

# Moto revue

45<sup>e</sup> ANNEE. — 20 JUILLET 1957. — N° 1.350

Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

**NOUVEAUTÉS  
JAPONAISES**



Avec une nouvelle victoire à Spa, Provini est  
pratiquement Champion du Monde en 125.



Une

chaîne  
qui en  
vaut 3

La

*Spéciale*

*Cyclo*

**STAS**

adoptée par toute l'Industrie  
du cyclomoteur

**POUR LE MEME PRIX :**

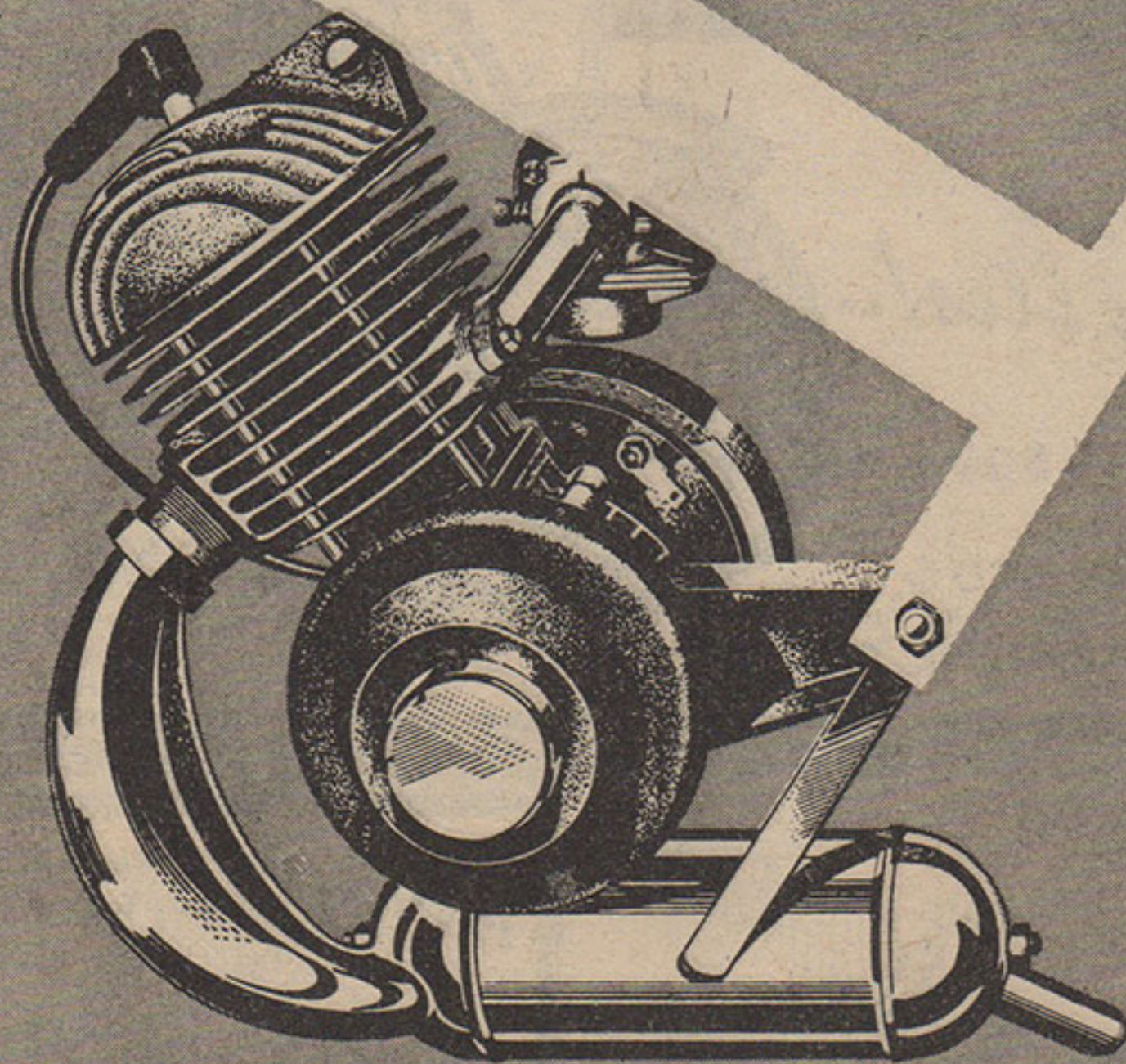
*3 fois moins  
d'usure!*

*le spécialiste de la transmission du "2 roues"*



# LAVALETTE

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



LE MOTEUR AML 50 <sup>cm<sup>3</sup></sup> - EMBRAYAGE MULTIMATIC - PUISSANT - RAPIDE - ÉCONOMIQUE

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

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



Voici pourquoi vous Commanderez ces Marques

**BSA**

**SUNBEAM**

**ARIEL**

# A LEVALLOIS-MOTOS

**A. DUBOIS**

58, RUE A. BRIAND

LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Métro : A. FRANCE — PER. 19-73

1° LIVRAISON IMMEDIATE  
TOUS MODELES

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

3° Le stock pièces détachées complet — Expédition contre remboursement

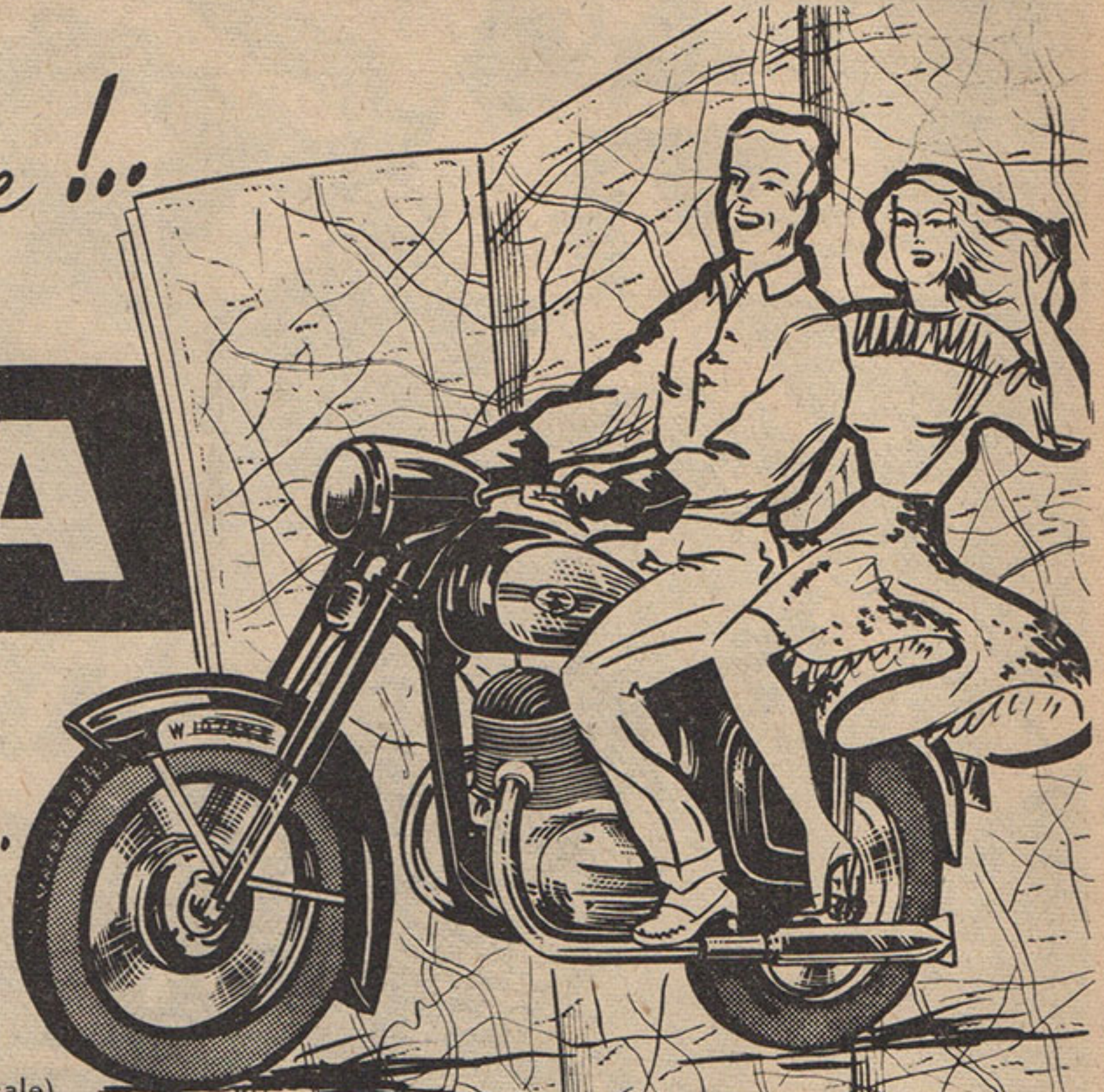
4° BON VENDEUR... c'est bien ! MAIS BON MECANICIEN... c'est mieux !

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

*A puissance égale  
la plus économique !..*

# JAWA

*Tenue de route  
et suspension  
incomparables!..*



250 cm<sup>3</sup> 3 litres aux 100 km. 219.500 fr.

350 cm<sup>3</sup> 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

## POMPES MISTRAL

**POUR  
MOTRISÉS  
SCOOTERS  
MOTOS**

Dimensions de  
300x24 à 300x28  
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991  
Pour motos

Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

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

## MARCY

1 et 3, Place de la Bourse  
PARIS-2°

Tél. : CEN 83 - 11 (2 lig.)

### SOLDES ANNUELS

à partir du 25 Juillet et jours suivants  
DEMI-BOTTE box noir ou fauve 2.950  
DEMI-BOTTE veau naturel .. .. 3.500  
BOTTE box noir semelle cuir .. 4.950  
BOTTE veau naturel semelle cuir 7.950

Nombreuses séries démarquées

Les modèles soldes sont à prendre exclusive-  
ment à nos magasins aucun envoi ne pourra  
être fait, ils sont ni repris, ni échangés.





**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

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

**ACCESSOIRES**  
 POUR  
 MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

**SAKER**  
 ET<sup>re</sup> ANDRE PORTERIE

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

PLAQUES DE POLICE  
 ET LANTERNES

51 84  
AU 75

51 84  
AU 75

51 84  
AU 75

**HARNAUD**  
 FABRICANTS  
 d'ACCESSOIRES  
 AUTO-MOTO  
 VELO

Pour  
 motos et vélos

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20<sup>e</sup>) - Téléphone : ROQ. 76-26

Une bonne nouvelle  
 pour les 2 temps!

la "dose"  
**CASTROL**  
**SELF MIXING**  
 est née !

Une dose pour  
 2 litres d'essence



dorland C. 5. 57

Ayez toujours  
 à portée de main la dose

**CASTROL SELF MIXING**



L'HUILE PAR EXCELLENCE



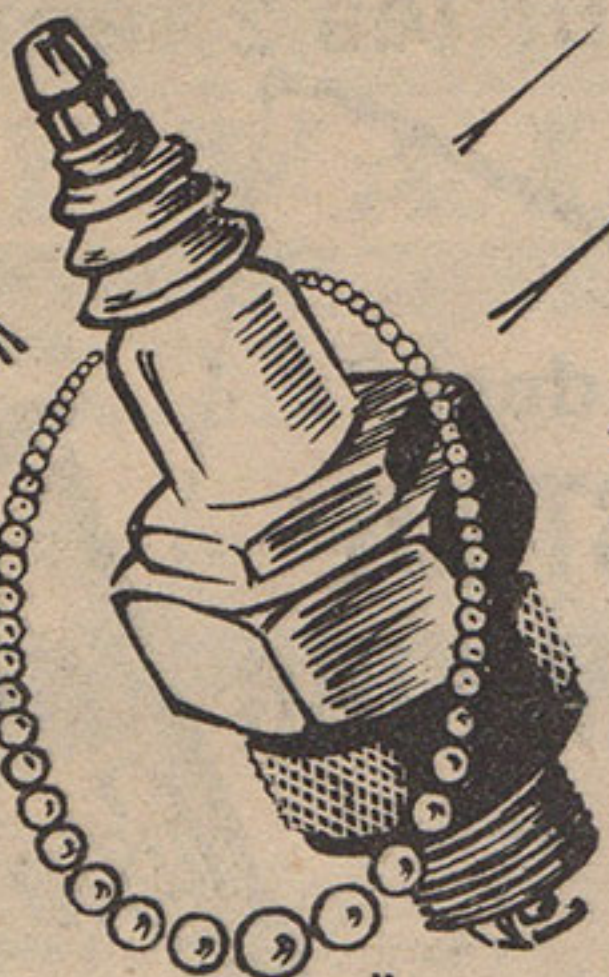
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS





L'HUILE DE  
COMPÉTITION  
AU SERVICE  
DU TOURISME

# DES "PERLES" AUX BOUGIES?



*connais pas...!*

...depuis que j'emploie  
régulièrement

**BRET-OIL**

**SPÉCIALE 2 TEMPS**

DÉPARTS INSTANTANÉS  
GRIPPAGES SUPPRIMÉS  
VITESSE - NERVOUSITÉ

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

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

# Bret-oil

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

La première huile compoundée à l'élektrion

TECHNIQUE NOUVELLE

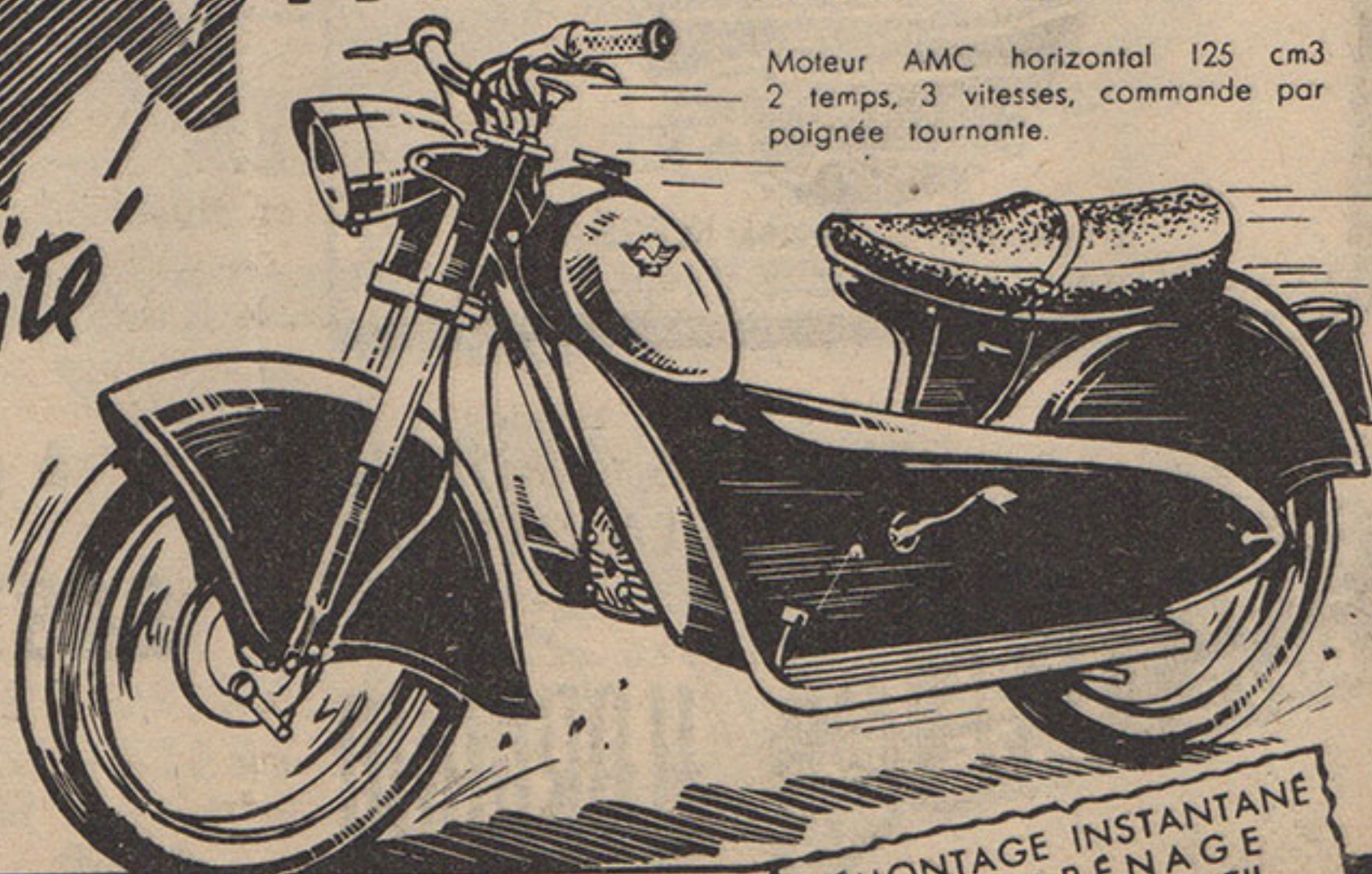
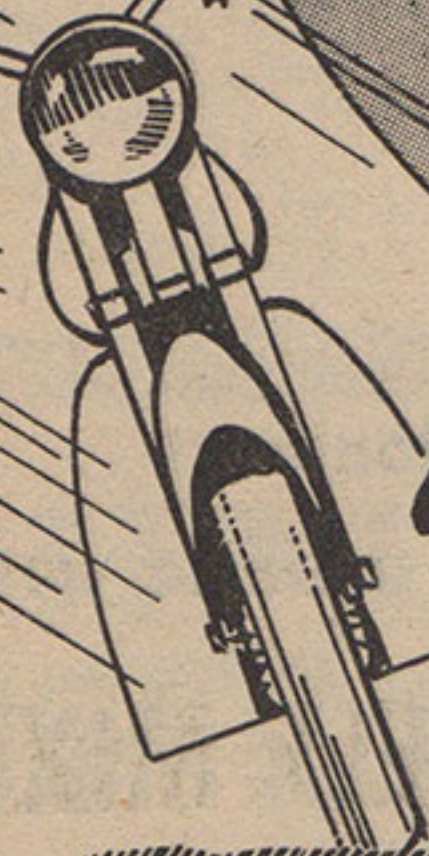
## L'Escapade 57

MOTEUR  
**AMC**

Cadre spécial New-Map renforcé.  
Double berceau. Fourche avant télescopique TIGER. Frein de direction réglable. Suspension AR par fourche oscillante monobloc indéformable

Moteur AMC horizontal 125 cm<sup>3</sup>  
2 temps, 3 vitesses, commande par poignée tournante.

*Protection*  
*Stabilité*



PRIX COMPLET

AVEC SELLE MONOPLACE  
COMPTEUR ET AVERTISSEUR **129.500**

**NEW-MAP**  
124, Avenue Lacassagne  
LYON (Rhône)

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

DÉMONTAGE INSTANTANÉ  
DU CARENAGE  
SANS AUCUN OUTIL

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





## EDITORIAL POUR... AUTOMOBILISTES.

**T**ROIS petits tours et puis s'en vont... voilà qui n'est bon que pour une marionnette, car « Dix petits tours et puis s'en vont » est beaucoup plus à notre mesure, pardon, à la mesure de l'automobiliste qui, à Paris, cherche à se garer.

Les anecdotes dans le genre ne manquent pas. Nous connaissons la jeune et charmante femme d'un de nos champions motocyclistes, qui tourna pendant une heure autour de la Madeleine, pendant que son époux effectuait quelques achats, sans pouvoir garer sa 5 CV.

Plus près de nous, à Moto-Revue, un « déviationniste » mit le même temps pour trouver une place, ce dont il n'avait nul besoin pour transpirer à grosses gouttes, car c'était à l'époque où « une zone de dépression, passant au-dessus d'une ligne »... en un mot, à l'époque où il faisait plutôt chaud.

Et lorsque chaque matin, nous croisons ou doublons ces automobilistes nerveux, cherchant d'un œil anxieux une place qu'il leur faudra se disputer — car on fonce sur quelques mètres de trottoir libre, comme des rapaces sur leur proie, — un sentiment de pitié nous envahit.

Pauvre automobiliste, toi qui te crois trop souvent le roi de la route, te voilà arrêté, avançant mètre par mètre, et gaspillant une essence qui n'a jamais tant justifié son appellation d'or noir.

Et ce n'est pas tout.

A la rentrée il y aura la zone d'interdiction de stationnement, le parking payant... et quelques automobilistes supplémentaires.

Aussi pour beaucoup d'entre eux, est-ce l'heure des grandes résolutions. « La voiture, je la laisse au garage (et encore celui-là a de la veine, il a un « garage ») ». « La voiture je la revends et je prends les transports en commun (oh combien!...) », voilà des phrases que l'on entend de plus en plus. Il est question de s'acheter une plus petite voiture, il pourrait aussi être question de s'acheter un deux roues !...

Car, ayons le triomphe modeste, l'automobiliste qui devient ou redevient motocycliste, scootériste (appelez ça comme vous voudrez, du moment qu'il y a 2 roues, moi j'm'en f... comme dirait l'autre) est chose de plus en plus fréquente.

On commence à s'apercevoir qu'un motorcycle est économique à l'achat et l'entretien, n'est pas obligatoirement sale, se contente d'un minimum de place pour circuler ou se garer, vous fait, par conséquent, gagner un temps précieux, car le « time is money » est évidemment de rigueur à Paris comme à Londres.

Et puis le dimanche, pour aller à la pêche ou chez des amis, pourquoi ne pas prendre encore notre deux roues ?

Vous aimez donc tellement les embouteillages à plusieurs kilomètres de Paris ?

Alors pourquoi attendre ?

Amis lecteurs, cet éditorial ne vous est évidemment pas dédié. Mais vous connaissez certainement des automobilistes.

Alors, sans en avoir l'air, dans la conversation... vous m'avez compris ?

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES



# UN PAYS EN PLEINE EVOLUTION MOTOCYCLISTE

## LE JAPON

**P**ratiquement inconnue, sinon inexistante avant-guerre, l'industrie nipponne est actuellement celle qui, sur le globe, manifeste le plus de vitalité.

De l'avant-guerre à aujourd'hui, cette industrie a progressé à pas de géant, et des 18.000 modèles qu'elle réalisait en 1935, elle arrivait au demi-million en 1954, la progression continuant depuis.

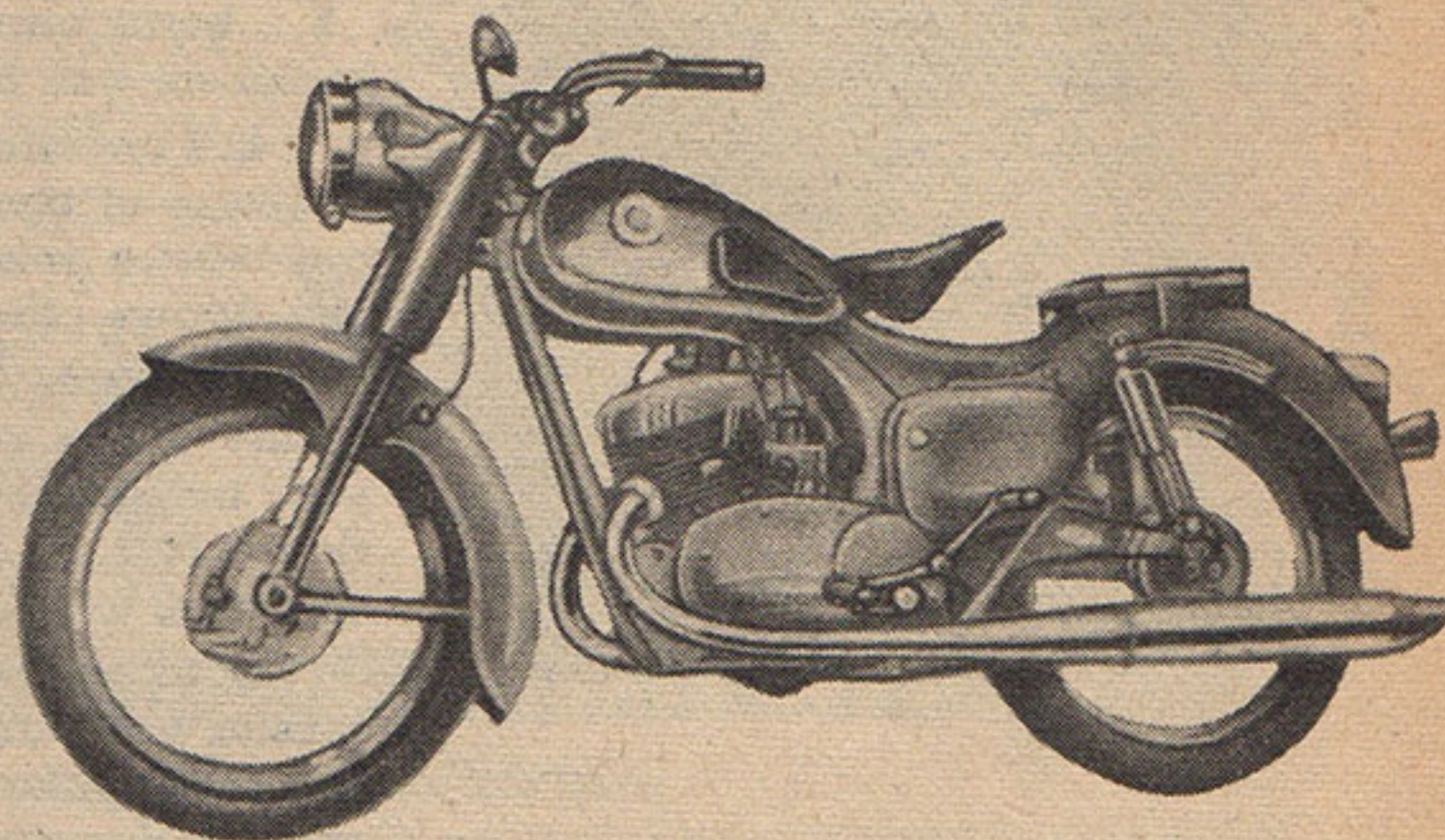
Mais ce n'est pas tant par la quantité de modèles produits, que par l'extrême diversité de ceux-ci que l'industrie japonaise nous surprend.

Le 4<sup>e</sup> Salon Automobile de Tokio réunissait en effet, dans la section « moto » 30 firmes exposant quelques 86 modèles différents, ces machines étant en majeure partie des motocyclettes et non des cyclomoteurs ou scooters.

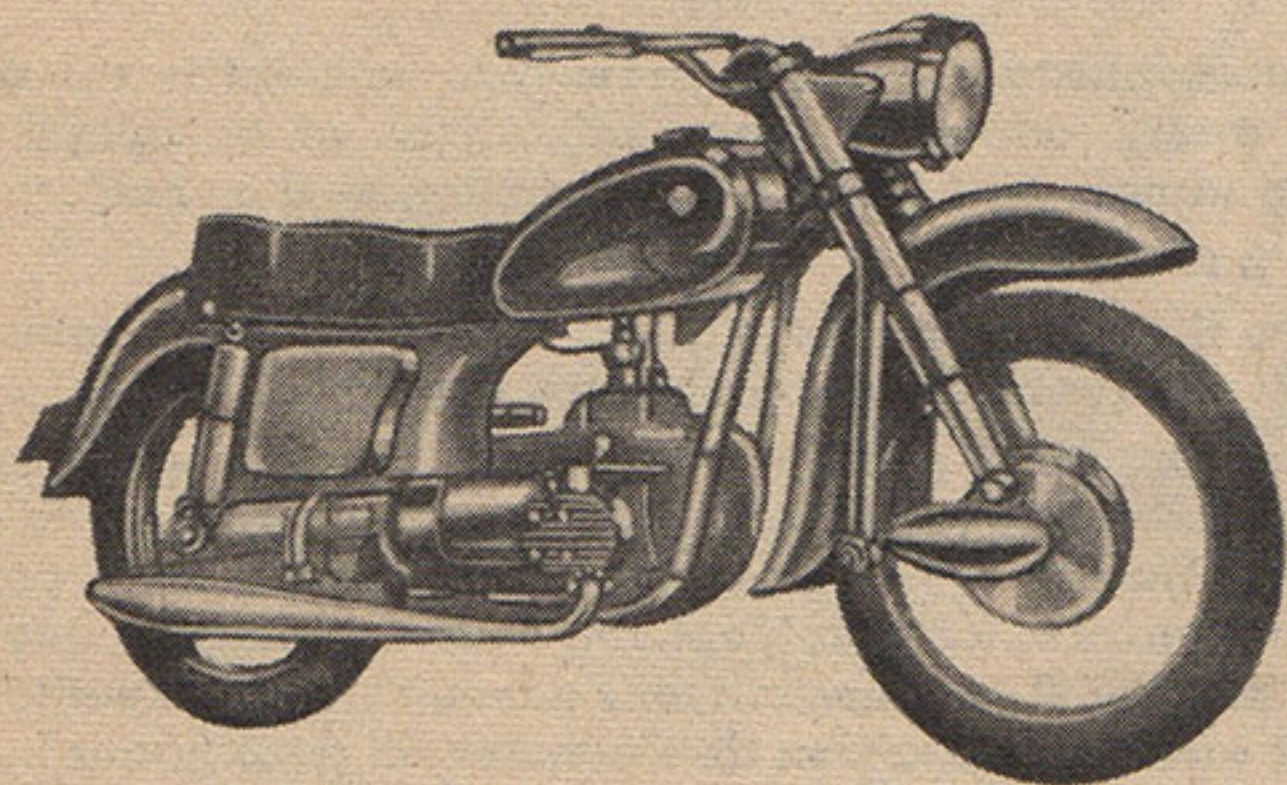
Ce chiffre, important, marque cependant une nette régression par rapport aux années précédentes, où, ne serait-ce qu'en 1956, il fut exposé quelques 150 modèles différents.

### LA PALME AUX 250 CMC.

De ces 86 modèles présentés, 29, soit le tiers, étaient d'une cylindrée de 250 cmc., 11 modèles étant des bicylindres deux



*Ci-dessus : la EMRO EL, vertical twin 500 cmc. à cylindres parallèles, légèrement inclinés sur l'avant.*



*A gauche : autre bicylindre 2 temps : la 250 Olympus Crown, flat-twin à transmission acaténe.*

*Ci-dessous : l'une des rares 200 cmc. de la production japonaise, la deux temps Toyomotor, carénée largement. La transmission finale s'effectue par chaîne enclose sous carter.*

temps. 16 des monocylindres 4 temps, le restant des monocylindres deux temps.

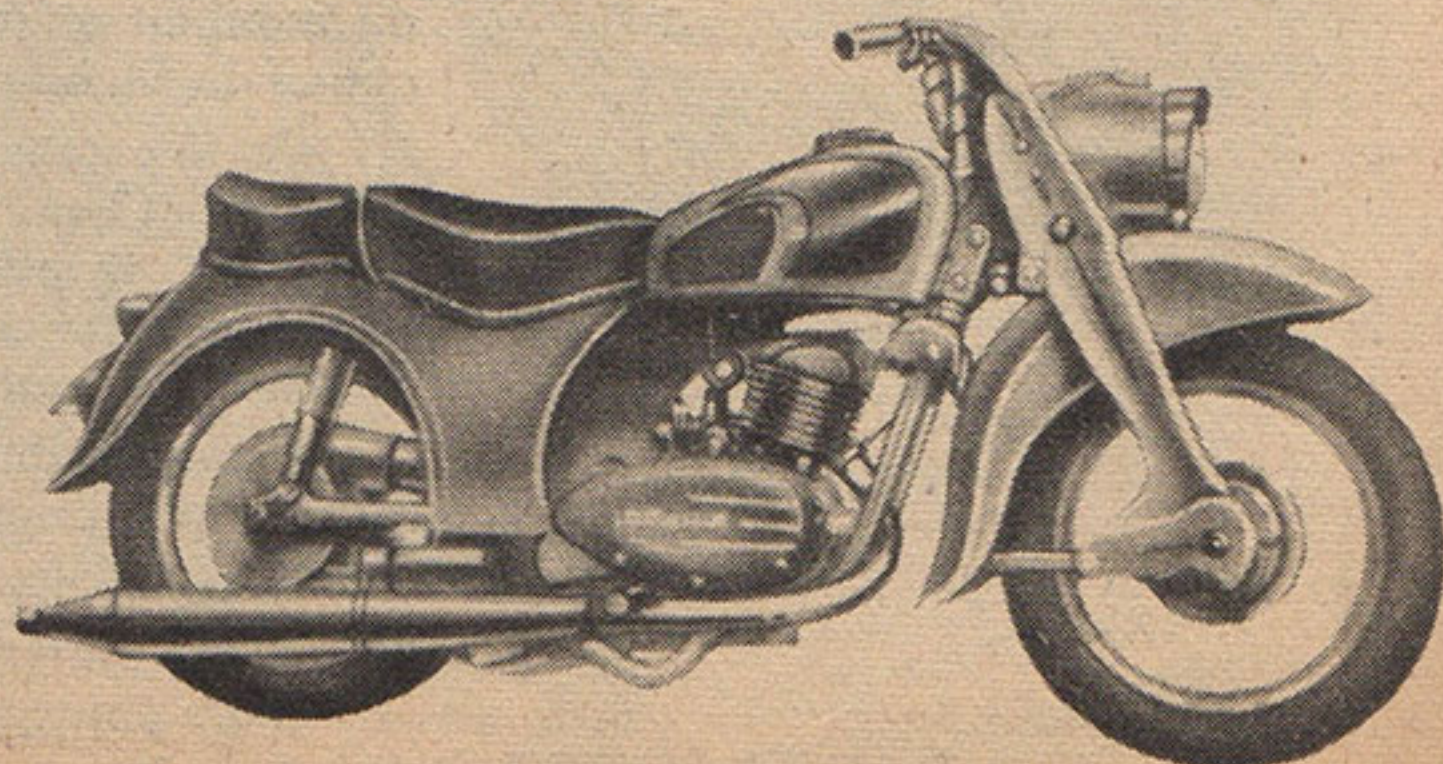
Mais dans ces quatre temps, il y a encore des modèles à soupapes latérales ; dans les twins deux temps, nous avons aussi bien des flat-twins que des vertical-twins, etc... Aucune école « nationale » ne se dessine, et l'influence des techniques anglaise et allemande se cotoie curieusement dans les productions japonaises.

Mais, les lignes les plus futuristes semblent bien être le propre des techniciens japonais.

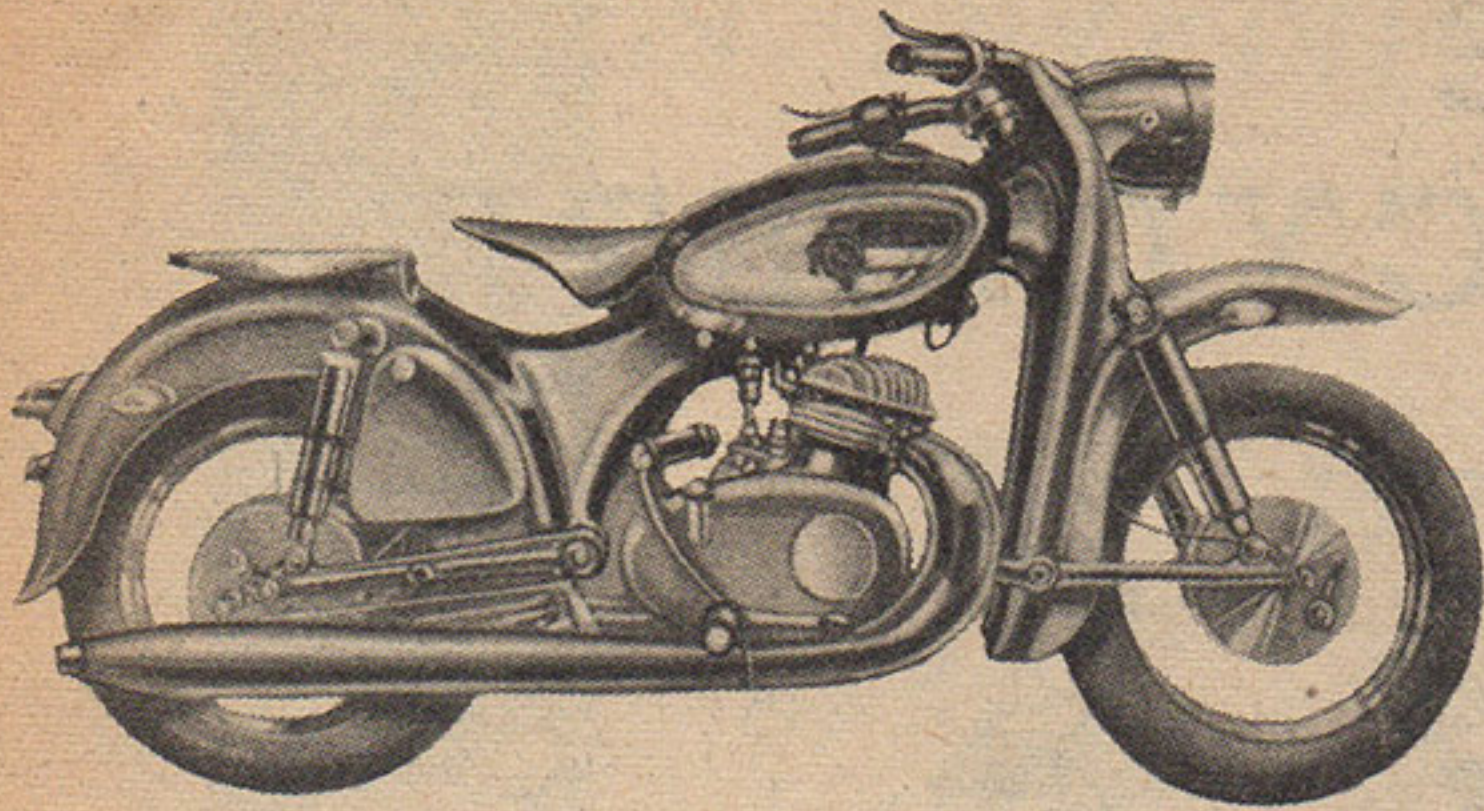
Employant largement la tôle emboutie, ou la pièce coulée, ils arrivent à donner à leurs modèles des lignes absolument inorthodoxes, dont un des plus curieux exemples est bien la Martin 2 HL, où, toutefois, l'influence des esthéticiens industriels américains, en la matière, est indéniable.

### DANS LES AUTRES CYLINDRÉES

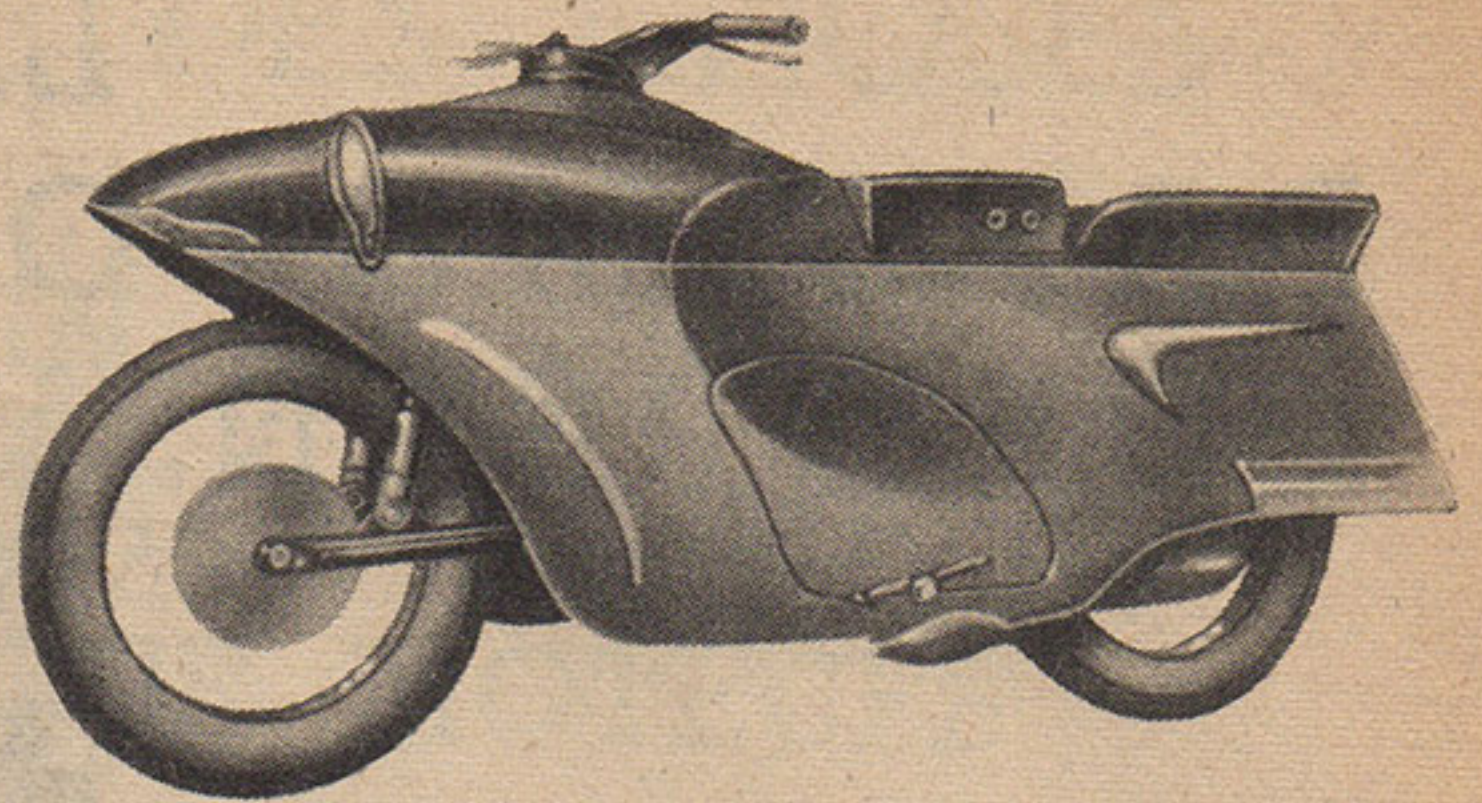
Evidemment, la motocyclette « démocratique » tient également une large place dans les programmes de fabrication. Aussi, est-il naturel de trouver 18 modèles de 125 cmc., tous à moteur monocylindre deux temps.







*Assez particulière est la Showa Cruiser 57 qui combine une partie cycle à cadre-poutre et suspension oscillante intégrale, a un moteur de 246 cmc. à soupapes latérales. Notez encore les vastes moyeux-freins et les clignotants avant et arrière.*



*Très surprenante et futuriste est la Martin 2 HL, un twin 2 temps qui, pour être aussi largement habillé, n'en protège pas mieux pilote et passager contre les éléments !*

Quelques scooters également : 6 exactement, dont 3 étaient propulsés par des quatre temps. Et également deux trois-roues, prouvant que là-bas, comme dans la vieille Europe, le petit véhicule carrossé est apprécié.

## GRANDES LIGNES TECHNIQUES

Mais si les techniciens nippons puisent à toutes les sources, il est néanmoins facile de constater les solutions qui leur plaisent.

Dans le domaine moteur, le 125 DKW ou le 250 Adler ont fait école. Et l'industrie allemande sert encore de base pour la réalisation des parties cycles.

En quatre temps, par contre, l'Angleterre marque des points. On retrouve aussi bien le bon gros mono que le vertical-twin, accouplés à des boîtes de vitesses séparées.

Quant aux transmissions finales, elles se font généralement sous carter étanche, et de plus en plus souvent, par arbre, car la qualité des chaînes japonaises n'est pas encore du niveau de celles réalisées en Europe.

Le changement de vitesses par sélecteur est généralement adopté, mais on rencontre là-bas une solution peu courante, introduite cependant il y a plusieurs années déjà en France par René Gillet.

Il s'agit, rappelons-le, d'un mécanisme de sélection tel qu'une action du pied, alors que vous êtes en quatrième, vous

ramène au point mort. Encore un coup de pédale en avant, et vous passez en première, alors qu'un coup de pédale en arrière vous aurait ramené en quatrième.

Ce point mort, après la quatrième, cette roue libre, sont paraît-il, très prisés par le motocycliste local, qui peut ainsi utiliser rapidement ce point mort pour se laisser glisser ou s'arrêter, sans avoir à rétrograder toutes ses vitesses.

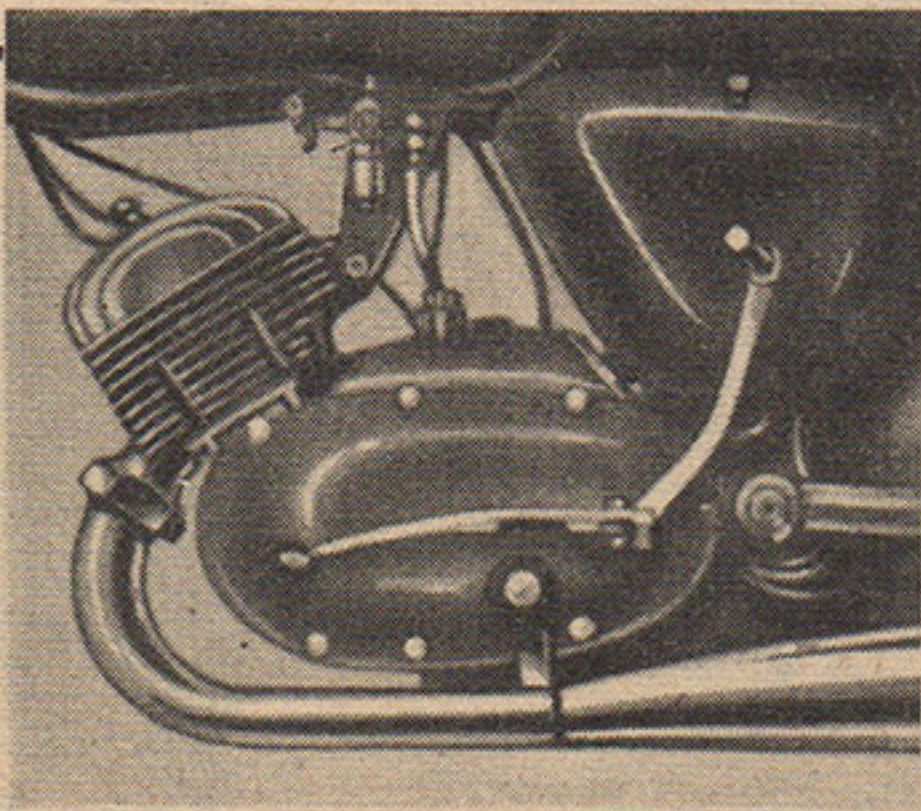
## L'AVENIR

Ainsi, l'industrie japonaise qui, avant la guerre, prenait pour exemple les grosses twins en V américaines, tourne ses regards vers l'Europe, où, incontestablement, la motocyclette répond mieux aux exigences actuelles.

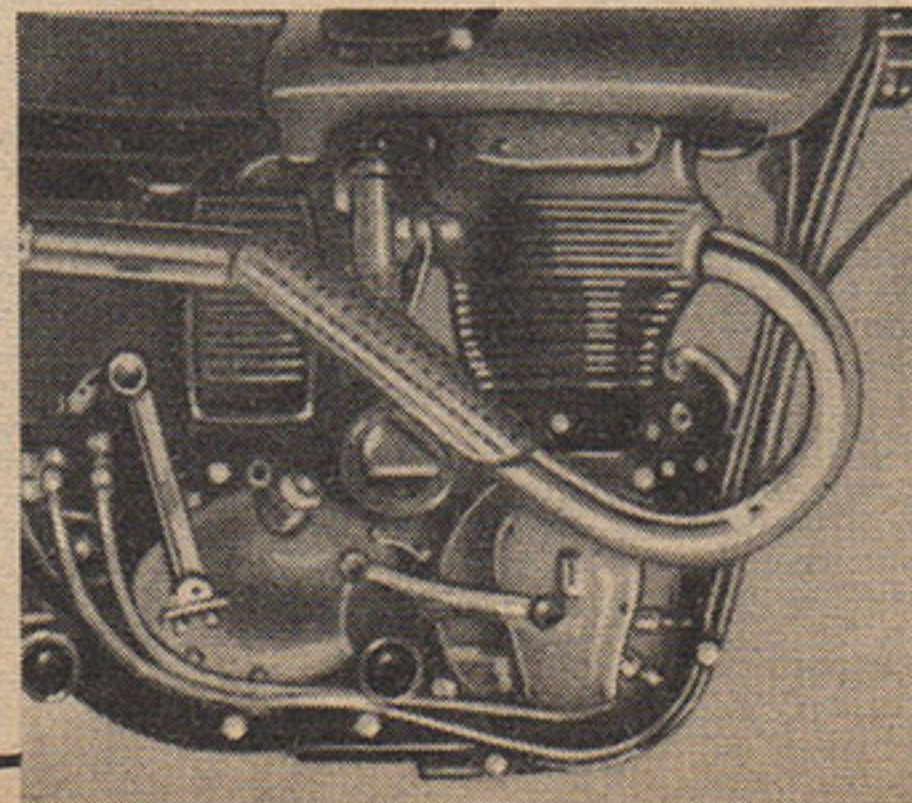
Bien que le marché japonais nous soit totalement inconnu, il semble difficile qu'une telle profusion de modèles puisse se maintenir dans les années à venir. Une sélection va s'opérer et à cette occasion il sera très significatif de voir les modèles qui auront subsisté, de voir qui, de la technique allemande ou anglaise, prendra le pas sur l'autre.

A moins que d'ici là, nous puissions parler d'une véritable école japonaise.

André CAM



*Yamaha présente un bloc-moteur 250 2 temps bicylindre d'aspect très net.*



*Dans la tradition britannique, voici le moteur de la 500 cmc. Hosk, à soupapes en tête, culasse en alliage léger et boîte séparée.*



# LE PARC MOTOCYCLISTE EUROPÉEN



**N**OTRE confrère « Radmarkt » publie une statistique sur le parc motocycliste européen, en date du 1<sup>er</sup> janvier 1957, statistique que nous publions ci-dessous. Malheureusement, le dénombrement se faisant différemment dans les neuf divers pays ici cités, les comparaisons sont parfois un peu difficiles.

## LE PARC GLOBAL

Si nous considérons en bloc le nombre de deux-roues motorisés : motos, scooters, et cyclomoteurs, nous obtenons le résultat suivant, où notre pays vient en tête :  
France : 5.140.000 - Allemagne : 4.450.000  
Italie : 2.360.000 - Grande-Bretagne : 1.325.000.

Ensuite, viennent les petits pays où le parc est inférieur au million : Hollande : 815.000 - Suède : 700.000 - Autriche : 495.000 - Belgique : 400.000 - Suisse : 235.000.

## LES CYCLOMOTEURS

La place occupée par les cyclomoteurs ne fait que croître, et dans l'absolu, et relativement au nombre des autres deux-roues. Dans l'absolu, c'est encore la France qui vient en tête avec 3.250.000 cyclomoteurs, devant l'Allemagne (2.000.000). Ensuite, viennent l'Italie (815.000), la Hollande (650.000), la Suède (400.000), l'Angleterre (260.000), l'Autriche (165.000), la Belgique (160.000) et la Suisse (75.000).

★

Mais tout aussi intéressante que le chiffre absolu, est la place relative du cyclomoteur dans l'ensemble du parc.

Cette fois, la France est détrônée par feu le pays de la « petite reine », la Hollande, où le cyclomoteur représente 80 % (!) du parc des deux-roues. Et notre pays ne vient qu'en deuxième position (63,3 %) devant la Suède (51 %).

Ce n'est que dans ces trois pays que le cyclomoteur représente plus de la moitié du parc, puisqu'en Allemagne, qui vient en quatrième position, le pourcentage tombe à 45 %. Ensuite, nous trouvons la Belgique (40,4 %), l'Italie (34,6 %), l'Autriche (33,4 %) et la Suisse (31,8 %). Et, loin derrière, vient évidemment, l'Angleterre avec seulement (ou quand même) 19,7 %.

## LES SCOOTERS

Cette fois, nous ne pouvons comparer que le parc de 6 pays seulement, puisqu'en Angleterre, en Italie et en Suède il n'y a pas de dénombrement spécial des scooters et que ces derniers sont comptés avec les motos.

Pour les 6 pays qui restent, c'est encore la France qui vient en tête, avec 493.000 engins en circulation, devant l'Allemagne

(353.000), la Suisse (82.000), l'Autriche (72.000), la Belgique (45.000) et la Hollande (29.000).

En pourcentage du parc total, et pour ces 6 pays, le scooter vient en tête en Suisse (35 %), très loin devant l'Autriche (14,6 %), la Belgique (11,3 %), la France (9,6 %), l'Allemagne (8 %) et la Hollande (3,5 %).

Mais encore une fois, il est regrettable que nous n'ayons pas de chiffres pour l'Italie (où le scooter tient une si grande place) ou pour l'Angleterre, afin de savoir dans quelle mesure les fils d'Albion « mordent » à cet engin si peu traditionaliste.

## LES MOTOS

Nous rencontrons ici, et pour les mêmes raisons, les mêmes difficultés que pour les scooters.

Motos et scooters réunis, sont 1.543.000 en Italie (65,4 % du parc total), 1.065.000 en Angleterre (80,3 %) et 300.000 en Suède (43 %).

Il est intéressant de noter la place relativement importante qu'occupe la petite cylindrée (moins de 150 cmc.) en Angleterre, place plus importante qu'on ne le croit communément. Ces moins de 150 cmc. sont les 30,5 % du total des motos et scooters.

★

Parmi les 6 autres pays où les motos proprement dites sont dénombrées séparément, l'ordre d'importance est le suivant, où l'Allemagne (2.092.000) vient largement en tête, suivie de la France (1.392.000), de l'Autriche (257.000), de la Belgique (191.000), de la Hollande (134.000) et, finalement, de la Suisse (79.000).

Par la place que la moto occupe dans l'ensemble des deux-roues, c'est l'Autriche que nous trouvons en tête, cette fois, avec 52 % du total, devant la Belgique (48 %), l'Allemagne (47 %), la Suisse (33,5 %), la France (27 %) et enfin la Hollande (16,5 %).

★

Enfin, pour 3 pays : Allemagne, Autriche et France, nous avons un dénombrement séparé entre motos de moins de 125 cmc. et motos de plus de 125 cmc.

Pour l'Allemagne, les plus de 125 cmc. représentent 59,5 % (1.242.000) des motos proprement dites. Ce pourcentage est plus élevé en Autriche (68 %), mais évidemment beaucoup plus faible en France (20,6 %), avec, dans ces pays, respectivement 175.000 et 287.000 motos de plus de 125 cmc.

Rappelons, pour mémoire, dans cette rubrique, qu'en Angleterre, les plus de 150 cmc. sont 69,5 % des motos et scooters.



# IL S'EN INVENTE, DES CHOSES !

## UN DISPOSITIF D'AUTO-ALLUMAGE POUR MOTEURS DEUX ET QUATRE TEMPS

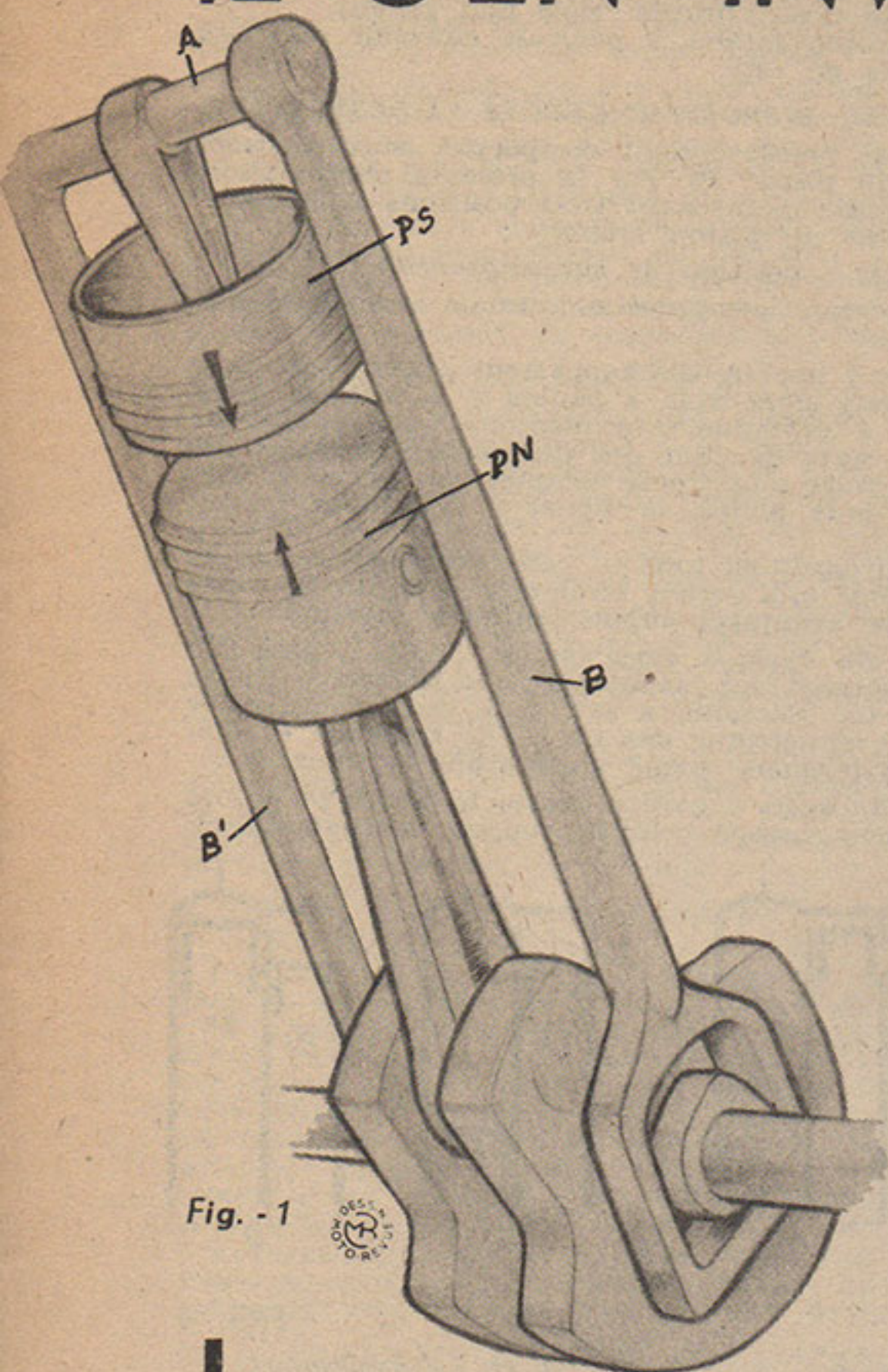


Fig. - 1

Si, incontestablement, les bureaux d'études des grandes usines sérieuses sont toujours au travail, si c'est grâce à eux que nous avons des machines toujours plus rapides, mais toujours plus sûres, plus sobres, plus silencieuses, par contre, pour des raisons utilitaires, il leur est difficile de donner absolument libre cours à leur imagination. Mais ces contingences de production n'existent pas pour des chercheurs isolés, qui, eux, peuvent se permettre, tout au moins sur le papier ou sur des prototypes, toutes les fantaisies possibles. Aussi les divers projets de moteurs que nous publions, les brevets que nous décrivons, parfois très intéressants, sont-ils bien souvent l'œuvre de chercheurs isolés, pour qui la mécanique, l'invention, la recherche, sont le « dada » préféré.

Cette fois, c'est un de nos abonnés du Sénégal, M. P.B. de Dakar, qui vient de déposer une demande de brevet relative à un dispositif de moteur à auto-allumage. Et lui-même, dans ces colonnes, se charge de sa description. Laissons lui donc la parole.

Le but de ce dispositif est d'obtenir l'auto-allumage par une « surcompression » brusque, qui se superpose à la compression normale et se produit au moment où le piston atteint son point mort haut. Les différents dispositifs imaginés peuvent indifféremment s'appliquer aux moteurs deux et quatre temps.

### 1 - AUTO-ALLUMAGE PAR PISTON AUXILIAIRE

La description qui suit a trait à un moteur deux temps. Le cas du quatre temps sera examiné ensuite.

#### A. — DESCRIPTION

Moteur deux temps classique, mais la culasse est remplacée par un piston inversé de course très courte, de l'ordre de quelques millimètres pour un moteur carré de 250 cc (fig. 1).

Par la suite, j'appellerai « Ps » (piston de surcompression) ce piston inversé. Le piston normal s'appellera Pn.

Il n'y a pas de bougie.

Lorsque le piston Ps est en position haute, le taux de compression est normal (7 à 1 par exemple). Lorsqu'il est en position basse, le taux de compression est suffisant pour provoquer l'auto-allumage.

#### B. — FONCTIONNEMENT

1° Pendant toute la course de compression du piston Pn, le piston Ps demeure en position haute. Donc, taux de compression normal, pas d'auto-allumage.

2° En fin de compression, soit quelques degrés avant le PMH du piston Pn (donc au moment où l'allumage doit se produire) le piston Ps est brusquement abaissé, portant ainsi la compression à un taux suffisant pour provoquer l'auto-allumage.

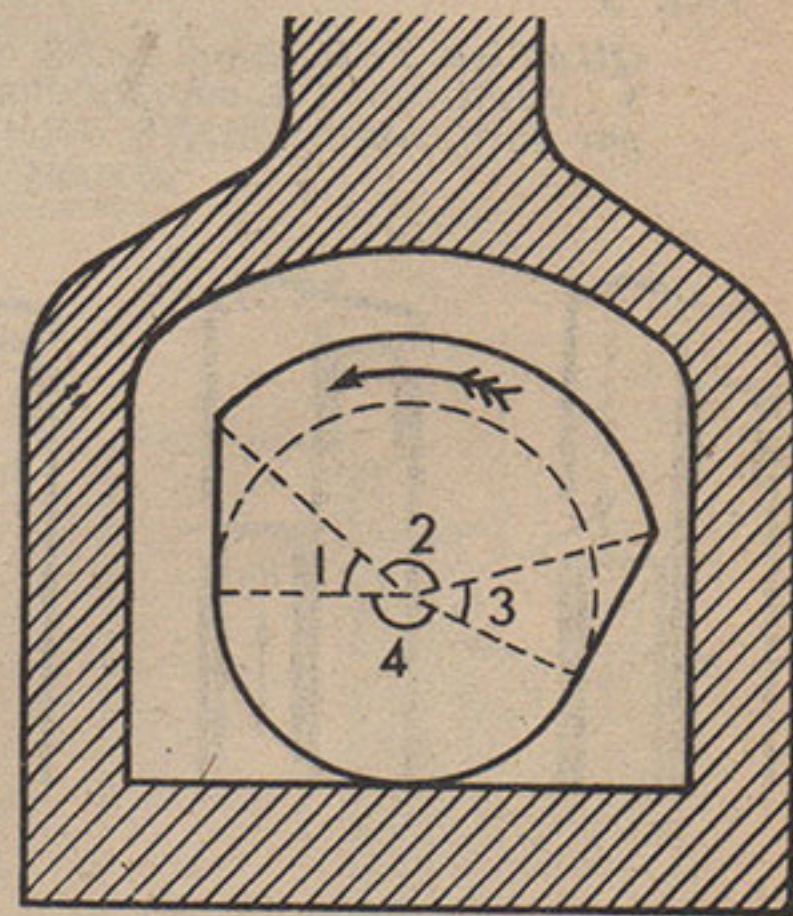
3° Au cours de la détente le piston Ps demeure en position basse.

4° Après l'ouverture des lumières d'échappement et de transfert, le piston Ps revient en position haute.

#### C. — REALISATION

On remarquera que le mouvement du piston Ps présente une certaine analogie avec celui d'une soupape. Il est donc logique de prévoir une commande par came. De même en ce qui concerne la place réservée au piston dans le moteur, on peut prévoir deux solutions (comme pour les soupapes de moteur quatre temps) :

L'étrier des bielles B et B' est commandé par une came dont l'effet sur le piston P. S se décompose en 4 angles - 1. : abaissement ; 2. position basse ; 3. remontée ; 4. position haute.



1° Piston en tête : le piston est dans la culasse. Il peut être commandé soit par arbre à came en tête, soit par un système analogue à une culbuterie, mais évidemment plus robuste, en raison des contraintes plus grandes. C'est ce dernier dispositif qui est représenté figure 1 : le piston PS est solidaire d'un axe horizontal A, lui-même commandé par deux bielles B et B' placées à ses deux extrémités. Ces bielles sont commandées à leur autre extrémité par des cames se trouvant sur l'axe de vilebrequin.

2° Piston latéral : le piston Ps est placé parallèlement au piston Pn et dans le même sens. La commande serait alors aisée, sa bielle étant montée directement sur une came du vilebrequin avec un dispositif analogue à celui des bielles décrites dans le cas précédent (figure 2).

#### D. — APPLICATION AU MOTEUR A QUATRE TEMPS

Le système « piston en tête » pourrait s'appliquer au moteur à quatre temps, mais imposerait l'emploi de soupapes latérales, puisqu'il n'y a pas à proprement parler de culasse. Le piston Ps pourrait être commandé soit par une ou des



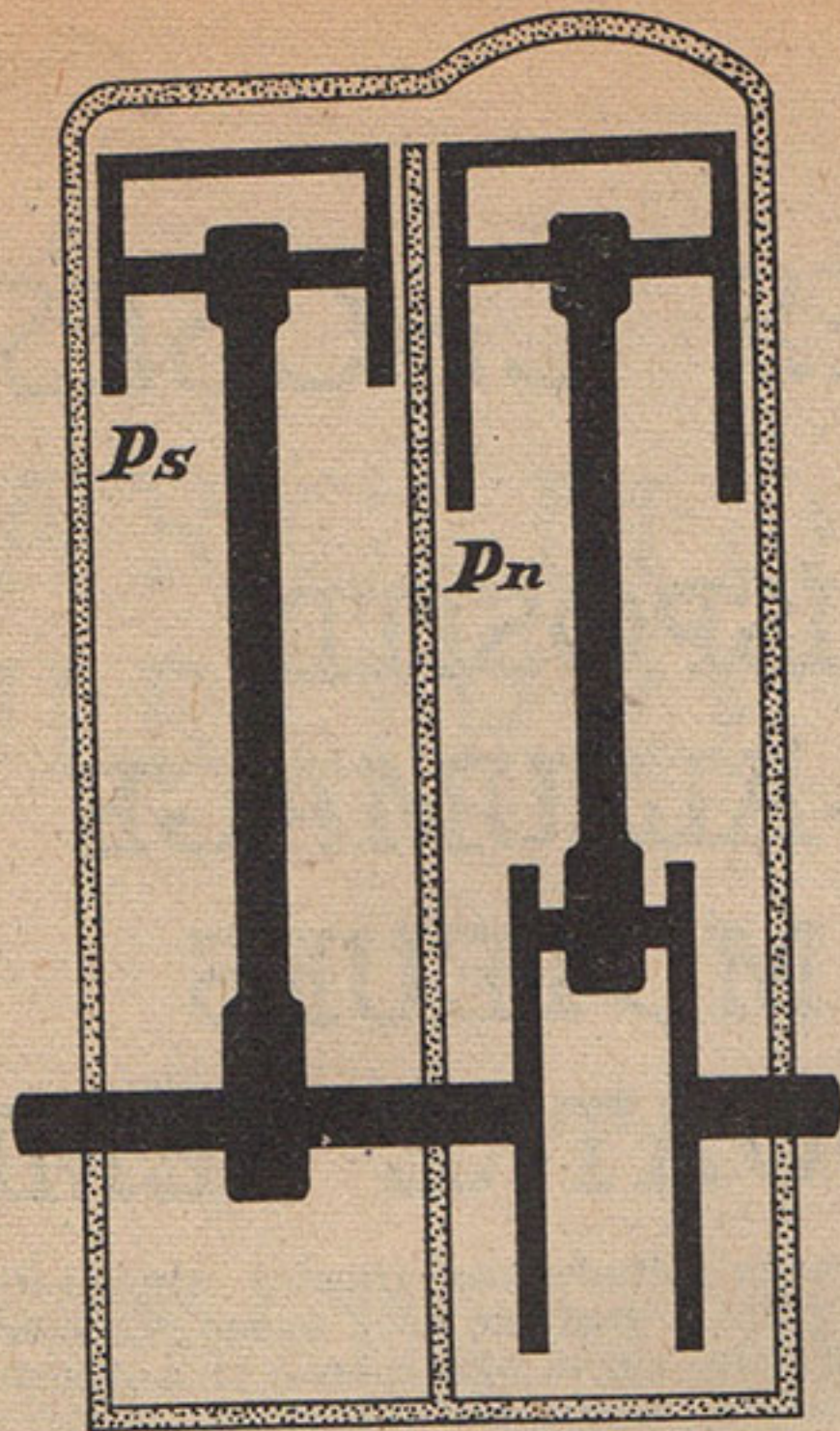


FIG. 2

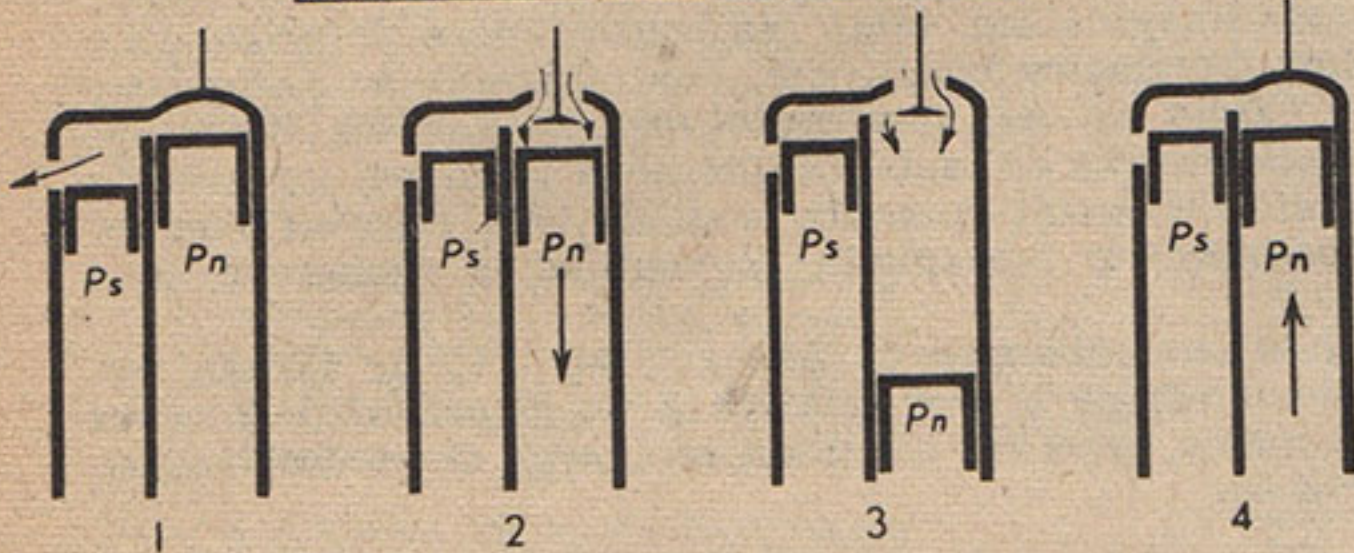


FIG. 3

QUATRE TEMPS - 1. : fin d'échappement ; 2 et 3 : admission ; 4. compression ; 5. auto-allumage par surcompression ; 6. détente ; 7 et 8 : échappement.

cames solidaires du vilebrequin, soit par un arbre à came (s) tournant à demi-vitesse du vilebrequin. Dans le premier cas on aurait en plus un abaissement du piston Ps en fin d'échappement, ce qui serait inutile, mais non gênant.

Le système « piston latéral » pourrait convenir pour un moteur à soupapes en tête.

E. — VARIANTE AU DISPOSITIF EXPOSE CI-DESSUS

Le système décrit précédemment comportait deux positions d'immobilisation du piston Ps. Par la présente modification, le piston Ps comporte maintenant trois positions d'immobilisation qui sont (cas du piston latéral) :

- 1° Position haute : position de surcompression.
- 2° Position moyenne : compression normale et lumière d'échappement fermée.
- 3° Position basse : lumière d'échappement ouverte. La came de commande aurait alors trois « paliers » au lieu de deux.

Les figures 3 et 4 expliquent ce dispositif, chacune d'elle représentant une sorte de film des différentes positions des deux pistons au cours d'un cycle complet. La figure 4 concerne le moteur deux temps, la figure 3 le moteur quatre temps.

Cette nouvelle disposition, tout en conservant les avantages du dispositif général (qui seront énumérés à la fin de cette étude) apporte les avantages supplémentaires suivants :

1° Dans le cas du cycle à deux temps : cette disposition incorpore au dispositif les avantages qui caractérisent le moteur double piston classique, à savoir un meilleur balayage grâce au calage dissymétrique des temps de transfert et d'échappement (l'échappement ferme ainsi avant le transfert).

2° Dans le cas du cycle à quatre temps, le piston Ps ajoute à son rôle de surcompression celui de soupape d'échappement.

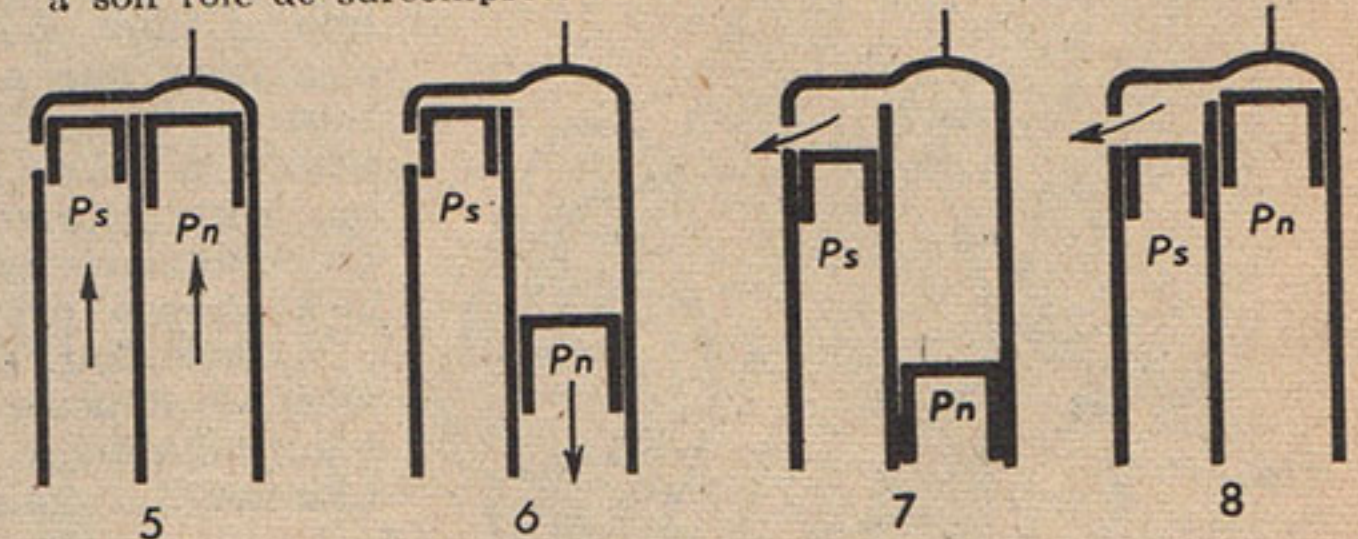


FIG. 4

DEUX TEMPS - 1. : transfert et échappement ouverts ; 2 et 3 : compression ; 4. auto-allumage par surcompression ; 5 et 6 : détente ; 7. échappement ; 8. transfert et échappement ouverts.

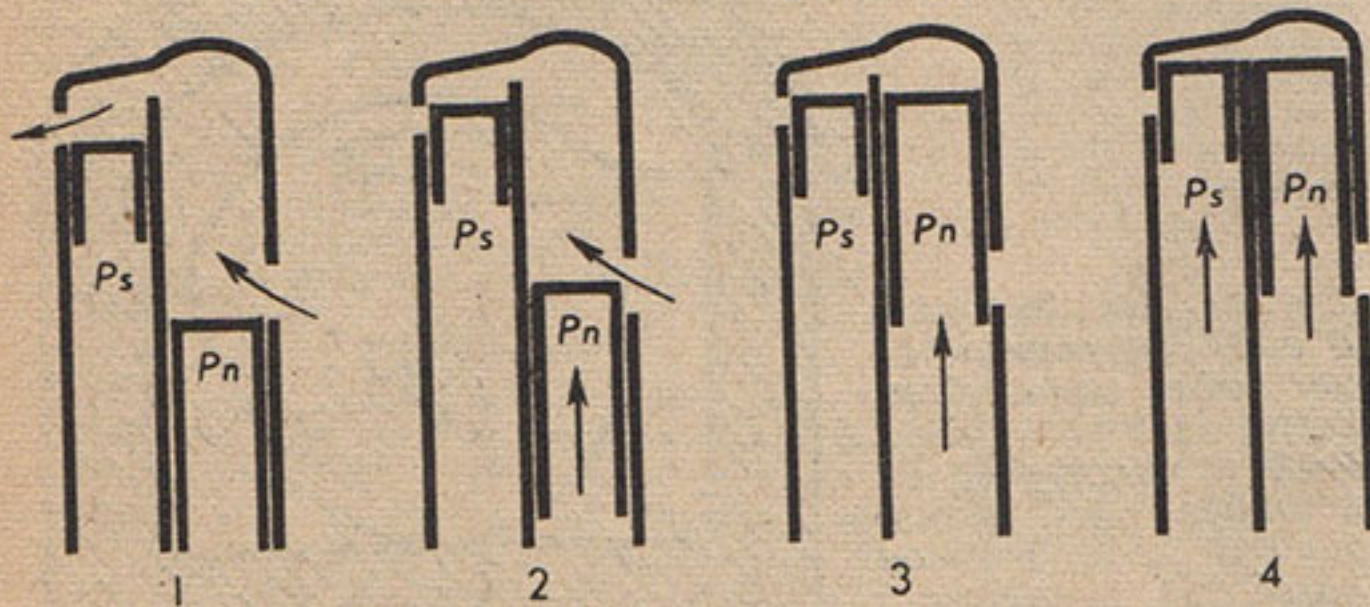


FIG. 5

N.B. ... J'ai attribué au piston Ps le rôle de commande d'échappement. Il est bien évident que j'aurais pu, inversement, lui attribuer celui de commande de transfert (deux temps) ou d'admission (quatre temps).

II. — AUTO-ALLUMAGE SANS PISTON AUXILIAIRE

Dans le dispositif décrit antérieurement, la surcompression est obtenue à l'aide d'un piston auxiliaire. Les dispositifs ci-après visent à obtenir la surcompression avec le seul piston normal en ajoutant à son mouvement normal une brusque poussée au moment de son arrivée au point mort haut.

A. — REALISATION PAR MANETON COULISSANT

Le maneton, dans la partie où il s'engage dans les joues du vilebrequin, est à section carrée ou rectangulaire et il peut coulisser dans des évidements (rectangulaires également) des joues du vilebrequin. A ses deux extrémités ce maneton est prolongé par deux tétons à section circulaire qui viennent s'engager dans des rampes de guidage solidaires du carter moteur (fig. 5). Cette rampe pourrait avoir plusieurs dessins, mais sa principale caractéristique est un « bossage » à l'endroit corres-



pendant au point mort haut. On voit que, lors de l'arrivée au PMH, le maneton sera brusquement poussé vers l'extérieur des joues du vilebrequin, imprimant au piston une poussée vers le haut qui déterminera l'auto-allumage. Le mouvement du maneton au cours du reste de sa rotation sera déterminé par la forme de rampe choisie.

*N.B.* — La réalisation par maneton coulissant ci-dessus n'est mentionnée que pour mémoire. Il est probable que son application poserait de tels problèmes que son utilisation serait extrêmement difficile (en particulier le fait que, en raison de la transmission, une joue de vilebrequin oppose davantage de résistance au mouvement que l'autre compliquerait la question du coulisement du maneton. On pourrait peut-être remédier à cet inconvénient en dentant les joues du vilebrequin et en les engrenant toutes deux sur un même pignon qui servirait de transmission primaire).

#### B. — REALISATION PAR MANETON A EXCENTRIQUE

La partie A du maneton qui supporte la tête de bielle est excentrique par rapport à la partie B qui est engagée dans les joues du vilebrequin. Cette partie B peut tourner dans la joue du vilebrequin (bague ou roulement) et est prolongée à l'extérieur de la joue par une sorte de manivelle C qui commande la position de l'excentrique (fig. 6). Cette manivelle C est commandée, de la même façon que dans la réalisation précédente, par des rampes de guidage solitaires du carter moteur. Le « bossage » des rampes agira quelques degrés avant le PMH, faisant tourner l'excentrique qui imprimera au piston la poussée supplémentaire nécessaire à l'auto-allumage.

*N.B.* — Il est vraisemblable que, pour avoir un fonctionnement satisfaisant, il ne faudra pas demander à la manivelle (et par suite à l'excentrique) une rotation supérieure à un quart de tour. L'excentricité du maneton devrait donc être calculée en fonction de ce fait.

#### C. — REALISATION PAR MANETON A CAMES ET BIELLE TELESCOPIQUE

Le maneton est fixe dans les joues du vilebrequin. Il possède de chaque côté de la partie supportant la tête de bielle une came. La forme de cette came peut être l'une des différentes formes déjà mentionnées pour les rampes de guidage des réalisations précédentes. La bielle est télescopique et son tube extérieur (solidaire de l'axe de piston) prend appui sur les cames de maneton. Au moment du PMH, les cames impriment au tube extérieur de bielle une poussée supplémentaire qui provoque l'auto-allumage. Tout se passe comme si la bielle s'allongeait au moment du PMH (voir fig. 7).

A remarquer que, le maneton étant fixe par rapport aux joues du vilebrequin, les cames peuvent être indifféremment solitaires, soit du maneton, soit des joues.

#### D. — REMARQUE SUR LES REALISATIONS CI-DESSUS

Ces réalisations s'appliquent indifféremment au deux temps et au quatre temps. Dans le cas du quatre temps, la poussée supplémentaire imprimée au piston est inutile une fois sur deux, mais non gênante.

### AVANTAGES

Les avantages des différents dispositifs ci-dessus sont les suivants :

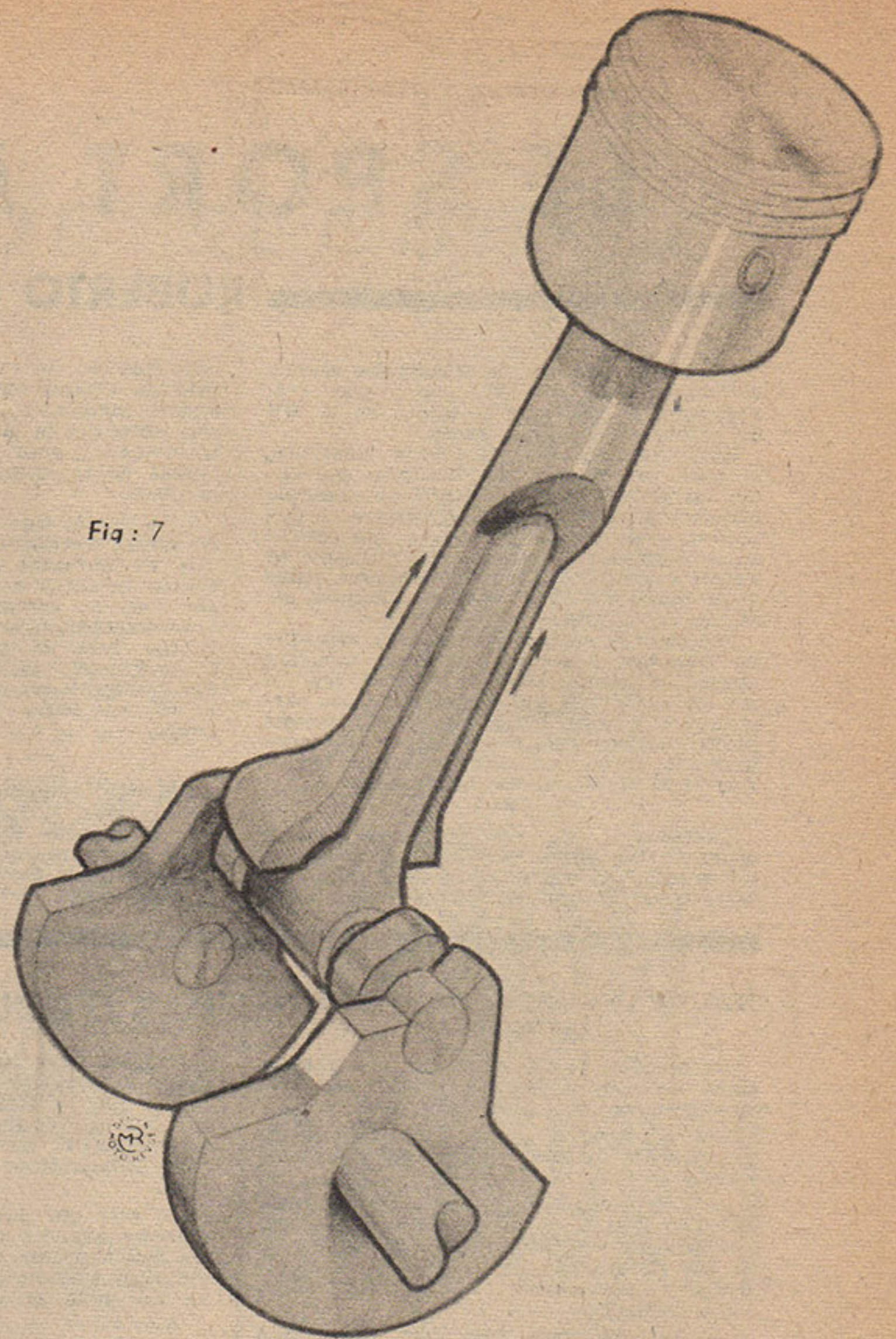
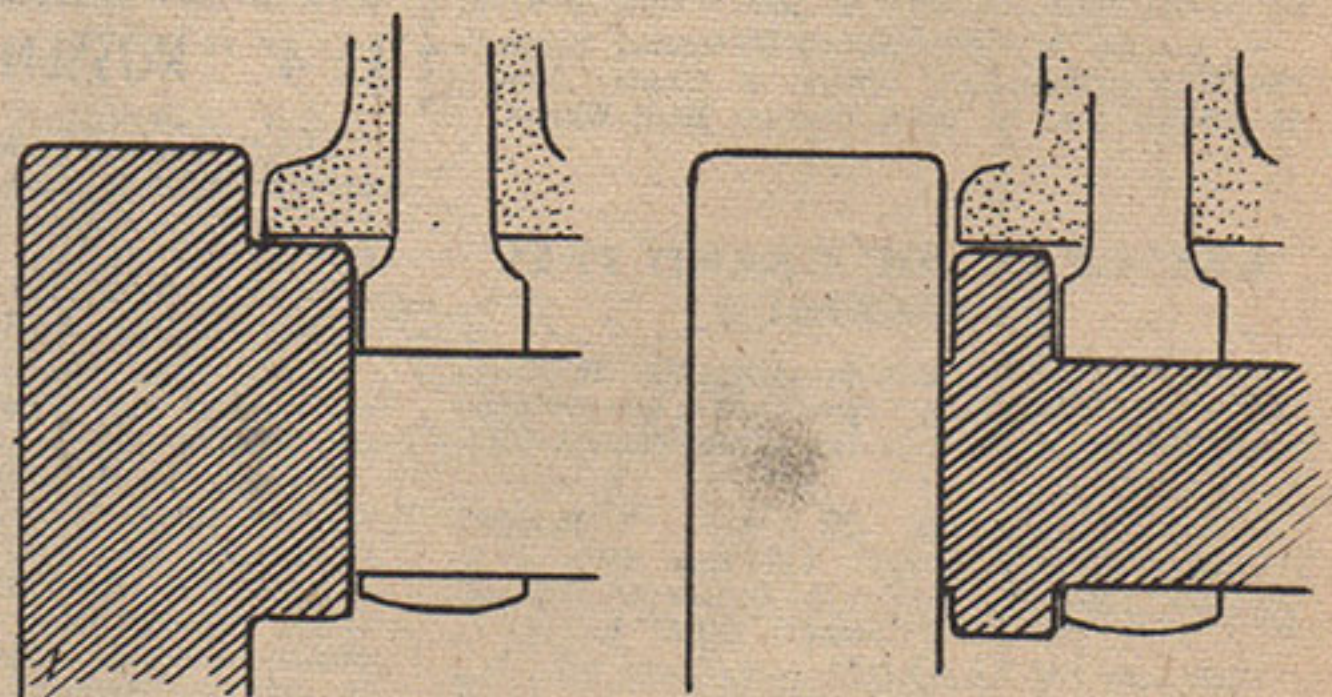


Fig. 7



Ci-dessus : la came peut être solidaire soit de la joue de vilebrequin, soit du maneton.

1° Pas de dispositif d'allumage ; dispositif d'injection pas nécessaire.

2° Compression totale très élevée devant entraîner une augmentation de puissance.

3° Possibilité d'utiliser des carburants à faible indice d'octane, puisqu'il sera toujours possible d'adopter un taux de compression normal modéré que l'on pourra compenser par une surcompression plus forte. Peut-être possibilité d'utiliser les carburants à bon marché.

*N.B.* — Bien entendu, les organes d'un moteur fonctionnant avec l'un des dispositifs ci-dessus subiraient des efforts bien plus grands que dans un moteur classique. Il en résulte que ces organes, et plus spécialement l'embellage, devraient être spécialement étudiés.

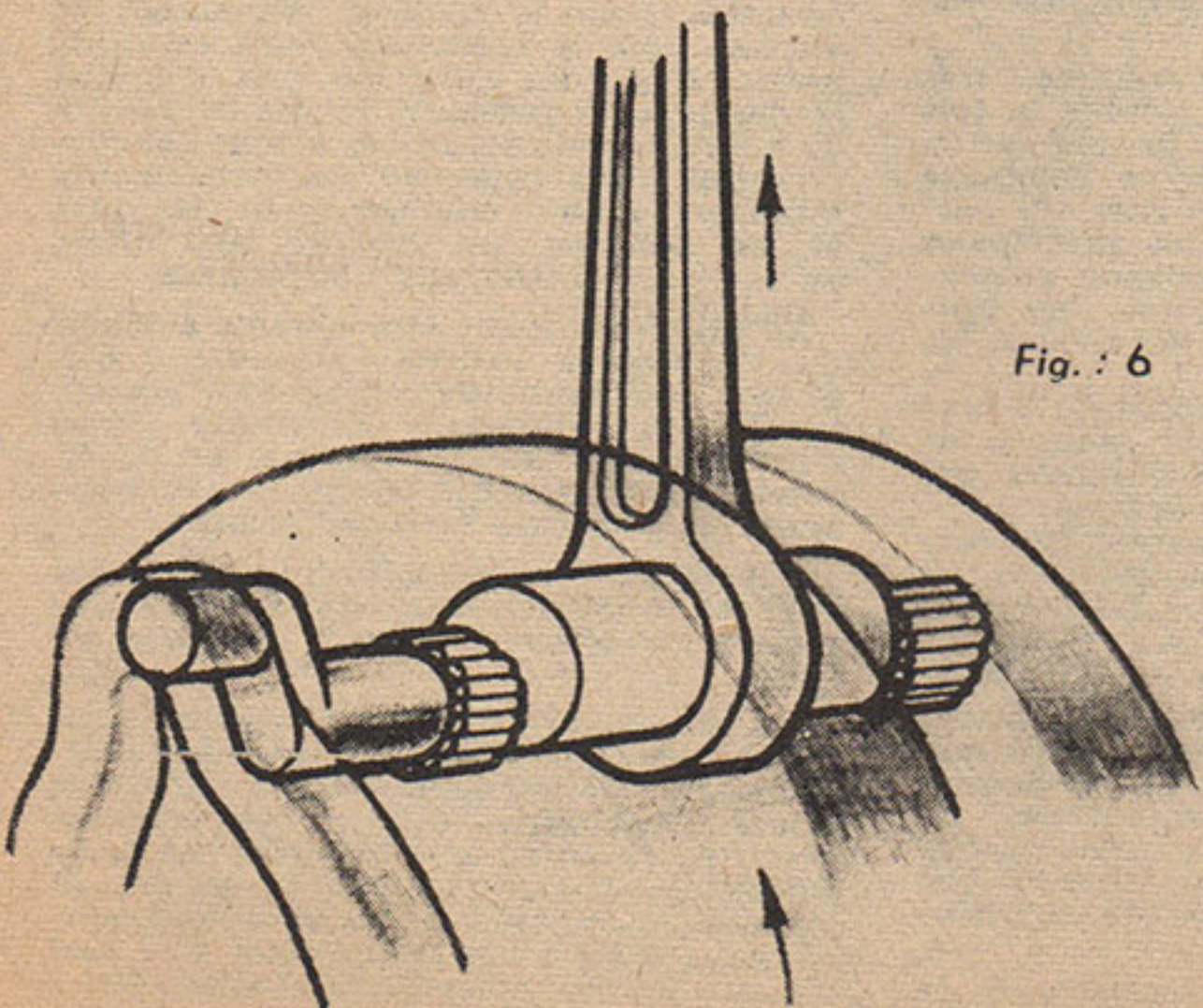


Fig. 6



# LE SPORT MOTOCYCLISTE

## ROBERTO COLOMBO N'EST PLUS

C'est tout à la fin de la dernière séance d'entraînement des 350 cmc. que l'on s'aperçut, à Spa, que le pilote de la MV ne rejoignait pas son stand.

Quelques minutes d'attente anxieuse, et puis, au central téléphonique, un appel en provenance du poste de contrôle numéro 8, installé aux Carrières : Colombo avait quitté la route qui décrit à cet endroit une courbe interminable et s'était écrasé sur un bloc de pierre après avoir parcouru dans le fossé quelques dizaines de mètres.

Transporté en hâte dans une clinique de Verviers, sur décision d'un médecin appelé d'urgence sur le circuit (car il n'y en avait pas qui fut présent en permanence durant les essais !), l'infortuné pilote italien devait y décéder quelques instants après son arrivée, ayant toutefois reçu les derniers sacrements.

La gravité de ses blessures (thorax enfoncé, vertèbres cervicales brisées) ne laissait aucun espoir de sauver Colombo. Mais il est absolument inadmissible, dans

une épreuve de l'importance d'un Grand Prix de Championnat du Monde, que le service médical ne soit pas au complet à son poste dès la première seconde de l'entraînement, pour ne se retirer qu'avec l'arrêt de la dernière machine à quitter la piste.

Il y a là une grave lacune qui, en d'autres circonstances, pourrait coûter une vie humaine et l'on veut croire que toutes mesures seront prises dorénavant, sur tous les circuits de vitesse sans aucune exception, pour qu'aucun pilote ne tourne hors la présence d'un médecin à l'infirmerie. Il appartient à la FIM et aux Fédérations nationales de modifier en ce sens leurs règlements, de toute urgence.

Roberto Colombo avait 28 ans, et courait depuis 1949. Il fut l'un des « officiels » de la grande équipe NSU, remportant pour cette marque d'importants succès, notamment à Stuttgart, au Nurburgring, à Schotten.

Incorporé à l'écurie MV l'an dernier, il demeura spécialisé dans les cylindrées 125 et 250 cmc., son faible poids et sa petite taille le prédestinant à prendre place sur de telles machines.

Quatrième du Championnat du Monde des quarts de litre l'an dernier, Colombo occupait à l'instant de son accident la seconde place du classement provisoire de cette même cylindrée pour 1957.

Son engagement dans la classe des 350 à Spa n'avait été décidé qu'en dernière minute, à la veille même de son accident, du fait de l'indisponibilité de Sheperd, blessé au T.T. et encore non remis.

Second en 125 au Grand Prix d'Espagne, second en 250 cmc. à Imola, second encore des 125 à Assen, Roberto Colombo disparaît avant d'avoir remporté cette saison une victoire qu'il serra de près.

Il manquera cruellement aux dirigeants comme à ses coéquipiers de l'équipe MV dont nous partageons la peine.

### NOUVEAUX SUCCES TRIUMPH AUX USA

La marque anglaise continue à vaincre dans les compétitions comptant au titre du Championnat Américain.

Les 3 derniers succès ont été acquis par des 650 cc TR6, pilotées par des « locaux » :

— Le Greenhorn National Championship Enduro, épreuve de 48 heures comportant plus de 500 miles dans le désert et les montagnes de la région de Pasadena, en Californie. La victoire revint ici à Eddie Day.

— Le Checkers National Hare and Hound, également disputé dans le désert de Californie et enlevé par Buck Smith.

— Enfin, le Hilltoppers National Scramble Championship, couru à Crater Bowl, et gagné par le bien connu Bud Ekins.

### RESULTATS DU GRAND PRIX ADRIATIQUE

Disputé le 16 juin à Abbazia, la huitième édition des épreuves de vitesse yougoslaves a fourni les classements suivants :

250 cmc. (12 tours : 72 km). — 1. Rocchi (Guzzi) 36'46"2 (moy. 117 km 490) ; 2. Malina (CZ) 38'35"8 ; 3. Szucs (NSU) 40'37"2 ; 4. Baviera (Guzzi) 40'47"2.

Sidecars 500 cmc. (12 tours : 72 km). — 1. Hillebrand (BMW) 36'59"8 (moy. 116 km 750) ; 2. Snajer (BMW), à 1 tour ; 3. Ponvratz (Norton), à 1 tour.

500 cmc. (12 tours : 72 km). — 1. Montanari (Guzzi) 35'17"8 (moy. 122 km 980) ; 2. Riedelbauch (BMW) 36'11" ; 3. Stastny (Jawa) 36'11"4.

### LA COURSE DE COTE DE MANOSQUE EST ANNULEE

L'Auto Moto-Club de Manosque a le regret de faire connaître que les autorisations nécessaires, relatives à la course de côte que cette Société devait organiser le 28 juillet prochain, n'ayant pas été accordées, cette dernière se trouve dans la pénible obligation d'annuler purement et simplement cette épreuve.

### PAS D'ÉQUIPE OFFICIELLE ANGLAISE AUX I.S.D.T.

Le président du Comité de l'ACU (Fédération Anglaise) a annoncé officiellement que la Grande Bretagne n'alignerait aucune équipe dans les 6 Jours Internationaux, que ce soit pour le Trophée International ou pour le Vase d'Argent.

On sait que les constructeurs d'Outre-Manche avaient primitivement décidé de ne pas soutenir matériellement la participation britannique à la grande épreuve annuelle si celle-ci se déroulait —

comme prévu normalement — en Tchécoslovaquie.

La décision de l'ACU découle donc directement de celle des constructeurs anglais : à noter cependant que, n'ayant pas la possibilité d'envoyer à ses frais deux équipes officielles en Tchécoslovaquie, la Fédération Anglaise n'en fera pas moins tout son possible pour aider les pilotes qui voudraient participer à titre individuel à la plus grande épreuve mondiale de « tout-terrain ».

### DANS LE LANCASHIRE (GRANDE-BRETAGNE) LE 22 SEPTEMBRE LE 4<sup>e</sup> "ROSSENDALE ENDURO" EST OUVERT AUX FRANÇAIS ET BELGES

Le Rossendale Motor Club a le grand plaisir de proposer pour la première fois aux motocyclistes de France et de Belgique (pour toutes catégories de motocyclettes, scooters et vélomoteurs) le « Rossendale Enduro ».

C'est une manifestation unique, très en faveur aux USA, et qui tient à la fois du Rallye et de l'épreuve de régularité.

La durée de cet Enduro ne comporte qu'une seule journée. Il couvrira un parcours de 160 km, sur routes principales et sur les chemins de campagne et sentiers typiquement anglais que l'on rencontre sur les collines du Nord-Ouest de la Grande-Bretagne.

Ce parcours devra être accompli à une vitesse moyenne modérée et graduée de 20 à 30 kmh., selon les cylindrées des machines participant à l'épreuve.

Au long du trajet se situeront des sections « observées », classiques dans les épreuves anglaises, ainsi que les épreuves de démarrage, freinage, etc...

A la fin de la journée, il y aura encore une inspection des machines et des points seront déduits pour les défaillances mécaniques, comme par exemple l'éclairage ou l'avertisseur ne fonctionnant pas.

Le Rossendale Motor Club souligne que le parcours ne sera en aucun endroit trop difficile pour les machines de tourisme ordinaires.

Cet Enduro est la seule épreuve de ce genre organisée par l'A.C.U. (Auto Cycle Union) et où scooters et vélomoteurs ri-

valisent, toutes conditions égales avec les motocyclettes.

Les prix seront nombreux : il y en aura pour toutes les cylindrées de motocyclettes, pour le meilleur vélomoteur et scooter, pour la meilleure Vespa et Lambretta. Il y aura aussi des prix d'équipe et des prix de passager, et des certificats de mérite seront distribués à tout concurrent qui finira l'épreuve. Les participants étrangers seront éligibles pour les prix et, en addition, un trophée sera offert au meilleur participant non anglais.

Le règlement peut être obtenu à partir du 1<sup>er</sup> Août à l'adresse suivante : C.J. Ebbrell, 240 Newchurch Road, Rawtenstall, Rossendale, Lancashire, Angleterre. (Frais d'inscription : 300 fr. français ou 42 fr. belges). Engagements limités à 100 compétiteurs ; clôture le 7 septembre.

Départ de l'Enduro à Haslingden, 30 km au nord de Manchester, c'est-à-dire à une journée de voyage depuis Douvres ou Lydd.

Le Rossendale Enduro fournit une chance idéale aux motocyclistes du Continent de rivaliser amicalement avec leurs camarades anglais. Il peut être combiné avec des vacances en Angleterre. Le Lake District, les plages le long de la mer et le nord du Pays de Galles sont tout proches. Le Rossendale Motor Club sera ravi d'accueillir les compétiteurs étrangers à son événement unique et il leur offrira toute assistance.



# UN FACTEUR DE SECURITE :

**L**e motocycliste, ou n'importe quel autre usager d'un deux roues, est généralement parfaitement conscient des dangers qu'il encourt. Il connaît sa vulnérabilité en cas d'accrochage avec une automobile, les risques de dérapage sur terrain gras, boueux, sablonneux. Il connaît, après une certaine expérience, tous les pièges qui le guettent sur la route, et attache de ce fait une importance primordiale à sa propre sécurité.

## SES PROPRES POSSIBILITÉS

Cette sécurité, c'est en tout premier lieu la parfaite connaissance de ses possibilités.

Que l'on soit sous le charme des exploits d'un Duke, cela est compréhensible, mais que l'on veuille « jouer au Duke », ce n'est pas à la portée de tout un chacun.

Forcer son talent n'amène, généralement rien de bon... et il va de soi que nous ne pouvons tous avoir l'étoffe d'un champion.

En conséquence, le facteur essentiel de notre sécurité est de savoir jusqu'où nous pouvons aller, en gardant tout notre contrôle, nos reflexes, en restant la tête parfaitement froide, en restant dans les limites de nos propres possibilités... et de celles de notre machine.

Un facteur d'importance est certainement la question « vitesse », et celle-ci sera variable selon les individus. Il y a bien l'habitude de la vitesse, mais, dans ce domaine, il ne faut pas vouloir brûler les étapes.

## L'ÉQUIPEMENT

Mais notre sécurité dépend d'autres facteurs, plus matériels si vous voulez.

Il y a déjà la protection corporelle qu'un équipement approprié vous donnera.

Le cuir, ou tous les autres matériaux synthétiques qui cherchent à le remplacer (Galon, Cordoual, etc...) vous garantissent parfaitement en cas de chute. Les éraflures, les brûlures consécutives à une chute sont excessivement douloureuses, et si nous comprenons la pratique de la moto en short et chemisette, encore les vitesses de plus de 50, 60 kmh devraient être évitées dans une telle tenue.

★

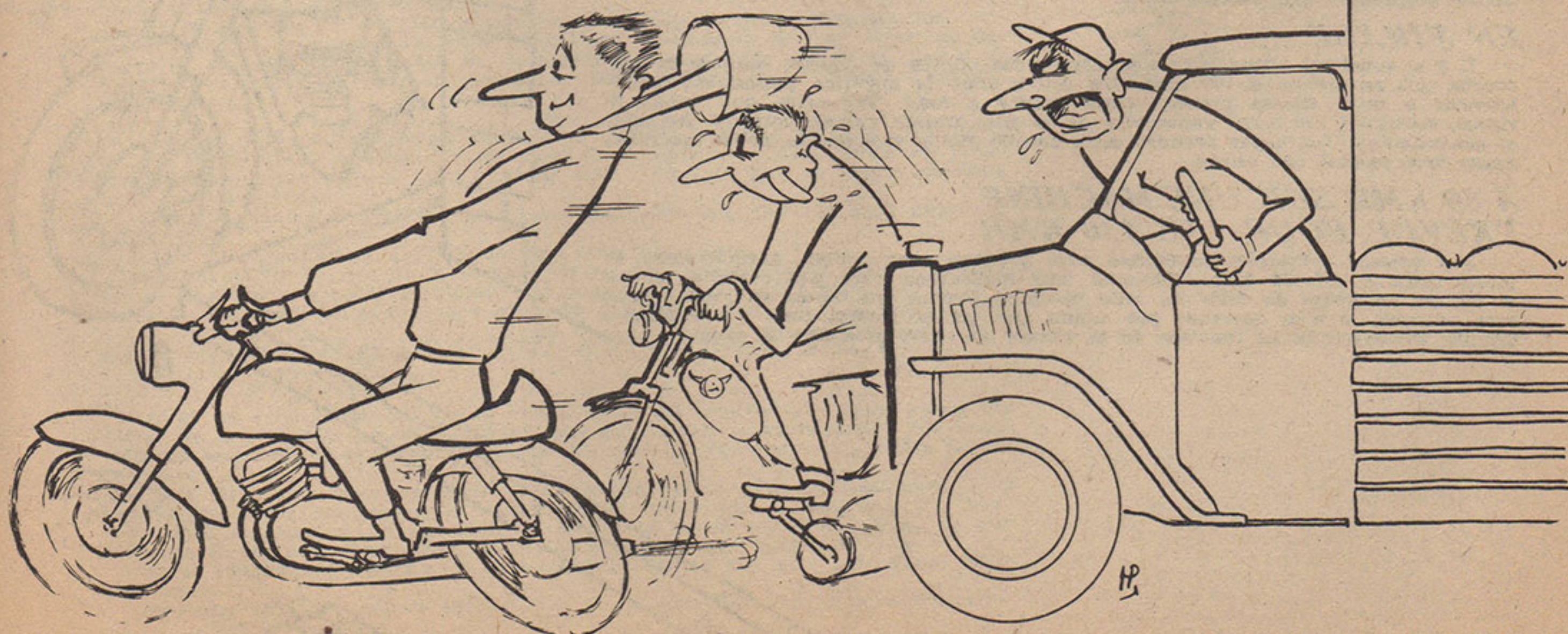
Et puis, il y a aussi et surtout le casque.

Bien que nous soyons contre le port du casque obligatoire, que nous reconnaissons que malgré les efforts des fabricants, il ne puisse jamais devenir très esthétique, le casque, si vous conduisez rapidement, journallement, est indispensable. Que vous percutiez contre quoi que ce soit, que vous soyez désarçonné, bien souvent votre tête prendra contact avec le sol. Or la boîte crânienne ne manifeste pas une grande capacité d'absorption, et vous n'avez qu'à écouter le récit de ceux qui doivent leur vie à leur casque, pour vous persuader du caractère indispensable de celui-ci.

★

Notre deuxième facteur de sécurité est donc l'équipement, un équipement qui comprendra aussi des gants spéciaux (le cuir de cheval est fort résistant), des bottes, ou chaussures résistantes, prenant de préférence les chevilles, etc...

LA  
GROSSE  
CYLINDRÉE



UN FACTEUR ESSENTIEL DE SÉCURITÉ : L'ACCÉLÉRATION



## L'ENTRETIEN DE LA MACHINE

Voyons maintenant notre monture.

Bien entendu, entretien mécanique rigoureux.

Notre véhicule ne peut s'accommoder d'à peu près, pas d'économies de bout de chandelle, de vidanges remises à plus tard, de pneus usés qui tiendront bien encore un moment (l'éclatement en moto est rarement bénin), de câbles à moitié coupés, etc...

Il faut que votre tenue de route soit sûre (bons pneus), bon alignement des roues, pas de jeu latéral aux moyeux, suspensions, etc...).

Il faut surtout que votre freinage soit efficace.

## PETITES ET GROSSES CYLINDRÉES

Mais il y a aussi le choix de la monture.

Nous croyons que notre objectivité vous permet de vous faire une idée assez exacte de ce qu'est telle ou telle moto, à travers nos essais.

Mais il y a un facteur de sécurité que nous avons assez peu développé et qui est cependant certain. Il s'agit de comparer la sécurité offerte comparativement entre une petite et une grosse cylindrée.

★  
Prenez au hasard dix possesseurs de 50 ou 125 cmc et posez-leur la question : « Croyez-vous qu'une 500 cmc soit plus dangereuse que votre monture ? ».

L'affirmation, à une telle question, viendra dans une proportion que nous ne voulons fixer, mais qui témoigne de l'ignorance et surtout des préjugés, même de la part de pratiquants, à l'égard de la grosse moto.

## DU 50 CMC... A LA 650

Il n'est pas question de débiter sa carrière motocycliste en s'achetant une puissante twin. Personne n'ira faire ses premières armes au volant d'une voiture grand sport ! Il me revient à l'esprit cette lettre d'un lecteur, possesseur d'un Velosolex, et qui l'ayant abandonné pour une BSA 650, nous écrivait pour nous demander comment prendre ses virages, sans se retrouver à l'extérieur !

On ne peut évidemment passer de la conduite d'un moteur de moins d'un cheval, à celui de plus de 30 chevaux, du jour au lendemain.

Mais cela ne sous-entend pas, bien au contraire, que la grosse cylindrée soit plus dangereuse, car plus difficile à maîtriser.

Il faut agir avec méthode, piloter des machines de plus en plus puissantes, qui, parallèlement, seront de plus en plus lourdes.

Et une fois que vous aurez en main votre 500 cmc ou plus, vous pourrez, rétrospectivement vous apercevoir, qu'avec votre « petit cube », vous preniez nettement plus de risques.

## EN CIRCULATION SUBURBAINE OU ROUTIÈRE

Chaque soir, en rentrant à notre domicile de banlieue, nous avons l'exemple classique suivant :

Le possesseur de grosse machine, en général bien équipé, ayant une machine au point, part d'un feu rouge par exemple, avec à ses côtés vélomoteurs ou cyclomoteurs, qui, bien souvent, ne se sont vu donner des soins que dans leurs premières semaines d'acquisition.

Un carrefour, un rond-point, se présente. Notre motocycliste coupe, rétrograde, réduit sa vitesse en fonction du champ libre que la topographie des lieux lui laissera pour freiner. Et pendant qu'il aborde tranquillement, bien souvent avec excès de prudence, le point dangereux, il se fait rattraper, puis dépasser, par la petite cylindrée, que le propriétaire mène toujours pleins gaz, ou presque.

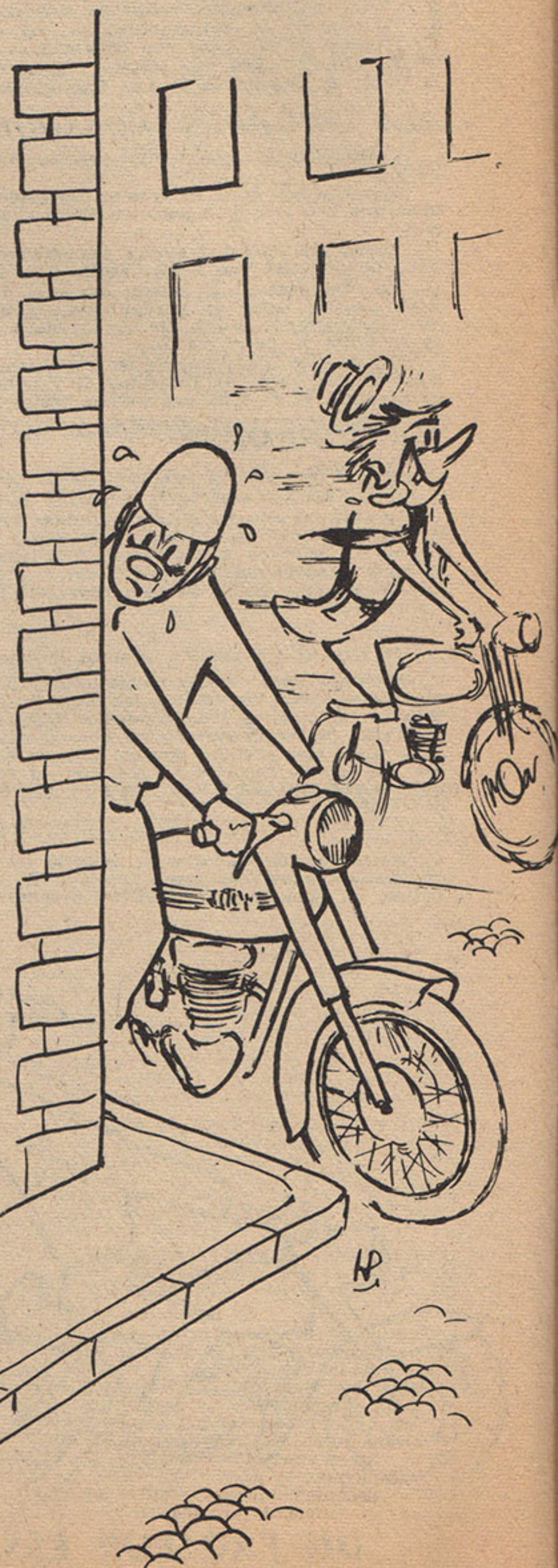
★  
Sur route, ce sera bien souvent la même chose. Pour arriver à une certaine moyenne, pour ne pas avoir à souffrir de reprises par trop molles, le possesseur de petite cylindrée conduit le plus souvent au maximum des possibilités du moteur. Il aborde de ce fait bien plus de passages délicats à des vitesses élevées, et en outre se trouve en période de « traction », alors qu'une grosse cylindrée, aux mêmes endroits, sera en pleine décélération, le pilote agissant déjà sur les freins (tout au moins le frein-moteur) et ayant encore moins de chance de se laisser surprendre par l'imprévisible.

## EN VIRAGE

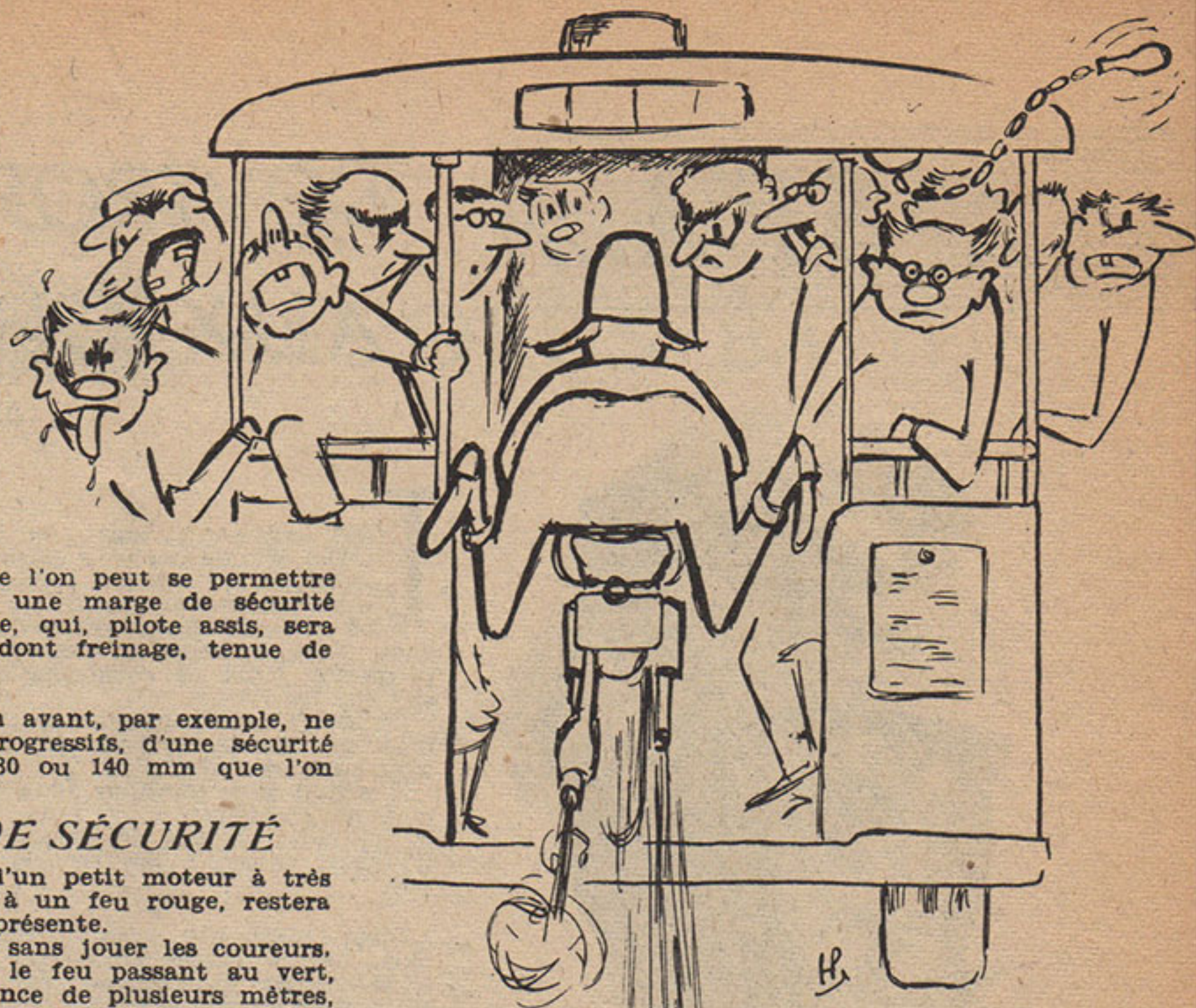
Il y a aussi un autre fait, bien connu des pilotes de course. Supposons une courbe qui se prenne à 100 kmh. Un pilote dont la machine plafonnera sensiblement à cette vitesse prendra cette courbe à fond. Tel autre qui, avant le virage, roulera à 120 kmh, s'apercevra de sa trop grande vitesse, coupera, freinera, et généralement finira par prendre cette courbe moins vite que la petite machine, ayant trop ralenti son allure.

## A 80 KMH SUR UNE MACHINE PRÉVUE POUR LES 130 KMH

Nos grosses cylindrées modernes sont prévues pour rouler, normalement et pilote assis, à 120-130 kmh. Même si leur réalisation n'est pas parfaite, même si tel ou tel point de telle ou telle machine (freins, ou tenue de route) peut être critiqué, il n'en demeure pas moins que, généralement, tout a été étudié, calculé, dimensionné en fonction de la vitesse que peut atteindre la moto.







Aussi, est-il besoin de le dire, aux 70 ou 80 kmh que l'on peut se permettre en ville ou dans la banlieue, la grosse cylindrée offre une marge de sécurité bien supérieure à celle que laissera telle petite cylindrée, qui, pilote assis, sera alors au maximum, ou presque, de ses possibilités, et dont freinage, tenue de route, n'ont pas été conçus pour de telles vitesses.

★  
L'on ne conçoit plus une twin moderne dont le frein avant, par exemple, ne fasse pas ses 200 mm de diamètre : freins puissants, progressifs, d'une sécurité bien supérieure à celle que donneront les freins de 130 ou 140 mm que l'on trouvera sur une petite machine.

### PUISSANCE ET REPRISES, GAGES DE SÉCURITÉ

A moins d'une conduite « grand sport », à moins d'un petit moteur à très haut rendement, le « petit cube », lors d'un démarrage à un feu rouge, restera dans le flot des voitures, avec tous les aléas que cela représente.

Par contre, avec n'importe quelle grosse cylindrée, et sans jouer les coureurs, juste en ouvrant les gaz ce qu'il faut, vous voilà, dès le feu passant au vert, complètement dégagé du flot des voitures, avec une avance de plusieurs mètres, sur une chaussée libre, ou relativement libre. Vous n'avez plus à faire un slalom (combien dangereux) entre les automobiles.

★  
Ceci est déjà un facteur de sécurité d'importance, ayant d'ailleurs ses répercussions sur l'état du pilote lui-même, qui conduit avec une moindre fatigue, une moindre tension nerveuse.

Mais les possibilités de « reprise », d'accélération d'une machine sont également un facteur de sécurité dans un aspect très important de la circulation : lors des dépassements.

Avec la densité actuelle de la circulation, avec la vitesse toujours accrue des véhicules modernes, le problème du dépassement devient de plus en plus épineux : il faut avoir, pour doubler des véhicules plus rapides qu'avant, une plus grande distance libre devant soi, il faut « déboîter » plus longtemps sur la gauche, tout ceci étant des conditions de circulation anormales, plus ou moins risquées, surtout si votre machine ne va guère plus vite que le véhicule que vous voulez doubler. Mais si vous disposez d'une machine nettement plus rapide, d'une machine répondant immédiatement à la moindre sollicitation de la poignée des gaz, d'une machine qui, en l'espace d'un court moment, atteindra la vitesse voulue pour effectuer facilement le dépassement, alors tous les risques sont notablement réduits, proportionnellement à la vitesse de votre machine, à ses facultés d'accélération.

### ON EST PLUS PRUDENT AVEC UNE GROSSE CYLINDRÉE

Loin de nous l'idée de faire des possesseurs de petites cylindrées des pilotes dangereux. Ils sont également conscients des dangers que présente la route, mais *COMPARATIVEMENT*, vous pourrez remarquer qu'un possesseur de grosse machine est encore plus prudent. Il sait qu'il peut impunément réduire sa vitesse à 20 ou 30 kmh... Cent mètres plus loin, son aiguille peut être de nouveau à 100 kmh. Cette réserve de puissance ne lui rendra pas pénible le fait d'avoir à ralentir, puis re-acceler souvent.

De la pratique de la grosse cylindrée, il découle incontestablement une conduite beaucoup plus prudente, plus sûre. Dans tel endroit où l'on risque de dérapier, on sait bien que le poids de la machine ne permettra pas de se tirer d'affaire, en donnant un coup de botte par terre, comme on le faisait avec son vélomoteur !

★  
Nous ne voulons pas charger de tous les méfaits la petite cylindrée, qui est à la base même de la motorisation du pays, et à laquelle on doit toutes les vocations motocyclistes ; mais nous voulons faire admettre que la grosse machine n'est pas dangereuse.

Que ses grandes possibilités de vitesse, d'accélération, incitent tout autant à la prudence.

Avec elle on apprend à jouer des gaz avec modération.

En outre, sur le plan de la sécurité, tenue de route, freinage, etc., le modèle est généralement largement calculé. Qui plus est, on utilisera rarement la machine à son maximum, si bien que la marge de sécurité sera d'autant plus accrue.

### LES POSSIBILITÉS D'UNE GROSSE CYLINDRÉE SONT AUTRES

Alors ne vous faites pas de la grosse moto un épouvantail. Vous n'êtes pas obligé de la conduire tambour battant. Elle se caractérise au contraire par beaucoup de souplesse, et si le cœur vous en dit, vous la mènerez à une allure de vélomoteur.

Mais bien vite, avec elle, vous vous sentirez encore plus en confiance. Vous comprendrez que ses capacités d'accélération pourront, le cas échéant, vous tirer d'un mauvais pas. Vous goûterez la sûreté de sa tenue de route, de son freinage, en un mot l'impression de stabilité qu'elle vous communiquera.

Et si vous êtes convaincu, il ne reste plus maintenant qu'à convaincre votre compagne.

Espérons que vous saurez présenter la chose sous son jour le plus favorable et au moment propice.

André CAM



# A SPA...

## DE TROP NOMBREUX ABSENTS DONNENT UNE TOURNURE INATTENDUE AUX CHAMPIONNATS DU MONDE \* TOUS LES RECORDS BATTUS

(DE NOS ENVOYES SPECIAUX)



**T**OUT comme à Assen, on peut dire qu'en grande partie le Grand Prix de Belgique Motocycliste s'est joué pendant les entraînements.

Dans chaque équipe officielle — sauf chez Jawa et Mondial peut-être — la perplexité, sinon la consternation, se lisait sur les visages.

Le sort s'acharnait sur ces Championnats du Monde et tous les calculs se trouvaient déjoués.

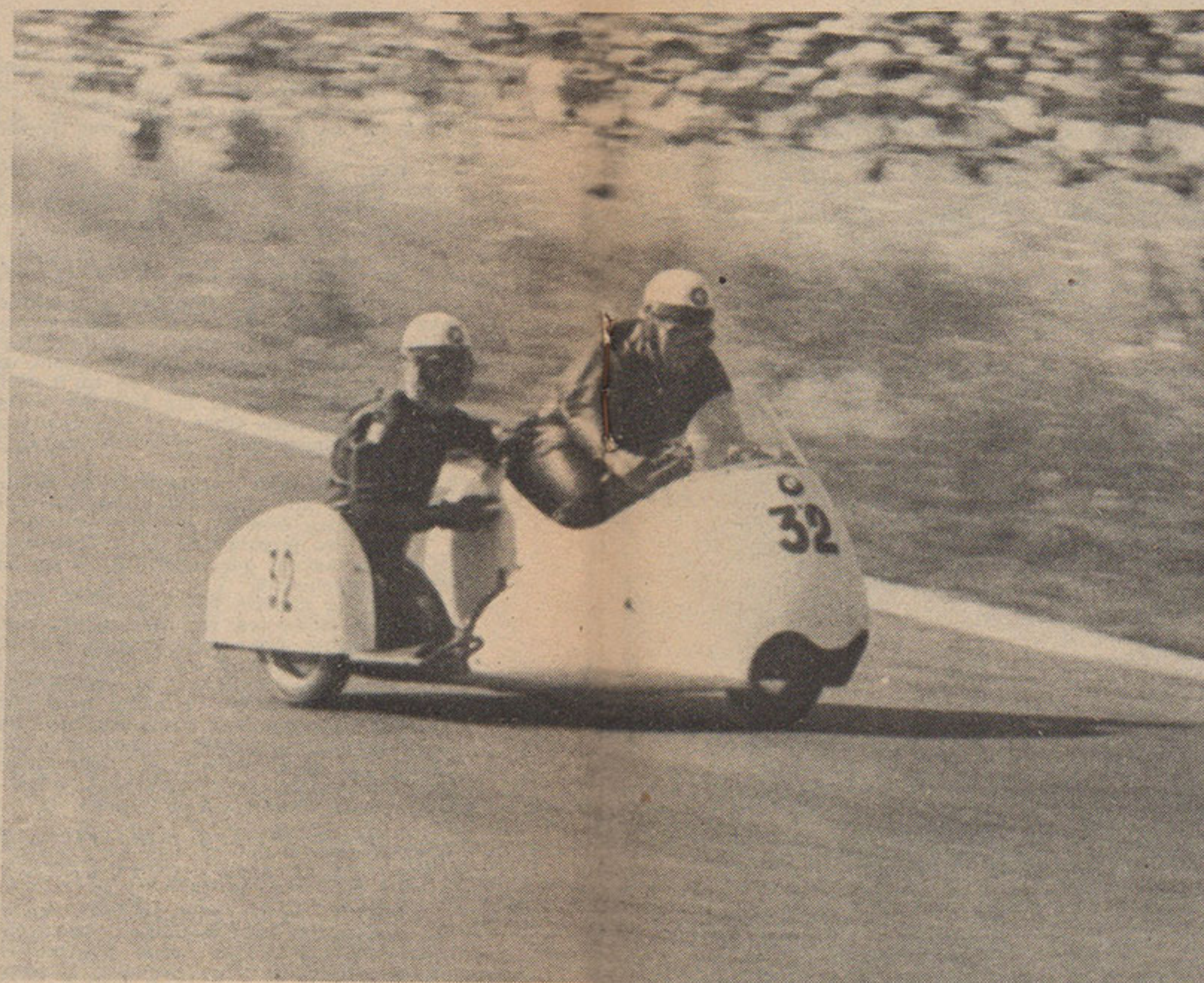
Il n'était plus question de « figoler » mais de « replâtrer », car faute de pilotes le spectacle risquait de tourner court et il fallait reformer des équipes au plus vite.

★  
Chez Guzzi, par exemple, on téléphonait, dès le mardi précédant l'épreuve, à Montanari et Colnago. En effet, ce team ne comptait plus que Campbell (un digne successeur de Duke) puisque Dale et Lomas, accidentés à Assen, étaient dans l'impossibilité totale de participer à l'épreuve. Dale souffrant de fractures aux deux chevilles et Lomas de fractures multiples à la boîte crânienne.

En outre, on s'attachait les talents du privé australien Keith Bryen.

★  
Chez Gilera, la rentrée tant attendue de Duke n'était pas encore pour cette fois-ci. Le prestigieux pilote n'avait pas reçu l'autorisation de la Faculté et devait remettre cette rentrée à Hedemora, le Grand Prix de Suède. Mais plus terrible peut-être pour l'équipe, était le forfait de Mac Intyre, actuellement un des trois hommes en tête du Championnat du Monde en 500. De sa chute à Assen, Bob Mac Intyre gardait encore les traces d'une forte commotion cérébrale lui interdisant de remonter en selle.

Aussi, à côté de Liberati, nous trouvions Milani et Bob Brown qui, au dernier TT, classait une Gilera officielle troisième dans le Junior.



Mais les ennuis pour Gilera étaient loin d'être terminés, comme nous le verrons ultérieurement, et en outre, la firme décidait de ne pas s'aligner en 125 cmc. !...

★  
Enfin, MV était l'équipe la plus touchée. Aux entraînements, Colombo devait trouver la mort en chutant aux Carrières, à peu près au même endroit où, l'an passé, il avait quitté la piste.

Devant la perte de leur camarade, les pilotes italiens de la MV décidaient de s'abstenir en signe de deuil. Nous ne verrions donc pas ni Masetti, ni Libanori. Quant à Ubbiali, il n'était pas même présent, se reposant en Italie après son accident à Assen.

Enfin, Sheperd, toujours mal remis de sa chute au TT, ne pouvait pas encore reprendre un guidon à l'occasion de ce Grand Prix. Et, finalement, MV était défendue en 125 par le seul Taveri ; en 250, par Taveri et une nouvelle recrue : Hartle ; enfin, en 350 et 500, exclusivement par John Surtees.

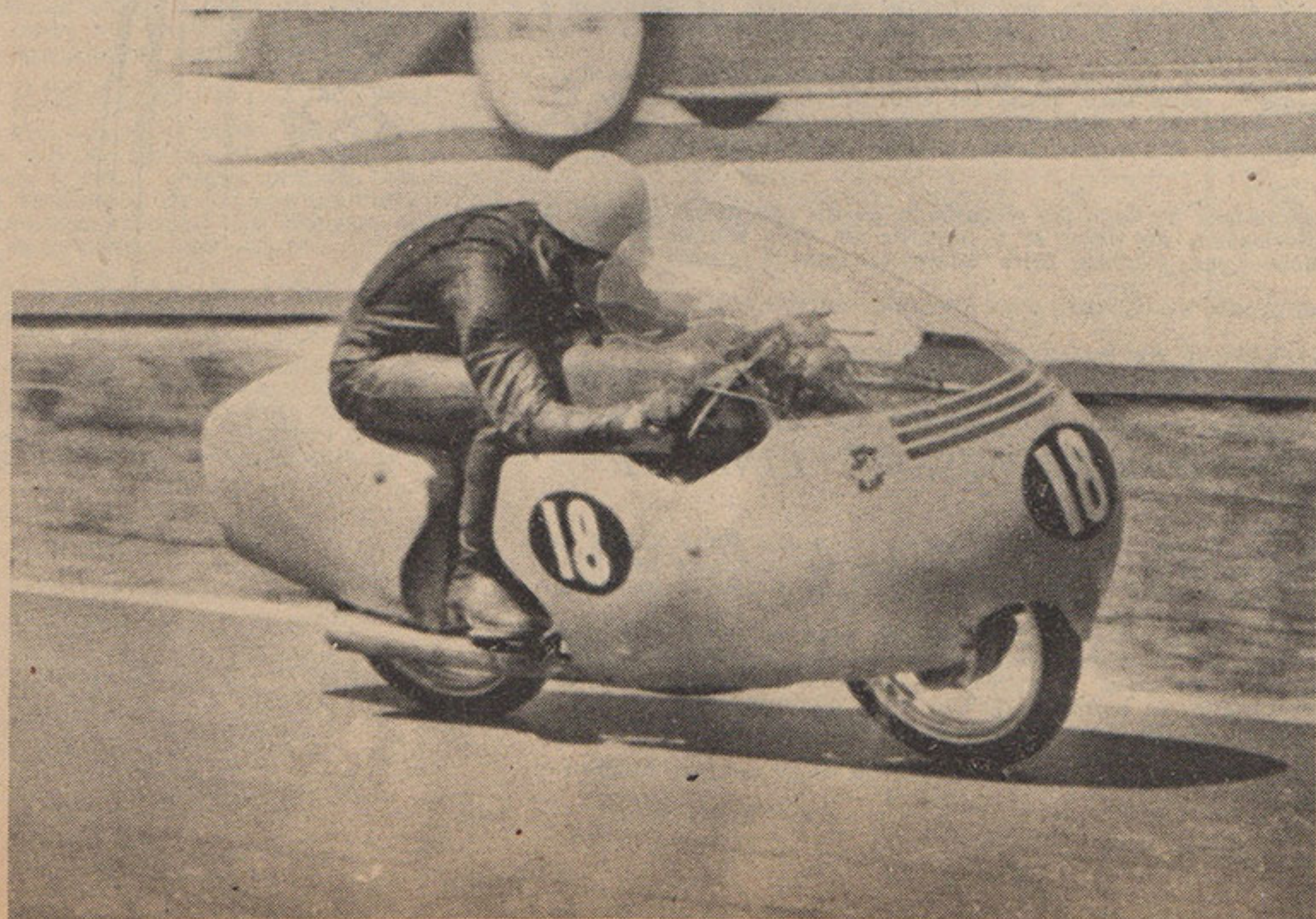
★  
Nous n'avions donc pas un Grand Prix de Belgique digne des précédents, et cela est fort dommage, car les organisateurs s'étaient dépensés sans compter cette année encore, avaient amélioré le circuit, construit une nouvelle tour de contrôle, modernisé le parc derrière les stands de ravitaillement, etc... en un mot avaient créé le circuit propre à recevoir les quelques 50 machines d'usine qu'ils attendaient.

★  
Et, en plus de tout cela, la chaleur torride que nous connaissions à la même date à Paris. Avec les vitesses atteintes sur le circuit, cela posait un problème : les pneus tiendraient-ils ? Quelques jours avant l'épreuve, le grand directeur d'une firme anglaise faisait venir d'urgence — par hélicoptère — des pneus pour cir-

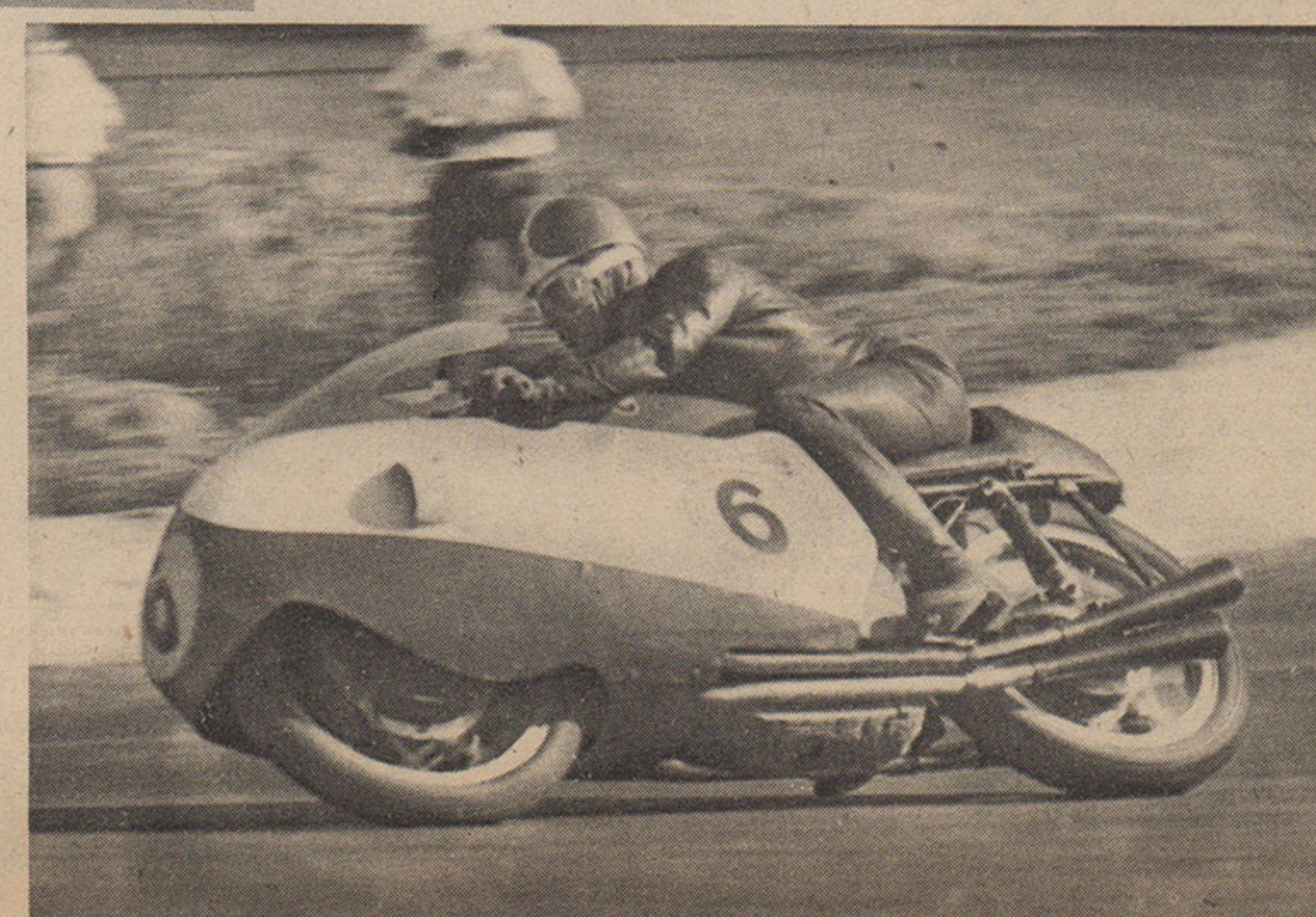


Tout comme Campbell en grosse cylindrée, un pilote s'est montré souverain en 125 et 250 cmc. : Tarquinio Provini, le « petit Duke ».

Malgré l'absence des Duke, Lomas, Mac Intyre, Dale, etc... le doute n'est pas permis : Keith Campbell s'est bel et bien hissé à leur niveau et son record du tour en 500 cmc. en est la preuve.



Réunis dans cette page, les 6 vainqueurs de Spa. - A gauche : Campbell (350) et Hartle (250). - Ci-dessus : Schneider-Strauss, et, à droite, Provini (125) et Liberati, à qui, sportivement, revient l'épreuve des 500 cmc.





cuits « tropicaux ». De leur côté, les organisateurs s'interrogeaient sur la tenue du revêtement. Le Termac du circuit de Spa résisterait-il aux ardeurs du soleil ? Heureusement, le jour de l'épreuve, le thermomètre baissait de quelques 8° par rapport à la veille et la chaleur ne devait réellement se faire sentir que durant l'épreuve des 500 cmc.

### 8 PARTANTS EN 125 CMC.

Jamais nous n'avions vu aussi maigre plateau à Spa. Avec le forfait des deux Gilera de Ferri et Galliani, l'abstention des Italiens de chez MV, de Wunsche, Luttenberger, Tinker L. et Touzalin, 8 pilotes seulement sur la ligne.

Malgré un départ en flèche de Miller, officiel Mondial, Provini prenait bientôt le commandement et devait très largement dominer l'épreuve, puisqu'il allait terminer avec 50" d'avance sur son suivant, après avoir établi un nouveau record du tour à 166,590 kmh., l'ancien record étant à 162,298 kmh.

Derrière ce magnifique pilote, pratiquement rien à faire. Il nous a démontré, une fois de plus, que les petites cylindrées ne sont ce qu'elles sont que grâce aux pilotes italiens et pour pouvoir donner la réplique à un Provini, nous ne voyons guère qu'Ubbiali ou Ferri.

Cette course fut parfaitement monotone car Provini en tête, Taveri prenait la seconde place, Miller disparaissait bien vite sur ennuis d'allumage, et Sandford venait à la 3<sup>e</sup> place, tous ces pilotes à plusieurs centaines de mètres les uns des autres. En 4<sup>e</sup> position, la petite CZ de Bartos, tout aussi dominée par les machines officielles italiennes qu'elle dominait les machines privées qui la suivaient.

**Classe 125 cmc.** — 1. Provini (Mondial), 41'08", moy. 164 kmh. 525 (nouveau record — ancien record : Ubbiali, MV, 1956, 42'09"1, moy. 160 kmh. 790) ; 2. Taveri (MV), 41'58" ; 3. Sandford (Mondial), 42'34" ; 4. Bartos (CZ), à 1 tour ; 5. Webster (MV), à 1 tour ; 6. Maddrick (MV), à 1 tour ; 7. Tinker Neil (MV) à 2 tours.

Tour le plus rapide : Provini, moy. : 166 kmh. 590 (nouveau record — ancien record : Ferri (Gilera), 1956, moy. : 162 kmh. 298).

**Classement du Championnat du Monde :**  
1. Provini, 30 pts ; 2. Taveri, 16 pts ; 3. Ubbiali, 14 pts ; 4. Colombo (+) 11 pts ; 5. Sandford, 9 pts ; 6. Miller, 4 pts ; 7. Fuegner et Bartos, 3 pts ; 9. Libanori et Webster, 2 pts ; 11. Degner et Maddrick, 1 pt.

Par marques, Mondial est en tête avec 30 pts, précédant de peu MV (26 pts). Derrière, à égalité, MZ et CZ (3 pts)

### UNE EQUIPE GUZZI TRES FORTE

Deuxième épreuve de la journée : les 350 cmc.

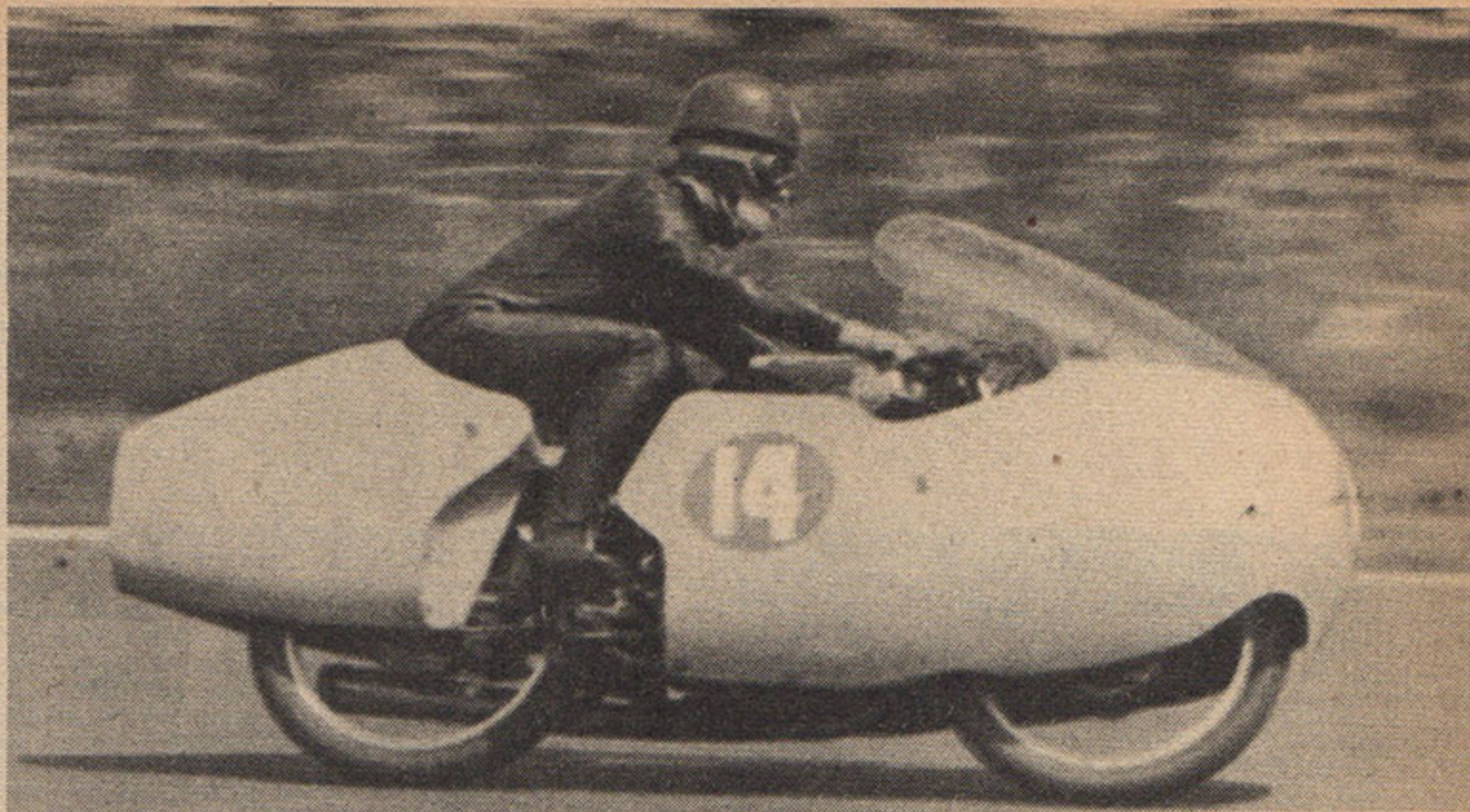
Avec 25 partants sur la ligne de départ, nous retrouvons une ambiance plus digne de Spa.

Tous les yeux sont tournés vers Keith Campbell, le plus rapide aux entraînements et qui, avec sa monocylindre Guzzi, fait oublier le début de saison fracassant des « 4 pattes » Gilera.

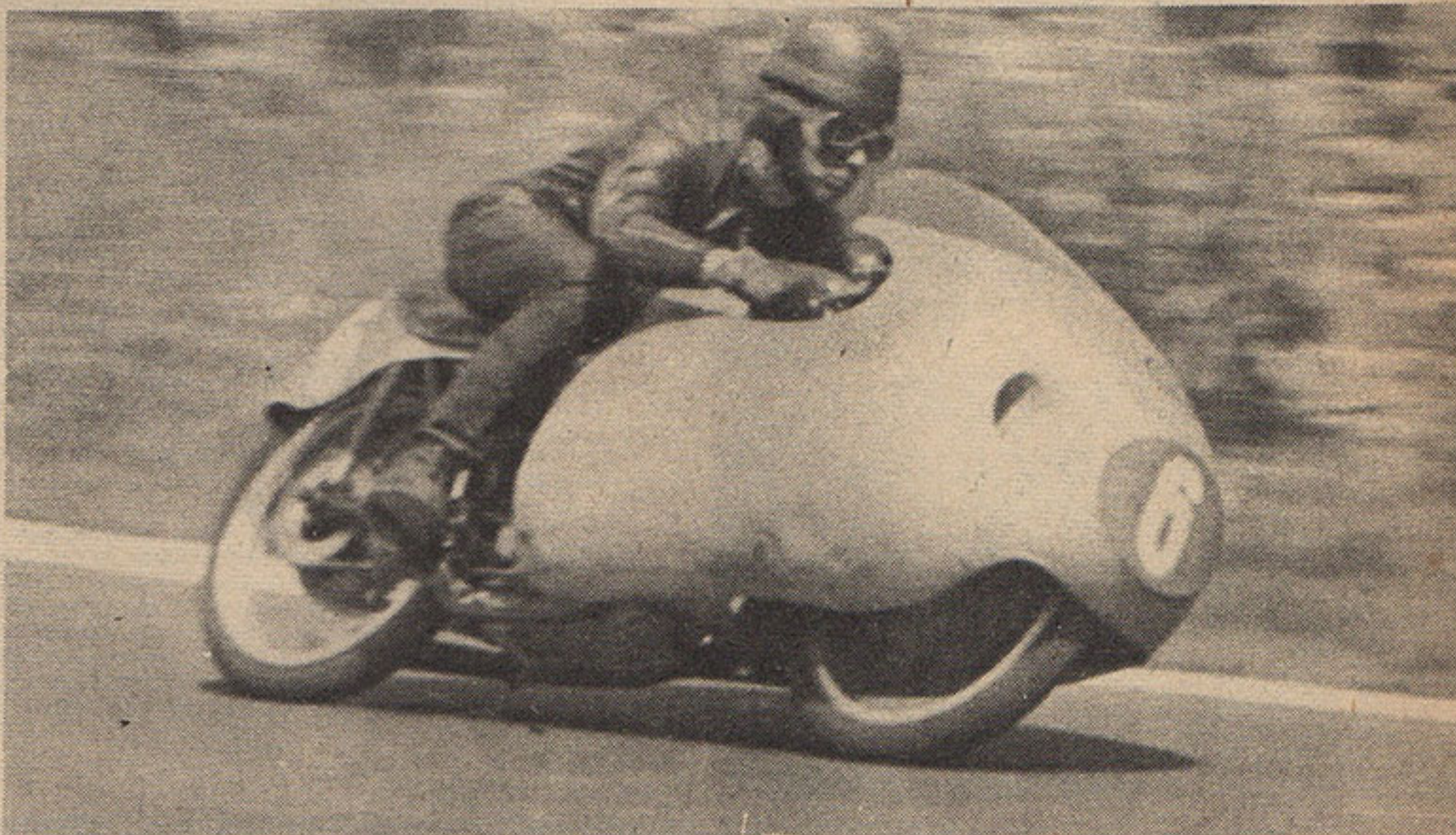
Et dès le départ, deux Guzzi en tête : celle de Campbell, qui ne quittera jamais cette place, et celle de Bryen qui tout au long de l'épreuve luttera avec la Gilera de Liberati.

Dès les premiers tours, on est sidéré par l'aisance de Campbell, la révélation de Spa 1957. Il est absolument « intouchable » et bien que Bryen et Liberati luttent tout au long des tours, il accroît son avance, prenant 2 à 3" régulièrement dans les premiers tours.

Mais déjà, des abandons sont signalés. C'est tout d'abord Hartle (Norton) au deuxième tour, puis Surtees au cinquième tour, un Surtees qui, cependant, de sa quatrième place semblait attendre le moment favorable, sans avoir jusque là trop exigé de sa MV. Puis Milani s'arrête pour changer de bougie, repart, mais avec un sérieux retard.

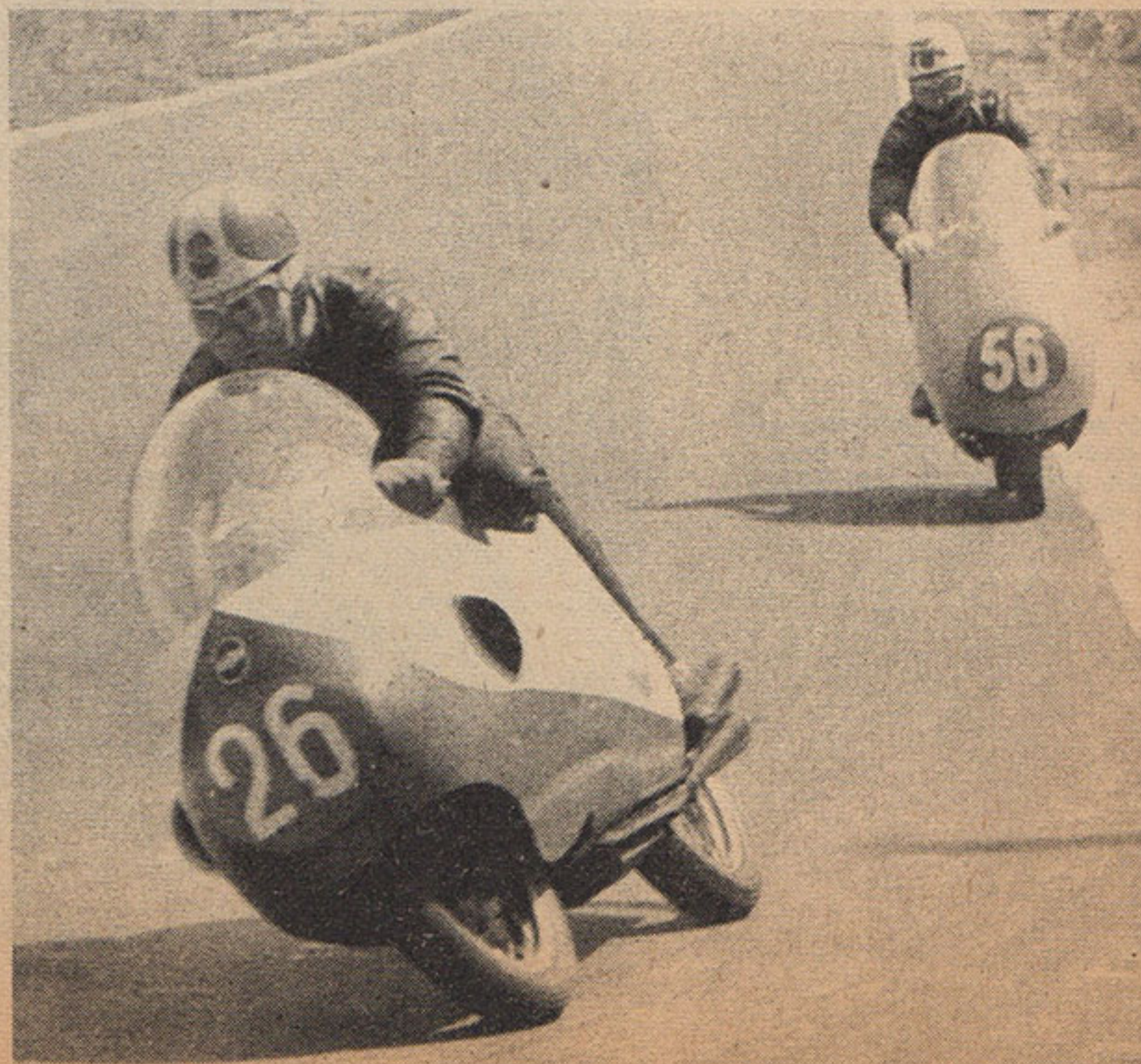


*Taveri, 2<sup>e</sup> en 125 cmc., ne put rééditer cet exploit en 250, puisqu'il dût abandonner.*

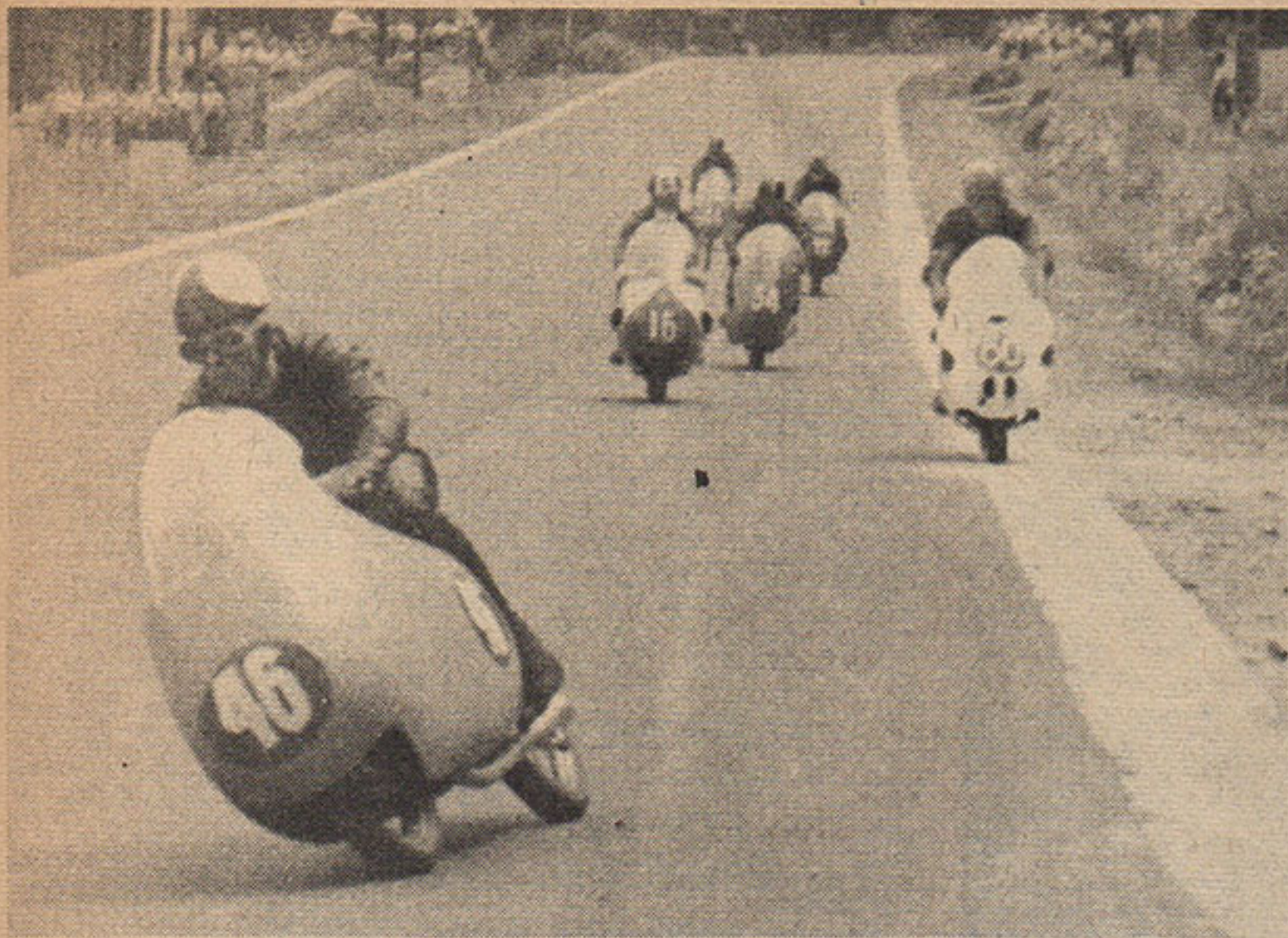


*Ci-dessus, Bartos, un beau pilote, dont la CZ n'a malheureusement pas encore atteint le niveau des machines italiennes.*

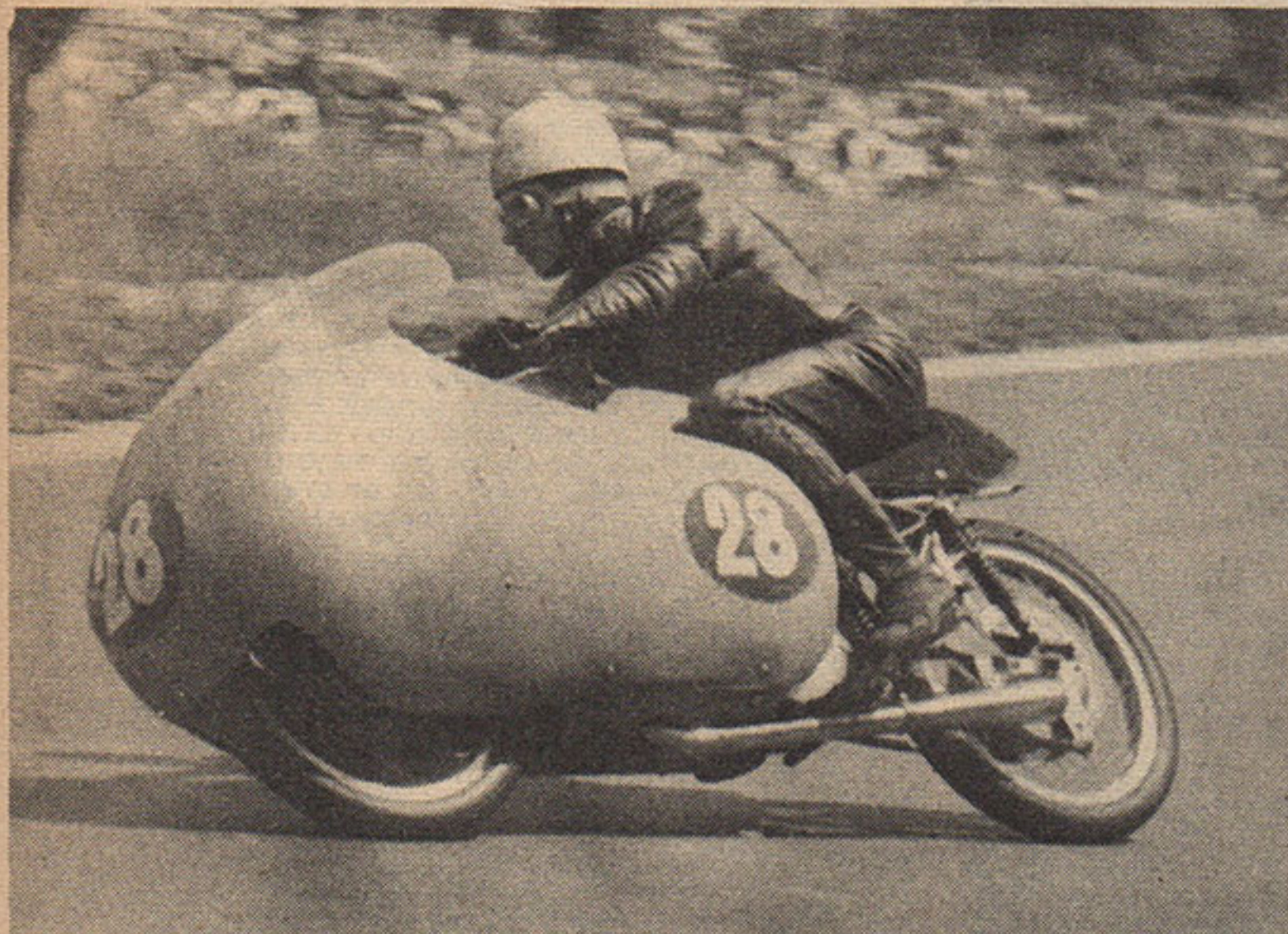
*Ci-contre : un épisode de la lutte qui opposa Liberati (26) à Bryen (56) durant l'épreuve des 350 cmc.*







*Colnago emmène un important peloton composé de Brett (60), Milani (16), Anderson (34) et Stastny, dans le fond.*



*Keith Campbell, vainqueur en 350, fit une formidable démonstration au guidon de la mono Guzzi.*

Surtees disparu, pour la quatrième place luttent maintenant Brown (Gilera) et Montanari, le « Guzziste » vétérinaire qui, fournissant un magnifique effort, se détache et placera finalement à l'arrivée la troisième Guzzi dans les quatre premières places. La résurrection du monocylindre, grâce à Guzzi, est vraiment chose incroyable !

Parmi les pilotes qu'il y a encore lieu de remarquer, Anderson, sur une « méchante » AJS, et un trio formé de Mac Cutcheon, sur une AJS, Brett, sur Norton d'usine, et Stastny qui, avec sa twin Jawa, se paye le luxe de tourner en si haute compagnie. Malheureusement, cette Jawa officielle, dont la tenue dans cette première année de Championnats du Monde est fort honorable, ne devait pas terminer l'épreuve.

Mais revenons en tête : pas de changement, si ce n'est que Liberati, dans son effort pour se libérer de Bryen — vraiment remarquable pour sa première course comme officiel Guzzi — signe le record du tour, au dernier passage, portant celui-ci à 186.754 kmh. Quant à Campbell, il améliore la moyenne générale de 8 kmh. environ !.

**Classe 350 cmc.** — 1. Campbell (Guzzi), 50'34"5, moy. 184 kmh. 003 (nouveau record, ancien record : Surtees, (MV), 1956, 52'48"6, moy. 176 kmh. 466) ; 2. Liberati

(Gilera), 50'46"8 ; 3. Bryen (Guzzi), 50'47"6 ; 4. Montanari (Guzzi), 52'12"9 ; 5. Brown (Gilera) 52'31"1 ; 6. Colnago (Guzzi), 53'19"5 ; 7. Anderson (AJS) ; 8. Brett (Norton) ; 9. Mac Cutcheon (AJS) ; 10. Milani (Gilera).

Tour le plus rapide : Liberati (Gilera), 4'31"8, moy. 186 kmh. 754 (nouveau record. Ancien record : Lomas (Guzzi), 1956, 4'41"5, moy. : 180 kmh. 575).

**Classement du Championnat du Monde :**  
1. Campbell, 22 pts ; 2. Liberati, 18 pts ; 3. Mac Intyre, 14 pts ; 4. Hartle, 7 pts ; 5. Brown et Bryen, 6 pts ; 7. Hallmeier, 4 pts ; 8. Masetti, Surtees, Brett et Montanari, 3 pts ; 12. Mandolini et Hinton E., 2 pts ; 14. Thompson, Murphy et Colnago, 1 pt.

Par marques : Gilera (28 pts) précède de peu Guzzi (24 pts). Puis on trouve Norton (11 pts), MV (6 pts), NSU (4 pts) et AJS (2 pts).

## PAS DE DOUBLÉ POUR PROVINI

Tout comme en 125 cmc., Provini devait dominer l'épreuve des 250 cmc. d'une manière telle que Pierre Monneret, rencontré sur le circuit, le baptisait « le petit Duke ».

Il est vrai qu'à voir virer le pilote italien à la Source, à le voir basculer en une fraction de seconde sa Mondial, on revoit Duke sur sa Gilera.

Et Provini avait course gagnée : 70" d'avance sur Hartle (MV twin), lorsque le fil de masse de sa batterie trouva bon de se rompre !.. Ce petit incident ridicule venait mettre fin à un bel effort, à une démonstration de pilotage que tout le public de Spa apprécia.

Provini disparu, Hartle, la nouvelle recrue MV, n'avait plus qu'à cueillir cette victoire, démontrant par la même occasion au Comte Agusta que sa sélection n'avait pas été si mauvaise que ça.

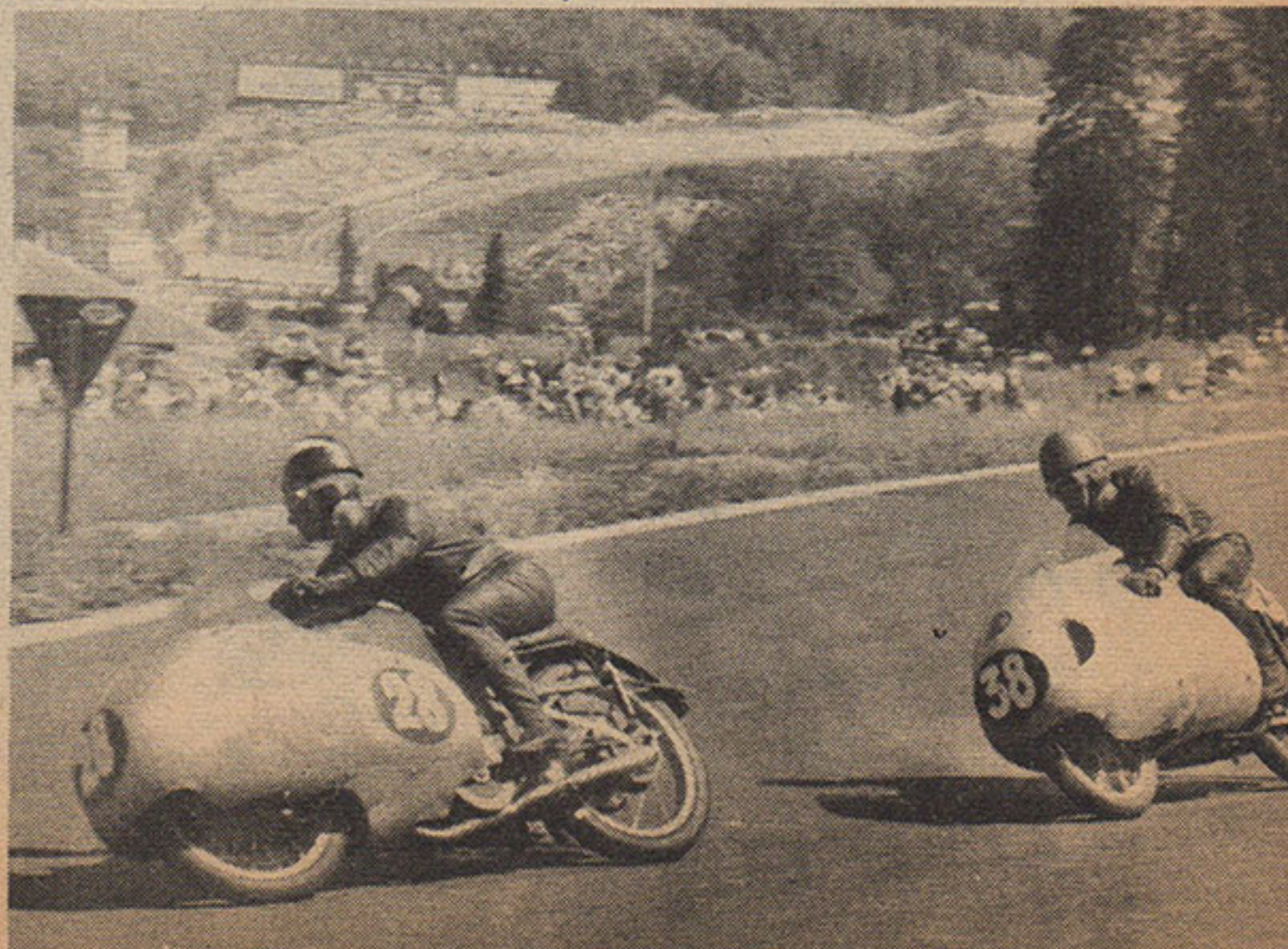
Hartle place sa twin devant la Mondial de Miller, celui-ci précédant d'assez loin Sandford, qui dès le premier tour dut s'arrêter, son embrayage patinant. Mais en un tour, de la dixième place, Sandford remontait en quatrième position. C'est dire tout l'écart qui séparait pilotes et machines officielles du lot des privés.

Et de ces privés, ce fut Wheeler le plus adroit, plaçant sa Guzzi en quatrième position, devant la CZ officielle de Bartos. Par leur coude-à-coude, ces deux hommes donnèrent quelque intérêt à cette épreuve où, si l'on n'était pas technicien, il était difficile de se passionner de bout en bout.

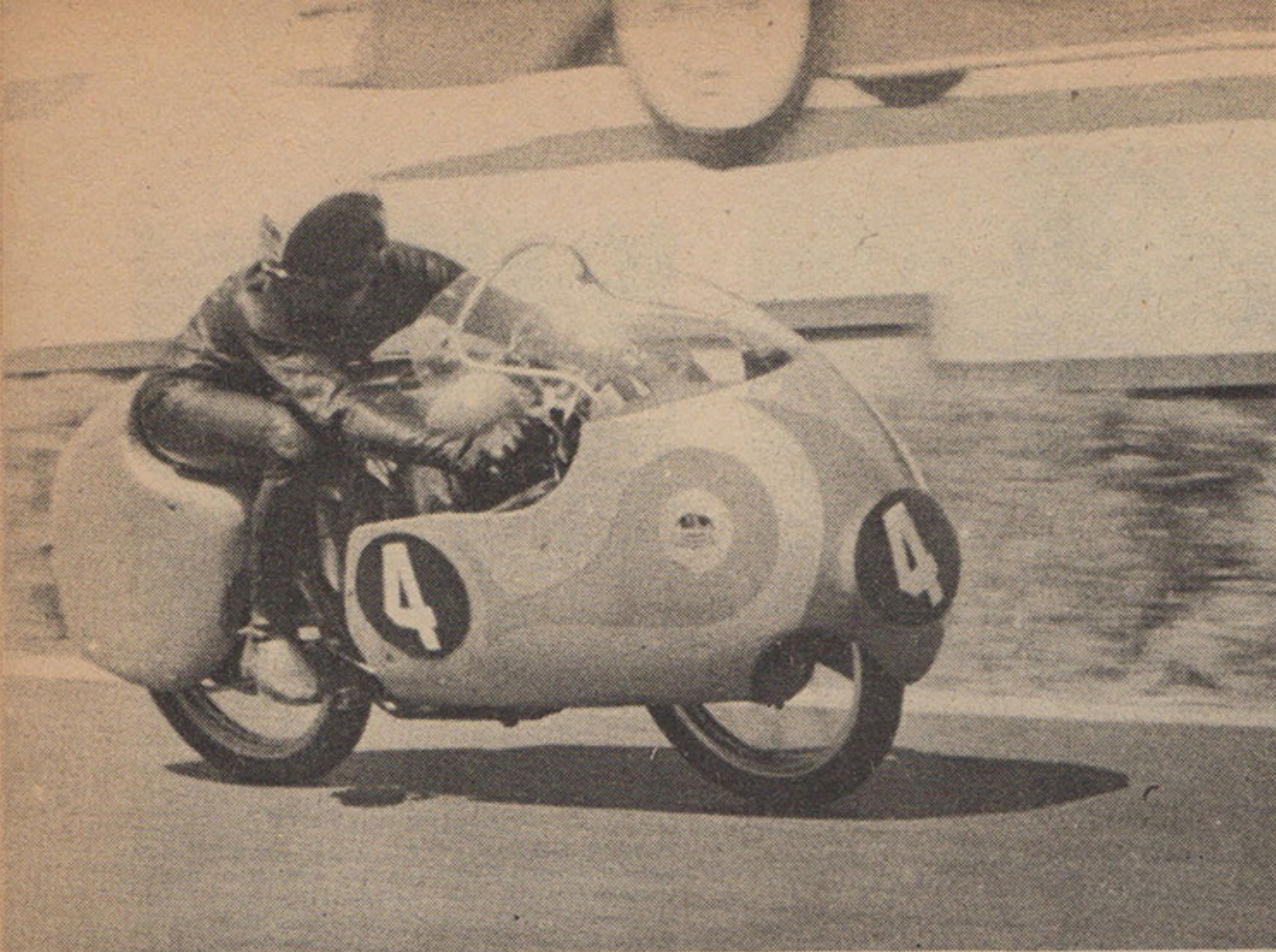
Trop d'écart entre les mécaniques en présence, trop d'écart dans la classe des pilotes, ce furent là deux maux dont ce Grand Prix de Belgique 1957 eut à souffrir dans la majorité des épreuves qu'il comptait cette année.

**Classe 250 cmc.** — 1. Hartle (MV), 44'23"5, moy. 171 kmh. 518 (nouveau record. Ancien record, Ubbiali (MV), 1956, 45'11"9, moy. 168 kmh. 696) ; 2. Miller (Mondial), 44'30"6 ; 3. Sandford (Mondial), 44'47"9 ;

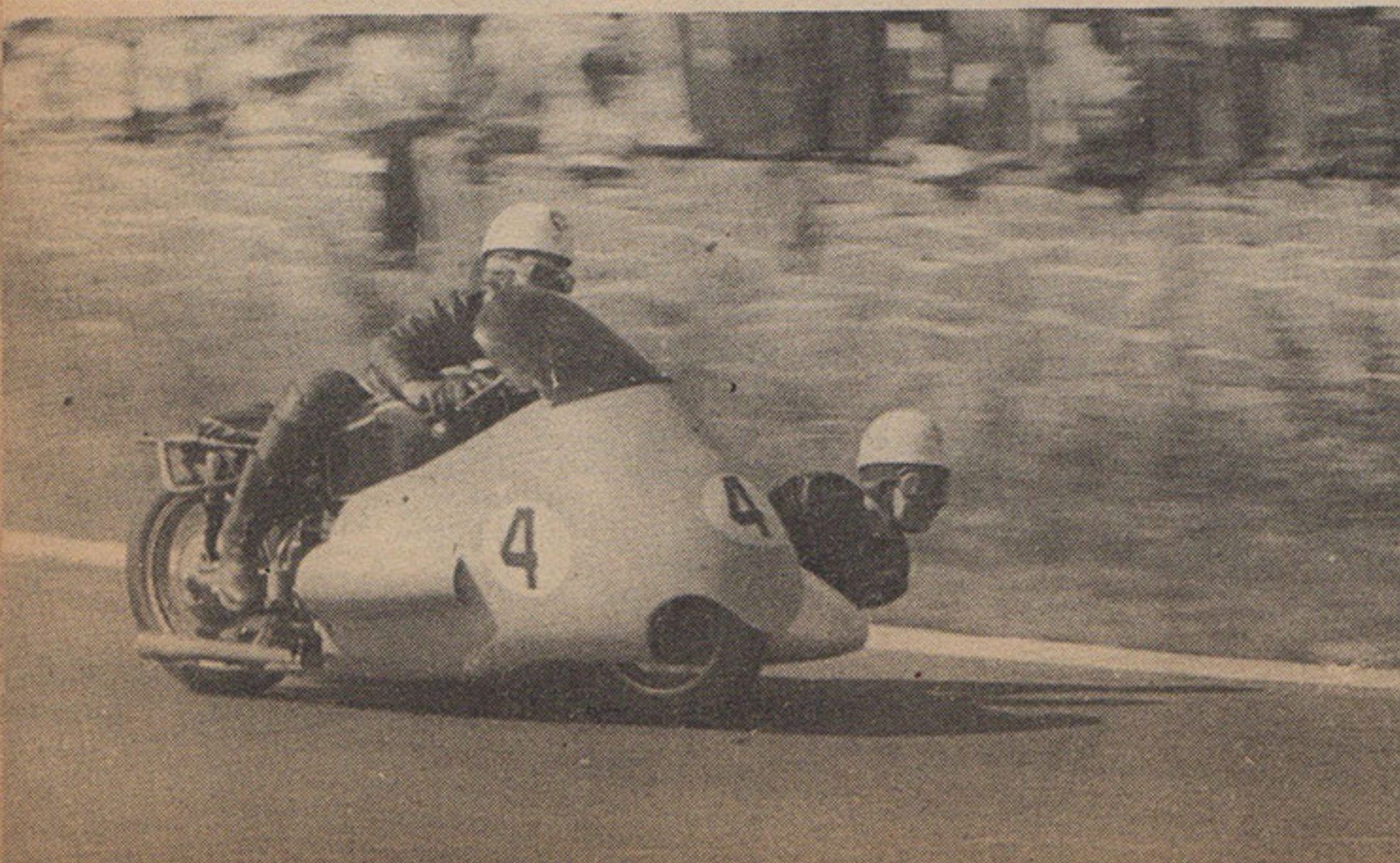
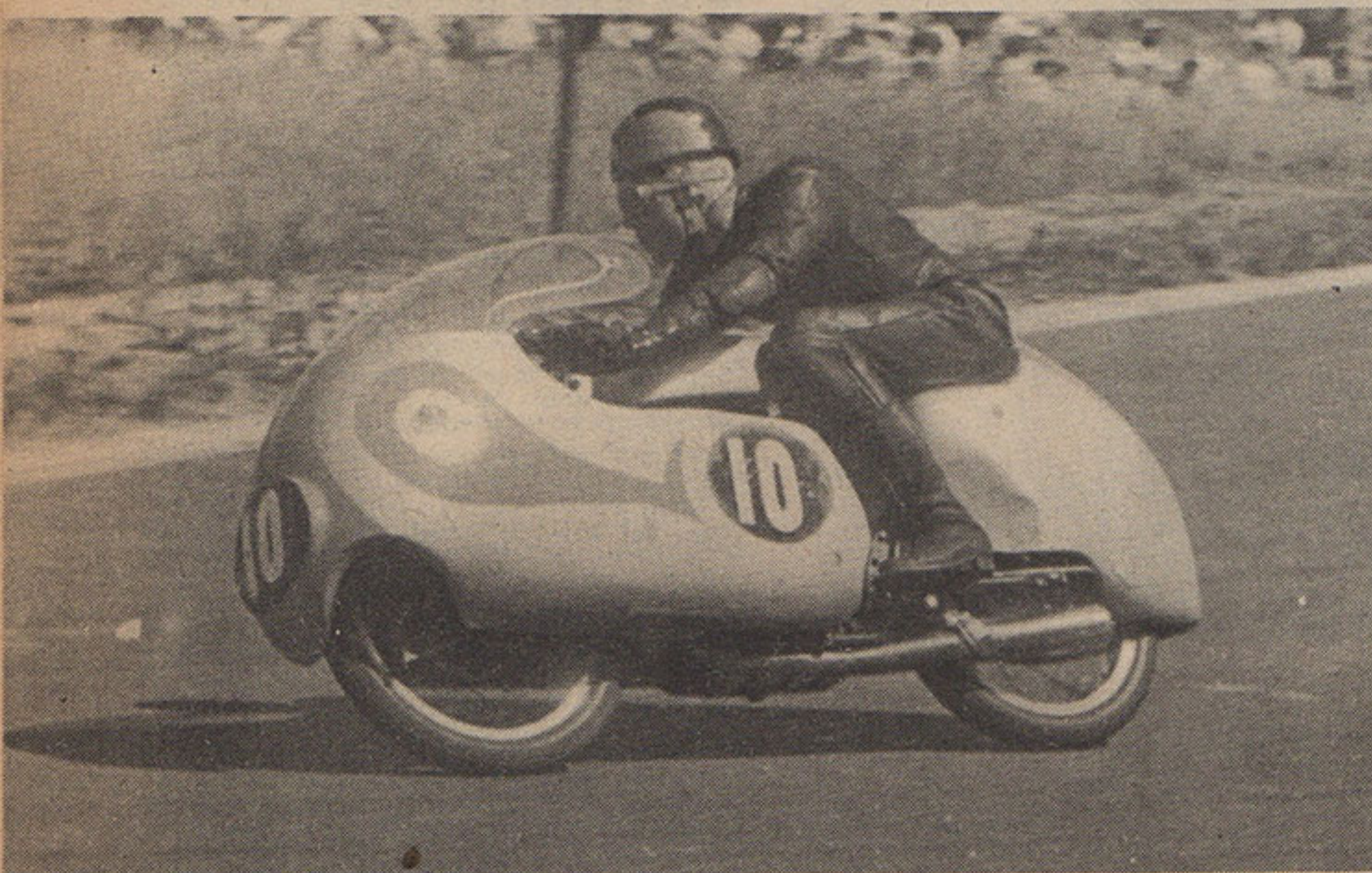
*Wheeler et Bartos disputèrent l'épreuve des 250 continuellement roue dans roue et terminèrent dans cet ordre.*







Provini se retourne et semble attendre l'adversaire... et l'adversaire sera sa machine qui le trahira alors qu'il avait course gagnée. Ci-dessous, la nouvelle recrue de chez Mondial, Miller, et en bas, Camathias, recordman du tour en sidcar.



4. Wheeler (Guzzi), 46'27"4 ; 5. Bartos (CZ) ; 6. Beer (Adler) ; 7. Luttenberger (Adler) ; 8. Lohmann (Adler) ; 9. Heck (Adler), à 1 tour ; 10. Maddrick (Guzzi), à 1 tour ; 11. Kostir (CZ), à 2 tours.

Tour le plus rapide : Provini (Mondial), 4'42"7, moy. 179 kmh. 554 (nouveau record. Ancien record : Lorenzetti (Guzzi), 1956, 4'54"5, moy. 172 kmh. 604).

Classement du Championnat du Monde : 1. Sandford, 22 pts ; 2. Miller, 12 pts ; 3. Colombo, 10 pts ; 4. Provini, Ubbliali, Hartle et Taveri, 8 pts ; 8. Bartos, 5 pts ; 9. Wheeler, 4 pts ; 10. Lorenzetti et Libanori, 3 pts ; 12. Stastny, 2 pts ; 13. Hallmeier, Chadwick et Beer, 1 pt.

Par marques : Mondial mène comme en 125 cmc., mais talonnée à 1 point (26 contre 25) par MV. Loin derrière, Guzzi et CZ (7 pts), puis NSU et Adler (1 pt).

### SCHNEIDER GAGNE, MAIS CAMATHIAS EN VEDETTE

L'épreuve réservée aux sidecars fut plus animée.

Elle fut marquée par la suprématie des BMW qui menèrent de bout en bout, ce qui n'était pas toujours le cas à Spa, où les Norton firent toujours mieux que se défendre ces dernières années.

Mais Smith, sur qui l'on misait beaucoup, fut victime dès le premier tour d'un incident de carburation qui lui fit perdre tout espoir de vaincre, ce qui ne l'empêcha pas de repartir en ouvrant en grand. Mais il était trop tard. Hillebrand, Schneider et Camathias étaient loin devant, faisant les délices des spectateurs tant ils roulaient roue dans roue. Et aux deux ex-officiels BMW, Camathias donnait parfaitement la réplique, se permettant par exemple de les « piquer » au freinage tous les deux à la Source !... ou mieux encore, d'établir le record du tour en 5'15"8, dépassant pour la première fois les 160 kmh., roulant exactement à 160,734 kmh. !

Dans cette terrible lutte, les mécaniques furent sollicitées au maximum, et à ce train d'enfer, la boîte de vitesses d'Hillebrand donna des signes de défaillance. Il put toutefois finir l'épreuve en troisième position, mais assez loin des hommes de tête.

A la quatrième place, Harris qui fit sa course en solitaire, de même que Drion (5<sup>e</sup>) et Beauvais (6<sup>e</sup>), soit deux très belles places pour nos pilotes, puisqu'il y avait 16 partants. Signalons en outre que Beauvais disputa la course avec un pied « fêlé » et que son passager, Coudert, s'était endommagé le bras aux entraînements sur une bordure de chaussée en ciment. Mais cela ne semblait vraiment pas avoir atteint le moral et le mordant de cet équipage qui confirme ainsi la 5<sup>e</sup> place qu'il avait obtenu une semaine auparavant à Assen.

Catégorie trois roues. — 1. Schneider-Strauss (BMW), 42'28"3, moy. 159 kmh. 353 (nouveau record — ancien record : Noll-Cron (BMW), 1956, 43'17"5, moy. : 156 kmh. 566) ; 2. Camathias-Galliker (BMW), 42'32"4 ; 3. Hillebrand-Grunwald (BMW), 43'18" ; 4. Harris-Campbell (Norton), 44'23"6 ; 5. Drion-Stoll (Norton), 45'21"2 ; 6. Beauvais-Coudert (Norton), 46'28"4 ; 7. Snajder-Sajnovic (BMW) ; 8. Rchlepe-Gardjanczik (BMW) ; 9. Beavers-X... (Norton) ; 10. Beeton-Billigham (Norton).

Tour le plus rapide : Camathias-Galliker, 5'15"8, moy. : 160 kmh. 734. (Nouveau record. - Ancien record : Smith-Dibben (Norton), 1956, 5'18"1, moy. : 159 kmh. 798).

Classement du Championnat du Monde : 1. Hillebrand, 28 pts ; 2. Schneider, 20 pts ; 3. Camathias, 13 pts ; 4. Beeton, 9 pts ; 5. Neussner, 6 pts ; 6. Knebel (+) 4 pts ; 7. Strub, Harris et Beauvais, 3 pts ; 10. Freeman et Drion, 2 pts ; 12. Smith, Grossmann et Wollett, 1 pt.

Deux seules marques en présence : BMW dominant, avec 32 points, devant Norton (13).



## LIBERATI OU BRETT ?

22 partants... mais 6 pilotes seulement à l'arrivée. C'est dire si les 15 tours de cette épreuve réservée aux 500 cmc. furent meurtriers, notamment pour les équipes italiennes qui ne classent (et encore) qu'une Gilera contre quatre Norton, dont l'officielle de Brett qui termine à la première place... si l'on ne compte pas Liberati...

★

En effet, il vient de se passer à Spa quelque chose que nous n'avions encore jamais vu.

Quelques instants avant le départ, alors que chacun faisait chauffer sa machine, Pierre Monneret, qui effectuait ce petit travail sur la machine de Liberati, remarquait un « bafouillage » insolite du moteur. Vérification rapide des mécanos, et l'on constate que le système d'allumage est à incriminer. La machine ne peut prendre le départ. C'est alors que les officiels Gilera demandèrent au directeur de la course, M. Van Gelder, l'autorisation de faire partir Liberati sur la machine de Brown.

M. Van Gelder en réfère à M. Piet Norrier, président de la Commission Sportive Internationale, et l'autorisation est donnée.

★

Puis, c'est le départ. Campbell part vers une nouvelle victoire. Très à l'aise sur la V8, il domine largement tous ses rivaux, dépasse, pour la première fois, les 190 kmh., réalisant exactement 190,827 kmh., mais tout comme Provini, ne peut réaliser un doublé, tombant en panne en haut de la côte de Burnenville, quelques tours avant la fin.

Maintenant se trouve en tête Liberati qui, troisième au départ, n'a eu qu'à attendre que les événements travaillent pour lui, puisque Surtees qui le précédait, dut également rentrer au stand, et que Zeller, qui aurait pu lui donner du fil à retordre, s'arrêtait dès le premier tour.

★

Et voici que Liberati entame ses derniers tours, possédant plus de 10 secondes d'avance sur Jack Brett et sa Norton.

Il passe le premier la ligne d'arrivée pour s'entendre dire peu après que MV et Jack Brett ont déposé des réclamations fondées sur l'article 39 du Code Sportif International !...

Cet article 39, le voici : « Avant le commencement d'une course, le conducteur ou le passager engagé peut être remplacé, à condition que ce remplacement soit prévu par le règlement particulier et approuvé par le jury ».

Or, le règlement particulier est, paraît-il, muet sur ce point, mais il ne fait pas de doute qu'aucune demande n'a été faite devant le jury. Cependant, il y a eu l'autorisation du directeur de course, et, plus encore, du président de la Commission Sportive Internationale !..

Alors ?

Si les responsables n'ont pas à l'esprit les propres règlements qu'ils ont élaborés, ils n'ont pas le droit de donner des autorisations aussi à la légère ; ils n'ont pas le droit de jouer avec la vie d'un pilote, car il ne fait nul doute que pour tourner à une moyenne générale de 184,958 kmh., Liberati a couru des risques.

Pour nous, sportivement, Liberati reste le vainqueur, et nous souhaitons que Gilera — qui n'entend pas laisser ça là — obtienne gain de cause.

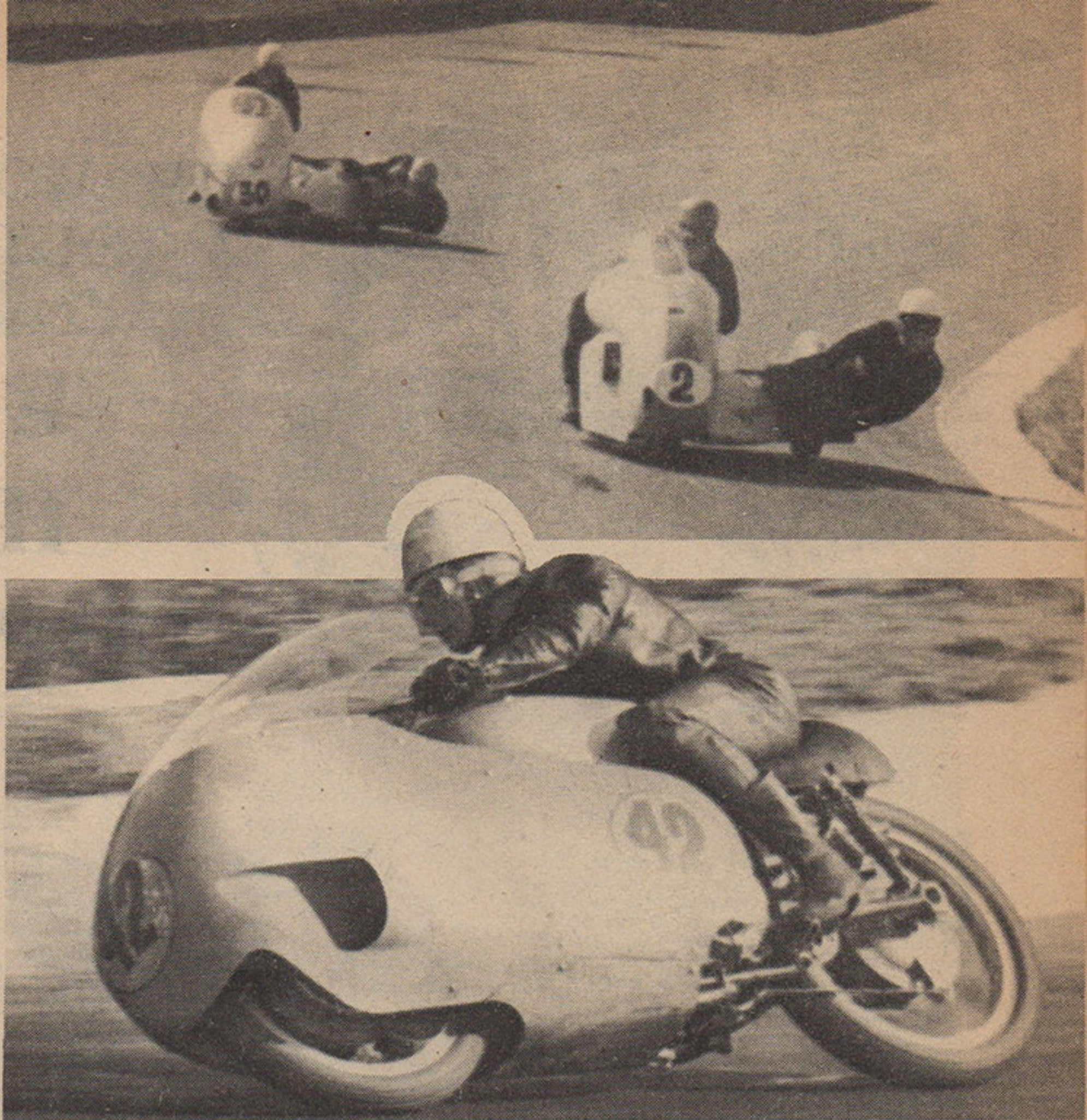
Nous comprenons tout autant que des réclamations aient été posées, si elles pouvaient l'être.

Mais de grâce, que l'on fasse des règlements clairs, que l'on exclue les règlements particuliers qui embrouillent tout pour le plaisir, semble-t-il.

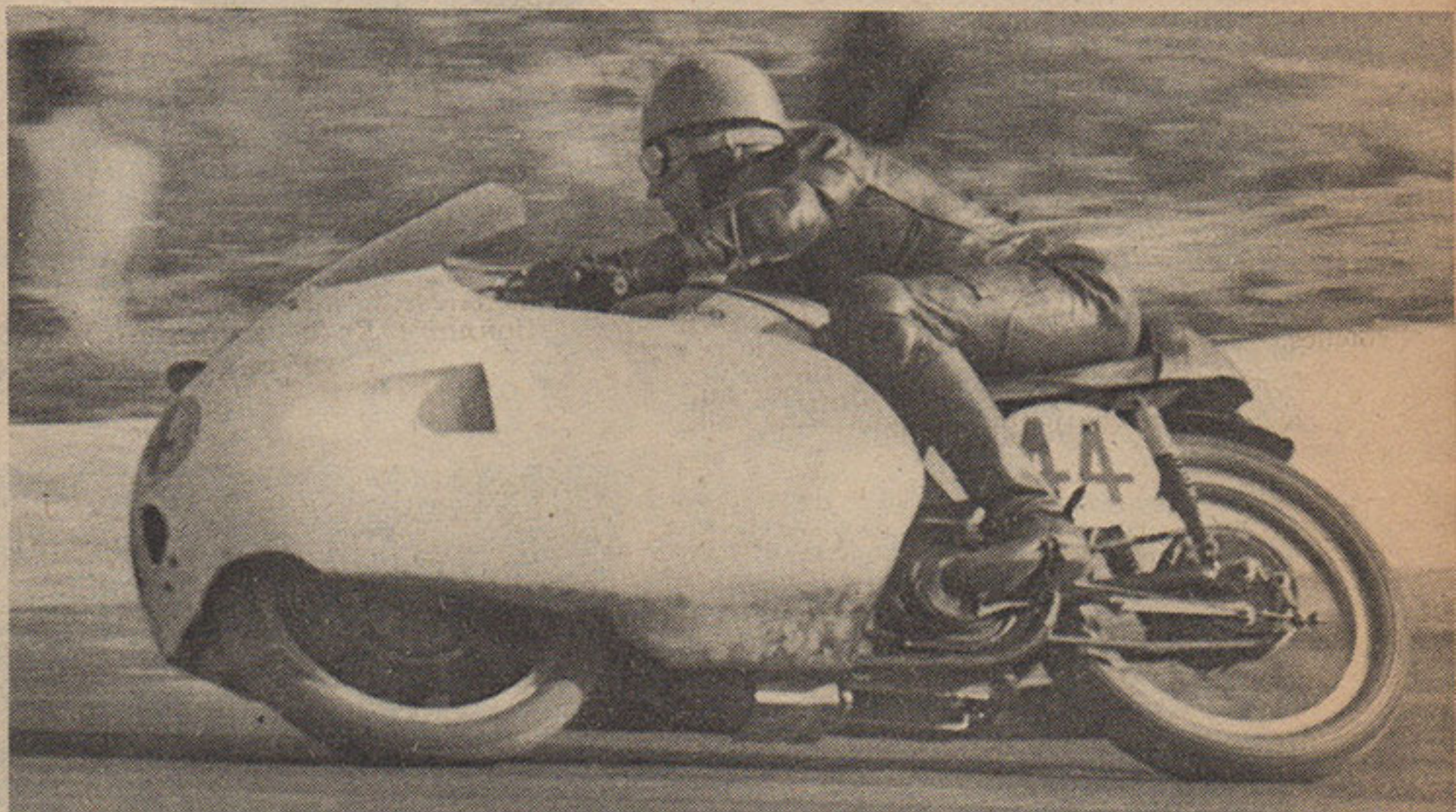
C'est avant tout du sport motocycliste qu'il s'agit.

Que l'on ne l'oublie pas trop !..

Classe 500 cmc. (sous réserve d'homologation). — 1. Brett (Norton), 1 h. 09'



Notre meilleur représentant en side-car fut Drion que l'on voit en haut, précédant Beeton. - Ci-dessus : le grand malchanceux des 500 cmc. : Campbell, et ci-dessous, Brett, vainqueur « officieux » des 500 cmc., nous prouva qu'il fallait toujours compter avec le mono Norton.



28" 8, moy. 182 kmh. 642 ; 2. Bryen (Norton), 1 h. 12' 07" 4 ; 3. Minter (Norton), à 1 tour ; 4. O'Rourke (Norton), à 1 tour ; 5. Jaeger (BMW), à 1 tour.

Tour le plus rapide : Campbell (Guzzi), 4'26" moy. 190 kmh. 827 (nouveau record. Ancien record : Duke (Gilera), 4'29", moy. : 188 kmh. 96).

Liberati, déclassé, sur Gilera, a accom-

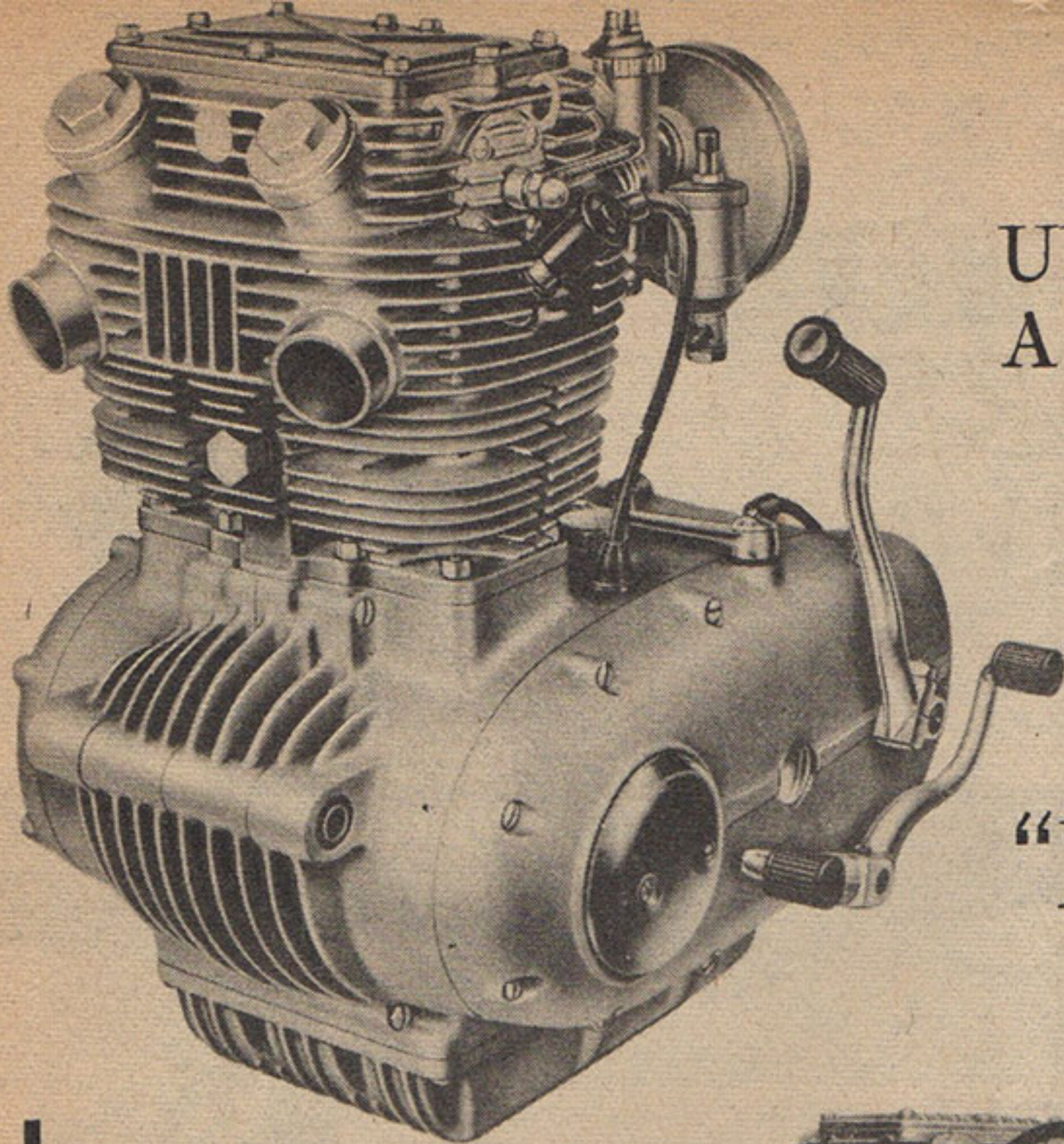
pli les 15 tours à la moyenne de 184 kmh. 958.

★

Devant le côté non définitif de ce classement, nous ne donnons pas la position des coureurs et des marques au Championnat du Monde.

C. R.





UN MOTEUR  
A TOUT FAIRE :

# LE 400 HOREX "IMPERATOR"

Lors de notre compte-rendu du Salon de Francfort, nous avons annoncé que le moteur bicylindre « Impé- rator » de 392 cmc de Horex recevait désormais 2 carburateurs au lieu d'un seul, ce qui a permis d'accroître légè- rement sa puissance : 28 CV à 6.800 t/m. au lieu de 26 CV.

Rappelons que cette 400 Horex fut étu- diée dans notre numéro 1.217.

★  
Mais devant la mévente des grosses cy- lindrées d'une part, devant la vogue ac- crue des voiturettes et surtout devant la mécanisation toujours plus grande d'au- tre part, Horex s'oriente vers une nou- velle voie : son twin à simple ACT de- vient un moteur à tout faire, depuis la moto version « Supersport » développant 36 CV (92 CV/l, voilà qui n'est pas vi- lain), jusqu'aux, dit le catalogue, voi- turettes « decauville », bateaux, com- presseurs, pompes, générateurs élec- triques, machines agricoles, etc...

★  
Fondamentalement, le moteur est tou- jours le même, un bicylindre un peu lon- gue-course de 61,5 mm d'alésage pour 66 de course, dont les soupapes sont com- mandées par un arbre à cames en tête entraîné par une chaîne passant entre les 2 cylindres.

Le vilebrequin est monté sur 3 roule- ments à rouleaux, de même que les bielles.

Selon la caractéristique de rendement que l'on veut obtenir, on trouvera un carburateur (toujours unique) Bing ou Solex.

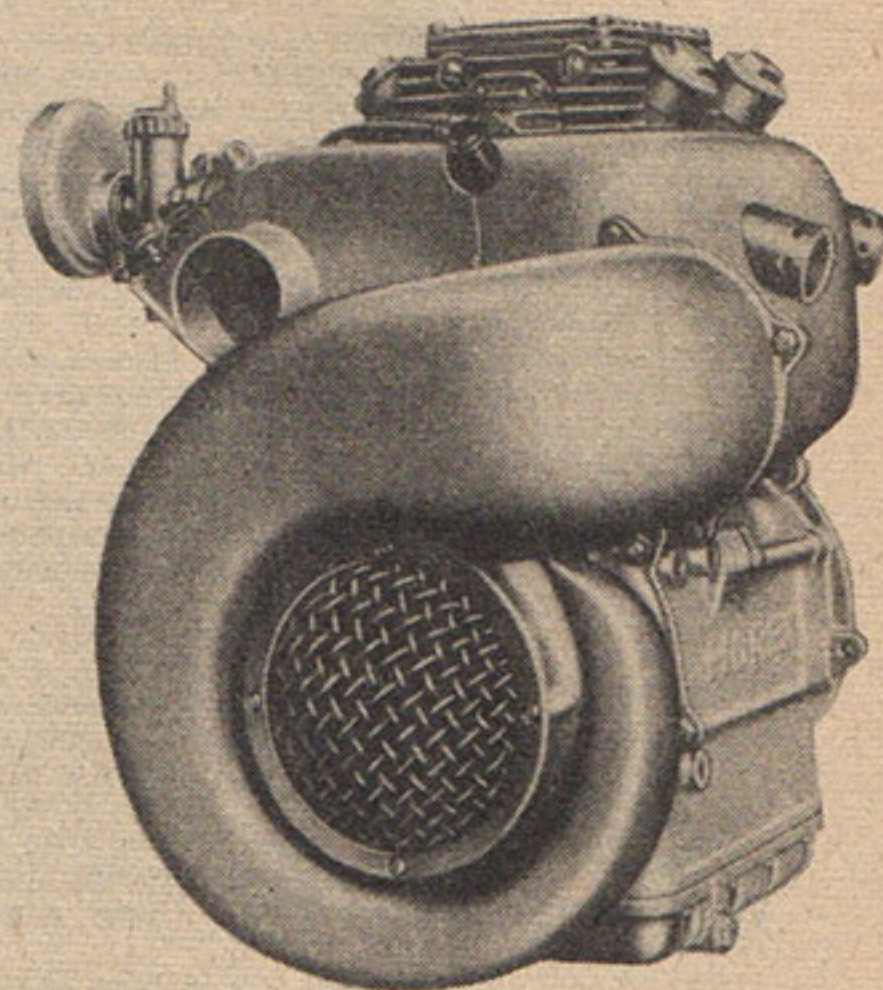
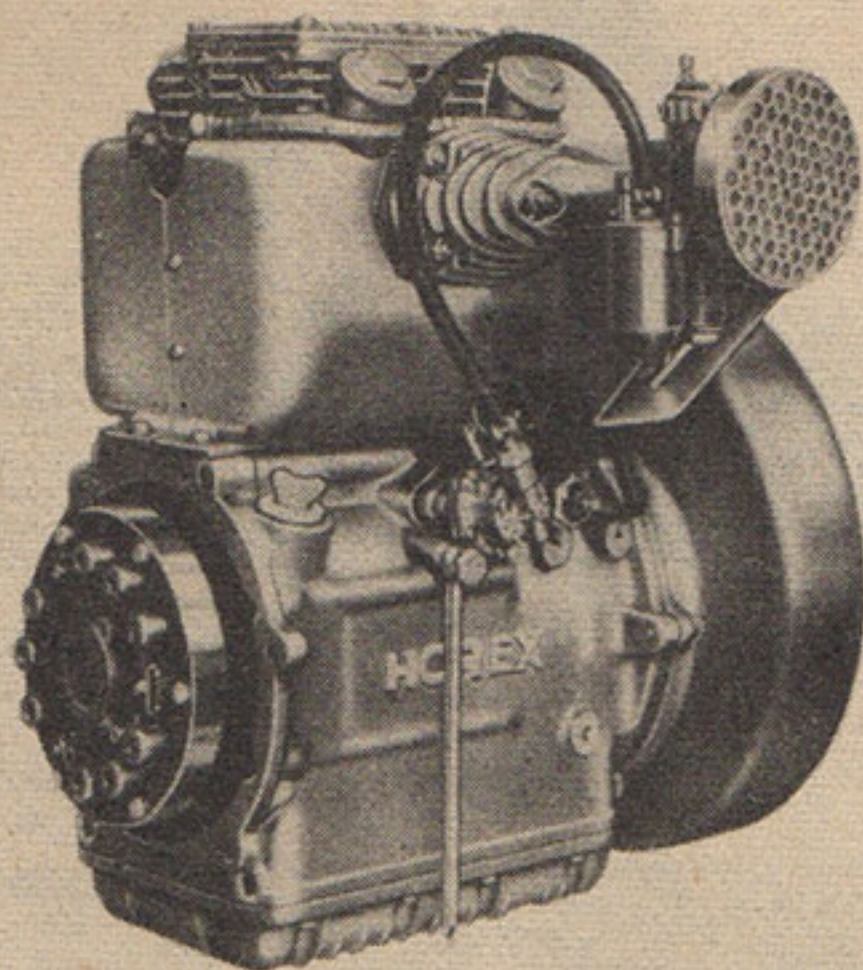
Allumage par batterie sous tension de 12 volts, car cette fois, le lancement ne se fait plus à l'aide d'un kick, mais d'un démarreur type « dynastart ».

Refroidissement par turbine, cylindres et culasses étant enfermés sous un car- ter en tôle.

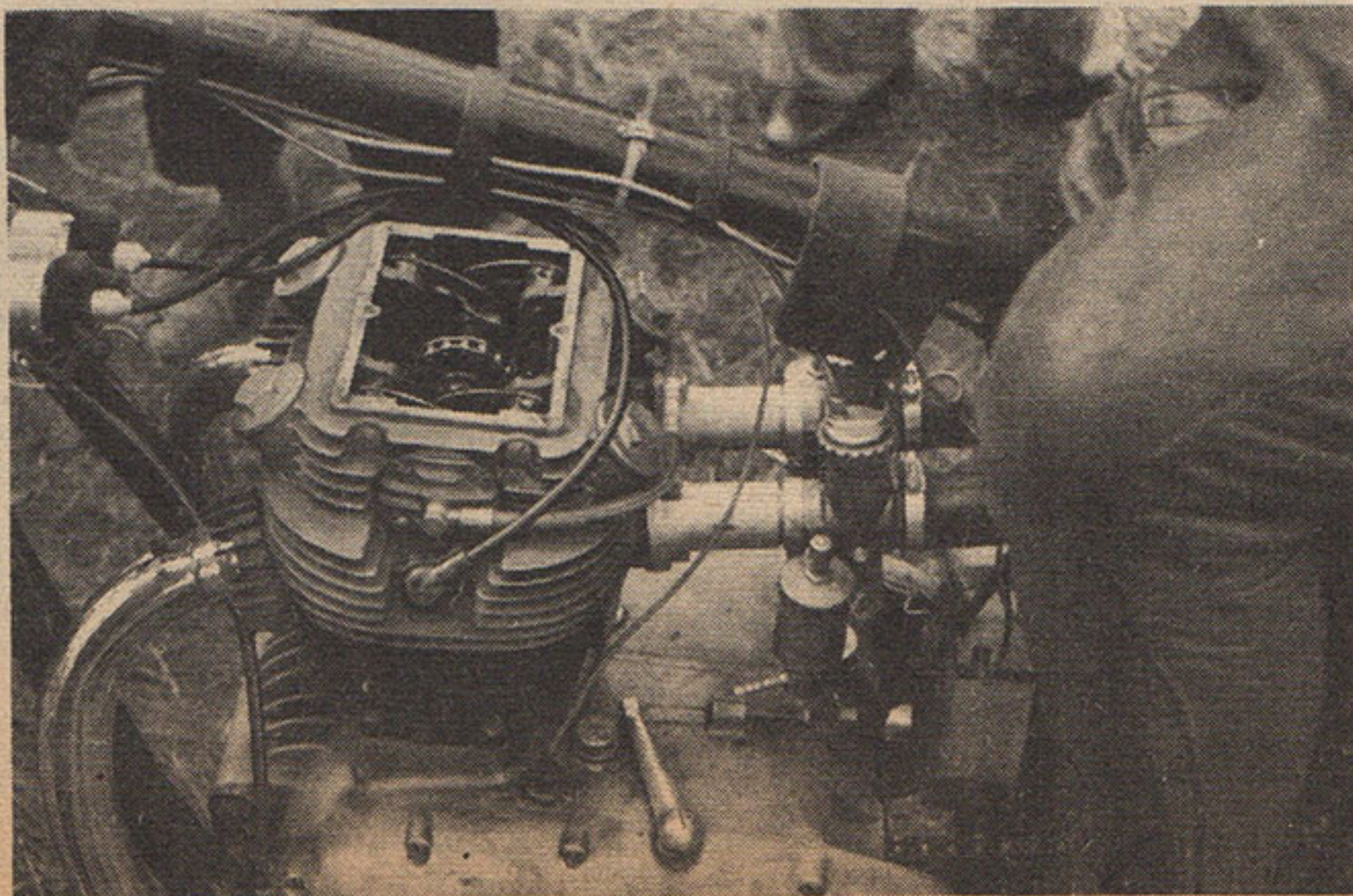
Evidemment la puissance du moteur est notablement réduite par rapport à la version moto, puisque nous ne trouvons plus que 18 CV, mais à 4.000 t/m. On a donc cherché à faire un moteur plus lent, à couple le plus constant et élevé possible (3,28 mkg à 3.500 t/m, mais plus de 3 mkg de 2.500 à 4.500 t/m), et sur- tout à faible consommation spécifique (245 gr/CVh à 4.000 t/m).

Le poids du groupe, avec son démar- reur, est d'environ 55 kg.

★  
Mais, quand même, un twin à simple ACT pour faire un moteur stationnaire...



*En titre : le bloc-moteur de la 400 « Imperator », tel qu'il apparut en 1954 avec son unique carburateur. - Ci- dessus : le voilà transformé, après suppression de la boîte de vitesses, mais avec une « soufflante » en moteur stationnaire. Enfin, ci-dessous, réduit à 350 cmc., le voilà en moteur de compétition, tel que nous l'avons vu au Grand Prix d'Allemagne aux mains de Fiedler.*





# ENTRE DEUX ÉPREUVES DE VITESSE, LES VISITEURS DU PASSÉ ... OU LE " VINTAGE RALLY "

**D**ANS le cadre des fêtes et manifestations en l'honneur du cinquantenaire du Tourist Trophy, une épreuve connue également un plein succès, quoique particulière : le Vintage Rally.

Si, aux diverses courses de cette semaine tous les records furent battus, cette épreuve respectera la tradition de ce T.T. exceptionnel, car c'est la première fois qu'une manifestation de ce genre groupe un aussi grand nombre de participants (près de 200, certains venus de très loin) et aussi une qualité et une diversité telles quant aux machines en présence ! En parfait état de conservation et passionnément entretenues, certaines sont très rares, voire historiques !

1956, qui vit la première édition du Vintage Rally, ne rassembla que 70 machines ! Cette année, par contre, nous pourrions consacrer un volume à la description de tous ces deux roues allant de l'A.B.C. à la Zénith !

× × ×

Cette fois encore, le départ se fait sous la pluie, ce qui oblige de nombreux concurrents à recouvrir de plastique des magnétos d'époque n'appréciant pas l'humidité ! Le nombre des spectateurs va croissant ; ça et là, les grands parapluies sombres, chers aux britanniques, se déploient (jusque dans certains « paniers tout osier » de quelques sidecaristes) mais quelques passagers préfèrent la casquette de cuir bouilli et le traditionnel « Mac-kintosh ».

A 10 h. 30, a lieu le start sur la promenade de Douglas. Les concurrents traversent d'abord Peveril Square, Lord Street, Brown Bogg, Quarter Bridge jusqu'à Peel où les attend un lunch bienvenu après tout ce trajet sous la pluie. Dans la sympathique auberge, les conversations vont bon train et les anecdotes et souvenirs intéressants ne manquent pas.

Au sortir de l'auberge, les participants ont la satisfaction de voir la pluie cesser et le soleil se mettre à briller. Tout le monde se rend à Saint-John où l'aire de départ et l'ancien circuit ont été reconstitués. Deux tours sont à couvrir, soit une trentaine de miles, passant par Ballacraigne, Glen Helen, Kirkmichael, Peel. Partout sont massés de nombreux spectateurs, à Creg Wyllies, en particulier

× × ×

Le départ fut donné par le premier vainqueur du T.T., cinquante ans plus tôt : Rem Fowler.

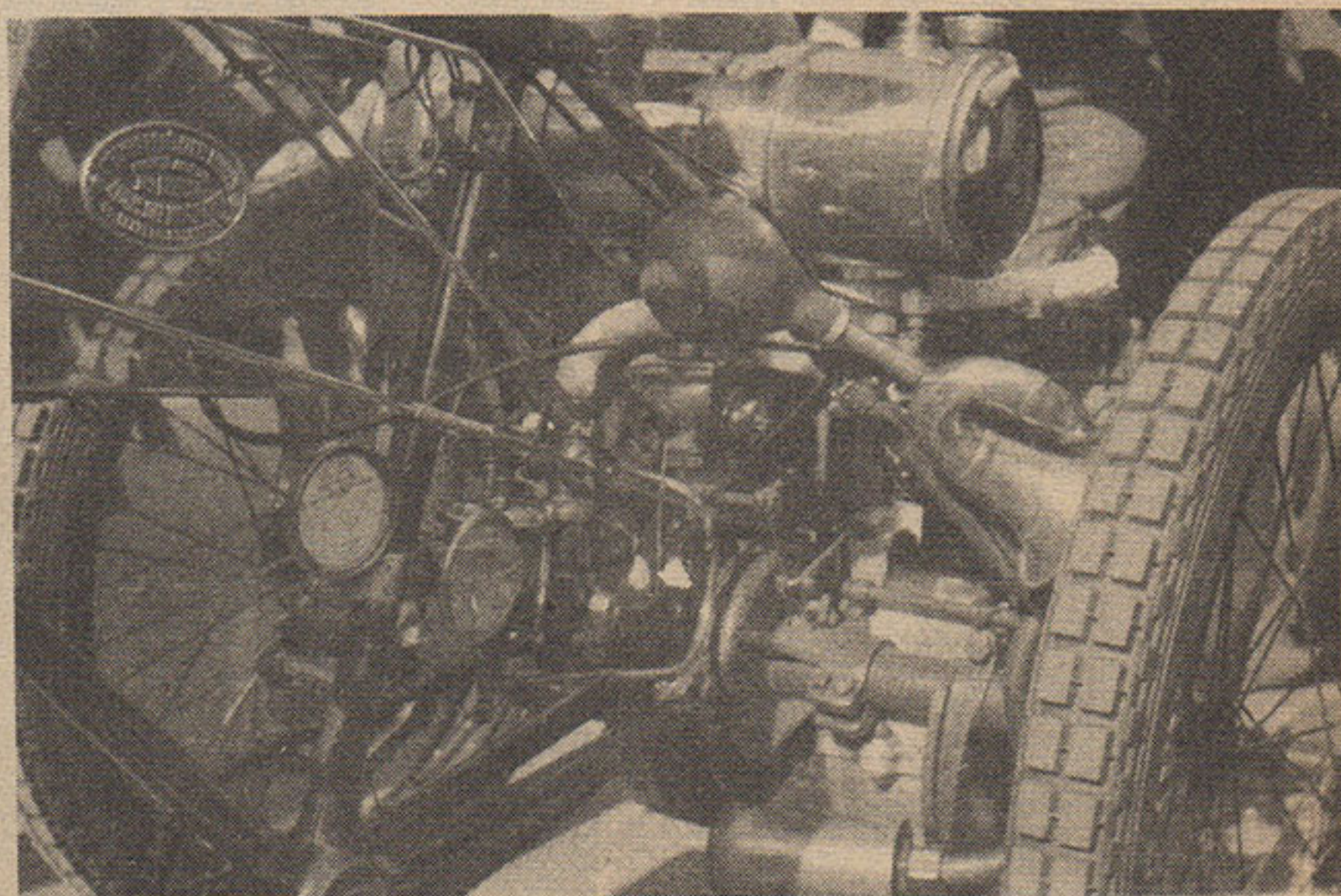
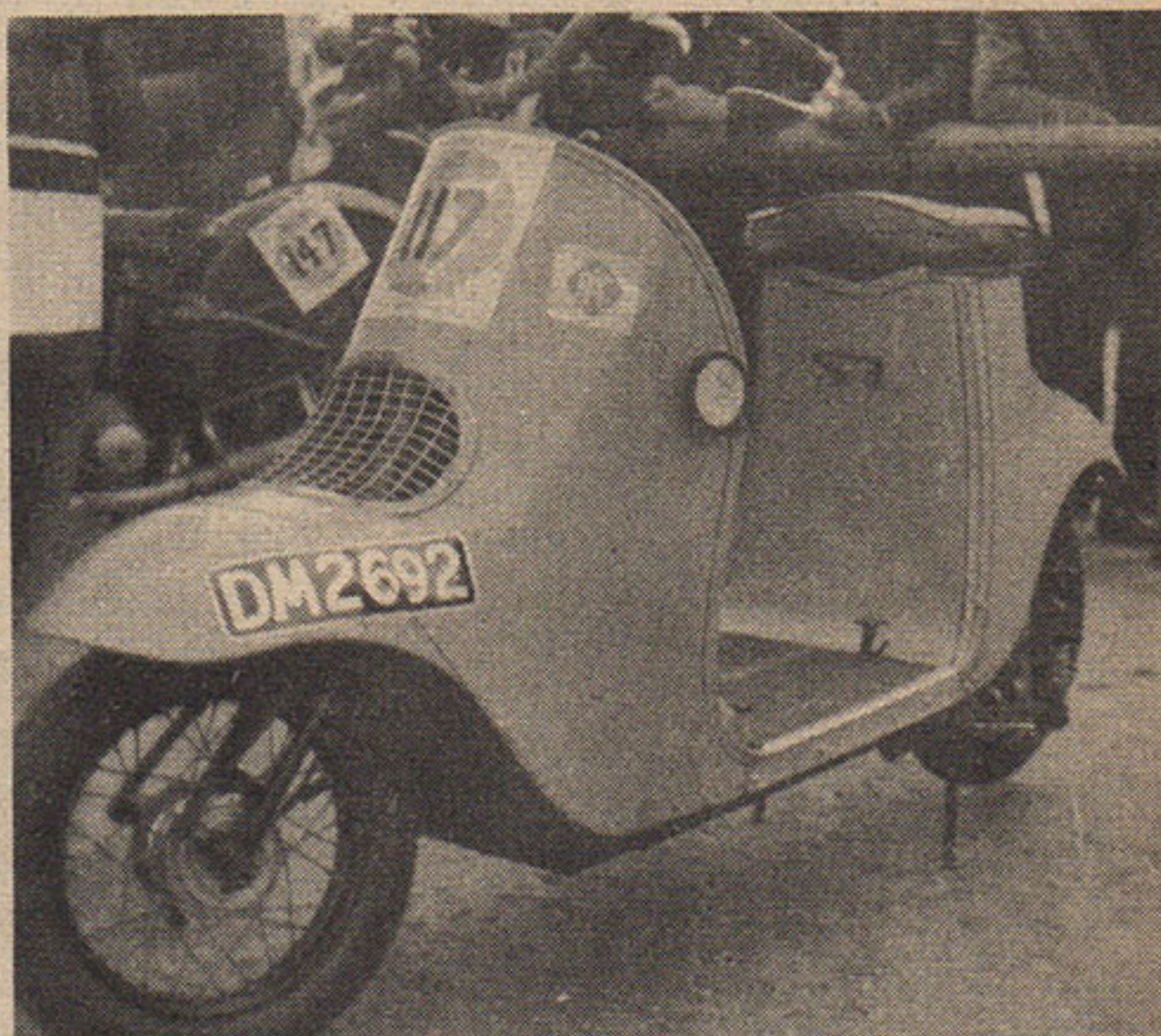
Au début, les concurrents roulèrent en paquet, certains rongant leur frein tant le trafic était intense. Mais dès que la voie s'éclaircit, quelques machines atteignent des vitesses qui étonnent les spectateurs. Quoiqu'il en soit, le premier tour est assez confus, chacun se plaçant comme il peut.

Au commencement du second tour, J. Bone, sur la New-impérial avec laquelle Doug Prentice gagna le T.T. 250 cmc. en 1921, est en tête du classement suivi de Gordon Suyden sur une Triumph 1925, de Tyrell Smith sur une Rudge Multi 1912 et de C.A. Murray sur une Coventry Eagle de... 1903 !...

× × ×

Aux premières pentes, nous garons notre machine sur le bas-côté de la route, car dans la montagne beaucoup de véhicules semblent manquer de souffle. Ici, Bob Wilson semble perplexe devant son Ariel 1903. Là, John Allen s'explique avec

*Ce scooter Unibus, de 1923, comporte : moteur à l'avant (d'où bonne répartition du poids), transmission à cardan, suspension intégrale. Son esthétique ne serait pas ridicule aujourd'hui.*



*Avec la Norton de Rem Fowler, à moteur Peugeot, voici encore une réalisation française (sous licence). Ce très beau tricycle Deschamps était le doyen des véhicules présentés. Il date de... 1899.*



son Indian (que pilota Jack de Rosier au T.T. de 1911). Ailleurs, un autre concurrent essaie de remettre sa machine en route et s'évertue sur sa... manivelle.

La Rover de 1914, de J.E. Wade, passe devant nous.

Reprenant notre monture, nous rejoignons, non sans mal, les concurrents de tête et, pour ce, traversons des zones de bruits divers, depuis l'échappement d'un gros mono 750 cmc., en passant par celui rageur de la Douglas twin de course, à celui plus « chuchotant » des flat-twins ABC et Wooler. Les gros twins en V se signalent en général par de nombreux bruits mécaniques divers. Quelques deux temps : Scott, Levis, Norman. Enfin toute la gamme de grincements, cliquetis, martèlements même, craquements de boîte de vitesses, sifflements d'embrayage, toute une cacophonie formant un concert mécanique bien particulier !

Nous notons au passage parmi les plus intéressantes participations, les numéros 1 : Scott 1923, pilotée par le fondateur du Vintage MC Club : Tick Allen ; le 10 : Norton twin à moteur Peugeot (!) avec laquelle Rem Fowler gagna le premier T.T. de 1907 ; les 16 et 18 : vieilles Indian « vétérantes » de nombreux TT ; le 33 : Tyrell Smith, sur une Rudge Multi ; le 96 : la New-Imperial gagnante du Lightweight T.T. de 1921 ; le 112 : T.R. Sheard, aux commandes de la Douglas avec laquelle son père gagna le Senior de 1923 ; le 115 : Harry Langman sur un sidecar de course Scott de 1923, lequel est encore très rapide et ne serait pas ridicule sur nos routes ; le 121 : une autre Scott, pilotée par G.S. Davison, l'éditeur de « TT Spécial » ; les 126 et 127 : que conduisent les frères Rowel, bien connus pour leurs exploits au G.P. de l'île de Man, et le 188 : une Rudge 4 soupapes avec laquelle Walter Handleys gagna le Senior T.T. de 1930.

× × ×

Un peu avant la fin, nous verrons les débuts de Vintager de Mlle Olga Kevelos se terminer en poussant sa James 1916.

Trois Sunbeam, dont la splendide noir et or de John Marston, semblent avoir des ennuis.

E.D. Lees et son très beau tricycle Deschamps de 1899 (licence française !) continuent leur petit bonhomme de chemin.

Un vieux gentleman nous double, pilotant une des premières Scott deux vitesses 532 cmc. qu'il a achetée vers 1920 ! Egalement, la 187 cmc. Indian, amenée par son propriétaire et pilote du Massachusetts (USA !...). Arrive encore une des seules Triumph de 1905 entièrement construites par le fabricant. Une 496 twin Matchless, ancienne du T.T. de 1913. Une Rudge de 998 cmc. (rare !) et encore une Scott de 1923. L'ancienne Douglas de Wall Handley, vainqueur au T.T. de 1930.

Et toute l'histoire de la moto défile devant nous avec de nombreuses marques combien attachantes, mais aussi oubliées. Citons-en quelques-unes pour les vieux amateurs : Fredagh, Quadrant, les déjà merveilleuses Wooler, Bradbury, Mead, Sparbroock, la gigantesque Pope, Colonial, Revire, Edmund, ABC, Ner-a-Car, Matador, Bradshaw, Rover, Mac Kenzie, Weatherill, Clyno, Rover, Levis, Singer, le scooter Unibus qui, construit en 1923, rendrait des points à certaines fabrications de ces dernières années.

× × ×

Le premier des concurrents arrive à Saint-John vers 15 h., le reste s'échelonne jusqu'à l'heure quasi sacrée du thé. Après quoi, chacun rentrera à Douglas où doit avoir lieu sur la promenade un concours d'élégance. Il est d'ailleurs amusant de voir ça et là, à côté d'une voiture ou d'une moto dernier cri, un engin d'âge canonique être l'objet de soins amoureux de la part de son propriétaire, lequel bidon d'une main, chiffon de l'autre astique ses cuivres.

Vers 18 heures, un des si particuliers tramways de Douglas, suivant la notice : modèle 1 cheval, traction avant, alimen-

tation « picotin », 3 vitesses : pas, trot quelquefois), galop (jamais) fait son apparition. Aux commandes : Rem Fowler ; serre-freins : Jack Marshall (vainqueur du T.T. 1908 sur Triumph). Passagers : de nombreux vainqueurs des T.T. passés parmi les plus marquants : Eric William, Geof Davison, Alec Bennet, Stanley Woods, Tyrell Smith, Léo Davenport, Freddie Frith, Bob Foster, Harold Daniel, Eric Oliver, Cecil Sandford. Tout ce monde constituant un jury de choix.

Pour le parcours, les points furent attribués compte-tenu de la distance parcourue depuis le port d'embarquement, de l'âge de la machine et de celui de son conducteur.

Juge : D.M. Brown, premier Manxman au T.T.

× × ×

Le soir, à la villa Marina, on pouvait voir une exposition de plus de 200 photos : vainqueurs, personnalités, machines, incidents marquants des T.T. de 1907 à 1957.

Une grande réception eut lieu ensuite sous la présidence du gouverneur de l'île de Man, hôte du maire de Douglas.

Rem Fowler et Jack Marshall reçurent des médailles commémoratives de leurs victoires, cinquante ans plus tôt.

Ensuite, vint le tour des vainqueurs du T.T. actuel, lesquels reçurent leurs coupes, chacun y allant d'un petit speech plus ou moins aisé, suivant ses connaissances de l'anglais.

M. Grundwald, passager de Hillebrand, après avoir remercié pour l'accueil chaleureux qui leur fut fait, déclara un tonnerre d'applaudissements en déclarant qu'il ne pardonnait pas aux britanniques de fermer leurs « Pubs » le dimanche !

Discours, acclamations, toasts se succédèrent, le tout se terminant par un bal ouvert par « il grande vecchio » comme le nomment les italiens : Stanley Woods, 10 fois vainqueur du T.T.

#### RESULTATS

##### a) Circuit Routier

Classe I (Pré 1911) : 1. G.T. Huxtable (1909 Triumph) ; 2. M. Fazakerley (1905 Triumph).

Classe II (1911 à 1914) : 1. D.M. Cushing (1913 Rudge Multi) ; 2. E.E. Thompson et W. Walshire (1914 Triumph).

Classe III (1915 à 1923) : 1. L.A. Lockwood (1918 Triumph) ; 2. Miss A. Difford (1922 Velocette).

Classe IV (1923 à 1930) : 1. F.D. Foster (1925 Levis) ; 2. W.G. Fuller (1924 Triumph).

##### b) Concours d'Elégance

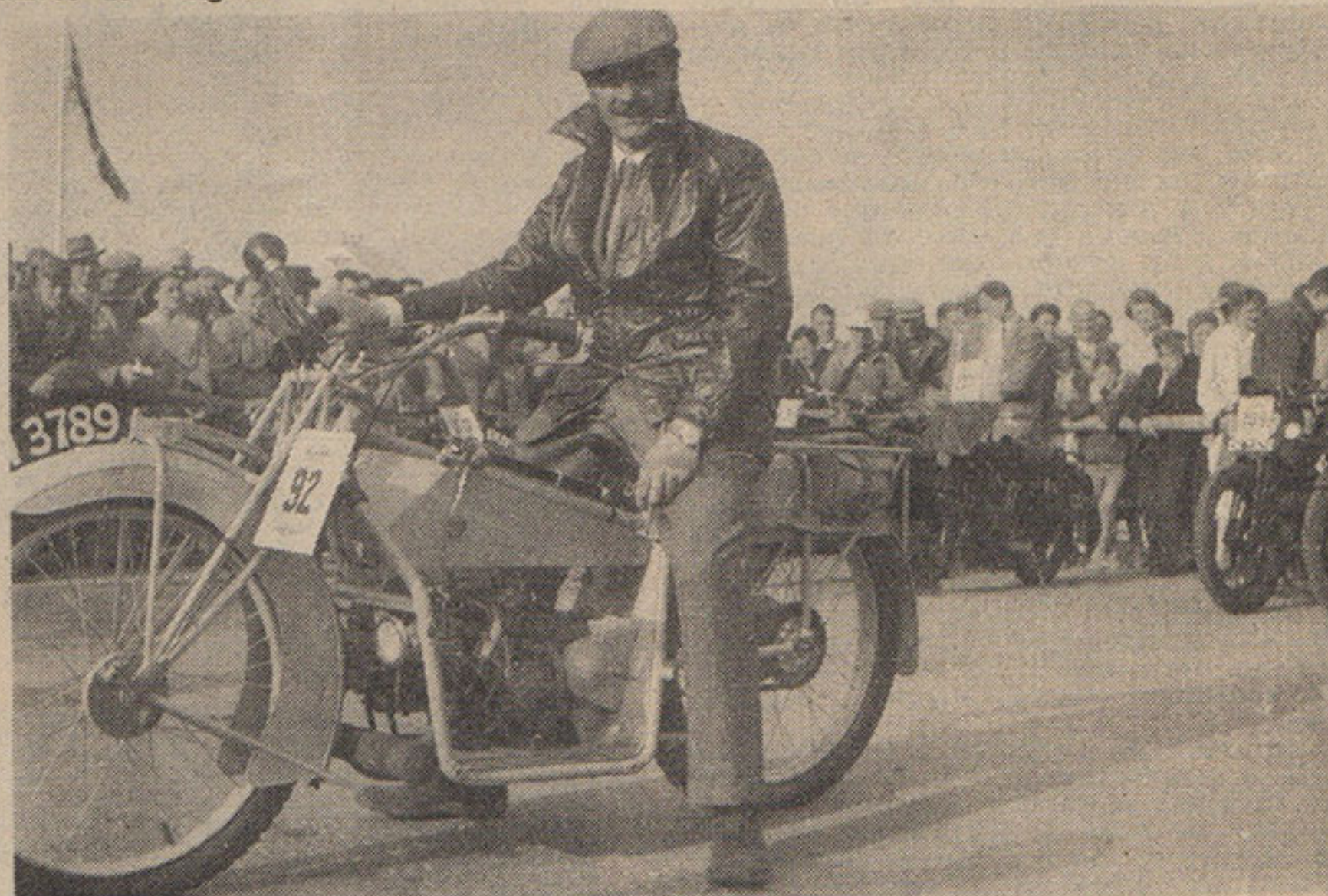
Classe I : 1. M. Fazakerley (1905 Triumph) ; 2. E.D. Lee (1899 Deschamps tricycle).

Classe II : 1. G.F. Burns (1913 Douglas) ; 2. W. Searl (1914 Sparbrook).

Classe III : 1. W. Fruin (1920 Norton) ; 2. W. Metcalfe (1919 Triumph).

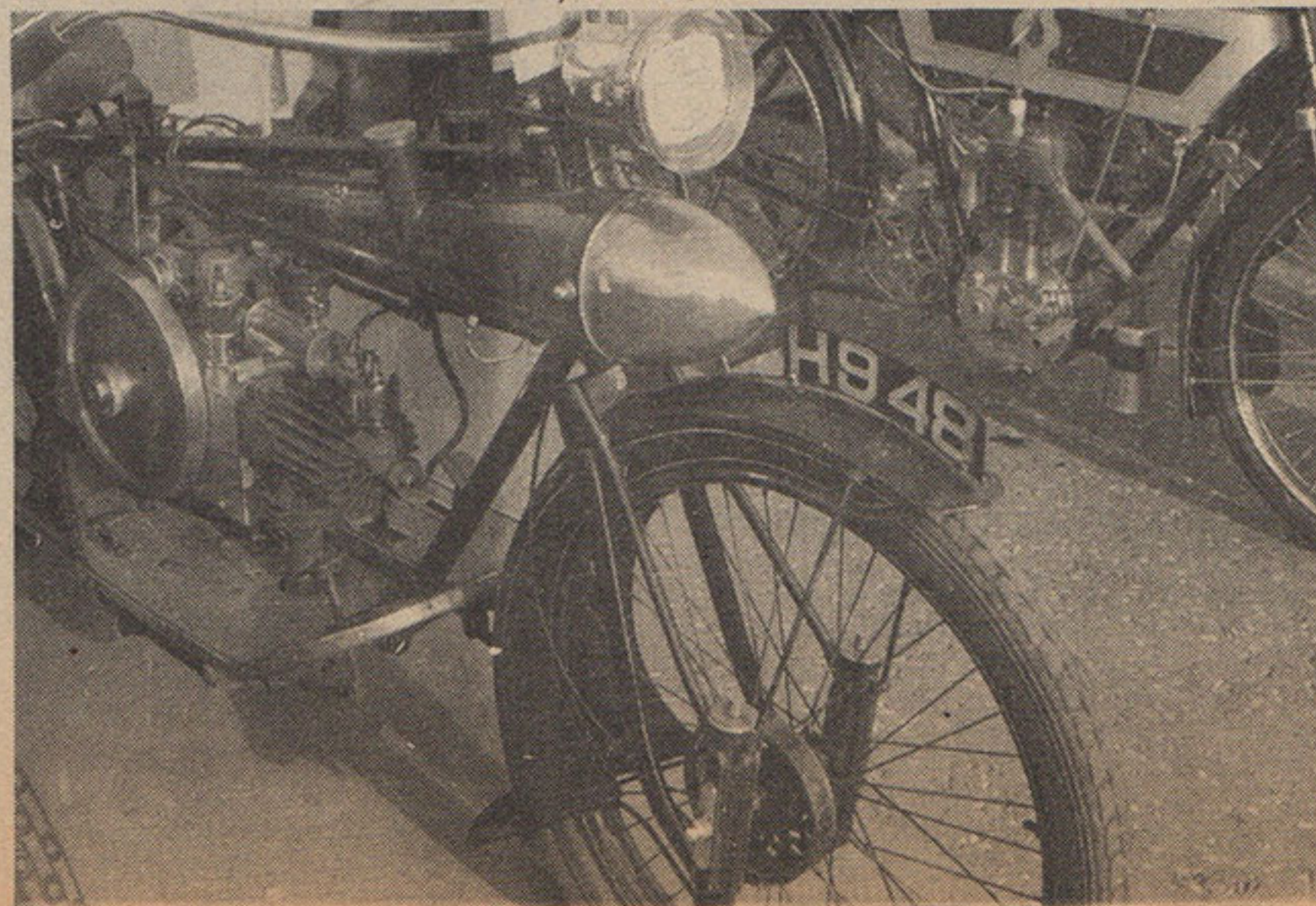
Classe IV : 1. W.A. Rowell (1924 Sunbeam) ; 2. C. Wright (1927 Scott).

G. L.



Un des plus anciens et plus intéressants flat-twins : l'ABC... que vous pouvez venir admirer dans les vitrines de MOTO-REVUE.

Wooler est le constructeur des motos de grande classe, témoin ce flat-twin à suspension intégrale et à carénage futuriste !...





# TERMINÉ A MAYENNE SUR LA VICTOIRE DE GILBERT BRASSINE,

## QUE FUT LE CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER 57 DE CROSS?

### QUELS ENSEIGNEMENTS COMPORTE-T-IL POUR L'AN PROCHAIN ?

#### UN BEAU VAINQUEUR : GILBERT BRASSINE

Grande vedette du cross français dans les années 1950 à 1953, le champion de l'AMS avait depuis connu une manière d'éclipse, ses résultats témoignant d'une forme capricieuse.

Enlevant en fin de saison 1956 la dernière réunion organisée à Montreuil, il avait pourtant prouvé à cette occasion que ses grands moyens demeuraient intacts et qu'il restait, dans ses bons jours, l'un de nos tous premiers spécialistes.

Dès la première manche du Championnat 1957, il fut clair qu'il faudrait compter avec lui, encore qu'il semblât, en ce début de saison, manquer un peu de « distance ». (N'oublions pas que ces épreuves, contrairement à ce qui se passe dans les courses non officielles, se déroulent sur une seule manche, longue de 30 tours, ce qui représente, selon le règlement en vigueur, une distance minimum de 45 km. à parcourir d'une traite).

★

A Breteuil, toutefois, nous fûmes déçu : Brassine n'allait pas, sans qu'une explication précise put définir cet état de choses. Allions-nous retrouver le pilote aux résultats irréguliers des années précédentes ?

Non point, et peut-être « Papa » et « Tonton » Brassine ne furent-ils pas étrangers à ce ressaisissement, eux que nous vîmes à Albi contrôler de très près, sévèrement, le « training » de Gilbert.

Résultat : parti en seconde position derrière Combes, Brassine faisait une course sûre, une course d'attente et, tenant cette fois parfaitement le coup, mettait à profit les deux chutes successives du leader pour s'installer en tête à l'avant dernier tour et y rester.

Or, et précisément à Albi, Robert Klym, jusque là premier classé dans le championnat, devait se briser une jambe. Brassine, que sa victoire dans cette troisième manche avait hissé aux côtés de l'orléanais et qui, dans la dernière manche, n'avait plus à compter avec celui-ci, avait donc de sérieuses chances de remporter son cinquième titre.

Sa victoire de Mayenne, outre qu'elle le sacrerait effectivement Champion de France 1957, nous apportait la preuve que le maillot tricolore revenait bien au meilleur de nos inters en exercice, tant « elle fut nette et sans bavure ».

Sans doute, peut-on regretter que Rober Klym n'ait pu disputer sa chance jusqu'au bout. Cependant, à l'instant de son accident, à Albi, il ne précédait pas Brassine, mais le suivait en troisième position et rien ne permet de penser qu'il eût réussi à le sauter s'il ne s'était pas blessé.

Aussi, sportivement, pouvons-nous dire

que le titre de Champion de France 1957 de moto-cross a été décerné sans laisser place à aucun doute quant aux mérites de celui qui va le porter un an durant avec, nous l'espérons, la même autorité qu'il sut montrer pour le gagner.

#### SCHMID, LEDORMEUR, BERTRAND, ETONNANTS NOUVEAUX VENUS

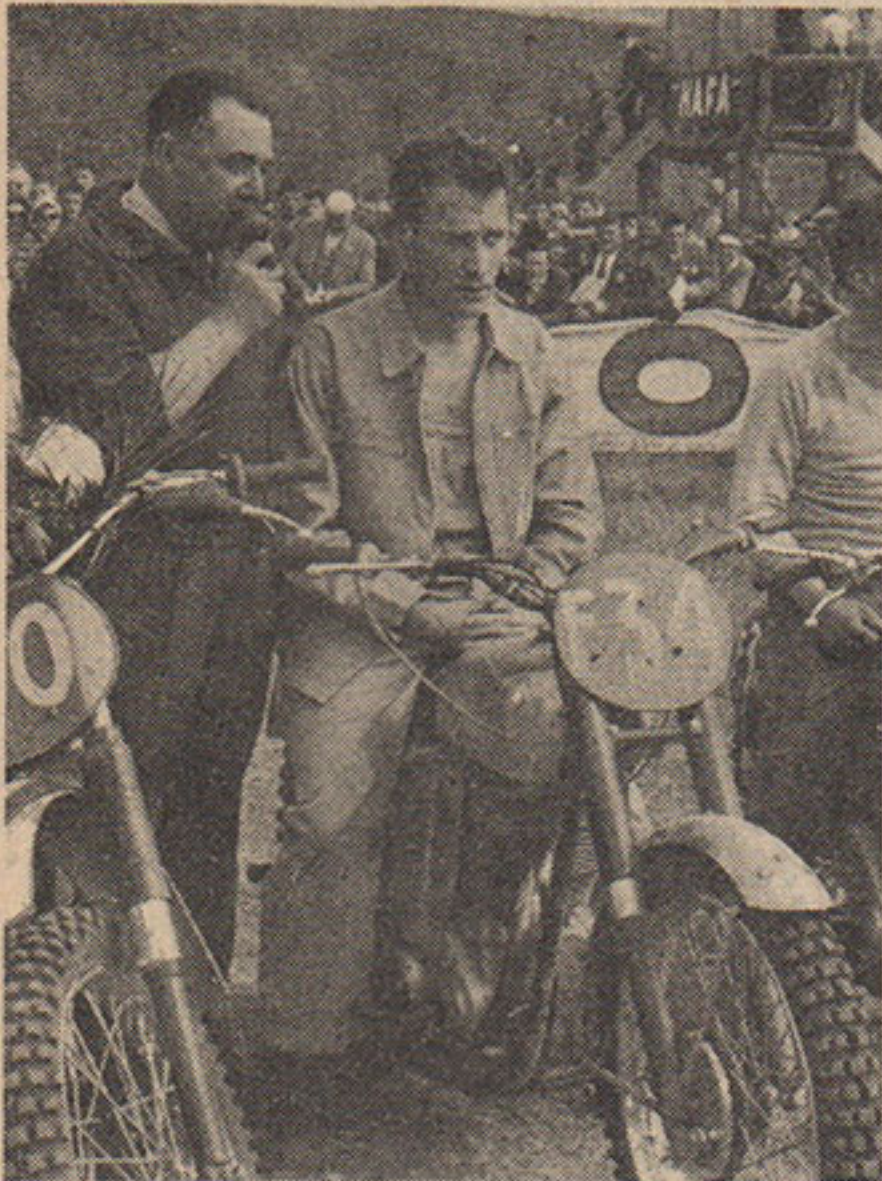
A l'issue du Championnat de France « National » 1956, il fut décidé (par la Fédération) que les 4 premiers de cette compétition monteraient chez les inters en 57.

Ces quatre jeunes avaient nom : Guy Bertrand (à qui était allé le titre « national »), Ledormeur, Schmid et Drobecq, et nous attendions avec curiosité la confrontation entre ces éléments encore non aguerris et le groupe exercé de leurs aînés.

Encore étions-nous bien loin de supposer que la jeune classe allait affirmer dès le premier moment une maîtrise qui ne devait jamais se démentir par la suite !

Ici, pourtant, nous faut-il faire une restriction : des quatre promus dont

*A Mayenne, quatrième manche. Schmid termine son dernier tour; il vient de passer Bertrand et sait qu'avec la seconde place de cette course il s'est également assuré le n° 2 au classement général du championnat.*



*Première manche du championnat : Vesoul. Brassine, second, semble réfléchir aux possibilités que cette place lui ouvre.*

**D**ES le 30 juin dernier, les lampions se sont éteints sur le Championnat de France 1957 des Internationaux, que nous avons voulu suivre de bout en bout afin de pouvoir aujourd'hui en reprendre tous les aspects, en considérer tous les apports, en définir aussi toutes les faiblesses et dégager les enseignements apportés par le déroulement des quatre grandes épreuves qui, depuis mai, nous conduisirent successivement à Vesoul, Breteuil, Albi et Mayenne.

Il va sans dire que cette étude générale du Championnat comportera plusieurs parties, les différents thèmes qu'il nous propose réclamant les uns comme les autres une analyse particulière.

Avec ce premier chapitre, c'est vers les pilotes que nous tournerons nos regards, vers ces vingt hommes désignés, dès la fin de la saison dernière, pour disputer le titre 1957.

Que faut-il penser de leur classement final, comment l'ont-ils obtenu, quelles répercussions ce classement doit-il avoir sur l'élaboration du Championnat 1958, tel sera l'objet des lignes qui vont suivre.





nous venons de parler, trois seulement (mais c'est déjà énorme) se sont élevés au niveau des meilleurs anciens. Car Drobecq, lui, sans aucunement démériter, n'a pu trouver la bonne cadence. Il finit au quinzième rang, s'étant d'ailleurs amélioré d'une course à l'autre pour fournir un honnête 10<sup>e</sup> à Mayenne.

En ce qui le concerne, réservons donc notre jugement jusqu'à l'année prochaine.

Des trois autres, c'est Schmid, d'Argenteuil, qui a obtenu le meilleur résultat. Mais quel résultat : second du classement général, à deux points seulement de Brassine !

Et ceci n'est point le fait du hasard, comme l'on peut en juger au travers des classements obtenus dans chacune des quatre manches par ce garçon sérieux, sympathique et modeste (ce qui ne gêne rien) : 4<sup>e</sup> à Vesoul ; 7<sup>e</sup> à Breteuil ; 3<sup>e</sup> à Albi et 2<sup>e</sup> à Mayenne, voilà une belle constance dans les places d'honneur et qui traduit bien le comportement sûr, régulier de Schmid, pilote sobre et efficace, qui doit aller loin s'il conserve la même ligne de conduite.

★

Troisième du Championnat, Ledormeur, que l'on a quelque peine à situer là tant il paraît à peine sorti de l'adolescence. Ses résultats sont encore plus stables que ceux de Schmid : 5<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> ! Il ne lui a manqué que de revenir un peu plus tôt à sa manière habituelle, comme il le fit tout de même à Mayenne, remontant de la onzième à la quatrième position !

Nous comprenons d'ailleurs parfaitement Ledormeur : réputé pour sa témérité, au sein des nationaux, il a voulu, chez les inters, modérer son tempérament pour ne pas compromettre son « entrée » par un accident. Il a bien fait et, maintenant qu'il a pu tâter ses adversaires plus chevronnés, il saura certainement se « bagarrer » sans perdre pour autant toute efficacité.

Très bonne saison donc pour Gérard Ledormeur, dont nous avons tout lieu de croire qu'il sera encore meilleur l'année prochaine.

★

Guy Bertrand, bien que très honorablement classé lui aussi (4<sup>e</sup>), pouvait l'être mieux. Dès Poitiers (réunion internationale non-officielle qui prenait place trois semaines avant le départ du Championnat) nous avons été séduit par les exceptionnels moyens de ce jeune, dont la grande classe était manifeste, et nous attendions beaucoup de lui dans la lutte pour le titre.

Malheureusement, une chute survenue peu avant la course de Vesoul devait l'empêcher de participer à cette première manche. Bertrand abordait alors la seconde manche, Breteuil, avec un handicap de 11 points par rapport au leader (à ce moment-là, Robert Klym).

Sa course dans l'Oise, sur son terrain, fut éblouissante. Il y affirma un tempérament, une maîtrise de soi, un ensemble de qualités qui n'appartiennent qu'aux champions. La classe dans le sang, dirions-nous.

C'est alors que se plaça la course d'Albi, sur un terrain incompatible avec l'allant d'hommes comme Klym, comme Bertrand.

Très mal parti (on se souviendra que les conditions du départ furent parfaitement irrégulières), Bertrand comptait sur les hommes de tête (et dès la fin du premier tour) plusieurs centaines de mètres de retard.

Ne renonçant pas, il accomplit un effort fantastique pour « recoller », parvenant, au cours d'un inlassable forcing, à remonter de la dernière à la quatrième place ! Mais celle-ci ne lui suffisait pas, il voulait vaincre et, pour ce faire, prit des risques de plus en plus grands.

Quatre chutes, dans les derniers tours, le rétrogradaient à la sixième place, que les responsables d'Albi transformèrent ultérieurement en neuvième place, après les réclamations que l'on sait (voir MR N° 1.347).

Victime de sa fougue, Guy Bertrand le fut encore à Mayenne sur un circuit on ne peut plus régulier cette fois, mais rendu très difficile du fait de l'accumulation de la poussière sur la piste. Blessé à l'entraînement, il n'en fit pas moins une course très rapide, perdant tout à la fin sa deuxième place sur une chute encore, mais terminant cependant troisième derrière Brassine et Schmid.

Bertrand, le plus complet de nos jeunes inters, a tout ce qu'il faut pour faire un Champion de France à brève échéance. Tout, sauf quelque chose qui lui a fait défaut cette année : savoir discipliner son tempérament tout juste assez pour ne pas aller au-delà non pas de ses possibilités — qui sont grandes — mais plutôt au-delà des possibilités autorisées par la nature du terrain.

## LA GRANDE VICTIME DU CHAMPIONNAT : ROBERT KLYM

Premier à Vesoul, second à Breteuil, Robert Klym donnait à mi-parcours l'impression qu'il allait en 1957 prendre sa revanche sur le sort, et remporter un titre qu'il avait frôlé l'année précédente et perdu du fait d'une malchance insignifiante.

Son étoile ne devait pourtant pas briller jusqu'au bout et ce fut l'accident grave d'Albi. Avec un tibia fracturé en deux endroits, avec une immobilisation d'au moins deux mois, l'orléanais se voyait condamné à l'inactivité pour le restant de la saison.

Nous l'avons vu suffisamment pour être à même d'affirmer qu'il reste le plus incisif de tous nos internationaux, nous remémorant en particulier son excellent comportement à Montreuil, dans le Grand Prix de France, où, en présence des plus grands « cracks » européens, il fit brillamment face, se classant cinquième devant des hommes comme Draper et Baeten.

Son avance dès les deux premières manches du Championnat de France était telle que Robert Klym, encore que récoltant 10 pts à Albi et 11 à Mayenne (où il était absent, et pour cause), se place néanmoins à la cinquième place du classement général.

## SECONDE JEUNESSE POUR PAUL GODEY

Champion de France des 350 cmc. en 1953, le pilote de Pernes-les-Fontaines compte parmi les « anciens » et, depuis quelques temps, sa carrière donnait l'impression de devoir bientôt se terminer.

C'est donc avec beaucoup d'intérêt que nous avons suivi son bon début de saison dans les cross internationaux disputés à travers la France, résultats bientôt confirmés par les places de 3<sup>e</sup> à Breteuil, 5<sup>e</sup> à Albi et 7<sup>e</sup> à Mayenne, avec, au terme du Championnat, la 6<sup>e</sup> place du classement général.

Bonne saison par conséquent pour Godey, qui s'est bien retrouvé et reste combattif, sans aller toutefois jusqu'à dépasser les limites qu'il s'est lui-même fixées.

A... plus de trente-cinq ans, on sait conserver la tête froide dans les luttes les plus acharnées !

## CHUCHART, RENÉ KLYM, COMBES ET CHARRIER

Dans l'ordre, ces quatre hommes fournissent les 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> du classement général, et pour tous, à l'exception de René Klym, ces positions sont satisfaisantes.

Pourquoi cette réserve en ce qui concerne Klym ? Tout simplement parce qu'il eut pu certainement se situer dans les cinq premiers. 9<sup>e</sup> à Vesoul, il prit la 4<sup>e</sup> place à Breteuil, la 4<sup>e</sup> encore à Albi, après deux courses très attachantes et

abordait donc la dernière manche, Mayenne, avec seulement 4 points de retard sur le leader.

Est-ce l'accident survenu à son frère quelques jours auparavant qui l'a démoralisé ? Toujours est-il que René Klym n'apporta guère de conviction dans cette ultime confrontation pour le titre. Il finit 17<sup>e</sup>, ce qui lui valut 10 points et lui coûta 3 places au classement final.

★

Sa course de Mayenne fut également fatale à Chuchart (15<sup>e</sup>), qui rétrograda de la 3<sup>e</sup> à la 7<sup>e</sup> place du Championnat. Jugeons donc plutôt sa saison sur les précédents résultats : 3<sup>e</sup> à Vesoul, 2<sup>e</sup> à Albi, l'épreuve de Breteuil ne pouvant intervenir ici puisque Chuchart creva alors qu'il figurait parmi les hommes de tête.

★

Jacques Charrier, sans prétention quant au titre, s'est amélioré de course en course. Voici ses places, dans l'ordre : 10<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>. Terminant en fin de compte à mi-chemin du premier comme du dernier, il peut considérer sa place comme étant parfaitement honorable.

★

Combes, enfin, mérite une mention particulière. Qualifié inter sur palmarès, mais non désigné pour disputer le Championnat de France, il a sollicité lui-même l'honneur de s'aligner aux côtés de ses camarades, et n'a nullement démerité, puisque faisant 7<sup>e</sup> à Vesoul, 6<sup>e</sup> à Breteuil, 10<sup>e</sup> à Albi, après avoir mené jusqu'à deux tours de la fin, et 5<sup>e</sup> à Mayenne.

Sa neuvième place dans le Championnat est bien méritée, mais nous restons persuadés que René Combes peut mieux encore. A l'année prochaine de nous le prouver !

★

Il reste encore 10 hommes, la seconde moitié du tableau, dont nous n'avons pas parlé jusqu'ici.

Ils feront, si vous le voulez bien, l'objet du prochain chapitre de notre étude du Championnat 1957.

RCD

(à suivre)

*Vainqueur de la seconde manche, Breteuil, Guy Bertrand que sa fougue, ce jour-là, n'a pas trahi.*





# LE CROSS EN EUROPE

## EN FRANCE

### PERLIN ET GODEY VICTORIEUX A POITIERS

La réunion organisée sur le terrain de Poitiers-La Cassette a connu le meilleur succès, et s'est révélée très dure pour les participants puisque Frantz par exemple y a cassé son cadre (quand donc cessera cette longue suite d'infortunes ?) et qu'Hazianis y brisa sa tubulure d'hulle et sa distribution.

Paul Godey, excellent depuis le commencement de la saison, a remporté l'épreuve solo devant un Melloli un peu inattendu en si bonne place, d'autant que les pilotes qui viennent derrière lui, Delpeyrat et Combes, ne sont pas des plus faciles à dominer.

En sidecars, la victoire revint à Perlin, une fois encore, et assez facilement, puisqu'avec son passager, Claude Segal, il s'attribue deux des trois manches que comportait la course. Il est désormais évident que cet équipage sera le plus dangereux dans la course au titre, à moins d'incident.

Theveney fit une excellente course, ainsi que Scossa et Adnet. Quant à Garcia, il s'est retourné dans l'une des manches, ce qui a nui à son classement final.

Les belges enfin, tant en solo qu'en sides, furent effacés, à l'exception de Fruythoff.

#### RESULTATS TECHNIQUES :

500 solo : 1. Godey (BSA) ; 2. Melloli (Gilera) ; 3. Delpeyrat (BSA) ; 4. Combes (BSA) ; 5. Fruythoff (B-BSA) ; 6. Julienne ; 7. Depreaux ; 8. D'Hondt (B) ; 9. Branger ; 10. Bresseleers (B).

Sides : 1. Perlin-Segal (BSA) ; 2. Theveney (BSA) ; 3. Scossa (BSA) ; 4. Adnet (BSA) ; 5. Garcia (BSA) ; 6. Denis ; 7. Dubois ; 8. Dumas ; 9. Cineger (B).

### LE PREMIER CROSS INTERNATIONAL D'AHUN

Pour ne compter que 1.200 habitants, cette petite ville, centre géographique du département de la Creuse, en est à son quatrième moto-cross national et attire régulièrement sur son terrain à visibilité totale quelques 7.000 spectateurs !

Aussi, l'Amicale Motocycliste du Limousin a-t-elle voulu cette année se lancer dans les grandes réunions, en présentant, pour la première fois, avec le concours de sa section Ahunoise, un moto-cross international qui se déroulera le 4 août.

On verra sur le parcours, d'un développement de 1.100 mètres, aux importantes dénivellations (une descente à 65 % !), se courir deux épreuves : l'une en 350, l'autre en 500 cmc.

Un gros effort a été fourni pour attirer sur le terrain d'Ahun, l'un des plus jolis du Centre, une participation de qualité. D'ores et déjà, sont engagés Michel Jacquemin, Champion de France 1956, Guy Bertrand, la révélation de la saison 1957, Combes, brillant vainqueur à Poitiers, Cros, les suisses Kunz et Von Arx, le belge Degraux, etc...

La manifestation, placée sous la présidence effective du Préfet de la Creuse, comprendra pour chacune des deux épreuves, 3 manches de 15 tours.

Un bon programme à l'actif du M.C. Limousin, et qui doit attirer à Ahun tous les amateurs de sport motocycliste de la région et des départements limitrophes.

## AU PROGRAMME DE DEMAIN

Parmi les réunions inscrites pour demain au calendrier international (MR N°s 1.329-30-31), citons pour le cross une épreuve solo internationale à Bitche, une autre à Orgueil, également solo et internationale, et enfin, à Rouen, réunion internationale avec deux épreuves au programme : solos et sides.

Aucun renseignement ne nous est parvenu jusqu'ici qui nous permette de vous indiquer quels pilotes sont engagés dans ces trois manifestations.

## EN BELGIQUE

### LIEKENS GAGNE A VLEZENBEEK BELLE 3<sup>e</sup> PLACE DE PERLIN

La réunion s'est déroulée sous un soleil ardent et donna lieu à de belles courses, en particulier chez les sidecaristes, où l'on trouvait tous les meilleurs belges, maîtres incontestés de la spécialité.

C'est assez dire que la magnifique troisième place de notre compatriote Perlin ne fut pas acquise sans mérite. La Presse belge, elle-même, s'est plu à souligner les qualités de l'équipage français (Ségal, le passager de Perlin fut lui aussi très remarqué), qui se distingua le plus dans la seconde manche, résistant superbement à Frenay.

#### RESULTATS TECHNIQUES :

Sidecars - (Classement général) : 1. Liekens (Norton) 2 pts ; 2. Van Leerberghe (FN) 4 pts ; 3. Perlin (France - BSA) 7 pts 35.32 ; 4. Frenay (FN) 7 pts 36.02 ; 5. Van Hoof (Matchless) 12 pts ; 6. Van Geel (Matchless) 14 pts ; 7. Vervroegen (Norton) 15 pts à 1 tour ; 8. Van Hove (Matchless) 15 pts à 2 tours ; 9. Cineger (FN) 18 pts à 2 tours ; 10. Bodart (Matchless) 1 manche.

### A LEKE : 1<sup>er</sup> VAN LERBERGHE, 5<sup>e</sup> PLISSON

Le vainqueur courait sur son terrain, devant son public ; il s'attribua la première manche, Liekens remportant la seconde. A noter la bonne cinquième place de notre compatriote Plisson qui n'est précédé au classement général que par des spécialistes belges de tout premier plan.

Sidecars (classement général) : 1. Van Lerberghe (FN) 3 pts ; 2. Van Hoof (Matchless), 5 pts ; 3. Frenay (FN), 7 pts ; 4. Bodart (Matchless), 9 pts ; 5. Plisson (France - BSA), 11 pts, etc

### LUCIEN DONNAY S'AFFIRME A MARCHIN

Chaleur étouffante (qui provoqua des malaises chez les coureurs) et poussière caractérisèrent la réunion de Marchin, qui eut lieu en présence d'un public nombreux et enthousiaste.

Donnay — soucieux d'améliorer son classement dans le championnat de Belgique — et qui, de plus, marche de mieux en mieux depuis le début de la saison, remporta les deux manches de l'épreuve réservée aux inters, s'installant désormais à la seconde place du classement pour le titre.

La journée fut par ailleurs très favorable à la FN puisque, outre celle de Donnay, la marque d'Herstal classe encore deux machines en tête, avec Baeten, second, et Scaillet, troisième. Le premier de ces deux hommes demeure

donc bien installé en tête du Championnat de Belgique 1957.

Une rentrée, au cours de cette réunion : celle de Jean Somja, qui prend une très honorable 6<sup>e</sup> place. Enfin, citons au rang des malchanceux Jensen, Mingels et Jeff Smith.

Internationaux (classement général) : 1. Donnay (FN), 2 pts ; 2. Baeten (FN), 5 pts ; 3. Scaillet (FN), 6 pts ; 4. Neri (BSA), 10 pts ; 5. Draper (BSA), 11 pts ; 6. Somja (BSA), 14 pts ; 7. Cordonnier (BSA), 14 pts à un tour ; 8. Bresseleers (Matchless), 16 pts, à un tour, etc...

## EN ITALIE

### COURAJEOD REMPORTE LE 5<sup>e</sup> PINEROLO

Cette « classique » italienne du moto-cross international a été gagnée cette année par le suisse Albert Courajeod qui montait, non pas la Jawa dont nous avons parlé voici quelques semaines, mais bien son habituelle BSA.

A remarquer dans le classement l'excellente 4<sup>e</sup> place prise par Ostorero, qui montait à cette occasion la toute nouvelle 500 Mondial de cross.

#### RESULTATS :

1. Courajeod (S. BSA) ; 2. Cheney (G.-B. Norton) ; 3. Soletti (I. Gilera) ; 4. Ostorero (I. Mondial) ; 5. Fruythoff (B. BSA), etc...

## EN ANGLETERRE

### CARNET ROSE

Nous apprenons que les excellents pilotes britanniques Gordon Jackson, trialman et crossman, et Jeff Smith, Champion d'Angleterre de cross et second du classement provisoire du Championnat du Monde, après sa victoire dans le Grand Prix d'Angleterre, viennent l'un et l'autre de contracter mariage.

Nous meilleurs vœux de bonheur aux jeunes mariés.

### L'EQUIPE ANGLAISE POUR LE CROSS DES NATIONS

C'est à l'Angleterre que revient cette année l'organisation de ce grand cross annuel qui se dispute par équipes nationales, et se déroulera le 1<sup>er</sup> septembre sur le circuit de Brands Hatch.

Après le Grand Prix d'Angleterre qui vit la victoire de Jeff Smith devant Archer, l'équipe anglaise a été formée comme suit : Leslie Archer, Dave Curtis, Johnny Draper, Brian Martin, Jeffrey Smith, Geoff Ward.

Puissante formation en vérité et qui, chez elle, sera difficile à vaincre. Nous espérons pourtant que notre propre représentation fera figure honorable à Brands Hatch : en effet, nous tenons d'un membre de la Commission de moto-cross de la FFM que celle-ci s'est décidée à prendre en charge le déplacement d'une équipe française qui serait formée de cinq (ou six) premiers du classement général du championnat.

Il ne reste plus à la Commission de Moto-Cross de la FFM — que nous félicitons d'avoir retenu le principe de notre participation au moto-cross des Nations — que de nous faire connaître bien vite la sélection officielle.



# FIANCÉS, A VOS PLUMES !

Etes-vous jeune et fiancé (e) ; êtes-vous abonné (e) à « Moto-Revue » ? Possédez-vous votre toute première machine ? ; Pratiquez-vous avec l'âme-sœur le moto-camping ? Si vous répondez à ces conditions, prenez connaissance de l'offre généreuse incluse dans la lettre reproduite ci-dessous et dont l'auteur, M. J.M., de Pau (B.-P.), désire conserver momentanément l'anonymat.

Ensuite, il ne vous restera plus qu'à nous écrire, sans perdre un instant, en nous indiquant naturellement tous les renseignements indispensables : nom, prénom et adresse des deux fiancés ; marque de la machine et adresse et date de

son achat ; date de souscription de votre abonnement.

Là, d'ailleurs, se terminera notre intervention : M. J.M. se mettra personnellement en rapport avec l'auteur de la lettre retenue et nous ferons connaître à nos lecteurs quels seront les heureux bénéficiaires du legs de notre correspondant de Pau.

Rappelons, toutefois, pour satisfaire à la bonne règle, que la présente communication, comme toutes celles qui sont publiées dans cette rubrique, ne saurait engager notre responsabilité.

LA REDACTION

**S** j'ai l'honneur aujourd'hui de prendre l'initiative d'apporter, d'une façon assez originale peut être, un peu de carburant dans le moteur de notre rubrique, je le dois à un exemple qui est à quelque chose près le reflet de ce que je vais vous demander de bien vouloir publier. Je n'apporterai pas dans ces lignes « le carburant instructif », dont nous avons, nous lecteurs, l'habitude de nous munir avant de vous écrire car mes connaissances mécaniques (tout en ayant possédé plusieurs machines : 125, 250, 500 cmc.) se bornent à l'ABC. Mais je cherche toutefois ici à rendre public un bienfait d'entraide motocycliste qui n'a rien de commun avec les rares cas que vous avez bien voulu publier dans MOTO-REVUE.

En ayant été l'heureux bénéficiaire, je viens, et ceci par votre intermédiaire, rendre le même service. Je m'explique :

J'achetai, au prix de maintes économies, ma toute première machine, soit, en avril 1952, une 125 cmc. Motobloc, moteur AMC, 4 temps, 3 vitesses. Cette dernière représentait pour moi « Tout » avec un grand T. Croyez qu'elle fut très chérie et soignée et elle est encore, pour qui veut la voir, dans l'aspect du neuf, peinture et chromes compris (un petit tuyau en passant pour cet entretien, après lavage à grande eau de la machine, essuyage avec des chiffons en coton. Lorsque peinture et chromes sont parfaitement secs, passez sur les parties intéressées un chiffon sur lequel vous aurez versé une dizaine de gouttes d'huile de « vaseline ». Ensuite, avec un chiffon, toujours en coton, essuyez légèrement, sans insister).

Pour revenir au sujet qui me tient à cœur, j'avais projeté depuis longtemps un long et séduisant voyage dans les Alpes. Je me trouvais stoppé, car n'ayant pu, en sus de l'achat de la machine, acheter l'équipement nécessaire à un long voyage. Je pus mettre mon projet à exécution grâce à l'aide infiniment précieuse d'un jeune lyonnais, de qui je fis la connaissance en achetant « Moto-Revue » dans un kiosque à journaux.

La providence voulut que ce jeune homme, ayant été blessé à son travail et mutilé, ne pût jamais reprendre le guidon d'une machine, au grand regret de sa jeune femme. Aussi (excusez-moi si j'insiste sur cela), il me légua tout son équipement moto, et attention, il y en avait pour deux !

Que pensez-vous de ce geste ? Il y a-t-il eu un précédent ? Et ceci concernant un don de cette valeur ? Je ne crois pas. Mais ce dont je puis vous assurer, c'est qu'il y aura un autre exemple, et cela rejoint le point essentiel de ma présente. Mais une annonce dans vos colonnes aurait pu paraître bizarre et le sens moral d'entraide motocycliste négligé. Aussi ai-je choisi de m'expliquer dans cette Tribune Libre.

J'ai pu effectuer avec ma 125 cc. AMC l'itinéraire suivant : Lyon-Grenoble, Grenoble-le col du Lautaret, le col du Lautaret-Briançon, Briançon-Gap, Gap-Grasse, Grasse-Valence, Valence-Lyon, la machine emmenant ma femme (58 kg), moi-même (72 kg), une remorque monoroue de ma fabrication, dans laquelle se trouvait tout le matériel camping pour deux, soit au total : 250 kg.

J'ai effectué tout le voyage sans pépin, et je dois ajouter que ma machine s'est comportée d'une brillante façon.

J'arrive au bout de ma missive pour vous dire que je suis abonné depuis peu à « Moto-Revue », non pas que je sois un nouveau lecteur, mais simplement un nouvel abonné. Mes occupations personnelles ne me permettant pas de recevoir votre revue à une adresse fixe. Immobilisé pour environ trois années, et ne pouvant reprendre la moto, je tiens à rendre ici ce dont je fus moi-même bénéficiaire. Heureux jour !

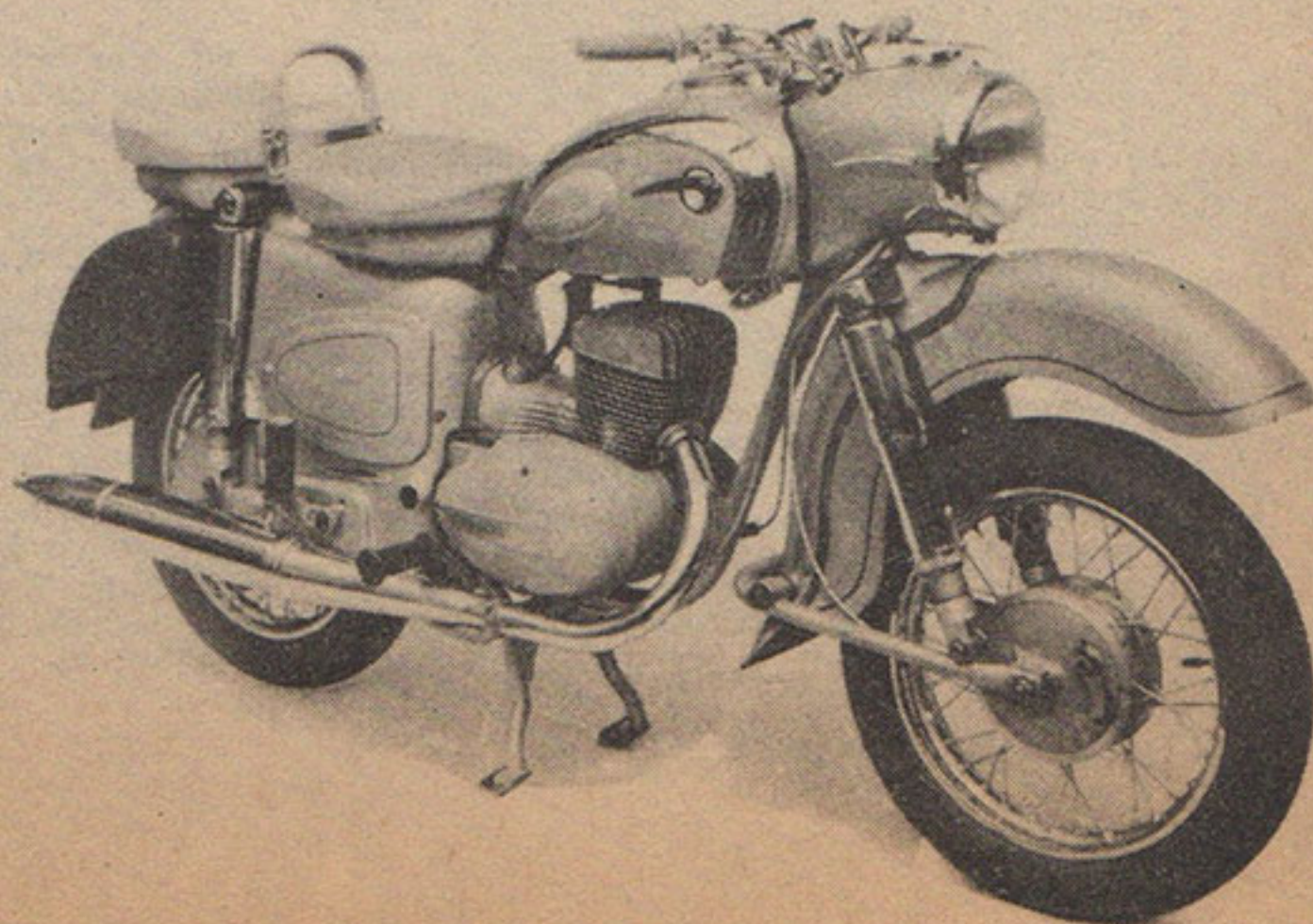
Voici les quelques conditions : par votre intermédiaire et la publication de ma présente, et ceci pour former une continuation à l'entraide motocycliste, laquelle se doit de ne pas exister seulement à l'état théorique mais pratique, je lègue, à qui aura répondu à une date limite (fixée par vous) : jeune couple de fiancés, possédant sa toute première machine, et en sus, étant abonné à « Moto-Revue », un équipement presque complet pour deux, soit : 2 casques avec lunettes, 2 combinaisons, une veste cuir pilote, la remorque monoroue de ma fabrication, 1 tente pour deux, 1 duvet, 1 paire de demi-bottes.

J'entrerais en relation dès que vous aurez publié leur adresse dans votre rubrique « Tribune Libre ». J'espère que la présente aura priorité sur d'autres « papiers » afin que les heureux élus puissent encore bénéficier des joies et du temps propice à notre motocyclisme.

M. J.M.  
Pau (B.-P.)

## LA DERNIÈRE M. Z. "ES 250"

Ainsi que nous l'annoncions lors de notre présentation de la E.S. 175 (voir MR N° 1.339), la 250 cmc. de la marque de Zschopau devait subir quelques modifications. Tout comme la 175 cmc., la 250 n'a plus, maintenant, qu'un simple échappement qui permet un meilleur contrôle du balayage, un « accord » plus facile entre échappement et transfert. Un nouveau silencieux permet également un meilleur silence. Par ailleurs — et, à notre connaissance, c'est la première fois que nous rencontrons ce fait dans la production de série — toutes les MZ sont maintenant équipées de batteries au cadmium-nickel, au lieu des classiques batteries au plomb. Ces batteries présentent de sérieux avantages : acide remplacé par une solution basique — pas de dégagements gazeux — résistance interne diminuée — durée plus grande — sensibilité moindre aux influences extérieures — plus grande robustesse. Par contre, prix plus élevé et poids plus grand, plus grandes dimensions.





# ACTUALITÉS

## VOICI LA NOUVELLE VOITURETTE N. S. U.

On a beaucoup parlé de la fameuse voiturette NSU, et bien avant de pouvoir s'en faire une idée précise, car l'usine la gardait soigneusement au secret. Aujourd'hui, les essais sont achevés, et le voile commence à se soulever sur cette nouvelle production de l'usine de Neckarsulm, qui doit être présentée en septembre lors du Salon Automobile de Francfort. La photographie que nous publions est la première qui en ait été faite. Ces voiturettes 4 places, destinées aux essais secrets, sont peintes en gris « camouflages » et dépourvues du moindre élément enjoliveur. Ce moteur bicylindre 4 temps, est logé à l'arrière et l'usine affirme qu'il assure au véhicule des accélérations et une aptitude en côte hors de pair.



## LE 8<sup>e</sup> CONGRES DE LA FEDERATION NATIONALE DES CHAUFFEURS-ROUTIERS

Cette réunion s'est terminée par le dépôt aux ministères des Transports et Travaux Publics, du Travail et de l'Algérie des motions votées à l'issue des travaux, qui ont duré trois jours.

Nous donnons, ci-dessous, des extraits des principales motions adoptées par les congressistes, dans la mesure où elles intéressent l'ensemble des usagers de la route :

« La Commission des retraits de permis « de conduire (composée des représentants des routiers, appartenant dans toute la France à ces Commissions départementales), a demandé : la modification de l'article 131, la révision du mode de prise de sang, l'obligation d'un « certificat de conduite pour tous les conducteurs de vélomoteurs ou scooters », la modification du Code de la Route pour que soit rendus obligatoires (et de façon impérative) les feux de dépassement en cas de brouillard, la surveillance des véhicules dans les entreprises de transports publics et privés par le Service des Mines, l'obligation du triangle de sécurité... même pour les touristes, de deux rétroviseurs pour tous les véhicules, d'un mica jaune pour toutes les voitures étrangères circulant en France, etc... ».

« La Fédération Nationale des Chauffeurs Routiers proteste énergiquement contre l'augmentation massive du prix du carburant auto, et contre la majoration éventuelle du prix du gas-oil, qui frapperait durement les populations urbaines et rurales. Les véhicules utilitaires français, déjà les plus taxés d'Europe, seraient, à la veille de l'institution de la communauté européenne économique, définitivement éliminés des tarifs internationaux, par les transporteurs étrangers. L'augmentation massive du prix du carburant auto... aura également des incidences fâcheuses sur le coût de la vie ».

(<sup>o</sup> C'est nous qui soulignons).

## STATISTIQUES 1957 DE LA FNA

La Fédération Nationale du Cycle, du Motorcycle et de l'Automobile publie ses plus récentes statistiques concernant le développement industriel et commercial des divers « motorisés » dans notre pays et vers l'étranger.

Le tableau que nous reproduisons ci-dessous traduit l'évolution du deux-roues en France de 1938 à 1956 : on appréciera la progression au niveau de la production, le chiffre total du parc moto (toutes classes et types) atteignant 5.148.000 véhicules contre seulement 4.216.000 pour l'ensemble des véhicules à 4 roues !

On pourra encore constater que le taux de nos exportations, déjà inexistantes en 1938, est encore plus misérable proportionnellement en 56. Quant aux importations, elles n'ont cessé d'être symboliques !

	PRODUCTION		
	1938	1949	1956
Cyclomoteurs	100	50.538	918.765
Vélomoteurs	29.500	69.137	105.141
Scoters		601	118.293
Motocyclettes	13.311	15.408	16.876
Tris à moteur		1.448	5.678
<b>Total</b>	<b>42.811</b>	<b>137.132</b>	<b>1.164.753</b>

PARC (Estimation fin 1956)		
Cyclomoteurs		3.248.000
Vélomoteurs		1.105.000
Motocyclettes		320.000
Scoters		475.000

	EXPORTATIONS	
	+ de 50 cc.	- de 50 cc.
1938 Nombre véhic.	2.609	—
val. millions	9	—
1949 Nombre véhic.	5.421	—
val. millions	372	—
1956 Nombre véhic.	14.148	36.328
val. millions	1.147	1.147

	IMPORTATIONS	
	+ de 50 cc.	- de 50 cc.
1938 Nombre véhic.	240	—
val. millions	1,4	—
1949 Nombre véhic.	965	—
val. millions	90	—
1956 Nombre véhic.	7.040	1.928
val. millions	848	69

## AU SECOURS ROUTIER FRANÇAIS : 148 VOITURES

Créé en 1953, le Secours Routier Français possédait au 1<sup>er</sup> janvier dernier 133 véhicules.

A cette date, ils avaient parcouru plus de 5.300.000 km., ayant assuré 61.900 interventions et porté secours à 2.882 blessés.

Depuis les fêtes de la Pentecôte, le parc du Secours Routier a été porté à 148 voitures, réparties entre les divers services de la Police routière.

Au moment où nos routes vont connaître une animation intense, les équipages de dépanneurs-secouristes du Secours Routier (qui circulent sur nos routes sous l'emblème du T.C.F.) apportent un élément fort rassurant aux usagers français et étrangers désireux de passer de belles vacances.

## NÉCROLOGIE

### MAURICE GRATECAP

Nous apprenons avec regret le décès de M. Maurice Gratecap, animateur de « Motos-Danton », à Levallois, et bien connu de nombreux usagers.

Que sa famille et ses amis veuillent bien trouver ici l'expression de nos sincères condoléances.

### JEAN ROUILLARD SE TUE SUR LA ROUTE

Alors qu'il essayait la 600 cmc. de l'un de ses amis, le motoriste de Harfleur a percuté un camion qui amorçait un demi-tour et s'est tué net dans la collision.

Rouillard était bien connu des milieux motocyclistes ; membre du Moto-Club du Havre, il avait participé notamment aux 2 heures de Montlhéry 1956 où il fit 3<sup>e</sup> sur 350 AJS, prenant encore cette année dans cette même course une place de 5<sup>e</sup>.

D'origine parisienne, Jean Rouillard, excellent metteur au point, exploitait à Harfleur un atelier de mécanique et comptait de nombreux amis dans cette ville.

Nous adressons à ses proches et à ses camarades de club et de sport l'expression de notre sympathie attristée.



## NETTE DOMINATION DE COLLOT A ROUEN

La Coupe Motocycliste de vitesse de la ville de Rouen se déroulait à la fin de la matinée, après la course des voitures de sport (Coupe Delamare-de-Boutteville), et avant le Grand Prix de l'ACF.

C'est dire que nos pilotes ont bénéficié des encouragements du nombreux public qui avait pris place, de bonne heure, autour du réputé circuit des Essarts.

Une seule épreuve donc, pour les deux roues, réservée à la catégorie des 500 cc. compétition et qui réunissait l'élite des pilotes français, à l'exclusion de tout étranger. Félicitons sur ce point le Moto-Club de Normandie d'avoir fourni à nos inters une occasion de courir qu'ils ne rencontrent pas partout aussi largement.

XXX

Au signal, Jacques Collot partait en tête, au coude à coude avec Insermini qu'il ne tardait pas à distancer, lui prenant 12" dès la fin du premier tour.

Derrière, Georges Monneret (qui « remet ça » de temps à autre) avait effectué un mauvais départ et, pointé neuvième dans les premiers mètres de la course, entreprenait une intéressante remontée.

Bientôt, on le voyait passer 5" après Insermini, en troisième position par conséquent, et précédant De Polo, Guignabodet, Deschamps et son propre « poulain », le jeune Galibert, desservi par une machine de 350 cmc. (la seule

parmi toutes les 500 cmc.), mais qui n'en fait pas moins des étincelles, en dépit des 30 kmh. qui lui manquent dans les lignes droites.

XXX

Bayle, qui avait fait le deuxième meilleur temps lors des essais, devait changer de bougie dès le départ et ne repartait qu'après que le peloton l'eut doublé.

Collot, toujours en tête (il y restera jusqu'au bout), augmente régulièrement son avance sur son suivant immédiat, Insermini, que Georges Monneret rattrape bientôt pour le passer au tour suivant.

Au fil des tours, Georges augmente son avance sur le troisième, sans parvenir néanmoins à combler l'écart qui le sépare de Collot. Il faut dire ici qu'il est handicapé par l'absence de carénage sur sa Matchless, dont le moteur se refuse au surplus à dépasser les 6.800 t/m, alors qu'il devrait normalement tourner au-delà de 7.000 tours.

Et, au treizième passage, c'est une soupape qui lâche, Georges Monneret, qui est à ce moment à 55" de Collot et précède Insermini de 19", se voit contraint à l'abandon, après avoir montré une maîtrise que les années semblent se refuser à amoindrir.

XXX

Collot, lui, ne faiblit pas. Il porte le record du tour à 141,543 kmh., réalisant

2'46"4 et augmentant toujours son avance sur Insermini, sans parvenir cependant à lui prendre un tour, alors que tous les autres concurrents sont doublés.

C'est derrière ces deux hommes que se livre la lutte la plus chaude. Le bordelais Bayle, qui a pris un tour de retard dès le début de la course, n'entend pas en prendre un autre. Il remonte tout le monde, pour terminer en troisième position, enlevant cette place à Ligier qui, parti 12<sup>e</sup>, était bien revenu mais ne pourra résister à l'attaque de Bayle juste sur la fin.

Tournant régulièrement, De Polo et Deschamps réussirent à obtenir les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> place avec un tour d'avance sur Galibert, 7<sup>e</sup>.

### RESULTATS TECHNIQUES

1. Collot (Norton), les 130 km. 840 en 56' 58" 6/10, moy. 137,782 ; 2. Insermini (Norton), 58' 50" 3/10, moy. 133,423 ; 3. Bayle (Norton), à 1 tour ; 4. Ligier (Norton), à 1 tour ; 5. De Polo (Norton), à 1 tour ; 6. Deschamps (Norton), à 1 tour ; 7. Galibert (Norton 350 cc.), à 2 tours ; 8. Guignabodet (Gilera), à 2 tours ; 9. Valentin (Norton), à 2 tours ; 10. Boeri (Norton), à 2 tours ; 11. Sauzereau (Norton), à 3 tours ; 12. Barone (Norton), à 5 tours ; 13. Monneret Georges (Matchless), à 9 tours ; 14. Renard (Norton), à 9 tours.

### LE CIRCUIT DE LOCARNO EST REPORTE

Ce circuit international, prévu pour les 27-28 juillet prochain, est renvoyé aux 21-22 septembre. Le Comité d'organisation s'est vu dans l'obligation de retarder cette date à la suite de difficultés dans l'engagement des coureurs. Espérons que cette épreuve, la seule du genre en Suisse cette saison, ne sera pas finalement annulée comme ce fut le cas l'an dernier.

### RESULTATS « BRUTS » DE MONTFORT-LE-ROUEN

En attendant la relation de cette attachante réunion internationale de motocross (à paraître dans notre prochain numéro), en voici les résultats techniques :

500 solo. - Classement général. — 1. Ward (GB - AJS), 8 pts ; 2. Clynck (H. - BSA), 9 pts ; 3. Brassine (F. - BSA), 11 pts ; 4. Archer (GB - Norton), 11 pts ; 5. Jansens (H. - BSA), 20 pts ; 6. Fruythoff (B) ; 7. Holmberg (Suède) ; 8. Larsson (Suède) ; 9. Kunz (S.) ; 10. Hazianis (F.) ; 11. Puttemans (B.) ; 12. Schmid (F.) ; 13. Baudoin (H.).

Sides, 1<sup>re</sup> manche du Championnat de France : 1. Perlin-Segal (BSA) ; 2. Sargette (BSA) ; 3. Theveney (BSA) ; 4. Garcia (BSA) ; 5. Denis (BSA) ; 6. Plisson ; 7. Clemot ; 8. Brulé.

### DEMAIN : CIRCUIT DE VITESSE DE VESOUL

Nous avons dit dans notre numéro 1349 ce que sera cette belle journée motocycliste.

Mais à la longue liste d'engagés que nous portions alors à votre connaissance, il vous faut encore ajouter deux noms, ceux des australiens Keith Barker et R.G. Thomson, incorporés au programme sur les instances de l'ACU (Fédération britannique).

De ce fait, au lieu d'avoir neuf nations au départ, les organisateurs du MC Haut Saônois en présenteront 10, ce

qui constituera le nombre le plus élevé de toute la saison française.

Le circuit international de Vesoul promet donc d'être une manifestation de première classe et doit attirer la très grande foule des fervents du sport motocycliste de vitesse.

### LIEGE-MILAN-LIEGE ANNULE

Le Royal Motor Union est au regret d'annoncer qu'il est contraint d'annuler le grand week-end motocycliste qu'il devait organiser les 19, 20 et 21 juillet avec les épreuves Liège-Milan-Liège ; Liège-Grenoble-Liège et Liège-Langres-Liège.

Ce renoncement est motivé par un double cas de force majeure : les autorités bavaroises d'une part, françaises de l'autre, ayant apporté des restrictions aux autorisations de passage précédemment accordées.

En ce qui concerne notre pays, il ne s'agit d'ailleurs d'aucune mauvaise volonté : si l'itinéraire prévu sur notre territoire n'a pu être conservé, c'est uniquement du fait des inondations qui rendent actuellement impraticables certaines routes des Hautes-Alpes, des Basses-Alpes et de la Savoie, plusieurs ponts étant également coupés.

Pour la Bavière, les autorités ont cru devoir — pour des raisons de circulation locale — imposer une heure d'entrée des concurrents sur leur territoire. Cette restriction mettait les organisateurs dans l'obligation de décréter une neutralisation de plus de 4 heures, mesure qui est la négation même de la formule de l'épreuve, et de nature à lui enlever toute valeur sportive réelle.

Soucieux de la réputation acquise par leurs organisations, les dirigeants du R.M.U. n'ont pas voulu se résoudre à faire de l'improvisation, et ont préféré annuler purement et simplement leurs épreuves 1957.

Mais cette annulation réduit à néant le travail de plusieurs mois de prépara-

tion, et les gros sacrifices financiers consentis en vue de mettre sur pied une formule neuve, susceptible de passionner les pilotes d'épreuves de grande endurance.

Les dirigeants du Royal Motor Union sont navrés de causer une telle déception aux nombreux engagés, comme aux sportifs qui attendaient impatiemment cette confrontation annuelle, et s'en excusent auprès d'eux comme auprès de toutes les autorités qui les avaient aidés dans leur tâche.

### JACK ENDERS EST DECEDE

M. Jack Enders, directeur technique de la Société Otom, et frère de notre confrère Max Enders, est décédé le 5 juillet. Il était âgé de 62 ans.

Nous adressons à sa famille et à ses collaborateurs l'expression de nos bien sincères condoléances.

### DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO...

...Vous trouverez la relation détaillée de la visite effectuée aux usines Zundapp de Nuremberg par notre envoyé spécial en Allemagne, J.B.

Toujours dans le domaine de la « mécanique », six pages de documents photographiques vous feront tout connaître de la « Technique à Spa » (Grand Prix de Belgique de vitesse).

L'essai de cette semaine portera sur la 175 Motobécane « spéciale » qui remporta la catégorie 175 cmc. Sport au dernier Bol d'Or, aux mains de Thomas-Bargetzi.

Pour les sportifs, ce numéro 1.351 comprendra les compte-rendus des circuits de vitesse d'Avignon et Vic-Bigorre, du Grand Prix d'Angleterre de moto-cross et de la réunion internationale de Montfort-le-Rotrou.

Ces articles se complétant, comme à l'habitude, par nos rubriques régulières « Tribune Libre », « Ce qu'ils en pensent », informations, etc...



# 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)

## ATTENTION !

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

### RENE GILLET

Vend René Gillet 250 cc parfait état. Tru. 08-73 h. bur.

### GULLER

175 Guiller AMC mot. neuf équip. 60.000. DELZONGLE, 18 rue Thorigny-3e.

### GNOME-RHONE

CAUS. voit. 750 G.R. X side Bern. ét. méc. nf 90. J. Porte 2 av. d'Orange, Sorgues, Vaucluse.

### MONET-GOYON

Pullman 125, 3000 km ex. état SOUM, Eto. 12-49, soir.

### MOTOBECANE

222 cse ble emploi équip. com. tr. b. état 90000 GERMAIN 37 r. de Bellevue Antony (Seine)  
 PART. vd 175 Motoconfort 54 rév. ex. ét. équip. tout 1er ordre, px à débat. MALLET Pro. 32-41 (hres bureau).  
 MOTOBECANE, réparations rapides. Motos, Mobyette, 19, rue de la Tombe Issoire, Paris-14e.  
 CAUSE voit. 175 Z2C 54 parf. état 70000. NOCTURE, 7 rue Andral, Domont (S.O.).

### PEUGEOT

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

### TERROT

TERROT 125 ETD 15000 km SCHLESSER. CEN. 69-60

250 Terrot OSSD neuf abs. selle double pte-bag. téles. 130000 HORGARD Nord 38-11

TERROT 125 cul. t. b. ét. té. eq. 50000. FOUCHER 49 av. A. Briand, Stains (Seine).

### MOTOS ANGLAISES

NORTON typ. Daytona dx car. nve 3000 km Rousseau 136 r. Louis Rouquier, Levallois-Perret. Tél. Per. 46-88 le s. 5 h.

BSA 500 Shoot-Star 54 17000 k imp. 250 C. Faivre 41 r Bourdarie-Lefure, Asnières. Gré. : 67-55

BSA 54 B31 26.000 km 180. Venet 11 r. Buis.-St-Louis-10e

BSA 500 52 DKW 350 ctre 125 ou Mobyette + différé THOMAS, Myennes (Nièvre).

Triumph T110 pf état Ghersi Centre Administ. Bar-le-Duc.

NORTON Featherb ét. nf gar. 250. ARIS 11 r. Labie 17e.

ARIEL 5 cv twin osc. b. état 220. Crédit : 17 rue Pajol

CSE ma. vd Ariel 500 twin 12000 km oscil. fin 54. MALGORN, Montours (I-et-V.).

MATCHLESS 350 culb. mod. 1939 bas px. ROBE 55 rue Grenéta, Paris-2e.

### BAS PRIX

157, avenue du Maine (14e)

NORTON 500 twin ét. nf crédit pos. rep. moins fort. Profit 116 r. Lecourbe. Vau. 56-24

AJS 350 cul. f. tél. sus. osc. gar. 175 ARIS 11 r. Labie-17e

ARIEL 1000 cc 1953 4 tubes ex. état 25000 km. DESCUNS 1 rue Laffitte, Lourdes (H.P.)

BSA 350 culb. 52 b. ét. 100 Caron 222 av. du Maine-14e

IMPORTATION MATCHLESS Prix maintenus pour motos en cours d'arrivage en Juillet Agence pour la France

ARIS 11 r Labie-17e Eto. 08-66 (fermeture annuelle en août)

250 BSA C10 mot. 5000 km 95000. Renseign. SUP 12-61.

650 Triumph et LE Velocette parf état. Px int. rep. Solex. DEVINCK, 16 r. Moncey (9e)

650 Triumph état parf. 165 16, r. Jules Guesde, Levallois

650 Ariel 55 oscil. 240000. 16 r Jules Guesde, Levallois

NORTON Dominator 1953, tr. bon état. Repr. pte cyl. H. bur. Tél. GAL. 61-85

### MOTOS BELGES

GILLET-HERSTAL 500 culb. av. side pneus et mot. nfs FAVRAULT, 68 rue A. Theuriet, Aulnay-s-Bois (S.O.).

### MOTOS AMERICAINES

INDIAN 7 cv av. side t. b. et 40000. HERVIEU 44 av. de Fétilly, La Rochelle.

### MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 250 TF 1950 rouge accessoires, pneus bon état, 50000. LEC. 65-94

PUCH 250 TF parf. ét. av. rem. 80.000 BATEL Triperie, 111 av. Barbusse, Bondy.

PUCH 250 TF impec. 17000 k équip. 6 mois assur. payées. 80000. crédit DID. 29-12.

PUCH TF 250 ex état 120000 GERBER, 116 rue Marcadet. MON. 27-18.

PUCH 250 SGS 19000 km eq. Prix 180. ALESTCHENKOFF, 84 rue M. Aufan, Levallois.

PUCH 250 56. Prix à débat. ARC. 92-00. Poste 120.

PUCH 250 SGS fin 55, parfaite. CEN. 41-75.

### MOTOS TCHEQUES

350 Jawa 95 33 r. Proudhon Bellefontaine-12e. Dor. 25-56.

### MOTOS ITALIENNES

Ducati 1956 4 vit. 65 kmh. 50 cc ar. av. osc. 45. X. Frank 40 r du Havre St-Adresse S.M.

### MOTOS ALLEMANDES

Moto NSU Max 1955. pf état px 180000. Tél BEL. 42-44.

PART. v. BMW R67/2 34000 k pf état 290. Si ach. voy. pay. FASQUELLE 1 p. E. Saletier. Tél. 1117 Calais.

RT 350 DKW 9/1955 tr. b. et. 10400 k. Philibert, Mai. 29-66

EXCELSIOR 2 v. ecl. al. bat. Prix 17000 ou éch. c/Mobyette, 46 r. Abbé Groult 15e.

RT 350 DKK 56 7000 k av. ou s. side ét. imp. 200. et side 40. BALEUX 16 rue de l'Ourcq, Paris 19e.

Resident genre BMW R50 240. JO 133 r. St-Antoine, Paris-4e

BMW R25/3 équip. ex. ét km 10000, heure trav. Nor. 90-97

BMW R25/2 1951 140000 LE-CLEACCH Pavil Puebla parc des Buttes-Chaumont Paris-19e

BMW R73 sport gr. side Préc. exc. ét. px int. J. REMY 17 av de la République Ivry-s-S.

### BAS PRIX

157, av. du Maine, Paris-14e

### SCOOTERS

A vd 1e main scoot. Peugeot 150 cc 1956, 89 avenue Pasteur, Les Lilas.

VESPA état nf gar. crédit. PROFIT 116 rue Lecourbe.

GUZZI Galletto 2 cv 4000 km 6 mois garantie. Crédit. Reprise. 17 rue Pajol, Paris 18e

MOBY 56 gd luxe acces. 25000 et 10 mois à 5000. LECLERC 17 rue Pajol, BOT. 05-95.

### CYCLOMOTEURS

MOBYLETTE 56, débray. automat. 20000 - 17 rue Pajol.

### MOTOS DIVERSES

PALAIS DE LA MOTO chez ALEXIS

5 av. J.-Jaurès, Lyon (Rhône) Le Spécialiste de la moto (trang. : NORTON, TRIUMPH ROYAL, AJS, PUCH, UNIVERSAL, ZUNDAPP, etc. etc. Grand choix d'occasions : NORTON, ROYAL, A.J.S., ARIEL, PUCH ADLER, BMW, IFA. Scooters LAMBRETTA, RUMI, IUCH, VESPA, etc., etc. Une visite s'impose Prix très intéressants. Possibilité d'échange. ... CREDIT. Voitures AUSTIN, SIMCA, RENAULT, WILLYS, FORD FIRLAND, etc., etc... Toujours ALEXIS, le Roi de l'occasion à Lyon. 400 Motos au choix.

125 AGF ét. nf 1400 km. Sel. doub. acces. 125.000 fr. LOUIS 22 r. Tocqueville, Paris.

Autos reprise Motos

Toujours 150 motos d'occasion garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos

Crédit 12 mois 100 TONNES

pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques

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

BMW R51 et R71 175000. 125 IFA 85000. Crédit. 4 rue Beaurepaire, Pantin.

BMW 1500 cab sport 160 kmh. couté 1.500 000 1955. Cédée 650 av. repr. moto récente.

Roger SCEAUX, 4, rue Beaurepaire, Pantin. Vil. 15-18.

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

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.

Toutes Motos et Scoot.

av. 10000 Crédit s/place

157 avenue du Maine, 14e.

MR 100 cc mot. neuf FEUIL-LARD, 7 rue Foret, Villemoisson/Orge (S.-et-O.).

### SACRIFIEES

pour les Vacances

TRIUMPH Thund. juil. 56 260.

TIGER 110 1956 220

TIGER 100 1955 250.

THUNDER 1953 150.

SPEED-TWIN 1951 125.

SPEED-TWIN 1940 70.

TRIUMPH 500 lat. 30.

GOLDEN-FLASH 1953 150.

B 33 1953 80.

MATCHLESS 350 télesc. 40.

TERROT 350 tél. 1953 40. et 10 TRIUMPH accid. à rem.

T 110 - T 100

THUNDER NEUVES disponibles de suite avec crédit et reprise ferme. Toutes pièces détach. pour TRIUMPH

CH. PEROTTI

16 rue de la Prévoyance, Vincennes. DAU. 79-91.

Métro : St-Mandé-Tourelles.

### CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie. M° TOLBIAC

MOTOSACOCHE 5 cv Mag Jubilé av. side Préc. 3 m. gar. 35. 7 m. à 5000 : 17 r. Pajol

### VOITURE

AUTOS BAS PRIX

à part. de 50000. SEG. 26-40

GOLIATH 4 cv 54 imp. repr. moto anglaise PER. 94-69.

### DIVERS

A vend side-car Steib 56 ét. nf px int. vis. ap 20 h. sf sam-dim. LARREY 39, rue Grange-aux-Belles, Paris 10e.

TOUS SIDES BAS PRIX

157, avenue du Maine, 14e.

SELLE bipl. tr. bon état. Px int. HELLER 84 r. Robespierre Montreuil. AVR. 01-29.

SIDECAR complet roue pneu freins. Bas prix. ALE. 07-37.

### ECHANGES

MON AUTO C/MOTO

244, rue du Mesnil, Asnières

VOUS QUI VOULEZ

ECHANGER votre MOTO ou SCOOTERS c/ une VOITURE

ENEZ NOUS VOIR !

AUTO-DIDEROT

131, Bd Diderot (M° Nation)

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

AUTO C/SCOOTER

157, avenue du Maine, 14e.

JONGHI 4 cv culb. à roder contre 125 : 17 rue Pajol.

FREGATE 1956. Reprise moto DAU. 79-91.

### ON DESIRE ACHETER

ACH. cpt moto améric. cyl. 900 ou sup. Ecr. V. Massot chez Peschel 24 r. Richer (9e)

MICHEL 17 rue Carnot Montreuil-s-Bois cherche acheter Norton 88.

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

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

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

### VENDEURS !

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



LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

# Moto La revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

## ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	800 fr.	1.100 fr.	50 N <sup>os</sup>	1.500 fr.

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

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

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n<sup>o</sup> 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.

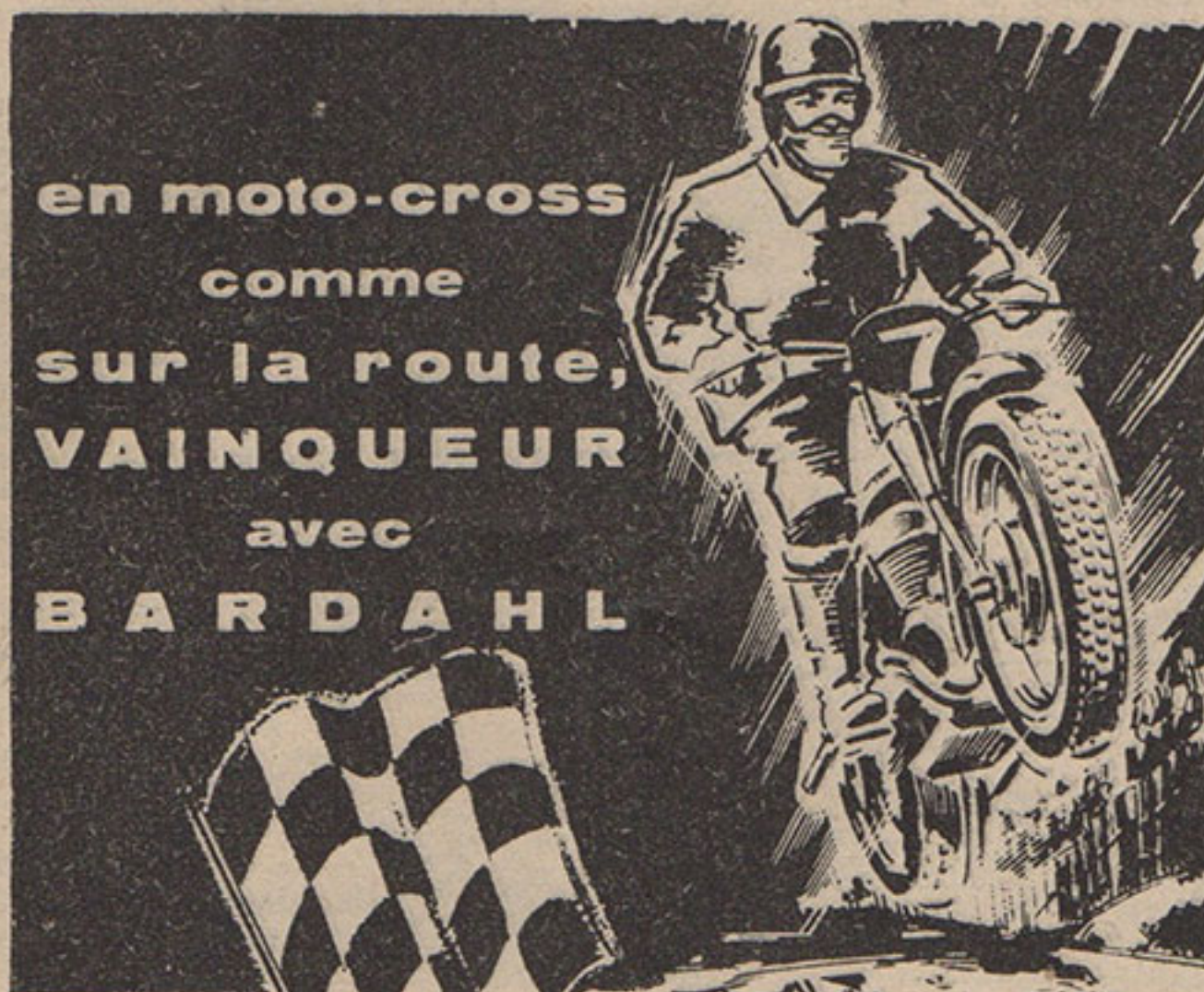
Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

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

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

**CRUPDA**

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



en moto-cross  
comme  
sur la route,  
VAINQUEUR  
avec  
BARD AHL

OLIVIER 88x

BARDAHL fixe sur les surfaces métalliques en frottement un film lubrifiant inarrachable et assure de ce fait :

- des accélérations plus brillantes
- de la souplesse à tous régimes
- une usure réduite de 50%
- supprime échauffement, serrage, grippage

BARDAHL  
PROTÈGE CONTRE  
L'OXYDATION,  
LA CORROSION,  
L'ABRASION

# BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE

BARDAHL-FRANCE : 34, Boulevard de l'Yser - PARIS (17) - GAL. 76-13  
Usines : 14, Boulevard Maréchal-Foch - ÉPINAY-SUR-SEINE (Seine)

Pièces origine **BSA**  
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

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



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

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n<sup>o</sup> 16, la maison n'a pas de succursale.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel - **BSA** - Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone

PER. 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre remboursement.  
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

LES ÉTABLISSEMENTS  
**BEAUSOLEIL**

9, rue St-Sabin PARIS-XI<sup>e</sup>

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

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

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

**CHROME-CUIR** 38 r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



Tous les scooters  
**MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT**  
sont équipés en série avec la  
**SUSPENSION CAOUTCHOUC**  
et L'ANTIVOL  
**NEIMAN**

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

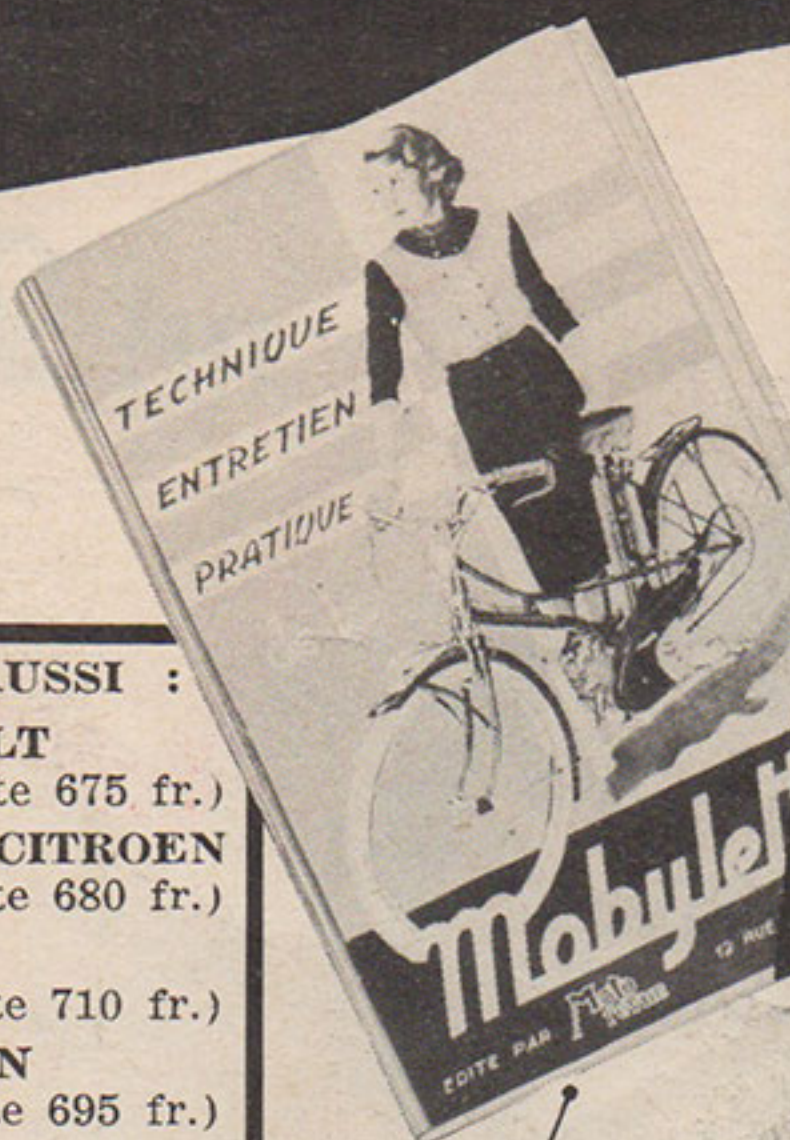


# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

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 : 750 fr.  
(par poste 885)



Prix : 410 fr.  
(par poste 475)



Prix : 525 fr.  
(par poste 590)



Prix : 495 fr.  
(par poste 560)



Prix : 485 fr.  
(par poste 550)



Prix : 500 fr.  
(par poste 565)



Prix : 490 fr.  
(par poste 555)

## NOUS ÉDITIONS 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.

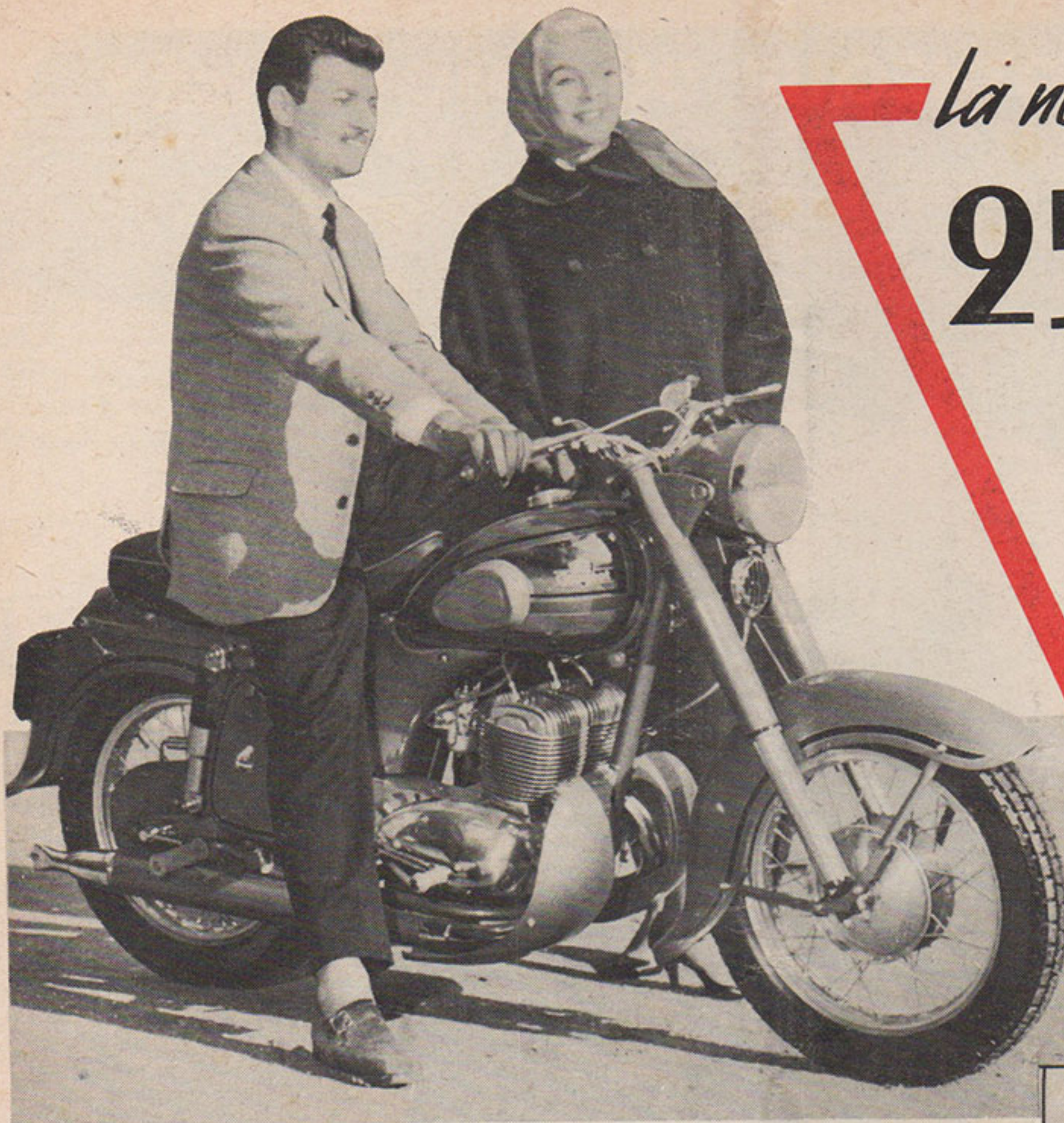
Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

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





*La nouvelle bicylindre*

**250** cm<sup>3</sup> 1957

**Peugeot**

TYPE **256 TB**

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

Présentation grand luxe noir ou gris métallisé. Réservoir chromé.

**Prix toute équipée :**

**240.000 Frs**

Taxe locale en sus

SOCIÉTÉ "CYCLES"

**Peugeot**



Catalogue s/demande

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

