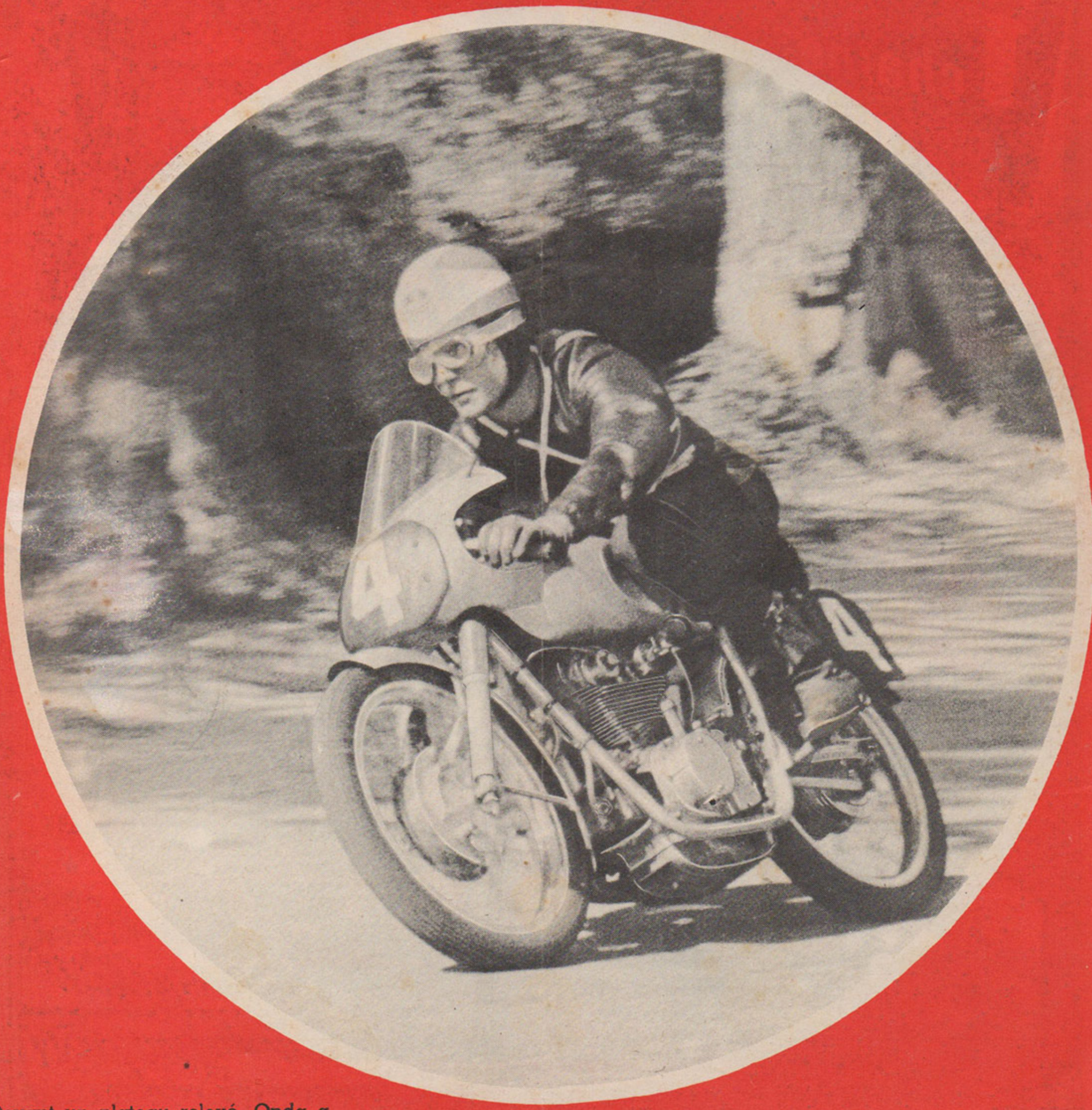
Moto revue

45e ANNEE. — 18 MAI 1957. — N° 1.341
Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

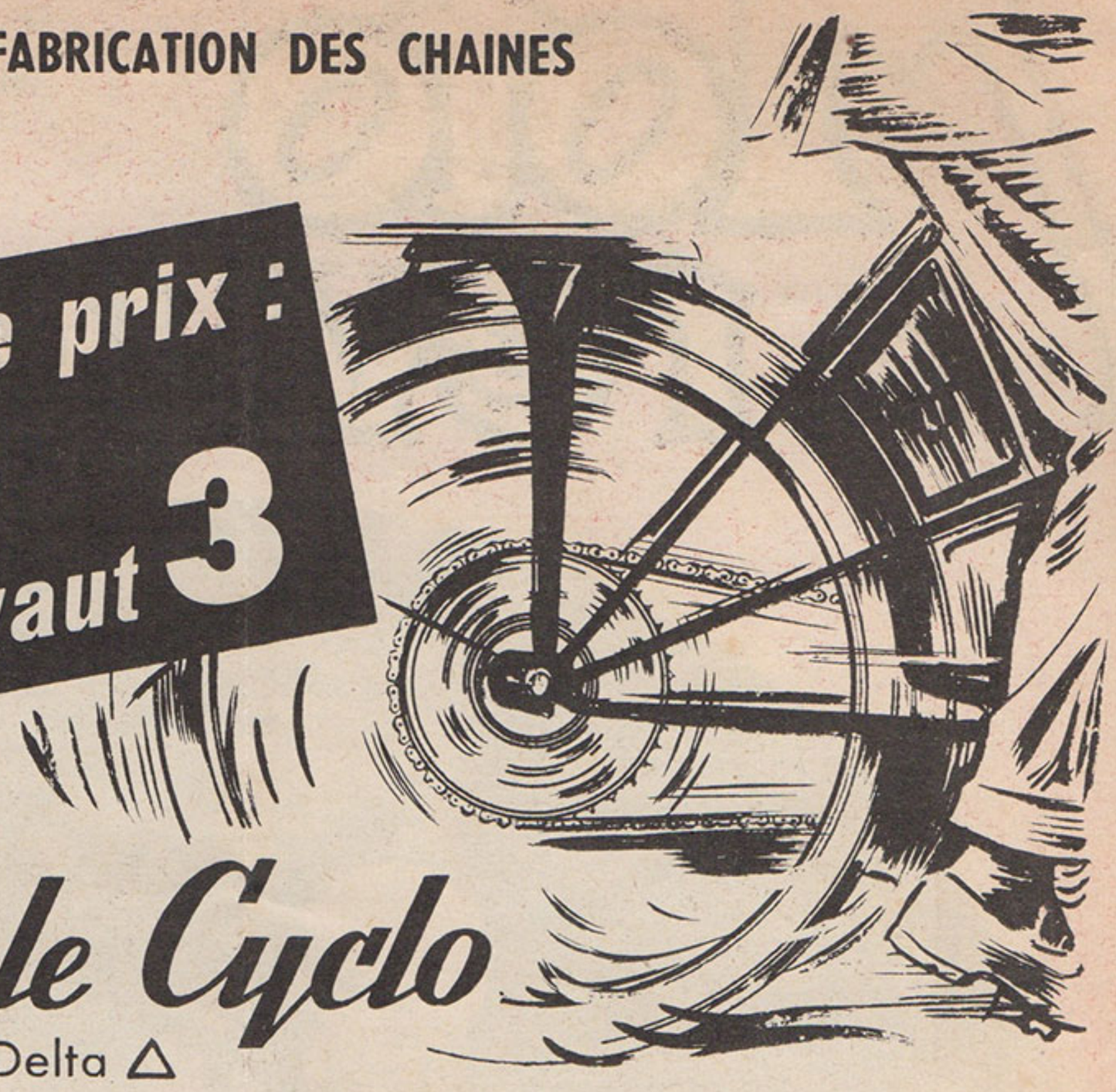
PROGRAMME ADLER



Devant un plateau relevé, Onda a su s'imposer à Bourg, en 175 cmc.

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES POUR CYCLOMOTEURS

Pour le même prix : 1 chaîne qui en vaut 3



la

Spéciale Cyclo

à traitement Delta △

vous fera l'usage de 3 chaînes habituelles

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

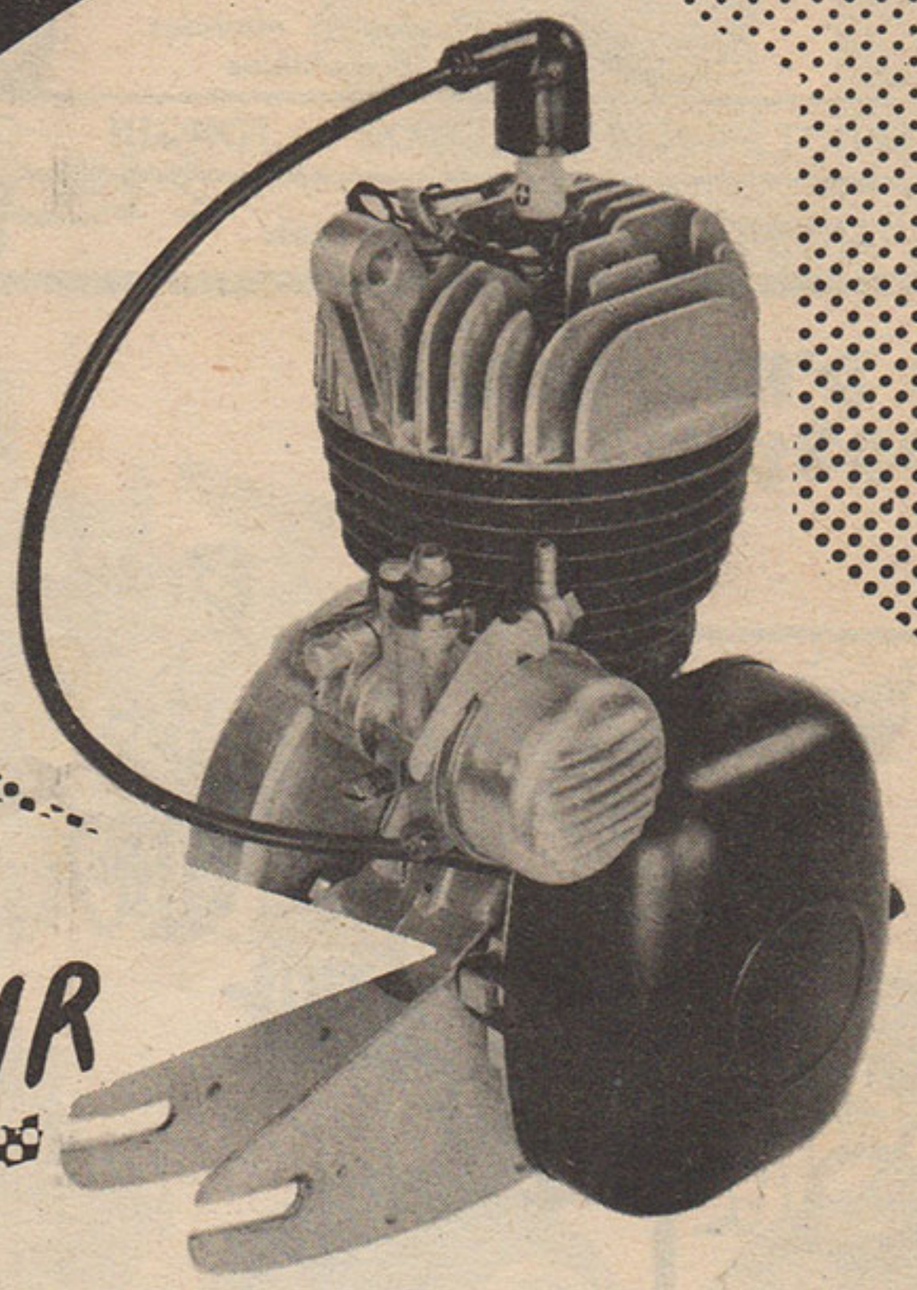
Son emploi libère de tout souci et rend l'usage journalier du cyclomoteur encore plus économique.

Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

SEDIS YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès !

Encore plus SENSATIONNEL le VAP 57



avec son MAGNÉCLAIR

Le moteur "VAP 57" à embrayage autodémarreur, cylindre double transfert, super culasse, allumage et éclairage par Magnéclair (breveté) transmission par courroie et chaîne par l'intermédiaire d'un entraînement secondaire à encliquetage, donne à l'utilisateur :

- **souplesse inégalée**
- **puissance et sécurité**

Plus que jamais, les vrais cyclomoteurs sont équipés avec

VAP

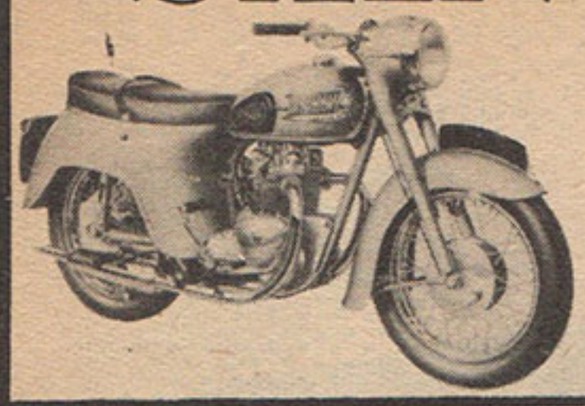
OCERP 64-6

ABG

3, IMPASSE THORÉTON - PARIS XV^e^ TÉLÉPHONE : VAU. 68-40

SAINT-PAUL MOTOS

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



Nouvelle 350
TRIUMPH
bicylindres
315.000 Frs
Quelques modèles disponibles

AGENCES OFFICIELLES :

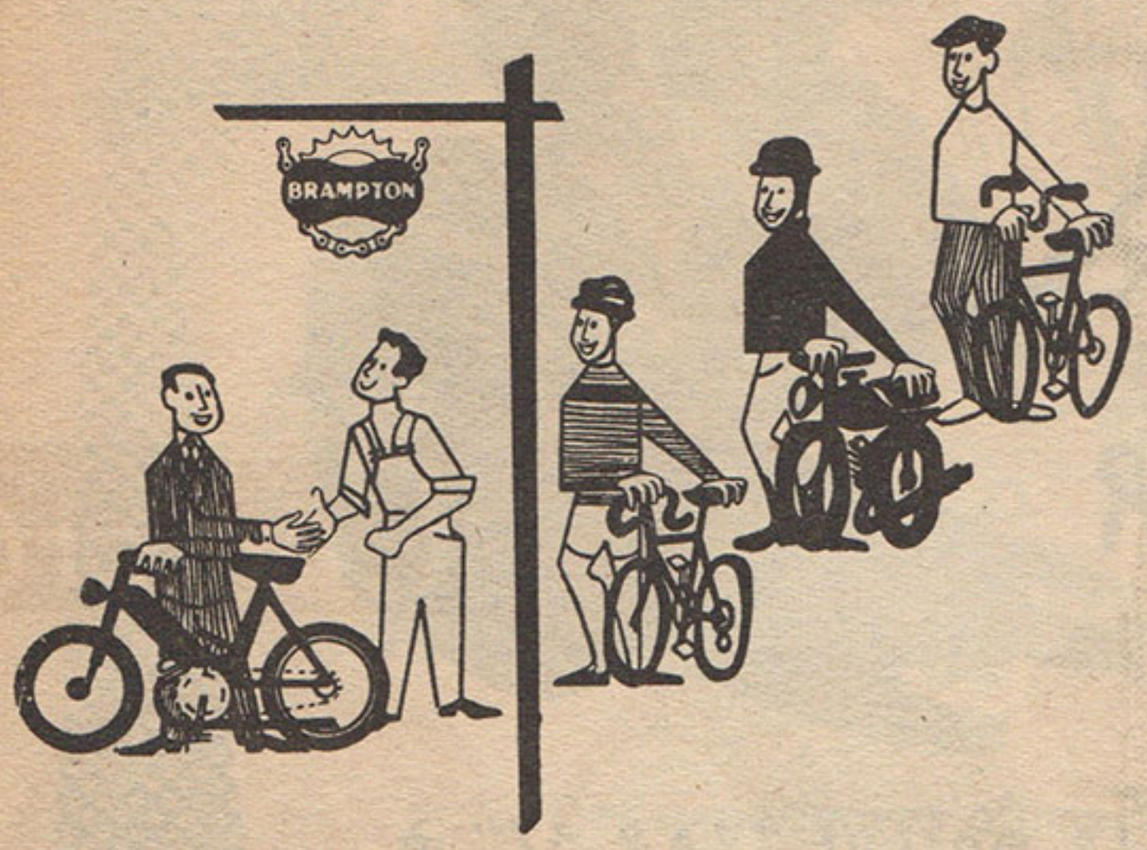
TRIUMPH - JAWA - N.S.U. - DKW - ADLER
VICTORIA - HOFFMANN - FN - PANNONIA
GILERA - JAMES - A.J.S. - GILLET-HERSTAL

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

CRÉDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 Mois

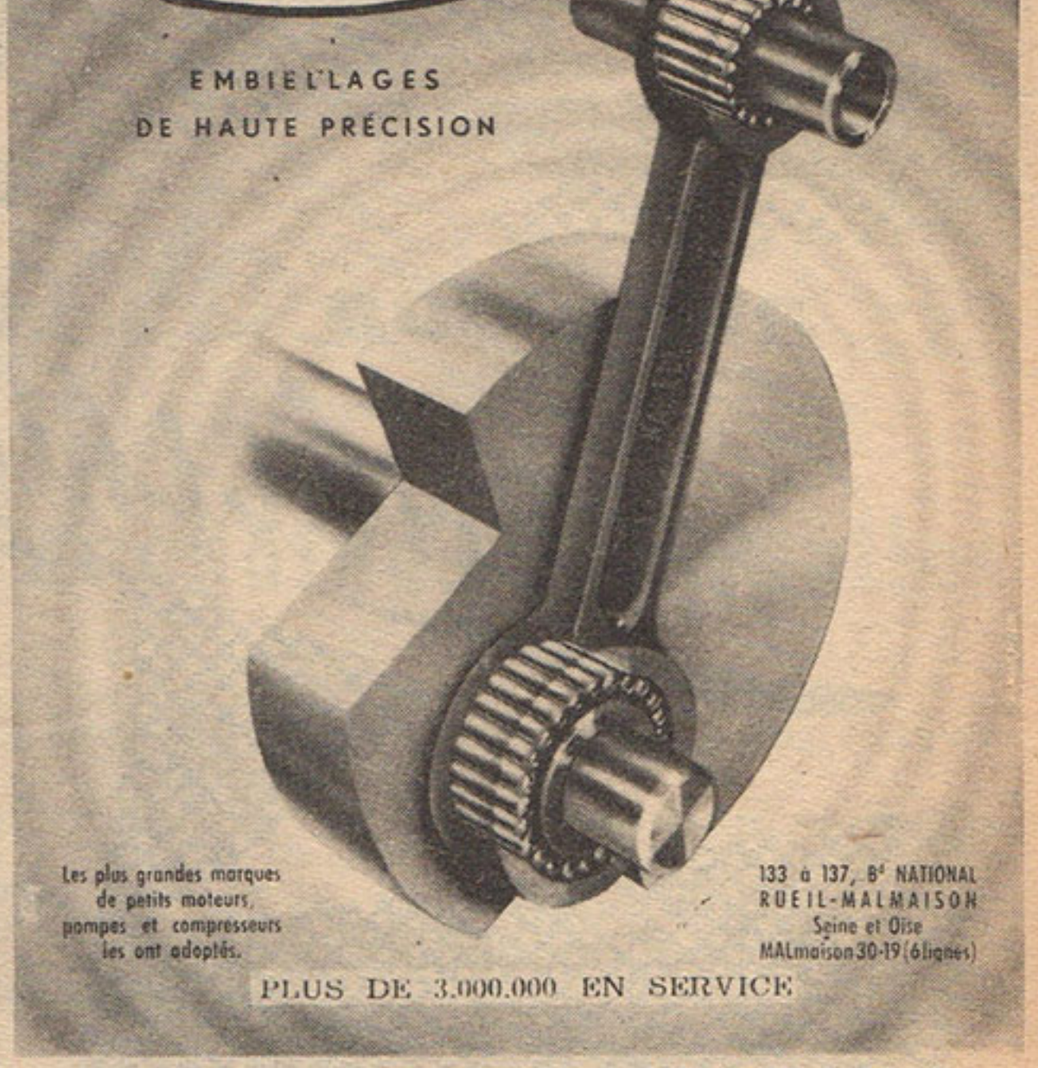
VESPA et VELOSOLEX

PAS D'HÉSITATION POSSIBLE !



BRAMPTON

LA CHAINE FRANÇAISE QUI TIENT !



Nouvel appel téléphonique : 967 10-15 à 10-20

SOCIÉTÉ MOTOCYCLE

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

AGENCE DES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES

MONET-GOYON - TERROT - GNOME-RHONE - PUCH - NSU - VELOCETTE
RUMI - IFA - VESPA - AWO - MZ
Distributeur **Cyclomoteurs PALOMA**

CRÉDIT

—— Reprises ——
Occasions : garantie totale

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

CARNETS D'ACHATS acceptés
—— Atelier de ——
Réparations Spécialisé

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

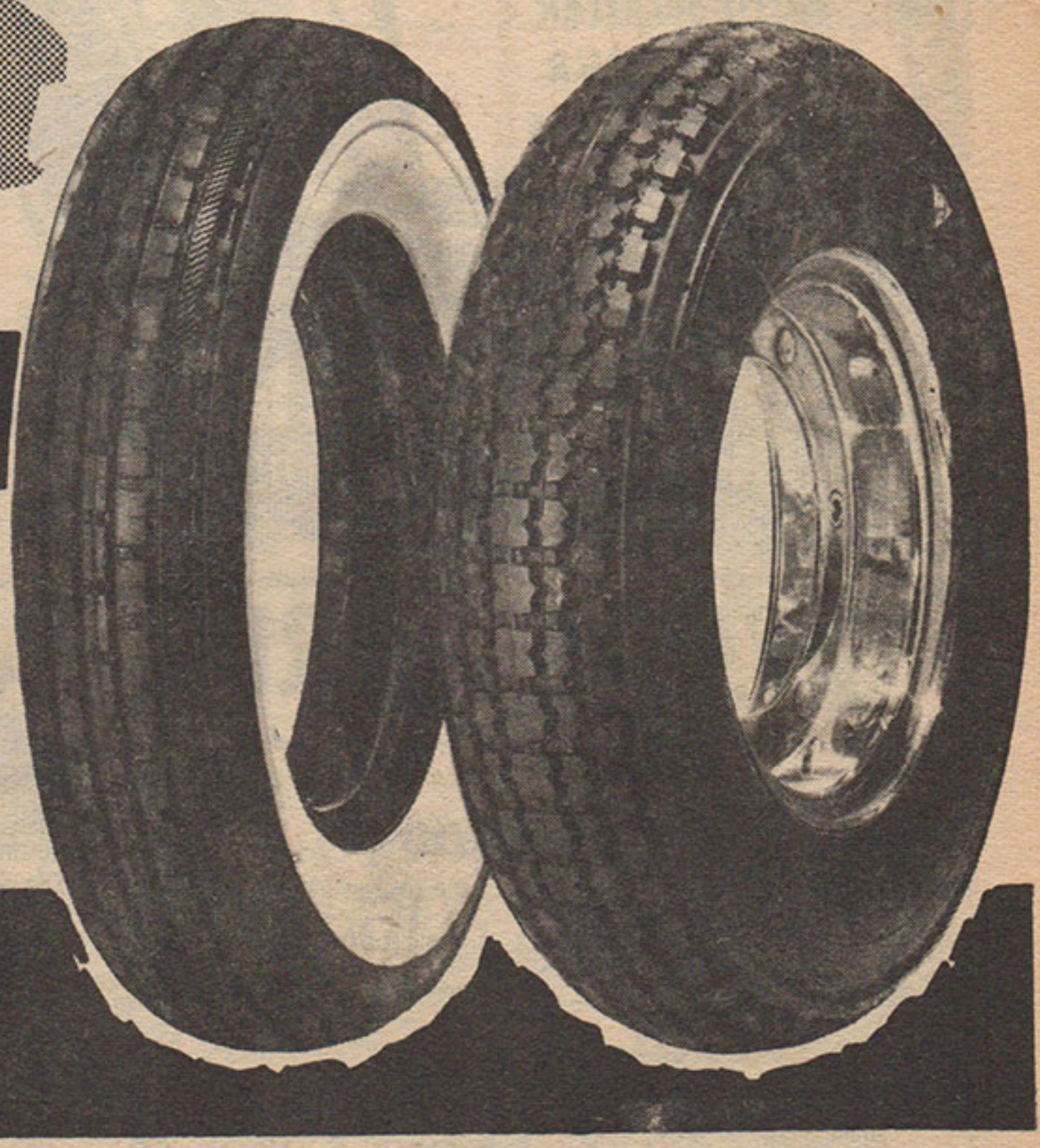
DUNLOP

pneus pour scooters

Souplesse

Confort

Sécurité



Les pneus DUNLOP pour scooters possèdent une bande de roulement large, dont les sculptures à pavés permettent une parfaite adhérence au sol et assurent une grande stabilité.

Leur carcasse très souple est en nouveau textile " haute ténacité " qui leur confère une grande réserve de résistance.

DUNLOP, 64 Rue de Lisbonne PARIS 8e

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

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

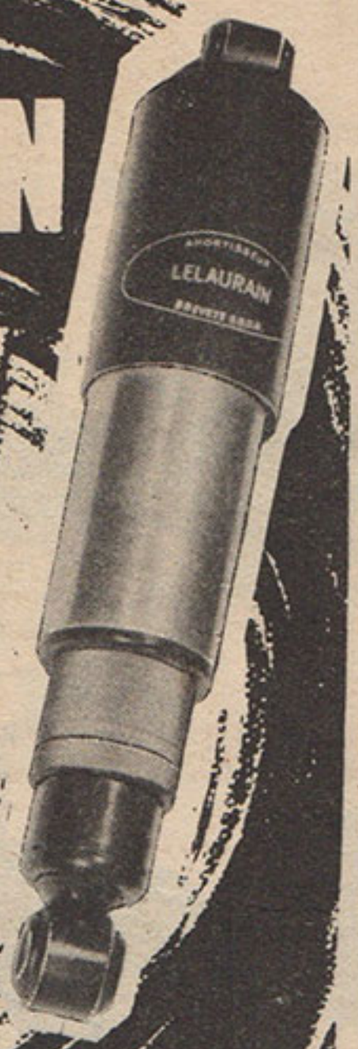
Cyclomoteurs RHONSON **Scooters VESPA**

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

CRÉDIT

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

AMORTISSEURS
LELAURAIN



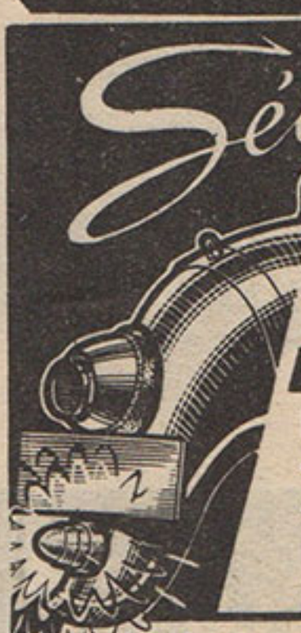
AMORTISSEUR TÉLESCOPIQUE HYDRAULIQUE DOUBLE EFFET

SUSPENSION SPÉCIALE MOTO-SCOOTER VÉLOMOTEUR CYCLOMOTEUR

CONSTRUCTEUR S. A.
Ets LELAURAIN
8, RUE VOLTAIRE - MONTREUIL
AVRON 50-82

BSA STOCKIST
Motos et Pièces disponibles
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT
RAPID'MOTO
6, rue Dailly - St-CLOUD - MOL. 21-29
Dr J. CHARRIER, International de Moto-Cross

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



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

RÉCLAMEZ-LE A VOTRE MÉCANICIEN

Vente exclusive en gros
19, Avenue Henri Barbusse, Clamart

BSA - ARIEL
Tous modèles exposés et disponibles
AWO - 250 cm³ cardan 205.000 frs
Stock complet pièces détachées d'origine

PUCH

PUCH
Téléph. ROQ. 29-28

MOTO-BASTILLE
RÉMI DANVIGNES
6 Bd RICHARD LENOIR PARIS

SCOOTER : RUMI
IFA
Expédition par retour toutes pièces contre remboursement.
CREDIT - 18 MOIS

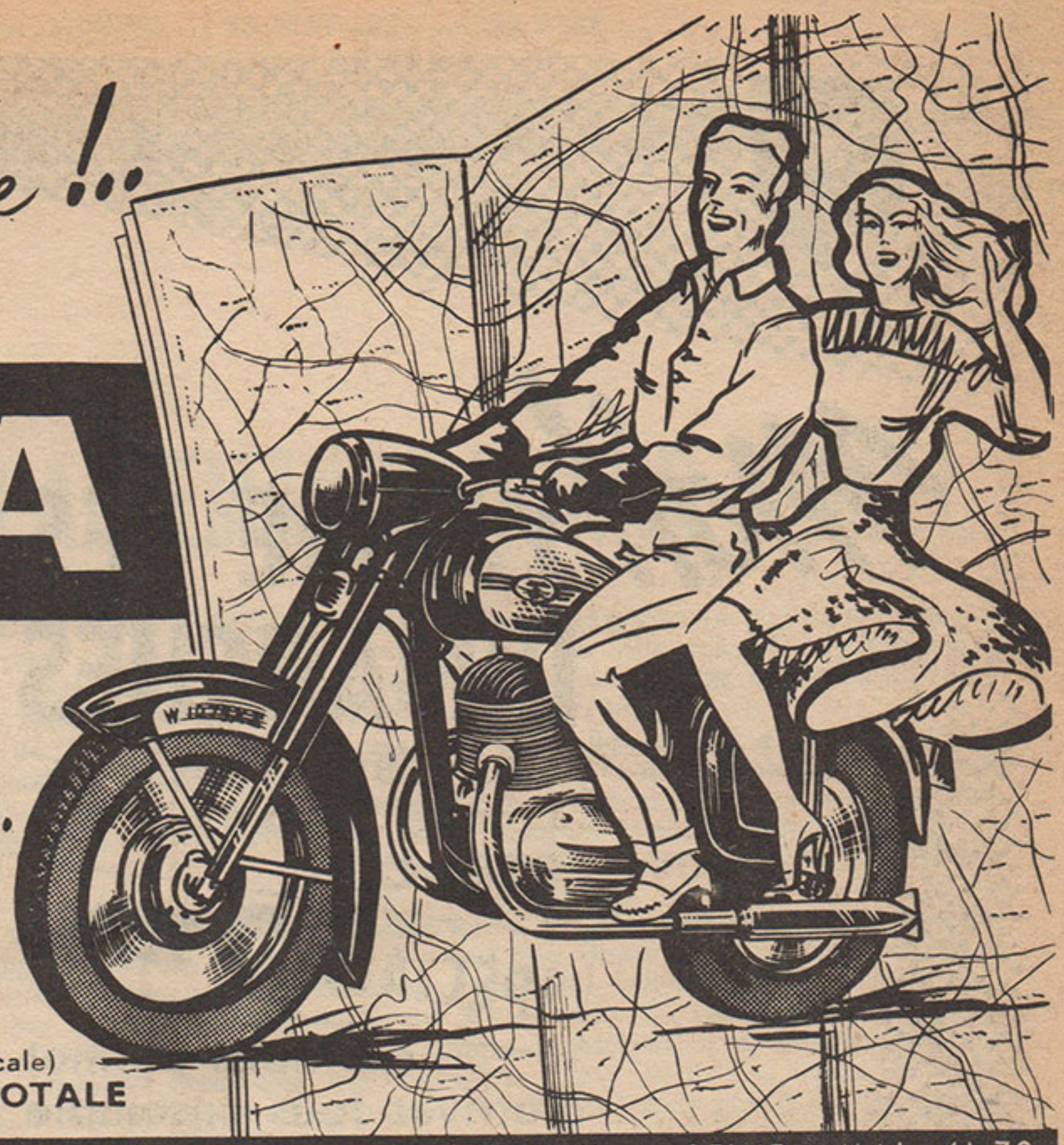
GUZZI - HOREX
De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

Réponse : 45 fr. timbres

A puissance égale la plus économique !..

JAWA

Tenue 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.
(départ Paris, plus taxe locale)

CRÉDIT - REPRISE - GARANTIE TOTALE

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

Michel JACQUEMIN, Champion de France 1956 de Moto-Cross

Client de M. A. CHARRIER
Champion de France de vitesse 1936

CROSS
VITESSE - TOURISME
ARIEL - BSA - SUNBEAM

Livraison immédiate tous modèles
Stock pièces B. S. A. et LUCAS
(Envoi contre remboursement)

Atelier de Réparations et Spécialistes
pour ENTRETIEN et GARANTIE

CRÉDIT 6, 9, 12 ET 15 MOIS - 25 % COMPTANT

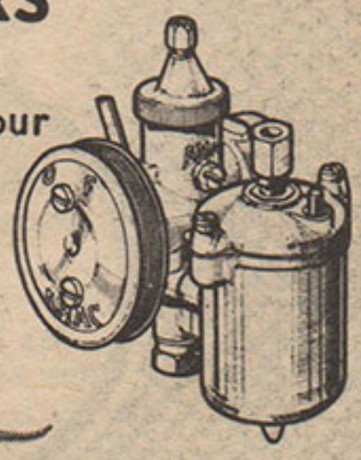
A. CHARRIER, le spécialiste des machines Anglaises

2 MAGASINS A PANTIN : 28, Rue Davoust
Tél. : VIL. 17-38 43, Av. Edouard-Vaillant
Métro : Hoche et Porte de la Villette - Autobus : 170 et 130

AMAC **AMAL**

LES GRANDES MARQUES MONDIALES de
CARBURATEURS
vous présentent :

- leurs **CARBURATEURS** pour MOTOS - VÉLOMOTEURS CYCLOMOTEURS - etc...
- la gamme de leurs **GUIDONS** pour toutes machines



- et leur **POIGNÉE TOURNANTE**
pour : MOTOS
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

AUTRES SPÉCIALITÉS : Manettes - Leviers - Transmissions - Robinetterie.
DOCUMENTATION SUR DEMANDE
EN VENTE CHEZ TOUS LES MOTOCISTES

SOCOREX 21, rue Collange LEVALLOIS (Seine) PER. 06-02

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

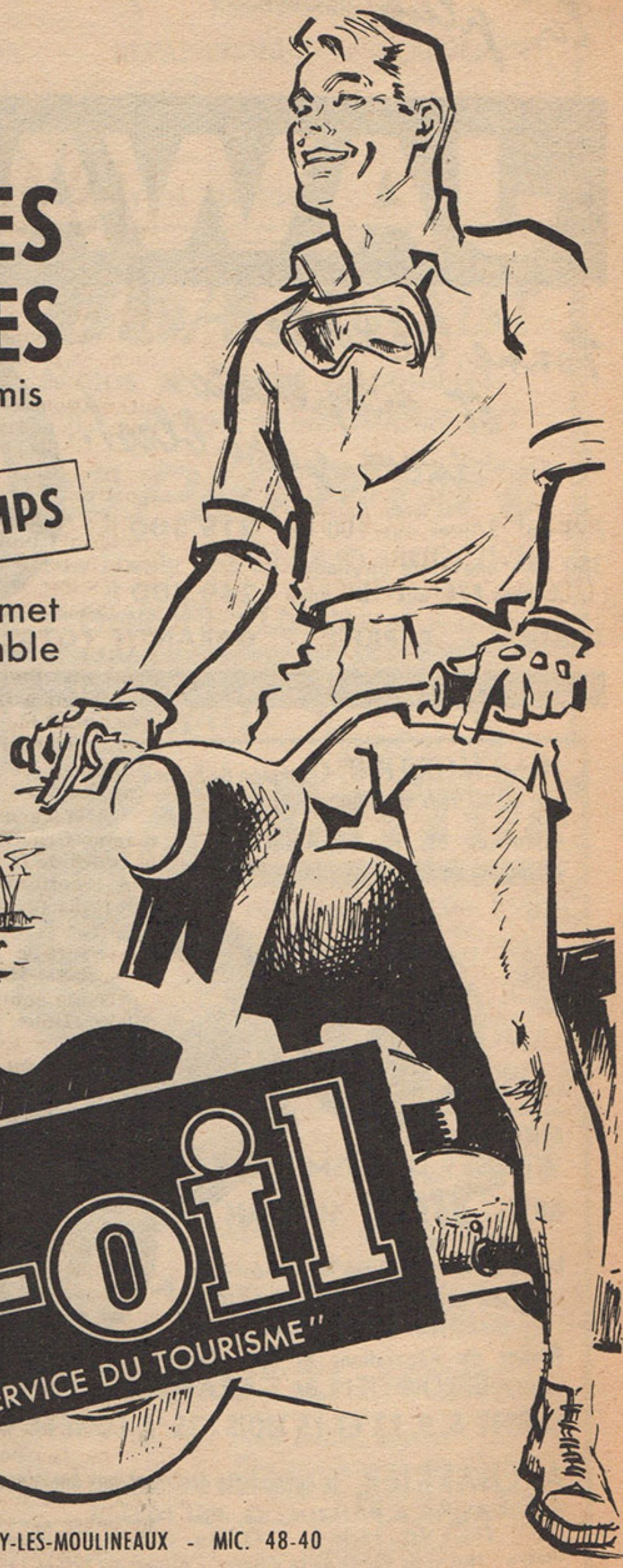
Moi ! J'AIME LES DIMANCHES

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

SPÉCIALE 2 TEMPS

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

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



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

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

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

La première huile compoundée à l'élektrion

LA MOTO revue
TOUS LES SAMEDIS

45e ANNEE. — 18 MAI 1957. — No 1.341

12, Rue de Cléry, PARIS (2e)

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

LES ALLEMANDS QUAND MEME !...

AVEC les Grands Prix d'Allemagne débuteront demain sur le très rapide circuit d'Hockenheim les Championnats du Monde 1957 de vitesse qui, un moment assombris par l'annonce du retrait des marques d'Outre-Rhin, se placent dès à présent sous de meilleurs auspices :

Les deux firmes allemandes que leur participation aux grandes épreuves internationales a fait connaître dans le monde entier et qui, à l'instar de toute l'industrie germanique recherchent dans une exportation toujours plus considérable le moyen d'affirmer une position commerciale toujours en progrès, BMW et DKW donc ne pouvaient demeurer à l'écart de l'arène sportive.

Et si la stabilisation des ventes qui a touché en 1956 l'industrie allemande du motocycle a pu, dans une certaine mesure, déterminer ces marques à restreindre provisoirement leur activité sportive, soyons bien persuadés que leurs services compétition n'ont cessé de travailler.

Nous n'en voulons pour preuve que la participation de Walter Zeller à l'épreuve des 500 cmc., sur une flat-twin BMW SPECIALEMENT PREPAREE A MUNICH, ultra-rapide, dit-on. Et n'oublions pas que l'on a parlé d'une distribution desmodromique...

Quant à DKW, on ne sait rien de la machine qui mènera Lottes en 125 cmc., machine privée « sur le papier », mais sur laquelle nous nous prononçerons après l'avoir vue.

Ainsi, les marques italiennes ne seront-elles pas seules en course, d'autant que les tchèques disputeront également les titres.

A Hockenheim, c'est en 125 que s'alignera la MZ avec les pilotes d'Allemagne Orientale : Degner, Fuegner et Krumpholz, qui s'opposeront aux hommes de la MV (Colombo, Taveri, Venturi, Ubbiali), de la Mondial (Provini, Sandford), et de Gilera (Ferri et Galliani).

Dans l'épreuve des quarts de litre, c'est 34 partants que nous aurons : les officiels MV et Mondial déjà cités, plus les pilotes de chez Guzzi (Rocchi, Bavieri et le semi-officiel Lorenzetti). Enfin, le lot relevé de privés dont Camathias, Hallmeier, Klaeger, Kassner, etc... sur NSU « Sportmax ».

Trois équipes d'usine en 350 cmc. : MV (Kavanagh, Masetti, Surtees) ; Gilera (Duke, Mac Intyre, Liberati) et Guzzi (Dale et Campbell). Nous verrons encore ici Lorenzetti et des privés d'importance dont notre Champion de France Jacques Collot et l'officiel John Hartle sur Norton.

Quant aux 500 cmc., ce seront les quatre cylindres Gilera et MV, les V 8 Guzzi, avec les mêmes hommes qu'en 350, et les Norton privées de Collot, Deschamps, la BMW « spéciale » de Zeller, les BMW Rennsport de Klinger, Riedelbauch, etc...

Dans ces Championnats du Monde 1957, le titre des sides ne sera pas le moins disputé. Du fait du retrait de BMW et Norton, il donnera lieu à une sévère explication entre privés des deux marques, parmi lesquels à Hockenheim (et dans les Grands Prix à venir) nous verrons donc combattre, sur BMW, Hillebrand, Schneider, Schmid, Camathias et, sur Norton, notre Champion de France Jacques Drion, les britanniques Harris et Smith, l'allemand Grossmann, etc... Belles empoignades en perspective !

Vous l'aurez remarqué, il y a quelques « vides » au sein des teams italiens : conséquence des chutes d'Imola, dont celle de Bill Lomas, pas encore rétabli.

Duke, par contre, a confirmé son engagement et annoncé qu'il s'emploierait à battre le record du tour, établi par lui en 1955, à 199,3 kmh.

On tournera vite, par conséquent, et ceci nous conduit à nous resouvenir qu'en son récent Congrès de Printemps, la F.I.M. a renvoyé une fois de plus l'étude de toutes propositions tendant à modifier la réglementation des épreuves de vitesse.

Sept coureurs sont allés au sol à Imola, dont ce pilote d'exception qu'est Geoff Duke !

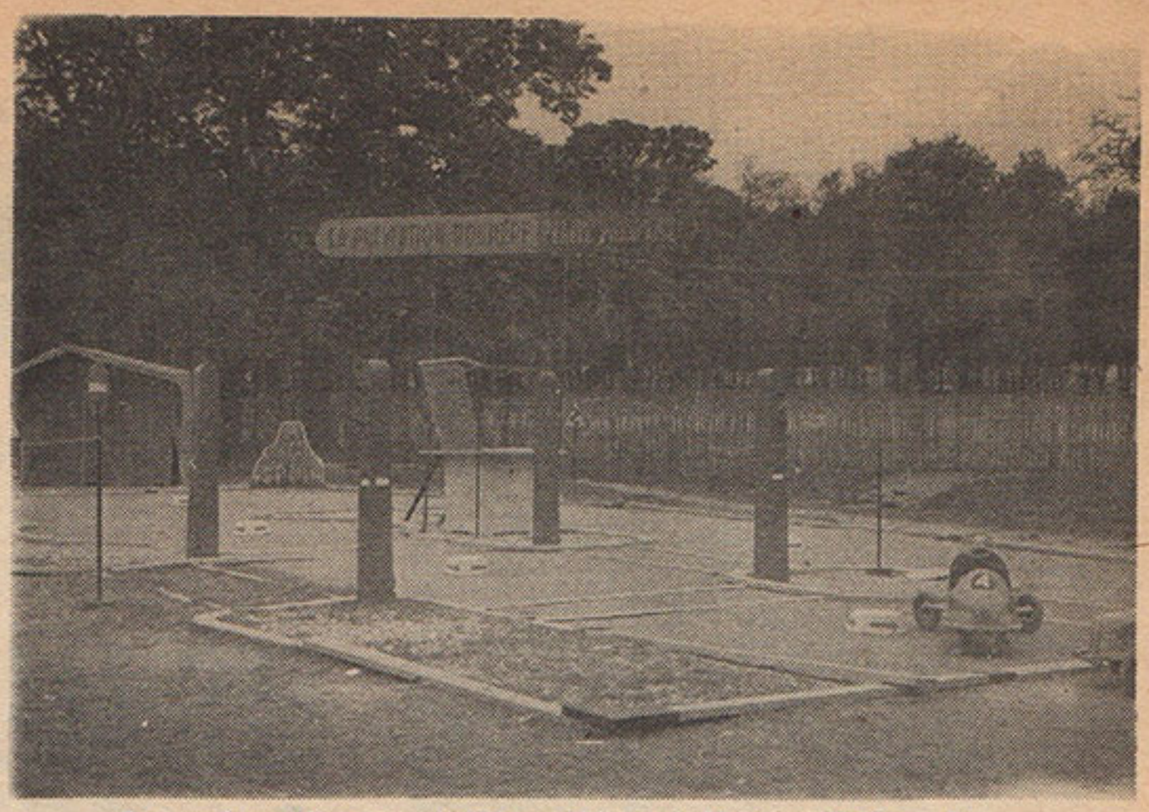
N'y a-t-il pas là matière à réflexion ?

ACTUALITES

LA "CHIMERA" A NEW-YORK

La « Chimera » Aermacchi, dont la présentation dans notre numéro 1333 vous a permis d'apprécier la très moderne conception, vient d'être proposée à l'admiration des new-yorkais sur un stand de la grande Foire Mondiale Américaine, qui s'est tenue au Coliseum de New-York.

La machine italienne a suscité l'intérêt des visiteurs et des techniciens, qui parlent à son propos d'évolution sensationnelle de la technique motocycliste et la considèrent encore comme un produit flatteur pour l'industrie italienne.



La prévention routière avait installé (au Salon du Camping et du Plein Air) cette piste miniature où les enfants pouvaient apprendre à ne pas « griller » un feu rouge.

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

La presse s'est fait l'écho au cours de ces dernières semaines de la reprise par les britanniques de l'idée du percement d'un tunnel sous la Manche.

Ainsi donc, après 160 ans, le vieux projet du tunnel étudié par l'ingénieur Mathieu sous le règne de Napoléon 1er, repris ensuite 60 ans plus tard par le géologue Tom de Gramont à l'occasion de l'exposition Universelle de 1867, puis commencé en 1883 et en 1929 de chaque côté du Détroit, reprend corps.

L'Union Routière de France, qui a toujours demandé la réalisation de cet ouvrage, se réjouit de voir disparaître les obstacles qui s'étaient jusqu'à présent opposés à ce projet et insiste pour que les études qui vont être entreprises le soient en tenant compte de l'expansion considérable et mondiale de la circulation routière, en particulier celle du tourisme. N'est-il pas en effet anormal que seul le tunnel ferroviaire soit envisagé, alors que déjà la Grande Bretagne enregistre un parc automobile voisin de 7 millions de véhicules à 4 et à 2 roues et que les 16 autres pays européens de l'OECE en possèdent environ 30 millions, et au moment où l'on peut prévoir le doublement de ces parcs dans les années à venir ?

Il est indispensable que soit étudié un « tunnel complet », c'est-à-dire accessible à la fois au trafic ferroviaire et au trafic routier et comportant la ou les galeries nécessaires pour permettre le passage du courant électrique continental déjà demandé par la Grande Bretagne.

Il serait fâcheux qu'un égoïsme de technique de transport présidât à l'étude de ce projet. Il faut que, réalisé dans les meilleures conditions, le tunnel sous la Manche puisse apporter sous une forme vraiment complète, la plus large participation au remarquable et bienfaisant développement des échanges internationaux.

MON PETIT DOIGT M'A DIT...

...Qu'un de nos plus illustres champions, qui ne se décide pas à raccrocher définitivement, songerait cette année encore à disputer le Bol d'Or.

Un des co-équipiers qu'il aurait pressentis a été victime à l'étranger d'un très grave accident, ce qui oblige notre homme à rechercher un nouveau partenaire. S'il est présent, ce sera une grosse attraction. Mais il faudra tenir 24 heures et finir en tête, sinon, les mauvaises langues...

*

...Que dès qu'un pilote marche fort, on parle de carburant spécial, de 100 d'octane, d'alcool, de benzol. Cela est malheureusement vrai, mais on a aussi tendance à voir tous les coureurs « trafiquer ».

Pour faire cesser tous ces bruits, et mettre les hommes sur un pied d'égalité, les organisateurs ne pourraient-ils pas mettre les machines dans un parc fermé, après que les réservoirs aient été remplis ? Ceci se pratique bien en Italie et en Belgique.

*

...Que casser son moteur n'est pas bon marché. Beauvais, qui a « descendu » le sien à Pau, vient de se voir présenter la facture : 100.000 fr.

Très cher, le surrégime.

★

...Qu'un ingénieur italien, établi en France depuis fort longtemps, tient dans ses cartons des projets de machine peu orthodoxes, mais rationnels.

Les constructeurs français se désintéressent de ces études, mais il n'en est pas de même de l'Espagne, du Portugal, de l'Argentine.

Avec de la persévérance, notre homme arrivera... mais pas en France.

★

...Que l'équipe Gilera a été assez touchée par les chutes de ses pilotes à Imola. Aussi, on a songé à un ancien équipier, pour le Grand Prix d'Allemagne. Mais Pierre Monneret reste sur ses positions : il ne veut plus courir.

*

...Que s'il y a eu tant de chutes à Imola, c'est peut-être parce que le premier se voyait décerner un prix de plus d'un million. Evidemment, à ce prix là...

★

...Qu'au dernier circuit de Bourg, la course de sidecars fut ramenée à 25 tours, sur proposition de coureurs, dont Murit.

Au 25e tour, Camathias termine en tête, mais aurait été incapable de faire un tour de plus avec sa roue bloquée. Ah ! si Murit avait su...

*

...Que l'art d'être commissaire de course n'est pas donné à tout le monde. Alors que nous faisions remarquer à l'un d'entre eux, à Bourg, que l'un des concurrents gênait les autres dans un virage, et qu'il aurait dû agiter son drapeau bleu, celui-ci nous répondit : « D'ailleurs on ne double pas dans un virage ».

Nous ne le savions pas..., ni les coureurs non plus !

*

...Que sur certains circuits du continent, réservés aux internationaux, il semble probable que l'on verra toujours Murphy devant Trow en 350 cc, et Trow devant Murphy en 500 cc.

Sauf incident, bien entendu !

...Que notre ami Christophe aurait vu d'un bon œil une 250 Adler compétition, à refroidissement par air et préparée par l'usine, disputer le Bol d'Or aux mains de Tano et Guignabodet. Mais alors que ce dernier a trouvé place chez Ydral, l'usine Adler ne dispose plus de machines, les ayant toutes vendues à des pilotes privés allemands.

★

...Que Zundapp aligneraît au moins 3 machines au Bol. Une équipe allemande en side, et deux 250, l'une sport et l'autre série, l'une pilotée par des allemands, l'autre par des français !

*

...Que l'usine NSU ne tiendrait plus à être représentée en compétition par ses 250 client Sportmax.

On aurait même été jusqu'à mettre « à la casse » un dernier lot de machines qui attendaient acquéreurs.

Les pièces détachées se feront rares !

*

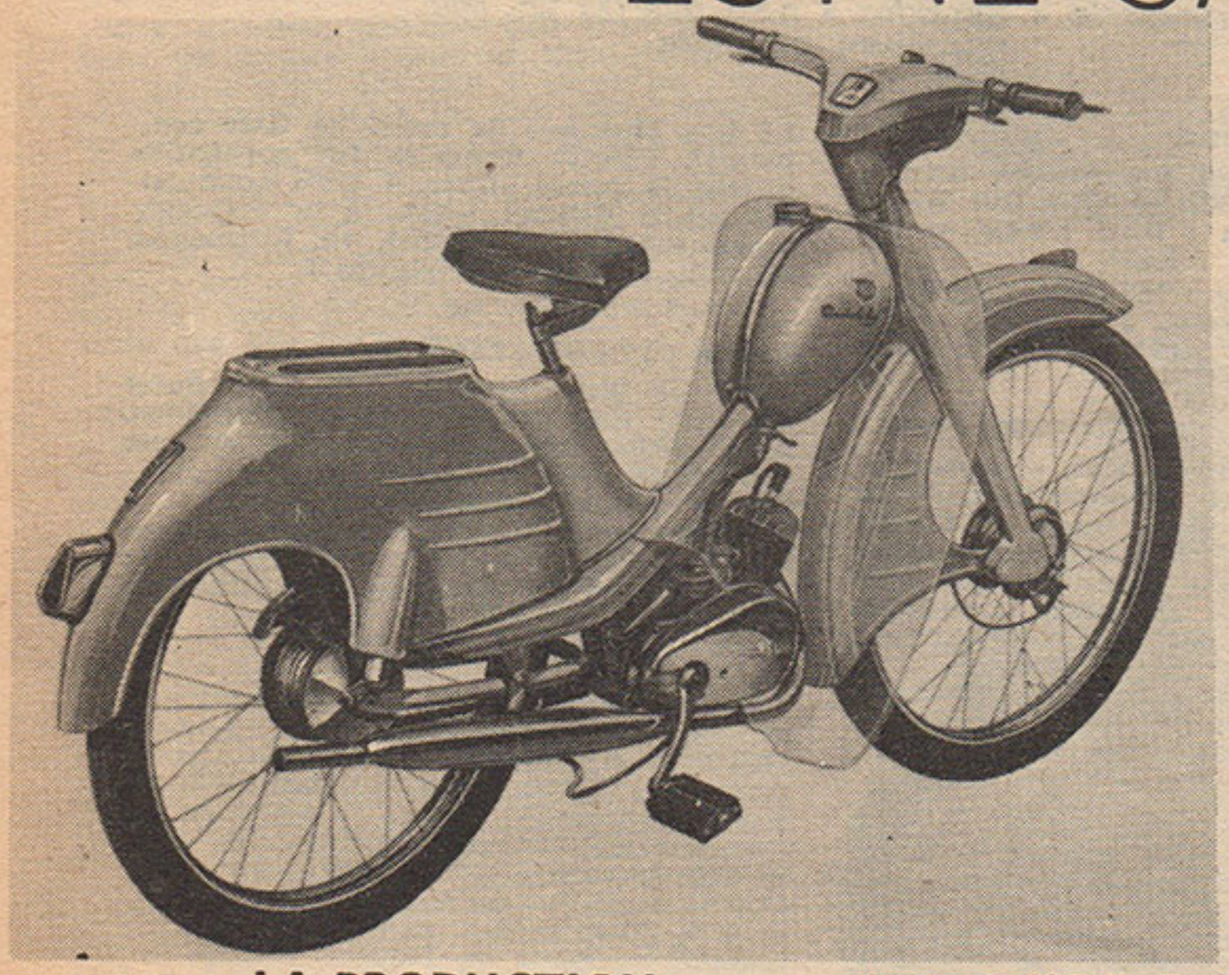
...Que Mangin a effectué un travail important sur sa machine, puisqu'il a tout bonnement monté le moteur et les roues de son Adler dans le cadre de l'AGF avec laquelle il a remporté le Bol d'Or 1955, catégorie 125 cmc série. Un carénage « maison » complète ce joli travail d'amateur. Nous verrons certainement cette machine au départ du prochain Bol d'Or.

*

...Qu'un autre gros « mono » britannique, un 500 culbu., digne représentant de la bonne vieille tradition anglaise, viendrait au Bol d'Or essayer de tenir la dragée haute aux « Manx » Norton.

ALLEMAGNE 56...

LE MARCHE DE LA MOTO EST-IL SATURE ?



Après avoir étudié en détail la production française de 1956 dans notre numéro 1.328, nous passerons aujourd'hui au deuxième producteur mondial après la France : notre voisin d'outre-Rhin. Mais les allemands fournissant, comme toujours, une documentation très riche (que nous avons relevée chez notre confrère « Radmarkt »), nous avons pu non seulement comparer leur production à notre production nationale, mais également procéder à l'examen des immatriculations de machines neuves en cours de l'année écoulée, ainsi qu'à l'examen des exportations inexistantes chez nous. Il apparaîtra ainsi une crise incontestable dans la production et les immatriculations (sauf en ce qui concerne les voiturettes), mais, par contre, une exportation toujours en essor.

LA PRODUCTION

Incontestablement, le monde du 2 roues motorisé connait une crise de surproduction qu'il serait erroné de vouloir nier, une grande partie de la clientèle, tout au moins européenne, se tournant vers la voiture.

Nous avons pu déjà le constater dans la production française qui marque un palier (voir MR n° 1328), et où le chiffre global, après son record de 1955 (1.151.643 véhicules) a légèrement reculé (de 0,5 %) à 1.145.930 engins en 1956. En Allemagne, second producteur en quantité, le recul fut beaucoup plus manifeste cette même année 1956 : recul de 21,5 % par rapport à 1955 : 849.897 machines contre 1.083.167.

★

Avant d'entrer plus dans le détail, donnons d'abord le tableau global de cette production 1956.

Motos proprement dites :	98.781
Scooters :	129.036
Cyclomoteurs :	618.649
Cyclomoteurs de plus de 50 cc :	3.431
Soit un total de :	849.897

Il faut encore ajouter : 817.248 moteurs de cyclomoteurs, la plupart exportés, 71.049 voiturettes et tris (Isetta, Goggomobil, etc.) et 2.879 sidecars.

LES CYCLOMOTEURS

En délaissant les quelques « Mofas » fabriqués, la production de cyclomoteurs enregistre un recul de 160.000 unités par rapport à l'année précédente, soit de l'ordre de 20,6 %. En France, par contre, dans ce domaine, la production s'est accrue de 8,35 %.

Ainsi, en 1956, notre production nationale fut de près de 280.000 unités supérieure à la production allemande (900.000 contre 619.000). Alors que chez nous elle représente 78,5 % du total des 2 roues, en Allemagne, la proportion est un peu moindre, de 72,7 %.

C'est au recul du cyclomoteur qu'est principalement imputable le recul global de la production allemande.

LES SCOOTERS

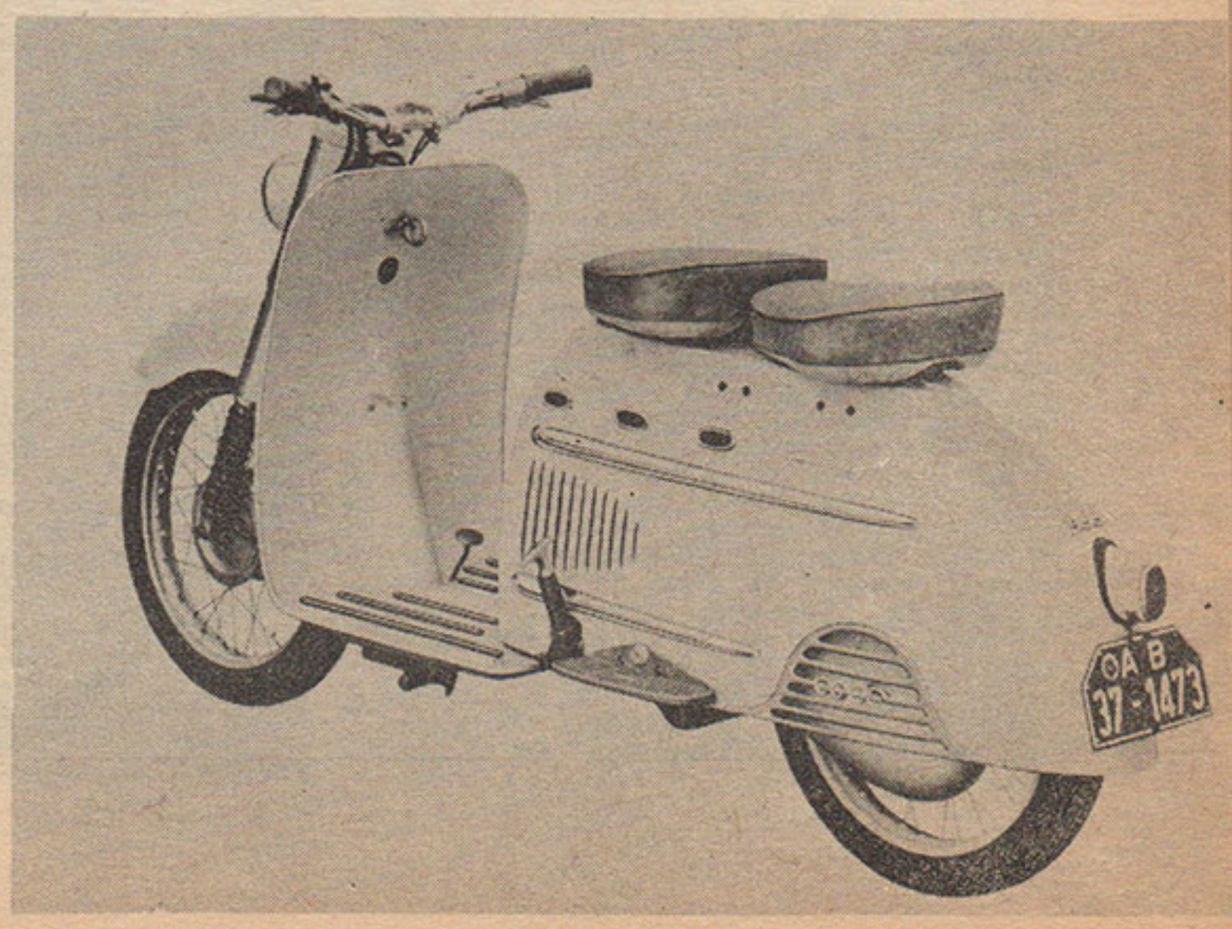
L'année 1955 fut également l'anné record de production du scooter en Allemagne : 134.150 unités, chiffre similaire (de 1.500 inférieur) à la production française record, enregistrée cette même année.

En 1956, le recul allemand fut très minime, de 4,55 % moins prononcé que le recul français (12,8 %). En conséquence, l'Allemagne a produit, en 1956, 11.000 scooters de plus que la France (129.000 contre 118.000).

Cette production de scooters représente en France, 10,3 % de la production totale de 2 roues à moteur ; en Allemagne, la proportion est plus importante : 15,4 %.

LA MOTO

Gros recul dans ce domaine, de 40,4 %, donc plus important que le recul français (32 %). Et les 99.000 motos fabriquées en 1956 ne représentent même pas le tiers des 333.000 machines construites en 1953.



En haut, la dernière version du cyclomoteur le plus populaire en Allemagne : le NSU « Quickly ». A droite : le « Hobby » DKW (notre Manurhin) représente 55 % des scooters de moins de 125 cmc. vendus l'an dernier.

A titre comparatif, les 122.000 motos et surtout vélomoteurs construits en 1956 en France.

Néanmoins, la part des motos dans la production globale est un peu plus importante en Allemagne que chez nous : 11,6 % contre 10,7.

LES VOITURETTES

Ce sont les voiturettes qui ont fait un bond retentissant en Allemagne, ces voiturettes très proches de la moto et du scooter dans leur conception technique moteur. En un an, leur production a doublé, passant de 35.000 à 71.000, à comparer à la production française inférieure à 5.000.

LES SIDES

Victimes directes des voiturettes, les sides enregistrent le plus grand recul, de 61 % par rapport à 1955, de 76,5 % par rapport à 1953 (2.900 unités contre 12.200).

DANS L'ENSEMBLE

Dans l'ensemble, brusque recul de la production (de 20 %) du essentiellement au recul dans le cyclomoteur. Ce dernier a maintenant une place stationnaire dans la production (72,7 % en 1956 - 72 % en 1955).

La moto perd du terrain, et en valeur absolue, et proportionnellement : 80 % de la production en 1952 - 31 % en 1954 15,2 % en 1955 - 11,6 % en 1956.

Le scooter a pris sa place : de 12,6 à 15,4 % ces quatre dernières années.

LES IMMATRICULATIONS

Incontestablement — et ce serait une politique d'autruche que de vouloir se le cacher — la vente des motos sur le marché allemand est en net recul, et ceci depuis plusieurs années, l'année record ayant été 1952. Recul très net, très important, puisqu'en 1956 il fut vendu seulement 23,7 % (moins du quart) du nombre de machines vendues en 1952 (66-67.000 contre 282.000).

Et même le scooter, cette année 1956, marque déjà, à son tour, un léger recul par rapport à 1955 (82.000 environ, contre 92-93.000).

★

Si nous considérons motos et scooters ensemble, le recul peut être chiffré également d'une autre manière. Alors qu'en 1954 (donc déjà durant la période de regression), 14 marques avaient vendu plus de 5.000 machines sur leur marché intérieur (dont 7 plus de 10.000), en 1955, il n'y en a plus que 10 avec plus de 5.000, dont 5 avec plus de 10.000. En 1956, seules 6 marques ont vendu plus de 5.000 motos et scooters, dont 4 avec plus de 10.000.

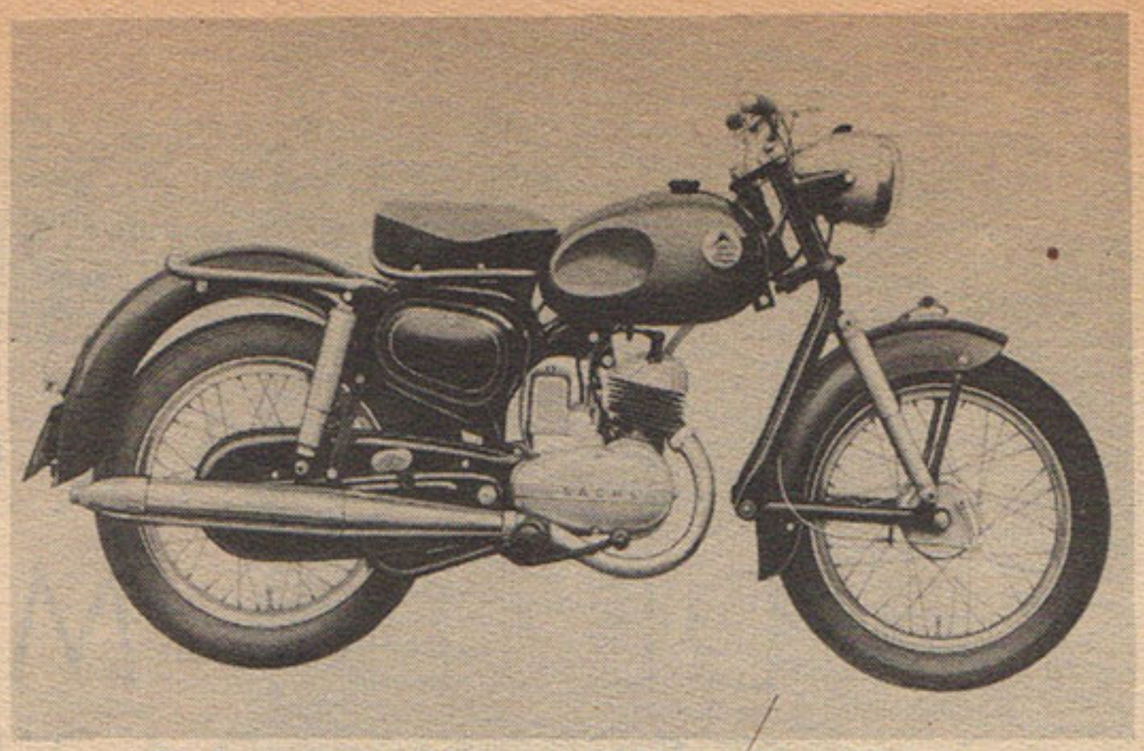
Dans l'ordre, nous trouvons : NSU (env. 38.100) - DKW (31.400) - Zundapp (19.300) Heinkel (13.200) - BMW (9.800) - Adler (5.300).

LE SCOOTER PREND UNE PLACE PREPONDERANTE

Mais il est également caractéristique de noter que le scooter prend une place de plus en plus prépondérante dans la demande allemande : 26,4 % en 1954, et déjà 42,1 % en 1955. Mais si, jusqu'alors, la moto prédominait encore, il n'en fut plus de même en 1956 : près de 82.000 scooters contre près de 67.000 motos, soit, pour les scooters, 55 % du total.

★

De ce point de vue, il est caractéristique de noter que sur les types de machines vendues à plus de 5.000 exemplaires en Allemagne même, il y avait en 1955 5 types de scooters contre 8 de motos. Et en 1956, seuls 8 modèles dépassent ces 5.000 ventes sur le marché intérieur, dont 4 de scooters. Et parmi ces derniers, 3 sont en tête du tableau général.



Ci-dessus : traité en véritable petite moto moderne (voyez suspensions), le 100 Herkules s'assure une place de choix. - Ci-dessous : c'est grâce à la « Superfox » NSU que les 125 cmc. retrouvent audience.

Nous trouvons ainsi :

— pour les motos proprement dites : DKW 175 cc : 10.884 — 250 BMW R26 : 9.255 — 250 « Max » NSU : 6.421 — 125 « Superfox » NSU : 5.419.

— pour les scooters : 150 NSU : 23.848 — 175 Heinkel « Tourist » : 13.168 — 200 Zundapp « Bella » : 12.793 — 75 cc DKW « Hobby » : 9.263.

POUVOIR D'ACHAT ET VOITURETTES

Il faut, en quelques mots, analyser les raisons de ce recul incontestable de la moto. Pour notre part, nous le voyons dans un pouvoir d'achat notablement accru de la population laborieuse qui peut s'orienter de plus en plus facilement vers la voiture. Par ailleurs, la production automobile, encore assez restreinte il y a quelques 5 ans, a dépassé, en 1956, celle de notre pays (845.000 voitures particulières contre 662.000 en France).

★

De plus, il nous faut signaler le grand succès remporté par les voiturettes genre « Isetta » BMW, Goggomobil ou autres Messerschmid, faisant largement appel à la technique motocycliste, et dont la vente sur le marché intérieur, en 1956 fut 2,5 fois plus importante qu'en 1955.

Une grande partie de la clientèle scootériste et même motocycliste «utilitaire», se tourne vers ce nouveau type de véhicule. Et ainsi BMW, qui en est à sa 50.000e «Isetta», en a vendu plus de 22.500 en 1956 sur le marché allemand, donc 2,5 fois plus que de motos (à titre comparatif, l'Isetta française fut construite, durant la même année, à 4.886 exemplaires par la Velam). Quant à la « Goggomobil », elle fut vendue, en Allemagne, en 1956, à 27.196 exemplaires !

★

ET LE CYCLOMOTEUR ?

Sur ce plan, également, il faut noter un recul très net des ventes intérieures. Avec 476.085 cyclos vendus en 1956, c'est un retrait de 27,8 % par rapport à l'année record 1955 (659.889).

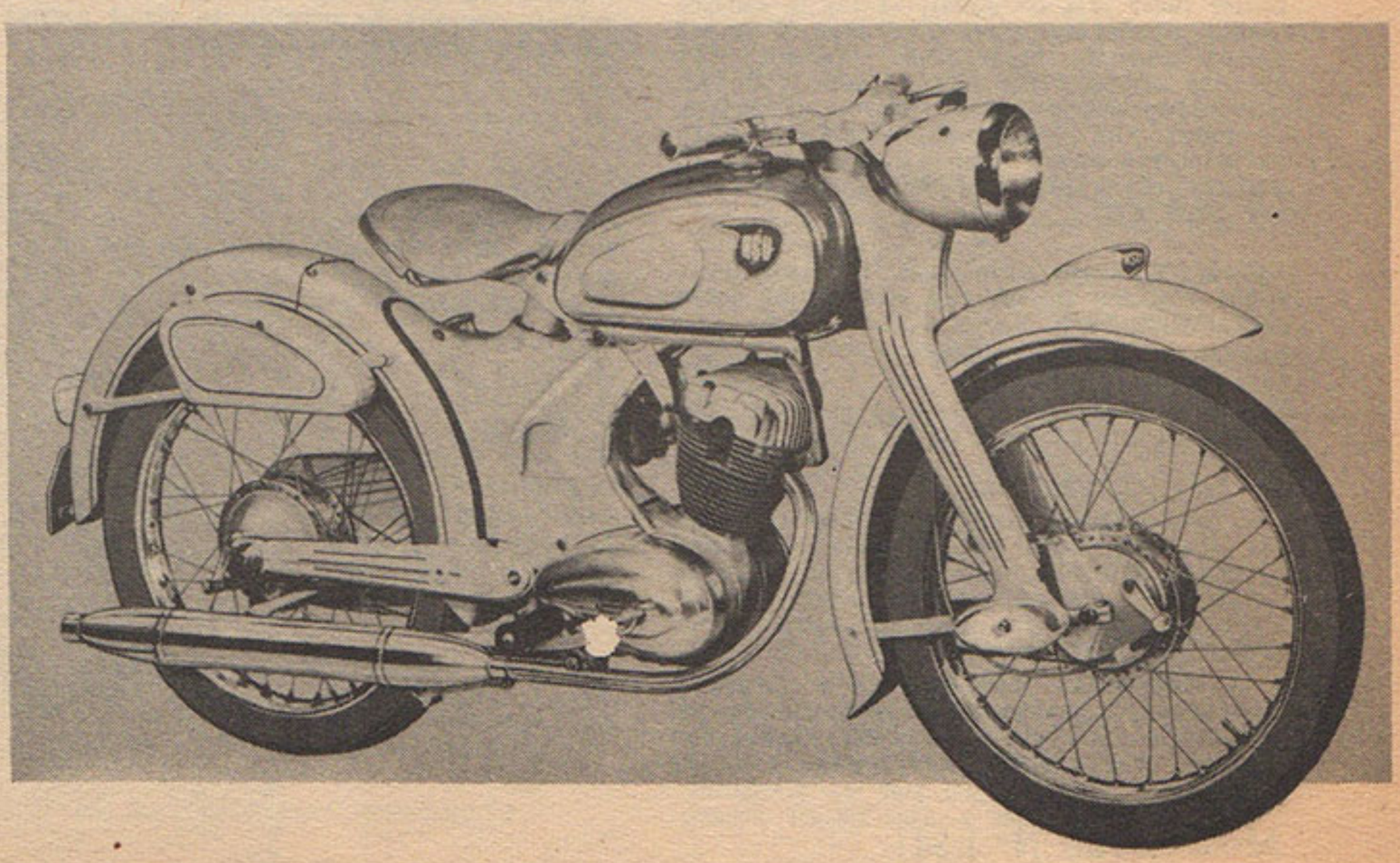
Voyons maintenant par le détail comment se répartissent ces ventes par types de véhicules, par marques, par cylindrées.

LES MOTOS

Depuis 1952, année où fut enregistré, en Allemagne, le plus grand nombre (282.000) d'immatriculations de motos proprement dites (donc à l'exclusion des scooters et cyclomoteurs), la vente de ces dernières ne fait que reculer : en 1955, 39,6 % de moins qu'en 1954 — en 1956 : 47,6 % de moins qu'en 1955 et seulement 23,6 % des ventes enregistrées sur le marché intérieur en 1952.

REPARTITION PAR CYLINDREES

Après avoir rappelé que 66.720 motos ont été immatriculées en 1956, contre 127.510 en 1955 et 211.132 en 1954, donnons, pour ces trois années successives, la répartition relative, en pourcentages, selon la cylindrée.



Ceci permettra de juger quelles machines répondent le mieux au goût des motocyclistes allemands, tenant compte, bien sûr, du facteur prix.

	1956	1955	1954
100 cmc	5,9 %	5,2 %	6,9 %
125 cmc	14,7 %	7,9 %	9,0 %
150 cmc	1,4 %	2,1 %	3,8 %
175 cmc	22,6 %	15,9 %	15,6 %
200 cmc	19,1 %	27,8 %	22,4 %
250 cmc	33,2 %	35,9 %	36,2 %
350 cmc	1,5 %	1,8 %	2,4 %
400-500 cmc	1,1 %	2,9 %	3,1 %
plus de 500 cmc	0,4 %	0,5 %	0,6 %

Il apparait ainsi que les quarts de litre demeurent toujours les plus demandées (un tiers des ventes sur le marché intérieur), alors que les nouvelles 175 cmc ont pris la place des 200 cmc. Ces trois catégories ensemble représentent, ensemble, les trois quarts des immatriculations de l'an passé. Maintien des 100 cmc, progrès nets des 125 et lente agonie des 150.

Une mention spéciale doit être faite pour les grosses cylindrées, dont la faible vente n'est pas due à ce qu'on les boude (comme pour les 150 cmc), mais en raison, surtout, des taxes dont elles sont frappées, et du tarif d'assurance élevé. Et, dans ces conditions, quant à avoir une forte cylindrée, autant prendre, quant on le peut, une 600 qu'une 400 ou 500 cmc : ceci explique le moindre recul relatif des premières nommées que des secondes.

LES 100 *CMC*

Cette cylindrée semble avoir repris un léger renouveau : 5,9 % du total en 1956, contre 5,2 % en 1955. Certainement que la nouvelle conception, traitée en véritable petite moto, avec partie cycle très moderne, y est pour quelque chose ; mais n'étant intervenue que lors du deuxième semestre, elle n'a pu avoir une répercussion sur les chiffres d'immatriculations de l'année complète.

Grâce au succès de sa petite K100 (que nous présenterons prochainement à nos lecteurs), Herculès est passée de la quatrième place à la première, en s'assurant 62,5 % des 3.923 machines vendues sur le marché intérieur. Derrière viennent Adler (11,7 %), Express (7,1 %) et NSU (4,4 %), mais tant la 100 Adler que la 100 « Fox » NSU n'existent plus au programme de ces marques.

LES 125 *CMC*

Grâce au haut rendement de sa « Super-Fox », NSU a su redonner un renouveau à cette cylindrée qui, avec 9.758 ventes en Allemagne, recule très peu par rapport à 1955 (de 2,8 % seulement, contre un recul général de 47,6 %).

Avec 55,5 % des ventes, la marque de Neckarsulm surclasse donc nettement DKW qui, jusqu'alors, avait toujours largement dominé. Le spécialiste du deux temps est donc relégué en deuxième position (35,3 %), devant TWN (7,1 %).

Ce sont maintenant près de 15 % d'acheteurs qui s'orientent vers cette cylindrée, demandée seulement par 8 % l'année précédente.

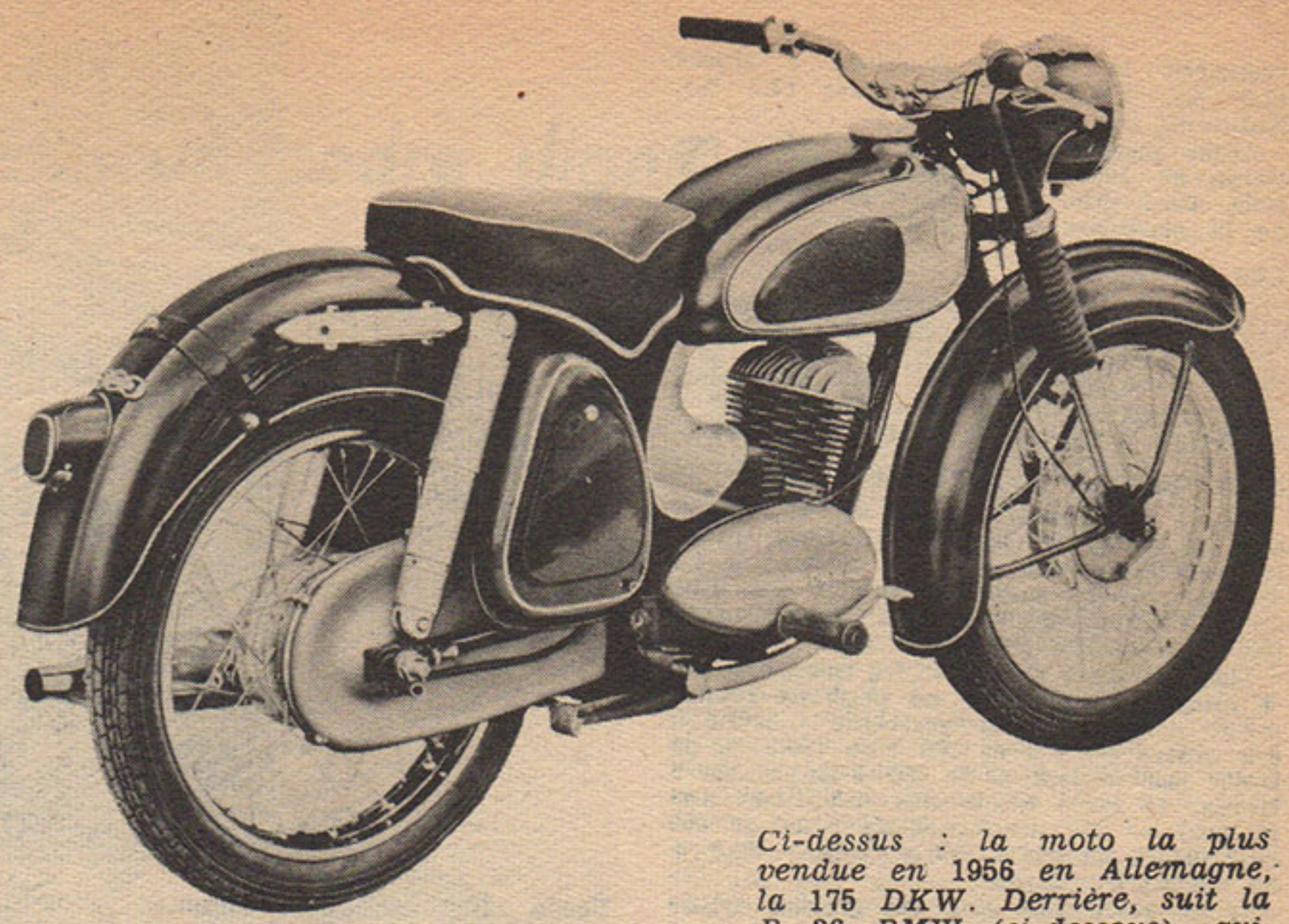
LES 150 *CMC*

Cette cylindrée hybride se meurt d'une mort lente, reculant systématiquement d'année en année, sans qu'intervienne ici une question de prix comme pour les grosses cylindrées : 910 machines vendues, 1,4 % du total.

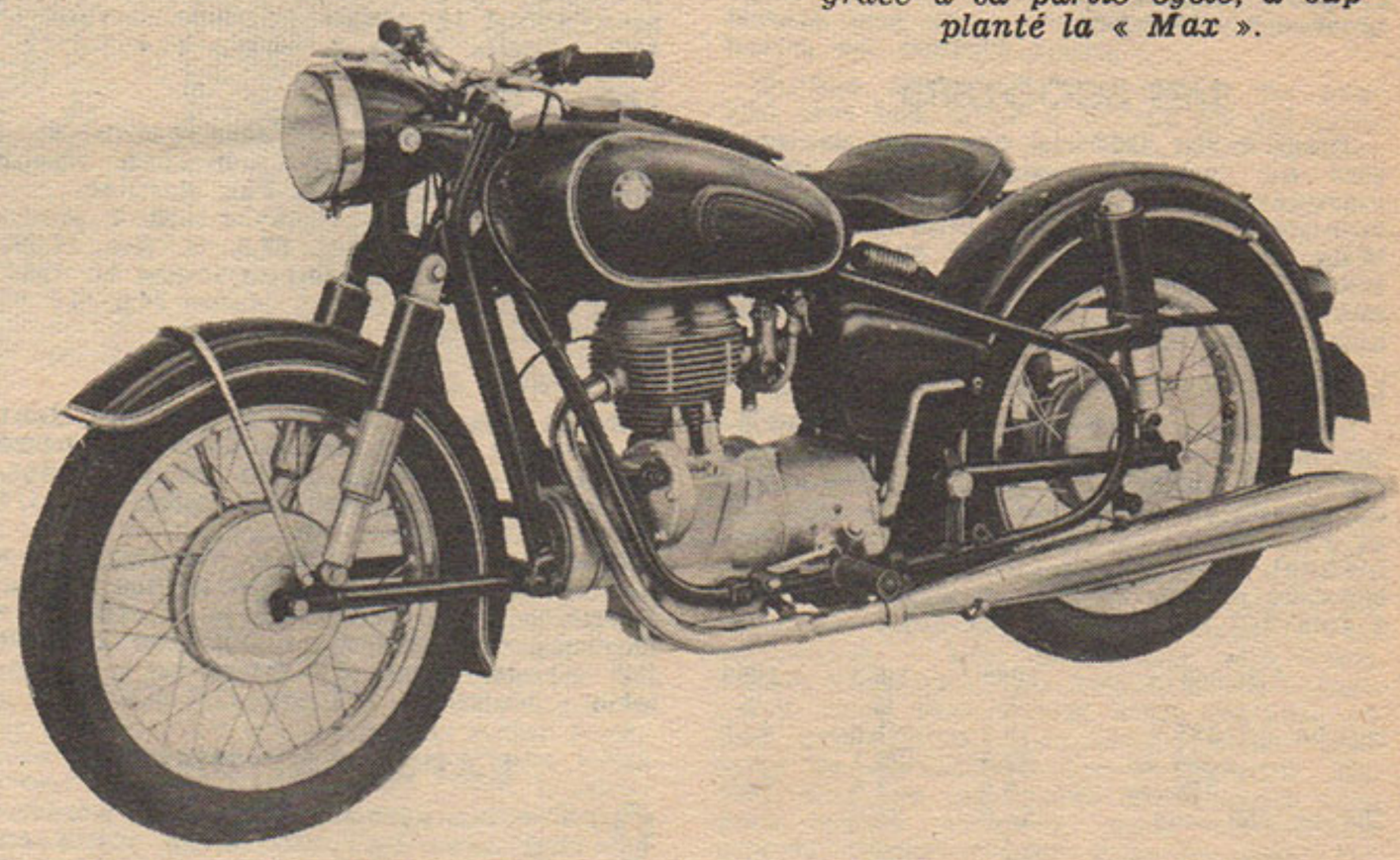
Pour mémoire, rappelons que c'est Durkopp qui fournit l'essentiel (41,5 %), devant la 150 Adler (11,2 %). Ces machines ne sont d'ailleurs plus fabriquées.

LES 175 *CMC*

Il s'agit là d'une cylindrée jouissant d'une demande relative nettement accrue: 22,6 % en 1956, contre 15,9 % en 1955. C'est la cylindrée la plus demandée après les 250 cmc. Grâce à un rendement amélioré, grâce à une partie cycle permettant de meilleures performances, cette cylindrée a ainsi grignoté sur les 200 cmc, qui, comme nous le verrons, perdent du terrain.



Ci-dessus : la moto la plus vendue en 1956 en Allemagne, la 175 DKW. Derrière, suit la R 26 BMW (ci-dessous), qui, grâce à sa partie cycle, a supplanté la « Max ».



Comme toujours, c'est DKW qui vient en tête, avec 72,5 % des 15.036 machines vendues. Mais, surprise, c'est Zundapp, nouveau venu dans cette cylindrée avec sa 175 S, qui prend la deuxième place... mais loin derrière (8 %), suivi par Ardie (4,8 %) et Maïco (3,8 %)..

Si NSU n'apparait pas dans ce tableau, c'est que sa « Maxi » n'a commencé à sortir des chaînes que cette année.

LES 200 *CMC*

Une demande en très net recul, qui, avec 12.652 machines, n'est que le tiers de celle de 1955. Mais néanmoins, encore 19 % des machines vendues.

Là encore, c'est DKW qui domine (36,7 %), alors que Zundapp, avec sa 200 S, a pris, avec 21,2 % des ventes, la deuxième place à la « Lux » NSU, maintenant troisième (16,9 %). Loin derrière vient TWN (6,5 %).

Comme nous l'avons dit, le recul des 200 cmc s'est fait au profit des 175.

LES 250 *CMC*

Avec le tiers des immatriculations allemandes de 1956, avec 22.113 machines, c'est encore et toujours la cylindrée la plus appréciée outre-Rhin, grâce aux performances permises eu égard au prix de vente.

Néanmoins, un certain recul est à noter, tant dans la place relative occupée par cette cylindrée, que, surtout, dans le nombre des machines vendues : 48,2 % du nombre vendu en 1955.

Dans la répartition par marques, une grande sensation : NSU qui venait toujours largement en tête avec sa « Max » perd la première place au profit de BMW. Avec sa R26, son moteur amélioré, mais surtout sa partie cycle des plus moderne et étudiée, la marque de Munich, célèbre surtout par ses flat-twins, a su conquérir la clientèle. C'est d'ailleurs certainement là une des raisons qui ont amené NSU à modifier et moderniser sa suspension arrière, la « Max » ayant incontestablement un moteur plus riche en possibilités.

Aussi, BMW vient en première place, avec 41,9 % des 250 vendues en 1956 sur le marché allemand, devant NSU (29 %). En troisième place, bien qu'en recul très net : DKW (13 %), puis, loin derrière,

viennent la 250 « Resident » Horex (2,5 %), TWN (2,2 %), Adler (2,1 %), Zundapp (2,0 %).

Adler passe ainsi de la quatrième position en 1955, à la sixième position en 1956, alors que, par contre, Horex grimpe de la septième à la quatrième.

LES 350 CMC

Net recul, avec seulement 998 machines vendues. Horex vient en tête avec sa « Resident » (41,1 %), devant la RT DKW (28,6 %) qui est ainsi détrônée. Très grand recul de la « Bergmeister » Victoria, première en 1954 avec 41,9 %.

LES GROSSES CYLINDREES

Recul très manifeste des 400 et 500 cc, qui, de 2,9 % des immatriculations qu'elles représentaient en 1955, passent à 1,1 %. Par contre, maintien relatif des plus de 500 cmc, machines de connaisseurs (0,5 % en 1955, 0,4 % en 1956).

Mais ce sont vraiment les machines de « mordus », et elles ne peuvent réellement constituer un véritable marché : 672 motos de 400 et 500 cmc (50,3 % de BMW R50 et 35,2 % de 400 « Imperator » Horex, le reste étant des machines anglaises) — 220 machines de plus de 500 cmc (64 % de BMW R60 et R69 — 26,8 % de KS 601 Zundapp).

Il est clair que pour les grosses cylindrées plus encore que pour les autres, l'exportation est essentielle pour les constructeurs allemands.

LES SCOOTERS

Jusqu'à fin 1955, la demande de scooters ne fait que croître, cette année marquant un record de 92.692 immatriculations, soit 22,4 % de plus qu'en 1954. Mais l'année écoulée, avec 81,815 immatriculations, marque déjà un certain recul (de 11,7 %), néanmoins trois fois moins sensible qu'en motos.

LA REPARTITION PAR CYLINDREES

Le tableau joint montre que le scooter de moins de 125 cmc est encore en regression (moins du 1/5 de la demande) la grande faveur allant toujours aux 150 et 175 cmc (plus de la moitié de la demande). Par contre, un recul des gros scooters de 200 et 250 cc, mais demandés 1 fois 1/2 autant que les 125.

Années :	1956	1955	1954
	%	%	%
moins de 125 cc	18,1	21,5	43,1
150 cc	37,5	29,1	
175 cc	18,4	15,4	56,9
200 et 250 cmc	26,0	34,0	
Total	100,0	100,0	100,0

LES MOINS DE 125 CMC

14.851 de ces scooters furent immatriculés en 1956, contre près de 20.000 en 1955 et 32.700 en 1954. Donc recul très net.

DKW, avec son « Hobby » (notre « Manurhin » en France), est toujours en tête, et si la demande en fut en valeur absolue, de 1.500 machines de moins qu'en 1955, par contre la place occupée par cette marque est toujours prépondérante : déjà 55 % du total des immatriculations en 1955, 62,4 % en 1956.

NSU ayant abandonné la fabrication du 125 Lambretta au profit du 150 cmc « Prima », la deuxième place revient maintenant à l'Adler « Junior » avec 23,8 %. Loin derrière, nous trouvons le « Tessy » TWN (7,6 %) et la Vespa (4,3 %).

LES 150 CMC

Non seulement relativement (37,5 % des scooters immatriculés en cours de l'année écoulée), mais même dans l'absolu (30.687 immatriculations en 1956, contre 27.006 l'année précédente), cette cylindrée marque des points.

C'est NSU, avec son « Prima », qui vient largement en tête, avec plus des 3/4 (77,7 %) des machines achetées.

Le scooter de grosse cylindrée le plus populaire outre-Rhin : le 200 cmc. « Bella » de Zundapp.

Vespa remonte sérieusement, triplant son chiffre par rapport à l'an dernier, et, avec 14,7 % des immatriculations, prend maintenant la deuxième place, devant le 150 « Bella » de Zundapp (3,4 %).

LES 175 CMC

Cette catégorie de scooters marque également un léger gain, même en valeur absolue, par rapport à l'an dernier.

A lui seul, Heinkel, avec son 4 temps « Tourist », fournit 87,8 % des 14.992 scooters de 175 cmc immatriculés en 1956. Loin derrière viennent Maïco (4,6 %) et Venus (3,25 %).

LES GROS SCOOTERS

Recul très net des 200 et 250 cmc, dont le nombre d'immatriculations est passé de 31.555 en 1955, à 20.221 en 1956. Malgré cela, ils représentent plus du 1/4 (26 %) de la demande.

Avec son 200 « Bella », Zundapp vient largement en tête, avec 63,1 % des ventes. Derrière, nous trouvons le « Diana » Durkopp (12,8 %), le « Contessa » TWN (8,6 %), le Goggo (6,8 %) et le « Maïcoletta » Maïco de 250 cmc (3,8 %).

EXPORTATIONS

Si l'on compare les chiffres de production avec les chiffres de vente en Allemagne même, il est clair que l'exportation prend et doit prendre une place des plus importantes dans les préoccupations des constructeurs d'outre-Rhin : seuls 67,5 % des motos et 63,5 % des scooters trouvèrent place sur le marché intérieur.

Mais sur le plan de l'exportation, l'industrie allemande est bien placée... et c'est d'ailleurs essentiellement dans ce but qu'elle fait preuve de sa vitalité technique.

LE 1/4 DES CYCLOMOTEURS

L'exportation des cyclomoteurs, avec 142.564 unités en 1956, marque son record. Ainsi 23 % de la production sont partis à l'étranger (14-15 % en 1955).

Les clients : Europe Occidentale et Extrême Orient, dans les premiers pays comme moyen de transport de la population laborieuse, en Asie comme moyen de circulation le plus facilement utilisable.

LES MOTOS

L'exportation des motos et scooters marque également un record en 1956, avec, ensemble, 97.158 unités.

★

Mais il faut noter un certain recul (de 10,3 %) pour les motos proprement dites: 46.972 contre 52.359 en 1955, recul surtout sensible dans les exportations vers les pays eux-mêmes producteurs motocyclistes. L'essentiel des exportations est donc dirigé vers les pays sans propre production, ou bien dans les pays où la moto est davantage comprise comme un engin sportif qu'un engin utilitaire.

Si l'on regroupe, pour 1956, ventes en Allemagne et exportations, on obtient un chiffre de vente total supérieur de 15.000 motos à la production de cette même année. Il est donc bien clair qu'il fut utilisé un reliquat de la production de 1955.

LES SCOOTERS

Leur exportation (50.186, donc maintenant un peu plus importante que celle des motos) est de 40 % plus importante qu'en 1955. Clientèle européenne d'une part, et, d'autre part, dans les pays tropicaux à standard de vie assez élevé... Et 13 scooters pour l'Union Soviétique !

Ici également, il fut utilisé un reliquat de fabrication de 1955.

PERSPECTIVES POUR 1957

Il faut supposer que pour 1957, la répartition des ventes sur le marché allemand se fera sensiblement dans les mêmes proportions relatives qu'en 1956, avec prédominance, comme chez nous, des cyclomoteurs. Mais un bon début de saison peut laisser bien augurer pour les possibilités de la moto et du scooter.

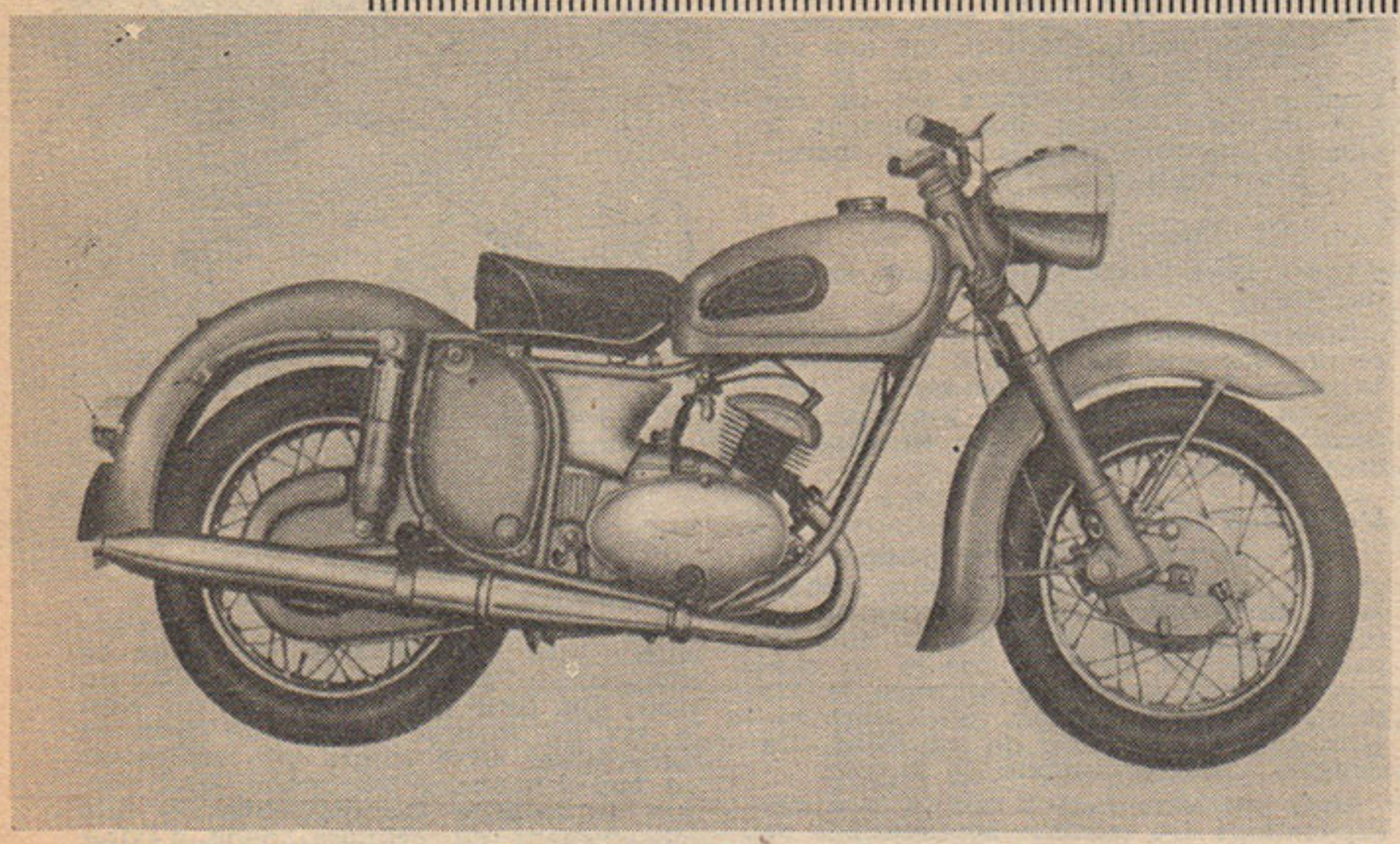
C'est avec satisfaction que l'industrie allemande peut enregistrer la manière dont elle a su s'adapter aux nouvelles exigences du marché, en ayant su, surtout, créer des engins modernes, ayant su faire appel aux derniers canons de la technique. Cette refonte vers des engins de plus petites cylindrées et de meilleur marché, qui exigea des apports de capitaux, se fit néanmoins sans perte décisive de la clientèle. Et la leçon essentielle de ces dernières années est que l'industrie du 2 roues ne manquera pas de clientèle si elle arrive à s'adapter aux nouvelles exigences du marché : une véritable saturation ne peut survenir que si les constructeurs eux-mêmes n'ont plus confiance, que s'ils abdiquent. Ces cinq dernières années ont prouvé clairement que, lors de la restriction du marché, se sont dégagées des forces qui ont su s'imposer, tant dans le domaine du cyclomoteur que du scooter, et sans parler des voiturettes. Une telle volonté en action permet de bien augurer de l'avenir.

Telle est la conclusion de notre confrère « Radmarkt ». Telle sera notre conclusion, et nous voudrions bien qu'elle fut celle de nos constructeurs.

J. B.

Un Moteur recevant un cadre digne de lui...

LES 250 ADLER 1957



Quand, en 1952, à côté de ses 100, 125 et 150 cmc très vieux jeu, Adler présenta sa petite twin de 250 cmc montée sur roues de 16 pouces, ce fut une révélation : 16 CV tirés d'un 2 temps au très classique balayage Schnurle, 16 CV à 5.600 t/m ! Pour le motocycliste d'aujourd'hui, il n'y a là rien de bien étonnant..., mais à l'époque (4-5 ans, pas plus), beaucoup restèrent rêveurs, même dans les milieux spécialisés ou la rédaction de « Moto-Revue ».

Pourtant, ce n'était pas là la première incursion de Adler dans le bicylindre, puisque déjà au Salon de Francfort de 1951, une twin de 200 cmc était présentée avec exactement les mêmes caractéristiques de construction, tant pour le moteur que pour la partie cycle : la 250 cmc n'en était qu'une extrapolation, mais avec un rendement de 16 % supérieur (66 CV/l au lieu de 57).

Mais cette 250 cmc fit surtout son renom et assura son lancement et sa vogue par ses magnifiques prestations aux 6 Jours Internationaux de 1952. Nous nous souvenons encore de l'emballement de Geoca revenant de Bad Aussee où se disputa, cette année là, cette dure épreuve.

UNE PREMIERE EVOLUTION

Le nouveau moteur de 250 cmc fut d'abord et tout naturellement monté dans la partie cycle de la 200, avec sa suspension avant à très courts bras oscillants dont les éléments élastiques, de conception « maison », étaient des ressorts spirales, type horlogerie, avec de simples petits amortisseurs à friction.

Mais une telle suspension, peut-être acceptable (surtout si l'on se place dans le cadre de l'époque) pour la 200, ne pouvait convenir pour la 250 ! non pas tant que la suspension fut notablement insuffisante ou que la rigidité latérale laissât à désirer, mais en raison de ses réactions au freinage. En effet, eu égard à la puissance du moteur, de nouveaux moyeux-freins furent montés, d'un diamètre de 180 mm... pour des jantes de 16 pouces ! (équivalant à des freins de 210 mm avec des jantes normales). Avec de tels freins, au moindre freinage, la machine se cabrait et les biellettes de la suspension venaient immédiatement en butée. C'est d'ailleurs des Adler équipées de ce type de suspension que nous avons essayées (voir MR n° 1187). L'adoption de petits amortisseurs hydrauliques amovibles (ainsi que l'a fait notre ami Christophe) ne pouvait être qu'un palliatif.

Aussi, dès octobre 1953, au deuxième Salon de Francfort, la 250 Adler fut-elle présentée avec une nouvelle suspension, toujours à biellettes oscillantes, celle que l'on retrouve aujourd'hui sur la plupart des modèles de la marque. Les biellettes ont été quelque peu allongées (13 cm), alors que l'ancrage du frein se fait par une biellette parallèle aux biellettes de suspension : la machine n'a plus cette tendance au cabrage.

Parallèlement à cela, l'empattement a été un peu accru (126 cm au lieu de 122,5), de même que la chasse (70 mm au lieu de 60) et l'angle de la colonne de direction (63° au lieu de 61). Il en est résulté une tenue de route encore améliorée, un confort accru.

Notons également un centre de gravité très bas, situé à 37 cm du sol pour la machine seule, à 47 cm pour la machine montée par son pilote.

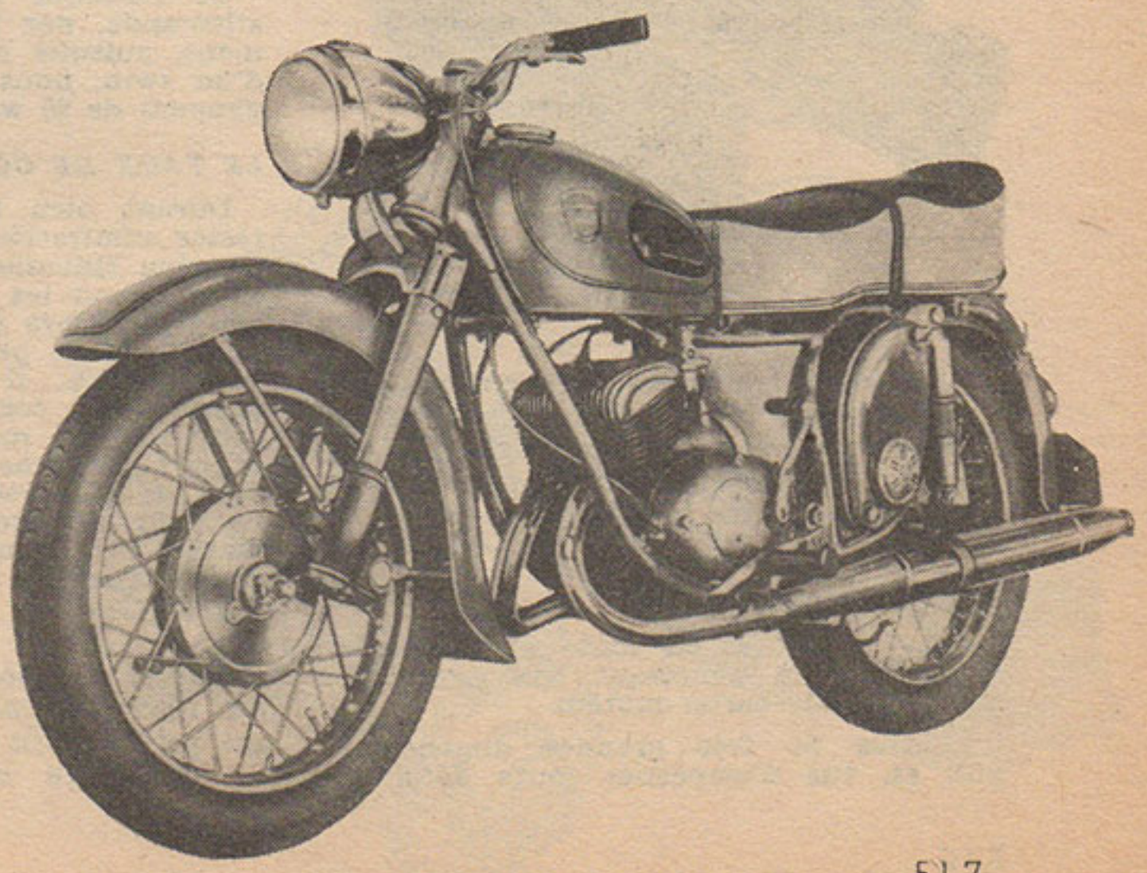
★

A la même date apparaissait également la 250 sport, qui, seulement par la modification des lumières, et toujours avec un seul carburateur, développe plus de 18 CV.

UNE BONNE COULISSANTE

Mais, et ceci jusqu'au Salon de Francfort de 1956, toutes les Adler, mises à part les machines de compétition, étaient munies d'une suspension arrière coulissante. Dépassée techniquement sur le plan du principe, cette suspension se justifiait néanmoins par sa qualité, sa réalisation : non seulement elle était munie d'amortisseurs hydrauliques incorporés, mais encore elle était réglable et très progressive, comportant deux ressorts de caractéristiques différentes. En bref, une des meilleures coulissantes que nous ayions essayées, mais néanmoins une coulissante, donc plus au goût du jour, surannée aujourd'hui.

Et c'est pourquoi, à l'IFMA 1956, à côté d'autres modifications, l'essentiel des transformations apportées aux Adler ac-



Un nouveau cadre, un empattement plus grand, une suspension arrière oscillante... ceci nous donne la nouvelle « Favorit » (en haut). La « Sprinter » (à droite), reçoit, de plus, des jantes de 18 pouces.

tuelles est la présence d'une suspension arrière oscillante.

UN PROGRAMME 1957 LIMITE AUX 250

Après ce court historique, passons donc au programme 1957 de la marque de Francfort.

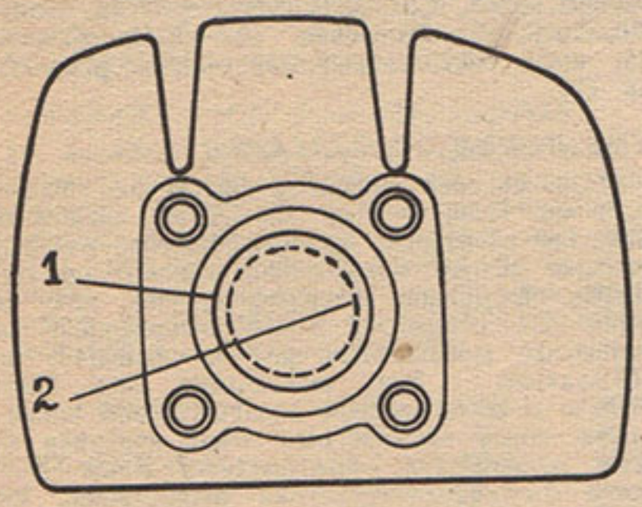
Mais avant d'examiner ce programme de plus près, il est bon de rappeler que la production Adler a subi une coupe profonde. En dehors et en plus des scooters, Adler avait une production très vaste, toute en 2 temps : des monocylindres de 100, 125, 150 et 200 cmc, des twins en 200 et 250 cmc.

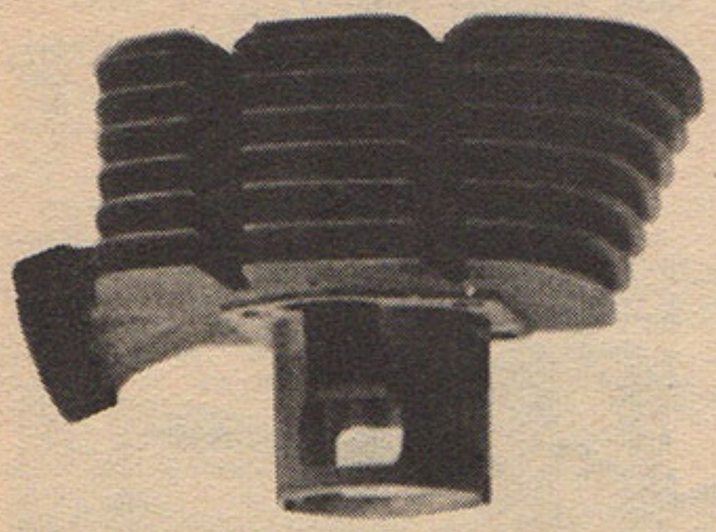
Qu'en reste-t-il après la crise que traverse l'industrie motocycliste allemande ? Qu'en reste-t-il après les accords commerciaux passés entre Adler, Hercules et TWN ?

Le plus beau fleuron : la gamme des 250 cmc, encore améliorées et perfectionnées, tout au moins dans leur partie cycle. Au total, en dehors des machines de compétition à refroidissement liquide ou par air et non commercialisées, et en plus des 2 scooters « Junior » de 100 et 125 cmc, 4 modèles : deux de série, la « Favorit » et la « Sprinter », et deux machines plus particulières : la « Six Days » pour le « tout-terrain », et la « Moto-Cross ».

LES MOTEURS

Fondamentalement, tous ces moteurs sont identiques : des twins 2 temps carrés (54x54), à cylindres fonte, alimentés par un carburateur unique.





Des entailles judicieusement placées dans les ailettes, assurent une rétraction régulière du fût. (1) *alésage d'usinage.* (2) *alésage de fonctionnement.*

LES CYLINDRES

Les 2 cylindres en fonte sont séparés, avec des fûts pénétrant très profondément dans le carter-moteur.

Ailettes de très grandes dimensions, qui, en vue d'empêcher toute déformation due aux contraintes thermiques, en vue de permettre une répartition égale de la température sur tout le fût, sont profondément entaillées là où ces ailettes sont les plus profondes. Ainsi, la répartition uniforme des dilatations de l'alésage lors du fonctionnement permet de réduire les jeux de montage (meilleur rendement, et fonctionnement plus silencieux) et d'accroître la sûreté de fontionnement et la longévité.

★

Signalons également le faible entr'axe des deux cylindres, le plus faible à notre connaissance : 92 mm. A titre comparatif : 95 mm sur le 250 JLO, 110 mm sur le 250 Villiers et 116 mm sur le 250 Peugeot. Ce faible entr'axe est un des facteurs (avec, encore plus important, le montage de l'embiellage) de la limitation des vibrations.

LES CULASSES

Les culasses sont, évidemment, en alliage léger.

Et si les pistons sont plats, par contre, comme sur tous les 2 temps modernes à balayage Schnurle, la chambre de combustion de la culasse n'est pas rigoureusement hémisphérique ; ici, en chapeau de gendarme.

L'ALIMENTATION

Quel que soit le type de moteur, depuis la « Favorit » de tourisme jusqu'à la « Moto-Cross », nous retrouvons un même carburateur Bing de 22 mm de passage de gaz. Ce n'est pas là un passage de forte dimension, puisque la 125 Rumi sport est équipée d'un carburateur similaire, et que la classique 125 Peugeot a un carburateur de 20 mm.

Mais peut-être faut-il voir là une des explications des terribles accélérations de ces petites Adler.

L'EMBIELLAGE

Nous touchons là à une des solutions les plus originales (et les plus coûteuses) des 250 Adler. Il s'agit, en fait, de deux embiellages démontables, un par cylindre, et réunis par un accouplement Hirth à dents de loup. Les demi-embiellages sont réunis par un boulon interne à tête fraisée en pignon, et qu'une clef spéciale, également terminée en pignon, permet de serrer. C'est là une solution élégante, spécifique de la technique aviation, mais d'un prix de revient élevé.

Afin d'assurer une grande rigidité à cet embiellage — qui, en extrémité gauche, supporte l'embrayage et en extrémité droite la volumineuse dynamo de 90 watts — ce dernier est monté sur 4 roulements.

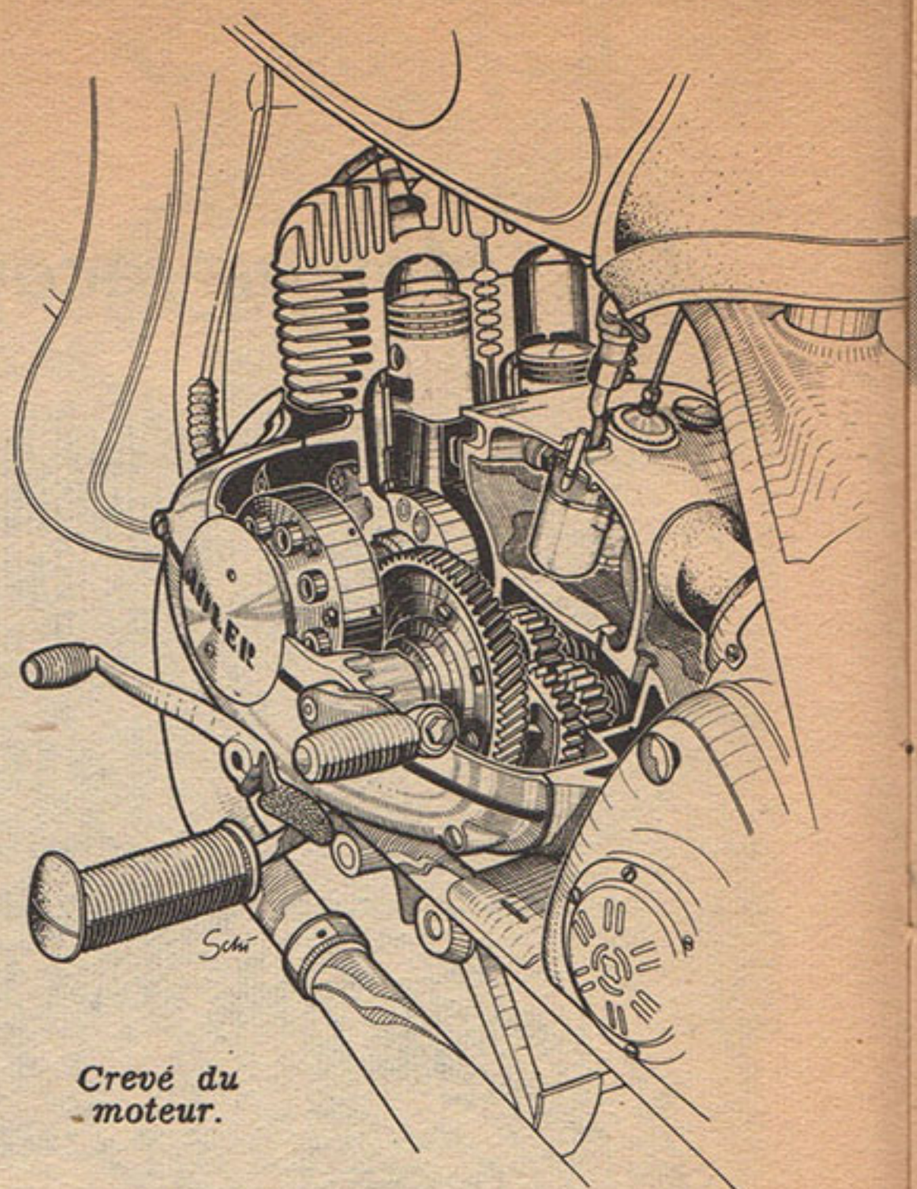
L'ALLUMAGE

Le classique allumage, cher à l'école allemande, par batterie-bobines. Evidemment, puisque nous sommes en présence d'un twin, nous avons 2 rupteurs sur la dynamo de 90 watts.

LE TAUX DE COMPRESSION

Durant bien longtemps, nous sommes restés admiratifs devant les taux de compression ridiculement bas des 250 Adler : 5,6 à 1 pour les « Favorit », « Sprinter » ou « Six Days », 6 à 1 pour la « Moto-Cross ». Mais, par une indiscrétion de H. W. Boensch, il s'agit ici du taux de compression corrigé, c'est-à-dire que la cylindrée du moteur est mesurée, pour ce qui concerne la détermination de ce taux de compression, entre le piston au PMH et le piston au moment où il démasque la lumière d'échappement. En réalité, donc, le taux de compression géométrique, tel que nous le concevons habituellement, se situe dans les 7,5 à 1.

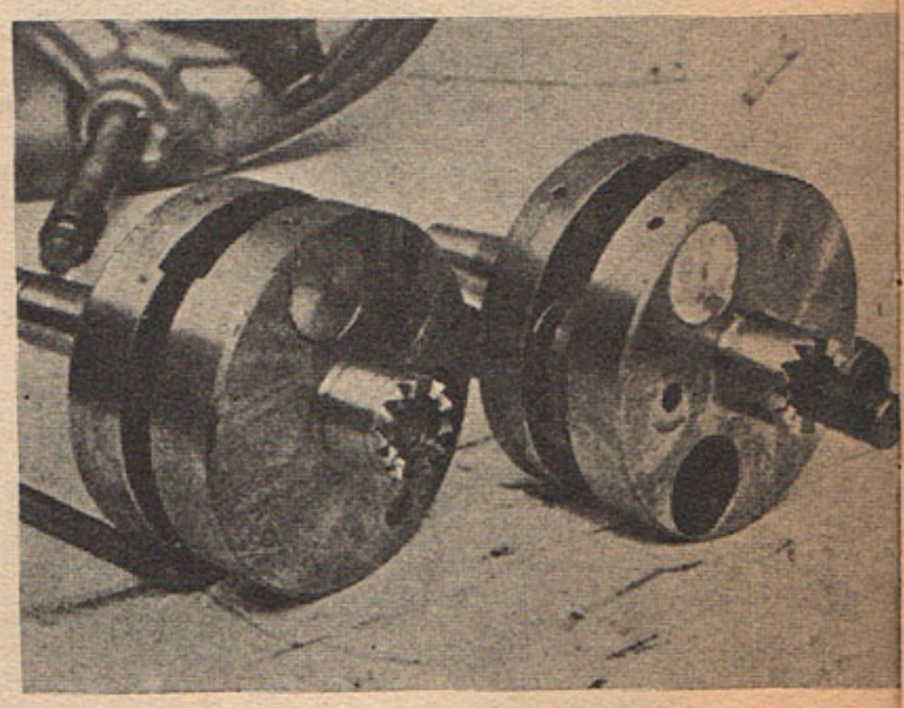
On ne voit pas bien pourquoi, d'ailleurs, Adler masque ainsi son taux de compression géométrique. On sait, en effet, que pour un moteur sain (et c'est le cas du moteur Adler), un taux de compression élevé assure non seulement un bon rendement thermique, mais permet de soulager thermiquement le côté échappement du cylindre, donc d'éviter les déformations du fût.

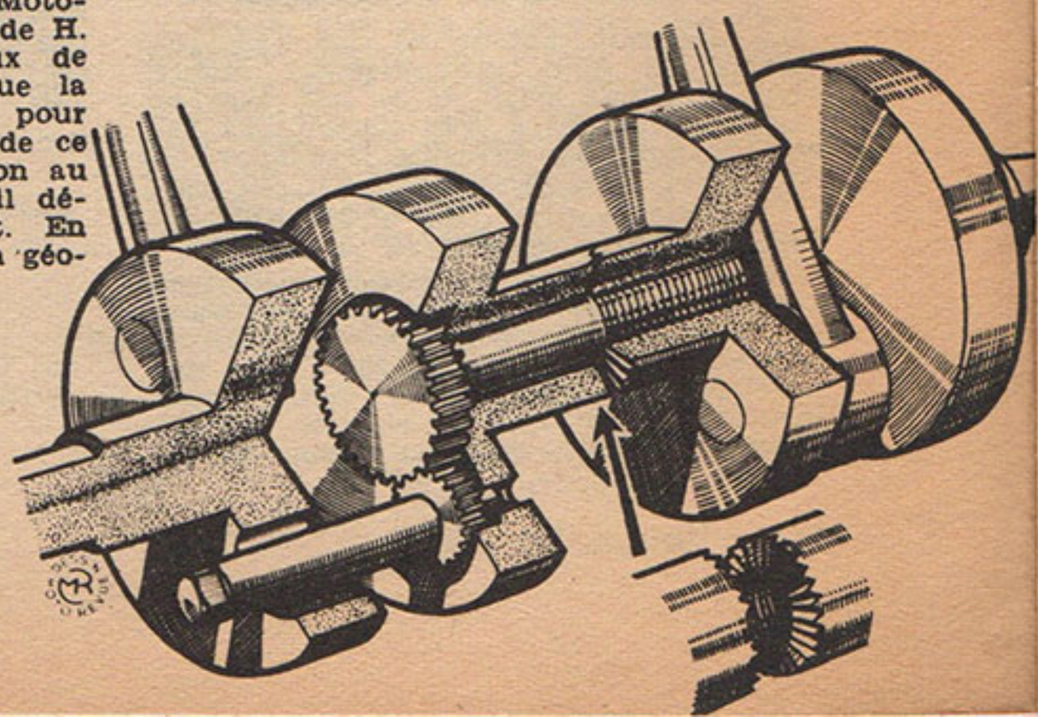


Crevé du moteur.

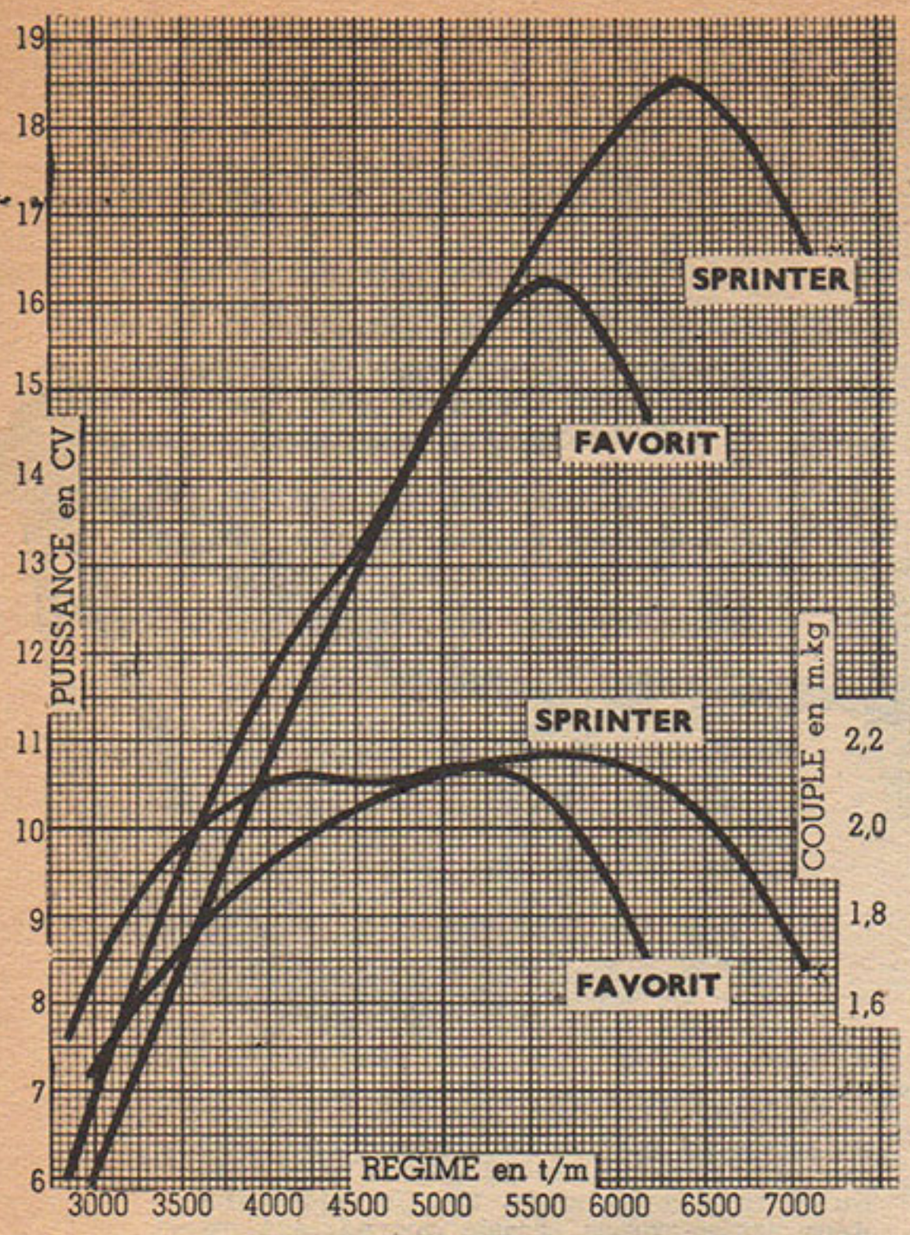
PUISSANCE ET RENDEMENT

C'est donc essentiellement à l'étude du diagramme de distribution, à la forme des lumières et des transferts que

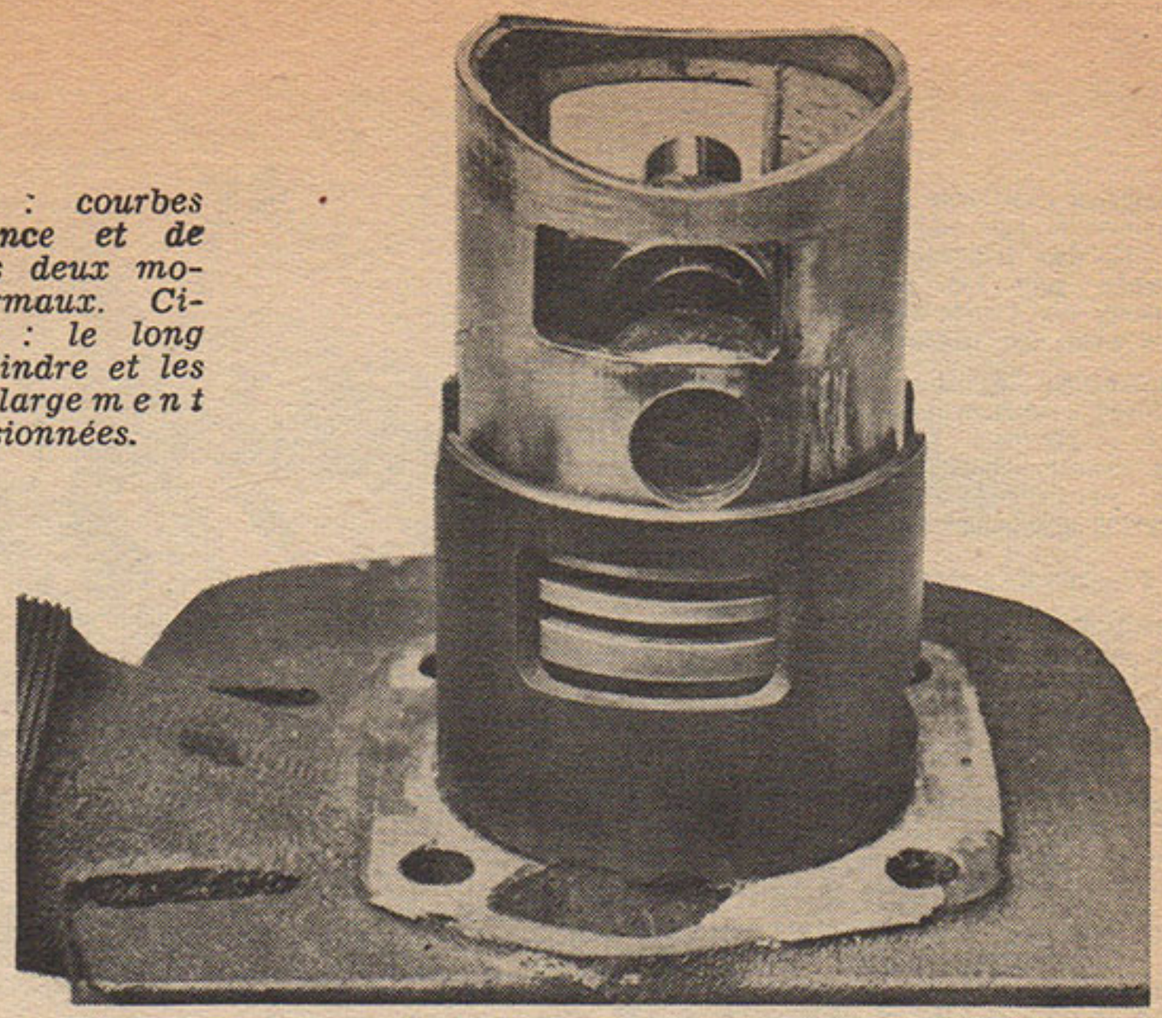




A droite : photo et dessin de l'accouplement Hirth du vilebrequin, avec son mode de serrage.



A gauche : courbes de puissance et de couple des deux modèles normaux. Ci-dessous : le long fût du cylindre et les lumières largement dimensionnées.



le moteur Adler doit son haut rendement. Mais également intervient la sérieuse utilisation des phénomènes pulsatoires des colonnes gazeuses, l' « accord » entre admission et échappement, si important quand il s'agit du rendement d'un bon 2 temps.

Signalons également que l'avance prise par Adler en 1952-53 lui a permis, jusqu'à ce jour, de ne pas modifier les performances de ses moteurs qui demeurent toujours les mêmes : ce qui était révolutionnaire à l'époque est encore d'avant-garde aujourd'hui. Qu'on en juge :

Pour la « Favorit », l'ancienne MB 250, nous avons une puissance maximum de 16,3 CV (66 CV/l pour ce 247,3 cmc), à un régime relativement bas de 5.600 t/m. Le couple, en raison des phénomènes de pulsations gazeuses, marque 2 maxima successifs, un de 2,12 mkg à 4.200 t/m, l'autre de 2,14 mkg à 5.100 t/m. Couple spécifique de 8,65 mkg/l, couple supérieur à 2,0 mkg de 3.600 à 5.750 t/m, supérieur à 2,1 mkg de 4.000 à 5.500 t/m. C'est bien là qu'il faut chercher le pourquoi des performances de cette machine.

★

Pour la « Sprinter », version sport, anciennement MB 250 S, c'est une puissance spécifique de 75 CV/l que nous enregistrons, avec un couple spécifique de 8,75 mkg/l. La puissance maximum de 18,5 CV est évidemment obtenue à un régime un peu plus élevé que pour la « Favorit », à 6.350 t/m ; et il en de même pour le couple maximum : 2,17 mkg, à 5.750 t/m.

Evidemment, cet accroissement de puissance — obtenu uniquement par une légère modification du diagramme de distribution et du calage de l'allumage et par un piston plus léger — se solde par une courbe plus pointue ; et, jusqu'à 4.500 t/m et même 5.200 t/m, la « Favorit » jouit d'une puissance plus élevée.

★

Si la « Six Days » a, nominalement la même puissance que la « Sprinter », par contre la modification du système d'admission et surtout du système d'échappement (les 2 tubes d'échappement se réunissent en un seul) permet d'accroître très notablement la puissance aux bas régimes, d'augmenter considérablement le couple.

Par des modifications un peu plus importantes portant sur l'admission, l'échappement, le taux de compression, c'est 20 CV à 6.400 t/m que développe la « Moto-Cross ». Mais il n'y a là rien d'étonnant, car certaines Adler de compétition développent jusqu'à 26-28 CV.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSION

Bien que conçue sous forme de bloc-moteur, la boite de vitesses des Adler est montée dans un carter séparé, ce qui permet son démontage non seulement sans ouvrir le moteur, mais même sans déposer celui-ci.

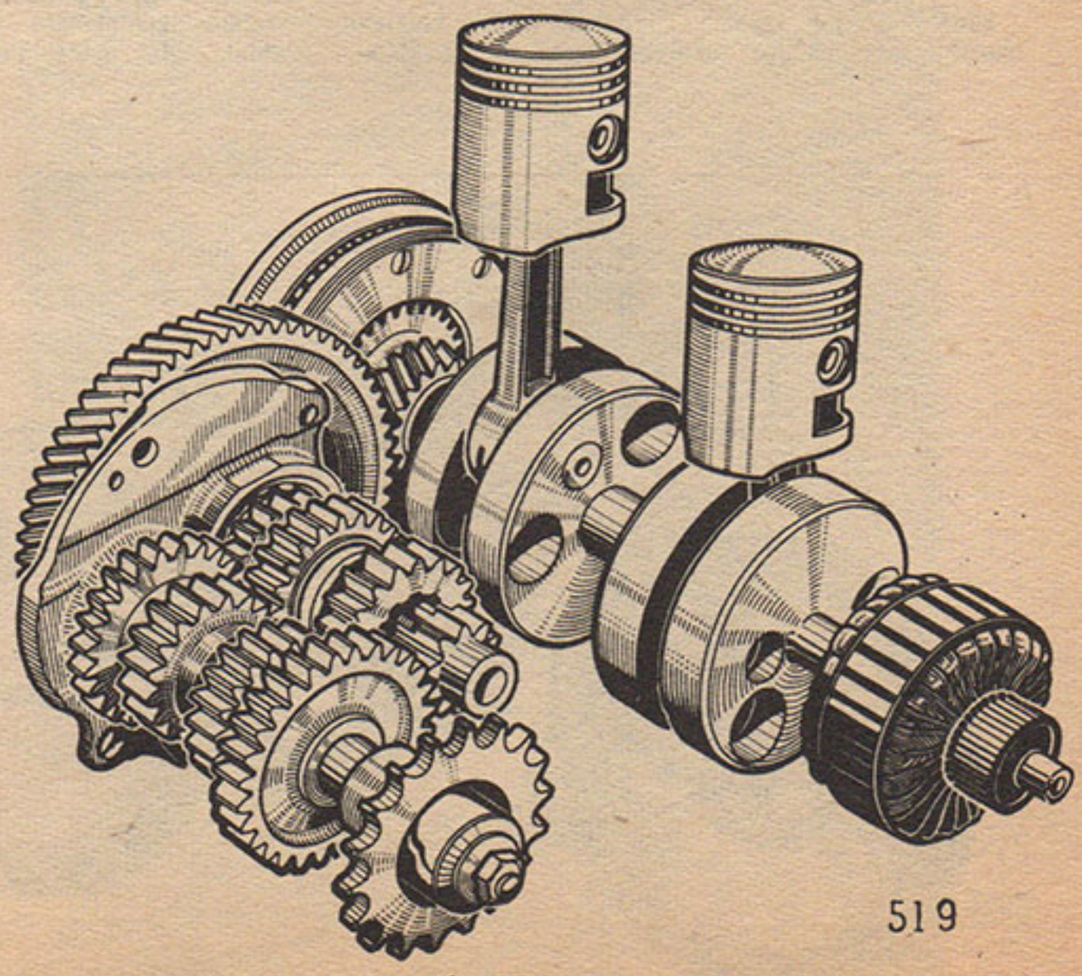
L'EMBRAYAGE

Afin de réduire les efforts qu'a à subir l'embrayage, celui-ci n'est pas monté en entrée de boite de vitesses, mais en bout (gauche) du vilebrequin entre 2 roulements. Monté en entrée de boite, il tournerait 3,44 fois moins vite ; mais le couple qu'il aurait à transmettre serait multiplié par la même valeur.

Embrayage classique à disques multiples, travaillant dans l'huile, la commande étant incorporée dans le flasque du carter.

LA TRANSMISSION PRIMAIRE

Celle-ci est assurée par 2 pignons à taille hélicoïdale afin d'être plus silencieuse.



Embiellage monté sur quatre roulements, avec, en bouts, embrayage et dynamo. Transmission primaire à taille oblique. Boite en cascade et pignon de sortie de boite.

Mais il est intéressant de noter la très importante démultiplication de cette transmission : 3,44 à 1. explicable par le fait que la quatrième, ici, est « intérieurement » surmultipliée.

LA BOITE DE VITESSES

Boite du type en cascade, avec les pignons toujours en prise. Nous avons déjà signalé la quatrième surmultipliée (rapport interne de 0,809 à 1). Les autres rapports sont les suivants : troisième : 1,11 à 1 (73,5 %) — deuxième : 1,714 à 1 (47,1 %) et première à 2,8 à 1 (28,9 %). C'est donc une boite très étalée, avec première et deuxième très courtes, mais correctes.

Notons au passage que depuis cette année, le rapport de deuxième a été modifié, « raccourci », passant de 1,53 à 1 (52,9 %) à 1,714 (47,1 %). Non pas qu'en elle-même, et prise indépendamment des autres rapports, cette deuxième fut trop longue ; mais, associée aux autres rapports, nous étions en présence d'un « trou » en première et deuxième, que nous avons critiqué lors de nos essais Adler (MR n° 1187).

Pour pallier ceci, deux possibilités étaient offertes : ou bien, celle que nous préconisions, « allonger » la première et la porter à 2,17 à 1 (37,2 %) — ou bien « raccourcir » la deuxième, l'amener à 1,66 à 1 (48,5 %). C'est, en fait, cette

deuxième solution qui a été adoptée, l'écart entre les 48,5 % théoriques et les 47,1 % des nouveaux modèles étant explicable par les problèmes constructifs (respect de l'entr'axe des deux arbres de boîte avec un même module de pignons).

Signalons également que tous les 4 modèles commercialisés, depuis la « Favorit » jusqu'à la « Moto-Cross », ont tous même démultiplication de transmission primaire, même démultiplications internes de boîte de vitesses.

LA TRANSMISSION SECONDAIRE

Transmission classique par chaîne, enclose sous carter étanche raccordé au bloc-moteur par deux soufflets en caoutchouc synthétique (sauf, évidemment, pour la « Moto-Cross »).

★

Démultiplication de 2,0 à 1 pour les « Favorit » et « Sprinter », donnant pour ces machines les rapports finals de 5,566 — 7,637 — 11,79 et 19,26.

On pourrait s'étonner de trouver mêmes démultiplications finales pour la « Sprinter » et la « Favorit » ; mais, d'une part, si la « Sprinter » est de 13,5 % plus puissante, son régime de puissance maximum est également plus élevé (6.350 t/m contre 5.600 t/m) ; et, d'autre part, elle est maintenant munie de jantes de 18 pouces au lieu de 16 pour la « Favorit », ce qui équivaut à « allonger » relativement sa démultiplication finale de l'ordre de 8 %. Ainsi, malgré des rapports identiques, mais en raison des roues différentes, à 5.000 t/m en quatrième, la « Favorit » roule à 95 kmh et la « Sprinter » à 102-103.

Avec ces démultiplications, la « Favorit » tire très court, puisqu'à son régime de puissance maximum elle n'atteint que 106-107 kmh, alors qu'elle est donnée pour 116 kmh en duo. Quant à la « Sprinter », donnée pour 126 kmh en position assise, elle tourne à 130 kmh à son régime optimum de 6.350 t/m (127 kmh aux 6.200 t/m du catalogue).

★

Si le choix de la démultiplication de transmission secondaire de la « Moto-Cross » est laissé totalement libre, pour la « Six Days », les rapports peuvent aller de 2,25 à 1 (36/16 dents) à 3,14 à 1 (44/14 dents) donnant, aux 6.200 t/m de puissance maximum, des vitesses allant de 114 à 82 kmh, mais des forces de traction en conséquence bien plus élevées.

LA PARTIE CYCLE

Nous avons déjà dit que ce qui différencie essentiellement une 250 Adler de 1957 et une 250 Adler des années précédentes, c'est l'adoption d'une suspension arrière oscillante.

Mais, d'une part, il fallait non seulement, par là, la moderniser et améliorer le confort, mais encore, si possible, améliorer la tenue de route. Ceci, avec une oscillante, est relativement facile en ce sens que les débattements de la roue peuvent être plus importants, mais est également et relativement plus complexe en ce qui concerne la rigidité latérale absolument nécessaire.

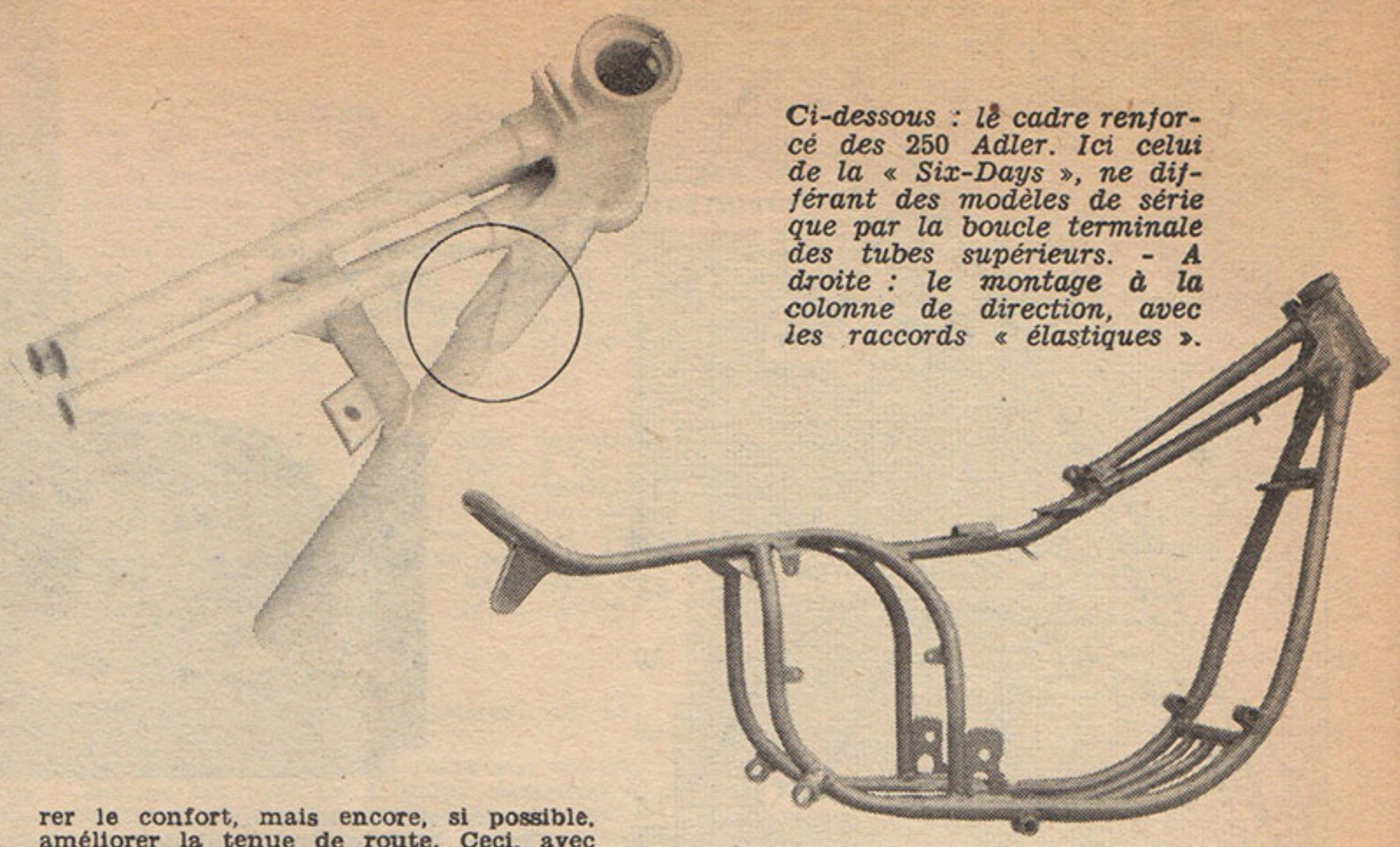
D'autre part, il fallait de toute façon, en vue du montage de la suspension oscillante, modifier l'ancien cadre. Alors, Adler n'a pas lésiné, et c'est un tout nouveau cadre qui a vu le jour, répondant parfaitement aux exigences posées, semblant d'une robustesse à toute épreuve, introduisant encore une cinématique nouvelle.

En même temps, les divers modèles sport se voyaient dotés de roues plus grandes alors que la « Moto-Cross » recevait une suspension avant par fourche oscillante du type Earles.

UN CADRE RENFORCE

Alors que la « Moto-Cross » utilise le cadre des compétition vitesse, c'est le nouveau et même cadre qui équipe les « Favorit », « Sprinter » et « Six-Days », cadre qui, par son dessin, ses renforts, semble avoir été plus spécialement dessiné pour ce modèle « 6 Jours » et dont profitent les deux autres types.

Il s'agit là d'un double berceau, dont les 2 tubes inférieurs sont déjà entretoisés 3 fois. De plus, deux autres tubes longitudinaux, placés entre les 2 entretoises inférieures, viennent encore renforcer l'ensemble et servent en même temps de semelle de protection du bas-moteur. Les tubes inférieurs du berceau se prolongent loin vers l'arrière, forment un arc de cercle au niveau des repose-pieds, puis remontent verticalement vers le haut jusqu'au niveau du siège. Là, ils rejoignent deux autres tubes arqués qui partent du bas du berceau (derrière le bloc-moteur) et se terminent à l'arrière du garde-boue (en faisant une boucle dans le cas de la « Six Days »).



Ci-dessous : le cadre renforcé des 250 Adler. Ici celui de la « Six-Days », ne différant des modèles de série que par la boucle terminale des tubes supérieurs. - A droite : le montage à la colonne de direction, avec les raccords « élastiques ».

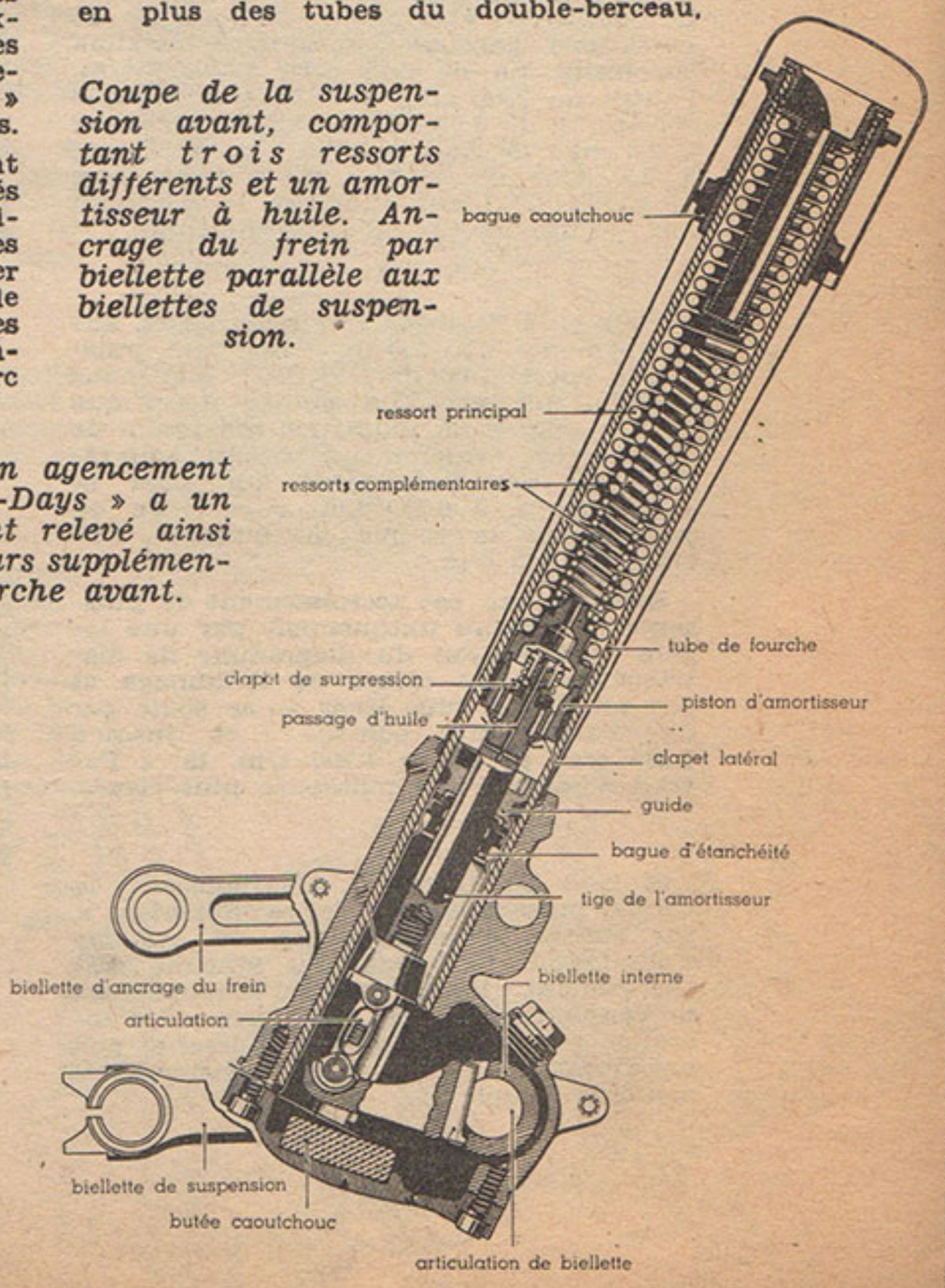
★

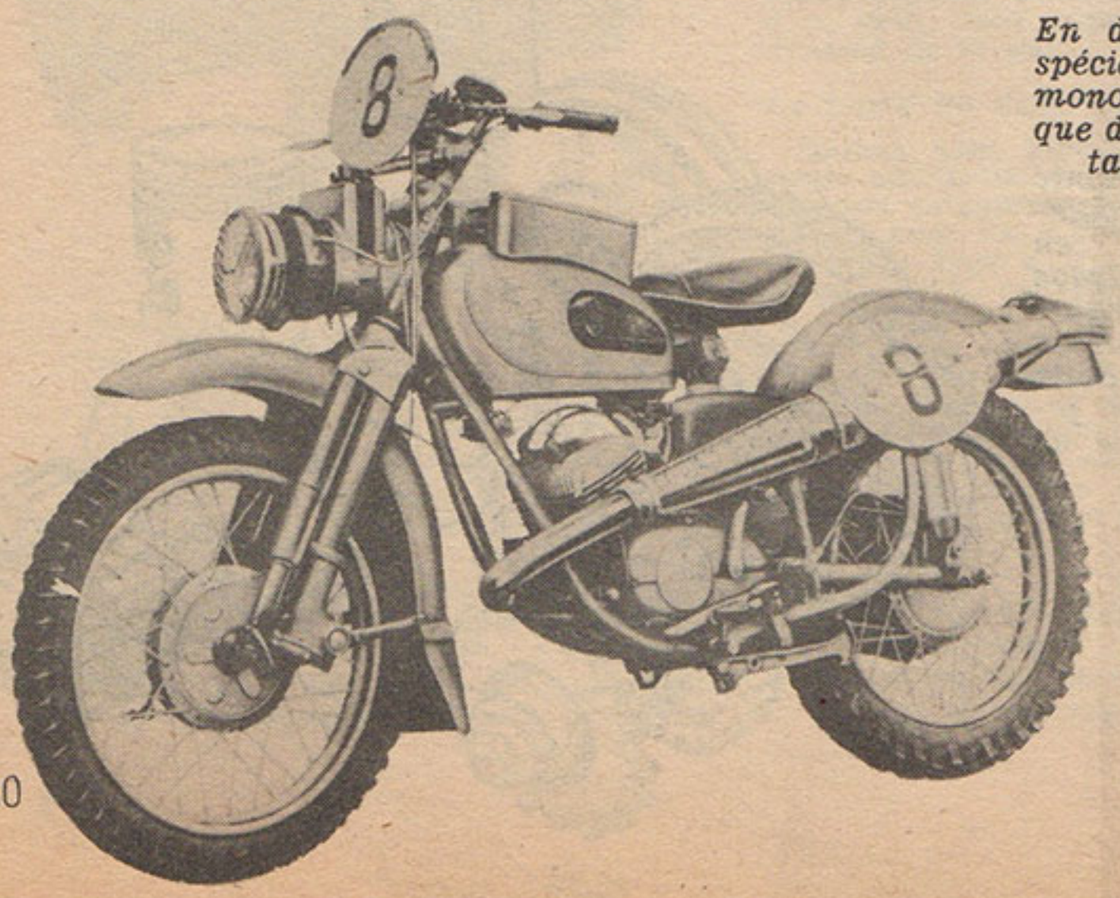
C'est aux goussets de raccordement inférieur de ces divers tubes qu'est montée l'articulation de la suspension arrière, c'est aux goussets de raccordement supérieur que sont fixées les attaches supérieures des éléments élastiques. C'est au niveau des entretoises que sont les fixations du bloc-moteur.

Ainsi, les articulations et les fixations se trouvent aux endroits les plus renforcés du cadre.

Particulièrement rigide, également, est le montage de la colonne de direction : en plus des tubes du double-berceau,

Coupe de la suspension avant, comportant trois ressorts différents et un amortisseur à huile. Ancrage du frein par biellette parallèle aux biellettes de suspension.





En dehors de son agencement spécial, la « Six-Days » a un mono-échappement relevé ainsi que des amortisseurs supplémentaires à la fourche avant.

non seulement le tube de réservoir est dédoublé, mais il est encore renforcé par un troisième tube, le véritable support du réservoir.

Mais, mieux que la description, l'illustration jointe nous montre tout le sérieux de la réalisation, que l'on retrouve également dans l'étude des raccords de brasure, le raccord « élastique » utilisé s'étant avéré au moins 8 fois plus robuste que le raccord non élastique.

LA SUSPENSION AVANT

Nous avons déjà indiqué que cette suspension oscillante à courtes biellettes fit son entrée en scène en 1953, et qu'elle est encore utilisée sur tous les modèles, sauf la « Moto-Cross ».

★

Suspension extrêmement progressive, dotée de 3 ressorts : un long ressort principal, et, concentriques à ce dernier et mis bout à bout, 2 ressorts annexes à pas différents entre eux. Evidemment, un amortisseur à huile incorporé dans chaque bras de fourche.

Mais en plus de ces amortisseurs, la « Six Days » reçoit encore des amortisseurs annexes supplémentaires et extérieurs, très longs, placés devant les fourreaux de fourche.

Débattement assez important, de 91 mm au total (64 mm à l'enfoncement depuis la position neutre, 27 mm à l'élongation).

★

Pour la « Moto-Cross », en vue d'un débattement qui, nécessairement, doit être plus grand, il est adopté une véritable fourche Earles à éléments amovibles. Débattement total de 122 mm (85 à l'enfoncement et 37 à l'élongation).

LA SUSPENSION ARRIERE

Nous avons déjà indiqué la rigidité de montage de cette suspension oscillante, dont les éléments élastiques séparés sont réglables en deux positions et munis, évidemment, d'amortisseurs à huile.

Débattement total de 90 mm (70 à l'enfoncement et 20 à l'élongation) sur les « Favorit » et « Sprinter », porté à 100 mm (10 de plus à l'enfoncement) sur la « Six Days ». Pour la « Moto-Cross », on a cherché à accroître davantage le débattement à l'élongation (porté à 30 mm), que celui à l'enfoncement (76 mm).

ROUES ET FREINS

Si la « Favorit » conserve les petites roulettes de 16 pouces (pneu de 3,50 à l'arrière et 3,25 à l'avant), il n'en est plus de même pour les autres modèles.

La « Sprinter » est équipée de jantes de 18 pouces (avec pneus d'une section de 3.25), qui lui fait perdre son allure de jouet et lui permet de ressembler à une moto.

Jantes de 18 à l'arrière et 19 à l'avant sur la « Six Days », de 19 pouces sur la « Moto-Cross ».

★

Les mêmes moyeux-freins en alliage léger nervuré, très efficaces, de 180 mm de diamètre intérieur et de 30 mm de largeur de garniture, qui équipaient déjà les MB 250 et 250 S, se retrouvent sur tous les modèles.

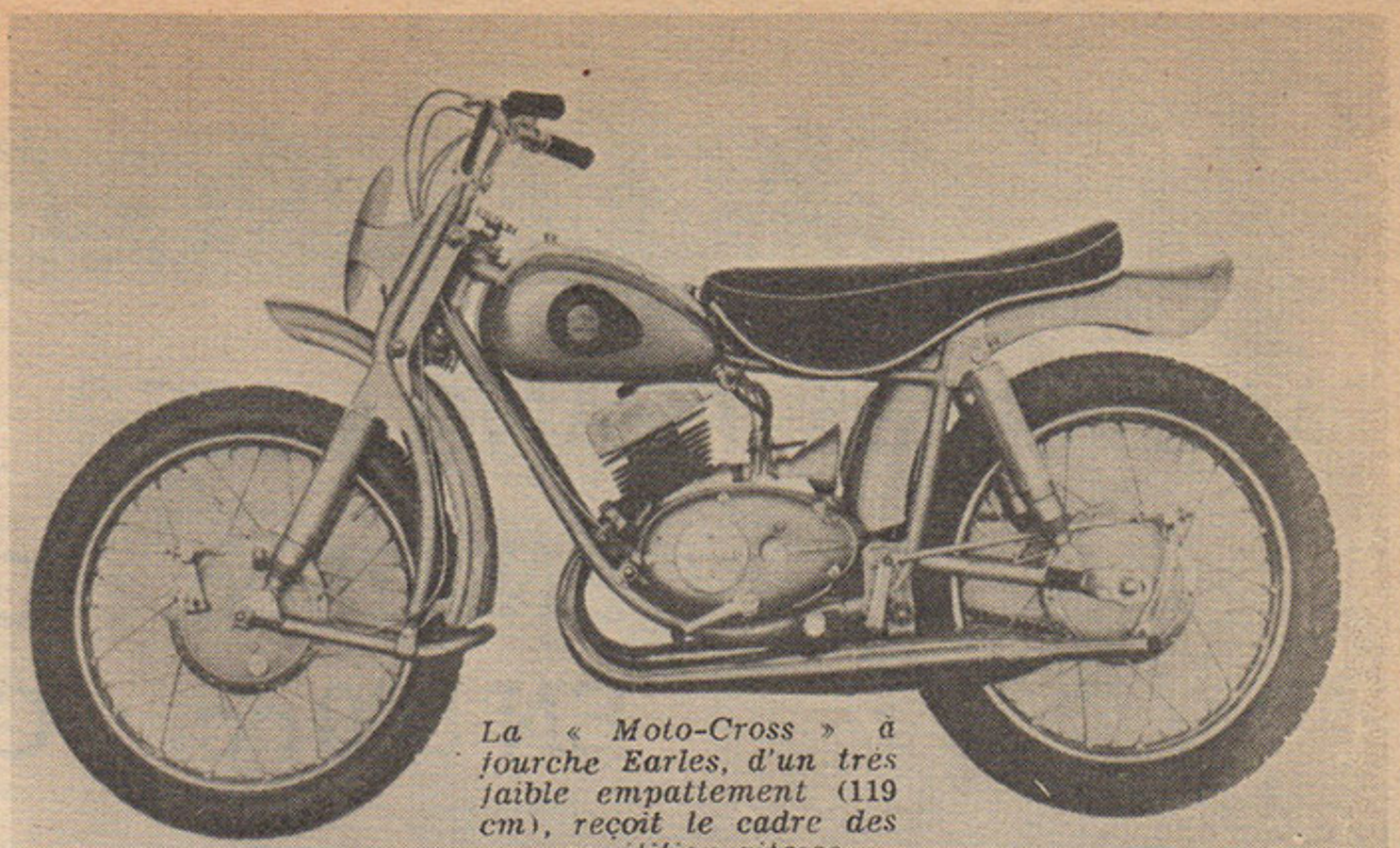
QUELQUES COTES

Avec l'adoption du nouveau cadre et de la suspension arrière oscillante, la géométrie d'ensemble de la machine a été encore modifiée, notamment l'empattement qui est passé de 1,26 m. à 133,5 cm.

Mais, parallèlement, le poids aussi s'est accru considérablement. Et, des 145 kg en état de marche des MB 250, on en arrive à 165 kg pour la « Favorit », 170 kg pour la « Sprinter », 172 kg pour la « Six Days ». Bien qu'il s'agisse ici du poids avec réservoir plein et outillage de bord, ce sont là des valeurs dignes d'une 350 cmc.

★

Mention spéciale doit être faite pour la « Moto-Cross », de 45 à 50 kg plus légère (123 kg) et d'un empattement très réduit (119 cm) qui doit la rendre très maniable.



La « Moto-Cross » à fourche Earles, d'un très faible empattement (119 cm), reçoit le cadre des « compétition-vitesse ».

MACHINES POUR CONNAISSEURS

Voici donc passé en revue le programme 1957 de la maison Adler, une maison qui, après une interruption de plus de 30 ans dans le domaine de la production motocycliste, est revenue dans l'après-guerre en se hissant de suite dans les rangs de l'avant-garde. Incontestablement, dans le cadre des machines de série actuellement commercialisées, dans le cadre du deux temps, les 250 cc Adler sont les machines les plus puissantes, les plus nerveuses, celles qui servent d'exemple. Le rêve de tout véritable amateur de twin 2 temps.

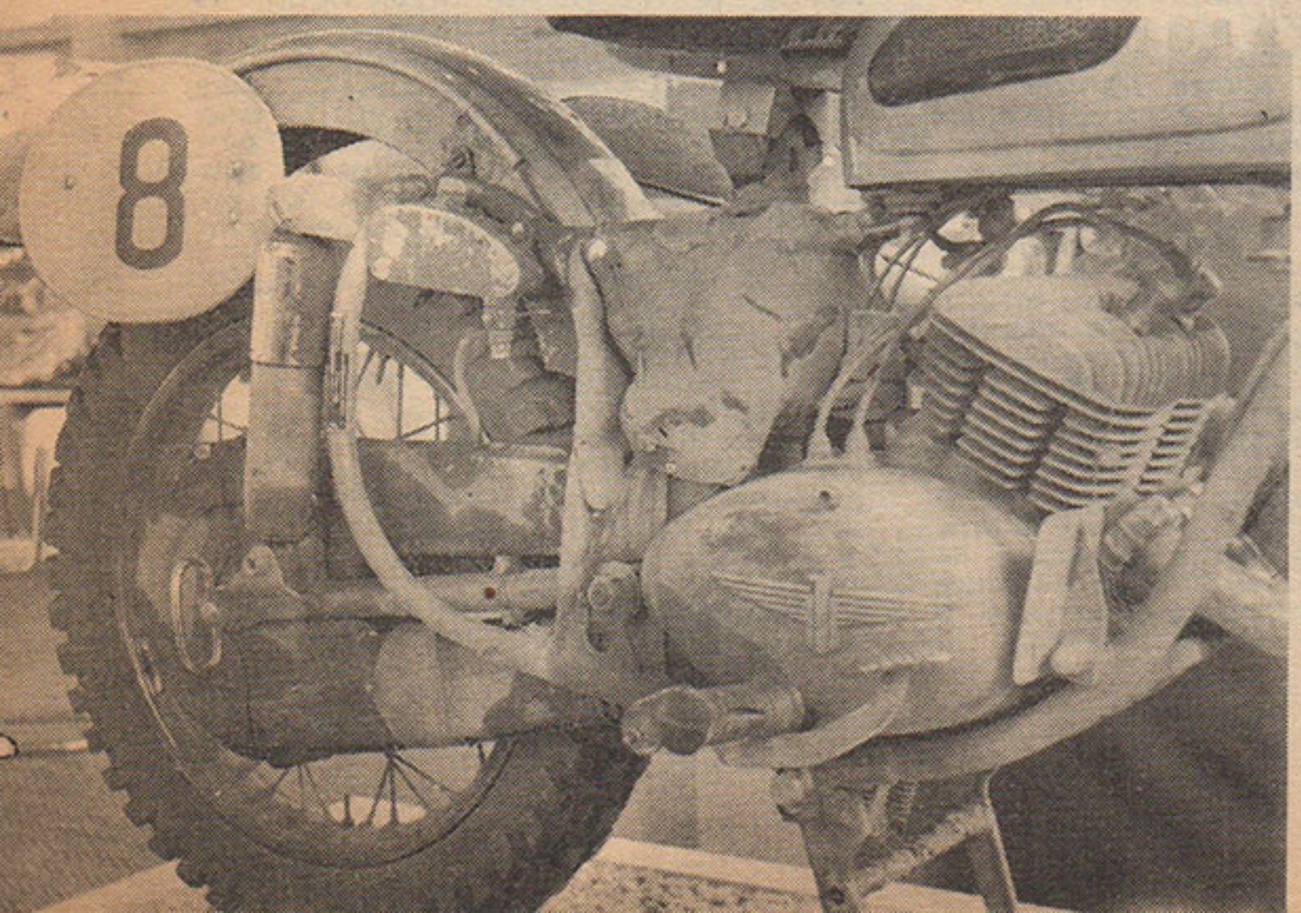
★

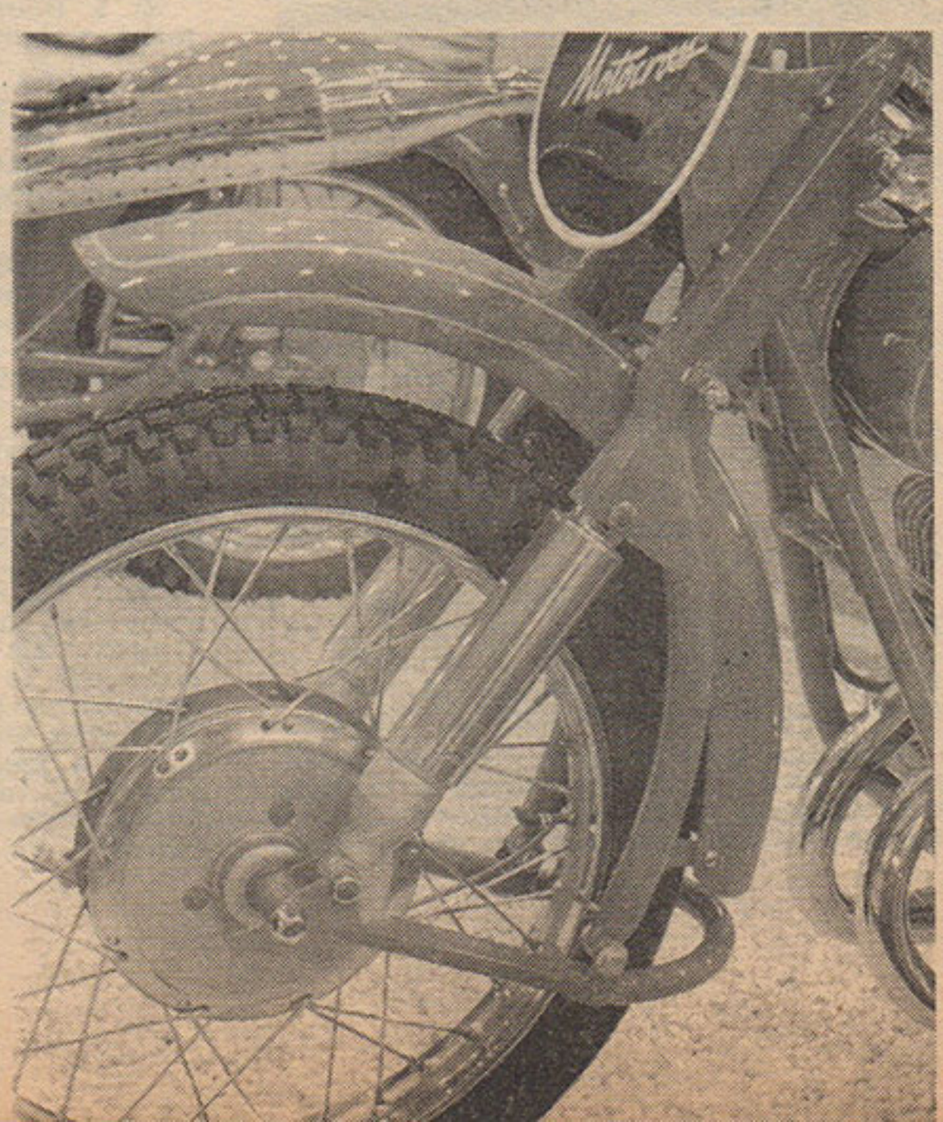
Mais prévenons immédiatement nos lecteurs. Si la « Favorit » peut être mise entre toutes les mains, il faut être vraiment motocycliste pour savoir profiter de la « Sprinter ». C'est là un modèle sport, à haut rendement, et qu'il s'agit de piloter comme tel et non comme une 125 latérale. Menée gentiment, son moteur n'atteindra jamais sa température de fonctionnement, s'encrassera plus ou moins, et au moment où l'on voudra en tirer sa quintessence, ce sera un déboire : elle ne tiendra plus ses promesses.

A machine « sport », une conduite « sport ». C'est là un axiome que ne doivent pas oublier les amateurs de belles mécaniques, les amateurs de 250 Adler en particulier.

J. B.

Ci-dessous : la suspension arrière oscillante, montée ici sur la « Six-Days ». - A droite : la fourche Earles de la « Moto-Cross ».





A BOURG-EN-BRESSE

VICTOIRES FRANÇAISES

EN 175 cc. : ONDA
EN 500 cc. : COLLOT

ETRANGERES

EN 350 cc. : MURPHY
EN 250 cc. ET SIDES : CAMATHIAS

(DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL)

Grand malchanceux de l'épreuve 175 cmc., A. Burggraf qui, parti en tête, dut abandonner sur ennui mécanique.

Pour son cinquième circuit, l'Union Motocycliste de l'Ain avait incontestablement réuni un fort joli plateau, où l'on relevait toutes les catégories reconnues en France : 175, 250, 350, 500 et sidecars 500 cc.

Mais le mérite des organisateurs fut de faire un circuit « français », bien que très international.

En effet, en 175, nous relevons : 4 étrangers et 17 français. En 250, 3 étrangers, 5 français. En 350, 9 étrangers, 13 français. En 500, 8 étrangers, 11 français, et en side 3 étrangers pour 7 français.

Nous insistons un peu sur cette répartition, pour faire comprendre à certains organisateurs qu'il y a nombre de pilotes français pouvant former un joli plateau et que l'on n'est pas obligé d'aller chercher obligatoirement des pilotes hors de nos frontières pour faire du spectacle.

Les organisateurs d'épreuves internationales doivent faire connaître au public français les as étrangers, mais c'est aussi pour eux un devoir moral de favoriser l'éclosion de pilotes français.

Et à Bourg on semble avoir parfaitement compris cela.

Ce grand nombre d'engagés (21 en 175 cc - 24 en 350 cc - 19 en 500 cc) devait amener les organisateurs à procéder à des éliminations, rendues possibles par les «chronos» réalisés aux entrainements obligatoires.

Cette obligation ne fut pas toujours comprise par des pilotes français, qui arrivèrent soit après les entrainements ou reçurent leurs machines trop tard. (Guignabodet, Montagne, De Polo, Valentin, etc...).

Il est vrai que le récent exemple de Trow et Murphy, acceptés in-extremis à Pau, pouvait servir de précédent, mais il est aussi curieux que ces retardataires furent dans la majorité des lyonnais, des voisins du circuit de Bourg. Dans certains cas, on aurait peut-être pu s'arranger, mais les organisateurs ont préféré appliquer le règlement, et c'est évidemment dans les moments litigieux que le règlement prend toute sa raison d'être. Il n'y a pas à exagérer l'importance de l'incident, mais souhaitons aux coureurs de préparer leurs mécaniques plus à temps.

BELLE RENTREE D'ANDRE BURGGRAF... MAIS JACKY ONDA ETAIT LA !

Une des cylindrées les plus intéressantes fut celle des 175 cmc (et 125 cmc). La prédominance des MV de tout poil était effarante. Nous avions aussi bien les 125 cc double arbre carénées, d'usine, de Grace et Gonzales (pilotes de la MV Espagnole) que la 175 simple arbre client de Paget, en passant par un autre type de 125 carénée d'usine, propriété de Touzalin, les 175 d'usine de Jacquier-Bret, de Burggraf, la 175 ACT, transformée en double arbre par l'usine (encore une autre culasse) de Focardi, la 125 double ACT non carénée de Barone, la 125 simple ACT de Garamella, etc..., etc..., de quoi s'y perdre.

En face de cette dizaine de MV, nous trouvions les Mondial 175 de Onda et Savoye, le 125 Ducati simple arbre de Lesage, deux Puch 125 amenées par des suisses, et totalement dépassées, un Jonghi (Pernin), une Peugeot (Bouin), une Nougier (Schaad), mais non pas la twin qui manque de préparation, mais la monocylindre, et enfin, une Follis « officielle », machine sur laquelle nous reviendrons, et confiée au jeune espoir Casset.

★

Après les entrainements, faisant office d'éliminatoires, les 12 meilleurs temps sont retenus. Mais Bouin ayant bloqué le moteur de sa Peugeot, cèdera sa place le jour de l'épreuve à Garamella.

★

D'après les temps réalisés aux entrainements, on donne Burggraf, Gonzales

et Jacquier-Bret parmi les favoris, et effectivement le premier tour est bouclé dans l'ordre par : Burggraf, Jacquier-Bret, Casset (!), Lesage, Onda, Schaad.

Les MV « espagnoles » ne vont faire qu'une apparition éphémère. Gonzales crève à l'arrière au premier tour, et Grace arrête au deuxième sur ennui de moteur !

Mais bien vite Schaad est à la quatrième place, derrière Onda revenu en troisième position, et la » casse » qui marquera fortement cette épreuve, continue. Après Grace et Gonzales, voici Jacquier-Bret qui a serré son moteur, Focardi qui revient à pied (plus de compression).

Et derrière le peloton de tête, on assiste à la résistance magnifique de Casset, qui avec sa Follis à moteur 175 cmc Gnome et Rhône résiste aux machines italiennes. Au sixième tour, Touzalin, mal parti, le saute, mais Casset précède Paget, Lesage, Savoye, etc...

Devant, Onda, devenu deuxième avec la disparition de Jacquier-Bret, «cravache». Il reprend au leader 2 secondes environ par tour, et porte le record du tour à 1'47" 2/5, soit 105 kmh environ.

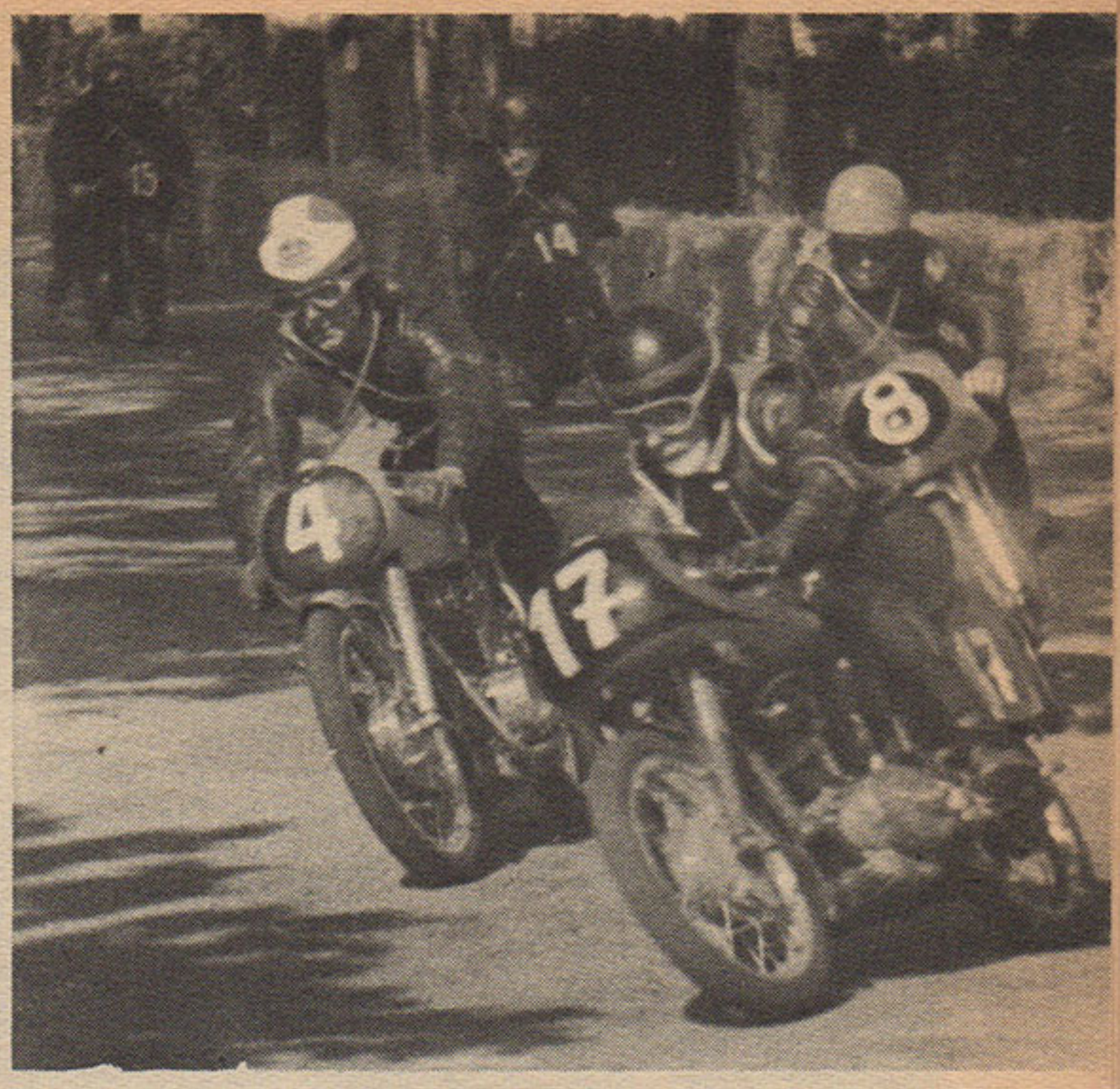
Au 14e tour, il est dans la roue de Burggraf, et tandis que nous assistons à la chute de Paget, qu'évitera magnifiquement Casset, mais qui permettra à Lesage de passer devant le pilote de la Follis, nouvelle défaillance mécanique ! Cette fois c'est Burggraf la victime d'une clavette d'embrayage rompue.

Dès lors Onda, course en main, terminera très régulièrement, remportant une belle victoire que sa franche remontée sur Burggraf laissait prévoir.

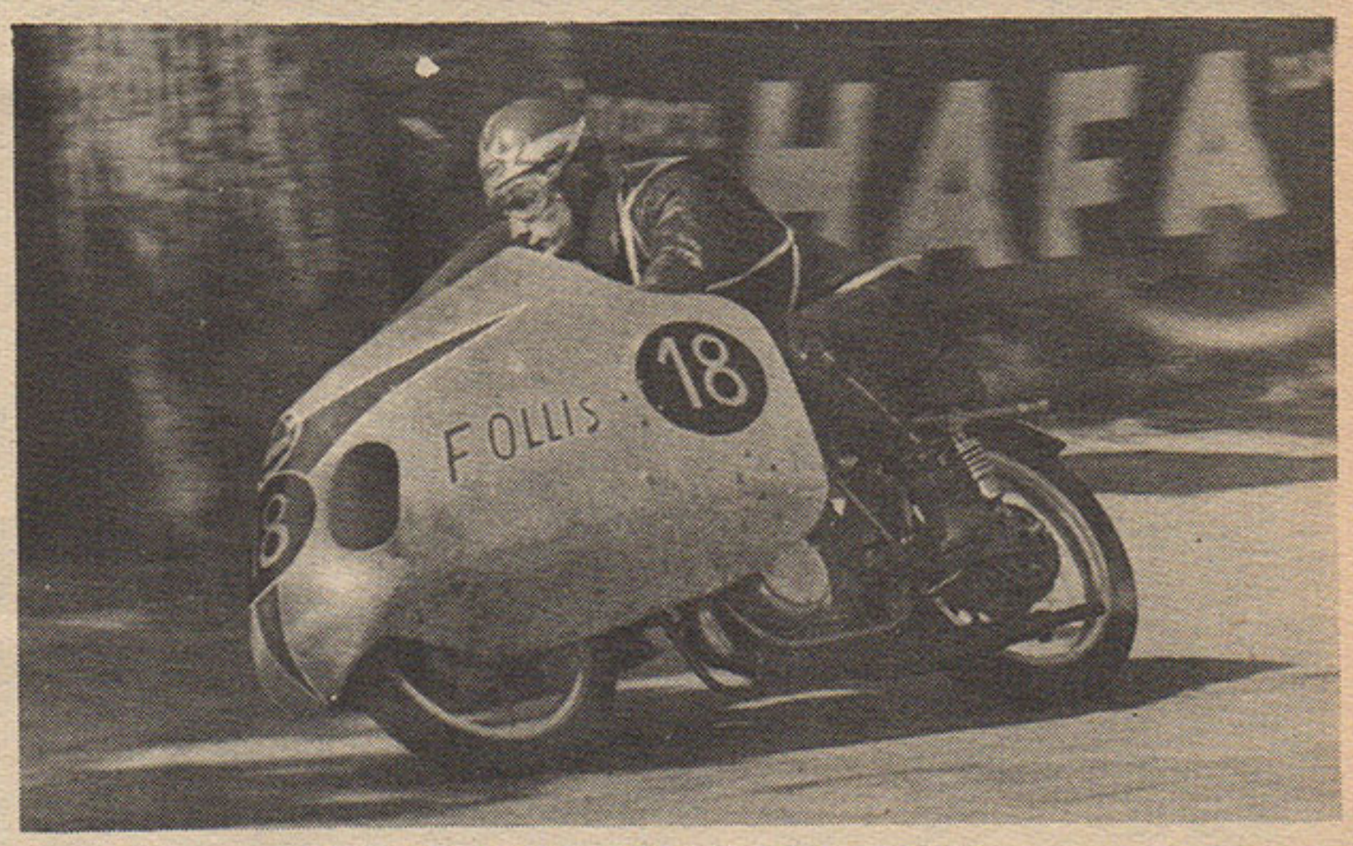
Derrière, Schaad s'installe deuxième, assez loin certes, mais offrant la satisfaction aux frères Nougier de classer 2e, devant une forte participation de machines italiennes, une machine française artisanale.

Et de la casse, il y en aura encore ; Garamella cassera une soupape, Touzalin

Un épisode de la lutte que se livrèrent en 250 cc. Deschamps (27) et Meier (32).



Un joli coude-à-coude au début de l'épreuve 175 cmc. On voit Lesage (17) précédant Onda (4) et Schaad (8).



Voici la Follis officielle avec moteur Gnome et Rhône et conduite par Casset. Pour ses débuts, la machine terminera à la 6e place sur 18 partants.

terminera sans première ni embrayage, etc., etc...

Des classements, il faut retenir la troisième place de Savoye, la quatrième place de Touzalin, premier 125 cc, la sixième place de Casset, qui jusqu'à la fin se livra à une poursuite acharnée de Lesage (cinquième), qui dut zigzaguer dans les droites, à qui mieux mieux, pour se défaire de ce suceur de roue, qui fait preuve d'un tempérament peut-être trop généreux.

CLASSEMENT

1. Onda (Mondial) 55'30", moyenne 100,52 kmh ; 2. Schaad (Nougier) 56'12" ; 3. Savoye (Mondial) à 1 tour ; 4. Touzalin (MV) ; 5. Lesage (Ducati) ; 6. Casset (Follis) ; 7. Paget (MV) ; 8. Barone (MV).

CAMATHIAS TOUT SEUL EN 250 CMC.

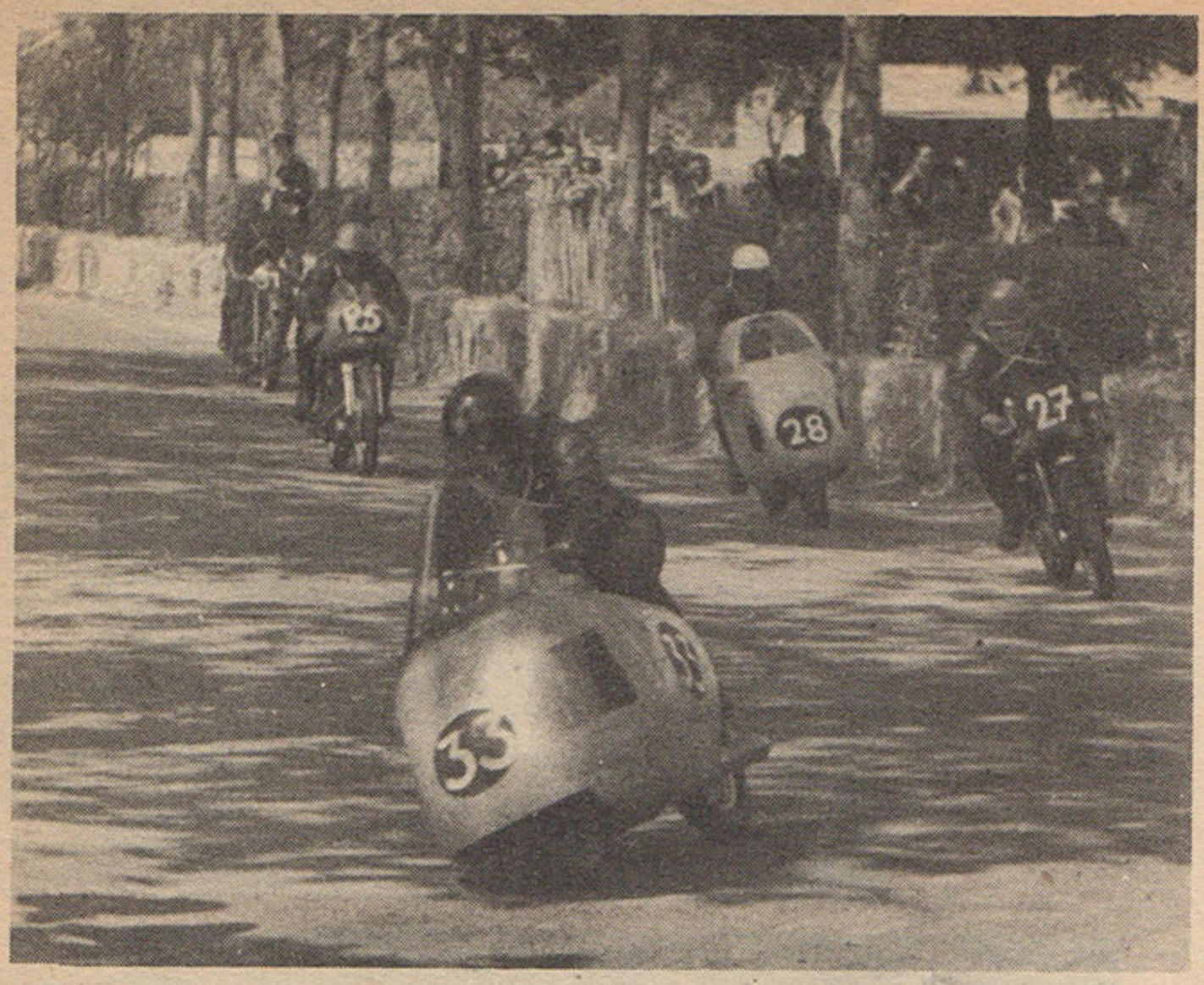
Deuxième épreuve dans la matinée, également sur 30 tours, les 250 cmc.

A franchement parler, ce fut la course la moins palpitante, Camathias dominant de la tête et des épaules les autres concurrents.

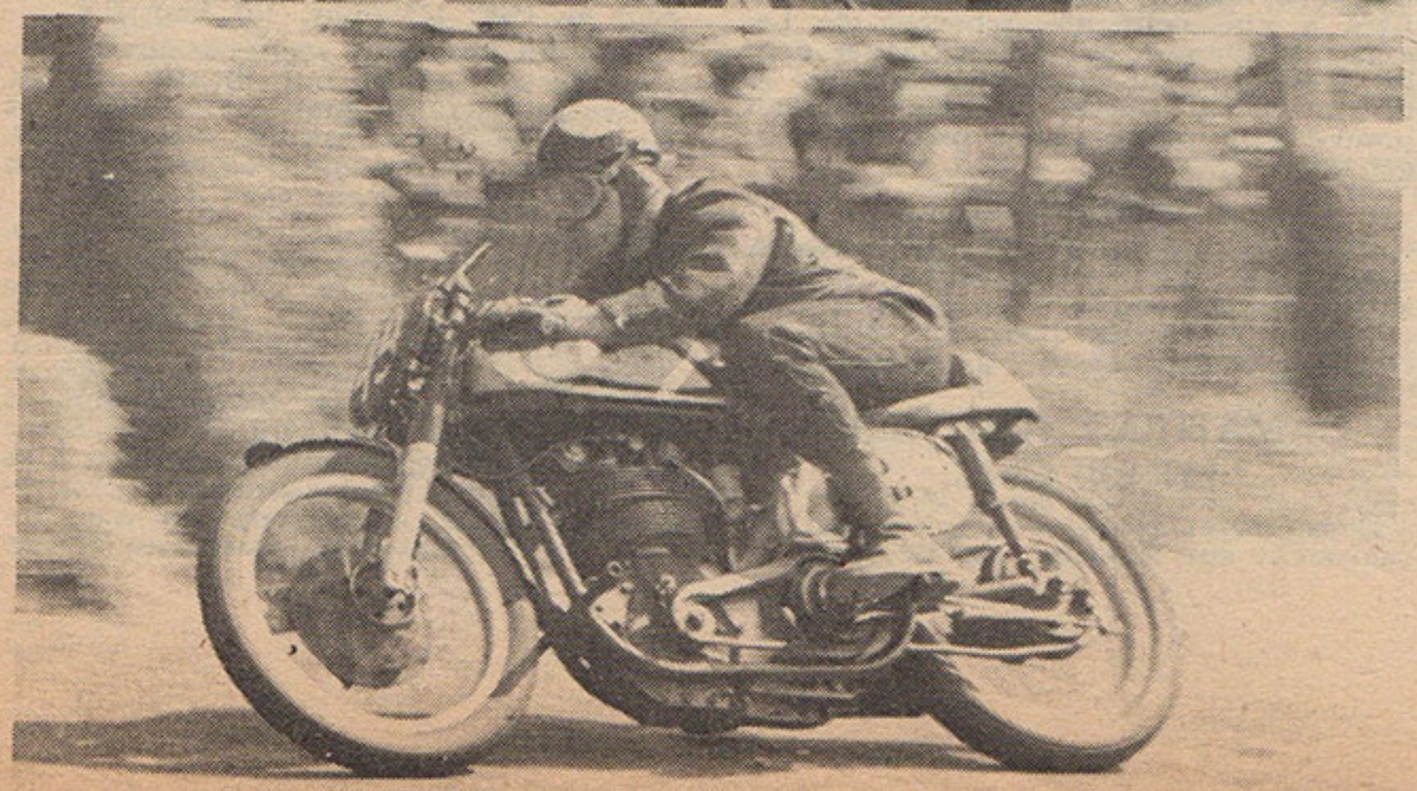
Camathias partira en tête, terminera en tête, et s'appropriera le record du tour en 1'44" 1/5 (moy. 107 kmh).

Pour lui donner la réplique, nous trouvons Meier (Adler) qui bientôt se fait remonter par Guignabodet (Guzzi) et Klager (NSU) qui sautera Guignabodet. Ce dernier tentera de s'accrocher, mais chutera, heureusement sans gravité.

Klager assuré de la deuxième place, l'intérêt se reportera en troisième position, où pour cette place Deschamps (NSU) lutte avec Meier, qui est obligé, pour alimenter correctement son twin 2 temps, de jouer du robinet d'essence, ouvrant seulement le deuxième robinet dans les bouts droits du circuit. Après un chassé-croisé, Deschamps arrivera à se défaire de son rival allemand et terminera troisième, en s'apercevant que depuis un moment son moteur ne graisse



Ce peloton de 250 cc. est emmené par Bouin (33) devant Deschamps (27), Klager (28), Schaad (25) et Jacquier-Bret (31). - Ci-dessous : le vainqueur Camathias et le premier français Deschamps, à droite. - En bas de page : le premier français en 350 cmc. : Jacques Insermini.



plus, la canalisation d'arrivée d'huile étant partie !

Parmi les autres concurrents à terminer, citons Bouin, qui étrennait une Peugeot twin deux carbus, carénée. Mal parti, ayant encrassé au premier tour, ce qui l'obligea à une bonne séance de poussette, il fit preuve par la suite d'une belle vitesse. Le moteur tint parfaitement, avait des chevaux, mais l'absence de frein (ah ces carénages !) depuis le deuxième tour, ne pouvait évidemment donner une juste idée de la valeur du pilote et de la machine.

Quant à Schaad, il disposait encore du monocylindre, le twin n'étant pas prêt.

CLASSEMENT

1. Camathias (NSU) 53'37", moy. 104,072 kmh ; 2. Klager (NSU) 54'55" ; 3. Deschamps (NSU) ; 4. Meier (Adler) ; 5. Schaad (Nougier) à 1 tour ; 6. Jacquier-Bret (Guzzi) ; 7. Bouin (Peugeot) à deux tours.

DOMINATION BRITANNIQUE EN 350 CMC.

Après deux séries d'entraînement — n'oublions pas le grand nombre d'engagés — la supériorité des britanniques (Murphy, Bryen, Trow et Tostevin) était manifeste, puisqu'ils réalisaient les quatre meilleurs temps devant Bayle et Collot à égalité. D'Insermini, il n'en était pas question, car il fit ses essais avec un nouveau carénage en matière plastique, qui l'obligeait à freiner beaucoup plus tôt, ne lui faisant gagner que dans l'unique ligne droite de 900 m. Le jour de la course, il laissera sa « carrosserie » au parc.

★

Au premier tour, nous relevons dans l'ordre : Murphy, Collot, Trow, Insermini, Bayle, Klager, Strub, Tostevin, Touzalin, etc....

Gonzales, qui aux entraînements s'était classé avec sa Norton carénée, juste derrière Bayle et Collot, part dernier, et Bryen, qui s'est cassé le pied à Imola, demandera la faveur de se faire pousser au départ, mais en partant le dernier.

★

Avec sa fougue habituelle, Collot saute Murphy, mais le tour suivant, le néo-zélandais reprend le commandement, sa classe, et la puissance de son AJS d'usine, lui permettant de faire le trou.

Collot doit se résigner à voir son adversaire prendre du champ, et au dixième tour, nous chronométrons premier Murphy, deuxième Collot à 33", et troisième Trow, également à une trentaine de secondes.

Par tour, Murphy prend 4 à 5" à notre Champion de France, la résistance est impossible.

Derrière, Tostevin est revenu très fort, et dès le quatrième tour est en cinquième position, de même que Bryen qui est sixième.

Plus loin, Dagan, mal parti, remonte peu à peu, tandis que Casset, avec sa vieille 350 longue course, se maintient vers la dixième place.

Puis c'est au tour de Bryen de sauter Insermini, et dans ce quatuor anglais, seul Collot (qui a enfin reçu ses nouvelles Norton) résiste... jusqu'au moment où il casse sa chaîne primaire.

Quant à Murphy, il ne baisse pas les coudes, et au seizième passage porte le record du tour à 1'36", soit 116,6 kmh.

Les 4 anglais sont en tête, Bryen a même passé Tostevin, voyons où en sont nos français.

Le meilleur est maintenant Insermini, suivi de Bayle qui bagarre avec Gonzales, et derrière, pas tellement loin, Casset.

Bayle revient très fort sur Insermini, mais place son forcing un peu tard, et se fera coiffer d'une seconde seulement par Insermini. Quant à Casset, qui termine dans le même tour et à 12" seule-

ment de Bayle, il sautera Gonzales dans les derniers tours.

De la casse, il y en a eu, elle a atteint à peu près la moitié des concurrents.

CLASSEMENT

1. Murphy (AJS) 54'11", moy. 113,278 kmh ; 2. Trow (Norton) 55'40" ; 3. Bryen (Norton) ; 4. Tostevin (Norton) ; 5. Insermini (Norton) à 1 tour ; 6. Bayle (Norton) ; 7. Casset (Norton) ; 8. Gonzales (Norton) à 2 tours ; 9. Dagan (Norton) à 2 tours.

Record du tour : Murphy, 1'36", soit 116,6 kmh.

COLLOT PREND SA REVANCHE EN 500 CMC.

La lutte semblait plus ouverte en 500 cmc, puisque le meilleur temps aux entraînements était réalisé par Collot en 1'36" 2/5. Mais manifestement les deux officiels anglais n'avaient pas ouvert en grand et représentaient l'inconnu.

Ce doute devait disparaître bien vite, car dès le départ, nos deux compères filent comme des flèches, mais Collot se trouve être encore le meilleur français et tient sa troisième place devant Tostevin, Grace, Bayle, Ligier, Klager, Bryen, etc...

Mais on annonce bientôt la chute de Bayle, sans gravité heureusement, le pilote bordelais s'en tirant avec quelques contusions, et un magnifique nez qui a pris des proportions et une couleur inhabituelles. Bayle fut d'ailleurs malchanceux, car aux entraînements, il avait déjà chuté, un concurrent étant tombé devant lui.

Devant, nous assistons à l'envolée magnifique de Trow (Norton) qui précède Murphy (Matchless), nos deux officiels rééditant leur « tactique » Paloise.

Tout va bien pour eux jusqu'au onzième tour, où à la sortie d'un virage pris en première, Trow dérape. Comme Murphy le suit comme son ombre depuis le début de la course — et on se demande pourquoi — le néo-zélandais chute à son tour. Trow se plaint de la jambe, **Murphy n'a rien.**

Cette chute, inespérée pour Collot, permet à notre Champion de prendre le commandement, alors que tout espoir de vaincre était perdu pour lui.

Cela n'empêche pas Collot d'ouvrir, car derrière vient Bryen, qui reprend une seconde au tour, mais la course se terminera dans cet ordre, avec John Grace en troisième position.

Le quatrième, Tostevin, est à 1 tour. Onda, dont c'était la première course sur Norton 500 cc, termine, étant deuxième français, mais à 2 tours. C'est dire le train mené par les hommes de tête. Il est regrettable, pour l'intérêt de l'épreuve, que Bayle ait chuté, et qu'Insermini n'ait pas de 500 cc. Mais cela ne saurait durer pour le pilote parisien qui veut s'armer comme il faut dans cette cylindrée.

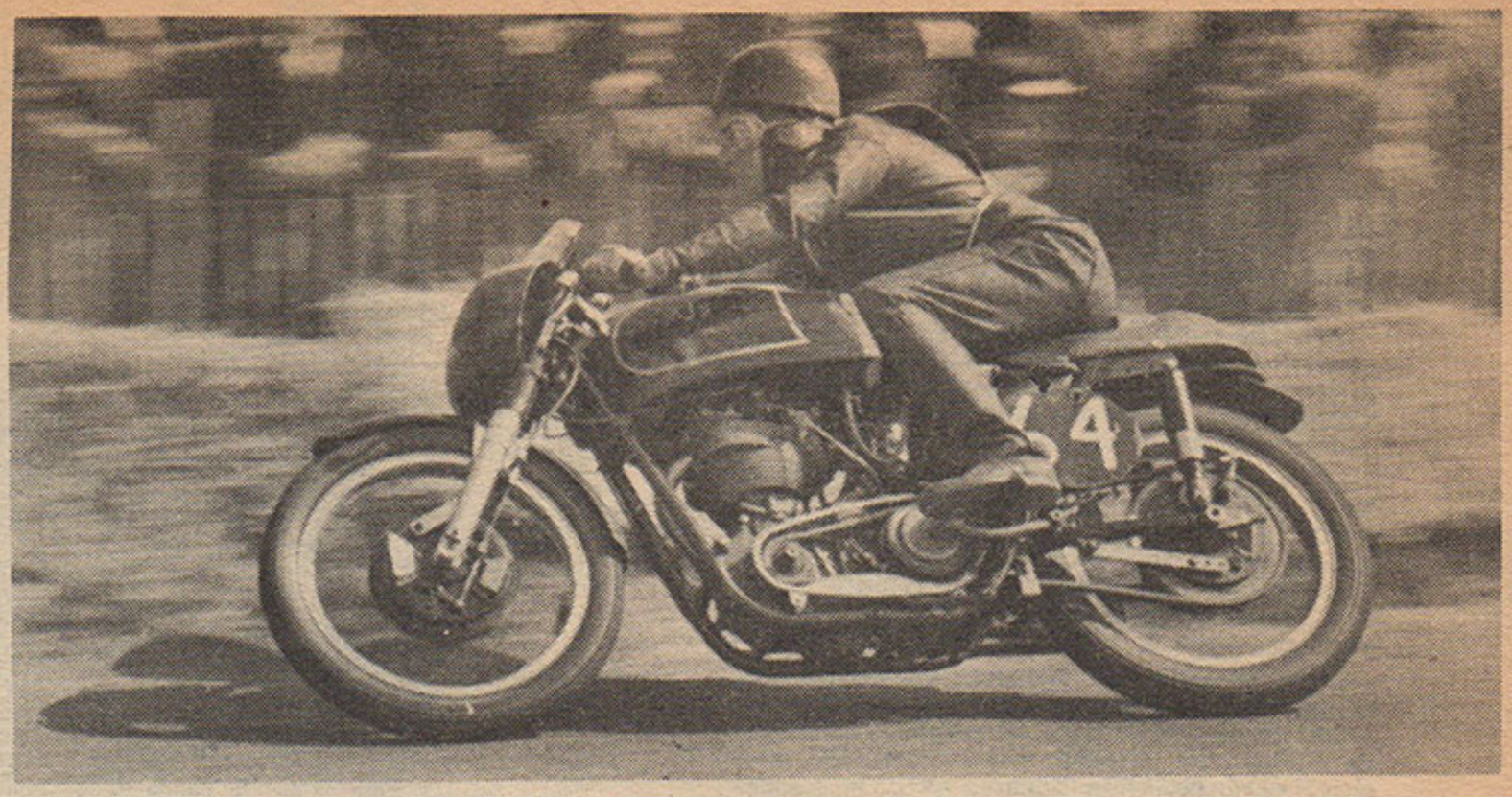
CLASSEMENT

1. Collot (Norton) 53'25" 1/5, moy. 114,9 kmh. ; 2. Bryen (Norton) 53'44" ; 3. Grace (Norton) ; 4. Tostevin (Matchless) à 1 tour ; 5. Onda (Norton) à 2 tours ; 6. Deschamps (Norton) ; 7. Ligier (Norton) ; 8. Klager (Horex) à 3 tours ; 9. Besse (Norton) ; 10. Baconnier (Norton).

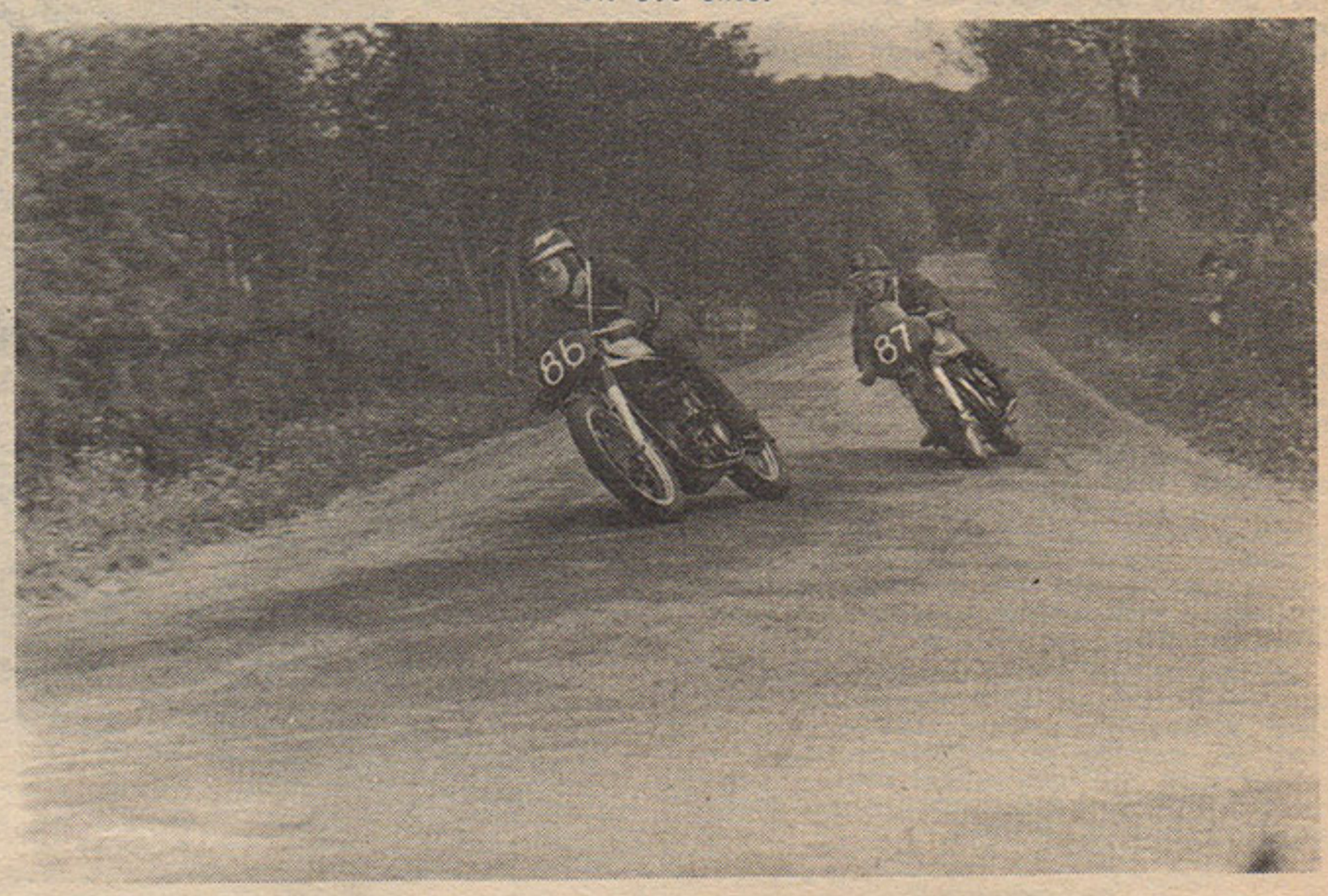
Record du tour : Trow, en 1'33", moy. 120 kmh.

CAMATHIAS RECIDIVE EN SIDECAR

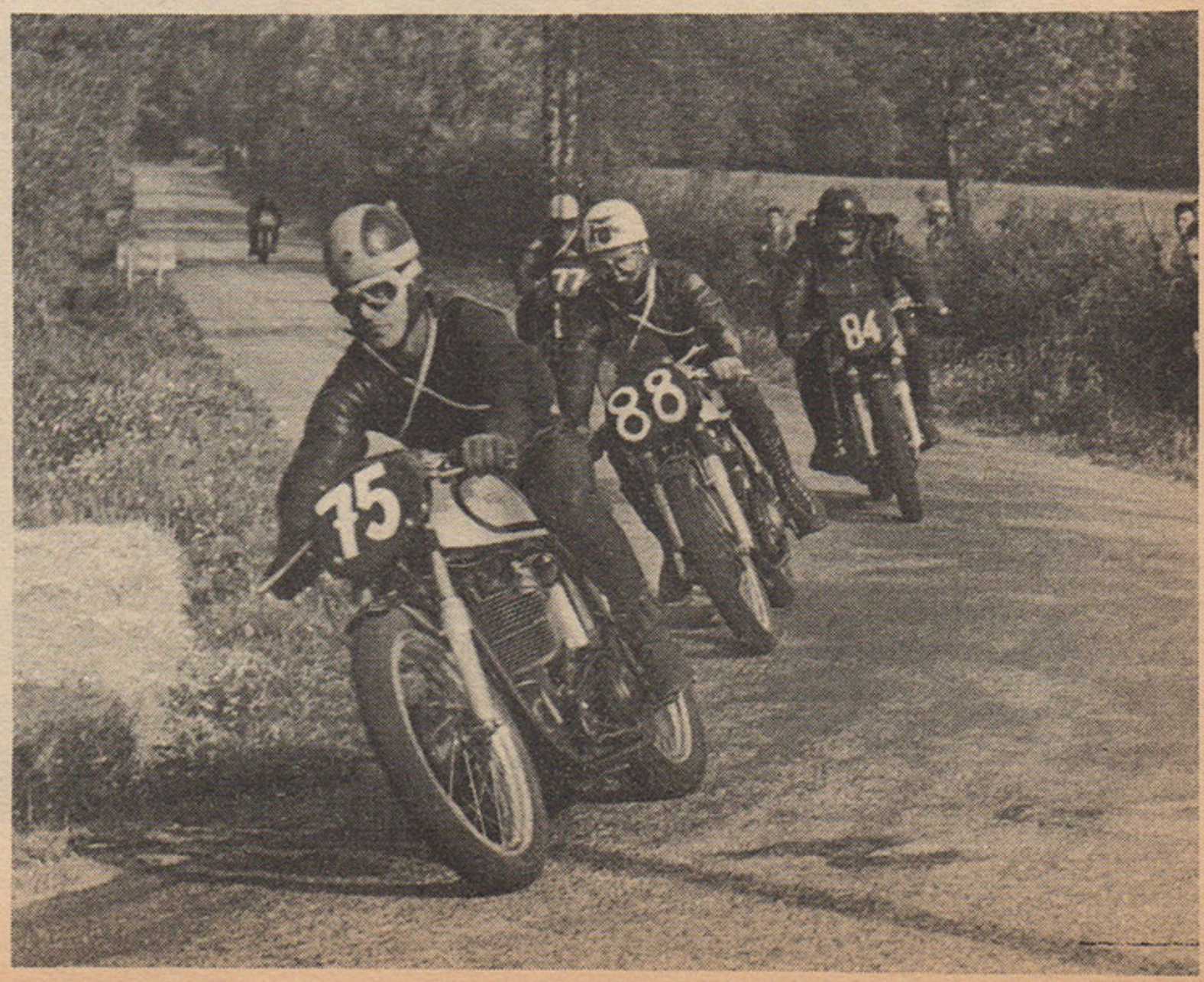
Crédité du deuxième meilleur temps aux essais, à 1/10 de seconde de Murit, Camathias allait conduire cette épreuve réservée aux sidecars, comme celle qu'il avait disputée et gagnée le matin même en 250 solo. C'est-à-dire qu'il mena de



Après Pau, Murphy remporte les 350 cmc. à Bourg-en-Bresse, et ci-dessous, le coude-à-coude Trow-Murphy en 500 cmc.



Ci-dessous : Onda qui terminera deuxième français devant Bryen, futur second. Dand le fond : Baconnier.



bout en bout, s'octroya le record du tour, mais fut obligé de forcer son talent sous la pression constante de notre Champion de France Jean Murit, secondé par Dagan.

Ces derniers, mal partis, se faisant sauter au départ par Rogliardo, ne purent prendre immédiatement la roue de Camathias, parti en tête avec son compatriote Strub, sur Norton.

Ce n'est donc qu'à la fin du premier tour que Murit passe troisième, et pendant 10 tours, ce sera une belle empoignade entre les deux suisses et le français, Murit ravissant la deuxième place dès le cinquième tour, et portant le record du tour à 1'41" 3/5, soit 110 kmh.

Mais Murit a 4" environ de retard sur Camathias et n'arrive pas à refaire son retard. Il est vrai que le pilote suisse est de classe, et dispose d'une ex-BMW d'usine, carénée. Cela forme, avec le passager qui n'est plus Bula — un trio redoutable qui prouva sa valeur en remportant l'épreuve... de justesse, car sur la fin, un bris du châssis de sidecar faillit bien compromettre cette victoire, Camathias terminant roue du side bloquée !

En deuxième place, à 17", nous trouvons l'équipage Murit-Dagan, qui après une belle course, consolide sérieusement sa position pour le Championnat de France 57, après sa victoire de Pau.

Mais au classement, ce n'est pas Strub que nous trouvons en troisième place, mais Schneider.

Strub, marchant très fort, était pour ainsi dire assuré de la troisième place, ayant creusé un sérieux trou, quand 5 tours avant la fin, il « explosa » son moteur (bielle dans le carter, etc.).

C'est donc Schneider, l'ex-officiel BMW, qui s'octroie cette place, après une belle remontée, puisqu'il passait en septième position dans les premiers tours. Et si Schneider ne put faire mieux, c'est que sur ce circuit, son side à droite le désavantageait complètement, tous les virages (sauf un) étant de ce côté.

En quatrième place, Beauvais-Coudert, qui venaient juste de remonter leur moteur, après leur malheureuse course de Pau, et qui ne pouvaient prétendre à mieux avec une mécanique rodée... pendant les tours d'entrainement. Ils finissent premiers des Norton.

CLASSEMENT

1. Camathias (BMW) 43'16", moy. 107,546 kmh ; 2. Murit (BMW) 43'33" ; 3. Schneider (BMW) ; 4. Beauvais (Norton) ; 5. Fister (Norton) ; 6. Alonzo (Norton).

Record du tour, 1'41" par Camathias.

UN BEAU CIRCUIT

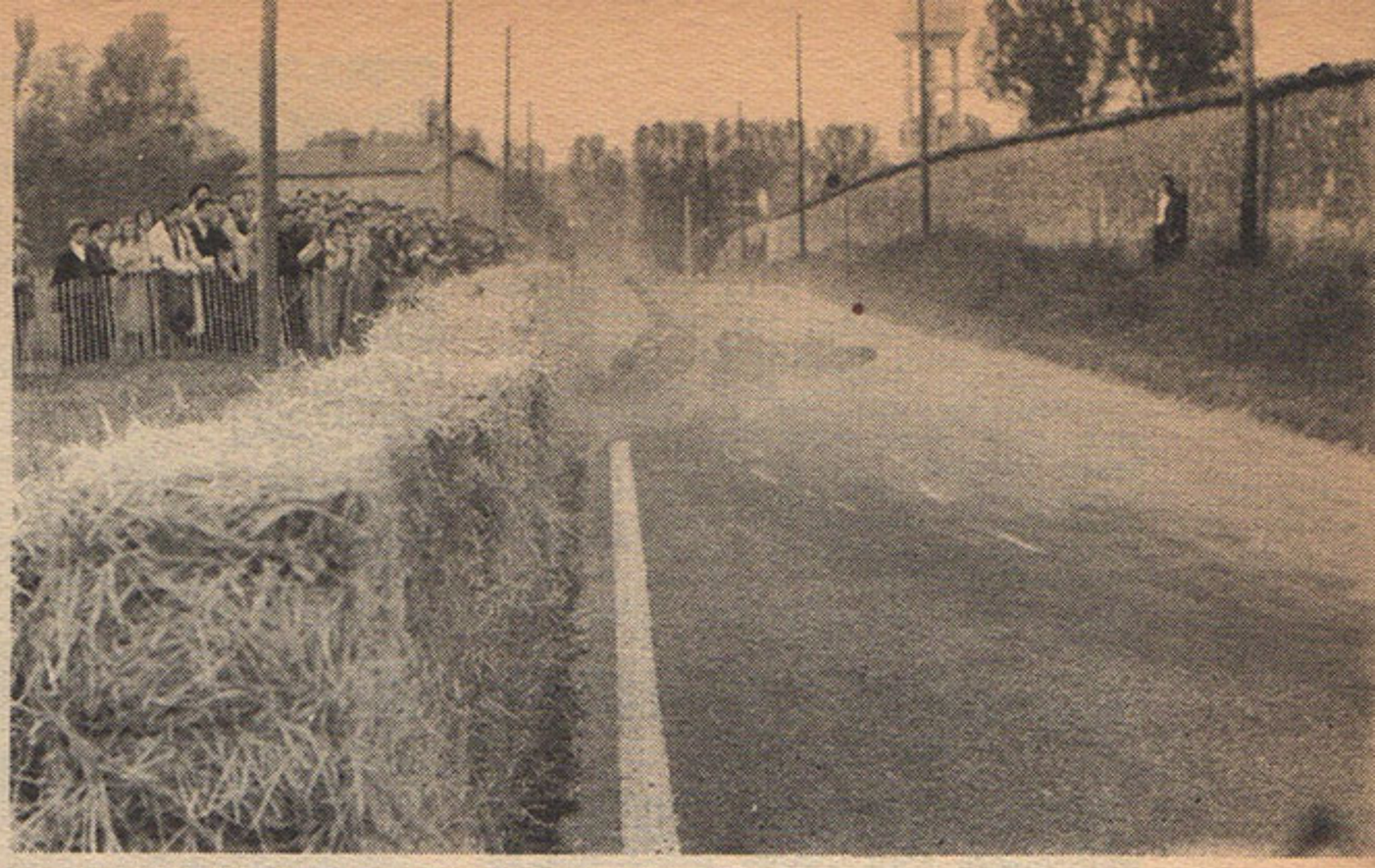
Nous croyons que les spectateurs massés au long du circuit (15.000 environ) partirent satisfaits. Ils assistèrent à une belle journée de sport motocycliste, et purent suivre le déroulement de l'épreuve grâce à une sonorisation eficace, et à un speaker travaillant en duplex avec différents points du circuit.

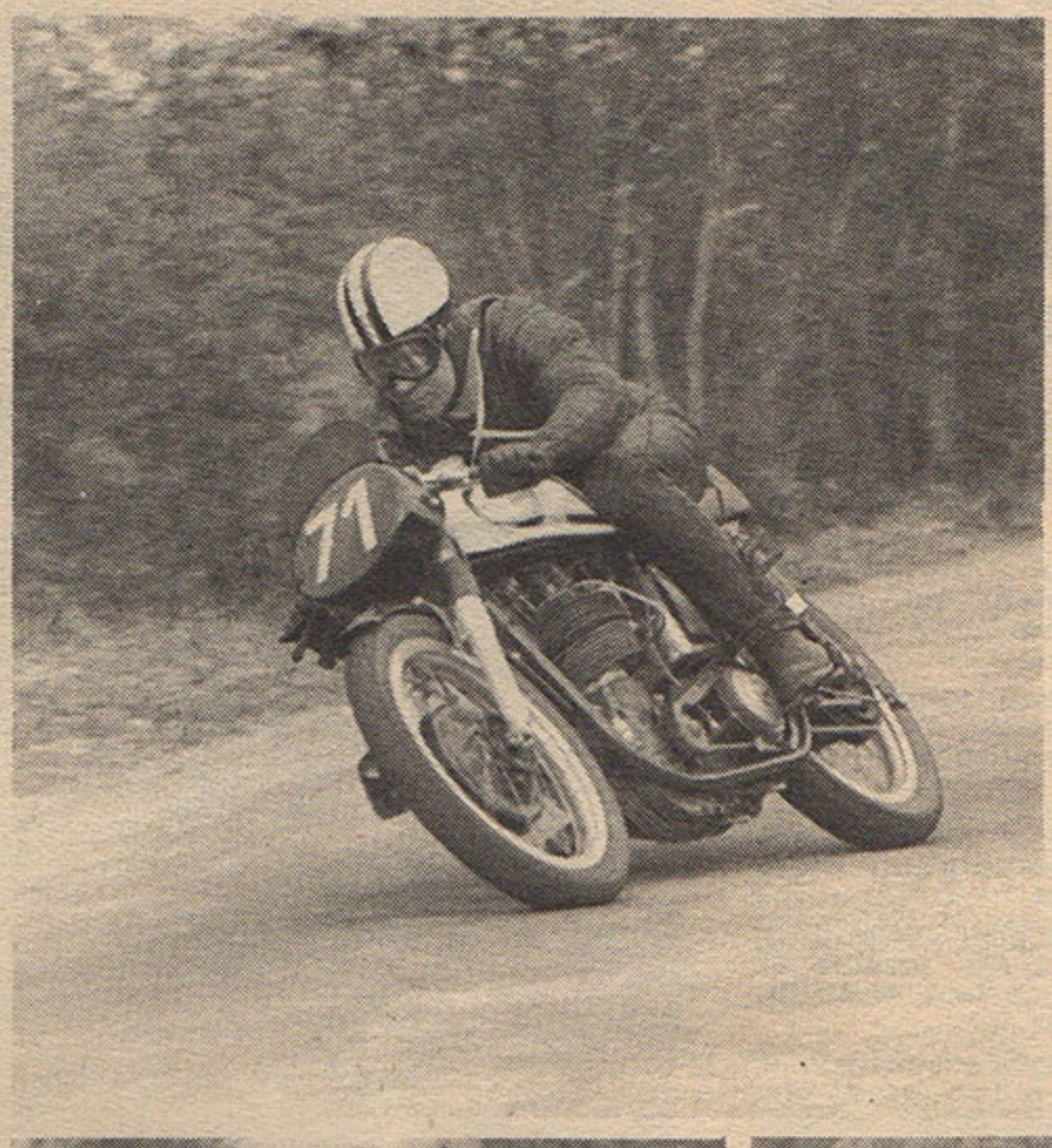
Ce dernier, pour sa part, était bien protégé, les bottes de paille n'avaient pas été ménagées, et les quelques chutes, toutes sans gravité, prouvèrent que l'on avait vu juste.

Tout ceci est à l'honneur de M. Violland, président de l'UMA, et de tous ses collaborateurs qui témoignent d'une passion véritable pour le sport motocycliste.

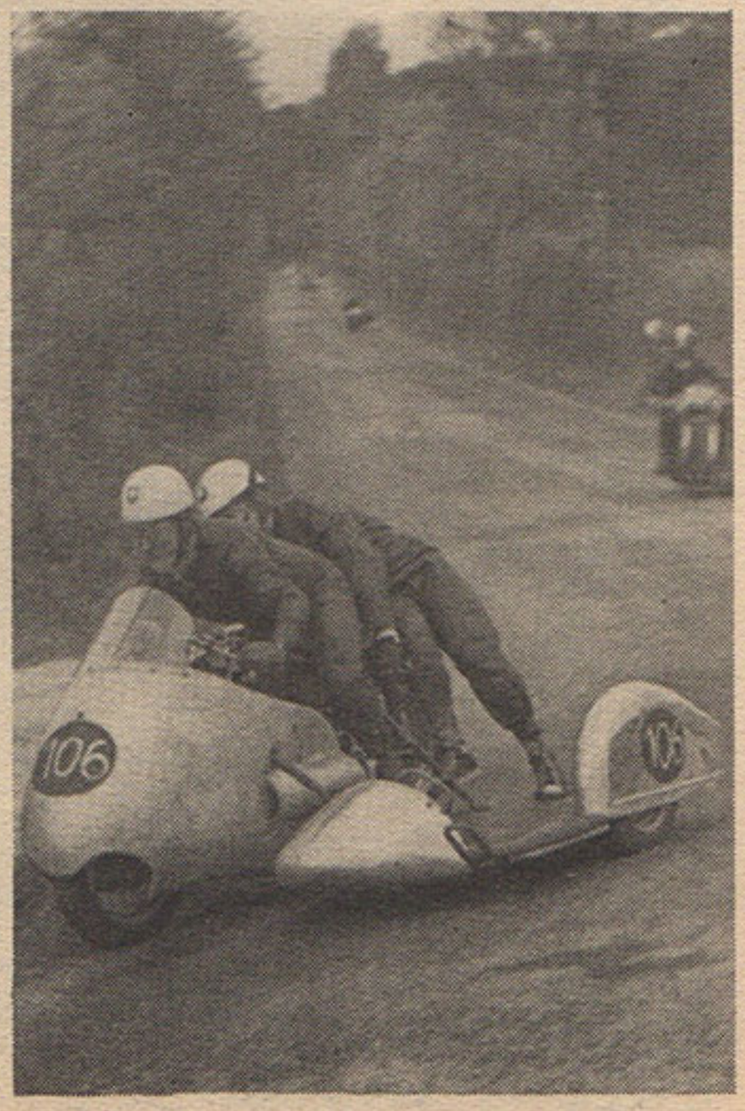
D'année en année, le circuit de Bourg prend de l'importance, le plateau est d'un niveau de plus en plus élevé, les organisateurs n'hésitent pas à prendre des risques (l'organisation revint à un peu moins de 4 millions cette année) et l'on ne peut que souhaiter à l'UMA de poursuivre dans cette voie. C'est la bonne.

C. R.





Ci-dessus : voici comment se termina le botte-à-botte Trow Murphy, au profit de Collot, ci-contre. Au-dessous, à gauche : Camathias, qui gagnera devant Murit, deuxième, (en bas à droite).



LE SPORT MOTOCYCLISTE

LE 2 JUIN A MOULINS : PLUS DE « RIDEAU DE FER » POUR LE SPORT

Que se prépare-t-il à Moulins où, depuis neuf ans, les courses motocyclistes attirent la grande foule des amateurs ?

Quelque chose d'absolument nouveau par rapport aux années passées : un circuit inédit autorisant de très grandes vitesses.

Grande vitesse et plateau exceptionnel. Pour la première fois en France, les champions de Pologne, Markowski, Hennek, Kanas et Truszinski, se heurteront aux Champions d'Europe Centrale, allemands et autrichiens : Klinger, Heisinger, Hiller, Riedelbauch, Hoetzer, Kassner, Knees. Et on verra encore le belge Dauwe avec les anglais Eckart et Matthews. La France alignera des hommes comme Collot, Bayle, Insermini. En sidecars, lutte très vive si l'on songe à la participation assurée de Otto Schmid, Neussner, Ritter, Strub, Grossmann, Murit, Beauvais, etc...

Des pourparlers en cours amèneront probablement la présence d'Agostini, as italien.

Ainsi, Moulins réalisera le 2 juin une véritable Société des Nations de la vitesse.

Et que tous les clubs motocyclistes n'oublient pas que ce jour là une grande concentration permettra à tous de remporter prix et coupes, sans compter les demi-tarifs pour les courses.

On le voit, Moulins lance cette année une des plus importantes manifestations motocyclistes de France.

RESULTATS DE HOHENSTRASSE

Cette course de côte autrichienne, disputée dans de mauvaises conditions atmosphériques qui rendirent le sol humide et même boueux par endroits, a rencontré néanmoins un vif succès, la foule présente étant évaluée à 40.000 spectateurs pour le moins.

Notre seul représentant, le sidecariste Jacques Drion (Norton), formant toujours équipe avec Inge Stoll, s'est classé second dans sa catégorie, derrière la paire Hillebrand-Grunewald, sur BMW à carburateurs, mais devançant Neussner (BMW également).

Les autres courses ont donné les classements suivants : 125 cmc : 1. Lechner (KTM), ex-æquo avec Sauerborn (Mondial). — 250 cmc : 1. Bartos (CZ) ; 2. Autengruber (NSU). — 350 cmc. : 1. Pruckner (Horex) ; 2. Richter (AJS). — 500 cmc : 1. Heisinger (Jawa) ; 2. Klinger (BMW).

A SALZBOURG : UBBIALI VAINQUEUR EN 125 ET 250 CMC.

Le Trophée Rupert Hollaus, ainsi nommé pour conserver le souvenir du grand pilote autrichien tombé en course voici deux ans, a fourni les résultats suivants:

125 cc : 1. Ubbiali (MV d'usine), 95,5 kmh ; 2. Fuegner (MV) ; 3. Degner (MV); 4. Gonzales (MV espagnole), etc...

250 cc : 1. Ubbiali (MV d'usine) 98,5 kmh ; 2. Lorenzetti (Guzzi) ; 3. Kassner (NSU) ; 4. Beer (Adler) etc...

350 cc : 1. Lorenzetti (Guzzi) 101 kmh ; 2. Hinton (Norton) ; 3. Hallmaïer (NSU); 4. Boehrer (Parilla), etc...

500 cc : 1. Klinger (BMW) 110,1 kmh ; 2. Zeller (BMW), etc...

A remarquer ici que Zeller, dont on avait annoncé qu'il ne courrait pas cette année, semble bien devoir fournir une saison complète, puisque nous l'avons vu déjà à Imola avant de noter sa participation dans la présente course autrichienne.

Sides : 1. Hillebrand (BMW) 100,6 kmh ; 2. Schneider (BMW), etc...

SUCCES SPORTIFS POUR MZ

Les pilotes de « tout-terrain » de la marque de Zschopau ne sont pas demeurés inactifs ces temps derniers et, en différents endroits, ils ont réussi des performances satisfaisantes.

Ainsi, Horst Liebe, menant sa MZ BK 350, a obtenu successivement à Dresde et à Iena une médaille d'argent, tandis que dans la première de ces épreuves une autre BK 350, équipée en side et confiée à l'équipage Werner-Hoffmann, s'assurait une médaille d'or.

Au 3e Norddeutschen DMV Kustenfahrt, deuxième épreuve du Championnat d'Allemagne occidentale de tout-terrain, les pilotes privés Rolf Neubert et Woldemar Lange prenaient le départ sur MZ ES 250 et, accomplissant les 300 km du dur parcours dans les pires conditions atmosphériques obtinrent une médaille d'or, avec zéro point de pénalisation.

Enfin, en Finlande, où se disputait le 14 avril le « Tour du Lac Paijenne », on trouvait encore au départ les pilotes de tout-terrain Hans Fischer, Werner Stiegler, Walter Winckler, sur MZ ES 250, et Hellmut Herrmann sur MZ BK 350.

Les 800 km du parcours furent franchis par des températures de moins 19 degrés centigrades, sur des routes le plus souvent recouvertes d'une couche de glace. Ajoutons en outre que la plus grande partie du trajet se parcourait de nuit.

L'équipe officielle MZ remporta la victoire par équipes, en dépit du fait que les hivers allemands relativement cléments ces dernières années, n'ont pas spécialement préparé ces pilotes à courir sur la glace et dans la neige.

LES MAICO EN POLOGNE

La firme de Pfaffingen a reçu du Vice Président du groupement polonais pour le sport mécanique l'avis qu'ayant vu courir et gagner les Maïco lors des derniers 6 Jours Internationaux à Garmisch-Partenkirchen, les autorités sportives polonaises désiraient équiper leurs propres pilotes avec des machines de cette marque.

En conséquence, la Centrale d'Achats Motoimport de Varsovie a acheté les 8 premières Maïco destinées aux pilotes polonais de tout terrain et de cross, lesquels devaient faire avec elles leurs premières armes au moto-cross de Hornstein (Autriche) le 5 mai.

FURLING ET MERLE (France) REMPORTENT DEUX MEDAILLES D'OR DANS LIEGE-MONACO-LIEGE

L'épreuve de la Fédération Motocycliste Belge s'est déroulée dans des conditions atmosphériques médiocres, pluie et brouillard étant au rendez-vous dans les parties montagneuses du parcours. D'ailleurs, le fait que plus de la moitié des engagés n'ont pas terminé l'épreuve — 28 seulement figurant à l'arrivée — indique bien que Liège-Monaco-Liège s'est montré très pénible cette année, aussi bien pour les pilotes que pour les machines.

Aussi la performance des trois hommes qui réussirent à terminer sans un seul point de pénalisation, nos compatriotes Furling et Merle, des Forces Françaises d'Occupation, et le belge Collée, prend-elle un relief particulièrement significatif.

Ajoutons que nos représentants, dont le total atteignait 39 au départ, se sont d'une manière générale fort bien comportés : on les retrouve en effet aux places d'honneur du classement général, aux côtés des belges Heinen et Sterkendries, et du danois Bogehoy, dont la course fut très méritante.

La Coupe Interclubs retourne donc en France, ramenée par l'équipe de la Sûreté Nationale (Streiff, Vervaeck et Boussart), tandis que la Coupe Inter-marques revient à l'Autriche, grâce à l'équipe Puch composée de Willy, Brel et Tratsaert.

LES RESULTATS

1. ex-æquo (médailles d'or) R. Collée (RLMOA-NSU), Furling (Fr. FFA-EMW), Merle (Fr. FFA-BMW) 0 pt ; 4. Streiff P. (Fr. Sûreté Nationale, Ratier 750) 4 pts ; 5. ex-æquo : Christophe (Fr. SN, Triumph 500) et Vervaeck R. (Fr. SN, R. Enfield) 10 pts ; 7. Heinen (AMC St-Vith, Puch 250) 11 pts ; 8. Bogehoy (Dan., Triumph 500) 13 pts ; 9. Sterkendries (AMC Dyle, FN 250) 16 pts ; 10. Boussard Ch. (SN Fr. Ratier 750) 17 pts ; 11. Vasseur (Gend. Fr., BSA 500) 22 pts ; 12. ex-æquo : Paulen A. (Hol., FN 250) et Coenen J. (Holl. FN 250) 23 pts ; 14. Orinel R. (Dison MC. NSU 250) 26 pts ; 15. Charles (Gend. Fr., BSA 500) 30 pts ; 16. Burgun (Fr. 3-12 RA. BMW 500) 39 pts ; 17. Minodier (5e Hussards Fr., BMW 500) 41 pts ; 18. Pussini (Fr. 3-12 RA, BMW 500) 42 pts ; 19. Desaire (8e Dragons Fr., BMW 500) 50 pts; 20. ex-æquo : Willy (RAMCS, Puch 175) et Quaremme (FMB, Triumph 500) 53 p.; 22. ex-æquo : Brel (AMCA, Puch 175) et Tratsaert (AMCA, Puch 175) 57 pts ; 24. Castéra (5e Hussards Fr., BMW 500) 61 pts ; 25. Niessen (AMC St-Vith, Maïco 250) 63 pts ; 26. Moisson (MC Molenbeek FN 175) 70 pts ; 27. Lefèvre (5e Hussards Fr.) 88 pts ; 28. Van Humbeeck (MC Molenbeek, Junior 350) 96 pts.

LE CIRCUIT DE NOGARO (2 Juin) EST OUVERT AUX COUREURS FRANÇAIS

L'ASA Armagnac, qui organise cette année un circuit motocycliste de vitesse, nous fait savoir qu'entièrement d'accord avec nous pour donner leur chance aux jeunes pilotes français, qui doivent pouvoir courir suffisamment afin d'amortir un matériel très coûteux et acquérir une expérience qui ne peut se développer qu'en pratiquant régulièrement la compétition, elle fait toute confiance à nos coureurs pour composer son plateau.

Sont déjà engagés notamment De Polo, Nugues, Insermini, Perdoux, Montagne, Reguant, G. et P. Blanc, Llamouzy.

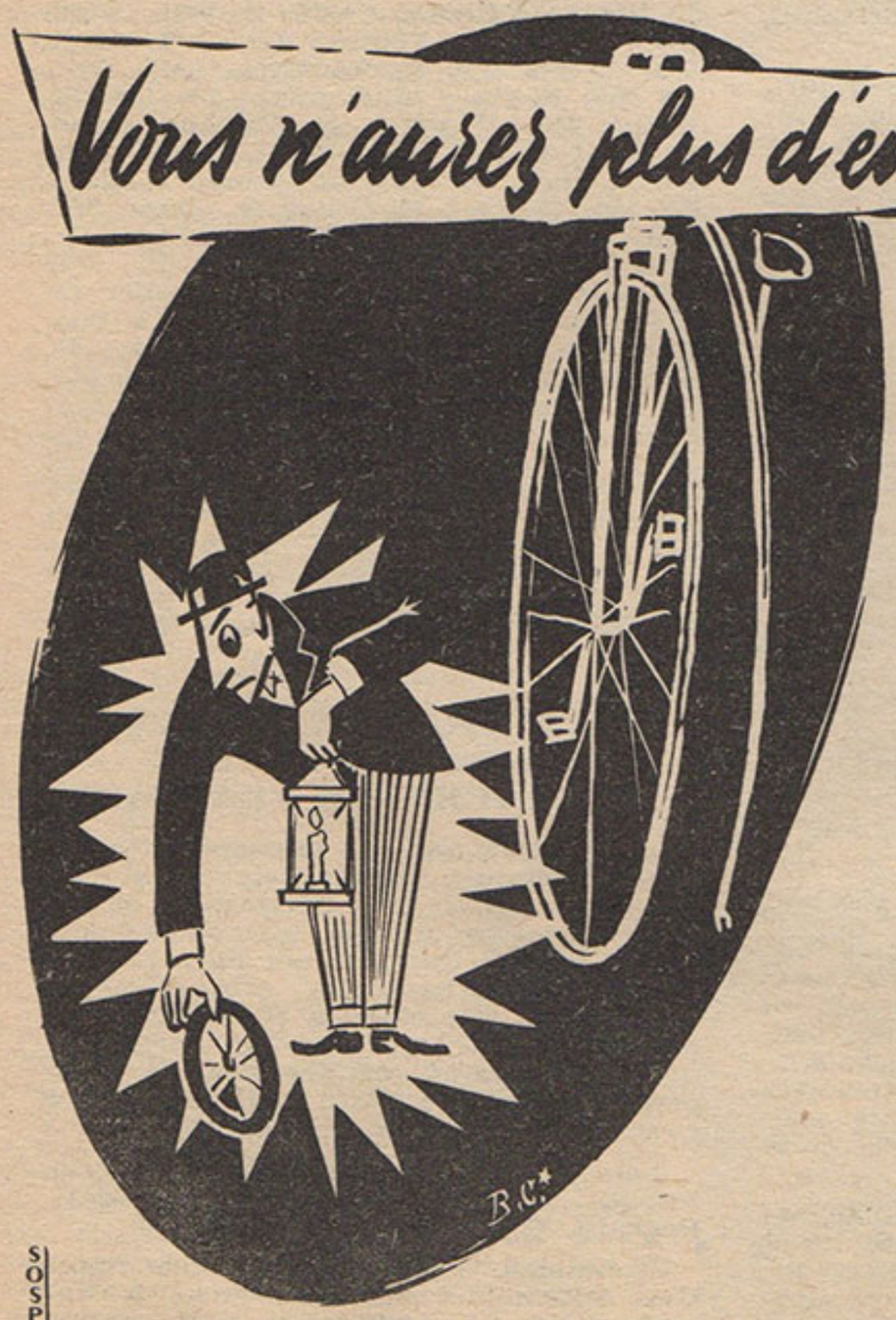
Néanmoins, l'ASAA (Association Sportive Automobile de l'Armagnac, à Nogaro, Gers, Téléphone 63) peut encore recevoir les inscriptions, pour lesquelles la clôture est fixée au 25 mai.

bougies ROSES

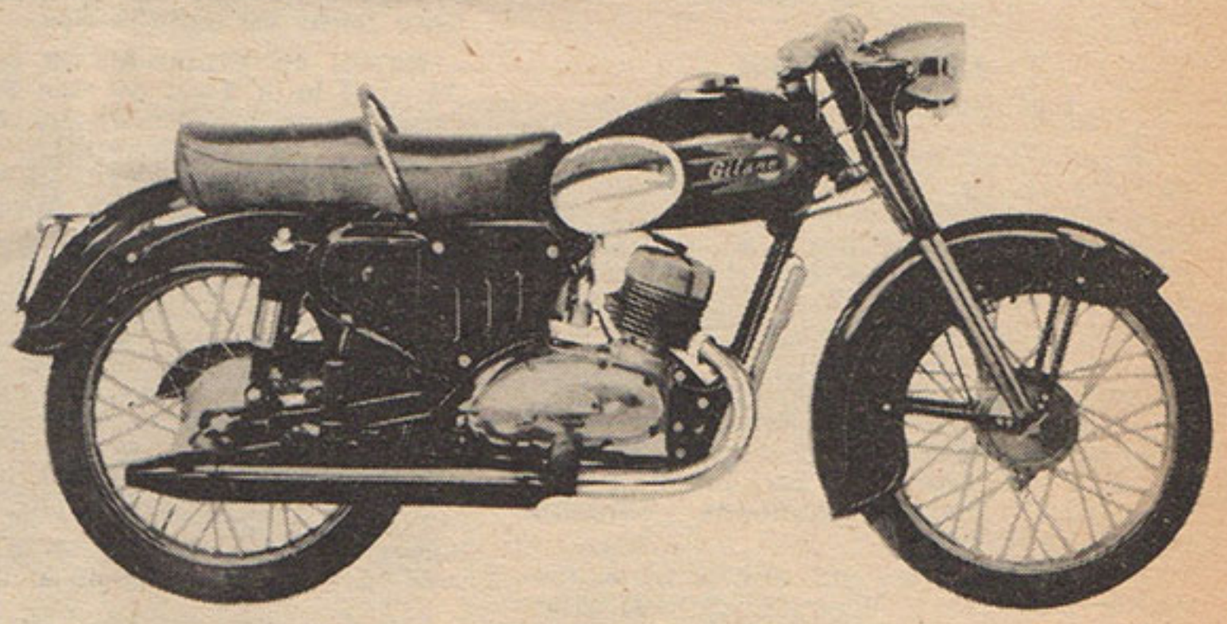
Spéciales 2 temps - 4 temps
et tous moteurs compétition.

FLOQUET

Vous n'aurez plus d'ennuis!



en utilisant le
VÉLOMOTEUR TYPE G.Y.L SPORT 710 bis
Moteur YDRAL 175 cm3



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

GITANE MACHECOUL (Loire-Infér.)

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

La page CROSS

Robert Vila, du MC Vixiège, remporte cette saison de nombreux succès et se présente comme un prétendant sérieux à la relève de nos « anciens ».

LES RÉSULTATS des 1er et 5 Mai

A JANSEN, LE MOTO-CROSS DU BRABANT

La réunion internationale annuelle de l'AMC Rhode-Saint-Genese a permis au Champion de Belgique Nic Jansen, jusqu'alors peu en vue depuis le début de saison, de remporter une excellente victoire.

Mingels, qui a troqué sa Matchless pour une Saroléa bicylindre et, en conséquence, ne parle plus de raccrocher, vient en seconde position au classement général, résultat des plus encourageants pour le « gros », dont la mécanique « belge » a tourné très rondement.

René Baeten fut trahi dans ses espoirs par son embiellage, qui grippa. Rombauts connut aussi des ennuis, sa chaîne se brisant à 100 m du départ, en première manche.

Classement inter : 1. N. Jansen (Matchless) 2 pts ; 2. Mingels (Saroléa) 4 pts ; 3. Donnay (FN) 10 pts ; 4. Van Heuverswijn (Matchless) 11 pts ; 5. Nuyts (Matchless) 11 pts, etc... Tour le plus rapide. Mingels (Saroléa) 2'57".

Notre compatriote Chuchart termine 16e avec 33 pts.

BERTRAND, PREMIER DES 500 A ROUEN

Voici les résultats des deux courses disputées en catégories 350 nationaux et 500 internationaux :

350 cmc : 1. Brassart ; 2. Wallet ; 3. Lejeune ; 4. Benoist, etc...

500 cc : 1. Bertrand ; 2. Kunz (Suisse) ; 3. Vanderbergue (B) ; 4. Von Arx (Suisse), etc...

DOMINATION ETRANGERE A SAINT-THIBERY

Le Moto-Cross International de Saint Thibéry, disputé le 1er mai, a vu les britanniques s'adjuger trois des cinq premières places.

A noter encore l'excellent comportement du belge Scaillet, et de notre compatriote Paul Godey, premier français, dont le nom revient souvent depuis quelques semaines aux places d'honneur des épreuves internationales.

Résultats : 1. Cheney (GB) BSA ; 2. Scaillet (B) FN ; 3. Ward (GB) BSA ; 4. Nex (GB) BSA ; 5. Godey (F) BSA.

CHAMPIONNAT DU MONDE : 3 BELGES EN TETE !

MEDAILLE DE LA CSI : A CIZEK (JAWA) LA PREMIERE MANCHE

Nous reviendrons plus longuement dans un prochain numéro sur le Grand Prix de Suisse de Moto-Cross, première des épreuves comptant au titre du Championnat du Monde, et sur la première manche de la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées, dont nous vous donnons d'ores et déjà les résultats chiffrés :

Grand Prix de Suisse : 1. Jansen (B), Matchless, les 40 km en 50'00" 8/10 ; 2. Mingels (B) Saroléa, 50'03" 9/10 ; 3. Baeten (B) FN, 50'57" 7/10 ; 4. Lundin (Suède) BSA ; 5. Archer (GB) Norton ; 6. Ward (GB) Norton ; 7. Klym Robert (F) BSA à 1 tour ; 8. Donnay (B) FN, à 1 tour ; 9. Thévenaz (S) BSA, à 2 tours; 10. Rappin (S) BSA, à 2 tours.

Ont abandonné, le tchèque Soucek (ESO) et les belges Scaillet (FN) et Rombauts (BSA).

Coupe d'Europe des Petites Cylindrées : 1. Cizek (Tch.), Jawa 249 cc, les 24 km en 32'30" 7/10 ; 2. Stonebridge (GB), Greeves 200 cc, 32'40" 3/10 ; 3. Colin (B), NSU 248 cc, 33'26" 8/10 ; 4. Kmoch (Tch.), Jawa 249 cc ; 5. Avery (GB), Greeves 200 cc ; 6. Jegge (S), Motosacoche 247 cc, à 1 tour ; 7. Hammerschmid (Tch.), Jawa 249 cc, à 1 tour.

LE MONDE DU CROSS

IRONS-NOUS EN URSS ?

C'est une question qui nous fut posée plus d'une fois à Poitiers, au Parc des coureurs.

On sait que l'URSS, maintenant reçue au sein des nations membres de la FIM, a annoncé l'organisation d'un moto-cross international mis sur pied par le Central Auto-Moto-Club et qui doit se disputer à Riga, sur la mer Baltique, du 18 au 23 juillet.

Des invitations ont été adressées à tous les pays d'Europe Occidentale et déjà l'Angleterre a accepté le principe du déplacement d'une équipe officielle. Toutefois, un point accroche encore, dont il fut discuté à Venise lors du dernier Congrès de la FIM : chez les russes, les femmes sont admises à courir en 125 cc, et peuvent même être incorporées aux équipes officielles. Cette disposition heurte l'esprit traditionnel des britanniques qui appréhendent de s'aligner aux côtés des sportives russes : il faut croire qu'en Angleterre, le ridicule tue encore !

Cependant, il semble que les soviétiques soient prêts à bien des concessions, en vue d'assurer le succès de leur épreuve sur le plan international. En conséquence, leurs pilotes enjuponnés ne seraient pas incorporés aux équipes nationales, mais disputeraient une épreuve ouverte aux engagements individuels sans distinction de sexe.

La France sera-t-elle du voyage ? Il parait que la Commission de Moto-Cross de la FFM étudie sérieusement la question, mais il faudrait qu'elle se hâte de prendre une décision, si nous devons être officiellement représentés à Riga, car les engagements pour ce cross international sensationnel (qui se courra par équipes de cinq hommes, à la manière du motocross des Nations) seront clos incessamment.., s'ils ne le sont déjà à l'heure où paraitront ces lignes.

UNE JAWA DE CROSS POUR ALBERT COURAJEOD !

Il s'agit d'une 500 twin « spéciale cross » envoyée par l'usine tchèque à sa représentation générale à Zurich, et que celle-ci confiera au champion suisse Inters, Albert Courajeod, pour quelques épreuves seulement, car ce pilote est sous contrat chez BSA, ce qui lui laisse peu de liberté pour tâter d'une autre marque en compétition.

Courajeod a d'ailleurs déjà procédé aux essais de cette machine, dont la fourche avant plutôt souple et la commande des vitesses, placée à gauche, le déconcertèrent quelques instants.

Le moteur, ayant été mis au point, a enthousiasmé le Champion de Suisse par les accélérations impressionnantes qu'il autorise à la machine, laquelle est encore dotée d'une vitesse de pointe étonnante.

Peut-être verrons-nous en France cette Jawa, puisqu'Albert Courajeod, quoique accaparé par les réunions comptant au titre du Championnat de Suisse, se produira demain à Montaigu (près de Bordeaux), le 30 mai à Angoulême et le 29 septembre à Angers.

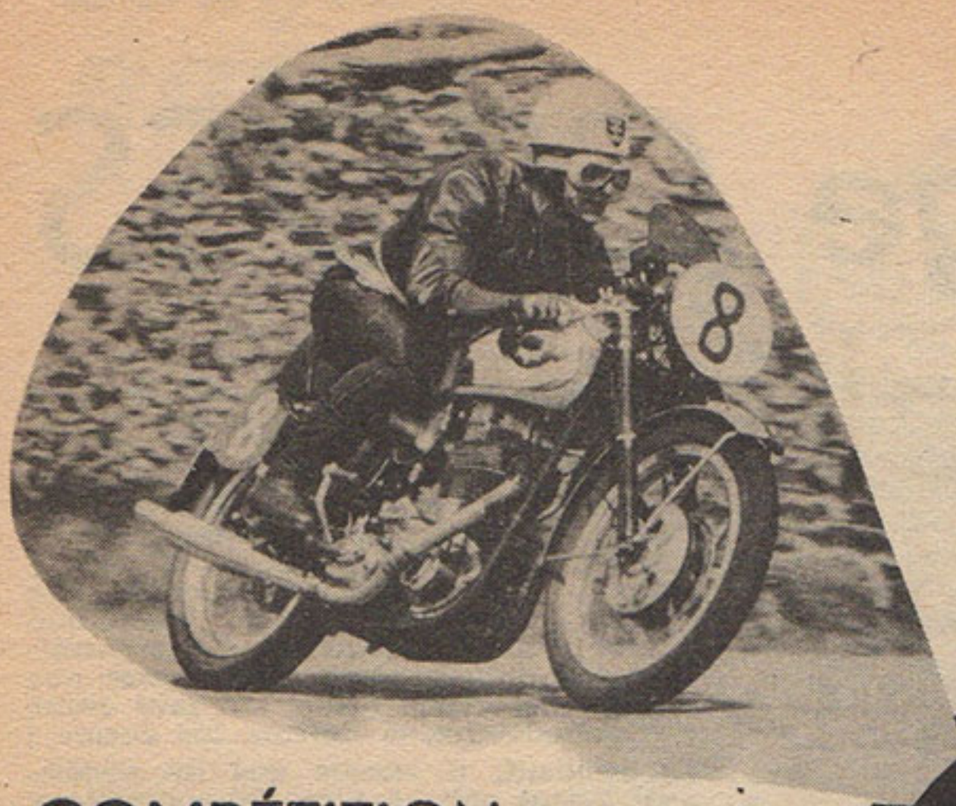
A moins que la Jawa n'aille en Italie, près de Turin, où se disputera le 30 juin le moto-cross de Pinerolo, où le pilote suisse s'est encore engagé.

MALBEC SERIEUSEMENT BLESSE

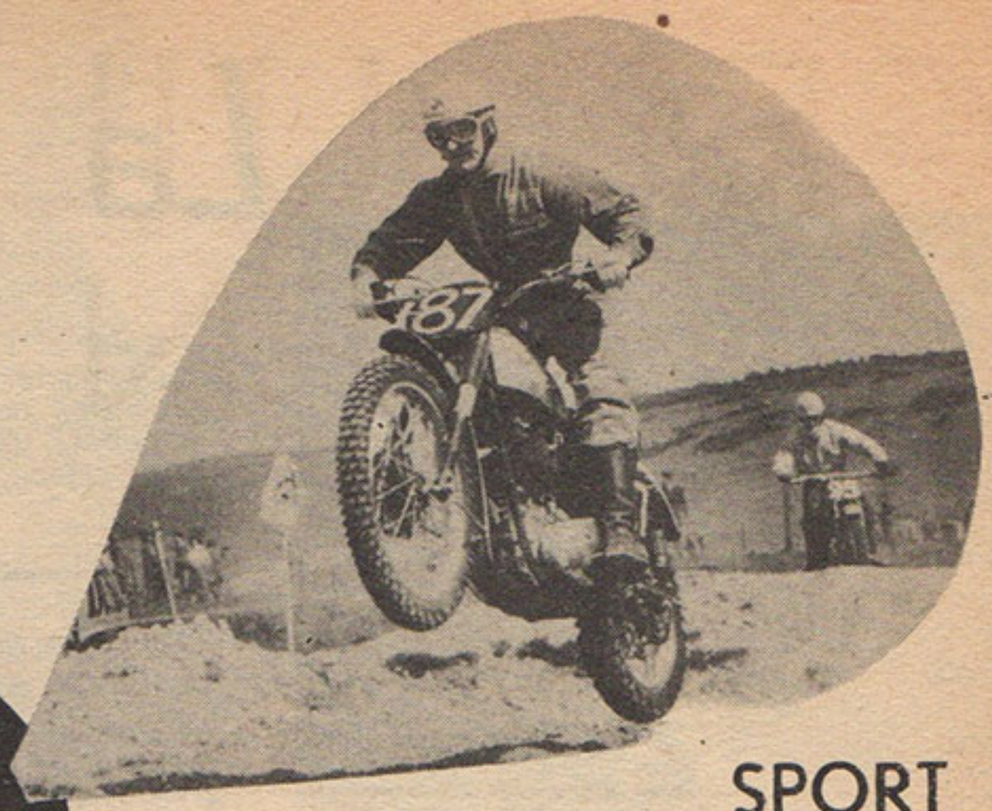
C'est à Angoulême, en course, que ce bon crossman a eu un accident assez grave, dont le bilan se chiffre à 4 côtes cassées, une clavicule brisée... et un moral sérieusement atteint.

Sans doute ces blessures vont-elles compromettre la saison de Malbec, mais, heureusement, l'avenir de ce pilote ne peut en souffrir au-delà des deux prochains mois.

Tous les fidèles du cross souhaiteront avec nous à Malbec un prompt rétablissement.



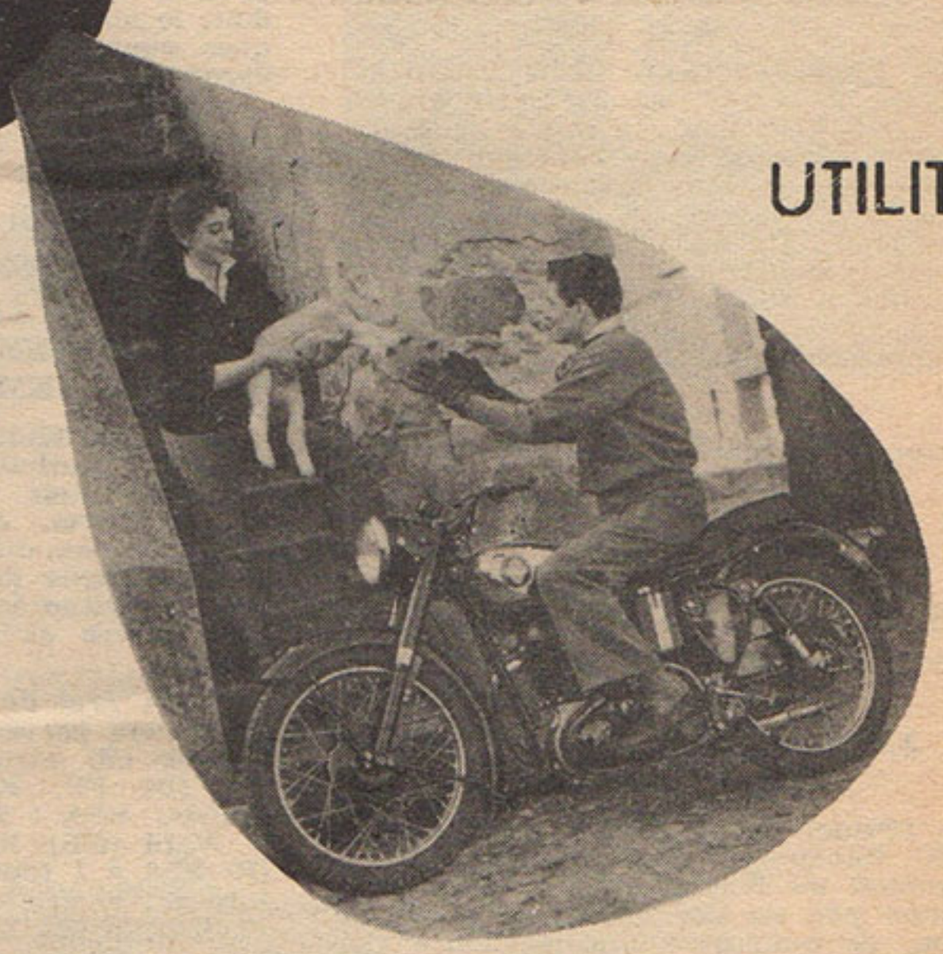
COMPÉTITION



SPORT

BSA

TOURISME



UTILITÉ

Le Printemps...
La plus belle saison
de la moto

La moto...

BSA

La Motocyclette la plus populaire du Monde

Nos Agents, dont voici quelques adresses dans la Région Parisienne, seront heureux de vous accueillir et de vous donner tous renseignements utiles.

SEINE

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

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

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

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

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

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

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

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

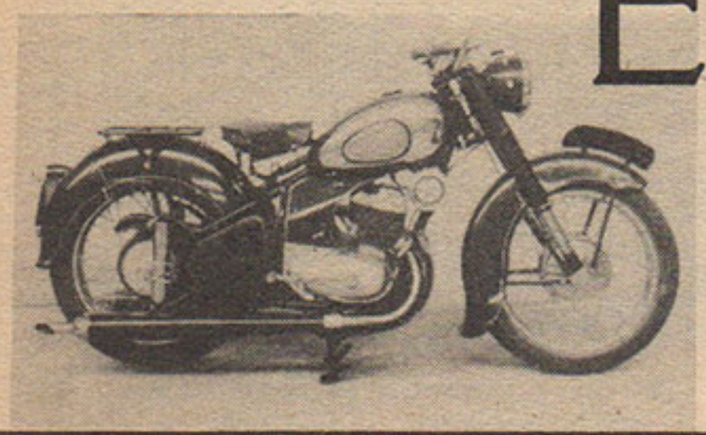
M. DUCENTIER : 164, rue d'Alésia - PARIS-14e — Tél. : VAU. 36-26

SEINE-ET-OISE

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

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

CE QU'ILS EN PENSENT



250 PEUGEOT TC4

Etant depuis longtemps fidèle lecteur et abonné de « Moto-Revue », à qui je dois d'être gravement atteint par le virus motocycliste, je serais heureux de contribuer pour ma part à la vie de votre rubrique « Ce qu'ils en pensent ». C'est pourquoi je vous envoie mes impressions sur la 250 TC4 Peugeot twin.

Après avoir tâté du 125, puis de la 175 de la marque, l'annonce de la construction d'une 250 avait comblé mes vœux. Hélas, tout n'est pas parfait, pas même, et il s'en faut, la 250 Peugeot.

Machine achetée neuve en février 1956, elle a totalisé en 6 mois 13.000 km par tous les temps et sur toutes les routes.

★

RODAGE : changé l'huile de la boîte de vitesses à 300, 600, 1.000 km, puis tous les 2.000 km. Jusqu'à 1.000 km, 20 kmh en première, 40 en deuxième, 60 en troisième, 80 en quatrième comme vitesses maxima. Ensuite 10 kmh de plus sur chaque rapport tous les 1.000 km parcourus. Le moteur ne donne tous ses chevaux que vers 8.000 km. Rodage avec Energol ou Esso à 10 %, actuellement 7 % + Brétocyl graphité.

EN CONDUITE NORMALE, je monte la première à 40, la seconde à 55, la troisième à 80, la quatrième à 90. Tous ces chiffres au chrono. Vitesse normale, 95-100 compteur, soit 88-90 chrono. Rapports de boîte bien étagés, la première permet de démarrer en côte, à deux, avec bagages, seconde et troisième permettent accélération et très bonne tenue en montagne. Le sélecteur n'enclenche pas toujours la première du premier coup ; à part ce petit défaut (commun à toutes les Peugeot), il est doux et précis.

MOTEUR : décalaminage très facile, démontage rapide. Peut attendre 10.000 km sans calamine excessive. Au début, staccato impressionnant à l'échappement, impression de traîner derrière soi un assortiment de casseroles. Avec les pots qui se calaminent à mesure que les kilomètres s'accumulent, le bruit au ralenti devient plus feutré. A la vitesse de croisière, il n'y a plus qu'un agréable ronronnement. Les cylindres sont bien refroidis, ainsi que les culasses. Perle inconnue. Comme bougies : les KLG Cls d'origine, puis les Bosch 225 T11.

Accélérations souples mais brillantes : vous pouvez sans crainte affronter 250 Terrot, 350 Motobécane et même les voitures de moyenne cylindrée. Consommation : pas plus de 4 litres. Allumage satisfaisant, la batterie se porte très bien, n'a jamais été rechargée. Chaînes primaire et secondaire d'origine. Je précise que je roule toujours avec le gicleur de rodage n° 37. Avec le 36 d'après rodage, le moteur chauffe et serre.

CONDUITE : au point de vue consommation l'utilisation du plein gaz n'offre aucun avantage sinon étouffer le moteur qui se refuse à dépasser le 100 si vous ouvrez en grand d'un seul coup. Il faut au contraire donner peu de gaz, mais le faire au bon moment. Vous accélérez beaucoup mieux, vous allez plus vite et consommez moins. Pour ma part, je roule à 80 avec 1/3 des gaz, à 100 avec un peu moins des deux tiers. Moralité : soignez le rodage.

En résumé, moteur brillant, puissant et souple, solide, sobre, mais qui crache de l'huile un peu partout (axe de kick, bouchon de boîte, etc.).

PARTIE CYCLE

LES FREINS : sans reproche. Progressifs, puissants, conservent leur efficacité, même quand ils sont chauds. Je les traiterais bien à l'Edrastop, mais quand vous demandez ce produit aux mécaniciens ou aux marchands d'accessoires, ils vous regardent avec l'arrière-pensée que le soleil, pourtant rare cette année, vous a effleuré les centres cérébraux. Inconnu, inconnu !

FOURCHE AVANT : pas d'amortisseurs hydrauliques, ce qui tout de même est une ineptie pour une machine de cette cylindrée, au surplus démunie d'une bonne suspension arrière. Très souple, ne talonne pas, mais réagit trop vivement au freinage.

SUSPENSION ARRIERE : retarde de cinq ans. Si vous la réglez souple, elle talonne (à signaler à ce sujet la solidité de la roue arrière) ; si vous la réglez dure, obligation de s'étendre à l'arrivée et de se confier à un spécialiste des reins. A deux c'est encore pis. Remède (!) : achetez une ceinture spéciale de motard, et passez les passages à niveau suffisamment vite, pour que la suspension ne talonne pas. Réglez-la dure. J'ai eu l'occasion dernièrement d'évoquer cette carence avec un représentant de Peugeot. Il semblait tomber du ciel, et est resté persuadé que la chère vieille coulissante était de beaucoup supérieure aux suspensions oscillantes et autres fantaisies du genre Earles. Si encore il y avait un amortisseur hydraulique comme sur certaines machines allemandes (Adler).

SABOTS : efficaces, mais à ne conseiller que l'hiver. Par beau temps, c'est l'accrochage inévitable avec la route dans le moindre virage.

LA TENUE DE ROUTE : si le revêtement est bon, elle est excellente, même par temps de pluie, à condition de ne pas conserver l'Hutchinson d'origine à l'arrière. D'ailleurs, il est mort au bout de 8.000 km. J'ai monté un Firestone avec un profil de sculpture idéal : rainure au milieu, petits pavés alternés de part et d'autre, et des striures en long qui permettent de virer très penché (les échappements touchent au sol). Evidemment, si la route est ondulée ou mauvaise, la suspension arrière vous rappelle vite à l'ordre.

DIVERS : la position est inesthétique et inconfortable, il vaut mieux commander la selle double d'origine. Bonne protection contre les intempéries. Le réservoir est un petit chef-d'œuvre de ridicule : il permet une autonomie exacte de 223 km. Le pire, c'est qu'il reste dans le réservoir un bon litre de carburant qui se refuse obstinément à sortir. A quand un réservoir de 18 litres ?

Eclairage satisfaisant, mais pas de stop d'origine.

MA CONDUITE

Je précise que je suis ce que les gens appellent un danger public, leur jugement étant fondé sur le nombre de phones qu'émet ma 250 aux accélérations, et sur le bruit que fait la béquille en râclant dans les virages.

Je dirai en contre-partie que j'ai à mon compte plus de 40.000 km sans un accident, que je sais, à fond le code et que je l'applique, et que parmi les assassins en puissance qui sillonnent les routes, il y a très peu de possesseurs de motos à cylindrée supérieure à 125 cmc. Par contre, il est courant qu'une voiture, dans un col, vous double en troisième position sans visibilité. C'est au motard de se débrouiller pour protéger son anatomie.

POUR CONCLURE sur la 250 : moteur moderne, freinage, éclairage, performances, consommation très satisfaisants. Partie cycle démodée, surtout à l'arrière.

La mode étant aux moyennes, en voici une : Pamiers-Gimont, 120 km, en 1 h. 25', soit 85 de moyenne. Sans prendre de risques, en respectant les arrêtés municipaux, mais petites départementales droites, désertes, et en bon état la plupart du temps. Vitesse maximum chrono : 115 kmh, mais la poignée n'était pas à fond. C'est quand même suffisant.

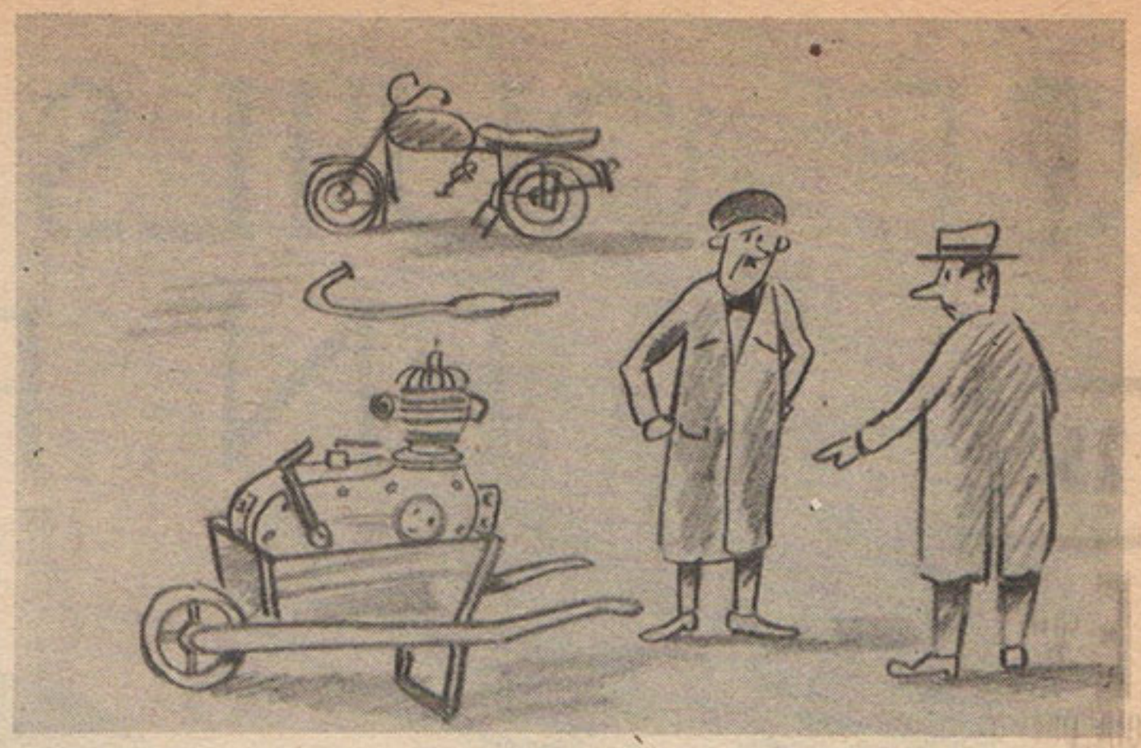
REPARATIONS : sélecteur cassé net en deux, réparé sous garantie. Changé les garnitures de frein à l'arrière. 1 pneu AR à 8.000 km. 1 réglage de l'avance à 6.000 km. C'est tout.

Mr LABEDAN
Pamiers (Ariège)

N.D.L.R. — *Nous croyons bon d'ajouter, pour ceux qui l'ignoreraient encore, que Peugeot commercialise une nouvelle version, avec suspension AR oscillante, selle double, etc..., version qui doit combler d'aise notre correspondant.*

En ce qui concerne sa fourche avant, celle-ci est bien à amortissement hydraulique. Mais la fourche de sa machine est-elle en parfait état ? Y a-t-il la quantité et la qualité d'huile voulues ?

TRIBUNE LIBRE



— C'est grave, cher ami ?

— Mais non, je veux changer un petit pignon pour les vitesses et pour cela il faut démonter le bloc complètement.

(Dessin et légende de M. Warmouth)

A PROPOS DES DISTRIBUTEURS ROTATIFS

Faisant réponse à l'avis sur les distributeurs rotatifs émanant de M. H. Bossaert, je me permets de vous donner au sujet de cet avis mon point de vue.

Ce monsieur a plusieurs projets qui « murissent » dans des « cartons », mais n'a pas le courage d'en mettre un seul à exécution, car le courage manque à beaucoup de gens. Il croit avoir résolu sur le papier le problème (étanchéité et graissage), mais de peur, il ne fabrique aucun moteur d'essai comme ça il n'y aura aucune erreur possible. En attendant, que ce soient les autres, qui ont du courage, qui en fassent les frais. Il le dit lui-même, il se garde bien de les réaliser ; peut-être est-il un « sage » ?

Quant à la puissance des moteurs à distributeur par rapport à ceux à soupapes, là encore il se trompe. Quant à l'entraînement par chaîne ou pignons, cela n'a aucune importance ; il parle de commande par came ou bielle, alors, là aussi, c'est désastreux. Si l'on appliquait la théorie de M. H.B., on en arriverait à une distribution par mouvements alternatifs et on ne pourrait plus donner le nom de distributeur rotatif.

Lorsqu'il fait allusion — et cela est le comble ! — à une ouverture et fermeture totales sur 45° du vilebrequin, là alors aussi nous sourions, car le piston, avec ce calage, n'aura pour ainsi dire rien « ingurgité » dans le cylindre, et les autres degrés de la course, où les met-il, M. H.B., car il reste encore au piston, en partant du point mort haut, à effectuer le reste de la course, c'est-à-dire 135°.

Au point de vue tubulures, et comme il parle d'aérodynamisme, je crois que la question est vite résolue : dans un moteur à soupapes, la tulipe de la soupape est toujours au milieu du trou, alors qu'avec un distributeur, il n'y a rien qui gêne les gaz pour passer et l'on peut à l'infini polir les passages des gaz. Tandis qu'avec un moteur à soupapes, il y a toujours le guide, qui fait une bosse, ainsi que, venue de fonderie, la bosse dans laquelle est emmanché le guide de soupape. On peut supprimer cette bosse, mais on en arrive à des guides de soupapes plus courts et la queue de soupape (échappement) est continuellement dans la flamme.

Monsieur H.B. parle aussi de la question de rassembler les gaz au point le plus chaud de la culasse ; cette question est sans intérêt, car avec un distributeur rotatif, on peut amener les gaz où l'on veut, dans n'importe quel point de la culasse.

Pour finir, Monsieur H.B. se contente de faire savoir qu'au fond, il vaut mieux se contenter du moteur à soupapes. Là, je ne dis rien, les lecteurs jugeront eux-mêmes à quoi sert l'avis de Monsieur H.B. : ni plus ni moins qu'à critiquer les moteurs à distributeurs rotatifs et les chercheurs.

Je ne suis pas contre le moteur à soupapes ; tout mécanicien sait que le moteur à soupapes est en ce moment presque au point. Que cela plaise ou non à Monsieur H.B., il y aura un jour un moteur à distributeur rotatif (mais rotatif).

Quant au coup de chapeau, moi je suis français !

Monsieur H.B., sortez vos dessins de vos cartons, attaquez le travail, allez-y de bon cœur, faites des modèles, des maquettes, des essais de pièces. Videz votre portefeuille !

Je peux tout de même vous dire que le moteur à piston n'a pas que 10 ans à vivre. Oui, Monsieur H.B., le moteur à piston et le monocylindre ne sont pas morts, surtout dans la motorisation.

Sans rancune, j'adresse à Monsieur H.B. mes salutations distinguées.

M. TORTELLI
Toulon

VIVE LA BOITE SÉPARÉE!..,

Maintenant, il y a aussi une Triumph avec un bloc-moteur (une Motobécane de plus) et carénage arrière (lequel ne sert à rien, les pieds sont arrosés par l'eau comme toujours), et la rédaction de « Moto-Revue » tombe en extase !

J'ai regardé un peu vers le passé, et j'ai trouvé ceci, en ce qui concerne les 25 dernières années :

J'ai examiné 22 vieilles firmes, dont :

6 firmes ont fait le *bloc-moteur depuis leur existence jusqu'à nos jours.*

4 firmes ont fait moteur et boîte séparés, depuis leur existence jusqu'à nos jours *sans accepter le bloc-moteur.*

12 firmes ont *commencé moteur et boîte séparés et se sont orientées vers le bloc après* 1935.

18 firmes font le bloc-moteur aujourd'hui.

11 firmes font le bloc et moteur-boîte séparés.

6 firmes sont restées fidèles au bloc *sans jamais accepter une autre conception.*

On voit, des 22 firmes initiales, il y a aujourd'hui 18 blocs-moteurs.

★

De ces 18 blocs-moteurs, il y en a 6 anglais, 7 allemands, 2 belges, 2 français, 1 autrichien.

On ne peut pas demander mieux aux anglais.

J'ai trouvé 2 flat-twins anglais et 3 flat-twins allemands, et 3 cardans anglais et 3 cardans allemands.

Mais les 4 firmes moteur-boîte séparés, dont une firme, qui fabrique la plus belle machine du monde (Norton 88/99) ont sûrement une raison pour ne pas accepter le bloc.

★

Pourquoi ? Je voudrais bien que « Moto-Revue » explique à ses lecteurs et aux ingénieurs de Norton les avantages d'un bloc-moteur. Peut-être la facilité du nettoyage ? En outre, je voudrais bien savoir l'avis des réparateurs.

Et les conditions thermiques ?

★

Je suis allé chez Garreau ; là on se sent vraiment chez un agent de la moto, chez un homme fidèle à la vraie moto, là on ne voit pas des jouets d'enfant comme ailleurs. Là on peut voir les plus belles machines du monde, exposées avec amour par un motard, pour les motards. Pas de blocs monstrueux, non, moteurs et boîtes séparés et entraînement par chaîne, simplement. Et je ne comprends pas qu'on puisse demander la disparition de ces rares exemples de vraies machines, de la vraie et belle et intéressante mécanique. Après ma visite chez Garreau, je n'ai pas pu dormir de la nuit, car mon cœur de motard était trop impressionné par ces machines d'une beauté exceptionnelle, créées par Norton, fidèle à la boîte et moteur séparés. Vive Norton, vive M. Garreau, le plus sérieux agent moto pour le vrai motard.

Mr G. WARMOUTH
Paris-8e

N.D.L.R. — *Il n'y a pas place dans cette « Tribune libre » pour de longs développements techniques, et nos lecteurs connaissent depuis longtemps notre position quant au point mis en cause par M. Warmouth.*

Au surplus, si nous demandions aux techniciens italiens (entre autres de chez MV ou Gilera) d'expliquer aux ingénieurs de chez Norton les avantagecs du bloc-moteur ?

19 MAI A MONTREUIL

CHAMPIONNAT DU MONDE DE MOTO-CROSS

Dimanche prochain 19 mai a lieu à Montreuil la plus grande épreuve française de moto-cross de l'année.

Il s'agit du Grand Prix de France dont le classement compte pour le Championnat du Monde. A cette occasion, les meilleurs pilotes du moment, de toutes les nationalités, seront réunis pour le fameux circuit des Buttes à Morel.

Sont engagés :

Leslie Archer, britannique, Champion du Monde 1956 et ses compatriotes Ward, Draper, Smith.

Belges : Baeten, Jansen, Mingels, Scaillet et Rombouts.

Suédois : Lundin, Gustafson et avec réserves, Nilson.

Hollandais : Clinck et Ritman.

Français : Jacquemin, Champion de France, Hazianis. Brassine, René et Robert Klym, Frantz, Charrier, Vouillon, Melioli, etc...

En levée de rideau, de la réunion du 19 mai, sera disputée la Coupe d'Europe des petites cylindrées. Cette épreuve nouvelle réservée aux machines ne dépassant pas 250 cmc est disputée suivant le même principe que le Championnat du Monde. A Genève, tous les pilotes « occidentaux » ont eu la stupeur de voir le Tchécoslovaque Cizek les laisser littéralement sur place au guidon d'une machine tchécoslovaque Jawa. Derrière lui, c'est l'anglais Stonebridge et le belge Collin qui se sont le mieux comportés. Dans cette spécialité relativement nouvelle, les français devraient faire bonne figure. Ainsi se trouvera complétée une magnifique journée sportive qui doit voir converger vers Montreuil de la France entière tous les vrais amateurs de sport motocycliste.

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

Conditions sur demande

CLOTURE DES ENGAGEMENTS POUR LE BOL D'OR

Nous rappelons que la clôture des engagements pour le 29e Bol d'Or est fixée au 18 mai. Les coureurs désirant participer à cette épreuve doivent faire parvenir leur engagement à Mlle Colin, 5, Square Neuilly-Château, Neuilly (Seine).

★

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMÉRO

Notre numéro du 25 mai sera principalement placé sous le signe du sport, puisqu'au point de vue technique nous trouverons un article descriptif d'un puissant moyeu-frein double français, mais surtout un article donnant toutes indications sur le centrage et l'équilibrage des vilebrequins, conditions indispensables pour obtenir un rendement maximum.

Nos envoyés spéciaux C.R. et J.B. vous relateront l'aspect technique du Circuit International de Bourg en Bresse et le déroulement du G.P. de la Sarre. Vous aurez d'autre part les comptes rendus d'Imola et de Mettet.

Et en plus de nos rubriques habituelles, informations, etc..., vous retrouverez « Que préparent nos coureurs ».

DANS LES CLUBS

■ AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE. — Voici la nouvelle composition du Comité de Direction : Prés. : A. Freisse, Vice-Prés. : H. Guerra, Secrét. : Mme Deloince, Trés. : L. Bontemps, Dir. Tourist : P. Degros, Dir. Sport. : R. Deloince, Dél. à la LMIF : Freisse, adj. Guerra.

Correspondance : Freisse, 3, rue Antoine Vollon, Paris-12e.

Le siège a été transféré 21 rue Réaumur, Paris-3e. Réunions les premier et troisième vendredis de chaque mois, à 21 heures.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

La Moto revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

ABONNEMENTS

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

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

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le no de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

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

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

Pur sang des 250 cm³ !

ADLER

LIVRAISON RAPIDE

Agences disponibles

AGENT GÉNÉRAL **S. I. D. A. M.,** 8, RUE DE FOURCROY, PARIS-XVIIe - WAG. 52-62

LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

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

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

MOTOBECANE

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

Side 175 Z2C ens. ou séparé. 55000. Amar 5 r Beaurepaire

Motobécane Z2C 1952 bon ét. acces. 50000. Lartigue 13 rue de la Vistule Paris 13e.

Motob. 175, 10000 k, Hamery 42 rue Beaubourg Paris 3e.

Motoconf. 175 13000 k 1re main tte éq. Barbier, 7 allée Maurice, Pavillons s/Bois.

Motobécane 125 culbut. fin 54 selle dble 55000 : 17 r Pajol

TERROT

TERROT 350 de 52, impec. 70000 fr. ADAMI, KLE. 52-00 Poste 2005.

Moto Terrot ETD 51. Vidal 10 r Ormetteaux, Andrésy.

TERROT 350 av. rem. Fulg. parfait état 13000 k prix int. nbx acc. tél. DID. 57-00.

TER. 500 RGST 12. k p. int. ác. t. b. état. Ecr. Janot 14 r Hoche, Malakoff (Seine).

PART. vd Terrot 125 cc ETD 4 vit. fourche télescopique, parf. état. RELATO, 6 bd Péreire, avant 11 h. CAR. 60-55

MONET-GOYON

Pullman 125 imp. 3000 k 35 gar. acces. c. dép. armée. D. Barre 3 J. Lemaitre 12e.

M.G. 200 M2VD 54 éq. 95000 tél. 8 Fauguerolles, L-G ap. m.

PEUGEOT

Peugeot 175 b. état avec remorque monoroue neuve 60000 Jezequel 34 r V.Hugo Levallois

Peugeot bicyl. 250 rouge impec. 9000 k px à débat. vis. Degeselle 23 bd Haussmann

Peugeot 125, sélecteur, selle double 10000 et 8 mois à 5000 17 rue Pajol 18e.

Peugeot 125 cc 4 vit. sél. 35. Aris 11 r Labie 17e.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « *MOTO-REVUE* » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « *MOTO-REVUE* » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.
ATTENTION **: REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI *AVANT* 18 HEURES**
PRIX **: NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.**
SI LES PETITES ANNONCES DE *MOTO-REVUE* NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS «*MOTO-REVUE*», MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.
MOTO-REVUE **EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES**

GRIFFON

Griffon 176 TC4 état neuf px int. Lartilleux 17 fg d'Igny, Epernay (Marne).

RENE GILLET

C. ach. auto part. vds s. car R.G. 1000 b. état carros alu. équ. luxe gr. cof. r. sec nbx acces. 150. Gouard VIL. 17-80

GNOME-RHONE

125 cc R4B parf. état mécan. impecc. Px intér. AUT. 75-07

125 R4C Gn. Rh. 2000 k abs. c. nve selle dble moitié px ach. env. crédit. Clergeot 10 r Max Roujou, Chatou (S-O).

GIMA

125 Gima culb. 4 v. p. jam. b. bag. sègg. AR saco. casq. 13000 k Forest.35 av Reille-14e

MOTOS ANGLAISES

BSA Golden 52 selle dble 165. créd. reprise : 17 r Pajol.

Triumph T100 54 ét. nf. Dormoy 58 r de Buzenval St Cloud SO tél. Vau.70-90 P. 814

Norton 88 Feath. réc. superb. 250. Aris 11 r Labie 17e.

BSA 250 impec. 140000. Langlois 72 r Marcadet Paris 18e

Royal Enfield 500 tw. 18000 k t. équi. s. bipl. 150000. imp. Hutzler GOB. 32-16.

BSA 500 twin tr. bel. 170. créd. Aris 11 r Labie 17e.

Norton Daytona fin 55 tr. rap. 310. Crédit Reprise à l'Agence 17 rue Pajol BOT. 05-95.

Ariel 500 mono VH 1953 38000 k 150. AUT. 01-14 sf d.

BAS PRIX

157, av. du Maine 14e.

Royal Enfield 500 j2 side Précision 16000 k Tisserand 85 r P.V. Couturier Argenteuil.

Vincent Rapide 52 peu roulé px 280. à part. vis. stadium Garage 155 r de Picpus. Side Précision px 30.

Triumph 650 Thunder. 53 très bel. 200. Pioffet 18 r Mothu St Jean D'Y (Chte Mme).

BSA 350 culb. 53 B31 29000 k b. état acces. 140 m. Vittecoq 16 Rollin 5e.

500 Norton twin 70000 cpt Dupont 116 r Lecourbe Paris.

Triumph Thunderb. 650 cc 1953 21000 k, 210000 équipée. Serres 27 av. J. Mermoz, Auxerre.

Amateur averti vend 650 GF 1951 240000. Equipem. machine et pilote très complets. Etat méc. et aspect impec. Barré 123 av. Foch, St Maur.

Part. vd Sunbeam S7 impec px int. Bodenan 20 cité du Rendez-Vous Dan. 43-61 h. b.

650 Triumph 210. impec. 70. Bud Sébasto. Lantz. Arc. 44-88

Norton 500 ES2 susp. osc. nx ac. Lemasson 33 Traversière 12e

500 BSA twin ét. imp. susp. coul. à débat. 81 Setier de la Chasse, Noisy le Sec.

Norton 500 Dominat. impecc. 2x 200000. v. t. l. j. équipée Roy 8 Antoine Chantin P. 14e

Norton 600 twin 56 abs. parf. 7000 km Riboud 79 av. de la Bourdonnais 7e INV. 32-41.

BSA 55 B33 imp. 18000 k. Delange 10 r Beauvais, Meulan

Belle Triumph 500 cc T100 13000 k. Gonin r Nationale, St Léger des Vignes (Nièvre)

Triumph Tiger 110 juil. 56, c. neuve, tél. DAU. 79-91.

Norton 88, 57 neuve disponib. à l'ancien prix. créd. reprise à l'Agence 17 r Pajol Bot.05-95

Norton 16H 500 b. ét. éq. 40. Aris 11 r Labie 17e Eto. 08-66

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

BSA Gold Flash 51 parf. ét. 4 rue du Champart Bondy, S. après 19 h. t. samedi matin

A vendre 500 Triumph twin 52. Bousico 49 av. d'Italie 13e

Velocette LE 200 c. décès 14000 k bicyl. impec. 110. Bescou 48 r Varène, St Maur.

Norton 600 cc 56 twin cula. alu. 13000 km px int. Adr. Desoret 17 rue de la Source Nanterre (Seine).

Ariel 600 VB 18000 km tr. b. état pneus neufs. Side Simard 1 pl. 1/2 neuf. Px int. Cause auto. Jonneaux 9 r Dr Vignes Corbeil (S-O).

BSA 250 sus. AV AR 4 v. r. 10. k 1re main tte équ. 2 cas. stop. sac. t. s. ét imp px 130. Mellier 134 r Verdun Puteaux S

MOTOS ALLEMANDES

ZUNDAPP K 800 50000. Vidal 17 r Bapts, Asnières.

Urg. Horex Resident 10000 k Burlot 12 pass. Maslier 19e

Hofmann 53 bel. occ. 130000 Janot 48 r Moscou, Paris.

HOFFMANN 250 toute beauté bicyl. culbutée 15000 k, cardan, visible jeudi dimanche ou après 18 h. Mathias 48 bd Foch, Epinay sur Seine.

NSU Consul II 140000. DKW 250, 80000. Parry 131 rue de Silly, Boulogne sur Seine.

AWO 250 3000 km 180. Guillou, 28 rue Chance Milly, Clichy.

BMW R12 side Précision b. ét. pas prix 100000. Larrieux 73 av. J. Jaurès, 19e.

BMW R25/2 t. b. ét. nbx acc. 200000. C. B. 156 bd Voltaire Asnières.

BAS PRIX

157, avenue du Maine 14e

BMW R50 4000 k impec. sel, double, couvercles culbut. polis. 390. J. Barbé, La Touche Evran, C. du N. Tél. 7.

BMW R67/2 29000 km impecc. 300000. Reynaud, 30 rue Leynaud, Lyon.

300 Hoffman 56 11000 k par. jamb. p. bag. 200000. Vigourou 11 Villa de la Gare, Vanves ts les jours sauf sam. dim.

350 NSU 1952 ét. imp. avec rem. Fulgur vis. sam. dim. mat. Camus 5 r Lepeu P. 12e

Vends BMW type R67/2 cons. 1953, parfait état. Jenger 29 rue d'Ulm, Paris.

Adler 250 mod. 1955 rem. et nbreux acc. prix 190. 1 rue Dr Magnan 13e Kel.22-07 18h.

MOTOS AMERICAINES

Side Indian 9 ch. moteur nf rodage pneus excellents bel. ensemble, px 75000. Ch. Nitelet, Soc. Grange au Bois Rte de Provins Lagny (S-M)

750 HARLEY imp. prix int. LEC. 32-04.

500 Indian avec side, mne entier. remise à neuf. 130000. Bale Pierre 20, passage Courtois, Paris 11e.

MOTOS BELGES

Cse maladie vd Gillet Herstal 500 15000 k 175000. Voir Ag. Gillet 89 r Oberkampf, 11e.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 350 20000. Dufour 4 r Balzac, Mitry Neuf (S-M).

Agence Jawa neuve ocasions 350, 250 tous modèles. 16 rue Jules Guesde, Levallois.

350 Jawa 1952 110000 fr. Crédit pos. Audoin INV. 47-64.

MOTOS AUTRICHIENNES

Part. 175 Puch SVS 15000 k impec. fac. pai. tél. Did. 98-74 4 à 7, sauf dimanche et lundi

Puch 250 TF tr. b. état 100. Foulon 258 r Marcadet 18e.

Puch 175 sport 1955 par. ét. Bouché 41 rue Colisé, Paris.

Puch 250 55 état neuf 8000 k, 160000. Blocier 42 r Périer, Montrouge, ALE. 03-02 soir VAU. 28-14 hres trav.

125 Puch 60000, NOE, TRI. 33-88 de 9à12, 14à18h.30 sf sam.

Puch 2 CV éq. peu rlé c. nve 11 bis r Boissy d'Anglas 11e

Puch 250 TF 100000, rep. vélomot. 16 r J. Guesde Levallois

PUCH 175 SVS Beaumont 212 rue Saint Maur Paris 10e.

175 Puch SV 56 9000 k acc. 130000. Faucher, 28 rue Chaptal, Paris 9e.

Puch 175 SVS 1955 impec. Gidel 6 cité V. Hugo Clamart S. T. travail OBS. 06-07.

SCOOTERS

TERROT 125 cul. 75000 S'adr. Savreux 7 r Berthier, faci.

MOTOB. 125 lat. bon état. Hoyer 7 rue Vineuse, Paris

Lambretta très bon état, peu roulé 95000, crédit possible. Pichet25 rue Marceau, Houilles (S-O).

PEUGEOT état neuf, 1957, 5000 km, équipé de tous les accessoires, très belle occasion. LAMIELLE, 15, Sentier des Sureaux, Montreuil (Seine). Samedi après midi et dimanche.

Guzzi Galletto 2 CV culb. 6 mois garant. 17 r Pajol 18e

RUMI 9000 km équipé, impec. 145000. GOB. 58-76.

Lambretta 54 ent. rev. éq. nbx acces. 27 rue de Rome. LAB. 11-68.

SCOOT. Rumi 5000 k 1re main 160. cpt. HALGAND 1 r Barbès, Vanves, après 18 h. 30.

CYCLOMOTEURS

Par. vd Derny tanedm é. n. bs px Gaillard 11 Gde Rue Ormesson sur Marne (SO).

Jamais roulé 38000 au lieu 45000. 133 r Léon Maurice Nordmann 13e. Descouens Guy

Eriac Cucciolo état neuf. 9 rue Frochot. TRU. 01-54.

MOTOS DIVERSES

TRIUMPH, Thunder., Tiger 100
BSA Golden, A7 et Gold Star
DKW R51, R73, R71, R12
SAROLEA gd touris. 600 cc 56
IFA 350 bicyl. 1956, neuve
PUCH 250 TF et 175 cc, 56
JAWA 350 bicyl. gros moyeux
BSA 250 cc, 1954, grenat
MOTOBEC. 350 bicyl. 55 c. nve
MOTOB. 175, 57, équ. 2000 k
125 PEUG., MOTOB., GUILL.
Scoot. VESPA, LAMBR., PEUG.
Créd. 1 an garantie 3 mois
AUDEGEAN 137 av. Clichy 17e

Echangez votre MOTO c/la voiture de votre choix. AUDEGEAN 137 av. Clichy 17e.

Amateur vend BSA Star Tw. NSU Fox, Vespa d'Italie, Mors Speed. Nessi 117 r Lamarck

• 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
TRIUMPH T110 1956
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 bicyl. 1954
BSA Golden Flash oscil.
MATCHLESS twin oscil. 1953
AJS 1955 14000 km
350 FN
125 PUCH 2 carbus
175 PUCH sport 2 carbus
175 PUCH 1954
125 MV Agusta
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 15e
LEC. 60-53 Métro Vaugirard

PHOTO SUR DEMANDE
Crédit UN AN

750	BMW R12 90. et 95000 fr.	
750	BMW R73	160.
750	BMW R71	155.
750	CEMEC révisé	140.
600	BMW R67 et R67/2	
500	BMW R51/2 impec.	280.
500	BMW R51/3	
350	BMW R35 55	
250	BMW R25 et R25/2	165.
500	TRIUMPH mono	80.
500	TRIUMPH Thunderbid 175. et	180.
500	TRIUMPH Sp. Twin	220.
500	TRIUMPH T100 oscil.	270.
650	BSA Golden	190.
500	BSA A7 Twin	160.
500	NORTON Dominator 7 oscil.	240.
500	NORTON 16H 40. et	45.
350	VELOCETTE MAC	90.
350	ROYAL 1952	110.
35	ROYAL 1947 et 48 45. et	50.
250	PUCH tr. bel. 100. et	110.
150	PUCH oscil.	85.

175 DS Malterre 55 175 Motobécane 70. 175 Guiller 40. 125 Vespa 70. 125 DKW 55. 150 Peugeot télé. 50. Nombr. sidecars Précision. Voiture 4 CV Renault 55 reprises MOTO MOTO-RECORD 151 rue Marcaedt, 18e. MON. 24-40.

STOCK pièces BSA, AMC. Remise de 40 à 50 % aux revendeurs du 20 au 28 mai. 33 bd Barbès, Paris.

NOUS LIQUIDONS

Belles occasions garanties

500	BMW, Norton BSA dep.	95.
350	Jawa, Matchless, BSA depuis	75.
250	Terrot, Jawa, Puch, Csepel, Peug. BSA dep.	75.
175	Motob. Peugeot dep.	35.
125	toutes marques depuis	25.

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

Ttes Motos et Scoot.

157, av. du Maine, 14e

Chez ALAZARD

avec 10000 crédit sur / place
Super Crédit Garantie Reprise
100 motos c. neuves 1954-55-56
+ 30 vélomot. récents à solder
+ 20 scooters divers à ts prix
+ 50 motos de reprise à liquid.
47 bis av. de Clichy-17e (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour).

CREDIT TOTAL

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

Autos reprise Motos

Toujours 150 motos d'occasion garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos
Crédit 12 mois

100 TONNES

pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques
Roger SCEAUX 33 rue des Panoyaux, Paris 20e. MEN. 98-81

Ouvert jusqu'à 22h. méme dim.
300 MOTOS
Soldées à tous prix
Permis Moto gratuit
3
PLACE CLICHY
Reprise de motos sur autos
300 Autos exposées

ON DESIRE ACHETER

Echangerai voiture standard 10 CV contre moto récente. ETO. 55-62 heures bureau.

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

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

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

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

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

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

Velocette ou Douglas, pet. cyl. pf. ét. mém. mod. anc. Neveux 25 r de la Mouillère, Orléans

Repr. ch. Rumi Lamb. ou moto étr. Paie comp. GUT. 02-98.

DIVERS

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

TOUS SIDES BAS PRIX
157, av. du Maine, 14e

Steib side LS 200 0 km 32000 Bartoux 6 r Pierre Sémard Fontenay sous Bois.

Cause santé v. Triporteur charge ar. 125 AMC 1954, sans perm. ét. nf. Poinard, Le Fidelaire (Eure).

Remorque LV moto 60 kg carrossée excel. état 25000. Guérin 11 Cité Leclaire, Paris 20e, après 18 h. 30.

Cse sté v. dess. tarif moteurs AMC à culb. 125 cc nfs et oc. vis. Tochaud 3 r Larochelle (14e) Dan. 61-94,. et Poinard, Le Fidelaire (Eure) Tél. 21.

ECHANGES

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

AUTO C/SCOOT.
157, av. du Mains, 14e

Mon auto c/moto
244 rue du Mesnil, Asnières

VOITURE

AUTOS BAS PRIX
à part. de 50000. SEG. 26-40

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS *MOTO-REVUE* OU, DEPUIS 43 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT, D'ABORD : *MOTO-REVUE*

MOTOBÉCANE

SCOOTERS VELOMOTEURS
MOTOS
Station-Service « MOBYLETTE »

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

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

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

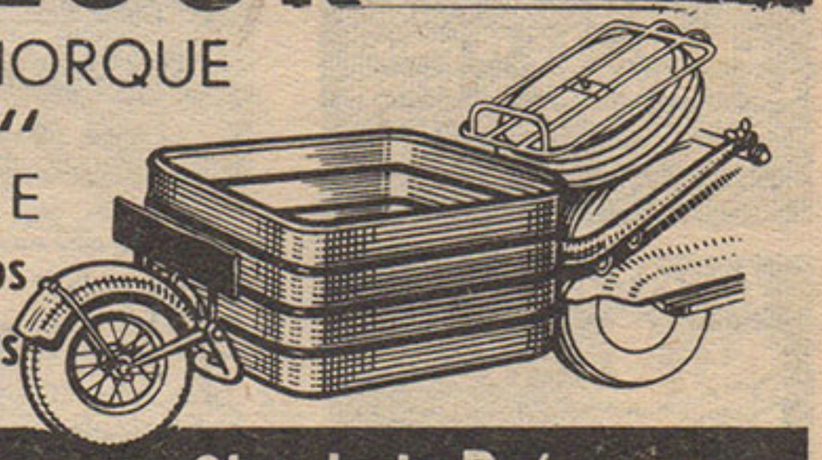
Les GUIDONS
- ROBINETS D'ESSENCE
- POIGNÉES TOURNANTES
CHANGEMENT DE VITESSE

AMERO

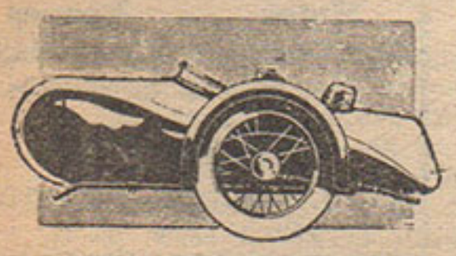
POUR TOUTES MACHINES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES
DOCUMENTATION SUR DEMANDE
DISTRIBUTEUR :
SOCOREX, 21, rue Collange, LEVALLOIS (Seine) - PER. 06-02

FULGUR

LA REMORQUE
" VITE "
et SURE
pour Motos et Scooters
Écrire



Ets TAILLANDIER 61 r. de la Prévoyance VINCENNES - DAU 51-77



PRECISION

LE SIDE CAR DES CONNAISSEURS
LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE
PER 12-04 39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

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

N'attendez pas l'**ACCIDENT**

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

au Service-Assurances « MOTO-REVUE », habilité à assurer pour Paris, Seine et Seine-et-Oise — **12, rue de Cléry - GUT. : 73-32**

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

PISTONS SEGMENTS

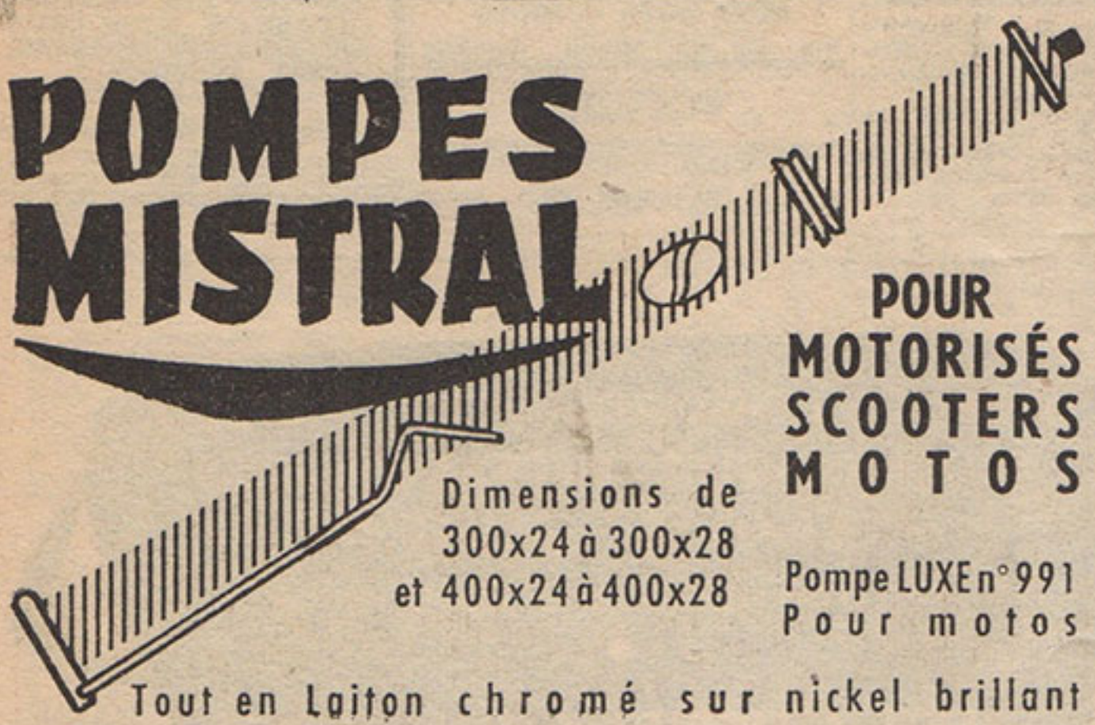
MONOPOLE-POISSY

53, bd Robespierre - POISSY (S.-&-O.)

CHEMISES SOUPAPES

Massenet

POMPES MISTRAL



POUR MOTORISÉS SCOOTERS MOTOS

Dimensions de 300x24 à 300x28 et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991 Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

MOTEURS

BREVETS CHARTOIRE

AMC

CLERMONT-FERRAND - FRANCE

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

ECHANGE STANDARD

MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES

Expéditions immédiates

Société F.C.R.

14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)

Tél. : LONgchamp 32-63 C.C.P. PARIS 8595-95

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2e)

Métro Bourse — GUT. 19-30

Concessionnaire des marques :

JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA MANURHIN, AER MACCHI LAMBRETTA, PUCH, AWO LE TAON, RUMI, AGF (Ydral)

OCCASIONS RECENTES

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

choix de Lambretta, Vespa, Rumi, Motos toutes marques

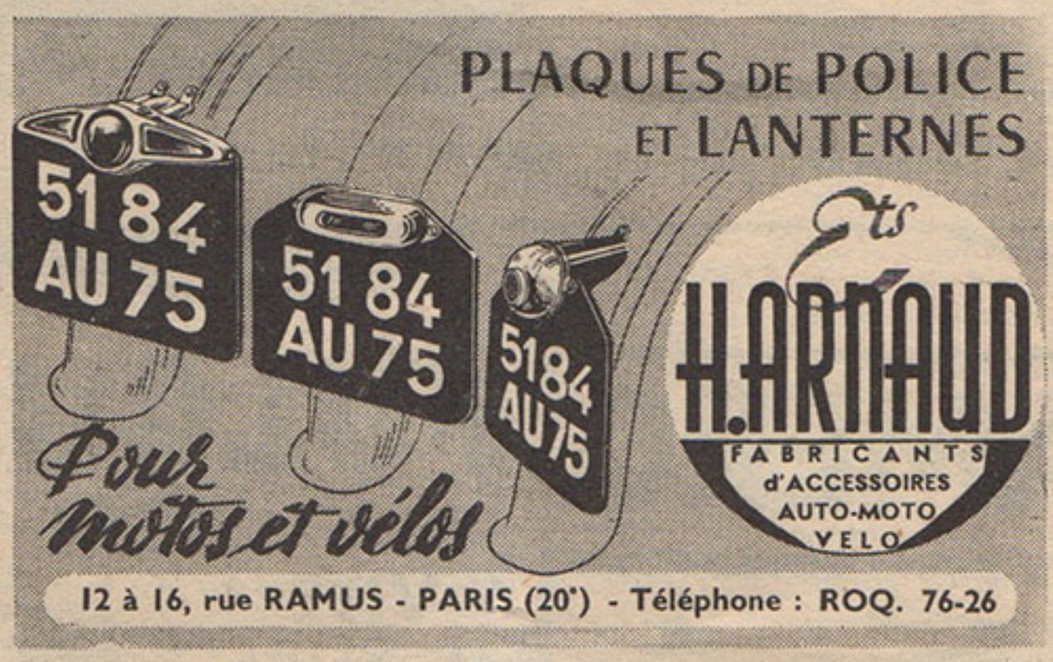
CREDIT : 2 à 18 mois

Le moins cher de France

TOUTES REPARATIONS

Reprise ferme moto, scooter

Location Scooters Manurhin



PLAQUES DE POLICE ET LANTERNES

Pour motos et vélos

Ets H. ARNAUD

FABRICANTS d'ACCESSOIRES AUTO-MOTO VELO

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

Scootermoto

28, rue Ernest Renan

ISSY-les-MOULINEAUX (S.)

Mo 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

Indispensable à votre Santé

MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES

en Cuir

A. BERL

20 bis Rue des Jumeaux · TOULOUSE

Demandons et indiquons Dépositaires

Documentation sur demande

LUTECE-MOTOS

29 r. Geoffroy St-Hilaire

PARIS-5e GOB. 84-95

★

Spécialiste

GNOME-&-RHONE

REPARATIONS

Service Après Vente assuré

Reprise de tous anciens modèles

Toutes pièces détachées d'origine :

R4 - R5 - 175 - Lx 200

Types AX2, X, CV2, V2

Junior, Major, Super Major

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17e)

Mo : 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

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

Seule Maison spécialisée dans

L'ÉLECTRICITÉ-MOTO

G. MARY

44, r. du Texel-14e - SEG. 88-80

Equipements

Transformations

Bobinages - Volants

Magnétos - Dynamos

Tous les scooters

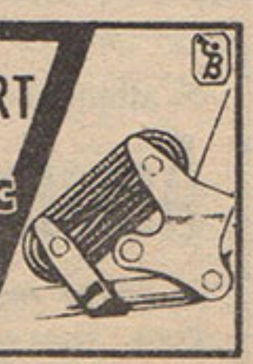
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT

sont équipés en série avec la

SUSPENSION CAOUTCHOUC

et L'ANTIVOL

NEIMAN



---

250 cc

CSEPEL - Sport

NEUVES, FIN DE SÉRIE, GARANTIE D'USINE

160.000 fr.

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS 17e

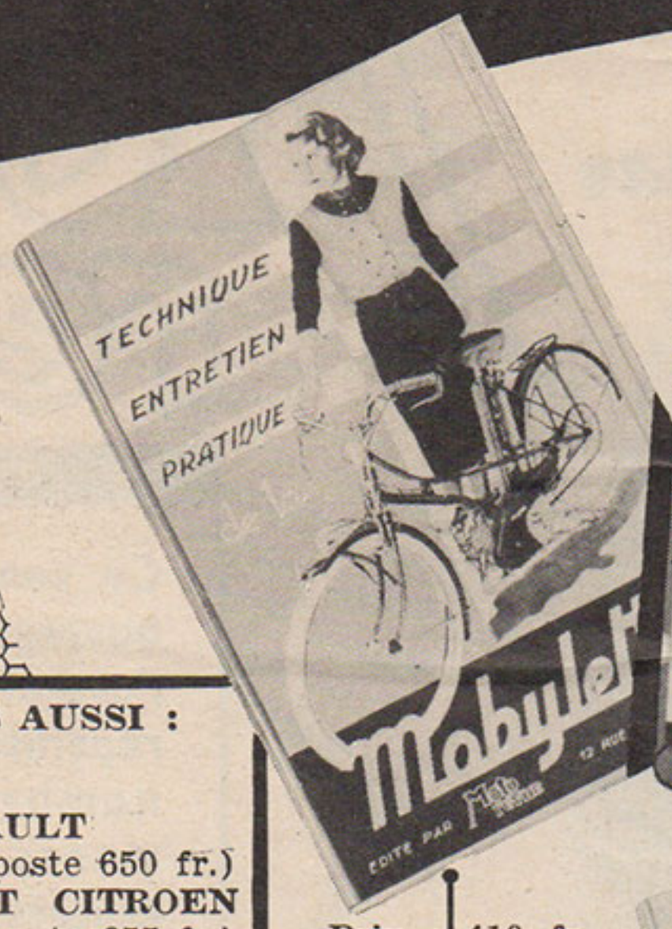
WAGram 52-62

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 DOCUMENTE
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ETE ECRITS POUR LUI

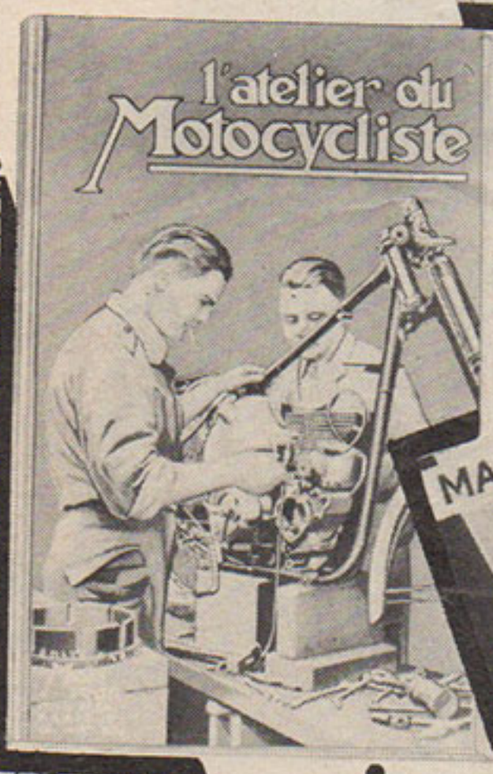


Prix : 410 fr.
(par poste 455)

Prix : 750 fr.
(par poste 850)

Prix : 495 fr.
(par poste 547)

Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)

Prix : 485 fr.
(par poste 535)

Prix : 490 fr.
(par poste 537)

NOUS EDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)
TRACTION AVANT CITROEN
Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)
L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)
2 CV CITROEN
Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)
MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)
MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)
PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)
GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)
VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)
L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélomoteurs, Cyclomoteurs)
Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60×100 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

Imprimé en France par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e)
N° 1341 1957. — Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal, 2e tr. n° 003

Ils sont indispensables...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

édités par

Moto revue

TOUTE LA TECHNIQUE DE LA *Traction Avant*

Prix : **595** francs
Franco : **655** francs

L' Aronde

Prix : **625** francs
Franco : **670** francs

La 4 cv. Renault

Prix : **590** francs
Franco : **650** francs

La 2 cv. Citroën

TYPE TOURISME ET UTILITAIRE

Prix ; **610** francs
Franco : **660** francs

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

CARACTÉRISTIQUES

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

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

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