

Moto revue

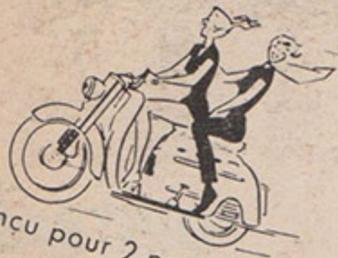
45^e ANNEE. — 6 JUILLET 1957. — N° 1.348

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

DISTRIBUTEUR
D'ADMISSION
SUR 2 TEMPS



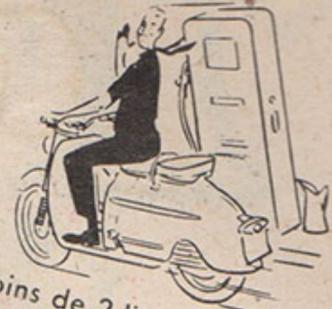
Si vous voulez aller à l'étranger,
avez-vous pensé à tout ? (voir p. 742)



conçu pour 2 personnes



sa stabilité étonne les techniciens du monde entier



moins de 2 litres aux 100

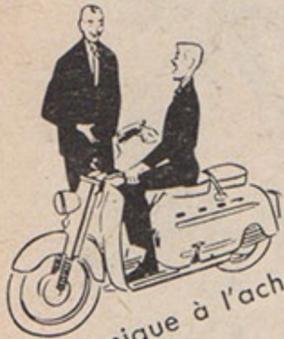
il n'y a pas de mystère "Manurhin"...



pas de fausses manœuvres possibles



économique à l'entretien



économique à l'achat



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

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

...c'est là le secret de son succès



transporte allègrement pilote, passager et bagages.



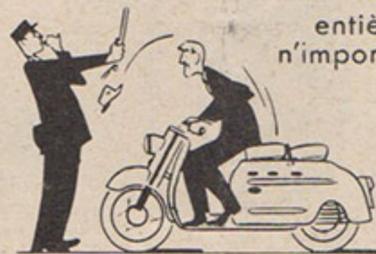
entièrement automatique n'importe qui peut le conduire immédiatement



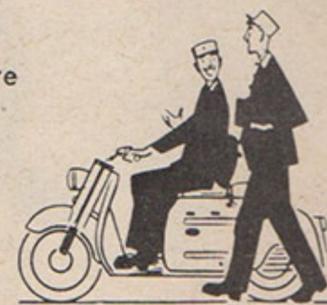
roues de 16 pouces et grand empattement



fortes moyennes sans excès de vitesse



frein-moteur puissant



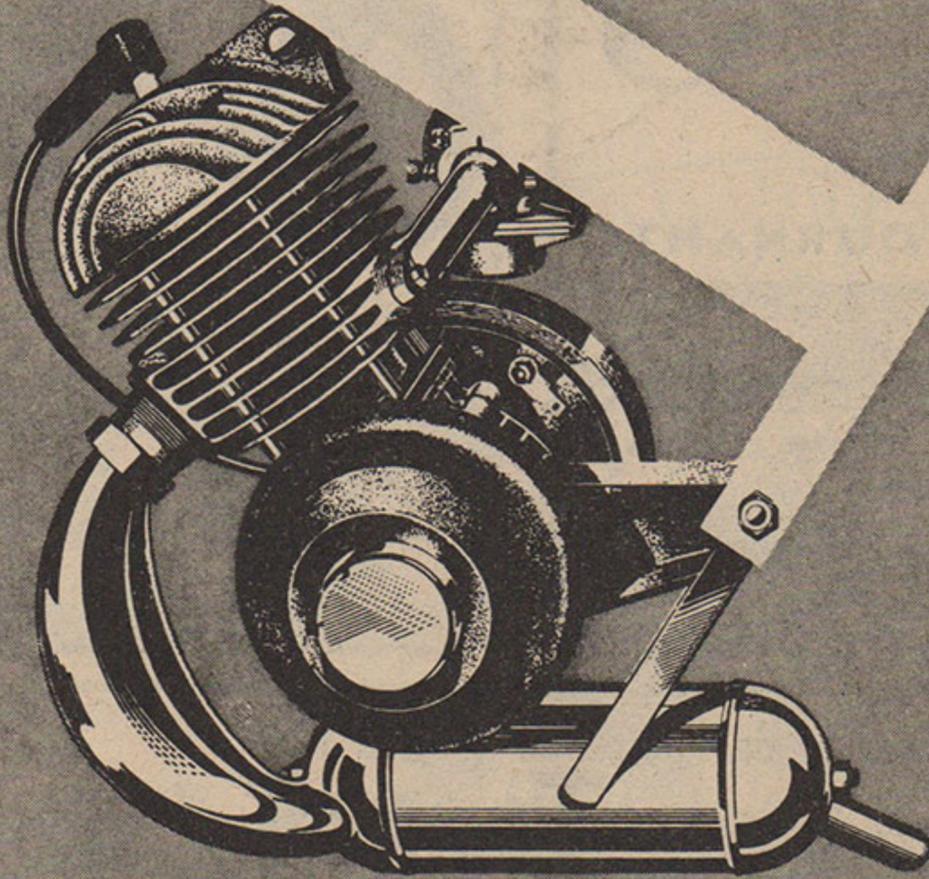
de 2 à 60 Kms à l'heure sans manœuvre le **seul** scooter à **variateur continu** (licence Uher)

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

LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET · ST-OUEN (Seine) · MON. 99.60

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



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

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

Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

BSA

SUNBEAM

ARIEL

A LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

1° LIVRAISON IMMEDIATE
TOUS MODELES

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

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

3° Le stock pièces détachées complet — Expédition contre remboursement

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

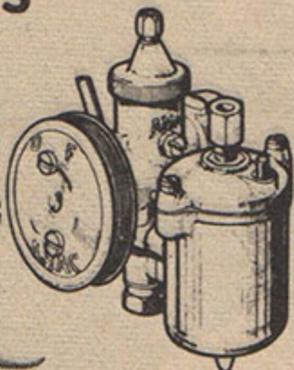
LES MEILLEURES CONDITIONS DE CREDIT EN 6 - 9 - 12 - 15 MOIS — 25 % COMPTANT

AMAC - AMAL

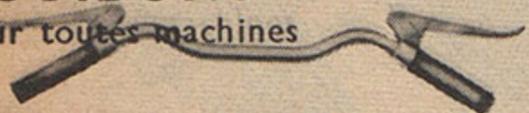
LES GRANDES MARQUES MONDIALES de
CARBURATEURS

vous présentent :

- leurs **CARBURATEURS** pour
MOTOS - VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS - etc...
et CARBURATEURS spéciaux pour MOTO-CROSS



- la gamme de leurs
GUIDONS
pour toutes machines



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



AUTRES SPÉCIALITÉS : Manettes - Leviers - Transmissions - Robinetterie

DOCUMENTATION SUR DEMANDE
EN VENTE CHEZ TOUS LES MOTOCISTES

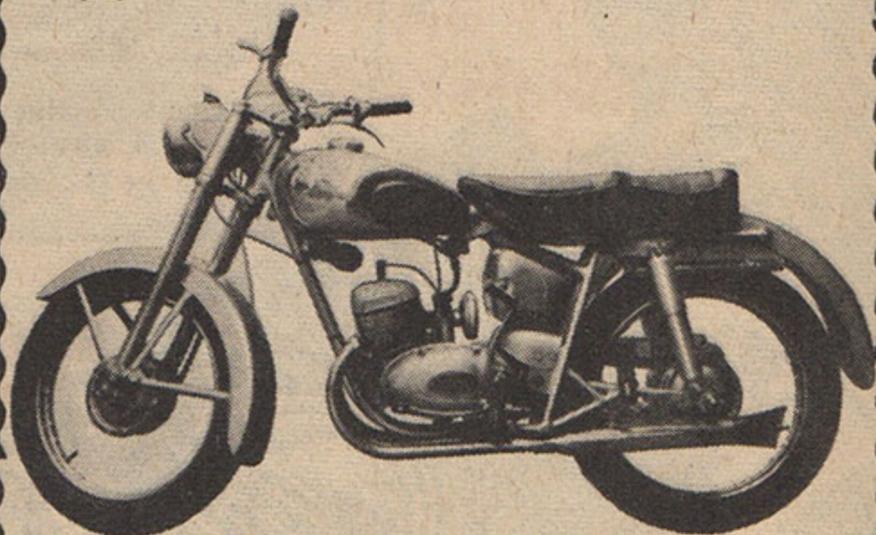
SOCOREX 21, rue Collange
LEVALLOIS (Seine) PER. 06-02

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

A. CHARRIER, Champion de France de Vitesse 1936

présente la nouvelle 175 cc. **TERROT**

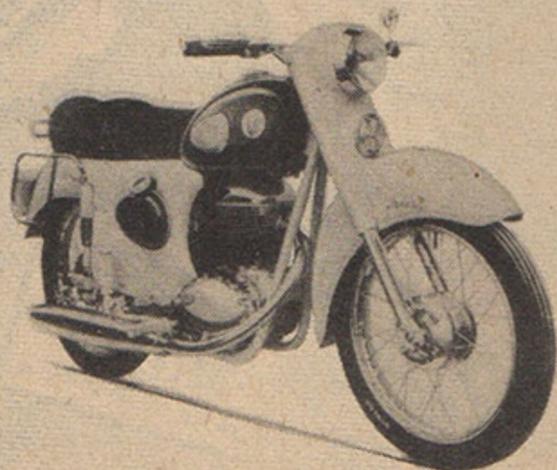
CRÉDIT 6 - 9 - 12 et 15 MOIS - 25 % COMPTANT

Atelier de Réparations et Spécialistes pour **ENTRETIEN** et **GARANTIE**
CROSS - VITESSE - TOURISME

ARIEL - BSA - SUNBEAM

Livraison immédiate tous modèles - Stock pièces B. S. A. et LUCAS

A. CHARRIER, 2 MAGASINS A
PANTIN 28, rue Davoust
Tél. : VI. 17-88 43, av. Éd-Vaillant

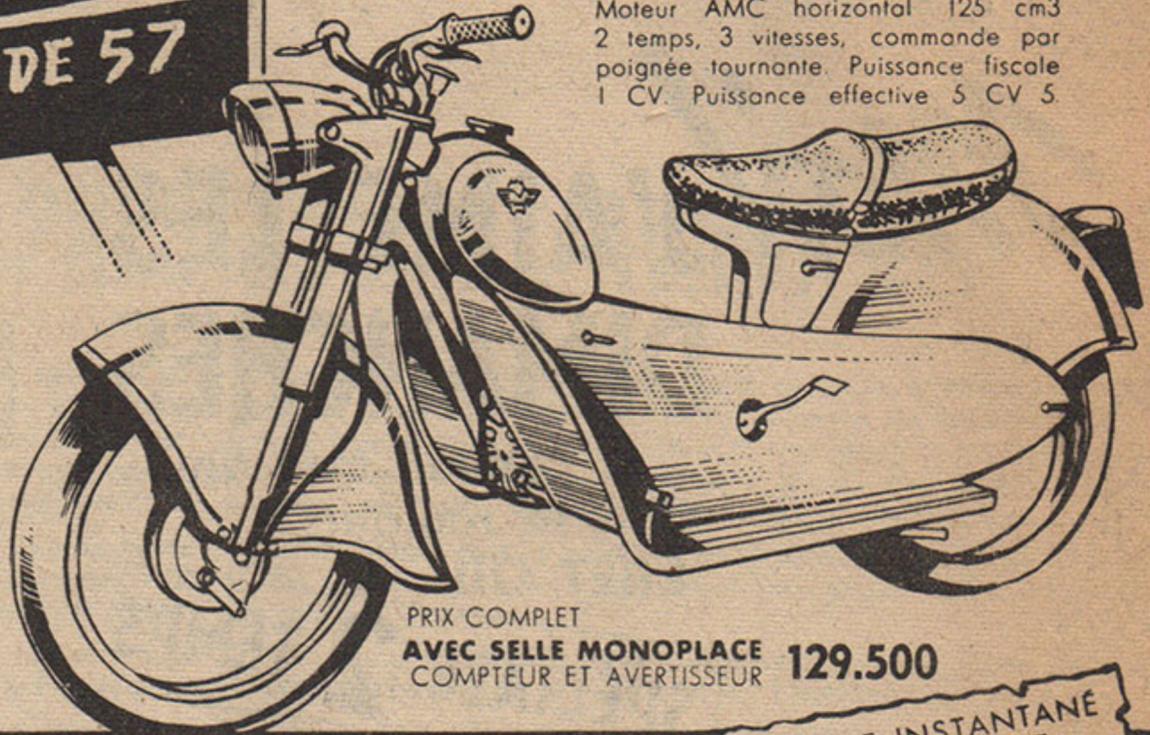
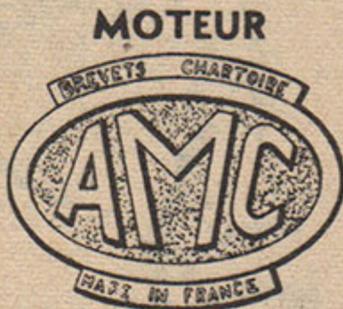


Métro : Hoche et Porte de la Vilette
Autobus : 170 et 130

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

TECHNIQUE NOUVELLE

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



PRIX COMPLET
AVEC SELLE MONOPLACE
COMPTEUR ET AVERTISSEUR **129.500**

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

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

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

DÉMONTAGE INSTANTANÉ
DU CARENAGE
SANS AUCUN OUTIL

*A puissance égale
la plus économique!..*

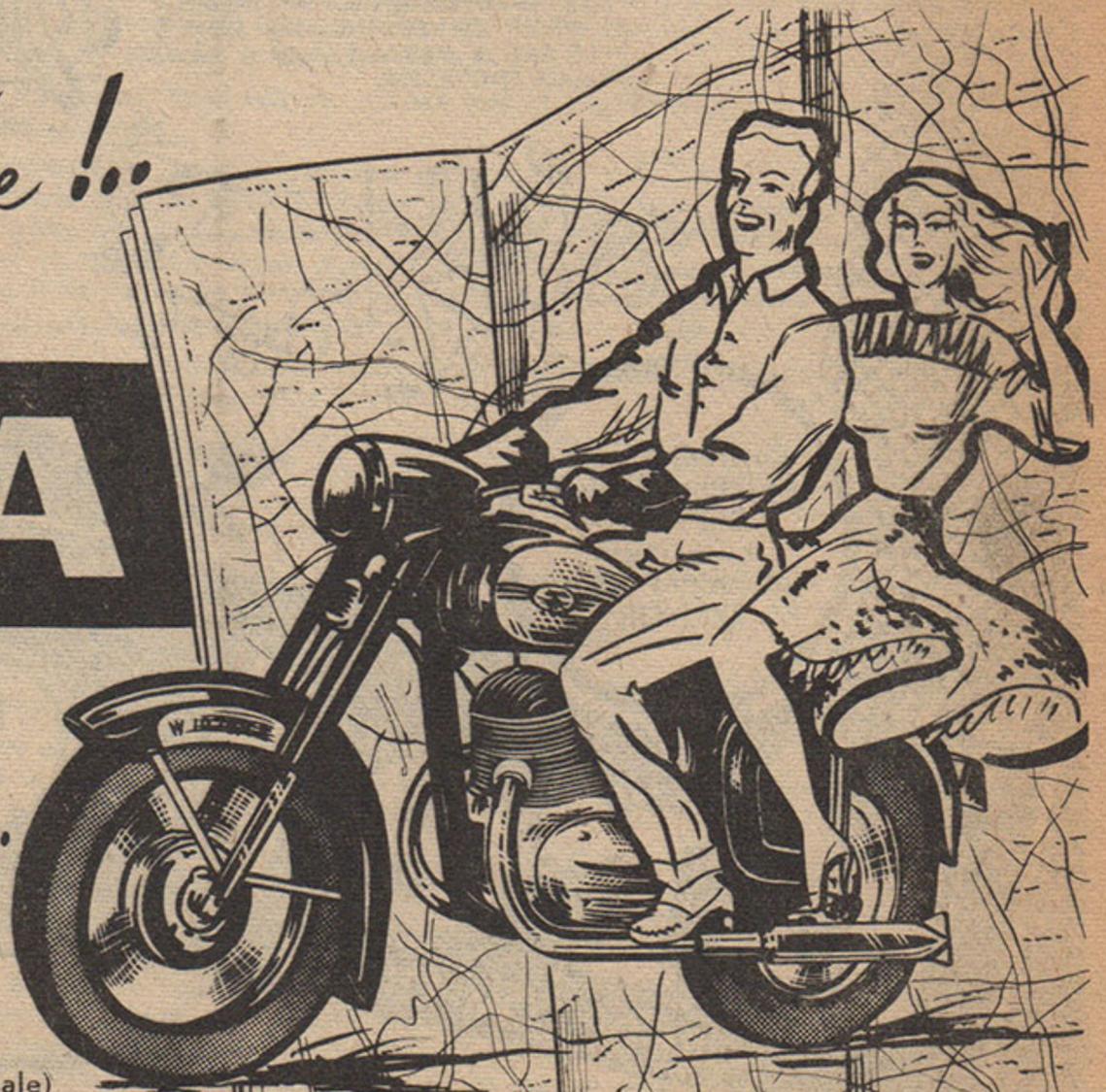
JAWA

*Tenue de route
et suspension
incomparables!..*

250 cm³ 3 litres aux 100 km. **219.500 fr.**

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

CRÉDIT - REPRISE - GARANTIE TOTALE



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

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



Moi! J'AIME LES DIMANCHES

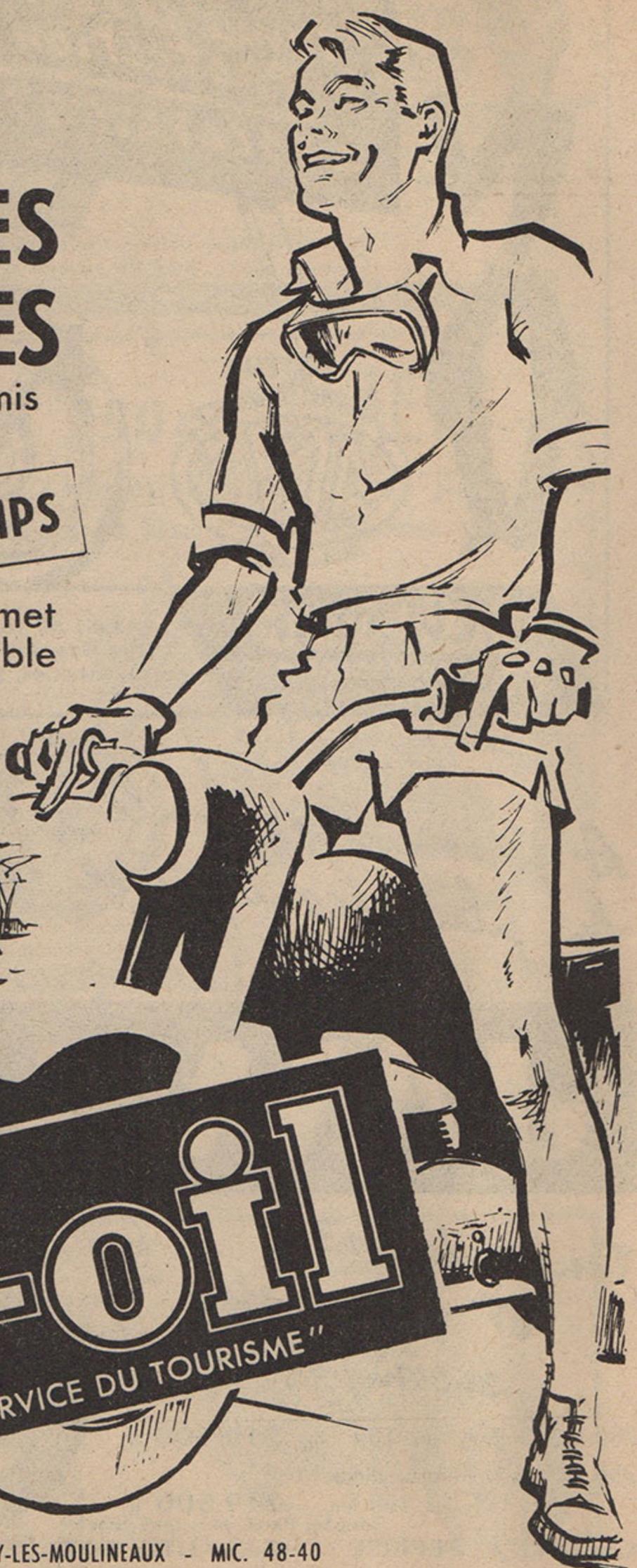
...et comme mes amis j'utilise toujours...

BRET-OIL

SPÉCIALE 2 TEMPS

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

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



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

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

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

La première huile compoundée à l'élektrion



RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

APRES ASSEN... AVANT SPA

Ubbiali, Dale, Lomas accidentés à Assen ! Voilà qui à la veille du Grand Prix de Belgique à Spa, constitue un véritable coup de théâtre. Et si l'on peut espérer néanmoins la participation des deux premiers cités à Francorchamps, le malheureux Lomas se trouve écarté des circuits pour le restant de la saison, souffrant, paraît-il, d'une fracture du crâne !...

Cette série de chutes bouleverse la position de deux usines (MV et Guzzi) aux Championnats du Monde 57, qui se montrent particulièrement passionnants en 350 et 500 cmc.

En effet, en demi-litre, trois pilotes sont à égalité de points : Mac Intyre et Liberati pour Gilera, Surtees pour MV, tous avec 14 points.

Derrière, Zeller, qui totalise 8 points, et Dale, 6 points.

Tous ces pilotes se retrouveront au départ à Spa, avec en plus, Duke, le prestigieux pilote, dont ce serait la rentrée.

Son handicap semble trop sérieux pour qu'il puisse prétendre raisonnablement à reprendre son titre de Champion du Monde en 500 cmc., mais on connaît la tactique de Duke : être en tête. Aussi, le circuit de Spa, où il s'est toujours montré brillant, pourrait bien être pour lui l'occasion de renouer avec la victoire. Les chances de Gilera seront encore renforcées par la présence de Milani, quatrième pilote.

En 350 cmc., Mac Intyre, encore lui, et Campbell (Guzzi) sont à égalité 14 points partout.

Campbell, la nouvelle recrue qui devient maintenant le numéro un de Guzzi, aura fort à faire avec les pilotes de Gilera, puisqu'à côté de Mac Intyre, nous trouvons Liberati avec 12 points. Loin derrière, Hartle (Norton) 7 points et absence quasi totale de MV qui, à Spa, alignera cependant Surtees, Masetti et le nouveau venu : Shepherd. Mais dans cette cylindrée également, il faudra compter avec la rentrée de Duke.

Dans les cylindrées inférieures, la suprématie de Mondial et de son premier pilote Provini, est l'évènement 1957.

En 125, Provini totalise 22 points et est suivi par Ubbiali (MV) qui compte 8 points en moins. Quant aux twins Gilera, elles n'ont pas jusqu'à présent tenu ce qu'elles promettaient. Peut-être Spa sera-t-il pour elles l'épreuve de réhabilitation !

En 250 cmc., Provini malchanceux, doit céder la place à son camarade d'écurie Sandford (18 points), suivi par Taveri (MV) 14 points. Provini venant quatrième avec 8 points, derrière Colombo (MV) 10 points.

Enfin, en side-car, un équipage domine de la tête et des épaules : Hillebrand-Grünwald, qui, avec 24 points, est loin devant Schneider (12 points).

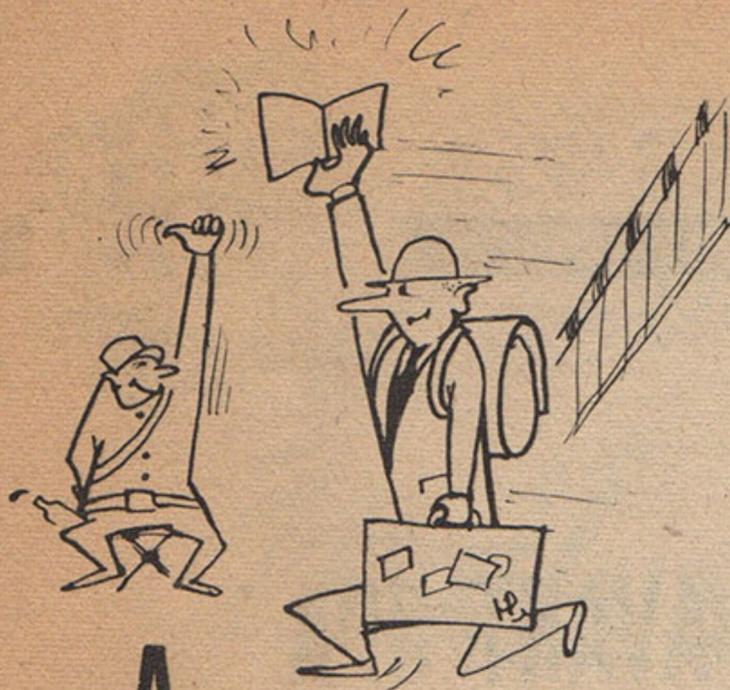
Bien entendu, tous ces pilotes se retrouveront à Spa le 7 juillet et s'aligneront à partir de 11 h. 30 pour la première des cinq courses (125, 250, 350, 500 et side) que compte la réunion.

Les organisateurs belges ont d'ailleurs réuni pour leur 30^e Grand Prix un lot exceptionnel de pilotes et aussi de machines, puisque cette année on compte plus de 50 machines d'usine !... Car aux marques italiennes il faut ajouter les CZ officielles en 125 et 250 et les Jawa en 350 cmc.

Et à côté de ces officiels, le meilleur lot de privés qui soit — on regrettera cependant l'absence de Collot — avec notamment en 500 cmc. le quatuor BMW emmené par Zeller (semi-officiel), avec Hiller, Klinger et Riedelbauch, ces trois derniers depuis le début de la saison ayant créé la surprise dans le clan des indépendants.

Devant la promesse d'un tel Grand Prix, nous ne saurions trop engager nos lecteurs à se rendre à Spa.

Dans un cadre splendide, ils assisteront à une série d'épreuves dont l'équivalent est malheureusement inconnu ici.



PASSEZ LES FRONTIÈRES SANS HISTOIRE !

Avec juillet, l'instant du grand «rush» vers le soleil, vers les horizons nouveaux, est enfin arrivé. Beaucoup d'entre vous visiteront certes notre belle France, mais aussi nombreux seront ceux qui franchiront une ou plusieurs frontières, afin de découvrir des sites, des coutumes d'un caractère moins familier.

Mais, plus nous nous enfonçons dans le siècle, plus nos moindres mouvements sont subordonnés à l'accomplissement de formalités, à la fourniture de «papiers» sans la possession desquels les difficultés s'amoncèleront sous vos pas.

L'obtention de ces indispensables documents peut elle-même vous réserver nombre de déboires... si vous ne vous munissez pas au préalable de toutes les pièces nécessaires à leur délivrance.

Aussi, et comme chaque année, «Moto-Revue» s'est renseignée à votre intention. Suivez attentivement les indications qui vont suivre, elles vous épargneront un temps appréciable dans la conduite de vos démarches.

Précisons avant tout que l'amateur de voyages à l'étranger a tout intérêt à adhérer à un club touristique ou autre, qui le conseillera et l'aidera à obtenir les documents nécessaires.

Néanmoins, on peut voyager hors nos murs sans adhérer à une quelconque organisation. Quels documents faut-il alors ?

POUR LES PERSONNES

1) CARTE D'IDENTITE

Outre qu'elle est indispensable à toute personne demandant un passeport pour la première fois, la carte d'identité permet par elle-même de traverser nombre de frontières. En effet, elle suffit pour se rendre non seulement dans les pays du Benelux (Belgique, Luxembourg et Hollande), mais depuis cette année elle permet encore d'aller en Allemagne occidentale, en Autriche, en Suisse et en Italie.

En principe, la carte d'identité doit alors être du nouveau type (1957), délivré exclusivement par les Préfectures. Il est cependant fait une exception pour les cartes d'identité délivrées à Paris et dans la Seine depuis moins de 10 ans par la Préfecture de Police, et qui restent valables jusqu'à nouvel ordre pour se rendre dans les 7 pays précédemment énumérés.

★

Rappelons cependant que la carte d'identité, même du modèle 1957, ne donne pas droit à l'allocation de devises étrangères. Si donc vous séjournez à l'étranger avec cette seule pièce, il vous faudra vous suffire des 20.000 francs français que tout citoyen est autorisé à exporter avec lui à chaque franchissement d'une frontière.

Enfin, les séjours à l'étranger (pays ci-dessus énumérés) ne devront pas dépasser 3 mois en durée.

★

On doit se présenter en personne pour demander une carte d'identité — dans les commissariats, préfectures — et en per-

sonne encore pour la retirer (empreintes digitales à apposer).

PIECES A PRODUIRE, POUR LES HOMMES : 2 photographies d'identité format 4x4, de face, et sans chapeau.

Attestation de domicile (formule dans les commissariats, mairies, préfectures) ou quittance de loyer en cours de validité.

Extrait d'acte de naissance (fourni par la mairie du lieu de naissance ; coût 65 fr). Cette pièce doit dater de moins de 3 mois.

Se munir en outre de pièces d'identité : livret de famille, livret militaire, carte d'électeur, etc... (on peut vous demander l'une ou l'autre).

Apporter encore 1 timbre fiscal de 100 fr. (bureaux de tabac).

POUR LES FEMMES : même indications pour les photographies et l'attestation de domicile. Mais en plus :

CELIBATAIRES : Extrait de naissance datant de moins de 90 jours.

MARIEES : Extrait de mariage et extrait de naissance datant tous deux de moins de 90 jours.

VEUVES : Livret de famille portant mention du décès du mari, extrait de naissance datant de moins de 90 jours et extrait de mariage.

DIVORCEES : Extrait de mariage portant mention du divorce et extrait de naissance datant de moins de 90 jours.

POUR LES ENFANTS MINEURS :

1° Livret de famille des parents (jusqu'à 16 ans) et en plus, pour les jeunes filles âgées de plus de 15 ans : Extrait de naissance datant de moins de 90 jours.

2° Attestation de domicile ou une quittance de loyer en cours de validité.

3° Autorisation du père ou de la mère, ou du tuteur, ou acte d'émancipation.

LES PERSONNES DEVENUES FRANÇAISES par option expresse ou tacite, déclaration, légitimation adoptive, mariage, accession, naturalisation, réintégration ou réclamation doivent en outre apporter la preuve de l'acquisition de la nationalité française.

★

Attention, actuellement, les services préfectoraux sont submergés sous les demandes de cartes d'identité qui leur sont adressées : comptez trois semaines entre le moment où vous aurez demandé la vôtre et le moment où elle vous sera délivrée.

2) PASSEPORT

Indispensable pour les pays autres que ceux précédemment énumérés, il permet encore l'entrée dans ces derniers (même s'il est périmé, à condition de l'être depuis moins de 5 ans).

Mais prenez garde : tous les autres pays exigent un passeport en cours de validité, et par ailleurs, quelque soit le pays où vous voulez vous rendre, vous n'obtiendrez une allocation de devises étrangères que si votre passeport répond à la précédente condition.

De plus, pour aller en Espagne, Portu-

gal, Yougoslavie, Syrie, Iran, Irak, Jordanie, Israël, Egypte, Lybie, vous devrez faire viser votre passeport au Consulat correspondant (coût variable selon les pays).

PIECES A FOURNIR :

HOMMES :

1° CARTE D'IDENTITE établie depuis 1945 ou « certificat pour obtention de passeport » (à demander au Commissariat de Police) ou l'ancien passeport établi après 1945.

2° DEUX PHOTOGRAPHIES format 4x4, de face et sans chapeau. Pour la prorogation de validité d'un passeport, une seule photographie suffit.

3° PAPIERS MILITAIRES (de 20 à 48 ans) :

Livret militaire, feuille de démobilisation, certificat de réforme, etc...

Pour les sursitaires et les jeunes gens appartenant à une classe déjà révisée ou en cours de révision :

— Certificat de position militaire émanant de la Direction Régionale de Recrutement (Caserne Reuilly) et comportant l'avis favorable à la délivrance d'un passeport.

Classe 1959 : feuille de recensement de la mairie.

★

FEMMES :

Mêmes conditions pour la carte d'identité et les photographies, mais en plus, et suivant les conditions :

CELIBATAIRES : Extrait d'acte de naissance datant de moins de 90 jours.

VEUVES : 1) Livret de famille portant mention du décès du mari ou Bulletin de décès du mari.

2) Extrait d'acte de naissance datant de moins de 90 jours.

DIVORCEES : 1) Jugement de divorce ou Extrait d'acte de mariage portant mention du divorce.

2) Extrait d'acte de naissance datant de moins de 90 jours.

★

DIVERS :

1) MINEURS : autorisation du père (sur formulaire spécial délivré au TCF). En cas de décès du père, livret de famille et autorisation de la mère.

Mineurs émancipés : acte d'émancipation.

2) MILITAIRES (homme de troupe et sous-officier) : autorisation du chef de corps.

3) DEPOSITAIRES DE DENIERS PUBLICS : autorisation de leur Administration.

4) JOURNALISTES : carte de journaliste.

ENFANTS AU-DESSOUS DE 15 ANS :

1° Pour passeport individuel :

— CARTE D'IDENTITE ou certificat pour obtention de passeport (à demander au Commissariat de Police).

— DEUX PHOTOGRAPHIES.

— LIVRET DE FAMILLE ou EXTRAIT D'ACTE DE NAISSANCE.

— AUTORISATION du père (sur formulaire spécial).

2° Pour mention sur le passeport des parents :

— LIVRET DE FAMILLE ou EXTRAIT D'ACTE DE NAISSANCE.

— DEUX PHOTOGRAPHIES (pas nécessaires au-dessous de 7 ans).

— AUTORISATION du père pour mention sur le passeport de la mère.

(Les enfants inscrits sur le passeport des parents n'ont pas de devises).

ENFANTS AU-DESSUS DE 15 ANS :

Comme pour les adultes.

★

DUREE DE VALIDITE : trois ans.

DELAI D'OBTENTION : en hiver 4 à 5 jours. Actuellement quinze jours en moyenne.

Il existe un procédé plus rapide dans les cas d'urgence (motivés).

FRAIS D'OBTENTION : 2.400 fr.

Les actes d'état civil sont délivrés par les mairies aux tarifs suivants :

— Extrait d'acte de naissance : 65 fr.

— Extrait d'acte de mariage : 90 fr. (en mandat-poste) - (joindre une enveloppe timbrée pour l'envoi de ces actes.

POUR VOTRE MACHINE

Car, bien entendu, vous voyagez avec votre deux-roues et il va vous falloir un document douanier.

Il en existe de plusieurs espèces, mais, depuis l'an dernier, le plus communément employé est le Tryptique Rose, valable pour 1 seul voyage et un seul pays (validité, 3 mois).

Avec ce document, vous pouvez pénétrer en Angleterre, Belgique, Autriche, Danemark, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Hollande, Suisse, Tchécoslovaquie.

Le Tryptique rose est délivré notamment par les bureaux du Touring Club de France et de l'Automobile Club de France. Pour Paris, le TCF le délivre à ses sociétaires (présentation de la carte exigée), à son siège, avenue de la Grande Armée.

★

Mais le TCF a encore ouvert un certain nombre de centres de délivrance dans la capitale, à l'usage des personnes qui ne sont pas sociétaires d'un club touristique ou automobile. En voici les adresses :

1^{er} Arrondissement : Poste officiel Shell n° 271 - 6, rue du Colonel Driant.

2^e Arrondissement : Caisse Centrale des Banques Populaires, 115, rue Montmartre.

7^e Arrondissement : Station Shell, 6-10 Boulevard Raspail.

15^e Arrondissement : Garage du Parc et Suffren, 84 bis, rue de la Fédération.

16^e Arrondissement : Station Shell, 48 Avenue de New-York et Station Shell, 105 Boulevard Murat.

★

Pour obtenir un tryptique rose (coût 300 francs), présenter carte d'identité, carte grise du véhicule, indiquer le numéro du moteur (qui ne figure pas sur la carte grise). Munissez-vous encore du permis de conduire, si vous le possédez, et, dans le cas où vous enverriez une tierce personne demander ce tryptique rose en votre nom, délivrez-lui une procuration l'autorisant à signer pour vous (sur papier libre).

Outre le tryptique rose valable pour 1 seul voyage (et dont vous pouvez demander d'ailleurs plusieurs exemplaires si

vous traversez plusieurs frontières), il existe encore différents documents douaniers, permettant d'effectuer plusieurs voyages dans un seul pays, ou encore de se rendre dans les pays qui n'acceptent pas le tryptique rose.

TRYPTIQUE VALABLE 1 AN

(Délivrance par TCF, ACF, Préfectures).

Plusieurs voyages et un seul pays. Prix 1.100 fr. (dont 500 fr. remboursés à restitution du document).

Pour ce tryptique, les pièces à fournir sont les suivantes :

1) Numéro du moteur.

2) Carte grise.

3) Carte d'identité.

4) Passeport du conducteur (pas obligatoire pour Belgique, Suisse et Luxembourg).

CARNETS DE PASSAGE

EN DOUANE

(Délivrés par TCF, ACF, Préfectures)

Deux types de ces carnets sont prévus. Un carnet de passage en douane valable pour trois mois (5 feuillets) et dont le prix est de 1.200 fr. (dont 500 remboursés à restitution du document). Pièces à fournir :

1°) Le numéro du moteur (qui n'est pas sur la carte grise).

2°) La carte grise.

3°) La carte d'identité.

4°) Le passeport du conducteur.

★

Un carnet de passage en douane valable pour tous pays (25 feuillets) et dont le prix est de 1.500 fr. (dont 500 remboursés).

Pour ce carnet, il faut fournir, en plus des pièces indiquées pour l'autre carnet :

a) 1 photo d'identité.

b) le permis de conduire.

c) une justification de résidence (de domicile).

Dans cette catégorie sont toujours compris Permis International et Certificat International.

★

Le délai de délivrance peut varier de 24 heures à une dizaine de jours, en fonction de la période de l'année où s'effectue la demande. Actuellement, prévoyez le maximum de temps !

AUTRES DOCUMENTS

1) Machines de plus de 125 cmc.

Le Permis de Conduire International est obligatoire, sauf pour les pays suivants : BENELUX, ALLEMAGNE, AUTRICHE, SUISSE, ITALIE, DANEMARK.

Ces mêmes pays n'exigent pas le Certificat International qui est exigé par les autres (TCF, ACF, Préfectures).

2) Machines jusqu'à 125 cmc.

Le Permis de Conduire International est obligatoire pour tous les pays, sauf l'Italie.

Par contre, le Certificat International n'est pas nécessaire au BENELUX, en ALLEMAGNE, AUTRICHE, SUISSE, ITALIE et DANEMARK.

Les machines jusqu'à 125 cmc. pouvant circuler en France sans permis de conduire, il est indispensable pour leurs propriétaires, s'ils veulent se rendre à l'étranger, de faire établir soit par le TCF, soit par la Préfecture de leur département un Permis International.

Il est très facile à obtenir.

Pièces à présenter :

1°) Carte de Membre du Club.

2°) 1 photo d'identité.

3°) Justification du domicile (ou résidence).

Délai d'exécution en été : environ 10 jours.

Prix : 230 fr.

★

Les cyclomoteurs constituent la catégorie la plus complexe du fait qu'ils ne sont astreints en France ni au permis de conduire, ni à la carte grise, or, il faut faire établir cette carte grise avant de partir, par la Préfecture du département.

ASSURANCES

L'assurance au tiers étant obligatoire dans les pays suivants : Allemagne, Belgique, Grande-Bretagne, Sarre, Luxembourg, Suisse, Suède, Norvège, Danemark et Maroc, vous ne pourrez y entrer que si vous êtes muni de la carte internationale d'assurance (carte verte), délivrée par votre Compagnie (300 fr.).

A défaut, vous pourrez encore souscrire à la frontière de ces pays une assurance couvrant la durée de votre séjour, mais il vous en coûtera sensiblement plus cher.

Enfin, rappelez-vous qu'un accident est toujours la cause de sérieux ennuis quand il se produit à l'étranger et que l'on n'est pas assuré. Donc, même si vous vous rendez dans un pays où l'assurance n'est pas obligatoire, demandez tout de même la carte verte à votre Compagnie.

CONSIDERATIONS DIVERSES

1) CARBURANT

Italie et Yougoslavie sont actuellement les deux seuls pays qui accordent des facilités à ce sujet.

Pour l'Italie, présenter le document douanier de la machine à l'Automobile Club d'Italia, 45 bd Haussmann à Paris, ou aux organismes italiens de tourisme ENIT de province.

Les bons d'essence s'achètent en monnaie française avant le départ et beaucoup moins cher que dans le pays considéré. De plus, il n'y a pas à puiser dans la réserve de devises du voyage. C'est donc très intéressant.

Pour la Yougoslavie, des bons d'essence sont délivrés au TCF.

L'essence est en vente libre dans tous les pays.

2) OPERATIONS DE CHANGE, DEVICES

Le gouvernement français interdit l'exportation de devises étrangères et de capitaux français, ce qui n'est pas pour faciliter les voyages à l'étranger. Néanmoins, à la condition de bien compter, on peut s'en tirer honorablement. Voici d'ailleurs ce qu'il en est :

1°) Chaque personne (avec ou sans passeport) est autorisée, à chaque voyage, à exporter 20.000 francs français (except. Espagne, 60.000 fr.).

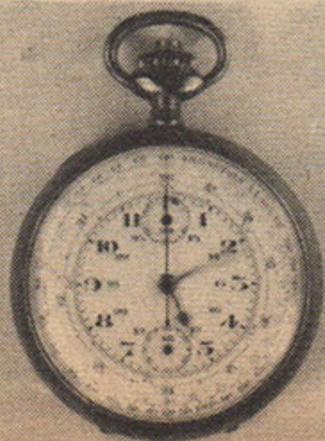
2°) Chaque passeport donne droit (en plus de ces 20.000 fr.) à une opération de change de 35.000 fr. (Banques). Il s'agit là du maximum annuel !

★

Enfin, n'oubliez pas la plaque de nationalité ovale blanche (hauteur : 80 mm) avec la lettre F en noir (épaisseur du trait : 15 mm). Toute autre interprétation n'est pas valable.

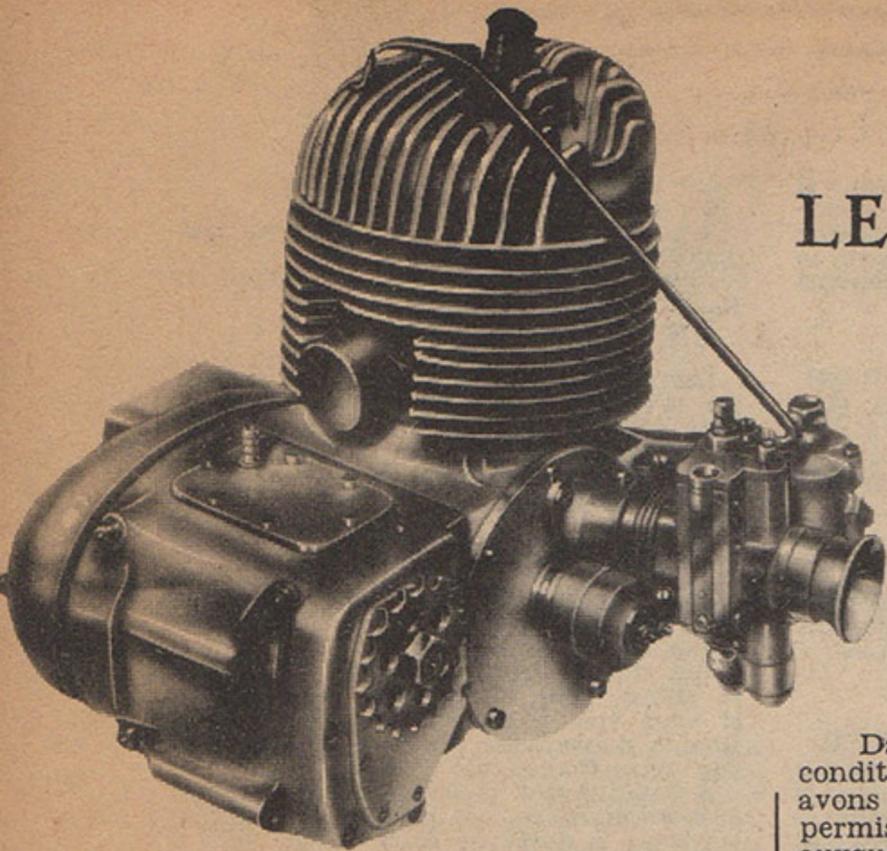
★

Et maintenant, chers lecteurs et lectrices, nous vous souhaitons bon voyage, bonnes et belles vacances !



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

Conditions sur demande



LES

IFA-MZ

"COMPÉTITION"

DE 1957

LA 125 CMC DE 1957

Le moteur 1957 de ce début de saison est fondamentalement le même que celui de l'an passé.

PUISSANCE ET RENDEMENT

Néanmoins, un certain nombre d'améliorations ont été apportées, qui font que maintenant on peut régulièrement escompter une puissance de 16 à 17 CV à la roue arrière, soit, en tenant compte d'un rendement des transmissions de 90 à 92 % (chiffre excellent, obtenu grâce à un usinage et à un montage très soignés), 17,5 à 18,5 - 19 CV au vilebrequin, les écarts se justifiant par les réglages différents qui peuvent être imposés, ou par l'état de tel ou tel moteur.

C'est là une puissance remarquable, de 140 à 150 CV/l au vilebrequin, très proche de celle obtenue par les double ACT d'usine italiens. Mais ce résultat prend toute sa signification quand on se souvient qu'il s'agit d'un monocylindre 2 temps... avec tous ses « caprices ».

★

Mais non seulement la puissance a été légèrement accrue par rapport à l'an passé. Il est plus intéressant encore de noter que cet accroissement de puissance a été obtenu avec une certaine réduction de régime, puisque la puissance maximum est maintenant obtenue à un régime de 8.300-8.400 t/m.

Enfin, le moteur jouit d'une certaine élasticité, puisque l'on peut estimer avoir la pleine puissance à partir de 7.600 t/m.

★

Dans le domaine du rendement intervient également la consommation spécifique du moteur. Et le chiffre obtenu est intéressant : 345-350 gr/CV.h (450 gr/CV.h en 1955), surtout qu'il n'est pas question ici, avec un 2 temps de compétition, de rechercher un réglage économique.

LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES

Comment ces améliorations notables ont-elles été obtenues ?

Encore une fois en travaillant sérieusement l'échappement, mais également en réévaluant le diagramme de distribution.

LE DIAGRAMME DE DISTRIBUTION

Mis à part l'admission, non pas réglée par le piston, mais par un distributeur rotatif, tout ce diagramme de distribu-

Dans notre précédent numéro, après avoir essayé de montrer dans quelles conditions travaille la sympathique équipe « compétition » de la IFA-MZ, nous avons laissé la parole à l'ingénieur Kaaden qui, au travers des expériences permises par la saison 1956, nous a retracé les difficultés et les problèmes auxquels il s'est heurté, en particulier les problèmes relatifs à l'échappement des deux temps.

A la suite de l'interview que ce même ingénieur nous a accordé lors du Grand Prix d'Allemagne, nous décrivons, dans ce présent numéro, les versions 1957 des 125 et 250 cmc. MZ compétition, soulignant encore quelques-uns des aspects techniques soulevés.

Mais ce qui caractérise fondamentalement ces petits deux temps, c'est le distributeur rotatif à l'admission. Aussi nous avons trouvé bon de réaborder et réétudier ce problème, l'éclairant de quelques chiffres que M. Kaaden nous a obligeamment fournis.

tion est maintenant symétrique, le vilebrequin étant à l'aplomb de l'axe du cylindre (ce n'était pas le cas avant).

Et nous avons, sur les modèles 1957, le diagramme suivant :

— durée angulaire d'échappement : 160°, ouverture et fermeture s'effectuant 80° avant et après le point mort bas.

— durée angulaire de transfert : 130°, ouverture et fermeture s'effectuant 65° avant et après le point mort bas.

Ainsi, l'échappement ouvre 15° avant les transferts, et ferme après eux évidemment de la même valeur.

★

A titre de comparaison avec un deux temps classique à bon rendement, don-

nons les durées du diagramme du 125 cmc Gnome et Rhône, développant 6,3 CV à la roue arrière.

— durée angulaire de l'échappement : 147°.

— Durée angulaire du transfert : 120°.

Le diagramme de la R4 n'étant pas absolument symétrique, l'échappement ouvre 13° avant le transfert, et ferme 14° après ce dernier.

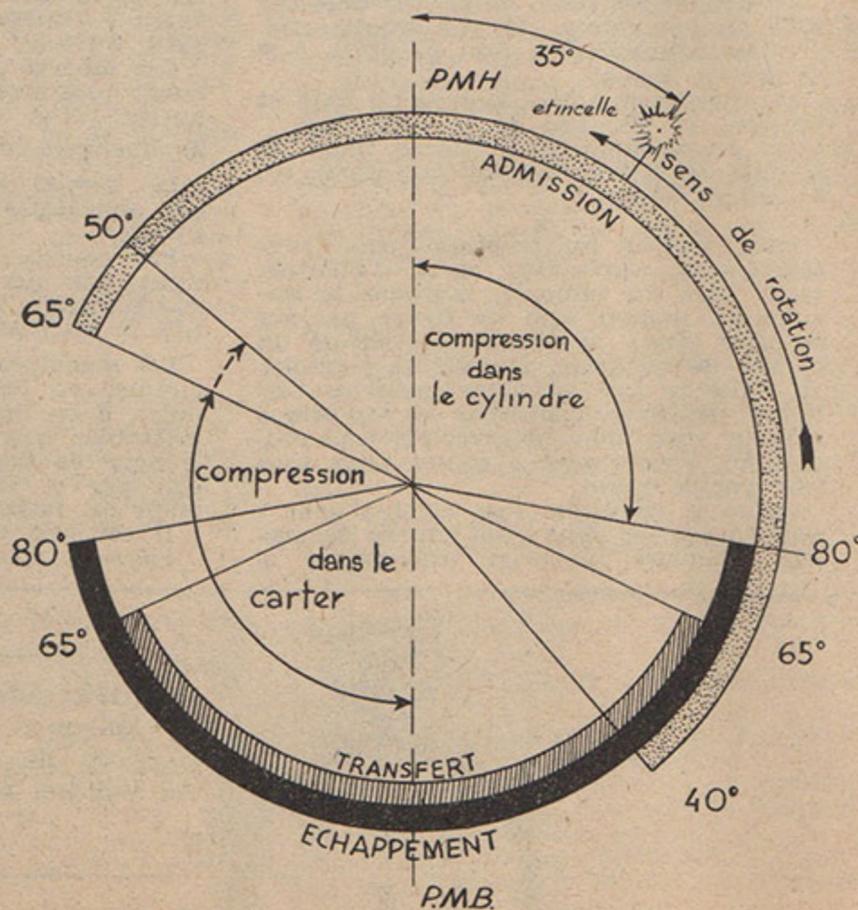
UN DISTRIBUTEUR ROTATIF D'ADMISSION

Mais ce qui caractérise essentiellement le 125 MZ compétition, c'est son distributeur d'admission rotatif à disque.

Notre étude sur les distributeurs pour

En haut : le dernier 125 cmc. compétition de la IFA-MZ, à simple échappement débouchant sur l'arrière, et à boîte 6 vitesses. Plaqué à droite dans le carter-moteur, sous le flasque boulonné, se trouve le disque distributeur d'admission. Le carburateur VEB de 27 mm débouche perpendiculairement au flasque. Sous le carburateur, le rupteur d'allumage en bout de vilebrequin.

A droite : le diagramme de distribution de ce moteur. On notera la longue durée d'admission (surtout durant la course ascendante du piston) obtenue grâce au distributeur.



moteur 2 temps datant de 18 mois (voir n° 1263), il nous semble bon de revenir sur ce sujet, ce que nous faisons par ailleurs, un peu plus loin.

Disons juste que grâce à ce distributeur, l'admission ouvre 140° avant le point mort haut, et ferme, selon la caractéristique de puissance que l'on veut obtenir, 50 à 65 degrés après le point mort haut (soit une durée d'admission de 190 à 205°).

De nouveau, à titre de comparaison, donnons les chiffres relatifs à la Gnome et Rhône R4 : l'admission ouvre 66° avant le point mort haut, ferme 68° après ce dernier, soit une durée totale de 134°.

ALIMENTATION

L'alimentation est assurée par un carburateur de 27 mm de passage des gaz.

Il s'agit là du carburateur V.E.B. d'Allemagne Orientale, à boisseau plat et dont l'ingénieur Kaaden nous a dit le plus grand bien, puisqu'avec un Dell'Orto « Racing », bien plus onéreux pour lui, il n'obtint pas de meilleurs résultats.

LES AVANTAGES D'UN ALLUMAGE BATTERIE

C'est en cours de saison 1956 que l'allumage magnéto (qui développait une puissance de 30 watts) fut abandonné au profit d'un allumage batterie dont la bobine comme le rupteur ont été largement calculés, pour un régime de 10.000 t/m.

★

Pourquoi un allumage batterie ? Non pas tant que l'entraînement de la magnéto exige une puissance notable (la magnéto elle-même ne consomme que 0,04 CV), mais pour deux raisons essentielles.

★

D'une part, et ceci est bien connu, l'allumage par batterie fournit, à bas régimes, une étincelle beaucoup plus « chaude », enflammant plus facilement et plus rapidement l'émulsion : d'où démarrages plus faciles.

Mais ceci ne se vérifie pas seulement à bas régimes, puisqu'avec l'allumage par magnéto, l'étincelle devait se produire entre 50 et 60° avant le point mort haut du piston, alors qu'avec l'allumage par batterie, cette avance a pu être réduite à 35° (3 mm de la course du piston).

★

Mais intervient un autre facteur, en général assez peu connu.

Malgré un calage méticuleux — d'après M. Kaaden qui fit, à ce sujet, des essais systématiques à Zschopau — il est impossible, avec une magnéto, d'obtenir un point d'allumage précis, qui soit constamment le même. Par rapport au point théorique, les essais ont prouvé que le point réel d'allumage pouvait varier de 2 millimètres de la course du piston, dans un sens comme dans l'autre. Donc tout réglage, quelque méticuleux qu'il fût, fut toujours d'une imprécision terrible.

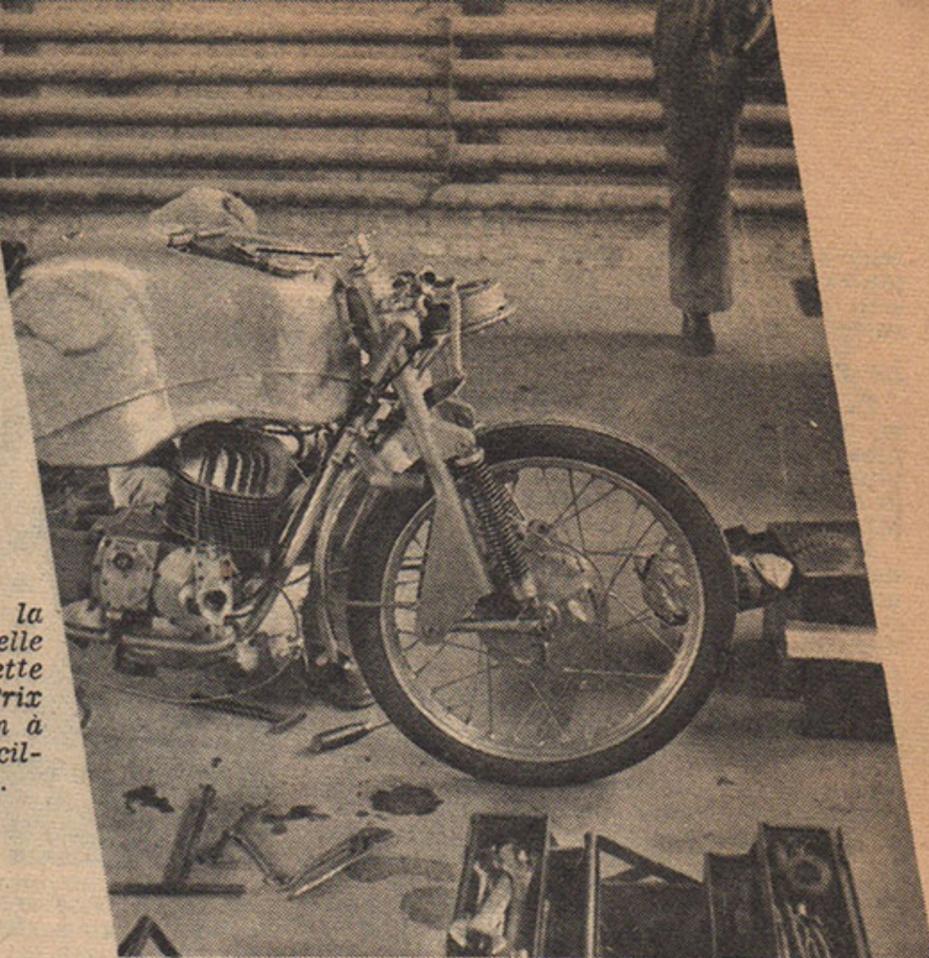
Par contre, avec un allumage batterie, le point d'allumage réel correspond toujours exactement avec le point d'allumage théorique.

★

Enfin, pour en terminer avec ce chapitre, signalons que la 125 MZ de compétition a une avance fixe comme de très nombreux 2 temps, de 35° comme nous l'avons signalé. Cette faible valeur est d'ailleurs un signe de la valeur du remplissage du cylindre, ainsi que de la bonne turbulence assurée par la forme donnée à la chambre de combustion de la culasse.

Sur ce dernier point, d'ailleurs, de nombreux essais ont été faits, depuis la forme en « bombe de chasse » jusqu'à la culasse hémisphérique. Une forme type « casquette de jockey » s'est avérée, jusqu'ici, la plus intéressante.

Carénage enlevé, la 125 cmc. telle qu'elle se présentait, cette année, au Grand Prix de la Sarre. Version à fourche à bras oscillants semi-longs.



BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

Dans ce bloc-moteur à 6 rapports, la TRANSMISSION PRIMAIRE est assurée par des pignons à taille droite, donnant une démultiplication de 2,32 à 1.

L'EMBRAYAGE, dont les disques multiples sont serrés par 6 ressorts hélicoïdaux, fonctionne dans l'huile.

★

LA BOITE DE VITESSES est à 6 rapports, ainsi que déjà dit, les pignons étant de module 1,75.

Étage ment sensiblement « géométrique » (sensiblement, car des problèmes d'usinage, d'écartement constant entre les 2 arbres de la boîte en cascade, font que la donnée ne peut être qu'approximative).

Un étage ment géométrique signifie que les rapports 1^{re}/2^e, 2^e/3^e, 3^e/4^e, 4^e/5^e et 5^e/6^e sont très sensiblement égaux entre eux, ce qui se traduit, à la conduite, par le fait suivant. En montant vos vitesses, ayant poussé votre régime à 8.000 t/m, en passant le rapport suivant supérieur, votre régime tombera, par exemple, à 6.800 t/m... et ceci que vous passiez de 1^{re} en 2^e, ou de 3^e en 4^e, ou de 4^e en 5^e, etc...

★

L'ingénieur Kaaden n'ayant en tête, lors de l'interview qu'il nous a accordée, que les rapports internes de 6^e (0,95 à 1, donc intérieurement surmultiplié) et de 1^{re} (2,16 à 1, soit 44 % de la 6^e), on peut,

sans grande erreur, estimer les rapports intermédiaires aux valeurs suivantes :

En 5^e : 1,12 à 1 (84,9 %) — en 4^e : 1,32 à 1 (72 %) — en 3^e : 1,555 à 1 (61 %) — en 2^e : 1,835 à 1 (51,8 %).

★

Cette boîte à 6 vitesses donne maintenant complète satisfaction, ses défauts de jeunesse ayant été surmontés.

LA PARTIE CYCLE

Le cadre est demeuré le même que l'an passé, et il en est de même pour les suspensions oscillantes.

NOUVEAUX ANCRAGES DE FREINS

Par contre, pour la fourche à bras oscillants semi-longs, essayée l'an dernier, une modification a été apportée à l'ancrage du frein avant. Afin d'éviter le cabrage de la machine lors des freinages, l'ancrage ne se fait plus sur le bras lui-même, mais par l'intermédiaire d'un parallélogramme déformable.

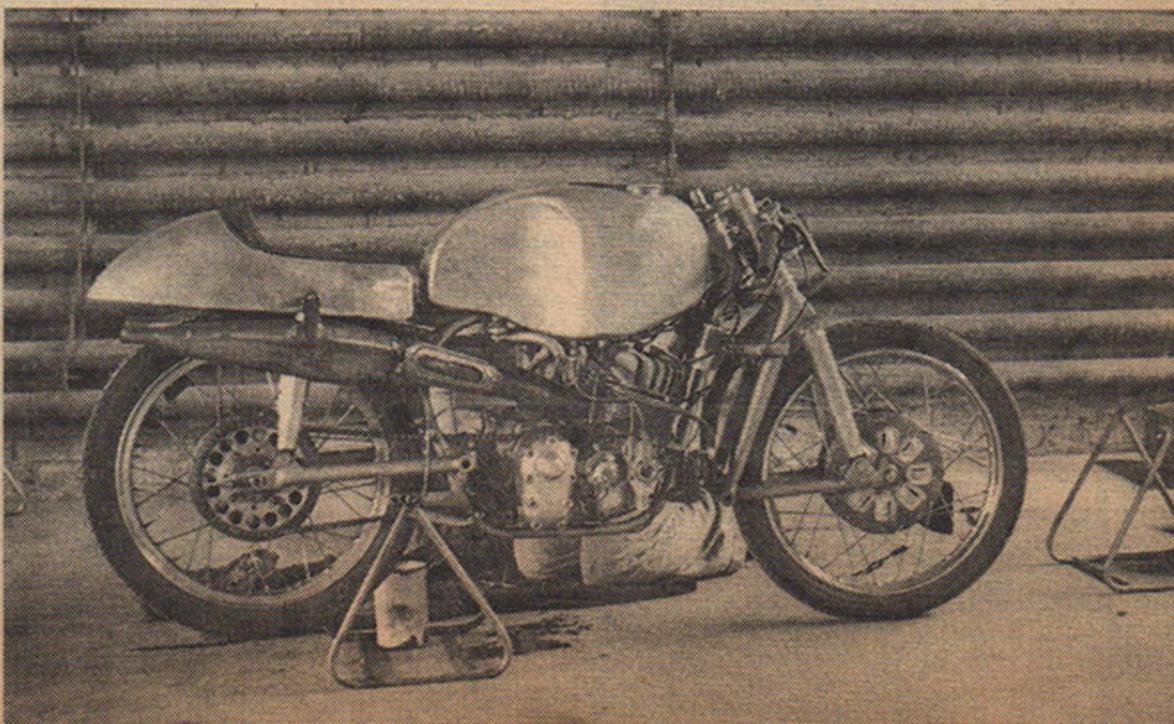
Egalement un ancrage modifié du frein arrière, celui-ci se faisant maintenant à l'articulation de la suspension oscillante.

DES FREINS RENFORCES

En raison de l'absence de frein-moteur sur un deux temps, en raison de la vitesse accrue grâce à un carénage mieux étudié et à un moteur plus puissant, un nouveau soin a été apporté aux freins.

Et ainsi, le diamètre interne des moyeux-freins est passé de 150 à 160 mm (des double-cames, évidemment), alors que la largeur des garnitures est main-

Même date et même endroit, la bicylindre de 250 cmc. avec fourche Earles et frein avant ventilé par turbine.



tenant de 35 mm contre 25 (pour des jantes de 19 pouces). De plus, ces freins sont maintenant ventilés par une petite turbine interne.

LE CARENAGE

Dans le cadre de la technique actuelle et de la recherche de vitesses toujours plus élevées, une attention de plus en plus grande est portée au carénage. Et, évidemment, les ingénieurs de la IFA-MZ ne font pas exception à la règle.

Mais, ainsi que nous l'avons souligné dans notre précédent numéro, l'Allemagne Orientale ne dispose plus d'aucune soufflerie aérodynamique, ce qui est évidemment un handicap des plus sérieux pour l'ingénieur Kaaden qui ne peut procéder que par des essais empiriques sur route (mesure du temps nécessaire pour passer, en roue libre, d'une vitesse déterminée à une autre, inférieure). Aussi, est-il clair que le carénage de la IFA-MZ est encore loin de valoir celui des machines italiennes ou de l'Allemagne Occidentale. M. Kaaden lui-même le sait, estimant que la vitesse de pointe de 175 kmh (145 à 150 en 1955) est notablement insuffisante eu égard aux 16-17 CV développés à la roue arrière.

LE POIDS

A nu, sans carénage et sans essence, la 125 IFA pèse 70 kg, soit, grosso-modo, une dizaine à une quinzaine de kg de moins que les 125 double ACT italiennes. Le carénage, pour sa part, fait 7 kg.

UN MOTEUR HORIZONTAL AUX ESSAIS

Parallèlement aux améliorations apportées en permanence aux 125 cmc utilisés, des essais sont faits avec un 125 cmc horizontal (à l'image, un peu, de feu le 125 cmc DKW), afin de pouvoir abaisser la machine, de réduire encore son maître-couple.

Mais de grosses difficultés apparaissent dans la carburation, l'essence s'émulsionnant dans la cuve tant que le moteur n'a pas atteint un régime déjà bien élevé. Il y a donc une instabilité dans le rendement du moteur aux moyens régimes. Néanmoins, les essais vont être continués.

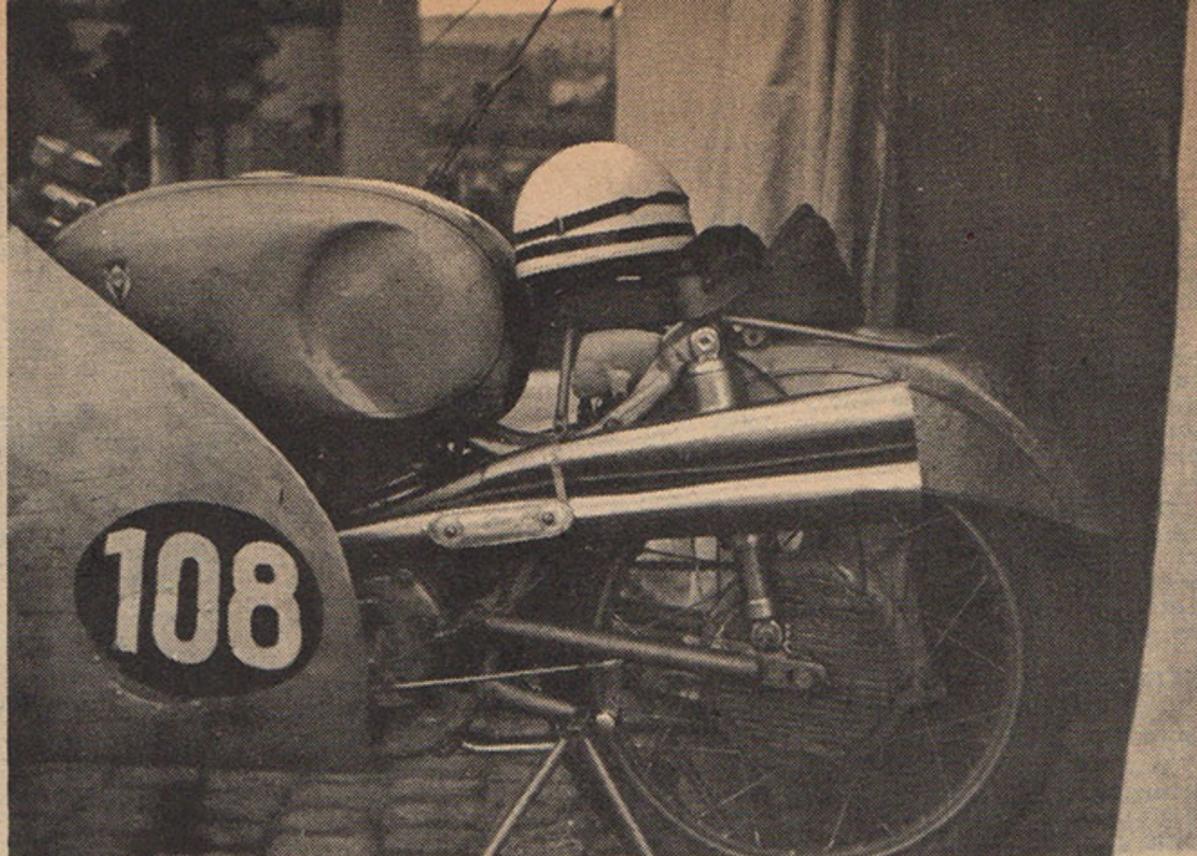
QUELQUES SUCCES

Pour en terminer avec cette 125 cmc, donnons un rapide palmarès de la saison 1957.

En début de saison, à Halle, en Allemagne Orientale, 3 IFA-MZ terminent en tête, avec Degner, Fuegner et Musiol. Le 12 mai, au Grand Prix de la Sarre, Degner et Fuegner terminent premier et second.

Le 19 mai, au Grand Prix d'Allemagne, contre les 125 double ACT d'usine italiennes, Fuegner est quatrième, et Degner est sixième.

Le 26 mai, à Leipzig, Degner est de nouveau premier, alors que Fuegner s'assure une place de troisième.



Enfin, à Tubbergen, en Hollande, le 10 juin, Degner réitère, Fuegner faisant deuxième.

LA 250 CMC DE 1957

Ce n'est pas d'aujourd'hui que la IFA-MZ s'essaie dans la catégorie des 1/4 de litre. Et déjà, à l'issue du Grand Prix de la Sarre de 1955, nous faisons une sommaire description de la 250.

★

Fondamentalement, le moteur est resté le même cette année, mais toute une série de modifications lui ont été apportées, qui ont permis d'améliorer son rendement. Evidemment, ces modifications sont le fruit des travaux, recherches, améliorations concernant la 125 cmc.

LE MOTEUR

Il s'agit donc toujours d'un twin deux temps « carré » (54x54) obtenu par la juxtaposition de 2 moteurs de 125 cmc.

Alimentation par 2 carburateurs et 2 distributeurs d'admission par disques rotatifs. Et, comme pour la 125 cmc, le double échappement par cylindre (donc 4 pour ce twin) du modèle 1955 a fait place à un simple échappement.

TRANSMISSION PRIMAIRE

Curieuse est la transmission primaire, qui, comme sur les 4 cylindres italiennes, se fait entre les 2 cylindres.

Embrayage à 5 disques liège, travaillant toujours dans l'huile.

UNE BOITE A 6 VITESSES...

MAIS A VERROUILLAGE A BILLES

La boîte de vitesses, à 6 rapports, est, actuellement, la grosse source d'ennuis de cette machine.

En effet, au lieu d'un crabottage classique, tel celui utilisé sur la 125, nous

avons ici un verrouillage à billes. Et chacun sait qu'un tel verrouillage, très élégant, d'un encombrement réduit, ne peut convenir sans histoire que pour des puissances relativement réduites, de l'ordre de 15 CV sensiblement.

PARTIE CYCLE

Cadre double berceau, même type de suspension que pour la 125, mais des freins double-came plus importants, de 200 mm de diamètre.

LA IFA VEUT FAIRE MIEUX

La puissance obtenue est actuellement de 29 CV à la roue arrière. C'est là un chiffre intéressant, dépassant celui d'une 250 NSU « Sport-Max » Standard.

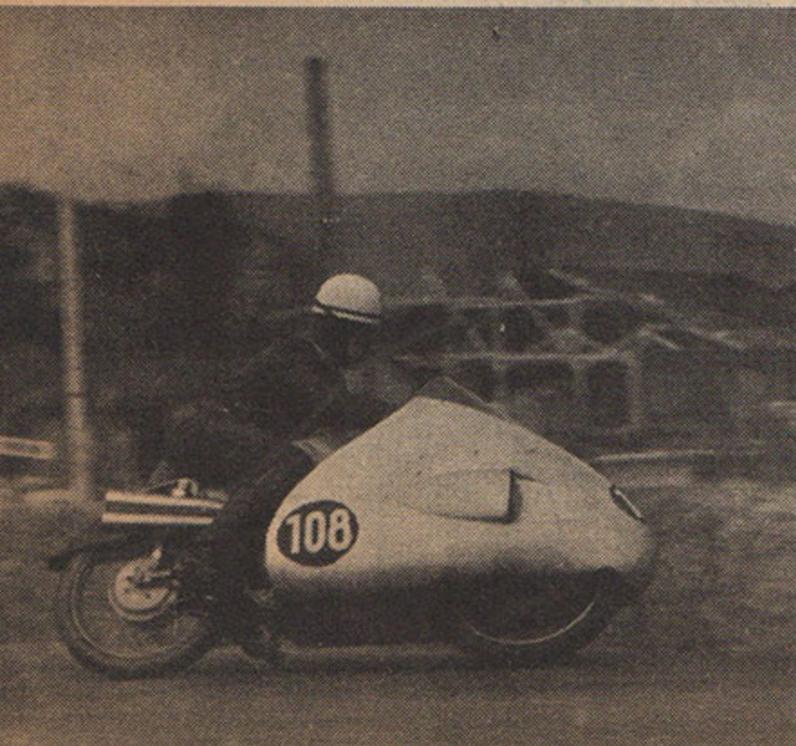
Mais M. Kaaden n'est pas satisfait. D'après une simple règle d'arithmétique, disant que 2 fois 16 font 32 et 2 fois 17 font 34, et sachant que le couplage de 2 monos 2 temps peut permettre une puissance plus élevée que la simple addition des puissances unitaires de chaque cylindre, il est clair que le chef du département course de la IFA est en droit d'exiger plus de 29 CV.

Mais nous ne doutons pas qu'un travail systématique permettra non seulement d'accroître la puissance du moteur, mais également de se débarrasser des ennuis de boîte qui, jusqu'ici, ont empêché la 250 MZ de manifester ses pleines possibilités.

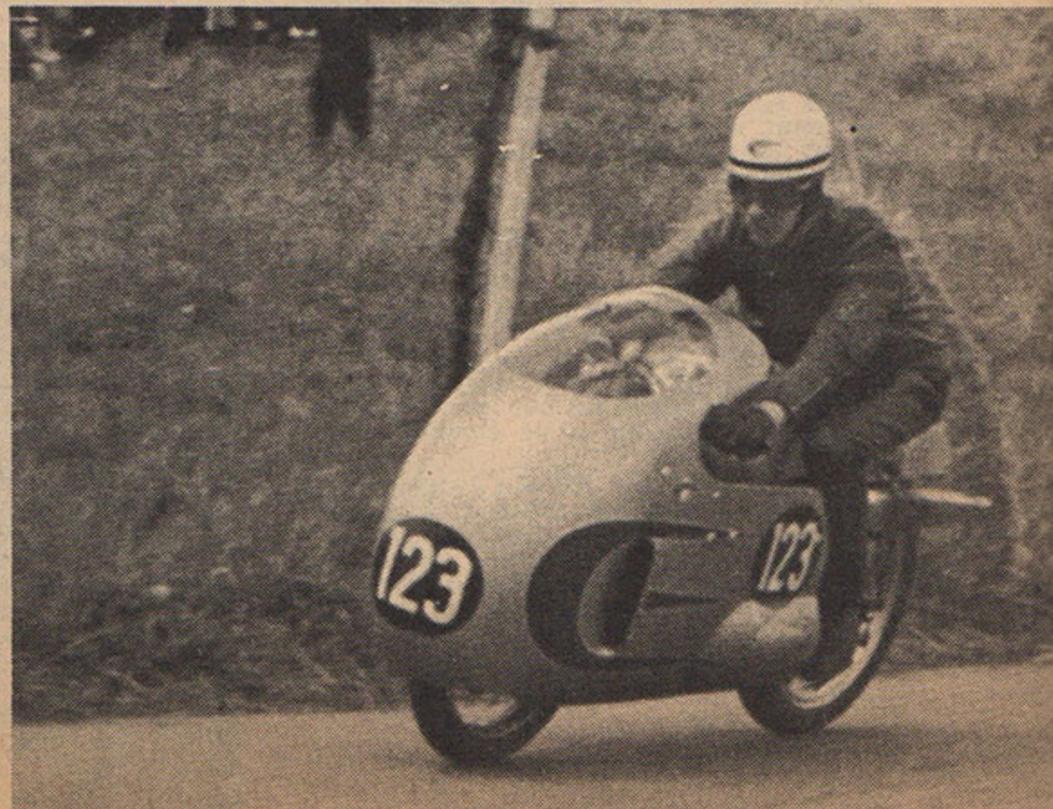
★

Néanmoins cette machine, tout dernièrement, à Tubbergen, a prouvé ce dont elle pouvait être capable, puisqu'elle réussit, pilotée par Fuegner, à terminer première, devant un lot de 250 NSU pilotées par les meilleurs allemands.

J. B.



En haut : la 250 telle qu'elle se présentait en 1955 : 24 CV à la roue arrière, double échappement par cylindre, boîte 4 vitesses. - En bas : Fuegner, en course, nous montre l'évolution du carénage de cette quart de litre, entre 1955 (à gauche) et 1957 (à droite).



AYANT FAIT SES PREUVES SUR LES IFA-MZ COMPÉTITION ...

LE DISQUE DISTRIBUTEUR ROTATIF D'ADMISSION SUR LES DEUX TEMPS

Tant dans l'analyse que fait M. Kaaden sur sa 125 cmc de 1956 que dans notre étude sur la version 1957 de la IFA-MZ, il apparaît que l'excellent rendement de ce petit 2 temps doit beaucoup à son distributeur d'admission se présentant sous forme d'un disque.

Il s'agit là d'un problème technique intéressant, car un tel distributeur permet de se libérer du diagramme symétrique d'admission qui limite beaucoup les possibilités d'un 2 temps.

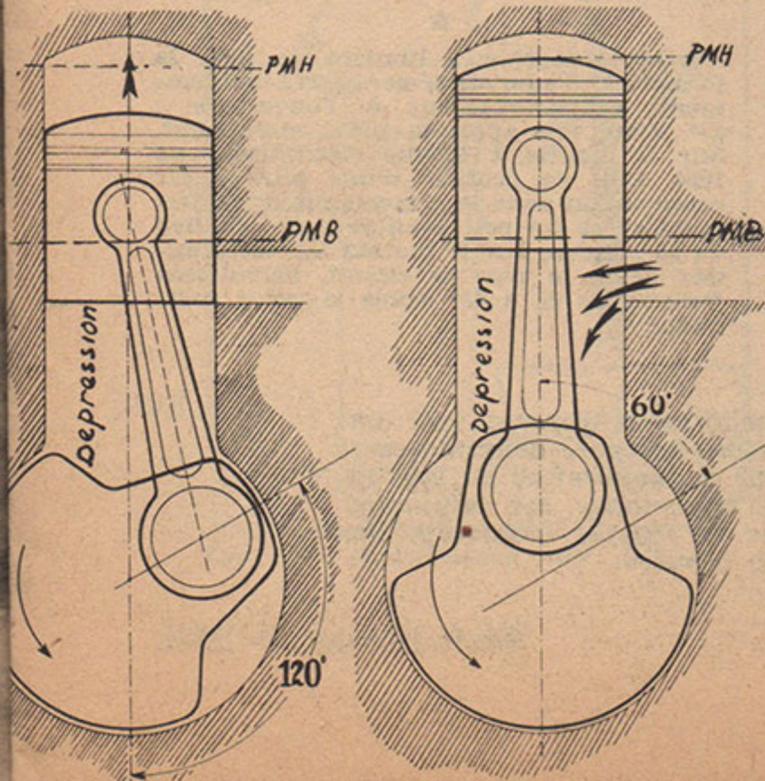
LE CLASSIQUE DIAGRAMME SYMÉTRIQUE D'ADMISSION

Mais afin de mieux comprendre les avantages que peut fournir une distribution rotative à l'admission, il est bon de voir comment s'effectue le processus de l'admission sur un 2 temps classique à lumière. Pour simplifier, et bien que leur rôle soit loin d'être négligeable, nous laisserons totalement de côté les phénomènes pulsatoires.

UNE DEPRESSION, DANS LE CARTER-MOTEUR, MAL UTILISÉE

Prenons la course montante du piston. Pendant un temps assez long, la lumière d'admission est masquée par la jupe du piston, et ce n'est que lorsque ce dernier a parcouru une très grande partie de sa course ascendante (en moyenne les 3/4) que la lumière d'admission s'ouvre.

Course ascendante du piston dans un deux temps classique à lumière d'admission. Malgré une dépression qui croît dans le carter-moteur (puisque le piston monte), la lumière d'admission n'est pas encore ouverte. Elle ne le sera totalement que quand le piston sera au point mort haut.



Durant cette course montante du piston, il se crée dans le carter-moteur (étanche puisqu'il s'agit d'un 2 temps) et sous le piston, une dépression de plus en plus grande au fur et à mesure que le piston s'élève (jusqu'à démasquage de la lumière d'admission). Cette dépression représente d'ailleurs, ici, une résistance supplémentaire à vaincre pour l'énergie emmagasinée dans le volant, puisqu'elle freine la remontée du piston.

Mais durant ces 3/4 de la course ascendante du piston, cette dépression n'a pu servir à remplir le carter-pompe en gaz frais, puisque la lumière d'admission est toujours masquée. Ce n'est que dans le dernier quart (supérieur) de la course du piston que le carter-moteur se remplira, et encore seulement après que la colonne gazeuse ait été mise en mouvement, ait été accélérée.

Donc, pour un bon remplissage du moteur, il faudrait que la lumière d'admission s'ouvre peu après le moment où le piston attaque, dès le point mort bas, sa courbe ascendante.

LE CARTER-MOTEUR PEUT ENCORE SE REMPLIR, MEME APRES QUE L'ON AIT FRANCHI LE POINT MORT HAUT

Le piston ayant atteint son point mort haut et amorçant son mouvement de descente — et la lumière d'admission étant toujours ouverte — il n'y a plus de dépression dans le carter-moteur. Néanmoins ce dernier se remplit encore durant un certain temps pour 2 raisons qui sont intimement liées, mais que, pour des raisons de clarté, nous séparerons.

D'une part, la colonne des gaz frais arrivant du carburateur dans le carter-pompe est dotée d'une certaine énergie cinétique, donc d'une pression dynamique. Tant que celle-ci sera plus élevée que la surpression « statique » croissante régnant dans le carter-moteur, celui-ci continuera à se remplir.

D'autre part, cette compression statique dans le carter-moteur croît plus ou moins proportionnellement avec la course descendante du piston. Or la course du piston ne varie pas du tout proportionnellement à la rotation du vilebrequin, surtout au voisinage du point mort haut (donc pour 11 % de la rotation de ce dernier entre le point mort haut et le point mort bas), le piston n'est descendu que de 3,8 % de sa course ; pour une rotation de 40° (22,2 %), le piston n'est descendu que de 14,3 % et ce n'est que pour une rotation de 65° (36,2 %), que le piston a parcouru 34 % de sa course descendante.

Ainsi, la compression « statique » au sein du carter-pompe ne commence à croître sérieusement que lorsque le pis-

ton est descendu d'une certaine valeur, correspondant à une rotation assez importante du vilebrequin.

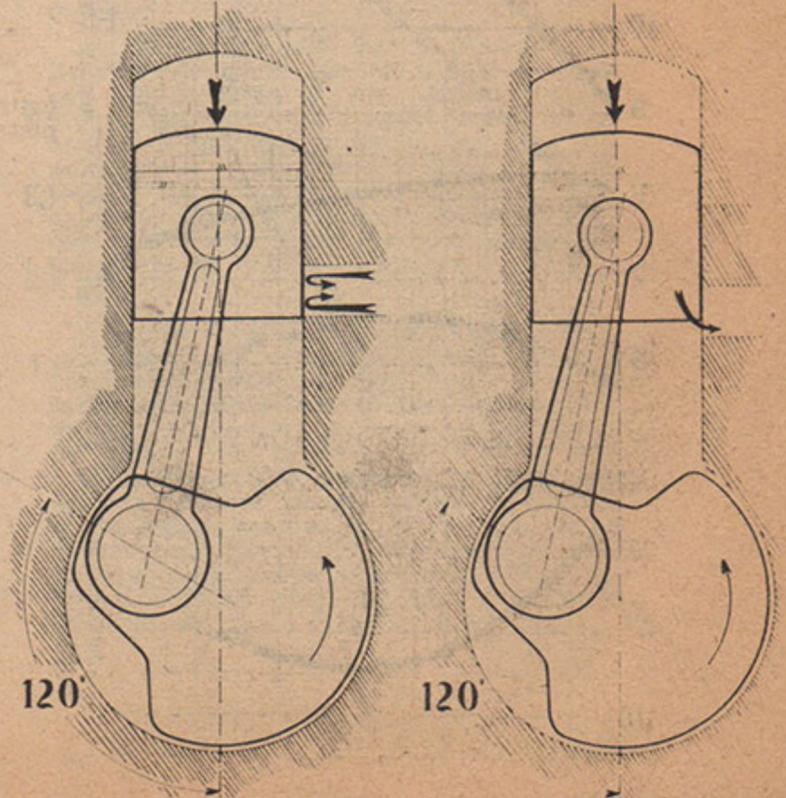
IL FAUT FERMER L'ADMISSION AU BON MOMENT

Le but à l'admission étant de pouvoir remplir au mieux le carter-moteur, il faudrait, à cette fin, que la lumière d'admission ferme au moment où la pression dynamique de la colonne de gaz frais devient égale à la surpression statique régnant dans le carter-moteur.

Mais il ne s'agit pas là de valeurs fixes. L'énergie cinétique, la pression dynamique des gaz frais pénétrant dans le carter-moteur sont, pour toutes autres choses égales, fonction du régime moteur. Donc, pour un régime de 8.000 t/m, il faudrait fermer plus tard la lumière d'admission que pour un régime de 4.000 t/m.

Comme on ne peut faire varier l'instant de fermeture sur un moteur donné, l'instant choisi ne correspondra qu'à un régime déterminé. Pour un régime inférieur, la surpression statique dans le carter-moteur étant supérieure à la pression dynamique du flux de gaz frais, ces derniers seront partiellement refoulés vers le carburateur. Pour un régime supérieur, la lumière fermant trop tôt, le remplissage du carter-moteur ne sera pas complet.

Course descendante du piston dans un deux temps classique à lumière d'admission. Si la fermeture de la lumière par le piston est prématurée, le remplissage est incomplet. Si la fermeture se fait trop tard, il y aura refoulement vers le carburateur.



D'autre part, la pression statique à l'intérieur du carter-moteur est également fonction de la charge gazeuse qui y a déjà pénétré. Plus important aura déjà été le remplissage, et plus élevée sera cette pression statique : ces 2 phénomènes sont intimement liés.

LA PRECOMPRESSION DANS LE CARTER-POMPE

La course descendante du piston, dans un 2 temps, joue encore un autre rôle fondamental.

Une fois la lumière d'admission fermée, le piston, en descendant, comprime les gaz frais dans le carter-moteur, ce qui leur permettra, à l'ouverture du transfert, de pénétrer dans le cylindre. (C'est d'ailleurs en raison de ce rôle aspirateur et refouleur du piston associé au carter-moteur que ce dernier est souvent appelé, sur un 2 temps, « carter-pompe ». Egalement le terme de précompression dans le carter).

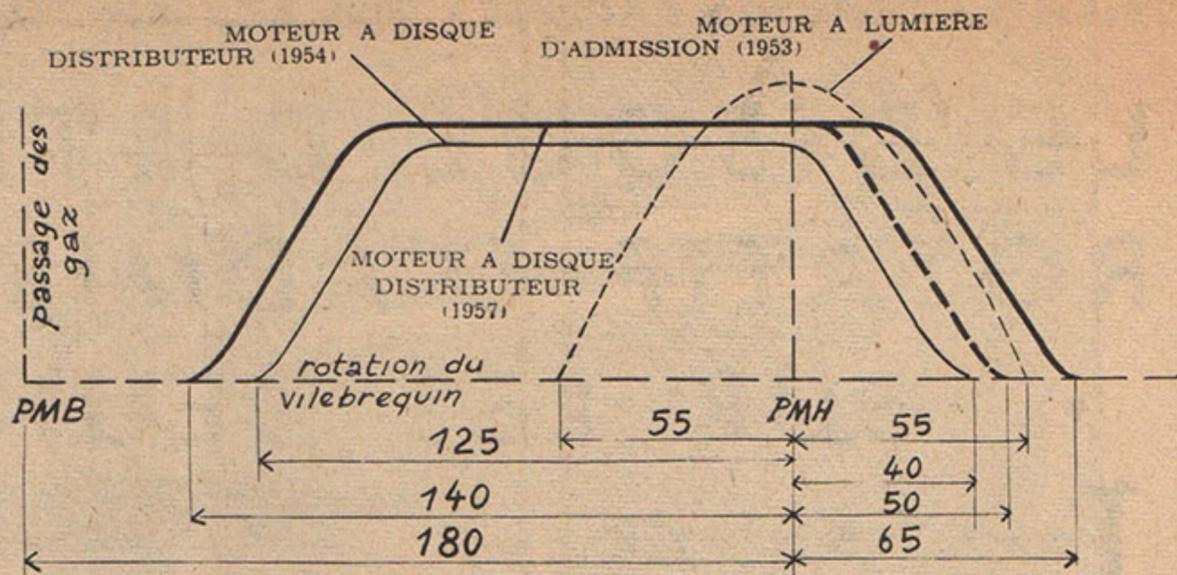
Pour une même charge gazeuse admise, il est évident que la pression dans le carter-moteur sera plus élevée si toute la la course descendante du piston sert à cette compression, que si seule une fraction de cette course est utilisée.

Donc, autre aspect de ce problème complexe de l'admission sur un deux temps, plus la lumière d'admission ferme tard, et moins est élevée, pour une même charge gazeuse admise, la compression dans le carter-moteur, l'écart pouvant même se chiffrer à 12 % entre des lumières fermant respectivement à 30 et 75° après le point mort haut.

LES LIMITES D'UN 2 TEMPS CLASSIQUE, A DIAGRAMME D'ADMISSION SYMETRIQUE

Mais jusqu'ici, nous avons envisagé séparément chacune des phases : montée du piston et ouverture de la lumière d'admission — redescende du piston et fermeture de la lumière.

Pour l'ouverture de la lumière d'admission, nous avons trouvé que celle-ci devrait se faire presque immédiatement après le point mort bas. Quant à la fermeture de cette lumière, elle devrait s'o-



Diagrammes d'admission comparés des IFA compétition de 1953 (à lumière), de 1954 et 1957 (à distributeur). On voit nettement l'avantage procuré par le distributeur, permettant une durée bien plus longue, gagnée surtout durant la montée du piston. De plus, l'ouverture totale est bien plus rapidement atteinte.

pérer suivant le régime du moteur, mais de toute façon, entre 30 et 75° de rotation du vilebrequin après le point mort haut.

Mais n'oublions pas que, dans un deux temps classique à distribution par lumières, tous les diagrammes (et en particulier celui de l'admission) sont symétriques. Cela signifie qu'ouverture et fermeture de la lumière d'admission se font pour un même angle de rotation du vilebrequin par rapport au point mort haut, soit avant ce dernier (ouverture), soit après (fermeture). Et nous voici immédiatement limité dans le choix de la détermination du diagramme d'admission.

— Ou bien l'on ouvrira très tôt la lumière d'admission, afin que le remplissage se fasse au mieux durant la montée du piston. Mais alors, lors de sa course descendante, ces gaz frais seront refoulés au carburateur, et en même temps, la précompression dans le carter sera extrêmement faible.

— Ou bien, afin d'éviter les refoulements au carburateur et pour obtenir une bonne compression dans le carter-pompe, la lumière d'admission devra se fermer assez tôt. Mais alors, cette lumière ouvrira tard et ne permettra pas un remplissage complet.

RESUMONS-NOUS

Ainsi, de l'analyse critique que nous venons de faire sur l'admission dans un 2 temps classique, il ressort que :

- pour assurer un bon remplissage du cylindre durant la course ascendante du piston,
- pour utiliser au mieux l'énergie cinétique de la colonne des gaz frais,
- pour pouvoir compresser au mieux ces gaz dans le carter-pompe avant leur passage dans le cylindre, par l'intermédiaire des transferts,

Il faut :

- pouvoir commencer l'admission peu après le passage du piston à son point mort bas,
- et, en même temps, terminer l'admission quelques temps (ni trop, ni trop peu), après le passage du piston par son

point mort haut (suivant le régime que l'on veut imposer à son moteur).

Pour cela, il faut pouvoir se libérer du diagramme symétrique à l'admission. Il faut donc que l'admission soit réglée par un organe indépendant du piston, un organe qui permette ouverture et fermeture de l'admission chacune au moment voulu, quelle que soit la position du piston.

LA SOLUTION : LE DISTRIBUTEUR ROTATIF

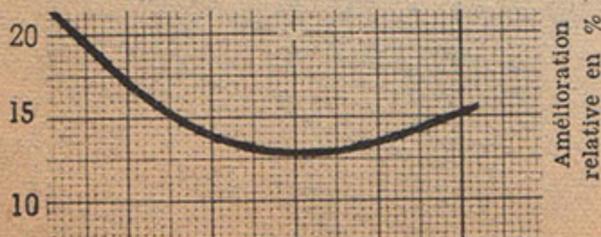
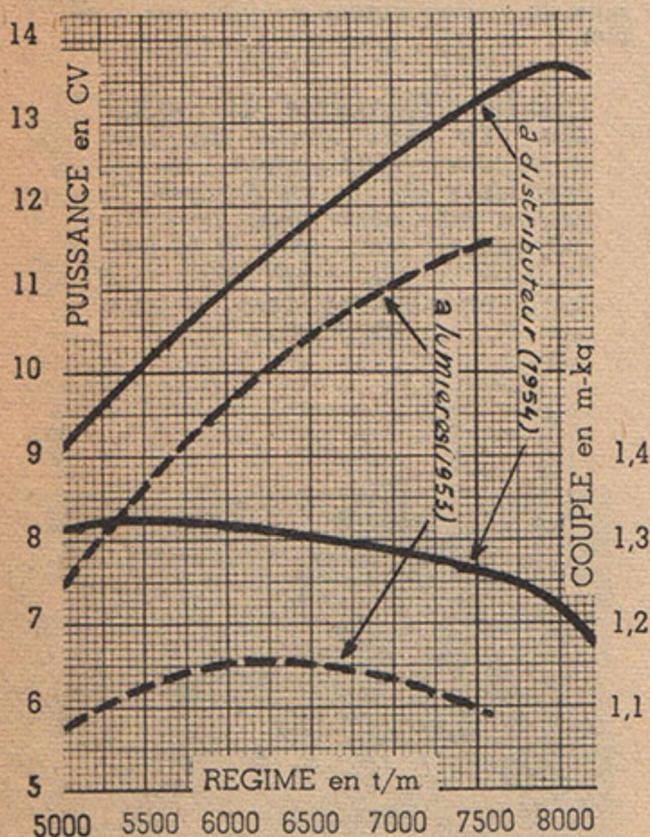
Le distributeur d'admission — qu'il s'agisse d'un boisseau rotatif ou d'un disque distributeur (cas de la 125 MZ-IFA) — solidaire directement (cas de la MZ) ou indirectement du vilebrequin — permet d'obtenir un diagramme d'admission « réglé » par la rotation de ce dernier, indépendamment de la position correspondante du piston dans le cylindre.

TROIS DIAGRAMMES COMPARES

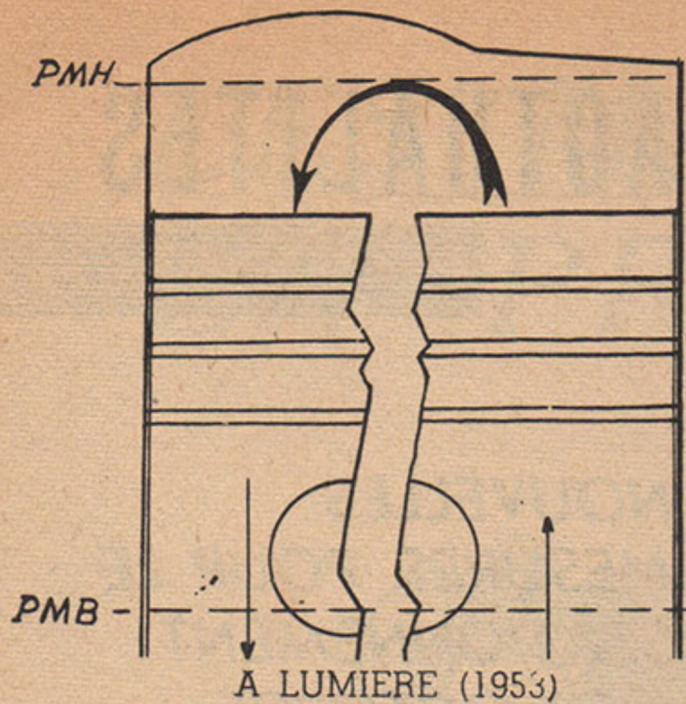
Prenons, à titre d'exemple, les diagrammes d'admission fournis par 3 versions de la 125 IFA-MZ.

Avec le modèle à lumière d'admission (donc système classique) de 1953, l'admission ouvre 55° de rotation du vilebrequin avant le point mort haut. Avec le modèle 1954 à disque distributeur rotatif, cette ouverture est très notablement avancée : 125°. Et avec le modèle de ce début de saison 1957, c'est 140° avant le point mort haut qu'ouvre l'admission.

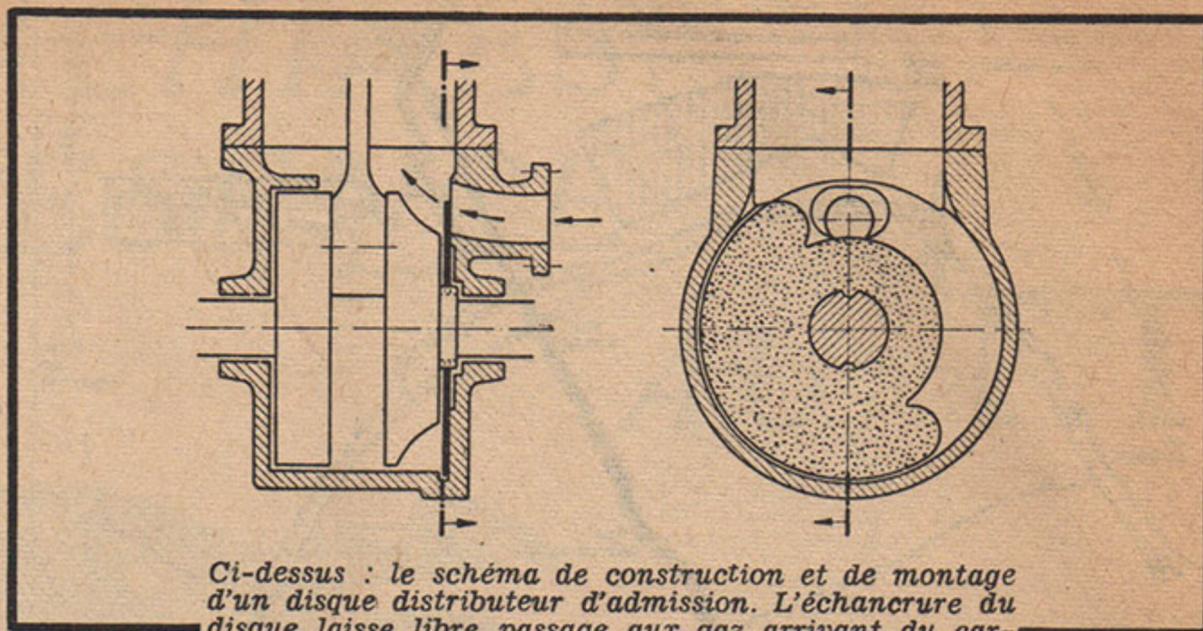
Avec le moteur à lumière de 1953, la fermeture d'admission se faisait, évidemment, symétriquement à l'ouverture : 55°, cette fois après le point mort haut. Sur le modèle à disque distributeur de 1954, afin de profiter d'une plus ample compression dans le carter-moteur, la fermeture est un peu avancée : 40° au lieu de 55°. Enfin, sur le moteur de cette année, selon le type de circuit, l'admission fermera de 50 à 65° après le point mort haut.



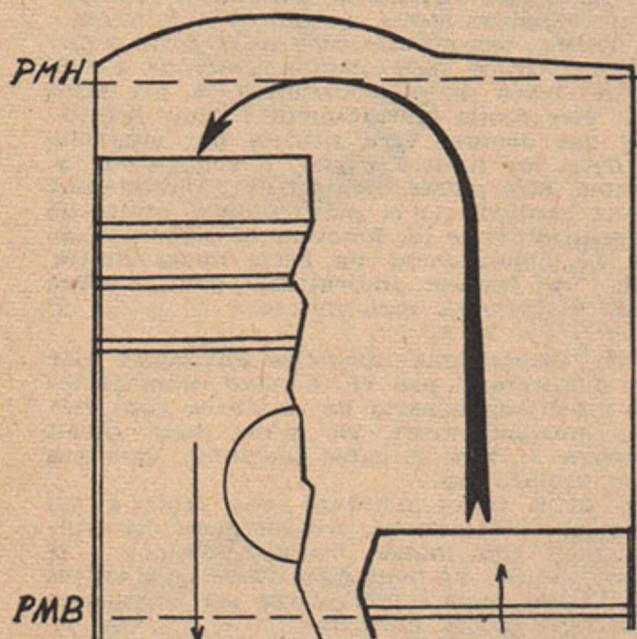
Pour mieux juger de l'amélioration apportée par un distributeur rotatif, nous avons comparé deux moteurs successifs de la IFA, de 1953 (à lumière) et de 1954 (à distributeur). Le gain est d'importance, son minimum étant de 13 % au régime de couple maximum du moteur à lumière.



Phase d'admission, en fonction de la course du piston pour un moteur à lumière d'admission ouvrant et fermant 55° avant et après le point mort haut.

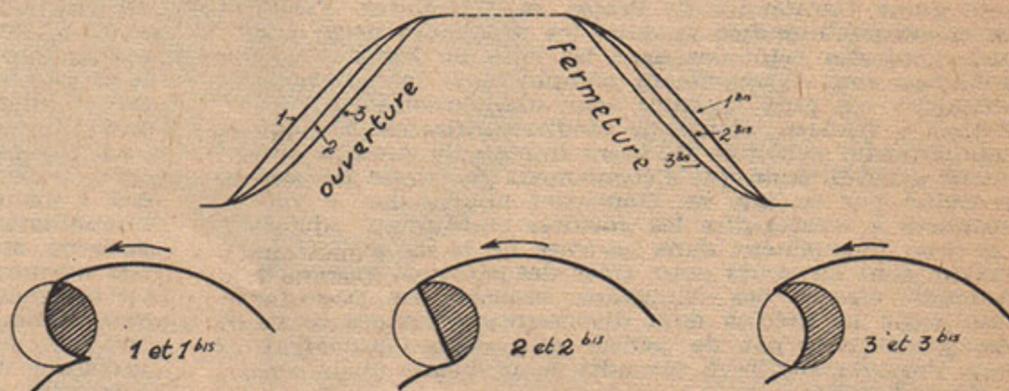


Ci-dessus : le schéma de construction et de montage d'un disque distributeur d'admission. L'échancrure du disque laisse libre passage aux gaz arrivant du carburateur. Le distributeur, logé dans le carter-moteur, est appliqué contre un flasque du vilebrequin.



A DISQUE ROTATIF (1954)

Phase d'admission en fonction de la course du piston pour le moteur à distributeur d'admission de 1954.



Selon la forme donnée aux extrémités de l'échancrure, le canal d'admission est obturé et fermé plus ou moins vite. Différentes combinaisons sont évidemment possibles.

Ainsi, comme le montrent ces exemples, avec un distributeur d'admission, cette dernière peut ouvrir peu après le point mort bas (40°), et fermer plus tôt, ou sensiblement à la même valeur qu'avec une classique « distribution » par piston.

DES DUREES D'ADMISSION PLUS LONGUES

Et non seulement ce distributeur d'admission permet de choisir plus judicieusement les points d'ouverture et de fermeture, il permet également de prolonger la durée totale de l'admission : 110° sur le moteur à lumière d'admission de 1953 — 165° sur celui à distributeur de 1954 — 190 à 205° (oui, plus d'une course de piston) sur le moteur de 1957.

★

Mais ceci n'est pas seulement vrai pour la durée angulaire d'ouverture. En effet, un autre avantage de la distribution rotative par disque (et illustrée dans le diagramme joint) est que la section de passage des gaz frais venant du carburateur est presque immédiatement totalement ouverte, ce qui, dans le cas d'un 2 temps classique, n'est obtenu que quand le piston est à son point mort haut (pour les autres positions du piston, la lumière d'admission étant plus ou moins obturée).

LE DISQUE DISTRIBUTEUR

Parmi les divers types de distributeurs d'admission (voir MR 1263), la solution par disque rotatif (voir illustration jointe) est certainement la plus simple à réaliser, tout en autorisant, en même temps, des durées d'admission très longues, plus longues que celles que permettent les boisseaux rotatifs de divers types.

Le disque distributeur, très léger, est appliqué à un des volants-flasques du

vilebrequin, à l'intérieur du carter-moteur. Son inconvénient est qu'il entraîne quelques frottements supplémentaires.

Il travaille toujours dans des conditions de température excellentes et se trouve automatiquement lubrifié par l'huile de graissage du mélange.

UN DIAGRAMME FACILEMENT MODIFIABLE

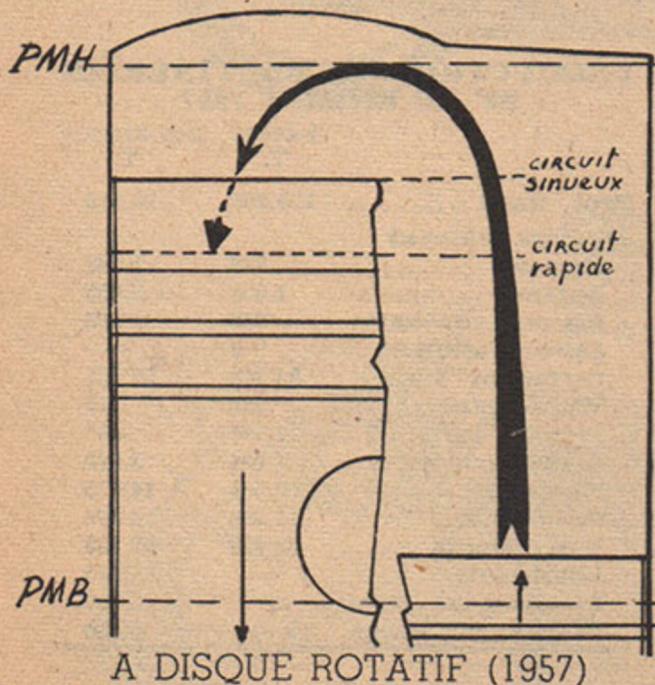
Un des gros avantages du distributeur rotatif sous forme de disque est d'être facilement amovible. Et ceci permet, par le remplacement d'un disque par un autre, de modifier le diagramme d'admission en fonction des résultats que l'on veut obtenir.

Ainsi, par exemple, sur les disques utilisés cette année sur la 125 IFA, il en est qui ferment à 50° après le point mort haut (pour les circuits lents), d'autres qui ferment à 65° après le point mort haut (pour les circuits rapides), tous ayant même « date » d'ouverture (140° avant le point mort haut). Il suffit pour cela que l'échancrure du côté fermeture soit plus ou moins prolongée.

★

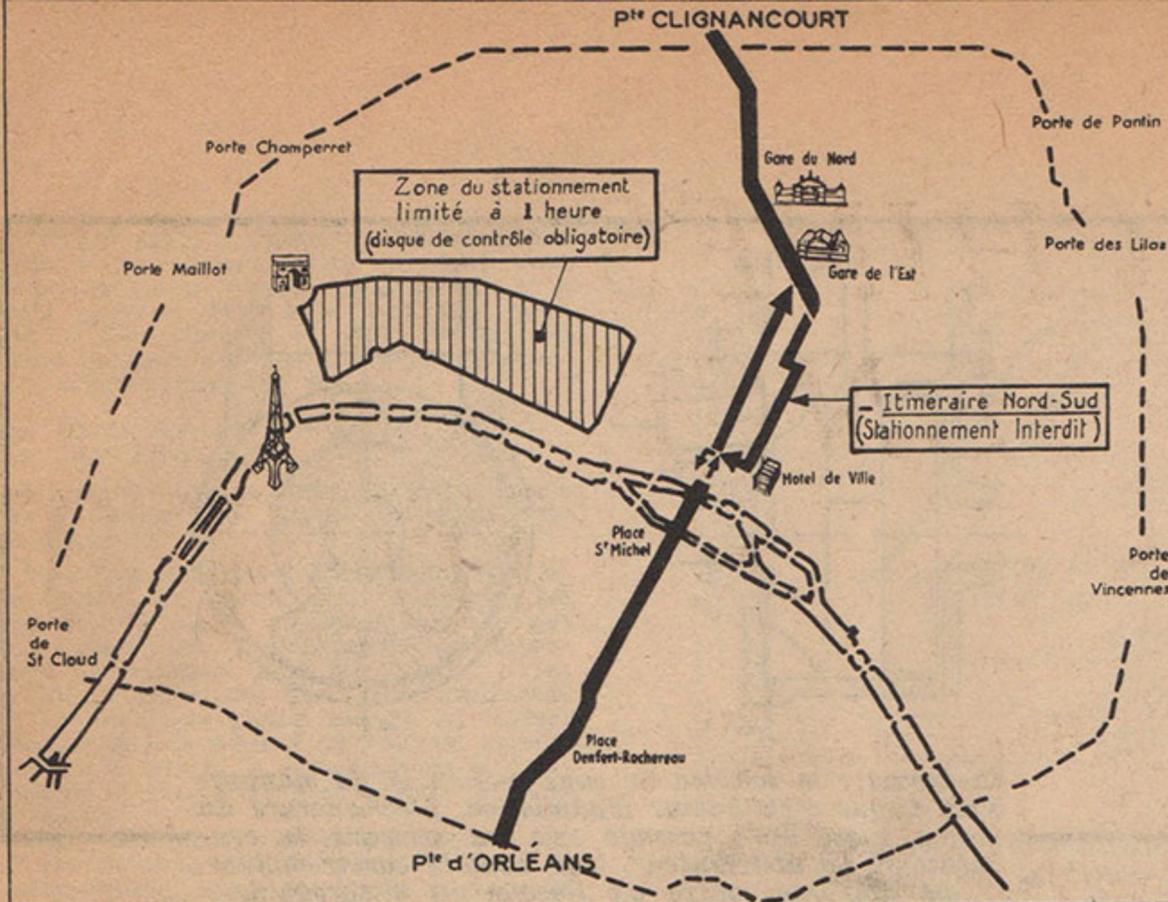
Ainsi, le distributeur par disque permet facilement de répondre à une de nos conditions posées, à savoir que pour un moteur amené à tourner plus rapidement, où l'on recherche surtout la puissance de pointe, on fermera l'admission plus tard (65° après le point mort haut) que sur un moteur moins appelé à tourner à son régime maximum, et avec lequel on recherchera davantage un meilleur remplissage aux moyens régimes, de meilleures reprises (dans ce cas, l'admission fermera 50° après le point mort haut).

J. B.



A DISQUE ROTATIF (1957)

Phase d'admission pour le moteur à distributeur de 1957.



ACTUALITES

NOUVELLES MESURES POUR LE STATIONNEMENT ... EN OCTOBRE

Au cours d'une Conférence de Presse, M. Genebrier, Préfet de Police, a évoqué une fois de plus les problèmes posés par le stationnement des véhicules dans les rues de Paris.

Ces problèmes sont extrêmement complexes et les solutions qui paraîtraient les plus logiques sont malheureusement les plus difficiles à réaliser... faute de crédits suffisants. D'autre part l'augmentation continue du parc impose de prendre des mesures très strictes pour que l'écoulement du trafic ne soit pas trop freiné par ce que M. Genebrier appelle les « voitures ventouses », c'est-à-dire les voitures stationnant abusivement et trop longtemps dans les rues de la capitale.

Des travaux sont en cours pour créer des parkings, aménager des carrefours, élargir des chaussées, creuser des passages souterrains, mais les crédits dont disposent les services techniques ne permettent pas de penser que, dans l'immédiat, ces travaux puissent suffire à résoudre le problème de la circulation dans Paris.

Il faut donc se tourner vers d'autres solutions, utiliser d'autres moyens. Une réglementation plus stricte est un de ces moyens. M. Genebrier n'entend employer l'interdiction totale du stationnement qu'en cas d'absolue nécessité. Le stationnement payant (qui frapperait surtout l'abus du stationnement) nécessite l'intervention d'une loi qui est toujours à l'étude. Le stationnement limité par une réglementation existe déjà dans ce que l'on appelle la « zone bleue » et c'est ce dernier système qui, dans les projets de M. le Préfet de Police, occupe la place prépondérante.

Ces projets sont au nombre de trois :

1. — Dégagement d'un itinéraire Nord-Sud permettant une meilleure circulation pour traverser Paris. Partant de la porte de Clignancourt, il aboutit à la porte d'Orléans. Sur cet itinéraire, le stationnement devrait être interdit en permanence, seul étant toléré l'arrêt des véhicules durant le temps strictement nécessaire à la montée ou à la descente des voyageurs ou au chargement et déchargement des marchandises.

2. — Renforcement de la surveillance. Dans certaines voies

du centre de Paris, le stationnement était interdit entre 9 h. et 12 h. 30, 14 h. 30 et 19 h. Des dispositions nouvelles feront que le stationnement sera aussi interdit entre 12 h. 30 et 14 h. 30 pour ne pas permettre aux automobilistes de « prendre place » pendant ces heures, pour ne plus s'en aller ensuite. Des contrôles sévères seront effectués dans cette zone.

Le nombre des voitures-grues va d'ailleurs passer de 3 à 8.

3. — Contrôle de la durée du stationnement. A cet effet des « disques » vont être remis gratuitement à tous les automobilistes, disques qui devront être utilisés par eux s'ils désirent stationner dans les limites de la « zone bleue ». Ces disques, qui devront être placés bien en vue, indiqueront au conducteur (et aux gardiens de la paix) l'heure limite de stationnement pour leur véhicule en fonction de l'heure d'arrivée de la voiture. Le dépassement de cette heure limite, l'absence de disque, les fausses indications pour l'heure d'arrivée, seront très sévèrement sanctionnés.

× × ×

Voici donc les trois dispositions nouvelles envisagées par M. Genebrier. Elles n'entreront pas en vigueur immédiatement. En effet, les prochains départs en vacances vont désembouteiller Paris... provisoirement. Ce n'est donc qu'au retour des « vacanciers », vers le mois d'octobre, que ces mesures entreront en application.

Naturellement, les deux roues n'auront pas droit à un régime d'exception : les interdictions prévues pour les voitures le sont aussi pour nos motos. Seule différence : le disque de contrôle (en carton) ne peut être utilisé et d'autres « systèmes » sont à l'étude pour le remplacer par un disque plus solide et plus adapté à nos guidons.

Regrettons cependant que le « deux roues », dont l'encombrement n'est en rien comparable à celui d'une voiture, ne bénéficie d'aucun régime de faveur en ce qui concerne le stationnement. Il nous semble que les services de la Préfecture auraient pu se pencher plus sérieusement sur cette question pour trouver la solution la plus adéquate pour chaque type de véhicule.

NOUVELLE UNITE DE CRACKING CATALYTIQUE A AMBES

La nouvelle unité de Cracking Catalytique de la Raffinerie Caltex d'Ambes est entrée en service le 10 juin 1957.

Cette Unité, d'une capacité de 5.150 barils par jour de marche effective (250.000 tonnes-an) porte à huit le nombre de Cracking Catalytiques actuellement en service en France.

Cette unité donnera non seulement une plus grande souplesse de marche à la raffinerie, mais permettra également de produire des essences à plus haut indice d'octane et des quantités importantes de gaz liquéfiés (propane et butane).

La construction de cette Unité s'inscrivait dans le cadre d'un vaste programme d'équipement et de travaux entrepris à la Raffinerie d'Ambes en 1955 et portant sur un total de plus de 3 milliards de francs.

BOTTIN DU CYCLE, DE LA MOTO ET DU SCOOTER

Au cours des dernières années, le motocycle et le scooter ont connu une po-

pularité grandissante, et ont donné à l'industrie du cycle une physionomie nouvelle, que se propose de décrire la nouvelle édition du Bottin du Cycle, de la Moto et du Scooter qui vient de paraître.

Depuis longtemps, le Bottin du Cycle est considéré comme le dictionnaire de la profession. L'utilisateur y trouvera, comme par le passé, une liste des fabricants, constructeurs, grossistes, détaillants, réparateurs, rectifieurs, postes d'essence, un répertoire des marques de fabrique et un exposé très complet sur les organisations professionnelles, fédérations, clubs, etc., etc...

Une importante partie a été également réservée au cycle à moteur : on y trouvera notamment une nomenclature très complète des constructeurs et de leurs dernières fabrications.

Soigneusement tenu à jour et rédigé, le Bottin du Cycle, de la Moto et du Scooter constitue un instrument de travail irremplaçable. Il est en vente au prix de 1.200 francs.

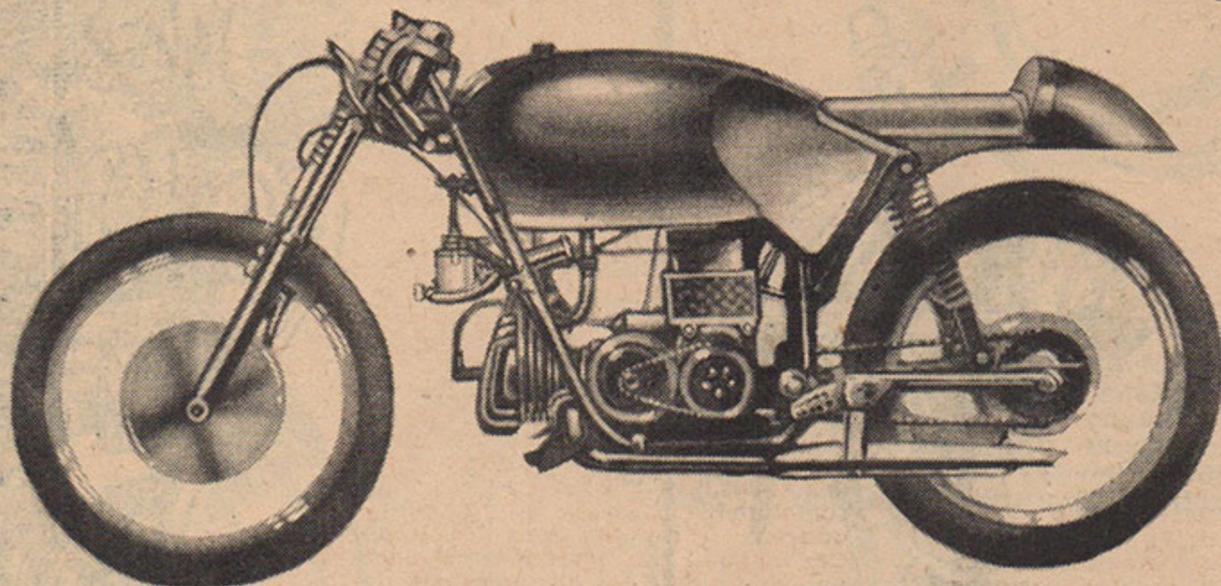
PRODUCTION DES RAFFINERIES SF BP EN MAI 1957

	Lavera T.	Dunkerque T.
Brut traité	124.265	110.419
<i>Produits obtenus :</i>		
Propane	548	1.760
Butane	1.006	3.405
Essences spéciales.	289	1.368
Essence aviation ..	6	—
Carburant auto ..	23.548	27.702
White spirit	760	15
Pétrole	1.750	553
Carburacteur	1.209	3.962
Gas oil	50.624	14.678
Fuels fluides	15.384	18.696
Fuels lourds	58.928	48.338
Lubrifiants	—	10.613
Paraffine et cires.	—	397
Bras et cut backs.	—	6.535



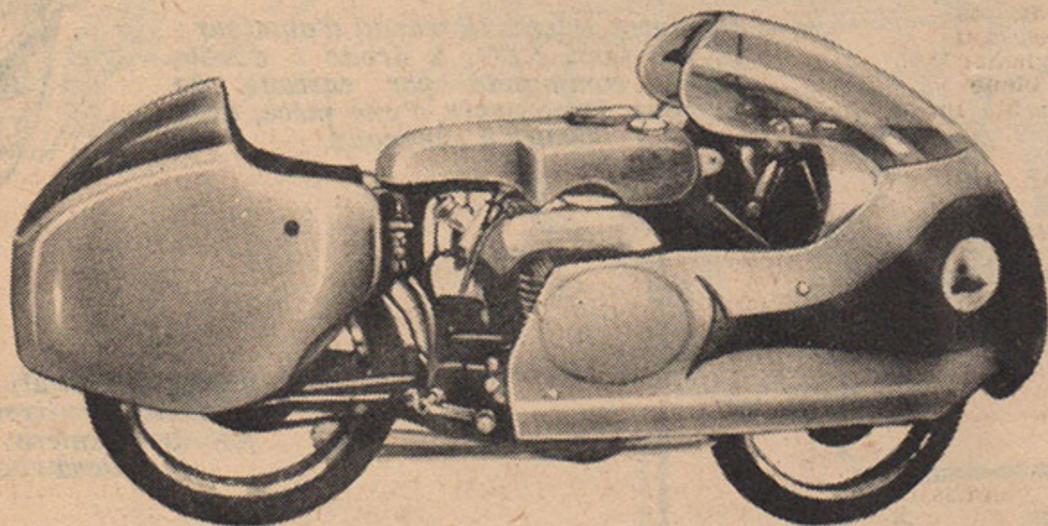
LES MACHINES EN PRÉSENCE

AU T.T.

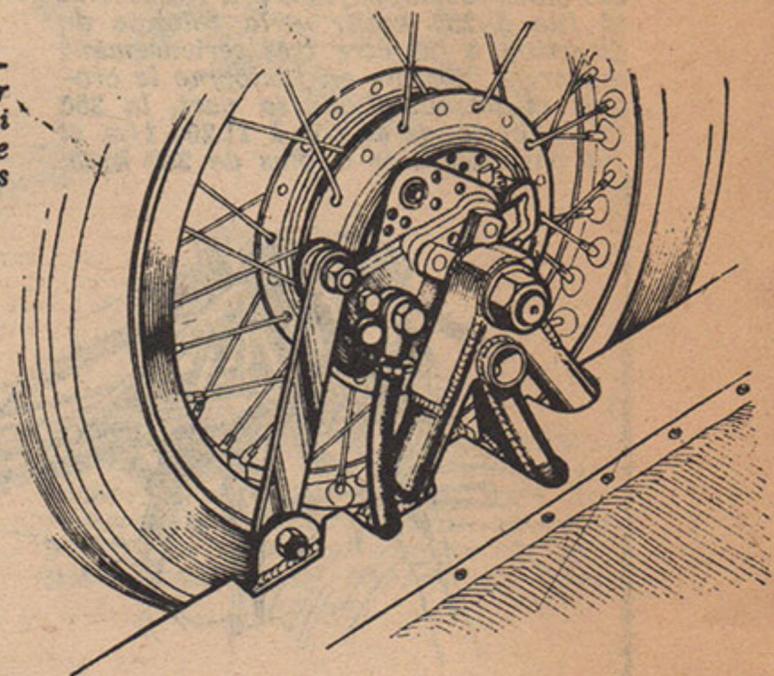


Devant la carence de leurs constructeurs, les anglais désirant s'aligner en 125 cmc. doivent avoir recours à leur ingéniosité. - Ci-dessus : un joli travail : l'Anelay spécial deux temps avec boîte à 6 vitesses Montesa. Mais pourquoi les ailettes dans ce sens ?

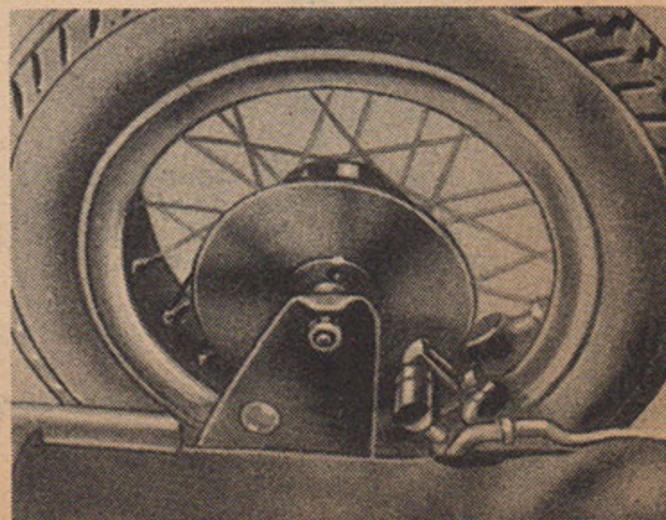
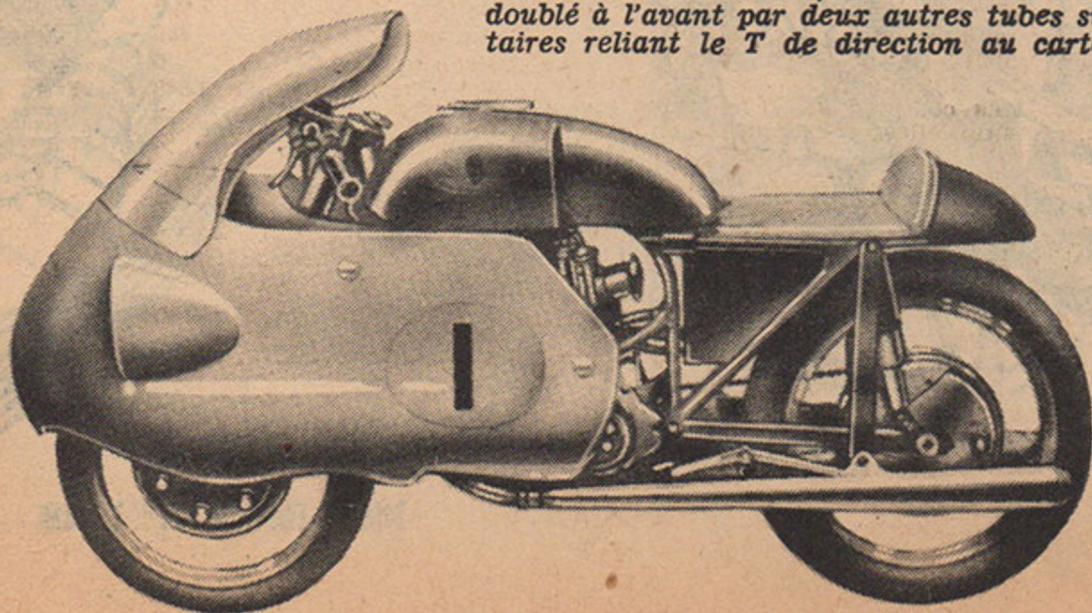
Les freins hydrauliques s'emploient de plus en plus fréquemment sur les ensembles side-cars. Sur l'attelage de Fred Hanks, on pouvait remarquer le montage ei-dessous.

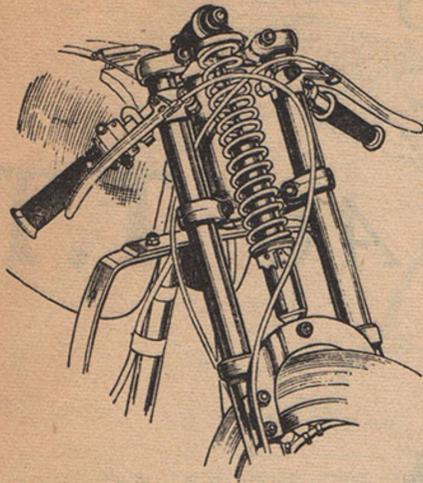


Grands carénages AV et AR sur les Mondial. Les moteurs font 69 x 57,8 pour le 250 et 53 x 56 pour le 125. Sur le 250 cmc., le cadre double berceau est doublé à l'avant par deux autres tubes supplémentaires reliant le T de direction au carter-moteur.

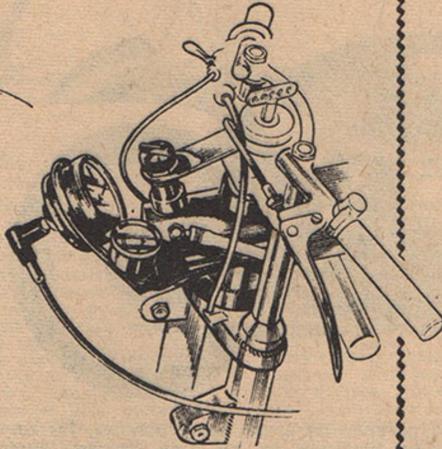


Les freins à disque font leur apparition. Ici, celui monté par Ernie Walker, sur la roue de son side. - En bas, à gauche : la 250 twin Jawa, dont les échappements se signalent par leur longueur.

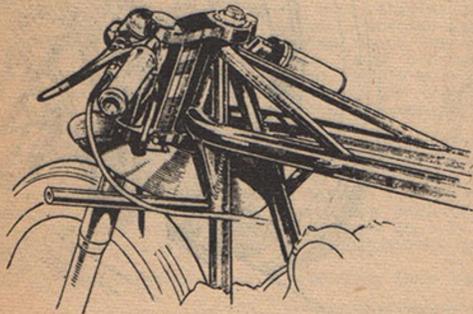




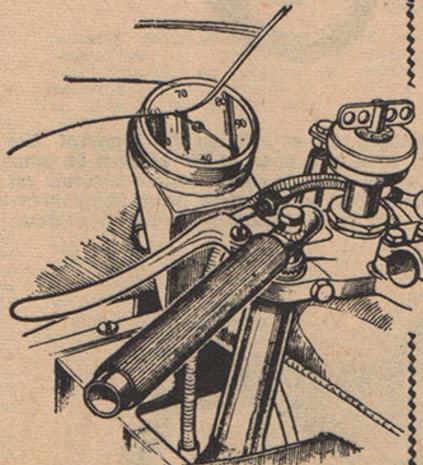
Toujours fidèle au cadre avec tube poutre supérieur, voici la colonne de direction de la V8 Guzzi (ci-dessous). A côté du compte-tours, le manomètre de pression d'huile. - A gauche : la suspension avant de la Anelay : un simple élément de suspension AR Girling réglable en 3 positions.



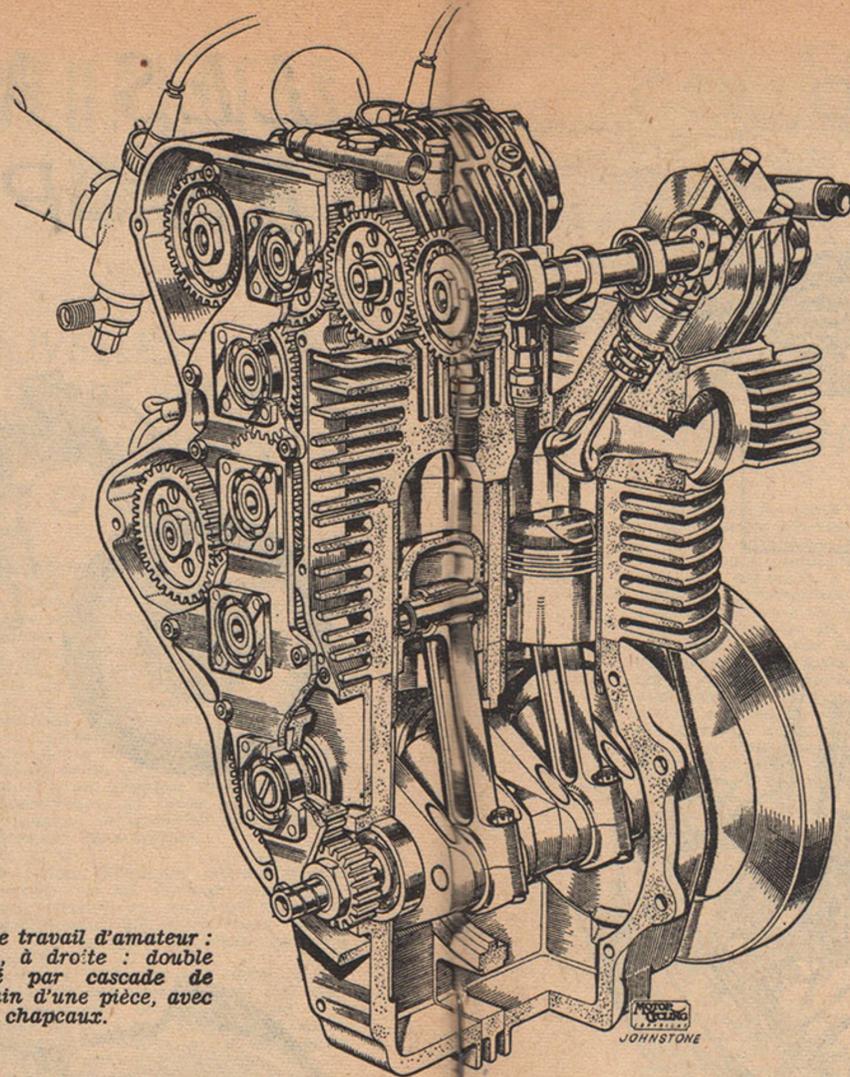
Où est la simplicité des premiers cadres Gilera ? Avec l'augmentation de puissance, de vitesse — la dernière 500 cmc. développe 70 CV à 10.500 t/m et file à 250 kmh. — la colonne de direction a dû être très sérieusement renforcée, comme en témoigne le croquis ci-dessous. Pour sa part, la 350 cmc. développe 45 CV à 11.200 t/m et fut chronométrée à plus de 230 kmh.



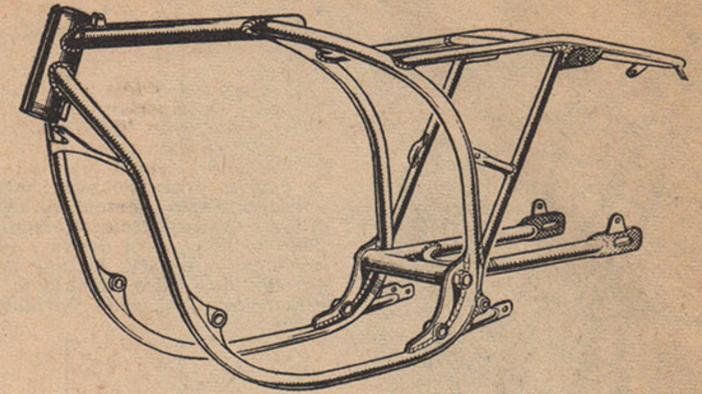
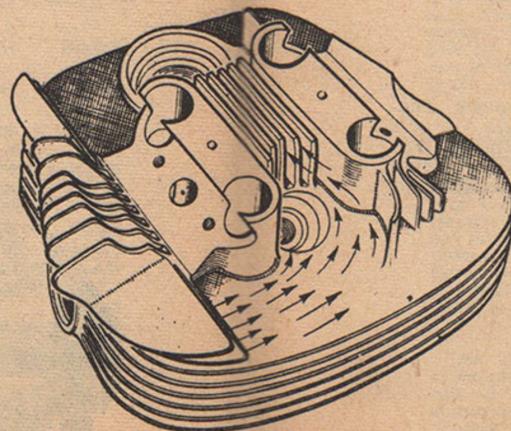
Un autre splendide travail d'amateur : le 250 twin REG, à droite : double arbre, commandé par cascade de pignons. Vilebrequin d'une pièce, avec bielles à chapcaux.



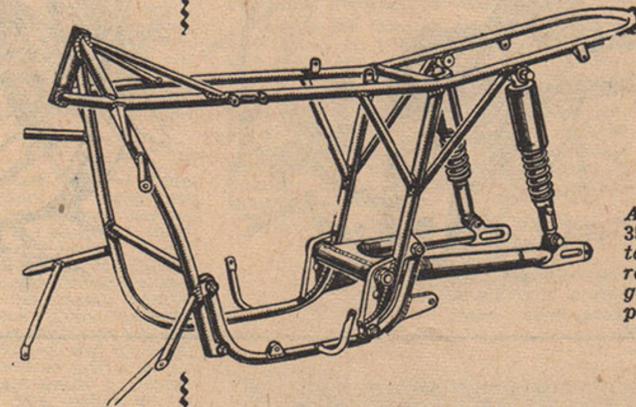
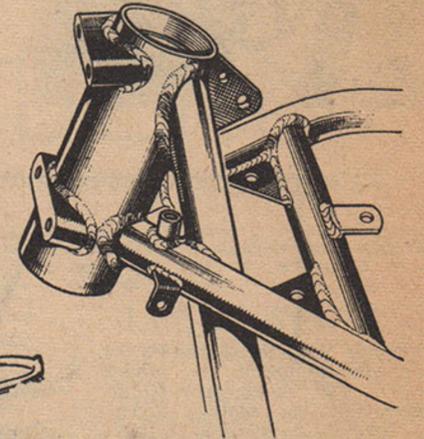
A droite : sur les Guzzi monocylindres, curieuse fixation des demi-guidons, avec orientation réglable par un serrage à dents de souris.



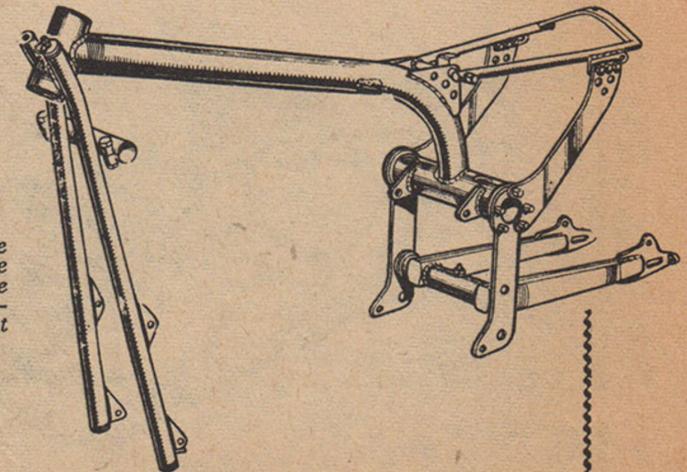
Voici, en détail, la nouvelle culasse Norton dont nous parlions dernièrement. L'ailetage supérieur a été modifié, de manière à ce que les filets d'air refroidissent mieux bougie et sommet de la culasse.



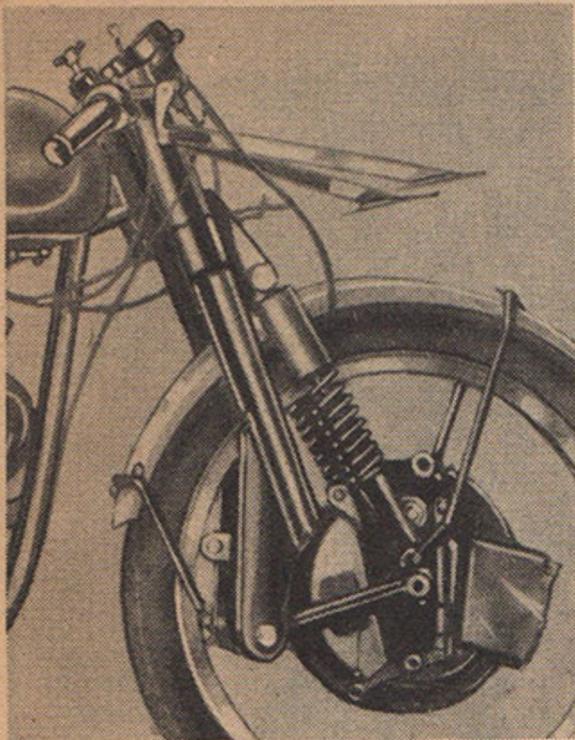
A droite : le dernier T de direction des Norton, au célèbre cadre Featherbed, possède de petits blocs de fixation des tirants de carénage. Ci-dessus : le cadre des 250 cmc. twin Jawa : un assez classique double berceau.



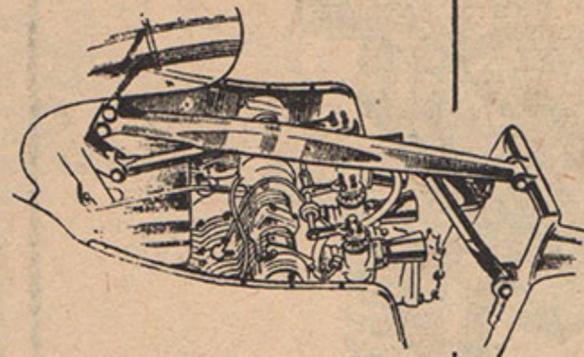
A gauche : voici le cadre des nouvelles 350 cmc. Gilera avec ses diverses attaches pour soutenir le carénage. On remarquera que le berceau inférieur gauche du cadre est démontable, ceci pour faciliter la dépose du bloc-moteur.



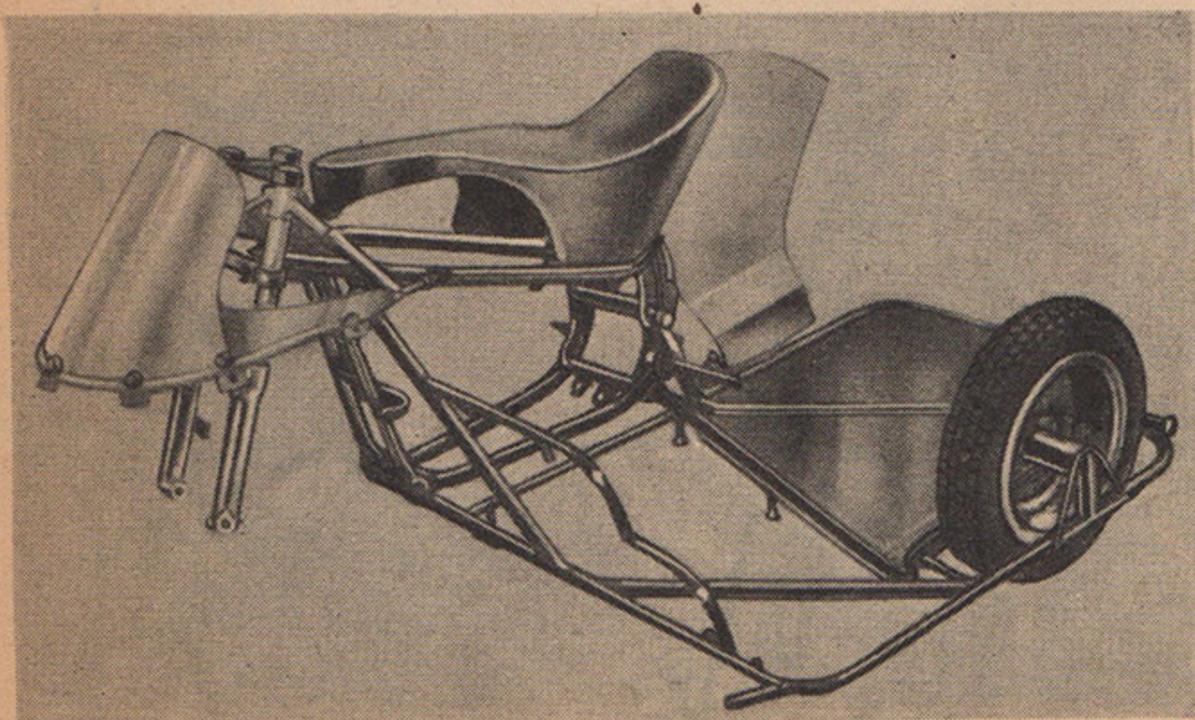
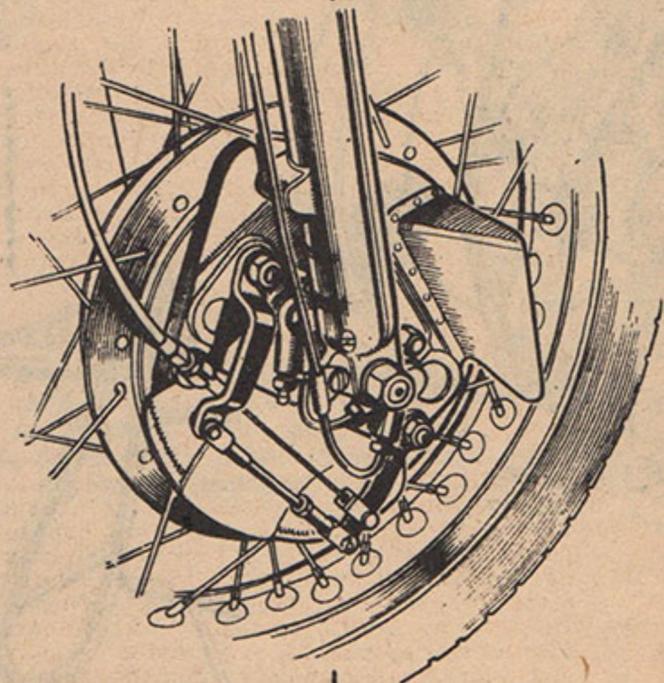
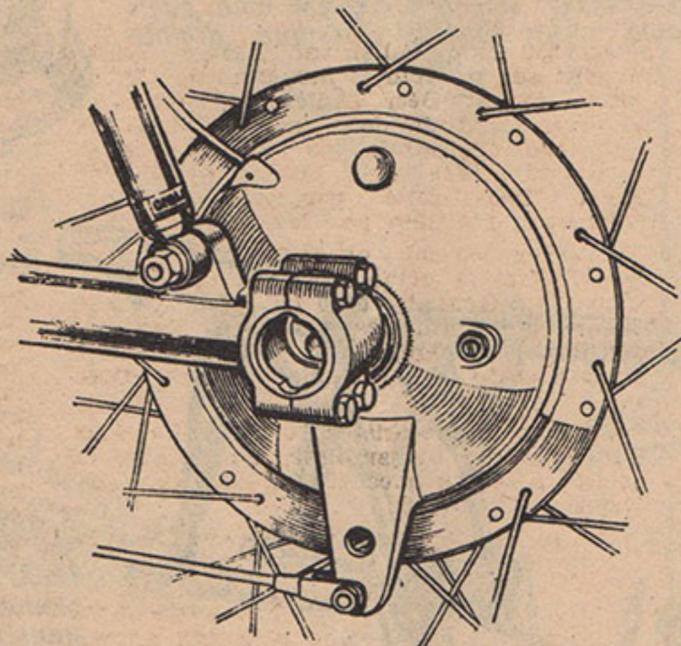
D'un dessin original, voici le cadre de la G.M.S. (à droite) témoignant d'une certaine recherche dans le domaine de la légèreté. Cette machine, accidentée aux entraînements, ne put faire valoir ses possibilités.



A gauche : en 250 cmc., nous trouvons une Norton « raccourcie » avec cette intéressante fourche avant. - A droite : sur les 4 cylindres MV, le tube supérieur du cadre, démontable, est de section ovale variable.



A droite : sur la Guzzi V8, ce nouveau montage de moyeu arrière, sur bague excentrique, permettant un réglage (léger) de tension de chaîne. A l'extrême droite : toujours sur la Norton d'Ernie Walker, ce frein avant à double commande, hydraulique et par câble.



Voici d'ailleurs, ci-contre, l'ensemble partie cycle de la monture d'Ernie Walker. Remarquez le réservoir d'essence très plat, formant plancher de side-car.

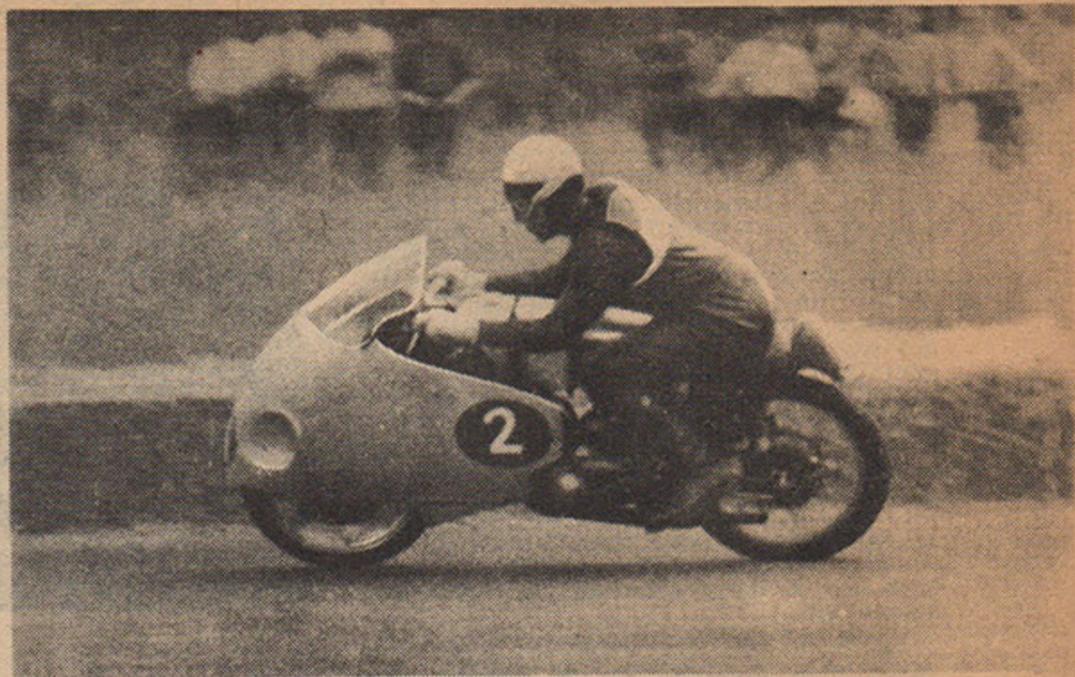
Documents
« The Motor Cycle » et
« Motor Cycling »

COLLOT (350 et 500)

BEER (250)

NEUSSNER (Sides)

**VAINQUEURS AU CIRCUIT
INTERNATIONAL**



D' OBERNAI

(DE NOTRE CORRESPONDANT PARTICULIER)

Il est hors de doute qu'aucun des 40.000 spectateurs (français et étrangers) du circuit d'Obernai-Bernardswiller 1957 ne voudra manquer le rendez-vous en 1958. En assurant à cette épreuve une véritable participation internationale, en aménageant avec un soin extrême le magnifique parcours de l'épreuve, les organisateurs ont fait de celle-ci une des courses principales du calendrier français. Qu'on nous permette d'insister sur le côté matériel de l'organisation : sonorisation excellente, permettant au public de suivre à chaque moment le déroulement des épreuves, visibilité remarquable, pour ne pas dire exceptionnelle, mise sur pied d'un service de presse, qui remit aux journalistes présents un dossier très complet sur l'épreuve, et s'employa au mieux à les renseigner pendant la course, enfin le faste et la bonne humeur qui régnèrent tout au long de la manifestation. En Alsace, le folklore et... le bon vin ne perdent jamais leurs droits, et l'un et l'autre étaient de la partie. Quant à la qualité du spectacle, au point de vue sportif, elle fut, de l'avis unanime, hors de pair.

★

Excellente idée d'avoir réservé une épreuve aux sidecars, dont les évolutions sont particulièrement attrayantes, sur ce parcours assez bref et sinueux, mais néanmoins suffisamment rapide. Rarement propagande aussi active et efficace fut faite en faveur du sport motocycliste. Parmi les assistants, les moins avertis eux-mêmes trépignaient d'enthousiasme aux moments palpitants de la course, qui furent d'ailleurs nombreux. En un mot, tout se serait passé pour le mieux si un gros orage n'avait éclaté avant le départ de la course des 500 cmc, obligeant les spectateurs à chercher un refuge sommaire sous les arbres et les installations du circuit, et provoquant évidemment une chute de la moyenne escomptée, mais l'incident est minime auprès d'une réussite dont tous les responsables (en tête M. Weiss, président du MC Obernai) ont le droit d'être fiers. Disons-leur donc bravo, et à l'année prochaine.

★

En dépit de la combattivité du champion espagnol Francisco Gonzales, les catégories 350 et 500 cc furent pour Collot l'occasion d'inscrire deux victoires de plus à son actif. En 250 cc et en catégorie sidecars 500 cc, on enregistra des succès allemands, mais nos représentants, et notamment ceux de la région, se signalèrent par leur ardeur, certains faisant à plusieurs reprises jeu égal avec les meilleurs participants étrangers.

★

Dès le matin, nombreux étaient les spectateurs venus pour assister aux essais chronométrés sur 5 tours, effectués simultanément par les concurrents de chaque catégorie.

En 250 cmc, l'allemand Klager (NSU) atteint sur un tour la moyenne de 111,641 kmh, devant Beer (Adler), Malchus et Deschamps, tous deux sur NSU. A la suite de ces essais, six concurrents se voient éliminés, leur vitesse ayant été jugée insuffisante par rapport aux moyennes réalisées par les leaders.

Pour les 350 cmc, on annonce au micro les chiffres (à peine croyables !) de 1'12" 2/10 pour Gonzales et 1'14" pour Touzalin, ce qui donne les moyennes respectives de 131,693 kmh et 127,128 kmh. Vient ensuite le hollandais Van Son, Collot et Insermini.

Chez les sidecaristes, c'est l'allemand Ritter, pilote unijambiste, qui réalise le meilleur temps avec 103,412 kmh, devant Neussner et Murit.

Enfin, en 500 cmc, Collot s'affirme le

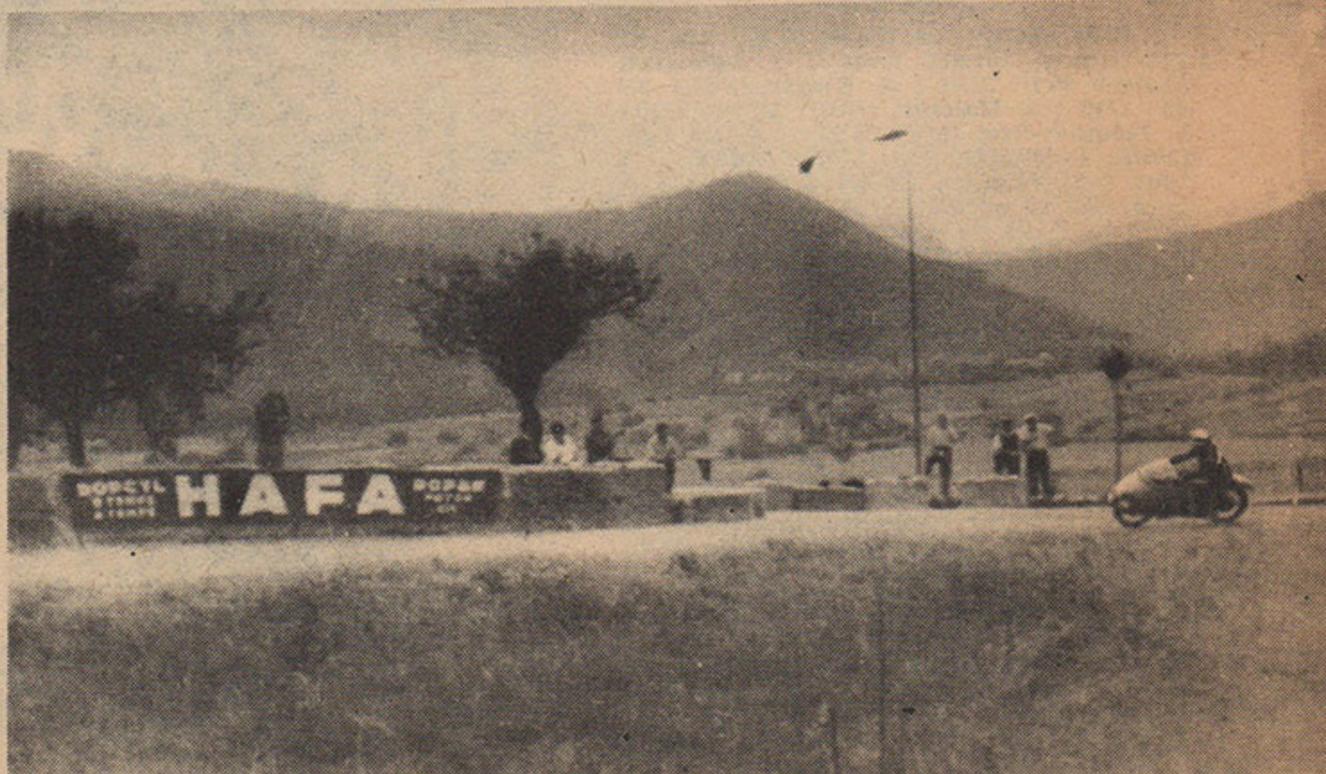
plus rapide, avec 112,702 kmh, précédant Gonzales et Klager. De leur côté, Insermini, De Polo et Deschamps, réalisent plus de 107 kmh.

LES EPREUVES

LA COURSE DES 250 cmc.

Après la réception officielle et la bienvenue des autorités, ainsi qu'une présentation individuelle des concurrents faite avec beaucoup de pertinence par le speaker, le drapeau du starter libère 13 concurrents, meute vrombissante dominée par le diapason aigu des bicylindres Adler à refroidissement liquide. Ces machines ont eu l'occasion, à Obernai, de donner toute leur mesure. L'allemand Beer, pilotant un de ces engins carénés, s'installe au commandement avec autorité.

En 250 cmc. suprématie des Adler qui se classent première et deuxième avec Beer, ci-dessous, et Lohmann, ci-dessus.



mais trouve aussitôt un adversaire résolu en la personne de Deschamps. Celui-ci s'emploie au maximum à remonter son rival, gagnant régulièrement une seconde au tour. Les spectateurs, plus particulièrement les alsaciens, ne cachent pas leur joie et applaudissent le français au passage. Leur allégresse est malheureusement de courte durée : à l'entrée du virage de Saint-Nabor, Deschamps est victime, après 7 tours, d'un serrage brutal du piston. C'est la chute, peu grave pour le pilote, mais aussi l'abandon. Pour être trop brève, la prestation du motociste d'Obernal a cependant été splendide. On peut être tenté de lui reprocher d'avoir insuffisamment ménagé sa machine, mais il est hors de doute que Deschamps a tout tenté, en payant de sa personne, pour donner à son public la joie d'une victoire française, ce qui doit lui conférer l'estime de tous, sans restriction.

La tâche de Beer se trouve à ce moment très facilitée, car il possède une certaine avance sur Lohmann, son suivant immédiat et son co-équipier de marque. Derrière ces deux hommes, la bagarre est vive entre Schaad (Nougier) et Jacquier-Bret (MV carénée). Les deux conducteurs se passent et se repassent à plusieurs reprises, jusqu'au moment où Schaad est éliminé par suite de chute.

Klager, le plus rapide aux essais, a perdu du temps au début de la course. Il en est de même pour Sacareau qui, ayant abandonné tout espoir de se bien classer, s'efforce de ne pas gêner les concurrents plus rapides, leur cédant la place dans les courbes.

La fin de l'épreuve est marquée par une énergique remontée de Lohmann, qui s'approche à 6" de Beer. Ce dernier manque d'ailleurs de bien peu de perdre son avantage, sa machine ayant amorcé un dérapage à la sortie de la courbe d'Heiligenstein. Il fallut beaucoup de maîtrise à Beer pour éviter la chute, et Lohmann arrivait en trombe avec l'intention évidente de sauter son rival sur la ligne. Mais Beer, qui a compris le danger, accélère à son tour et passe le poteau avec 3/10 de seconde d'avance. De son côté, Klager effectue une belle fin de course, ayant remonté progressivement de la onzième à la troisième place.

Chacun ovationne le vainqueur, dont la moyenne générale ressort à 101,821 kmh.

Le premier des français est Jacquier-Bret, sur MV, dont la tenue a été excellente tout au long du parcours, et qui recueillit également les applaudissements de la foule.

CLASSEMENT

1 Beer (Adler), 25 tours, 66,200 km, en 39'1", moy. 101,821 kmh ; 2. Lohmann (Adler) 39'1" 3/10 ; 3. Klager (NSU) 39'42" 1/10 ; 4. Malchus (NSU) 39'48" 2/10 ; 5. Jacquier-Bret (MV) 39'55" ; 6. De Polo (NSU) 40'25" 1/10 ; 7. Meier (Adler) à 1 tour ; 8. Valentin (NSU) à 2 tours ; 9. Sacareau (Peugeot).

LA COURSE DES 350 cmc.

14 concurrents sont au départ. A l'exception de l'AJS du vétéran Jimbert et de la NSU de Ligier, tous les pilotes montent des Norton. Celles de Gonzales et de Klager sont munies de carénages aérodynamiques.

Collot prend rapidement la tête du peloton, devançant Gonzales, Insermini, Bayle et Touzalin. Notre champion augmente progressivement son avance sur le concurrent espagnol, puis les positions des deux leaders se stabilisent, l'un et l'autre tournant à une vitesse sensiblement égale. Insermini voit sa tubulure d'essence le lâcher. Il repart néanmoins après une rapide remise en état. Le français Bayle se fait remarquer par son ardeur, fonçant à la poursuite de Gonzales, puis disputant chèrement sa place à l'allemand Klager.



Deschamps, l'un des malheureux animateurs de l'épreuve des 250 cmc.

Un incident mécanique provoque, à la consternation des spectateurs strasbourgeois, l'élimination d'un prétendant sérieux à une place d'honneur, Paul Wolff, vainqueur de la catégorie l'an dernier, doit en effet abandonner à la suite d'une rupture de piston.

Ayant course gagnée, Collot ralentit quelque peu l'allure, afin de ménager son moteur, ce qui permet à Gonzales de se rapprocher. Sur la fin, Klager, qui n'a plus à craindre les attaques de Bayle, victime d'un dérapage dans une courbe, consolide sa troisième place. Collot a réalisé pendant cette épreuve la moyenne de 106,215 kmh, effectuant ainsi le meilleur temps de la journée.

RESULTATS

1. Jacques Collot (Norton), 30 tours, 79,44 km en 44'53" 4/10, moy. 106,215 kmh ; 2. Gonzales (Norton) 45'13" 3/10 ; 3. Klager (Norton) 46'10" 4/10 ; 4. Bayle (Norton) à 1 tour ; 5. Touzalin (Norton), à 1 tour ; 6. Besse (Norton), à 2 tours, etc.

LES SIDE-CARS 500 cmc.

La valeur des concurrents engagés laissait prévoir un spectacle de grande classe. Cet espoir se réalisa, et il est hors de doute que cette course fut celle qui fit le plus d'impression sur le public profane.

A la grande joie des spectateurs français, c'est Murit qui s'engage résolument en tête, suivi par le suisse Strub, les allemands Neussner et Ritter, puis Beauvais et Drion.

Au second tour, peu de modifications, sauf un dérapage de Beauvais dans une courbe, ce qui permet à Drion de prendre la cinquième place.

Les quatre premiers roulent pour ainsi dire roue dans roue ; spectacle impressionnant auquel le travail intense et continu des passagers donne un attrait tout spécial. Deux d'entre eux sont d'ailleurs... des passagères : Mme Ritter, dans

Le départ des 350 cmc. avec une grosse majorité de Norton. Deux machines seulement sont carénées.



le sidecar de son époux, et Inge Stoll, fidèle assistante de Drion, dont les acrobaties donnent le frisson à plus d'un spectateur.

Et soudain, c'est la formidable, l'irrésistible remontée de Ritter, qui gagne deux places d'un coup et talonne Murit, cependant plus brillant que jamais, puis Neussner attaque à son tour et succède à son compatriote à la seconde place. Bientôt, Neussner prend la tête, mais au septième tour, un regrettable incident interrompt la bagarre qui ne faisait que commencer. Une panne d'allumage provoque en effet l'arrêt de Ritter pendant trois tours ! Nous trouvons donc à ce moment en tête Neussner, puis le français Murit. Ces positions ne changeront pas jusqu'à la fin de la course, mais celle-ci demeurera fertile en émotions.

En premier lieu, Drion s'élancera à la poursuite de Strub et réussira à le devancer. Ensuite, l'ensemble Norton-Sabena de Rausens (qui avait déjà frôlé et même déplacé à plusieurs reprises les bottes de paille dans les virages), rentre dans le décor à la courbe d'Heiligenstein. L'équipage, heureusement indemne, remet le « trois pattes » sur ses roues avant de repartir, mais Polhers, qui arrive en trombe, ne réussit à l'éviter que de justesse. Pohlars abandonnera d'ailleurs au tour suivant, après avoir roulé longtemps en équilibre sur les roues de la moto, car la jante de la roue de side a rendu l'âme. Rausens fera à nouveau connaissance avec la bordure du circuit, au même virage que la première fois. Ce conducteur belge, qui ne manque certes pas de qualités, aurait certainement intérêt à dominer sa fougue.

CLASSEMENT

1. Neussner (BMW), 30 tours, 79,44 km en 47'13" 1/10, moy. 101,250 kmh ; 2. Murit (BMW) 47'48" 1/10 ; 3. Drion (Norton) 48'16" 2/10 ; 4. Strub (Norton) 48'46" 3/10 ; 5. Beauvais (Norton) à 1 tour ; 6. Duhem (Norton) à 1 tour ; 7. Ritter (BMW) à 3 tours ; 8. Rausens (Norton) ; 9. Baix (Norton).

LES 500 cmc.

Disputée sous la pluie battante, cette course donne l'occasion à Collot de s'affirmer excellent tacticien et véritable virtuose sur piste mouillée, puisqu'il réalisa, dans des conditions très difficiles, près de 100 kmh de moyenne générale, avec un tour à plus de 101. En dépit de son style si remarqué, Gonzales ne put rejoindre notre Champion de France, bien que l'ayant approché d'assez près à plusieurs reprises.

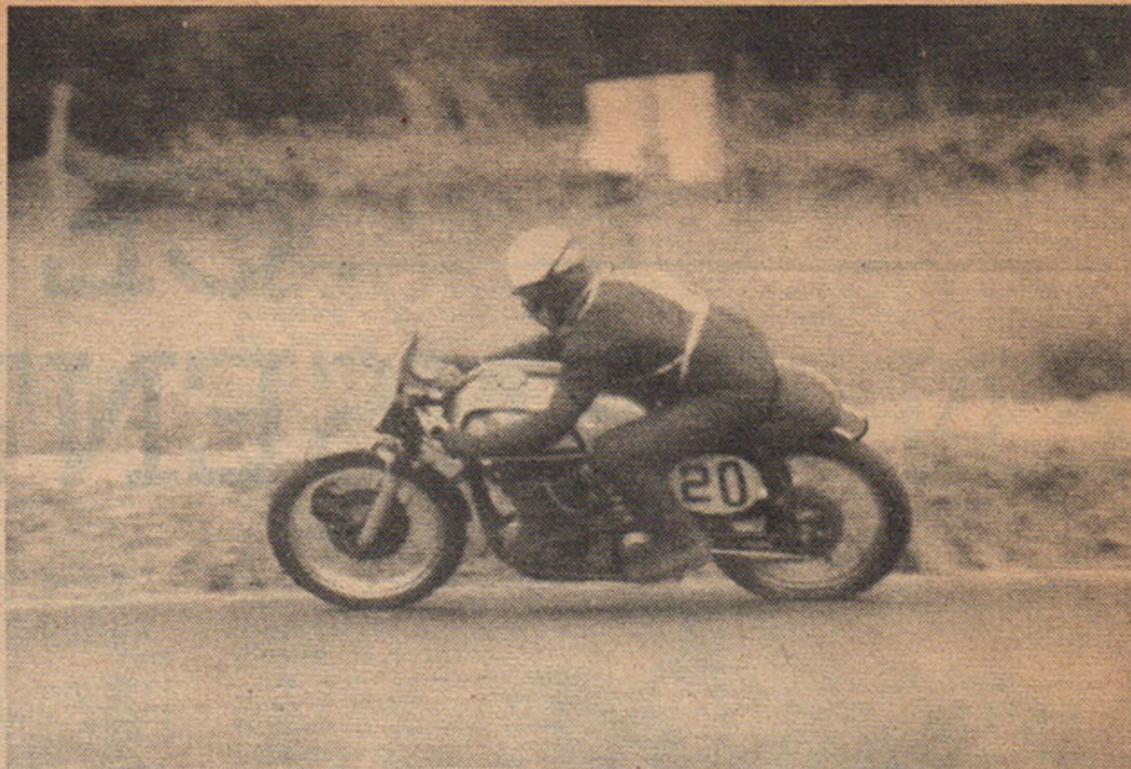
Le coureur britannique Grace (de Gibraltar) termine en troisième position après une course très régulière, suivi de Deschamps, dont la belle tenue dans cette épreuve compense quelque peu sa malchance durant la première course. Insermini connut des ennuis mécaniques et chacun le regretta, car ses récentes performances le désignaient comme un protagoniste de tout premier plan. Le hollandais Van Son fut contraint de se retirer, également à la suite d'une avarie de moteur.

CLASSEMENT

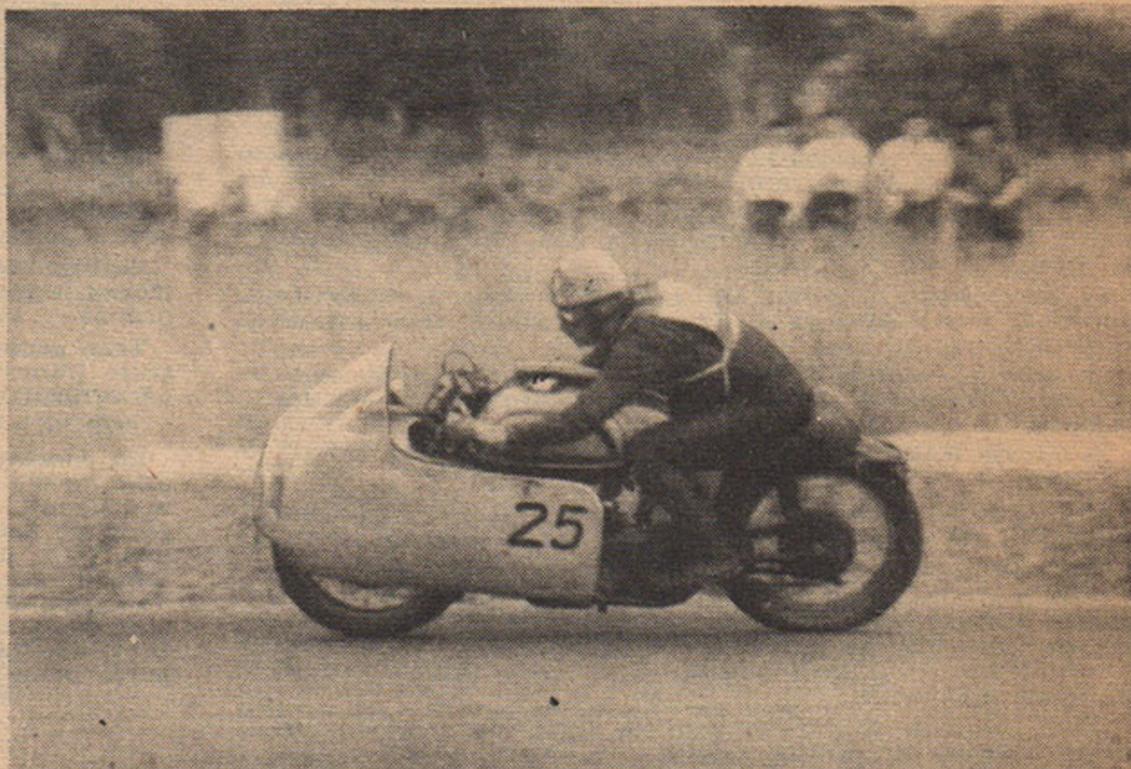
1. Collot (Norton), 35 tours, 92,680 km en 50'10" 4/10, moy. 99,022 kmh ; 2. Gonzales (Norton) 50'31" 2/10 ; 3. Grace (Norton) ; 4. Deschamps (Norton), etc...

C. BORDINO

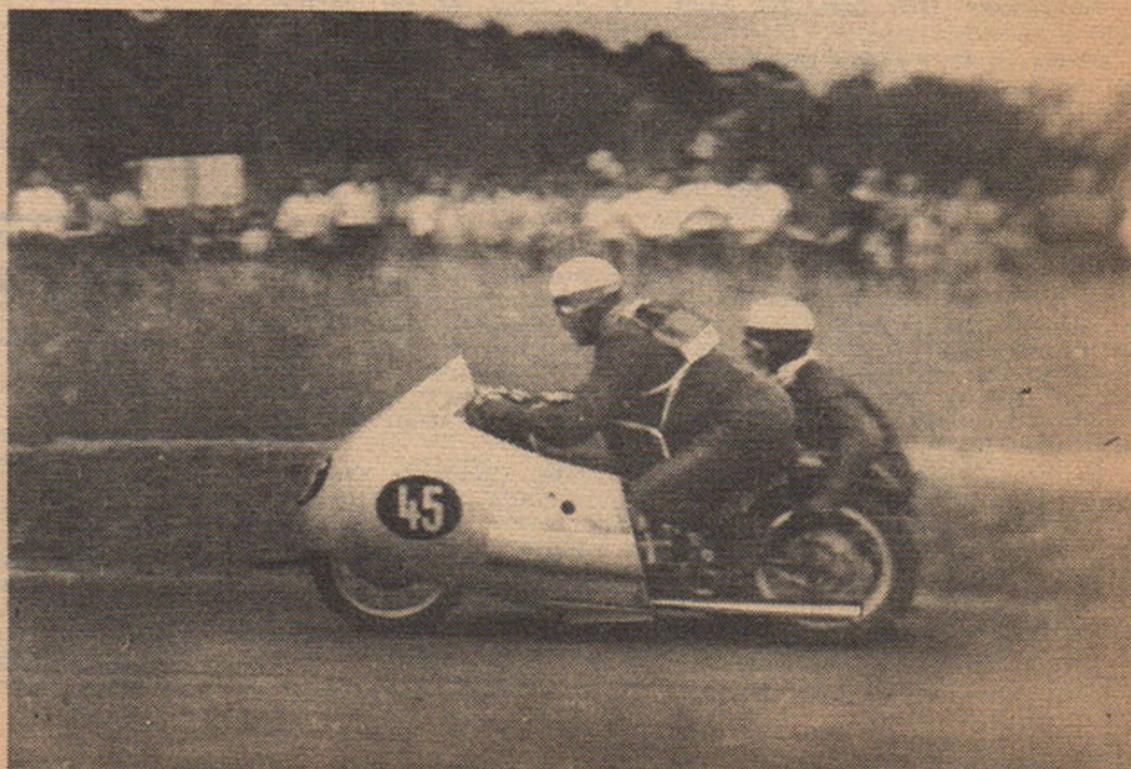
Neussner devait enlever la catégorie side-cars devant nos champions Murit et Drion.



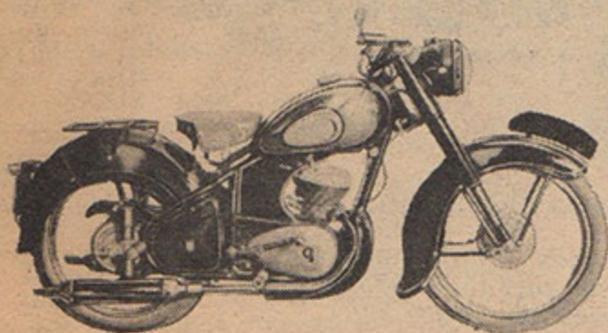
Ci-dessus : Jacques Collot, bien que sur machine non carénée, enlève les deux catégories 350 et 500 cmc.



L'espagnol Gonzales, deux fois second derrière notre Champion de France.



★ CE QU'ILS EN PENSENT ★



125 PEUGEOT 55 TCL

Je viens à mon tour donner mes impressions sur mon vélomoteur du type 125 Peugeot 55 TCL (3 vitesses, sélecteur au pied) acheté en juillet 1955.

Je l'utilise principalement pour me rendre à mon travail. Mais j'ai eu l'occasion de m'en servir pour faire des courses de vitesse et du gymkana.

Le kilométrage parcouru avant de venir faire mon service militaire, c'est-à-dire de juillet 1955 à juillet 1956, est de 27.800 km.

Le moteur : souple et très nerveux contrairement au vélomoteur 55TC de M. R. Moiroux. Il est bruyant à tous les régimes.

Je monte mes vitesses comme suit : 1^{re} 20-25 ; 2^e 50-55 ; 3^e 70-80.

La vitesse que j'ai atteinte au maximum et dans de bonnes conditions est de l'ordre de 80 à un faible 85 (au compteur).

Voici les défauts que je lui trouve :

Moteur bruyant et d'un entretien peu pratique, fuites d'huile un peu partout (carburateur, sortie d'échappement, axe de kick, axe de commande d'embrayage).

Carburateur bon, mais impossible à tenir propre. Fuites. Mauvaise étanchéité.

Allumage bon, malgré des ennuis de volant magnétique, mon condensateur s'étant dévissé par les vibrations, a bloqué mon volant à 70 kmh et a failli me faire faire un beau vol-plané. Cet ennui s'est produit quatre fois et pour y remédier, il m'a fallu souder à l'étain la vis une fois fixée. Mais le volant magnétique marque ABG est excellent et simple à démonter, et à nettoyer. Malgré ces ennuis, rien à changer dans le volant à part le condensateur.

Embrayage très bon, ne colle pas à froid et ne patine pas à chaud.

Partie cycle : cadre robuste, mais trop petit ; mauvaise position assise, pilote trop replié sur lui-même.

Fourche télescopique : vraiment trop faible et trop simple. Malgré les graissages fréquents, une usure plus qu'anormale des bagues. Obligé de les changer trois fois. Mauvaise protection des bas de tubes, qui ont pour effet d'asperger le pilote sur ses chaussures et bas de pantalon.

Suspension arrière bonne en duo, mais trop dure en solo.

Freins : diamètre 120, nettement insuffisants après 10.000 km, obligation de changer 4 fois les garnitures à l'avant et à l'arrière malgré une légère passe de tournage pour enlever le poli produit à force de freiner. Ennuis avec la tige de frein arrière qui passe entre la chaîne secondaire et de ce fait se trouve cisailée par le frottement produit quand il y a des cahots. Mauvaise position de la pédale de frein qui est trop longue.

Roues très bonnes et très bons chromes. Incidents avec la roue arrière, ayant passé dans un nid de poule de 10 à 15 cm, je me suis retrouvé avec 17 rayons de cassés, mais je n'incombe la faute qu'à une mauvaise qualité de matière première.

La roue arrière est un vrai labeur à enlever après crevaison, il serait plus que nécessaire d'avoir une roue à broche.

Pneus Michelin, changés à 12.000 km. Remplacés par des Avon.

Câblage électrique : mal isolé, mauvaise qualité, perte de courant.

Avertisseur médiocre et insuffisant (hors d'usage à 11.000 km).

Compteur indicateur de kilométrage exact et indicateur de vitesse exact après étalonnage. Transmission de compteur à échanger après rupture à 17.000 km.

Selle insuffisante et obligation d'acheter du caoutchouc mousse et une enveloppe pour rehausser la position et améliorer son confort.

Guidon : mauvaise fixation sur la tête de fourche (mais améliorée avec le nouveau système sur les nouvelles machines).

Réservoir : très bonne position et très bons chromes (la maison Peugeot a toujours été réputée pour ses chromes).

Poignée des gaz : course trop grande, rupture des câbles de gaz assez fréquente.

Carter de chaîne secondaire trop inefficace. Projection d'huile sur le pneu et la jante arrière.

Béquille centrale robuste mais instable en certaines positions.

Outils : Je félicite la maison Peugeot qui est une des seules maisons de motocycles à fournir autant d'outillage.

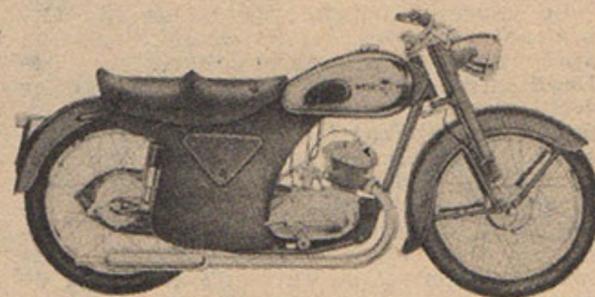
Ses qualités : Très bonne tenue de route et possibilité de lâcher le guidon, même à 10 kmh sur bonne chaussée, évidemment, et frein de direction à moitié serré.

Très nerveuse et peut faire souffrir pas mal de vélomoteurs français quand elle est bien utilisée, surtout dans les démarrages et les côtes.

Très belle présentation en bleu et chrome.

En conséquence, je considère cette machine bonne et peut dire qu'elle m'a donné de bonnes satisfactions, puisqu'elle m'a permis de faire Aurillac-Paris, 600 km, en duo avec bagages de camping en 12 h. de temps, avec arrêts non compris. 2 h. d'arrêts, ce qui fait 42.22 kmh de moyenne. De faire et gagner un gymkana à Vitry en catégorie tourisme. En outre, dans mon parcours Aurillac-Paris, j'ai eu l'occasion de la mettre à dure épreuve, puisque je suis passé par Bort les Orgues, le Mont Dore, et l'Auvergne étant assez réputée pour ses routes sinueuses et ses grimpettes fréquentes.

M. AUZOLLE
Paris-1^{er}



125 NEW-MAP LK 140

Je viens contribuer aujourd'hui à votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », en vous donnant mes impressions sur mon vélomoteur 125 cc New-Map type LK 140. Bloc-moteur Ydral, 125 cmc 2 temps, 4 vitesses, cadre scooter New-Map super-caréné, sélecteur au pied, acheté en mai 1956. Utilisé tous les jours. Kilométrage à ce jour, 11.000 km.

Moteur Ydral assez souple, mais pas assez nerveux, très silencieux. Embrayage sans reproche. Vitesse maximum (au compteur) atteinte en quatrième : 95 kmh. Sélecteur précis et doux. Carburateur fonctionnant impeccablement. Le filtre à air symbolique. La mise en route est facile, à condition d'avoir une bonne bougie.

Allumage assez bon. Consommation variable à 3,5-4 litres aux 100 km. Graissage du moteur par huile Castrol Self Mixing.

Entretien : Vidange tous les 2.000 km. Nettoyage très soigné du filtre à air et de la cuve. Décalaminage tous les 3.000 km.

Incident mécanique à ce jour : néant.

Le freinage est bon en solo, mais à mon avis un peu faible en duo. Les chromes sont excellents. Les pneus sont d'origine et sans crevaison à ce jour. Le démontage des roues est très aisé grâce aux moyeux à broche montés à l'avant et à l'arrière.

Eclairage un peu faible et grosse consommation d'ampoules arrière. Ampoule avant d'origine. Le câble électrique transportant le courant au feu rouge est mal placé sous le garde-boue, de ce fait est rapidement dénudé. Bonne position d'allumage à la poignée. Avertisseur d'origine changé par la maison au début sous garantie, mais à présent le nouveau marche très bien et le son est agréable avec le redresseur Sanor.

Compteur-indicateur de vitesse exact, mais ayant cassé la transmission, voilà deux mois que j'ai passé commande sans avoir été satisfait à ce jour. De ce fait, je pense changer le compteur Jaeger par un autre, car j'ai passé un après-midi à chercher une transmission dans un grand centre (Nancy) sans succès.

Le bouchon du réservoir n'étant pas assez étanche, il est recommandé de ne pas faire le plein (13 litres). La partie cycle, le cadre est robuste et rigide. La béquille centrale n'est guère commode, vu le poids de la machine. Absence totale d'anti-vol, ce qui est rare de nos jours. Outillage fourni par le constructeur trop pauvre, et l'on déplore le manque d'une notice !

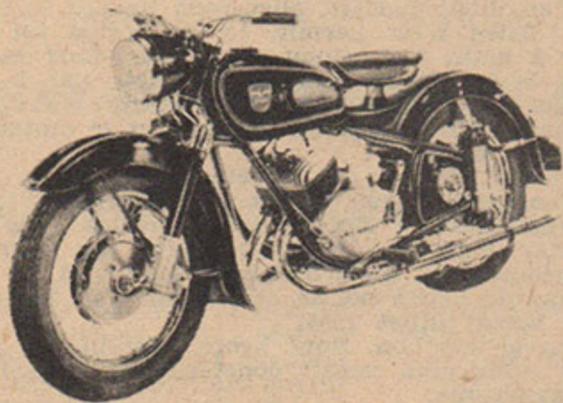
Très bonne tenue de route. Les suspensions sont très bonnes. La présentation est jeune et sport. Mais la selle bipace est trop dure pour le conducteur.

Ma conclusion reste en faveur de la New-Map LK 140, qui est une très bonne machine française, et qui vaut bien des 175 cmc. Mais j'espère voir un jour prochain une nette amélioration au point de vue de l'éclairage, compteur, bouchon du réservoir et surtout un antivol.

J'ai posé un porte-bagages, deux sacoches et une béquille latérale, et je pense avoir le point de vue d'un motocycliste New-Map.

Ma prochaine moto sera la 175 cmc type LK 180, avec moteur Ydral.

M. J. SZATKOWSKI
Saulane par Caussey (Vosges)



ADLER 250 MB

Je viens à mon tour vous donner le « Ce que j'en pense » de ma 250 Adler de tourisme. J'en suis à la troisième machine de la même marque qui totalise à ce jour 15.000 km. Malgré ce faible kilométrage, je pense pouvoir juger cette belle mécanique allemande. J'ai beaucoup malmené mon « Adler » pour savoir ses réactions, mais cette robuste moto se comporte comme au premier jour de livraison et m'a fidèlement servi pour le grand tourisme comme pour le travail. Je vous présente mon « pur-sang ».

C'est une moto de la série MB 250 de tourisme. Le chromage et la peinture noire sont un plaisir pour les yeux. Excessivement basse, l'« Adler » ressemble à une moto miniature. Mais ses foudroyantes accélérations, son freinage puissant, ses suspensions souples vous convaincront après un court essai. Au Viêt-Nam, on ne peut trouver plus de 50 machines, aussi nos 50 Adléristes s'estiment très heureux de posséder une telle mécanique. La présentation terminée, je vais passer à la description technique.

Rigide est le cadre à double berceau assez large pour laisser passage à deux tuyaux d'échappement « Eberspaecher » très

étanches aux raccords. Les pots très rapprochés du sol font accrocher dans les virages. Techniquement parlant, la suspension AR coulissante à amortisseurs hydrauliques, avec dispositifs de réglage en charge, est sans reproche, mais ne répond guère à l'esthétique du jour. Le cadre des nouveaux modèles « Adler Favorite 16 PS » et « Adler Sprinter 18 PS » est pourvu d'une suspension oscillante.

Le phare de 160 mm de diamètre éclaire bien la route de nuit et est monté sur la tête de fourche. Derrière le contact à clé, un dispositif permet d'abaisser ou relever le faisceau lumineux. Une prise de baladeuse est nécessaire pour les réparations nocturnes, mais la baladeuse n'est pas livrée de série. Une lampe rouge pour le contrôle de charge et une verte pour le contrôle du point mort sont encastrées dans le compteur kilométrique et de vitesse. Le guidon est pourvu d'un minimum de commandes : leviers de frein AV, d'embrayage, poignée tournante, boîtier avec inverseur de phare-code et le bouton-poussoir d'avertisseur. Le réservoir très sport monté sur caoutchouc contient 15 litres avec une bonne réserve de 3 litres.

La fourche avant du type épaule de bicyclette supporte l'axe d'articulation de deux biellettes oscillantes, dont le débattement est contrôlé par des ressorts sous boîtiers. Le mécanisme de cette fourche, compliqué, fonctionne d'ailleurs sans surveillance. Très souple, elle use rapidement le pneu avant en dents de scie. A 8.000 km, je constate une usure de 70 %, pendant que le pneu arrière tient bon encore.

Les garde-boue très enveloppants protègent efficacement contre l'eau et la boue. La selle noire et la peinture noire donnent à cette mécanique le profil racé d'un aigle royal. La batterie, ainsi que l'avertisseur Noris, sont enfermés dans le coffre du côté embrayage, le coffre du côté dynamo abrite un trousseau d'outillage de qualité. Le carter-chaine protège bien contre toute éclaboussure d'huile. En duo, le carter se fait sonner par la chaîne de grosse section. Et je regrette l'absence d'un tendeur automatique sur une telle machine.

Les roues de 16" donnent à l'« Adler » un faible empattement, ainsi qu'une garde au sol ridiculement basse. Un inconvénient : les pierres et cailloux projetés par la roue avant viennent frapper les tuyaux d'échappement et même mes pieds, m'arrachant parfois un cri de douleur. Mais ces petites roues contribuent à une tenue de route digne d'éloges. Les freins de 180 mm de diamètre et de 30 mm de largeur sont particulièrement puissants et même brusques lorsque on monte pour la première fois sur la machine.

Quant au moteur, c'est un vertical twin deux temps à balayage Schnurle, très puissant (16,3 CV), tout en restant souple. A tous les régimes, il fonctionne sans à-coups. On descend parfois en quatrième, à 25 kmh, sans pour cela que le moteur peine. Le carburateur Bing enfermé sous couvercle remplace l'Amal Fischer des anciens modèles. Le graissage par mélange est dans la proportion de 25 à 1. Sur conseils de la SIDAM, importatrice des petites « Adler », j'ai augmenté l'écartement des rupteurs de 0,4 mm à 0,9 mm et celui des bougies à 0,6 mm. Cette augmentation se solde par des accélérations comparables à l'« Adler Sport ». Et le 120 compteur sera largement dépassé. J'ai remplacé les Bosch 225 par des Champion L10, équivalentes à des Bosch 175. En ville, les Bosch 225 ont tendance à s'encrasser. Les Champion L10 m'ont donné entière satisfaction. Les tuyaux d'échappement aussi brillants qu'au premier jour, n'ont pas jauni. La puissance de 60-90 watts des flat-twins allemandes KS 601 Zundapp, BMW R69 se retrouve sur cette petite machine. Le taux de compression n'est que de 5,75 à 1, mais la puissance spécifique de cette bonne 250 cc atteint 64 CV/litre.

Je vais vous donner les qualités de cette machine après 15.000 km de route et de familiarité avec l'« Adler » de tourisme.

Machine silencieuse, sûre, agréable à piloter. Tenue de route par tous les temps. Accélérations foudroyantes : quelques secondes pour accrocher 120 compteur. Performances d'une 500 mono. Souplesse de fonctionnement aux basses vitesses. Démarrage facile, même à la main. Confort et bonne finition : telle est la 250 MB Adler. Aussi techniquement parlant, je peux mettre le qualificatif « néant » sur le chapitre défaut.

Toutefois, j'ai eu affaire aux tubes d'échappement et à la batterie. L'échappement arrose l'huile sur le garde-boue arrière à partir du feu stop jusqu'à la plaque de police AR. Des pots un peu plus longs supprimeraient la chose. La batterie d'origine s'est gonflée dangereusement dès le premier jour, pour rendre l'âme à 500 km. J'ai remplacé par une batterie Bosch qui s'est fêlée aussi pour laisser échapper l'électrolyte. La bakélite, les matières plastiques ne pourraient pas supporter la lourde chaleur tropicale. Mais c'est une question de climat et non un défaut.

Mes impressions générales sont très bonnes. Conduire cette machine est un vrai régal. Et si j'ai choisi l'« Adler » pour le grand tourisme, c'est qu'elle se comporte à merveille.

Des étapes de 1.000 à 2.000 km ne lui font guère peur et le plein gaz est supporté pendant des centaines de kilomètres. Au cours de mes randonnées, je n'ai éprouvé aucune déconvenue.

Très vorace, cette bicylindre consomme plus de 6 litres à 120 kmh, mais à vitesse constante de 60 kmh, c'est économe avec 2,70 l. Le freinage puissant, joint aux brillantes performances, permet des moyennes élevées en toute sécurité.

Sur le chapitre vitesse, je n'avance aucun chiffre, n'étant

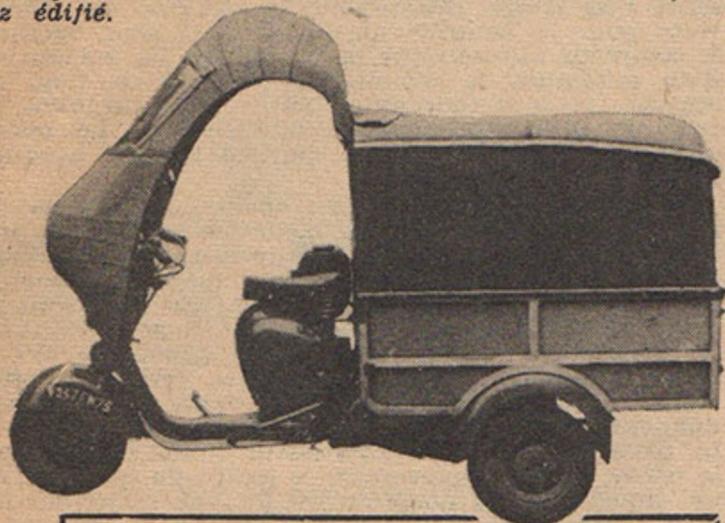
pas un mordu de la vitesse. Je me contente du 60 à l'heure, toujours obsédé par « qui va lentement, va sûrement ».

Excessivement basse, l'« Adler » 250 convient parfaitement à notre petite taille de motocyclistes vietnamiens.

Et comme « Moto-Revue » n° 1187, je ne peux conclure que par une seule phrase : « les 250 Adler... de véritables boulets de canon ».

M. NGUYEN-THANH-VAN
Saigon (Viêt-Nam)

N.D.L.R. — Précisons à notre correspondant qu'une consommation de 6 litres aux 100 km en roulant à 120 kmh n'a rien d'excessif. Reportez-vous à nos courbes de consommation, et vous serez édifié.



TRI VESPA

Je profite du répit apporté par ce jour férié pour vous adresser cette longue lettre que vous publierez en partie ou en totalité si vous voulez faire plaisir à un vieil abonné. Je commence :

Je viens de renouveler, pour la dix-neuvième fois hélas, mon abonnement à « Moto-Revue ».

Quand je pense que, grâce à cette petite formalité, le facteur va m'apporter, sans que j'aie à me déranger, 50 numéros de notre chère revue, je me dis que notre petite vie humaine n'est pas tellement mal organisée.

Tout est bien traité dans « Moto-Revue » : Documentation remarquable. Articles techniques bien illustrés. Comptes rendus de manifestations sportives comme si on y était. Même la partie humoristique est de qualité.

D'aucuns se demanderont : Où diable cet abonné trouve-t-il de l'humour dans « Moto-Revue » ? Ils seront rares.

J'espère que presque tous apprécient les petits chefs-d'œuvres d'esprit du dessinateur H.P.

Et les essais ? J'y viens aux essais. Je les trouve très bien, mais quelque chose me chiffonne. C'est que les machines neuves délivrent leur performance maximum après quelques centaines de km.

Ma 175 Peugeot AS s'est catégoriquement refusée à dépasser le 80 compteur avant 3.000 km et l'agent local m'a dit, et je le crois, que ce n'est qu'à 5.000 km que le moteur serait bien libre.

Donc, ou bien il faut louer les hautes vertus du rodage accéléré, oh combien !

Ou alors les constructeurs mettent à la disposition des essayeurs de « Moto-Revue » des moteurs soigneusement rodés.

Ou encore, troisième hypothèse, nos mécaniques flambent d'emblée, puis elles ont, si l'on peut dire, un âge ingrat avant de se trouver au mieux de leur forme.

Ceci dit, il y a aussi dans « Moto-Revue » une rubrique sur laquelle se précipite le lecteur en ouvrant le dernier numéro, c'est : « Ce qu'ils en pensent ».

Je n'ai pas encore vu de « Ce qu'ils en pensent » au sujet du tri Vespa.

Ce petit véhicule n'est pas une moto, puisqu'il a trois roues, mais je pense qu'une opinion le concernant peut trouver place dans cette intéressante rubrique.

Notre triscooter Vespa, pour le désigner exactement, a été mis en service en juillet 1954. Le compteur indique à ce jour : 9.941 km.

Nous l'utilisons pour les besoins du Service des Eaux de Villeneuve-sur-Lot, exclusivement en ville. Toutefois sa plus grande et seule sortie fut de 110 km aller et 110 retour, dans la journée du 16 décembre 1954. Il est donc apte aux randonnées en cas de besoin.

Tout le monde sait qu'il s'agit d'un véhicule utilitaire de 300 kg de charge utile. Bloc-moteur 2 temps de 125 cmc à 4

vitesses. Balayage à 2 transferts, piston à déflecteurs, mais oui.

★

1° Le bloc-moteur.

Un seul mot vient à l'esprit pour le qualifier : c'est une merveille.

En presque 3 ans d'usage intensif, voilà l'entretien qu'il a reçu : nous l'avons décalaminé deux fois. Une fois à 3.000 km sans besoin et, forts de cette constatation, une fois à 8.000 km, mais alors c'était urgent, surtout pour le pot d'échappement qui était complètement bouché. Nous l'avons porté au rouge sur la forge. Nous avons nettoyé le carburateur Del Orto une fois. Remplacé la bougie une fois et c'est tout. Pas même un réglage des vis platinées.

Ce moteur demande à tourner vite. Les 4 vitesses ne sont pas de trop. La vitesse sur route atteint 60 kmh après un temps de lancement plus ou moins long suivant la charge.

La commande des vitesses s'effectue par poignée tournante à gauche, comme sur le scooter. Les vitesses sont très rapprochées et il faut une certaine habitude pour les passer correctement.

Un conseil en passant. Comme les câbles sont longs, ils ne fonctionnent bien que s'ils sont graissés ; donc, huilez très souvent par le tambour indicateur de la poignée ; de même pour le câble de débrayage.

Malgré cela, ne comptez pas passer le point mort, donc la première qui se trouve avant, tri arrêté et moteur au ralenti si vous êtes en deuxième, vous casseriez les câbles sans y parvenir.

Si besoin est, il faut descendre les vitesses tant que le véhicule roule.

En un mot, pour employer une expression à la mode dans notre sphère, il faut « conduire sport ».

★

2° Le châssis.

Robustesse à toute épreuve et nous trouvons encore une merveille dans les suspensions.

La fourche avant est à roue poussée et ne doit pas s'enfoncer au freinage. Sur notre tri, le frein avant n'a jamais serré, probablement par manque de rodage, car l'excellent frein hydraulique sur les roues arrière le rend superflu.

La suspension arrière s'effectue par barres de torsion.

La caisse enlevée, elle apparaît dans toute sa beauté mécanique. Quels que soient la charge, l'état du sol ou la vitesse, elle fonctionne sans histoire et sans entretien.

La roue avant permet de virer littéralement sur place ; malgré son faible diamètre, elle a un effet directionnel étonnant. Pendant le mois de février 1956, de sinistre mémoire pour un Service des Eaux, nous avons roulé dans 20 cm de neige.

La transmission secondaire s'effectue par deux chaînes largement dimensionnées sous carters étanches munis d'un galet tendeur que nous avons réglé une fois vers 3.000 km.

Les pneus ont l'air inusables.

Tout est donc parfait, allez-vous penser ?

Non ! Rien n'est parfait. Le tri Vespa est entaché d'un lanceur à main mal conçu. Le porte-à-faux est trop important et le levier est tenu sur la noix par 2 vis de 6 mal disposées qui se desserrent et cassent.

Heureusement, l'allumage est bon et le moteur démarre en poussant 1 mètre.

Il vaudrait mieux un lanceur au pied ou un démarreur électrique, mais dans ce cas, voyez prix.

L'accessibilité au moteur est mauvaise dans le cas de la caisse fixe. Faire le plein de la boîte, par exemple, n'est pas une sinécure. Cet inconvénient disparaît si le tri est équipé de l'adorable petite benne basculante que l'Acma a commercialisée après juillet 1954.

L'éclairage est bon. Nous avons supprimé la petite batterie dont le câble plus cassait constamment et tout mis sur volant magnétique.

Le rodage s'est effectué sans que nous y pensions, en charge progressive. Une vibration désagréable à un certain régime a disparu par la suite. Il y a la turbine BMW, il y a aussi la turbine Vespa. Jusqu'à 1.000 km, la consommation a été élevée, plus de 6 litres, elle est présentement de 4 à 5 litres, ce qui est normal en comparaison de la grosse capacité de charge.

Pour terminer cette longue histoire, je dois dire un mot sur la conduite. Lorsque l'on prend en main le tri Vespa pour la première fois, on éprouve une appréhension due à un drôle de phénomène : on dirait que les roues arrière poussent chacune à leur tour, ceci provient probablement du différentiel et n'a pas lieu en charge. On croit aussi que l'on va inmanquablement se retourner au premier virage.

Moralité : n'essayez pas le tri Vespa à vide, mais avec une bonne charge, 100 kg environ et la confiance viendra rapidement. Surtout, ne chahutez pas le guidon, il est très susceptible. Vous verrez que cet excellent petit véhicule peut se conduire des heures sans fatigue, de par son confort et sa direction naturellement très douce.

M. MARTIN

Chef du Service des Eaux
Villeneuve sur Lot (L.-G.)

LE CROSS

★ **DEMAIN ...**

LE GRAND PRIX DE GRANDE-BRETAGNE

Il s'agit de la cinquième des neuf épreuves comptant au titre du Championnat du Monde de Moto-Cross, et il faudra s'attendre à ce que les britanniques mettent tout en œuvre pour se rapprocher à cette occasion du suédois Bill Nilsson, dont les deux victoires successives, chez lui, puis à Imola, ont fait un leader solidement « accroché », qui totalise déjà 22 pts !

Sans aucun doute, Archer fera l'impossible pour affirmer devant ses compatriotes la supériorité que chacun doit bien lui reconnaître... quand il veut bien se donner la peine de s'employer à fond. La tâche lui sera facilitée par le fait que l'avantage du terrain sera de son côté, comme de celui de ses compatriotes, parmi lesquels Jeffrey Smith vient de montrer une forme éblouissante en Belgique, à Ronquières. Rappelons-ici qu'Archer et Smith comptent 10 pts.

Les belges, mieux placés jusqu'ici que les britanniques puisqu'ils sont trois à suivre immédiatement Nilsson au classement actuel (Baeten 13 pts ; Mingels 12 pts et Jansen 11 pts), parviendront-ils à sauvegarder leurs positions, placés comme ils le sont « en sandwich » entre suédois et anglais ? Il nous paraît difficile de répondre à cette question, mais il est probable que la tâche leur sera très rude. Souvenons-nous néanmoins que l'an dernier, Nic Jansen s'était assuré une excellente seconde place derrière Archer. Min-

gels ayant dû abandonner sur ennui d'allumage.

La lutte sera donc sévère et l'écart actuel entre Nilsson et ses poursuivants sera vraisemblablement réduit de quelques points demain soir... à moins que la « 7R » ne nous surprenne une fois de plus !

EN FRANCE : SIDECAR-CROSS A POITIERS...

C'est demain que se déroulera cette belle réunion, qui opposera sur le terrain de la Cassette, en une course solo et une course de sides, d'excellents éléments français et belges.

Prière à nos lecteurs intéressés par ces épreuves de bien vouloir se reporter à notre précédent numéro, où ils trouveront la liste complète des engagés.

...ET MOTO-CROSS DU 7 JUILLET A CASTRES

Le MC Castrais présente dimanche sur son terrain de Venise, à visibilité totale, un programme très copieux groupant une sélection d'excellents coureurs.

Neuf courses, en 250, 350 et 500 cmc, avec la participation de Soca, Galzin, Monpo, Darrouy, Jacquemin (Champion de France 56), Klym, Amédéo, Zacharie, Julienne, les anglais Bantam et Cheshire, l'italien Lorenzo Donghi.

Le matin, une concentration dotée de nombreux prix en espèces groupera un grand nombre de participants.

★ **LA SEMAINE PROCHAINE**

REUNION REGIONALE A MAICHE LE 14 JUILLET

La nouvelle société du deux roues, le Vélo-Moto-Club Malchois, à Maiche (Doubs), organise un moto-cross régional et frontalier le 14 juillet 1957. Le circuit des Tuileries, nouvellement aménagé par un expert géomètre qui a donné ses conseils en vue de la parfaite exécution de ce terrain, se prêtera admirablement au déroulement de cette réunion.

Deux épreuves seront inscrites au programme :

- 1° Une course de 250.
- 2° Une course de 500.

Les engagements sont reçus chez M. E. Chouffot, Secrétaire du VMC, à Maiche. Pour les déplacements, se conformer à l'avis paru dans « Moto-Revue » n° 1325 du 26 janvier 1957.

APRÈS ALBI, MISE AU POINT DE RENÉ KLYM

A la suite des circonstances qui ont entouré l'accident dont Robert Klym a été victime à Albi (voir notre reportage dans le numéro précédent), son frère René a adressé au Président de l'AMCCA la lettre que nous reproduisons ci-dessous, et qui vient à l'appui de notre récit :

Monsieur le Président,

Je tiens à vous confirmer par écrit les paroles que j'ai prononcées lorsque, en compagnie de mon frère blessé, j'ai quitté votre ville.

Je suis profondément déçu d'avoir été à même de constater la mauvaise organisation des secours pour les blessés, qui, dans ce genre de sport, peuvent se rencontrer assez fréquemment.

En effet, mon frère a dû attendre un certain temps pour être dégagé de sous sa machine et ensuite a dû subir une attente de trois quarts d'heure avant d'être transporté à l'hôpital pour recevoir les soins que son état nécessitait.

Enfin, il est très pénible, lorsqu'on exerce un métier aussi dangereux que le nôtre, de constater le désintéressement total des dirigeants du club organisateur, qui ne se sont même pas dérangés à l'hôpital pour connaître les suites exactes de cet accident, qui cause un préjudice énorme à mon frère, qui, du fait de cette chute, perd le titre de Champion de France et les avantages pécuniaires que cela pouvait lui apporter, outre que son immobilisation totale pour le reste de la

A JANSEN LE CROSS INTERNATIONAL DE RONQUIERES

Une foule considérable a assisté à la 11^e édition du Moto-Cross des Petites Ardennes, qui s'est déroulé sans une goutte de pluie, encore que le ciel fut chargé de lourds nuages.

Les as belges au grand complet — moins toutefois Rombauts, sérieusement accidenté lors des essais — se heurtèrent à une très forte participation britannique, dont le meilleur élément devait être Jef Smith, vainqueur de la première manche. Le champion d'Europe 1956, Archer, brisant sa boîte de vitesses dans une chute, fut contraint à l'abandon.

Les autres anglais, Ward et Draper, firent une course honorable et les hollandais et suisses également engagés furent assez largement dominés.

La victoire est revenue à Nic Jansen, Champion de Belgique 1956, à égalité de points avec Smith, mais qui a réalisé 8^e de moins au chronométrage de la course.

A signaler les places d'honneur de Baeten et surtout Scaillet, qui s'est attribué la seconde manche. Belle course encore de Lucien Donnay, surtout au cours de la première manche où il remonte de la 9^e à la 5^e place.

Internationaux (classement général) : 1. Jansen (Matchless) 4 pts, 1 h. 08'18" ; 2. Smith (GB-BSA) 4 pts, 1 h. 08'26" ; 3. Baeten (FN) 8 pts ; 4. Scaillet (FN) 10 pts ; 5. Donnay (FN) 11 pts ; 6. Ward (GB-AJS) 13 pts ; 7. Mingels (Saroléa) 16 pts ; 8. Neri (BSA) 17 pts ; 9. Draper (GB-BSA) 20 pts, 1 h. 12'20" ; 10. Van Heuverzwijn (Matchless) 20 pts, 1 h. 13'36", etc...

BRASSINE, CHAMPION DE FRANCE DE CROSS

Vainqueur à Mayenne, Gilbert Brassine s'est définitivement attribué le maillot tricolore 1957 des Inters. En attendant le reportage de cette belle finale, (à paraître dans notre prochain numéro), voici les résultats techniques :

4^e Manche : 1. Brassine (BSA) ; 2. Schmid (BSA) ; 3. Bertrand (BSA) ; 4. Ledormeur (BSA) ; 5. Combes (BSA) ; 6. Charrier (BSA) ; 7. Godey (BSA) ; 8. Vouillon (BSA) ; 9. Jacquemin (Matchless) ; 10. Drobecq (BSA) ; 11. Darrouy ; 12. Lusseyran ; 13. Lefèvre ; 14. Barbara ; 15. Chuchart ; 16. Frantz ; 17. Klym René ; 18. Melloli ; 19. Hazianis.

Championnat, classement final : 1. Brassine, 14 pts ; 2. Schmid, 16 pts ; 3. Ledormeur, 20 pts ; 4. Bertrand, 24 pts ; 5. Robert Klym, 24 pts ; 6. Godey, 25 pts ; 7. Chuchart, 25 pts ; 8. René Klym, 27 pts ; 9. Combes, 28 pts ; 10. Charrier, 32 pts ; 11. Vouillon, 34 pts ; 12. Jacquemin, 37 pts ; 13. Darrouy, 38 pts ; 14. Melloli 38 pts ; 15. Drobecq, 40 pts ; 16. Lusseyran, 40 pts ; 17. Lefèvre, 40 pts ; 18. Barbara, 40 pts ; 19. Frantz, 40 pts ; 20. Hazianis, 43 pts.

saison, représente la perte d'une somme importante.

Dans ces conditions pénibles, l'assistance d'officiels de votre club, au point de vue moral, lui aurait certainement procuré le soutien moral qui eut atténué un peu sa très cruelle déception.

La consigne de politesse que vous avez donnée aux coureurs avant la course pourrait être relue par les membres du Comité, qui devraient se rendre compte qu'un certain humanisme doit parfois dépasser l'intérêt financier que tout organisateur est en droit de porter à la réussite d'une manifestation.

Veillez agréer, Monsieur le Président, mes sportives salutations.

René KLYM
Olivet (Loiret)

RÖ1

de la route

avec 250

agents à votre

service



parmi lesquels vous noterez
dans la région parisienne :

SEINE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEINE-ET-OISE

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

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



LE IV^e CONCOURS TECHNIQUE DE LA PETITE CYLINDRÉE

Organisé par le Cyclomoto-Vélocyclomoto-Club des Cheminots (Paris), le IV^e Concours International de la Petite Cylindrée, qui s'est déroulé à Dijon les 8, 9 et 10 juin, a remporté un vif succès. Cette importante manifestation se composait de plusieurs tests après lesquels une sérieuse vérification permettait de déceler les « faiblesses caractérisées » d'une partie quelconque de la machine.

Une telle confrontation sur le plan technique a probablement « épouvanté » la majeure partie des constructeurs français. En effet, deux marques françaises seulement alignèrent leurs machines au départ.

Pourtant, jusqu'à l'heure de la fermeture du « pesage », les organisateurs espéraient encore la participation de nos plus grandes marques nationales qui avaient donné depuis longtemps leur accord de principe.

Comment expliquer cette volte-face de dernière minute ?

La Fédération Motocycliste Belge avait délégué à cette occasion deux de ses meilleurs pilotes en petite cylindrée : Van Der Elst au guidon d'un Itom sport et R. Morenhoot sur son RAP s'efforcèrent de démontrer les brillantes qualités de leur matériel. Enfin un de nos meilleurs espoirs en compétition sur cendrée, Butkiatme, eut la joie de se voir confier un Itom à cadre ouvert par ses amis belges.

La présence à Dijon de plusieurs importateurs belges prouvait l'intérêt que nos voisins portent à cette démonstration technique. Si, momentanément, ils ne nous rendent visite qu'en spectateurs, ils espèrent bien profiter un jour des importants débouchés commerciaux offerts par le marché français.

Des difficultés douanières ne leur per-

mirent malheureusement pas de présenter toutes les machines préparées pour le concours technique. Plusieurs Typhoon, par exemple, étaient prêts, mais elles ne purent franchir la frontière.

Le Concours Technique n'étant pas une compétition, les « abstentionnistes » n'ont pas d'excuse et leur attitude ne peut que leur causer un grave préjudice, un jour peut-être plus proche que certains le pensent.

Malgré les défections de dernière heure, les engagements furent assez nombreux pour donner à cette manifestation l'intérêt qu'elle méritait.

Avant de donner le compte-rendu des différents résultats enregistrés, soulignons qu'au classement général toutes catégories, la première place revint à une machine française pilotée par une concurrente : Monique Bizot, sur Favor-Alter 48 cmc. Deux autres concurrentes obtinrent également d'excellentes notes pour leurs machines, une Favor-Alter et une Stella-Vap.

RESULTATS DES DIFFERENTS TESTS

Eclairage : (sous contrôle des appareils de la Sté Cibié) :

Catég. 48 cc : 1^{er} Favor-Alter (40 pts).
Catég. 70 cc : 1^{er} Favor-Alter (60 pts).

Départ à froid :

Aucune pénalisation, tous les moteurs ayant été mis en route dans les délais impartis.

Démontage de la roue arrière :

Meilleur temps : Favor (n° 5) en 2'55".

Démonstration fort intéressante et prouvant, si cela était encore nécessaire, l'avantage de la chaîne unique sur un cyclomoteur. Le temps moyen des autres concurrents était sensiblement de 4'50".

Tenue en côte (pente à 11 % sur 650 m)

1^{er} ex-æquo : Favor-Alter et Itom.

(Epreuve de régularité d'après une moyenne choisie par chaque concurrent et variant entre 25 et 30 kmh).

Maniabilité :

Classés : Favor n° 5 ; Itom n° 7 et 8 ; Favor n° 51 et 52.

Cette épreuve comportait une heure de marche en tout-terrain à la moyenne imposée de 25 kmh.

Freinage (sur planche inclinée à 22 %) :

Tous sans pénalisation.

Accélération-freinage :

1^{er} Itom Sport.

Silencieux :

1^{er} ex-æquo : Stella-Vap (silencieux Wilman) 85 phones, et Rap-Rex (silencieux Eler) 85 phones.

Ce test a été réalisé grâce au matériel et aux techniciens de la Préfecture de Police de Paris.

Consommation :

1^{er} Stella-Vap : 46 km 700 avec 1/2 l. de carburant. Carburateur Gurtner.

Vérification (à la suite des différents tests) :

Machines classées sans pénalisation : Stella n° 3, Itom n° 7, Favor n° 51, Favor n° 52.

Toutes les autres machines ayant été pénalisées pour perte ou bris de matériel.

Meilleur pilote :

M. Baujouan Jacques (Stella-Vap), totalisant 4 places de premier dans les différents tests.

CONCENTRATION
A USSON EN FOREZ (LOIRE)

L'Amicale Motocycliste Ussois, section du MC du Furan, à Saint-Etienne, organise le dimanche 14 juillet, dans sa plaisante petite ville, une concentration motocycliste dotée de 10 coupes de valeur, de plusieurs médailles et plaquettes. Les isolés auront un classement spécial. Chaque participant recevra un souvenir. Pour tous renseignements, écrire au secrétaire : M. Midroit, avenue de la Gare, Usson en Forez (Loire).

CONCENTRATION
A PANISSIERES

L'Association Motocycliste de Panissières (Loire), organise le 7 juillet 1957 sa quatrième Concentration Nationale Motocycliste.

Tous les clubs affiliés à la FFM sont invités à y prendre part. De nombreuses coupes seront attribuées aux lauréats de cette grande manifestation.

Enfin, comme l'an passé, l'accueil le plus chaleureux est réservé à tous.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Macaudière Louis, 30, rue Gambetta, Panissières (Loire).

REGULARITE
A LA FERTE MILON

La section UMSCA de La Ferté-Milon organise le 7 juillet une épreuve de

régularité pour vélomoteurs, motos, scooters, etc... Parcours 150 km.

REGULARITE EN JUILLET

Voici les principales manifestations du mois, en France et à l'étranger :

7 : Concentration à Panissières.

Concentration de Provence.

19-20-21 : Liège-Milan-Liège — Liège-Grenoble-Liège — Liège-Langres-Liège.

21 : Cannes-Genève-Cannes.

Mais il y a bien d'autres concentrations, épreuves de régularité, etc..., prévues au Calendrier Sportif International, publié dans nos numéros 1329, 30 et 31.

LIEGE-MILAN-LIEGE
LIEGE-GRENOBLE-LIEGE
ET LIEGE-LANGRES-LIEGE

A la suite de la récente catastrophe des « Mille Miglia », certains bruits se sont répandus, annonçant que les épreuves motocyclistes et automobiles étaient désormais interdites en Italie.

Après avoir pris contact avec la Fédération Italienne de Motocyclisme, le Royal Motor-Union de Liège tient à démentir ces bruits et confirme qu'il organisera les 19, 20 et 21 juillet 1957, son 27^e championnat d'endurance motocycliste « Liège-Milan-Liège » et les épreuves connexes « Liège-Grenoble-Liège » et « Liège-Langres-Liège ».

La première de ces épreuves, dotée de 75.000 francs de prix en espèces et de nombreuses coupes de valeur, est prévue pour les internationaux et les seniors expérimentés. Elle comporte 2.500 km environ, à couvrir en une seule étape à travers la Belgique, la France, l'Italie, l'Autriche et l'Allemagne. Le départ sera donné le vendredi 19 juillet à 17 heures, en face des locaux du Royal Motor-Union, Bd de la Sauvenière, 38, à Liège.

« Liège-Grenoble-Liège » est réservée aux seniors moins aguerris et aux juniors. Elle comporte 1.525 km et est dotée de 25.000 francs de prix en espèces. Les pilotes auront ainsi l'occasion d'acquérir l'expérience nécessaire pour s'aligner par la suite dans « Liège-Milan-Liège ». Le départ aura lieu au même endroit, le samedi 20 juillet à 9 heures du matin.

Enfin, « Liège-Langres-Liège » a été créée pour les petits engins de 51 à 150 cmc qui lutteront sur une distance de 765 km. 10.000 francs de prix en espèces ont été attribués à cette manifestation. Le départ sera donné au même endroit également, le samedi 20 juillet à 22 h. 30.

Les arrivées de ces épreuves s'effectueront le dimanche 21 juillet, entre 13 h 30 et 17 h. 30, en face des locaux du club organisateur. Les engagements sont reçus à l'adresse précitée jusqu'au 6 juillet.



* LE SPORT MOTOCYCLISTE *



Voici, lors de leur passage à Paris, devant les Ets Charrier de Pantin, les 175 Terrot qui, en ce moment, accomplissent un tour de France, au terme duquel une dizaine de milliers de kilomètres auront été accomplis par chaque machine. S'arrêtant dans chaque grande ville, cette caravane Terrot, conduite par M. Sandron, et composée des pilotes Gemini, Nicolle, Di Natale, Baille et Durand — dont aucun ne fait partie des Ets Terrot — a l'heureuse idée de mettre ses machines à la disposition du public. C'est ainsi qu'à Grenoble, ou Marseille, une centaine d'essais furent effectués, ce chiffre allant jusqu'à atteindre 140 à Narbonne. L'accueil du public fut partout enthousiaste, et à Paris, les clients de M. A. Charrier, de Pantin, ne se prièrent pas de la joie de piloter cette machine. Nous-mêmes avons effectué quelques kilomètres avec cette nouvelle 175, et nous vous communiquerons les impressions recueillies au cours de cette prise de contact, dans un prochain numéro. Rappelons que les premières 175 Terrot viennent d'arriver chez les agents, et que ce modèle tout équipé est catalogué 212.000 francs.

LA 250 IFA-MZ VICTORIEUSE A TUBBERGEN

C'est la 1^{re} victoire notable dans la carrière de la quart de litre compétition de la marque d'Allemagne Orientale, machine deux temps dont J.B. vous parle d'ailleurs plus longuement dans le présent numéro.

La MZ s'est encore distinguée à Tubbergen en remportant également la classe 125 cmc, toujours avec un 2 temps.

Les 40.000 spectateurs présents autour du circuit hollandais ont vu aussi le succès des couleurs d'Allemagne Occidentale, puisque le jeune Hiller (BMW), confirmant ses récentes victoires de Moulins et Chimay, s'est attribué la course des 500 cc et que la course des 350 cc est revenue à Hallmeier (NSU).

RESULTATS TECHNIQUES

Classe 125 cc (8 tours, soit 70,604 km) :
1. E. Degner (All.-MZ), 32'50"4, moyenne 128,905 kmh ; 2. Fuegner (All.-MZ), 33'03"8, moy. 128,111 kmh ; 3. K. Lottes (DKW), 33'53"8, moy. 124,937 kmh ; 4. J. Grace (MV), 34'08"8 ; 5. Scheidhauer (Ducati), 34'09"6 ; 6. Musiol (DKW), 34'35"8.

Tour le plus rapide : Degner (MZ), 4'02"6, moy. 130,963 kmh.

Classe 250 cc (8 tours, soit 70,604 km) :
1. H. Fuegner (All.-MZ), 30'52"8, moyenne 137,182 kmh ; 2. X. Heiss (All.-NSU), 31'04"4, moy. 136,300 kmh ; 3. H. Hallmeier (All.-NSU), 31'05"2 ; 4. G. Beer (All.-Adler), 31'07" ; 5. P. Bakker (Holl.-NSU), 31'35"1.

Tour le plus rapide : Fuegner (MZ), 3'47"2, moyenne 139,839 kmh.

Classe 350 cc (10 tours, soit 88,255 km) :
1. H. Hallmeier (All.-NSU), 37'28"4, moy. 141,332 kmh ; 2. R. Heck (All.-NSU), 37'36"6, moy. 140,831 kmh ; 3. B. Matthews (Irl.-Norton), 38'12" ; 4. F. Klaeger (All.-Norton), 38'58"2 ; 5. L. Rehorst (Holl.-AJS), 39'25"8.

Tour le plus rapide : Hallmeier (NSU), 3'41"4, moyenne 143,568 kmh.

Classe 500 cc (12 tours, soit 105,906 km) :
1. Hiller (All.-BMW), 43'12"5, moyenne 145,408 kmh ; 2. Riedelbauch (All.-BMW), 44'19", moy. 143,373 kmh ; 3. A. Huber (All.-BMW), 44'20"2 ; 4. H. Jaeger (All.-Norton), 45'04"4 ; 5. P. Rozenberg (Holl.-BMW), 45'05"2.

Tour le plus rapide : Hiller (All.-BMW), 3'33"2, moyenne 149,022 kmh.

TROIS CIRCUITS EN FRANCE

Rappelons que c'est demain 7 juillet que se disputeront les circuits de vitesse de Rouen-les-Essarts, Vic-Bigorre et Avignon, toutes épreuves qui vous ont déjà été présentées dans nos précédents numéros et ne manqueront pas d'attirer les sportifs.

On s'en souvient, le circuit de Rouen intéresse les machines de compétition, tandis qu'Avignon offre des épreuves en scooters série et sport, sides série et sport, 500 série et sport et 175 compétition.

A Vic-Bigorre, course en 175 « sport » et « compétition », avec 44 machines au départ, menées entre autres par Onda, Jacquier-Bret, Burggraf, Savoye, Kiparisos, Sfacos, Bonnal, Boyer, Piscaglia, etc... sur motos italiennes et Marjorel, les frères Valeyre, etc... sur des prototypes français.

On attend encore les engagements des espagnols Eizaguirre (Montesa d'usine) et Cordero.

6 courses au programme à Vic, 7 à Avignon, 1 à Rouen... du beau spectacle et pour tous les goûts.

DERNIERE HEURE : BOULEVERSEMENT AU GRAND PRIX D'ASSEN

En attendant de vous donner un compte-rendu détaillé du G.P. de Hollande, marqué par de nombreuses chutes, voici les résultats de cette troisième épreuve des Championnats du Monde.

125 cmc : 1. Provini (Mondial), moy. 123,484 kmh ; 2. Colombo (MV) ; 3. L. Taveri (MV) ; 4. C. Sandford (Mondial) ; 5. F. Libanori (MV) ; 6. S. Miller (Mondial).

250 cmc : 1. T. Provini (Mondial), moy. 128,020 kmh ; 2. C. Sandford (Mondial) ; 3. S.-H. Miller (Mondial) ; 4. F. Libanori (MV).

350 cmc : K. Campbell (Guzzi), moy. 132,504 kmh ; 2. B. Mac Intyre (Gilera) ; 3. L. Liberati (Gilera) ; 4. J. Brett (Norton) ; 5. Keith Bryen (Norton) ; 6. J. Hartle (Norton).

Sidecars : 1. L.-F. Hillebrand (BMW), moy. 117,469 kmh ; 2. J. Beeton (Norton) ; 3. L. Neussner (BMW) ; 4. Strub (Norton) ; 5. M. Beauvais (Norton).

500 cmc : 1. J. Surtees (MV), moy. 132,860 kmh ; 2. L. Liberati (Gilera) ; 3. W. Zeller (BMW) ; 4. J. Brett (Norton) ; 5. E. Hiller (BMW).

TOUS VOS IMPRIMÉS

Catalogues, Dépliants, Prospectus

GRATUITEMENT
PROJETS, CRÉATION, PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
Clichés, photos, retouches, dessins

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e) - GUT. 73-32 à 35

AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMÉRO

A côté de nos rubriques régulières et pages d'informations, vous pourrez encore trouver dans notre numéro 1349 l'étude de deux problèmes techniques : angles à donner aux soupapes, et comment réduire l'inertie des basculeurs. L'essai de cette semaine concernera le « Galletto » Guzzi 192 cc et, sous l'angle des problèmes de l'heure, nous aborderons, avec un interview de M. Kie-

ner, directeur de l'exportation chez Peugeot, les positions de l'industrie française du motocycle sur les marchés extérieurs.

Enfin, dans le domaine du sport, nous ferons pour vous le point des Championnats de France de Vitesse (National et International), et vous dirons comment Brassine est devenu Champion de France inter 1957 de cross à Mayenne.

APPEL A NOTRE CORRESPONDANT DE PAU

N.D.L.R. — Nous nous ferons un plaisir de porter votre aimable proposition à la connaissance de nos lecteurs, mais nous nous permettons de vous rappeler que nous nous faisons une règle stricte de n'insérer dans cette rubrique que

les seules communications portant les noms et adresses complets de leurs auteurs.

Nous vous prions donc de bien vouloir rectifier votre oubli, vous précisant par ailleurs que nous vous conserverons l'anonymat si tel est votre désir.

Ne roulez pas sans assurance. Consultez notre Service spécialisé.

Moto-Revue N° 1.348

AU CIRCUIT DE PROVINS

MAGNIFIQUE CONFIRMATION DE LA 175 LIBERIA-YDRAL

Le 3^e Circuit de Vitesse de Provins, disputé le 16 juin sur le circuit de Bellevue, comprenait trois courses en 175, 350 et 500 cmc comptant pour le Championnat de France National.

LES 175 CMC

Plateau très relevé et obtenu en retenant les dix meilleurs temps aux entraînements où l'on notait la présence des deux Liberia Ydral officielles pilotées par Agache et Guignabodet, Bonnal sur Morini Re Bello, Piscaglia sur Mondial, les Gnome et Rhône de Dagan et Descoureaux, ainsi que des MV, un AMC double arbre, un Jonghi, etc...

Dès le départ la lutte s'engage entre Agache et Bonnal, qui prend le commandement au deuxième tour. Derrière ces deux hommes viennent Descoureaux, Piscaglia, Guignabodet, Pansera, etc... Bonnal assure une allure très rapide, talonné par le Liberia d'Agache. Au cinquième tour, Bonnal chute à l'épingle de la Ferme et Piscaglia, pour éviter la collision, freine énergiquement sur la boîte : surrégime... les soupapes touchent... et c'est l'abandon. Bonnal reparti aussitôt entreprend une belle remontée et tournera à la seconde place, mais il ne put rien faire contre Agache qui fournit une très belle course, prenant régulièrement 1 à 2 secondes au tour sur la Morini. Signalons la troisième place de Descoureaux devant la deuxième Liberia pilotée par Guignabodet.

1. Agache (Liberia Ydral), les 50 km en 33'45"1, moy. 89,520 kmh ; 2. Bonnal (Morini) 34'39"4 ; 3. Descoureaux (Gnome et Rhône) 34'56" ; 4. Guignabodet (Liberia Ydral) 35'09"4 ; 5. Pansera (MV) à

La Manx de Boeri était équipée d'un pneu arrière dont le profil n'était pas sans analogie avec ce que l'on appelle en langage motocycliste une « savonnette », ce qui n'empêcha pas Boeri de tourner à 93 kmh de moyenne...

Agache s'alignait en 175 cmc avec la Liberia sur laquelle il a remporté le Bol d'Or. On n'avait même pas démonté l'éclairage sur cette machine qui tournait dans un silence remarquable, contrastant singulièrement avec les ACT italiennes.

Au départ des 500, Venin et sa Matchless G45. Malgré une bonne séance de mécanique qui dura une grande partie de la journée, l'embrayage se révéla capricieux. Heureusement la présence toute proche d'une citerne permit à Venin de refroidir son embrayage... à grande eau.

1 tour ; 6. Bergeron (Jonghi) à 2 tours.

LES 350 CMC

La course des 350 cmc fut marquée par la lutte qui opposa Gomes et Galibert. Celui-ci partit en tête, mais dut bientôt céder le commandement à Gomes. Cependant, Galibert s'acrocha et les deux hommes luttèrent jusqu'à l'arrivée où Gomes précède Galibert de 4/5 de seconde. La lutte fut si ardente entre ces deux pilotes, que ce sont les 350 cmc qui font le meilleur temps de la journée. En troisième position, nous trouvons Costedoat, sur Gold Star, qui tourna très régulièrement ; tous les autres pilotes sont à deux tours.

1. Gomes (Norton), les 62 km en 40'11"4, moy. 93,963 kmh ; 2. Galibert (Norton) 40'12"3 ; 3. Costedoat (BSA) 41'35" ; 4. Billotte, à 2 tours ; 5. Guignabodet, à 2 tours ; 6. Belkechout, à 2 tours.

LES 500 CMC

Sur les dix participants, on ne comptait que cinq machines de course, le restant étant des machines sport plus ou moins bien préparées, soit des Triumph : Broquet, Barrière, Telling, soit des Norton : Gnudi, Pinton. Guignabodet effectuait sur sa Gilera Saturno sa troisième course de la journée. Notons encore Venin et sa G45, Belkechout, et enfin Francisco Boeri qui effectuait sa rentrée depuis son grave accident.

Au départ, Guignabodet reste sur la touche et perd un tour pour une bougie encrassée. Au premier tour, nous avons Broquet, Gnudi, Boeri, Barrière, mais bien vite Boeri prend la tête, tandis que

La Norton Daytona de Gnudi était préparée par son mécanicien Lecomte pour un usage course. Démontage de l'installation électrique, petit guidon à bracelets, commande des carburateurs par palonniers, mégaphones et tubes « d'usine », enfin sélecteur et pédale de frein arrière reportés à l'arrière, comme sur les Manx. Cette machine tourna très régulièrement et permit à Gnudi de remporter une belle seconde place...

...Il n'en fut pas de même pour Barrière qui montait une T100 spéciale. Bien que très rapide, cette machine ne put donner sa pleine mesure, handicapée par une carburation beaucoup trop riche. Notons le très beau moyeu-frein Gilera monté sur cette machine.

...Un autre malchanceux fut Belke-

Gnudi s'installe en seconde position, suivi par Broquet, Barrière et Pinton. Guignabodet, qui a changé de bougie, effectue une très belle remontée, mais la commande de frein arrière casse au huitième tour et Guignabodet est contraint à l'abandon. A mi-course, Boeri a un tour d'avance sur tous les concurrents ; en deuxième position Gnudi qui précède Barrière et Broquet, enfin Pinton. Barrière casse peu avant la fin et la course se termine dans cet ordre.

1. Boeri (Norton), les 75 km en 48'35"1, moy. 93,286 kmh ; 2. Gnudi (Norton) à 1 tour ; 3. Broquet (Triumph) à 1 tour ; 4. Pinton (Norton) à 1 tour ; 5. Barrière (Triumph) à 3 tours.

Très belle course de Boeri qui, malgré un œil endommagé et à peine remis de son accident, a repris brillamment sa place dans le monde motocycliste. Sa joie à l'arrivée faisait plaisir à voir. Notons également la deuxième place de Gnudi sur une Norton Daytona, qui domina largement ses adversaires, malgré une petite incursion involontaire dans l'herbe.

L'organisation de l'épreuve était assurée par le MC Provins, en coopération avec le MC Châtillonnais. Une très bonne sonorisation, une signalisation efficace, ainsi qu'un bon aménagement du circuit ont sans doute contribué à la réussite de ce circuit. Nous formulerons toutefois quelques réserves sur la commodité d'accès au parc. En outre, une plus large compréhension des règlements serait souhaitable en ce qui concerne l'engagement des coureurs, car il semble bien que ce soit principalement aux circuits réservés aux « nationaux » qu'il incombe de favoriser la participation de jeunes pilotes.

EN MARGE DU CIRCUIT

chout qui perdit l'écrou inférieur de son carburateur. Après réparation, il devait tomber en panne d'essence aux deux tiers de la course, ayant perdu beaucoup d'essence à son premier arrêt.

Descoureaux montait une 175 cc Gnome et Rhône particulièrement rapide. Mise au point personnelle ? Nouveau moteur ? Toujours est-il que cette machine, quoique dépourvue de tout carénage, termine devant la deuxième Liberia, et la MV de Pansera.

Noël montait une Spéciale utilisant un moteur AMC double arbre ayant appartenu à Mathieu. La magnéto en bout d'arbre à came était remplacée par un alternateur. Un joint claqué provoqua des infiltrations d'huile dans l'alternateur et Noël dut abandonner à mi-course.

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 — 2.000 fr.

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

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

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

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

BSA - ARIEL **SCOOTER : RUMI**

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

PUCH **PUCH** **MOTO-BASTILLE** **6^B RICHARD LENOIR PARIS**

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

Téléph
ROQ. 29-28

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

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

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
Blouson nylon réversible
noir - gris-bleu. Coupe
impeccable : **7.850 frs**
Expéditions en province

REVIL

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

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

Expéditions en province

Un allumage sans histoire

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

GRACE AU **Capuchon M**



Pose rapide et facile **PRIX 95 Frs**

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

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

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

le **Charbon**
richesse
nationale

EMPRUNT 1957

pub. Morin

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Ariel - **BSA** - Sunbeam
A. DUBOIS, Téléphone
PER. 19-73
58, rue A. Briand, LEVALLOIS
Expédition contre remboursement.
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

Tous les scooters
Geugeot
sont équipés en série avec
la **SUSPENSION**
et **L'ANTIVOL**
NEIMAN



LES ETABLISSEMENTS
BEAUSOLEIL
9, rue St-Sabin PARIS-XI
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
- RÉPARATIONS -

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Services Assurances de **MOTO-REVUE** - 12, rue de Cléry, Paris (2^e)
Uniquement pour Paris, Seine et Seine-et-Oise

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

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

TERROT

350 culb. 4 vit. bon état. 154 av. République, Montrouge.
 250 Terrot OSSD moteur neuf Bontemps 28 rue Pali-Kao 20e
 TERROT 350 av. rem. Fulg. parfait état 13000 k prix int. nbx acc. tél. DID. 57-00.

MOTOBECANE

125 Motob. lat. luxe 9000 k état neuf 60000. Pottier 46 r du Pleu, Villers Cotteterets Aisne
 Motob. 125 lat. moteur 1955 cycle remis neuf prix intéressant. INV. 12-77.
 Motobécane réparations rapides
 Moto Mobyette 19 rue de la Tombe Issoire Paris 14e.
 175 Z23U ét. impeccable. 56 selle double. Duval 41 rue Briand Villeneuve le Roi.
 Vc cse sit. fam. 350 sup cul. 1re main eq. 80 m. Pâtis. Delay, Tarascon (B.-du-Rh.).

PEUGEOT

Peug. 176 55 TC4 abs. nf sac. cuir pte bag. tan-sad 75000 Dupont 3 rue Louis Morard, Paris 14e t. 1 j. ap. 15 h.
 Vend 250 Peugeot TC4E à voir Station Caltex, Beutre.
 Peug. 125 55 3 mois gar. 10000 et 5 mois à 5000. 17 r Pajol

MOTOS ANGLAISES

Norton 600 cc 57 nve 170 kmh d'isponib. crdit reprise à l'Agence 17 r Pajol BOT. 05-95
 Triumph T100 urgt 170000 Démelin 142 bd L. Villette.
 Triumph T100 1600 km 220. Altuna bureau GRE. 57-00.
 Norton Featherbed gar. ét. nf 250. Aris 11 r Labie 17e.
 Norton 88 fin 54, 3 mois gar. 260. crédl. repr. 17 r Pajol
 AJS 350 culb. f. tél. susp. osc. gar. 175. Aris 11 r Labie 17e
 Matchless 600 twin c nve 320. Aris 11 r Labie 17e ETO.08-66

MATCHLESS

Importation fin Juin Agence pour la France Aris 11 rue Labie Paris 17e
 250 BSA sus. AR ex. état 1 ter Villa Croix Blanche, Enghien tél. 964 0720.
 Ariel 5 CV twin alu oscil. fin 54 220. 17 rue Pajol
 250 BSA C11 22000 k 70000 fr. Bouchet 110 bd Magenta 10e
 Amédeo 500 Velocette. 500 BSA 16 r Louis Bonnet Paris 11e
 Vend 350 BSA cross BB32 très bon état. Jeanneau Roger, Jnzac (C. Mme).
 Velocette MSS 500 exc état 1954. Delisle AUT. 48-45.
 Sunbeam S7 imp. px int. Bodenan 20 r du Rendez-Vous.
 AJS 350 culb. f. tél. susp. osc. 130000. tél. 21 Bonneval (E-L).
 NFW-MAP 125 BK 110 bt état bons pneus avert. Depres 4 v. sélec. 25000. Guignard 46 r G. Féri. Montfermeil.
 Part. vd BSA Gold. 650 A10 53 impeccable. 190000. Mottet 6 rue de l'Aude 14e.

250 BSA Princess C12 1956 eq. 12000 k 150000. Thorel 52 av. Gare Villiers Le Bel (SO)
 250 BSA c. nve. Arrive 7 all. des Platanes, St Mandé.

MOTOS ALLEMANDES

Zundapp KS 600 s. Précision bon état emb. neuf 150000. Wilvert 43 r Widmer Corbeil
 Adler 250 sport 1955 10000 km état neuf. Godard 31 avenue Gambetta, Roanne.
 NSU Max mod. 54 175. affaire c. nve 1re main cse dble empl. Ferrandez 33 sq. St Eupéry, Rueil Malmaison (S-O)
 NSU 350 ét. imp. 125. Beller 12 av. Argenteuil, Asnières.
 BMW R51 b. ét. 150000 688h. sem. ou écr. Couneau 227 A. M. Berteaux, Sartrouville, SO

MOTOS TCHEQUES

Jawlin 51 r de Bagneux Montrouge. Jawa 350 19000 k orig. juin 53 état neuf 125000 fr.
 Jawa 250 parf. ét. Vau. 02-75 p part. Valet 112 r Blomet
 Jawa 350 56 10000 k ét. nf dc 12 à 15 h. ETO. 78-40.

MOTOS AUTRICHIENNES

Fuch. 175 SVS 54 2 carb. 140. Demelin 142 bd de la Villette
 Fuch TF 250 équip. prix int. Tillou 85 V Hugo St Maur.
 Fuch TF 250 54 ex. état 120. AUT. 16-53 et 58-10.
 Part. Puch 2 CV eq. peu roulé 11 bis r Boissy d'Anglais 8e
 Puch 250 SGS rouge 9000 k c. nve cse ma. 160000 Ale.69-90

ATTENTION !

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

SCOOTERS

Guzzi Galletto 2 CV 4000 k 35000 et 10 mois à 10000. 17 rue Pajol.
 Lambretta 55 équipé. Albert 4 imp. Liberté, Suresnes.
 Moby. SB 56 mot. neuf px 75. Cha. 12-81 de 2 à 6 h.

CYCLOMOTEURS

Part. vend tand. Deryn b. ét. à déb. Lafon 53 P. Barruel 15e
 Joli vélom Vap b. eq. Renou 17 r Mirabeau P. 16e Jas.22-76

MOTOS DIVERSES

Jean MURIT

3 fois Champion de France et 10 fois Recordman du Monde vous présente son grand choix de machines étrangères impeccables
 NORTON 88 1955
 NORTON Dominator 52 et 53
 BMW R51/3
 BMW R67
 BMW R25/2
 ARIEL 500 oscil. 1955
 BSA Golden Flash oscil.
 ESA B31 350
 BSA B33 500
 BSA C11 250
 AJS 1955 bicyl.
 MATCHLESS 1954 bicyl.
 MATCHLESS 1953 bicyl.
 TRIUMPH T110 1956
 TRIUMPH Speed Twin 1953
 JAWA 350
 FN 350
 Scooter Rumi Formichino 1955
 Scooters Polo, Jonghi, etc...
 Sidecar Précision
 Crédit Reprise au plus haut cours
Ouv. dimanche matin
 44 rue Paul Barruel, Métro : Vaugirard. LEC. 60-53.
 175 cc Guiller sport 1956 exc. état 5000 k cause vente : départ AFN px 110. M. Letellier 33 rue des Petits Champs Paris 1er

Voyez et comparez nos prix parmi 50 machines diverses
 BSA 650 Golden Flash 170
 BSA 500 twin phare capoté 140
 JAWA 350 twin impeccable 110
 TERROT 500 RGST tr. bel. 95
 CEPEL 250. PUCH 250 70
 MOTOBEC. PEUGEOT 175 60
 TERROT 350 télescopique 55
 TERROT 500 culb. télesc. 50
 125 toutes marques dep. 25.
 Side Simard biplace 1954 25.
 Reprise - Crédit - Echange
 BF. 10 av. St-Ouen Paris 18e

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL
 83 av. d'Italie. M° TOLBIAC
 EXPOSITION permanente des plus récentes occasions en
BMW
 Triumph, BSA et tous Twins anglais, ainsi que 100 MOTOS à partir de 30000 fr.
 Voitures repr. MOTOS Crédit
MOTO-RECORD
 151 rue Marcadet Paris 18e MON. 24-40 Métro Lamarck.
 Ouvert jusqu'à 22h. même dim.
300 MOTOS
 Soldées à tous prix Permis Moto gratuit
3
PLACE CLICHY
 Reprise de motos sur autos
300 Autos exposées

LIQUIDATION TOTALE

Super Crédit Echanges l'arjni 100 motos. Px marchand.
 BSA Golden et A7 dep. 165.
 Puch 250 'SGS et TF' 95.
 BSA 250 susp. AR 4 vit. 95.
 175 AGF Peugeot, Motobécane AMC etc... depuis 35000
 125 ttes marques depuis 15000
 30 motos de reprise dep. 10000

ALAZARD

47 av. de Clichy Paris 17e (dans la cour côté cinéma) LAB. 44-65
 Gnome Rh. à cardan type DE 500 cc très bon état bas prix occ. rare. Tanguy 11 r du Petit Hôtel St Ouen (Seine)
 1000 R. Gillet bon état pneus neufs 45000. 8 r Auguste Chabrières 15e, après 19 h.
 R. GILLET avec side moteur bon état WAG. 65-16.
 Starlette 100 équ. révis. 40000 Galand 27 r Erard 12e.
 M.-Goyon 250 spéc. cross susp. oscil. bon état 70000. Drouard M. Tonneau Lesparre, Gironde
 250 Puch et BMW R25, reprise possible Maaouthon 13 cité Californie, Billère, Pau (Basses Pyrénées).

M/cane 125 culb. gar 6 mois 55000. Terrot 125 dern mod. neuve except. 110000. M/cane 175 pr. main gar. 6 m. 50000
 175 Peugeot der mod. ét. nf 75000. Scooter Paloma 125 cc 5000 k 75000. MOTO RENO-VEE, 58 rue Amelot 11e.
 175 AMC DS Malterre 53 exc. état 90. Gautrand LAB. 10-42 h. bur.

Autos reprise Motos
 Toujours 150 motos d'occasion garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos
 Crédit 12 mois
100 TONNES
 pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques
 Roger SCAUX 33 rue des Pannoyaux, Paris 20e. MEN. 98-81

LIQUIDATION MOTOS
 Zundapp splend. ty. Russ. 80.
 TRIUMPH 500 tw. téles. 85.
 ROY. ENF. 500 cc 1951 110.
 BSA type M20 f. télesc. 50
 CEMEC superbe 1950, machine poisce 100.
 SAROLEA 500 cc impeccable 50.
 NORTON 500 cc culbutée 45.
 SYPHAX 1951 bloc AMC 50.
 175 cmc
 GUILLER 52 bloc AMC 40.
 175 cmc
 R. GILLET 250 52 1re m. 55.
 AUTOMOTO 175 cc 1954 sup. AMC 50
 MOTOB. 125 56 1re main 65.
 TERROT 125 cc culb. 1955 50.
 MOTOBECANE 125 cc 1952 35.
 PEUGEOT 125 1952 40
 LAMBRETTA 1955 1re m. 75.
 TERROT scoot. 54 1re m. 75.
 Gd choix en mag. Long crédit

LIQUIDATION MOTOS
 Zundapp splend. ty. Russ. 80.
 TRIUMPH 500 tw. téles. 85.
 ROY. ENF. 500 cc 1951 110.
 BSA type M20 f. télesc. 50
 CEMEC superbe 1950, machine poisce 100.
 SAROLEA 500 cc impeccable 50.
 NORTON 500 cc culbutée 45.
 SYPHAX 1951 bloc AMC 50.
 175 cmc
 GUILLER 52 bloc AMC 40.
 175 cmc
 R. GILLET 250 52 1re m. 55.
 AUTOMOTO 175 cc 1954 sup. AMC 50
 MOTOB. 125 56 1re main 65.
 TERROT 125 cc culb. 1955 50.
 MOTOBECANE 125 cc 1952 35.
 PEUGEOT 125 1952 40
 LAMBRETTA 1955 1re m. 75.
 TERROT scoot. 54 1re m. 75.
 Gd choix en mag. Long crédit

LIQUIDATION MOTOS
 Zundapp splend. ty. Russ. 80.
 TRIUMPH 500 tw. téles. 85.
 ROY. ENF. 500 cc 1951 110.
 BSA type M20 f. télesc. 50
 CEMEC superbe 1950, machine poisce 100.
 SAROLEA 500 cc impeccable 50.
 NORTON 500 cc culbutée 45.
 SYPHAX 1951 bloc AMC 50.
 175 cmc
 GUILLER 52 bloc AMC 40.
 175 cmc
 R. GILLET 250 52 1re m. 55.
 AUTOMOTO 175 cc 1954 sup. AMC 50
 MOTOB. 125 56 1re main 65.
 TERROT 125 cc culb. 1955 50.
 MOTOBECANE 125 cc 1952 35.
 PEUGEOT 125 1952 40
 LAMBRETTA 1955 1re m. 75.
 TERROT scoot. 54 1re m. 75.
 Gd choix en mag. Long crédit

LIQUIDATION MOTOS
 Zundapp splend. ty. Russ. 80.
 TRIUMPH 500 tw. téles. 85.
 ROY. ENF. 500 cc 1951 110.
 BSA type M20 f. télesc. 50
 CEMEC superbe 1950, machine poisce 100.
 SAROLEA 500 cc impeccable 50.
 NORTON 500 cc culbutée 45.
 SYPHAX 1951 bloc AMC 50.
 175 cmc
 GUILLER 52 bloc AMC 40.
 175 cmc
 R. GILLET 250 52 1re m. 55.
 AUTOMOTO 175 cc 1954 sup. AMC 50
 MOTOB. 125 56 1re main 65.
 TERROT 125 cc culb. 1955 50.
 MOTOBECANE 125 cc 1952 35.
 PEUGEOT 125 1952 40
 LAMBRETTA 1955 1re m. 75.
 TERROT scoot. 54 1re m. 75.
 Gd choix en mag. Long crédit

LIQUIDATION MOTOS
 Zundapp splend. ty. Russ. 80.
 TRIUMPH 500 tw. téles. 85.
 ROY. ENF. 500 cc 1951 110.
 BSA type M20 f. télesc. 50
 CEMEC superbe 1950, machine poisce 100.
 SAROLEA 500 cc impeccable 50.
 NORTON 500 cc culbutée 45.
 SYPHAX 1951 bloc AMC 50.
 175 cmc
 GUILLER 52 bloc AMC 40.
 175 cmc
 R. GILLET 250 52 1re m. 55.
 AUTOMOTO 175 cc 1954 sup. AMC 50
 MOTOB. 125 56 1re main 65.
 TERROT 125 cc culb. 1955 50.
 MOTOBECANE 125 cc 1952 35.
 PEUGEOT 125 1952 40
 LAMBRETTA 1955 1re m. 75.
 TERROT scoot. 54 1re m. 75.
 Gd choix en mag. Long crédit

LIQUIDATION MOTOS
 Zundapp splend. ty. Russ. 80.
 TRIUMPH 500 tw. téles. 85.
 ROY. ENF. 500 cc 1951 110.
 BSA type M20 f. télesc. 50
 CEMEC superbe 1950, machine poisce 100.
 SAROLEA 500 cc impeccable 50.
 NORTON 500 cc culbutée 45.
 SYPHAX 1951 bloc AMC 50.
 175 cmc
 GUILLER 52 bloc AMC 40.
 175 cmc
 R. GILLET 250 52 1re m. 55.
 AUTOMOTO 175 cc 1954 sup. AMC 50
 MOTOB. 125 56 1re main 65.
 TERROT 125 cc culb. 1955 50.
 MOTOBECANE 125 cc 1952 35.
 PEUGEOT 125 1952 40
 LAMBRETTA 1955 1re m. 75.
 TERROT scoot. 54 1re m. 75.
 Gd choix en mag. Long crédit

VENDEURS !

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

Motosacoche 5 CV Jubilé av. side Précis. 3 mois gar. 20000 et 6 mois à 8000. 17 r Pajol
 Cause refus permis, Alcyon 3 CV nve, valeur 200. Vds 150000 Crédit. Leclerc 17 rue Fajol.

ON DESIRE ACHETER

Achat Comptant SCOOTER, VELOMOT. Ech. ctre Voit. DUMAS 23 bd Péreire 17e.
 PAIE de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-65.
 SUIIS acheteur BMW R50, R60 R69 et modèles plus anciens ainsi que Twin anglaises. MURIT 44 rue Paul Barruel LEC. 60-53.
 PAIE comptant immédiat motos scooters. Moto-Record 151 rue Marcadet MON. 24-40
 Achète compt. LAMBRETTA, VESPA et RUMI. GIL 83 av. d'Italie, PARIS.
 Ch. scoot. Rumi ou moto NSU, Fuch, BSA, ou Jawa Gut 02-98

DIVERS

ATTENTION

Il ne reste plus que 40 motos de 15 à 40000 fr. Expédition Crédit Province, liste gratuite Faurie 8 av. St Ouen PARIS
 Besoin place vend 100000 lot cén.prenant : 1 voit. 6 CV Rosengert. 2 Mobyet. Motobéc. 1 divan-lit pliant 2 pl. Le tout parf. état. Ecrire à Henry 2 r Jules Ferry, Decines (Isère)
 Vds remorque Fulgur bon état Guillet Coiffeur 27 r E. Pellelan, Vitry (Seine).

ECHANGES

VOUS QUI VOULEZ
 ECHANGER votre MOTO ou SCOOTERS c/ une VOITURE VENEZ NOUS VOIR !
AUTO-DIDEROT
 131, Bd Diderot (M° Nation)
 50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL, 83 av. Italie ouv. dimanche
 SIMCA 8 décapotable 4 pl. Reprise moto BOT. 06-65.

AUTO-DIDEROT

131, Bd Diderot (M° Nation)
 50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL, 83 av. Italie ouv. dimanche
 SIMCA 8 décapotable 4 pl. Reprise moto BOT. 06-65.

VOITURE

DYNA JUNIOR Sprint 54
 203 PEUGEOT 1952 et 54
 ARONDE 1953 - 1954
 4 CV RENAULT 51, 52, 54
 202 PEUG. cabr 2 et 4 pl.
 SIMCA 5 décapotable
 TALBOT 15 CV Lago 1951
 REPR. Scoot. et Motos réc.
 AUDEGEAN 137 av. Clichy 17e
OUVERT DIMANCHE MATIN
 Part. vd Cabriolet 11 perf. Citroën état exceptionnel 160000. Crédit pos. Pougenq. 5 rue Bouilloux Lafont, Paris Tél. LEC. 33-58.

Offres d'Emplois

Dynamic-Sport ch. méc. motos ou scoot. qual. pl. stable tte l'an. bon sal. 149 r Montmartre.

L'accident vous guette, assurez-vous par Moto-Revue, aux Premières Compagnies

BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

RAPID'MOTO

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

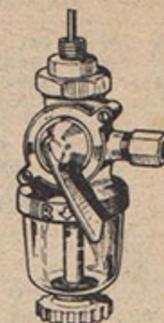
D^r J. CHARRIER, International de Moto-Cross

GUIDONS pour
Starlett, Pullman, etc.

- POIGNÉES CHANGEMENT DE
VITESSE

- ROBINETS D'ESSENCE

AMERO



POUR TOUTES MACHINES
FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES
DOCUMENTATION SUR DEMANDE

DISTRIBUTEUR :

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

S.I.D.A.M.

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

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

250cc JAWA 350cc

ADLER
PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

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

CRUPDA

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ETI ANDRE PORTERIE

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

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



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

Pièces
origine
ARIEL — SUNBEAM

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

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38



r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

HARLEY-DAVIDSON

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

— Stock pièces détachées — DOR. 49-42

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES

— AUX MEILLEURS PRIX —

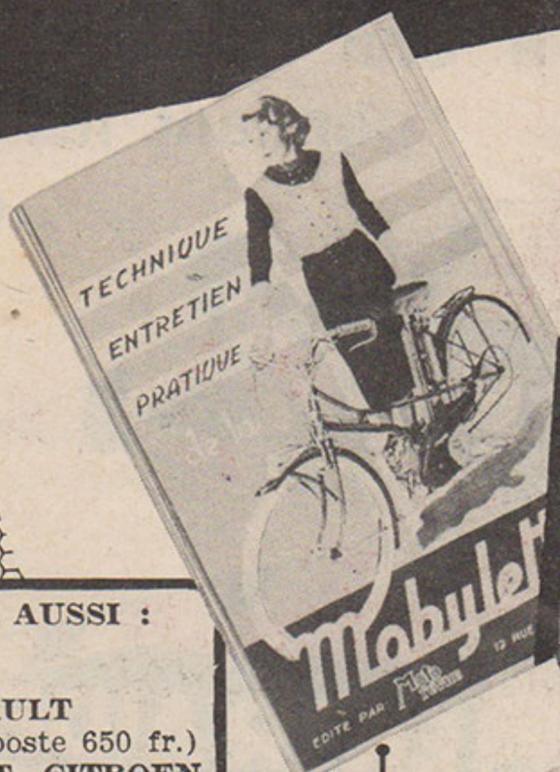
au Service-Assurances « MOTO-REVUE », habilité à assurer pour
Paris, Seine et Seine-et-Oise — 12, rue de Cléry - GUT. : 73-32

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROEN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

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

*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 !