

Moto revue

45^e ANNEE. — 14 SEPTEMBRE 1957. — N° 1.356

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

**ESSAIS
DU POT
DE FRANCFORT**



Liberati, méritant Champion
du Monde des 500 cmc.

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 : 485 fr.
(par poste 550)



Prix : 490 fr.
(par poste 555)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROEN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

L'ART DE CONDUIRE (Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)

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

TABLEAUX MURAUX

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

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

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

LA CHAÎNE CYCLOMOTEUR



14 RECORDS
DU MONDE

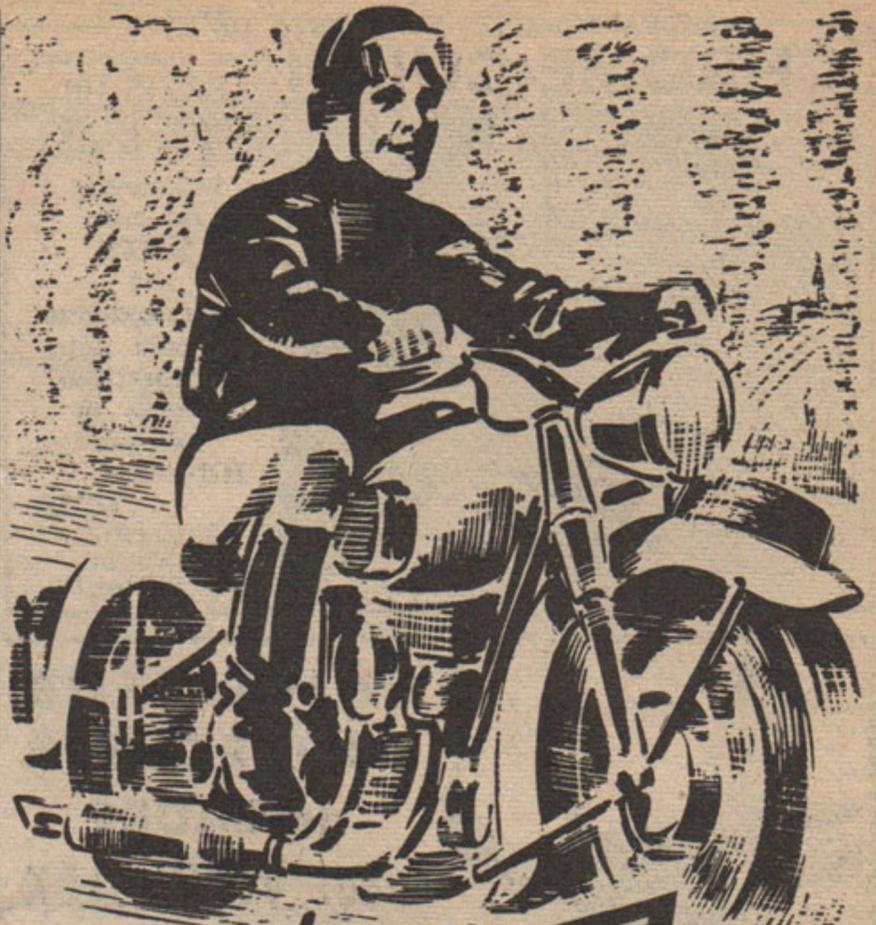
battus par BRAMPTON
sur SIMCA ARONDE

Qualité de la chaîne auto
Qualité de votre chaîne cyclomoteur
Pas de chaîne spéciale...une qualité égale!

Dans sa présentation élégante et pratique, exigez

Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !



plus de
PUISSANCE
moins
D'USURE

avec **VEEDOL**

Assurant une lubrification parfaite de votre moteur grâce à sa viscosité exceptionnelle, **VEEDOL** en améliore considérablement le rendement.

Le "film de protection" de **VEEDOL** est indestructible, même aux régimes les plus élevés. Il supprime le frottement "métal contre métal" des pièces du moteur, cause d'usure accélérée.

*et aussi pour
les 2 temps*

Instantanément miscible à l'essence, **VEEDOL** spécial pour 2 temps, forme avec elle un mélange homogène assurant une lubrification parfaite et constante.

VEEDOL spécial pour 2 temps est vendu en petits bidons dosés pour 5 litres d'essence et en bidons de 2 litres.



VEEDOL
La ^(1ère) huile du monde !

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

**ACCESSOIRES
POUR**
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS
SAKER
ET ANDRE PORTERIE

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

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

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir

MOTO

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

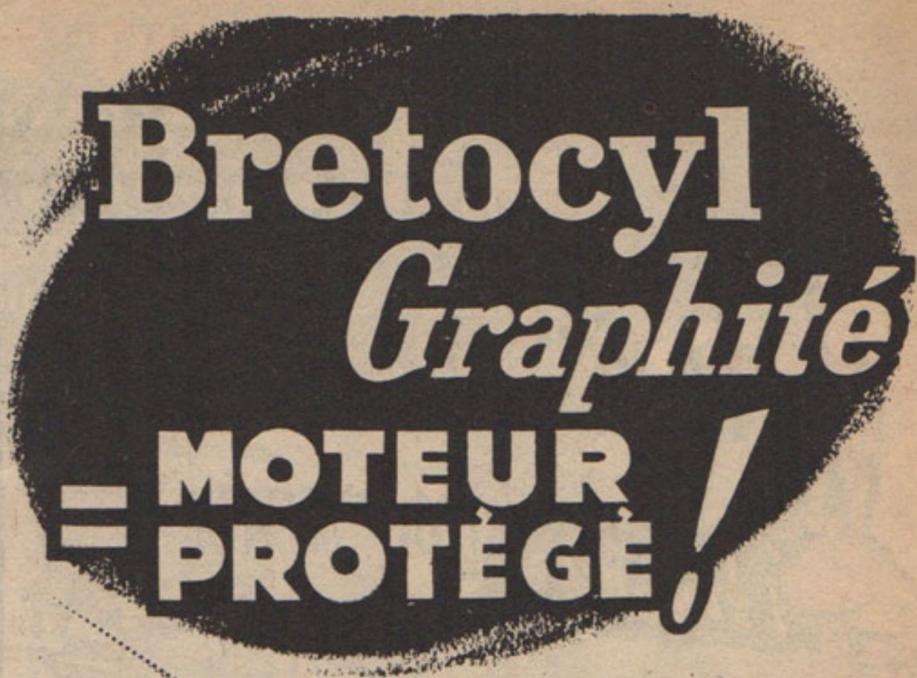
CHROME-

CUIR

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE



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 FOUDROYANTS - 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



ENJOLIVEUR PROTECTEUR de CADRE

pour VELOSOLEX

d'un montage facile et sans perçage, enjolie et protège efficacement de toutes rayures l'émail du cadre

pendant l'utilisation de la plage repose-pieds

Ets ARNAUD 12 à 16 r. Ramus, Paris-20^e - Roq. 76-26

DYNAMIC-SPORT

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

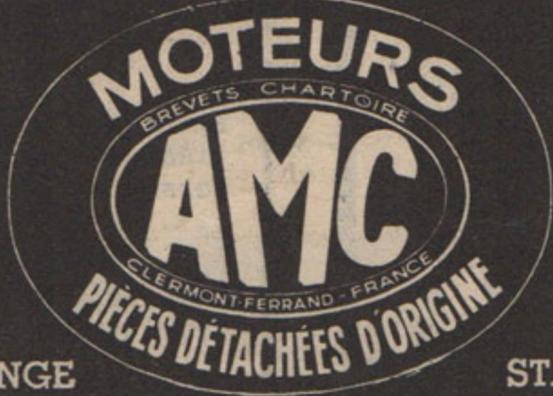
Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA
MANURHIN, AER MACCHI
LAMBRETTA, PUCH, AWO
LE TAON, RUMI, AGF (Ydral)

OCCASIONS RECENTES

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

CREDIT : 2 à 18 mois
Le moins cher de France

TOUTES REPARATIONS
Reprise ferme moto, scooter



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

VAP

Toute la pièce détachée en stock

Remises aux Agents et Stations-Service

Echange standard moteurs et transformation en DT

Pièces détachées et réparations tous volants

ABG MANCEAU

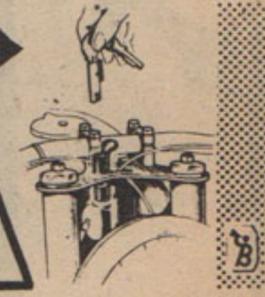
5, Rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57

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

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

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

Les motos
GNOME & RHONE
sont équipées en série de
L'ANTIVOL **NEIMAN**



Clinique des cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68
MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

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

Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)



CHUT...

LES ministres passent... la campagne contre le bruit reste. Et voici, qu'à son tour, M. Bonnefous, notre actuel ministre des Travaux Publics, est l'auteur d'un arrêté (9 août) fixant les maxima que ne devront pas dépasser les bruits d'échappement à partir du 1^{er} janvier 1958.

En ce qui nous concerne, nous motocyclistes, notre échappement ne devra pas dépasser 85 phones. Pour les vélomotoristes ce chiffre est ramené à 82 phones et enfin pour les cyclomotoristes à 78 phones.



Par rapport à la précédente législation qui autorisait jusqu'à 95 phones, on peut croire à un très net « raidissement ». Or, la différence considérable entre les deux méthodes servant à déterminer le nombre de phones peut par contre laisser supposer le contraire.

Jusqu'à maintenant, le sonomètre était placé à dix mètres et dans l'axe de la machine, cette dernière à l'arrêt. L'essai se faisait jusqu'à pleine ouverture des gaz.

La nouvelle méthode applicable à partir du 1^{er} janvier 1958 est bien différente.

En effet, le microphone de mesure sera placé à un mètre au-dessus du sol et à dix mètres **DE L'AXE DE PASSAGE DU VEHICULE, PERPENDICULAIREMENT A CET AXE.**

Les mesures s'effectueront, le **VEHICULE PASSANT DEVANT LE MICROPHONE**, sur une chaussée en paller, **EN VITESSE STABILISEE** et maintenue constante.

Ces vitesses seront de 30 kmh. pour les cyclos, 40 kmh. pour les vélomoteurs et 60 kmh. pour les motos.



On voit donc l'énorme différence avec la méthode utilisée précédemment, prise de son à la perpendiculaire et non plus dans l'axe, mais surtout, le test ne porte plus sur une ouverture totale des gaz.

Or, reconnaissons que les vitesses indiquées sont très loin des maxima permis, à peu près à 50 %, même moins pour les motos s'il s'agit de machines supérieures à 250 cmc.

De ce fait, il peut sembler que les nouvelles mesures ne seront pas plus draconiennes que les anciennes, mais à leur avantage il faut porter des tolérances propres à chaque catégorie de véhicules, ce qui est tout à fait logique, car, précédemment, 95 phones étaient le maxima pour n'importe quel motocycle.

Restent maintenant les mesures d'application. Le décret semble pécher pour ne pas avoir fixé un maximum, quelle que soit la vitesse. A première vue, il n'est peut-être pas impossible qu'une machine de course de 500 cmc., roulant à 60 kmh. sur sa quatrième, ne dépasse pas 85 phones, tant son régime moteur et la charge imposée seront faibles !...

Il y a donc lieu de fixer un maximum qui pourrait bien être les 95 phones retenus précédemment.

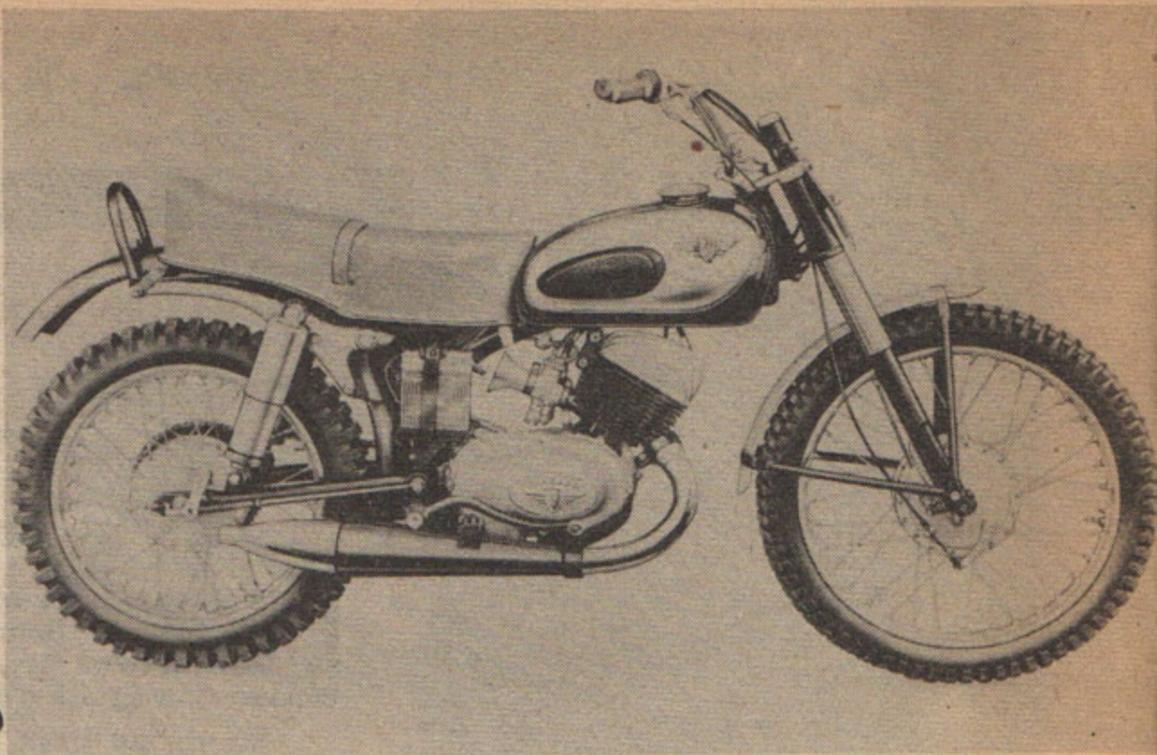
En outre, il va falloir multiplier les brigades spéciales équipées en conséquence et chargées de la répression, car ce n'est pas à « l'oreille » que le représentant de la loi pourra dresser procès-verbal.



Il reste donc encore beaucoup à faire, mais reconnaissons néanmoins que cet arrêté témoigne du souci de rendre nos villes et nos routes moins bruyantes et nous ne pouvons tous souhaiter qu'une répression juste et scientifique du bruit.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

PLUS DE MACHINES CROSS... CHEZ ZÜNDAPP



Lors de notre étude sur les 175 et 250 Zundapp de « tout-terrain » (voir MR n° 1337), nous avons décrit la 250 cc de moto-cross de 1955-56, développant 18-19 CV. Lors de notre visite chez Zundapp, en mai dernier, nous avons eu l'occasion de parler de cette machine avec M. Grutefien, qui nous annonça que, depuis 1956, elle n'était plus fabriquée, justifiant techniquement cette décision de Zundapp.

LES « SPORT » DOIVENT DECOULER DE LA SERIE

En effet, la politique de Zundapp, dans sa participation au sport motocycliste, est de s'éloigner le moins possible de sa production de série. Si les 175 et 250 de « tout-terrain » sont spéciales dans leur agencement, si l'« éléphant bulldozer » (voir essai dans MR n° 1345) n'est pas exactement le même que l'« éléphant vert », dans leur réalisation de base, ces machines sont identiques aux machines de série.



Cette même politique devait également présider à la réalisation de la 250 de moto-cross. Mais là, les choses allèrent moins bien, et ce qui peut convenir à une machine de série, ou même à une machine de sport, ne peut plus convenir sans aléas pour une machine de compétition, en particulier pour une compétition telle que le moto-cross.

Si le moteur convenait parfaitement, par son rendement et sa robustesse, à ce que l'on pouvait exiger de lui, il n'en était pas de même pour la boîte de vitesses et le cadre, deux plans sur lesquels Zundapp utilise des solutions originales qui lui sont plus ou moins propres.

VERROUILLAGE A BILLES DE LA BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses des monos 2 temps est à verrouillage à billes. De nombreuses fois nous avons insisté sur l'élégance de cette solution, sur les avantages de synchronisation qu'elle offre. Mais nous avons également précisé, en particulier, en décrivant la 250 MZ de compétition (voir n° 1348) qu'une telle boîte n'est pas à même, sauf grande complication, de transmettre des couples élevés. Aussi, la boîte de la 250 S, qui peut encore convenir à une version « sport » de cette machine (la preuve en fut encore faite au dernier Bol d'Or), ne peut convenir à une version « moto-cross » en raison des efforts brusques et brutaux que la boîte de vitesses a à transmettre.

LE CADRE MONOPOUTRE EST TROP LOURD

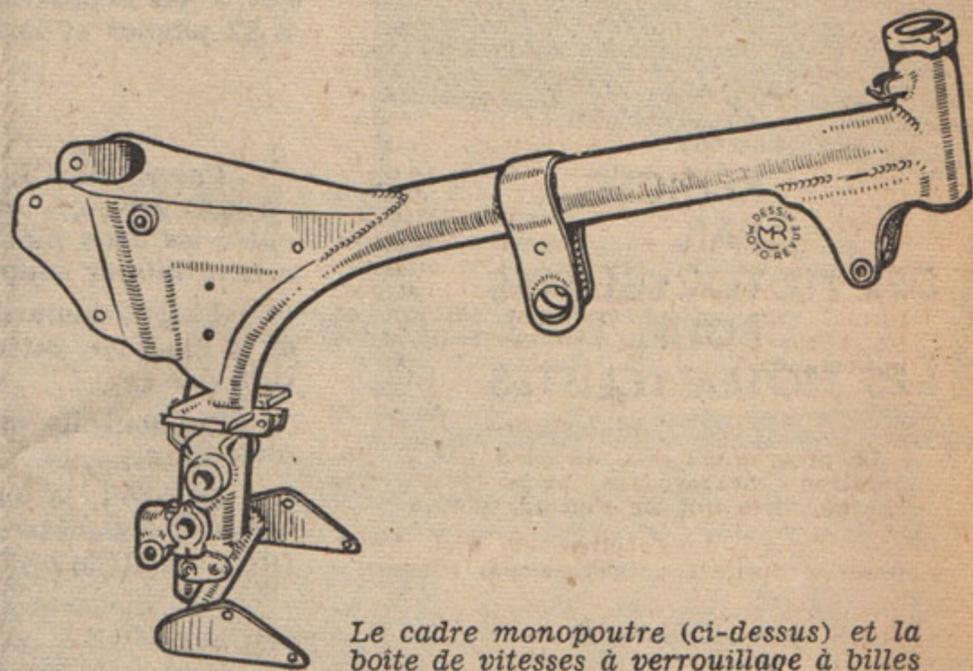
Une des originalités des monocylindres Zundapp — depuis la sortie de l'« Elastic », il y a 4 ans — est le cadre monopoutre constitué essentiellement par un fort tube coudé qui reçoit le moteur en porte-à-faux. Un tel cadre s'est avéré extrêmement rigide, mais cette rigidité a été obtenue par les dimensions généreuses de ce tube..., ce qui signifie un poids élevé, incompatible avec une machine de moto-cross. Et réaliser un cadre plus classique et plus léger, simple ou double-berceau, n'est pas impossible, mais contraire à la politique de Zundapp, puisqu'un tel cadre n'a plus cours, pour ses moyennes cylindrées, dans la série.

RESTER FIDELE A LA SERIE

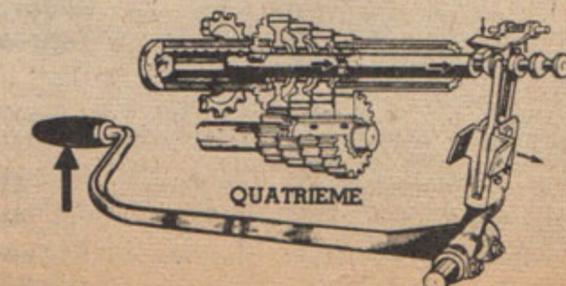
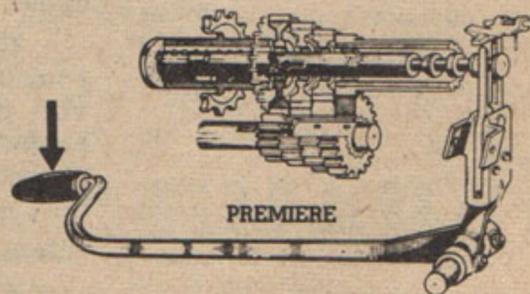
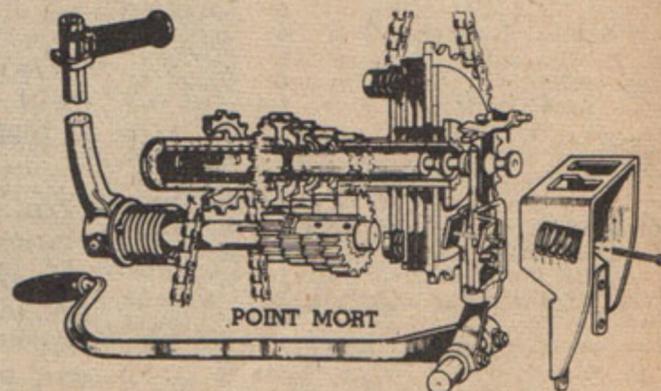
Ainsi, la raison de l'abandon par Zundapp, de sa 250 de « moto-cross » est qu'une telle machine, pour être viable, doit s'éloigner des principes présidant à la construction de série.

Or une des raisons essentielles pour laquelle Zundapp participe au sport motocycliste, est le désir de prouver la valeur de ses principes constructifs, en extrapolant vers des versions sport, ce qui fait la base de ses machines de série.

J. B.



Le cadre monopoutre (ci-dessus) et la boîte de vitesses à verrouillage à billes (ci-dessous) deux solutions chères à Zundapp, tout à fait valables en série, mais qui ne peuvent se prêter parfaitement à une 250 cmc. de moto-cross.



A NAMUR :

VICTOIRE SUÉDOISE ET CONSÉCRATION DE BILL NILSSON CHAMPION DU MONDE 1957

(DE NOTRE CORRESPONDANT)

Le Grand Prix de Belgique de Moto-Cross s'est déroulé cette année sous un ciel parfaitement bleu, et les quelques 25.000 spectateurs disséminés dans les sous-bois qui ombragent la majorité du parcours étaient heureux d'échapper aux ardeurs d'un soleil qui boude généralement les organisations belges ! En effet, il y a bien des années que le Circuit de la Citadelle de Namur n'avait connu pareille journée estivale, et l'Esplanade, devant les tribunes, où une piste artificielle de sable doré avait été aménagée pour faire suite à l'aire de départ, et freiner l'élan des coureurs, scintillait des mille reflets des chromes et des machines vrombissantes. Tout à côté, suspendues paresseusement à leur fil, passaient et repassaient les petites cabines aux couleurs vives du téléferique nouvellement mis en service au-dessus de la Meuse, et tout cela, avec les oriflammes multicolores disposées tout alentour, formait une scène vraiment unique, et un décor digne d'une réunion de cette importance.

★

Le programme mis sur pied par la Fédération motocycliste belge était très chargé, mais nul ne s'en est plaint :

— Deux éliminatoires et une finale pour « Juniors » (gagnée par Screees).

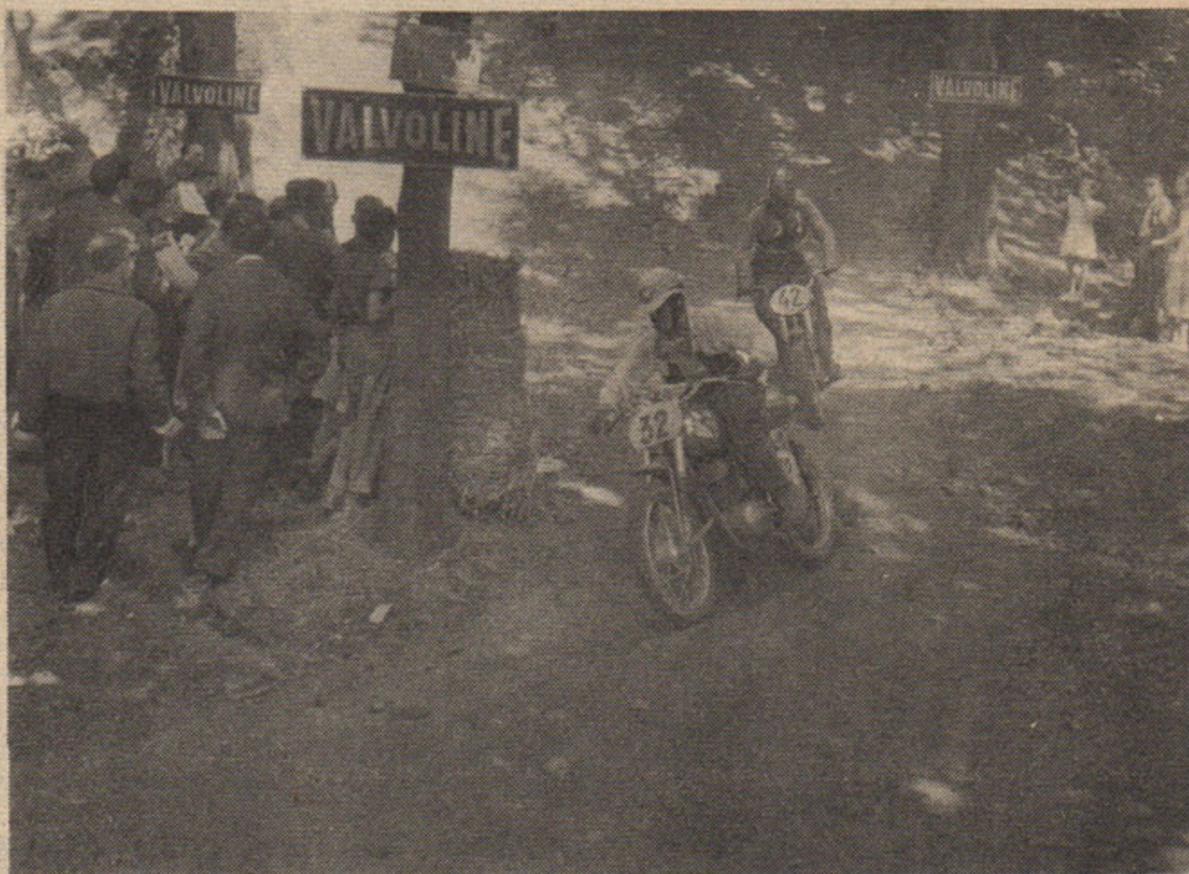
— Une course pour « Seniors », remportée par le namurois Rody.

— Une course réservée pour la première fois ici aux « petites cylindrées » (250 cc) et comptant pour la Coupe d'Europe de cette catégorie, et enfin le Grand Prix des Internationaux, comptant pour le Championnat du Monde.

Disons tout de suite que les épreuves pour Juniors et Seniors furent disputées très sportivement, et qu'elles méritent d'être relatées par le menu, mais la place nous manque pour le faire, et nous en arriverons immédiatement à la course des petites cylindrées : le grand favori au départ était le tchèque Cizek, jusque là en tête au classement provisoire de la Coupe d'Europe, mais ayant fait une chute aux entraînements, ce pilote qui souffrait de contusions ne disposait évidemment pas de ses moyens habituels, et la quatrième place qu'il remporta fait mieux que confirmer sa classe dans ces conditions. Mais le grand événement de cette course réside dans le fait que deux allemands ont bouleversé tous les pronostics et enlèvent les deux premières places, montant de très rapides Colin, le meilleur belge de cette catégorie, leur grignoter le moindre mètre, bien que le fougueux Namurois ait sa NSU bien au point. De nos deux représentants, le nordiste Voreux et l'angevin Terrien, tous deux sur NSU, seul le dernier nommé put se classer, et la dixième place qu'il remporte est plus que méritoire, au milieu d'une semblable cohorte, et sur ce circuit très difficile qu'il parcourait pour la première fois.

★

Mais tout ceci n'était en vérité que hors-d'œuvre, le plat de résistance étant naturellement constitué par le Grand Prix de Belgique des Inter comptant



pour le Championnat du Monde : cette dernière course de la journée fut précédée par une présentation solennelle des équipes, chaque groupe étant présenté par le speaker, coureur par coureur, et salué par son hymne national... Ce que fait, sur tous nos terrains, Landureau.

Le favori n° 1 de ce Grand Prix était naturellement le suédois Nilsson, déjà virtuel Champion du Monde, mais on attendait aussi une prestation magistrale de l'équipe anglaise, et surtout de Archer et Smith. Baeten et Nic Jansen portaient spécialement les espoirs belges, et en fait ils ne déçurent nullement leurs supporters, car ils firent tout leur possible contre des adversaires réellement mieux armés à tous points de vue.

L'ex-champion d'Europe, Auguste Mingels, bien que disposant d'une Saroléa qui semblait « répondre » excellemment, ne put à aucun moment inquiéter les leaders et son classement parait bien établir sa forme actuelle relativement à ses adversaires.

Nos compatriotes Schmid et Charrier se comportèrent aussi bien que l'on pouvait espérer sur ce terrain qui ne leur est pas familier, et sur une distance exceptionnellement longue. Ils ont été vivement appréciés ici, et comme déjà dit et redit dans ces colonnes, il faut souhaiter que nos pilotes affrontent plus souvent leurs collègues étrangers, pour enfin accéder eux aussi aux places d'honneur dans les courses internationales. Le principal handicap, à notre avis, pour ces deux excellents coureurs, fut qu'à Namur, ils avaient une connaissance imparfaite du parcours très spécial de la Citadelle, et aussi cette longueur inaccoutumée de l'épreuve, qui demandait près d'une

Le vainqueur de l'épreuve des quart de litre, l'allemand Oesterle, sur Maico d'usine (42), s'apprête à doubler Houssonloge (32).

heure et demie de tension incessante, et sur 63 km au total, parcourus en une manche. Schmid, d'ailleurs, baissa les bras après un très bon départ, sans autre motif que l'extrême fatigue qu'il éprouvait.

★

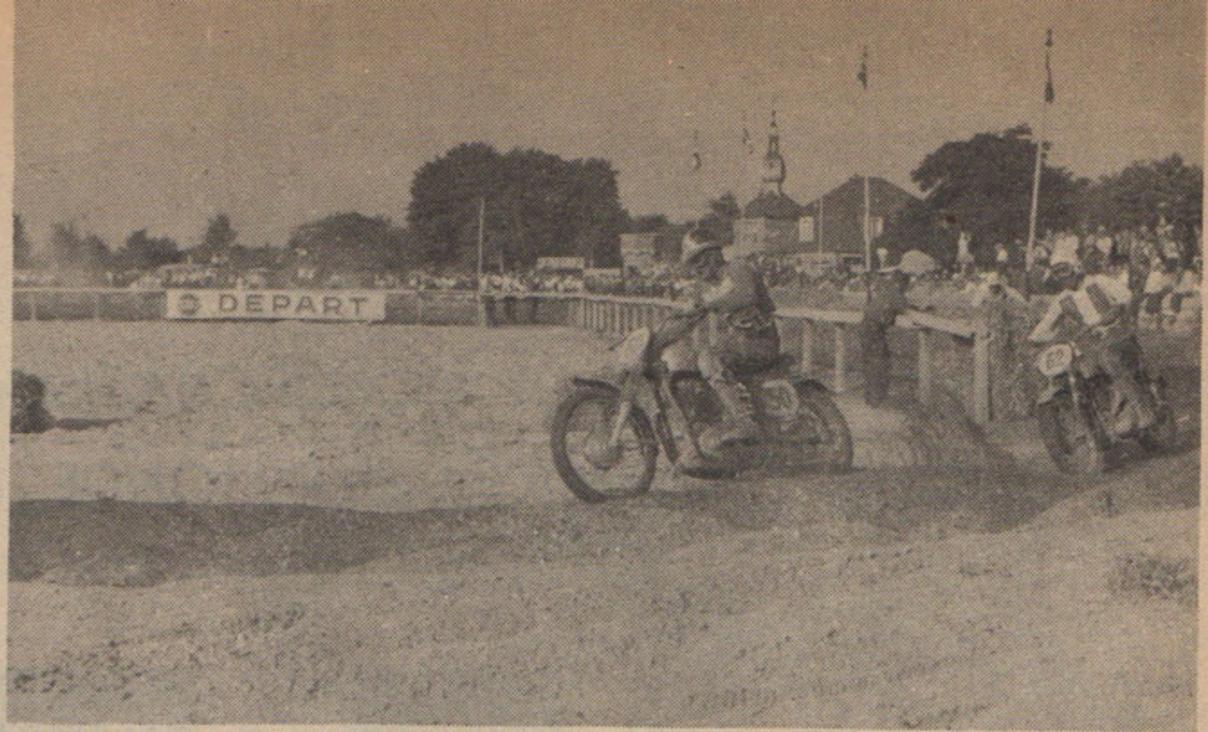
Donc vers 16 h, 30, le départ est donné aux 32 concurrents qui se précipitent dans une cohue impressionnante vers le premier virage, des chutes se produisent, dont profitent les mieux placés, et à la sortie de l'Esplanade, nous voyons en tête le belge Scaillet, suivi immédiatement de... Schmid ; ensuite un peloton plus compact emmené par le belge Baeten, lequel sautera Schmid au tour suivant, et entamera la poursuite de Scaillet. Mais ce dernier est absolument déchaîné, et ce n'est pas la moindre surprise pour les non initiés de voir ce pilote, qui n'a accédé à la catégorie Inter que l'an dernier, surclasser bon nombre de vétérans et conduire sa course en vrai champion. Derrière ces deux leaders, Lundin remontait, attirant dans sa roue Rombauts, Gustaffson, Clynk et Mingels. De son côté, Nilsson ne restait pas inactif et comblait tour après tour son retard primitif. Nic Jansen, qui était parti à la 30^e place, remontait avec le brio qu'on lui connaît pour se trouver lui-

tième à la mi-course. Les anglais Archer, Smith et Draper, eux, « naviguaient » de la deuxième à la dix-septième position, les 2 premiers relégués en queue lors de la chute générale du départ mais revenus très fort ensuite. Archer sera malheureusement éliminé sur blessure au pied.

C'est au dixième tour de cette course qui en comprenait 18 que la vraie sensation se produisit, alors que l'on croyait déjà l'un ou l'autre des deux belges en tête (Scaliet et Baeten) en mesure de remporter l'épreuve : Lundin repassait le premier, ayant sauté Baeten, qui continuait à le suivre de près, mais plus de nouvelles de Scaliet, dont on devait apprendre quelque temps après qu'il avait dû abandonner sur un grippage de suspension. Les huit tours suivants furent surtout l'enjeu d'un duel singulier entre Lundin et Baeten, celui-ci s'efforçant vainement de doubler le suédois à chaque dégagement, et c'est devant une foule enthousiaste que se terminait la huitième édition du Grand Prix de Belgique de Moto-Cross, toujours parfaitement organisé par la Fédération belge.

★

Toutefois, au sujet de cette organisation, nous nous faisons l'écho des réclamations de certains spectateurs qui viennent d'assez loin dès le samedi, pour assister aux entraînements et aussi parce que la route est longue pour ne partir que le dimanche. Il y a parmi ces fidèles de nombreux campeurs et l'on souhaiterait que la Fédération belge aménage un terrain à proximité du circuit, pour que les « tentistes » ne soient pas dans l'obli-



Futur vainqueur de ce Grand Prix de Belgique, le suédois Lundin (Monark) vient de passer notre compatriote Jacques Schmid, lequel fit un excellent départ mais fut vaincu ensuite par la fatigue.

gation de s'égailler le samedi soir dans tous les azimuts ! Ce problème ne doit pas être compliqué à résoudre, dans ce coin où il y a des hectares et des hectares de prés ?

H. F.

RESULTATS TECHNIQUES

250 cmc, 26 partants, 10 tours : 1. Oesterlé (All.) Maïco ; 2. Betzelbacher (All.) Maïco ; 3. Colin (B) NSU ; 4. Cizek (Tch.) Jawa ; 5. Houssanloge (B) Maïco à 1 tour ; 6. Jegge (Suisse) Motosac ; 7. Lenz (All.) Maïco ; 8. Van Pée (B) Greeves ; 9. Liekens (B) Eysink ; 10. Terrien (Fr.) NSU.

Grand Prix de Belgique, 32 partants, 18 tours : 1. Sven Lundin (Suède-BSA) 1 h. 17'13" ; 2. R. Baeten (B-FN) 1 h. 17'17" ; 3. B. Nilsson (Suède-AJS) ; 4. Smith (GB-BSA) ; 5. Nic Jansen (B-Matchless) ; 6. Mingels (B-Saroléa) ; 7. Rombauts (B-BSA). A 1 tour : 8. Donnay (B-FN) ; 9. Clynk (H-Matchless) ; 10. F. Neri (B-BSA), etc...

DÉCISIONS ET PROJETS A LA F. F. M.

NOUVELLE FORMULE DES CHAMPIONNATS DE FRANCE INTERDICTION DU CARÉNAGE EN CATÉGORIE NATIONALE PARTICIPATION MAXIMUM DE 50 o/o D' "INTERS" DANS LES ÉPREUVES NATIONALES DÉFENSE D'ASPIRER UN CONCURRENT

La Commission Sportive de la FFM s'est réunie le 21 juin 1957, sous la présidence de M. Charaudeau. Le programme très chargé comprenait l'élaboration d'une nouvelle formule pour les Championnats de France 1958 de vitesse, ainsi que divers problèmes soulevés par les délégués. Nous ne prétendons pas faire dans cet article un compte-rendu de la réunion, mais nous nous proposons plutôt de discuter les nouvelles dispositions prises par les membres de cette Commission.

50 % MAXIMA D'INTERS DANS LES COURSES NATIONALES

Pour bien comprendre la portée que peut avoir cette décision, il faut considérer que les règlements établis pour l'organisation des épreuves inscrites au Calendrier National, permettent à l'organisateur de l'épreuve d'engager selon son gré n'importe quel coureur français, qu'il soit titulaire d'une licence Nationale ou Internationale. L'organisateur détermine également le kilométrage, le nombre de courses, et la classe des machines admises dans l'épreuve (course, sport, ou série).

Une des conséquences de cet état de choses, c'est que les licenciés Nationaux ne trouvent pas d'engagements, et que le Championnat de France National perd une grande part de sa valeur.

D'autre part, l'organisation d'une épreuve exclusivement réservée aux Nationaux présente de grosses difficultés : un plateau composé de tels coureurs ne permet pas de faire une publicité suffisante pour attirer le « grand » public. La nouvelle décision de la Commission Sportive semblerait donc apporter la solution au problème actuel :

— Maintien des « Inters » dans les épreuves Nationales, ce qui permet de faire une publicité attirant le public, et assurant le succès financier de l'épreuve.

— Limitation dans l'engagement des « Inters », fixée à 50 % du plateau, ce qui permet aux Nationaux de trouver des engagements et d'avoir la certitude de pouvoir courir régulièrement.

★

Malheureusement, cette décision ne résoud pas totalement le problème. En effet, dans une course, le public ne fait que difficilement la discrimination entre Nationaux et Inters. Et la majorité des spectateurs, par exemple, ne remarquera pas que dans telle course, le quatrième est en fait le premier des Nationaux. A cela deux solutions :

— Ou bien organiser deux courses séparées, ce qui peut s'avérer assez difficile dans le cas d'un plateau peu nombreux.

— Ou bien faire courir les « Inters » et les Nationaux ensemble, mais en faisant deux classements bien distincts, et en permettant au public de faire une facile discrimination (emploi de plaques de course ou de numéros de couleurs différentes, par exemple) tel que cela a été pratiqué tout dernièrement à Villefranche de Rouergue pour les 175 cc.

ÉPREUVE UNIQUE ?

Une autre solution a été proposée par M. Violet, Vice-Président de la FFM : « Championnat de France disputé en une seule épreuve à l'autodrome de Montlhéry ». Cette solution ne peut en rien avoir notre agrément et ceci pour différentes raisons.

Tout d'abord, les machines dont disposent les Nationaux ont des possibilités très différentes. Depuis la « Gold Star », ou la « Manx » longue course de 1951, sans parler même de machines « sport » gonflées, jusqu'à la dernière Manx 1957, il y a un abîme. Certains coureurs possèdent également des machines « ex-d'usine », rachetées à des Inters ; et si ces machines sont dépassées dans les Grands Prix, elles font figure de « valeur sûre » dans les épreuves Nationales.

Le type du circuit a également une très grosse importance, et si un pilote de classe peut prétendre à une place d'honneur sur un circuit de pilotage, même avec une machine moins rapide, ce même pilote terminera très loin sur un circuit rapide. Or Montlhéry est le type même du circuit rapide, sollicitant les machines et n'exigeant pas des qualités transcendantes de pilotage. Seul le virage de la Ferme met à l'épreuve les qualités de vireur des concurrents, sans leur laisser la possibilité de rattraper le retard pris dans les lignes droites. Enfin la négociation de la courbe Ascarl ne présente pas de difficultés particulières, même pour une 500 compétition-client.

Notons encore le facteur chance, qui joue un grand rôle dans le cas d'une épreuve unique. Un départ raté, un changement de bougies... et le titre est perdu.

Enfin le dernier inconvénient de cette formule, c'est la possibilité pour un pilote ayant des relations d'obtenir une machine spéciale, soit d'une usine, soit d'un « Inter ». En effet, il est relativement facile de trouver un ami ne courant pas ce jour-là, ou ne pouvant pas courir, ou bien une usine qui pourra prêter une machine pour une fois, sans pouvoir se le permettre une saison entière.

Comme on le voit, la formule proposée par M. Violet est loin de constituer l'idéal. Elle permettrait à certains Nationaux disposant d'un matériel de classe de monopoliser le titre durant plusieurs saisons.

IL FAUT REMANIER LA FORMULE

A notre avis, un remaniement de la formule s'impose, si l'on veut conserver au Championnat de France une valeur indiscutable.

On pourrait envisager par exemple un Championnat disputé en sept épreuves. Ceci obligerait les candidats au titre à disputer quatre épreuves au moins (en prenant le cas d'un concurrent ayant trois places de premier) pour être assuré du titre.

D'autre part, il faudrait également écarter les circuits trop rapides, où le pilotage n'intervient guère. Les circuits sinueux ne manquent pas sur notre sol, citons pour mémoire Provins, Villefranche, Pau, Charleville, etc... Quant à Montlhéry, les épreuves pourraient être courues sur le 3 km 333, avec deux chicanes : une au goulet Sud et une devant les tribunes par exemple, ce qui serait beaucoup plus spectaculaire, et avantagerait beaucoup moins les pilotes disposant de mécaniques très rapides.

★

Un autre aspect du problème est à considérer.

La vitesse ne connaît qu'une popularité restreinte dans la région parisienne, et à part les épreuves traditionnellement organisées à Montlhéry (2 Heures, Critérium, Coupes du Salon), il y a peu de circuits.

Dans le Midi, par contre, il y a chaque année un grand nombre d'épreuves inscrites au Calendrier National : Avignon, Villefranche, Cannes, Nice, etc... Cet état de choses favorise les pilotes méridionaux qui marquent des points sans effectuer de longs déplacements, tandis qu'un pilote parisien aura à effectuer un déplacement long et onéreux. Il faudrait donc répartir les épreuves comptant pour le Championnat d'une manière équitable, de façon à ne pas favoriser certains pilotes. Trois épreuves dans le Nord ou dans l'Est, trois épreuves dans le Midi, la dernière à Montlhéry, ceci à titre d'exemple.

Il est bien entendu que toutes ces suggestions sont émises dans un ordre d'idées très général, et que la mise sur pied d'une nouvelle formule nécessite une étude complète qui dépasse le cadre de cet article.

Mais néanmoins est-il déjà utile de savoir dans quelle voie il y a lieu de s'engager.

L'INTERDICTION DU CARENAGE

A la suite d'une lettre de Collot protestant contre l'emploi généralisé du carénage sur les machines de compétition, et d'où il ressort que si le carénage accroît considérablement la vitesse, il accroît non moins considérablement les risques encourus par le pilote, la Commission Sportive a décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 1958, le carénage sera formellement interdit pour toutes les épreuves inscrites au Calendrier National.

★

Cette décision est très discutable... Nous nous permettrons donc de la commenter.

Il est évident que pour un pilote privé, l'emploi d'un carénage pose de nombreux problèmes :

— Problèmes financiers en premier lieu : il est rare qu'un coureur réalise lui-même un carénage, le plus souvent c'est un tôlier qui exécute ce travail, ce qui revient évidemment fort cher. En cas de chute, la détérioration du carénage entraîne des réparations très onéreuses.

— Problèmes techniques. Tout le monde n'est pas ingénieur, encore moins ingénieur aérodynamicien. Or la réalisation d'un carénage « fonctionnel » suppose des connaissances étendues en matière d'aérodynamique. Le montage sur la machine pose également de nombreux problèmes : rigidité des fixations, accessibilité à la bougie et au carburateur, braquage, etc... Une réalisation de ce genre n'est pas du domaine du bricoleur.

— Problèmes de conduite. Il est évident que la conduite d'une machine carénée est très particulière et qu'elle nécessite une adaptation de la part du pilote. D'une part l'augmentation de vitesse qui pose de nouveaux problèmes dans la conduite, d'autre part l'annulation de la sensation de vitesse qui tend à faire sous-estimer certaines difficultés, enfin la meilleure pénétration qui oblige à reconsidérer certaines phases de la conduite, en particulier les freinages. De nombreux facteurs dépendants de l'étude du carénage, interviennent également : la sensibilité au vent latéral, propriété d'auto-stabilisation pour ne citer que les plus importants.

On voit donc que l'utilisation du carénage entraîne des difficultés de réalisation et d'emploi. Par contre, le carénage présente également de nombreux avantages.

Le montage d'un carénage sur une machine permet un gain de vitesse très sensible sans rien modifier au moteur, si ce n'est la démultiplication. On trouve là des « kilomètres gratuits ». Un autre avantage est la réduction de la consommation, brillamment illustrée par les expériences faites par la firme NSU dans ce sens. D'autre part, une sérieuse étude aérodynamique rend le carénage relativement insensible au vent latéral (sensibilité inférieure à celle d'une machine « nue »).

Enfin la protection offerte par le carénage n'est pas négligeable.

Protection contre les intempéries : il n'est que de voir certains pilotes d'usine à l'arrivée, absolument secs malgré quelques 100 km courus sous la pluie.

Protection en cas de chute : dans bien des cas, le carénage a limité les dégâts dans une large mesure, un dérapage dé-

truisant les flancs du carénage se serait soldé bien souvent par des fractures avec une machine non carénée.

Partisans et détracteurs du carénage sont absolus dans leurs affirmations. Donnons cependant l'opinion du service course Guzzi qui estime que la suppression du carénage diminuera la vitesse de pointe des 500 cmc de 30 kmh environ, mais qu'il serait beaucoup plus dangereux de piloter une V8 dépourvue de carénage à 230 kmh que la même V8 carénée à 270 kmh, vu l'importante prise au vent latéral offerte par la machine. Cette opinion autorisée émane de la firme qui a étudié au plus près le carénage de machines de course, et dont l'expérience dans ce domaine est incontestable.

Personnellement, nous ne sommes pas opposés au carénage (c'est la voie de demain, même en série) et nous ne pensons pas que son interdiction réduira le nombre d'accidents en course, ni leur gravité.

DEFENSE D'ASPIRER UN CONCURRENT

A la suite de l'affaire du Bol d'Or, M. Violet a fait porter la demande suivante sur le procès-verbal de la Commission :

« La Commission Sportive estime que l'entraînement d'un véhicule par un autre véhicule constitue une aide extérieure, et doit par conséquent être prohibée ».

On ne peut, à première vue, que partager l'esprit de cette décision à l'allure très « fair-play ». Mais son importance implique un examen un peu plus détaillé.

En effet, deux machines roulant roue dans roue l'une derrière l'autre peuvent le faire dans bien des conditions, et des buts différents.

Le cas le plus fréquent est simplement celui d'un concurrent qui prend la roue d'un plus rapide que lui.

Ce faisant, l'autre l'aspire, lui permet d'aller bien plus vite, et si l'« aspiré » est un petit malin, il peut déboîter subitement quelques mètres avant la ligne d'arrivée, et coiffer son bienfaiteur sur le poteau.

C'est une tactique qui existe depuis toujours, que l'on retrouve dans tous les sports, et qui n'implique pas la moindre collusion entre les deux hommes. Car celui qui aspire cherchera généralement à se défaire de son « suceur de roue » en zigzaguant, en le mettant subitement le vent dans le nez, car il sait bien le danger qu'il représente pour lui.

Cela fait partie du métier de coureur et il semblerait illogique de vouloir l'ignorer en l'interdisant. Ce n'est qu'un moyen pour les moins rapides de rester en contact avec ceux qui sont plus vite qu'eux, et finalement on ne peut s'élever contre cette méthode qui ne favorise que les moins bien armés matériellement.

Mais dans l'esprit de M. Violet, et bien que son texte se garde de le laisser apparaître, il s'agit surtout d'empêcher la course d'équipe. Or, tant qu'il y aura des équipes, il sera absolument impossible d'interdire toute intelligence entre pilotes de même marque, car les moyens sont variés, et pas toujours injustes finalement, car les armes, les bottes secrètes employées dans une équipe, peuvent tout aussi bien être employées dans une autre.

Cette course d'équipe se pratique dans tous les sports : ce sont les « domestiques » du sport cycliste, qui, par leurs échappées, leurs groupements, etc., font la course du chef de file, c'est dans l'athlétisme, la course de fond, les « lièvres » qui font le train, pour emmener le crack vers la victoire ou le record ; même chose encore dans le sport automobile, où la course d'équipe va encore plus loin, puisque le directeur sportif d'une marque peut arrêter pendant l'épreuve ses voitures à sa guise, pour faire passer les pilotes de l'une à l'autre, selon son plan de bataille.

Donc dans ce jeu, les équipes sont à égalité, et ne croyez pas que l'amateur se trouve automatiquement lésé, car rien ne l'empêche de pratiquer la même tactique avec un autre indépendant plus rapide que lui.

★

L'aspiration d'un concurrent par un autre traduit donc à la fois deux intentions totalement opposées.

Ou celui qui se fait aspirer cherchera finalement à sauter sur la ligne celui qui l'aspire, et cela représente une volonté de vaincre, un esprit tactique que le sport se doit d'encourager, ou bien l'« aspiré » restera jusqu'au bout à sa place et aura simplement bénéficié de l'esprit d'équipe... ou tout simplement n'aura pas pu sauter son entraîneur.

Que certains puissent se trouver lésés par la pratique d'une telle méthode, c'est indéniable, mais ils ne sont pas sans arme contre elle toutefois, comme nous l'avons expliqué précédemment.

Nous ne croyons pas faire preuve d'esprit rétrograde en ne partageant pas finalement les vues incluses dans cette proposition, car elle n'empêchera pas la course d'équipe. Ce seront alors des concurrents qui freineront les autres, gêneront dans les virages, etc..., choses qui ne se pratiquent malheureusement que trop.

Le sport, et encore plus quand il est mécanique, ne peut être absolument pratiqué sur un pied d'égalité.

Il faut en certains cas faire la part des choses. Jamais tous les concurrents ne pourront partir avec des chances égales de vaincre. Différence de classe, différence de matériel créeront d'elles-mêmes les trous.

Vouloir interdire une petite astuce de pilotage n'arrangera rien, car rappelons-le bien, les principaux bénéficiaires sont ceux qui partent les plus désavantagés, et cette tactique, tout le monde peut la pratiquer.

J. C. B.

RALLIES * REGULARITE * CONCENTRATIONS * TRIALS

* DU 16 AU 21, LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Le 32^e Concours International des 6 Jours (ISDT) est organisé cette année en Tchécoslovaquie, par le Ustredni Automotoklub, et a pour centre Spindleruv Mlyn (rappelons que l'épreuve s'était déjà déroulée en Tchécoslovaquie, en 1947, 1953, et 1955, mais alors à Gottwaldov).

★

Spindleruv Mlyn, situé en région montagneuse, près de la frontière tchéco-polonaise, au nord-est de Prague, est riche de routes à l'infrastructure dure et pierreuse. Aussi les secteurs proposés à l'habileté des participants à la plus grande des épreuves internationales de tout-terrain ne risquent-ils pas de devenir impraticables, même sous une forte pluie.

★

On a choisi un parcours d'une longueur de 2.007 km, avec retour pour le déjeuner à Spindleruv Mlyn en ce qui concerne les 5 premières étapes. Ici, le circuit parcouru dans la matinée ne s'écartera guère de celui prévu pour l'après-midi.

La sixième étape mènera les concurrents de Spindleruv Mlyn à Martinice, où se déroulera l'épreuve de vitesse finale.

★

Les classes admises à concourir vont de 50 à 1000 cmc, avec une moyenne imposée

allant parallèlement de 38,5 à 48 kmh.

La moyenne imposée pourra éventuellement être réduite (25 % maximum) pour certains secteurs et suivant la carrossabilité des routes empruntées.

L'épreuve finale de vitesse se déroulera sur le circuit routier de Jilemnice, d'un développement de 7,5 km, à surface asphaltée sur 92 % du parcours, les 8 % restant étant pavés. La différence d'altitude sur le circuit est de 58 mètres.

En fonction des classes prévues, le nombre de tours à parcourir dans le sens des aiguilles d'une montre ira de 7 (50 cmc) à 12 (350, 500, 750, 1000 cmc), soit de 52,5 à 90 km à couvrir à la moyenne minimum de 50 kmh (50 cmc) à 90 kmh (350, 500, 750 et 1000 cmc).

★

Peu de modifications cette année au classique règlement du concours, la seule différence appréciable par rapport aux éditions précédentes étant la disparition de la catégorie sidecars.

Quatre équipes disputeront le Trophée International :

Italie : D. Basso (Gilera 175), P. Caris-soni (Gilera 175), F. Dall'Ara (Mival 125), L. Dall'Ara (Mival 125), F. Montesi (Laverda 98), G. Saini (Laverda 98).

Union Soviétique : A. Sirotkin (K-55 125), A. Vasin (K-55 125), E. Kirsis (Iz

250), V. Chripkov (Iz 250), R. Resetniks (Iz 350), V. Pylajev (Iz 350). Ce dernier n'est autre que l'un des crossmen russes vus dernièrement à Laguepie (MR n° 1354).

Tchécoslovaquie : A. Roucka (CZ 125), J. Pudil (CZ 175), Zd. Polanka (CZ 175), Vl. Sedina (Jawa 350), S. Klimt (Jawa 250), M. Soucek (Jawa 250).

République Fédérale Allemande : W. Aukthun (Maico 175), L. Specht (Zundapp 175), K. Kamper (Maico 250), R. Hessler (Zundapp 250), V.V. Zitzewitz (Maico 277), G. Leistner (Zundapp 266).

★

Au total, 264 concurrents se sont engagés, représentant les pays suivants :

Autriche, Bulgarie, Suisse, Tchécoslovaquie, République Fédérale Allemande, République Démocratique Allemande, Danemark, Grande Bretagne, Hongrie, Italie, Hollande, Pologne, Suède, Finlande et Union Soviétique.

A noter que les habitués participants occidentaux (Allemagne de l'Ouest et Italie mis à part) ne disputent pas le Trophée cette année, respectant en cela la décision prise par le bureau international des Constructeurs.

Nous fournirons en temps voulu un large compte-rendu de la grande épreuve.

LE 1^{er} CRITERIUM AUTO-MOTO DE L'A.M. NIÇOISE

Cette épreuve a connu un succès total, un nombreux public se pressant au départ et aux arrivés d'étapes.

Les organisateurs de ce rallye avaient recherché un parcours accidenté, permettant de creuser le plus possible les écarts entre les concurrents.

Il s'agissait donc de couvrir 270 km environ, conduisant les participants depuis Nice jusqu'à Villeneuve-Loubet en 3 étapes et en passant par la Colmiane (1500 m d'altitude), Gattières (par Puget-Théniers, le col St-Raphaël et Le Broc), et enfin par une boucle sur Tourettes sur Loup, Greolières et Coursegoules.

Les motocyclistes, en ce qui les concerne, franchirent la première étape sans encourir de pénalité, bien que la montée du col s'effectuât sur 5 km en épreuve de régularité chronométrée au 1/5 de seconde.

RESULTATS TECHNIQUES DEUX-ROUES :

Cat. 125 cc (motos) : E. Kroukoswki (Cannes) ; 2. Tosello (Cannes) ; 3. Torini (AM Nice) ; 4. Laura (AMN).

Cat. 125 cc (scooters) : 1. Doche (SCN) ; 2. Giraud (VCN) ; 3. Desrumeaux (SCN).

Cat. 175 cc (motos) : 1. Rossi (GMSA) ; 2. Brunetto (GMSA).

Cat. 175 cc (scooters) : 1. Pencenat (SCN) ; 2. Rivat (MCSV).

Cat. 250 cc (motos) : 1. Ubertini (Nice) ; 2. Rascalon (AMN).

Cat. 500 cc : 1. Tomesani (MCC) ; 2. Markarian (Centaure) ; 3. Latrille (MCC).

AU PALMARES MAICO

André Romailier est devenu Champion de Suisse « Tout Terrain » dans la classe des 250 cc avec une Maico « Blizard ».

Rappelons que Romailier s'était précédemment assuré les titres de Champion de Suisse 1955 et 1956 de grass-track, toujours en 250 cc et avec une Maico.

LES CHAMPIONS ALLEMANDS 1957 DE TOUT-TERRAIN

L'élite allemande des pilotes de tout-terrain disputait récemment à Hunsruck la dernière manche du championnat. C'est seulement en 175 cc que la lutte restait encore ouverte, les autres catégories ayant déjà fait le point dans les courses précédentes.

Klaus Kamper, officiel Maico, après un dur combat livré à Albert Seitz, réussissait à dominer ce dernier dans l'épreuve de vitesse, s'assurant dès lors le titre dans la classe 175.

Les autres Champions d'Allemagne sont, en 125 cc J. Abt (DKW) ; en 250 cc E. Graf (NSU) ; en 350 cc M. Schiek (Maico) ; en side 250 cc Sautter-Piwon (NSU).

Le titre en catégorie sidecars de plus

de 350 cc n'a pas encore été attribué, une réclamation ayant été déposée à l'issue de la dernière manche des Championnats.

DOMINATION BRITANNIQUE AU TRIAL TATRA, EN POLOGNE

4 pilotes britanniques bien connus, John Giles, Johnny Brittain, Bob Manns et Ted Usher étaient invités au trial international Tatra dans la région de Zakopane, contrée montagneuse de la Pologne du Sud.

Les excellents spécialistes anglais de tout-terrain se distinguèrent particulièrement, puisque s'attribuant les 4 premières places et le challenge par équipes.

Le grand vainqueur fut Giles, sur 500 Triumph, qui ne marqua que 8 points dans les 3 jours de l'épreuve. On appréciera la difficulté de celle-ci quand on saura que des 183 partants, 93 furent éliminés en cours de route !

Johnny Brittain fit second avec 15 pts (500 R. Enfield), le troisième étant Bob Manns (350 AJS) 15 pts également. Enfin, Ted Usher (350 Matchless), marqua 23 pts. A eux quatre, ces hommes totalisèrent 7 médailles d'or.

DEMAIN, CIRCUIT DE L'AIN

Rappelons en effet que c'est à la date du 15 septembre qu'est inscrit au calendrier sportif international le Circuit de Régularité de l'Ain (voir MR n° 1354).

SANDFORD SE MARIE ...

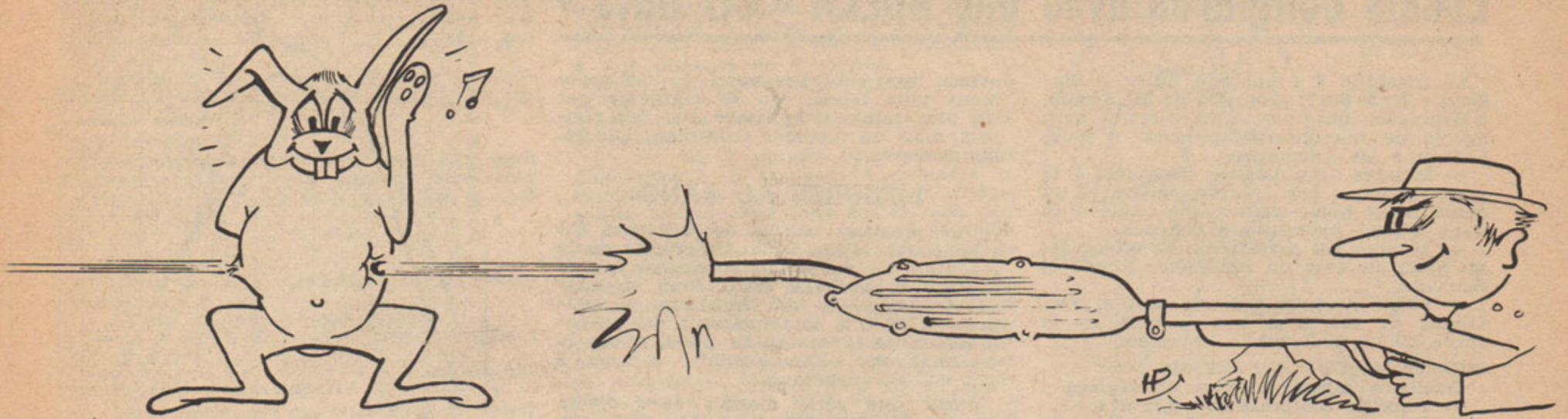
On se marie beaucoup, cette année, dans le sport motocycliste. Cette fois-ci, c'est le sympathique Cecil Sandford, « officiel » de la « Mondial », auquel va d'ailleurs cette année le titre de Champion du Monde en 250, qui a pris femme en la personne de la charmante Patricia Taylor, fille de son manager.

Le témoin était, comme il se doit, un pilote de vitesse, Eddie Dow, représentant Dickie Dale. Et, parmi les invités, on remarquait particulièrement l'ex-champion du monde des 350, Bob Foster, et Tommy Wood, ancien vainqueur du TT.

Après la cérémonie, le jeune couple est parti en voyage de noces en Italie... où Sandford devait d'ailleurs s'allier dans le G.P. des Nations, à Monza. Nos meilleurs vœux de bonheur à Sandford et à sa compagne.

★

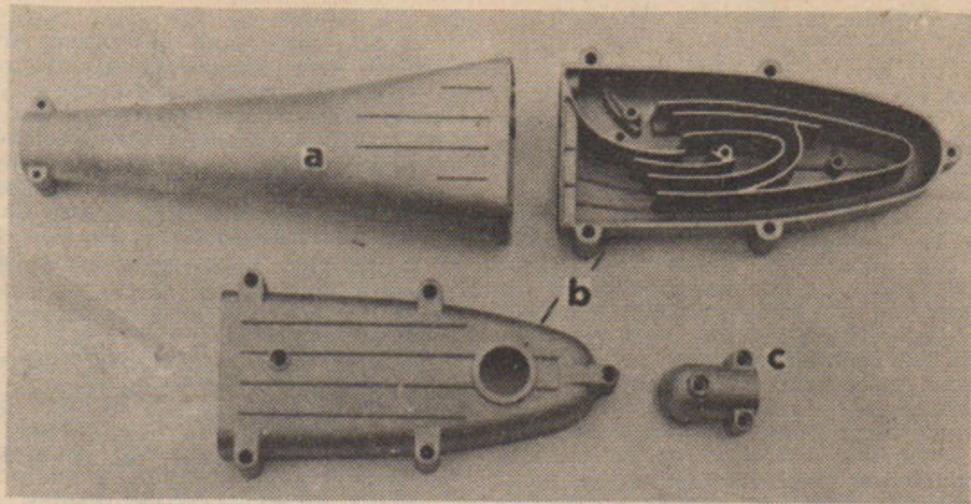
LE POT DE FRANCFORT ...



...AU BANC D'ESSAI

A droite, le « pot de Francfort » sans son tube terminal — «a» : entrée — «b» : « transformateur » de pression — «c» : sortie latérale.

Ci-dessous : principe de fonctionnement du « transformateur » de pression. L'onde de pression des gaz d'échappement pénètre en «E», se partage en quatre parties suivant un trajet de longueurs différentes (1,2,3,4). Ainsi, ces ondes fractionnelles sortent successivement en «S», en un flux bien plus continu, alors qu'en même temps il y a interférences entre ces ondes. Mais les nombreux coudes et contrecoudes sont cause de tourbillons et résistances non négligeables.



Il y a six mois, dans notre numéro 1.334, sous le titre « Du mythe à la réalité », nous analysons de près le principe de fonctionnement et la réalisation du « Pot de Francfort », ce silencieux « miracle » qui devait révolutionner la technique du silence et qui, depuis un an, est construit en série par Rokal, grande fonderie d'alliage léger.

Donc, dans cette étude, nous analysons de près le principe de fonctionnement de ce silencieux (écoulement continu des gaz et interférences) et sa réalisation (coques en alliage léger démontables). Mais, en même temps, nous examinons les résultats annoncés, ou entendus. Et, incontestablement, sur le plan du silence, le résultat est remarquable.

Mais il s'agissait de savoir si, parallèlement, on enregistrerait ou non une baisse de puissance, si, au contraire, comme il est de rigueur aujourd'hui, l'utilisation du « bon » silencieux s'accompagne d'une amélioration du rendement.

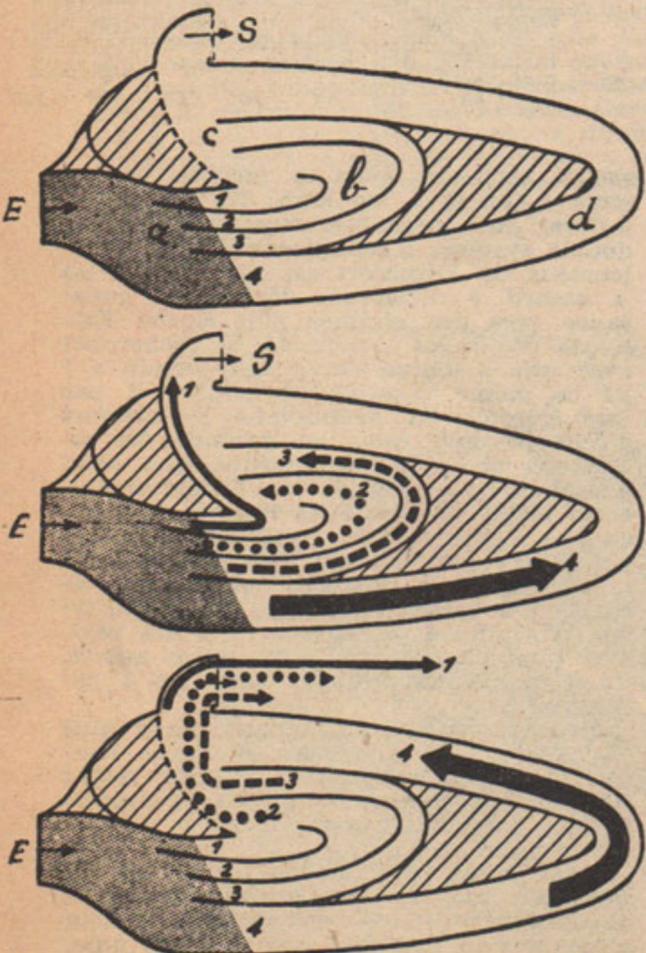
En effet, étouffer le bruit d'échappement ne pose, en soi, aucun problème particulier insurmontable si l'on ne tient pas compte de la perte de puissance qui en résulte. Tout autre est le problème d'obtenir un abaissement du niveau sonore, sans, pour cela, enregistrer une baisse du rendement du moteur. Et plus complexe encore est la tâche que se posent aujourd'hui les techniciens spécialistes : chercher à utiliser l'énergie perdue sous forme de bruit afin d'améliorer encore le rendement.

Sur ce plan, la documentation fournie par M. Leistriz et les établissements Rokal n'était guère probante : courbes de puissance comparatives obtenues avec un cyclomoteur Victoria au moteur bridé, ou bien avec une 250 Ardie datant de 5 ou 6 ans et munie non de silencieux modernes, mais de silencieux d'époque. Et, à juste titre, nous réclamions des courbes comparatives obtenues avec des machines modernes à rendement élevé, équipées d'origine avec des silencieux modernes.

C'est alors qu'en juillet nous est arrivée la nouvelle de succès sportifs dus au « Pot de Francfort ». Anderson, sur une deux temps Husquarna de 175 cmc. équipée de silencieux Rokal, est champion de Suède de moto-cross en sa cylindrée. H. Straub, sur une 250 Adler « Six-Days », équipée également de « pots de Francfort », récolte médaille d'or ou médaille d'argent dans diverses épreuves « tout-terrain » d'outre-Rhin.

Et — nous n'en demandons pas plus, tout au moins à première vue — une documentation comparative nous était en même temps fournie sur les améliorations obtenues sur cette 250 Adler grâce à l'utilisation de silencieux Rokal.

Jusqu'à quel point ces résultats comparatifs sont-ils probants ? Nous en laissons l'appréciation à nos lecteurs, bien que, pour notre part, dans le compte-rendu de ces essais, nous ayons donné nos appréciations personnelles.



Essais comparés avec une ADLER « Six Days »

La machine ? : une 250 Adler « Six-Days » N° 50 000 7, propriété de M. Straub, d'Esslingen, qui, avec elle, disputa avec succès de nombreuses épreuves « tout-terrain » en Allemagne.

— Mesures de puissance effectuées à la roue arrière, par l'intermédiaire d'un genre de « home-trainer », à l'aide d'un banc d'essai hydraulique Schenck.

— Mesures du niveau sonore effectuées en plein air avec un sonomètre Rhode et Schwarz.

— Essais routiers sur une portion rectiligne de 500 m à travers bois, de la route allant de Leuth à Herongen.

MODIFICATIONS APPORTEES :

Quelques caractéristiques de réglage :

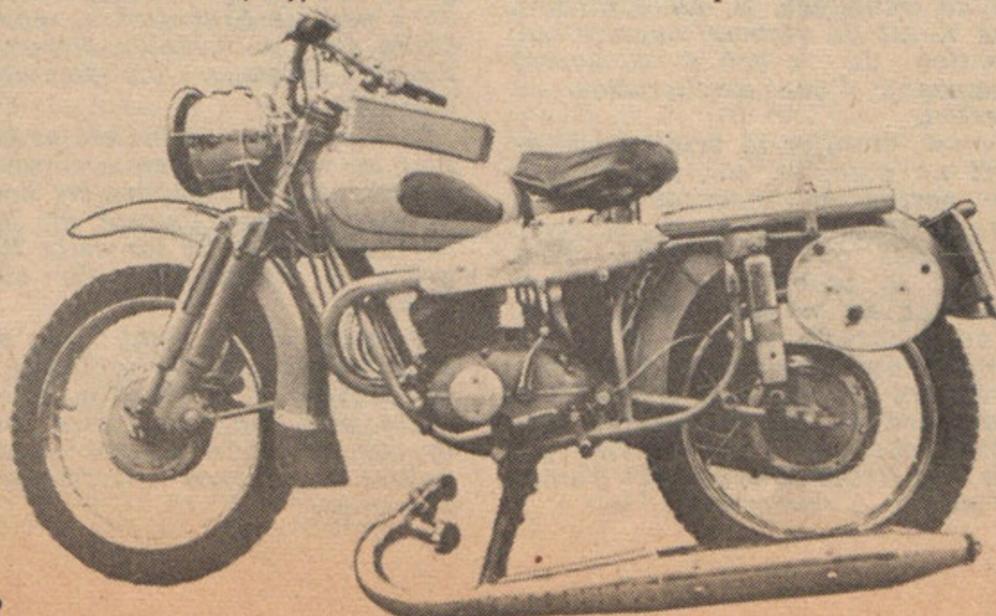
- Taux de compression : 8,72 à 1.
- Carburateur Bing de 22 mm de passage des gaz.
- Gicleur principal de 125 avec le silencieux d'origine, de 120 avec les « pots de Francfort ».
- Pneus « tout-terrain » Dunlop, de 3,00-19 à l'avant et 3,50-18 à l'arrière.

★

En dehors du changement de gicleur principal lié à l'adoption d'un silencieux Rokal, et du remplacement d'un type de silencieux par un autre, il faut noter que dans le cas du silencieux d'origine, dès la sortie des cylindres, les 2 échappements se rejoignent en un seul tube d'assez fort diamètre, muni donc d'un seul silencieux. Dans ces conditions, la contre-pression à l'échappement est assez importante, permettant un bon remplissage dès les bas et moyens régimes (ce que l'on recherche normalement pour une machine de « tout-terrain ») au détriment du remplissage à hauts régimes, ce qui, dans une machine de ce type, a une importance relativement moindre.

Par contre, avec les pots de Francfort, nous sommes cette fois en présence de 2 systèmes d'échappement distincts, un par cylindre, avec des tubes d'échappement de plus faible section (ce qui accroît la vitesse des gaz) et, donc, 2 « pots de Francfort » en place de l'unique silencieux d'origine. Ainsi, dans les résultats comparatifs obtenus, non seulement intervient l'utilisation d'autres silencieux, mais plus encore, peut-être, la présence de deux systèmes d'échappement au lieu d'un seul. Ainsi, pour ces raisons, nous

Ci-dessous, la 250 Adler « Six-Days » équipée de son double échappement avec silencieux « Rokal », alors que le mono-échappement de la machine, démonté, est au sol. C'est sur cette photo que réside certainement l'explication essentielle des différences de performances enregistrées. Le gros mono-échappement favorisait principalement le remplissage à bas et moyens régimes, but normal sur une machine de « tout-terrain ». Le double échappement (un par cylindre), avec tubes de plus faible section, est favorable aux régimes élevés, offrant une moindre contre-pression.



avons une contre-pression à l'échappement plus faible, qui se marquera par un plus faible remplissage aux bas régimes, mais un meilleur rendement aux régimes élevés.

MESURES AU BANC

Une première courbe de puissance fut établie avec l'équipement d'origine de la machine. Le maximum enregistré fut de 11,5 CV à la vitesse de 85 kmh en quatrième, puissance qui équivaut, en estimant à 66,6 % le rendement des transmissions de la moto, du pneu, et de la transmission « home-trainer »-banc, à 17,2 CV au vilebrequin.

Après une série d'essais avec divers « pots de Francfort » et des silencieux d'admission, le meilleur résultat enregistré fut de 12,8 CV à 95 kmh, soit, selon la même estimation, de 19,2 CV au vilebrequin.

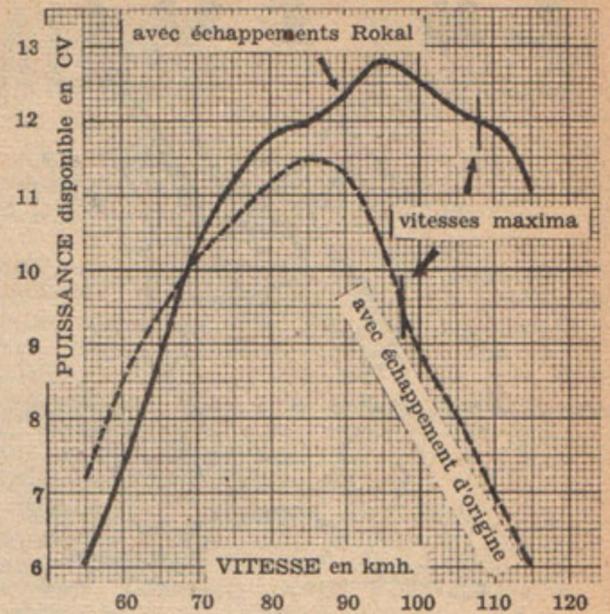
★

Quelle que soit la valeur du chiffre adopté pour le coefficient de rendement — donc la valeur réelle de la puissance estimée au vilebrequin — il est clair que les courbes publiées ont leur sens si on les prend sur un plan comparatif, relativement l'une à l'autre, mais sans attacher un caractère décisif aux chiffres absolus déterminés.

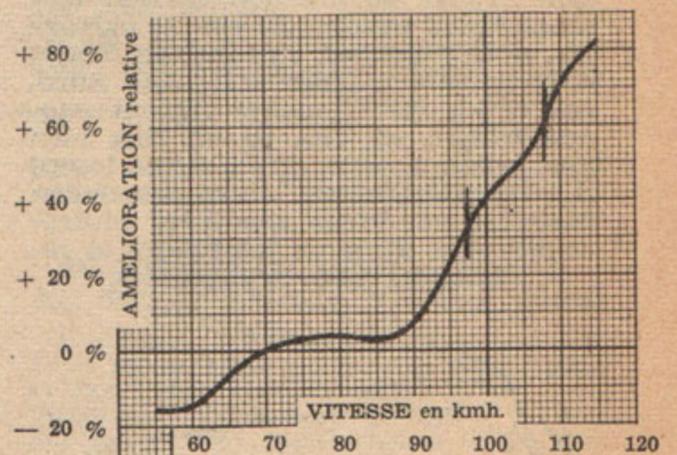
Dans ces conditions, il apparaît que jusqu'à 69 kmh (81 % du régime de puissance maximum avec l'échappement d'origine), les « pots de Francfort » utilisés ne sont pas bénéfiques, donnant une contre-pression à l'échappement insuffisante. Rendement de 16 % inférieur à 55 kmh (65 % du régime de puissance maximum d'origine), de 14 % à 60 kmh, de 7,5 % à 65.

De 69 à 88 kmh, « le pot de Francfort » prend un léger avantage, de l'ordre de 3 à 5 %.

Mais c'est dans les surrégimes que le nouveau système d'échappement marque tout son intérêt ; la puissance maximum obtenue (de 11,6 % supérieure à l'ancienne) se situe à un régime plus élevé de 12 % (95 kmh au lieu de 85), ensuite de quoi, la nouvelle courbe chute notablement moins vite. Le rendement est de 8,5 % supérieur à 90 kmh, cette amélio-



Ci-jointes, courbes de puissance comparées de la 250 Adler « Six-Days » avec son mono-échappement d'origine, ou le double échappement Rokal. Le gain n'est sensible qu'à partir d'un régime assez élevé et devient surtout manifeste en surrégime. Ceci est dû certainement beaucoup plus à la modification totale du système d'échappement qu'à l'adoption d'un silencieux à la place de l'autre.



ration croissant avec la montée en régime : 41,5 % à 100 kmh, 72 % à 110.

Donc, une première caractéristique du double système d'échappement avec le silencieux de Francfort est d'avoir, par un « accord » différent, déplacé la puissance vers des régimes plus élevés. Est-ce là vraiment l'objectif à rechercher avec une machine de « tout-terrain » ? Et ce même résultat ne pouvait-il pas être obtenu en dédoublant le système d'échappement, mais en gardant des silencieux de la même marque que celui d'origine, « accordés » différemment, cette fois pour les hauts régimes ? N'est-ce pas à bon escient que pour une machine de « tout-terrain » — avec laquelle on recherche la puissance et la force de traction à basses vitesses — on a recherché d'origine à « accorder » à des régimes plus bas, en utilisant, entre autres, un échappement unique pour les 2 cylindres ?

Autre question, maintenant. Dans quel état étaient les silencieux d'origine lorsque les essais comparatifs ont été faits ? N'étaient-ils pas quelque peu calaminés, ce qui fausserait évidemment la véritable comparaison ?

Nous nous permettons de poser la question, sachant que les constructeurs allemands sont très prudents dans leur annonce de puissance, et que la 250 Adler « Six Days » est donnée, pour plus de 18 CV, qui n'ont pas été obtenus lors des essais comparatifs de Rokal.

ESSAIS ROUTIERS

Chaque essai routier fut répété 4 fois, deux fois dans chaque sens, et c'est évidemment la moyenne des résultats qui est donnée.

Poids de la machine, en état de marche et avec le plein d'essence : 170 kg. Poids du pilote : 90,5 kg.

VITESSES MAXIMA

Le pilote légèrement incliné, 97,3 kmh furent atteints avec l'unique silencieux d'origine, et 108,1 kmh avec les « pots de Francfort ».

Gain de 10,8 kmh, donc de 11,1 %.

ACCELERATIONS

Deux mesures différentes furent effectuées :

- a) 500 mètres, départ arrêté.
- moyenne avec le silencieux d'origine : 69,9 kmh.
- moyenne avec les 2 « pots de Francfort » : 75,7 kmh.

En estimant (ce qui en réalité est faux) que l'accélération demeure constante durant ces 500 m, avec le double échappement muni de « pots de Francfort » le gain sur cette accélération est de 17,4 %.

- b) 500 m en quatrième, la ligne de départ étant franchie à 50 kmh chrono.
- moyenne avec le silencieux d'origine : 81,9 kmh.

- moyenne avec les deux « pots de Francfort » : 82,5 kmh.

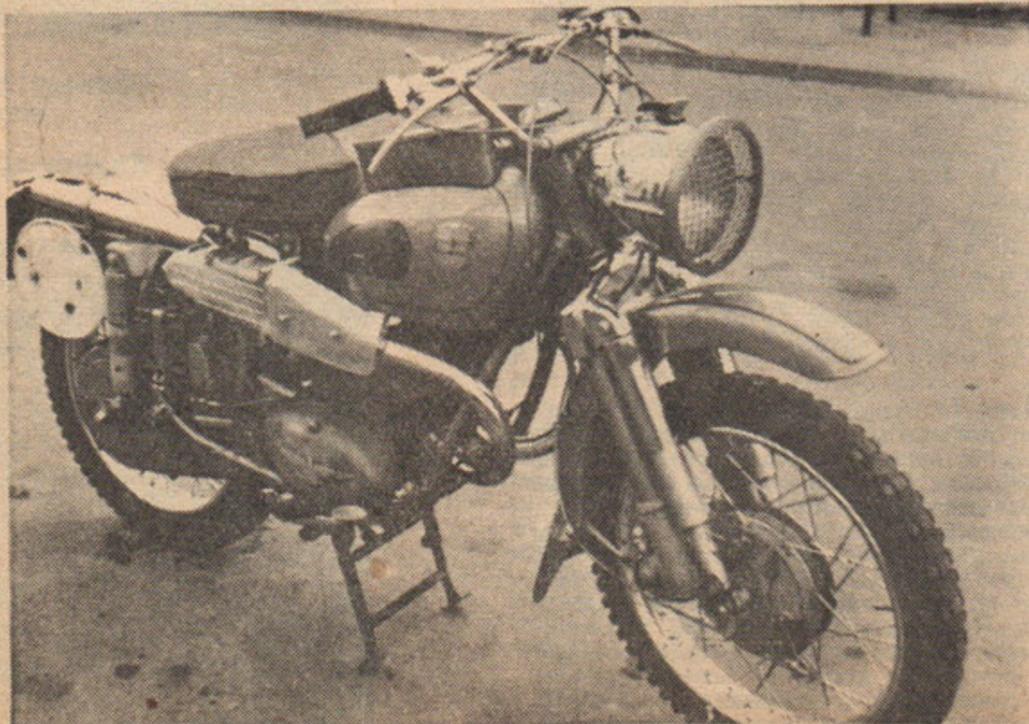
Toujours en estimant constante l'accélération sur ces 500 m, le gain obtenu cette fois avec le double échappement et les « pots de Francfort » est bien plus limité : 2,9 % seulement.

★

Cet écart de gain : 17,4 % dans un cas, 2,9 % seulement dans l'autre, est facilement explicable si l'on se réfère aux courbes de puissance.

Dans le premier cas, on a très vite franchi, en première, la plage de régime sur laquelle la machine équipée du double échappement « Rokal » est désavantagée du point de vue puissance (cette limite se situe, en première, à 19-20 kmh). Ensuite de quoi, en montant suffisamment en régime sur les intermédiaires, on a toujours une puissance plus élevée.

Par contre, il n'en est pas de même quand on a accéléré en quatrième à partir de 50 kmh. Et, jusqu'à ce que l'on ait atteint 69 kmh, la machine équipée de l'unique échappement d'origine a une force de traction notablement plus élevée (18 à 19 % à 55 kmh) qu'avec le double échappement à « pots de Francfort », ce qui lui permet de prendre une notable avance qui ne sera comblée que peu à peu, surtout qu'il n'y a que 500 m à parcourir.



MESURES DU BRUIT

Mesures effectuées en quatrième, à 45 kmh (régime minimum pour que le moteur tourne « rond ») le microphone étant situé, selon les normes allemandes, à une distance de 7 mètres.

Avec l'échappement d'origine : 90 à 91 phones.

Avec les « pots de Francfort » : 83 à 84 phones.

L'écart de 7 phones est évidemment d'importance. Il équivaut à entendre la machine avec l'échappement d'origine, toutes autres conditions égales, non pas à une distance de 7 m, mais à une distance de plus de 2,2 fois plus grande (15,6 mètres).

Mais là encore on peut discuter les conditions d'essai. En effet, bien qu'une machine « tout-terrain » ne soit pas appelée à rouler à 100 kmh, choisir une vitesse de 45 kmh, donc très basse, est un non-sens... Mais c'est peut-être à ce régime que les « pots de Francfort » utilisés donnaient l'amélioration la plus notable du point de vue silence ?

LA VALEUR DE CES ESSAIS COMPARATIFS

Concluons donc sur la valeur de ces essais !

Une stricte comparaison, qui permettrait de juger en toute objectivité et connaissance de cause sur l'apport qu'un « pot de Francfort » (évidemment correctement « accordé ») pourrait amener sur le plan du rendement (sur le plan du silence, la cause est entendue, le « Rokal » donne un apport très notable) ne nous est pas donnée par les essais effectués.

a) l'unique silencieux d'origine est conçu et « accordé » afin d'assurer le meilleur rendement aux bas et moyens régimes — car il s'agit ici d'une machine « tout-terrain » — au détriment du remplissage à hauts régimes.

b) l'unique système d'échappement a été remplacé par un double système, ce qui, en dehors de toute autre chose, en dehors même du choix du ou des silencieux utilisés, modifie considérablement la caractéristique du rendement du moteur, déplaçant le meilleur remplissage vers des régimes plus élevés.

★

Pour que la comparaison fut valable, il eut fallu conserver à la machine sa caractéristique fondamentale (recherche du rendement à bas régimes), il eut fallu lui laisser son principe d'échappement (mono-échappement), et, seulement dans ces conditions, voir quel était l'apport de tel ou tel « pot de Francfort ».

J. B.



Ci-dessous, deux aspects de la « Six Days » de M. Straub. Vu de derrière l'aspect est assez curieux, avec les 2 sorties rapprochées au-dessus de la plaque minéralogique.



HAZIANIS bat l'Anglais PHIL NEX à LACAPELLE - MARIVAL

(DE NOTRE ENVOYE SPECIAL)

ROBERT DARROUY s'impose en catégorie Nationale

Venant de Laguepie (voir MR n° 1354), nous devions ce dimanche encore retrouver à une centaine de kilomètres de notre point de départ bon nombre des participants à la précédente course et qui, comme nous, faisaient escale en cette coquette cité touristique qu'est Lacapelle-Marival, dans le Lot, à proximité de Rocamadour et autres lieux prometteurs de souvenirs de vacances.

Pour nous toutefois comme pour les pilotes dont nous parlions à l'instant, il ne s'agissait point de visiter les curiosités naturelles dont la région est si riche, mais bien de prendre part (les uns au guidon, nous-même stylo en main) au moto-cross international qui, à côté d'un concours hippique, constitue une des plus importantes manifestations annuelles organisées à Lacapelle durant la belle saison.

Supervisée par M. Sinègre, Président de la Ligue Motocycliste des Pyrénées, et contrôlée par M. Filhol (du club local et par ailleurs directeur de la course d'aujourd'hui), cette réunion avait fait l'objet d'une préparation attentive et devait par conséquent se dérouler sans aucun incident majeur, preuve d'une réalisation sans défaillance.

Beau terrain, d'un caractère tout à fait naturel, aux dénivellations moyennes, mais tout de même accidenté dans l'ensemble de son développement, porté cette année aux 1.500 mètres réglementaires pour une épreuve inter.

Devant les tribunes, solidement construites et calculées pour recevoir un grand nombre de spectateurs, une ligne de départ extrêmement large et de bonne longueur se prolongeait en une sèche descente elle-même continuée par un passage « à plat » trompeur d'apparence, car engageant à ouvrir en grand sur un sol en réalité plutôt cassant.

De là, le tracé remontait vers les hauteurs, en une large courbe en devers et pour conduire les concurrents vers une nouvelle ligne droite abordée très rapidement et terminée en court tremplin. Vous voyez donc les jolis sauts qui s'effectuaient là, toujours sous les yeux de la plus grande partie du public, avant que les pilotes disparaissent pour un temps dans le sous-bois voisin, également accessible aux spectateurs « itinérants ». Enfin, achevé le passage dans les feuilles mortes, la piste rejoignait la ligne de départ après quelques dernières sinuosités et dénivellations à nouveau situées dans le champ des tribunes.

Tout ceci pour vous montrer que nous trouvions à Lacapelle-Marival un terrain offrant une visibilité quasi-totale, un terrain « franc », le plus souvent d'une bonne largeur et auquel nous ne pouvons adresser qu'un seul petit reproche : la rapidité qu'il permet. Il nous paraît que l'on s'oriente actuellement vers des moyennes élevées, ce qui n'entre pas dans l'esprit original du moto-cross. Avis donc aux organisateurs, un peu partout en France (car Lacapelle n'est pas une exception) : multipliez sur vos tracés les difficultés, de manière que l'intérêt de vos épreuves tienne davantage de la science du pilotage que de la vitesse des machines. Les courses n'en seront que plus belles à suivre et feront la sélection plutôt sur le talent des conducteurs que sur le nombre de chevaux inclus dans les moteurs.

Mais ceci dit et, répétons-le, qui concerne nos organisations considérées en général, il n'en reste pas moins que la réunion de Lacapelle-Marival fut très belle à suivre, incitant fréquemment les milliers de spectateurs présents à clamer leur enthousiasme au passage des vedettes de l'heure.

Public nombreux, courses passionnantes, organisation satisfaisante dans son ensemble, nous pouvons écrire que la journée fut un succès bien mérité pour ses promoteurs. Mais quelle inquiétude, le matin, dans leur camp !

Il pleuvait en effet, de gros nuages noirs assombrissant les hauteurs avoisinantes, tandis qu'au parc des coureurs (fermé au public le dimanche matin, mais trop largement accessible aux curieux la veille), les pilotes enfin tranquilles se préparaient à accomplir quelques tours d'entraînement sur le parcours déjà glissant.

Heureusement, le temps passant, le ciel se fit plus clair pour laisser bientôt place au soleil et, dès lors, la partie était gagnée.

Seul fait notable de la matinée : une chute sérieuse de René Klym, sur dérapage. Tandis que l'on s'empressait à relever l'orléanais, touché à la jambe, il apparut bien vite que la contusion n'avait rien de grave, mais que le blessé souffrait encore d'un choc à la tête qui le laissait proprement assommé.

Revenu à lui, René Klym fut incapable de se remémorer les circonstances de sa culbute et, quoique prenant néanmoins le départ dans l'après-midi, devait souffrir jusqu'au soir d'une migraine tenace !

ROBERT DARROUY EN GRANDE CONDITION

Deux épreuves, soit nationale et internationale, étaient portées sur le programme (celui-ci, très luxueusement et commodément présenté, étant intelligemment complété par une brochure touristique due au Syndicat d'Initiative local).

Dans la première, ouvrant la réunion et se déroulant sur 2 manches de 10 tours et une finale de 12 tours, on pouvait voir s'aligner, à l'appel du speaker J.M. Landureau (indiscutablement le meilleur spécialiste de la sonorisation sportive que nous ayons vu à l'œuvre) le Champion de France 1957 des licenciés nationaux, Emy Julienne, l'ex-champion de France Delpeyrat (250 cc, 1955), les toulousains Matéos, Cros et Darrouy (celui-ci neveu d'Auguste), et puis les régionaux Aguirre, Mélous, Delpon (un débutant) auxquels on avait joint pour compléter cette liste le bien connu Victor Amédéo, Hardy, l'inter parisien Paul Vouillon, et finalement Robert Klym, évidemment pas à sa place normale dans cette course, mais qui, se remettant tout juste de son accident d'Albi, trouvait là l'occasion d'un « training » de rentrée.

Présentation des pilotes, avec pour chacun d'eux un commentaire bien documenté. Excellente façon de situer les partants dans l'esprit du public, mais que J.M. Landureau nous permette une suggestion : diviser cette présentation en autant de parties qu'il y a d'épreuves inscrites au programme. Ainsi ne porterait-elle à la fois que sur 12 ou 15 hommes (rarement plus), ce qui en fragmenterait la durée totale, tout en réservant un moyen de « meubler » les entr'actes.

Et voici le départ de la première manche « nationale », départ donné « au drapeau », formule moins heureuse dans ses résultats que celle qui se fonde sur l'emploi des feux rouge et vert.

Cros se porte immédiatement en tête, entraînant dans sa roue Amédéo, Robert Darrouy, Vouillon, Delpeyrat, etc... Mais rapidement, le leader prend du champ, bientôt imité par Vouillon qui va tourner seul au second rang devant un peloton formé par Darrouy, Amédéo (rétrogradé d'une place), Delpeyrat et Aguirre. Julienne (dont la magnéto est sur le



De gauche à droite : Robert Darrouy (30), J.M. Landureau et Hazianis (13).



Cheney (5) a enfin réussi à passer Combes (4) et fonce vers la victoire dans la troisième manche.

En bas : un beau passage de René Klym (6), précédant Bentham (16).



point de rendre l'âme) est déjà très tardé et Robert Klym tourne « à sa main » derrière Matéos, lui-même septième et qui va par la suite effectuer une belle remontée et se rapprocher du peloton en sautant au passage Amédéo.

La seconde manche nous apporte une surprise : c'est Robert Klym, encore convalescent, qui se porte pourtant en tête devant R. Darrouy et Vouillon. Il ne pourra malheureusement pas soutenir longtemps cet effort et devra rentrer au parc. Mais le moment n'est plus éloigné où nous retrouverons chez les élites et avec tous ses moyens passés l'infortuné orléanais.

Nous assistons maintenant à une course fantastique de Cros qui, de la cinquième place qu'il occupait au premier passage, va rapidement remplacer Matéos au quatrième rang, puis sauter Vouillon et s'installer alors dans le sillage de Darrouy, celui-ci devenu leader depuis l'abandon de Robert Klym.

Coup de théâtre : sur un tête-à-queue, Cros rétrograde et se fait repasser par ceux-là mêmes qu'il venait de sauter dans les premiers tours.

A l'arrivée, nous trouvons donc dans l'ordre Robert Darrouy, Vouillon, Matéos, Cros, Delpeyrat, Aguirre, etc... Julienne est rentré au parc, moyeu AR brisé.

Delpeyrat emmène tout le monde dès le départ donné pour la finale. Mais Robert Darrouy, très bien placé pour vaincre au classement général, n'entend pas se laisser distancer et passe en tête dès le second tour pour y rester toute la première moitié de la course. Après quoi Delpeyrat repassera au commandement, le troisième étant alors Cros, revenu très fort depuis la huitième place et qui finira très près de Darrouy sans réussir pourtant à lui ravir la seconde position. Le quatrième est Aguirre, dont le comportement fut bon et régulier; il précède Matéos, remarqué pour sa combativité, Amédéo, Vouillon, etc...

Nationaux, class. général : 1. Robert Darrouy (BSA, 6 pts) ; 2. Cros (BSA, 8 pts) ; 3. Delpeyrat (BSA, 10 pts) ; 4. Vouillon (BSA, 11 pts) ; 5. Matéos (BSA), etc...

HAZIANIS LE PLUS FORT CHEZ LES INTERS

Ici, nous avons neuf français (Brassine, Chuchart, Combes, A. Darrouy, René Klym, Jacquemin, Godey, Meiloli et Hazianis) opposés à cinq étrangers (les britanniques Cheshire, Cheney, Bentham et Nex, et le suédois G. Nilsson, qui n'est que l'homonyme du Champion du Monde Bill Nilsson). Nous aurions même dû avoir 3 autres partants du côté des tricolores : Schmid, malencontreusement blessé 3 jours plus tôt à Laguepie, comme également Bertrand, et enfin Henri Frantz, dont nous devions apprendre dès le lendemain qu'il n'était plus...

Félicitons les organisateurs d'avoir réservé dans leurs engagements une très large place à nos inters. Cette formule est la bonne, et non pas l'autre qui consiste à opposer à deux ou trois des nôtres un maximum de coureurs étrangers. Et nous souhaitons qu'un règlement soit établi en ce sens, qui oblige à prendre 50 % de pilotes français dans toute épreuve internationale à caractère non officiel.

Une chute collective — dont la victime la plus marquante sera A. Darrouy —

marquera le départ de la première manche, départ qui sera d'ailleurs annulé et redonné, ayant donné lieu à un « ca-fouillage » évident (preuve de plus que le système du drapeau n'est pas à retenir).

Au second start, Cheney file en tête, prenant cinq mètres à Hazianis qui suit dans l'ordre Chuchart, Combes, Godey, puis Brassine, Nex, René Klym, Nilsson, etc...

Tandis qu'Hazianis s'accroche désespérément à la roue de l'anglais, René Klym se rapproche un peu et Combes, lui, perd du terrain.

Au quatrième passage, Cheney ne peut résister à la pression qu'exerce derrière lui le plus rapide de nos inters. C'est donc Hazianis qui s'installe irrésistiblement au commandement, le troisième étant toujours Chuchart, suivi de Brassine (revenu fort), Godey (qui se maintient) et Nilsson, dont la course est bonne.

La fin de la manche sera marquée par l'élimination du Champion de France, Brassine, qui casse son vilebrequin ; de son côté, Jacquemin termine avec un cadre fêlé en deux points et un moteur qui « ratatouille » (ennuis d'allumage).

Hazianis est aujourd'hui en très grande forme, et sa BSA est dans les meilleures dispositions. Tous les deux s'en-voient en tête dans la seconde manche, les suivants étant, dans l'ordre, Nex, Combes, Brassine (sur sa 2^e moto), Jacquemin, dont le cadre est toujours entier malgré ses deux fêlures, Chuchart, Nilsson, etc...

Si Nex réussira à terminer au second rang, ses compatriotes Cheney, Bentham et Cheshire, victimes d'ennuis mécaniques, finiront loin dans cette manche.

Avec deux victoires, Hazianis entrevoit déjà le succès final. Il se ménagera donc dans la troisième manche, se bornant à se maintenir en quatrième position, rang qu'il occupe dès le start.

Cette fois, Combes a réussi à prendre la direction de la course, emmenant toutefois dans sa roue un Cheney bien décidé à remettre les choses en ordre en ce qui le concerne. Nous assisterons ainsi à une terrible lutte, dont la BSA du britannique, plus forte de quelques CV, décidera après 8 tours d'une bagarre sensationnelle.

Durant ce temps, Jacquemin a fait une mauvaise chute, butant sur une souche dans la descente qui suit la ligne de départ. Contraint à l'abandon, il ne souffre par chance que de contusions.

Il reste cinq tours à couvrir, ce que Nex essaie de mettre à profit pour rattraper Combes qui le précède et semble faiblir après l'immense effort fourni tout à l'heure. Le public s'est dressé pour voir petit à petit diminuer l'écart qui sépare les 2 hommes, écart qui ne sera plus que de quatre à cinq mètres dans les dernières secondes de course, mais que l'anglais ne pourra cependant réduire tout à fait.

Et le drapeau à damier s'abaisse d'abord sur Cheney, puis entérine la seconde place généreusement défendue par Combes. Viennent ensuite Nex, Hazianis, Godey, Brassine, Nilsson, René Kym, etc...

Class. général Inters : 1. Hazianis (BSA, 6 pts) ; 2. Nex (GB-BSA, 10 pts) ; 3. Combes (BSA, 15 pts) ; 4. Godey (BSA, 15 pts) ; 5. Cheney (GB-BSA, 17 pts) ; 6. Chuchart ; 7. Brassine ; 8. Nilsson, etc...

R. C. D.

LA VITESSE A L'ÉTRANGER



Hiller, jeune « comingman », fut la révélation de cette année. Bien servi par sa BMW « Rennsport », et grâce à la malchance de Zeller, il est Champion d'Allemagne 1957 en 500 cmc.

LE CHAMPIONNAT D'ALLEMAGNE 1957

Toute une série d'épreuves, la « Solitude », Schotten, l'Avus entre autres, ayant disparu cette année du calendrier allemand, c'est par trois épreuves seulement que furent désignés les champions 1957 d'Outre-Rhin, le Noris-Ring étant la course de clôture.

UN CHAMPIONNAT TRONQUÉ

Trois épreuves, c'est vraiment peu, c'est la plus pauvre saison qu'ait connu le sport motocycliste allemand. La moindre malchance peut venir changer du tout au tout les résultats, et, par exemple, sans mésestimer en rien les qualités du « comingman » Hiller, il est clair que bien qu'ayant remporté le titre en 500 cmc, il n'a pas la classe d'un Walter Zeller.

DERNIÈRE ÉPREUVE DU CHAMPIONNAT D'ALLEMAGNE : **LE NORIS-RING**

Les courses du Noris-Ring (3,9 km de développé), dans les environs immédiats de Nuremberg, furent la troisième et dernière épreuve des Championnats d'Allemagne 1957, championnats tronqués et sans grande valeur sur lesquels nous revenons par ailleurs.

★

LES IFA DOMINENT EN 125 CMC

Face à la coalition des IFA-MZ officielles et semi-officielles, les 125 italiennes aux mains des pilotes privés ne purent rien faire. Seuls résistèrent un moment, jusqu'à ce que leurs machines cassent, Lottes sur sa 125 DKW et Scheidhauer sur sa Ducati double ACT.

Et ainsi, la IFA place ses machines aux 10 premières places, exception faite de Spahr (MV) qui fait cinquième.

Degner (à la moyenne de 116,1 kmh et avec le tour le plus rapide à 118,2 kmh) termine premier, avec 10 secondes d'avance sur Fuegner. Troisième Musiol.

★

Mais ce n'est pas tout. Devant le peu d'engagements pour les courses de l'Elfel, il fut décidé, pour cette épreuve, de faire partir toutes les cylindrées, des 125 aux 500 cmc, en bloc. Et tel, comme Hallmeier par exemple, qui défend ses chances en 250 et 350 cmc, se trouve éliminé d'office d'une de ces épreuves, voit ses chances pour un des titres, presque irrévocablement supprimées.

Un titre de champion doit être l'image la plus fidèle de la valeur d'un pilote. Et déjà, à cette fin, 4 épreuves, c'est un peu « jeune ». Deux et demi, comme ce fut le cas en Allemagne cette année, c'est encore moins, guère plus probant que les championnats anglais se courant sur une courte et unique épreuve.

...DES INCIDENCES POLITIQUES SUR LE SPORT...

Mais la critique des Championnats d'Allemagne 1957 ne s'arrête pas là. Un point est encore plus grave.

L'an dernier, avec leurs licences, les coureurs d'Allemagne Orientale participaient sur un pied d'égalité avec leurs frères « occidentaux » aux Championnats d'Outre-Rhin disputés dans la République Fédérale. Cette année, il n'en fut pas de même : il fallait obligatoirement avoir la licence d'Allemagne Occidentale. Et voilà les Fuegner, Degner, éliminés.

Quel fut le but exact de l'OMK (Fédération d'Allemagne Occidentale) lorsqu'elle prit cette mesure ? Nous ne le savons pas, mais tout laisse supposer (et nous partageons là l'avis de notre confrère spécialisé d'Outre-Rhin, E. Schwarz), qu'il s'agissait, en fait, de conserver le titre des 125 cmc en deça de la ligne de démarcation.

★

Au vu de la fin de saison 1956, il s'est avéré qu'aucune 125 italienne « client » ne pouvait réellement résister aux petites 2 temps IFA-MZ en constant progrès (voir MR n° 1347-1348) ; et en Allemagne et pilotées par des allemands, seules les officielles 125 DKW étaient supérieures.

Quand DKW décida son retrait de la compétition de vitesse, il fut clair que le titre de champion 1957 en 125 cmc ne pouvait plus qu'échoir à Fuegner ou à Degner, donc à un pilote d'Allemagne Orientale pilotant une 125 IFA, une machine d'Allemagne Orientale. C'eut été, comme dit ironiquement notre confrère E. Schwarz « ...une blâmable situation pour le sport motocycliste de la République Fédérale ! ».

LES CHAMPIONS 1957

Ceci dit, voyons qui sont les nouveaux champions.

En 125 cmc, bien que Degner ait remporté les 3 épreuves retenues, le titre ne lui est pas attribué pour la raison signalée. Derrière, arrivent à égalité de points Lottes (DKW 116 cmc qui fut déjà champion en 1955, et le jeune Spahr (MV). Mais Lottes l'emporte au temps.

En 250 cmc, c'est le jeune Kassner (NSU) qui est sacré, et son titre est mérité. Déjà sa saison 1956 fut des plus prometteuses.

C'est également un titre mérité qu'emporte Hallmeier en 350 cmc. Délaissant les 250 au profit de sa très rapide 305 cmc NSU Sportmax, et bien aidé par les connaissances techniques de son père, le voilà promu champion.

Zeller ayant connu la malchance lors d'une des épreuves retenues, c'est Ernst Hiller qui, pour 1957, est Champion d'Allemagne en 500 cmc. Incontestablement ce jeune pilote fut une révélation cette saison, à l'échelle internationale aussi bien qu'en Allemagne. Un pilote sachant se servir d'une BMW Rennsport.

Enfin, malgré tous ses efforts, Schneider ne put rien contre l'équipage Hillebrand-Grunwald qui, bien servi par sa BMW, fit une saison éblouissante, remportant par ailleurs le Championnat du Monde. Mais Hillebrand fut aussi fin mécanicien qu'excellent pilote... et c'est avec émotion que chacun vient d'apprendre sa mort aux entraînements du Grand Prix de Bilbao.

LORENZETTI TRIOMPHE EN 250 CMC

Avec sa spéciale Guzzi très rapide (un tour à la vitesse record de 139,8 kmh, plus vite que les 350 cmc), Lorenzetti semblait devoir facilement dominer en 250 cmc. Mais, à l'étonnement de tous, Fuegner, sur la 250 IFA 2 temps bicylindre, réussit à s'accrocher durant le premier tiers de la course... jusqu'à ce qu'un blocage de la boîte le projette brutalement au sol, mais, heureusement, sans trop de mal pour lui.

A partir de ce moment, Lorenzetti, sagement, réduit l'allure et gagne à 126,2 kmh. Très régulier, nous trouvons Heck (NSU) en deuxième position, alors qu'une lutte mettant aux prises la DKW de Lottes, et les NSU de Kassner, Reichert et Hallmeier se termine dans cet ordre, après abandon du dernier nommé.

COURSE ANIMÉE EN 350 CMC

Dès le départ, Heck (305 NSU) prend la tête, suivi de Lorenzetti (Guzzi) et des Norton des australiens et néo-zélandais Mac Cutcheon, Hinton frères, Bryen et du sédois Lundberg. Puis vient la 305 NSU de Hallmeier.

Mais bien vite Lorenzetti prend la tête, alors que Heck perd du terrain, tandis que Hallmeier se rapproche.

Mais au quart de la course, le carénage de l'italien abandonne la machine, et c'est le suédois qui prend la tête (bouclant le tour le plus rapide à 133 kmh), les pilotes des antipodes à ses trousses.

Une douche céleste à mi-course brise son élan, alors qu'elle semble donner des ailes au blond Bryen qui s'envole vers la victoire (moyenne 119 kmh), prenant un tour d'avance à tous ses concurrents, qui franchiront la ligne dans l'ordre : Lundberg, E. Hinton, Mac Cutcheon, Hallmeier, etc...

UN DUEL EN SIDES

Quelle que soit la valeur de Fath, Neussner ou Ritter, il était clair que, sauf accident, la victoire ne pouvait revenir qu'à Hillebrand ou Schneider.

Et c'est un duel que se livrèrent ces deux équipages BMW, qui ne se termina que sur la ligne d'arrivée avec un écart

de 9/10 de seconde. Les records sont évidemment battus.

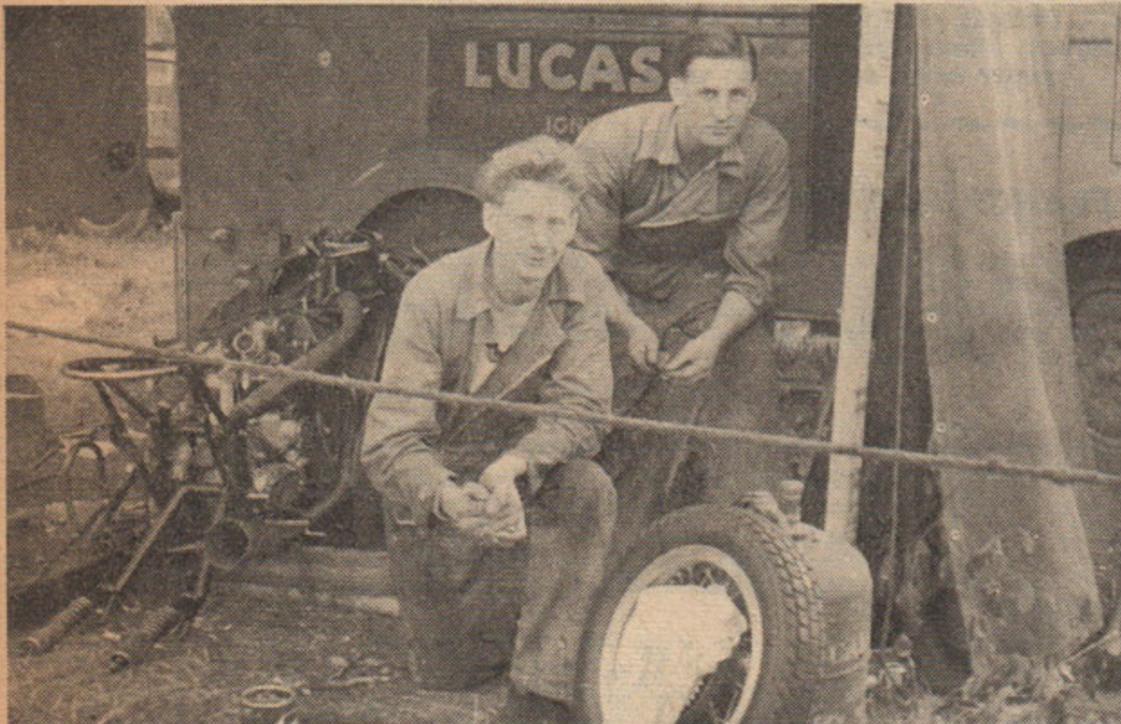
1^{er} Hillebrand-Grunwald à 123,9 kmh de moyenne ; 2. Schneider-Strauss ; 3. Fath ; 4. Neussner, etc...

Tour le plus rapide par Hillebrand à 126,8 kmh, dont la victoire est d'autant plus méritoire qu'à la suite d'une chute la veille, il dut travailler toute la nuit pour remettre la machine en état.

ZELLER BRILLANT VAINQUEUR EN 500 CMC

C'est une course solitaire que fournit le fin pilote qu'est Walter Zeller. Battant le record du tour à 141,8 kmh, il emmène sa BMW à la victoire (moy. 138,0 kmh) avec une avance de plus de 1 minute sur son suivant immédiat, l'autrichien Klünger (BMW). Les troisième et quatrième places sont encore remportées par des BMW (le jeune Hiller, très prometteur, et Riedelbauch, dont c'est peut-être la dernière saison), plus rapides que les Norton du suédois Lundberg ou des kangourous du 5^e Continent, Mac Cutcheon et Hinton.

SANDFORD, SURTEES ET HARRIS CHAMPIONS D'ANGLETERRE 1957



Pip Harris, que l'on voit ici accroupi, est un des plus talentueux sidecaristes, mais également un bon mécanicien.

Clark (Norton). Surtees gardera le commandement durant toute l'épreuve, le seul changement notable étant la remontée de King à la seconde place.

Courue également sur 80 km, la catégorie 500 cmc fut remportée par John Surtees devant King sur Norton, qui ne put rien faire contre la quatre cylindres du Champion du Monde 1956.

Enfin, dans la catégorie Sidecars, Harris remporte le titre devant Camathias et Young.

★

De nombreuses chutes eurent lieu durant ces épreuves, entre autres Hobbs chuta à Windy Corner, se blessant sérieusement, et dans la course des 250, chute de O'Rourke qui se fractura la clavicule.

Notons enfin l'absence de Mac Intyre, souffrant de traumatismes crâniens consécutifs à sa chute au G.P. de Hollande.

★

Quelle peut être la valeur d'un Championnat disputé suivant une telle formule, quand l'on considère que 58 km de course au total rapportent deux titres à Sandford, et que Surtees a conquis les deux autres avec 160 km de course, enfin qu'Harris est Champion d'Angleterre catégorie sidecar au terme d'une course de... 30 km ?

C'est sur l'aérodrome de Thurxton, devant 27.000 spectateurs, que se sont déroulées les courses décidant de l'attribution du titre de Champion d'Angleterre.

Courue sur cinq tours du circuit, soit 22,4 km (!), la catégorie 125 cc fut remportée par Cecil Sandford sur Mondial, devant Baughn sur MV. Sandford signe également le meilleur tour à 116,700 kmh de moyenne.

Disposant, comme en 125 cmc, d'une Mondial d'usine carénée, Sandford remporte également la catégorie 250 cmc, après avoir mené de bout en bout. A la seconde place nous trouvons Monty (GMS), tandis que Thorp (BSA) se classe troisième.

Dans la course des 350 cmc, disputée cette fois sur 80 km, Surtees (Norton) part en tête, suivi de Murphy (AJS) et

GRAND PRIX DES NATIONS

En attendant le reportage détaillé de notre envoyé spécial, qui paraîtra dans un prochain numéro, nous vous communiquons les résultats « secs » du Grand Prix des Nations qui s'est déroulé le 1^{er} septembre à Monza.

CLASSE 125 CMC : 1. Ubiali (MV), 38'54", moy. 159,640 kmh ; 2. Miller (Mondial) ; 3. Taveri (MV) ; 4. Libanori (MV) ; 5. Venturi (MV) ; 6. Sala (Mondial).

CLASSE 250 CMC : 1. Provini (Mondial) en 43' 05" 8/10, moyenne record de 176,115 kmh (ancien record 167,015 par Ubiali sur MV) ; 2. Venturi (MV) ; 3. Lorenzetti (Guzzi) ; 4. Sandford (Mondial) ; 5. Miller (Mondial) ; 6. Montanari (Guzzi).

CLASSE 350 CMC : 1. Mac Intyre (Gilera) en 51'43" 9/10, à la moyenne record de

180,063 kmh (ancien record 178,396 par Liberati, sur Gilera) ; 2. Colnago (Guzzi) ; 3. Liberati (Gilera) ; 4. Milani A. (Gilera) ; 5. Mandolini (Guzzi) ; 6. Hartle (Norton). Notre compatriote R. Besse termine 15^e en 53'33" 2/10.

CLASSE 500 CMC : 1. Liberati (Gilera) en 1 h. 04' 49" 3/10 à 186,275 kmh de moyenne, nouveau record (ancien record 182,982 kmh par Duke sur Gilera) ; 2. Duke (Gilera) ; 3. A. Milani (Gilera) ; 4. Surtees (MV) ; 5. Masetti (MV) ; 6. Sheperd (MV).

SIDECARS : 1. Albino Milani (Gilera) en 38'56" 7/10, moyenne horaire record 159,455 kmh (ancien record A. Milani, 157,928 kmh) ; 2. Smith (Norton) ; 3. Camathias (BMW) ; 4. Scheidegger (BMW) ; 5. Drion (Norton) ; 6. Neussner (BMW).

Le Grand Prix des Nations a joué un rôle capital dans l'attribution des titres. Nous avons dit dans notre dernier numéro que quatre titres étaient définitivement remportés.

Provini en 125, Sandford en 250, Campbell en 350 et Hillebrand-Grunwald en 500 side.

De même que pour les marques nous trouvons BMW en side, Gilera en 500.

Du Grand Prix de Monza dépendaient donc les autres titres.

Mondial l'emporte en 125 (par addition des temps) et en 250. En 350 enfin, la victoire de Mac Intyre donne à Gilera son premier titre en 350 cmc.

Enfin, pour le titre de Champion du Monde en 500 cmc, la palme revient à Liberati.

ACTUALITES

NOUVEAU SCOOTER-CABINE MESSERSCHMITT : LE KR 200

A partir de l'expérience retirée du type KR 175, le scooter-cabine bien connu produit déjà depuis plusieurs années par la firme allemande, et pour répondre aux vœux de la clientèle, un nouveau modèle a été conçu, qui est propulsé par un moteur Sachs monocylindre à refroidissement par air forcé, de 191 cmc de cylindrée exacte et dont la puissance est donnée pour 9,7 CV à 5.000 t/m. Boîte à 4 vitesses et marche arrière.

Diverses modifications par rapport au type précédent caractérisent encore le modèle KR 200 et intéressent en particulier la suspension, la transmission, les systèmes d'admission et d'échappement.

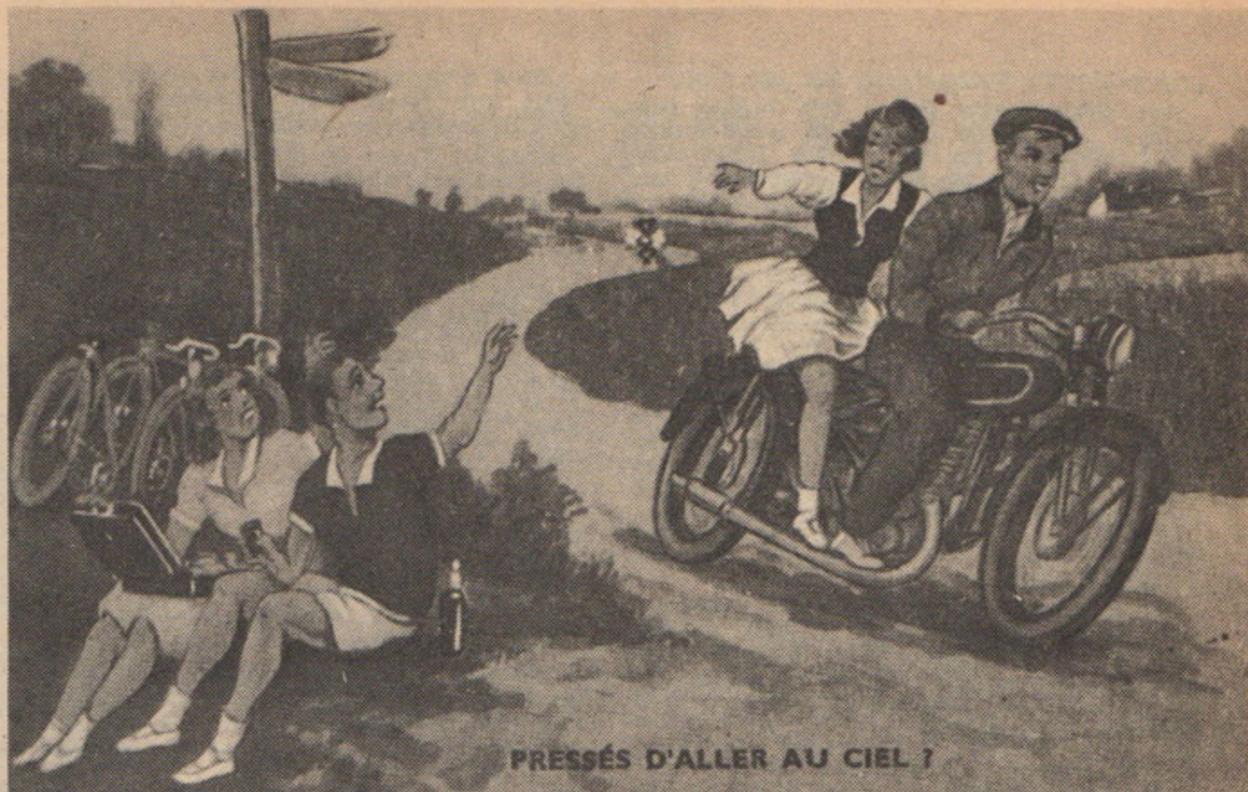
Enfin, le siège arrière, élargi, est reculé de 14 cm.

CYCLO POLONAIS EN SERIE

A Breslau vient de sortir le premier cyclomoteur de construction polonaise.

Mu par un moteur de 50 cc, sa vitesse est donnée pour 60 kmh.

On compte sur une production annuelle de 15.000 de ces engins, production qui serait portée à 65.000 véhicules par an dès 1960.



Il n'y a malheureusement pas que la presse qui soit parfois motophobe. Témoin cette carte postale et sa légende « Pressés d'aller au ciel ? » qui se veulent humoristiques. Nous laissons à nos lecteurs le soin de juger cette affligeante production.

LES PRIX DE L'ESSENCE EN FRANCE... ET DANS LE MONDE

Actuellement et par rapport au prix pratiqué au 1^{er} mai dernier, la hausse du prix de vente à la pompe ressort à 14,90 fr. par litre pour le super, et à 13,40 fr. par litre pour l'essence ordinaire.

Voici comment se décompose, à Paris, la nouvelle structure des prix de vente, par un pompiste de marque (en francs, par hectolitre) :

	Super-carburant	Essence ordinaire
Reprise en raffinerie	2.213	2.012
Taxe intérieure (*)	6.281,03	6.044,93
Fonds de soutien (*)	148,15	148,15
Institut du Pétrole	12	12
Mise en place	278	278
Marge de distribution	362,82	259,92
PRIX DE VENTE AU POMPISTE	9.295	8.755
Marge du pompiste	345	245
PRIX DE VENTE A LA POMPE	9.640	9.000

Ce tableau laisse apparaître que le montant total des taxes et redevances est à Paris :

Pour le super... 64,81 fr. par litre, soit 66,8 % du prix de vente !

Pour l'essence ordinaire... 62,05 par litre, soit 68,9 % du prix de vente !

Ces chiffres sont extraits une fois encore du très intéressant bulletin « Informations Economiques », publié par Esso Standard et auquel nous empruntons également le tableau ci-dessous, qui vous permettra de vous livrer à des comparaisons peu flatteuses pour les responsables de notre Economie :

Ce tableau laisse apparaître que c'est, en moyenne, en Europe, deuxième région mondiale de consommation d'essence après les Etats-Unis, que l'essence coûte le plus cher. En Grande Bretagne, 2^e pays consommateur d'essence du monde (pays du bloc soviétique exclus), les taxes sont de l'ordre de 23 francs par litre. En dehors de la France, l'Italie et l'Espagne où l'essence est vendue à un prix particulièrement élevé, le montant des taxes s'étagé entre 20 et 30 francs

par litre, soit un montant toujours supérieur à celui du prix de vente de l'essence à la sortie des raffineries.

Aux Etats-Unis, les prix affichés à la pompe varient d'environ 28 francs par

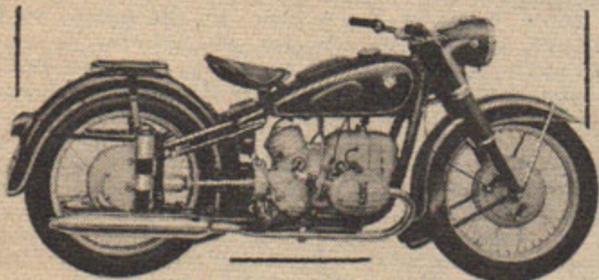
litre pour une essence ordinaire présentant au minimum 86 d'octane, à environ 33 francs par litre pour un supercarburant pouvant atteindre 98 d'indice d'octane.

(*) C'est nous qui soulignons.

	Supercarburant (2)		Essence ordinaire	
	Indice d'octane	Prix	Indice d'octane	Prix
EUROPE OCCIDENTALE				
France	90	95	80	90
Italie	98	85,10	86	79,50
Espagne	81	63,90	75	54
Allemagne Occidentale	96	59,10-63,30	88	53,20-57,40
Grande-Bretagne	96	51,80-55,10	81	48,60
Danemark	92	50,60	83	48,90
Suisse	93	49,80	85	42,30-44
Belgique	93	49,60	86	47,10
Suède	94	46,60	83	44,60
Pays-Bas	93	46,30	83	43,50
AFRIQUE				
Maroc	90	68,30-72	80	65,80-69,50
Tunisie	90	64,40-67,80	80	61,10-63,70
Algérie	90	51,80	80	47,20
Union Sud-Africaine	90	38,90	80	36,20
SUD-EST ASIATIQUE				
Philippines	91	43,60	80	41,10
Australie	90	41,90	80	39,30
Inde			80	36,90
Nouvelle-Zélande			80	36,20
Japon	90	34	82	29,40
AMERIQUE DU SUD				
Canada	96	35,10-40,40	90	32,40-37,20
centre-ouest	97,1	33,20	91,3	29,40-30,40
Etats-Unis : côte Pacifique ..	96,7	33,20	86,7	28,60
côte Atlantique ..	98,4	31,90	92,7	29,40
Texas	98	30,20	89,5	27,80
AMERIQUE LATINE				
Brésil	91	44,20	81	29,90
Cuba	96	34,90	92	29,60
Argentine			76	19,50
Mexique	80	21	70	15,30
Venezuela	89	18,40	77	11,90

CE QU'ILS EN PENSENT

BMW R 51/3



Vous avez eu la gentillesse de passer mes impressions sur mon Peugeot 56. Je viens vous entretenir de la BMW R 51/3 dont je vous avais déjà touché un mot. Pour vous en parler, j'ai attendu le cap des 20.000 km.

Plusieurs de vos lecteurs en ont déjà parlé et je suis assez d'accord avec eux sur les défauts et les qualités de cette machine.

Défauts : peu nombreux et déjà vus et même corrigés, telle la dureté de la suspension arrière. A en juger par les compliments faits par beaucoup et vous en particulier, et par ce que j'ai jugé « de visu », il vaut mieux ne plus parler de celui-ci sur les R 50. Reste le claquement de la boîte de vitesses : là, il n'y a que l'habitude qui arrive à le faire passer, et encore !

Qualités : elles sont nombreuses : souplesse, silence, finition, et surtout fonctionnement sans histoire.

Vous venez de parler de l'usine de Munich dans un de vos numéros, et vous faites allusion au grand nombre de contrôles faits en cours de fabrication. C'est exact, et quand on voit sortir une tôle de presse et celle-ci prise en main par un ouvrier qui commence à la « figoler » et à la poncer, il est facile de comprendre que les voitures, les Isetta, les motos que l'on trouvera au bout de la chaîne seront belles par leur fini.

Mon idée, en vous écrivant, est surtout de donner quelques chiffres tendant à prouver qu'une 500 moderne n'est pas une « bouffeuse d'essence et d'argent ».

Je pense d'ailleurs que beaucoup de vos lecteurs feraient bien de considérer d'un oeil plus attentif leur moyenne de dépense que celle de leur vitesse.

En effet, d'après les dires de certains de vos lecteurs et aussi d'après mes connaissances, j'ai constaté qu'un 175 ou 250 Puch par exemple, doit revenir, sur 10 à 15.000 km par an, au moins aussi cher, si ce n'est plus, que ma 500 R 51/3.

Je fais tout de suite remarquer que les dernières R 50 ont une consommation plus réduite qui doit marquer le prix de revient.

	Francs
Essence : 951 litres (pour 20.000 km)	64.914
Huile	7.300
Assurance (à remarquer à ce sujet que l'augmentation de tarif d'il y a 2 ans a nettement marqué les petites cylindrées)	50.000
Garage	29.000

Changement de pots d'échappement, fait à Munich en même temps qu'une révision, heureusement, car en France le prix aurait été presque double pour les pots 9.850

D'ailleurs au sujet des pots, un tuyau de « la gendarmerie » : un peu d'huile de vidange tous les 1.500-2.000 km ; le remède a l'air bon.
Pneu AR (Dunlop Universal) + chambre, remplacés à 20.000 km, avec une crevaison, par Pirelli 6.300
Frais divers de réglages et accessoires 3.000

Total : 172.764

soit un prix de revient de Frs 8,63 au km parcouru.
Je ferai remarquer que 20.000 km en 29 mois, c'est peu ! Ce kilométrage fait en deux ans donne un prix de revient d'environ 7,83 et 18 mois de 7,03.

Je crois que l'on peut tabler sur un prix de revient de 7,50, même en tenant compte de l'augmentation du prix de l'essence qui marque terriblement.

Certains diront que je ne tiens pas compte de la perte à la revente, celle-ci est très difficile à chiffrer, car je ne sais pas de combien elle sera et d'autre part toute machine perd et les machines courantes encore plus que les autres.

D'autre part, je compte garder ma machine, qui, si elle roule assez peu en ce moment, va certainement rouler beaucoup plus d'ici quelques mois. Pour cette raison et surtout par mesure de sécurité, je vais lui faire subir d'ici peu un rodage de soupapes.

Mon pneu avant tiendra très bien 10.000 km, donc peu de frais en perspective.

Quelques remarques sur la consommation :

- Moyenne d'ensemble 4,753 l. avec 1/3 du km en ville.
- Pendant les restrictions, avec l'ordinaire, 4,845 l.
- Au cours d'un voyage Suisse, Allemagne, Autriche, Suisse: 119 litres pour 2.838 km, soit 4,20 litres aux 100 km. Ce voyage à 2 personnes, avec bagages de camping pour 2 semaines.

QUELQUES RENSEIGNEMENTS UTILES :

Dans les accessoires, je considère la selle double Denfield comme un modèle du genre, elle commence à être connue



en France, mais j'ai eu le plaisir de monter sur ma machine une des premières importées, elle est toujours neuve, après 20.000 km et deux ans d'utilisation.

Le tuyau que vous avez donné, concernant l'éclairage du compteur dans les phares Bosch, en étant en veilleuse est bon.

Un tuyau que je donne et qui donnera peut être à la BMW l'idée d'un montage de série :

Poser sous le phare, c'est-à-dire en un point invisible, un contacteur (feu de position Simca 8) qui permet d'isoler l'avertisseur et de faire des signaux de phare avec le bouton de commande de cet avertisseur.

C'est très pratique en ville et permet, tout en restant en veilleuse, de se signaler, ce qui est impossible avec le montage d'origine.

Il n'y a aucun fil extérieur, tout se passe dans le phare, je ne peux pas donner les références exactes de branchement, car il est assez difficile de lire les références sur la plaquette intérieure du phare. Ce que je peux dire, c'est qu'il faut, dans l'interrupteur au guidon, isoler la languette de mise à la masse et la coupler avec le fil de phare.

D'ailleurs, il est plus simple d'agir par sondage, car le manuel qui m'a été donné avec ma machine ne correspond pas très exactement avec celle-ci.

★

D'autre part, j'ai un porte-bagages qui est assez esthétique et surtout très pratique. Les photos que je vous joins vous permettront d'avoir une idée assez nette de ce qu'il est. Son principal avantage est de me permettre, avec une grosse valise dessus, d'accéder à mes deux grandes sacoches de cuir (la plus grande taille de Braun, environ 40x30x18 je crois).

Un petit conseil au néophyte de la moto : ne pas attacher des valises avec des sandows, ils s'usent tout en usant les valises qui, de plus, sautent et nuisent à la stabilité de la machine. Rien ne vaut trois bonnes courroies de cuir qui durent toute une vie et ne coûtent pour ainsi dire pas plus cher.

J'ai fait d'autre part un sac de réservoir et un tapis qui sont très esthétiques, il me faut 30 secondes pour enlever mon sac et accéder au coffre à outils ou au réservoir. Une étude plus détaillée fera l'objet d'une autre correspondance.

J'ai mis à Munich un petit pare-brise Idéal, il est assez utile contre le vent et les insectes, tout en protégeant mon sac de la pluie, et de plus il n'est pas laid.

VETEMENTS :

J'ai depuis 53 une Macombyn Week-End qui, à l'origine, était à parements cirés changés par ceux en cordoual à la maison en 54. C'est un vêtement pratique et solide, pas très salissant, s'enfilant rapidement, aux fermetures « Eclair » très solides.

L'imperméabilité est celle d'un vêtement de toile imperméable, c'est-à-dire pas à toute épreuve ; cette combinaison n'est d'ailleurs pas vendue pour être trois heures sous une pluie battante, comme cela m'est arrivé.

Depuis 56, j'ai un Lohdi deux pièces. Bonne conception, très bonne imperméabilité, pratique par la veste qui, avec un pantalon de montagne et des grosses chaussures ou demi-bottes donne une tenue très correcte ; grande légèreté et faible encombrement.

Défauts : fermetures à glissières qui ne sont pas des « Eclair » et n'en ont pas la solidité ; pantalon ne formant pas bavette sur le pied. Avec du tissu fourni par le fabricant, j'ai fait une bavette qui rend de grands services par temps de pluie et ne nuit en rien à l'esthétique. Le fabricant peut très bien sortir ses pantalons avec en les cintrant légèrement au niveau de la cheville.

Avec le même tissu, j'ai fait une paire de mouffles contre la pluie, dont la manchette passe sous les manches de ma veste.

Le col du Lohdi allant sous le casque, j'ai fait 400 km sous la pluie, et à l'étape j'ai eu le plaisir, en me déshabillant, de me trouver sec.

Un conseil : porter toujours un ou deux chandails de laine sous ce vêtement par temps de pluie, car il ne fait pas chaud sous un imperméable quand on roule longtemps.

J'ai des lunettes avec écran pare-pluie qui vont très bien tant que l'on ne lève pas le nez et que les gouttes ne viennent pas sous l'écran supérieur.

MOYENNES :

Il est « idiot » d'en parler, aussi bien en petite qu'en grosse cylindrée.

J'ai fait sans m'en apercevoir et sans le vouloir Marseille-Avignon en 1 heure, ce qui fait 95 de moyenne, mais au retour, j'ai mis deux heures ; dans un sens comme dans l'autre, je traversais les agglomérations entre 40 et 50, la différence réside uniquement dans l'encombrement de la route.

La vitesse de pointe de ma machine, je ne la connais que par vos essais, et n'ai nul besoin de la connaître. Le plaisir, avec une grosse cylindrée, c'est de pouvoir marcher à 50 ou à 100 avec une réserve de puissance.

Mon rêve et celui de ma femme : une R 68, mais de tourisme (j'ai envie des 35 CV, mais sans cravache) avec un joli panier à côté !

Une question : certaines Terrot, à en juger par l'odeur, brûlent de l'huile de ricin. Quel est l'avantage ?

S. ALLUIN
Marseille

N.D.L.R. — Le ricin est la seule huile d'origine végétale utilisée pour les moteurs.

Très employée avant guerre, cette huile offrait surtout l'avantage de garder ses caractéristiques, même par très fortes chaleurs, d'où son emploi presque exclusif en compétition. Son principal désavantage était de gommer canalisations et canaux de graissage.

Avec les progrès réalisés par les fabricants d'huile minérale, l'utilisation du ricin devient de moins en moins fréquente.

AU SUJET DES POTS BMW

Je voudrais donner un avis, peut-être utile, aux possesseurs de flat-twins BMW, se plaignant de la corrosion de leurs silencieux.

Je suis moi-même possesseur d'une R50 ayant actuellement 16.000 km. Or, dès 4.000 km, les silencieux ont commencé à se ronger, à mon grand désespoir (et je faisais surtout de la route) ; le système intérieur réduit en miettes ; le chrome, à l'extérieur, se décollant, laissant passer les gaz d'échappement.

Ayant acquis une paire de silencieux neufs, vers 8.000 km, j'ai cherché un remède à cette corrosion, remède qui paraît avoir été efficace jusqu'au kilométrage actuel de ma moto (16.000 km).

1° J'ai percé 4 trous de 4 mm de diamètre et répartis à égale distance, sous chacun des silencieux. Le bruit n'est absolument pas augmenté, et il n'y a plus de ces fâcheuses condensations d'eau, dans la partie inférieure des pots.

2° Avant leur mise en place, j'ai enduit l'intérieur de ces silencieux d'huile à moteur.

3° Roulant toujours avec le Super Shell, j'ai pensé pouvoir me permettre une certaine augmentation de l'avance à l'allumage (point d'avance fixe), possible en faisant tourner le stator de la magnéto, dans le sens horaire. L'augmentation de l'avance ainsi permise est d'environ 7°. Il est possible qu'ainsi la combustion soit plus complète et provoque moins la rouille des silencieux. J'ajoute toujours un peu d'huile Castrol XL à mon essence (0,5 % environ). Il n'y a pas de cliquetis.

4° Je termine en conseillant aux possesseurs, ou futurs possesseurs de R50 ou R69, de vérifier méticuleusement le serrage des roulements de roues et d'articulations de bras oscillants : sinon gare à l'usure rapide des roulements Timken.

A part cela, excellente machine ne manquant que d'une béquille pour le démontage de la roue avant. Je ne trouve pas que le coffre à outils soit trop petit, puisque, outre les outils, j'arrive à y loger une boîte Tip-Top, un rupteur de rechange, et un jeu de bougies neuves ! Et je ferme le portillon sans forcer. Affaire d'habitude.

P.S. — La vitesse maximum en ligne droite, couché, est de plus de 170 (compteur). Pouvez-vous me dire quelle est l'erreur de cet instrument ? Les gicleurs sont des 110.

M. ROGET

Interne Hôpital Maurice Gaud, Casablanca

N.D.L.R. — Ce n'est pas tant le compteur lui-même qui est « faux », mais la démultiplication d'entraînement mal choisie : 0,75 alors qu'il faudrait 0,85, sensiblement. Dans ces conditions, vous pouvez estimer, sans grande erreur, que l'indication de votre compteur est généreuse de 10 à 13 % sensiblement. Vos 170 kmh compteur se soldent, en réalité, par environ 150-153 réels.

Signalons par ailleurs que les dernières BMW sont maintenant dotées de nouveaux silencieux qui ne sont plus sujets aux inconvénients signalés.

UNE ECONOMIE CERTAINE

Faisant actuellement mon service militaire, je suis enfin abonné à votre instructive revue. Il y a cinq ans que je prenais chaque semaine « Moto-Revue » dans un kiosque, ce n'est que maintenant que je m'aperçois du gaspillage d'argent (2.000 fr. environ). Il fallait aller la chercher chaque dimanche, maintenant je la reçois à domicile (il faut être bien bête).

Votre slogan n'est pas toujours vrai : « Rédigée par des motocyclistes, pour des motocyclistes », car je n'ai pas de moto, mais suis passionné de cette belle mécanique qu'est le motorcycle. Je vous félicite des différentes études que vous faites (côté électricité, pneumatiques, freinage, etc.). Tout ce qui est inséré dans « Moto-Revue » est bien.

Mais j'espère qu'un jour viendra où je pourrai être l'heureux possesseur d'une de ces belles machines, que jusqu'ici j'ai le plaisir de voir passer.

E. GOURAUD
Chartres

PETITS ECHOS

DE

VILLEFRANCHE

La pluie a malheureusement contrarié ce 7^e Circuit de Vitesse Motocycliste du Rouergue. Quelques gouttes tombèrent en effet sur Villefranche vers 1 heure, mais cela se traduisit par un gros orage au nord de la cité rouergate, et les caisses placées de ce côté-là enregistrèrent un net déficit par rapport à l'an passé.

★
Pour la première fois, allemands et autrichiens couraient à Villefranche. Ils ne passèrent pas inaperçus. Il est vrai que les quatre hommes retenus étaient parmi les meilleurs et il suffit de s'en référer à leurs titres pour en être persuadés : Hiller Champion d'Allemagne 57 des 500, Kassner Champion d'Allemagne 57 des 250, et Jaeger vainqueur des 500 à Vesoul, auxquels s'ajoutait le Champion d'Autriche Klinger qui réussit le prodige de battre les Hinton, Mac Cutcheon, Collot sur ce circuit où la maniabilité, et les qualités de vireur priment tout. Malheureusement, il prit trop de risques et chuta au troisième tour de la deuxième manche : sa machine sautant un parapet alla s'écraser à 8 mètres en contrebas dans la rivière, tandis qu'après s'être éjecté, le pilote resta sur la route où il se releva avec des contusions fort douloureuses, mais heureusement pas de fractures.

Hiller devait également être victime d'une fantastique cabriole, puisque sa machine s'éleva à près de 5 ou 6 mètres de haut, et qu'il réussit à se dégager en l'air pour retomber dans un pré, également sans trop graves blessures.

Bien entendu, tout le public attendait les frères Hinton et particulièrement l'aîné, Eric, héros du circuit 56 où il gagna en 350, passa devant P. Monneret et sa Gilera 4 en 500, et battit les 2 records du tour qu'il détient encore.

Sans nouvelles de lui, sauf qu'il avait des ennuis avec sa voiture et ses machines (pour lesquelles il avait dû faire un détour afin d'avoir des pièces), ce n'est qu'à minuit, samedi soir, que les dirigeants le virent arriver, à bout de souffle, arrivant de Carlsberg, sur le chemin de retour de Litomysl (Tchécoslovaquie).

Le lendemain matin, dans le parc des coureurs, leur coin était transformé en atelier de réparations pendant les essais officiels. Et pendant la course des 175, une demi-heure avant le départ des 350, il y avait encore des culasses par terre. Ce qui ne les empêcha pas de réaliser des performances de classe dans cette catégorie, à la stupéfaction de tous les connaisseurs en mécanique.

Et à la distribution des prix, Eric Hinton fut encore le plus pourvu en Coupes. Avec ses voisins néo-zélandais, ils réussirent d'ailleurs une véritable razzia sur « l'argenterie ».

★
Par contre son compatriote Thomson est un véritable plaignant qui s'est contenté de prendre les deux départs pour justifier la perception de la prime, et fut fatigué à chaque fois après 2 tours de circuit.

★
L'équipe néo-zélandaise fut une des attractions de la journée. On connaissait Mac Cutcheon, vainqueur à Zandvoort et Caen, ou Anderson, meilleur privé des 350 à Spa ; Hempleman s'était également signalé à Zandvoort et Caen.

Mais on ne s'attendait pas à voir Mac Cutcheon prendre la succession de son compatriote, l'inoubliable Léo Simpson, du moins de façon aussi nette, après avoir battu au sprint le recordman de cette cylindrée sur ce circuit, l'australien Eric Hinton. Ce même Mac Cutcheon se payait même le luxe, au premier tour des 500, de passer en tête devant les tribunes ; mais une chute malencontreuse stoppa son exhibition. Signalons en passant que Mac Cutcheon devait piloter les AJS et Matchless d'usine au G.P. de l'Ulster le 10 août, si son accident ne lui avait valu 30 jours de plâtre pour sa fracture du tibia.

Toujours dans les 500, Anderson se payait le luxe de battre le record du tour en 4'10" (à égalité avec Hinton), soit 2/10 de seconde de moins que Monneret et sa Gilera 4. Et Hempleman se classa troisième des 500.

★
Ceci nous démontra également qu'AJS n'a pas désarmé : Mac Cutcheon et Anderson, seuls privés dotés des modèles 57, ont prouvé, surtout à Spa, que la 7R est à nouveau bien dans le coup.

Dans cette cylindrée, notons la belle tenue de la 305 NSU que Kassner amena à la troisième place. Son pilote la don-

nait pour 215 kmh à 10.000 t/m, avec le carénage dont il l'avait recouverte.

Pas une seule course ne fut la course d'une vedette émergeant du lot et se « baladant » en tête. Même Onda, net vainqueur des 175, dut laisser le commandement à Bonnal au cours de la deuxième manche, pendant 2 tours, et au cours de la première manche, Barone se montra son égal, finissant seulement à 5 mètres de lui, après 45 km. En 350, Mac Cutcheon, Kassner et Collot roulèrent longtemps roue dans roue, jusqu'à ce que Hinton Eric, mal parti, revienne sur eux au prix d'un bel effort, et s'adjuge la deuxième place. En 500, Klinger eut à repousser les assauts du même Hinton, et celui-ci dut se défendre avec acharnement contre Collot.

★
Pour en revenir aux 175 cc, le parc des coureurs fut certainement l'un des mieux garnis qu'on n'ait jamais vu en France. Bonnal, qui nous avait déjà présenté le fameux Rebello de Morini, dont un seul exemplaire était sorti de l'usine, nous montrait cette fois-ci le modèle double ACT, espoir de la marque dans le Milan-Tarente, et que seul Mendogni avait piloté à ce jour.

Boyer nous revenait de Milan avec un Mondial 5 vitesses très spécial, habillé... de l'ex-carénage de Provini. Onda rentrait la veille de Bologne après une dernière révision de son double arbre d'usine Mondial.

Citons également l'extraordinaire échantillonnage de MV : du 125 à 2 ACT de Touzalin aux 175 double ACT d'origine de Burggraf ou Jacquier-Bret, en passant par les transformations de Foccardi, ou les simple-arbre de Pansera, Dalmasso, sans oublier le 2 ACT de Barone. Lesage et son Ducati complétaient la panoplie des italiennes. Schaad amenait le 175 de Nougier au fût de cylindre de « 2 CV Citroën » coiffé de la dernière culasse Nougier. Seul manquait le Liberia-Ydral d'Agache (décommandé 8 jours plus tôt) pour que figurent dans ce parc tous les modèles qui ont fait parler d'eux cette saison.

★
La bagarre pour le Championnat de France des Nationaux paraissait devoir se circonscire entre les deux locaux, Bonnal et Boyer. Mais ce dernier cassa une soupape aux essais, perdant tout espoir de courir, alors qu'il était à égalité avec son compatriote au point de vue places de premier : deux chacun : Boyer à Cannes et Vic-Bigorre ; Bonnal aux Deux Heures et Pernes, mais celui-ci ayant quatre places de second : Provins, Cannes, Bourges, Vic-Bigorre. Désormais avec trois victoires, Bonnal ne peut qu'être rejoint, mais ses quatre places de deuxième lui assurent le titre 57 de Champion des Nationaux, Pansera, premier national à Bourges et Avignon, rejoint ainsi Boyer, grâce à sa place de deuxième à Villefranche.

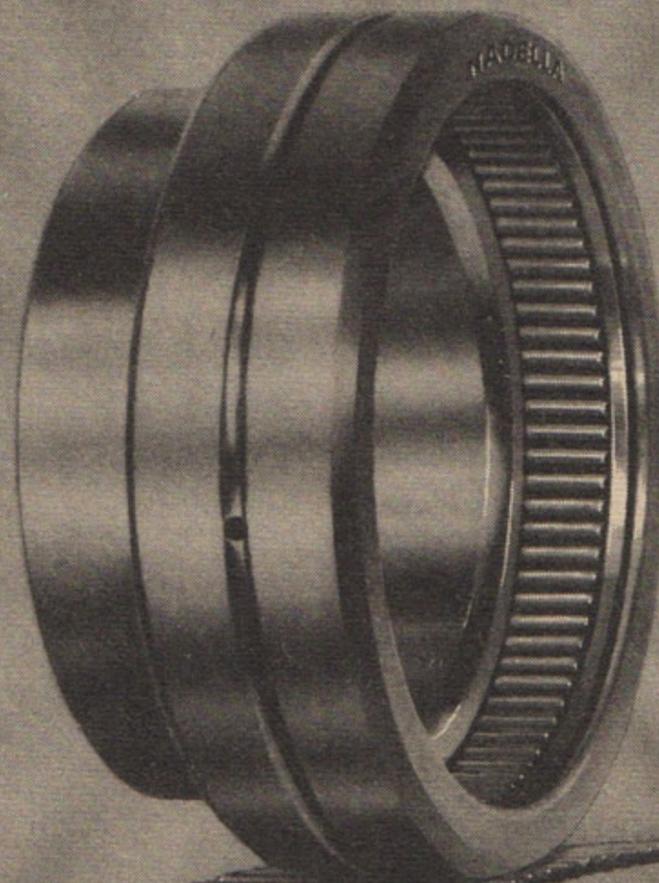
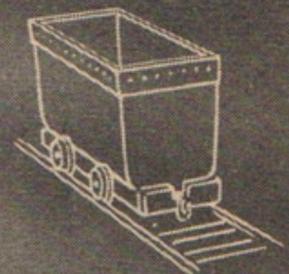
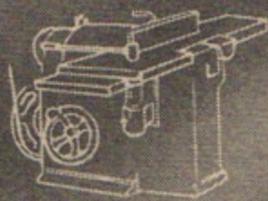
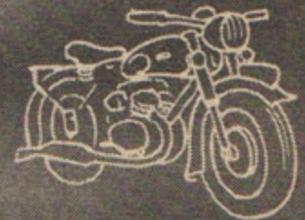
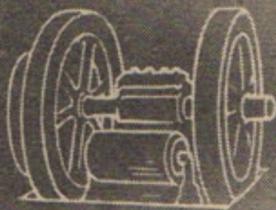
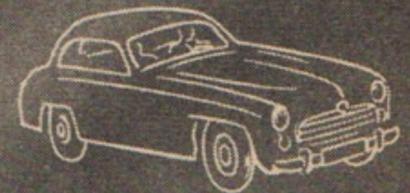
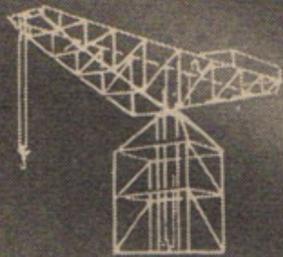
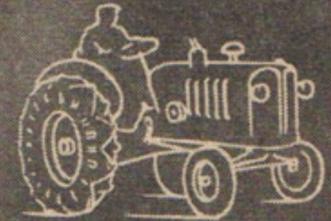
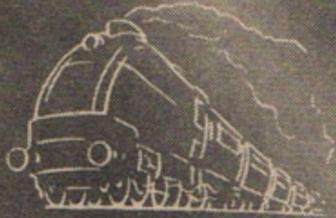
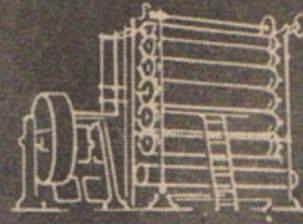
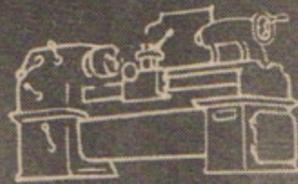
Comme on peut s'en douter, le public villefranchois fut déçu de n'avoir pas droit à une nouvelle « explication » entre les deux « B », car il se rappelait celle qu'ils se livrèrent l'an passé sur le même circuit.

★
Cela rendit les mains libres à Bonnal qui, peu à l'aise sur le « double arbre » (il ne put égaler son record du tour de l'an passé) se contenta de chercher sans trop de risques inutiles la première place des nationaux... et le titre.

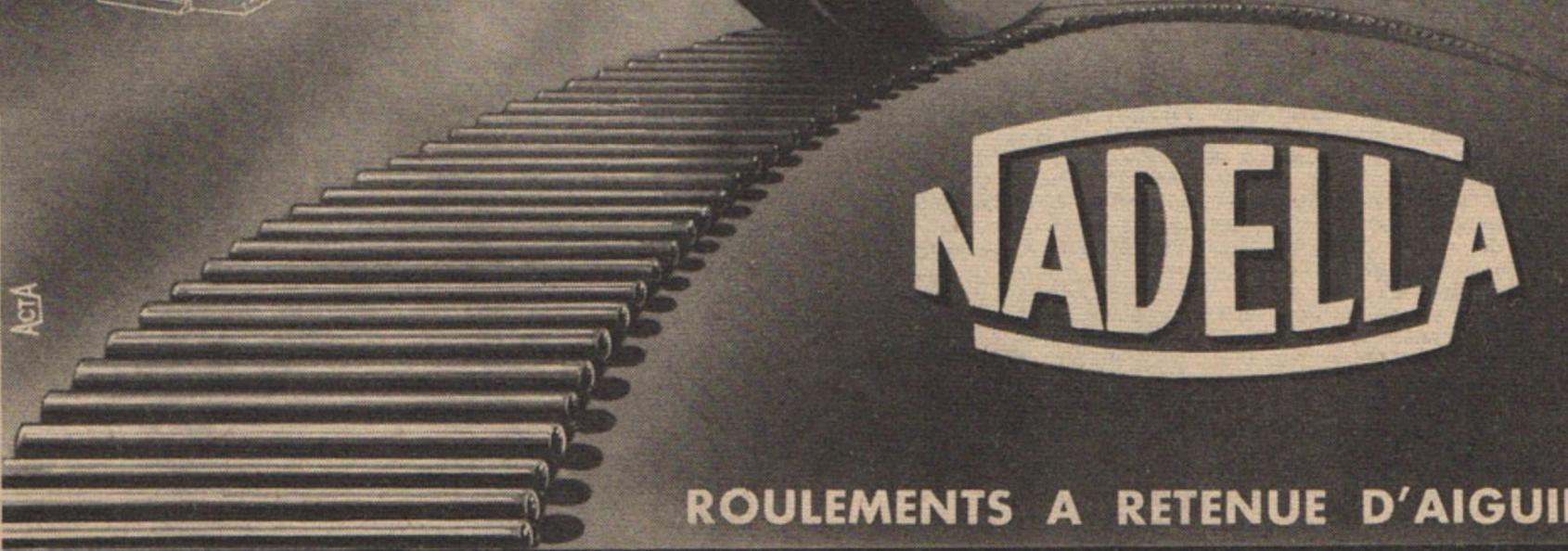
Après une première manche d'observation, il tenta sa chance au début de la deuxième, mais Onda se révélait incontestablement le plus fort ce jour-là, et sagement Bonnal refusa la bagarre, ce qui ne l'empêcha pas, au moment où il était le plus « sage », de faire une chute sans gravité (sa troisième ayant sauté) et il dut également laisser passer Burggraf.

★
Par contre, l'accrochage Figuière-Piscaglia se terminait pour l'italo-parisien, de bien triste façon. Relevé avec fractures des vertèbres cervicales, il fut transporté à Toulouse, où l'on nota des lésions de la moelle épinière. De telle sorte que si Piscaglia peut être sauvé par une intervention chirurgicale, il restera absolument paralysé. Aux dernières nouvelles, il avait dû être placé dans un poumons d'acier.

Peut-on espérer que la FFM, en cette douloureuse circonstance, se rappellera que sa « Caisse de Secours » est gonflée de millions versés par les organisateurs ?



ACTA



NADELLA

ROULEMENTS A RETENUE D'AIGUILLES

133 à 137, BOULEVARD NATIONAL, RUEIL-MALMAISON (S.-&-O.). TÉL. : 967 - 10.15 (6 lignes)

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

CHENEY (500^{cc}) ET COMBES (350^{cc}) VAINQUEURS A MONTREJEAU

* BELLE TENUE DU SUISSE RAPIN, NOUVEAU VENU
EN FRANCE.

Au pied des Pyrénées, toute proche de Luchon, la coquette et vivante petite ville qui a nom Montrejeau réunissait sur son terrain de la Fontaine d'Amour un certain nombre de bons pilotes étrangers auxquels se joignaient quelques-uns de nos inters choisis parmi les plus en vue du moment. Enfin, pour compléter le plateau, et pour fournir à René Combes (engagé en 350) des adversaires ardents, neuf régionaux étaient encore inscrits dans l'épreuve d'ouverture.

Le tracé de Montrejeau est passé cette année en catégorie internationale, au prix de grands travaux d'aménagement qui en font actuellement un terrain à très large visibilité pour les spectateurs et un parcours assez dur et accidenté pour les pilotes, auxquels il propose deux pentes de bonne longueur, à fort pourcentage, un bournier difficile à franchir et, pour le reste, une série de boucles rapides sur terrain cassant.

Il y a là tous les éléments d'un parcours de grande classe, à ceci près que la section « plane » du circuit, la plus importante quant au développement, s'accommoderait de quelques difficultés supplémentaires propres à rendre son franchissement moins rapide, et contraignant les pilotes à faire montre de toute leur habileté précisément devant le gros du public.

D'année en année, le Comité des Fêtes de Montrejeau et le Moto-Club Toulousain (chargé de l'organisation sportive) perfectionnent leur œuvre.

Cet été, malheureusement, la pluie qui s'abattit sur le circuit tout juste vers les 13 heures, vint contrarier assez sérieusement la venue du public. Il y eut du monde, certes, mais pas autant que l'eussent mérité les organisateurs, qui furent contraints de renoncer à nous offrir la fête folklorique prévue pour clôturer agréablement la journée.

Voyons un peu le programme, un programme grand format, tiré en deux couleurs sur papier glacé et abondamment illustré. Ici encore, l'actif Comité des Fêtes s'est penché sur la question et le document qu'il propose aux spectateurs est sans contredit une réussite dans le genre.

Nous trouvons, pour la course réservée aux 500 cmc, le Champion de France Gilbert Brassine et son prédécesseur, Michel Jacquemin, dont la Matchless est pourvue cette fois d'un carburateur Amal STT10 absolument dépourvu de filtre à air !

A leurs côtés s'aligneront également les brillants nouveaux dans la catégorie que sont Guy Bertrand et Jacques Schmid, puis Klym Robert qui boîte encore bas, mais doit faire ici sa rentrée, René Klym, lequel a lié connaissance avec les barrières à l'entraînement et se ressent encore de ce brutal contact, enfin Darrouy Auguste et « Jacky » Melioli.

Au sujet de ce dernier, ouvrons une brève parenthèse. Nous avons écrit, au cours de notre étude du Championnat inter 1957 (seconde partie, MR n° 1353) qu'il approchait de la quarantaine, ce qui, sans être absolument inexact, constitue peut-être une affirmation préma-

turée : Melioli n'a, nous dit-il lui-même, que 34 ans, et un an de plus ou de moins à l'état civil ne signifie pas grand chose en soi ; nous connaissons au moins un pilote — Paul Godey, pour ne pas le citer — qui a fourni une excellente saison cette année, bien qu'approchant de 38 ans !

Quant à écrire que « sa Gilera le fait souffrir », Melioli nous pardonnera de l'avoir fait en parlant des seules courses de Championnat, longues de 45 km au moins à parcourir en une seule manche et qui exigent un effort physique d'importance, encore bien plus avec une machine connue pour être pénible à tenir. C'est cela, sans plus, que nous voulions dire.

Revenons à l'épreuve inter : quels sont les partants étrangers ? Quatre britanniques d'abord, de ceux que l'on retrouve le plus souvent dans nos épreuves : Cheney, Nex (inséparable du premier), Bentham, Cheshire enfin lequel est un blond et très sympathique garçon qui fournit le vainqueur ici en 56.

Puis encore l'allemand Kohler, déjà vu à Poitiers, le suédois G. Nilson (homonyme de Bill) et enfin le vaudois P.A. Rapin, second du Championnat suisse des inters derrière Courajeod et qui devait faire étalage d'excellentes qualités en même temps que d'une très louable ténacité. Bon élément, ce Rapin, que nous aimerions revoir souvent l'an prochain.

DUEL COMBES-MATEOS EN 350 CMC.

Commençons par le commencement, c'est-à-dire par la course inscrite en début de programme, dont la première manche prend place aussitôt achevée la présentation des pilotes.

Si Matéos, le toulousain, s'envole tout de suite en tête, René Combes ne met guère de temps à lui prendre cette place qu'il conservera jusqu'à la fin des huit tours.

Seul à n'être pas surclassé, Pierre Matéos conservera facilement la seconde place, devant Bru. A la décharge de Mosconi et de Serrato, disons que le premier a cassé sa chaîne dès le départ (il finira nécessairement très loin) et que le second a fait une chute (sans gravité) dans la grande montée, où peinent certaines 350 cmc.

La seconde manche sera identique à la précédente, Combes devançant Matéos et ces deux hommes affichant sur les autres une supériorité manifeste.

Mosconi toutefois, s'il est dépourvu du plus élémentaire « métier », fait preuve d'une magnifique combativité. Il collectionne les chutes, mais repart plus fort que jamais et refait le terrain perdu. Aucun incident mécanique ne s'opposant à sa progression, nous le trouverons à la troisième place dans cette manche.

Un faux départ vient marquer la finale : une fois de plus, qu'attend-on à la Commission de Moto-Cross de la FFM pour rendre obligatoire le système « feu rouge, feu vert » ?

Combes prend une nouvelle fois la tête, précédant d'abord Matéos, lequel se fait rapidement doubler par Bru. Ceui-ci est déchainé et, chassant dur derrière le leader, s'en approche à quelques mètres.

Cependant, Matéos prend à son tour le mors aux dents : il saute Bru dans une

très belle action. Le quatrième, à ce moment, est Mosconi, toujours aussi spectaculaire devant Barnabé en cinquième position.

En tête, Matéos est remonté sur Combes qu'il attaque sans succès d'abord, mais réussit à passer un peu plus tard.

Combes, sur une machine d'emprunt, essaie de récupérer le commandement. Il grignote l'avance prise par Matéos et rejoint celui-ci à l'instant de franchir un virage en épingle à cheveu. C'est là que l'homme de Gaillac va porter son attaque, et gêné dans son action par Barnabé (qui tourne très attardé tout juste devant les leaders) achève celle-ci dans les barrières.

Dès lors, Matéos remportera la manche. Combes fera second, fournissant le vainqueur au classement général. Regrettons seulement que les organisateurs n'aient pas cru devoir l'incorporer aux Inters de la course principale, en place de Robert Klym encore trop mal remis de sa fracture pour pouvoir tourner normalement.

DOMINATION ANGLAISE EN 500 CMC.

Remportant les trois manches de la course des inters, Cheney affirma une supériorité manifeste sur l'ensemble de ses adversaires, y compris son compatriote Nex qui, bien qu'accumulant deux places de second et une de troisième, ne fut jamais en état de prétendre à la victoire.

A remarquer d'ailleurs que sur les cinq premiers placés au classement général (six hommes se partageant ces places, car il y a deux ex-æquo) nous trouvons encore un britannique, Terry Cheshire, le suisse Rapin déjà cité, le suédois Nilson (fougueux mais encore inexpérimenté) et enfin un français, Guy Bertrand. Ce dernier fit comme toujours preuve d'un très grand mordant, se classant sixième, deuxième et troisième dans les différentes manches.

Gilbert Brassine fut notre meilleur homme au début de l'épreuve, mais fut contraint à l'abandon par la suite.

René Klym, déjà handicapé par sa chute de la matinée, brisa un ressort de fourche avant et Jacques Schmid connut de son côté la malchance.

Il y eut d'ailleurs beaucoup de casse : citons en vrac : Kohler, cadre cassé ; Rapin, élément de suspension arrière brisé ; Bentham, roue « pliée », etc...

Quelques mots encore : Jacquemin fit une course honnête, avec une sixième place au terme des 3 manches. La « Matchless » a tourné rond, et si l'ex-champion de France était mieux parti... mais cela, c'est sans doute le point faible du « rouleur » Meldois.

Robert Klym ne put effectuer que quelques tours et eut la sagesse de s'arrêter à temps. On sait que, depuis, il a récupéré tous ses moyens, encore limités à Montrejeau. Nous le retrouverons très dangereux pour les meilleurs, dès le début de la prochaine saison.

R.C.D.

RESULTATS TECHNIQUES

Montrejeau, class. général inters : 1. Cheney (GB-BSA) ; 2. Nex (GB-BSA) ; 3. Bertrand (BSA) ; 4. Cheshire (GB-R. Enfield) ; 5. P.A. Rapin (S-BSA) et Nilson (Suède-BSA) ; 6. Jacquemin (Matchless) ; 7. René Klym (BSA), etc...

PROCHAINES ÉPREUVES

LE CROSS

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE MOLIÈRES

Le dimanche 15 septembre, à Molières, dans le Tarn et Garonne, non loin de Montauban (Cité d'Ingres) un Moto-Cross International vous sera présenté par l'Amicale Sportive Motocycliste de Tarn et Garonne, et le Comité des Fêtes de Molières. Dans un cadre de verdure, l'agréable circuit de « Lafongrande » d'une grande visibilité, offrira son tracé à une compétition qui comprendra deux courses (de trois manches chacune), l'une en catégorie 500 cc réservée aux Internationaux étrangers et français, et l'autre en catégorie 350 cc réservée à une sélection de coureurs nationaux.

C'est ainsi que dans les engagés internationaux, nous relevons les anglais Archer, Ward, Nex, Cheney, les belges Nic Janssen et Scaillet, les français Klym Robert, Klym René, Combes, Vila, Bertrand, et chez les nationaux, Serrato, Pascual, Postigo, Gasc, Juigné, Bru, Fleys. Il y aura donc du sport, et Molières attend tous les fervents de la moto, pour cette journée qui clôturera la saison du sport motocycliste dans le Tarn et Garonne.



RÉUNIONS INTERNATIONALES A VALENCE ET ARGENTEUIL

A en croire le calendrier sportif international, des épreuves de moto-cross doivent se dérouler demain à Valence et à Argenteuil.

Faute d'avoir reçu des nouvelles précises des organisateurs, nous ne sommes pas en mesure de vous confirmer la tenue de leurs réunions ni, évidemment, de vous dire quels pilotes y participeront.

SUCCÉDANT A SMITH (vainqueur en 1956), GEOF WARD enlève "L'EXPERT'S GRAND NATIONAL"

Cette course, dans laquelle s'alignent exclusivement les meilleurs inters britanniques en 500 cc, correspond en fait à un Championnat d'Angleterre de Moto-Cross qui se disputerait sur une manche unique.

C'est dire toute la signification qu'elle revêt non seulement aux yeux des pilotes qui y participent, mais encore pour les sportifs britanniques en général.

37 partants étaient donc réunis sur le circuit de Rollwood Farm, tandis que les regards de tous les spectateurs se portaient vers l'horizon où s'amoncelaient les plus noirs nuages. Mais la chance voulut que Rollwood demeurât un îlot baigné de soleil jusqu'au terme de la réunion, en dépit du ciel toujours plus sombre alentour.

Le terrain était bon : ni trop sec, ni trop meuble. Au signal du start, Peter Taft, Brian Martin (BSA), John Clayton (AJS) et Mick Burton prirent immédiatement la tête du peloton. Seul attardé, à cet instant, Archer, dont la Norton avait raté le départ.

Bientôt le premier tour s'achevait et l'on voyait passer dans l'ordre Taft, précédant Martin et Clayton. En quatrième position venait Derek Rickman (que nous avons vu ce printemps à Thomer la

Sogne), puis Jeff Smith. Less Archer, déjà, était fortement revenu et occupait le 15^e rang.

Mais déjà Smith, lui, rétrogradait en huitième position, son embrayage lui causant des ennuis. Et, parmi les hommes de tête, Brian Martin connaissait aussi la malchance, brisant sa chaîne primaire. Quant à Jimmy Bray, pointé septième au second tour, il disparaissait peu après.

La course changeait constamment de physionomie. En tête maintenant s'annonçaient Peter Taft, Derek Rickman et Ward, tous trois ayant fait le « trou » devant Smith, redevenu quatrième et que poursuivaient furieusement Clayton, John Giles (Triumph) et Terry Cheshire (Royal-Enfield), ces deux derniers hommes bien connus chez nous. Archer, de son côté, poursuivait sa remontée régulière.

Au 5^e des 15 tours de l'épreuve, Clayton brisait son cadre, et abandonnait. Au peloton suivant les hommes de tête s'étaient encore joints Dave Curtiss (Matchless), Ron Langstone (Ariel) et le second Taft, Paul. Mais Jeff Smith se retirait dans le même moment, son embrayage refusant tout service.

Le trio de tête possédait alors plus d'une minute d'avance sur le groupe des

poursuivants. Les choses allaient ainsi jusqu'au neuvième tour, lequel voyait Derek Rickman endommager sa fourche avant. A partir de ce moment, Ward et Peter Taft restaient seuls au commandement et le premier nommé augmentait son effort, laissant bientôt Taft derrière lui. Venant ensuite, assez loin, Curtiss, Giles, Cheshire et Archer, désormais revenu dans les premiers et qui continuait à chasser pour rejoindre les deux leaders. Les tours suivants confirmaient ces positions et finalement, Ward passait le premier la ligne d'arrivée, nettement détaché.

Coup de théâtre cependant : alors que l'on attendait Peter Taft, c'est Archer qui survenait en seconde position ! Le précédent, mal récompensé de son long effort durant toute la course, avait cassé sa chaîne secondaire à un demi tour de la fin.

RESULTATS TECHNIQUES

1. G. H. Ward (AJS) ; 2. L. R. Archer (Norton) ; 3. D. G. Curtiss (Matchless) ; 4. T. W. Cheshire (R. Enfield) ; 5. J. Giles (Triumph) ; 6. R. J. Langstone (Ariel) ; 7. K. Heanes (Triumph) ; 8. Paul Taft (BSA 350 cc) ; 9. P. A. Lamper (BSA) ; 10. Draper (BSA).

Tous les autres participants ont abandonné !

LE CROSS A FAIT D'ÉMOUVANTES OBSÈQUES A HENRI FRANTZ

Une foule nombreuse et profondément recueillie a conduit l'ancien champion de France à sa dernière demeure.

Derrière le char funèbre abondamment fleuri, en particulier par les soins des camarades de sport du disparu et aussi de la Ligue Motocycliste d'Anjou-Bretagne, dont le Président, Marcel Seery, représentait officiellement la Fédération Française de Motocyclisme, on pouvait

noter la présence de nombreuses personnalités appartenant aux milieux du sport, de la Presse et de l'Industrie spécialisée.

Parmi les nombreux crossmen présents, dont l'émotion était visible, citons Gilbert Brassine, les frères Klym, Jacquemin, Vouillon, le sidecariste Louis Dubois, etc...

Jacques Schmid lui-même, quoique marchant difficilement du fait de sa récente blessure, tint à suivre le convoi jusqu'au bout et eut au cimetière ce mot d'adieu que nous ferons nôtre : « Henri Frantz, notre maître à tous... ».



Dans l'impossibilité matérielle de répondre individuellement à tous les témoignages de sympathie qui lui ont été adressés, Madame Veuve Henri Frantz nous a priés de nous faire son interprète et de remercier en son nom toutes les personnes dont les cartes et lettres ne lui ont pas été remises.

GODEY ET TOMATIS VAINQUEURS AU GRASS TRACK DE BOLLENE

Le dimanche 21 juillet 1957, l'AM Bolleinois organisait, pour la deuxième année, un Grass-Track Motocycliste sur l'hippodrome des Grés, une des plus belles pistes de la région. Il est regrettable qu'un orage, au moment de la course, ait nuit au succès populaire. Les amateurs virent évoluer les meilleurs motards de la région et applaudirent leur virtuosité. Les difficultés des virages en épingle à cheveu n'empêchèrent pas d'atteindre, sur les belles lignes droites, le 130 kmh (Godey en 500).

RESULTATS TECHNIQUES

250 cmc : 1. Tomatis ; 2. Troump ; 3. Pellegrin ; 4. Barone ; 5. Zaninoti, etc...
350 cmc : 1. Godey ; 2. Romano ; 3. Chosson ; 4. Wolff ; 5. Tomatis, etc...
500 cmc : 1. Godey ; 2. Fauritte ; 3. Maccari ; 4. Bacconnier ; 5. Wolff, etc...

LE CROSS (SUITE)

ET VOICI DES RÉSULTATS

A AHUN

Le 4^e cross national organisé par la section Ahunoise de l'AM Limousin a obtenu un succès sans précédent, réunissant autour du terrain plus de 8.000 spectateurs, soit plus de 1.000 que l'an dernier.

Le public se retira enchanté, tant du fait de l'organisation matérielle de qualité que des luttes sportives acharnées auxquelles il put assister. La manifestation a donc pris place cette année parmi les événements les plus importants du département de la Creuse.

Deux courses figuraient au programme, en 350 et 500 cc. Dans la première — qui fut l'occasion d'un combat sévère et longtemps indécis, Matéos triomphe d'Aguirre, lequel fut à vrai dire desservi par la malchance. A noter encore la bonne tenue de Mosconi.

Dans la grosse cylindrée, c'est Cros qui fournit le vainqueur, en dépit d'une très forte opposition de Combes (malheureusement blessé à la main), Bertrand et Jacquemin.

Aguirre et le suisse Kunz firent bonne figure. Quant au limousin Rougier, une chute dans la première manche nuisit à son classement final.

RESULTATS TECHNIQUES

350 cc : 1. Matéos (BSA) ; 2. Mosconi ; 3. Aguirre ; 4. Postigo ; 5. Evrard, etc...

500 cc : 1. Cros (BSA) ; 2. Combes (BSA) ; 3. Jacquemin (Matchless) ; 4. Bertrand (BSA) ; 5. Aguirre (BSA) ; 6. Kunz (S-BSA) ; 7. Von Arx (S-BSA) ; 8. Vila (BSA) ; 9. Rougier (Matchless) ; 10. Pinard (BSA).

AU MONT-CASSEL

Voici les résultats des deux épreuves inscrites au programme de cette réunion. A noter que le gagnant en catégorie internationale est un spécialiste de premier plan dans les compétitions de trial.

Nationaux : 1. Rambour ; 2. Devoldre ; 3. Brassard ; 4. François ; 5. Cathelain.

Inters : 1. John Giles (GB) ; 2. De-doncker ; 3. Chuchart ; 4. Leclercq ; 5. Schmid ; 6. Bloquet ; 7. Charrier.

A POMAS

Organisé le 14 juillet par le Moto-Club Vixiège, cette épreuve fut d'un niveau sportif élevé, mais vit un nombre très restreint de spectateurs. En 250 cmc, c'est le Marseillais Romano qui domina, le spécialiste Ch. Delmas ayant crevé dès le départ.

L'espoir audois Henry Bru remporta les 350 cmc, confirmant tout le bien que l'on pensait de lui.

Jean Cros s'adjugea les 500 cmc devant le Champion de France National 1956 Guy Bertrand, après un duel sensationnel qui ne fut pas un des moindres attraits de ce moto-cross et qui prouve que le biterrois tient à reconquérir sa place parmi les 20 inters.

250 cc : 1. Romano ; 2. Escrouzaille ; 3. Delmas, etc..

350 cc : 1. Henry Bru ; 2. Romano ; 3. Delmas ; 4. Pascual ; 5. Escrouzaille, etc.

500 cc : 1. Cros ; 2. Bertrand ; 3. Matéos ; 4. Clanet ; 5. Marquez, etc..

A VENDOME

Beau succès également de cette réunion, favorisée par le beau temps et suivie par plusieurs milliers de spectateurs.

En 350, le jeune espoir du MC Thomer, Echalar, remporta de justesse la victoire devant Marchadier. Les 500 cc revinrent à René Klym, mais marquèrent le retour en forme de Drobecq à qui alla la seconde place devant l'anglais Phil Nex.

Enfin, l'épreuve réservée aux sidecars vit une fois encore la domination de l'équipe Perlin-Segal, laquelle est à peu près imbattable en France actuellement et enleva les 3 manches de la course.

RESULTATS TECHNIQUES

350 cc : 1. Echalar (BSA) ; 2. Marchadier ; 3. Christophe ; 4. Mesnarie ; 5. Grasin, etc..

500 cc : 1. René Klym (BSA) ; 2. Drobecq (Velocette) ; 3. Nex (BSA) ; 4. Melioli (Gilera) ; 5. Fruythoff (BSA) ; 6. Hazianis (BSA) ; 7. Cheney (BSA).

Sidecars : 1. Perlin-Segal (BSA) ; 2. Théveney ; 3. Scossa ; 4. Barat ; 5. Garcia ; 6. Sagette ; 7. Plisson.

A VERDIGNY

Deux courses : 500 cc et sidecars. En solo, Julienne domine la situation, remportant la première manche et se classant second dans les deux autres, qui revinrent à Bover et Butteau, lequel se fractura malheureusement le poignet sur la fin de l'épreuve.

Chez les sidecaristes, Perlin retrouvait son rival numéro 1, Louis Dubois. Celui-ci s'adjugea la seconde manche, le parisien fournissant ici le second, mais enlevant les deux autres manches et la victoire finale.

Pour cette troisième édition de ce moto-cross aux carrières du Moulin à Vent, le soleil voulut bien se montrer, encourageant un bon public à garnir la butte de Verdigny.

RESULTATS TECHNIQUES

500 cc : 1. Julienne (Gilera-Olivotti) ; 2. Bover ; 3. Lusseyran ; 4. Moreau ; 5. Butteau, etc..

Sidecars : 1. Perlin-Segal (BSA) ; 2. Théveney ; 3. Dubois ; 4. Sagette ; 5. Garcia,

A LA BRESSE

La Section motocycliste de la Société Omnisports « La Bressaude » organisait en août son second cross d'été qui attira un grand nombre de spectateurs sur le terrain du Pré Didier, récemment homologué en catégorie nationale.

Trois épreuves figuraient au programme, en 250, 350, et 500 cc.

Desbois domina largement la course des « quart de litre », tandis qu'Ewig et Schwegler disputaient chèrement la victoire à Feil, qui devait l'emporter en 350 cmc.

En 500 cc, quelques étrangers, les belges Vanderbecken et Hubert et l'allemand Wustenhaegen. Desbois, une fois encore, se fit remarquer, étant le meilleur français sur le terrain.

RESULTATS TECHNIQUES

250 cc : 1. Desbois ; 2. Schwegler ; 3. Antoine ; 4. Charpano ; 5. Faivre, etc..

350 cc : 1. Feil ; 2. Ewig ; 3. Schwegler ; 4. Costich ; 5. Forter, etc..

500 cc : 1. Vanderbecken ; 2. Wustenhaegen ; 3. Desbois ; 4. Hubert ; 5. Guignard, etc..

COURAJEOD VAINQUEUR A CINGOLI DEVANT R. DARROUY

Ce cross international italien groupait quelques étrangers, dont le gagnant, le suisse Courajeod, le belge Kinet, et nos compatriotes Auguste et Robert Darrouy.

Dans la première manche, ce dernier mena longtemps, tandis que son oncle, qui occupait la seconde place, devait se retirer, ayant chuté. Finalement, Soletti passait au commandement pour céder à son tour à la pression de Courajeod.

Auguste Darrouy ne prenait pas le départ de la seconde manche, également remportée par Courajeod, cette fois devant le jeune Robert Darrouy ; le belge Kinet fournissait la surprise de la journée en s'adjugeant la dernière manche, devant Courajeod encore et Robert Darrouy, qui a bien défendu nos couleurs sur ce circuit transalpin.

RESULTATS TECHNIQUES

Classement final : 1. Courajeod (S-BSA) ; 2. Robert Darrouy (F-BSA) ; 3. Ostorero (I-Mondial) ; 4. Sica (I-Gilera) ; 5. Casagrande (I-BSA), etc..

Donghi (I-Gilera) est huitième à 1 tour et le champion d'Italie 1956 des 500, Soletti, termine onzième à 3 tours, quant au belge Kinet, il est douzième à 5 tours!



BANDES DESSINEES

Les bandes dessinées connaissent actuellement un grand succès, et nous aimerions savoir si la publication dans MOTO-REVUE d'une ou plusieurs bandes dessinées motocyclistes, plairait à nos lecteurs. Ecrivez-nous à ce sujet, et si parmi vous, amis lecteurs, il s'en trouve qui puissent nous préciser le genre d'his-

toire qu'ils aimeraient voir paraître, nous les en remercions à l'avance.

Nous examinerons également tous textes de bandes dessinées nous parvenant, nos dessinateurs humoristiques se chargeront de l'illustration.

Précisez-nous vos goûts, écrivez-nous ou venez nous rendre visite à notre stand au Salon de Paris.

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)

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 45 ANS SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT D'ABORD :
MOTO-REVUE

TERROT

500 Terrot RGST état neuf avec ou sans side Précision solo 110. le tout 140. à débattre. BARBOT 71 Faubourg Saint Antoine, Paris.

125 TERROT ETD 1955 14000 km état neuf 90000. 2 rue de Verdun, Houilles (Seine-Oise) ARG. 62-82.

MONET-GOYON

STARLET 100 bon état pneus neufs. Aben 155 r Courcelles tél. WAG. 45-73 repas.

Monet-Goyon 200 cc grise av. sidecar inclinable léger Wanod px 130000 ét. nf 1953 vis. ts ls jrs Lepreux Maurice 26 r du Marché, Lagny (S-M).

MOTOBECANE

Eclair - Scooter. Motobécane Réparations. 19 rue de la Tombe Issoire Paris 14e.

MOTOS ANGLAISES

T 100 1955 t. b. état 230. cpt Rey BAB. 30-80 Poste 34.

Triumph 650 32000 km impec. 200000 acces. Fajole 14 av. M. Haegelen, Bourges (Cher)

Vds 500 BSA A7 Shoot-Star 55 25000 km sac. 200000. Moiroud 7 rue Rochepinard, St-Avertin (Indre et Loire).

NORTON 600, 99, 57. A. Labat, Aire (Landes).

T 100 55 200. Sartre André 28 r des Tanneries Paris 13e.

350 Douglas + 90 parf. état cause d. emploi sacrif. 100. Baugé 45 r Rt Baudin, Tours

A vendre superbe BSA Road Rocket sport 650 cc imp. cause dble empl. FOS Pierre qual du Romereil, Saint-Vallery-sur-Somme.

MOTOS AUTRICHIENNES

Tr. bel. Puch 250 SG der. mod. t. équ. tr. peu roulé 220. le soir 7h. sam. ap. mi. DeFrance 121 r E. Quinet St Maur (S)

Particulier 250 Puch équip. inter. Tél. CUT. 85-29.

Puch 250 TF nve 6000 k px à déb. Barotte 22 r Orfila 20e

MOTOS DIVERSES

Roues compl. pn. 270x90 mot. Ydral 125 4 v. Maisonneuve 27 r Epenon, Nevers (Nièvre).

POUR bricoleur scooter Rumi 1955 75000 et 250 BSA 1953 60000. LEC. 60-53.

150 Peugeot exc. ét. px int. Duflot 40 r Château d'Eau 10e

Guiller 250 cmc impec. équip. camp. pare-chocs sacoches dble selle 19000 km prix 120000. Routier 2 r Ed. Darbois, Gennevilliers (Seine) GRE. 15-49.

175 MV Agusta mod. 56 grand sp. 1 ACT 8500 k exc. état prix 180000. François Duret, Cruselles (Haute Savoie).

CHEZ ROGER SCEAUX

Tout est garanti
 Scooters. Motos. Sides d'occas. Echange moto être auto crédit. 100 TONNES de pièces de récupération pour motos toutes marques. Achète épaves et motos accidentées.
 33 rue Panoyaux, Paris 20e MEN. 98-81

EXPOSITION permanente des plus récentes occasions en BMW

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

MOTO-RECORD

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

Ouvert jusqu'à 22h. même dim.
300 MOTOS
 Soldées à tous prix
 Permis Moto gratuit
 3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos
300 Autos exposées

LIQUIDATION MOTOS IVRY-AUTO-MOTO

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

125 cc Gnome Rhône tr. bon état f. tél. sél. 3 vit. au pied px int. Netchaieff 50 r des Bernardins 5e.

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie, M° TOLBIAC

Jean MURIT

3 fois Champion de France
 10 fois recordman du monde

BSA Golden oscillante BSA 500 twin avec side Steib 1955
 BSA B31 et B33
 250 BSA 1953-1954
 BMW R67 et R73
 NSU Max 250 1956
 Matchless 500 twin 53 et 54
 AJS twin 1955
 Triumph T110
 Triumph Speed Twin
 Norton 88 1954
 Norton Dominator
 Crédit. Reprise aux meilleures conditions. 44 r Paul Baruel Métro Vaugirard. LEC. 60-53

100 MOTOS soldées parf. état de 15 à 45000 fr. Expédition Province. Crédit Liste gratuite BF 10 av. St Ouen Paris 18e

SCOOTERS

Lambretta t. b. état équipé p. 80. Bourgois 74 r Myrha, à partir 18 h. 30.

ON DESIRE ACHETER

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

PAIE de suite ttes motos ou scooters récents 47 bis av. de Clichy (passage côté cinéma)

SUIS acheteur au plus haut cours, paiement comptant motos récentes étrangères. MURIT 44 rue Paul Barruel, Paris 15e. LEC. 60-53.

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

PAIE comptant de suite Motos, Scooters, VéloMOTEURS. 10 av. de St Ouen Paris 18e

ECHANGES

IVRY AUTOS MOTOS

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

Renaut 4 CV, Aronde, 203, etc. rep moto 10 av de St Ouen 18e

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

VENEZ NOUS VOIR !
AUTO-DIDEROT
 131, Bd Diderot (M° Nation)
 50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL, 83 av. Italie, ouv. dimanche.

Offres d'Emplois

Dem. ouvr. rép. vélom. scooter. Mourard 10 r Choron, Paris 9e LAM. 85-42.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT, CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 43 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

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

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS



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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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



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

LES RUMI ARRIVENT
 Dynamic-Sport nous annonce qu'un contingent de ces fameux scooters Rumi Formichino vient d'arriver au magasin de la rue Montmartre. Il s'agit des scooters dernier modèle dont quelques-uns seront exposés au Salon de la Porte de Versailles dans un mois.
 Dynamic-Sport informe sa clientèle que quelques scooters Rumi sont encore disponibles avant le Salon.

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

Ils sont indispensables ...

LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

édités par

Moto
revue



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

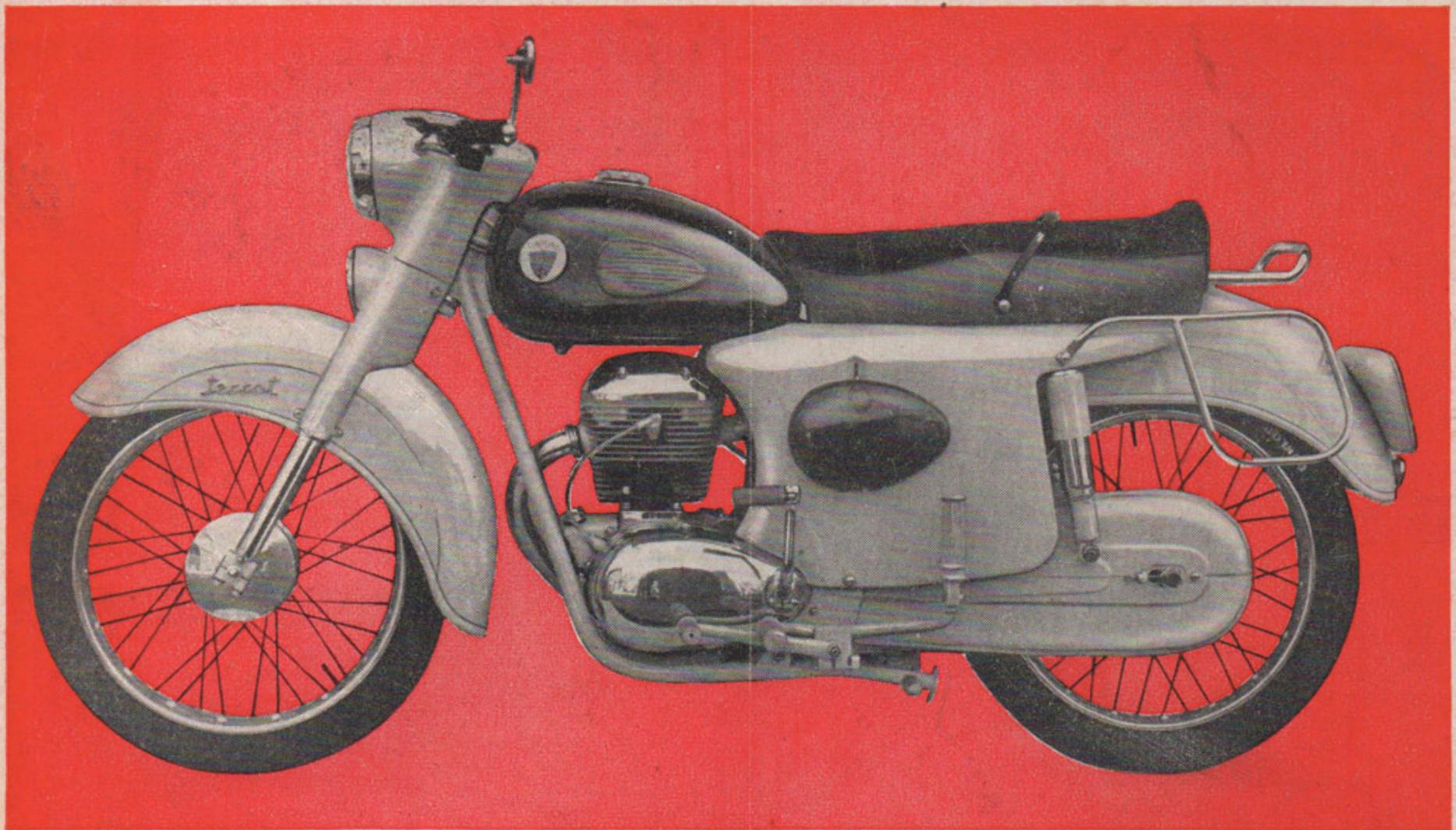
Ce sont de magnifiques ouvrages dans lesquels l'utilisateur et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins

CARACTÉRISTIQUES

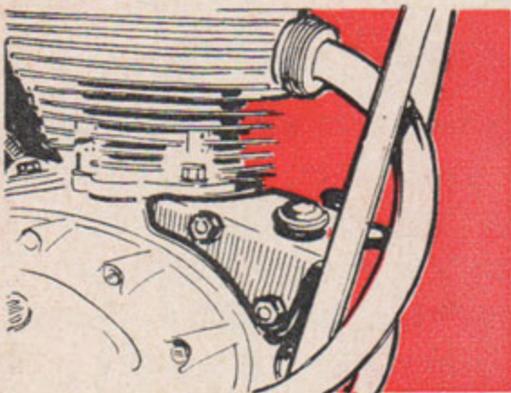
Les freins - Le train avant
La suspension - Les roues
Les moyeux - Les pneus
Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le câblage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...

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

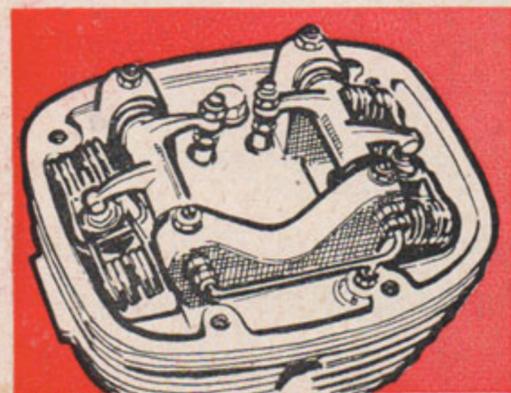
Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2^e - Pas d'envoi contre remboursement
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris



Cette moto renverse la hiérarchie des cylindrées



Bloc moteur fixé sur amortisseurs en caoutchouc absorbant les vibrations. Double épuration d'huile par filtres mécanique et magnétique.



Culasse en alliage léger. Culbuteurs graissés sous pression et entièrement enfermés. Doubles ressorts de soupape en épingle à tension équilibrée.

Aucune 175 cc. dans la production mondiale et bien peu de 250 cc. peuvent rivaliser avec la "Tournoi" qui est maintenant disponible. Par ses performances, sa tenue de route, son confort, elle n'est comparable qu'à de grosses motos. Par sa consommation et sa maniabilité, elle reste une 175. Un lion sur la route, c'est pourtant un agneau en ville. L'essayer est une révélation pour tout motocycliste averti. Votre agent vous offre cet essai sans engagement, ni frais. Quand vous voudrez...

10,5 chevaux à 6.300 tours. 110 à l'heure chrono. Cadre double berceau, suspension arrière oscillante, Transmission primaire par engrenages hélicoïdaux silencieux. 4 vitesses par sélecteur au pied avec point mort verrouillé. Chaîne secondaire sous carter. Freins à serrage central. Equipement électrique complet. Porte-bagage télescopique.

Tournoi
TERROT
MAGNAT DEBON