

Moto revue

45^e ANNEE. — 1^{er} JUIN 1957. — N° 1.343

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

MOTO-CROSS
VESOUL
MONTREUIL

ESSAI
250
CRUSADER



Bataille de géants à Hockenheim : Mac Intyre (8), Surtees (18), Dale (23) et Liberati (7).

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROEN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



MANUEL D'ENTRETIEN



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoir 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

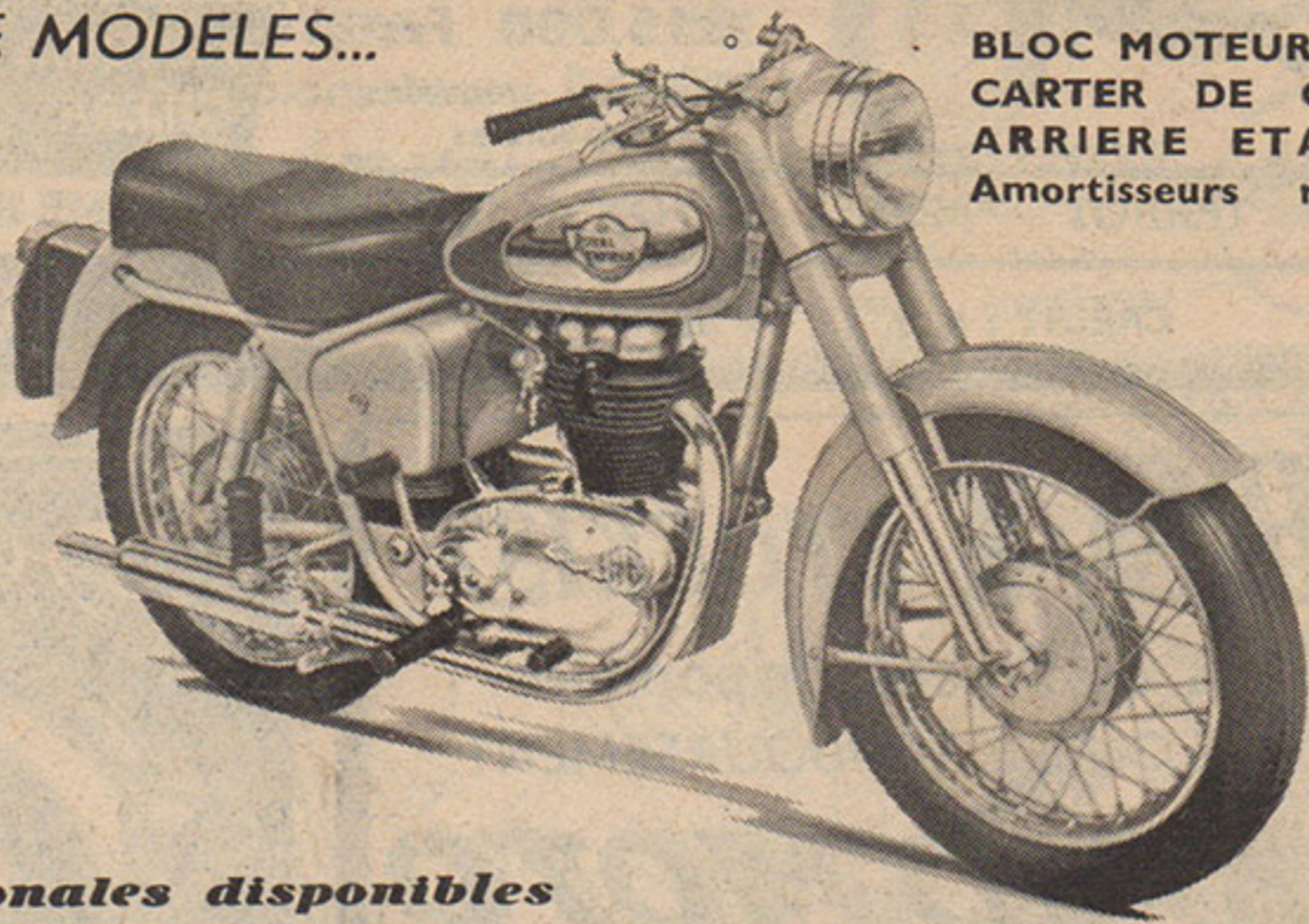
Royal Enfield

présente la nouvelle...

Crusader 250

ET SA FAMEUSE GAMME DE MODELES...

- " SUPER METEOR 700 " ENCORE PLUS RAPIDE.
- 500 TWIN
- 350 et 500 BULLET.
- 350 et 500 CROSS. Conditions et prix spéciaux pour les coureurs.



BLOC MOTEUR profilé
CARTER DE CHAÎNE
ARRIÈRE ETANCHE
Amortisseurs réglables

Quelques Agences Régionales disponibles

Etablis. Pierre PSALTY

80, Avenue des Ternes PARIS-17^e
Métro: TERNES - ETO. 55-52

VENTE A CREDIT - ENVOI DE CATALOGUES GRATUIT SUR DEMANDE

ATELIER - SERVICE APRES VENTE

PIECES DETACHEES D'ORIGINE - EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

Michel JACQUEMIN, Champion de France
1956 de Moto-Cross

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



CROSS
VITESSE - TOURISME

ARIEL - **BSA** - SUNBEAM

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

Atelier de Réparations et Spécialistes
pour ENTRETIEN et GARANTIE

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

A. CHARRIER, le spécialiste des machines Anglaises

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

TOUS ÉQUIPEMENTS POUR CYCLES & MOTOS



SABLE
PARIS

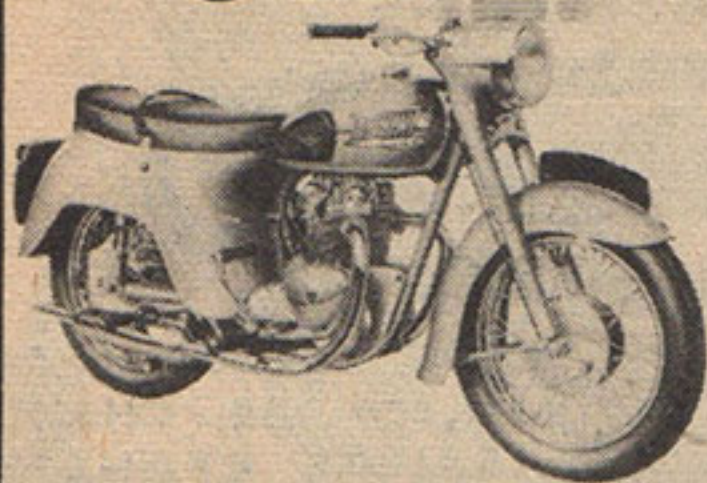
La marque qui s'impose

20-22, Rue du Pré St-Gervais, PANTIN - (Seine)

Tél : VIL 25-60 et 61

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

SAINT-PAUL MOTOS



Nouvelle 350 **1, rue de Rivoli - PARIS 4^e - Tél. : ARC. 71-46**
Métro: Saint - Paul

TRIUMPH

bicylindres
315.000 Frs
Quelques modèles disponibles

AGENCES OFFICIELLES :

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

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

CRÉDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 Mois

VESPA et VELOSOLEX

BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

RAPID'MOTO

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

Dr J. CHARRIER, International de Moto-Cross

Sécurité d'abord!...
grâce au

MOTOSTOP

BREVETÉ SGDG - MARQUE DÉPOSÉE

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

RÉCLAMEZ-LE A VOTRE MÉCANICIEN

Vente exclusive en gros

19, Avenue Henri Barbusse, Clamart

FULGUR

LA REMORQUE

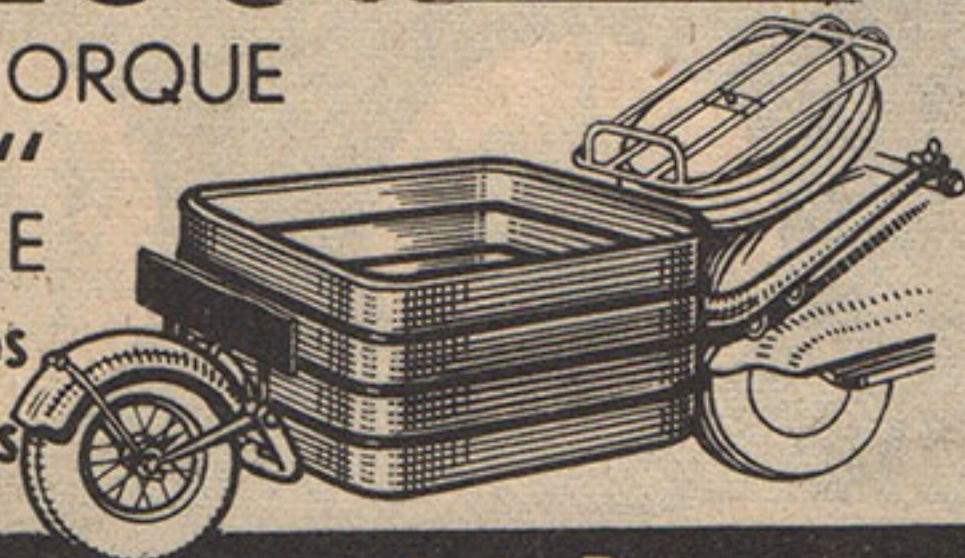
"VITE"

et SURE

pour Motos

et Scooters

Écrire



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

P.T.T. BONS 6%

Souscrivez dans les bureaux de
poste, chez les comptables du Trésor
et par l'intermédiaire des centres
de chèques postaux.

BSA - ARIEL

Tous modèles exposés

et disponibles

AWO 250 cm³ cardan **205.000 frs**

Stock complet
pièces détachées
d'origine



PUCH

Téléph.
ROQ. 29-28



6^e B^{is} RICHARD LENOIR
PARIS

SCOOTER : RUMI

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.

CREDIT - 18 MOIS

GUZZI - HOREX

De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

Réponse :
45 fr. timbres

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



SOCIÉTÉ MOTOCYCLE



Nouvelle Direction : M. COUTANT

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

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

Distributeur Cyclomoteurs PALOMA



CRÉDIT

CARNETS D'ACHATS
acceptés

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

Atelier de
Réparations Spécialisé



*A puissance égale
la plus économique !..*

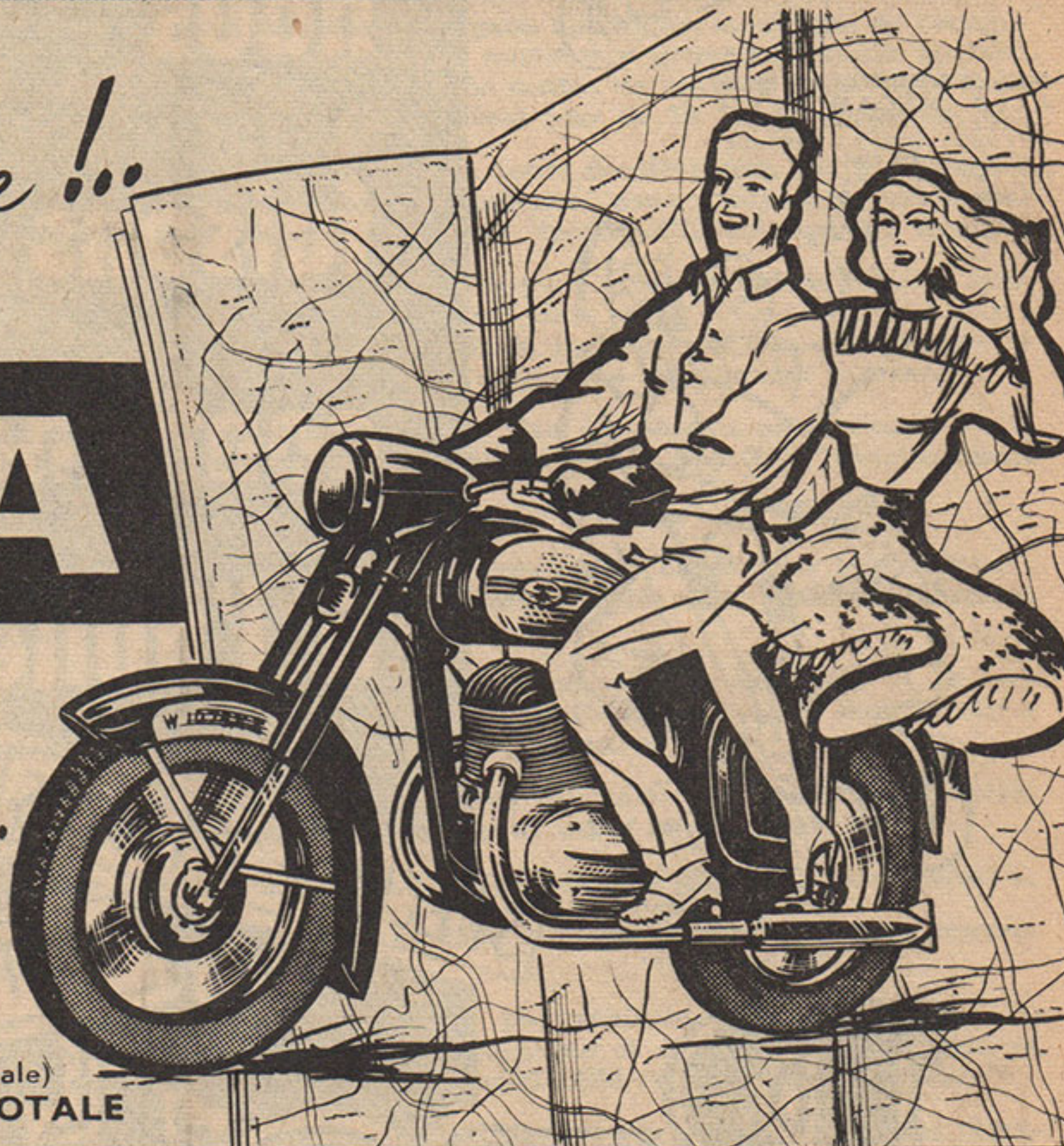
JAWA

*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

MOTOBÉCANE

SCOOTERS

VELOMOTEURS

MOTOS

Station-Service « MOBYLETTE »

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODELES
STOCK COMPLET - PIÈCES DÉTACHÉES
ACCESSOIRES - ÉQUIPEMENT
REPARATIONS par Spécialistes

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

GARE
DU
NORD

P. LISITA, 94, Boulevard Magenta, PARIS-X^e - Tél. NORD 65-25

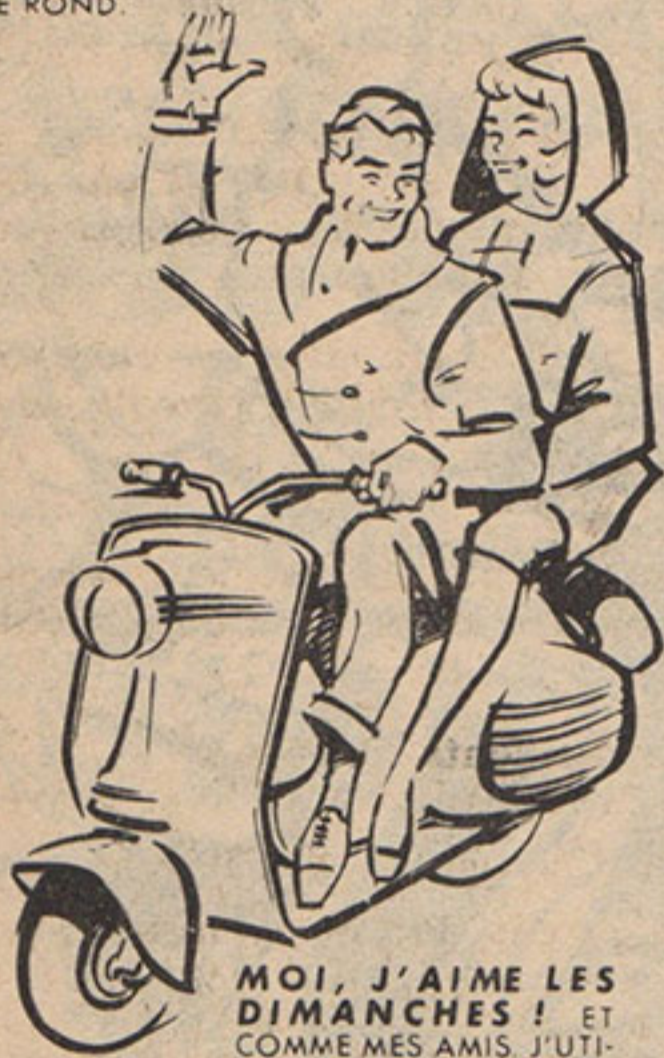
Ouvert tous les jours sauf
dimanche, de 9 h. à 12 h. 30
et de 14 h. à 19 h 30

GARE
DE
L'EST

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



MOI, JE NE CONNAIS RIEN A LA MÉCANIQUE ! ALORS J'AI FAIT CONFIANCE UNE FOIS POUR TOUTES A BRET-OIL " 2 T. SCOOTER " - MON SCOOTER DEMARRE VITE ET TOURNE ROND.



MOI, J'AIME LES DIMANCHES ! ET COMME MES AMIS, J'UTILISE TOUJOURS BRET-OIL " 2 T. SCOOTER " QUI NOUS PERMET D'ARRIVER TOUS ENSEMBLE JOYEUX A L'ETAPE !

TOMA!

nous

faisons

confiance

à l'huile

SPÉCIALE 2 TEMPS

OU

4 TEMPS

Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

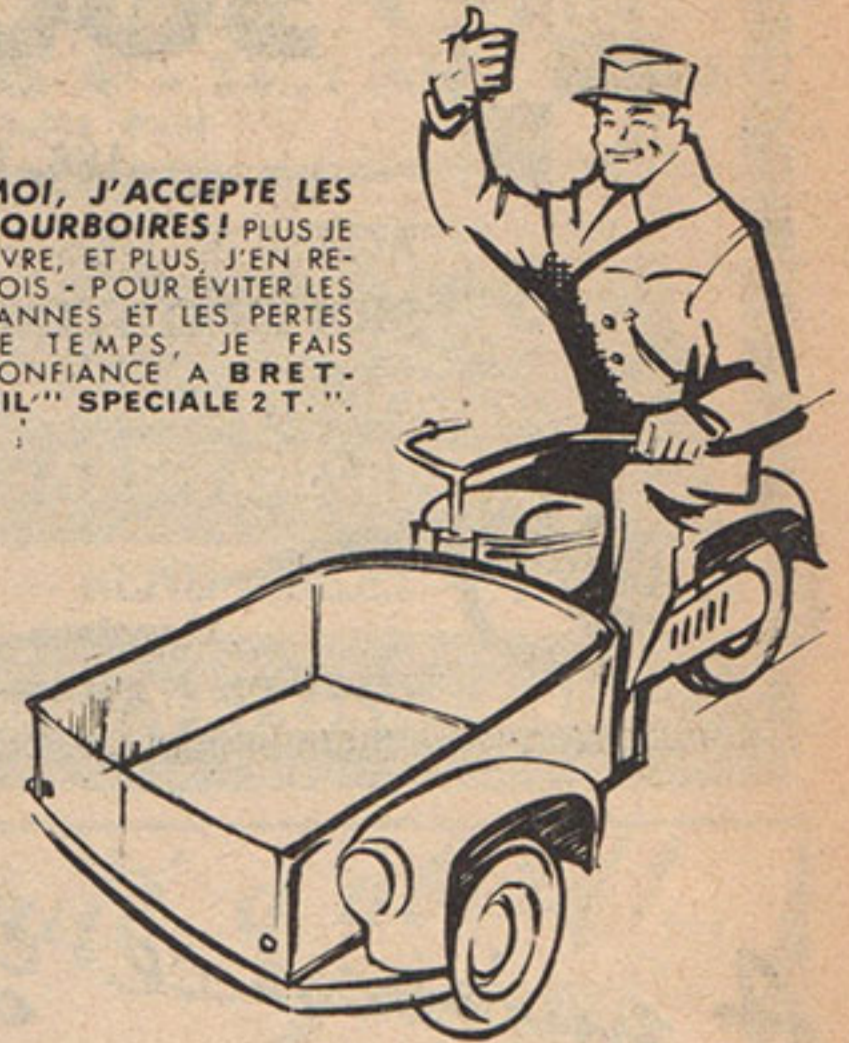


Ravitaillez-vous aux pompes bleues BRET-OIL ou exigez les bidons bleus BRET-OIL

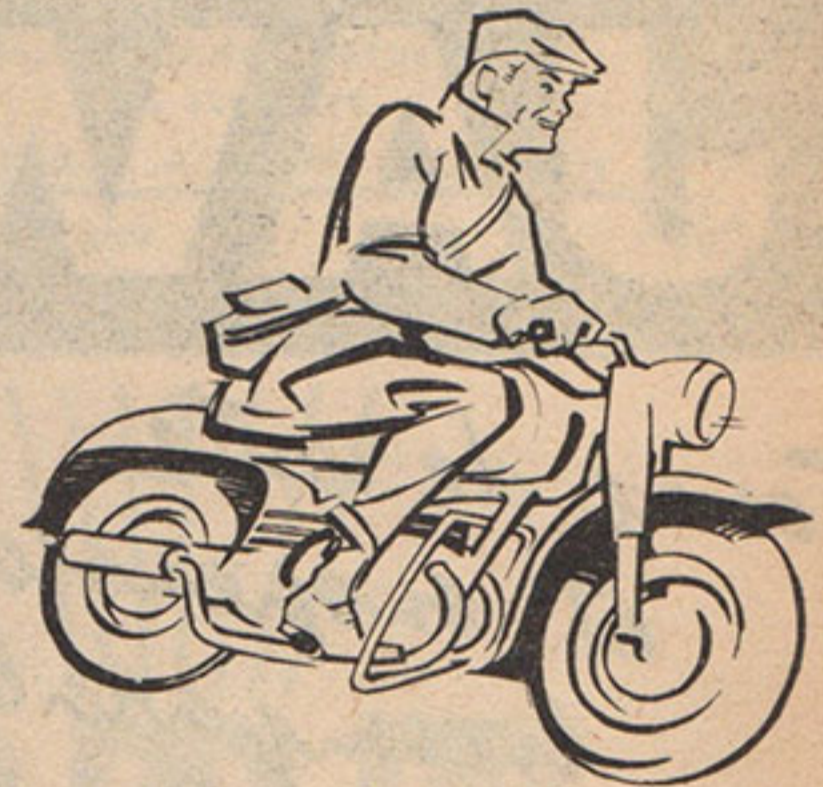
• BRET-OIL " SPÉCIALE 2 TEMPS " et BRET-OIL " 2 TEMPS SCOOTER " se mélange instantanément, reste diluée dans l'essence et brûle parfaitement.

• BRET-OIL " COMPÉTITION " est une huile très onctueuse, elle garantit une sécurité incomparable et augmente la puissance de votre moteur.

MOI, J'ACCEPTÉ LES POURBOIRES ! PLUS JE LIVRE, ET PLUS, J'EN REÇOIS - POUR ÉVITER LES PANNES ET LES PERTES DE TEMPS, JE FAIS CONFIANCE A BRET-OIL " SPÉCIALE 2 T. ".



MOI, JE SUIS TOUJOURS A L'HEURE ! PARCE QUE JE NE TIENS PAS A AVOIR UN QUART D'HEURE " EN L'AIR " J'AI COMPRIS, J'UTILISE BRET-OIL " COMPÉTITION " JAMAIS EN RETARD A MON TRAVAIL !



LA PREMIÈRE HUILE COMPOUNDÉE A L'ELEKTRION

BRET-OIL · 4, RUE JEANNE D'ARC · ISSY-LES-MOULINEAUX · SEINE · MIC. 48-40

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



LEGALE... ILLEGALITE!...

MALGRE notre souci de rester un organe apolitique, la défense de l'usager nous implique de dénoncer toute manœuvre gouvernementale néfaste, quand elle n'est pas injuste, dirigée contre les usagers de la route, dont les utilisateurs de deux-roues représentent plus de 50 %, ne l'oublions pas.

Nous référant toujours aux propos tenus dernièrement par le Président de l'Union Routière de France, M. Gallienne, nous analyserons cette fois le sort que l'on veut réserver au Fonds Spécial d'Investissement Routier.

Rappelons bien que ce qui va suivre n'est qu'un projet de l'ancien gouvernement, dernièrement démissionnaire. Mais nous savons trop par expérience que, quelle que soit la composition gouvernementale, l'usager de la route ne cesse d'être le citron que nos dirigeants s'appliquent à presser.

Tout nous porte donc à croire que l'on ne laissera pas refroidir cette sauce à laquelle on voulait accommoder le Fonds Spécial d'Investissement Routier.



Il s'agit en fait, si le projet était présenté et adopté par le Parlement, d'augmenter le détournement de fonds dont souffre d'une manière chronique le F.S.I.R.

Pour la période de 1952/1956, les détournements de fonds — le mot n'est pas de nous mais a été prononcé au Parlement — se sont élevés à 92 milliards, soit 40 % de ses ressources légales.

Pour 1957, on prévoit une réduction de crédit de 10 milliards. Autrement dit, le détournement s'élèverait pour cette année, à 57 %.

Le Fonds Routier serait privé de plus de ressources qu'il n'en recevrait !..

Or, il faut savoir que d'ores et déjà, la route française est très pauvrement dotée.

Les dépenses routières annuelles, par véhicule, sont en moyenne de 6.000 fr. en Suède, de 5.250 fr. en Allemagne et de 1.750 fr. seulement en France, la moyenne, en Europe, atteignant 3.500 fr., soit deux fois plus.

Il faut aussi savoir que les crédits affectés aux routes principales (équivalents de nos routes nationales) et aux autoroutes, sont pour 1.000 km. de 10 milliards de francs aux USA, 6 en Allemagne, 2 en Autriche et aux Pays-Bas, 1,6 en Suède, 1,3 en Italie et seulement 0,5 en France.



Ainsi, on compte ramener à 36,5 milliards les ressources versées au F.S.I.R. au lieu des 70,4 milliards prévus légalement.

Sur ces 36,5 milliards, il faut encore en déduire 6, affectés à la reconstruction des ponts, ce qui ne devait pas incomber au Fonds Routier.



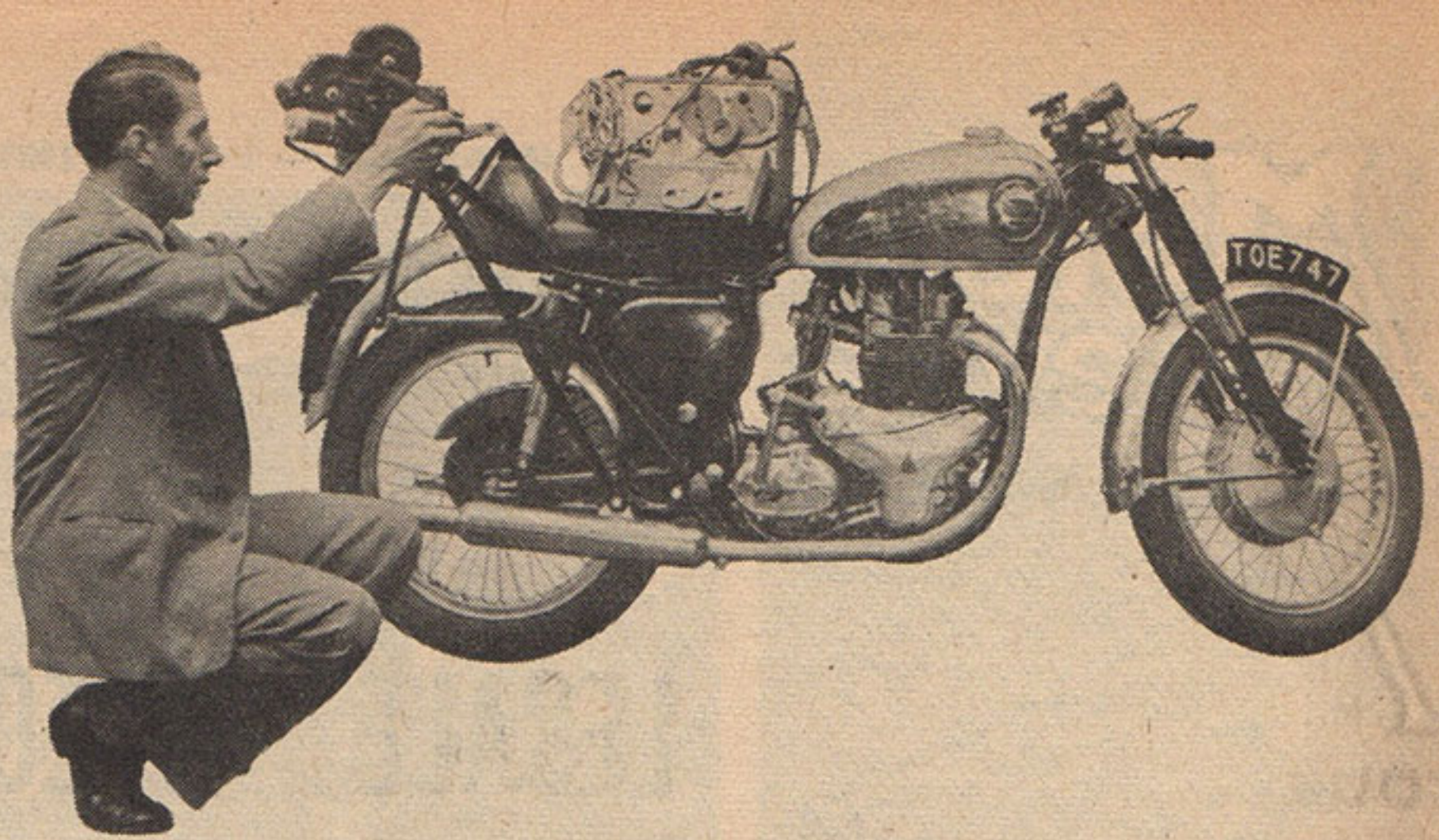
Ainsi, au moment où les grands organismes, O.E.C.E. (Organisation Européenne de Coopération Economique), la Commission Economique pour l'Europe (Nations Unies à Genève), concluent à un accroissement considérable des transports de voyageurs et de marchandises par la route, et prévoient un doublement dans les cinq années à venir des investissements routiers européens, la France se propose de réduire les siens de 21 %, alors que les investissements de la S.N.C.F. ne sont réduits que de 7,5 % !..

N'était-ce pas l'inverse qui aurait dû être proposé ?

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

LE

SPORT



DEMAIN :

CIRCUIT DE VITESSE DE MOULINS...

Les courses organisées les 1^{er} et 2 juin par le Moto-Club de Moulins constituent un événement sportif, puisqu'elles sont également l'inauguration d'un nouveau circuit de vitesse dont on parlera dans l'avenir.

On trouvera ci-dessous la liste des engagés. Toute l'Europe motocycliste est représentée dans ce plateau de qualité :

Catégorie 350 cc. — France : Collot (Norton), Bayle (Norton), Insermini (Norton), Ligier (AJS). Belgique : Dauwe (Norton). Allemagne : Hoetzer (AJS), Kassner (NSU), Jager (AJS) Knees (Norton). Autriche : Maxwald (AJS). Angleterre : Eckart (BSA), Fordham (Norton). Irlande : Matthews (Norton). Espagne : Gonzales (Norton). Pologne : Kanas (Norton), Truszynski (Norton).

Catégorie 500 cc. — France : Collot (Norton), Bayle (Norton), Insermini (Norton), Ligier (Norton). Belgique : Dauwe (Norton). Allemagne : Huber (BMW), Riedelbauch (BMW), Knees (BMW), Hiller (BMW), Jager (Norton). Autriche : Klinger (BMW). Angleterre : Grace (Norton), Eckart (Norton). Irlande : Matthews (Norton). Espagne : Gonzales (Norton). Pologne : Hennek (Norton), Markowski (Norton).

Sidecars 500 cmc. — France : Murit (BMW), Beauvais (Norton), Duhem (Norton). Suisse : Strub (Norton). Belgique : Rausens (Norton). Hollande : Van Der Wal (Norton). Allemagne : Grossmann (Norton), Fath (BMW), Ritter (BMW), Neussner (BMW), Schmid (BMW).

Les spécialistes de la vitesse en moto peuvent considérer que le circuit récemment organisé à Moulins apporte quelque chose de réellement nouveau, car le centre de la France ne possédait jusqu'ici aucune piste permettant les vitesses de pointe et les moyennes dont sont maintenant capables les machines de course.

Le circuit de Moulins (6,700 km), où désormais les champions internationaux viendront s'affronter chaque printemps, peut être classé dans les parcours rapides. Dans la catégorie 500 cc, on peut prévoir le 2 juin une vitesse de pointe de 220 km et une moyenne probable de 160 kmh.

Ainsi le circuit de Moulins, dans son édition 1957, promet d'être une belle réussite sportive.

...ET CIRCUIT DES DEUX VILLES A CANNES

Le Moto-Club de Cannes organise cette saison une course de côte en septembre, qui s'ajoute bien entendu aux circuits de vitesse des 2 Villes, le 2 juin. (Catégories 175 cmc, 200 cmc sport et sidecars, et au Trophée International Cannes-Genève-Cannes des 20, 21 et 22 juillet 1957, avec sa nouvelle formule concentration, 10 départs de pays étrangers. 1.000.000 de prix distribués parmi les 20 premiers.

On peut le voir, il s'agit là d'un programme sportif des plus complets.

Ajoutons encore, pour donner la mesure de l'activité du MC Cannes, que l'équipe sportive du club est présente à tous les Rallyes régionaux, nationaux et même internationaux (Rallye de la Foire de Genève).

En plus de ces manifestations marquantes, le club organise fréquemment des épreuves intimes ouvertes à tous ses membres, ce qui permet aux jeunes de mieux connaître leur monture, leur adresse, leurs réflexes, tout en courant pour un classement annuel doté de nombreux prix.

Ces activités sont ouvertes aux motos, quelle que soit leur cylindrée de 100 à 1000 cc, aux scooters quelle que soit leur marque, ainsi qu'aux cyclomoteurs.

PROCHAINES ÉPREUVES

LE TOURIST TROPHY, SECONDE JOURNEE DES CHAMPIONNATS DU MONDE DE VITESSE

Après Hockenheim viennent en effet au calendrier sportif les célèbres courses de l'île de Man, dont on fêtera au surplus le jubilé cette année et qui prennent place les 3, 5 et 7 juin.

La clôture des engagements s'est effectuée alors que 279 coureurs avaient confirmé leur participation aux différentes épreuves de ces trois journées, 125, 250, 350, 500 solo, et 500 sides. C'est dire que le record absolu des engagements a été approché à quelques unités près, puisqu'il est de 289 « entrées » pour l'année 1951.

En 500 cc, on courra cette année sur 8 tours du circuit de la Montagne, soit sur près de 500 km, ce qui n'est pas sans gêner plus d'un participant.

A noter les absences de Duke et Lomas, encore pas remis de leur chute d'Imola. La Gilera sera donc défendue par Mac Intyre, la Guzzi par Dickie Dale et Keith Campbell, tous deux sur les V8. Quant à MV, c'est Surtees et Masetti qui ont été engagés avec les 4 cylindres, mais il n'est pas impossible que la nouvelle recrue de la marque, le jeune anglais Sheperd, soit préféré à l'italien, du fait de sa bonne connaissance du parcours.

A côté de ces pilotes d'usine, tout ce qu'il y a de plus « officiels », on verra encore Walter Zeller et sa BMW, Brett, Hartle, Trow sur Norton, Murphy, (AJS), Clark (Guzzi d'usine, mais engagé à titre privé), tous ces hommes ayant au moins certaines attaches avec les marques qui les équipent.

Enfin, chez les privés, Bryen, Thomson (AJS), les frères Hinton, Tostevin (Norton), et tout un lot riche d'excel-

Les téléspectateurs anglais pourront suivre le déroulement du T.T. grâce à cette BSA spéciale, munie d'une caméra de prise de vue.

lents éléments venus des quatre coins du Common Wealth.

En 350, mêmes équipes d'usines, sinon que Clark est cette fois-ci engagé par Guzzi, pour qui l'on retrouve aussi Enrico Lorenzetti (semi-officiel).

Par ailleurs, mêmes semi-privés, à l'exception de Zeller, et encore même très riche lot d'indépendants, dont Wheeler sur Guzzi.

× × ×

Avec les 250, nous retrouvons Lorenzetti, mais à titre entièrement officiel pour cette course. La Mondial sera représentée par Cecil Sandford (cependant engagé par une maison anglaise), et la MV disposera du très fort quartette constitué par Ubbiali, Colombo, Libanori et Taveri. Autre équipe d'usine, celle de Jawa-CZ, avec Bartos, Kostir, Stastny. Et encore des privés de marque, dont certains sont officiels dans d'autres classes : Luttenberger (Adler), Mac Intyre (Norton), Brown, Camathias (NSU), J. Hartle (R.E.G.), etc...

× × ×

Voici maintenant les 125 : de nouveau Sandford pour la Mondial, et les quatre pilotes MV déjà cités pour les 250. Mais aussi une twin Gilera, avec Ferri, et deux Jawa-CZ, avec Bartos et Parus.

Quant aux privés, citons Purslow (Ducati), Bound (Montesa), Luttenberger, Wheeler, etc. (MV), Peden (NSU), et bien d'autres encore.

× × ×

Voyons les sides, pour finir. Ici, trois BMW, avec Camathias, Schneider et le Champion du Monde Hillebrand, qui s'opposent à quantité de Norton, montées entre autres par notre compatriote Drion, par Boddice, Pip Harris, l'italien Marcelli, Cyril Smith et Ernie Walker, dont l'équipage possède trois freins à disques, commandés hydrauliquement.

× × ×

On le voit, il y aura de beaux moments de sport sur les circuits de la Montagne (350 et 500 cc) et de la Clypse (125, 250 et sides) dans les prochains jours, et le pronostic s'avère difficile.

CIRCUIT DE VITESSE D'AVIGNON

Organisé le 16 juin, il est réservé aux catégories suivantes : scooters de série, 175 compétition, 500 sport, sidecars sport.

Les demandes d'engagement sont reçues au siège du Moto-Club d'Avignon, place Pie, en Avignon (Vaucluse).

LE GRAND PRIX JEAN ROLAND

Le Comité de l'Union Motocycliste des Ardennes organise le 30 juin 1957 un Prix

LE SPORT

(SUITE)

de Vitesse Motocycliste intitulé Grand Prix Jean Roland, qui sera disputé sur le Circuit de Lonny-Renwez (2 km 900).

Cette épreuve est ouverte aux licenciés nationaux et aux frontaliers belges et elle comprendra 5 courses : deux en 175 cc, deux en 250 et une en 500 cc.

Tous renseignements : Boîte Postale N° 6, Charleville (Ardennes).

27^e GRAND PRIX DES FRONTIÈRES A CHIMAY

C'est sur le fameux circuit rénové de 10 km 870 que se courront le dimanche de la Pentecôte les traditionnelles épreuves motos dans les catégories « solo » 350 cc et 500 cc, et « sidecar » 500 cc. Comme les années précédentes, M. Jules Buisseret a su réunir les meilleurs éléments des pilotes indépendants, internationaux de classe, et la proximité de la frontière française doit inciter les amateurs de la région du Nord à venir nombreux assister à un spectacle sportif de choix, dans ce site magnifique qui n'est pas le moindre attrait du voyage. Les courses de motos auront lieu le matin à partir de 10 heures, et dans l'après-midi, ce sera au tour des voitures (formule sport jusque 2 litres de cylindrée) de se mesurer sur la piste.

Précisons que tous les commerçants de Chimay acceptent l'argent français.

PRINCIPAUX CIRCUITS DE VITESSE DU MOIS DE JUIN

Extrayons de notre calendrier sportif international (MR n°s 1329, 30 et 31) les manifestations suivantes :

EN FRANCE :

Les 1 et 2 : Circuit de vitesse de Moulins. — 29^e Bol d'Or Motocycliste. — Circuit de vitesse de Nogaro. — Circuit de vitesse de Cannes.

Le 9 : Circuit de vitesse de Pernes les Fontaines.

Le 16 : Circuit de vitesse d'Obernai. — Circuit de Vitesse d'Avignon. — Circuit de vitesse de Provins.

Le 23 : Circuit de vitesse de Lyon.

Le 30 : Prix Jean Roland (UM des Ardennes).

INFORMATIONS

A LA MEMOIRE DU REGRETTE FERGUS ANDERSON

Au lendemain du déroulement du récent Grand Trophy de Mettet, une émouvante cérémonie a pris place au cimetière de Namur, où la Fédération Motocycliste Belge inaugurerait le monument funéraire du fameux pilote britannique tombé en course en 1956, sur le circuit de Floreffe.

M. Nieuw, président de la FMB, exalta le grand dévouement à la cause sportive du grand pilote que fut Anderson. On remarquait dans l'assistance de nombreuses personnalités officielles des milieux motocyclistes, ainsi que les pilotes d'usine de chez Guzzi, Campbell et Dale.

Parmi les fleurs ornant la tombe de Fergus Anderson, une couronne, hommage du champion du monde John Surtees à celui dont la longue et belle carrière fut un exemple pour la jeune génération des coureurs de vitesse.

BOERI A ETE VICTIME D'UN TRES GRAVE ACCIDENT EN ITALIE

L'information qui nous était parvenue voici deux semaines, et à laquelle nous ne voulions pas croire, s'est malheureusement confirmée : le jeune et sympa-

thique pilote de vitesse, que nous venions de voir triompher brillamment aux « deux heures », a été grièvement blessé en Italie, où il s'était rendu pour prendre possession de la machine avec laquelle il devait courir le Bol d'Or.

On ne sait toujours pas dans quelles conditions s'est produit l'accident, mais toutefois, et nous nous réjouissons d'apporter cette précision, Boeri n'a pas subi l'énucléation annoncée par un de nos confrères de la presse quotidienne, et il est permis d'espérer que l'œil endommagé pourra lui être conservé.

Par ailleurs, l'entourage familial et amical de Boeri manque de nouvelles. On sait seulement que le blessé ne pourra être transporté avant la fin du mois.

« Moto-Revue » se fait ici l'interprète de tous ses lecteurs sportifs pour souhaiter à Boeri une guérison rapide et aussi totale que possible.

GEORGES MONNERET, UNE DES SURPRISES DE CE 28^e BOL D'OR

Une des nouvelles à sensation, que nos lecteurs qui savent lire entre les lignes connaissent depuis le 18 mai, est la participation de Georges Monneret à la célèbre course de 24 heures.

Le premier Bol d'Or de « Jojo » remonte à 1927, mais ce grand champion, qui passa tant de fois la ligne d'arrivée en vainqueur, ne put jamais terminer la ronde de 24 heures.

Cette année, soit 30 ans après sa première participation, il espère que sa persévérance sera récompensée. Il vise la première place toutes catégories, avec sa 350 AJS 7R, ayant pour équipier le jeune Galibert, qui se signala lors des dernières « Deux Heures ».

Pour cette première place, il y a aussi d'autres « clients ». Tout d'abord les recordmen Lefèvre et Briand au guidon d'une puissante 500 cc Norton, et peut-être bien que la Velocette Venom de Cherrier-Tano aura aussi son mot à dire, ainsi que deux autres Norton, dont une venant de Dakar.

Dans les autres cylindrées, il faudra remarquer la confrontation BSA-Jawa en 350 cc sport, la lutte très serrée que se livreront en 350 cmc série Jawa DKW et Horex. Le canadien Lucas serait également présent, soit au guidon d'une Jawa — comme l'an passé — ou d'une BSA.

En 250 cc, Puch, Adler, NSU, Zundapp, Peugeot et Gnome et Rhône seront aux prises.

Et au sujet de cette dernière marque, ouvrons une parenthèse. Toutes les Gnome et Rhône présentes sont engagées par leurs propriétaires. Même la machine de Dagan (qui est la 175 cc victorieuse du dernier Bol) est simplement prêtée par l'usine à ce jeune pilote.

Mais revenons à notre catégorie 250, en série cette fois, où nous trouvons 2 FN d'usine, ainsi qu'une Zundapp et une Pannonia.

En 175, la grande affluence habituelle, avec de sérieux prétendants à la première place, tels Dagan-Bergeron (Gnome et Rhône), Agache-Guignabodet (Liberia-Ydral), Arambol-Tiers (AGF-Ydral), Vogel-Gomez (Gnome et Rhône). En face de ces machines françaises, deux outsiders « italiens », Diou sur Morini Setebello, et Daric et Bruegilles sur... Motobi, sport toutefois.

Daric et Bruegilles abandonnant la catégorie scooter, Cambis, sur Rumi, devient l'un des favoris, mais devra compter avec 5 autres équipages.

En sidecar, le grand favori est évidemment l'équipage officiel Zundapp Ritter-François en 750 cc, et Di Vozzo-Claudon en 350 cc sur DKW.

NOUVEAUX SUCCES TRIUMPH AUX USA

Dans le Grand Prix de Catalina, l'une des plus importantes courses de vitesse des USA, une 650 Triumph « Trophy » a remporté la catégorie correspondante, dans laquelle 199 pilotes avaient pris le départ ! Cette machine était pilotée par Bob Sandgren.

Ajoutons que 13 des 26 premières places reviennent aux machines de Coventry.

Dans la catégorie 200 cc qui réunissait 88 partants, c'est une Triumph « Tiger Cub » qui remporta la victoire, avec Ralph Adams. Neuf des 13 premières places sont remportées par ce type de machine.

Enfin, pour bien terminer cette journée, c'est encore une Triumph, du type « Terrier », qui a enlevé la course des 165 cc, aux mains de John Smith.

Tout ceci nous donne un joli plateau de 56 machines, avec, peut-être, des surprises de dernière heure.

Le départ sera donné le samedi 1^{er} juin, à 17 heures, à l'Autodrome de Montlhéry, mais dès 15 heures, nous pourrons assister à des exhibitions de Poitte, et de motocyclistes 1900.

LISTE DES ENGAGES

CATEGORIE 500 cmc :

Course : Lefèvre-Briand (Norton), Garnier-Lebrun (Norton), Larivière-Boyer (Norton).

Sport : Cherrier-Tano (Velocette).

Série : Nenny-X (BMW), Rehn-Pourchet (BMW).

CATEGORIE 350 cmc :

Course : Monneret-Galibert (AJS), Costedoat-Lyset (BSA), Leroy-Deloince (BSA).

Sport : Havel-Slavicek (Jawa), Gilles-Surry (Jawa).

Série : Klymt-Harmschmidt (Jawa), Bernard-Gluck (DKW), Toures-Vasselin (Horex).

CATEGORIE 250 cmc :

Course : Heuqueville-Kratchka (Gnome et Rhône), Bouin-Sacareaux (Peugeot), Mangin-Gnudi (Adler).

Sport : Obert-Couturier (NSU), Niederman-Court (Zundapp), Pierre père et fils (Adler), Capitin-Froger (Guiller), Chapon-Yaccim (Puch).

Série : Randahxe-Dubois (FN), Rossignol-Rebour (FN), Best-Lohse (Zundapp), Vallet-Tardieu (Pannonia).

CATEGORIE 175 cmc :

Course : Dagan-Bergeron (Gnome et Rhône), Vogel-Gomez (Gnome et Rhône), Gilbert-Picache (Gnome et Rhône), Agache-Guignabodet (Liberia-Ydral), Arambol-Tiers (AGF-Ydral), Diou-Frédéric (Morini), Allarousse - Riteau (Puch), Schoon-Decae (Spéciale), Frouard frères (Peugeot).

Sport : Lamontagne père et fils (Terrot), Daric-Bruegilles (Motobi), Dullouste-X (Sachs), Thomas-Bargetzi (Motobécane), Poirion frères (Peugeot), Oosterlinck-Godin (Liberia).

Série : Guillotin-X (AGF), Descoureaux-X (Gnome et Rhône).

SCOOTERS :

Course : Cambis-Max-Roujou (Rumi), Leguellec-Christophe (Rumi), Terriou-Vacher (Roussey), Milhoux-Martinat (Lambretta), Leclairche-Parrent (Lambretta), Aubry-Leffondre (Lambretta).

SIDECARS :

750 cmc : Ritter-François (Zundapp), 350 cmc : Di Vozzo-Claudon (DKW).

LES RÉSULTATS DE LA SEMAINE

LE 12 MAI A ANGERS

250 cc : 1. Terrien ; 2. Moreau ; 3. Bourbon ; 4. Leboucher.
350 cc : 1. Beaumard ; 2. Tiarcelin ; 3. Leroyer ; 4. Allaire.
500 cc : 1. Chaberlot ; 2. Tiarcelin ; 3. Ledormeur E. ; 4. Gabarit.

LE 19 MAI A BLOIS

500 cc : 1. Michel Jacquemin (F-Matchless) ; 2. Kunz (Suisse-BSA) ; 3. Von Arx (Suisse-BSA) ; 4. Daryn (GB) ; 5. Inglis (GB), etc...

EN BELGIQUE : CROSS INTERNATIONAL DE WARSAGE

Inters : 1. Cordonnier (B-BSA) ; 2. Bresseleers (B-Matchless) ; 3. Donnay

LES ÉPREUVES A VENIR :

2^e MANCHE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DEMAIN A BRETEUIL

C'est en effet le 2 juin que doit se dérouler, à Breteuil, patrie de Guy Bertrand, la seconde course comptant pour l'attribution du titre de Champion de France international 1957.

Nous ne pouvons que regretter de n'avoir reçu à ce jour aucun communiqué des organisateurs, ce qui ne nous permet évidemment pas de vous situer le cadre de cette réunion, ni de vous indiquer quels coureurs y participeront.

Une épreuve de Championnat de France international mérite pourtant quelque publicité !

A ALBI : MOTO-CROSS INTERNATIONAL ET 3^e MANCHE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Le dimanche 16 juin 1957, se déroulera à Albi, dans le Parc Dario Ambrosini, le 5^e Moto-Cross International, organisé par l'AMCCA.

Cette manifestation comprendra deux grandes épreuves :

A 14 heures : une épreuve préliminaire réservée aux plus grands champions internationaux du monde.

A 16 heures : la 3^e des 4 manches du Championnat de France des licenciés internationaux, réservée aux meilleurs pilotes français.

Pour cette grande manifestation sportive, les organisateurs ont préparé un terrain au tracé sinueux, qui imposera aux 40 concurrents engagés une lutte acharnée.

Nous prions les dirigeants de l'AMCCA de nous faire parvenir d'urgence la liste complète des engagés dans ces deux épreuves, afin que nous puissions en informer nos lecteurs sportifs en temps voulu.

A ROUEN, SIDECAR-CROSS INTER

Pour compenser la réunion du 10 juin 1956, qui se déroula, comme chacun le sait, sous une pluie battante, le Comité Directeur du Moto-Club de Normandie a décidé de présenter un plateau digne

(B-FN) ; 4. Neri (B-BSA) ; 5. Bert Dirckx (H-BSA) ; 6. Rombouts (B-BSA) ; 7. Scaillet (B-FN) ; 8. De Vleeschouwer (B-Matchless) ; 9. Crosset (B-Norton) à 1 tour ; 10. Broer Dirckx (H-BSA), etc...

SCOSSA, 3^e AU SIDECAR-CROSS DE LOPPEN

Cette place d'honneur est d'autant plus significative que la réunion avait attiré les meilleurs spécialistes belges. La victoire revint à Brems, jusqu'ici très malchanceux cette saison, et qui enleva les 2 manches.

Classement général : 1. Brems (BSA) 2 pts ; 2. Frenay (FN) 5 pts ; 3. Scossa (F) 7 pts ; 4. Vervroegen (Norton) 11 pts ; 5. Van Hove (Matchless) 11 pts ; 6. Bodart (Matchless) 13 pts ; 7. Sniijders (Hollande) 16 pts.

des plus grandes réunions européennes au public normand, le 2 juin.

Celui-ci connaissant depuis fort longtemps le Stade de la Corniche situé au sommet de la Côte Sainte Catherine, ne voudra pas manquer la première réunion de l'année, étant donné la qualité exceptionnelle des pilotes engagés. En effet, 14 coureurs en sidecars, dont plusieurs belges, et pour la première fois des britanniques, s'aligneront au départ.

Les Solos n'auront rien à envier à leurs collègues des 3 roues, puisqu'ils disputeront une épreuve comptant pour le Championnat de Normandie.

LE 16 JUIN A VERN D'ANJOU

L'UMA organise depuis de nombreuses années à Vern d'Anjou, sur le beau circuit de la Frogerie, et cette année le club Angevin a mis sur pied un plateau digne des plus grandes rencontres nationales. Voici les noms des principaux engagés :

Deshales, Beaumard, De Doncker, Rambourg, Chaberlot, Leroux, Branger, Julienne, Gaborit, Leroyer, Turpin, Pardidon, Allaire, Moreau, Ayrault, Bonnet, Decours, Miaux, etc...

La réunion comportera une épreuve en 250 cc, ouverte aux régionaux.

★

Pour clôturer la saison, à Angers, Moto-Cross des 3 Nations, avec Angleterre, Suisse, France.

Angleterre : Ingliss et Daryn.

Suisse : Courajeod et Métraux.

France : Deshaies, Lusseyran et Le-fèvre, et les nationaux De Doncker, Beaumard, Tiarcelin, Leroux, etc...

5^e CROSS DE SAINTE SEVERE

Le Moto-Club du Centre à Châteauroux organise à Sainte Sévère (Indre) le dimanche 28 juillet prochain, un moto-cross dont les épreuves — 2 manches et une finale par cylindrée — se dérouleront dans les seules catégories 350 et 500 cmc.

Les engagements seront reçus jusqu'au 14 juillet prochain, chez M. Martin, MCC, Boite Postale 93 à Châteauroux R.P. (Indre).

INFORMATIONS

DES BRUITS QUI COURENT...

...Mellioli et Frantz iraient en Angleterre le 1^{er} septembre, pour le Grand Prix des Nations. Il s'agirait d'une initiative strictement privée, dont nous ne pouvons que souhaiter vivement qu'elle se confirme.

× × ×

...Après Mingels, qui vient d'abandonner la Matchless pour une bicylindre Sa-roléa, Henri Frantz à son tour s'orienterait vers une autre marque, qui pourrait être BSA.

ACTIVITES DU MC VIXIEGE

La petite localité de l'Aude (elle ne compte que 203 habitants !) n'en possède pas moins un moto-club extrêmement actif, qui se signale depuis 5 ans par l'organisation de nombreuses épreuves régionales, et du moto-cross international de Ribouisse, qui compte parmi les meilleures réunions de cet ordre.

L'écurie Moto-Cross, constituée en 1955, compte aujourd'hui 15 pilotes, licenciés internationaux ou nationaux, qui ont disputé plus de 400 épreuves en France et à l'étranger, et totalisent près de 70 victoires.

Au programme du MC Vixiège figurent pour la saison 1957 — et en dehors des épreuves déjà passées — un moto-cross national à Pomas, le 14 juillet, en remplacement de la réunion initialement prévue pour le 28 avril et qui ne put avoir lieu, et le 8^e Cross International de Ribouisse, qui verra au départ, le 25 août, les plus grands champions du moment.

LIGUE ANJOU-BRETAGNE

Les manifestations de moto-cross placées sous le contrôle de cette ligue sont les suivantes :

30 juin : 4^e et dernière manche du Championnat de France international, à Mayenne.

14 juillet : 1^{re} épreuve du Championnat de France de sidecar-cross, à Montfort le Rotrou.

4 août : 5^e et dernière manche du Championnat de France national à Mézières sous Ballon.

1^{er} septembre : 2^e manche du Championnat de France de sidecar-cross, à Sucé.

22 septembre : Dernière manche de ce Championnat, à Chemiré-le-Gaudin.

PRINCIPALES REUNIONS DE JUIN

Rappelons, parmi les manifestations inscrites à notre calendrier international (MR n^{os} 1229-30 et 31), les réunions suivantes :

EN FRANCE :

Le 2 : à Breteuil (Oise), 2^e Epreuve du Championnat de France Inter. — A Niort, réunion internationale. — A Rouen, Sidecar-Cross International.

Le 10 : Moto-Cross Inter, à Unverre.

Le 16 : à Albi, 3^e Epreuve du Championnat de France Inter.

Le 30 : à Mayenne, 4^e et dernière épreuve du Championnat de France international.

A L'ETRANGER :

Le 2 : Coupe Inter. Shell (Italie).

Le 9 : Grand Prix d'Italie (3^e épreuve du Championnat du Monde).

Le 30 : V^e Moto-Cross International de Pinerolo (Italie).

DANS LE GRAND PRIX DE FRANCE DE CROSS A MONTREUIL :

★ victoire de **Leslie ARCHER**

★ **NILSSON, MINGELS** et **ROBERT KLYM** aux places d'honneur.

★ à **COLIN** la seconde manche de la Coupe d'Europe des 250 cc.

Le Grand Prix de France de Moto-Cross vient de se dérouler, et que peut-on déduire, sinon conclure, à la suite de cette réunion ?

Sur le plan sportif, il faut incontestablement remarquer en premier lieu le retour en forme des belges, non pas grâce à de nouveaux venus, mais à des hommes bien connus, tels que Mingels (le « gros » pour les habitués) et Jansen.

Supérieurs à Genève, où se déroulait dernièrement la première manche de ce Championnat du Monde, ils n'ont pas déçu à Montreuil, puisqu'ils terminent troisième et quatrième, et que Baeten se trouve septième en finale.

Et les anglais, dont on pouvait noter l'absence de bons éléments, tels que Ward, Nex, etc., doivent encore compter principalement sur Archer, et sa Norton spéciale, la meilleure machine de cross existante, d'après Frantz. Draper et Smith furent victimes de leur fougue, et pour avoir trop osé, ne figurent pas dans les hommes de tête.

★

Sur le plan technique, il est curieux de constater que le monocylindre à culbuteurs ne s'est pas montré supérieur. Il est vrai que le nouveau tracé du circuit de Montreuil est très rapide (les 500 cc tournaient à 71 kmh au tour), ce qui avantagea peut-être les simples arbres d'Archer (1^{er}) et Nilsson (2^e).

Ce dernier étrenne depuis cette saison une AJS « spéciale » propulsée par un moteur de Boy Racer 7R dont la cylindrée a été portée à 423 cmc.

Enfin, autre surprise, à la troisième place, nous trouvons le vertical-twin Saroléa de Mingels, une machine ayant des chevaux, mais surtout une excellente tenue de route.

Mais dans le clan des monocylindres, il y avait aussi une belle surprise, avec un nouveau venu, le 500 cmc suédois Monark.

Il s'agit d'un très classique moteur à culbuteurs, qui développerait, selon son pilote Lundin, 35 CV environ. Dans un cadre double berceau très robuste, nous le trouvons accouplé à une boîte 4 vitesses BSA.

★

Dans la première éliminatoire, Lundin, en tête dès le départ, prit une confortable avance malgré le forcing de Robert Klym et de Jansen. Et si cette machine ne put donner sa mesure en finale, c'est parce qu'un élément amortisseur AR cassa net. Mais le moteur, lui, avait tenu, et c'est là le principal.

Enfin, dernière considération que nous nous permettrons avant d'attaquer le compte-rendu proprement dit des épreuves, l'AMS — victime de son passé, de son renom — n'aurait pas dû présenter une Coupe d'Europe aussi pauvre.

Nous attachons une certaine importance à ces courses en 250 cc, capables de redonner un salutaire coup de fouet au moto-cross. Mais comment intituler « Coupe d'Europe » une épreuve qui ne comptait pour tout étranger qu'un seul belge, qui domina d'ailleurs très facilement un lot de français des plus disparates.

Nous savons fort bien que l'AMS jouait une grosse partie — et soyons heureux, pour elle, qu'un public venu nombreux, l'ait récompensée de ses efforts — mais il nous aurait semblé plus logique que les organisateurs renoncassent à cette épreuve — qu'il n'est d'ailleurs pas obligatoire d'organiser en même temps que l'épreuve comptant pour le Championnat du Monde 500 cc — et qu'ils remplaçassent ces deux courses de 250 cc par un repêchage en 500 cc, tel que cela était prévu initialement.

Le fait d'avoir supprimé ce repêchage nous priva dans la finale de pilotes de valeur tels Brassine, Lundin, etc..., et c'est dommage.

Mais voyons plutôt comment ces hommes ont été éliminés, comment les autres se sont qualifiés.

CHAMPIONNAT DU MONDE PREMIÈRE SÉRIE

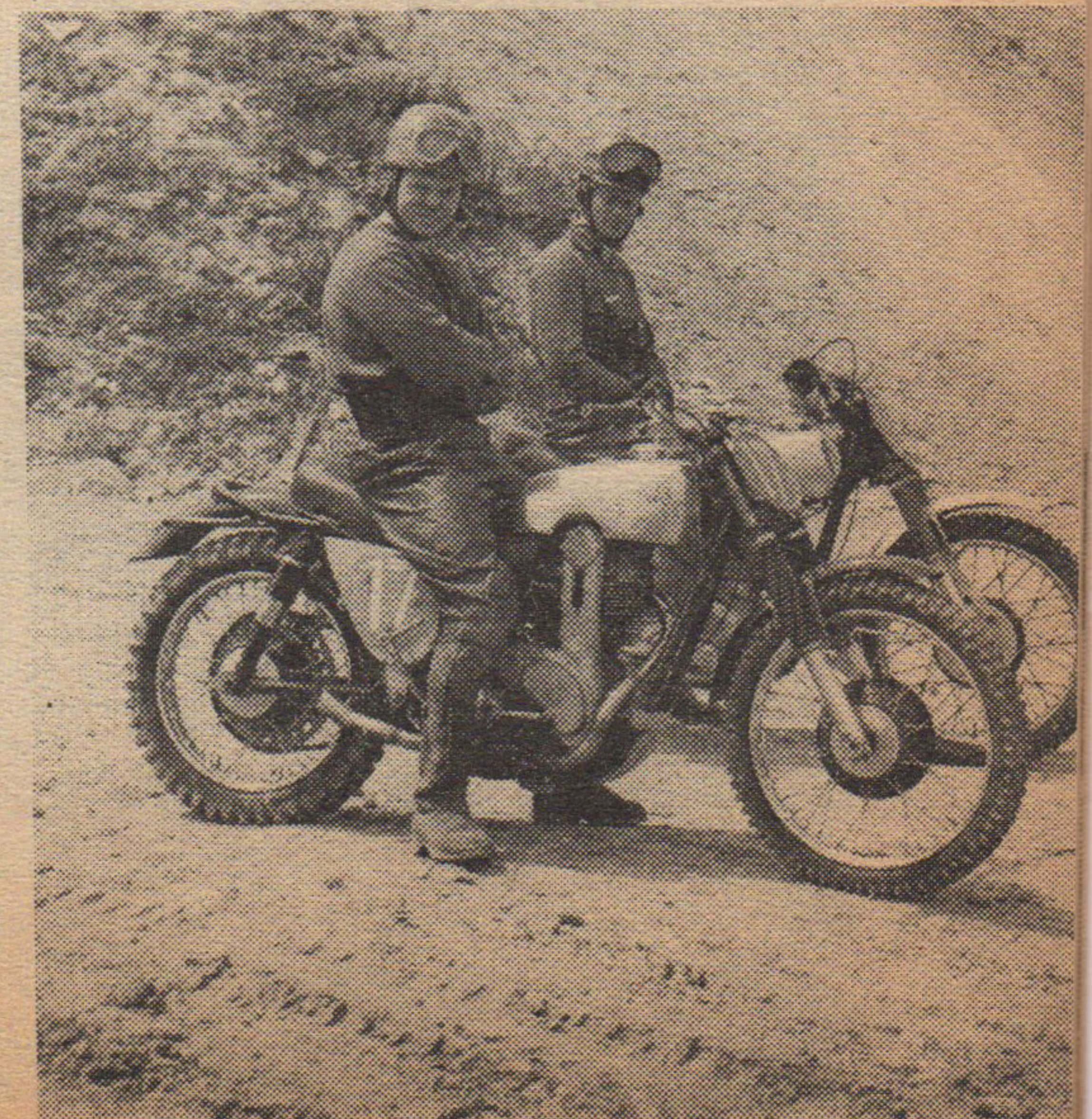
Étaient alignés au départ de cette manche qualificative à disputer sur 15 tours du nouveau tracé (2 km 231, la piste relevée servant au « stock-car » étant abandonnée, en ce qui concerne le moto-cross, et ce n'est pas un mal !) étaient réunis donc 8 étrangers : Archer, Cheney pour la Grande Bretagne, Jansen et Van der Becken (remplaçant Rom-bouts) pour la Belgique, Kohler représentant l'Allemagne, Von Armin (à peu près inconnu ici) la Suisse, et enfin les deux très bons suédois Nilsson et Lundin, avec les machines dont nous venons de vous entretenir.

Du côté français, quatre hommes, Robert Klym, numéro un actuel parmi nos inters, et qui revient d'Angleterre (de chez BSA bien sûr), Gilbert Brassine, toujours redoutable à Montreuil, Chuchart, qui fut bon à Vesoul, et le jeune Schmid, international de l'année, et dont les résultats sont toujours honorables.

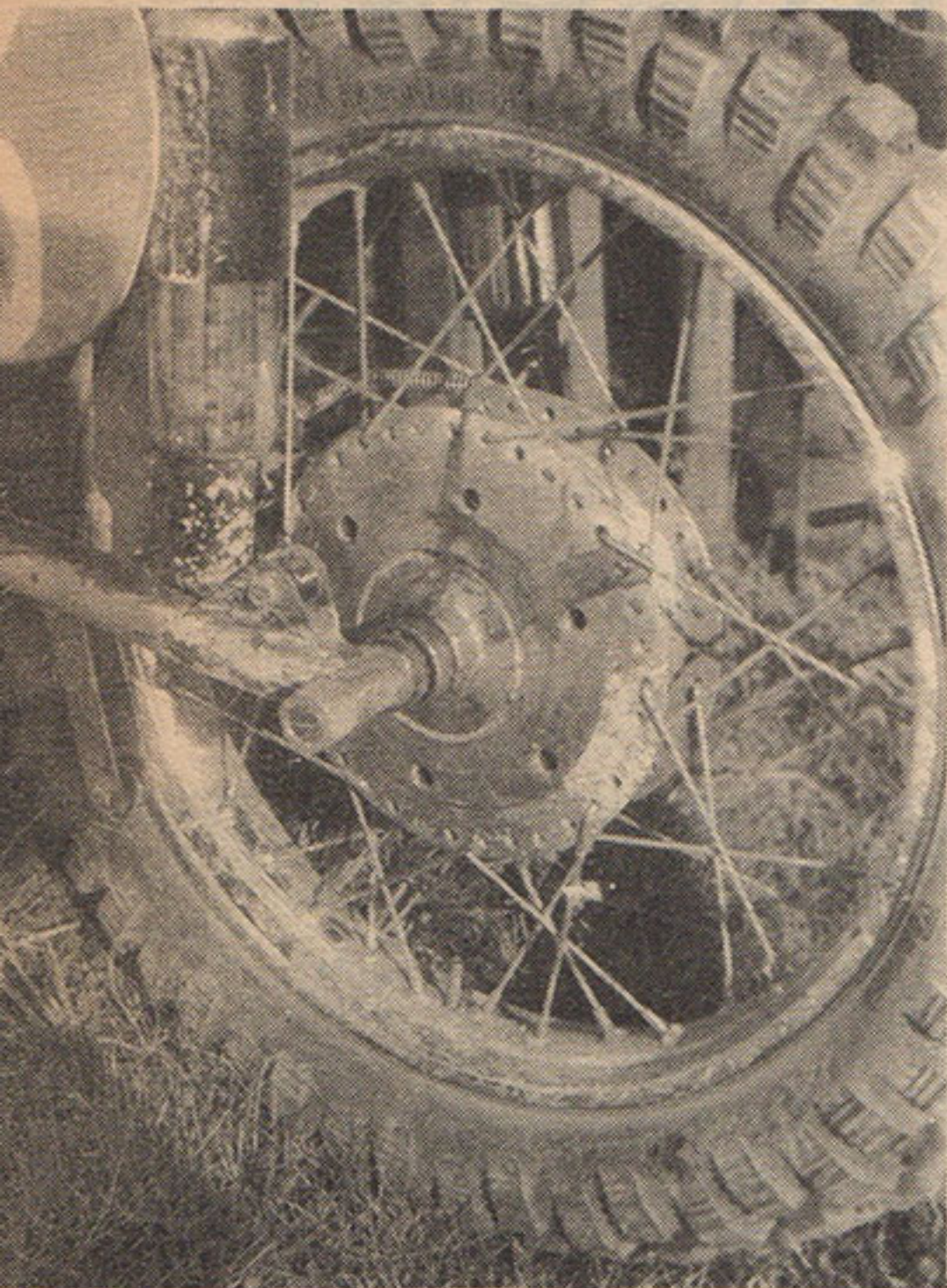
Au start, la Monark de Lundin démarre



Ci-dessus : avant d'être éliminé sur incident mécanique, Gilbert Brassine (14) menait devant un fort joli lot. - Ci-dessous : l'AJS 7R de Nilsson (17) vue ici côté entraînement de l'ACT, était l'une des machines offrant le plus d'intérêt sur le plan technique.



en flèche et, du haut de la grimpe en S où nous nous sommes postés, nous pointons au premier passage, et suivant de près le suédois, Cheney, Brassine, Klym Robert, Jansen, Archer. Tous les autres suivent, avec le suisse et l'allemand fermant la marche.



Voici l'incident mécanique (fixation inférieure d'amortisseur cassée) qui devait éliminer Lundin et sa « Monark », dont le comportement moteur fut trans-cendant jusqu'à la rupture côté partie cycle.

Nos représentants entendent bien contrôler la course, et, dès le second tour, nous voyons derrière Lundin, Brassine second et Robert Klym troisième, cependant que Jansen et Archer rétrogradent en quatrième et cinquième position.

Lundin mène un train extrêmement rapide, que bientôt seul Robert Klym peut soutenir sans faiblir. L'orléanais passe ainsi Brassine, que suivent toujours Jansen et Archer, puis, beaucoup plus loin, Van der Becken, Cheney, Nilsson, Chuchart, Schmid, etc...

L'écart entre les deux premiers n'est que de quelques secondes et c'est derrière qu'il se passe quelque chose : Jansen, talonnant Brassine, finit par le sauter dans la cuvette. Mais l'intérêt de la course s'affirme de minute en minute : Au huitième tour, dans l'enthousiasme général, c'est Robert Klym qui passe en tête, suivi par Jansen, Archer, et plus loin déjà par Brassine, Nilsson et Cheney.

Nous saurons tout à l'heure que Lundin, marchant littéralement à tombeau ouvert, a brisé un amortisseur de suspension arrière et sa chaîne. Il revient à pied vers le parc, tandis que Robert Klym continue à mener la ronde avec Jansen et Archer roue dans roue à sa suite.

Mais où est donc Brassine, qui ne passe plus depuis le neuvième tour ? Il a dû s'arrêter, aiguille de carburateur brisée, et ne repartira que deux tours avant la

fin, courageusement, mais sans aucune chance de se qualifier désormais pour la finale.

★

Jansen, vainqueur à Genève et, donc, en tête du classement du Championnat du Monde, entend bien confirmer aujourd'hui cette enviable position. Il accentue sa pression sur Robert Klym, dont il n'est bientôt plus séparé que par trois ou quatre mètres. Pourtant, le français semble plus rapide, et reprend dans les lignes droites ce qu'il perd dans les sinuosités du tracé. Et il semble bien que la course doive se terminer sur une victoire pour nos couleurs quand, sur une fausse manœuvre de Robert Klym, qui « loupe » une vitesse et se retrouve subitement au point mort, le belge bondit au commandement.

Et c'est la fin, trop vite pour que l'orléanais puisse essayer de récupérer « sa » première place.

Classement : 1. Jansen (B) ; 2. Robert Klym (F) ; 3. Archer (GB) ; 4. Nilsson (Suède) ; 5. Cheney (GB) ; 6. Schmid (F) ; 7. Chuchart (F) ; 8. Kohler (A).

DEUXIEME SERIE

Un peu moins de monde cette fois, puisque nous trouvons au départ les suédois Gustavsson et Johansson, les britanniques Draper et Smith, et les belges Mingels, Baeten et Van Heuverswijn (remplaçant Cordonnier), opposés à nos compatriotes Frantz, Klym René, Charrier et Vouillon. Melioli, engagé lui aussi, est parti la veille pour l'Italie, afin d'y faire réparer sa Gilera hors d'usage.

★

A part Charrier, qui a raté le départ et se trouve déjà très attardé, tout le monde se suit au premier tour, où nous notons au passage d'abord Gustavsson, puis Draper, Vouillon, Smith, Mingels, Frantz, Johansson, Baeten, Klym René, Van Heuverswijn, etc...

Mingels, le « gros », prouve sans attendre que les années ne lui ont rien retiré de ses grands moyens : le voici déjà en troisième rang, derrière Gustavsson et Draper et devant Vouillon et Smith. L'écart s'est déjà creusé entre les hommes de tête et le peloton, conduit par Frantz.

Gustavsson quittera bientôt le commandement : il lui suffira pour cela de rentrer dans le talus au troisième tour, ce dont profite immédiatement Draper (dans un style tout de finesse et auquel la grande habitude du trial n'est pas étrangère) pour passer en tête, devant cette fois Mingels.

Nous entendons au passage « ratatouiller » le moteur de Frantz, régulièrement trahi cette année par une mécanique récalcitrante.

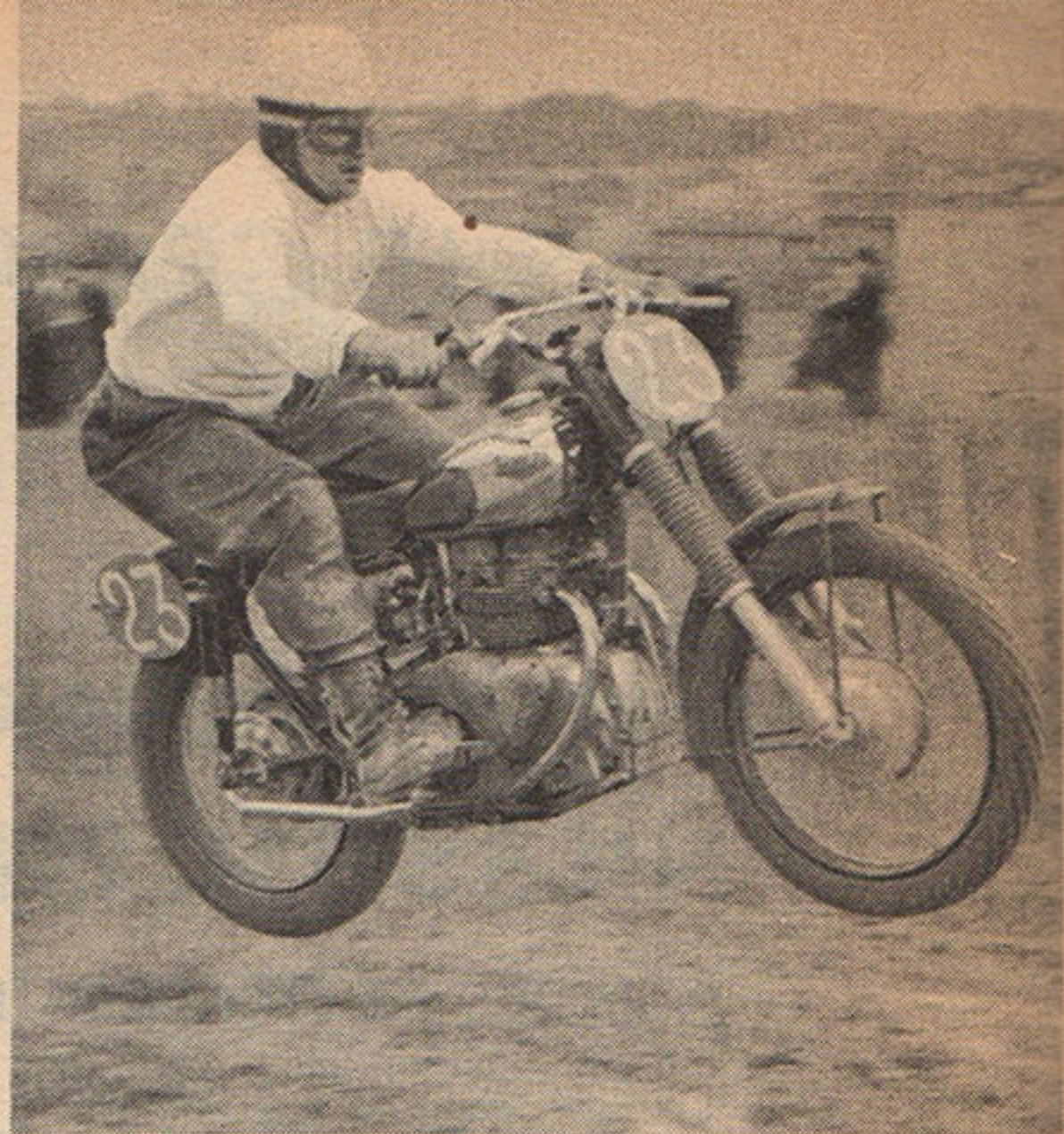
A mi-course, c'est toujours Draper qui est en tête, et qui prendra petit à petit une vingtaine de mètres à Mingels. Derrière eux, Smith s'est assuré une honorable troisième place et tente en vain de déposséder le « gros » de la sienne. Enfin, mais bien loin, Baeten.

Classement : 1. Draper (GB) ; 2. Mingels (B) ; 3. Smith (GB) ; 4. Baeten (B) ; 5. Klym René (F) ; 6. Vouillon (F) ; 7. Johansson (S) ; 8. Van Heuverswijn (B).

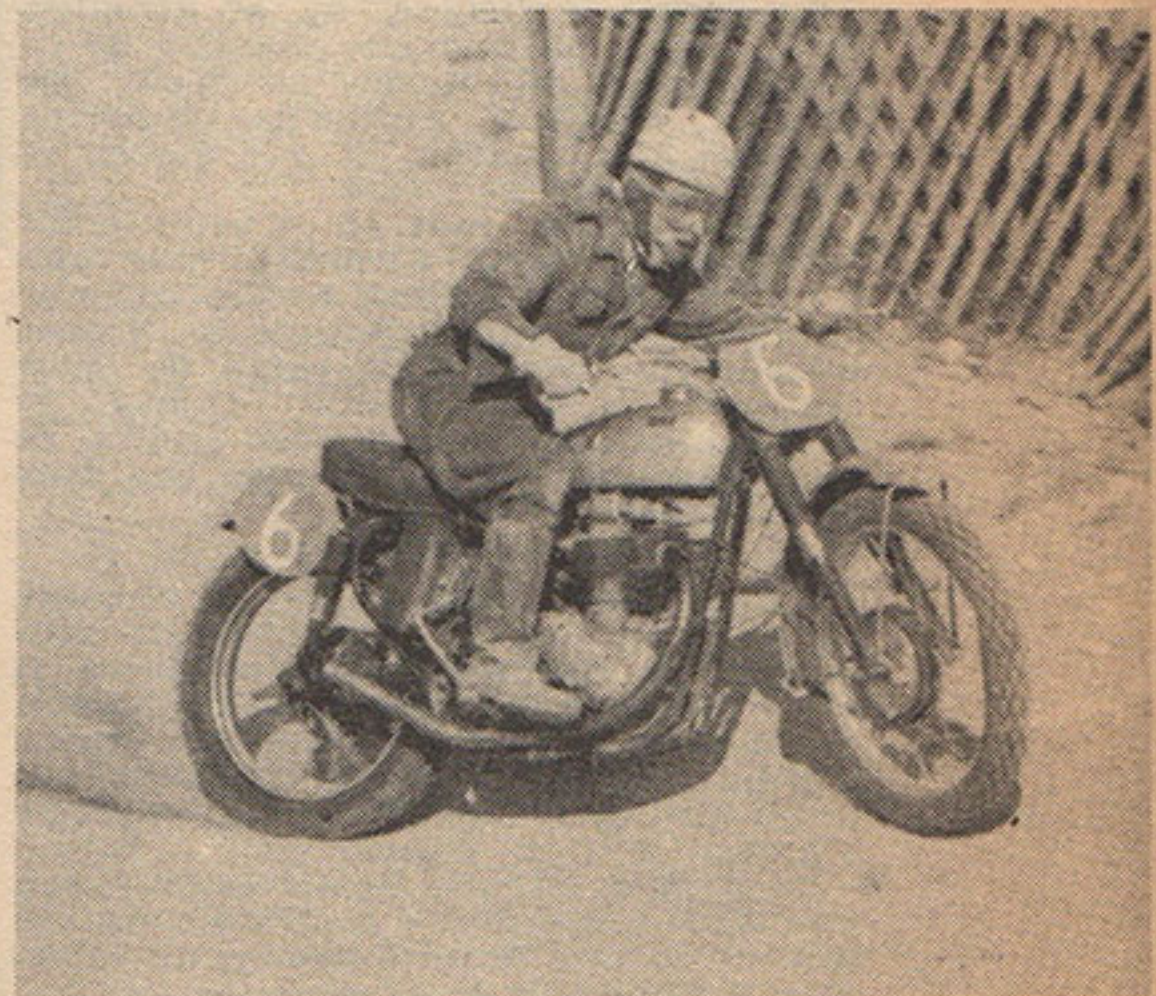
LA FINALE

Sont donc qualifiés, pour se disputer les points de cette seconde manche du Championnat du Monde, les anglais Archer, Cheney, Draper et Smith, les belges Jansen, Mingels, Baeten, Van Heuverswijn ; les suédois Nilsson et Johansson ; l'allemand Kohler ; les français Robert et René Klym, Schmid, Chuchart et Vouillon.

Il s'agit maintenant de parcourir 25 tours, 50 km, et c'est Smith qui s'envole follement dès le start, tellement follement qu'il fera un tête à queue, puis une chute qui le « sonne » sérieusement avant la fin même du premier tour, cir-



En haut : une attitude très caractéristique du « gros » Mingels à qui la twin Saroléa semble avoir rendu ses vingt ans !
Ci-dessous : admirez ce contrebraquage de Draper, contrôlant le dérapage de la roue arrière de sa BSA. - En bas : le champion d'Europe Leslie Archer confirme par sa magnifique victoire dans ce Grand Prix de France, ses prétentions au titre de Champion du Monde 1957.



constance que René Baeten met immédiatement à profit pour passer en tête.

Au second tour donc, le belge est seul premier, devant Draper, Archer, Nilsson, Jansen. Un peu plus loin passe encore un groupe formé de Johansson, Chuchart, Van Heuverswijn, René Klym, Mingels et Robert Klym. Les autres concurrents sont déjà attardés et c'est évidemment Smith qui ferme désormais la marche.

★

Mingels commence sa remontée, dont Van Heuverswijn et René Klym font les frais, et, en tête, c'est Archer qui prononce son attaque, prenant le commandement à Baeten dès le sixième tour, affirmant une incontestable maîtrise en chaque point difficile du tracé.

Cet exemple encourage Draper à foncer de son côté, action qui l'amène lui aussi à passer le pilote de la FN. Parallèlement, Smith, en queue, donne tout ce qu'il peut et remonte son compatriote Cheney.

Nombre de concurrents sont déjà doublés, alors que les premiers bouclent leur dixième tour, moment choisi par Nilsson pour prendre à Draper la seconde place, profitant de ce que l'excellent britannique s'arrêtait pour changer de bougie. Cet incident était d'ailleurs également mis à profit par Jansen et Mingels qui s'attribuaient les troisième et quatrième positions, et bénéficiait enfin à Baeten et Robert Klym qui, à leur tour, passaient devant Draper.

★

Les deux premiers termineront dans l'ordre, Nilsson n'ayant jamais pu trouver l'ouverture qui lui eut permis de vaincre Leslie Archer. Derrière, Mingels réussissait à passer Nic Jansen qui restait quatrième, tandis que Robert Klym, seul français dans ce lot très relevé d'internationaux à ne pas être surclassé, arrachait à René Baeten la cinquième place. Draper lui-même reprenait sur le belge en fin de course et fournissait un très bon sixième.

Classement final : 1. Leslie Archer (GB-Norton), 50 km en 47'08" ; 2. Bill Nilsson (Suède (AJS spéciale), 47'10" ; 3. Mingels (B-Saroléa) 47'19" ; 4. Jansen (B-Matchless) 47'48" ; 5. Klym Robert (F-BSA) 48'01" ; 6. Draper (GB-BSA) 48'09" ; 7. Baeten (B-FN) 48'20" ; 8. Johansson (Suède-BSA) 48'35" ; 9. Van Heuverswijn (B-Matchless) ; 10. Schmid (F-BSA) à 1 un tour ; 11. Kohler (A-BSA) à 1 tour.

LA COUPE D'EUROPE

Nous avons dit au début de cet article ce que nous pensions de la manifestation placée sous ce titre, dans le cas présent tout à fait hors de proportion, avec le plat qui nous fut servi.

Seul étranger au départ, le belge Alex Colin fit cavalier seul tout au long des deux manches, bien servi à la fois par un « métier » indiscutable et une NSU « Max » parfaitement au point.

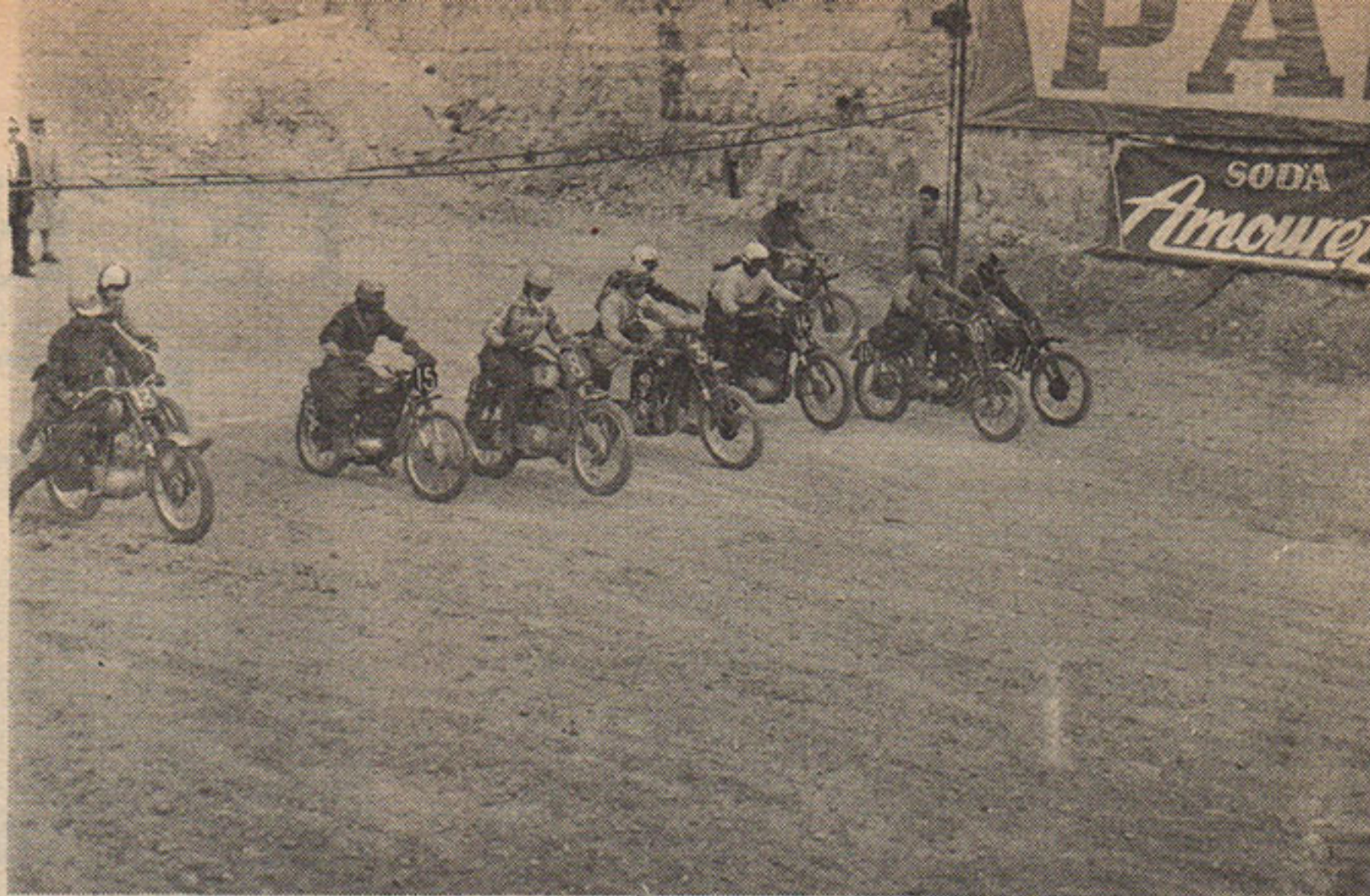
Derrière lui, soulignons la bonne tenue de nos compatriotes Voreux et Bloquet (NSU également), seuls hommes à ne pas trop souffrir d'une comparaison avec le vainqueur.

Que dire des autres participants, dont le courage n'est pas en cause, mais qui n'avaient réellement rien à faire dans une telle épreuve, faute de moyens techniques et de mécaniques valables ?

Heuqueville fit ce qu'il put, manquant de puissance et « rétrogradant » parfois bien tardivement ; Adnet, crevant dans la première manche, continua courageusement, sur sa « spéciale » Triumph récupérée de l'armée britannique.

Mentionnons encore Charpano, dont la Monet-Goyon se classe première « deux temps », et enfin Terrien et René.

Classement final : 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).



Ci-dessus : les 250 cc. au départ. Ci-contre : Alex Colin, 3^e de la Coupe d'Europe à Genève et vainqueur de la seconde manche à Montreuil, est bien placé pour décrocher la médaille de la C.S.I.. - En bas : Robert Klym (4), dans la finale du Grand Prix de France, s'apprête à prendre la 5^e place à René Baeten (5).

QUELQUES MOTS ENCORE...

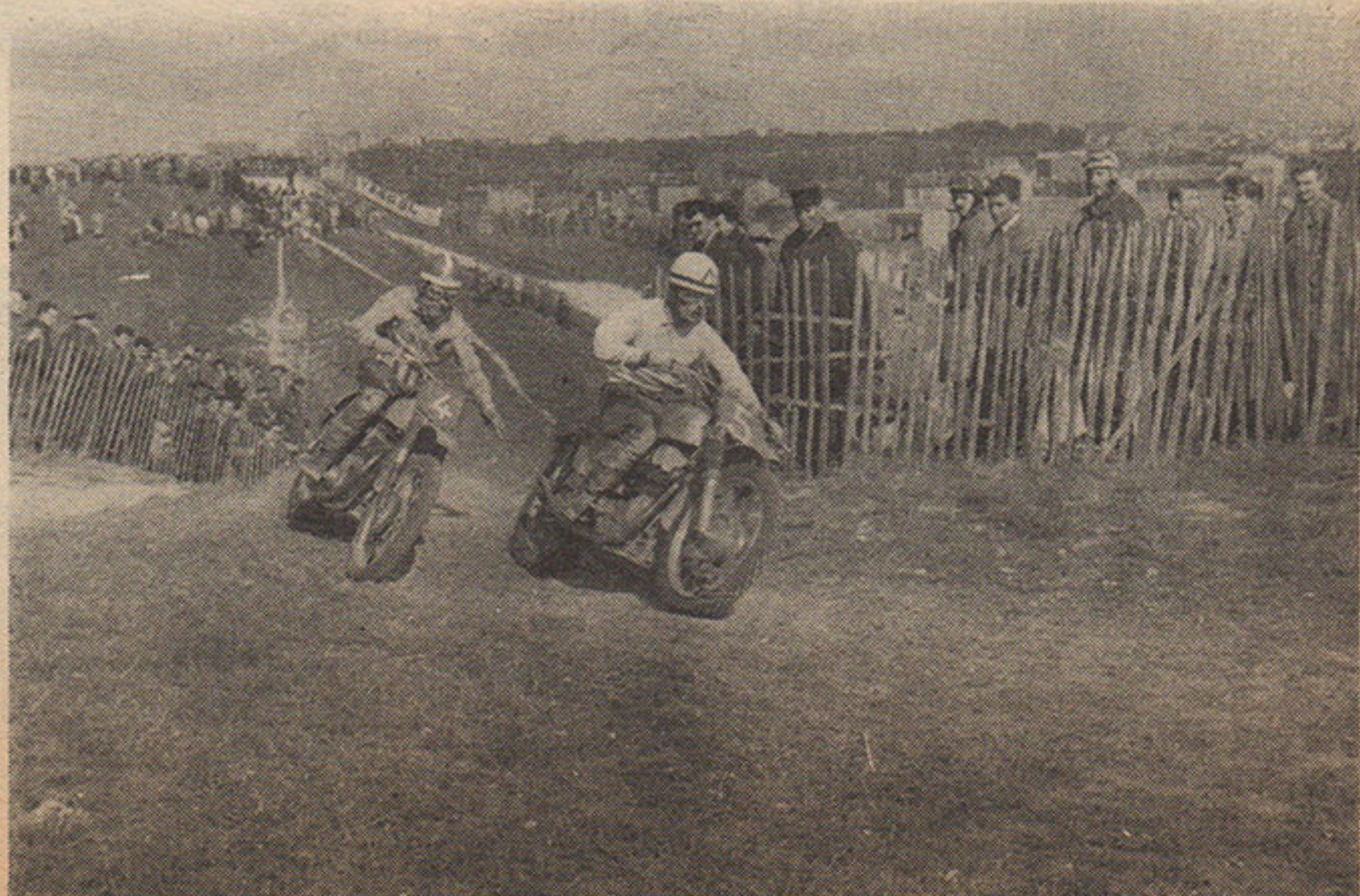
Trois courses magnifiques dans le Championnat du Monde, le cross français fort bien défendu par Robert Klym, une bonne assistance et un assez beau temps durant tout l'après-midi, voilà de quoi récompenser l'AMS des gros efforts accomplis, encore qu'assez tardivement, pour donner au Grand Prix de France tout l'éclat désirable.

Soulignons la part prise, dans la publicité donnée à cette manifestation, par la Commission de Moto-Cross de la FFM, qui semble vouloir continuer à œuvrer utilement pour la spécialité qu'elle a à charge de gouverner.

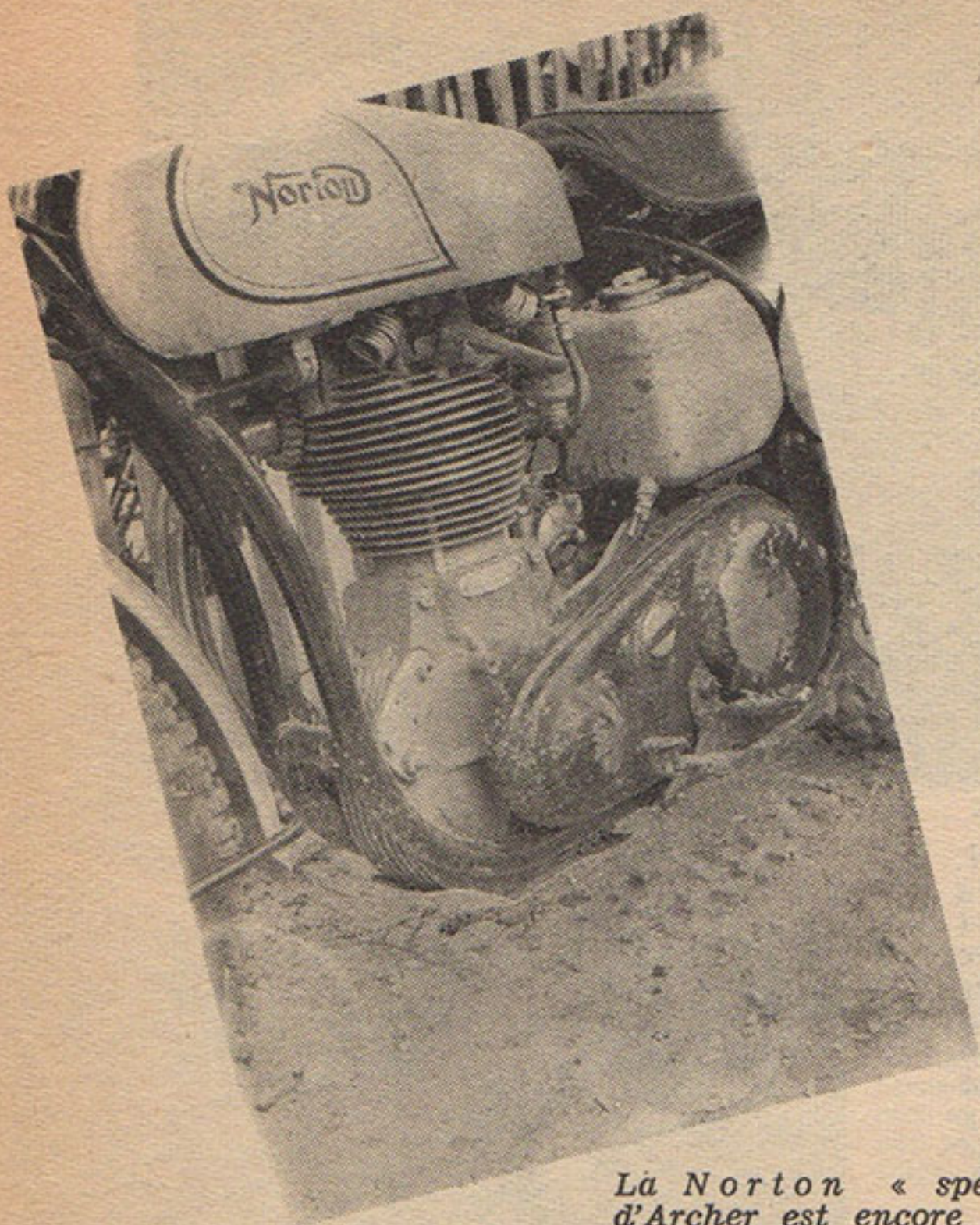
Et félicitons encore la Télévision Française, qui, outre la retransmission en direct d'une partie de l'épreuve, consacra également deux séquences à la réunion, la veille, pour la faire connaître au plus grand public qui soit : les téléspectateurs.

Mais pourquoi la sonorisation est-elle si mauvaise à Montreuil, mais pourquoi — et d'un tout autre côté — les tchèques n'ont-ils pas participé à cette deuxième manche de cette Coupe d'Europe ?

C.R. et R.C.D.

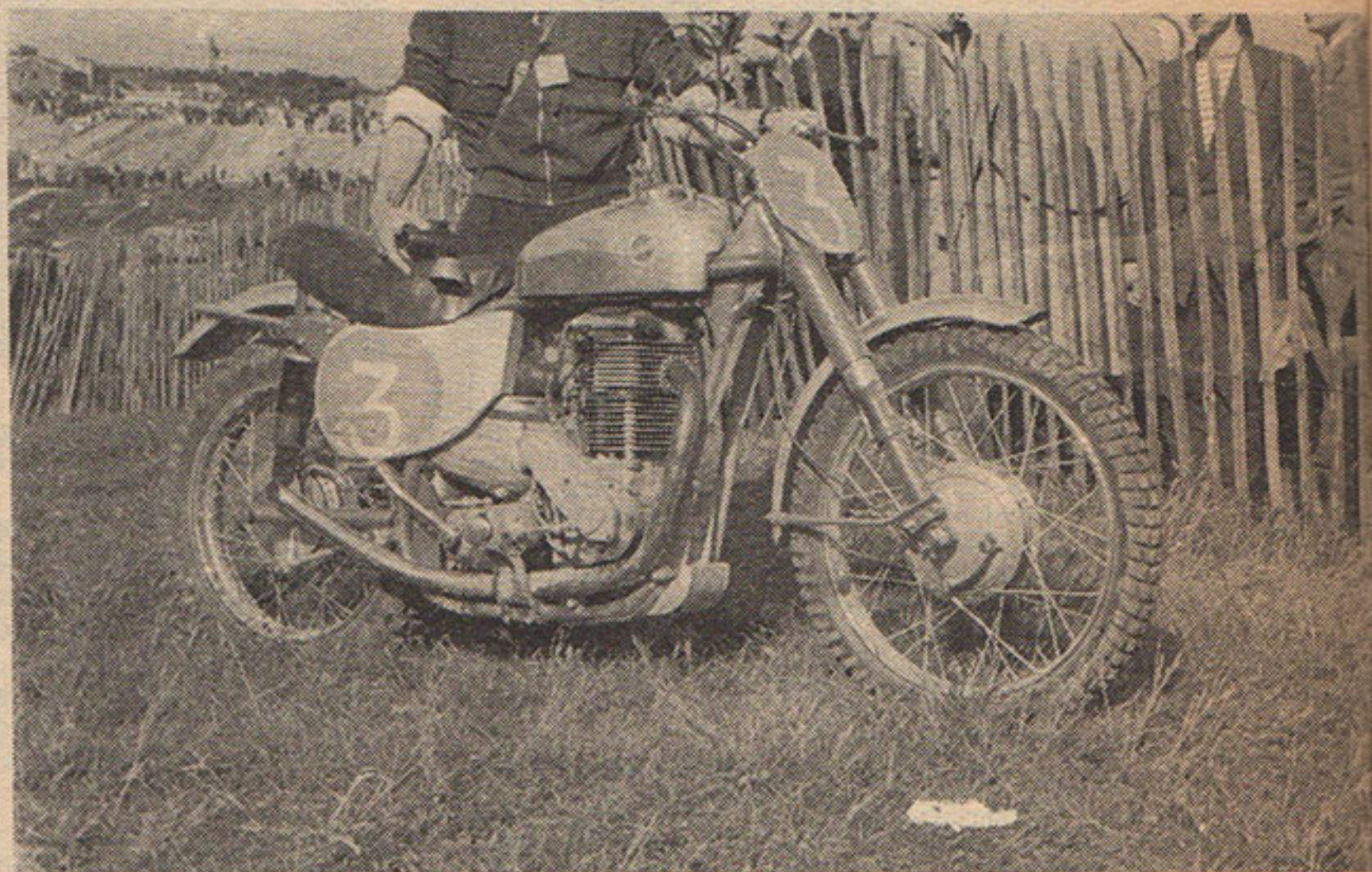


TECHNIQUE A MONTREUIL

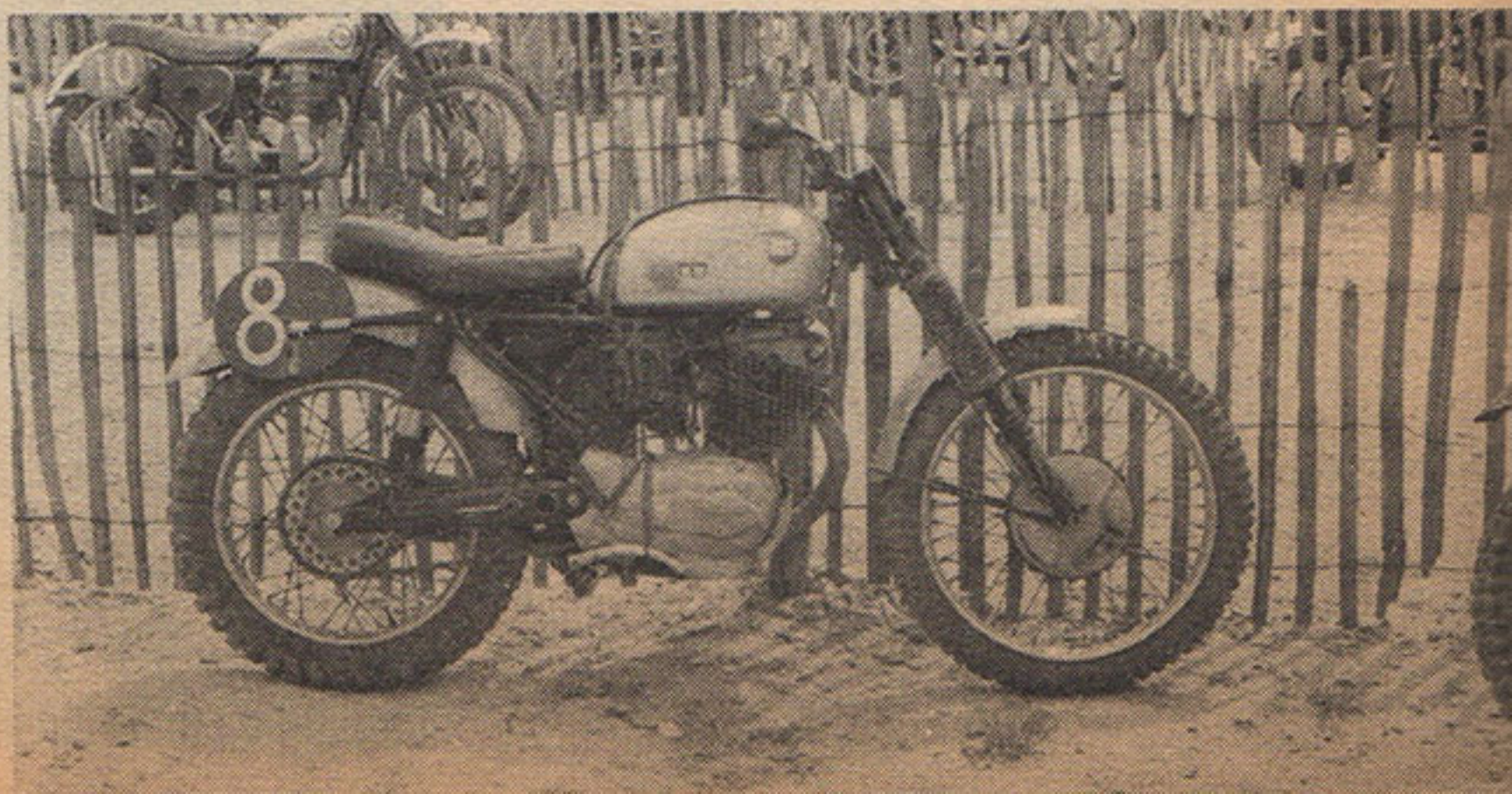
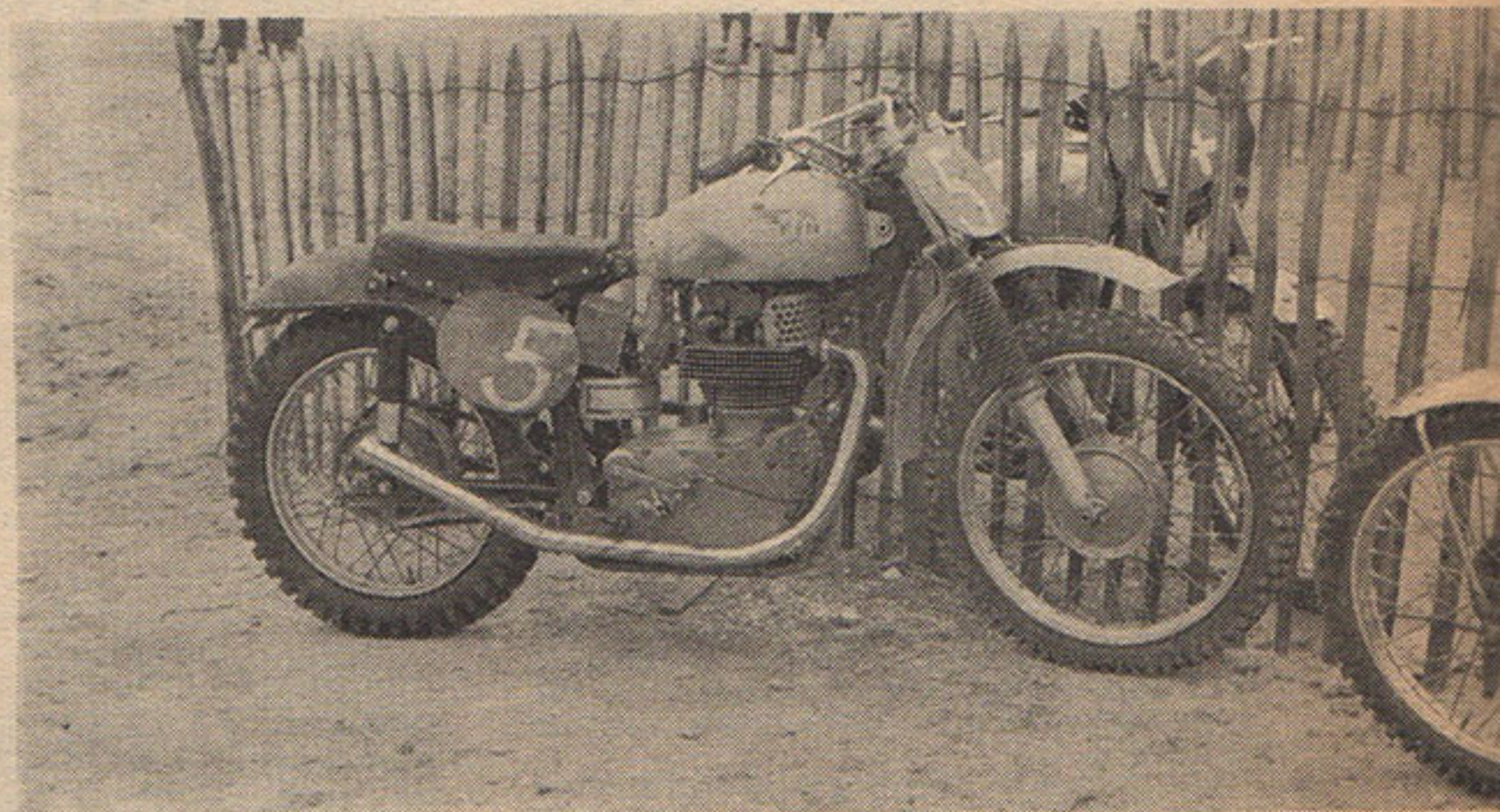
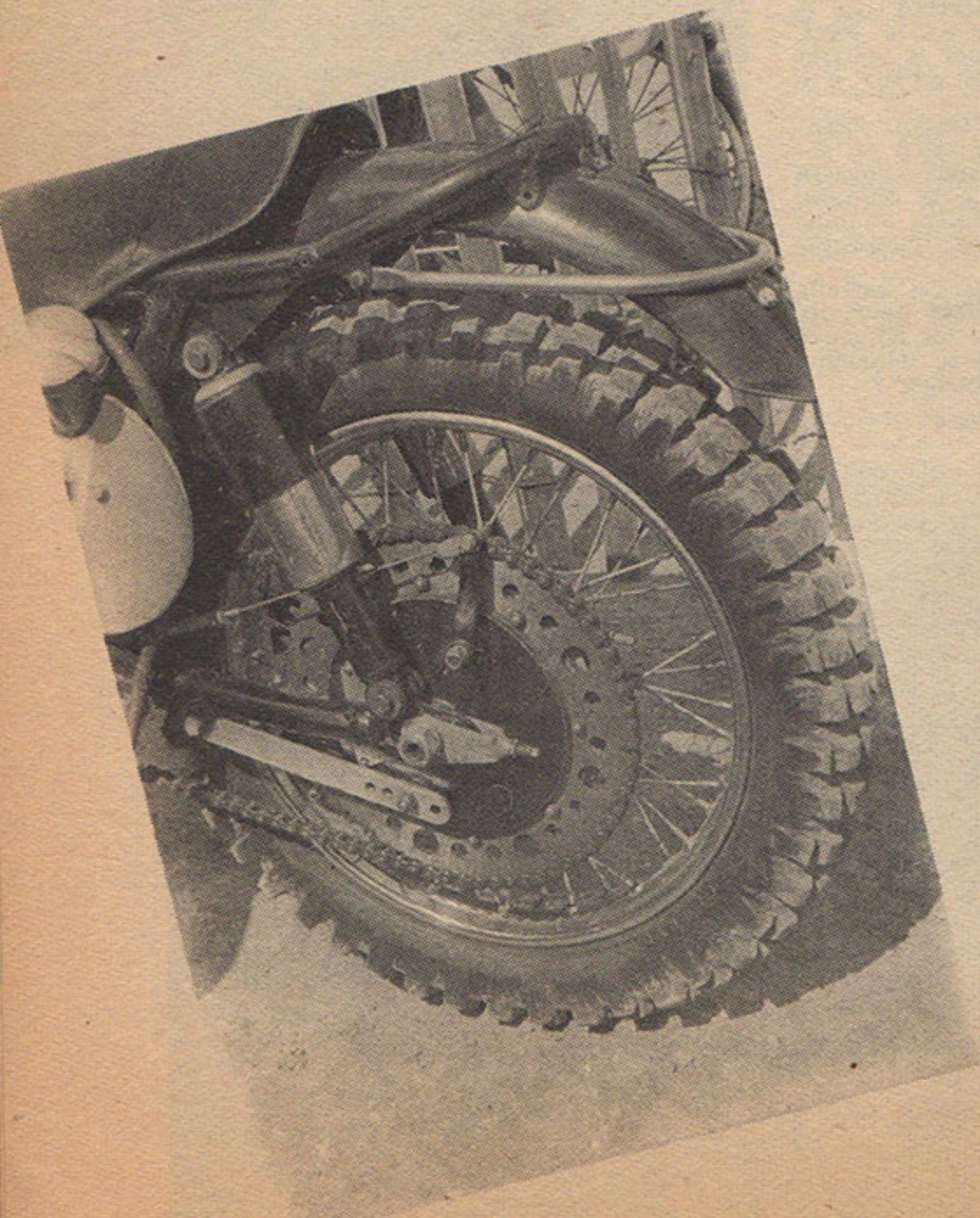


La Norton « spéciale » d'Archer est encore animée cette saison par un Inter simple ACT. Notez le curieux cintre des deux tubes antérieurs.

Nilson est le premier, à notre connaissance, à avoir monté dans une machine de cross, un 350 cc. AJS 7R suralésé à 423 cmc. Sur cette machine, on remarquait également l'énorme plateau arrière.



Techniquement, c'était du côté des suédois qu'il fallait regarder. Nous trouvons ainsi une nouvelle Monark (ci-dessus) dont les 35 CV firent la loi dans la première éliminatoire avant qu'un amortisseur arrière ne casse. - Ci-dessous : la seule FN officielle présente, celle de Baeten, et en bas, la NSU spéciale de Colin.



A VESOUL,

DEVANT 35.000 PERSONNES,

ROBERT KLYM PREND LA

TÊTE DU CHAMPIONNAT
DE FRANCE DE CROSS

ET, DERRIÈRE **ARCHER**, LA SECONDE PLACE DU
PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE.

(De notre envoyé spécial)

Disons-le tout d'abord, l'importante réunion de Vesoul, confiée à l'organisation du MC Haut-Saônois, fut une manifestation de haute qualité, tant dans son impeccable mise sur pied que sur le plan de son déroulement, qui nous réserva jusqu'à la fin du programme d'intenses minutes d'émotion sportive.

★

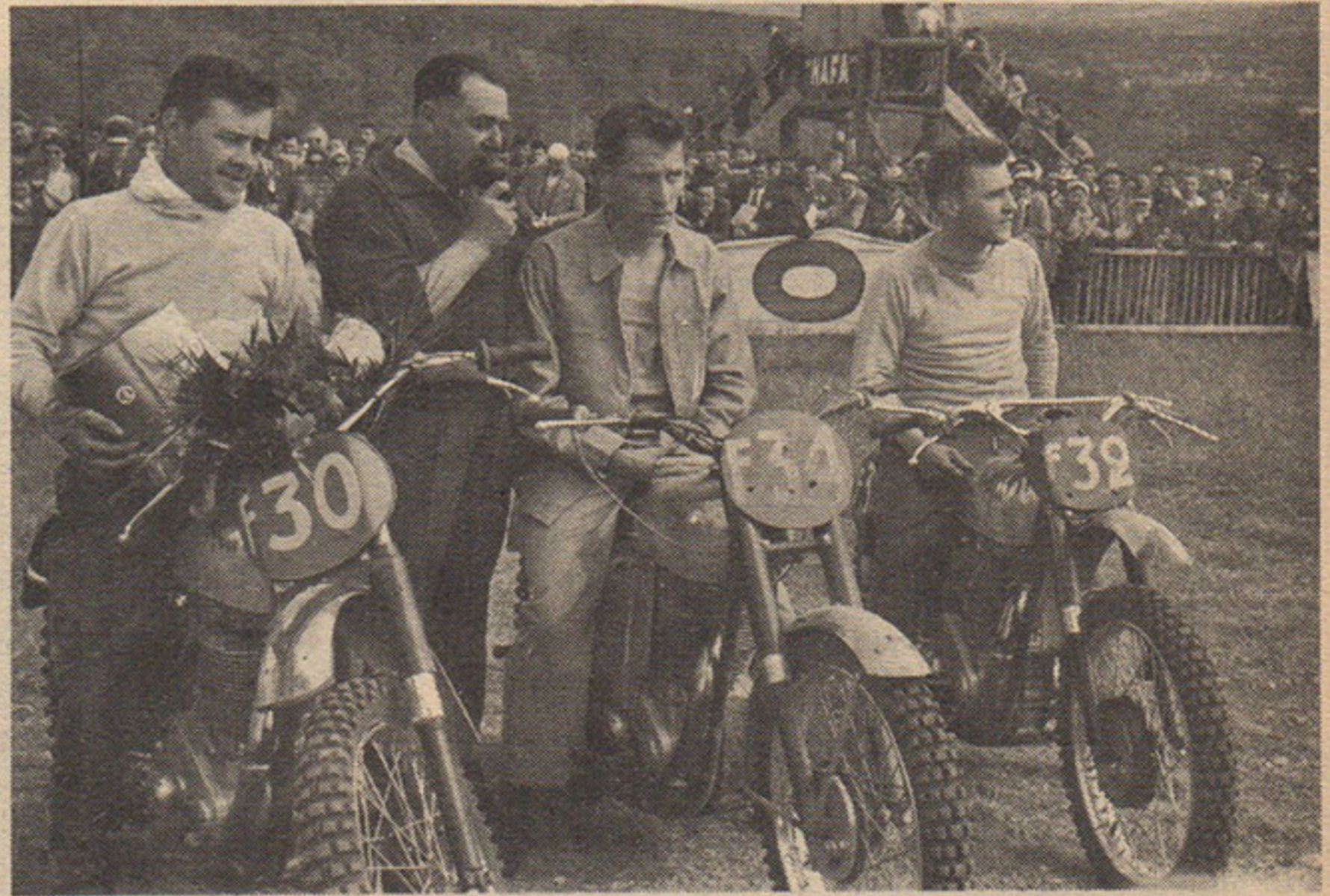
Depuis Troyes, jusqu'à Besançon, à plus de cent kilomètres autour du terrain du Sabot de Frotey, des affiches annonçaient les deux courses inscrites au programme de ce dimanche 12 mai : première manche du Championnat de France International d'une part, Prix du Président de la République de l'autre. On le voit, deux épreuves de prestige, admirablement servies par une participation de tout premier ordre, où figuraient à côté de presque tous nos meilleurs spécialistes une imposante délégation venue de l'étranger.

★

La place nous manque pour vous retracer par le menu toutes les raisons que nous avons de féliciter MM. Paquet et Renaud avec toute leur équipe, mais citons en exemple et à l'actif de leur organisation l'impressionnant service d'ordre assuré par la gendarmerie — on était allé jusqu'à détourner la circulation sur la route nationale, au profit des voitures roulant vers le circuit ! — la juste sévérité des commissaires placés aux barrières, et que l'on faisait changer de poste à chaque course pour éviter tout risque d'indulgence de leur part envers certains spectateurs — l'importance des mesures de sécurité, bottes de pailles, service incendie, etc. — enfin, l'exceptionnelle qualité de la sonorisation, qui portait jusqu'aux points les plus éloignés, le public pouvant suivre clairement les commentaires avisés des speakers parlant en duplex entre la carrière (partie difficile du tracé) et le poste de chronométrage.

Ainsi, rien ne manquait pour que le départ du Championnat de France fut une parfaite réussite, pas même la musique militaire dont la présence contribua à souligner le caractère officiel des épreuves qui allaient se courir sous nos yeux.

De bonne heure le matin, le public prenait place autour du circuit, d'un développement de 2.000 mètres et d'une configuration très variée, puisqu'alliant des lignes sensiblement droites, mais extrême-



mement bosselées à un passage terriblement sinueux, accidenté, tracé au plus creux d'une carrière dont le relief en gradins offrit des milliers de places aux spectateurs de l'après-midi.

Autre aspect sympathique du circuit du Sabot de Frotey : il traverse un charmant petit bois où s'installèrent de bonne heure les amateurs de pique-nique et de moto-cross tout à la fois, et qu'un soleil tôt levé avait encouragés à venir goûter ici ces deux sources de plaisir.

★

Durant ce temps, on s'affairait ferme au parc des coureurs, dans un « climat » plus tendu qu'à l'habitude, sans doute du fait des enjeux mis en compétition : le titre des inters qui, s'attribuant sur quatre manches, ne laisse guère de place à l'échec, les 200.000 francs promis encore au vainqueur du Prix du Président de la République, très richement doté puisqu'au douzième revenaient encore 50.000 francs.

Dans le titre : sur une estrade drapée des trois couleurs, les coupes attendaient les vainqueurs. - Ci-dessus : les trois « grands » de cette première manche : Robert Klym (30), Brassine (34), et le malchanceux René Klym (32).

Nous apprenions là qu'Hazianis et Bertrand, blessés l'un et l'autre, ne pourraient prendre le départ, mais qu'en compensation René Combes était arrivé (voir MR n° 1342).

Chez les étrangers, tout le monde était là, les anglais très décontractés, venus sans pièces de rechange ou presque, offrant par là même un étonnant contraste avec leurs camarades français, belges, hollandais et australiens, tous affairés à figoler leurs machines, voire à faire car-

rément de la mécanique : rodage de soupapes chez Jacquemin, changement de filtre à air chez Frantz, recherche d'un embiellage de Matchless pour l'allemand Wustenhagen, auquel les premiers tours d'essai n'avaient pas souri, et qui finit par obtenir de Chauderon, le mécano-crossman, le prêt d'une autre monture !

★

A 10 h. 30, et pour une demi-heure, essais officiels chronométrés pour les français d'abord, les étrangers entrant en lice à 11 heures. C'est Robert Klym qui fait le meilleur temps, du côté de nos représentants : 2'10", pour 2'12" à Jacquemin, 2'13" à Darrouy, René Klym, Charrier et Brassine, 2'14" à Melloli, Godéy, Frantz, enfin 2'15" à Combes, 2'16" à Schmid, etc...

Le meilleur temps de la matinée sera réalisé par Archer, qui fait un tour en 2'09", à 50,23 kmh de moyenne. Rombouts, le belge, fait 2'11", Clynk (Hollande) et Cheney (Angleterre) 2'12", Ward (Angleterre) et Bauduin (Hollande) venant ensuite avec 2'14", et les autres, Van Heuwerswijn (Belgique), Nex (Angleterre), etc... tournant en 2'15", 2'16 et plus.

A 11 h. 30, sans une minute de retard et alors que, sous le soleil déjà chaud, plusieurs milliers de spectateurs sont déjà en place, les entraînements sont terminés.

Le temps de prendre quelque nourriture, le temps encore de garnir et de plomber les réservoirs d'essence, et le départ sera donné, toujours à l'heure, aux 18 inters français visant ici le titre !

CHAMPIONNAT DE FRANCE

Selon le règlement pour cette compétition, il s'agit d'une course en une seule manche, de 30 tours, pénible donc par l'effort soutenu qu'elle réclame.

Au start, le détenteur actuel du titre, Jacquemin, part en tête pour s'arrêter 700 mètres plus loin (nous saurons tout à l'heure qu'une limaille, provenant de la laine métallique garnissant son nouveau filtre à air, réalisation « maison », est venue court-circuiter les électrodes de la bougie !).

Durant que les mécanos se précipitent au secours du Champion, les autres coureurs continuent leur chemin, et nous pointons au premier tour Robert Klym, Brassine, Lefèvre, Chuchart, Smid, René Klym, Ledormeur, Charrier, Vouillon, etc.

Déjà, une poussière dense, opaque, épaissit l'atmosphère. Les deux tours suivants éclaircissent un peu la situation et, au quatrième passage, si Robert Klym fonce toujours en tête, Brassine fait le forçage derrière lui, distançant quelque peu Chuchart, lequel est pris en chasse par René Klym. Lefèvre n'est déjà plus « dans le coup » et c'est Schmid et Godéy que nous pointons derrière les hommes déjà cités.

Jacquemin est reparti, avec sept tours de retard, qu'il gardera jusqu'à la fin et durant lesquels Klym Robert poursuit sa ronde rapide, doublant au passage Darrouy et Barbara attardés.

Au onzième tour donc, l'orléanais précède Brassine de 11 secondes. René Klym a ravi la troisième place à Chuchart. Godéy chute dans la carrière, casse sa boîte de vitesses et abandonne.

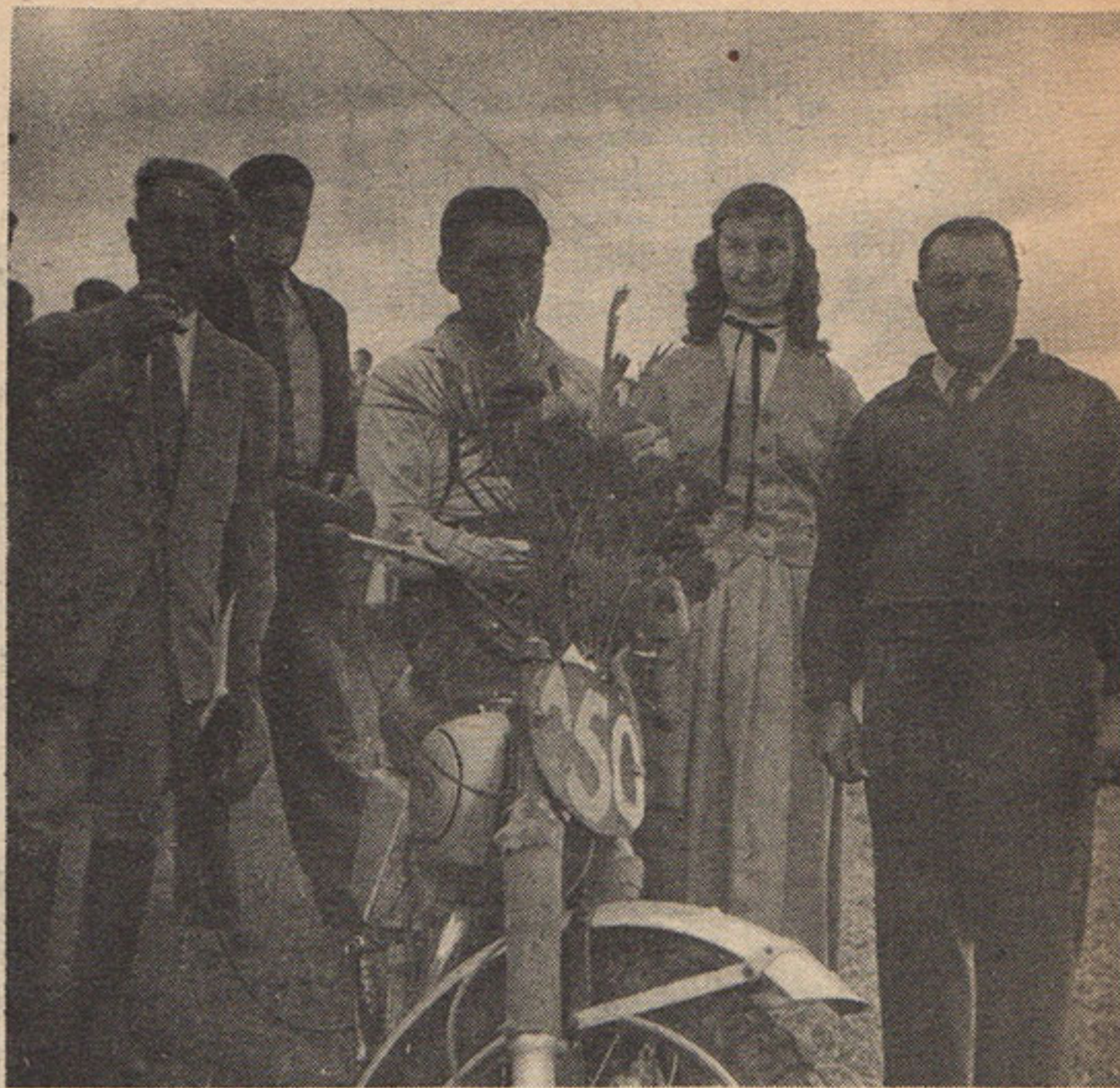
Lefèvre est doublé à son tour, Frantz est loin, et il y a maintenant 20" d'écart entre Robert Klym et son suivant, Brassine, qui pourtant ne s'endort pas sous la poussée du troisième. René Klym.

L'épreuve ne peut plus se jouer maintenant qu'entre ces trois hommes, que 20" seulement séparent au dix-huitième tour.

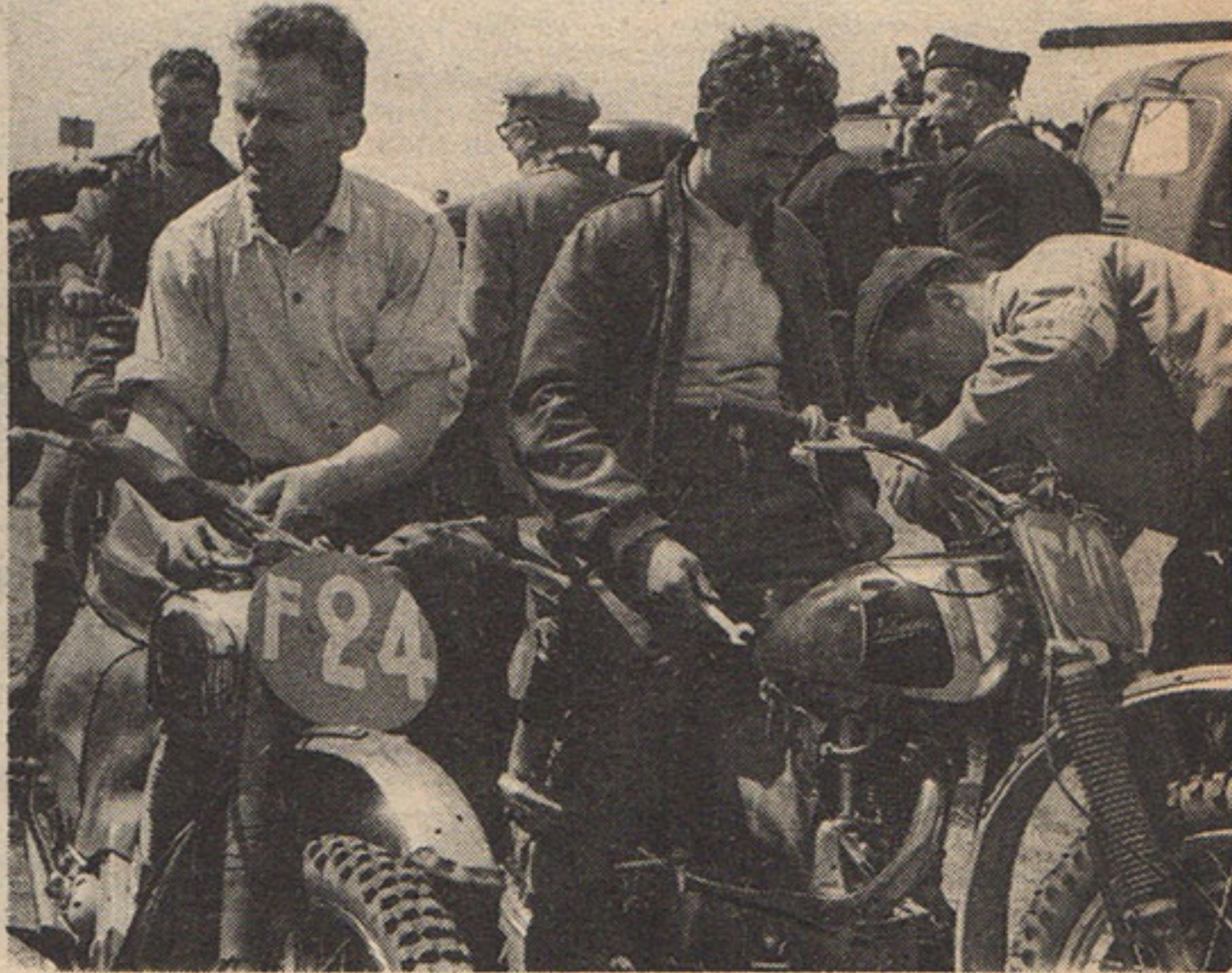
Frantz, mal récompensé de son long travail mécanique de la matinée, voit son moteur serrer (manque d'huile dans le réservoir !) et doit se retirer. Très malchanceux, Frantz, cette année...

René Klym continue très fort sa remontée, parvenant à quelques mètres de Brassine, lequel accuse un peu le manque

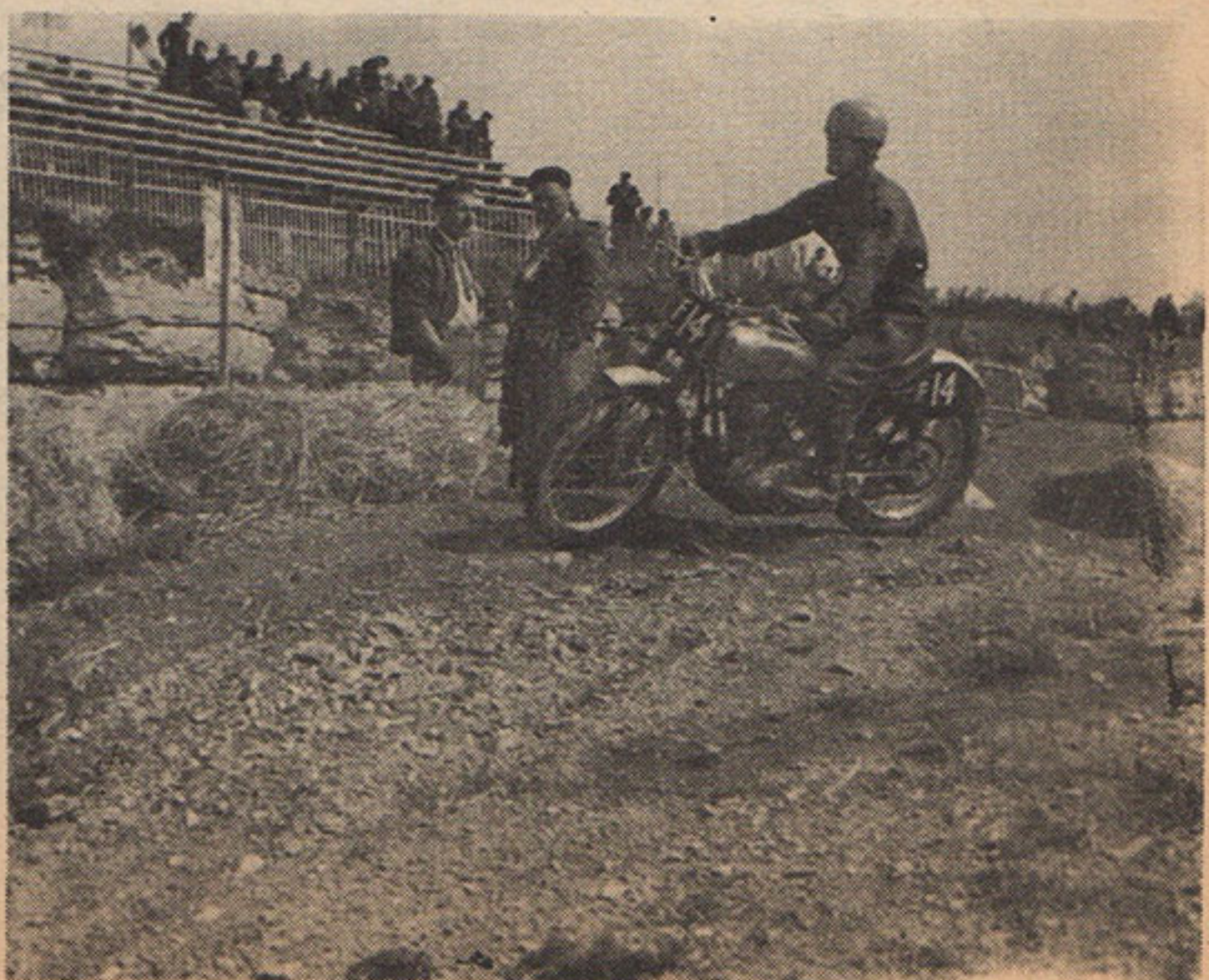
Leslie Archer, vainqueur du Prix du Président de la République, a le triomphe modeste, mais, à sa droite, les sourires sont beaucoup plus larges !



Chuchart (24) attend que l'on plombe son bouchon de réservoir d'essence, opération qu'un officiel effectue sur la machine de Drobecq (10).



René Combes, engagé de dernière minute, reconnaît ici le parcours devant les tribunes qui commencent à se garnir quoiqu'il soit à peine 10 h. du matin.



d'entraînement à la longue distance. Charrier crève vers le 25^e tour et, la fin de la course approchant, les hommes de tête « mettent le paquet » : poussé par René Klym, Brassine faiblit, lutte roue dans roue avec son adversaire pour garder sa seconde place... et n'y réussit pas, tant le second des Klym va fort lui aussi.

Tandis que Robert Klym accélère encore l'allure, s'envolant littéralement vers la victoire, la bagarre est terrible entre ses deux suivants, Klym René maintenant, et Brassine qui n'a pas dit son dernier mot.

Ultime accidenté, Darrouy, qui perd son tube d'échappement au 28^e tour.

Et, alors que tout semblait dit, une rumeur emplit la carrière : René Klym vient de casser sa chaîne, à 1 tour de la fin, Brassine lui prenant dès lors la seconde place, et la conservant évidemment jusqu'à l'arrivée.

Derrière les premiers viennent des hommes très attardés, mais dont la course sage et exempte de « casse » fut payante: Schmid, Ledormeur, pour leur première saison en Inters, Chuchart, à peine remis de sa fracture de la clavicule, occupent des places d'honneur bien méritées.

Classement : 1. Robert Klym (BSA) ; 2. Brassine (BSA) ; 3. Chuchart (BSA) ; 4. Schmid (BSA) ; 5. Ledormeur (BSA) ; 6. Vouillon (BSA) ; 7. Combes (BSA) ; 8. Melloli (Gilera) ; 9. René Klym (BSA) ; 10. Charrier (BSA), etc..

PRIX DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Ici, nous avons deux manches (une pour les français, une pour les étrangers) et une finale, avec les 6 premiers classés de chacune des éliminatoires.

15 tours pour les étrangers, premiers à partir. C'est le hollandais Clynck qui démarre en tête, suivi de Cheney, Archer, Nex, Ward, Rombouts, Bauduin, Van Heuverswijn, etc..

Mais Rombouts chute dans la carrière et Bauduin prend rapidement la place de Ward, Archer se rapprochant peu à peu de Cheney et le sautant au neuvième tour.

L'arrivée se fera dans cet ordre, les six qualifiés étant par conséquent : Clynck, Archer, Cheney, Nex, Rombouts (bien revenu) et Van Heuverswijn (car Bauduin, chutant au douzième tour, n'a pu remonter son retard).

★
Au tour des français d'affronter leur éliminatoire, sur 10 tours seulement, pour compenser dans une faible mesure le handicap né des 30 tours du Championnat (54 km que les étrangers n'ont pas parcouru, et pour cause !).

La surprise, cette fois, viendra de Chuchart, qui passe immédiatement au commandement... et s'y maintiendra jusqu'au bout.

René Klym, second au premier tour, fournira le second à l'arrivée, marchant fort et trouvant là une consolation à sa déveine de tout à l'heure. Mais son frère Robert, nullement épuisé par sa victoire dans la course de Championnat, vient en troisième rang, après une course intelligente, à sa main, et qui lui conserve pour la finale un maximum de ressources physiques.

Les autres qualifiés seront dans l'ordre Jacquemin, pas tellement à son affaire aujourd'hui, Brassine (qui récupère lui aussi), et Vouillon, très régulier.

LA FINALE

Inutile de vous dire que la foule est survoltée au moment où, à l'appel de leurs noms, les douze qualifiés s'alignent pour la finale aux sons de leurs hymnes nationaux respectifs.

Et le miracle semble devoir se produire : c'est un français qui passe en tête au 1^{er} tour, c'est Robert Klym encore qui, renouvelant la tactique qui lui a si bien réussi au début de la journée, s'apprête à mener dès le premier moment.

Derrière lui, son frère René, Chuchart (très bien décidé), puis Archer, Jacquemin, Nex, Cheney, Clynck, etc..

Au troisième tour cependant, Archer attaque René Klym et le passe, malgré une défense désespérée (la fatigue se fait sentir chez les français). Chuchart lui-même, que le championnat a moins éprouvé, s'installe en troisième position.

★
Les deux leaders, Robert Klym et Archer (celui-ci à une dizaine de secondes du premier) sont nettement détachés au neuvième tour.

Clynck, mal parti, amorce une splendide remontée et saute Rombouts, pas pour longtemps d'ailleurs, car il crèvera un peu plus tard.

An quinzième tour, Archer n'est plus qu'à 4" de Robert Klym, qui indique que ses bras n'en peuvent plus de tenir le guidon. Au tour suivant, l'écart diminue encore... 2", puis roue dans roue dans la carrière. La foule hurle, trépigne, scande le nom de l'orléanais, mais rien à faire.

Archer met toute sa classe dans la balance, tous ses moyens physiques et mécaniques bien moins sollicités que ceux de Klym, à bout de résistance.

Et c'est la fin. Archer a pris le commandement, et gagnera de justesse.

Klym Robert reste un très grand second, devant Rombouts qui finit fort, Chuchart méritant quatrième, et René Klym, pour qui le sort n'était pas aujourd'hui.

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

★
Magnifique journée donc pour le cross français... magnifiques résultats encore pour BSA, qui classe neuf machines dans les 10 premières places du Championnat de France, première manche.

R.C.D.



Ci-dessus : un passage de Jan Clynck, qui mena de bout en bout dans la première série du Prix du Président de la République.

Ci-contre : Rombouts, une des plus sûres valeurs belges parmi la génération montante.



UNE 250 ANGLAISE...

Lors du dernier Salon de la Moto, le stand Royal-Enfield reçut la visite de nombreux motocyclistes, venus détailler cette 250 cc anglaise qui sacrifiait tellement à la conception continentale avec son bloc-moteur super-carré (70x64,5).

Pour notre part, nous consacrons à la Crusader un long article dans notre numéro 1313, où nous passons en revue toutes les caractéristiques de la machine. Ne pouvant revenir de ce fait sur la partie descriptive de la machine, nous prions nos lecteurs de bien vouloir se reporter à ce numéro.

Et pour compléter cette étude, nous sommes heureux de pouvoir vous présenter cette semaine l'essai d'une Crusader obligeamment mise à notre disposition par l'importateur Pierre Psalty.

UNE MACHINE DE VILLE...

D'emblée, la Crusader apparaît telle qu'elle est, étant de ce fait fort différente des machines allemandes, qui en général cachent leur jeu, n'abattant leurs atouts que lors des épreuves chronométrées.

Le moteur est resté spécifiquement anglais à la conduite.

C'est le mono, claquant un peu fort à l'échappement et avec lequel on sent parfaitement le coup de botte... quelque part, ceci relativement bien entendu, puisqu'il ne s'agit que d'un 250 cc.

Ce super-carré, à la conduite, ressemble comme un frère à un moteur longue course. L'impression d'arrachement est ressentie à bas régime et sur les intermédiaires, il n'est nul besoin d'aller chercher la cavalerie en haut.

La clientèle britannique, ou habituée à la machine britannique, ne sera donc nullement dépaycée et à coup sûr ne pourra pas voir avec ce moteur les vertus propres à un moteur super-carré.

Mais le caractère essentiel de la Crusader est une exceptionnelle maniabilité, une docilité à basse vitesse qu'il nous a bien semblé n'avoir jamais rencontrée.

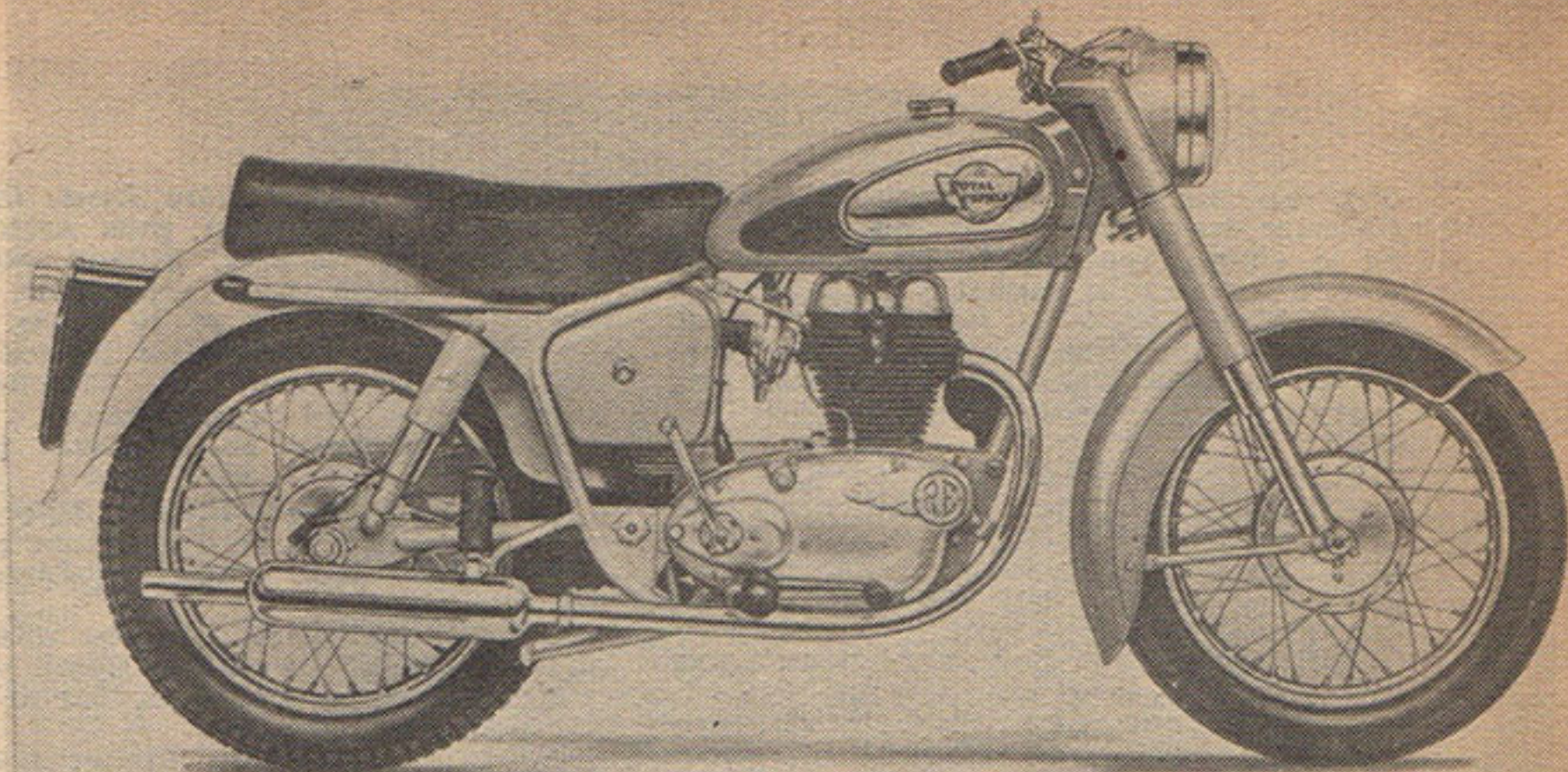
Des machines maniables, cela existe, même en grosse cylindrée, et la Crusader fait jeu égal avec les meilleures, mais une machine avec laquelle on reste aussi bien en équilibre à 5 kmh, cela est beaucoup moins fréquent.

On ressent ici toute l'expérience de l'école britannique, qui, à mes yeux je le souligne, sait donner au pilote la meilleure position que l'on puisse avoir sur une moto.

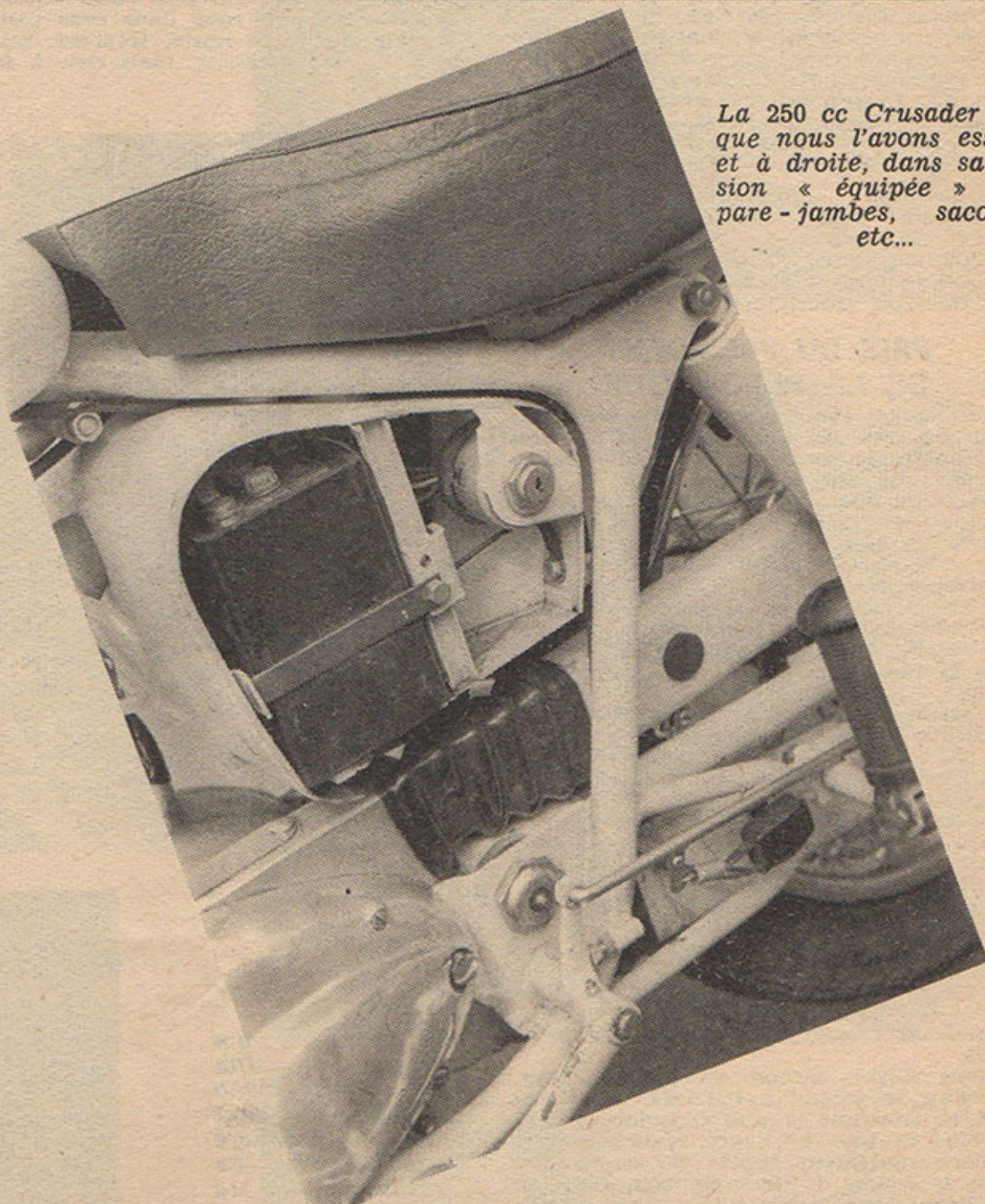
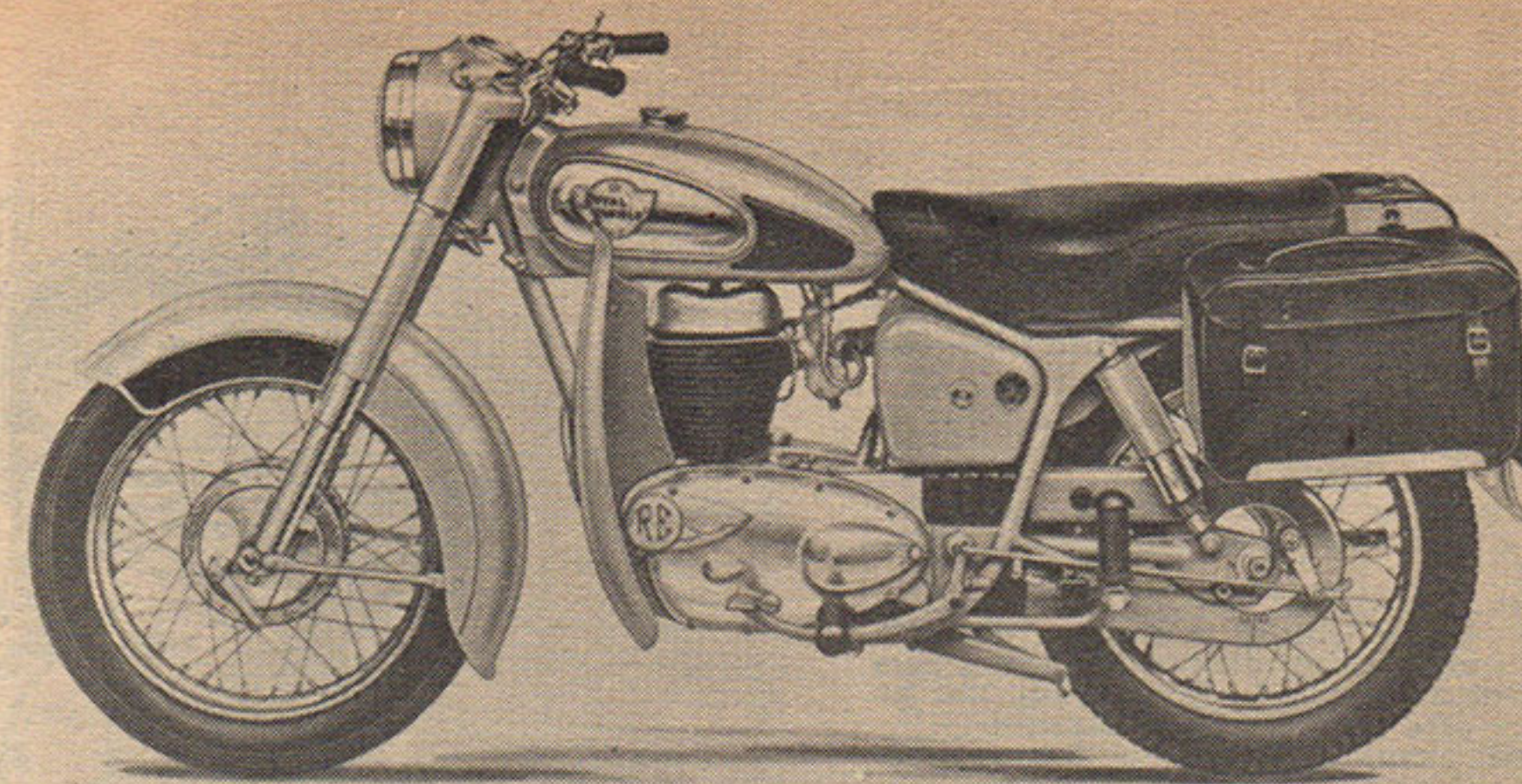
Cette parfaite répartition des masses, cette position où le pilote se sent toute liberté de mouvement, et la possibilité de modifier rapidement son assiette, procurent une aisance insoupçonnée qui fait que l'on tient toujours parfaitement son équilibre, même aux plus basses vitesses, et dans toutes les positions.

Il n'y a aucun doute, ceci est le fruit de la grande pratique qu'ont les anglais de la machine de trial. La Crusader en est bel et bien une, et une promenade en sous-bois sera un vrai régal pour l'amateur, une révélation pour le néophyte.

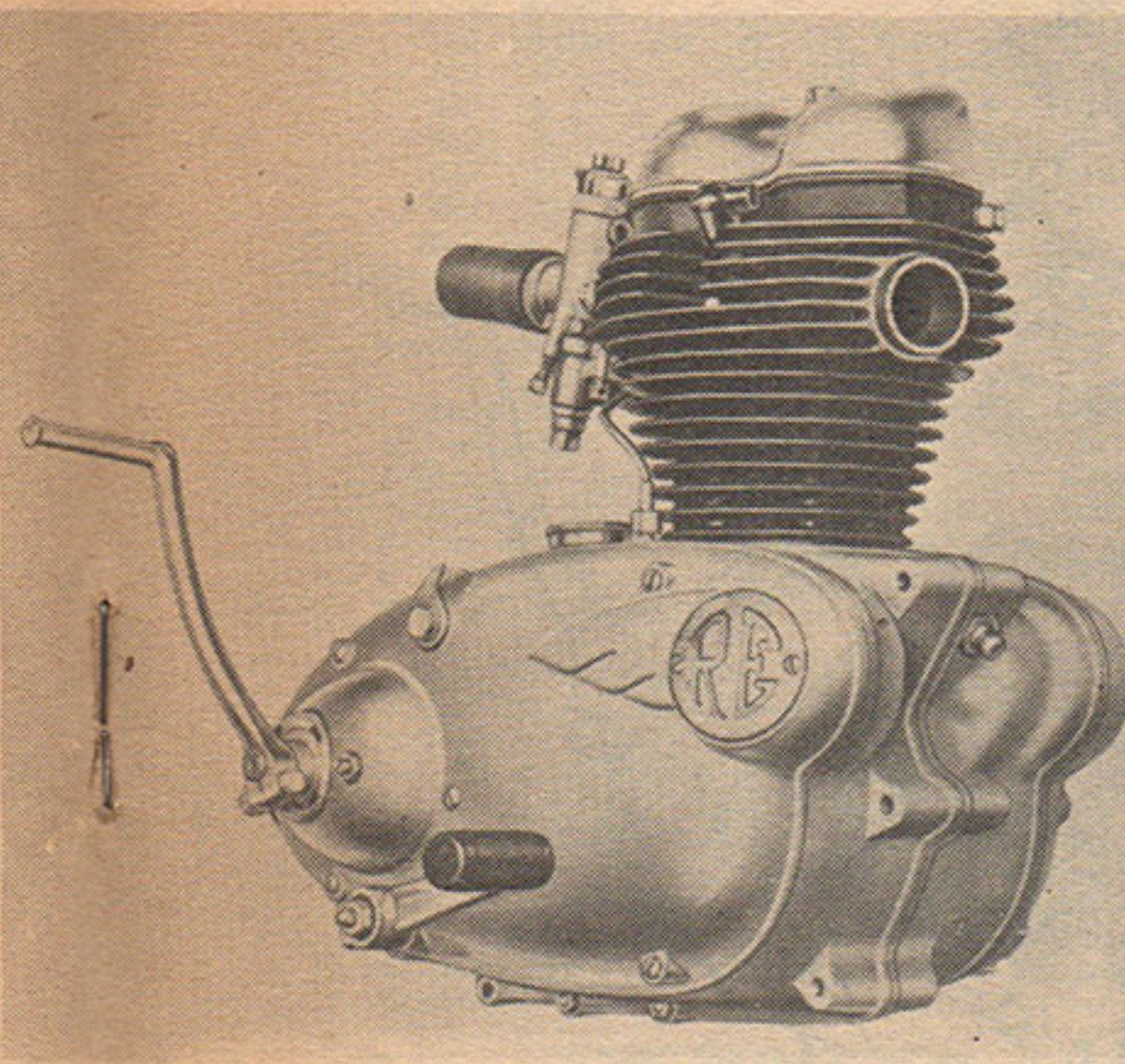
Et si la Crusader se mène aussi facilement au milieu des souches et des ornières, pensez qu'en ville, dans les embouteillages parisiens, elle devient de ce fait une des plus agréables machines de ville qui soit.



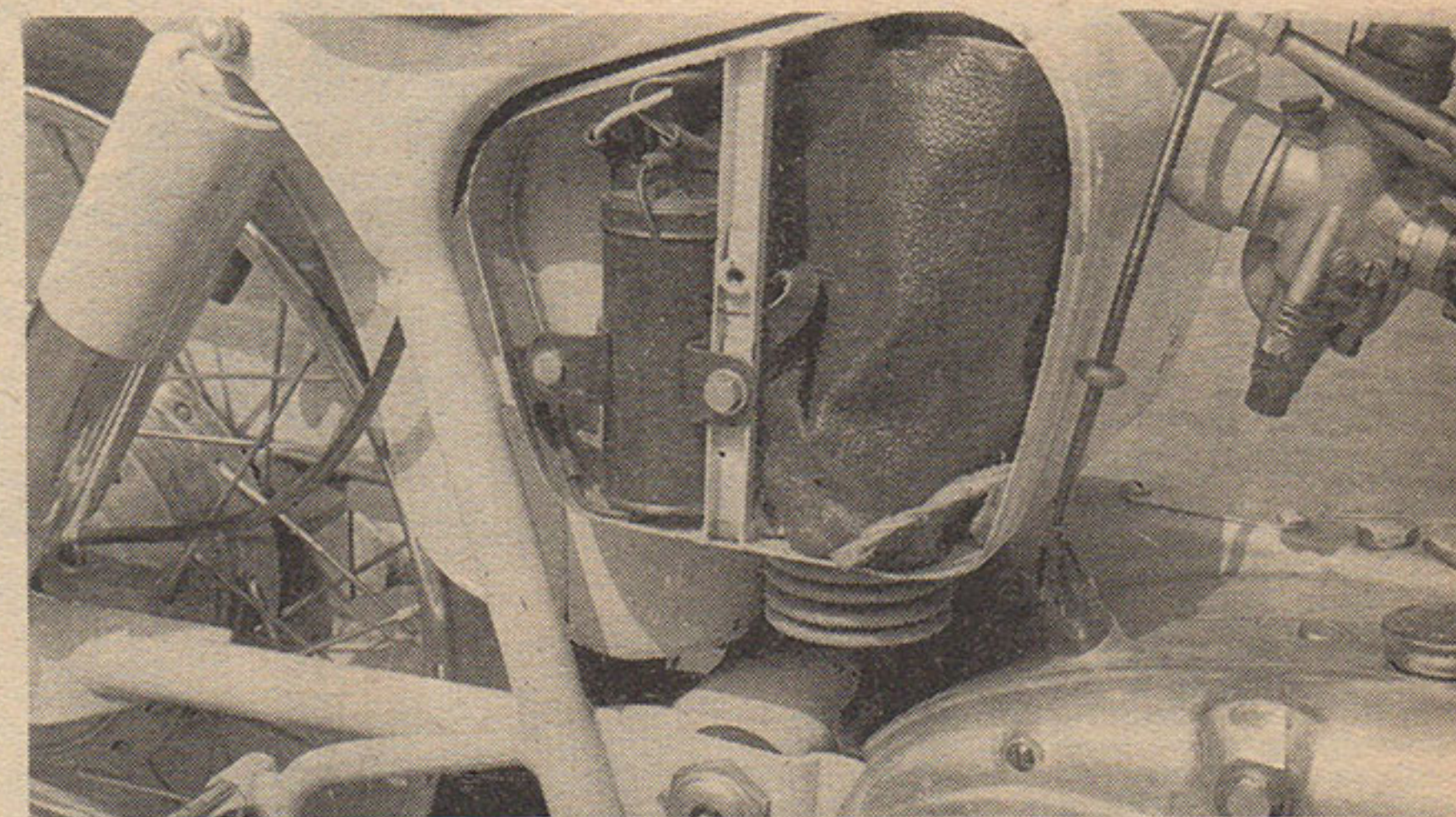
PAS COMME LES AUTRES!



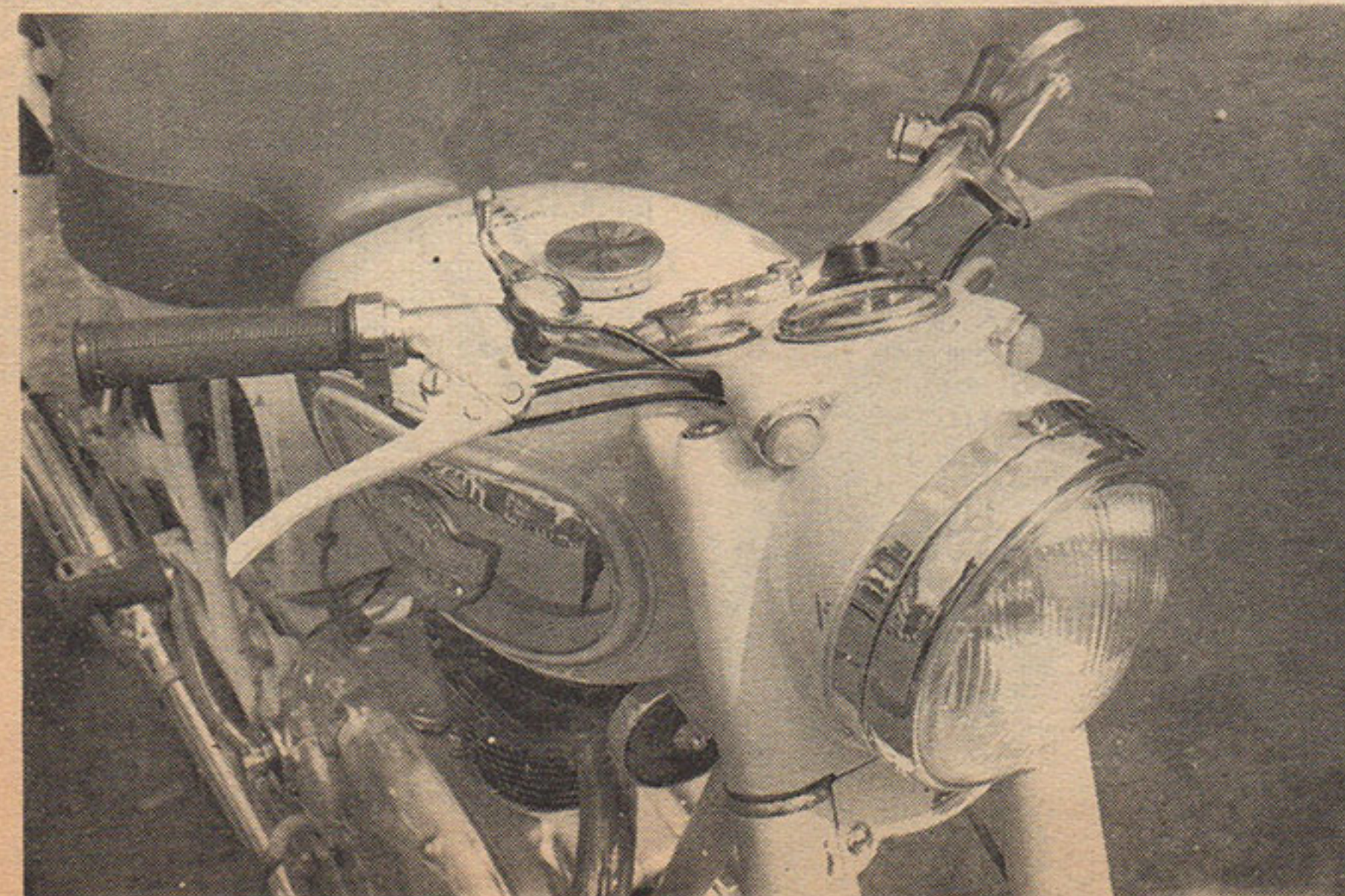
La 250 cc Crusader telle que nous l'avons essayée et à droite, dans sa version « équipée » avec pare-jambes, sacoche, etc...



Ci-dessus : un moteur... auquel les anglais ne nous avaient guère habitués. - A droite, coffre ouvert, nous avons accès à la bobine et à la trousse à outils.



LA ROYALENFIELD "CRUSADER"



A gauche : de l'autre côté du coffre, nous trouvons batterie et clé de contact. Remarquez les soufflets de croutchouc du carton de chaîne secondaire étanche. A droite : agréable carénage de phare.

...QUI A AUSSI SA PLACE SUR ROUTE

Mais la Crusader est du genre « bonne à tout faire ».

Quand nous l'avons présentée à nos lecteurs, nous la cataloguons machine utilitaire, et c'est bien là son caractère véritable. A l'aise en ville, elle l'est également sur route, et elle ne saurait décevoir son propriétaire, si celui-ci a présent à l'esprit que sa machine pèse plus de 140 kg et ne développe que 13 CV au maximum. Les performances n'ont rien d'exceptionnel, comme nous le verrons par la suite, mais il est possible de soutenir son petit 90 chrono sur route et cela est suffisant pour la clientèle qui s'intéresse à ce genre de machine.

D'ailleurs, la vitesse n'est pas tout sur route. La partie cycle joue un rôle tout aussi important que le moteur, et dans le cas de la Crusader, il n'y a pas de reproche à formuler à l'ensemble cadre-suspension.

LA POSITION est bonne, aussi peu fatigante qu'il est possible. Toutes les commandes sont bien en place, pas de gymnastique à effectuer avec le pied droit pour actionner le sélecteur à simple branche. Ce sélecteur, dont la course de déplacement est très réduite, est précis à condition d'être mené sans brutalité ; sans cela on risque de tomber dans des points morts intermédiaires.

Guldon bien en place, plutôt étroit, et équipé de ces minces poignées anglaises, si agréables sous la main. La poignée des gaz est à tirage plutôt rapide.

A la conduite, la Crusader donne une grande impression de sécurité, conférée par une excellente TENUE DE ROUTE, et la maniabilité que nous avons déjà signalée.

Quant au CONFORT, il est dans la tradition de celui procuré par les machines britanniques de qualité. En solo comme en duo, les suspensions remplissent bien leur office, ne talonnent pas, et la selle double (plus large pour le pilote que pour le passager) est des plus confortables. Remarquons que la suspension arrière est réglable en 3 positions, ce qui permet une aussi bonne utilisation en solo qu'en duo, et que l'absence d'amortissement hydraulique dans la fourche avant ne se fait pas sentir.

Quant à la tenue de route, les longues étapes se faisant sans fatigue, il est vrai qu'en plus des attaches du carter, le moteur est encore fixé au cadre par un tirant situé à la partie postérieure de la culasse.

Autre élément de confort, le silence mécanique général satisfaisant. Seule la chaîne double commandant l'arbre à cames se signale un peu. Bruit de culbute pratiquement absent. Il est vrai que la culasse fonte « absorbe » mieux les bruits qu'une culasse alu, mais par contre, en ville, une utilisation un peu poussée se traduit par un échauffement un peu excessif du moteur.

Les bruits à l'admission sont assez réduits, grâce à un large filtre à air. Par contre le bruit à l'échappement, pour agréable qu'il soit, est un peu trop sec.

★

Toutes proportions gardées, le point le plus faible de la partie cycle nous semble être le FREINAGE.

L'action sur le frein avant, même brutale, n'amène pas une décélération énergique.

C'est là un point commun avec la majorité des machines anglaises, dont le frein arrière est en général beaucoup plus « mordant » que le frein avant qui ne semble être qu'un fort ralentisseur.

Aussi avons-nous obtenu des chiffres qui ne sont que dans la moyenne.

De 50 kmh à l'arrêt complet :
Frein arrière seul : 21,2 m, décél. moy. 4,55 m/s².

Frein avant seul : 17,4 m, décél. moy. 5,55 m/s².

Les deux : 13,3 m, décél. moy. 7,25 m/s².

PERFORMANCES... UTILITAIRES

Le moteur est donné pour développant 13 CV à 5.750 t/m.

C'est évidemment une puissance assez faible, pour un moteur créé en 1956 (52 CV/l), mais il faut remarquer que cette puissance est développée à un régime assez peu élevé, auquel correspond une vitesse de piston raisonnable de 12,36 m/s. R.E. Thomas, créateur de ce bloc-moteur, a surtout voulu faire un moteur robuste et économique, comme nous aurons l'occasion de le voir au chapitre « consommation », au détriment de la puissance pure.

Mais néanmoins, les performances sont un peu « justes », principalement dans le domaine des accélérations, bien que la première soit correctement démultipliée, étant à 34 % de la quatrième.

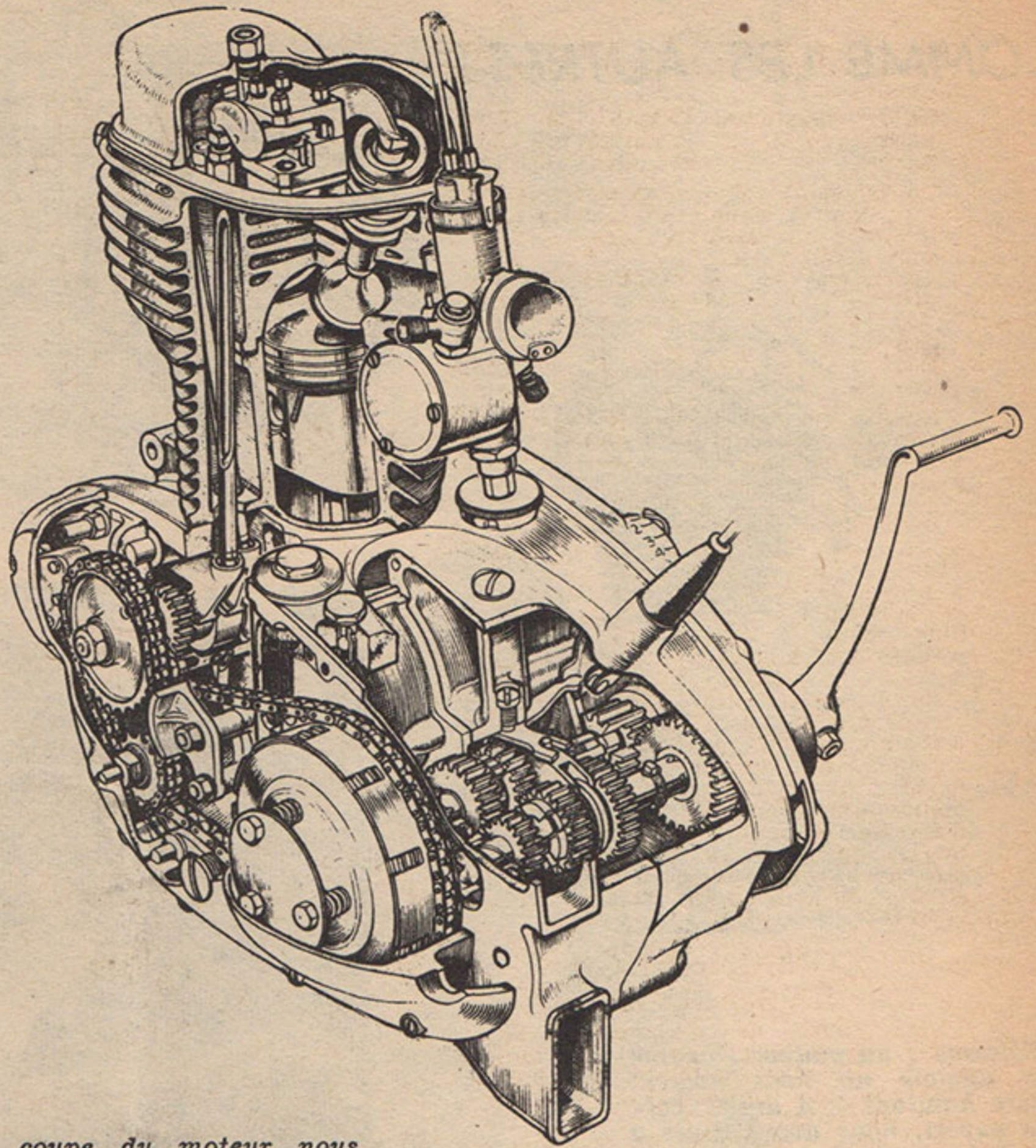
Et en fait de démultiplication, on peut remarquer que les rapports ne sont pas mathématiquement calculés, l'écart entre 3^e/4^e (1,35) étant plus grand que celui existant entre 2^e/3^e (1,33). Plutôt que d'allonger la troisième, il nous semblerait préférable, dans le cas de notre Crusader, de raccourcir légèrement la deuxième (1,93 à 1 par exemple, au lieu de 1,80 à 1).

Et une fois la boîte ainsi établie, on pourrait encore augmenter la valeur de la démultiplication finale (ce qui nous ferait gagner en accélération), car l'on atteint en quatrième le régime de puissance maximum, à la condition d'être couché.

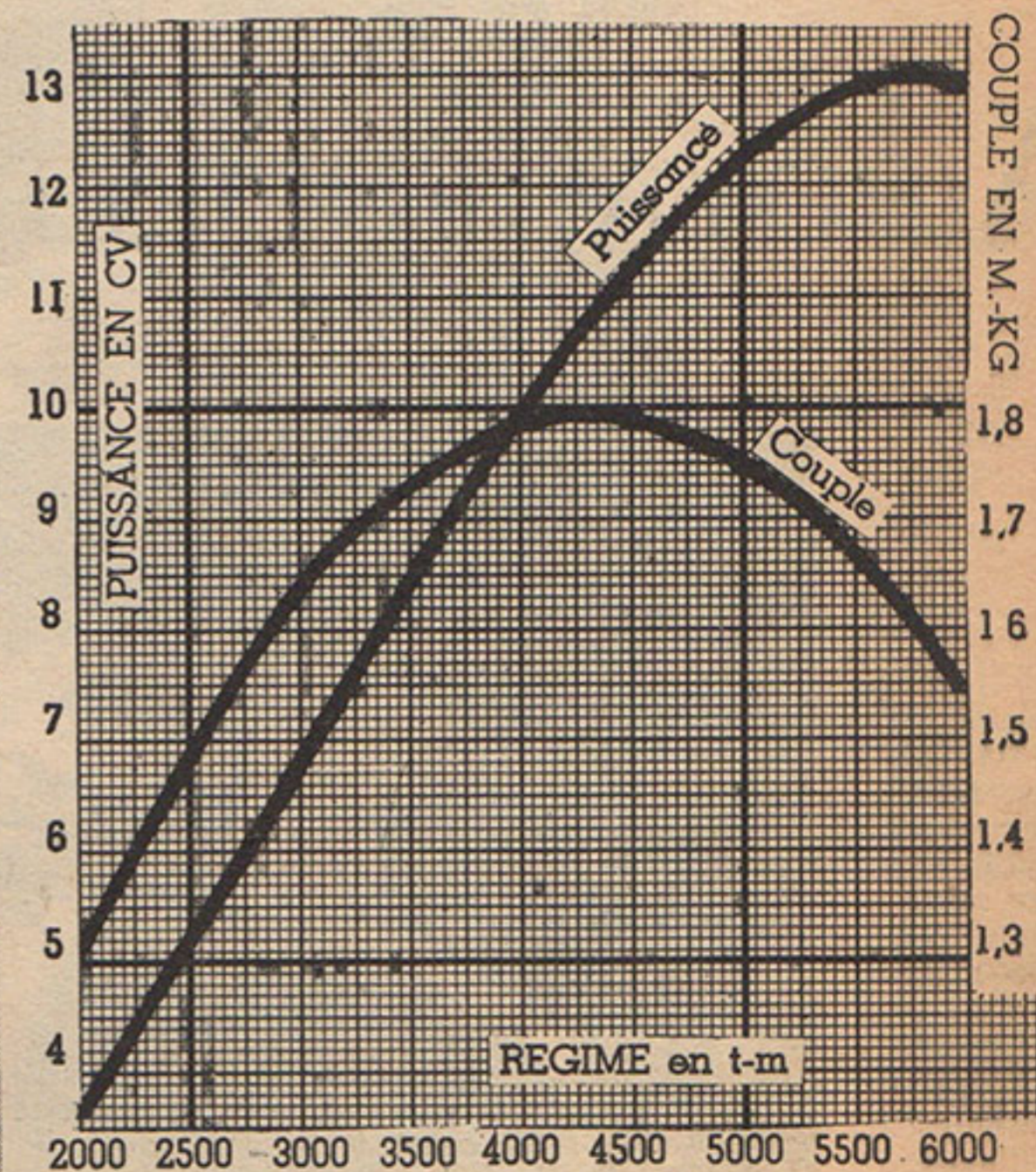
★

Pesant son poids, n'étant pas particulièrement puissante et tirant plutôt long, notre Crusader n'est évidemment pas avantagée sous l'angle des performances.

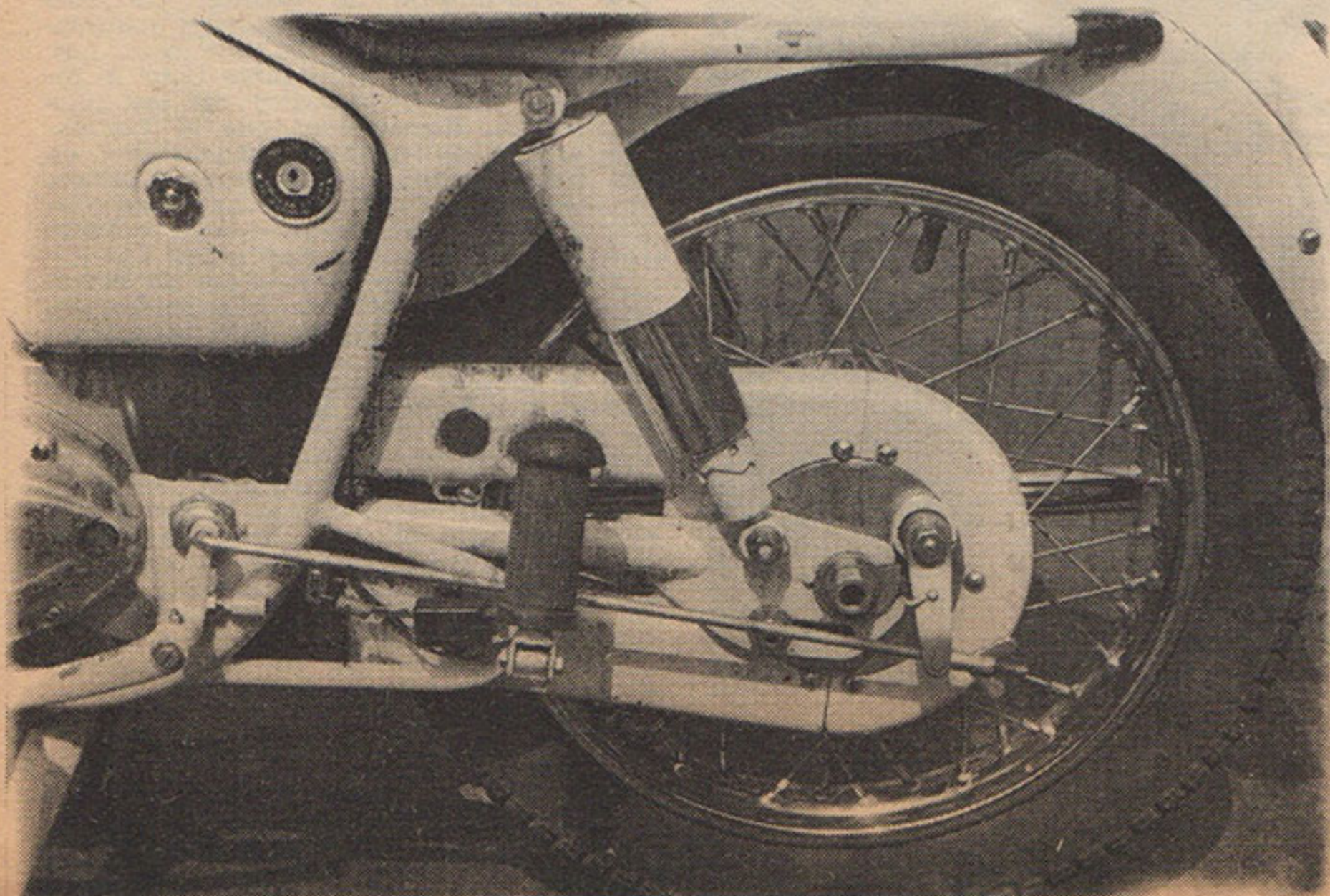
Le moteur ne monte pas très haut en



Cette coupe du moteur nous montre notamment la chaîne double de commande d'arbre à cames, les tiges de culbuteurs croisées, l'ailettage entre chambre de combustion et culbuterie, etc... - Ci-dessous : détail de la suspension arrière.



COURBE DE PUISSANCE



régime, des ressorts de soupapes assez souples amenant rapidement l'affolement de celles-ci.

En 1^o, maximum 48 kmh (7.340 t/m)
 En 2^o, » 75 kmh (7.060 t/m)
 En 3^o, » 97 kmh (6.840 t/m)

En poussant légèrement moins sur les intermédiaires, nous avons obtenu les accélérations suivantes :

départ arrêté :

100 mètres en 8" 4/5, moy. 40,9 kmh
 200 » 13" 3/5 » 52,9 kmh
 300 » 18" » 60 kmh
 400 » 22" » 65,4 kmh
 500 » 25" 4/5 » 69,7 kmh
 1.000 » 44" » 81,8 kmh

Notons que ces accélérations sont du niveau de celles que nous avons obtenues avec de bonnes 175 ou des 250 deux temps utilitaires.

★

Dans notre côte d'essai, notre Crusader se montre proportionnellement plus à l'aise, et ses performances sont supérieures à celles des 175 cc, même sport.

Pilote 55 kg : 21" 3/5, moy. 58,3 kmh
 Pilote 85 kg : 22" 2/5, moy. 56,2 kmh
 A 2 (85 + 55 kg) : 26" 2/5, moy. 47,7 kmh

★

En vitesse de pointe, les performances semblent acceptables pour ce genre de machine, puisque nous avons chronométré 98 kmh (5.110 t/m) assis et 111 kmh (5.790 t/m) couché. A deux, les performances ne tombent pas exagérément, mais on se rend parfaitement compte que la quatrième est trop longue, puisque nous avons été plus vite en troisième : 95 kmh, contre 93 kmh en quatrième.

CONSUMMATION RAISONNABLE

Notre courbe de consommation se signale par le peu d'appétit du moteur, et en utilisation courante, on peut tabler sur une consommation de 3 l. à 3,5 l. maximum.

Sur longue distance, en soutenant le 90 chrono, qui semble bien être la vitesse de croisière maximum, on brûle 4,5 l. à vitesse soutenue, soulignons-le, car en fait, vous ne consommerez pas autant, étant obligés de couper les gaz pour maintes raisons imposées par la circulation, ce qui diminuera d'autant votre consommation.

Mais notons bien que ces 4,5 l. à 90 kmh comptent parmi les plus faibles consommations que nous ayons relevées jusqu'à présent à cette vitesse (record par Blizzard : 3,65 l., mais aussi 5,3 l. par une 300 cc Gllera).

La machine est donc économique, et cette consommation dans les normes sous-entend bien que nous n'avons pas affaire à un moteur moyennement puissant, parce que mal conçu, mais bien parce qu'il a été sciemment bridé.

EN CONCLUSION

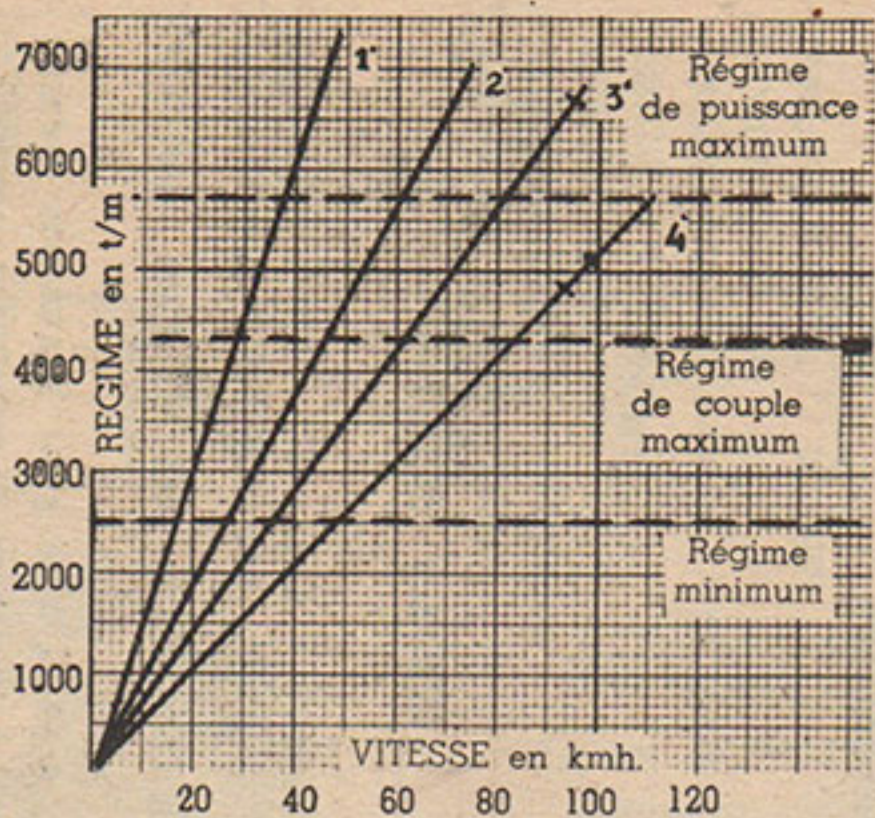
Agréable à conduire, dotée d'une maniabilité bien au-dessus de la moyenne, suspendue confortablement aussi bien en solo qu'en duo, propre (pas de crachement au carburateur, pas de fuites au bloc-moteur, chaîne secondaire enclose), la Crusader apparaît comme une très agréable 250 cmc.

Toutefois son caractère utilitaire un peu trop poussé n'a pas permis au moteur d'aligner un nombre de chevaux suffisant, ce qui peut handicaper sur les marchés d'importation, face aux 250 cc utilitaires allemandes.

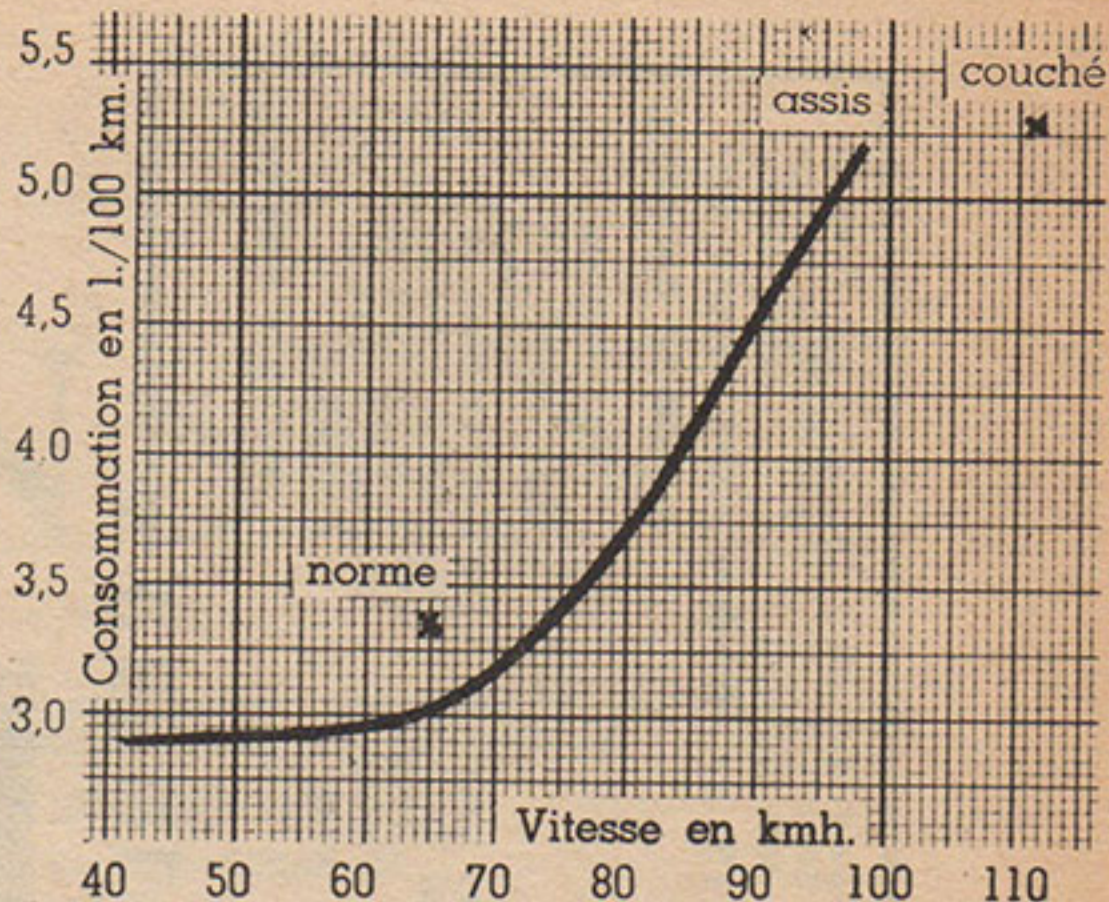
Devant toutes les qualités réunies sur cette machine, on voudrait pouvoir parler performances d'une manière aussi élogieuse.

Mais tel n'a pas été le but recherché par ses créateurs qui ont voulu sortir une machine robuste et d'utilisation économique. Le prix de 268.000 francs, toutes taxes comprises, ne la met malheureusement pas à la portée de toutes les bourses.

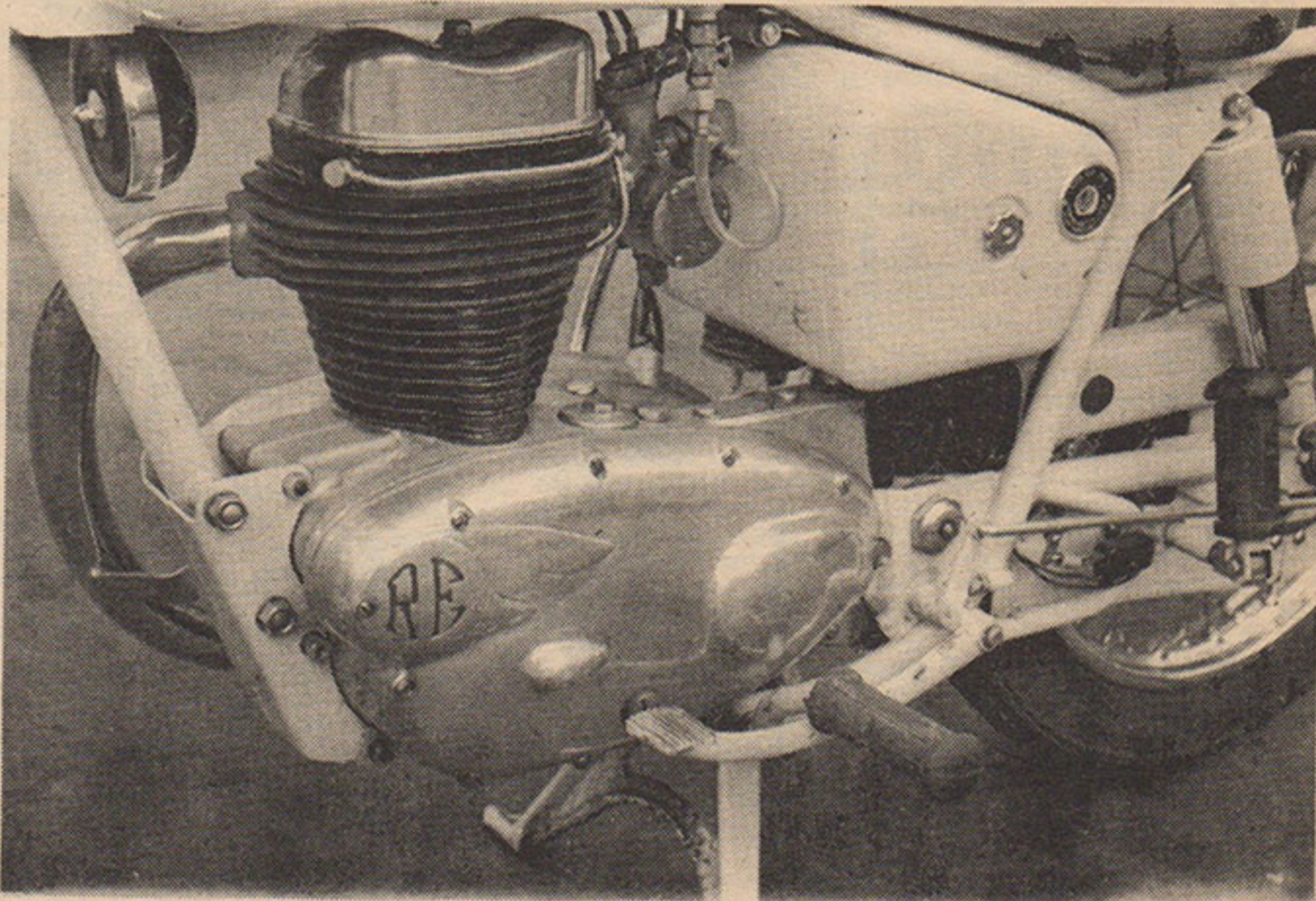
C. R.



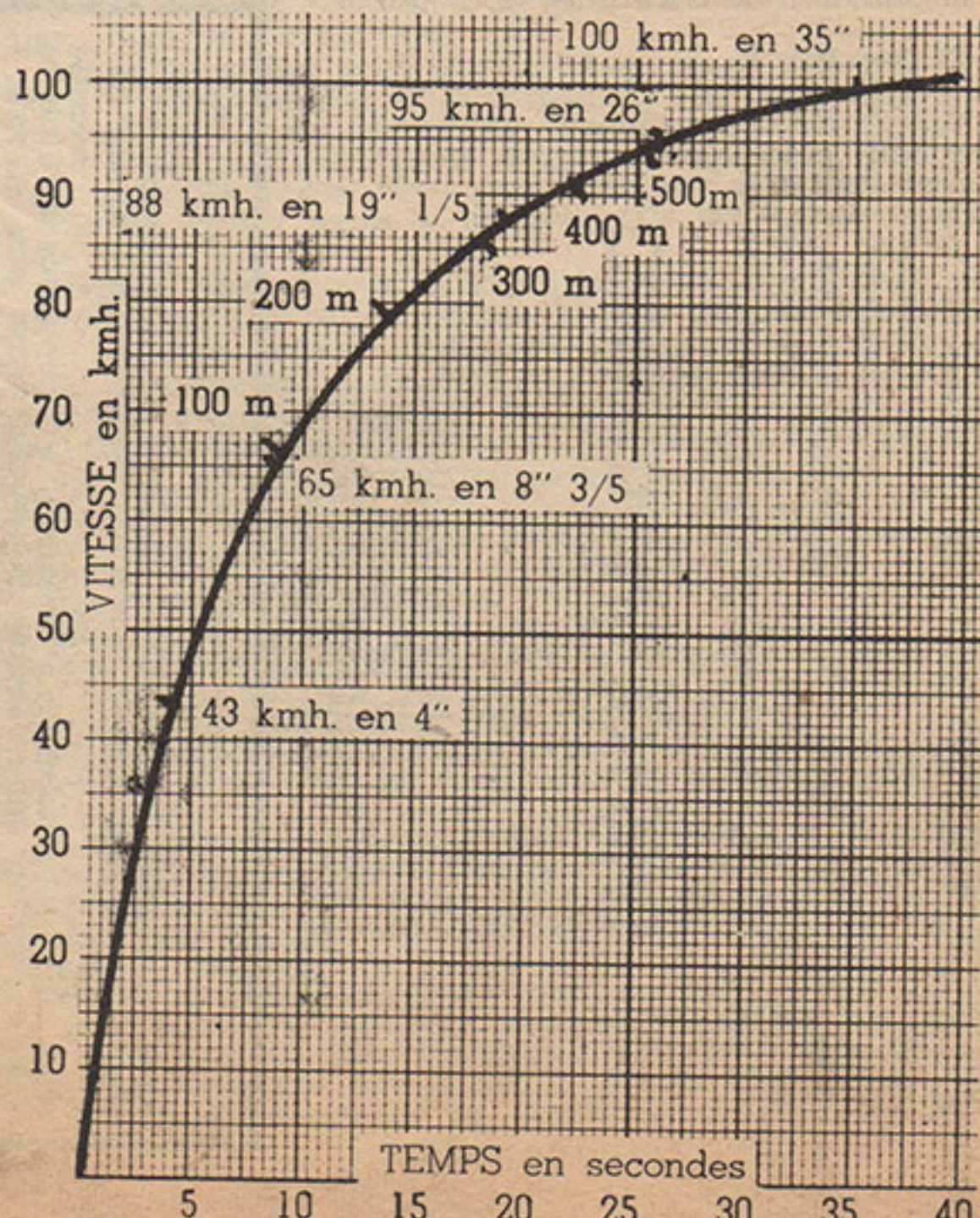
RÉGIMES - VITESSES



CONSUMMATION



ACCÉLÉRATIONS



Sur ce bloc bien net, la petite canalisation d'huile extérieure, sur la culasse, est surprenante.

250 cc. ROYAL-ENFIELD "CRUSADER"

DESCRIPTION TECHNIQUE REGLAGES - ENTRETIEN

MOTEUR

Bloc-moteur à culbuteurs.
Cylindre et culasse en fonte.
Alésage : 70 mm.
Course : 64,5 mm.
Cylindrée : 248,2 cmc.
Taux de compression : 7,3 à 1.
Puissance maximum : 13 CV à 5.750 t/m.
Couple maximum : 1,8 mkg à 4.250 t/m.

BOITE DE VITESSES

Transmission primaire par chaîne : 23x49.
Rapports finals : 5,8 - 7,83 - 10,44 - 16,97 à 1.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillante.
FREINS : 152 mm.
PNEUS : 3,25x17.
RESERVOIRS : essence : 13 litres.
POIDS : 142 kg.
EMPATTEMENT : 132 cm.

DISTRIBUTION : avec un jeu aux soupapes de 4/10 :

AOA : 45° AOE : 75°
RFA : 65° RFE : 30°

ALLUMAGE :

Avance maximum 30°, soit 5,5 mm.

BOUGIES : Lodge HW ou KLG F 80.

CARBURATEUR :

Amal Monobloc.

Gicleur principal : 110.

Gicleur d'alguille : 105.

Alguille : 3° cran.

Boisseau : 373/31/2.

Gicleur de ralenti : 25.

GRAISSAGE :

Huile moteur :

Été : Castrol Grand Prix - Shell X100 50 -
Esso 50 - Mobiloil B - BP SAE 50.
Hiver : Castrol XXL - Shell X 100 40 - Esso
40 - Mobiloil BB - BP SAE 40.
Vidange tous les 3.000 km.

GONFLAGE :

Pneus : AV 1,3 kg.
AR 1,5 kg solo.
AR 1,7 kg duo.

PRIX : 268.000 frs T.T.C.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	48 kmh (7.340 t/m)	48 kmh
2 ^e	75 kmh (7.060 t/m)	75 kmh
3 ^e	97 kmh (6.840 t/m)	95 kmh (6.700 t/m)
4 ^e	98 kmh (5.110 t/m)	93 kmh (4.850 t/m)
assis		
	111 kmh (5.790 t/m)	
	couché	

Accélération :

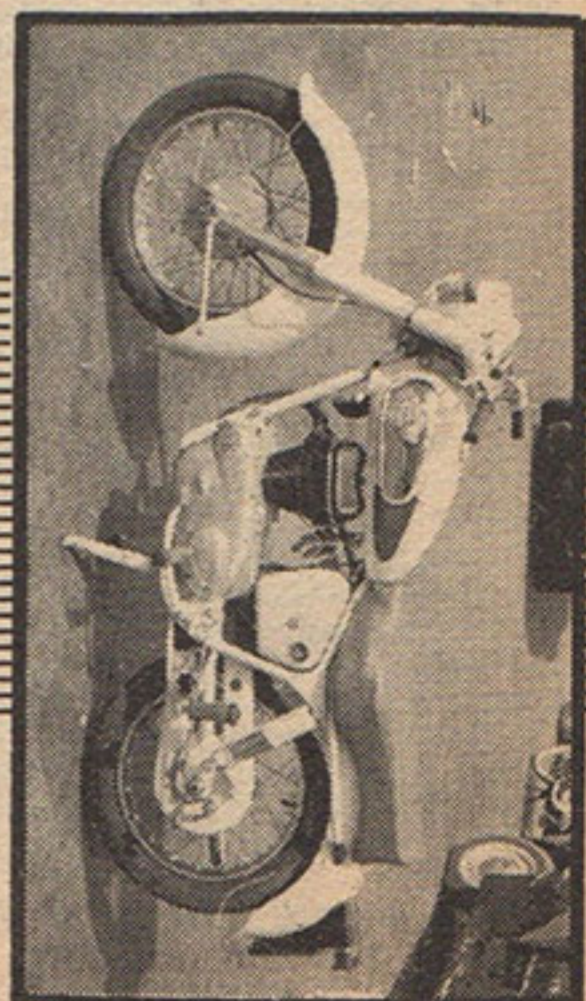
	100 m départ arrêté en	8" 4/5, moy.	40,9 kmh
200 m	"	13" 3/5	52,9 kmh
300 m	"	18"	60 kmh
400 m	"	22"	65,4 kmh
500 m	"	25" 4/5	69,75 kmh
1.000 m	"	44"	81,8 kmh

Epreuve de côte :

(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kg : 21" 3/5, moy. 58,3 kmh
Pilote 85 kg : 22" 2/5, moy. 56,2 kmh
A deux (85 + 55 kg) : 26" 2/5, moy. 47,7 kmh

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

Avant seul : 17,4 m, décél. moy. 5,55 m/s²
Arrière seul : 21,2 m, décél. moy. 4,55 m/s²
Les deux : 13,3 m, décél. moy. 7,25 m/s²



RESUME DE L'ESSAI

Techniquement peu représentative de la conception anglaise de la motocyclette, avec son bloc-moteur supercaré, ses roues de 17, etc..., la 250 Royal-Enfield Crusader apparaît au contraire à la conduite comme une machine typiquement britannique, le moteur se comportant davantage comme un longue-course.

Celui-ci se signale par son silence de fonctionnement, sa souplesse, sa consommation très raisonnable, mais nous lui souhaiiterions 2 à 3 CV supplémentaires, ainsi qu'une démultiplication globale un peu moins longue.

De la partie cycle, nous retiendrons principalement l'excellente maniabilité de la machine, vous donnant l'impression de piloter une machine trial.

Mais il faut aussi signaler la bonne tenue de route, l'excellente suspension. Le freinage demanderait à être plus puissant.

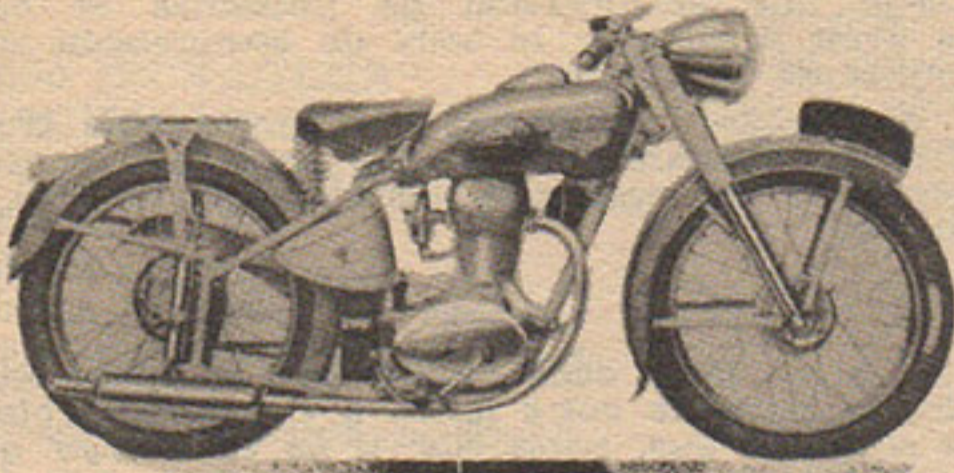
Au cours de nos essais, la machine s'est révélée propre et d'une conduite peu fatigante, grâce à une excellente position.

Prix de vente en France un peu élevé.

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 2.300 km
à la fin de l'essai : 3.280 km
Poids de l'essayeur habillé : 85 kg
Taille de l'essayeur : 1,75 m
Réglages spéciaux : néant
Date et lieu des essais : 24-4-56 au 9-5-56 (Seine et Seine-et-Oise)
Conditions atmosphériques : Pression atmosphérique 756 mm de Hg. Température 14°C. Humidité relative 62 %.

CE QU'ILS EN PENSENT



MOTOBECANE Z2C

Fidèle lecteur de « Moto-Revue », j'ai attendu 26.000 km d'utilisation de ma moto pour pouvoir vous donner mes impressions avec quelques chances d'objectivité.

J'aimerais que beaucoup de motards « prennent la plume » pour alimenter ces colonnes qui permettent de compléter les excellents essais de « Moto-Revue » avec les impressions glanées au cours des km par les usagers.

De quoi s'agit-il aujourd'hui ?

D'une humble « Motobécane 175 » Z2C, née en avril 1955 et mise sur la route en août de la même année. Dernier modèle de ce genre sorti par l'usine, elle possède garde-boue enveloppants et freins gros corps et totalise un peu plus de 26.000 km que je divise en deux périodes, l'une de 25.000 km à peu près, sans histoire et le... le reste qui... Mais n'anticipons pas et voyons d'abord :

LE MOTEUR :

Rodé à 60-65, pointes fréquentes à 70-75, bien plus même vers 800 km.

Graissage avec Castrol XXL plus graphite.

Essence ordinaire, plus Bretocyl graphité.

Vidanges à 120, 500 et 1.000 km.

Moteur vite libre, atteignant le 100 en position assise et conditions favorables.

Utilisée exclusivement pour le tourisme et les longues sorties, je passe ma deuxième « au pifomètre », ma troisième à 40-45, ma quatrième à 60-65 et rétrograde aux mêmes vitesses.

Quelquefois je me laisse tenter par le « tout terrain », mais, bien que je sois jeune et aime aller vite, je ne brutalise jamais ma monture : ni surrégimes, ni pilonnage du moteur.

Conduite souple, souvent rapide, mais je respecte scrupuleusement le Code de la Route. Vitesse sur bonne route : 75-80 seul ou à deux, parfois plus si je suis seul et pressé. Fréquentes étapes de 400 km sans autre arrêt que celui pour le ravitaillement du réservoir : le moteur n'est pas plus chaud que s'il avait fait 20 km.

Démarrages au premier ou deuxième coup de kick.

Accélérations très moyennes, mais il s'agit d'un moteur utilitaire. Silence relatif : beau son d'échappement, mais vibrations désagréables selon le régime et selon les jours.

Consommation non contrôlée, mais toujours inférieure à 4 l. quelle que soit l'allure soutenue.

Moteur très propre, vidangé tous les 2.000 km avec Castrol XXL, plus graphite.

Le levier d'embrayage est dur à manœuvrer. L'embrayage colle beaucoup à froid et devient convenable à chaud.

Sélecteur d'un curieux mouvement, mais d'un fonctionnement très sûr. Boîte de vitesses robuste. Première longue, passe partout, agréable. Deuxième trop courte, trou entre deuxième et troisième. Troisième plaisante pour flâner entre 40 et 60 ou pour revenir rapidement à sa vitesse de route après un ralentissement. Quatrième longue, bonne vitesse de route, accélérations encore très sensibles entre 60 et 80 en quatrième.

Carburateur jusqu'ici sans ennui. Je roule au super (je roulais plutôt...) avec un peu d'huile.

Bielle s'usant sur l'axe de piston (insuffisance du système de graissage).

Rien touché à l'allumage durant 25.000 km, à part aux vis platinées desserrées deux fois (3 minutes de travail).

Accessibilité mécanique réduite, voir notes de main-d'œuvre. Très bonne compression malgré le kilométrage.

FRAIS EFFECTUES EN 25.000 KM :

Quelques réglages de culbuteurs (3).

Un rodage de soupapes.

Une soupape d'échappement.

Un jeu de segments.

Un câble d'embrayage.

Une ampoule de feu arrière.

Une ampoule régulatrice.

Chaîne secondaire, pignon de sortie et couronne arrière ont été changés à 23.000 km par la faute de la couronne arrière dont l'acier était de très mauvaise qualité (usé et effrité !).

Aucune immobilisation au bord de la route, sauf pour les vis platinées (voir plus haut), la machine m'a toujours mené où je voulais aller.

Je ne compte pas les pièces changées à cause d'une chute, cela ne dépendant pas de la machine.

Et cependant, j'ai connu une panne qui m'a obligé à prendre le train : vers 25.000 km des ratés se généralisent, deviennent pétarades et le moteur, s'il chauffe comme un radiateur, n'accélère pas et ne tire pas. Condensateur changé, ça marche 600 km et tout recommence. Rupteur et came d'avance changés... 15 km et ça remet ça. Bobine changée sans résultat. Condensateur changé, ça remarche 300 km et donne des signes de faiblesse. Rotor du volant magnétique fêlé, paraît-il, changement ainsi que le piston et soupape d'échappement qui avaient souffert de ce régime irrégulier. Depuis j'ai roulé 90 km et ça marche, bien que certains petits ratés aux accélérations... Je suis pessimiste, car j'ai constaté que le moteur chauffe encore.

A noter que le ralenti a toujours été bon et que la machine marchait mieux à froid. Elle n'a vraiment été immobilisée qu'une fois et j'ai tant bien que mal parcouru environ 1.500 km durant cette panne.

Naturellement bougie, carburateur et culbuteurs ont été mille fois vérifiés. Je serais très heureux de savoir les causes exactes de cette panne intermittente.

PARTIE CYCLE :

Cadre robuste : chute à 80 sans qu'il soit faussé, et rustique, manque de finition.

Roues à broches dont le démontage serait facile si le garde-boue arrière s'ouvrait. Mais il faut coucher la machine, alors... Pas encore de voilage ni de rayons cassés, chromage de la roue avant un peu faible. Chambres poreuses. Pneus d'origine ridicules (7.000 km), remplacés par des Englebert, ligné à l'avant, petits pavés à l'arrière, qui me donnent toute satisfaction.

Fourche télescopique souple, très agréable, talonne très rarement, laisse fuir la graisse par le bras gauche à 24.000 km.

Suspension arrière déplorable (coulissante), inexistante en solo, elle s'améliore un peu avec un déluge de graisse ou un passager lourd, mais dans ce dernier cas, elle talonne dans les bosses sérieuses et cabosse les caches en aluminium.

Vis de réglage de chaîne secondaire pratique. Carter de chaîne protégeant le passager, mais pas la rue. Le garde-boue avant crache sur les pieds, celui arrière nécessite une bavette de caoutchouc par égard pour le dos de la personne transportée.

Boîte à outils trop petite et très peu pratique.

Freins efficaces, mais encore insuffisants à mon avis. Je les ai améliorés par l'emploi d'Edrastop, le frein arrière a tendance à chauffer en utilisation intensive.

Je désirerais des moyeux-freins véritables avec des garnitures de 35 mm et un \varnothing de 170 mm à l'avant pour 150 mm à l'arrière.

Guidon bien ou presque pour le tourisme, pas fait pour une conduite sportive. Commandes bien en place, sauf une (voir plus loin). Selle inconfortable et raide (j'ai adopté le caoutchouc mousse recouvert de Cordoual : tout va mieux). Réservoir trop petit.

Email marron, de bonne qualité, j'ai repeint les parties « kaki » avec le nouveau beige et l'ensemble me paraît plus agréable à l'œil. Le chrome du silencieux demande un entretien constant, les autres chromes sont assez bons. Je « soigne » beaucoup ma machine.

LES ACCESSOIRES :

Le phare serait bon si l'éclairage pris sur le volant n'était pas aussi déficient ; voyages de nuit pénibles sur route inconnue. Le commutateur est d'un accès difficile au point de presque obliger à quitter le guidon pour passer de phare en code.

Un bon point pour les feux de position (veilleuse) mais branchés sur la batterie, donc si celle-ci est à plat, il n'y a plus de feu rouge. La batterie (Fulmen 7 AH) n'a jamais été rechargée et alimente sans défaillance les feux de position, l'avertisseur de ville inaudible sur route et les clignotants avant et arrière, ainsi que le stop que j'ai ajoutés.

J'ai fait l'achat d'un porte-bagages extensible très pratique, de sacoches cuir très vastes, d'un tan-sad, de repose-pieds, de pare-chocs-pare-jambes (V et W) très pratiques et sur lesquels j'ai fixé deux sacoches amovibles d'une contenance de 2 l. 5 et j'ai boulonné deux boîtes à outils de cyclomoteur.

J'essaie de rendre ma machine le plus confortable possible pour le tourisme avec bagages. J'envisage une transformation de l'éclairage dont je communiquerai la recette à « Moto-Revue »... si ça réussit.

Pompe trop petite. Outillage faiblard et insuffisant pour réparer. Béquille : soudé deux semelles.

Compteur qui triche sans aucun doute, mais que je n'ai pas étalonné. Toutes les vitesses que je donne sont celles lues au compteur. En guise de repère, une fois, j'ai couvert 150 km à 72 de moyenne en roulant sans arrêt à 80, 85 parfois plus. La route étant excellente, je n'ai presque pas effectué de ralentissements, ce qui explique l'excellente moyenne obtenue pour cette 175.

Voilà ce long chapitre de détails définitivement clos. J'ai essayé d'être objectif, c'est-à-dire de ne pas me souvenir des joies procurées par 25.000 km de marche sans défaillance et d'oublier aussi les colères que j'ai « piquées » lors de cette panne dont je parlais plus haut, ou lorsque je constatais un défaut par trop évident. Je crois, si la partie électrique est vraiment réparée, que je puis faire encore bien des kilomètres sans histoire.

Ce n'est pas pour moi la monture de mes rêves (600 BMW ou Norton), mais celle de mes moyens, et j'essaie de la rendre la plus parfaite possible, car elle est sujette à toute une foule d'améliorations. N'est-ce pas là le rêve de chacun ? Et je me tiens à la disposition de tout motard à qui je pourrais être de quelque utilité.

Cette moto peut être une monture fidèle pour celui qui en prend soin et... qui n'est pas trop exigeant, car elle est loin, oh combien ! d'être parfaite.

Au sujet d'une amélioration possible, j'ai lu dans « Ce qu'ils en pensent », au sujet de la même machine, que la maison Motobécane avait étudié un arbre à cames spécial pour une conversion en « sport ». Est-ce exact ?

Et si oui, en montant cet arbre et en polissant la culasse, aurais-je une amélioration de puissance et de couple ? (sans avoir à changer le taux de compression ni le régime de puissance maximum).

Si un motard connaissait un moyen (pas trop onéreux) d'élever la puissance d'une Z2C sans porter atteinte à sa longévité, je lui serais très reconnaissant de bien vouloir me l'indiquer.

Mr L. BAILLY
Puteaux

N.D.L.R. — Nous avons pensé que le mieux était de soumettre le texte de votre lettre à la maison Motobécane, qui nous confirme que, selon elle, il ne peut s'agir que d'ennuis de condensateur. Il est possible, en effet, que la résistance diélectrique des condensateurs successivement montés sur votre machine, n'ait pas été suffisante à partir du moment où votre moteur devenait chaud.

En ce qui concerne l'arbre à cames « sport », la maison Motobécane précise qu'il existe toujours, mais ne vous en conseille pas le montage, car celui-ci exigerait une augmentation du rapport de compression, un nouveau réglage de la carburation et, surtout, un échappement pratiquement libre, sans lequel le changement d'arbre à cames ne donnerait pas de résultat appréciable.

RÉGULARITE - CONCENTRATIONS - RALLYES

CONCENTRATION INTERNATIONALE A NICE

Le Scooter-Club Nice Côte d'Azur et l'Ecurie Ciel Bleu organisent les samedi 29 et dimanche 30 juin 1957 leur quatrième grande Concentration Internationale Scootériste et Motocycliste placée sous le haut patronage de Monsieur le Président de la République et du Comité des fêtes de la ville de Nice.

50 coupes et de nombreux souvenirs récompenseront les clubs participants.

Voici le programme succinct de la manifestation :

Samedi 29 juin :

14 heures : ouverture du contrôle d'arrivée dans le grand Hall des Expositions.

21 heures : visite nocturne de la ville et des environs.

24 heures : fermeture du contrôle d'arrivée.

Dimanche 30 juin :

7 heures à 11 heures : arrivée des participants dans le grand Hall des Expositions.

11 heures 30 : défilé en ville.

17 h. 30 : dans les jardins de la villa Masséna, proclamation des résultats et remise des coupes et bannières, suivi du champagne d'honneur offert par la ville de Nice.

Il est prévu aux heures d'arrivée :

1° des convoyeurs qui, aux postes

frontières de Tende et de Vintimille, accueilleront nos hôtes étrangers et les aideront dans les formalités douanières.

2° deux contrôles de pointage à l'entrée de la ville. Les concurrents trouveront à ces contrôles des accompagnateurs qui les guideront par petits groupes vers le lieu de la concentration.

Pour tous renseignements, s'adresser au Scooter-Club Nice Côte d'Azur, 10, rue Défly, à Nice.

CONCENTRATION LE 9 JUIN A MARSEILLE

La 6° Concentration Motocycliste de Notre Dame de La Garde, Patronne Nationale des Motocyclistes, aura lieu cette année le dimanche 9 juin (Pentecôte) à Marseille.

De nombreux coupes et challenges seront mis en compétition.

Pour tous renseignements, s'adresser ou écrire : 12, Cours Gouffé, Marseille.

PAS DE RALLYE DE LA MIRABELLE CETTE ANNEE

La section des Motorisés du Club Touristique Lorrain informe les clubs motocycliste et autres que son deuxième Rallye International de la Mirabelle, fixé aux 17 et 18 août 1957, n'aura pas lieu.

RESULTATS DU 3° CIRCUIT DE L'ILE DE FRANCE

Organisé le 19 mai 1957 par l'Union Sportive Métropolitaine des Transports (section moto), ce circuit réunissait une trentaine de partants, sur les 45 inscrits... les absents ayant appréhendé le mauvais temps qui sévit toute la journée du dimanche 19 mai.

En dépit de la pluie, l'épreuve rencontre un bon succès populaire et, d'autre part, les participants se plurent à louer, après l'arrivée, la qualité du parcours qui leur était proposé, ainsi que l'organisation impeccable mise sur pied par l'USMT.

CLASSEMENTS

Cyclomoteurs : 1. Gay (USMT) ; 2. de Philippon (USMT) ; 3. Dufais (USMT) ; 4. Sanson (USMT) ; 5. Chanlont (USMT).

100-125 cmc : 1. Coinet (ASMC Nord).
175-250 cmc : 1. Sacareau (AMCF) ; 2. Loustalan (MC Paris) ; 3. Blout (USMT) ; 4. Bignolas (MC Châtillonnais) ; 5. Mallet (MC Paris).

350-500 cmc : 1. Vasseur (MC Châtillonnais) ; 2. Roget (AM Police) ; 3. Despallins (MC Rambouillet) ; 4. Hélin (MC Paris) ; 5. Duvernay (MC Clodoaldien).

MILITAIRES

175-250 cmc : 1. Lieutenant Mergen (1^{er} RT).

350-500 cmc : 1. Guignabodet ; 2. Baridon ; 3. Adjudant Gaussen, tous trois du 1^{er} RT.

MON PETIT DOIGT M'A DIT...

...Que selon des indiscretions, qui semblent refléter la vérité, la nouvelle Mondial de Provini, qui n'a connu depuis le début de la saison sportive que des succès, serait munie d'une boîte de vitesses à... 7 rapports !

★

...Qu'à Imola, l'usine BMW avait déplacé trois machines : une à injection, une avec distribution desmodromique, et

enfin une 500 normale. C'est finalement sur cette dernière que Zeller participa à la compétition.

Les autres ne donneraient-elles pas entière satisfaction ?

★

...Que Campbell a couru à Imola, en 500 cc, sur une Guzzi mono. Mais s'agit-il bien de celle de l'an dernier ? Il se pourrait bien que non, car l'Ing. Car-

cano semblait aux petits soins pour cette machine qui ressemble pourtant à la vieille « Ossobuco ».

★

...Que l'on verra peut-être au Bol d'Or une 700 Royal Enfield à double mode d'allumage. Cette machine, destinée au Club Motocycliste de la Sécurité Nationale, partirait évidemment en catégorie side-cars.

ACTUALITES

◆ 100.000.000 D'USAGERS PARTICIPERONT LE 1^{er} JUIN A LA « JOURNEE SANS ACCIDENTS » 1957

C'est le 1^{er} juin qu'aura lieu la « Journée Sans Accident » organisée pour la cinquième année consécutive par La Prévention Routière.

Cette manifestation poursuit un double but :

— Attirer l'attention de tous les usagers sur la gravité et le nombre des accidents.

— Convaincre ces usagers de la part essentielle qu'ils peuvent prendre dans la lutte contre les accidents.

Cette année, comme les précédentes, deux sortes de moyens seront mis en œuvre :

— Une campagne de préparation psychologique intense grâce à l'utilisation simultanée de toutes les formes de propagande.

— Contrôle étroit de la circulation par des effectifs renforcés de police et de gendarmerie, dont l'action sera essentiellement préventive, puisque le 1^{er} juin, il ne sera dressé contravention que tout à fait exceptionnellement, alors que les observations verbales seront multipliées.

Le 1^{er} juin marquera la fin de « l'Opération Annecy », dont les résultats exceptionnellement intéressants seront communiqués à la Presse immédiatement après la « Journée Sans Accident ».

— Pour la première fois, cette année, la « Journée Sans Accident » — idée française — est reprise par 3 autres nations européennes, et le 1^{er} juin prochain, des Journées Sans Accident seront organisées simultanément en Belgique, au Luxembourg et en Allemagne de l'Ouest.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que ce sont les conducteurs de 8.100.000 véhicules à 4 roues et de 11.200.000 motocycles qui seront ainsi touchés et, qu'au total, une population de 100 millions de personnes sera associée à cette activité européenne de prévention routière. Efforts à la mesure des buts à atteindre, puisque dans ces 4 pays (Allemagne, Belgique, Luxembourg et France), 22.000 personnes sont tuées chaque année sur les routes.

◆ ATTENTION, CHANGEZ VOS CATADIOPTRÉS !

Un arrêté du 8 août 1956 a modifié le cahier des charges des catadioptrés, en supprimant le modèle classe C et imposant son remplacement par un catadioptré classe V série 300.

L'application de cet arrêté a été prévue par étapes et, en ce qui concerne les motos, vélomoteurs et scooters en circulation, le délai limite pour remplacer l'ancien modèle de catadioptré par le nouveau est fixé au 1^{er} juillet prochain.

Si donc votre machine n'est pas encore pourvue du catadioptré de la classe V série 300 (vérifiez l'inscription gravée sur cet accessoire), vous n'avez plus que quelques semaines pour vous mettre en règle — et augmenter votre sécurité — en vous procurant le nouveau type d'appareil réfléchisseur.

Erich Zipprich, directeur technique des usines Zundapp, vient de fêter son 65^e anniversaire. Son action est étroitement liée au développement et aux succès de la grande firme allemande.



◆ VENTES EN AUGMENTATION CHEZ MAICO

La satisfaction règne aux usines Maico, à Pfaffingen. En effet, les carnets de commande, pour la voiturette Maico 500 comme en ce qui concerne le programme des deux roues de la marque, laisse apparaître une augmentation des ventes de l'ordre de 38 % durant les quatre premiers mois de cette année et par rapport à la même période de 1956.

Actuellement, les délais de livraison, pour les 2 et 4 roues, sont de l'ordre de 6 à 8 semaines.

La voiturette, jusqu'ici produite à raison de 25 exemplaires par jour, doit voir prochainement augmenter sa cadence de fabrication. A cette fin, les ateliers qui lui sont consacrés vont être agrandis, et le personnel occupé à sa construction verra croître son effectif.

◆ L'ATLAS DES ROUTES TOURISTIQUES DE FRANCE

L'édition 1957 de cet intéressant ouvrage est sortie et se caractérise par un élargissement de la formule, puisque le nombre des routes touristiques agréées est passé de 19 pour 1956 à 26 en 1957, les itinéraires nouveaux venus étant :

- Route d'Argent : Genève-Hendaye, par le Massif Central ;
- Route des Grandes Pyrénées : Hendaye-Cerbère ;
- Route du Soleil : Paris-Menton (hors des sentiers battus).
- Route Genève-Marseille-Côte d'Azur ;
- Route Suisse-Océan : Genève-La Rochelle ;
- Route des 3 A : Bordeaux-Modane.

Ajoutons que la présentation de l'Atlas a été perfectionnée, afin d'en rendre la consultation plus pratique.

Ce document est en vente au prix de 300 francs au Siège de la Fédération Nationale des Associations de Routes Touristiques de France.

◆ LES BONS MOTOCISTES (suite)

C'est au tour de M. Lariche, motociste à Nevers (et président du moto-club de cette ville) de figurer dans ce tableau d'honneur de la profession.

M. Lariche s'est en effet levé à 5 h. 15 du matin, le dimanche 5 mai, pour dé-

panner deux membres du MC Sucéen qui, disputant le rallye concentration du MC Noiséen, avaient éclaté et arraché une valve.

Consentant à leur vendre, avec une réduction, un pneu et deux chambres à air, le sportif motociste de Nevers permit à nos lecteurs de réparer rapidement et de rentrer dans les délais, enlevant ainsi la Coupe des deuxièmes dans le Rallye qu'ils disputaient.

Un bon point à M. Lariche pour son obligeance envers la clientèle de passage.

◆ CAMPING A L'ETRANGER

Les campeurs se rendant à l'étranger ont intérêt à se procurer auprès des différentes associations de plein air un Carnet Camping International.

Ce document permet :

a) d'utiliser les terrains de camping répertoriés au fichier des diverses associations membres de l'Alliance Internationale de Tourisme (AIT).

b) de servir de carte de présentation auprès des propriétaires qui mettent leur terrain à la disposition des campeurs.

c) de faire bénéficier le titulaire d'une assurance responsabilité civile risques aux tiers, extensible aux membres de sa famille campant avec lui.

◆ ASSEMBLEE GENERALE DE L'ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

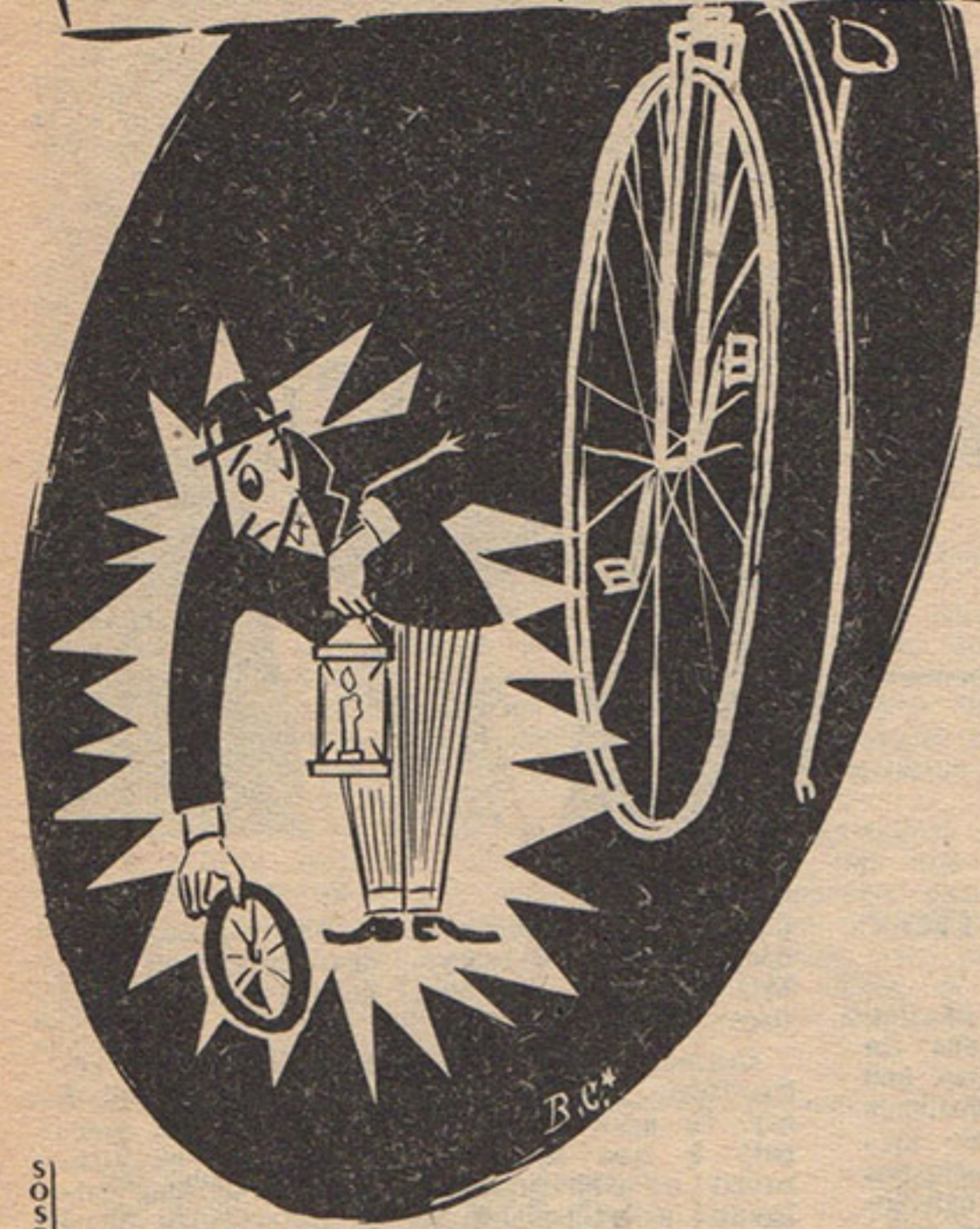
Du 13 au 17 mai, à Vienne, l'Assemblée générale de l'Alliance Internationale de Tourisme, va faire la synthèse des grands problèmes actuellement à l'étude en matière de tourisme.

L'A.I.T., dont le siège permanent est à Genève, est essentiellement composée de clubs d'usagers de la route. Elle groupe sous son égide 54 associations nationales en Europe, 11 en Afrique, 22 en Asie, 19 en Amérique et 2 en Océanie.

Rappelons que cette importante association s'occupe entre autres, sur le plan international, des différentes formes de tourisme, des problèmes de la circulation routière et des importantes questions douanières.

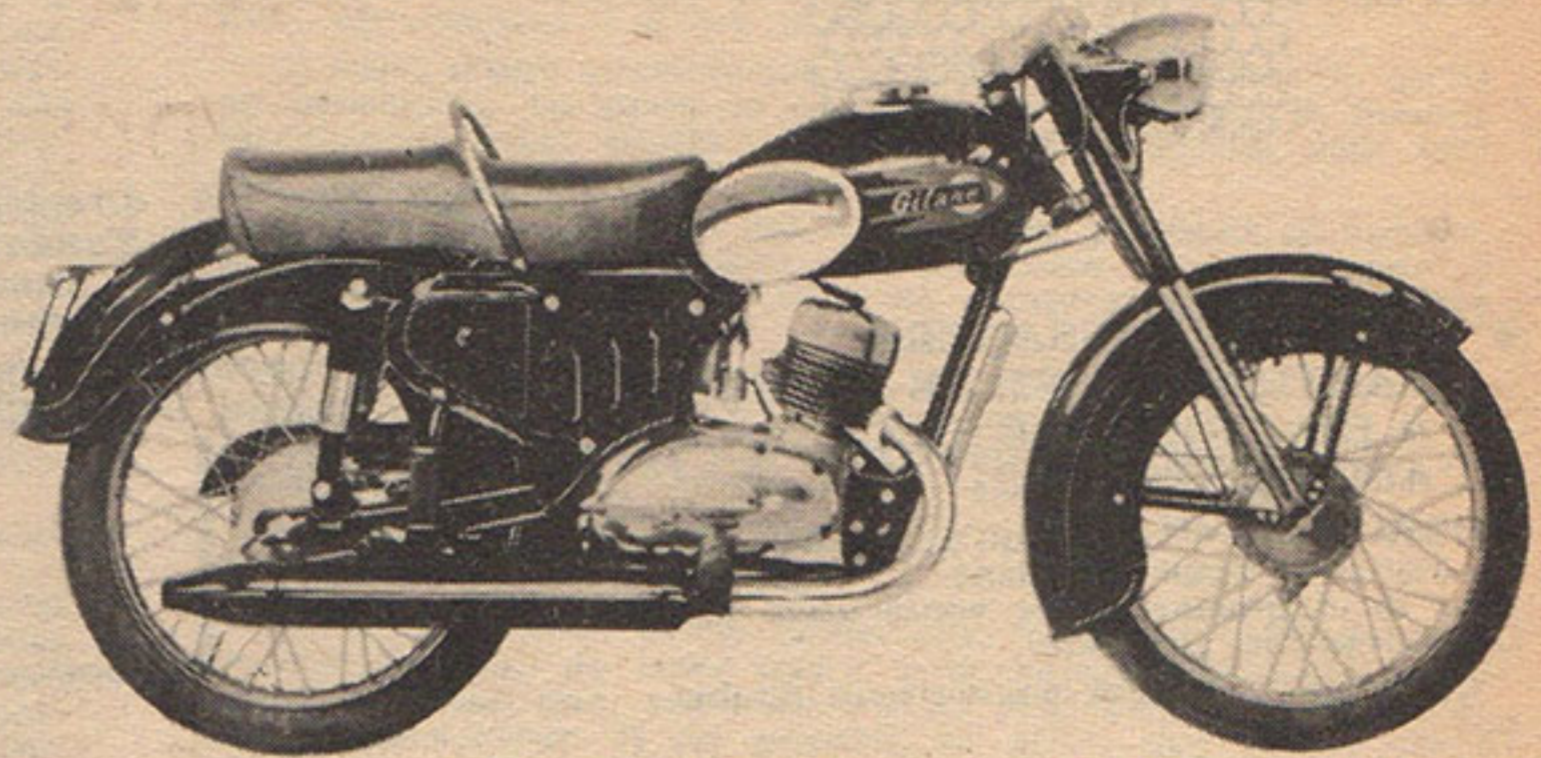
Son activité s'étend au motocyclisme, au cyclotourisme, au camping, etc... C'est assez dire la vaste diversité des problèmes en cours de discussion à Vienne.

Vous n'aurez plus d'ennuis!



SOS

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



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

GITANE

MACHECOUL
 (Loire-Infér.)

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 :
BLOUSON cuir
 toutes teintes, article
 impeccable **8.150 frs**
 Expéditions en province



MEMBRES DE CLUBS
 FAITES VOUS CONNAITRE

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

Expéditions en province



Sécurité
 des "2 Roues"
 avec les
Garnitures
 de **FREINS**
 et d'**EMBRAYAGES**



21-23 AVENUE S^{te}-FOY - NEUILLY-sur-SEINE

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

1^{res} EPREUVES DES CHAMPIONNATS DU MONDE :

LE GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

A VU MALGRE LA PLUIE DES VITESSES FANTASTIQUES

A INSI, les épreuves du Grand Prix d'Allemagne 1957 « première » des Championnats du Monde, se sont disputées à Hockenheim, circuit de 7,725 km, le plus rapide circuit actuel après l'interdiction, depuis quelques années, du Grenzlandring.

Deux réels virages : celui de l'Est, pris en 2^e en solo pour une machine à cinq rapports, en 3^e en side ; celui de la ville, sensiblement en épingle à cheveux (et à quelques 700 m. avant la ligne d'arrivée) qui doit être négocié en première. Et puis, avant ce dernier, nous trouvons aussi les « Krabben Spitzen », virages négociés en 5^e, mais d'autant plus dangereux qu'ils sont rapides.

C'est là un circuit uniquement pour les machines, où la science du pilotage n'intervient guère, et qui n'a de sens qu'en ouverture de saison, quand il s'agit de voir ce que les mécaniques « ont dans le ventre ».

Mais ce n'est pas un circuit de Championnat du Monde, où il s'agit de classer les meilleurs pilotes... et ceci est non seulement notre avis personnel, mais également celui des vainqueurs, et de Hillebrand en particulier.

Evidemment, la « Solitude » est le circuit répondant le mieux aux exigences d'un Grand Prix... mais il ne faut pas oublier que la « Solitude » appartient à l'ADAC, alors que cette année, c'était au DMV d'organiser l'épreuve. Quand donc, finalement, ne serons-nous plus tributaires des différents qui opposent ADAC et DMV ?

Les trois jours d'entraînement, les deux derniers sous un soleil radieux, virent tous les records, ou presque, tomber ! Chaque pilote devait accomplir au moins 100 km. d'entraînement, et pour être qualifié, faire un tour le plus rapide en un temps inférieur de 15 % maximum à la moyenne des temps établis par les trois meilleurs pilotes. Mais étant donnée la vitesse des machines officielles, ils n'auraient été alors que neuf à prendre le départ en 125 cmc., onze en 500 cmc. (dont aucune Norton ou Matchless), treize en 350 cmc. !...

Aussi, en raison de ce fait et dans l'espoir qu'au moins 300.000 spectateurs seraient présents (en raison du beau temps), tous les pilotes furent admis au départ. Mais dès la nuit du samedi au dimanche, c'est la pluie qui commence à tomber et le lendemain il n'y aura autour du circuit qu'une centaine de mille de spectateurs (de 60 à 150.000 selon les estimations) qui se presseront dans la forêt, dans les tribunes, ou même sur les toits des dernières maisons de la ville, privées, pour la circonstance, de leurs tuiles !

EN 125 CMC. : UBBIALI OU PROVINI, MV OU MONDIAL ?

Il est clair que malgré la pluie qui tombe, les précédents records détenus par Hohl (moyenne de 151,9 kmh et tour le plus rapide à 154,8) seront mis à mal. En effet, toutes les écuries officielles italiennes sont là, MV, Mondial, Gilera... et les temps réalisés à l'entraînement sont des plus prometteurs : 170,0 kmh pour la MV d'Ubbiali, 168,9 pour la Mondial de Provini, 166,4 pour la Gilera de Ferri. Officieusement donc, le record de la DKW est battu de 9,8 %.

La lutte est des plus prometteuses, non seulement entre les 3 grands — représen-

tés par Ubbiali, Colombo, Taveri et Libanori pour MV, par Sandford et Provini pour Mondial, par Ferri seul pour Gilera — mais également entre les 2 temps IFAMZ qui firent une très belle prestation à St-Wendel, et les Ducati double ACT de Scheidhauer et Lecke, et la DKW de Lottes, une ancienne officielle de 116 cc, amenée à 125 par le pilote allemand.

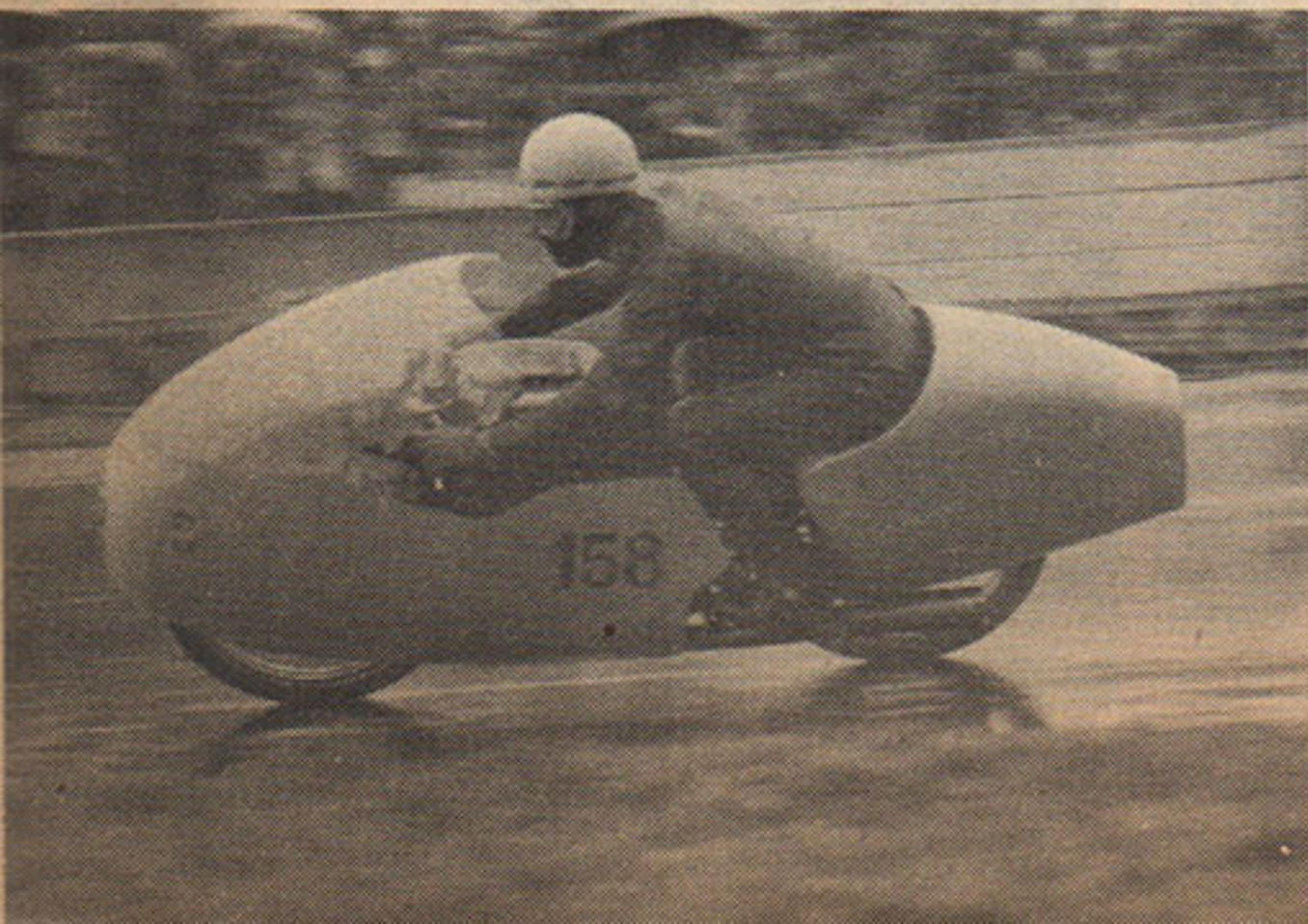
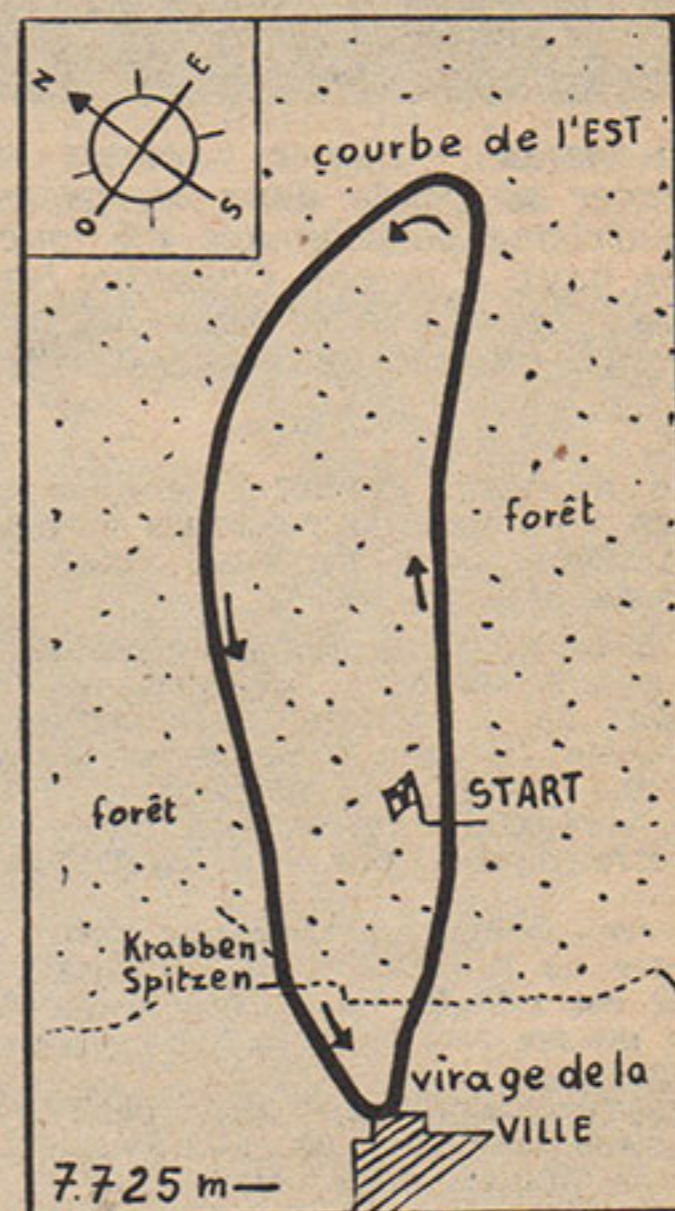
★

15 tours sont à accomplir, soit 115,875 km, pour les 20 pilotes à qui le recordman du monde, Wilhelm Herz, donne le départ. 20 pilotes qui ne seront plus que 14 à l'arrivée, car carburateurs et allu-

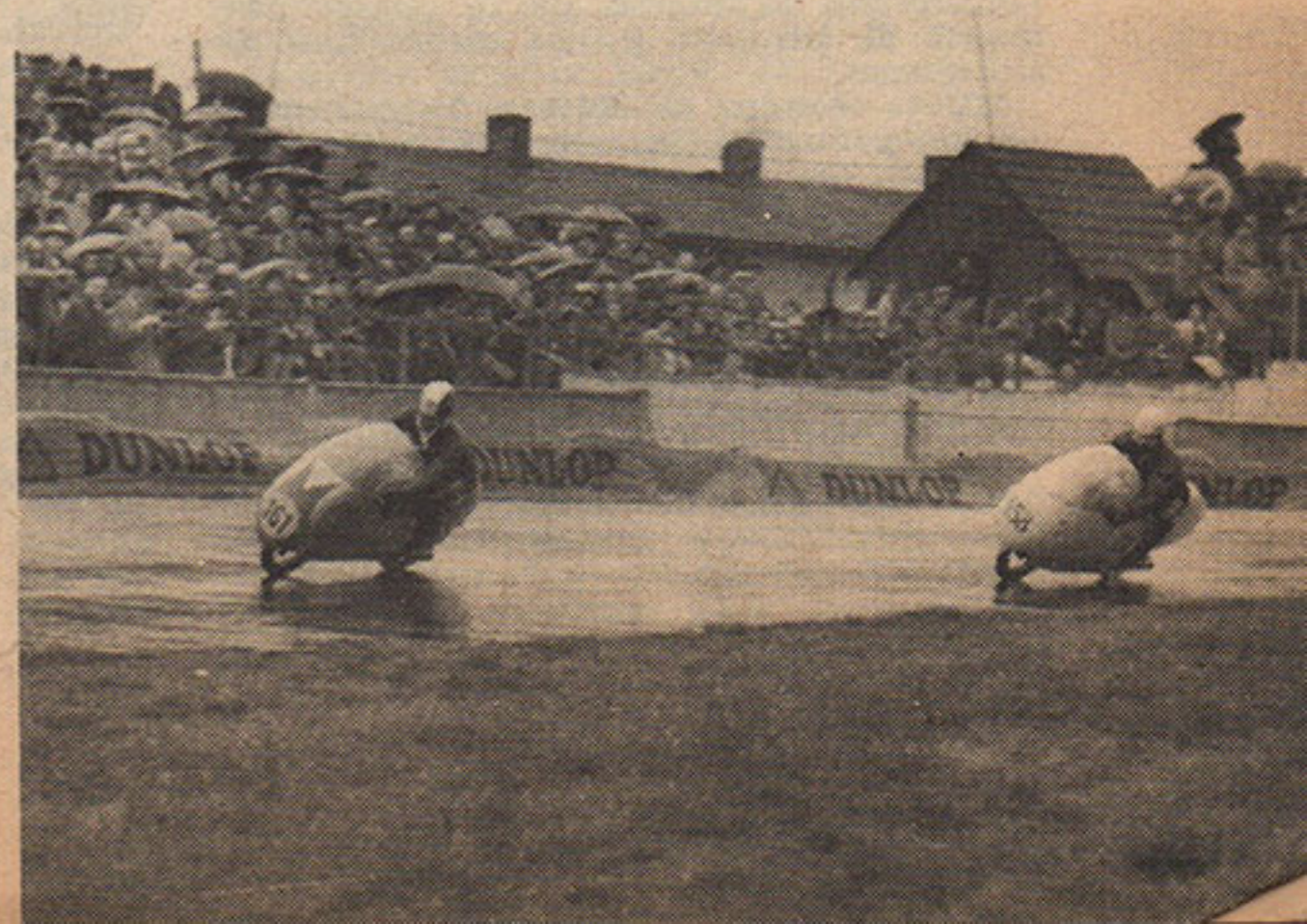
mage font mauvais ménage avec la pluie !

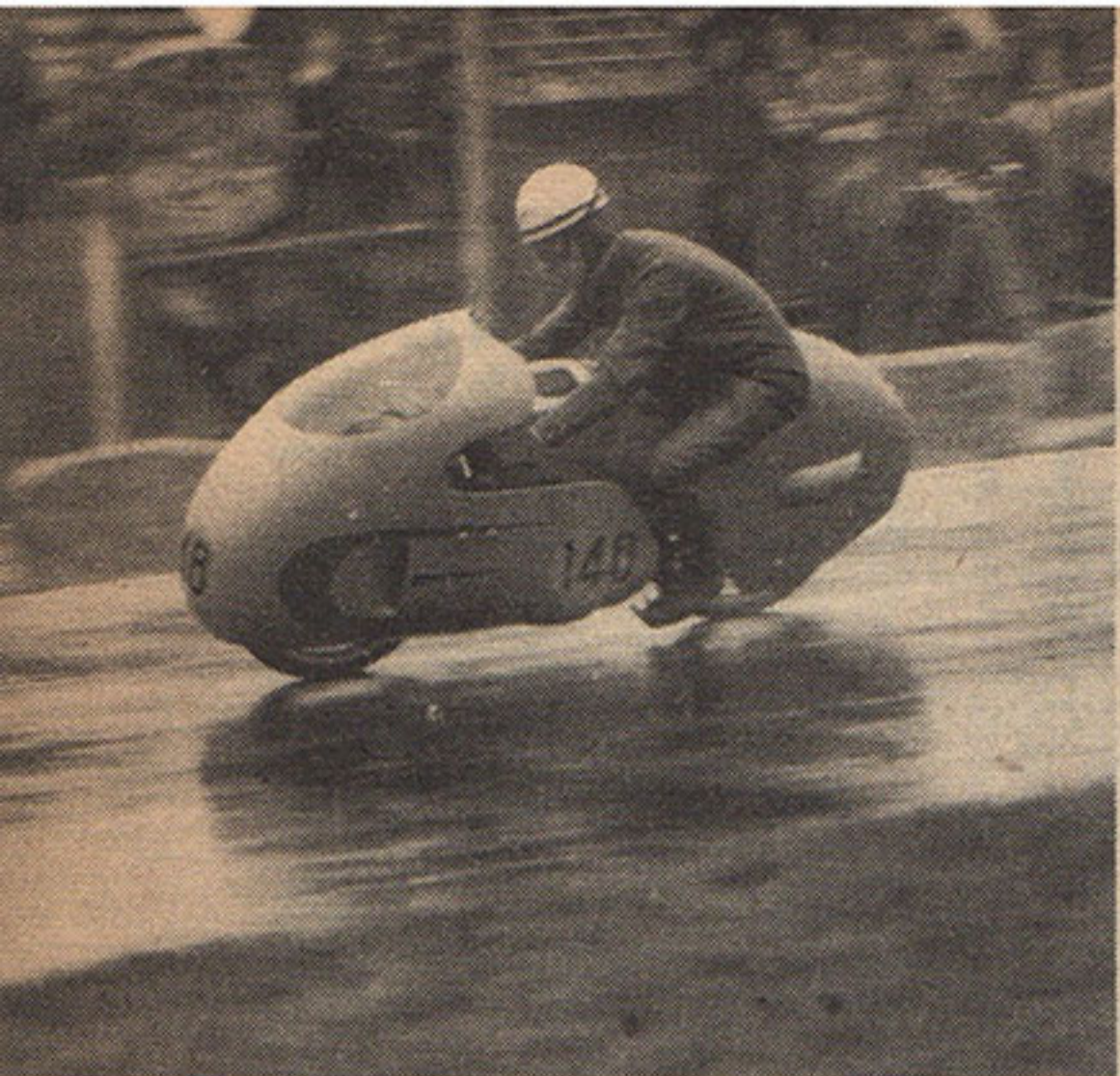
Dès le départ, Ubbiali se sauve, entraînant Provini dans son sillage, Taveri étant troisième. La MZ de Fuegner est en sixième position à la fin du premier tour, alors que Ferri n'est que huitième.

Mais dès le deuxième tour, la MV d'Ubbiali et la Mondial de Provini font le trou, se dégagent de plus en plus ; elles termineront d'ailleurs avec une avance de 2' 20" sur leur suivant immédiat. Course d'attente de part et d'autre. Jusqu'au onzième tour, Ubbiali sera toujours en tête, mais son avance sur Provini ne sera jamais plus grande que quelques mètres. Au onzième tour, changement de position ; à la faveur de son



A droite : une phase de la lutte qui opposa la Mondial de Provini (161) à la MV d'Ubbiali (158). C'est ce dernier (à gauche) qui l'emportera.





Ci-dessus : Fügner réussit à placer sa petite deux temps en quatrième position des 125 cmc. En haut à droite, Colombo fut, avec sa nouvelle twin MV, le grand animateur des 250 cmc.

record du tour, Provini amène sa Mondial en tête, mais pour 4 tours seulement, car Ubbiali, dans un rush final, l'emporte de 3/10 de sec.

A la suite d'un premier arrêt de Taveri à son stand, à la suite de l'arrêt définitif de la Mondial de Sandford (un méfait de la pluie), Colombo prend la troisième place pour ne plus la quitter. Et il sera d'ailleurs le seul pilote à ne pas être doublé par les deux hommes de tête.

Taveri, arrêté au troisième tour pour changer de lunettes alors qu'il est troisième, est relégué en cinquième position et ne pourra remonter la deux temps MZ de Fuegner.

Belle lutte également de la petite DKW de Lottes contre la Ducati double ACT de Scheidhauer, mais cette lutte se terminera au profit de la deux temps, le jeune Sarrois dérapant dans le virage de la ville.

Faible prestation de la Gilera de Ferri, qui ne fut jamais dans la course et connut aussi la panne. Autre victime de la pluie : la MV de Libanori.

CLASSEMENTS

1. Ubbiali (It.) sur MV, à 159,8 kmh ; 2. Provini (It.) sur Mondial, à 3/10 de sec. ; 3. Colombo (It.) sur MV à 151,7 kmh ; 4. Fuegner (All. Or.) sur MZ, à 1 tour (143,9 kmh) ; 5. Taveri (Suisse) sur MV ; 6. Degner (All. Or.) sur MZ ; 7. Lottes (All.) sur DKW, à 2 tours.

Tour le plus rapide et nouveau record : Provini, à 163,0 kmh.

Record officieux lors des entraînements : Ubbiali à 170,0 kmh.

LA 250 BICYLINDRE MV EST BIEN PROMETTEUSE

La pluie cessant, c'est sur un revêtement qui séchera en partie que se lancent les 33 pilotes de la course des quarts de litre, 33 qui ne seront que 22 à l'arrivée.

MV et Mondial se doivent de se disputer la palme, la première marque citée alignant ses classiques monocylindres 5 vitesses pilotées par Ubbiali, Taveri, mais également, et pour la première fois, un bicylindre, piloté par Colombo, et qui semble bien être simplement deux monos 125 accouplés. Pour Mondial, Provini et Sandford. Engagée officiellement, une Guzzi, pilotée par Montanari.

Contre ces pilotes d'usine, un bon lot de privés, dont le plus marquant est incontestablement Lorenzetti, avec sa spéciale Guzzi simple ACT qu'il vient de munir d'un long carénage arrière très

effilé. Et encore un bon lot de NSU-Sport Max, dont les pilotes les plus connus sont le jeune Hallmeier, Kassner, Heiss. Les Adler sont également toutes là, mais sur un circuit bien trop rapide pour ces twins 2 temps. Enfin, Hartle, l'officiel Norton, pilote une bicylindre à double ACT, la REG, connue déjà depuis quelques temps.

20 tours à accomplir, soit 154,5 km. Records à battre : ceux établis par Lorenzetti l'an dernier, à 174,0 kmh pour la moyenne générale, à 176,1 kmh pour le tour le plus rapide. Mais déjà à l'entraînement, les MV d'Ubbiali et Taveri ont tourné à 188,1 kmh, alors que la Mondial de Provini ne fit que 1 kmh en moins.

★

Alors que dès le départ Sandford file en tête et que Camathias reste sur la touche, à la fin du premier tour Ubbiali est en tête, suivi par la Mondial de Provini, par Lorenzetti, Sandford. Colombo est en septième position, Hallmeier en douzième.

Bien vite, Ubbiali et Provini se dégagent, distancent même Sandford. Tour à tour, la Mondial ou la MV seront en tête... Mais c'est ne pas compter avec Colombo, devenu pilote réfléchi, ne pas compter avec les possibilités de sa twin MV : septième au premier tour, cinquième au second, quatrième deux tours plus tard, il rattrape les hommes de tête, et, au huitième tour, prend la direction des opérations.

Et durant 5 tours, les 3 italiens se suivent, Colombo, Ubbiali, Provini... jusqu'à ce que la Mondial rende l'âme.

Les deux MV, la twin de Colombo et la mono d'Ubbiali continuent leur ronde dans cet ordre, creusent l'écart par rapport à la Mondial de Sandford (qui terminera à près de 1 1/2 minute). Mais dans le dernier tour — un ordre de l'usine n'y serait pas étranger — Ubbiali saute Colombo et termine avec 3/10 d'avance.

Que s'est-il passé derrière ?

Lorenzetti, longtemps cinquième, passe Taveri peu avant la fin à la faveur d'un court arrêt au stand de ce dernier (fourche défective).

Magnifique remontée de Hallmeier, meilleur allemand, qui, douzième au premier tour, remonte, tour par tour, pour finir sixième. Très belle lutte également de Hartle sur sa spéciale REG et des deux allemands Kassner et Heiss : chassé-croisé perpétuel des 3 hommes, qui ne se sépareront les uns des autres que sur la fin, terminant septième (Kassner), huitième (Hartle) et neuvième (Heiss).

Notre compatriote Deschamps, utilisant pour la première fois son carénage décoré d'une tortue (est-ce pour tenter la chance ?), ne termine qu'en 18^e position.

RESULTATS

1. Ubbiali (It.) sur MV, à 176,8 kmh, nouveau record ; 2. Colombo (It.) sur MV, à 3/10 de sec. ; 3. Sandford (GB) sur Mondial, à 172,2 kmh ; 4. et premier privé, Lorenzetti (It.) sur Guzzi, 171,0 kmh ; 5. Taveri (Suisse) sur MV, à 168,8 kmh ; 6. Hallmeier (All.) sur NSU-Sport Max, à 162,4 kmh et 1 tour, etc...

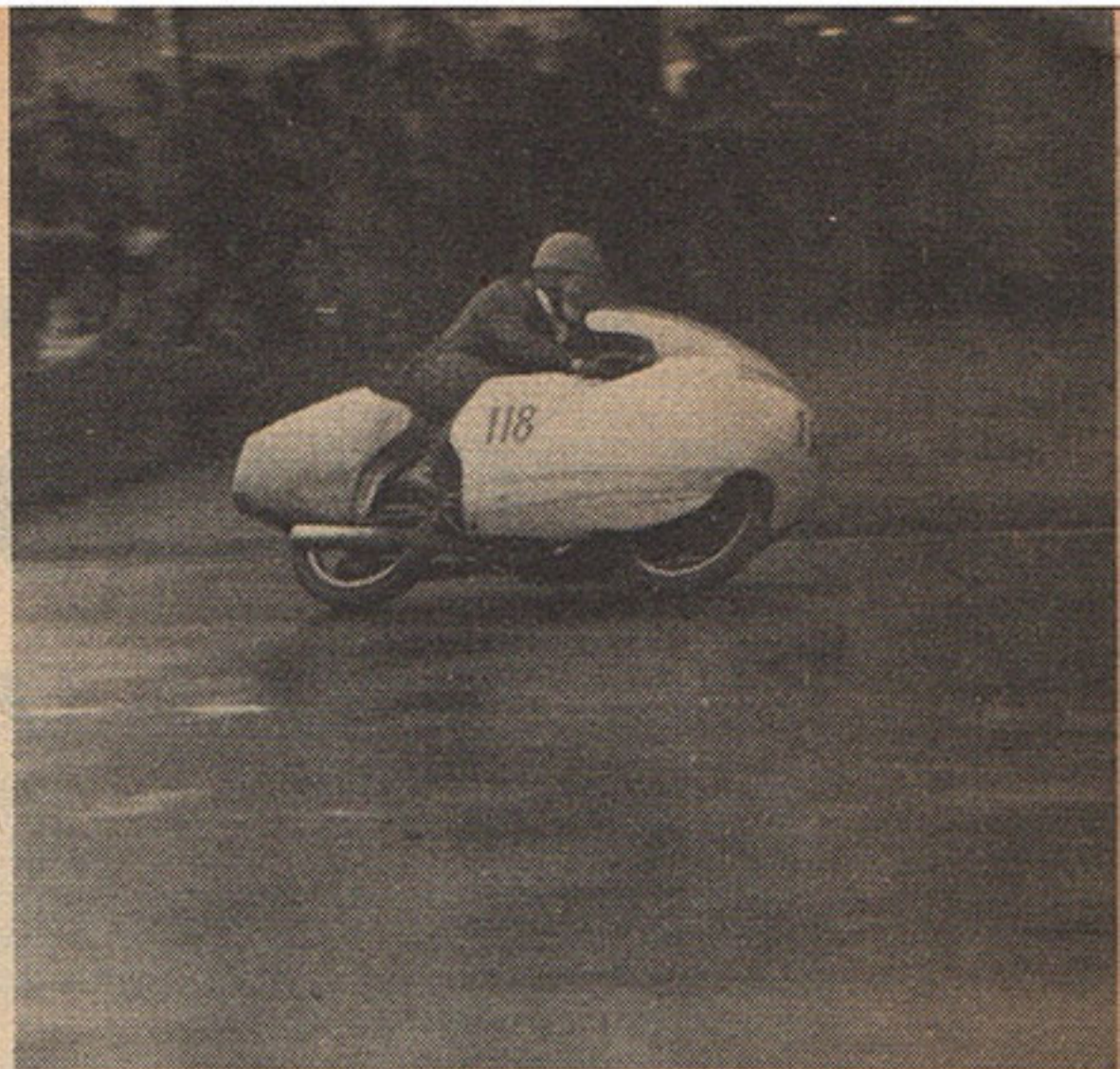
Record du tour et tour le plus rapide : Ubbiali à 182,0 kmh.

Record officieux aux entraînements : Ubbiali et Taveri, à 188,1 kmh.

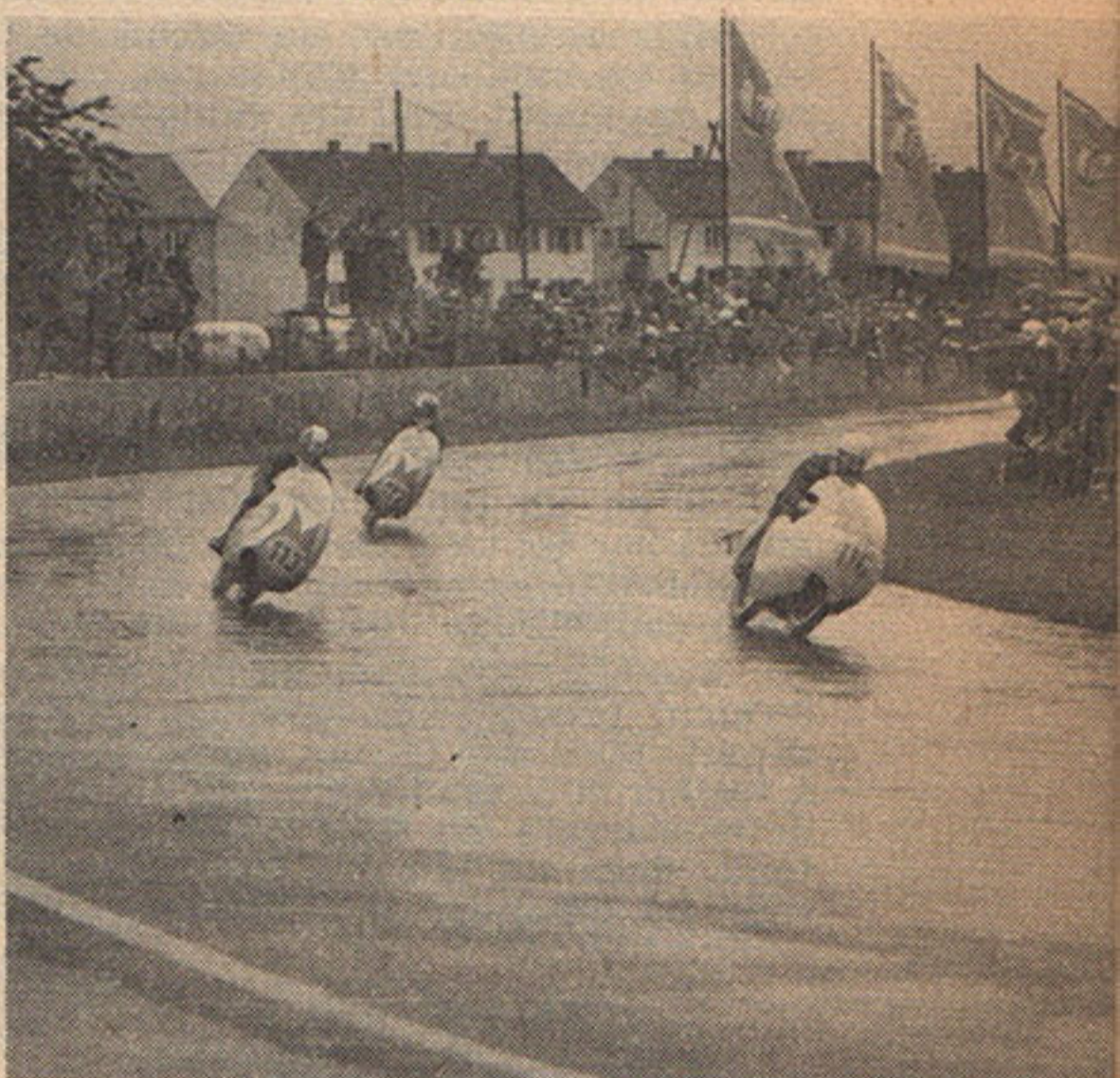
LE DRAME PRESIDE A L'EPREUVE DES 350 CMC.

Pour la même distance (20 tours) que pour les 250, c'est un plateau de 30 pilotes qui prend le départ.

Les trois grandes usines italiennes sont là : les 4 cylindres Gilera, pilotées par l'écosais Mac Intyre et l'italien Liberrati (Duke ne pouvant prendre le départ en raison de sa chute à Imola) ; les 4 cylindres MV, avec l'italien Masetti et les anglais Surtees et Sheperd, ce dernier, nouvelle recrue, remplaçant Kavanagh qui vient de rompre son contrat avec le comte Agusta ; enfin les mono-



Ci-dessous : deuxième passage des 250 cmc., Ubbiali (116) menant devant les deux Mondial de Provini (113) et Sandford (112). En bas : Lorenzetti, 1^{er} privé, sur sa personnelle Guzzi à simple ACT.

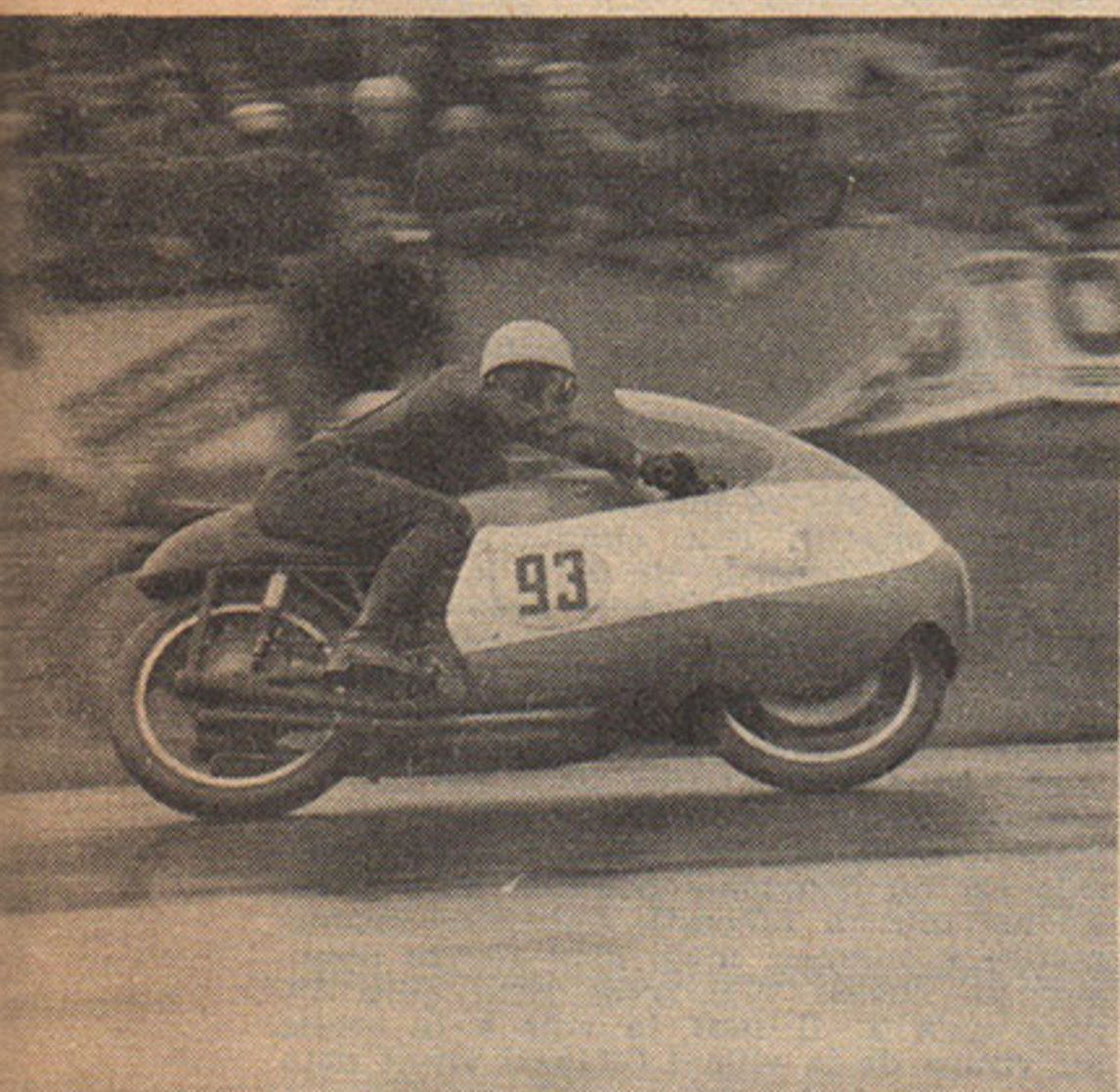


cylindres Guzzi pilotées par l'italien Montanari et les anglais Campbell et Dale (une nouvelle 8 cylindres fit bien son apparition, au premier entraînement, mais, pas encore au point, elle connut des ennuis avec l'essence).

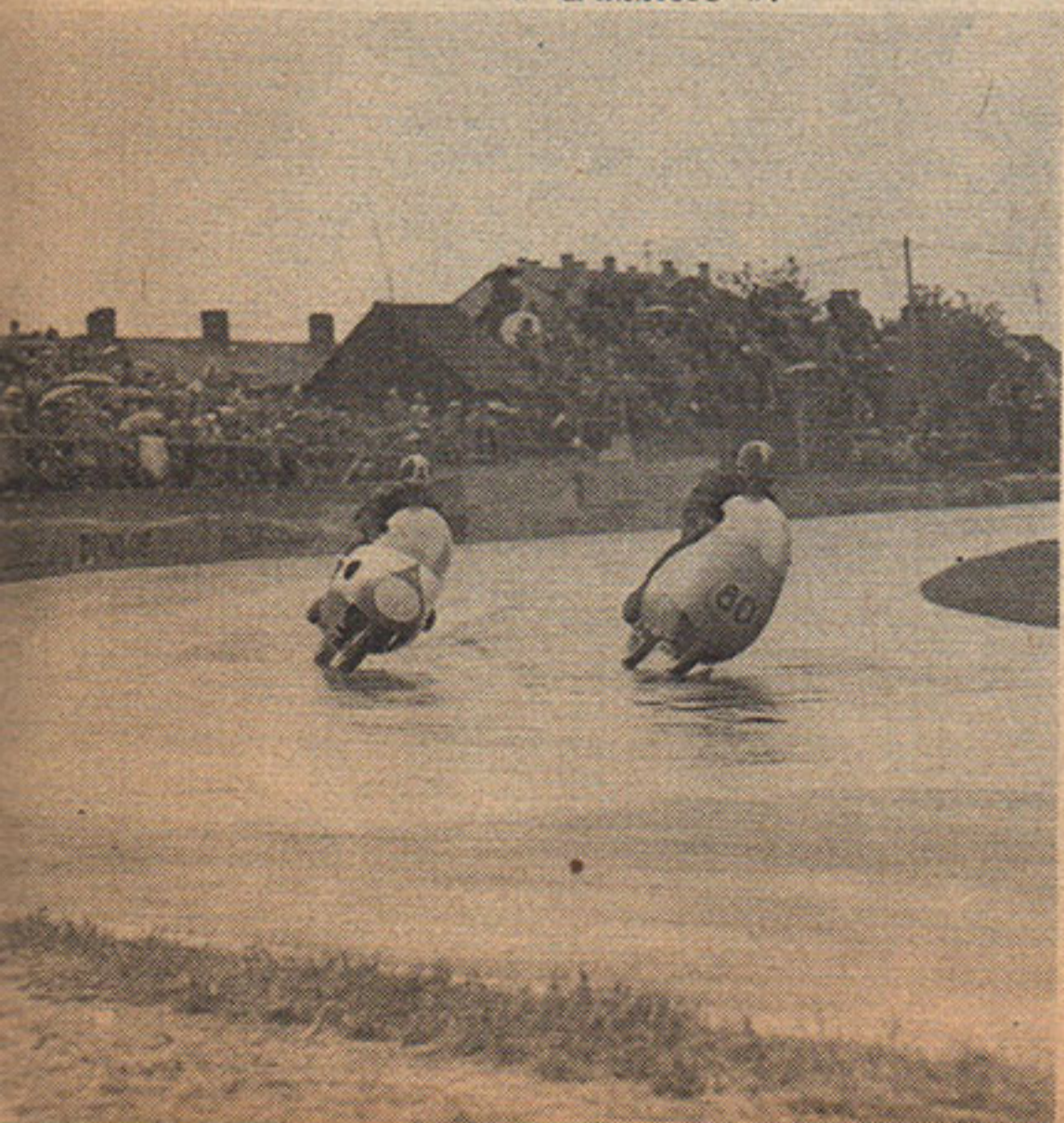
Mais il faut de nouveau compter avec la spéciale Guzzi simple ACT de Lorenzetti ; avec la Norton « 1958 » de Hartle, la toute dernière AJS de l'australien Thomson, et, pourquoi pas, avec la 305 cmc NSU pilotée par Hallmeier.

★
Jusqu'ici le record du tour était détenu par Kavanagh sur Guzzi depuis 1955, à 186,0 kmh, alors que la meilleure moyenne de l'épreuve fut établie par Hohl, en 1956, sur une 3 cylindres DKW, à 182,1 kmh. Mais déjà, à l'entraînement, 4 pilotes ont battu officiellement le record de Kavanagh : la Gilera de Mac Intyre a tourné à 192,7 kmh, la MV de Surtees à 190,1, la Guzzi de Dale à 188,4.

Malheureusement, les conditions atmosphériques, ce dimanche, ne sont guère favorables. Si la pluie a cessé lors de la course des 250, si le sol a un peu séché, si, en conséquence, le départ est très rapide, une nouvelle forte pluie viendra changer la face des choses ; les pilotes, lancés à grande vitesse, ne baisseront pas assez l'allure quand la pluie commencera à tomber, quand le sol sera gras. Et ce seront alors les chutes successives



Ci-dessus : Mac Intyre, le meilleur pilote de la journée, fut la grande victime de la malchance. Ci-dessous : le coude à coude en 350 cmc. de Dale (80) et de Liberati, peu avant la chute du « Guzziste ».



qui rendront cette épreuve si dramatique. Ces conditions atmosphériques expliqueront aussi que le record du tour est légèrement amélioré, alors que la moyenne générale est inférieure à celle réalisée par les « quarts de litre ».

★
Départ en flèche de Masetti et de Surtees, alors que, comme à l'accoutumée, les monos Guzzi peinent davantage.

Mais bientôt le 1^{er} tour est bouclé, et Mac Intyre passe déjà en tête, bien dégagé, devant Surtees, Masetti, Lorenzetti, Sheperd, Dale, Liberati, Montanari, Hartle, Hallmeier, alors qu'en queue du peloton, avec notre compatriote Ligier, passe Campbell.

Très bientôt, cependant, Masetti (MV) fait un court arrêt au stand et repart, Sheperd s'attarde et s'arrête, de même que Surtees (soupape cassée).

Mac Intyre accroît son avance, fait une ronde solitaire, étranger au duel épique que se livrent Dale (Guzzi) et Liberati. Plus loin, à la fin du cinquième tour, nous trouvons Lorenzetti, Montanari, Masetti, puis Hartle, ainsi que le jeune Hallmeier qui fait une très belle remontée.

★
Encore quelques tours dans cet ordre et c'est alors que le ciel recommence à déverser ses flots.

Première victime : Dale, toujours en coude à coude avec Liberati, dérape dans le virage de la ville. Peu après, au même endroit, c'est le tour de Lorenzetti, qui tente de repartir, mais en vain.

Et puis, cette fois dans le rapide virage de l'Est, c'est Mac Intyre, pour qui la course était « dans la poche », tant son avance était grande, qui voit également ses chances s'arrêter le long des bottes de paille.

Liberati est donc maintenant en tête devant Montanari, mais pas pour longtemps : lui aussi connaît la chute. Il réussit à repartir, mais cette fois en deuxième position, puisque Montanari vient de le passer. Mais la Guzzi ne mènera qu'un tour, devant s'arrêter pour ennuis de moteur.

Et c'est dans cette atmosphère dramatique, où les imprévus se succèdent, où l'on ne sait qui passera premier au fil des tours, que la course se terminera par la victoire de Liberati, précédant la Norton de Hartle très régulier, mais qui, à mi-course, était déjà doublé par Mac Intyre, et la 350 NSU de Hallmeier qui fournit une très belle course.

RESULTATS

1. Liberati (It.) sur Gilera 4, à 171,9 kmh ; 2. Hartle (GB) sur Norton, à 166,8 kmh ; 3. Hallmeier (All.) sur NSU, à 163,2 kmh ; 4. Masetti (It.) sur MV, à 1 tour ; 5. Mandolini (It.) sur Guzzi ; 6. Thomson (Aust.) sur AJS ; 7. Tostevin (GB) sur Norton, à 2 tours.

Tour le plus rapide et record du tour : Mac Intyre à 186,6 kmh.

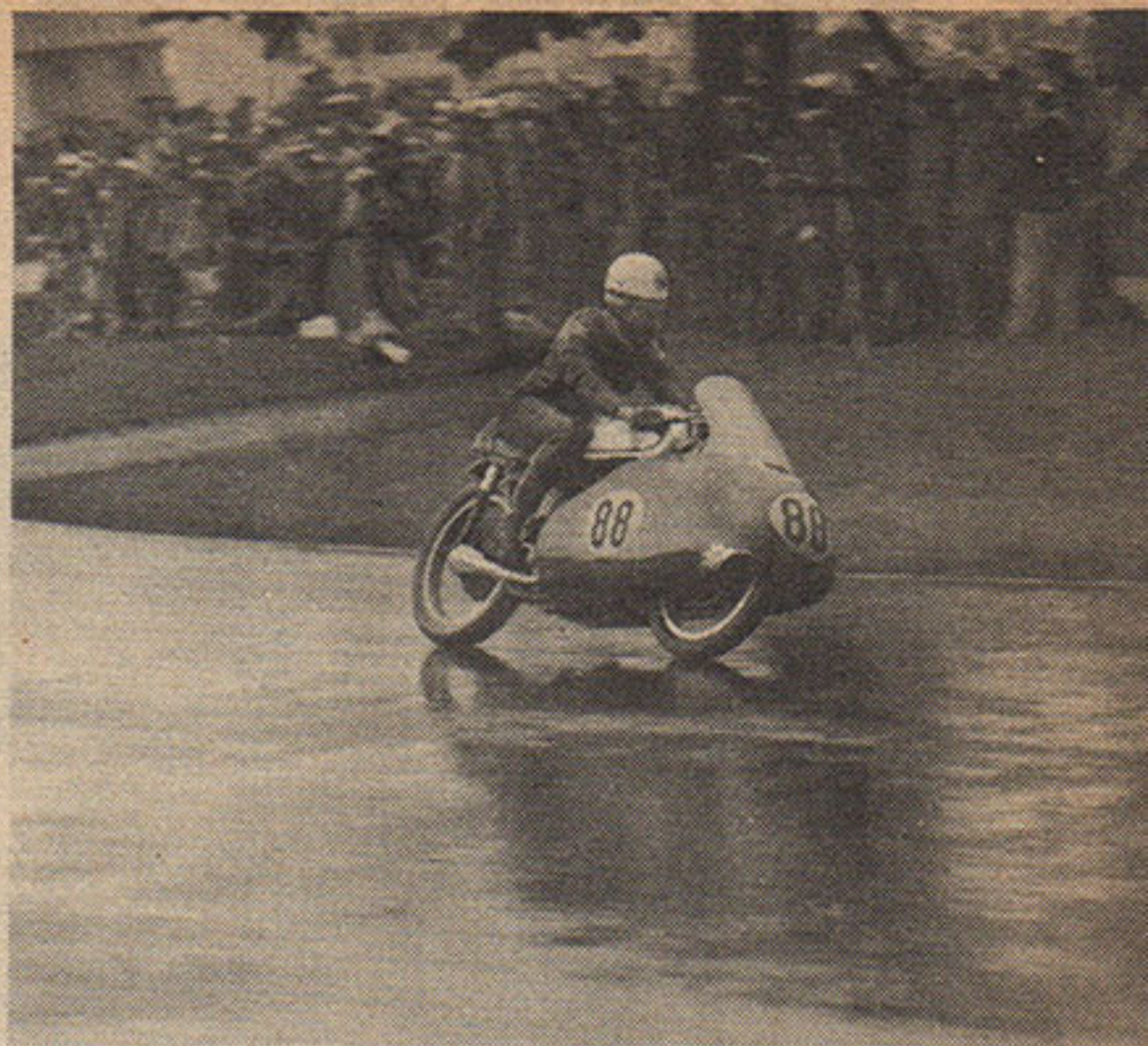
Record officieux lors des entraînements : Mac Intyre à 192,7 kmh.

Quant à nos trois représentants, Collet, Inseminé et Ligier, ils s'arrêteront l'un après l'autre sur pannes mécaniques.

LES SIDECARS ? CHASSE GARDEE BMW !

Si, lors du départ des 20 sidecaristes (11 BMW et 9 Norton), la pluie a cessé, la chaussée est encore toute mouillée, mais elle séchera progressivement au fil des tours.

Cette fois, il ne s'agit que de machines privées, entretenues par les soins des propriétaires. Il y a bien quelques BMW à carburateurs qui furent d'usine il y a quelque temps ; Harris a bien un officiel moteur Norton, mais de 1955 et qu'il a



Ci-dessus : la Norton « 58 » carénée de Hartle finit 2^e des 350 cmc. devant le jeune Hallmeier (ci-dessous) sur une 305 cmc. « Sportmax » NSU.

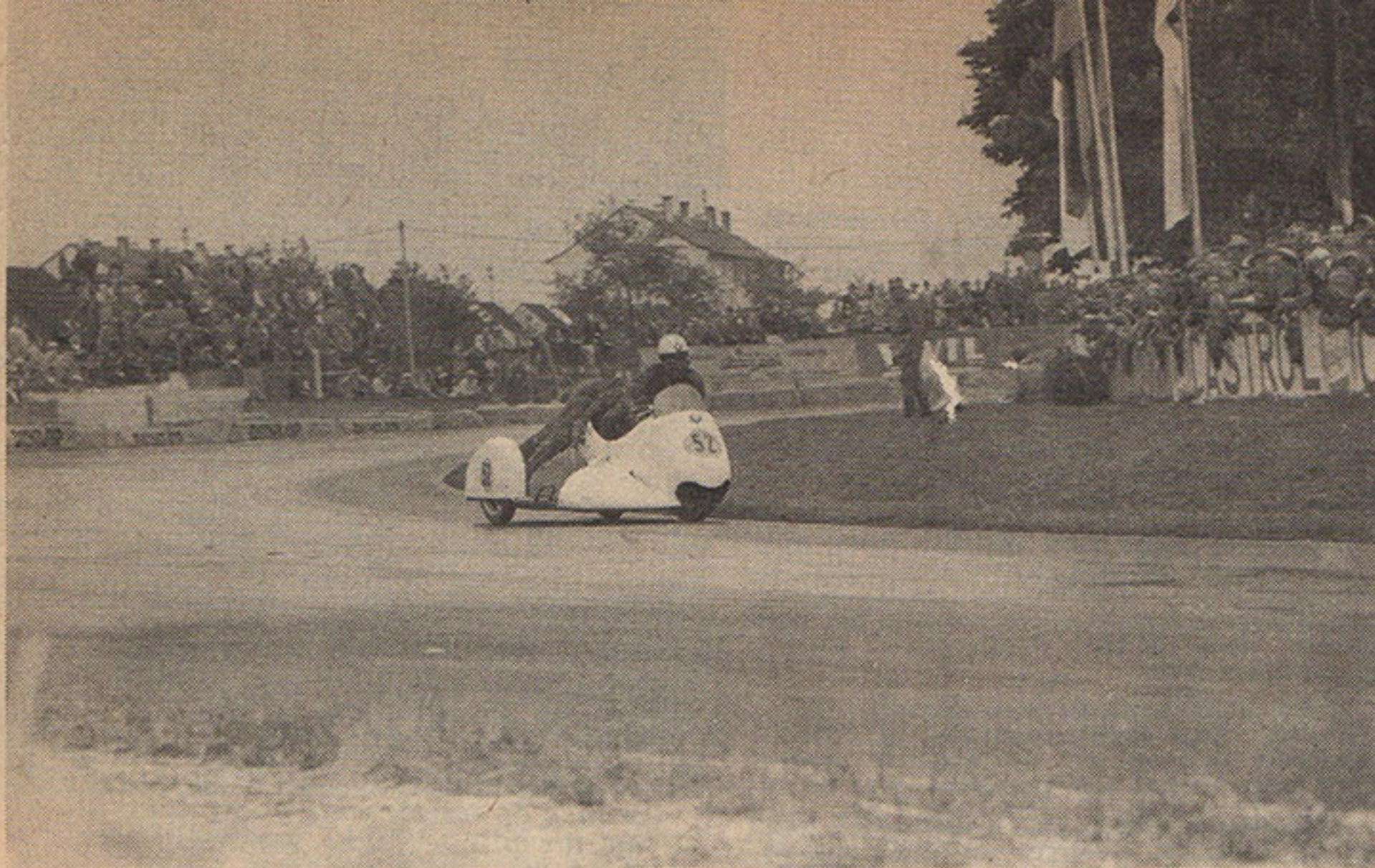


dû retravailler lui-même ; l'ex-champion du monde Smith et Drion ont des Norton 57 améliorées..., mais nous sommes loin de l'officielle machine d'usine, et c'est ce qui explique que, même aux entraînements (donc par un très beau temps), Hillebrand, le plus rapide, ne put améliorer le record de Noll établi sur une BMW à injection à 172,5 kmh.

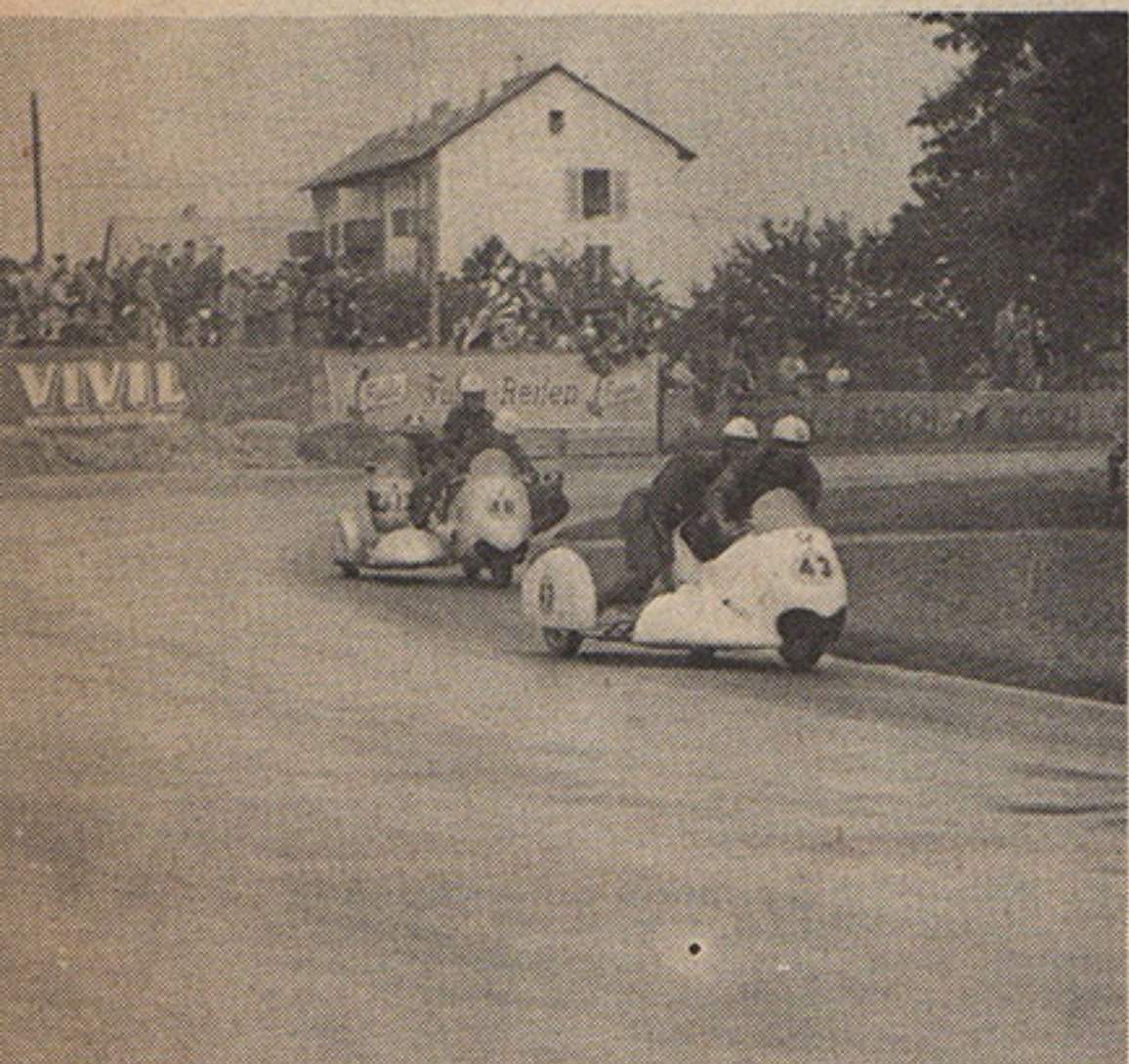
Les meilleurs pilotes en présence : Hillebrand, Schneider, Camathias (qui, pour l'occasion, a un side à droite), Knebel le nouveau venu, Neussner, Fath (avec sa spéciale à injection) pour BMW, Smith, Harris, Drion pour Norton.

★
Malgré l'opposition des coureurs, mais en obéissance aux nouveaux règlements de la FIM, le départ pour les 13 tours est donné moteur lancé. Et Camathias prend immédiatement la mouche, ce qui lui permettra de se maintenir en seconde position durant 2 tours.

Deux coureurs mèneront, chacun de leur côté, une course solitaire. Hillebrand, qui sera premier du début à la fin, et Schneider qui prend la seconde place dès le deuxième tour. Ce dernier essaiera bien de refaire son retard sur Hillebrand, se rapprochera même à 8" au sixième tour, à 3" au dixième tour. Mais Hillebrand ne s'en laisse pas conter, accélère, porte le record du tour à 168,2 kmh, puis à 170,2 kmh et termine avec 18" d'avance.



A gauche, de haut en bas : vues de l'épreuve des side-cars. Hillebrand, plus décontracté qu'à l'accoutumée, poursuit sa ronde solitaire et victorieuse, alors que Knebel (43) et Camathias (48) luttent ardemment pour la 3^e place. Quant à Cyrill Smith (41) il place la première Norton. - En bas, à droite : Liberati, déjà victorieux en 350 cc., triomphera de justesse en 500 cc. devant son compagnon d'écurie Mac Intyre.



Là n'est donc pas la course. Il faut voir plus loin derrière, et pour cela il faut attendre près d'une minute.

C'est d'abord la lutte qui oppose les BMW de Camathias et de Knebel à la Norton de Smith. Bien souvent les places changeront entre ces 3 hommes, mais la Norton ne peut tenir l'allure et cède bientôt du terrain. Elle se fera même passer par Neussner qui vient de décrocher Fath. Knebel et Camathias sont roue dans roue, le suisse menant. Au dernier tour, c'est Knebel qui mène, vire le premier au virage de la ville, à quelques 700-800 mètres de l'arrivée. Camathias reprend à l'accélération et les deux équipages arrivent « dead heat », crédités du même temps, l'avantage de la place étant donné à Knebel.

C'est également roue dans roue qu'arriveront Neussner, Smith et Fath, alors qu'un autre duel, qui opposait la BMW de l'unijambiste Ritter à la Norton d'Harris se termine à l'avantage du premier nommé, l'anglais devant d'ailleurs se retirer pour ennuis mécaniques.

RESULTATS

1. Hillebrand-Grunwald (All.) sur BMW, à 164,0 kmh ; 2. Schneider (All.) sur BMW, à 162,7 kmh ; 3. Knebel (All.) sur BMW, à 158,8 kmh ; 4. Camathias (Suis.) sur BMW, même temps ; 5. Neussner (All.) sur BMW, 157 kmh ; 6. Smith (GB) sur Norton ; 7. Fath (All.) sur BMW ; 8. Ritter (All.) sur BMW.

Tour le plus rapide par Hillebrand, à 170,2 kmh.

Quant à Drion, sans grand espoir sur ce circuit, mal parti, il dut s'arrêter sur insuffisance mécanique.

DANS UNE CHASSE EFFRENEE, MAC INTYRE EMMENE SA GILERA A 208,5 KM/H.

Le circuit est maintenant presque sec, alors que les mono-, les bi-, les 4 et 8 cylindres chauffent dans un bruit infernal. Les chances de battre le record de Duke (199,3 kmh), de dépasser les 200 kmh sont offertes à bon nombre de ces machines. Aux entraînements, déjà, les MV de Masetti et Surtees et la Gilera de Liberati ont franchi ce cap (203 pour Masetti).

Le plateau est d'importance. Il s'agit surtout de savoir si les 8 cylindres Guzzi pilotées par Campbell et Dale, et les 4

cylindres MV avec Surtees, Masetti et Sheperd vont interrompre la suprématie des 4 cylindres Gilera pilotées par Mac Intyre et Liberati ? Privé, bien que soutenu par l'usine (où est la limite entre officiel et privé ?), Zeller aligne sa BMW à injection supercarée de l'an dernier, mais avec quelques améliorations de détail. Et puis des privés de classe : les Norton carénées de Tostevin, ou non carénées de Collot et Jaeger, les BMW de Riedelbauch, Knees, Huber, Hiller, bien à l'aise sur un tel circuit, ou les nombreuses Matchless G45 aux mains des allemands.

★

Et c'est le départ pour la dernière course de la journée, disputée sur 208,6 km, soit 27 tours.

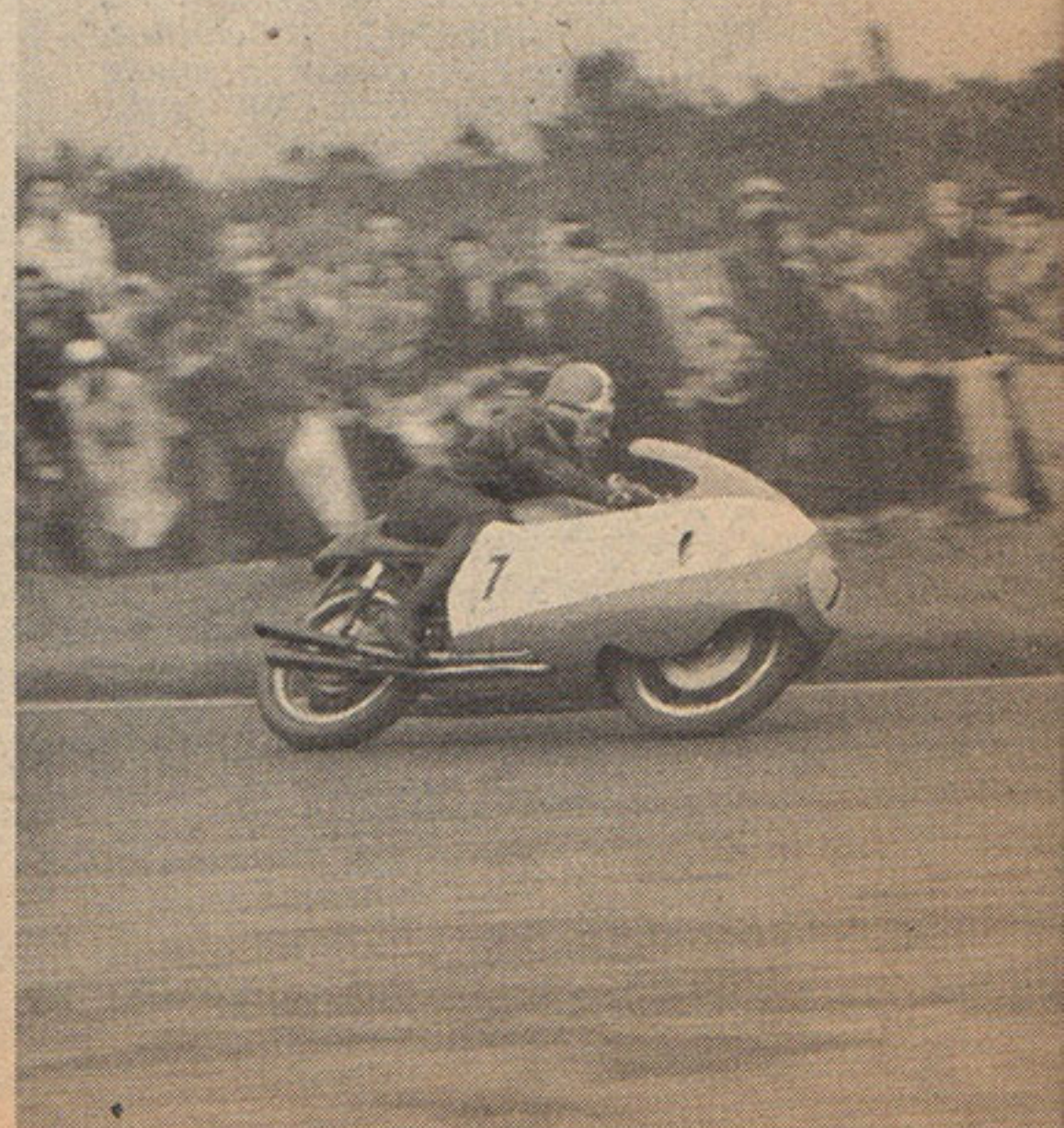
Les 3 MV démarrent en tête, mais déjà, à la fin du premier tour, Surtees est talonné par la Guzzi de Dale, et la Gilera de Mac Intyre, parti en dernière ligne en raison d'une distance d'entraînement insuffisante. Derrière suivent, dans l'ordre : Masetti (MV), Liberati (Gilera), Zeller (BMW), etc...

Puis, en 5 tours, pour les hommes de tête, les positions se stabilisent. Au troisième tour, c'est Mac Intyre qui mène devant son camarade d'écurie Liberati ; Surtees suit, devant la Guzzi 8 de Dale, alors que Zeller, cinquième, vient de passer Masetti.

Alors commencent les « imprévus ». C'est d'abord Mac Intyre qui doit s'arrêter à son stand et ne repart qu'en sixième position, mais qui commence alors une chasse effrénée. Puis c'est Masetti, déjà repassé par le pilote de la Gilera, qui s'arrête sur rupture d'arrivée d'essence. Enfin, après 12 tours d'un magnifique duel entre la V8 de Dale et la MV4 de Surtees, ce dernier s'arrête pour déchappage.

Il y a donc maintenant 4 hommes en tête, qui ont fait le grand trou entre eux et les autres pilotes, 4 hommes qui tentent chacun leur chance. La Gilera de Liberati précède de loin la Guzzi 8 de Dale. Puis vient Zeller avec sa BMW à injection et enfin Mac Intyre (Gilera).

Mac Intyre est terrible, il roule de plus en plus vite, le record du tour tombe tour après tour : 204,8 kmh, 206 kmh, 207,4 kmh, enfin 208,5 kmh ! Au passage Zeller est doublé, puis c'est le tour de Dale. Aux 3/4 de la course, l'écosais est en deuxième position et reprend 4" au tour à Liberati. La pluie recommence à tomber, mais Mac Intyre poursuit sa chasse : il n'est plus qu'à 8", plus qu'à 5. Il faut le voir à la sortie du virage de la ville ! Liberati virait déjà



très bien, mais avec Mac Intyre, c'est encore beaucoup mieux ! Et c'est le dernier tour... Mac Intyre talonne Liberati, le « pique » au freinage ; dans le virage de la ville, sous les trombes d'eau et les hurlements des spectateurs, il prend le virage à la corde... et précède de 1 mètre l'italien. Mais Liberati se rabat, oblige Mac Intyre à freiner, ce qui permet à Liberati de gagner avec 3/10 de seconde d'avance. Liberati fait un beau doublé, mais une fois de plus Mac Intyre, le vainqueur moral, s'est avéré le meilleur.

★

Mais parallèlement à la lutte entre les deux Gilera pour la première place, se dessine la lutte pour la troisième place. Petit à petit, imperceptiblement au début, toujours très maître de lui, repassant toujours à la même place, Zeller remonte la V8 de Dale. Et puis les choses se précisent, la BMW talonne la Guzzi, et trois tours avant la fin, elle la passe, sous les folles acclamations de la foule. Mais Dale vient de trop demander à son moteur, une des 16 soupapes ne ferme plus bien, et en 3 tours, c'est 12 secondes que la BMW lui prendra.

★

Ils étaient donc deux à se disputer la première place, deux également pour la troisième. Mais ils seront trois pour la cinquième place, deux véritables privés, le fils Knees (Peter) et Hiller sur « Rennsport » BMW, opposés au nouvel officiel MV : Sheperd. Longtemps, bien longtemps, les places permurent entre ces trois hommes, et ce n'est que sur la fin que Sheperd réussit à dégager sa 4 cylindres MV, alors que le jeune Knees, avec la pluie qui retombe, chute dans la courbe de l'Est.

Nos représentants ? Bien longtemps, Collot sera le deuxième pilote sur Norton, derrière Tostevin qui, lui, possède une machine carénée, mais ne finira qu'à 3 tours. Mais peu avant la fin, notre champion de France connaît une panne de magnéto. — Insermini, onzième, est donc le premier français après un duel aimable avec l'irlandais Carson — Ligier, après une chute spectaculaire, repart bien courageusement, applaudi par le public, mais casse bientôt son renvoi d'angle.

RESULTATS

1. Liberati (It.) sur Gilera, à 200,0 kmh ;
2. Mac Intyre (GB) sur Gilera, à 3/10 de sec. ; 3. Zeller (All.) sur BMW, à 196,7

kmh ; 4. Dale (GB) sur Guzzi 8, à 196,0 kmh ; 5. Sheperd (GB) sur MV, à 1 tour ; 6. Hiller (All.) sur BMW, à 1 tour ; 7. Riedelbauch (All.) sur BMW, à 2 tours, etc., etc...

Tour le plus rapide et record du tour par Mac Intyre à 208,5 kmh.

Et ainsi, malgré la pluie qui ralentit l'allure durant les derniers tours, la moyenne générale sur les 208,6 km fut plus élevée que celle du précédent record du tour (7,7 km) de Duke : 200,0 kmh contre 199,3.

DANS UN CADRE MAJESTUEUX !

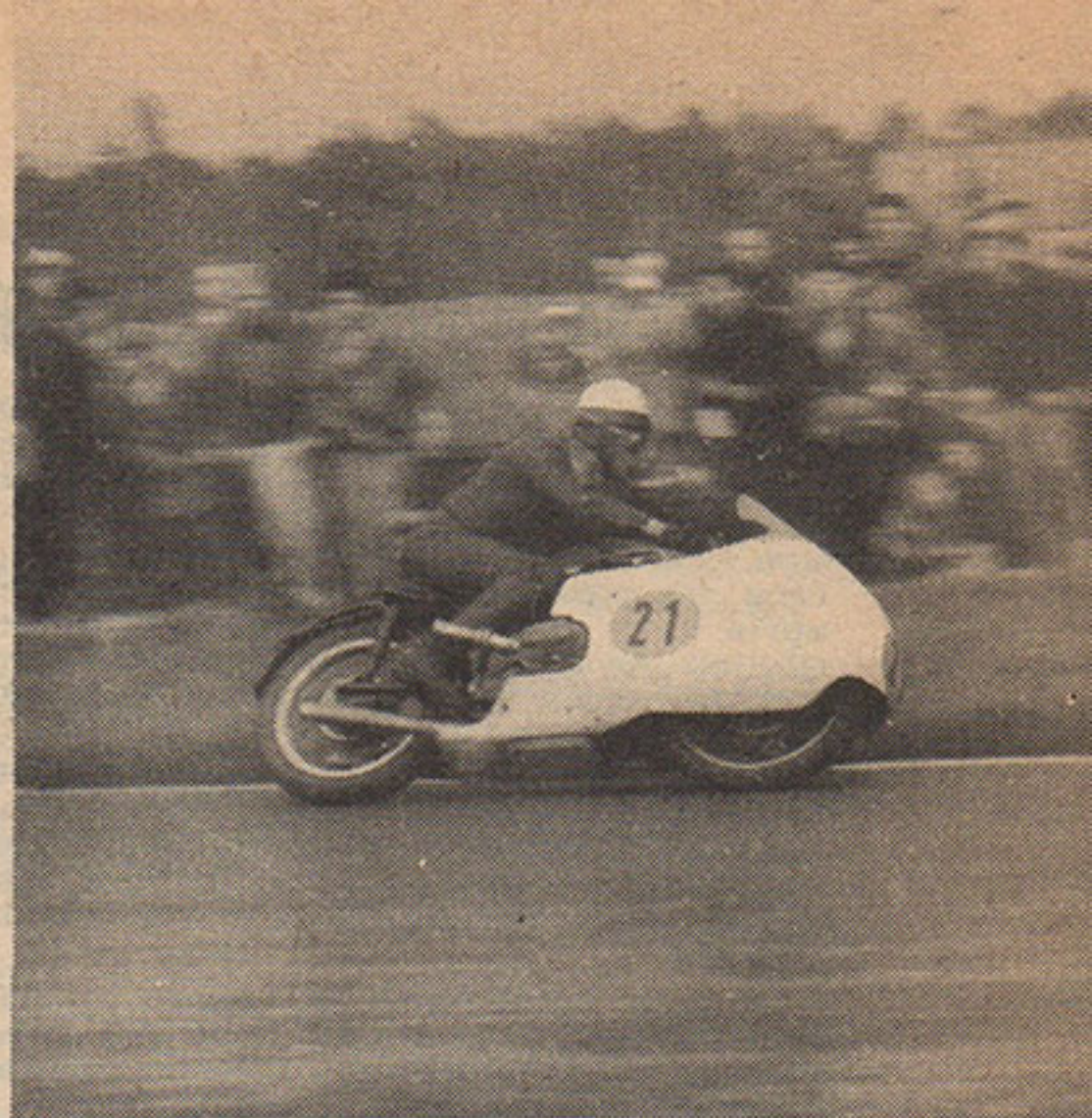
Il est près de 4 heures quand Liberati et Mac Intyre, après leur lutte émouvante, franchissent en apothéose finale la ligne d'arrivée. C'est également à ce moment que le ciel déverse ses plus fortes cataractes.

Chacun nettoie, range, se congratule ou s'explique, se prépare pour la distribution des prix accordés jusqu'au 10^e.

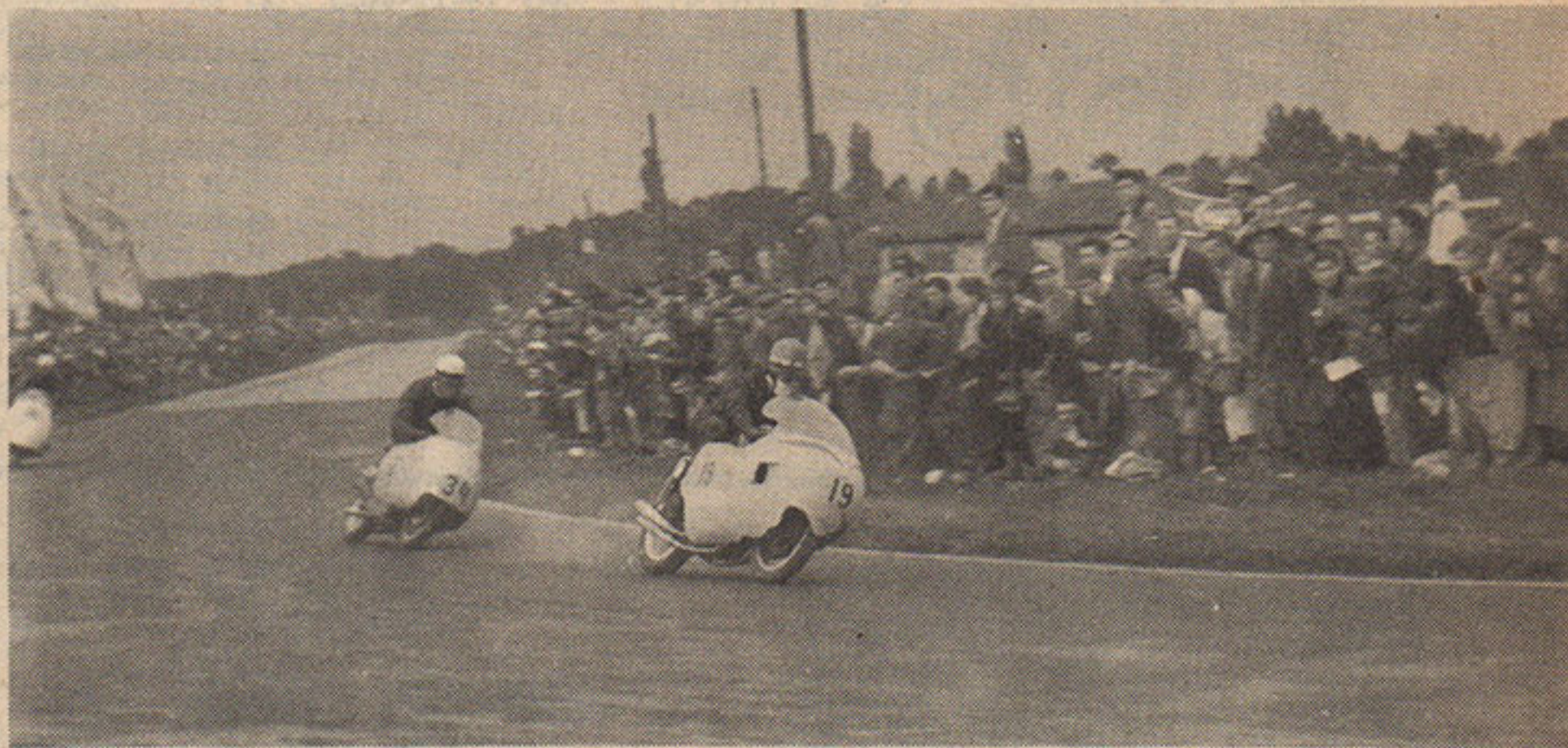
Et la journée finit dans la grande salle royale du magnifique château d'Heidelberg, distant de quelques 20 km, et où Wilhelm Herz a un mot gentil et connaisseur pour chacun des 10 meilleurs protagonistes de chaque course.

Et maintenant, au TT !

J. B.



Ci-dessus : Zeller, toujours aussi impassible, triomphera de la Guzzi 8 de Dale et place sa BMW à injection en 3^e position. Ci-dessous : Sheperd (19), nouveau venu chez MV, ne put mieux faire que lutter contre les BMW « clients » de Hiller (34) et Knees (3).



DERNIÈRE HEURE

AU CIRCUIT DE BOURGES NOS TENORS : ONDA, COLLOT (2 FOIS) et MURIT S'AFFIRMENT

Courues sur un circuit très court et sinueux de 1.300 m au tour, les diverses épreuves disputées à Bourges ont donné les résultats suivants :

En 175 cc. après deux éliminatoires, Onda remporte la finale, mais après avoir eu bien du mal à se défaire d'André Burggraf. En troisième place, Jacquier-Bret.

En 350 cc. une lutte splendide entre Collot et Insermini qui signent d'ailleurs tous deux le record du tour. Ces deux hommes finissent dans cet ordre, devant Casset, De Polo, Deschamps, etc...

En 500 cc. nouvelle victoire de Collot. Insermini semblait devoir remporter l'épreuve, mais sa chaîne devait sauter. Le deuxième est de Polo, devant Onda, Montagne, Deschamps.

En sidecar, nouvelle victoire de Murit-Dagan, qui contrôlèrent l'épreuve de bout en bout. Leur principal adversaire, Drion, devait disparaître dès le début de

l'épreuve, sa pompe à huile étant cassée. Deuxièmes, Beauvais-Coudert, devançant Rogliardo, Fister, Vivier-Merle.

CHUTES (PEU GRAVES) A MONTLHERY PAR DEFAUT DE SIGNALISATION

Profitant d'une journée ensoleillée, de nombreux coureurs s'étaient déplacés, dimanche dernier, à Montlhéry, afin d'effectuer l'ultime mise au point avant le Bol d'Or. Malheureusement, plusieurs accidents vinrent ternir cet après-midi. Simonin sur Puch, David sur Gold Star et Rittaud sur Puch dérapèrent à la Ferme sur une traînée d'huile laissée par une voiture tournant sur le circuit. La logique recommandait d'arrêter cette voiture, ce qui d'ailleurs n'a pas été fait. Mais le plus regrettable, c'est l'incompétence du commissaire, peu familiarisé sans doute avec les mystères de la signalisation en course. Lorsque Rittaud chuta, il arbora un magnifique drapeau... bleu, alors qu'à notre connaissance il existe un drapeau jaune à bandes rouges verticales pour signaler la présence d'huile sur le circuit.

Nous espérons que pour le Bol d'Or la question de signalisation en course sera traitée d'une manière plus sérieuse et que de telles erreurs ne se reproduiront pas.

MOTO-CLUB DE PARIS. — Sorties de juin 1957

2 : Vernou. Sortie camping, 140 km AR. Porte Dorée 8 h. 30 (Nle N5, Melun, carref. Vitry touj. sur N 5 après Table du Roi, Route de Bourgogne, trav. la Seine, suivre chem. de halage jusqu'au camp.

9-10 : Camp de l'Île d'Or à Amboise (se renseigner aux prochaines réunions).

16 : Rallye de Provins. Le MCP organise contrôle d'arrivée à Provins. Heure de dép. donnée lors d'une proch. réunion.

22-23 : Concentration de Chambourcy-Isigny. Renseign. compl. au cours proch. réunions.

30 : Forêt de Fontainebleau. Sortie Camping. 140 km AR. Porte Dorée 8 h. 30 par N 5, Table du Roi, Route Ronde, jusqu'à Croix de Franchard, Camp de camp. sur la droite.

Isolés cordialement invités.

Renseign. : M. Romac, tél. MON. 49-00

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO

En plus de nos rubriques habituelles, vous trouverez l'essai de la Dolina Monet-Goyon, et pour les sportifs, la technique compétition, telle que nos envoyés spéciaux à St-Wendel et à Hockenheim l'ont découverte.

D'autre part, un long article sur les réglages des diverses Norton Manx éclairera tous les propriétaires de ces machines.

UNE NOUVELLE USINE DUNLOP A AMIENS

L'augmentation rapide du nombre de véhicules sur pneus, de quelque nature qu'ils soient, pose aux manufactures de pneumatiques un problème de production. Pour répondre à la demande accrue des constructeurs et des usagers — après avoir porté au maximum les possibilités de ses usines de Montluçon — Dunlop crée une puissante usine à Amiens.

L'ensemble de l'important matériel commandé depuis un certain temps déjà prendra place, dans quelques mois, dans les vastes bâtiments pour lesquels les travaux d'implantation sont pratiquement achevés.

Le geste symbolique du départ de la construction a été donné, le 16 mai dernier, par M. R.° Dumoulin, Président de la Chambre de Commerce d'Amiens.

Au cours de la réunion qui accompagnait cette cérémonie, M. Ch. de Wouters, Président Directeur Général de la

Société Dunlop, a reçu de nombreuses personnalités.

La nouvelle usine d'Amiens, installée sur la zone industrielle organisée par la Chambre de Commerce, disposera de l'outillage et des techniques les plus modernes. Son équipement permettra, en s'adaptant aux demandes et aux circonstances, d'obtenir des volumes de production souhaités et de fabriquer pour l'équipement et le rééquipement des grandes séries de véhicules, de fabrication récente, des pneumatiques de haute qualité.

Le même jour, M. Ch. de Wouters inaugurerait à Amiens la nouvelle succursale dont les installations permettront de répondre à l'expansion des activités de la région Picarde.

Dunlop, une fois encore, confirme sa position, qui est celle du plus grand fabricant de pneus en Europe.

(Communiqué)

CALENDRIER MENSUEL DES RALLYES, CONCENTRATIONS, ETC...

Citons pour juin les principales manifestations suivantes, extraites de notre calendrier sportif international (voir MR n°s 1329, 30 et 31) :

EN FRANCE :

- 1-2 : Circuit des Vosges de Régularité.
- 2 : Rallye, régularité et concentration (AM Hyéroise).
- 22-23 : St-Etienne-Paris-St-Etienne.
- 30 : Concentration internation. à Nice.
- 29-30 : Les 1.000 km des Monts d'Auvergne (régularité).

A L'ETRANGER :

- 7-8 : 8° Ronde du Benelux (Hollande).
- 15-16 : 24 heures de Warsage (Belgique)
- 14-16 : Circuit international des Alpes Autrichiennes.
- 23-26 : Drei Tagen Fahrt (ADAC) (Allemagne).

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto

La
Moto **revue**

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

ABONNEMENTS

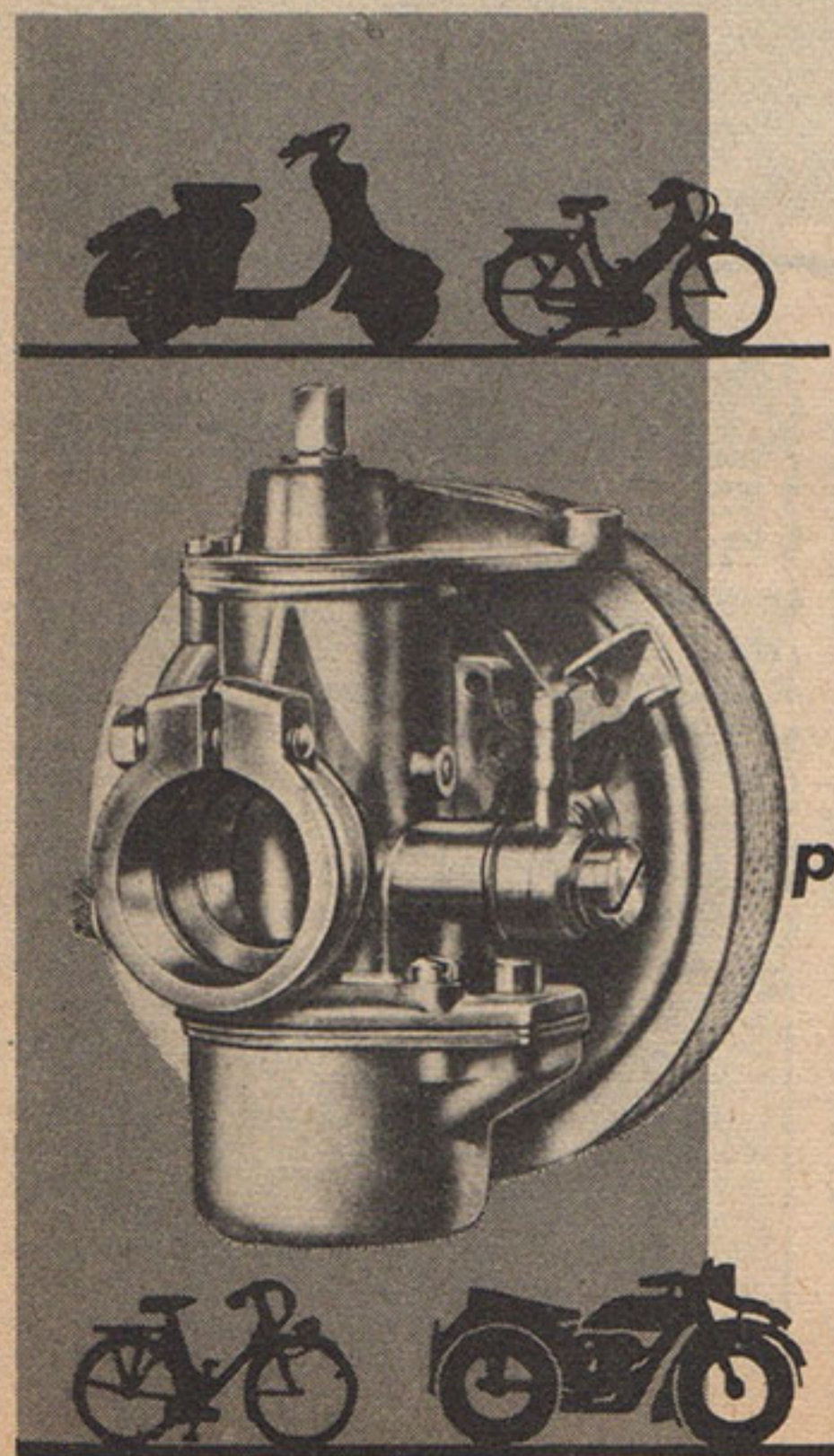
	France	Etranger	France	Etranger
24 N°s	800 fr.	1.100 fr.	50 N°s	1.500 fr.

● 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-2^e

● 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.



CARBURATEUR ZENITH MX

pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs.

Étanche aux poussières.
Cuve centrale ou à niveau stabilisé.
Filtre à air silencieux.

Sté du carburateur ZENITH,
17, Rue Louise Michel - Levallois-Perret - Pér. : 17-02
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

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 comptent pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

MOTOBECCANE

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

V. Motob. Z22C 175 cc 1100 k
 et side ensemble ou séparé.
 Estevenson 39 rue Monge 5^e.

Side Motobécane 13000 km
 100000. Steuri 87 Division Le-
 clerc, Aulnay sous Bois.

Motob. 125 lat. 1953 ex. ét.
 60000. Brozou OPE. 52-40

MOTOCONFORT bicylindre
 N4C état neuf peu roulé belle
 occasion, 4 rue Hautefeuille,
 Paris 6^e.

TERROT

G. dble emploi 250 Terot ét.
 nf eq. gr. touris. 140000. F.
 Tanvez Pabu Guingamp (CdN)

Vends 500 Terrot RGST cause
 2 CV équ. 6000 km prix très
 intér. Sacchon 15 rue Brey,
 Paris 17^e.

PEUGEOT

Peugeot 125 4 v. sél. 35000
 créd. Aris 11 r Labie 17^e.

PEUGEOT 125 55 3 mois ga-
 10000 et 6 mois à 5000. 17
 rue Pajol.

Peugeot 256 TC4E eq. 12000 k
 cause départ. Prévot, Cante-
 merle, Molières (T-G).

FRI Peugeot 125 b. ét. S'ad.
 Cordonnier 10 place Saint Pol
 Nogent le Rotrou (E-et-L).

Peugeot 175 état neuf, prix
 à débattre. New-Bar 55 rue
 Frochot 9^e. TRI. 13 24 à par-
 tir de 18 heures.

176 PEUGEOT TC4 65000 fr.
 Boucher, 7 avenue Frémiet,
 16^e. Métro Passy.

Bon triport. Peug. 125 en b.
 ét. s'ad. Brouard Cordonnier
 10 pl. St Pol, Nogent le Ro-
 trou (E-et-L).

RENE GILLET

SIDE René Gillet 750 52 1re
 main imp. 23000 k 90000 fr.
 S'ad. Jumel 40 r R. Dumoncel
 Paris 14^e de 19 à 20 heures.

D.S. MALTERRE

A V. 175 cc Malterre AMC
 51, tout équipé. GREGOIRE,
 111 rue Th. Honoré à Nogent
 sur Marne KLE. 49-15.

A.M.C.

125 Olym AMC 1952 10000 k
 75000. Cazarette PRO. 18-72.

A.G.F.

175 AGF mot. Ydral 10000 k
 tout équipé 60000. 2 av. des
 Bleuets, Colombes.

MOTOS ANGLAISES

NORTON 5 CV twin 55 alu
 osc. 3 mois gar. 270. Crédit
 Rep. 17 rue Pajol.

BSA twin 500 imp. 160. créd.
 Aris 11 r Labie 17^e Eto. 08-66

AJS 350 culb. susp. osc. rév.
 185. Aris 11 r Labie Paris 17^e

BSA 350 culb. susp. osc. 1955
 185. Aris 11 r Labie 17^e.

Norton Daytona 2 carbur. Rac-
 ing freins Collignon état imp.
 émail bicolor. Créde Multimoto
 Frédéric 182 r PV Couturier
 Nanterre.

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

Norton 500 16H b. ét. eq. 40.
 créd. Aris 11 r Labie 17^e.

BAS PRIX

157, avenue du Maine 14^e

ARIEL 350 culb. 53 gar. 3
 mois 140. 17 rue Pajol.

BSA B33 phare capoté impec.
 130000 Sauli 236 rue Tolbiac

Vincent Rapide 3800 k état nf
 Dasprat 3 r Dante, Paris.

ARIEL 500 twin 1956 3600 k
 Harot 44 Berloz, Sceaux.

BSA 250 C11SL créd. Gut.83-30
 ou Caulier 166 rue Gambetta
 Fontenay sous Bois (Seine).

BSA 350 B31 10000 k 1re
 main état nf 140000. Cayla 8
 bd Voltaire, Asnières (Seine)

Horex 350 16000 km px int.
 Jouret 13 rue Mal Maison,
 Epinay sur Seine. Etat neuf.

Vend BSA Road-Rocket 56
 14000 km. Remorque Fulgur
 carrossée. Photo sur demande.
 BLANC, 2 rue Victor Hugo,
 Toulouse.

Loyal Enfield 250 Clipper
 17000 km exc. état. Tél. Bur-
 nand MAI. 72-16 le soir.

BSA B31 1953 selle bip. sus.
 AR fourch. téles. vis. ts les
 jrs chez Dufour 30 r St Maur
 Paris 11^e prix 100000 fr.

AJS mono susp. osci. 150000
 rem. monoroue 10000, reprise
 poss. 125 cc. Hascoté 20 rue
 Cayron, Asnières (Seine).

T110 t. eq. libre 30 juin b. px
 imp. Destailleurs 931 av. Ré-
 publiq. Marcq en Barœul Nord

Norton 16H side Bernardet 80.
 Davidian 55 Goutte d'Or.

Triumph T110 parf. ét. Ghersi
 Centre adminis. Bar-le-Duc.

Matchless 600 mot. refait av.
 side Simard susp. 85000 t. b.
 occ. pr. détails écr. à Bunel 2
 rue Jean Longuet, Bagneux.

BSA Golden 1953 32000 km
 équipement 2 casques 160000 f.
 Side Précé. g. 1955 40000 fr.
 Skoroszewski 11 r des Chate-
 let, Ormesson S-O (soir).

BSA 650 1955 twin 14000 km
 acc. cse ach. voit. Obe 54-15

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF tr. b. état 75000
 fr. Le Roch 14 rue Général
 Humbert 14^e.

Belle Puch 250 SG état neuf
 8000 km 170. Leveneur 100 r
 Doudeauville 18^e Roq. 67-52.

175 Puch SV 55 15000 k t. b.
 équ. 110. Blondel St Aubin
 Gaillon (Eure).

PUCH 250 SGS 1956 neuve,
 5000 k 180000. Lazarus 4 r
 Mont-Louis 11^e.

Puch 250 TF tr. b. état acc.
 visible 73 bd Péreire, Paris
 8^e. CAR. 39-96.

175 PUCH SVS 9500 t. b. ét.
 1 pl. Froment ANJ. 06-81.

MOTOS ALLEMANDES

BAS PRIX

157, av. du Maine 14^e.

BMW 500 sport cse malad. 12
 r d. Ecluse St Martin P. 10^e

600 BMW R67/2 comme neuve
 Crédit possible GUT. 19-30.

Moto side Zundapp KS 600 à
 rév. px 80000. Pörtal 15 rue
 du Plâtre, Paris 4^e.

500 NSU bas px imp. équ. Le-
 roy 204 r S. Carnot Bagnolet

TWN 250 px int. ét. nf S'adr.
 Quinton 9 rue du Petit Pont
 Paris 5^e après 8 h. le soir.

NSU OSL 250 mot. emb. nf
 sid. lég. Humblot caisse 65000
 Lemaitre 70 r Clisson P. 13^e

BMW 750 culb. parf. ét. av.
 ou ss side, vis. ts ls j. 18h30
 Boirat 6 r Longchamp Neuilly

BMW R12 ét. nf px 55000.
 Carnevali 52 r P. Joigneaux,
 Bois Colombes (Seine).

500 BMW R5 télesc. 70000.
 Ecr. Dufour 10 av. des Til-
 leuls, Brevannes (S-O).

A vendre Zundapp KS 600 b.
 ét. bas prix MAI. 32-92.

DKW

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

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa t. b. ét. sel. bl. 150.
 Dumant 3 Condorcet Dugny S

350 JAWA impec. + access.
 George 1 A. Tessier, Fonte-
 nay sous Bois (Seine).

350 Jawa 100000 17 r P. Loti
 Bourg-la-Reine (Seine).

Jawa 350 pft ét. px int. éc.
 Goltman 47 r L. Rollin Ivry

350 Jawa fin 1956 prix 200.
 Cassagnabère Manciet (Gers).

350 Jawa 53 parf. ét. feux
 dir. p. bag. sac. cur rem. mo-
 no Fulgur px 130. Maubianc
 h. b. ANJ. 44-53.

MOTOS ITALIENNES

Gilera Saturno 13000 k état
 imp. Multimoto 182 rue PV
 Couturier, Nanterre.

Rumi Super Sport 2 carbur
 900 km chez Jean de Gribaldy
 18 place de la Révolution, Be-
 sançon, à 180000 fr.

MOTOS AMERICAINES

Indian 4 cyl. mot. nf tte équ.
 parf. ét. urgent. Banse rue
 Bel Air, Saverdun (Arlège).

SCOOTERS

Vespa 55 pft ét. mec. p. brise
 p. bag. av. roue sec. 70. Lecler
 19 r Ternaux 11^e ROQ. 67-52

Vend cse maladie Rumi im-
 pec. access. intéressant 150000
 Lamy 225 rue Vaugirard.

Scot Rumi 1re main eq. 80000
 cpt 23 r Pont de Créteil St-
 Maur S ap.18h. ou lundi 3^e ét.

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

Vends scooter P. Vallée 125 cc
 9000 k prix 45000 Collier F. 8
 r Elisa Borey Paris 20^e.

Lambretta 56 3600 k ét. nf
 b. équip. Leininger 70 r Con-
 dorcet, Houilles (S-O).

A vendre scooter Manurhin
 avec accessoires 0 km, prix
 dessous tarif. 30 rue Campo-
 Formio GOB. 71-85.

MOTOS DIVERSES

CREDIT TOTAL

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

MOTOSACOCHE 5 CV MAG
 Jubilé avec side Préc. 3 mois
 gar. 30000 et 10 mois à 5000
 17 rue Pajol.

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
 MOTOBECCANE 350 bicyl. 55 c. nve
 MOTOB. 175, 57, équ. 2000 k
 125 PEUG., MOTOB., GUILL.
 Scoot. VESPA, LAMBR., PEUG.
 Créd. 1 an garantie 3 mois
 AUDEGEAN 137 av. Clichy 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

Ttes Motos et Scoot.

av. 10000 Crédit s/place
 157, av. du Maine, 14^e

Jean MURIT

3 fois Champion de France
 et 10 fois Recordman du Monde
 vous présente son grand choix
 de machines étrangères im-
 peccables

TRIUMPH, BSA

ARIEL, NORTON

AJS, BMW

PUCH, JAWA

toutes cylindrées

etc...
 Sidecar Précision
 Crédit Reprise au plus haut
 cours
 44 rue Paul Barruel, Métro :
 Vaugirard. LEC. 60-53.

Reprise motos et scooters sur voitures

BMW R51/2
 BSA 650 cc
 Sarcéla 350
 et 150 motos toutes marques
 Reprise - Crédit
 4, rue Beaurepaire, Pantin.
 VIL. 15-18.

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.

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 (Mé-
 tro La Fourche). (Fond pas-
 sage côté cinéma, accès et
 parking dans la cour).

A vendre twin anglaise, scoo-
 ter, vélomoteur, crédit total.
 AUTO-MOTO-SERVICE 62 av.
 de Choisy 13^e. GOB. 87-87.

MANQUE DE PLACE 50 MOTOS SOLDEES

René Gillet 750 et 1000 solo
 et side 50000
 DKW 350 NZ ét. neuf 80000
 Monet 200 Spéc. Cross 80000
 Jawa 350 bicyl. c. nve 120000
 Peugeot mot. nf tte eq. 75000
 BSA 250 télesc. 85. et 100000
 Terrot 500 RGST sus. AR 85000
 Puch 250 mot. neuf 90000
 Roy. Enf. 350 télesc. 85000
 Roy. Enf. neuve domaines
 1600 km 65000
 Zundapp KS 600 impec. 80000
 Zund. 4 cyl. à rémail. 65000
 Norton 16 H. BSA M20,
 Indian Scout 60000
 Vélomot. ttes marques. Sides
 Machines à réviser BMW,
 R61/66, 750 Cécroc, R. Gillet,
 Gnome et Rhône, etc...
 100 tonnes de pièces de récu-
 pération pour motos toutes
 marques.

30 voitures de 4 à 10 CV à
 échanger contre motos.
 Roger SCEAUX, 33 rue des
 Panoyaux. MEN. 98-81.

Achat - Reprise - Crédit

Liquidation Motos Bas Prix IVRY AUTO MOTO

28 rue de Paris, IVRY, M^o
 Pte d'Ivry et Pierre Curie.
 Ouvert dimanches et fêtes

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

DIVERS

Réparation toute machine à
 crédit. AUTO-MOTO-SERVICE
 62, avenue de Choisy 13^e.
 GOB. 87-87.

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

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

V. sidecar Précision. Vager,
 116 rue Réaumur, Paris.

VOITURE AUTOS BAS PRIX

à part. de 50000. SEG. 26-40
 Tricycle Vallée 1956 bon état
 ét. 4000 k Aut.12-76 de 10à12h.

ON DESIRE ACHETER

CHERCHE NSU, Max, Puch,
 Jawa ou BSA. Paiéral comp-
 tant. GUT. 19-30.

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

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

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

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

EUR. 79-90

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

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

Société cher. scooter Rumi,
 Lemb. ou moto étr. GUT.02-98

ECHANGES

Echange 4 CV contre scooter,
 moto. GOB. 87-87.

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

Mon auto c/moto

244 rue du Mesnil, Asnières
 Echanges votre MOTO c/la
 voiture de votre choix. AU-
 DEGEAN 137 av. Clichy 17^e

AUTO C/SCOOT.

157, av. du Maine, 14^e
 Simca 1200 imp. mot. neuf,
 contre moto BMW R67/3 ou
 R51/3. Houet 4 rue de la
 Corbinais, Dinard.

VENDEURS!

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

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

AGENT EXCLUSIF : ARIEL — JAWA — GNOME-RHONE — MONET-GOYON

TERROT — A.G.F. — IFA — AWO

Cyclomoteurs RHONSON

Scoters VESPA

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

CRÉDIT

VENEZ ESSAYER LE PULLMAN MONET-GOYON 125 CMC.

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse — GUT. 19-30

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

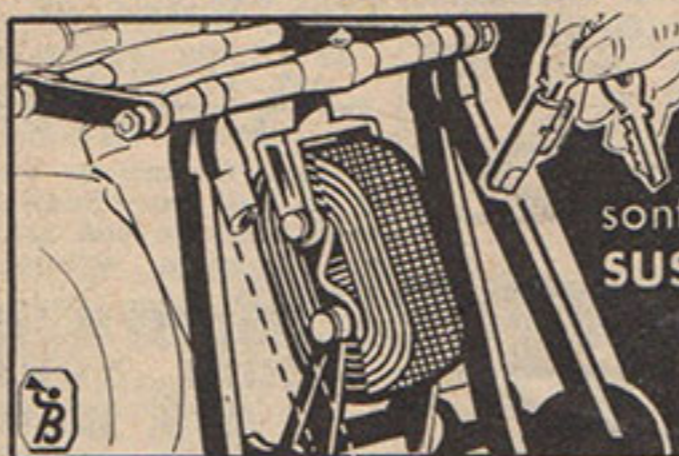
OCCASIONS RECENTES

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

choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Motos toutes marques

CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France

TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme moto, scooter
Location Scooters Manurhin



Toutes les motos
RIVA-SULKY
sont équipées en série avec la
SUSPENSION & L'ANTIVOL
NEIMAN

HARLEY-DAVIDSON

Agence Officielle : 14, Bd Sault - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

Scootermoto

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

LA PLUS PUISSANTE
ORGANISATION de VENTE

CRÉDIT

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

Concessionnaire des marques
VESPA, GNOME - RHONE,
MONET - GOYON
VELOSOLEX

JONGHI, TERROT, A.G.F.,
AWO, I.F.A. - N.S.U.,
VELOCETTE, TRIUMPH

GRAND CHOIX
D'OCCASIONS
AVEC GARANTIE TOTALE

S.I.D.A.M.

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

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

250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

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

LUTECE-MOTOS

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

★
Spécialiste

GNOME-&-RHONE
REPARATIONS

Service Après Vente assuré

Reprise de tous anciens modèles
Toutes pièces détachées
d'origine :

R4 - R5 - 175 - Lx 200
Types AX2, X, CV2, V2
Junior, Major, Super Major

LES ETABLISSEMENTS BEAUSOLEIL

9, rue St-Sabin PARIS-XI^e

Disposent d'un STOCK
de SCOTERS, MOTOS et VÉLOMOTEURS
à TRÈS BAS PRIX

et de toutes pièces détachées neuves
ou d'occasion pour anciennes motos
— REPARATIONS —

250 cc

CSEPEL - Sport

NEUVES, FIN DE SÉRIE, GARANTIE D'USINE

160.000 fr.

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS 17^e
WAGram 52-62

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

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

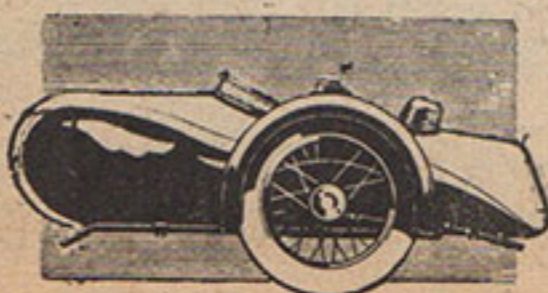
Equipements — Transformations

Bobinages - Volants
Magnétos - Dynamos

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

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

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



PRECISION

LE SIDE CAR
DES
CONNAISSEURS

LE VÉHICULE LE PLUS ÉCONOMIQUE

PER 12-04

39 bis rue Martre — CLICHY — SEINE

Ils sont indispensables ...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

Moto revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs



La 4 cv. Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs



La 2 cv. Citroën

TYPE TOURISME ET UTILITAIRE
Prix : 610 francs
Franco : 670 francs

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

CARACTÉRISTIQUES

Les freins - Le train avant
La suspension - Les roues
Les moyeux - Les pneus
Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le câblage - 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

BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX
EYQUEM N°112



VESPA
EYQUEM N°113



LE POULAIN
JUNIOR
EYQUEM N°112



MOBYLETTE
EYQUEM N°118



MONET-GOYON
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA
EYQUEM N°113



LAMBRETTA
EYQUEM N°113



LAVLETTE - VAP
EYQUEM N°113

MONTÉES EN 1^{er} ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS