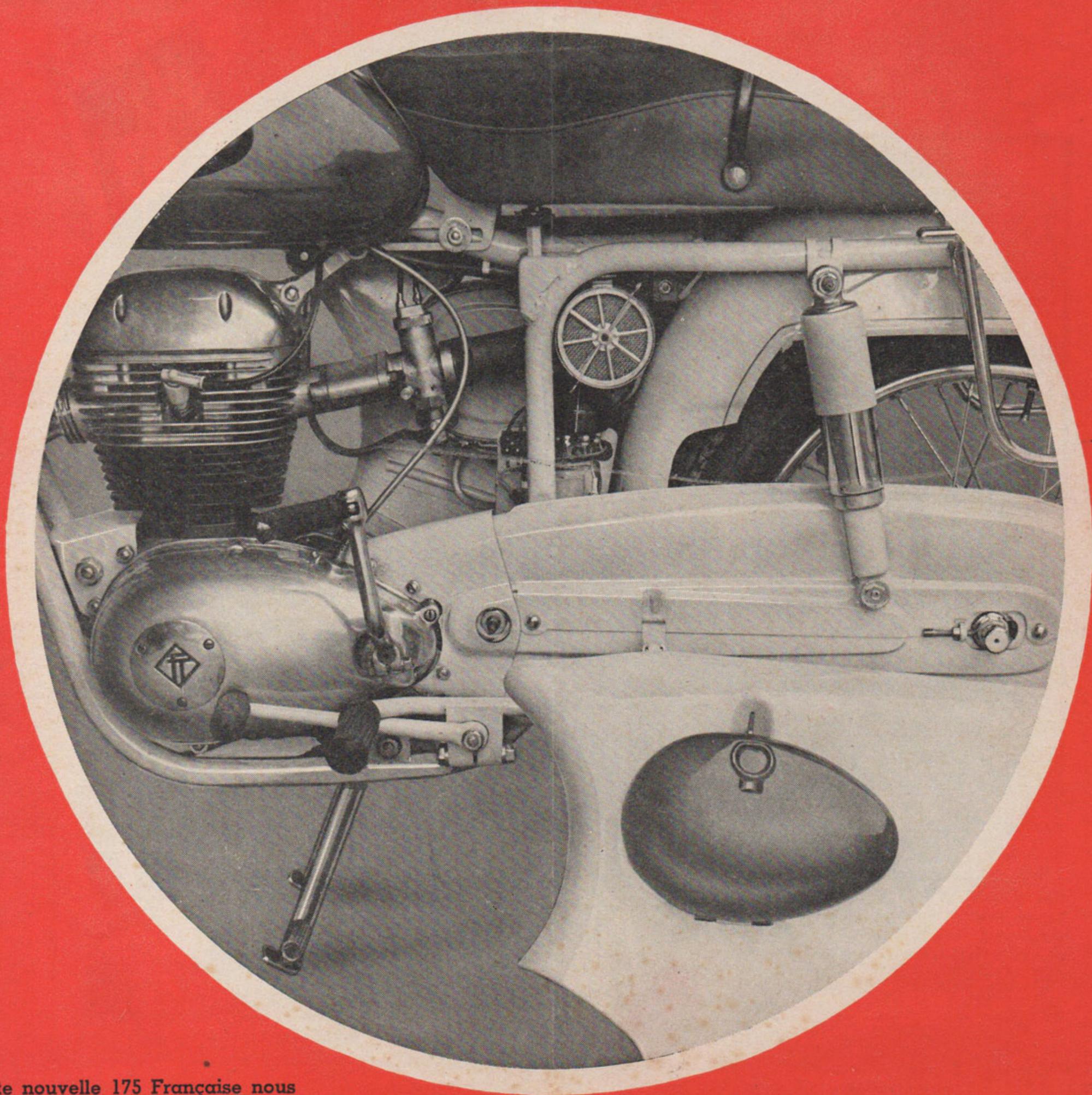


Moto revue

45^e ANNEE. — 17 AOUT 1957. — N° 1.353
Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

ESSAI
500 cc
NORTON 88



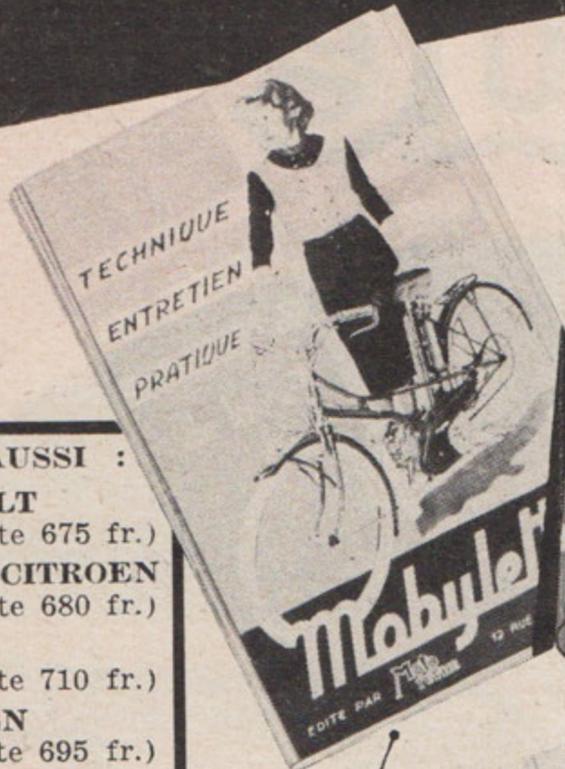
Cette nouvelle 175 Française nous
livre tous ses secrets (voir p. 893)

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 750 fr.
(par poste 885)



Prix : 410 fr.
(par poste 475)



Prix : 495 fr.
(par poste 560)



Prix : 525 fr.
(par poste 590)



Prix : 500 fr.
(par poste 565)



Prix : 490 fr.
(par poste 555)



Prix : 485 fr.
(par poste 550)

NOUS ÉDITIONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 675 fr.)

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 595 fr. (par poste 680 fr.)

L'ARONDE

Prix : 625 fr. (par poste 710 fr.)

2 CV CITROËN

Prix : 610 fr. (par poste 695 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 355 fr. (par poste 420 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 525 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 475 fr. (par poste 540 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 530 fr.)

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

Prix : 450 fr. (par poste 515 fr.)

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

Prix : 430 fr. (par poste 495 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 fr. par tableau supplémentaire.
Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste
60 fr. (franco 110 fr.)

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

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIES

PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
BLOUSON-CHEMISE
coupe moderne :
3.390 frs
Expéditions en province



CHANTEUNE-FOZ

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE

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

Expéditions en province

HAFFA
DOPCYL
2 TEMPS
pour compétitions

OLIVIER 707



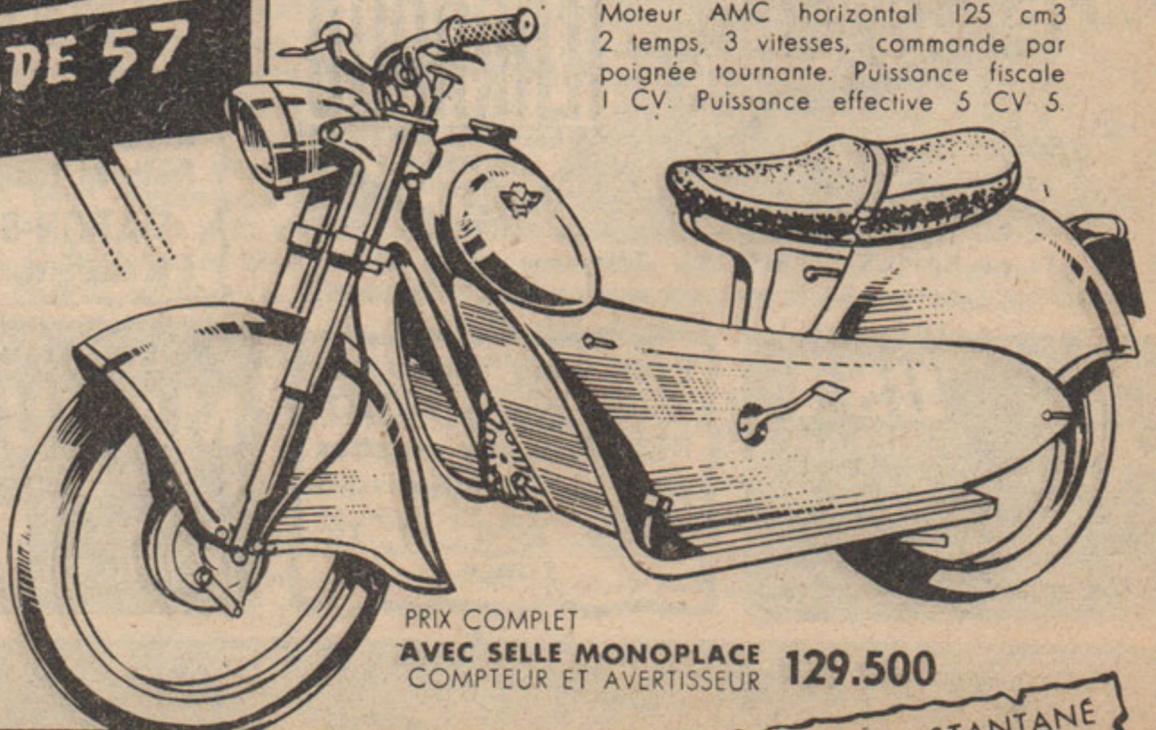
HUILES DE HAUTE QUALITÉ

TECHNIQUE NOUVELLE

tenue de Route = MOTO
protection = SCOOTER
tenue de Route
+ PROTECTION
= ESCAPADE 57



MOTEUR



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

DEMONTAGE INSTANTANE
DU CARENAGE
SANS AUCUN OUTIL

NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

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

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

T. M. L. fait les
RÉALÉSAGES COMPLETS
du 38 cc. au 125 cc.

*
RÉFECTION DES EMBIELLAGES
du 38 cc. au 1.000 cc.

T. L. M. 91, Rue de Sèvres, BOULOGNE-BILLANCOURT



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — EMBIELLAGES STANDARD

Expéditions immédiates

Société F.C.R.

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

PLAQUES DE POLICE
ET LANTERNES

HARTAUD
FABRICANTS
d'ACCESSOIRES
AUTO-MOTO
VELO

*Pour
motos et vélos*

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM
6, Bd Richard Lenoir - 11^e
ROQ. 29-28
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

Pour toute correspon-
dance avec « MOTO-
REVUE », n'omettez
pas de joindre un
timbre pour la ré-
ponse.

Bretocyl Graphité

- MOTEUR! - PROTÉGÉ!

vous devez améliorer votre
essence ou votre mélange.
Vous devez protéger votre
moteur.

mais exigez

Bretocyl Graphité

"LE VÉRITABLE BOUCLIER DE VOTRE MOTEUR"

DÉPARTS FOUROYANTS - GRAISSAGE IMMÉDIAT DES HAUTS
DE CYLINDRES - PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
Faites un essai en demandant un coffret de 15 Flacons-Doses
à votre Garagiste ou à défaut contre remboursement de 795 frs à :

BRET-OIL ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)
4, rue Jeanne d'Arc - Tél. : MIC 48-40

MOTOBECANE

Ouvert AOUT-SEPTEMBRE
MOTOS disponibles
MOBYLETTE
SCOOTERS

Toutes les pièces
détachées en STOCK
Fourche-Cyl. Echange - Expédition
STATION-BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir - ROQ. 43-43

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées
D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.
PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande
CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

Le SCOOTER
MANURHIN
est équipé en série
de **NEIMAN**

ASSURANCES IMMÉDIATES

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

Uniquement pour Paris, Seine et Seine-et-Oise

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

Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)



NOS USINES MARQUENT LE PAS!

A PRES les coups multiples portés depuis l'affaire de Suez à la Circulation Routière, il est intéressant d'examiner, au travers des statistiques publiées par la Chambre Syndicale Nationale du Motorcycle, leur incidence sur le niveau de la Production française au cours des 6 premiers mois de l'année 1957, et comparativement à la même période de l'année précédente.

Fournissons toutefois, avant de passer aux chiffres, une petite précision: les statistiques de la C.S.N.M., jusqu'à l'année dernière, portaient sur les machines effectivement facturées, « départ usine », tandis que celles de 1957 ne concernent que les machines construites, qui peuvent éventuellement demeurer pour une certaine part à l'usine ou chez les revendeurs, en attendant preneur.

Cependant, il convient de ne pas trop s'attacher à cette nuance, car les constructeurs ne sont pas assez fous pour produire considérablement plus qu'ils ne peuvent vendre. Aussi admettrons-nous que les indications fournies par les statistiques de l'année en cours, portant sur la production, ne s'écartent pas très sensiblement des précédentes, portant sur les ventes aux agents.

Prenons en premier les chiffres globaux de production : en 56, 646.474 véhicules à 2 ou 3 roues vendus (donc produits) de janvier à fin juin. Cette année, comparativement, 593.689 engins produits (mais pas forcément vendus) dans le même laps de temps, soit — 52.785. Ainsi, non seulement la progression toujours croissante de notre production est elle stoppée cette année-ci, mais encore peut-on noter une régression qui, pour n'être pas catastrophique, n'en revêt pas moins une certaine signification.

Quelles catégories de motocycles cette régression intéresse-t-elle le plus ?

En pourcentage, c'est évidemment la moto, qui ne fait là qu'accentuer un recul poursuivi depuis plusieurs années et qui, pour fort regrettable qu'il soit, est tout aussi bien constaté dans d'autres pays d'Europe, en Allemagne tout particulièrement. De 11.419 machines pour les 6 premiers mois de 1956, nous tombons à 5.980 de janvier à juin 57, soit une diminution de presque 50 % !

Mais les vélomoteurs (100 à 125 cc) sont aussi très touchés : 35.237 en 57, contre 51.798 l'année dernière. Enfin, le scooter lui-même, si populaire depuis son apparition en France, paie encore son tribut au marasme actuel, surtout dans la cylindrée comprise entre 50 et 125 cc : janvier à juin 56 : 70.196 ; même période en 57 : 53.126.

Le noyau de notre production en deux-roues motorisé, c'est le cyclo-moteur, et l'on aurait pu croire que les conditions économiques médiocres que nous traversons auraient servi sa cause, en raison de ses vertus majeures qui sont prix d'achat peu élevé et consommation modeste.

Il faut croire néanmoins que la situation est encore plus sombre qu'elle ne paraît, puisque le cyclo lui-même interrompt l'incessante montée de sa cadence de production et n'atteint pas tout à fait les chiffres de 1956 (488.687). On en a construit de janvier à juin 57, exactement 478.499.

Quelques chiffres encore, de moindre portée, que nous vous livrons donc sans commentaire, et qui tous traduisent une légère baisse.

Vélomoteurs de 50 à 100 cc : 16.301 en 56, 14.457 cette année ; scooters de plus de 125 cc : respectivement 4.852 et 4.123 ; tris : 2.926 et 2.131.

En ce qui concerne la répartition par constructeurs, peu de changements: Motobécane précède toujours Velosolex dans le domaine du cyclo, et Peugeot pour ce qui est des vélomoteurs 125. Mais la marque de Valentigney se rapproche peu à peu de l'usine de Pantin.

On le voit, la politique « anti-route » de nos gouvernements successifs commence à paralyser le développement de la motorisation dans les couches profondes du pays, en même temps qu'elle freine la marche d'une branche industrielle et commerciale comptant jusqu'ici parmi les plus prospères de notre complexe économique.

C'est là un cri d'alarme : il signifie que toute taxation nouvelle, toute entrave supplémentaire apportée à la construction comme à la vente des deux-roues précipiterait nos constructeurs dans une crise aussi grave que celle dont souffre l'industrie allemande du motorcycle.

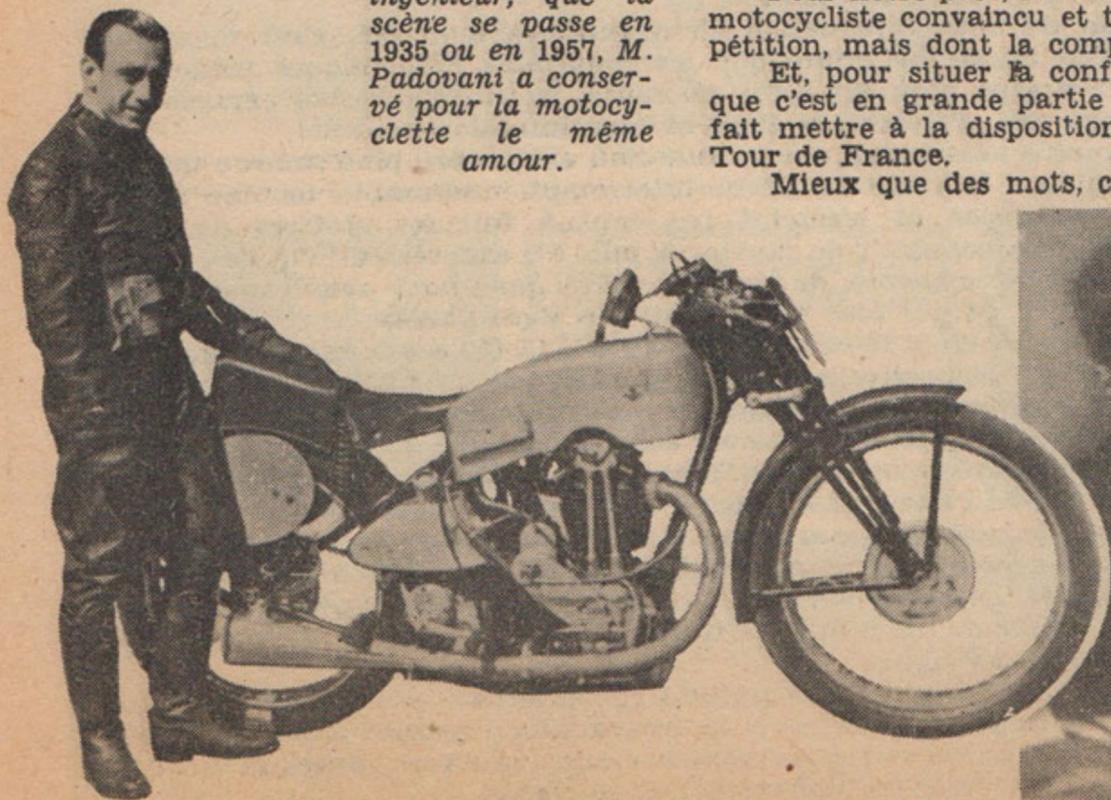
Cela vaut qu'on y pense, rue de Rivoli !

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

M. PADOVANI
(CHEF DES ÉTUDES)

PRESENTE
LA
NOUVELLE
175^{cc}
TERROT
"TOURNOI"

22 ans séparent ces deux photos ! Mais qu'il soit pilote ou ingénieur, que la scène se passe en 1935 ou en 1957, M. Padovani a conservé pour la motocyclette le même amour.



AVEC la commercialisation effective des premières 175 cmc. Terrot, le moment nous semble venu de présenter celles-ci plus en détail, et nous laissons ce soin à son créateur, M. Padovani, chef des études. Mais à notre tour, nous présenterons à nos jeunes lecteurs M. Padovani, ceux qui ont vécu l'avant-guerre ayant certainement ce nom encore présent à leur mémoire.

Ce n'est donc pas d'hier que la motocyclette conquiert M. Padovani. En 1930, nous le trouvons faisant ses premières armes au guidon d'une 250 BSA, bientôt abandonnée au profit d'une autre 250 cmc. baptisée « La Sauterelle » (ce qui en disait long sur sa tenue de route !...) et avec laquelle il obtint quelques succès en compétition.

Mais à l'époque, le fin du fin, dans cette cylindrée, était la 250 cmc. Guzzi, que les as italiens, tels Panella, Brusi, Bandini, etc... menaient au succès sur tous les circuits d'Europe. Aussi cette machine hantait les rêves de notre jeune coureur, qui, à force d'économies, de tenacité, arriva à se la procurer.

Le modèle compétition client faisait un bon 130 kmh., mais en 1932 cela était déjà un peu « maigre », car dans les Grands Prix, les autres « quart de litre » frisaient le 150 kmh... sans grande suspension ni beaucoup de frein !

Or, comme le dit si justement notre interlocuteur, une machine de course « il faut la faire ». Il ne suffit pas d'acheter une machine compétition et de croire qu'il n'y a plus rien à y apporter. Par exemple, sur cette Guzzi, Padovani ajouta un quatrième rapport à la boîte de vitesses... ce qui ne fut pas un petit travail. Et à la suite de nombreux dimanches passés à l'autodrome de Miramas, piste très dure, plate, faisant 5 kilomètres au tour, c'était la satisfaction de boucler un tour à 145 kmh., vitesse remarquable, car le record du tour était détenu par Jules Rolland, qui, avec son 1.000 cmc. Jap, avait tourné à 152,1 kmh.

Avec cette machine, la liste des grands succès commence : Grand Prix de Comminges, Grand Prix de Marseille (2 fois), Grand Prix de Carcassonne, Grand Prix de France à Montlhéry, ce dernier marquant une date importante puisqu'à l'issue de celui-ci, M. Dion, des Ets Terrot, prit contact avec notre jeune coureur pour lui demander de venir dans l'équipe officielle Terrot.

Accord conclu, et maintenant c'est la participation à de nombreuses épreuves au guidon des 175, 250 et 500 cmc. de la marque.

Avec cette dernière notamment, la célèbre quatre paliers, le record du tour à Miramas fut battu et porté à 163 kmh. de moyenne.

Malheureusement, l'absence de chronométrateur officiel fit que ce record ne fut jamais homologué et demeure par conséquent officieux. Mais la performance est là néanmoins.

En 1935, M. Padovani faisait ses débuts d'ingénieur en dessinant pour le compte de Terrot, et en accord avec M. Jean Vurpillot, un 500 vertical-twin de compétition, tandis qu'il continuait à glâner des lauriers pour la marque : Grand Prix de Dieppe, etc...

A l'époque, MOTO-REVUE récompensait le constructeur français capable de faire une machine dépassant 170 kmh. au tour à Montlhéry, et faisant plus de 150 kmh. départ arrêté. Cette twin Terrot fit plusieurs tours entre 173 et 174 kmh., mais ne fut jamais dans les temps départ arrêté, et finalement, notre récompense échut à Kœlher-Escoffier pour sa 500 cc. mono, pilotée par Georges Monneret.

Dans le domaine commercial, M. Padovani créait juste avant la guerre, un 100 cmc. 3 vitesses deux temps, puis un 100 cmc. 4 temps.

C'est à vrai dire, M. Jean Vurpillot qui avait demandé ce dessin, car son ingénieur craignait que l'usager n'ait pas assez d'oreille pour conduire un aussi petit « culbu ». Bien vite, la cylindrée des motocyclettes sans permis de conduire ayant été augmentée, ce 100 cmc. devenait une 125 cmc. qui, fondamentalement, était déjà celui que la firme dijonnaise produit actuellement.

Et de ce 125, nous passerons à l'actuel 175, dans lequel la firme met beaucoup d'espoir.

Pour notre part, il nous semble que l'on peut faire confiance à son créateur, motocycliste convaincu et technicien averti, sachant toute la valeur de la compétition, mais dont la compétence n'a pas toujours su être reconnue.

Et, pour situer la confiance dont il entoure son dernier modèle, précisons que c'est en grande partie à M. Padovani que l'on doit l'heureuse idée d'avoir fait mettre à la disposition du public les 175 cmc. Terrot lors de leur dernier Tour de France.

Mieux que des mots, cela est une preuve certaine.



Pouvez-vous nous dire à quand remonte la création de cette 175, et si vous avez envisagé d'en faire une machine utilitaire ou sportive ?

— Lorsque notre nouveau directeur général, M. Dossier, polytechnicien, élève de l'école supérieure de l'Aéronautique, prit la direction des Ets Terrot, il s'attacha, avec le remarquable dynamisme et la compétence que tous à l'usine nous sommes en train de lui découvrir, à un gros travail de redressement dans la qualité. Un service de contrôle excessivement sévère fut mis en place à divers échelons, de nouvelles méthodes d'usinage furent adoptées, tout fut mis en jeu pour que la qualité de nos machines fut certaine. C'est ainsi, par exemple, que nous sommes sûrs que tous nos moteurs de 125 cmc. développent effectivement de 5,5 à 6 CV.

Parallèlement, après avoir fait le point de la situation, il nous sembla indispensable de faire quelque chose de nouveau pour augmenter le prestige de Terrot, et ce fut là l'origine de la 175 cc. « Tournoi ».

Devant les exigences croissantes de la clientèle, nous nous sommes attachés à réunir sur cette machine un ensemble de qualités auxquelles les motocyclistes ne sont pas toujours habitués.

Nous avons d'abord voulu faire un moteur suffisamment puissant, et je crois que nous y sommes arrivés avec ce 175 cmc. qui développe au minimum 10,5 CV en sortie de boîte de vitesses, soit une puissance spécifique de plus de 60 CV/l.

— Pour cette étude nouvelle, vous êtes évidemment parti d'une réalisation que l'usine connaissait bien : celle du 125. Pouvez-vous nous dire s'il existe des pièces communes aux deux moteurs ?

— Comme vous le faites remarquer à juste raison, là se trouvait le point crucial.

Notre moteur 125 cmc., comme vous avez pu le constater, est traité d'une façon moderne, tant dans son architecture que dans son graissage.

Nous avons donc là les éléments de base pouvant nous servir à faire une 175 cmc.

Mais il fallait bien renforcer quelques points, car on ne peut passer de 5,5 CV à 10,5 CV comme cela.

C'est ainsi que l'embiellage est plus largement dimensionné, monté d'un côté sur aiguilles, de l'autre sur billes, que le débit de la pompe à huile a été augmenté, quant à l'axe de piston son diamètre est passé à 18 mm.

Pour la boîte de vitesses, de nouveaux traitements apportés aux aciers rendent ceux-ci plus résistants.

Nouvel embrayage également, toujours en bout de vilebrequin, mais à trois disques au lieu de deux et avec une cloche emboutie spécialement, comportant un cordon circulaire combattant les effets de la force centrifuge.

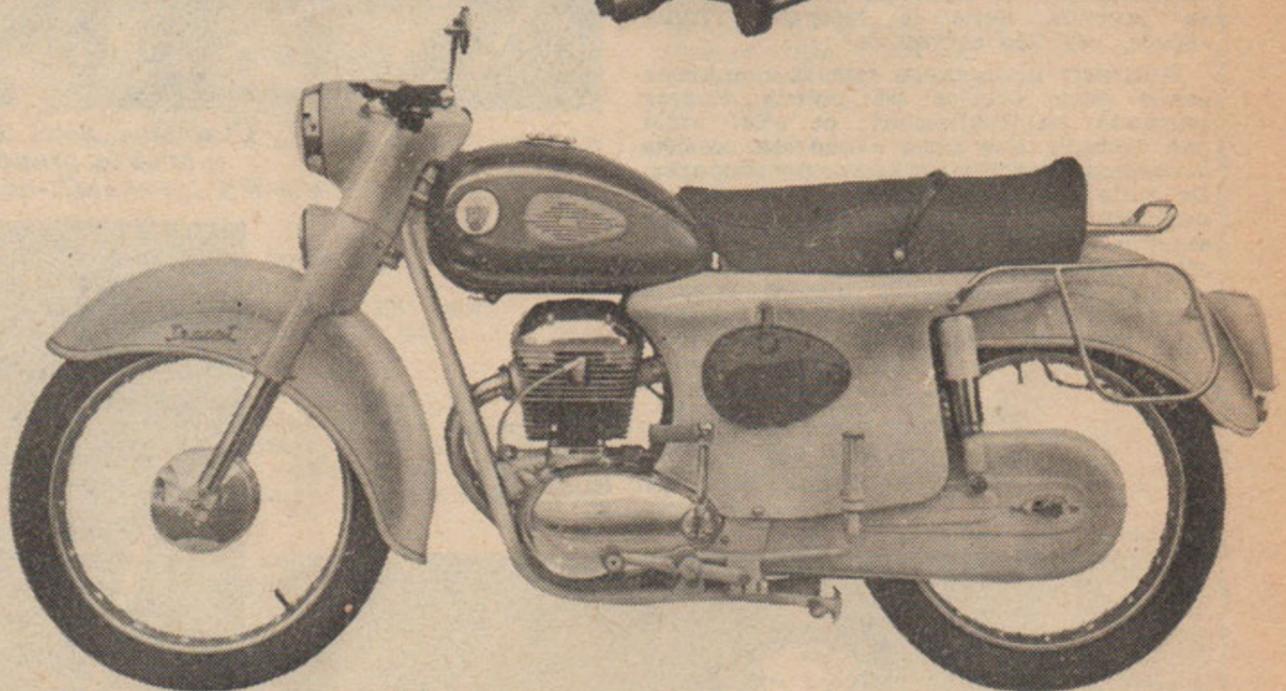
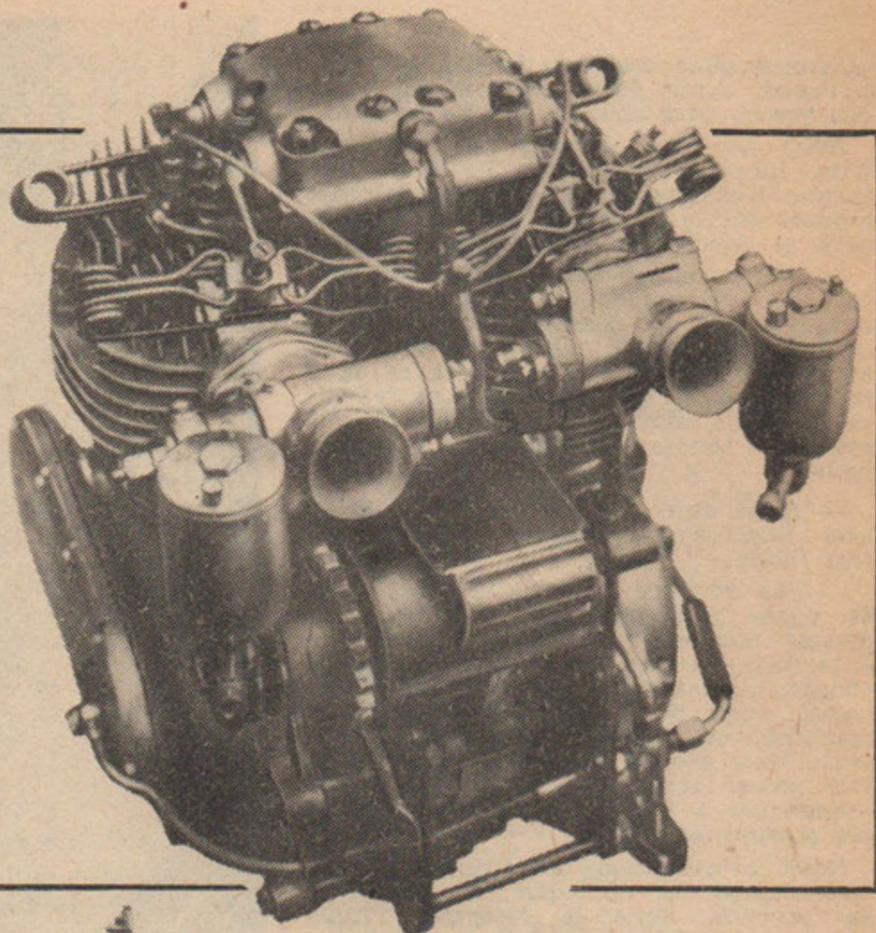
— Vous nous disiez tout à l'heure que vous vouliez donner aux motocyclistes une machine d'une qualité à laquelle ils étaient peu habitués. Qu'entendez-vous par là ?

— Nous voulons, en effet, mettre dans les mains de la clientèle une machine sans histoire.

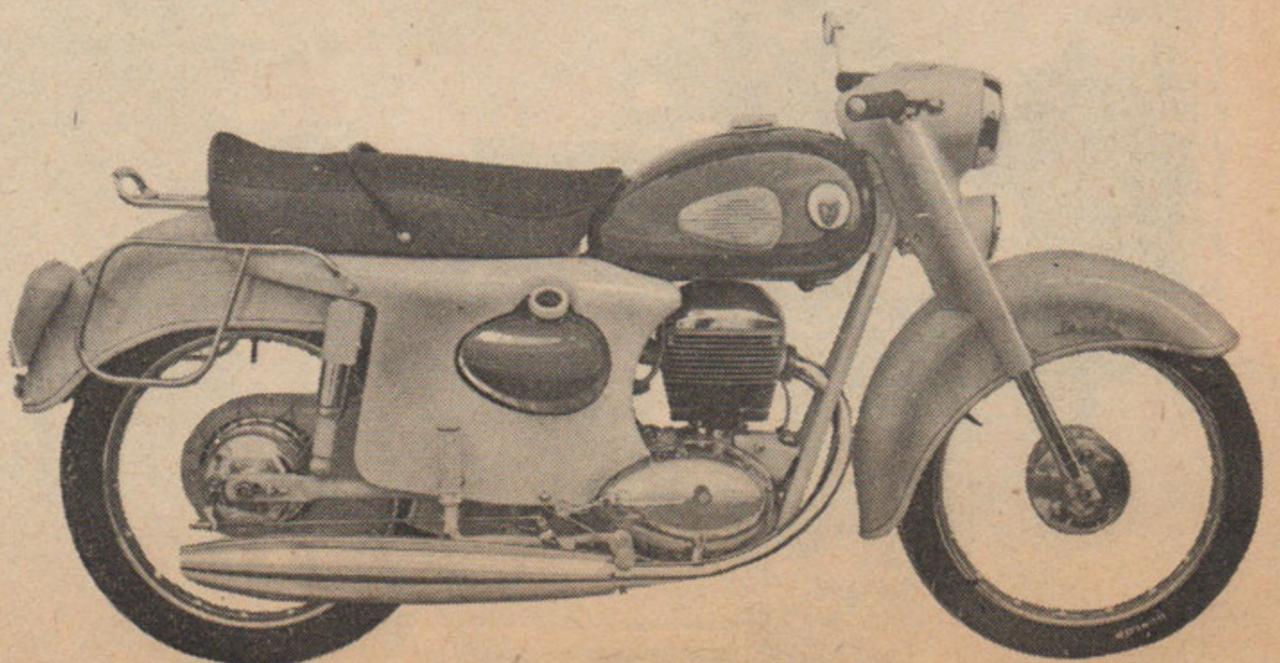
Reprenons le graissage. Je vous ai déjà dit que le débit de la pompe était augmenté, mais maintenant ce graissage sous pression arrive à tous les points suivants : embiellage, culbuteurs, butée à billes de l'embrayage, arbre-à-cames, poussoirs de soupapes, si bien que l'usure de tous ces organes est notablement retardée.

Enfin, nous avons apporté un soin tout particulier au filtrage de l'huile, opération qui est à la base même de la longévité de ces moteurs.

Voici le 500 cc vertical-twin compétition Terrot apparu en 1935. La commande de distribution, par simple A.C.T., s'effectuait entre les deux cylindres.



Comme ces deux vues en témoignent, la 175 cmc « Tournoi » est essentiellement une machine utilitaire, ce qui ne l'empêche pas d'avoir un moteur faisant 60 CV au litre.



Songez que certaines de nos 175 cmc. à l'essai, ayant 58.000 km., n'ont même pas besoin d'un changement de segment !

Nous ne nous sommes pas contentés d'un simple filtrage de l'huile par un tamis. Nous avons une cartouche filtrante montée sur le retour du circuit de graissage et incorporée au réservoir d'huile.

Le filtre, en lui-même, de grande surface, est en nylon. Les mailles, très fines, donnent des passages de 30 microns (un micron étant le millième de mm), et le filtrage, de ce fait, doit se faire sous pression. En outre, à l'entrée de ce filtre, se trouve un piège magnétique retenant toutes les particules métalliques.

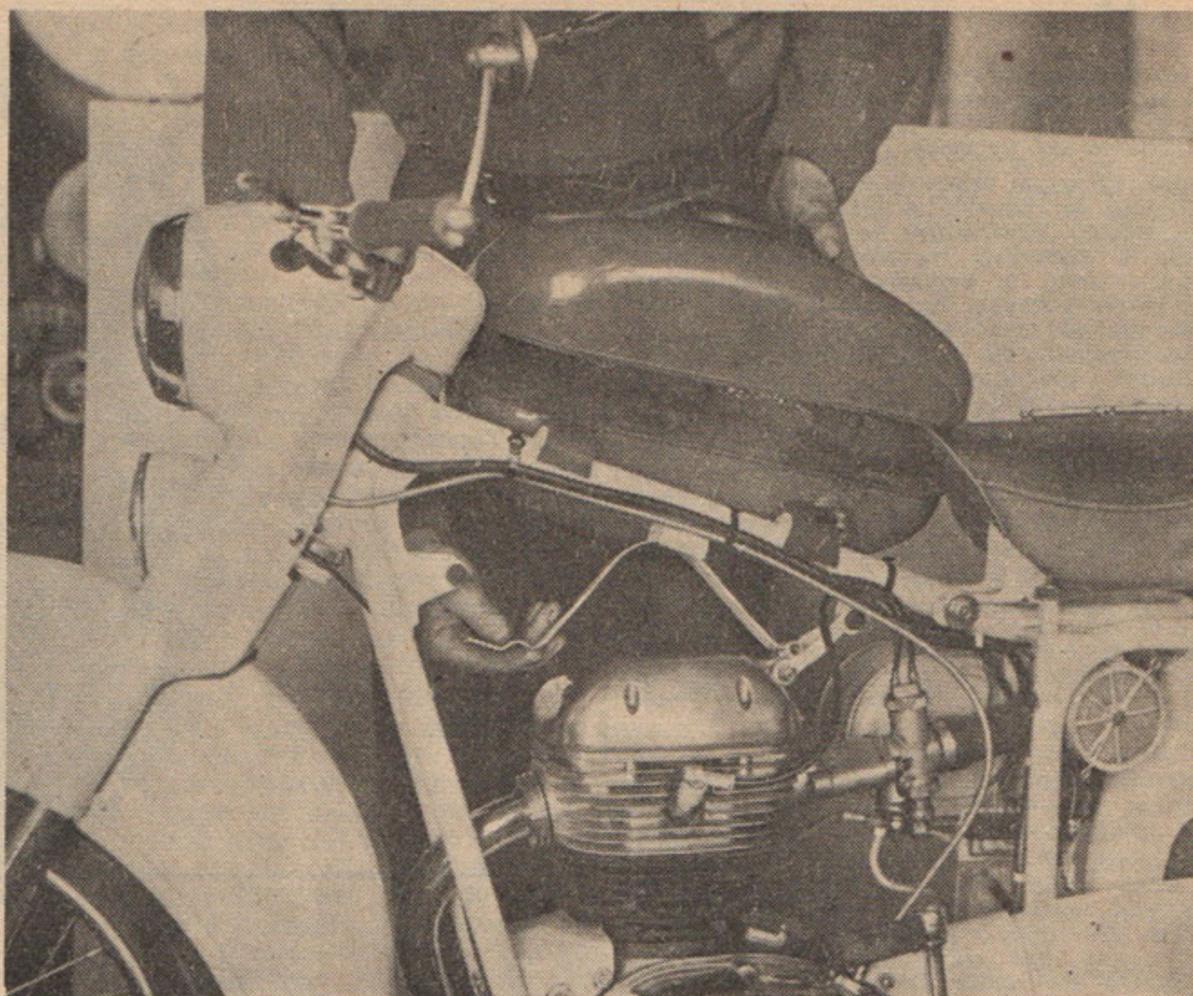
— Mais avec des mailles aussi fines, cela implique-t-il l'usage d'une huile très fluide ?

— Pas du tout. De l'huile SAE 30 ou 40 passe parfaitement. Toutefois, afin d'avoir une sécurité totale, nous avons à la base du filtre une soupape de décharge, au cas où le filtre se serait encrassé, après une longue inactivité de la machine, en période de grands froids, etc... Mais songez bien que nous avons fait passer sous pression de la graisse consistante à travers ce filtre. C'est dire ses possibilités.

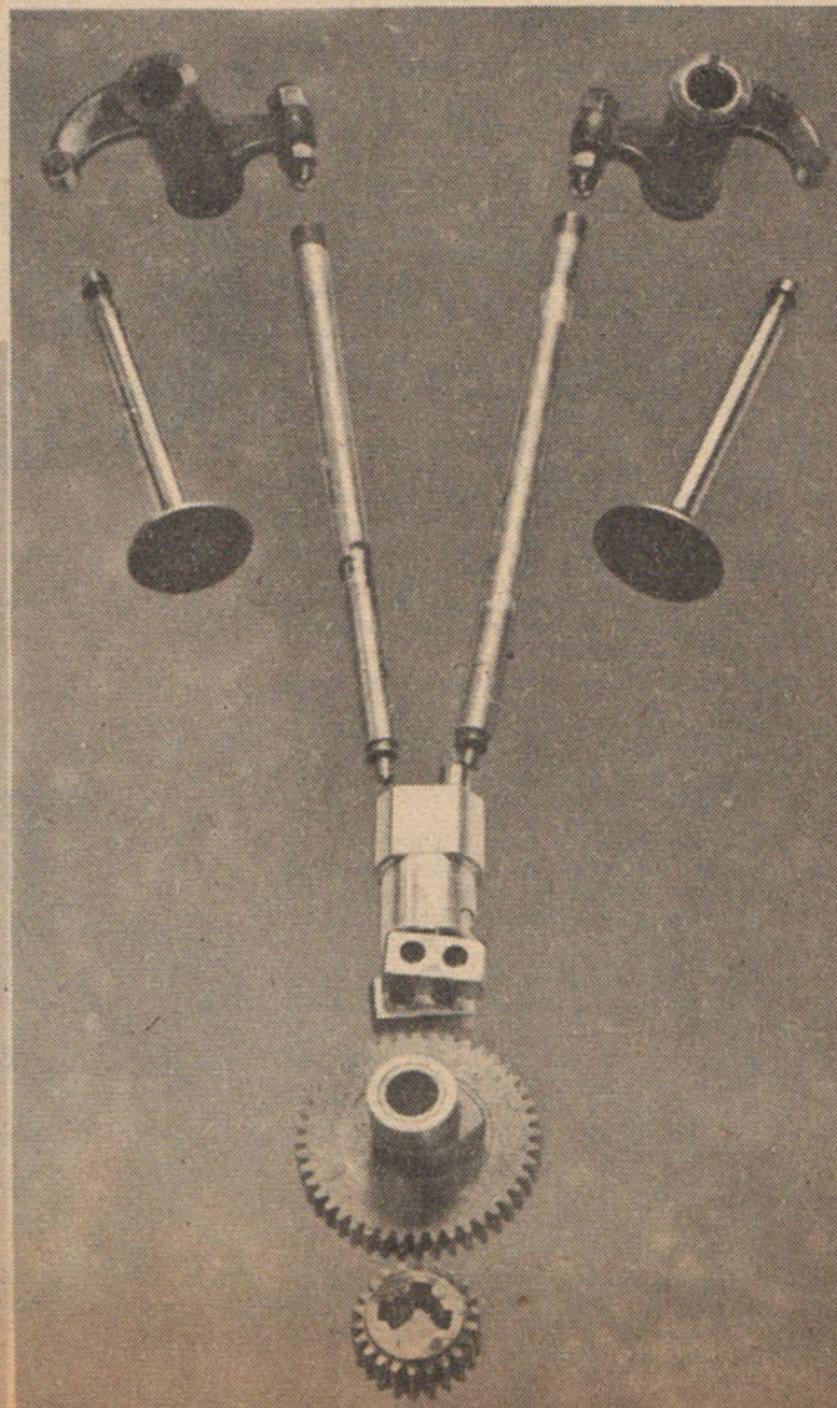
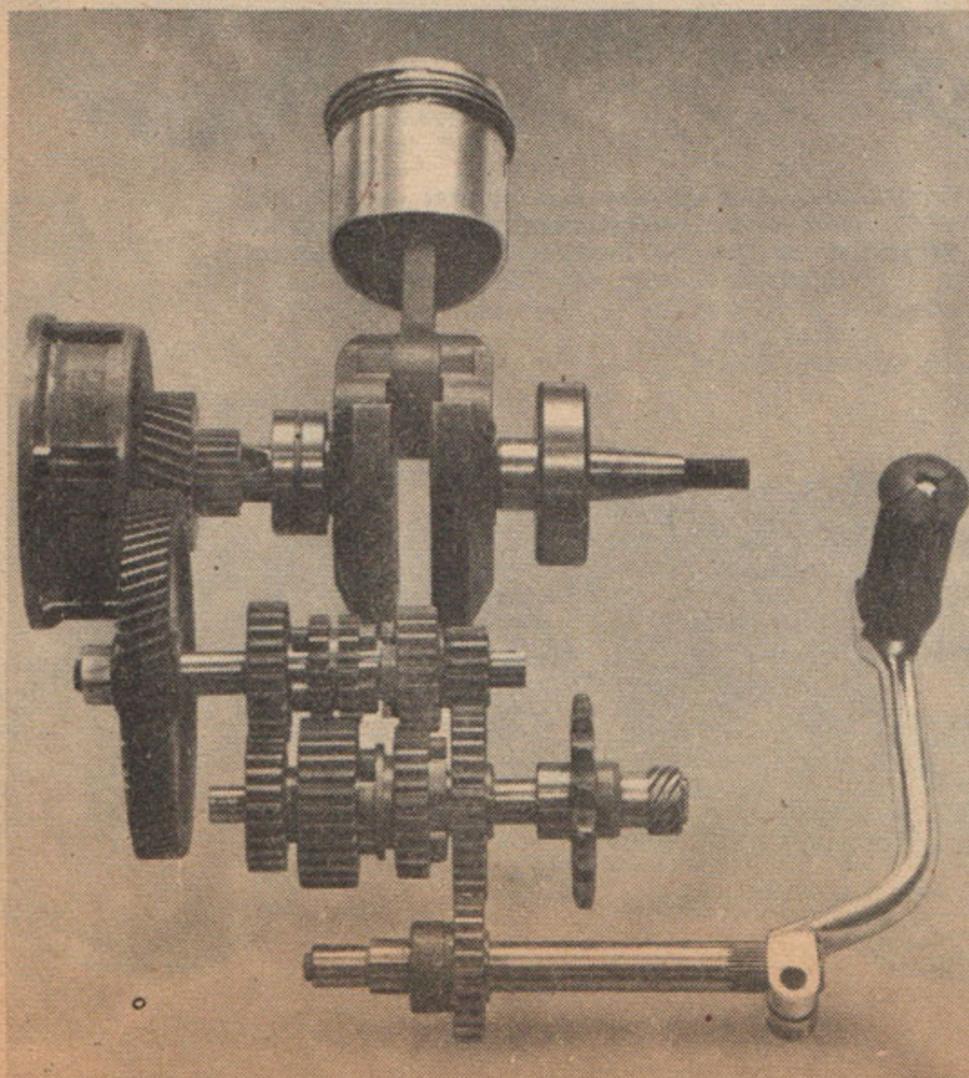
Nous avons donc un filtrage d'huile très sérieux, et en outre, ce filtre, vu sa position dans le réservoir d'huile séparé, est très accessible.

D'ailleurs nous avons fait de nombreux essais pour déceler les points d'usure normaux habituellement, et c'est ainsi par exemple que nous avons été amenés à chromer dur les poussoirs de soupapes. De telle sorte que nous n'avons pratiquement pas d'usure et que nos essayeurs parcourent parfois 25.000 km. sans qu'il soit besoin de procéder à un réglage de soupapes, ce qui, il faut le reconnaître est un kilométrage important pour un moteur de motocyclette.

On remarquera ci-dessous la transmission primaire par pignons sulfinisés à taille hélicoïdale, ainsi que la nouvelle cloche d'embrayage.



*Ci-dessus, voici le montage « souple » du réservoir avec la grande lame de ressort de fixation.
Ci-dessous : la distribution.*



CARACTÉRISTIQUES DE LA MACHINE

MOTEUR

GENERALITES

Type : 4 temps à culbuteurs.
Alésage : 62 mm.
Course : 57,8 mm.
Cylindrée exacte : 174,5 cmc.
Puissance effective : 10,5 à 6.000 t/m en sortie de boîte.
Rapport volumétrique : 8 à 1
Régime normal de rotation : 5.000 t/m.
Régime maxi de rotation : 6.500 t/m.

CULASSE

Alliage léger.
Chambre d'explosion : hémisphérique.
Profondeur : 24
Volume : 25 cm³.

SOUPAPES

En V.
Angle de repos du siège : 90°
Angle des soupapes : 72°

PISTON

Borgo profil T.O.B.
Hauteur totale : 77 mm.
Hauteur d'axe : 54 mm.
Jeu à la jupe : 0,06 mm.
Poids complet : 233 gr.

AXE DE PISTON

Diamètre nominal : 18
Longueur : 53

SEGMENTS

Dimensions : 2 segments d'étanchéité 62 x 2. - 1 segment râcleur de 62 x 4
Jeu à la coupe : 0,1 à 0,2 mm.

BIELLE

Entraxe : 110
Jeu latéral : 0,15
Dimensions des aiguilles : 3 x 15,8
Nombre d'aiguilles : 30

VILEBREQUIN

Tolérance de faux rond : 0,02
Jeu latéral : 0,2 à 0,3

SOUPAPES

Admission :
Diamètre de la queue : 8
Diamètre de la tête : 34
Levée : 7
Jeu d'attaque : à froid 0,25 mm.
Echappement :
Diamètre de la queue : 8
Diamètre de la tête : 32
Levée : 7
Jeu d'attaque : à froid 0,25 mm.

RESSORTS DE SOUPAPES

Tarage : 2 ressorts épingle par soupape ; coupelles de soupape à rotule d'équilibrage - Charge soupape fermée : 26 kg. - Charge soupape ouverte : 42 kg.

CULBUTEURS

Jeu à froid : 0,25 mm.
Jeu pour réglage de la distribution : 1 mm.

TIGES DE CULBUTEURS

Tige « Zicral ».
Diamètre : 8 mm.
Longueur : 162 mm.

DISTRIBUTION

Calage en degrés et en mm avec jeu de fonctionnement (0,25 mm).

AOA : 35° ou 6,5 mm
RFA : 65° ou 13,6 mm
AOE : 65° ou 13,6 mm
RFE : 35° ou 6,5 mm

Avec jeu de réglage (1 mm) :

avant PMH : 10° ou 0,6 mm
après PMB : 40° ou 5,2 mm
avant PMB : 40° ou 5,2 mm
après PMH : 10° ou 0,6 mm

GRAISSAGE

Graissage sous pression intégral
Débit de la pompe : 45 l. par heure.

KICK-STARTER

Rapport entre pédale et vilebrequin : 4,32 à 1

BOITE DE VITESSES

1 ^e vit.	Rapports de la boîte :	2,50 à 1
2 ^e vit.	»	1,57 à 1
3 ^e vit.	»	1,23 à 1
4 ^e vit.	»	0,96 à 1
	Rapports finals :	15,82 à 1
	»	9,99 à 1
	»	7,76 à 1
	»	6,07 à 1

TRANSMISSION PRIMAIRE

Démultiplicateur taille héliçoïdale.
Nombre de dents des pignons : 31 et 71
Rapport : 2,29 à 1

TRANSMISSION SECONDAIRE

Nombre de dents du pignon de sortie de boîte (normal) : 17
Nombre de dents de la couronne arrière : 47
Rapport : 2,76 à 1

CHAINE

Diamètre des rouleaux : 8,51 mm.
Pas : 12,7 mm.
Largeur intérieure : 7,75 mm.
Nombre de maillons : 125

EMBRAYAGE

Nombre de disques lisses : 4
Nombre de disques liège : 3
Course de débrayage : 3 à 4 mm.
Longueur du ressort libre : 36,5 mm.
Tarage du ressort : 16,5 mm sous 75 kg.

CARBURATEUR

Gurtner
Type : M 23,5 D
Volet : N° 6
Gicleur marche : 40
Gicleur ralenti : 0,45
Diffuseur : 2 trous étagés 0,75

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Allumage par volant magnétique
Eclairage par volant magnétique
Redresseurs et batterie

BATTERIE

Marque : Fulmen F 73
Voltage : 6 v.
Ampérage : 7 A.

VOLANT MAGNETIQUE

Marque : Morel ou ABG
Type : STAG 276 avec bobine
4 VEG avec bobine

Puissance : 40 W altern. 40 W altern.
30 W redres. 30 W redres.

ALLUMAGE

Ecartement des vis platinees : 0,35 à 0,5 mm
Avance automatique : 15° soit 4 mm
Pleine avance : 36° soit 7 mm

BOUGIE

Degré thermique : usage normal 175
usage sport 225

Pas : 14 x 125 filetage long
Ecartement des électrodes : 0,5

AMPOULES DIVERSES

Velleuse : 6 V 4 W
Phare-code : 6 V 25/25 W
Feu rouge : 6 V 4 W
Stop : 6 V 4 W
Lampe témoin : 6 V 0,25 A

PARTIE CYCLE

DIMENSIONS GENERALES

Empattement : 1.290
Angle pivot de direction : 61°
Angle de chasse : 59° 30'
Chasse : 57 mm
Flèche : 81 mm
Longueur totale : 1,935
Largeur totale : 715
Hauteur totale : 945
Garde au sol : 120
Hauteur de la selle : 740
Charge utile : 180 kg
Charge à vide : 110 kg

FOURCHE

Télescopique
Amortisseurs : hydrauliques à double effet.
Dimension des ressorts : 420 mm état libre
Tarage : 340 mm sous 40 kg
Débattement : 140

DIAMETRE DES BAGUES

Supérieures : 25,8'
Inférieures : 29,1
Huile à utiliser : Castrolite
Quantité : 75 cmc. par élément

SUSPENSION AR

Oscillante
Amortisseurs : hydrauliques télescopiques à double effet
Débattement : 70

FREINS

Avant et arrière
Diamètre tambour : 130
Diamètre des garnitures : 30 x 4

ROUES

Avant :
Jante : 17 x 2 1/4
Rayons : 36 de 3 x 150
Pneu de : 17 x 2,75
Arrière :
Jante : 17 x 2 1/4
Rayons : 36 de 3 x 150
Pneu de : 17 x 3

CAPACITES

Réservoir d'huile : 2 l. environ
Qualité d'huile à utiliser : Castrol XL
Bras de fourche (chaque) : 75 cm³ Castrolite
Réservoir essence : 12 l. environ

— Ayant pu effectuer quelques kilomètres sur cette machine, j'ai été très agréablement surpris par le silence général de fonctionnement. Pouvez-vous nous préciser vos travaux à ce sujet ?

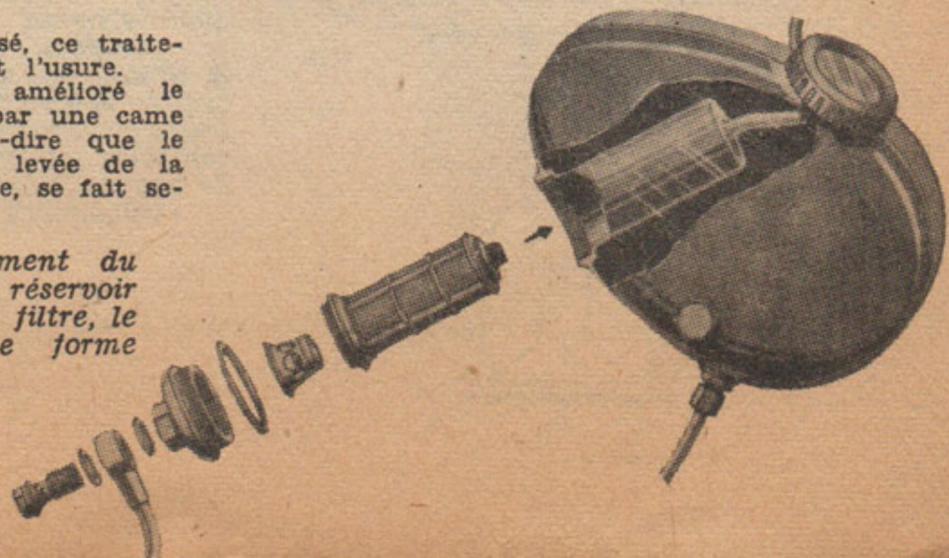
— Votre appréciation m'est particulièrement agréable, car je suis heureux de constater que nos travaux, dans ce domaine, ne sont pas passés inaperçus. Ils sont évidemment de plusieurs sortes.

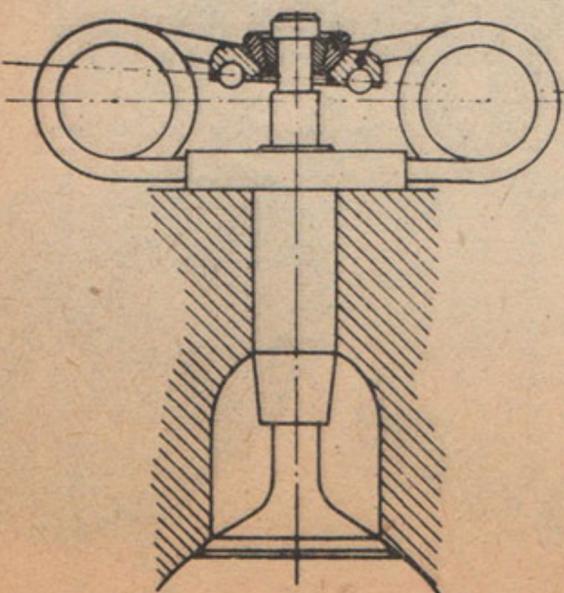
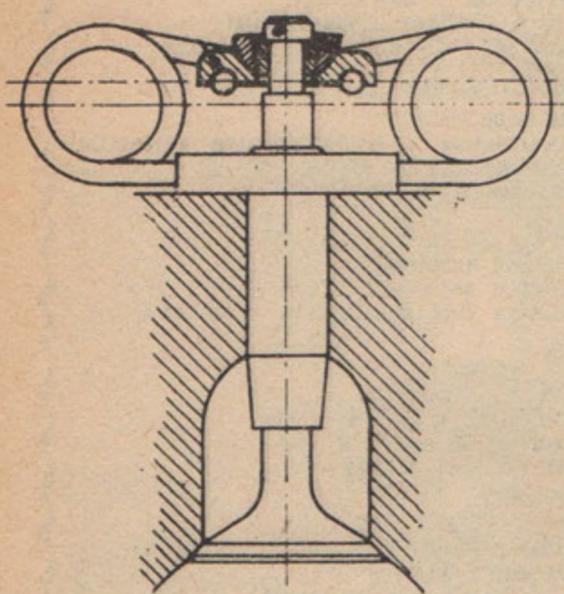
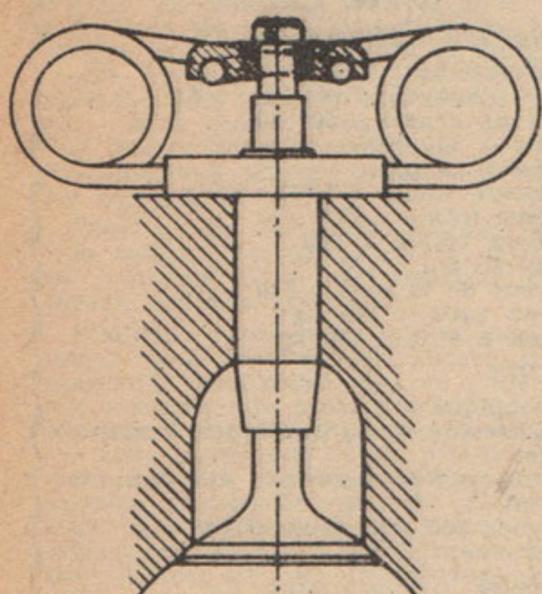
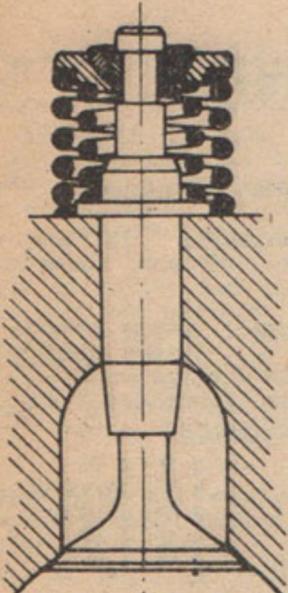
Dans le domaine de la mécanique, outre la précision d'usinage, nous avons une transmission primaire par engrenages hélicoïdaux. En outre, le pignon

démultiplicateur est sulfinité, ce traitement de surface diminuant l'usure.

Nous avons également amélioré le silence de la distribution par une came à profil silencieux, c'est-à-dire que le raccordement du flanc de levée de la came, au moyeu de la came, se fait se-

Ci-contre : l'emplacement du filtre en nylon dans le réservoir d'huile. En dessous du filtre, le piège magnétique, de forme tronconique.





ion une courbe qui permet une approche aux poussoirs moins brutale. De telle sorte — chose qui peut paraître paradoxale — qu'avec un jeu de 0,25 mm aux soupapes, on obtient beaucoup plus de silence qu'avec les anciennes came où il n'y avait pas de jeu pratiquement.

Pour le silence à l'échappement, nous avons fait de très nombreuses études, et je précise d'ailleurs en passant, que nos silencieux sont de fabrication « maison ».

Vous donner plus de précisions à ce sujet est délicat, car, parallèlement, nous expérimentons divers silencieux basés sur des principes différents, et notre choix n'est pas encore arrêté.

Mais il semble bien que ce soit le modèle à « effet extracteur » qui soit adopté en série. Les gaz passent dans une chambre d'expansion où ils se divisent en deux veines. Une partie va dans une chambre annulaire où les chicanes lui impriment un mouvement giratoire, l'autre partie passe dans un tube central, où, après avoir acquis une grande vitesse, elle crée un effet extracteur sur les gaz détendus et ralentis par les chicanes.

Ce système, très silencieux, favorise en outre le libre écoulement des gaz.

A l'admission, nous avons placé un large filtre à air. Il ne s'agit pas d'un simple petit tamis devant le carburateur, mais d'un filtre d'un important volume, avec prise d'air de chaque côté.

— Dans un tout autre domaine, qu'entendez-vous par vos ressorts de soupapes à tension équilibrée ?

— Pour notre culasse, bien ventilée, nous avons opté pour des ressorts de soupapes en épingle. Mais vous connaissez les défauts de ceux-ci. On ne peut jamais obtenir un tarage parfaitement identique des deux ressorts, de telle sorte que vous avez une tension plus élevée dans un ressort que dans l'autre. Cela fait travailler le guide de soupape et le siège, puisque la queue de soupape est rappelée de travers.

Notre système breveté, consiste en une articulation. Les deux ressorts sont accrochés sur une pièce en forme de rotule qui se positionne exactement selon la tension des ressorts, sans transmettre d'efforts anormaux à la queue de soupape. En outre, cet accrochage indépendant permet à la soupape de tourner sur elle-même, ce qui répartit mieux l'usure sur le siège.

Une des nombreuses astuces de la 175 cc Terrot, les ressorts de soupapes à tension équilibrée. En haut, ressorts hélicoïdaux et ressorts en épingle, classiques. En dessous la solution Terrot, l'attache des brins supérieurs étant montée sur une rotule permet à celle-ci de pivoter sans faire travailler anormalement la soupape.

A droite, les nouveaux moyeux-freins à garnitures centrales et têtes de rayons montées radialement.

— Mais de telles astuces n'ont pas été réservées exclusivement au moteur. Je crois que la partie cycle bénéficie également de quelques brevets Terrot.

— Oui. Malgré l'aspect général assez identique à celui de la 125 cmc., notre nouveau modèle est fondamentalement différent.

Le cadre est cette fois-ci un double berceau, soudé électriquement, procurant une tenue de route que, je l'espère, vous apprécierez lors de votre essai.

Pour éliminer bruits et vibrations, nous avons monté beaucoup sur caoutchouc, à commencer par le moteur, le réservoir d'huile, le réservoir d'essence.

La fixation de ce dernier a d'ailleurs fait l'objet d'un brevet. Il repose sur le tube supérieur par l'intermédiaire de deux étriers en caoutchouc et se trouve maintenu par une lame de ressort à sa partie inférieure. Le démontage est instantané, sans l'aide de clé ou quoi que ce soit. D'ailleurs, si vous prenez le réservoir, vous sentez qu'il est monté « souple ».

En ce qui concerne les suspensions, nous avons gardé les mêmes principes que ceux retenus pour notre 125 cmc.

Mais si la fourche avant, télescopique, a toujours le même aspect, en réalité les ressorts sont renforcés.

Le montage en outre est plus rigide. L'extrémité des tubes est conique et emmanchée à force dans la platine supérieure, puis soudée électriquement.

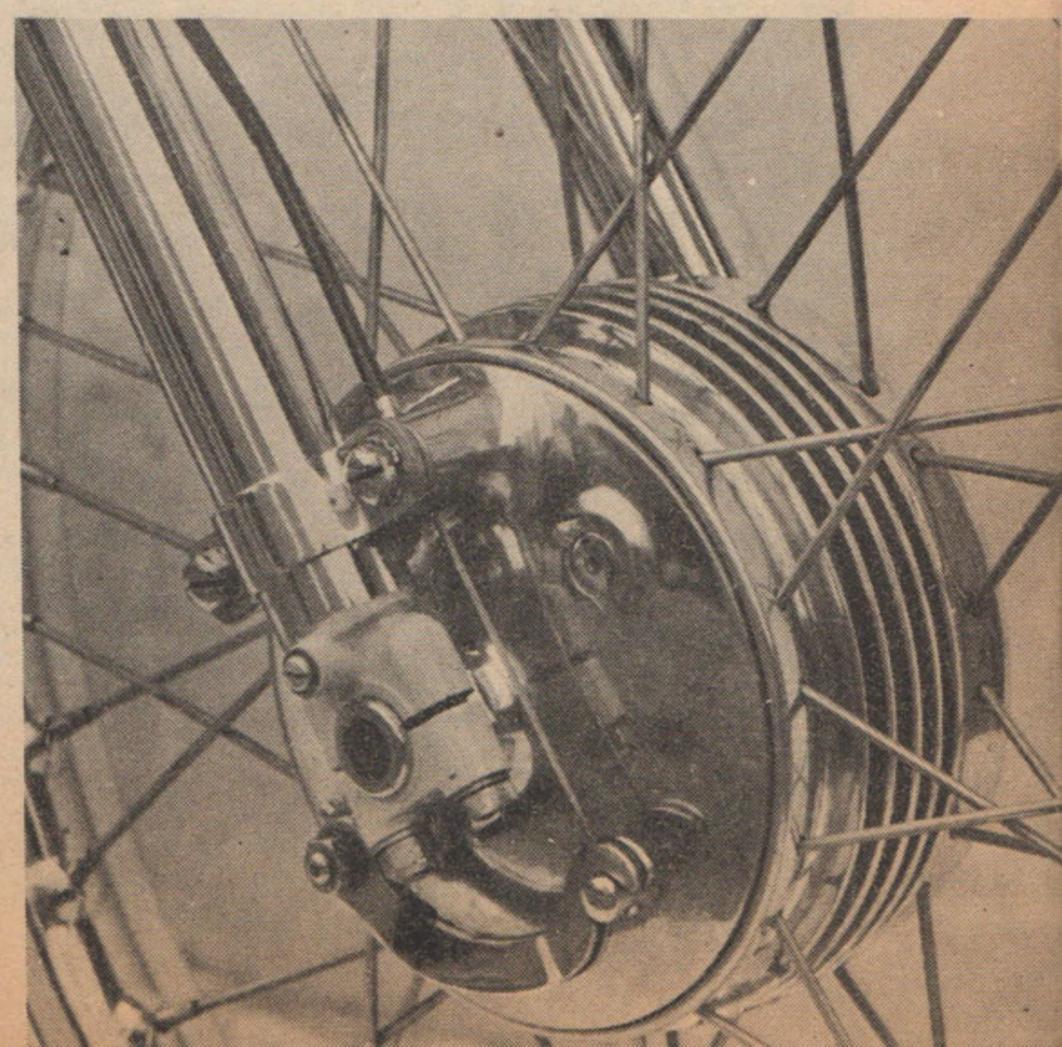
Quant aux moyeux-freins, leur surface freinante a été augmentée de 50 % par rapport à notre 125 cmc.

Ce sont d'ailleurs de vrais moyeux centraux et les rayons ne sont pas accrochés sur les joues mais radialement, avec leurs têtes noyées. La résistance des rayons se trouve ainsi accrue, et, esthétiquement, cela est plus agréable.

Voilà à peu près tous les points marquants de notre nouvelle 175 cmc. Ce n'est évidemment pas à nous de faire l'éloge de cette machine, mais sachant le sérieux avec lequel nous la réalisons, nous avons confiance en son avenir. Nous allons d'ailleurs mettre prochainement un de ces modèles à votre disposition, et nous attendons votre verdict.

Et c'est sur cette promesse d'essai que nous avons pris congé de M. Padovani dont les intéressantes déclarations n'ont fait qu'aviver notre désir de piloter plus longtemps cette 175 cmc.

(Interview recueillie par C.R.)



VICTOIRE DE ARCHER DEVANT SMITH

AU MOTO-CROSS INTER DE BITCHE

★ AU HOLLANDAIS BAUDOIN L'ÉPREUVE DE CONSOLATION

Un temps humide et froid, indigne d'un mois de juillet, n'avait cependant pas rebuté les amateurs de moto-cross de Bitche et des régions environnantes, car leur nombre atteignit 12.000. Leur optimisme fut d'ailleurs récompensé, car la pluie (particulièrement violente le matin), s'abstint pratiquement de tomber l'après-midi, au cours des épreuves. Le parcours, tracé en majeure partie dans ce sable de grès rouge si abondant en Lorraine du Nord, n'avait pratiquement pas retenu l'humidité, sauf au pied d'une butte, où une couche de terre glaise permit la formation d'une mare d'eau boueuse. Il est difficile d'imaginer un circuit plus compliqué et plus sinueux. Les virages à angle aigu succèdent aux montées et aux descentes à la verticale.

★
Spectaculaire au possible, le parcours du stade de Bitche offre une visibilité qu'on peut qualifier de maximum. Le renom des concurrents en présence laissait prévoir une épreuve fertile en émotions, ce à quoi nous assistâmes effectivement. Regrettons toutefois qu'aux cinq anglais, trois belges, trois allemands, deux danois, deux hollandais et deux suédois engagés, la France n'ait pu opposer que trois protagonistes, qui connurent la déveine après une défense des plus méritoires. Trahis par des ennuis mécaniques, ils ne purent d'ailleurs prétendre à une place au classement général.

Sans diminuer le mérite de l'organisation, qui s'est montrée tout à fait à la hauteur, on jugera peut-être excessif l'épithète de « mondial » décernée à ce moto-cross, marqué par une nette victoire anglaise. Cependant, les britanniques eurent à plusieurs reprises l'occasion d'éprouver de sérieuses attaques, notamment celle du belge Nic Jansen, vainqueur d'une éliminatoire, et surtout du suédois Sten Lundin, et de sa Monark, qui menèrent la vie dure à Archer, vainqueur général par addition de points des deux finales.

LES COURSES

PREMIERE ELIMINATOIRE

Nous trouvons au départ les anglais Geoff Ward et Eric Cheney, le belge Nic Jansen, les allemands Willy Braun et Kurt Ewig, le danois Bjord Soerensen, le hollandais Jan Clinck, et les français Costich et René Klym.

Les deux allemands manquent leur départ. L'anglais Cheney emmène dans son sillage Jansen, Clinck, Klym et Ward. Les autres concurrents sont nettement distancés.

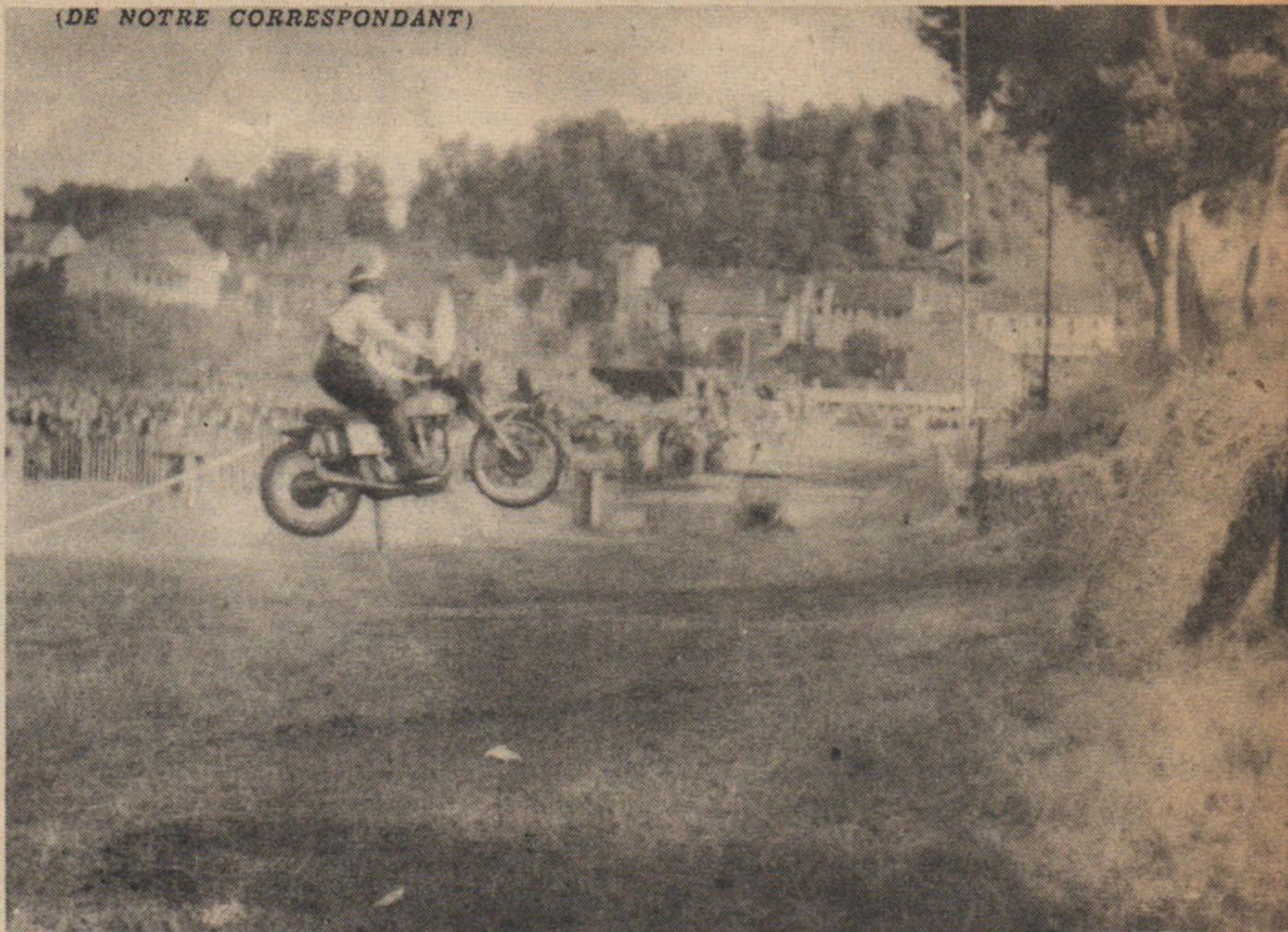
Bientôt, Jansen attaque le leader et parvient à le passer, terminant à la première place.

A l'issue de cette éliminatoire, Jansen, Cheney, Clinck, Klym, Ward et Braun se trouvent qualifiés pour les finales.

SECONDE ELIMINATOIRE

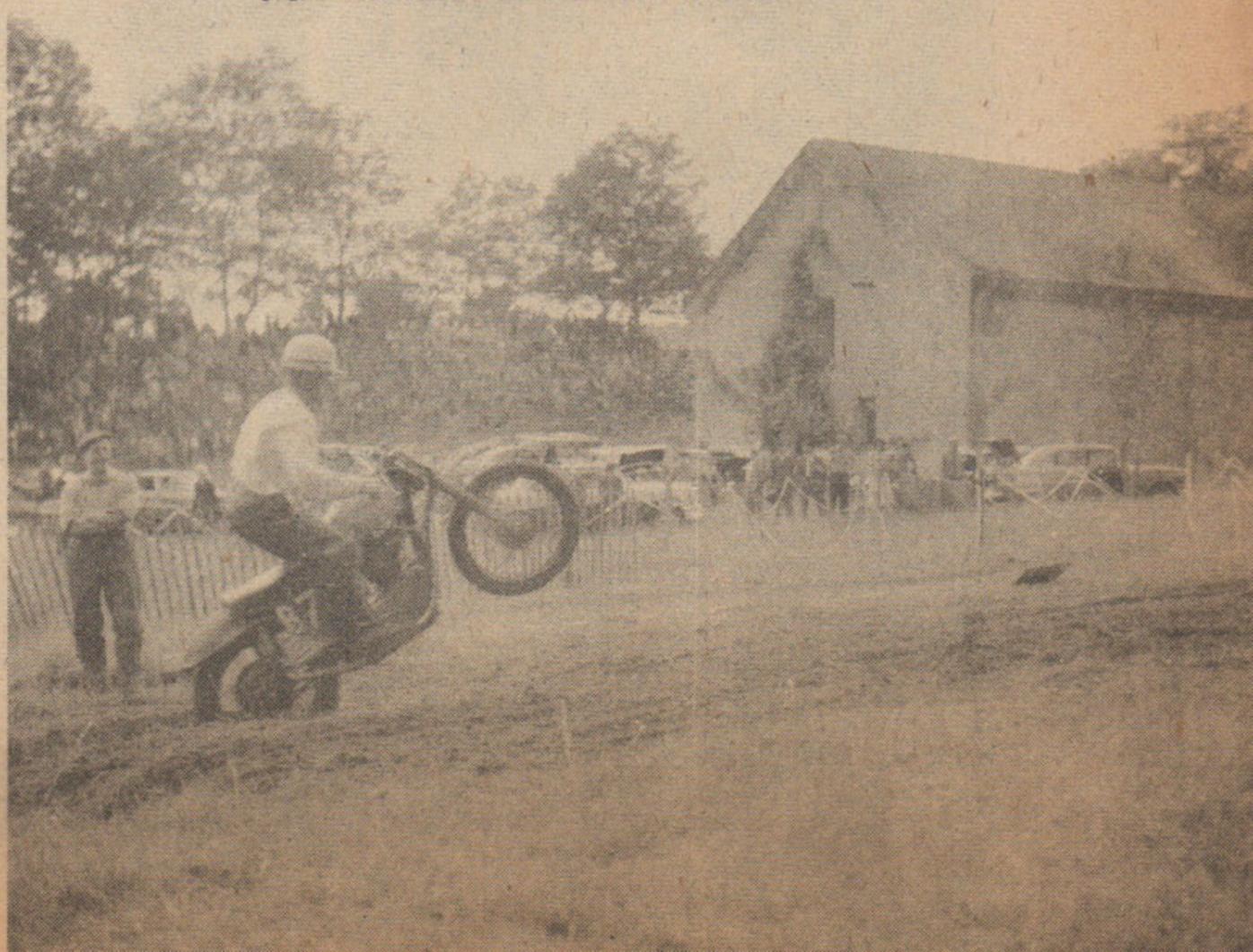
Cette course réunit de nombreux protagonistes de premier plan. Archer, Smith et Martin pour la Grande Bretagne, Mingsels et Baeten pour la Belgique, Kohler pour l'Allemagne, Hansen pour le Danemark, Baudoïn pour la Hollande, Lundin, et Gustavsson pour la Suède, le suisse Kuntz et enfin Vouillon pour la France, seul devant la coalition étrangère.

(DE NOTRE CORRESPONDANT)



Ci-dessus : Leslie Archer, Champion d'Europe jusqu'à la fin du mois, a pris à Bitche une revanche sur son compatriote Smith, lequel l'a battu à plusieurs reprises ces dernières semaines.

Ci-dessous : voici en action le Champion de Belgique 1957, René Baeten, sur FN d'usine.



Le suédois Sten Lundin tombe au début de la course, mais repart avec ardeur. Servi par sa classe transcendante, Archer s'installe au commandement, talonné par son compatriote Smith. Les concurrents suédois se font remarquer par leur ardeur, et chacun regrette la chute qui a éliminé Lundin du peloton de tête.

Baeten, sur la 500 FN, réussit à passer Smith. Le belge a malheureusement une démultiplication finale mal adaptée au circuit, ce qui diminue sans aucun doute l'efficacité de ses attaques. Il fut même tenté de remplacer sa couronne arrière entre deux épreuves, mais y renonça faute de temps.

Servi par le brio de la Norton à moteur ACT, Archer termine donc en vainqueur incontestable, remportant son premier succès de la journée.

Avec lui, Baeten, Smith, Mingels et Lundin sont admis à disputer les finales.

EPREUVE DE CONSOLATION

Celle-ci réunit les concurrents éliminés à l'issue des deux premières épreuves, c'est-à-dire les allemands Kohler et Ewig, le hollandais Baudoin, le suisse Kuntz, et les français Costich et Vouillon, ce dernier sur la machine de réserve de René Klym, la sienne ayant été endommagée au cours d'une éliminatoire.

Un carambolage spectaculaire, dans une montée abrupte, provoque dès le premier tour la chute de deux concurrents. Kohler précède Baudoin, lui-même suivi de très près par Vouillon. Ce dernier a malheureusement des ennuis et doit bientôt se retirer, laissant à Costich le soin de défendre nos couleurs.

Baudoin parvient à passer Kohler, après un coude à coude relativement prolongé qui arrache des cris aux spectateurs, et surtout aux spectatrices. Finalement, le champion hollandais termine en vainqueur de cette course intermédiaire, dont voici les résultats :

1. Baudoin (Matchless) ; 2. Kohler (BSA) ; 3. Soerensen (BSA) ; 4. Ewig (BSA) ; 5. Costich (Velocette).

Baudoin effectue un tour d'honneur, muni du traditionnel bouquet. Le speaker annonce ensuite qu'en raison du retard dans l'horaire, dû au temps menaçant de l'après-midi, les finales se disputeront sur 15 tours au lieu de 20, comme annoncé.

PREMIERE FINALE

Une chute de Jansen nous prive, au début de cette première finale, de l'espoir d'un duel anglo-belge particulièrement sévère. Jansen repart néanmoins, mais toute possibilité de combler son handicap paraît exclue. L'avantage appartient aussitôt à Archer, qui le conservera jusqu'au bout, en dépit d'une chute survenue dans les premiers tours. Cheney, qui occupe longtemps la deuxième place, voit le suédois Lundin le passer. Viennent ensuite les belges Baeten et Mingels, ce dernier sur la Saroléa bicylindre.

La magnifique victoire d'Archer est très applaudie.

DEUXIEME FINALE

Cette fois, Lundin n'entend pas jouer les brillants seconds. Il prend résolument la tête devant Archer, fonçant avec une audace qui fait l'admiration de tous. Servi par la classe de son conducteur, la Monark s'affirme décidément comme l'une des meilleures machines de cross en présence.

Derrière Archer, on trouve Smith et Cheney, Baeten, Mingels, Jansen, Hansen et René Klym. Ce dernier abandonne bientôt à la suite d'une rupture de chaîne. Une panne analogue éliminera le suédois Lundin, qui était reparti après sa chute au début.

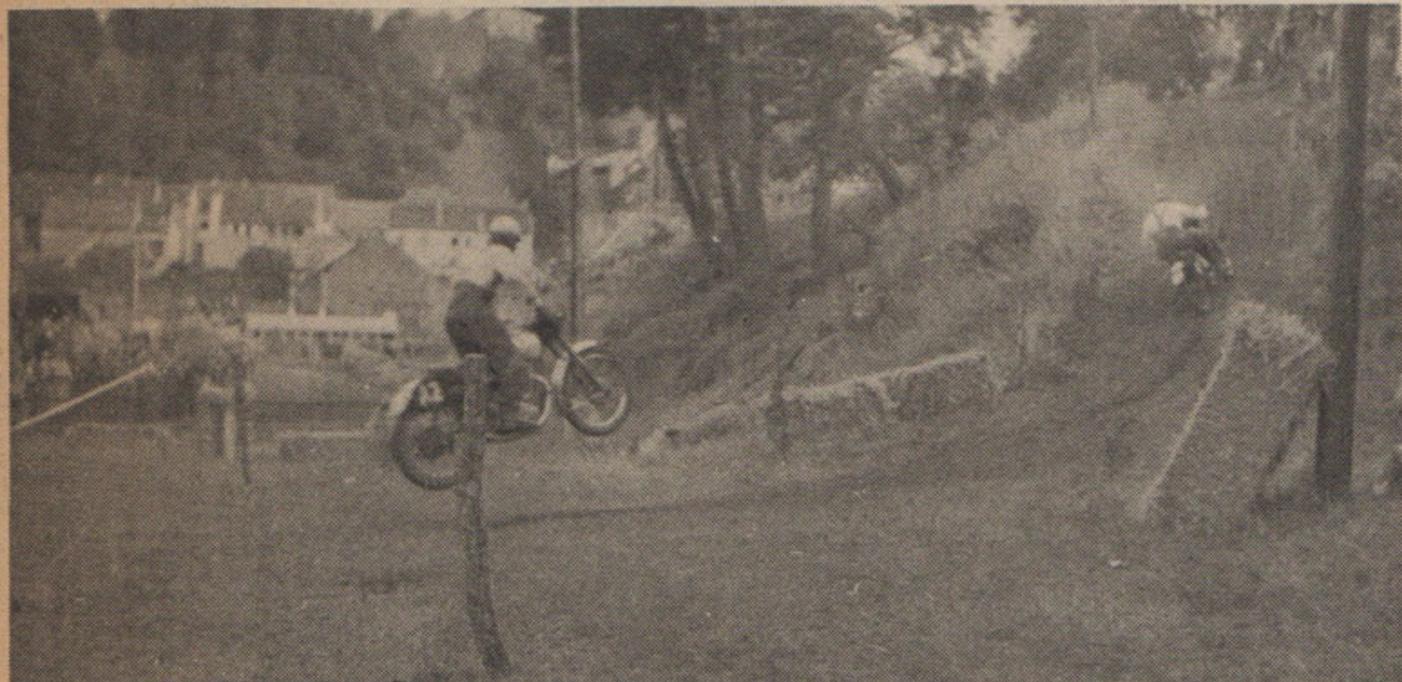
Smith fonce ensuite à la poursuite d'Archer, réussissant à le doubler et à le devancer de quelques longueurs. Archer tentera-t-il le tout pour le tout, ou terminera-t-il sur la confortable avance au classement général que lui laissera la place de second, en raison de sa victoire dans la première manche ? Très sagement, le champion anglais opte pour cette dernière solution, laissant à son compatriote Smith le mérite et la gloire du succès dans cette dernière manche.

Classement général obtenu par addition des points des deux finales :

1. Archer (anglais) sur Norton ; 2. Smith (anglais) sur BSA ; 3. Baeten (belge) sur FN ; 4. Cheney (anglais) sur BSA ; 5. Mingels (belge) sur Saroléa ; 6. Hansen (danois) sur Ariel.

Avant de remercier les nombreux assistants, le speaker annonça que le Moto-Club de Bitche avait invité des concurrents soviétiques à la réunion, mais que ceux-ci s'étaient excusés, devant disputer le même jour un moto-cross à Riga. Souhaitons que ces coureurs puissent se rendre dans la vieille cité lorraine pour 1958, car chacun serait curieux d'assister à leur confrontation avec les champions occidentaux. Peut-être auront-ils l'occasion d'affronter entre autres concurrents, dans une lutte ardente, mais non meurtrière, des représentants... américains ! Si cette éventualité se réalisait, le prochain Moto-Cross de Bitche pourrait, à juste titre cette fois, être qualifié de « mondial ». Mais dès aujourd'hui, à ce détail près, ne ménageons pas nos compliments aux organisateurs pour l'habileté avec laquelle ils ont organisé leur manifestation du 21 juillet, qui fut de la belle et bonne propagande en faveur du sport motocycliste en général, et du moto-cross en particulier.

BORDINO



Jeff Smith (ci-dessus) gagnera la seconde finale, mais sera battu par Archer au classement général par addition des points.

Voici (ci-dessous) un visage peu connu en France, celui de l'excellent hollandais Baudoin.



NOTRE ESSAI

UNE DES PLUS PRESTIGIEUSES MACHINES ANGLAISES:

Après l'essai de la 650 Ariel, paru dans notre numéro 1330, nous vous présentons aujourd'hui l'essai d'une autre bicylindre anglaise : la 500 Norton 88.

Cette machine sans cesse améliorée, dérive de la 500 Dominator que la marque commercialisa en 1949. Le type 88 apparut en 1951 lorsque le moteur Dominator fut monté dans le cadre Featherbed qui équipe les modèles « Compétition » de la marque. Depuis, le modèle a été amélioré, principalement sur ce qu'il est convenu d'appeler « les détails », mais en fait, les caractéristiques fondamentales de construction sont demeurées identiques.

LE MOTEUR

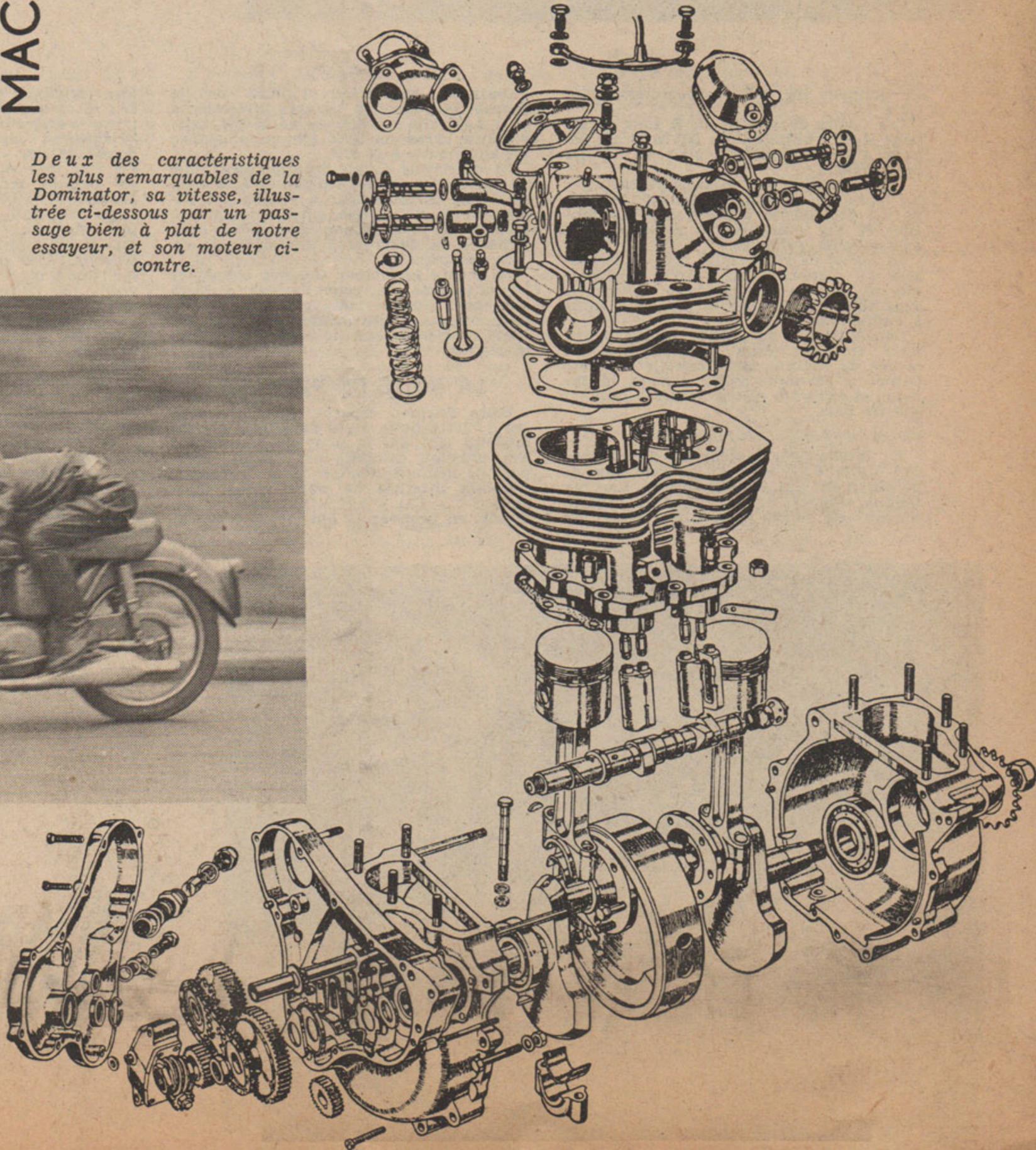
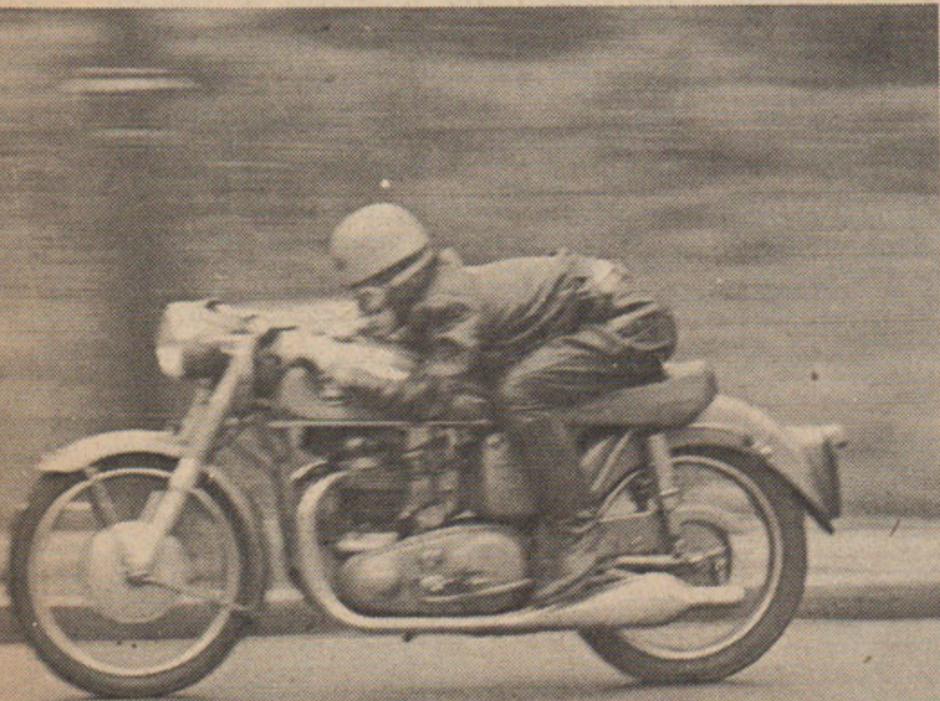
Nous avons affaire à un vertical twin classique de 66 mm d'alésage pour 72,6 mm de course. Le rapport course-alésage est de 1,1, soit un moteur très légèrement longue course.

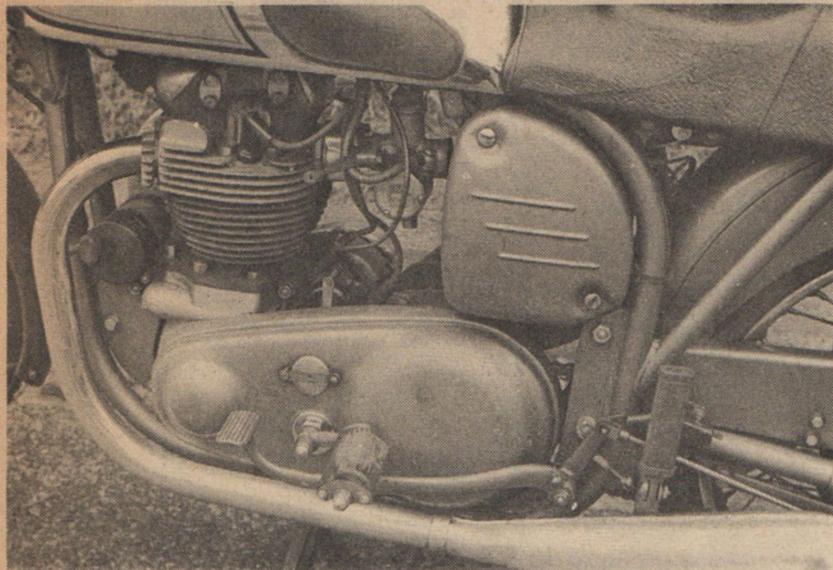
Malgré cela, la vitesse linéaire moyenne du piston ne prend jamais de valeur inquiétante, puisqu'à 6.000 t/m, régime de puissance maximum, nous avons 14,50 m/s. Les cylindres sont en fonte, tandis que la culasse est en alliage léger. Les supports de culbuteurs sont coulés d'une seule pièce avec la culasse. La distribution totalement enclose est commandée par un arbre à cames transversal situé à l'avant du carter moteur. Les tiges de culbuteurs sont actionnées par l'intermédiaire de poussoirs cylindriques fendus dans le sens de la hauteur, afin de pouvoir glisser une plaquette qui empêchera les poussoirs de tourner autour de leur axe. Le carter moteur est en deux parties, chaque demi-carter possède une barrette qui relie l'avant à l'arrière du carter au niveau du plan de joint embase cylindre-carter. Cette barrette a pour but d'éviter les distorsions du carter qui pourraient résulter d'un échauffement exagéré du moteur.

Les pistons en alliage d'aluminium Lo-

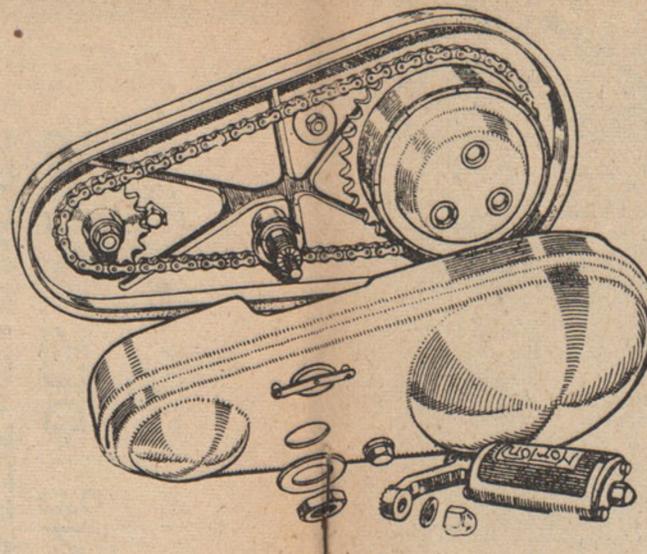
LA NORTON "88"

Deux des caractéristiques les plus remarquables de la Dominator, sa vitesse, illustrée ci-dessous par un passage bien à plat de notre essayeur, et son moteur ci-contre.

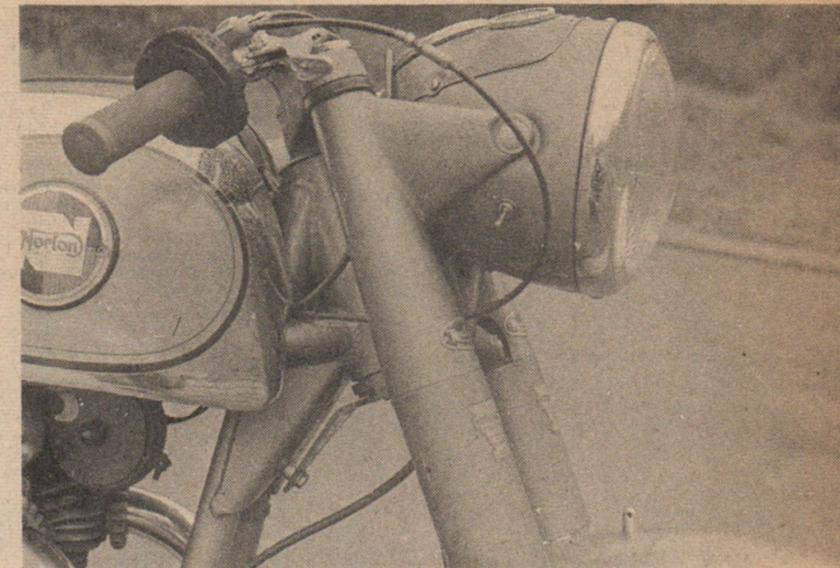




Les amateurs de bloc-moteur ne trouveront pas ici leur compte, mais le carter de transmission primaire, dont on trouve une vue éclatée à droite, est cependant assez net. Notez que la patte de fixation du repose-pied traverse celui-ci.



On voit sur la photo de droite le fort raidissement du T de direction qui assure à la Dominator son exceptionnelle tenue de route. Le petit bouton-inverseur sur le phare a été ajouté par le propriétaire, pour obtenir, soit phare-code, soit code-veilleuse, depuis la commande du guidon.



Ex donnent un taux de compression de 7,8 à 1.

Les bielles de section en H sont en alliage léger d'aluminium RR 56 et les bagues d'axes de pistons sont en bronze phosphoreux.

Le vilebrequin est en trois parties avec un lourd volant d'inertie central, il tourne sur roulements à billes côté distribution et sur roulement à rouleaux côté transmission primaire.

La queue de vilebrequin côté droit possède un pignon à taille droite qui attaque un pignon intermédiaire et une vis sans fin qui entraîne la pompe à huile à engrenages.

Concentriques au pignon intermédiaire, nous trouvons deux pignons qui, au moyen de chaînes, entraînent la magnéto (située à l'arrière) d'une part et la dynamo et l'arbre à cames (situés à l'avant) d'autre part.

PUISSANCE ET COUPLE

Au catalogue le moteur est donné pour 29,5 CV à 6.000 t/m. Si la puissance de pointe n'est pas exceptionnelle, tout en tenant compte du fait que la maison Norton est assez pessimiste dans les

puissances annoncées, l'allure de la courbe de puissance est très intéressante et à 3.000 t/m on dispose de 15 CV, tandis qu'à partir de 3.700 t/m la puissance est supérieure à 20 CV.

La courbe de couple est caractéristique, en particulier entre 3.800 t/m et 5.000 t/m, le couple est supérieur à 4 mkg. La valeur élevée du couple, ainsi que le diagramme de distribution peu croisé confèrent à la Dominator une aptitude en côte remarquable.

De même le moteur est très souple et en quatrième on peut évoluer à 30-35 kmh sans que le moteur cogne. Toutefois, comme toute bonne twin qui se respecte, les chevaux ne viennent qu'avec le régime.

LA BOITE DE VITESSES

Boîte Burman séparée, à quatre rapports. Cette boîte a été remplacée sur les modèles 1957 par la nouvelle boîte AMC. Transmission primaire par chaîne. Rapport de démultiplication 2,1 à 1. Comme rapports internes de boîte, nous trouvons : 1 - 1,21 - 1,77 - 2,97 à 1, ce qui donne, en prenant la quatrième à 100 %,

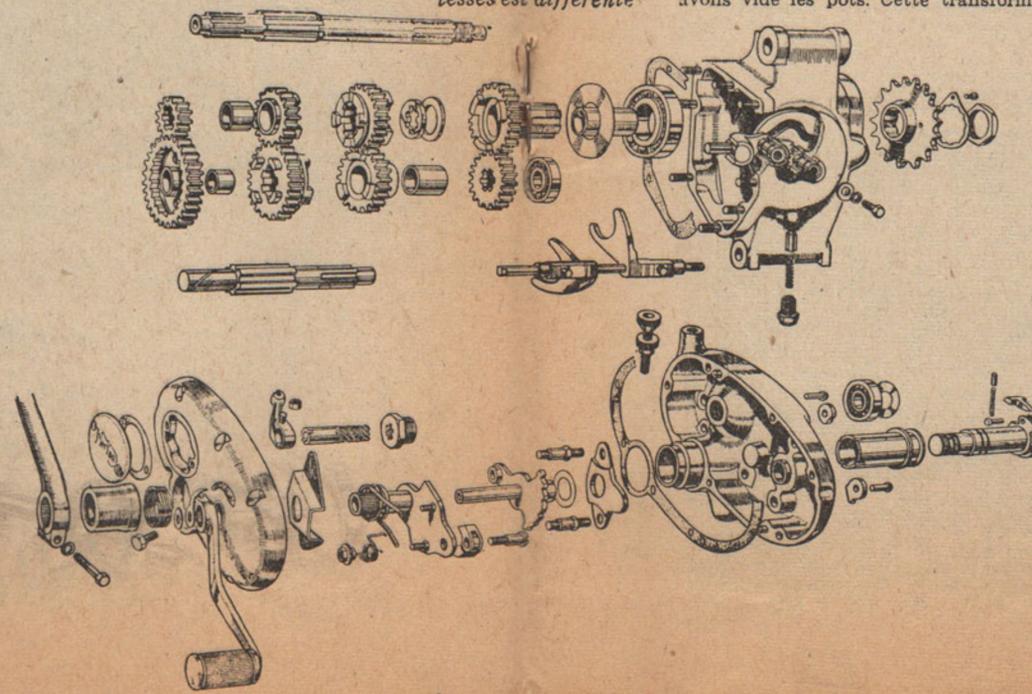
une troisième à 82,6 %, une seconde à 56,5 % et une première à 33,6 %. Ces rapports s'écartent donc sensiblement de l'étagement classique d'une boîte qui donne 100 % - 76,5 % - 57 % - 36 %. On voit que sur la Norton, la troisième est longue, très près de la quatrième, tandis que la première est un peu courte. Dans l'utilisation courante, cet écart est peu sensible : en première nous avons atteint 62 kmh (7.270 t/m), 100 kmh en seconde (7.000 t/m), tandis qu'en troisième nous obtenons 129 kmh, soit 6.170 t/m. La vitesse maximum en position assise est de 137 kmh (5.410 t/m), tandis que couché on atteint 151 kmh (5.960 t/m). La troisième est d'un emploi très agréable sur parcours sinueux, de plus, en conduite rapide, on peut rétrograder presque immédiatement après avoir coupé, sans craindre un sursrégime excessif.

LA DEMULTIPLICATION FINALE

La transmission secondaire est effectuée par une chaîne. Le rapport de démultiplication secondaire étant de 2,26 à 1, nous obtenons les rapports finaux suivants : 4,75 - 5,75 - 8,41 - 14,11 à 1.

Le régime de puissance maximum cor-

Entre les deux vues de la machine, nous donnant une idée de l'allure personnelle de la Dominator, voici l'éclaté de la boîte de vitesses Burman, montée sur le modèle de l'essai. La dépose du mécanisme de sélecteur est très aisée. Sur les derniers modèles, la boîte de vitesses est différente



respond très sensiblement avec la vitesse atteinte en position couchée, alors qu'en position assise, on plafonne à 600 t/m du régime maximum. Comme on le voit, on tire très « long » suivant une conception typiquement britannique.

PETITE MISE AU POINT

Avant d'aller plus loin dans la rédaction de cet essai, nous voudrions faire une petite mise au point. En effet, c'est notre monture personnelle qui a servi à nos essais, et si le fait en soi n'a pas une grande importance, il prend ici un aspect particulier, car en l'occurrence cette machine n'est pas strictement de série. Non pas que nous ayons effectué un travail de gonflage analogue à celui réalisé sur la Motobécane du Bol d'Or, toutefois deux modifications ont été effectuées sur cette machine.

D'une part, le remplacement du guidon d'origine trop large et trop relevé par un petit guidon étroit.

D'autre part, le système d'échappement a été modifié. En effet, ayant constaté qu'à hauts régimes, les silencieux freinaient vraiment trop le moteur, nous avons vidé les pots. Cette transformation

a entraîné une révision totale du réglage de carburation.

Il est indéniable que ces modifications permettent des performances plus élevées : meilleur effacement à grande vitesse permis par le petit guidon, fonctionnement correct à hauts régimes du moteur qui n'est plus freiné par les pots. Et si nous comparons avec les performances réalisées par la presse anglaise, nous notons un gain de 7 kmh sur la vitesse maximum en position couchée : 151 kmh contre 144 kmh obtenus avec le dernier modèle 1957 par nos confrères britanniques de « The Motor Cycle ». Toutefois, ces modifications étant vraiment à la portée de tout le monde, nous pensons pouvoir classer cette machine comme une machine bénéficiant d'une bonne « mise au point » et non pas comme une machine « gonflée ». Ceci dit, passons aux essais.

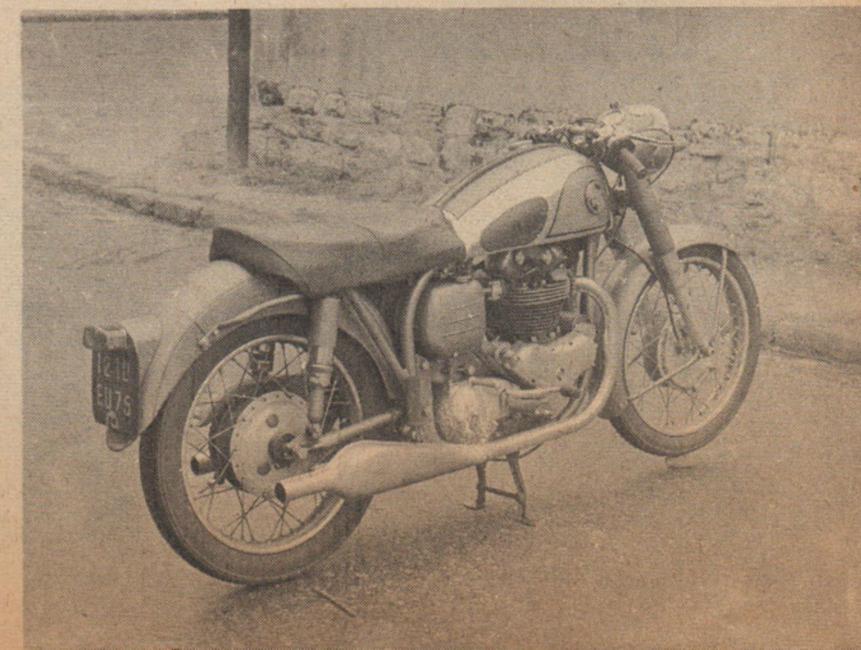
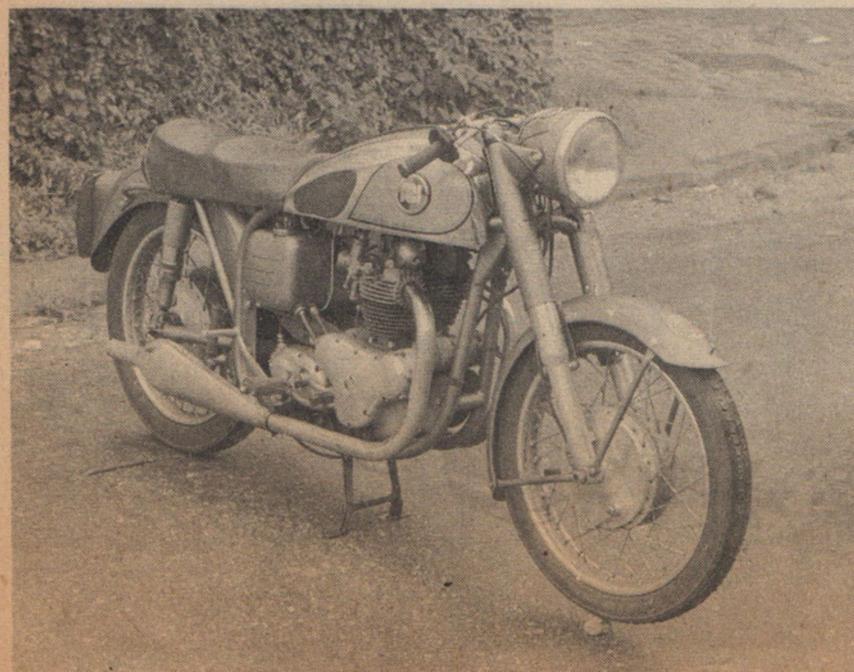
RECORD BATTU EN COTE

La grande aptitude en côte de la Dominator s'est révélée au cours de cet essai. Le pilote 85 kg, C.R. en l'occurrence, obtint 16" 1/5, soit une moyenne de 77,8 kmh, au premier et seul essai. Le temps est identique à celui réalisé par notre pilote 70 kg sur la R 51/3. Malgré tout

ce temps, ainsi que celui obtenu en duo : 18" 2/5, moy. 68,5 kmh, ne représente pas les possibilités maxima de la machine. En effet, ces deux essais se sont déroulés sous une pluie persistante qui rendait la négociation du virage qui termine notre côte assez dangereuse. Il faut donc considérer ces temps comme des minima. Pour le pilote 55 kg, connaissant parfaitement la machine et avantagé par le petit guidon, nous partions avec l'espoir secret de battre le record absolu détenu par J.B. sur la 500 BMW R 51/3 avec 16". Un premier essai, 16" 1/5, suivi d'un second 16", record égalé mais non battu, prenant le virage trop à la corde, nous coupions pour ne pas aller vers l'extérieur. Dernière tentative : à fond sans couper, 15" 4/5, record absolu avec une moyenne de 79,75 kmh !!

LES ACCELERATIONS

Avant de citer les résultats obtenus, nous ouvrirons une parenthèse sur l'influence du réglage de carburation. En effet, tirant à fond sur les intermédiaires, j'ai volontairement réglé un peu riche, et si ce réglage permet de tirer, sans craindre un échauffement excessif du moteur, il réduit par contre la capacité d'accélération, le moteur engorgeant légèrement. Néanmoins, les temps sont là. Les 45 kmh



sont obtenus en 2" 4/5, tandis qu'on arrive à 107 kmh en 10" 4/5, 14" 3/5 pour atteindre 122 kmh, enfin 146 kmh en 28".

Une course théorique sur le papier entre la Norton 88 et la BMW R 51/3 donnerait une lutte très serrée, car jusqu'à 120 kmh, la 51/3 a un léger avantage, ne mettant que 12" contre 14" à la Norton pour atteindre cette vitesse. A 130 kmh la Norton rejoindrait sa rivale pour prendre la tête, atteignant 146 kmh en 28", alors que dans ce même laps de temps, la R51/3 n'atteint que 140 kmh.

On voit donc que sans être exceptionnelles, les accélérations sont très satisfaisantes.

CONSUMMATION

La courbe de consommation que nous publions est particulière au modèle essayé et ne s'applique pas aux machines de série. En effet, il ne fait aucun doute que la modification apportée au système d'échappement a des répercussions sur le remplissage du moteur qui est amélioré à hauts régimes au détriment des bas régimes. De plus, le réglage de carburation est riche pour éviter un échauffement exagéré dans le cas d'une utilisation intensive sur les intermédiaires. Ces réglages ont une grande influence sur la consommation qui est élevée à bas régimes pour retomber dans une valeur normale à hauts régimes grâce au meilleur remplissage. A titre indicatif, voici le réglage de carburation de la machine, les réglages d'origine sont entre parenthèses.

Gicleur principal : 290 (240). Aiguille 1 (2). Boisseau 376/3 (376/3,5). Ralenti 35 (30).

PARTIE CYCLE

Sur le modèle 88, nous trouvons le cadre Featherbed similaire à celui qui équipe les Manx. Ce cadre double berceau est réalisé en tubes d'acier du type étiré à froid sans soudure. Contrairement aux autres réalisations anglaises, ce cadre est entièrement assemblé à la soudure autogène.

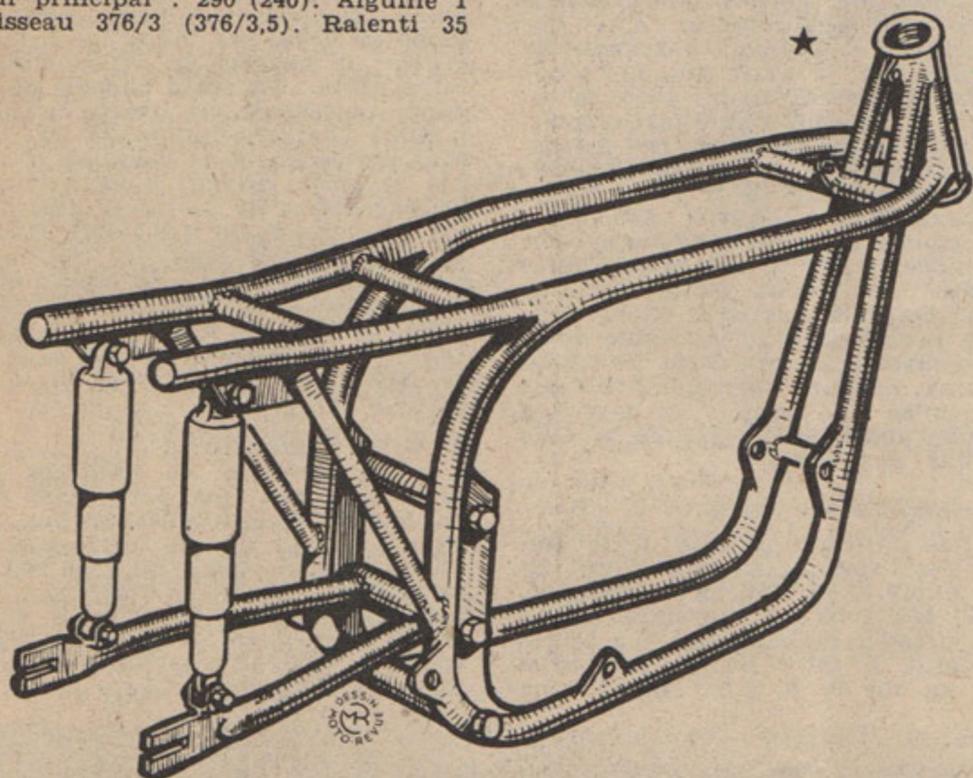
Notons la très grande rigidité du tube de direction, obtenue par le croisement des tubes du cadre. De plus, des goussets en tôle sont soudés à cet endroit, afin d'accroître la rigidité de l'ensemble. A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques à double effet.

La suspension arrière est montée sur silent-blocs. Ce genre de montage ne nécessite aucun entretien, de plus sa durée est pratiquement illimitée. Les amortisseurs Armstrong sont également montés sur silent-blocs et comportent deux positions de réglage en fonction du poids transporté.

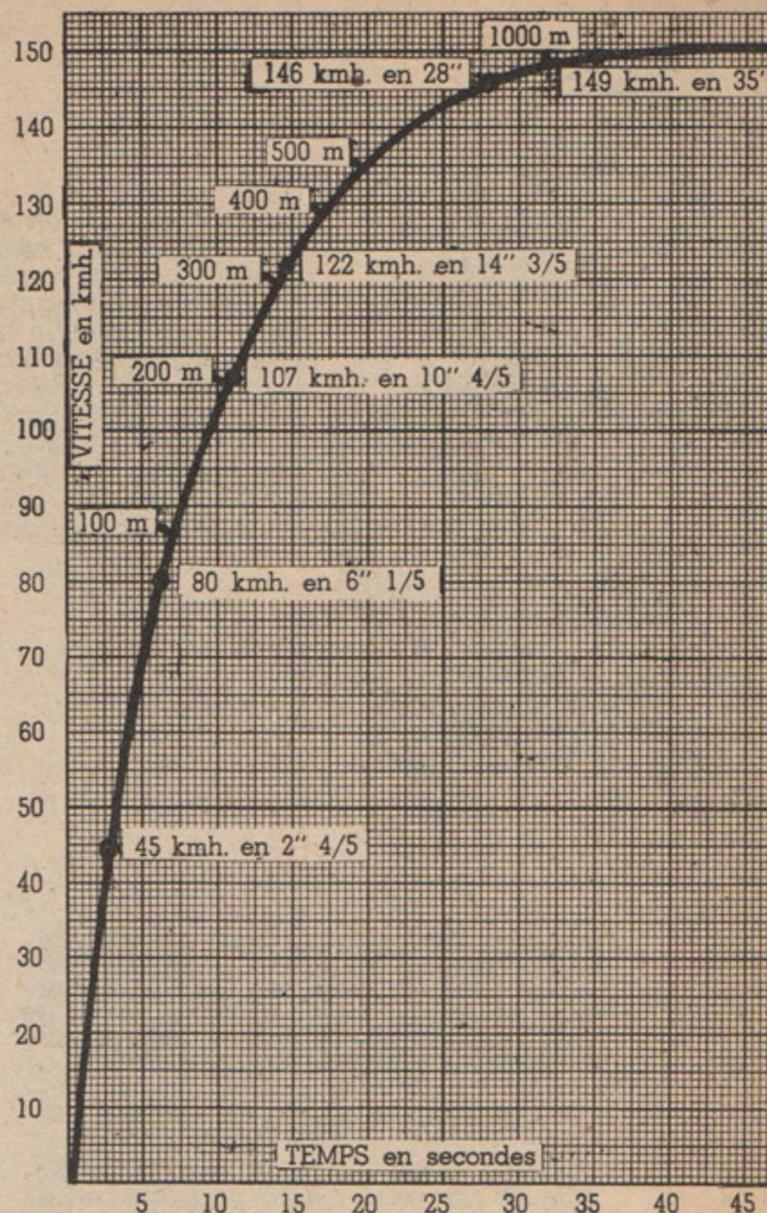
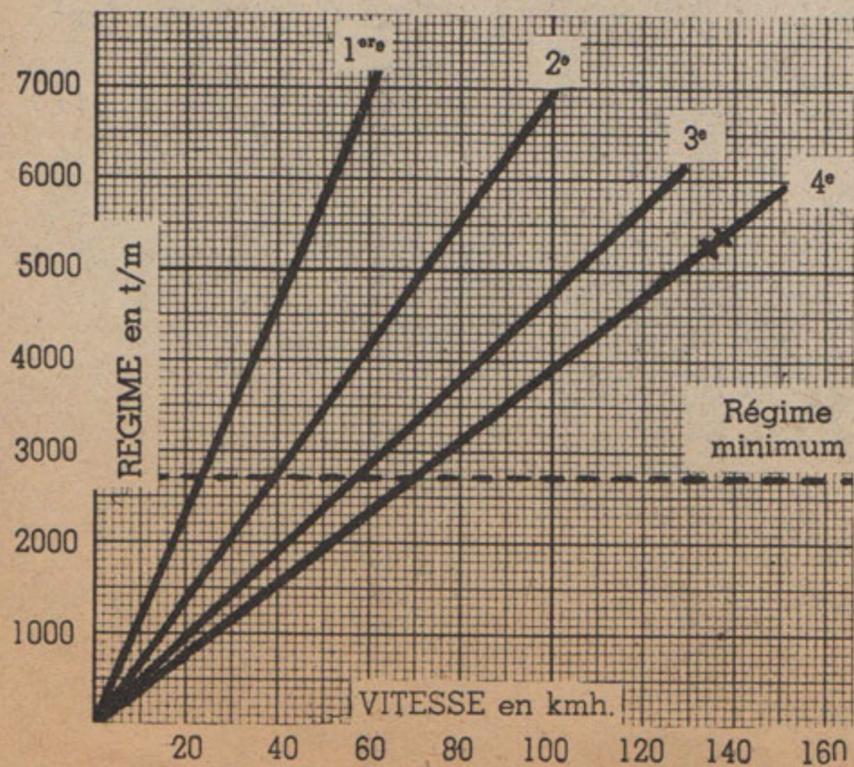
Le réservoir de 16 litres repose sur les tubes supérieurs du cadre et sa fixation est assurée par une sangle. La selle double fixée par deux écrous papillons recouvre le coffre à outils. La batterie est enfermée dans un coffre qui fait pendant au réservoir d'huile.

ET TENUE DE ROUTE

La réputation de la marque Norton dans ce domaine n'est plus à faire et la 88 a une tenue de route digne de ses grandes sœurs : les Manx.



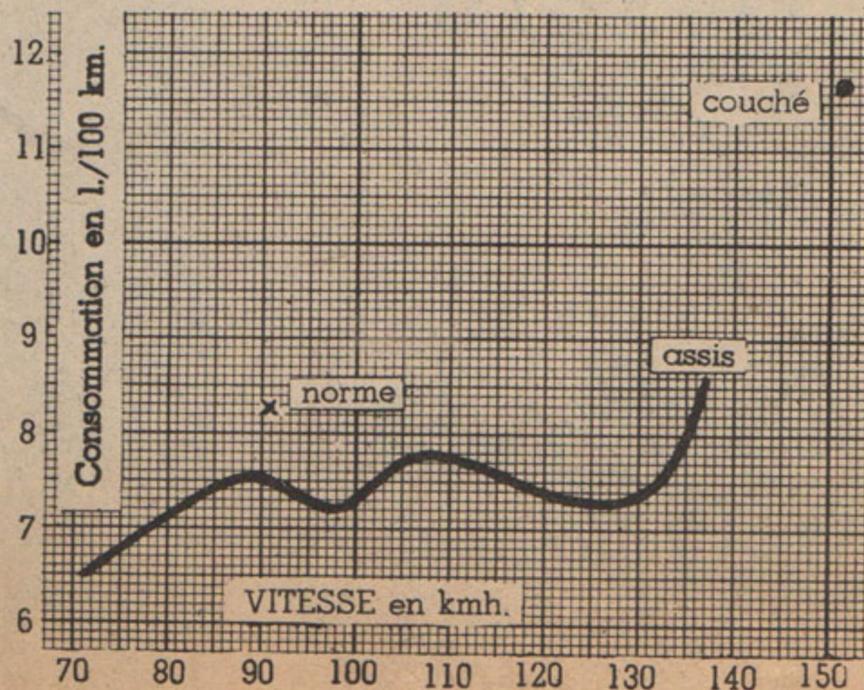
RÉGIMES - VITESSES



ACCÉLÉRATIONS

La légendaire tenue de route de la machine est due au cadre featherbed, identique à celui des machines compétition de la marque.

CONSUMMATION



La machine tient sa trajectoire quel que soit le revêtement, et avec le guidon d'origine, on n'enregistre aucune réaction dans la direction. Nous précisons à dessein « avec le guidon d'origine », car le petit guidon monté sur la machine de l'essai rend la conduite un peu particulière. Tout d'abord, la position assez penchée, qui, sans être déplaisante, n'est pas du ressort du touriste moyen. Expérience basée sur 34.000 km d'utilisation. De plus, le dessin de ce guidon réduit considérablement les possibilités de braquage, car le cintre touche au réservoir. Enfin, avec un guidon d'aussi faible largeur : 51 cm, l'absence de frein de direction se fait sentir. A grande vitesse, l'on ressent parfois une amorce de guidonnage assez désagréable. Toutefois, reconnaissons honnêtement que la machine se rattrape aisément. La tenue en courbe est exceptionnelle, mais les pots d'échappement, ainsi que les repose-pieds, sont trop bas et touchent trop facilement. Quant à la béquille latérale, il y a bien longtemps qu'elle est défunte.

Le confort est satisfaisant, mais les suspensions sont assez fermes et ne « jouent » pleinement qu'à partir de 100 kmh. La selle double gagnerait à être garnie d'une couche plus épaisse de caoutchouc mousse, car la dureté de la selle et celle des suspensions rendent les grandes étapes fatigantes.

LE FREINAGE

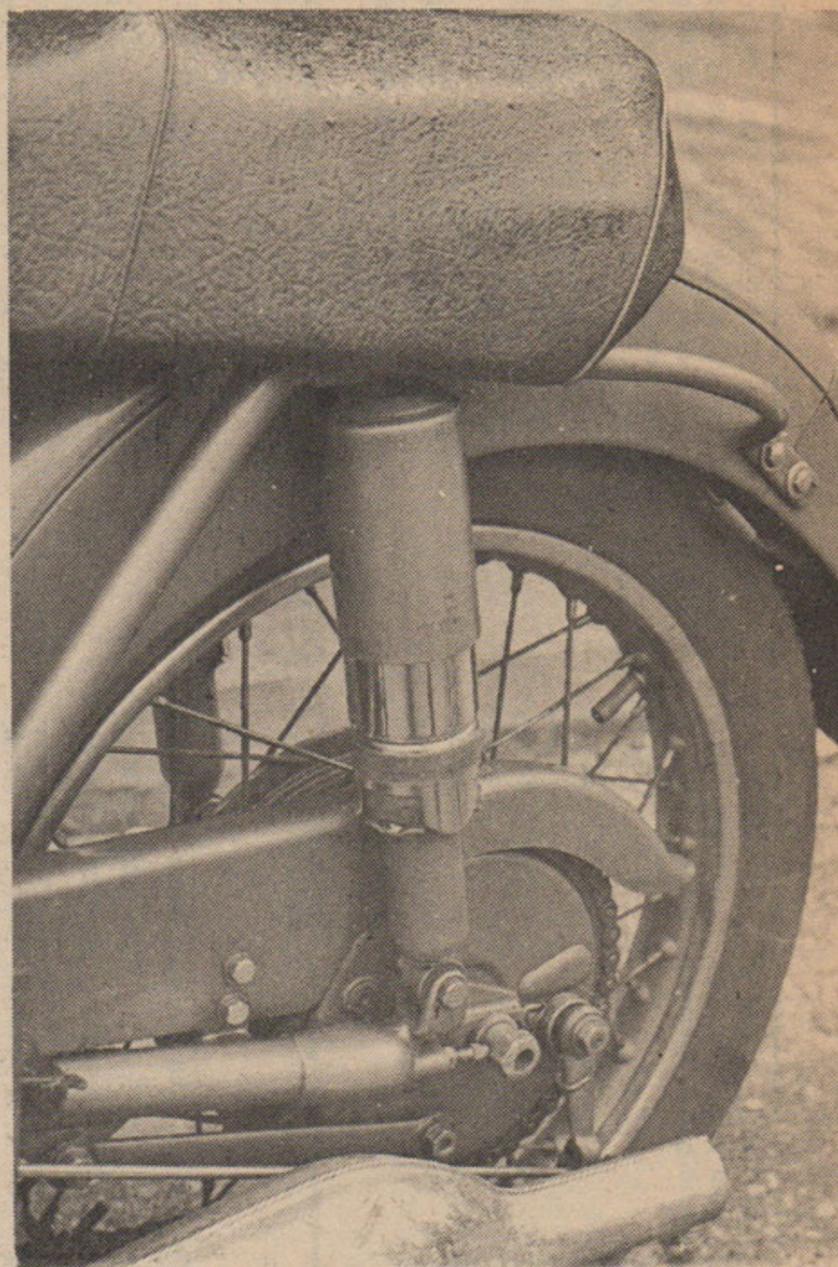
A l'avant nous trouvons un moyeu-frein en alliage léger de 200 mm de diamètre, tandis qu'à l'arrière le frein de 178 mm accolé à la roue a été conservé. En usage touriste, le freinage est satisfaisant et nous avons enregistré 13,98 m avec le frein avant seul, 16,47 m avec le frein arrière seul et 10,73 m avec les deux freins. Par contre, en usage rapide, le freinage est insuffisant et il est nécessaire de freiner sur la boîte pour soulager les freins. Cette déficience est particulièrement sensible après un usage très dur : en montagne ou en course par exemple. Et sur une machine de cette classe le montage d'un moyeu frein avant encore plus puissant serait souhaitable.

POUR CONCLURE

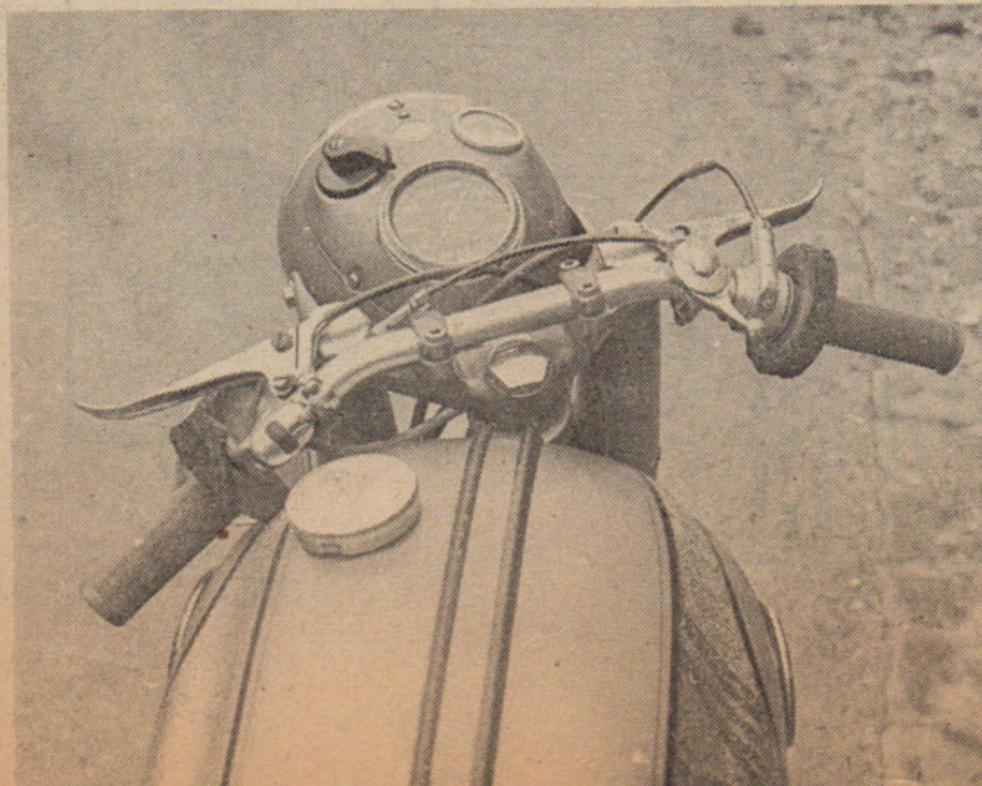
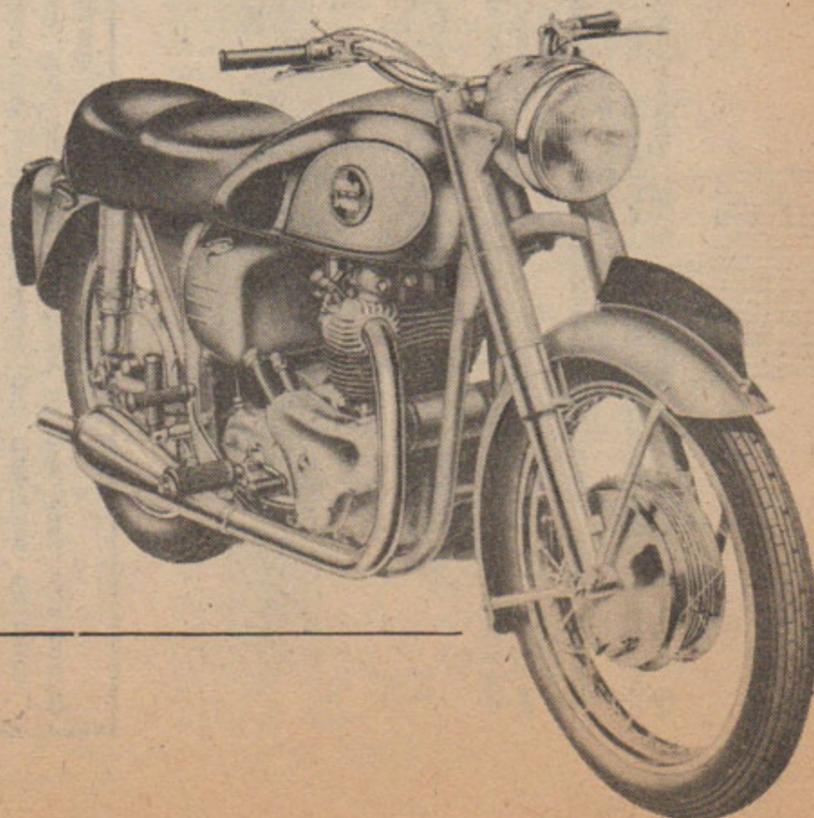
La Norton 88 est à classer parmi les meilleures machines actuellement disponibles sur le marché mondial. C'est une excellente routière qui permet de soutenir une vitesse de croisière très élevée, grâce au brio du moteur et à la conduite très sûre. L'amateur de grosse cylindrée sportive appréciera la tenue de route exceptionnelle qui permet les plus grandes fantaisies, sans avoir l'impression de prendre des risques. Enfin, dernière qualité et qui n'est pas des moindres, la solidité de l'ensemble, aussi bien au point de vue moteur que partie cycle. Seul le freinage dépare un peu cette machine qui réunit un faisceau de qualités rarement rencontré sur une seule machine et nous ne pensons pas que les futurs possesseurs puissent être déçus par ce modèle.

J.C.B.

Ci-contre : les imposants éléments de suspension arrière sont réglables selon le poids transporté.



Ci-dessous, une vue générale de la Dominator 88, telle qu'elle est commercialisée, et en bas à droite, le petit guidon spécial de notre machine d'essai.



ESSAI NORTON DOMINATOR 88

DESCRIPTION TECHNIQUE REGLAGES - ENTRETIEN

MOTEUR

Moteur vertical twin à soupapes en tête.
 Alésage : 66 mm.
 Course : 72,6 mm.
 Cylindrée : 497 cmc.
 Taux de compression : 7,8 à 1.
 Puissance : 29,5 CV.
 Régime correspondant : 6.000 t/m.

BOTTE DE VITESSES

Boîte de vitesses séparée.
 Rapports : 14,11 - 8,41 - 5,75 - 4,75.

PARTIE CYCLE

FOURCHE : télescopique.
SUSPENSION arrière oscillante.
PNEUS : AV 3,00X19 - AR 3,50X19.
FREINS : AV 203 mm - AR 178 mm.
RESERVOIRS :
 Essence : 16 litres.
 Huile : 2,25 litres.
POIDS : à vide, 180 kg.

DISTRIBUTION :

AOA 10,3 mm RFA 22,2 mm
 AOE 22,2 mm RFE 12,7 mm
 Jeu à froid aux culbuteurs :
 Admission 5/100 mm. Echappement 7/100 mm.
 Avance : 6,35 mm pleine avance.

CARBURATEUR :

Amal Monobloc 376/19.
 Glorieux : 290.
 Aiguille : 1^{er} cran.
 Boisseau : 376/3.

GRAISSAGE :

Moteur : Motul Century M, vidange tous les 1.000 km.
 Boîte de vitesses : Motul Century M, vidange tous les 5.000 km.
 Pression pneus : AV 1,6 kg - AR 1,8 kg.

RESULTATS OBTENUS

Vitesses maxima :		Accélération :	
1 ^{re}	62 kmh (7.270 t/m)	100 m départ arrêté : 7"	100 m moy. 51,45 kmh
2 ^e	100 kmh (7.000 t/m)	200 m » 10" 3/5	200 m » 67,9 kmh
3 ^e	129 kmh (6.170 t/m)	300 m » 13" 4/5	300 m » 78,25 kmh
4 ^e assis	137 kmh (5.410 t/m)	400 m » 16" 4/5	400 m » 85,7 kmh
couché	151 kmh (5.960 t/m)	500 m » 19" 2/5	500 m » 92,75 kmh
duo	134 kmh (5.290 t/m)	1.000 m » 32"	1.000 m » 112,5 kmh
Epreuve de côte :			
(350 mètres, pente moyenne 8,7 %)			
Pilote 85 kg :	16" 1/5, moy. 77,8 kmh en 1-2-3	Frein AV seul : 13,98 m	6,90 m/s ²
Pilote 55 kg :	15" 4/5, moy. 79,75 kmh en 1-2-3	Frein AR seul : 16,47 m	5,86 m/s ²
A 2 (85 + 55) :	18" 2/5, moy. 68,5 kmh en 1-2	Les deux : 10,73 m	3,99 m/s ²



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

Avec la Norton 88, nous sommes en présence d'une machine de grand tourisme. Comme pour toute twin, il ne faut pas hésiter à monter ses régimes pour obtenir tout l'agrément de conduite.
 La tenue de route exceptionnelle permet de réaliser des moyennes très élevées sans prendre de risques particuliers. Seul le freinage est un peu déficient par rapport aux performances permises par la machine. Position très allongée qui permet d'avoir un contrôle aisé de la machine. Commandes très douces, sélecteur anglais, c'est tout dire.
 Présentation très sobre rehaussée par quelques chromes. En résumé, une machine qui, bien pilotée, sera une source de satisfactions pour son propriétaire.

PRIX : 410.000 francs + taxes

CONDITIONS D'ESSAI

Kilométrage de la machine : 33.875 km
 Poids de l'essayer : 55 kg
 Taille de l'essayer : 1,70 m
 Réglages spéciaux : Pots d'échappement vidés. Petit guidon.
 Réglage de carburateur différent.
 Conditions atmosphériques : Pression atmosphérique 755 mm. de Hg. Température 20°C. Humidité relative 66 %. Pas de vent.

RETOUR SUR LE CHAMPIONNAT 1957 DE CROSS

(SUITE DU NUMÉRO 1350)

Dans le numéro 1350, nous avons vu quels furent les hommes qui se classèrent dans les dix premières places et comment ils parvinrent à ce résultat.

Nous continuerons aujourd'hui cette étude en examinant les positions et le comportement des dix autres pilotes qui forment la seconde partie du tableau de classement final du Championnat, et en nous efforçant d'exposer quelques conclusions visant l'édition 1958 de la compétition pour le titre.

TROIS GRANDS MALCHANCEUX

Vous l'avez deviné, il ne peut s'agir que de Jacquemin, Hazianis et Frantz, tous trois écartés d'une place plus conforme à leur classe par une déveine persistante. Mais reprenons plutôt séparément le cas de chacun d'eux.

MICHEL JACQUEMIN

Champion de France en 1956, il avait acquis son titre de la même manière que Schmid, cette année, obtint sa magnifique seconde place à 1 seul point de Brassine : c'est-à-dire à force de régularité, en se classant parmi les premiers dans chacune des quatre manches du Championnat.

Désireux de mettre toutes les chances de son côté pour conserver sa couronne, Jacquemin essaya alors, dès l'hiver, de se procurer une BSA d'usine. L'entreprise ne réussit pas, et, déçu de voir sa marque lui témoigner de l'indifférence, Jacquemin choisit de courir la saison 1957 sur une Matchless.

On sait ce qu'il en advint : la Matchless, très proche du modèle de tourisme dans sa partie cycle, offrait pour avantages sa plus grande légèreté, son extrême maniabilité, mais ne tenait pas le coup ! Le moteur lui-même, bien que puissant, ne semblait pas conserver ses chevaux tout au long des 45 km (à parcourir d'une traite) que comportait chaque manche.

★
Qui plus est, dès Vesoul, Michel Jacquemin fut victime du sort : parti en tête dès le signal, il tombait en panne 700 mètres plus loin, perdant plusieurs tours pour une limaille qui, provenant de la laine d'acier garnissant le filtre à air, avait court-circuité les électrodes de la bougie !

A Breteuil, autre histoire, aussi bête : c'est le câble de frein avant qui cesse de remplir son office, obligeant notre pilote à s'arrêter quelques instants, juste assez pour perdre le contact.

Vint Albi, où Jacquemin, déjà sans grande confiance dans sa nouvelle monture, était revenu à BSA, menant pour la circonstance une machine prêtée par Ancel. Mais quand les choses ne veulent pas aller, il y a toujours une source d'ennui possible : la mécanique tenant, ce fut un pneu qui creva !

Dernière manche, Mayenne. Ici, rien de bien spécial à signaler, Jacquemin montant à nouveau la Matchless dont le cadre, brisé quelques jours plus tôt, avait été triplé en son tube avant. Le champion 1956 termina neuvième, ayant perdu toute conviction en même temps que son titre. Jacquemin se classe en effet au 12^e rang du Championnat.

★
Le pilote du CS Meaux jouit pourtant d'un remarquable équilibre physique et nerveux. Il se remettra de la déception éprouvée cette année et saura en 1958 refaire le terrain perdu.

A l'heure actuelle, il cherche la formule, en ce qui concerne sa machine... nouvelle marque, moteur « spécial » ?... Nous verrons cela un peu plus tard !

JEAN HAZIANIS

Nous ne l'avons vu qu'en avril, tout au début de la saison, puis fin juin, à Mayenne, et enfin le 14 juillet, à Montfort le Rotrou. Entre temps, il s'était brisé le pouce, à la veille du départ du Championnat dont il ne put courir que la dernière épreuve. Encore le fit-il prématurément, avec une main très enflée, impropre à contrôler correctement le guidon, et peut-être doit-on voir là l'origine de la chute qui l'obligea à l'abandon, alors qu'il était en tête depuis le départ. N'ayant disputé qu'une seule manche, il termine fatalement bon dernier au classement général.

Hazianis n'a rien perdu de sa légendaire rapidité, de son « jump ». Coureur consciencieux et modeste, en dépit de l'énorme popularité dont il jouit auprès du public, son style acrobatique, sa combattivité lui valent de casser plus souvent qu'à son tour, mais il est indéniable que, sur le terrain, aucun de nos inters ne marche aussi fort, aussi vite que lui.

Venu à la Matchless en mai, il la trouve lui aussi bien fragile. S'efforcera-t-il l'an prochain de lui apporter plus de robustesse, ou bien retournera-t-il à la BSA ? Lui-même n'a encore pris aucune décision jusqu'ici.

HENRI FRANTZ

De tous nos inters, il compte parmi ceux dont la réputation est la plus ancienne et la mieux ancrée : ne fut-il pas Champion de France (350 cc) dès 1950 ?

En catégorie 500 et sur la célèbre FN, Frantz fut longtemps une des plus sûres valeurs du moto-cross français. L'année dernière encore, il se montrait à maintes occasions dangereux pour les meilleurs et rien ne pouvait laisser supposer que son nom disparaîtrait à peu près complètement du palmarès 1957.

Que s'est-il donc passé ?

Tout d'abord, la FN a cessé de s'intéresser à la spécialité et n'a fourni de machine qu'à Baeten et Scaillet, aidant encore quelques-uns de ses ex-pilotes belges, mais abandonnant Frantz (comme aussi Mingels) ainsi contraint de s'orienter vers une autre marque.

A cette époque, la Matchless jouissait d'un préjugé favorable et ce fut elle que choisit Frantz. Or, de tous les pilotes qui ont fait comme lui, il n'en est aucun qui ait éprouvé la même somme de déboires !

Cadre, amortisseurs, boîte, chaînes primaire et secondaire, etc..., tout a connu la casse. Frantz n'a pour ainsi dire jamais disputé normalement une épreuve cette année !

Cela — auquel s'ajoute encore une condition physique imparfaite — suffit largement à expliquer la mauvaise saison d'Henri Frantz, 19^e du Championnat.

ET LES AUTRES ?

De Drobecq, nous avons parlé dans le précédent numéro. Pour sa première saison chez les Inters, il prend la 15^e place. Aucun rapport évidemment avec le remarquable comportement des trois autres jeunes : Schmid, Bertrand, Ledormeur, mais il faut bien reconnaître que l'ascension rapide des trois derniers nommés est tout à fait exceptionnelle, tandis que le comportement de Drobecq cette année dans le Championnat s'inscrit dans le cadre de la période normale d'adaptation aux grandes courses.

★
Vouillon a fait une assez bonne saison, terminant à la 11^e position. Sans être au niveau des premiers plans, il sait montrer assez d'allant pour conserver sa

place l'an prochain parmi les inters intéressés au Championnat. Ce qui lui manque le plus, sans doute, c'est un matériel de parfaite qualité. Peut-être réussira-t-il mieux aussi de ce côté-là en 1958 ?

★
Melioli, Auguste Darrouy, l'un avec la 13^e, l'autre avec la 14^e place, n'ont guère été convaincants. Le premier approche de la quarantaine, et reconnaît lui-même que sa Gilera le fait « souffrir ». Le second manque de compétition « internationale ».

Enfin, Lusseyran, Lefèvre et Barbara, quoique participant à chacune des quatre manches, n'ont jamais réussi à se classer une seule fois dans les 10 premiers, se tenant sans aucun doute au niveau immédiatement inférieur.

QUE CONCLURE ?

Faut-il maintenir, pour le Championnat 1958, les 20 inters désignés cette année ?

Nous ne le pensons pas. A notre avis, la sélection ne doit être automatique que pour les 10 premiers, à savoir : Brassine, Schmid, Ledormeur, Bertrand, Robert Klym, Godey, Chuchart, René Klym, Combes et Charrier.

Parmi les suivants, nous retiendrions encore Vouillon, sur sa 11^e place de la présente saison, et naturellement Jacquemin, Hazianis, Frantz, dont le prestige demeure.

Nous accorderions aussi sa chance au jeune Drobecq, arrivant avec lui au nombre de 15 inters retenus pour disputer le titre.

Bien entendu, ce chiffre de 15 pourrait éventuellement s'augmenter d'une ou deux unités (au maximum), si l'on voulait « essayer » le premier, voire le second de la promotion « nationale » 1957.

Nous rendant à Mézières sous Ballon pour suivre la finale du Championnat de France des Licenciés nationaux, nous serons d'ailleurs en mesure de vous dire prochainement si, à notre sens, l'un ou l'autre de nos jeunes a acquis assez de métier et dispose de suffisamment de moyens matériels pour être intégré aux inters dès 1958.

★
Les pilotes que nous écarterions du Championnat inter 1958 — où ils n'ont réellement plus leur place — n'en conserveraient pas moins leur licence internationale, et continueraient à s'aligner avec leurs camarades dans les courses non officielles.

Enfin, l'abaissement à 15 minimum et 17 maximum du nombre des participants au Championnat inter n'enlèverait rien au caractère spectaculaire des courses qui, bien au contraire, y gagneraient en clarté, trop de « trainards » encombrant actuellement le terrain avec plusieurs tours de retard dès la première moitié de l'épreuve.

Par ailleurs, cette réduction du nombre des engagés, encore que peu importante, allégerait sensiblement le coût total du plateau, ceci compensant dans une certaine mesure le relèvement des prix, que nous avons l'intention de réclamer vigoureusement auprès de la Commission de Moto-Cross de la FFM, étant entendu que, de toutes les épreuves disputées en France, les manches du Championnat Inter doivent être les plus prestigieuses et, comme telles, rétribuées à leur valeur exacte !

Nous précisons cette question un peu plus tard, dans le cadre de l'étude complète des problèmes actuels du cross français, qui prendra place dans les numéros à venir.

(à suivre)

R.C.D.

LE MOTO-CROSS

PROCHAINES ÉPREUVES

AU PROGRAMME, DEMAIN...

LA CAPELLE-MARIVAL

Une réunion internationale est prévue à la Capelle-Marival.

Bien que les organisateurs n'aient pas cru devoir nous adresser le moindre communiqué à ce sujet, nous pouvons vous dire que Gilbert Brassine, Champion de France, doit y participer.

FORMULE ORIGINALE

A DONNEMARIE-EN-MONTOIS

Le Moto-Club du Montois organise le 18 août, sur son circuit des Ravines, dont la réputation n'est plus à faire, un intéressant moto-cross national.

Afin de rompre avec les traditionnelles épreuves en trois manches, cette course sera réservée uniquement à la cylindrée 500 cc et comportera :

— 3 séries de 8 partants, qualifiant chacune 4 coureurs ;

— 1 repêchage, en qualifiant deux autres.

— 1 course par élimination, dont le seul gagnant sera qualifié pour la finale avec les pilotes précédents, le dernier à chaque tour étant tenu de s'arrêter.

Ainsi aurons-nous donc une finale groupant 15 participants, et un total de 6 courses au programme.

L'épreuve promet de belles batailles, car le premier prix est intéressant (les organisateurs ne nous ont pas toutefois précisé son importance), et une prime de 15.000 francs sera encore offerte au coureur qui réussirait à améliorer le record du tour.

Il y aura de la lutte, du sport en un mot le 18 à Donnemarie.

MOTO ET SIDECAR-CROSS INTER LE 25 AOUT A THOMER-LA-SOGNE

On sait, pour avoir suivi nos reportages de l'an dernier et de ce début de saison, que le MC Thomer fait preuve d'une très grande activité et organise annuellement, sous la direction de son sympathique Président, R. Lejard, deux importantes réunions.

Il semble bien, si nous en croyons les premières informations qui nous sont parvenues, que la seconde de ces manifestations (qui prendra place le 25 août) doive surpasser en intérêt le précédent cross de Printemps.

Comme à l'habitude, le programme est extrêmement fourni : 9 courses sont prévues, y compris la finale du Championnat de Normandie.

Neuf courses, c'est beaucoup, c'est même trop, à notre sens. Mais il paraît que le public local ne se suffirait pas d'un programme moins chargé. Admirons donc cet amour qu'il porte au moto-cross et souhaitons simplement que M. Lejard puisse commencer assez tôt et maintenir à peu de chose près son horaire, afin de ne pas finir aux chandelles.

La catégorie 350-500 cmc nationale réunira tous les pilotes normands qualifiés pour la finale de Championnat dont nous venons de parler. Intéressant lever de rideau, qui mettra en présence d'excellents jeunes éléments dont Ferrin, Novak et Echalarid (du club local) que nous avons vu faire de gros progrès d'une année sur l'autre.

LE 25 AOUT :

GRAND PRIX DU DANEMARK

Il s'agit de la neuvième et dernière épreuve du Championnat du Monde de cross 1957, lequel aura sans doute pris sa figure définitive un peu plus tôt, avec les Grands Prix de Belgique et de Luxembourg. Cependant, il n'est pas impossible que cette ultime course apporte quelques variations au classement terminal, en ce qui concerne les places d'honneur. Quant au vainqueur, logiquement, ce devrait être Nilsson, déjà vainqueur du G.P. de Suède... entre autres !

LE MOTO-CROSS INTER

DE RIBOUISSÉ EST ANNULÉ

C'est le 25 août prochain que devait avoir lieu le 8^e Moto-Cross International de Ribouissé et le Moto-Club Vixiège avait prévu pour son édition 1957 un « plateau » non moins important que les précédents.

Devant l'impossibilité d'utiliser le circuit international de 1.500 mètres et certains appuis financiers lui ayant fait défaut au dernier moment, en raison des conditions générales défavorables, le Moto-Club Vixiège s'est vu contraint d'annuler purement et simplement son épreuve annuelle.

Tout est d'ores et déjà mis en œuvre pour qu'un nouveau terrain puisse être aménagé, afin que dans les années à venir les Moto-Cross de Ribouissé restent parmi les grandes épreuves méridionales.

Mais la seconde épreuve, de par son caractère propre comme du fait des engagements qu'elle groupe, constituera sans doute le pôle d'attraction de la réunion. Il s'agit en effet d'un sidecar-cross international, un match France-Belgique, dans lequel nous verrons à l'œuvre (fait rare chez nous), les « vrais » meilleurs belges, ou tout au moins quatre d'entre eux : Van Lerberghe, Brems, Bodart, Van Hove, et nos spécialistes les plus qualifiés : Perlin (en tête du Championnat de France actuellement), Sagette (second derrière le précédent à Montfort le Rotrou), Scossa, Denis, Théveney, etc... Une très belle rencontre en perspective !

Enfin, la réunion se complètera par une épreuve réservée aux solistes, en 500 cc Inter. La liste des engagés n'étant pas encore close, nous n'en pouvons encore donner la liste officielle, mais les organisateurs nous précisent qu'elle comprendra les coureurs les plus réputés.

Nous avons toujours vu beaucoup de monde à Thomer la Sogne, mais, avec un tel programme, le record d'affluence risque d'être battu.

Pour nos lecteurs de la région parisienne, précisons que cette petite localité se situe près d'Evreux, c'est-à-dire qu'en partant dans la matinée du dimanche, ils peuvent être de retour chez eux vers les 11 heures du soir, après une bonne journée de détente sportive !

RÉSULTATS

RARE : JANSEN ET BAETEN

PREMIERS EX-ÆQUO !

C'est au cross de Wannegem Lede que ce classement final surprenant a été publié, les deux hommes ayant réalisé un temps total égal et totalisant encore le même nombre de points !

La piste, tracée dans le parc du Château du Chevalier de Ghellinck d'Elsegem, avait été l'objet d'importants travaux d'aménagement. Toutefois, des buttes artificielles ayant été créées, notre confrère bruxellois « Les Sports » reprend à son compte les arguments que nous mettions nous-même en avant à propos du terrain de Thomer la Sogne, et s'élève contre les « tremplins » nés de la main de l'homme, « fantaisie peu recommandable » par rapport à un circuit normal, naturel.

Des 18 partants au départ, René Baeten se détacha immédiatement dans la première manche, en dépit de l'opposition énergique de Jansen, tandis que Rombauts se débarrassait du suédois Locoef, complètement inconnu chez nous, mais qui sut en Belgique résister à l'anglais Giles, trialman réputé, et aux autres participants.

Renversement de situation dans la seconde manche : c'est Jansen qui s'enfuit en tête, prenant 50 m. à Baeten et remportant la victoire en dépit du retour fantastique du pilote de la FN qui finit à 1" seulement de son rival. (Baeten avait gagné la première manche avec une avance identique sur Jansen !).

Rombauts s'assura encore une fois la troisième place, tandis que Neri suivait devant John Giles.

Une épreuve, en deux manches également mais réservée aux sidecars, vit un nouveau succès du belge Van Lerberghe, qui prit à chaque fois la première place, distançant Van Hove, deux fois second.

RESULTATS TECHNIQUES

Sidecars (classement général). — 1. Van Lerberghe (FN), 2 pts ; 2. Van Hove (Matchless), 4 pts ; 3. Van Hoof (BSA), 7 pts ; 4. Van Geel (Matchless), 8 pts ; 5. Cineger (FN), 9 pts.

Internationaux (classement général). — 1. ex-æquo Jansen (Matchless), 3 pts, 57'15"4 ; Baeten (FN), 3 pts, 57'15"4 ; 3. Rombauts (BSA), 6 pts ; 4. Néri (BSA), 9 pts ; 5. John Giles (GB - Triumph), 11 pts ; 6. Roine Locoef (Suède - BSA), 14 pts ; 7. Van Heuverswijn (Matchless), 14 pts ; 8. Crosset (BSA), 14 pts ; 9. De Vleeschouwer (BSA), 18 pts ; 10. Lennart Dalhem (Suède - BSA), 22 pts.

RENE BAETEN EST CHAMPION DE BELGIQUE

Le Championnat international 1957 de moto-cross est terminé en Belgique comme en France.

Il a vu cette année le Campinois René Baeten (FN d'usine) s'assurer le second titre de sa carrière, reprenant celui-ci à Nic Jansen qui l'en avait déposé en 1956.

APRÈS SA VICTOIRE DANS LE GRAND PRIX DE HOLLANDE DE MOTO-CROSS, NILSSON EST VIRTUELLEMENT CHAMPION DU MONDE 1957

Déjà vainqueur chez lui, en Suède, puis la semaine suivante en Italie, à Imola, Bill Nilsson vient à nouveau d'affirmer très brillamment son indiscutable supériorité actuelle en disposant nettement de tous ses rivaux, puisque remportant l'une des deux séries et la finale du G.P. de Hollande.

Et, d'ores et déjà, et bien qu'il reste encore trois Grands Prix à disputer à l'heure où nous écrivons ces lignes (Belgique le 4 août, Luxembourg le 11 et Danemark le 25 du même mois), il ne paraît plus possible que le titre lui échappe.

En effet, Nilsson, qui totalise présentement 32 points obtenus en cinq courses, peut déjà tabler sur 30 points si l'on ne veut considérer que ses quatre meilleurs résultats, puisque seuls ceux-là seront retenus pour l'attribution de la couronne mondiale (ces 30 points se décomposant comme suit : 3 victoires, 24 points, 1 place de second (Montreuil), 6 pts).

Or, ses deux rivaux les plus directs, Smith et Archer, n'ont encore marqué des points qu'en quatre occasions, leur total s'élevant pour l'un comme pour l'autre à 20, avec pour chacun une seule victoire jusqu'ici.

Il faudrait donc la plus noire malchance pour le suédois, la plus extraordinaire des veines du côté britannique, pour que la situation se trouve modifiée, dans les trois manches restantes, au point de renverser les positions. Une telle hypothèse n'étant nullement dans le domaine de la vraisemblance, nous pouvons dès lors considérer à juste titre que le premier titre mondial de cross a pratiquement trouvé son légitime possesseur, et, officiellement décerné fin août, viendra heureusement récompenser un homme qui se tient depuis plusieurs années au tout premier plan des spécialistes internationaux et qui, cette saison, a su joindre à sa grande classe un atout majeur : une machine « spéciale », réalisée à partir de l'ex AJS 7R du pilote de vitesse Nygren, et dont Nilsson a su faire une motocyclette de cross d'une exceptionnelle valeur.

Mais, si ce Grand Prix de Hollande a assuré quasi définitivement la position du suédois, il ne s'est pas borné à nous apporter ce seul résultat et, compensant en quelque sorte l'absence de lutte pour la première place du Championnat du Monde, il a provoqué un resserrement des situations derrière Nilsson, de telle manière que nul ne peut dire, à l'heure qu'il est, qui remportera finalement le premier accessit !

Car, à Lichtenvoorde, c'est René Baeten, tout neuf Champion de Belgique 1957, qui a pris la seconde place de la finale, terminant à moins d'une minute du leader et résistant magnifiquement à la pression d'Archer.

Cette place de second vaut 6 points à Baeten, portant son total actuel à 19,

toujours acquis sur 4 courses. Si l'on veut bien songer maintenant que le Grand Prix de Belgique se court une semaine après le Grand Prix de Hollande, sur le circuit renommé de la Citadelle, à Namur, on réalise immédiatement combien frêle est l'unique point qui sépare Baeten des hommes classés avant lui (Archer et Smith).

Nous ne croyons donc pas nous aventurer en considérant que le G.P. de Belgique et, huit jours plus tard, le G.P. du Luxembourg, seront l'occasion d'une lutte épique entre les britanniques, chacun pour soi, et le leader belge, admirablement soutenu par une équipe constituée essentiellement en fonction de l'aide à lui apporter.

Bien malin pourtant qui pourrait dire à l'avance comment tournera cette explication, car, si les belges seront servis tant à Namur qu'à Ettelbruck par le fait d'être chez eux et tout près de chez eux, il n'en reste pas moins que les deux terrains sont également familiers aux anglais.

On n'a guère vu les autres belges en Hollande, pour la raison citée plus haut : ils étaient là-bas au service de Baeten, le mieux placé d'entre eux. Tactique payante, nous venons de le constater.

Ce qui fait que désormais, Mingels et Jansen viennent assez loin au classement de l'épreuve mondiale, restant l'un comme l'autre avec les 12 points qu'ils possédaient antérieurement.

Les deux manches à venir pourraient, éventuellement, si l'esprit d'équipe ne s'y oppose pas, permettre à l'un ou l'autre de ces deux hommes, en eux-mêmes excellents, de rejoindre les précédents. Simple supposition bien sûr, mais non dépourvue de fondement.

Succès suédois, la manche hollandaise le fut de bout en bout : les ressortissants de cet aimable pays nordique se classent en effet premier, quatrième, sixième et huitième !

Beau résultat en vérité, obtenu avec Johansson (4^e), que nous n'avions jamais eu l'occasion de voir en si bon rang, Lundin (6^e), dont la Monark fit merveille une fois de plus, mais qui prend trop de risques pour terminer aux toutes premières loges, et Gustavsson (8^e), dont la présence en finale, parmi des concurrents d'une si grande qualité, constitue déjà un titre de gloire.

Et les hollandais, direz-vous à juste titre, car ils comptent des crossmen de bonne renommée et qui, dans leur pays, sont forcément plus redoutables encore.

Eh bien, les sujets de la reine Juliana ont fait pour une fois exception à la règle, ne classant que celui d'entre eux dont la réputation est la moins assurée en Europe, le jeune Broer Dirckx, si remarqué récemment au Grand Prix d'Angleterre, mais qui ne termine que sep-

tième sur son sol natal. Un homme à suivre cependant, et que nous souhaitons voir en France l'année prochaine, ses deux dernières performances nous autorisant à suggérer son engagement aux organisateurs des meilleures réunions internationales que compte notre pays.

Quant au hollandais sur qui l'on pouvait tabler le plus sérieusement, le fulgurant Jan Clynck, il s'assure une belle troisième place dans la seconde série, derrière Nilsson et Smith, mais ne figure pas dans la finale.

Des autres hommes encore classés dans les séries, citons en premier l'anglais Cheshire, familier au public français et qui, sixième dans la première manche, fournit le neuvième de la finale, toujours sur sa Royal-Enfield, la seule peut-être en action dans les courses internationales du Continent. (Signalons en passant que le modèle cross de la marque vient d'être pourvu d'une toute nouvelle fourche avant).

Enfin, Selling (Hollande) et Draper (GB), après avoir fourni les cinquième et sixième de la seconde série, ne reparurent point au classement final.

Seules modifications dans le bas du tableau du classement provisoire du Championnat du Monde, Lundin rejoint Draper, avec 7 pts, et Johansson s'installe aux côtés de Tiblin, comptant tout comme lui 3 points.

Et maintenant, lecteurs épris de motocross, nous vous donnons rendez-vous au terme de la compétition mondiale, pour analyser les derniers enseignements apportés par les Grands Prix de Belgique, du Luxembourg et du Danemark.

R.C.D.

RESULTATS TECHNIQUES DU GRAND PRIX DE HOLLANDE

1^{re} série. 12 tours, 30 km : 1. Archer, 37'59"6 ; 2. Johansson, 38'29"8 ; 3. Baeten ; 4. Lundin ; 5. B. Dirks ; 6. Cheshire.

2^e série. 12 tours, 30 km : 1. Nilsson, 39'19"9 ; 2. Smith, 39'22"6 ; 3. Clynck ; 4. Gustafsson ; 5. F. Selling ; 6. Draper.

Finale. 16 tours, 40 km : 1. Nilsson (Suède-AJS) 50'24"4 ; 2. Baeten (GB-Norton) 51'09"8 ; 3. Archer (GB-Norton) ; 4. Johansson (Suède-BSA) ; 5. Smith (GB-BSA) ; 6. Lundin (Suède-Monark) ; 7. Broer Dirks (H-BSA) ; 8. Gustafsson (Suède-BSA) ; 9. Cheshire (GB-R. Enf.).

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE AVANT LE G.P. DE BELGIQUE

1. Nilsson, 32 pts ; 2. Archer et Smith, 20 pts ; 4. Baeten, 19 pts ; 5. Jansen et Mingels, 12 pts ; 7. Draper et Lundin, 7 pts ; 9. B. Dierckx, 4 pts ; 10. Johansson et Tiblin, 3 pts ; 12. Robert Klym, 2 pts ; 13. Hammerstedt, Ward, Scaillet, 1 pt.

BONNE AFFLUENCE A VESOUL MALGRÉ LA PLUIE ...

★ VICTOIRE FRANÇAISE EN SIDE
AVEC **MURIT**

★ AUTRES VAINQUEURS: **CASSON (350)**
ET **JAEGER (500)**

Depuis 1951, l'actif moto-club Haut-Saônois n'avait pu organiser son épreuve annuelle de vitesse, mais les efforts ne furent point épargnés afin de tracer un circuit répondant aux normes actuelles de sécurité.

Malheureusement, par suite du temps épouvantable sévissant depuis plusieurs jours, l'inauguration s'annonçait mal, mais les innombrables voitures et motos garées autour du circuit et le service de cars fonctionnant sans arrêt débarquèrent près de 20.000 spectateurs qui, bravant les rafales de vent et de pluie, encouragèrent chaudement leurs favoris. Les organisateurs qui nous gratifièrent en mai d'un Grand Prix de moto-cross des plus réussis (voir MR n° 1343) reçurent malgré tout une juste récompense de leurs efforts.

Comme pour la dernière réunion de cross, l'organisation fut parfaite et la sonorisation excellente.

★
Le nouveau circuit fut jugé excellent, avec ce qu'il fallait comme difficultés, mais sans exagération, permettant de belles empoignées qui mirent en valeur la classe des pilotes.

Les français furent dans l'ensemble dominés par les visiteurs anglais, allemands et l'espagnol Gonzales, à l'exception de Murit, qui, en sidecar, réalisa la performance de battre le suisse Camathias, adversaire des plus coriaces !

Les supporters de Collot, l'enfant du pays et favori, furent un peu déçus, mais les mérites de ce dernier ne furent pas moindres, car ayant durement chuté la veille aux entraînements et pouvant à peine marcher, il tint néanmoins à prendre le départ qu'il effectua poussé grâce à la sportivité de ses concurrents.

EN 350, CASSON FAIT CAVALIER SEUL

Sous une pluie battante, 13 coureurs sont au start, et dès le départ, l'irlandais Casson (qui a réalisé le meilleur temps aux essais) s'échappe en compagnie du français Bayle, lequel, victime d'ennuis mécaniques au tour suivant, sera contraint à l'abandon. Derrière viennent l'espagnol Gonzales, Salt, Matthews, Collot. Au prochain passage, Matthews sautera Salt, tandis que Collot commence à remonter, si bien qu'au 5^e tour, il passera aussi Salt. L'anglais Saltzbon tombe en panne et en reste là. Matthews l'imitera au septième tour et jusqu'au dixième tour, il n'y aura pas d'autre changement, Casson augmentant toujours son avance, si bien qu'il doublera le suédois Carlsson qui détient la lanterne rouge. Insermini abandonne peu après.

Gonzales toujours second remonte, suivi de Collot. Quelques tours encore et nous voyons De Polo passer en quatrième position et commencer à attaquer Collot jusqu'à ce qu'il réussisse à le passer.

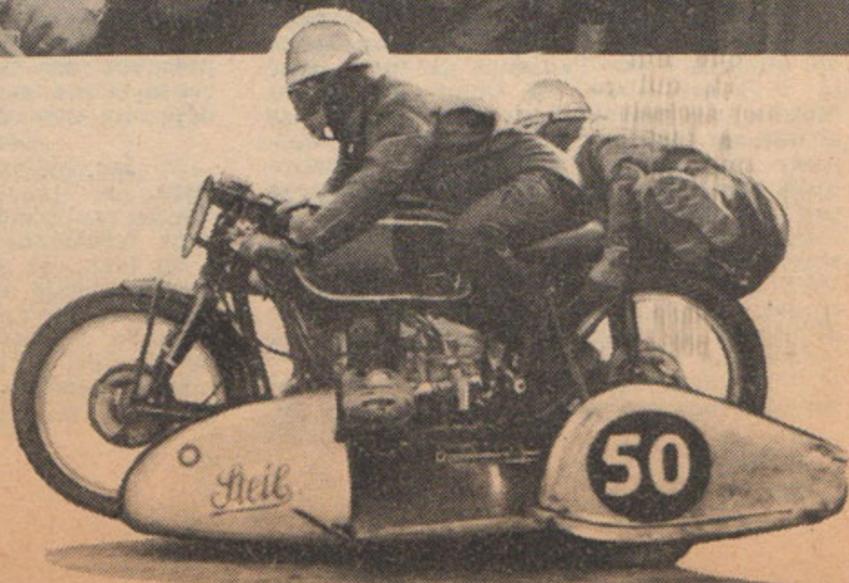
L'espagnol Gonzales (Norton) qui fournit une belle prestation, se classant 2^e en 350 et 4^e en 500.



Collot, le visage marqué par la souffrance, est soutenu à l'arrivée par l'actif secrétaire du M.C.H.S., M. Renaud.



Murit et son acrobatique passager nous donnèrent la seule mais brillante victoire française.





L'irlandais Casson confirma les meilleurs temps par lui réalisés aux essais, en remportant l'épreuve des 350.



L'allemand Jaeger remportait l'épreuve des 500 cc après une course pleine de sagesse. A sa gauche, le président Paquet.



Notre compatriote Insermini qui se classa 1^{er} des français en 500 cmc.

Au 20^e tour, nous notons les passages suivants : en tête Casson (33'51", soit 104,57 de moyenne), suivi de Gonzales, De Polo, Collot. Ce dernier commencera à son tour à attaquer De Polo et le duel de ces deux hommes n'a pas été un des moindres intérêts de cette course. Camathias est alors sixième, précédant Deschamps et le belge Bogaert.

Au fil des tours, Collot et De Polo se livrèrent un duel sans merci, le premier prenant souvent le meilleur dans les virages, à Neurey notamment, son rival le repassant dans la côte du bois. Enfin, au 33^e tour, Collot, au prix d'un bel effort, parviendra à lâcher De Polo, conservant ainsi une 3^e place chèrement acquise. Dans l'ardeur de leur lutte, les deux hommes se sont considérablement rapprochés de Gonzales, qui suit le vainqueur Casson.

Classement : 1. Casson (Norton), les 103 km en 59' 10" 3/5, moy. 104,686 kmh ; 2. Gonzales (Norton) en 59'54" ; 3. Collot en 1 h. 00' 06" ; 4. De Polo en 1 h. 00' 09" ; 5. Bogaert à 2 tours ; 6. Camathias à 3 tours ; 7. Deschamps à 3 tours.

Le meilleur tour a été réalisé par Casson à 110,203 kmh.

EN SIDECARS, BELLE VICTOIRE FRANÇAISE DE MURIT

Au départ de l'épreuve de sidecars, les neuf concurrents ont la satisfaction de voir le soleil tenter une timide apparition..., mais la course s'achèvera sous la pluie !

Dès le start, Camathias s'élance en tête, chassé par Drion. A la fin de ce premier tour, l'ordre est le suivant : Camathias, Drion, Strub, Murit, Schmidt, Duhem. Au tour suivant, Murit amorce une belle remontée et se retrouve derrière Camathias, tandis que Strub a passé Drion, suivi de Schmidt.

Au troisième tour comme aux suivants, les positions demeurent inchangées, les deux hommes de tête augmentant encore la distance les séparant de leurs

poursuivants. Au septième tour, le dernier, Vivier-Merle est doublé. Au dixième tour, rien de changé, la moyenne de Camathias étant alors de 103,307 kmh.

Chaudement encouragé par ses supporters, Murit commence alors à grignoter des secondes à Camathias et au vingtième tour, ce dernier dérapant à Neurey, Murit prendra la tête. Trois tours après, les positions sont les mêmes, mais Camathias reprend à chaque tour sur Murit, tandis que le français Duhem casse son embrayage, et abandonne.

Malgré la très belle remontée de Camathias, Murit, qui lui aussi sera victime d'un dérapage, passera la ligne en vainqueur, remportant la seule victoire française de cette journée.

Classement : Murit Jean (BMW), les 30 tours en 51' 39" 4/5 (moy. 102,780 kmh) ; 2. Camathias (BMW) en 51' 56" ; 3. Drion (Norton) en 52' 49" ; 4. Schmidt (BMW) en 52' 59" ; 5. Verd (Norton) à 4 tours ; 6. Vivier-Merle (Norton) à 4 tours.

EN 500, VICTOIRE ALLEMANDE JAEGER-B.M.W.

Cette course fut des plus intéressantes, puisqu'elle permit la confrontation d'allemands, d'anglais, d'espagnols et de français. Seize concurrents sont au départ, mais neuf termineront cette course menée à un train rapide d'un bout à l'autre.

Dès le départ, Insermini et Salt prennent la tête. Collot, parti dernier, se retrouvera néanmoins avec les hommes de tête au premier passage, où nous notons les positions suivantes : Salt, Gonzales, Casson, Collot, Matthews et Insermini.

Au tour suivant, Matthews, bien remonté, a sauté Collot, Casson et Insermini. Le français Deschamps semble avoir des ennuis mécaniques et Collot l'imitera peu après avant d'être obligé d'abandonner.

Au cinquième tour, le belge Bogaert rentre dans les bottes de paille, mais repart aussitôt. Deux tours après, c'est Gonzales qui chute et qui rétrograde en quatrième position derrière Salt, Mat-

thews et Casson. Un peu plus tard, nous verrons De Polo abandonner sur ennuis mécaniques. Bayle est alors en septième position, suivi de Grace et Strubb. Gonzales effectue une très belle remontée, ainsi que Casson, qui avait fait jusque là une très belle course. Gonzales se trouve alors en cinquième position. Salt est toujours en tête.

C'est alors qu'à partir du 17^e tour, nous voyons l'allemand Jaeger pousser sa BMW et faire une sensationnelle remontée. Au 20^e tour, coup de théâtre ! Le leader Salt, après deux ou trois arrêts, rentre au parking avec un embrayage hors d'usage. Trois tours plus loin, l'ordre se trouve être Matthews, Jaeger, Grace, Gonzales, Insermini et Bayle.

Jaeger, bien placé, manque un virage, perd ainsi un temps précieux et se fait passer par Grace. Mais il repartira très vite et au 32^e tour parviendra à passer Grace, reprenant ainsi la deuxième place. Le suédois Carlsson passe devant nous, il est alors en septième position.

C'est au tour de Matthews de manquer un virage, toutefois son avance est telle qu'il réussira à repartir sans se faire doubler. Mais Jaeger a fort affaire avec Grace, et les deux hommes nous donnent le spectacle d'une belle empoignade, laquelle les a rapprochés considérablement d'ailleurs du leader. Gonzales fait une deuxième chute... et repart. Entre Grace et Jaeger, la bagarre tourne à l'avantage de ce dernier. Ceci semble lui donner des ailes, car il se lance à la poursuite de Matthews et le passe au 38^e tour, augmentant encore son avance et passant ainsi la ligne d'arrivée en vainqueur, après une course pleine de sagesse.

Comme pour les autres courses, la pluie terminera cette humide mais passionnante journée.

Classement : 1. Jaeger (BMW), les 120 km en 1 h. 06' 35", soit à la moyenne de 105,761 kmh ; 2. Matthews (Norton) en 1 h. 07' 06" ; 3. Grace (Norton) en 1 h. 07' 31" ; 4. Gonzales, 1 h. 07' 57" ; 5. Insermini, 1 h. 08' 10" ; 6. Bayle, à un tour ; 7. Carlsson à 1 tour ; 8. Ligier à 2 tours ; 9. Bogaert, à 4 tours.

Le sport **MOTOCYCLISTE**

CAMPBELL (350 et 500) HARTLE (250) ET ALTONEN (125) VAINQUEURS AU **GRAND PRIX DE SUÈDE**

Le Grand Prix de Suède, encore qu'international, ne compte pas au nombre des épreuves retenues pour les Championnats du Monde.

Ce n'est pas que les suédois se montrent indifférents à l'égard de la compétition mondiale ; bien au contraire, ils ont l'an passé, lors du Congrès d'Automne de la FIM à Paris, réclamé l'inscription de leur épreuve parmi celles qui furent alors sélectionnées en vue de l'attribution des titres 1957.

Mais il leur fut gentiment répondu qu'Hedemora ne possédait pas le « standing » indispensable quand il s'agit de telles courses.

Que voulez-vous, tous les Grands Prix ne peuvent, comme le Grand Prix de France (retenu, lui) briller par... leur absence !

De toute manière, l'obstruction faite par les « Sages de la Concorde » n'a pas empêché le Grand Prix de Suède de rassembler 40.000 spectateurs, de présenter au public suédois un plateau de... Championnat du Monde, avec toutes les vedettes actuellement disponibles et la rentrée de Duke en prime, et de réunir la participation de presque toutes les machines d'usine que vous auriez pu voir à Reims ou Montlhéry si la FFM... (mais cela, c'est une autre (et triste) histoire !...).

★

Revenons aux courses, au nombre de quatre (500, 350, 250 et 125 cmc.), l'épreuve des 350 se disputant le samedi et les autres prenant place le dimanche, ce dernier jour par un soleil magnifique remplaçant les averse de la veille.

Keith Campbell, si remarqué à Spa, devait trouver dès l'abord, avec la course des 350, l'occasion d'une nouvelle victoire. Cependant le circuit était mouillé de pluie et la moyenne s'en ressentit.

Duke, qui faisait sa rentrée (il n'avait pas couru depuis son accident du début de saison à Imola) et ne tenait probablement pas à forcer, fut par ailleurs contraint à l'abandon par un embrayage défaillant, tandis que des ennuis mécaniques écartaient encore Surtees et

Hartle. Dès ce moment, le brillant pilote de la « toujours un peu là » 350 mono Guzzi avait course gagnée ; le second, Murphy (AJS), terminant à un tour.

★

C'est avec l'épreuve des 125 cmc. que s'ouvrait la seconde journée du Grand Prix de Suède. Cette course mit en évidence la très nette supériorité des Ducati qui prirent les six premières places du classement, les MV clients et les Montesa terminant après les précédentes. Ducati renouvelle donc son succès de l'an dernier sur le même circuit, réalisant par ailleurs une moyenne excellente (voir résultats techniques).

A noter que le vainqueur est un pilote finlandais, qui s'est brillamment affirmé devant un lot de privés suédois.

Luigi Taveri, l'« officiel » suisse de la MV, devait mener la course des 250 presque jusqu'à son terme, disposant avec facilité de tous ses adversaires jusqu'au moment où un ennui mécanique (d'origine non divulguée) le contraignit à baisser les bras. Ce dont John Hartle, récente recrue de la même marque, profitait pour se porter en tête immédiatement, suivi de Brown (NSU), seul des autres participants à n'avoir pas été doublé.

Si Taveri réussissait à conserver la 3^e place, Hartle apportait après Spa une nouvelle victoire à la MV dans cette catégorie, réalisant encore le meilleur tour (voir résultats techniques).

L'absence de Provini — qui, bien que régulièrement inscrit, ne se présenta pas au départ et n'avait pas avisé les organisateurs de sa défection — fut vivement regrettée par le public suédois.

★

Vint enfin la course des 500 cmc., occasion pour cette remarquable recrue de l'usine de Mandello del Lario qu'est l'australien Keith Campbell d'apporter à sa marque, la Guzzi, une nouvelle place de premier et de mettre en valeur une fois de plus les moyens étonnants de la monocylindre italienne.

L'enthousiasme du public fut porté à

son comble durant le long duel qui opposa Campbell à John Hartle, qui montait une Norton semi-officielle et avait pris la tête dès le départ, conservant la conduite des opérations pendant dix tours avant de céder sous la pression de l'australien. Ce dernier s'attribuant en passant le meilleur temps sur un tour, battant le record établi par Duke l'an dernier sur Gilera 4, de 7 kmh. !

Geoff Duke (vainqueur dans cette cylindrée en 1955-56) a terminé en troisième position, n'ayant connu aucune difficulté mécanique, mais se ressentant encore de sa fracture de la clavicule. Enfin, Murphy, sur AJS, arrive quatrième et premier des privés, à 1 tour toutefois des pilotes déjà cités.

RESULTATS TECHNIQUES

125 cmc. (15 t., 109 km.) — 1. Ruamo Altonen (Finl. - Ducati), 48'27"7, 135 kmh. ; 2. Nygren (Suède - Ducati), 50'24"7 ; 3. Soederstrom (Suède - Ducati), 50'48"4 ; 4. Niklasson ; 5. Bolin ; 6. Eriksson, à 1 tour (tous sur Ducati).

Tour le plus rapide : Altonen, 3'08"5, moy. 139 kmh.

250 cmc. (15 t., 109 km.) — 1. John Hartle (GB - MV), 43'33"6, 150 kmh. ; 2. Brown (Aust. - NSU), 46'25"5 ; 3. Taveri (S. - MV), à 1 tour ; 4. Wheeler (Guzzi), à 2 tours ; 5. Tinker (MV), à 5 tours.

Tour le plus rapide : Hartle, 2'41", moy. 162 kmh.

350 cmc. (25 t., 182 km.) — 1. K. Campbell (Aust. - Guzzi), 1 h. 12'30"4, 150 kmh. ; 2. Murphy (NZ - AJS), à 1 tour ; 3. Nygren (Suède - AJS), id° ; 4. Clark (Norton), id°.

Tour le plus rapide : Campbell, 2'49"8, moy. 155 kmh.

500 cmc. (30 t., 218 km.) — 1. K. Campbell (Aust. - Guzzi), 1 h. 17'22"3, 169 kmh. (nouveau record) ; 2. Hartle (GB - Norton), 1 h. 17'56"1 ; 3. Duke (GB - Gilera) 1 h. 19'08"9 ; 4. Murphy (NZ - Matchless) à 1 tour ; 5. Lundberg (Suède - Norton), à 1 tour.

Tour le plus rapide : Campbell, 2'32"4, moy. 172 kmh.

★ TOUJOURS LES RECORDS D'ALLEN ET BURNS

On se souvient que ceux-ci, qui ont fait l'objet d'une longue procédure depuis leur réalisation (en septembre dernier), ont finalement fait l'objet d'un refus d'homologation, les enquêteurs de la F.I.M. (MM. Pérouse et Lurani) ayant estimé qu'un chronométrage placé sous le contrôle de citoyens américains (c'est-à-dire étrangers à la F.I.M.) n'offrait pas les garanties requises. En outre, MM. Pérouse et Lurani mettaient en cause l'appareillage de « timing » lui-même.

Cependant, il vient de se produire un

petit coup de théâtre : interrogé à l'île de Man sur la qualité des motifs mis en avant par la F.I.M. pour refuser l'homologation des records, M. Piet Nortier (dont l'attitude dans cette affaire n'a pas été des plus claires) a déclaré aux journalistes présents lors du T.T. que M. Pérouse (Président de la F.I.M.) venait d'être mis en possession de documents officiels qui devaient permettre de réétudier le fait !

M. Piet Nortier (Président de la Commission Sportive Internationale) a en-

core ajouté que le refus d'homologation n'était pas absolument définitif !

Souhaitons qu'il soit mieux informé de cette question que des règlements du Code Sportif International (dont il a montré à Spa qu'il ne savait pas grand chose), et, attendons que, se confirme la nouvelle de l'homologation prochaine des records absolus d'Allen et Burns, records que les sportifs du monde entier ont d'ailleurs « reconnus » d'eux-mêmes, sans attendre la permission des bonzes fédéraux !

Le sport MOTOCYCLISTE (suite)

VITESSE

UN SIX CYLINDRES EN LIGNE CHEZ MV !

La course aux cylindres entre dans une nouvelle phase avec ce nouveau moteur, mis au point par l'usine italienne MV si l'on en croit une « source bien informée ».

Il s'agit d'un 6 cylindres en ligne face à la route, refroidi par air et résultant d'un moindre encombrement frontal de l'actuel 4 cylindres 500 cc.

On verrait cette nouvelle réalisation à Monza le 1^{er} septembre, pour les Grands Prix d'Italie.

Par ailleurs, MV aurait encore à l'étude un 125 twin, à cylindres placés également face à la route, et pourvu d'un nouveau système de commande de la distribution... S'agirait-il d'une distribution desmodromique ?

DU NOUVEAU ENCORE CHEZ MONDIAL

Toujours en vue du Grand Prix des Nations à Monza, la Mondial se propose également de mettre en ligne des machines nouvelles.

On cite un nouveau moteur à distribution desmodromique d'un système entièrement original et très intéressant par sa simplicité.

En fonction des résultats espérés, ce moteur sera construit soit dans la cylindrée 125, soit en 250 cmc.

En outre, la Mondial expérimente un moteur de 350 étroitement dérivé de son actuel 250 monocylindre qui a déjà donné des résultats techniques surprenants.

ENFIN, CHEZ GUZZI

On apporte les ultimes retouches à la 350 8 cylindres, qui doit être une réduction géométrique de la fameuse 500, avec une partie cycle comportant de légères variantes.

LE CIRCUIT DE CADOURS EST FIXE AU 8 SEPTEMBRE

Les courses de vitesse automobile et motocycliste du circuit de Cadours-Laréole se dérouleront pour la huitième fois, à la date ci-dessus indiquée.

Pour les motos, l'épreuve sera limitée aux cylindrées 350 et 500 cmc.

Renseignements auprès du Secrétariat, Mairie de Cadours (Haute-Garonne, avenue Raymond Sommer, téléphone 1. 17 et 4.

NECROLOGIE

■ KNEBEL

Le jeune sidecariste allemand s'est tué aux entraînements, à Assen.

Remarqué dans son pays l'an dernier, alors qu'il se hissait au premier plan de la catégorie « Juniors », avec un attelage Norton directement envoyé d'Angleterre par l'ex-champion du monde Eric Oliver, Knebel n'a pu disputer en 1957 que quelques épreuves, faisant preuve d'un tempérament généreux et se classant honorablement derrière les pilotes chevronnés que sont Hillebrand, Schneider, Camathias, etc...

Avec lui disparaît le plus sûr espoir allemand dans la catégorie sidecars.

RÉGULARITÉ-CONCENTRATIONS-RALLYES

LE M.C. SAINTONGEAIS A LA « MADONE DES CENTAURES »

Ce club de la Ligue du Poitou, qui organise annuellement une réunion de cross de très belle qualité, ne limite pas à cette spécialité ses activités sportives et sait encore s'intéresser de près aux grandes épreuves touristiques.

Il a participé récemment au célèbre rallye-concentration italien, connu sous le nom de « Madone des Centaures » et qui s'est déroulé à Alexandra les 20 et 21 juillet, avec le faste et la grandeur habituels à cette manifestation, qui groupait quantité de clubs européens.

Voici d'ailleurs le magnifique classement obtenu par le MC Saintongeais :

1^{er} Classement général (coupe du Président de la République italienne).

1^{er} Prix Inter-nations (coupe des nations).

1^{er} Prix de la FFM.
1^{er} Prix des passagers et accompagnateurs.

RESULTATS DE LA CONCENTRATION DE SUCY EN BRIE

Organisée par le MC Sucey le 21 juillet, cette manifestation a fourni les résultats suivants :

Challenge de la ville de Mandres : MC Provinols.

Challenge du Comité d'Horticulture : MC Provinols.

Coupe du MC Sucey : MC Provinols.

Gymka-Inter-Club « Coupe Motul » : ES Villeneuvoise.

Une coupe spéciale et une prime de 1.000 francs ont été offertes à un membre de l'AM Grasse et de l'AM Valentigney.

15 SEPTEMBRE : XXIV^e GRAND CIRCUIT MOTOCYCLISTE DES VOSGES

En raison de la récente crise de l'essence, l'Automobile-Club d'Alsace a pris la décision de reporter du 2 juin 1957 au 15 septembre la date du 24^e Grand Circuit Motocycliste des Vosges.

De la sorte, cette épreuve internationale se déroulera le même jour que la course de côte Automobile internationale de Turckheim-Trois-Epis.

Il va de soi que, dans ces conditions, le 24^e Grand Circuit des Vosges, au lieu de s'effectuer de Strasbourg à Strasbourg, se disputera cette année, sur un itinéraire qui partira de Colmar pour se terminer à Turckheim, cette ville devenant le 15 septembre le centre de deux manifestations sportives importantes.

En effet, la course de côte Automobile internationale de Turckheim a obtenu, l'an dernier, un tel succès d'engagements et d'affluence, qu'elle a pu s'inscrire, dès 1957, au calendrier international.

C'est donc deux manifestations internationales qui se dérouleront simultanément à Turckheim et aux environs.

Le 24^e Grand Circuit Motocycliste des Vosges comportera, outre un parcours de régularité effectué dans les premières heures du 15 septembre, une épreuve annexe de vitesse pure, pour l'attribution

des prix, qui sera disputée elle-même sur la côte de Turckheim-Trois-Epis.

Autre nouveauté, le 24^e Grand Circuit Motocycliste des Vosges sera flanqué d'une épreuve intime pour vélomoteurs et scooters qui sera réservée aux membres de l'Automobile-Club d'Alsace et que les organisateurs considèrent comme une sorte de « premier pas motocycliste » destiné à faire naître de nouvelles vocations sportives dans leur région.

Tant en ce qui concerne le 24^e Grand Circuit Motocycliste des Vosges que le Circuit Vosgien des Petites Cylindrées, les engagements seront reçus au Siège de l'Automobile-Club d'Alsace, 5, avenue de la Paix, à Strasbourg (tél. 35.31.64 et 65), à partir du 15 juillet jusqu'au 31 août 1957, 24 heures.

Les droits d'engagement sont de 2.000 fr. pour le Grand Circuit Motocycliste des Vosges et de 1.500 fr. pour le Circuit Vosgien des Petites Cylindrées.

Les règlements peuvent être demandés, dès maintenant, soit au siège de l'Automobile-Club d'Alsace, soit à l'un des bureaux de ce club : à Colmar, rue Messimy (tél. 31-56), à Mulhouse, 12 rue Wilson (tél. 38-72), ou à Haguenau, 115 Grand-Rue (tél. 329).

CASTROL LANCE LA « DOSE SELF MIXING » SPECIALE POUR 2 TEMPS

Les usagers des moteurs deux temps apprendront avec satisfaction que la Société des Huiles Castrol vient de lancer sur le marché la « dose Self Mixing ».

Il faut considérer cette « apparition » sous différents aspects, tant techniques que pratiques.

En effet, sous l'angle purement technique, Castrol Self Mixing comporte des avantages particuliers :

— Pouvoir lubrifiant porté à un point tel qu'il devient inutile d'augmenter le pourcentage d'huile pendant la période de rodage, ce qui élimine pratiquement tout encrassement ;

— Suppression du « serrage » malgré la réduction du pourcentage d'huile ;

— Protection accrue des organes internes du moteur, en marche comme à l'arrêt.

En outre, la généralisation du pourcentage de Castrol Self Mixing à 6 % pour tous les moteurs deux temps est assurée.

En créant la « dose Self Mixing », Castrol a voulu simplifier au maximum les opérations de dosage et retirer tout souci à l'utilisateur, tout en lui apportant la garantie d'un contrôle personnel.

Sous l'angle pratique, on remarquera que l'emballage de la « dose » est propre, peu encombrant et facile à ouvrir.

Castrol Self Mixing permet à l'utilisateur d'obtenir, avec l'essence de son choix, instantanément et sans brassage, un mélange parfaitement homogène — chaque dose est faite pour traiter deux litres d'essence et assure un gain appréciable de kilomètres.

On notera également que ces deux litres d'essence et la « dose Self Mixing » ne sont pas d'un prix de revient plus élevé que les mélanges tout préparés.

Production de haute qualité, Castrol Self Mixing bénéficie des derniers progrès réalisés par les techniciens de Castrol.

(Communiqué)

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

TERROT

Vends 250 Terrot px int. De-
 lagrée 18 rue de l'Amiral
 Mouchez Paris 14^e.

MOTOBECAE

MB 500 sup. cul. 46 mot. nf
 peint. à ref. 45. Jolivet, Bar-
 bery (Calvados).

MOTOS ANGLAISES

500 Triumph speed twin parf.
 état prix int. SUP. 43-01.

350 TRIUMPH tél. sus. sac.
 t. sad px int. Rousselet 66 r
 Gal Leclerc, Beauchamp S-O
 Ouv. dim. fêtes.

A V. Sunbeam S7 moteur neuf
 170 m. Marcellly 1 pl. Foch
 La Fère (Aisne).

MOTOS ALLEMANDES

Dép. Algérie vend Horex 350
 Impec. 160. Beriot Larris
 Breuillet (S-et-O) Tél. 18.

Tout pour les MOTOS DKW

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

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

ZUNDAPP K 500 bas prix.
 Caron POR. 70-76.

Side Zund. KS601 54 Précision
 alu martelé c nve px à déb.
 Chaussod r Séguier, Figeac Lot

BMW R67/2. Gadras 31 r de
 la République, La Fère, Aisne

MOTOS ITALIENNES

Gilera 300 2 cyl. 5000 k juste
 rodée cause santé Robin Rte
 Saint Donat, Romans.

SCOOTERS

Vds Vespa fin 54 t. eq. nba.
 acc. 85000 tél 923.6082.

LAMBRETTA 55 7000 k Mir-
 land 101 bd Tassigny Suresnes

MOTOS DIVERSES

250 GUILLER 5000 km bon
 état 100000. 17 rue Gudefin
 Chelles (Seine et Marne).

CHEZ ROGER SCEAUX
 Tout est garanti

Scooters. Motos. Sides d'occas.
 Echange moto ctre auto crédit.
 100 TONNES de pièces de ré-
 cupération pour motos toutes
 marques.

Achète épaves et motos ac-
 cidentées.

33 rue Panoyaux, Paris 20^e
 MEN 98-81

EXPOSITION permanente des
 plus récentes occasions en

BMW

Triumph, BSA et tous Twins
 anglais, ainsi que 100 MOTOS
 à partir de 30000 fr

Voitures repr. MOTOS Crédit

MOTO-RECORD

151 rue Marcadet, Paris 18^e.
 MON. 24-40. Métro Lamarck.

Toutes Motos et Scoot.

av 10000 Crédit s/place
 157 avenue du Maine, 14^e.

Ouvert jusqu'à 22h. même dim.
300 MOTOS

Soldées à tous prix
 Permis Moto gratuit
3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos
300 Autos exposées

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS
 toutes marques, garanties
 GIL

83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

LIQUIDATION MOTOS

IVRY-AUTO-MOTO
 28 rue de Paris, Ivry, Métro :
 Porte d'Ivry.

ON DESIRE ACHETER

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

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

ECHANGES

VOUS QUI VOULEZ

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

AUTO-DIDEROT

131, Bd Diderot (M^o Nation)

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

IVRY AUTOS MOTOS

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

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
 LA PREMIERE ET TOU-
 JOURS EN TETE.

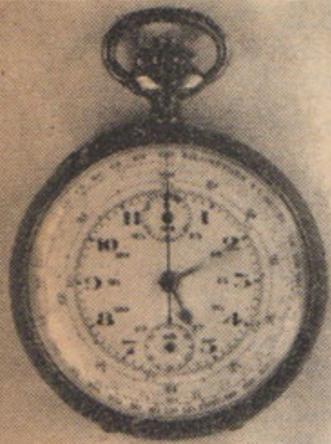
ATTENTION : REMISE
 DES TEXTES DERNIERE
 LIMITE VENDREDI
 AVANT 18 HEURES.

PRIX : NOS PRIX SONT
 EN DESSOUS DE TOUS
 CEUX APPLIQUES PAR
 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-
 GEE, INDIQUEZ DES
 PRIX.

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



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

Conditions sur demande

A NOS LECTEURS ET ABONNÉS

EN RAISON DES FETES DU 15
 AOUT ET DE LA PERIODE DES
 CONGES PAYES, MOTO-REVUE NE
 PARAITRA PAS LE 24 AOUT. LA
 DATE DE PARUTION DU PRO-
 CHAIN NUMERO EST DONC LE
 31 AOUT.

BIEN ENTENDU, LA DUREE DES
 ABONNEMENTS EN COURS SERA
 PROLONGEE D'AUTANT.

Possesseurs de **ROYAL ENFIELD** de passage en SUISSE, adressez-vous en cas de nécessité
 à **FINDIS (S. A.) 11, Boulevard de la Cluse, GENEVE - Tél. : 24-43-62**
 qui vous dépannera rapidement - Toutes pièces de rechange en stock

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto

La
 Moto *revue*

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

Ils sont indispensables ...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

Moto revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 680 francs



L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 710 francs



La 4 cv. Renault

Prix : 590 francs
Franco : 675 francs



La 2 cv. Citroën

TYPE TOURISME ET UTILITAIRE
Prix : 610 francs
Franco : 695 francs

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

CARACTÉRISTIQUES

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

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

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

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

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



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

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

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

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

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

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