

Moto revue

45^e ANNEE. — 29 JUIN 1957. — N° 1.347

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

Technique
compétition
deux temps.

ESSAI
250 CLAEYS



Un pilote a marqué le cinquantenaire
du T.T. : Bob Mac Intyre.

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 CITROËN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROËN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

L'ART DE CONDUIRE (Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)

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

Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

TABLEAUX MURAUX

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

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.

Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.

Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.

Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.

Moteur VELOSOLEX : 350 fr.

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

Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

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

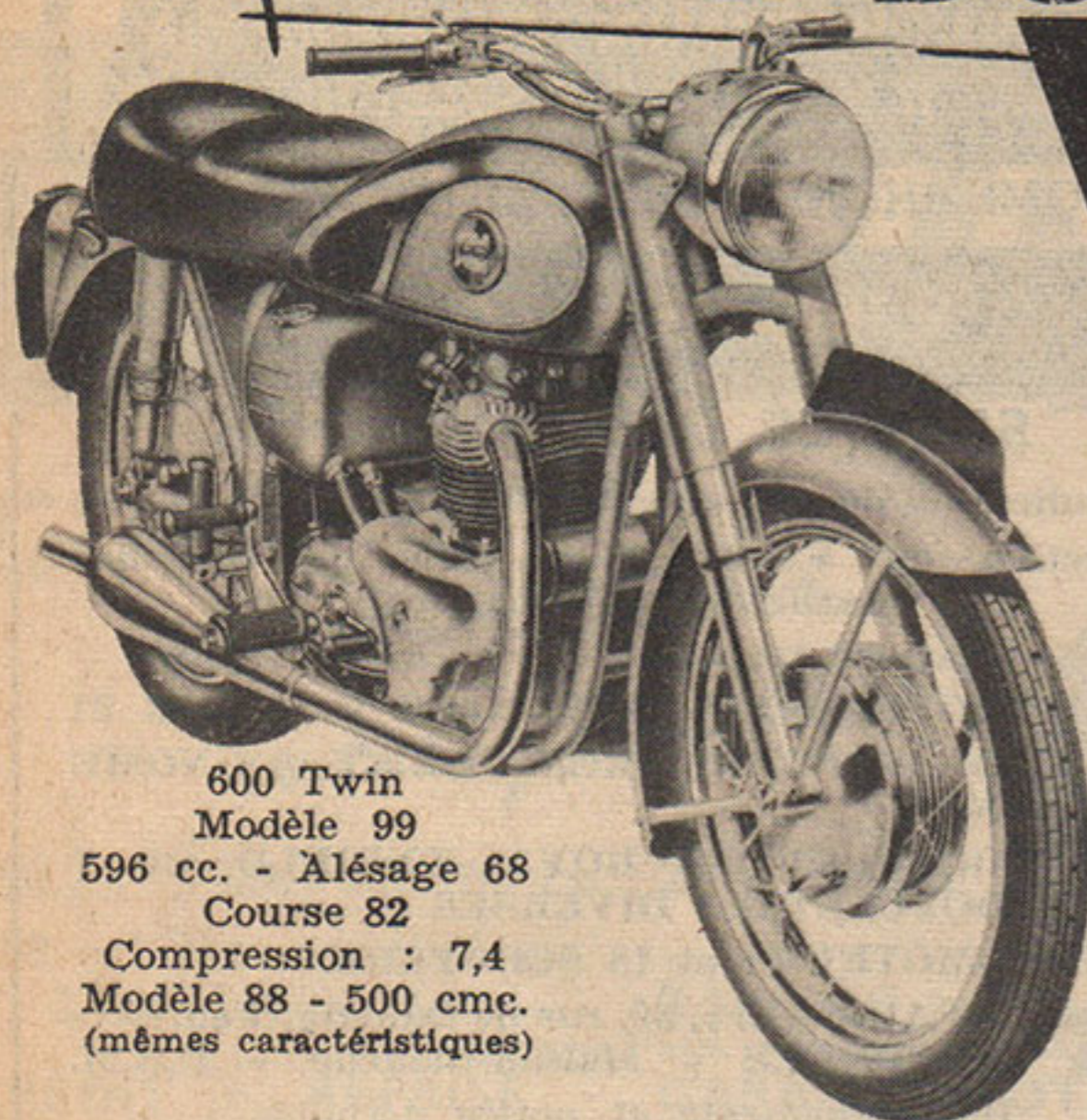
Catalogue détaillé sur demande

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

POUR LA 8^e FOIS CONSECUTIVE

Norton

ENLÈVE LE BOL D'OR 1957



600 Twin
Modèle 99
596 cc. - Alésage 68
Course 82
Compression : 7,4
Modèle 88 - 500 cmc.
(mêmes caractéristiques)

24 HEURES DE COURSE
AU CIRCUIT DE MONTLHERY
RECORD GÉNÉRAL BATTU : 2.830 km.
A 118 Km/h. DE MOYENNE PAR
LEFÈVRE-BRIAND SUR NORTON
MISE AU POINT PAR
C. GARREAU, LE
TECHNICIEN DE LA MOTO

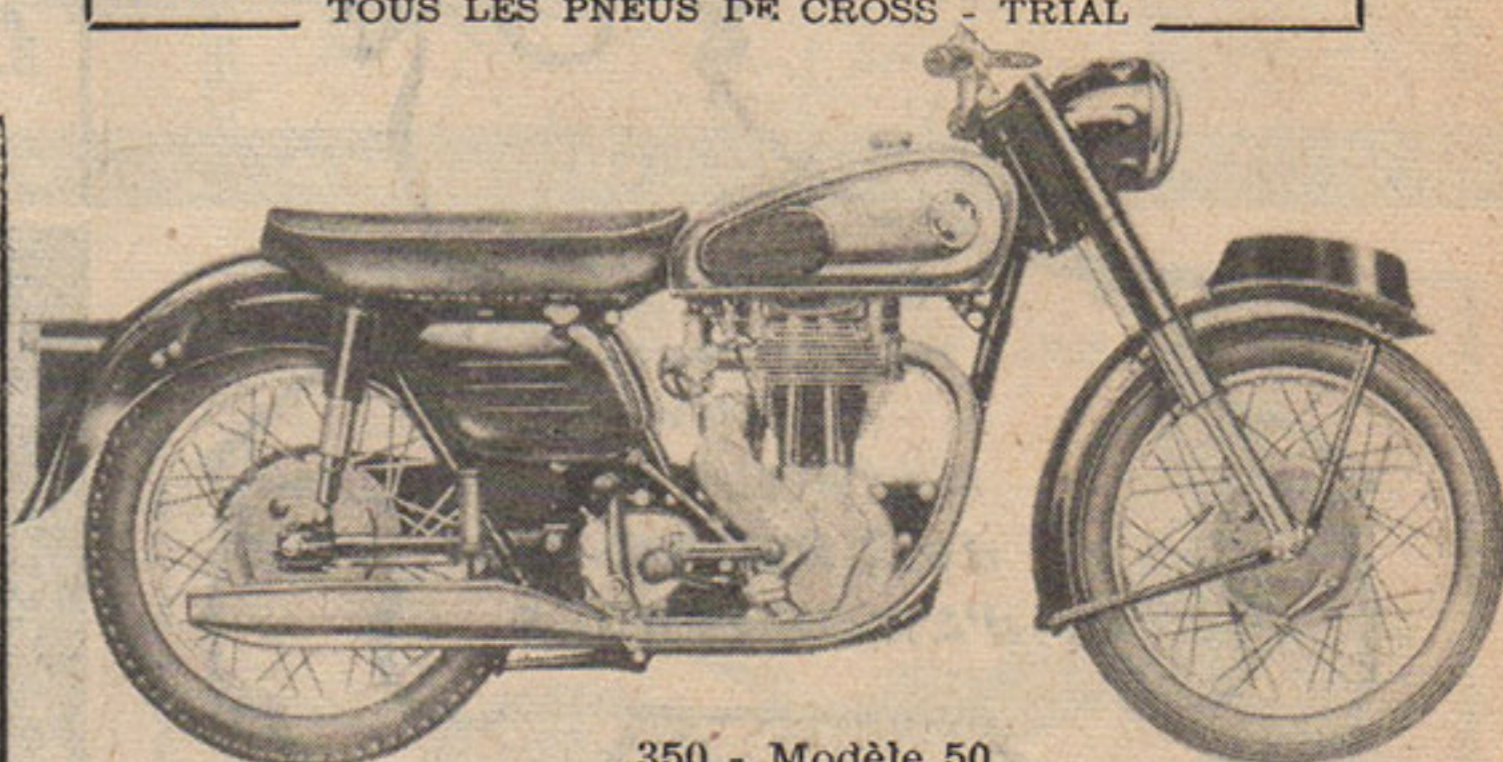
PNEUS FRANÇAIS ET ANGLAIS

		Enveloppes	Chambres
3,25×19	Ribbed Dunlop	4.000	600
3,25×19	Fort Dunlop, pavés	3.000	
3,50×19	Fort Dunlop, pavés	4.500	650
3,50×19	Ord. Dunlop, pavés	3.500	600
3,50×19	Michelin N.S. de	2.500 à 3.000	600
3,00×19	Avon S.M.	4.010	840
3,25×19	Avon	5.100	920
3,50×19	Avon S.M.	5.430	920
4,00×19	Avon	6.000	
3,00×20	Avon et Dunlop AV	4.000 à 4.500	820
3,00×21	Avon et Dunlop	4.000 à 4.500	820

TOUS LES PNEUS DE CROSS - TRIAL

ACHETEZ NOS OCCASIONS :

125 EXCELSIOR 1953 écl. compt. susp AR et AV	65.000
250 EXCELSIOR 1955 neuve susp. AV et AR selle double bicyl. oscillante	160.000
250 EXCELSIOR 1955 neuve susp. AV et AR 1 carburateur twin disp.	140.000
250 EXCELSIOR Twin, 2 carbu.	125.000
350 VELOCETTE 1954 roulé 5000 km tél. sus. coul. selle dble amor. hydr. roue à broc. pn. neufs	180.000
350 ARIEL écl. tan-sad parfait état	50.000
350 VELOCETTE 1953 tél. susp AR écl. comp. amort. hyd	180.000
350 NORTON 1956 démonstration sus. tél. gros moyeux	275.000
350 PANTHER culbut. 4 vit. tél. écl. compt.	100.000
500 NORTON modèle 7 sus. coul. écl. compt. selle dble	210.000
500 NORTON modèle ES2 tél. sus. écl. compt. révisée	160.000
500 NORTON 88 Featherbed 1956 gr. moyeux, roulé 6000 km sous garantie	325.000
500 NORTON Manx course état neuf écl. bat. compt. selle double	220.000
500 NORTON 88 Featherbed 1955 Daytona 175 kmh. démonstration	325.000
500 NORTON 88 Daytona 1954 170 kmh. mod. révisé	295.000
500 NORTON 88 Standard ent. révisée, écl. compteur réelle occasion	250.000
500 NORTON 88 Featherbed ent. état nf, écl. compt.	280.000
500 NORTON mod. 18 cul. gd rés. écl. tan-sad bon état	75.000
500 NORTON mod 16H typ. armée compt. rév. mod. kaki	50.000
600 NORTON Big Four 6 cv modèle armée à réviser, à partir de	50.000
600 NORTON 99 1956 170 kmh. état nf sous garantie	325.000
500 ESA B 33 Ph. inc. parfait état, absolument neuf ...	160.000
BMW Sport cabriolet décap. 328 - 150 kmh. parfait état reprise moto	525.000



350 - Modèle 50

348 cmc. - Alésage 71 - Course 88 - Compres. 7,3
Lots complets pièces détachées NORTON - EXCELSIOR
INDIAN - B.S.A. - ARIEL - MATCHLESS - VINCENT
RUDGES — Stock pièces LUCAS et AMAC
Pièces assurées pour toutes motos vendues

TOUS LES ACCESSOIRES

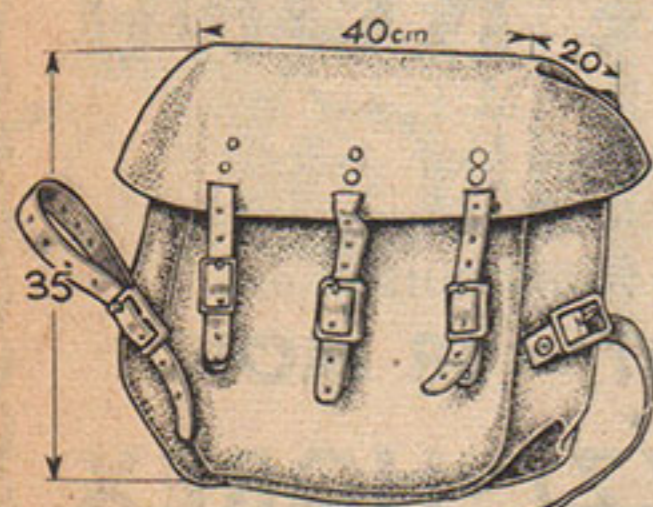
Dépositaire pour la France NORTON et EXCELSIOR
LES NOUVELLES EXCELSIOR 250 BICYLINDRES
SONT ARRIVÉES

Commandez vos MOTOS NEUVES
chez **GARREAU** et ses Agents
CRÉDIT 6 à 12 MOIS

Distributeur exclusif pour la France

C. GARREAU

22, RUE ROBERT LINDET - PARIS-15^e
VAU. 07-09



SACOCES AMÉRICAINES

Cuir chromé,
renforcées, dispositif
immédiat.

de démontage

LA PAIRE :

4.900 à 5.900 francs.

et Sacoques Spéciales
9.000 fr. la paire

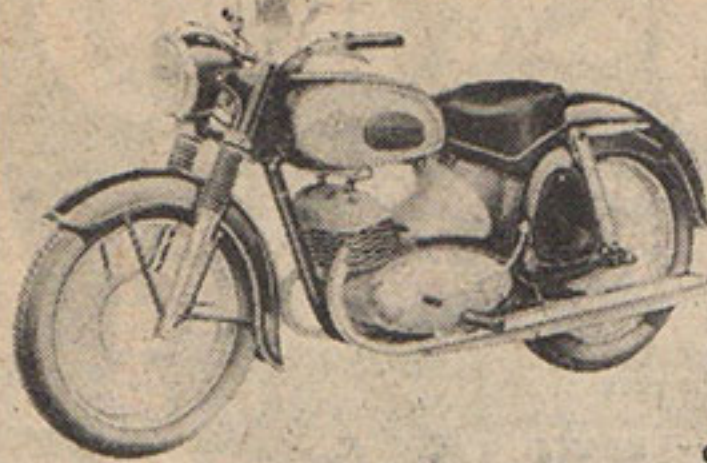
NOMBREUSES OCCASIONS
GARANTIES DE MOTOS RÉCENTES

Fermé le Lundi

SAINT-PAUL MOTOS

1, rue de Rivoli - PARIS 4^e - Tél. : ARC. 71-46

Métro: Saint - Paul



350 BICYLINDRES
Freins Lockheed

290.000 frs

Quelques modèles
disponibles immédiatement

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



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

ALERTEX

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

SERVICE DES DOMAINES

Adjudication du 11 Juillet 1957 à 14 h. à Paris (2^e)
Direction du S.C.V.M., 104, rue de Richelieu
(salle des adjudications)

Soumissions cachetées et enchères verbales

- 2 MOTOCYCLETTES BMW, types R 50 et R 67
- 2 MOTOS-SIDECARS (René GILLET et GNOME RHONE).
- 4 MOTOCYCLETTES ROYAL-ENFIELD et 7 MOTOCYCLETTES DIVERSES
- 14 VELOMOTEURS et 18 SCOOTERS.

visibles à PARIS (15^e), 39, rue de Dantzig, Fourrière
et à VINCENNES - Maison-Blanche - E.R.M.

Renseignements et notice détaillée :
Direction sus-nommée (Tél. : RIC. 63-46)

Sécurité d'abord!...
grâce au

MOTOS'STOP

BREVETÉ SGDG - MARQUE DÉPOSÉE

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

RÉCLAMEZ-LE A VOTRE MÉCANICIEN

Vente exclusive en gros
19, Avenue Henri Barbusse, Clamart

BSA - ARIEL

Tous modèles exposés
et disponibles

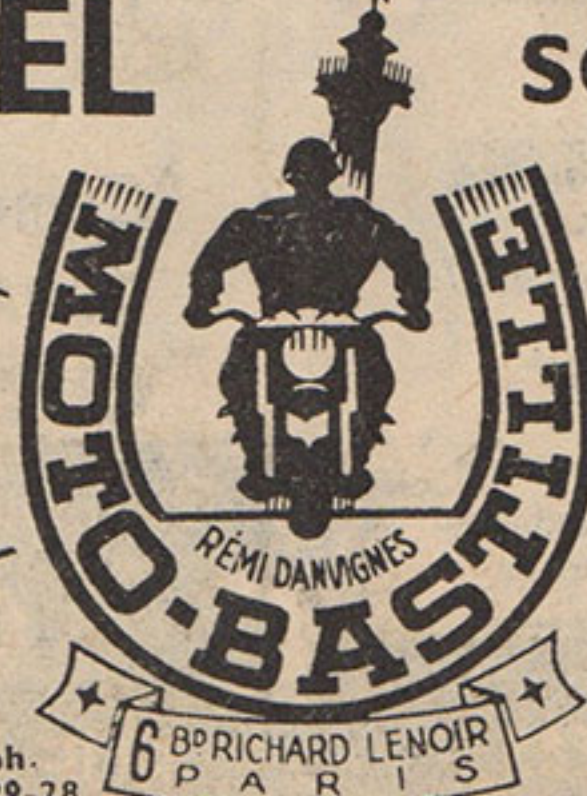
AWO - 250 cm³ cardan 205.000 frs

Stock complet
pièces détachées
d'origine



PUCH

Téléph. ROQ. 29-28



SCOOTER : RUMI

Expédition par retour
toutes pièces
contre remboursement.

CREDIT - 18 MOIS

GUZZI - HOREX

De bien belles motos
Des moyennes élevées
Dans la meilleure qualité

Réponse :
45 fr. timbres

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

*A puissance égale
la plus économique !..*

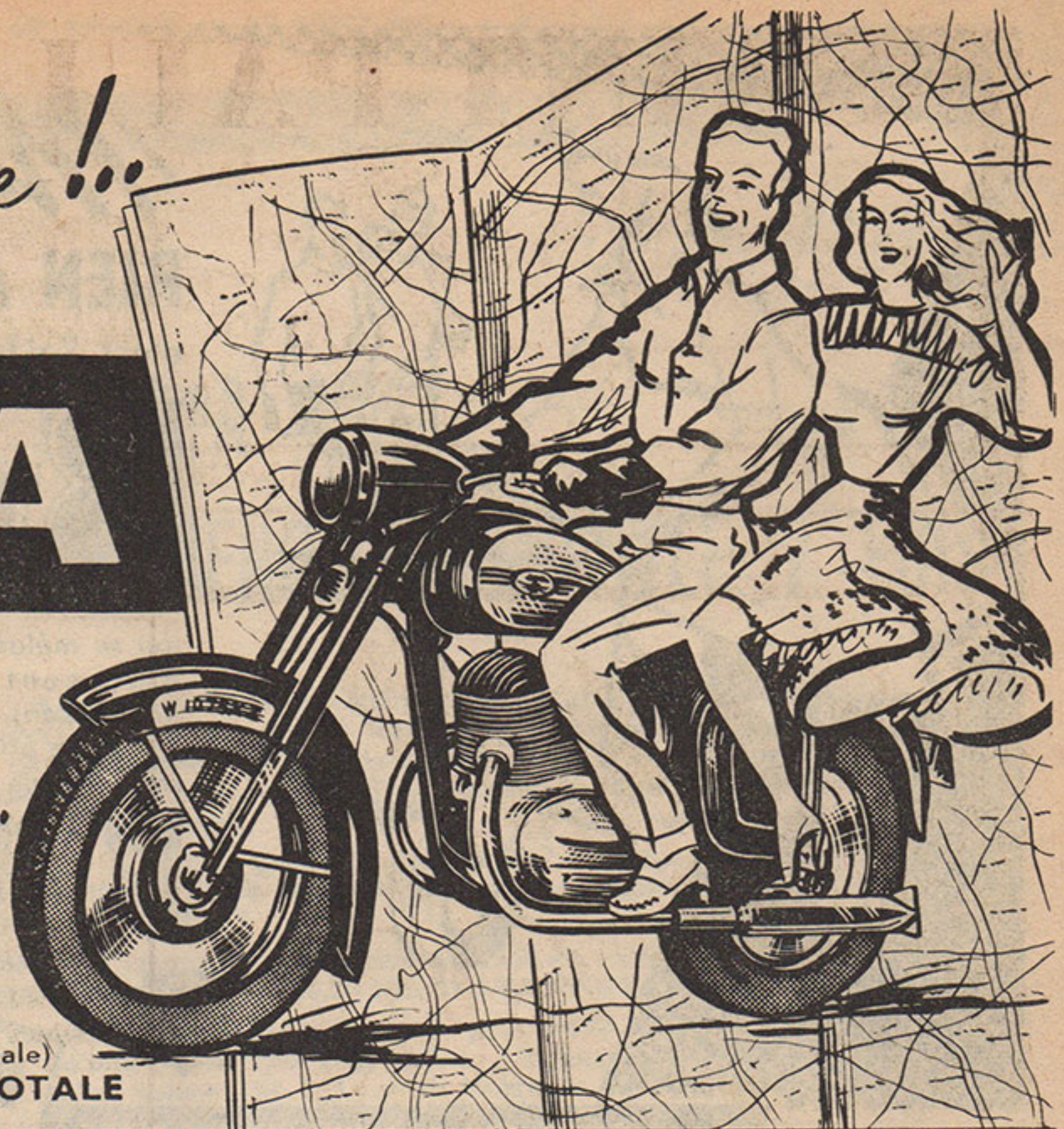
JAWWA

*Tenne de route
et suspension
incomparables!..*

250 cm³ 3 litres aux 100 km. 219.500 fr.

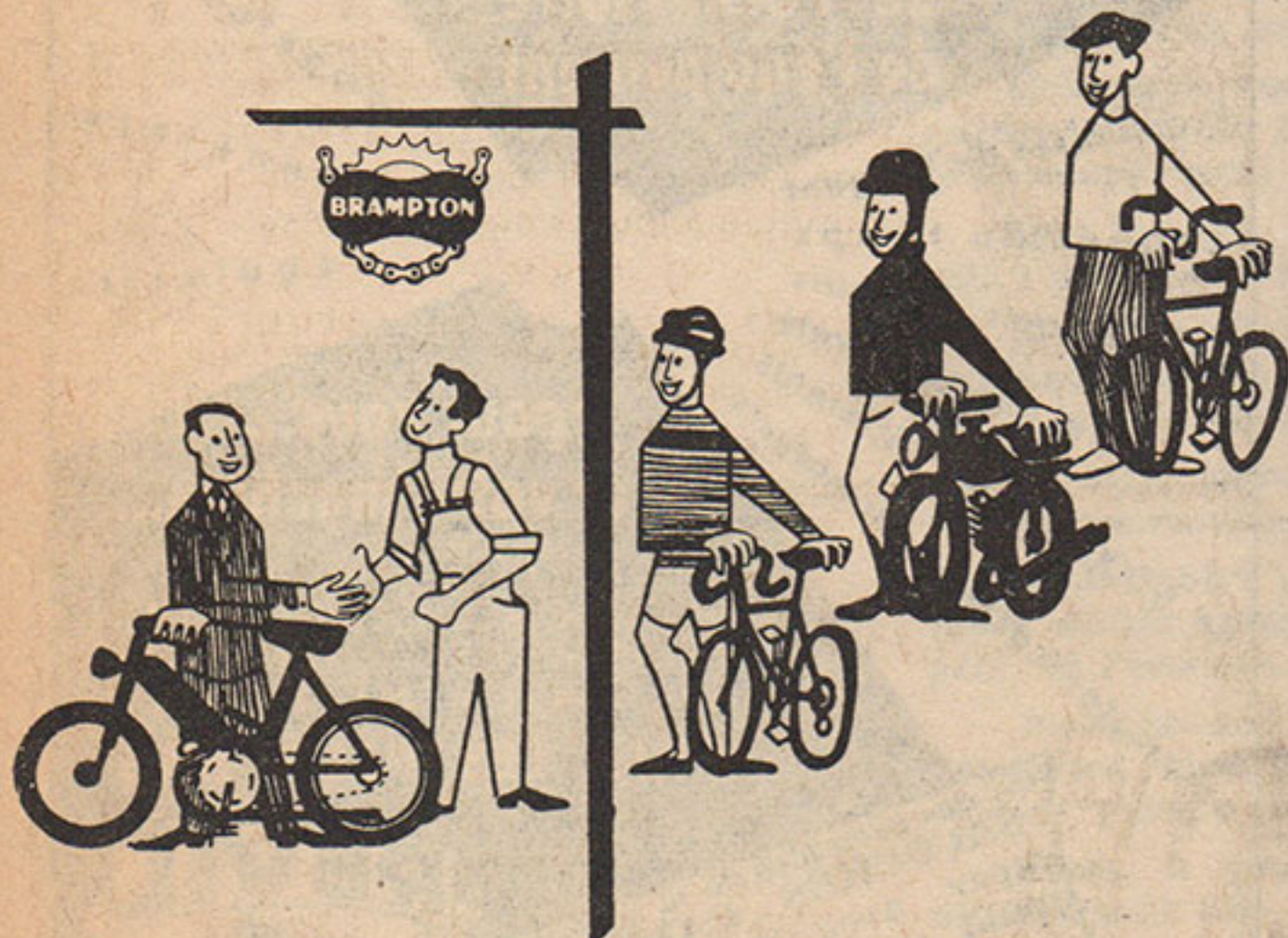
350 cm³ une vraie bicylindre
3 litres 1/4 aux 100 km. 249.500 fr.
(départ Paris, plus taxe locale)

CRÉDIT - REPRISE - GARANTIE TOTALE



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

**PAS D'HÉSITATION
POSSIBLE!**



BRAMPTON

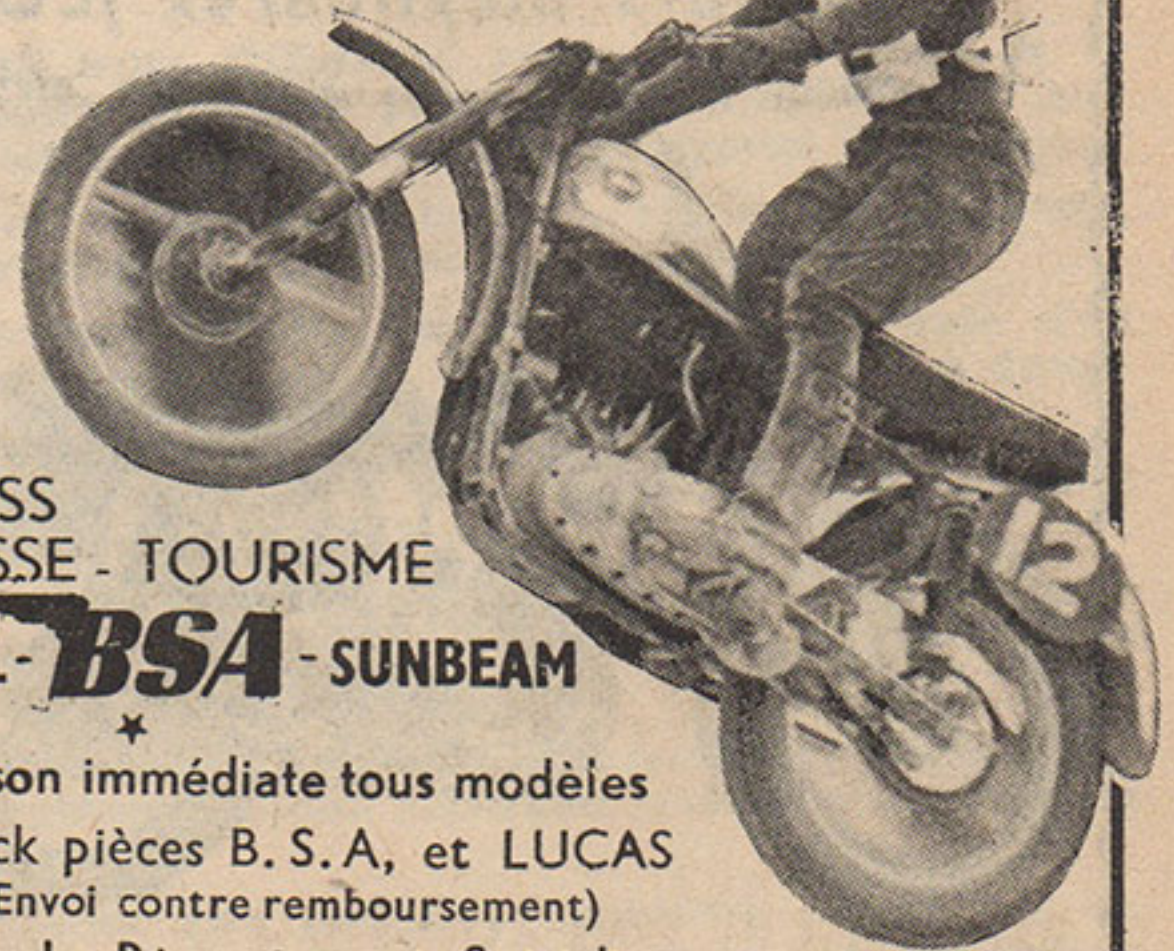


LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

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

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



Moi! JE NE CONNAIS
RIEN A LA MÉCANIQUE...

alors, j'ai fait confiance, une fois pour toutes à

Bret-oil

qui se mélange immé-
diatement et reste
diluée dans l'essence,
elle brûle parfaitement
sans jamais encrasser

MON SCOOTER DÉMARRE
VITE ET TOURNE ROND!

2 TEMPS SCOOTER

BRAVO BRET-OIL!



BRET-OIL - 4, RUE JEANNE D'ARC

ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40

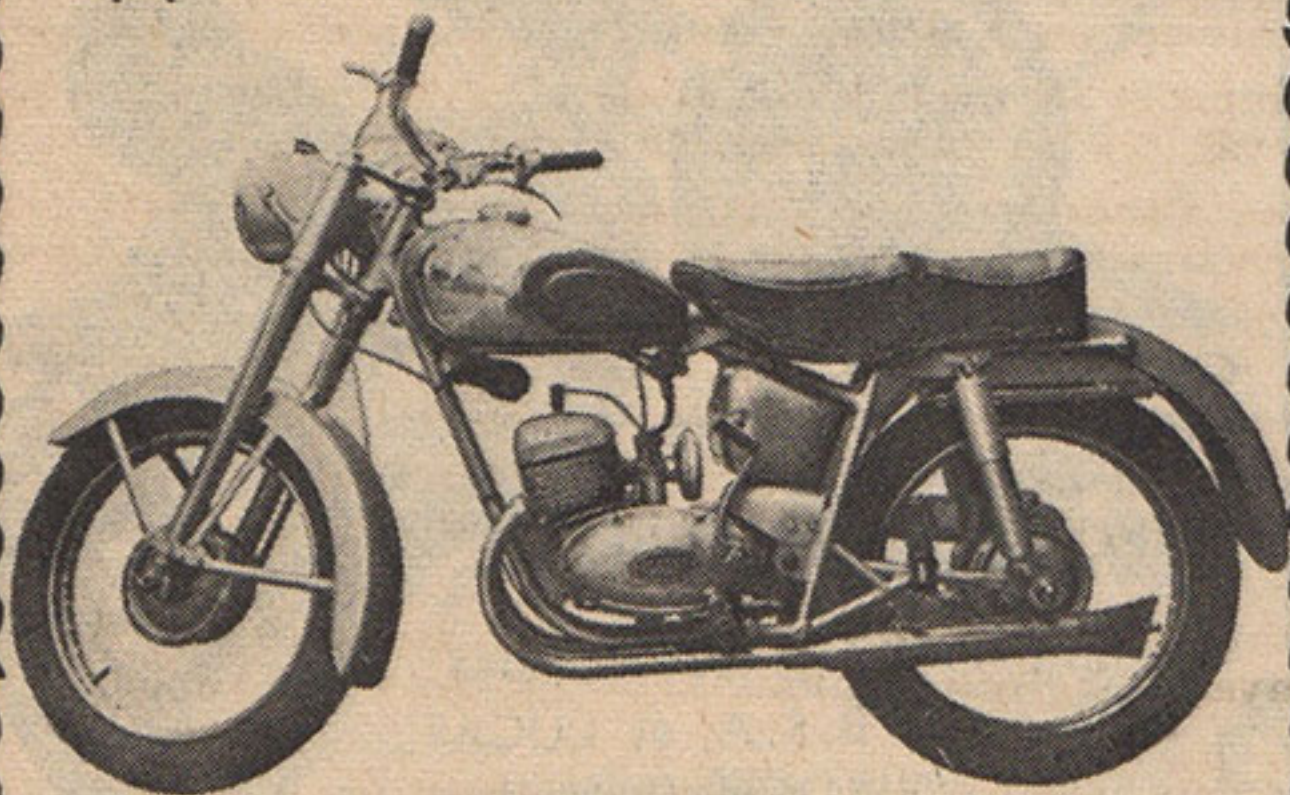
La première huile compoundée à l'élektrion

250 cc CLAEYS

Moteurs Bicylindres JLO

Equipement Bosch

Suspension oscillante



Exceptionnel : 190.000 frs

Valeur 260.000 frs

Importateur :

Garage ZÉNITH : 83, Rue de la Croix-Nivert
PARIS 15^e BLO. 11-20

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 :
SACOCHE CAMPING
imper avec poches, très
grand modèle à laçage :
44 x 37 x 23
la paire : **3.795 f.**
Expéditions en province

CHANTELUNE-FOZ

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE



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

Expéditions en province

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



DE 1956 A 1957 :

L'ESSENCE AUGMENTEE 7 FOIS !

L n'y a pas en France de contribuables plus souvent « sollicités » que les usagers de la route, parmi lesquels s'inscrivent en bonne place 5.000.000 de motocyclistes, vélomotoristes, scootéristes et cyclomotoristes dont les véhicules sont le plus souvent l'instrument modeste du transport quotidien domicile-lieu de travail.

De 1939 à l'heure présente, le prix de l'essence ordinaire est passé de 3,37 fr. le litre à 76,60 fr., soit une augmentation totale de 23 FOIS LA VALEUR INITIALE !

Quant au supercarburant, créé en 1950 et vendu primitivement 51,80 fr., il a supporté en sept ans 29,70 FR. D'AUGMENTATION PAR LITRE !

L'essence est aujourd'hui vendue plus chère en France qu'en Angleterre (53,50), qu'aux USA (20 fr.), qu'en Allemagne (54 fr.), qu'en Espagne (48,60), qu'en Suisse (54 fr.), qu'en Belgique (44,80), qu'en Autriche enfin (42 fr.) !

Il faut croire cependant que nous ne payons pas assez : on prétend actuellement, et sous couvert du retour à la liberté, nous extorquer 50 % de la totalité des « rentrées » procurées par les nouveaux impôts, en portant à 90 et 95 fr. le litre les prix de l'essence ordinaire et du super !

Dans les pays que nous venons de citer, ceux d'Europe tout au moins où le rationnement fut un moment institué, il y a beau temps que celui-ci a été supprimé, le retour à la liberté s'accompagnant non pas d'une augmentation, mais bien d'une DIMINUTION DU PRIX DES CARBURANTS, le coût du fret étant moins élevé depuis que le canal de Suez est redevenu praticable à la navigation !

Ces pays ont cependant leurs difficultés, leurs charges. Mais ils se gardent bien de frapper jusqu'à risquer de l'anéantir un trafic routier dont le développement croissant est à la base même de la prospérité économique !

Que le sieur Ramadier ait voulu « assassiner » la circulation motorisée, soit : né avec le cheval, il n'est jamais sorti du règne hippomobile !

Ses incohérences financières ont finalement précipité la chute d'un Cabinet dont les frénétiques exigences sur le plan fiscal ont réussi à décourager les meilleures volontés.

Et aujourd'hui, Monsieur Gaillard, vous voudriez reprendre et amplifier les séniles concepts de votre prédécesseur à la rue de Rivoli ?

Vous, notre plus jeune ministre, ne pouvez ignorer que notre économie toute entière succombe sous le poids des taxes effarantes incluses dans le prix de l'essence.

Nous savons vos difficultés, nous n'ignorons point que votre peu regretté devancier, bien qu'ayant largement ratissé l'épargne française, a laissé les caisses vides.

Mais, à votre tour, n'allez pas assimiler expédient à impôt : en augmentant une fois de plus le prix de l'essence, c'est tout notre complexe économique que vous frapperiez, c'est un pas de plus vers l'inflation que vous feriez accomplir au pays !

La France ne peut s'offrir le luxe d'un second Ramadier : l'argent qu'il vous faut, M. Gaillard, cherchez-le dans la réduction massive des folles dépenses intérieures de l'Etat, trouvez-le dans une œuvre d'assainissement financier qui vous vaudra l'estime de tous.

Sinon, vous allez au devant de la catastrophe !

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

AU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS

A ALBI

- ★ ORGANISATION DÉCEVANTE ET ERREURS DE CLASSEMENT ONT FAUSSÉ L'ÉPREUVE
- ★ BRASSINE enlève la 3^e manche
- ★ COMBES, malchanceux, et
- ★ ROBERT KLYM, blessé, héros malheureux de la course.

Au danois HANSEN la course préliminaire

Pour la première fois, depuis qu'il nous appartient de faire revivre à votre intention, dans cette rubrique du moto-cross, les émotions sportives que nous connaissons à suivre régulièrement le déroulement des grandes épreuves, nous avouons prendre la plume avec quelque réticence..., tant il faudra nous montrer sévère.

Et cependant, sur le seul plan de la course, la réunion d'Albi a tenu ce qu'elle promettait : les pilotes ne ménagèrent point leur peine et, sur ce tracé impitoyable, nous donnèrent un spectacle sportif sans reproche, comme s'ils eussent voulu, par leur belle tenue, effacer les regrettables insuffisances d'une organisation dont les faiblesses ont fait peser sur le bon déroulement de l'épreuve officielle la plus lourde hypothèque.

★

De cette bonne tenue des coureurs, nous voulons ici vous apporter la plus belle preuve, celle qui nous fut fournie par le malheureux Robert Klym, arrivé en même temps que nous sur le terrain et immédiatement frappé par la redoutable étroitesse de l'ensemble du parcours, au surplus dépourvu de véritable « droite » au départ, à moins de nommer ainsi les 35 mètres conduisant au premier obstacle, au premier rétrécissement de la piste.

Et cependant, Robert Klym, bien qu'assuré de sa position au classement général du Championnat (il menait alors avec 7 pts d'avance) se refusa à faire une course d'attente, sans brio, mais sans danger. Il prit l'allure habituelle, que le tracé d'Albi ne pouvait accepter. D'où la chute, et l'accident dont il vous sera parlé plus loin.

★

La réunion, favorisée par un soleil qui revenait à Albi pour la première fois depuis de longues semaines, n'avait pas attiré le très grand public : quatre à cinq mille spectateurs garnissaient les abords du terrain quand le départ fut donné aux engagés de l'épreuve d'ouverture, épreuve internationale sans doute, mais de composition un peu inattendue, puisque opposant à une honnête sélection régionale quelques étrangers de moyen renom (les organisateurs ont visiblement économisé sur le plateau).

Toujours est-il que cette confrontation ne manqua pas d'intérêt, quoique se limitant à un duel Cheshire-Hansen, chacun de ces deux hommes remportant une manche et le danois triomphant au classement général grâce à un temps meilleur que celui du britannique.

Les autres étrangers n'ont guère brillé... nous nous y attendions ! Chez nos régionaux, excellente course du toulousain

Ci-contre : le triomphateur de la journée, Gilbert Brassine, semble pleinement goûter une bien douce récompense !

En bas : Hansen, qui enlèvera l'épreuve préliminaire, a largement dominé ses adversaires à l'exception de Cheshire et Matéos.



Matéos, bonne prestation d'Aguirre. Malchanceux : Vila (repose-pied brisé) et Serrato (chaîne cassée).

Résultats : 1. Hansen (D) ; 2. Cheshire (GB) ; 3. Matéos (F) ; 4. Aguirre (F) ; 5. Pedersen (D) ; 6. Bickerton (GB) ; 7. Blumensaad (D) ; 8. Panis (F) et Melous (F) ; 10. R. Darrouy (F), ec...

CHAMPIONNAT : COURSE MOUVEMENTÉE

Il est environ 16 heures et le terrain baigne dans une atmosphère de lourde chaleur. Les haut-parleurs annoncent que 30 minutes sont accordées aux spectateurs pour aller se rafraîchir aux buvettes, tandis que les inters rejoindront leurs machines placées en parc fermé, comme l'exige le règlement de la FFM.

Domage que ce parc soit mal compris. Il est situé près de la ligne de départ, mais fort loin et en contre-bas de l'endroit où les coureurs ont été contraints de laisser leurs voitures, leurs remorques.

Résultat : nombreuses allées et venues des mécanos pour hisser là-haut tout le matériel de rechange, outillage, bidons d'huile, roues de secours, etc... Il y aura des oublis et Drobecq entre autres s'apercevra un peu plus tard, durant la course, qu'il a laissé dans sa voiture la chaîne de rechange qu'il lui faudrait !



16 h. 30... C'est l'instant que choisit M. Barouilhet, l'un des 4 vice-présidents de la FFM, pour se manifester. Il eut pu faire parler de lui beaucoup plus tôt, en formulant les plus pertinentes observations sur les nombreux aspects de l'organisation qui prêtaient à critique (et dont quelques-uns eussent pu être aisément corrigés) mais point : M. Barouilhet semble content de lui comme de son prochain et s'il abandonne un moment son cigare, c'est uniquement pour déverser au micro quelques louanges à l'intention de la Fédération et de l'AMCCA, pour inviter aussi le public au respect des consignes de sécurité.

Le public, lui, en a assez de ces parlottes officielles, de toutes ces formalités qui retardent déjà le départ de plus d'une demi-heure.

Et, tandis que commence le tirage au sort qui doit déterminer les places sur la ligne blanche, des murmures s'élèvent qui, bientôt, s'enfleront jusqu'à devenir huées, sifflets...

A Vesoul comme à Breteuil, le départ s'est effectué sur une ligne unique, chaque concurrent ayant la même possibilité théorique d'atteindre en tête le premier obstacle proposé par le tracé, facteur d'une très grande importance en motocross et sur nos terrains.

Ici, la chose n'est pas possible : la ligne de départ est trop étroite pour admettre les 19 partants, qu'il va falloir placer sur deux rangs. D'où ce tirage au sort.

A vrai dire, on avait d'abord songé à attribuer les emplacements de départ selon les temps chronométrés lors des entraînements. Mais il n'existe aucun règlement FFM obligeant les coureurs à se soumettre à cette « formalité » (il faudra d'ailleurs revenir sur ce point), et comme rares furent ceux qui s'y prêtèrent (Bertrand, 1.510 m en 1'49" ; Frantz, 1'52" ; Combes, 1'55"), force fût donc de se retourner vers la solution du hasard !

Dans le « chapeau de gendarme », la valse des petits bulletins est enfin terminée. Le sort a fait des veinards, bien placés pour démarrer en tête, et des malchanceux, relégués au second rang. Parmi ceux-ci, Frantz, à qui son « deuxième meilleur temps » n'aura guère profité. Habitué cette saison aux coups du destin, il n'en sourit pas moins gentiment derrière ses camarades.

Les spectateurs se déchainent : agacés par le retard apporté dans les opérations de départ, ils conspuent violemment les officiels, et c'est dans un concert de hurlements que nous gagnons le « Dos de Chameau », à 50 m de la ligne blanche, et où nous nous installerons pour suivre les événements.

L'endroit est ainsi baptisé parce qu'il présente deux bosses abruptes évidemment séparées par un creux, lequel est en fait une mare boueuse alimentée par le petit ruisseau qui murmure à deux pas de là.

Aux clameurs succède brutalement le silence : le départ vient d'être donné et, tout soudain, seul à deux mètres de la meute qui fonce à ses trousses dans le grondement des échappements, paraît un homme, René Combes, l'enfant du pays, qui s'est rué en avant dans une énorme détente et passe en tête devant nous, précédant un groupe compact de 17 hommes qui débordent dans les ronces de par et d'autre de la piste.

Un temps, et puis surgit Bertrand, tout seul. Il est tombé dans les premiers mètres et a déjà un gros retard.

Derrière Combes — qui mènera 28 tours durant, sur les 30 que compte la course — Robert Klym et Brassine font le forcing. Bientôt, le dernier nommé saute l'orléanais, tandis que Ledormeur cale son moteur en sortant de la mare, sous nos yeux : cette eau ne vaut rien pour les mécaniques ! Un moment encore, puis nous pointons : Combes, Brassine... et Schmid (qui confirme absolument tout le bien que nous pensons de lui). Mais où est donc Robert Klym ?

Laconiquement, les haut-parleurs font connaître qu'il est arrêté, qu'il abandonne.

L'ACCIDENT DE ROBERT KLYM

Il nous faudra attendre la fin de la course pour savoir ce qui s'est passé, et la vérité n'est pas belle à dire :

Tombé sous sa machine, la jambe gauche prise, Robert Klym est resté au beau milieu du circuit durant plus d'un tour, sans que les Commissaires présents vinsent lui porter secours !

N'est-il pas invraisemblable que des officiels chargés du service sur le circuit ne sachent point faire la différence entre un coureur en panne — qu'il ne faut pas aider à repartir — et un homme blessé, auquel il convient de prêter assistance de toute urgence ?

Mais ce n'est pas tout : allongé en bordure du circuit, Klym est resté trois quarts d'heure dans cette situation, le médecin de service ne sachant point trouver en lui-même l'autorité nécessaire pour obtenir le transfert immédiat à l'hôpital, et le directeur de la course ne croyant pas devoir assurer le passage à la voiture sanitaire, laquelle n'était d'ailleurs pas une ambulance, mais une simple camionnette de police-secours !

Nous voulons croire que la FFM saura prendre les mesures qui s'imposent après les faits lamentables que nous venons de rapporter. De telles fautes n'ont aucune excuse.

Pour Robert Klym, double fracture du tibia, voilà le bilan.

Ceci dit — que nous avons le devoir de dire — revenons à la course. Tandis que Combes poursuivait sa ronde en tête, assurant un train rapide, Brassine suivait sagement, ne prenant aucun risque, sa



seconde place suffisant à le hisser aux avancées du classement général du Championnat.

Derrière, Godey s'arrête un moment (il finira sans câble de débrayage) et Bertrand accomplit un fantastique retour, qu'il compromettra d'ailleurs par quatre chutes sans gravité.

Schmid maintient sa troisième place, mais Chuchart et René Klym se rapprochent à leur tour.

Déjà, il devient malaisé de suivre ce qui se passe plus loin : il y a tant de « gamelles » ramassées, tant de casse, que les hommes s'arrêtent, repartent, s'arrêtent encore, et l'on ne sait plus trop bien où l'on en est ! A part Ber-



En haut : Terry Cheshire a remporté la première manche de l'épreuve préliminaire, dans laquelle le toulousain Mateos, en bas, à droite, fit une très belle et acrobatique exhibition.

En bas à gauche : l'opération de tirage au sort des places pour le départ de l'épreuve du Championnat. La secrétaire de l'A.M.C.C.A. présente le « chapeau de gendarme » à Drobecq. - A l'extrême gauche : Chuchart, en partie masqué par la jeune femme.



trand. Darrouy Auguste et Ledormeur, il semble bien que tout le monde soit doublé. La chose est certaine, en tous cas, pour Melioli (hulle dans la magnéto), Jacquemin, qui monte aujourd'hui la BSA d'Ance, mais n'en crève pas moins, Drobecq, qui casse sa chaîne, etc...

DRAME EN DEUX TOURS

Et, alors que rien de nouveau ne semble devoir survenir, alors que nous nous préparons à rejoindre le poste de chronométrage où va se juger l'arrivée, c'est la catastrophe pour René Combes : il sent Vouillon derrière lui, Vouillon archi-doublé et qui fonce pourtant comme si la victoire l'attendait au terme de cet effort ! Que se passe-t-il donc dans l'esprit de Combes, comprend-il seulement à quel mobile il obéit quand il augmente lui-même son allure, pour ne pas laisser passer Vouillon ?

Toujours est-il que le terrain, jusqu'ici pitoyable envers Combes parce que celui-ci le connaît bien, n'acceptera pas longtemps la vitesse toujours croissante du leader : un tour encore, et c'est la chute, sans bobo quand même.

★
Se relevant immédiatement, Combes repart, conservant sa première place, mais Brassine s'est maintenant dangereusement rapproché, se tenant prêt à exploiter la moindre erreur de son adversaire.

Est-ce cette menace qui précipite les événements ? Combes est déchainé, il joue son va-tout et chute une seconde fois. Brassine trouvant désormais l'ouverture, file en tête, s'assurant quelques mètres d'avance au seuil du dernier tour.

Ces dernières minutes sont hallucinantes : René Combes est remonté en selle aussi vite qu'il l'a pu et « suce » littéralement la roue du parisien.

Les deux hommes abordent ensemble et pour la dernière fois le « dos de chameau », où Combes va porter sa dernière attaque. Las ! il est gêné, coupe, retombe dans le creux boueux où son moteur « avale » de l'eau et cale.

★
C'est fini. Le grand vaincu achève à pied le dernier tour de la course, sous les ovations d'un public délirant.

★
Nous eussions souhaité que cette magnifique et dernière phase de l'épreuve pût nous fournir notre conclusion. Malheureusement, cette réunion d'Albi (qui, vue sous l'angle strictement sportif, fut de la plus belle qualité), devait, sur le plan de l'organisation, se terminer encore plus mal qu'elle n'avait commencé.

En effet, après qu'un premier classement eût été publié au poste de chronométrage par les soins des 3 pointeurs officiels, les résultats de cette troisième manche du Championnat de France international furent remis en question, au siège de l'AMCCA, sur réclamation de René Klym et de Jacques Charrier, ce dernier se fondant sur un « comptage » opéré à titre privé par son épouse.

A l'issue d'un long conciliabule qui réunit dans le bureau du directeur de la course les 3 pointeurs officiels, le représentant de la FFM, M. Barouillet, et Mme Charrier munie de son document personnel, il fut annoncé qu'une « omission » avait été découverte dans l'une des feuilles officielles de pointage et qu'en conséquence un nouveau classement, en concordance avec les indications des deux autres feuilles comme de celles figurant sur le document « officiels » de Mme Charrier, se substituait au précédent.

★
Nous voulons bien... Mais quelles garanties offre un classement établi dans de telles conditions ? Sont-ce là le chronométrage rigoureux, le contrôle sans défaillance qui devraient être de règle dans une compétition aussi importante qu'un Championnat de France international ?



Ci-dessus : les inters au départ. On distingue, de gauche à droite : Barbara (25) ; Schmid (35), derrière qui on peut voir Frantz (en seconde ligne) ; Chuchart (19) et l'infortuné Robert Klym (5). - Au centre : Combes, vainqueur moral de cette épreuve. - En bas : Paul Godey a confirmé ses bons résultats de cette saison.

Les 4 premiers ne sont pas en cause. Ils sont à leur place réelle. Pour les autres ? Nul doute qu'il y ait des victimes !

La réunion d'Albi nous aura donc apporté de précieux enseignements pour l'avenir. Il est clair que l'organisation du Championnat réclame d'autres soins que ceux qui lui furent prodigués là-bas et il appartiendra dorénavant à la FFM de s'entourer des garanties les plus sérieuses avant que d'accorder les épreuves à telle ou telle ville, à tel ou tel club.

Disons-le tout net : s'il faut un exemple, qu'on prenne celui fourni par Vesoul. Nous y avons suivi une manifestation de la plus haute tenue.

Le Championnat ? Il y a là tout un règlement non pas à revoir, mais à définir.

Nous ne manquerons pas d'y revenir !

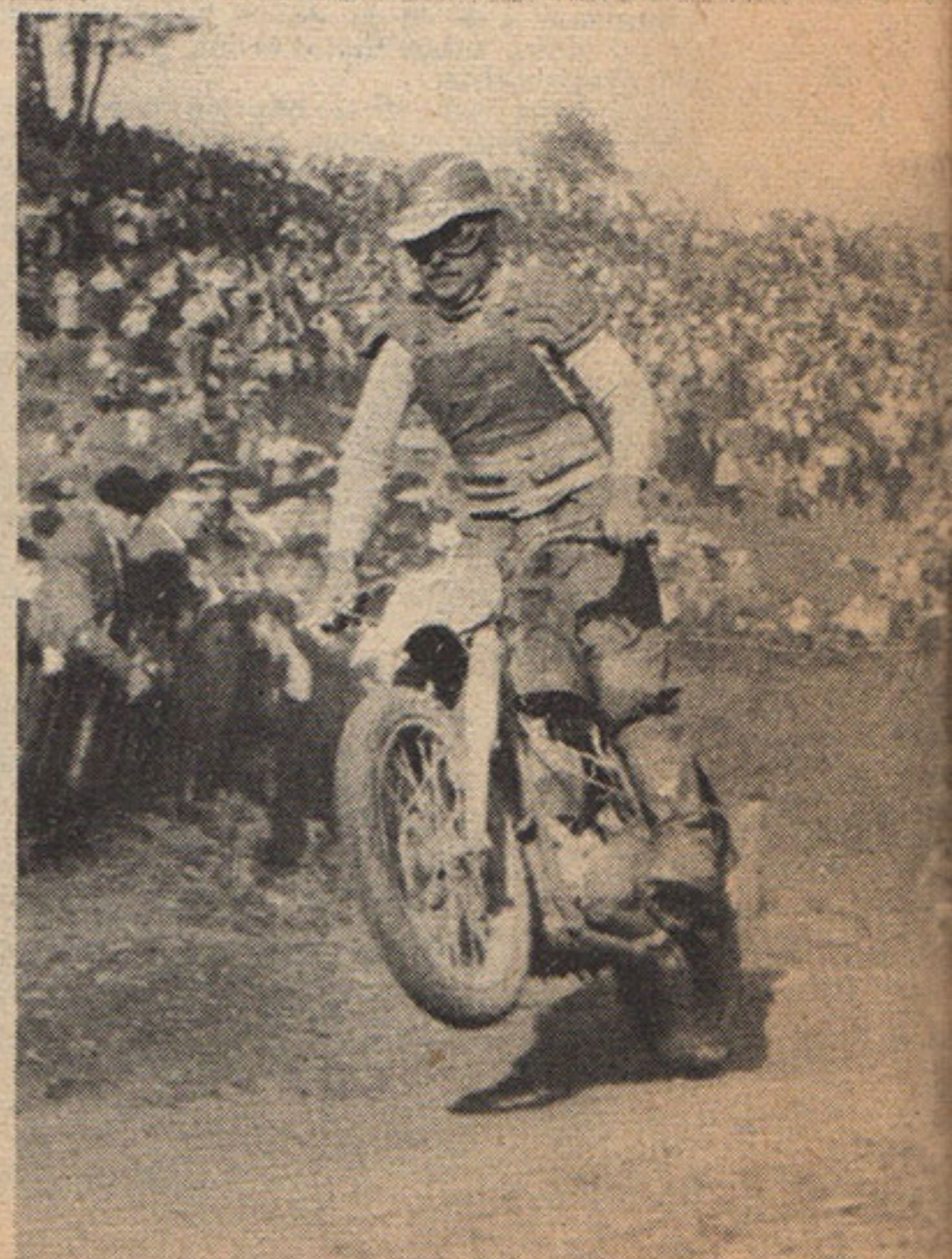
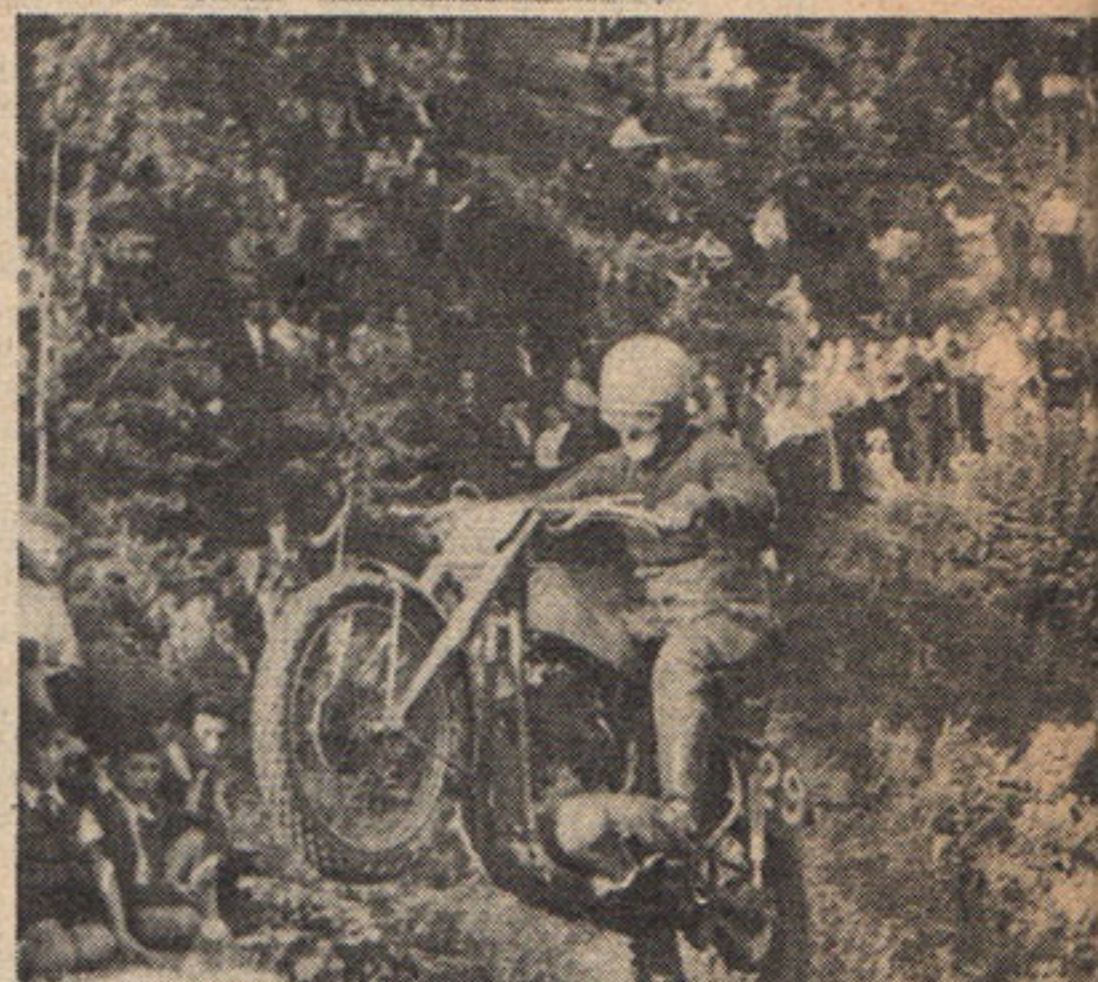
R.C.D.

RESULTATS TECHNIQUES

Champ. de France, 3^e manche (sous toutes réserves) : 1. Brassine (BSA) ; 2. Chuchart (BSA) ; 3. Schmid (BSA) ; 4. Klym René (BSA) ; 5. Godey (BSA) ; 6. Ledormeur (BSA) ; 7. Charrier (BSA) ; 8. Darrouy (BSA) ; 9. Bertrand (BSA) ; 10. Combes (BSA) ; 11. Frantz (Matchless) ; 12. Lusseyran (BSA) ; 13. Barbara (Triumph) ; 14. Jacquemin (BSA) ; 15. Lefèvre (BSA) ; 16. Vouillon (BSA) ; 17. Drobecq (BSA) ; 18. Melioli (Gilera) ; 19. Robert Klym (BSA).

Classement général avant la dernière épreuve (Mayenne, 30 juin) : 1. Brassine et Robert Klym, 13 pts ; 3. Schmid, 14 pts ; 4. Chuchart, 15 pts ; 5. Ledormeur, 16 pts ; 6. René Klym, 17 pts ; 7. Godey, 18 pts ; 8. Bertrand, 21 pts ; 9. Combes, 23 pts ; 10. Charrier et Vouillon, 26 pts ; 12. Jacquemin, Darrouy, Melioli, 28 pts ; 15. Frantz, Lefèvre, Lusseyran, Barbara, Drobecq, 30 pts ; 20. Hazianis, 33 pts.

Rappelons qu'Hazianis, blessé à la veille de la première manche, n'a pu participer à aucune de celles-ci, totalisant donc 11 pts à chaque fois.



BOB MAC INTYRE

ÉTOILE DU CINQUANTENAIRE

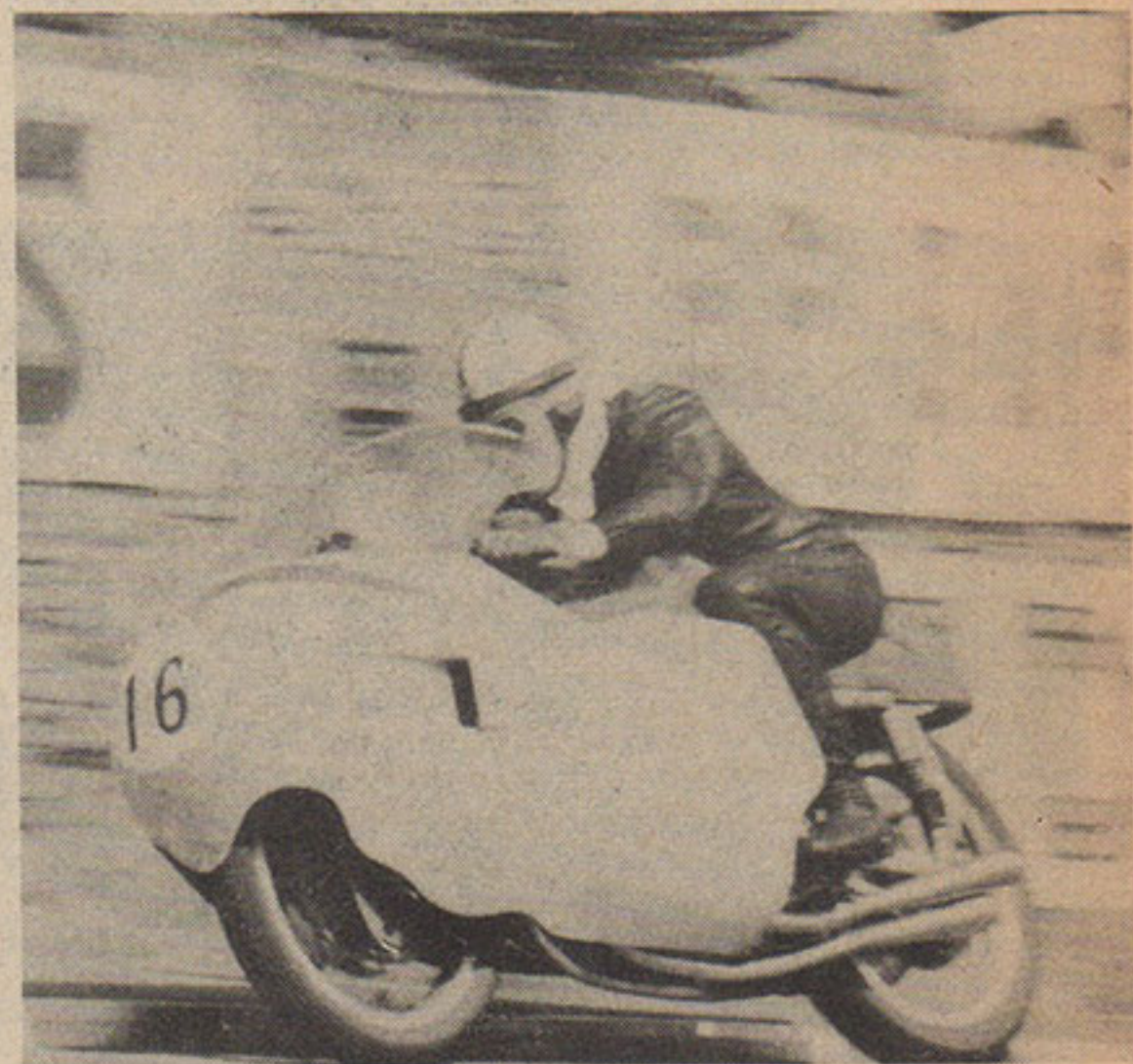
DU TOURIST TROPHY

- ★ A MONDIAL LES 125 ET 250
- ★ A HILLEBRAND LES SIDE-CARS

(DE NOTRE ENVOYE SPECIAL)



A gauche : les trois premiers du Junior : Campbell 2^e sur Guzzi, Mac Intyre 1^{er} sur Gilera et Brown 3^e sur Gilera.



Ci-dessus : Surtees qui, en 350, courait avec un carénage, et, ci-dessous, Brown.

LE JUNIOR T.T.

La ville de Douglas était en fête lorsque nous sommes arrivés, la veille de l'ouverture des courses du « Tourist Trophy », dont c'était le « Golden Jubilee ».

Partout des banderoles, des drapeaux, des décorations florales ; et, dans toutes les grandes artères, des haut-parleurs diffusant de la musique en permanence, interrompue parfois par l'annonce, ô combien importante pour les britanniques, des résultats d'un match de cricket ! Toute la ville, depuis la jetée dont la balustrade était d'un vert flamboyant, jusqu'aux hôtels et cottages disséminés sur les hauteurs, avait fait « peau neuve », partout les peintres étaient passés, certains travaillaient encore, et rarement visiteur a pu voir une cité si coquette et si bien parée que Douglas célébrant le « Golden Jubilee » de la célèbre épreuve qui vit le jour le 28 mai 1907, avec la victoire de R.C. Collier sur une 350 Matchless, à la vitesse, effarante pour l'époque, de 62 kmh.

Au « Junior », le vainqueur fera, cette année, presque trois fois plus vite, à la moyenne de 152 kmh.

★

Aussi le lendemain de notre arrivée, c'est bien avant l'instant du start, fixé à 11 heures, que nous nous sommes rendu sur l'aire de départ, savourant d'ores et déjà le plaisir d'assister à l'une des plus belles courses qui soient. En arrivant, nous vîmes combien cette épreuve est la course des anglais par excellence et l'amour qu'ils y portent. Une organisation parfaite, tout se déroulant dans l'ordre et à l'heure prévue, des compétences certaines à tous les échelons.

★

Au départ, face aux tribunes et de

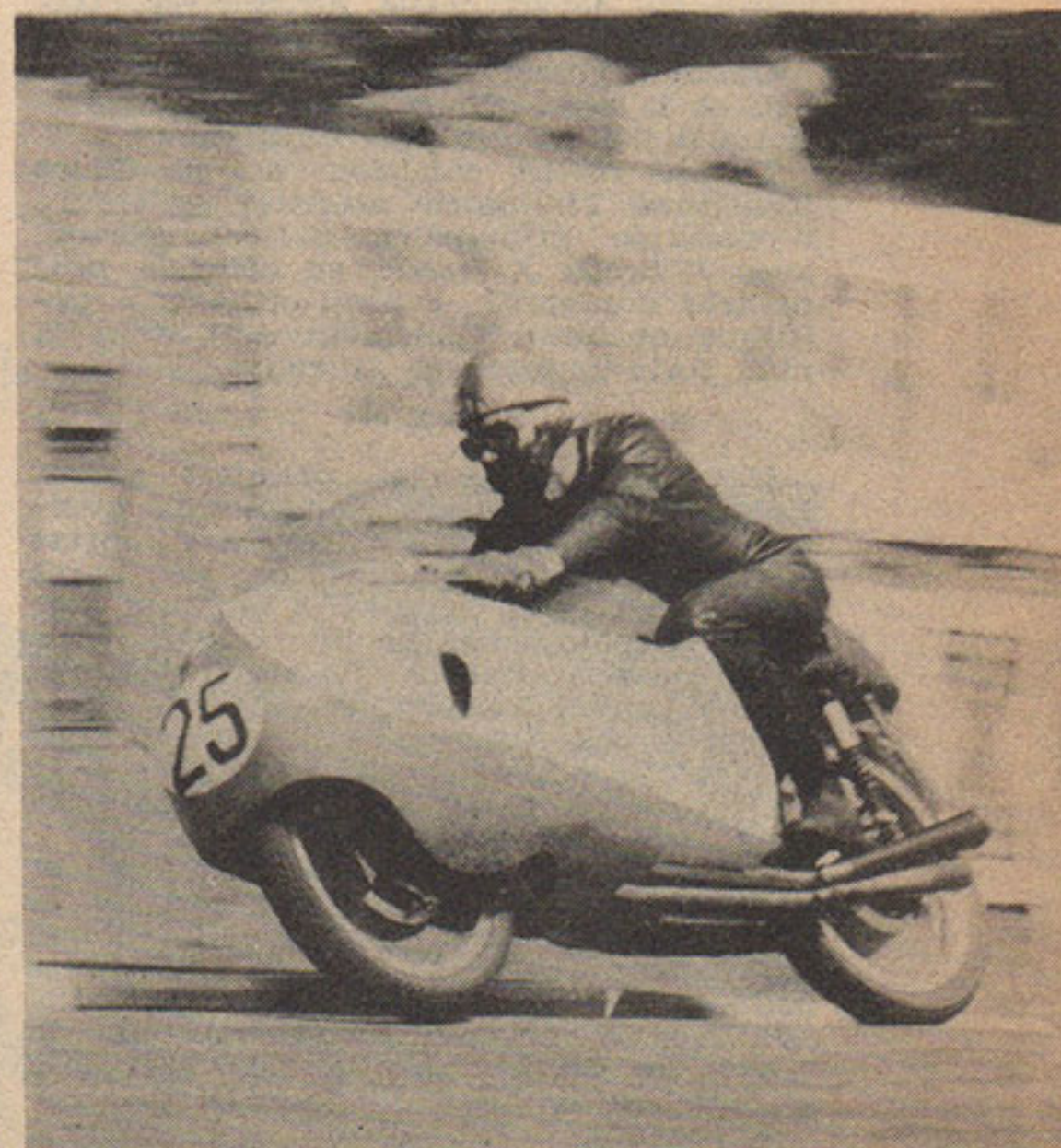
l'autre côté du circuit se trouvent d'immenses tableaux noirs mis à jour tour après tour, les uns indiquant la position des coureurs au classement, les autres leurs temps et vitesses.

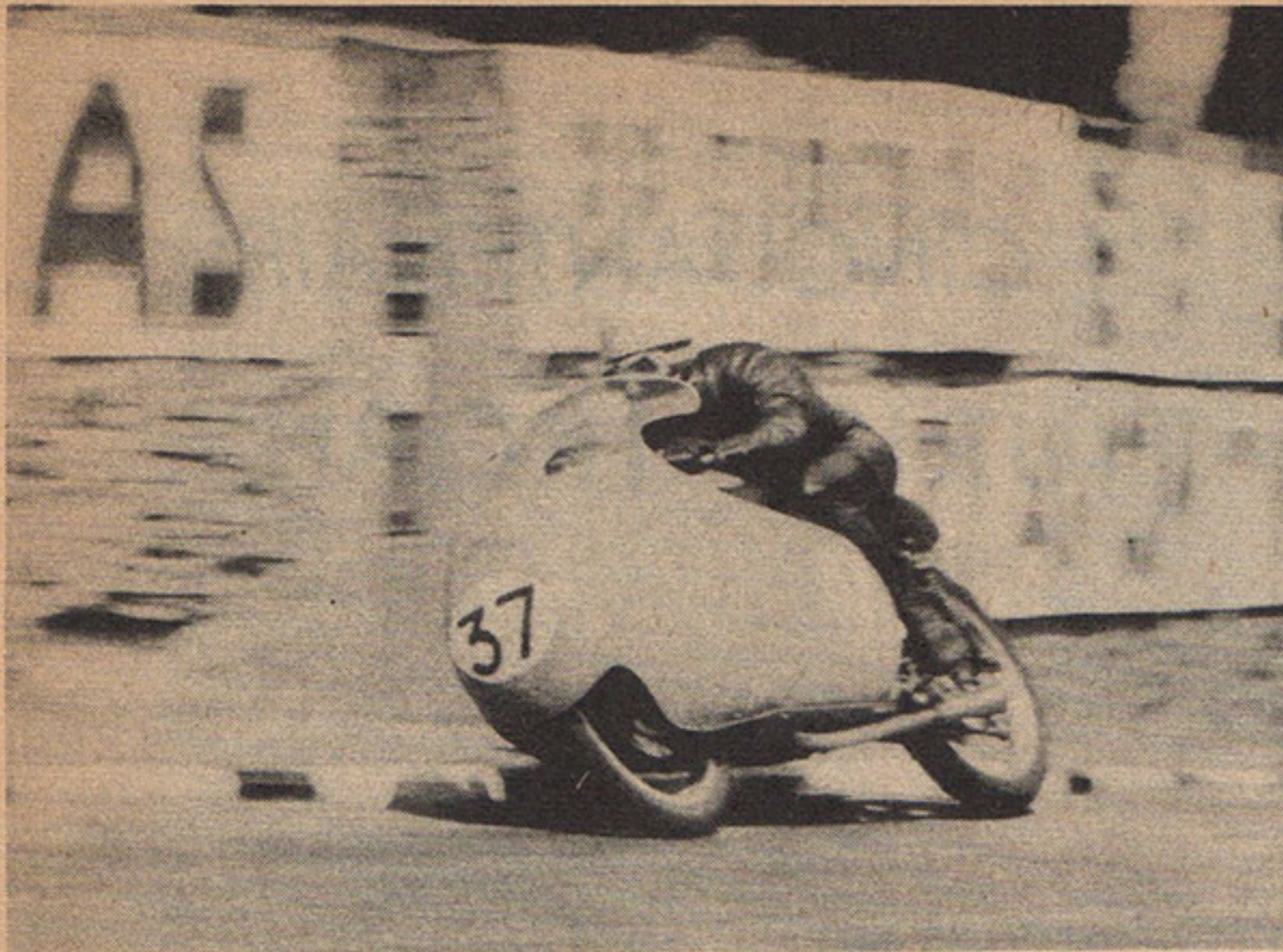
Près des officiels une tribune est réservée à la presse ; à chaque place un appareil individuel permet de téléphoner à l'extérieur, de demander des renseignements à la tour de contrôle. Charmé de cela, nous ferons plus tard un essai et préparant avec soin nos phrases dans un style absolument châtié, demanderons quelques renseignements ! Las ! parlant anglais avec un assez fort accent méridional, nous eûmes l'impression d'être incompris et, dépité, raccrochâmes le téléphone... invention pas encore au point, semble-t-il !... d'autant plus que notre voisin torturait sa machine à écrire en criant dans son micro. Cela nous rappela à « notre » salle de rédaction. Aussi, prenant notre appareil photo, nous allions vers la ligne où le départ du JUNIOR TT allait avoir lieu. Disons plutôt les départs, car il y a plus de 80 concurrents, tous partant un par un à quelques secondes d'intervalle.

★

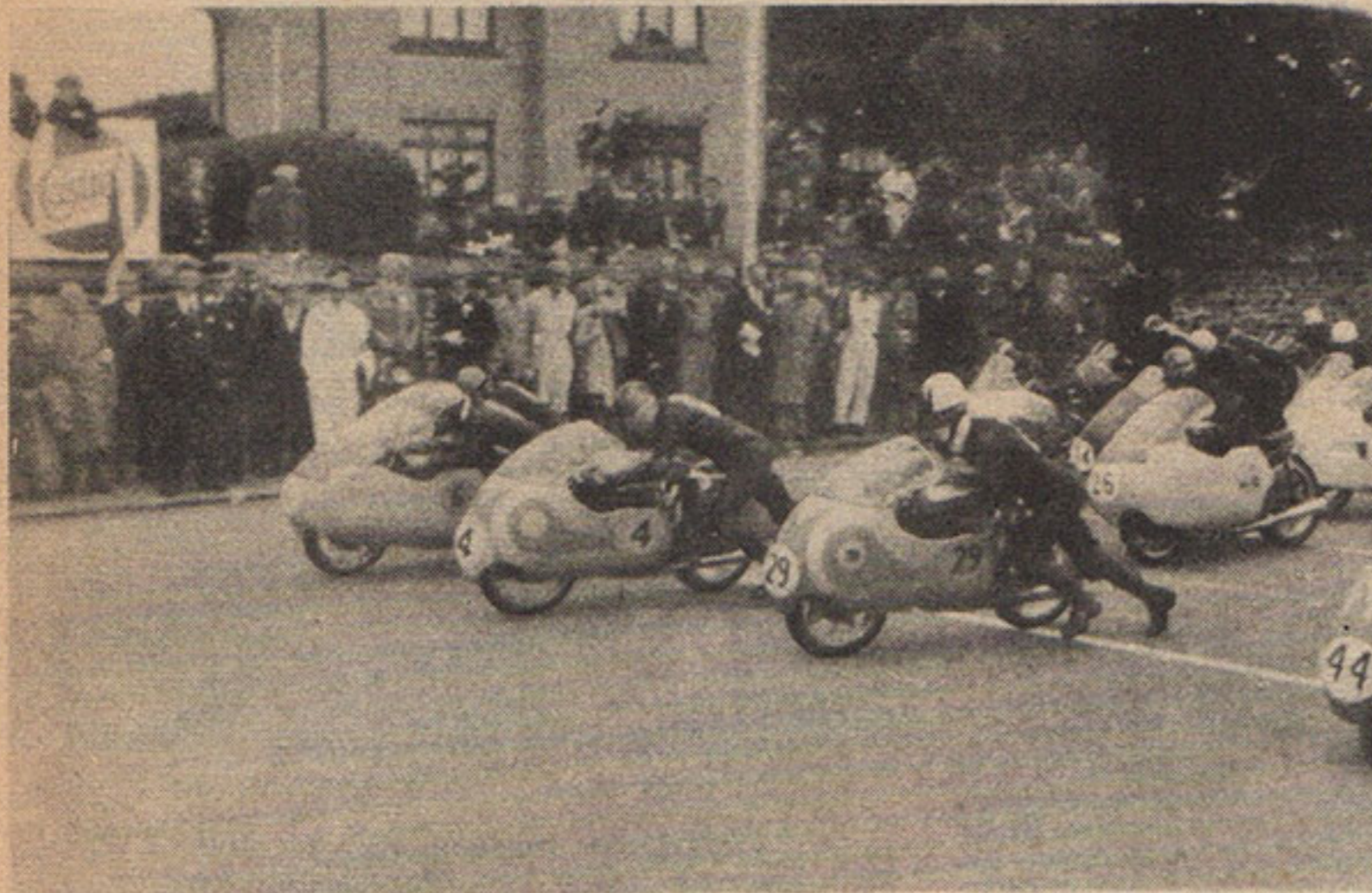
Banks ayant grillé une soupape en chauffant et Chadwick ne partant pas, il reste donc 78 concurrents. Tous sont maintenant partis. Nous devons attendre presque une trentaine de minutes avant de les voir réapparaître.

Quels sont, parmi ces hommes, ceux faisant figure de favoris ? Chez Gilera, en l'absence de Duke, on mise tout sur Mac Intyre, qui a démontré ses possibilités à Hockenheim, et sur une nouvelle recrue, l'australien Bob Brown. Chez MV, suivant en cela la même politique que Gilera, on ne confie les 4 cylindres qu'à des pilotes anglais... aussi, une seule ma-





Ci-contre : Campbell en pleine action. Il place son monocylindre Guzzi à la 2^e place.



Le départ des 250 cmc., avec Sandford (29) et Miller (4).

chine au départ, celle de Surtees, Ma-setti ne partant pas finalement.

Quant à Guzzi, elle aligne Dale, Campbell et le semi-officiel Clark..., et de Lorenzetti il n'en est plus question.

Devant cette coalition de machines italiennes, l'industrie anglaise se trouve représentée principalement par Norton, avec J. Brett, J. Hartle, en officiels, plus de très nombreux « semi-officiels » politique que suit également AJS, dont la plus forte monte est Murphy.

★

Mais voici déjà les premiers partis. Prenant notre chrono, nous notons quelques temps. Il en est d'excellents : Brett le premier parti est en tête ; peu après arrive Surtees en 24 m. 16,8 sec., qui doit s'arrêter pour changer de bougies. Mais voici qu'apparaît le n° 79, Mc Intyre, qui semble marcher terriblement vite : la Gilera 4 passe en rugissant devant nous et nous chronométrons : 23 m. 14,2 sec ! Le record est battu à la vitesse de 156,8 kmh avec départ arrêté !

Le train est extrêmement rapide et comme nous le pensions, il y a de la casse dès le premier tour. Tout ce monde ne réapparaîtra plus : G.T. Salt, quelques miles plus loin. T.O. Anderson, Wallis Williams, Nortwood. N'oublions pas la Guzzi de Clark qui prit feu et explosa au bord de la piste.

Reprenant notre chrono, nous voyons parmi les meilleurs Dickie Dale, 23'58,8".

John Hartle, 24'05,4". Brown, 24'48". Murphy 24'55,8". Les écarts peuvent paraître longs, mais il ne faut pas oublier que le circuit fait environ 60 km.

Nous chargeant de tout notre matériel, nous allons au premier virage après le départ : « Governor's Bridge ». Nous apprenons que Mc Intyre s'est arrêté pour changer ses bougies. Il faut dire que la Gilera avait vraiment été poussée au premier tour. Aussi voyons-nous passer dans l'ordre de classement : Dale, John Hartle, Mc Intyre, Jack Brett, Campbell et Brown. John Surtees est alors en dixième

position et il semble qu'il aura du mal à remonter tous ces concurrents de classe ! Nous voyons Denton abandonner, le moteur de la BSA émettant des bruits pour le moins curieux.

★

Au troisième tour, Mc Intyre s'arrête pour ravitailler. Dale, qui a un gros réservoir, continue. Il est en tête, suivi de Hartle (Norton), Mac Intyre, Brett (un vieux du TT et un des favoris), ainsi que de Campbell et Brown.

Tout en marchant, nous sommes arrivés à la boucle de Quarter's Bridge, où l'on voit l'aptitude des pilotes et des machines aux virages. C'est ainsi que nous voyons arriver le quatrième tour, où il y a du changement : en effet, Mac Intyre est en tête, plein de mordant, car Dale, Brett et Hartle ne repasseront plus, privant ainsi la course de valeurs sûres, leurs temps ayant été excellents. Et si Brett a connu des ennuis de moteur, Hartle s'est trouvé éliminé par une chute sur une flaque d'huile, ce que connaîtra également Dale, qui en plus souffrait d'un pare-brise cassé. Mais voici l'australien Campbell, Brown et enfin J. Surtees suivi de Murphy, qui fit si bonne impression en France dernièrement.

Ayant laissé notre moto à Quarter's Bridge le matin, non pas que nous dédaignons la marche (bien que 30 et quelques.. miles, ce soit long !), nous fonçons en coupant vers Creg ny Baa à temps pour voir arriver le cinquième tour. Les positions sont toujours : Mac Intyre, Campbell, Brown et Surtees. Hinton a sauté Murphy et passe donc à la cinquième place.

Reprenant notre vieille 500, nous voici dans la descente de Hilleburg ; quelques photos. Un coureur dérape, tombe, se relève et repart dans un temps record ! Une boîte de vitesses, lasse de souffrir aux rétrogradages, refuse tout service. Nous marchons le long du circuit jusqu'à « Singpost Corner » où l'épingle est des plus mauvaises qui soient. Le sixième passage voit en tête du classement Mac Intyre, suivi de Campbell, Brown, Surtees et Hinton. Nous pensons, en passant, que la Guzzi monocylindre de Campbell a bien du mérite à tenir tête aux 4 cylindres de Mc Intyre, Surtees et Brown.

Et c'est le dernier tour, le temps de nous rendre sur la ligne d'arrivée en prenant quelques photos à Governor's Bridge.

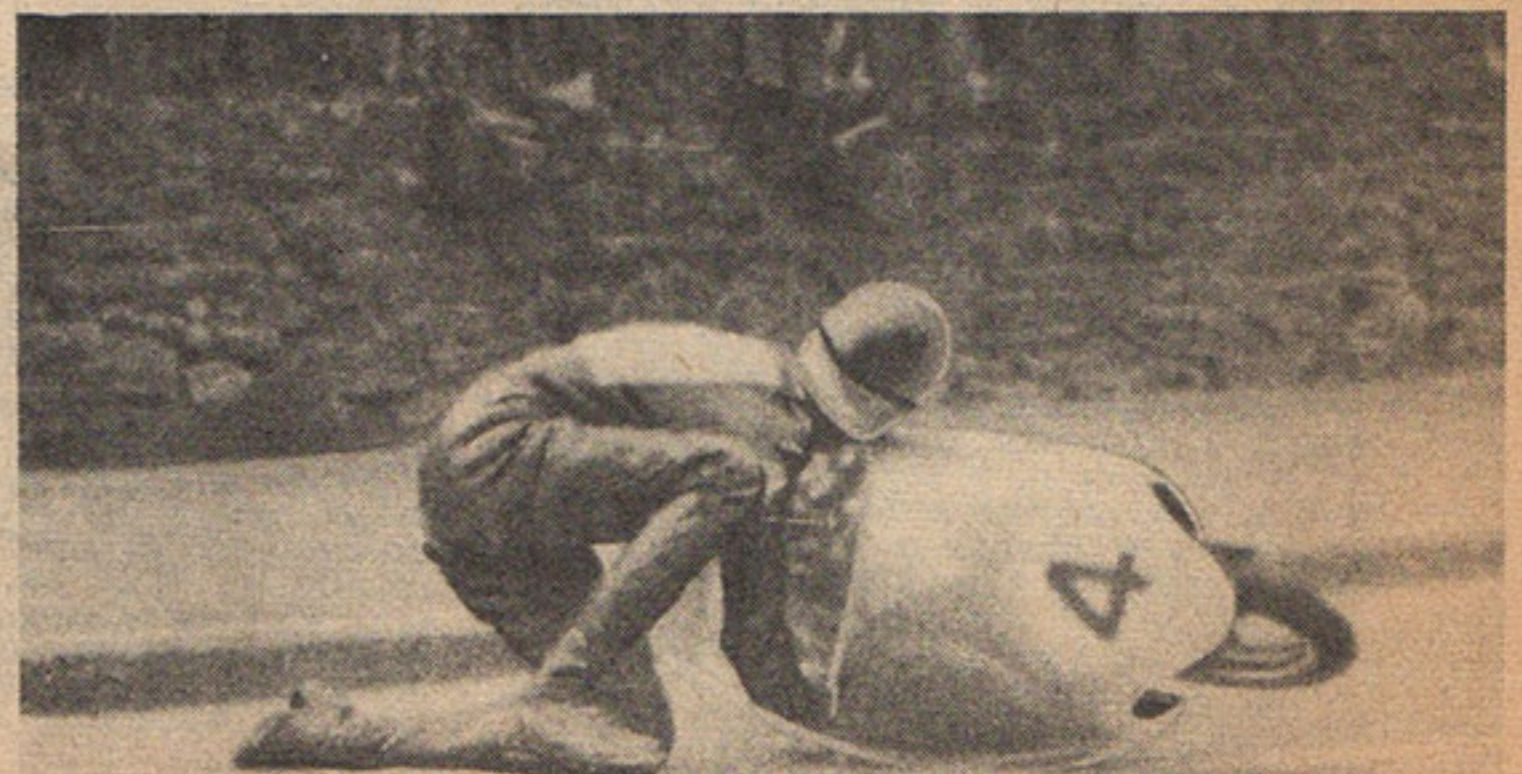
La victoire bien méritée revient donc à Mac Intyre, ainsi que le record du tour. Derrière lui, Campbell bon second, Brown, et Surtees qui aurait pu faire mieux s'il n'avait été retardé.

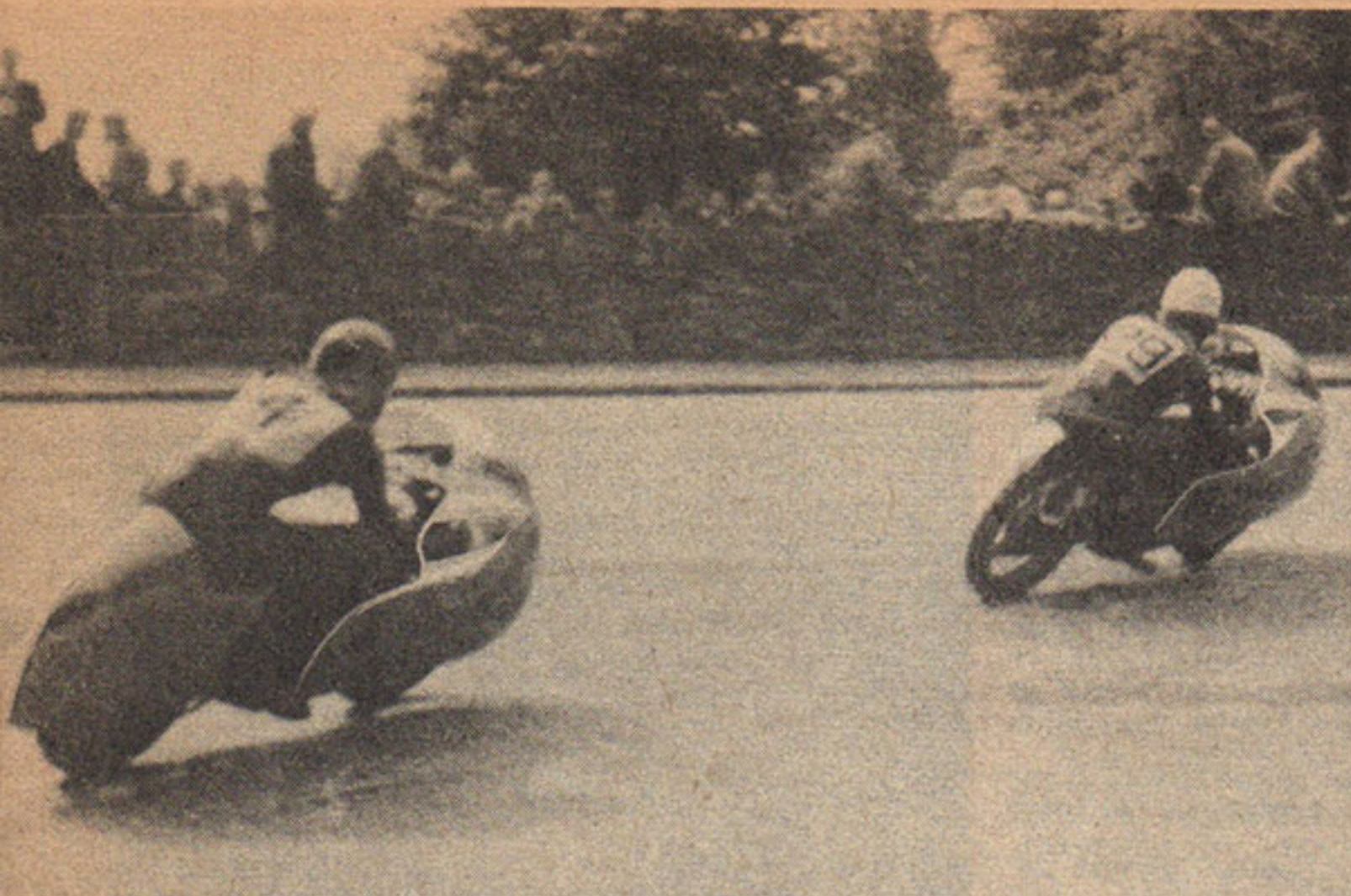
Déplorons également l'abandon forcé de Hartle et de sa Norton.

53 concurrents devaient finir, et voici le classement des hommes de tête.

1. Mc Intyre (Gilera) 2 h. 46'50,2", à la moyenne de 152,7 kmh ; 2. Campbell (Guzzi) 2 h. 50'29,8" (149,5 kmh) ; 3. R.N. Brown (Gilera) 2 h. 51'38,2" (149 kmh) ; 4. J. Surtees (MV) 2 h. 52'37,6" (147,9 kmh) ; 5. E. Hinton (Norton) 2 h. 54'50" (145,8 kmh) ; 6. G.E. Murphy (AJS) 2 h. 55'8,4" (145,6 kmh) ; 7. G.B. Tanner (Norton) 2 h. 55'37,6" (145,4 kmh), etc...

La malencontreuse chute qui devait coûter la victoire à Sammy Miller





Un épisode de la lutte que se livrèrent Miller (4) et Sandford (29) futur vainqueur.

250 LIGHTWEIGHT DUEL SANDFORD-MILLER

C'est vers 9 heures que nous montons sur la colline surplombant la ville de Douglas et où le départ a lieu.

Nous prenons à cette occasion une vue où toutes les maisons semblent sorties du même moule, les couleurs seules changeant. Devant stationnent des centaines de motos rangées avec art : un vrai parking ! Ce sont des hôtels et pensions de famille, tous complets, car on est venu à l'île de Man pour ce Golden Jubilee TT des quatre coins d'Angleterre et d'ailleurs.

A 10 heures très précises a lieu le départ de l'épreuve des 250 cc. Contrairement au Junior et au Senior, le départ a lieu en groupe. Cette course réunit une quarantaine de concurrents, et, alors qu'à l'épreuve des 125, nous verrons une presque totalité de machines italiennes; nous pouvons voir ici se confronter outre les sus-dites, des CZ, Dot, NSU, Adler, Excelsior, Puch EMC, Velocette et... Norton ! Ce qui promet d'être intéressant ! Nous pouvons oublier un instant notre balbutiant anglais avec le suisse Camathias, toujours calme et souriant, lequel pilote une NSU.

4-3-2-1 go ! Dans un concert d'échappements à deux et quatre temps, les concurrents démarrent, ayant dix tours à couvrir sur le Clype Circuit réservé à cette épreuve, ainsi qu'à celle des 125 et sidecars. Au total 172 km. Bien que trois fois plus court que le circuit de la Montagne, il n'est pas pour autant plus facile, et nous pensons notamment aux virages de Ballacraane, Hall Corner et Onchan.

★

Au début du premier tour, Ubbiali est en tête, mais il se fera sauter peu après par C. Sandford et l'irlandais Miller, lequel prendra quelque temps le commandement, mais se fera passer également par Sandford à Creg ny Baa. Nous voyons donc passer à ce premier tour Sandford (Mondial), Miller (Mondial), Ubbiali (MV), Taveri (MV), Colombo (MV) et Chadwick (MV).

Provini (Mondial) qui avait eu un mauvais départ — changeant de bougie sur la ligne — attaqua alors les concurrents de tête et l'on voit alors le vieux record d'un peu moins de 118 kmh tomber plusieurs fois par les soins de Cecil Sandford (118,7 kmh) et aussi de Sammy Miller, qui, lui, réalisa 118,6 kmh. Ce tour vit se retirer Rutherford et sa NSU, ainsi que Rensen (Velocette). L'unique Benelli, celle de Heath, rentra peu après au Parking.

Provini qui semble vouloir à tout prix passer en tête, accélère encore l'allure et passe alors en quatrième position. C'est ainsi qu'au troisième tour les positions sont :

Sandford, qui totalise 25'49"8 de course, soit une moyenne de 121 kmh ; Miller (Mondial) 25'50"6, Ubbiali (MV) 26'7"6 ; Provini, 26'20" ; Taveri, 26'39"8 et Colombo, 26'40".

ennuis mécaniques, et finira de jeter la consternation dans le camp italien en réitérant peu après la même annonce au sujet d'Ubbiali.

L'enfant du pays (et qui comptait le plus grand nombre de supporters) J. Wood (NSU), subit également le même sort.

Au sixième tour, nous trouvons alors au classement : Sandford, 51'16"8 ; Miller, 51'17"2 ; Colombo, 52'42"8 ; Taveri 52'44"8 ; F. Bartos (CZ) 53'41"2 et A. Wheeler (Guzzi) 56'54".

Il ne se passe presque rien au tour suivant, l'ordre des concurrents restant le même, mais au huitième tour, Miller saute magistralement Sandford et Taveri en fait autant au dépens de Colombo.

C'est alors que survint le drame : au dernier tour, sous nos yeux, à Governor's Bridge, Miller dérappa et chuta, il se releva aussitôt et essaya de remettre sa ma-



Le rush de Provini a eu notamment pour résultat de « souffler » le tout récent record de Sandford dans un temps de 8'28"6, soit une vitesse de 122,9 kmh.

Aux tours suivants, la bataille se livre surtout entre Sandford et Miller. Ce dernier, qui n'a que 22 ans, en est à sa deuxième année de compétition, mais il semble qu'il faudra de plus en plus compter avec lui.

Le speaker annonce alors que Provini vient de battre son propre record en 8'18", soit 125,5 kmh, mais malheureusement, peu après, il annoncera une mauvaise nouvelle : l'abandon de Provini sur

chine en route en pleine montée. Après plusieurs essais infructueux, il fut contraint de la pousser jusqu'à la ligne d'arrivée un mile plus loin, vivement applaudi tout au long de ce parcours.

Malheureusement pour lui étaient passés pendant ce temps quatre concurrents qui le reléguèrent à la cinquième place. Mais néanmoins, Miller avait démontré ce dont il est capable.

Le classement s'établit ainsi :

1. Sandford (Mondial) 1 h. 25'4", 121 kmh de moyenne ; 2. Taveri (MV) 1 h. 27'12"4 ; 3. Colombo (MV) 1 h. 27'21"8 ; 4. Bartos (CZ) 1 h. 29'22" ; 5. Miller

Malchanceux en 250 cmc., Provini devait prendre sa revanche en 125 cmc. On le voit, ci-dessous, serrant la main d'Ubbiali 2° (N° 25), Taveri 3° (N° 4).





Hillebrand, vainqueur de l'épreuve side-cars, sérieux pré-tendant au titre mondial.

(Mondial) 1 h. 30'47" ; 6. Chadwick (MV) 1 h. 32'28" ; 7. Kostir (CZ) ; 8. Wheeler (Guzzi).

Après ceux-ci règne une très regrettable confusion. En effet, au passage de Sandford, le drapeau à damiers fut agité, continuellement — comme dans les courses sur le continent — si bien que les suivants, tels Camathias, O'Rourke, etc., qui comptaient un tour de retard, s'arrêtèrent également, n'ayant accompli que 9 tours, alors que le règlement prévoit que les concurrents doivent effectuer leurs dix tours, quel que soit leur retard sur le leader.

Aussi, pour établir le classement final, les chronométreurs créditèrent les coureurs arrêtés trop tôt d'un dixième tour, calculé sur la vitesse moyenne accomplie depuis le deuxième tour. Une solution boiteuse, indigne d'une épreuve comptant pour le Championnat Mondial, indigne d'une organisation qui se veut compétente. Et ainsi, nous trouvons Camathias (NSU) 9^e, O'Rourke (MV) 10^e, Andrews (NSU) 11^e.

125 ULTRA LIGHTWEIGHT REVANCHE ECLATANTE DE PROVINI

C'est le même jour, et à 12 h. 45, qu'eut lieu le départ des 125 cmc. Presque toutes les machines étaient italiennes : Mondial, MV, Gilera, avec cependant une CZ, une Triumph, une NSU et une Montesa.

Le reste comprenait, outre les « Puch EMC », un bon nombre de bricolages d'amateurs tels une « ELF », une « 122 Anelay », une « LCH » (du nom de son pilote L.C. Harfield) et aussi une « Fruin special » de H.L. Fruin, qui, bien que terminant mal, est un très joli double arbre à transmission par chaîne.

★

Aussitôt après le départ, nous nous rendons « pedibus » à Bray Hill, où le virage est plutôt un angle aigu.

Les coureurs y déboulent après une longue ligne droite en pente, c'est-à-dire en pleine vitesse... Nous en voyons frôler d'une dizaine de centimètres la murette sur laquelle nous nous étions juchés !

Un vent froid et assez fort soufflait, longeant le circuit, ce qui n'empêchait pas les spectateurs d'être très nombreux, certains étaient même munis de postes portatifs, afin de suivre le déroulement de la course grâce au commentaire fait par la BBC.

Nous voyons passer au premier tour, les numéros 4 Taveri (MV), 14 Miller (Mondial), 34 Provini (Mondial), 25 Ubbiali (MV), 6 Sandford (Mondial), 17 Colombo (MV).

Cependant Provini semble vraiment vouloir une victoire dans ce TT. Pousant sa Mondial au maximum, il passe magistralement Miller et Taveri, et ce forcing lui vaut de battre à nouveau le record du tour dans le temps de 8'41"8, soit à la vitesse de 119,8 kmh.

C'est ainsi qu'au troisième tour, nous notons les positions, temps et vitesses suivants :

Provini 26'40"8, 117,1 kmh ; Taveri 26'49", 116,5 kmh ; Ubbiali 26'53"4, 116,2 kmh ; Miller 27'16"6 ; Sandford 27'17"8 ; Colombo 27'34".

Pendant les tours suivants, on ne voit guère de changement au classement. Provini augmentant son avance, Taveri, Ubbiali, puis Miller et Sandford bataillant entre eux.

Quelques abandons : la LCH de L.C. Harfield et la MV de R. Porter rejoignent au parking la Triumph de Purslow.

C'est ainsi qu'au sixième tour passent devant nous : Provini 52'48"7, 118,3 kmh ; Taveri 53'14"6, 117,4 kmh ; Ubbiali 53'16"8, 117,3 kmh ; Miller 54'39" ; Sandford 54'40" ; Colombo 54'47".

Au septième tour, les positions restent inchangées, mais au huitième, Taveri se fit sauter par Ubbiali à Creg ny baa en plein virage ! Derrière, Colombo force l'allure pour rattraper Sandford et Miller qui semblent décidément avoir un compte à régler. Plus loin Chadwick, une fois de plus malchanceux, abandonne à Cronk y garroo, sur ennuis mécaniques. Le reste de la course ne verra aucun fait marquant se produire jusqu'à l'arrivée.

Provini remporte une victoire bien méritée, ainsi que le record du tour à 119,8 kmh.

Voici le classement :

1. Provini (Mondial) 1 h. 27'51", soit 118,5 kmh de moyenne ; 2. Ubbiali (MV) 1 h. 28'25", 117,8 kmh ; 3. Taveri (MV) 1 h. 30'37"8 ; 4. Miller (Mondial) 1 h. 30'38"4 ; 5. Sandford (Mondial) 1 h. 30'38"6 ; 6. Colombo (MV) 1 h. 30'53" ; 7. Bartos (CZ) ; 8. M.P. O'Rourke (MV) ; 9. D. Heldin (MV) ; 10. D. Allen (Mondial) ; 11. Webster (MV) ; 12. L. Tucker (MV).

SIDECARS : COURSE ALLEMANDE

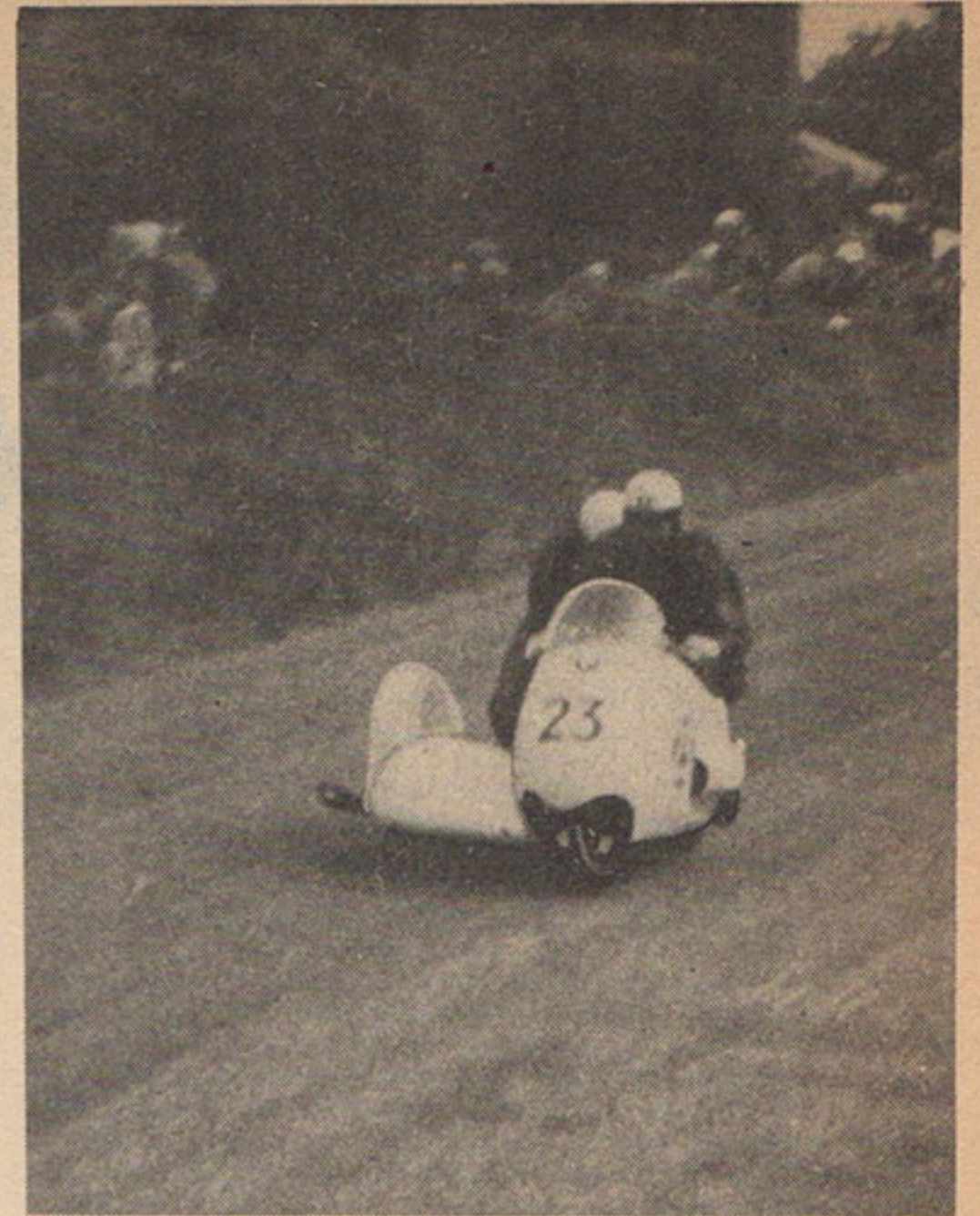
C'est ce même mercredi, mais à 15 h. 30, qu'eut lieu le départ de l'épreuve internationale de sidecars.

Au programme une trentaine d'engagés, la plupart anglais ou sud-africains, les italiens Marcelli-Dobelli sur Norton. Deux suisses : Muhlelmann et le bien connu Camathias. Deux allemands (d'ailleurs grands favoris, puisque Schneider remporta le TT en 1955 et Hillebrand en 1956)... favori également l'ex-champion du monde Cyril Smith (sur Norton) et enfin seul français dans toutes les épreuves du TT (où nos coureurs brillent particulièrement par leur absence) : Jacques Drion, avec sa toujours charmante passagère Inge Stoll, laquelle d'ailleurs est la seule femme à avoir couru le TT.

Donc, face aux Norton, 3 BMW... qui finiront aux 3 premières places.

Ayant lieu également sur le Clyde Circuit, cette course comporte aussi 10 tours, soit la même distance que pour les 250 et 125 Lightweight. Comme pour ces dernières, le départ se fait en groupe.

Au premier rang sont placés : Hillebrand, Schneider et Cyril Smith ; au deuxième Camathias. Drion est en troisième position.



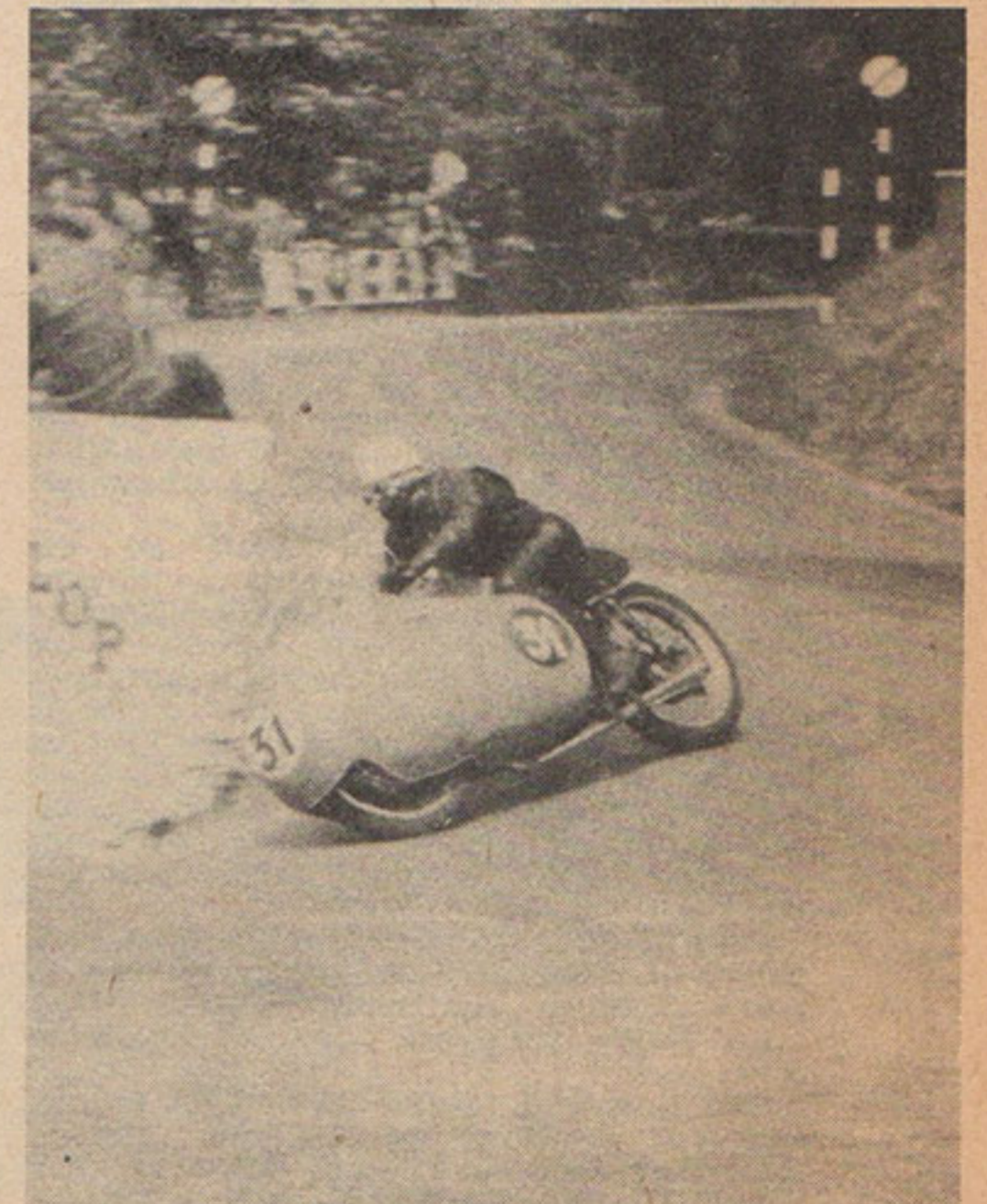
La deuxième place devait revenir à Schneider.

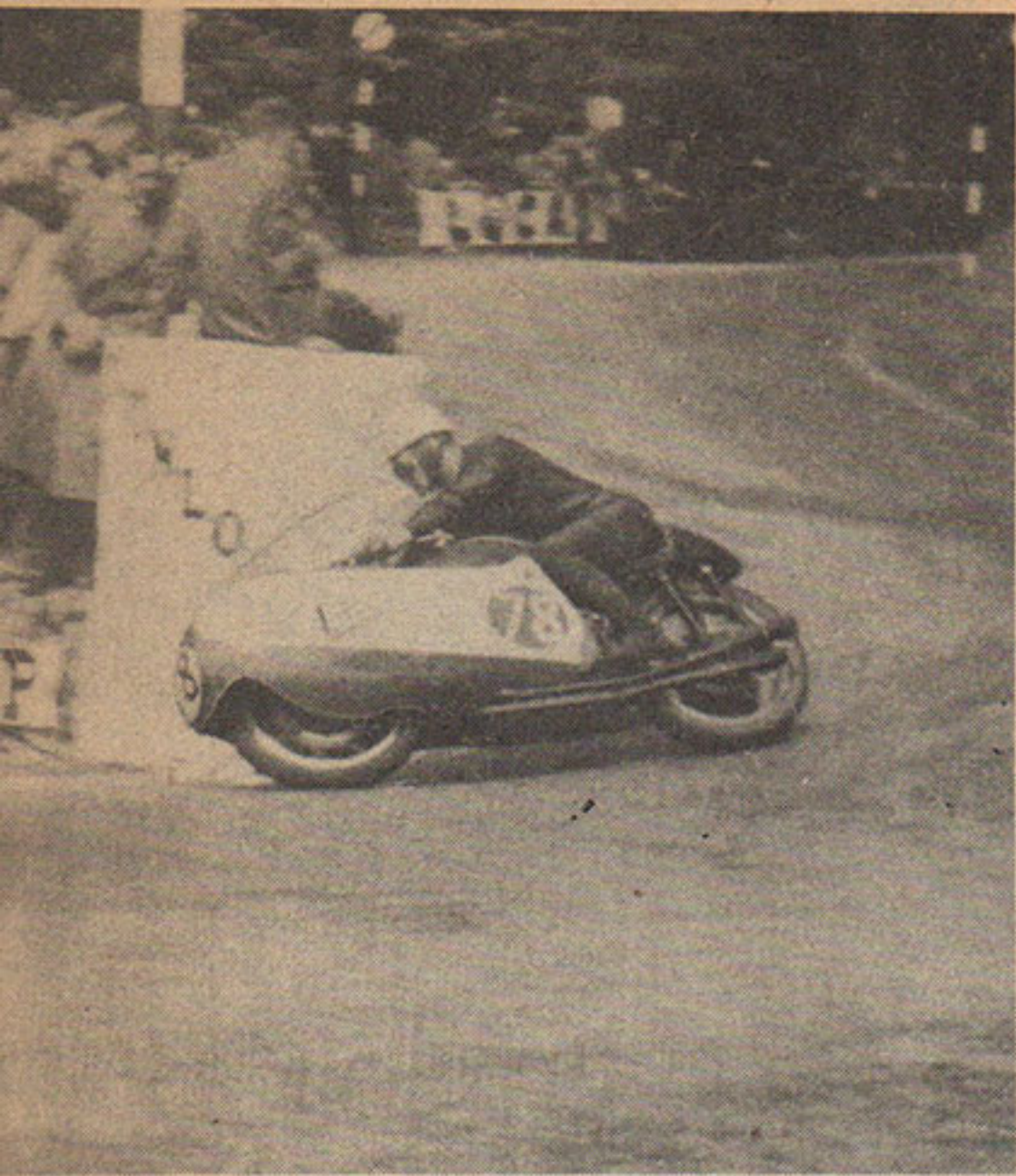
Dès le départ, Hillebrand et Schneider prennent la tête, suivis de Camathias et de Cyril Smith.

Fidèles à notre tactique, nous commençons notre petit footing autour du circuit, et c'est ainsi qu'à Willaston passent dans l'ordre, au premier tour : Hillebrand, Schneider, Camathias, Harris qui a devancé C. Smith, que suit Bodice.

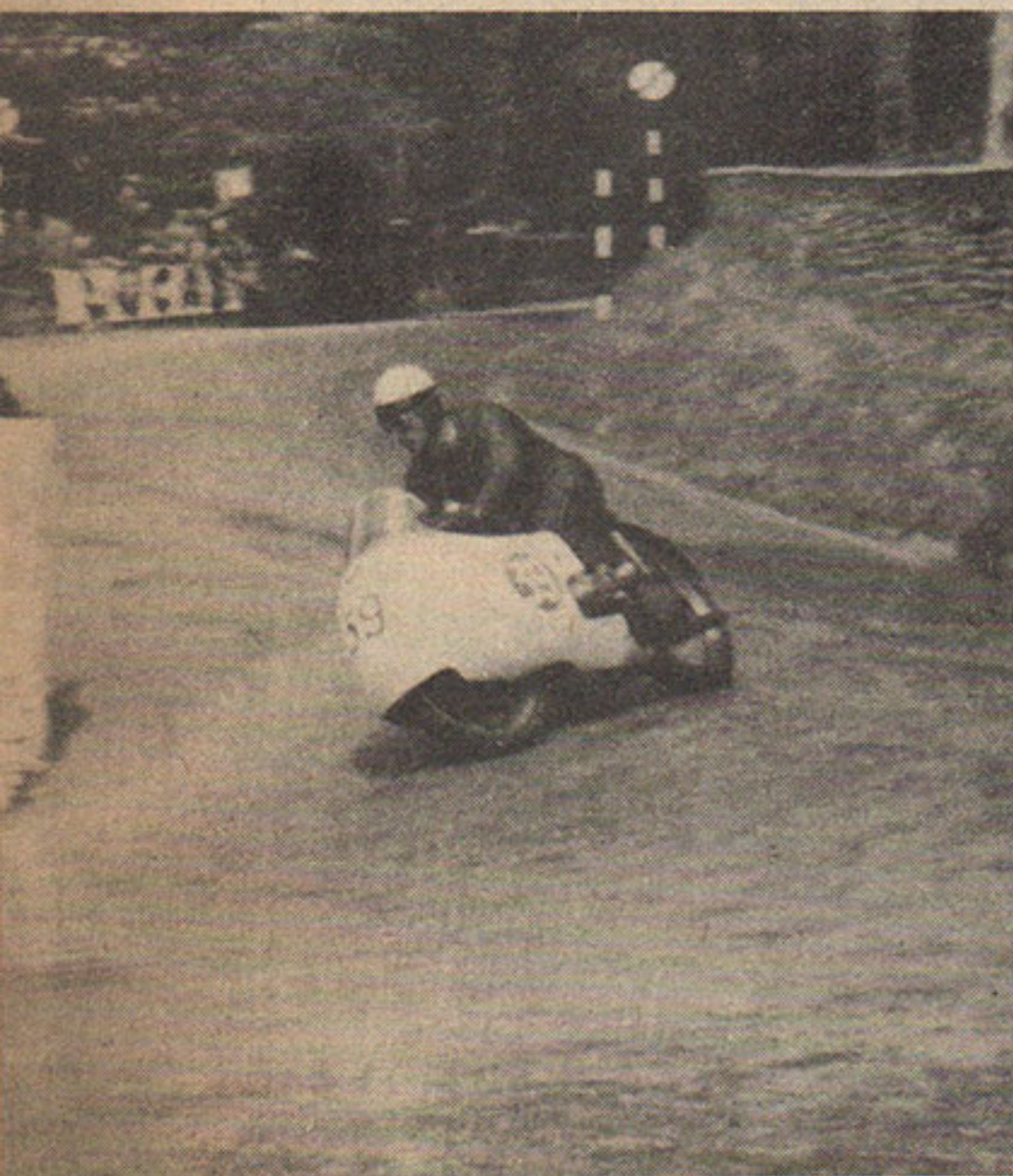
Au tour suivant, E. Walker et B. N. Green rentrent sagement au parking. Hillebrand et Schneider augmentent leur avance, Camathias tente de s'accrocher.

L'australien Campbell amène sa Guzzi monocylindre à la 5^e place.

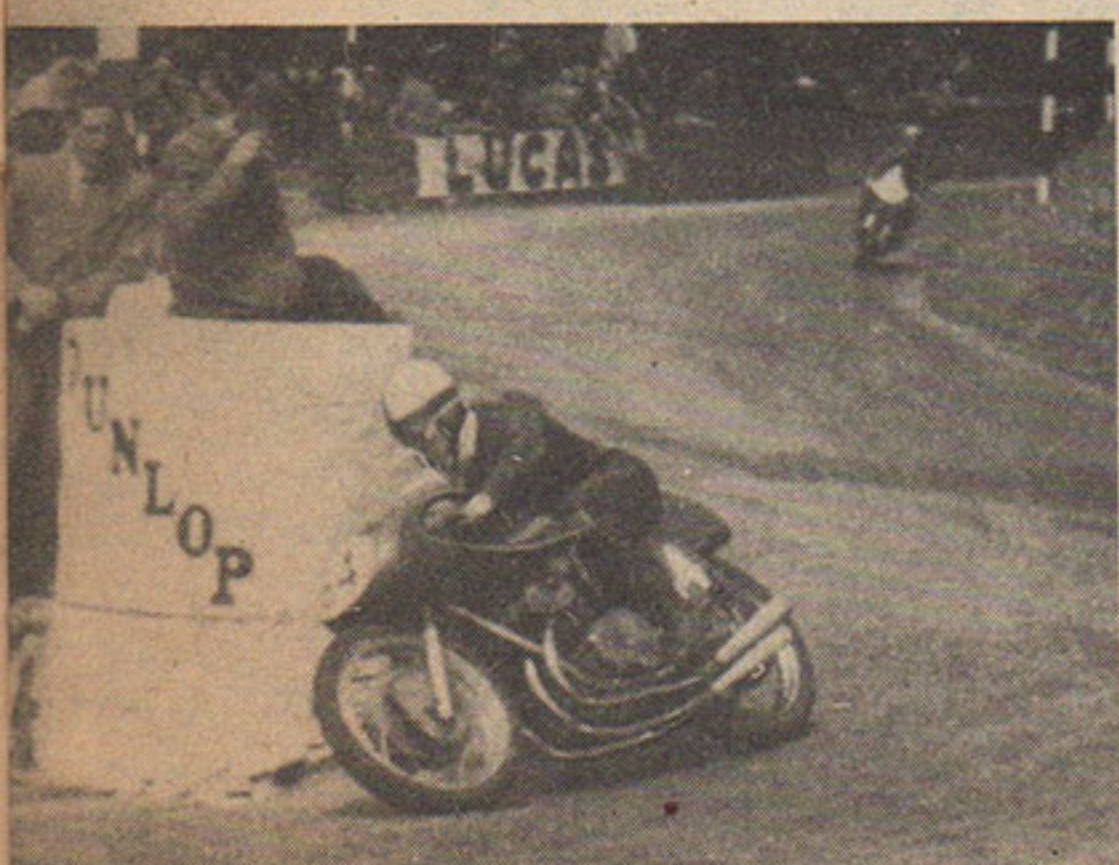




Ci-dessus : le pilote qui a marqué de son nom ce cinquante-naire : Bob Mac Intyre.



Ci-dessus : Zeller (BMW) fit une belle démonstration avant de disparaître de l'épreuve, et ci-dessous : Surtees (MV).



Voici quelques « chronos » après le troisième tour :

F. Hillebrand 27'9", moy. 115 kmh ; Schneider 27'16", 114,6 kmh ; Camathias 27'41"2 ; Harris 27'44"8 ; C. Smith 27'52" ; W.G. Boddice 28'37"8.

Nous apprenons chemin faisant l'abandon du suisse Mulhelmann et voyons les britanniques exulter, car Pip Harris et Cyrill Smith ont passé Camathias !

A ce tour nous ne voyons pas repaître notre compatriote Drion. Nous sommes inquiets : casse ou accident ?

Nous le voyons enfin arriver à petite vitesse... le moteur semble tourner correctement ? Nous interrogeons ?

Inge Stoll nous tend à bout de bras sa poignée côté droit le side étant à gauche) qui lui est restée dans la main ; littéralement arrachée ; ce ne sont pas les soudures, mais le tube les supportant qui a lâché ! Elle a dû avoir chaud ! Mais ne semble nullement émue, navrée surtout de devoir abandonner. C'est en effet dommage, car remonté et bien placé, Jacques Drion pouvait sûrement espérer terminer dans les quatre ou cinq premiers.

Mais autre coup de théâtre plus ressenti par les spectateurs : Pip Harris également disparaît sur ennui « mécaniques », ayant « touché » et endommagé son carénage.

Au sixième tour, nous notons : Hillebrand 54'4"4 ; Schneider 54'29"6 ; Smith 55'17"8 ; Camathias 55'33" ; Boddice 57'13"4 ; Beeton 57'55".

Les tours suivants virent la course se dérouler en arrière, Hillebrand et Schneider étant hors de vue de leurs poursuivants, la qualité de leur pilotage n'ayant d'égales que celles manifestement supérieures de leurs machines. Cyrill Smith, excellent pilote et connaissant parfaitement le circuit, ne parvenant pas à tirer davantage de sa Norton, voyait la distance augmenter tour après tour. Camathias subissait les assauts de Boddice et Beeton, tandis que J. Swindells et Milland cassaient leurs mécaniques près de Creg ny baa.

L'arrivée étant proche et n'ayant plus guère de temps devant nous, nous coupâmes à travers champs, suivant quelques gentlemen à chapeau melon qui, d'après quelques bribes de leur conversation, semblaient être des fanatiques de longue date du TT, et paraissaient avoir la même intention que nous... nous ne pouvions espérer meilleurs guides. Aussi fûmes nous assez surpris de couper par... le cimetière, où l'un d'eux se découvrit gravement en passant devant une tombe. Mais nous entendons un haut-parleur et les cris de consternation des spectateurs ! C'est Cyrill Smith qui se voit contraint à l'abandon, alors qu'il était en troisième position (bielle cassée).

Pendant ce temps, le record établi par W. Noll en 1955 (9', 115,7 kmh) est amélioré par les soins de Hillebrand en 8'55"4 à la moyenne de 116,7 kmh.

Notons en passant que son passager Grunwald est un des meilleurs qu'il nous ait été donné de voir !

Une autre Norton rentre au parking, celle de A. Young, peu après rejointe par celle de Bill Boddice.

La course est maintenant terminée et nous avons au classement :

1. Hillebrand (BMW) 1 h. 30'3"4, moy. 115,6 kmh ; 2. Schneider (BMW) 1 h. 30'54" ; 3. F. Camathias (BMW) 1 h. 32'18" ; 4. J. Beeton (Norton) 1 h. 36'40"2 ; 5. C. Freeman (Norton) 1 h. 39'54"2 ; 6. F. Woollett (Norton) ; 7. E.T. Young (Triumph) ; 8. Rowlandes (Norton) ; 9. Yorke (Norton) ; 10. Humbry (Norton), etc., etc...

LE SENIOR T.T. : SPLENDIDE DOUBLE DE MAC INTYRE

LES 100 MILES ENFIN ATTEINTS

Cette semaine du Golden Jubilee du TT se terminera réellement en beauté. En

effet, si à toutes les courses les records tombèrent grâce aux mérites de plusieurs pilotes, un surtout mérite la palme : Mac Intyre, et ce pour trois raisons : 1° Il réalise un doublé. 2° Il est le nouveau recordman. 3° Il est le premier à passer le terrible cap des 100 miles.

★

L'année précédente, John Surtees, sur sa MV, avait réalisé 155,2 kmh de moyenne avec le meilleur tour à 157,3 kmh. Ces deux chiffres n'étaient pas cependant des chiffres records, car ceux-ci appartenaient à Geoff Duke qui, en 1955, avait réalisé respectivement : 156,2 kmh et 160,8 kmh.

★

Il y avait cette année 88 engagés qui groupaient dix marques différentes, telles que Norton (59), BSA (8), Matchless (7), Guzzi (4), AJS (3), MV (2), Gilera (2), BMW (1), Velocette (1). Pilotes d'usine, privés ou semi-officiels.

C'est à Dickie Dale qu'a été confiée la Guzzi 8 cylindres, et dont c'est le premier TT. Keith Campbell et J. Clark ont les monos. Notons la présence d'un pilote américain, le n° 45 Aharonian sur BSA, lequel ne terminera pas.

Aux entraînements, personne n'avait atteint le record de Duke, mais Mac Intyre, après son exploit du Junior, était grand favori et d'aucuns parlaient d'ores et déjà qu'il le ferait tomber. Parmi les mieux cotés figuraient outre Surtees : Zeller (qui avait terminé quatrième en 1956), le vétérinaire J. Brett, Brown, D. Dale. Quant à Shepperd qui pilotait la MV de Masetti, mal remis de sa chute lors des entraînements du Junior, il ne devait pas partir.

Le beau temps était de la partie et le vent était quelque peu tombé.

★

La matinée avait été consacrée à des manifestations qui, pour être amusantes, n'en étaient pas moins émouvantes, avec défilé d'anciens vainqueurs du TT, avec le doyen (1907) Rem Fowler, et aussi une course parade des concurrents de la veille du « Vintage Rallye » (c'est-à-dire des antiquités mécaniques à deux roues moteur). Nous reviendrons d'ailleurs, dans un prochain article, sur toutes ces manifestations du Golden Jubilee.

Redescendu en vitesse à Douglas pour nous réapprovisionner en pellicules, nous trouvâmes la ville déserte, beaucoup de magasins fermés, tout le monde étant éparpillé sur le circuit où plus de 15.000 spectateurs furent dénombrés.

Mais l'heure tourne, à 10 h. 43, on chauffe ; 10 h. 45, silence. Speech du commentateur, notre oreille un peu mieux exercée nous permet de saisir « 50 années de TT... », suivi d'un peu de généalogie et d'histoire...

11 heures précises : le départ des huit tours de ce Senior TT, soit 302 miles. Il se fait également un par un et est ouvert par la Norton de Jacques Brett, le n° 1, les autres suivant dans l'ordre numérique. Tous partent bien jusqu'au n° 45, l'unique américain Aharonian, qui se range le long de la piste et réitère ses efforts. Cinq minutes après le départ du premier, la piste est libre.

Nous écoutons le speaker : au contrôle de la Montagne, le n° 1 Brett passe le premier, suivi du n° 4 : Denton, Salt n° 2, Castam n° 5, Mc Cutcheon n° 12, D. Dale n° 18. Hempleman ne repasse pas, ayant des ennui à Ballaugh, ainsi que Percy Tait.

Nous prenons quelques chronos au passage : Brett 23'58"6, Dale 23'53"4, John Surtees 23'17"4, mais Mac Intyre arrivera qui fera moins de 23', en effet le voici... top ! 22'38"4, soit 99,99, le record est déjà battu de 3/5 de seconde et ce... départ arrêté !

Voici donc les temps et positions à la fin du premier tour :

1. Mac Intyre 22'38"4 (160,8 kmh) ; 2. J. Surtees 23'17"4 (156,2 kmh) ; 3. W.

Zeller 23'44"2 (153,4 kmh) ; 4. D. Dale 23'53"4 ; 5. Brown 23'56"8 ; 6. Brett 23'58"6.

Cela représentant six marques différentes !

Pendant ce temps la ronde continue. Nous admirons au passage le style absolument parfait de Mac Intyre, pour qui chaque difficulté semble être une occasion de gagner des secondes sur ses poursuivants. A Quarter Bridge, J.R. Clark s'arrête. Voici Mac Cutcheon et Dale, puis plus loin W. Zeller, dont la BMW blanche au joli carénage a été surnommée « egg shell » (coquille d'œuf) par les Manxmen. Mais voici la bombe ! Non content d'avoir le record, Mc Intyre le bat aussitôt et surtout dépasse, pour la première fois dans l'histoire du TT, les 100 miles en réalisant un tour en 22'24"4, soit une vitesse moyenne de 162,5 kmh !

Au classement viennent ensuite Surtees, Zeller, D. Dale, R.N. Brown, J. Brett (aucun ne battant le record de Duke).

Avec un train si rapide, il ne faut pas s'étonner si la casse est nombreuse tout au long du circuit. A Ramsey, B.P. Setchell, et W. Gate à Sign Post (où nous disions que les boîtes y souffraient) cassent celles de leurs Norton ! Puis Plews et enfin le pauvre américain Aharonian qui, après un mauvais départ et de multiples pannes, abandonne définitivement à Sully Bridge. A noter l'accident de Lilley immédiatement transporté à l'hôpital avec quelques fractures, semble-t-il.

Afin de bien suivre la course maintenant presque à la moitié, indiquons les temps des leaders pour ce troisième tour :

1. Mac Intyre 1 h. 07'33"8 ; 2. J. Surtees, 1 heure 09'13"8 ; 3. W. Zeller, 1 h. 10'14"2 ; 4. Dale, 1 h. 10'29"2 ; 5. R.N. Brown 1 h. 10'48" ; 6. J. Brett 1 h. 10'57"6.

Mac Intyre, poursuivant son effort, a presque rattrapé John Surtees n° 64 ! Il semble décidément survolté et pour la troisième fois depuis le début de la course, bat son propre record en réalisant un temps de 22'23"2, soit 162,7 kmh, portant ainsi sa moyenne générale pour les 4 tours à plus de 161 kmh. Fera-t-il une course à 100 miles de moyenne ? Et surtout la Gilera tiendra-t-elle ?

Une nouvelle désagréable : W. Zeller, sur l'unique BMW de la course, se voit contraint à l'abandon, sur ennui d'allumage à Ramsey, alors qu'il était en troisième position, après avoir fourni une très belle prestation. Rappelons qu'il termina cette épreuve quatrième en 1956 !

★

Les mécaniciens ont du travail en perspective : Chadwick, J. Wood, Cameron se retirent avec des machines K.O.

Dickie Dale semble avoir des ennuis également, ce qui jette la consternation dans le clan Guzzi, et à la suite de ces mauvaises nouvelles, nous trouvons alors par ordre de classement à ce quatrième tour : 1. Mc Intyre, 2. Surtees, 3. Brown, 4. J. Brett, 5. D. Dale, 6. G.B. Tanner, (sur Norton).

Au tour suivant, Surtees est visible pour Mac Intyre et peu après nous assisterons à un angoissant chassé-croisé entre les deux hommes. Mais Mc Intyre semble soucieux de vouloir terminer la course, il ralentit donc l'allure afin de ménager sa Gilera, faisant ainsi tomber sa moyenne au-dessous de 100 miles. Cela nous semble sage, car il est à peu près assuré d'avoir la victoire et le record, aucun n'ayant approché seulement celui de Duke.

S'arrêtent à ce tour. J.R. Banks, R. Fergusson, G.A. Nortwood. Mais étant donné qu'il y a quelques changements, voyons où nous en sommes.

1. R. Mac Intyre, 1 h. 53'35"4 (moy. 160,3 kmh) ; 2. J. Surtees, 1 h. 55'55" ; 3. Brown, 1 h. 57'58"4 ; 4. J. Brett, 1 h. 58'28" ; 5. K. Campbell, 1 h. 59'45" ; 6. D. Dale, 1 h. 59'56" .

Keith Campbell rend l'espoir au clan Guzzi, puisqu'il apparaît en compagnie de Dale, Jack Brett se maintient en qua-

trième position et fournit une excellente course.

Nous nous rendons par des voies détournées et grâce à la « Black Shadow » d'un confrère, à Ramsey, où le virage est réputé des plus ardues, le classement étant alors au sixième tour : 1. Mc Intyre, 2. Surtees, 3. Brown, 4. Brett, 5. Campbell, 6. Dale.

Nouveau coup de théâtre qui plonge dans le désespoir les britanniques « purs » : le seul anglais courant sur machine anglaise figurant au tableau des leaders, Jack Brett, quitte la piste avec sa Norton à Sulby Bridge. Le pilote tombe d'un côté, la machine de l'autre. Relevé avec des contusions (dans le dos surtout), l'état de Jack Brett n'inspire pas d'inquiétude, mais le clan « Norton » fait pitié à voir ! Et voici qu'un autre de ses pilotes, E. Hinton, quitte la piste à son tour, à Ballacraigne : sa machine s'écrase contre la murette d'un hôtel. Hinton passe par-dessus dans une envolée spectaculaire et se relève sans malheureusement un peu plus loin !

De la casse encore : H. Grant et Thomson.

Cet avant-dernier tour présente les positions suivantes : 1. Mac Intyre ; 2. Surtees ; 3. Brown ; 4. Campbell ; 5. Dale ; 6. G.B. Tanner qui reprend ainsi sa place.

C'est maintenant le dernier tour, nous enfourchons la « Vincent » et nous nous rendons en toute hâte aux tribunes, devant lesquelles a lieu l'arrivée, mais auparavant, nous avons vu à Ramsey Keith Campbell sortir à son tour de la piste : aucun dégât pour le pilote et la machine qui repartent aussitôt, mais après avoir été passés par Dale et sa V8.

Et voici l'arrivée : Surtees, n° 64, précède Mc Intyre n° 78, de quelques longueurs, ce dernier remporte victoire et record, réalisant ainsi un doublé magnifique à l'occasion du Tourist Trophy du Jubilé, lequel a été une réussite à tous points de vue (sauf la fin de course des 250 cc). Nous en garderons toujours un souvenir émerveillé, car tout contribua à ce bouquet : Organisation parfaite, fêtes et manifestations merveilleuses, beau temps toute la semaine, les plus grandes marques en compétition, et surtout pilotes exceptionnels qui fournirent des courses magnifiques, et grâce auxquels tous les records tombèrent.

Et de tous ces pilotes se détache par dessus tous la vedette incontestable de ces splendides épreuves : Mac Intyre, surnommé ici le « flying Scott » !

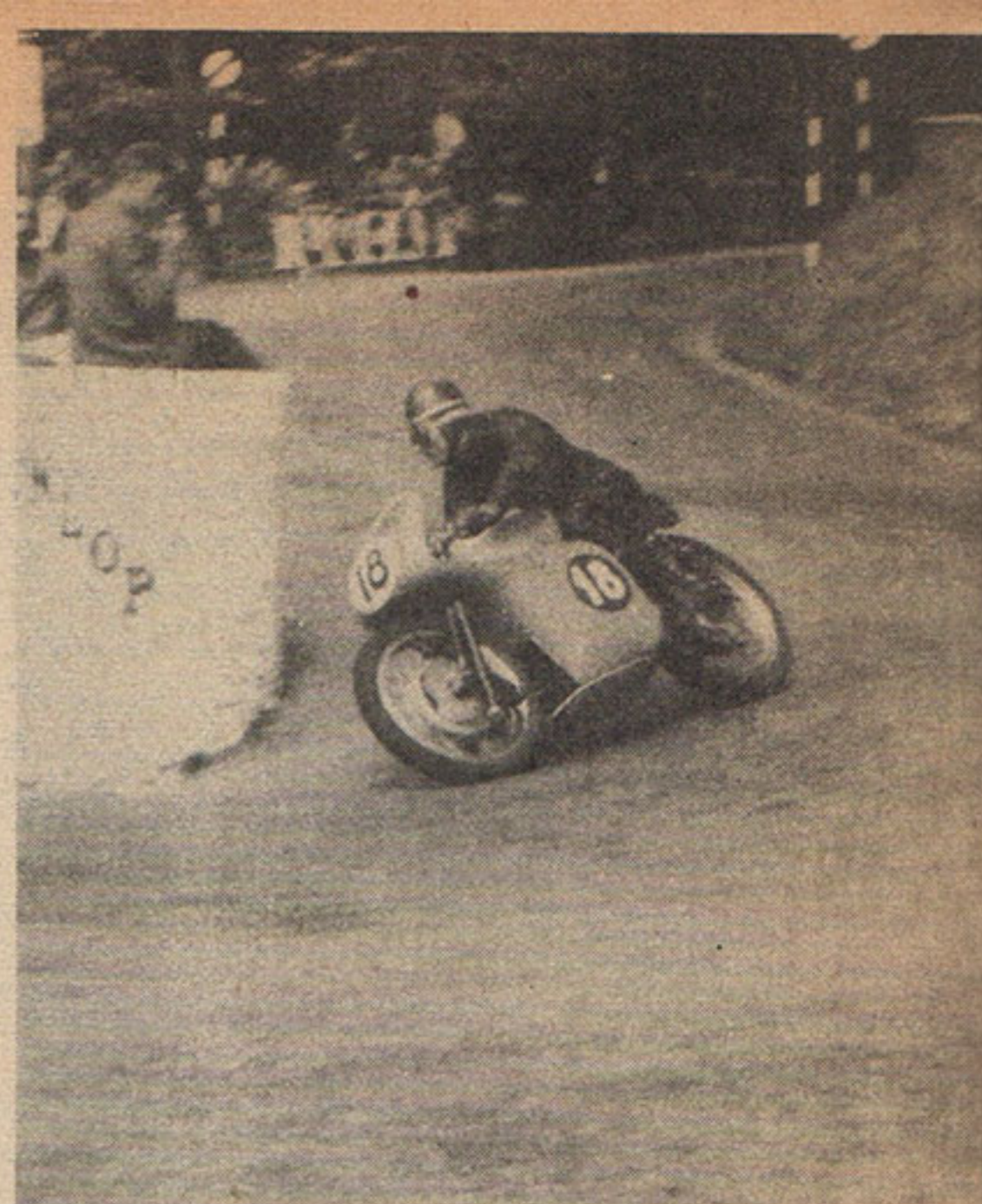
Voici le classement du Senior TT :

1. Mac Intyre (Gilera) 3 h. 02'57" , moy. 159,3 kmh ; 2. J. Surtees (MV) 3 h. 05'04" , 157,4 kmh ; 3. R.N. Brown (Gilera) 3 h. 09'02" , 154,1 kmh ; 4. R. Dale (Guzzi) 3 h. 10'52" ; 5. K. Campbell (Guzzi) 3 h. 14'10"2 ; 6. A. Trow (Norton) 3 h. 15'17" ; 7. A. King (Norton) 3 h. 16'16" ; 8. G.A. Murphy (Matchless) 3 h. 16'47" ; 9. J. Buchan (Norton) 3 h. 17'50" ; 10. R. Barker (Norton) 3 h. 19'29" ; 11. B. Codd (Norton) 3 h. 20'42" ; 12. F. Fox (Norton) 3 h. 20'59" .

Les moyennes des suivants sont inférieures à 144,8 kmh. Ce sont : 13. Bryen ; 14. Davey ; 15. Catlin ; 16. Minter ; 17. Costain ; 18. Tostevin, etc..

G. L.

La Guzzi V8 n'a pas pu encore s'illustrer au T.T. On la voit à droite, tout en haut, aux mains de Dale. - Au-dessous : cette machine carénée est la Norton officielle de Brett, et ci-contre, ces deux autres machines carénées sont la Norton de Morle (3) et la BSA (2) de Salt, ce pilote devant malheureusement se tuer pendant l'épreuve.



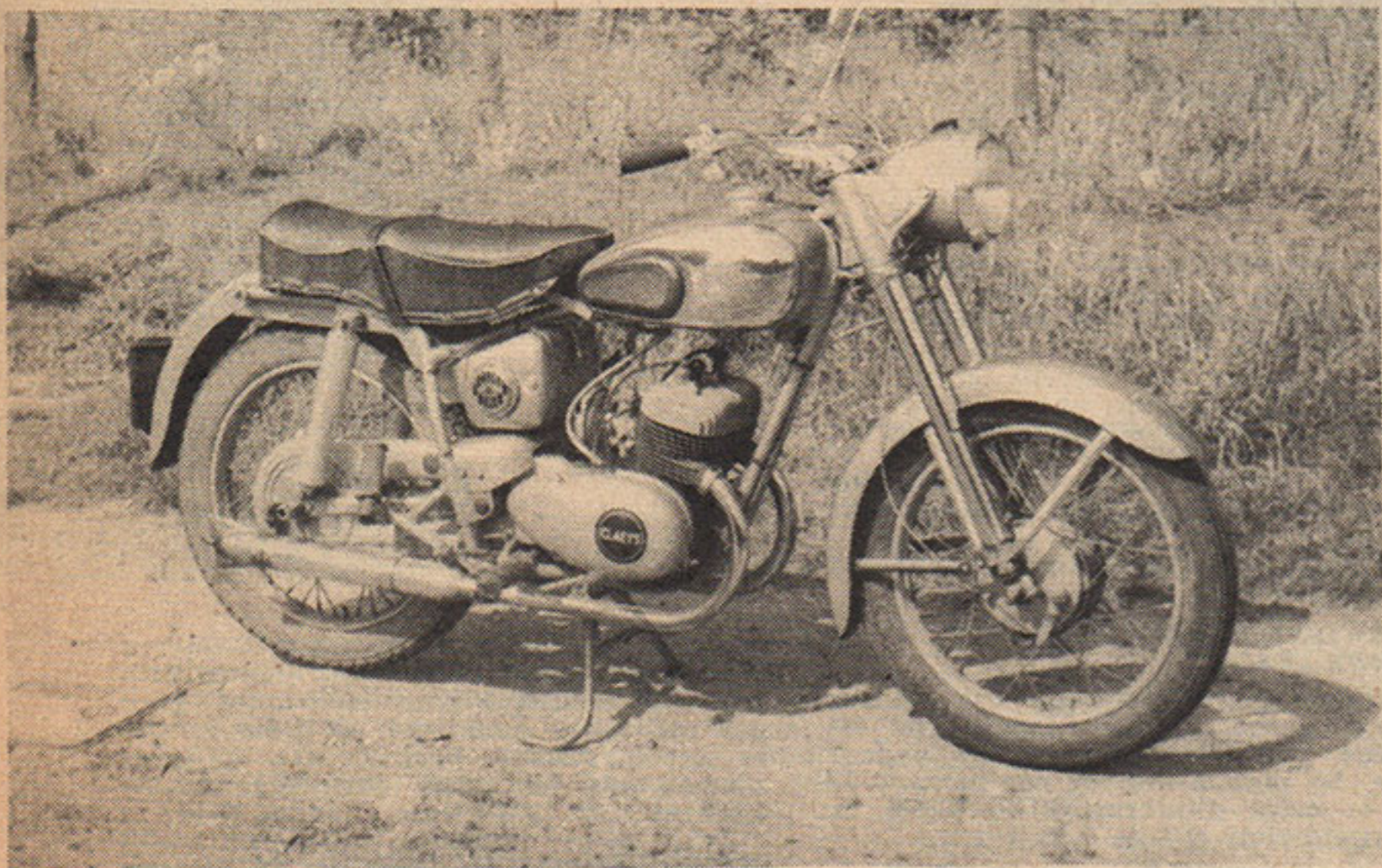
UNE 250 UTILITAIRE
DE CLASSE

UN ESSAI MOTO-REVUE

POUR MOINS DE 200.000 FRANCS :

LA CLAEYS

J. L. O.



Classique et utilitaire, telle nous apparaît la 250 cc. Claeys, à moteur JLO.

Lors de l'achat d'une motocyclette, l'amateur n'agit pas à l'aveuglette. Il a longtemps comparé les avantages respectifs du deux temps et du quatre temps, il s'est renseigné sur les mérites du twin par rapport au monocylindre, en un mot, techniquement, son choix est généralement fait, et il en arrive invariablement à la machine de grande classe, pour l'achat de laquelle il faudra quelques centaines de milliers de francs.

De là tout le malheur !
Et finalement, puisqu'il faut composer avec le « portefeuille », tout est remis en question. On cherche maintenant ce que l'on peut avoir de mieux pour 2 à

300.000 fr., car généralement c'est là le prix qu'il faut mettre pour avoir au moins une 250 cmc.

Ceci est généralement vrai. Mais cette vérité comporte elle aussi ses exceptions, et c'est ainsi qu'actuellement, les motocyclistes français peuvent acquérir une 250 cmc d'importation, à bloc-moteur bicylindre deux temps, 4 vitesses, transmission finale enclose, fourche télescopique, suspension AR oscillante, etc..., au prix record de 190.000 fr. !

Et c'est précisément l'essai de cette machine que nous vous présentons cette semaine.

Il s'agit de la Claeys Belge, dont un lot de machines, qui ne sont pas de l'année, mais absolument neuves, est actuellement cédé à ce prix par le garage Zénith, la valeur réelle de cette 250 étant de 260.000 fr. ! L'achat de cette machine représente donc ce que l'on peut appeler une « affaire ».

COMMENT SE PRESENTE LA CLAEYS ?

C'est une 250 cc classique, mais par ce qualificatif, il ne faut pas entendre que la machine date, d'ailleurs, vous vous en êtes déjà aperçu à la lecture des caractéristiques générales.

Ce n'est pas une machine d'avant-garde, mais au goût du jour.

Le cadre en tubes, d'un poids de 13 kg, forme double berceau. A l'avant, les tubes ont un diamètre de 29 mm, et à l'arrière 25 mm. Ce cadre reçoit à l'avant une fourche télescopique allemande Tiger, et à l'arrière, nous trouvons un bras oscillant, suspendu et amorti par deux amortisseurs Suspa, également d'origine allemande. Chaque bras de la roue arrière oscille sur un petit axe qui lui est propre, et ces deux bras sont réunis par une pièce en fonte malléable.

Les roues, à jantes de 19, sont montées avec des moyeux-freins Prenafa de 160 mm, dont les garnitures ont une largeur de 30 mm.

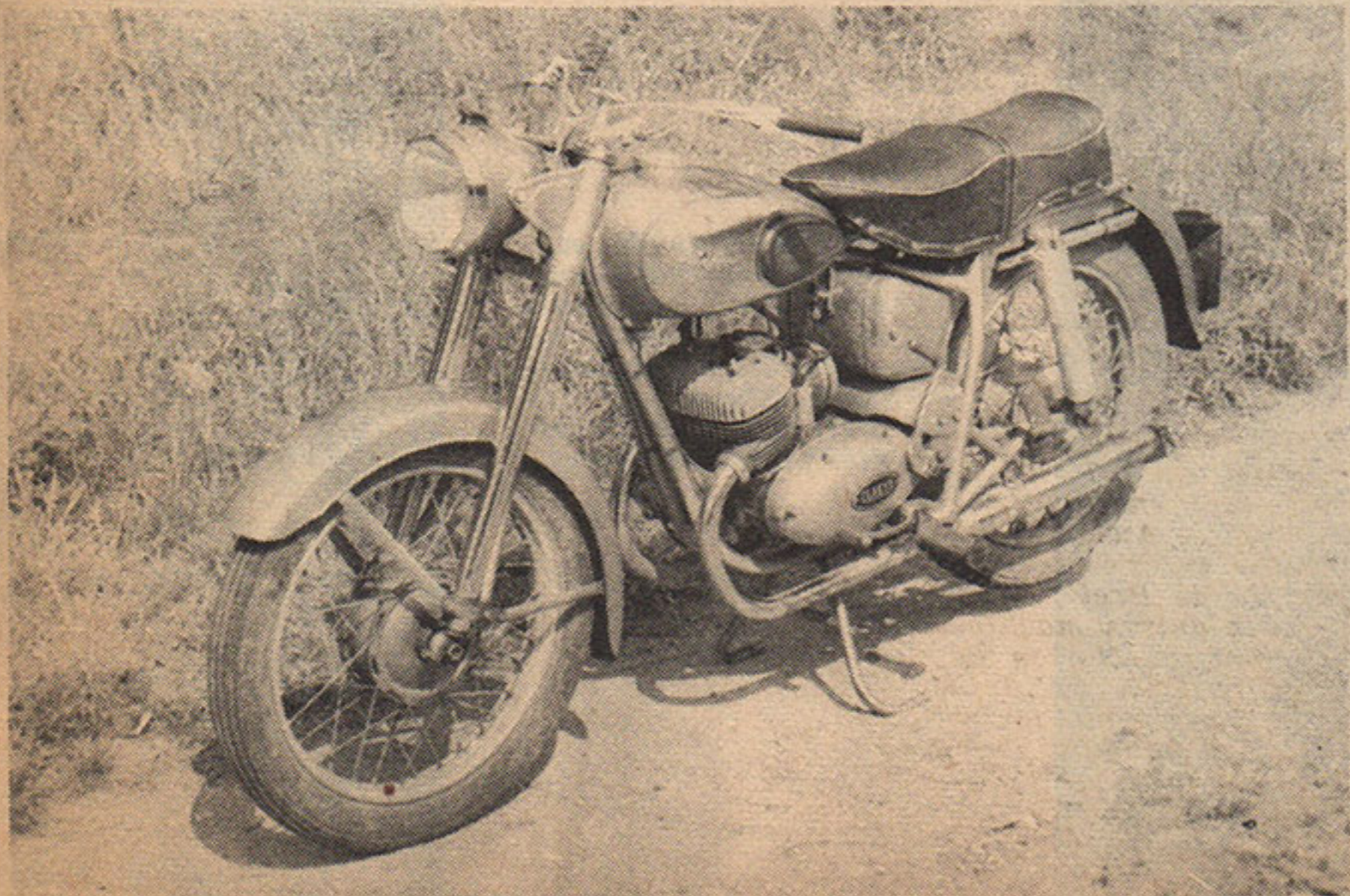
Du côté moteur, ce Claeys est en réalité un bicylindre JLO de 15,1 CV, moteur dont les qualités ont encore été dernièrement démontrées au Bol d'Or où, monté dans une partie cycle FN, il remporta la catégorie 250 cc série, et surtout la cinquième place au classement général à 100,1 kmh de moyenne.

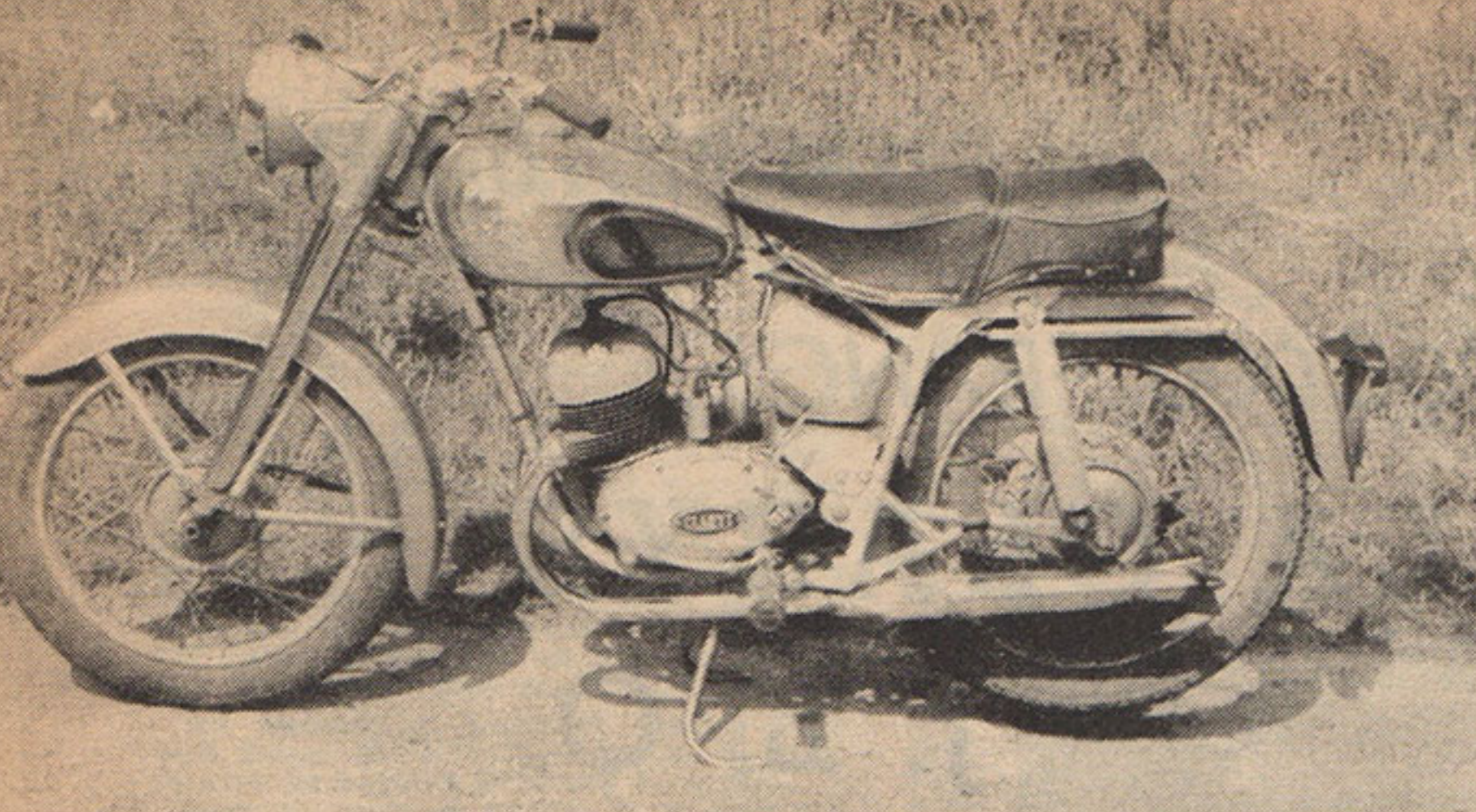
LE MOTEUR

Ainsi que nous l'avons dit, il s'agit d'un 250 bicylindre (d'où l'appellation M 2x125), les cylindres jumelés en fonte, venus ensemble de fonderie, étant très légèrement inclinés sur l'avant.

D'une cylindrée exacte de 246 cmc, il s'agit, fait curieux dans la construction allemande, d'un long-course (rapport course-alésage : 1.115), puisque, pour un alésage de 52 mm, la course est de 58.

Les culasses, séparables, sont évidemment en alliage léger.





Le twin J.L.O. tient parfaitement dans le double berceau...

LA DISPOSITION DES LUMIERES

Bien qu'il s'agisse d'un 2 temps au classique balayage Schnurle, il faut signaler la disposition inusitée des lumières de transfert et d'échappement. Celles-ci sont disposées à 45° par rapport à l'axe de la machine. Ceci permet d'éloigner davantage les points chauds (les échappements) des 2 cylindres, et, en même temps, de placer ces échappements plus en dehors de l'« ombre » du garde-boue avant, ce qui assure donc un meilleur refroidissement.

Cette disposition facilite également la disposition en Y des tubulures d'admission (l'alimentation étant assurée par un carburateur Bing unique à gicleurs en biais, de 24 mm de passage des gaz), évitant l'habituelle forme en U très écarté avec ses coudes.

LE SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT

Le système d'échappement est assuré par deux tubes de 36 mm de diamètre interne et de 75 cm de long, alors que (ainsi que nous l'avons vu dans un article sur le gonflage de ce moteur, MR 1262) des tubes de 43 cm de long et de 40 mm de diamètre intérieur permettent un gain de puissance très appréciable, mais pla-

cent les silencieux dans un endroit peu logeable, sous les repose-pieds.

Quant aux silencieux, ils semblent d'un volume un peu faible.

L'ALLUMAGE

L'allumage est assuré par batterie-bobine, la dynamo-rupteur Noris de 60 watts se trouvant, ainsi que la bobine et le régulateur de tension, sous le carter droit.

Le restant de l'équipement électrique est signé Bosch.

TRANSMISSION PRIMAIRE ET EMBRAYAGE

La transmission primaire est assurée par une chaîne. Celle-ci, quand elle est détendue, peut être munie d'un tendeur à lame. Le pignon-moteur comportant 19 dents et celui d'embrayage 44 dents, la démultiplication est de 2,32 à 1.

★

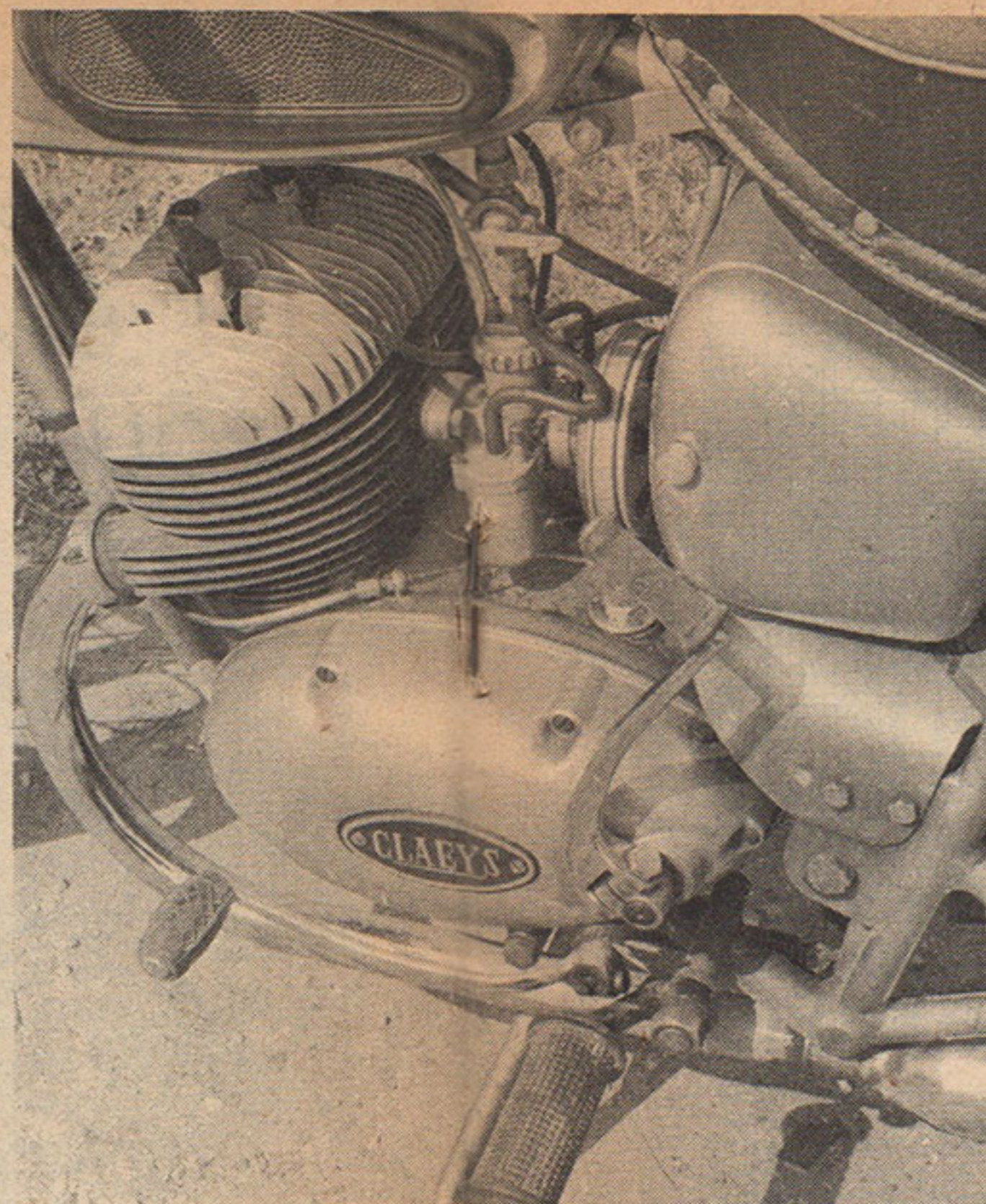
L'embrayage comporte 3 disques garnis liège, fonctionnant dans l'huile, mais ne collant pas à froid.

LA BOITE DE VITESSES

Par rapport à la 250 FN que nous avons essayée (MR 1251) et également

équipée de ce moteur, nous trouvons d'autres rapports internes de boîte. Première et troisième sont identiques, mais par contre la deuxième est plus longue et la quatrième plus courte, puisque nous avons ici 1,526 (deuxième) contre 1,667 et 0,92 (quatrième) contre 0,958.

Avec cette nouvelle quatrième, tout l'échelonnement de la boîte de vitesses se trouve modifié, nous donnant une première pratiquement inchangée, si ce n'est très légèrement plus courte (31,6 % au lieu de 32,9 %), une seconde plus longue (60,4 % contre 57,5 %) et une troisième de nouveau plus courte (81 % contre 84,4 %).



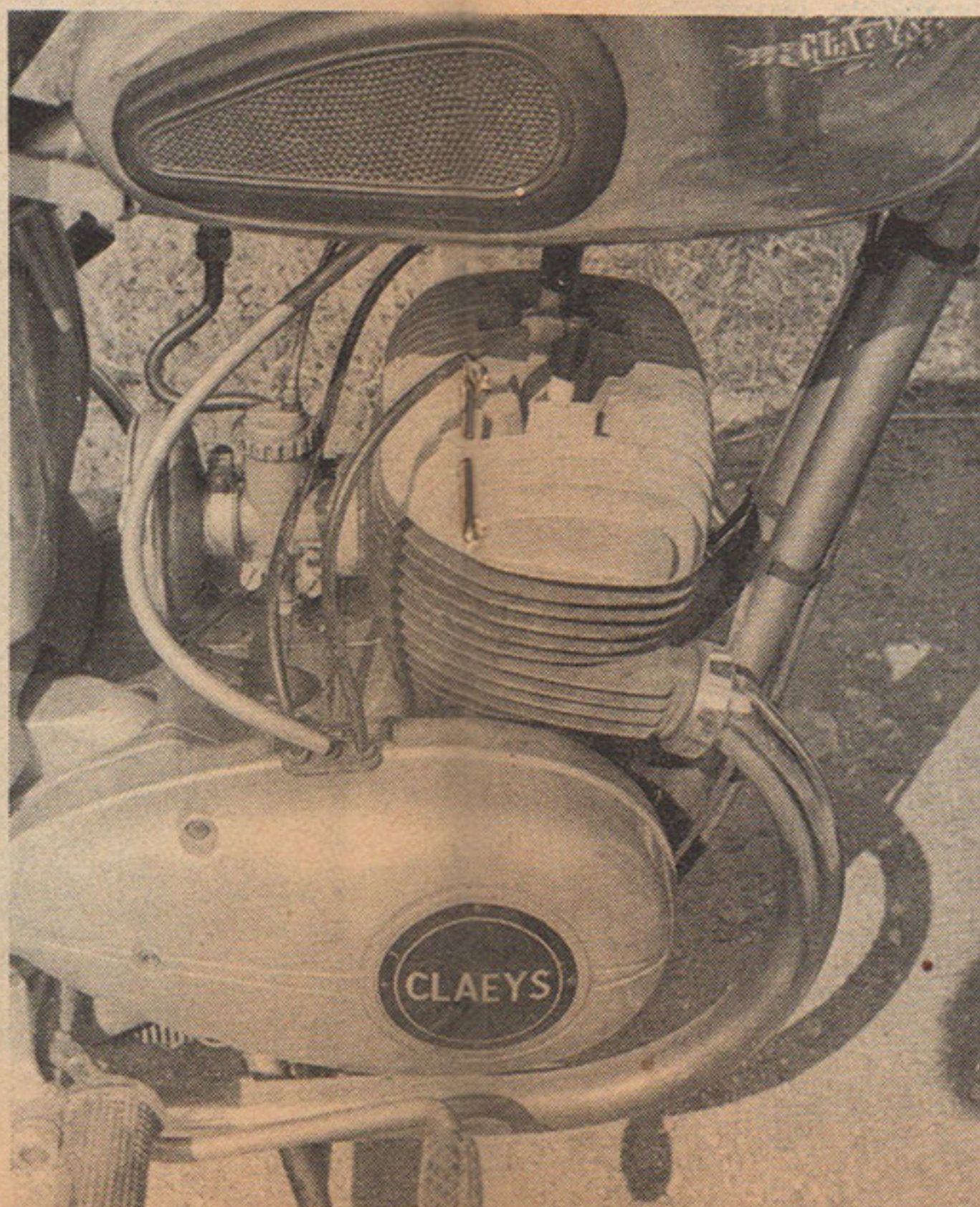
...Claeys Bonne accessibilité aux bougies et au carburateur.

D'une manière générale, nous préférons l'échelonnement de la Claeys, grâce à cette troisième un peu moins longue. Mais à vrai dire, à la conduite, la souplesse du moteur s'accommodait aussi bien de ces deux échelonnements de boîte.

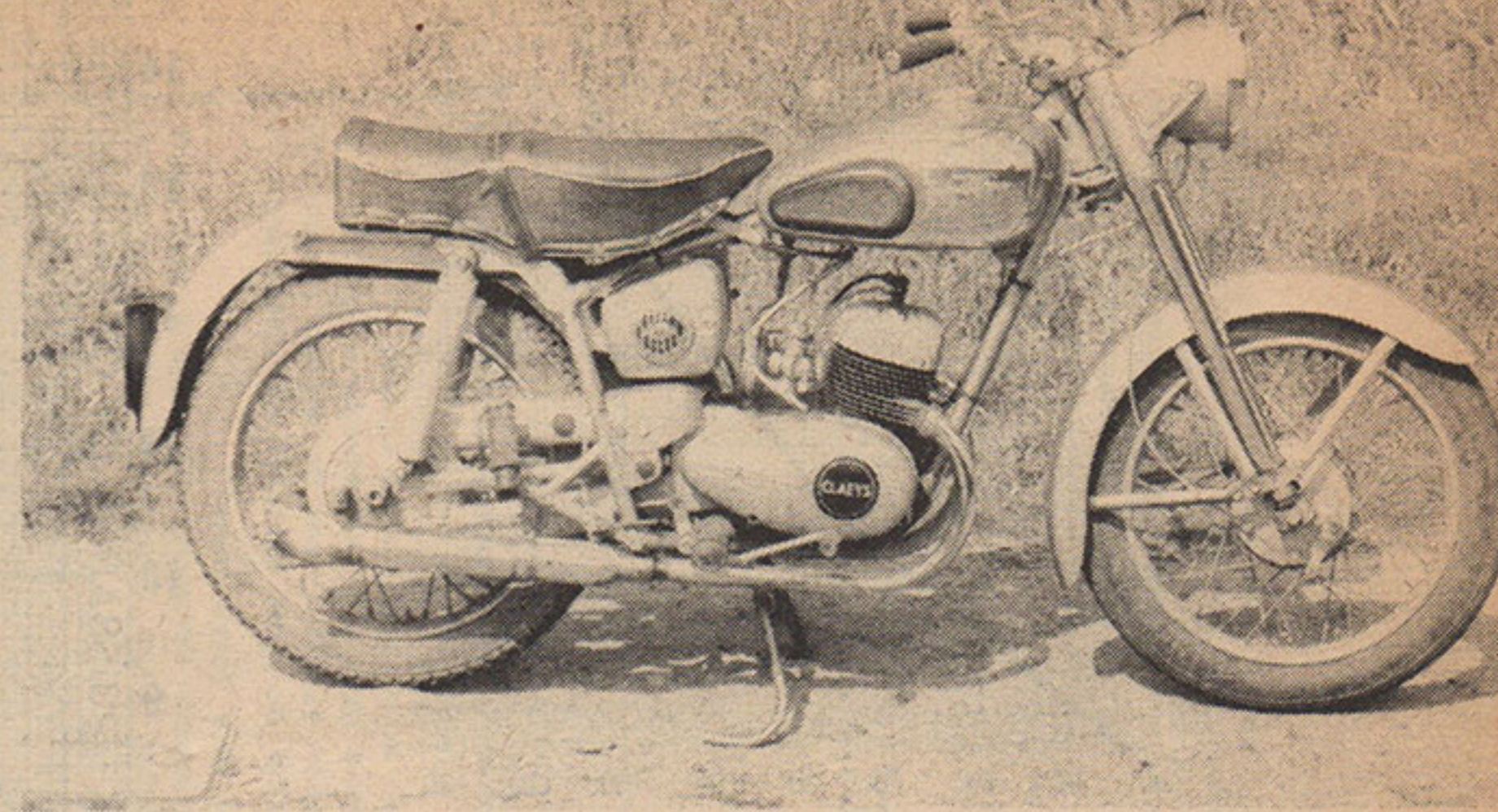
LE CHOIX DES RAPPORTS FINALS

Avec une démultiplication finale de 16x46, les rapports définitifs deviennent : 19,42 - 10,16 - 7,56 et 6,125.

Comme nous avons le même pneu AR de 3,25x19 que sur la FN, nous voyons



...et, et à droite, nous voyons une des particularités de cette machine : le large guidon, très en arrière. Les poignées arrivent au niveau des grippes-genoux !..



qu'ici nous tirons encore un peu plus long, 6,125, au lieu de 6,36 en quatrième. Déjà excessive sur la FN, cette démultiplication finale le devient encore plus sur la Claeys, car même en quatrième couché, nous sommes à environ 400 t/m du régime de puissance maximum.

EN SELLE

Sans prétention sportive, nous avons donc fait subir à cette Claeys un essai « dans ses cordes », usage journalier, et un peu de tourisme avec un voyage Paris-Dijon et retour.

La Claeys est d'un usage journalier agréable. Ses départs sont aisés, l'embrayage garde des caractéristiques de fonctionnement constantes, la boîte est précise.

LA POSITION

La machine est assez haute, avec une garde au sol notamment de 23 cm, et si mes 1 m 75 se trouvaient bien de cette position un peu haut perchée, un pilote gabarit J.B. (1,63 m - 52 kg) peut se trouver un peu « court ».

Mais la caractéristique essentielle de la position belge est le buste à la verticale. Autant, si ce n'est plus, qu'avec une machine française, avec toutefois l'avantage sur celle-ci de ne pas donner une position de jambes ramassée.

Cette position « à la papa » surprend. On se trouve droit comme un I, avec une allure aussi peu sportive que possible. A l'usage, cela n'est pas sans avantage, car si la vitesse n'est pas excessive, si l'on

n'a pas à se cramponner au guidon, pour équilibrer la pression de l'air sur le buste, cette position est des plus confortables, les poignets, entre autres, n'ayant à supporter aucun poids.

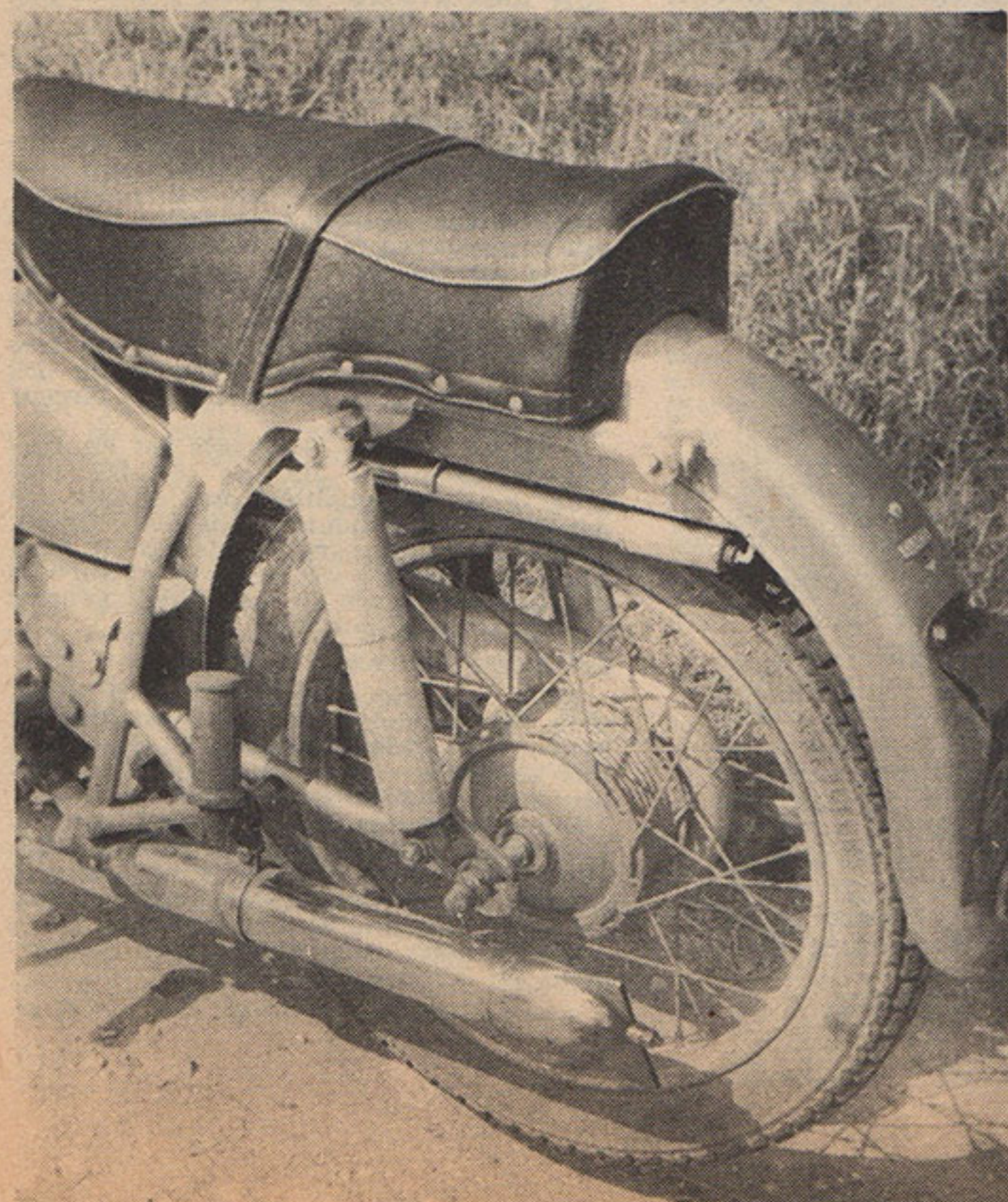
Toutes les commandes étaient bien en place, et nous avons juste remarqué une commande d'embrayage fatigante, après long usage, mais surtout une pédale de frein située très nettement trop haut.

Sur route, en vitesse de croisière, aux alentours de 95 kmh, ce qui nous a donné sur Paris-Dijon un 75 kmh de moyenne, la machine est très agréable, on ne ressent aucune fatigue, d'autant plus que le moteur se signale par une heureuse absence de vibration. Seuls les échappements sont un peu bruyants à la longue.

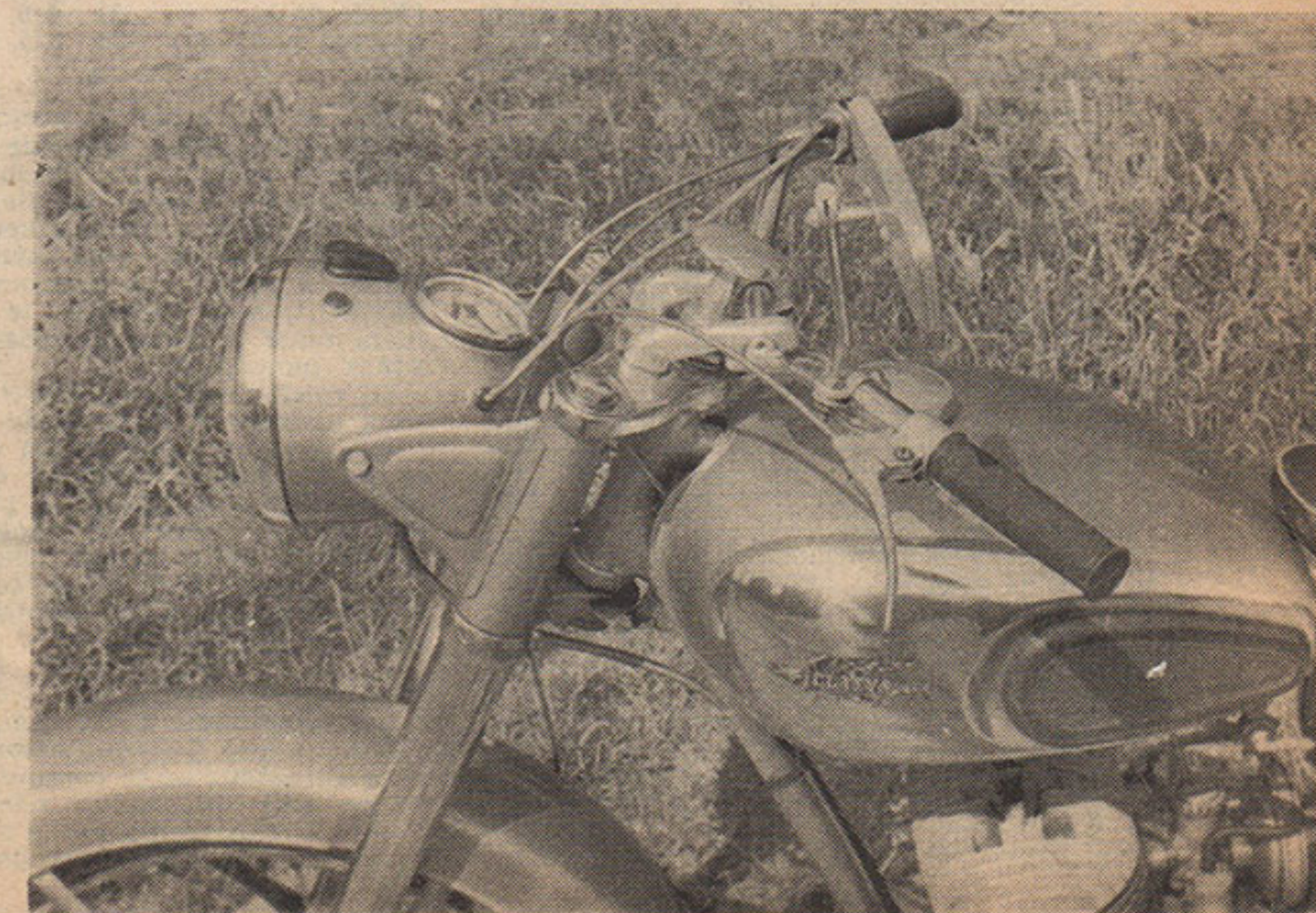
CONFORT

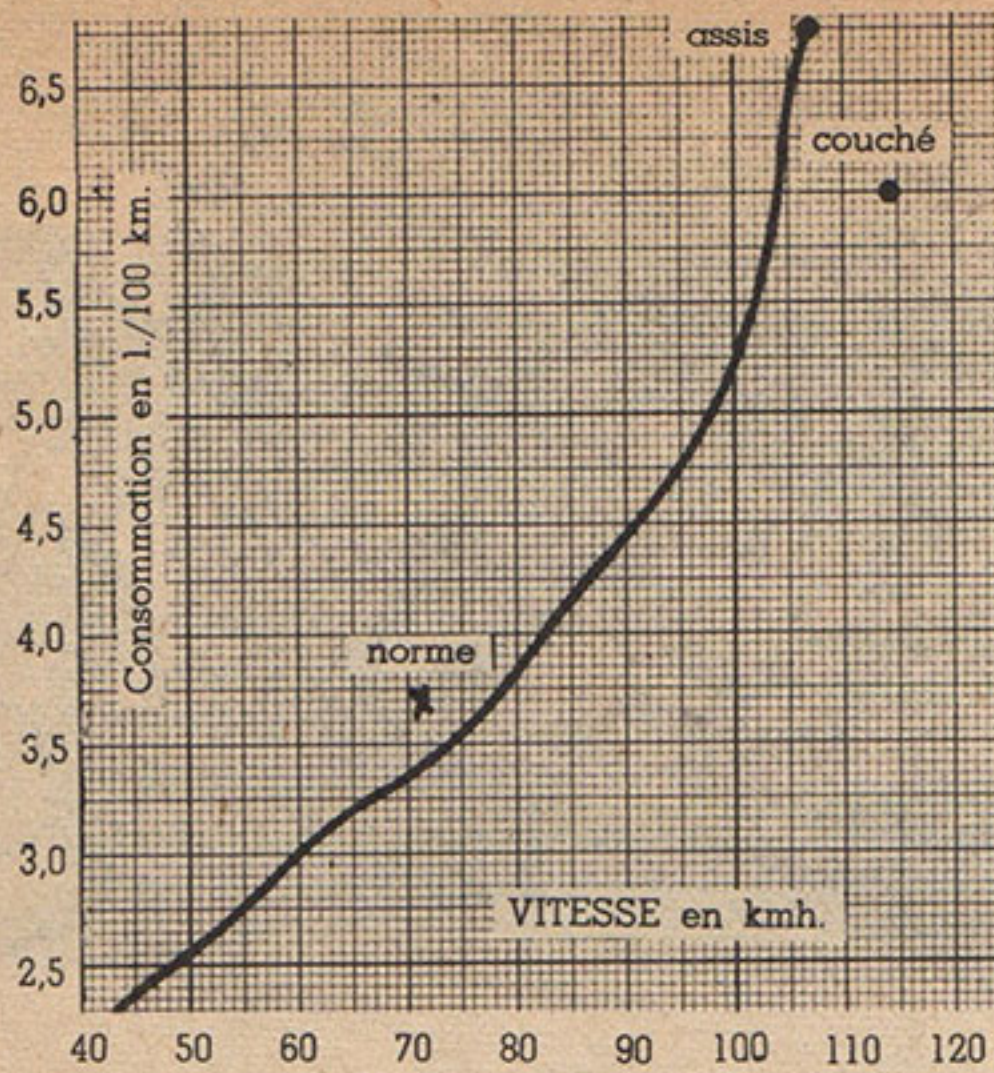
Il nous est assez délicat de parler de celui-ci, car si la selle et la suspension arrière acquiescent tout de suite leur souplesse — la machine nous fut livrée neuve — par contre la fourche avant demande une certaine période de rodage. Cela n'a rien d'étonnant, car il s'agit d'une « Tiger », et à chaque fois que nous avons essayé une machine neuve équipée d'une telle fourche, nous avons remarqué le phénomène.

Toujours est-il qu'au bout des 1.500 km que nous avons effectués la fourche n'était pas encore libre, mais ce manque de débattement ne doit pas avoir un caractère définitif.



Les éléments de suspension arrière peuvent être rechargés en huile grâce à un orifice supérieur, visible à gauche. Le moteur, côté allumage, est particulièrement...





La tenue de route est bonne, et quitte à passer pour rétrograde, cette machine haute, avec ses jantes de 19, ne nous a pas convaincu de l'avantage des petites jantes, dans ce domaine.

La position droite nous faisait aussi appréhender les virages penchés. Il n'en fut rien, et malgré cette position peu propice, l'inclinaison que l'on pouvait donner à la machine était très normale.

Deux mots sur le freinage, avec malheureusement une critique. Un frein avant décevant (39 m pour s'arrêter), heureusement compensé par un bon frein arrière (18 m), si bien qu'avec les deux freins, on arrive tout de même à 12,6 mètres, toujours à 50 kmh bien entendu.

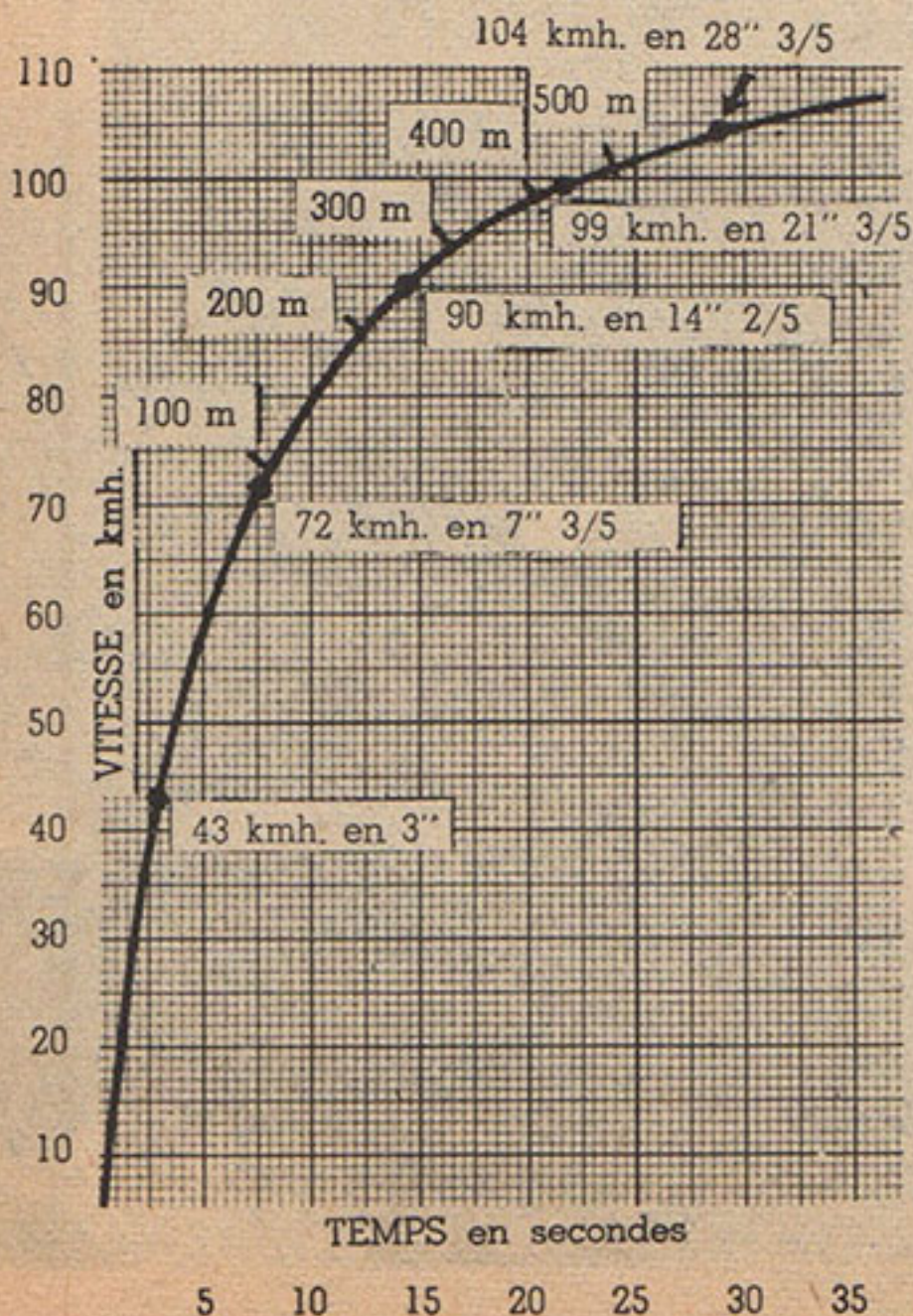
PERFORMANCES

Nous avons, et cela est logique, obtenu des performances sensiblement identiques à celles de la 250 FN. Et les petites différences sont la conséquence de maître-couple différent, systèmes d'échappements différents, conditions météorologiques différentes, etc...

En vitesse de pointe, la démultiplication finale un peu excessive n'arrange pas les choses. Nous avons néanmoins atteint 114 kmh couché, soit un régime de 5.830 t/m.

Assis, la vitesse fut encore de 107 kmh (5.470 t/m), et à deux, de 100 kmh. Mais en troisième, dans les deux cas, solo et duo, nous avons à chaque fois chronométré 102 kmh, ce qui prouve une nouvelle fois la longueur de cette quatrième.

En deuxième, 81 kmh (6.870 t/m), en première 45 kmh (7.300 t/m).



Le moteur ne tourne donc pas exceptionnellement vite sur les intermédiaires, son taux de remplissage fléchissant déjà sérieusement à partir de 6.000 t/m.

Il est vrai que l'on a voulu par contre avoir un moteur remplissant bien en bas, et ceci est à l'origine d'une courbe de couple « platissime » entre 3 et 6.000 t/m.

Cette élasticité se traduit d'une part par une certaine indifférence vis-à-vis de l'échelonnement de boîte. On sent le bicylindre prêt à avaler n'importe quel trou entre 2 rapports de vitesses, et cela se traduit aussi par des reprises à très faible vitesse, par exemple 31 kmh en quatrième, soit un régime de 1.600 t/m. C'est évidemment là le propre d'un moteur utilitaire, d'un moteur élastique.

Passons maintenant aux accélérations :

Départ arrêté :		
100 mètres en	8''	soit 45 kmh
200 »	12'' 2/5 »	58,05 kmh
300 »	16'' 2/5 »	65,85 kmh
400 »	20'' 1/5 »	71,3 kmh
500 »	23'' 4/5 »	75,6 kmh
1.000 »	40'' 4/5 »	88,25 kmh

soit un ensemble légèrement supérieur à celui enregistré lors de notre essai de la 250 FN.

En côte, et sans doute à cause d'une deuxième tirant plus long, la FN reprend l'avantage, car en solo, je pouvais passer la troisième, alors que cette fois je devais me contenter de la deuxième.

Pilote 55 kg :	21'' 1/5, moy. 59,4 kmh
Pilote 85 kg :	21'' 4/5, moy. 57,8 kmh
A 2 (55 + 85 kg) :	24'' 3/5, moy. 51,2 kmh

★

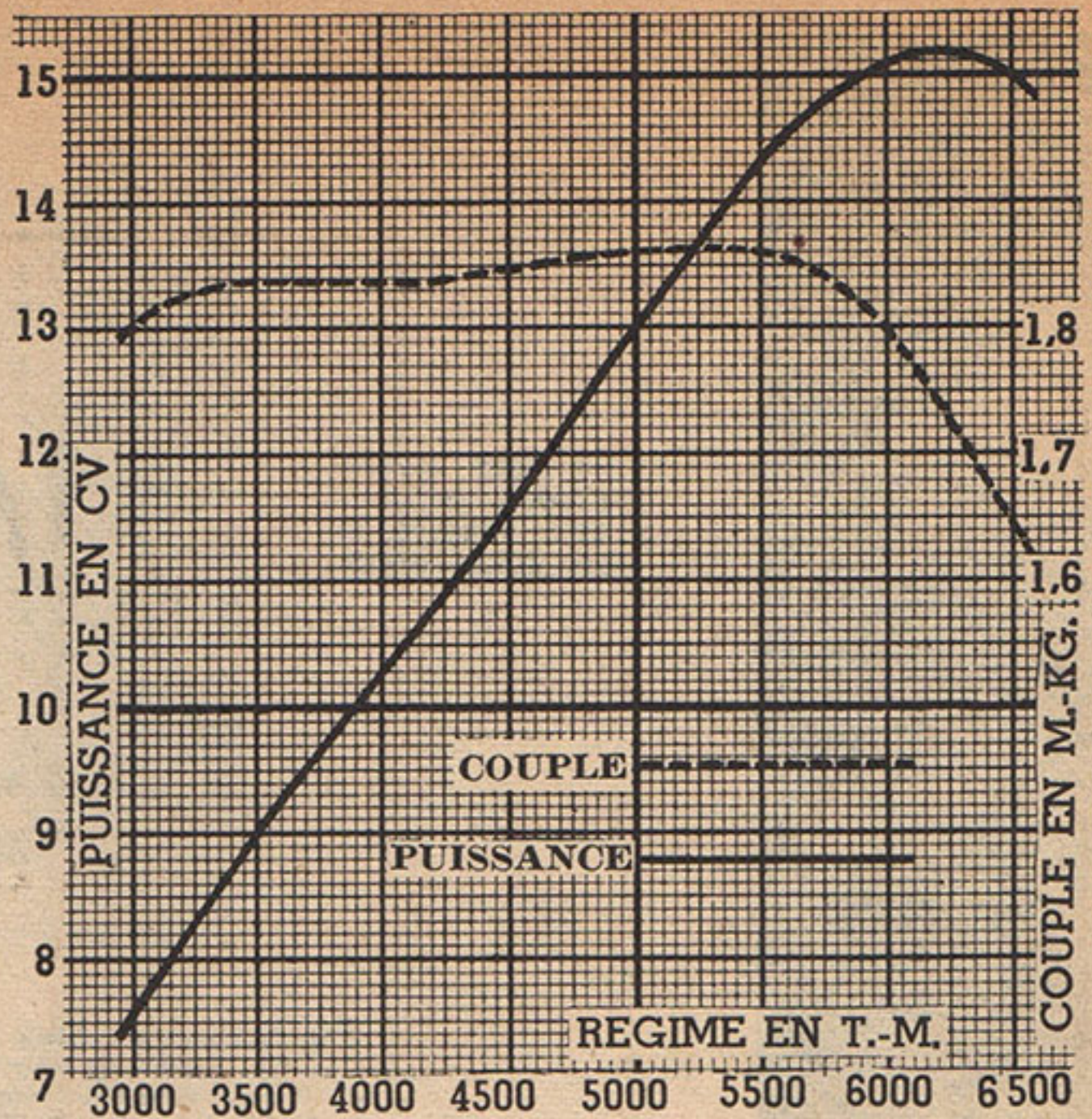
De cet ensemble de performances, il ne peut évidemment ressortir l'agrément de conduite procuré par le moteur. Celui-ci est particulièrement souple, ne donne jamais aux basses vitesses cette marche par à-coups que l'on rencontre souvent sur les deux temps. Le balayage est toujours excellent, quel que soit le régime et jamais nous n'avons enregistré de marche sur 4 temps.

Le ronflement du moteur est continu, sans histoire, à l'image de ce que fut sa prestation au dernier Bol d'Or. Et si les sportifs veulent plus de chevaux, n'oublions pas que l'usine a prévu un mode de gonflage pour ce moteur, opération « coup de fouet » que nous avons décrite dans MR n° 1262. Mais tel qu'il est, le moteur permet des performances honnêtes.

CONSUMMATION

Les bicylindres deux temps n'ont généralement pas la réputation de « faible consommateur », et comme c'était la première fois que nous relevions précisément la consommation d'un tel type de moteur, nous nous attendions à des chiffres ronds.

Notre attente fut (heureusement) dé-



çue, et comme pour tous moteurs de qualité, il apparut que la consommation était raisonnable.

La consommation normalisée, soit celle à laquelle il faut s'attendre en tourisme, s'établit à 3,7 l., c'est-à-dire en roulant vers 80 kmh. Lors de notre déplacement sur Dijon, en roulant constamment à 100-110 kmh compteur, la consommation fut d'un peu moins de 5 litres. C'est évidemment à peu près la vitesse de croisière maximum de la machine, mais n'oublions pas que la 4^e tire long, et que le moteur, de ce fait, ne se trouve pas mal d'un tel régime. Mais au-dessus de 100 kmh, la consommation grimpe en fièche, car tirant long, nous sommes obligés d'avoir une ouverture des gaz plus importante, or un moteur à pleine charge tombe dans des consommations spécifiques élevées.

EN CONCLUSION

En dehors de ses qualités, de ses performances, la Claeys est surtout intéressante par le prix auquel elle est actuellement cédée.

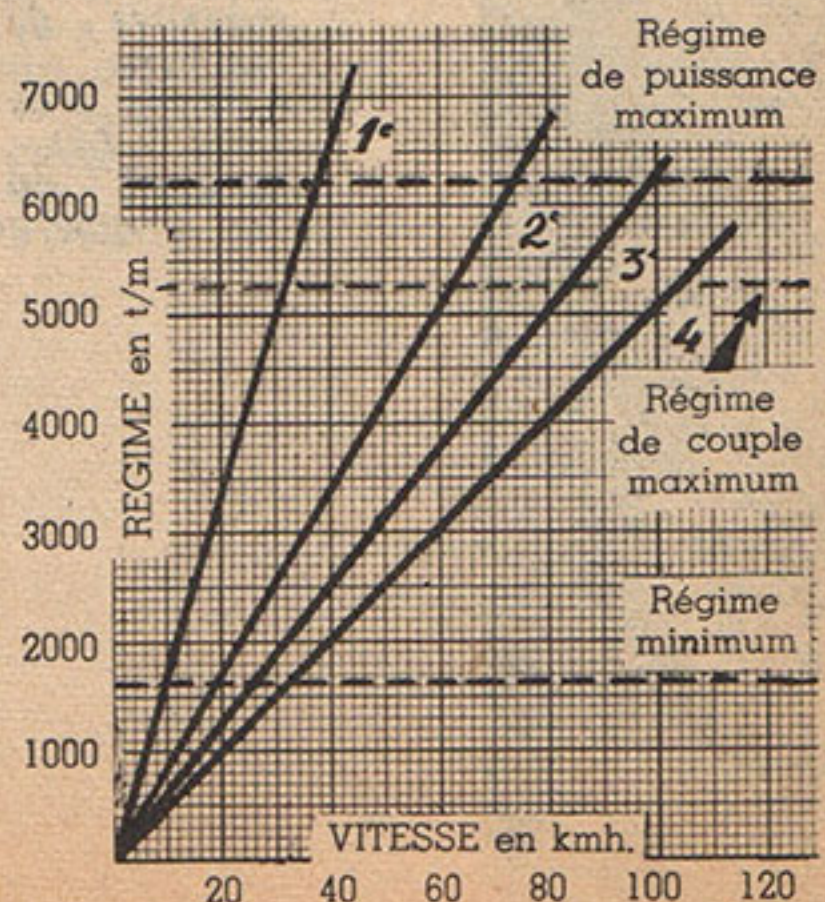
Il nous semble bien que pour 190.000 fr. il soit difficile, sinon impossible, d'avoir mieux.

C'est une typique machine utilitaire, à usages multiples, car si elle tient sa place sur route — étant d'origine équipée avec selle double, repose-pieds AR — sa souplesse, sa faible consommation, son poids (142 kg) en font une machine agréable en ville.

Et espérons que pour de nombreuses bourses, trop plates pour permettre l'acquisition de la machine de vos rêves, cette « affaire » Claeys sera la bienvenue.

Elle vous permettra de connaître réellement les joies de la moto, à un prix où bien souvent on ne connaît que celles de la 175 luxe.

C. R.



FICHE D'ESSAI / Moto Revue

ESSAI 250 cc CLAEYS - JLO

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Bicylindre 2 temps JLO M 2x125.
Alésage : 52 mm.
Course : 58 mm.
Taux de compression : 6,5 à 1.
Cylindrée : 246,3 cmc.
Puissance : 15,1 CV.
Régime correspondant : 6.200 t/m.

BOITE DE VITESSES

Transmission primaire chaîne double 2,32 à 1.
Embrayage disques liège.
Démultiplications finales : 6,125 - 7,56 - 10,16 et 19,42.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION AR : oscillante.
PNEUS : 3,25x19.
FREINS : Ø 160 mm.

REGLAGES - ENTRETIEN

BOUGIES : Bosch W 240 T11 — Béro 240/14U ou similaires.
AVANCE : 3 à 3,5 mm avec 0,4 mm d'écartement des vis platiniées.
CARBURATEUR : Bing 1/24/71.
Passage des gaz 24 mm.
Gicleur principal 125 (130 pour rodage).
Gicleur aiguille : 1508.
Gicleur de ralenti : 35.
Position aiguille : 3^e cran.
Boisseau n° 3.

GRAISSAGE :

Mélange 4 % d'huile SAE 50 (rodage 5 %).
Boîte : 1,4 l. d'huile SAE 30.
Première vidange à 500 km, deuxième à 5.000 km, après tous les 10.000 km.

PRIX : 190 000 frs

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

Vitesses	Solo		Duo
	45 kmh	81 kmh	
1 ^{re}	45 kmh (7.300 t/m)	81 kmh (6.370 t/m)	45 kmh
2 ^e	81 kmh (6.370 t/m)	102 kmh (6.450 t/m)	81 kmh
3 ^e	102 kmh (6.450 t/m)	100 kmh (5.110 t/m)	102 kmh
4 ^e	107 kmh (5.470 t/m)	114 kmh (5.830 t/m)	100 kmh
assis		114 kmh (5.830 t/m)	
couché			
vitesse minimum	: 31 kmh (1.600 t/m)		

Epreuve de côte :

(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 55 kg : 21" 1/5, moy. 59,4 kmh
Pilote 85 kg : 21" 4/5, moy. 57,8 kmh
A deux (55 + 85 kg) : 24" 3/5, moy. 51,2 kmh
Rapports utilisés : 55 kg : 1-2-3. Les autres : 1-2.

Accélération :

Distance	Accélération	Distance	Accélération
100 m départ arrêté	: 8" moy. 45 kmh	300 m	: 16" 2/5 » 65,85 kmh
200 m	: 12" 2/5 » 58,05 kmh	400 m	: 20" 1/5 » 71,3 kmh
300 m	: 16" 2/5 » 65,85 kmh	500 m	: 23" 4/5 » 75,6 kmh
400 m	: 20" 1/5 » 71,3 kmh	1.000 m	: 40" 4/5 » 88,52 kmh

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

Avant seul : 39 m, décél. moy. 2,45 m/s²
Arrière seul : 18,4 m, décél. moy. 5,25 m/s²
Les deux : 12,6 m, décél. moy. 7,65 m/s²



RESUME DE L'ESSAI

Machine utilitaire, agréable en ville, aussi bien que sur route, la Claeys se présente comme une machine d'usage. Moteur, suspensions, freins, appareillage électrique d'origine allemande offrent déjà une certaine garantie. Nous reprocherons simplement une fourche avant longue à roder, mais surtout un moyeu-frein avant peu efficace.

Le moteur, très souple, offre néanmoins des performances satisfaisantes. La quatrième gagnerait toutefois à tirer plus court. Consommation très raisonnable.

Et l'un des agréments de cette machine est incontestablement son prix de vente. D'une valeur de 260.000 francs, elle est actuellement cédée à 190.000 fr., les machines offertes n'étant plus de l'année, mais absolument neuves.

Une bonne affaire semble-t-il.

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait : 100 km
A la fin de l'essai : 1.602 km
Poids de l'essayeur habillé : 85 kg
Taille de l'essayeur : 1,75 m
Réglages spéciaux : néant
Lieu et date des essais : 1-6-57 au 19-6-57 (Seine et Seine-et-Oise, Paris-Dijon-Paris).
Conditions météorologiques : pression atmosphérique : 753 mm de Hg. Température : 21°C. Humidité relative : 48 %.
Vent faible.



LA SAISON 1956 DE LA IFA-MZ ÉVOQUE LES PROBLÈMES ET DIFFICULTÉS TECHNIQUES POUR LA RÉALISATION D'UNE 125 COMPÉTITION DEUX TEMPS

C'est en mai 1955, au Grand Prix de la Sarre, qu'il nous a été donné de faire plus ample connaissance avec M. Kaaden, jeune et sympathique ingénieur qui préside aux destinées du département « course » des usines IFA de Zschopau, en Allemagne Orientale, devenues depuis les usines MZ. Plus ample connaissance, car déjà, en 1953, au Grand Prix d'Allemagne disputé à Schotten, et où les petits 2 temps IFA de 125 cmc commençaient à figurer honorablement, nous nous étions rencontrés.

LE DÉPARTEMENT « COURSE » DE LA IFA-MZ

Avant d'entrer dans le vif du sujet (l'étude des problèmes techniques soulevés par l'évolution de la 125 cmc compétition), il est intéressant de comprendre dans quel esprit et dans quelles conditions travaille l'équipe « course » de la IFA-MZ.

DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

Pour situer d'emblée le problème, il faut se souvenir que Zschopau se trouve en Saxe, en Allemagne Orientale, que l'usine est une usine collectivisée et n'est donc pas aux mains d'un patron unique ou d'un groupe financier.

Après les destructions dues à la guerre, ce qui fut précédemment l'usine DKW fut encore démantelé, la plupart des machines-outils, des instruments de mesure, des bancs d'essai, etc., étant expédiés en URSS.

Il s'agissait donc de repartir « à zéro », avec des moyens très limités, la bonne volonté de chacun devant suppléer aux insuffisances en équipement ou en possibilités.

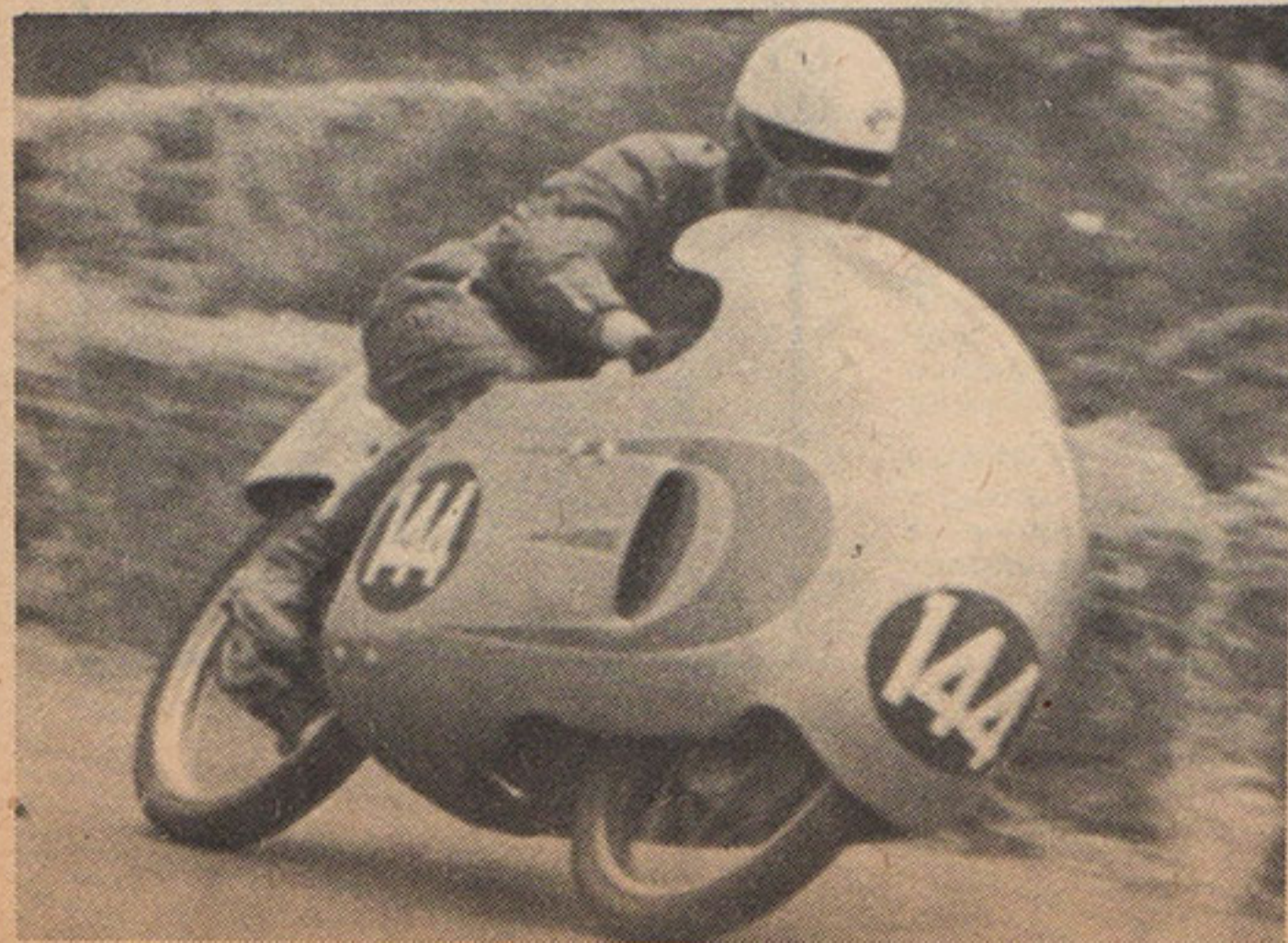
★

Parallèlement à la production de machines de série qui vient de s'enrichir de deux modèles modernes et déjà décrits dans nos colonnes : les MZ 175 et 250 cmc (la production atteint, aujourd'hui, le chiffre de 125 machines par jour) fut créé un département course. En effet, à Zschopau, on est éminemment persuadé de l'importance de la compétition, aussi bien du point de vue technique que du point de vue publicitaire.

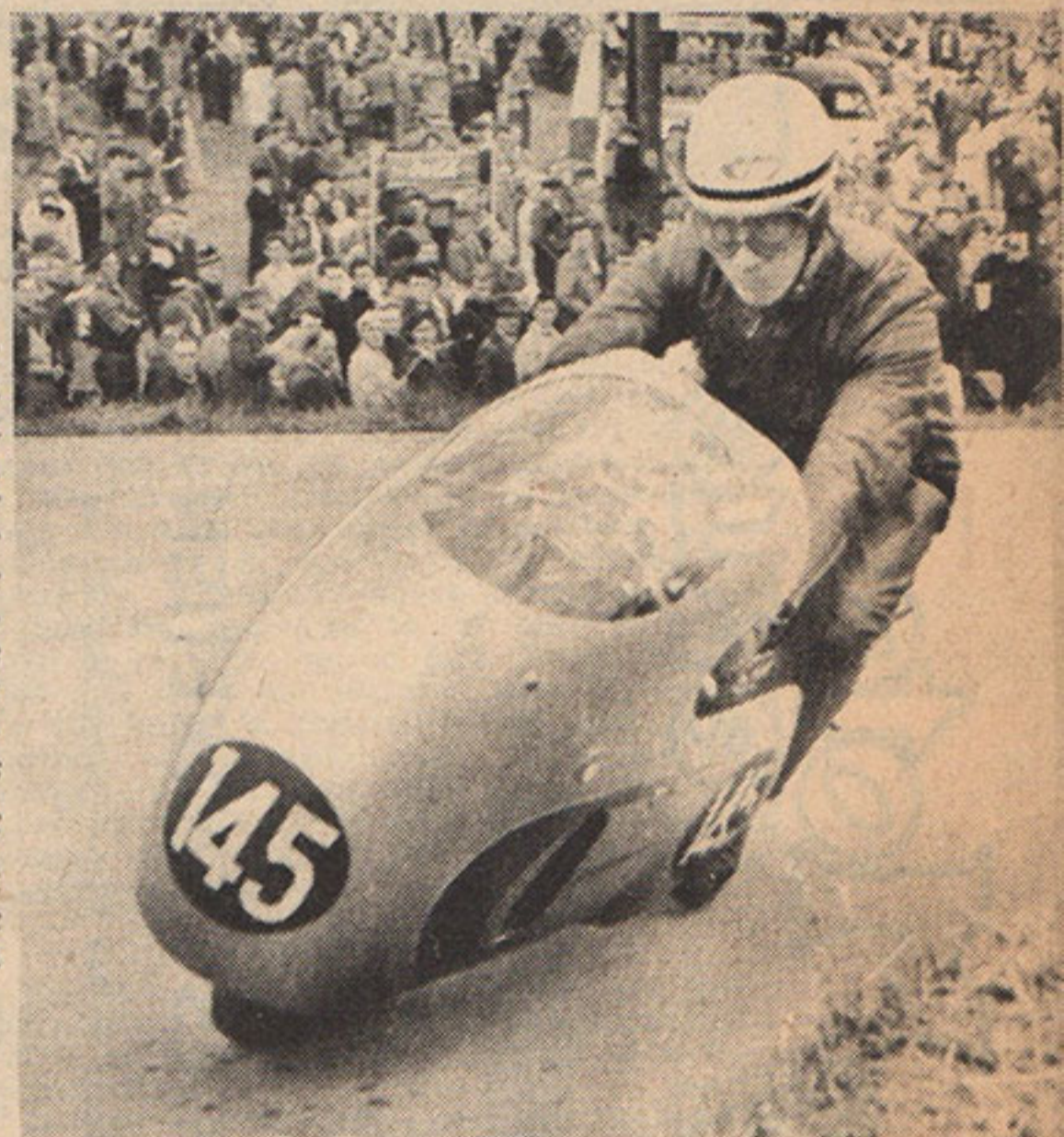
L'ALLEMAGNE ORIENTALE JOUE SA CHANCE

Et il est clair que les succès encourageants de ces dernières années, que les confrontations avec les deux temps Montesa, avec les double ACT « client » italiennes ne pouvaient qu'inciter les techniciens à poursuivre leurs efforts.

Cette année est d'ailleurs intervenu un autre facteur : le retrait des constructeurs allemands, qui ne participent plus officiellement aux courses de vitesse, se contentant juste, parfois, de mettre au point une ou deux machines.



Trois officiels de la 125 MZ. En haut, Krumpholz à Schotten, en 1953. Ci-contre, Fuegner et, en bas, Degner au Grand Prix de la Sarre 1957. Pilotes officiels, ils sont également mécaniciens officiels. Signalons que Krumpholz, officiel DKW avant-guerre, s'est retiré cette année en raison de son âge.



En particulier, avec le retrait total de DKW, son grand concurrent, la IFA-MZ a senti son heure venue. Et en conséquence, l'ingénieur Kaaden et son équipe reçoivent maintenant l'appui non seulement de l'usine elle-même, mais aussi celui du gouvernement d'Allemagne Orientale.

UN SOUTIEN...

MAIS AUX POSSIBILITÉS ENCORE LIMITÉES

Mais, malheureusement, ce soutien est néanmoins limité. Non qu'il s'agisse uniquement d'un soutien moral. Mais ce soutien ne peut être qu'à l'image de l'état économique du pays, qui se relève encore de ses ruines — qui, pour des raisons politiques, se trouve économiquement isolé de l'Ouest européen — et dont une grande partie de la production se trouve encore drainée vers l'Est.

Le soutien de l'usine ou de l'état est donc réel, mais d'une efficacité néanmoins limitée. Il suffit de savoir qu'il n'existe plus aucune soufflerie en Allemagne Orientale, que l'ingénieur Kaaden est tout heureux d'avoir reçu finalement un second banc d'essai, que ses machines de compétition utilisent de nombreuses pièces venant de la série.

UN VÉRITABLE ESPRIT D'ÉQUIPE EST À LA BASE DU SUCCÈS

Voilà donc dans quelles conditions, assez peu favorables, travaille l'équipe chargée du service « Course ».

Malgré cela, les résultats sont de plus en plus probants — magnifiques, quand on songe qu'il s'agit de 2 temps — résultats obtenus grâce à l'esprit de dévouement, à l'esprit d'équipe qui anime M. Kaaden et son noyau.

Il n'est pas d'ingénieur en blouse blanche : l'ingénieur Kaaden a toujours « la main à la pâte ». Je l'ai vu passer une nuit complète à remettre lui-même un moteur en état !

Il n'est pas, non plus, de pilotes d'usine à qui l'on donne une machine fin prête, qu'il suffit d'emmener du départ à l'arrivée. Un Fuegner, un Degner, sont, selon les circonstances, des mécaniciens-pilotes ou des pilotes-mécaniciens. Eux-mêmes.

mes préparent leurs machines, les mettent au point. Et quand, à l'entraînement ou en course, quelque chose ne va pas, ils en détectent immédiatement l'origine. D'ailleurs, en cours d'année, quand le service « compétition » ne prend pas tout leur temps, ils sont mécaniciens ou essayeurs à l'usine.

★
Mais personne ne travaille là pour soi : c'est une véritable équipe animée d'un excellent esprit « collectif », où M. Kaaden est seulement celui qui en sait le plus. Pas de cris, pas de bruit : une véritable discipline de travail, discipline librement consentie, mais qui n'empêche pas une ambiance très amicale, très fraternelle, et non seulement au sein de l'équipe elle-même, mais aussi vis-à-vis des autres coureurs. J'ai vu, par exemple, l'ingénieur Kaaden donner des conseils et un coup de main à Willy Klee, le mécano des pilotes Adler.

UNE EXPERIENCE RICHE D'ENSEIGNEMENTS

Mais notre but, par cet article, est surtout de retracer l'histoire technique de la 125 IFA-MZ de compétition.

LA SAISON 1956

La parole est donc maintenant à l'ingénieur Kaaden lui-même

« En raison de l'absence, en Allemagne Orientale, d'un circuit d'essais (genre Monthéry en France ou Monza en Italie), seules les épreuves de vitesse, les compétitions peuvent nous servir de réel banc d'essai... et nous en faisons l'utilisation la plus intensive possible ».

« NOS MODELES 1956 DEVAIENT ETRE AMELIORES »

« En fin 1955, il était manifeste que la puissance de nos 125 cmc de compétition (sensiblement 13 CV à la roue arrière à 8.000 t/m et une vitesse de pointe de 150 kmh avec le meilleur carénage dont nous disposions) était insuffisante pour pouvoir, en 1956, être réellement « dans la course ». Il nous fallait donc améliorer nos modèles.

Quelles possibilités techniques nous étaient offertes pour obtenir ce résultat?

« IL NOUS FAUT CONSERVER NOTRE DISTRIBUTEUR ROTATIF D'ADMISSION »

« Il ne pouvait être question d'abandonner le distributeur rotatif d'admission par disque plan (système Zimmermann).

Par le diagramme d'admission asymétrique qu'il permet, par une admission pouvant commencer beaucoup plus tôt, mais fermant également plus tôt — et ceci tout en prolongeant la durée d'admission — le remplissage du carter-pompe est nettement amélioré, et son taux peut même dépasser 100 %. Grâce à ce distributeur, notre moteur de 1955 développait une puissance supérieure de 20 % sensiblement à celle développée par le moteur à lumière de 1953 ».

OU AGIR ?

« Quelles étaient donc les possibilités qui restaient ?

— 1 : accroissement du régime tout en maintenant le couple-moteur. Cela signifiait donc obtenir un remplissage suffisant

du cylindre, au-dessus du piston (puisque le taux de remplissage du carter-pompe était déjà supérieur à l'unité).

— 2 : recherches sur divers systèmes d'échappement, afin d'atteindre ce bon remplissage du cylindre.

— 3 : boîte de vitesses aux rapports bien étagés, afin de pouvoir utiliser au mieux, particulièrement lors des accélérations, l'étroite plage de régime pour laquelle le moteur développera sa puissance maximum.

— 4 : réduction du maître-couple (surface frontale) de la machine, avec, parallèlement, amélioration du coefficient aérodynamique de pénétration (réduction du Cx).

— 5 : meilleur rendement thermique du moteur, avec, en même temps, une meilleur

leur résistance du moteur aux charges thermiques.

— 6 : amélioration du rendement mécanique (diminution des diverses pertes de transmission en particulier).

— 7 : amélioration de la tenue de route de la machine, afin de permettre la pleine utilisation de l'accroissement de puissance escompté.

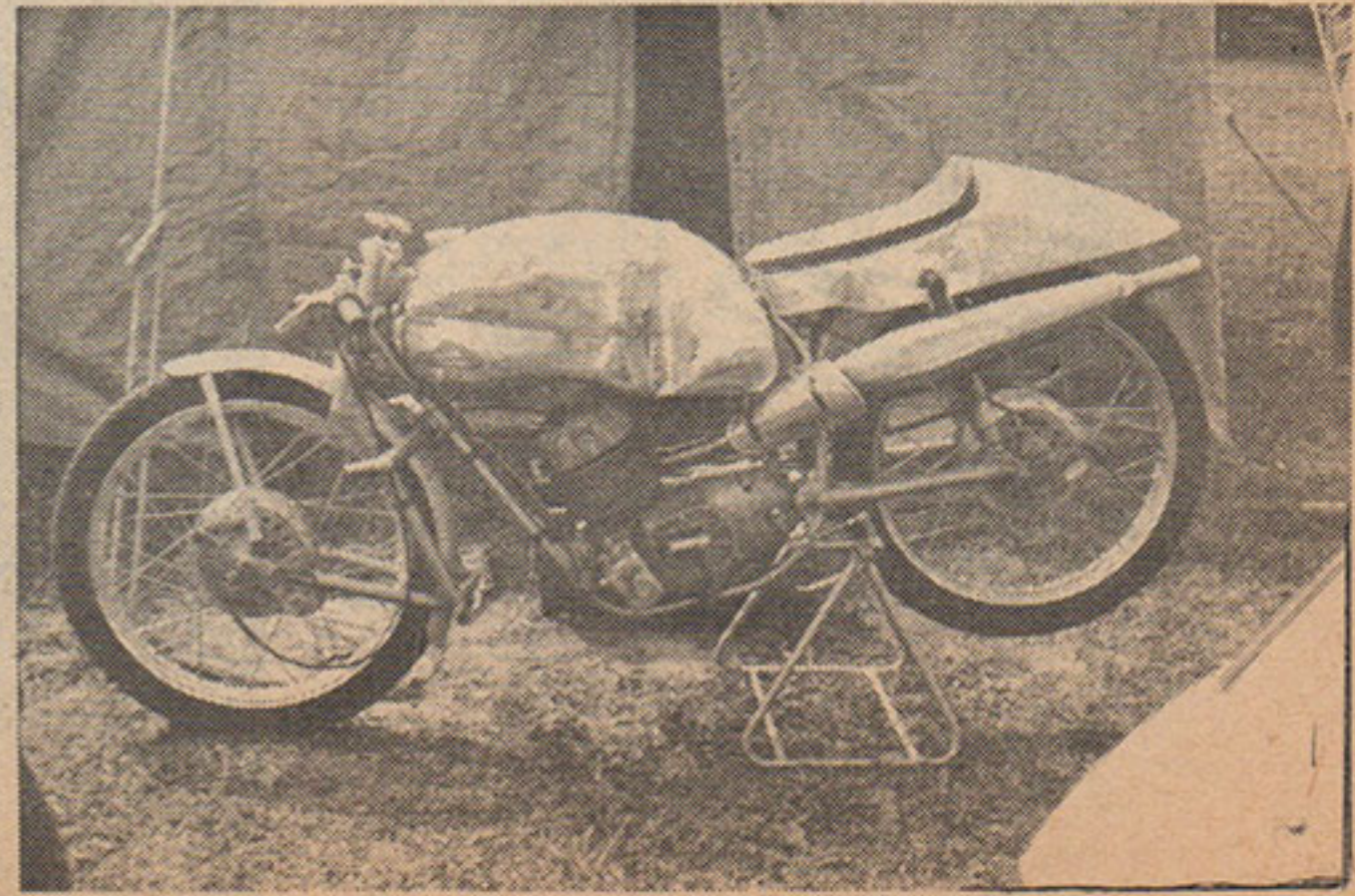
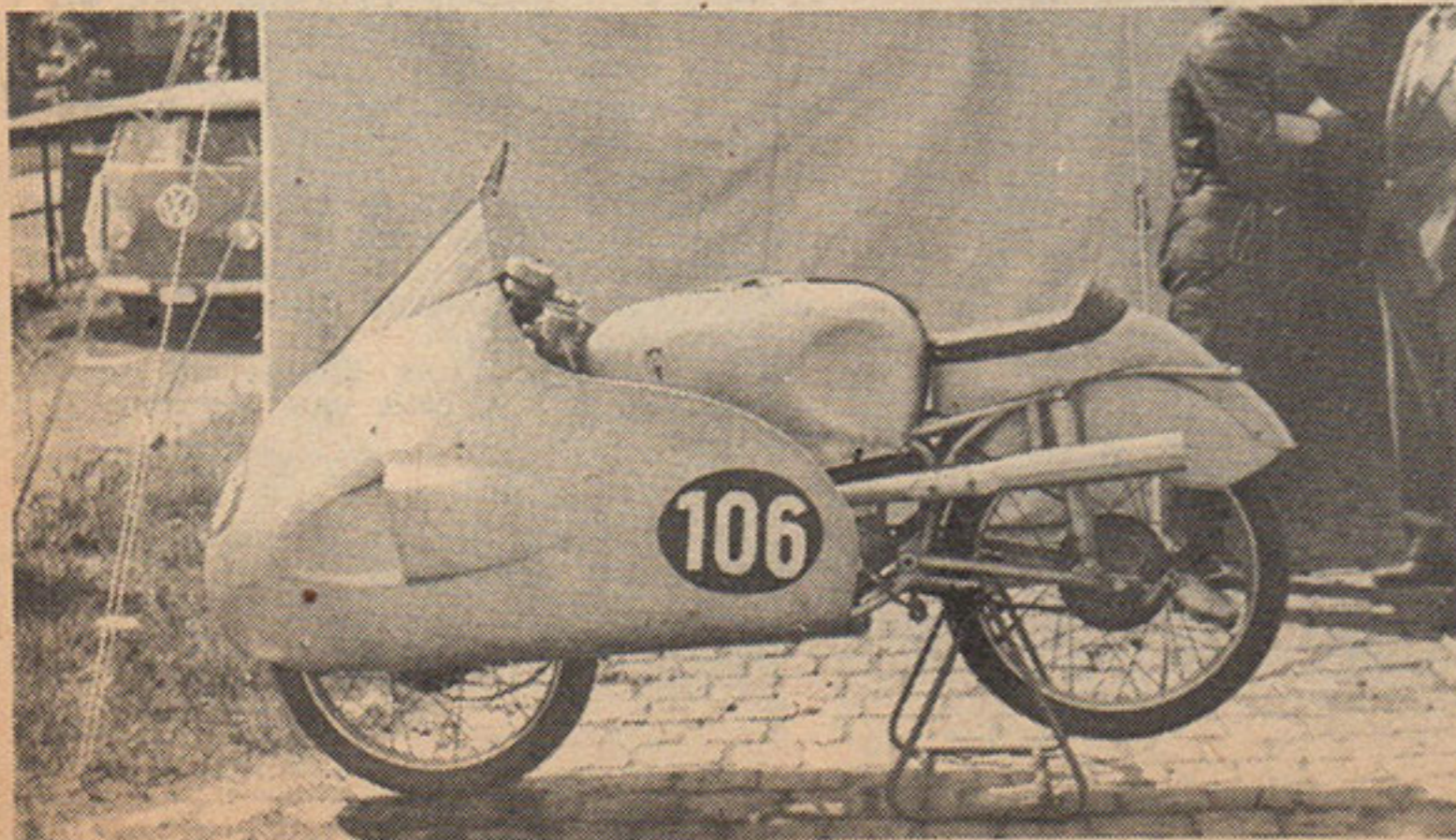
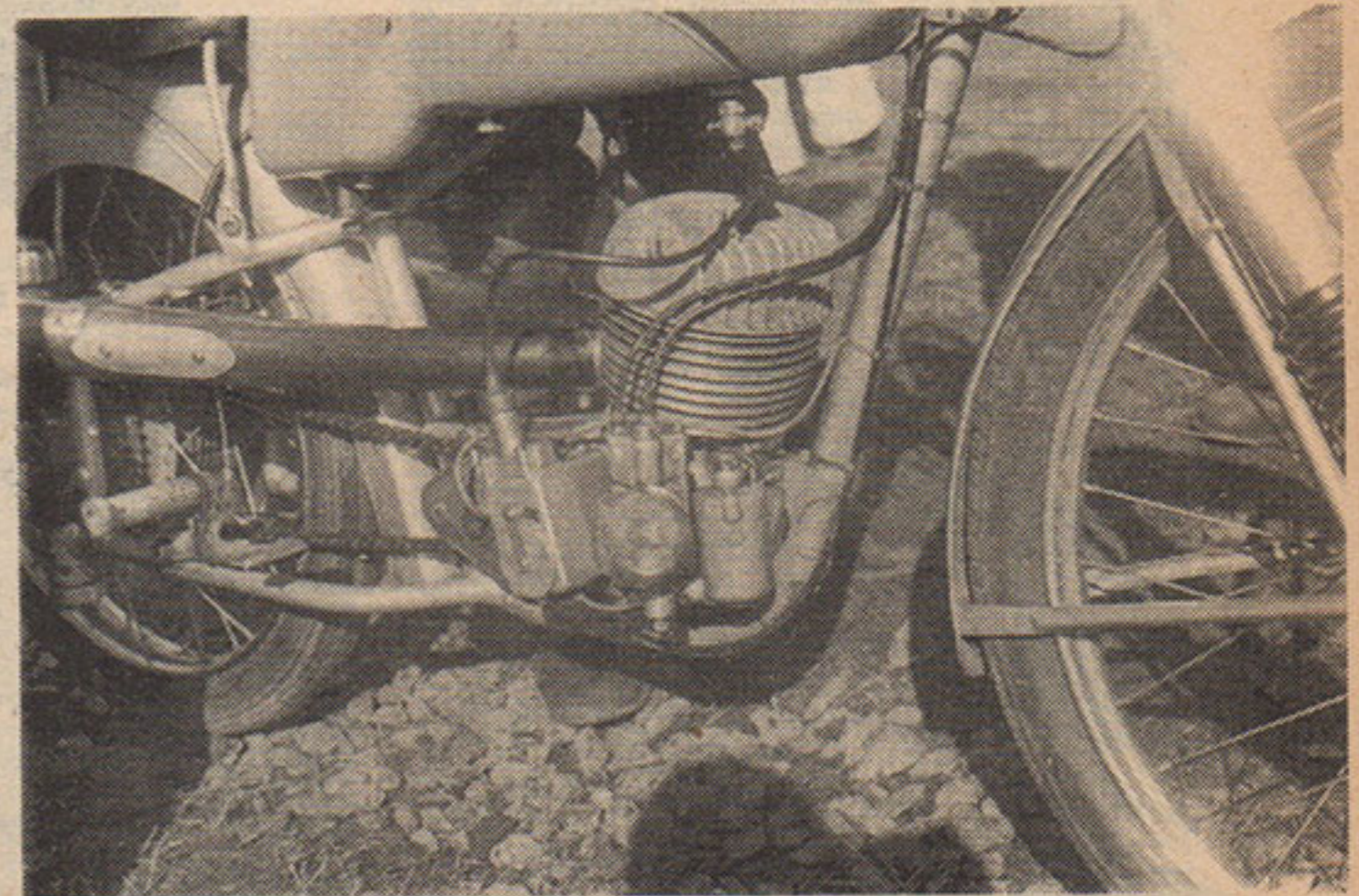
— 8 : amélioration du freinage.

— 9 : diminution du poids total de la machine.

★

A ces facteurs techniques et scientifiques, il faut encore ajouter le fin doigté nécessaire et une certaine part de chance pour passer outre aux « caprices » bien connus d'un moteur 2 temps qui veut vous imposer ses propres volontés ».

Histoire de la 125 IFA-MZ. A droite, version 1953 à boisseau rotatif ; double échappement ; suspensions coulissantes ; boîte 3 rapports ; allumage magnéto. — 1955 : nouveauté essentielle : les suspensions oscillantes (en bas à gauche). — 1956, à St-Wendel : simple échappement ; boîte 4 rapports ; fourche Earles à l'avant, ici (en bas, à droite) démunie de ses éléments élastiques. Vue carénage enlevé.



ET LA SAISON COMMENCE.

« Jusqu'à notre première course de la saison 1956 (le Grand Prix de la Sarre, fin avril), toutes ces possibilités signalées furent exploitées au mieux.

Entre autres choses, le régime du moteur fut porté à 9.000 t/m, tout en conservant les montages de bielle et de vilebrequin utilisés jusqu'alors. Par contre, la double tubulure d'échappement fut remplacée par une seule, afin de permettre de mieux « accorder » l'échappement.

Un tel moteur développait, début 1956, près de 16 CV à la roue arrière à 9.300 t/m, mais ceci mesuré au banc d'essai. En effet, bientôt les segments de fonte grise à tension normale se brisèrent, endommageant le piston. Après montage d'un nouveau piston, cette fois avec des segments à haute tension, et malgré d'intensifs essais, il ne fut plus possible de dépasser 15,5 CV, avec, parallèlement, une baisse de régime de 300 t/m.

C'est donc avec ce dernier moteur que nous nous sommes alignés à St-Wendel, et encore avec la boîte à 4 rapports, la boîte à 6 rapports préparée durant l'hiver n'étant pas encore prête ».

ECHAPPEMENT SUR L'AVANT OU SUR L'ARRIERE ?

« Mais d'autres modifications avaient été également amenées depuis 1955. Ainsi, il fut primitivement essayé de placer les lumières d'échappement à l'avant du cylindre, ce qui aurait permis une meilleure position du pilote ».

LES PRINCIPES... ET LA REALITE

« Abstraction faite de ce but spécial, et d'après les tendances constructives actuelles, il est également bon de mettre la lumière d'échappement — et en conséquence, l'endroit du cylindre le plus sollicité thermiquement par le flux de gaz brûlés — à l'opposé de la paroi de la jupe du piston qui est en pression sur le fût du cylindre lors du temps-moteur.

Avec un moteur dont l'échappement était disposé selon ces considérations, on obtint également une puissance de 15,5 CV ; cependant, aucun des autres moteurs construits selon ce principe ne put atteindre ce rendement, alors que ceux avec échappement dirigé vers l'arrière — donc en contradiction avec les principes énoncés — donnaient une puissance plus notable ».

LA JUPE DU PISTON DOIT FERMER HERMETIQUEMENT LA LUMIERE D'ECHAPPEMENT

« Ce fait peut être expliqué par une meilleure obturation de la lumière d'échappement durant la précompression dans le carter-pompe (voir figures jointes).

★

En même temps que l'émulsion admise dans ce carter est compressée à 1 kg/cm² au-dessus de la pression atmosphérique, apparaît une dépression notable à l'échappement. En conséquence de cette forte compression dans le carter et de la dépression apparaissant en même temps à l'échappement, si la jupe du piston n'obture pas parfaitement la lumière d'échappement, une quantité non négligeable des gaz frais se glisse le long de la jupe du piston et « fuit » du carter vers l'échappement. Et ces gaz sont évidem-

ment perdus pour un remplissage ultérieur du cylindre.

Par contre, si, durant sa course descendante, le piston s'applique du côté échappement — et, même si le jeu de montage piston-cylindre est assez important — on peut alors compter avec une étanchéité suffisante dans l'obturation de la lumière d'échappement : il n'y a plus de fuite des gaz frais.

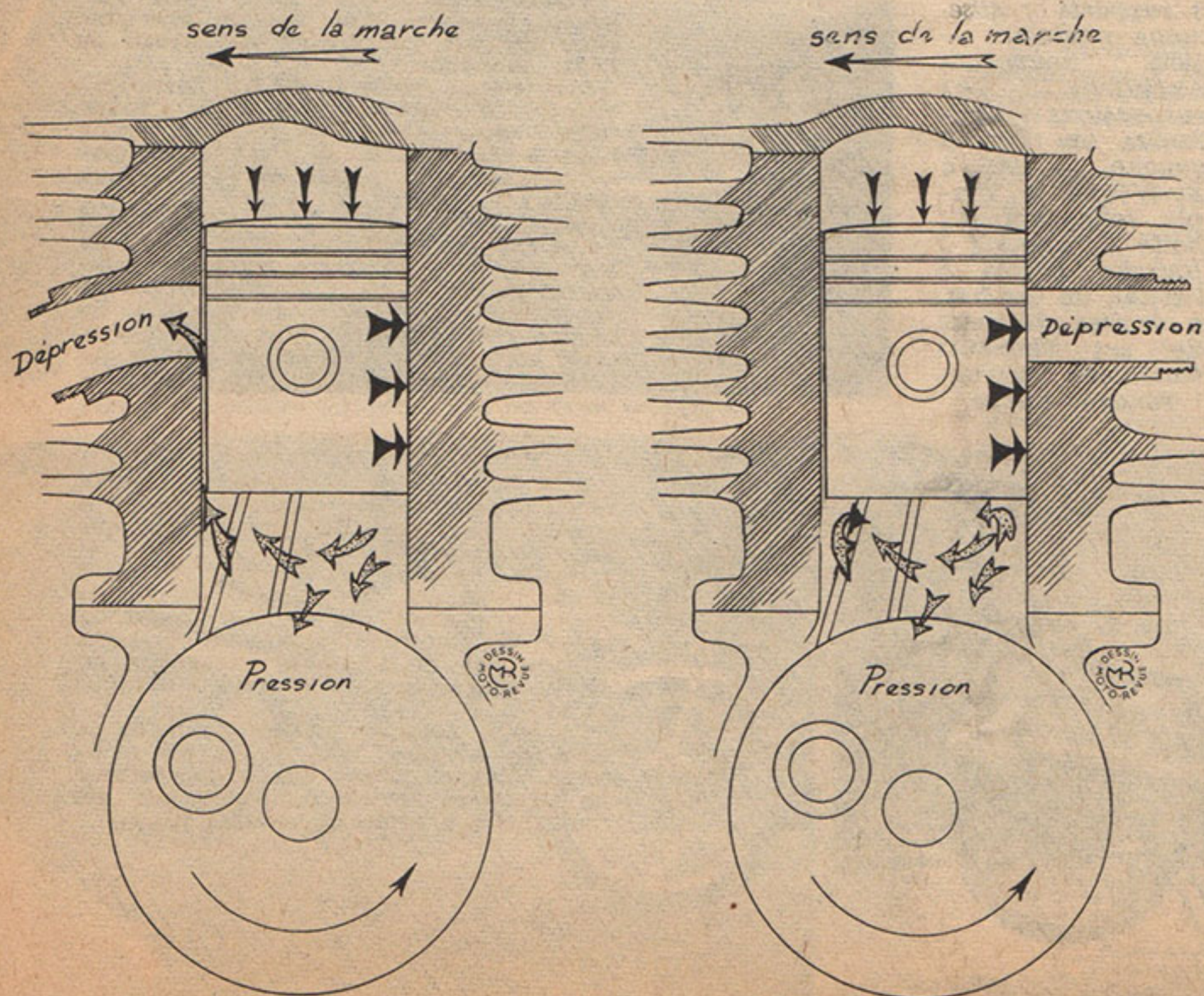
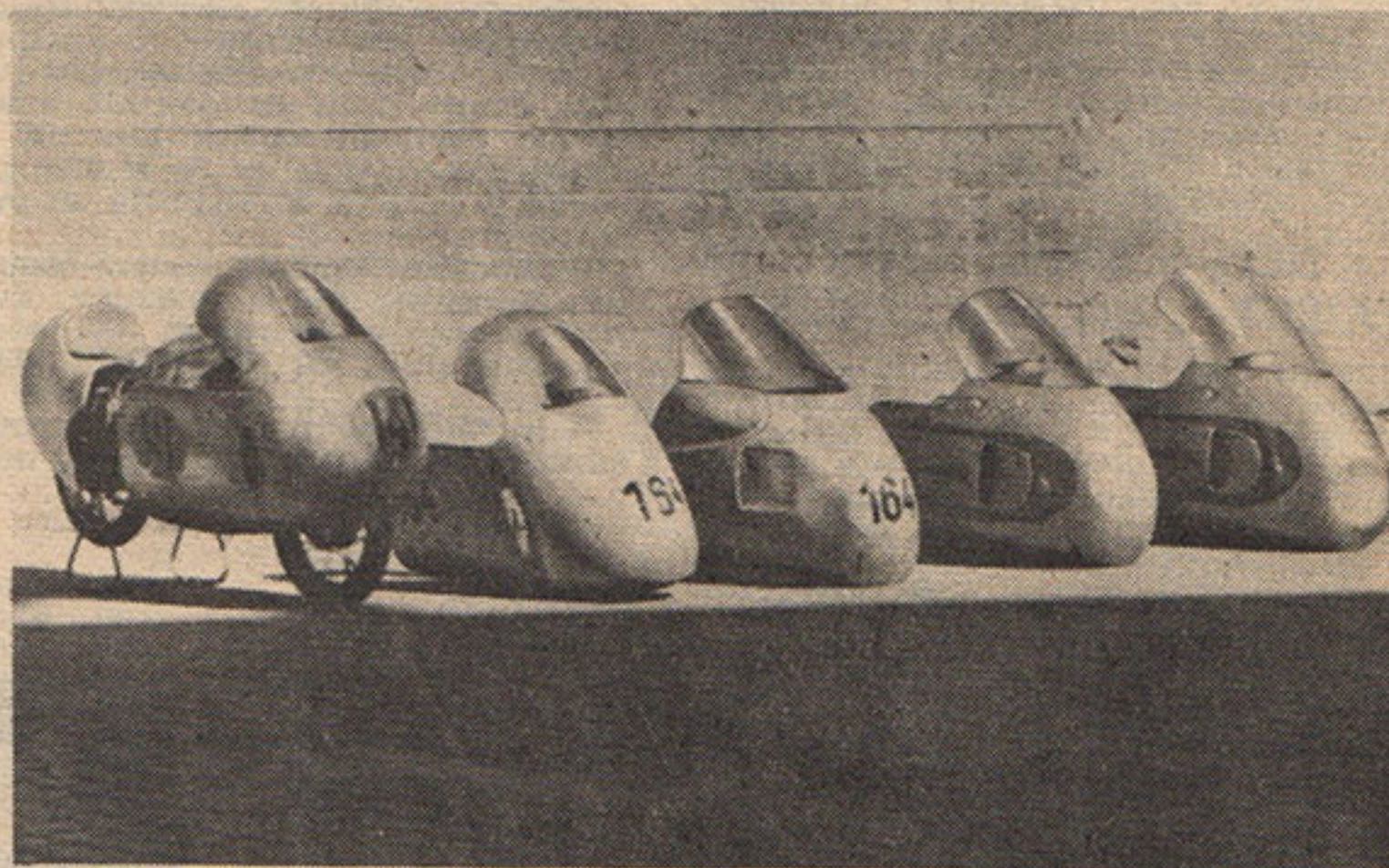
Or, avec le sens de rotation de notre moteur (qui tourne dans le même sens que les roues de la moto), durant la course descendante du piston celui-ci est plaqué contre la paroi arrière du fût du cylindre. Donc, afin d'obtenir un masquage hermétique de la lumière d'échappement durant la précompression des gaz frais dans le carter-moteur, il faut que notre lumière d'échappement soit placée à l'arrière ».

« NOS AUTRES MODIFICATIONS DU DEBUT 1956 »

LE TAUX DE COMPRESSION

« Avec un balayage Schnurle classique, et avec une culasse à petite chambre de combustion placée au centre, le taux de

Une gamme des nombreux carénages essayés, les essais ne pouvant se faire que sur route, vu l'absence de soufflerie en Allemagne Orientale.



Echappement sur l'avant, ou échappement sur l'arrière ? En tenant compte du sens de rotation du moteur, le piston, dans sa course descendante, est appliqué sur l'arrière. Si l'échappement est sur l'avant (à gauche), le piston est moins chargé thermiquement mais n'obture pas correctement la lumière d'échappement (fuite de gaz frais). Si l'échappement est sur l'arrière, bonne étanchéité, mais charge thermique plus importante.

compression le plus favorable s'avéra être de 12 à 1 — donnée d'ailleurs toute relative, car il ne s'agit évidemment, ici, que du taux de compression géométrique. Le taux de compression réel, lui, dépend étroitement du taux de remplissage du cylindre.

Aussi, comme il est de norme en compétition, nous choisissons en fait le taux de compression qui nous place, avec le carburant à 80 d'octane fourni, à la limite du cliquetis.

Et, en général, une bougie de degré thermique 370 est celle qui convient le mieux ».

PARTIE CYCLE

« Pour ce qui est de la partie cycle, nous nous en sommes tenus, début 1956,

à la fourche avant oscillante du type Earles, en portant un soin particulier dans le choix des éléments élastiques de suspension et dans la détermination de l'amortissement.

Les moyeux-freins furent plus sérieusement allettés, alors qu'un soin particulier fut apporté dans le choix des garnitures. D'où un meilleur freinage ».

LES PROBLEMES DU CARENAGE

« Le carénage avant de la machine fut amélioré, doté d'une meilleure pénétration, principalement en assurant une bonne continuité entre le carénage proprement dit et le pare-brise.

★

Mais certains défauts sont apparus lors de la mise en forme de ce pare-brise, car ce n'est que très rarement qu'une bonne qualité optique peut être obtenue, permettant une bonne visibilité au pilote. Aussi, dans les épreuves sur circuit sinueux, à visibilité restreinte, nos pilotes préférèrent-ils remplacer le pare-brise en forme réalisé en «pyacrill» par un pare-brise droit en celluloid : le meilleur coefficient de pénétration est échangé contre une sécurité de pilotage accrue.

LA LEÇON DE SAINT-WENDEL

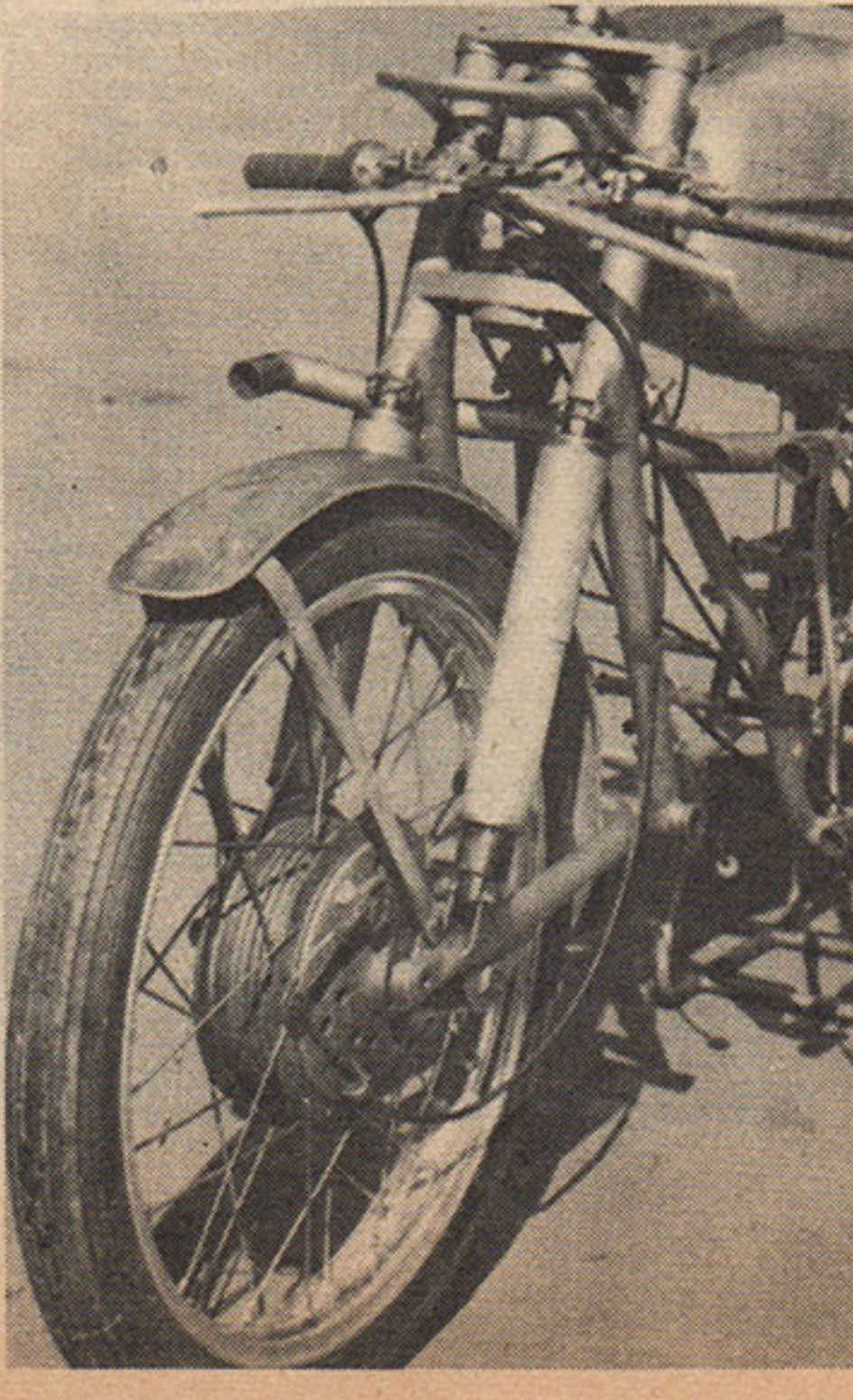
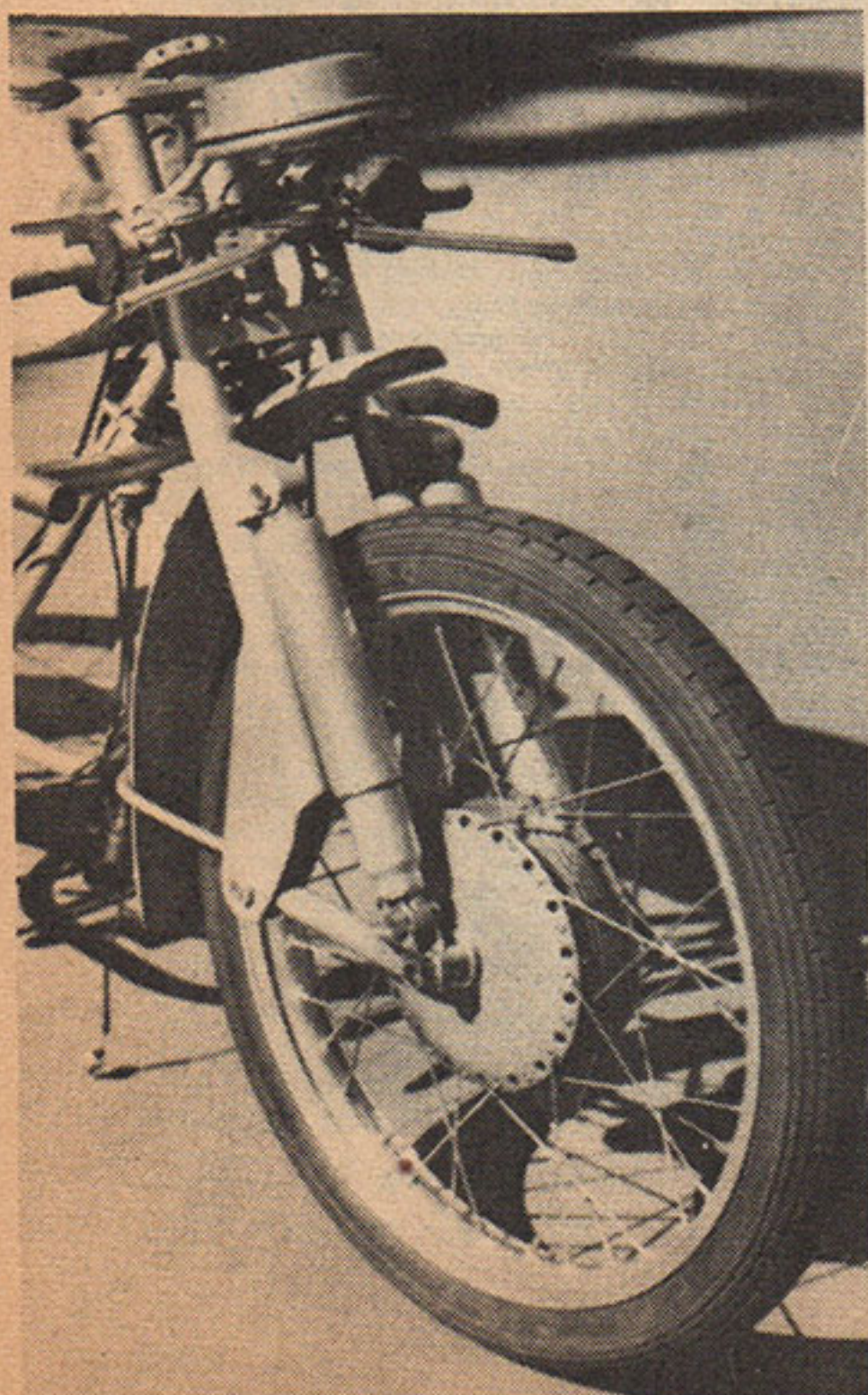
C'est dans de telles conditions que 3 machines furent alignées à St-Wendel, le 29 avril 1956, au Grand Prix de la Sarre.

Si l'une d'elles s'arrêta en raison d'une panne de magnéto, les deux autres, qui terminèrent honorablement, nous montrèrent que l'accroissement de régime (qui est passé de 8 à 9.000 t/m), ne pouvait se faire impunément. Les roulements d'embellage, ainsi que les roulements à aiguilles encagées, ne pouvaient suffire aux pressions et contraintes apparaissant à ces régimes ».

A ZANDVOORT, PREMIER ESSAI DE LA BOITE 6 VITESSES

« Un mois plus tard, à Zandvoort, en Hollande, une de nos machines fut équipée, à titre d'essai, de la nouvelle boîte à 6 vitesses, ainsi que de roulements renforcés. Mais elle ne participa qu'aux entraînements, en raison d'un manque de puissance manifeste.

A Zandvoort, à côté de la fourche Earles-BMW, normalement utilisée (à droite), fut essayée une fourche à bras oscillants plus courts, l'articulation des bras se faisant en bout de goussets en tôle.



Après les premiers essais, le fonctionnement de cette boîte à 6 rapports semblait irréprochable, mais un jugement définitif de sa valeur n'était cependant pas encore possible.

En effet, lors des essais d'une boîte de vitesses, le pilote cherche essentiellement à passer ses vitesses précisément et régulièrement. Mais, en course, ce même pilote a d'autres soucis et, quelle que soit la situation, la sélection des rapports doit être parfaite, que l'on débraye ou non.

Or, cette qualité, notre boîte de vitesses ne l'avait pas encore, ainsi que l'a prouvé la course suivante en Allemagne Orientale où Fuegner, qui pilotait la seule machine équipée d'une telle boîte, se vit affligé d'une crampe à la main gauche dès la mi-course, tant il devait « jouer » de l'embrayage.

Le 1^{er} juillet, à Schleiz, nous est donnée une nouvelle preuve que notre sélecteur n'était pas encore bien au point, puisqu'à mi-course il se bloquait... et que toute la fin de l'épreuve se fit en troisième ».

EGALEMENT UNE NOUVELLE SUSPENSION AVANT

« Le même jour, nous avons également fait l'essai d'une nouvelle suspension avant, dont les longs bras oscillants ne faisaient plus une véritable fourche comme sur notre Earles précédente.

Nous voulions, par là, réduire le moment d'inertie de la direction par rapport à son axe..., mais l'expérience ne fut pas concluante : aucune différence notable dans la tenue de route ne put être enregistrée ».

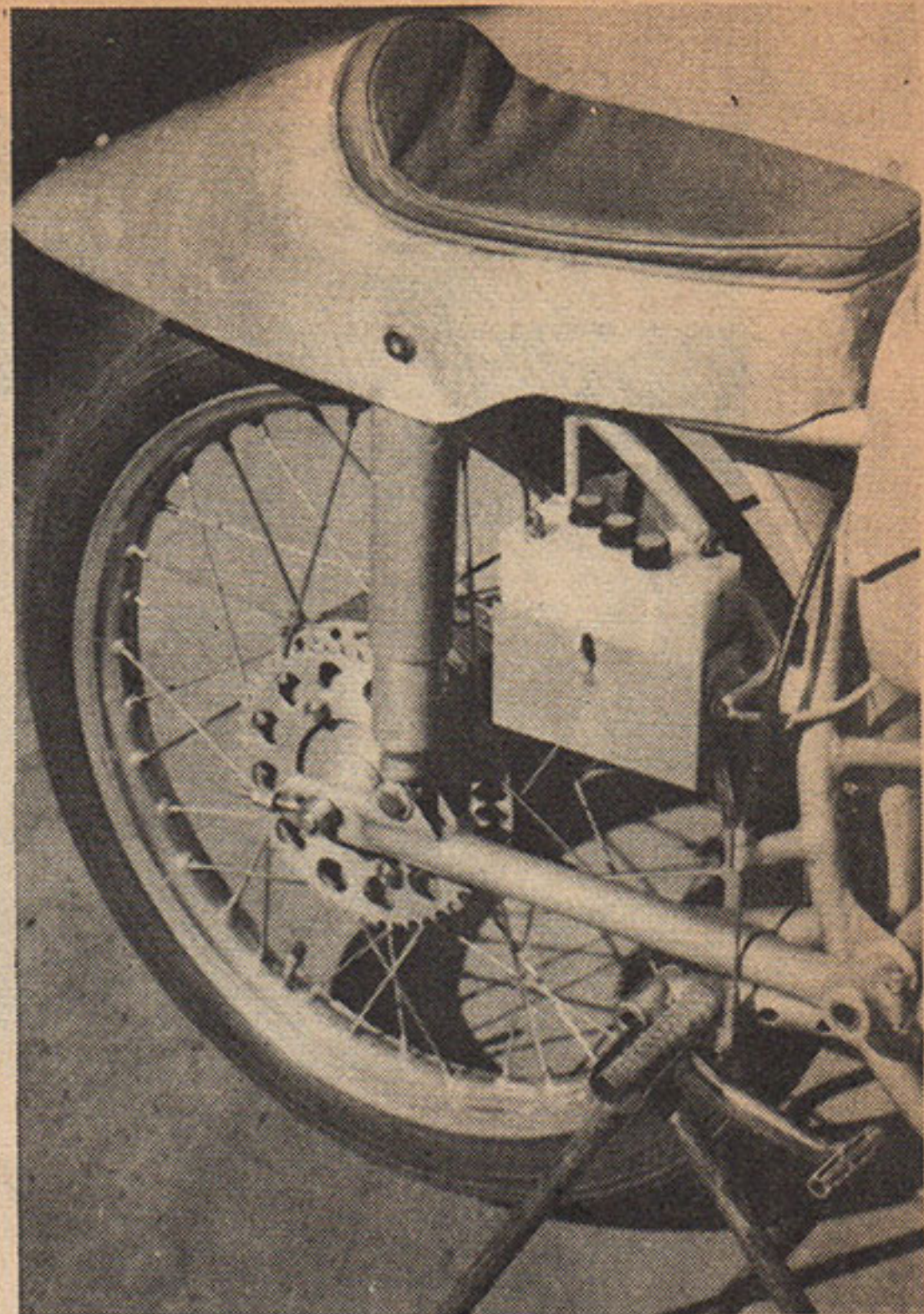
AU GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

« Evidemment, la préparation du Grand Prix d'Allemagne, disputé le 22 juillet à la Solitude, avait retenu toute notre attention, et trois machines, modifiées et améliorées, à boîtes 6 vitesses, furent alignées ».

ROULEMENTS ET RENDEMENT

Mais, malgré des essais intensifs, la puissance de ces machines ne pouvait pas dépasser 15 CV à la roue arrière.

En effet, la plus grande résistance mécanique obtenue par l'emploi de roule-



Après la « Solitude », afin d'avoir surtout une plus grande précision dans le point d'allumage et des départs plus faciles, l'allumage magnéto fut abandonné au profit de la batterie. Notons la commande de frein arrière par câble.

ments de vilebrequin renforcés se soldait, parallèlement, par un rendement mécanique moindre. Néanmoins, les résultats de l'épreuve nous montrèrent les progrès que nous avions réalisés en un an, puisqu'en 1955 notre moyenne fut de 120 kmh, alors qu'en 1956, Degner tourna à 128 kmh... et il faut penser que la boîte à 6 vitesses, sur ce circuit sinueux, ne fut pas étrangère à ce gain notable ».

CONFRONTATION AVEC LA 125 DKW

« Mais, à la Solitude, il nous fut également démontré une fois de plus que nous n'étions pas encore au niveau de l'élite mondiale.

Sans même parler de la 125 Gilera bicylindre, il s'avéra que la monocylindre DKW 2 temps — qui, évidemment, retint toute notre attention — était encore manifestement plus puissante que nos 125 cmc.

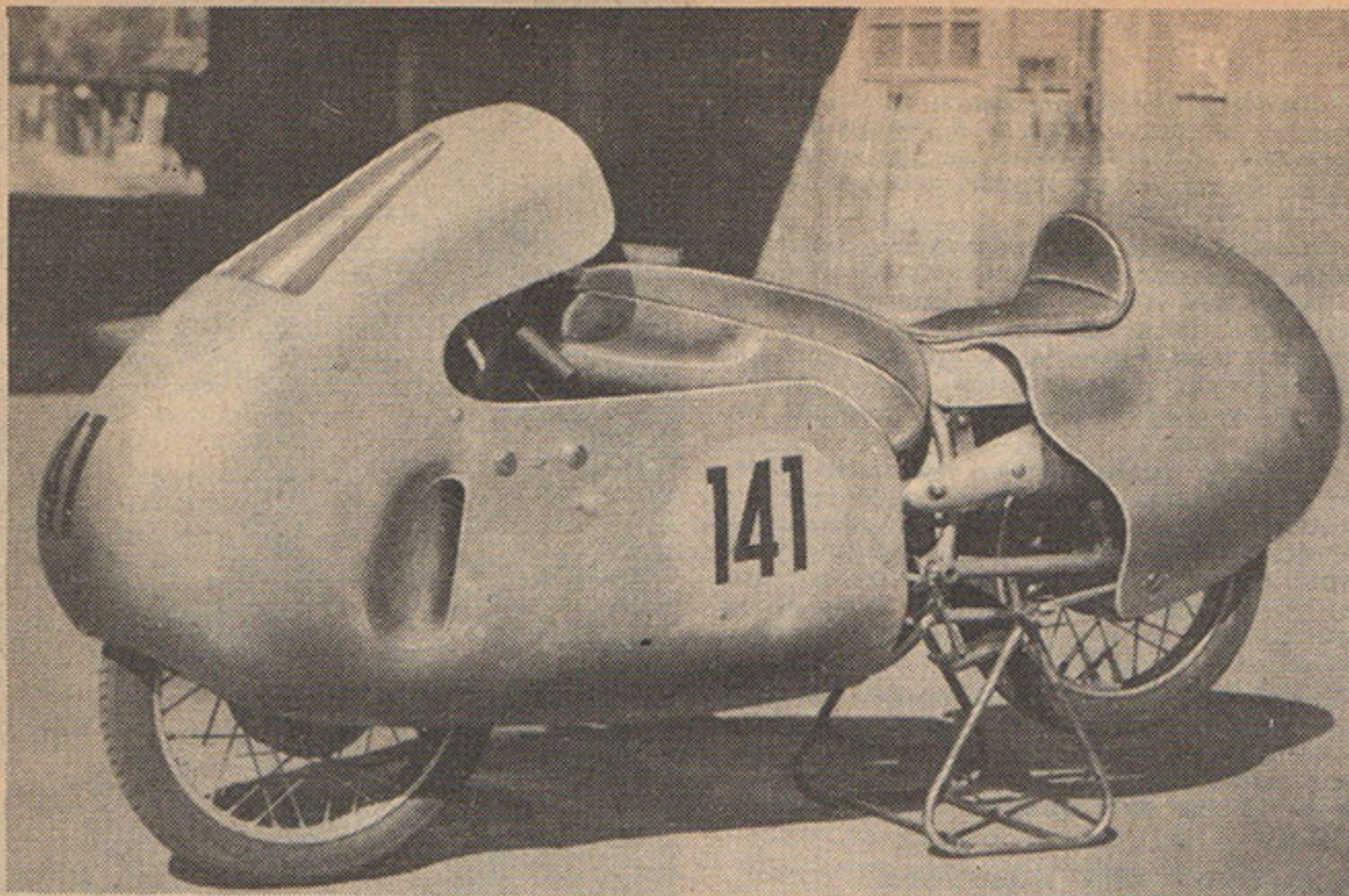
Cette DKW, également, était dotée d'une boîte à 6 vitesses. Et ce qui nous a frappé, c'est la vitesse inouïe avec laquelle les pilotes de la DKW changeaient de vitesse, sans perte, ou presque, de régime, en utilisant non l'embrayage, mais le coupe-circuit. Et ceci, nous ne pouvions encore le faire avec notre propre boîte ».

AMELIORATIONS ET ALEAS

« A la suite de la Solitude, d'autres modifications furent encore apportées à nos 125 cmc, tant du côté moteur que du côté boîte de vitesses.

Piston estampé en alliage spécial à haute résistance thermique — segments en acier chromé dur — axe de piston monté sur roulement à aiguilles encagées — abandon de l'allumage magnéto au profit d'un allumage batterie, bien plus précis.

De plus, tous les paliers lisses de la boîte de vitesses, tant en ce qui concerne chaque pignon que le mécanisme du sélecteur, furent remplacés par des roulements à rouleaux encagés ».



La machine préparée pour Krumpholz pour le circuit de l'Avus : jantes de 16 pouces, carénage intégral peu sensible au vent latéral.

UN JOINT...

« Mais c'était trop de modifications pour une seule fois, et, le 5 août, donc 15 jours après la Solitude, la panne vint d'ailleurs : un joint d'étanchéité devant isoler le carter-moteur de la boîte de vitesses quitta son logement..., et ce fut l'encrassement de la bougie par afflux d'huile de boîte ».

...LA PUISSANCE ET LA BOITE..

« Deux semaines plus tard, ce fut le Sachsenring. Mais durant ce court laps de temps entre les deux épreuves, il ne nous fut pas donné, malgré trois jours et trois nuits de travail ininterrompu, de mettre au point les machines 6 vitesses. Ni les boîtes ne fonctionnaient, ni les moteurs ne donnaient leur puissance... et, sauf Degner, tout le monde s'alligna avec les anciens moteurs à 4 vitesses ».

ENFIN... MAIS C'EST UNE CHUTE !

Et ce n'est qu'enfin à Brno, au Grand Prix de Tchécoslovaquie, la semaine suivante, que l'une de nos nouvelles machines fit preuve de bonne volonté : le moteur acceptait de nous donner plus de 16 CV à la roue arrière, la boîte 6 vitesses fonctionnait bien.

Mais survint alors un autre facteur, un facteur pilotage. Degner, à qui cette machine fut confiée, fit une chute ! ».

LES PROBLEMES DE L'ÉCHAPPEMENT

« Ce même moteur fut alors monté dans une partie cycle spéciale pour disputer les courses de l'Avus, ce circuit extrêmement rapide, composé de 2 droites juxtaposées, avec un grand virage relevé et une seule et « méchante » épingle à cheveux.

EN VUE D'UN CIRCUIT RAPIDE

« Tenant compte du caractère de ce circuit, il fut décidé d'avoir :

— une partie cycle carénée, offrant la plus petite résistance aérodynamique possible. D'où adoption de jantes de 16" (pour réduire la hauteur de la machine) et carénage complet, arrière de la machine y compris.

- le moteur le plus puissant.
- le pilote le plus léger : il fut fait appel à Krumpholz (qui, depuis, s'est retiré en raison de son âge).

★

Mais heureusement qu'en dernière minute une machine « normale » fut préparée pour Fuegner, car celle qui portait tous les espoirs dut s'arrêter pour ennuis de rupteur ».

D'UN ÉCHAPPEMENT A L'AUTRE

« La machine de Fuegner disposait au banc, avec un échappement soigneusement « accordé », de 16,5 CV à la roue arrière à 8.700 t/m. Mais il s'avéra, de retour à l'usine, qu'elle n'avait développé, en course, que 14,5 CV. Et cette perte de 2 CV provenait d'une modification du système d'échappement.

En effet, ce système bien étudié et accordé s'avéra ne pouvoir correctement se loger dans la partie cycle carénée. Le nouveau système d'échappement — qui, lui, trouvait place dans le cadre — ne fut guère modifié et semblait devoir fournir la même puissance... mais, malheureusement, la réalité ne confirma pas l'impression.

★

Et nous touchons là le rôle décisif du système d'échappement sur un 2 temps. C'est lui qui offre les possibilités les plus riches de promesses pour l'accroissement de puissance d'un moteur 2 temps à haut rendement, jouant, en quelque sorte, le rôle d'un compresseur.

UNE DÉPRESSION... CONTRÔLÉE

« Lors du démasquage de la lumière d'échappement et immédiatement derrière elle, dans la tubulure, doit régner la dépression maximum, afin que les gaz brûlés s'échappent le plus vite et le plus facilement possible, entraînant même, derrière eux, une partie de gaz frais arrivant dans le cylindre par les transferts.

Une onde de pression de retour — fournie ici, au moment voulu, par un diaphragme placé dans le tube d'échappement — est chargée de refouler dans le cylindre les gaz frais qui suivent la colonne de gaz brûlés, afin de relever le taux de remplissage du cylindre ».

IL EST ASSEZ DIFFICILE D'« ACCORDER » L'ÉCHAPPEMENT D'UN 2 TEMPS

« Si la durée de l'échappement pouvait se faire sur 360° de rotation du vilebrequin (donc durant un tour-moteur complet), on pourrait alors réaliser un système d'échappement d'une longueur telle qu'une onde de pression puisse faire, pour un régime déterminé, le trajet aller et retour dans ce système d'échappement. Mais, malheureusement, ceci n'est pas pratiquement faisable ».

COMPROMIS « TEMPS MOTEUR » ET « TEMPS D'ÉCHAPPEMENT »

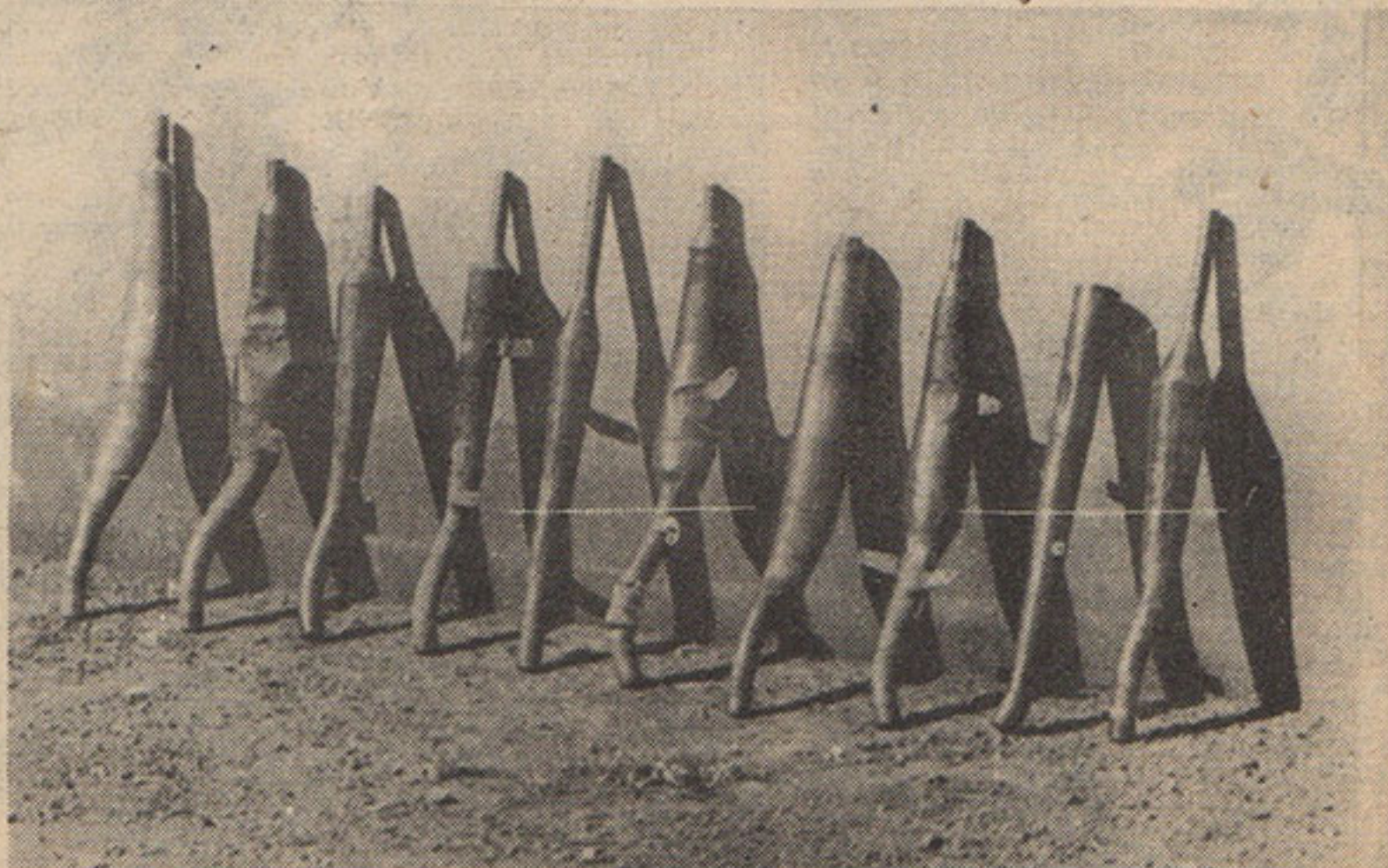
Déjà il faut faire un compromis entre le temps-moteur utile (qui sera d'autant plus long et plus complet que la lumière d'échappement sera démasquée plus tard, en fin de course descendante du piston) et la section nécessaire de la lumière d'échappement, ainsi que la durée impartie à ce dernier (plus on laisse de temps aux gaz brûlés pour s'échapper, plus on réduit le temps-moteur) ».

LA LONGUEUR OPTIMUM EST FONCTION DU RÉGIME

« A cela s'ajoute l'importance — afin d'assurer un bon taux de remplissage du cylindre — de la forme et de la longueur du système d'échappement. Mais celles-ci sont valables pour un régime donné. Aussi, en fait, pour une durée angulaire donnée d'ouverture de l'échappement (environ 160°), et à un moment donné, on aura au canal d'échappement, selon le régime du moteur, soit une dépression, soit une compression.

Enfin, il faut tenir compte également des règlements de la FIM qui imposent une longueur minimum pour le système d'échappement ».

Il est effectivement difficile de trouver le meilleur système d'échappement pour un deux temps compétition, si l'on en juge par ces quelques « pots » prélevés dans une gamme bien plus vaste.



EMPIRIQUEMENT...

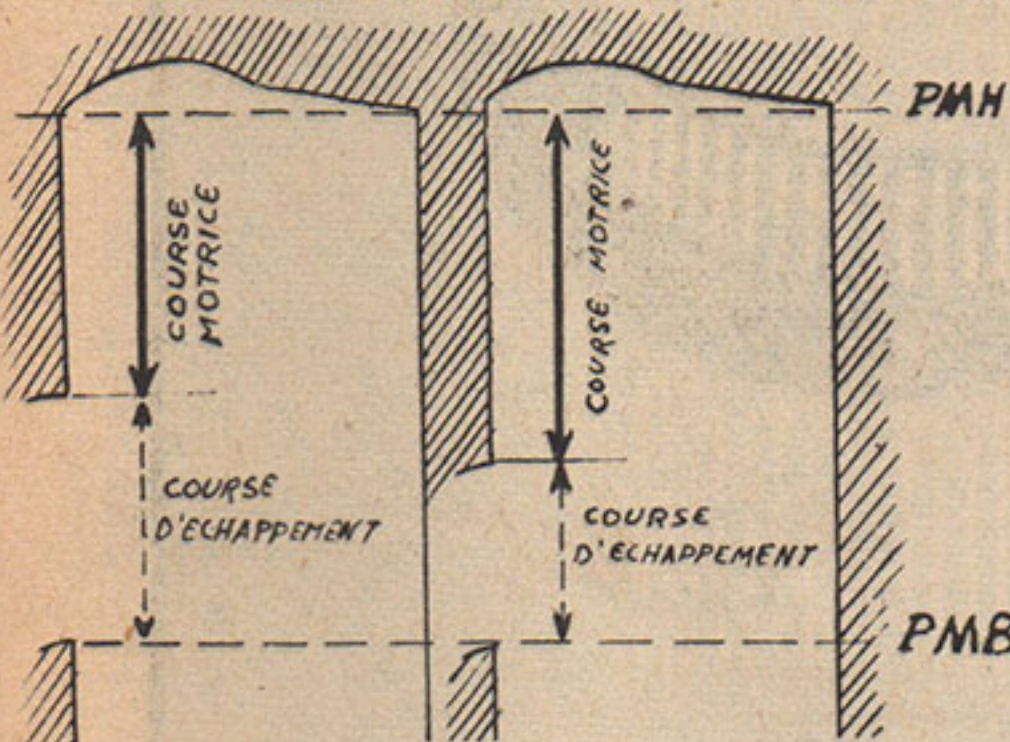
« Tenons compte également du fait qu'aujourd'hui la détermination de la forme optimum à donner à l'échappement ne peut se faire qu'expérimentalement ; on ne dispose malheureusement pas encore d'appareil de mesures permettant de déterminer précisément et scientifiquement la forme optimum de l'échappement ».

L'USURE MODIFIE LE BALAYAGE

« Il faut également noter qu'il est des essais sur les systèmes d'échappement qui sont à même de vous amener au désespoir.

Toute bosse, toute bavure de soudure, la plus petite modification de la longueur du système d'échappement aura sa répercussion sur la courbe de puissance.

De plus les caractéristiques à l'échappement se modifient avec l'usure naturelle

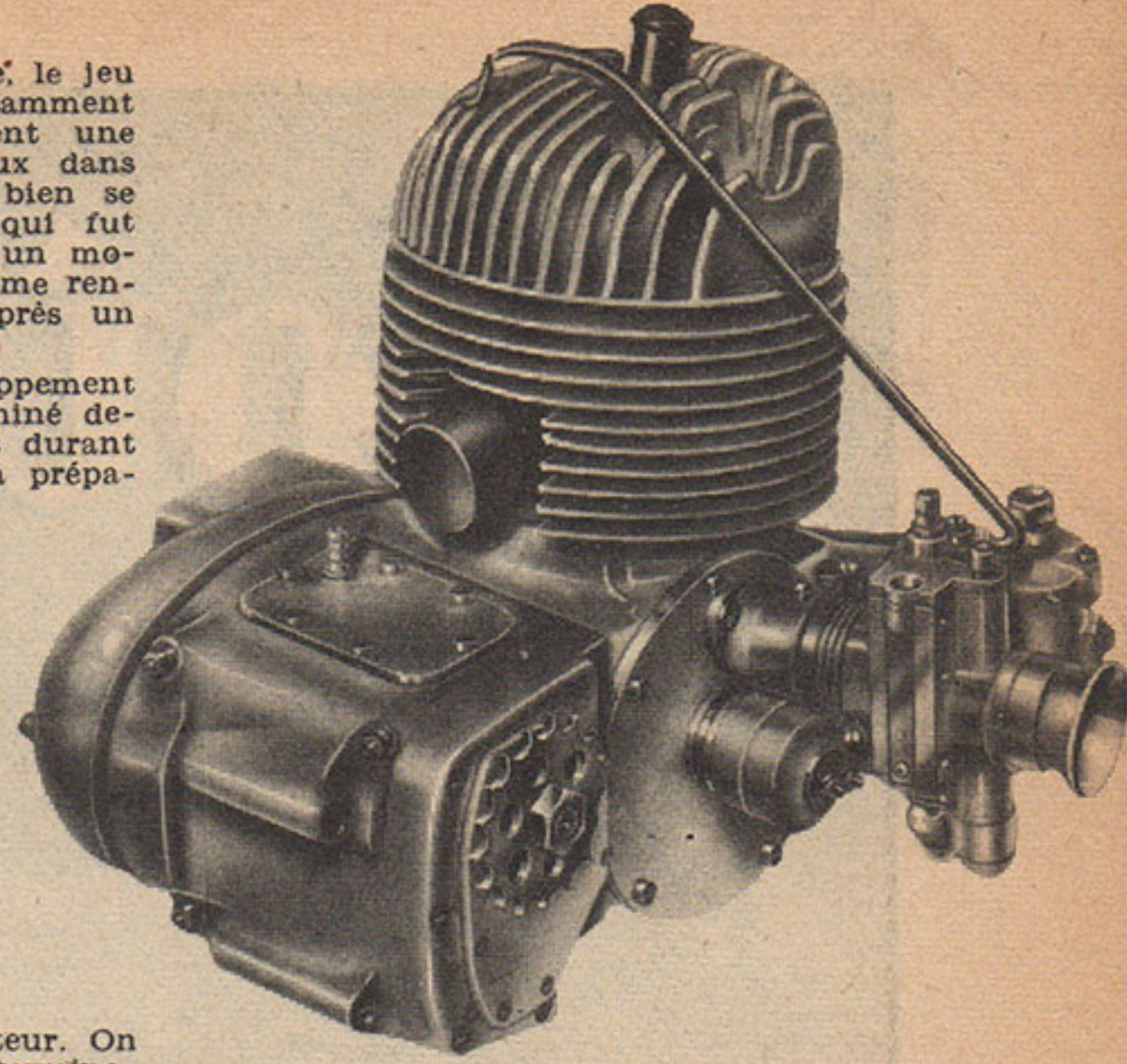


Accroître la durée d'échappement (à gauche) ne peut se faire qu'au détriment de la durée du temps-moteur. Inversement, accroître le temps-moteur (à droite) ne peut se faire qu'au détriment de la durée d'échappement. Il faut donc trouver un compromis.

du cylindre. Avec une forte usure, le jeu entre piston et cylindre est suffisamment modifié pour entraîner également une modification des échanges gazeux dans le cylindre. Aussi, il peut fort bien se produire que tel échappement qui fut particulièrement bien accordé à un moteur donné, n'assurera plus le même rendement après une course ou après un simple changement de piston.

Enfin, la réalisation d'un échappement bien accordé à un moteur déterminé demande un certain laps de temps durant lequel il est difficile d'arrêter la prépa-

A droite : le dernier moteur de la 125 IFA-MZ de compétition. En raison du distributeur d'admission par disque, le carburateur VEB est placé latéralement et perpendiculairement au carter-moteur. Simple échappement dirigé vers l'arrière. Malgré ses 6 rapports, la boîte de vitesses est de dimensions réduites.



ration, la mise au point du moteur. On ne peut donc pousser l'exacte détermination de l'échappement jusqu'aux ultimes limites de meilleur rendement, car, entre temps, d'autres pièces du moteur auront subi une certaine usure qui nécessitera leur remplacement... et tout sera à recommencer ».

Et c'est en relatant les résultats de Dessau, dernière course de la saison 1956 pour MZ, que l'ingénieur Kaaden termine son étude.

EN TOUTE FRANCHISE

Mais avant de passer à la 125 MZ de 1957, nous voudrions souligner la sincérité, l'« honnêteté intellectuelle » avec laquelle le chef du service course des usines de Zschopau souligne les faiblesses de ses machines, les difficultés techniques auxquelles il se heurte.

Mais, en même temps, il nous montre toutes les difficultés que l'on rencontre dans la préparation d'une machine de compétition à moteur 2 temps. Et nous ne pouvons mieux faire que de lui marquer toute notre sympathie dans les efforts en vue de dompter les « caprices » de ces moteurs 2 temps, en vue d'améliorer toujours ses machines et de les hisser au niveau des double ACT d'usine italiennes.

J. B.

En raison de la longueur de cette étude de l'ingénieur Kaaden, nous remettons à notre prochain numéro la publication de l'interview qu'il nous a accordée au Grand Prix d'Allemagne. Cette interview soulève encore d'autres problèmes techniques que nous aborderons en même temps.

RÉGULARITÉ - RALLIES - CONCENTRATIONS

CIRCUIT DE PROVENCE

Le Moto-Club de Marseille fera disputer le 30 juin son annuel Circuit de Provence et met actuellement au point les derniers détails de l'organisation de cette épreuve qui se déroulera sur un parcours de 450 km, très sinueux, émaillé de nombreuses difficultés, et étudié en vue d'éviter les ex-æquo à l'arrivée, la sélection devant se faire sur la route grâce à la rigueur de l'itinéraire, qui se divise en deux étapes : Marseille-Sisteron et Sisteron-Aix en Provence.

A Sisteron, arrêt de 1 h. 30, les machines seront mises en parc fermé et la Société Shell Berre offrira à tous les participants un panier repas au cours de cet arrêt.

Voici maintenant le parcours définitif : Première étape : Marseille, St-Just, La Rose, Trois Lucs, La Valentine, Aubagne, Gémenos, Plan d'Aups, Ste Beaume, Nans les Pins, St Zacharie, Kierbon, Trets, Pourrières, Puits de Rians, Guerre, Jouques, Vinon, Oraison, Les Mées, Malijaï, Château Arnoux, Sisteron.

Deuxième étape: Sisteron, Ribiers, Château-neuf de Cabre, Barret le Bas, Col St Jean, Laborel, Col de Perty, Ruissas, Montauban sur Ouvèze, Ste Euphémie, Buis les Barons, Eygalières, Col de Fontaude, Col des Ayres, Montbrun les Bains, Col de la Figlière, Crête de la Faye, Revest du Bion, Rustrel, Apt, Buoux, Lourmarin, Cadenet, Rognes, Aix.

Le chronométrage sera assuré par les appareils Printogines, mis à la disposi-

tion des organisateurs par la sportive compagnie Longines.

Déjà de nombreux concurrents ont annoncé leur participation et notamment des équipes officielles des maisons Follis, Terrot et Liberia.

Rappelons qu'il s'agit d'une épreuve de régularité ouverte à tous les possesseurs de motocycles commercialisés, que 6 épreuves chronométrées seront imposées aux concurrents, et que de nombreux challenges seront mis en compétition.

Engagements et renseignements au Moto-Club de Marseille, 71, rue Paradis, Marseille.

RESULTATS DU 7° CONCOURS D'AUDAX

L'organisation du MC Châtillonnais a connu un beau succès, réunissant plus de 100 concurrents, malgré les difficultés issues des restrictions en carburant, malgré que ce jour là le temps fut absolument exécrable.

Mais voici les résultats techniques de cette intéressante épreuve, qui vit partir 106 pilotes (sur 115 engagés). A signaler qu'il y eut au total 80 classés, 9 pénalisés et 17 abandons.

CLASSEMENT GENERAL

1. Manuguera Walter (SCIF), Lambretta 125. 231 km ; 2. Bardon Michel (1^{er} RT), BSA 250, 224,500 km ; 3. Tardieu Lucien (MCC) Manurhin 75, 220,500 km ; 4. Pasquier Maurice (MC Palaiseau), Peugeot 125, 214,500 km ; 5. Vasseur René

(MCC) Norton 500, 206 km ; 6. Morel Claude (MCC), BMW 600, 202,500 km ; 7. Lachal Gabriel (CMSN), Cemec 750, 201 km ; 8. Gues Charles (CMSN), Cemec 750, 198 km ; 9. Papegay Yves (CMSN), Cemec 750, 197 km ; 10. Duvernay Michel (MC Clodo.), BSA 650, 194 km.

CLASSEMENTS PAR CATEGORIES

a) CIVILS

Cyclomoteurs 2 temps : 1. Frenay, 127 km ; 2. Duval, 124 km ; 3. Guidonnet, 148,500 km. moins 2 contrôles de passage. — 125 2 temps : 1. Manuguera, 231 km ; 2. Tardieu, 220,500 km ; 3. Pasquier, 214,500 km. — 125 4 temps : 1. Barriot, 162,500 km ; 2. Levoyer Daniel, 116,500 km. — 175 2 temps : 1. Pichot, 165 km ; 2. Bignolas, 120 km. — 250 2 temps : 1. Sacareau, 149 km ; 2. Rutkowski, 130 km ; 3. Boyer, 123,500 km. — 250 4 temps : 1. Culsy, 137,500 km ; 2. Baud, 134,500 km ; 3. Bonneau, 120,500 km. — 350 2 temps : 1. Vene, 147 km ; 2. Le Gallo, 126,500 km ; 3. Laurent, 125 km. — 350 4 temps : 1. Philipponneau, 160,500 km ; 2. Joyeux, 145 km ; 3. Despalins, 128 km. — 500 4 temps : 1. Vasseur, 206 km ; 2. Herrant, 186,500 km ; 3. Hais, 180,500 km. — 650 4 temps : 1. Morel, 202,500 km ; 2. Duvernay, 194 km ; 3. Boussion, 193,500 km. — Sidecar 250 4 temps : 1. Mallet, 161,500 km.

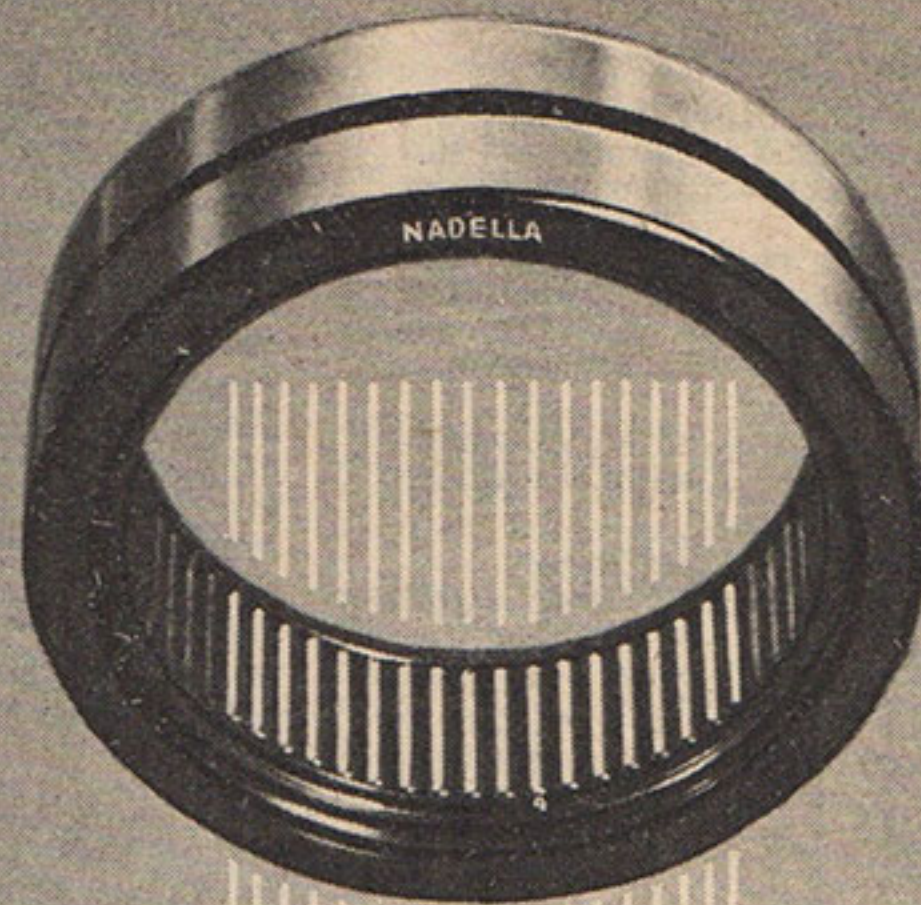
b) MILITAIRES

175 2 tps : Mergen, 180 km. — 350 4 tps : 1. Bardon, 224,500 km ; 2. Gaussen, 182,500 km ; 3. Guignabodet, 172,500 km. — 500 4 temps : 1. Grollet, 193 km ; 2. Morgant, 181 km ; 3. Gallard, 172 km. — 750 4 temps : 1. Lachal, 201 km ; 2. Gues, 198 km ; 3. Papegay, 197 km.

D'OÙ

proviennent

- la très grande capacité de charge -
 - la résistance à l'usure -
- des roulements à aiguilles?



*D'après le calcul...
Suivant une expérience
de plus de 25 ans...*

le nombre de lignes de contact transmettant la charge compte avant tout.

Compensant les flexions d'arbres et les défauts d'alignement

seuls

LES ROULEMENTS

NADELLA

permettent de profiter entièrement de cet avantage

assurent donc, sans aléa, une construction rigide, ramassée, économique... durable, car,
30 % de moins de lignes de contact = 3 fois moins de durée

NADELLA

POUR VITESSES DE ROTATION ÉLEVÉE ★ POUR MARCHÉ SOUS CHOC ET VIBRATIONS
POUR TOUTES CHARGES STATIQUES

ACTA

133 - 137, B^d National, RUEIL-MALMAISON - Nouvel appel téléphonique : 967 10-15 à 10-20

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

★ LE CROSS

FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DEMAIN A MAYENNE

La quatrième et dernière manche du Championnat constituera effectivement une véritable finale, puisqu'après l'épreuve faussée d'Albi, un regroupement s'est produit en tête du classement provisoire, les 7 premiers se suivant avec seulement 1 point d'écart entre chacun d'eux, ce qui laisse le résultat absolument incertain.

A qui ira le titre de Champion de France Inter 1957 ? Bien malin qui pourrait l'annoncer dès maintenant et il est évident que nous allons assister à une lutte sensationnelle dans cette ultime bataille de Mayenne.

Une ombre au tableau: Robert Klym, actuellement en tête, ex-aequo avec Gilbert Brassine, ne sera pas présent sur le terrain, sa double fracture du tibia lui retirant toute chance d'obtenir enfin ce titre qu'il poursuit avec acharnement et que la malchance lui fait perdre pour la seconde année consécutive. Nous lui souhaitons ici un rapide rétablissement et une belle revanche sur le sort l'année prochaine.

Parmi les favoris de demain, nous placerons en tête Brassine, dont le sûr métier et les très grandes qualités consti-

tuent un sérieux atout, et qui fera l'impossible pour arracher un titre qui est d'ores et déjà à portée de sa main.

A un seul point de Brassine, nous trouvons Schmid, inter de l'année, et grosse révélation de la saison avec Bertrand et Ledormeur. Schmid a le très grand mérite de ne pas se laisser « enfler la tête » par le succès. Il ne croit pas que « c'est arrivé », il ne cherche pas à suivre les bagarreurs sur un terrain qui n'est pas le sien : calme, méthodique, il mène une course extrêmement régulière, toujours en bonne place, et cette méthode paie ! Ajoutons que personne n'est plus assidu que lui à l'entraînement, et que son matériel est toujours impeccable. Si la bagarre est telle dans la course de demain qu'il y ait de la casse et des chutes, c'est indiscutablement Schmid qui en profitera.

A 2 points de Brassine, Chuchart, qui a fait une excellente saison, et serait sans doute en tête du classement s'il n'avait crevé à Breteuil. Il faudra compter avec lui.

Puis vient Ledormeur (à 3 points, après son déclassement douteux d'Albi). A l'image de Schmid, c'est un jeune pilote

sérieux, très régulier, qui n'a pas fini de nous étonner par son excellent comportement en présence des meilleurs.

René Klym n'est qu'à 4 points et, avec lui, nous abordons la catégorie des « fondeurs ». Si tout va bien pour lui, il est de taille à combler son petit retard actuel.

Godey (à 5 pts), marche bien cette saison. Nous le verrons terminer ce Championnat en bon rang. Guy Bertrand, lui, est incontestablement l'outsider type de la course de demain. Son brio est extraordinaire, il prend des risques invraisemblables, et possède la grande classe. Tombé au premier tour à Albi, il a fait une course stupéfiante d'audace, remontant à un certain moment à la troisième place ! Classé d'abord sixième (3 nouvelles chutes l'ayant retardé), il fut rétrogradé au neuvième rang..., ce qui le mit à 8 points du leader. 8 points... c'est ce que vaudra la victoire demain à Mayenne. A vous de conclure !

Il y aura encore Combes, vainqueur moral d'Albi, Jacquemin, auquel il faudrait bien un succès dans ce championnat 1957, Frantz, encore bien « déveillard » à Albi, etc., etc... Une grande finale, donc, pour le titre 1957.

EN BELGIQUE

BAETEN

VAINQUEUR A LA THUDINIE

Quelques étrangers étaient au programme, Rademacher (A), Gordon Jackson, Hubbard (GB), etc..., mais ne purent s'imposer face aux inters belges au grand complet.

René Baeten a remporté les deux manches de l'épreuve, la première devant Jansen, la suivante devant Lucien Donnay.

..Résultats : 1. Baeten (FN) 2 pts ; 2. Jansen (Matchless) 5 pts ; 3. Donnay (FN) 5 pts ; 4. Cordonnier (BSA) 9 pts ; 5. Mingels (Saroléa) 9 pts ; 6. Fruythof (BSA) 12 pts ; 7. Van Heuwerzwijn (Matchless) 15 pts ; 8. Scaillet (FN) 15 pts ; 9. Bresseleers (Matchless) 20 pts à 1 tour ; 10. Hubbard (GB-BSA) 24 pts, à 1 t., etc.

AU CHAMPIONNAT :

ROMBAUTS MENE DEVANT CORDONNIER

Ce Championnat se dispute selon le règlement du Championnat du Monde, mais à notre sens trop d'épreuves sont retenues (16 !). Comptent pour le classement les 9 meilleurs résultats, avec addition des points (8 au premier de chaque épreuve, 6 au second, 4 au troisième, etc.). Après les 10 premières épreuves, les positions sont les suivantes :

1 Rombauts, 38 pts ; 2. Cordonnier, 36 pts ; 3. Baeten, 35 pts ; 4. Donnay, 35 pts ; 5. Jansen, 27 pts ; 6. Mingels, 25 pts ; 7. Scaillet, 13 pts ; 8. Van Heuwerzwijn, 7 pts ; 9. Nuyts, 6 pts ; 10. Somja, 6 pts.

SOMJA VA MIEUX

Blessé sérieusement le 28 avril, Jean Somja a pu assister récemment au motocross de Barchon. Il ne peut toutefois poser entièrement à plat son pied blessé et devra attendre un mois encore avant de pouvoir reprendre ses activités professionnelles.

Le moto-cross ? Somja ne sait encore ce qu'il fera de ce côté.

PROCHAINES ÉPREUVES

7 JUILLET :

A POITIERS-LA CASSETTE

SIDECAR-CROSS FRANCE-BELGIQUE

Au tour du Moto-Club du Poitou de présenter dans cette région une grande réunion de cross, dont on peut dire d'ailleurs qu'elle sera la première du genre dans le département de la Vienne où, jusqu'ici, aucun sidecar-cross n'a encore été proposé au public.

Sur le terrain de la Cassette, sis à 2 km de Poitiers, dans une pittoresque vallée qui est par ailleurs le lieu de promenade favori des Poitevins, on verra donc s'opposer les belges Brems et Cingner aux français Louis Dubois, Champion de France, Perlin, le plus en vue de nos spécialistes cette saison, Scossa, Théveney, Garcia, Verrechia et Denis.

L'organisation de cette épreuve a nécessité l'aménagement du circuit. De puissants moyens mécaniques ont été mis en œuvre, un bulldozer brassant quelques 1.000 mètres cubes de terre pour créer de nouvelles montées, élargir la piste à 6 mètres et « installer » 300 mètres de piste nouvelle.

Si l'on sait que la disposition du terrain de la Cassette permet au public, qui domine le parcours, de suivre les courses dans leur ensemble et dans les meilleures conditions, nul doute que les sportifs — très nombreux dans la région, nous avons pu le constater en début de saison — viendront en force récompenser les efforts accomplis par le MC du Poitou dans l'organisation de cette réunion, qui leur dispensera les plus belles émotions dont le sidecar-cross est si riche.

Ajoutons encore qu'une épreuve solo complètera le programme et réunira, à côté des belges Fruythof et D'Hondt, les français Hazianis — enfin remis de sa fracture du pouce — Paul Godey, Delpeyret, Frantz, Mellioli, Combes (vainqueur à Chardonchamp), Vouillon, Julienne, Roussel et Branger.

DEMAIN A L'ETRANGER :

Demain se courront à l'étranger deux grandes épreuves internationales :

En Belgique, le moto-cross de Tiers de Huy, et en Italie, la « classique » de Pinerolo.

Ces courses réuniront tout le gratin international, à l'exception des Inters français qui disputeront à Mayenne la dernière épreuve de leur Championnat.

AU CALENDRIER DE JUILLET :

7 : Sidecar-cross à Poitiers - La Cassette.
14 : Sidecars-cross à Montfort le Rotrou.
Moto-cross intern. à Montauban.
MotoCross intern. à Rocrol.
21 : Moto-cross intern. à Bitche.
Moto-cross intern. à Orgueil.
Moto-sidecar-cross intern. à Rouen.
28 : Moto-cross intern. à Lavaur.

A L'ETRANGER

7 : Grand Prix de Grande-Bretagne (5^e épreuve du Champ. du Monde).
28 : Grand Prix du Luxembourg (6^e épreuve du Champ. du Monde).

Outre ces événements, de nombreuses réunions sont encore inscrites au Calendrier Sportif International publié dans nos numéros 1329-30-31.

INFORMATIONS

DERECK RICKMAN

GAGNE A UNVERRE

Voici les résultats de cette réunion qui avait attiré plus de 12.000 spectateurs.

Les 350 cc virent la victoire pleine d'aisance d'un Butteau en très grande forme.

En 500 inter : l'anglais Dereck Rickman ne l'emporta que de justesse devant Klym René. Robert Klym devait tomber dans la troisième manche et, de ce fait, rétrograder au classement général. Enfin Jacquemin cassait son cadre.

En side, Dubois remporte les 3 manches avec beaucoup de maîtrise.

RESULTATS TECHNIQUES

350 cc : 1. Butteau ; 2. Perrin ; 3. Christophe ; 4. Thuillier ; 5. Novack.

500 cc inter. : 1. Rickman Dereck ; 2. Klym René ; 3. Bertrand ; 4. Klym Robert ; 5. Charrier, etc...

Sides : 1. Dubois ; 2. Perlin ; 3. Brems ; 4. Théveney ; 5. Sagette.

COLLOT, MURIT, BARONE ET BONNAL

VAINQUEURS A PERNES-LES-FONTAINES

Le temps n'a pas favorisé les dirigeants du Moto-Club de Pernes, qui avaient cette année prévu un grand spectacle en inscrivant à leur programme les catégories 175, 500 et sidecars, avec les grands champions Murit, Collot, Casset, De Polo, Bayle, Onda, Schaad, Bonnal, Boyer, Barone, etc...

Le matin lors de l'entraînement en catégorie 175, les pilotes nationaux étant très nombreux, il fallut faire une sélection de façon à ne retenir que les 8 meilleurs temps pour la course de l'après-midi.

La pluie plus ou moins régulière selon les tours des essais, favorisa certains, peu rapides, alors que des « méchants » ne furent pas qualifiés, l'averse étant plus forte au moment où ils tournaient !

175 CMC (PILOTES NATIONAUX)

Sous une pluie battante, nos 8 sélectionnés prirent le départ pour 40 tours de circuit, soit 49 km 600 à parcourir. La lutte s'avérait rude, car nous avions au départ Bonnal (Morini), Boyer (Mondial), Sarale (Mondial), Nunez (MV), Peidistance de 37,200 km.

Dès le start, Boyer s'envole, entraînant Roubaud. Bonnal et Sarale, un peu en arrière. Au troisième tour, Boyer, malheureux, doit s'arrêter sur ennui mécanique ; deux tours après, c'est Aubert, réservoir percé. La lutte pour la deuxième place donne du spectacle, car les coureurs ne s'occupent plus de la pluie ; Nunez et Roubaud sont déchainés, le premier nommé ne résistera pas à l'attaque de Roubaud, et, dans le dernier tour, se fera également sauter par Sarale qui, en fin de course, fit une belle remontée.

Classement : 1. Bonnal (Morini) en 43' 58" 3/5 ; 2. Roubaud (Terrot) à 57" ; 3. Sarale (Mondial) à 1 tour ; 4. Nunez (MV) à 1 tour.

175 CMC INTER

La pluie redouble de puissance et nos pilotes s'élancent pour 30 tours, soit la distance de 37,200 km.

Onda file en flèche selon son habitude, suivi de Schaad et Foccardi. Hélas, au troisième tour, nos deux coureurs s'arrêtent, laissant fuir Onda. Barone et Casset luttent pour la place de second et au sixième tour Onda s'arrête, son moteur ayant décidé de ne plus tourner (grippé). Casset, dont la Follis nous fait plaisir, a sauté Barone et se trouve alors au commandement. Nous avons l'ordre suivant au dixième tour : Casset, Barone, Scaramella, De Polo, Parizot et Valentin. Au seizième tour, Valentin ne repasse plus, alors que deux tours plus tard Scaramella tombe en panne. Au fil des tours, Barone reprend l'avantage sur Casset et terminera avec 13" d'avance.

Résultats : 1. Barone (MV 2 ACT) en 30'45" 2/5 ; 2. Casset (Follis) à 13" ; 3. De Polo (Puch) à 2 tours ; 4. Parizot (MV) à 2 tours.

500 CMC

La pluie cessant, les spectateurs qui s'étaient mis à l'abri rejoignent les barrières, car le spectacle leur est nouveau, à Pernes. Ce circuit, bien que trop juste pour les grosses cylindrées, valut le déplacement. Les 500 avaient 60 tours à faire, correspondant à 74 km 400.

Onda et De Polo s'envolent, mais déjà au deuxième tour Collot passe en tête. Bayle et sa Norton ne feront que 6 tours, et Onda ne repassera pas au septième.

Comme vous pouvez le constater, ce circuit très court fut extrêmement dur pour les embrayages et les freins et les mécaniques connurent la casse.

Collot domine nettement la meute, et grâce à De Polo et Casset, on voit un peu de spectacle dans cette catégorie. Au 20^e tour les positions sont les suivantes : Collot, De Polo, Casset, Blanc, Barone qui va de mieux en mieux. De Polo essaiera de passer Collot qui ne se laissera pas faire, et au cours de ce duel, la Norton de De Polo cassera sa boîte de vitesses au 41^e tour, laissant ainsi la seconde place à Casset qui suivait cette course à sa main.

De Polo est décidément malchanceux : il avait déjà été trahi par son embrayage à Nogaro.

Résultats : 1. Collot (Norton) en 54'15" ; 2. Casset (Norton) à 1 tour ; 3. Barone (Norton) à 2 tours ; 4. Blanc (Norton) à 3 tours.

SIDECARS 500

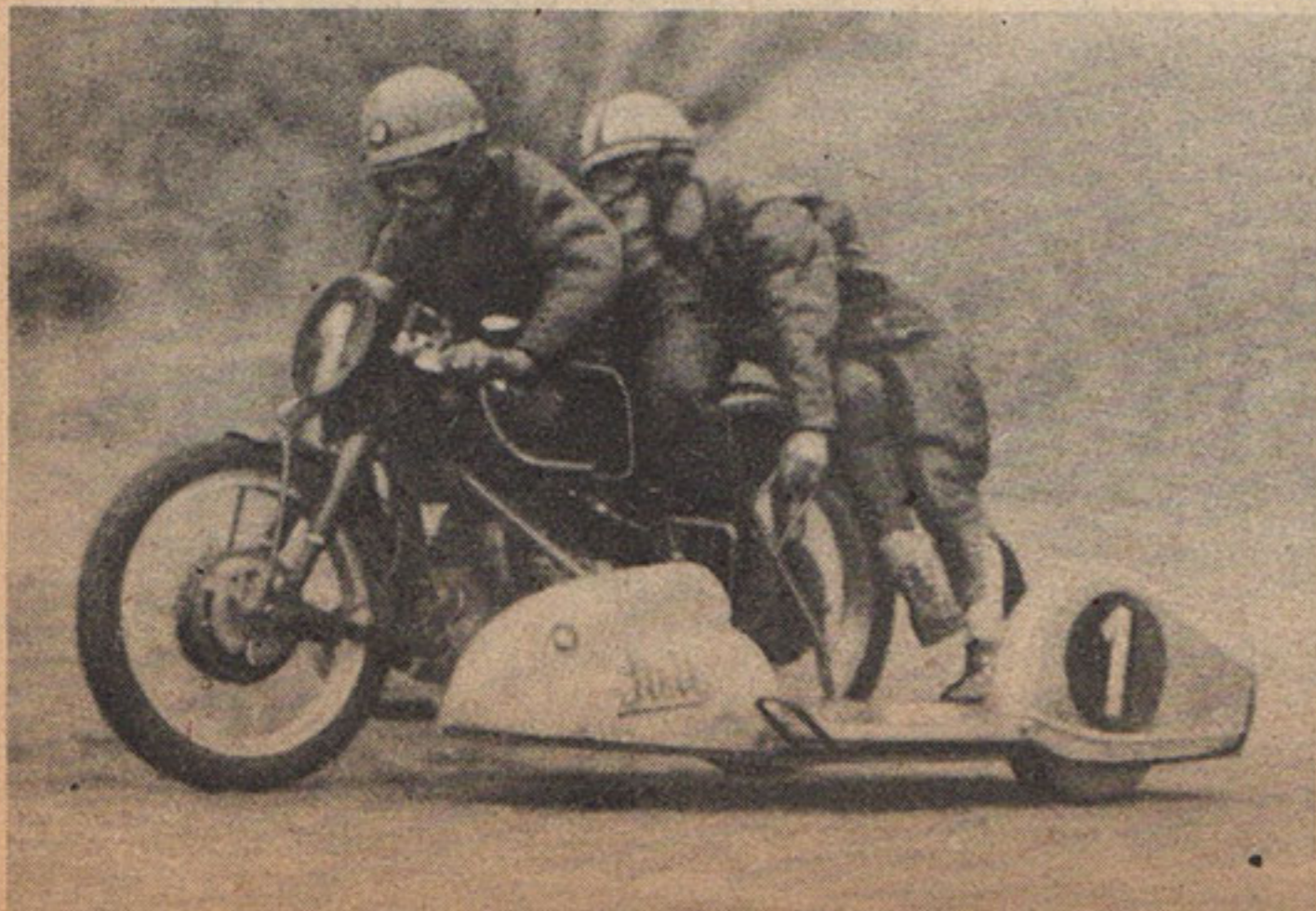
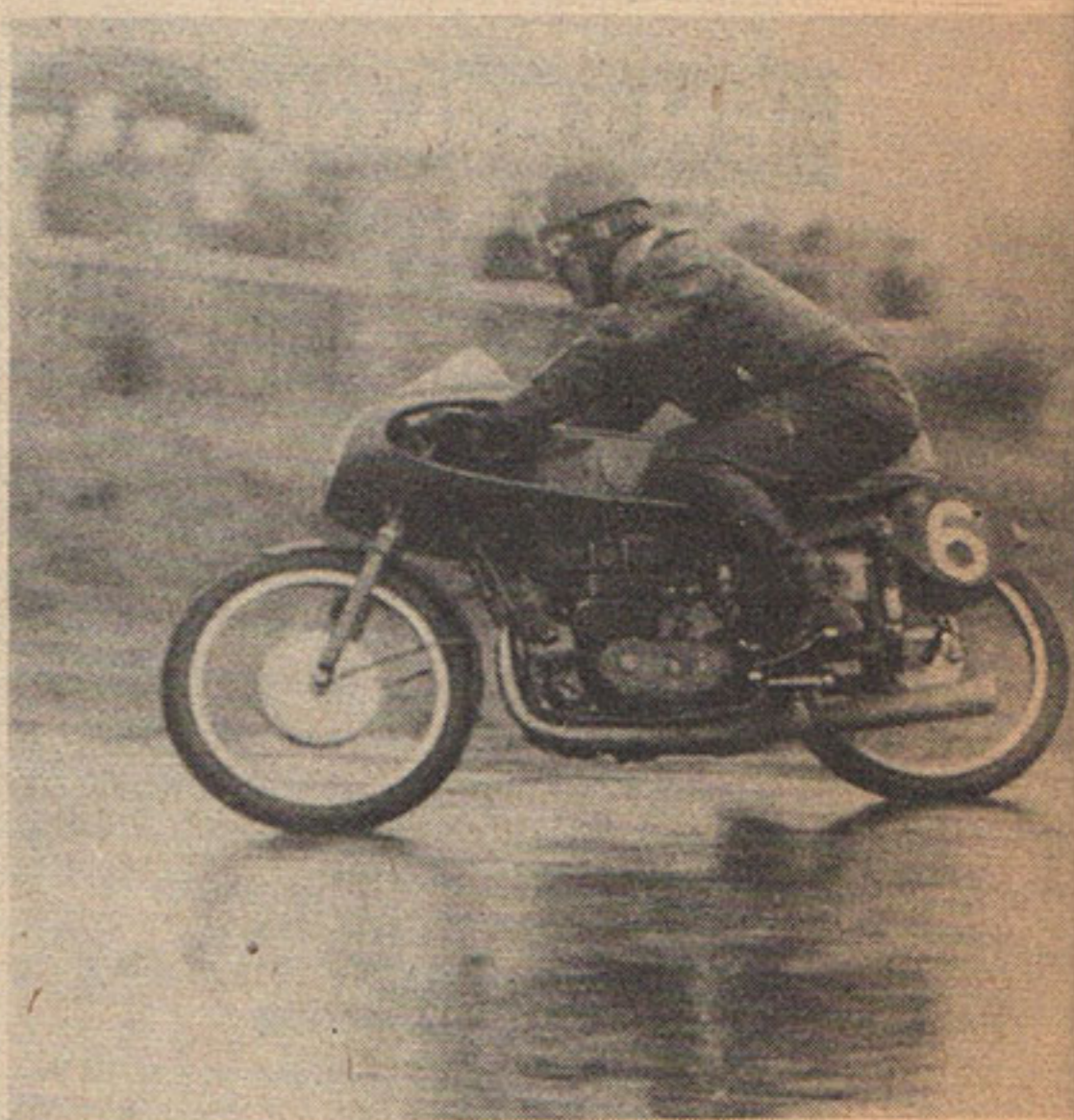
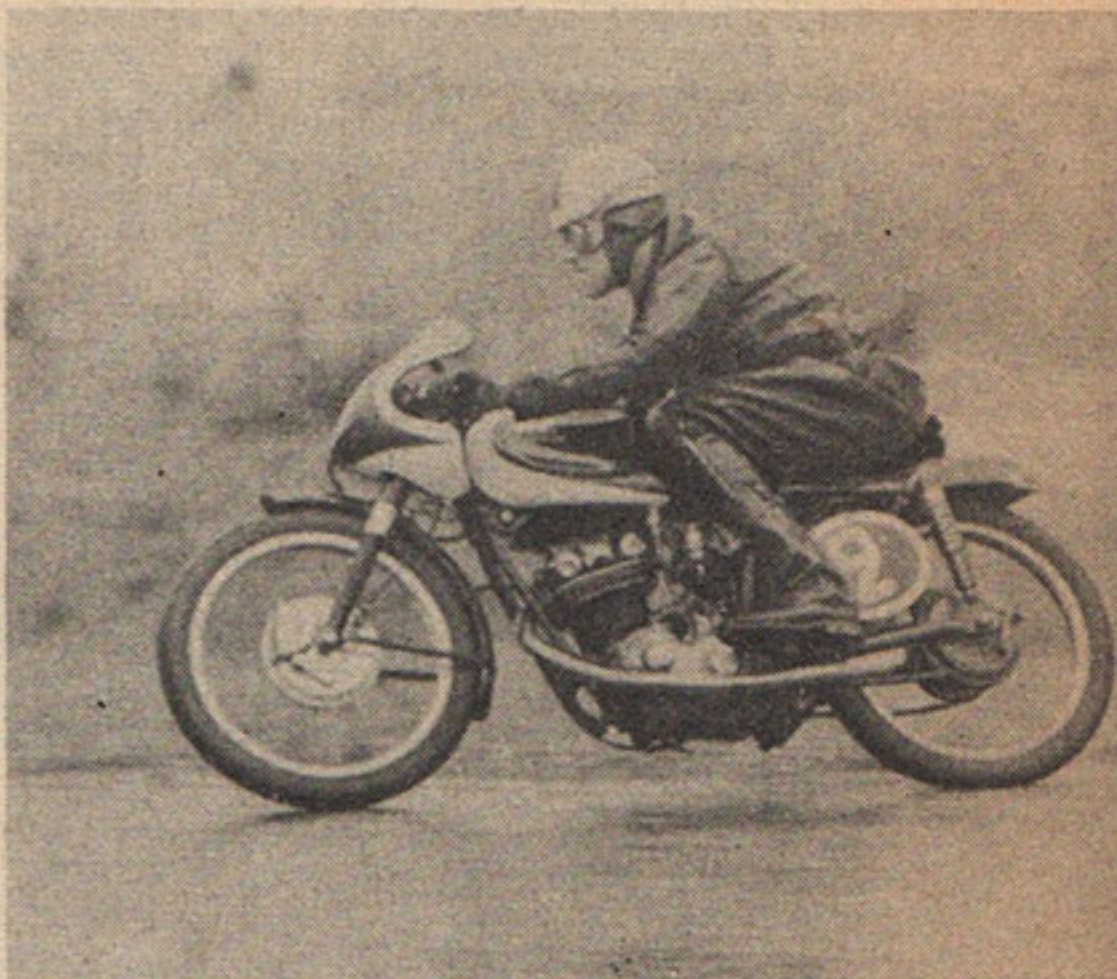
(40 tours de circuit, 49,600 km).

Comme Collot en 500, Murit et sa BMW étaient les favoris de cette épreuve. Dès le départ, Duhem essaiera en vain de suivre Murit, mais celui-ci n'aura pas à fournir son maximum, car les reprises de sa « flat-twin » font la loi. Fister fait une belle course en ravissant la troisième place à Biancotto (de Marseille) qui se confirme à chaque course.

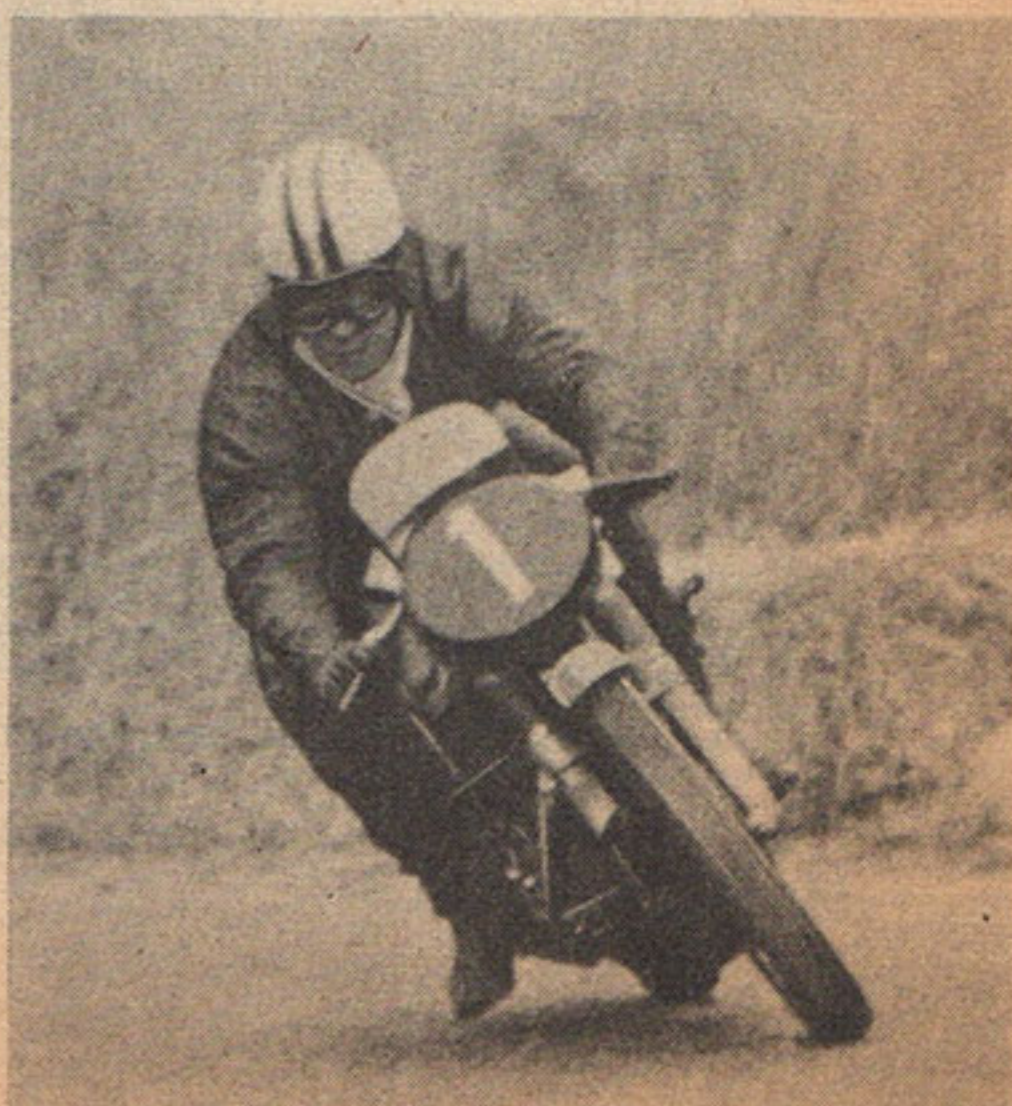
A mi-course les jeux sont faits, et nos coureurs de tête passent et repassent le reste du peloton.

Classement : 1. Murit (BMW) en 37'16" 2/5 ; 2. Duhem (Norton) à 10" ; 3. Fister (Norton) à 1 tour ; 4. Biancotto (Norton) à 2 tours.

Dans l'ensemble, une belle journée de mécanique, gâchée par le temps pluvieux. Les organisateurs, qui n'ont vraiment pas eu de chance cette année, méritent des félicitations, en particulier pour la qualité de la sonorisation, et nous leur souhaitons pour l'an prochain d'avoir le soleil avec eux.



Pernes-les-Fontaines fut une nouvelle occasion de vaincre pour Bonnal (2), Barone (6), Collot (1) et Murit (1).



LE SPORT MOTOCYCLISTE

LES PROCHAINES EPREUVES

LA 3^e EPREUVE DU CHAMPIONNAT DU MONDE, LE « DUTCH TROPHY » AUJOURD'HUI A ASSEN

Le Grand Prix de Hollande est inscrit pour aujourd'hui au Calendrier international.

On y retrouvera évidemment toutes les vedettes des écuries d'usine, ainsi que les meilleurs privés mondiaux, et cette épreuve ne manquera pas d'être suivie avec attention, car elle permettra peut-être une sélection que les deux précédents Grands Prix, Hockenheim et le TT n'ont pas encore réalisée, sinon peut-être dans les classes 500 et sides, où Hillebrand et Mac Intyre possèdent déjà une bonne avance.

Voici d'ailleurs où nous en sommes avant la course d'Assen :

Classe 125 cmc : Ubbiali (MV) 8 + 6 = 14 ; Provini (Mondial), 6-8-14 ; Taveri (MV), 2-4-6 ; Colombo (MV), 4-1-5 ; Fuegner (MZ) 3-0-3 ; Miller (Mondial), 0-3-3 ; Sandford (Mondial), 0-2-2 ; Lottes (DKW), 1-0-1.

Classe 250 cmc : Sandford (Mondial), 4 + 8 = 12 ; Colombo (MV), 6-4-10 ; Ubbiali (MV), 8-0-8 ; Taveri (MV), 2-6-8 ; Lorenzetti (Guzzi), 3-0-3 ; Bartos (CZ), 0-3-3 ; Miller (Mondial), 0-2-2 ; Hallmeier (NSU), 1-0-1 ; Chadwick (MV) 0-1-1.

Classe 350 cmc : Liberati (Gilera), 8 + 0 = 8 ; Mc Intyre (Gilera) 0-8-8 ; Hartle (Norton), 6-0-6 ; Campbell (Guzzi), 0-6-6 ; Hallmeier (NSU), 4-0-4 ; Brown (Gilera), 0-4-4 ; Masetti (MV), 3-0-3 ; Surtees (MV), 0-3-3 ; Mandolini (Guzzi), 2-0-2 ; Hinton E. (Norton), 0-2-2 ; Thompson (AJS), 1-0-1 ; Murphy (AJS), 0-1-1.

Classe 500 cmc : Mc Intyre (Gilera), 6 + 8 = 14 ; Liberati (Gilera), 8-0-8 ; Surtees (MV), 0-6-6 ; Dale (Guzzi), 3-3-6 ; Brown (Gilera), 0-4-4 ; Zeller (BMW), 4-0-4 ; Shepherd (MV), 2-0-2 ; Campbell (Guzzi), 0-2-2 ; Hiller (BMW), 1-0-1 ; Trow (Norton), 0-1-1.

Catégorie sidecars : Hillebrand (BMW), 8 + 8 = 16 ; Schneider (BMW), 6-6-12 ; Camathias (BMW), 3-4-7 ; Knebel (BMW), 4-0-4 ; Beeton (Norton), 0-3-3 ; Neussner (BMW), 2-0-2 ; Freeman (Norton), 0-2-2 ; Smith C. (Norton), 1-0-1 ; Woollet (Norton), 0-1-1.

DEMAIN : 4^e GRAND PRIX JEAN ROLLAND

Nous rappelons que c'est le 30 juin, sur le circuit de Lonny-Renwez-Cliron, à 12 km de Charleville, que l'UM des Ardennes organisera cette journée de sport motocycliste qui ne comportera pas moins de 5 courses de vitesse pour machines de série et de sport.

Le circuit actuel, d'un développement de près de 3 km avec virages relevés, doit permettre les 110 kmh de moyenne (en 1954, avant les modifications apportées depuis au tracé, la 250 Guzzi de Collignon avait réalisé 99 kmh).

Voyons maintenant le plateau : dans les catégories sport, l'UMA attendait ces jours-ci l'accord définitif des belges Vervroegen, Bogaerdt, Nies, Baix, etc... Du côté français, les pourparlers étaient entamés avec Touzalin, Tano, Court, Niederman, Tiers, Robi, Arambol, Sacareau, Diou, Billotte, Bargetzi, etc...

Nul doute que cette réunion, réservée à la formule « série et sport » qui connaît une faveur grandissante, ne remporte le plus franc succès.

CIRCUIT DE VITESSE D'AVIGNON REPORTE AU 7 JUILLET

Par suite de la crue du Rhône, le circuit sur lequel devait se dérouler le 16 juin le circuit de vitesse d'Avignon a été envahi par les eaux. Les organisateurs se sont donc vus obligés de reporter leur épreuve au 7 juillet et, de ce fait, acceptent encore les engagements (catégories scooters série et sport ; sidecars série et sport ; 500 cc série et sport ; 175 compétition).

LE 7 JUILLET A VIC-BIGORRE : CIRCUIT DE VITESSE POUR LES 175 CMC. COURSE ET SPORT

Le MC Bigourdan (Tarbes), organisateur du Circuit de Vic Bigorre, qualificatif pour les Championnats de France Nationaux, a réalisé un gros effort d'organisation en créant cette très intéressante épreuve.

Dans l'idée des dirigeants de ce club très sportif, il s'agit de faire de Vic un des hauts lieux du sport motocycliste de vitesse en petite cylindrée. Idée on ne peut plus attachante, on le voit, et qui servira utilement dans notre pays la cause de la compétition de vitesse, permettant aux jeunes, aux marques nationales (si elles le veulent) de s'aligner non pas dans les conditions habituelles d'une épreuve d'ouverture de réunion, ou d'épreuve d'intérêt strictement régional, mais bien dans une course vedette, pour laquelle les organisateurs ont retenu un plateau exceptionnel de concurrents.

Sur le circuit, triangulaire, long de 2,560 km, sans dénivellation et qui se prête admirablement aux courses en 175 cmc, on pourra voir en effet à l'œuvre 24 machines en catégorie course et 24 machines encore en catégorie sport. Parmi ces machines, une quinzaine d'« italiennes », aux mains de Onda, Burggraf, Jacquier-Bret, Bonnal, Boyer, Sfacos, Piscaglia, Kyparissos, Figuières, mèneront la vie dure aux Peugeot des frères Valeyre, au Gima-AMC 2 ACT de Marjorel, à la Puch de Romano, etc...

Tous les spécialistes de la moto légère seront donc au départ sur le Circuit de Vic-Bigorre qui, préparé avec la plus grande minutie, doit se révéler le modèle du genre.

Ajoutons que, si la législation actuelle — dirigée contre le sport motocycliste de vitesse, nous ne le savons que trop ! — n'interdisait pas les épreuves pour les machines d'une cylindrée inférieure à 126 cmc, le MC Bigourdan aurait complété son programme par une épreuve pour cyclomoteurs, qui eut certainement connu le plus franc succès.

Pour donner tout l'éclat désirable à cette grande journée de « pur » sport motocycliste, 200 invitations ont été lancées en vue d'une concentration touristique qui amènera à Vic-Bigorre, de toutes parts le 7 juillet, quantité de motards assurés d'y trouver les plus belles émotions dans la meilleure ambiance qui soit.

LES 24 H. INTERNATIONALES DE MONTJUICH

Organisée les 6 et 7 juillet 1957 dans le Parc de Montjuich, à Barcelone, par la Pena Motorista Barcelona, cette épreuve de longue haleine est ouverte aux motocyclettes de sport et de tourisme dans les catégories jusqu'à 125 cc, de 126 à 250 cc, et de 251 à 500 cc.

Comme dans notre Bol d'Or, chaque machine sera pilotée par un équipage formé de deux conducteurs, qui se re-

lanceront au guidon, quatre heures consécutives de pilotage représentant le maximum autorisé.

Un règlement très strict en ce qui concerne les possibilités de réparations comme en ce qui regarde la définition des classes « Tourisme » et « Sport », doit contribuer à rendre l'épreuve fort intéressante et la victoire ne pourra revenir qu'à une machine robuste et parfaitement préparée.

Précisons que le classement sera établi à la plus grande distance parcourue, qu'il s'agisse du classement général ou du classement par catégorie.

AU CALENDRIER DE JUILLET :

Voici les principaux événements du mois, extraits de notre calendrier international publié dans les numéros 1329-30 et 31.

- 7 : Circuit de Rouen-les-Essarts.
- Circuit de Vic-Bigorre.
- 21 : Circuit de Vitesse de Vesoul.
- 28 : Circuit de Vitesse de Caen.

A L'ETRANGER :

- 7 : Grands Prix de Belgique, à Spa.
- 24 Heures de Montjuich, à Barcelone.
- 13-14 : Circuit d'Hedemora, en Suède.
- 14 : Circuit de Zandvoort, en Hollande.

LE 4 AOUT : 7^e CIRCUIT INTERNATIONAL DU ROUERGUE

Organisé comme toujours par le MC Rouergat, le circuit de vitesse de Villefranche de Rouergue comptera cette année au titre du Championnat de France national (classe 175 cc) et international (350 et 500 cc).

Il se disputera sur le circuit de Farrou, d'un développement de 8.952 mètres, à couvrir dans le sens des aiguilles d'une montre. 10 tours sont prévus pour les 175, en deux manches de 5 tours, tandis que les 350 feront une manche unique de 10 tours également, et les 500 cc deux manches de 7 tours chacune.

Les engagements sont reçus dès maintenant et jusqu'au 20 juillet. Précisons que le maximum des pilotes admis au départ en 175 cc est fixé à 25. Si le nombre des postulants est supérieur à ce chiffre, les essais serviront d'éliminatoires, les meilleurs temps étant retenus.

Sont admis dans cette épreuve les coureurs français titulaires d'une licence nationale ou internationale, mais un classement général spécial sera effectué pour les « nationaux », ce classement comptant pour le Championnat de France dans cette catégorie.

15 prix, d'un total de 231.000 fr., sont prévus au classement général des 175, allant de 40.000 fr. pour le vainqueur, à 1.000 fr. pour le quinzième. Enfin, 5.000 fr. viendront récompenser le record du tour.

INFORMATIONS

VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU

Pour être plus clair, cette raison sociale se traduit en abrégé par «MZ», lettres qui constituent le nom de la marque bien connue d'Allemagne de l'Est qui entretient une écurie officielle et participe cette année aux Championnats du Monde et aux grandes épreuves de la saison de vitesse, ainsi qu'à la compétition en « tout-terrain ».

Le second dimanche de mai a été excellent pour les couleurs de la MZ :

D'une part, on se rappelle que les pilotes d'usine Ernst Degner et Horst

(Suite page 735)

ECHANGES

VOTRE moto ou scooter comme 1er versement sur voiture VIL. 15-18.

AUTO C/SCOOT.
157, av. du Maine, 14^e

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

Mon auto c/moto

244 rue du Mesnil, Asnières

VOUS QUI VOULEZ

ECHANGER votre MOTO ou SCOOTERS c/ une VOITURE VENEZ NOUS VOIR !

AUTO-DIDEROT

131, Bd Diderot (M^o Nation)

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

VOITURE

AUTOS BAS PRIX

à part. de 50000. SEG. 26-40

DKW 3/6 1955 gd large imp. Repr. moto angl. PER. 94-69.

Offres d'Emplois

CH. mécanicien spécialiste machine anglaise. Garreau 22 r Robert Lindet, Paris 15^e.

(Suite de la page 733)

Fuegner ont remporté à Saint-Wendel les deux premières places de la classe 125 cmc, à la moyenne de 99,4 et 98,8 kmh respectivement.

D'autre part et ce même 12 mai, la marque s'attribuait 4 médailles d'or (Herrmann, MZ BK 350 ; H. Liebe, MZ BK 350 ; W. Winckler, MZ ES 250 ; W. Stiegler, MZ ES 250), et une médaille d'argent (H. Fischer, MZ ES 250), dans le 8^e Circuit d'Endurance et Régularité de

Bavière, à Nuremberg, 270 km d'un difficile parcours en terrain varié, et 3^e épreuve du Championnat d'Allemagne Occidentale de la spécialité.

Ajoutons que la MZ s'est encore assurée dans cette épreuve le Trophée réservé au vainqueur du classement par équipes de marques.

★

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMÉRO

Vous pourrez trouver, à côté de nos rubriques habituelles, échos, nouvelles sportives, « Tribune Libre », « Ce qu'ils en pensent », etc. :

— la suite de notre article sur les IFA-MZ de compétition : Pourquoi le distributeur rotatif d'admission sur un deux temps.

— La technique au Tourist Trophy.
— Les compte-rendus des circuits de vitesse d'Obernai et Provins, etc...

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 M^o Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

LA GRANDE MARQUE DU SIDECAR "BUFFLIER-IMPÉRIAL"

Tous modèles pour Scooters
Véломoteurs et Motos

BUFFLIER. 31, Cours Emile Zola, VILLEURBANNE

Les motos
GNOME & RHONE

sont équipées en série de

L'ANTIVOL **NEIMAN**



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

MOTOBÉCANÉ

SCOOTERS

VELOMOTEURS

MOTOS

Station-Service « MOBYLETTE »

LIVRAISON IMMEDIATE DE TOUS MODELES

STOCK COMPLET - PIECES DETACHEES

ACCESSOIRES - EQUIPEMENT

REPARATIONS par Spécialistes

VENTE A CRÉDIT 6-9-12-15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à la livraison

GARE
DU
NORD

P. LISITA, 94, Boulevard Magenta, PARIS-X^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

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.

*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

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

VICKERS

Caoutchouc



*Spécialiste de la Moto
et du Scooter*

Equipe tous les **CHAMPIONS**

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

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etolle
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

*Pour
tous les usages* *Par
tous les temps*

VOUS QUI ROULEZ SUR "2 ROUES"

équipez-vous avec les survêtements conçus par

Les productions MACOMBYNN

EN VENTE DANS TOUTE LA FRANCE CHEZ LES MOTORISTES

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

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

LES ETABLISSEMENTS
BEAUSOLEIL
9, rue St-Sabin PARIS-XI^e

Disposent d'un STOCK
de SCOOTERS, MOTOS et VÉLOMOTEURS
à TRÈS BAS PRIX
et de toutes pièces détachées neuves
ou d'occasion pour anciennes motos
— REPARATIONS —

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

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

Ils sont indispensables...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

Moto revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs



La 4 cv. Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs



La 2 cv. Citroën

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

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

CARACTÉRISTIQUES

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

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

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

*Comme vous l'arborez sûrement un jour,
pourquoi-pas dès maintenant!*

comme tant d'autres motorisés
...et que de services ils ont rendu
à bon nombre d'entr'eux
pendant les vacances,
...et tous les
jours!



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

sont en vente à nos bureaux : 12, rue de Cléry,
Paris (2^e) au prix de 70 fr. pour nos abonnés
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).
(Pas d'envoi contre remboursement)

Déjà 18 mois que tous nos fanions : MOTO-REVUE ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO MAGAZINE ENTR'AIDE sillonnent les routes de France.

Maintenant connus de tous, chaque jour nous apporte de nouvelles demandes. N'attendez plus pour nous adresser la vôtre.

Vous ferez ainsi partie de la grande famille motocycliste, et vous participerez à ce grand mouvement de solidarité et d'entr'aide que nous avons voulu promouvoir chez les utilisateurs des deux roues.

En outre, nous vous offrons gratuitement, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Profitez-en dès aujourd'hui, vous le recevrez en même temps que votre fanion !