# TOTO 45° ANNE Tous les Proposition of the Control o

45° ANNEE. — 27 JUILLET 1957. — N° 1.351 Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

> VISITE CHEZ ZUNDAPP



Perlin-Segal en tête du Championnat de side-car cross à Montfort-le-Rotrou.



LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE SERA PARFAITEMENT DOCUMENTE
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ETE ECRITS POUR LUI

Prix: 750 fr. (par poste 885)

# NOUS EDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

ENTRETIEN

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,

Vélomoteurs, Cyclomoteurs)
Prix: 430 fr. (par poste 495 fr.)

# TABLEAUX MURAUX

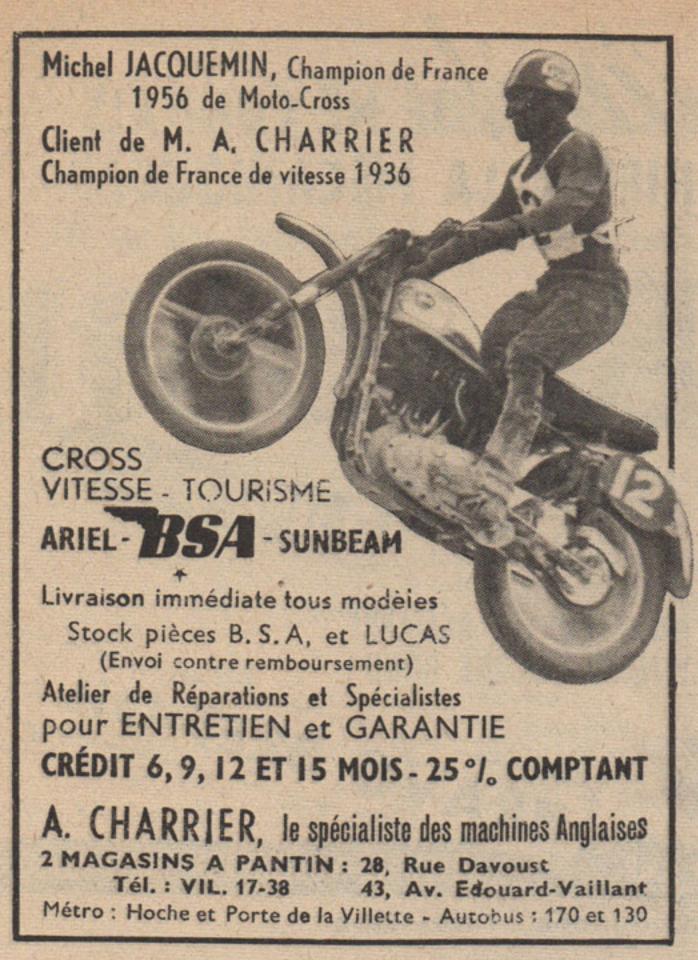
PLANCHES MURALES 60×100 cm.: Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire. Moteur PEUGEOT P 55: 450 fr. Moteur TERROT 500 RGST: 500 fr. Moteur 4 CV RENAULT: 300 fr. Moteur 125 TERROT ETD: 500 fr.

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.)

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





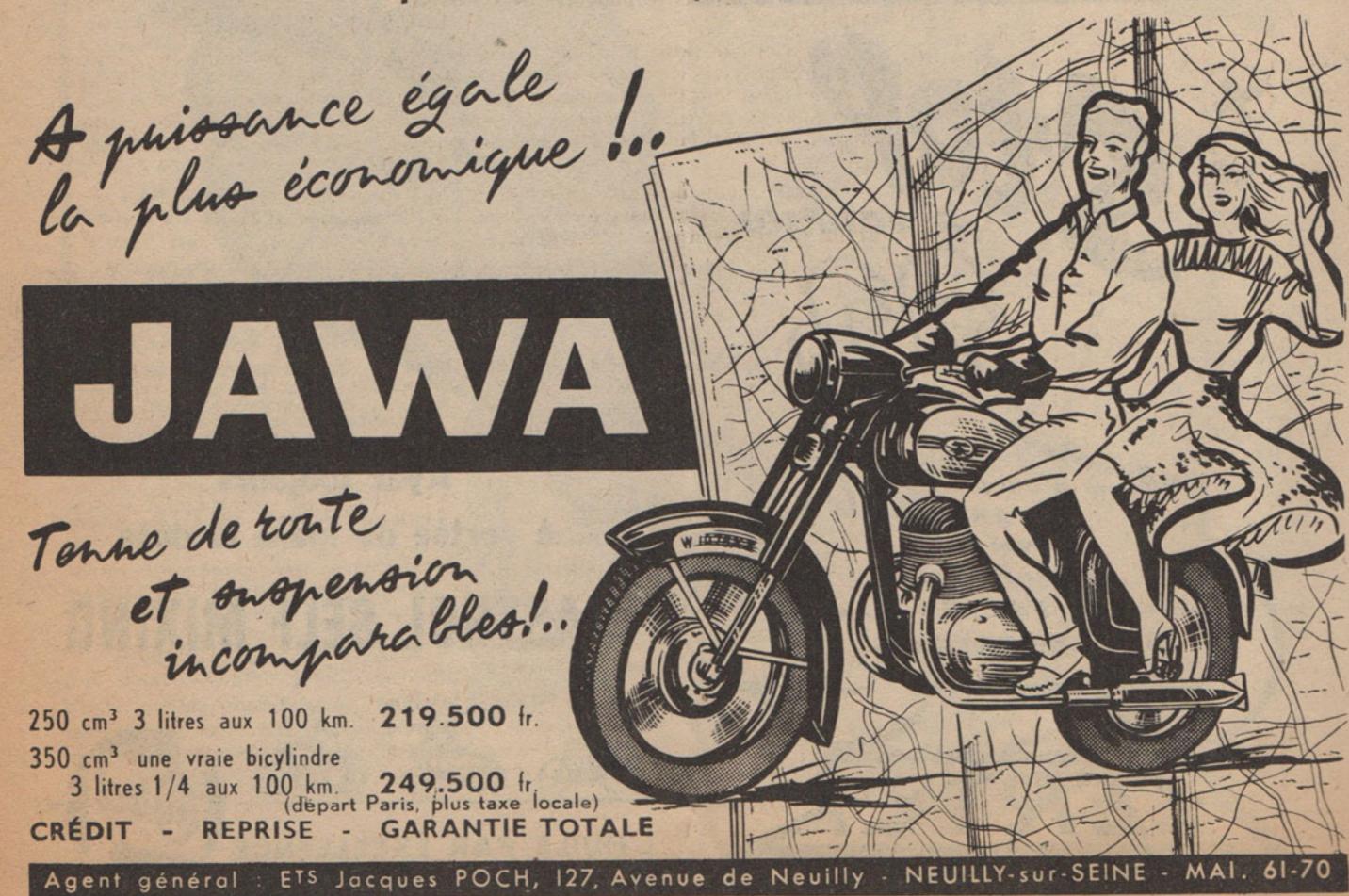




21-23 AVENUE STE-FOY - NEUILLY-SUR-SEINE

L'HUILE PAR EXCELLENCE

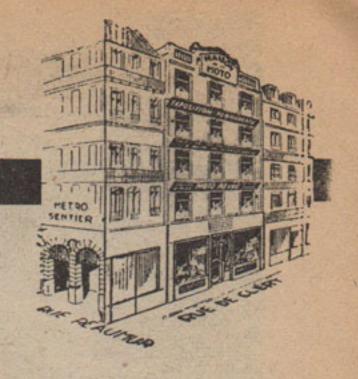






RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
L ES MOTOCYCLISTES

# 12, Rue de Cléry, PARIS (2°)



# EN OCTOBRE, ET NON EN 1958 !...

S CANDALES, irrégularités, imprévoyance auront marqué une fois de plus l'activité de la F. I. M. cette année.

Des pilotes luttent, donnent le meilleur d'eux-mêmes, offrent parfois encore leur vie au sport motocycliste.

Des usines engagent leur réputation et des frais énormes dans l'établissement de modèles de course ou de record, entretiennent des services compétition onéreux.

Voilà tout ce que nous trouvons de noble dans un des plateaux de la balance.

Dans l'autre, une réunion de très respectables Messieurs, paraît-il élus par la volonté des Motocyclistes du Monde entier, et ayant pour tâche de sauvegarder le sport motocycliste, mais aussi de le faire prospérer, dans l'égalité, la justice.

Cet aéropage — la Fédération Internationale Motocycliste — subdivisé en de nombreuses commissions se réunit plusieurs fois l'an pour préparer l'avenir, analyser les requêtes formulées, etc., en un mot régir complètement le sport motocycliste international.

C'est à la fois le pouvoir législatif et exécutif, sans lequel on ne peut rien faire.

En face de cette F. I. M. aucun groupement représentant les coureurs motocyclistes (il vient par contre, en automobile, de se former une association des coureurs internationaux qui défend les droits de ses membres) mais toutefois le Bureau Permanent International des constructeurs motocyclistes, qui eut maintes fois l'occasion de montrer son désaccord avec la F. I. M.

Car le moins que l'on puisse dire, c'est que cette dernière qui ne risque rien, n'engage rien, mais n'en est pas moins dépourvue d'esprit « matériel » prend un peu son rôle à la légère.

C'est la lamentable contestation des records de vitesse absolue d'Allen et de Burns, sur laquelle on doit encore revenir en octobre à Paris, alors que ce printemps à Venise il semblait que la cause fut définitivement entendue.

C'est l'incompréhensible disqualification de Liberati, premier à Spa en 500 cmc, alors qu'il avait reçu du directeur de course et du Président de la Commission sportive Internationale, l'autorisation de changer de machine.

C'est aussi la passivité devant les vitesses atteintes, et les risques inhérents à celles-ci du fait de « monstres » issus d'une réglementation dépassée.

C'est en un mot l'indifférence totale devant les efforts et les risques pris par les pilotes et les usines.

D'un trait de plume, on raye une victoire, un record, comme si tout cela n'était rien, ne représentait rien, et comme l'on n'est pas à une contradiction près, on retire d'un côté ce que l'on donne de l'autre.

Aussi devant cet amoncellement de « points noirs » on peut penser que Paris devrait être en octobre le siège d'un « grand » congrès d'automne.

Les sujets à débattre ne manqueront pas.

Il faudra bien se décider une fois pour toute, à moins qu'avec la sempiternelle mansuétude qu'elle témoigne à son propre égard, la F. I. M. ne reporte à un prochain congrès les décisions à prendre.

On fait traîner, on noie le poisson.

C'est bien là le plus clair de l'activité d'une association dont l'inutilité publique crève les yeux de tous.



Afin de faciliter le travail, de simplifier les manutentions, tous les ateliers se réduisent au strict rez-de-chaussée, s'ouvrant de plein pied sur les vastes cours toutes réunies entre elles. Ceci permet aux petits tracteurs, genre « Fenwick » de se déplacer facilement d'un atelier à l'autre, d'alimenter les chaînes ou les machines-outils avec le minimum de manutention.

# VISITEZ AVEC NOUS L'USINE

ROFITANT de notre voyage à Nuremberg en vue de prendre possession, à fin d'essais, de la KS 601 « tout-terrain » (voir M.R. N° 1.345), nous avons visité l'usine Zundapp, guidé par M. Grüttefien, chef des « public-relations », mais également motocycliste convaincu et même ancien coureur à ses heures. Autre « cicerone », M. Bode, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler dans nos colonnes pour ses réalisations de carénage de machines de série. Accueil des plus sympathique, chaleureux même; séjour que les personnes mentionnées, ainsi que M. Schaurig, s'évertuèrent à nous rendre aussi agréable que possible, nous emmenant visiter ce magnifique joyau qu'est la vieille ville de Nuremberg.

# ZUNDAPP

# UN COURT HISTORIQUE

C'est en 1917 que fut constituée, à Nuremberg, par l'ingénieur Neumeyer et F. Krupp d'Essen, une firme qui, jusqu'à la fin de la première guerre, construisit des appareils d'allumage : la « Zunder-und Apparatebau GmbH », Zunder signifiant allumeur, et Apparat : appareil, machine. Et c'est de la juxtaposition des deux premières syllabes que vient le nom bien connu des motocyclistes : Zundapp.

# QUELQUES DATES

En 1919, reconversion de l'usine et retrait de Krupp. Et, en 1921, commence, avec la Z 22, la production motocycliste, qui ne fait que croître (10.000° machine en 1925) et oblige, en 1929, à construire une nouvelle usine, dans la rue Diesel, adresse actuelle de la marque.

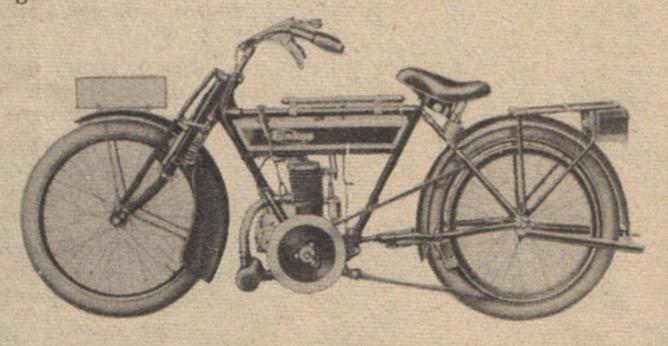
En 1929, M. Neumeyer fils, qui préside encore aujourd'hui aux destinées de Zundapp, succède à son père.

1933 : la 100.000° machine sort des chaînes et le programme comprend 7 modèles différents, depuis la 175 cmc 2 temps « Derby » jusqu'aux 600 et 800 cmc flatfour à soupapes latérales, en passant par la gamme des flat-twins de 400 et 500 cmc.

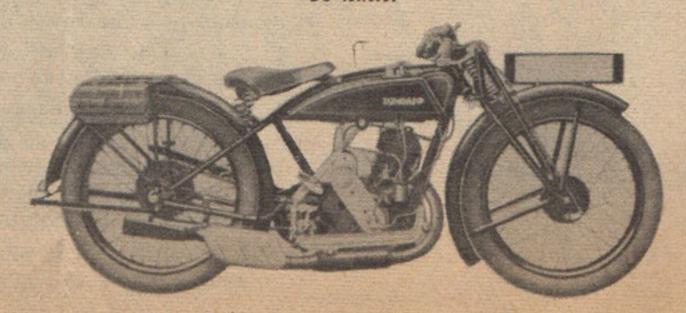
Le chiffre global de production atteint 150.000 motos en 1936 et 200.000 en 1938, date à laquelle apparait la DS 350 monocylindre, de 17,5 CV, assez particulière avec ses tiges de culbuteurs séparées, l'une passant devant, l'autre derrière le cylindre, alors qu'entre temps la fameuse KS 600 (dont dérive l'actuel « éléphant » KS 601) a vu le jour.

En 1939, Zundapp se lance dans une nouvelle voie, et, avec un petit moteur sport d'aviation de 50 CV, s'approprie, dans ce domaine, 7 records du monde.

Mais la guerre vient et, en 1941, la KS 750, la Zundapp « Russie », à boîte 8 vitesses (par un relai) et side à roue tractée, commence sa carrière : elle sera, en mars 1942, la 250.000° machine sortant des chaînes.



Octobre 1921: la première Zundapp, la Z 22, un 2 temps de 211 cmc., de 2,5 CV, à transmission par courroie, freins sur jantes: 57 kmh. (ci-dessus). Ci-dessous: la 50.000° machine, de 1929: la Z 300. Toujours un deux temps, de 298 cmc. et de 8 CV. 3 vitesses et kick-starter. Transmission chaîne: 90 kmh.



### L'APRES-GUERRE

Avec les bombardements, les démantèlements, il ne reste plus grand chose de l'usine qui, en 1945, avec 170 ouvriers, essaie de se remettre sur pied.

Et ce n'est qu'en 1948 que la production motocycliste reprend, parallèlement à un nouveau programme de fabrication, portant cette fois... sur les machines à coudre... vertes comme l' « éléphant vert », évidemment.

En 1950, la sortie mensuelle de motos est de 2.500 unités et bientôt, en juillet, la 300.000 machine voit le jour.

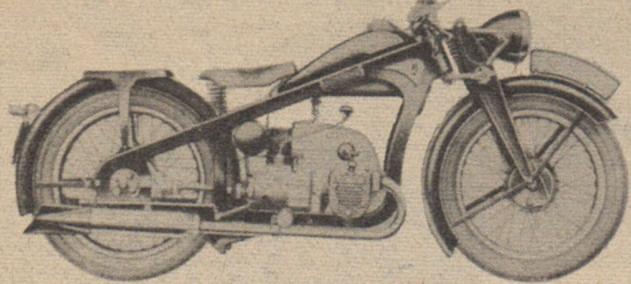
L'année suivante, spécialement pour

les machines à coudre, puis, dès 1952, pour les cyclomoteurs, est construite une nouvelle usine à Munich, dirigée par M. Mann, le gendre du fondateur. 2.000 ouvriers travaillent dans cette usine, fatriquant machines à coudre et petits moteurs « Combimot » trouvant place dans les cyclomoteurs « Combinette », mais servant également de moteurs stationnaires, ou pour bateaux, etc...

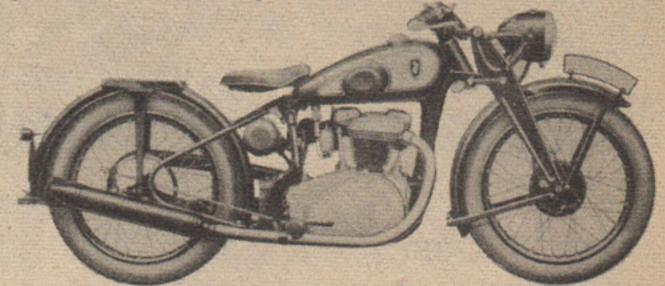
Quant à l'usine de Nuremberg, elle se spécialise d'abord dans la moto et son effectif atteint 2.300 ouvriers et employés travaillant 45 heures par semaine. Au

programme : depuis les 200 cmc 2 temps jusqu'à la KS 601.

Mais, dès 1953, sur l'instigation de notre ami Christophe, le scooter « Bella » de 150 et 200 cmc entre en fabrication. Et, en décembre 1954, la 500.000° machine, une 250 « Elastic », sort des chaînes. Décembre 1955 : l'usine présente ses nouveaux modèles, les 175 et 200 S, complétés l'an dernier par la 250 S. Et, dès maintenant, s'ajoute, au programme de fabrication, la voiturette « Janus » à moteur 250 cmc, qui sera peut-être doublée, pour le Salon de la voiture de cette année, par une voiturette à moteur plus important.



Septembre 1933 : la « K 500 », une des premières flat-twins de la marque, une 500 latérale, avec la boîte 4 rapports à chaînes Duplex et changement de vitesses type voiture. Transmission acatène. 12,5 CV et plus de 100 kmh. C'est la 100.000° Zundapp.



200.000° Zundapp: la « DS 350 » d'octobre 1938. Une mono culbutée qui, pour l'époque, développe la très coquette puissance de 17,5 CV. 4 vitesses à sélecteur au pied. Roues à broches. 110 kmh.

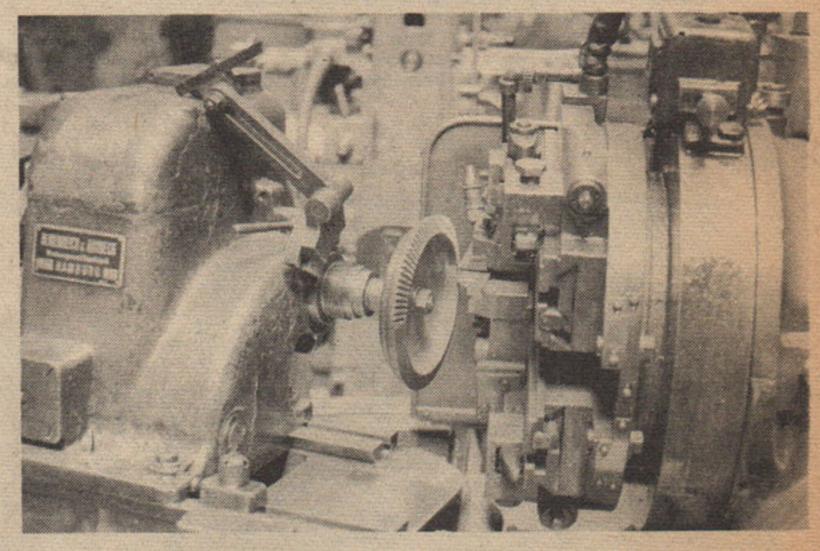
# DE A JUSQU'A Z !

Zundapp est certainement l'une des usines allemandes les plus indépendantes ; et par rapport aux gros groupes financiers et bancaires, et par rapport aux autres constructeurs.

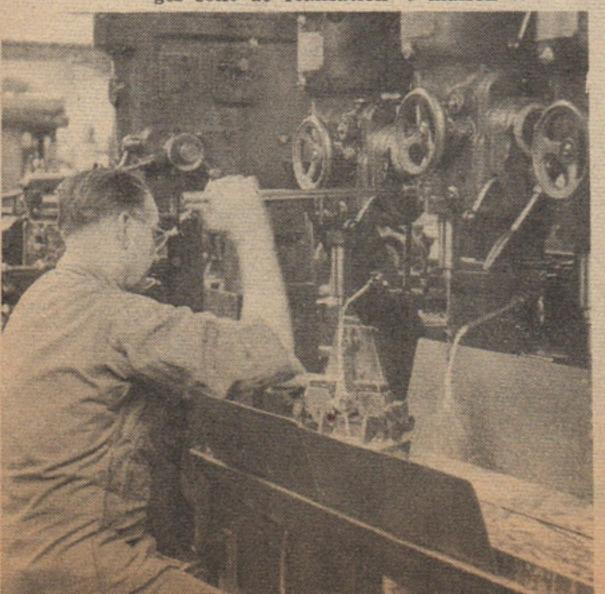
En effet, de nombreux « accessoires », de nombreuses pièces qui, communément, sont achetés chez des spécialistes, sont, chez Zundapp, fabriqués par l'usine ellemême. Non seulement l'usine a sa propre fonderie, mais encore fabrique-t-elle ses guidons, ses selles (sauf les garnitures), ses moyeux-freins, ses jantes, etc...

Et comme meilleur exemple dans ce domaine, signalons le montage de l'embiellage. Zundapp est, à notre connaissance — et si la mémoire ne nous fait pas défaut — la seule usine allemande à monter des bielles démontables, « à chapeaux ». Entre maneton et bielle, sont interposés des roulements à aiguilles ou rouleaux encagés. Et si les aiguilles et les rouleaux sont achetés, par contre les cages sont de réalisation « maison ».

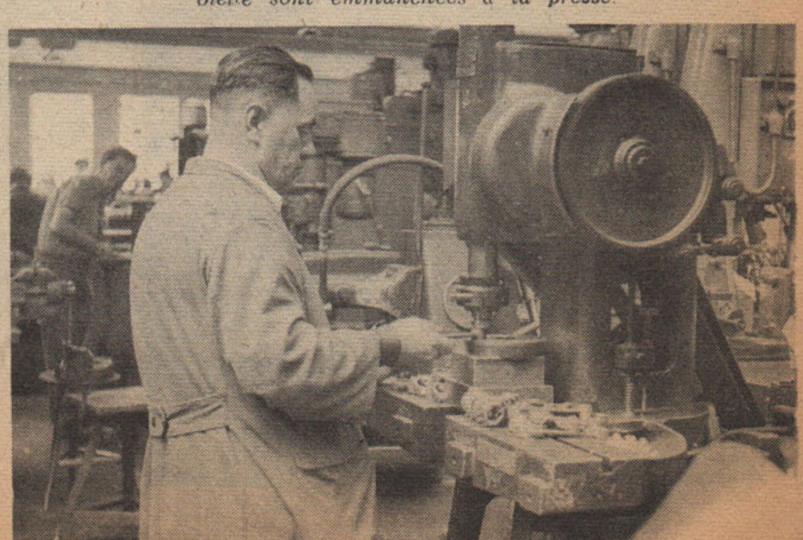
Bien qu'à taille droite, mais en raison de la dureté du matériau et de la précision d'usinage, le fraisage par deux couteaux des dents d'une couronne arrière du pont d'une «KS 601» demande environ 7 heures (à droite).



Ci-dessous : les bagues de pied de bielle sont emmanchées à la presse.



A gauche: une phase d'usinage à l'aide d'une des nombreuses machines-outils modernes: ici, un perçage.

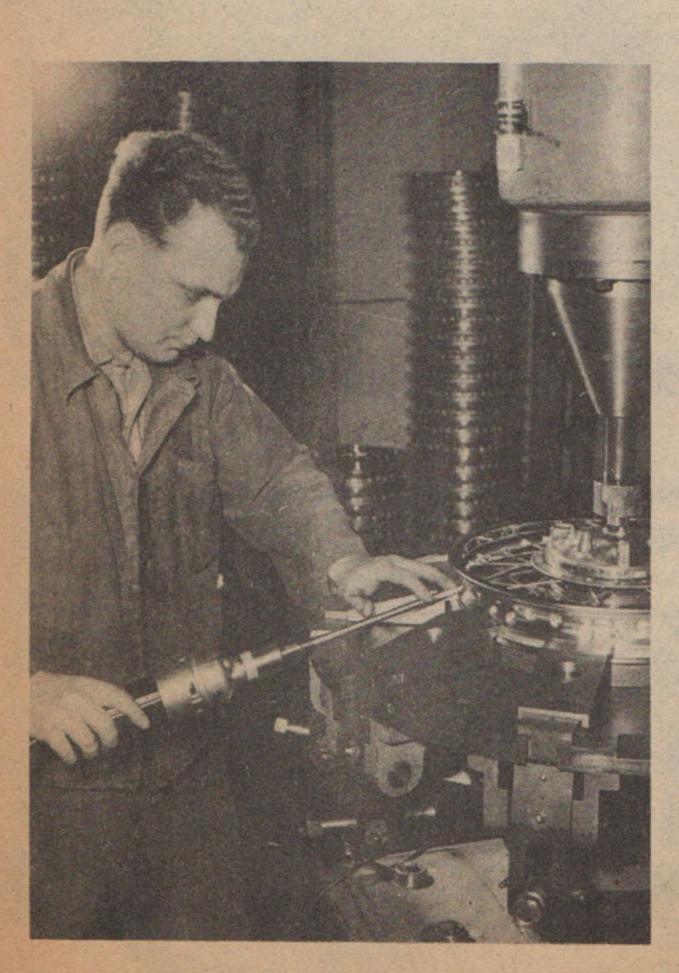




# DES OUVRIERS LIES A LEUR USINE

Zundapp n'est pas, pour les ouvriers, une usine de passage, et la maison sait s'attacher son personnel. Aide sociale de la part de l'usine, qui, par exemple, lors d'un mariage, offre une prime de 200 D.M. (près de 20.000 de nos francs). Cantine copieuse pour la modique somme de 60 pfennigs (60 fr.).

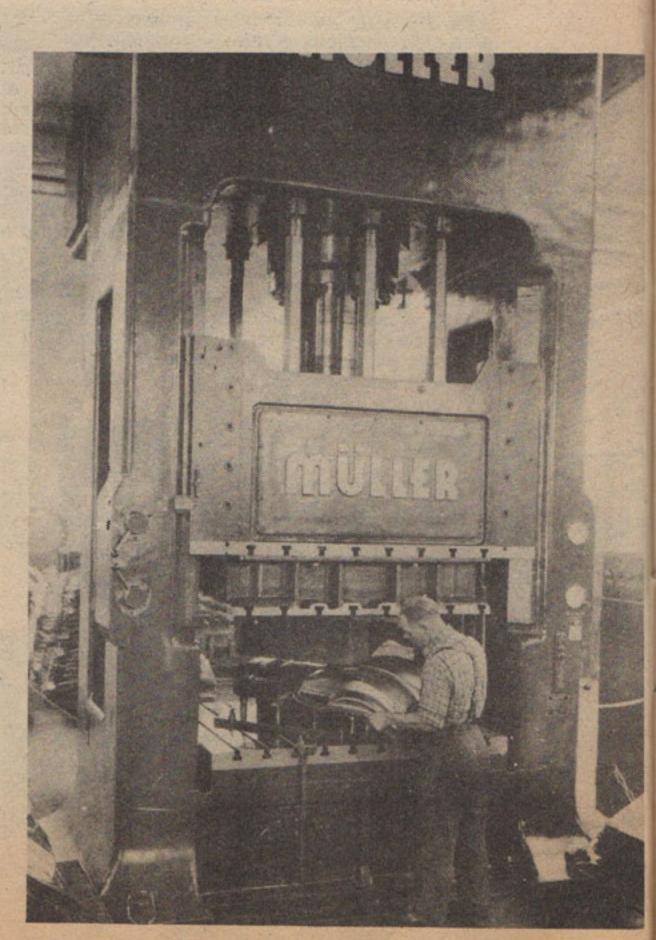
Comme dans la plupart des usines allemandes, la semaine de travail est de 45 heures (les rares heures supplémentaires étant majorées comme en France). Cinq jours de 9 heures, la journée commençant à 7 h. et se terminant à 16 h. 30 (une demi-heure pour le déjeunerlunch, sans parler du quart d'heure accordé deux fois par jour pour le « casse-croûte » et le goûter), ce qui laisse libre la fin d'après-midi : voilà qui est appréciable.

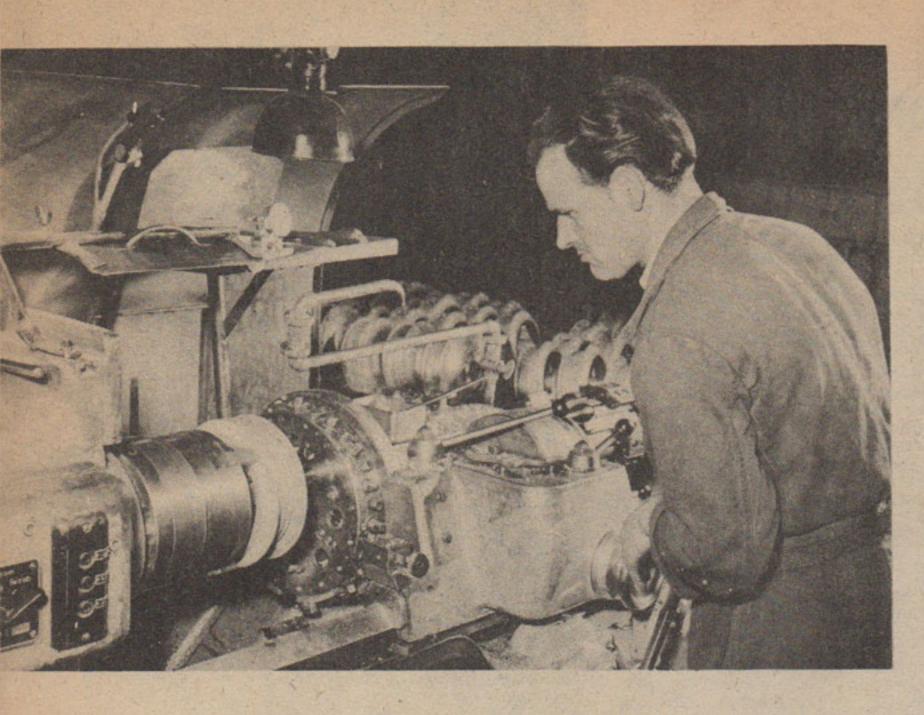


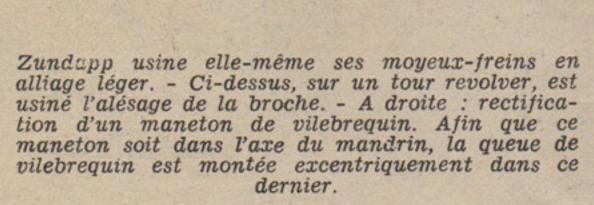
A gauche : centrage d'une roue de moto sur une machine spéciale à table tournante. A droite : emboutissage de tôles pour la « Bella » sous une presse hydraulique de 400 tonnes.

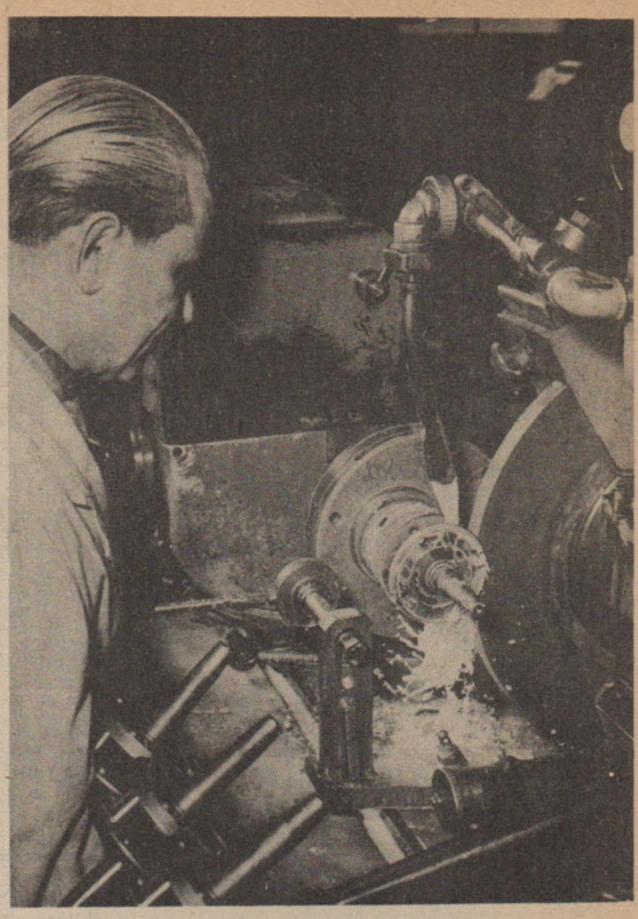


L'usine forme elle-même ses futurs techniciens et spécialistes que l'on voit, attentifs (en haut, à gauche) autour du professeur. — Ci-dessus : les deux coques en tôle formant le garde-boue avant des scooters « Bella » sont soudées électriquement et d'une manière continue entre deux électrodes circulaires et rotatives, après une première soudure par points.



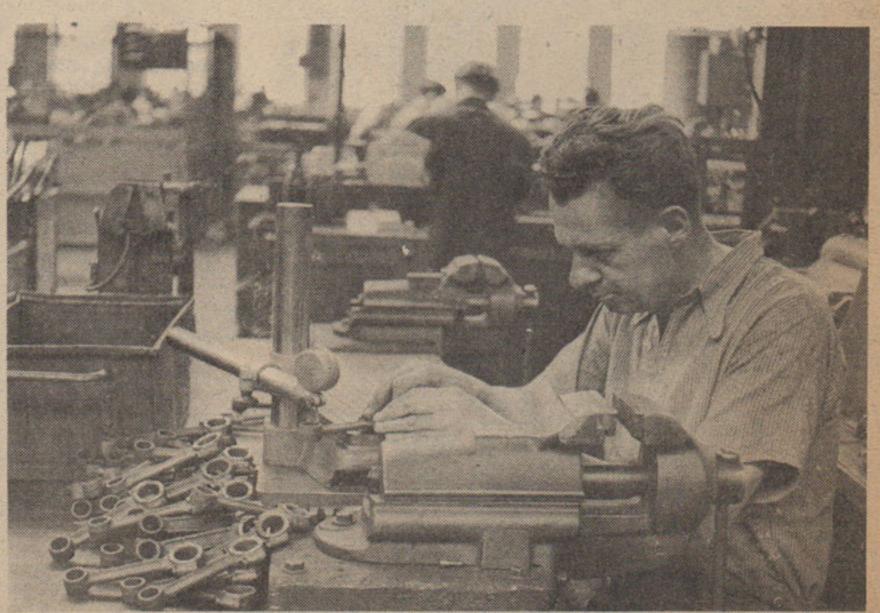






A gauche : chaque cadre (ici, de KS 601) est contrôlé et vérifié dans son alignement, angle de colonne de direction, etc... - A droite : contrôle, à l'aide d'un comparateur, de l'équerrage des bielles.





# DES CONTROLES... ENCORE DES CONTROLES...

Le sérieux de la fabrication allemande de qualité est bien connu. Et un de ses atouts majeurs est le contrôle permanent et rigoureux.

On contrôle les pièces achetées. Ainsi, les pistons Mahle, déjà contrôlés un à un par le fabricant, sont-ils encore contrôlés à leur réception à Nuremberg.

Contrôle de la matière première, cela va de soi.

Contrôle également à chaque phase de l'usinage par l'ouvrier lui-même, non simplement à l'aide de « calibres » ou de « tampons vérificateurs », mais à l'aide de comparateurs micrométriques.

Contrôle, une fois le lot de pièces usiné, au service... de contrôle.

Contrôle de chaque moteur au banc d'essai.

Contrôle de chaque machine définitivement montée qui, en bout de chaîne, arrive sur un hanc d'essai du type « home-trainer », et qu'un pilote « sédentaire » enfourche, essayant reprises, boîte de vitesses, freinage, éclairage, avertisseur, suspensions, etc..., les résultats apparaissant sur divers tableaux.

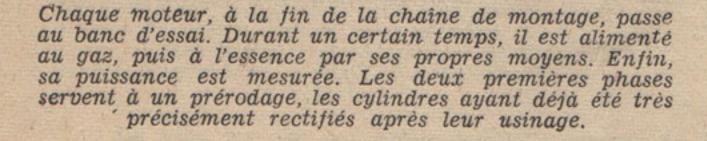
Dans ce domaine des contrôles, il en est un qui m'a particulièrement frappé, qui cherche à trouver la « paille » éventuelle dans une pièce usinée.

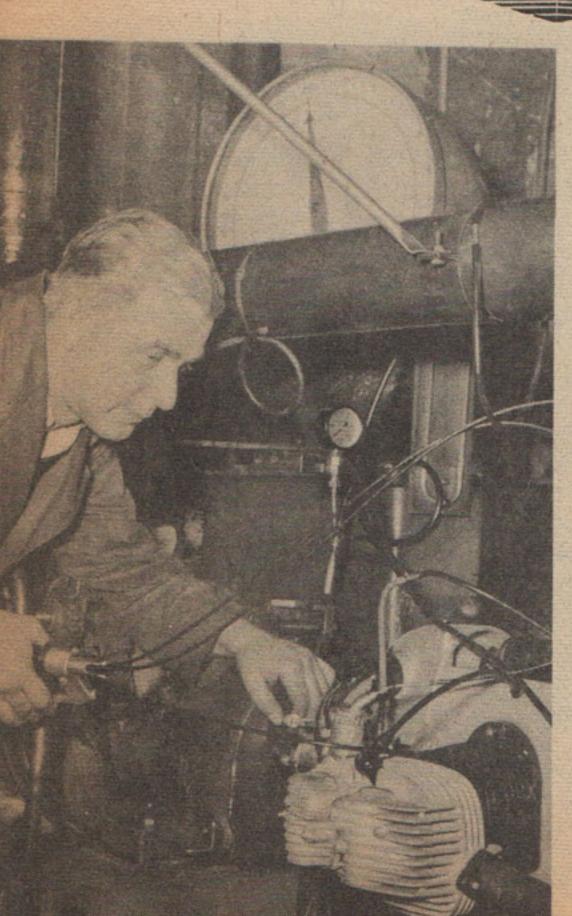
La pièce à vérifier (lors de mon passage, il s'agissait de vilebrequins) est soumise durant quelques instants à un champ magnétique peu intense. Ensuite, elle est aspergée sous un jet de pétrole portant en suspension de la poudre de fer très fine. Il suffit de la moindre « paille » pour que cette poudre adhère au droit des «lèvres» de cette « paille» qui forment alors des pôles magnétiques.

Or, à l'œil nu, cette paille est absolument invisible. Nous avons fait nous-même l'expérience suivante : une queue de vilebrequin montrant une telle paille fut essuyée, et bien qu'averti de l'endroit où cette paille devait se trouver, rien n'apparaissait à l'examen visuel. Mais le vilebrequin de nouveau arrosé, la poudre de fer en suspension dans le pétrole se déposait de nouveau sur la queue, dessinant précisément la forme de la paille.

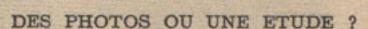


Contrôle de l'œil de tête de bielle à l'aide d'un comparateur micrométrique pneumatique Solex. La précision est de l'ordre du micron (1/1.000° de mm), donc 60 fois plus petit qu'un cheveu.





Contrôle de réception. Des pistons Mahle, déjà dûment contrôlés lors de la fabrication, repassent au contrôle à leur arrivée à Nuremberg.



Il est difficile, en peu de mots, de résumer la visite d'une usine motocycliste moderne. Chaque département à lui seul mériterait une longue visite, une longue description, car c'est là, à l'usinage, au contrôle, que l'on peut juger au mieux de la qualité d'une fabrication, de ses originalités.

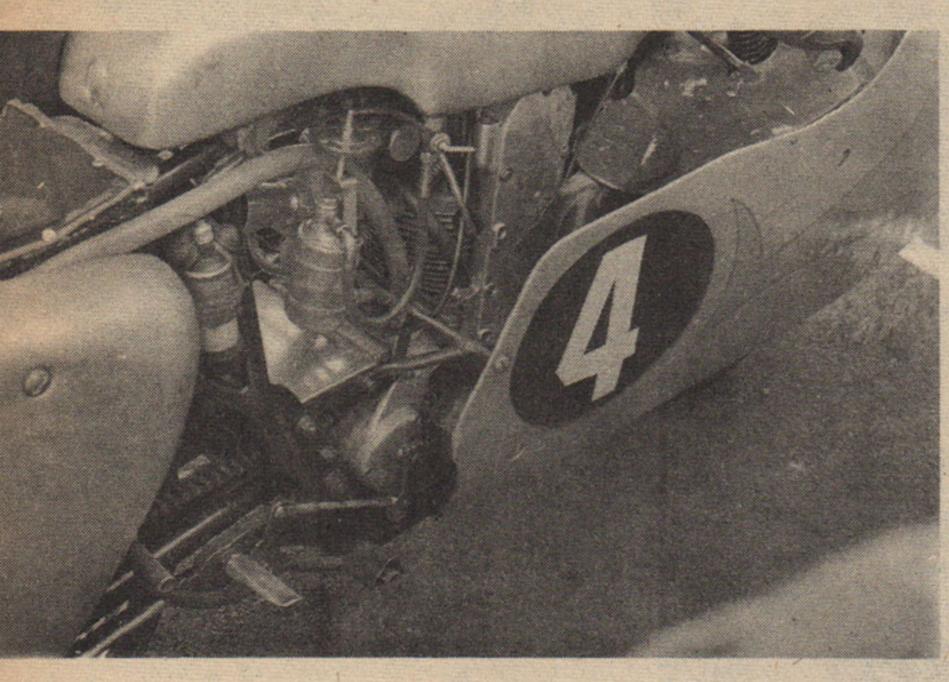
Aussi, plus qu'un long article, avonsnous préféré présenter de nombreuses illustrations, en insistant plutôt sur quelques points qui nous ont particulièrement frappé.

J. B.

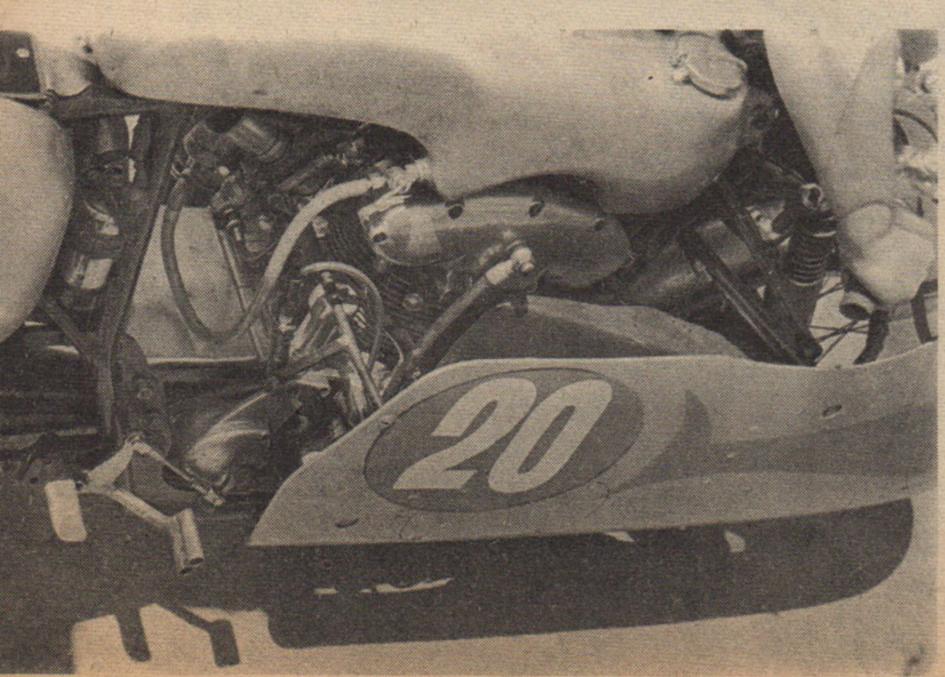


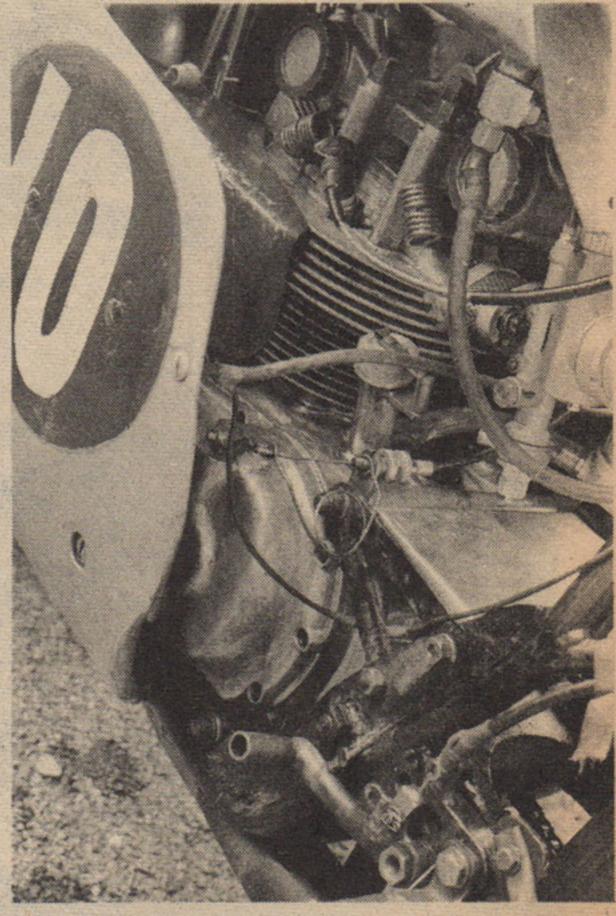
# ASPECTS MÉCANIQUES D'UNE GRANDE ÉPREUVE:

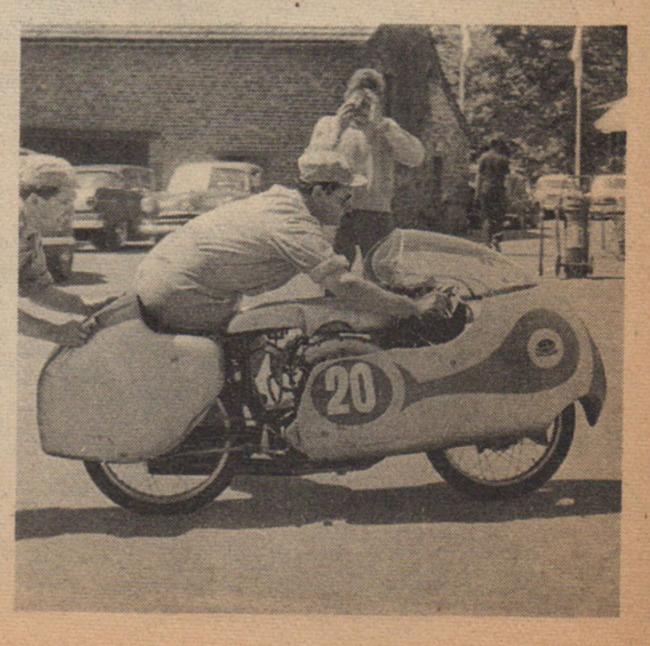
# IMAGES DE 31

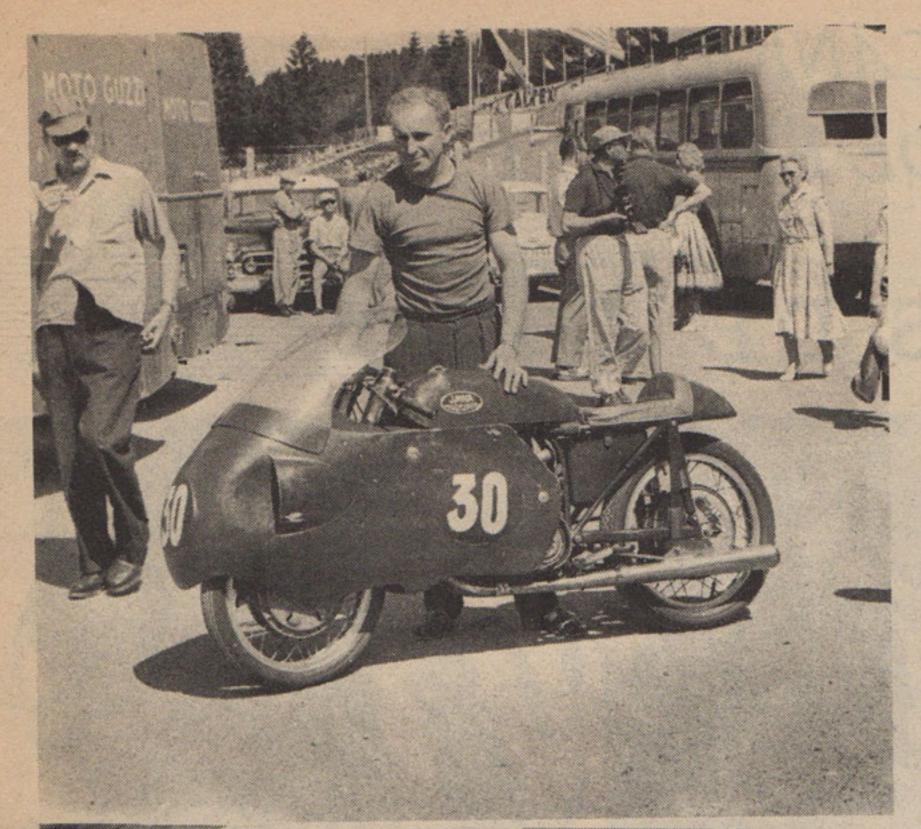


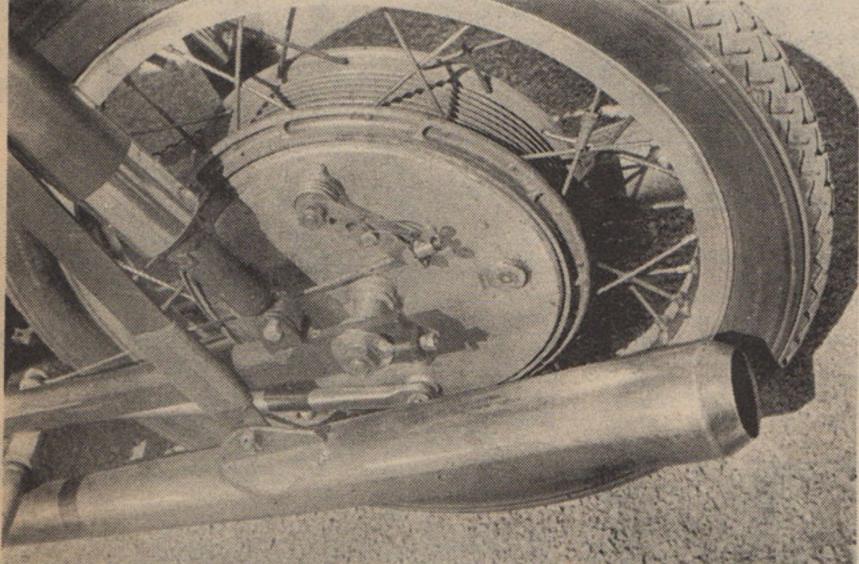
Mondial était venu en force à Spa, et tant en 125 qu'en 250 cmc., dominait techniquement. - Ci-dessus : la 250 de Provini, le plus super-carré des moteurs que nous connaissions, puisqu'il cote 75 x 56, soit un rapport de 0,75. Sa puissance est de 30 CV à 10.000 t/m. - A droite : vue du même moteur mais de l'autre côté. - Ci-dessous : les petites 125 entièrement carénées, pesant 115 kg. Leur puissance est de 18 CV à 12.000 t/m et leur moteur toujours légèrement longue-course : 53 x 56.

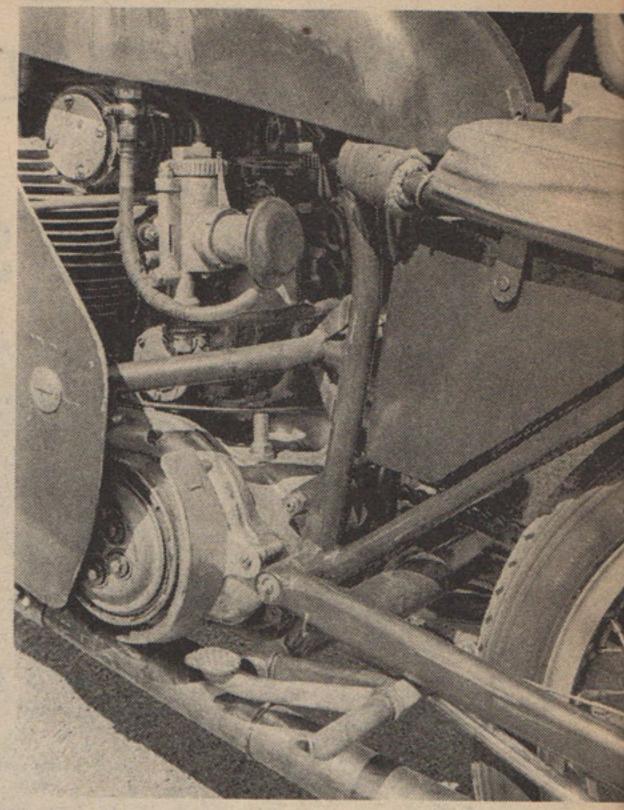






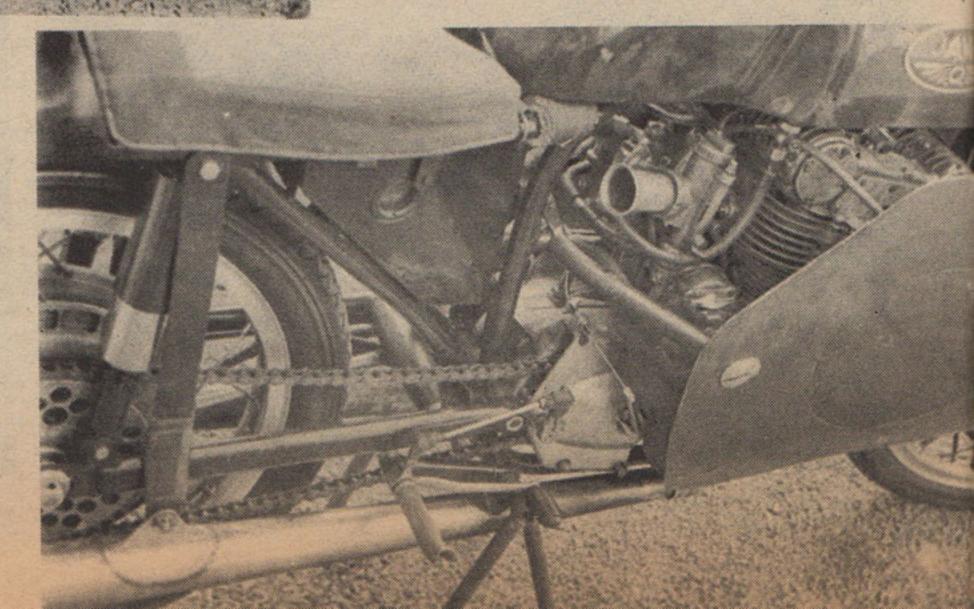


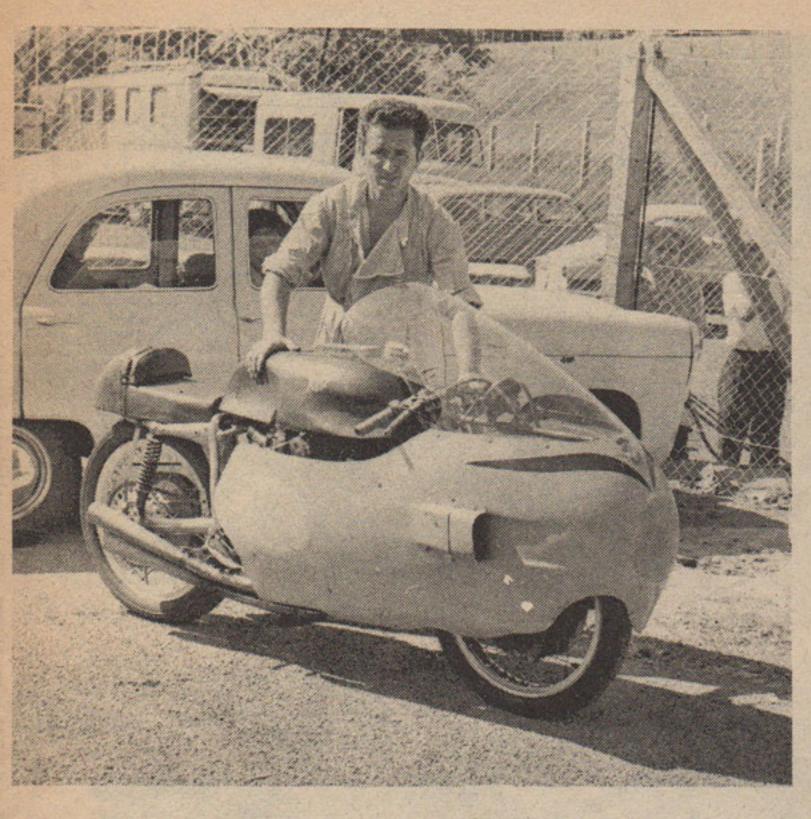


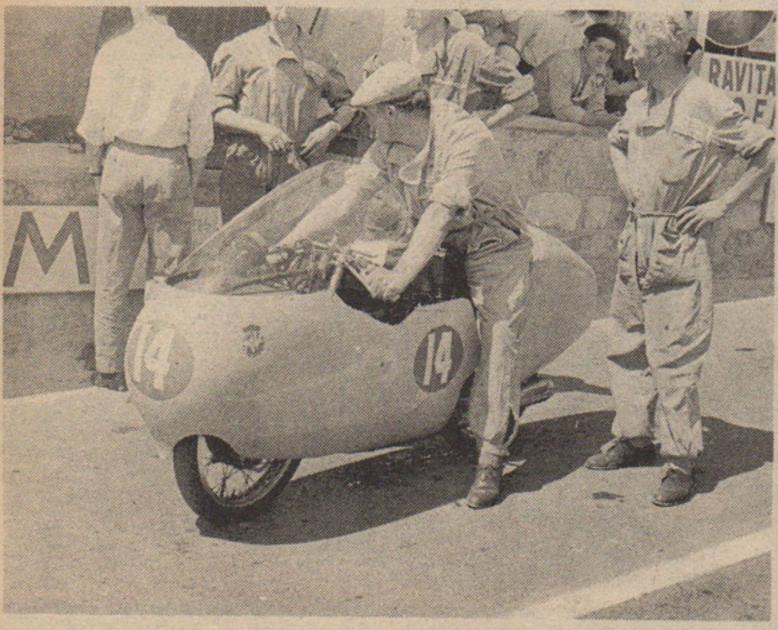


La puissance de ces moteurs se tient assez bien avec celle des moteurs d'Europe Occidentale, puisque la 125 CZ developpe 16 CV à 11.000 t/m, la 250 Jawa 30 CV à 11.000 t/m et la 350 Jawa 45 CV à 10.000 t/m.

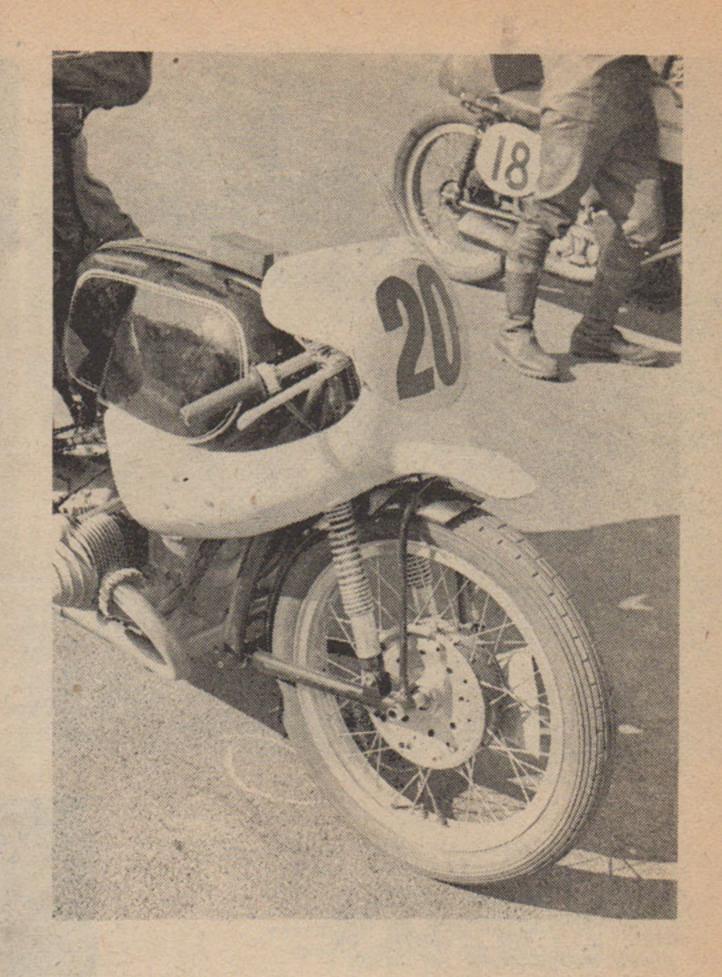
Jawa, pour la première fois, faisait son apparition à Spa, en compagnie de CZ. Les deux équipes tchèques alignaient une 125 CZ, une 250 Jawa et deux 250 CZ et enfin deux 350 cmc. Jawa. Les Jawa 250 et 350 cmc. sont du même type, illustré dans cette page, c'est-àdire des vertical-twins double arbre à cames en tête. On remarquera, ci-dessus, l'importance du moyeu-frein arrière.



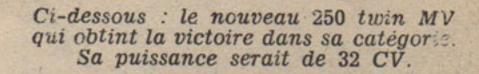


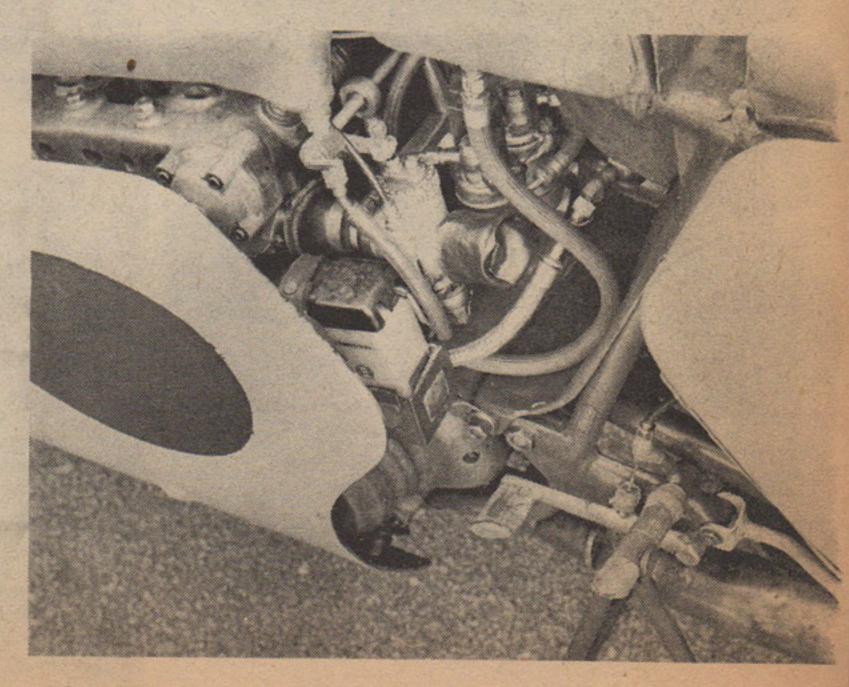


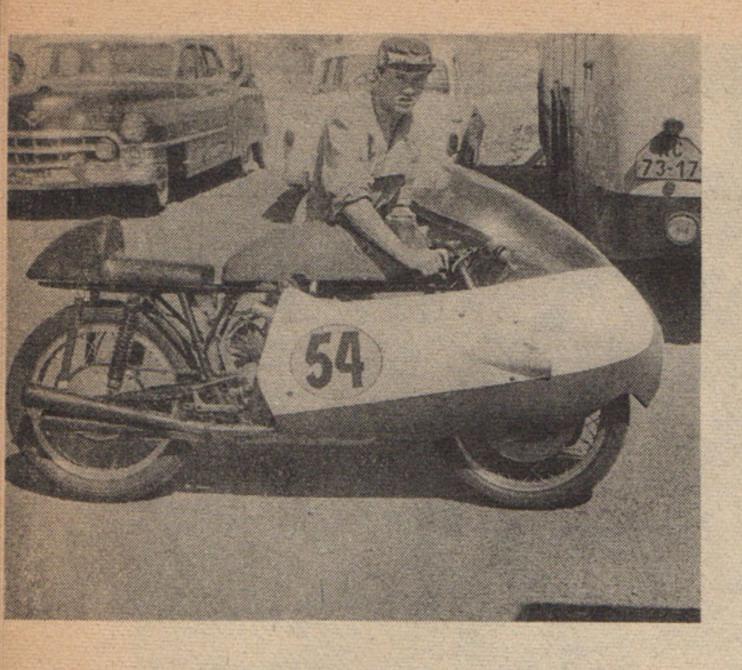
En haut : la 500 MV de Surtees avec un nouveau carénage. - Ci-dessus : la 125, également avec un nouvel habillage. On peut d'ailleurs remarquer à ce sujet que les prises d'air se font de plus en plus petites, quand ce n'est pas inexistantes.



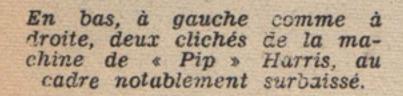
Sur la 500 BMW de Jaeger, ce petit carénage pingouin, qui, en 1957, date un peu.

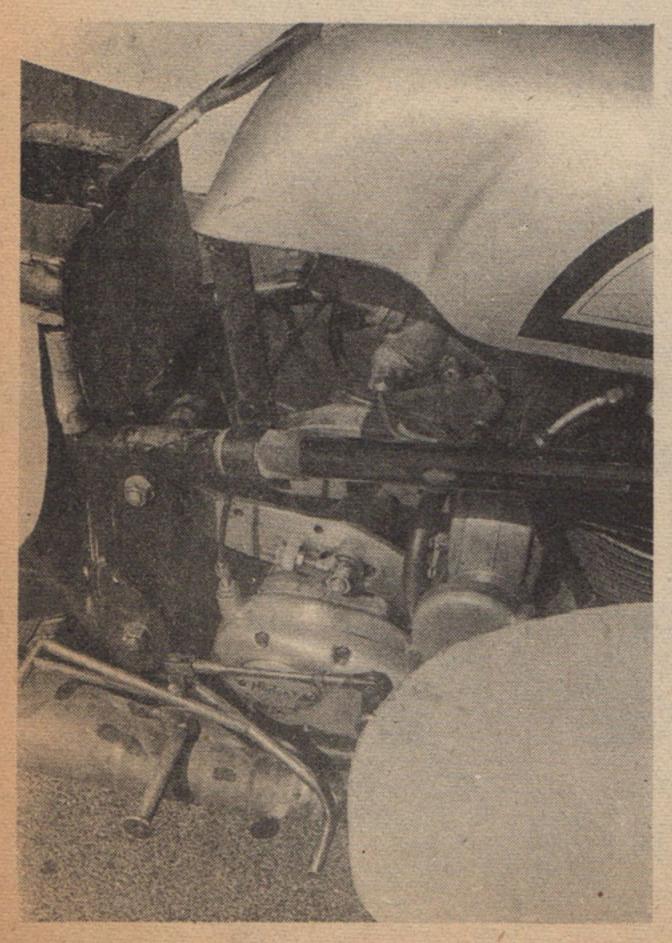


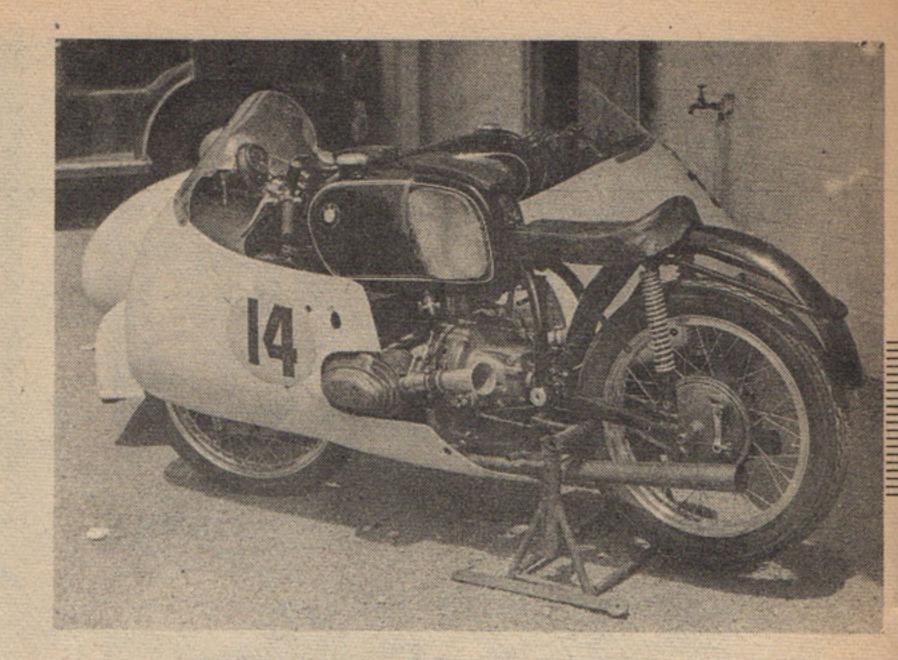




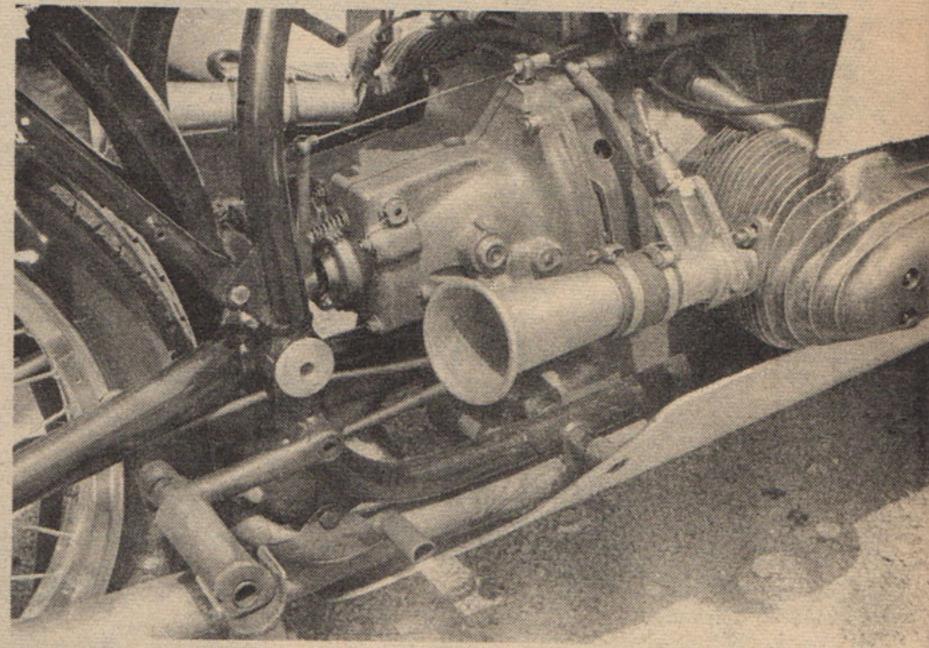
Ci-dessus : la 500 Gilera qui développe plus de 70 CV. Notez les très petites prises d'air de refroidissement.

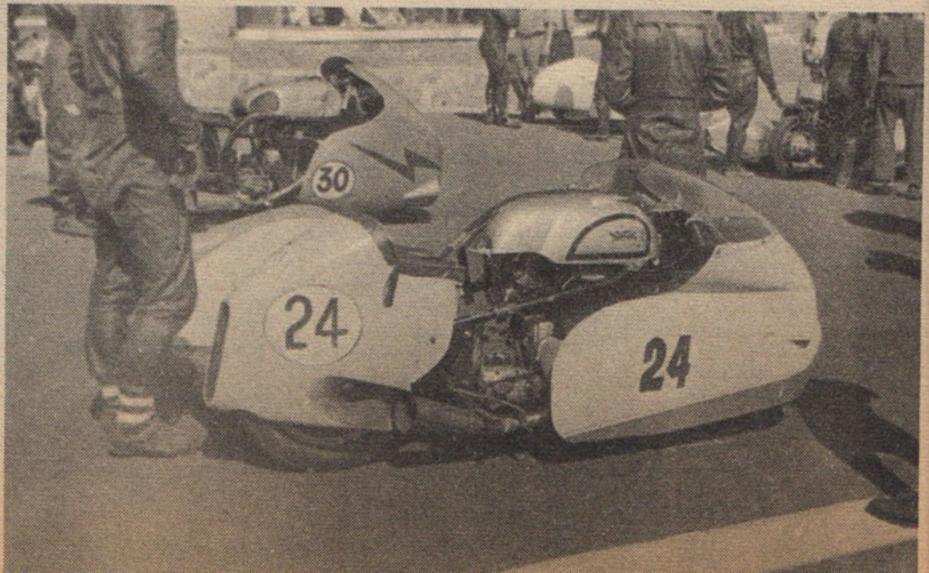


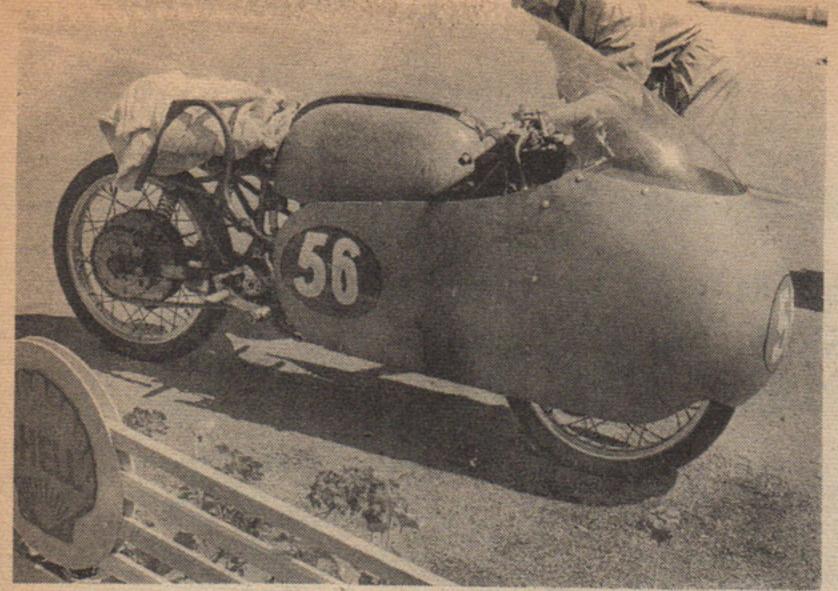




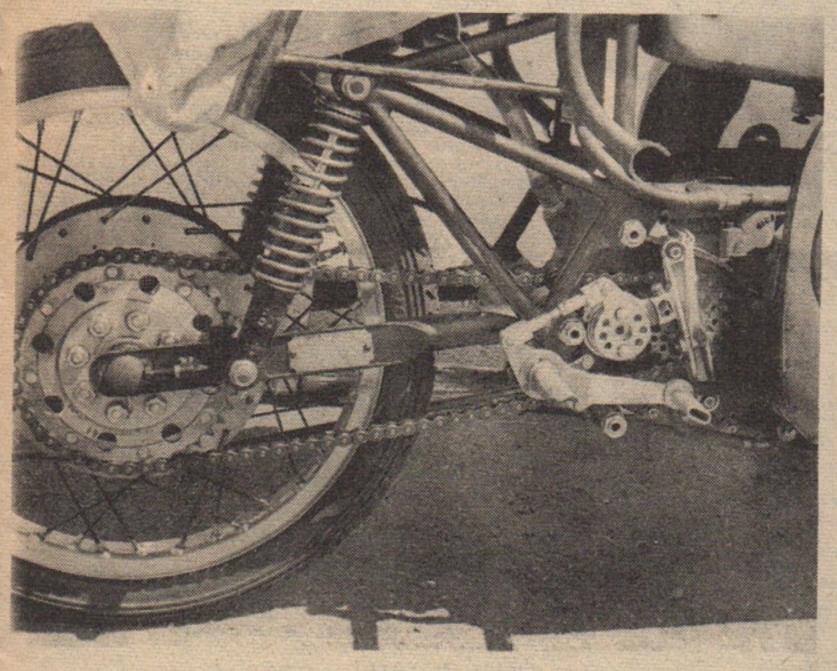
La BMW a injection de Walter Zeller constitue toujours une curiosité technique (ci-dessus et ci-dessous). Dans cette version, le moteur développe 60 à 62 CV; avec des carburateurs, 54 CV.





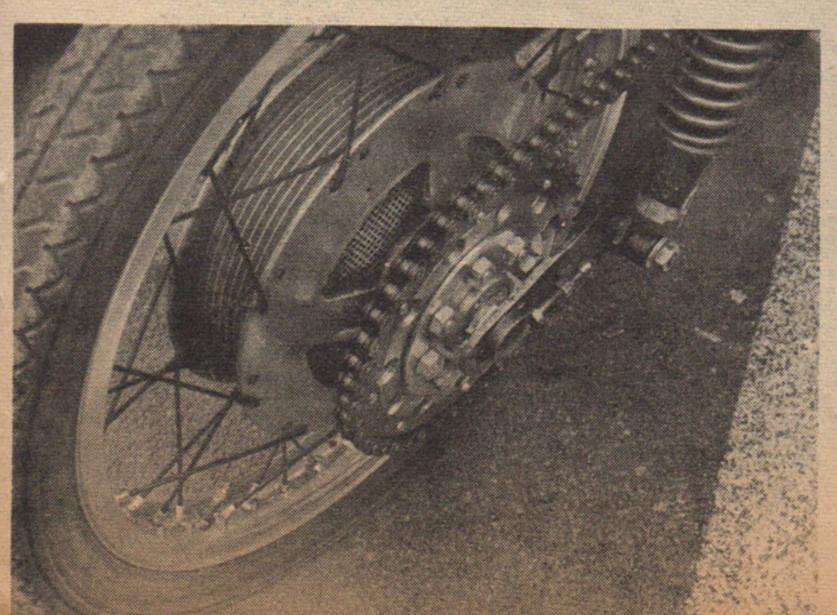


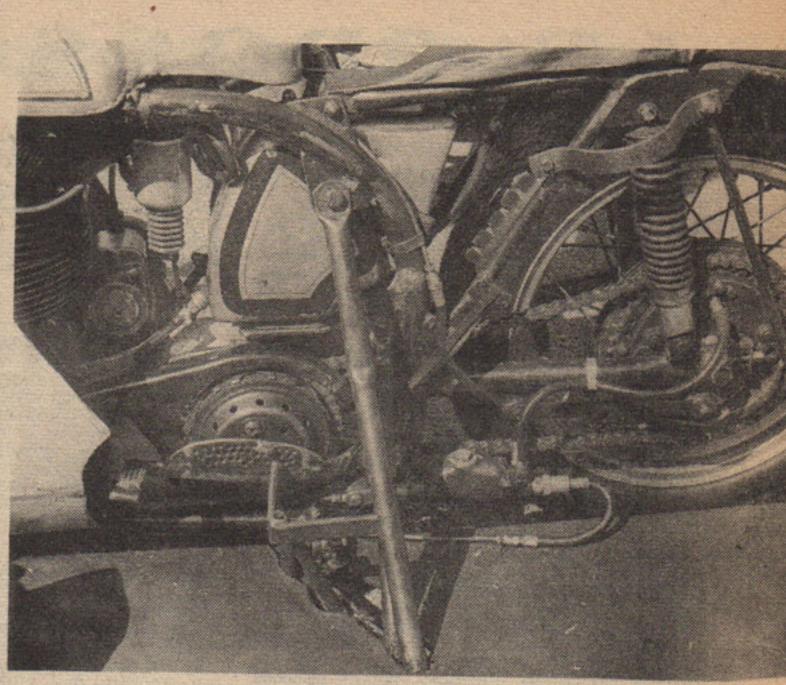
Voici, ci-dessus, la sensationnelle 350 cmc. Guzzi mono, qui tint tête victorieusement aux multicylindres. Puissance: 37 CV à 8.000 t/m. Boîte à 5 vitesses.



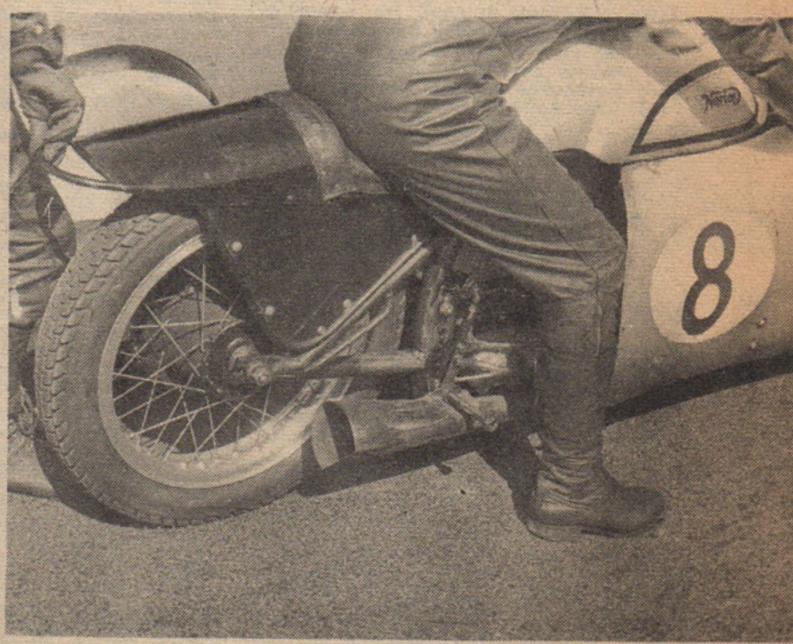
Un des atouts de la 350 Guzzi est son poids. Ce cadre treillis, très léger, forme support de carenage.

La machine ne pèse que 105 kg.





Sur la Norton de Strub, remarquez le freinage hydraulique et le système anti-vibratoire de la cuve. Quant à Cyril Smith, ci-dessous, il revient aux ensembles les plus simples, et ne veut même plus de suspension arrière.



Toujours sur la 350 Guzzi, le tambour arrière ventilé avec la couronne déportée sur un côté.

# LE CROSS\*

# PROCHAINES ÉPREUVES

Telle est en effet la nouvelle sensationnelle que nous ont tout dernièrement téléphonée les organisateurs de cette importante réunion du calendrier

Il s'agit de deux pilotes soviétiques officiellement engagés par l'Automotoclub de Moscou, et qui effectueront le déplacement par avion depuis cette dernière ville juqu'à Toulouse. On attend incessamment, à Laguepie, les noms, photos et palmarès de ces hommes, et nous vous les transmettrons bien entendu aussitôt qu'ils auront été commu-

Sans aucun doute, cette participation soviétique apportera à la réunion du 15 août un intérêt exceptionnel, mais les organisateurs ont voulu que les nouveaux venus ne constituent pas à eux seuls l'élément attractif du programme et ont voulu encore que les pilotes russes, pour leur première rencontre avec les spécialistes de l'ouest européen, soient opposés à tout le « gratin » du cross international.

C'est donc un plateau de tout premier ordre que nous verrons s'aligner sur le terrain de Laguepie, et en tête duquel il faut bien mentionner le suédois Bill Nilsson, que son AJS 7R « spéciale »

# SONT ENGAGES A AHUN...

...Outre les inters déjà cités dans notre précédent numéro, les nationaux et régionaux dont les noms suivent :

en 500 cmc. : Vila, Aguire (vainqueur l'an dernier sur le même terrain), Pinard (vainqueur en 1955) et Rougier (de l'AM Limousin).

# RÉSULTATS

# A MONTAUBAN: **NEX ET DARROUY VAINQUEURS**

La seconde édition du moto-cross international de Montauban a vu une victoire française (chez les nationaux) et un succès britannique (en inters), Combes se montrant le meilleur de nos représentants dans cette dernière catégorie.

# RESULTATS TECHNIQUES

350 cmc. Nationaux : 1. Darrouy R. (BSA); 2. Vila (BSA); 3. Lejeune (BSA); 4. Serrato (BSA), etc...

500 cmc. Inters. : 1. Phil Nex (GB -BSA); 2. Cheshire (GB - Royal-Enfield); 3. Combes (BS/1); 4. Charrier (BSA); 5. Widean (GF - AJS), etc...

# SUCCES ALLEMANDS AU CROSS INTERNATIONAL DE REUTLINGEN

Alors que dans la première des deux manches de la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées attribuées à l'Allemagne, les pilotes de ce pays avaient connu la défaite, ils ont pris, le mois dernier, à Reutlingen, une éclatante revanche sur leurs adversaires belges, tchèques, hol-

# POUR LA PREMIÈRE FOIS EN EUROPE OCCIDENTALE DEUX RUSSES AU 8° CROSS INTERNATIONAL DE LAGUEPIE

a mené en tête du classement actuel du Championnat du Monde ,et qui sera accompagné de son compatriote Netzeler, inconnu chez nous, et qui retiendra donc notre curiosité.

Peu souvent vus en France sont aussi les participants belges dont la grande réputation a cependant largement franchi nos frontières : il s'agit en effet de Nic Jansen, Champion de Belgique inter 1956 et jusqu'ici cinquième du Championnat du Monde 1957, et de Hubert Scaillet, l'espoir belge numéro un, seul pilote avec Baeten à s'être vu confier une FN d'usine cette année.

Si l'on veut bien se souvenir que la machine de Jansen, une Matchless, bénéficie elle-même d'une mise au point spéciale « made in England », il est certain que les deux belges compteront au nombre des plus redoutables adversaires de Nilsson à Laguepie.

La représentation anglaise, sans réunir les « super-vedettes », telles Archer, Smith, etc..., n'en est pas moins très solide ; elle groupe Phil Nex et Eric Cheney, souvent victorieux sur notre sol, et Cheshire, récent vainqueur à Castres.

Enfin, un allemand, le meilleur probablement, Wustenhagen, et deux hollandais : l'excellent Jansens et le jeune Westerbaan complètent le lot relevé des engagés étrangers.

A tous ces hommes venus de loin, une sélection d'inters français disputera les chances de victoire : en tête, le Champion de France 1957, Gilbert Brassine, le meilleur des nôtres tout récemment à Montfort-le-Rotrou. Puis, Jacquemin, Champion de France de l'an dernier, second à Castres derrière Cheshire; Schmid, numéro 2 au classement général du Championnat de France, et encore René Klym, Combes, Vouillon, Darrouy, Melioli, Cros.

Sept nations au départ, des noms prestigieux, les soviétiques... nous avons hâte de voir arriver le 15 août et, sans doute, tous les amateurs de cross très loin à la ronde partageront-ils notre impatience!

Ajoutons que la réunion comportera également une épreuve « nationale », dans laquelle on pourra voir d'excellents éléments : Mateos, Vila, Julienne, Melous, Amedeo, Aguire, etc...



en 350 cmc. : Mateos (meilleur français de l'épreuve préliminaire d'Albi derrière Hansen et Cheshire), Aguire,

courses, le 4 août, devant le public limousin, très attaché à la spécialité.

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Delage, Mosconi, Rougier, Maurel, Evrard. Tous ces engagés promettent de belles

landais, etc... parmi lesquels les plus réputés avaient nom : Colin (NSU), Selling (Zundapp) et Cizek (Jawa).

En effet, Betzelbacher (Maïco) conduisit la course de bout en bout, terminant devant Osterle, Walz, Kamper et Cizek, dont la Jawa s'était montrée la seule des machines de cette marque à pouvoir tenir tête, sous le rapport de la puissance, aux Maïco des allemands. Toutefois, les suspensions de la machine tchèque, et plus spécialement, la suspension avant, semblaient laisser à désirer.

La réunion comportait, comme il est d'usage en Allemagne, des courses en 125 et 175, gagnées respectivement par Walz (175 Maïco « chemisée ») et Osterle (Maïco).

Autre victoire de la marque allemande, l'épreuve des 350, enlevée par Muller (Maïco suralésée).

Enfin, le programme se complétait par une course internationale en grosse cylindrée (500 cmc.), dans laquelle l'allemand Mattes (Matchless) triompha du tchèque Kmoch (Jawa), de l'australien Fisher (AJS) et de son compatriote Betzelbacher (Maïco 360 cmc.) qui occupa longtemps la troisième place en dépit du handicap apporté par la cylindrée inférieure de sa machine, et ne rétrograda qu'à l'avant dernier tour, tombant alors en panne d'essence !

Précisons que cette réunion eut un plein succès : 20.000 spectateurs garnissaient les abords du parcours

# AU MOTOR CLUB LIMOUSIN

Le Motor Club Limousin informe ses amis, et plus particulièrement les coureurs, que le moto-cross National qu'il devait organiser le 22 septembre prochain, est reporté au dimanche d'après, soit le

# A DAVE CURTIS LE COTSWOLD SCRAMBLE

Disputée sur le difficile circuit de Nympsfield dernièrement et ouverte aux classes des 350 et 500 cmc., cette épreuve anglaise a vu la double victoire du pilote d'usine Matchless : Dave Curtis.

35.000 spectateurs s'étaient déplacés pour suivre la manifestation, en dépit de la très grande chaleur qui provoqua l'abandon de nombreux pilotes.

A noter que Curtis a réussi cette année le « Hat trick », c'est-à-dire la passe de trois victoires consécutives, ayant en effet déjà triomphé en 1955 et 1956 dans la catégorie 500 cmc.

# CHESHIRE GAGNE A CASTRES

Malgré la poussière et la température caniculaire qui gêna considérablement coureurs et spectateurs, le 5e moto-cross de Castres a obtenu un magnifique succès populaire et sportif, toutes les courses ayant été âprement disputées.

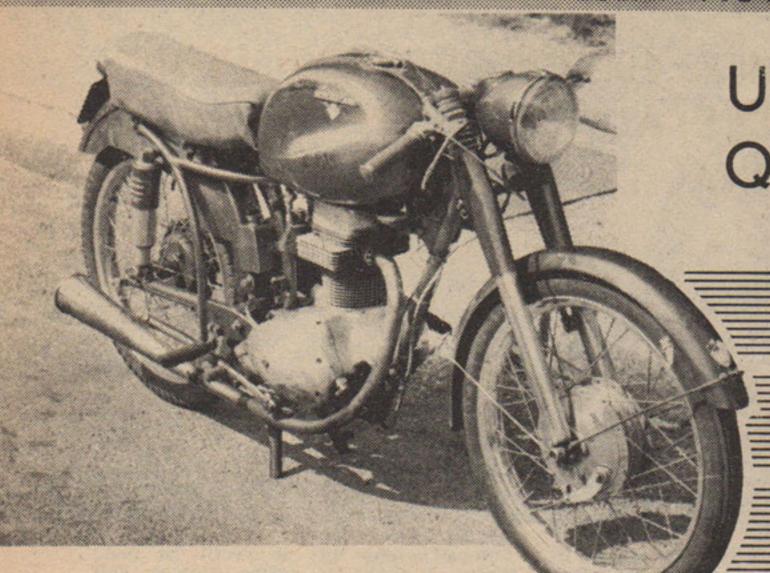
L'organisation Moto-Club Castrais démontra l'homogénéité de tous ses rouages ce qui permit la réussite de cette belle journée.

RESULTATS TECHNIQUES

250 cmc. — 1. Moupo; 2. Doublet; 3. Galzin; 4. Brussereau; 5. Colombier.

350 cmc. — 1. Aguire ; 2. Galzin ; 3. Geil; 4. Mosconi; 5. Lejeune.

500 cmc. - 1. Cheshire (G.B.); 2. Jacquemin; 3. Amedeo; 4. Mateos; 5. Panis; 6. Bikerman (G.B.), etc...

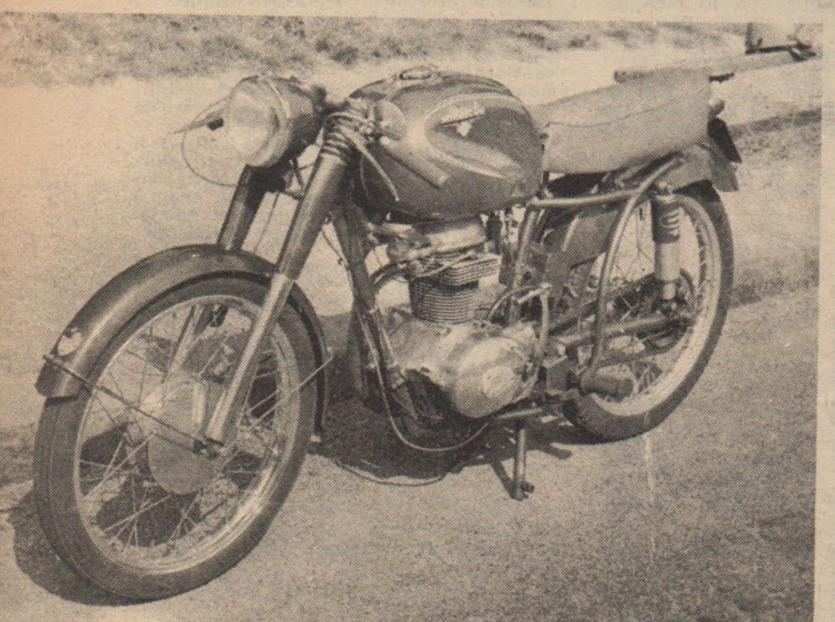


# UN GONFLAGE QUI A FAIT SES PREUVES

# AOIOBEC ANE

# SPECIALE"

(GAGNANTE EN CATÉGORIE 175 SPORT AU DERNIER BOL D'OR)



L'agréable allure sport de cette Motobéc a n e à été obtenue sans grandes transformations et pourrait bien inspirer le constructeur.

OUS rous présentons cette semaine un essai qui sort du cadre habituel de cette rubrique, puisqu'il s'agit en l'occurrence d'une machine transformée en vue de participer à des courses de vitesse. Il nous a semblé intéressant de lui faire subir nos différents tests afin d'évaluer ses possibilités et d'établir un parallèle avec le modèle de série, dont elle est dérivée .

XXX

Cette 175 cmc. est la propriété de Claude Thomas qui en a effectué les transformations et la mise au point. Cette machine lui a permis de remporter la catégorie 175 Sport au Premier Pas Motocycliste 1956, et plus récemment, la catégorie 175 Sport au 29 Bol d'Or, en compagnie de notre collaborateur Bargetzi, couvrant 1.936 km en 24 heures,

soit 80 kmh. de moyenne. Ceci est tout à l'honneur de cette machine car, précisons-le sans plus tarder, les différentes améliorations effectuées ne transforment pas cette 175 en un « racer », mais son utilisation courante demeure possible, la mise en route s'effectuant au kick et le moteur s'accommodant parfaitement d'une conduite urbaine ; de plus, cette machine est équipée de tous les accessoires courants : béquille, éclairage, silencieux qui la rendent apte à un usage routier.

# UN PEU D'HISTOIRE...

A l'origine, c'est-à-dire en 1948, cette machine était une 125 cmc. Un nouvel embiellage, ainsi qu'une partie haute, transformèrent ce moteur en 175 cmc. Thomas s'attaqua alors au gonflage du

moteur proprement dit et obtint des

résultats satisfaisants, la machine atteignant plus de 120.

Mais toute médaille a son revers... la partie cycle n'était plus à la hauteur ; la tenue de route et le freinage, suffisants à 100 kmh., devenaient incertains. Et une refonte complète s'imposait : cadre à suspension oscillante, moyeu-frein central... et nous arrivons au modèle actuel que nous vous présertons aujourd'hui.

# LA PARTIE CYCLE

Cadre et fourche sont ceux qui équipent les derniers modèles Z 23 C à suspension oscillante. Toutefois les amortisseurs d'origine ont été remplacés par des amortisseurs Lelaurain étudiés spécialement par cette maison, en tenant compte du poids de la machine et du pilote. Les différentes attaches sont soudées sur le cadre.

Le réservoir italien (celui d'un Ceccato), échancré pour les bras et les genoux, est fixé au cadre suivant un système vulgarisé par Norton. En effet, le réservoir repose sur deux larges plaques d'aluminium recouvertes de mousse, fixées de part et d'autre du tube supérieur du cadre; une sangle d'acier, maintenue par un boulon de six derrière le tube de direction assure la fixation.

Montage d'une petite selle double, très « sport ». Garde-boue étroits de cyclomoteur : le garde-boue avant, très long, est fixé en trois points sur la fourche au moyen de tringles et de serre-tringles de bicyclette, l'ensemble rappelant les modèles Benelli ; le garde-boue arrière est flasqué sur les côtés et s'inspire très nettement des MV et autres Rumi. Comme on le voit, la ligne italienne a présidé aux transformations, tout au moins sur le plan esthétique.

Les enjoliveurs de fourche sont découpés à leur partie supérieure afin de permettre le montage d'un guidon à bracelets. Mais ce type de guidon n'étant pas admis en catégorie Sport, nous trouvons maintenant un guidon sport Saker, et les passages des guidons à bracelets sont cachés par des soufflets en caoutchous

Sur le tube arrière du cadre est fixé un petit réservoir d'huile relié au carter moteur par une durite. Un robinet à main commande la descente de l'huile dans le carter-moteur et permet de conpieter le niveau sans s'arrêter. Ce montage n'étant pas non plus permis, avait été retiré pour le Bol d'Or.

# ROUES ET FREINS

Transformations également dans ce domaine : montage de jantes en alliage leger recevant des pneus de 2,50x19. Pneu ribbed très fin, Wolber à l'avant, pneu Pirelli renforcé à l'arrière.

Le frein arrière est de série et son efficacité est largement suffisante, même en usage rapide ; par contre, le frein avant a été remplacé par un moyeu-frein central Saperli en alliage léger, de 160 mm. La progressivité et l'efficacité de ce frein sont très grandes et le ralentissement est immédiat. De plus, on ne décèle aucune tendance au « fading », et, au Bol d'Or, même durant la 24° heure de course, le rendement de ce frein était constant malgré qu'aucun réglage n'ait été effectué durant l'épreuve.

# LE MOTEUR

Comme nous l'avons dit, le moteur était un 125 cmc. Z 46 C transformé en Z 2 C. Moteur du type longue-course (alésage : 56 mm - course : 71 mm - rapport course/alésage : 1,26) ; taux de compression : 6,4 à 1.

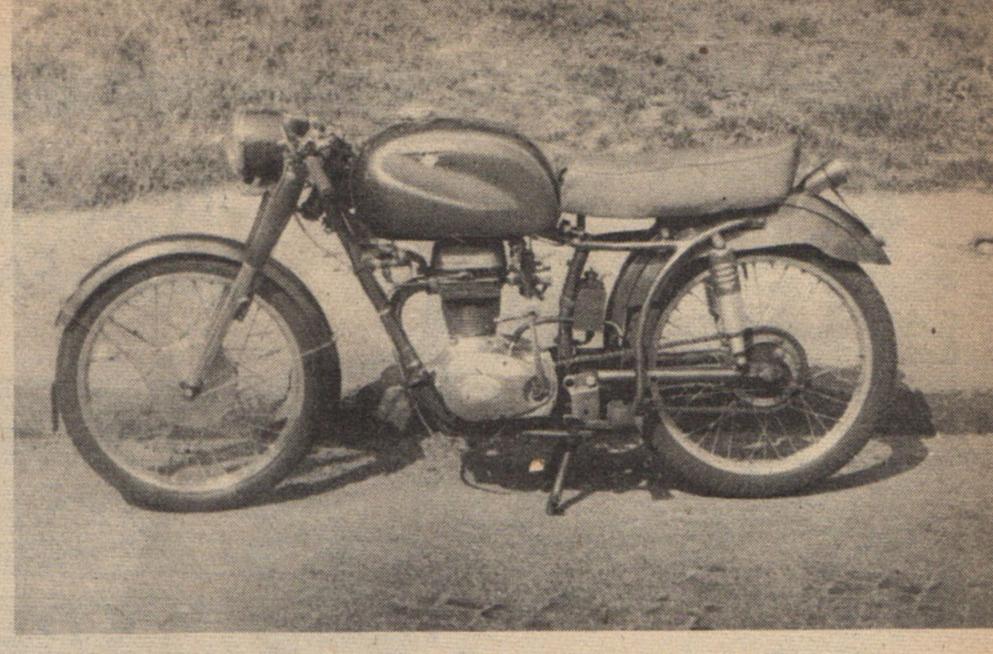
Le graissage est effectué par projections et barbotage, car le montage de la pompe à huile sur les modèles dits « Sport » ne date que de 1954. Nous avons d'ailleurs effectué l'essai de cette Z 2 C dans nore numéro 1.134 de 1953.

### LE « GONFLAGE »

C'est donc à partir de ce modèle que fut effectué le « gonflage ».

— Réalésage de la pipe d'admission et montage d'un carburateur Dell'Orto de 22 mm de passage des gaz.

— Augmentation du taux de compression (porté à 10 à 1) par le montage du piston bombé avec encoches pour les soupapes qui équipe le modèle Sport Z 22 C.



— Le refroidissement de la culasse a été amélioré par l'adjonction d'ailettes boulonnées avec interposition d'entre-

 Montage de la bielle renforcée qui équipe les dernières 175 cmc. Sport.
 Enfin, la modification la plus importante porte sur la distribution.

# LA DISTRIBUTION

Rappelons brièvement que la distribution est assurée par tiges et culbuteurs, l'arbre à cames attaquant les tiges par l'intermédiaire de deux linguets.

A l'origine, le patin de friction du linguet se présente sous la forme d'un demi-cylindre.

> A gauche, le moyeu frein avant Saperli donne un freinage très efficace.

Nous savons que le profil de deux cames donnant le même réglage doit être différent suivant que le patin du linguet est rond ou plat. Inversement, nous aurons un calage différent pour deux cames identiques, suivant que le poussoir est plat ou semi-cylindrique.

D'autre part, on s'aperçoit qu'en remplaçant un poussoir semi-cylindrique par un poussoir plat — tout en conservant la même came — on augmente sensiblement la durée d'ouverture et surtout la durée de la pleine ouverture de la soupape.

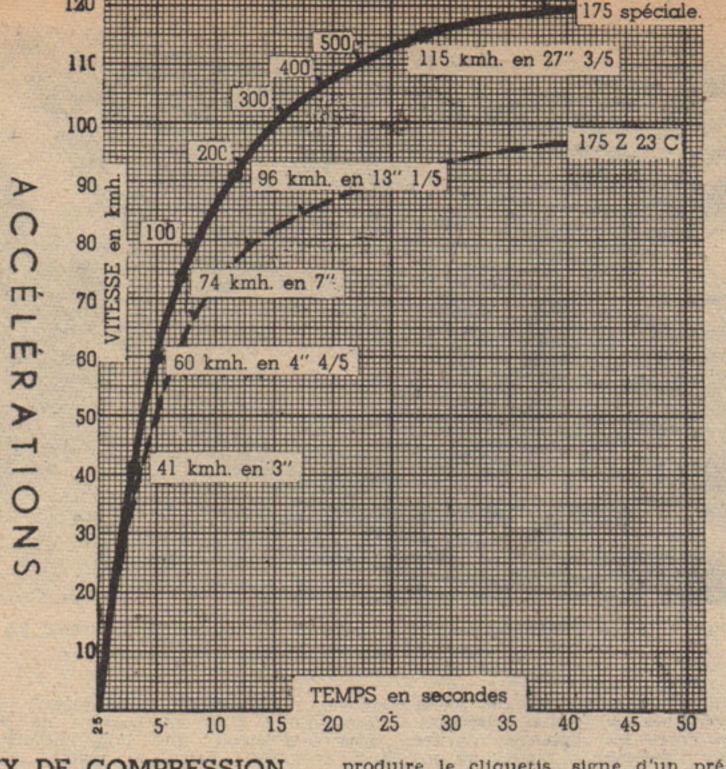
Dès lors, la conclusion est facile : il faut transformer le poussoir semi-cylin-drique en un poussoir plat. C'est ce qui a été fait sur la Motobécane, où chaque linguet a été meulé : le linguet d'admission de 1.5 mm, le linguet d'échappement de 1 mm.

L'inclinaison à donner au « plat » est très importante : il faut bien prendre garde à ce que l'inclinaison concorde d'une façon précise avec la tangente perpendiculaire à l'axe de symétrie de la came lorsque celle-ci est à pleine ouverture (voir illustration). Une fois les linguets meulés, il faut recaler la distribution « en bascule ».

Après cette transformation, nous obtenons sensiblement, sur la Motobécane essayée, le diagramme suivant :

AOA: 33° (22°) - RFA: 51° (45°) AOE: 68° (60°) - RFE: 21° (20°)

les chiffres entre parenthèses donnant le diagramme d'origine.



# UN TAUX DE COMPRESSION DE 10 A 1

L'augmentation du taux de compression qui passe de 6,4 à 1 à 10 à 1 a été obtenue en montant le piston bombé avec encoches pour les soupapes qui équipait la 175 Sport, ainsi qu'en remplaçant le joint métallo-plastique d'origine par un joint en feuille d'alu de 5/10 environ.

Cette augmentation du taux de compression pourra paraître très élevée pour certains, mais contrairement à ce que l'on pourrait croire, le moteur la supporte parfaitement et fonctionne sans cliquetis ni cognement anormal, en utilisant, cela va de soi, du super-carburant.

Profitons-en pour préciser que le taux de compression géométrique que peut accepter un moteur pour un carburant donné est, entre autres choses, facteur du taux de remplissage du cylindre et de la présence ou non de points chauds dans la culasse.

Un point chaud signifiera des risques de pré-allumage qui limiteront la possibilité d'élever le taux de compression : de ce côté-là, notre Motobécane s'avéra très saine.

D'autre part, la pression des gaz en fin du temps de compression est proportionnelle au taux de remplissage : plus ce dernier est important, plus la pression sera élevée. Or, c'est cette dernière qui est limitée, qui, trop élevée, risquera de produire le cliquetis, signe d'un pré ou auto-allumage. Et c'est pourquoi, même sur les motéurs de compétition à la culasse particulièrement étudiée, mais en raison d'un excellent remplissage, le taux de compression géométrique ne dépasse pas 10 à 1.

7000

3000

Inversement, la question des points chauds mise à part, moins un moteur remplira, et plus le taux de compression géométrique pourra être élevé. 10 à 1 sur la Motobécane essayée signifie donc

que le remplissage de son moteur est loin d'être optimum.

RÉGIMES - VITESSES

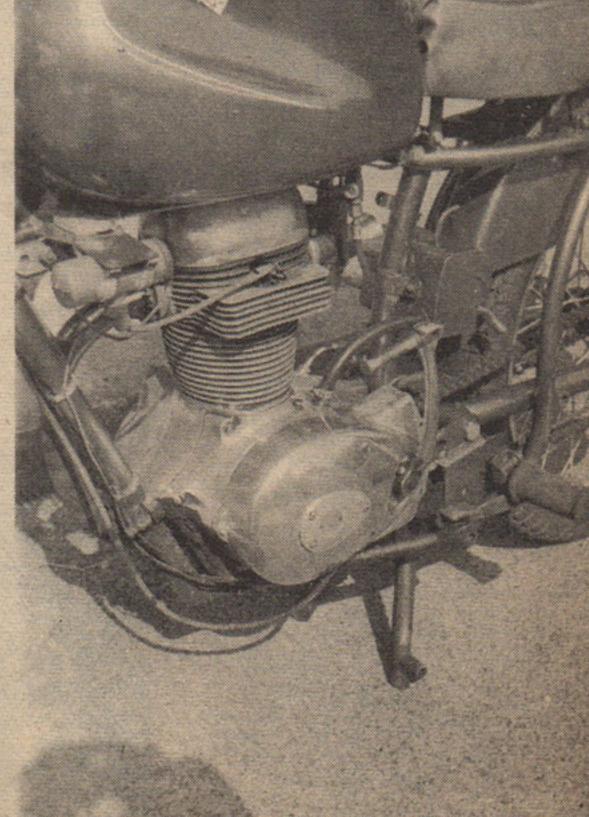
Régime

minimum

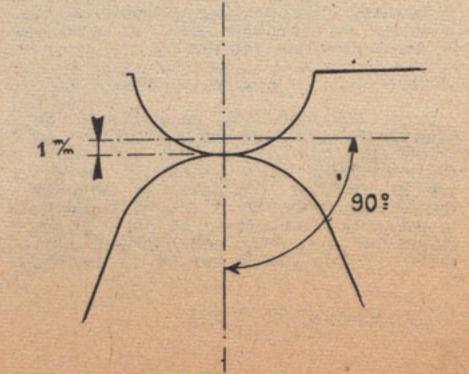
Sur le plan pratique et pour obtenir un élément de comparaison sur la valeur du gain réalisé, au point de vue rendement thermique, nous comparerons la 175 Z 2 C à partir de laquelle le travail de gonflage a été entrepris, le dernier modèle Z 23 C et la « Spéciale ».

Dans ces trois cas, nous avons un ren-

Parmi les modifications qu'il est possible de remarquer sur cette vue, notons : le petit réservoir d'huile supplémentaire, les ailettes additives de la culasse, la bobine extérieure. etc.



Ci-dessous : le plat à effectuer sur le linguet. En position de complète levée de la came, le plat du linguet doit être bien perpendiculaire à l'axe géométrique de la came. A droite, la levée du linguet pour des rotations de 10 en 10° de la came.









dement thermique de 47,8 % sur la Z 2 C avec un taux de 6,4 à 1 ; de 51 % sur la Z 23 C avec un taux de 7,7 à 1 ; de 55,2 % sur la « Spéciale » avec un

taux de 10 à 1.

L'élévation du taux de compression a 7,7 sur les derniers modèles a permis de réaliser une amélioration de rendement thermique de 7 % par rapport à la Z 2 C. Par contre si nous comparons la « Spéciale » aux deux autres modèles, nous avons un gain de 8 % par rapport à la Z 23 C, mais de 15,5 % par rapport à la Z 20 dont elle est dérivée.

En corrélation avec le gain obtenu sur le rendement thermique, on constate une diminution de la consommation spécifique très intéressante. Déjà, le gain obtenu avec la Z 23 C sur le modèle Z 2 C en portant le taux de compression de 6,4 à 7,7 était de 6,3 %. Avec la 175 « Spéciale », on obtient une diminution de 7,7 % par rapport à la Z 23 C et de 13,5 % par rapport à la Z 2 C, soit, en prenant une consommation spécifique théorique de 100 % pour la Z 2 C, nous aurons une consommation de 86,5 % pour la « spéciale ».

Ceci sera d'ailleurs confirmé par notre courbe de consommation.

de consommation.

# L'ALLUMAGE

L'allumage et l'éclairage sont fournis par le volant magnétique inversé Novi de série, mais la bobine haute-tension est séparée. Elle est fixée par un demi-collier sous le réservoir. L'avantage de ce système est que le remplacement de la bobine ne nécessite pas le démontage du volant (important quand il s'agit d'une machine appelée à disputer le Bol) et, surtout, que le refroidissement est beaucoup plus efficace.

L'avance à l'allumage est de 1,5 mm tout retard, contre 2,1 mm sur la 175 de

série.

On peut s'étonner que, malgré l'augmentation du régime, la valeur de l'avance n'ait pas augmenté, mais au

contraire, diminué.

L'explication se trouve dans l'élévation de la pression dans le cylindre due à un meilleur remplissage, et à l'élévation conséquente du taux de compression géométrique. Cette augmentation de la pression dans le cylindre comprime davantage les molécules du carburant ; l'agitation moléculaire est plus importante et la flamme se propage plus vite. Ainsi, à régime égal, plus la pression est élevée, moins il faut d'avance.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que cette machine étant préparée pour le Bol d'Or, avait un réglage de carburation très riche afin d'éviter un échauffement exagéré, et ceci influe également sur le réglage de l'avance.

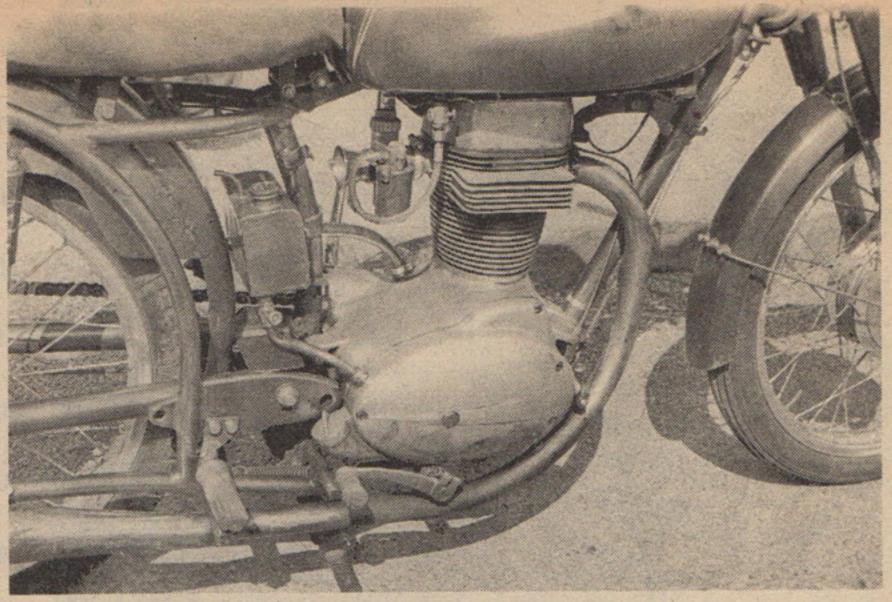
# LA BOITE DE VITESSES ET SON ETAGEMENT

La boite, ainsi que les rapports internes de boite, sont identiques à ceux de série. La transmission primaire se fait par pignons à taille hélicoïdale. Le pignon moteur, de 32 dents, entraîne la couronne d'embrayage de 80 dents. Rapport de démultiplication primaire : 2,50 à 1.

Les rapports internes de la boite à prise directe sont les suivants :

1 - 1,319 - 1,976 et 2,717 à 1, soit 100 %. 75,8 %, 50,6 % et 36,8 %.

Comme on le voit, la première est assez longue et si son utilisation est agréable, elle constitue un certain handicap lors des démarrages pour les accélérations départ arrêté; la seconde est courte et assez rapprochée de la première. D'ailleurs, on peut remarquer qu'il y a deux groupes de vitesses : 1°-2° puis 3°-4°. De deuxième en troisième, il y a un trou (fait curieux, que l'on retrouve sur les Triumph anglaises), et le plus grand écart entre les rapports internes de boite se trouve entre deuxième et troisième, et non entre première et deuxième, com-



Les repose-pieds placés plus en arrière, ont nécessité un sélecteur à une seule branche.

me il est de règle générale. En effet, sur la Motobécane, nous trouvons comme écart entre les rapports internes : 1,32 entre troisième et quatrième ; 1,50 (ct c'est là qu'est le trou) entre deuxième et troisième, et 1,375 entre première et seconde.

Essayons de concrétiser les choses et prenons comme référence la Z 23 C, dont nous avons publié l'essai, avec courbe de puissance, dans notre numéro 1.332.

Supposons qu'à la conduite nous poussions sur chaque rapport intermédiaire jusqu'à 6.000 t/m avant de passer le suivant.

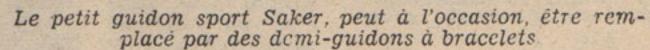
Avec les rapports d'origine, quand, à 6.000 t/m sur la première (35 kmh.) nous enclenchons la deuxième, le régime tombe à 6.000/1,375 = 4.350 t/m, et à ce moment, la puissance (en supposant que nous sommes à pleine ouverture) tombe de 8,5 à 6,4 CV : perte de 2,1 CV. - La deuxième à 6.000 t/m (48 kmh.), passons la troisième : le régime tombe à 4.000 t/m et la puissance à 5,9 CV. Perte de 2,6 CV (8,5—5,9) cette fois. - Même opération avec la troisième poussée à 6.000 t/m (71 kmh.). A cette vitesse, en quatrième, le régime sera de 4.550 t/m et la puissance de 6,6 CV. Donc perte de 1,9 CV.

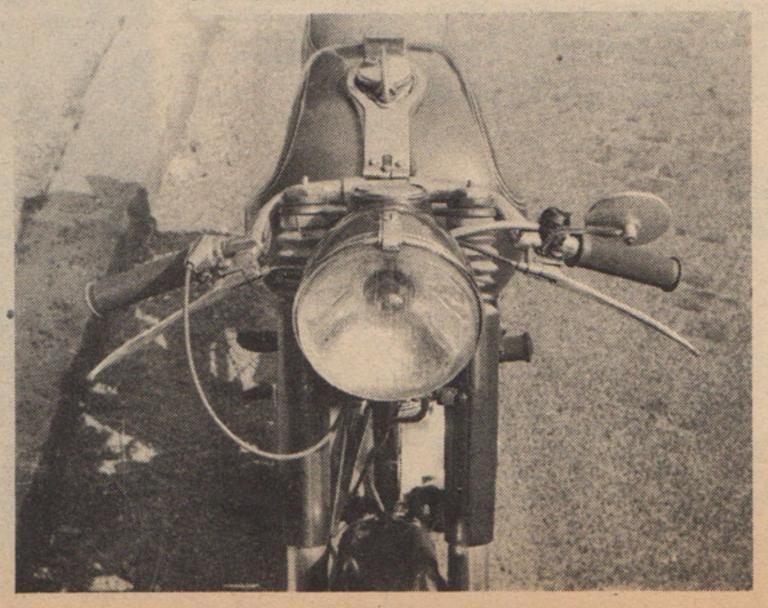
L'anomalie se manifeste dans le fait que c'est en passant de deuxième en troisième que l'on enregistre la plus grande baisse de régime (2.000 t/m) et de puissance (2,6 CV), alors qu'en passant de première en deuxième, ces pertes sont plus petites : 1.650 t/m et 2,1 CV.

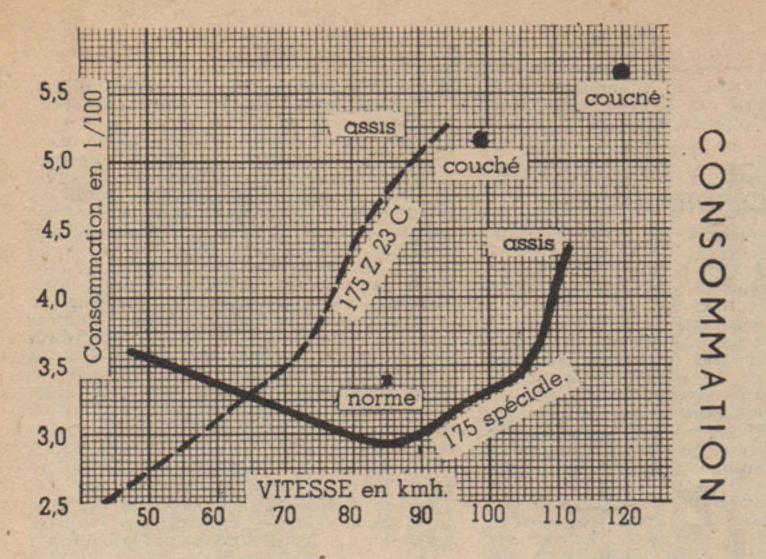
Or, il est clair pour tous que c'est aux basses vitesses que les pertes de puissance sont les moins néfastes, les moins sensibles, en raison, en particulier de forces de traction plus grandes. Plus la vitesse est élevée, plus toute chute de puissance aura tendance à « asseoir » le moteur.

Donc, pour la Motobécane, afin d'avoir un étagement plus normal, afin d'éviter le phénomène signalé, il faudrait « allonger » la deuxième, la démultiplier intérieurement à 1,84 à 1 (54,3 %) au lieu de 1,976. L' « écart » de ces deux rapports serait alors de 1,39 entre deuxième et troisième (au lieu de 1,50), moins important que le nouvel « écart » entre première et deuxième (1,476).

Dans ces conditions, en passant la deuxième alors que l'on serait à 6.000 t/m en première, la chute de régime serait de 1.930 t/m, et celle de puissance de







45 CV. En passant de deuxième en coisième, la chute de régime ne serait ilus que de 1.700 t/m et celle de la massance de 2,15 CV (contre 2,6 précédemment). L'ordre logique serait rétabli.

# LE CHOIX DE LA DEMULTIPLICATION FINALE

Avec un pignon de sortie de boîte de 18 dents (17 de série) et une couronne arrière de 46 dents, le rapport de démultiplication secondaire est de 2,55 à 1. Pour le Bol, une couronne arrière de 45 dents était montée, ce qui donnait un rapport de démultiplication secondaire un peu long de 2,50 à 1, ceci afin de ménager la vitesse linéaire du piston au régime correspondant à la vitesse d'utilisation continue en quatrième.

Avec ces deux couronnes, les rapports finals sont les suivants :

« Sport » (46/18): 6,39 - 8,41 - 12,62 -17,35.

« Bol d'Or » (45/18) : 6,25 8,24 - 12,34 16,98.

Ouvrons ici une parenthèse sur la valeur de la démultiplication finale adoptée. Pour le Bol d'Or, il est évident qu'une démultiplication assez longue est préférable, car la vitesse de pointe n'étant pas un facteur prédominant dans ce genre d'épreuve, l'obtention d'un régime moteur relativement modéré pour la vitesse d'utilisation continue envisagée a beaucoup plus d'importance,

Ainsi, par exemple, à une vitesse de 100 kmh., constamment soutenue durant le Bol, correspondait un régime de 5.500 t/m, soit une vitesse linéaire moyenne du piston de 13 m/s, valeur acceptable pour ce longue-course. Ce rapport final très long, en corrélation avec un réglage de carburation très riche, ne permettait pas d'atteindre un régime élevé en quatrième, et ce n'est que sur les intermédiaires que l'on atteignait 7.500 t/m, régime auquel le moteur semble développer tous ses chevaux (nous disons, semble, car l'on ne peut évaluer le régime de puissance maximum de ce moteur d'une manière précise, à moins de le passer au banc). Toutefois, ces considérations sont valables pour le Bol d'Or, qui est une épreuve d'un caractère un peu spécial.

Pour l'usage courant, la démultiplication finale est un peu plus courte : 46/18, soit 2,55 à 1.

Mais, à notre avis, cette démultiplication est encore trop longue, car la vitesse de 120 kmh., en position couchée, obtenue au cours de nos essais, correspond à un régime de 6,750 t/m, soit 250 t/m de plus que le régime de puissance maximum des derniers modèles de série. Nous pensons que le travail de gonflage

effectué sur ce moteur occasionne une élévation du régime supérieur à 250 t/m. Or, nous avons dit, dans les précédentes lignes que, pour notre compte personnel, nous estimions le régime de puissance maximum à 7.500 t/m environ. Dans ces conditions, il faudrait un rapport final en quatrième de 7,09 à 1 pour atteindre ce régime à la vitesse maximum, soit 120 kmh. Il faudrait donc changer le rapport secondaire actuel de 46/18 et monter soit 48/17, soit 51/18.

Avec un tel rapport, plus démultiplié, nous aurions un moteur possédant de bonnes accélérations en quatrième et qui n'aurait pas tendance à « s'asseoir » dès que l'on enclenche ce rapport,

# UNE MACHINE « GONFLEE » UTILISABLE TOUS LES JOURS

Avant de terminer ce chapitre plutôt technique, nous voudrions insister sur la valeur du travail effectué sur ce moteur.

La modification du système d'admission, ainsi que celle de la distribution, ont permis d'améliorer le rendement du moteur par un meilleur remplissage au prix d'une augmentation minime du regime.

Et cet aspect du gonflage est très intéressant, car la facilité de mise en marche et de conduite de la machine n'est pas affectée par ces transformations.

De plus, l'on conserve une marge de sécurité importante. Nous n'en voulons pour preuve que le simple fait suivant : cette machine avait 11.000 kilomètres à la veille du Bol d'Or ; le moteur fut alors entièrement démonté, vérifié et remonté en vue de l'épreuve, sans changement de pièce aucune. Le seul ennui important au Bol fut le bris d'un basculeur ; cette panne particulièrement rare, n'avait jamais été constatée auparavant. A la fin du Bol d'Or, le moteur fut démonté et le seul changement de pièce nécessaire fut le remplacement d'un ressort de soupape cassé.

Une semaine après le Bol, Thomas, participait au Rallye d'Eupen, en Belgique, au retour duquel la machine nous fut confiée pour essai : cet exemple suffit pour illustrer d'une manière probante la solidité du moteur.

# LES ESSAIS

La prise de contact avec cette machine surprend un peu, car la position étudiée pour la course est assez particulière. La selle double est très étroite et, pour notre compte personnel, le guidon est trop large et trop en avant. A plat ventre, l'on est obligé de conduire les bras tendus et cette position est vite fatigante, car ce sont les poignets qui supportent tout le poids du corps. Heureusement que pour le Bol, il y avait un rembourrage sur le réservoir permettant de s'appuyer.

La mise en route est très aisée, mais il est nécessaire, toutefois, de bien appeler l'essence (en cela, elle reste une Motobécane) mais cette condition respectée, la machine part dès les premiers coups de kick.

Au guidon, nous avons les commandes classiques de frein et d'embrayage. Les repose-pieds se trouvent à la place des

repose-pieds du passager.

Le sélecteur simple branche a été retourné et le passage des vitesses s'effectue à l'instar de la boîte Triumph. On monte les viteses en levant ; on retrograde en appuyant ; c'est une question d'habitude et l'on s'y fait rapidement. Le passage des vitesses est aisé, le sélecteur est très précis. Toutefois, en poussant les régimes sur les intermédiaires, il est préférable de ne pas débrayer (ou presque) sous peine de tomber dans un

point mort intermédiaire.

Le faible poids rend la machine très maniable et l'on bascule aisément dans les courbes. La tenue de route est excellente et, sur ce chapitre, il n'y a que des éloges à faire ; la machine tient parfaitement sa trajectoire et n'a aucune réaction anormale dans les virages pris à grande vitesse. Malheureusement, le silencieux et les repose-pieds sont trop bas et l'on touche très facilement en virage. Une chute aux Deux-Ponts, lors d'une prise de contact avant le Boi, nous avait convaincu de cette réalité. Malgré un relevement des repose-pieds et du silencieux, ainsi qu'un raccourcissement de la béquille à la scie à métaux, la machine touchait encore trop facilement et nous avons arraché le repose-pied avant gauche, au cours de la nuit, dans le virage de la Ferme.

Mentionnons également la faible longueur de la pédale de frein arrière qui nécessite un certain... doigté pour éviter

le blocage de la roue arrière.

Avec le réglage de carburation et la démultiplication « sport », la conduite ne revêt aucun caractère spécial : le moteur est assez souple et l'on arrive à descendre à 41 kmh. en quatrième (soit un régime de 2.300 t/m) sans que le moteur ne cogne ; à partir de cette vitesse, le moteur reprend assez franchement.

# EXCELLENTS TEMPS EN COTE

Les essais débutèrent dans notre côte d'essai, longue de 350 mètres, de pente moyenne 8,7 %, avec passage à 11 % et démarrage à 6 %.

Tous nos essais furent effectués avec le réglage de carburation prévu pour l'usage normal. Toutefois, une bougie plus chaude fut montée sur la machine.

Les temps réalisés sont excellents, largement les meilleurs enregistrés dans cette cylindrée et blen souvent supérieurs à ceux obtenus en 250 cmc. : 20" (63,0 kmh.) pour le pilote de 55 kg., 21" 4/5 (57.8 kmh.) pour celui de 85 kg.

Chacun des pilotes utilisa les trois premiers rapports. Mais si ceci allait de soi avec le pilote léger, il n'en fut pas de même avec CR, qui eut du mal à accrocher la troisième, mais qui, en utilisant ce rapport, fit mieux néanmoins, qu'en restant seulement sur première et deuxième. En effet, avec l'allure de la courbe de puissance, et surtout en raison du trou entre deuxième et troisième, en restant sur la seconde, il plafonnait en surrégime.

C'est ce même phénomène qui explique que l'écart de temps entre les montées de chaque pilote est assez important (9 %), plus important que la moyenne des écarts jusqu'ici enregistrés en 175 cmc. (6,7 %).

Les excellents temps réalisés en côte (en accélérations également, mais dans une mesure moindre) sont évidemment fonction du rendement du moteur).

Mais le poids intervient également dans une mesure très importante. A 60 kmh., et sans tenir compte des autres résistances (air, roulement), il faut déjà 2,7 CV pour gravir une côte de 8,7 % avec une machine pesant, avec son pilote, 140 kgs Si ce poids passe à 180 kg, la puissance nécessaire croît à 3,5 CV, et à 4.85 CV avec un poids total de 250 kg.

C'est donc en raison également de ce faible poids que le pilote de 55 kg. fit temps égal avec la 350 Motobécane par exemple, ou que le pilote de 85 kg. égale son temps réalisé avec la 250 cmc. Claeys-JLO.

### DE MEME AUX ACCELERATIONS

Les considérations faites pour la côte d'essai sont, d'une manière générale, valables également lors des accélérations. Aussi, n'y a-t-il rien d'étonnant à ce que lors de ces essais (faits, cette fois, avec une bougie « course » au lieu de la bougie chaude) les temps enregistrés soient tout à fait intéressants.

41 kmh. atteints en 3", 74 en 7" et 115 kmh. en 27" 3/5. Les 100 kmh. en sensiblement 15 secondes:

Les accélérations sur les distances déterminées donnent les résultats suivants :

100	m.	dép.	arrêté	: 7"	4/5	(46,15	kmh.)	1
200	m.		>>	: 12"		(60,0	kmh.	1
300	m.	>>				(69,25	The second secon	
400	m.	*		The second second		(75,8		
500	m.					(80,35		
1000	m.	*	>>	: 38"		(94,75	kmh.)	-

Ici, également, cette 175 « spéciale » surclasse toutes les autres machines « sport » de cette cylindrée, et fait même légèrement mieux, à partir des 300 m., que la 250 Puch SG.

# PARLONS UN PEU VITESSE

Avant de commenter les chiffres obtenus, nous voudrions insister sur le fait que ces performances ne représentent pas le maximum des possibilités de la machine. Nous avons voulu, avant tout, réaliser l'essai de cette « spéciale » avec les réglages permettant un usage routier normal. La machine part au kick, le moteur tient le ralenti, et il n'est point nécessaire de le maintenir en régime en utilisation courante. Il est évident que pour une course de vitesse sur dix tours, on ne gardera pas le même réglage que pour un Bol, par exemple, et un réglage plus minutieux permettrait de meilleures performances. D'ailleurs, lors des entrainements, nous avons réalisé une vitesse plus élevée, mais nous ne tiendrons compte que des vitesses réalisées avec un réglage normal.

En première, nous avons obtenu 55 kmh., soit un régime de 8.410 t/m. Cette première, assez longue, est très agréable et, en faisant un peu patiner l'embrayage, on démarre très rapidement. La seconde, trop courte, nous emmène à 74 kmh., soit 8.240 t/m, tandis qu'en troisième, nous atteignons 108 kmh. (position couchée). ce qui correspond à 8.000 t/m.

Notons que le moteur a très bien supporté ces régimes importants ; mais il est préférable pour la longévité du moteur, de monter les intermédiaires à un régime moins élevé, car à 8.000 t/m, la vitesse linéaire moyenne du piston est déjà de 18,90 m/s, et surtout les ressorts de soupapes, d'origine, ne sont pas prévus pour de tels surrégimes.

En quatrième, nous avons obtenu 112 kmh. (soit 6.300 t/m) en position assise et 120 kmh. (6.750 t/m) en position couchée. Avec les réglages standard, le résultat est vraiment satisfaisant, cette 175 est de loin la plus rapide de celles que nous avons essayées et peu nombreuses sont les 250 cmc. ayant fait mieux.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que, pour la vitesse de pointe, la puissance seule du moteur n'est pas déterminante. Et d'autres facteurs tels que la résistance au roulement et surtout la résistance de l'air ont une grande influence.

Or, sur ce chapitre, la « spéciale » est bien servie par la position qu'elle permet au pilote, son maître-couple très réduit, la faible section des pneus « ficelle », etc... Et, dans cet ordre d'idée, rappelons que les 125 compétition d'usine sont d'une trentaine de kilomètres-heure plus rapides que des grosses cylindrées de série d'une puissance de 50 % supérieure.

# UN FREINAGE A LA HAUTEUR DES PERFORMANCES

S'il est intéressant de posséder une machine rapide, ayant de bonnes accélérations, encore faut-il que le freinage soit à la hauteur et permette un arrêt rapide dans tous les cas.

De ce côté également, la question a été traitée avec tout le sérieux désirable. Les freins sont très puissants et très progressifs, seule la petite taille de la pédale de frein arrière demande une certaine habitude pour éviter le blocage. Le moyeu-frein Saperli est vraiment efficace, et l'on n'enregistre pas de tendance au « fading », malgré un usage très dur.

La démonstration la plus probante de l'efficacité du freinage nous fut fournie pendant les deux dernières heures au Bol d'Or. N'ayant plus qu'un tour de retard sur le premier, nous poussions au maximum afin de le rattraper, freinant le plus tard possible. Malgre deux heures d'utilisation intensive, faisant suite à une utilisation continue de vingt-deux heures, nous n'avons enregistré aucune baisse d'efficacité, la seule réaction au freinage étant le battement des tubes de fourche dans les bagues bronze. En effet, ce frein très puissant fait beaucoup plus travailler la fourche et l'usure des bagues est plus rapide.

A 50 kmh., nous avons obtenu l'arrêt complet en 14,15 m. avec le frein arrière, 12,80 m. avec le frein avant et 10,15 m. en utilisant conjointement les deux freins.

Nous trouvons donc des décélérations de l'ordre de 6,80 m/s² pour le frein arrière, 7,55 m/s² pour le frein avant, et 9,50 m/s² en utilisant les deux freins.

# RAPIDE, MAIS SOBRE

Un moteur « sport » ayant un bon rendement thermique consomme moins, à vitesse égale, qu'un moteur tourisme. Cet adage, souvent vérifié en compétition, s'applique également à la Motobécane où, paradoxalement, l'amélioration des performances est accompagnée

d'une diminution de la consommation Si nous comparons les courbes de consommation de la Z 23 C et de la « spéciale », nous voyons d'abord qu'à basse vitesse, la « spéciale » a une consommation supérieure : 33 % à 50 kmh., mais qui va en diminuant, passant de 19 % à 55 kmh. à 8 % à 60 kmh. Ceci s'explique par le mauvais remplissage du moteur « sport » à bas régime. A 65 kmh., la consommation des deux modèles est équivalente. Par la suite, avec l'augmentation de vitesse, la « spéciale » a une consommation notablement inferieure à celle de la Z 23 C. La diminution de la consommation en faveur de la « spéciale » s'élève à 9 % à 70 kmh.; 19 % à 75 kmh.; 32 % à 80 mh. et enfin à la valeur de 38,5 % et 41 % à 85 et 90 kmh., ce qui représente une différence notable.

En pratique, en roulant entre 80 et 90 kmh. tout le temps, on consommera 1 à 1,5 l. de moins avec la «spéciale» qu'avec la Z 23 C (3 litres aux 100 km., contre 3,8 à 4,5 l.). La différence est de taille!

# UN « GONFLAGE » VALABLE

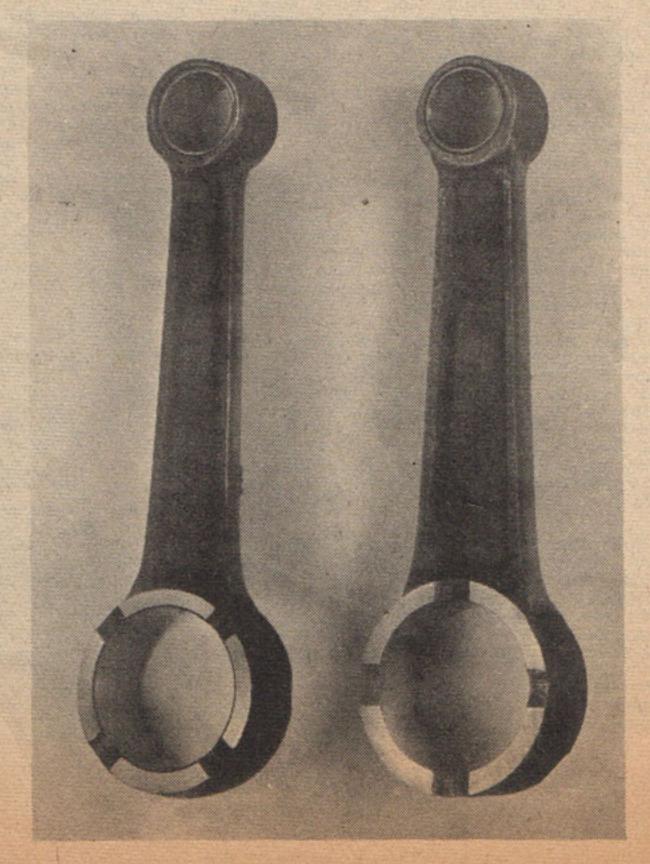
Beaucoup de choses pourraient encore être dites sur cet essai. Toutefois, nous pensons que nous avons montré d'une manière assez explicite qu'avec de faibles moyens, on pouvait améliorer le rendement de la 175 cmc. Motobécane, sans nuire outre mesure à la longévité du moteur.

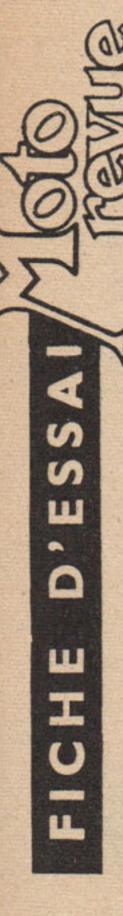
Les facilités de conduite et de mise en route n'en sont pas affectées, la machine ne fait pas plus de bruit que celle de série et rien, au premier abord, ne permet de distinguer ce moteur « gonflé » d'un moteur de série... mais au chrono, ce n'est plus la même chose.

Formulons un souhait : voir des Motobécane dans le style de celle dont nous venons de vous relater l'essai, figurer au catalogue de la firme de Pantin. Sinon, inciter les lecteurs ayant de faibles moyens financiers et qui ne peuvent s'offrir la 175 italienne de leur rêve, à effectuer le même travail afin de pouvoir débuter en course avec une machine honorable et sans trop de dépenses.

J.C.B

Sur la bielle renforcée (à droite)
l'élargissement de
la section ainsi que
l'accroissement du
diamètre de la tête
de bielle sont nettement visibles.
Notons également
la position différente des trous de
graissage.





# ESSAI 175 MOTOBÉCANE SPÉCIALE

# DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Alésage ; 56 mm. Course : 71 mm

Taux de compression : 10 à 1.

# BOITE DE VITESSES

Transmission primaire : par engrenages 32x80. Rapports : 17,35 - 12,62 - 8,41 - 6,39 & 1. Transmission secondaire : chaîne 18x46. Bloc-moteur 4 vitesses.

# PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.

SUSPENSION AR. : oscillante.

FREIN AV. : moyeu-frein central de 160 mm.

FREIN AR. : 130 mm.

PNEUS: 2,50×19.

RESERVOIRS :

Essence : 16,5 Huile : 1,75 1.

# ES - ENTRETIEN REGLAG

Jeu à froid aux culbuteurs : DISTRIBUTION :

AOA : 33° RFA : 51" : 680 RFE : 21° AOE

AVANCE

: 7,5 mm. I,5 mm. Tout retard : Pleine avance Dell'Orto MA CARBURATEUR :

Passage: 22 mm.

Alguille : 3º cran. Gicleur: 115.

# RÉSUMÉ DE L'ESSAI

La 175 Motobécane « spéciale » est un excellent exemple ce qu'une 175 Sport devrait être.

joint à l'efficacité du permet une moyenne élevée sur la route. Tenue de route excellente, ce qui,

de conduite spéciale. Mise en route aisée, circulation urbaine donnant d'excellentes performances sans nécessiter consommation très intéressante « gonflage » n'a A noter que le pas diminué la longévité de l'ensemble. parfaitement possible, Enfin, en regard des performances. Moteur

Position un peu trop avancée rendant les étapes longues de demeurer constamment à plat ventre à moins sur le réservoir. fatigantes,

# RESULTATS OBTENUS

Accélérations:

kmh. kmh. kmh. kmh. 69,25 kmb kmh. 46,15 94,75 80,35 75,8 60,0 4/5, moy. 15" 3/5 22" 2/5 12" 18. 100 m. départ arrêté 1.000 \* 200 300 200 400

9 55 kmh. (8.410 t/m) 74 kmh. (8.240 t/m) 108 kmh. (8.000 t/m) 112 kmh. (6.300 t/m)

Vitesses maxima:

120 kmh. (6.750 t/m) (couché)

(assis)

Epreuve de côte :

Freinage:

Arrière seul : 14,15 m. : 12,80 m. : 10,15 m. Avant seul Les deux

(350 mètres, pente moyenne : 8,7 %)
Pilote 55 kg. : 20" - moyenne : 63 kmh.
Pilote 85 kg. : 21" 4/5 - moyenne : 57,8 kmh.

# CONDITIONS D'ESSAI

Date et lieu de l'essai : (Seine et Seine-et-Oise) Taille de l'essayeur : Poids de l'essayeur

14 juin 1957 1 m.

56 kg.

vent faible; pression 753 mm 21°C; humidité relative 48 %. Conditions atmosphériques de mercure ; température



# EN PENSENT



# 125 MOTOCONFORT

out le monde connaît la 125 Motoconfort, c'est un moteur monocylindrique, à 4 temps, distribution par soupapes en tête et culbuteurs, 4 vitesses commandées par sélecteur, fourche avant télescopique, suspension arrière du type coulissant, puis, ces dernières années, oscillante.

### PARTIE CADRE ET CYCLE

Rien à redire en ce qui concerne les suspensions AV et AR. Graissage tous les 1.000 km environ. Cadre en tube d'acier soudé, aucune déformation. Réservoir absolument étanche, mais défaut de robinet de réserve ; le constructeur est optimiste en annonçant une capacité de 12 litres, capacité réelle 10,5 l (machine horizontale). Roues : aucun rayon ne présentant de faiblesse ; pour le démontage : au cours de plus de 17.000 km, je n'ai jamais crevé. Le pneu AR a été changé à 8.000 km par suite d'éclatement causé par l'usure et je n'ai pas assisté à l'opération du changement de pneu, effectuée par un mécanicien. Le pneu AV est d'origine et n'a, pas trop souffert.

Le chrome du guidon et des leviers de commandes est impeccable (un peu d'huile de vaseline tous les 2.000 km). Le compteur est optimiste : 90 à ce dernier équivalant à 82 chrono. Graissage de la prise du compteur en même temps que les suspensions (tous les 1.000 km). Freins : s'il n'y avait sur cette moto que le frein avant, je serais mort et enterré depuis longtemps, malgré un changement de garnitures à 3.500 km, il a refusé tout service, il y a sans doute ovalisation du tambour ; à 60 kmh, il m'a fallu, au cours d'une expérience, 35 mêtres pour m'arrêter, gaz fermés, sans débrayer évidemment. Le frein arrière est à peu près correct par temps sec, mais attention au dérapage sur route mouillée. Coffre à outils vraiment exigu : 2 démonte-pneus, un nécessaire de réparation, un tournevis et c'est à peu près tout ce qu'il accepte.

La position de conduite n'est pas fatigante, même sur de longs trajets, les commandes sont très accessibles. J'ai eu quelques ennuis avec la poignée tournante dont la vis de blocage (sous le caoutchouc de la poignée) se desserrait, il m'était alors impossible de fermer les gaz, mais après quelques modifications, cet ennul a disparu.

# PARTIE MOTEUR

La conduite « sport » est-elle un défaut et risque-t-on de « tuer » rapidement un moteur en conduisant ainsi ? Pour ma part, je ne crois pas, j'ai vu plus d'une 125 aller plus souvent chez le mécanicien que la mienne et pourtant leurs conducteurs conduisaient en pères tranquilles et ne dépassaient que rarement le 70.

Sur une route extrêmement droite et plate, revêtement impeccable et vent nul, j'ai fait un essai de vitesse absolue, contrôlé par 2 chronos maniés par des amis, en position couchée et sur 2 km lancé, sans aucun accessoire sur la moto et 2 litres seulement au réservoir, j'ai obtenu les résultats

Direction Fontenay-le-Comte-Niort, les 2 km en 1'16"

moyenne 94,700 kmh.

Direction Niort-Fontenay-le-Comte, les 2 km en 1'17", moyenne 93,500 kmh, avec de l'essence sans alcool, super et Castrollo.

D'habitude, je roule toujours aux environs de 80-85, même sur de longues distances.

# QUELQUES CHIFFRES ...

En 7 mois, j'ai effectué 14 voyages supérieurs à 250 km, chaque voyage dans la demi-journée et sans aucun incident. En 7 mois, j'ai également consommé 462,500 l. d'essence, ce qui fait une consommation moyenne de 2,70 l, aux 100 km. J'ai effectué 16 vidanges, soit une vidange tous les 1.000 km environ. Le plus fort kilométrage a été effectué en novembre 1955 avec 2.937 km parcourus. En 7 mois j'ai effectué 168 sorties, soit une moyenne par sortie de 102 km. Sur ces 168 sorties. 47 ont été effectuées en duo.

Au cours de la période d'utilisation de cette moto, je ne suis jamais tombé en panne (je touche du bois) ; des vérifications régulières (volant magnétique, jeu aux culbuteurs, bougie) s'imposent évidemment, j'ai toujours effectué moimême ces différentes vérifications. J'estime que pour un bon résultat, de petits sacrifices s'imposent ; vidanges frequentes, huile pour haut de cylindre ajoutée à l'essence, etc.

Boîte de vitesses absolument impeccable ; les vitesses sont douces, ne craquant pas, sélecteur très précis. Il y a peutêtre un trou un peu trop grand entre la troisième et la quatrième. La moto est assez sensible à un fort vent de face, où il est nécessaire de rouler en troisième, même sur route très plate.

Volant magnétique : les vis platinées de ce dernier ont une fâcheuse tendance à se dérégler. Aucun ennui en co qui concerne la bobine ou condensateur. Défaut d'étanchéité du joint du capot couvrant les culbuteurs, mais avec un tel bloc moteur, c'est un jeu d'enfant de rendre ce dernier impeccable ; pas de recoins où s'accumulent l'huile ou la boue ; l'ensemble est net et impeccable. Les soupapes n'ont jamais été rodées, les segments sont d'origine, pignonnerie impeccable, seule la chaîne présente quelques traces d'usure.

Carburant employé : Supershell Ica et Castrollo. Eté comme hiver, sans jamais fermer l'air, démarrage au premier coup de kick, mais ne jamais oublier de noyer le carbura-

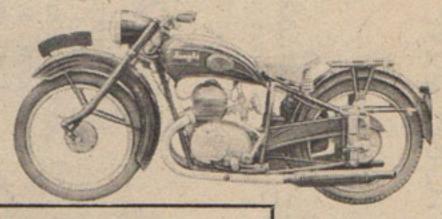
Eclairage correct sans plus. J'aurais aimé un éclairage plus puissant sur batterie, dont l'absence se fait sentir sur cette

L'ensemble est plaisant à l'œil les chromes et peintures tiennent bien, bloc moteur net et bien dégagé, larges gardeboue très enveloppants et efficaces.

J'ai vendu cette moto pour acquerir enfin l'objet de mes rêves de plusieurs années : la 500 BSA « Shooting-Star » qui n'a évidemment rien de comparable à la moto que je viens de décrire, mais dont cependant je garderai toujours un bon souvenir ...

J'oublie d'ajouter que cette moto a été rodée « accéléré » Cette façon de procéder m'a absolument enchanté et convaincu, au bout de 300 km d'utilisation, la moto grimpait a 85 allegrement et pouvait tenir longtemps cette vitesse et sans aucun serrage.

M. H. GOUIN Fontenay-le-Comte (Vendée



# 250 JONGHI H

idèle lecteur de MR depuis quatre années et abonné depuis peu, je m'intéresse vraiment à la rubrique « Cu cu'ils en pensent » qui, à mon avis, est un vrai banc d'essai.

A mon tour, je me permets de venir donner mes impressions sur ma moto, une 250 Jonghi type H. Achetée en mars 53 à une agence de Paris (une des premières machines de ce type).

J'ai parcouru à ce jour 32.400 km au guidon de cette ma-

chine, « La Moto sans histoire ».

J'avoue avant de me lancer dans ses défauts et ses qualités, que je l'ai toujours menée assez durement par tous les temps, en hiver comme en été et vous pouvez croire que les hivers sont très rudes en Lorraine, à voir l'état des routes par la neige ou le verglas.

Rodage à 60 kmh pendant 1500 km suivant les conseils du constructeur ; jusque là rien d'anormal ; mais après...

Je vais vous énumérer tous les ennuis mécaniques de mon « brave cheval ».

Partie moteur : Vers les 3.000 km le poussoir du cuquet du kick reste bloqué dans son logement.

A 4750 km : démontage de l'embiellage qui a pris du jeu (plus de 2 mm). Changé les roulements du vilebrequin et la came d'arrêt du kick (cassée suite à un retour).

9.455 km : remplacé axe du kick, cassé au ras du carter, suite à une chute sur le verglas (la maison ayant modifié son système de pédale de kick, cet ennui peut disparaître).

14.734 km : remplacé deux disques embrayage, les lièges étant usés à « la corde ». Remplacement du ressort de rappel du sélecteur, et du jeu de vis platinées.

22.458 km : remplacé le carter principal fendu en étoile aux environs de la came d'arrêt du kick et cassé en dessous. Aiésage du cylindre (plus de 2/10 d'usure). Remplacé la bague du pied de bielle.

Remplacé la came d'arrêt du kick qui maintenant est fixée au moyen de vis à la place de rivet, ensuite il a fallu remplacer le boisseau et l'aiguille du carburateur qui se bloquaient.

Suite au réalésage, je me suis perfuis de faire un rodage accéléré qui a très bien marché; au bout de 600 km le moteur était en pleine forme, après une amorce de serrage vers les 50 km.

25.000 km : la machine ne pouvant plus se traîner en quatrième (6 heures pour faire 160 km). Après avoir vu deux garagistes, je démontai mon cylindre et je constatai que la chemise avait tourné de 7 mm, obstruant surtout les transferts (recalage dans une maison spécialisée).

Coté transmission : changé la chaîne secondaire, le pignon

et la couronne arrière à 23.000 km.

### PARTIE CYCLE :

Fourche: remplacé les tiges de poussée en tube par des tiges en acier plein les tubes se tordant au ras de la chape). Remplacé un ressort inférieur de la fourche.

Remplacé les quatre axes et bagues de biellettes (ceux-ci devraient être changés au moins tous les 15 000 km)

devratent être changés au moins tous les 15.000 km). 17.000 km : remplacé la fourche, le tube gauche s'étant

Changé la batterie (sans marque) qui avait souffert un peu

Changé le pueu arrière Hutchinson qui se coupait tout autour, par un Michelin « Flèche d'Or ». Ensuite il faut compter une paire de câble de gaz, d'embrayage et de frein avant.

.

Côté performances et qualités, je n'ai pas à être mécontent.

Question tenue de route, il faut être habitué à la machine pour rouler sur pavés gras ou du gravillon, dans les virages prononcés elle serpente.

Suspension arrière assez dure en solo, très bonne en duo. (Manque de graisseur Técalémit).

Suspension avant très bonne, ne talonne jamais et d'un

entretien restreint.

Boite de vitesses « brevetée Jonghi » sur laquelle aucun re-

Avertisseur d'une qualité et sonorité remarquables (la seule

plèce de la moto qui n'a pas eu besoin de réparation).

Je ne peux avancer beaucoup de chiffres au point de vue vitesse, mais je pense que le compteur OS est à peu près

juste par rapport à d'autres machines qui marquent de 10 à 20 kmh plus fort.

Vitesse de croisière à régime normal de 70 kmh à 80. Pour

Vitesse de croisière à régime normal de 70 kmh à 80. Pour la vitesse de pointe, les 105 annoncés par le constructeur doivent être vraiment le maximum.

Consommation aux 100 km : 4 litres, avec mélange à 5 % de Bret-Oil. Tous les 20 litres d'essence, adjonction de Bretocyl graphité (le moteur étant beaucoup plus souple aux reprises).

Point de vue freinage, il ne faut pas compter sur le frein avant. Depuis l'application d'Edrastop, je peux compter sur une nouvelle puissance de freinage (tant pis pour les tambours de frein).

En conclusion, il faut admettre que cette 250 tient largement sa place parmi les 250 françaises, car pour concurrencer les mêmes cylindrées étrangères !...

Audun le Roman (M.-et-Mile)

# B. S. A. GOLDEN FLASH

bonné à « Moto-Revue » depuis plusieurs années, je vous envoie à mon tour mon opinion sur ma machine, une BSA Golden Flash que j'ai depuis trois ans et qui a plus de 110.000 km.

J'espère que cette opinion n'arrive pas avec trop de retard, car si la partie cycle de cette machine est dépassée, le moteur reste le même que sur les dernières Golden et cela joint à l'important kilométrage peut intéresser les amateurs.

Je n'ai jamais chronométré la vitesse de pointe, mais pour donner une idée des moyennes réalisables avec cette machine, je dirai que, sans dépasser les limites de la prudence. j'ai fait Toulouse-Paris de nuit, à 84 de moyenne (740 km au compteur, avec deux déviations assez importantes).

Les plus gros ennuis me vinrent de l'embrayage qui est un peu faible pour la puissance et le poids de la machine, cela provient pour une grande part d'un manque d'étanchéité du couvercle, bien que j'aie refait plusieurs fois le joint, l'huile arrive à s'infiltrer à la longue et les disques patinent légèrement à plein gaz. Je dois dire aussi que j'ai grillé les garnitures un jour que la boue était trop collante : les disques coûtent 6.000 fr. et cette somme m'a fait reculer. J'ai acheté du ferodo de frein français et découpé les morceaux au ciseau à bois, c'est un travail qui demande beaucoup de patience, mais qui m'a économisé 5.500 fr. (ferodo 500 fr.). Lors du remontage, j'ai mis, cette fois, un joint découpé dans une chambre à air d'auto et depuis un an, l'embrayage fonctionne au poil (les nouvelles BSA sont équipées de garnitures résistant à l'huile).

Chacun sait que les boîtes de vitesses BSA sont réputées à juste raison pour leur douceur et leur solidité; cela me fait d'autant plus mal au cœur d'avouer que mon deuxième ennui (le seul qui m'obligea à donner la machine à un mécanicien) me vint de la boîte, ou plutôt du sélecteur qui s'est coincé en quatrième vers le 90.000° km. J'ai roulé pendant huit jours sur ce rapport (pauvre embrayage); heureusement, le moteur est très souple et l'on peut embrayer complètement vers 20-25 en accélérant doucement. Ce coincement venait de l'usure anormale de la came de sélecteur

peut-être mal trempée.

L'étanchéité générale n'est pas très bonne après un certain kilométrage. La machine est très maniable, son poids ne se fait pas sentir du tout, la tenue de route est excellente jusqu'à 100-110, mais devient assez mauvaise au-dessus (suspension arrière insuffisante). J'ai changé les ressorts arrière trop souples vers 20.000 km et ceux de la fourche quelques mois après. Changement de la chaîne secondaire et des pignons à 85.000 km. J'ai fait réaléser les cylindres après mon service militaire à 88.000 km, alors que le besoin ne s'en faisait pas beaucoup sentir, la compression était encore très bonne (segments d'origine), seule une augmentation de la consommation d'huile (qui est maintenant nulle) et un léger claquement de piston me décida. Ensuite, changement des roulements de roue arrière à 90.000 km, des pots d'échappement à 102.000 km (je tiens à préciser qu'ils étaient cabossés et percés par des pierres et que si je n'avais fait que de la route, ils seraient certainement impeccables, car pas une trace de rouille n'était-visible lors du changement. Enfin, changement des garnitures de freins à 105.000 km, elles sont donc très longues à s'user, car je freine souvent.

Je ne vais pas vous énumérer tous les petits trucs indispensables sur toute moto, tel que tension des chaînes, réglage des culbuteurs, deux rodages de soupapes, changement des pneus, etc. (j'allais oublier une batterie changée et une réparation du compteur pour 500 fr.). Les bougies, des Bosch 225, tiennent près de 50.000 km, et la magnéto Lucas est une merveille ; démarrage toujours au premier ou deuxième coup de kick. Je n'ai jamais été en panne, l'embiellage n'a

jamais été touché et il n'a pas de jeu.

Cette machine possède une qualité qui, à mon avis, a plus d'importance qu'on ne lui en donne généralement ; je veux parler de la peinture, mais surtout des chromes. J'ai eu une 250 Puch et une 500 BMW, leur chrome qui était très bon ne peut quand même pas être comparé à celui de la BSA. J'ai garé ma moto pendant trois mois dans un souterrain humide aux murs de pierre dégoulinants d'eau ; pendant ces trois mois, elle na' jamais été sèche, une 125 bien de chez nous, garée à côté, en sortit méconnaissable, toute rouillée. Je sais, pour avoir passé des jantes piquées au blanc à fourneaux, pour avoir vainement peint et repeint des pots d'échappement, que la rouille est un ennemi implacable et qu'une moto qui est atteinte de cette maladie ne vaut plus très cher. Ma machine, qui roule tous les jours, par tous les temps, qui n'a pas été souvent nettoyée, n'a pas une trace de rouille et, astiquée à fond, on lui donnerait trois mois d'utilisation ; ce n'est pas du tout le genre de moto qui tombe en ruine au bout d'une couple d'années,

En résumé, je dirai que tous les changements effectués après ce kilométrage me semblent normaux. à part l'embrayage et le sélecteur (pour celui-ci, je suis certain que ce

défaut n'est pas commun aux BSA).

Toutes les modifications souhaitables sur cette machine sont réalisées sur les derniers modèles, c'est pourquoi ma prochaine moto sera encore une BSA, ce qui est un éloge, car je suis difficile et j'aime beaucoup ma moto, je ne suis content que lorsqu'elle est en parfait état et que le moteur ronfle sans un raté et sans un bruit anormal.

Je tiens à dire que n'étant pas riche, j'ai gagné cette machine en usine, à moins de 180 fr. de l'heure, et j'en ai commandé une de 400.000 fr. Faites la division, et vous verrez que c'est une folie ; j'en suis pleinement conscient et n'ai aucun regret.

Comme l'a si bien dit M. Rivière, de Dakar (voir MR nº 1252), celui qui désire vraiment une moto finit généralement par l'avoir.

M. A. FAVRE-ROCHEX Etang-la-Ville (S.-O.)

# GRAND PRIX D'ANGLETERRE DE CROSS

- \* REMPORTÉ PAR JEFFREY SMITH
- \* NILSSON CONSOLIDE SA POSITION DE LEADER DANS LE CHAMPIONNAT DU MONDE

EST à proximité de Shrewbury, petite ville des Midlands, remarquable par ses édifices de l'époque Tudor, que s'est déroulé sur le circuit de Hawkstone Park la cinquième des neuf manches que comporte le Championnat du Monde de moto-cross.

Ce G.P. d'Angleterre devait être une épreuve particulièrement dure, se disputant sur un parcours de près de 3 km. de développement et dont le sol laissait vite apparaître, sous une mince couche de terre, la pierre qui éprouva terriblement les hommes et les machines, dont les amortisseurs eurent beaucoup à souf-frir.

### LA PREMIERE MANCHE

Principale difficulté de ce terrain accidenté, une montée à 30 %, au sol meuble, glissant et terminée par un virage à angle droit. La pluie avait d'ailleurs aggravé la situation, rendant l'ascension de cette colline encore plus difficile. Nilsson (entre autres) devait en faire la triste expérience dès les premiers tours de la première manche, zig-zaguant au long de la pente comme une mouche sur un mur, alors qu'il était en quatrième position, derrière Ward (en tête). Archer (second) et Dave Curtis (troisième), et précédait lui-même Smith.

Il chuta, remonta, rechuta sur un paquet de pilotes eux-mêmes agglomérés sur le terrain mouvant de la terrible butte, et ce n'est qu'à la troisième tentative qu'il parvint à en passer le sommet tandis que Ward, lui, perdait dans la descente sa place de leader.

Archer, passé en tête, n'y restait pas longtemps, Smith lui enlevant la conduite des opérations dès le troisième tour.

Durant ce temps, Nilsson accomplissait une stupéfiante remontée, depuis la 20° place où l'avait relégué sa chute. Sautant trois hommes au long d'un seul tour, en dépassant quatre au cours du tour suivant, il témoignait d'une forme éblouissante, qui triomphait de toutes les résistances.

Mais la fin de la manche survenait, arrêtant la progression du « suédois volant » alors qu'il se trouvait en quatrième position.

A remarquer dans cette manche, l'excellente place de Broer Diercks (Hollande), qui fait troisième. Le premier belge, Jansens, ne pouvant qu'accéder à la 6° place.

# « SECOND RACE »

Après cette manche excitante, la seconde était attendue avec impatience par les 36.000 spectateurs. Nilsson partit en tête, se fit passer de quelques mêtres par Ward au deuxième tour et connut bientôt un nouvel ennui dans la fameuse colline, rétrogradant alors en 14° position.

Un court duel opposa aussitôt Ward, Smith et Archer pour la place de tête, ce dernier passant au commandement



Le vainqueur du G. P. d'Angleterre, Jeff Smith (BS.11, qui a remporté de main de maître les 2 manches, s'installe en seconde position dans le championnat du monder Il n'est agé que de 22 ans et a épousé la veille de la course Irène Draper, sœur du crossman bien connu.

durant les quatre tours suivants et finissant par céder cette position enviée à Smith, sur une chute sans conséquence sérieuse (cette perte de la première place mise à part, naturellement).

Ward, fatigué, rétrogradait au huitième rang, bientôt passé par Nilsson, revenu fort mais qui devait rester 7°. Lundin, parti 13°, s'assurait la 3° place tandis que Broer Diercks, grande révélation de la journée, fournissait un excellent quatrième.

Chez les belges, le premier classé fut cette fois Baeten, 5°.

# RESULTATS TECHNIQUES

Première manche. — 1. Smith (GB), en 28'49'4; 2. Archer (GB), 28'54''4; 3. Diercks (Holl.), 29'39''6; 4. Nilsson (Suède); 5. Curtiss (GB); 6. Nic Jansen (B.); 7. Lundin (Suède); 8. Brian Martin (GB); 9. Nex (GB); 10. Ward (GB); 11. J. Draper (GB); 12. Gustavsson (Suède).

Deuxième manche. — 1. Smith (GB), 28'44''8; 2. Archer (GB), 28'52''01; 3. Lundin (Suède); 4. Diercks (Holl.); 5. Baeten (B.); 6. Gustavsson (Suède); 7. Nilsson (Suède); 8. Ward (GB); 9. Nic Jansen (B); 10. Brian Martin (GB).

Classement final. — 1. Smith (GB), 2 pts; 2. Archer (GB), 4 pts; 3. Brouwer Diercks (Holl.), 7 pts; 4. Lundin (Suède), 10 pts; 5. Nilsson (Suède), 11 pts; 6. Nic Jansen (B.), 15 pts; 7. Martin (GB) et Ward (GB), 18 pts.

# DU CHAMPIONNAT DU MONDE

1.	NILSSON							_	6	8	8	2	24
2.	Smith .			×				-	-	4	6	8	18
3.	Archer .		*					2	8	-	-	6	16

Baeten	4		6 3	_	13
Jansen	8	3 -	-	1	12
Mingels	6	4 -	- 2	-	12
Draper	-	1	2 4	-	7
Lundin	3			3	6
Dirkx B				4	4
Tibblin			3 -	_	3
Klym Robert	Fig.	2 -		_	2
Ward	1				1
Hammerstedt	_		1 -	-	1
Scaillet	-		- 1	-	1
	Jansen Mingels Draper Lundin Dirkx B. Tibblin Klym Robert Ward Hammerstedt	Jansen 8 Mingels 6 Draper — Lundin 3 Dirkx B. — Tibblin — Klym Robert — Ward 1 Hammerstedt —	Jansen       8 3 -         Mingels       6 4 -         Draper       - 1         Lundin       3         Dirkx B          Tibblin          Klym Robert       - 2 -         Ward       1         Hammerstedt	Jansen       8 3 — —         Mingels       6 4 — 2         Draper       — 1 2 4         Lundin       3 — — —         Dirkx B       — — — —         Tibblin       — — 3 —         Klym Robert       — 2 — —         Ward       1 — — —         Hammerstedt       — — 1 —	Jansen       8 3 1         Mingels       6 4 - 2 -         Draper       - 1 2 4 -         Lundin       3 3         Dirkx B       4         Tibblin       3         Klym Robert       - 2         Ward       1         Hammerstedt       1

# COMMENTAIRES

Ce qui saute immédiatement aux yeux, après ce G.P. d'Angleterre, c'est qu'il bouleverse le classement général du Championnat du Monde.

Si Nilsson, en dépit de ses malheurs, réussit à gagner 2 points (finissant 5°), ce sont les anglais qui viennent désormais derrière lui, deux anglais tout au moins : Smith et Archer, le premier à 6 points seulement, et qui nous paraît devoir fournir dans les quatre courses à venir l'adversaire le plus redoutable du suédois.

Archer, à 8 points, est également bien placé et garde encore des chances, mais les belges Baeten (à 11 points), Jansen et Mingels (à 12 points) ne peuvent plus prétendre qu'à une place d'honneur.

Les autres hommes sont loin, n'ayant d'ailleurs participé qu'épisodiquement aux précédentes épreuves du Championnat du Monde.

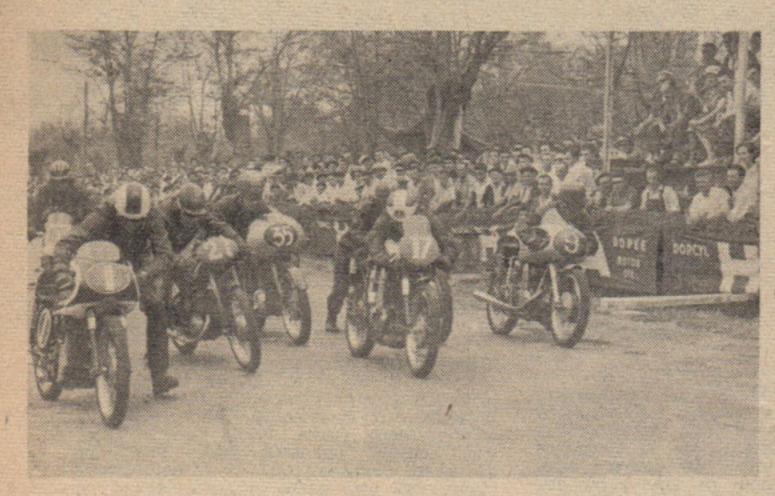
On le regrettera pour certains, en particulier en ce qui concerne le hollandais Broer Diercks, dont le comportement en Angleterre a révélé des moyens trop rarement mis en œuvre hors de ses frontières.

R.C.D.

# AU CIRCUIT DE VITESSE DE

# VIC-BIGORRE (RÉSERVÉ AUX 175°)

# VICTOIRE DE BOYER (Course) ET DU VÉTÉRAN LABORDE (Sport)



Ci-contre: le départ des 175 cmc. avec, de gauche à droite, Bonnal (1), Valeyre (21), Figuières (35), Onda (17) et Savoye (9).

La formule adoptée par le Moto-Club Bigourdan en réservant son circuit aux petites cylindrées, au lieu d'en faire un simple lever de rideau, a rencontré un accueil enthousiaste de la part du public. Il faut dire qu'un gros effort avait été réalisé par les organisateurs qui avaient su grouper au départ tous les spécialistes de la petite cylindrée. Indiquons de suite que les pronostics de la Commission sportive sur les possibilités de ce circuit en petite cylindrée se confirmèrent puisque dès les essais les 175 course tournérent en 1'26", alors que sur le même tracé, en 1950, le record du tour par Jean Behra, en 500 cmc., avait été de 1'23".

La formule, par manches et finales, fut également très prisée du public, l'intérêt étant soutenu jusqu'à la fin des épreuves. En catégorie « sport » le vétéran Laborde, sur Follis, sport, remporta la victoire devant deux de ses camarades du Moto-Club Bigourdan : Lamarque de Lanemezan, sur Alcyon, et le jeune François Dome, sur Puch, qui fit des débuts très prometteurs.

En catégorie « course », les manches qualificatives de 10 pilotes chacune, virent la victoire, pour la première, de

Jacky Onda, sur Mondial, tandis que Bonnal, parti en tête et second pendant 4 tours, devait s'incliner devant la furia provençale de Pansera et de Figuieres, respectivement second et troisième.

Dans la seconde manche, Burggraf, qui avait cassé aux essais le matin et réparé tant bien que mal, passait en tête au premier tour, mais devait abandonner (piston crevé). Casset, sur Follis, qui affirme à chaque circuit ses qualités, conservait la tête les trois premiers tours mais devait s'incliner devant Jacquier-Bret qui, dès le quatrième tour, s'installait en tête devant Boyer et Bertrand, Casset terminant quatrième, devant Greyfox.

La finale s'annonçait comme devant être particulièrement acharnée, avec au départ, sur les premières lignes : Onda, Jacquier-Bret, Pansera, Figuieres, Bonnal, Boyer, Burggraf (à qui Greyfox laissait sportivement son MV 2 ACT pour disputer à sa place la finale), Casset et Bertrand.

Dès le départ, Onda s'installait en tête talonné par Jacquier-Bret, Boyer et Bonnal. Malheureusement, Jacquier-Bret connaissait des ennuis avec le boisseau de son carburateur et devait abandonner,

puis Onda s'arrêtait sur ennuis de batterie et perdait trois tours. L'on assistait alors à un magnifique chassé-croisé entre les deux hommes de Villefranche-de-Rouergue, Bonnal et Boyer, tandis que Pansera et Figuieres se livraient une belle bagarre pour la troisième place, et Savoye avec Burggraf, pour la cinquième place. Savoye buchait sans gravité et repartait de suite ; dans les derniers tours Burggraf chutait également, son frein avant ayant cassé, tandis que Figuieres, sur ennuis d'allumage, perdait du terrain après avoir longtemps inquiété Pansera. Dans les derniers tours, Boyer accélérait et terminait à quelques dix secondes devant Bonnal.

L'abandon de Jacquier-Bret et la panne de Onda enlevèrent quelque peu d'intérêt à cette finale qui s'annonçait comme devant être sensationnelle, mais les spectateurs, dans leur ensemble, furent unanimes à applaudir l'initiative du Moto-Club Bigourdan qui trouva dans les félicitations des concurrents pour l'accueil reçu et la qualité du circuit, les plus grands encouragements à persévèrer.

# RESULTATS TECHNIQUES

Catégorie 175 cmc. Sport - 3 manches par addition de points. — 1ere manche : 1. Laborde (Follis) ; 2. Lamarque ; 3. Dome.

2º manche, même classement.

3º manche : 1. Lamarque ; 2. Laborde ; 3. Dome.

Classement final : 1. Laborde (Follis) : 2. Lamarque (Alcyon) ; 3. Dome (Puch) : 4. Valeyre ; 5. Bouzigue.

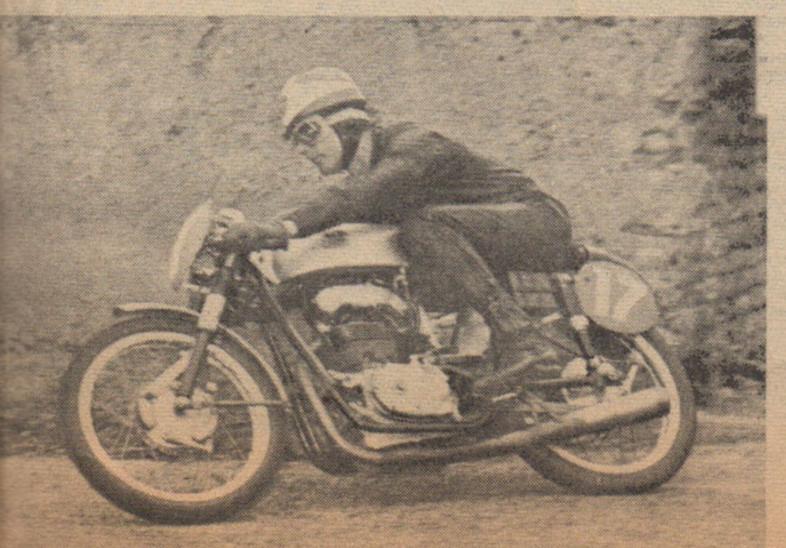
Catégorie 175 course - 1ere manche qualificative. — 1. Onda (Mondial); 2. Pansera (MV); 3. Figuieres (MV); 4. Bonnal (Morini Rebello); 5. Savoye (Mondial); 6. Henry (Ultima).

Ces 6 pilotes sont qualifiés pour la finale.

2º manche: 1. Jacquier-Bret (MV); 2. Boyer (Mondial); 3. Bertrand (MV); 4. Casset (Follis); 5. Greyfox (MV); 6. Chassagne.

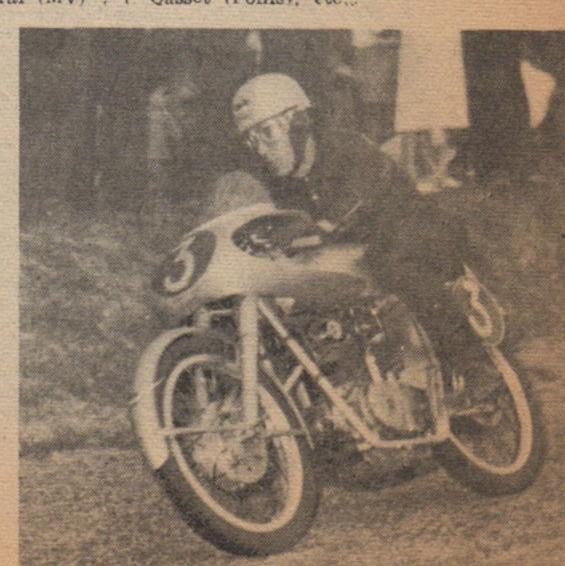
Ces 6 pilotes sont qualifiés pour la finale.

Finale: 1. Boyer (Mondial); 2. Bonnal (Morini); 3. Pansera (MV); 4. Savoye (Mondial); 5. Figuieres (MV); 6. Burggraf (MV); 7. Casset (Follis), etc...



A gauche:
Onda, malchanceux, devait
abandonner sur
ennuis de batterie. A droite:
le vainqueur.
Boyer.

Photos Hugues



# 700 HABITANTS ... 10.000 SPECTATEURS

# A MONTFORT-LE-ROTROU

- \* A PERLIN-SEGAL LA "PREMIÈRE" DU CHAMPIONNAT DES SIDES
- \* WARD GAGNE L'ÉPREUVE SOLO DEVANT CLINCK ET BRASSINE

assionnante de bout en bout, parfaitement organisée, claire dans son
déroulement, la réunion mise sur
pied par l'AM Montfort a atteint
tous ses objectifs et s'inscrit en bonne
place parmi les manifestations dont nous
pouvons dire qu'elles ont bien servi la
cause du moto-cross français cette année.

Le succès populaire fut grand, en effet, considérable même si l'on veut bien penser que le public est venu de toute la région et par un ciel douteux, tantôt riche de promesses de soleil, tantôt lourd de menaces de pluie. Mais le dynamisme étonnant du président Seery, grand responsable des destinées du terrain de Montfort, avait su forcer la confiance de chacun à vingt lieues à la ronde, d'autant que dans l'ouest l'on est acquis au sport motocycliste et que l'on n'en est pas à une averse près si le spectacle est beau!

D'averse d'ailleurs, il n'y en eut qu'une, assez brève mais forte.

Que croyez-vous qu'il se passa ? Rien, absolument rien : les spectateurs étaient si bien « pris » par les péripéties de la course qu'ils ne songèrent pas une minute à se réfugier à l'écart, sous les ombrages touffus du Parc du Château, où ils eussent été au sec, mais eussent fatalement moins bien vu !

Cet enthousiasme pour le sport si vivant qu'est le moto-cross n'est pas seulement réconfortant en soi : il nous apporte une fois de plus la preuve évidente qu'un public que l'on ne trompe pas sur la qualité du programme sportif à lui proposé sait vibrer à l'unisson des efforts des coureurs, se retire pleinement satisfait et revient plus nombreux la prochaîne fois.

Or, à Montfort, le public n'était pas berné. Sous l'impulsion de Marcel Seery (dont l'inlassable activité s'étend sur toute la contrée, en sa qualité de président de la Ligue Anjou-Bretagne), avec le concours aussi d'immenses bonnes volontés en tête desquelles il faut bien citer le marquis de Nicolay, qui mit bénévolement le beau parc de son élégante demeure à la disposition du club et qui prêta encore nombre d'éléments de l'organisation matérielle, à commencer par les bottes de paille placées au long de la piste (472, en cette dernière réunion !), un programme de grande qualité avait été bâti, qui non seulement réunissait sur l'affiche les noms prestigieux d'hommes comme Archer, champion d'Europe 1956, Ward (futur vainqueur), . Clynck, stupéfiant d'audace et de rapidité, Brassine, notre Champion de France, le meilleur aussi de nos solistes sur le terrain, etc... mais encore proposait aux mayennais, pour la première fois dans la localité, un sidecar cross de tout premier ordre puisque comptant en tant que départ du Championnat de France de la spécialité pour

Un plateau alléchant, une organisation de bonne classe, un terrain dur dans un cadre agréable, tout cela nous valut d'être tenu en haleine de la première à la dernière minute de course, sans qu'aucune fausse note ne vint gâter notre plaisir.

A nous maintenant de vous aider à revivre ou de vous faire partager le meilleur de cette bonne journée sportive.

# LES SIDECARS

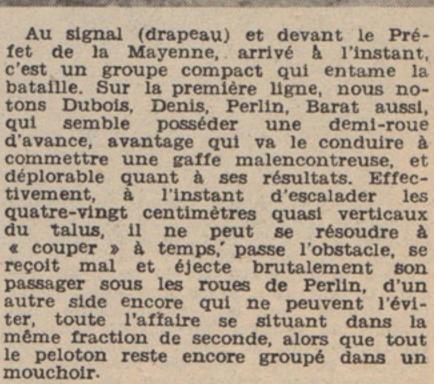
Si le public mayennais les voyait à Montfort pour la première fois (ce fut pour lui d'ailleurs une révélation), ce sera également pour nos lecteurs la première occasion cette année d'en entendre parler d'un peu près.

Non que nous n'attachions pas à cette « spécialité dans la spécialité » le même intérêt qu'aux luttes en solo, mais uniquement parce que la saison «officielle» des sidecaristes ne débutait qu'avec la fête nationale du 14 juillet, et que nous attendions cette date pour voir réuni l'ensemble de nos meilleurs équipages.

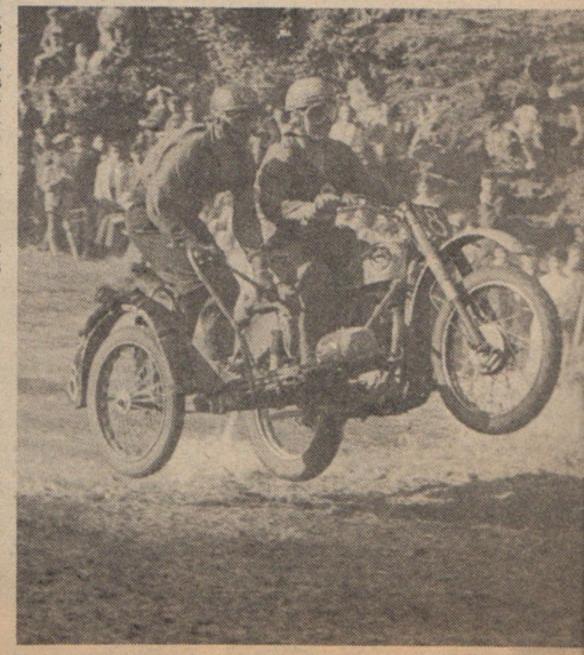
Pour disputer à Louis Dubois le « jeune » titre de Champion de France qu'il fut le premier à porter l'an passé, nous trouvions donc onze autres « clients » dont les plus dangereux promettaient d'être Perlin et Sagette, à en juger du moins par leurs résultats depuis le début de la saison 1957.

Au vrai, les attelages disputèrent leur épreuve en alternance avec les solistes, une manche pour les uns, une manche pour les autres et ainsi de suite. Mais, pour la commodité du récit, qu'on nous permette de regrouper les trois phases de cette première course.

Au départ donc de la première manche des sides, douze équipages qui, dans un instant, vont s'élancer face au château, parcourir une quarantaine de mêtres en « plat » pour passer aussitôt une manière de talus « sautant » avant que d'entamer une grimpette herbue à souhait et qui, virant en épingle à cheveu, se continue de l'autre côté en descente très « cassante ». Ensuite, le parcours comprend une nouvelle droite, un « méchant » dos d'âne et se prolonge par un long et sinueux trajet en prairie d'abord, en sous-bois pour la fin. Au total : 1.610 mètres à couvrir 8 fois dans chacune des deux manches des sides et 10 pour la finale, les solistes, eux faisant 10, 10 et 15 tours.



Peut-on rêver plus joli cadre, pour un terrain de cross, que celui-ci? (dans le titre). Ci-dessous: un passage de Sagette, excellent deuxième.







En haut : la lutte est vive entre Garcia (4) et Plisson (6). Ci-dessous : une très belle attitude de Brassine, champion de France au style impeccable.

On se précipite et, tandis que Barat gagne l'espace neutre compris entre les deux branches de « l'épingle à cheveu », son passager, aussitôt chargé sur un brancard, est immédiatement dirigé sur l'hôpital. Nous saurons plus tard qu'il a une jambe, l'épaule et le poignet brisés!

Ce sera, heureusement, le seul accident sérieux de la journée. Au second tour, Weber se retournera spectaculairement en passant le dos d'âne (mais sans aucun dommage). On le verra peu après se remettre en route... et recommencer. Comme quoi piloter un attelage de porteur de journaux dans Paris ne prédestine pas nécessairement au sidecarcross!

Durant ce temps, c'est Dubois qui a pris la tête, en un style puissant et sûr, Dubois qui semble bien remis de sa grave maladie de l'hiver dernier, et dont le pilotage demeure l'un des plus beaux qu'il nous ait été donnés de voir.

Il est toutefois suivi de très près par Denis, Sagette, Perlin et Garcia, Plisson tournant tout seul un peu plus loin, et Clemot, Theveney, Brulé fermant la marche.

Dès le cinquième tour, Perlin prononce son attaque. Il passe Denis et revient sur Dubois qui semble d'ailleurs tourner moins vite.

Ce qui se passe, nous le saurons en voyant un peu plus tard arriver le Champion de France 1956 : attaches de side brisées, son attelage tourne à allure réduite, pour bientôt regagner le parc.

Le ciel se couvre, semblant marquer son regret de l'incident mécanique qui va nous priver de Dubois pour le restant de la course. Perlin, en tête maintenant, se contente de contrôler la marche des évènements, gardant une bonne avance sur Sagette, désormais en seconde position, Theveney, dont la remontée s'est continuée, et Denis.

¥

Quelques gouttes de pluie dans l'air, des nuages qui virent au noir, le vent qui se lève, et personne qui bouge dans le public. Le chef de gare apporte au micro les horaires des trains pour Le Mans et Paris (à l'intention des nombreux spectateurs venus de plus ou moins loin), et nos sidecars reviennent devant les tribunes pour prendre le départ de leur seconde manche. Ils ne restent que neuf en course, Dubois, Weber et Barat ne pouvant continuer pour les motifs que vous savez.

Cette fois, le départ n'amène aucun incident. Perlin se détache rapidement, prend le commandement et s'y maintiendra sans aucune peine tout au long des 8 tours. C'est un plaisir de le voir passer, dans un style sobre et sûr, admirablement aidé par Claude Segal (qui a la

réputation d'être le meilleur passager de France) bien servi aussi par un matériel irréprochablement tenu.

Il pleut maintenant, et plutôt rudement. Le public n'en a cure, car si la victoire de Perlin ne semble déjà plus faire de doute, la lutte demeure vive derrière lui et soulève l'intérêt passionne de la foule.

En seconde position, Theveney, pressé par Sagette. Plus loin, Denis, Plisson, Garcia et, au tour suivant, Plisson, Denis, Garcia

Plisson pourtant a des ennuis et finira dernier, tandis que Denis conservera l'avantage sur Garcia, l'arrivée s'effectuant dans l'ordre avec, en queue, Brulé et Clemot.

×

C'est sous le soleil illuminant à nouveau un ciel rincé à grande eau, que se

disputera la finale.

Surprise : Clemot part le premier, précédant Denis, Perlin, Garcia, Theveney, etc... Pas pour longtemps, puisqu'au second passage, c'est Denis qui mène, Perlin suivant et Clemot étant déjà redescendu en troisième position. A ce moment, Sagette occupe la cinquième place.

Au quatrième tour, Perlin attaque Denis et le passe, conduisant dès lors cette finale jusqu'à son terme. Cependant Theveney relance Denis sans répit, en vue de lui prendre une seconde place que le mayennais n'entend pas lui céder sans combat. La lutte entre ces deux hommes, sur plusieurs tours, est magnifique et le public la suit, haletant.

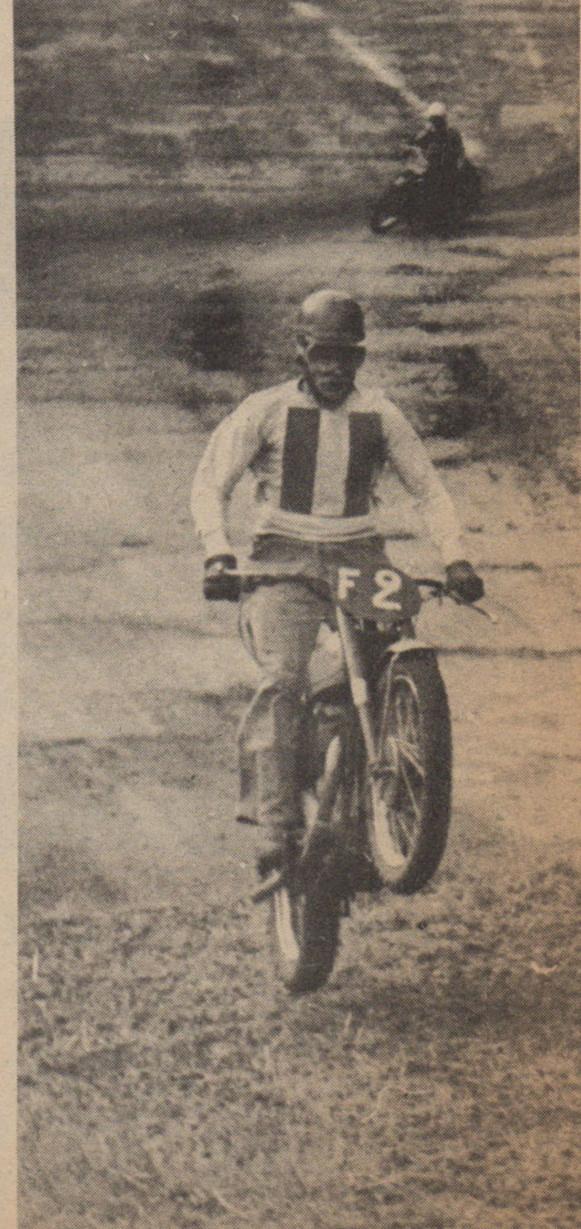
A ce petit jeu, et sur ce très dur terrain de Montfort où le sous-bois dissimule sous un lit de feuilles mortes quantité de pièges : souches, roches, trous, Denis finit par ruiner sa fourche avant et Sagette l'absorbe au cours d'une énergique remontée.

Au huitième passage, nous pointons donc : Perlin, Theveney, Sagette, puis, mais très loin, Plisson et Garcia.

C'est maintenant le duel Sagette-Theveney qui ve succéder à l'empoignade Theveney-Denis de tout à l'heure Le pilote d'Unverre réussit à passer ; Theveney vient ensuite un peu distancé, attaque la montée vers l'épingle, ziguezague, et s'arrête aux deux-tiers ! En un éclair, pilote et passager descendent et entreprennent de hisser leur attelage jusqu'au sommet. Rude tâche, car ça monte et l'herbe est glissante ! Arrive Plisson, qui évite l'obstacle de justesse, arrive encore Garcia, qui trouve sa voie lui aussi. Mais ciel, que le public a eu chaud !

Theveney remet en route dans la descente, s'arrête devant les tribunes et finit par repartir doucement.

L'arrivée voit gagner Perlin, suivi de Sagette, Plisson, Garcia, etc...



Perlin, qui prend la tête du Championnat, ne peut déjà plus voir le titre lui échapper (à moins d'incident). Il ne reste, en effet, que deux manches à courir, et il lui suffira de faire second ou troisième à chaque fois pour demeurer leader, même si Dubois gagne les courses à venir.

### RESULTATS TECHNIQUES

1ere manche: 1. Perlin (BSA); 2. Sagette; 3. Theveney; 4. Denis; 5. Plisson; 6. Garcia; 7. Clemot; 8. Brulé; 9. Dubois : 10. Weber.

2º manche: 1. Perlin (BSA); 2. Theveney; 3. Sagette; 4. Denis; 5. Garcia; 6. Brulé ; 7. Clemot ; 8. Plisson.

Finale: 1. Perlin (BSA); 2. Sagette; 3. Plisson; 4. Garcia; 5. Theveney; 6. Clemot; 7. Denis.

Classement général (classement actuel du Championnat): 1. Perlin (BSA): 2. Sagette; 3. Theveney; 4. Garcia; 5. Denis; 6. Plisson; 7. Clemot; 8. Brulé, etc ...

# LES INTERS SOLO

Le manque de place dans ce numéro ne nous permettra pas de vous narrer par le menu ce que fut cette très belle course. Il fallait choisir, et c'est à l'epreuve sidecars que nous avons voulu reserver aujourd'hui la primeur d'un récit

complet, en raison de son caractère officiel d'une part, du fait aussi que c'était la première fois que nous les suivions nous-même cette saison.

Il n'empêche que les solistes eussent valu à eux seuls le déplacement de Montfort, primo parce que nous pouvions compter parmi eux des « grands » de la spécialité, secondo parce que c'était pour nous l'occasion de voir trois de nos meilleurs hommes en piste avec ces as.

Nous n'avons pas été déçus. Gilbert Brassine, notre Champion de France, s'est très bien comporté, terminant avec une belle troisième place devant Less Archer en personne.

Le jeune Schmid n'a pas démérité, ayant eu course perdue des la première manche, avec un amortisseur cassé, et s'arrêtant à nouveau dans la finale sur rupture de chaine.

Enfin, Hazianis, que son pouce fait encore souffrir, mais dont le pied est bien guéri, a, comme à l'habitude, arraché au public des cris d'admiration tant il allait vite, tant il pouvait sur ce terrain montrer toutes les ressources de son style acrobatique. Second dans la première manche après un splendide duel avec Archer, il partait en tête dans la course suivante mais devait rentrer au parc des le troisième tour, avec une cloche d'embrayage cassée, dont les mor-

Et voici Jan Clynck, le « Hollandais volant ».



ceaux avaient rampu la chaîne primaire et son carter !

De nouveau en tête trois tours durant dans la finale « Jeannot » finissait par céder sous l'assaut d'Archer et, fatigué, sa fourche avant donnant des signes de lassitude, rendait la main.

A noter qu'il menait à Montfort non pas sa Matchless, mais son ancienne BSA (la première ayant eu sa distribution endommagée la semaine précédente).

Un mot, pour finir, des étrangers.

Nous avons vu le « grand » Leslie Archer, celui qui « veut gagner ». Il remporta les deux premières manches avec une maestria, avec une aisance à faire douter des difficultés — pourtant réelles - du terrain (songez que Ward termina avec une roue arrière « octogonale » et que Baudoin, le hollandais, en cassa trois dans la journée !).

Dans la finale, enfin, Archer fit longtemps figure de vainqueur probable, attendant derrière Ward le moment de bondir au commandement. Ce qu'il fit sur la fin, voyant à cet instant sa chaîne sauter. Cet incident devait lui coûter la victoire et le rétrograder à la quatrième place du classement général.

Geoff Ward fit une course modèle, affirmant une condition excellente et s'entendant à merveille avec son compère Leslie pour tenir ferme le commandement dans les trois manches.

Des autres hommes que nous avons vus accordons une mention à Jansens (Hollande) et Fruythoff (Belgique), ce dernier éprouvé par une nuit blanche consécutive à un accident de la route, en venant à Montfort.

Mais c'est avec Clynck (Hollande) que nous voulons terminer ce reportage du cross international de Montfort, car c'est à lui que nous devons, et de loin, nos plus belles émotions de la journée.

Un merveilleux pilote, Jan Clynck, plus rapide que quiconque, maître à virer, maître à sauter et que nous voudrions voir au guidon d'un simple ACT qui « tienne ».

Il fut le plus vite aux entraînements et nous enthousiasma par sa sensationnelle remontée au cours de la finale où, parti bon dernier, (il ajustait ses lunettes quand fut donné le signal!), il arriva troisième !

Clynck ne vient que rarement en France, mais si vous lisez son nom sur un programme, ne manquez pas la réunion : vous y verrez du grand motocross !

R.C.D.

# RESULTATS TECHNIQUES

Inters, classement général : 1. Geoff Ward (G.B. - AJS), 7 pts; 2. Jan Clynck (H. - BSA), 9 pts; 3. G. Brassine (id.), 11 pts ; 4. Archer (G.B. - Norton), 11 pts; 5. Janssens (Holl - Matchless), 20 pts ; 6. Fruythof (B. - BSA) 20 pts ; 7. Holmberg (Suède - BSA), 22 pts ; 8. Larsson (id.), 24 pts; 9. Kunz (Suisse - BSA), 25 pts ; 10. Hazianis (BSA), 26 pts ; 11. Puttemans (Saroléa), 29 pts; 12, Schmid (BSA), 29 pts; 13. Baudoin (Holl. - Matchless), 38 pts.

# PREMIÈRE LISTE DES ENGAGÉS POUR VILLEFRANCHE - DE - ROUERGUE

En complément de notre information concernant le circuit de vitesse de Villefranche-de-Rouergue (voir M.R. No 1.347), nous sommes en mesure d'annoncer d'ores et déjà les participations suivantes:

En 175 emc. : Onda ; Burggraf ; Jacquier-Bret; Agache; Dalmasso; Pansera ; Nunez ; Peirano ; Foccardi ; Lesage; Sfacos; Savoye; Touzalin; Barone ; Piscaglia.

En 350 et 500 cmc. : Les australiens Eric et Harry Hinton, Thomson et Keith

Bryen, ce dernier très remarqué récemment à Spa. La Nouvelle-Zélande sera représentée par son équipe officielle du T.T., formée de Mac Cutcheon (dont l'AJS est redoutable), Anderson et Hempleman. Parmi les autres engagés étrangers, on trouve encore, sur BMW, l'excellent jeune allemand Hiller, vainqueur à Zandvoort tout dernièrement et son compatriote Jaeger, cinquième des 500 à Spa. Enfin, un troisième allemand, Kassner, s'alignera sur NSU.

L'autrichien bien connu. Klinger (BMW), sera présent lui aussi, et les organisateurs escomptent également la venue du belge Dauwe et de l'irlandais Matthews.

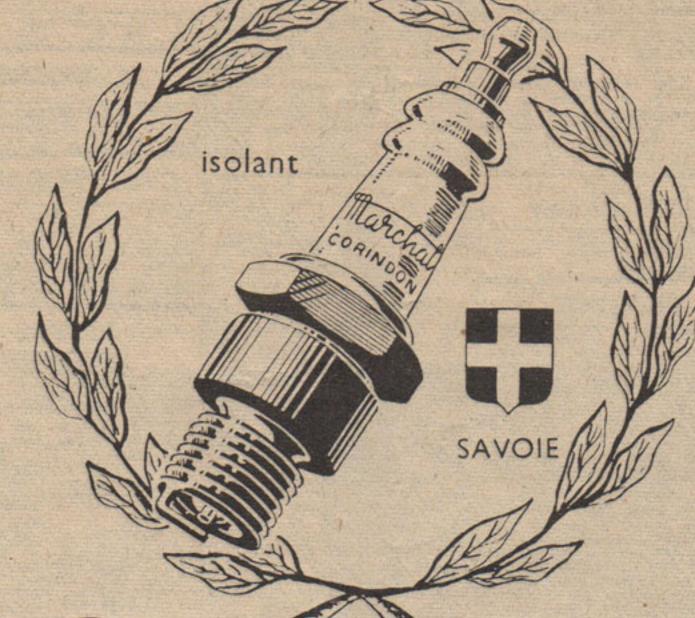
Naturellement, les meilleurs français en 350 et 500 cmc, seront opposés à ces étrangers de marque : Jacques Collot, Bayle, Insermini, De Polo, Besse, Montagne, Onda, Jacquier-Bret, Touzalin.

Mais ce magnifique plateau n'est pas tout à fait complet. Nous ne tarderons pas à vous indiquer quels pilotes les actifs organisateurs du MC Rouergat auront encore ajoutés à cette longue liste.

# PALMARES au 15 JUILLET 1957



Collot

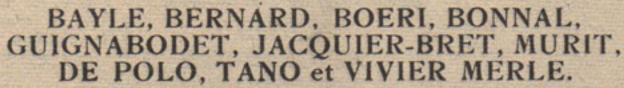


La Bougie des Vainqueurs



70 en VITESSE







avec
AMEDEO, CHARRIER, DARROUY, DELPEYRAT,
HAZIANIS, JACQUEMIN et les Frères KLYM.

# la MEILLEURE

dans les grandes compétitions Moto et Auto

# la MEILLEURE pour les plus grands champions

la MEILLEURE

pour tous les grands Constructeurs Français
qui la montent en série

# la MEILLEURE

pour votre moto

Plus de kilomètres, en moins de temps, avec moins d'essence

Amédéo



Charrier



Lefèvre



Mélioli



Onda

Bayle



Drion

# MARCHAI

# LES PETITES ANNONCES DE PRESENTE

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 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 imprimerie 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 OBLIGATOI-REMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION » LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTE-RESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME PREMIERE ET TOU-JOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE

LIMITE VENDREDI AVANT 18 HEURES PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES RAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNON-CES DE «MOTO-REVUE» NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS «MOTO-REVUE», MIEUX REDI-

PRIX. MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALI-SATION DE VOS VENTES

INDIQUEZ

# GUILLER

GUILLER 52 175 osc. bon prix cause bébé. SUF. 37-45. 20 h.

# **NEW-MAP**

NEW-MAP 125 b. pn. 4 vit. sélec acces. px à débat. GUI-GNARD 46 G. Péri Montfermeil

# MOTOBECANE

MOTOBECANE, réparations rapides. Motos, Mobylette. 19, rue de la Tombe Issoire, Paris-14e.

# TERROT

2, rue E. Bertin, Nancy

# RENE GILLET

500 René Gillet side pft état 150. DUPUY Crapin, Breuille-le-Sec (Oise).

# PEUGEOT

250 Peugeot 56 chromée noire dble siège 3000 km cse mal. FILHOL P. rue des Graviers, Valentigney (Doubs).

PEUGEOT 125 éch. stand 1957 exc. état 60000. LAVERGNE, 22 Sadi-Carnot, Bagnolet 20 h Peugeot 176 TC4 ét nf HES-LOT La Ferté Bernard (Sthe)

# MOTOS

ANGLAISES MATCHLESS Quelques modèles disponibles sur importations du semestre Agence pour la France Sté Aris 11 r Labie, Paris-17e Fermeture annuelle Août 250 BSA C11 21000 k 70000 BOUCHET 110 bd Magenta 10e 650 Triumph 52 35000 km px à débattre. VIRELLO Saint-Léger-des-Vignes (Nièvre). Superbe 650 BSA 54 LASPAL-LES 4 rue Coriolis Paris 120 Golden oscil. à déb. JUDENNE 39 r. Div. Leclerc, Gentilly 500 Norton 88 57 4000 km cse décès PITOT, ROB. 34-57. SUPERBE BSA B33 500 cc.

27000 km parfait état 180. SAJEAUX, ROQ. 65-02. VELOCETTE LE 200 ex. état mot. à rod. nbx acces MA-GNET, 49, rue Mal Leclerc, Saint-Maurice (Seine)

NORTON Daytona 18000 km. 290. ARIS 11 rue Labie (17c) SUPERBE moto BSA 500 cc ét. nf bas prix. Urg. Central-Sport 6 r. Petits-Champs 1er NORTON Dominator 1953 très bon ét Repr. pte cyl. H. bur. Tél. : GAL. 61-85.

VELOCETTE LE 200. exc. état NORTON Featherbed ét. neuf 250. ARIS 11 r. Labie (17c) VDS ou éch. BSA B 31 pft ét. kte px à débat. RIGOLOT, même état. BOIDIN 17 r. Soladier, Alfortville (Seine).

OCC. unique 250 BSA c. nve éq. sac ass. payée. Arrive 7, allée des Platanes St-Mandé.

# MOTOS ALLEMANDES

CSE départ BMW R51 bon ét. méc. 100. équip DELCLAUX, 34 rue de Bagnolet, Paris-20 BMW R68-R69 11 rue Docteur Lenceraux Paris-8e, Bonimond Tornar 250 fche Earles 12000 km RABOT 11 r. d'Orsel-18e BMW R 67/2 MOTO-RECORD 151 rue Marcadet, Paris.

NSU Max mod. 54 175 affaire c. nve 1 main cause dble emploi, Fernandez 33 sq. St-Exupéry, Rueil-Malmaison (S.O.) BMW 750 av. s./car. Px int IERMANN 6 r Gd Prieure-11e BMW R 25/2 MOTO-RECORD 151 rue Marcadet, Paris.

600 BMW av. ou sans side saine parf. ét propre bas px GAUTHIER, 330 rue Lecourbe Paris (15e).

### Tout pour les MOTOS DKW

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

BMW R 50 disp. MOTO-RE-CORD, 151 r. Marcadet, Paris

# MOTOS **ITALIENNES**

RUMI 57 4000 k 130000 t. équ. Gillet 194 r. G. Péri Cachan

# MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 250 TF t. bon AIME 19 r. Beaurepaire (10e) 250 Puch TF 80000 b. Bloquert 10 r. M.-Dormoy-18e 250 Puch imp. + rem mon. Fulgur prix int. TUR. 78-16 PUCH 250 SG 55 ét. nf 16 9000 km. 90000. MAURICE, 5 main LEMEE 184 fg St-Antoi-Pte Montmartre-18e Voir soir | ne Paris-12e. Tri. 47-74 h. b PUCH 250 TF 1500 k. imp. sel. bip. px int ALBOUY, La Levade Najac (Aveyron). TERROT 500 RGST 1953 36000 tr. peu roulé, reprendrai 125 PUCH 250 SG 10500 km équ. compl. Crédit. Visible 19 h. état équipée Px int. BRU-62 rue Oberkampf, Paris 11" NETAUD, Gut. 84-11 h. bur.

# MOTOS **AMERICAINES**

750 H.Davidson parf. ét. FA-VIN, 206 av. J.-Jaurès (19e)

# SCOOTERS

LAMBRETTA 125 cc 18000 k 115.000. Tél pr rendez-vous ANJ. 22-10. Mme PLOYART.

# CYCLOMOTEURS

MOBY SB 55 mot. neuf. Px 50. Crédit 2 m à 25. ROSSE Bû (E.-et-L.). MOBY 16000 k b. ét. Ecr

DEMISSY 20 r. du Fort Chatillon/Bagneux. Vis. sam. dim

# MOTOS DIVERSES

TRIUMPH Thund. fin 53 BSA Golden Flash 1952 BMW R 67/2 av ac. 53 270. BSA 500 Shoot. Star 55 230. BSA 650 A 10 RR 1956 310. GUILLONNEAU

Champtoceaux (M.-et-L.) 175 PEUGEOT c. neuve équip total 75000 175 MOTOB. gar. 6 m. 50000 125 MOTOB. gar. 6 m. 55000 125 TERROT nve solde 110000 TULLI 58 r. Amelot, Paris-11e

# LIQUIDATION MOTOS IVRY-AUTO-MOTO

28 rue de Paris, Ivry, Métro Porte d'Ivry.

# CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie. Mo TOLBIAC Ouvert jusqu'à 22h. même dim. 300 MOTOS

Soldées à tous prix Permis Moto gratuit

# PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos 300 Autos exposées

Autos reprise Motos Toujours 150 motos d'occasion garanties 6 mois. 50 Autos av. reprise motos Crédit 12 mois 100 TONNES

pièces détachées d'occasion pr motos toutes marques Roger SCEAUX 33 rue des Panoyaux, Paris 20e. MEN. 98-81 Toutes Motos et Scoot. av. 10000 Crédit s/place 157 avenue du Maine, 14e 175 AMC DS Malterre 52 b

# DIVERS

SIDE Précision px 30000 fr Vincent Rapide peu roulé. Px 260000. PAUL, PAS. 96-24.

TOUS SIDES BAS PRIX 157, avenue du Maine, 14°.

## VOITURE

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

# **ECHANGES**

# IVRY AUTOS MOTOS

Reprend votre moto c/auto, 28 r. de Paris, Ivry. Métro : Porte d'Ivry.

DYNA Z1 5 cv méc abs. nve décap. ss capot vd ou éch. ctre moto 56-57 bicyl. angl. ou all. val. 280 DURAND, Ség. 22-85 - 37 Ray. Losserand

# MON AUTO C/MOTO

244, rue du Mesnil, Asnières 50 VOITURES disp. repr. moto comme ler versem. GIL, 83 av. Italie ouv. dimanche

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

# AUTO-DIDEROT

131, Bd Diderot (Mo Nation)

# ON DESIRE ACHETER

ACH. cpt moto améric cyl. 900 ou sup. Ecr. V. Massot chez Peschel 24 r Richer (9°) 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 VEHI-CULE A DEUX ROUES. VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TO-TALITE DES INTERESSES FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 45 ANS SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT D'ABORD : MOTO-REVUE

aaaaaaaaaaaaaaa



LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

FONDÉE EN 1913 - DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

ABONNEMENTS

France Etranger 24 Nos 800 fr. 1.100 fr.

50 Nos 1.500

Etrange. 2.000 fr.

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

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

 Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le nº 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.

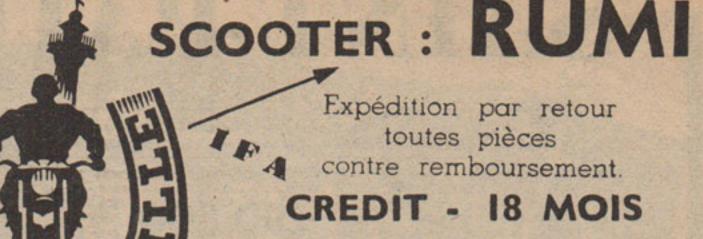
Rédaction-Administration-Publicité: 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2e (Immeuble Mo Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

35A - ARIEL

Tous modèles exposés

et disponibles AWO - 250 cm3 cardan 205.000 frs

Stock complet pièces détachées d'origine



PEMI DANVIGNES

BORICHARD LENOIR

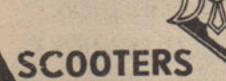
Expédition par retour toutes pièces contre remboursement.

CREDIT - 18 MOIS

**GUZZI-HOREX** 

De bien belles motos Des moyennes élevées Réponse : Dans la meilleure qualité 45 fr. timbres

# MOTOBECANE



**VELOMOTEURS** 

MOTOS

Station-Service « MOBYLETTE »

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

VENTE A CRÉDIT 6-9-12-15 ou 18 MOIS

avec versement de votre choix à la livraison

(P.

GARE DU NORD

P. LISTA, 94, Boulevard Magenta, PARIS-X° - Tél. NORD 65-25

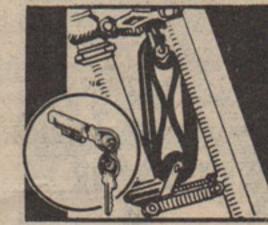
Ouvert tous les jours saut dimanche, de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h 30

GARE DE L'EST

RÉALÉSAGES COMPLETS du 38 cc. au 125 cc.

RÉFECTION DES EMBIELLAGES du 38 cc. au 1.000 cc.

91, Rue de Sèvres, BOULOGNE-BILLANCOURT



Tous les scooters

ALCYON

sont équipés en série avec la

Pièces origine 6, Bd Richard Lenoir - 11.

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

ROQ. 29-28

LES ETABLISSEMENTS BEAUSOLEIL

9, rue St-Sabin PARIS-XI-

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

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

COMPLÉTEZ VOTRE AVEC LES LUNETTES FLEX



Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2°)

Uniquement pour Paris. Seine et Seine-et-Oise

# SAINT-PAUL MOTOS-



350 BICYLINDRES
Freins Lockheed

290.000 frs

Quelques modèles disponibles immédiatement AGENCES OFFICIELLES :

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

AGF - TERROT - MONET-GOYON - JONGHI

GNOME-RHONE

RENE GILLET

ALCYON

CRÉDIT : 6, 9, 12, 15 ou 18 Mois

**VESPA et VELOSOLEX** 



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

Expéditions en province

BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles

RAPIDMOTO

**ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT** 

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

Dr J. CHARRIER, International de Moto-Cross



S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17.) Mo : Péreire, Ternes, Etoile WAGram 52-62

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

250cc JAWA 350cc ADLER PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

tous les usages

tous les temps

**VOUS QUI ROULEZ SUR "2 ROUES"** 

équipez-vous avec les survêtements conçus par

Les productions MACOMBYNN

EN VENTE DANS TOUTE LA FRANCE CHEZ LES MOTORISTES

DYNAMIC-SPORT

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

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

**OCCASIONS RECENTES** 

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

choix de Lambretta, Vespa, Rumi, Motos toutes marques

CREDIT : 2 à 18 mois Le moins cher de France

TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme moto, scooter





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

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

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

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