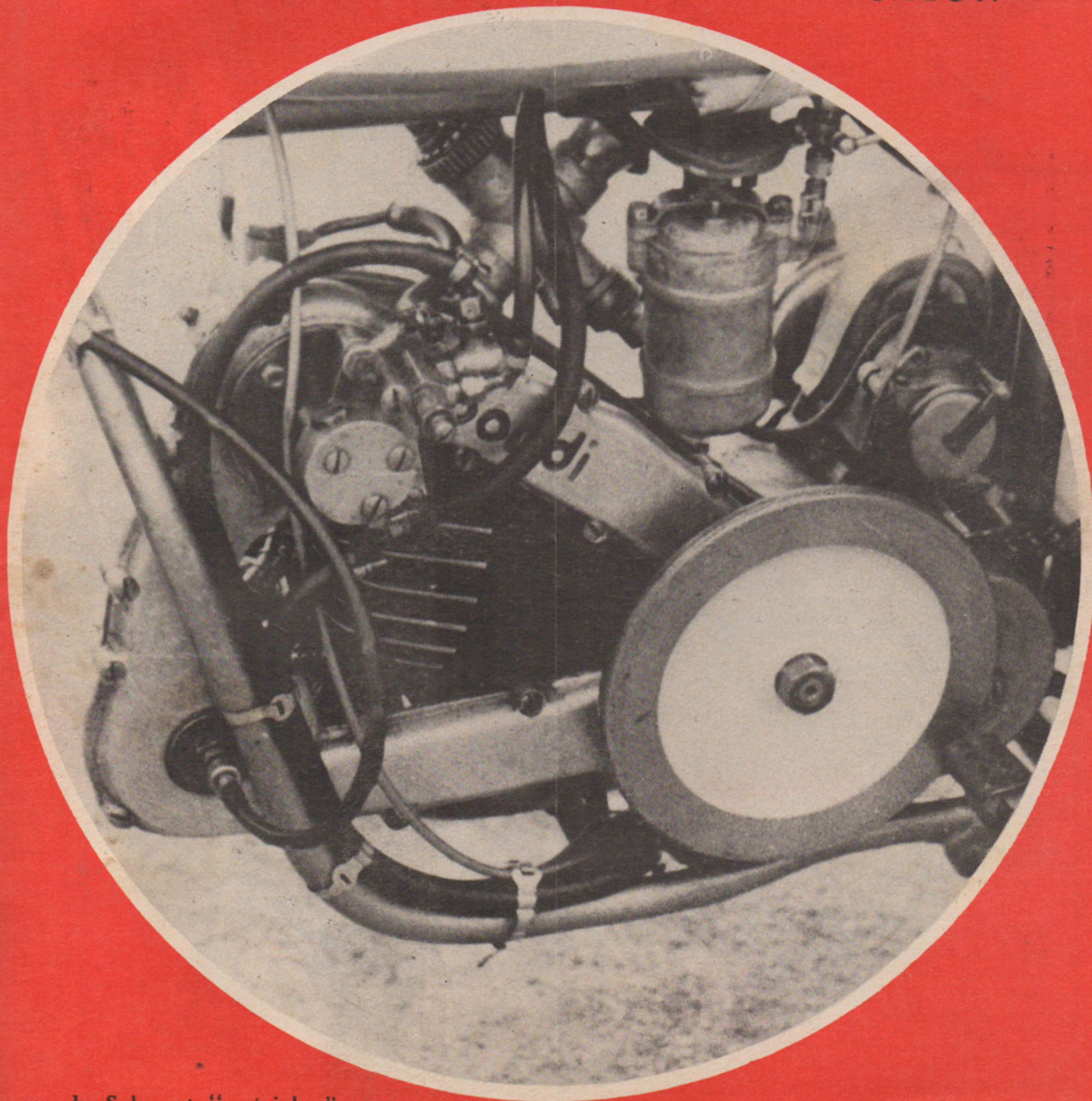


# Moto revue

45<sup>e</sup> ANNÉE. — 26 OCTOBRE 1957. — N° 1.362

Tous les Samedis, le Numéro : 40 frs

3<sup>me</sup> COMPTE-RENDU  
SALON



Coupes du Salon et "spéciales" :  
un mariage désormais classique.



# LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 750 fr.  
(par poste 885)



Prix : 410 fr.  
(par poste 475)



Prix : 525 fr.  
(par poste 590)



Prix : 495 fr.  
(par poste 560)



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

## TABLEAUX MURAUX

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

- Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.
- Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.
- Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.
- Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.
- Moteur VELOSOLEX : 350 fr.
- Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
- Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

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

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



# Pannonia

LA MARQUE DE L'AVENIR

**PRIX et QUALITE  
IMBATTABLES**



**205.000 FR.**  
+ TAXES

AGENCES RÉGIONALES DISPONIBLES

AGENT  
GÉNÉRAL

**S. I. D. A. M.**

8, RUE FOURCROY - PARIS - XVII<sup>e</sup> - WAG. 52-62



## RÉVOLUTION dans le vêtement MOTOCYCLISTE

Les vêtements en tissu suédois : SOUPLES, IMPERMÉABLES, INUSABLES, SOUDÉS par machines électroniques nouveau procédé. La résistance à l'usure et aux éraflures est la qualité première que doit offrir un vêtement de motocycliste.

Ces vêtements, confectionnés dans un tissu fabriqué par GALON, à GÖTEBORG (Suède) sont composés d'un support textile de coton croisé très résistant et enduit d'une couche de plastique, dont les qualités exceptionnelles d'adhérence sont telles que le tissu et la couche plastique font corps. Souplesse remarquable, même aux plus basses températures (jusqu'à moins 25°). Inatérabilité de ses couleurs qui résistent

à l'eau et au soleil.

### LOFER

94, RUE LAFAYETTE - PARIS-X<sup>e</sup>

Tél. : PRO 96-26

envoi directement et gratuitement, sur demande, catalogue de ses vêtements de moto, de chasse, de pluie, etc... en "GALON" et en "LOFERNYL" avec échantillons.

Essais dans Moto-Revue n° 1204 et 1255

Bon à découper  
CONDITIONS SPÉCIALES  
aux lecteurs de  
MOTO  
REVUE

**ACCESSOIRES  
POUR  
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS**

**SAKER**  
ET<sup>S</sup> ANDRÉ PORTERIE

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

Dépositaire Officiel KERSA<sup>®</sup>  
43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France





## VOL-TEX

11, Rue Boudreau - PARIS - IX<sup>e</sup>  
OPÉra : 33 - 57



*Plus d'économie  
Plus de puissance*

Plus de bougies sales ou brûlées  
Allumage sur bougies mouillées  
Moins de calamine  
Installation facile

### SERVICE DES DOMAINES

Soumissions cachetées et enchères verbales

1<sup>o</sup> Le 5 NOVEMBRE 1957 à 13 h. 45 à CHALONS-SUR-MARNE. Cité Administrative Tirlet.

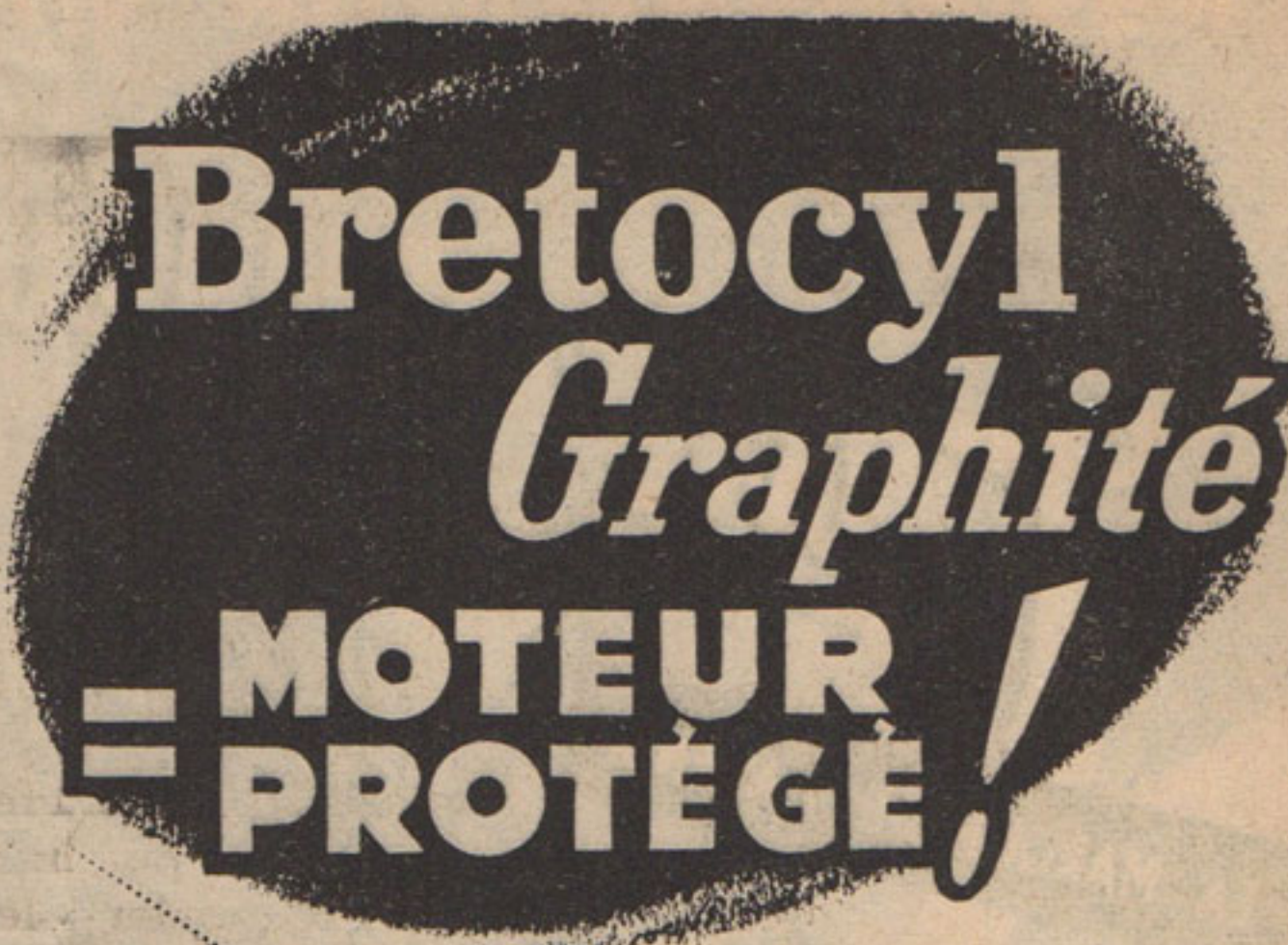
21 motocyclettes HARLEY DAVIDSON - 20 ROYAL ENFIELD  
16 B.S.A. type B.31 - 5 GNOME-RHONE AX2 avec ou sans side - 55 véhicules utilitaires et de tourisme.  
Visibles à l'E.R.G.M., caserne Forgeot à CHALONS-SUR-MARNE.

RENSEIGNEMENTS : Directions de CHALONS-SUR-MARNE, 11, avenue de Strasbourg (Tél. 5-75) et du S.C.V.M., 104, rue de Richelieu, PARIS (2<sup>e</sup>) (Tél. RIC. 63-46).

2<sup>o</sup> Le 7 NOVEMBRE 1957 à 14 heures à PARIS (2<sup>e</sup>), Direction du S.C.V.M., 104, rue de Richelieu, Salle des Adjudications.

34 motocyclettes HARLEY DAVIDSON et ROYAL ENFIELD  
17 motosidecars GNOME-RHONE - 90 véhicules utilitaires et de tourisme.  
Visibles à l'Etablissement Régional du Matériel (E.R.M.), Maison-Blanche à VINCENNES.

RENSEIGNEMENTS : Direction sus nommée (Tél. RIC. 63-46).



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

### DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2<sup>e</sup>)  
Métro Bourse - GUT. 19-30

Concessionnaire des marques :  
JAWA, BSA, NSU, GUZZI, IFA  
PUCH, AWO, MZ, SIMSON  
AGF (Ydral), MANURHIN  
LAMBRETTA, RUMI

#### OCCASIONS RECENTES

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

choix de Lambretta, Vespa,  
Rumi, Manurhin et motos  
toutes marques

du NEUF au prix de l'occasion

**CREDIT : 2 à 15 mois**

**Le moins cher de France**

**TOUTES REPARATIONS**

Reprise ferme moto, scooter

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

### CHROME-CUIR 38



r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>

NOR. 08-09

**TOUS**

vêtements

de cuir

**MOTO**

et

combinaisons

en cuir pour

compétition

Exigez la

marque

**CHROME-**

**CUIR**

CATALOGUE

GRATUIT

SUR DEMANDE

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

**PIECES ADAPTABLES**

de notre fabrication

Vente — **ACHAT**

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

**CRUPDA**

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63



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.



Toutes les motos  
**RIVA-SULKY**  
sont équipées en série avec la  
**SUSPENSION & L'ANTIVOL**

**NEIMAN**

Pièces origine **BSA**  
**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>

ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock

EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux  
réparateurs et motoristes

## A. DUBOIS

58, RUE ARISTIDE BRIAND  
LEVALLOIS-PERRET (SEINE)  
PER. 19-73

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

**BSA** **ARIEL** **SUNBEAM**

★ BON VENDEUR... C'est bien ! ★

★ BON MÉCANICIEN... C'est mieux ! ★

CREDIT 6-9-12 MOIS — 35 % COMPTANT

## LEVALLOIS MOTOS

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES

Envoi contre remboursement





## ATTENTION: VOICI L'HIVER!

**A**VEC novembre qui s'annonce, c'en est bien fini de ce que, plus hélas par habitude que par souci de la vérité, on a coutume d'appeler « les beaux jours ».

Brouillard, pluie, neige ou verglas, ces mots vont désormais revenir souvent dans les bulletins météorologiques et, où qu'ils habitent en notre pays, prendront pour les motocyclistes une signification lourde de sens : ROUTE PLUS DURE, DANGER ACCRU!

C'est donc bien le moment de revenir sur les invites à la prudence qui, déjà justifiées amplement en saison plus clémente, doivent se faire plus pressantes encore au début de la période hivernale.

Il convient en effet de prêter une attention toute particulière aux conditions imposées par les intempéries, et il convient encore de se prémunir contre tout risque inutile et supplémentaire que ferait courir une machine mal préparée à affronter le sol glissant, l'obscurité tôt venue, l'humidité ambiante, etc...

Vous qui roulez en toutes saisons, consacrez donc à votre monture une heure ou deux de révision. Pensez au bon état de vos câbles, qui doivent être impeccablement lubrifiés, ainsi que toutes les articulations. Pensez à changer si nécessaire votre huile moteur, et celle que contiennent vos amortisseurs de suspension, pour une huile d'un degré SAE moins élevé.

Veillez aussi au bon réglage des freins, voire au remplacement de vos garnitures : un frein qui bloque, déjà dangereux par temps sec, devient catastrophique sur revêtement gras ou gelé. En hiver, il est indispensable de pouvoir compter sur une décélération progressive, sinon, gare au dérapage!

Pour une bonne tenue de route sur sol glissant, il ne suffit pas que vos suspensions, vos freins soient en état. Il faut encore que vos pneus offrent des sculptures intactes, qui puissent « accrocher » le revêtement routier.

Examinez donc attentivement « vos boudins » et, si leur surface tourne au lisse, n'hésitez pas à les remplacer : cette dépense peut vous sauver la vie!

En dernier ressort, vérifiez point par point le bon état de l'entier dispositif d'éclairage électrique, isolement des gaines de câbles, propreté des contacts, brillance du réflecteur, valeur éclairante des ampoules, etc...

Et n'omettez pas de placer dans votre boîte à outils la « recharge » qui vous épargnera éventuellement les conséquences d'une panne de lumière, car celle-ci, ne l'oubliez pas, n'assure pas seulement votre vision : elle contribue encore à vous protéger.

Ceci fait, et quelques autres détails ayant ensuite sollicité votre intérêt (protection des conducteurs et contacteurs électriques contre l'humidité ambiante, protection des parties des câbles métalliques non recouvertes par leurs gaines, protection des pièces exposées à la rouille, etc..., etc...), vous pourrez l'âme sereine vous présenter au rendez-vous que vous assigne le mauvais temps.

Et, plus que jamais, observez le Code de la Route scrupuleusement. Ainsi, tout ira bien, pour vous-même comme pour autrui!

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES



# LES MACHINES ÉTRANGÈRES AU SALON

**D**EPUIS de longues années, la place laissée sur le marché français aux machines étrangères était vraiment limitée, d'une part en raison de droits de douane particulièrement élevés, d'autre part, et malgré ces droits de douane, en raison d'un contingentement des importations très sévère.

Mais il eut été illusoire de croire que la coupe était pleine. Et, au mois d'août, notre ministre des finances de l'époque, M. Gaillard, ne trouva rien de mieux, par la bande, que de dévaluer en fait le franc de 20 %.

Et voilà la grosse cylindrée portée au prix d'une 4 CV « sport » !

Peut-on, devant cet état de fait, s'étonner de voir certains importateurs, et non des moindres, boudier le Salon ?

Le plus important de tous, Movea, importateur des BSA et Sunbeam, n'était pas là, pas plus que les maisons « sœurs » G.G.N. (Ariel) et Mevea qui importe l'appareillage électrique Lucas. Parmi les autres absents, habitués de notre Salon, notons les Ardie-Durkopp, les Maïco, les Mars pour les allemands, les AJS, James, Panther pour les anglais, les Gilera et Ceccato pour les italiens.

D'autres avaient un stand... mais vide (Guzzi). D'autres enfin, tels Velocette, NSU, Victoria, Adler, ne firent qu'acte de présence, parfois avec un modèle seulement. Là encore, en effet, entrent en ligne de compte certaines « finesses » (euphémisme pour « tracasseries ») sur les licences d'importation qui interdisent l'importation en France de certaines cylindrées, ou qui font que pour une 400 Horex « Imperator », ce sont trois 350 « Resident » qui peuvent être introduites. Et il est clair que dans la situation présente imposée à nos importateurs, ceux-ci doivent autant penser aux ventes possibles qu'au bon renom des marques qu'ils représentent.

Tout ceci entrant en considération, il est clair que nos importateurs faisaient plutôt « grise mine » en ce 44<sup>e</sup> Salon.

Quel avenir leur est-il réservé ? Quelle est la place, demain, de la machine étrangère en France, c'est-à-dire de la machine de moyenne ou grosse cylindrée ?

Que les droits de douane ou les taxes soient abaissés ? Nous ne croyons plus guère aux contes de fées. Et, pour les motos, le Marché Commun nous semble encore bien loin !

Mais nous répéterons encore ce que nous disions dans nos précédents numéros. Le redressement que semblent vouloir manifester nos constructeurs français, leur orientation vers la machine « sport » redonnera un sang neuf au motocyclisme français.

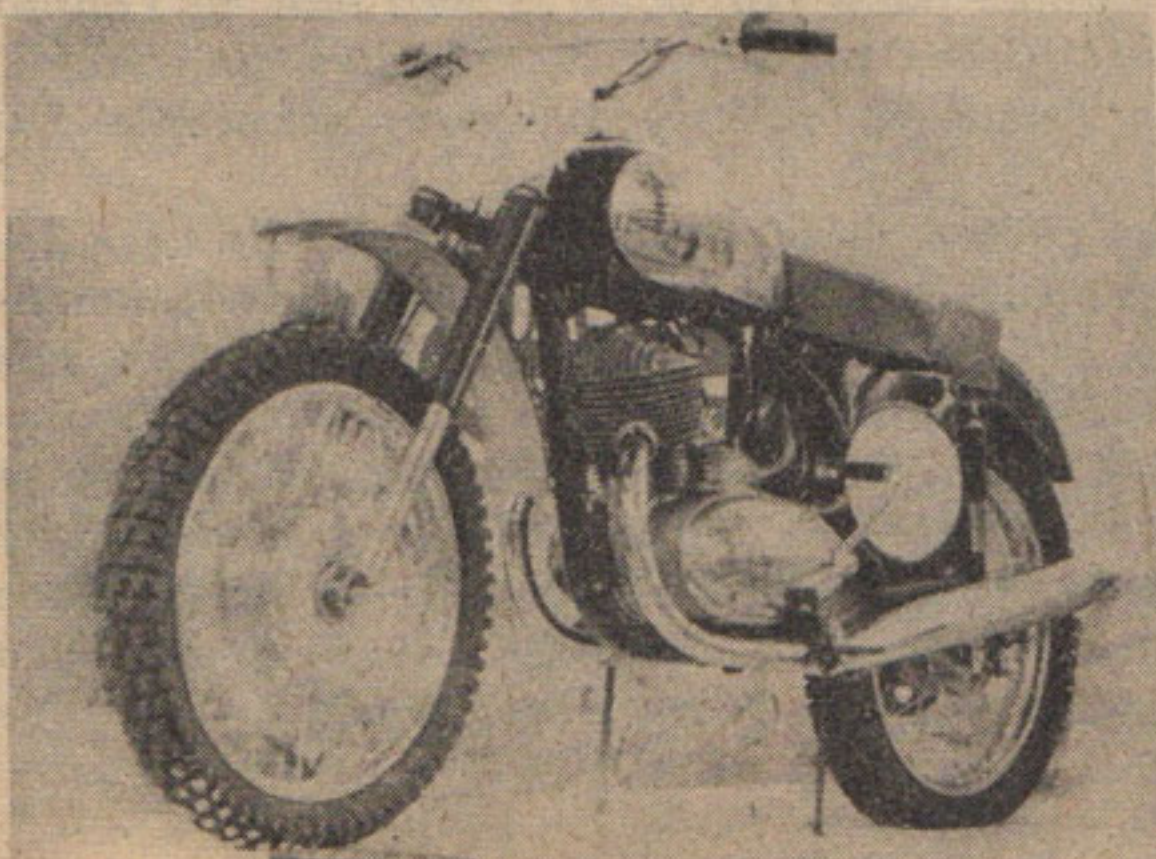
Et de la petite cylindrée « sport » à la moyenne, puis grosse cylindrée, il n'y aura plus un mur infranchissable, il n'y aura que des pas à accomplir.

Nous traversons incontestablement une mauvaise passe qui pèse encore plus lourdement sur nos importateurs que sur nos constructeurs. Mais le redressement de ceux-ci profitera certainement à ceux-là.



Ci-dessus : Rencontrés au Salon, trois « Grands » de l'importation : de gauche à droite, Garreau (Norton), Latscha (BMW) et Poch (Jawa).

## JAWA



A côté de ses nouveaux cyclomoteur et scooter, Jawa présente toujours sa gamme de motos 2 temps. Celles-ci, bien que peu modifiées extérieurement depuis quelques années, n'en subissent pas moins, chaque année, de sérieuses améliorations.

Ainsi, cette année, trouve-t-on de nouveaux silencieux d'échappement d'allure très germanique (longs cigares), un silencieux d'admission qui prend l'air comburant sous les tôles du carénage, en haut de celles-ci, une fourche télescopique dont l'agencement interne est modifié, avec ressort de plus grand diamètre et amortissement oléo-pneumatique, un carter de chaîne secondaire modifié, etc.

Enfin, sur le stand, à côté d'une machine de trial, avec 2 allumages séparés (on peut passer de l'un à l'autre, en cas de bougie encrassée, par un simple commutateur), une 250 de cross (voir illustration) à double allumage magnéto, développant 18 CV au régime très bas de 5.000 t.-m. (taux de compression de 9,5 à 1, carbu de 30 mm) et avec grandes roues de 19 pouces.

★

Par ailleurs, M. Poch continue à introduire en France les « Pannonia » hongroises, ainsi que la nouvelle version des 250 Adler, à suspension arrière oscillante.



## LA PRODUCTION ANGLAISE

Peu de changements dans ce domaine : nous retrouvons les traditionnels monos et vertical twins. Les modifications portent surtout sur des points de détail. Toutefois une nette tendance se dessine chez les constructeurs : l'adoption de l'allumage par alternateur.

Le promoteur de ce mouvement fut Triumph qui équipa le modèle Speed-Twin d'un alternateur Lucas en bout d'arbre, conservant le groupe classique magnéto-dynamo sur les modèles T100 et T110 à caractéristiques plutôt sportives.

Cette année, un certain nombre de constructeurs s'est rallié à la solution de l'alternateur et c'est ainsi que les monos Matchless 1958, les Norton 88 et 99, et la Royal-Enfield 500 twin sont équipées d'un alternateur Lucas en bout d'arbre.

Ce mode d'allumage présente un certain nombre d'avantages : suppression de la dynamo et de son entraînement, dimensions très réduites de l'ensemble, ce qui permet un montage en bout d'arbre, dans le carter de chaîne primaire puisque l'alternateur peut fonctionner dans l'huile.

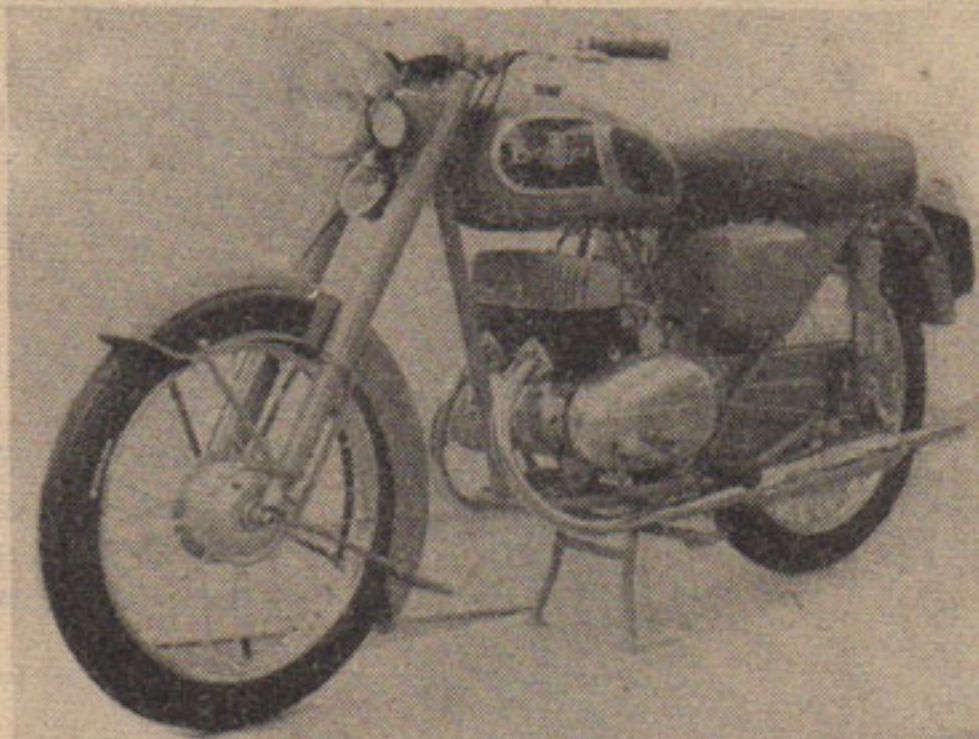
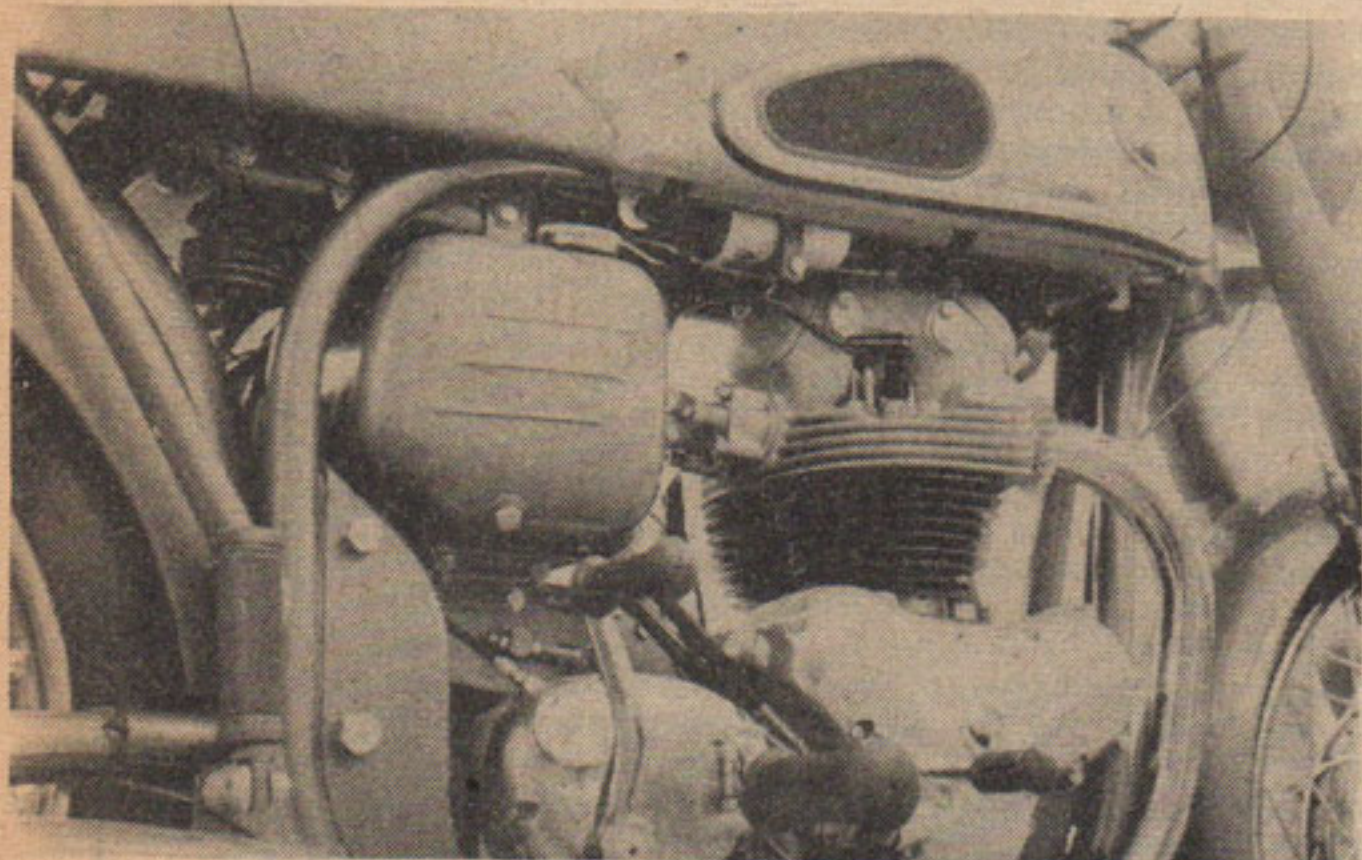
Le seul inconvénient est que l'on est tributaire de la cellule redresseuse et de la batterie, quoique certaines réalisations permettent le démarrage avec une batterie à plat, pour une position donnée du commutateur.

★

Les constructeurs britanniques ont fait dans l'ensemble de gros efforts dans le domaine de la présentation et dans la finition générale de leurs modèles. Adoption de nouvelles couleurs chez Royal-Enfield, émaillage deux teintes chez Triumph, silencieux en ogive, batterie et ensemble de l'appareillage électrique sous coffre, carter de chaîne secondaire, plus de chromes, nouveaux écussons...

En résumé, pas d'innovations spectaculaires ni de technique nouvelle, mais un multitude de petits détails qui dénotent un souci constant de présenter des modèles plus esthétiques et mieux finis.

### NORTON



Nous retrouvons sur le stand Garreau les modèles habituels de la firme qui fait les beaux jours des pilotes privés en 350 et 500 cc.

L'innovation de cette année, commune d'ailleurs à de nombreux constructeurs britanniques, est l'adoption, sur les bicylindres de 500 et 600 cc, les « 88 » et « 89 », d'un allumage par batterie alimentée par un alternateur en bout d'arbre. Extérieurement, on le remarque par la suppression des dynamo et magnéto, mais également par le carter de chaîne primaire beaucoup plus renflé. Le distributeur d'allumage se trouve à l'emplacement qu'occupait la magnéto ; la cellule redresseuse est sous la selle alors que la bobine haute tension sous le réservoir bénéficie d'un bon refroidissement.

Signalons sur certaines « 88 » le montage d'un petit guidon sport étroit ainsi que l'émaillage noir et alu.

★

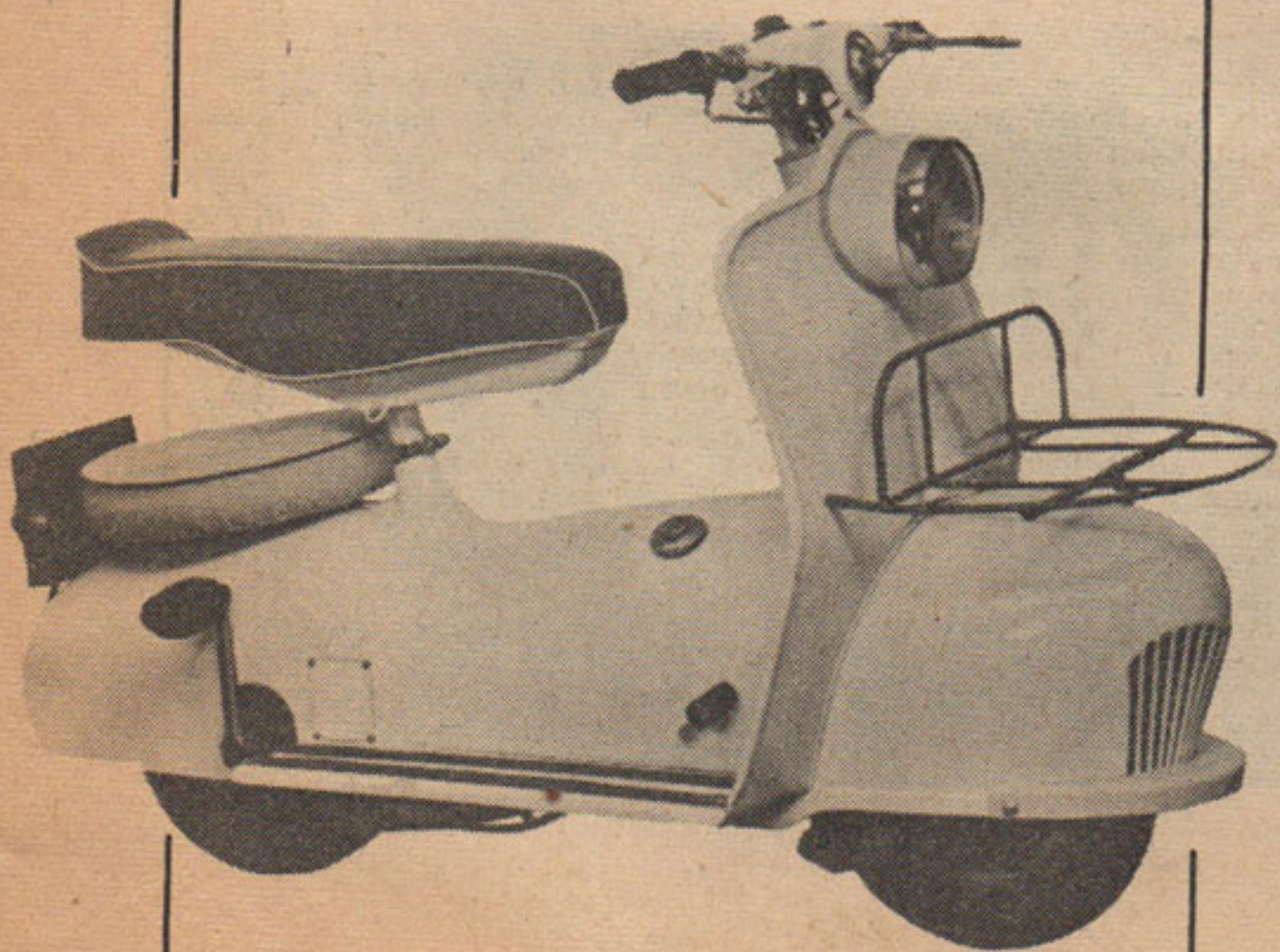
Toujours au stand Garreau, la gamme des modèles Excelsior dont la 250 Taisman twin est équipée de nouvelles culasses dotées d'un ailetage plus important.

### PIATTI

Ce petit scooter italien, mais construit sous licence en Angleterre, n'est toujours pas importé en France.

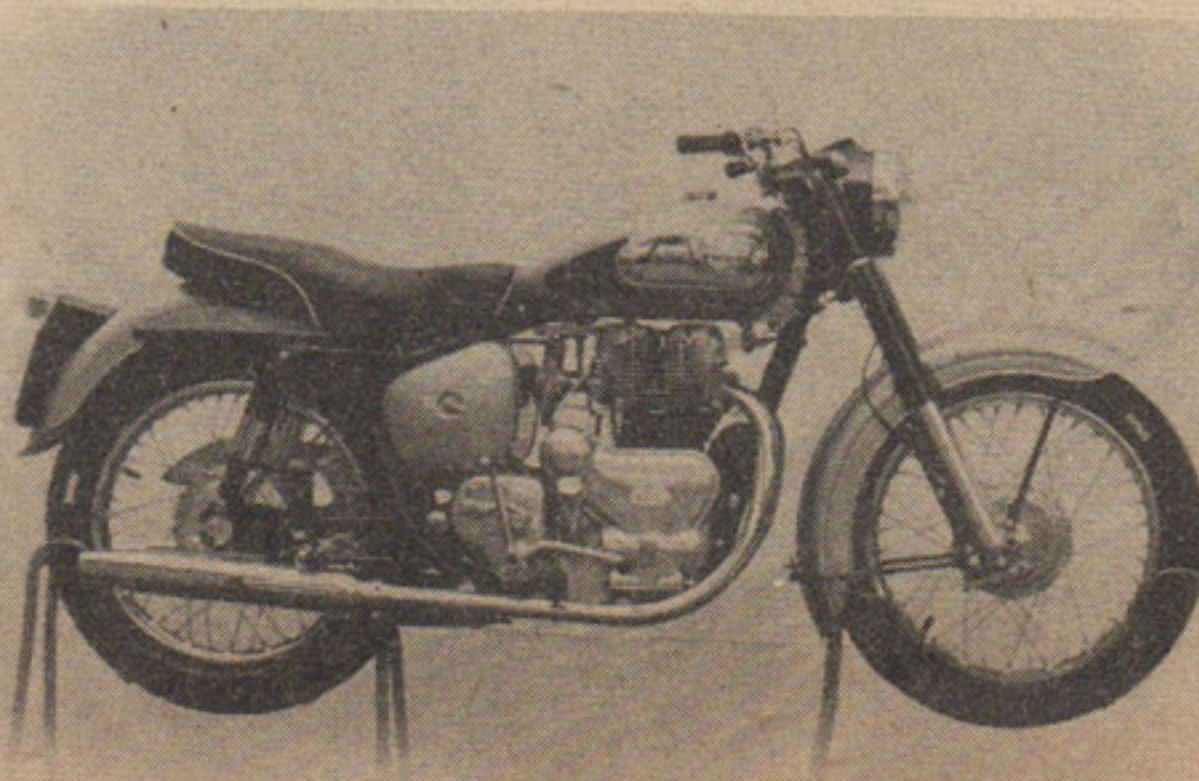
Moteur 2 temps 125 cc monocylindre horizontal, Boîte de vitesses à trois rapports.

Partie cycle monocoque en tôle emboutie. Suspension avant à roue poussée, groupe moto-propulseur oscillant à l'arrière. Petites roues de 3,5 x 7. L'esthétique de l'ensemble est très particulière, la coque étant très surbaissée, seuls dépassant le tablier et la selle double curieusement fixée au bout d'un tube réglable.

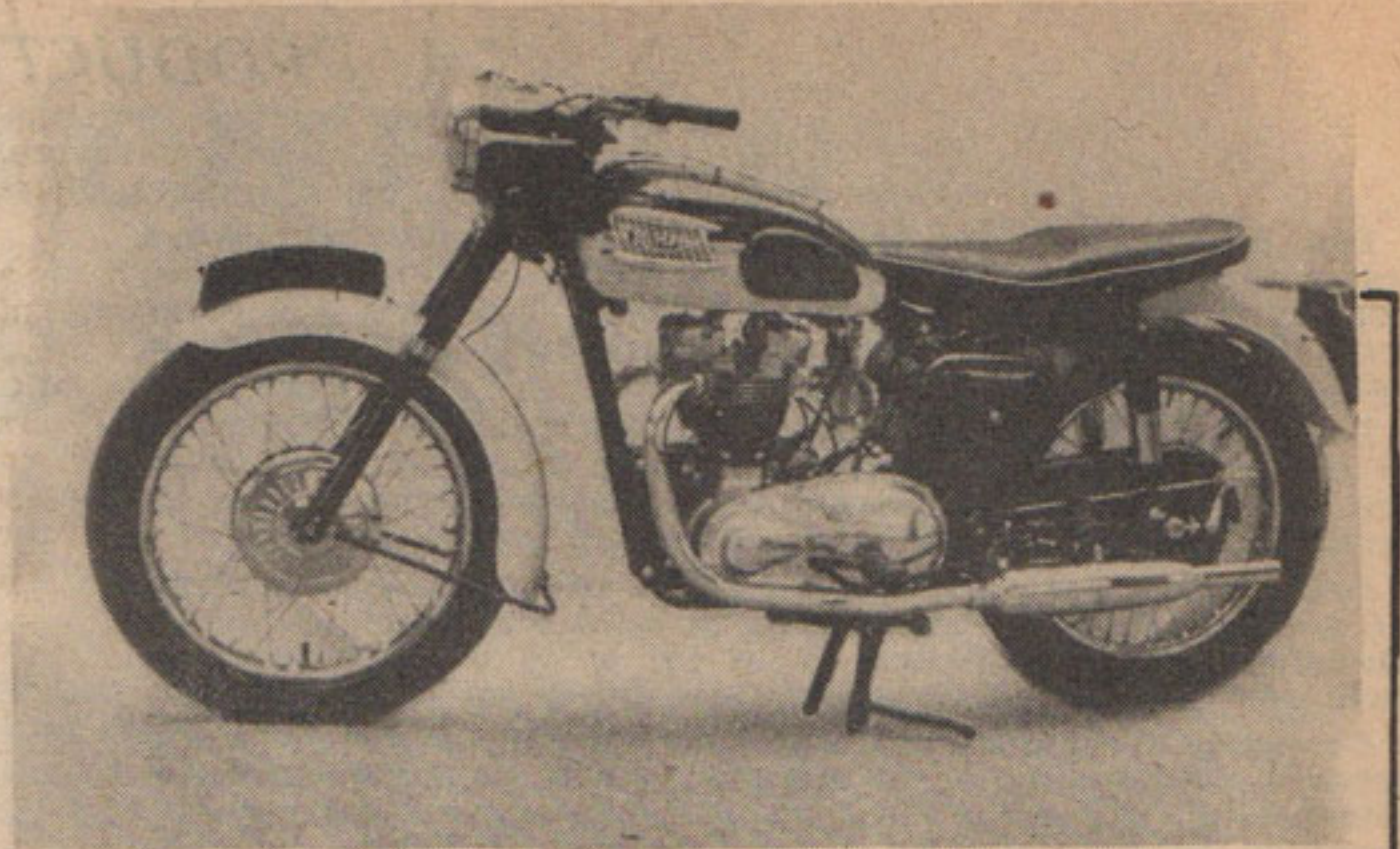
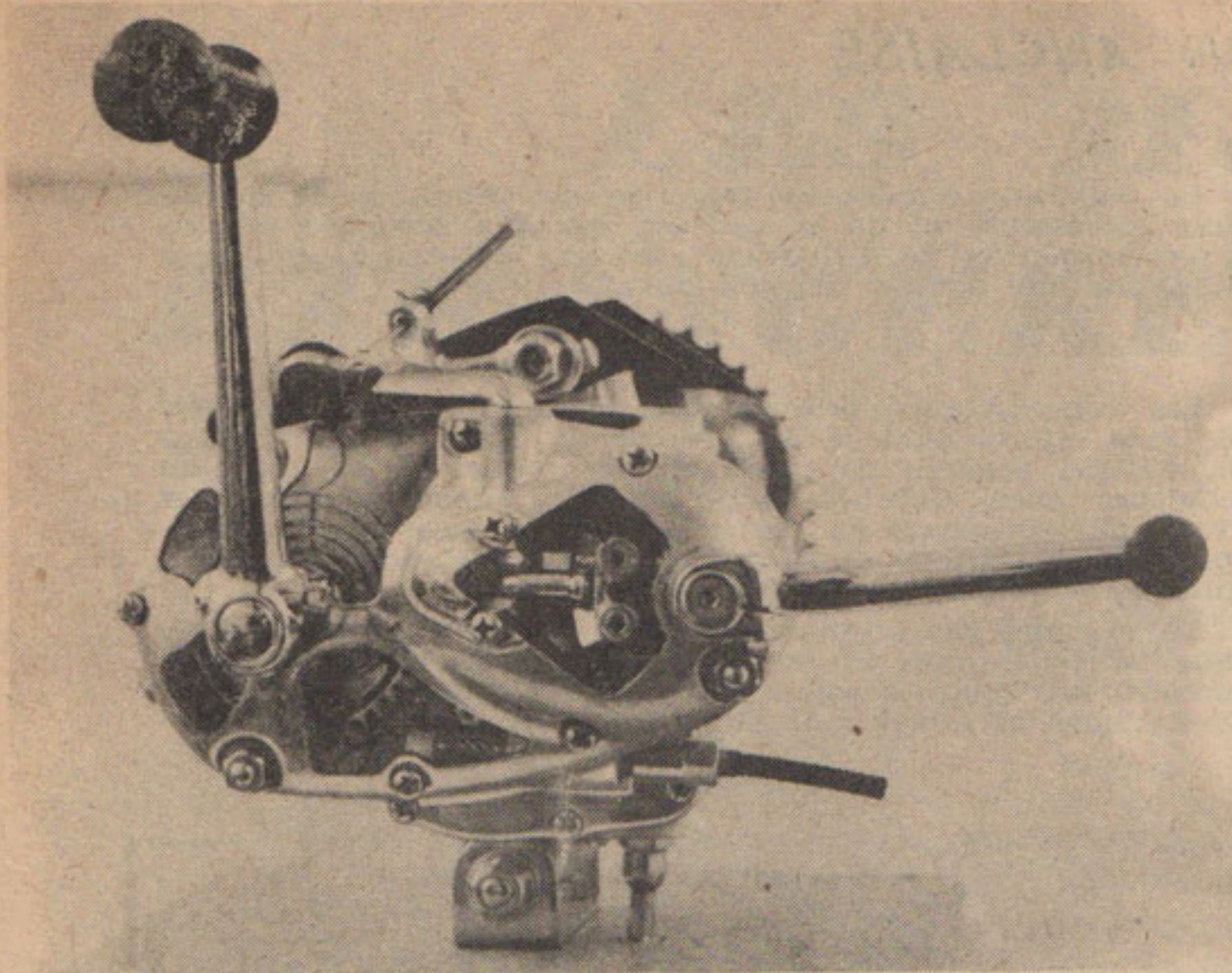


### ROYAL-ENFIELD

Outre l'adoption de nouvelles teintes, toutes métallisées (gris, bleu, grenat), les nouvelles Royal Enfield se signalent par des silencieux en forme d'ogive d'une esthétique très continentale. Enfin, à l'instar, de nombreux constructeurs, Royal Enfield commercialise le modèle 500 twin avec un allumage par alter-





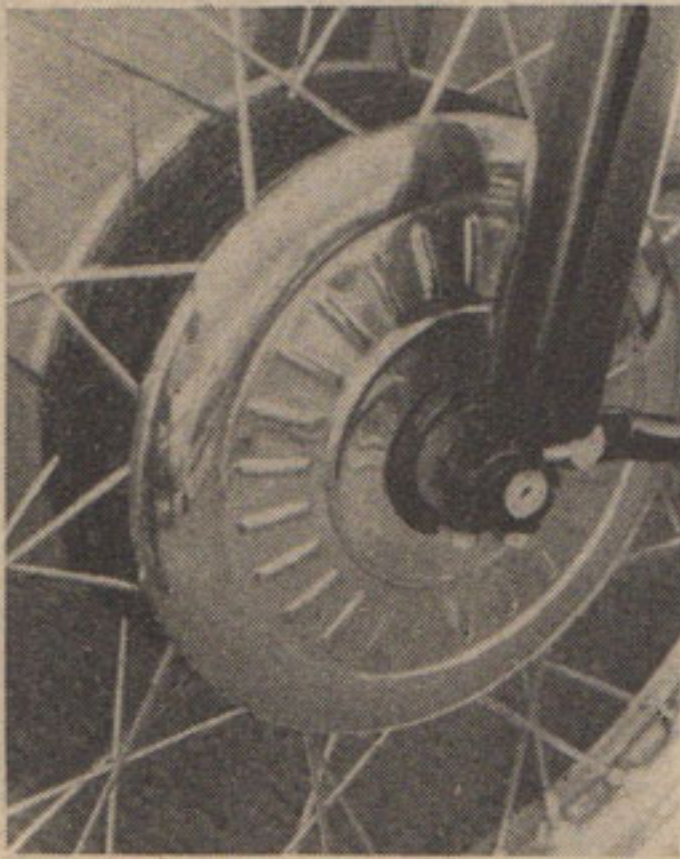


## TRIUMPH

Triumph serait-elle, dans le domaine du moteur, la marque anglaise qui donnerait le ton? Après avoir été la première à construire, outre-Manche, un vertical twin, la première à adopter l'alternateur, à commercialiser un bloc-moteur en 350 cc (la « 21 » était d'ailleurs là en bonne place), la marque de Coventry introduit deux nouvelles innovations pour le marché britannique... connues depuis bien longtemps sur le continent.

D'une part, un anti-voil bloquant la direction (une consécration pour M. Neiman, grâce à la police suédoise). Mais, d'autre part, un embrayage couplé à la pédale de sélecteur, très style Jawa. Lorsqu'on agit dans un sens ou dans l'autre sur la pédale du sélecteur, un barillet solidaire de cette dernière, par l'intermédiaire d'une sorte de came, repousse la tige d'embrayage et débraye. La commande manuelle subsiste, mais est doublée par cette commande par sélecteur. Et tant que ce dernier n'est pas revenu à sa position neutre, le moteur est débrayé.

Enfin, plus importante que les nouvelles teintes (bleu roi et noir pour la T100 et noir et ivoire pour la T110), est la T100R, version compétition de la 500, avec 2 carburateurs Amal Racing, mégaphones montés en bout de tubes d'échappement de faible section, sans appareillage électrique, moyeu frein avant ventilé, et qui développerait dans les 45 CV.



Ci-dessus éclaté de la boîte de vitesses montrant le dispositif de commande de l'embrayage automatique.

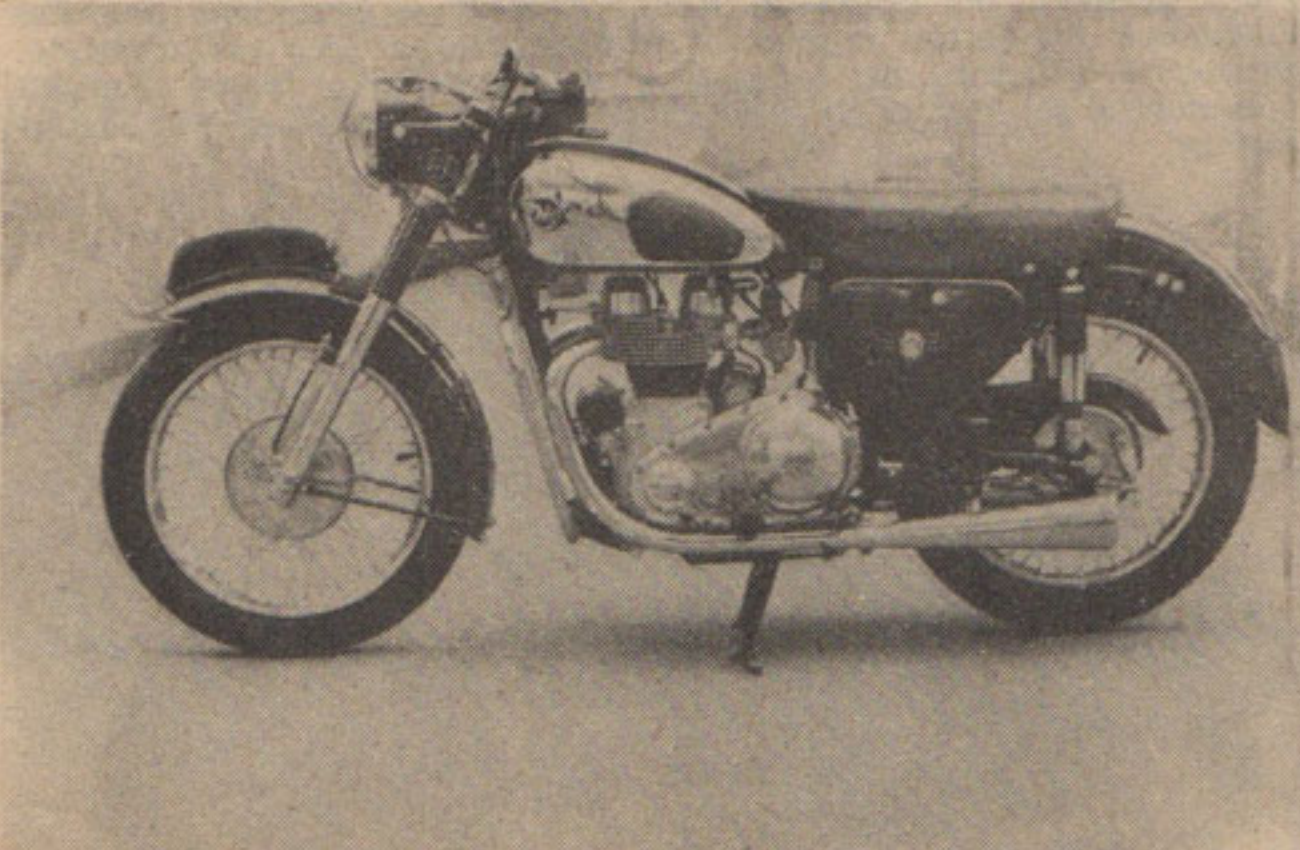
Ci-contre le nouveau frein central qui équipe les nouveaux modèles Triumph.

## MATCHLESS

Pas de changements importants chez Matchless qui adopte l'allumage alternateur sur les monos.

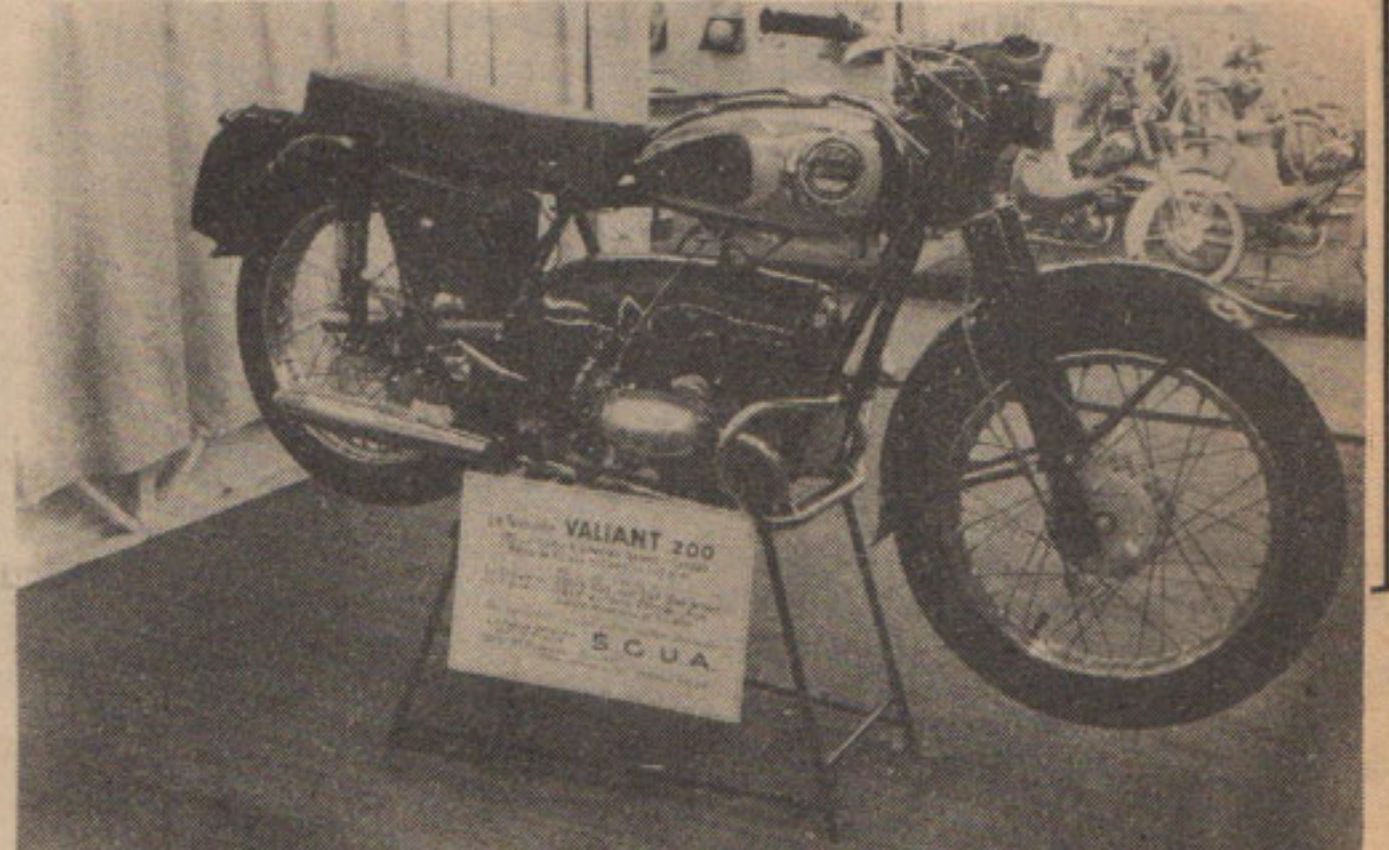
Sur les twins, l'ancien carter de chaîne primaire en tôle, fermé par un jonc circulaire, a été abandonné au profit d'un carter en alliage léger beaucoup plus esthétique et plus étanche. La marque reste fidèle aux petits « tromblons » bien personnels.

Enfin, le modèle « cross », s'il demeure le même sur le plan extérieur, a reçu de nombreuses améliorations (cadre et boîte renforcés en particulier).



## VELOCETTE

Le seul modèle exposé « in extremis » cette année au stand Velocette était la 200 cc « Valiant », moteur flat-twin culbuté refroidi par air et alimenté par deux carburateurs Amal monobloc. Boîte à quatre rapports commandés par sélecteur. Fourche télescopique, suspension arrière oscillante avec une fourche tubulaire réalisée en alliage léger coulé dont un côté sert de passage à l'arbre de transmission. Carénage latéral en tôle et garde-boue enveloppants complètent cette machine émaillée vert bouteille.





## LA PRODUCTION ALLEMANDE

Dans notre numéro de Salon, nous nous sommes longuement étendu, dans l'article relatif à la moto en Allemagne, sur les raisons qui font que l'évolution, dans ce pays, marque un temps d'arrêt.

La construction allemande, après avoir été le « clou » technique des divers Salons depuis 1953, n'a guère changé ni évolué cette année. Bien sûr, l'avance prise par nos voisins d'Outre-Rhin leur laisse un certain répit, leur permettant, devant la crise incontestable qu'ils connaissent, de s'orienter vers une nouvelle voie : la voiturette, dont on vit des exemplaires tant au Salon de la Moto qu'à celui de la voiture (« Janus » Zündapp, 600 BMW, « Prince » NSU, etc). Mais cela n'empêche pas que le visiteur vraiment motocycliste et tant soit peu averti demeure sur sa faim.

Ce qu'il voit, ce qu'il admire, il le connaît déjà, il n'a même pas la surprise de nouvelles teintes ou de nouveaux macarons de réservoir. Incontestablement, les Anglais, bien connus pour leur traditionalisme, ont plus amené cette année : au moins chacun vient à l'alternateur. Si l'on peut discuter de la valeur technique de cet « apport », tout au moins, il y a là quelque chose qui peut être noté.

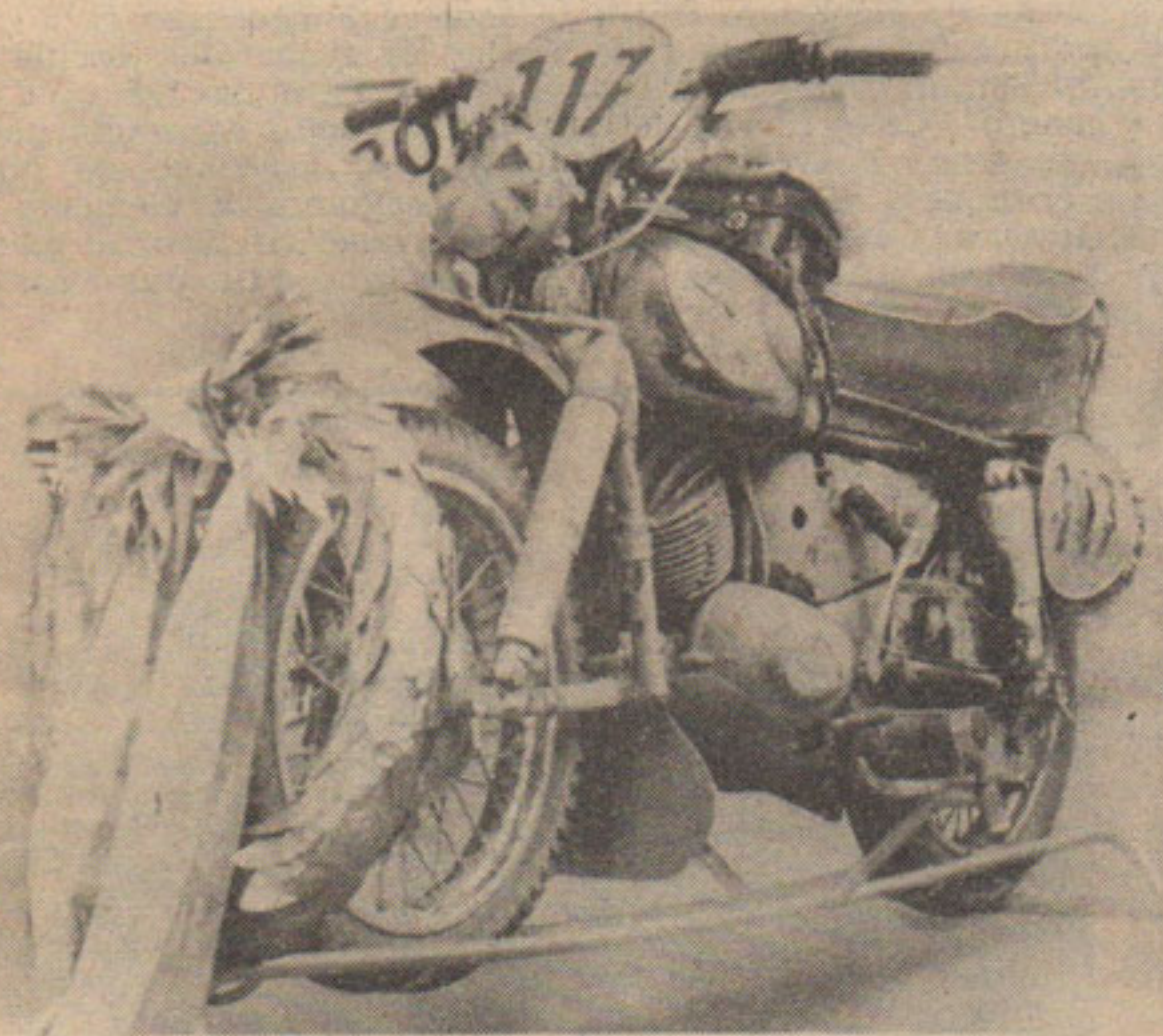
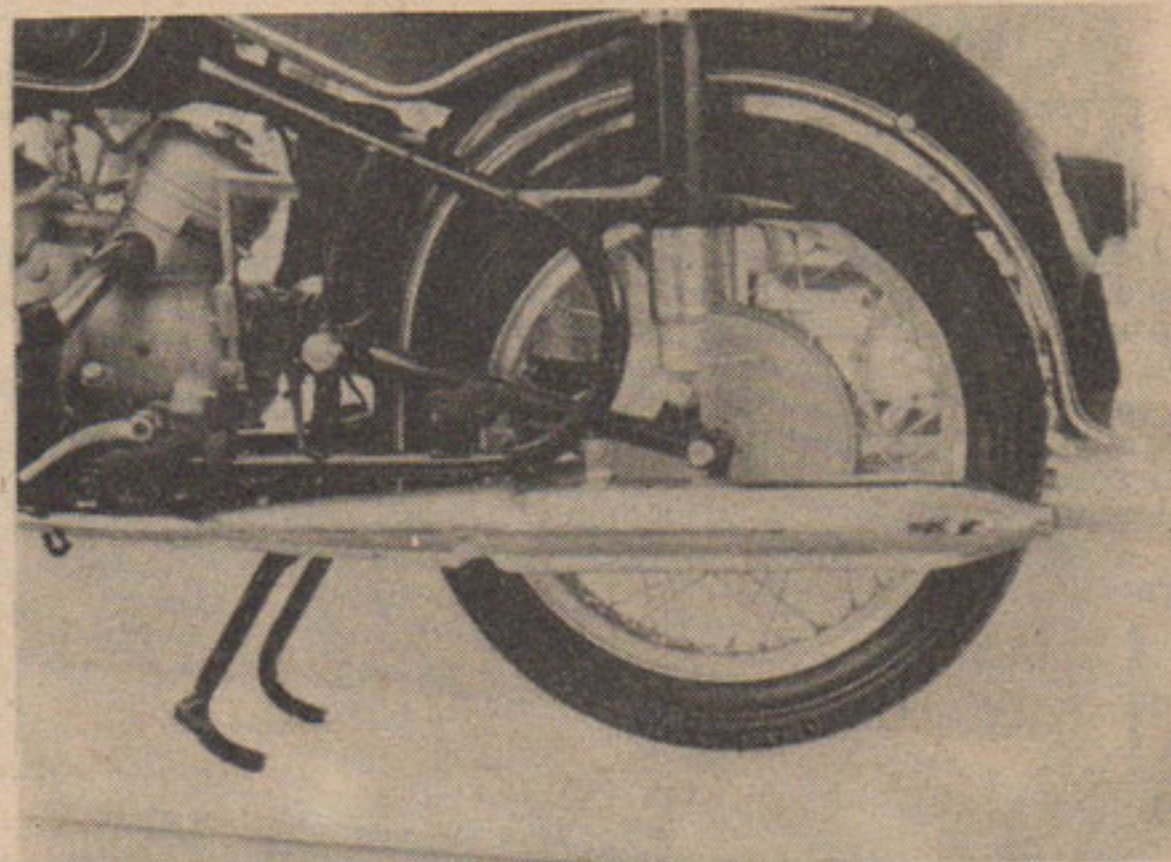
★

Devant cet état de fait, nos lecteurs et nos importateurs comprendront qu'il est certaines marques (DKW, NSU, Adler, Rixe, etc) dont nous ne parlerons pas, bien qu'elles aient été présentes à ce 44<sup>e</sup> Salon.

### B. M. W.

Sur le stand BMW, tant les flat-twins que la 250 R 26 font toujours l'admiration des adeptes de l'école germanique. Notons l'adoption (depuis quelques temps déjà) de nouveaux silencieux, dont l'agencement interne permet la suppression des désagréments rencontrés par certains BMWéistes : le percement des pots par les produits de combustion.

Signalons de plus que sur demande, les 500 et 600 cc peuvent recevoir une boîte de vitesses aux rapports plus serrés, s'adaptant davantage à une conduite sportive. Cette nouvelle boîte donne les rapports internes suivants : 4<sup>e</sup> : 1,54 (100 %) inchangée ; 3<sup>e</sup> : 1,94 (79,4 %) au lieu de 2,04 (75,5 %) ; 2<sup>e</sup> : 2,736 (56,3 %) au lieu de 3,02 (51 %) ; 1<sup>re</sup> : 4,186 (36,8 %) au lieu de 5,33 (28,9 %).



### ZUNDAPP

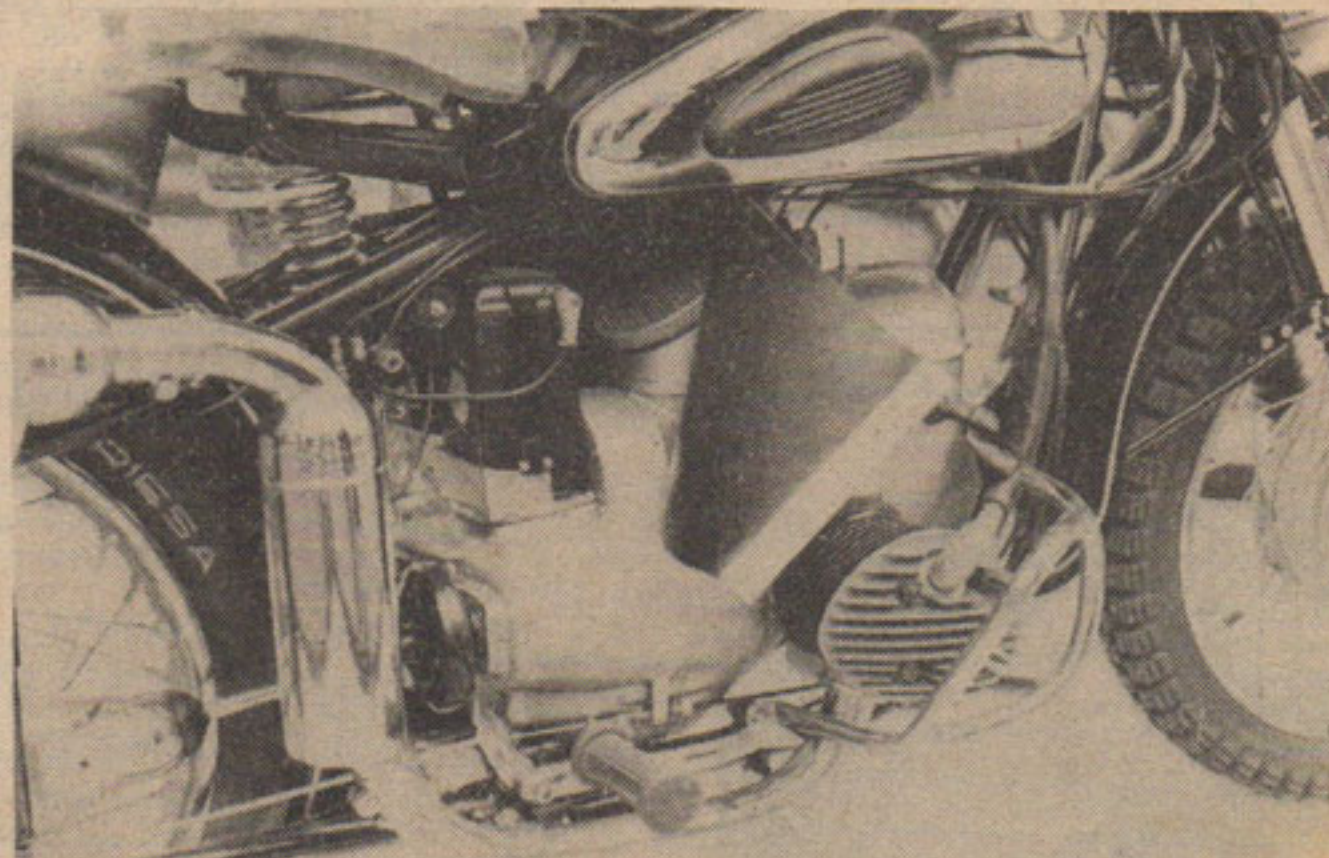
C'est par sa participation assidue et riche de résultats dans les épreuves de tous-terrains que Zündapp soigne sa publicité. Aussi n'est-ce pas par hasard qu'à côté de sa gamme habituelle de machines de série (les 2 temps du type S et la 600 flat-twin plus spécialement adaptée au side-car), on trouvait en bonne place, sur le stand du hall de la Moto, une des machines qui permirent à l'Allemagne de remporter les derniers « 6 Jours internationaux ».

### IFA

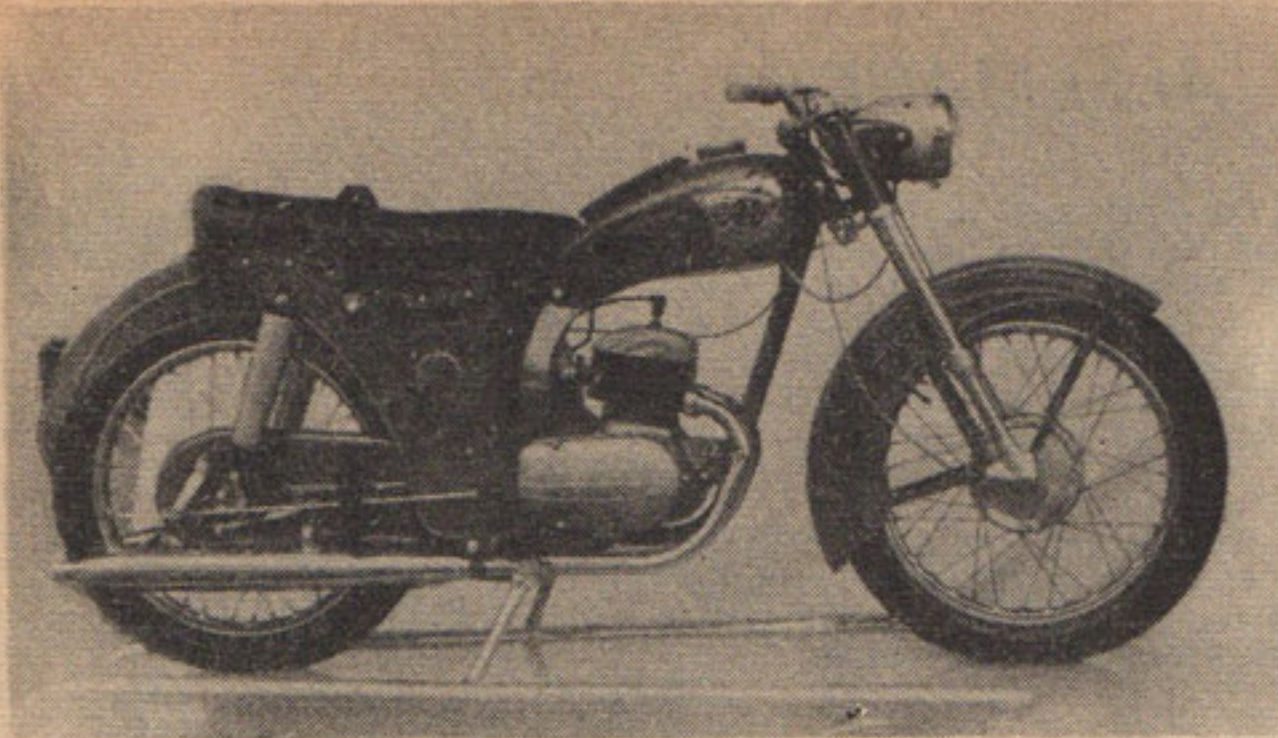
A plus d'une reprise, nous avons eu l'occasion de souligner les efforts de l'Allemagne Orientale dans le domaine de l'exportation. Ne trouve-t-on pas la publicité IFA jusque dans la presse américaine ? Aussi MZ et Simson prennent-ils une place de plus en plus grande au Salon de Paris.

Côté Simson, n'était présenté que l'AWO 425 S, monocylindre culbuté de 250 cc, à transmission acatène et suspension arrière oscillante.

Côté MZ, à côté de la 250 ES, figurait pour la première fois en France, la 175 cc. Ces moteurs 2 temps sont montés dans un cadre à suspension intégrale oscillante, dont la fourche Earles a, elle aussi, ses éléments de suspension réglables. Présente également, la BK 350 de la même marque, aux cylindres 2 temps montés en flat-twin. Une version « tout-terrain » en était exposée, avec ses volumineux moyeux-freins, sa protection de batterie, ses pare-chocs de cylindres et de phare, et surtout avec ses échappement relevés précédés de deux chambres de détente verticales.







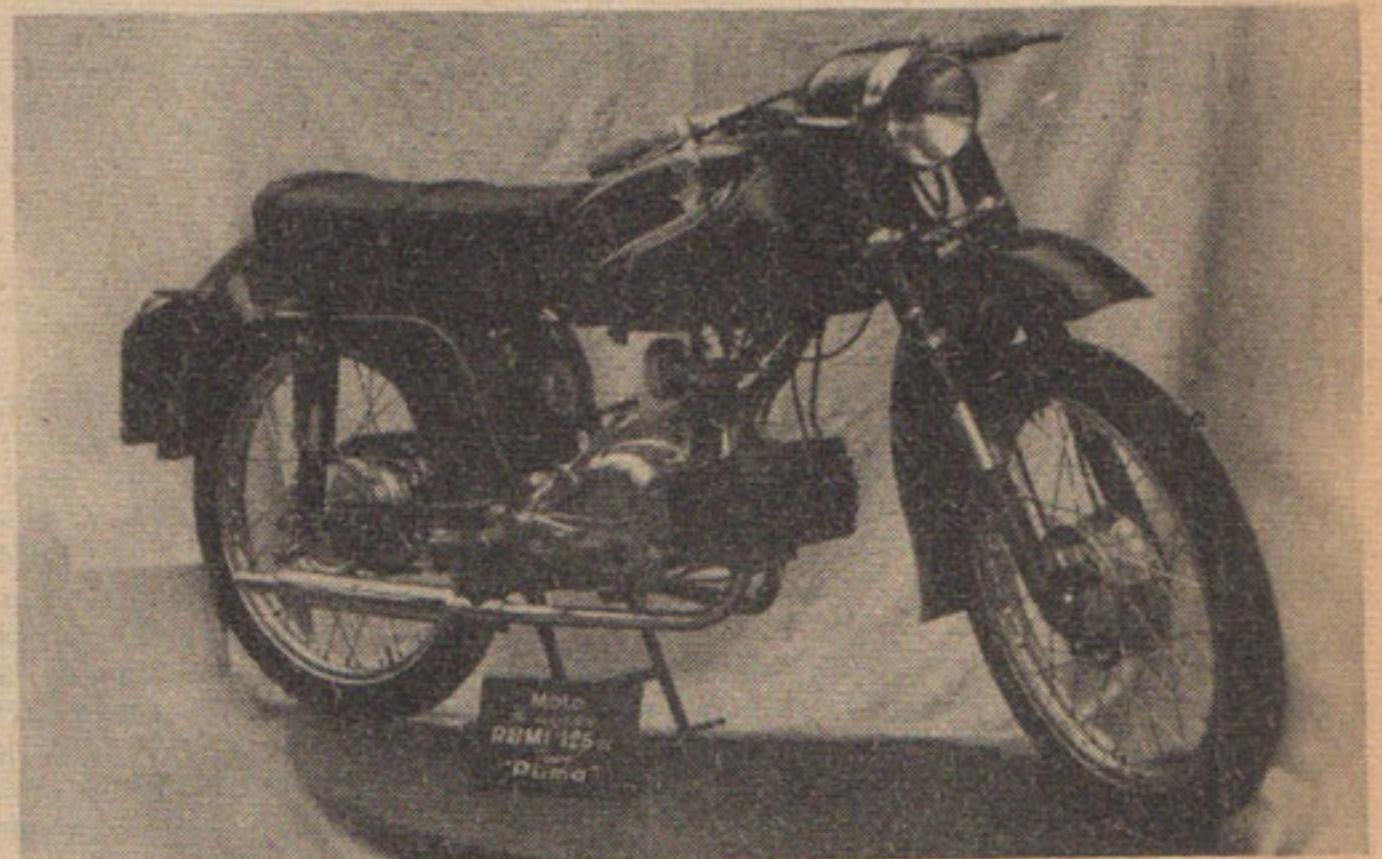
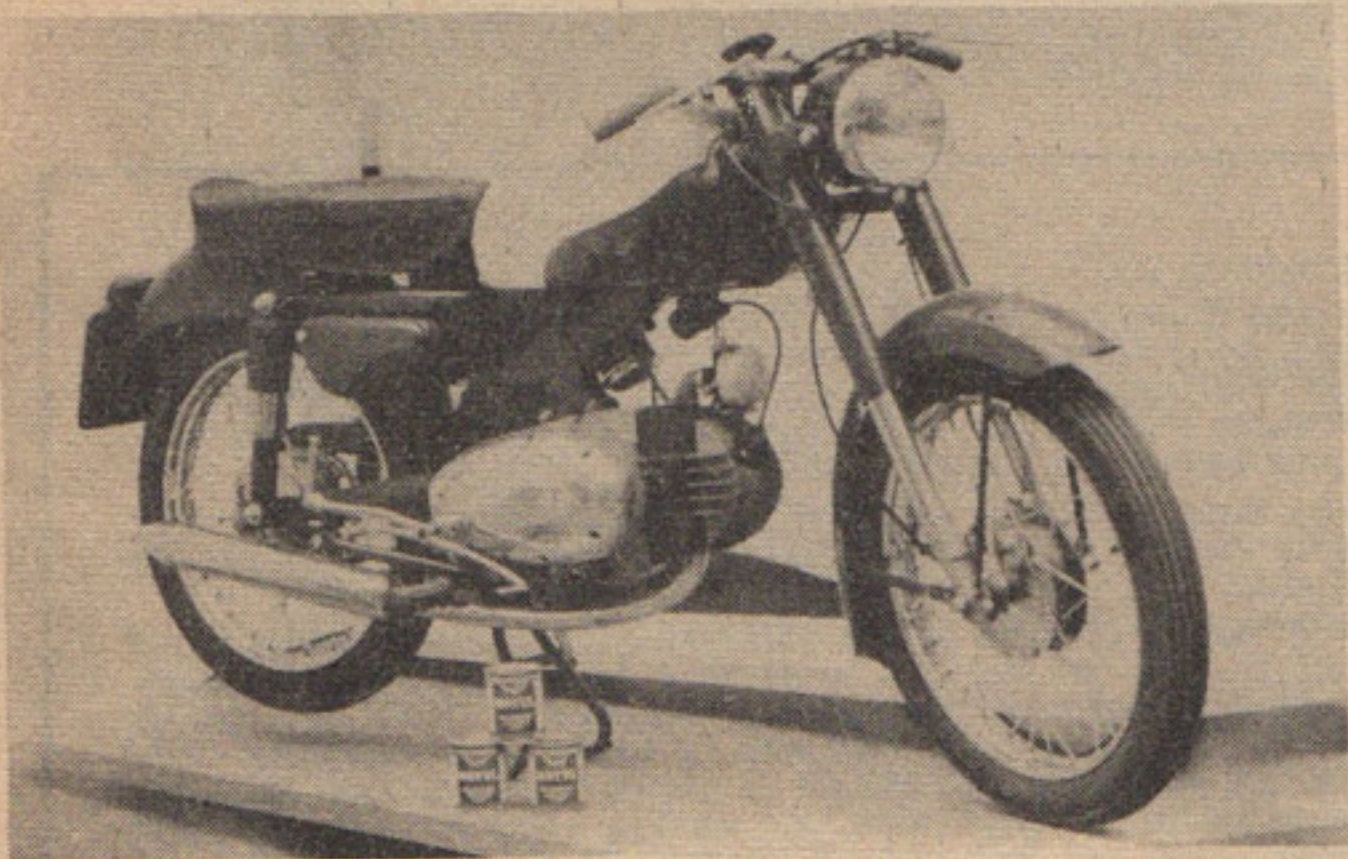
## F. N. (BELGIQUE)

Outre-Quévrain, pas grand chose de neuf. Chez Saroléa, toujours le même programme inchangé, allant jusqu'à la 600 twin « Super-Atlantique ».

Chez F.N., par contre, on trouve de nouveaux carénages, soit sur la 175 cc à moteur Opti 2 temps double piston (voir photo), soit sur la 250 twin à moteur Ilo dont l'habillage est le même que celui de la machine qui triompha au dernier Bol d'Or.

## MOTOBI (ITALIE)

Outre la 175 cc Catria Lusso que nous avons essayée récemment, la marque de Pésaro présentait 2 modèles de 125 cc: l'« Impériale Lusso » 4 temps, et l'« Ardizzio Lusso » 2 temps (voir photo). Tous ces modèles conservent une allure très personnelle à laquelle le monocylindre horizontal de forme ovoïde n'est pas étranger, ni non plus le cadre en tôle. Fourche télescopique, suspension arrière oscillante, moyeux freins centraux, réservoir volumineux avec des évidements. Email rouge et blanc pour l'« Impériale », rouge et noir pour l'« Ardizzio » et les « Catria ».

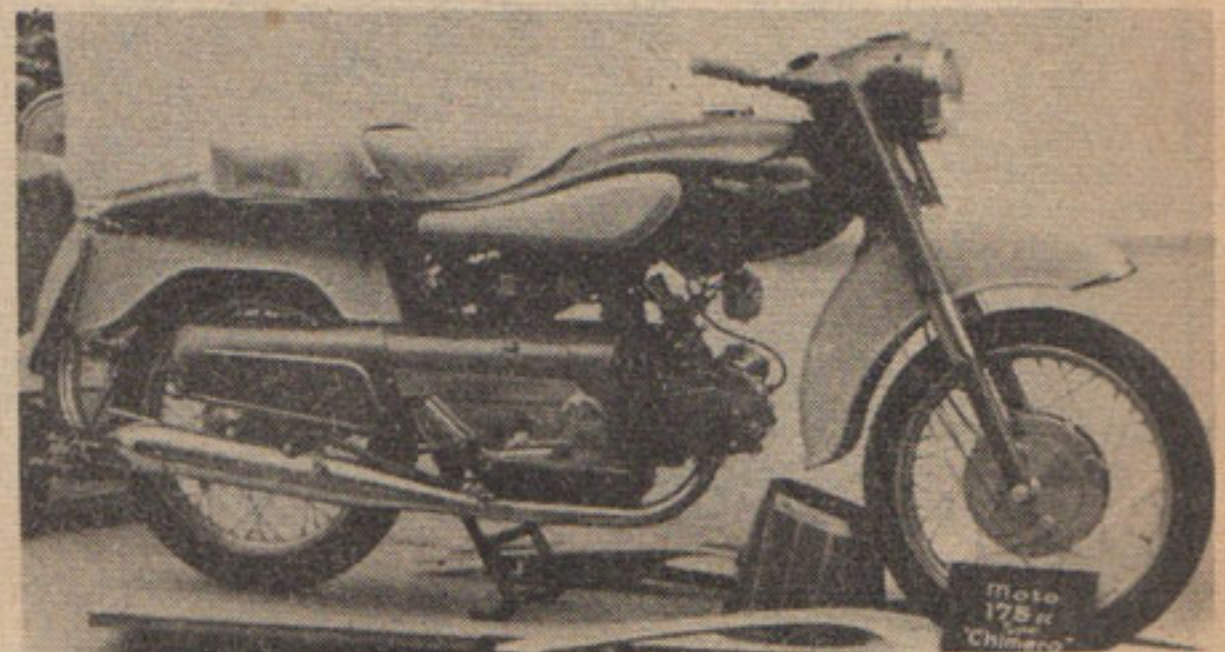


## RUMI (ITALIE)

Le célèbre bicylindre 2 temps horizontal équipe tous les modèles de la firme de Bergamo. Outre le scooter Formichino et le modèle sport « Junior » à fourche Earles et suspension oscillante, Rumi présentait pour la première fois à Paris la 125 cc « Puma » (photo). Cette fois-ci, le moteur est monté dans une partie cycle moderne. Fourche télescopique avec carénage de phare très « Triumph », suspension arrière oscillante à éléments séparés. Réservoir avec évidements. Email rouge vif. Seul le guidon large et relevé, jure un peu sur une machine d'un pur classicisme italien.

## AERMACCHI (ITALIE)

Première apparition en France des « Chimera » qui, déjà commercialisées en 175 cc, font leur apparition en 250 cc. L'esthétique de cette motocyclette carrossée est très réussie avec son émaillage en deux teintes. Moteur monocylindre horizontal qui, bien que culbuté, fait songer à un simple A.C.T. Boîte à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Fourche télescopique, suspension arrière oscillante avec un seul élément de suspension prenant appui sur le tube central du cadre. Moyeux freins centraux ; jantes de 17 chaussées de pneus de faible section. Une réussite des esthéticiens italiens.



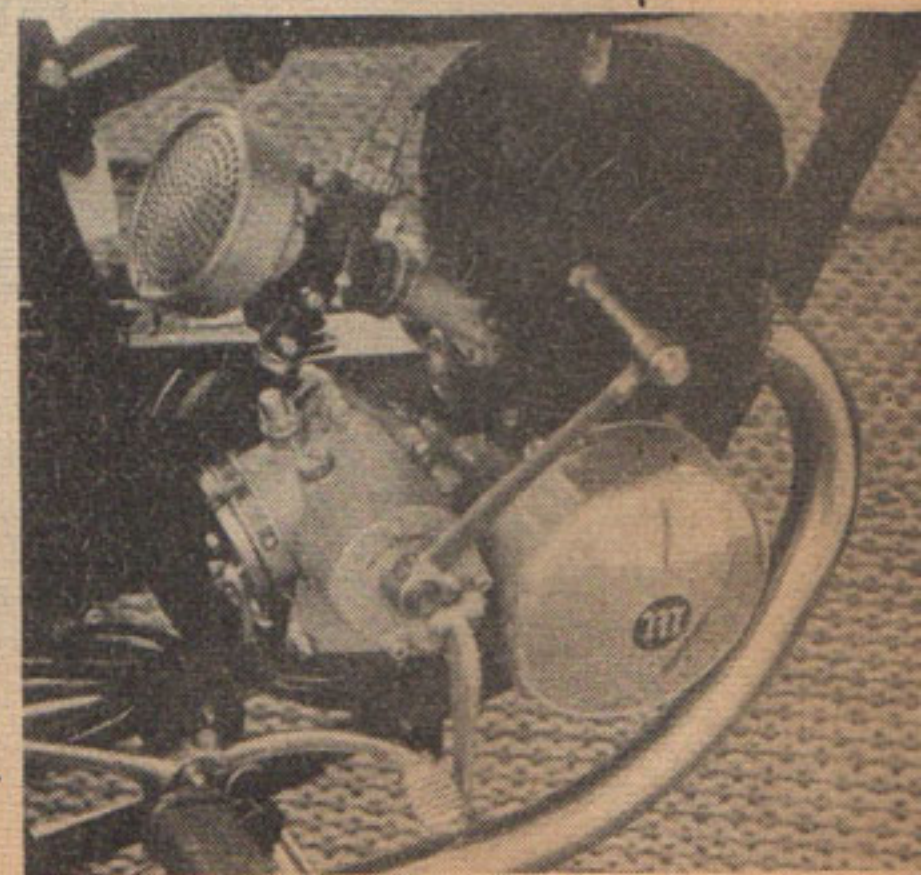
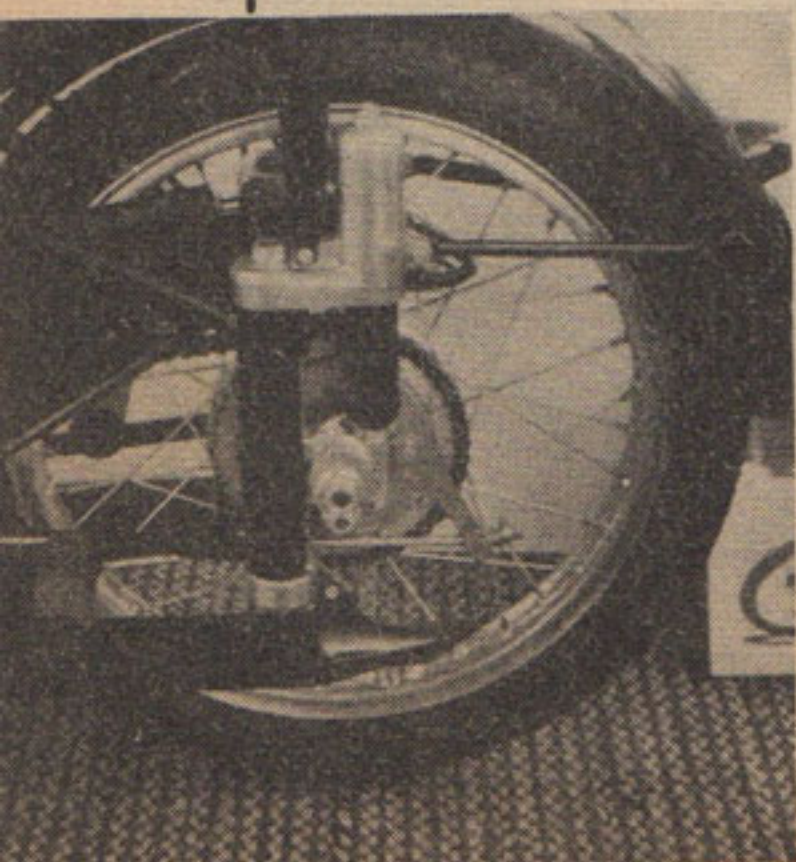
## MONTESA (ESPAGNE)

Ce 44<sup>e</sup> Salon marque également l'apparition, en France, de la Montesa espagnole qui exposait sa « Brio 91 » inédite sous de nombreux rapports.

Il s'agit d'un mono 2 temps de 125 cc, à cylindre et culasse en alliage léger teinté noir. Boîte de vitesses formant semi-bloc (rare sur une machine de cette cylindrée) à 4 rapports.

Cadre tubulaire simple berceau ; fourche télescopique dont les tubes descendent notablement plus bas que l'axe de roue ; suspension arrière coulissante, mais dotée d'un amortisseur hydraulique placé à l'aplomb de l'axe de roue. Jantes de 19 pouces munies de freins de 125 mm. Poignée tournante avec indication portée de l'ouverture des gaz donnée.

En supplément, la marque livre un guidon compétition et une boîte à rapports plus serrés.





# LE SPORT MOTOCYCLISTE

★ VITESSE

## DE POLO, COLLOT, SCHAAD, ONDA ET MURIT VAINQUEURS DANS LA COURSE DE COTE DU MONT VERDUN.

Ouverte également aux automobiles et, pour ce qui nous occupe, aux motocyclettes sport et compétition, la course de côte du Mont-Verdun a rencontré un très vif succès, puisque 15.000 spectateurs se pressaient sur le parcours.

L'ascension se révéla d'autant plus délicate pour les deux-roues que les coups de frein des voitures, qui avaient pris le départ les premières, avaient laissé leurs traces sur le revêtement, particulièrement dans les virages.

Il y eut donc quelques accidents, Montagne, Casset et Gallix allant faire connaissance avec le décor, sans aucune conséquence grave, fort heureusement.

★

Le lyonnais De Polo fournit le vainqueur des 500 cc compétition solo, sans réussir toutefois à battre le record de l'épreuve, qui reste la propriété de Jacques Collot (2'14'') Derrière lui se classe le jeune espoir Casset, qui semble tenir ce qu'il promettait déjà l'an dernier.

En 350, Jacques Collot prend une belle revanche sur De Polo, second, mais assez

loin. Enfin c'est Schaad qui remporte la catégorie 250 cc, tandis qu'Onda s'adjugeait les 175 avec le temps remarquable de 2'24" 4/5, soit 1/5 de seconde seulement de plus que Collot en 350 !

Murit-Dagan dominèrent avec aisance chez les sidecaristes. A remarquer encore la victoire de Dumas de Vault en 500 cc sport, avec l'excellent temps de 2'26" 4/5.

### RESULTATS TECHNIQUES MOTOS SPORT

175 cmc : 1. Germain, 2'45" 1/5 ; 2. Payre, 2'46" ; 3. Roussillon, 2'46" 3/5, etc...

250 cmc : 1. Moncorge, 2'38" 3/5 ; 2. Shevet, 2'42" 3/5 ; 3. Mlle Morel, 2'49" 2/5, etc...

350 cmc : 1. Mathelin, 2'41" ; 2. Dugard, 2'43" 4/5 ; 3. Margeron, 2'46" 2/5, etc.

500 cmc : 1. Dumas de Vault, 2'26" 4/5 ; 2. Mathelin, 2'42" 4/5 ; 3. Bœuf, 2'51", etc...

750 cmc : 1. Comy, 2' 28" 3/5 ; 2. Amidt, 2'32" 2/5 ; 3. Lacombe, 2'34" 4/5, etc...

### MOTOS COURSE

175 cmc : 1. Onda, 2'24" 4/5 ; 2. Paget, 2'29" 3/5 ; 3. Schaad, 2'29" 3/5 ; 4. Casset, 2'31" 4/5 ; 5. Touzalin, 2'34" ; 6. De Polo, 2'37" 1/5 ; 7. Wunsche, 2'37" 2/5 ; 8. Lesage, 2'39" 2/5 ; 9. Riminati, 2'39" 3/5 ; 10. Gallix, 2'41" 1/5, etc...

250 cmc : 1. Schaad, 2'28" 4/5 ; 2. Valentin, 2'23" 2/5.

350 cmc : 1. Collot, 2'24" 3/5 ; 2. De Polo, 2'26" 1/5 ; 3. Schaad, 2'27" 4/5 ; 4. Touzalin, 2'28" 4/5 ; 5. Jimbert, 2'29" 4/5 ; 6. Kauert, 2'33" 1/5 ; 7. Insermini, 2'33" 4/5 ; 8. Besse, 2'36" 2/5 ; 9. Dagan, 2'37" 1/5 ; 10. Perrotin, 2'39" 2/5, etc...

500 cmc : 1. De Polo, 2'23" 1/5 ; 2. Casset, 2'24" 3/5 ; 3. Onda, 2'24" 4/5 ; 4. Collot, 2'25" 2/5 ; 5. Riminati, 2'27" 2/5 ; 6. Insermini, 2'31" ; 7. Schaad, 2'32" 3/5 ; 8. Bayle, 2'35" 3/5 ; 9. Besse, 2'35" 3/5 ; 10. Wunsche, 2'45" 2/5.

Sidecars : 1. Murit-Dagan, 2'26" 2/5 ; 2. Fister, 2'33" ; 3. Rogliardi, 2'33" 2/5 ; 4. Verd, 2'40" ; 5. Vivier-Merle, 2'42" 2/5.

## A L'ÉTRANGER

nalement à un kilométrage égal au parcours habituel sur route. Le classement s'effectuerait comme par le passé, par addition des temps de chaque étape.

Une question se pose néanmoins : le Tour d'Italie devant se dérouler du 15 au 27 avril et se courir sur des circuits très éloignés les uns des autres, comment se déplaceront les pilotes ? En voiture ? Ce serait, avouez-le, un bien curieux « Motogiro » !

### DOUBLE DE SURTEES A AINTREE

L'ex-champion du monde des 500 cc a enlevé les deux épreuves réservées aux 250 et 500 cc, la course des 350 revenant

à Minter et les sides à Pip Harris. Jacques Drion fait un bon troisième. Mais voici les résultats techniques :

250 cmc : 1. John Surtees (MV), les 57,936 km en 31'0"2 ; 2. Sandford (Mondial) ; 3. Muller (NSU).

350 cmc : 1. Minter (Norton), 86,904 km en 45'07"4 ; 2. King (Norton) ; 3. Purslow (Norton).

Sidecars : 1. Harris (Norton), 42,280 km en 26'33" ; 2. Freenaw ; 3. Drion (France).

500 cmc : 1. Surtees (MV), 128,371 km en 1 h. 4'53" ; 2. Minter (Norton) ; 3. Hartle (Norton).

La course des 100 miles est revenue à T. Robb (NSU), en 1 h. 28'45"2, devant Surtees (MV) et Minter (Norton).

### LE TOUR D'ITALIE MOTOCYCLISTE 1958 SE DISPUTERAIT SUR « CIRCUITS »

A la suite du terrible accident survenu cette année dans l'épreuve automobile dite « les 1000 Miles », le sort des courses sur route pour la saison prochaine est incertain et, en ce qui les concerne, les promoteurs du célèbre Tour d'Italie Motocycliste recherchent une formule de remplacement.

C'est ainsi qu'on a songé à faire disputer chacune des étapes sur un « circuit fermé », utilisant pour cela différents circuits italiens pour atteindre fi-

## TRIAL - RALLYES - RÉGULARITÉ - TOUT-TERRAIN - TRIAL - RALLYES

### OTTIGNIES, PREMIER TRIAL DE LA SAISON BELGE

Prévu pour devoir être facile, cette première réunion « d'entraînement » de la saison belge de trial s'est révélée extrêmement dure du fait de la pluie qui, tombant à verse, transforma en zones boueuses les petits chemins et les « non-stop » franchis par la quarantaine de concurrents.

Deux pilotes se distinguèrent particulièrement dans ces difficiles conditions : André Piron, qui ne récolta que 10 points de pénalisation, et le jeune Michel Descarte, vainqueur en « juniors, petites cylindrées ».

Quant à Alex Colin, il a remporté avec aisance la victoire en grosse cylindrée, catégorie « Experts ». Le second est Puttemans, devançant Decat.

### RESULTATS DU CIRCUIT INTERNATIONAL DE REGULARITE DE L'AIN

Cette épreuve a fourni les classements suivants :

175 cmc : 1. Sgaramella ; 2. Fornerod ; 3. Fontaine ; 4. Baillet ; 5. Blum, etc.

250 cmc : 1. Moncorge ; 2. Mottet ; 3. Davril ; 4. Meunier P. ; 5. Mlle Belleville, etc...

350 cmc : 1. Angelloz ; 2. Baar ; 3. Sirjacques ; 4. Coutier ; 5. Corron, etc.

Sidecars : Moulin.

500 cmc : 1. Gros fils ; 2. Chabert ; 3. Violand ; 4. Dautryve ; 5. Gros père, etc.

Classement général : 1. Moncorge ; 2. Sgaramella ; 3. Angelloz ; 4. Mottet ; 5. Gros fils ; 6. Chabert ; 7. Fornerod ; 8. Baar ; 9. Davril ; 10. Meunier P. ; 11. Mlle Belleville ; 12. Moulin ; 13. Fontaine J.P. ; 14. Baillet ; 15. Fontaine M., etc...

### LE 8 DECEMBRE : XV<sup>e</sup> « ROSA D'INVERNO »

Le célèbre rallye d'hiver italien a été fixé au 8 décembre 1957, à l'occasion de la 35<sup>e</sup> Edition du Salon Italien du Cycle et du Motocycle, qui se tiendra lui-même à Milan du 30 novembre au 9 décembre.





M. Dossier (à gauche) et M. Padovani

# A L'OCCASION DU SALON

## ☉ DÉJEUNER TERROT

C'est à l'occasion du Salon de la Moto que M. Dossier, nouveau directeur général des Ets Terrot, tint à faire connaissance des représentants de la presse spécialisée.

Cette réunion, d'une rare ambiance sympathique, débuta par l'allocution de M. Dossier, dont nous reproduisons ci-dessous les principaux extraits.

Fait rarissime, en France, M. Dossier devait prononcer son « speech » en ayant seulement à ses côtés son ingénieur en chef Padovani, qu'il présenta comme le « prototype du jeune formé par la moto », et dont il situa la valeur en déclarant :

« Padovani n'a peut-être pas de diplômes, mais il est plus fort que moi, qui sort de Polytechnique et de Sup'Aéro ! ».

Rarement plus bel hommage avait été rendu, chez nous, à un ingénieur motocycliste.

Du remarquable exposé de M. Dossier, il n'est pas exagéré d'écrire que l'on pourrait souligner chaque phrase. A la lecture des extraits publiés ci-dessous, nos lecteurs comprendront parfaitement qu'un esprit nouveau règne véritablement à Dijon, pour le plus grand bien de Terrot, et de l'industrie française du motocycle étant entière.

× × ×

« Lorsqu'il y a un an et demi, j'ai reçu la lourde charge de redresser notre belle maison Terrot, qui depuis quelques années jouait les « Belles au Bois Dormant », j'ai eu la chance de trouver une équipe de valeur et, parmi le personnel passionné de longue date pour la moto, notre très sympathique Padovani que vous connaissez tous. »

« Ensuite, il fallait n'est-ce pas, retrouver la vocation de notre marque et marquer sa personnalité.

Terrot avait un prestigieux passé dans le sport motocycliste. Je ne veux pas m'étendre sur les raisons qui peuvent expliquer l'abandon de cette tradition. Toutes ces raisons, vous les connaissez mieux que moi : politique générale du syndicat et esprit d'économie, sans doute mal compris.

N'ayant pas vécu à titre de constructeur cette triste période de la guerre et de l'après-guerre, j'avais le sentiment très net que la moto est indiscutablement plus qu'un engin de transport, un engin de sport particulièrement attachant.

D'ailleurs, voilà des années que les journalistes sportifs qui sont réunis aujourd'hui, plaident courageusement pour la compétition, et je crois sincèrement que votre ténacité à réclamer de nos grandes firmes un peu plus d'esprit sportif, marque une intelligence réelle de l'intérêt le mieux compris de notre industrie. »

« Il est juste et logique pour une grande marque comme la nôtre, d'accepter la confrontation, au grand jour, de ses productions, avec celles de la concurrence française et internationale... »

« Je pense, comme vous-mêmes, que ceux qui ont pu penser que la fabrication des motocyclettes était une opération exclusivement financière, sans panache et sans sport, ont sans doute conduit leur industrie précisément à des difficultés financières... »

« Sur le plan moral, l'esprit sportif est, sans aucun doute, l'un des plus sains qui soient, car il est fait d'enthousiasme et de volonté.

Les journaux et les revues que vous présentez, sont lus avec passion par notre jeunesse et comme vous le savez, il n'y a pas d'âge pour être jeune, c'est une question d'idéal motocycliste dont vous vous êtes faits les champions. Cet idéal est l'un des plus nobles qui soient, puisqu'il met en jeu à la fois les qualités sportives et l'intelligence technique.

Avec la 175 cc « Rallye » que nous présentons aujourd'hui, capable d'un réel 125 chrono, nous pensons fournir à ces jeunes qui sont nos lecteurs, l'instrument de classe permettant à beaucoup de transformer leur rêve d'action en réalité. »

## ☉ LE COCKTAIL LIBÉRIA

C'est à leur stand, hall Renan, que les Ets Libéria recevaient dernièrement leurs amis de l'industrie et de la presse spécialisée.

La 175 cc Libéria-Ydral, qui pulvérisa le record du Bol d'Or en cette cylindrée, à plus de 100 km/h de moyenne, fut un

des principaux sujets de conversation, car l'attachement au sport de la firme grenobloise est notoire dans la corporation.

Et l'orientation sportive donnée aux divers modèles de série, du cyclomoteur à la 175 cc, démontre que l'expérience acquise sur la piste, trouve sa répercussion

pratique dans les divers motocycles commercialisés.

Une politique heureuse, qui ne doit pas échapper à la clientèle, et qui trouve une nouvelle confirmation dans le lancement d'une réplique commerciale de la 175 Libéria-Ydral victorieuse du dernier Bol d'Or.

## A SON TOUR, CAMPBELL SE MARIE...

Après Sandford, c'est maintenant le champion du monde de vitesse en 350 cc, l'australien Keith Campbell, qui vient de contracter mariage.

Cette union s'inscrit toute entière dans l'esprit de la compétition motocycliste,

puisque la jeune épouse de Campbell, miss Geraldine Roberta Reid, est apparentée au prestigieux Geof Duke.

Le couple est actuellement en voyage de noces en Australie et nous reviendra

en février 1958, période de reprise de l'entraînement pour le champion de la Guzzi (dont on ne sait encore vers quelle marque il se retournera la saison prochaine).

Tous nos vœux de bonheur aux heureux époux

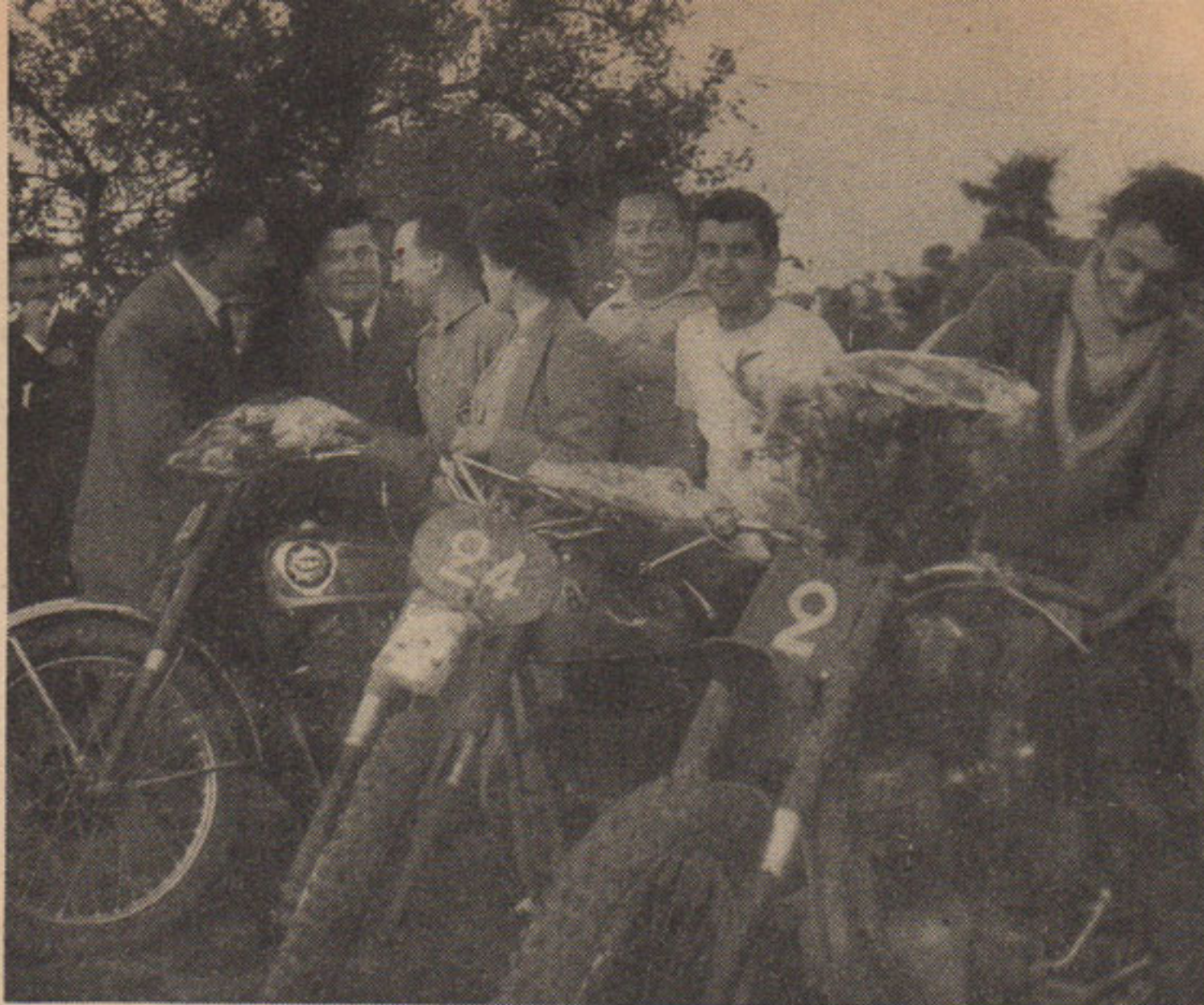


# AUX CHAMPIONNATS DE LA LIGUE ANJOU-BRETAGNE

## A DINAN

- ★ SAUCISSE (250)
- ★ GUY LEDORMEUR (350)
- et
- ★ BEAUMARD (500)

REMPORTENT LES TITRES.



La ligue Anjou-Bretagne compte trois nouveaux champions, de droite à gauche : Saucisse (2), Ledormeur Guy (24) et Beaumard qui reçoit les félicitations du Dr Galibot, Président de l'UCM Guinefort et de Marcel Seery, Président de la Ligue. A l'arrière plan, souriant au succès qui vint récompenser ses efforts, M. Thomas, responsable de l'organisation générale.

**A** l'instant de clore la série de nos reportages de moto-cross pour la saison 1957 désormais parvenue à son terme, pouvions nous mieux faire que d'aller voir à l'œuvre nos régionaux et, tout spécialement, les jeunes sur qui nous compterons d'ici quelques années pour renouveler la catégorie internationale dont ils porteront, du moins l'espérons-nous, le niveau toujours plus haut ?

Aussi avons-nous saisi avec empressement l'occasion qui nous était donnée le 6 octobre par l'UCM Guinefort, organisatrice des Championnats de la Ligue Anjou-Bretagne, laquelle est comme l'on sait l'une des principales « pépinières » du moto-cross en France.

Pour nous qui prétendons — sans mépriser les grandes réunions internationales pour autant — que celles-ci ne surpassent pas toujours en intérêt les bonnes épreuves entre français, qu'ils soient alors inters, nationaux et même régionaux, l'organisation de Dinan devait s'inscrire en confirmation de notre opinion, déjà renforcée à Mézières sous Ballon.

Nous avons eu des courses superbes, ardemment disputées sur un terrain remarquablement préparé pour la circonstance, tracé par des connaisseurs et entouré de plusieurs milliers de spectateurs.

Nous avons été témoin d'une organisation générale sans défaillance : sonorisation excellente, commentaire avisé, enceintes délimitées de neuf, service d'ordre efficace et intelligent, car jamais plus rigide qu'il n'était indispensable, horaires

respectés, réunion achevée à 18 h. 30 et coureurs payés dès 19 h. 15..., tout cela en vrac, pour bien situer la question.

En bref, pour son coup d'essai dans une réunion de quelque importance, l'UCM Guinefort a réussi un coup de maître. Mais n'allez pas imaginer que les choses sont allées d'elles-mêmes : chacun pour sa part et sous la direction avisée de M. Seery (n'étions-nous pas dans « sa » Ligue) a travaillé ferme pour le succès final, sans parler des gros frais engagés pour la préparation du circuit.

Un compliment bien mérité à M. Thomas, au Docteur Galibot et à toute leur équipe, et qu'ils songent l'an prochain au Championnat de France national !

Les titres de la Ligue Anjou-Bretagne se disputaient donc sur épreuves uniques, dans les catégories 250, 350, 500, avec pour les deux premières cylindrées des éliminatoires et un repêchage dans la matinée, l'après-midi étant réservée dès 13 h. 30 aux 9 manches des championnats proprement dits.

En 250, une surprise : Terrien, le plus réputé des partants, ne peut rien faire dans les deux premières manches (ennuis de bougie) et s'il sauve l'honneur en remportant brillamment la finale, le titre n'en va pas moins au sympathique jeune Saucisse, deux fois premier et une fois second. Ce garçon a de l'avenir... et tout l'avenir devant lui. Son succès est aussi celui du club organisateur, l'UCM Guinefort.

En deuxième rang s'inscrit M. Dubois, excellent, suivi de Houdoux, Guillo, Ri-

neau et Zuchetti (dont nous aurons sans doute l'occasion de reparler l'an prochain).

L'épreuve des 350 fut l'occasion d'un magnifique duel entre Beaumard, le plus jeune des frères Ledormeur (Guy) et Lebreton. Deux fois vainqueur et finissant second derrière Beaumard dans la manche restante, Guy Ledormeur devenait Champion d'Anjou-Bretagne, devant un très bon Lebreton et un Beaumard très accrocheur, et qui situe la performance du très jeune nantais.

A citer encore la bonne quatrième place de Leroyer, que suivent Houdoux, Alaire, Chaberlot, etc...

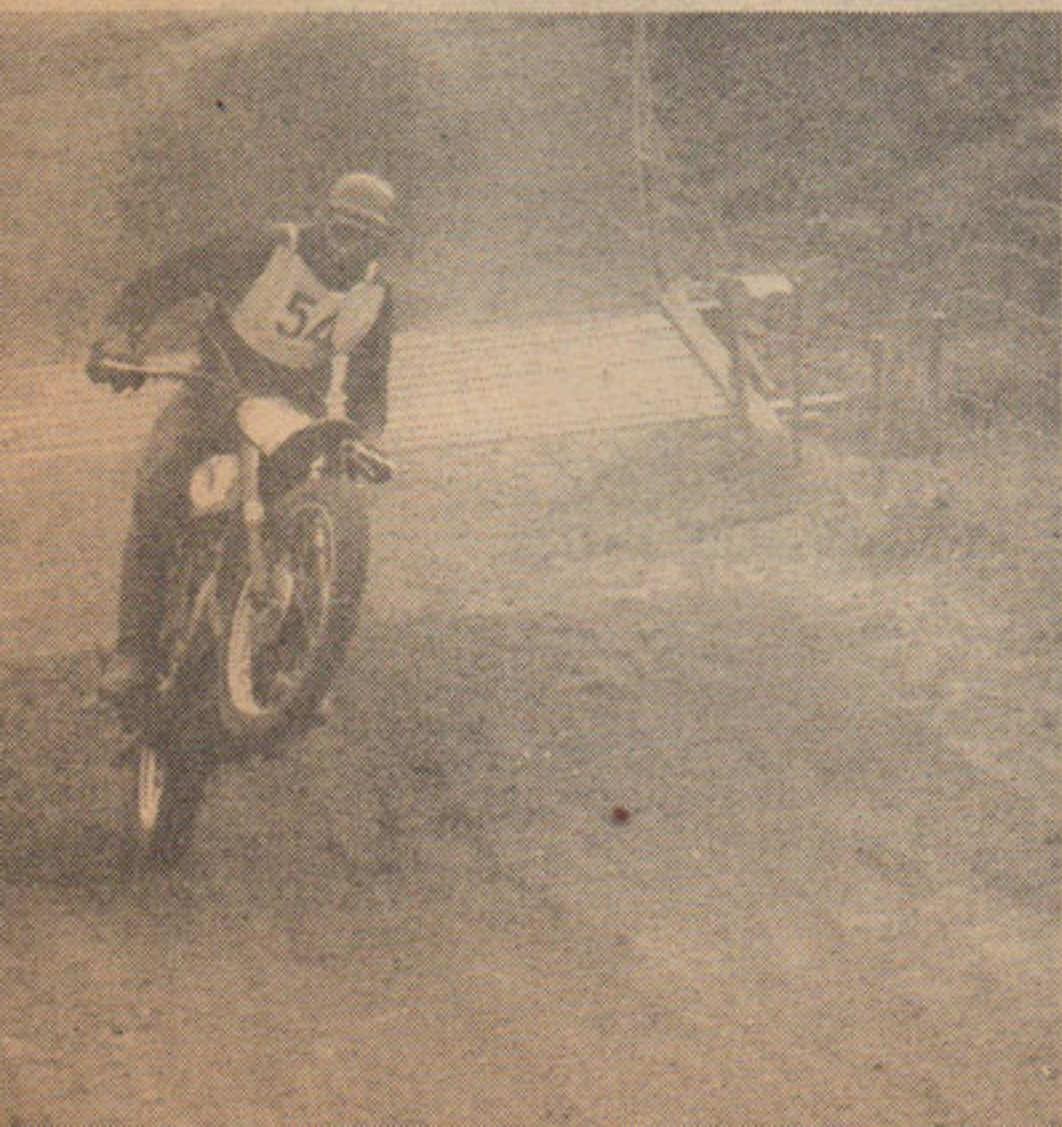
Revanche — attendue — de Beaumard en grosse cylindrée ; l'angevin est à notre sens le plus fort de nos nationaux actuels, et nous voyons en lui le Champion de France 1958 de la catégorie. Sa victoire fut donc logique, sur un Lamouroux très en verve.

Viennent après ces hommes Denis (oui, le sidecariste), Clemot (autre sidecariste), Turpin, etc...

Cette bonne journée de Dinan vaut bien une conclusion : nous y avons vécu l'image même de ces courses de Championnat de France Régional (250), telles que nous voudrions les voir se disputer dès la saison prochaine.

Mais à ce sujet, voyez donc notre article de fond sur les problèmes d'ensemble du moto-cross français.

R.C.D.



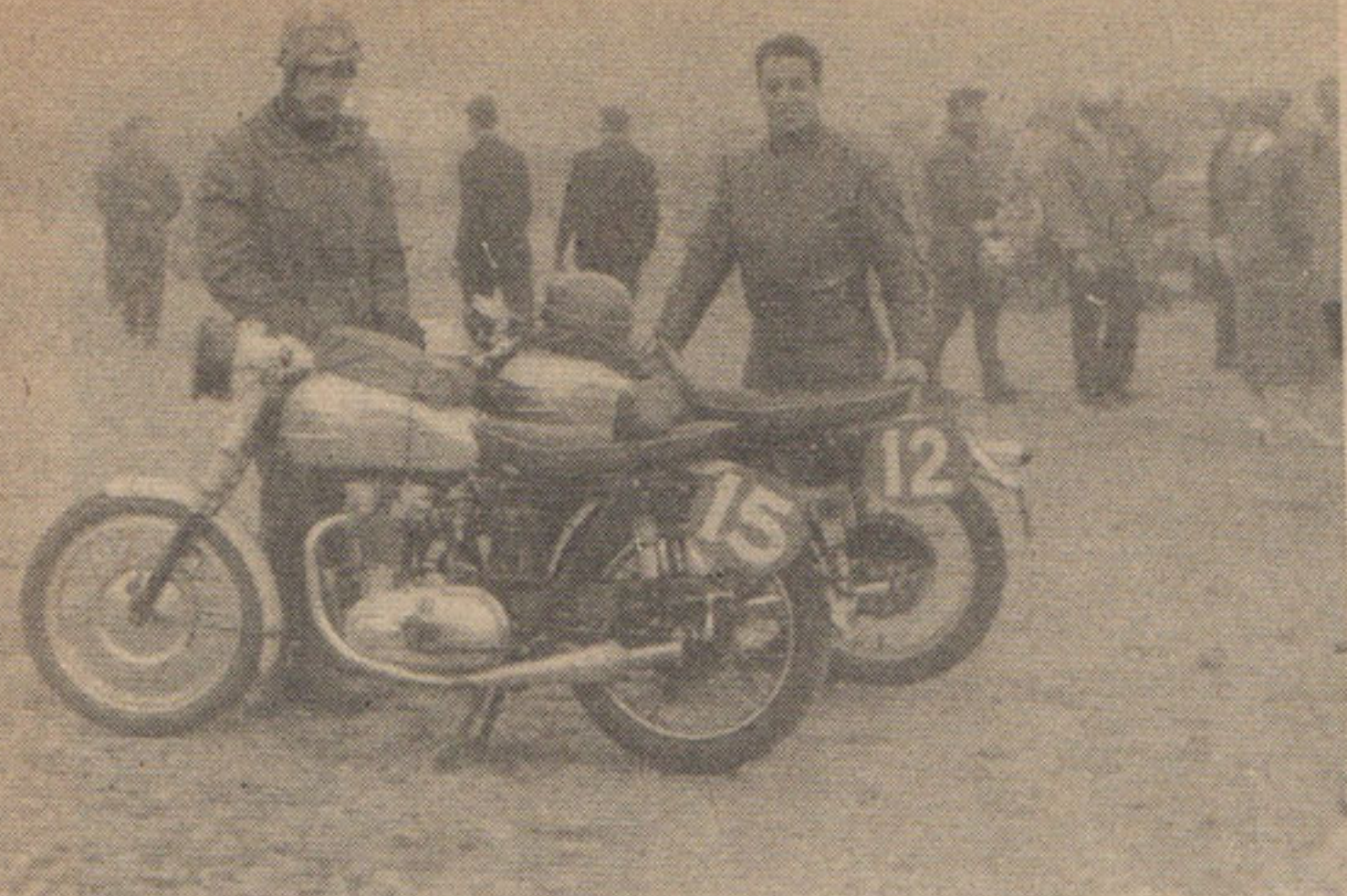
A gauche : est-ce l'habitude du side qui fait ici contrebraquer Clemot dans un magnifique saut ? - A droite : un passage des 250 cc. : Saucisse mène la ronde devant Terrien (1) et Rineau (au fond).



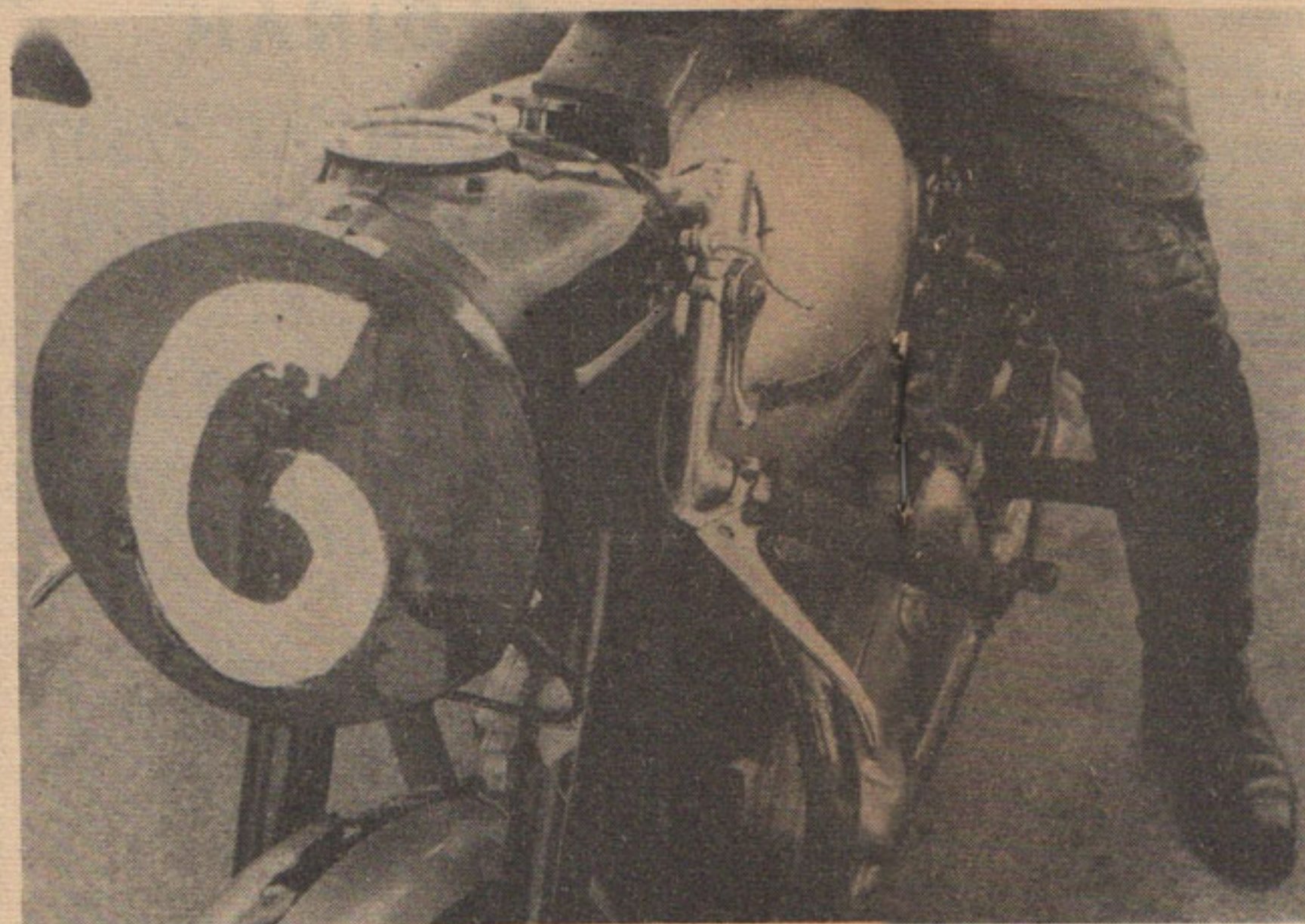


# BAISSÉ DE RIDEAU SUR MONTLHERY...

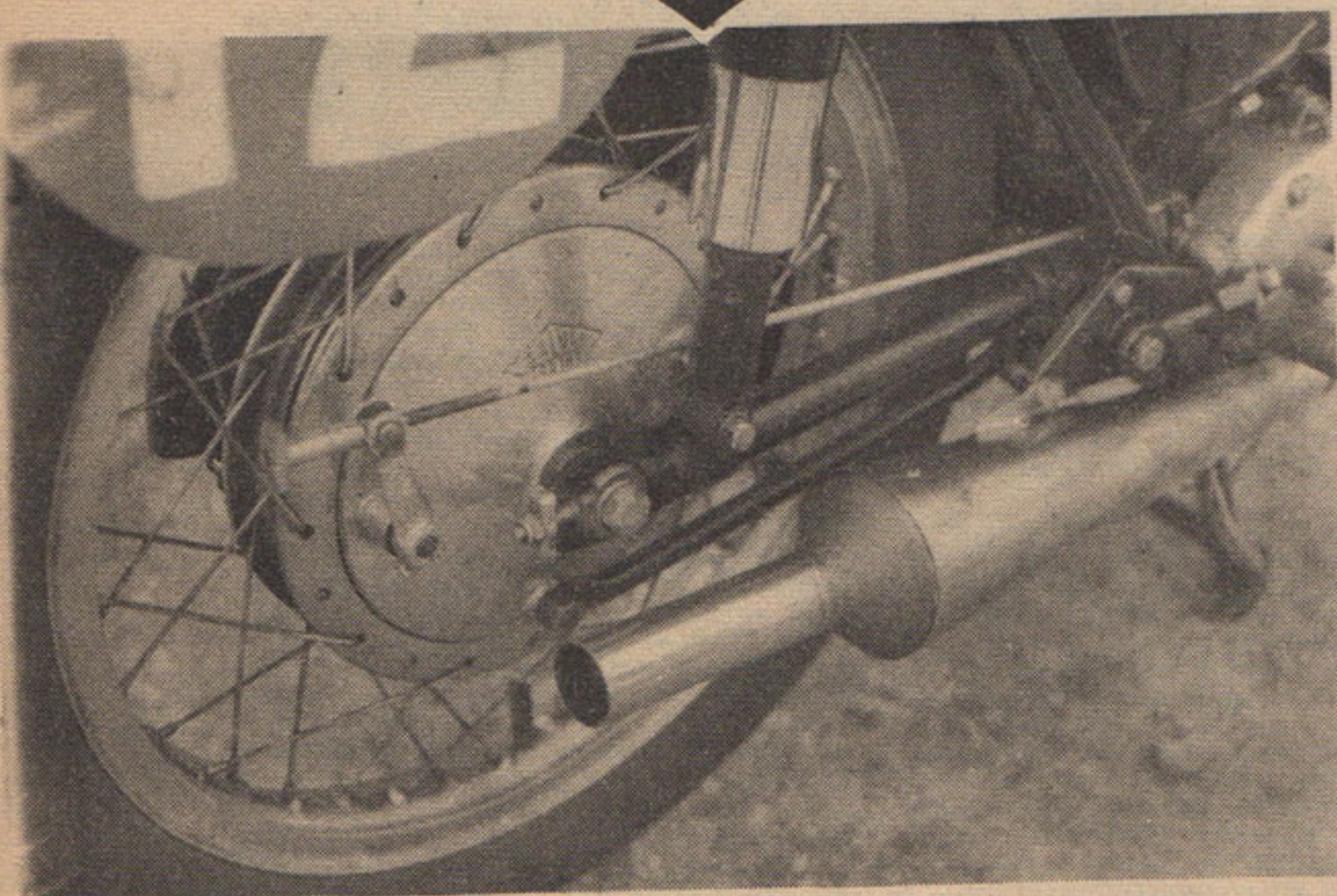
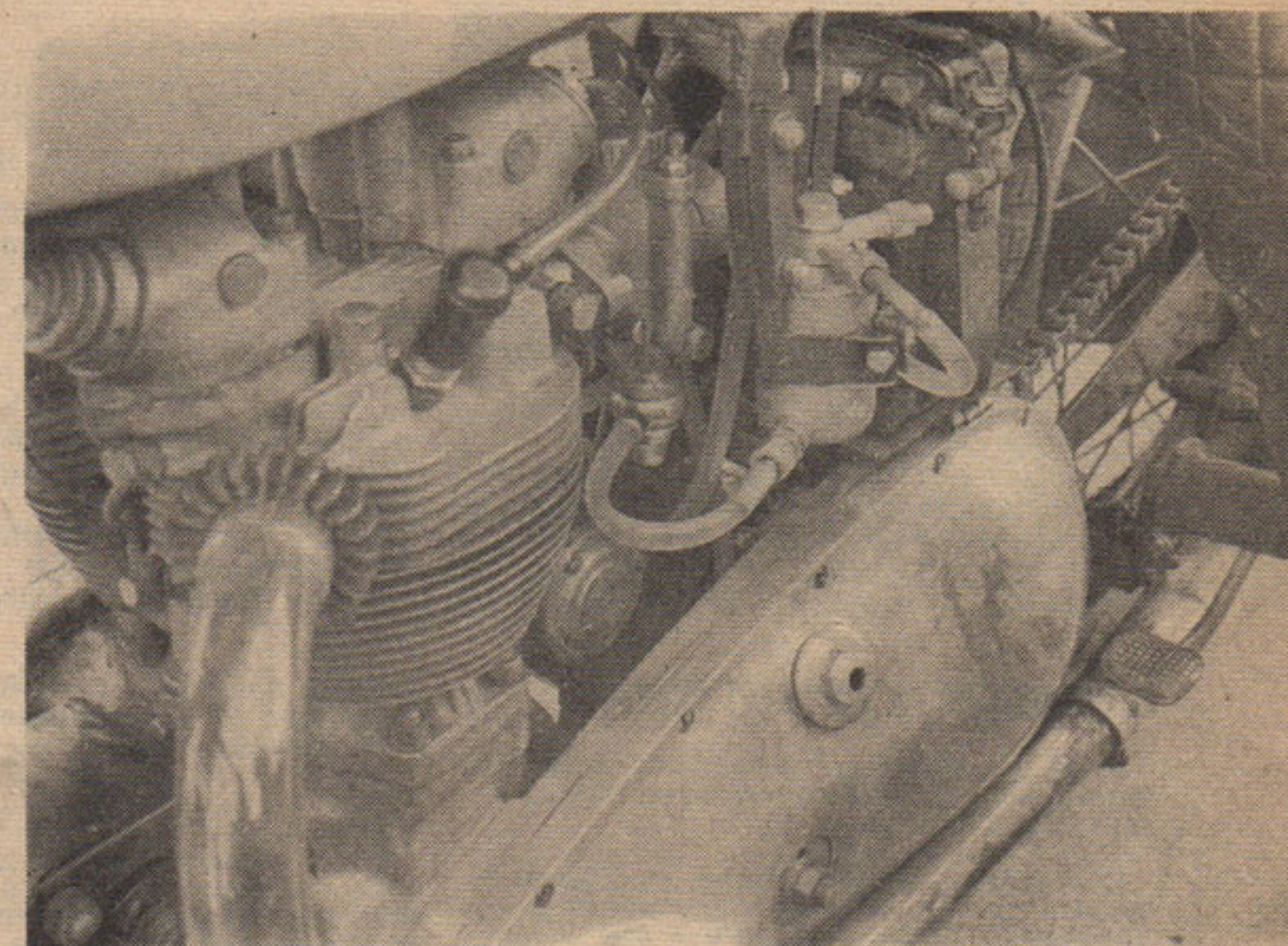
*les dernières "spéciales" vues à l'occasion des Coupes du Salon*



Les niçois Giffreo (15) et Tomesani (12) nous présentent leurs splendides Triumph T 100 R qui étaient entre autres, montées avec de « sérieux » moyeux-freins.

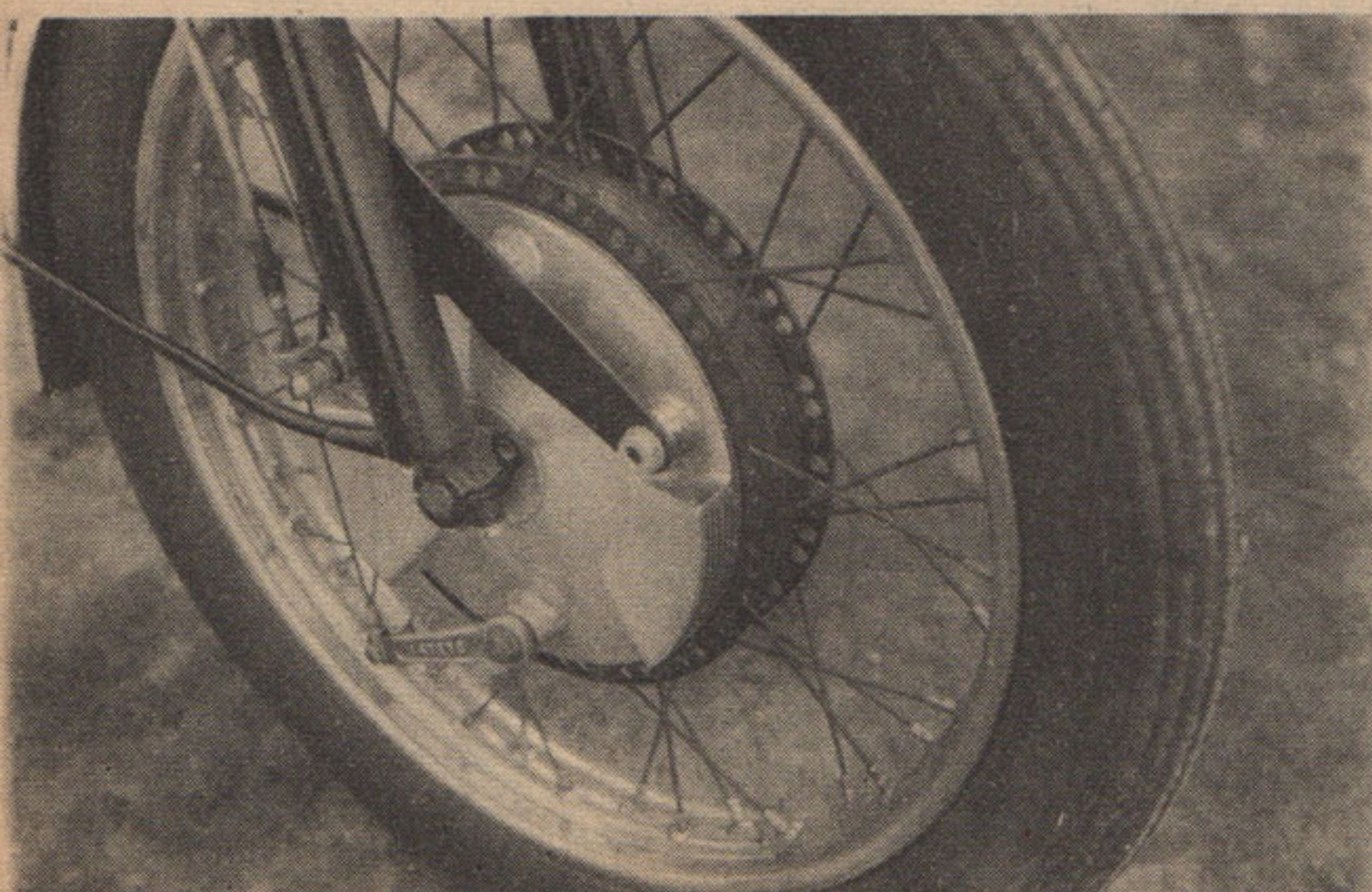
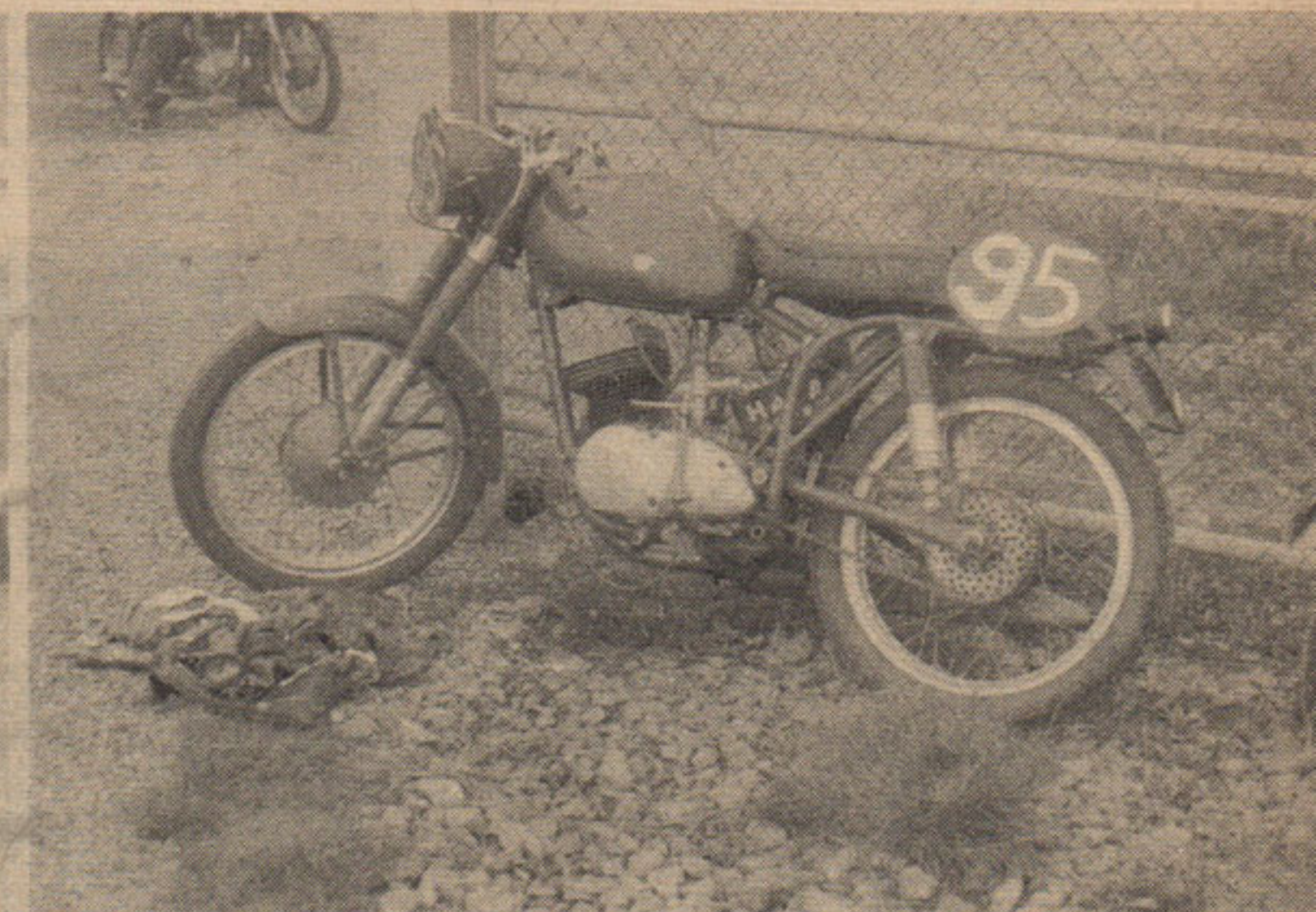
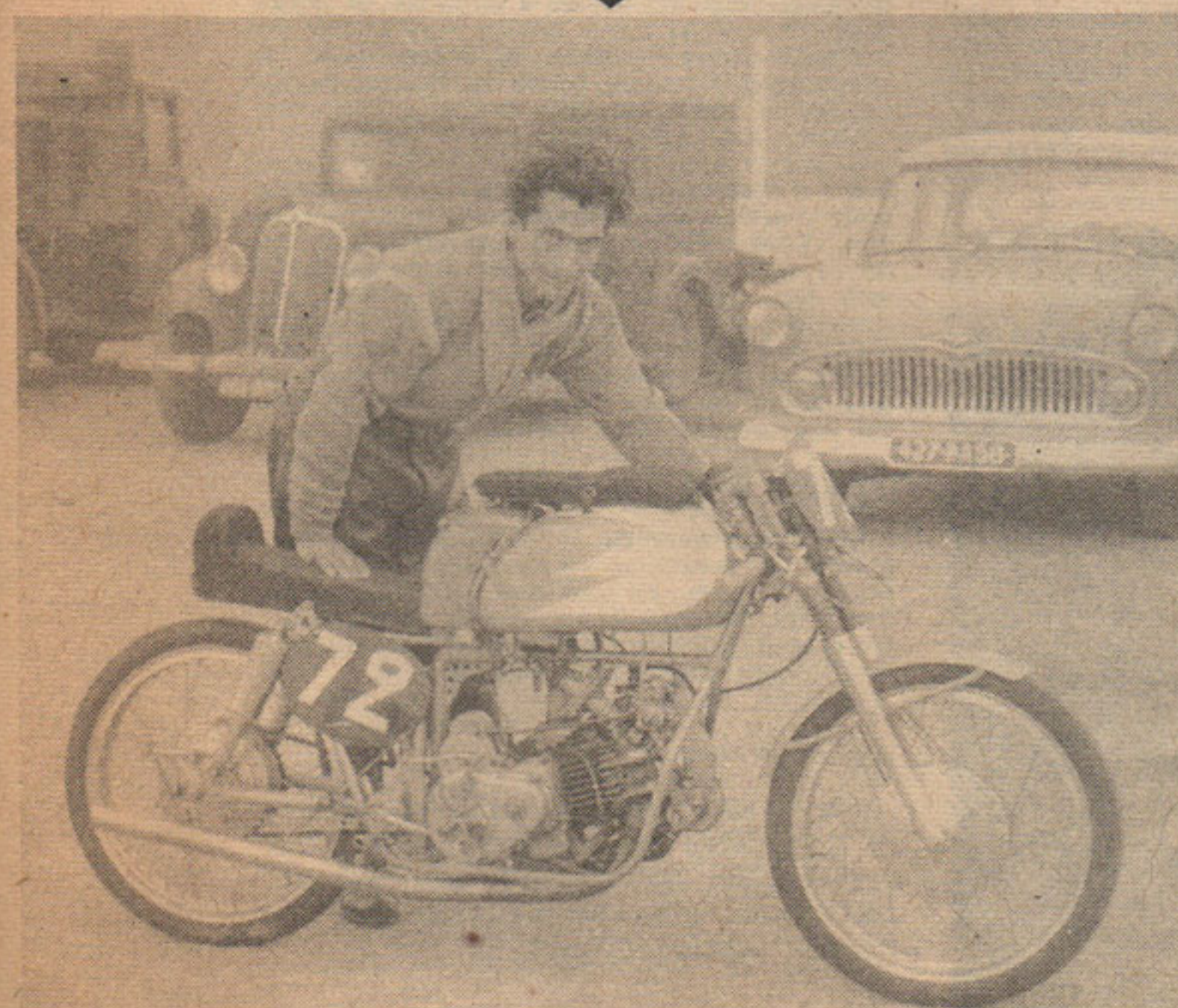
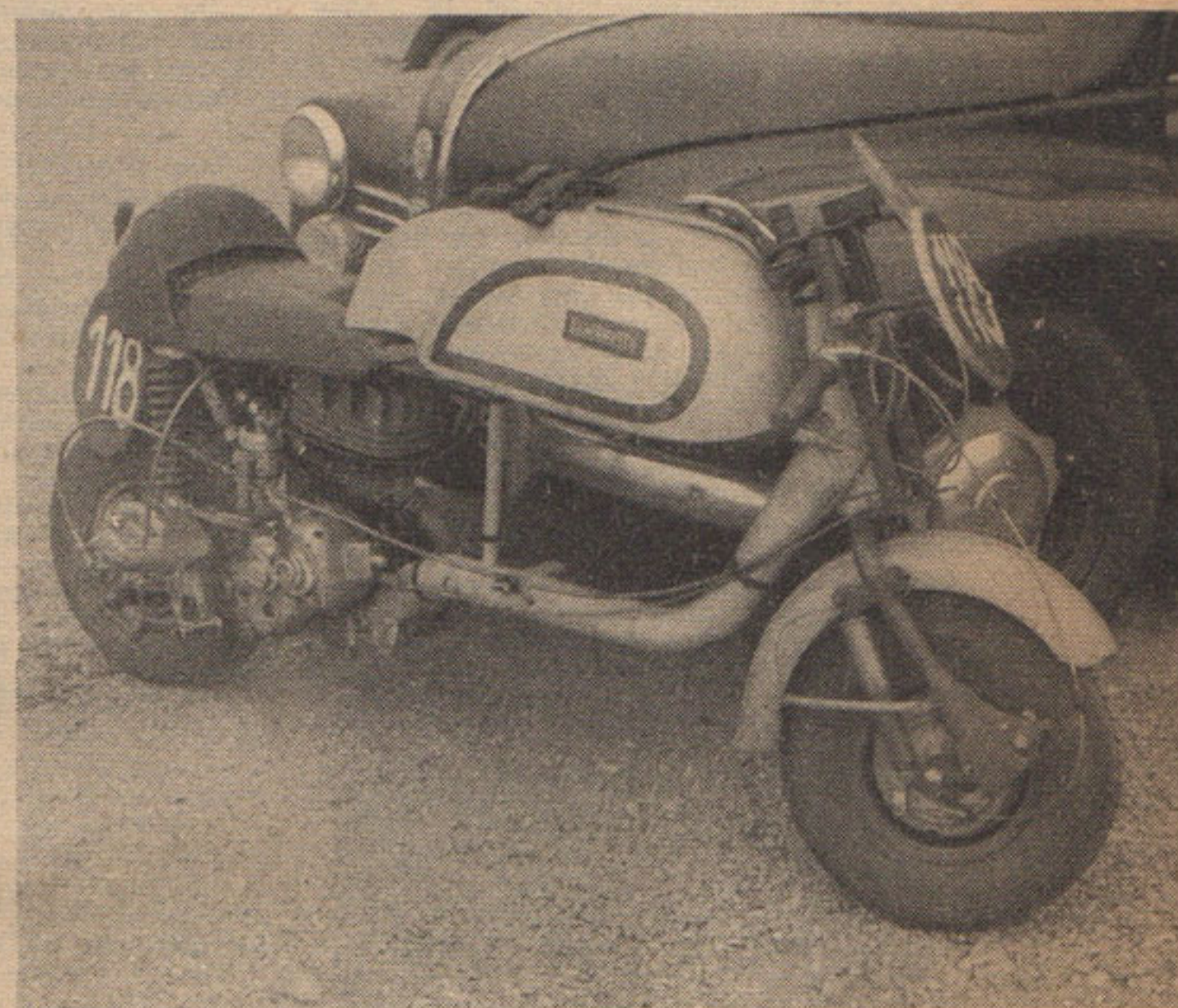


Barrière et sa Triumph étaient de nouveau là. La machine a été sérieusement modifiée ces derniers temps et l'on pouvait remarquer principalement les deux cuves pour l'alimentation des carburateurs (à droite) et le guidon très surbaissé (à gauche). Une dynamo « éprise de liberté » et une chute aux Deux Ponts devaient éliminer Barrière lors du Premier Pas et des Coupes du Salon.



Delmas nous présente sa 175 cmc. Bondi spéciale réalisée par un mécanicien italien (un ancien de chez Morini) établi à Villefranche de Rouergue. Moteur 58 x 62 à double ACT commandé par chaîne, boîte à 4 vitesses à verrouillage à billes. Une bien jolie machine qui, malheureusement, manque encore un peu de préparation.

En 175 cmc. sport, belle victoire de Roby sur cette Follis à moteur Ydral (ci-dessous).



Les scooters prennent des allures de plus en plus course. Voici le Lambretta très spécial de Gitton où l'on découvre même un réservoir de Norton Manx.



# PROBLÈMES D'ENSEMBLE DU CROSS FRANÇAIS (IV)

## PRÉPARONS LA SAISON 1958

**Q**UATRIÈME chapitre de notre étude générale entamée avec le numéro 1.350 et poursuivie dans nos numéros 1.353 et 1.360, l'article d'aujourd'hui sera consacré à l'organisation matérielle de la saison à venir.

La Commission de moto-cross de la F.F.M. a d'ailleurs envisagé ou arrêté à cet égard certaines dispositions nouvelles dont nous nous sommes déjà fait l'écho, et d'autres encore dont nous serons amené à discuter ici, à quelques jours de la prochaine séance où doivent être dégagées les modifications intéressantes notamment les Championnats de France 1958.

Que l'on ne vienne pas nous dire, en réponse aux propositions formulées ci-après, qu'il n'est plus temps de reconsidérer les positions passées ou présentes : rien n'est encore absolument acquis et, au surplus, nous ne sommes qu'en octobre, à 6 mois du début de saison.

L'essor du moto-cross français ne saurait être subordonné à la marche « administrative » des services fédéraux auxquels il n'est peut-être pas inutile de rappeler que, pour bien faire, il n'est jamais trop tard !

### EN COMPLÈMENT DU PRÉCÉDENT NUMÉRO

Nous nous devons de signaler que la Commission de Moto-Cross s'est réunie le vendredi 4 octobre à Paris.

La participation des pilotes aux travaux de la Commission a été de nouveau évoquée, et M. Violet a réindiqué que le délégué des coureurs pourrait effectivement siéger, non pas au sein même de la Commission, mais plutôt à l'intérieur de cette « Sous-Commission » dont la création avait déjà été envisagée en séance du 24 juillet.

★

Si la future sous-commission ne s'identifie pas, dans l'esprit de son créateur, à une simple voie de garage, la solution qu'elle représentera pourra s'avérer intéressante. Il faudra alors qu'elle soit un véritable organe de travail qui rassemblera toutes les questions à traiter, les dépouillera et en bâtira les réponses, qui meubleront ensuite les ordres du jour de la Commission.

Ainsi cette dernière, en place de discuter superficiellement, sans sérieuse étude préalable, les sujets qui l'occupent, n'aura-t-elle plus qu'à examiner sans perte de temps des projets bien définis, sur

lesquels il lui sera facile de se prononcer avant que de les transmettre au Comité pour décision finale.

★

Pour assurer le bon fonctionnement d'un tel organe de travail, il faudra ouvrir l'accès de cette sous-commission non seulement au représentant des pilotes, mais encore à toutes personnes qualifiées en matière de moto-cross.

On souhaitera y voir en particulier une ou deux sommités fédérales, mais attention, pas tant celles que l'on peut qualifier de strictement décoratives que celles dont il est permis de penser qu'elles connaissent les règlements nationaux et internationaux sur le bout des ongles (espérons qu'il s'en trouve !).

Il y faudra aussi un ou deux organisateurs, un ou deux directeurs sportifs et, pourquoi pas, les représentants de la Presse Spécialisée qui, constituant un lien direct entre les diverses parties constituantes du cross et la foule du public, seront à même d'intervenir utilement dans les débats.

Reste que tout ceci n'est encore qu'au stade du projet. A l'heure où nous écrivons, seuls quelques pilotes habitant la région parisienne sont informés des possibilités qui précèdent et, dans ces conditions, il n'est évidemment pas aisé de

réunir d'ici la fin du mois les 20 internationaux pour qu'ils élisent leur représentant.

Or, c'est fin octobre que se tiendra la prochaine séance de la Commission, consacrée précisément à la préparation des Championnats et de la saison 1958.

Afin que les coureurs puissent suivre la discussion et présenter à cette occasion leur point de vue, il a été convenu entre M. Violet et notre Champion de France Gilbert Brassine qu'une délégation de 6 inters serait reçue place de la Concorde.

La délégation comprendra, en principe, les hommes les plus faciles à joindre rapidement : Brassine, Jacquemin, Vouillon, Bertrand, et les deux frères Klym.

Elle défendra un certain nombre de revendications, lesquelles auront entre temps fait l'objet d'une circulaire adressée aux pilotes habitant la province ou ne faisant pas partie de la délégation.

Ainsi, tous les inters auront eu connaissance du programme présenté en leur nom en Commission et il leur restera la possibilité de préciser par courrier et avant la réunion de fin de mois leur position personnelle quant aux points considérés ou à d'autres, qui auraient pu échapper à l'attention des rédacteurs de la circulaire.

★

Le temps pressant, il ne nous semble pas que l'on pouvait mieux faire que ne l'ont fait ici M. Violet et Gilbert Brassine.

Mais attention, la disposition dont nous venons de vous entretenir, si elle s'imposait étant donné l'urgence de la situation, ne peut constituer qu'une mesure d'exception.

C'est pourquoi nous répétons encore aux 20 inters français ce que nous leur disions dans notre numéro 1360 :

Votre intérêt majeur exige que vous vous réunissiez rapidement à Paris pour fonder une Association Amicale, élire un bureau et désigner votre représentant permanent aux séances de la Sous-Commission dont M. Violet a proposé la création.

L'heure n'est plus à la mésentente, à la passivité : vous tenez la bonne carte, sachez la jouer au bon moment !

★

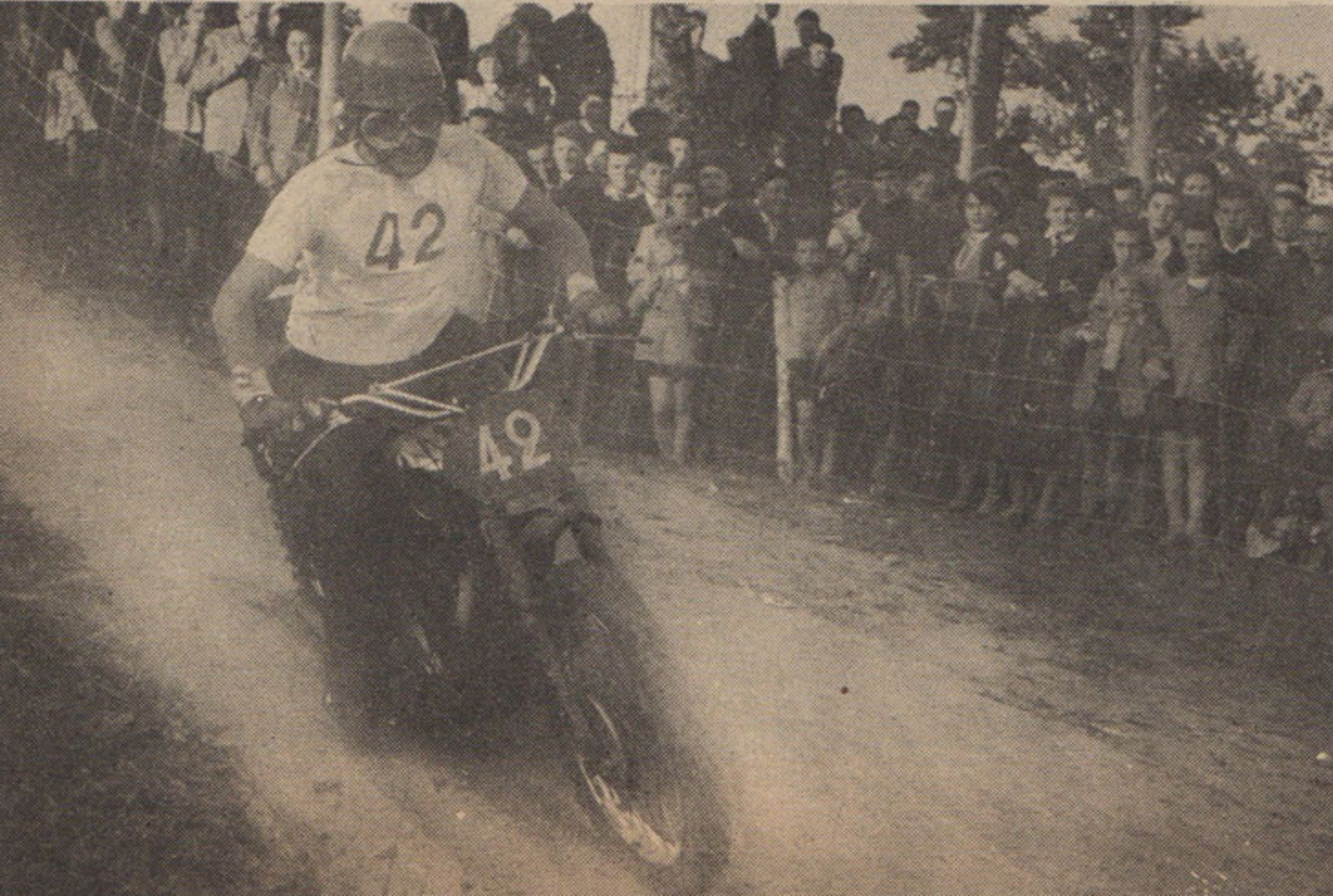
En attendant, et puisque six d'entre vous vont avoir l'honneur de présenter des observations quant au déroulement de la saison à venir, qu'ils nous permettent de leur soumettre ici le tableau de nos propres méditations, dans l'espoir qu'il viendra consolider leur argumentation et les appuyer dans le bon combat que nous menons pour le développement du moto-cross dans notre pays.

### LES CHAMPIONNATS DE FRANCE

Leur déroulement selon la formule 1957 a mis en évidence un certain nombre de points faibles, de lacunes, qu'il conviendrait de corriger absolument pour aboutir à une édition 1958 plus largement satisfaisante que la précédente.

◆

Guy Ledormeur, jeune frère de Gérard, possède les moyens voulus pour marcher sur les traces de son aîné. Sa place est dans le championnat de France national 1958.





Nous allons essayer de dégager chacune de ces insuffisances pour la considérer isolément, en prenant pour thème et en premier lieu le Championnat des Licenciés Internationaux.

### Etablissement du calendrier

Disputées entre le 12 mai et le 30 juin 1957, les quatre manches de cette compétition étaient de toute évidence beaucoup trop rapprochées les unes des autres. Ce « resserrement » supposait plus d'un inconvénient et, surtout, nuisait gravement à la sportivité du déroulement du Championnat en ce sens que retirant toute chance de classement à la victime éventuelle d'une chute sérieuse ou d'une maladie tant soit peu prolongée. Deux ou trois semaines d'incapacité à courir, et l'on pouvait laisser toute illusion derrière soi !

★

Nous touchons ici à l'une des doléances essentielles des pilotes, dont les plaintes n'ont pas manqué de parvenir à la Commission.

Rendons justice à cette dernière : le caractère insolite de la situation ne lui a pas échappé et elle s'est employée à préparer pour 1958 un calendrier plus heureusement échelonné, prévoyant que les manches de la prochaine édition du Championnat inter pourraient se courir le premier dimanche des mois d'avril, mai, juin, juillet et août.

M. Seery ayant fait observer qu'en aucun cas les épreuves qualificatives pour le titre international ne devaient se tenir parallèlement aux G.P. du Championnat du Monde, dans lequel s'alignera en 1958 au moins un français (Jacques Schmid), bonne note a été prise de cet avis judicieux, qui a obtenu l'approbation du Président de la Commission.

★

Par rapport à 1957, le nouveau calendrier (qui n'est pas encore définitif) constitue déjà un progrès sans pour autant nous satisfaire totalement.

Nous voudrions en effet que le Championnat des Inters fut couru sur 7 épreuves, comprises entre mars et octobre et couvrant ainsi la saison entière.

A l'appui de cette position s'inscrivent plusieurs arguments, dont le meilleur est qu'il convient de donner à la plus grande compétition de notre calendrier une importance prépondérante.

Sans aller jusqu'à imiter nos amis belges (16 manches de Championnat cette année !), il nous appartient de reconnaître qu'ils ont raison dans le principe en exigeant que leurs propres pilotes internationaux soient sociétaires à part entière de la saison.

Jusqu'ici, nos organisateurs ont préféré montrer au public français des étrangers, dont quelques vedettes et nombre de seconds plans. Cette politique est à notre sens gravement entachée d'erreur, car elle dessert l'éducation sportive de la foule en l'attirant non pas au nom des luttes motocyclistes qui lui sont promises, mais bien davantage en faisant miroiter à ses yeux l'attrait d'un inconnu qui se révèle souvent décevant. D'autre part, elle restreint considérablement les possibilités de courir accordées aux inters français, qui en sont réduits à s'aligner dans des épreuves de catégorie inférieure (extra-nationales), sans valeur sportive aucune.

★

Il ne faut pas se le dissimuler : le moto-cross n'a de chance de s'installer chez nous à demeure et de se développer largement que s'il prend racine dans les couches profondes du pays.

Sinon, il en sera de lui comme de ces « attractions » à caractère plus ou moins sportif, dont le succès ici ou là n'est qu'éphémère (exemple, la désaffection que lui témoigne la foule parisienne).

Ce qui fait la force du cyclisme, du foot-ball, c'est qu'à côté des courses, des matches qui mettent aux prises vedettes françaises et étrangères, on ne compte

plus les courses, les matches, les championnats qui opposent entre eux les français de toutes catégories dans ces sports populaires.

★

Nous prônons donc une refonte complète des Championnats de France, dans le sens de l'élargissement de la formule, comme dit plus haut en ce qui concerne les inters qui ne peuvent raisonnablement refuser de disputer 7 manches dès le moment que les prix accordés dans celles-ci s'aligneront sur le barème par nous proposé dans le troisième article de cette série.

Quant aux organisateurs, nous en connaissons un bon nombre qui sont capables et ont les moyens de mettre sur pied, avec tout le standing désirable, ces courses de Championnat.

Elles ne leur coûteront pas plus cher que la plupart des bonnes épreuves internationales non officielles et doivent leur valoir un succès public au moins égal à celui que rencontrent les précédentes, dans la mesure où la publicité sera bien faite, effectuée en temps voulu et très largement diffusée. Bien entendu, la Fédération devrait prévoir la « protection » de ces réunions, en interdisant toute autre épreuve similaire de quelque importance dans un rayon de 100 km.

### Le mode de classement

Pourquoi ne pas le reconnaître : la formule actuelle de classement des Championnats de France ne rime pas à grand chose et mécontente la plupart des coureurs sans donner satisfaction à personne.

Sa seule justification résidait dans le fait qu'avec 4 manches seulement, il était bien difficile d'en choisir une autre, mais si l'on veut bien se rallier aux 7 manches proposées ci-dessus, il devient immédiatement possible de s'aligner sur le mode de classement généralisé dans toutes les épreuves de Championnat du Monde comme dans celles de nombreux Championnats étrangers (Belgique, etc.).

Dans chacune des manches disputées, le vainqueur obtiendrait 8 points, le second 6, le troisième 4, le quatrième 3, le cinquième 2 et le sixième 1. Pour le classement final seraient retenus les 4 meilleurs résultats obtenus par chaque participant, dont on additionnerait les points, le titre allant au pilote qui en totaliserait le plus.

★

La formule ci-dessus énoncée a fait ses preuves depuis longtemps dans les plus grandes compétitions. Ses avantages ne se comptent plus et, de toutes celles que nous connaissons, elle est bien la plus claire et la plus sportive. Il ne nous semble donc pas nécessaire d'insister plus longuement sur l'intérêt indéniable que présente son adoption : c'est là une réforme essentielle à réaliser au sein de l'actuel règlement.

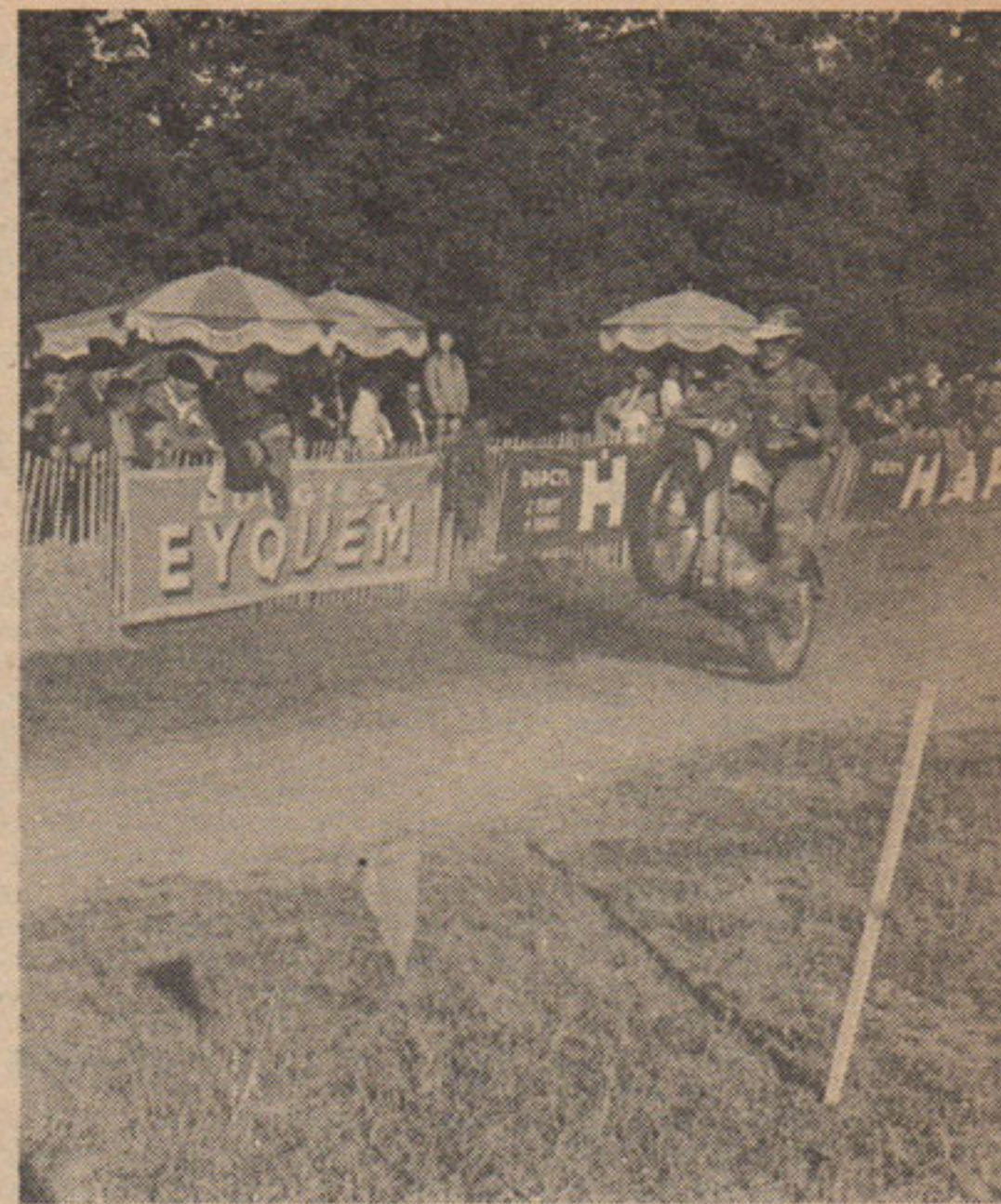
Bien entendu, la participation des 20 inters (chiffre à conserver) aux 7 manches du Championnat serait tout aussi obligatoire qu'elle l'était déjà dans les 4 courses de la saison passée (sauf cas de force majeure dûment motivé).

### Régularité des classements

Les résultats du Championnat inter 1957 en ce qui concerne les places d'honneur demeurent entachés d'irrégularité. On se souvient en effet que dans la troisième manche, à Albi, la course s'est déroulée dans des conditions anormales par rapport aux règlements et, par ailleurs, le classement de cette même épreuve, d'abord annoncé dans un certain ordre, a été « rectifié » par la suite sur réclamation de divers pilotes et dans des conditions n'offrant aucune garantie.

★

A ce propos n'est-il pas curieux que le représentant de la FFM à Albi, l'innéfable M. Barrouilhet (vice-président du Co-



Voici Paul Godey, sur qui les années passent, semble-t-il, sans l'atteindre. Pilote sobre et sûr, il conserve sa place parmi nos meilleurs inters.

mité, membre du Bureau, membre de la Commission de Moto-Cross, président de la L.M. du Poitou) n'ait déposé aucun rapport sur lesdites irrégularités d'organisation et de classement, avec demande motivée de sanction à l'encontre du club responsable ?

Car enfin et sur 3 points au moins (départ sur 2 lignes, graves insuffisances dans le service sanitaire, erreurs de pointage), il lui appartenait de prendre toutes ses responsabilités : à quoi bon déléguer sur les circuits un représentant officiel de la FFM si celui-ci ignore les faiblesses qu'il lui appartient de dénoncer ?

Pour nous, la chose est extrêmement claire : en ne relevant pas à l'encontre des organisateurs d'Albi les insuffisances ou fautes envers les règlements qui ne devaient pas lui échapper, M. Barrouilhet a fourni la preuve qu'il n'est pas à sa place dans la fonction fédérale qu'il occupe.

La Ligue Motocycliste du Poitou se rend-elle compte de la lourde responsabilité qu'elle vient de prendre, vis-à-vis du sport motocycliste tout entier, en réalisant pour deux longues années un président que seule la plus condamnable routine peut maintenir à ce poste ?

★

Pour éviter que puissent se reproduire de tels faits lors du prochain championnat, il importe de prendre d'urgence un certain nombre de précautions, à commencer par rendre obligatoire le chronométrage dans toutes les épreuves officielles.

Il faudra encore imposer un nombre de « pointeurs » suffisant par rapport aux 20 pilotes présents sur les terrains. Les officiels ne devront pas quitter leur poste avant que soient proclamés les résultats qui, s'ils venaient à faire l'objet d'une réclamation, ne pourraient être modifiés que sur le tapis vert de la Fédération, après enquête et en fonction des éléments irréfutables éventuellement apportés par celle-ci.

★

Autre point intéressant le déroulement des épreuves, le mode de départ. De toutes les dispositions rencontrées, c'est le « feu vert, feu rouge » qui s'affirme de loin comme étant le plus sûr, le plus honnête des moyens de libérer les concurrents. Nous proposons par conséquent de rendre ce système obligatoire dans



toutes les courses du Championnat des Inters, invitant par ailleurs tous les organisateurs à s'orienter d'eux-mêmes vers ce dispositif.

### Courses en trois manches

Chacune des épreuves du Championnat 1957 consistait en une course unique de 30 tours, par conséquent de 45 km au moins, le développement minimum de nos circuits internationaux étant fixé à 1,5 kilomètre.

Rien à dire à cela, si ce n'est que le public n'y trouve pas son compte. En général, les spectateurs préfèrent trois manches, qui lui apportent trois départs et des courses d'un intérêt beaucoup plus soutenu.

Considérant qu'à l'exception de Namur, les différents G.P. du Championnat du Monde se sont courus sur deux séries et une finale, à la satisfaction générale ; considérant d'autre part que dans le moment où nous réclamons des organisateurs un certain effort financier, il est opportun de leur faciliter les choses en les aidant à s'assurer le plus large public possible, nous nous prononcerons pour le retour aux épreuves en trois manches, avec dans chacune d'elles un classement général par addition de points.

Nous verrions ainsi deux manches de 10 tours (15 km au moins) et une finale sur 15 tours (22,5 km au moins), avec départ obligatoirement sur une seule ligne, comme le veut d'ailleurs le règlement existant.

Et ceci nous conduit à répéter que, contrairement à ce que d'aucuns semblent croire (voir plus haut !) le rôle d'un délégué de la FFM sur un circuit de cross ne consiste pas exclusivement à parer du prestige fédéral les manifestations annexes qui encadrent l'épreuve : vin d'honneur, banquet, parade officielle, etc..

Il faut aussi veiller à ce que la course se déroule dans des conditions inattaquables sur le plan sportif et, pour rendre plus claire notre pensée, nous nous permettrons de situer ici quelques points qui réclament une constante attention :

### Les terrains

Comme dit plus haut, leur développement est réglementé, de même d'ailleurs que leur largeur. Cependant, celle-ci est fixée trop arbitrairement en ce qui regarde les courses de Championnat international, qui mettent en concurrence un nombre élevé de pilotes (20) et présentent un enjeu tel que ceux-ci vont bagarrer dur, doubler, au besoin en prenant des risques excessifs si le circuit s'en tient aux 3 mètres et quelques « réglementaires ».

Aussi estimons-nous que tout terrain de Championnat Inter doit offrir non seulement une ligne de départ assez vaste pour que les 20 partants puissent s'y aligner côte à côte et assez longue (quelques 60 mètres), pour que l'envolée s'y effectue sans complications inutiles, mais encore présenter une largeur générale supérieure à la moyenne de ce que nous avons rencontré cette année.

Bien entendu, on pourra conserver quelques « étranglements » qui, à notre avis, ne devraient pas être trop nombreux ni être inférieurs à 4 mètres de largeur. Une distance minimum entre deux « étranglements » successifs devrait également être imposée.

Sur ces points, personne ne peut mieux que les pilotes eux-mêmes, et par la voix de leur représentation à la Commission, énoncer les chiffres à retenir.

L'homologation des circuits ne doit pas constituer une formalité de principe, mais au contraire être conduite attentivement, par des officiels bien en possession des textes réglementaires et d'une compétence éprouvée.

Nous verrions parfaitement des « commissions d'homologation » comprenant un délégué de la FFM (étranger à la région où se situe le terrain), un représentant de la Ligue locale et un pilote international.

La visite du circuit serait effectuée assez tôt pour que les organisateurs puissent effectuer en temps voulu les modifications éventuellement réclamées par la Commission d'homologation.

Enfin, la veille de l'épreuve, le représentant de la Fédération accomplirait encore un tour du terrain, vérifiant la parfaite conformité de celui-ci en compagnie du représentant officiel des coureurs, et n'autorisant le départ que si toutes les conditions réglementaires ont été réunies.

A notre avis, d'autres aspects de l'organisation relèvent encore de la compétence du délégué fédéral. Il lui appartient notamment de vérifier la qualité du dispositif général de sécurité (protection du public et des pilotes, service incendie, poste médical, service d'ordre, aptitude des commissaires, etc.).

A noter ici que la présence d'un médecin doit être rendue obligatoire aussi bien durant la période des entraînements que pendant la course elle-même.

Il faudra voir enfin les diverses installations du circuit, l'aménagement du parc des coureurs, des divers accès, etc... Le rôle véritable du représentant de la FFM lors d'une épreuve du Championnat de France Inter consiste à tout contrôler, à faire en sorte que l'épreuve soit en tous points une manifestation de la plus haute tenue.

### Dispositions diverses

Une autre question a déjà fait l'objet d'observations de la part des coureurs : l'obligation d'effectuer des essais la veille, et parfois l'avant-veille de l'épreuve.

L'avant-veille, c'est sans nul doute exagéré. Par contre, les essais du samedi nous semblent parfaitement justifiés. Outre qu'ils permettent aux coureurs, ainsi présents dès la veille de la course, de s'installer sans précipitation, de consacrer à l'étude du circuit et à la préparation des mécaniques, tout le temps et le soin désirables, ils les amènent encore à pouvoir se reposer normalement dans la nuit du samedi au dimanche, en place de rouler cette même nuit pour arriver sur le terrain quelques heures seulement avant le départ.

Enfin, il est légitime que les organisateurs tablent sur ces essais du samedi pour servir la publicité de leur réunion.

Si l'on veut bien restituer aux pilotes la prime forfaitaire de séjour de francs 5.000 pour tout déplacement supérieur à 200 km aller, si l'on veut bien adopter le barème de prix proposé dans notre numéro 1.360, les conditions matérielles ainsi réservées couvriront sans discussion possible, et même en ce qui regarde les coureurs les moins bien classés, un séjour de 48 heures.

On a observé cette année que bien souvent la moyenne horaire réalisée en course avait dépassé les 50 kmh imposés à très juste titre par la FIM.

Il y a lieu de prendre toutes mesures de nature à éviter que cette tendance ne s'affirme davantage l'année prochaine. Le moto-cross n'est pas un sport de vitesse et M. Druet s'est ému à bon droit de l'accroissement précité des moyennes.

Ici encore, le représentant des coureurs aura son mot à dire quand, en collaboration avec les autres membres d'une « Commission d'homologation des circuits », il prévoira comment corriger le tracé de telle sorte que celui-ci ne puisse favoriser la réalisation de vitesses excessives.

Dernier sujet de quelque importance dans le domaine qui nous occupe : le financement des épreuves, tout particulièrement des épreuves de Championnat qui ne doivent laisser place à aucune critique.

Le cautionnement actuellement exigé est nettement insuffisant : quelques milliers de francs ne garantissent ni les moyens nécessaires à une organisation de classe, ni le paiement intégral des sommes dues aux coureurs.

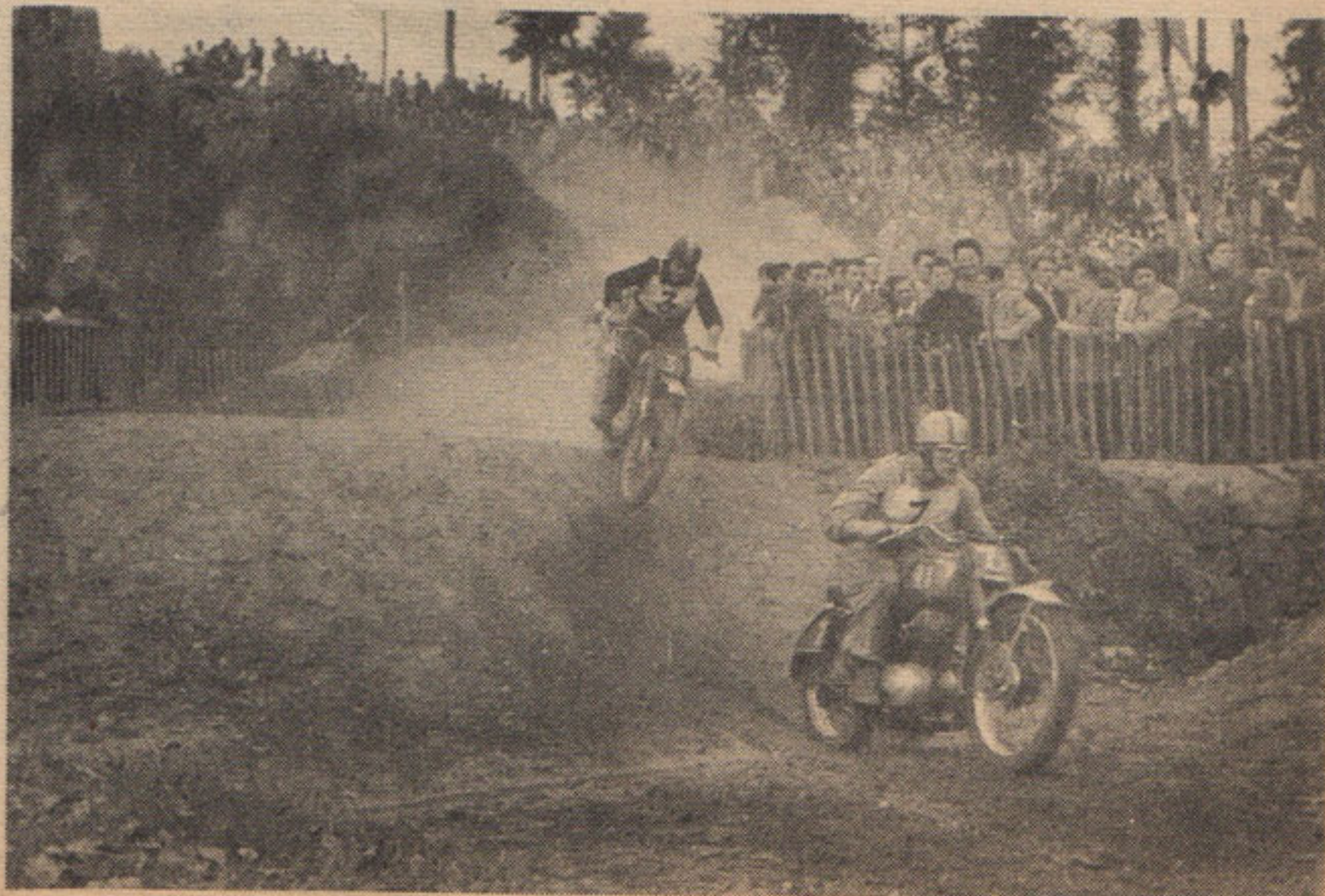
Sans aller jusqu'à considérer que les responsables d'une épreuve doivent avoir en caisse et à l'avance de quoi en couvrir la totalité des frais, nous estimons qu'un moyen terme doit être trouvé. Il conviendrait de prendre sur ce point l'avis d'organisateur ayant fait leurs preuves.

### Les licences internationales

Le règlement international dispose qu'une licence inter ne peut être refusée à un pilote dès qu'elle est demandée dans les formes, c'est-à-dire par le canal de la Ligue auquel il appartient.

Ceci revient à dire que certains coureurs français peuvent se prévaloir d'une licence inter sans pour autant avoir obtenu celle-ci par le canal habituel : élévation à la catégorie inter des 4 premiers du Championnat de France National.

*Zuchetti (7) a montré récemment à Dinan des qualités certaines. On le voit ici devant Houdoux, qui court en 250 comme en 350 avec un égal succès.*





Il y a là quelque chose d'injuste à l'égard des hommes qui ont fait l'effort de s'aligner dans le Championnat de seconde catégorie et y ont brillé jusqu'à parvenir à la classe supérieure. Ainsi, le règlement FIM cité en début de ce paragraphe dévalorise grandement nos Championnats, tant national qu'international.

Il y aurait lieu de prendre position sur ce point dès le prochain Congrès d'Automne de la Fédération Internationale, qui va se tenir précisément à Paris dès la fin de ce mois.

Mais, en attendant, on peut déjà disposer que les inter « extra-championnat » ne bénéficieront pas des avantages matériels accordés en France à leurs vingt camarades qui disputent le titre, mais seront considérés, en ce qui concerne frais de déplacement et prix en course, comme des nationaux ou des régionaux, selon les cas.

Etant acquis que les quelques inters « extra-championnat » ne demandent pas leur licence en vue de se rendre à l'étranger, mais bien plutôt pour toucher — injustement — autant d'argent que leurs camarades désignés pour disputer le titre n° 1, la disposition que nous proposons aurait pour effet soit de les inciter enfin à gagner la licence inter par les voies normales, soit de leur retirer tout motif de la réclamer « hors championnat ».

★

Ceci nous amène à aborder un point bien délicat mais qu'il est de notre devoir de traiter, dût-il blesser certaines susceptibilités, dût-il desservir certains intérêts particuliers.

On sait que chaque année, la catégorie internationale est renouvelée, en ce sens qu'y sont intégrés les quatre premiers du Championnat de France national. Parallèlement, et pour maintenir constant le nombre total des participants au championnat inter (20), les quatre derniers de celui-ci doivent « redescendre » en catégorie nationale.

Faut-il dès lors leur conserver la licence internationale avec les avantages matériels et le prestige qui s'y attachent ?

D'une façon générale, nous ne le pensons pas. Il convient logiquement de parer la licence inter (pour nous indissoluble de la participation au Championnat de France 1<sup>re</sup> catégorie) d'une valeur toute particulière et la délivrer, avec tous les avantages qu'elle comporte, à des hommes dont la

*Encore un provincial de bonne classe, le toulousain Robert Darrouy, que nous voudrions voir disputer le titre national à Beaumard et autres « clients » de ce côté-ci de la Loire.*

saison précédente n'a pas été satisfaisante, à des pilotes « rétrogradés » en catégorie inférieure du fait de résultats médiocres, va à l'encontre de la dure loi du sport, impitoyablement sélective.

★

En faisant disputer le championnat inter sur sept manches étalées de mars à octobre, comme nous le demandons dans cet article, en retenant pour le classement final les quatre meilleurs résultats, on conserverait aux malchanceux la possibilité de se repêcher pour aboutir de toute façon à une place honorable.

Dès lors, il serait évident que les derniers classés ne devraient leur place qu'à la réforme, à une baisse de valeur inévitable à un moment donné de toute carrière sportive.

Ceci, nos crossmen doivent le concevoir avec réalisme et, tout comme les boxeurs, les cyclistes, les footballeurs, etc... en accepter à l'avance les conséquences logiques.

★

Pourquoi les organisateurs — à l'opposé de ce qui se fait partout ailleurs — seraient-ils contraints de rétribuer les « Has been » du moto-cross sur la base de leur gloire passée ?

Dans le moment où nous leur demandons d'accepter un barème très supérieur aux chiffres fédéraux 1957 en ce qui concerne le championnat inter, dans le moment où nous leur demandons encore de prendre ce barème nouveau comme base de tarification minimum pour les courses internationales non officielles, la plus élémentaire justice voudrait que, dans ces dernières épreuves, ils pussent ne verser aux « rétrogradés » — même si, en fonction du règlement de la F.I.M., la licence inter leur est conservée — que les frais de déplacement et prix prévus pour la catégorie nationale.

### Licenciés nationaux et sidecaristes

Chez les Nationaux, le championnat 1957 s'est disputé sur 5 épreuves, les 2 premières étant en quelque sorte éliminatoires.

Il nous paraît que cette compétition pourrait elle aussi être légèrement élargie et s'aligner en tout et pour tout sur le championnat international : 7 manches, classement identique.

Ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est qu'une épreuve de ce genre offre énormément d'intérêt puisque favorisant la découverte des futurs as du moto-cross. Les luttes y sont très vives, l'esprit d'émulation s'y déploie largement, toutes conditions de nature à favoriser la venue d'un nombreux public.

Au Championnat de France national il ne manque pas grand-chose pour qu'il « réussisse » brillamment dans nos provinces: que la Fédération comme les organisateurs veuillent seulement le considérer pour ce qu'il vaut, et tout ira bien.

Reportons donc sur lui l'ensemble des observations formulées précédemment, dans la mesure où elles peuvent lui être appliquées.

★

Avec le championnat de France des sidecars, nous tombons dans un domaine un peu particulier. Les spécialistes sont à peine assez nombreux pour justifier l'existence d'un championnat et, dans ces conditions, il serait prématuré d'envisager l'augmentation du nombre des épreuves.

Restons en donc aux trois manches, et exceptionnellement ici, au mode de classement adopté en 1957.

Mais qu'on nous permette de regretter que peu de vocations se fassent jour du côté des trois-roues. Le sidecar-cross est énormément spectaculaire, il exige beaucoup, tant des équipages que des mécaniques et, comme tel, constitue l'une des plus belles expressions du sport motocycliste.

### Un championnat régional en 250

Formule la plus accessible aux débutants, la petite cylindrée — objet de la juste sollicitude de la F.I.M. — n'est guère favorisée chez nous, alors qu'elle connaît la grande vogue en Allemagne, en Italie, derrière le rideau de fer, en Belgique, Hollande, Grande-Bretagne, etc...

Il y a ici un très gros effort à faire et qui, croyons-nous, conditionnera l'implantation du moto-cross en France. Les « couches profondes du pays », c'est la petite cylindrée qui les lui gagnera !

C'est pourquoi nous souhaiterions voir créer dès 1958 un championnat ouvert aux machines « jusqu'à 250 cc ».

Et, plutôt que de concevoir un tel championnat de France fondé sur la course individuelle, nous en ferions de préférence un championnat inter-ligues disputé par équipes.

De telles compétitions, sur quoi reposent solidement les assises de spécialités très en faveur (cyclisme, rugby, football, etc) sont très appréciées du public, développent considérablement la vie sportive des clubs, ligues, etc., et constituent le meilleur, le plus large instrument de vulgarisation.

Nous n'avons pas aujourd'hui la place d'entrer dans le détail, mais nous espérons que cette idée sera reprise et travaillée par tous ceux qui, à la Fédération et dans les milieux du moto-cross, entendent faire de cette branche du sport motocycliste, actuellement en pleine évolution, une spécialité populaire et accessible à tous.

### DU CÔTÉ DES ÉPREUVES NON OFFICIELLES

Il faut conclure pour aujourd'hui, et nous remettrons au mois prochain l'examen des questions intéressant notre participation au Championnat du Monde, à la Coupe d'Europe des petites cylindrées, ou moto-cross des Nations, etc...

Ce qui vient d'être traité en ces pages l'a été assez largement pour s'appliquer aux courses non officielles, dans la mesure de l'organisation générale, bien entendu.

Nous terminerons donc par une dernière recommandation, qui concerne exclusivement ces épreuves :

Pour protéger les intérêts de nos coureurs, pour restituer au cross français la première place dans notre propre pays, pour « assainir » le climat financier des organisations, nous croyons qu'il est indispensable de limiter dès la saison prochaine à 50 % le nombre des engagés étrangers dans les courses internationales et par rapport au nombre total des partants.

De la sorte, nos inters pourront trouver des engagements dans leur catégorie, en place de devoir s'aligner dans des courses d'un niveau inférieur !

R.C.D.





# PROBLÈMES DE LUBRIFICATION

Personne ne conteste plus l'importance croissante du problème du graissage en fonction des efforts sans cesse accrus de mandés aux mécaniques tournant toujours plus vite avec des taux de compression et des charges toujours plus élevées.

Avant de citer des solutions modernes qui, d'ailleurs, existaient aux Etats-Unis avant la guerre, nous rappellerons quelques notions sur la lubrification et le frottement.

La lubrification, c'est l'interposition entre deux surfaces en mouvement l'une par rapport à l'autre, d'un film lubrifiant (huile ou graisse en général).

Ce frottement lui-même est fonction de la nature des métaux en contact et de l'état des surfaces en contact. L'expression « état de surface » est née il y a une quinzaine d'années seulement. En fait, elle définit avec des échelles différentes, suivant les auteurs, l'importance des rugosités qui forment de véritables dents de scie. Ces différentes échelles se proposent de définir une grandeur mesurable, fonction des successions d'aspérités plus ou moins importantes qui constituent la surface d'une pièce apparemment polie.

Le résultat est que quelques seules aspérités en contact réciproque supportant les efforts en présence, il s'ensuit des pressions ponctuelles infiniment plus élevées que la pression nominale calculée en supposant l'ensemble des deux surfaces en contact réel. La pression de chacun des points étant alors très grande, les lubrifiants ordinaires sont chassés. Il y a rupture du film d'huile et le frottement à sec des deux aspérités en regard, engendre un dégagement de chaleur ponctuelle certes, mais intense, d'où élévation de température, micro-infusion, micro-soudure, micro-arrachement, et, en définitive, usure.

Ceci nous amène déjà à considérer qu'une huile sera d'autant meilleure que sa résistance à la rupture du film lubrifiant sera plus grande. En somme, une bonne huile doit être fluide comme l'eau pour pénétrer entre les surfaces en frottement et épaisse comme la mélasse pour ne pas être chassée.

De même parmi les qualités que nous devons demander à nos lubrifiants, il en est qui sont loin d'être négligeables. Ce sont l'onctuosité et le pouvoir mouillant.

En effet, il y a un énorme avantage à ce que les huiles ne s'écoulent pas sous l'action de la pesanteur, pendant l'arrêt des dispositifs mécaniques. De cette façon, non seulement, elles assurent la protection des surfaces lubrifiées contre les oxydations et les corrosions, mais encore elles assurent un graissage immédiat au moment du démarrage de la machine.

L'onctuosité, dont nous venons d'indiquer les avantages, n'a aucune liaison avec la viscosité même de l'huile, de même que cette viscosité n'a, si paradoxal que cela puisse paraître, aucune liaison systématique avec le pouvoir mouillant ni la portance du film d'huile.

On a constaté que les différences du mode de raffinage des huiles conduisent parfois à différentes anomalies : meilleure portance (meilleure résistance à la rupture du film) d'une huile de même viscosité dans un cas de raffinage plutôt que dans l'autre.

Il semble qu'avec le solvant, le raffinage supprime dans les huiles traitées les grosses molécules dont la présence entraîne cette meilleure portance.

Enfin, la présence des grosses molécules semble avoir montré qu'elles minimisent les variations de viscosité avec les variations de température, ce qui revient à dire que l'index de viscosité se trouve plus élevé.

Ces qualités : résistance à la rupture du film d'huile ou portance, pouvoir mouillant et onctuosité, index de viscosité élevé, sont nécessaires dans tous les emplois, qu'il s'agisse d'huile de moteurs à explosion ou à combustion, de lubrifiant pour transmissions, d'huiles de coupe solubles ou non, etc...

Or, les qualités que nous venons de rappeler sont souvent améliorées par l'addition en faible quantité de certaines substances. Il est notoirement connu maintenant que la portance du film d'huile peut être élevée par des additifs dits « extrême pression » généralement à base de produits sulfo-chlorés.

Dans les huiles moteurs en particulier, il faut en outre des additifs qui soient détergents, anti-oxydants, anti-corrosifs, anti-rouille. Or, certains additifs complexes agissant sur la portance agissent aussi du fait de leur composé de base sur l'index de viscosité. Mais leurs qua-

lités, non négligeables, s'arrêtent souvent là.

Par contre, avec certains additifs, notamment Bardhal, on a pu constater d'autres effets, par exemple sur les machines test où le frottement de glissement a lieu sous des pressions, des températures et des vitesses extrêmes. Il est possible de constater qu'avec certains additifs, la vidange du petit réservoir d'huile ne produit aucun effet, car le lubrifiant additivé a été absorbé par les surfaces en frottement, même après l'inflammation de l'ensemble de l'essence. C'est le phénomène qui a pu être constaté en particulier avec l'additif Bardahl dont les multiples applications connues soulignent les autres propriétés énumérées maintenant :

— Son action se maintient à haute température là où les lubrifiants ordinaires sont déjà carbonisés au-delà de 700°.

— Son emploi dans le graissage des pompes, ainsi que dans la protection des câbles marins, prouve ses qualités anti-oxydantes.

— Enfin aucune contre-indication n'a été jusqu'à présent indiquée par les utilisateurs, qu'il s'agisse de l'industrie ou des transports automobiles, maritimes ou aériens.

En effet, son action dispersive permet de conserver un ensemble mécanique d'une propreté remarquable, même dans les cas des fabriques à calamine que sont les moteurs Diesel et les moteurs à explosion où les injecteurs doivent être toujours maintenus en état de bon fonctionnement. C'est également le cas dans les compresseurs d'air des freins des poids lourds où l'encrassement des clapets peut entraîner une perte totale de la pression nécessaire.

On a pu voir les cas les plus difficiles de pressions, de températures, d'humidité, de mésalignement, etc... qui ont pu être résolus par l'emploi de ce produit. On a noté également qu'il simplifie l'entretien puisqu'il espace les visites, les graissages et les révisions.

Bien entendu, le soin de contrôler, de vérifier et d'essayer quelques additifs appartient au lecteur, à qui il est rappelé que la solution moderne est l'emploi d'un additif parfois cher, mais toujours économique, en définitive, car bien choisi il est une véritable assurance de la mécanique.

(Communiqué)

## ★ ICI ET LA...

### TWN ABANDONNE LA FABRICATION DES DEUX-ROUES

Cette nouvelle, dont il a été question plus d'une fois, mais prématurément ces derniers mois, est maintenant devenue officielle. La vieille maison allemande, en dépit d'une entente commerciale établie depuis un an avec Adler et Hercules, n'a pu vaincre les difficultés nées de la crise qui atteint toute l'industrie allemande du deux roues.

Reprise par la « Grundige-Radiowerken », la TWN se consacrera maintenant à la production de machines à écrire ou comptables.

Le service-client sera assuré désormais par Hercules, pour tous les modèles TWN, bicyclettes, cyclos, scooters et motocyclettes.

× × ×

### UNE SOCIÉTÉ AMÉRICAINE REPREND LA FABRICATION DES MOTEURS JLO

Après de longs pourparlers, l'accord s'est fait entre l'ingénieur allemand Christiansen, seul propriétaire des usines JLO, et la Compagnie Américaine Rockwell, de Pittsburg.

Si l'affaire change de propriétaire, rien ne doit pourtant être modifié dans ses activités et son organisation actuelle, la direction générale restant acquise à M. Christiansen et les usines de Pinneberg et Munich, comme aussi l'organisation de vente continuant à fonctionner à plein emploi. Outre le programme de fabrication Jlo, il est envisagé de produire quelques articles du programme Rockwell, tout particulièrement les robinets système Nordstrom.

Aussi est-il prévu d'agrandir les installations de Pinneberg.

× × ×

### DEUX PROTOTYPES «CONDOR» 250 CC A L'ESSAI

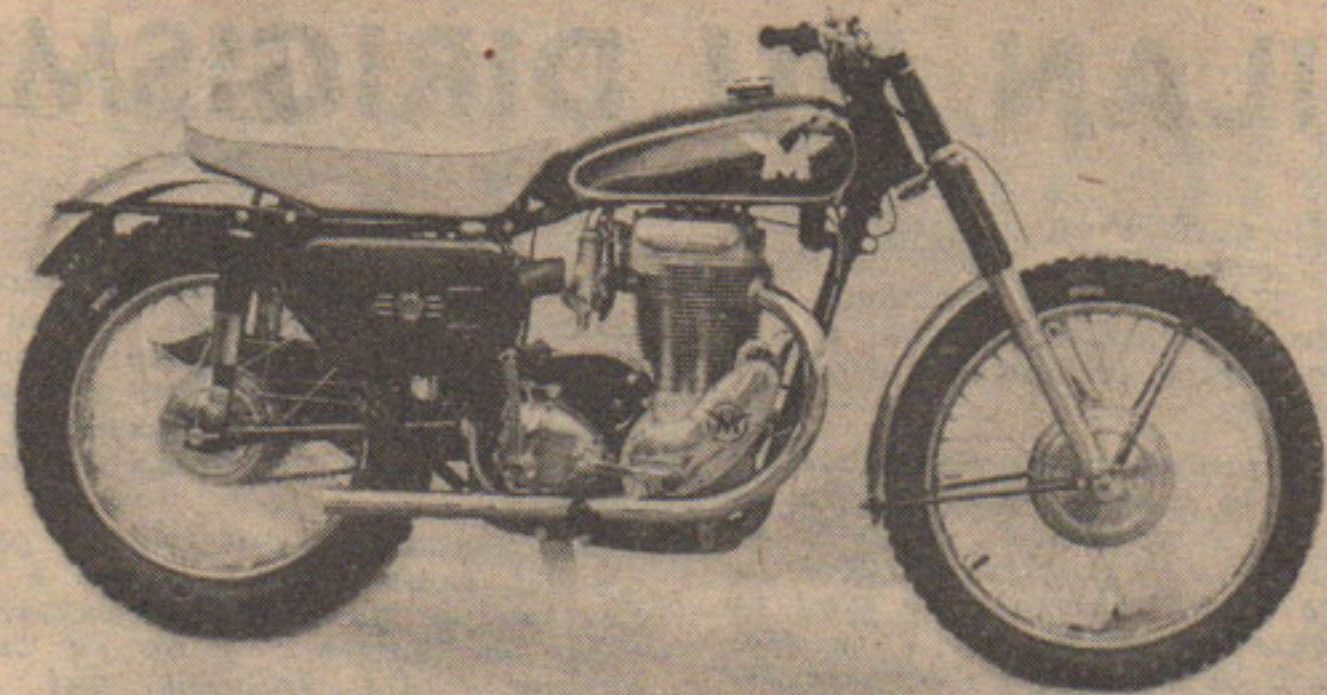
Notre lecteur, M. Azaïs, nous écrit qu'il a pu voir à Chamonix deux prototypes de motocyclettes 250 cc de la marque suisse « Condor ». Il s'agit de machines propulsées par un moteur 4 temps à distribution par ACT, transmission finale acatène, fourche télescopique et suspension oscillante.

Les deux prototypes, dont l'allure côté moteur n'est pas sans rappeler la 250 BMW R26, sont entre les mains d'essayers qui vont leur faire parcourir environ 40.000 km. Le modèle pourrait, selon ces derniers, être commercialisé dans un an.

Attendons donc la confirmation officielle de cette intéressante nouvelle.



# LE CROSS



Voici la Matchless cross 1958, que nous vous présentons prochainement plus en détail.

Bien qu'il n'y paraisse pas tellement sur cette photographie, il s'agit réellement d'un modèle remanié par rapport à l'édition précédente.

On a su tirer profit, chez Matchless, des enseignements apportés par la saison 1957 de moto-cross.

## EN FRANCE

### A NANTES :

250 cc : 1. Houdoux ; 2. Missaudeau ; 3. Rineau ; 4. Préau ; 5. Guillot, etc...

350 cc : 1. Delpeyrat ; 2. Allaire ; 3. Howes (GB) ; 4. Ledormeur ; 5. Houdoux, etc...

500 cc : 1. Gérard Ledormeur ; 2. Delpeyrat ; 3. Howes (GB) ; 4. Lamouroux ; 5. Beaumard, etc...

### A VALENCE

500 cc : 1. Courajeod (S-BSA) ; 2. Lee (GB) ; 3. Paul Godey ; 4. Cros ; 5. Jacquemin, etc...

500 cc nationaux : 1. Fauritte (BSA) ; 2. Marrou ; 3. Dugas et Vighetto, etc...

350 cc : 1. Mangillall ; 2. Desbiolles ; 3. Marquez ; 4. Blanchet ; 5. Wolf, etc...

## EN SUISSE

### VICTOIRE DE COURAJEOD A FRIBOURG

Pour la cinquième fois, ce moto-cross « extra-national » était organisé chez nos amis suisses par le MC Fribourg et rencontrait un franc succès, puisque plus de 9.000 spectateurs se pressaient autour du nouveau circuit du Bois de la Glâne, d'un développement de 1.600 mètres.

A côté des deux courses préliminaires, l'une en 250 cc, l'autre réservée aux 500 cc « nationaux », et qui virent respectivement la victoire du genevois Alfred Jegge (Motosacoche) et du Bâlois R. Hubler (BSA), le programme comportait une épreuve internationale ouverte aux meilleurs suisses et aux étrangers Vanderbecken (Belgique) et René Combes.

Courajeod et Vanderbecken, remportant chacun une manche et prenant une seconde place dans l'autre, furent départagés par les temps réalisés: le suisse fournit le vainqueur final, ayant mis 26" de moins que son rival à couvrir les 24 tours du parcours total.

Notre compatriote René Combes ne put faire mieux que cinquième, derrière les suisses Langel et Caretti.

P.A. Rapin, le vaudois que nous vîmes à l'œuvre à Montrejeau, ne put se classer dans la première manche, mais prit une belle troisième place dans la seconde, ce qui lui valut finalement d'être neuvième au tableau final.

A lui est allé un record bien particulier : profitant d'un tremplin artificiel, il réussit le plus long saut de la journée, franchissant, tenez-vous bien, 19 mètres!

Etonnante performance pour le pilote qui l'a réussie, mais — et ici c'est aux organisateurs que nous nous adressons — où est le moto-cross là-dedans ?

## EN BELGIQUE

### A MOLL-KEIHEUVEL, BAETEN BAT NILSSON

Remportant les deux manches de l'épreuve internationale, le Champion de Belgique 1957 René Baeten a pris sa revanche sur le suédois Bill Nilsson, qui l'a battu dans le Championnat du Monde.

La lutte entre les deux hommes fut extrêmement serrée, principalement dans la seconde manche où ils passèrent et repassèrent tour à tour au commandement. En fin de compte, Baeten, réalisant le meilleur tour de la journée, sauta Nilsson une dernière fois et demeura leader jusqu'au terme de la course.

Derrière les deux « grands », l'autre suédois, Lundin, et le hollandais B. Dierkx (remarqué lors du Grand Prix d'Angleterre), se livrèrent également un âpre combat singulier, qui tourna finalement à l'avantage du premier nommé.

A retenir encore la bonne course de Rombauts et Mingels, seuls à finir dans le même tour que les précédents.

Le hollandais Jan Clynck dut abandonner sur bris de fourche et l'anglais Ward fit une chute sérieuse, se brisant la clavicule gauche.

### RESULTATS TECHNIQUES

Classement général inters : 1. Baeten (B-FN) 2 pts ; 2. Nilsson (Suède-AJS) 4 pts ; 3. Lundin (Suède-Monark) 8 pts ; 4. B. Dirks (H-BSA) 9 pts ; 5. Rombauts (B-BSA) 9 pts ; 6. Mingels (B-Saroléa) 17 pts. A 1 tour ; 7. Johansson (Suède-BSA) 19 pts ; 8. Nuyts (B-Matchless) 21 pts. A 2 tours ; 9. De Soete (B-Matchless) 22 pts ; 10. Baudouin (H-Matchless) 23 pts, etc...

★

### LES CHAMPIONS 1957

Nous avons déjà annoncé que René Baeten (second du Championnat du Monde) avait par ailleurs repris le titre

belge des Inters à Nic Jansen, lequel termine cette année troisième derrière Jean Rombauts. Lucien Donnay est quatrième, puis viennent dans l'ordre Cordonnier, Mingels, Neri, Nuyts, Somja, Vanderbecken, etc...

Chez les « Seniors », le champion est Herman De Soete, que suivent Rody, Theuwissen, Keteleer, Geboers, etc...

Mais il y a aussi en Belgique un Championnat des Petites Cylindrées qui est revenu à Marcel Verhaegen, devant Alex Colin, Houssonloge, etc...

Enfin, chez les sidecaristes, Van Lerberghe a détrôné Liekens, champion successivement en 54, 55 et 56 ! Ce dernier n'a pu que se classer troisième, derrière Freynay et devant Van Hoof, Van Hoove, etc...

## EN ITALIE

### OSTORERO (MONDIAL) A NOUVEAU CHAMPION EN 250 CMC

Remportant dernièrement la cinquième épreuve qualificative du Championnat italien de moto-cross en catégorie 250, le champion 1956, Emilio Ostorero, a renouvelé son succès de l'an dernier et conserve sa couronne.

## EN ALLEMAGNE

### 4 TITRES A MAICO

Les championnats de cross sont terminés dans la République Fédérale. Le plus en évidence des pilotes participant à cette saison 1957 a été Otto Walz, de Stuttgart, qui s'est attribué les titres en 125 et 175, sur Maico d'usine.

La marque de Pfaffingen a d'ailleurs très largement dominé la situation, puisqu'en 250 cc comme en 350 elle remporte encore les titres avec ses « officiels » Willi Oesterle et Fritz Betzlbacher, lesquels ont encore dominé, est-il besoin de le rappeler, les dernières épreuves de la Coupe d'Europe des Petites Cylindrées.

Enfin le Champion d'Allemagne en 500 cc demeure Hugo Rademacher (BSA)..

★



# \* BILAN DU DIRIGISME ÉCONOMIQUE

Dans un discours d'une grande portée, prononcé à l'occasion du Salon de l'Automobile, M. H.T. Pigozzi, Président directeur général du groupe Simca, a mis en lumière quelques évidences qui valent d'être reproduites.

Traitant des problèmes de l'exportation, l'animateur de la marque de Nanterre et Poissy indiqua notamment « qu'il ne pouvait y avoir de progrès durable en cette matière si des entraves de plus en plus nombreuses condamnent à la stagnation, puis à la régression l'activité sur le marché intérieur ».

Or, rappelle ici M. Pigozzi, « les immatriculations de voitures particulières dans la Métropole, qui avaient augmenté de 20 % au cours du premier semestre 1956 par rapport à la même période de 1955, ne se sont accrues cette année que de 3 % ».

La motorisation a changé notre vie, dit encore en substance M. Pigozzi et l'unanime désir que manifeste le public pour les véhicules privés n'est pas un caprice, mais témoigne de « la volonté irrépressible d'accéder à un mode d'existence différent ».

La résistance spontanée du public contre les mesures qui visent à contrarier l'expansion de la motorisation a pourtant ses limites : « on l'a vu en août dernier : les français ont consommé 18.000 m3 d'essence de moins qu'en août 1956, alors que le parc automobile compte 400.000 véhicules de plus ! Une fois encore, la démonstration a été faite qu'on ne peut impunément porter les prix à n'importe quel niveau, même quand on détient un monopole : les économistes le savent bien ».

Qu'on nous permette ici de compléter ce point du remarquable discours de M. Pigozzi. Voici d'autres chiffres qui ne font que renforcer les précédents et montrer à quel degré alarmant l'incidence des hausses successives supportées par l'essence s'exerce sur la consommation :

En septembre 57, les automobilistes français n'ont consommé que 550.000 m3 d'essence. Tenant compte de l'augmentation du parc, **CETTE CONSOMMATION EST EN REGRESSION DE 14 % PAR RAPPORT AU MOIS PRECEDENT, AOÛT 1957 !**

MM. Ramadier et Gaillard ne sont pas loin d'avoir tué la poule aux œufs d'or !

## DELIVRANCE DE LA LICENCE : DEUX POIDS, DEUX MESURES !

Nous avons écrit (MR n° 1357) que la licence de conduite intéressant les véhicules à moteur thermique d'une cylindrée supérieure à 50 cc, sans dépasser 125 cc, pouvait être demandée non seulement par LES POSSESSEURS d'engins correspondant à la précédente définition, mais encore PAR QUICONQUE.

C'est d'ailleurs logique, nombre de personnes pouvant conduire de tels véhicules sans en être pour autant propriétaires.

Toutefois, et si en province la délivrance des licences s'effectue bien dans l'esprit du présent texte, sur le vu des pièces précisées dans le décret (pièce d'identité, 2 photos, demande formulée par père ou tuteur pour les mineurs), les usagers de la région parisienne (Seine) sont spécialement défavorisés, le *Préfet de Police ayant imposé un échelonnement de délivrance des licences non prévu dans les autres départements.*

Sont donc servis en premier lieu les PROPRIETAIRES ou usagers ACTUELS de véhicules soumis à la possession d'une licence, lesquels doivent prouver leur qualité en apportant, en plus des pièces réglementaires, soit le « récépissé de déclaration de propriété d'un vélomoteur, soit l'attestation patronale indiquant l'utilisation d'un véhicule de la catégorie sus-indiquée dans l'emploi occupé ».

Les usagers dont il est ici question ont dû ou doivent déposer leurs demandes en tenant compte de l'ordre alphabétique suivant :

7 au 13 octobre, lettres F à K ; 14 au 20 octobre : lettres L à O ; 21 au 27 octobre : lettres P à S ; 28 octobre au 3 novembre : lettres T à Z.

Les retardataires, ou les personnes non averties à temps de l'échelonnement indiqué ci-dessus auront encore du 4 au 29 novembre pour présenter leurs demandes.

En ce qui concerne les personnes NON PROPRIETAIRES de véhicules compris entre 51 et 125 cc, ou qui n'utilisent pas actuellement pour leur travail de tels véhicules, mais qui ne désirent pas moins obtenir une licence en vue du futur, ce n'est qu'APRES LE 29 NOVEMBRE qu'elles pourront donc, à Paris et dans la Seine, déposer leurs demandes de licence (celle-ci devenant exigible dès le 1<sup>er</sup> février 1958 pour la conduite des véhicules qu'elle intéresse).

Sans doute le nombre des demandes est-il plus considérable dans la Seine que dans les autres départements. Mais les moyens de travail dont disposent les services préfectoraux à Paris sont parallèlement plus vastes que ceux des Préfectures de l'Ardèche ou du Morbihan par exemple !

Aussi devons-nous considérer l'incapacité de l'Administration Parisienne à servir l'usager dans le respect absolu du texte du décret du 28 août, complété par l'arrêté du 6 septembre 1957, comme une nouvelle marque d'imprévoyance et d'impuissance à l'endroit des tâches qui lui incombent.

TRIBUNE LIBRE

## Réponse à M. BOUIGES, Lambretta SAF

Je prie les lecteurs de « Moto-Revue » de bien vouloir reprendre « Moto-Revue » du 3 août pour constater eux-mêmes la totale contradiction entre les affirmations de M. Bouiges de la Société Lambretta SAF et l'avis du Service Technique de la Société Innocenti - Milan, créatrice du scooter Lambretta, concernant le jeu sensible à la main sur la roue arrière de certains scooters Lambretta LD 1957. L'Etablissement de M. Bouiges fabrique ce modèle sous licence Innocenti.

Dans mes nombreuses lettres à Lambretta SAF au cours de ces derniers mois, l'ordre de grandeur du jeu était donné étant sensible à la main. Jamais la Société Lambretta SAF n'a contesté mes accusations, M. Bouiges vient d'ailleurs d'affirmer lui-même ce défaut sur certaines machines de sa fabrication (voir « Moto-Revue » du 3 août).

Je n'ai nullement besoin de me lancer dans des explications compliquées pour supposer, en me tenant à la lettre de la Société Innocenti, que le montage d'une roue sans jeu perceptible à la main n'est pas une utopie, mais la règle d'une élémentaire précision.

Ni NSU, ni Innocenti, n'ont vu la nécessité de mesurer le jeu devenu sensible à la main pour donner leur avis. Pourquoi alors un grand maître en matière de jeu normal, comme M. Bouiges, aurait-il besoin de le faire ?

Or, il y a des ordres de grandeur qui ne demandent plus de précisions détaillées pour arriver à donner une conclusion définitive. Si M. Bouiges n'est pas de cet avis, ceci n'est peut-être pas un avantage pour lui ni pour ses fabrications.

Je cite les affirmations de M. Bouiges :

« Enfin, il est important de noter qu'un tel jeu ne nuit en rien au bon fonctionnement du véhicule, et, ce qui est tout de même capital pour une roue, ne nuit en rien à la sécurité : il peut cependant être perceptible sur certaines machines, surtout si on l'apprécie avec le bras de levier de la roue ».

Dans la première partie de ses affirmations, M. Bouiges ignore totalement les désirs du client qui réclame une machine conforme à la précision de la série de fabrication. Le facteur de sécurité peut être assuré également par l'achat d'une occasion meilleur marché.

Dans la deuxième partie, la contradiction avec Innocenti est indéniable.

Voici la réponse pour un Lambretta L.D. 1957 :  
« Innocenti, Soc. Generale per l'Industria Metallurgica e meccanica « Lambretta il Motor-Scooter per tutti ».

« Monsieur,  
« En réponse à votre lettre du 24 juin écoulé concernant le renseignement technique pour le montage de la roue arrière, nous vous informons qu'un jeu sensible à la main n'est pas normal et que dans ce cas un contrôle des roulements à billes de l'arbre qui porte la roue et du blocage du moyeu sur ledit arbre est nécessaire.

« Pour cela, il est important de s'assurer que la clavette transmission soit correctement posée et ne soit pas trop dirigée vers le fond de la cavité creusée sur le moyeu.

« Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

INNOCENTI S.G. »



# MON PETIT DOIGT M'A DIT...



...que Flahaut, qui fut un de nos grands espoirs en solo et le meilleur passager de Murit, reviendrait en France. Mais, attiré par le soleil, il s'installerait à Béziers, où l'attend une agence Motobécane. Il est possible que nous le revoyions en catégorie « nationale », au guidon d'une « Manx » Norton... car le sport est le meilleur argument publicitaire.

★

...Que Marcel Beauvais, notre plus vieux sidecariste, vendrait son matériel : une Manx 56 et son side caréné. Mais la compétition le tient toujours, et il envisage l'achat d'une « Manx » plus récente, qui marcherait « comme ça ! ».

★

...Que Norton envisagerait son retour officiel en compétition. Le nouveau directeur technique, M. Hopwood, qui vient de chez BSA, ferait encore confiance au monocylindre, encouragé en cela par les performances de la 350 Guzzi. Mais la machine serait très notablement allégée, avec commande desmodromique des soupapes, alors que le cylindre serait très incliné, peut-être jusqu'à l'horizontale.

★

...Que parmi les exposants optimistes rencontrés à la fin du salon, il fallait noter en bonne place les fabricants de casques.

Le fournisseur de la Police rayonnait devant le succès rencontré par son dernier modèle à protection « totale ». Le succès ne sera d'ailleurs pas exclusivement national, car des importateurs américains sont très intéressés par le modèle. Voilà une nouvelle qui fera plaisir à notre Ministre des Finances.

★

...Qu'un autre producteur de casques — tout aussi optimiste — aurait déjà vendu, depuis le début de 1957, 14.000 couvre chefs aux anglais et aux américains. Il est vrai que sa production est variée, puisqu'elle va du casque le moins cher, jusqu'à un modèle valant... 40.000 francs. Encore faut-il penser que ce dernier modèle est le casque adopté par les pilotes d'essai en vol de Brétigny.

★

...Qu'un de nos grands constructeurs songerait très sérieusement à produire lui-même l'équipement électrique destiné à ses cyclos.

Car la bataille des prix fait particulièrement rage dans ce domaine.

★

...Que les fabricants de phares en général ne semblent pas prêts à produire des modèles spéciaux « code faisceau européen » pour les motocyclettes.

Il est vrai que les fabricants de lampes ne sont pas prêts davantage. Ils ont évidemment en production le modèle 12 V « automobile », mais le 6 V « moto » est remis à plus tard. Une raison qui n'est malheureusement pas nouvelle.

...Que Duke a piloté dernièrement à Oulton Park une Manx très allégée due

à la collaboration de Reynolds, Woodhead Monroe... et de Geoff Duke lui-même.

Cette Manx, à simple tube à l'avant du cadre, pèserait de 10 à 15 kg de moins qu'une Manx normale.

★

...Que l'industrie française du motocycle procéderait prochainement à un très vaste regroupement de forces, sous l'impulsion d'un grand constructeur qui « contrôle » de plus en plus la corporation.

Des usines, qui actuellement produisent cycles, cyclomoteurs et motocyclettes, se verraient prochainement confier des fabrications exclusives. A l'une les cycles, à l'autre les 125, etc...

On parle même d'un bureau d'étude commun !

Tout cela est finalement encourageant, si l'on veut bien considérer qu'un jour ou l'autre, le Marché Commun sera effectif.

★

...Que pour effacer la mauvaise impression laissée, dans les milieux sportifs, par l'annulation successive de ses réunions des 2 septembre et 13 octobre 1957, l'AMS (Montreuil) projetterait d'organiser une réunion de très grande classe internationale l'an prochain.

Prenant place le dimanche précédant le Grand Prix de France (qui se disputera sur le terrain de Cassel), cette épreuve parisienne verrait donc au programme les plus grandes vedettes participant au Championnat du Monde 1958 de Moto-Cross. Et, de surcroît, il se pourrait qu'à cette occasion les pilotes soviétiques fussent montrés aux parisiens.

Renonçant aux solutions de facilité, l'AMS se serait assurée un puissant moyen de financement et se proposerait de relancer le cross à Paris en offrant au public un plateau sensationnel, annoncé par un gros effort de publicité. On dit encore que toutes dispositions seraient prises pour rendre le terrain accueillant aux spectateurs.

Souhaitons confirmation de ces « on-dit » : leur véracité comblerait tous nos vœux.

★

...Que suivant en cela nos suggestions, l'un de nos bons organisateurs de la Ligue du Poitou pourrait mettre à son affiche de début de saison, à côté d'une grande course inter en 500 cc, une seconde épreuve internationale réservée aux Petites Cylindrées.

Il s'agirait là d'une compétition du plus haut intérêt technique et sportif, puisque réunissant des hommes et des machines de grosse réputation à l'étranger, mais très peu connus en France. On parlerait entre autres des officiels Maïco, des pilotes britanniques avec leurs Greeves, voire encore des célèbres tchèques de chez Jawa !

Enfin, côté 500 cc, notre organisateur envisagerait de faire venir les meilleurs hommes du Championnat du Monde, auxquels il s'efforcerait d'opposer une sélection française et quelques étrangers ra-

rement ou jamais vus chez nous, mais de la meilleure classe.

Encore un beau dimanche en perspective si tout cela se précise !

★

...Que l'un de nos bons crossmen internationaux ne serait pas resté indifférent devant le beau travail mécanique que représente l'AJS 7R spéciale du Champion du Monde Bill Nilsson, et songerait très sérieusement, de concert avec son excellent mécano « compétition » à entreprendre une réalisation identique.

Voilà qui pourrait faire du bruit dans le Championnat 1958 !

★

...Que Gérard Ledormeur, notre meilleur homme à Brands Hatch, est très lié avec les crossmen britanniques Inglis et Daryn. Il doit passer auprès d'eux les fêtes de Noël et pourrait en profiter pour s'aligner dans une épreuve de trial, à l'instar de la plupart des pilotes anglais qui ne connaissent pas de meilleur entraînement.

Aucun doute : nos jeunes ont la volonté de s'imposer sur le plan international.

★

...Qu'habitues jusqu'en 1956 à recevoir de très substantielles primes de départ, certaines vedettes étrangères auraient fait montre cette année encore de très grosses exigences, bien supérieures à la tarification maintenant fixée par une décision de la FFM, en matière de cross.

Certains clubs se sont tenus fermement du côté de la législation en vigueur, d'autres auraient faibli et, plutôt que de renoncer à programmer certains noms, se seraient mis en infraction par rapport au règlement fédéral.

Des enquêtes sont en cours...

★

...Que l'attribution du Grand Prix de France au MC Nord, qui célébrera à cette occasion son cinquantenaire, a rencontré une très vive opposition de la part du MC Haut-Saônois, auquel l'épreuve 1958 du Championnat du Monde aurait antérieurement été promise.

La meilleure défense réside dans l'attaque, les adversaires du MC Haut-Saônois au sein de la Commission ont accusé celui-ci d'avoir commis de graves infractions envers la réglementation en vigueur, notamment en diffusant pour sa réunion de mai dernier un règlement différent de celui qui avait obtenu le visa de la FFM.

Les choses en sont là, en attendant que soient entendus les dirigeants de Vesoul.

Il semblerait en fait que ceux-ci n'aient à se reprocher que d'avoir payé au grand jour des PRIX importants (et en cela bien supérieurs au tarif 1957 promulgué par la Commission de moto-cross).

Si ce n'était que cela, il n'y aurait pas de quoi s'émouvoir, les sommes versées publiquement par le MC Haut Saônois n'ayant constitué que des prix, et non des primes de départ. Et comme de toute évidence le barème fédéral des prix était notoirement insuffisant en 1957...



# DEMONSTRATION TRIUMPH A MONTLHERY

Depuis quelques temps, la firme de Coventry commercialise une version Racing de la célèbre Tiger 100. Ce modèle, dénommé T100 R était d'ailleurs exposé au Salon, et nous l'avons présenté dans notre numéro 1360.

Quelques jours avant les coupes du Salon, notre ami Barrière nous prévenait que trois machines de ce type étaient engagées dans cette épreuve, pilotée par des sociétaires du Moto-Club de Cannes. Rendez-vous fut pris, et c'est dans les magasins de Bobillot-Motos que nous avons fait connaissance avec M. Lhuissier, motoriste à Nice, accompagné des trois pilotes, Tomesani, Clifredo et Latrille-Seigneur. Nous devons avouer que nous étions très intéressés par ces machines, et la proposition de M. Lhuissier de nous prêter la machine de Tomesani pour essais fut accueillie sans l'ombre d'une hésitation, cela va sans dire. Affaire conclue pour le lendemain de l'épreuve, et c'est par une belle journée ensoleillée que nous avons retrouvé à l'autodrome MM. Lhuissier et Latrille-Seigneur, M. Langot et « M. Marcel », bien connus des « Triumphistes ».

## LA MACHINE

Dans l'ensemble, cette machine s'écarte très peu de la T100 de série. Cadre tubulaire simple berceau, la fourche télescopique est munie d'amortisseurs hydrauliques nouveaux. Suspension arrière oscillante avec des éléments de suspension séparés donnant trois réglages de dureté différents. Le moteur bicylindre tout alu est équipé de la nouvelle culasse (similaire à celle des T110) dont l'ailetage est plus important. Alimentation par deux carburateurs Amal-Racing. Tubes d'échappements de faible section terminés par des mégaphones.

Cette machine a été revue et améliorée par M. Lhuissier afin de pouvoir participer aux courses de vitesse en catégorie sport : Montage d'un appareillage électrique complet, ce qui oblige malheureusement à abandonner l'emploi du compte-tours dont la prise est prévue à l'emplacement de la dynamo. Le guidon d'origine beaucoup trop large a été remplacé par un guidon sport étroit. Les mégaphones ont été transformés en « silencieux » pour répondre aux normes de la catégorie sport. Enfin, les roues d'origine ont été remplacées par d'autres dotées de jantes en alliage léger. Moyeu frein avant Oldani ventilé, de 220 mm de diamètre, moyeu frein Salvai de 220 mm à l'arrière. Ce moyeu a d'ailleurs nécessité le montage d'un système de renvoi transmettant le mouvement de la pédale (située à gauche) au levier de came situé à droite de la machine.

## SUR L'ANNEAU

Tandis que notre petit groupe est en discussion animée, M. Lhuissier chauffe la machine et procède à l'ultime mise au point. Deux tours pour chauffer et un tour à fond : la machine ne tourne pas rond, et un examen attentif révèle une carburation légèrement pauvre en corrélation avec le montage de bougies trop chaudes. Nouvel essai avec les aiguilles relevées d'un cran et une paire de bougies « course » : nous relevons le temps excellent de 54" 4/5, soit une vitesse de 167,402 km/h ; si l'on tient compte des pertes dues à l'anneau, ainsi que du vent de 6 m./s. qui soufflait ce matin-là, nous pouvons considérer que la machine vaut 172 km/h en ligne droite. Performance plus qu'honorable pour une machine équipée de carburateurs tourisme et d'un équipement routier complet.

A titre indicatif, voici les réglages de notre machine d'essai : Carburateurs Amal 76/AR et 76/AS de 26 mm de passage. Gi-

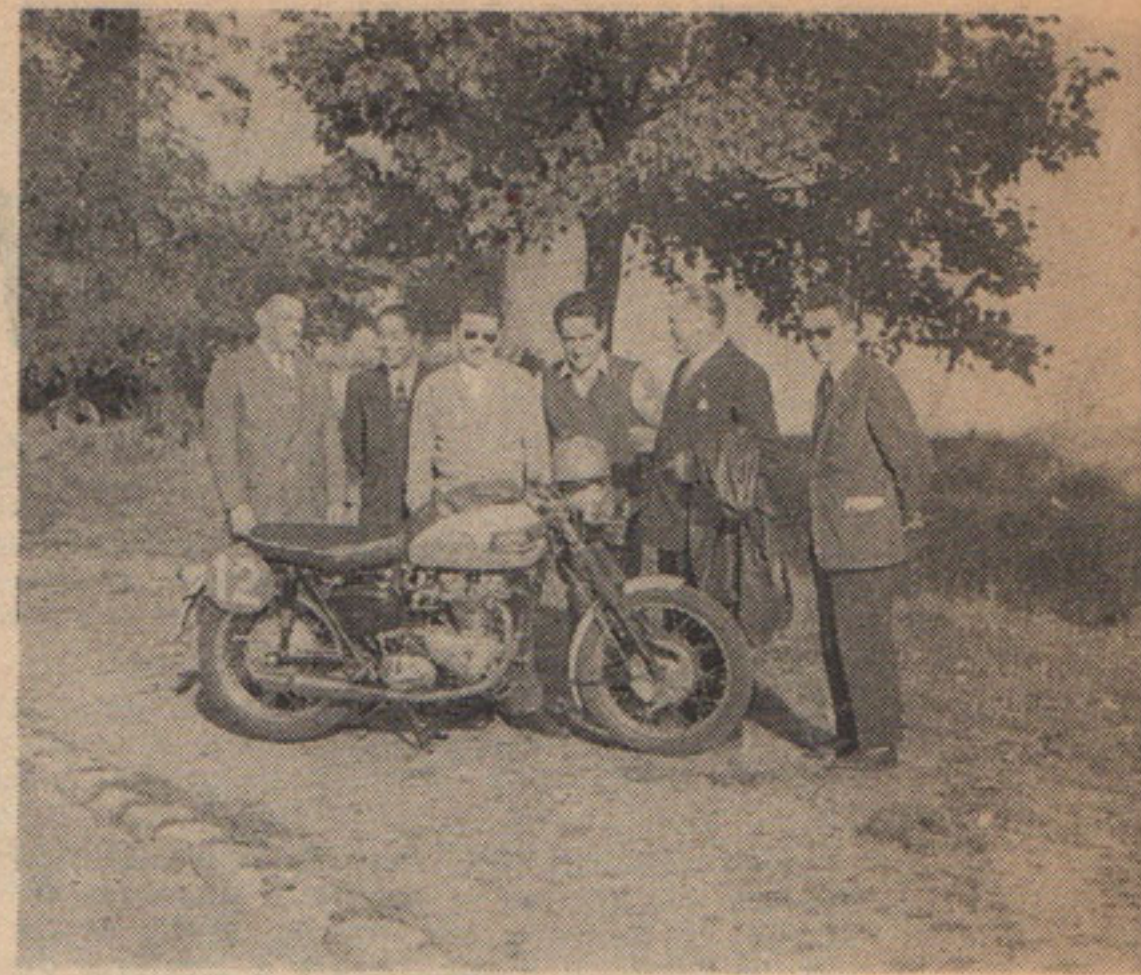
leur principal 190. Gicleur aiguille 109. Aiguille n° 6 au 3° cran. Bougies K.L.G. FE 100.

Pour les essais sur l'anneau : bougies plus froides et aiguilles 4° cran.

## LE CIRCUIT ROUTIER

Les essais se poursuivent sur le circuit routier de 9,181 km et tandis qu'un de nos confrères effectue quelques tours, nous nous préparons. C'est maintenant notre tour et nous prenons la machine. La position est très agréable, le guidon sport permet de serrer étroitement le réservoir avec les bras, la pédale de frein reportée à l'arrière et le sélecteur retourné permettent une bonne position effacée tout en ayant le parfait contrôle de l'engin. Appelons l'essence, pleine avance, un coup de kick... gare aux retours et au second coup de kick, le moteur tourne. Nous nous engageons sur le routier, la machine se dirige aisément et tient bien sa trajectoire. Le temps de nous habituer quelque peu au sélecteur dont la position retournée inverse le sens de passage des vitesses, et nous arrivons dans la côte Lapize, troisième... seconde... nous remémorant le diamètre plus qu'important des freins, nous ne touchons aux leviers qu'avec circonspection. Et, en effet, la décélération est plus qu'importante : la fourche s'enfonce et l'on a l'impression que l'on va tout « planter ». Mais l'habitude vient vite, et nous devons reconnaître que ces freins confèrent une sécurité non négligeable, car nous gardons constamment une réserve au freinage. Seul le frein arrière demande un certain « doigté ». De nombreux militaires font de l'auto-école dans les Biscornes : il faudra être prudent. Nous rétrogradons pour aborder le virage de la forêt. Le sol est humide et jonché de feuilles mortes et cela ne nous dit rien qui vaille. Encore peu habitué, nous coupons dans la courbe Ascari et nous négocions les Deux-Ponts : premier tour, 5' 28" 2/5, soit une moyenne de 100,648.

Dès le second tour, nous commençons à nous mettre la machine en main et nous pouvons apprécier ses qualités, passage aisé des vitesses, le freinage est au-dessus de tout éloge, la tenue de la machine en virage est très bonne ; par contre, la négociation des grandes courbes rapides demande une certaine attention, de même dans la descente de la Forêt, nous avons ressenti un guidonnage assez important dû à un manque de rigidité de la fourche. Reconnaissons cependant que ce phénomène se produit à des vitesses rarement atteintes sur la route. De plus, le routier met les machines à rude épreuve. Terminons ces considérations en même temps que le deuxième tour. Temps : 5' 6" 3/5 ; moyenne, 107,804 km/h, c'est nettement mieux. Nous décidons d'ouvrir au troisième tour et, dès les Deux-Ponts, nous tirons au maximum. Dans le cassis qui précède les



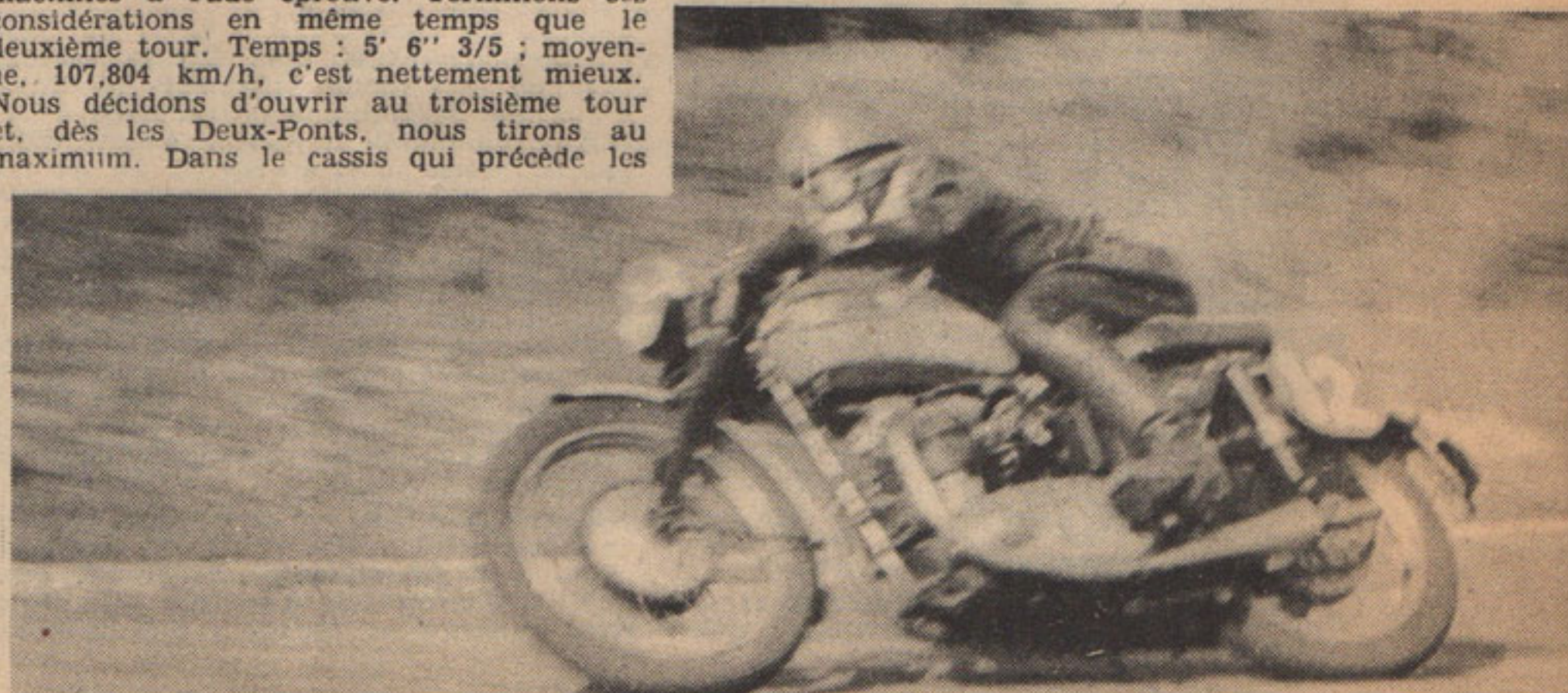
Ci-dessus, de gauche à droite : Langot, Nebout, Lhuissier, Latrille-Seigneur, « Monsieur Marcel », et Bouin, chronométrateur « officiel » pour la circonstance.

lacets de Couard, la machine décolle et nous nous rattrapons de justesse pour plonger dans la côte Lapize et piquer un camion militaire au freinage des Bruyères. Puis c'est la montée vers les Biscornes, un coup de troisième et nous entrons dans l'interminable courbe où nous tombons sur une auto-mitrailleuse qui négocie le virage tant bien que mal... mauvais ! Nous sortons au ras de l'herbe. Le virage de la forêt est pris en troisième, voilà la courbe Ascari et nous terminons notre troisième et dernier tour car notre ami Bouin qui préside au chronométrage nous fait signe qu'il est déjà midi, heure de fermeture du circuit. Ce troisième tour en 5' 6", moyenne 108,016 km/h. Ce temps illustre les possibilités offertes par la T100 R, bien qu'il ne représente pas le maximum. D'ailleurs, de l'avis même de Bouin, nous pourrions déduire 2" de ce temps en raison du retard résultant des véhicules circulant sur le circuit, du revêtement qui n'était pas absolument sec, particulièrement dans les virages situés dans les zones d'ombre, enfin de l'arrivée arrêtée motivée par les signes du chronométrateur. Personnellement, nous pensons que dans des conditions optima, les 110 km. de moyenne sur le routier sont possibles, ce qui est une performance pour une 500 cmc Sport.

Nous terminerons cet essai en remerciant MM. Lhuissier et Latrille-Seigneur qui ont bien voulu nous confier leur machine et en espérant que nous reverrons la sympathique équipe cannoise aux éliminatoires du Bol 1958. Pourquoi pas...

J.C.B.

Ci-dessous : notre essayeur en pleine action sur le routier.





# IMPRESSIONS DE MONZA 1957

J'attendais avec impatience la publication des résultats du Grand Prix des Nations du 1<sup>er</sup> septembre afin de pouvoir vous envoyer, à mon tour, mes impressions du voyage que j'ai effectué en compagnie de trois autres « mordus » toulousains.

Mon intention n'est pas de vous relater, à mon tour, les péripéties des épreuves, M. Borély l'ayant fait mieux probablement que je n'aurais su le faire, mais de dégager certaines impressions personnelles. Si vous le voulez bien, nous allons les analyser ensemble.

1<sup>o</sup> Duke n'est plus le véritable Duke ! Certes, il reste un très grand champion capable de gagner n'importe quelle épreuve et il est certain qu'il a fourni à Monza une excellente prestation (n'oublions pas qu'il ne disposait que de la troisième monte de chez Gilera et la manière dont il a forcé Milani — qui n'est pourtant pas le premier venu — à commettre une faute à l'entrée du dernier virage prouve, s'il en était besoin, qu'il peut être encore difficile à battre) ; mais ce n'est plus le « dieu », le « centaure unique » des années 1951 à 1955, le phénomène qui pouvait tout se permettre y compris gagner à Monza avec un monocylindre... anglais !

Aussi, malgré l'amère désillusion que m'a causé l'abandon des épreuves officielles par les grandes marques italiennes (à l'exception de M.V.), n'ai-je pu me défendre d'un soupir de soulagement en pensant que, de ce fait, l'« incomparable » ne serait pas amené à piloter la 8 cylindres Guzzi.

Non, inégalable Geoffroy, votre passé vous interdit de descendre au niveau des autres, entrez dans la légende avec votre gloire intacte : sur l'Olympe « des motards », le fauteuil de Jupiter vous est destiné, ne vous le laissez point ravir par Stanley Wood, Guthrie, Meyer, Simpson, Gall ou un autre (je cite à dessein, les enrobant dans la même gloire, les vivants et ceux du martyrologue...).

2<sup>o</sup> Liberati, de même que Mac Intyre et Surtees a fait de grandes choses, mais aucun n'a, à mon point de vue, la facilité du « maître ». Parmi les anciens, Bandirola m'a fait plaisir, toujours là le « vieux » ! Je garde pour la bonne bouche Montanari ; celui-là, chapeau ! Parmi les jockeys de ce que l'on appelle les « petites cylindrées », Ubbiali, et Provini, certes, mais surtout un autre ancien, Lorenzetti dont les mérites dépassent toutes les louanges.

Ne parlons pas de Sandford, éliminé injustement en 125 mais qui m'avait fait grosse impression aux essais.

En side, le décès de Hillebrand nous a privés d'un sensationnel combat entre lui et Milani, mais je crois qu'à Monza la « 4 pattes » aurait eu la loi de toute manière, très probablement, cependant, avec une moyenne plus élevée encore.

Camathias et Smith, moins bien armés, ont cependant fourni une très belle course.

Parmi les privés, Klinger (vireur phénoménal que j'ai pu apprécier à Villefranche-de-Rouergue) et Hartle, sont les seuls à émerger d'un lot pourtant relevé mais dépassé par les événements.

J'allais oublier Sheperd qui est bien le grand as annoncé : je crois que M.V. a eu la main heureuse en distinguant ce jeune.

3<sup>o</sup> Après les hommes de la course, l'ambiance ! Il faut voir cela pour le croire et ce n'est pas les quelques Français qui tous les ans font le déplacement, qui me contrediront. Ici, rien de comparable à Spa, Assen, Hockenheim, Ellenriede, etc... La chaleur latine dans toute sa ferveur sympathique. Arrivé le vendredi, j'ai commis l'imprudence, pour être plus près du « Temple » d'aller coucher à Monza : résultat, 3 nuits blanches que je ne regrette pas puisque l'an prochain je reviendrai 2 ou 3 jours avant pour subir le même supplice (pétarades assourdissantes des myriades de petits bolides rouges, tous amoureux-ement entretenus ; discussions à perte de vue, sur le mode guttural, des chances des idoles nationales). Et le jour de l'épreuve des « motos-sport » donc ! des milliers de spectateurs dans les tribunes et sur le circuit, les supporters aux couleurs du club qui viennent encourager bruyamment le petit copain qui fait ses premières armes sur un petit engin jalousement préparé.

Le jour de l'épreuve principale, l'enthousiasme touche au délire : ce ne sont que des camions portant des pancartes « W. Liberati », « Duke », etc... Défilé monstre sur l'autodrome des principales caravanes publicitaires et toujours ces milliers et milliers de petites « M.V. », « Ducati », « Mondial », etc, qui tournent, virevoltent dans les allées, dans le crachement rageur de leurs échappements... plus ou moins libres !

Non, vraiment, quand on pense aux quelques milliers de spectateurs (la plupart d'ailleurs d'une ignorance crasse en matière de sport mécanique) qui ceinturent les circuits où se déroulent les rares épreuves françaises, on regrette d'être ressortissant d'un pays où les fanatiques du « deux roues » se comptent avec... quelques centaines !

Pour finir donc, voyage inoubliable, projets d'avenir extra-frontières, ici à Monza, bien entendu, mais aussi ailleurs.

L'auteur de ces lignes, en particulier, malgré les impératifs de notre ministre des Finances, songe qu'il doit faire bon, au début de juin, dans une certaine île de la mer d'Irlande qu'on a baptisée l'île de Man et qui serait la... Mecque des motocyclistes.

Mais ceci, comme dirait Kipling..., est une autre histoire.

M.-R. MARAVAL,  
Toulouse (H.-G.).

## Au sommaire du prochain numéro

La partie technique portera sur les problèmes posés par la réalisation des silencieux d'admission : vous pourrez lire sur ce point de larges extraits de la brochure récemment publiée par M. Wilman sous le titre : « La lutte contre le Bruit ».

Côté pratique, nous vous présenterons la classique revue des accessoires vus au Salon de Paris, ainsi que la liste des prix des machines exposées Porte de Versailles.

Enfin, nos pages sportives seront consacrées aux Championnats du Monde de vitesse et de moto-cross.

Le numéro 1363 se complétant évidemment par les habituels échos, informations, etc.

## ERRATUM

Nous nous excusons d'avoir publié dans notre numéro album du Salon de Paris 1957 l'annonce concernant « Moto-Spécialités » avec une erreur d'adresse.

Ce magasin spécialisé dans les marques anglaises BSA., Ariel, Sunbeam, est situé non pas au 23 mais bien au 29, rue Dom-Vaissette, à Montpellier.

★

## DANS LES CLUBS

■ MOTO-CLUB DE PARIS. - Sorties novembre  
3 : Rochers de Beauregard, environ de Nemours, 150 km AR. Porte Dorée, 13 heures.

10 : Bois de Plainvaux, 90 km AR. Porte de Saint-Cloud, départ 13 h. 30.

Ce jour entraînement pour Rallye de l'Armistice.

17 : Les Etangs d'Or, forêt de Rambouillet, Rallye de l'Armistice, Porte de Saint-Cloud, dép. 8 h. et 13 h.

24 : Etangs de la Reine Blanche, dép. 13 h. Porte de la Villette.

1<sup>er</sup> décembre : Croix du Calvaire, Forêt de Fontainebeau, dép. 9 h. et 13 h. N° 7 (Melun).

## A NOS LECTEURS

Du fait de la récente grève de l'électricité, qui a paralysé nos machines durant toute la journée du 16 octobre, notre parution a pris un retard inévitable dont la conséquence im-

médiate est que le présent numéro n'a pu être distribué à la date normale.

Nous prions nos lecteurs et abonnés de bien vouloir nous en excuser.

## RENDONS AU M.C. CANNES...

Une erreur nous a fait écrire, dans notre compte-rendu des Coupes du Salon (MR N° 1361), que les pilotes CIFFREO, TOMESANI et LATRILLE appartenaient au M.C. Nice.

A la demande de ces coureurs, nous rectifions comme suit : CIFFREO, TOMESANI et LATRILLE sont membres du Moto-Club de Cannes.



# 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 comptent pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

## ATTENTION!

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

## TERROT

Terrot 500, 52, t. bon état. Tél. VER. 12-14 heure diner. 125 Terrot EDL 1956, 90.000 Grand, 63 rue Danton, Levallois.

## MOTOBECANE

Motobécane 175 sport, fin 54 70.000, crédit, 17 rue Pajol. BOT. 05-95

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

## PEUGEOT

Peugeot 1 cv moteur neuf, 6 fois 5.000, 17 rue Pajol.  
 Vends Peugeot 125 56 TC4 55 noire, moteur neuf access. Loire, 92 bd Barbès Paris.

## AUTOMOTO

125 AMC 53, susp. AV. AR, 25.000 bon état. MAKEL, CHA. 53-77, après 20 heures

## MOTOS ANGLAISES

Norton 4, 5, 6 CV nves, magnéto dispon. Crédit. Reprise Agence 17 r. Pajol BOT. 05-95

Moto-course Nort 500 1955, B et fac. paiem. de Polo 52 bis r. Salomon Reinach Lyon 7<sup>e</sup>.

Superb Golden A 10 56, v. site Loisel, 16 rue Beautreillis 4<sup>e</sup>, 19 heures.

Vds 500 Tiger 100 C 2 carbur. 1953, 21 rue des 2 Communes Rosny (Seine).

Cse ach. v. part v 350 ARIEL NH août 55 sus. osc. parf. ét. méc. av. equ. casq. combinaison prix intér. Lagarde, 9 pass. St-Bernard 11<sup>e</sup> après 19 heures 30.

AV 500 Norton ES2 a ou s side px intér. ph. s. dem. Charrier r. du café Noir + de Vie Vdée

Vds Att. Norton Watt. course charge ét. imp. tr. rap. px int. J. Duhem 5 r. Ney Bourg Ain

BSA. 650 A 10 54. t. b. ét. px 175, 41 r. gl. Ferrié St-Maur.

BSA 650 impec. acces. + ou - side capote neuf Duclos 8 bd J.-Jaurès Fougères (I-et-V.)

Norton 350 course 56, ét. neuf (3 courses) Norton 500 transf. F. Beart, ét. impec. Vincent HRD 500 55, comète 10.000 k Besse. Motos Sillingy Hto Sav.

## MOTOS TCHEQUES

JAWA 350 1956, 13 000 k nom. acc. ét. nf Garcia 62 r. Louis Castel Gennevilliers.

JAWA 350, 250 Repr. vélomoteur 16 r. J. Guesde Levallois

## MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF 9.000 k. t. b. ét. méc. impec. 100.000. Guinet 6 av. J. Jaurès Colombes, Seine

250 PUCH TF 35.000 k. équip. Tél. MIR. 80-74.

PUCH 150 exc. ét. équip. 75, Sellier 18 r. d. Roses Savigny s. Orge (S.-et-O.)

## MOTOS ALLEMANDES

R50 20.000 k Klein 7 r. de Musset MIC. 28-80 p 125.

BMW R 69 der mod. 8.500 k com. neuv. C. Santé. Loyau 30 r. Bénard Paris 14<sup>e</sup>.

Spécialiste NSU MAX mise au point tour et sport Modern-Moto 16 r. J. Guesde Levallois

250 NSU MAX peu roulé 160, 16 r. Jules Guesde Levallois

Adler SB 250 1956. Daric, 38 r. O. Mirbeau 17<sup>e</sup>. ETO. 60-67.

250 NSU, moteur refait orig. 75.000 Dussaud. Brou E-et-L

## SCOOTERS

GUZZI Galetto 2 CV 6 mois gar. 110 crédit 17 rce Pajol

Cause Ser mil vend RUMI Très bon état M. TRONÇON 40 rue de Bretagne Paris-3<sup>e</sup>

Scooter Rumi 4 000 k. 130. 28, r. Alex Dumas Eaubonne.

## CYCLOMOTEURS

Cyclomoteurs nfs soldés 25% rabais, crédit, 17 r. Pajol.

## MOTOS DIVERSES

125 cc neuve soldée 75. 20.000 comptant 17 rue Pajol.

100 motos soldées parfait état de 15 à 45.000 fr. Expédition province, crédit liste gratuite BF 10 av. St-Ouen Paris 18<sup>e</sup>.

Gillet 6 cv side-car complète t. b. ét. marche 30.000. Méry 12, rue Bazvalon Vannes. Morbihan.

750 BMW R. 12 75.00.  
 750 BMW R. 71 145.000.  
 BMW R. 25/2 165.

650 Zundapp KS 601 C. n. 300.000.

650 BSA Golden oscil. 57.285.  
 500 BSA B. 33 140.  
 350 BSA à repeind. 75, 80 et 90 B. 31.

250 Puch SG 165.  
 250 Puch TF 90.  
 175 Puch SV 110 et 125.  
 250 BSA 95 et 110.

175 DS Malterre AMC 55.  
 175 Peugeot 45.  
 Scooter Vespa 65.

Alpino 48 cmc 60.  
 Voitures Versailles fin 55 radio et Juva Fougte 52 reprise moto, MOTO RECORD 151, r. Marcadet Paris MON. 24-40.

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

Soldées à tous prix  
 Permis Moto gratuit  
**3**

## PLACE CLICHY

Reprise de motgs sur autos  
**300 Autos exposées**

## CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL  
 83 av. d'Italie. M<sup>o</sup> TOLBIAC

## ON DESIRE ACHETER

Cherche Moto PUCH, JAWA, NSU, ou BSA réc. GUT 19-30

Ch. T 100 ou T 160 C oscil. GONIN J.-L. r. Nationale, St-Léger-des-Vignes. (Nièvre).

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

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

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

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

ACHAT cpt toutes motos repr. sur voit. de votre choix, large crédit. HURNI 38 r Saussure ang. rue Legendre Wag. 87-36

## ECHANGES

Echange ma R 50 contre R 69 KAPPELER, CHA. 61-95.

6 Renault 4 CV et Aronde rep. mot. 10 av. St-Ouen Paris

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

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

**AUTO-DIDEROT**  
 131, Bd Diderot (M<sup>o</sup> Nation)

A VOTRE CHOIX  
 Spl. 203, Aronde 53, dep. 290.  
 IIB, BL, 52, 54, maj. arr. 210.  
 202 Berline et Ciale dep. 80.  
 4 CV Ren. ts mod. dep. 150.  
 Sup. Cabr. SINGER, 8.000 kg  
 Repr. Moto, Scoot. AUTO-MOTO. 45, r. Goutte-d'Or. ORN. 81-60.

## DIVERS

Remorq. FULGUR Spéc. camping px int. GEHENNO, 8, rue des Jeuneurs, Paris-2<sup>e</sup>

## 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

## 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-2<sup>e</sup>. (Immeuble M<sup>o</sup> Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

## ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	800 fr.	1.100 fr.	50 N <sup>os</sup>	1.500 2.000 fr.

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

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

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

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

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

N'attendez pas l'ACCIDENT

## Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
 - AUX MEILLEURS PRIX -

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

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



Ils sont indispensables...

## LES MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

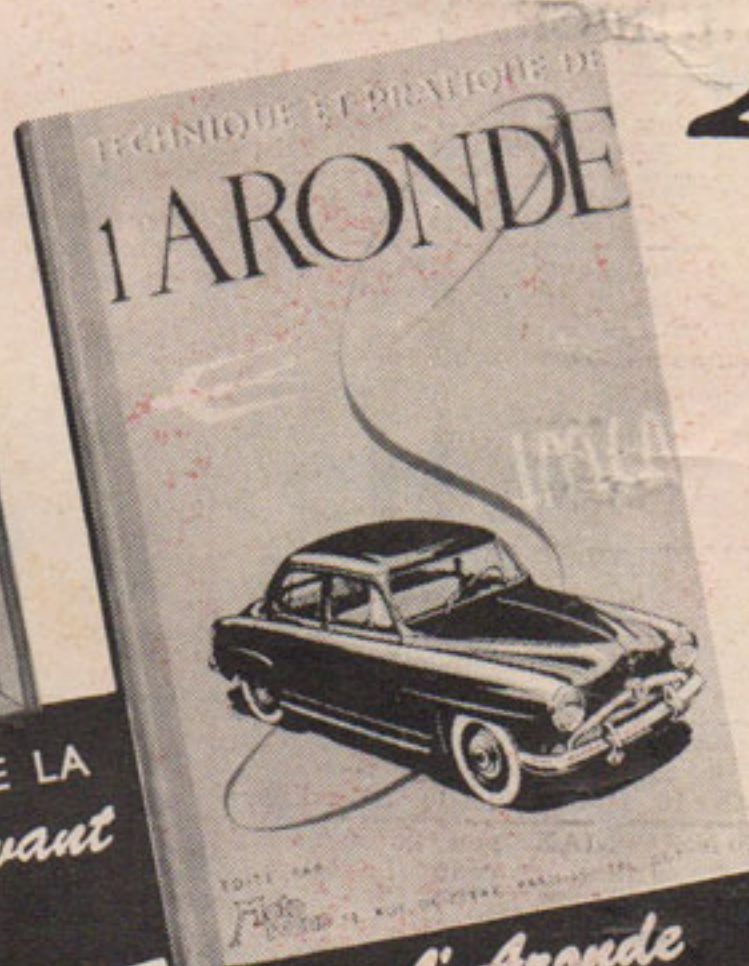
# Moto revue

édités par



TOUTE LA TECHNIQUE DE LA  
*Traction Avant*

Prix : 595 francs  
Franco : 680 francs



*L'Aronde*

Prix : 625 francs  
Franco : 710 francs



*La 4 cv. Renault*

Prix : 590 francs  
Franco : 675 francs



*La 2 cv. Citroën*

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

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



### CARACTÉRISTIQUES

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



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

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



**GROUPEMENT  
DES  
GROSSISTES  
EN  
FOURNITURES  
POUR  
MOTORISÉS**

**EXECUTION  
RAPIDE & SOIGNÉE DE  
TOUS TRAVAUX DE :**  
*RÉALESAGES  
RÉEMBIELLAGES  
RECTIFICATION*

**Nord France**  
Saint-Omer  
Lens  
Lille

**Ets Lambert**  
Caen

**Ets Gottfried**  
Strasbourg  
Mulhouse  
Metz

**Moto  
Accessoires**  
Nantes

**Ets Griffon**  
Bourges

**Rova  
Celeritas**  
Dijon

**Ets Baron**  
Poitiers  
Tours  
La Rochelle

**Ets Juppet**  
Valence  
Romans  
Grenoble

**Fourni  
Moto**  
Bordeaux

**Ets Vellard**  
St-Marcel  
Aude

**Moto  
Comptoir  
Sud-Est**  
Marseille

**Tout ce qui concerne le motorisé 2 roues**  
**Au service total et exclusif des Professionnels**

Ce Groupement ayant racheté une partie importante des stocks RAVAT met à votre disposition toutes les pièces d'origine et accessoires pour vélomoteurs et motos de cette marque ainsi que des ensembles complets. Ses membres sont à la disposition des agents Ravat et de tous les motocistes pour tous renseignements, tarif, etc...