

Moto revue

45^e ANNEE. — 13 JUILLET 1957. — N° 1.349

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

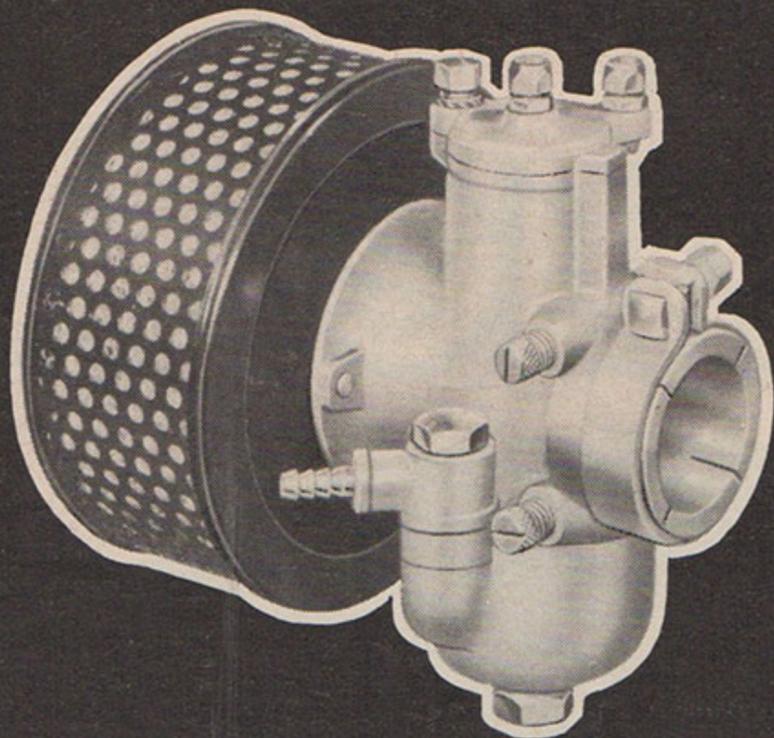
SOUPAPES
ET BASCULEURS

ESSAI 192 cc
"GALLETTO"



Gilbert Brassine a enlevé à Mayenne
son 5^e Championnat de France de cross !..

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

FN

ENTIÈREMENT
ÉQUIPÉES

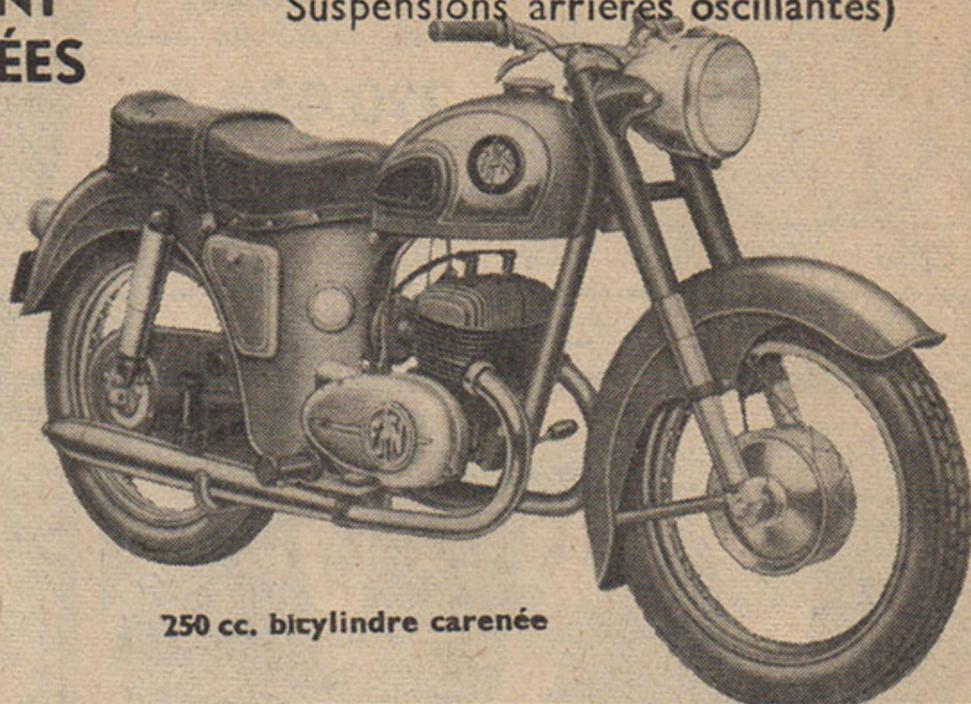
**LIVRABLES
IMMÉDIATEMENT**
(Fourches télescopiques - Selles doubles
Suspensions arrières oscillantes)

BOL D'OR 1957

1^{er} des 250 cc. Toutes Catégories

5 MODÈLES

- 175 cc. - 2 Temps 180.000 frs
- 250 cc. - " carenée 245.000 frs
- 250 cc. - 4 Temps 225.000 frs
- 350 cc. - Culbuté 255.000 frs
- 450 cc. - Culbuté 275.000 frs



250 cc. bicylindre carenée

**FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL**

SUCCURSALE FRANÇAISE

4. rue Pierret - NEUILLY-s-Seine

MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles

*A puissance égale
la plus économique !..*

JAWA

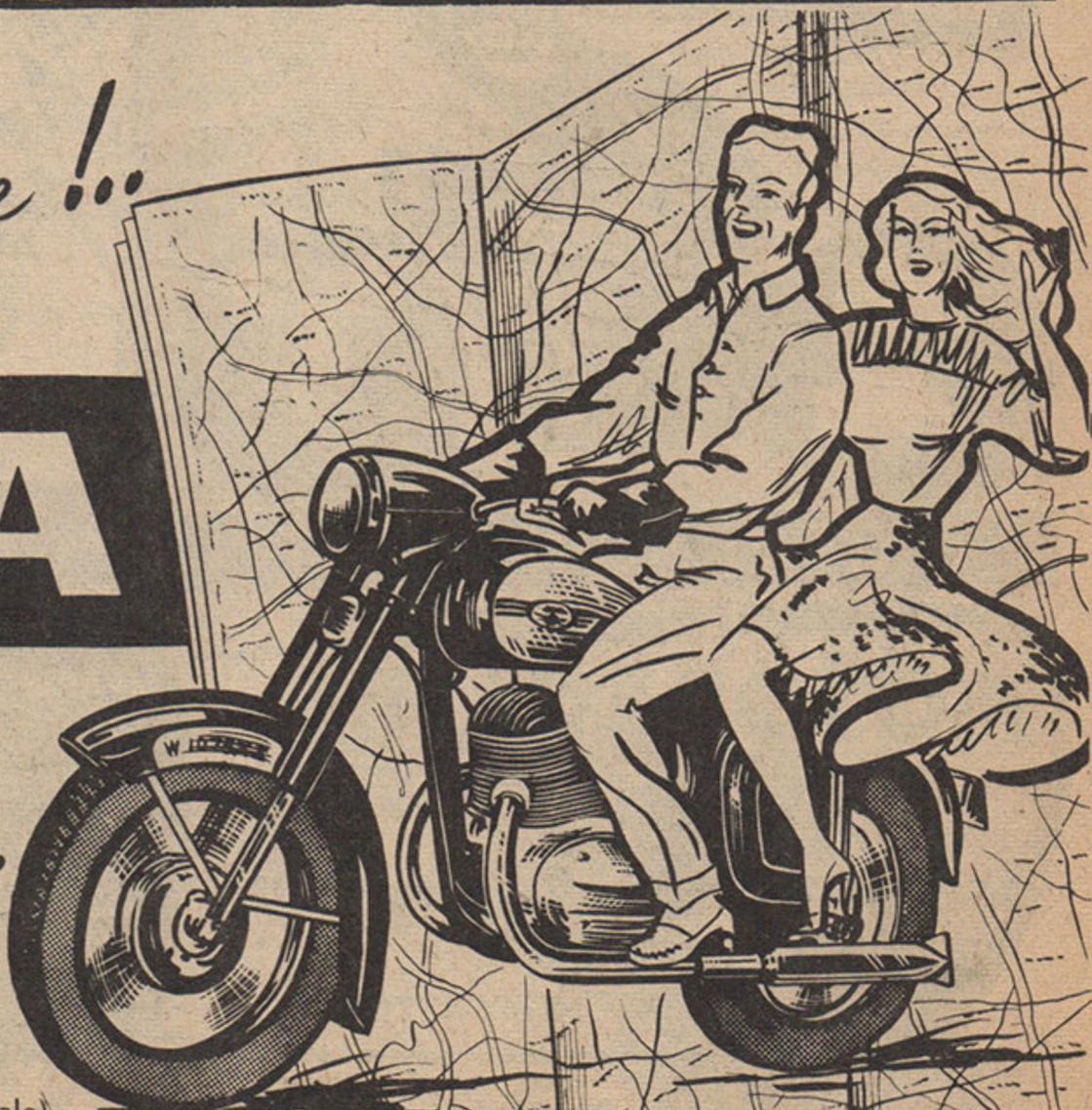
*Tenne de route
et suspension
incomparables!..*

250 cm³ 3 litres aux 100 km. 219.500 fr.

350 cm³ une vraie bicylindre

3 litres 1/4 aux 100 km. 249.500 fr.
(départ Paris, plus taxe locale)

CRÉDIT - REPRISE - GARANTIE TOTALE



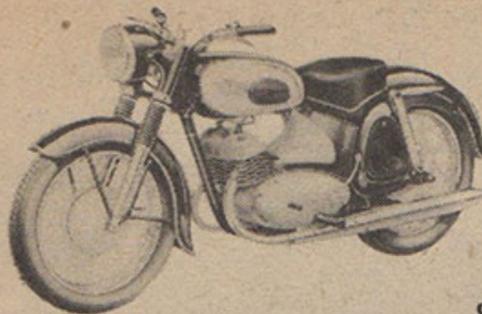
Agent général : ETS Jacques POCH, 127, Avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 61-70

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

SAINT-PAUL MOTOS

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

Métro: Saint - Paul



350 BICYLINDRES
Freins Lockheed

290.000 frs

Quelques modèles
disponibles immédiatement

AGENCES OFFICIELLES :

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

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

CRÉDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 Mois

VESPA et VELOSOLEX

HAFFA DOPCYL

2 TEMPS
pour compétitions

OLIVIER 707



HUILES DE HAUTE QUALITÉ

Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON
Scooters VESPA et LAMBRETTA

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET 16 ter, rue Etienne Marcel - M^o Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63

MOTOBÉCANE



SCOOTERS

VELOMOTEURS

MOTOS

Station-Service « MOBYLETTE »

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

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

GARE
DU
NORD

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

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

GARE
DE
L'EST

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

Michel JACQUEMIN, Champion de France
1956 de Moto-Cross

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



CROSS
VITESSE - TOURISME

ARIEL - **BSA** - SUNBEAM

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

Atelier de Réparations et Spécialistes
pour ENTRETIEN et GARANTIE

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

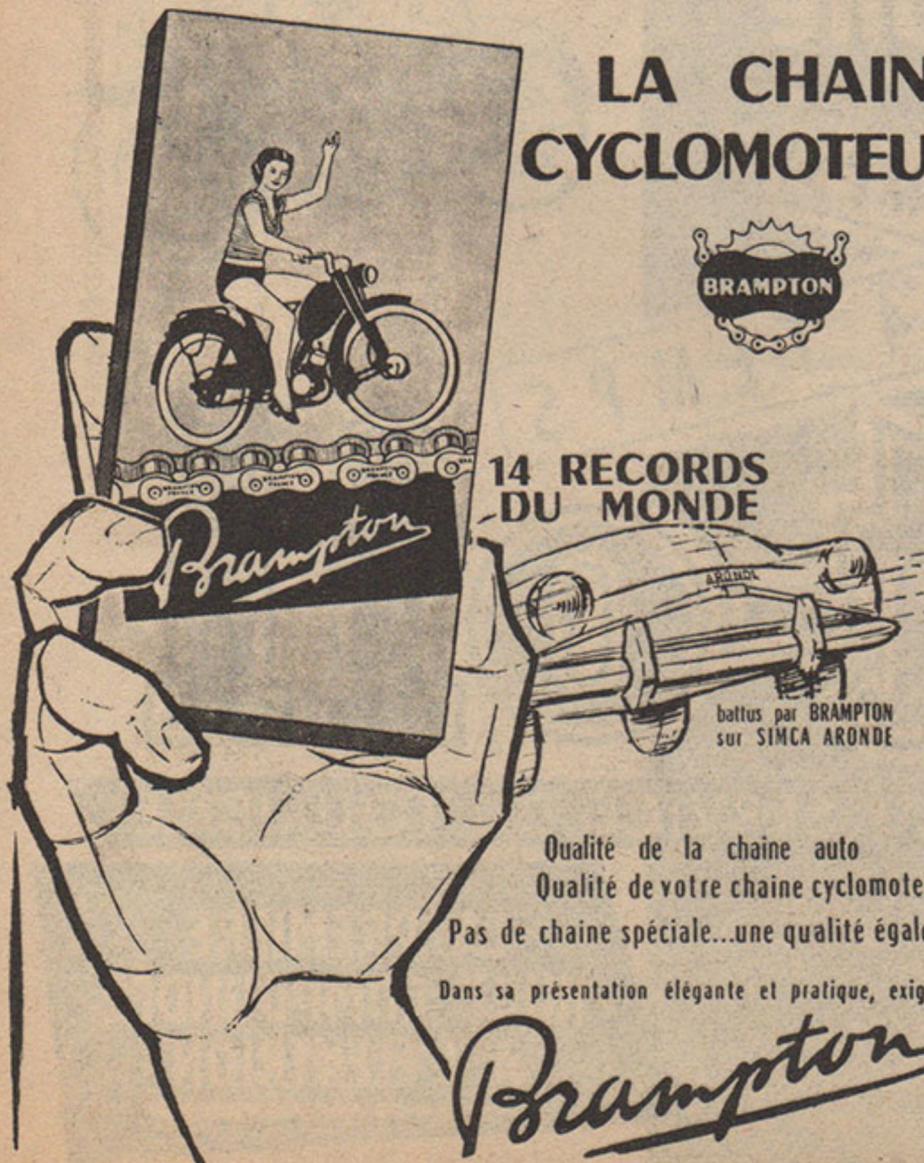
A. CHARRIER, le spécialiste des machines Anglaises

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

LA CHAÎNE CYCLOMOTEUR



14 RECORDS
DU MONDE



battus par BRAMPTON
sur SIMCA ARONDE

Qualité de la chaîne auto
Qualité de votre chaîne cyclomoteur
Pas de chaîne spéciale...une qualité égale!
Dans sa présentation élégante et pratique, exigez

Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

A votre essence, mélangez

VEEDOL

2 temps

...vous constaterez
que votre moteur

"2 temps" n'a jamais tourné aussi
rond! jamais ses reprises n'ont été
aussi nerveuses!

Et prêtez l'oreille à son ronronne-
ment : sans nul doute il a trouvé
l'huile qu'il attendait...

C'est que **VEEDOL**, instantanément
miscible à l'essence, forme avec
elle un mélange spécialement
riche et homogène qui assure une
lubrification constante à tous les
régimes, évite les risques de per-
lage, de serrage, de calaminage,
de gommage des segments.

Vous qui rêvez d'un moteur
fringant et infatigable,
essayez **VEEDOL**.

ET PARTEZ TRANQUILLE!

SOCIÉTÉ NOUVELLE
DES
HUILES MINÉRALES
31, rue de Miromesnil
Paris-8°

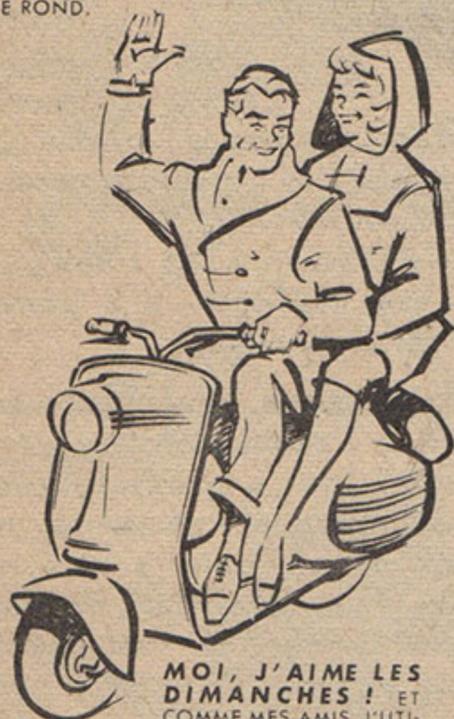


Damour

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



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



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

Tout

nous

faisons

confiance

à l'huile

SPÉCIALE 2 TEMPS

OU

4 TEMPS

Bret-oil

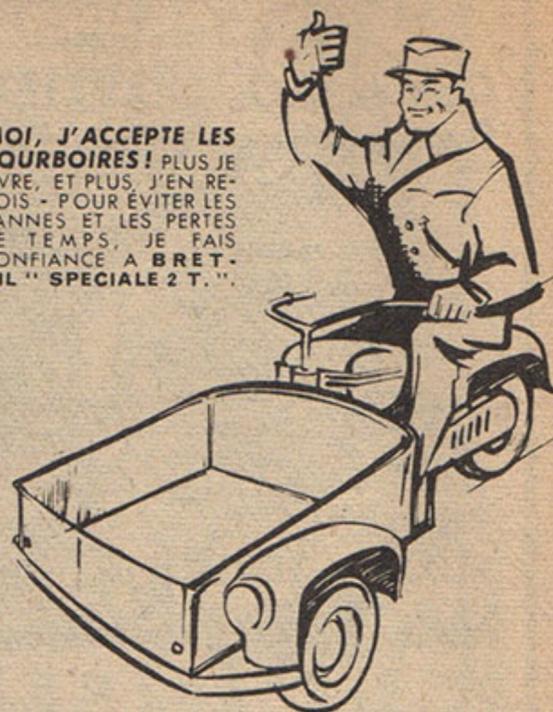
L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

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

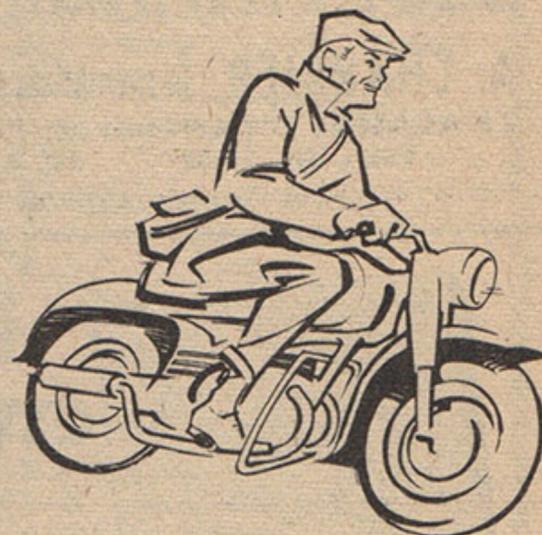
• BRET-OIL " SPÉCIALE 2 TEMPS " et BRET-OIL " 2 TEMPS SCOOTER " se mélange instantanément, reste diluée dans l'essence et brûle parfaitement.

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

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



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



LA PREMIÈRE HUILE COMPOUNDÉE A L'ELEKTRION

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

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



VACANCES OU MOYENNES

DEMAIN, le 14 juillet. C'est un symbole, celui de la liberté. C'est aussi la date de la fermeture des écoles, la date des vacances (autre liberté) et nombreux seront ceux qui ce jour-là prendront la route, la grand'route, pour fuir la cité industrielle, se re-tremper dans le contact vivifiant de la nature.

★

Et si certains, durant la mauvaise saison, ou quand il pleut, peuvent regretter l'absence d'un toit au-dessus de leur tête, ceux-là mêmes apprécieront encore mieux la moto durant la belle saison.

Pleinement, complètement, fouettés par l'air embaumé, de plein pied, ils pourront communier avec Dame Nature, s'intégrer à elle, sans se confiner entre des tôles surchauffées, derrière un pare-brise au champ limité. Vive la moto !

★

Mais encore faut-il savoir profiter de cette joie que la moto permet. Encore faut-il savoir profiter de ses vacances, faut-il savoir prendre le chemin des écoliers !

Même votre voyage, vers votre but final, doit déjà être un prélude à votre repos, à votre détente totale.

Foin des moyennes, le nez plongé dans le cintre, de ces moyennes qui, obligatoirement, exigent une tension d'esprit fatigante, l'œil et l'oreille toujours aux aguets. Foin de ces grandes routes où il vous faut toujours croiser, doubler, où la surveillance constante de la circulation vous empêche de jouir de la beauté du paysage.

★

Prenez donc cette charmante route départementale, où vous serez seul, ou presque, où, à chaque nouveau tournant, surgira un nouveau spectacle.

S'il est un avantage du réseau routier français sur les réseaux étrangers, c'est bien l'état excellent de ses petites routes, qui, si elles ne permettent guère un vrai 120, sont largement suffisantes pour un bon 80. Et là, plus de ces gros poids lourds à vous cracher la noire fumée de leurs diesels mal réglés, plus les incessants coups d'avertisseur de qui vous double ou vous croise. Cette fois, c'est déjà la détente.

Et si un troupeau de moutons traverse votre route, c'est l'occasion de griller une cigarette, de vous dégourdir un peu les jambes... quitte à compter le nombre de pattes, pour savoir à quoi vous en tenir !...

L'EXPORTATION,

PROBLÈME DU JOUR...

... FAIT CHEZ PEUGEOT L'OBJET D'UN GROS EFFORT

NOUS ne pensons pas dévoiler ici un secret d'Etat en affirmant que pour ce qui est des devises étrangères, le portefeuille du pays fait davantage songer à une limande qu'à un bas de laine convenablement garni !

Il ne nous appartient pas en ces colonnes de dire comment nous en sommes venus là, ce que chacun sait d'ailleurs parfaitement, si l'on veut bien excepter de cette entité nos successifs ministres des Finances depuis quelques années !

★

Mais les moyens de faire rentrer en France le maximum de ces monnaies fortes, qui nous font aujourd'hui si gravement défaut, nous intéressent d'autant plus qu'ils concernent la branche industrielle du deux-roues au même titre, sinon au même degré, que les autres aspects de notre complexe économique.

Car, de tous les produits manufacturés finis sur notre sol, dans nos usines, le motocycle reste l'un des moins exportés, donc l'un de ceux qui devraient être le plus « poussés » dans cette voie afin d'élargir, maintenant que l'on prétend se préoccuper de réunir les livres, les dollars indispensables à notre équilibre budgétaire, le champ ouvert à nos possibilités d'exportation.

Or, qu'en est-il ?

★

C'est à M. Kiener, Directeur des Services Exportation de la maison Peugeot que nous sommes allé poser la question à son retour des expositions de New-York et Poznan, où la vieille firme de Valentigney présentait au public américain et polonais ses plus récentes productions.

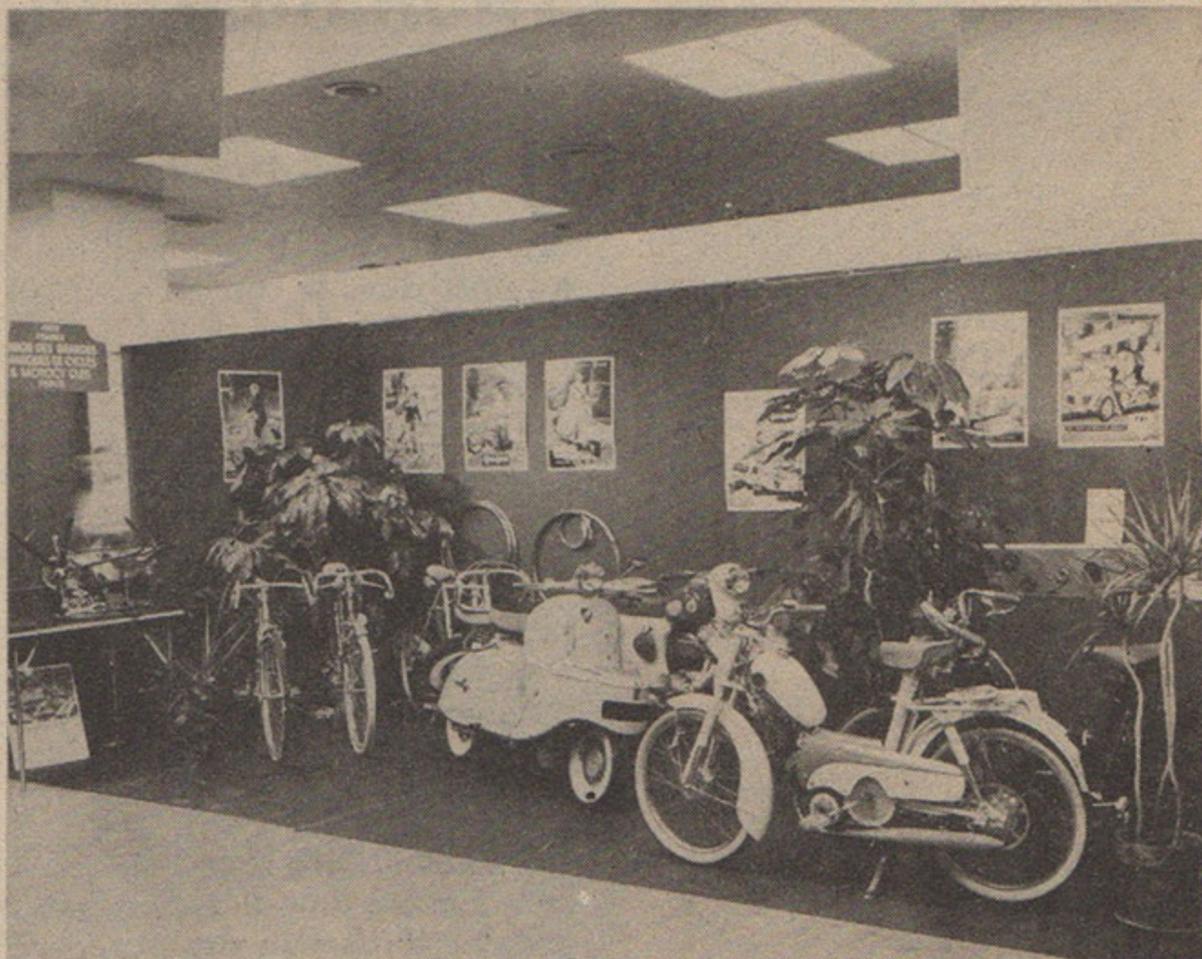
— *Doit-on considérer que la participation de Peugeot à ces foires-expositions étrangères s'inscrit dans le cadre des récents accords passés entre le gouvernement Guy Mollet et les grands constructeurs d'automobiles, en vue de parvenir à livrer davantage de véhicules hors de nos frontières ?*

— Point du tout, les accords dont vous faites mention intéressent exclusivement la production automobile et je suis au regret de vous dire que les avantages consentis sous cet angle par le gouvernement n'ont pas été étendus à la branche motocycliste.

— *C'est donc bénévolement que vous représentez à l'étranger la production française. Ne s'agit-il là que d'une position de prestige ?*

— Dans l'immédiat, il est certain que notre participation aux différentes manifestations étrangères se réclame plus encore du souci de représenter dignement la production française que d'un profit commercial actuellement tout relatif.

Mais l'essentiel est d'être présent, de se placer en concurrence avec les marques européennes déjà installées. Cette politique, onéreuse au départ, doit se révéler rentable à longue échéance. C'est d'ailleurs le point de vue que je soutiens depuis plusieurs années, particulièrement en ce qui concerne le marché américain, à propos duquel je pouvais écrire, dès août 1955, dans un rapport intéressant la direction générale de ma firme :



Ci-dessus : le stand de l'U.C.M. à New-York présentait à la foule américaine différents modèles français.



Ci-contre : les productions Peugeot retiennent l'attention des nombreux visiteurs de la foire-exposition de Poznan.

« Personnellement, je crois au développement du « motorisé » sur deux roues aux USA, contrairement à l'avis général. Le cyclomoteur, si une publicité bien faite et importante était déclanchée, pourrait rendre de grands services à tous les gens qui vont à la gare chaque matin pour se rendre à leur travail, et, de plus, éviterait bien des problèmes de stationnement. Comme la question du permis n'est pas très claire et varie selon les états, il y a des moins de 16 ans qui pourraient s'en servir ».

— Pourtant, si nous nous reportons à votre publicité dans différents journaux et revues étrangers, ce n'est pas le cyclomoteur « Bima », mais essentiellement le scooter dont vous vous efforcez activement d'accroître les exportations ?

— C'est exact, tous nos efforts tendent à vendre notre scooter le plus possible à l'étranger. En effet, sur le plan du cyclomoteur, sur le plan aussi de la moto, nous sommes partout en concurrence non seulement avec les allemands, qui sont déjà à même de pratiquer des prix plus bas, mais encore plus avec les tchèques, dont l'industrie nationalisée est capable de céder ses modèles à n'importe quel prix afin de s'implanter coûte que coûte !

Par contre, dans le domaine du scooter, la possibilité de travailler subsiste.

— Mais, pour ne citer que les USA, ne rencontrez-vous pas là-bas une très forte concurrence Vespa ?

— Absolument. Et il nous est malaisé de lutter à armes égales tant cette firme a serré ses prix, tant son effort d'implantation est considérable. Songez que, de novembre 55 à avril 57, la Vespa a investi, dit-on, 472.000 dollars en Amérique, où elle a placé environ 30.000 véhicules jusqu'ici.

La firme italienne fonde sa publicité sur un prix très bas (389 dollars) assorti de deux années de crédit. Autre avantage constamment mis en évidence : le coût minime de l'assurance (33,60 dollars).

— Vos prévisions semblent donc se confirmer : le deux-roues trouve sa place aux Etats-Unis, autrement que comme engin strictement sportif ?

— N'oubliez pas que, dans les villes américaines, le problème du stationnement est encore plus complexe que chez nous. Et il y a encore 11.000.000 de familles qui vivent en dehors des grandes cités, vers lesquelles elles se transportent cependant chaque jour. Le besoin d'un petit véhicule pratique, économique, se fait sentir là-bas comme ailleurs.

Les américains sont d'ailleurs extrêmement sollicités y compris par les constructeurs de voiturettes : Heinkel, Isetta BMW, etc... véhicules proposés toutefois à un prix très élevé, autour de 1.000 dollars.

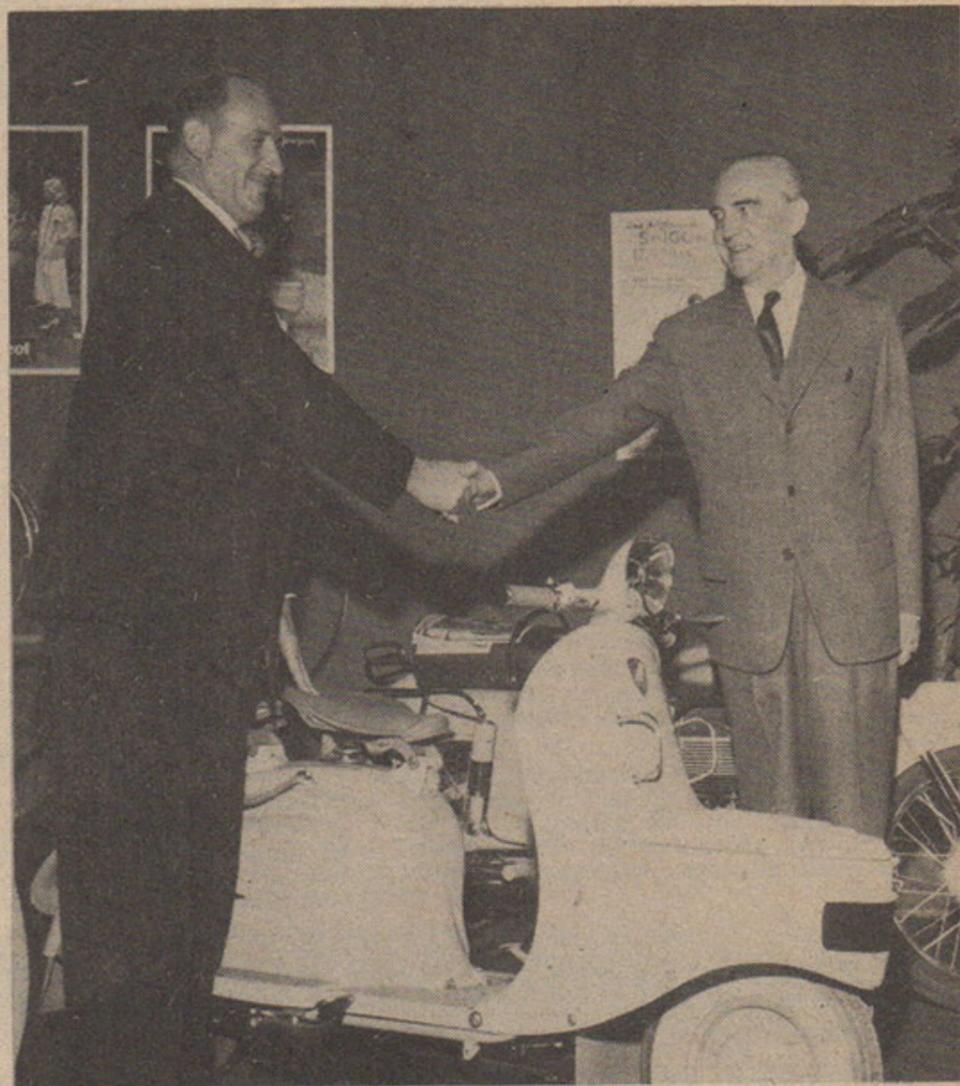
— Avant de quitter les Etats-Unis, qu'avez-vous vu au Salon de New-York ?

— L'Union des grandes marques de cycles et motocyclettes (U.C.M.) présentait différents modèles français de cyclomoteurs, scooters, motocyclettes. Quant à la production étrangère, son modèle le plus étonnant était bien le scooter japonais « Rabbit », type S 61 D, 236 cmc. développant 6,5 CV à 4.000 tours. Pesant 138 kg (!), ce véhicule offrait deux particularités intéressantes : changement de vitesses hydraulique et pneus « tubeless ».

— Après New-York, vous avez exposé à Poznan ?

— Oui, et d'ailleurs nous n'y étions pas seuls puisque les nombreux visiteurs de cette importante manifestation de la zone Est européenne ont pu également admirer les productions Manurhin, Motobécane, Vélosolex, etc...

— Pensez-vous pouvoir travailler efficacement avec les pays de derrière le « rideau de fer » ?



Notre ambassadeur aux U.S.A. M. Alphand félicite M. Kiener, directeur des services exportation de chez Peugeot, et animateur de cette manifestation de présence de l'industrie française du deux-roues en Amérique.

— Ce serait possible si des accords étaient pris en ce sens par les gouvernements intéressés. Mais, même avec les pays de l'Ouest et d'outre-mer, nous ne pourrions atteindre aux meilleurs résultats qu'en fonction d'une politique nationale d'exportation... qui reste entièrement à définir en ce qui nous occupe !

En attendant, nous ouvrons la voie et, déjà, nos efforts comportent leur récompense. Le scooter Peugeot a séduit la clientèle étrangère par le fini de sa présentation, par son extrême robustesse, par l'ensemble de ses qualités « fonctionnelles ». C'est ainsi que nous l'exportons non seulement vers l'Angleterre, mais encore, et de plus en plus, vers l'Union Sud Africaine, l'Australie, l'Amérique du Sud, etc...

— Votre scooter « Exportation » fait-il l'objet d'une présentation particulière ?

— Pas du tout, c'est le modèle B, avec phare se déplaçant avec le guidon et prise d'air extérieure, modèle qui doit d'ailleurs se substituer au modèle A même en France. Seule modification pour l'étranger : le compteur indique non pas des kilomètres, mais des miles.

Nous disposons naturellement de prospectus tri-lingues et nous accompagnons notre scooter d'un manuel d'entretien rédigé en anglais.

— Quelle sera, si vous le voulez bien, votre conclusion ?

— Aux USA, le public vient, avon-nous dit, aux deux-roues (à preuve la naissance de deux revues « scooter » spécialisées, la construction également d'un engin spécifiquement américain, le « Cushman ») et il y a là un très grand marché à fournir. Là, comme partout au monde, la qualité traditionnelle française peut réussir à s'imposer, dans la mesure où elle se traduira par l'offre de modèles sérieux, modernes, capables de soutenir sur le plan technique la comparaison avec les productions des marques européennes.

Mais il faut encore, pour que la branche du motorcycle puisse apporter son concours dans la moisson des précieuses devises vers lesquelles le gouvernement se tourne désespérément aujourd'hui, que nous soyons aidés.

Seuls, abandonnés à eux-mêmes, les constructeurs français ne peuvent soutenir un effort suffisant pour battre la concurrence sur le plan de la publicité et, surtout, principalement, ne peuvent lutter sur la base des prix.

★

Nous remercions ici M. Kiener pour son intéressant exposé et ferons notre conclusion :

Souhaitons que le gouvernement fasse rapidement en sorte que nous puissions exporter nos meilleures productions.

RCD

LE CROSS *

DEMAIN A MONTFORT-LE-ROTROU :

MOTO-CROSS INTERNATIONAL ET DÉPART DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES SIDES

La fête nationale sera célébrée à Montfort-le-Rotrou, dans la Sarthe, par une magnifique manifestation de moto-cross qui réunit les éléments d'un succès certain : une participation internationale de tout premier plan dans l'épreuve solo et les douze meilleurs spécialistes du si spectaculaire sidecar-cross, aux prises dans la première des trois manches de leur Championnat de France.

En solo, nous verrons en effet les représentants de 6 nations se disputer la victoire, sur deux manches de 10 tours et une finale de 15 tours du circuit tracé dans le parc du Château de Montfort le Rotrou.

Mais qui seront les étrangers ? D'abord le prestigieux Leslie Archer, Champion d'Europe 1956, flanqué de Ward, autre britannique de classe.

Clynck, le rapide hollandais, auquel personne ne résiste quand il est dans un bon jour, sera accompagné de ses compatriotes Baudoin et Westerbaan, bien connus sur les principaux circuits européens.

Du côté belge, on verra Fruythof, familier au public français, et Puttemans, que l'on suivra avec curiosité, car il représentera l'une des inconnues de l'épreuve avec le suédois Holmberg.

Le second suédois, Larsson, nous est mieux connu, de même que les suisses Von Arx et Kunz, maintenant très à l'aise sur nos terrains.

En face de cette imposante coalition étrangère, les coureurs français seront loin de faire mauvaise figure puisqu'elles seront défendues par Gilbert Brassine, tout neuf Champion de France inter 1957, Jean Hazianis, l'idole des foules du fait de sa fougue, de sa témérité, et enfin Schmid, l'étonnant Schmid dont la première saison « internationale » se solde par une seconde place au classement général du championnat... à 2 points seulement de Brassine.

★

Dans la première manche du championnat des sides, s'affronteront Dubois (détenteur actuel du titre), Perlín, le spécialiste français le plus en vue du moment, et encore Brulé, Garcia, Barat,

Plisson, Clemot, Sagette, Denis, Weber, Guimier et Theveney.

Bon plateau, on le voit, mais qui a bien failli ne pas se trouver réuni sur la piste de Montfort le Rotrou, à la suite d'une menace de « grève » des coureurs (Clemot et Plisson exceptés) qui, ayant signé leurs engagements en parfaite connaissance des conditions matérielles qui leur étaient faites, réclamèrent au tout dernier moment une forte augmentation des prix sous peine de ne pas prendre le départ.

Nous reviendrons ultérieurement sur les motifs (valables) qui ont inspiré aux pilotes cette attitude (incorrecte, parce que venant après qu'ils aient signé leurs engagements).

Toujours est-il que le président Seery (Ligue Anjou-Bretagne) a eu la sportivité d'accepter cette réclamation de dernière heure, évitant de la sorte au championnat des sides un début désastreux. Mais il est certain que la Fédération aura son mot à dire dans cette affaire.

PROCHAINES EPREUVES *

AUTRES REUNIONS DU 14 JUILLET

Nous relevons au calendrier sportif international, pour le 14 juillet, les réunions suivantes :

Montauban : moto-cross international.
Rocroi : moto et sidecar-cross international.

En Belgique : moto-cross Van Het Vijverpark.

Aucun renseignement ne nous est parvenu concernant ces diverses épreuves.

MOTO-CROSS NATIONAL A MAREUIL-SUR-LAY LE 21

Cette petite localité de Vendée abritera en effet l'intéressante réunion mise sur pied par le MCV. Deux courses sont inscrites au programme et mettront aux prises nombre de nos meilleurs « nationaux » et deux britanniques. Voici d'ailleurs la liste des engagés, dans les catégories suivantes :

350 cmc. : Hazianis Jean, Delpeyrat Georges, Ledormeur Guy, Dubois Mau-

PROCHAINES EPREUVES *

rice, Allaire Lucien, Moreau Gérard, Pineau Jean, Beaufreton Roger, Adnet Robert, Mlle Blaise Claire.

500 cmc. : les anglais Potter, Keith et Inglis William, Hazianis Jean, Ledormeur Gérard, Delpeyrat Georges, Dubois Louis, Ledormeur Eugène, Chaberlot Guy. Nul doute que le Moto Club Vendéen n'obtienne avec ce plateau l'intérêt de tous les fervents du sport motocycliste locaux.

LE 28 JUILLET : 8^e CROSS INTERNATIONAL DE LAVAUUR ET 4^e EPREUVE DU CHAMPIONNAT NATIONAL

Le MCCV de Laval, pour son 8^e Moto-Cross International, se promet de présenter une belle journée de sport motocycliste.

Nous trouvons en effet au programme :

1^o) une épreuve inter avec 15 prix d'un total de 900.000 francs, allant de 120.000 francs au vainqueur à 20.000 francs au quinzième ;

PROCHAINES EPREUVES

2^o) une épreuve nationale, avant dernière du Championnat de France « national ».

Ajoutons à cela que Laval possède un circuit remarquable, extrêmement large (maximum 18 mètres, minimum 6 mètres) spectaculaire au possible et très visible. Ainsi, les spectateurs qui se rendront là-bas le 28 juillet assisteront à une réunion de véritable moto-cross.

Voici à ce jour, une première liste d'engagés dans l'épreuve internationale :

Français : Jacquemin, Bertrand, Chuchart, Melioli, Darrouy, Vouillon.

Anglais : Cheney, Nex.

Suédois : Bergamm, Widen Eije, Kelly.

Suisse : Von Arx.

Allemand : Wustenhagen.

Danois : Hansen.

Belge : Somja.

Enfin, pour bien commencer cette grande journée, le MCCV organise également une concentration nationale motocycliste dotée de 100.000 fr. de prix et de nombreuses coupes.

RÉSULTATS

En dépit d'un temps médiocre, 4 à 5000 personnes s'étaient déplacées pour suivre cette réunion au programme de laquelle figuraient deux courses : solo et sides — avec respectivement 21 et 12 engagés.

Dans la première épreuve, nos jeunes inters Bertrand et Ledormeur dominèrent, s'assurant les deux premières places. A noter le bon comportement de l'allemand Braun, troisième, et du « national » Julienne. Une mention encore pour Voreux, et pour Amédéo qui finit dernier dans la première manche sur incident mécanique et réussit à rattraper largement, dans les manches suivantes, son handicap initial. Il y eut un accident sérieux à déplorer,

celui de Bourgeois, qui dut être transporté à l'hôpital, victime d'une forte commotion.

En effet, le parcours se montra très dur aux sides, très « cassant ». Mais le public, à qui ce spectacle était offert pour la première fois, se retira enchanté de ce qu'il avait pu voir, et aucun doute qu'il ne revienne beaucoup plus nombreux encore au prochain cross de Forbach.

Class. général sides : 1. Perlín (BSA) ; 2. Sagette (BSA) ; 3. Scossa (BSA) ; 4. Théveney (BSA) ; 5. Clemot (BSA) ; 6. Barat ; 7. Verrechia ; 8. Plisson ; 9. Garcia ; 10. Adnet, etc...

Class. général solo : 1. Bertrand (BSA) ; 2. Ledormeur (BSA) ; 3. Braun (A-BSA) ;

BERTRAND ET PERLIN VICTORIEUX A FORBACH

4. Julienne (Gilera) ; 5. Drobecq (BSA) ; 6. Voreux ; 7. Witberg ; 8. Amédéo ; 9. Pinard ; 10. Selling, etc...

★

Dans l'épreuve des sides, un faux départ marqua le déroulement de la première manche. Garcia restant sur la ligne. Perlín, mal parti lors du second start, réussit pourtant à remonter du huitième au second rang, derrière Théveney.

Dans les deux manches suivantes, l'équipage Perlín-Segal n'eut aucune peine à dominer la situation, ce qui lui valut la victoire finale. Le belge Brems, cassant d'abord son embiellage, puis se retournant en finale avec la machine de Garcia, ne put donner toute sa mesure.

UN VÉRITABLE POINT D'INTERROGATION :

OU EN SONT LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE VITESSE ?

La saison de vitesse semble suffisamment avancée pour qu'il soit bon de tenter de faire le point de la situation. Tenter est bien le mot, car avec son sérieux habituel, ce n'est pas la Fédération Française de Motocyclisme qui est capable, à l'heure actuelle, de nous répondre, et plus encore de fixer à nos pilotes internationaux leur position exacte au Championnat.

A cette question que nous lui posons, il nous fut répondu que Pau et... le Bol d'Or comptaient.

Sans enlever leur valeur à ces deux épreuves, c'est néanmoins faire bien peu de cas de Bourg-en-Bresse, Moulins ou Obernai.

★

Aussi, pour suppléer à cette carence que l'on semble ériger en culte place de la Concorde, tenterons-nous de faire le point, en parlant du principe (FFM dixit) que *TOUTES* les épreuves internationales comptent cette année pour le Championnat International.

De ce fait, nous avons retenu (pour les Championnats Inter), les circuits suivants : Pau, Bourg en Bresse, Moulins et Obernai, supposant par ailleurs que le décompte de points se ferait comme précédemment, à savoir : 8 au premier, 6 au second, 4 au troisième, 3 au quatrième, 2 au au cinquième et 1 au sixième ; ce classement, par ailleurs, ne tenant pas compte du classement des pilotes étrangers, et s'appliquant simplement aux pilotes français.

Ce classement est donc en réalité : premier des français, deuxième des français, etc...

★

Pas de Bol d'Or, pensez-vous ?

Ma fois oui. D'abord, la majorité des licenciés est « nationale », et, de ce fait, nous le reporterons donc en catégorie « nationale ». En outre, les points sont ici partagés, puisqu'il y a deux pilotes par machine, soit 4 points à chacun pour une place de premier par exemple. Mais au Bol, il y a trois classements par catégorie, « course », « sport » et « série ».

Cela fait-il 3 premiers par cylindrée ?

Devant ces questions qu'il nous faut bien laisser sans réponse, faute de prise de position de la FFM, rassurons-nous en pensant que l'incidence du Bol d'Or est pratiquement nulle sur le Championnat Inter, car les pilotes qui s'alignent sur 24 heures ne sont généralement pas ceux qui disputent les circuits de vitesse internationaux.

Et puis, dans le fond, tout cela n'a aucune espèce d'importance, car selon les dires des organisateurs du Bol d'Or cette épreuve ne comptait pas cette année, ni pour le Championnat de France Inter, ni pour le National !

C'est une nouvelle que nous nous permettons d'offrir à la Fédération, qui, maintenant, quand on lui posera la question, pourra au moins répondre utilement et avoir l'air de connaître les dispositions... qu'elle a prises.

LES INTERS

COLLOT, TOUJOURS PRESENT

Avec la disparition de Pierre Monneret, Jacques Collot a plus que jamais les coudées franches. Complètement remis de son terrible accident hivernal, il accumule les places d'honneur, quand ce ne sont les premières places, et le voici avec 30 points, en tête du Championnat 500 cmc.

Derrière lui, Bayle, le seul homme capable de pouvoir l'inquiéter, a connu notamment une malencontreuse chute à Bourg en Bresse, ce qui le place à 16 points de Collot..., ce qui est beaucoup.

En troisième place, une heureuse surprise. Deschamps, avec 10 points, dont c'est la première année en Inter, et derrière, tout un lot de pilotes emmené par Onda (6 points), également nouvel Inter, De Polo et Insermini (4 points), etc..., ce dernier n'ayant pas un classement reflétant sa valeur exacte.

BAYLE PREND SA REVANCHE

Malheureux en 500 cmc, Bayle semble mieux placé en 350, puisqu'actuellement il totalise 26 points, devant Collot (16 points). Mais si, comme les années précédentes, on retient finalement pour chaque pilote leurs 4 meilleurs classements, Collot est mieux partagé, avec deux places de premier des français.

En troisième position, Insermini, devant De Polo, Montagne, Ligier, Touzalin, etc...

MURIT TOUT SEUL

Et si dans la catégorie précédente, il est encore difficile d'écrire qu'il y a un Championnat gagné pour un pilote, par contre, en sidecars, la suprématie de Jean Murit est sans conteste, son habituel rival Drion se trouvant relégué bien loin, à cause de malencontreux ennuis mécaniques en début de saison.

Et derrière Jean Murit, qui, en 4 courses, totalise 4 places de premier des français, nous trouvons Beauvais (16 points) talonné d'assez près par Duhem (13 points).

JACQUIER-BRET BIEN PLACE

En 250 cc, malgré un bon départ de Deschamps, c'est maintenant Jacquier-Bret que nous trouvons en tête, au terme des deux seules épreuves disputées jusqu'à ce jour, Bourg-en-Bresse et Obernai.

En troisième position, Schaad et De Polo.

Mais en cette cylindrée, le manque de courses disputées n'autorise pas le moindre pronostic.

APRES UNE SEULE EPREUVE

Avec la catégorie 175, nous en arrivons à la cylindrée la moins bien partagée. Une seule épreuve a été courue, Bourg-en-Bresse, et souhaitons que d'ici la fin de la saison sportive, il y ait au moins trois autres courses disputées, afin que nous ne soyons pas frustrés d'un titre de Champion de France 175 Inter, comme ce fut déjà le cas l'an passé.

L'actuel classement au Championnat est donc celui de Bourg-en-Bresse, à savoir : Onda, Schaad, Savoye, Touzalin, Lesage, Casset. Mais dans ce lot, il faut remarquer que Savoye ne possède pas la licence Inter, si bien que le classement doit être le suivant : Onda (8 pts), Schaad (6 pts), Touzalin (4 pts), Lesage (3 pts), Casset (2 pts), Paget (1 pt).

De Villefranche-de-Rouergue, nous vient Bonnal, un nouveau venu, sérieux prétendant pour le titre en 175 cmc. national.



	Pau	Bourg	Moulin	Obernai	Total
500 CMC					
Collot	8	8	6	8	30
Bayle	6		8		14
Deschamps		4		6	10
Onda		6			6
De Polo	4				4
Insermini				4	4
Montagne	3				3
Ligier		3			3
350 CMC					
Bayle	8	6	6	6	26
Collot			8	8	16
Insermini		8		2	10
De Polo	4			3	7
Montagne	6				6
Casset		4			4
Ligier			4		4
Touzalin				4	4
SIDECARS					
Murit	8	8	8	8	32
Beauvais		6	6	4	16
Duhem	6		4	3	13
Drion				6	6
Fister		4			4
250 CMC					
Jacquier-Bret		4		8	12
Deschamps		8			8
Schaad		6			6
DE Polo				6	6
Valentin				4	4
175 CMC					
Onda		8			8
Schaad		6			6
Touzalin		4			4
Lesage		3			3
Casset		2			2
Paget		1			1

LES NATIONAUX

Pour établir un classement provisoire, catégorie nationale, nous avons retenu les résultats des 2 heures de Montlhéry, Bourges, Nogarro, Pernes-les-Fontaines et Provins.

Mais la majorité de ces circuits ayant été, au point de vue national, disputée par des régionaux, ce sont en général les pilotes qui se sont le plus déplacés qui se trouvent en tête.

C'est ainsi qu'en 500 cmc, nous trouvons Gnudi, avec une deuxième place à Montlhéry et une première à Provins, soit 14 points, devant un trio de seconds, Blanc, Baconnier et Dumas de Vaulx, chacun totalisant 8 points.

★

En 350 cmc, un homme semble bien placé, Gomes, deux fois premier (Montlhéry et Provins). Derrière, Galibert, deux fois second dans les mêmes épreuves, et Costedoat avec 5 pts.

★

En 250, une seule épreuve, ce qui a permis à Guignabodet de prendre un avantage... momentané.

En 175, par contre, après 4 épreuves disputées, un homme se détache très nettement, Bonnal, totalisant 28 points. Loin derrière, avec 12 points, nous trouvons Agache, devançant Rombaudo et Descoureaux (6 points) etc...

★

Quant à la catégorie sidecar, Biancotto semble actuellement en tête avec 8 points.

	Montlhéry	Bourges	Nogarro	Pernes	Provins	Total
500 CMC						
Gnudi	6				8	14
Blanc				8		8
Baconnier			8			8
Dumas de Vaulx	8					8
Broquet					6	6
Pinton					4	4
Duhamel	4					4
Lecomte	3					3
350 CMC						
Gomes	8				8	16
Galibert	6				6	12
Costedoat	1				4	5
Wolf	4					4
Leroy	3					3
250 CMC						
Guignabodet	8					8
Tano	6					6

Un jeune qui monte : Gomes, qui pour sa première année en 350 cmc, se trouve en tête du classement provisoire.

175 CMC					
Bonnal	8	6	8	6	28
Agache	4			8	12
Pensera		8			8
Descoureaux	2			4	6
Boyer	6				6
Rombaudo			6		6
Sarale			4		4
Nunez			3		3
Diou	3				3
Guignabodet				3	3
SIDECARS					
Biancotto			8		8

Quels regrets avons-nous de ne pouvoir donner de classements avec plus d'assurance, surtout dans cette catégorie nationale, où ces nouveaux venus rêvent, pour se faire un nom, d'enlever le Championnat.

Mais l'inexistence d'un règlement précis en est la seule cause. Comme chaque fois, en fin d'année, la Commission Sportive se réunira, pour décerner les titres.

Quelle solution adoptera-t-elle en ce qui concerne les pilotes nationaux alignés dans une épreuve Inter, tel Guignabodet qui fait septième à Pau, mais premier des nationaux ?

Cela lui vaut-il 8 points ?

A Bourges par exemple, les 5 premiers en 350 sont des inters, 5 inters encore en tête en 500 cmc, 4 en sides et 3 en 175.

Alors si tous les circuits comptent ?

La Commission Sportive a du pain sur la planche. Les titres ne vont pas être décernés sans pleurs ni grincements de dents.

Ce n'est certainement pas de cette manière que l'on encourage des jeunes à pratiquer leur sport favori. Evidemment, en cas de litige, on fera intervenir les distances minima à accomplir, le nombre de partants insuffisant, etc...

En un mot, les concurrents n'y comprendront plus rien, auront fourni des efforts, oh combien gratuits !

Est-ce donc si difficile de publier en début d'année un règlement clair, de vérifier si chaque épreuve disputée pourra compter effectivement pour l'attribution d'un titre ?

Ce n'est pas le travail qui manque à ces Messieurs de la Place de la Concorde. Mais il est quand même lamentable qu'un aussi vieil aéropage soit incapable de vous renseigner sur la position de chacun, en ce qui concerne ces Champions dont il est l'auteur, mais dont il semble bien qu'il soit le dernier à s'y intéresser.

C. R.



* QUEL ANGLE OPTIMUM DONNER AUX SOUPAPES ?

* COMMENT REDUIRE L'INERTIE DES BASCULEURS ?

Notre confrère italien « Motociclismo » reçut il y a quelques temps d'un de ses lecteurs deux questions d'ordre technique, questions qui se sont posées certainement nombre de nos lecteurs.

Première question : Pour dessiner un moteur à 4 temps, de quelles bases part le créateur du moteur, pour choisir l'inclinaison à donner aux soupapes ? Drusiani — ingénieur italien — soutient qu'une inclinaison à 90° est excessive, et, en effet, sa nouvelle « Comet » monocylindre a ses soupapes inclinées à 60° entre elles. Théoriquement, pour un même alésage, des soupapes à 90° permettent des canalisations d'un diamètre maximum compatible avec l'espace disponible.

Le choix de l'inclinaison des soupapes dépend donc beaucoup du rapport course-alésage, 0,843 dans le cas de la nouvelle Comet.

Deuxième question : Que peut-on faire pour réduire, toujours au stade des projets, l'inertie d'un basculeur, dans le cas d'un moteur simple arbre, si sa longueur doit rester constante. Supposons une culasse avec soupapes à 120° avec arbre à cames au centre de la culasse. Cylindrée 175 cmc, alésage 64 mm.

Une paire de balanciers aussi longs aura une inertie telle qu'elle ne pourra pas être acceptable dans un moteur très rapide, tournant à 8/9.000 t/m.

Et notre confrère de passer la parole à l'ingénieur Farinelli.

Avant de commencer notre réponse, signalons que celle-ci sera exclusivement axée sur les moteurs compétition, donc à régime et puissance élevés. Pour traiter le sujet plus longuement, un volume serait nécessaire.

L'ANGLE DES SOUPAPES

L'inclinaison qu'il faut donner aux soupapes pour un moteur de faible cylindrée est choisie — lorsque d'autres motifs ne viennent pas faire obstacle (encombrement, architecture générale) — de manière à favoriser au maximum l'échappement des gaz (la soupape étant ouverte, l'étranglement au passage des gaz doit être réduit au minimum), et aussi de manière à donner une forme favorable à la chambre de combustion, de sorte que l'inflammation de l'émulsion se fasse rapidement et que le moteur ait un bon rendement thermique au régime de puissance maximum.

LES CONDITIONS D'UN BON RENDEMENT

Pour favoriser le passage des gaz aux vitesses très élevées, il faut donner aux soupapes, pour une levée égale, un diamètre maximum.

Pour obtenir une rapidité maximum d'inflammation de l'émulsion, pour un taux de compression donné, il faut que la chambre de combustion ait une forme très ramassée, sans recoins, sans angle mort.

Enfin, pour atteindre le rendement thermique le plus élevé, il faut que la surface interne de la chambre de combustion — surface par laquelle se dissipe, vers l'extérieur, une grande partie de la chaleur développée par la combustion — soit aussi réduite que possible, par rapport au volume de la chambre de combustion elle-même.

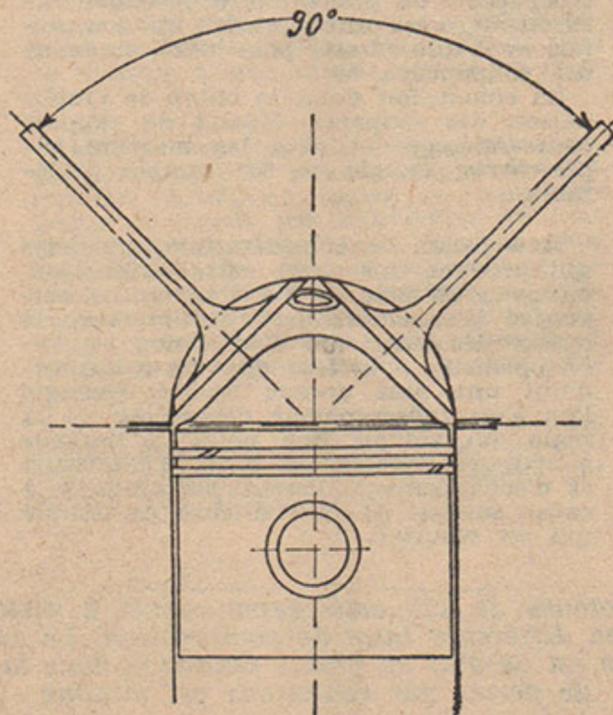


Schéma d'un moteur classique « carré », à culasse hémisphérique et piston bombé, donnant un taux de compression de 8 à 1. La culasse vraiment hémisphérique permet des soupapes formant un angle de 90°.

LA SOLUTION FACILE DU LONGUE-COURSE

Il y a encore peu d'années, on croyait que toutes ces conditions étaient réu-

nies dans les moteurs à chambre de combustion hémisphérique avec soupapes inclinées à 90°, le piston étant à calotte plate, et le moteur étant « longue-course ».

Si le moteur était « carré », le piston était alors légèrement bombé.

Cette disposition permet de donner un diamètre maximum aux 2 soupapes, permet une inflammation rapide de l'émulsion, et cette chambre de combustion offre une surface interne réduite, donc un rendement élevé.

MAIS SI L'ON VEUT AUGMENTER LE TAUX DE COMPRESSION

La culasse hémisphérique ne se prête cependant pas à des taux de compression très élevés, à moins de modifications spéciales. Et ainsi cette solution ne put jamais être employée sur les moteurs Diesel.

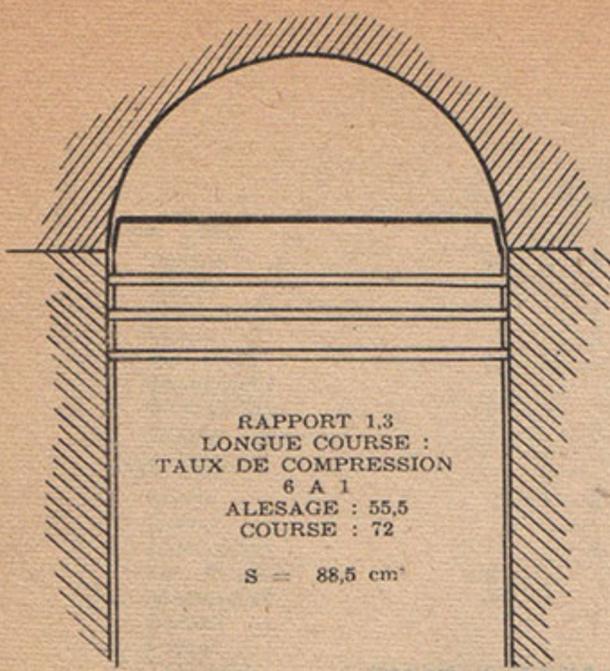
Et ceci est vrai également pour les moteurs supercarrés.

En effet, d'autant plus faible est le rapport course/alésage, d'autant plus grand sera le volume de la chambre de combustion par rapport à la cylindrée du moteur, si l'on veut conserver la même garde entre la calotte du piston et le fond de la culasse

★

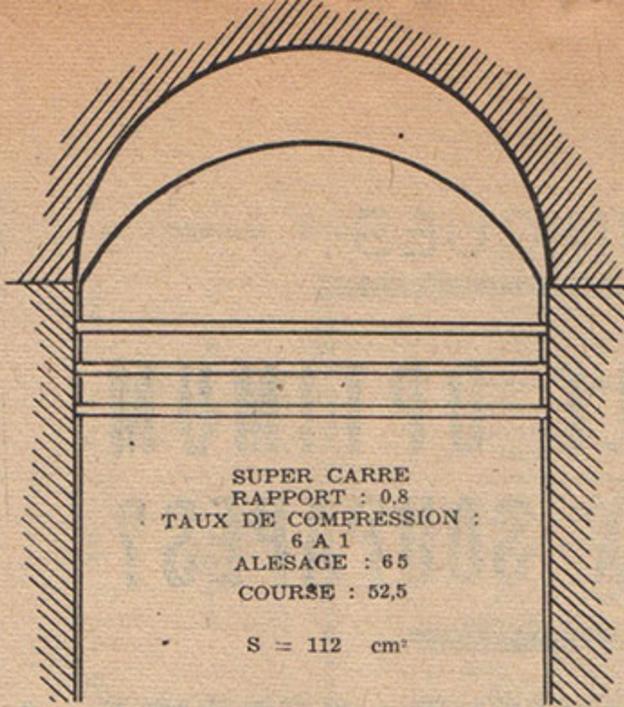
Jusqu'à l'époque où, pour nos moteurs de motos, on se conformait à la formule : longue course et taux de compression 6 à 6,5, tout allait bien avec la culasse hémisphérique.

Mais en voulant porter ce taux de compression à 7, ou 9 à 1, on est obligé de rehausser la calotte du piston, de la rendre plus bombée ou de la concevoir en forme de toit.



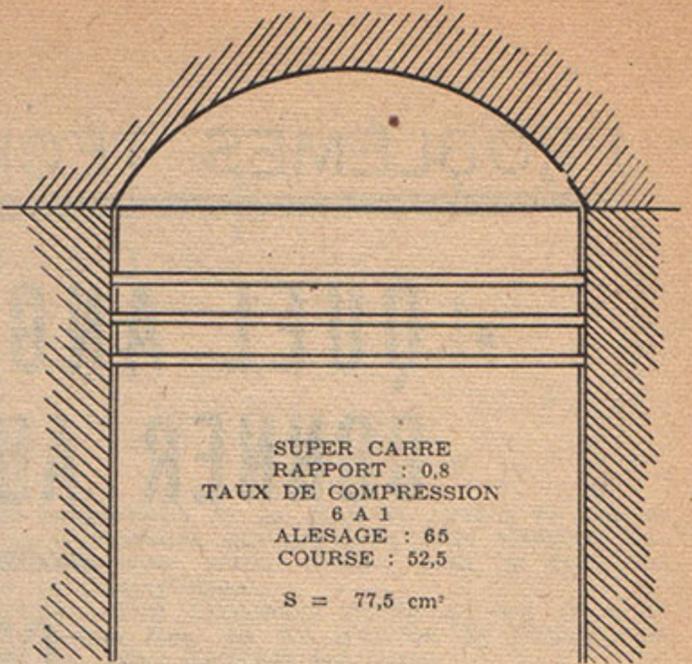
RAPPORT 1,3
LONGUE COURSE :
TAUX DE COMPRESSION
6 A 1
ALESAGE : 55,5
COURSE : 72

S = 88,5 cm²



SUPER CARRE
RAPPORT : 0,8
TAUX DE COMPRESSION :
6 A 1
ALESAGE : 65
COURSE : 52,5

S = 112 cm²



SUPER CARRE
RAPPORT : 0,8
TAUX DE COMPRESSION
6 A 1
ALESAGE : 65
COURSE : 52,5

S = 77,5 cm²

Trois moteurs de 175 cc. de même taux de compression (6 à 1). Le longue-course permet une culasse hémisphérique et donne une surface de radiation « S » de la chambre de combustion raisonnable. Avec un moteur super-carré, la culasse hémisphérique oblige à un piston très bombé, donnant une chambre de combustion d'un mauvais dessin et d'une trop grande surface radiante. Par contre, avec une culasse plus « tendue » (imposant un angle de soupapes de 60°), la chambre de combustion est d'une forme nettement plus favorable.

Mais il en résulte 3 inconvénients.

Le poids du piston lui-même augmente, réduisant la vitesse de rotation du moteur en raison de son inertie plus élevée, et de vibrations plus importantes.

En second lieu, la surface interne de la chambre de combustion est augmentée, ce qui nuit au rendement thermique en raison d'une plus grande déperdition de chaleur.

Enfin, la chambre de combustion prend une forme en croissant de lune assez lointaine de la forme optimum pour la propagation rapide de l'inflammation.

UNE FORME PLUS « TENDUE » DE LA CULASSE

Logiquement, on a songé à « baisser » le sommet de la culasse, en adoptant, au lieu de la section semi-circulaire, une section en arc de cercle, plus tendue, avec une flèche moindre. En conséquence, les soupapes en tête sont moins inclinées.

On rend plus facile la construction du piston, plus léger, et l'on retourne à une forme de chambre de combustion plus ramassée, donnant une moins grande surface de dispersion de la chaleur.

DIAMETRE DES SOUPAPES ET RAPPORT COURSE/ALESAGE

En ce qui concerne le diamètre des soupapes, il est évident que, toutes autres conditions égales, il diminue fort peu si on réduit l'angle formé par les soupapes.

★

Mais il ne faut pas oublier que le diamètre des soupapes doit varier non avec l'alesage, mais avec la cylindrée unitaire

du moteur. Et avec nos moteurs « super-carrés », on augmente, en proportion de l'alesage, le diamètre que l'on peut donner aux soupapes, pour un moteur d'une cylindrée unitaire donnée. Il est d'ailleurs facile de s'en convaincre, si au lieu de culasses plus ou moins hémisphériques, on emploie des culasses plates.

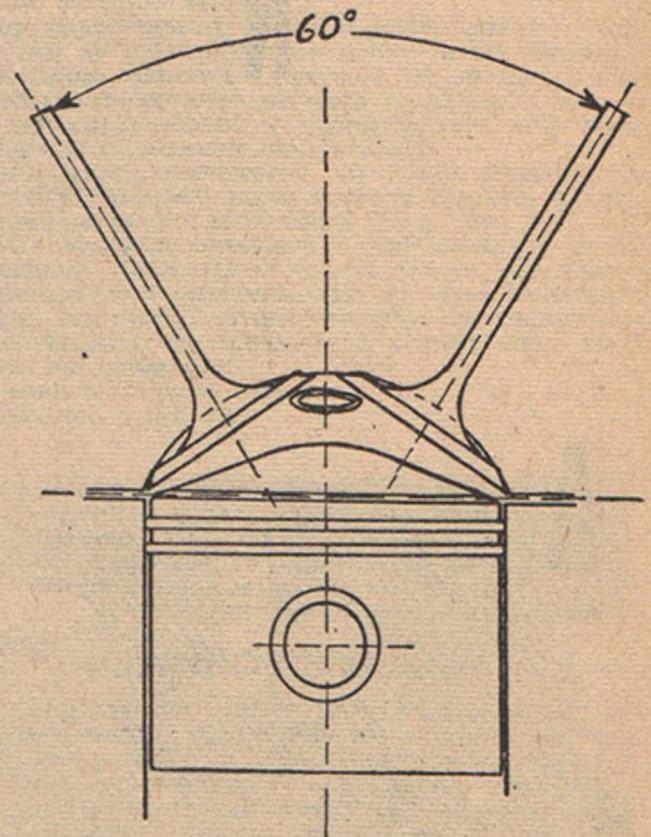
DES SOUPAPES A 60°

Ainsi, dans le moteur super-carré, les trois conditions fondamentales pour avoir un régime de rotation élevé, un bon rendement thermique et avoir une puissance spécifique élevée — c'est-à-dire : des soupapes de grand diamètre par rapport à la cylindrée du moteur ; un fort taux de compression et une chambre d'explosion compacte — ne peuvent être obtenues naturellement qu'en cherchant un compromis avec une culasse plus plate, amenant des soupapes à 60°.

En conclusion donc, le choix de l'inclinaison des soupapes dépend du rapport course/alesage, et avec les moteurs super-carrés, l'angle de 60° semble préférable.

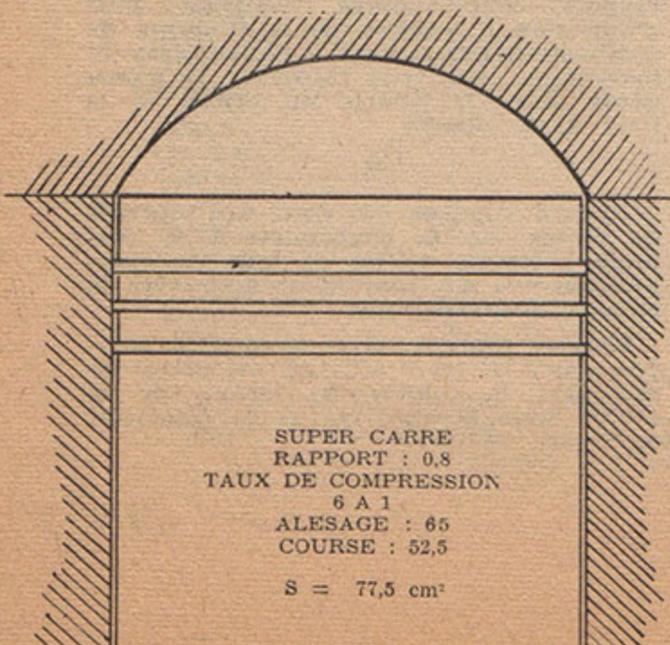
★

Mais parmi les considérations pratiques qui peuvent influencer cette inclinaison, citons le système de distribution, les exigences d'encombrement du moteur, le dessin des tubulures d'admission et d'échappement, pour lesquelles on a aujourd'hui une plus grande liberté, puisque l'on s'est présentement débarrassé de la règle qui voulait que pour un moteur à cylindre vertical, les pipes d'admission et d'échappement fussent horizontales, à cause surtout de la meilleure esthétique qui en résultait.



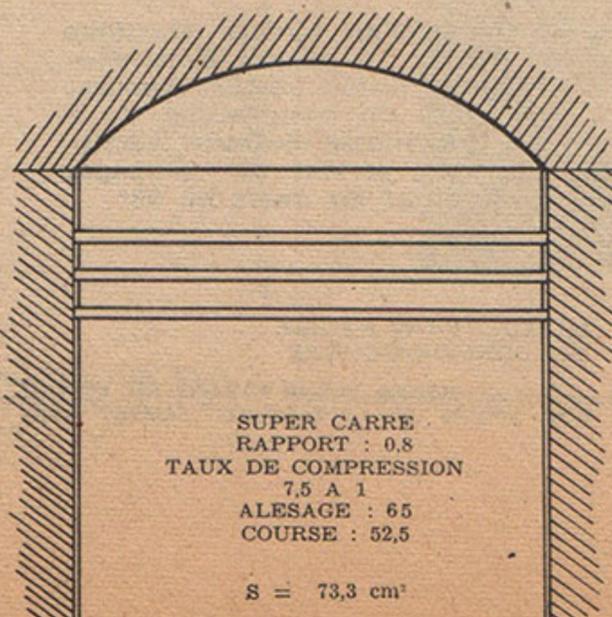
Moteur super-carré de taux de compression de 8 à 1. La forme de la culasse est « tendue », le piston légèrement bombé. L'angle des soupapes passe à 60°.

Trois moteurs de 175 cmc. super-carrés à piston plat, mais avec différents taux de compression. La forme de la culasse est de plus en plus « tendue », mais la surface de pertes par radiations est minime.



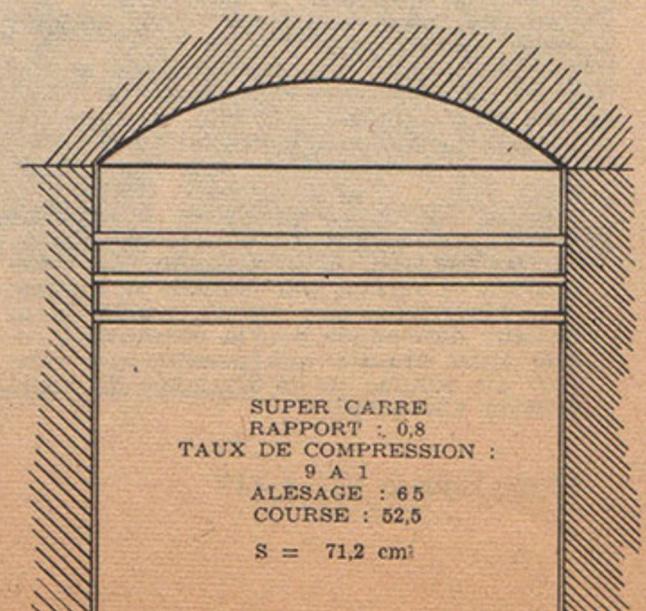
SUPER CARRE
RAPPORT : 0,8
TAUX DE COMPRESSION
6 A 1
ALESAGE : 65
COURSE : 52,5

S = 77,5 cm²



SUPER CARRE
RAPPORT : 0,8
TAUX DE COMPRESSION
7,5 A 1
ALESAGE : 65
COURSE : 52,5

S = 73,3 cm²



SUPER CARRE
RAPPORT : 0,8
TAUX DE COMPRESSION :
9 A 1
ALESAGE : 65
COURSE : 52,5

S = 71,2 cm²

COMMENT REDUIRE L'INERTIE D'UN BASCULEUR

Le basculeur ayant un mouvement d'oscillations alternatives autour de son axe, c'est son moment d'inertie autour de cet axe qui joue le rôle essentiel.

Ce moment d'inertie peut être réduit, — soit en réduisant sa masse, donc son poids.

— soit en concentrant le plus possible sa masse à proximité de l'axe d'oscillation.

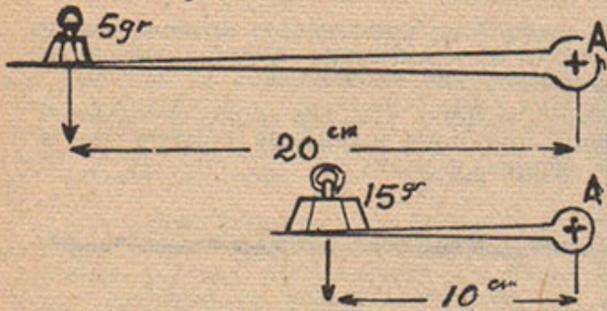
LE TRAVAIL NECESSAIRE POUR ACTIONNER LE BASCULEUR

Pour mettre un tel basculeur en mouvement, pour lui donner une vitesse angulaire «w» — et ceci à partir du repos — il faut lui fournir un certain travail «T», qui sera proportionnel au moment d'inertie «I» de ce basculeur par rapport à son axe, mais également proportionnel au carré de cette vitesse angulaire «w».

Et, finalement, l'équation du travail nécessaire sera :

$$T = \frac{I w^2}{2}$$

Une masse de 15 grammes, mais à une distance de 10 cm. de l'axe d'articulation «A» offre un moment d'inertie par rapport à cet axe qui n'est que les 3/4 de celui offert par une masse de 5 gr. distante de 20 cm.



La vitesse angulaire «w» d'un basculeur ne dépend pas uniquement du régime de rotation du moteur — à laquelle elle est en tous cas proportionnelle — mais aussi du profil des cames, qui, lui, est déterminé en fonction du diagramme de distribution.

Il est évident que la rapidité de levée de la soupape est déterminée par la vitesse angulaire «w» du basculeur qui la commande.

★

Quant au moment d'inertie «I», il est la somme des produits des masses élémentaires «m» (qui forment le basculeur) par le carré de leurs distances respectives «d» par rapport à l'axe d'oscillation. $I = \text{somme de } m \cdot d^2$.

IL FAUT REDUIRE LE MOMENT D'INERTIE DU BASCULEUR

En fait, le but recherché est de diminuer le travail nécessaire pour entraîner ces basculeurs, travail qui est fonction, ainsi que nous l'avons vu, du moment d'inertie de ce basculeur et de sa vitesse angulaire d'oscillation autour de son axe.

★

Mais, puisque cette dernière est, de toute façon, proportionnelle au régime de rotation du moteur, et que, bien souvent, on cherche à accroître encore ce dernier, ce n'est donc pas tellement sur la vitesse angulaire «w» que l'on peut agir.

Reste donc la recherche de réduction du moment d'inertie «I».

Or, si le moment d'inertie du basculeur est bien proportionnel à son poids (puisque masse et poids sont intimement liés), il dépend — et cette fois par son carré — de la distance séparant chacune des particules de l'axe d'oscillation, ainsi que nous l'avons vu.

En conséquence, il faudra, plus encore que d'agir sur le poids total, modifier la répartition des masses du basculeur, réduire surtout le poids des parties qui sont les plus éloignées de l'axe d'articulation.

QUELQUES SOLUTIONS

Pour des moteurs rapides, il ne faudra aucun rouleau sur le profil de la came, mais simplement un patin léger (la pression spécifique sur la came ne devant pas non plus être trop grande, afin qu'il n'y ait pas d'usure prématurée).

Et autant que possible aucun dispositif de réglage de jeu à l'extrémité du balancier.

★

Dans le cas où l'on ne peut pas porter le système de réglage sur les parties fixes (par exemple en employant un axe d'articulation à excentrique), on utilisera des systèmes aussi légers que possible, tels capuchons et pastilles trempées appliquées sur la queue même de la soupape.

★

Par contre, toute masse placée autour de l'axe d'oscillation sera sans influence notable en raison de la très faible distance qui la sépare de cet axe. On peut donc faire tourner le basculeur sur des roulements de bonnes dimensions.

LA LONGUEUR DES BRAS DU BASCULEUR N'A GUERE D'INFLUENCE

La longueur des deux bras du basculeur a bien peu d'importance dans la réduction du travail nécessaire à l'entraînement du basculeur.

En augmentant cette longueur, on accroît la valeur du moment d'inertie des masses en fonction du carré des distances ; mais on réduit en proportion inverse la vitesse angulaire «w» de rotation du basculeur (pour une même levée de soupape évidemment). Or «w», dans la formule du travail citée plus haut, apparaît au carré, et a donc la même importance que la distance «d» des différentes masses élémentaires.

En pratique, un balancier double d'un autre peut présenter, pour un même régime, la même inertie, étant donné que sa rotation angulaire est réduite de moitié.

★

Dans la construction motocycliste passée, il ne manque pas d'exemples de bons moteurs à régime rapide — pour l'époque — ayant des basculeurs de longueur anormale, qui nous feraient peur aujourd'hui. On peut se rappeler le fameux moteur Train, à soupapes en tête, commandées sans tiges de culbuteurs, mais exclusivement par des basculeurs actionnés par des cames à la partie inférieure.

Ce que nous venons de dire peut donc nous rassurer en ce qui concerne un moteur à soupapes à 120°, commandées par simple ACT et basculeurs.

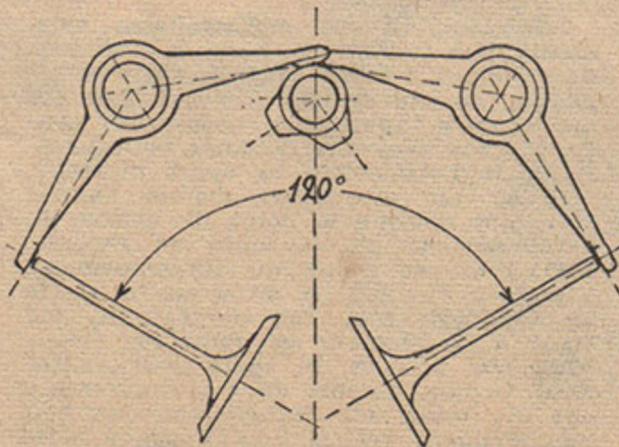
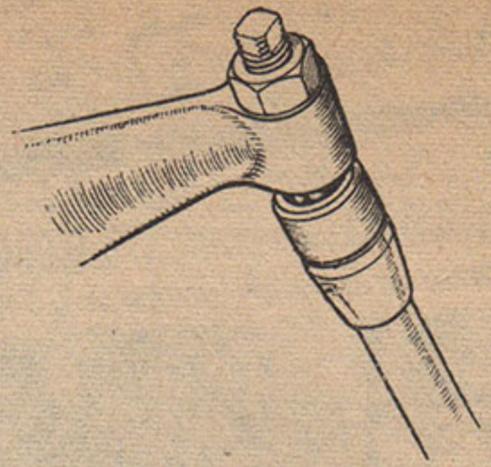
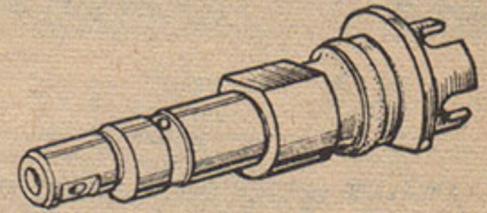
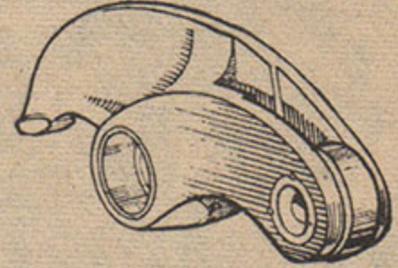


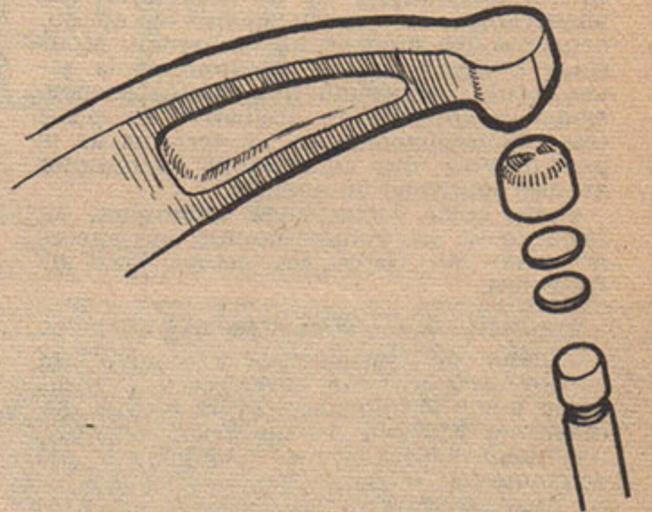
Schéma de la commande de distribution d'un simple ACT à régime élevé, avec soupapes formant un angle de 120°.



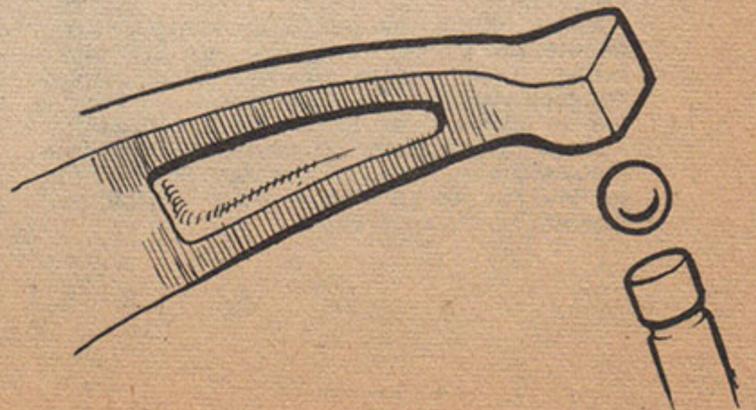
Ci-dessus : mode de réglage classique du jeu aux soupapes par le moyen d'une vis et d'un contre-écrou (fort moment d'inertie).

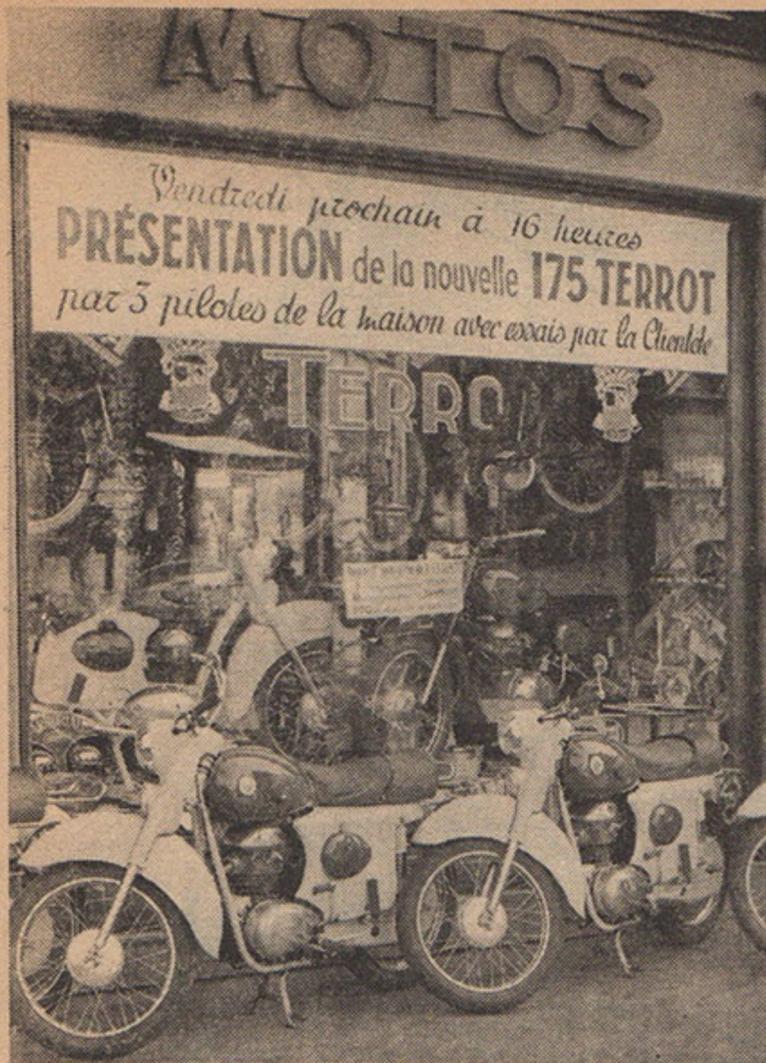


Sur l'AJS 7R (ci-dessus), le réglage du jeu se fait par le montage excentrique de l'axe du basculeur. Par contre, la came attaque le basculeur par l'intermédiaire d'un rouleau monté sur celui-ci.



Une manière de réduire le moment d'inertie du système de réglage du jeu aux soupapes est d'interposer, entre basculeur et soupape, des disques de différentes épaisseurs (ci-dessus), ou bien des billes de différents diamètres (ci-dessous, sur la 250 NSU-Sportmax).





PRISE DE CONTACT AVEC LA 175 TERROT

ACTUALITÉS

Profitant du passage à Paris de la Caravane Terrot, qui à travers la France présente la nouvelle 175 cmc que nous avons pu admirer au Salon, nous avons pu effectuer — en attendant l'essai complet — quelques kilomètres au guidon d'une des machines, prise au hasard.

Le caractère dominant de cette nouvelle motocyclette française est son silence de fonctionnement qui atteint à un niveau que l'on ne rencontrait, en toute franchise, qu'au delà du Rhin.

Un silence à l'échappement remarquable, une admission sans bruit (à ce sujet remarquons que par rapport au prototype présenté au Salon, le petit pavillon d'entrée d'air « sport » a été remplacé par un silencieux d'admission) nous permettant d'apprécier la précision d'usinage et le soin apporté au montage, tout cela se traduisant par une absence de bruit de fonctionnement (la transmission primaire se fait entre autre grâce à une paire de pignons à taille hélicoïdale).

Le moteur supercarré, 58x62, semble assez généreux en « cavalerie » et le constructeur indique une puissance minimum de 10,5 CV à 6.300 t/m, puissance prise en sortie de boîte. Mais renseignements pris auprès des « caravaniers », les moteurs oscillent en fait autour de 12 CV, soit une assez belle puissance spécifique de 69 CV/l.

Aussi, à la conduite, a-t-on l'impression de conduire une légère 250 cmc ; la machine ne pèse en effet que 110 kg.

Tenue de route et suspensions sont bonnes, mais on doit heureusement remplacer les ressorts de la fourche télé existante, un peu trop souple.

Il s'agit en fait des ressorts de la 125 cmc. et au freinage — un freinage d'ailleurs très efficace — les ressorts de fourche talonnent.

Nous avons encore remarqué en passant une absence de vibration, due sans doute à un équilibrage soigné, mais aussi à la fixation du bloc-moteur sur silentblocs.

Cette prise de contact a donc été des plus engageante, et c'est avec impatience que nous attendons l'arrivée de la 175 destinée à notre service d'essai.

VOYAGE D'ETUDES MARCHAL AUX U.S.A.

Le Président Directeur Général des Ets Marchal, M. Jean Lemarié, vient de rentrer d'un voyage d'études aux Etats-Unis.

Il était allé rendre la visite faite à l'usine Marchal de Savoie par les principaux techniciens de la Bougie Champion.

On pourra imaginer l'importance des usines Champion, si l'on dit que cette visite prit plus de 4 jours. Elle permit de se rendre compte de la puissance des américains, tout spécialement en ce qui concerne les moyens de recherche. Monsieur Lemarié rapporte néanmoins la réconfortante certitude que toutes proportions gardées, notre industrie se place très honorablement sur les terrains de la productivité, des conceptions techniques et des contrôles de qualité.

Outre cette visite chez Champion, M. Lemarié et ses collaborateurs ont encore effectué une visite des usines Ford de Dearborn.

NSU EN YUGOSLAVIE

L'usine de Neckarsulm a conclu un accord avec la firme Titovogosce, à Sarajevo, pour le montage et la vente des machines NSU en Yougoslavie. Cette année même, 1.300 cyclos « Quickly », 800 vélomoteurs « Super-Fox », 700 175 cc « Maxi », 420 250 cc « Max » et 1.150 scooters « Prima » seront donc assemblés à Sarajevo et l'on estime que, d'ici quelques années, la production annuelle des modèles NSU montés en Yougoslavie atteindra 20.000 unités.

★

Les modèles NSU construits en Yougoslavie porteront la marque « NSU Pre-tis ». Leur distribution en sera assurée par la Société « Inter Kommerz » de Belgrade.

Entre temps, des points de vente et des dépôts de pièces détachées ont été installés dans toutes les grandes villes yougoslaves, sous la conduite du personnel de direction de l'usine de Neckarsulm.

Tout touriste franchissant la frontière yougoslave recevra au passage de celle-ci la liste du réseau NSU « Service-Client » rayonnant dans le pays.

Tel est le titre d'un article en langue française, signé D. Dvortsov, et paru dans un journal russe édité lui-même en français et imprimé en URSS.

Le pays considéré par l'auteur est la République d'Estonie, connue parait-il des amateurs comme étant la « République de la Moto ».

En effet, une très grande publicité est donnée là-bas aux événements sportifs intéressants le « deux roues moteur », et par exemple, la Télévision a consacré une grande partie de son programme du soir à Evi Nugis, une jeune femme de 18 ans, championne motocycliste d'Estonie et gagnante des récentes épreuves internationales de Leningrad.

Les compétitions motocyclistes existaient déjà en Estonie avant que ce pays ne rejoignit l'URSS en 1940. Mais à l'époque, on ne trouvait là-bas que des machines d'importation, accessibles seulement aux amateurs fortunés, ce qui restreignait l'expansion du sport motorisé.

Il en est autrement depuis l'année 1947, qui marque le point de départ du développement de la moto en Estonie. Un circuit de 6 km de développement, appelé « Pirita », et situé sur le Golfe de Finlande, non loin de Tallinn, fut tracé à ce moment et contribua beaucoup aux progrès du sport motocycliste local. Depuis, nombre de « motodromes » ont été créés, où des courses ont lieu régulièrement, tel celui de la société sportive « Sportak », dans la banlieue de la capitale estonienne.

L'ESTONIE : UNE REPUBLIQUE OU LA MOTO EST A L'HONNEUR...

Il existe aussi des « automoto-clubs » qui disposent d'entraîneurs expérimentés et d'un grand parc de motos (300 machines diverses pour la filiale de l'Automotoclub Central d'URSS).

Des courses se disputent en Estonie presque tous les dimanches. Le circuit routier de Pirita voit se dérouler les épreuves du Championnat de l'URSS, qui ont lieu ordinairement en juillet. A ce moment, Tallinn se vide de ses habitants : dans cette république dont la population totale ne dépasse guère le million, cent mille spectateurs viennent suivre la course !

En 1956, l'Estonie représentée par ses coureurs les plus doués, Evi Magi-Nugis, Virve Laur, Vello Vaterpas, Valdur Ploom, etc..., a pris part à l'« Olympiade Motocycliste » de Leningrad et y a décroché le troisième prix, venant après les sélections de Tchécoslovaquie et d'URSS, mais avant celles de Hongrie, Finlande, Pologne, Norvège, Yougoslavie, etc...

Toute une série de championnats, coupes et prix divers se disputeront encore cette année en Estonie. Les meilleurs coureurs prendront part au Championnat d'URSS. Ils affronteront aussi les crossmen de tous pays qui participeront au fameux cross international de Riga, où la France a été invitée, tout comme les grands pays de l'Ouest européen.

A ce propos, Monsieur Violet, que décidez-vous pour nos coureurs, que cette épreuve intéresse grandement ?

NOTRE ESSAI

LE MOTO-SCOOTER

TYPE :

LE 192 cc.

GUZZI

Apparu il y a quelques sept ans, le Galletto poursuit une carrière injustement récompensée. Pourtant, ses créateurs avaient tellement vu juste au départ, que le Galletto de cette année ne se distingue pratiquement pas de celui d'il y a trois ou quatre ans.

Mieux, avec le temps, le manque de puissance que nous ne cessions de déplorer lors de nos précédents essais (MR 1181) a peu à peu disparu, puisque les chevaux furent successivement au nombre de 6, de 7, puis de 7,5 maintenant.

★

Alors, si cette ingénieuse production Guzzi n'est pas plus populaire, il faut en chercher la raison dans le prix de vente assez élevé — la qualité n'est évidemment pas bon marché — et peut être aussi dans une esthétique qui n'a pas la légèreté de celle d'un scooter bien dessiné.

Car si notre Galletto fait la joie d'un motocycliste — qui sait techniquement discerner le bon du mauvais — n'oublions pas que ce véhicule carrossé, se voulant à grande diffusion, s'adresse donc à la grande masse du public. Or celle-ci est très largement sensible à l'aspect extérieur et le Galletto ne semble pas l'avoir enthousiasmée.

Pourtant cette carrosserie est « fonctionnelle ». Elle offre une protection parfaite, que quelques kilomètres parcourus sous la pluie nous ont pleinement démontrée.

En outre, cette carrosserie ne « feraille » pas, est consciencieusement exécutée, et d'un fini agréable.

Enfin, la renommée du Galletto n'est plus à faire. Tous les propriétaires que nous avons rencontrés se sont montrés dans l'ensemble beaucoup plus satisfaits de leur monture que la moyenne des usagers de semblables motocycles.

On reste donc confondu devant la réticence du public.

POUR TOUS LES JOURS...

C'est encore Dynamic-Sport — qui « croit » réellement au Galletto — qui nous a confié ce dernier modèle, de 192 cmc.

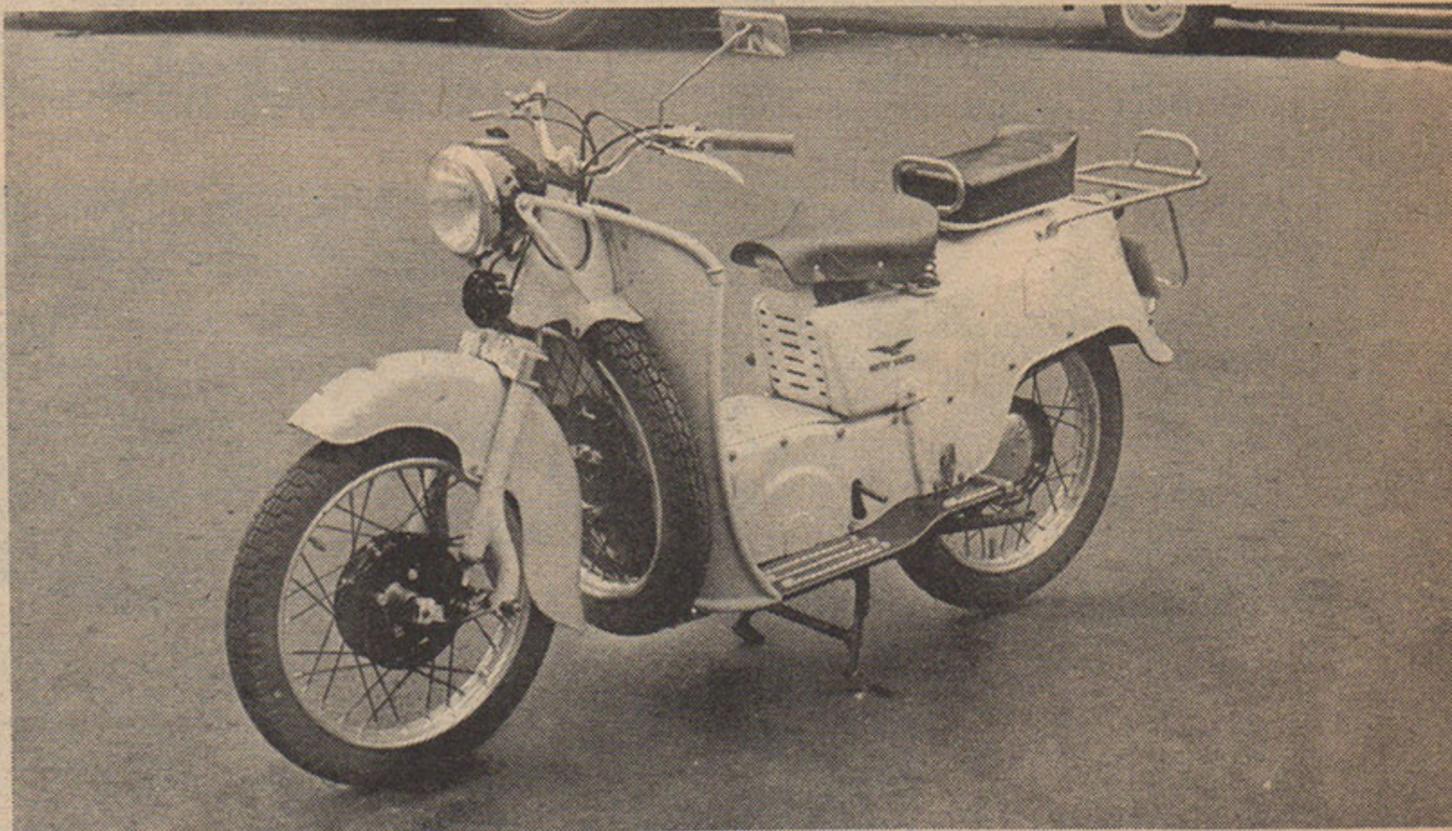
Après une journée où les imprévus (malheureux) qui marquent parfois la réalisation d'une revue n'avaient pas manqué, je repris contact avec le Galletto.

Je n'avais guère l'esprit à la conduite, ce soir là, et rouler ne me tentait pas spécialement.

C'est donc avec un état d'esprit particulièrement critique que je pris la direction de la Porte de Versailles.

Eh bien, ce Galletto était bien le genre de véhicule qu'il me fallait ce soir là.

Tout était doux à manœuvrer. Je me sentais à l'aise comme si je n'avais jamais conduit un autre véhicule. Fallait-il se faufiler ? La machine passait au centimètre près. Fallait-il freiner sec à l'improviste ? La machine s'immobilisait



“GALLETTO”

La dernière version du Galletto n'a rien de changé extérieurement. La position du pilote est droite et l'emplacement, entre jambes et tablier, important.



sans réaction capricieuse. Fallait-il rétrograder, et mon esprit, ailleurs, l'oubliait-il, que la souplesse du moteur faisait le reste.

★

Le Galletto m'apparut bien, ce soir là, sous son vrai jour. Un véhicule sûr, ne demandant à son propriétaire qu'un minimum d'aptitude à la conduite d'un motocycle.

Et puis ce moteur, si peu puissant en lui-même (et encore moins du fait qu'il est signé Guzzi) se révélait bien le moteur qu'il fallait. Une souplesse à bas régime remarquable, des reprises à si faible vitesse, que les « pom, pom, pom » des explosions successives se seraient comptés sur les doigts de la main !

Plus tard, en cherchant le mini, je devais trouver 25 kmh en quatrième, soit un régime de 1.500 t/m.

Et sur cette machine faite pour « Monsieur-tout-le-monde », sur ce véhicule où l'on verrait bien une boîte automati-

que — à condition que cela ne soit pas trop cher, et fonctionne sans trop « bouffer » de chevaux — un anachronisme : une avance à l'allumage manuelle !

Pourquoi une telle solution « sport » sur un véhicule qui se veut si « tranquille », qui semble si bien destiné à... l'avance automatique.

DIMANCHE ET JOURS DE FÊTE COMPRIS

Agréable tous les jours, votre Galletto peut tout aussi bien vous emmener sur la grande route.

Peu à peu, en effet, Guzzi se rend compte que sur le chapitre puissance, son « petit coq » est un peu court. En prenant de l'âge, le moteur prend de la force, mais on semble lui donner des chevaux à regret.

Après avoir été de 160 cc, puis 176 cc, notre moteur accuse maintenant 192 cc, et développe 7,5 CV à 5.000 t/m.

Peu digne de Guzzi, ce 39 CV/1 !

Mais toujours est-il qu'il vaut mieux juger cette puissance en elle-même, plutôt que d'établir le rapport cylindrée-puissance.

A l'instar de l'automobiliste, le « Gallettiste » ne doit pas être le monsieur préoccupé de la cylindrée exacte de son moteur.

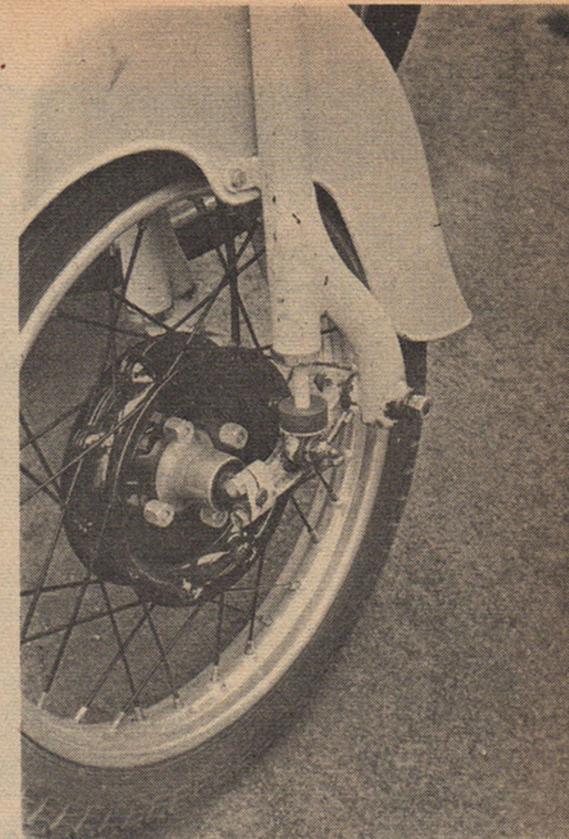
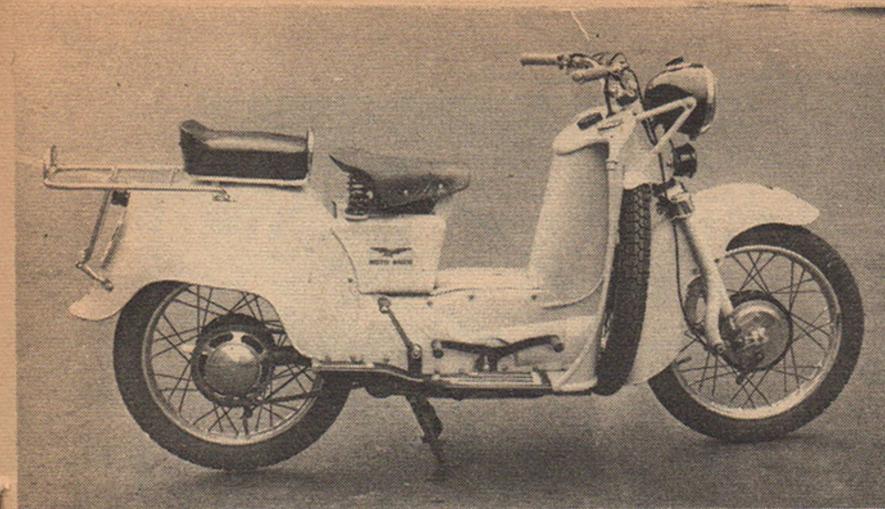
Ce qu'il veut, c'est tenir son 70, 80 sur route, et ne pas avoir un moteur qui s'effondre à la moindre côte, ou s'il emmène un passager.

Et c'est bien le cas avec ce moteur.

★

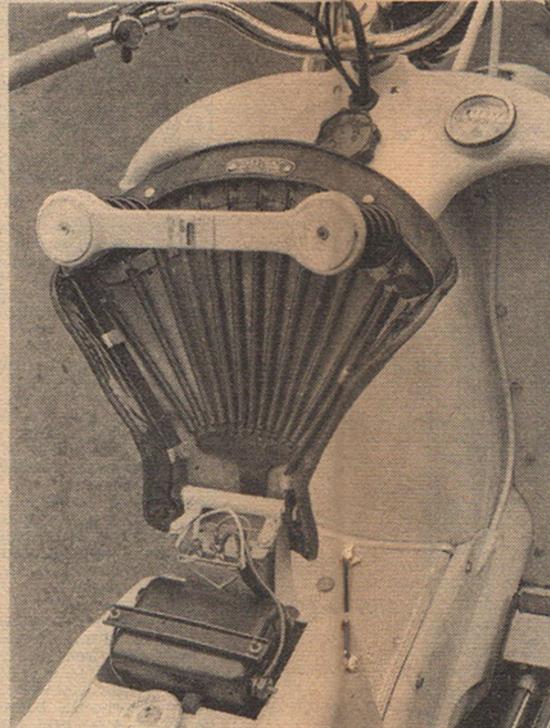
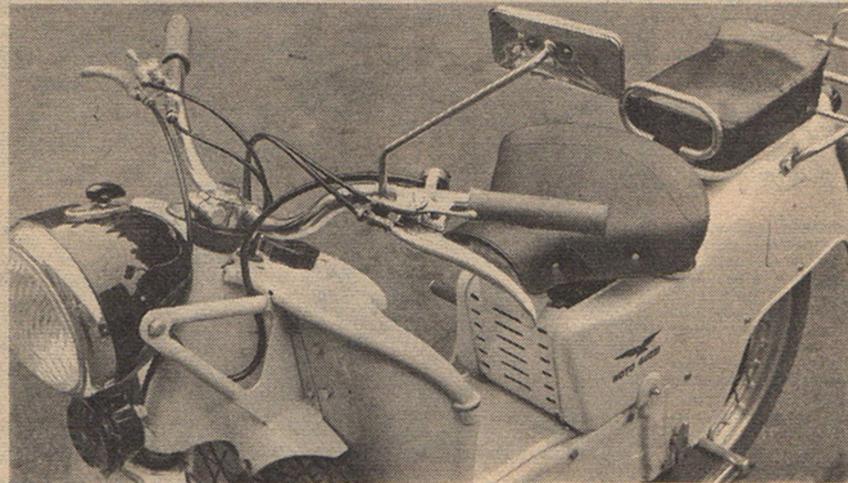
Assis, nous avons chronométré 86 kmh (5.240 t/m), couché 93 kmh (5.660 t/m) et à deux 83 kmh (5.050 t/m) soit un ensemble de vitesses suffisantes pour se lancer sur la route sans appréhension.

Et à chaque fois, nous sommes en sur-



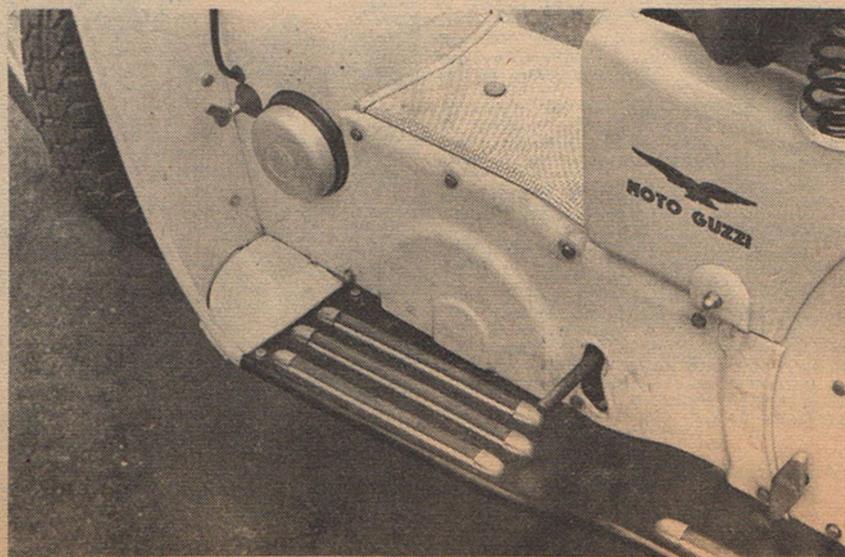
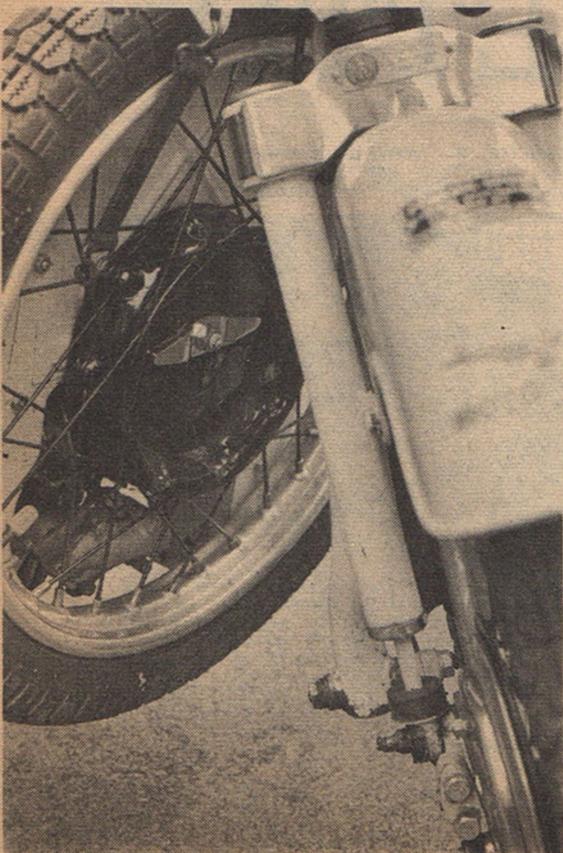
Ci-dessus : l'allure très particulière du Guzzi Galletto, et, à gauche, la selle soulevée donne accès à la batterie et au bouchon du réservoir d'huile.

Guidon large, avec en plus des commandes habituelles, l'air et l'avance à l'allumage. - Ci-dessous : avec la roue de secours, l'accès à la culasse (bougie, carburateur) est très difficile.



A gauche : la bobine d'allumage, derrière le tablier, est particulièrement accessible. Ci-dessus : le curieux moyeu-frein, peint en noir, pour une meilleure évacuation de la chaleur.

Sur un véhicule où les pieds reposent sur un marche-pied, le frein au talon est nettement plus pratique que le frein à la pointe du pied (ci-dessous).



régime, ce qui prouve que notre quatrième se « défendra » bien en terrain accidenté. Et avec une troisième qui monte à 79 kmh (6.870 t/m), vous êtes tranquille.

Ces quelques chiffres prouvent une très nette amélioration par rapport aux résultats que nous avons obtenus précédemment avec le 176 cmc ; gain de 6 kmh en duo, de 5 kmh assis, de 8 kmh couché, soit des performances améliorées de 8 % environ pour une cylindrée majorée de 10 %.

Les accélérations furent aussi nettement plus franches, puisque l'on gagne 2/5 de seconde dans les 100 premiers mètres, l'avantage allant jusqu'à 7" 1/5 aux 1.000 mètres.

Départ arrêté :

100 mètres en	10"	moy. 36 kmh
200 »	15" 2/5	» 46,7 kmh
300 »	20" 1/5	» 53,4 kmh
400 »	24" 3/5	» 58,5 kmh
500 »	28" 4/5	» 62,5 kmh
1.000 »	48" 4/5	» 73,7 kmh

Cet avantage s'explique par l'augmentation de puissance évidemment, mais aussi par le fait que la démultiplication finale n'a pas été changée. La force de traction y a évidemment gagné, et en côte, notre Galletto 192 nous a surpris, par rapport à son prédécesseur.

Notre essayeur 52 kg a en effet réalisé 25" (moy. 50,4 kmh) et celui de 85 kg 27", soit 46,65 kmh.

A deux : 30" 3/5, moy. 41,2 kmh. Toutes les montées en solo se terminèrent sur la troisième.

★

Ainsi ce moteur, sans être, loin de là, exceptionnel sur le papier, se révèle à l'usage agréable, et autorise une allure de route suffisante quel que soit le profil de celle-ci.

Pendant tous nos essais, il n'a jamais donné le moindre signe de défaillance, embrayage et sélecteur fonctionnèrent à merveille, et sur le plan de la longévité, s'il nous est difficile de nous prononcer, nous pouvons néanmoins faire remarquer

que le graissage se fait par 3 litres d'huile en circulation. C'est là une capacité plus « automobile » que « motocycliste » en regard de la cylindrée.

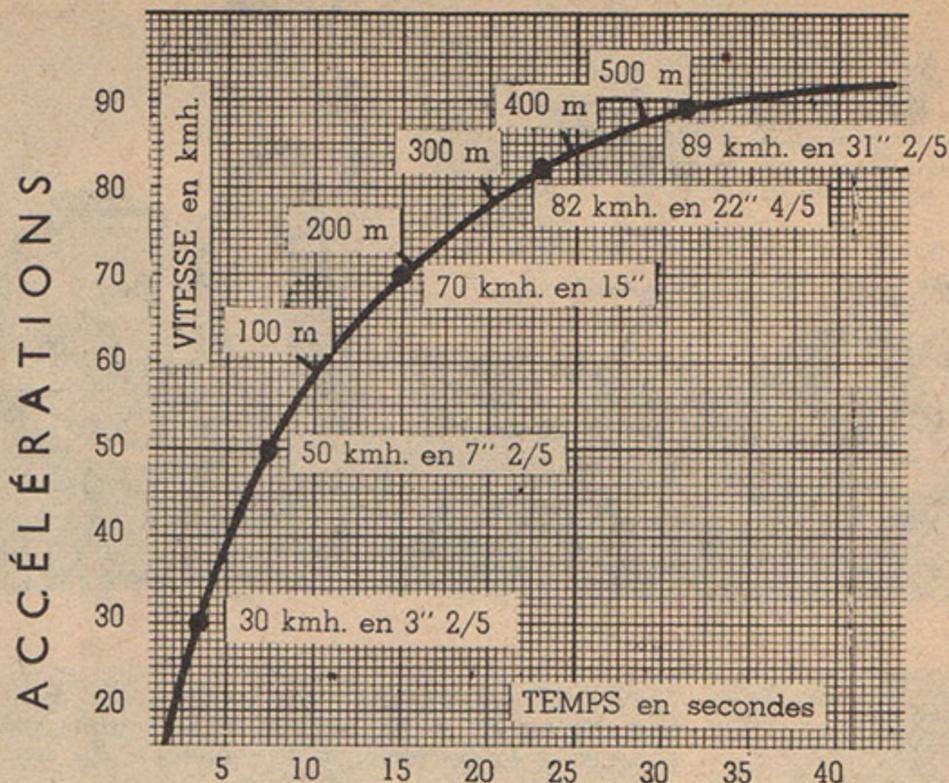
Il est vrai que cette huile sert également au refroidissement interne. Il n'y a pas tellement d'air en circulation autour du moteur, et garde-boue et roue de secours masquent la culasse. D'ailleurs cette roue de secours, si elle peut être bien utile, n'arrange rien en ce qui concerne l'accessibilité à la bougie ou au carburateur, particulièrement inaccessibles.

Mais il est néanmoins agréable de voir que chez Guzzi on a réussi à loger une roue de secours de 17 pouces, d'une manière aussi peu choquante.

UN APPÉTIT DE "COQUELET"

Le « petit coq » étant un oiseau, il était prévisible que le Galletto se montrerait peu gourmand.

En effet, même à fond, assis ou cou-



Un détail, certes, mais qui caractérise le côté pratique du Galletto : cette jauge à essence. Avec cela, la panne sèche est impardonnable.

ché, nous n'avons pu atteindre les 4 litres aux 100 km.

Aussi, en usage courant, pourra-t-on tabler sur une consommation de 2,5 l. à 3 l.

A cette époque, non plus de restrictions, mais d'essence hors de prix, c'est un avantage du Galletto à ne pas négliger.

Aussi le réservoir de 7 litres, bien qu'exigu, l'est-il moins en pratique, puisqu'il donne une autonomie de 250 à 300 km. Remarquons que ce réservoir est équipé de série avec une jauge, prenant place sous le bouchon de remplissage.

Le risque de « panne sèche » est d'autant plus exclu que le robinet est à réserve.

DE LA PARTIE CYCLE

Nous avons déjà écrit tout le bien que nous pensions du Galletto, de sa facilité de conduite, de sa bonne protection, etc...

Voyons encore par quoi celui-ci se signale.

★

Tout d'abord un freinage remarquable. Ce n'est pas surprenant avec une machine italienne, où généralement la gomme des pneus, et les garnitures, sont assez « tendres ».

Il en résulte de bonnes décélérations, mais évidemment au prix d'une usure quelque peu supérieure.

Donc freinage efficace, sûr en solo comme à deux, sur terrain sec ou humide, avec une machine restant parfaitement en ligne.

De 50 kmh à l'arrêt complet, nous avons noté :

20,5 m pour le frein arrière
13,9 m pour le frein avant
et 11,4 m pour les deux freins.

Autre avantage, une excellente tenue de route qui, jointe à la maniabilité du modèle, fait du Galletto un véhicule agréable à conduire, et pouvant être mis entre des mains peu expertes.

★

La suspension, par contre, nous a semblé moins agréable qu'auparavant. Plus exactement, c'est l'amortissement qui nous a déçu, principalement celui de la roue AR.

On prend, après le passage de l'obstacle, des mouvements de galop que nous n'avons pas goûtés. Peut-être était-ce un défaut propre à notre modèle, car nous n'avons pas remarqué un tel phénomène avec les modèles précédemment essayés.

★

De même, la fixation de la patte d'ancrage du frein avant fait qu'au freinage la machine se cabre. Cela, sans être désagréable, surprend toutefois au début.

★

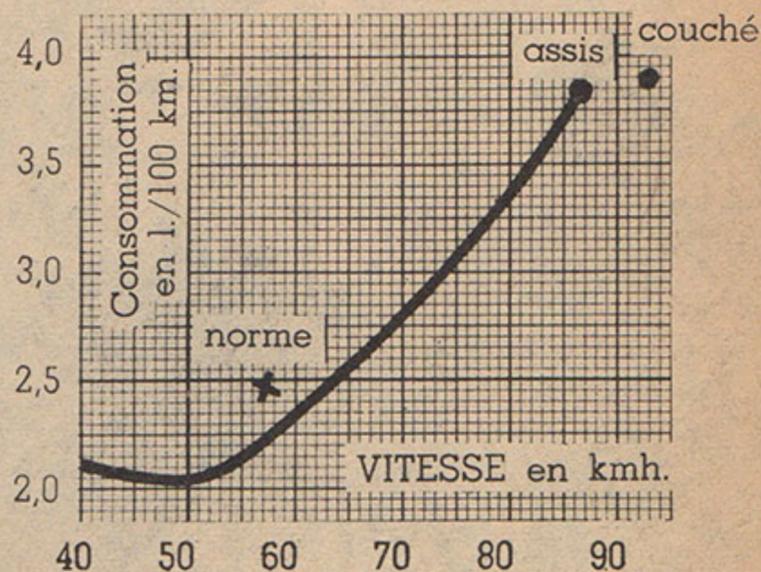
Enfin, pour en revenir à la carrosserie, regrettons l'accessibilité peu généreuse qu'elle offre vers le moteur, l'étroitesse du coffre à outils, et les quelques légères vibrations qu'elle émet à haut régime.

★

Voici à peu près tous les reproches que l'on peut adresser au Galletto. C'est bien peu en regard du côté pratique du véhicule, du côté « bon serviteur » qui fait que l'on s'attache à ce véhicule.

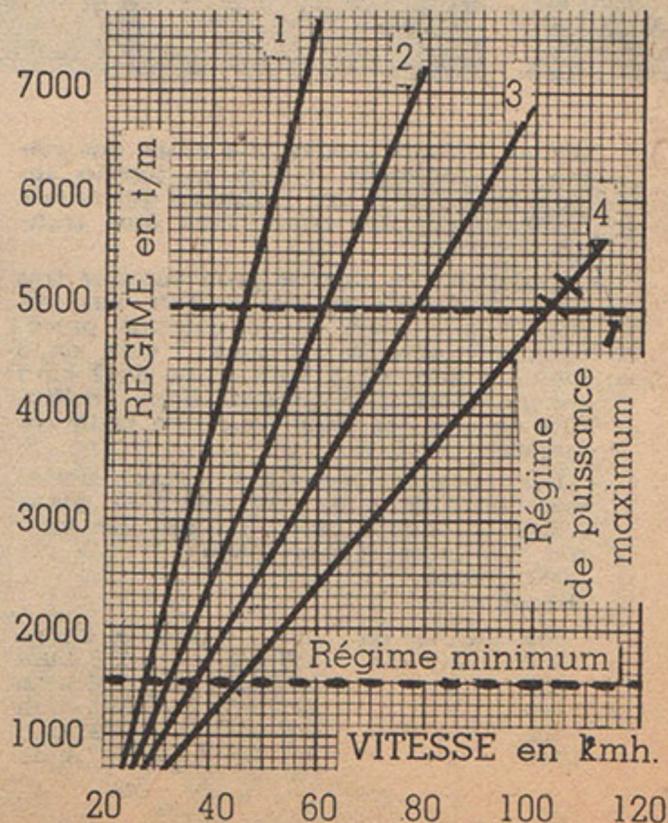
Pensé dans ses détails, réalisé avec soin, offrant la garantie technique d'une usine qui sait que la compétition est le meilleur des bancs d'essai, le « Galletto » doit retenir l'attention de tous ceux qui recherchent un véhicule caréné.

C. R.



CONSOMMATION

RÉGIMES - VITESSES



FICHE D'ESSAI Moto revue

ESSAI GUZZI "GALLETTO" 192 cc.

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Bloc-moteur 4 temps.
Alésage : 65 mm.
Course : 58 mm.
Cylindrée : 192 cmc.
Puissance : 7,5 CV.
Régime correspondant : 5.000 t/m.
Taux de compression : 6,4 à 1.

BOITE DE VITESSES

Transmission primaire : engrenages 18x38.
Transmission secondaire : chaîne 16x49.
Rapports de démultiplication : 20,93 - 13 - 9,24
6,46 à 1.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : à balanciers.
SUSPENSION AR : oscillante.
FREINS AV et AR : Ø 125 mm.

PNEUS :

AV : 2,75x17.
AR : 3,00x17.

RESERVOIRS :

Essence : 7 litres.
Hulle : 3 litres.

POIDS : 110 kg.

REGLAGES - ENTRETIEN

DISTRIBUTION :

Jeu aux soupapes 0,2 mm.
AOA : 42 mm RFA : 95 mm.
AOE : 90 mm RFE : 43 mm
Avance : 45 mm. Ces mesures doivent être prises sur la périphérie du volant extérieur.

BOUGIE :

Degré thermique 175, ou 225 pour utilisation poussée.
Floquet 14 D 101 utilisation normale, ou Floquet 14 F 101 utilisation poussée.

CARBURATEUR :

Type Dell'Orto MA 19 BS1.
Gicleur de starter : n° 80.
Diffuseur : 19 mm.
Pulvérisateur : 260 B.
Gicleur principal : été 85/100 ; hiver 90/100.
Gicleur de ralenti : 40/100.
Boisseau : n° 50.
Aiguille D1 : 2° cran.

GRAISSAGE :

Moteur :
Moins de 10° : Shell X100 SAE 30.
Plus de 10° : Shell X100 SAE 40.
Vidange, moteur chaud, tous les 2.000 km.

RODAGE :

500 km à 50 kmh.
500 km à 1.000 km : 60 kmh.
1.000 km à 2.000 km : 70 kmh.

PNEUS :

Gonflage :
Seul : AV 1,5 kg — à deux 1,7 kg.
Seul : AR 1,75 kg — à deux 2,5 kg.

PRIX : 205.000 frs + T. L.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	39 kmh (7.680 t/m)	39 kmh
2 ^e	59 kmh (7.220 t/m)	59 kmh
3 ^e	79 kmh (6.870 t/m)	79 kmh
4 ^e	86 kmh (5.240 t/m)	83 kmh (5.050 t/m)
assis		
	93 kmh (5.660 t/m)	

Epreuve de côte :

(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)
Pilote 52 kg : 25" moy. 50,4 kmh
Pilote 85 kg : 27" moy. 46,6 kmh
A deux : 30" 3/5, moy. 41,2 kmh

Accélération :

	10"	15"	20"	24"	28"	48"	1000 m
100 m départ arrêté	10"	15"	20"	24"	28"	48"	1.000 m
200 m	»	»	»	»	»	»	»
300 m	»	»	»	»	»	»	»
400 m	»	»	»	»	»	»	»
500 m	»	»	»	»	»	»	»
1.000 m	»	»	»	»	»	»	»

Freinage : (50 kmh à l'arrêt complet)

Avant seul : 13,9 m, décél. moy. 6,95 m/s²
Arrière seul : 20,5 m, décél. moy. 4,7 m/s²
Les deux : 11,4 m, décél. moy. 8,45 m/s²



RESUME DE L'ESSAI

Le Guzzi Galletto ne peut évidemment être qu'un véhicule utilitaire. Mais ce véhicule caréné, l'un des premiers à l'être, témoigne depuis sa création d'une telle justesse de vue, qu'il n'a pratiquement pas changé au cours des ans. Toutefois, une augmentation successive de cylindrée et de puissance, (aujourd'hui nous avons un moteur de 192 cmc développant 7,5 CV), fait que le Galletto tient même sa place sur la route.

Il n'y a pratiquement rien à reprocher à ce véhicule, si ce n'est un manque d'amortissement de la suspension arrière, et un prix de vente un peu élevé.

Mais sur le plan financier, la modicité de sa consommation est à remarquer.

CONDITIONS D'ESSAI

Au début de l'essai, le compteur indiquait : 2.102 km
A la fin de l'essai : 2.789 km
Poids de l'essayeur habillé : 85 kg
Taille de l'essayeur : 1,75 m
Réglages spéciaux ou modifications : néant
Date et lieu de l'essai : 20-6-57 au 28-6-57 (Seine et Seine-et-Oise)

Conditions atmosphériques : pression atmosphérique 755 mm de Hg. Température 20°C. Humidité relative 66 %. Pas de vent.

LE SPORT

A VESOUL LE 21 JUILLET :

CHAMPIONNATS DE FRANCE INTERNATIONAUX DE VITESSE

A la suite de la terrible catastrophe du Mans, le Moto-Club Haut-Saônois a dû interrompre ses annuelles courses de vitesse motocyclistes, son circuit ne répondant plus aux nouvelles réglementations.

Le dimanche 21 juillet, il inaugurerait un nouveau circuit routier permanent qu'il a fait spécialement construire pour les courses de vitesse. Ce circuit, long de 3.000 mètres, a la forme d'un vaste triangle. Il comporte une alternance de lignes droites très rapides, avec des courbes de pilotage à grand rayon et des virages sévères, mais relevés. Tout a été minutieusement calculé, tant pour la parfaite sécurité des spectateurs que pour leur confort et parfaite visibilité.

C'est sur cette splendide piste que le

21 juillet prochain se courront des épreuves du Championnat de France International dans les catégories 350, 500 et sidecars 500 cmc.

★

Pour cette inauguration, 9 Nations et 6 marques motocyclistes seront au départ. Voici d'ailleurs la liste complète des engagés :

Angleterre : Matthews, Tostevin et Grace.
Allemagne : Otto Schmit, Grossman et Jaeger.

Espagne : Gonzales.

Italie : Lappin et Casson.

Suède : Carlsson et Persson.

Belgique : (Bogaerdt).

Suisse : Camathias et Strub.
France : Collot, Drion, Murit, Bayle, Liger, Deschamps, De Polo, Insermini, Vivier, Duhem et Lamboley.

★

Précisons encore que le programme se déroulera comme suit :

De 8 à 10 heures : entraînement libre.

De 10 à 12 heures : essais officiels chronométrés.

14 h. : départ de la première course.

D'immenses terrains de camping, parcs à autos et motos ont été construits aux entrées même du circuit, de manière à satisfaire tous les besoins de la très grande foule attendue à Vesoul.

LES BELGES VERVROEGEN-NIES REMPORTE LES 24 H. DE WARSAGE

Cette épreuve, dont l'esprit rejoint celui de notre Bol d'Or, a connu pour la première fois depuis sept ans la faveur d'un ciel clément. Aussi le succès populaire fut-il considérable, certains spectateurs n'hésitant pas à dresser la tente aux abords du circuit et contribuant par leur présence à renforcer l'ambiance des heures nocturnes de la course.

★

De celle-ci, il faut retenir que son intérêt tint davantage dans les luttes pour les places d'honneur que dans la bataille pour la victoire, laquelle ne pouvait échapper à Vervroegen-Nies qui, profitant d'un arrêt de Dubois-Randaxhe (250 FN), s'installèrent en tête et s'assurèrent une confortable avance dès les premières heures, se relayant régulièrement au guidon de leur 250 Adler et battant le record de l'épreuve de plus de 100 km (soit 2.328

km, ancien record en 1953 par Dubois-Georges, 2.216 km).

Derrière les leaders, on put assister pour la troisième place à une longue bataille entre Chevrolet-Orinel (Maico 175) et Albert-Greven (FN 250), les premiers triomphant seulement au cours de la dernière heure de course... grâce à un arrêt au stand de la machine belge.

En cinquième position vient une 125 NSU, menée par Bodson-Delheille qui accomplissent ainsi une remarquable performance et devançant nombre de concurrents pourvus de machines de plus grosse cylindrée.

Signalons pour conclure que la FN remporte le classement inter-marques et que deux cyclomoteurs, le Itom 50 cc et le Demm, 50 cc également, prennent les 14 et 15^e places du classement général,

le premier nommé ayant donc tourné à 64 de moyenne !

1. Vervroegen-Nies (Adler 250), 280 tours, soit 2.328 km (nouveau record) ; 2. Dubois-Randaxhe (FN 250), 271 t. ; 3. Chevrolet-Orinel (Maico 175), 264 t. ; 4. Albert-Greven (FN 250), 263 t. ; 5. Bodson-Delheille (NSU 125), 242 t. ; 6. Borguet (FN 250) 235 t. ; 7. Meyer-Lautriche (DKW 175), 230 t. ; 8. Decoster-Hanset (Jawa 250), 230 t. ; 9. Niessen-Coemans (Jawa 175), 226 t. ; 10. Rousselle-Chaboteaux (Rumi 125), 213 t. ; 11. Swinnen-Morell (Douglas 350), 210 t. ; 12. Metzernich-Bartélemy (Gilera 175), 206 t. ; 13. Pire-Lacroix (Jawa 175) 203 t. ; 14. Williquet-Lemaire (Itom 50), 185 t. ; 15. Laloup-Counotte (Demm 50), 138 t.

Tour le plus rapide par Vervroegen-Nies en 4,47", 104.630 kmh.

RALLIES - RÉGULARITÉ - CONCENTRATIONS - RALLIES - RÉGULARITÉ

CONCENTRATION LE 21 A SUCY

A l'occasion de son concours horticole annuel, la ville de Mandres (S-O) organise le 21 juillet 1957, avec le concours du Moto-Cross de Sucs, une concentration motocycliste ouverte à tous les clubs. En raison du but purement touristique, les licences ne seront pas exigées.

Renseignements et engagements : Auvray L., 171 bis, rue de Charenton, Paris, 12^e.

RESULTATS DU 17^e CIRCUIT DU GRAND BOIS (MC DU FURAN)

La classique épreuve stéphanoise a obtenu un bon succès, encore que desservi par le mauvais temps.

Aucun incident notable n'est venu contrarier le bon déroulement des événements, si ce n'est que le parcours montagneux contraignit un certain nombre de concurrents à l'abandon.

Après l'épreuve, le président du MC du Furan, M. Marion, remit un prix de valeur à chaque concurrent.

Résultats techniques : 1. Pouzol (St-Chamond) ; 2. Reix (St-Chamond) ; 3. Francon (St-Chamond) ; 4. Blin (Saint-Etienne) ; 5. Rival (Forez-Donzy) ; 6.

Moncorgé (Roanne) ; 7. Lachaud (Rive de Gier) ; 8. Crozet (St-Chamond) ; 9. Guerrero (Roanne) ; 10. P. Meunier (UM Ain), etc...

LES MZ COMMERCIALISEES EN VERSION « TOUT TERRAIN »

Afin de donner à de nombreux pilotes une meilleure chance de défendre leurs prétentions à la victoire, l'usine de Zchopau a décidé de produire en « petite série » les machines spéciales jusqu'ici réservées aux seuls pilotes officiels de la marque. Les motocyclettes des types ES 175, MZ ES 250 et MZ BK 350 seront donc livrées sur demande en version « tout-terrain » qui comporte pour les machines du type ES une roue avant de 19 pouces, la suppression de tous les éléments de carénage, la disposition sous la selle de l'entrée du filtre à air, la surélévation du pot d'échappement et l'installation d'un coffre à outils sur le réservoir. Enfin, un coussin-selle et un guidon spécial complètent la transformation.

Bien entendu, le type MZ BK 350 reçoit aussi, dans l'exécution « tout-terrain » les mêmes modifications par rapport au modèle tourisme.

Enfin, une augmentation du taux de

compression a permis d'atteindre un certain accroissement de la puissance normalement développée par les moteurs, laquelle est, en version tourisme, de 10 CV à 5.000 t/m pour la 175 ; 14,5 CV à 5.000 t/m pour la 250 et 17 CV à 5.000 t/m pour la 350.

En outre, l'étagement des rapports de démultiplication donne l'assurance que la pleine puissance du moteur pourra être utilisée dans n'importe quel aspect d'un parcours de « Tout-Terrain ».

MAICO AUX ISDT 1957

La direction de la sportive firme allemande Maico confirme que ses pilotes d'usine seront au départ des Six Jours Internationaux, qu'ils se déroulent comme prévu en Tchécoslovaquie ou qu'ils soient finalement disputés en Italie.

L'usine est également toute disposée à mettre ses meilleurs pilotes à la disposition des autorités sportives allemandes si celles-ci envisagent de constituer pour la grande épreuve d'endurance une équipe nationale d'Allemagne occidentale.

Rappelons que l'équipe d'usine Maico compte notamment, parmi ces membres, V. Von Zitzewitz, champion d'Allemagne 1956 des 250 cmc, le champion 1955 des 175 K. Wellnhofer et encore W. Aukthun, K. Kamper et M. Schiek.

GROSSE ASSISTANCE

A MAYENNE

★ **OU BRASSINE** DEVIENT CHAMPION DE FRANCE INTER 1957 DE MOTO-CROSS.

★ TROIS JEUNES AUX PLACES D'HONNEUR :
SCHMID - LEDORMEUR - BERTRAND

Bien commencé le 12 mai dernier à Vesoul, le Championnat 1957 des Internationaux a connu le 30 juin à Mayenne une conclusion digne de lui et qui, tant sur le plan purement sportif que dans le domaine de l'organisation générale, est venue heureusement effacer la pénible impression que nous avions rapportée d'Albi.

★
Quel cadre magnifique que cette « vallée du Saut du Renard » aux cent couleurs étincelantes sous l'intense lumière diffusée généreusement, dès les premières heures de la matinée, par un soleil présent plus que jamais à cette ultime confrontation pour le titre, et qu'il faut bien remercier d'avoir brillé largement sur les quatre épreuves retenues cette année.

★
Tout en bas, la Mayenne, dont la rive ombragée trace délicieusement la limite inférieure du terrain et, descendant en amples lacets vers le cours paisible de la rivière pour aussitôt remonter brutalement vers le plateau où se dressent les installations fixes du circuit, deux kilomètres d'un parcours varié, virant à droite, virant à gauche, semé de rudes escalades suivies de pentes rapides, de longues droites aussi, le tout convenablement « assaisonné » de nids de poule, de courtes bosses « cassantes », tel nous apparut le champ de bataille proposé à l'habileté de nos meilleurs spécialistes et dont, à notre habitude, nous entreprîmes la « reconnaissance » pedestre, non pas seul (comme c'est le plus souvent le cas), mais ici sous la conduite éclairée de M. Dupré, Vice-Président de la Ligue d'Anjou, l'un des rares officiels, à notre connaissance, qui ne craigne point d'empoussiérer ses chaussures !

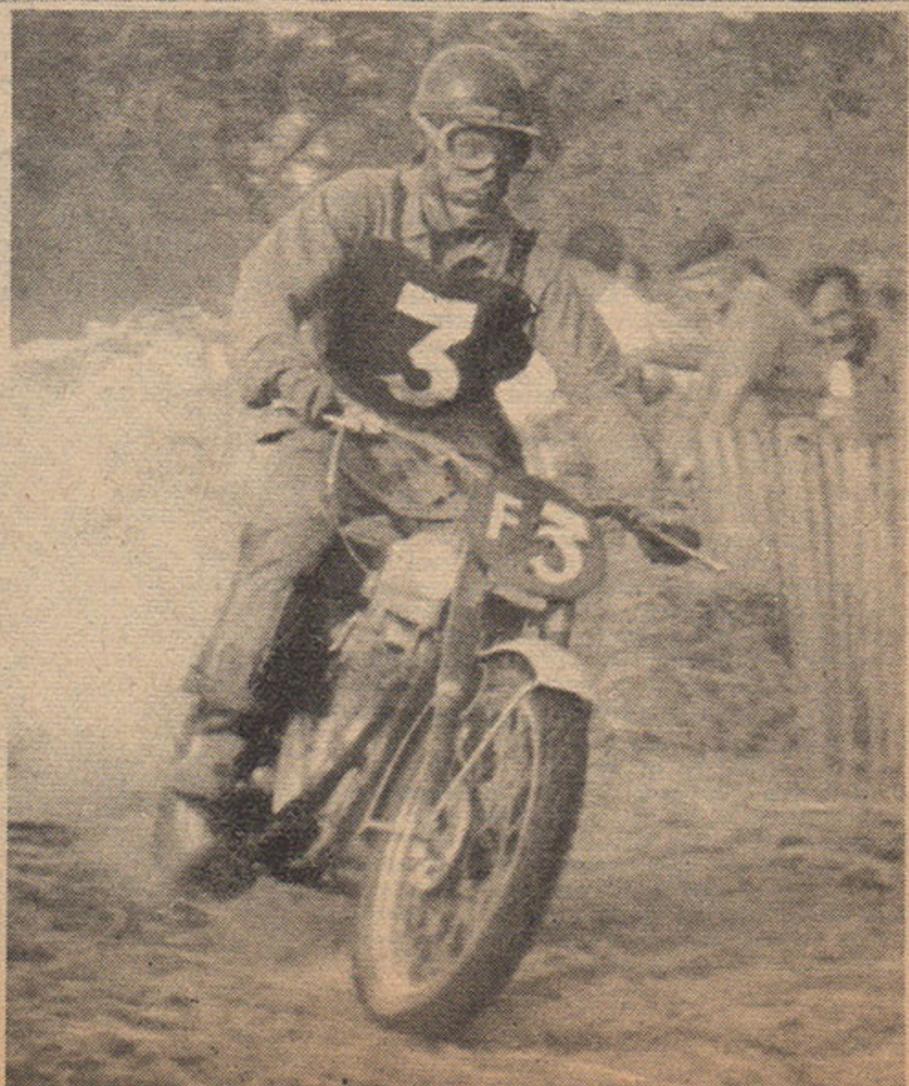
★
Nous nous en voudrions de tarder davantage à exprimer notre satisfaction : dans l'Ouest, sous l'impulsion de l'active Ligue Régionale dirigée dynamiquement, avec une indiscutable compétence par le Président Seery, on avait fait les choses sérieusement.

Le terrain, d'un développement de 2 kilomètres et d'une largeur jamais inférieure à 5 mètres (la commission d'homologation de la Ligue était passée par là !) ne pouvait prêter à aucune critique, sa disposition autorisant partout le dépassement.

En face la tour de contrôle (imposante construction dont l'élévation assurait aux pointeurs, chronométreur, etc., une vision totale des péripéties de la course), se situait la ligne de départ longue de quelques 200 mètres, large autant qu'un pré et qui, bien entendu, permit un « start » réglementaire, tous partants alignés sur un seul rang. (A ce propos, il nous fut en effet confirmé, par un membre de la Commission de moto-cross de la Fédération, que le départ sur deux li-



En haut : un aspect du terrain de la « vallée du Saut du Renard ». - Ci-contre : Hazianis étant éliminé par une chute, Brassine fonce vers la victoire... et le titre 1957 !



gnes, tel qu'il fut donné à Albi, est parfaitement interdit !).

★

Notre premier tour d'horizon sur le terrain de Mayenne devait encore nous ménager quelques surprises agréables, la moindre n'étant pas de rencontrer dès le commencement de la journée (et pour le retrouver jusqu'au soir partout où quelque chose justifiait sa présence) un délégué de la Fédération d'un type auquel nous n'étions pas habitué, n'ayant jusqu'ici rencontré ces Messieurs qu'assez loin du bruit des échappements !

Félicitons donc doublement M. Druet pour sa contribution effective au bon déroulement de cette journée, et puis l'exemple qu'il donna à Mayenne servir utilement à l'édification de ses collègues de la FFM en général, et à celui de la Ligue du Poitou en particulier.

★

Mise en œuvre de gros moyens financiers (aucun « mégotage », à Mayenne, aussi bien quant aux divers points de l'organisation qu'en ce qui concerne les prix accordés aux coureurs), compétences à tous les postes, attachement sincère, évident de chacun envers la cause sportive, tout cela ne pouvait faire de cette réunion de Championnat de France qu'une manifestation de belle classe.

Ce but a été grandement atteint : le MC Mayennais a fait preuve de ses réelles possibilités et nous ne pouvons qu'applaudir sans réserve à la nouvelle qu'on vient de lui confier officiellement la mise sur pied du Grand Prix de France 1959, épreuve comptant au titre du Championnat du Monde.

DE CI, DE LA, SANS BUT DÉFINI...

Quittons maintenant la piste elle-même, les officiels affairés à préparer le départ des éliminatoires réservées à la cinquantaine de pilotes nationaux, régionaux, qui vont trouver aujourd'hui une occasion de courir trop rarement accordée (encore un bon point au MC Mayennais, qui sait que le premier devoir d'un club vraiment sportif est d'aider les jeunes à percer), et dirigeons nos pas au hasard, avec pour but final le parc des coureurs.

★

Devant la tour de chronométrage, de l'autre côté de la ligne de départ, se dresse une vaste tribune officielle, réservée aux personnalités qui honoreront de leur présence, tout à l'heure, la dernière manche du championnat.

Tout à côté, tenez vous bien, un restaurant, vaste salle couverte, ombragée, décorée de plantes vertes et où, dans quelques heures, le public pourra déguster un menu de qualité (servi à un prix « Routier ») tout en conservant un regard sur la piste.

Combien de terrains de cross, en France, offrent aux spectateurs un tel confort ?

A l'opposé du petit bâtiment qui abrite les services du MCM, bordant la ligne de départ et rattaché directement, par un « couloir » de quelques mètres, au parc des coureurs, l'emplacement dit « Parc Fermé », où les inters devront une heure avant leur course déposer leurs machines. Ici donc, pour les hommes, aucune allée et venue compliquée, d'autant que la station d'essence où leur sera délivré dans un moment le carburant « officiel » est elle aussi installée là, sur le même plan.

★

Il n'est pas neuf heures et cependant le public arrive, car c'est non pas à une après-midi, mais bien à une pleine journée de sport motocycliste qu'il est convié : dans quelques minutes débiteront les éliminatoires dont nous parlions quelques lignes plus haut, et qui se termineront à la fin de la matinée pour céder

la place sur le circuit à une dernière séance d'entraînement réservée aux inters.

Le Parc retentit du crépitement des échappements : les nationaux s'ébranlent en direction de la piste, sur laquelle les lances des pompiers (ici, important service incendie) déversent une pluie destinée à fixer la poussière... Hélas, il n'est pas de moyen efficace pour combattre celle-ci, et bientôt un lourd nuage grisâtre surplombera la vallée du Saut du Renard.

AVEC NOS INTERS

Une bonne surprise nous attendait à l'entrée du parc des coureurs : « Jean-not » Hazianis était là, en effet, magnifiquement bronzé, souriant comme (presque) toujours, avec un pouce délivré du plâtre, mais bien enflé encore. Et, à côté de lui... une Matchless flambant neuve !

Ça ne va pas mal, nous dit le sympathique pilote, du moins dans les premiers tours. Après, le pouce fait parler de lui...

Mais la Matchless ? Légère, sans doute, trop légère même. Quant aux chevaux, on les sent surtout dans les démarrages, mais ce n'est pas « ça ». Il va falloir sérieusement travailler la question !

★

La « question », Jacquemin et son mécanico, le pilote « national » Chauderon, l'ont approfondie depuis le début de la saison. Après les plaques de fixation du moteur et divers renforcements de la partie cycle, la Matchless du Champion de France 1956 a reçu pour Mayenne une « triangulation » du tube avant du cadre. Celui-ci tiendra, d'ailleurs, mais Jacquemin semble ne plus « croire » en sa monture, et son moral s'en ressent.

★

Le malchanceux « chronique » de ce Championnat 1957 est sans conteste Henri Frantz, qui « casse » régulièrement. Nous relevons sur sa Matchless (la troisième en service donc chez nos inters) une roue arrière de... Gilera.

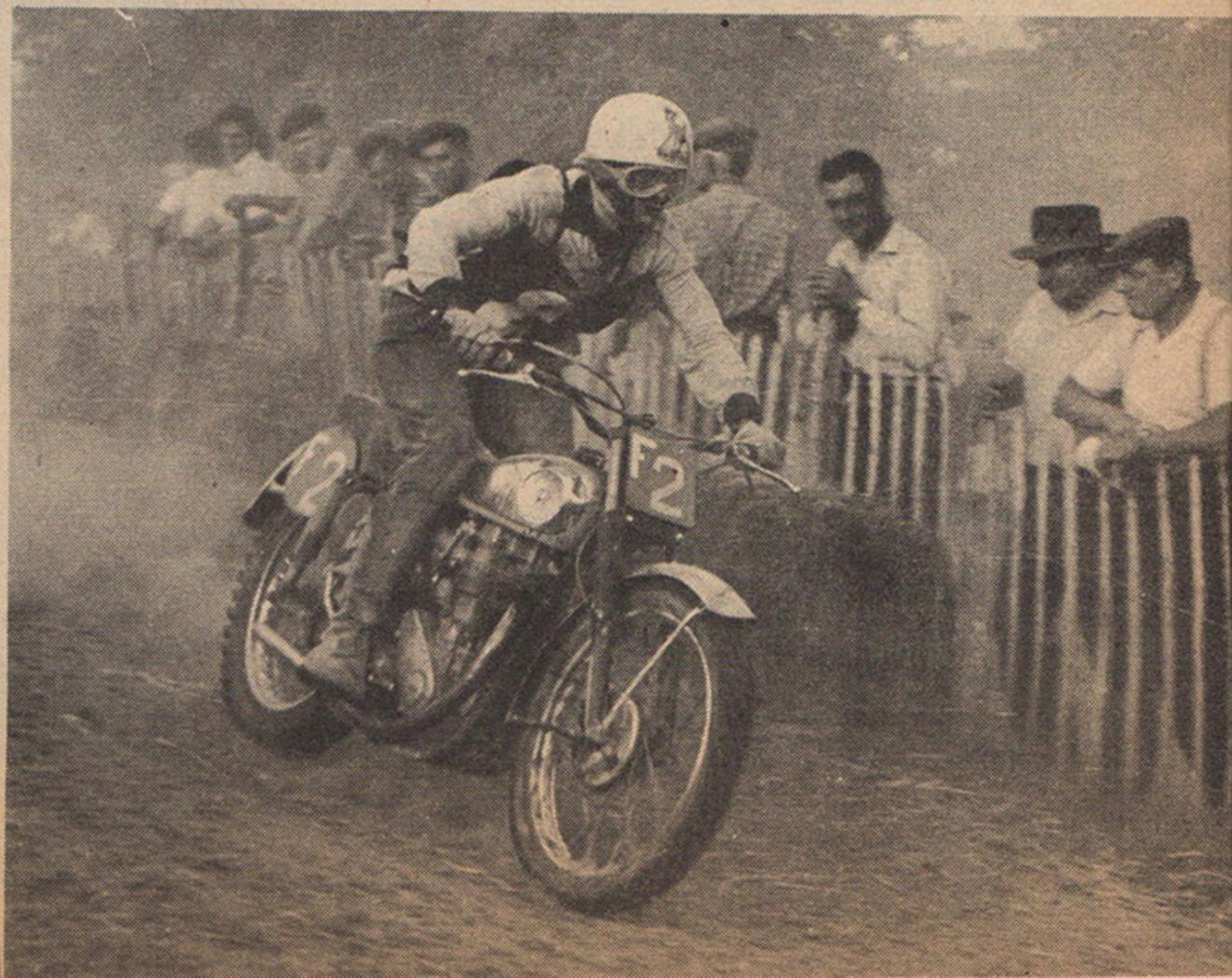
Il cassera aujourd'hui encore... la chaîne primaire, pour changer un peu !

Faut-il conclure que la Matchless cross « client » n'est pas au point ? Sans doute, car elle ne se différencie pas suffisamment des modèles « tourisme » de la marque pour pouvoir consentir aux durs efforts qui lui sont proposés ici. On nous dira que Nic Jansen, le champion de Belgique, casse rarement et gagne souvent, avec la même machine.



Ci-dessus : fidèle à la tactique qui lui réussit parfaitement, Schmid, grosse révélation de ce championnat, mène une course très sûre derrière le leader, dont deux points seulement le sépareront au classement général.

Autre « sensation » de la saison : Guy Bertrand, un rude bagarreur, que l'on voit ici foncer à la poursuite de Schmid. Il le rattrapera, mais reperdra son avantage en chutant.



Voire ! La Matchless de Jansen a un cylindre plus largement alletté que celles de nos pilotes... De là à conclure que l'usine est passée par là, il n'y a qu'un pas !

Domage que la marque anglaise n'ait pas voulu produire en petite série des machines vraiment « spéciales », qui lui eussent assuré un excellent débouché dans notre pays. Maintenant, il est bien tard pour remonter le courant !

★

Autre rencontre inattendue : Robert Klym est là, jambe gauche dans le plâtre jusqu'à la cuisse, allongé dans le coin où s'est installé son frère René.

L'infortuné accidenté d'Albi a retrouvé le moral : malchanceux, deux années consécutives, il a vu lui échapper un titre qui à chaque fois semblait acquis, mais espère bien prendre une revanche éclatante sur le sort, en 1958. Après la pluie, le beau temps !

En attendant, il suit d'un regard attentif les préparatifs des uns et des autres, très entouré, recevant de nombreux témoignages d'amitié.

Il est ici en « invité du club », qui a poussé la délicatesse jusqu'à prévoir une voiturette à âne pour le transporter jusqu'à la tribune officielle, où un lit de repos a été préparé.

Ici, du moins, on sait vivre !

★

On travaille sur les mécaniques, de ci, de là, sans fièvre pourtant, car il fait chaud et puis, on a bien le temps, l'épreuve de Championnat n'étant prévue que pour 17 heures !

La foule, maintenant, devient nombreuse. De place en place, on se prépare à pique-niquer, tandis que le drapeau à damier s'abaisse — pour la dernière fois de la matinée — sur le vainqueur de la dernière éliminatoire des nationaux.

Retournons vers la piste : les inters vont maintenant s'entraîner une heure durant.

★

A dire vrai, il n'y a pas tellement de « clients », sans doute du fait de la température qui, le soleil étant proche du zénith, est à proprement parler accablante. Enfin, les hommes sont là depuis la veille, pour la plupart, et ont déjà tourné longuement.

Schmid, pourtant, accomplit quelques tours et nous nous plasons à le regarder passer, tant son style est pur, « coulé », sommes-nous tenté d'écrire. Il tourne vite, mais ça ne se voit pas, tellement il reste en ligne, abondant en souplesse les pires difficultés, ne brisant jamais sa lancée. Schmid ? Un très fin pilote, la chose est certaine.

★

Voici que passe Melloli, sans prétention

quant au résultat final, mais qui n'en tourne pas moins sérieusement. Personne ne sait mieux que lui s'appuyer sur la seule roue arrière pour se dresser quasiment à la verticale !

Et viennent encore Jacquemin, qui semble aller sans peine, Frantz, sans grande conviction, Godey, bien placé au classement général cette année, Bertrand enfin, qui se rue littéralement à l'abordage de la piste et va ramasser dans l'instant une retentissante « gamelle ».

C'est que le sol, labouré par les multiples passages des nationaux tout à l'heure, recèle maintenant à certains endroits une couche de poussière dans laquelle, pour la mesurer, nous enfonçons le pied jusqu'au dessus de la cheville ! Rien n'est plus glissant que cette épaisse couche meuble.

★

Il semble que Bertrand soit sérieusement sonné. Nous l'allons voir à l'infirmerie — emplacement retiré, planté d'arbres qui dispensent un peu de fraîcheur dans la fournaise ambiante — Le blessé repose calmement, sous la surveillance d'une infirmière. Pas de blessure grave, mais quelques contusions, et la peau du dos totalement râclée, brûlée par la dure glissade sur le sol.

Courageux, résolu, le jeune pilote — qu'une seule saison au sein des inters a placé au niveau des meilleurs — prendra néanmoins le départ.

LES COURSES DES NATIONAUX

31 hommes... et une femme (Mlle Claire Blaise) sont qualifiés pour disputer les deux courses nationales inscrites au programme. Nous aurons donc 16 partants dans la Coupe du MC Mayennais, 16 partants encore dans la seconde épreuve (en réalité, Mlle Blaise s'abstiendra à la toute dernière minute, pour une raison qui ne nous sera pas communiquée).

Les enceintes regorgent de monde. Tout Mayenne est là, toute la région aussi. Magnifique succès d'affluence, où prédominent la tenue de plage et de coquins chapeaux de soleil.

★

Deux manches et une finale, pour chacune des deux courses, et sur 8, 8 et 10 tours. C'est un copieux morceau, trop copieux même à notre avis, surtout après les éliminatoires de la matinée.

Les deux finales prendront place après l'arrivée de l'épreuve inter, c'est-à-dire vers 19 h. 15, et il va sans dire qu'une partie des spectateurs se retirera sans attendre le terme de la réunion.

Nous aurions préféré que ces courses nationales n'occupassent que le début de l'après-midi, entre 14 h. 30 et 17 h. par exemple, la journée s'achevant à 18 h. 30 avec l'arrivée de l'épreuve de Championnat de France. Et c'est ici la seule critique que nous nous permettons, tout



Ci-dessus : Godey, dont le retour en forme s'est confirmé tout au long des quatre manches du championnat. - En bas : René Combes (6), pour sa première saison chez les inters, a obtenu d'excellentes places. 5^e à Mayenne, il précède ici Lefèvre.

amicalement, à l'intention des organisateurs.

★

Sans raison bien définie, nous nous orientons vers la portion basse du circuit, là où il rejoint la Mayenne pour grimper rapidement vers les hauteurs du plateau.

A cet endroit, les passages sont impressionnants : le sol est raviné dans la rude et longue montée et bientôt chaque pilote peine pour en passer le cap. La poussière s'élève en un formidable nuage qui recouvre totalement coureurs, barrières, et le public qui se presse derrière ces dernières, laissant toutefois subsister un certain vide entre elles et lui, comme s'il avait conscience de ce qui allait se produire. (Notons ici même que nous



n'avons jamais rencontré un public aussi discipliné que celui de Mayenne. Le mérite en revient aux commissaires de piste, sévères jusqu'à la rigueur dans l'application des consignes de sécurité et qui, après quelques années d'organisation, sont parvenus en quelque sorte à « éduquer » les spectateurs).

★

A chaque passage donc, la poussière noyait la montée, masquant à nos regards les hommes qui venaient ensuite. Ceux-ci eux-mêmes, absolument aveuglés, incapables de suivre la bonne « trace », perdant toute adhérence sur le sol mouvant, éprouvaient une difficulté de plus en plus grande à gravir le dernier tier de la pente.

Il y eut une chute, puis une autre, tandis qu'Amédéo, parti en tête, se faisait remonter par Beaumard. Et puis, tout à coup, ce fut l'inévitable : un homme montait, zig-zaguait, dérapait soudainement vers la gauche et s'effondrait dans les barrières !

Pas de mal, heureusement, pour la raison énoncée plus haut. Autre miracle, personne ne s'accroche sur la piste.

★

Ces quelques secondes d'émotion, nous les vivons encore une fois avant la fin de cette première manche de la Coupe du Moto-Club Mayennais.

Pour les manches suivantes, le directeur de la course prendra la très sage décision de modifier le tracé, évitant désormais ce passage dangereux.

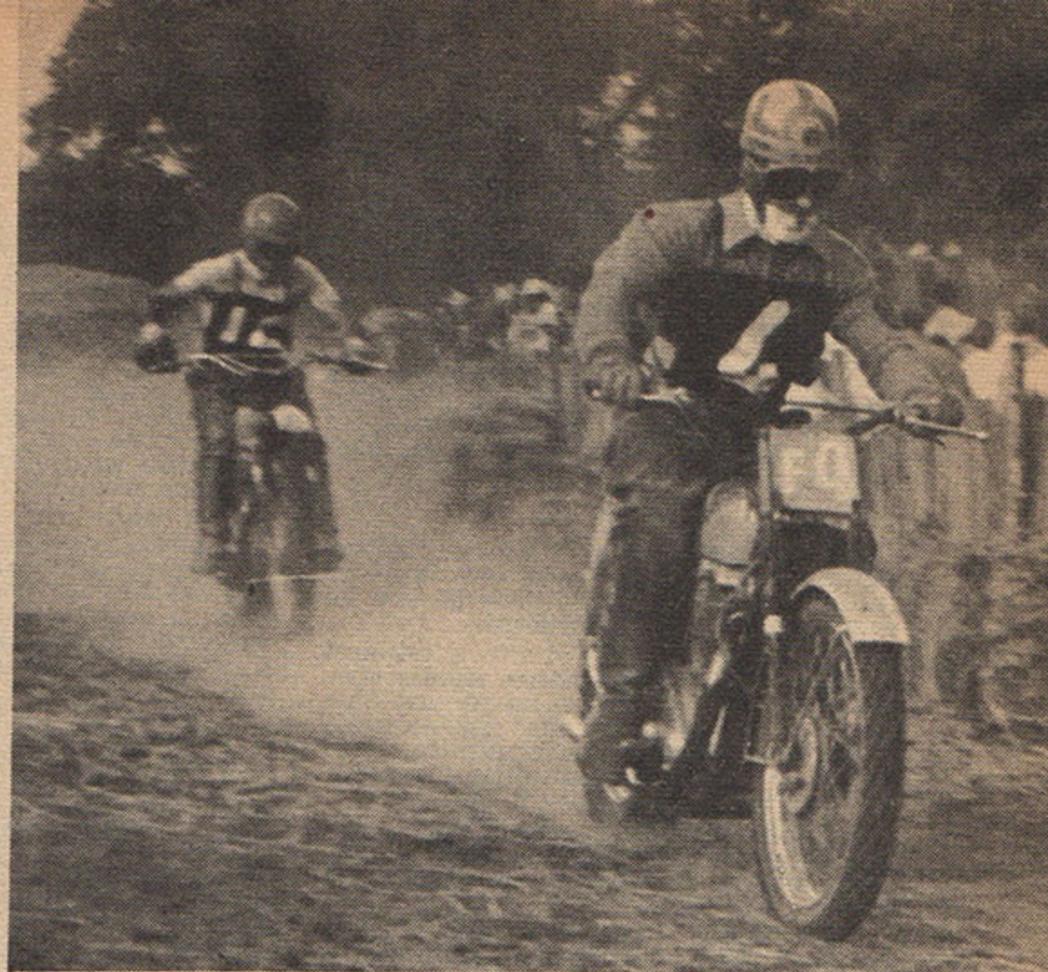
Première manche de la seconde épreuve nationale, seconde manche de la précédente... Tout cela se poursuit ensuite sans nous montrer grand chose de plus que ce que nous avions déjà pu voir dans la matinée, à savoir que Beaumard d'une part, Lebreton de l'autre (lequel appartient au club local) dominent le lot de leurs adversaires, parmi lesquels il faut encore citer Victor Amédéo, Leclercq, Denis, Clemot, Pinard et Houdoux.

CHAMPIONNAT DE FRANCE

Quelques minutes d'entr'acte, que chacun met à profit pour s'accorder un rafraîchissement bien mérité : dieu, qu'il fait chaud !

Un groupe se forme au poste de chronométrage : à la demande de Jacques Charrier, on a essayé de retaper le passage dangereux du circuit, sans grand résultat, car on ne peut lutter contre la poussière envahissante, contre l'exceptionnelle chaleur qui dessèche le sol en profondeur. Aussi, à l'instant de lâcher les inters sur le circuit, la question se pose-t-elle de leur sécurité.

Jacques Charrier (4) a amélioré son classement d'épreuve en épreuve. Sa 6^e place à Mayenne lui vaudra la 10^e place du championnat. Il précède ici Ledormeur, un jeune, extrêmement brillant, qui remontera dans cette course de la 11^e à la 4^e place !



Précédemment, on a fait modifier le parcours, à l'intention des nationaux. Mais celui-ci s'en trouve raccourci et ne correspond plus au tracé homologué pour le Championnat de France.

Alors, que faire ? Consultation générale : le représentant de la Fédération, les officiels de la Ligue Anjou-Bretagne, nous-même (qui fûmes très courtoisement consulté) tombons tous d'accord avec M. Floch, directeur de la course pour maintenir la modification du parcours. Celui-ci y perdra sans aucun doute de son côté spectaculaire, mais qu'est cela dès qu'il s'agit de la vie des coureurs ?

★

Ceux-ci s'associent entièrement au point de vue des officiels et s'alignent maintenant un peu en arrière de la « Starting-Gate ».

Brève présentation de chacun de ces hommes, dont quelques-uns peuvent encore prétendre à ce titre de Champion de France, dont l'heure qui suit va décider.

Le silence s'est fait dans le public considérable qui se presse sur plusieurs rangs de chaque côté de la longue ligne droite.

Personne sur la piste, en dehors des pilotes et des officiels chargés de donner le départ. Quelques secondes s'écoulent

encore, lentement, et puis, en un élan, c'est en même temps l'énorme rugissement des échappements et la ruée des 19 inters français vers l'aboutissement de leur saison 1957.

★

Hazianis n'a rien perdu de sa prestigieuse détente, au cours des deux mois d'immobilisation forcée qu'il vient de connaître : c'est lui qui file en tête avec, dans sa roue, Brassine, trop près du titre pour le laisser échapper.

Schmid est là, également, avec Bertrand, Combes, Chuchart, Darrouy, Jacquemin, Vouillon, Charrier, Ledormeur et Godey.

Plus loin déjà, Frantz, René Klym, Lusseyran, etc..

Au troisième tour, Hazianis a légèrement augmenté son avance et passe seul, Brassine suivant à une quinzaine de mètres, également seul.

A une dizaine de secondes viennent ensuite les deux jeunes de l'année, Schmid et Bertrand, l'un derrière l'autre, puis un second groupe, formé de Combes qui « tire » Chuchart.

Un court instant, et nous voyons arriver, séparés entre eux par seulement quelques mètres, tout un peloton de coureurs : Jacquemin, Charrier, Ledormeur déjà bien remonté, Darrouy, Vouillon, Godey, René Klym, Frantz, Melioli. Le dernier est Lefèvre.

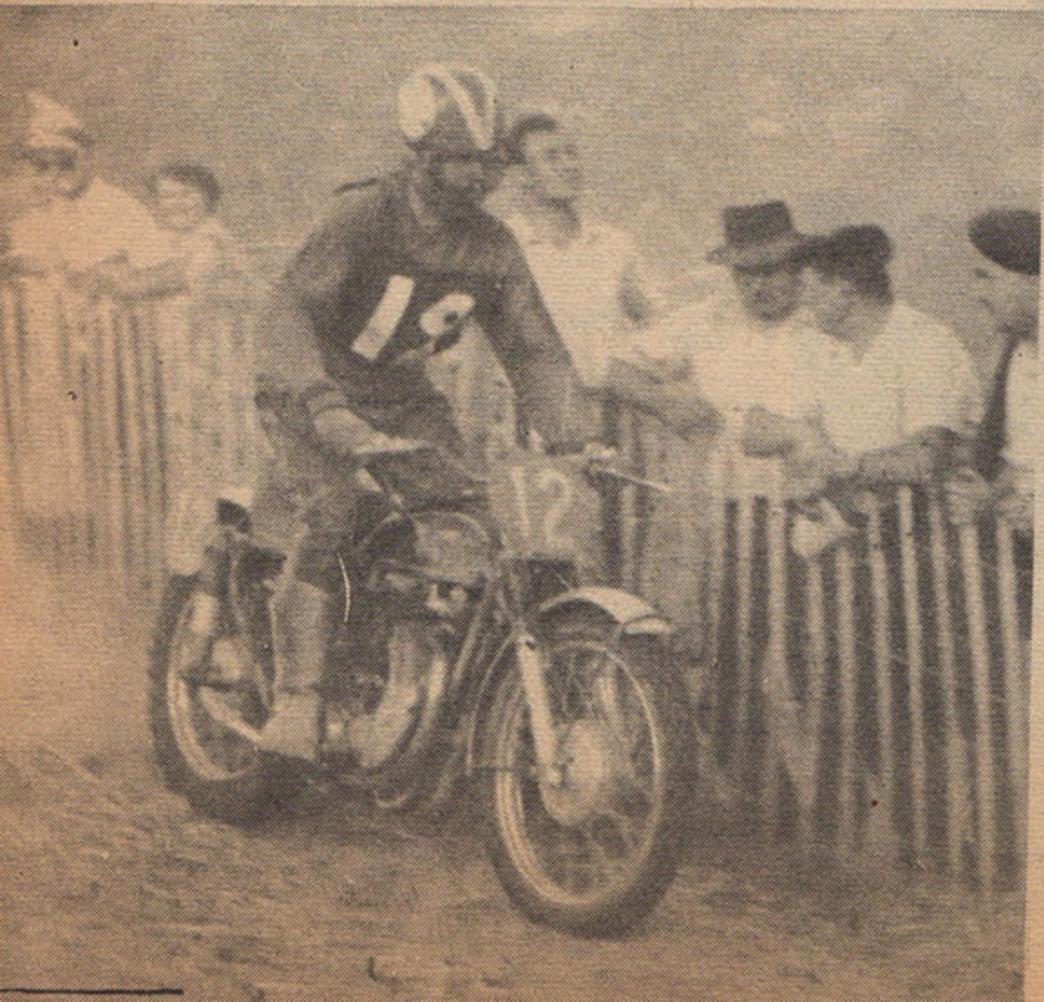
★

Nous laissons passer quelques tours sans pointer, le temps de prendre quelques clichés. Les positions ne varient pas, en tête tout au moins, où Hazianis possède 7" 3/5 d'avance sur Brassine, qui précède lui-même, dans une égale proportion, Schmid et Bertrand. Combes et Chuchart ont maintenu leurs places, ainsi d'ailleurs que leurs suivants immédiats. Mais, déjà, l'homme de tête a rattrapé Lefèvre, qui compte un tour de retard.

Au septième tour, pas de modifications parmi les premiers ; cependant, après Combes, toujours cinquième, ce n'est plus Chuchart qui s'annonce, mais bien Charrier, suivi de Jacquemin et Ledormeur, lequel poursuit sa remontée.

★

Un trou encore : des clameurs s'élèvent à notre gauche, annonçant un nouveau passage, mais, à leur intensité, nous pressentons qu'il y a du changement au commandement : effectivement, Hazianis ne repasse plus (une chute, un ligament déplacé, voilà « Jeannot » éloigné des



Michel Jacquemin, Champion de France 1956, n'a pas réussi à conserver son titre. Disons à sa décharge que son nouveau matériel, source de nombreux déboires, l'a sérieusement handicapé tout au long de la saison.

terrains pour quelques semaines supplémentaires).

C'est donc Brassine qui passe le premier en abordant le second tiers de l'épreuve, Brassine qui sait maintenant posséder le titre et maintiendra par rapport à ses suivants, une avance suffisante pour n'être jamais inquiété.

★

Au quinzième tour (des 30 que compte la course), Bertrand, qui, après avoir fourni un effort spectaculaire, a réussi à passer Schmid, est toujours second. Il semble que ses blessures de la matinée soient totalement oubliées, tant il déploie de puissance à chasser dans le sillage de Gilbert Brassine.

Combes, durant tout ce temps, tourne très régulièrement, conservant la quatrième place devant Ledormeur qui a encore grignoté quelques adversaires : songez qu'il revient de la onzième position !

Charrier, lui aussi, ne va pas mal, occupant désormais la place de sixième qu'il conservera jusqu'à l'arrivée.

★

Chuchart passe loin maintenant, et, bien qu'il reste encore dix tours à bouclier, il est évident qu'à moins d'un accident, la victoire ne peut échapper à Brassine.

Ledormeur continue sur sa lancée : il saute Combes au 21^e tour, mais n'ira pas au delà, Bertrand et Schmid étant bien loin devant.

Un dernier coup de théâtre dans cette course qui menaçait de perdre tout intérêt, du fait de la forte position du leader : Deux tours avant la fin, Bertrand chute, et Schmid en profite pour se retrouver second. Il le restera d'ailleurs, bien que l'intrépide Guy fasse l'impossible pour combler le temps perdu à se relever.

BRASSINE PREND LE MAILLOT TRICOLORE

C'est l'arrivée. Chaudement acclamé, Gilbert Brassine voit s'incliner devant lui le drapeau à damier.

Les officiels, les photographes se précipitent. Mais le parisien, épuisé par l'intensité de l'effort fourni, n'a qu'un désir, rafraîchir son visage à l'eau fraîche, s'affranchir de cette gangue de poussière qui l'enveloppe de partout.

C'est bientôt fait. Détendu, souriant, Brassine peut recevoir le maillot de Champion de France (son cinquième !), et accueillir les félicitations du Maire de Mayenne, de ses intimes, du public, de Robert Klym enfin, auquel il offre en retour la superbe Coupe décernée par la ville.

Un joli geste de notre Champion 1957, dont la victoire fut nette, loyale, sportive.

R.C.D.

RESULTATS TECHNIQUES

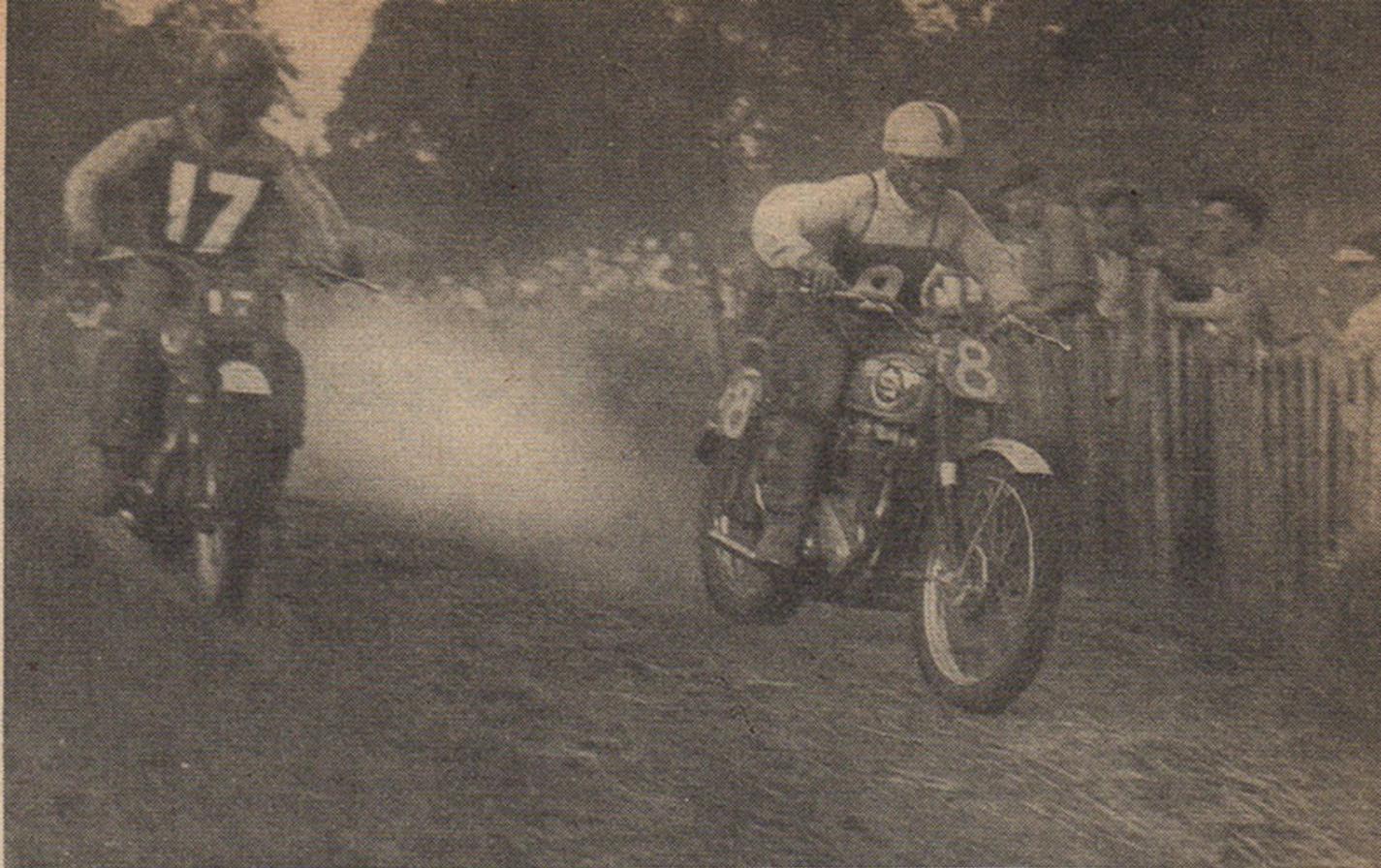
Coupe du MC Mayennais : 1. Beaumard ; 2. Amédéo ; 3. Leclercq ; 4. Denis ; 5. Butteau, etc...

Seconde course nationale : 1. Lebreton ; 2. Clemot ; 3. Pinard ; 4. Hou-doux ; 5. Turpin, etc...

Finale du Championnat de France : 1. Brassine ; 2. Schmid ; 3. Bertrand ; 4. Ledormeur ; 5. Combes ; 6. Charrier ; 7. Godey ; 8. Vouillon ; 9. Jacquemin ; 10. Drobecq ; 11. Darrouy ; 12. Lusseyran ; 13. Lefèvre ; 14. Barbara ; 15. Chuchart ; 16. Frantz ; 17. Klym René ; 18. Melioli ; 19. Hazianis.

★

Classement général du Championnat de France : 1. Gilbert Brassine (BSA) 14 pts ; 2. Schmid (BSA) 16 pts ; 3. Ledormeur (BSA) 20 pts ; 4. Bertrand (BSA) 24 pts ; 5. Robert Klym (BSA) 24 pts ; 6. Godey (BSA) 25 pts ; 7. Chuchart (BSA) 25 pts ; 8. René Klym (BSA) 27 pts ; 9. Combes (BSA) 28 pts ; 10. Charrier (BSA) 32 pts ; 11. Vouillon (BSA) 34 pts ; 12. Jacquemin (Matchless) 37 pts ; 13. Darrouy (BSA) 38 pts ; 14. Melioli (Gilera) 38 pts ; 15. Drobecq



(BSA) 40 pts ; 16. Lusseyran (BSA) 40 pts ; 17. Lefèvre (BSA) 40 pts ; 18. Barbara (Triumph) 40 pts ; 19. Frantz (Matchless) 40 pts ; 20. Hazianis (Matchless) 43 pts.

N.B. — Nous publierons prochainement une étude de ce classement.

★

En haut : lutte à l'arrière, entre Drobecq (8) et Lefèvre (17). Le premier nommé est un nouveau venu chez les inters et n'a pas encore trouvé la cadence.

Ci-contre : Henri Frantz a cassé à Mayenne comme partout ailleurs cette année.

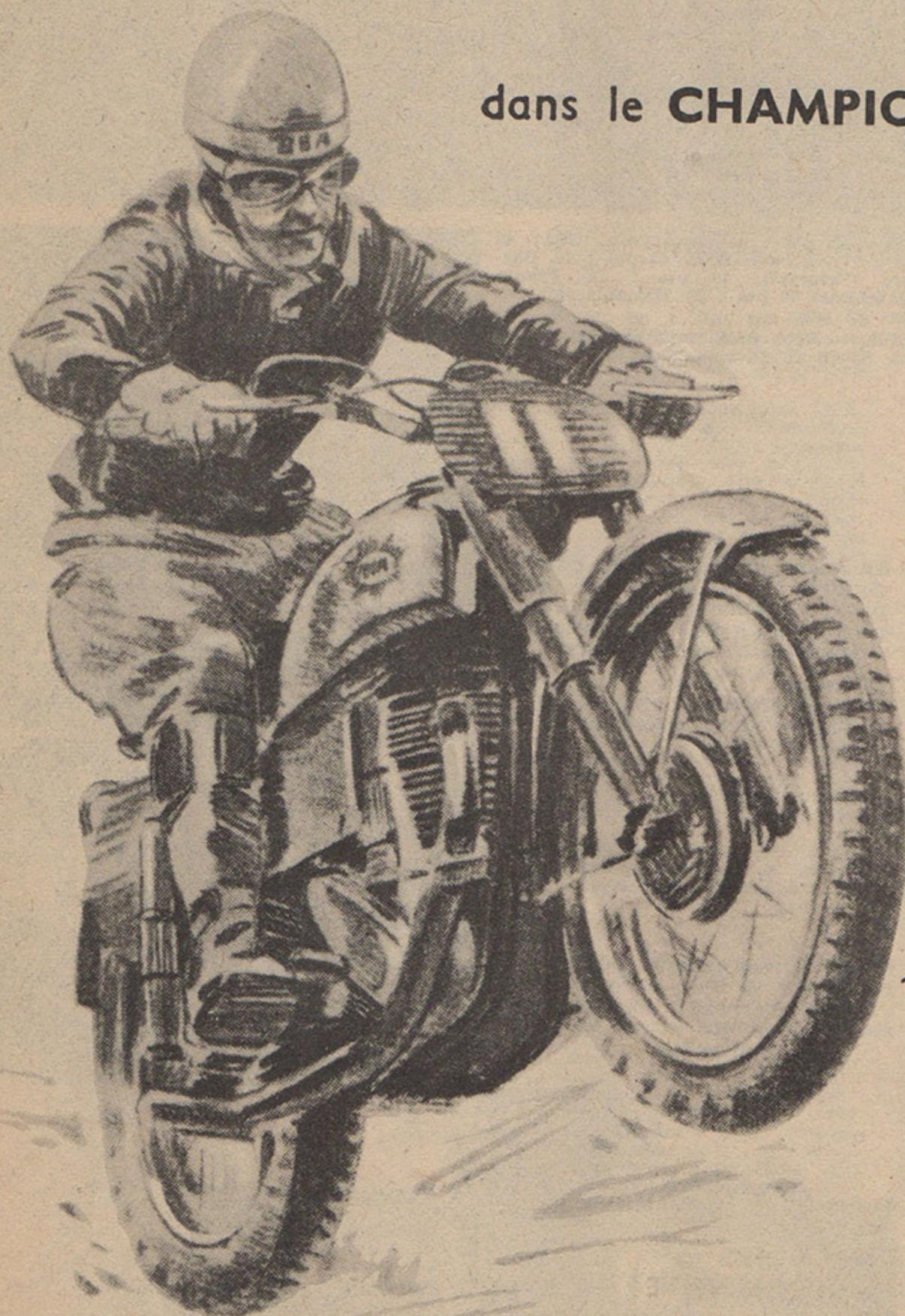
Première récompense pour Brassine après sa dure victoire : un « rafraîchissement » dont la forme est tout de même un peu inattendue !



*Une éclatante Victoire
une écrasante supériorité*



dans le **CHAMPIONNAT DE FRANCE**



- 1^{er} G. BRASSINE
- 2^e SCHMID
- 3^e LEDORMEUR
- 4^e BERTRAND
- 5^e Robert KLYM
- 6^e GODEY
- 7^e CHUCHART
- 8^e René KLYM
- 9^e COMBES
- 10^e CHARRIER

*Faites confiance
à votre*



A CHARLEVILLE ...

- ★ VICTOIRE DES BELGES EN 250 ET 500
- ★ DESCOURSUREUX ENLÈVE LES 175 cc.

La quatrième édition du Prix Jean Rolland, organisé par l'Union Motocycliste des Ardennes sur le circuit de Lonny-Renwez-Cliron à connu un grand succès. Un temps magnifique a présidé à cette belle journée de sport qui comprenait cinq courses : 175 Sport et Série, 250 Sport et Série et 500 Sport.

Courses très animées et rendues très dures par l'état du circuit. La chaleur était telle que le samedi le goudron avait fondu et qu'il avait fallu jeter du sable sur la route, et malgré un arrosage et un balayage consciencieux, le sable et le goudron fondu rendaient les virages dangereux.

250 SÉRIE

A 13 h. 30, le départ de la catégorie 250 Série était donné. Dès le premier tour, la lutte s'engage entre le local Couvreur sur une Follis très rapide et le belge Orinel qui pilote une NSU Max. A peu de distance suit Schulz sur Follis, précédant Sacareau sur Peugeot et Decae sur Jawa. Puis Orinel passe Couvreur dans un virage et prend la tête pour ne plus la quitter. Immédiatement derrière, Couvreur, qui fournit une très belle course. Et l'allure imposée par ces deux hommes sera telle que seul Schulz réussira à terminer dans le même tour.

1. Orinel (NSU Max), les 15 tours en 29'45" 2/5, moy. 83,230 kmh ; 2. Couvreur (Follis) ; 3. Schulz ; 4. Sacareau à 1 t. ; 5. Decae à 1 tour.

175 SÉRIE

Après une courte interruption, le départ est donné aux 175 série. Et la lutte s'engage dès le départ entre Leroy sur Peugeot, Descoursureux sur Gnome et Rhône, Arambol sur AGF et Tourte sur Peugeot. Malheureusement, Arambol était obligé d'abandonner aussitôt après, son moteur ayant serré ; dès lors la lutte se circonscrit entre Leroy qui a pris la tête, Descoursureux et Tourte. A mi-course, Leroy mène toujours, suivi par Descoursureux et Tourte, puis nous trouvons Schoon et enfin Boillet, Borguet Robert et Hamelinck qui ont un tour de retard.

La course se termine dans cet ordre avec une belle victoire de Leroy.

1. Leroy (Peugeot), les 12 tours en 24' 51", moy. 79,600 kmh ; 2. Descoursureux (Gnome et Rhône) ; 3. Tourte (Peugeot) ; 4. Schoon (Liberia).

Entr'acte de 15 minutes après cette course. La chaleur est intolérable, et la buvette est littéralement assiégée ; le goudron ayant fondu par endroit, les organisateurs profitent de l'interruption pour faire arroser le circuit.

250 SPORT

Le départ est donné ensuite aux 250 Sport. Départ très rapide, et en tête nous avons Albert sur Adler, Sacareau sur Peugeot et Orinel sur NSU, suivis par Descoursureux sur Gnome et Rhône, Schulz sur Follis, Tan sur Peugeot, Krajka sur Guzzi et Piot sur Peugeot. Peu après Sacareau passe en tête, talonné par Albert et Orinel. Descoursureux, distancé, vient en quatrième position, ensuite nous assistons à une belle lutte entre Krajka et Tan pour la cinquième place, enfin Piot et Poltz. Froger a déjà un tour de retard. A mi-course, Orinel passe en tête, suivi par Albert et Sacareau. La lutte entre ces trois hommes est vraiment sévère. Descoursureux, toujours en troisième posi-

tion, précède Krajka et Tan. Pas de changement jusqu'à la fin de la course. Orinel remporte donc sa deuxième victoire de la journée, magnifiquement servi par sa NSU-Max.

1. Orinel (NSU), les 15 tours en 27'38", moy. 89,500 kmh ; 2. Albert (Adler) ; 3. Sacareau (Peugeot) ; 4. Descoursureux (Gnome et Rhône) ; 5. Krajka (Guzzi) ; 6. Tan (Peugeot).

175 SPORT

Quatrième course de la journée, les 175 Sport. Cette course qui groupait 19 coureurs fut très disputée et vit la victoire de Descoursureux, suivi de Diou sur Morini. La moyenne réalisée inférieure de 2 km seulement à celle d'Orinel en 250 sport situe la performance de Descoursureux. Nous avouons avoir très peu suivi la course des 175 Sport, car courant dix minutes plus tard en 500, nous avions fort à faire.

1. Descoursureux (Gnome et Rhône), 15 tours en 28'29" 3/5, moy. 86,800 kmh ; 2. Diou (Morini) ; 3. Leroy (Peugeot) ; 4. Rousseau (Motobécane).

Nouvel entr'acte après la course des 175 Sport. La température ne baisse pas, bien au contraire, le goudron fondu brille au soleil, et un nouvel arrosage s'avère nécessaire.

LES 500 SPORT

Enfin le départ est donné aux quinze concurrents de la catégorie 500. Départ en paquet, très rapide, et dans la première épingle, Touzalin chute sans gravité sur le sable mouillé.

Le train assuré par les hommes de tête est très rapide. En tête Norber et Soibinet sur Norton, suivi par Albert sur BSA, Toussaint sur Norton, Billotte sur BSA, Bargetzi sur Norton. L'allure est très rapide et Bailly a déjà un tour de retard, ainsi que Galer. A mi-course Soibinet casse. Norber est donc en tête, suivi d'Albert et de Bargetzi qui a sauté Toussaint et Billotte. La chaleur, ainsi que le train rapide éprouvent les mécaniques et la casse est importante. A quelques tours de la fin, Norber tombe en panne et la course se termine par la victoire d'Albert.

1. Albert (BSA), les 30 tours en 53'30" 4/5, moy. 92,400 kmh ; 2. Bargetzi (Norton) ; 3. Toussaint (Norton) ; 4. Billotte (BSA).

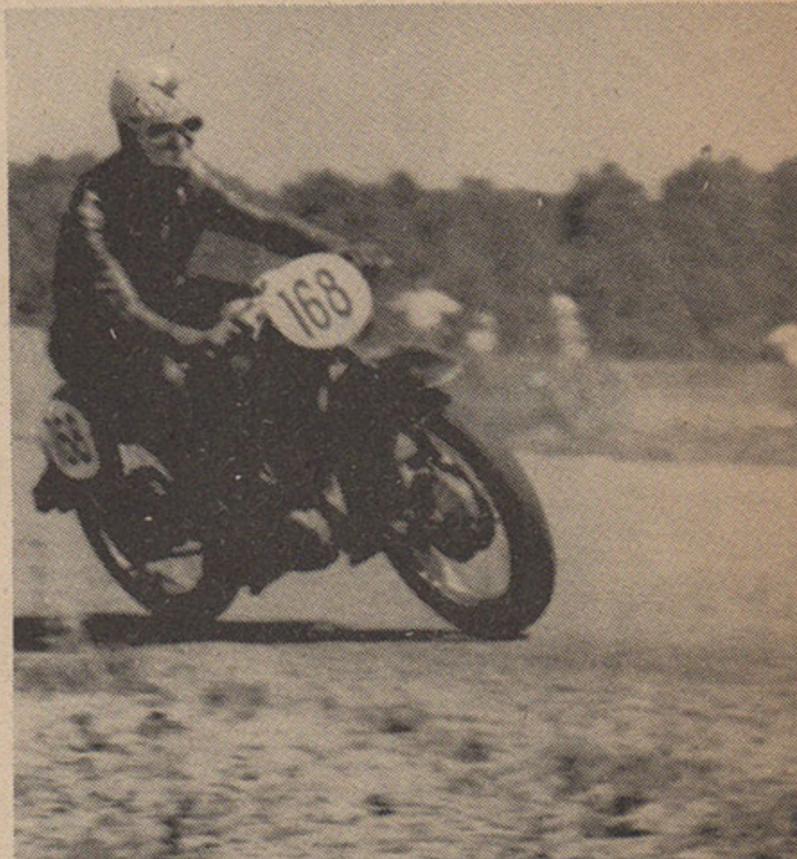
Avec la course des 500 se termine cette journée très réussie. L'organisation était sans reproche. Bonne signalisation, commentaires précis du speaker sur les positions au fur et à mesure du déroulement des courses. Le seul incident à noter fut la discussion entre organisateurs et coureurs quant au carburant imposé, mais un accord intervint aussitôt pour la plus grande satisfaction de chacun.

PETIT ÉCHO DE CHARLEVILLE

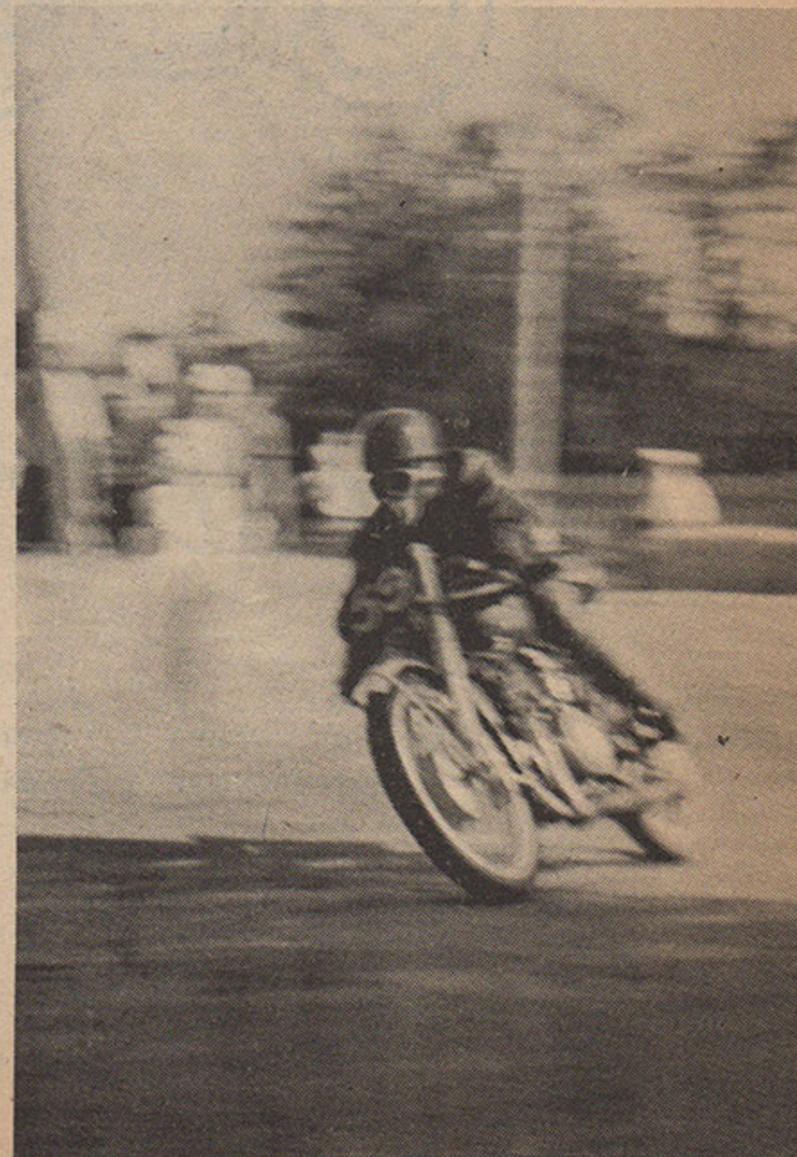
Un grand malchanceux fut Tan qui descendit l'embellage de sa 250 Peugeot aux essais. Grâce à la sportivité de M. Tourte, agent Peugeot à Charleville, qui mit son atelier à la disposition de Tan, celui-ci put changer son embellage au prix d'une nuit de travail et se classer sixième dans la course des 250 cmc Sport.

× × ×

Une machine très remarquable fut la 250



Ci-dessus : en pleine action, le belge Orinel, qui devait enlever les catégories 250 série et sport sur sa NSU. - Ci-dessous : une belle attitude de Descoursureux dans la course des 175 cmc. sport qu'il remporta avec beaucoup d'aisance.

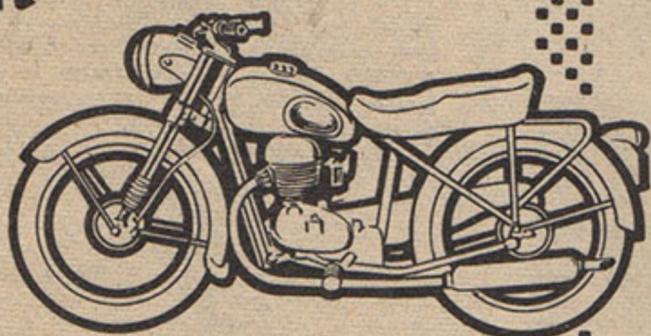


Chercher

une bonne

HUILE

pour



c'est trouver

- Pour moteurs 2 Temps : MIX COURSES
- Pour moteurs 4 Temps : CENTURY

47, Rue de Paris, BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88



SOUS MARQUE

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

NSU Max du belge Orinel, vainqueur en 250 Série. Un changement du carburateur et du silencieux d'origine par un carburateur Racing et un mégaphone, réglage de carburation et Orinel repartait dans la catégorie 250 Sport qu'il devait remporter à 89 de moyenne. Sans commentaire...

★

Notons la quatrième place remarquable de Billotte sur 350 BSA Gold Star. Ayant chuté le matin lors des entraînements, une blessure assez sérieuse au ventre, occasionnée par le guidon, nécessita son transfert à l'hôpital. Malgré tout Billotte revint vers 16 h. et demanda à disputer la course. Avec l'accord unanime des coureurs, il fut autorisé à prendre le dé-

part et malgré la chaleur et le handicap de sa blessure, il termine quatrième...

...Si la chaleur fut cause de bien des serrages et des pannes, elle éprouva aussi certains pilotes. Bernard, victime d'une insolation, fut contraint à l'abandon dans la course des 500.

J. C. B.

A ASSEN...

* UNE SÉRIE DE CHUTES REMET LES TITRES MONDIAUX EN QUESTION ...

AVEC une victoire à Assen, sa première grande victoire de l'année, voici que le Champion du Monde John Surtees, première monte de chez MV, revient au premier plan.

On connaît désormais la tactique Surtees : pas de risques inutiles, mais la bonne course d'attente, cette attente étant évidemment possible grâce à la classe naturelle de Surtees, qui lui permet d'être continuellement « dans le coup » et de profiter ainsi de la moindre défaillance de ses rivaux.

Et ceux-ci, fougueux jusqu'à l'excès, sont en train de faire le jeu de cet « homme tranquille ».

Une première série de chutes à Imola éliminait Duke, Lomas, Masetti, etc...

Duke, dont l'épaule venait seulement d'être déplaçée avant Assen, ne put participer à l'épreuve et ne ferait donc sa rentrée qu'à Spa, quatrième épreuve du Championnat du Monde.

Quant à Lomas, qui remontait en selle à l'occasion du Grand Prix de Hollande, il devait connaître une terrible chute aux entraînements, se fracturant le crâne.

Ces entraînements d'ailleurs furent marqués par une noire malchance. Ubiali devait chuter et se blesser aux mains tandis que le jeune sidecariste allemand Knebel devait se retourner et périssait sur le coup !.

Mais ce n'était pas tout !

Au cours de la lutte homérique qui marqua l'épreuve des 350 cmc., Dale devait chuter et se fracturer la cheville, et Mac Intyre, qui était tombé deux fois au Grand Prix d'Allemagne, rechutait à Assen ne se faisant, heureusement, que quelques coupures légères.

On voit donc à quel rythme épouvantable les chutes succédèrent aux chutes ; on voit aussi à quel point les pilotes maîtrisent de plus en plus difficilement les monstres que la Fédération Internationale Motocycliste ne semble guère songer à écarter de l'arène sportive.

Mais voyons en détail les courses qui furent disputées sous une chaleur tropicale.

LES 125 ET LES 250 CMC.

En 125 et 250 cmc., l'absence d'Ubiali se faisait durement sentir et sans minimiser en quoi que ce soit la classe de Provini, reconnaissons que le pilote N° 1 de Mondial voyait sa tâche singulièrement favorisée par cette absence.

★

La première épreuve fut celle des 250 cmc. Bien qu'ayant réalisé le meilleur temps aux entraînements, Sandford devait laisser partir en tête Provini, qui, deux tours après, établissait le record du tour en 3' 33" soit une moyenne de 130 kmh. 215.

Sandford second, était bientôt suivi par une troisième Mondial : celle de Miller qui précédait la première MV, celle de Colombo. Mais dans son désir de re-

faire le terrain perdu, Colombo sortait de la piste et chutait, heureusement sans trop de mal.

Les écarts devaient se creuser entre les trois hommes de tête qui terminèrent dans cet ordre, mais remarquons que Provini établit également un nouveau record sur la distance, terminant à 128 kmh. de moyenne.

★

En 125, victoire toute aussi nette de Provini, en tête du début à la fin, établissant le record du tour à 125,9 kmh. et le record sur la distance, à la moyenne de 123,48 kmh.

Derrière lui, toutefois, une MV, celle de Colombo, mais finissant à quelques 43", ce qui prouve amplement l'absence de lutte dans cette cylindrée.

TRÈS DISPUTÉE, LA COURSE DES 350 CMC.

Avec les 350 cmc., nous allions assister à la course la plus palpitante qui fut. Déjà, aux entraînements, Liberati et Mac Intyre pour Gilera, Dale et Campbell pour Guzzi, Surtees pour MV et Hartle pour Norton avaient battu le record du tour de Lomas.

Dès le départ, les deux pilotes de Gilera s'envolent avec... Brett (Norton), tandis que Campbell et Hartle sont enfermés dans le peloton des indépendants.

Bientôt, Mac Intyre prend le commandement et Dale vient au niveau de Liberati. Mais plus sensationnel encore est le retour de Campbell qui, bientôt en compagnie de Dale, saute Liberati.

C'est alors un spectacle formidable que nous donne ce quatuor pendant plusieurs tours, roulant, selon l'expression « dans un mouchoir ».

Campbell est maintenant en tête, et le premier à lâcher prise est Dale qui dérape et se blesse.

Liberati, à son tour, cède du terrain alors que Mac Intyre reprend le commandement. Mais nouvel assaut de Campbell qui, dans un magnifique forcing, termine avec 10" d'avance sur Mac Intyre.

Bien entendu, record du tour et record sur la distance furent cette fois encore battus, Campbell réalisant respectivement 135,3 kmh. et 132,5 kmh.

MALGRÉ SMITH, HILLEBRAND TRIOMPHE EN SIDES

L'épreuve réservée aux side-cars fut marquée par le retour en forme de Smith et de sa Norton. Parti en tête, il construisit son avance sur Hillebrand mètre par mètre, arrivant à obtenir 11" de mieux sur l'allemand à la fin du cinquième tour. Mais un dérapage mal contrôlé et voici de nouveau l'allemand dans la roue de Smith. Coude à coude pendant deux tours, puis Smith s'arrête, son embrayage donnant des signes de faiblesse (la même mésaventure devait arriver à Schneider, alors qu'il était troisième).

Smith, courageusement, repart après 10" d'arrêt, étant second, mais deux tours après, c'est l'abandon.

Mais l'honneur des Norton sera sauvé par Beeton qui termine deuxième, et notons la très jolie place de notre équipe Beauvais-Coudert qui termine cinquième dans cette épreuve des Championnats du Monde et fort près du quatrième : Strub.

SUR CHUTE DE MAC INTYRE SURTEES GAGNE EN 500 CMC.

Un magnifique duel Mac Intyre-Surtees devait marquer le début de l'épreuve réservée aux 500 cmc. Malheureusement, une chute de Mac Intyre permettait rapidement à Surtees de faire cavalier seul.

Derrière cependant, Campbell, sur la V8 et Liberati sur la « 4 pattes » Gilera bagarraient ferme. Des ennuis d'embrayage devaient malheureusement éliminer le pilote australien et à la troisième place s'installait Walter Zeller sur sa BMW, devançant Brett sur Norton.

Et, une fois de plus, nous devons assister à la chute générale des records, Surtees portant la moyenne générale à 132,86 kmh. et Mac Intyre le record du tour à 137,715 kmh.

CLASSEMENTS

Catégorie 250 cmc. — 1. Tarquino Provini (Mondial) 61' 23" 1/10, moy. 128 km. 020 ; 2. Cecil Sandford (Mondial), 125 km 032 ; 3. Sammy Miller (Mondial), 124 km 551 ; 4. Fortunato Libanori (MV) ; 5. Frantisek Stastny (Jawa) à 1 tour ; 6. Arthur Wheeler (Guzzi) à 1 tour ; 7. Gunther Beer (Adler) à 1 tour.

Catégorie 350 cmc. — 1. Keith Campbell (Guzzi) 69' 46" 5 moy. 132 km 504 ; 2. Bob Mac Intyre (Gilera) moy. 132 km 210 ; 3. Libero Liberati (Gilera) moy. 131 km 003 ; 4. Jack Brett (Norton) ; 5. Keith Bryen (Norton) ; 6. John Hartle (Norton) ; 7. Derek Minter (Norton).

Catégorie 125 cmc. — 1. Tarquino Provini (Mondial) 52' 24" 6, moy. 123 km 484 ; 2. Roberto Colombo (MV) 53' 07" 1 moy. 121 km 835 ; 3. Luigi Taveri (MV) moy. 119 km 237 ; 4. Cecil Sandford (Mondial) ; 5. Fortunato Libanori (MV) ; 6. Sammy Miller (Mondial) ; 7. Frantisek Bartos (CZ) ; 8. Willi Scheidhauer (Ducati).

Catégorie side-cars. — 1. Hillebrand-Grundwald (BMW) 55' 05" 6 moy. 117 km 469 ; 2. Beeton-Partridge (Norton) moy. 113 km 448 ; 3. Neussner-Dieter Hess (BMW) moy. 112 km 009 ; 4. Strub-Cecco (Norton) ; 5. Beauvais-Coudert (Norton) ; 6. Grossmann-Schmidt (Norton).

Catégorie 500 cmc. — 1. John Surtees (MV) 1 h. 33' 56" 6, moy. 132 km 860 ; 2. Liberati (Gilera), moy. 132 km 138 ; 3. Zeller (BMW), moy. 131 km 536 ; 4. Brett (Norton) ; 5. Hiller (BMW) ; 6. Bryen (Norton).

Tours les plus rapides :

En 125 cmc. : Provini à 125,957 kmh. En 250 cmc. : Provini à 130,215. - 350 cc. : Campbell à 135,296. - 500 cmc. : Mac Intyre à 137,715. - Sides : Smith à 119,964 kmh.

J'ai acheté au mois d'avril dernier un Lambretta 1957. Au bout de 800 km, je me suis rendu compte que la roue arrière avait du jeu. Je l'ai fait examiner par le Service Technique Lambretta. A mon grand étonnement, à la suite de cet examen, la garantie a été refusée, car le jeu était « normal ». J'aurais aimé avoir de la Société Lambretta une lettre me confirmant qu'il n'y avait aucun jeu dans la roue.

★

Voici la conclusion technique du Service « Après-Ventes » Lambretta :

« Monsieur,

« Comme suite à l'examen de votre véhicule, qui a été fait dans les ateliers des Ets France Autos par un de nos Inspecteurs Techniques, nous vous confirmons que le jeu de la roue AR est absolument normal et ne peut présenter aucun inconvénient pour votre sécurité.

« Veuillez... ».

Si le moteur ne marchait plus, il n'y aurait également aucun inconvénient pour ma sécurité !

Il est logique que je n'aie pas pu accepter cette réponse, et j'ai fait part à Lambretta de mon vif mécontentement et de mon opinion personnelle vis-à-vis de son service « Après-Vente ». De plus, je lui ai dit que je manifesterai mon mécontentement dans la Presse spécialisée, ce qui m'a valu une lettre de la Direction Générale, ainsi conçue :

« Monsieur,

« A réception de votre lettre, notre Service Après Ventes m'a communiqué le dossier concernant votre réclamation.

« J'ai le regret de vous informer que, d'une part, je ne vois rien à reprocher à ce Service et que, d'autre part, devant le ton insultant de votre correspondance, j'ai donné ordre qu'il ne soit plus répondu à vos lettres.

« Si nous devons céder dans cette affaire, ce sera devant une décision judiciaire dûment éclairée par un expert compétent et non devant un chantage auquel, je l'espère, la presse technique sérieuse que vous nous avez nommée se refusera de se prêter.

« Veuillez... ».

★

J'ai beaucoup réfléchi sur la teneur de la première lettre de Lambretta, et j'ai pensé que, si j'avais suivi les conseils de mes compatriotes suisses (qui ont parfois d'affreux préjugés), j'aurais acheté, au lieu du Lambretta français, un scooter NSU Prima, d'une technique identique, ayant le même principe de montage de la roue arrière.

★

Etant donné que la réponse de la Société Lambretta ne m'a pas satisfait, je n'ai vu aucune autre solution que de m'adresser à cette célèbre marque, qui est très connue en Suisse pour ses machines de renommée mondiale (ex-fabricant de Lambretta sous licence, devenu NSU Prima) ; et je lui ai exposé le problème. Le sens du jeu latéral était représenté par un croquis (le même que celui envoyé à la Société Lambretta). Et je lui demandais de me donner son avis sur le jeu dans la roue, appliqué sur des scooters de sa propre fabrication.

Voilà les conclusions nettes de techniciens sérieux : (Traduction de l'allemand).

« Concernant Prima Autoroller, « logement de roue, « Votre lettre du 8.6.57.

« S'il vous est possible de remuer votre roue arrière comme il est indiqué sur le croquis et qu'un jeu puisse être constaté — naturellement la roue doit être serrée impeccablement. La cause peut pratiquement provenir d'un roulement ayant un vice de construction (fehlerhaften Kugellager) Nos roulements allemands n'ont également aucun jeu d'origine et ne peuvent en aucun cas avoir les particularités que vous nous signalez.

« Avec nos salutations amicales. « NSU Werke Aktiengesellschaft ».

Cette lettre précise bien qu'il n'y a aucun jeu dans les roulements allemands. Les principes de précision ne varient pas suivant la nationalité des roulements à billes. Il n'y a donc aucun jeu à avoir dans ma roue française. Il y a soit des bons roulements, soit des mauvais roulements.

★

Je laisse le soin aux lecteurs de ces lignes de juger les deux réponses au même problème, celle qui est la plus claire et qui ressemble le plus à une réponse digne de techniciens sérieux.

Je pense que les belges, les suisses, les scandinaves, etc..., ont su tirer les conséquences de telles expériences (voir statistiques d'importations de ces pays).

Je pense que peut-être un jour je pourrai avertir la Société Lambretta française que le jeu « normal » dans ma roue est parti tout seul, sans son intervention.

Je l'espère et je suppose que le directeur de la Société Lambretta l'espère aussi. Alors, espérons !

M. C. KREBS,
Paris-6°

RÉSULTATS "SECS" DU G. P. DE BELGIQUE

En attendant le reportage de cette 4^e épreuve du Championnat du Monde de vitesse (Spa), voici les classements pour chacune des catégories :

RESULTATS TECHNIQUES

125 cmc. — 1. Provini (I. Mondial), les 112,8 km. en 41' 8" 2/10, moy. 164,524 kmh. ; 2. Taveri (S. - MV), 41' 58" ; 3. Sandford (G.B. - Mondial), 42' 34" 1/10 ; 4. Bartos (T. - CZ) à 1 tour ; 5. Webster (G.B. - MV) ; 6. Maddrick (G.B. - MV) ; 7. Tinker (Can. - MV), à 2 tours.

Record battu (ancien record en 1956, par Ubbiali, MV, 160,790 kmh.).

Tour le plus rapide : Provini, 5' 4" 7/10, 166,590 kmh.

250 cmc. — 1. Hartle (G.B. - MV), les 126,900 km. en 44' 23" 5/10, moy. 171,518 kmh. ; 2. Miller (Irl. - Mondial), 44' 30" 6/10 ; 3. Sandford (G.B. - Mondial), 44' 47" 9/10 ; 4. Wheeler (G.B. - Guzzi), 46' 27" 4/10 ; 5. Bartos (T. - CZ), 46' 31"

3/10 ; 6. Beer (A. - Adler), 47' 16" 2/10 ; 7. Luttenberger (A. - Adler) ; 8. Lohmann (A. - Adler), à 1 tour.

Record battu (ancien record en 1956, par Ubbiali, MV, 169,696 kmh.).

Tour le plus rapide, Provini (Mondial), 4' 42" 7/10, 179,554 kmh.

350 cmc. — 1. Campbell (Aust. - Guzzi), les 155,100 km. en 50' 34" 5/10, moy. : 184,003 kmh. ; 2. Liberati (I. - Gilera), 50' 46" 8/10 ; 3. Bryen (Aust. - Norton), 50' 47" 6/10 ; 4. Montanari (I. - Guzzi), 52' 12" 9/10 ; 5. Brown (Aust. - Gilera), 52' 32" 1/10 ; 6. Colnago (I. - Gilera), 53' 19" 5/10 ; 7. Anderson (N.Z. - AJS) ; 8. Brett (G.B. - Norton).

Record battu (ancien record en 1956, par Surtees, MV, 176,466 kmh.).

Tour le plus rapide : Liberati, 4' 31" 8/10, 186,754 kmh.

500 cmc. — 1. Brett (G.B. - Norton), les 211,500 km. en 1 h. 9' 28" 8/10, moy. :

182,642 kmh. ; 2. Bryen (Aust. - Norton), 1 h. 12' 7" 4/10 ; 3. Minter (G.B. - Norton), à 1 tour ; 4. O'Rourke (G.B. - Norton) ; 5. Jaeger (A. - Norton).

Record non battu (en 1956, Surtees, MV, 184,076 kmh.).

Meilleur tour : Campbell, Guzzi, 190,827 kmh.

Sides. — 1. Schneider (A. - BMW), les 112,800 km. en 42' 28" 3/10, moy. 159,353 kmh. ; 2. Camathias (S. - BMW), 42' 32" 4/10 ; 3. Hillebrand (A. - BMW), 43' 18" ; 4. Harris (G.B. - Norton), 44' 23" 6/10 ; 5. Drion (F. - Norton), 45' 21" 2/10 ; 6. Beauvais (F. - Norton), 46' 28" 4/10 ; 7. Snajder (Youg. - BMW) ; 8. Rohsiepe (A. - BMW) ; 9. Beevers (G.B. - Norton). 10. Beeton (G.B. Norton).

Record battu. (Ancien record par Noll (BMW) en 1956, 156,556).

Meilleur tour : Camathias, 5' 15" 8/10, moy. : 160,734 kmh.

DANS VOTRE COFFRE... UNE BOITE TIP-TOP

C'est pour beaucoup d'entre nous le départ vers de salubres vacances.

C'est l'époque où l'on prépare sa machine, où l'on dresse l'inventaire de ce qu'il sera indispensable d'emporter avec soi.

Parmi les « indispensables », on peut inclure à coup sûr la petite boîte « Tip-Top » que nos lecteurs connaissent bien.

La sécurité de sa vulcanisation à froid,

sa facilité et sa rapidité d'emploi ne sont plus à démontrer.

Mais ce à quoi vous n'avez peut-être pas pensé, c'est à la diversité d'emploi que vous réservent ces petites pièces.

Il n'y a pas qu'aux chambres à air de vos pneus que les pièces Tip-Top rendront la vie.

Si votre matelas pneumatique est percé,

si votre radeau pneumatique est déchiré, si le ballon de vos enfants fuit, si votre paire de bottes prend l'eau, etc..., une petite pièce Tip-Top bien appliquée, et quelques minutes après, tout est rentré dans l'ordre.

Alors, n'hésitez plus. Dans votre coffre, glissez une petite boîte Tip-Top. Elle ne tient pas beaucoup de place, mais elle peut vous tirer de gros embarras.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

PEUGEOT

Peugeot 250 nve except. 150.
 Benadiner 35 r Roquette 11e.
 125 Peugeot 55 TGL très bon état 50000. Tollenaers 22 r Pastourelle, Paris 3e.

MOTOBECANE

350 Motobécane bicyl. impecc. RABY 21 pge du Génie, 12e
 A V. Motobécane 350 cc R46C imp. 90000. Side Carpio 30000 Keller, av. Château St Ouen l'Aumône (S-O).

Cause voit. 175 Z2C 54 parf. état 70000. Nocture 7 r Andral Domont (S-O).

Motobécane 175 type U22C 17000 k très bon état 80000. Charnassé CAR. 31-84 bureau.

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

Motob. 175 sport Z22 tr. b. ét. av. équip. 1955 16000 km 130. cse mal. S'ad. Delorme 3 rue de l'Oasis, Puteaux (Seine).

V. Motobéc. 175 bon état 50000 fr. GANTOIS 150 r Fontenay, Vincennes, heures bureaux, DAU. 19-73.

Motobécane 56, twin selle dble 140000 17 rue Pajol.

TERROT

V. 500 Terrot RGST équip. cause 2 CV 6000 km bas prix SOUCHON 15 rue Brey, Paris 17e.

MOTOS ANGLAISES

PART. vd BSA S.T. 1953 parf. ét. Ecr. RIGAL A. 20 r. des 2 Moulins, Maison-Alfort (S)

NORTON 88 54 20000 k. p. 250 Ponthus r Avenir Bourg Ain

Norton 88 1954 270.
 Triumph Thund. 1955 260.
 Triumph T100 1953 175.
 Ariel mono 1954 170.
 BSA 250 4 vit. 1951 110.
 Baselis 229 r Solferino, Lille

NORTON 88 Feat. imp. 1re m. 16.300 k acces. 250. Wattel 19 rue Latte, Tourcoing.

250 BSA 53 18000 k pft ét. T. 15 à 19 h. Fillion Bal. 33-48

500 BSA B33 ét. nf 54 Gautheron 4 a. Bel Air 12e ap. 18h.30

URT. cse dépt vds Sunbeam 57 mécan. impecc. prix déb. Moncey 9 r de Bruxelles, Paris 9e, après 18 h.

TRIUMPH T100 roul. 4900 k. 225. 16 r. J. Guesdes, Levallois

BAS PRIX

157, avenue du Maine, 14e.

BSA 250 ét. gén. imp. acc. eq. Dartus 11 rue Ballu 9e.

BSA B33 susp. osc. bon état 100000. Ezanville tél. 136.

BSA 250 52 80000. Andrieux 7 r Prévoyance, Vincennes (S)

BSA 650 twin fin 53 exc. ét. 250000. Ecr. Lacomère 97 bd Montparnasse, Paris.

AJS 56 twin 5 CV tr. belle 290. Créd. Reprise 17 r Pajol

Norton 16H av. side bon état Ec. Lahale 32 r d'Aboukir 2e.

BSA 250 pft état. p. roulé 115. Reversat 62 r Jonquière 17e.

Norton 5 CV twin oscill. 88, 3 mois garant. 260. Créd. A l'Agence 17 r Pajol Bot.05-95

Sunbeam S8 55 12000 k ét. nf équ. RIW 37 rue St Lazare

BSA super Flasch 7000 km 225. 16 r. Jules Guesdes, Levallois

BSA 500 Etoile Bleue équ. élec. neuf, moteur à roder 50000. Nat 75 rue Clisson P.

Triumph 5 CV twin télescop. 100. bon état : 17 r Pajol.

Part. vend BSA Golden 650 cc nve bas prix. Charles 6 imp. du Curé 18e. Vis sam. dim.

ESA 500 cse dble emp. type M20 access. px intér. 232 r. Et. Marcel, Bagnolet. Visible semaine 18 h. 30.

ESA 650 A10 bon état 150000 c. Vincent 1 rue Dix Arpents Sartrouville, l'après-midi.

BSA 250 C11S4 équ. prt état Michel MEN. 76-86.

Part. vd 500 Triumph parfait 48 rue de Vouillé, 15e.

250 BSA t. eq. px déb. Chauzu 25 r Parmentier, Bagnolet S.

MOTOS ALLEMANDES

350 NSU OSL bon état excep bas px. Jahn 28 r Berthe 18

BAS PRIX

157, avenue du Maine, 14e.

Adler MB 250 1956 cme nve Gayard 25 rue Augereau Paris 15e INV. 70-34.

DKW 200 RT 50000. ARC. 55-61.

Tout pour les MOTOS DKW

PERSIN 92, av. Rigny, BRY (Seine) tél. 272.

Victoria Bergmeister 350 cc oct. 55. Exc. état. Sgt Viale, BA 109, Tours (I-et-L).

Vend DKW 350 NZ 9 r Fragnard, Issy les Moulineaux (S)

Vd moto TWN 250 cc ét. imp. S'adresser Librairie 14 rue Duc, Paris 18e.

adler 250 sport 1955 10000 k état neuf. Godard 31 avenue Gambetta, Roanne.

Zundapp KS 601 sport 14000 k état abs. nf garanti. Démult. solo. Bel équipement. 300000. Grenier Lucien, Cité La Roche, Rive de Gier (Loire).

BMW R73 av. side 150. Barone 55 av. St-Mandé, Paris 12e.

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa 53 27000 k impecc. t. sad acc. px 110. semaine 19 h. Jean 33 r Vital 16e

350 Jawa 18000 km 130000. Lourdelet 2 imp. Marguerite, Versailles ELY. 83-25.

350 Jawa 50. Fleurisson r des Ecoles, Vélizy-Villacoublay

Mot. 350 Jawa 55 12000 k ét. nf 1re main Robert Henri 59 bis r Victor Hugo, Esbly SM

Jawa 350 excel. état 23000 k nbx acc. px à déb. Ghig 103 r d. Couronnes 20e Mén. 75-24 ap. 19 h.

350 Jawa 50 43500 k. pn. ch. fr. susp. bat. c. nfs 80000 P-Z 63 Voles du Bois, Colombes

MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 250 av. side pr enf. b. ét. VIGOT Mon. 74-06 h. bur.

250 PUCH TF 100 repr. vélom. 16 r. Jules Guesdes, Levallois

Puch 175 SVS 5000 k état nf 150000. Ec. Boulay 8 pl. Charles Digeon, Saint Mandé

MOTOS AMERICAINES

Indian 1200 s. car. état neuf 50000. 1 r. Gambetta Vaucresson (S-O) vis. ts jrs.

SCOOTERS

Guzzi Galletto 2 CV 4000 k 6 mois garant. Crédit. Reprise. Leclerc 17 rue Pajol 18e.

RUMI b. état tout équip. 135. tous les jours ROQ. 66-49.

RUMI 7000 k 2 carbu équipé 180000. David 1 r Ernestine Argenteuil ARG. 11-43.

EXCEPTIONNEL à vendre scooter Aer Macchi luxe 125 cc neuf d'usine, prix 100000 fr. Téléphoner : TRI. 25-64.

V. Scooter Peugeot S57A neuf gagné lot 115000 fr. Meynieu Marbuzet St Estèphe (Gde).

Cse mal. vds scooter Motob. 125 cc 1956 rlé 3 mois Visib. apr. 19 h. 25 r Cordelières 13e

Scooter Puch 125 RL 1955 100000 équipé SEG 30-54.

CYCLOMOTEURS

Part. vd Derny tandem ét. nf b. prix. Brun 206 rue Lafayette, Paris.

MOTOS DIVERSES

Moto René Gillet 750 cc, side Bernardet impecc. intère. Sco. riot MEN. 54-90 19 h.

Guiller 250 4500 k tr. bel. oc. Auto Cardinet 25 r Cardinet

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.

Voyez et comparez nos prix parmi 100 motos disponibles

BSA 650 Golden Flash 170. BSA 500 twin grenat oscill.

JAWA 350 twin impecc. 110. TERROT 500 RGST t. bille 95

CSEPEL 250. PUCH 250 70. BSA 250 très belle 95

MOTOBECANE, PEUGEOT 175 sport 60

125 toutes marques dep. 25. 100 motos diverses depuis 15

Side Simard biplace 1954 25. RENAULT 4 CV, ARONDE

break et luxe Reprise - Crédit - Echange

BF, 10 av. St-Ouen Paris 18e

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

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

Autos reprise Motos Toujours 150 motos d'occasion

garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos

Crédit 12 mois 100 TONNES

pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques

Roger SCEAUX 33 rue des Pannoyaux, Paris 20e. MEN. 98-81

CREDIT TOTAL 100 SCOOTERS, 150 MOTOS

toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie. M° TOLBIAC

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

ON DESIRE ACHETER

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.

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

Ch. scoot. Rumi ou moto NSU, Puch, BSA, ou Jawa Gut 02-98

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

ECHANGES

MON AUTO C/MOTO 244, rue du Mesnil, Asnières

AUTO C/SCOOTER 157, avenue du Maine, 14e.

50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL, 63 av. Italie ouv. dimanche

VOUS QUI VOULEZ ECHANGER votre MOTO ou SCOOTERS c/ une VOITURE

VENEZ NOUS VOIR !

AUTO-DIDEROT 131, Bd Diderot (M° Nation)

DIVERS

Ts SIDES BAS PRIX 157, avenue du Maine, 14e.

Remor. moto monoroue spéciale Jawa couverte. Bellot 4 Pce Pte Bagnolet 20e s. 17 h.

V. réser. gde-boue Zund. 750 cmc. TARONI 21 r. Crenon, Sceaux (Seine).

VOITURE

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

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

Offres d'Emplois

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto revue

La Moto

Revue technique indépendante et de défense des usagers
 FONDÉE EN 1913 - DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

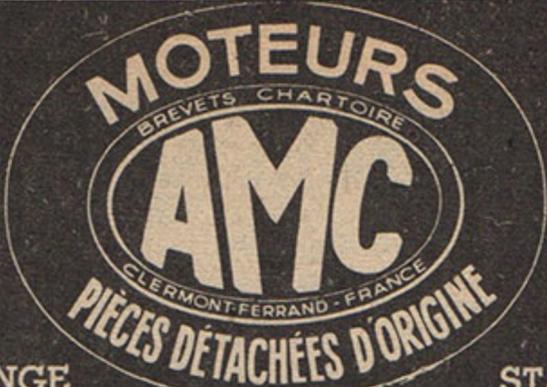
BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

RAPID'MOTO

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

Dr J. CHARRIER, International de Moto-Cross



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES — STANDARD

Expéditions immédiates
Société F.C.R.

14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)
Tél. : LONGchamp 32-63 C.C.P. PARIS 8595-95

Sécurité d'abord!...
grâce au

MOTOSSTOP

BREVETÉ SGDG - MARQUE DÉPOSÉE

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

RÉCLAMEZ-LE A VOTRE MÉCANICIEN

Vente exclusive en gros
19, Avenue Henri Barbusse, Clamart



POURQUOI CONTINUER A EMPLOYER UNE DOUZAINE DE CLÉS A ÉCROUS ?

SI UNE SEULE CLÉ AUTOMATIQUE

PLATTINA

VOUS DONNE SATISFACTION

OUTIL INDESTRUCTIBLE
FAIT ENTIÈREMENT EN ACIER AU CHROME-VANADIUM

T. M. L. 74, rue de Rome, PARIS

Tous vos travaux de

PHOTOGRAVURE

OU D'IMPRIMERIE

TYPO OU OFFSET
Des plus petits aux plus gros tirages
VOUS SERONT LIVRES

IMPECCABLES

à l'heure dite

si vous vous adressez à





UTO...
IMPRESSIONS...
PUBLICITAIRES

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

DYNAMIC - SPORT

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

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

OCCASIONS RECENTES

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

CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France

TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme moto, scooter

VAP

Toute la pièce détachée en stock

Remises aux Agents et Stations-Service

Echange standard moteurs et transformation en DT

Pièces détachées et réparations tous volants

ABG

MANCEAU

5, Rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

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

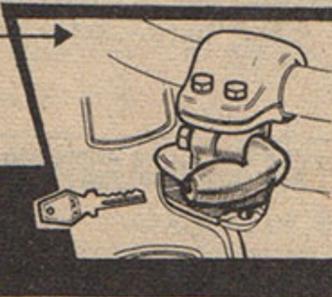
Les scooters

Lambretta

sont équipés en série avec

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

— REPARATIONS —

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES — AUX MEILLEURS PRIX —

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

Pièces origine

BSA

ARIEL — SUNBEAM

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

Toutes pièces en stock
EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux réparateurs et motoristes

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

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 475)



Prix : 750 fr.
(par poste 885)



Prix : 495 fr.
(par poste 560)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 590 fr. (par poste 675 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN
Prix : 595 fr. (par poste 680 fr.)

L'ARONDE
Prix : 625 fr. (par poste 710 fr.)

2 CV CITROEN
Prix : 610 fr. (par poste 695 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 355 fr. (par poste 420 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 460 fr. (par poste 525 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 540 fr.)

GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 530 fr.)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 450 fr. (par poste 515 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos,
Vélocycleurs, Cyclomoteurs)
Prix : 430 fr. (par poste 495 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour
envoi par poste des Tableaux Muraux,
ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr.
et 30 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 110 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

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



Prix : 500 fr.
(par poste 565)



Prix : 525 fr.
(par poste 590)



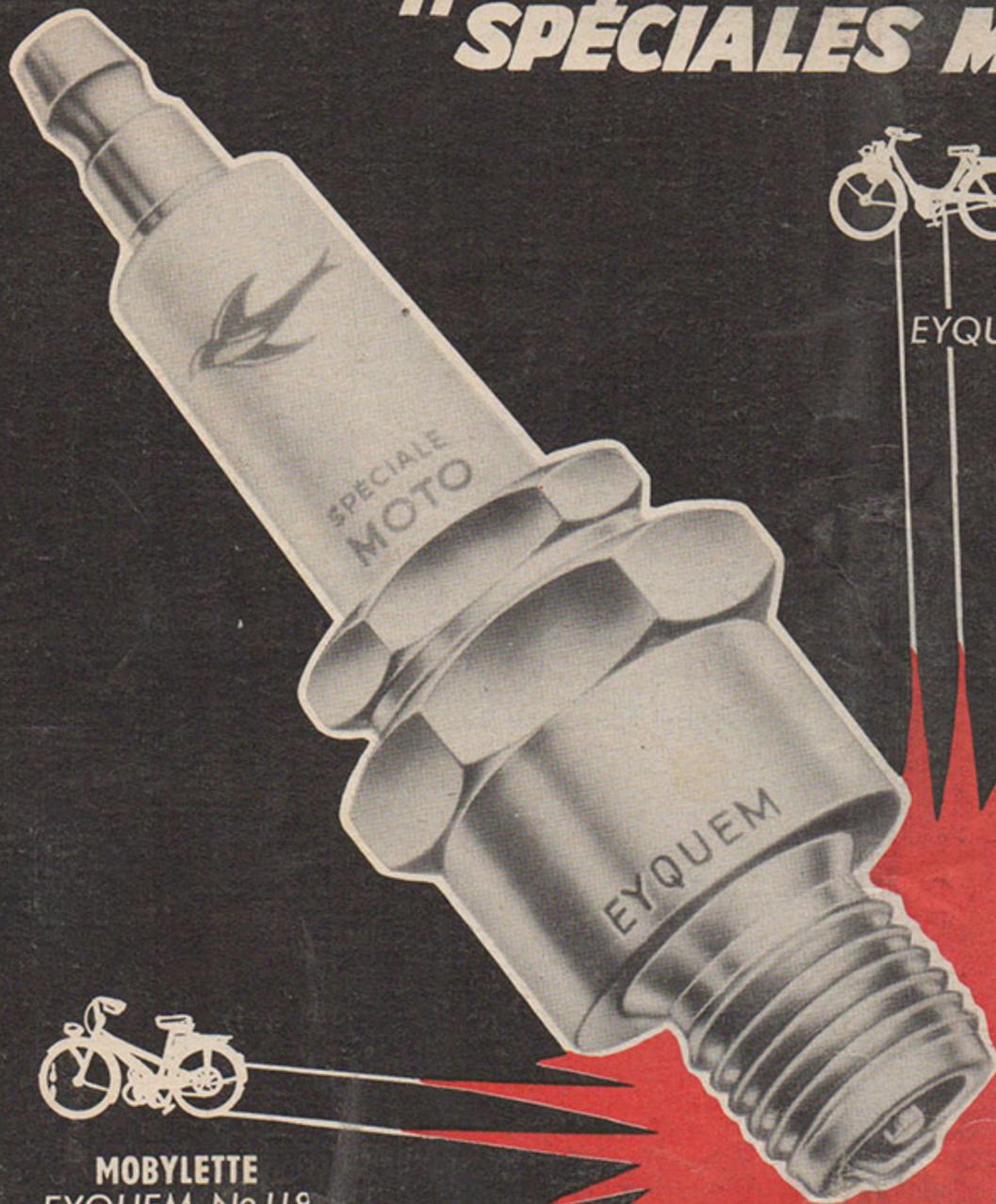
Prix : 485 fr.
(par poste 550)



Prix : 490 fr.
(par poste 555)

BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX
EYQUEM N°112



VESPA
EYQUEM N°113



LE POULAIN
JUNIOR
EYQUEM N°112



MOBYLETTE
EYQUEM N°118



MONET-GOYON
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA
EYQUEM N°113



LAMBRETTA
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP
EYQUEM N°113

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