

Moto revue

45^e ANNEE. — 25 MAI 1957. — N° 1.342

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

**CENTRAGE
ET EQUILIBRAGE
DES EMBIELLAGES**



Vainqueur et second à Vesoul, Robert Klym (F 30) et Gilbert Brassine se complimentent.

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

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

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

Catalogue détaillé sur demande

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



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



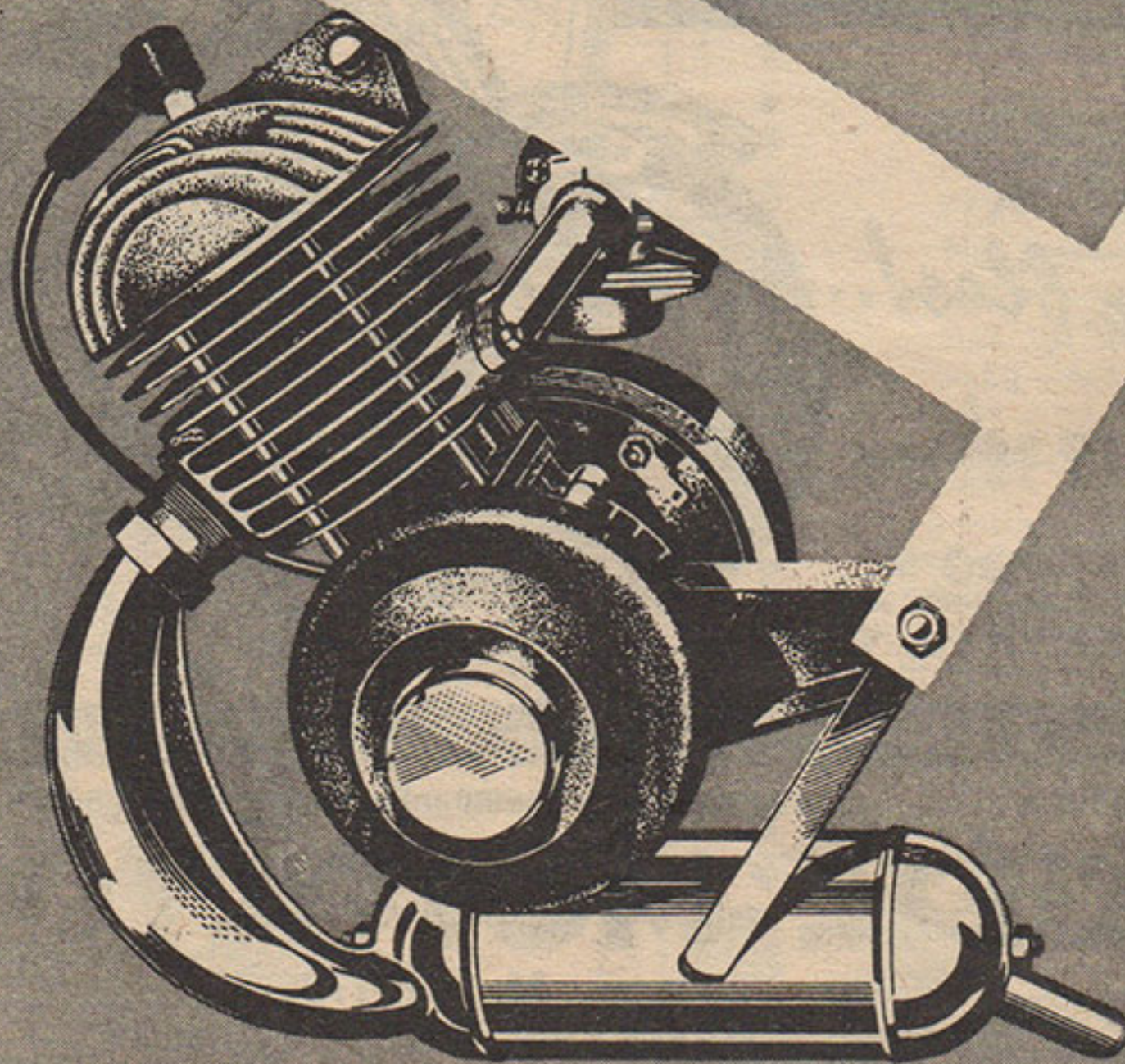
Prix : 490 fr.
(par poste 537)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)

LAVALETTE

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



LE MOTEUR AML 50 ^{cm}³ - EMBRAYAGE MULTIMATIC - PUISSANT - RAPIDE - ÉCONOMIQUE

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

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

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

1° LIVRAISON IMMEDIATE
TOUS MODELES

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

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

3° Le stock pièces détachées complet — Expédition contre remboursement

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

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

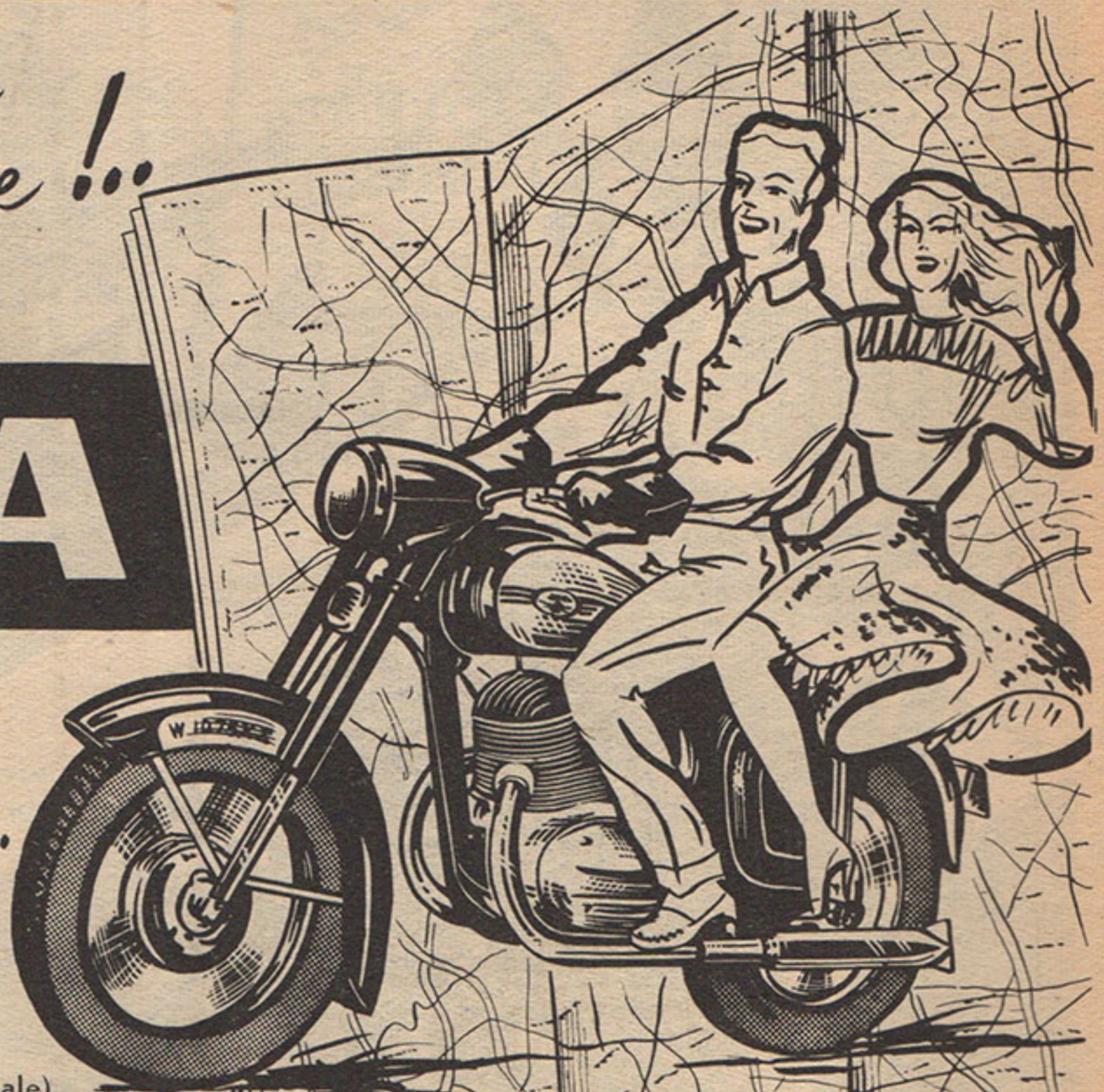
*A puissance égale
la plus économique !..*

JAWA

*Tenne 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



SOCIÉTÉ MOTOCYCLE



Nouvelle Direction : M. COUTANT

166, Rue Lafayette - PARIS (10^e) — Tél. : NORD 07-59

AGENCE DES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES
MONET-GOYON - TERROT - GNOME-RHONE - PUCH - NSU - VELOCETTE
RUMI - IFA - VESPA - AWO - MZ
Distributeur Cyclomoteurs PALOMA



CRÉDIT

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

CARNETS D'ACHATS
acceptés

Atelier de
Réparations Spécialisé



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

PAS D'HÉSITATION POSSIBLE!



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

BRAMPTON



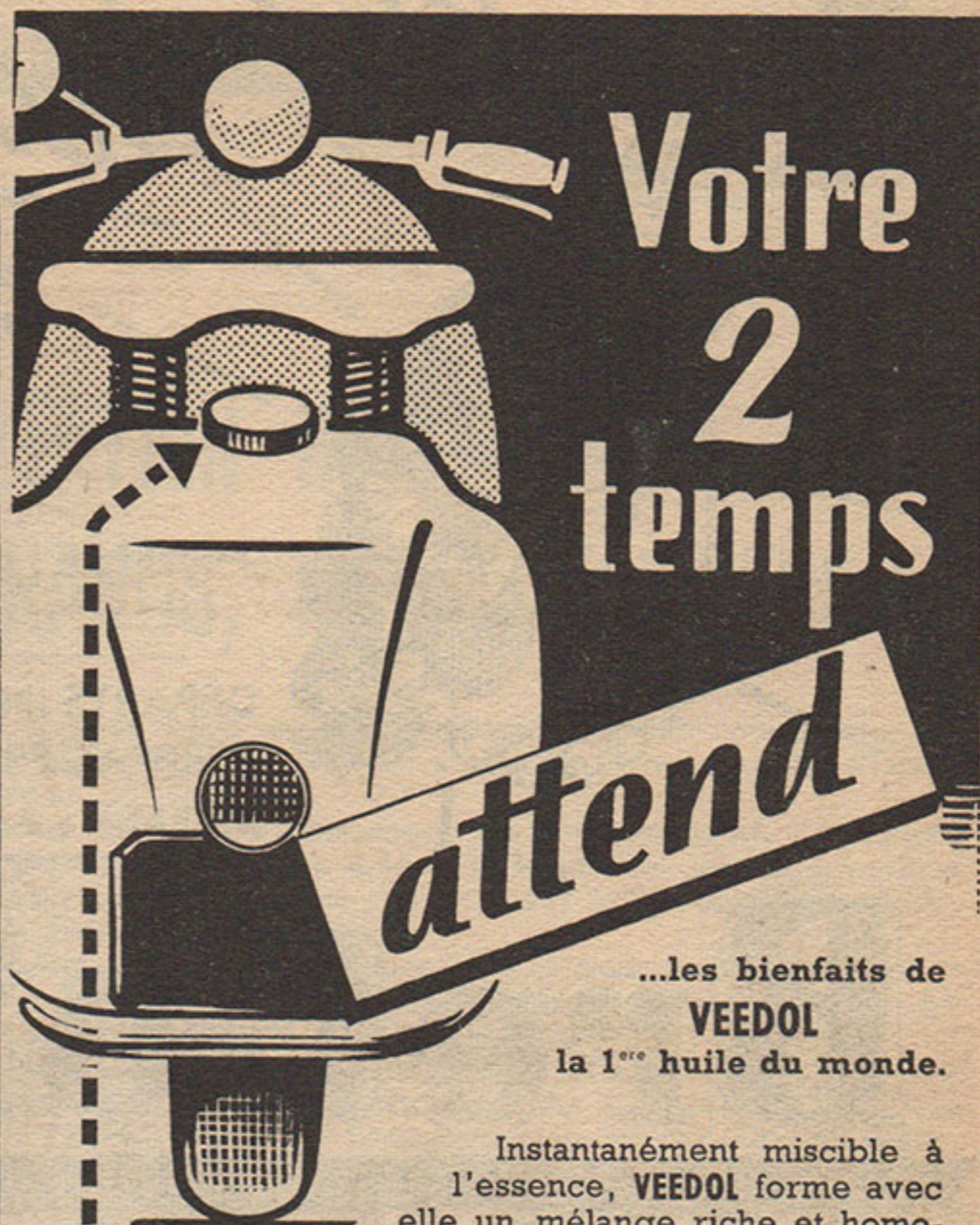
LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!

ACCESSOIRES POUR
MOTOCYCLETTES - VELOMOTEURS - CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^S ANDRE PORTERIE

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

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



...les bienfaits de
VEEDOL
la 1^{ère} huile du monde.

Instantanément miscible à l'essence, **VEEDOL** forme avec elle un mélange riche et homogène qui :

- assure une lubrification constante à tous les régimes,
- évite les risques de perlage, de serrage, de calaminage, de gommage des segments.

Ne refusez pas plus longtemps **VEEDOL** à votre moteur : il vous en récompensera par un meilleur rendement ...et un plus long service.

VEEDOL " 2 temps "

est vendu en petits bidons-dose pour 5 litres d'essence et en bidons de 2 litres avec bouchon verseur.



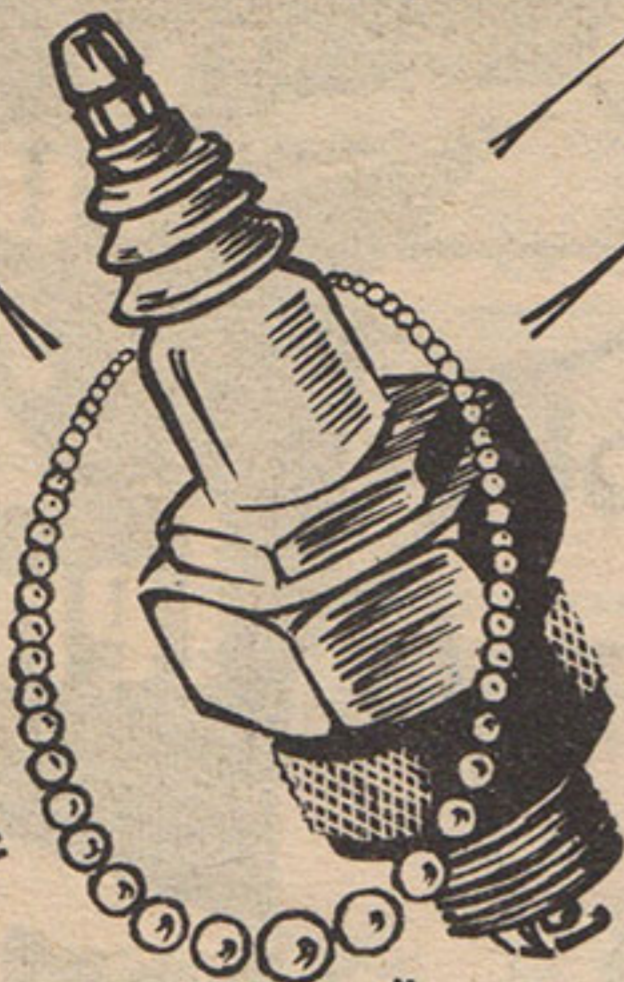
VEEDOL
2 temps

Damour



L'HUILE DE
COMPÉTITION
AU SERVICE
DU TOURISME

DES "PERLES" AUX BOUGIES?



connais pas...!

...depuis que j'emploie
régulièrement

BRET-OIL

SPÉCIALE 2 TEMPS

DÉPARTS INSTANTANÉS
GRIPPAGES SUPPRIMÉS
VITESSE - NERVOSITÉ

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

RAVITAILLEZ-VOUS AUX
POMPES BLEUES BRET-OIL OU
EXIGEZ LES BIDONS BLEUS
BRET-OIL.

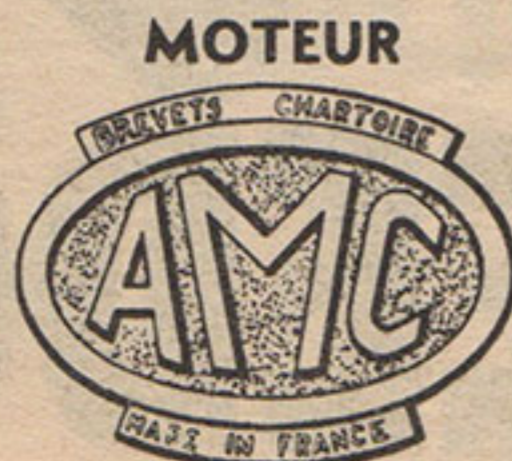
Bret-oil

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

La première huile compoundée à l'élektrion

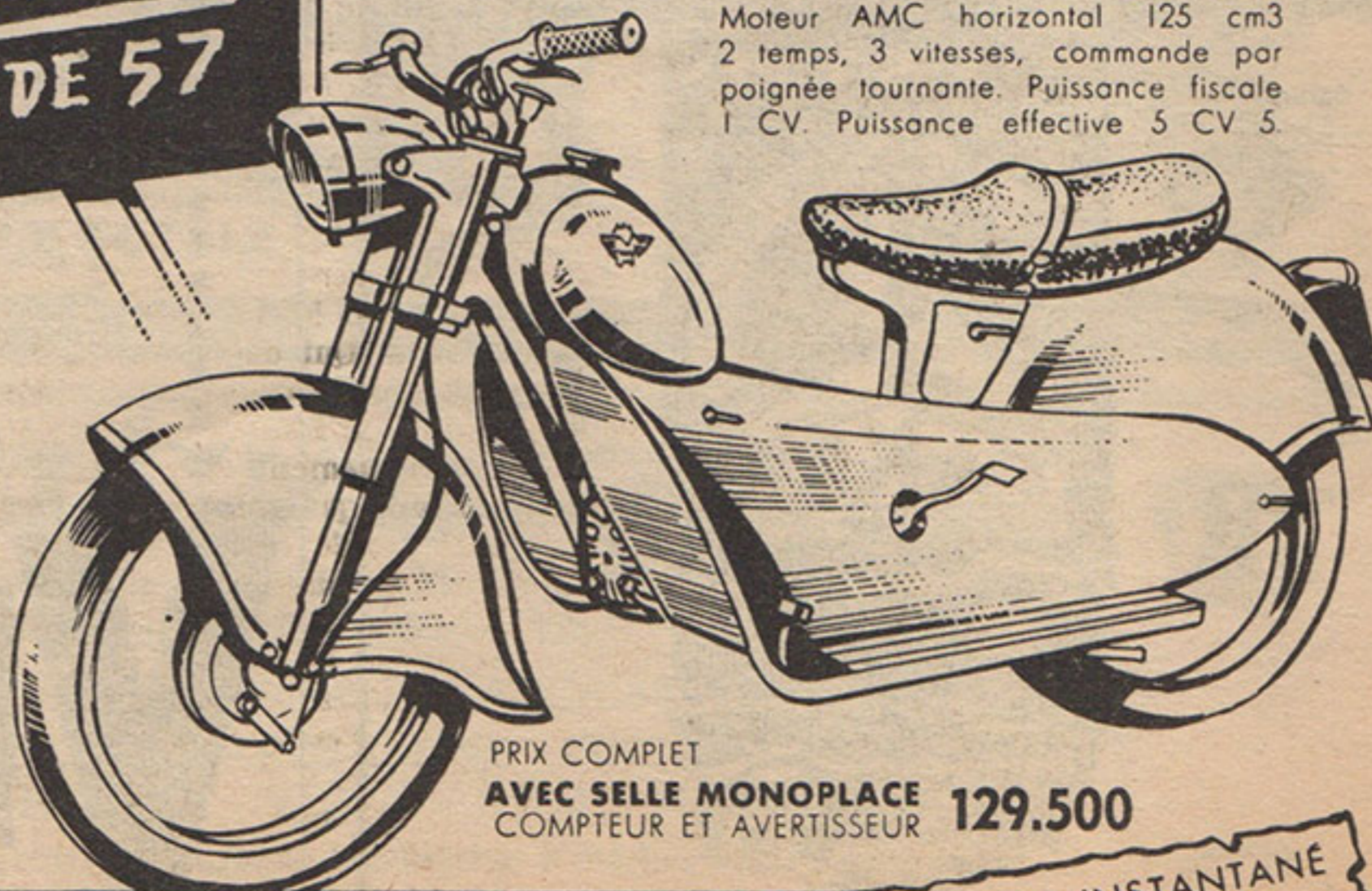
TECHNIQUE NOUVELLE

Tenue de Route = Moto
Protection = Scooter
Tenue de Route
+ Protection
= ESCAPADE 57



L'Escapade 57

Cadre spécial New-Map renforcé.
Double berceau. Fourche avant téléscopique TIGER. Frein de direction réglable. Suspension AR par fourche oscillante monobloc indéformable. Moteur AMC horizontal 125 cm³ 2 temps, 3 vitesses, commande par poignée tournante. Puissance fiscale 1 CV. Puissance effective 5 CV 5.



PRIX COMPLET
AVEC SELLE MONOPLACE 129.500
COMPTEUR ET AVERTISSEUR

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

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

DÉMONTAGE INSTANTANÉ
DU CARÉNAGE
SANS AUCUN OUTIL

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



Moto revue

LA MOTO

TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)

L'AUGMENTATION N'EST PAS DE 4 FRANCS, MAIS DE 11 FR 50

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

INTERESSANTE, certes, mais combien affligeante cette conférence de Presse à laquelle nous avait convié M. Gallienne, président de l'Union Routière de France.

Le thème en était les projets financiers du gouvernement, autrement dit, il s'agissait de passer en revue les nouveaux impôts et les compressions budgétaires qui, inévitablement, allaient s'abattre sur la circulation routière, cette vache à lait de notre grand argentier.

Dans une allocution d'une heure et demie, le président Gallienne allait donner à une soixantaine de journalistes des chiffres, des statistiques, des graphiques, tous plus accablants les uns que les autres.

Tour à tour, il dénonça les attaques illégales dont était l'objet le Fonds Spécial d'Investissement Routier, les impôts nouveaux dont est menacée l'essence, ainsi que des dispositions aussi aberrantes que « taxe de stationnement » et « limitation de la vitesse ».

Nous réservant de revenir sur tous ces sujets, nous nous bornerons aujourd'hui à dégager les conséquences néfastes qu'une nouvelle augmentation de l'essence ne peut manquer d'avoir. Malgré avis défavorable de la Commission des Finances, le gouvernement se propose d'augmenter une nouvelle fois l'essence de 4 francs.

En réalité, ce n'est pas de 4 fr. que serait augmenté le prix de l'essence, mais de 11 fr. 50, car dans les projets gouvernementaux, il est prévu qu'aux « élévations techniques » dues à la crise de Suez, on substituera de nouvelles taxes. Ces élévations techniques étaient de 6 fr. plus 1 fr. 50 destiné à compenser dans les maisons distributrices, et chez les pompistes, le coût de la répartition autoritaire.

Ainsi les impôts nouveaux frappant l'essence seraient augmentés de $6 + 1,50 + 4 = 11 \text{ fr. } 50$ PAR LITRE !...

Ainsi, sur le nouveau prix de l'essence proposé (80,60 fr.) 73 % reviendraient à l'Etat, les 27 % restant couvrant le prix d'achat, le frêt, la distribution, les marges bénéficiaires, etc...

Ainsi, la diminution du prix du carburant qui aurait dû avoir lieu avec la cessation de la crise de Suez, n'a pas lieu.

Et profitons de l'occasion pour rappeler que l'augmentation de 5 fr. 94 qui eut lieu en 1952 était destinée au remboursement d'un prêt de la Banque de France. Ce remboursement sera consommé le 30 juin de cette année, et, logiquement, dès le 1^{er} juillet, une baisse de 5 fr. 94 devrait avoir lieu sur les carburants. Qui ose croire à cette perspective ?

Les caisses sont vides !.. Au train actuel des dépenses, l'encaisse or de la Banque de France serait attaquée dès juillet prochain !..

Le gouvernement a besoin d'argent et l'essor de la circulation routière est une magnifique solution de facilité.

Mais il y a le revers de la médaille.

Quand l'an passé, on augmenta le seul super de 2 fr. par litre, la consommation, par rapport à l'essence, baissa immédiatement de 4 %, prouvant que le point de rupture n'était pas loin. Devant la nouvelle augmentation dont nous sommes menacés, l'usager ne voudra plus circuler et une moindre consommation d'essence amènera moins de revenus dans les caisses de l'Etat. D'autre part, les étrangers boudent notre pays. Pour leurs vacances, ils éviteront la France, LE SEUL PAYS OU L'ESSENCE EST ENCORE RATIONNEE, et où l'essence est la plus chère.

Quant aux français, il est à prévoir, que plus que jamais, ils iront vers les pays étrangers, vers la liberté de consommation, vers des prix plus raisonnables. Ainsi, moins de devises étrangères, plus de sorties d'argent français.

N'est-ce pas précisément l'encontre du but recherché ?

LE MOYEU DOUBLE FREIN

"MAXI"

Il y a peu de temps encore, nos machines étaient équipées de freins dont les tambours étaient de plus grand diamètre à l'arrière qu'à l'avant ou encore plus souvent du même diamètre. Depuis la dernière guerre la plupart des grands constructeurs étrangers ont totalement réétudié le problème du freinage sur la motocyclette.

Et, actuellement, on donne à la roue avant une plus grande puissance de freinage qu'à la roue arrière, pour la simple raison que, lors d'un freinage, la majeure partie de l'énergie cinétique s'applique sur la roue avant. Lorsque l'on freine, la machine enregistre un mouvement de bascule d'arrière en avant qui réduit la charge sur la roue arrière et, par conséquent, l'adhérence du pneu au sol, pour reporter cette charge sur la roue avant. Ceci provoque l'écrasement de la suspension avant, et se traduit par une forte pression sur le point d'impact du pneu au sol.

L'adhérence beaucoup plus grande du pneu avant permettra d'appliquer à celui-ci une force de freinage élevée.

Aussi, en tenant compte de ceci, était-il normal que les fabricants de moyeux-freins passassent à la réalisation de freins avant très puissants, et au nombre de ceux-ci, il faut compter la nouvelle réalisation Maxi.

CONCEPTION

Ne voulant pas créer un moyeu d'un diamètre exagéré, Maxi s'est rabattu sur la solution du frein double (comme sur la Vincent HRD par exemple), le tambour recevant un classique jeu de 2 mâchoires de chaque côté.

Par rapport à un frein de même diamètre (ici 130 mm), nous avons donc deux fois plus de surface de frottement, mais aussi, nous avons nos forces de freinage symétriquement appliquées sur le corps du frein, évitant ainsi au rayonnage des efforts plus grands d'un côté que de l'autre.

REALISATION

Réalisé en alliage léger coulé et soigneusement usiné, le moyeu double-frein Maxi se compose, comme tous freins, d'éléments rotatifs (roulements, corps de moyeu et tambours) et d'éléments fixes (flasques et mâchoires de freins).

a) Le corps de moyeu en alliage léger est formé d'un boîtier cylindrique qui comprend :

- Les flasques d'ancrage du rayonnage.
- La partie cylindrique qui reçoit la « frette » du tambour de frein.
- Les 2 frettes en acier.
- Un cloisonnement central séparant le boîtier en deux compartiments.
- La cage à roulement : noyau décolleté entièrement pour recevoir les roulements annulaires.

b) Les roulements au nombre de 2 (6204) sont du type annulaire. Ils sont disposés à chaque extrémité du noyau et prennent appui contre des épaulements qui en déterminent l'écartement.

La cage à roulement est fermée à chaque extrémité par des « cache-pous-

sière » métalliques, emboîtées (à frottement lisse et qui prennent appui sur des épaulements décolletés au-dessus des roulements, de telle sorte que le cache-poussière ne porte pas sur le roulement.

Au centre, un tube assure la jonction entre les deux roulements et permet le montage d'une « broche » d'assemblage. Deux bagues placées de chaque côté des flasques porte-mâchoires maintiennent l'ensemble dans la position de fonctionnement.

REFROIDISSEMENT

La présence de deux freins dans le même corps de moyeu a exigé un refroidissement énergétique.

Les ailettes circulaires du corps de moyeu ne pouvaient assurer à elles seules un refroidissement suffisant. Aussi, pour activer l'évacuation de la chaleur, on a prévu une circulation d'air interne. En effet, nous remarquons que chacun des flasques porte-mâchoires est muni d'un déflecteur dirigé vers l'avant, formant prise d'air extérieure.

Le cloisonnement interne porte des nervures de raidissement (6 de chaque côté) qui agissent à la manière d'un ventilateur en brassant l'air. Et pour avoir une répartition plus égale de la chaleur, la cloison est percée de 6 trous, mettant ainsi en communication les deux tambours.

L'évacuation de l'air de refroidissement n'a pas été oubliée, et de chaque côté du cloisonnement, le corps de moyeu est percé de 3 trous de 6 mm, au ras de la frette.

ETANCHEITE

Pour assurer l'étanchéité du boîtier, les

défecteurs d'aération sont recouverts d'un tamis très fin. Intérieurement, chaque déflecteur est compartimenté.

La frette s'emboîte dans une gorge du flasque porte-mâchoires, afin d'éviter l'infiltration latérale de l'eau.

MACHOIRES ET GARNITURES

Mâchoires et garnitures sont de construction tout à fait classique. Les mâchoires en alliage léger reçoivent des plaquettes d'acier au point de friction avec la came de commande.

Les garnitures fixées par collage ont une largeur de 25 mm et sont très soigneusement détalonnées.

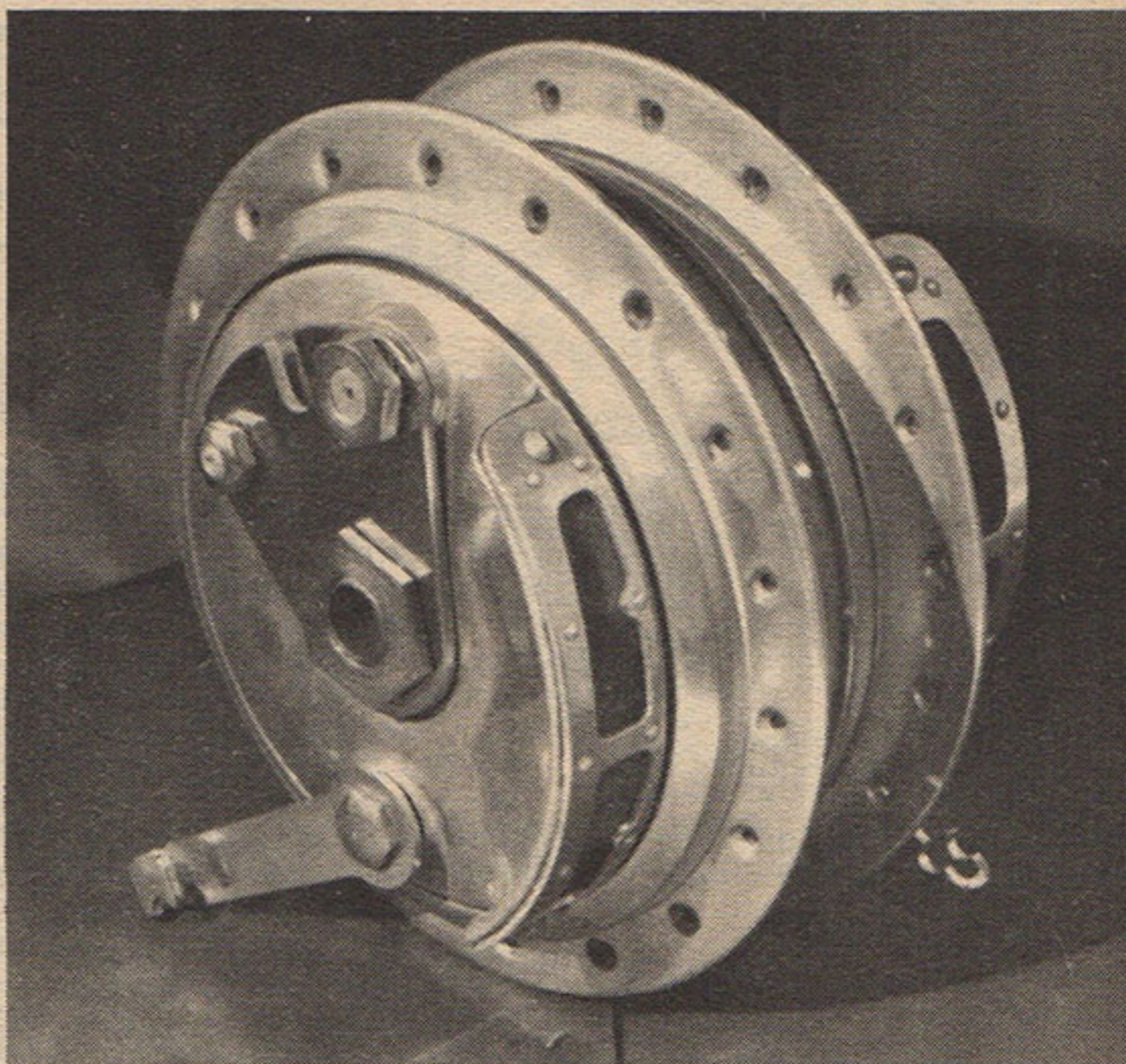
Les mâchoires sont maintenues en place par trois ressorts : deux de 85 mm de long et 6 mm de diamètre, et 1 de 40 mm de long et de 7 mm de diamètre. Le plus court n'a pour rôle que de maintenir les deux mâchoires sur l'axe d'articulation, tandis que les deux plus longs assurent le rappel des mâchoires contre la came.

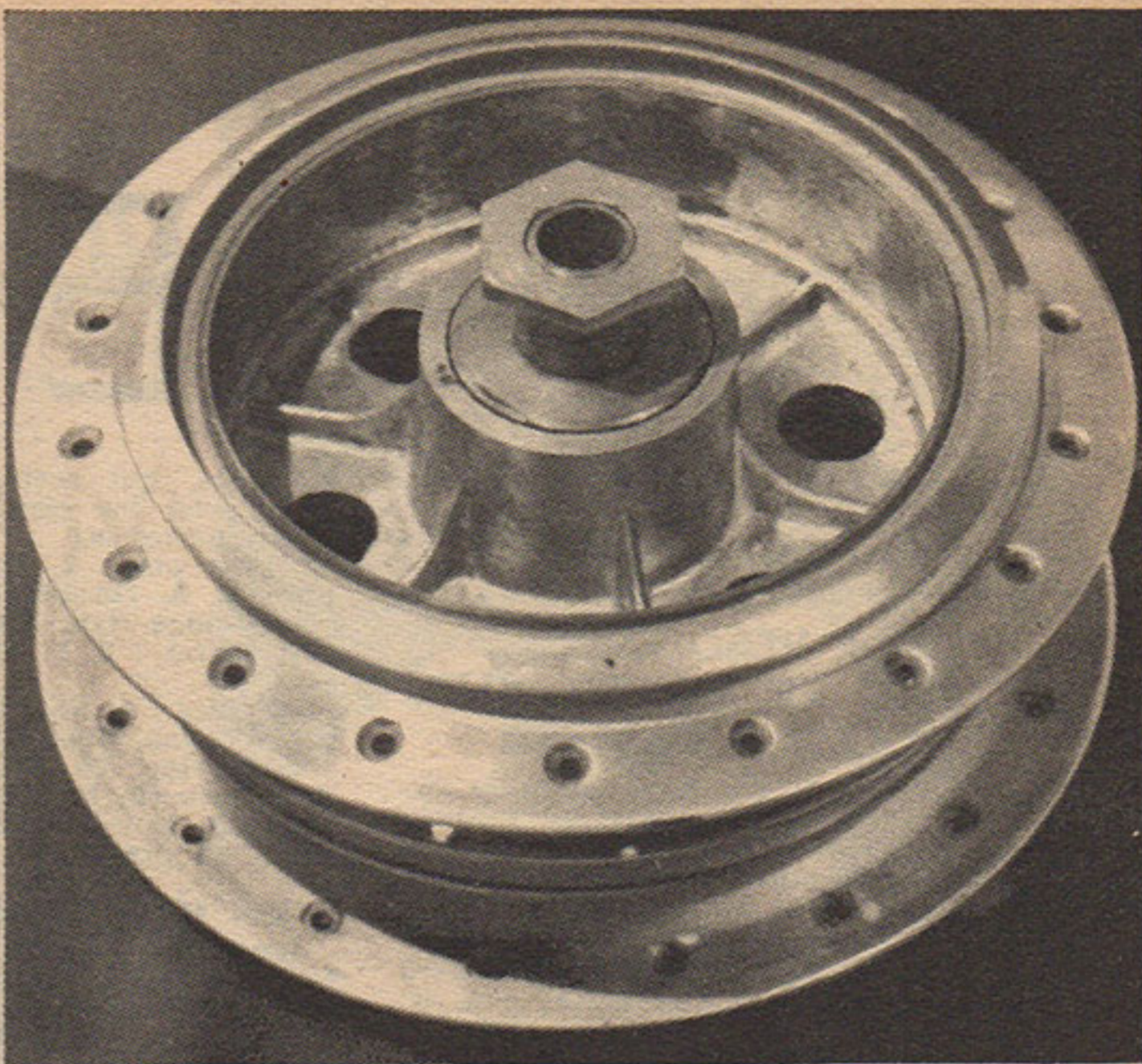
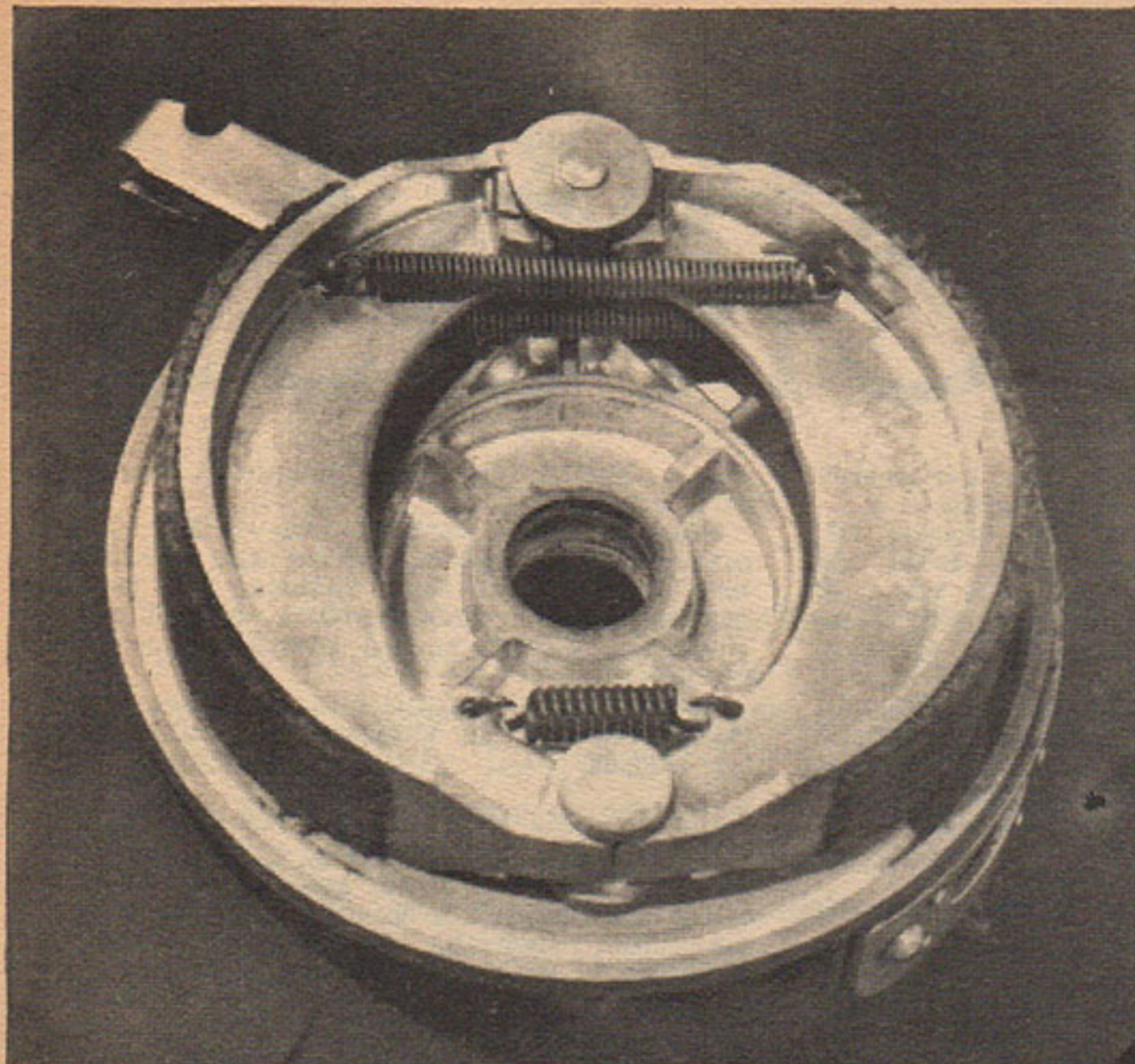
Ces derniers ressorts, sont fixés sur des goupilles fendues, et placées de chaque côté de la mâchoire.

Ces goupilles facilitent la pose des mâchoires sur le flasque. En effet, sur la plupart des freins, l'accrochage des ressorts est souvent difficile.

PLAQUES D'ANCRAGE

Chaque flasque porte-mâchoires est muni d'une patte d'ancrage qui consiste en une plaquette de forme sensiblement triangulaire et maintenue en 3 points. Au centre du moyeu, sur un bossage circulaire, puis dans le prolongement de





l'axe d'articulation des mâchoires par un axe de 10 mm qui reçoit un large écrou de 20 mm, bloqué sur une rondelle « étoile », et enfin par un boulon de 7 mm situé à l'autre extrémité du triangle formé par cette patte d'ancrage.

PRESENTATION

La présentation en alu poli est une simple concession accordée au goût de la clientèle, le refroidissement du métal léger brut d'usinage étant meilleur que celui de l'alu poli. Accordons cependant

qu'une surface polie est plus facile à nettoyer.

Sur le « Maxi », nous remarquons encore que seules les parties réellement apparentes sont polies. Si les ailettes circulaires sont laissées brut d'usinage, ce n'est pas par hasard.

POUR CONCLURE

Le double-frein Maxi offre d'incontestables avantages, tant au point de vue de la sécurité que de celui de la stabi-

lité de la machine au moment du freinage. Il évite le tirage latéral si souvent constaté avec le frein tambour ordinaire, et permet de freiner aussi bien lorsque la machine roule en ligne droite que si elle est en position inclinée en virage.

Le modèle qui nous a été confié pour examen est destiné à équiper des machines légères de 125 à 250 cmc. Mais il est fort probable qu'un double frein Maxi de 180 mm ou plus serait favorablement accueilli par les possesseurs de machines de grosses cylindrées.

LES RÉSULTATS

APRES LA SECONDE JOURNEE DU CHAMPIONNAT D'ITALIE DE VITESSE

Les courses disputées sur le triangle d'asphalte de Marina Romea (Ravenne), ont apporté les résultats suivants :

500 cc : 1. Liberati (Gilera), 136,5 km en 51'50", moy. 157,998 kmh ; 2. Milani (Gilera) à 2 tours ; 3. Bandirola (MV) id. ; 4. Masetti (MV) id. ; 5. Cantoni (Gilera) id., etc...

Tour le plus rapide : Liberati, 164,981 kmh.

350 cc : 1. Montanari (Guzzi) 117 km en 48'58" 3/5, moy. 143,325 kmh ; 2. Liberati (Gilera) à 1" ; 3. Cantoni (Gilera) à 1 tour ; 4. Lorenzetti (Guzzi) à 2 tours ; 5. Mandolini (Guzzi) à 2 tours, etc...

Tour le plus rapide : Liberati, 151,292 kmh.

250 cc : 1. Proveni (Mondial) 93,6 km en 40'40", moy. 138,097 kmh ; 2. Lorenzetti (Guzzi) à 3" ; 3. Gianl (Mondial) à 1'03" ; 4. Mandolini (Guzzi) à 1 tour ; 5. Francisci (Guzzi) id., etc...

Tour le plus rapide : Proveni, 143,851 kmh.

125 cc : 1. Proveni (Mondial), 81,9 km en 37'21" 3/5, moy. 131,449 kmh ; 2. Ferri (Gilera) à 25" 4/5 ; 3. Artusi (Ducati) à 1'19" ; 4. Capocci, à 1 tour ; 5. Plonava, à 2 tours, etc...

★

Après cette seconde journée, le classement des Championnats italiens s'établit comme suit :

500 cc : 1. Milani Alfredo (Gilera) 36 pts ; 2. Liberati (Gilera) 24 pts ; 3. Colnago (Guzzi) et Cantoni (Gilera) 23 pts ; 5. Galante (Norton) 19 pts, etc...

350 cc : 1. Liberati (Gilera) 41 pts ; 2. Montanari (Guzzi) 37 pts ; 3. Milani Alf. (Gilera) 26 pts ; 4. Mandolini (Guzzi) 18 pts ; 5. Cantoni (Gilera) 14 pts, etc...

250 cc : 1. Proveni (Mondial) 46 pts ; 2. Gianl (Mondial) 32 pts ; 3. Rocchi

(Guzzi) 22 pts ; 4. Lorenzetti (Guzzi) 19 pts ; 5. Baviera (Guzzi) 18 pts, etc...

125 cc : 1. Proveni (Mondial) 46 pts ; 2. Ferri (Gilera) 36 pts ; 3. Artusi (Ducati) 25 pts ; 4. Plonava (MV) 18 pts ; 5. Galliani (Gilera) 14 pts, etc...

COURSE DE VITESSE A MAZAGRAN

Voici les résultats des épreuves récemment disputées dans cette ville du Maroc :

Cyclomoteurs (10 tours) : 1. De Carno (NSU), 13'30" ; 2. Da Silva (NSU), 13'30".

Scoters (15 tours) : 1. Manuguerra (Rumi), 18'19" 3/5 ; 2. Bertorello (Vespa), 18'27" 3/5 ; 3. Battarel (Rumi), 18'37" ; 4. Asnar (Rumi), à 1 t. ; 5. Azni (NSU), à 1 t. ; 6. Guil (Rumi), à 1 t.

Meilleur tour : Manuguerra, 1'9" 1/5.

Motos (125-175 cc) : 1. Moktar (DKW), 24'19" ; 2. Terigi (Puch) 24'36" ; 3. Bouchard (Follis) à 1 t.

Meilleur tour : Barthélemy, 1'1".

Motos 250 cc : 1. Da Silva (NSU), 23" ; 2. Larbi (Puch), 24'7".

Meilleur tour : Larbi, 54".

RESULTATS DU GRAND PRIX DE MADRID DE VITESSE

Le 13^e Grand Prix de Madrid, disputé le 12 mai, a vu respectivement triompher Libanori (MV) en 125, Bandirola (MV) en 500, et Edgar Strub (Norton) en sidecar.

A noter la seconde place de l'anglais de Gibraltar et officiel de la MV espagnole John Grace, dans la course des petits cubes. En sides, nous retrouvons l'espagnol Del Val, dont la Norton « lon-

gue course » se classe en seconde position devant la BMW de l'allemand Neussner !!

Enfin, les places d'honneur de l'épreuve des 500 cc vont à Grace (Norton) et Knees (BMW), respectivement second et troisième.

A LA COURSE DE COTE DE LAFFREY

Le mauvais temps qui régnait dans le Dauphiné le 12 mai n'était pas propice à l'établissement de grande performances, et le record absolu de Laffrey (3'30" 2/5 pour le parcours de 6,1 kms et par Georges Burggraf) n'a pas été menacé.

A noter la tentative de Collignon sur la Nougler 4 cylindres, à laquelle revint la victoire en 500, mais avec un temps (4'42" 4/5) qui suffit à montrer que cette belle réalisation réclame encore beaucoup de mise au point. En effet, ce temps est moins bon que celui réalisé par le vainqueur en 175 « Nationaux », Kyparissos, lequel grimpa en 4'29" 2/5 !

RESULTATS TECHNIQUES

175 Nationaux : 1. Kyparissos, 4'29" 2/5 ; 2. Figuières, 4'46" 3/5, etc...

175 Internationaux : 1. Burggraf (MV), 4'11" ; 2. Gallix (Follis), 5'40" 3/5, etc...

250 Internationaux : 1. Collignon (Guzzi), 5'20" ; 2. Arod, 5'24" 1/5, etc...

350 Internationaux : 1. Jimbert (AJS), 4'58" 4/5 ; 2. Nugues (AJS), 5'10", etc...

500 Internationaux : 1. Collignon (Nougler), 4'42" 4/5.

750 cc : 1. E. Robin (Triumph) 3'35".

Sides : 1. Fister (Norton) 4'29" 3/5 ; 2. Duhem (Norton) 4'32" 3/5, etc...

(suite page 566)

LE SPORT

LE CROSS

LES RÉSULTATS DE LA SEMAINE

A VESOUL, VICTOIRES DE ROBERT KLYM ET LESLIE ARCHER

En attendant le reportage de notre envoyé spécial à cette magnifique journée de cross, compte-rendu que vous pourrez trouver dans notre prochain numéro, voici d'ores et déjà les résultats des deux grandes épreuves inscrites au programme.

Championnat de France Inter, première manche : 1. Klym Robert (BSA) ; 2. G. Brassine (BSA) ; 3. Chuchart (BSA) ; 4. Schmid (BSA) ; 5. Ledormeur (BSA) ; 6. Vouillon (BSA) ; 7. Combes (BSA) ; 8. Mellioli (Gilera) ; 9. Klym René (BSA) ; 10. Charrier (BSA) ; 11. Barbara (Triumph) ; 12. Lefèvre (BSA) ; 13. Jacquemin (Matchless) ; 14. Darrouy (BSA).

Ce classement est donc le classement provisoire du Championnat de France 1957 des Licenciés internationaux, qui ont encore à disputer trois autres manches : le 2 juin à Breteuil (Oise) ; le 16 juin à Albi, et le 30 juin à Mayenne.

Prix du Président de la République : Première éliminatoire : 1. Clynck (H., Matchless) ; 2. Archer (GB, Norton) ; 3. Cheney (GB, BSA) ; 4. Nex (GB, BSA) ; 5. Rombouts (B, BSA) ; 6. Van Heuverswijn (B, Matchless).

Deuxième éliminatoire : 1. Chuchart (BSA) ; 2. René Klym (BSA) ; 3. Robert Klym (BSA) ; 4. Jacquemin (Matchless) ; 5. Brassine (BSA) ; 6. Vouillon (BSA).

Finale : 1. Archer (GB, BSA) ; 2. Robert Klym (BSA) ; 3. Rombouts (B, BSA) ; 4. Chuchart (BSA) ; 5. René Klym (BSA) ; 6. Jacquemin (Matchless) ; 7. Nex (GB, BSA) ; 8. Van Heuverswijn (B, Matchless) ; 9. Vouillon (BSA) ; 10. Clynck (H, Matchless) ; 11. Brassine (BSA).

A NEVERS, COMBES GAGNE EN 350 ET ROBERT KLYM REMPORTE LES 500 CMC.

Les deux courses disputées le 8 mai aux Carrières de Vauzelles ont apporté les résultats suivants :

350 cc : 1. Combes ; 2. Tiercelin ; 3. Butteau ; 4. Vaccani ; 5. Marchadier ; 6. Mezmarie ; 7. Moore ; 8. Chollet ; 9. Postigo ; 10. Klym Robert.

500 cc : 1. Klym Robert ; 2. Klym René ; 3. Combes ; 4. ex-æquo : Jacquemin et Amédéo ; 6. Charrier ; 7. Julienne ; 8. Frantz ; 9. Tiercelin ; 10. Mellioli.

A CASSEL :

350 cc : 1. Brassard ; 2. Devoldre ; 3. François ; 4. Cathelin ; 5. Benoit.
500 cc : 1. De Doncker ; 2. Leclercq ; 3. Bloquet ; 4. Steffe ; 5. Voreux.

A VAILLY SUR SAULDRE :

350 cc : 1. Moreau ; 2. Maisonneuve ; 3. Bover ; 4. Dubois ; 5. Juigné.
500 cc : 1. Dubois ; 2. Julienne ; 3. Lamouroux ; 4. Bover ; 5. Juigné.

A TARARE :

Classement final : 1. Fauritte ; 2. Baleydlér ; 3. Gouttebaron ; 4. Maccari ; 5. Del Puppo, etc...

EN HOLLANDE, A SHIJNDEL

Une réunion internationale organisée le 12 mai comportait une épreuve solo, dans laquelle René Baeten fournit une fois de plus le vainqueur, et une course

de sides, qui revint à Van Lerberghe. Mais voici les résultats techniques :

Internationaux : 1. René Baeten (B, FN), 88 pts ; 2. Draper (GB, BSA), 85 pts ; 3. A. Dirckx (H, BSA), 84 pts ; 4. Stonebridge (GB, BSA), 77 pts ; 5. Vanden, Oever ; 6. P. Dirckx ; 7. R. Selling, etc...

Sidecars : 1. Van Lerberghe (B, FN), 29 pts ; 2. Van Hoof (B, Matchless), 26 pts ; 3. Van Geel (B, Matchless), 25 pts ; 4. Van Hove (B, Matchless), 23 pts ; 5. Liekens (B, Norton), 23 pts ; 6. Garcia (F, BSA), 20 pts, etc...

EN BELGIQUE, A KOERSEL

Jansen et Mingels confirment leur retour en forme. Bonne tenue de Donnay.

Internationaux : 1. Jansen (B, Matchless) 3 pts ; 2. Mingels (B, Saroléa), 4 pts ; 3. Curtiss (GB, Matchless), 6 pts ; 4. Donnay (B, FN), 7 pts ; 5. Verhaegen (B, BSA), 13 pts ; 6. Cordonnier (B, BSA), 14 pts ; 7. Neri (B, BSA), 15 pts ; 8. Fruythof (B, BSA), 17 pts ; 9. Sheenan (GB, Ariel) à 1 tour ; 10. Rademacher (A, BSA), à 2 tours, etc...

AU CROSS

DE PERNES LES FONTAINES

Cette réunion internationale a connu cette année un succès grandissant, consacré par la présence de 15.000 personnes assistant aux luttes opiniâtres auxquelles ont donné lieu les courses inscrites au programme et dont le champion d'Europe, Leslie Archer, et notre compatriote Paul Godey, ont été les grands animateurs. Il faut dire aussi que la pluie, tombant durant le déroulement de l'épreuve des 500, servit les britanniques toujours à l'aise sur terrain gras.

Certaines erreurs s'étant glissées dans les classements publiés dans notre numéro 1340, nous prions nos lecteurs de rectifier comme suit :

250 cc : 1. Galzin (NSU) ; 2. Audemar (Jap) ; 3. Geil (Dot), etc...

350 cc : 1. P. Godey (BSA) ; 2. Klym Robert (BSA) ; 3. Galzin (BSA) ; 4. Pardigon (BSA), etc...

500 cc : 1. Archer (GB) Norton ; 2. P. Godey (F) BSA ; 3. Cheney (GB) BSA ; 4. Clynck (H) Matchless ; 5. Ward (GB) AJS ; 6. Nex (GB) BSA ; 7. Jacquemin (F) Matchless ; 8. Fisher (Austr.) AJS ; 9. Hansen (D) BSA ; 10. East (Austr.) AJS, etc...

AU PROGRAMME DES JOURS A VENIR

SIDECAR-CROSS AU THILLAY DEMAIN

Le MC du Thillay rappelle qu'il organise demain aux Buttes du Thillay, par Gonesse, un sidecar-cross avec la participation des équipages Scossa, Verrechia, Garcia, Bourgeois, Brulé, etc...

En outre, une épreuve solo réunira Deshaies, Thibaut, Bover, Bourgeois, Zakarie, Foglietta, etc...

Cette réunion ne manquera pas d'attirer les sportifs régionaux.

SIDECAR-CROSS DE LAMALOU-LES-BAINS LE 30 MAI

Le Moto-Club Lamalousien organise le 30 mai (jeudi de l'Ascension) sa troisième épreuve de cross, sur son terrain du « Petit Vichy », entièrement élargi.

Ce sera le premier sidecar-cross organisé dans le midi, avec la participation des meilleurs équipages français et bel-

ges : Perlin, Garcia, Théveney, Adnet, etc., etc...

Pour encadrer cette course, le MC Lamalousien présentera encore une épreuve solo en 500 qui sera disputée en trois manches avec des coureurs tels Klym, Vouillon, Godey et les meilleurs nationaux.

Sportifs de l'Hérault, ne manquez pas cette première du sidecar-cross dans votre région.

AILLEURS, ET A L'ETRANGER...

De nombreuses épreuves, d'importance plus ou moins grande, sont encore inscrites au Calendrier Sportif International pour les prochains jours. Citons pour mémoire le 3^e Moto-Cross de la Citadelle, à Verdun, le 26 mai, et ce même dimanche à Figeac la réunion internationale dont nous avons publié le programme dans notre numéro 1340. Enfin, le 30 mai, le Sidecar-Cross International de la Chignole.

En Irlande, le 25 mai, doit se courir le An Tostal Moto-Cross, tandis que nous notons pour le 26 Huizingen, en Belgique, et Markelo, en Hollande.

INFORMATIONS

BERTRAND ET HAZIANIS ACCIDENTES

Le Champion de France 1956 des Licenciés Nationaux, Guy Bertrand, dont le brillant début de saison en catégorie internationale nous laissait penser qu'il serait à suivre à Vesoul, n'a pu malheureusement prendre le départ de cette première épreuve pour le titre 1957 des Inters : Guy Bertrand s'est blessé au genou tout récemment, et nous ne savons pas encore s'il sera remis le 2 juin pour la seconde manche du Championnat, à disputer chez lui, dans l'Oise, à Breteuil.

Il en est de même pour l'impétueux Jean Hazianis, qui s'est cassé le pouce à Nevers, et, de ce fait, n'était pas non plus à Vesoul.

Souhaitons à ces deux très bon pilotes une prompte guérison, qui leur permette de refaire le terrain perdu.

RENDONS A RENE COMBES...

Le bon crossman de Gallac nous fait savoir qu'une erreur s'est glissée dans le classement publié à la suite de la réunion de Thiers (MR n° 1340). Nous donnions en effet la victoire à Michel Jacquemin, alors qu'elle revient à Combes, seul vainqueur des 500 cc Inters.

Voici réparée cette injustice involontaire, que l'intéressé voudra bien porter au compte des erreurs de transmission des informations.

Profitons au surplus de l'occasion qui nous est donnée ici pour préciser d'un autre côté que René Combes, sportivement piqué d'honneur à la lecture du commentaire que nous faisons à son propos en annonçant la première manche du Championnat des Inters (MR n° 1340), s'est précipité sur le téléphone pour demander à la Fédération l'autorisation de s'aligner à Vesoul.

La permission accordée, Combes prit le départ dans cette dernière ville, accepté en dernière heure par tous les autres concurrents sous la condition expresse qu'il participerait également aux trois autres manches du Championnat, ce à quoi il s'est formellement engagé.

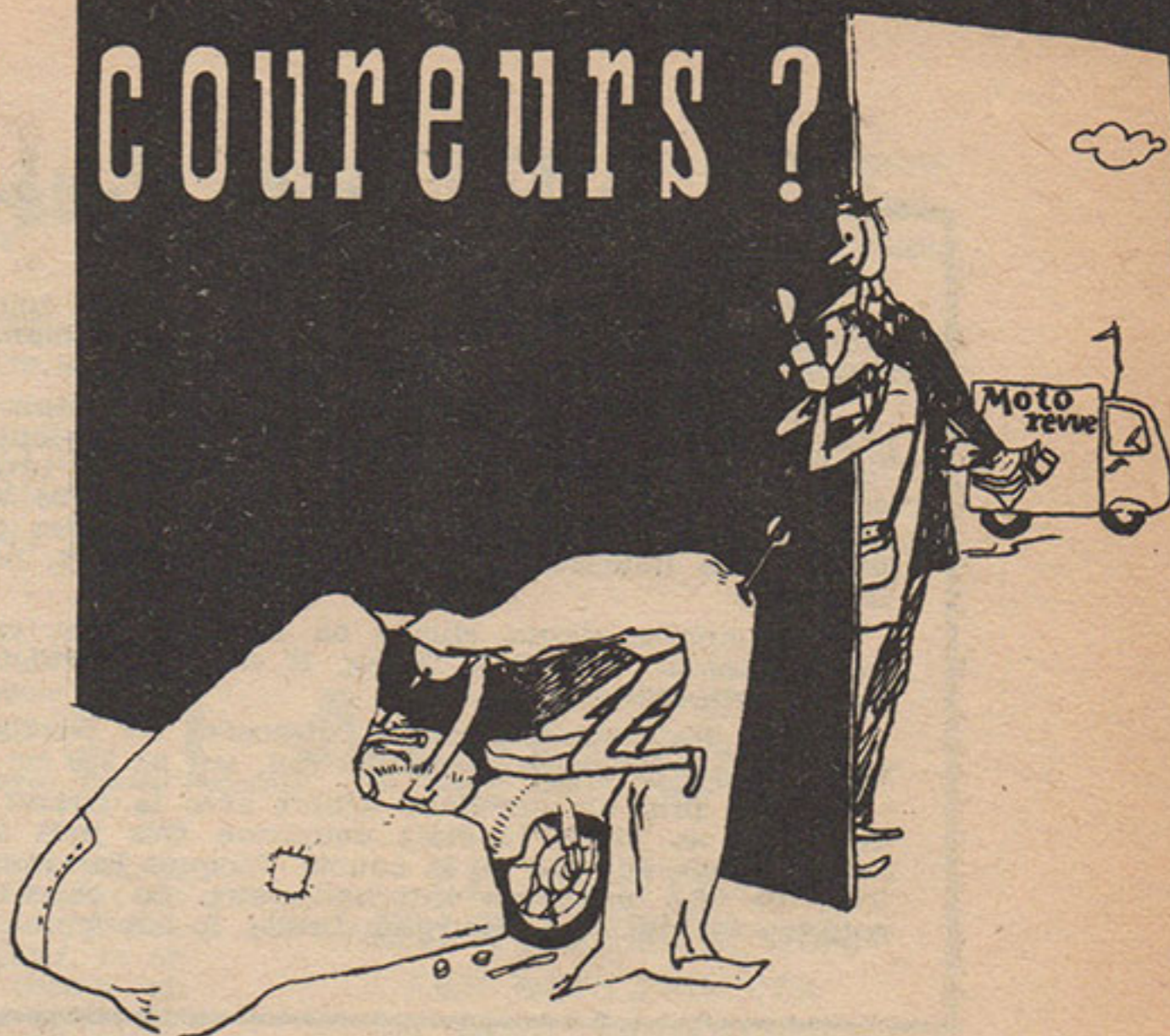
René Combes, septième à Vesoul, a pris un départ honorable dans la course au titre, et se félicitait à bon droit, au soir de cette première manche, d'être venu se joindre aux autres Inters français.

que préparent nos coureurs ?

Nous reprenons cette semaine notre rubrique « Que préparent nos coureurs » en présentant notamment deux des plus grands noms du motocyclisme français, Jacques Collot et Jean Murit.

Amis coureurs, il ne tient qu'à vous que cette rubrique soit régulièrement poursuivie.

Aussi écrivez-nous, en n'oubliant pas de joindre une de vos photos d'identité.



Jacques Collot

Incontestable numéro 1 français, depuis le retrait de Pierre Monneret, Collot compte aussi parmi les tous premiers privés mondiaux.

Collot, c'est un style. En course, on repère notre Champion de France de loin, car il ne semble pas faire corps avec sa machine, mais plutôt la dompter, usant pour cela sans ménagement de sa force physique.

Cette technique, que lui permet sa constitution d'athlète, semble lui avoir réussi, puisque Collot a été 6 fois Champion de France catégorie internationale 350 ou 500 cc.

Collot, victime d'un grave accident cet hiver, est complètement remis (seul un de ses yeux n'a pas retrouvé toute son acuité visuelle), et il a conduit ses premières courses de la saison avec sa fougue habituelle. Deuxième à Pau, en 500 cc, il termine cette fois premier à Bourg-en-Bresse.

Il est donc bien parti pour le titre de Champion de France 500 cmc, et il compte également représenter brillamment la France à l'étranger, en Allemagne, en Belgique, etc...

Ses machines sont toujours des Norton, du dernier modèle évidemment, mécaniques s'accommodant parfaitement de son tempérament.

Plusieurs fois pressenti par des écuries officielles, Jacques Collot est toujours resté indépendant. Mais les pilotes de sa classe étant de plus en plus rares, en sera-t-il de même demain ?



Jean Murit

Notre sidecariste international fêtera cette année ses dix ans de compétition.

Quel en est le bilan ?

3 titres de Champion de France.

10 fois recordman du Monde, dont le record de l'heure, l'un des plus durs records qui solent, si ce n'est le plus dur.

Mais aussi, après dix ans de course, Murit s'en tire sans une égratignure, si ce n'est un très pénible accident qui lui est survenu alors qu'il était... passager.

Selon ses propres paroles, quand il court, Murit ne fait que du « tourisme rapide ».

C'est un pilote sûr, qui ne prend pas de risques, et qui inspire pleine confiance à son passager.

Mais cette conduite ne manque pas d'efficacité, comme vous avez pu le constater à la lecture de ce palmarès, et le début de cette saison a été marqué par une retentissante victoire à Pau, suivie d'une deuxième place à Bourg-en-Bresse, toujours au guidon de sa BMW dont il admire la robustesse. « Pas même un réglage aux soupapes depuis mon dernier record de l'heure », nous confiait-il dernièrement.

Ayant ouvert boutique à Paris, dans le XV^e, Murit a été obligé de réduire un peu son activité sportive, et ne participera plus qu'aux circuits français... avec la ferme intention d'être une quatrième fois « Champion de France catégorie sidecar ».



Jacques Insermini

Tour à tour haltérophile et motocycliste, tour à tour pilote solo ou sidecariste, Jacques Insermini nous apparaît comme un sportif ayant plus d'une corde à son arc.

Et si l'hiver il « tire » — il représenta notamment la France à Varsovie — avec les beaux jours, Insermini redevient motocycliste, et d'une manière on ne peut plus assidue, puisque son programme, selon sa propre expression, « est de courir tous les dimanches ». Aussi, le verrons-nous sur tous les circuits français comptant pour les Championnats de France, et dans de nombreux circuits étrangers, belges, hollandais... et même finlandais.

Ses montes seront encore en 350 et 500 cc, car s'il a perdu quelques kilos, passant de 100 à 89 kg, il ne peut évidemment s'aligner en plus petite cylindrée.

Dans les deux classes, il disposera de Norton dernier modèle, ainsi que d'un carénage en plastique, qui, sur sa 350 cc, lui fait gagner 25 kmh !

Ayant pris un excellent départ avec le Grand Prix de Pau, où, avant de casser sa bielle, il était deuxième très près de Murphy et alors que l'on en était aux 2/3 de la course, Jacques Insermini nous apparaît comme l'un de nos meilleurs internationaux. Sa récente place de premier des français en 350 cc à Bourg-en-Bresse le confirme.



Alain Dagan

Venu en 1953 à la compétition, 4 ans plus tard Alain Dagan était « un peu » Champion de France International, puisqu'il est le passager de Murit qui décrocha le titre en sidecar (à égalité avec Drion).

Mais Dagan est également soliste, et spécialisé dans les petites cylindrées, où après avoir mené Jonghi et Ydral, il fut l'an passé première monte chez Gnome et Rhône, remportant le Bol d'Or en 175 cmc et battant le record de la cylindrée.

Dagan ne débute donc plus, et pour cette saison, il a même un programme assez vaste.

Il vise en effet le Championnat de France National en 350 cmc, cylindrée où il débuta l'an passé. Il dispose pour cela de l'ancienne Norton longue course de Deschamps qu'Arigo Remondini lui met au point.

En outre, il court toujours pour Gnome et Rhône et s'alignera d'ailleurs au Bol d'Or, ainsi que dans les épreuves comptant pour le Championnat National 175 cmc.

Enfin, en tant que passager de Murit, dont il admire la sûreté de pilotage, il participera à nombre de circuits internationaux.

Dagan a donc une saison chargée devant lui, mais faisons confiance à ce jeune pilote, dont les progrès sont certains.



Jacques Lesage

Membre du Moto-Club Dauphinois qui compte parmi ses sociétaires des anciens Champions de France comme Ch. Barthélemy, P. Collignon et plus récemment G. Burggraf, J. Lesage fit ses débuts en 1957 dans des épreuves de régularité, sur les conseils éclairés du regretté sidecariste André Chevallier.

Après quelques succès encourageants dans des épreuves pour machines « Sport », il disputa la plupart des circuits français en 175 cmc sur une MV, puis en 350 cmc sur une BSA Gold Star. En 1955, après une seconde place aux Deux Heures de Montlhéry, et au Circuit de Grenoble, il était près du titre en catégorie Nationale, lorsque survint la catastrophe du Mans, qui mit un terme prématuré à la saison sportive. En 1956, une nouvelle 175 MV lui permit de se classer honorablement à Bourg, Laffrey, Villefranche, Nice, Pernes, etc...

Pour 1957, J. Lesage forme de grands projets, il vient de faire l'acquisition d'une Ducati simple arbre, du type qui a triomphé au Tour d'Italie. Il a disputé le Grand Prix d'Espagne, à Barcelone, où il se classa 12^e, et plus récemment, il finit 5^e à Bourg en Bresse. Il compte participer à tous les circuits français et à quelques circuits étrangers.

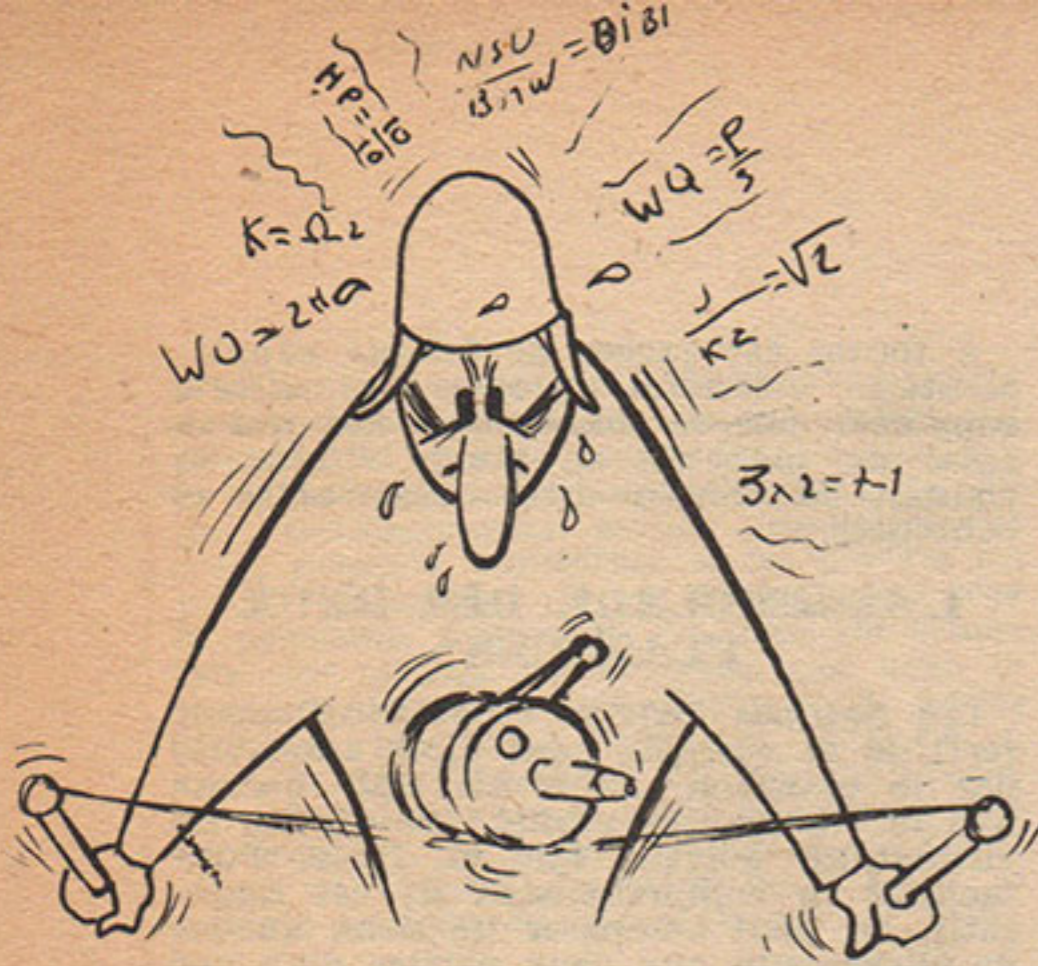
Comme la plupart des coureurs, J. Lesage déplore la situation actuelle des pilotes français, qui réalisent un investissement important de capitaux par l'achat de matériel de compétition, et qui ne sont pas certains de pouvoir courir. D'autre part, il serait partisan d'un Championnat de France par « équipes régionales ». Enfin, pour terminer, il pense que seul le concours de la Presse Quotidienne peut assurer, par l'étendue de son action, l'avenir du sport motocycliste en France.



L'ÉQUILIBRAGE

Dans la passion qu'apportent de nombreux motocyclistes à « gonfler » leur moteur, ils négligent bien souvent le point essentiel d'un bon rendement : un moteur tournant rond.

Aussi nous a-t-il semblé intéressant de reproduire l'avis (publié dans « Motor Cycling ») d'un metteur au point britannique, M. Laurence Hartley, qui nous révèle quelques-unes de ses méthodes pour s'assurer du bon équilibrage d'un embiellage.



DES EMBIELLAGES

La fonction essentielle du vilebrequin est de transformer le mouvement alternatif purement linéaire du piston en un mouvement rotatif, et en même temps de ramener le piston au point de départ d'un nouveau cycle. La majorité des moteurs de motocyclettes sont des monocylindres, ou des vertical twins et ont de ce fait un vilebrequin placé transversalement par rapport à l'axe de la machine. (Les twins 4 temps n'étant en fait que des monocylindres jumelés dans lesquels les pistons se meuvent ensemble). Délaissant volontairement les moteurs ayant un embiellage de type différent (flat-twins, bicylindres en V, twins 2 temps), je me propose d'aborder aujourd'hui l'examen des monocylindres ou vertical-twins 4 temps classiques.

CINQ TYPES D'EMBIELLAGES

On peut distinguer cinq types dans le mode de fabrication et le montage des embiellages.

1) Démontable : deux flasques assemblés par un maneton, montage aussi bien utilisé pour un monocylindre comme le BSA « Gold Star » que pour un bicylindre : Vincent Rapide.

2) Démontable : deux volumineux manetons assemblés aux queues de vilebrequin par des flasques et réunis par un volant d'inertie central (cf. Norton Dominator).

3) D'une seule pièce : construction similaire au modèle précédent avec toutefois le volant coulé et usiné avec l'ensemble du vilebrequin (cf. Royal Enfield « Meteor »).

4) Démontable : ayant de nombreux points communs avec le modèle précédent, mais ici le volant est boulonné (cf. BSA, Ariel, Triumph).

5) D'une pièce : similaire au modèle n° 3, mais avec le volant central dédoublé de manière à ménager un paller central (cf. AJS, Matchless).

LE MONTAGE DU VILEBREQUIN LES ROULEMENTS ET LEUR LOGEMENT

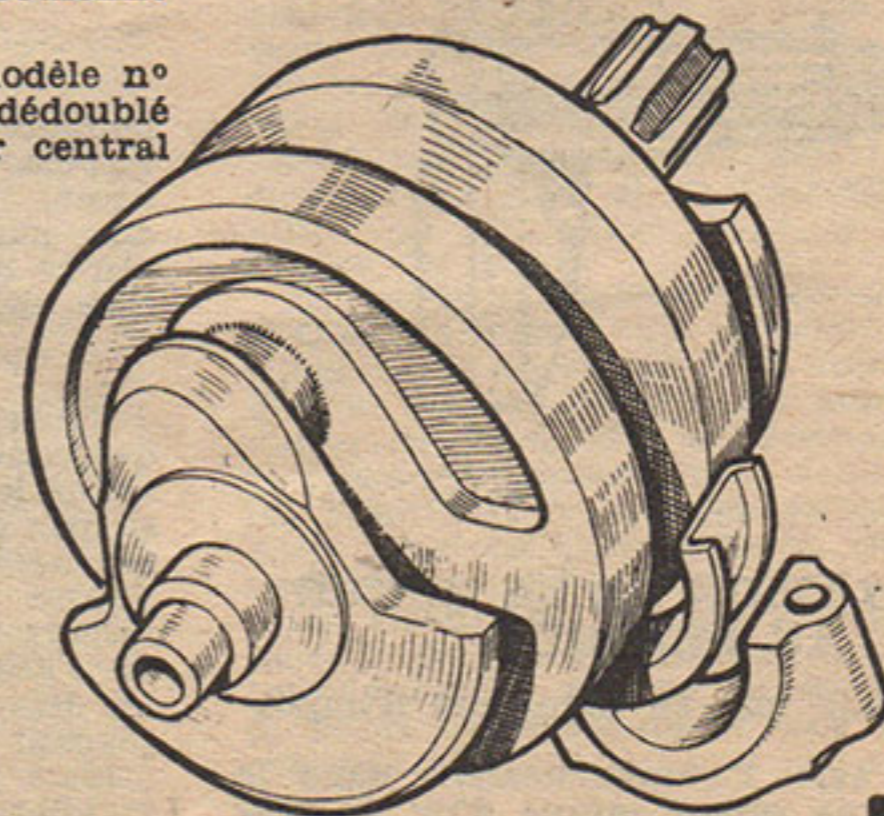
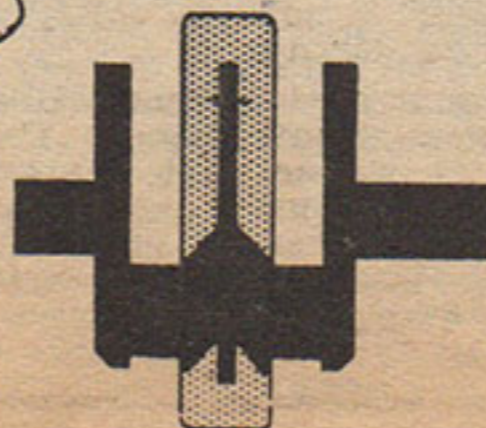
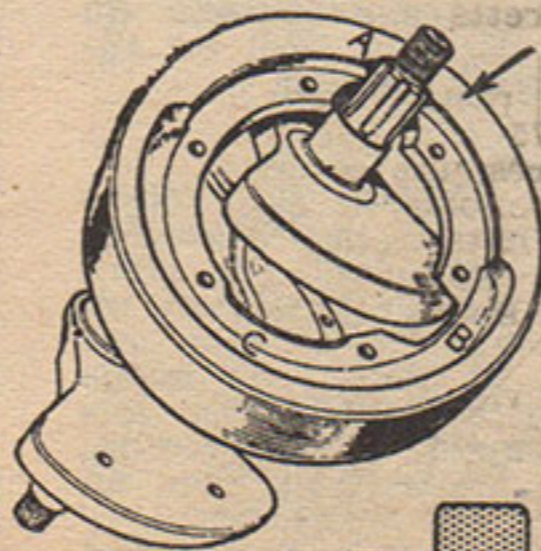
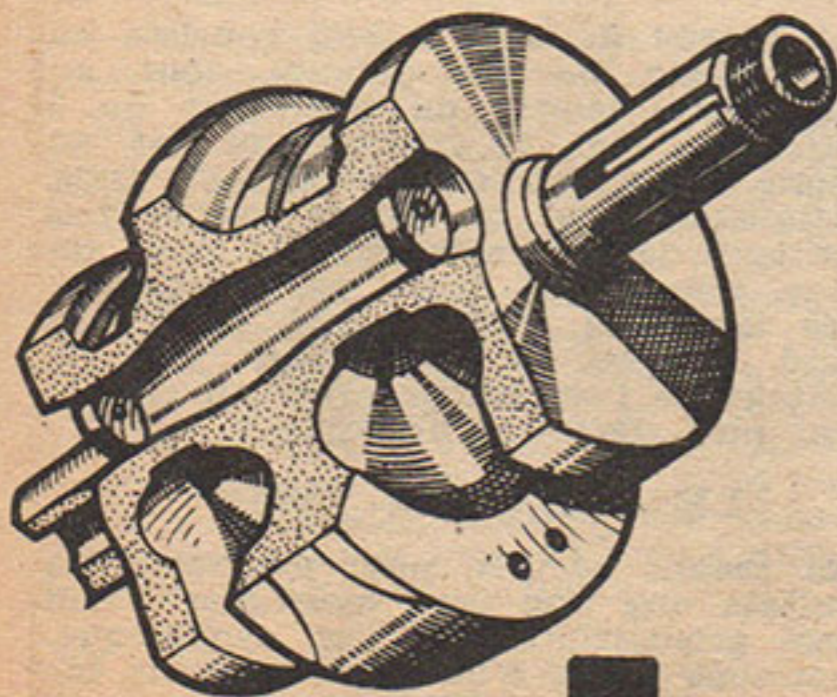
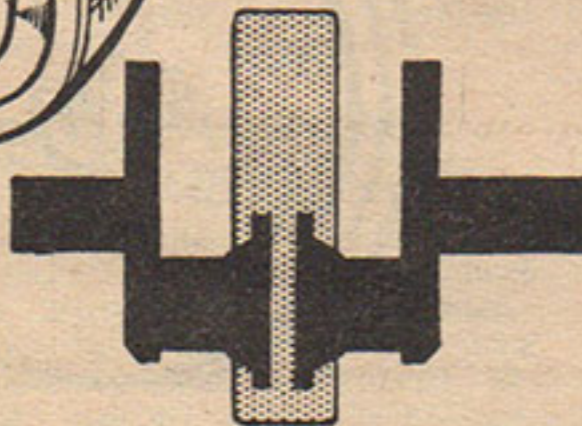
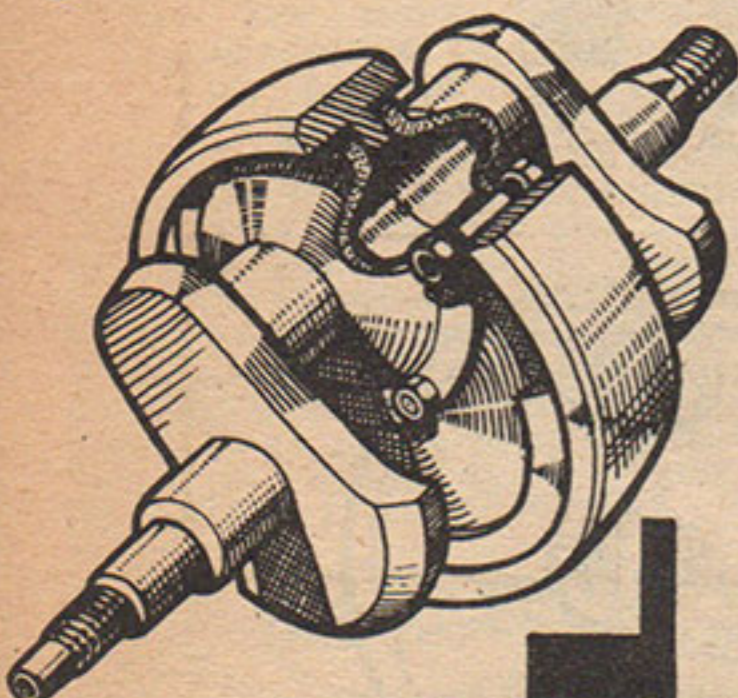
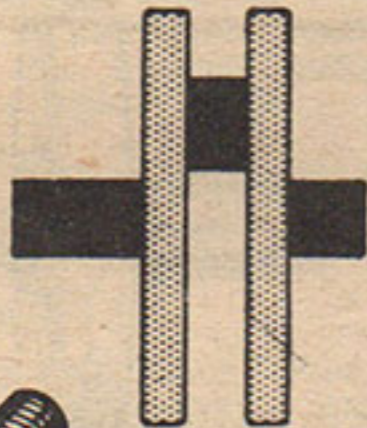
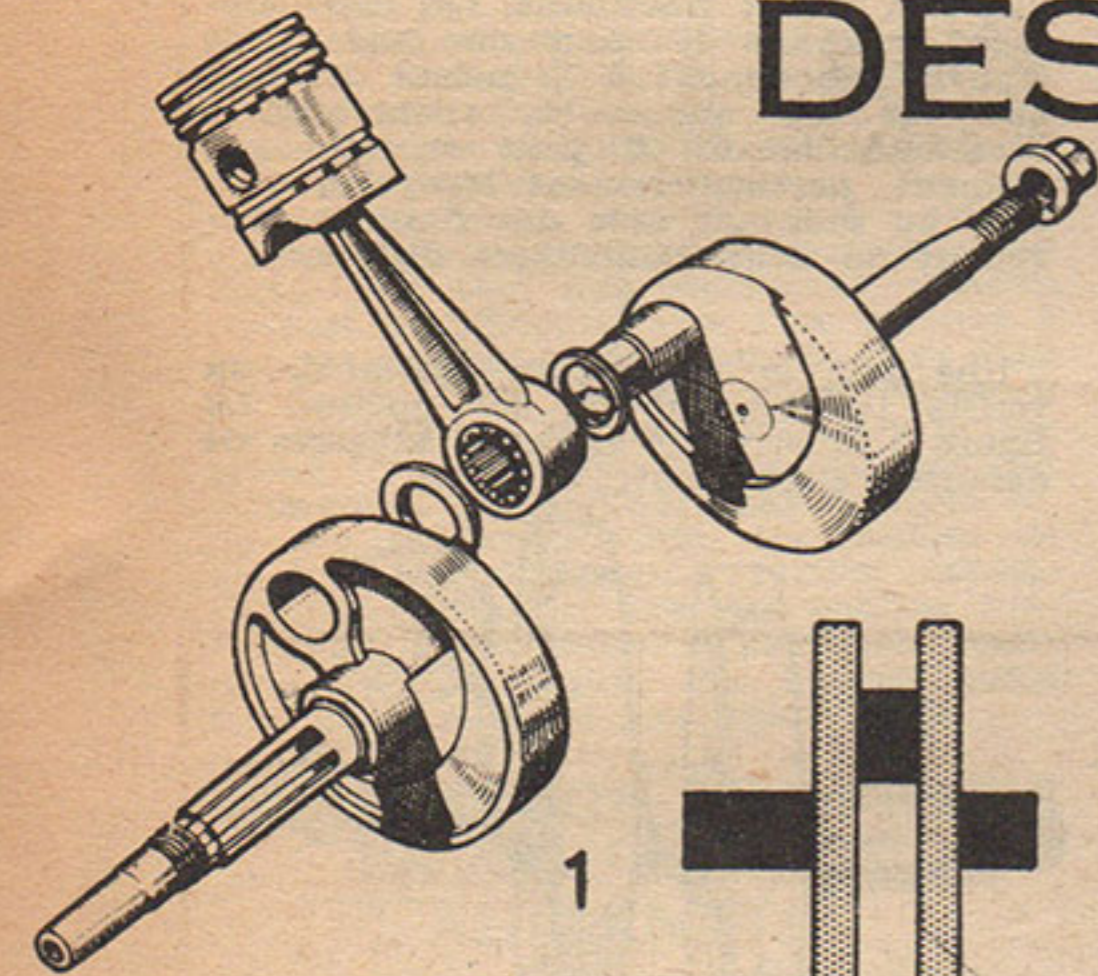
Le vilebrequin est naturellement monté dans les carters par des roulements.

Le nombre, le type ou la disposition de ces roulements n'influent pas d'une manière sensible sur la précision du montage de l'embiellage. Toutefois je vérifie, au remontage, le parfait état des roulements (qui, de préférence, doivent être neufs) ainsi que le correct parallélisme et l'alignement de leurs axes géométriques. Les défauts, touchant la première de ces vérifications, peuvent être facilement corrigés par un particulier, sans dépenses excessives, moyennant le montage de roulements neufs. Quant aux défauts d'alignement, ils proviennent soit d'un vice de fabrication, non décelé au contrôle, soit d'une déformation des carters, due à un usage intensif. Dans ce cas, je vérifie les carters et j'opère une rectification si besoin est.

EQUERRAGE DES QUEUES ET FLASQUES

Considérons le cas d'un vilebrequin à flasques et maneton démontables : montage le plus fréquent de nos jours, surtout pour les monocylindres.

Deux flasques d'acier sont usinés en leur centre pour recevoir les queues de vilebrequin, qui tournent sur un ou deux roulements. Aux extrémités des queues de vilebrequin se trouvent d'un côté le pignon moteur, de l'autre le pignon commandant la distribution.



Chaque flasque doit toujours être bien perpendiculaire à la queue de vilebrequin correspondante et ceci quelle que soit sa position. S'il en est autrement, à bas régimes la queue de vilebrequin tourne « rond », mais le flasque a un léger voile.

A hauts régimes, par contre, l'énorme force centrifuge, proportionnelle au carré de la vitesse, aura tendance à faire tourner le flasque parfaitement rond : dans ce cas, c'est la queue de vilebrequin qui « bat ». Dans le cas où le flasque et sa queue de vilebrequin, bien que mal « équerrés », tourneraient rond (grâce à un montage rigide), une torsion se produirait à la jonction du flasque et de la queue. Cette torsion provoque des vibrations et peut même entraîner la rupture. Une très grande rigidité au niveau des logements de roulements ne fera qu'aggraver le phénomène.

EQUILIBRAGE DES MASSES

Cependant un volant parfaitement aligné peut ne pas tourner rond quand on lui imprime un mouvement de rotation. On ne peut négliger en effet l'importance de l'énergie cinétique d'un volant d'environ 25 cm de diamètre pesant 4 à 5 kg et animé d'une vitesse de rotation de l'ordre de 1.500 t/m.

Un flasque géométriquement équilibré tournerait d'une manière parfaite s'il se présentait sous la forme d'un disque massif et homogène. Or un flasque de vilebrequin ne présente pas cette forme: il est évidé et renforcé en un point pour recevoir le maneton ; par contre, à l'opposé du maneton, il est alourdi, épaissi, pour contrebalancer le poids de l'équipage alternatif (bielle, piston).

Aussi, un flasque aura-t-il du « faux rond » s'il n'est pas correctement équilibré, cas illustré sur la figure 2. Sur cette dernière, le plan de symétrie géométrique (BB) ne correspond pas au plan de symétrie des masses (AA), en raison de l'épaississement du flasque, à l'opposé du maneton, effectué d'un seul côté (intérieur). Ainsi, une des conditions de l'équilibrage est que ces deux plans de symétrie AA et BB soient confondus ; pour ce faire, il faut donc que les masses d'équilibrage de l'équipage alternatif soient réparties symétriquement de part et d'autre du plan de symétrie géométrique BB.

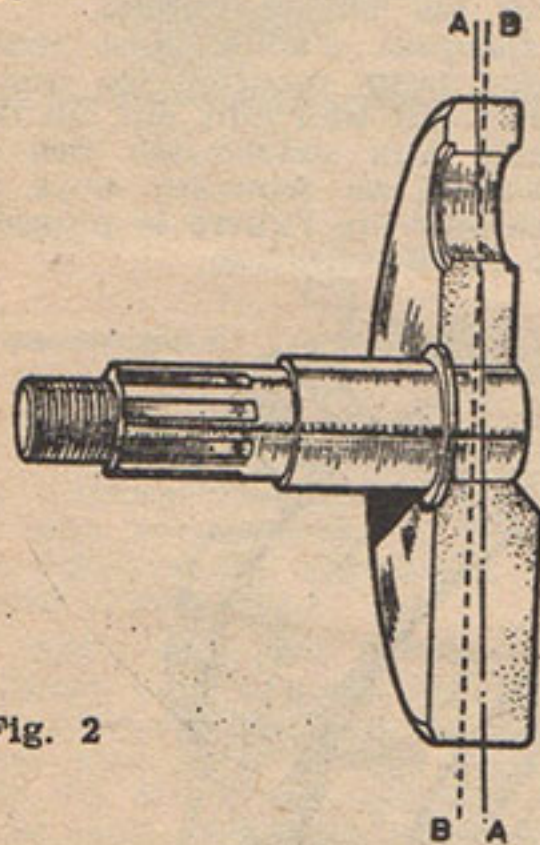


Fig. 2

LA FIXATION DE LA QUEUE AU FLASQUE

Il est clair que ce point est d'importance.

A mon avis, l'emmanchement dans le flasque d'une queue munie d'un épaulement, puis rivetage de l'épaulement au flasque est une solution barbare. En effet, les rivets travaillent alors au cisaillement et le plus novice des mécaniciens n'ignore pas qu'un rivet s'accommode difficilement de ce genre de charges. Certains vilebrequins sont uniquement assemblés à la presse. Une méthode

donnant de meilleurs résultats est celle qui consiste en une queue centrée par un cône ou un épaulement et maintenue en place par un écrou (fig. 3). Un clavetage n'est pas nécessaire.

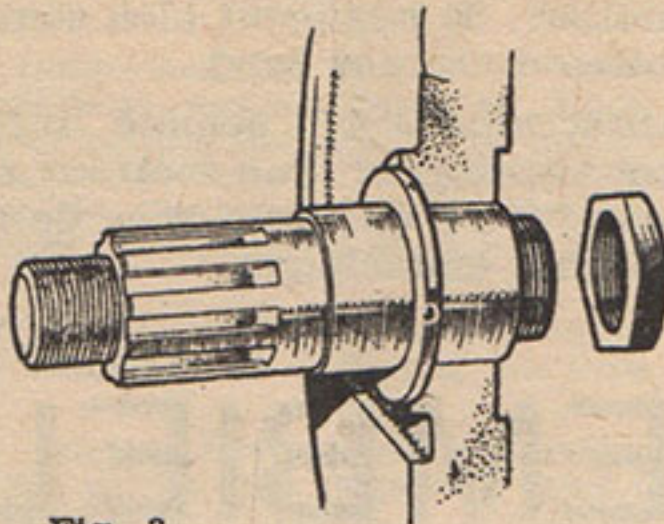


Fig. 3

DESEQUILIBRAGE DANS LE PLAN VERTICAL

Un défaut que l'on peut rencontrer, c'est un « déséquilibre dans le plan vertical » des alésages recevant respectivement le maneton et la queue de vilebrequin. Pour vérifier ce point sur un flasque, on introduit dans l'alésage du maneton une tige au diamètre, tige dépassant de part et d'autre du volant et reposant à chaque extrémité, sur un bâti métallique, comme le montre la figure 4. Du fait de la présence du contre-poids, la partie du flasque opposée au

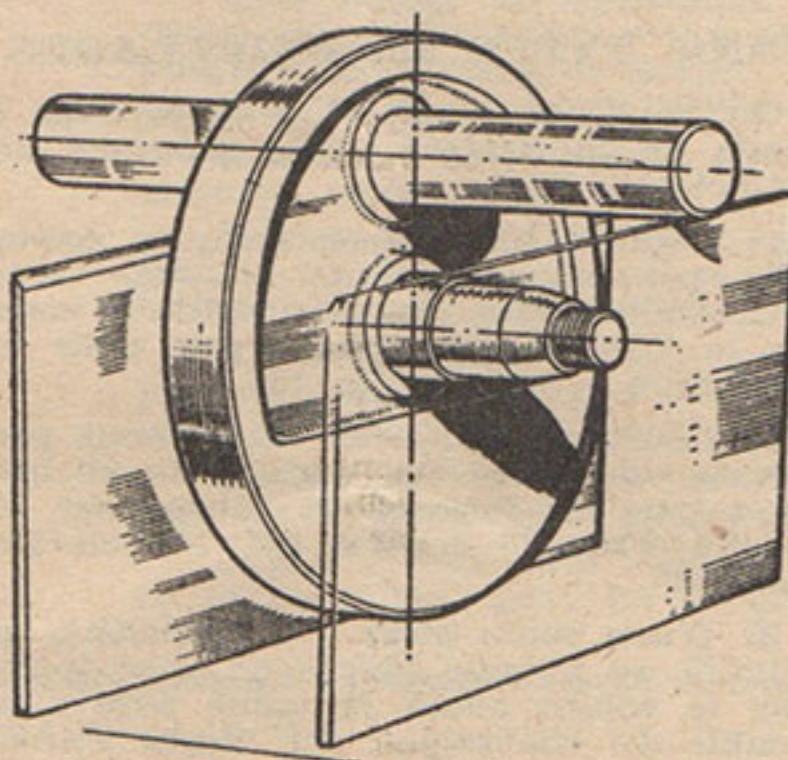


Fig. 4

maneton descend sous la tige. Si le contre-poids a été judicieusement placé ou usiné, l'axe de la queue de vilebrequin doit passer par la verticale abaissée du centre de l'axe au maneton. Ceci est vérifié dans la majorité des cas.

★

Toutefois, si on décelait un défaut quelconque, il faudrait y porter remède avant le remontage des volants. En effet, si, par exemple, un flasque présentait un tel déséquilibre dans un sens et que l'autre flasque ait un défaut de même importance, mais dans l'autre sens, lors de l'assemblage complet du vilebrequin, le déséquilibre n'apparaîtrait plus en plaçant l'embellage sur notre bâti.

Mais il n'en sera pas de même quand le vilebrequin sera remonté dans le moteur ; alors chaque flasque de vilebrequin tend à tourner autour de son propre centre de gravité, qui n'est ni en ligne avec celui de l'autre flasque, ni placé sur l'axe géométrique des queues de vilebrequin : les contraintes et les charges croissent, avec apparition de vibrations très sensibles.

A toutes ces causes de fatigue supplémentaire viennent s'ajouter les efforts supportés par le maneton. Celui qui a cassé un maneton en pleine vitesse en connaît les conséquences désagréables et coûteuses.

L'ASSEMBLAGE DES DEUX FLASQUES

Les flasques vérifiés, et éventuellement rectifiés et corrigés, sont alors assemblés par le maneton. Et il est clair qu'une fois le vilebrequin monté, les queues de vilebrequin doivent être en ligne. Pour faciliter la compréhension de cet impératif, on peut comparer les deux queues de vilebrequin aux deux parties d'un axe que l'on aurait fractionné. Les deux alésages recevant le maneton doivent se trouver exactement à la même distance de l'axe des queues de vilebrequin ; occasionnellement, il peut en être autrement, particulièrement lorsqu'on procède au montage avec des flasques provenant de deux embellages différents.

★

Une fois le vilebrequin assemblé, on vérifie l'alignement de ses queues. La figure 5 illustre des exemples exagérés de défauts d'alignement.

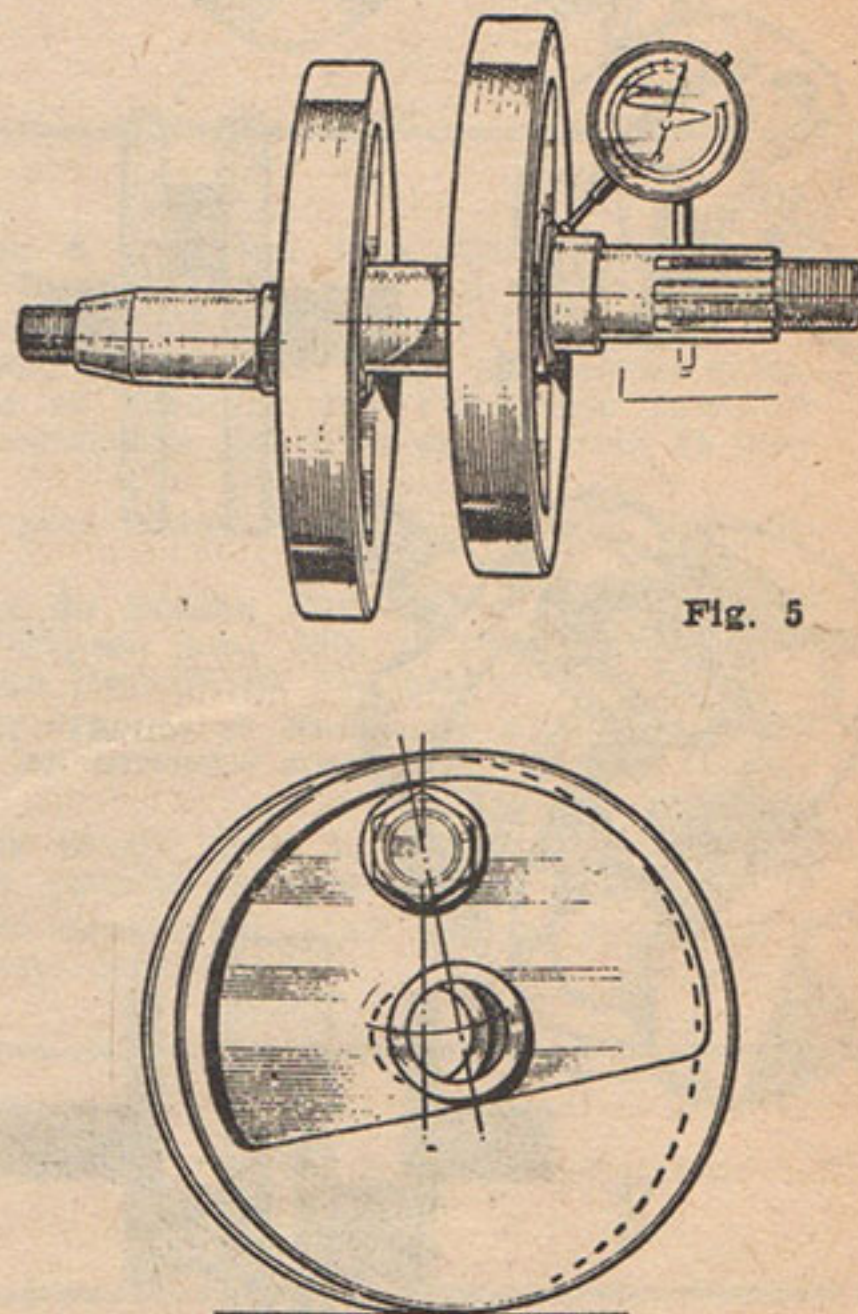


Fig. 5

L'essentiel de mon travail consiste en l'élimination de ces défauts, tout au moins sous réserve de tolérances de 2 à 3/100 de mm. Le montage parfait, en théorie, est sans tolérance aucune ; mais, pratiquement, on ne trouve pas de tels montages dans le commerce et pour un usage normal, ce n'est pas nécessaire. Mais signalons que l'emploi d'un plus grand nombre de roulements pour le montage de l'embellage exige un alignement plus rigoureux des queues.

LE CAS D'UN TWIN

En tenant compte, pour mémoire, des résultats que l'on peut escompter d'une masse géométriquement non symétrique, examinons le cas d'un vilebrequin de bicylindre dans lequel les manetons sont montés sur les flasques portant les queues de vilebrequin, et comportant de vastes épaulements sur lesquels se boulonnera le volant d'inertie central en fonte. Une vitesse de rotation plus élevée que celle prévue par le constructeur peut, avec un tel embellage, causer des troubles, mais c'est normal.

Le volant central est usiné avec précision pour recevoir les deux moitiés du vilebrequin, et les assembler de manière à ce qu'elles soient parfaitement en ligne. Généralement, aucun désalignement n'est possible. Toutefois, si les portées du volant central n'ont pas été usinées avec la précision nécessaire, le plan de symétrie des masses ne coïncide pas avec le plan de symétrie géométrique. A hauts régimes, le volant aura du « vol », causant des vibrations. Un usinage précis, au contraire, avec coïncidence des plans de symétrie, aura pour résultat de diminuer et réduire les vibrations avec la montée en régime, de stabiliser la rotation.

★

Si l'on est en présence d'un vilebrequin à trois paliers, il est possible de réaliser un montage tel que le palier central serve à lubrifier les paliers de têtes de bielles.

On ne doit surtout pas oublier qu'un vilebrequin correctement conçu et usiné doit être auto-stabilisant. Chacun connaît la difficulté que l'on éprouve à vouloir changer la direction de l'axe d'un gyroscope. Dans le même ordre d'idée, il est difficile de vouloir contrarier la rotation d'une lourde masse comme un vilebrequin de bicylindre par exemple. Si, de par la construction, les centres de gravité des différentes parties constituantes coïncident avec les centres mécaniques de rotation, la rotation régulière du vilebrequin ne pourra guère être contrariée par une autre force.

ÉQUILIBRAGE DES PIÈCES EN MOUVEMENT ALTERNATIF

Les règles énoncées ci-dessus étant appliquées à chaque cas particulier, on pourrait être sûr que l'ensemble tournerait « rond » s'il n'y avait l'influence néfaste de facteurs extérieurs. De telles influences proviennent de l'équipage alternatif qui comprend la bielle, le piston, l'axe de piston, les circlips et les segments. Une résonance éventuelle avec le cadre peut également causer des vibrations. De toutes façons il est impossible d'éliminer totalement les vibrations, on ne peut que les minimiser, surtout sur un monocylindre, ou un vertical-twin 4 temps.

LE TYPE DE MOUVEMENT DES DIFFÉRENTES PIÈCES

En premier lieu, nous allons étudier les vibrations engendrées par l'équipage alternatif dans lequel on peut distinguer deux sortes de pièces : les pièces animées d'un mouvement purement linéaire comme le piston, l'axe de piston, les circlips et les segments.

— les pièces animées d'un mouvement linéaire et rotatif comme la bielle.

En effet, tandis que le pied de bielle se meut dans le cylindre de par sa position dans le piston, et effectue un mouvement rectiligne alternatif d'une valeur égale à la course, la tête de bielle, par contre, décrit un cercle, étant solidaire du vilebrequin. Les autres points intermédiaires de la bielle décrivent un mouvement plus complexe et la proportion entre les masses animées d'un mouvement rotatif et celles animées d'un mouvement alternatif linéaire est variable selon que l'on est plus ou moins près de la tête ou du pied de bielle.

PESEES ET CALCULS PRELIMINAIRES

Arrivé à ce stade, je commence par l'opération la plus simple qui consiste à évaluer le poids du pied de bielle. La figure jointe illustre clairement le processus de cette opération.

Ensuite on mesure le poids du piston avec son axe, les circlips et les segments, avec une précision de 2,5-3 grammes

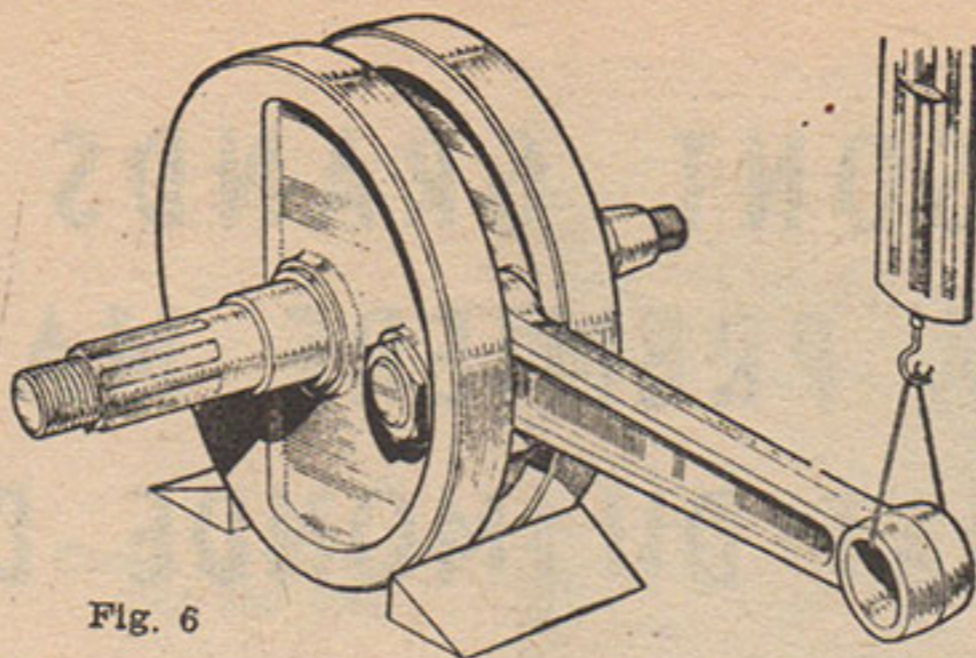


Fig. 6

pour un moteur de tourisme et de 1,5 gramme pour un moteur de compétition.

★

Je choisis alors le facteur d'équilibrage «K» qui entrera en ligne de compte pour le type de moteur et de cadre dans lequel le vilebrequin sera monté, et pour le type d'utilisation choisie. Grâce à lui et à l'aide de la formule suivante : $P = K \times \text{poids du piston} - (1 - K) \times \text{poids du pied de bielle}$ (fig. 6), je trouve le poids P qu'il me faudra suspendre au pied de bielle pour mon équilibrage final.

★

Prenons un exemple et supposons que le facteur d'équilibrage «K» choisi est de 0,6 (60 %) et que le poids du piston soit de 300 gr. La première partie de l'équation se traduit donc comme suit : $0,6 \times 300 \text{ gr.} = 180 \text{ gr.}$ Si le poids du pied de bielle est de 100 gr., la seconde partie de l'équation donnera : $(1 - 0,6) \times 100 \text{ gr.} = 0,4 \times 100 = 40 \text{ gr.}$ Donc, finalement, une fois la soustraction effectuée : $P = 180 - 40 = 140 \text{ gr.}$ On devra donc suspendre au pied de bielle un poids de cette valeur.

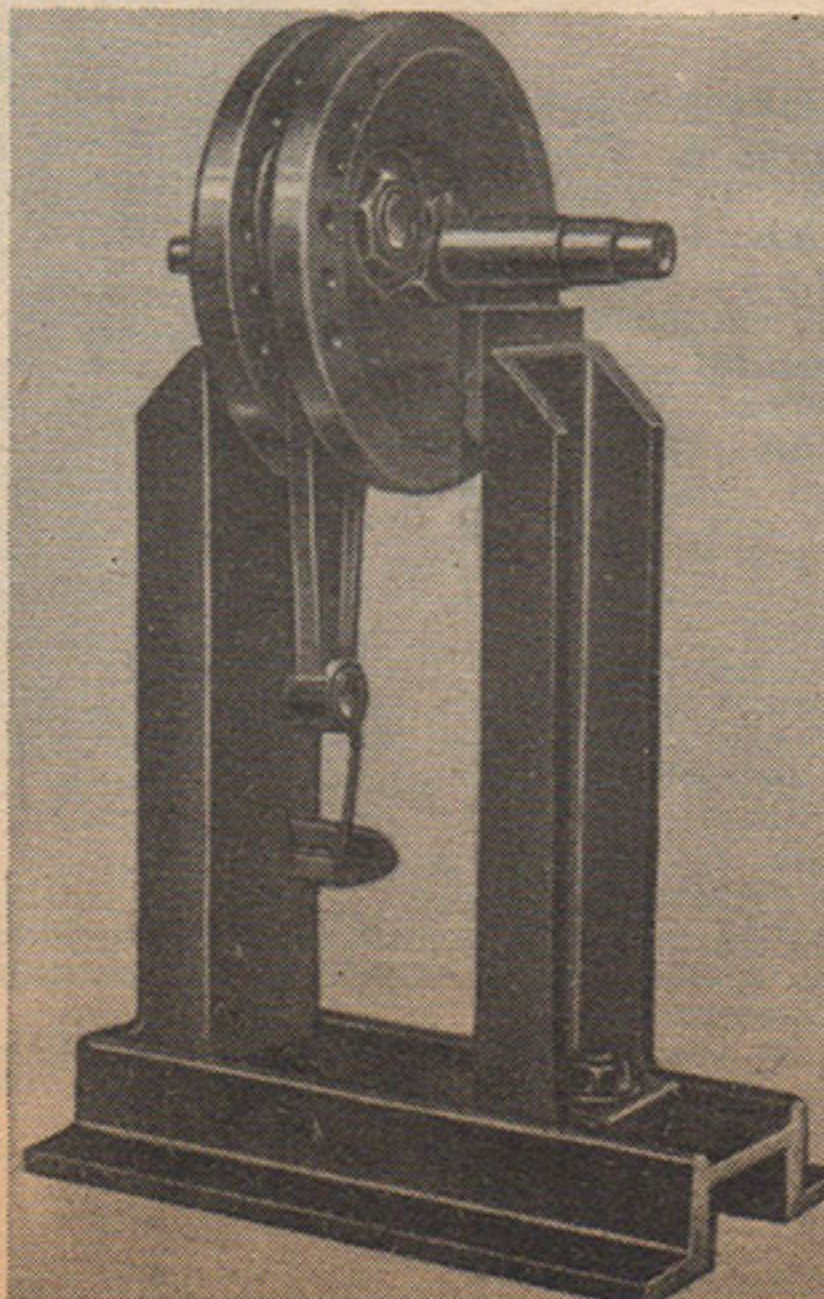
Cette méthode évite de monter le piston sur la bielle, ce qui simplifie la manipulation.

RETOUCHES AUX CONTRE-POIDS D'ÉQUILIBRAGE

Les flasques et volants, vérifiés, alignés et assemblés avec leurs bielles, le vilebrequin est placé par ses queues sur un bâti métallique.

Si chaque flasque a été correctement rectifiée durant « l'opération d'équilibrage vertical », en raison de l'absence de piston, le maneton se placera de lui-même sur la position « midi » du cadran d'une horloge.

Fig. 7



Un poids, dont la valeur «P» a été calculée suivant la méthode développée dans le paragraphe précédent, est alors suspendu au pied de bielle. On doit évidemment tenir compte du poids que représente le mode de fixation du poids «P» au pied de bielle (généralement on se sert d'un fil de coton de poids négligeable ; une autre méthode consiste en un boulon sur lequel on enfle le nombre voulu de rondelles jusqu'à l'obtention du poids «P» désiré.

★

Si les choses ont été faites correctement, si le facteur d'équilibrage «K» a été judicieusement choisi, le maneton doit rester en équilibre, quelle que soit la position qu'on lui donne (fig. 7).

Si le maneton a tendance à descendre, c'est que les contre-poids sont insuffisants. Il est alors nécessaire de percer les flasques près du maneton en prenant bien soin d'alléger chaque flasque d'une manière égale en valeur et position. Si plusieurs trous sont percés par flasque, ils doivent l'être symétriquement par rapport à la droite joignant les centres de queue et de maneton.

Il va sans dire que si le maneton s'élève vers le sommet, c'est que les contre-poids sont trop lourds ; on les allègera d'une manière similaire à la méthode utilisée ci-dessus.

IMPORTANCE DU FACTEUR D'ÉQUILIBRAGE

Notre équilibrage a été fait en fonction du poids «P» suspendu au pied de bielle. Je rappelle encore une fois que la valeur de ce poids «P» a été établie par un calcul mathématique simple qui fait intervenir ce que j'appelle le « facteur d'équilibrage K ». L'importance du facteur d'équilibrage influe sur le diamètre, le nombre et la disposition des trous percés dans les volants, pour assurer une rotation parfaite de l'ensemble.

★

Ma compétence, basée sur 35 années d'expérience, me permet d'obtenir des résultats dans la majorité des cas, mais pas toujours. Pour un moteur donné, il y a un facteur d'équilibrage théorique défini, qui doit parfois être modifié, en fonction des caractéristiques d'une partie cycle particulière. Le facteur d'équilibrage peut varier dans les conditions de 0,55 à 0,80.

Imaginons par exemple un tube fixé à ses deux extrémités comme un tube supérieur de cadre. Ce tube vibre à une certaine fréquence déterminée, mais également à des fréquences multiples de cette fréquence fondamentale. Si un moteur a une période de vibrations qui coïncide avec celle de ce tube, les vibrations prennent une amplitude considérable : nous sommes en « résonance ». Vous savez tous qu'une troupe marchant au pas peut provoquer l'écroulement d'un pont si la fréquence du pas entre en résonance avec la fréquence propre du pont.

Le travail du spécialiste consistera donc à éliminer autant que possible les vibrations de la partie cycle, à faire en sorte que le moteur et le cadre aient des périodes de vibrations différentes. Souvent je résous la question de telle sorte que les vibrations n'apparaissent qu'à un régime situé en dehors de la plage d'utilisation courante.

La valeur du régime maximum d'un moteur est en corrélation avec le choix judicieux du facteur d'équilibrage. Et ce choix exige lui-même une longue expérience.

★

Au cours de cet article, j'espère avoir prouvé que l'équilibrage d'un embiellage n'est pas une opération relevant de la « magie noire ». Néanmoins ce n'est tout de même pas un travail à mener au hasard ; bien mené sur un moteur, il contribue à son bon fonctionnement régulier et exempt, ou presque, de vibrations.

LES BELGES SONT GRANDS VAINQUEURS DE LA PREMIERE MANCHE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE MOTO-CROSS

A GENÈVE

★ LA COUPE D'EUROPE DES PETITES CYLINDREES PROUVE SA VIABILITE

Un très nombreux public, un temps idéal, une piste en excellent état et des courses passionnantes, tel est le résumé du 5^e Grand Prix Suisse de moto-cross. Le Comité d'organisation, placé sous l'experte présidence de M. M. Barambon, qui n'est autre que le vice-président de la FMS, a excellemment œuvré pour la réussite de cette journée. De telles manifestations sont une très bonne publicité pour le sport motocycliste, en Suisse spécialement, où souvent les deux roues sont traités en parents pauvres.

Le circuit, pratiquement le même que l'an dernier, a subi quelques modifications de détail, ce qui le rend légèrement moins rapide, mais plus spectaculaire et plus pénible pour les concurrents. Les 250 cmc ont spécialement peiné dans la grande montée, celle-ci étant quasi à la limite des possibilités des machines les plus faibles, d'autant plus que cette rampe se prend sans élan possible.

Une seule petite remarque concernant les déplacements des spectateurs : le Comité d'organisation devrait, pour une prochaine année, prévoir la construction d'une passerelle par dessus la piste, dans l'axe du chemin traversant celle-ci peu après le départ. Cela éviterait bien des désagréments au moment des départs, la piste devant alors être libre de toute personne.

LA COUPE D'EUROPE

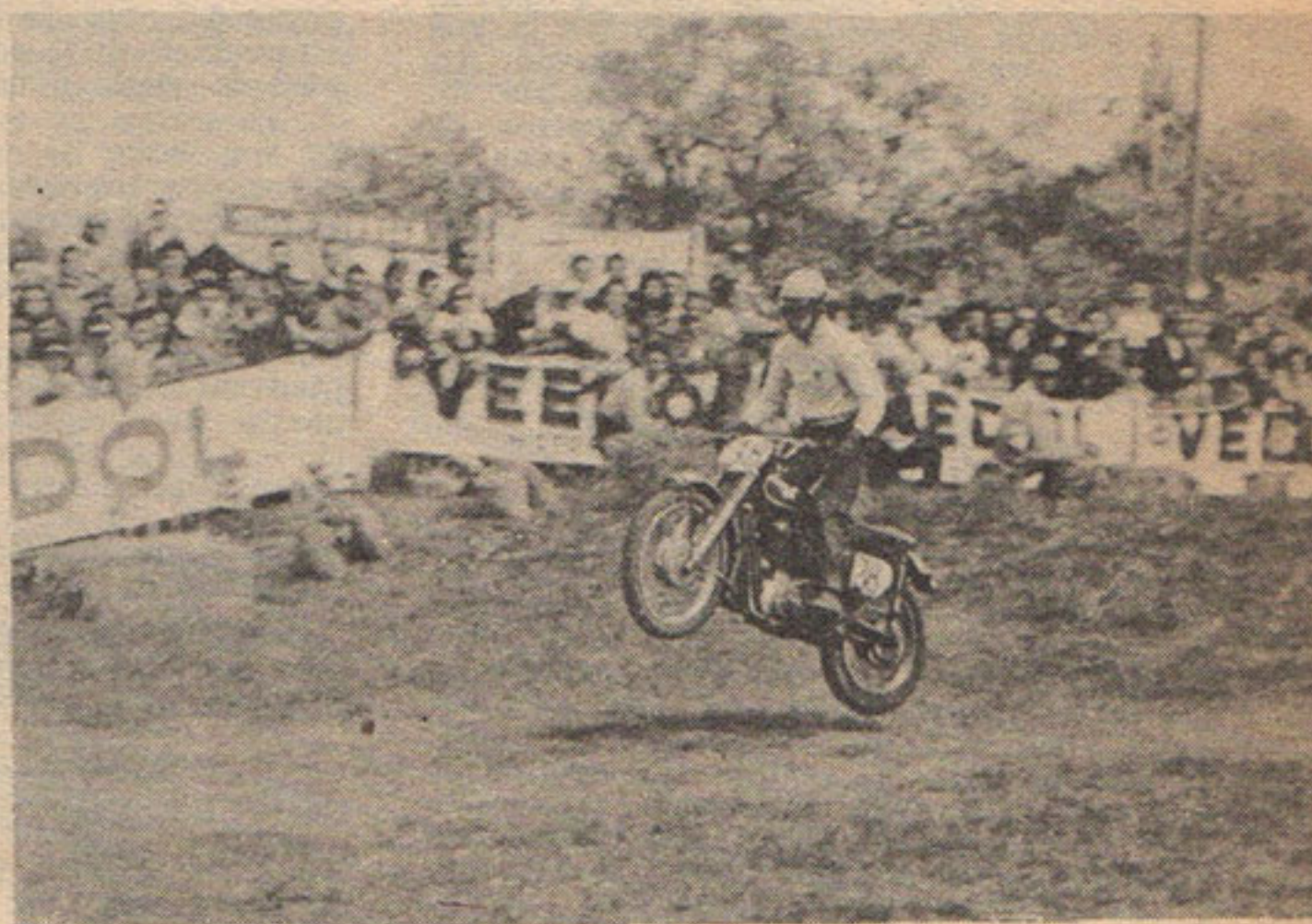
Pour sa première manche, cette compétition a remporté un succès éclatant et mérité, tant par la qualité des coureurs inscrits que par le déroulement des courses. Et si aucun de nos coureurs français n'a réussi à prendre le départ en finale, ils ont montré, lors des éliminatoires, que ce n'est pas le pilotage qui manque, mais plutôt la qualité du matériel. Il est évident que, par comparaison avec les machines de l'équipe tchèque, nos coureurs partaient défavorisés. Mais, naturellement, la situation n'est pas la même dans chaque fédération !

★

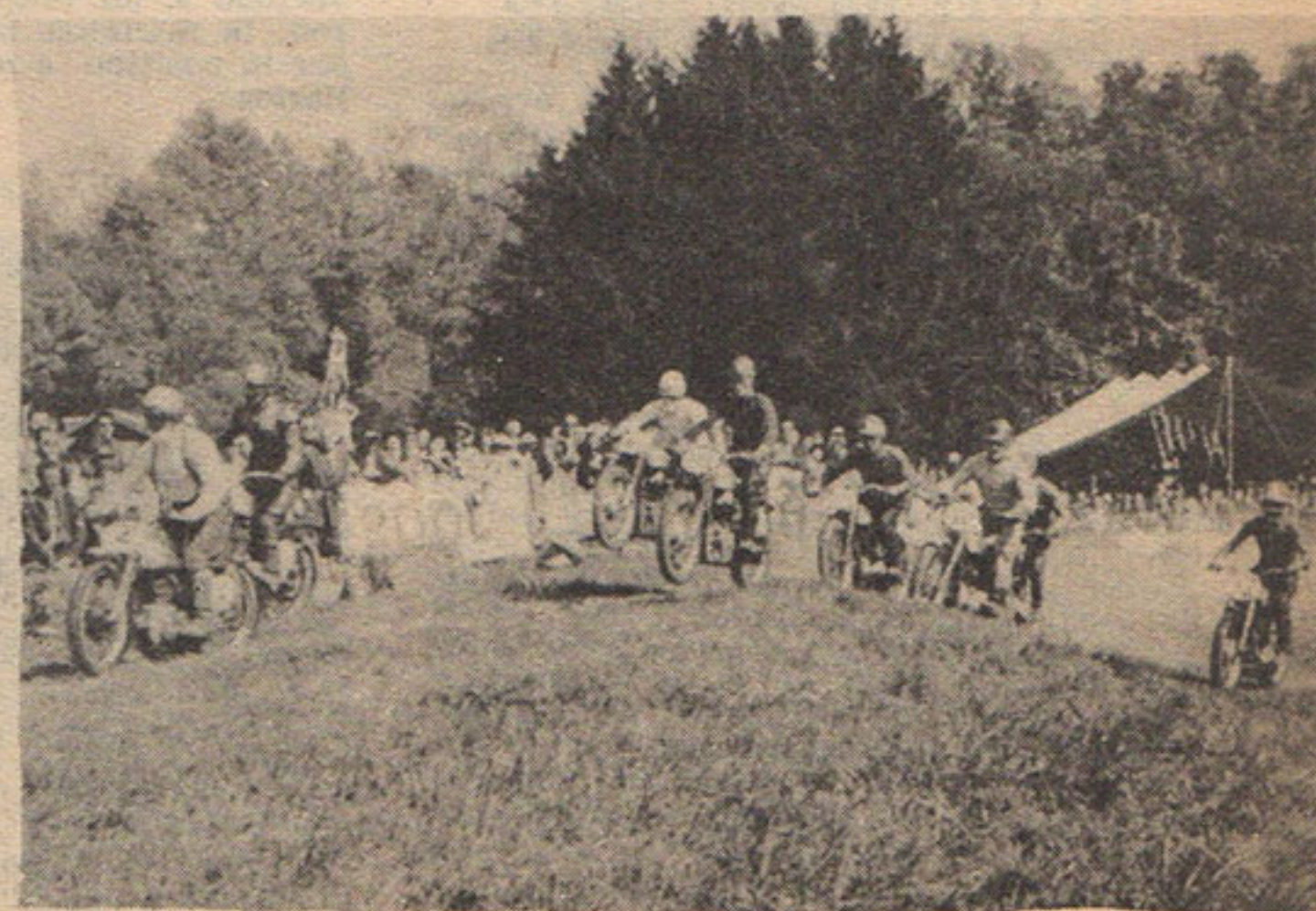
Lors du départ de la première éliminatoire, les trois premiers partis sont Voreux, Caroli et Stonebridge. A la fin de ce premier tour, nous pointons dans l'ordre Castelli, Cizek, Voreux, Sharp J.-T., etc... Stonebridge, ayant chuté, arrive neuvième, mais le tchèque précise son attaque, et, dès le deuxième passage, prend le commandement qu'il gardera jusqu'à la fin.

Stonebridge entreprend de remonter et à chaque tour grignote des places ; 4 tours avant la fin il est second à quelques mètres de Cizek, mais malgré toute son habileté, il ne peut faire mieux que deuxième. Dès le septième passage, les places sont acquises et l'on remarque

Un passage du vainqueur, le belge Jansen.



Les 500 cmc. peu après le départ : (N° 4) Ward cachant partiellement Courajeod. (40) Baeten ; (36) Scaillet ; 18 Klym René ; (20) Bras-sine ; (32) Lundin.



les abandons de Voreux et Tomatis pour les français, de 2 suisses et du tchèque Hamerschmid.

La deuxième série est plus palpitante, la lutte est plus forte. Après avoir vu

en tête Avery (anglais), puis Jegge (suisse), c'est à nouveau un tchèque qui prend cette place après 4 tours : Soucek. Derrière lui Jegge et Avery cherchent chacun la deuxième place qui revient

finale au suisse. Le belge Colin fait une course très régulière en quatrième position. Nos représentants se classent en arrière : Heuqueville neuvième et Del Puppo onzième, quant à Troump, il abandonne après 1 tour.

★

14 coureurs partent en finale. Seule la Tchécoslovaquie a 4 partants, les suisses sont 3, l'Angleterre a également 3 pilotes, l'Italie et la Belgique 2. Dès le départ on se rend compte que les tchèques veulent la victoire de l'un des leurs. C'est d'abord Soucek qui mène, remplacé ensuite par Stonebridge. Mais Cizek remonte, et, à mi-course, est premier malgré toutes les attaques de l'anglais. Le belge Colin fait pratiquement toute la course comme troisième. Jegge (Suisse) longtemps quatrième, chute à l'avant-dernier tour et perd tout l'avantage de sa combattivité, puisqu'il finira doublé, ce qui permet à Kmoch de prendre sa place.

CHAMPIONNAT DU MONDE

Catégorie 500 cmc. — Dans la première éliminatoire, les favoris sont Mingels, Jansen, Archer, Rombouts et Klym Robert.

Si les deux premiers tours Jansen mène, Mingels très vite l'attaque et prend la tête dès le troisième tour. Il terminera même nettement détaché, puisque Jansen est à plus de 9 secondes. Archer passe lentement du huitième rang au troisième. Seuls ces trois hommes ont 15 tours, tous les autres concurrents sont doublés une ou plusieurs fois. Cette manche est marquée par de nombreuses crevaisons : Hansen, Kohler, etc... Klym crève aussi et repart avec deux minutes de retard, ceci au sixième tour. Les suisses Thévenaz, Rapin, Métraux, ont réussi à se classer tous les trois pour la finale.

★

La deuxième éliminatoire laissait prévoir une bataille entre Ward et Baeten. En réalité Ward part très fort et ne sera pas inquiété par Baeten, sauf au neuvième tour et pour quelques instants seulement. René Klym attaque plusieurs fois Scaillet, mais sans résultat et se fait même passer par Donnay et Lundin. En début de course, Brassine marche très bien en troisième position, mais se voit obligé d'abandonner, ses freins se bloquant. Quant à Courajeod, il doit laisser ça là au premier tour déjà, ayant des ennuis de carburateur.

★

La finale voit : 6 belges, 3 suisses, 2 anglais, 1 tchèque, 1 suédois, 1 français (René Klym) au départ. Il est difficile de prévoir un gagnant dans ce lot, plusieurs concurrents ayant des chances.

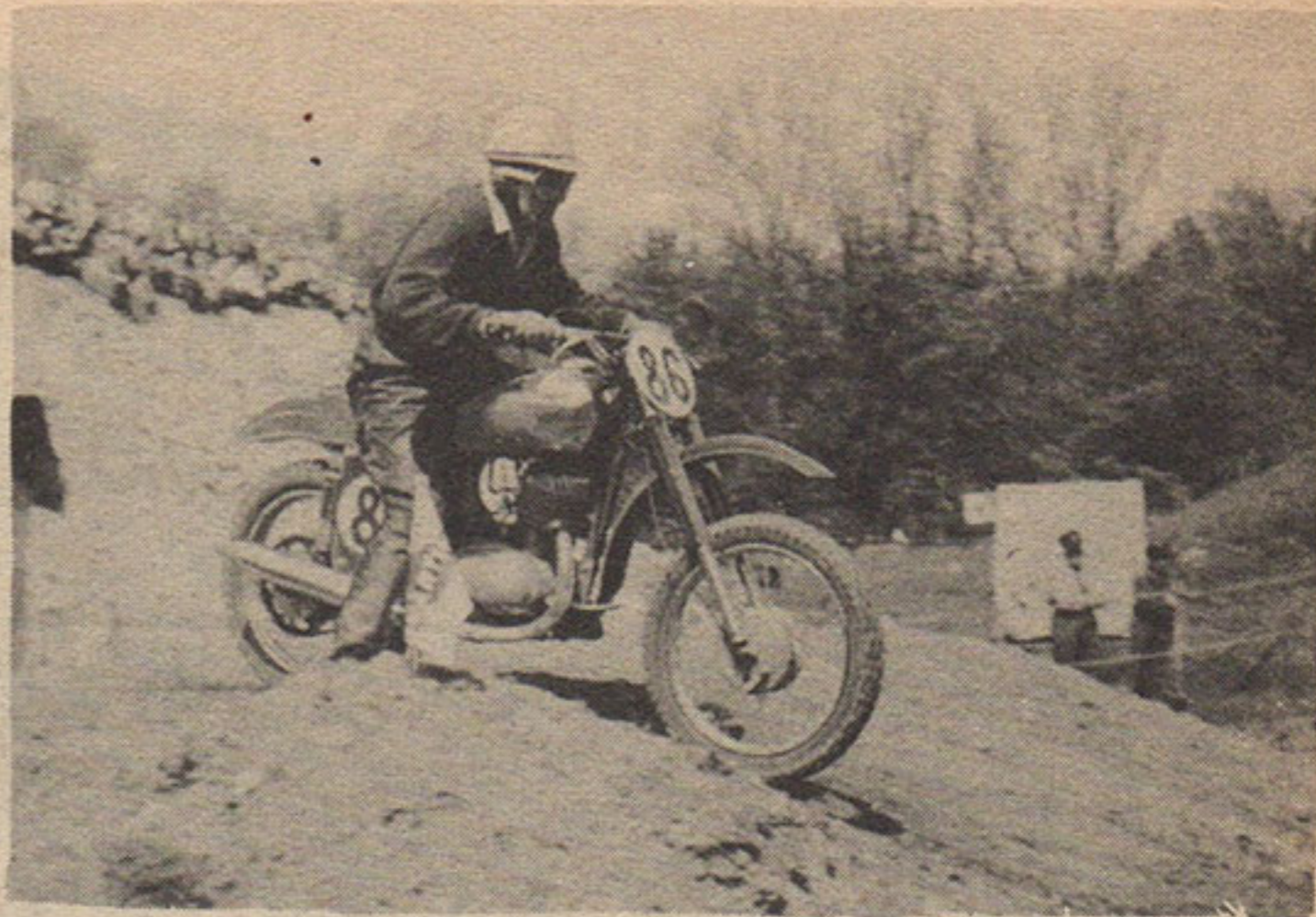
Au premier passage nous voyons en tête Jansen, Baeten, Ward, Archer, etc. Mingels est sixième à ce moment. Par la suite Jansen mènera jusqu'au bout et ceci avec une maîtrise parfaite. Jusqu'à l'avant dernier tour, Baeten fournira le second, mais Mingels, qui est revenu très fort, lui prend sa place pour ne terminer qu'à 3 secondes du vainqueur. Nous avons retrouvé là le grand Mingels d'il y a quelques saisons. Les quatrième et cinquième places sont défendues par Lundin et Archer, ce dernier devant sans cesse résister à Ward qui le talonne. René Klym est le premier des « viennent ensuite », ayant à un moment donné cherché à attaquer Ward, malheureusement sans résultat.

3 hommes durent abandonner dans cette course : Soucek pour défaut à l'embrayage, Scaillet avec des ennuis de carburateur et Rombouts avec l'axe de l'embrayage cassé.

★

En conclusion de cette journée, nous voyons donc les belges mener dans ce Championnat du Monde. Les manches suivantes nous diront si vraiment les anglais laisseront passer le premier titre mondial aux mains de leurs adversaires de toujours.

Cizek, le vainqueur des 250 cmc.



Après le départ, une dépression de terrain permet aux 250 cmc. de prendre leur envol.



Quant à la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées, il est plus que probable qu'elle ira en fin de saison en Tchécoslovaquie.

J. F.

RESULTATS TECHNIQUES

Finale de la première manche du Championnat du Monde :

1. Jansen (Belg.) Matchless, 20 tours, 40 km, en 50'0"8 ; 2. Mingels (Belg.) Sarcoléa, 50'03"9 ; 3. Baeten (Belg.) FN, 50'57"7 ; 4. Lundin (Suède) BSA, 51'18"8 ; 5. Archer (Angl.) Norton, 51'49"8 ; 6. Ward (Angl.) Norton, 52'22"2 ; 7. Klym René (Fr.) BSA, à 1 tour ; 8. Donnay (Belg.) FN, à 1 tour ; 9. Thévenaz (Suis.) BSA, à 2 tours ; 10. Rapin (Suis.) BSA, à 2 tours ; 11. Métraux (Suis.) Velocette, à 7 tours.

Abandons : Soucek (Tchécosl.), Embrayage ; Scaillet (Belg.), refroidissement défectueux ; Rombouts (Belg.), axe d'embrayage cassé.

Eliminations de la première série : Kohler (Allem.) ; Soletti (Ital.).

Eliminations de la deuxième série : Brassine (France) ; Courajeod (Suisse).

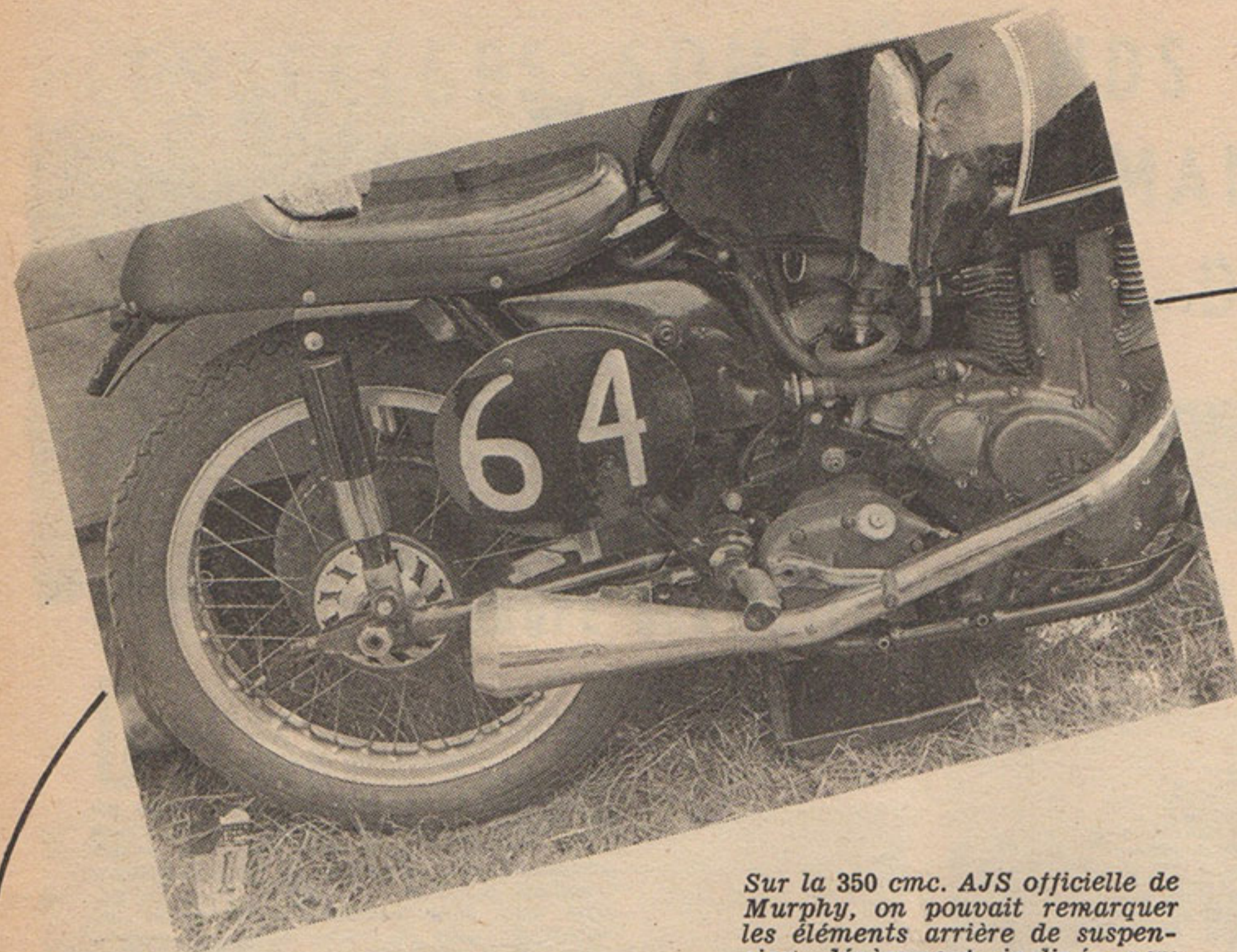
Finale de la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées :

1. Cizek (Tchécosl.) Jawa, les 12 tours (24 km) en 32'30"7 ; 2. Stonebridge (Ang.) Greeves, 32'40"3 ; 3. Colin (Belg.) NSU, 33'26"8 ; 4. Kmoch (Tchécosl.) Jawa, 33'36"5 ; 5. Avery (Angl.), Greeves, 34'10"9 ; 6. Jegge (Suisse) Motosac., à 1 tour ; 7. Hamerschmid (Tchécosl.) Jawa, à 1 t. ; 8. Brixner (Suis.) Malco, à 3 t. ; 9. Gudit (Suis.) Malco, à 6 tours.

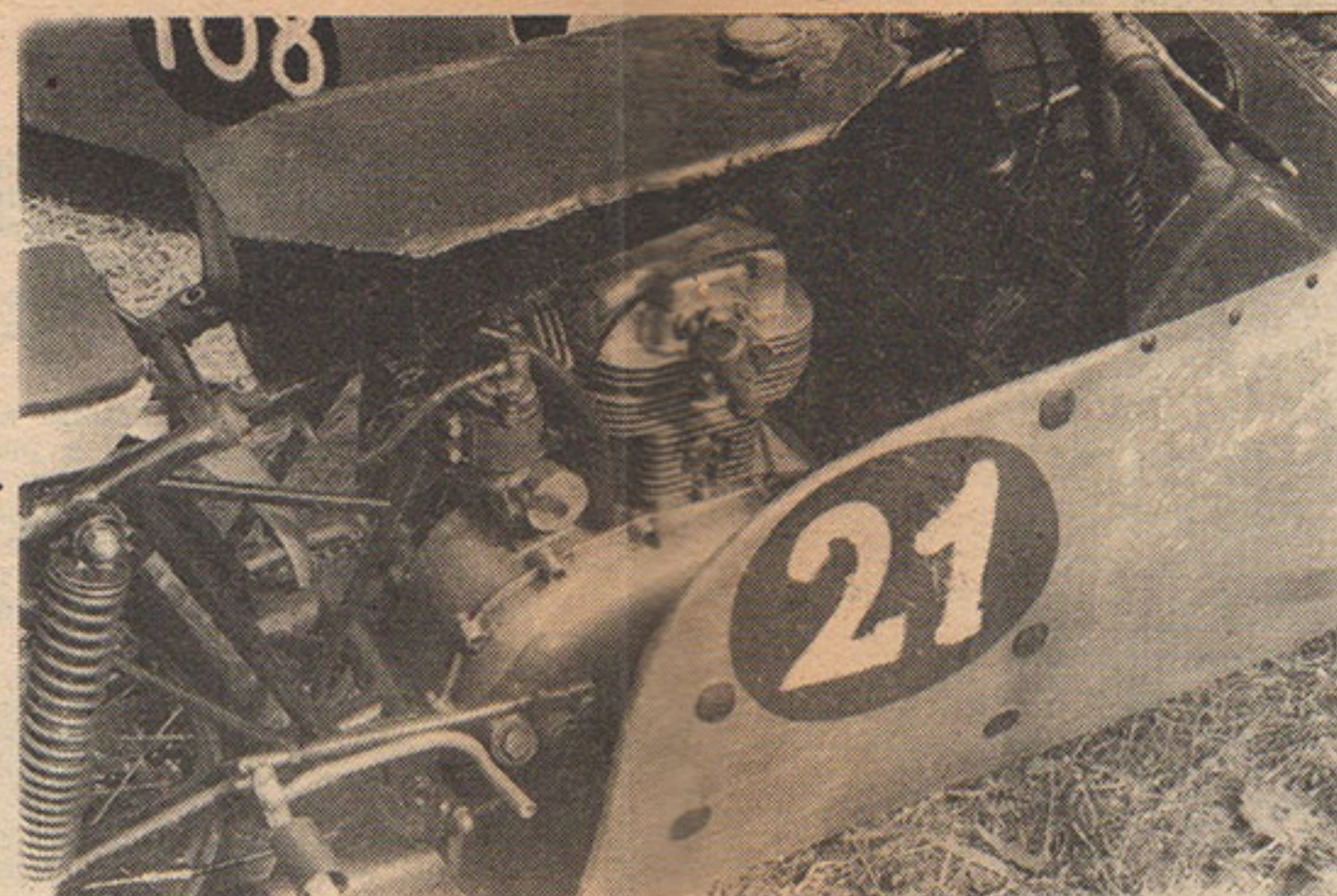
Abandons : Sharp (Angl.), sorti de la piste ; Soucek (Tchécosl.), chute ; Verhaegen (Belg.), ennuis de carburateur ; Caroli (Ital.), chute ; Castelli (Italie), chute.

Elimination de la première série : Voireux (France) ; Tomatis (France).

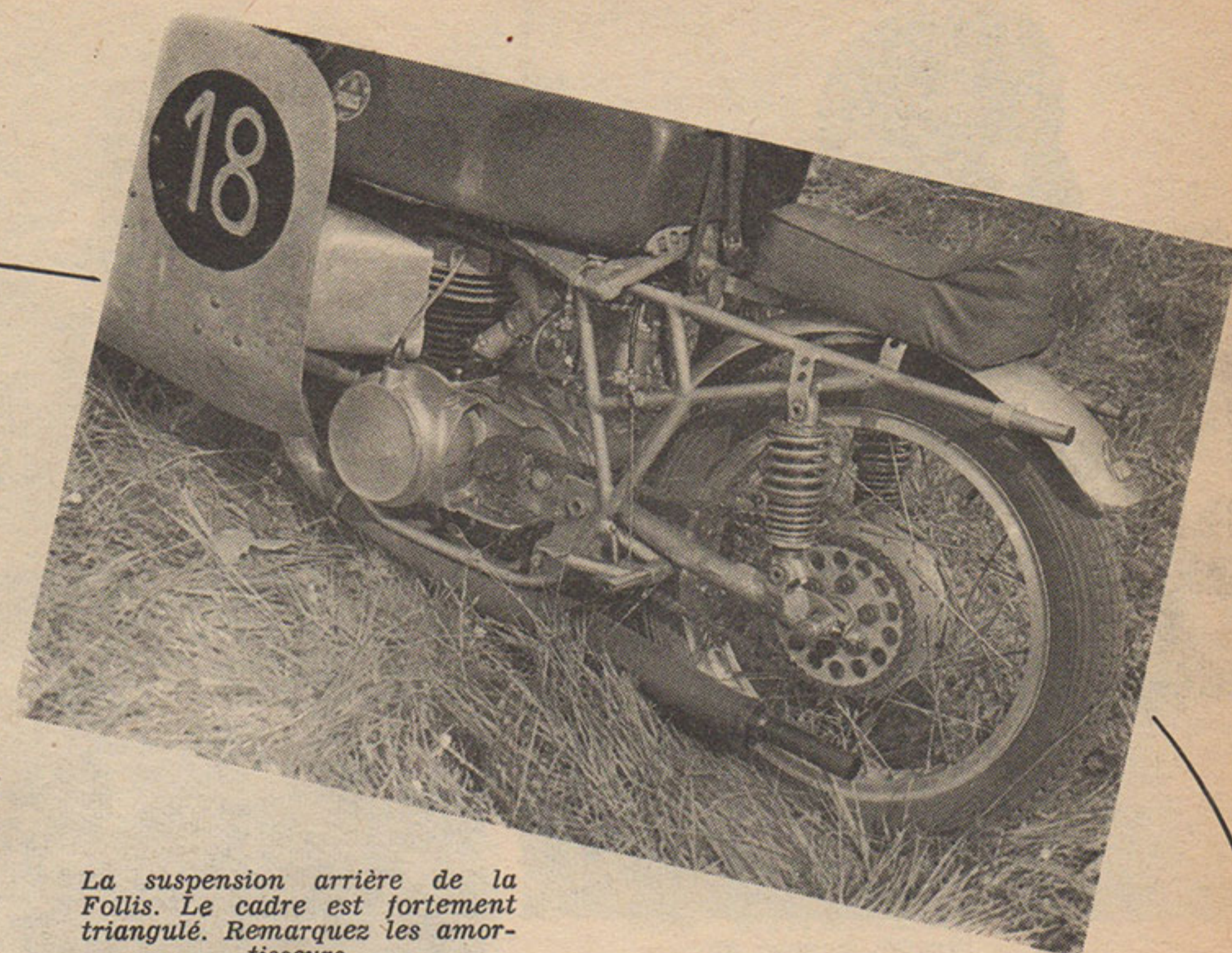
Elimination de la deuxième série : Romano (Fr.) ; Duvolsin (Suis.) ; Drump (France).



Sur la 350 cmc. AJS officielle de Murphy, on pouvait remarquer les éléments arrière de suspension, légèrement inclinés vers l'arrière.



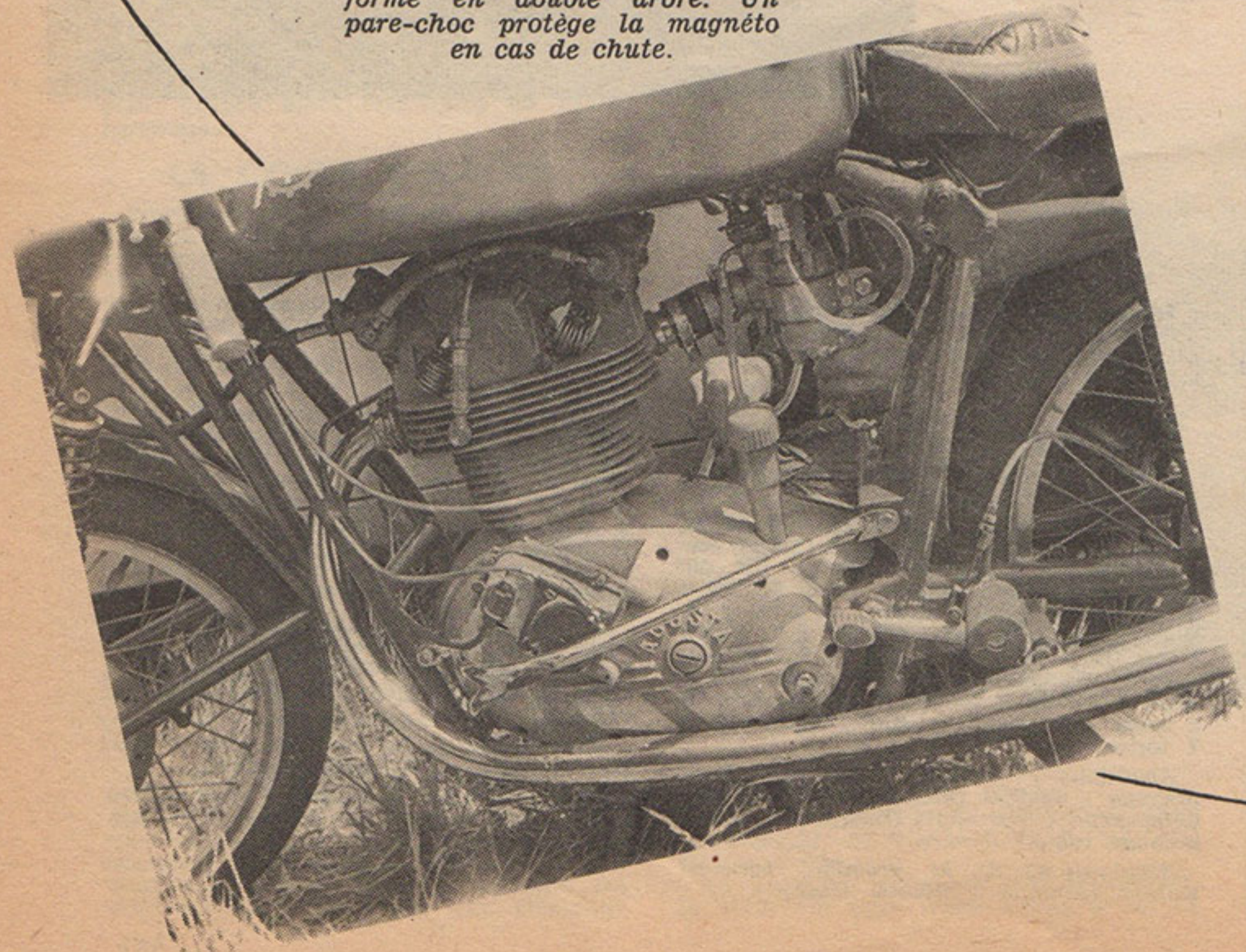
Petite astuce constatée sur la machine de Pernin : le vrai réservoir, visible ici, est dissimulé sous un faux réservoir auquel il est beaucoup plus facile de donner le modelé désiré.



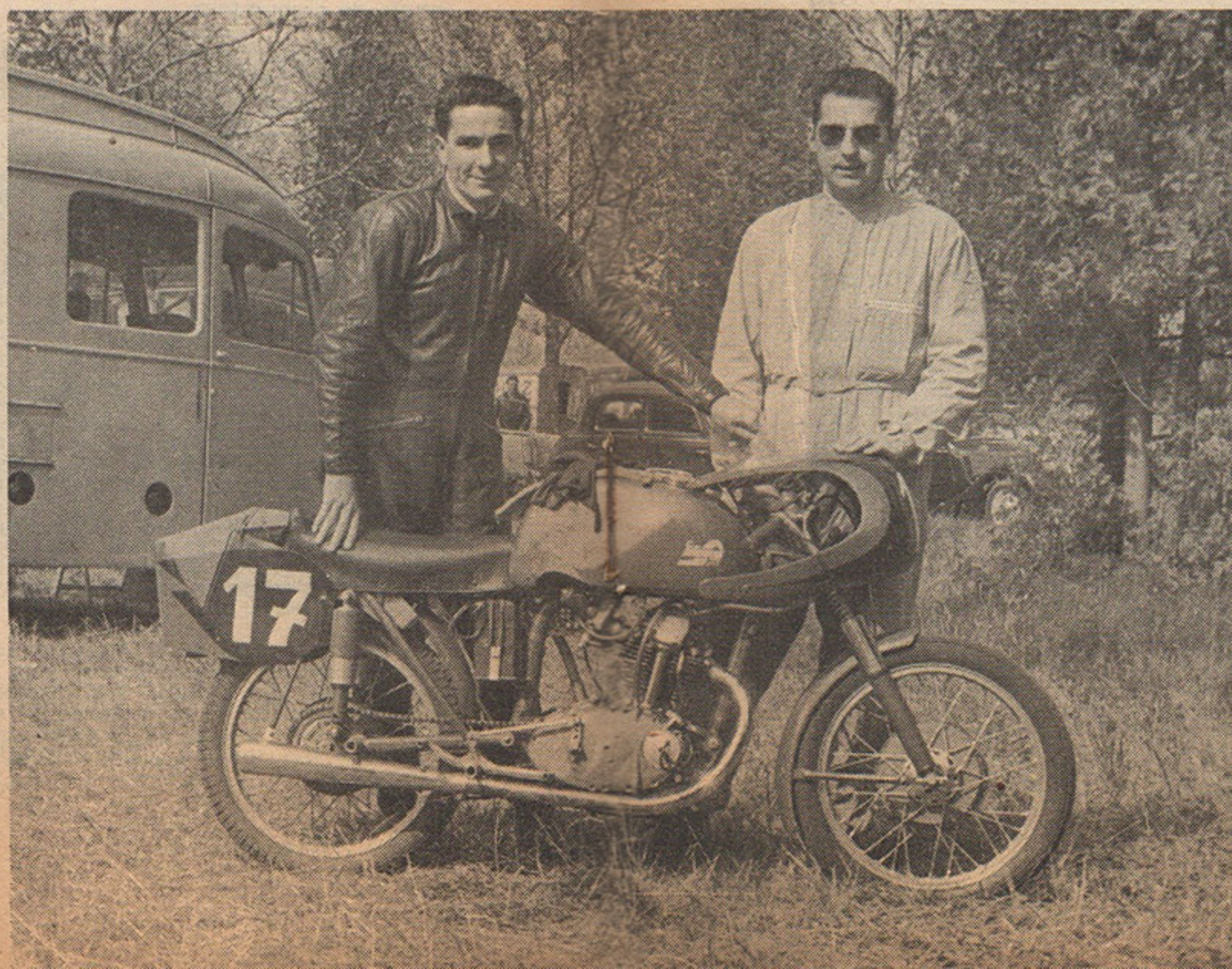
La suspension arrière de la Follis. Le cadre est fortement triangulé. Remarquez les amortisseurs.

A BOURG-EN-BRESSE LE PARC NOUS REVELE ...

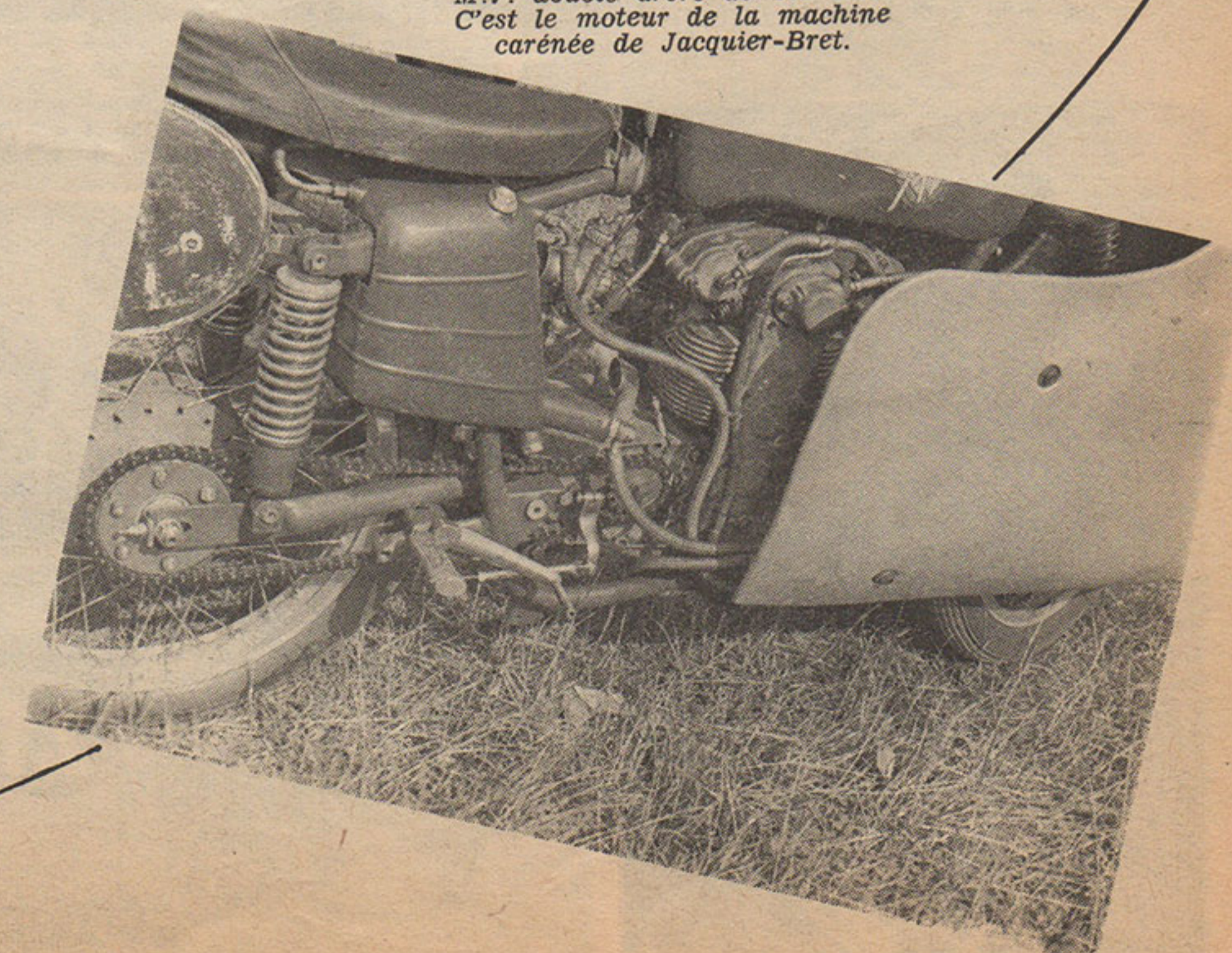
Encore un autre moteur M.V. : le 175 de Focardi. Il s'agit d'un ancien simple arbre client transformé en double arbre. Un pare-choc protège la magnéto en cas de chute.

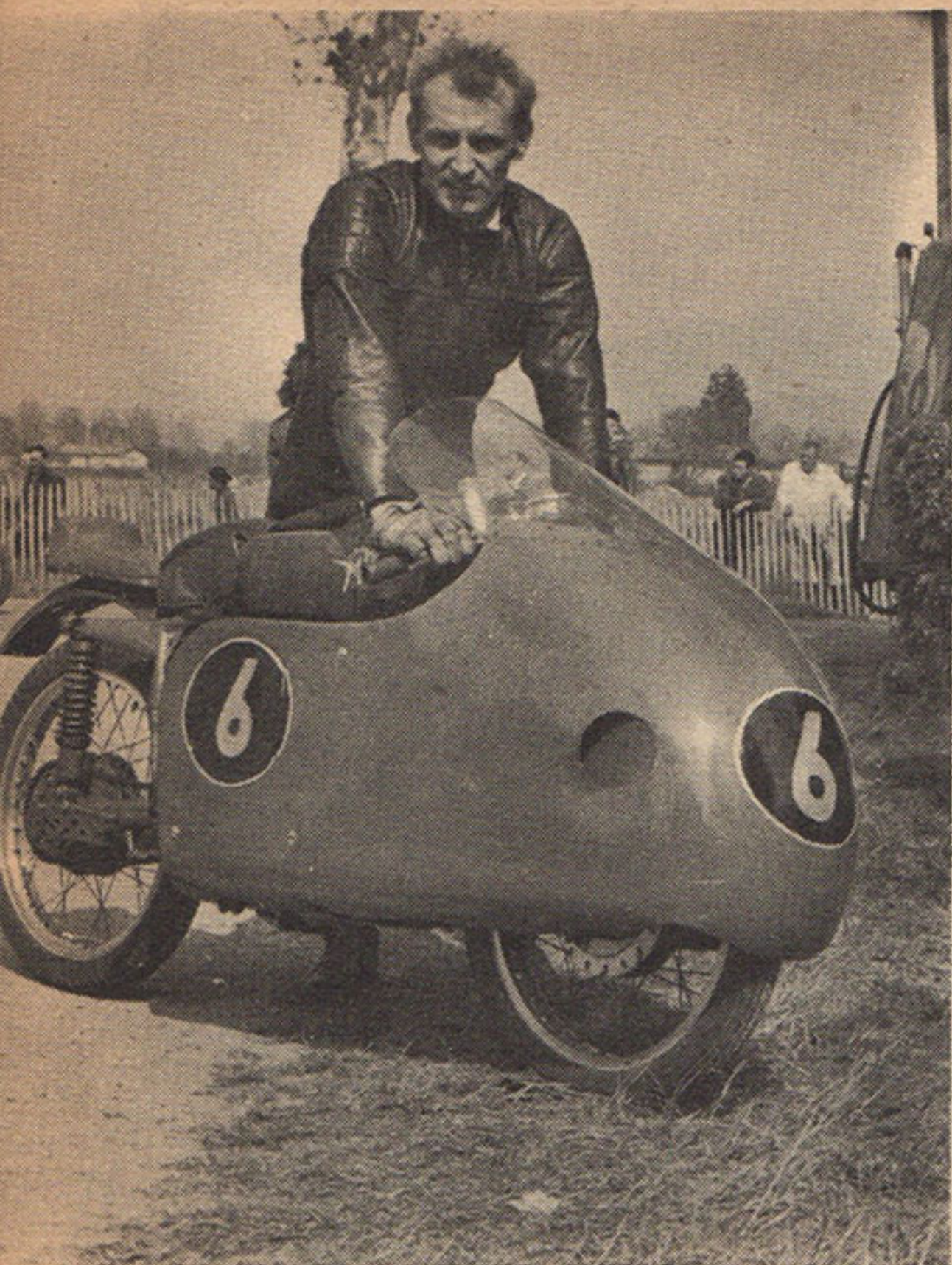


Lesage et son mécano nous présentent la 125 Ducati simple arbre que le pilote grenoblois vient d'acquérir pour cette saison.



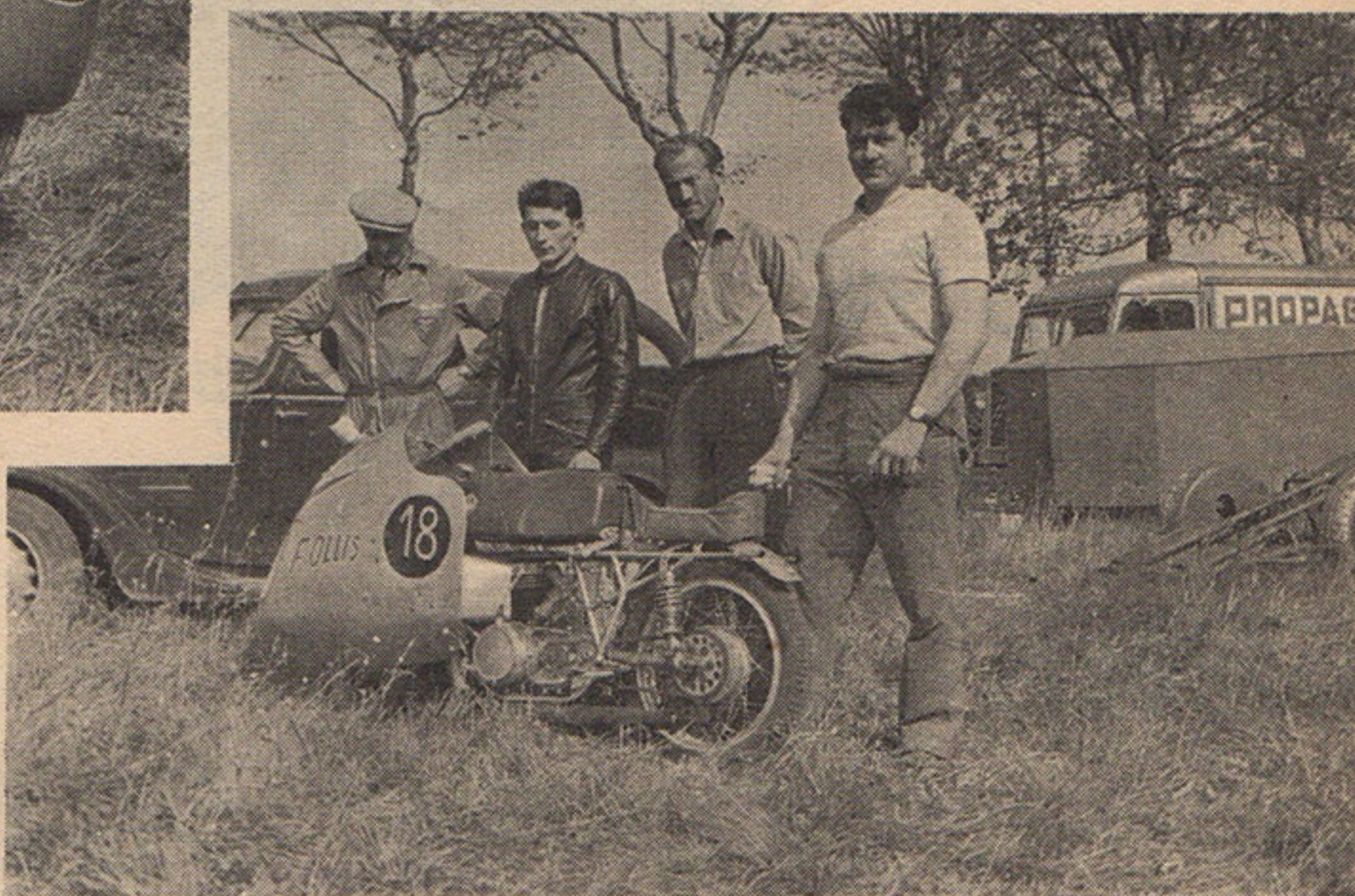
M.V. double arbre de 175 cmc. C'est le moteur de la machine carénée de Jacquier-Bret.





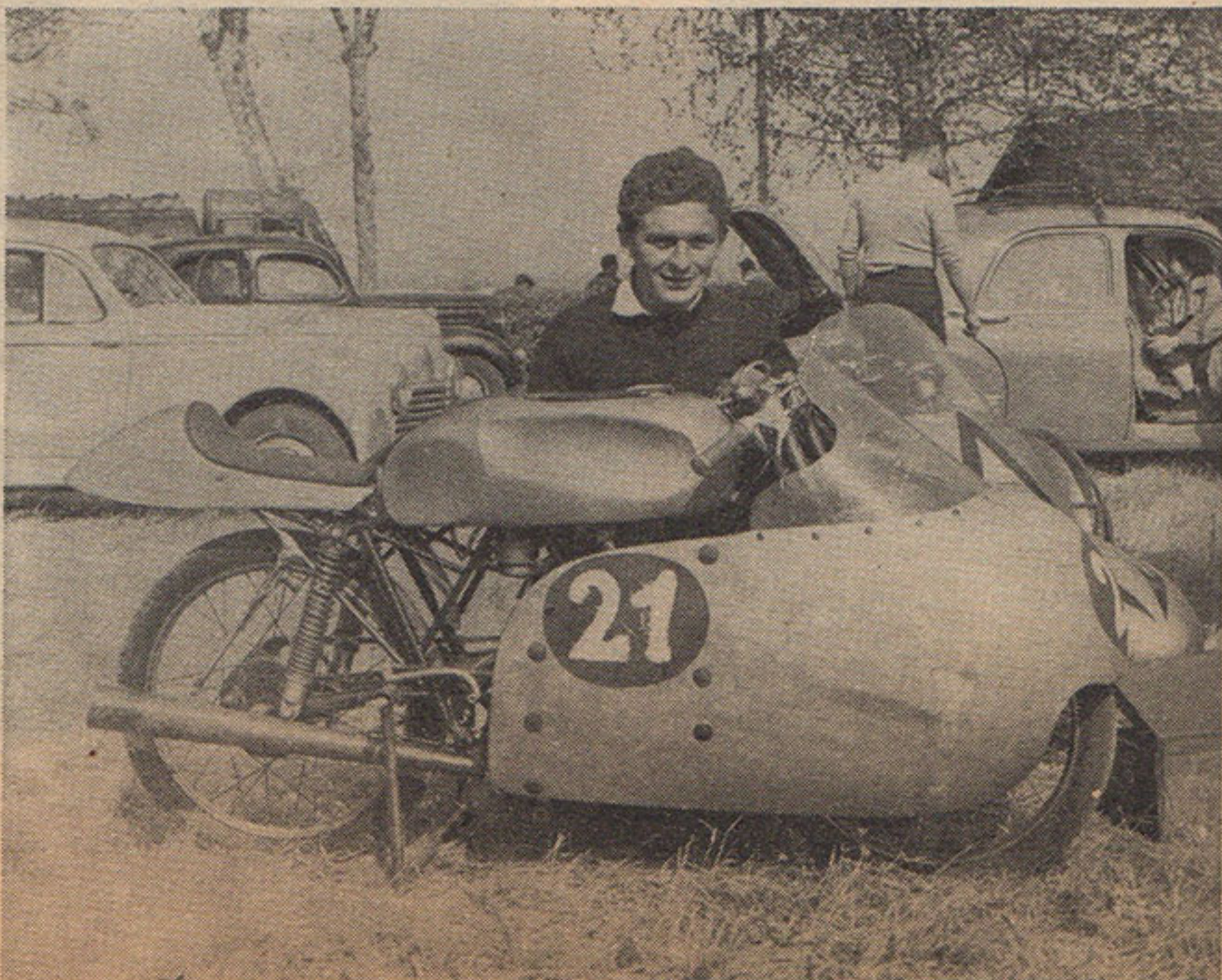
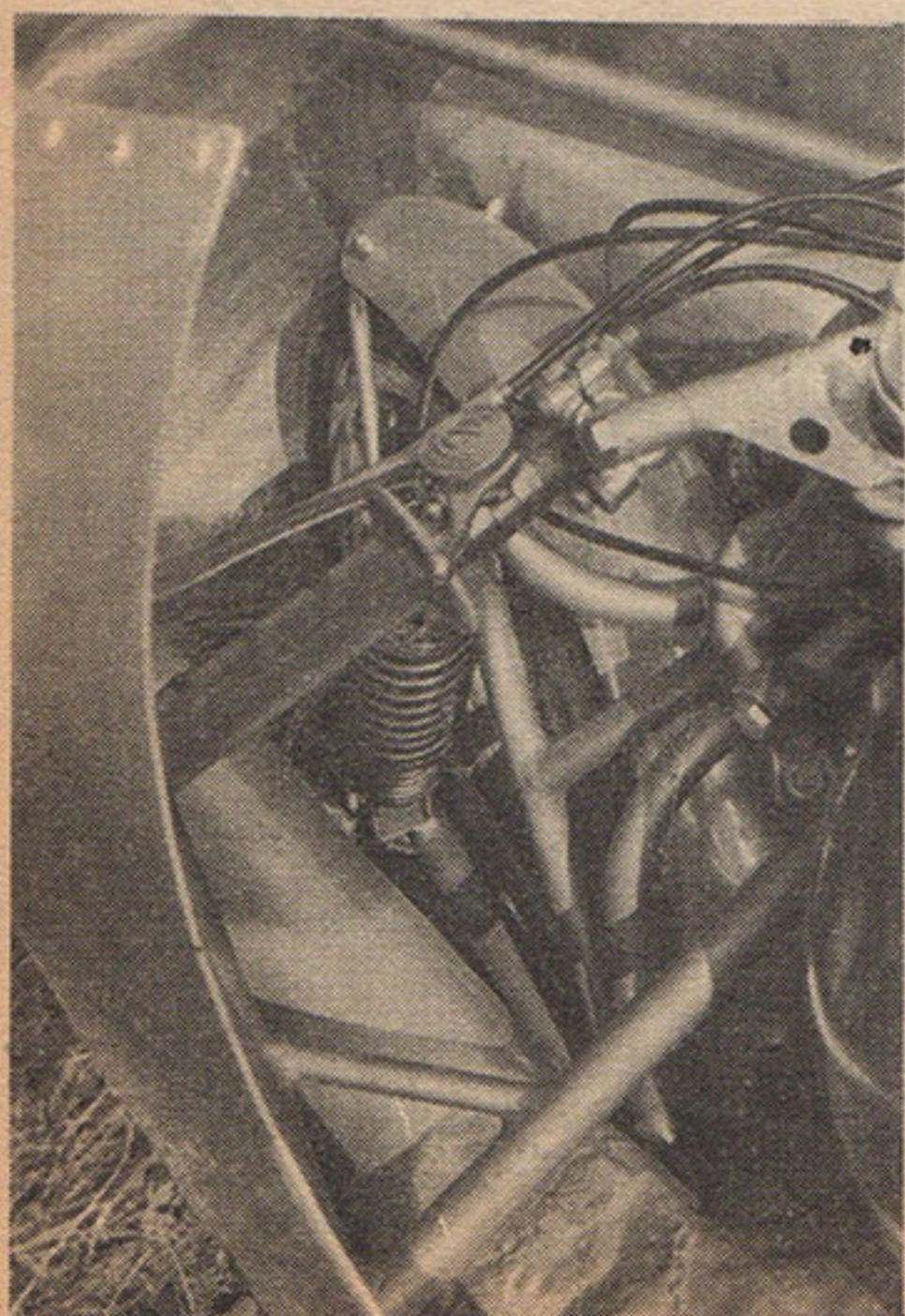
A gauche : Touzalin et sa 125 MV double arbre d'usine qui termineront premiers des 125 cc. malgré un mauvais départ.

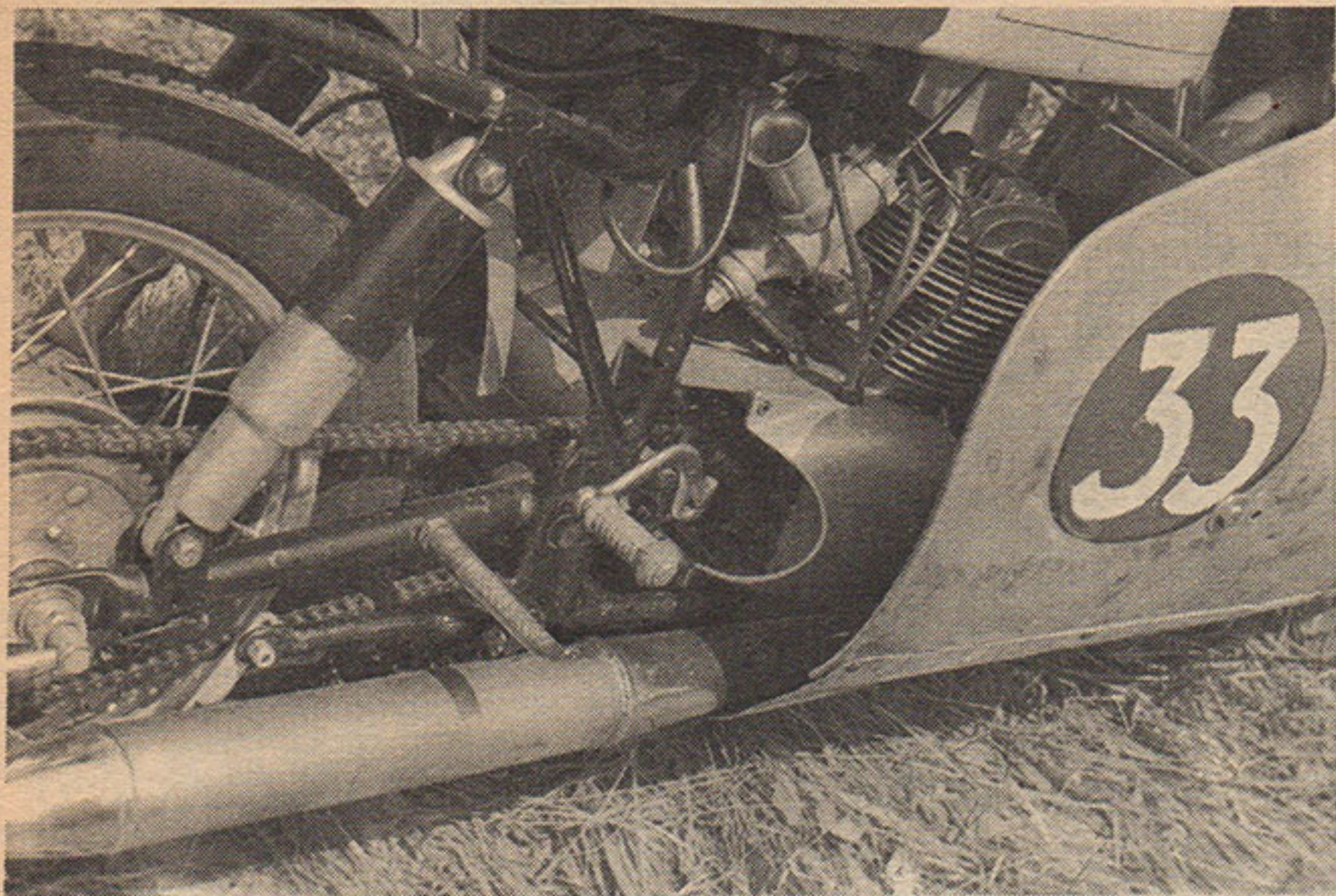
Ci-dessous : derrière la 175 Follis officielle, dont les débuts sont prometteurs, on reconnaît au centre le pilote Casset, ayant à sa gauche l'auteur de la machine, l'ingénieur hongrois Meriath, qui travaille depuis deux ans chez Follis.



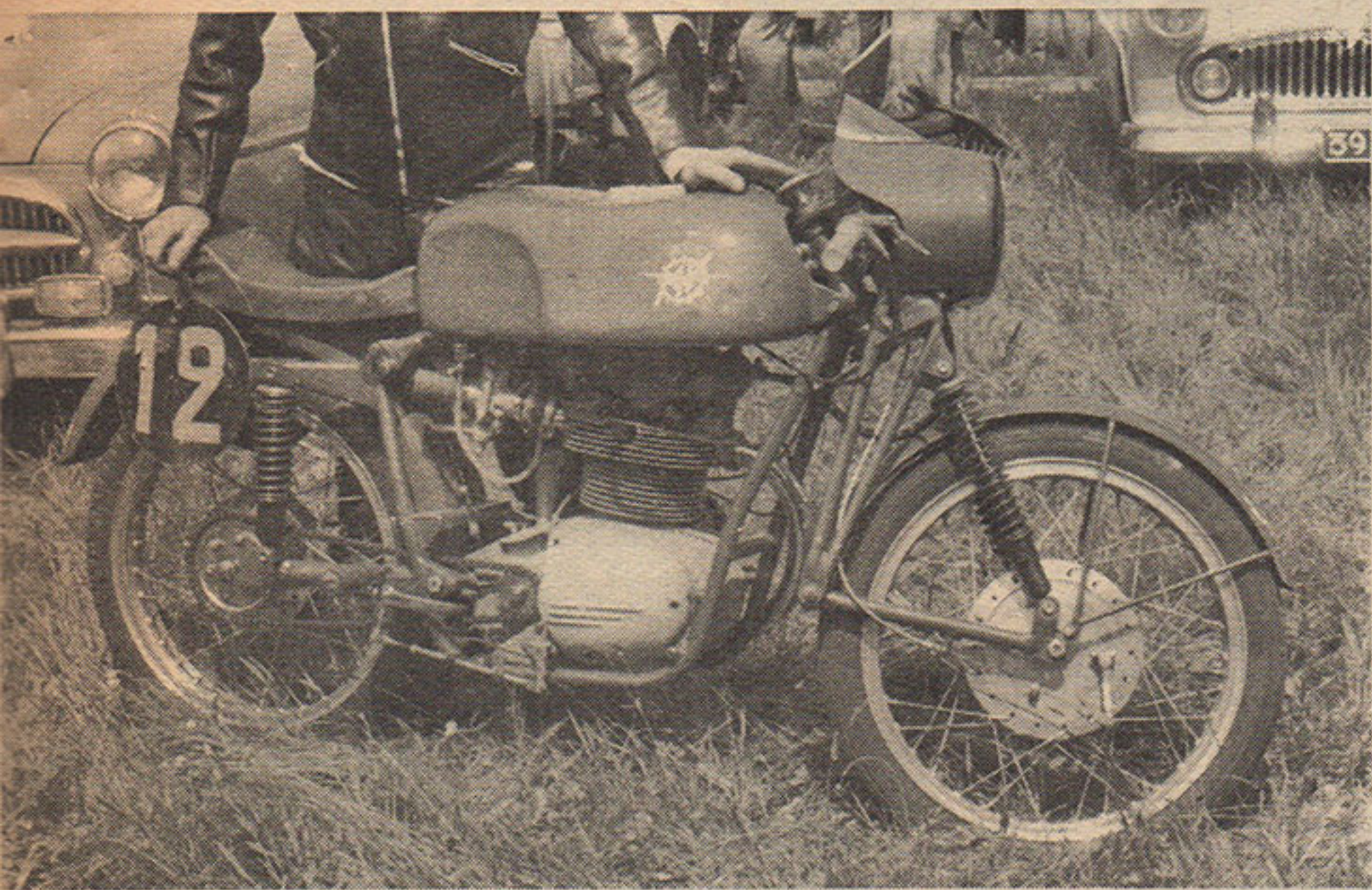
Ci-dessous : suspension et tenue de route de cette Follis nous ont semblé remarquables. Les éléments amortisseurs sont réalisés par Follis et possèdent des ressorts de pas différents. A l'avant, la fourche Earles que l'on voit partiellement.

Ci-dessous : Pernin nous présente sa « spéciale 125 » où, dans un cadre dont il est l'auteur, se trouve un 125 cmc. Jonghi à allumage magnéto.



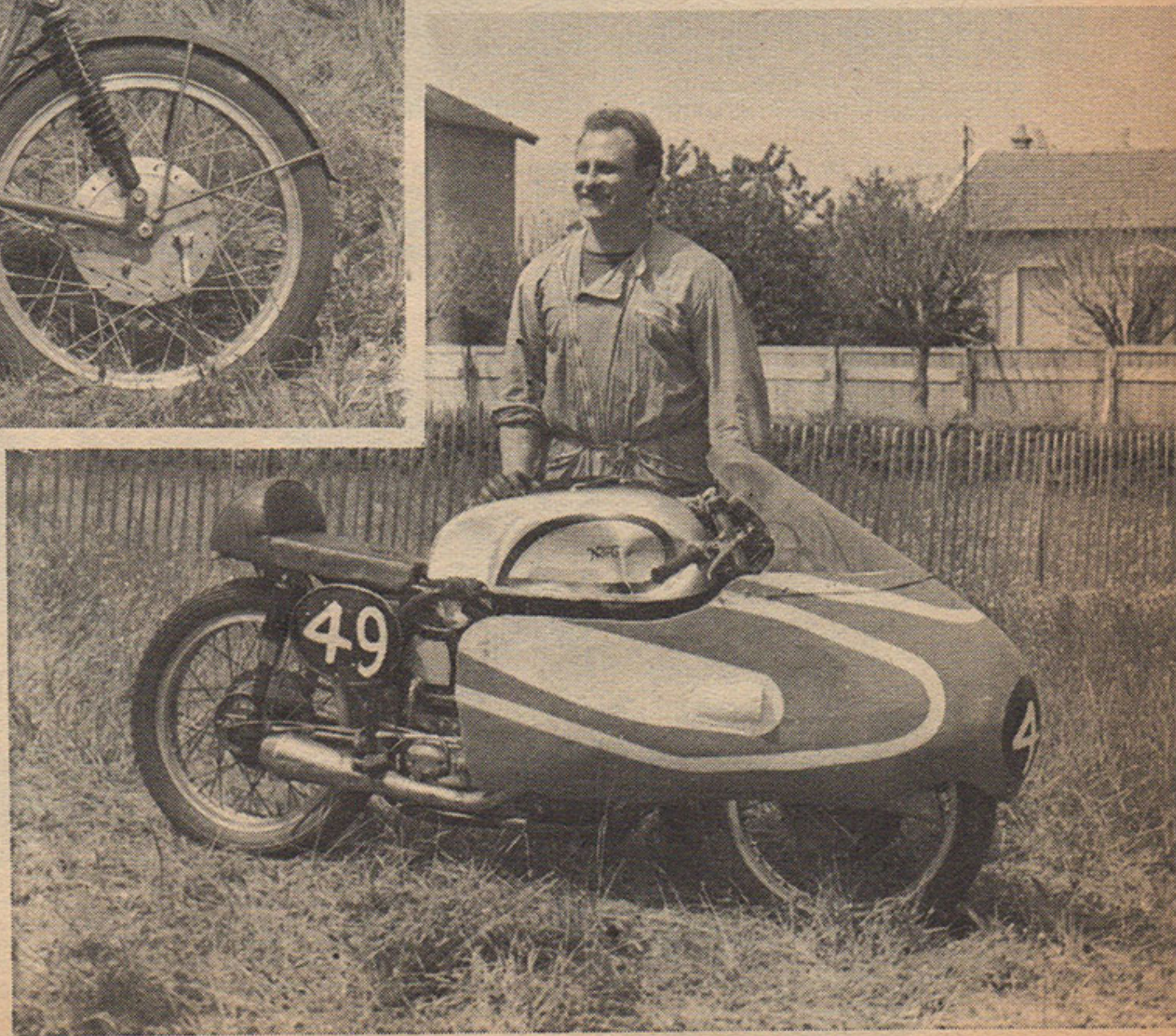


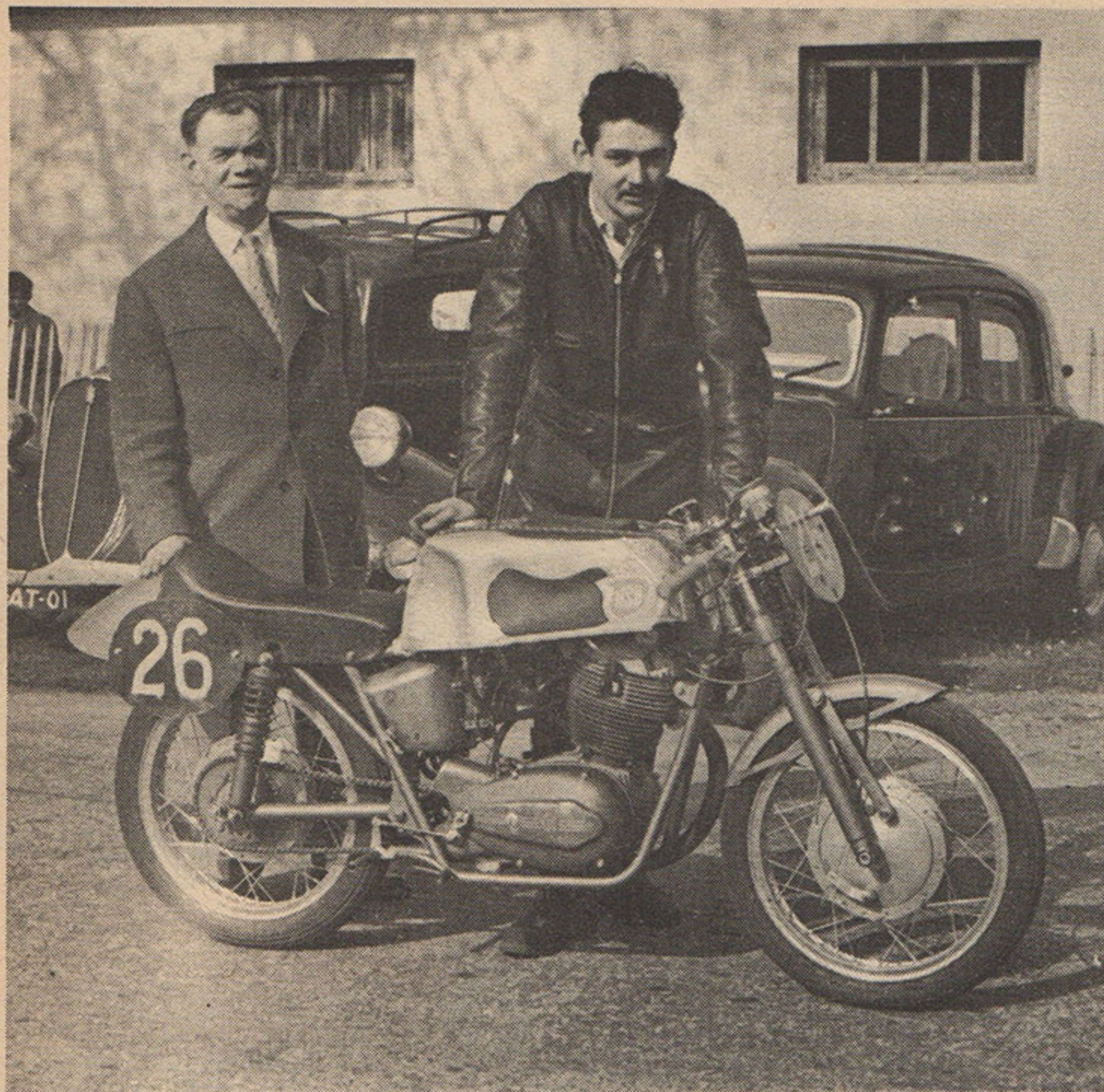
On a revu avec plaisir le 250 twin Peugeot de Bouin. Les maladies de jeunesse semblent être du domaine du passé, et la machine afficha une belle rapidité.



Une remarquable machine client : la 175 M.V. double arbre du cannois Focardi.

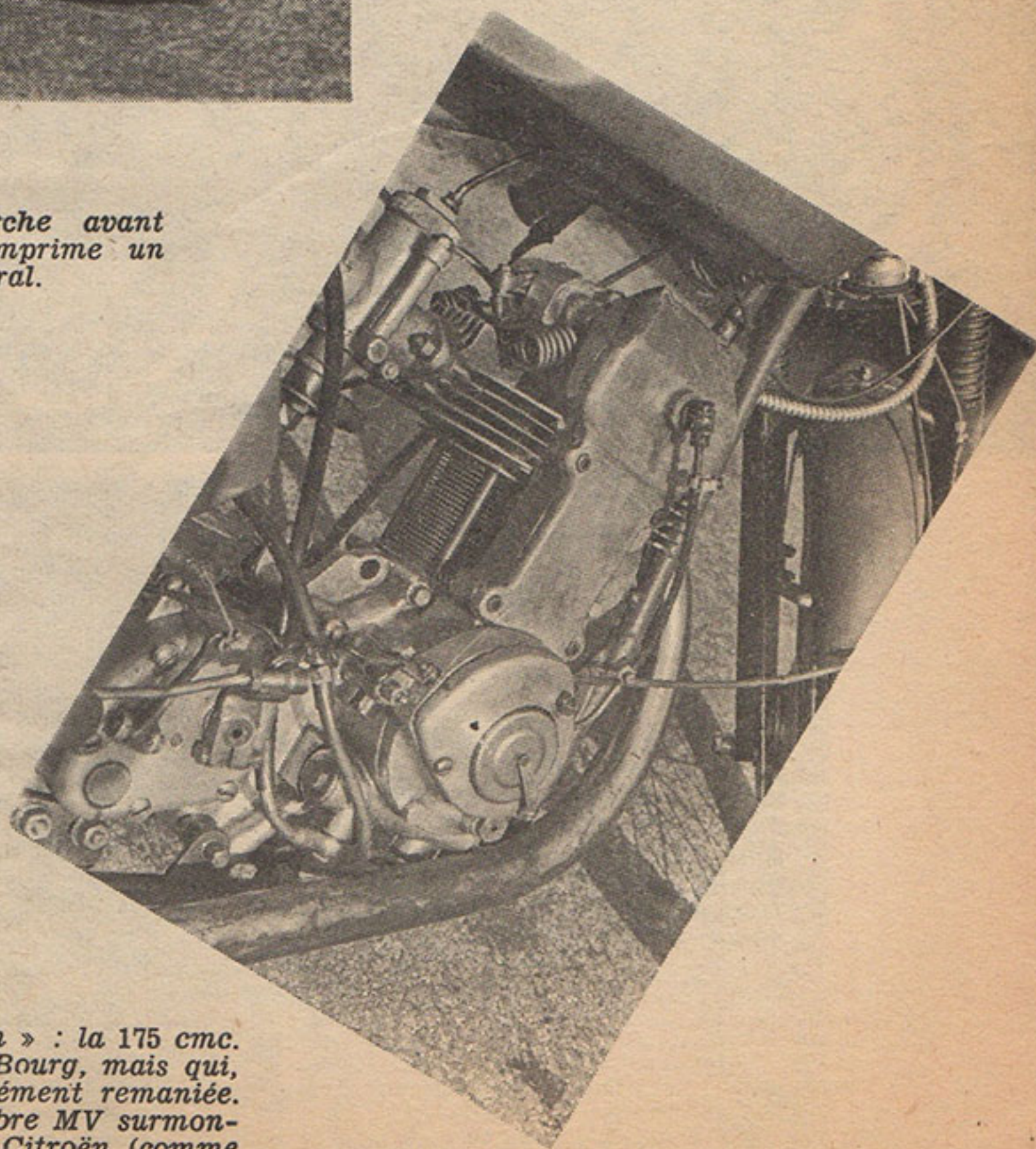
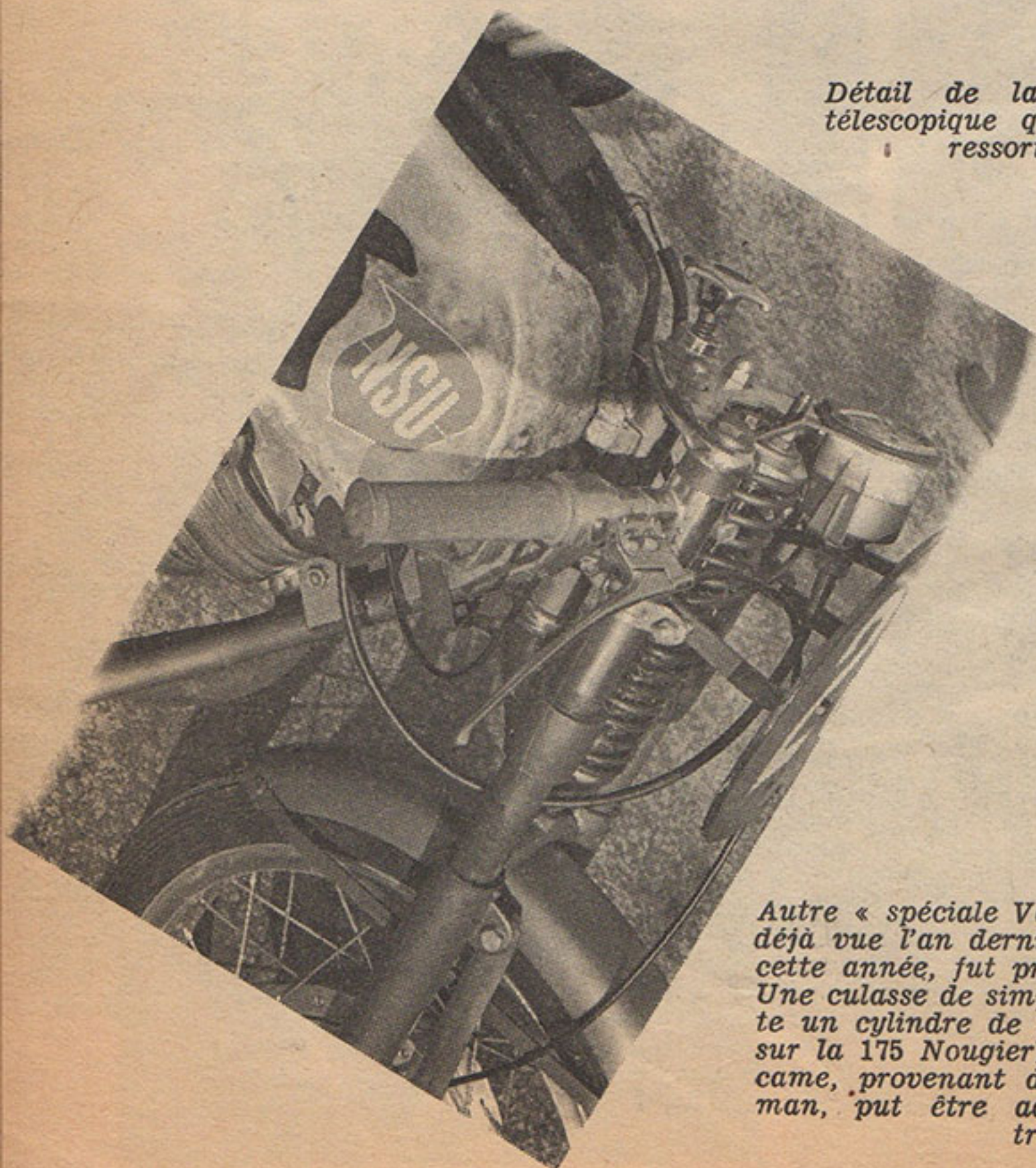
Insermini nous présente son carénage en plastique... nettement plus efficace que le premier qu'il réalisa. Il ne devait toutefois pas l'utiliser le jour de la course, étant obligé de freiner beaucoup trop tôt, à cause de la meilleure pénétration.





De Lyon, les Valentin (père et fils) amenèrent deux « bitzas » dont cette 250 cmc. à moteur NSU Sportmax. Cadre, réservoir, freins sont des réalisations personnelles, et la machine ne pèserait pas 100 kg. Le moteur est celui de l'ancienne NSU de J.P. Bayle. Cette machine ne fut pas admise en course, son pilote n'ayant pas participé aux entraînements.

Détail de la fourche avant
télescopique qui comprime un
ressort central.



Autre « spéciale Valentin » : la 175 cmc. déjà vue l'an dernier à Bourg, mais qui, cette année, fut profondément remaniée. Une culasse de simple arbre MV surmonte un cylindre de 2 CV Citroën (comme sur la 175 Nougier). Le boîtier d'arbre à came, provenant d'une Excelsior Manxman, put être adapté après bien du travail.

SPLENDIDE DOUBLE DE DALE (GUZZI) EN 350 ET 500

A METTET ... dans la grêle et la neige!..

Si la région de Mettet n'a jamais été réputée pour son climat exceptionnellement doux, cette fois tous les pronostics les plus pessimistes ont été largement dépassés, la grêle et la neige, véhiculés par des bourrasques impétueuses, balayant les 8 km du circuit en plein travers dès les premières heures de cette matinée de mal. C'était évidemment pour les dirigeants du Club de Mettet le coup le plus dur qu'ils aient connu, car au lieu de la grande foule escomptée, ce n'étaient seulement que quelques milliers de spectateurs qui avaient répondu à l'appel d'un programme de choix. Tant et tant de jours passés à semer pour voir d'un seul coup la récolte décimée ! Et pourtant, à peine le parc des coureurs était-il libéré, après les courses, que J. Tacheny et son Comité discutaient déjà de ce qu'il faudrait faire... l'année prochaine ! C'est grâce à des hommes comme ceux-là, qui luttent contre vents et marées, que le sport motocycliste survit et qu'il connaîtra peut-être encore des moments fastes, lorsque des règlements nouveaux, mieux adaptés aux circonstances présentes, lui auront rendu une vitalité qui menace de décroître.

*

A 10 h. 30, avec seulement une demi-heure de retard sur l'horaire prévu, la première course, dite « Grand Prix Auguste Galloy », voit se rassembler les Internationaux en 250 cc et les Juniors 350 et 500 cc.

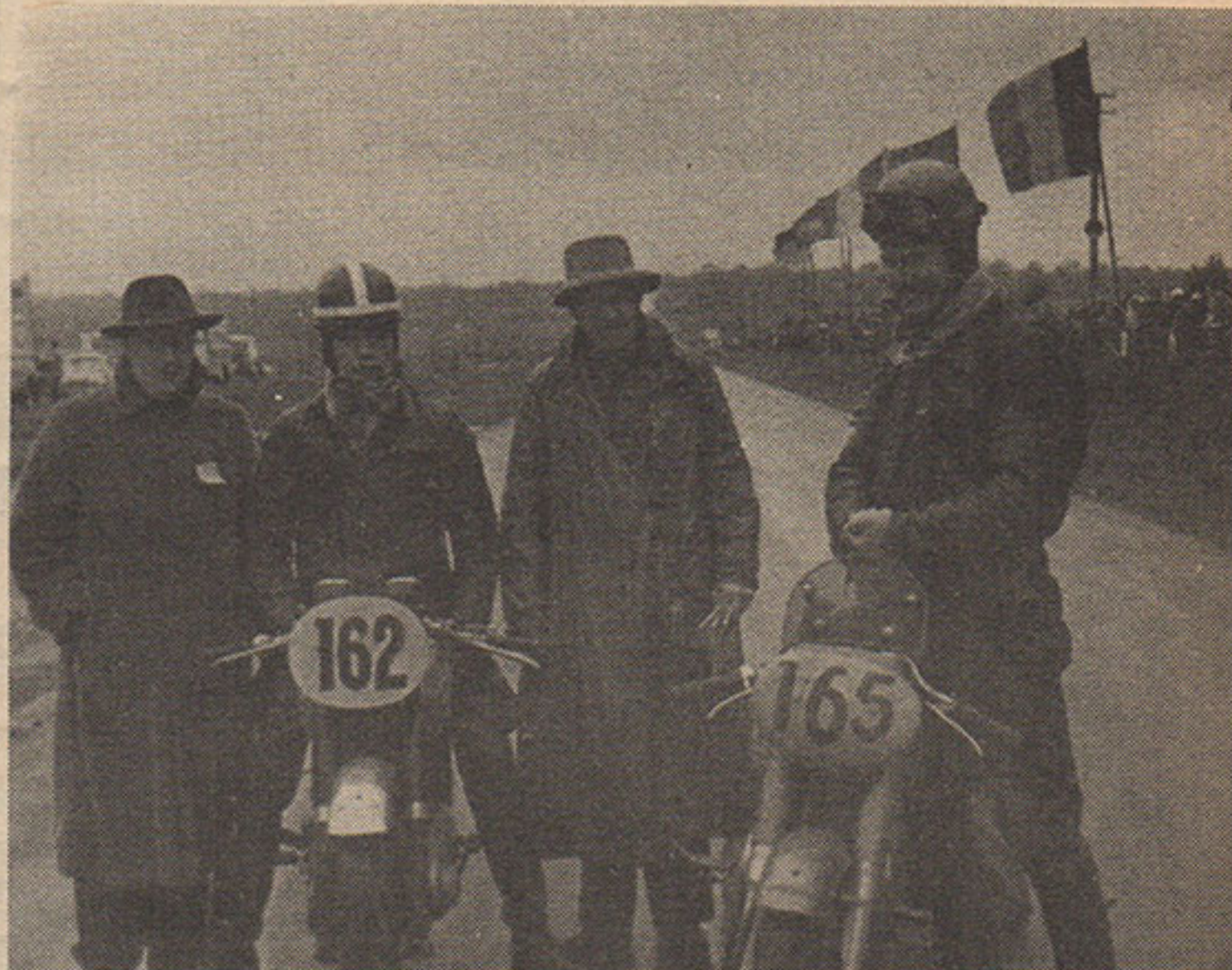
La lutte se circonscrit surtout entre les allemands Heiss (NSU) et Beer (Adler), en Internationaux, cependant que nous avons la vive satisfaction de voir notre compatriote Solbinet s'accrocher fort bien aux leaders, et conduisant avec virtuosité sur ce circuit glissant, remporter la première place des Juniors 500 cc sur sa Norton strictement de série, à la moyenne très honorable de 117,550 kmh (Cette course est gagnée par Heiss à 124,900 kmh).

A signaler également la belle prestation de Randaxhe en 350 cc Juniors, qui l'emporte dans sa catégorie à 111,625 de moyenne.

A DALE LES 350 CMC.

C'est ensuite le rassemblement des 350 cc Internationaux et Seniors. On remarque sur la première ligne Surtees sur MV, Dale et Campbell sur Guzzi officielles. Kavanagh qui était régulièrement engagé sur MV a télégraphié qu'il ne pouvait venir. Surtees aura donc la lourde charge de défendre la marque MV contre les deux Guzzi. Derrière ces trois pilotes montés sur des machines d'usines, sont rangés tous les autres concurrents, coureurs indépendants, et non des moindres, tels les Dauwe, qui cette année reste le seul à défendre les couleurs belges dans la spécialité, Brett, qui après une éclipse de quelques années, revient plus combattif que jamais, les Hinton frères, Clark et autres fameux... Lappin... Juste au moment du Start, la neige et la grêle se remettent à tomber de plus belle, Dale ayant réussi à partir en tête, suivi à quelques mètres de Surtees, ce dernier s'arrêtant toutefois à l'is-

Voici, photographiés après leur arrivée, les vainqueurs Juniors : le belge Randaxhe (162) en 350 cc. et le français Solbinet (165) en 500 cc.



sue du premier tour pour changer de lunettes, cependant que de nombreux abandons étaient déjà enregistrés. Le champion de MV repartait avec près de 3 minutes de retard sur Dale, et entamait une poursuite courageuse, mais qui ne pouvait triompher de la forme exceptionnelle de Dale, qui maintenait son allure comme en se jouant des morsures de la grêle, traversée à plus de 150 kmh ! Parmi les rescapés, la lutte était sérieuse, entre Brett, Dauwe, Matthews et Nies, tous sur Norton, le dernier nommé faisant partie de la catégorie Seniors, et démontrant ainsi sa grande classe.

Les 20 tours de cette course se terminaient sur la victoire nette de Dale, à la moyenne de 129,615 kmh, et après un véritable calvaire de 1 h. 15.

SIDECARS INTER et SENIORS

Quand les équipages se sont rangés sur la piste, vers 14 heures, une timide éclaircie remit du baume au cœur des concurrents et des spectateurs pour cette troisième course, qui réunit elle aussi de très grands noms de la spécialité. Disons tout de suite qu'à part quelques petites averses, cette course sera favorisée par le temps, et se déroulera dans des conditions plus régulières que les précédentes. On s'attendait à une lutte singulière entre Hillebrand sur BMW et « Pip » Harris sur Norton, mais celui-ci, tout en confirmant son grand art du pilotage, ne put jamais inquiéter l'allemand qui tira parti à merveille de sa BMW carénée presque intégralement et au moteur merveilleusement au point. Derrière ces deux leaders, les autres équipages faisaient,

aurait-on dit, comme de la figuration. N'oublions quand même pas de citer la lutte que se livrèrent les deux seniors Vervroegen-Bogaert et Rausens, et qui se termina à l'avantage des premiers nommés.

Le side spécialement conçu et fabriqué par le Club Sabena commence à s'affirmer comme étant une réussite, et il a en tout cas démontré la valeur de certaines solutions, spécifiquement « aéronautiques ». Ceci est pleinement mérité pour l'équipe sympathique qui est à la base de sa réalisation.

Hillebrand tourna avec régularité les 12 tours en 43'02", à la moyenne de 133,756 kmh, devançant Harris de plus d'une minute.

ET DALE RÉCIDIVE EN 500

Pendant que l'on remet les bouquets aux vainqueurs sidecars, les 500 se préparent dans le parc, et l'on perçoit le mugissement caractéristique de la 8 cylindres Guzzi, qui alterne avec le vrombissement plus saccadé de la 4 cylindres MV. Chacun espère que l'ire des Dieux motophobes va se calmer et que l'on pourra assister à la confrontation attendue de champions incontestables sur des machines également admirables.

C'est Campbell qui doit monter la 8 cyl., cependant que Dale a une mono, et Surtees aura évidemment fort à faire contre les assauts de ses deux redoutables concurrents, sans oublier la meute de tous les « privés » déjà mentionnés tout à l'heure.

Le ciel s'est quelque peu lavé, mais c'est maintenant un vent extrêmement violent qui souffle en rafales, en plein

travers des routes du circuit (lequel s'allonge d'Est en Ouest), et quand vers 15 h. 15 le départ est donné, le bruit de la tempête couvre presque les rugissements de tous ces moteurs tournant à plein.

Surtees démarre en trombe, suivi de... Brett, Dale et Campbell, et en quelques secondes la piste est désertée devant les tribunes. 3 minutes 25 secondes se passent, puis l'on voit débouler vers les tribunes Brett, suivi de Dale et Hiller, un nouveau venu sur BMW, dont on reparlera. Brève émotion... Qu'est-il advenu de Surtees ? Mais le voici qui arrive, ralentit, freine et... rentre au parc ! Surtees abandonne tout simplement parce qu'il ne peut, dit-il, tenir sa machine dans les virages, son carénage se révélant trop influençable au vent latéral. Campbell abandonnera pour la même raison au huitième tour. Mais que deviennent les hommes de tête ? Brett est toujours en action et tente de défendre sa place contre Dale, mais celui-ci profitera bientôt d'une occasion propice pour rendre la main à la Guzzi, et s'envoler vers sa deuxième victoire de la journée, laissant derrière lui se disputer pour la deuxième place Brett et Hiller, celui-ci l'emportant en fin de compte, et démontrant, dans les conditions épouvantables de cette course, que la BMW peut se tenir en solo et même bien se tenir !

Dans la catégorie Seniors, c'est Nicolas qui l'emportera à la très belle moyenne de 133,300 kmh, confirmant ainsi les excellentes qualités dont il a fait preuve depuis deux ans, sous l'égide de J. Tacheny.

Dale, en réalisant malgré les circonstances que l'on sait une moyenne générale de près de 144 kmh, a prouvé une fois de plus qu'il sait être téméraire quand il le faut pour forcer la victoire et il est le digne co-équipier du champion du monde Lomas pour la firme Guzzi.

H. F.

RESULTATS TECHNIQUES

Juniors 350 cc : 1. Randaxhe (RUM) 11 t., 47'19", 111,625 kmh ; 2. Pascual (Thuin) 48'31" ; 3. Swennen (RUM) à 3 tours.

Tour le plus rapide : Randaxhe, 4,13", 113,620 kmh.

Juniors 500 cc : 1. Solbinet (Fr.) 49'00"8, 117,551 kmh ; 2. Toussaint (RUM) à 1 t. ; 3. Galère (FMB) à 1 t. ; 4. Dethy (FMB) à 9 t.

Internationaux 250 cc : 1. Heiss (A.-NSU) 14 tours, soit 119 km en 46'08"3, moy. 124,900 kmh ; 2. Beer (A.-Adler) 46'12"3 ; 3. Kassner (A.-NSU) 46'40"03 ; 4. Luttenberger (A.-Adler) 49'25" ; 5. Lohmann (A.-Adler) ; 6. Holthaus (A.-NSU).

Tour le plus rapide : Heiss (NSU) 3'42", moy. 129,705 kmh.

Internationaux 350 cc : 1. Dale (Guzzi) 20 tours, 1 h. 14'02", 129,615 kmh ; 2. Surtees (MV) 1 h. 15'59" ; 3. Brett (Norton) à 1 tour ; 4. Dauwe (Norton) 1 t. ; 5. Matthews (Norton) 1 t. ; 6. Kauert (AJS) 2 t. ; 7. Hötzer (Velocette) 3 t. ; 8. Eric Hinton (Norton) 4 t. ; 9. Lappin (AJS) 8 t.

Seniors 350 cc : 1. Nies (Norton) 19 tours, 1 h. 17'35", 117,551 kmh ; 2. Bogaert (Norton) 1 t. ; 3. Vervroegen (Norton) 2 tours ; 4. Albert (BSA) 5 t. ; 5. Van Fleteren (AJS) 6 t. ; 6. Sosman (AJS) 11 t.

Sidecars Internationaux (12 tours) : 1. Hillebrand (BMW) 43'02", 133,756 kmh ; 2. Harris (Norton) 44'08" ; 3. Neussner (BMW) 45'10" ; 4. Schmid (BMW) 45'26" ; 5. Ritter (BMW) 45'46" ; 6. Grossmann (Norton) à 1 tour.

Tour le plus rapide : Hillebrand, en 3'33", 135,211 kmh.

Sidecars Seniors : 1. Vervroegen (Norton) 11 t., 44'54", 115,570 kmh ; 2. Raussens (Norton) 45'30" ; 3. Balx (Norton) à 1 t. ; 4. Torfs (Norton) à 2 t.

Un passage de Hillebrand, vainqueur en catégorie sidecars à 133 kmh. de moyenne.



Tour le plus rapide : Vervroegen, 4'01", 119,520 kmh.

Internationaux 500 cc : 1. Dale (Guzzi) 20 tours, 1 h. 06'46", 143,720 kmh ; 2. Hiller (BMW) 1 h. 06'57" ; 3. Brett (Norton) 1 h. 08'02" ; 4. Matthews (Norton) 1 h. 08'43" ; 5. Hinton H. (Norton) 1 h. 09'20" ; 6. Barker (Norton) 1 h. 09'23" ;

7. Salt (Norton) 1 t. ; 8. Jaeger (Norton) à 1 t. ; 9. Schmitz (Norton) à 1 t. ; 10. Austin (Norton) à 3 t.

Tour le plus rapide : Dale, en 3'16", 146,943 kmh.

Seniors 500 : 1. Nicolas (Norton) 1 h. 08'03", moy. 133,333 kmh ; 2. Albert (BSA).

★

DANS LA COULISSE

Le sidecar du Club Sabena, dont l'alimentation a été entièrement revue, possède maintenant une cuve de carbu sans flotteur, le trop plein revenant automatiquement au réservoir.

Dans les meilleures traditions de l'aviation, le passager dispose à sa portée d'un contact qui fait s'allumer un feu rouge sous les yeux du pilote, pour le prévenir d'un danger éventuel.

× × ×

Kavanagh, bien que régulièrement engagé, n'est pas venu à Mettet, ce dont le Président Tacheny se plaignait amèrement, car il a horreur que le public puisse penser qu'on l'a « entourloupé ». On dit que Kavanagh est en « bisbille » avec la firme MV et que l'incident pourrait avoir une répercussion grave sur sa carrière de coureur.

× × ×

Dale, à l'arrivée, grelottait en attendant la remise du bouquet traditionnel, et il semble bien que les deux grands verres de cognac qui lui furent offerts lui ont fait bien plus plaisir que les fleurs et poignées de main. Son enthousiasme était d'ailleurs fort relatif, et subissant la réaction de son effort, il se laissa aller même jusqu'à déclarer : « qu'il ne souhaitait plus courir jamais en Belgique, dont le climat est par trop abominable ! ».

Hillebrand, à l'arrivée, à peine coupé

les gaz, s'empressait de démonter ses bougies, et ceux qui l'entouraient pouvaient admirer à quel point ces bougies présentaient un état de propreté parfait, avec la couleur café au lait chère aux metteurs au point, indice d'une carburation « au poil » (et sur les deux cylindres).

× × ×

Drion espérait pouvoir monter la veille de la course un nouveau carénage qu'il avait fait établir en « England » et que lui apportait son ami Harris, mais les pattes de fixation, mal posées, nécessitaient des retouches trop longues à faire sur place, et c'est ainsi que Jacques Drion dut affronter vent et grêle sans même la protection d'un saute-vent.

× × ×

Grâce à Solbinet, beau vainqueur dans la catégorie Juniors 500 cc, nous eûmes le trop rare privilège d'entendre la « Marseillaise », et comme toujours ici, dans cette Walonie si francophile, la foule, sans une défection, se dressa pour l'écouter dans un véritable recueillement. Cela nous fit chaud au cœur, qui en avait bien besoin dans cette « toundra » ! Rappelons que Solbinet a déjà triomphé ici dans la course des machines de série, et qu'il est un pur amateur, étant pendant « ses heures de loisirs » employé à la SNCF.

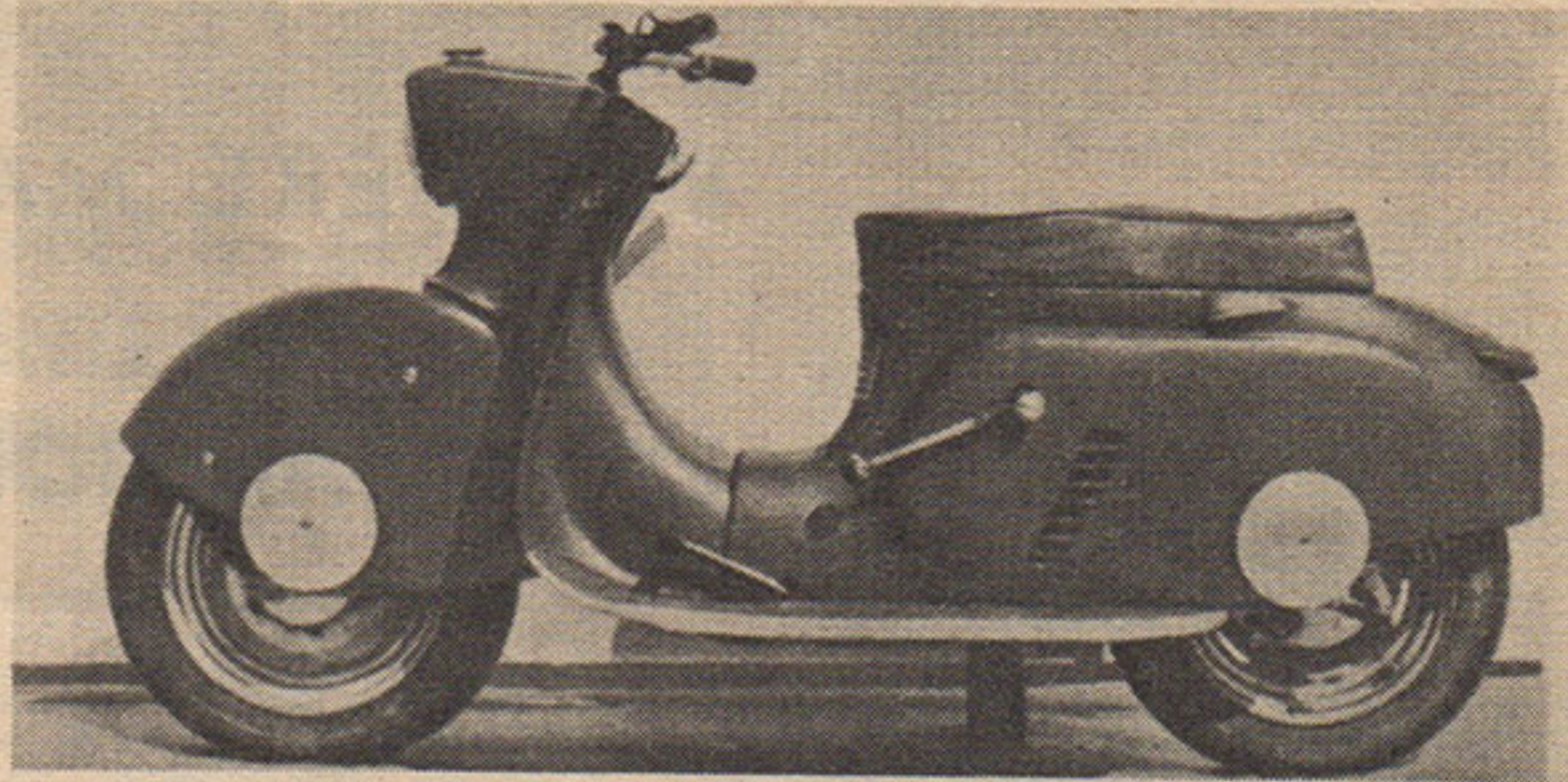
H. F.

Les 350 cmc. au départ : Campbell (7), Surtees (10), Dale (12) qui sera vainqueur de cette course et des 500 cc., Dauwe (6), Brett (14), Hinton (15), Clark (9), etc.



DE PART

ET D'AUTRE



Nous trouvons chez un confrère allemand cette photo d'un scooter polonais qui existe sous forme de prototype. Malgré son aspect un peu lourd, c'est un 125 cmc., dont le cylindre est placé horizontalement, immédiatement sous le tunnel central du carénage.

◆ UN HONTEUX PROCÉDE MENACE NOTRE VIE TOURISTIQUE

Notre confrère suisse, « La Tribune de Genève », imité par l'organe officiel du Touring-Club Suisse pour motocyclistes et scootéristes, s'élève justement contre la pratique scandaleuse qui s'exerce à l'encontre des touristes suisses utilisant leurs véhicules pour venir apporter leurs devises à M. Ramadier. Mais jugez plutôt :

Ces touristes ont droit à des attributions de 25 litres d'essence par jour, soit par exemple 200 litres pour une semaine. Mais, pour obtenir les tickets correspondants à ces attributions, nos visiteurs doivent se rendre dans une banque française, où on leur change 200 francs suisses contre 16.000 francs français. Comme la banque retient encore 3 % sur l'opération, nos touristes recevront en définitive, avec les tickets pour 200 litres de carburant, et contre leurs 200 francs suisses, la somme de 15.520 de nos francs Ramadier. Soit, pour nos suisses, une perte sèche de 3.340 francs français, puisque leurs 200 francs suisses, changés par exemple à Genève, produiraient 18.860 francs !

Ainsi, faisant le compte du prix réel auquel leur revient l'essence acquise dans ces tristes conditions, les touristes suisses constatent qu'ils la paient 1 fr. suisse pour l'ordinaire, et 1,10 fr. pour le Super, alors que le touriste français circulant en Suisse trouvera l'essence libre, et très exactement à moitié de ces prix !

Il va sans dire que nos confrères Genevois et Bernois trouvent pour le moins curieuse cette manière d'encourager les touristes à venir dépenser chez nous des devises appréciées, et réclament justement que l'on revole cette question qui, n'en doutons pas, portera un grave préjudice à notre industrie hôtelière, à notre commerce tout entier, si l'on n'y porte pas immédiatement remède.

◆ POUR LES ÉTRANGERS VENANT EN FRANCE

La Direction Générale des Douanes a mis en vigueur dernièrement un nouveau laissez-passer pour les véhicules.

Ce document pourra être utilisé pour plusieurs voyages, sa validité étant fixée à deux mois durant lesquels ils permettra aux usagers étrangers d'un véhicule à moteur de franchir nos frontières par n'importe quel bureau douanier et aussi fréquemment qu'ils le voudront, sans aucune annotation de ce titre d'importation temporaire.

Le prix du nouveau laissez-passer, qui peut-être obtenu dans tous les bureaux de douanes, est fixé à 350 francs.

Par ailleurs, le laissez-passer pour un seul voyage est maintenu, au prix de 250 francs (validité 1 mois), ainsi que le tryptique pour un seul voyage, dont la validité est de trois mois et qui coûte 300 francs.

◆ RESULTATS DE LA RAFFINERIE CALTEX D'AMBES POUR LE 1^{er} TRIMESTRE 1957

Pendant le premier trimestre 1957, la Raffinerie Caltex d'Ambès a reçu 174.169 tonnes de pétrole brut.

Ces réceptions se décomposent comme suit :

	Tonnes
En provenance du Texas	93.154
— de Koweït	15.240
— de Parentis	65.775

La production de Produits Finis a été de 162.773 tonnes, se décomposant comme suit :

	Tonnes
Essence auto	43.312
Gaz résiduaire non épuré	411
Pétrole lampant et carburéacteur	4.666
Gas-oil	12.134

Fuel domestique	18.757
Fuel léger	21.231
Fuel lourd	62.262

◆ EXEMPLE A SUIVRE

Dans le dernier numéro de notre confrère « Moto-Magazine », organe officiel de la Fédération Motocycliste Belge, nous relevons un « pavé » destiné à faire connaître aux personnes qui désirent l'entretenir de questions intéressant la FMB que M. Nieus, Président de ladite, se tient à leur disposition chaque mercredi de 14 à 16 heures.

Nous nous empressons d'offrir nos colonnes à M. Augustin Pérouse, Président de la Fédération Française de Motocyclisme, pour le cas où, frappé par ce remarquable exemple de collaboration entre officiels et milieux motocyclistes, il souhaiterait à son tour recevoir personnellement tous ceux qu'un lien quelconque attache au deux roues et faire connaître largement cette bonne résolution !

Le prix des carburants

Nous empruntons au bulletin « Informations Economiques », publié par Esso Standard, les chiffres ci-dessous, dont l'énoncé se passe de tout commentaire ! A la suite de la remise en vente du supercarburant, conformément à l'arrêté

publié au « Journal Officiel » du 7 avril, la structure des prix de vente à la pompe à Paris, par un pompiste de marque, du supercarburant, du carburant ordinaire, gas-oil et pétrole, se décompose comme suit (en francs, par hectolitre) :

	Super-carbur.	Carbur. ordin.	Gas-oil	Pétrole
Reprise en raffinerie ...	2.123	1.922	1.702	1.872
Taxe intérieure	4.791,20	4.584,99	3.321,98	2.169,29
Fonds de soutien	148,15	148,15	90,09	—
Institut du Pétrole	12	12	12	12
Mise en place	278	278	278	278
Marge de distribution ..	362,65	309,86	270,93	263,71
Prix de vente au pompiste	7.715	7.255	5.675	4.595
Marge du pompiste	345	345	235	265
Prix de vente à la pompe	8.060	7.600	5.910	4.860

Il ressort de ce tableau que le montant total des taxes et redevances est à Paris :
 Pour le supercarburant : 49 fr. 51 par litre, soit 61,4 % du prix de vente.
 Pour le carburant ordinaire : 47 fr. 45

par litre, soit 62,4 % du prix de vente.
 Pour le gas-oil : 34 fr. 24 par litre, soit 57,9 % du prix de vente.
 Pour le pétrole : 21 fr. 80 par litre, soit 44,8 % du prix de vente.

Encore une Victoire

BSA

PREMIÈRE MANCHE COMPTANT
POUR
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

VESOUL

1^{er} Robert KLYM **BSA**

2^e G. BRASSINE **BSA**

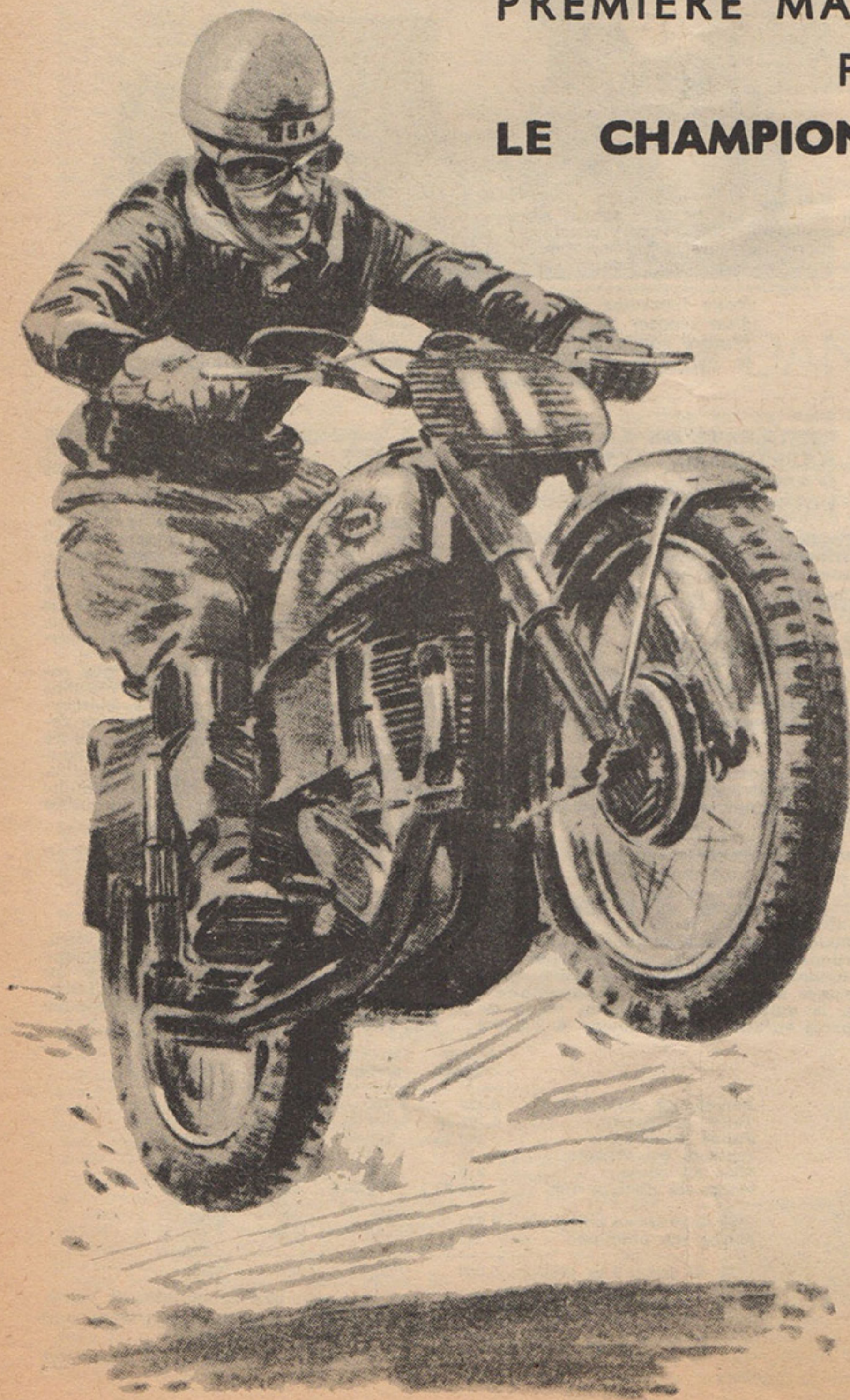
3^e CHUCHART **BSA**

4^e SCHMID **BSA**

5^e LEDORMEUR **BSA**

6^e VOUILLON **BSA**

7^e COMBES **BSA**



*Faites confiance
à votre*

BSA

LES FRÈRES HINTON MAITRES A

S^T-WENDEL

**AUTRES VAINQUEURS : DEGNER (125 cm³)
: LORENZETTI (250 cm³)
: SCHNEIDER (side)**

(DE NOTRE ENVOYE SPECIAL)

Le Grand Prix de la Sarre est devenu, depuis 3 ans, une « classique » de « Moto-Revue ».

Un Grand Prix dans une ambiance plus « en famille », où certaines marques viennent se risquer avant les épreuves du Championnat du Monde, et que le Président du MC St-Wendel eut cette année le mérite d'organiser dans des délais très limités, et sans aucun soutien financier officiel.

Evidemment, au programme, manquaient quelques grands noms, ou quelques grandes marques présentes les années précédentes : Montesa était absent en 125, Guzzi en 500 (mais les italiens coûtent cher, paraît-il).

Néanmoins, en 125 comme en 250, une lutte d'usine aurait dû avoir lieu entre Mondial et MV. Mais Mondial, absorbée par la préparation des Championnats du Monde, et qui devait être représentée par Sandford, ne vint pas ! Quant aux officielles MV, elles devaient être pilotées par Taveri, mais insuffisamment remis de sa chute à Imola, il lui fut interdit de prendre le départ. Néanmoins, Taveri tint à faire acte de présence comme il le pouvait... dans les tribunes.

Par contre, s'il manquait de véritables et officielles machines d'usine, sinon les IFA-MZ, le lot des privés était des plus relevé, doté parfois de machines pour la préparation desquelles les usines n'étaient pas tout à fait étrangères.

UN CIRCUIT DE PILOTAGE

Court circuit en ville et banlieue, long de 3,8 km, sinueux, aux revêtements divers, avec quelques étroits passages sous des ponts, circuit surtout de pilotage, mais où les machines ont néanmoins leur mot à dire, par leur maniabilité, leurs reprises, leur puissance dans la longue côte ! Un circuit incontestablement intéressant.

Le samedi matin, les entraînements li-

bres eurent lieu sous un beau temps. Les entraînements qualificatifs eurent lieu l'après-midi sous une pluie diluvienne pour les 250, les sides et les 500. Devant cet état de fait, les organisateurs prirent donc en considération également les temps de la matinée, ce qui faussa tout.

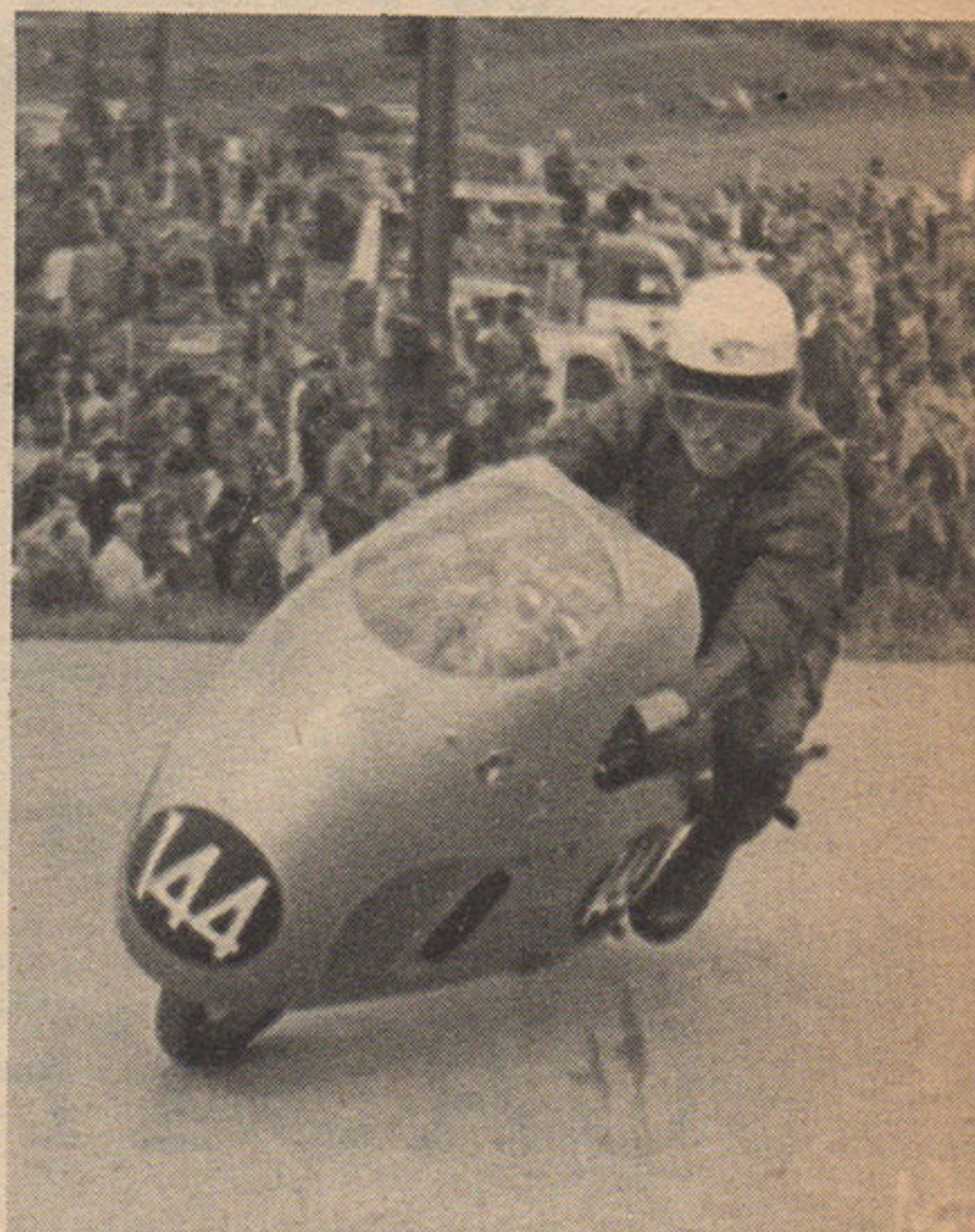
Mais grâce au bon vouloir de chacun, toutes les sautes d'humeur furent calmées, les choses remises au point et cette petite tache effacée.

EN 125, LES 2 TEMPS TRIOMPHENT DES DOUBLE ACT

En l'absence de Taveri et de sa MV, de Sandford et de sa Mondial, de la 125 CZ d'Heisinger, cassée à Salzbourg, la lutte d'usine se circonscrit à 2 marques et 4 pilotes, à 2 pays et à 2 cycles. D'une part 2 Ducati italiennes, des « Grand Prix » à double ACT (mais non desmodromiques), pilotées par Lecke et par l'enfant chéri du pays, le petit Sarrois Scheidhauer — d'autre part par 2 IFA-MZ d'Allemagne Orientale, à 6 vitesses, petits 2 temps ayant gagné encore en vitesse et robustesse, et pilotés par les jeunes Degner et Fuegner, calmes et impassibles, aussi mécaniciens que pilotes.

Mais de nombreux privés sont là, certains dotés d'un excellent matériel, des MV double ACT : E. Wunsche, qui a une boîte 5 vitesses et quelques améliorations apportées par lui-même ; notre compatriote Touzalin — qui a l'ancienne machine d'usine de Genevini, mais qui, en raison d'un embellissage en état un peu

Ci-dessus : Degner, 1^{er} en 125 sur MZ-IFA et, ci-dessous, le vainqueur des 250 : Lorenzetti (119) suivant Kassner, qui terminera 6^e et précédant Hech, qui prendra la 3^e place.



défectueux, préféra ne pas utiliser toute la plage de régime permise ; l'allemand Spahr ; et, attraction, les frères canadiens Tinker, décevants au possible, qui, lanternes rouges, feront une petite promenade touristique.

★

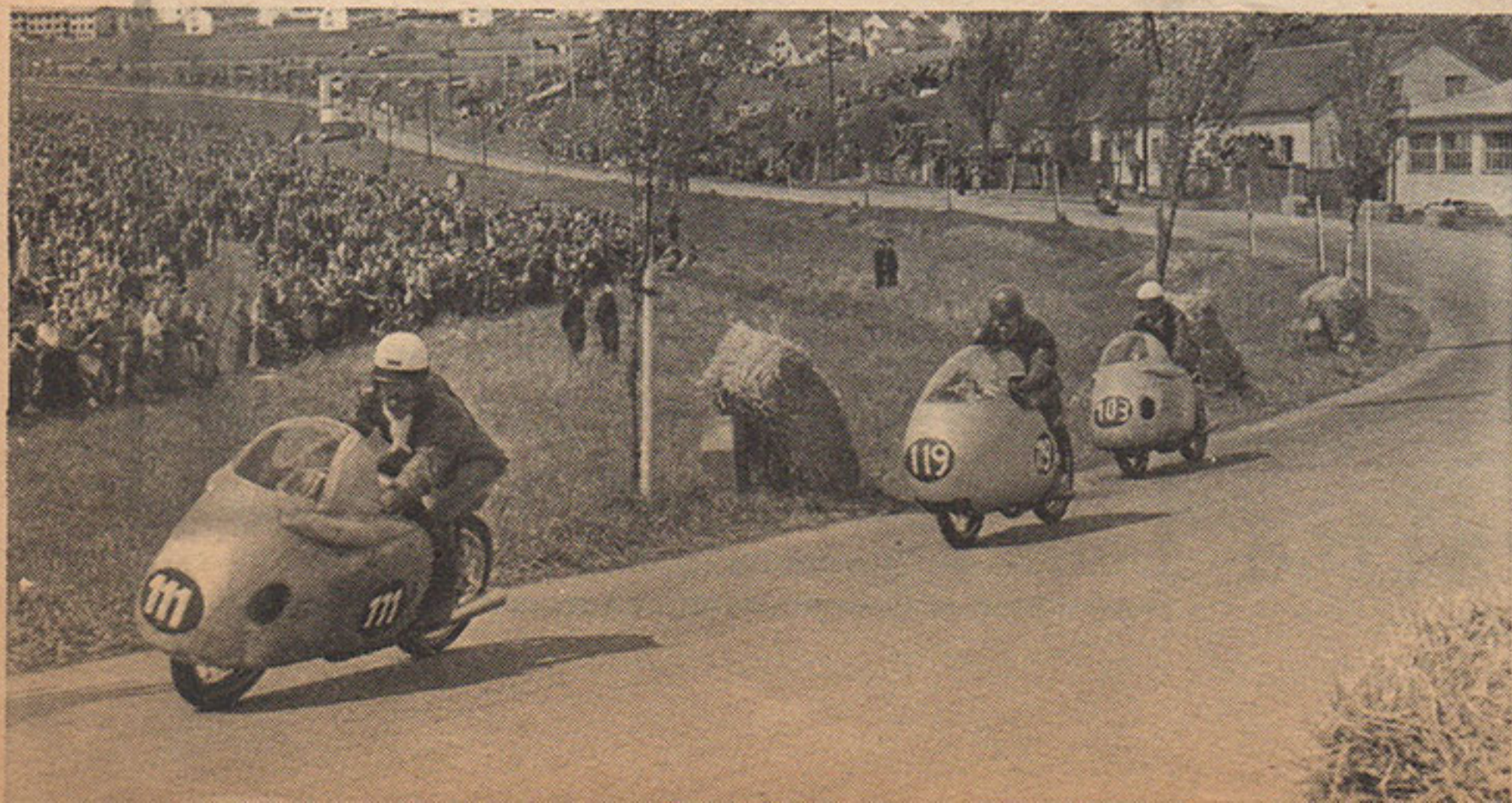
Dès le départ, les deux MZ font le trou, suivies de la MV de Wunsche, alors que la Ducati de Scheidhauer montre de sérieuses réticences et part en queue du peloton.

Non seulement les 2 MZ ne seront plus jamais inquiétées, mais elles accroîtront constamment leur avance, jusqu'à prendre 35" sur Wunsche au cinquième tour (sur les 20 que comportent la course). Après quelques chassés-croisés entre Fuegner qui possède plus de métier et Degner un peu plus mordant, ce dernier prend bientôt définitivement la tête, distance son compagnon d'écurie et termine avec 17" d'avance. Tous deux, d'ailleurs, une fois leurs places définitivement prises, rendront un peu la main.

★

En fait, la course n'est pas là, elle est dans la sensationnelle remontée de Scheidhauer, le « matador » local. Douzième et dernier au départ, dès le premier tour, il remonte les deux canadiens, remonte peu à peu tout le monde et termine en troisième position derrière les MZ.

Deux temps ou quatre temps ? Cette fois le 2 temps a triomphé.



D veille (au grain)



Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
**L'indispensable
CEINTURE CUIR
Spéciale Moto 2.385 f.**
Expéditions en province

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

REVIL

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

Expéditions en province

CASTROL

veille

**sur votre
moteur**



huiles de qualité

C.M. 1-57 dorland

TIP la marque

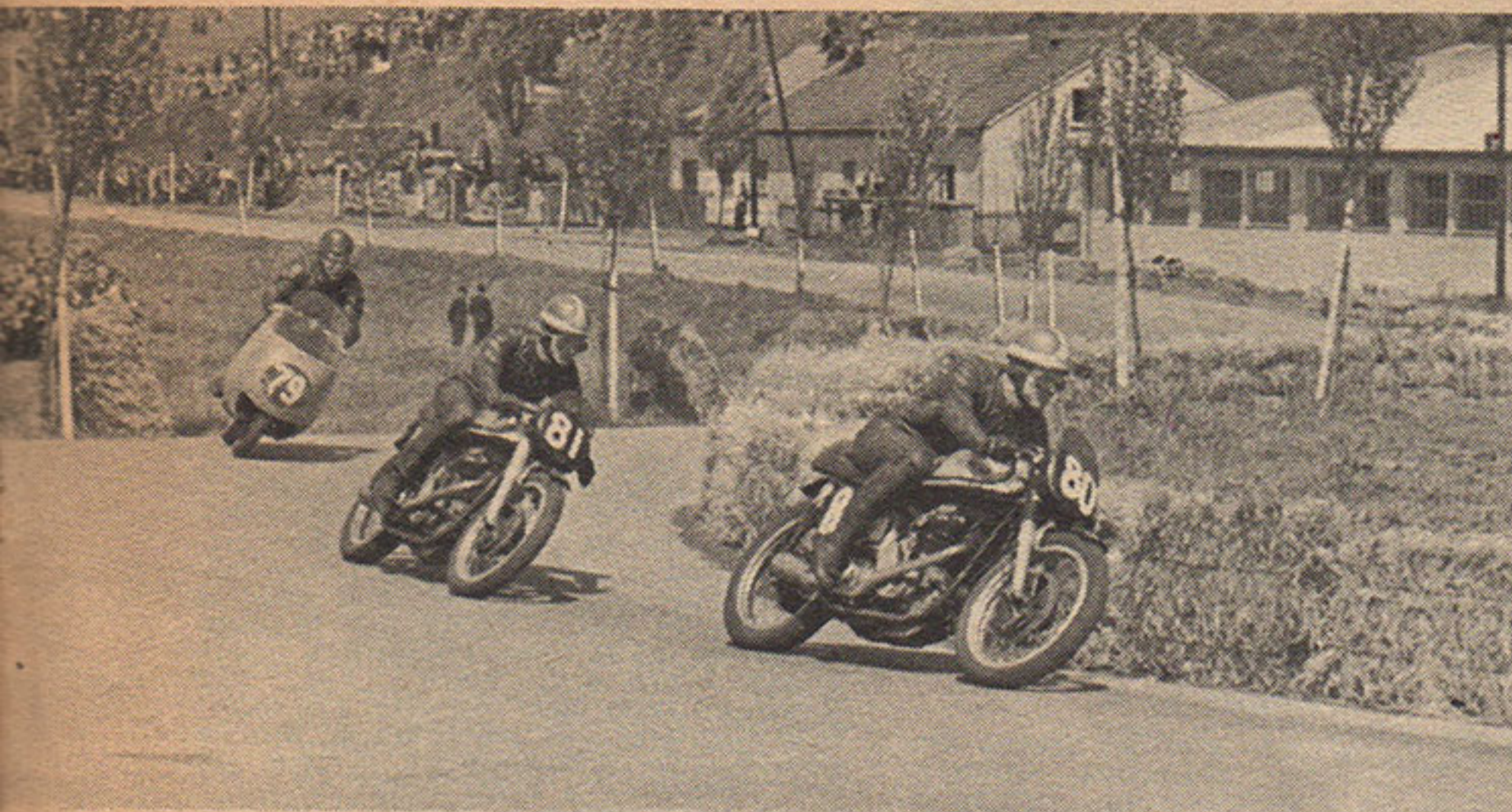
TOP MONDIALE

VULCANISATION
■■■■ Chimique et instantanée ■■■■
A FROID SANS OUTILS

UNE NOUVELLE VIE
pour les PNEUS (tous emplâtres
intérieurs, flancs, bandes de roulement)
CHAMBRES a AIR (même synthétiques
et de tous diamètres)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS
TIP-TOP

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



Quant à notre compatriote Touzalin, il mènera une belle lutte, bien que n'osant trop pousser son moteur, contre la seconde Ducati, qui, d'ailleurs, à mi-course, devra s'arrêter, et contre la MV de Spahr. Ce sera un chassé-croisé entre ces deux pilotes, qui se terminera par le triomphe du français.

Quant à Taveri, il surveille des tribunes..., mais son record, à 101,9 kmh de moyenne, établi en 1955 avec une officielle MV, ne sera pas inquiété.

RESULTATS

1. Degner (All. Or.) sur MZ-IFA, à 99,4 kmh ; 2. Fuegner (All. Or.) sur MZ (98,8 kmh) ; 3. Scheidhauer (Ducati) 97,5 kmh, 4. E. Wunsche (MV) 95,2 kmh ; 5. Touzalin (MV), à 1 tour ; 6. Spahr, etc...
Le canadien Tinker est à 3 tours.

Meilleur tour : Degner à 101,4 kmh.

EN 350 CMC, UN DUEL NORTON-GUZZI SE TERMINE... EN FAMILLE !

22 pilotes sont là, sur la ligne de départ. Des clients sérieux, des machines de classe. Les deux frères Hinton, avec des Norton de 10-15 kmh plus vites que les Norton 1957 — Agostini sur une 350 Guzzi d'usine d'il y a 2 ans — Lorenzetti sur sa 350 Guzzi travaillée et modifiée par ses soins — une AJS 1957 pilotée par un autre australien : Thomson. Que pourra, contre ce lot plus rapide, notre si populaire Jacques Collot : sa classe, sa connaissance d'un circuit dans ses cordes suffiront-elles ? Qui trouvons-nous encore ? Deux autres kangourous (ils étaient 5 au départ) : Bryen et Barker sur Norton — encore 2 autres Norton 57, qu'étreignent Klager et notre compatriote de Polo — et puis trois 305 cmc NSU « Sport-Max », celles carénées, du jeune Hallmeier et de Heck, celle non carénée du suisse Camathias.

★

5, 4, 3, 2, 1... partez ! Eric Hinton file en tête, suivi de son frère Harry et de Lorenzetti. Collot, Agostini sont dans le paquet. Au premier tour, les deux australiens sont en tête, alors qu'Agostini s'est dégagé, devançant, dans l'ordre, Lorenzetti, Barker, Collot, Bryen, Hallmeier.

Au fil des premiers tours, Agostini se rapproche des frères Hinton, les suit un moment... et saute Harry. Une belle lutte s'amorce, cette fois pour la première place... le record du tour en fait les frais. Mais coup de théâtre au dixième tour : en doublant un attardé, Agostini s'accroche, c'est la chute, peu grave heureusement, mais l'arrêt est forcé !

Et les 2 Hinton s'en vont, seuls, vers la victoire. Durant les 23 tours qui restent, Harry suivra Eric comme son ombre..., ils rendront d'ailleurs la main, leur avance sur le troisième, Jacques Collot, étant des plus confortables.

★

Mais que s'est-il passé derrière ? Au bout de peu de tours, Collot passe Barker et Lorenzetti, ce dernier devant

Ci-dessus : les « hommes de St-Wendel » : Eric Hinton (80), précédant son frère cadet Harry (81). Derrière eux, Agostini. Ci-dessous : on voit Drion, meilleur français, emmenant derrière lui Beauvais. Derrière eux, Pip Harris, qui fut à deux doigts de gagner l'épreuve.

d'ailleurs s'arrêter au septième tour. Collot prend donc, dès le cinquième tour, une place de troisième que personne ne viendra lui disputer.

C'est donc encore un peu plus loin qu'il faut chercher la lutte: L'australien Barker, longtemps quatrième, rétrograde subitement en huitième position, alors que 2 coureurs, Keith Bryen avec sa Norton et Hallmeier (305 cc NSU) qui fournira une course splendide malgré son handicap de cylindrée, remontent Thomson, Heck, Barker, Bryen et Hallmeier se passeront, se repasseront : au 23^e tour, c'est Hallmeier qui mène, mais 3 tours après, c'est Bryen, et cette fois définitivement.

CLASSEMENT

1. Eric Hinton (Aust.) sur Norton, à 112,5 kmh ; 2. Harry Hinton, sur Norton, à 112,45 kmh ; 3. Jacques Collot (Norton), 110,4 kmh ; 4. Bryen (Norton), 109,8 kmh ; 5. Hallmeier (NSU 305), 109,5 kmh ; 6. Tostevin ; 7. Thomson, à 1 tour, etc...

Meilleur tour par E. Hinton, à 115,2 kmh.

EN 250, LORENZETTI GAGNE POUR LA 3^e FOIS CONSECUTIVE

Un accident malheureux marquera cette épreuve des 250. Dans une courbe très rapide, mais d'assez faible courbure (aucun passager de side n'y sort), un jeune pilote d'Allemagne Orientale fit une chute (guidon cassé) qui aurait pu ne pas être grave, si une absence de signalisation en ce point n'avait permis à

un autre pilote de lui passer sur les jambes... résultat : fracture.

★

Lutte germano-italienne en perspective, tant sur le plan pilotes que sur le plan machines. Du côté transalpin, le grand favori, le filiforme et si sympathique Lorenzetti, avec sa spéciale Guzzi ; mais également Montanari, toujours mordant malgré son âge, sur une Guzzi carénée. Du côté allemand, un lot de NSU, pilotées par Heck, Hallmeier, Heiss, etc., et un lot de twin 2 temps Adler, moins rapides, mais qui finirent toute la course (Beer, R. Meier, etc.). Enfin un twin 2 temps IFA-MZ, à boîte 6 vitesses, qui connut des ennuis de sélecteur, tant à l'entraînement que durant la course, piloté par Fuegner.

Un seul français, Deschamps, mais l'état de son embiellage ne lui permettait pas de dépasser 8.000 t/m au lieu de 9.500.

★

Dès le départ, deux groupes se forment en tête : Montanari et Lorenzetti avec leurs Guzzi, Heck et Hallmeier sur NSU.

Durant le premier quart de la course, les NSU sont en tête, Hallmeier et Heck menant à tour de rôle, alors que Lorenzetti, passant Montanari puis l'emmenant, suit de près. Bientôt Hallmeier faiblira, se fera passer par Lorenzetti, puis par Montanari, se laissera distancer et s'arrêtera au 17^e tour (la course en comporte 25) sur ennuis mécaniques.

Lorenzetti saute Heck qui, jusqu'à 5 tours de la fin, résistera encore à Montanari. A cette allure, les 3 hommes de tête ont doublé tout le monde et les records de l'épreuve et du tour seront battus. Derrière, quelques duels opposent les NSU de Heiss et Reichert, la NSU de Kassner à la IFA de Fuegner, etc...

CLASSEMENT

1. Lorenzetti (Guzzi) à 108,4 kmh de moyenne ; 2. Montanari (Guzzi) 108,3 kmh ; 3. Heck (NSU) 108,0 kmh ; 4. Heiss (NSU) à 1 tour ; 5. Reichert (NSU), etc...

Record du tour par Montanari, à 112,3 kmh.

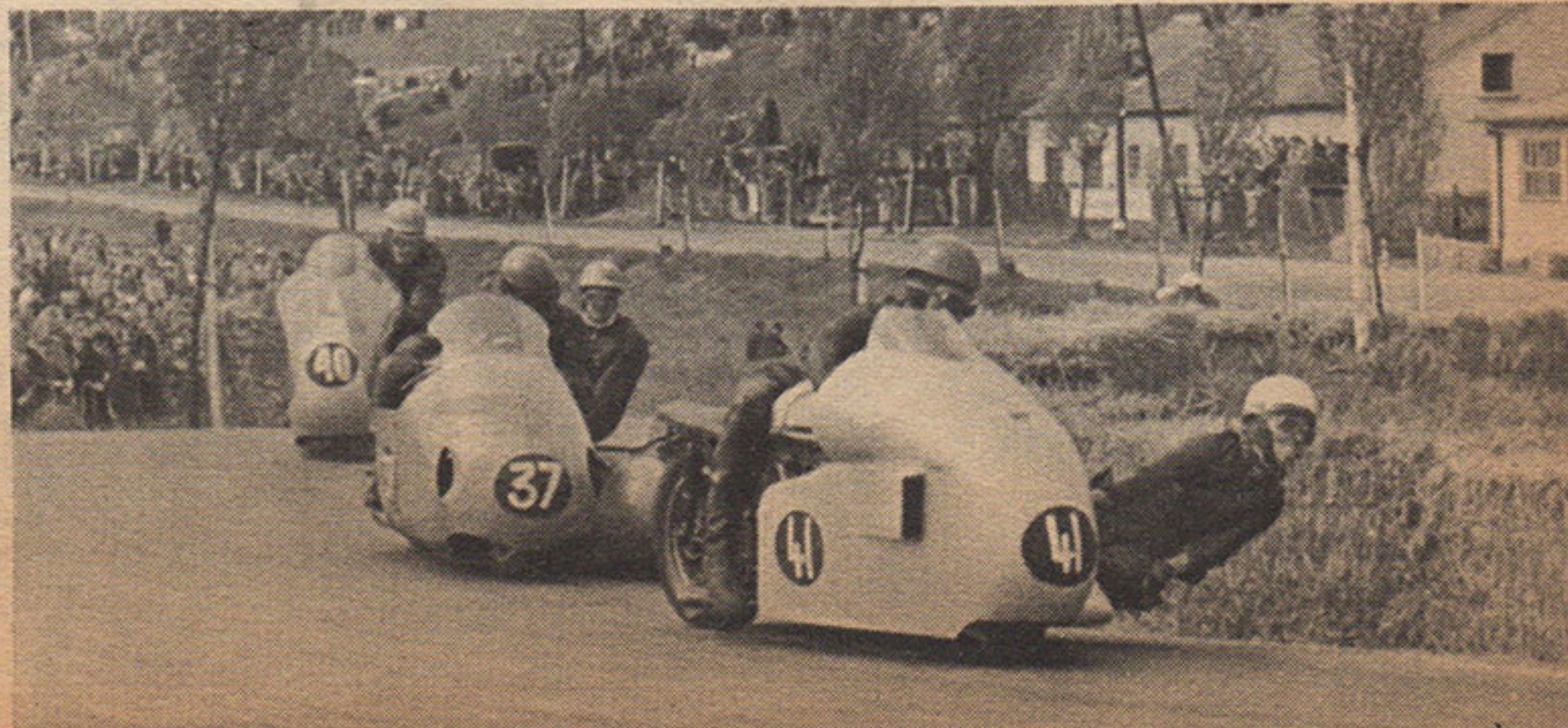
COUPS DE THEATRE SUCCESSIFS EN SIDECARS

A la demande des coureurs, le départ des 17 équipages se fera départ arrêté.

D'après les résultats de l'entraînement, disputé sous averse battante, il semble bien que l'équipe Hillebrand-Grunwald doit remporter l'épreuve. Mais en fait, mis à part Murit et Strub absents, le plateau comporte les meilleurs pilotes du moment : Schneider, Camathias, Fath (qui s'est fait, tout comme Schmid, un moteur à injection à l'aide de pompes pour Goliath), l'unijambiste Ritter montent des BMW. Pip Harris, avec un moteur d'usine 56, Drion, Beauvais, sont les meilleurs représentants Norton.

C'est dans cette épreuve que nous sommes le plus fortement représentés, avec les équipages Drion-Inge Stoll, Beauvais-Coudert et Rogliardo-Gaudillot.

Camathias ayant eu des ennuis lors des entraînements chronométrés et Beauvais





L'envolée des sidecars : Hillebrand emmène Harris et Schneider, futur vainqueur. - En bas : un épisode de la lutte homérique que se livrèrent les frères Hinton avec Collot, ici, pris... en sandwich.

n'ayant pu faire ces derniers pour une soupape voilée, partiront en queue.

Les allemands sont ici avantagés avec leurs sides à droite.

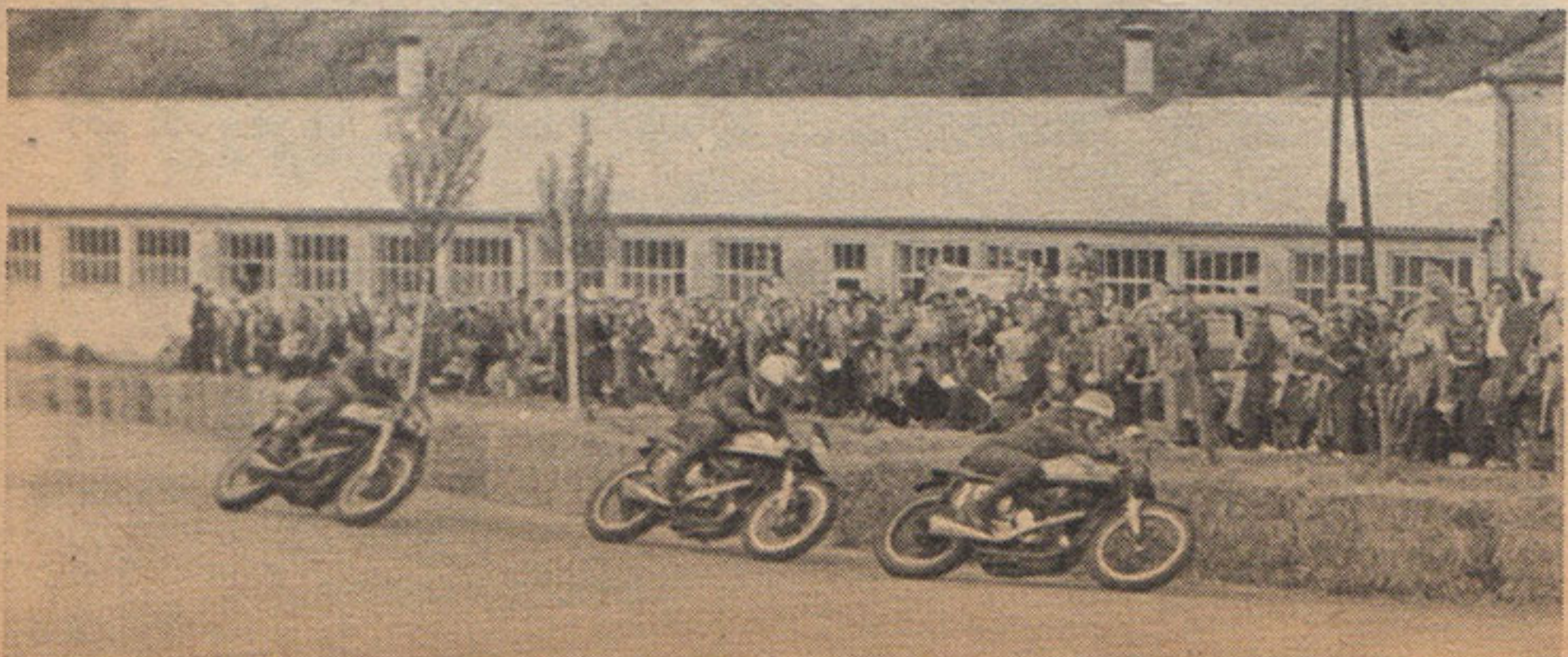
Dès le départ, Hillebrand, Harris, Schneider et Drion partent en tête. Mais dès le premier tour, Drion sort du circuit : ses freins l'on trahi. Il reprend donc en dernière position, handicapé par un freinage insuffisant, mais fera néanmoins une très belle remontée.

Au premier passage, Pip Harris est en tête, talonné par Hillebrand et Schneider. Mais Hillebrand ne veut pas s'en laisser conter, et dès le tour suivant le voilà bon premier avec quelques 200 à 300 m d'avance, distançant de plus en plus Harris que Schneider suit à quelques mètres, tous deux creusant l'écart par rapport à leurs suivants immédiats.

Il en sera ainsi jusqu'au dixième tour... quand on ne voit plus passer Hillebrand : arbre de transmission brisé. Ce sont donc, maintenant, Harris et Schneider qui mènent, toujours se suivant. Le public attend, haletant, la décision. Nous en sommes au 22^e tour, à 3 tours de la fin. Mais cette fois, Harris passe avec 8 secondes d'avance : les freins de Schneider commencent à faiblir. Au tour suivant, l'écart est en partie comblé : 4 secondes seulement ! La course endiablée fatigue les machines : après les freins de l'allemand, c'est l'embrayage de l'anglais qui commence à rendre l'âme. Et, au dernier tour, Schneider saute Harris qui s'arrêtera et abandonnera en haut de la descente qui mène à l'arrivée, sans même se laisser glisser vers le but !

Mais la course ne fut pas seulement les coups de théâtre des hommes de tête. Camathias, avec sa BMW non carénée, parti en dernière ligne avec Beauvais, fit une très belle remontée qui lui coûta son joint Hardy de transmission. Il est sixième à la fin du premier tour, mais se hissera finalement en seconde position.

Très belle course de Fath également. Nous avons déjà parlé de la remontée de Drion, handicapé par un freinage déficient. Mais nous devons également parler de la très belle course fournie par un autre équipage français : Beauvais-Coudert. Parti en dernière ligne, il fera preuve d'un très beau mordant. Et quand Drion le doublera, il s'accrochera à lui, sans se laisser distancer. Incontestablement, une des plus belles courses que cette équipe ait fournies.



CLASSEMENT

1. Schneider-Strauss (BMW), à 104,8 kmh de moyenne ; 2. Camathias (BMW) 104,5 kmh ; 3. Fath (BMW) 103,8 kmh ; 4. Ritter (BMW) ; 5. Drion (Norton) à 1 tour ; 6. Beauvais (Norton) à 1 tour ; 7. Rausens (Norton) à 2 tours ; 8. Rogliardo (Norton) à 4 tours, etc...

Tour le plus rapide par Schneider, à 108,4 kmh. Nouveau record.

EN 500 CMC, LE PILOTE COLLOT OU LES NORTON DES HINTON?

Encore tout étourdis par la course des sides, les spectateurs attendent maintenant la finale de la journée, la course des 500 cc. Que va-t-il se passer ? Les Hinton vont-ils encore largement dominer avec leurs Norton qui peuvent monter à 8.000 t/m, contre 6.800 seulement pour celle de Collot ? Que va faire la 500 Jawa bicylindre, à jantes de 16 pouces, mais freins presque aussi grands ? Les Matchless quasi-officielles de Tostevin et Thomson seront-elles plus à l'aise que les BMW de Riedelbauch (toujours jeune malgré ses 36 ans) ou Huber ? Que feront les autres Norton 57 des australiens Barker et Bryen, ou de l'allemand Jaeger ?

Dès le départ, dès le premier tour, il est clair que la lutte pour la première place va se limiter entre trois pilotes. Mais une lutte farouche, un chassé-croisé perpétuel et dangereux : le moindre écart de l'un se soldera par un accrochage et une chute. Et même Collot — car, évidemment, il ne pouvait qu'être dans la bagarre — même Collot en gardait, après la course, une peur rétrospective.

Et ainsi, dès le départ, filent de nouveau en tête les deux frères Hinton, qui se ressemblent comme... des frères, rouquins tous deux, mais que Collot accompagne, cherchant à compenser par la science du pilotage l'écart de puissance qui sépare les machines.

Jusqu'au 21^e tour, les machines se touchent, les places permutent sans arrêt au gré des tours ou selon la configuration du circuit. Ce que les australiens prennent dans la ligne droite ou les reprises, notre Jacques Collot, qui s'est retrouvé et bien retrouvé, le reprend au freinage et dans les virages. Le public est

debout, Collot est son idole, les mouchoirs, les programmes s'agitent, les cris jaillissent... est-on en Sarre allemande ou en Italie, ou Espagne latines ?

Eric Hinton est premier ou second, son frère Harry est second ou troisième (Eric le domine-t-il ou est-ce une marque de déférence ?). Collot, lui, va d'une place à l'autre.

Mais ce qui devait arriver arriva ! La première victime sera le pilote ayant le moins de métier : Harry. Il dérape, touche les bottes de paille, se fait distancer, doubler même par Riedelbauch, quatrième solitaire sur sa BMW qu'il conduit de main de maître. Harry suit la bicylindre durant 11 tours, réussit à la passer 3 tours avant la fin, grâce à « un coup fourré » ; mais dans sa chute, son tromblon a entamé une procédure de divorce avec le tube d'échappement, divorce qui sera consommé 2 tours avant la fin : Harry doit s'arrêter !

Pendant ce temps, Eric Hinton et Collot continuent leur coude à coude. Au 25^e tour, Jacques est en tête, avec une moyenne de 2 kmh supérieure à celle réalisée l'an dernier par Campbell. Mais Hinton le repasse encore, et bientôt, même, il creuse l'écart. L'embrayage de Collot, qui n'avait pas été remonté avec tous les soins voulus, donne des signes de fatigue.

Que dire d'autre encore sur cette course meurtrière, tant le train imposé fut rapide ? La bicylindre Jawa, pilotée par l'autrichien Heisinger, fut assez décevante, se tenant en septième position jusqu'à son arrêt (il est vrai qu'une nouvelle machine carénée est en cours de finition, qui développera quelques 55 CV au lieu de 50-52 et possèdera une boîte 5 vitesses).

La Matchless de Tostevin ne fit que quelques tours, alors que celle de Thomson, après de nombreux chassés-croisés avec la BMW de Huber, dut céder devant cette dernière.

Lutte également entre les australiens Barker et Bryen, ce dernier devant s'arrêter au 24^e tour. Quant à Jaeger, très régulier, il finit cinquième.

Nos compatriotes ? Très régulier, de Polo finit huitième sur sa Norton 55, alors que Deschamps faisait ses premiers pas avec la Norton de Georges Monneret.

Inutile de dire qu'en cette course tous les records furent battus. Et seul Collot arrive à terminer dans le tour du vainqueur, Riedelbauch également s'étant fait doubler 3 tours avant la fin.

CLASSEMENT

1. E. Hinton (Norton) à 118,8 kmh ; 2. Collot (Norton) à 118,0 kmh ; 3. Riedelbauch (BMW) à 1 t. ; 4. Barker (Norton) à 1 t. ; 5. Jaeger (Norton) à 2 t. ; 6. Huber (BMW) à 3 t. ; 7. Thomson (Matchless) à 3 t. ; 8. de Polo (Norton) ; 9. Schmitz (Norton).

Tour le plus rapide et record absolu du circuit par Eric Hinton, à 121,76 kmh.

A L'AN PROCHAIN ?

Après les courses, le soir, chacun se retrouve pour la distribution des prix... et la fête dure jusqu'au matin... pour ceux qui ont le courage de rester après une journée bien remplie.

De cette distribution, je ne voudrais que retenir 2 choses. Les ovations enthousiastes, chaleureuses, hurlantes, qui accompagnèrent Collot montant à la tribune et n'eurent d'égaux que celles qui accueillirent Scheidhauer, le jeune et valeureux champion sarrois. Mais également le vif discours de Jules Kother, vice-président de l'ADAC et de la FIM, qui, très élogieux pour St-Wendel, non seulement souhaita que l'épreuve ait de nouveau lieu l'an prochain, mais espère que ce circuit en ville, unique exception aujourd'hui en Allemagne, sera un précédent qui lèvera l'interdiction pesant sur les autres circuits.

Ainsi soit-il !

J. B.

Dans votre coffre à outils, réservez une place à

Avec l'apparition des beaux jours, et l'arrivée prochaine des vacances, de nombreux motocyclistes vont à nouveau sillonner les routes, et si certaines machines n'ont cessé d'effectuer un dur service journalier, d'autres, par contre, utilisées d'une manière plus touristique, vont sortir d'un long sommeil hivernal pour reprendre la route.

Notre article aura pour objet un accessoire que peu de motocyclistes ont dans leur outillage, mais qui rend d'utiles services en cas de crevaisons, nous avons nommé le nécessaire de réparations. S'il est assez rare de connaître cet ennui de nos jours, tout au moins sur de bonnes routes et avec des pneus en bon état, il n'en est pas moins vrai que celui qui s'aventure sur de mauvaises routes de montagne ou des chemins campagnards, peut toujours trouver le « clou »... et l'arrêt est inévitable. Il ne reste plus qu'à réparer, mais la sécurité future dépend du soin et de la façon dont a été effectuée la réparation.

Pour un vélo, une pièce de caoutchouc appliquée, avec interposition de dissolution, sur la chambre à air bien nettoyée, suffira dans la majorité des cas. Mais il est bien évident que sur une moto, une telle solution comporte des risques dont le moindre est le décollement de la pièce à chaud. Avec une 500 cmc et plus, cette éventualité prend une allure catastrophique. Reste la vulcanisation à chaud. Mais là encore il s'avère que ce n'est pas la solution idéale. D'abord on ne creve pas toujours à proximité d'un garage, où la réparation pourra ou voudra bien être effectuée. De plus, sous l'action de la chaleur, certains caoutchoucs perdent leurs propriétés. Il fallait donc trouver une solution qui assure une vulcanisation parfaite et durable sans le secours d'un équipement spécial. Et c'est la solution Tip Top que nous vous présentons aujourd'hui.

Nous avons déjà parlé des pièces de réparations Tip Top dans nos numéros 1211 et 1300, et nous avons déjà effectué

TIP-TOP

des essais. Tip Top, qui est un produit d'origine allemande, puisque fabriqué à Munich, est maintenant vendu librement en France.

Le nécessaire de réparation se présente sous la forme d'une boîte métallique (ce qui évite de retrouver le tube de dissolution écrasé au fond de la trousse à outils) contenant un tube de vulcanisant propre à la maison Tip Top, une petite râpe et 6 pièces : une rectangulaire (6x3) et cinq circulaires (2 de Ø 5 et 3 de Ø 3). Quatre fentes ménagées sur la boîte permettent d'y fixer la râpe, ce qui simplifie la manœuvre, car l'on a parfaitement la boîte en main.

La pièce Tip Top protégée côté extérieur par un feuillet de papier transparent et côté vulcanisant par une feuille de papier aluminium, se présente sous forme d'une pièce de caoutchouc noir allant en s'amincissant et dentelée sur les bords. Cette pièce repose sur une fine épaisseur de caoutchouc rouge qui déborde d'un demi centimètre.

Un mode d'emploi complète l'énumération du contenu de ce nécessaire.

La réparation se fait sans aucune difficulté si l'on se réfère à la marche à suivre.

Tout d'abord, gratter la chambre à air sur une surface plus grande que la pièce à appliquer. Bien essuyer la poussière de caoutchouc avec une brosse ou un chiffon sec, il ne faut pas employer d'essence. Verser ensuite quelques gouttes du vulcanisant Tip Top que l'on égalise ensuite avec le doigt. Bien laisser sécher : de trois à cinq minutes suivant l'état hygrométrique de l'air ; on peut s'assurer que le liquide est sec quand il ne colle plus au doigt. Enlever la feuille de protection et appliquer la pièce (en la



tenant par les coins de papier) sur la chambre à air. Bien appliquer la pièce avec le manche d'un outil, ou un rouleau quelconque. L'opération est terminée, il n'y a plus qu'à remonter la chambre, la vulcanisation se fera en roulant, par échauffement. En fait, plus l'échauffement sera grand, plus la vulcanisation sera parfaite. Deux expériences effectuées sur un morceau de chambre à air, vulcanisé à froid, ont montré la tenue parfaite de ces pièces (voir MR 1300).

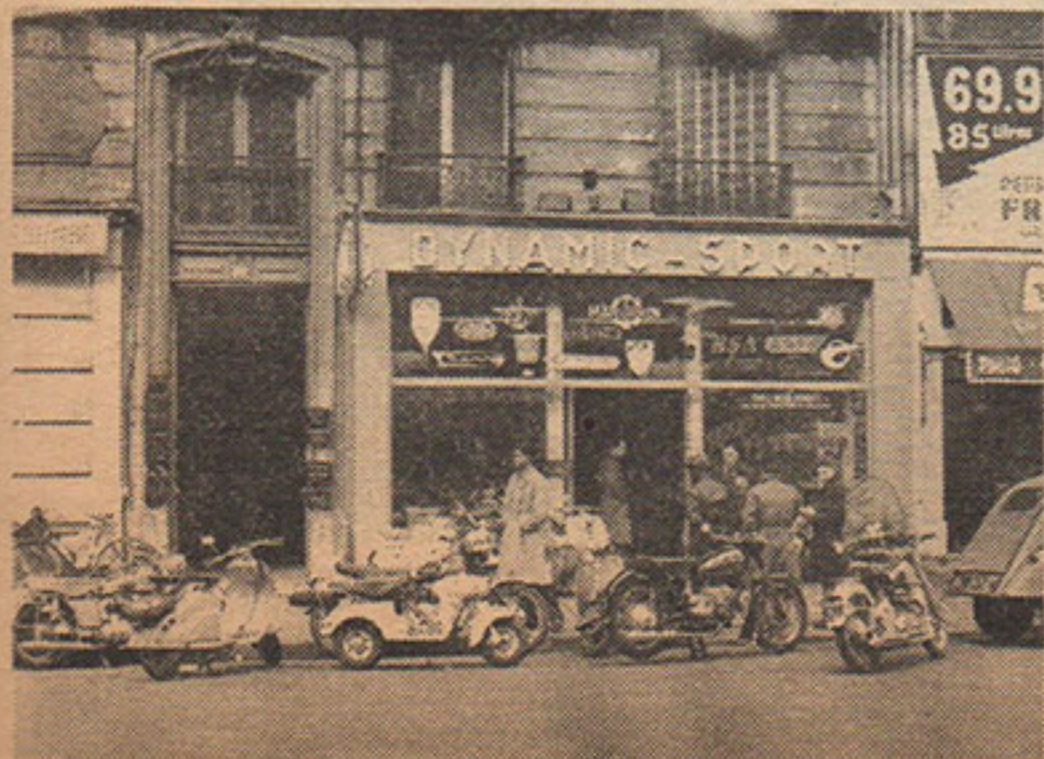
Tip Top est donc une solution séduisante à la crevaison des pneumatiques, car la réparation peut se faire n'importe où et être effectuée par n'importe qui.

Un autre avantage, et qui n'est pas des moindres, c'est que Tip Top opère aussi bien sur caoutchouc synthétique que sur caoutchouc naturel. Enfin, la finesse des bords supprime tout risque de décollement partiel par frottement.

Parmi les autres articles fabriqués par Tip Top, nous avons remarqué un modèle d'emplâtre pour enveloppes déchirées. Présenté d'une manière sensiblement identique, son mode d'emploi est aussi aisé. Malgré tout, son emploi doit se limiter aux machines de faibles cylindrées ou ayant tout au moins une vitesse de pointe assez limitée. Car le déséquilibre causé par le montage de cet emplâtre peut avoir des résultats imprévus à hautes vitesses. En résumé, nous pensons que le volume réduit, la facilité d'emploi et les résultats enregistrés favoriseront la vulgarisation de Tip Top, que, tout motocycliste prudent devrait avoir dans son outillage, car avec Tip Top, « vous pouvez crever ».

CHEZ DYNAMIC-SPORT, DERRIÈRE LA FAÇADE

Nos lecteurs connaissent déjà la nouvelle adresse de Dynamic-Sport, rue Montmartre, à deux pas des Grands Boulevards. Mais ce que ne connaissent pas tous nos lecteurs, c'est la splendide installation intérieure, sur plusieurs étages, qui se cache derrière une pimpante vitrine. On y trouve tour à tour une station-service Esso, avec pont élévateur, distributeur...



...tout le matériel de graissage, des comptoirs de vente accessoires-pièces détachées, un hall d'exposition de machines neuves, un autre hall pour machines d'occasion, de nombreux ateliers de réparation, avec salle de peinture, etc... En un mot, une organisation au service de la moto, dont le sérieux vous apparaîtra lors de votre prochaine visite.



LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

MOTOBECANE

Motob. 125 culb. fin 54 à enlever, 55000. 17 rue Pajol.

Z2C 1952 pf. état t. éq. 45000 Chapel 24 r Leroyer Vincennes

350 Twin 10000 k bipl. c. nve 130000. Tél. ROB. 11-76.

MOTOB. 175 Z2C équip. 50000 Menier 82 r Raspail. Bois-Colombes (Seine) Cha. 11-09.

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

A vendre Motobécane 125 cmc 4 temps, parfait état. Cordonnerie, 219 rue des Pyrénées, Paris 20^e.

175 Motob. 11000 k exc. ét. éq. 85. Lorio DAU. 37-96 ap. 20 h.

Motob. 175 état neuf nbx acc. 9000 km 80000 MEN. 16-72. Gourdin 11 r Houdart P. 20^e

TERROT

Ter. 125 1955 75000. Savreux 7 r Berthier Pantin, crédit.

TERROT sidecar 350 1952 tr. bon état 1re main ensemble ou séparément, peu roulé. 103 rue de Javel Paris 15^e. Feldbrugge.

Terrot 125 cc modèle 1955, susp. AR oscil. tél. Ent. 31-24

MONET-GOYON

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

GNOME-RHONE

GNOME-RHONE 200 cc carénée 10000 k moteur ref. mach. à roder 120000. Bonnemain 9 r de la Collégiale Paris 5^e

PEUGEOT

PEUGEOT 125 type 55 3 mois gar. 10000 et 6 mois à 5000 17 rue Pajol 18^e Bot. 05-95

176 TC4 c. dble emplo. 10000 k, nombr. accessoires. Guéguen AVI. 02-11.

V. confiance 175 Peugeot cse dble mploi, état impeccable. 75000 A. Joost, 165 av. A. Lorraine St Dizier (Hte Marne).

PEUGEOT 175 neuve access. tél. hres bureau ODE. 52-00

176 TC4 lux. sac. cuir sans imp. 95. créd. poss. rem. Fulgur M.100.15. Peyrabout 7 quai de la Marine Ile St Denis (S)

176 AS bon ét. 60. 4 vit. sél. susp. AR four. tél. Vaudenay 14 r de Paris, Bièvres (SO)

JONGHI

See mil. 125 Jonghi 51 imp. 35. J. Delanque 39 Val Beauté Nogent s/M. (S) TRE.29-16

GULLER

Guiller 250 AMC c. nve éq. camp. acc. 18000 k px int. c. ach. voit. Lab.20-96 de 9a18h.

Apr. décès 175 Guiller AMC 55000. Meyeur 50 r d. Trois Frères 18^e.

MOTOS ANGLAISES

Norton 88 Daytona fin 55, très belle 300. Créd. rep. à l'Agence 17 r Pajol Bot. 05-95

Ariel 350 culb. 56 NH 8000 k neuve avec tous access. Matiuo, 5 rue des Bains Péré Tarbes (H.-P.).

356 Ariel 51 éq. Beauchamp 3 r Cornelle, Lyon.

BAS PRIX

157, avenue du Maine 14^e

Triumph Tiger 110 juil. 56 c. neuve prix 295. TRO. 00-10 heures repas.

ARIEL 4 CV culb. 53 tél. AV AR gar. 3 mois 140. Crédit Rep. 17 rue Pajol 18^e.

Vds Norton Dominator mod. 7 an. 1952 parf. état. Pounneau 146 rue Saumuroise, Angers.

250 BSA mai 55 12000 km imp. Richard chez Delamarch 1 r Montmartre prix 145.

R. Enfield 500 av. ou sans side Précision parf. ét. Busson 83 r Laugier Paris 17^e.

350 R. Enf. 15000 k tte bté 180. 170 r des Voies du Bois Pav. n° 4 à Colombes, Seine

BSA 350 B31 1951 très bon état 85000, tél. LIT. 61-11.

V. ou éch. Norton 350 Manx. Cagneau Av. Lauriers, Pau.

AJS 350 juil. 56 cote Argus 220. px à voir. Gronnier 11 rue Plat d'Etain, Sens.

Ariel 500 VH 1955 parf. ét. 190000. Vaugelas Car. 33-42

500 BSA ctre 175 Godiveau 12 rue J. Catric, Les Lilas (Seine).

1000 Ariel éq. impec. Gault 31 av. J. Jaurès, Soisy sous Montmorency (S-O).

Royal Enfield 500 cc bon état avec ou sans side P. 90000 Courvoisier 21 r de Seine, Billancourt Seine V. 19 h.

650 BSA Golden Flash 14000 k tél. KLE. 99-15 vers 12 h.

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

BSA 250 C11GL éq. p. état Reversat 62 r Jonquièrre 17^e.

200 Excelsior mot. Villiers tr. bon ét. susp. AV et AR 60. Gadamjki 193 r des Moulins Fontenay sous Bois (Seine).

BSA 500 tw. 200000. Septier 51 r de l'Ourcq (19^e).

Matchless 500 twin cme nve lég. accid. px int. Dejean Cl. St Seurin s/Isle (Gde).

BSA 350 B31 55 ét. nf nbx acc. 22000 k px 190000. Renault 1 r Bouilloux Lafont 15^e (19 h. ou sam. ap. m.)

BSA R. Rocket 1956 10000 k cse maladie 330. Guilloneau, Champtoceaux (M.-et-L.).

Triumph T110 équip. Ghersi Centre admin., Bar-le-Duc.

Ariel 500 culb. exc. état. Paquin Etabl. Engel 17 rue P. Valette, Malakoff S. t. l. j.

BSA G. Flash 55 osc. ét. imp. 20000 k px 250. Pauthe 15 A. Daumesnil, Ris Orangis (S-O)

BSA 250 C11G 54 parf. état GRE. 28-36.

BSA 250 culb. cme nve t. b. ét. + acces. bon. aff. px 110000 Proix 21 r Malte Brun 20^e.

TRIUMPH T100 urgent 180. Demelin LIT. 27-91 matin.

TRIUMPH 650 Th. px 180. p. ét. Farcy 4 r Nélaton 15^e.

650 TRIUMPH parf. ét. 160000 16 r Jules Guesde, Levallois.

Cause santé v. BSA 250 29000 k 51 1re main tte éq. 2 cas. sac. AR t. sad p. bag. tr. bon état prix 140. Lafon 40 r Muller Paris 18^e après 18 h.

TRIUMPH à remonter tous modèles. DAU. 79-91.

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

Horex 350 Regina 54 24000 k Trocherie BOT. 25-25 de 14 h. à 19 h. 30 sauf sam. dim.

Triumph T100 bon état 150. Tronca 5 r Bergère Paris 9^e

250 BSA C11SL 16000 k 1951 px 130. Ecr. Carraze 16 av. Cl. Vellefaux, Paris 10^e.

Ariel 650 FHL 55 18000 k ac. 270. urgent. Lelay 27 r Grefulhe Levallois, soir ap. 19 h. et samedi jour.

URGENT à v. 500 cc Sunbeam 57 exc. état px 230. Dubertrand 13 r Prudent Jassède, Issy les Moulinaux (Seine).

BSA 350 culb. 56 B31 oscil. neuve px à débat. vis. 9 à 14 ou 18 à 20 h. Meyniel 11 rue Pierre Curie, Paris 5^e.

MOTOS AMERICAINES

750 Harley Davidson parf. ét. Coiffeur 206 J. Jaurès 19^e.

MOTOS ITALIENNES

RUMI Supersport 1 carbu. tr. b. état, Kern Allée du Rocher, Livry-Gargan.

MOTOS BELGES

Gillet Herstal 350 culbut. f. tél. 4 v. sélecteur état nf b. prix, tous les jrs, après 16 h. tél. 640 Livry Gargan.

MOTOS ALLEMANDES

Rais. santé BMW R67/1 imp. vis. ts js à par. de 18 h. 30 S'ad. 39 b. r des Pommiers, Pantin. Lecourt Charles.

BMW R25/3 imp. 17000 k av. acces. 220. Crédit. Parent 72 rue Danton, Levallois Perret.

Horex Resident 350 cc neuve libre suite 0 km. Beauvais 11 r Level 17^e MAR. 57-81.

BMW 500 sport se malad. 12 r d. Ecluses St Martin P. 12^e

DKW

quelques 250 RT récentes bas prix garanties 6 mois. 116 bd Sérurier Paris 19^e BOL. 77-62

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

BAS PRIX

157, av. du Maine 14^e.

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

MOTOS DKW

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

BMW R51 impec. prix int. DKW 350 NZ sus. AR mot. nf Champeaux 39 r Poliveau 5^e

DKW type SB 65000, vis. soirs 18 h. 30 dim. matin. Kurtz 15 av. Ermitage Ste Genevève des Bois (S-O).

Side Zund. Russ. 750 plus of. Loge 13 André Del Sarte 18^e

BMW R25 1re main 37000 k acc. bon état 120000 fr. cpt vis. 19 à 20 h. Bonnefoy 16 r Monsieur le Prince, Paris.

BMW R67/2 juillet 53, nombr. access. prix à débat. 290000. Candelon 12 rue de Boussy, Mandres (S-O).

R51/3 t. b. é. 280000. Tél. GUT. 03-64, Degas.

Vend BMW R67 18000 k impec Masson 22 de la Prévoyance, Vitry.

BMW R67/3 état neuf. Pilz 25 rue Chabrol TAI. 59-87.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 5000 k prix 130000 crédit Varron 29 rue Radziwill Paris-1^{er} visible soir 18 h.

350 Jawa état neuf 120000. Argenta 20 rue Georges Pirlard Paris 15^e.

Jawa 350 19000 k ét. neuf éq. complet acc. Courteaux 13 r de la Paix, Ivry (Seine).

Agence Jawa mod. neufs 1957 occ. tous modèles. 16 r Jules Guesde, Levallois.

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF crème b. état. Dohé 3 r Morand 11^e vis. 19h.

JAWA 250 cc exc. ét. Bobot VIL. 24-53 hres ouvr.

350 Jawa 54 7000 k impec. éq. s. dble 100. urgt. Labitte, instituteur, Courset (P.d.C.).

Puch 250 TF impeccable 17000 km équip. 6 mois assurances payés 90000. DID. 29-12.

Puch 250 TF rouge 6000 k. Barotte 22 r Orfila 20^e.

A vendre ét. nf raison santé Puch 175 SVS nbx acc. 13000 k 150000 compt. Ecr. Bellier 5 bd Jourdan Paris 14^e.

Cse ach. voit. vd 250 TF imp. 20000 k acces. SEG. 64-90.

Puch 250 TF impec. rouge selle dble px int. 82 rue de Turenne, Valdoie.

MOTOS de COURSE

Vend 250 prête pour Bol d'Or 125 Mondial compétition. M. Pahin DEF. 36-07.

SCOOTERS

Guzzi Galletto 2 CV 6 mois garanti 4000 k 17 rue Pajol.

Bernardet 125 Ydral fin 54 15000 et 8 mois à 5000. Leclerc 17 rue Pajol 18^e.

Vend cse maladie Rumi impec. access. intéressant 150000 Lamy 225 rue Vaugirard.

LAMBRETTA très peu roulé t. b. état 95000 fr. Crédit possible, LICHET 25 rue Marceau, Houilles (S-O).

Rumi 2000 k cyl. chr. 2 carb. 180. cause arm. 48 bd Rochechouart, Martin, après 19 h.

CYCLOMOTEURS

Cyclomot. NSU 200 k. S'adr. Lambretta bd Italiens Pro 53-64

Cyclom. Bima 56 500 k furch. tél. fr. tambours. Bavant 14 bd Péreire WAG. 95-04.

Artigue 49 cc 25000 ét. neuf Creach 5 r Morand 11^e.

MOTOS DIVERSES

Ttes Motos et Scoot. av. 10000 Crédit s/place 157, av. du Maine. 14^e

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie. M^e TOLBIAC

125 Griffon 555 T 6500 km 100 Peugeot 98 D 1500 km. Dailly 80 av. J. Jaurès, Château du Loir (Sarthe).

TRIUMPH, Thunder., Tiger 100 BSA Golden, A7 et Gold Star BMW 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, éq. 2000 k 125 PEUG., MOTOB., GUILL. Scoot. VESPA, LAMBR., PEUG. Créd. 1 an garantie 3 mois

AUDEGEAN 137 av. Clichy 17^e

NOUS LIQUIDONS

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

250 Terrot, Peug., Jawa, Puch, BSA, depuis 75. 125 toutes marques depuis 25. Sidecar léger pr 175, 250 25.

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

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 Panoiaux, Paris 20^e. MEN. 98-81

TRIUMPH

TIGER 110 fin 56
 TIGER 110 1956
 TIGER 110 1956
 TIGER 100 1955
 TIGER 100 1953
 TIGER 100 1947

THUNDERBIRD 1956
 THUNDERBIRD 1952
 SPEED TWIN 1956
 SPEED TWIN 1954
 SPEED TWIN 1952
 SPEED TWIN 1951

GOLDEN FLASH 1955
 GOLDEN FLASH 1953
 AA7 1951
 B33 1953
 B33 1953

KS 601 ZUNDAPP 1954
 ARDIE 250 cc 1956
 403 PEUGEOT 1956

Toutes reprises et crédit Toutes TRIUMPH neuves disponibles de suite avec reprise ferme et crédit ultra rapide

Charles PEROTTI Agent TRIUMPH

16 rue de la Prévoyance, Vincennes. Métro St-Mandé-Tournelles. DAU. 79-91. Ouvert tous les jours, sauf dimanche.

Ouvert jusqu'à 22h. même dim. 300 MOTOS

Soldées à tous prix Permis Moto gratuit 3

PLACE CLICHY Reprise de motos sur autos 300 Autos exposées

Chez ALAZARD

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-17^e (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour).

EXPOSITION permanente des plus récentes occasions en BMW

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

Voitures repr. MOTOS Crédit MOTO-RECORD

151 rue Marcadet Paris 18^e MON. 24-40 Métro Lamarck.

Au 4 impasse de la Gaité Agence BSA, Terrot, Puch, Vespa, Lambretta.

Nos reprises 125 Motob. culb. der. mod. 80. 125 Terrot oscil. 85. 125 Puch carénée 90. 175 Puch carénée 80. 175 Motobécane Z2C 70. 250 BSA Princess, 250 Puch, 250 BMW, 350, 500, 650 BSA 4 CV Renault, 203

Crédit. Reprise. Echange Expédition Province

Motococche 5 CV side Préc. le tout 80. 17 rue Pajol.

VOITURE

AMILC. 5 C cal. b. ét. sf peint. bat. pn. cap. mot. 60000 k px 60. acces. à déb. Sego 58 r du Cheval. de la Barre Courneuve, dim. 9 à 12.

VOIT. Rovin 3 CV 52 bon état 90000. Planet, Pl. Blau-mont, Gisors (Eure).

AUTOS BAS PRIX

à part. de 50000. SEG. 26-40

ECHANGES

Mon auto c/moto

244 rue du Mesnil, Asnières

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

Vend ou échange side 350 FN Chanton, Bléneau (Yonne).

AUTO C/SCOOT.

157, av. du Mains, 14e

Echangez votre MOTO c/la voiture de votre choix. AU-DEGEAN 137 av. Clichy 17e

DIVERS

VIE CUIR

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

V. réser. g. boue Zund. 750 cc Taroni 21 r Crenon Sceaux S.

TOUS SIDES BAS PRIX

157, av. du Maine, 14e

Vends remorq. Fulgur monor. moto Koenig VOL. 89-89.

Cedons 80 casques Romer couleur marron toutes tailles au prix de 1500 fr. Ets Palaveeu 5 rue d'Artois Paris 8e

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

ON DESIRE ACHETER

Achat comptant SCOOTER, VELOMOT. Ech. ctre Voit. DUMAS 23 bd Péreire 17e.

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

Achète comptant ttes machines Anglaises et Allemandes récentes. PEROTTI 16 rue de la Prévoyance, Vincennes.

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

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

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

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

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

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

EMPLOIS

Offres d'Emplois

Recherchons pour AFRIQUE NOIRE, Spécialiste réparations et ventes MOTOS, SCOOTERS, VELOMOTEURS, 30-35 ans maxim. Ecr. avec référ. à No 5354 SWEERTS, Boite Post. 269-09, Paris, qui tr.

DERNIERE HEURE

Voici en bref, et en attendant les comptes rendus qui vous en seront donnés dans notre prochain numéro par nos envoyés spéciaux, les résultats brefs des grandes compétitions de dimanche dernier :

HOCKENHEIM : CHAMPIONNATS DU MONDE DE VITESSE

Pas de grosse surprise, et moyennes très élevées en dépit de la pluie.

125 cc : 1. Ubbiali (I-MV), 159,8 kmh ; 2. Provini (I-Mondial) ; 3. Colombo (I-MV) ; 4. Fuegner (A-MZ) ; 5. Taveri (S-MV) etc...

250 cc : 1. Ubbiali (I-MV), 176,8 kmh ; 2. Colombo (I-MV) ; 3. Lorenzetti (I-Guzzi) ; 4. Taveri (S-MV), etc...

350 cc : 1. Liberati (I-Gilera), 171,9 kmh ; 2. Hartle (GB-Norton) ; 3. Hallmeier (A-NSU) ; 4. Masetti (I-MV) ; 5. Mandolini (I-Guzzi), etc...

500 cc : 1. Liberati (I-Gilera), 200 kmh ; 2. Mac Intyre (GB-Gilera) ; 3. Zeller (A-BMW) ; 4. Dale (GB-Guzzi) ; 5. Sheperd (GB-MV), etc...

Dans cette course, dont le meilleur tour fut accompli par Mac Intyre, à la moyenne énorme de 208,5 kmh, notre compatriote Insermini (Norton) se classe 11e. A noter encore la bonne tenue du

nouvel « officiel » MV, le jeune anglais Sheperd.

Sides : 1. Hillebrand (A-BMW), 164 kmh ; 2. Schneider (A-BMW) ; 3. Knebel (A-BMW) ; 4. Camathias (S-BMW) ; 5. Smith (GB-Norton), etc...

MONTREUIL : CHAMPIONNAT DU MONDE DE CROSS

Revanche d'Archer, belle tenue de Nilsson et Mingels, malchance pour Lundin, Brassine, Frantz, René Klym.

Robert Klym fut une fois de plus le meilleur français, prenant une très belle place devant des hommes comme Draper et Baeten, 7e actuellement au classement du Championnat du Monde, Robert Klym, qui n'est qu'à 1 point de Lundin, à 2 de Baeten, mériterait d'être officiellement aidé par la Fédération pour participer aux autres épreuves, toutes à l'étranger maintenant. Nous sommes persuadés qu'il servirait brillamment le prestige du cross français et terminerait l'épreuve mondiale à un rang honorable. Souhaitons que l'active Commission de motocross de la FFM étudie la question.

Grand Prix de France : 1. Archer (GB-Norton), 50 km en 47'8" ; 2. Nilsson (Suède-AJS), 47'10"4/5 ; 3. Mingels (B-Saroléa) 47'19" ; 4. Jansen (B-Matchless), 47'48" 1/5 ; 5. Robert Klym (F-BSA), 48'1" ; 6. Draper (GB-BSA) 48'9" ; 7. Baeten (B-FN) 48'20" ; 8. Johansson (Suède-BSA), 48'35" 2/5 ; 9. à un tour, Van Heuwers-

wijn (B-Matchless) ; 10. à 1 tour, Schmid (F-BSA), etc...

Coupe d'Europe : 1. Colin (B-NSU) ; 2. Voreux (F-NSU) ; 3. Bloquet (F-NSU) ; 4. Charpano (F-Monet-Goyon) ; 5. Heuqueville (F-Gnome-Rhône) ; 6. René (F-Monet-Goyon) ; 7. Terrien (F) ; 8. Adnet (F), etc...

Classement du Championnat du Monde après la seconde manche : 1. Jansen (B) 11 pts ; 2. Archer (GB) et Mingels (B) 10 pts ; 4. Nilsson (Suède) 6 pts ; 5. Baeten (B) 4 pts ; 6. Lundin (Suède) 3 pts ; 7. Robert Klym (F) 2 pts ; 8. Ward et Draper (GB) 1 pt.

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO...

- Nos rubriques habituelles, informations, « Tribune Libre », Ce qu'ils en pensent », etc...
- Sur le plan technique : l'essai de la 250 « Royal-Enfield » « Crusader ».
- Dans le domaine du sport : les reportages de nos envoyés spéciaux à Hockenheim (première manche des Championnats du Monde de Vitesse), à Vesoul (première manche du Championnat de France International et Prix du Président de la République de Moto-Cross), et à Montreuil (seconde manche du Championnat du Monde et Coupe d'Europe des Petites Cylindres, moto-cross).

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto
La revue
Moto

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 - DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N°s	800 fr.	1.100 fr.	50 N°s	1.500 2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s 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 n° 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.

Pour tous les usages Par tous les temps

VOUS QUI ROULEZ SUR "2 ROUES"

équipez-vous avec les survêtements conçus par

Les productions
MACOMBYNN

EN VENTE DANS TOUTE LA FRANCE CHEZ LES MOTORISTES

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

AWO

BSA

OCCASIONS :
Garantie 3 mois
choix de Lambretta, Vespa,
et motos toutes marques

FIN < IFA >

PUCH

MANURHIN

GNOME & RHONE

SUNBEAM

Spécialistes diplômés

ANCIENS ET BONNET

M. LECLERCO

80. AV. GÉNÉRAL LECLERC
BOULOGNE (SEINE)

TERROT
GUZZI

ARIEL

CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de PARIS
En cas de maladie, Leclercq
paiera pour vous
TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme, moto, scooter

NSU

Peugeot

Lambretta

AGF

RUMI

PALOMA

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

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

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

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



CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

*Indispensable
à votre
Santé*



MARQUE DÉPOSÉE

MOTO-CEINTURES
en Cuir
A. BERL
20^{ème} Rue des Jumeaux - TOULOUSE
Demandons et indiquons
Dépositaires
Documentation sur demande

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

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

250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

Tous les scooters

ALCYON

sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et
L'ANTIVOL NEIMAN



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

**LA PLUS PUISSANTE
ORGANISATION de VENTE**

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

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

**GRAND CHOIX
D'OCCASIONS**
AVEC GARANTIE TOTALE

PIECES DETACHÉES D'ORIGINE
Ariel - **BSA** - Sunbeam

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

Expédition contre rembourse...
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

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

S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS 17°
WAGram 52-62

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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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



Pièces origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM
6, Bd Richard Lenoir - 11°
ROQ. 29-28

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

Plus de 800 sortes
d'OUTILS et de CLÉS
spéciaux en magasin

TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...



Envoi
gratuit du Catalogue complet

VAR
6, RUE PASTEUR - PARIS XI°
ROQ. 03-88 - Métro St-Ambroise

Ils sont indispensables ...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

Moto revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs



La 4 cv. Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs



La 2 cv. Citroën

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

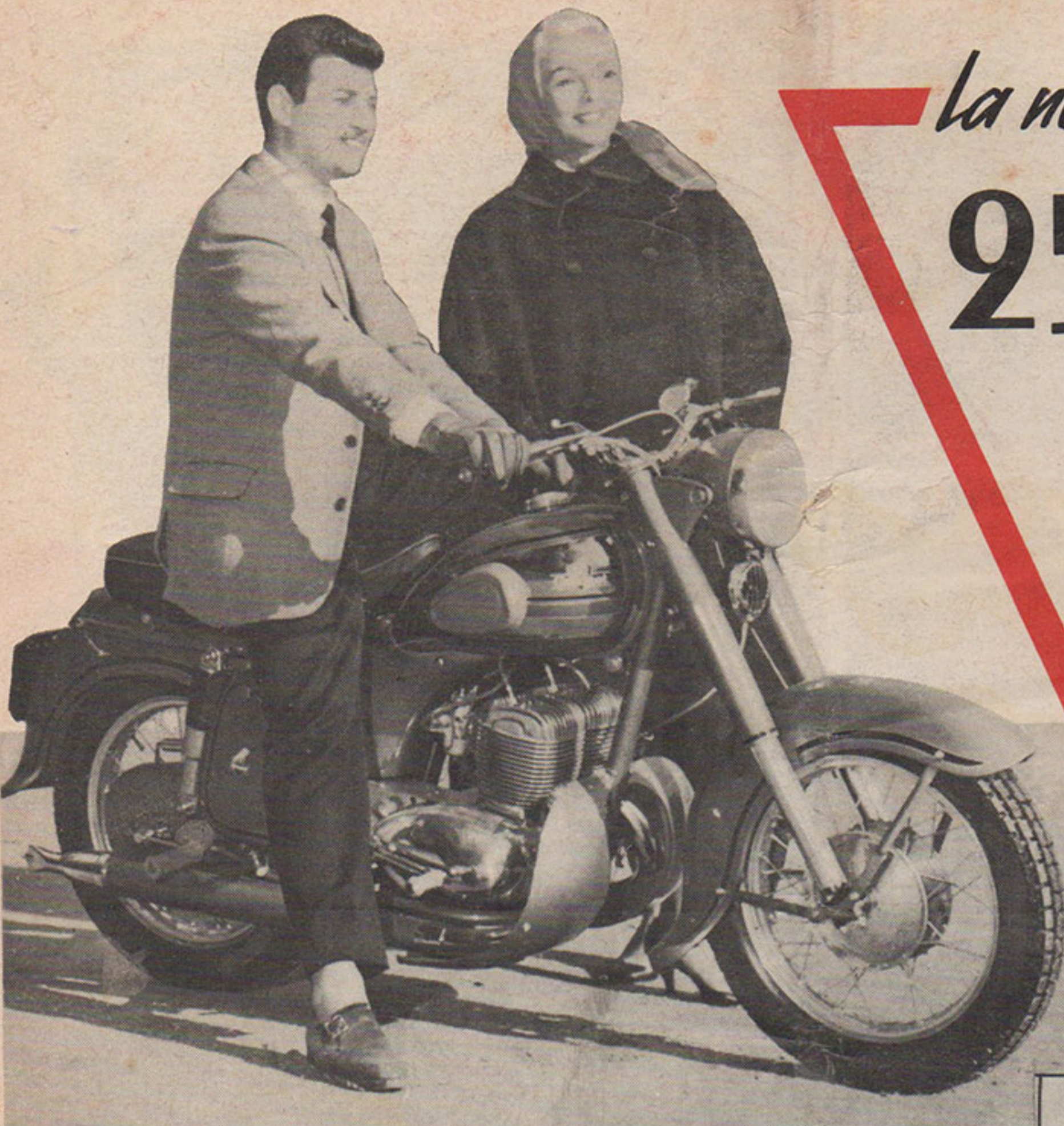
Ce sont de magnifiques ouvrages dans lesquels l'utilisateur et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins

CARACTÉRISTIQUES

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

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

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



La nouvelle bicylindre

250 cm³ 1957

Peugeot

TYPE **256 TB**

- **Un moteur** d'une puissance de 13 CV, souple et nerveux comme une "4 cylindres" voiture.
- **Un nouveau châssis** à suspension intégrale : Fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques et suspension AR oscillante à balancier avec ressorts amortisseurs.
- **Des roues de 16 pouces.** Des moyeux monobloc à broche, instantanément démontables. Des freins à tambour central de 170 mm.
- **Une protection totale :** Transmission secondaire sous carter étanche. Garde-boue très enveloppants à emboutis profonds. Cache carburateur. Sabots protège-jambes.
- **Une ligne sport,** une élégance et un fini incomparables.

Présentation grand luxe noir.
Avec supplément 1.000 Frs :
grenat ou gris métallisé.

Prix toute équipée :
240.000 Frs

Taxe locale en sus

SOCIÉTÉ "CYCLES"

Peugeot

Catalogue s/demande

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

