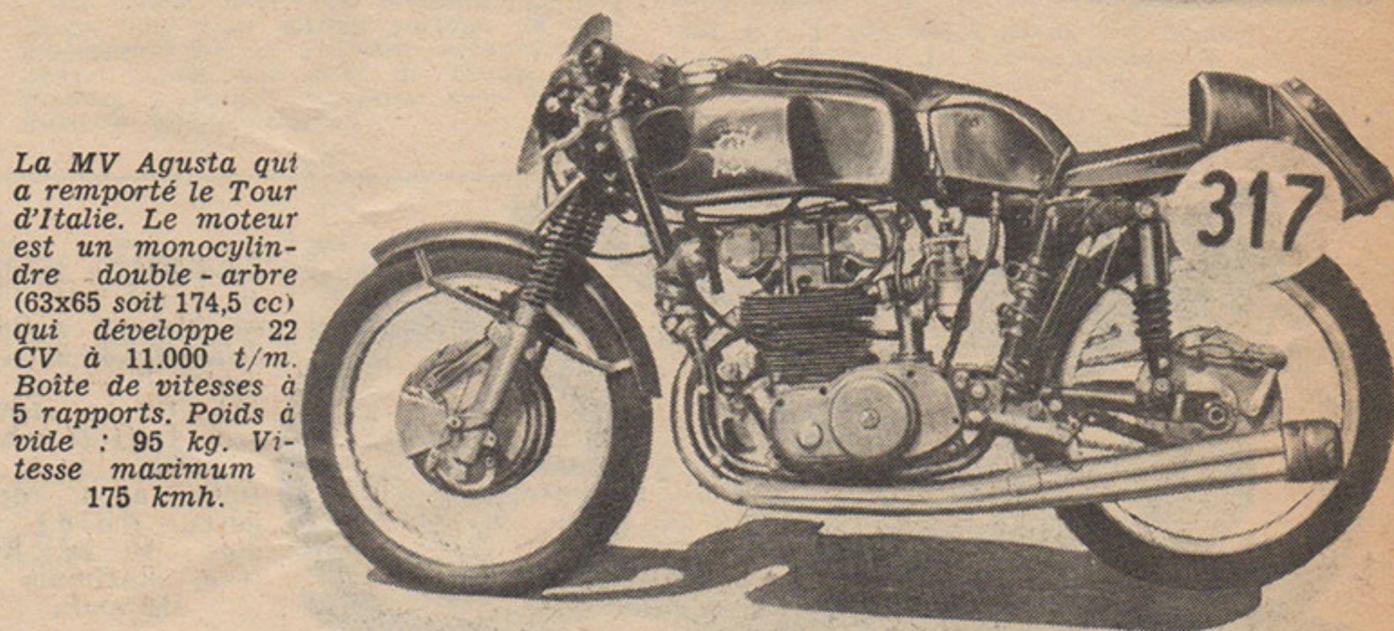
Ces 4 marques ont dominé facilement et complètement cette catégorie.

× × ×

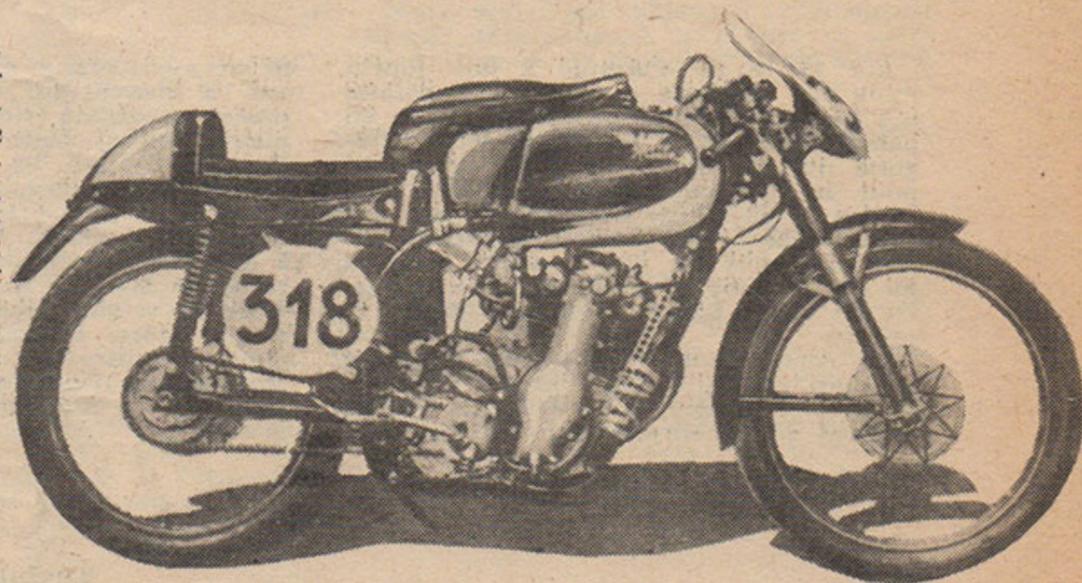
Toujours en Formule 2, en 125 et 100 cc, les Ducati ont renouvelé leur victoire de l'an passé, Victoire sans histoire en 100 cc, puisque nous ne trouvons que des Ducati au départ ! Victoire facile en 125 cc (9 Ducati dans les 10 premières machines !), malgré l'opposition, sympathique mais trop peu efficace, de la Benelli « Leoncino ».

5^e "MOTOGIRO D'ITALIA"

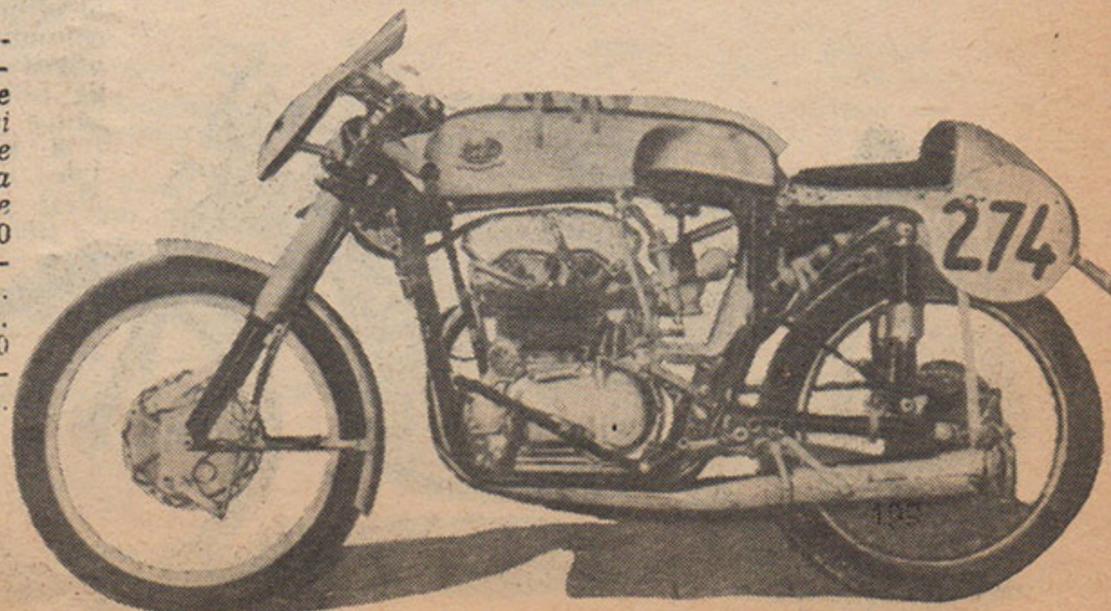
AU



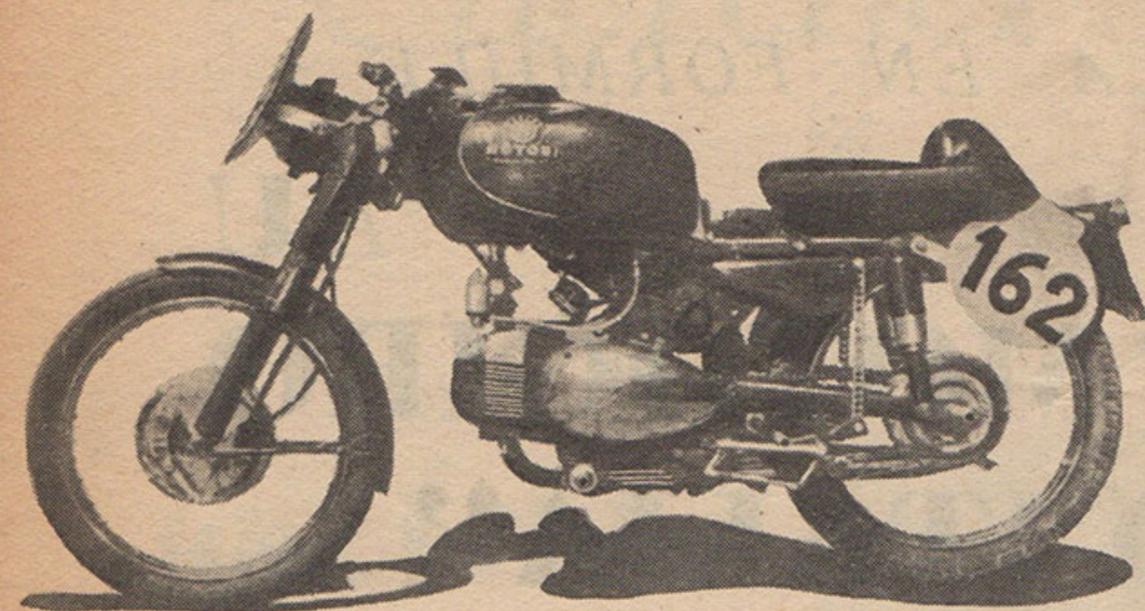
La MV Agusta qui a remporté le Tour d'Italie. Le moteur est un monocylindre double arbre (63x65 soit 174,5 cc) qui développe 22 CV à 11.000 t/m. Boîte de vitesses à 5 rapports. Poids à vide : 95 kg. Vitesse maximum : 175 kmh.



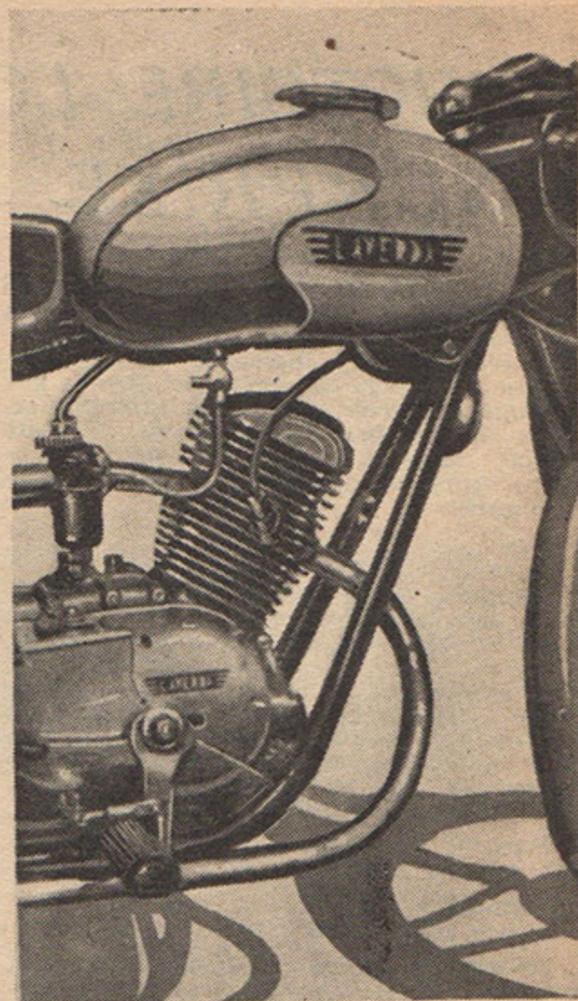
La Morini « Rebello ». Le moteur est un monocylindre simple arbre dédoublé à commande par chaîne. Puissance maximum : 20,5 CV à 9.500 t/m. Taux de compression : 10 à 1. Boîte à 5 rapports. Poids à vide : 100 kg. Vitesse maximum : 167 kmh.



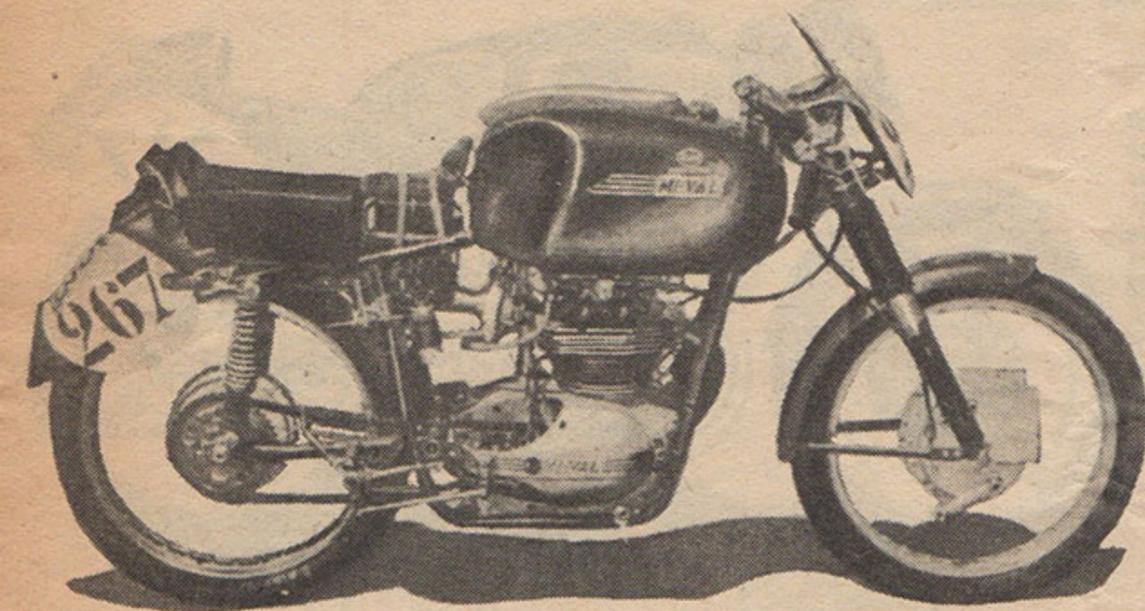
La 175 cmc. Mondial, dont on attendait mieux. Le moteur est aussi un monocylindre double arbre. Sa puissance est de 23 CV à 11.500 t/m. Taux de compression : 12 à 1. Boîte à 5 rapports. Poids à vide : 90 kg. Vitesse maximum : 175 kmh.



La 175 cc Motobi « Catria » (Formule 3) à moteur monocylindre horizontal culbuté. Elle développe 11 CV à 7.500 t/m. Taux de compression : 8 à 1. Boîte à 4 rapports. Poids à vide : 95 kg. Vitesse maximum : 130 kmh.



Le moteur Laverda de 100 cmc. (Formule 3). Monocylindre culbuté. Puissance : 8,5 CV. Taux de compression : 10 à 1.



En Formule 2 voici la MI-VAL 175 cc. Moteur monocylindre simple arbre. Puissance : 13,5 CV à 7.500 t/m. Taux de compression : 10 à 1. Boîte à 4 rapports. Poids à vide : 90 kg. Vitesse maximum : 155 kmh.

En 125 cc, Formule 3, le « Leoncino » Benelli est à l'honneur : 4 machines dans les cinq premières et 7 victoires d'étapes. Il s'agit en vérité d'un succès attendu. La seule surprise dans cette classe est venue des deux victoires d'étape de la CM (les 2 premiers jours !). Excellente performance encore de Rumi qui s'assure une quatrième place au classement général, et résultat d'ensemble fort bon pour Maserati.

× × ×

Quant à la victoire en 100 et 75 cc, elle ne pouvait échapper à Laverda, étant donné que cette marque était... seule en course ! Notons simplement que Pastorelli, vainqueur en 100 cc, prend la cinquième place du classement général en Formule 3, devant toutes les 125 cc et de nombreuses 175 cc. Mieux encore : il réalise une moyenne plus élevée que celle du vainqueur en 100 cc Formule 2 (94,613 kmh contre 94,543 kmh).

× × ×

Deux conclusions s'imposent à la suite de ce cinquième Tour d'Italie motocycliste.

— Tout d'abord, les pilotes, et les directeurs sportifs, ont compris qu'une course par étapes ne se conduisait pas comme une course en circuit. Il faut donc savoir ménager sa mécanique, ne pas rechercher l'exploit, mais au contraire tabler sur la régularité de marche. Il faut aussi savoir sacrifier quelques individualités en vue du succès final de la marque, donc renforcer l'esprit d'équipe.

— Ensuite, le « Giro » montre, par la faveur dont il jouit auprès des sportifs italiens et par l'intérêt qu'il suscite auprès des constructeurs, que la formule « sport » pour les épreuves motocyclistes, si elle en est encore à ses premiers pas, est sans doute la formule de l'avenir, celle qui permettra à de nombreux jeunes sportifs de venir à la compétition et qui élargira le « clan » des usines s'intéressant activement au sport.

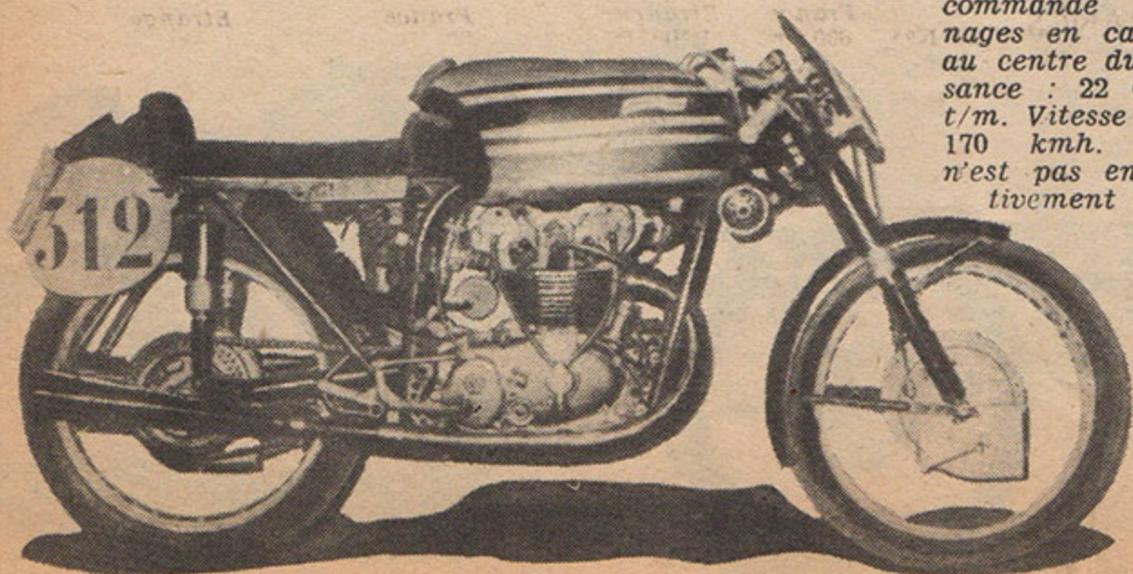
B. N.

Les 75 cc de Formule 2 ont fourni l'une des surprises du Tour : la défaite des Ceccato par une Laverda. Notons, en passant, que la 75 F2 est la seule catégorie qui ait établi un nouveau record pour la moyenne générale (89,990 kmh contre 89,615 kmh). Les Ceccato, qui ont débuté par trois victoires d'étapes consécutives, ont dû par la suite subir la loi des Laverda et se défendre aussi contre la seule Capriolo engagée dans l'épreuve.

Et passons maintenant aux machines de Formule 2 qui nous ont réservé, avec la victoire de Rottigni sur Parilla 175 cc, la plus grosse surprise du « Giro ». Au

départ, en effet, on comptait surtout sur les Bianchi qui se sont d'ailleurs imposés au départ (victoire dans les 3 premières étapes). Mais, comme son compère Venturi en 175 F2, Rottigni a profité des journées de mauvais temps pour fournir un gros effort : à partir de la quatrième journée, il remporte en effet 2 victoires et se classe quatre fois second ! A signaler que la Parilla est une « culbu », alors que la Bianchi est une simple arbre. Bonnes performances aussi pour une autre « culbu » : la « Catria » Motobi, qui remporte une étape et classe trois de ses machines dans les 10 premières.

Toujours en Formule 2, la Ducati 175 cc. Moteur bicylindre double arbre commandé par engrenages en cascade placés au centre du bloc. Puissance : 22 CV à 11.000 t/m. Vitesse maximum : 170 kmh. Ce modèle n'est pas encore définitivement au point.



NOUVEAUTES MOTOCYCLISTES A LA FOIRE DE MILAN

Les motocyclistes transalpins ont, comme nous, leur Salon annuel. Mais ils ont aussi d'autres occasions de satisfaire leur soif de nouveautés, car les constructeurs italiens ne dédaignent pas les Foires régionales pour présenter leurs dernières créations.

De toutes ces Foires, la plus importante est certainement celle de Milan : elle réunit en effet cette année 13.200 exposants, dont plus de 4.000 sont étrangers.

Les usines italiennes ont fait, en son honneur, un effort plus grand que par le passé et sur de nombreux stands il était possible de voir des réalisations nouvelles. Sans entrer, pour chacune d'elles, dans les détails, nous citerons en vrac :

— Le Lambretta 175 TV que nous avons déjà présenté rapidement.

— Une 125 cc Demm, 4 temps culbu, 6 CV à 7.000 t/m et, pour la même marque, une 175 cc simple ACT développant 10,5 CV à 7.000 t/m.

— Une série de cyclomoteurs de l'usine Testi montés avec des moteurs Demm et

qui se font surtout remarquer par leur prix de vente très bas (influence de Viberti ?).

— Chez Alpino, un scooter de 125 cc deux temps, avec roues de moyen diamètre.

— Une petite moto Garelli de 70 cc.

— Un tri Aermacchi équipé d'un moteur Diesel.

— Chez IMN, deux nouveautés : un 65 cc deux temps développant 3 CV à 6.000 t/m ; une « Motoleggera » de 100 cc 4 temps, développant 5,5 CV à 6.200 t/m, et dont le moteur est dérivé du bicylindre du Rocket.

— Deux modèles MV (125 et 175 cc) destinés plus spécialement à l'exportation.

★

On notait encore la présence de la Vespa 1957 (qui diffère surtout de la précédente par un nouveau carénage du phare), ainsi que celle de toutes les grandes marques italiennes avec leurs modèles déjà connus.

PERLIN REMPORTE LE MOTO-CROSS D'AMIENS

L'épreuve de sidecar-cross de cette réunion en constituait l'élément essentiel, et réunissait la plupart de nos bons spécialistes. A signaler — pour expliquer que la dominante ne fût pas donnée à la catégorie solo — que c'est une prairie qui servait de cadre aux épreuves, qui connurent le meilleur accueil du public.

Perlin, très en forme cette année, et bien servi par son passager, Claude Segal, remporte une nouvelle victoire.

Résultats (sides) : 1. Perlin ; 2. Scossa ; 3. Gervais ; 4. Garcia ; 5. Théveney. Plisson, également au départ, a cassé et a dû abandonner.

A THIERS

Class. Inters : 1. Jacquemin ; 2. Combes ; 3. Barbara ; 4. Julienne ; 5. Vaccani.

A VANNES

250 cc : 1. Terrien (NSU) ; 2. Saucisse (NSU) ; 3. Houdoux (Puch) ; 4. Gaborit (NSU), etc...

350 cc : 1. Beaumard (BSA) ; 2. Maisonneuve (BSA) ; 3. Dubois (BSA) ; 4. Allaire (BSA) etc...

500 cc : 1. Maisonneuve (BSA) ; 2. Chablot (BSA) ; 3. Rix (GB) Ariel ; 4. Lesueur (BSA) ; 5. Howe (GB) BSA, etc...

A MERLEBACH

Nationaux : 1. Boisserie (BSA) ; 2. Devaux (BSA), etc...

Internat. : 1. Baudoin (H) Matchless ; 2. Cheney (GB) BSA, etc...

DEUX VICTOIRES FRANÇAISES A BOURG-EN-BRESSE :

- ★ COLLOT (500)
- ★ MURPHY (350)
- ★ CAMATHIAS (250 et SIDES)
- ★ ONDA (175)

AU PALMARÈS DE LA JOURNÉE

Voici en bref, et en attendant le compte-rendu que vous fera du Circuit de Bourg en Bresse notre envoyé spécial C.R., les résultats dans les différentes classes :

175 cc : 1. Jacky Onda (Mondial) 93 km en 55'30" 3/5 ; 2. Schaad (Nougier) ; 3. Savoy (Mondial) ; 4. Touzalin (MV) ; 5. Lesage (Ducati) ; 6. Casset (Follis), etc.

250 cc : 1. Camathias (NSU). Le détail du classement ne nous étant pas parvenu à l'instant de mettre sous presse, nous nous excusons de ne pouvoir le publier dans cette information de dernière heure. Il figurera bien entendu dans le compte-rendu de notre envoyé spécial, reportage que vous pourrez lire dans notre prochain numéro.

350 cc : 1. Murphy (officiel AJS), Nou-

velle Zélande, 33 tours, 102,3 km en 54' 11" 2/5, moyenne 113,278 kmh ; 2. Trow (officiel Norton) GB ; 3. Bryen (Norton) GB ; 4. Toistevin (Norton) GB ; 5. Insermini (Norton) ; 6. Bayle (Norton) ; 7. Casset (Norton) ; 8. Gonzales (Norton) Esp., etc...

500 cc : 1. Jacques Collot (Norton) 33 tours, 102,3 km en 53'28" 1/5, moyenne 114,900 kmh ; 2. Bryen (Norton), GB ; 3. Grace (Norton) Gibraltar ; 4. Toistevin (Matchless) GB ; 5. Onda ; 6. Deschamps ; 7. Ligier ; 8. Klager (All.).

Sides : 1. Camathias (BMW) Suisse, 25 tours, 77,5 km en 43'16" moy. 107,456 kmh ; 2. Murit (BMW) ; 3. Schneider (BMW) All. ; 4. Beauvais (Norton) ; 5. Fister (Norton) ; 6. Alonzo (Norton).

DEMAIN EN VITESSE PURE

Le Grand Prix de la Sarre (St-Wendel) a bien lieu, mais aucun communiqué ne nous a été adressé en temps voulu par les organisateurs. C'est la première fois que ceux-ci négligent de nous informer des détails de leur organisation, et nous ne pouvons que regretter cette fâcheuse lacune, qui nous empêche de renseigner utilement le public sportif français.

Sont également prévus au Calendrier Sportif International la Course de Côte de Laffrey et le Grand Prix de Madrid.

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMÉRO...

...et outre nos rubriques régulières, informations générales et sportives, « Ce qu'ils en pensent », « Tribune Libre », etc... vous trouverez encore : La description du Programme Adler 1957 ; une étude concernant les mises en circulation en Allemagne l'année dernière ; et, sur le plan de l'actualité sportive, le reportage du Circuit de Vitesse International de Bourg en Bresse, par notre envoyé spécial C.R.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto

La revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

ABONNEMENTS

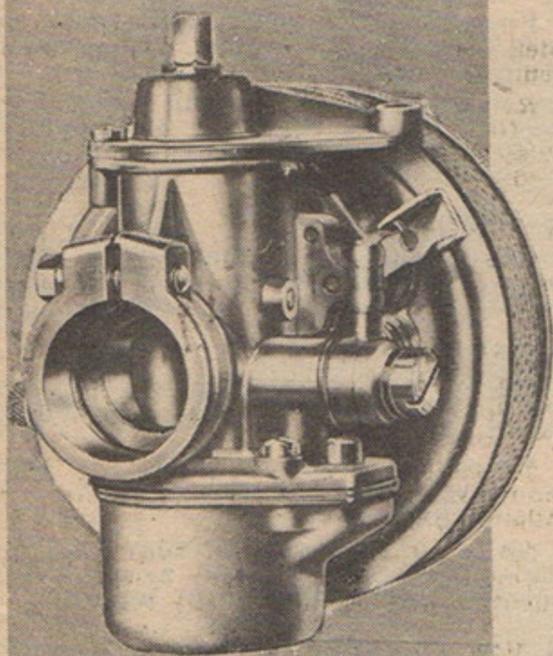
	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	800 fr.	1.100 fr.	50 N ^{os}	1.500 fr. / 2.000 fr.

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

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

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

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



CARBURATEUR ZENITH MX

pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs.

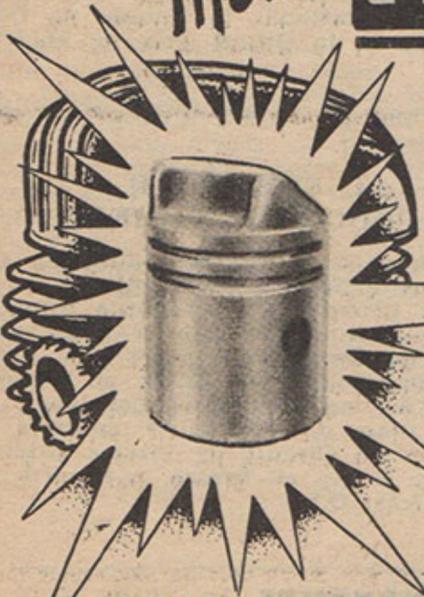
Étanche aux poussières.

Cuve centrale à niveau stabilisé.

Sté du carburateur ZENITH, 17, Rue Louise-Michel, LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON
Scooters VESPA et LAMBRETTA

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET 16 ter, rue Etienne Marcel - M° Hochel
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63

BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

RAPID'MOTO

6, rue Dailly - St-CLOUD - MOL. 21-29

D^r J. CHARRIER, International de Moto-Cross

Marcel BEAUVAIS

Agent Officiel et spécialiste de la marque HOREX
Vous offre de splendides occasions, vendues avec une véritable garantie

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

MAR. 57-81

Spécialiste du Pare-jambes B. M. W.



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11^e
ROQ. 29-28

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

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 ou à la main). Les annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

MOTOBECAINE

Motobécane réparations rapides
 Moto Mobylette 19 rue de la
 Tombe Issore Paris 14^e.

175 Motob. équip. très b. ét.
 11 km. Courtot 9 r Ohresser
 Nogent sur Marne.

175 Motoconfort 12000 k acc.
 parf. état 85000. Tritz 6 rue
 Desfossez, St Cloud (SO).

U2C et remorque Fulgur prix
 à débattre. Servant 3 r Th.
 Leduc. Pantin (Seine).

TERROT

250 Terrot 1955 exc. ét. 130000
 à débat. Pradal 178 av. du
 Maine SEG. 76-06.

V. 500 RGST side camp. Roy
 15000 k acc. cliq 180000 Aubry
 12 r Popincourt Paris 11^e.

PEUGEOT

176 TC4 54 noir et chrome
 12000 k état impeccable. Le-
 nain 2 rue St Bernard 11^e.

350 c. Peug. sport 415 h. ét.
 sél. 4 v. cul. px int. Monnet
 28 r Fondary Paris 15^e tous
 les jrs de 17 h. à 20 h.

176 TC4 lux. ét. nf 16000 k px
 100. tél. 14-01 Beauvais (Oise)

176 TC4 gd luxe noire 750 k
 70000 fr. Risselin 65 rue E.
 Renan, Nanterre. Ecrire.

MONET-GOYON

350 Monet 1950 14000 k impec.
 50000 vis. dimanche 19 r Ma-
 don. Viry Châtillon (S-O).

Monet 125 cc Pullmann 0 km
 Acker 7r P Déroutède Asnières

ALCYON

ALCYON 3 cv nve sold. Faire
 offre cré. 17 r Pajol.

GITANE

Gitane 125 2 k px int. impec-
 16 r Gautherot Gentilly

M.V.

MV 175 garantie 145 kmh 4000
 km. Marie ITA 46-42.

RAVAT

Ravat 125 oscil. 55 car. sport
 85. Cré. 17 rue Pajol.

GULLER

Guiller 125 AMC pf. ét. 40000
 Thévenon GOB. 83-00 P. 487.

AUTOMOTO

AUTOMOTO 125 ent. rev. état
 imp. pn. neufs 10500 k. Genty
 48 av. Parmentier Paris 11^e.

NEW-MAP

100 cmc New-Map moteur
 Sachs bon état LON. 32-93.

MOTOS ANGLAISES

NORTON 5 CV twin alu 55
 osc. 13000 k 280. Gar. 3 mois
 cré. rep. 17 rue Pajol.

AJS 500 twin impec. 200. De-
 merson 14 r Girardon 18^e.

BSA 250 C12 mod. 56 sus. osc.
 6000 k Marrot 78 r J. Faure
 Bordeaux - Bastide.

NORTON 600 cc 57 neuve 178
 kmh disp. cré. rep. à l'Agence
 17 rue Pajol BOT. 05-95.

BSA Golden 56 oscil. 12000
 km 260. 17 rue Pajol.

BSA 250 CV compl. équipée
 16000 k 1re main t. b. état à
 vendre cause santé 120000 fr.
 Tél. ORN. 47-01.

BSA 250 C11 54 excel. état
 parfait équipée TRE. 06-19.

250 BSA ét. gén. imp. acc. eq.
 Lainé 10 Pge de Puébla 19^e.

Triumph T100 1250 km 250.
 Altuna tél. Bureau Gré. 57-00

BSA 650 54 side Préc. port.
 camp. seul ou sépa. Ernis 5
 r A. Chénier Issy 19 h.

BSA 650 Golden 14000 k acc.
 11 r Pierre Levée 11^e.

AJS 500 twin 53 150000. Da-
 nneau 15 rue Ml Joffre, La
 Roche sur Yon (Vendée).

NORTON Dominator type 7
 ét. imp. vis. apr. 19 h. sauf
 sam. dim. Boulois 12 r de
 Madagascar Paris 12^e

Triumph T100 état neuf 140000
 fr. à déb. AVR. 12-31.

Norton 88 54 20000 k ét. nf.
 Ponthus r Avenir, Bourg, Ain

BSA 650 A10 53 t. b. tél. Gut.
 68-58. Brunet 18 r Vivienne.

Triumph sp. tw. ét. nf équip.
 px 250. Gge Carnot 46 r des
 Acacias 17^e. ETO 56-98.

TRIUMPH

TIGER 100
 pas rodée tél. 582 Beauvais

BSA B33 ét. nf 18000 k px
 int. Coatelen 35 r de la Liber-
 té, Savigny s/Orge (S-O).

250 BSA impeccable équipée.
 Poussard 18 Cité Joly 18 h.

Triumph T110 impec. 250000
 Mennesson 191 av. de Neuilly
 Neuilly (Seine).

TRIUMPH 650 Thund. 55 im-
 pec. cse santé px int. Boixel
 15 r Carème Prenant, Argen-
 teuil, vis. soir.

BSA 500 cross 1954. Garcia
 86 bd V. Hugo, Clichy.

BSA 250 C11SL
 GUT. 83-30.

650 TRIUMPH pft état 150.
 16 r J. Guesde, Levallois.

BSA 500 B33 51 parfait état
 Quenderf 198 r de Tolbiac.

MOTOS AMERICAINES

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

MOTOS ALLEMANDES

Tout pour les
MOTOS DKW

PERSIN, 92, av. de Rigny,
 Bry (Seine), tél. 272.

Cse dép. milit. Zundapp 750
 cmc mot. ref. neuf crédit.
 Baumard Albert 15 rue Olliviers
 de Serres Tél. BLO.
 19-33 7 h. 30 21 h.

Ardie 250 110000. Piniec 64 r
 des Amandiers Paris 20^e.

750 BMW R78 avec side Préc-
 ision parf. état 180000. Chall-
 oux 7 r Aimée Morot, 13^e.
 Vis. soir 7 h.

350 NSU Consul impec. tr. b.
 eq. Barbry 14 r N. Charlet 15^e

BMW R12 2 carb. gr. side
 Préc. can. ens. imp. px 80000
 Carnevali 52 rue Pierre Joi-
 gneaux, Bois Colombes (Seine)

NSU Max 250 cc b. état équ.
 camp. sac. cuir 110 V p. ras.
 Imper. moto Klepper 1,75 à
 1,80 m. Krampe 30 r Fondary
 15^e SUF. 33-30 18 à 20 h.

BMW R68 10000 k repr. 125
 étrangère J. Bioraz St Brice
 près de Reims (Marne).

MOTOS BELGES

FN 500 40000. Hureau, 82,
 Etang à l'Eau, Rosny S.

FN 450 culb. pft ét. 10000 k
 + acc. 250000 tél. GUT. 03-22
 avant 9 h. ou après 19 h.

MOTOS ITALIENNES

125 RUMI sup. sport 2 carb.
 180000. J. Constans 30 bd des
 Batignolles, Paris.

MOTOS TCHEQUES

250 Jawa 17000 k très bon
 état, access. DAU. 11-72.

V. cpt 350 Jawa impec. tél.
 TRU. 85-00 sauf dim. et lun.

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

Jawa 350 t. b. ét. prix intér.
 vis. à 20 h. et sam. dim. Rous
 45 c r des Pommiers Pantin.

Jawa 250 imp. Ulpien 16 r
 des Lions, Paris.

350 Jawa 33000 k px 150. Bro-
 chot 10 r St Flaive Ermont
 Halte (SO) tél. Eaubonne 813

Jawa 350 19000 k impec. eq.
 complet. Courteaux 13 rue de
 la Paix, Ivry (Seine).

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

JAWA 350 105. Repr. vélom.
 16 r J. Guesdes, Levallois.

350 JAWA 52 selle double
 90000 fr. Risselin 65 rue E.
 Renan, Nanterre. Ecrire.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 175 SVS 3-56 8000 k nbx
 acc. px à déb. dern. modél.
 tél. 760 Herblay (SO) 75 r
 Chantepuits (à 17 k de Paris)

Puch 250 TF 12000 k av. ou
 ss side + équip. impec. prix
 à débat. Mallet SEG. 13-04.

Puch 250 SG 1955 imp. selle
 bip. nom. acc. Egraz tél. INV
 99-91 h. bureau 9 à 12 h.

Puch 250 TF 52 jaune b. état
 110000 tout équ. Chebes 20 r
 Ferd. Duval Paris 4^e le dim.

A vendre ét. nf raison santé
 Puch 150 cc 14000 k bien eq.
 Notelet 81 r Pouchet Paris 17^e

Puch 250 TF b. état 1re m.
 + r. Fulgur + acc. 170. Mu-
 lot 5 imp. Beaubourg 3^e.

175 Puch 55 8 t. b. ét. tél.
 Gut. 87-42 18 r Vivienne 2^e.

PART. vd Puch 250 TF 50
 rouge bon état acc. 70000 fr.
 LEC. 65-94.

Puch 250 90. Repr. scoot. vé-
 lom. 16 r J. Guesde Levallois.

Puch 175 SV nouveau cadre
 14000 k pft état 125000 fr.
 Arezki 2 r Bazelles 5^e.

Cse mal. Puch 250 SG 14000 k
 impec. acces. nbx 170000, 47
 r Salengro, Tours.

175 Puch ét. nf 56 8500 k
 acc. 140000 à déb. Faucher,
 28 rue Chaptal Paris 9^e.

MOTOS de COURSE

Vend ou échange Velocette
 KTT course. PIFFAUT, Cham-
 plemly, Nièvre.

SCOOTERS

GUZZI Galletto 2 CV 4000
 km, 6 mois gar. Cré. Reprise
 17 rue Pajol.

RUMI b. état tout équip. 145.
 le soir ap. 18 h. ROQ. 66-49.

V. Lambretta 5800 k. exc. état
 écr. Lecuyer 21 rue Gaston
 Charle, Fontenay s/Bois Seine

LAMBRETTA 4000 km acces.
 Lacasa PRO. 08-92.

CYCLOMOTEURS

Mobylette luxe 55 pf. ét. 18000
 ODE. 71-63 h. repas.

MOTOS DIVERSES

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

NOUS LIQUIDONS

Belles occasions garanties
 500 BMW, Norton BSA dep. 95.
 350 Jawa, Matchless dep. 75.

250 Terrot, Jawa, Puch,
 Csepel, Peug. BSA dep. 75.
 175 Motobéc., Peugeot 35.
 125 toutes marques depuis 25.

Crédit, reprise, échange
 BF, 10 av. St-Ouen Paris 18^e

Jean MURIT

3 fois Champion de France
 10 fois Recordman du Monde
 vous présente son grand choix
 de motos impeccables et

garanties
 BMW R67/2
 BMW R68
 BMW R25/2

TRIUMPH Speed Twin 1953
 TRIUMPH Thunder. 1952-1953
 NORTON Dominator moteur nf

ARIEL 1955 oscil. 7000 km
 BSA 250 1952 à 1956
 BSA B31 et B33
 BSA A7 bicycl. 1954

BSA Golden Flash oscil.
 MATCHLESS twin oscil. 1953
 AJS 1955 14000 km
 AJS 1954 ens. sidecar Préc.

350 FN
 125 PUCH 2 carburus
 175 PUCH sport 2 carburus
 175 PUCH 1954

250 PUCH sport 1956
 125 MV Augusta
 Scooters RUMI 125 1955
 NORTON Max 500 1952 à 1953

Scooters LAMB. JONGHI etc.
 Crédit Reprise
 au plus haut cours

44 r Paul Barruel Paris 15^e
 LEC. 60-53 Métro Vaugirard

TERROT 125 der. mod. neuve
 110000. TERROT 350 lat. 53
 c. neuf 85000. 175 M/cane 53
 50000. Crédit. Réparations.
 Moto Rénovée 58 r Amelot 11^e

Ouvert jusqu'à 22h. même dim.

300 MOTOS

Soldées à tous prix
 Permis Moto gratuit

PLACE CLICHY
 Reprise de motos sur autos
300 Autos exposées

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^e
 MON. 24-40 Métro Lamarck

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 Pa-
 noyaux, Paris 20^e. MEN. 98-81

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS
 toutes marques, garanties
 GIL

83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC
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^e (Métro
 La Fourche). (Fond pas-
 sage côté cinéma, accès et
 parking dans la cour).

VOITURE

Renault 4 CV, Aronde Luxe et
 Break Simca 5 et 6, 11 BL
 Citroën.

Crédit Province, repr. motos
 BF, 10 av. St-Ouen Paris 18^e

SIMCA 6 1950 tr. b. ét. 160.
 s'ad. M. Lagneau 16 bis r
 Em. Landrin, Boulogne (Seine)

ON DESIRE ACHETER

Part. ch. 500, 650 Triumph.
 Patte 13 r des Parisiens, As-
 nières. GRE. 64-06.

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

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

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

PAIE comptant motos scooters
 Baillaud et Faurie 10 av. de
 Saint Ouen, Paris 18^e.

EUR. 79-90

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

ACH. cpt moto-scooter repr.
 éch. ctre voit. HURNI 38 r
 Saussure Paris 17^e, angle rue
 Legendre. WAG. 87-36.

DIVERS

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

VIE CUIR
 81 rue St Maur, Paris
 16 rue G. Bonnac, Bordeaux
 Réparation et remise à neuf
 de tous vêtements de cuir
 *Profitez des Prix d'Eté
 Travail garanti

SIDE Bern. bon état. Duval
 128 bd E. Ducros, Lilas.

Part. vd lot pièces neuves
 TWN an. 1940. P. Naudin 35
 r Prévoyance, à Vincennes.
 prix très intéressant.

ECHANGES

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

Velocette 3 CV culb. selle dble
 contre 125. 17 rue Pajol.

V. ou éch. Vespa c. vélom. 125
 récent. BER. 13-28 h. repas.

Donne Malterre 175 AMC à
 qui procure 2 CV Citr. 0 km
 DOR. 00-13 apr

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez la
marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE



Un allumage sans-histoire

Insensible
aux intempéries,
aux huiles
et aux essences,
il est étanche,
la matière
plastique souple
faisant joint
sur le fil
de bougie

GRACE AU *Capuchon* **M**



Pose rapide et facile

Il suffit d'introduire l'extrémité du câble coupé net sans le dénuder dans le capuchon "M" et de serrer la vis "V" qui assure le contact. L'embout "M" est verrouillé sur la tête de bougie par le ressort "R" monté dans la vis.

CHÉZ VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

Pour le Gros: L'ELECTRICFIL, 59 RUE MOLIERE - LYON

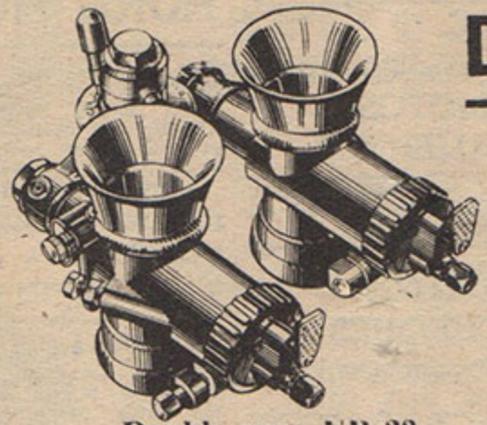
DYNAMIC-SPORT
149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse — GUT. 19-30
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA
MANURHIN, AER MACCHI
LAMBRETTA, PUCH, AWO
LETAON, RUMI, AGF (Ydral)

OCCASIONS RECENTES
Garantie totale 3-mois
(pièces et main-d'œuvre
gratuites)
choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Motos toutes marques

CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France
TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme moto, scooter
Location Scooters Manurhin

DELLORTO

d'origine
de 175 à 1.000 cc.



★
Guidons - Poignées
Tournantes brevetées
★

Double cuve UB 22
pour RUMI FORMICHINO

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

Scootermoto
28, rue Ernest Renan
ISSY-les-MOULINEAUX (S.)
M^o 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

ET^S LECLERCQ
80, Av. Général Leclerc, BOULOGNE

AGENT DES MARQUES :
B. S. A. - PUCH - AWO
IFA - NSU - TERROT
GUZZI - AGF - TAON
PEUGEOT
MANURHIN et RUMI
PALOMA - CAZENAVE

OCCASIONS GARANTIES
Pièces et Main-d'œuvre
REPRISES ET DÉPOT
VENTE de toutes marques
SERVICE APRÈS VENTE
CRÉDIT le meilleur de France
25 % à la livraison, le Solde
de 3 à 18 MOIS

VAP

Toute la pièce détachée
en stock

Remises aux Agents et
Stations-Service

Echange standard
moteurs et
transformation en DT

Pièces détachées
et réparations
tous volants **ABG**

MANCEAU
5, Rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

Indispensable
à votre
Santé



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES
en Cuir
A. BERL

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

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

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

250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA
NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

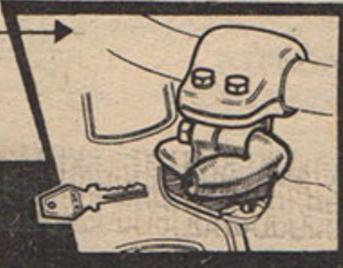
Ariel - **BSA** - Sunbeam

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

Expédition contre remboursem.
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

Les scooters
Lambretta
sont équipés en série avec

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^e
WAGram 52-62

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

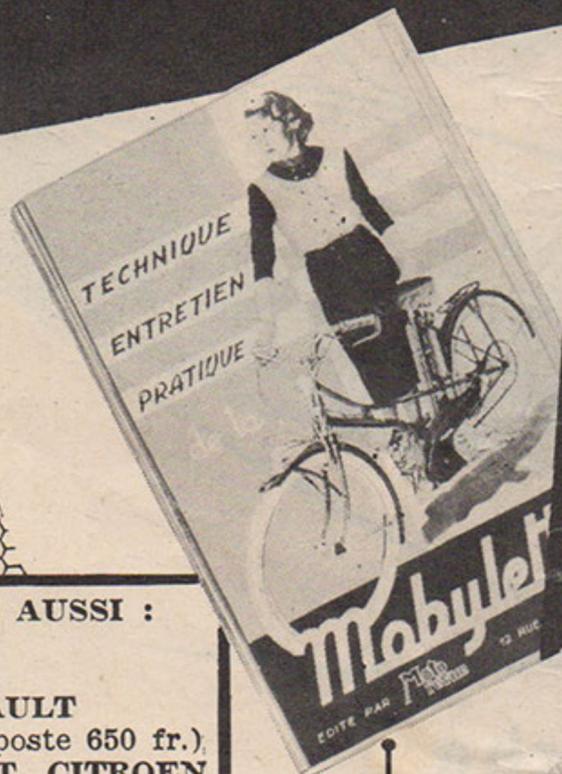
Uniquement pour Paris, Seine et Seine-et-Oise

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TRACTION AVANT 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.)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

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.)

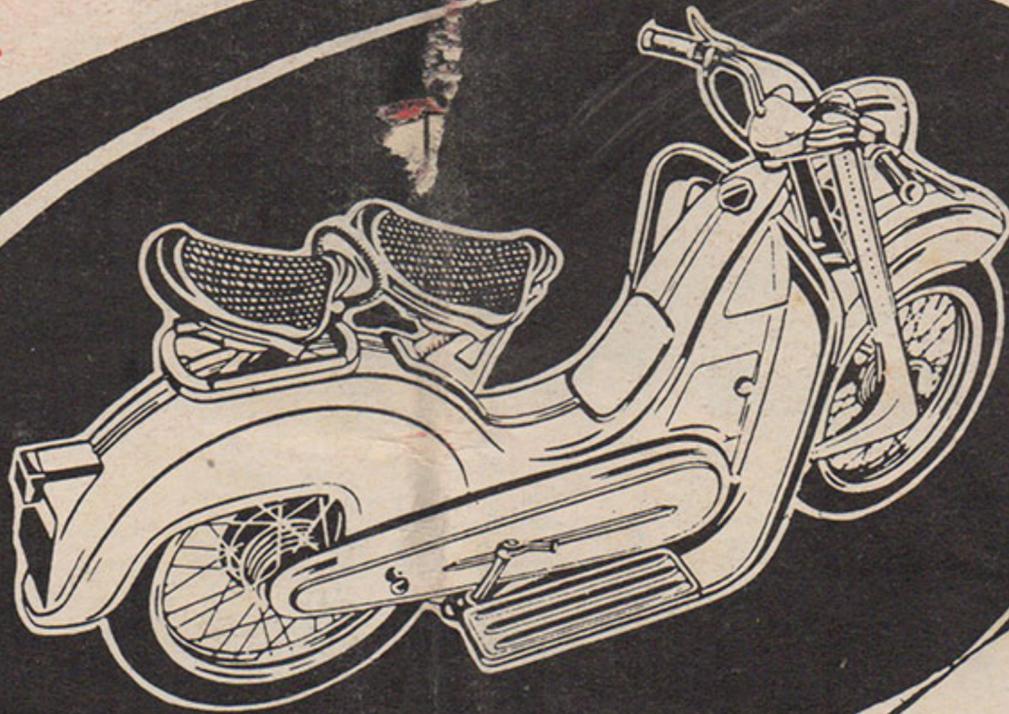
Catalogue détaillé sur demande

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

Dolina

125 c.c. - 3 vitesses

OPF



le dimanche
comme en semaine
nous roulons sur...

Dolina

STABILITÉ REMARQUABLE
PROTECTION TOTALE

larges facilités de crédit

SUSPENSION AV. ET AR. GRÉGOIRE
A FLEXIBILITÉ VARIABLE

MOTEUR INCROYABLE
VILLIERS licence anglaise

NICKEL du service Après Vente

vous recommande  **ENERGOL**



Monet Goyon

Koehler Escoffier

Production UNIMECA

Succursale de PARIS

49 rue Desrenaudes. 17^e - WAG. 45-86