

Moto revue

46^e ANNEE. — 29 MARS 1958. — N° 1.384
Tous les Samedis, le Numéro : **50 frs**

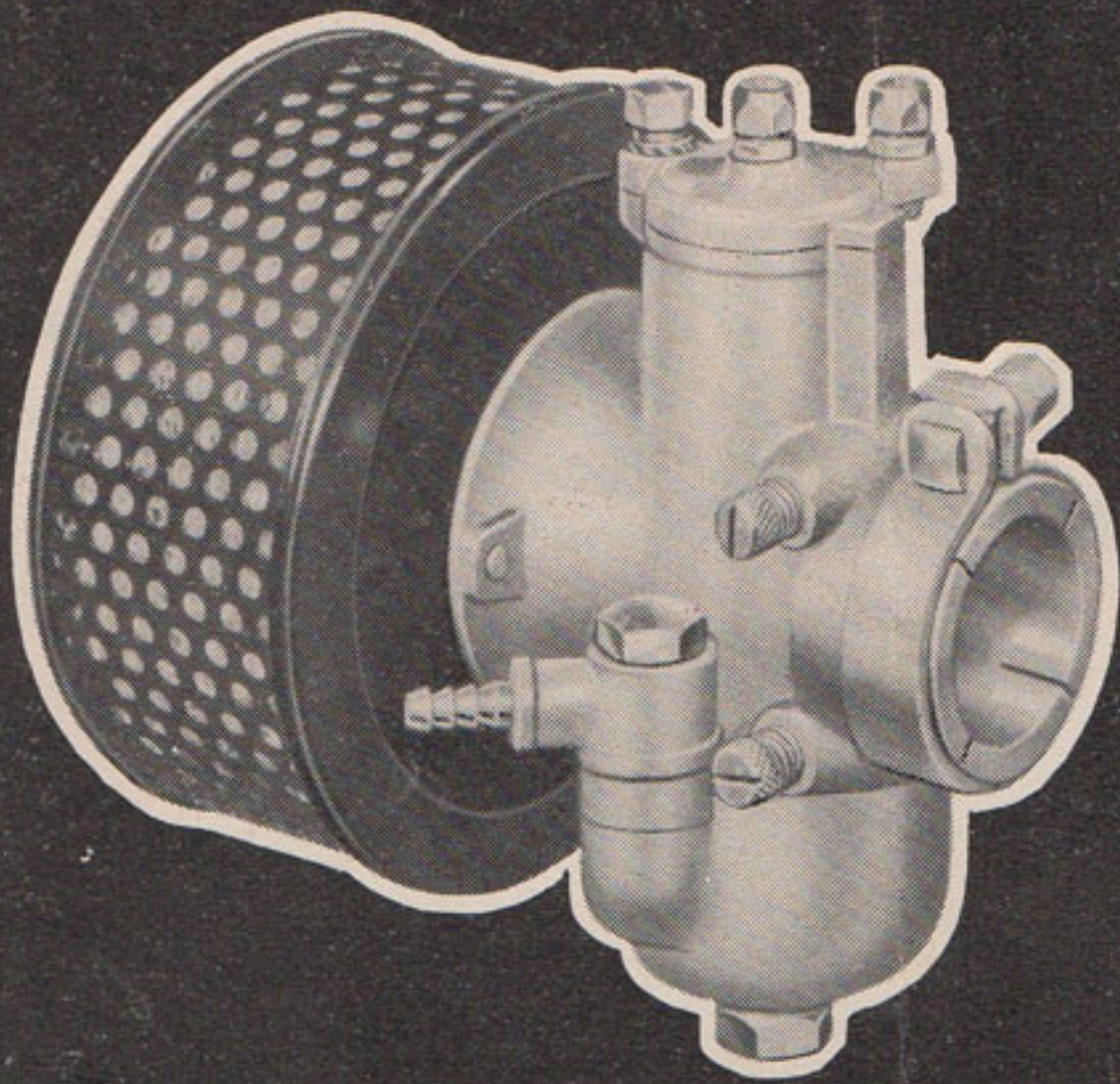
**REGLEMENT
CHAMPIONNATS
DE VITESSE**

**ESSAI
250 cc. M.Z.**

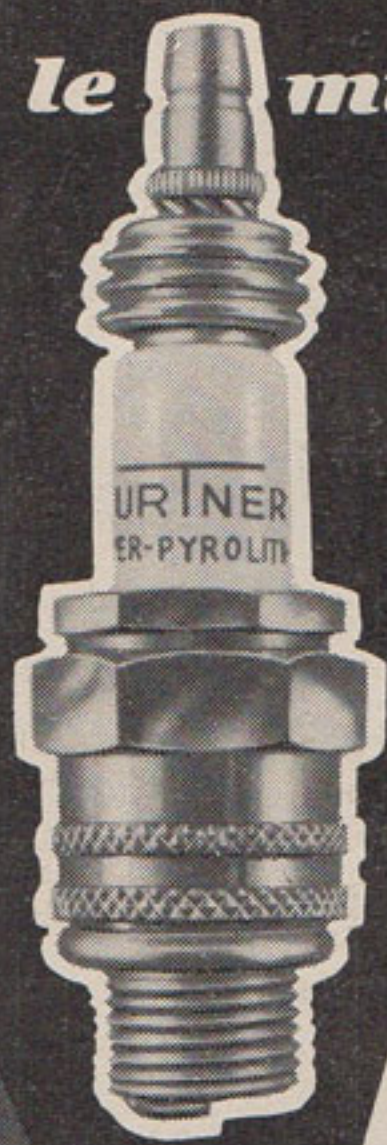


Deux nouvelles 250 voient le jour au Salon de Genève. Ici, la Condor. (Voir page 307.)

MAUBEN-LEGAY

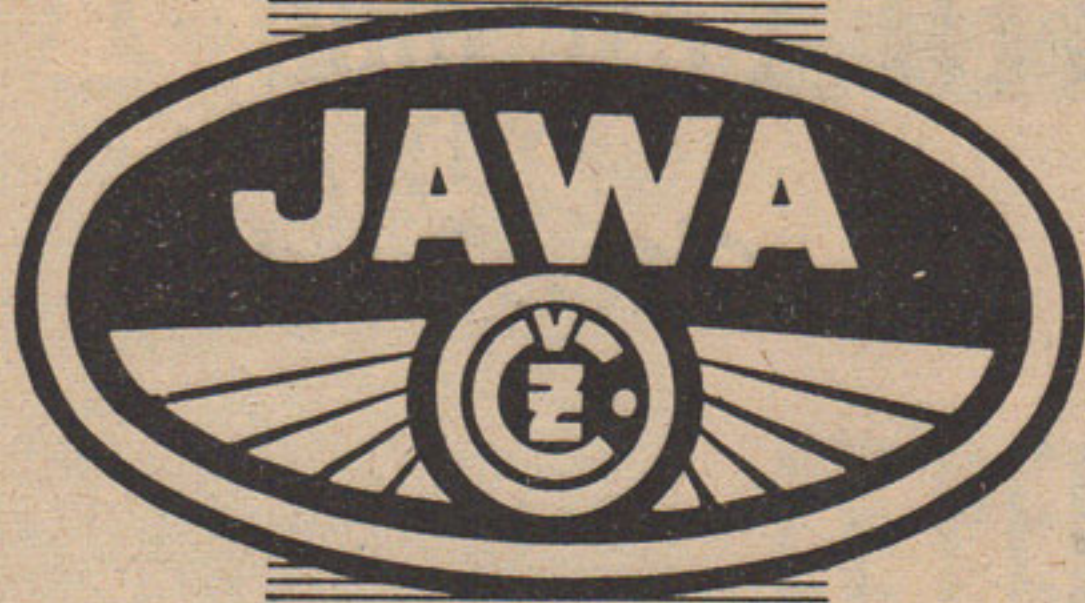


*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*

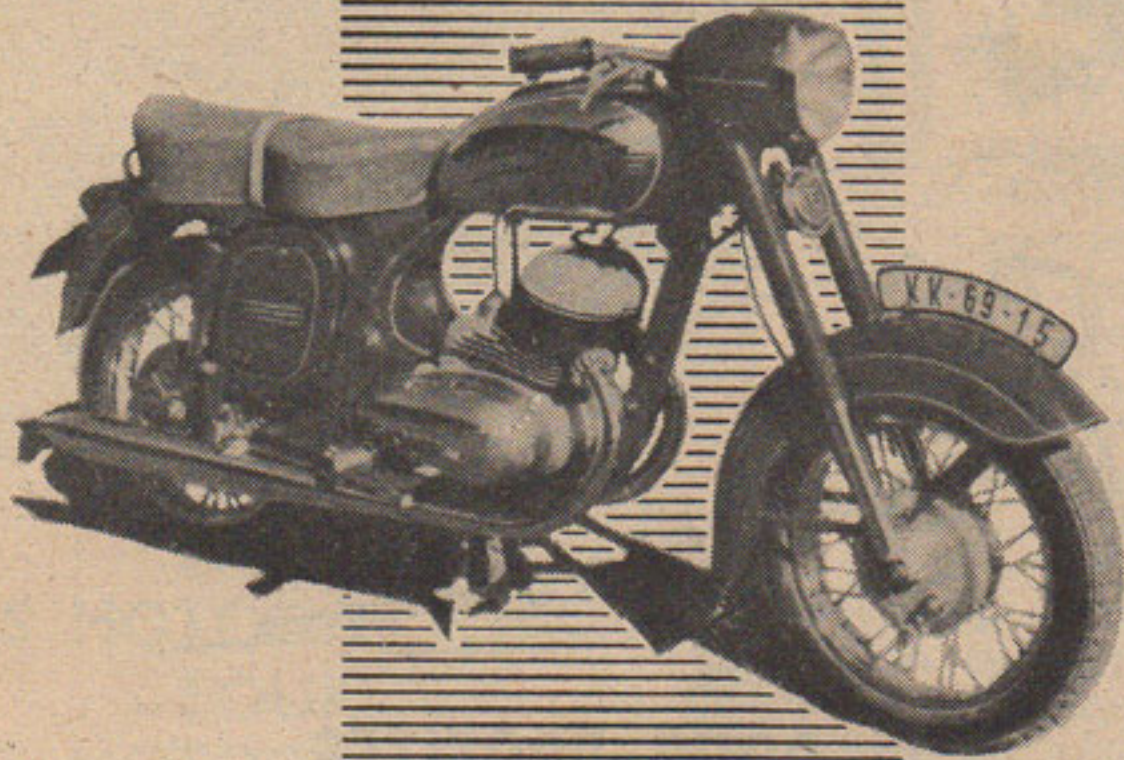


GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°



*A puissance égale
la plus économique
à l'achat et à l'usage!*



**TENUE de ROUTE
ET SUSPENSION
INCOMPARABLES**

250 cm³ 3 litres aux 100 km. 247.000 frs
350 cm³ une vraie bicylindre
3 litr. 1/4 aux 100 km. 279.500 frs
(départ Paris, plus taxe locale)

CRÉDIT

REPRISES

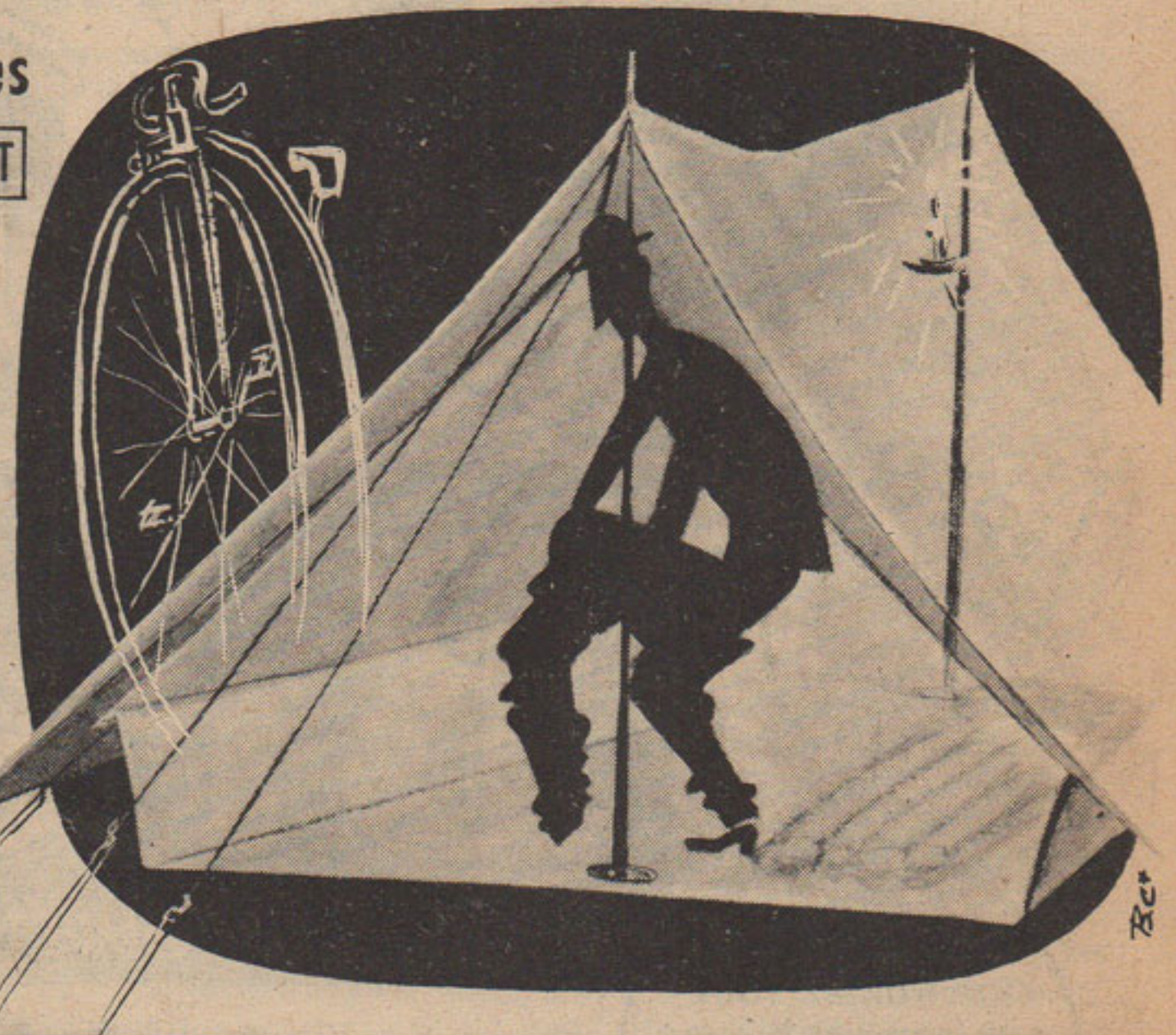
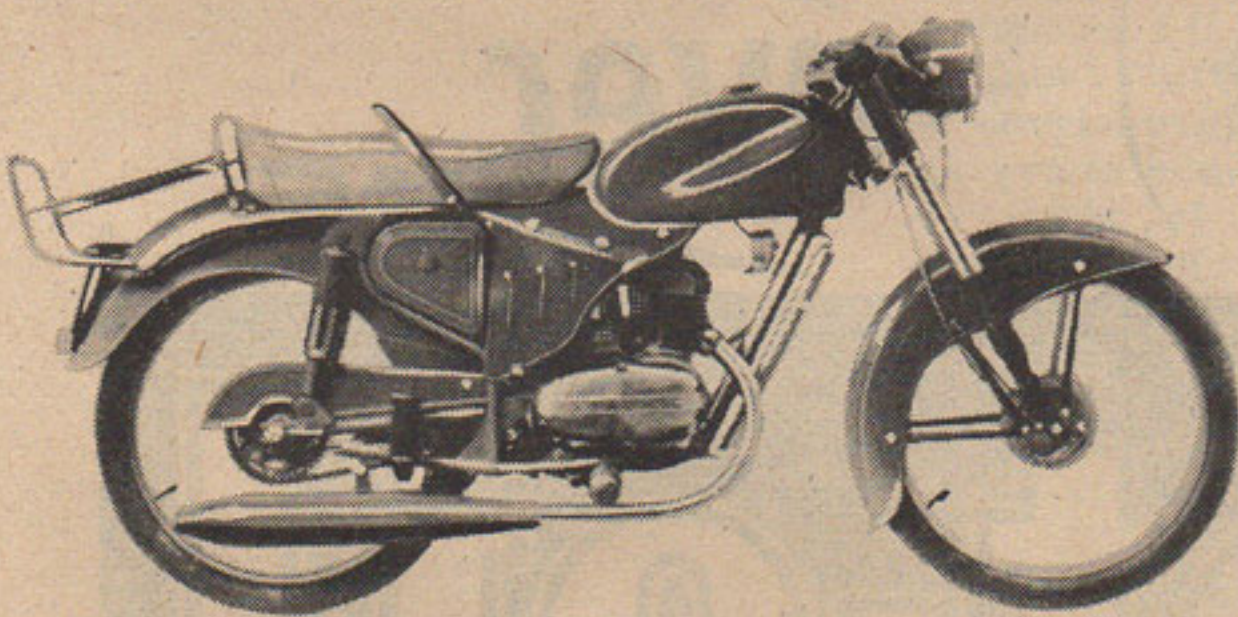
GARANTIE TOTALE

Agent Général, Ets Jacques POCH, 127, Av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Mai. 61-70

Avec le printemps... Les évasions!

et le vélomoteur des grandes randonnées

S. 100 SPORT



Moteurs SACHS 100 cm³ - 3 vitesses, commande au guidon - Selle biplace - Suspension AV télescopique - Suspension AR oscillante - Réservoir - Ligne italienne.

GITANE

MACHECOUL
(Loire Atlantique)

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



Partir c'est bien
mais...



POUR PROFITER
DU SOLEIL, DES
VACANCES,
DE LA JOIE DES
BEAUX JOURS,

partir
avec...

SPÉCIALE 2 TEMPS

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

c'est mieux!

★
Ravitaillez-vous
aux pompes bleues
BRET-OIL
ou exigez
les bidons bleus
BRET-OIL

BRET-OIL - 4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40

La première huile compoundée à l'électrion



LE PERMIS A 1... ET LES AUTRES!

DES le 1^{er} avril — dans trois jours — le nouveau permis de conduire (A 1), destiné aux conducteurs de vélomoteurs et scooters dont la cylindrée est comprise entre 51 et 125 cc, se substituera à la licence de circulation délivrée depuis novembre dernier à titre transitoire.

Rappelons donc pour mémoire qu'à défaut d'avoir obtenu une licence (dont la validité reste acquise pour qui la possède), tout conducteur d'un véhicule compris dans la précédente désignation devra dorénavant posséder le permis A 1.

L'obtention du nouveau permis est subordonnée à l'accomplissement des mêmes formalités, au paiement des mêmes droits exigés pour le permis « moto » (permis A). Mais les conditions « techniques » de délivrance sont différentes en ce sens que pour obtenir le permis A 1, le candidat n'aura à subir qu'un examen théorique portant sur le Code de la Route, à l'exclusion de tout examen pratique de conduite.

Les candidats sont invités par avance à préparer très sérieusement cet examen théorique qui portera spécialement, dans le cadre du programme prescrit, sur les règles de sécurité applicables aux deux roues.

★

Il va sans dire que l'entrée en vigueur du permis de conduire A 1 va singulièrement contribuer à augmenter l'activité de l'U.N.A.T. (Union Nationale des Associations de Tourisme), organisme qui est chargé par l'Etat de faire passer les examens aux candidats à toutes les catégories de permis.

L'U.N.A.T. est d'ailleurs prête à faire face à ce surcroît d'obligations, comme elle a su en 1957 suivre la cadence d'augmentation des examens passés au titre des permis « classiques » : 1.259.134 contre 1.199.607 en 1956 (ces chiffres s'entendent pour la Métropole et la France d'Outre-Mer).

Candidats au nouveau permis A 1, soyez donc sans inquiétude, vous pourrez — à condition de connaître le Code sur le bout des doigts — obtenir le précieux document aussi facilement que les classiques permis « moto » ou « voitures tourisme ».

Mais puisque nous sommes sur ce chapitre et pour vous faire mieux connaître l'U.N.A.T. qui se chargera de vous faire subir l'examen, voici quelques chiffres qui vous édifieront sur l'importance de ses activités et sur le développement de la motorisation en général, qui conduit chaque année un grand nombre de « piétons » à se pourvoir d'un permis de conduire.

1.259.134 examens passés en 1957, écrivions-nous à l'instant. Mais méditez ceci : 610.883 nouveaux permis délivrés, dont 44,27 % seulement l'ont été du premier coup, les autres candidats ayant dû s'y reprendre à une ou plusieurs fois !

L'U.N.A.T. précise d'ailleurs que la moitié des ajournements avait pour origine une connaissance insuffisante de la partie théorique de l'examen (Code et signalisation routière).

★

Si le nombre des permis délivrés en 1957 est en progression en ce qui concerne les voitures de tourisme (permis B) : 504.103 contre 487.029 en 1956, 34.671 candidats seulement (contre 36.426 en 1956) ont obtenu le permis A (motos). Mais les statistiques communiquées par l'U.N.A.T. ne précisent pas si cette diminution vient d'un nombre plus réduit de demandes ou d'un pourcentage d'échecs plus élevé en 1957 qu'en 1956.

La proportion des femmes désireuses d'obtenir un permis (B le plus souvent) est toujours en augmentation, mais l'émotivité — ou la moindre compétence de nos compagnes en matière de conduite automobile — ne leur ont pas permis d'enregistrer des résultats flatteurs : 54,36 % d'ajournements en 1957, contre 52,49 % — déjà — en 1956 !

On le voit, l'activité de l'U.N.A.T. n'est pas exposée à se ralentir.

Mais peut-être les nombreuses scootéristes qui vont devoir passer bientôt le permis A 1 aideront-elles leurs sœurs automobilistes à améliorer le score annuel des réussites au premier examen !

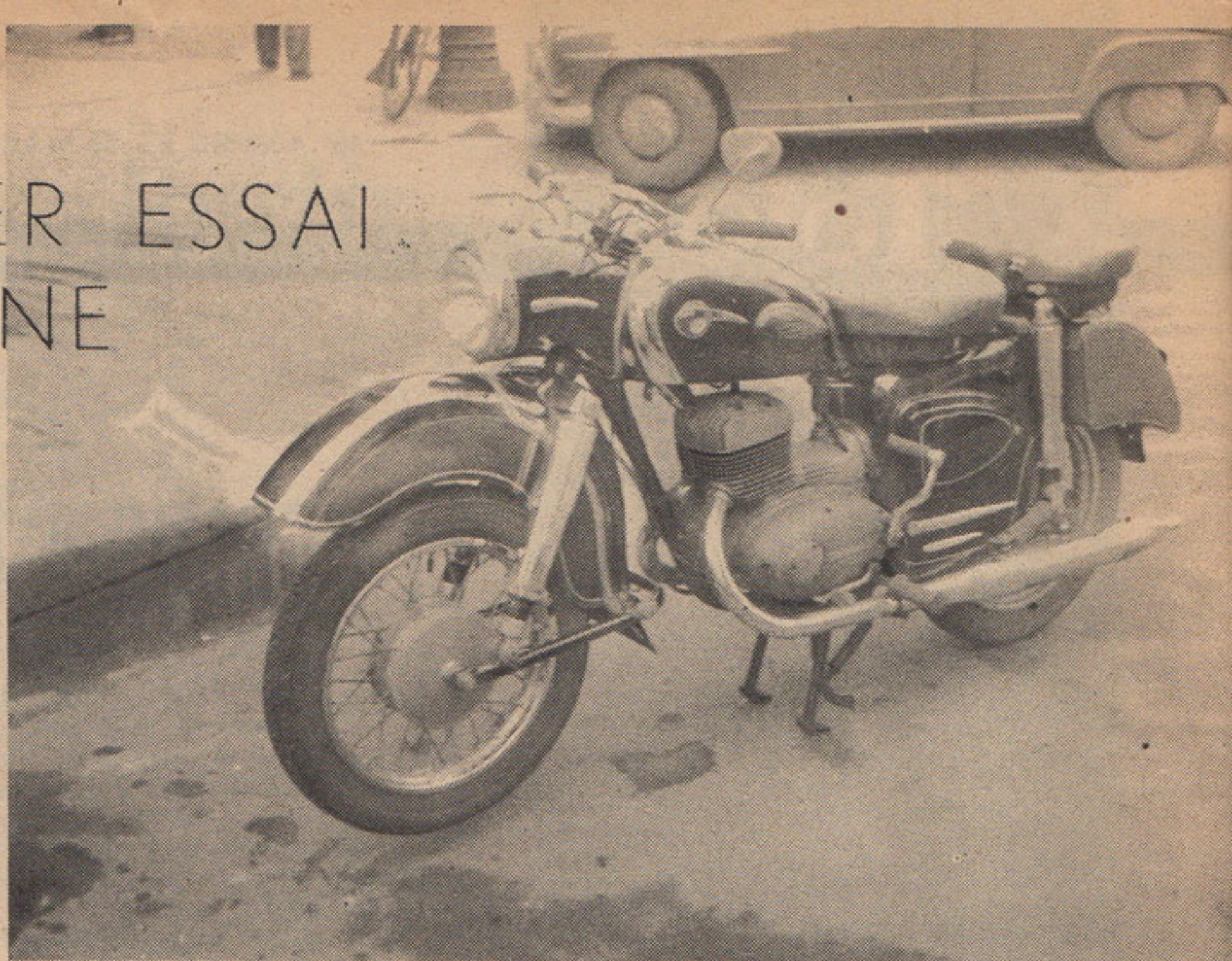
C'est le vœu qu'en tous cas nous formons pour elles comme, d'une manière plus générale, pour l'ensemble des futurs conducteurs de véhicules compris entre 51 et 125 cc de cylindrée, auxquels il suffira de connaître le Code à fond pour réussir brillamment l'examen.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

NOTRE PREMIER ESSAI D'UNE MACHINE D'ALLEMAGNE ORIENTALE :

LA M. Z.

250 cc. ...



... avant - dernier modèle

LES MOTOCYCLETTES MZ ne sont plus des inconnues pour les lecteurs de « Moto-Revue » puisque nous avons déjà présenté à différentes reprises la production de la firme de Zschopau (voir MR 1285 - 1310 - 1319 - 1324 - 1339).

Grâce à l'amabilité des Etablissements Pierre Bonnet qui assurent l'importation de la marque pour la France, nous sommes en mesure de vous présenter l'essai de la 250 MZ ES.

Malheureusement, et nous sommes les premiers à le déplorer, il ne nous fut pas possible de disposer du dernier modèle et nous devons nous contenter du modèle à double échappement, donné pour 12,5 CV (14,5 CV pour les derniers modèles qui n'ont qu'un tube d'échappement).

Heureusement, les petits malheurs finissent toujours par avoir du bon ; nous avons pu effectuer un court essai du dernier modèle et cela nous a permis de juger des progrès accomplis par la firme M.Z. dans l'amélioration de sa production. Ceci est d'autant plus intéressant que les Etablissements Bonnet ne disposeront dès maintenant que du dernier modèle exclusivement.

Contrairement aux autres productions d'Allemagne Orientale qui sont bien sûr devenues des copies plus ou moins heureuses de modèles « occidentaux », les M.Z. ont un cachet très personnel. Bien que n'utilisant aucune solution à priori originale, la 250 MZ ES a une allure particulière qui fait qu'un motocycliste tant soit peu averti l'identifie au premier coup d'œil.

L'ensemble est très massif et présente même une certaine lourdeur dans le dessin, mais c'est uniquement question de goût... Or Dieu sait si les goûts et les couleurs varient suivant les individus. Présentation très classique : émail noir, panneaux de réservoir chromés, la petite note inattendue étant donnée par les sièges et les sacs latéraux incorporés qui sont rouges.

PREMIERS TOURS DE ROUES

Une poignée latérale située à gauche, derrière le siège du conducteur facilite le débéquillage de la machine. Immédiatement, on se rend compte de l'extraordinaire souplesse des suspensions qui tra-

vailent au moindre mouvement imprimé à la machine. La manipulation à l'arrêt est peu aisée en raison du poids élevé de cette 250 (150 kg à vide). La position en selle est très haute, et pour notre compte personnel, nous ne touchons le sol qu'avec la pointe des pieds.

La mise en route requiert une certaine habitude si l'on veut démarrer rapidement : Ouvrir l'essence, noyer totalement, deux ou trois coups de kick poignée grande ouverte. Contact... et il ne faut pas plus de deux coups de kick pour entendre le ronronnement du moteur. Sur notre machine, il était nécessaire d'appuyer sur le titillateur durant les premières secondes de fonctionnement pour alimenter convenablement, mais ce phénomène était particulier au modèle que nous avions à l'essai, car le court essai que nous avons effectué sur la dernière version nous a prouvé que cette manœuvre n'était pas nécessaire.

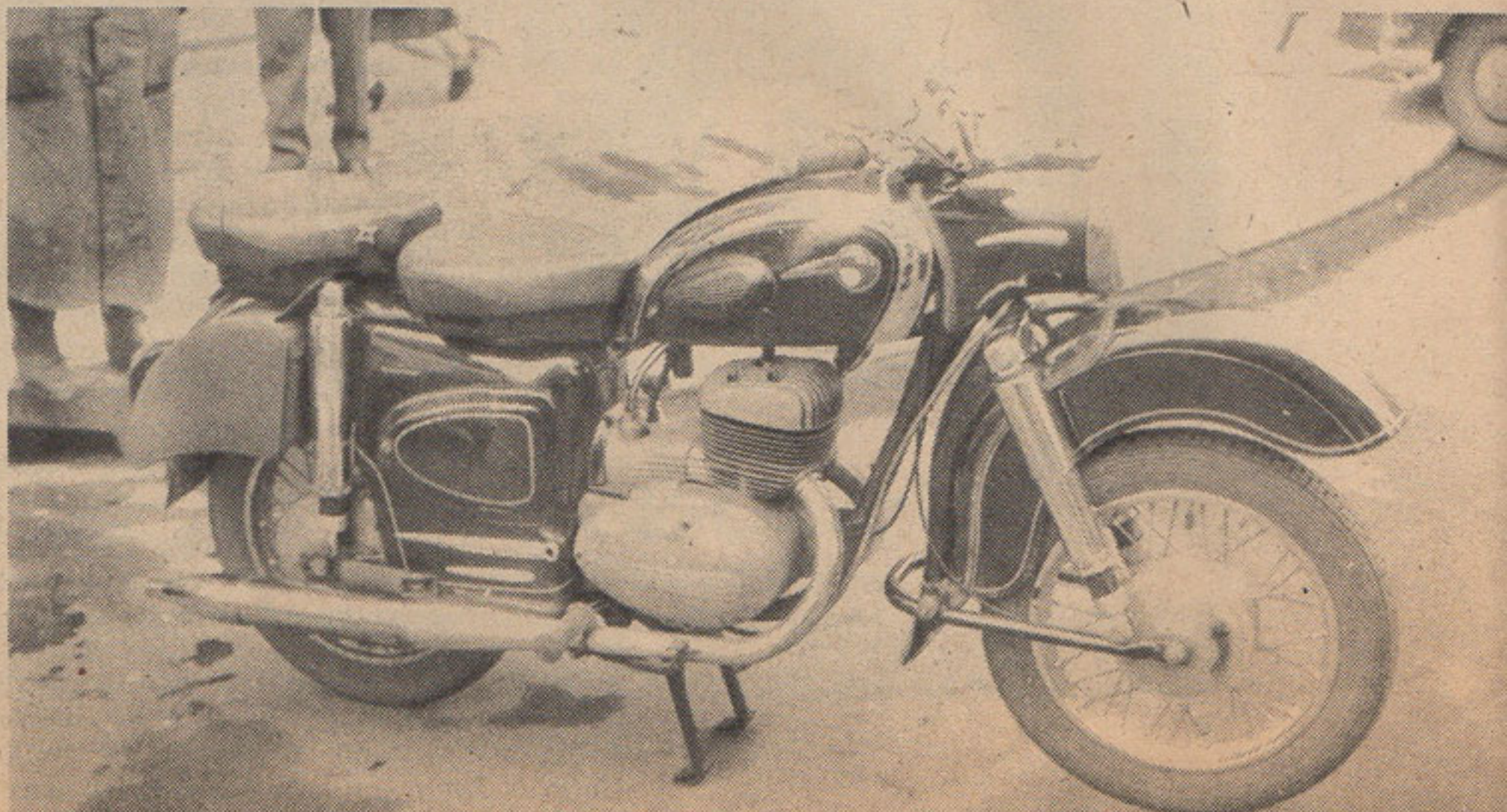
Le moteur tient très bien le ralenti, et le silence de l'ensemble est à souligner. Pas de vibration, ni de « ferraillements » dans la partie cycle, la 250 ES est véritablement reposante à ce point de vue.

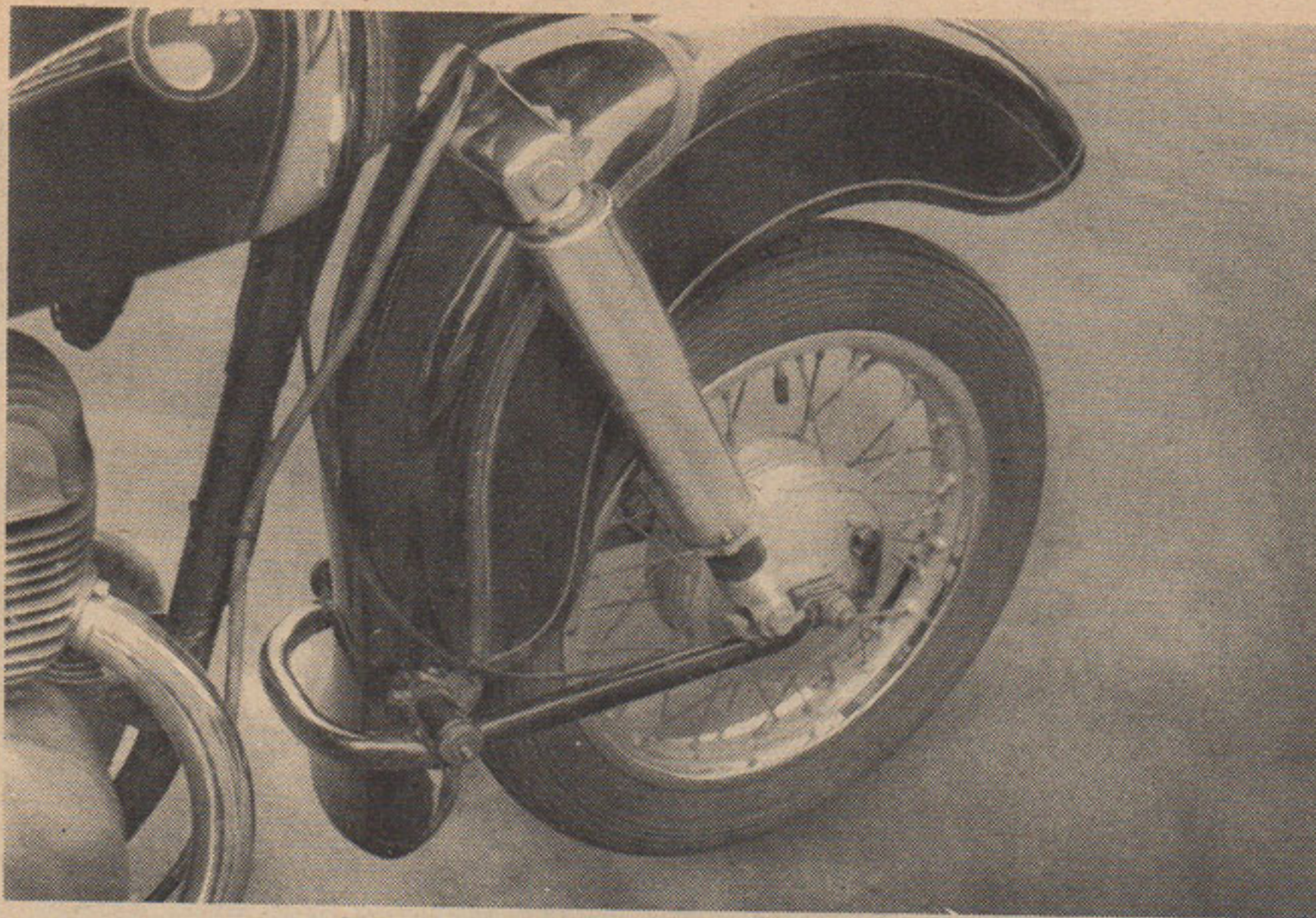
EN VILLE

Première en bas, embrayage très doux qui ne colle absolument pas, pas plus

d'ailleurs qu'il ne patine et nous voilà parti. Le passage de première en seconde doit être effectué en douceur sous peine de passer pour un débutant aux yeux des passants que le craquement sonore fait inmanquablement retourner. Au rétrogradage, tout se passe bien et il est possible de rentrer toutes les vitesses très rapidement sans aucun craquement. Le comportement de cette machine en ville est très amusant, l'empattement court (132 cm, soit le même empattement, à 1 cm près, que la Motobécane de trial de Delauné), et l'angle de braquage important rendent cette machine très maniable et l'on peut se faufiler rapidement entre les voitures, d'autant plus que l'on peut compter sur les freins exceptionnellement puissants.

Le moteur est très souple et reprend franchement à partir de 50 km/h en quatrième, valeur néanmoins assez élevée. Contrairement aux autres machines d'inspiration germanique, nous ne trouvons pas la classique boîte de vitesse étalée avec une première à « grimper aux arbres ». En outre, la machine « tire long », et pour tirer pleinement parti du moteur, il est préférable de ne pas enclencher la quatrième en dessous de 70 km/h. De même il vaut mieux rétrograder dès que la vitesse tombe au-dessous de cette valeur.





ET SUR ROUTE

Convenant parfaitement à l'utilisation urbaine, la 250 MZ a néanmoins sa place sur la route où l'on peut envisager le grand tourisme en solo comme en duo, dans des conditions de confort rarement rencontrées.

Mais trop de confort nuit... et la tenue de route s'en ressent. Quelques tentatives de conduite dite « sport » nous ont rendu extrêmement circonspect. Car, même avec les amortisseurs réglés sur la position la plus dure, la négociation des virages rapides est assez étonnante en raison du flottement ressenti. De même, sur mauvais revêtements, les suspensions entrent en résonance et il se produit un mouvement de galop désagréable qui rend toute tentative de freinage aléatoire. Enfin un freinage énergique à grande allure exige un certain doigté car la réaction unilatérale de la patte d'ancre tendance à provoquer du « shimmy » dans la direction.

LA FOURCHE EARLES

Dans l'ensemble d'ailleurs, la direction offre toutes les réactions propres aux suspensions avant du type Earles à une exception près : Les BMW.

— A basse allure, la direction ne « revient » pas, le pilote doit fournir un effort pour la « ramener ». En outre, à ces mêmes allures, il se produit un guidonnage de faible amplitude mais de grande fréquence qui fait que la machine continue à tenir une trajectoire sensiblement rectiligne, malgré le « battement » de la roue avant.

— A haute allure, le guidonnage et la lourdeur de direction disparaissent, mais la machine reste typiquement « sous-vireuse » et il faut effectuer les corrections nécessaires. De ce point de vue, la MZ s'apparente de très près à la 250 Zündapp S.

AMELIORATIONS SUR LE DERNIER MODELE

Nous insistons sur le fait qu'hormis le guidonnage à basse vitesse, tous les autres phénomènes n'apparaissent qu'au maximum des possibilités de la machine dans des circonstances rarement rencontrées par un pilote moyen utilisant sa machine pour le tourisme. D'ailleurs la 250 ES n'a aucune prétention sportive et n'est pas cataloguée comme telle par l'usine. Enfin, les défauts signalés étaient, dans une certaine mesure, particuliers à la machine d'essai dont les amortisseurs étaient un peu « sonnés ».

L'essai comparatif effectué avec le dernier modèle nous a prouvé le bien fondé de notre opinion, car la nouvelle 250 ES a un comportement et une tenue de route exempts de critiques. Les réactions propres à la fourche Earles subsistent évidemment ; par contre le louvolement dans les virages pris à grande vitesse est inexistant et nous avons fait toucher les repose-pieds sans avoir l'impression de prendre des risques particuliers, bien que la machine soit assez haute. Pour parler franchement, nous ne croyons pas que le modèle qui fait l'objet de cet essai nous aurait pardonné cette excentricité.

SENSIBILITE AU VENT LATERAL

C'est un facteur que nous n'avons pas souvent l'occasion de discuter, car un véhicule en déplacement offre obligatoirement une sensibilité au vent latéral. Cette sensibilité varie selon les machines, néanmoins elle conserve sensiblement la même valeur pour les machines courantes dépourvues de carénage.

Dans le cas de la MZ, le problème est un peu différent et nous avons déjà trouvé un comportement identique sur la Guzzi « Zigolo » dont la sensibilité au vent latéral était importante en raison du cadre-coque qui offre une forte prise au vent. Il en est de même sur la 250 MZ. Les blocs garde-boue-suspension avant, capotage-réservoir, enfin le caisson arrière du cadre constituent une surface importante où le vent a facilement prise. La machine réagit brutalement sous les rafales de vent, et nous gardons un souvenir ému d'un retour effectué avec un vent latéral violent sur un sol couvert de neige glacée.

UNE PROTECTION ETUDIEE

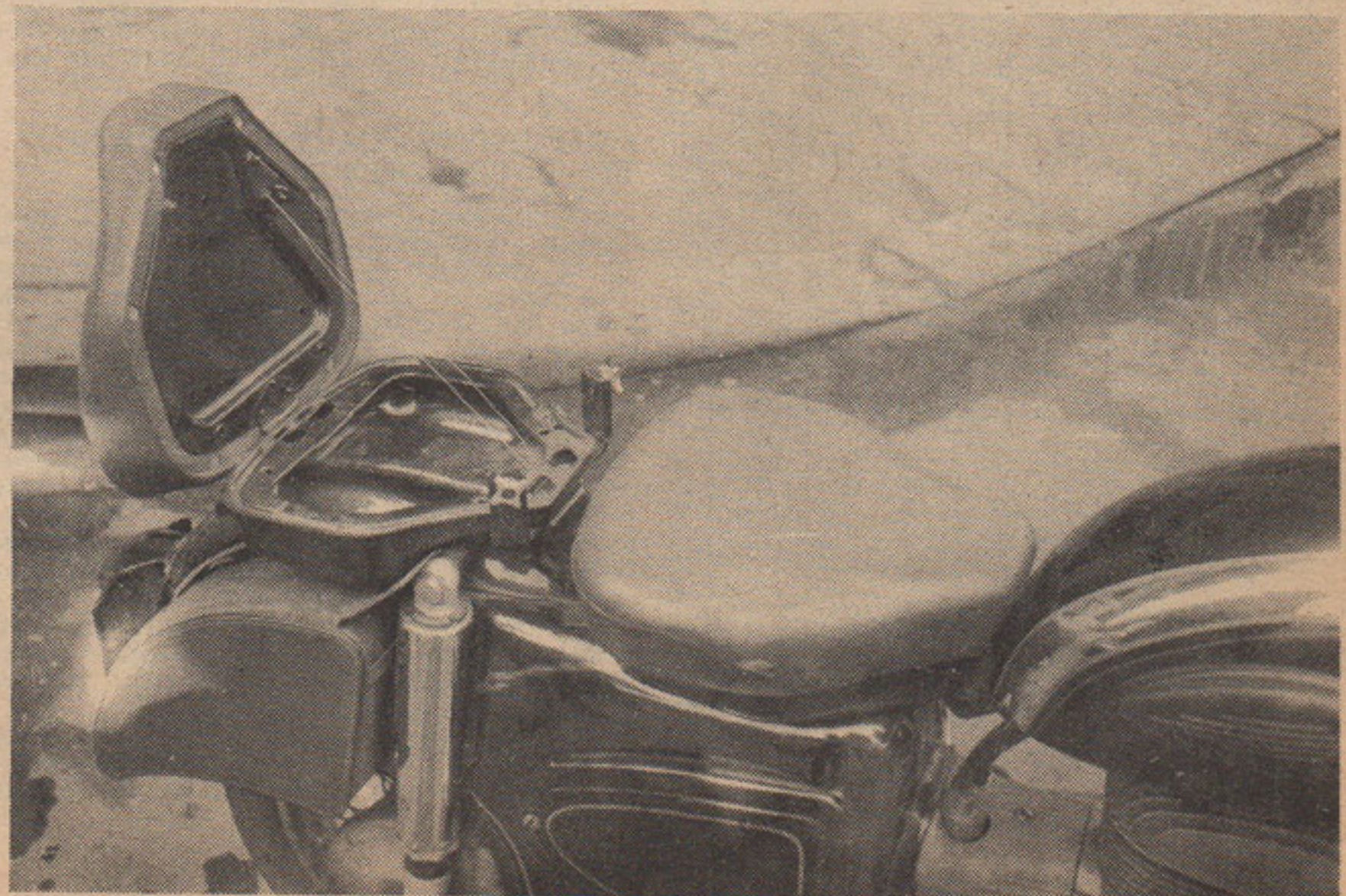
S'ils présentent l'inconvénient d'offrir une prise au vent importante, le garde-boue avant et le caisson arrière ont l'avantage d'offrir une bonne protection contre les projections de boue. Comme, d'autre part, le moteur est exempt de suintements et que le carburateur est enfermé dans un capotage qui surmonte le carter moteur, on se rend compte aisément que cette machine est peu salissante et que l'on peut la piloter en costume de ville sans craindre les projections d'huile qui sont de mise sur certains deux temps.

NOS ESSAIS CHRONOMETRES

Les essais se sont déroulés certains matins où la température prédisposait plus à la perspective de passer un jour au bureau, calmement employé à la ré-

Ci-dessus, vue de la fourche Earles. On distingue nettement le « châssis » qui comporte dans la partie supérieure les coquilles de fixation des éléments de suspension et dans la partie inférieure l'axe d'articulation de la fourche oscillante. Notez à l'extrémité inférieure des éléments de suspension des « mollettes » permettant de régler la dureté.

Ci-dessous, le siège du passager forme coffre à outils. Le coffre est verrouillé par une serrure identique à celle de l'antivol de direction.



daction d'un article technique, qu'à l'obligation de véhiculer sur un engin dont l'usage par les températures actuelles relève plus de la nécessité que du plaisir. Et c'est rétrospectivement transi que nous communiquons les résultats d'essais.

UNE BOITE ASSEZ « SERREE »...

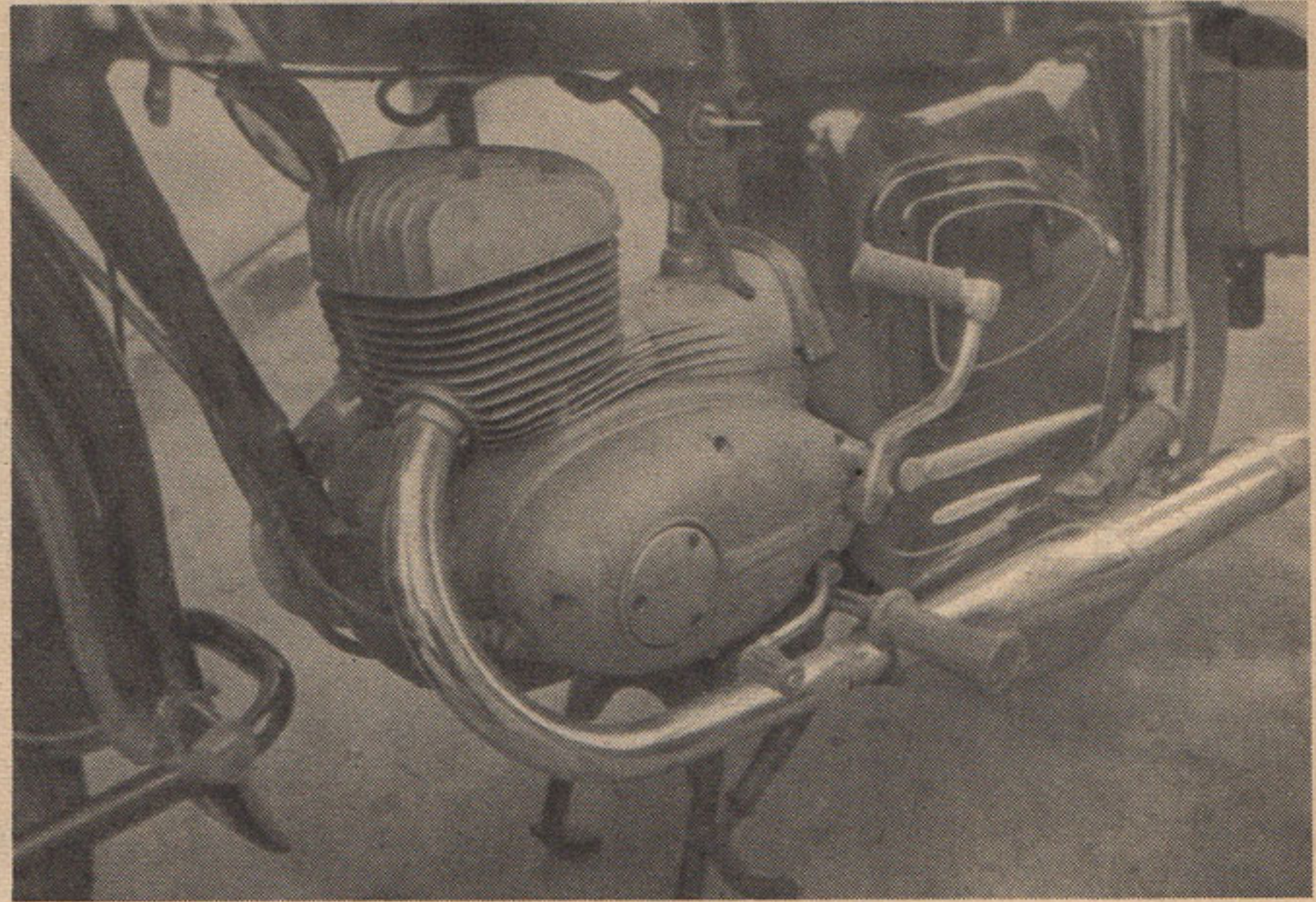
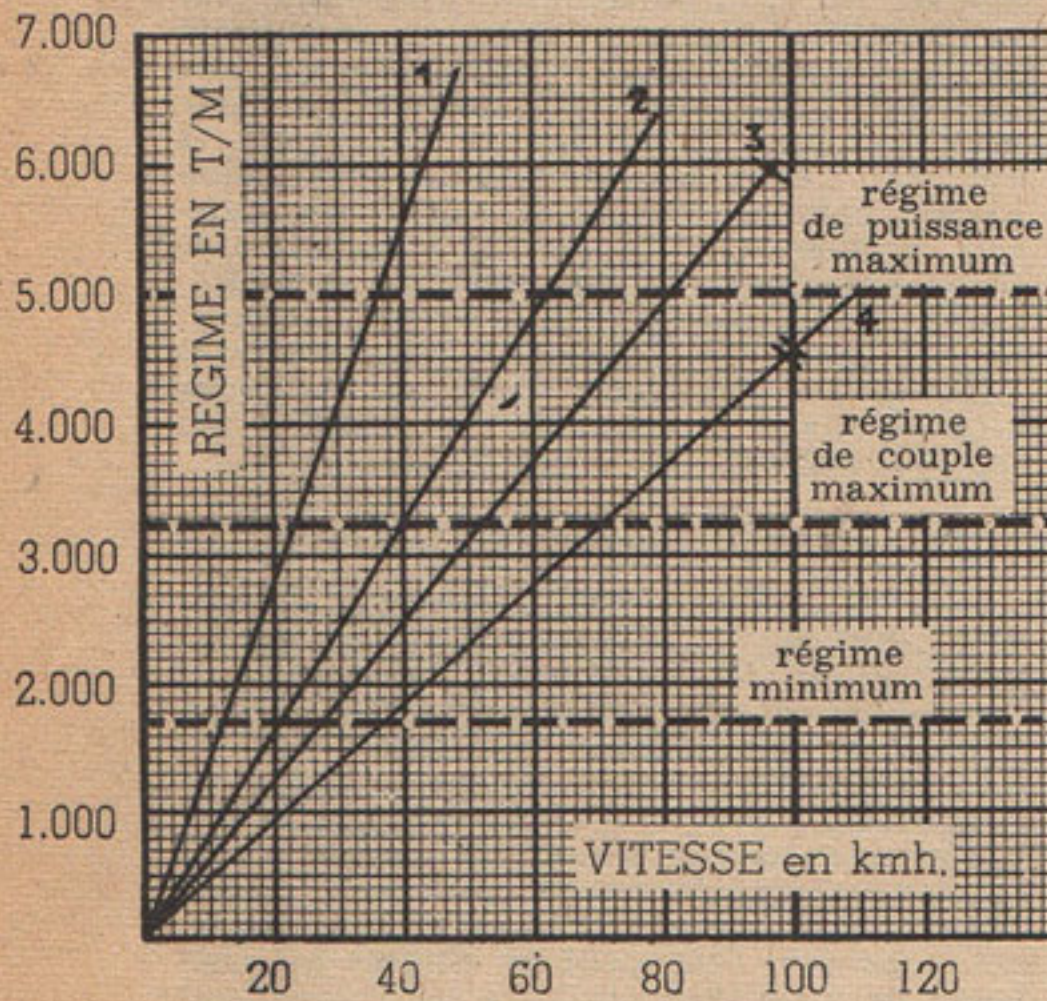
Le moteur ne demande qu'à tourner et en première nous avons obtenu 49 km/h (6.750 t/m), 79 km/h en seconde (6.400 t/m) et 98 km/h en troisième (6.000 t/m) tandis qu'en duo sur ce même rapport nous obtenions 97 km/h soit un régime de 5.930 t/m.

Les vitesses obtenues sur les intermédiaires nous amènent à formuler quelques considérations sur l'étagement interne de la boîte de vitesses dont les rapports sont les suivants :

0,92 (100 %) - 1,23 (74,7 %) - 1,63 (56,5 %) - 2,77 (33,2 %) à 1.

Nous remarquons tout de suite que le rapport de quatrième est surmultiplié

REGIMES-VITESSES



Vue du moteur côté sélecteur. L'ensemble est particulièrement net. Le carburateur est enfermé dans un capotage en alliage léger ajusté sur le carter-moteur.

intérieurement et que, dans l'ensemble, nous avons affaire à un étagement très classique, mais un peu serré, et dont la troisième serait un peu courte.

Pour obtenir un étagement théorique parfait, on pourrait allonger le rapport de troisième et le multiplier intérieurement à 1,13 à 1 soit une troisième à 81,4 % de la quatrième.

...OU UNE BOITE PLUS ETALEE

Malgré tout, le moteur étant loin d'avoir des caractéristiques sportives exigeant une boîte « serrée » et que, d'autre part, le rapport de troisième est déjà court, on pourrait employer une seconde solution consistant à raccourcir le rapport de seconde et à le démultiplier intérieurement à 1,78 à 1 soit une seconde à 51,7 % de la quatrième. On obtiendrait alors une boîte mathématique également correcte, mais plus étalée et convenant au caractère utilitaire du moteur.

DEMULTIPLICATION FINALE TROP LONGUE

Les vitesses maxima réalisées en quatrième illustrent parfaitement le titre de ce chapitre : jugez plutôt. En position assise : 100 km/h (4.590 t/m) - 109 km/h en position couchée (4.990 t/m) tandis qu'en duo on atteint 99 km/h (4.540 t/m).

Le régime de puissance maximum (5.000 t/m) est tout juste atteint en position effacée. Cette position est rarement employée sur la route et une telle démultiplication ne se justifierait qu'en cas de participation à des manifestations sportives pour lesquelles cette machine n'est guère prévue.

Par contre, aussi bien en duo qu'en position assise en solo, on plafonne constamment à 500 t/m environ du régime de puissance maximum.

Or nous avons vu que la tendance actuelle à laquelle la plupart des constructeurs allemands se sont ralliés est de

tirer court, surtout avec des 2 temps. Cette solution, si elle offre l'infime inconvénient de diminuer très légèrement la vitesse maximum de la machine en position couchée, ou, tout au moins de permettre l'obtention de cette vitesse maximum au prix d'un surrégime, a l'avantage de nous donner une machine particulièrement « accrocheuse » en quatrième et dont le régime ne tombera pas en présence d'un faux-plat ou d'un vent debout comme c'est un peu le cas actuellement sur la 250 ES essayée. Autre avantage d'une démultiplication « courte », c'est que la capacité d'accélération sur la quatrième reste importante et permet d'effectuer des reprises sans utiliser constamment la boîte.

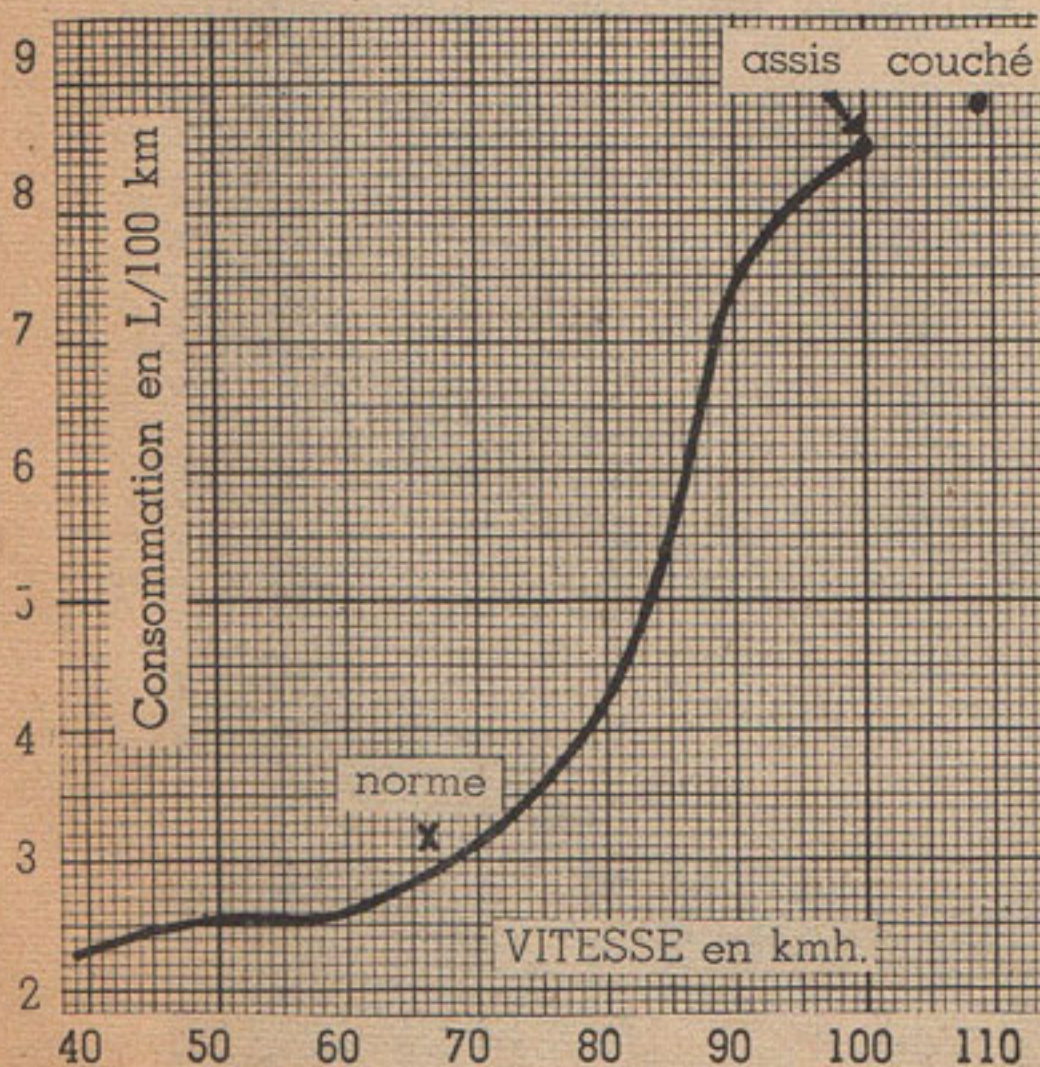
A notre avis, il faudrait adopter un rapport de démultiplication final tel que le régime de puissance maximum corresponde à la vitesse maximum en duo. Pour obtenir un telle démultiplication, il faudrait remplacer le pignon de sortie de boîte de 20 dents par un 18 dents. Le rapport final de la quatrième passerait alors de 4,78 à 1 à 5,31 à 1. Ainsi pour une vitesse de pointe sensiblement identique avec peut-être un léger gain en duo et en position assise, nous aurions une machine indiscutablement plus agréable à piloter, dans le cadre de l'utilisation pour laquelle elle a été conçue.

L'augmentation de régime résultant de cette démultiplication n'aura que peu d'influence sur la longévité du moteur, car au régime de puissance maximum de ce super carré (70x65 mm) la vitesse linéaire moyenne du piston n'est que de 10,8 m/s.

LA CONSOMMATION S'EN RESSENT

Les essais ont révélé que la consommation constituait le talon d'Achille de la MZ. Correcte jusqu'à 80 km/h (4,2 l) la consommation augmente ensuite brusquement, passant à 7,45 l à 90 km/h et 8,5 l à 100. Nous pensons que cette consom-

CONSOMMATION



mation élevée aux vitesses proches du maximum provient de la démultiplication finale trop longue.

★

Un deux temps doit tourner : en effet, la plupart des moteurs deux temps ont une courbe de consommation spécifique caractéristique : maximum situé dans les bas régimes, et minimum vers le régime de puissance maximum. La courbe de consommation spécifique de la 250 ES en est une illustration probante : Le point maximum (525 gr/CV.h) se situe à 2.600 t/m, puis la courbe s'infléchit et présente son minimum (350 gr/CV.h) entre 4.500 t/m et 5.200 t/m soit aux alentours du régime de puissance maximum. Par ailleurs, alors qu'un 4 temps a sa consommation spécifique la plus basse quand il travaille à pleine charge, il n'en est pas de même pour un 2 temps qui voit sa consommation spécifique diminuer pour une fermeture partielle des gaz.

On voit donc tout de suite l'intérêt qu'il y a à tourner à des régimes assez élevés sans ouvrir complètement la poignée des gaz, au lieu de peiner pleins gaz à des régimes plus bas.

★

Or, avec la démultiplication finale adoptée de série sur le modèle essayé, on est, en 4^{ème}, toujours en-dessous de cette plage, à moins de se mettre à plat. Et la situation s'empire dès que la vitesse s'élève ou que l'on est en duo, car alors, pour maintenir la vitesse désirée, il faut ouvrir grands les gaz.

L'adoption d'une démultiplication finale plus courte serait donc doublement payante tant du point de vue agrément de conduite que consommation.

AMELIORATION SUR LE NOUVEAU MODELE

Il a été remédié dans une certaine mesure à cette anomalie sur le dernier modèle dont la démultiplication finale a été « raccourcie » (5,03 au lieu de 4,78 à 1).

En outre, le dernier modèle a vu sa puissance passer de 12,5 à 14,5 CV, mais toujours au même régime. Ceci équivaut également à un « raccourcissement » de la démultiplication, car l'accroissement de puissance permet une vitesse plus élevée.

Enfin, démultiplication plus importante, et gain de puissance pour un même régime, signifient une force de traction notablement accrue, qui permettra, à même vitesse, d'utiliser une charge gazeuse moins importante, qui permettra de ne pas être obligé d'ouvrir les gaz en grand.

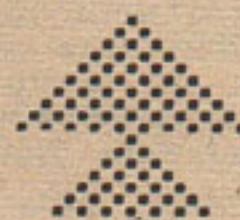
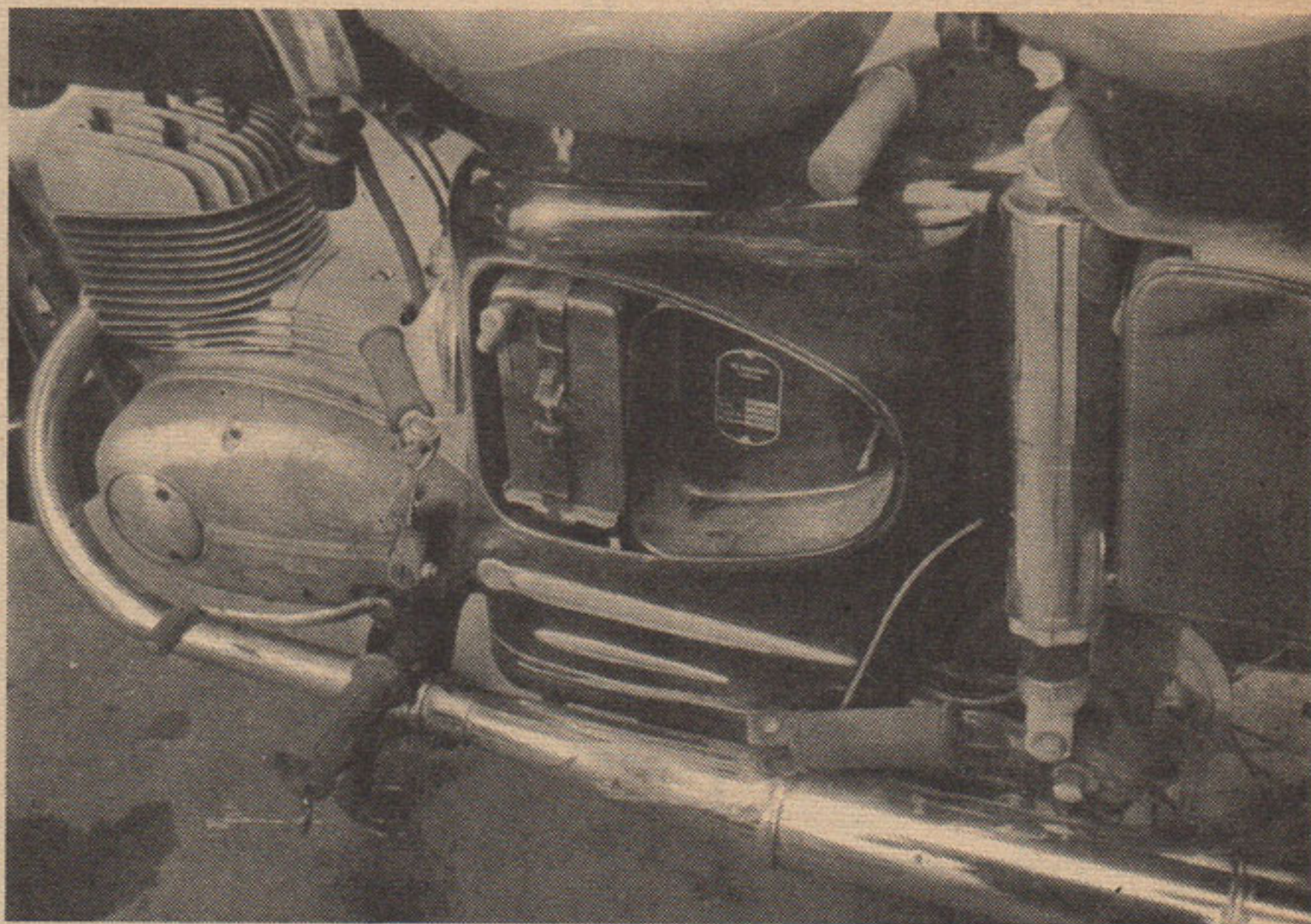
Ce sont là des facteurs permettant une réduction de consommation sur un deux temps. Et bien que n'ayant pas effectué l'essai de consommation du dernier modèle, nous pensons que les résultats doivent être beaucoup plus satisfaisants comme le sont déjà la nervosité et la réserve d'accélération en quatrième.

ACCELERATIONS DANS LA BONNE MOYENNE

En raison du caractère utilitaire de cette machine et de la démultiplication finale trop longue, les accélérations n'ont rien d'exceptionnel. Néanmoins cette machine tient sa place dans la gamme des « quart de litre ».

Les temps réalisés sur les 100, 200 m, etc. départ arrêté sont meilleurs que ceux obtenus avec la Royal-Enfield « Crusader » ou le JLO, par exemple. Les 500 m en 23" 1/5 placent la 250 ES à égalité avec la 250 Gima et à 3/10 du temps réalisé par la Puch SG. Evidemment, la vitesse de pointe joue à partir de cette distance, et sur le km départ arrêté, les deux dernières machines citées se détachent légèrement.

A titre indicatif, en poussant au maximum sur chaque rapport, nous obtenons en 1^{er} : 49 km/h en 3" 3/5, en 1^{er} et 2^o : 79 km/h en 8" 3/5, en 1-2-3^o : 98 km/h



Ci-dessus, vue arrière gauche de la machine. Le vaste coffre permet encore d'avoir un emplacement libre pour l'outillage malgré la batterie. Notez sous la selle du pilote la poignée servant à béquiller ou à débéquiller la machine. Les éléments de suspension arrière possèdent également un réglage de dureté.

en 18", enfin en enclenchant les quatre rapports on atteint 104 km/h en 26" 3/5. Là encore, une démultiplication plus courte permettrait d'obtenir de meilleurs résultats car avec l'étagement de la boîte, il faut sérieusement faire « cirer » l'embrayage pour « arracher » rapidement la machine.

VERDICT SEVERE DE NOTRE JUGE : LA COTE

Notre côte d'essai constitue un juge sévère pour les machines qui en subissent le test. D'une longueur de 350 mètres, elle présente une pente moyenne de 8,7 %, le démarrage s'effectuant sur du 6 % avec un passage à 11 % vers le sommet de la côte.

Bien que déjà nettement perceptible aux accélérations, la « longueur » de la démultiplication est particulièrement ressentie dans la côte où il faut décoller 220 kg au total sur du 6 % dans le cas du pilote le plus léger. D'où obligation absolue de faire « cirer » l'embrayage.

Avantagé par son faible poids, J.C.B. put enclencher les trois rapports et réalisa 21" 4/5 (moy. 57,8 km/h), C. R. ne pouvant accrocher la troisième monta à plein régime en seconde et ne put faire mieux que 23" 2/5 (moy. 53,85 km/h). En duo, le démarrage est encore plus pénible et un 27" (moy. 46,65 km/h) vint traduire nos efforts.

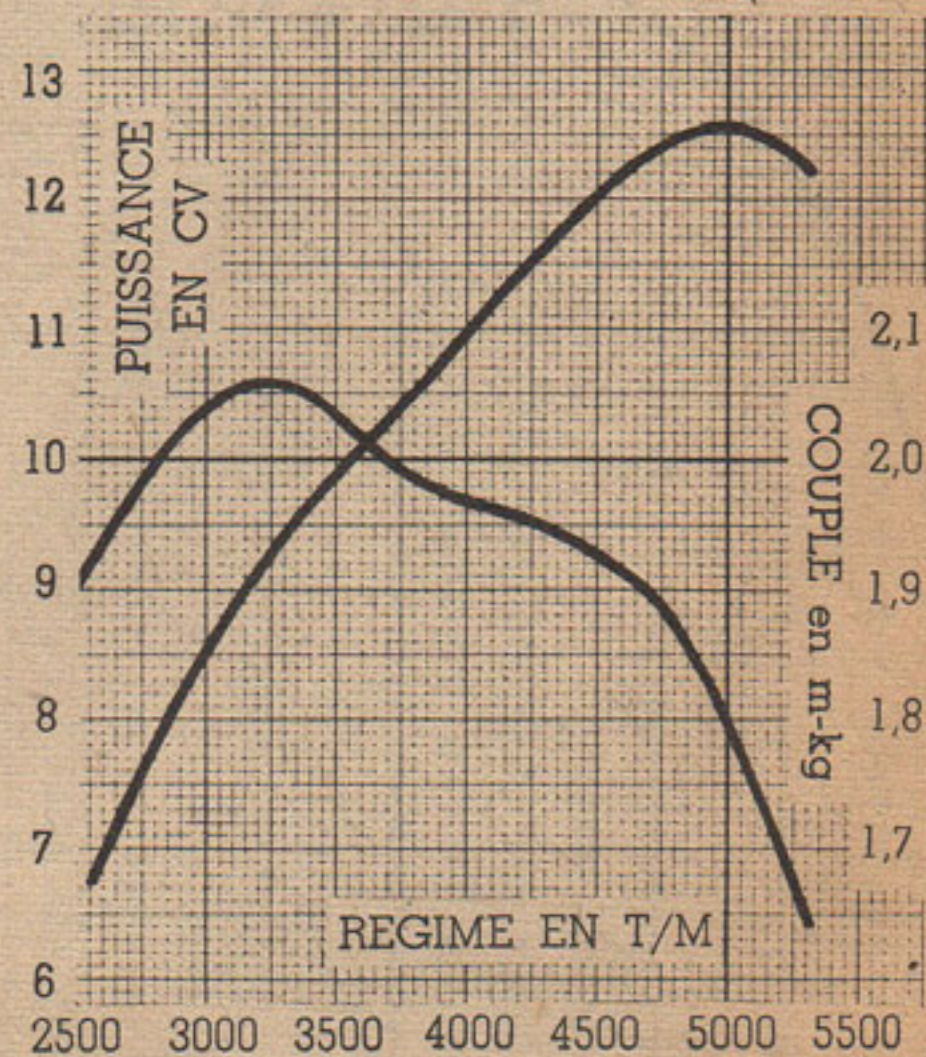
Pour reprendre la comparaison avec la Royal Enfield « Crusader », surclassée aux accélérations, nous trouvons 21" 3/5 pour le pilote 55 kg, 22" 2/5 pour le pilote 80 kg et 26" 2/5 en duo. Bien qu'entre temps, les pilotes aient pris du poids, passant respectivement à 60 et 85 kg, nous voyons que les écarts étaient relativement faibles, alors qu'avec la MZ l'écart est déjà important entre J.C.B. et C.R. et plus encore en duo.

UN FREINAGE A LA HAUTEUR

Sur la 250 ES, nous trouvons à l'avant comme à l'arrière des moyeux-freins centraux de 160 mm de diamètre, munis de garnitures de 30 mm de large.

L'efficacité de ces freins est vraiment remarquable ; ne perdons pas de vue que des freins de 160 mm sur une machine équipée de roues de 16" équivalent à des

PUISSANCE



freins de 180 mm avec des roues de 19". Bien qu'ayant souvent sollicité les freins au cours de nos essais, nous n'avons jamais enregistré la moindre baisse d'efficacité pas plus qu'une tendance quelconque au « fading ».

Le frein arrière est assez brutal, et il n'est pas conseillé d'agir brutalement sur la pédale, surtout si le terrain est gras. Le frein avant est moins méchant si l'on tire le levier à l'emplacement normal que prendra la main sur le guidon. Par contre, si l'on prend le levier en bout, la différence est sensible et la machine se cabre très sec pour retomber mollement dès qu'on lâche le frein. En raison du débattement exceptionnel de la fourche Earles (16 cm !), le mouvement a une forte amplitude.

Les résultats obtenus comptent parmi les meilleurs enregistrés à ce jour, qu'on en juge : à partir de 50 km/h chrono, il faut, pour s'arrêter, 19,0 m avec le frein arrière (décélération moyenne 5,1 m/s²) - 13,20 m avec le frein avant (7,30 m/s²). Avec les deux freins, on obtient l'arrêt complet en 9,15 m soit une décélération moyenne de 10,5 m/s². Le « g » fatidique est dépassé... sans aucune conséquence pour l'essayeur.

QUE PENSER DE LA MZ ?

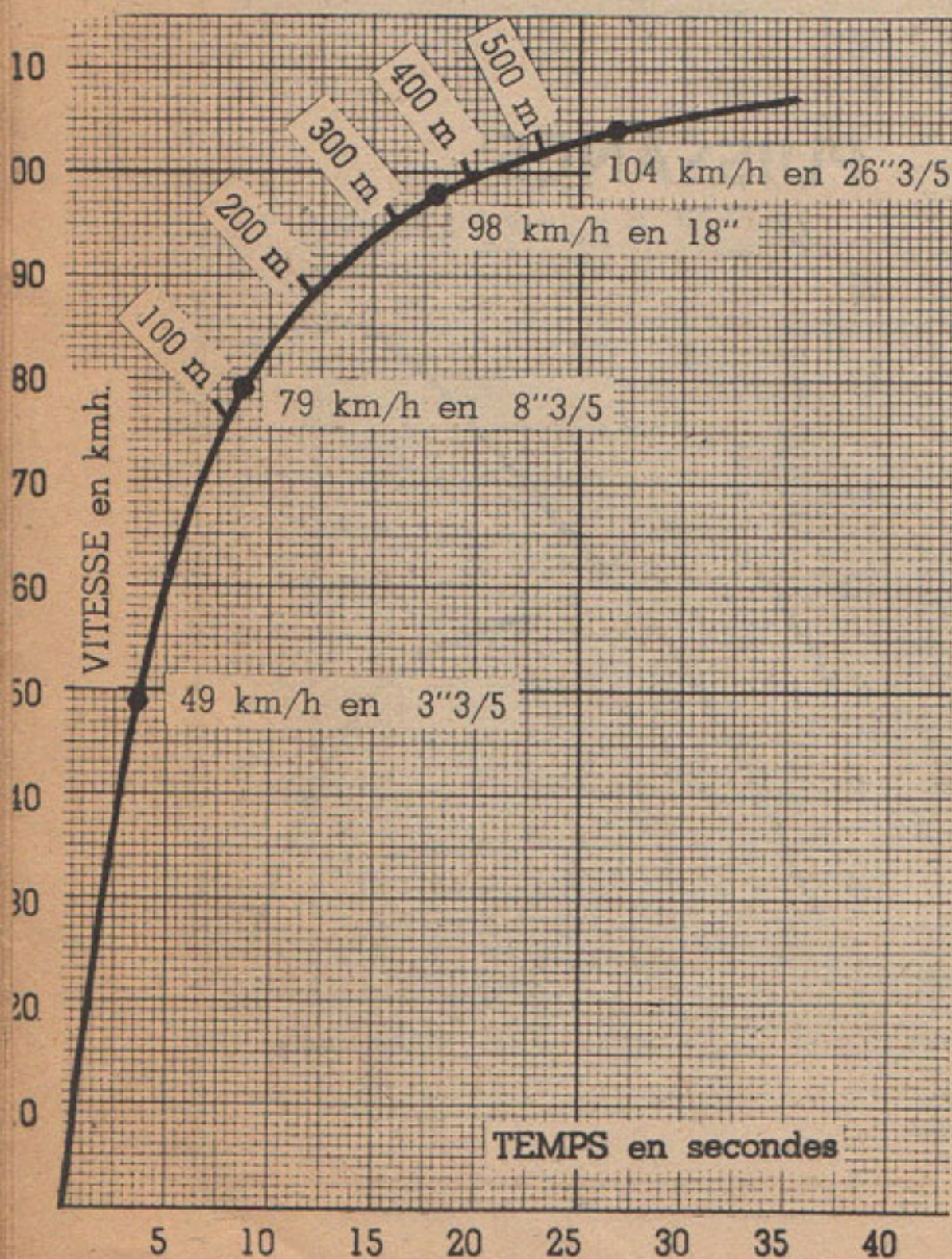
C'est sur ce chapitre que nous terminerons notre essai.

Comme toutes les motocyclettes, la MZ a des qualités et des défauts. Dans le cas particulier qui nous intéresse, nombre de défauts inhérents au modèle essayé ont disparu sur le nouveau modèle qui seul est diffusé à l'heure actuelle par les Etablissements Bonnet.

Doté d'un moteur plus puissant, et d'une tenue de route sans reproche, la dernière ES voit son agrément de conduite augmenté par l'adoption d'une démultiplication finale plus courte. Notre critique, tout au moins sur ces deux points, n'a plus de raison d'être, mais seul un essai de la dernière 250 MZ ES trancherait radicalement la question.

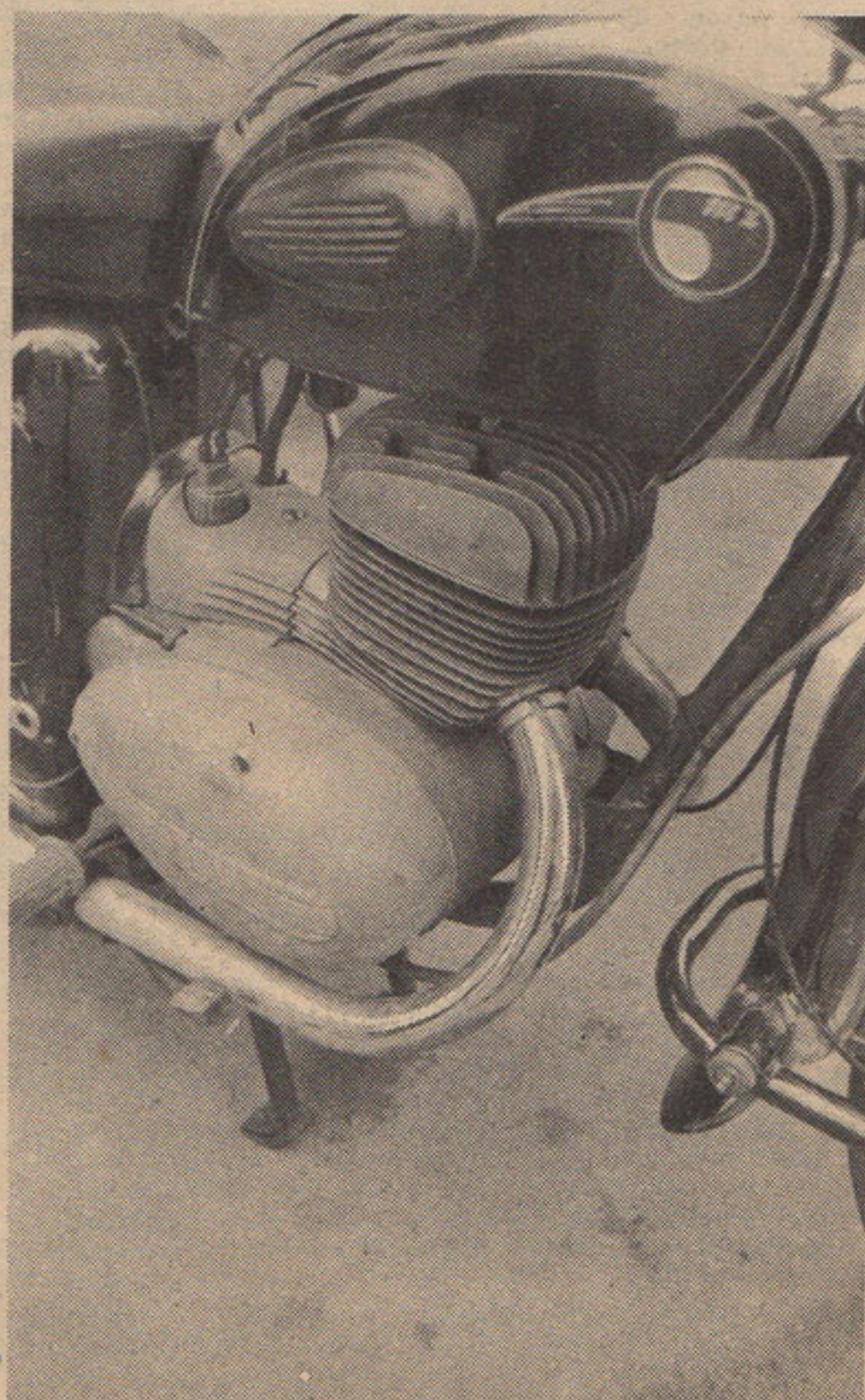
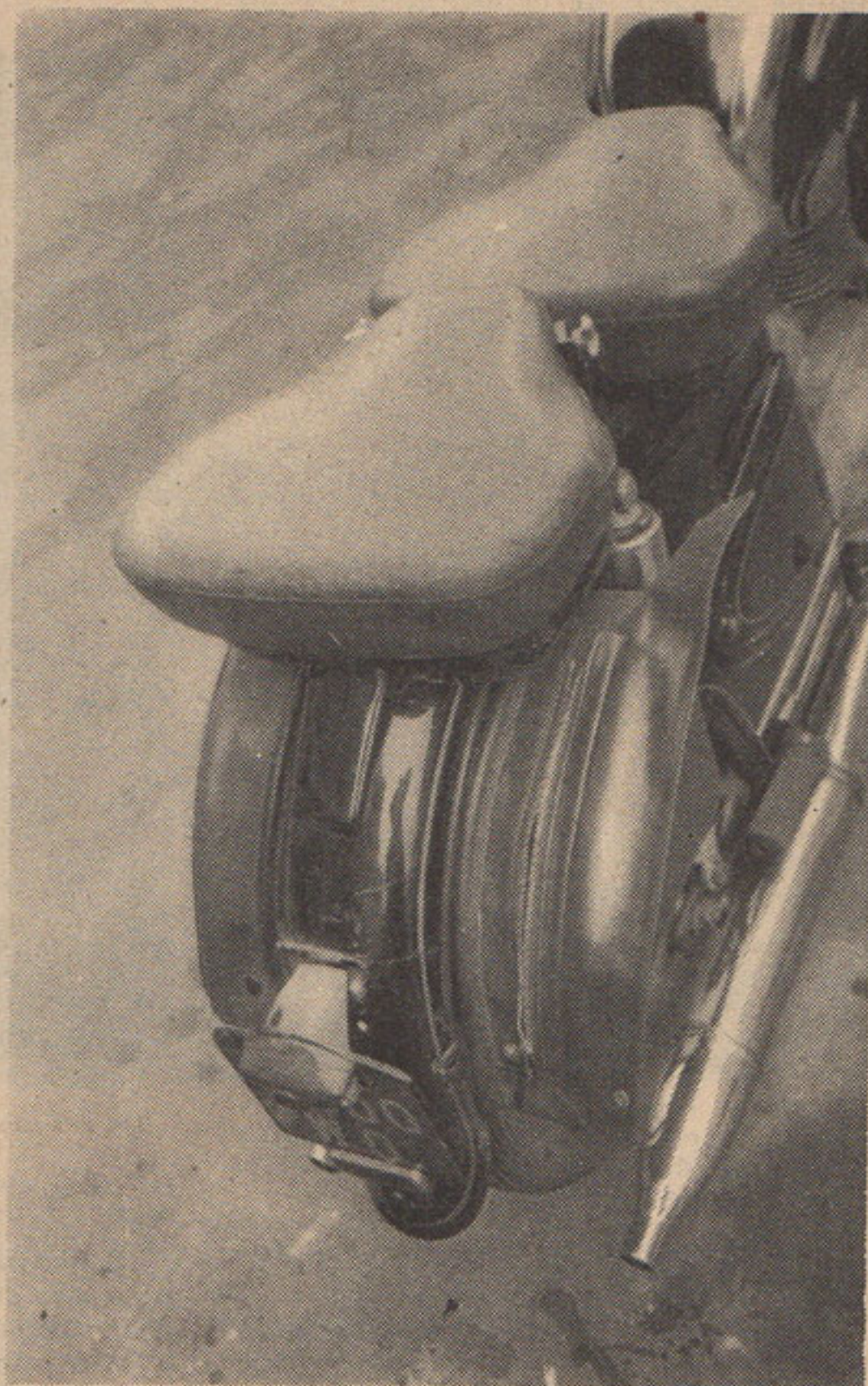
J.C.B.

ACCELERATIONS



Vue du moteur, côté droit. Réservoir style Norton, mais plus court et plus haut. Cylindre assez carré, à double échappement. Sur les derniers modèles, l'échappement est simple, ce qui permet une vitesse plus élevée des gaz d'échappement et un « accord » plus facile des pulsations gazeuses.

Ci-contre, vue arrière de la machine. Le garde-boue arrière est articulé, ce qui rend le démontage de la roue très facile. Les sacoches latérales sont d'origine. Un petit « rabat » recouvrant la fermeture à glissière assure une étanchéité totale.



FICHE D'ESSAI Moto revue

ESSAI 250 MZ ES

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps balayage Schnürle.

Alésage : 70 mm.

Course : 65 mm.

Taux de compression : 7 à 1.

Puissance : 12,5 CV à 5.000 t/m.

Couple : 2,06 mkg à 3.250 t/m.

BOITE DE VITESSES

Transmission primaire : pignons rapport 2,31 à 1.

Transmission secondaire : chaîne rapport 2,25 à 1.

Boîte de vitesses en cascade formant bloc avec le moteur.

Rapports internes de boîte : 0,92 (100 %) - 1,23 (74,7 %) - 1,63 (56,5 %) et 2,77 (33,2 %) à 1.

Rapports finaux : 4,78 - 6,39 - 8,47 et 14,40 à 1.

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile, monté en bout de vilebrequin.

PARTIE CYCLE

CADRE : tubulaire entièrement soudé, colonne de direction manchonnée et brasée.

SUSPENSION AV : oscillante du type Earles, munie d'amortisseurs hydrauliques double effet à dureté réglable. Débattement : 160 mm

SUSPENSION AR : oscillante, munie également d'amortisseurs hydrauliques à dureté réglable. Débattement : 120 mm.

FREINS AV et AR : 160 mm x 30 mm.

PNEUS AV et AR : 3,25 x 16.

RESERVOIR : 16 l. avec réserve.

EMPATTEMENT : 132,5 cm.

POIDS A VIDE : 150 kg.

REGLAGES-ENTRETIEN

ALLUMAGE : Batterie bobine.

Dynamo : IKA type 6/45160 W avec dispositif d'avance automatique.

Avance à l'allumage : 3,5 mm avant PMH

avance tout retard.

Ecartement des vis platinées : 0,4 mm.

Bougie : Bosch W225T11.

Ecartement des électrodes : 0,6 mm.

CARBURATEUR : BVF type 271/1 à boisseau plat.

Gicleur principal : 110.

Aiguille : 4° cran.

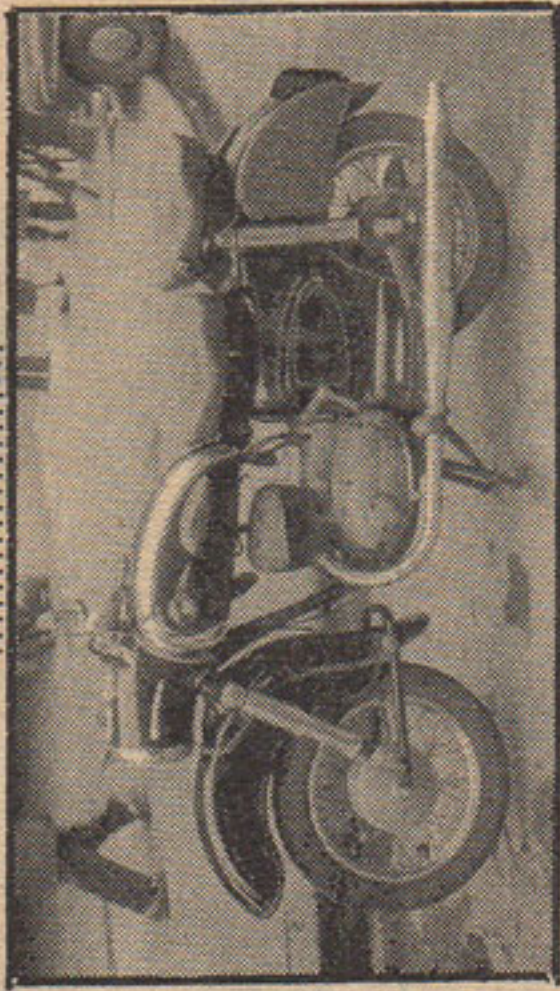
Ouverture de la vis d'air de ralenti : 2 tours 1/2 environ.

GRAISSAGE :

Moteur : huile SAE 30-40 en mélange pendant rodage 6 %, après rodage 4 %.

BOITE DE VITESSES :

Huile moteur SAE 30-40 suivant température, contenance 0,5 l.



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

La 250 MZ est un exemple typique de moyenne cylindrée utilitaire. Robuste et sans histoire, elle est toujours prête à assurer un service journalier avec le minimum d'entretien.

La souplesse du moteur qui ne vibre absolument pas, la maniabilité et le freinage excellents, en font une machine remarquable pour la circulation urbaine. Néanmoins, le téméraire « accrocheur » du moteur permet d'envisager le grand tourisme en solo ou en duo dans des conditions de confort rarement rencontrées grâce à la souplesse des suspensions. Par contre, la valeur de la démultiplication adoptée obligera à utiliser fréquemment la boîte sur les parcours tant soit peu sinueux ou en cas de vent debout.

La consommation très raisonnable jusqu'à 80 km/h, s'élève rapidement aux allures proches du maximum : là encore, nous voyons les conséquences d'une démultiplication trop longue : avec la démultiplication actuelle, il est préférable de se tenir en-dessous de 80 km/h pour ne pas tomber dans le régime de la « grande soif ».

Cette machine admet difficilement une conduite sportive en raison de la souplesse des suspensions et de la lourdeur de la fourche Earles, mais il ne faut pas perdre de vue qu'elle n'a pas été conçue pour cet usage.

Enfin ne perdons pas de vue que les considérations d'essai inhérentes à ce modèle n'ont qu'une valeur toute relative puisque la dernière 250 ES a reçu bon nombre d'améliorations qui pallient la plupart des défauts que l'on puisse actuellement reprocher à notre machine d'essai.

PRIX : 331.000 frs + T. L.

CONDITIONS D'ESSAI

Poids de l'essayeur habillé 60 kg
 Taille de l'essayeur 1,70 m
 Réglages spéciaux néant
 Conditions atmosphériques les jours et lieu des essais chronométrés : Pression 737 mm de mercure - Température 0°6 - Humidité relative 82 % - Vent Sud extrêmement faible.

RESULTATS OBTENUS

Accélération :

100 m départ arrêté	7" 4/5 (moy. 46,15 km/h)
200 m » » »	12" » 60,0 km/h
300 m » » »	16" » 67,5 km/h
400 m » » »	19" 3/5 » 73,45 km/h
500 m » » »	23" 1/5 » 77,6 km/h
1000 m » » »	40" 1/5 » 89,55 km/h

Freinage (50 km/h chrono) :

AV 13,20 m (7,30 m/s ²).
AR 19,0 m (5,1 m/s ²).
Les 2 10,5 m (10,5 m/s ²).

Consommation :

40 km/h	: 2,3 L/100 km
50 » » »	: 2,55 »
60 » » »	: 2,6 »
70 » » »	: 3,15 »
80 » » »	: 4,25 »
90 » » »	: 7,45 »
100 » » »	: 8,5 »

Normalisée : 3,2 l à 66-67 km/h.

Vitesses maxima :

	Solo	Duo
1 ^{re}	49 km/h (4.580 t/m)	
2 ^e	79 km/h (6.400 t/m)	
3 ^e	98 km/h (6.000 t/m)	97 km/h (5.930 t/m).
4 ^e assis :		
100 km/h	(4.580 t/m)	99 km/h (4.540 t/m)
couché :	109 km/h (4.990 t/m)	
Mini 1.700 t/m	(37 km/h en 4 ^e)	

Epreuve de côte :

(350 mètres pente moyenne 8,7 %)	
Pilote 60 kg	: 21" 4/5 (moy. 57,8 1-2-3 ^e)
Pilote 85 kg	: 23" 2/5 (moy. 53,85 1-2 ^e)
Duo : 85 + 60 kg	: 27" (moy. 46,65 1-2 ^e)

INFORMATIONS

LA VIE DES CLUBS

18^e SOIREE ANNUELLE DU M.C.C.

Comme chaque année, le Moto-Club Chatillonnais vient de réunir tous ses sociétaires et amis, au cours d'une soirée, dont on fêta cette année la 18^{me} édition.

La traditionnelle « ambiance M.C.C. » était une fois de plus de la partie, et ne devait pas passer inaperçue aux yeux et aux oreilles de M. Edouard Depreux, député de la Seine et ancien ministre, qui sut, une fois de plus, donner une saveur très prisée à son allocution.

Après les discours d'usage, M. Bouvet, de la F.F.M. devait remettre au président Cantalice la médaille d'or de la F.F.M. pour son dévouement à la cause motocycliste, au cours de 25 ans de présidence.

Devalent également être récompensés par la médaille d'argent de la F.F.M., pour 20 ans d'activité de dirigeant : MM. Henri Dourlans, René Jeannin et Marcel Boulet.

Enfin M. Philippe, inspecteur à la Direction Départementale des Sports, devait remettre les distinctions honorifiques suivantes :

Officier du « Mérite Sportif » (médaille d'or de l'E.P.) : MM. Dourlans Henri, Jeannin René.

Chevalier du « Mérite Sportif » (médaille d'argent de l'E.P.) : MM. Raby Jean, Pélisson Maurice, Yvetot Georges.

Médaille de bronze de l'Education Physique : MM. Podevin René, Giat Roger, Busière Arthur, Duhamel Lucien, Murit Jean-Jaques.

Toutes nos félicitations aux heureux titulaires.

AVIS

VELOMOTEUR VOLE

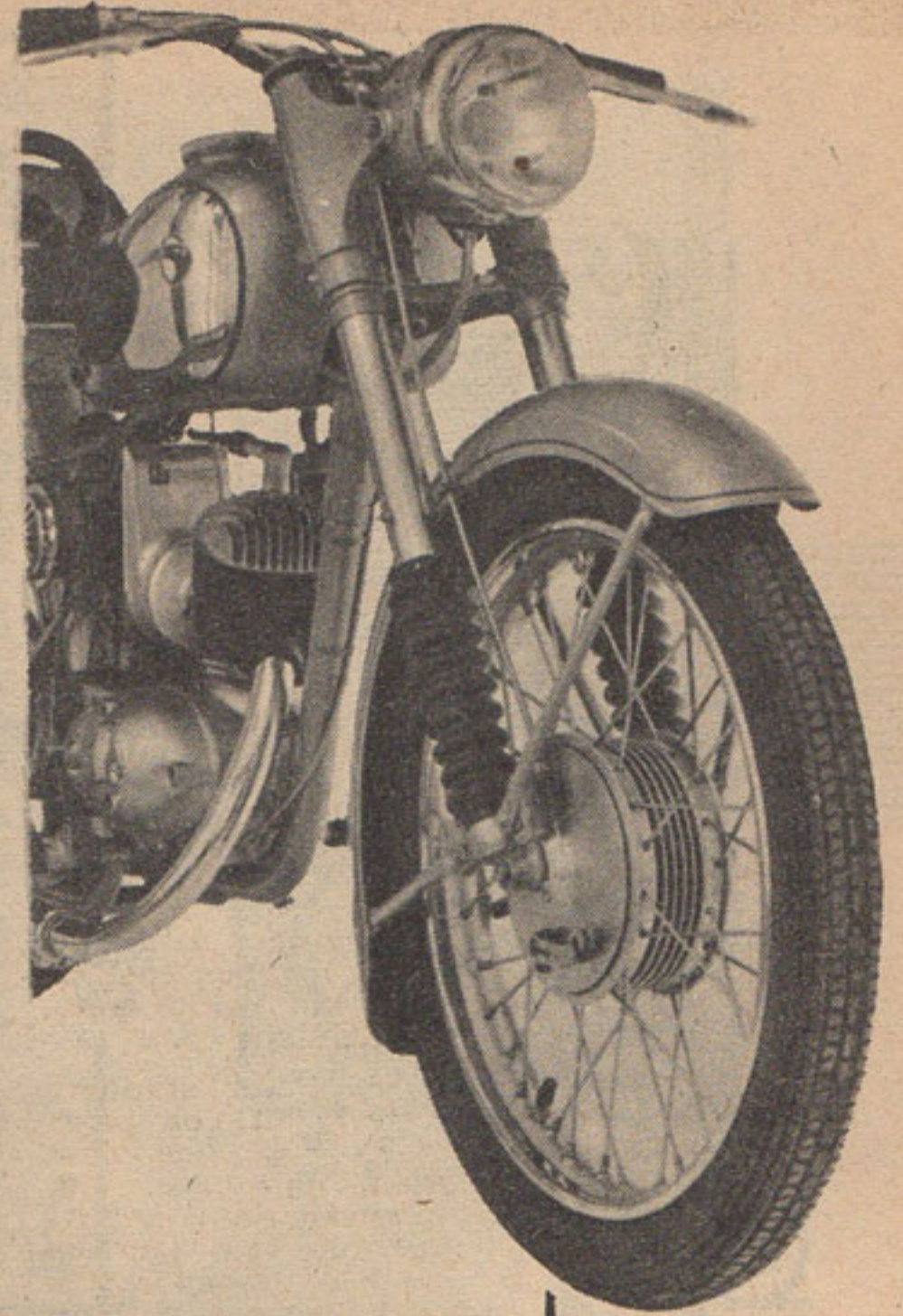
Un Paloma, modèle Super, couleur grise, immatriculé 2650 GU 75, N° de série : 139.436, muni de 2 sacoches rouges, a été volé à un de nos anciens rédacteurs.

Dans le cas où l'un de nos lecteurs retrouverait ce véhicule, une prime de 5.000 fr est offerte par le propriétaire.

NOUVEAUX FREINS SUR LES 125 cc MZ

Les 125 de la firme de Zschopau sont maintenant munies de moyeux freins centraux en alliage léger, de 150x30 mm. Ces moyeux sont montés avec des roulements renforcés et leur dessin permet d'utiliser des rayons droits, moins fragiles, pour le rayonnage de la roue.

L'étanchéité de ces freins ainsi que le système de commande ont été très soignés. Dans l'ensemble, ces freins sont inspirés de ceux qui équipent les modèles de compétition et confèrent des décélérations moyennes de l'ordre de 8 m/s². Encore une fois, les enseignements de la course profitent aux modèles de série.



GILBERT SMITH QUITTE NORTON

Le directeur général de la Norton Motors Ltd vient de prendre sa retraite, après avoir occupé le premier poste dans la célèbre firme anglaise depuis 1945.

Mais c'est depuis quarante ans que G. Smith consacrait en réalité tous ses efforts au développement de la marque de Birmingham, ayant associé son nom à celui de feu J.L. Norton, son fondateur.

Directeur dès l'âge de 26 ans, G. Smith conduisit longtemps au succès les brillants pilotes et les fameux modèles de l'usine Norton, et se retire aujourd'hui, trois ans après l'annonce du retrait officiel de sa marque en compétition.

UN BON-POINT A VAP-ABG

Ayant pris connaissance du « Ce qu'ils en pensent » de notre lecteur M. Longo (100 cc Rhonson, « M.-R. » 1.379, page 192), la maison ABG, qui construit le moteur VAP monté sur cette machine, s'est empressée de remédier à la lacune signalée dans nos colonnes, en nous faisant parvenir, à l'intention de M. Longo, un exemplaire de la dernière édition du livret d'entretien du moteur VAP 110 cc.

Petite chose, sans doute, mais ces petites choses-là sont très appréciées par l'utilisateur !

DANS LES MARQUES

QUE VOUS EVOQUE B.B. ?

Posez cette question autour de vous, et il y a de grandes chances pour que notre Brigitte Bardot « nationale » soit le plus souvent citée.

Mais dans un domaine — qui est quand même plus proche de notre activité — il y a un autre B.B. qui est en passe de devenir très populaire lui aussi.

Il s'agit, vous l'avez déjà deviné, du cyclomoteur Peugeot B.B. Centri, dont le sensationnel embrayage automatique par coupleur auto-progressif à poudre n'a pas fini d'étonner les utilisateurs, comme les techniciens.

D'ailleurs, nous avons procédé à un essai complet de ce révolutionnaire cyclomoteur, dans le N° 65 de notre supplément mensuel « Cyclomoto-Magazine ».

LE PREMIER CHALLENGE INTER-ENTREPRISES DE LA PREVENTION ROUTIERE

On connaît l'action menée depuis neuf ans par La Prévention Routière, spécialement dans le domaine de l'éducation des usagers.

Ses campagnes ont souvent fait appel à l'émulation, et le Concours National Scolaire est le type même de la compétition orientée dans le sens de la recherche d'une meilleure sécurité de la circulation routière.

C'est une catégorie d'usagers totalement différente que La Prévention Routière touchera par le premier Challenge Inter-Entreprises qu'elle organise en avril, mai, juin, 1958.

Sans entrer dans le détail du règlement, qui est tenu à la disposition des chefs d'entreprises, nous pouvons dire que :

— Pendant trois mois, un matériel de propagande (affiches, tracts, slogans, textes de conférences) sera mis à la disposition des entreprises concourant pour le Challenge, de façon à réaliser, dans leur cadre même, une action psychologique intense.

— Pendant ces trois mois, tous les accidents corporels de la circulation routière intéressant les salariés de l'Entreprise, qu'il s'agisse : d'accidents de travail, d'accidents de trajet, d'accidents survenant à l'occasion de déplacements privés, seront enregistrés. La Prévention Routière a, en effet, considéré que la sécurité de la route posait les mêmes problèmes au chauffeur professionnel, à l'ouvrier se rendant à son travail à cyclomoteur, à l'employé se servant le dimanche de sa voiture,

etc, etc, et que le cadre de l'Entreprise était parfaitement adapté à l'action d'information et de propagande à mener. Tous les accidents corporels seront donc enregistrés et classés d'après un barème de points de pénalisation tenant compte de leur gravité. A la fin de la période de trois mois, un coefficient de sécurité sera affecté à chaque Entreprise, en fonction :

— du total de ses points de pénalisation ;

— de l'effectif de son personnel.

Un triple classement départemental, régional et national est prévu. L'Entreprise obtenant le plus haut coefficient de sécurité deviendra détentrice pour une année du Challenge Inter-Entreprises de La Prévention Routière.

AU SALON DE GENÈVE

... 2 nouvelles 250 cc



Bien que la production motocycliste suisse soit relativement faible, il est de tradition pour « Moto-Revue », de se rendre régulièrement au Salon de Genève. Les raisons en sont multiples, mais les mêmes qui guident la plupart des marques à faire un effort vers la Suisse, tant sinon plus, dans le domaine de l'automobile que dans celui de la moto, du scooter, ou du cyclomoteur.

La Suisse est un pays au standard de vie relativement élevé, où l'on cherche à se motoriser. Et c'est justement l'absence de production nationale (pour la voiture), ou sa faiblesse dans le domaine du motocycle qui fait que les constructeurs du monde entier cherchent à gagner le marché helvétique à leurs exportations. Et, en conséquence, le Salon de Genève est un Salon beaucoup plus international que ne le sont Francfort, Londres ou Milan, plus cosmopolite que ne l'est Paris, comparable, sur ce plan, mais dans une moindre mesure, à Bruxelles.

Par ailleurs, alors que les grands Salons internationaux ont tous lieu en automne, quand, pour la moto, se présente la « morte-saison », le Salon de Genève a lieu à la veille du printemps, alors que chaque constructeur espère encore et toujours en une reprise des affaires, en une renaissance du motocyclisme.

LA PLACE DE LA MOTO EN SUISSE

Le motocycle, pris sous son aspect le plus général, c'est-à-dire en lui englobant scooters et cyclomoteurs, est un moyen de locomotion populaire. En ce sens, avec l'élévation du niveau de vie, il y a un déplacement de la clientèle du motocycle vers la voiture.

D'autre part, mis à part les « purs » et les « vrais » motocyclistes, la clientèle normale, composée de Monsieur « Tout le Monde », n'a pas été sans subir les effets de ces dernières années froides et pluvieuses, et, en conséquence, à s'orienter, quand ses moyens le lui permettaient, vers un véhicule lui assurant une protection plus complète que ne peut le faire n'importe quel « 2 roues ».

★

Ainsi, les importations helvétiques de l'an dernier, de 30.720 motos, scooters et cyclomoteurs, ont marqué un recul de 11,9 % par rapport à 1956, recul qui fut, d'ailleurs, plus important pour les motos et les scooters que pour les cyclomoteurs.

Sur l'ensemble de ces importations, ce sont les cyclomoteurs qui prennent la part prédominante (sensiblement 71,1 %), devant les scooters (26,5 %) et les motos (12,4 %).

L'Allemagne se taille la part du lion avec la moitié (50,6 %) des importations suisses. L'Italie et l'Autriche se partagent presque équitablement la moitié restante (respectivement 25,6 et 21,7 %), les

machines italiennes étant pour 84 % des scooters (Vespa et Lambretta), alors que les machines autrichiennes sont, pour la majeure partie, des cyclomoteurs dont la plupart sont montés sous licence par Condor.

Recul très manifeste des Anglais, venant derrière les Tchèques. Quant à la France, elle vient en 7^{me} position, derrière les Hollandais. 51 machines ont franchi le Jura, dont 46 cyclomoteurs, 4 scooters et 1 moto, ces 5 dernières machines étant toutes des Peugeot.

Voyons maintenant de plus près la situation des scooters et motos.

LE SCOOTER, FIEF ITALIEN

8.146 scooters furent mis en circulation, en Suisse, en 1957, dont 6.615 (81,25 %) d'origine italienne, et 16,3 % d'origine allemande. 197 scooters sont d'origine autrichienne, soit qu'il s'agisse de Puch d'origine (48) ou de Puch montés par Condor (149).

Vespa vient largement en tête (49,5 %) devant Lambretta (29,6 %). Puis, loin derrière, nous trouvons les 389 « Bella » Zündapp (4,8 %), les N.S.U. (3,5 %), Puch (2,4 %), Malco (2,3 %), D.K.W. « Hobby » (1,75 %) et Rumi (1,3 %). Les nombreuses autres marques ont exporté moins de 100 machines, dont 4 pour Peugeot.

LES MOTOS ALLEMANDES DOMINENT

Il faut entendre par motos toutes machines dépassant 50 cc, le terme vélomoteur étant réservé, en Suisse, justement d'ailleurs, aux cyclomoteurs.

Par ailleurs, le système d'assurance obligatoire est établi par groupes de 250 cc (expliquant le peu de clientèle pour les 175 et 200 cc que de nombreuses marques ne présentaient même pas, tels N.S.U., Zündapp), et au-dessus de 250 cc (ce que nous avons dit pour les 175 et 200 cc s'applique donc également pour les 350). Enfin les sides-cars, malheureusement de moins en moins nombreux, forment une catégorie spéciale.

★

3.905 motos ont été mises en circulation en 1957, de 10 pays d'origine différents. L'Allemagne, seule en tête, assure 63,7 % du marché, suivie de loin par l'Italie (9,9 %), la Tchécoslovaquie (9,4 %), l'Autriche (7,75 %). L'Angleterre n'est que 5^{me} (5,95 %), alors que la France, avec son unique Peugeot exporté en Suisse, vient évidemment en dernière place, derrière la Hollande, les U.S.A. et la Belgique.

La marque la plus prisée est, de très loin, la B.M.W., qui a fourni le tiers (33,2 %) des machines. Puis viennent N.S.U. (12 %), Jawa (9,4 %), Puch (7,75 %) et D.K.W. (6 %).

La 1^{re} marque italienne est Gilera (5,65 %), précédant de loin M.V. Agusta (0,82 %), Guzzi et Rumi (0,62 %).

Là encore, les Anglais ont perdu une place de choix, puisque la marque britannique la plus importée, B.S.A., n'a

fourni que 104 machines (2,66 %), devant le groupe A.J.S.-Matchless (1,43 %) Triumph (0,87 %), Norton (0,66 %).

MAIS LA MOTO VIT ENCORE

Néanmoins, la moto continue à vivre en Suisse. Rien qu'à Genève vivent plus d'une douzaine de clubs, souvent de marques.

A l'occasion du Salon, nous promenant dans la campagne genevoise le samedi après-midi, guidé par un photographe B.M.Wiste membre du club Norton, M. Isler, nous avons croisé deux sorties de clubs.

De même, si les jeudi et vendredi, le Salon était peu fréquenté, il n'en fut pas de même le samedi, où notre travail de reporter fut gêné (agréablement gêné) par les nombreux visiteurs venant comparer les mérites de telle ou telle marque, par les jeunes tripotant machines et commandes.

ALLONS VOIR LES "BOGEYS" !

Ceci dit, passons au Salon, allons voir les « Bogeys » présentés.

« Bogeys », c'est là le nom donné par les Genevois aux motos, aux motos « sérieuses », soit par leur cylindrée (les « gros cubes » sont des « bogeys »), soit par leur aspect (les « petits cubes » italiens sont d'autres « bogeys »). Mais nous ne garantissons rien quant à l'orthographe du terme, que notre sympathique « cicerone » lui-même ne fut pas à même de nous donner.

Grande place pour la voiture, où les constructeurs français font un réel effort, le même que nous voudrions retrouver pour la moto.

Place spéciale, également, pour les voiturettes qui semblent mordre sérieusement « Outre-Jura ». Là les Anglais essayent de résister aux B.M.W., Goggomobil, « Janus » et autre Messerschmitt allemands. Mais là, notons l'effort particulier fait par Vespa-Acma, qui avait un très beau stand.

Enfin les motos, les scooters, les cyclomoteurs. Pour ces derniers, nous ne ferons que les citer, laissant à nos confrères « Cyclomoto » et « Scooter-Magazine » le soin de les étudier de plus près. Quant aux motos, nous les examinerons pays par pays, commençant par la Suisse qui fut notre hôte du moment.

LA PRODUCTION SUISSE

Des constructeurs suisses, Condor, Universal et Motosacoche, seuls les deux premiers nommés subsistent, Motosacoche n'assurant plus que la vente de pièces détachées et la réparation.

CONDOR

Commençons par Condor, la seule marque helvétique à présenter un nouveau modèle. Cette 250 cc est d'ailleurs appe-

lée à remplacer la 350 twin 2 temps et la 580 flat-twin latérale qui, en conséquence, n'étaient pas sur le stand. D'ailleurs, il est fortement question que l'armée, principale cliente du flat-twin, l'abandonne au profit de cette 250; elle vend ces 580 cc à des prix variant de 130 à 450 francs suisses, lequel vaut sensiblement 100 de nos francs (avis aux amateurs... suisses).

Ce 250 cc est un 4 temps « carré » (68x68), dont le vilebrequin est placé dans le sens de marche de la machine. Sa distribution est assurée par un arbre à cames en tête, parallèle au vilebrequin, et entraîné par une chaîne située à l'avant du moteur, où nous trouvons la dynamo en bout de vilebrequin. Alimentation par un carburateur Amal « Monobloc » de 24 mm de passage des gaz. Taux de compression élevé de 8 à 1. Puissance selon normes DIN et mesurée en bout d'arbre : 14 CV à 6.300 t/m.

Embrayage volant en bout d'arbre, travaillant à sec. Boîte en cascade à 4 rapports, boîte très « étalée », comme nous n'en avons jamais vue (1^{re} ne faisant que 18,5 % (!) de la 4^{ème}), mais en partie justifiée car la démultiplication finale en 4^{ème} est assez longue et parce que cette machine doit également équiper l'armée dans un pays montagneux par excellence. Transmission finale acaténe, l'arbre, articulé en sortie de boîte par une noix à la Cardan, se trouvant enfermé dans le bras gauche de la suspension.

Cadre double-berceau, fourche télescopique, suspension arrière oscillante, jantes en alliage léger de 18 pouces, moyeux-freins de 180 mm, poids de 140 kg, telles sont encore quelques données sur cette intéressante machine suisse sur laquelle nous reviendrons ultérieurement d'une manière plus détaillée. Signalons encore, sur le stand Condor, les cyclos et scooters qui ne sont que des modèles Puch montés sous licence.

UNIVERSAL

C'est sur le stand CILO que nous retrouvons la production « Universal », à côté des scooters Lambretta (dont le dernier 175 cc à 4 vitesses) et des cyclo-moteurs « Binetta », qui ne sont rien d'autres que les « Rabenick » allemands.

Le flat-twin de 580 cc (72x71) culbuté, de 28 CV à la roue arrière, à fourche télescopique et suspension arrière coulissante, aux lignes très pures, n'est là que comme rappel, car son débouché essentiel est l'administration suisse.

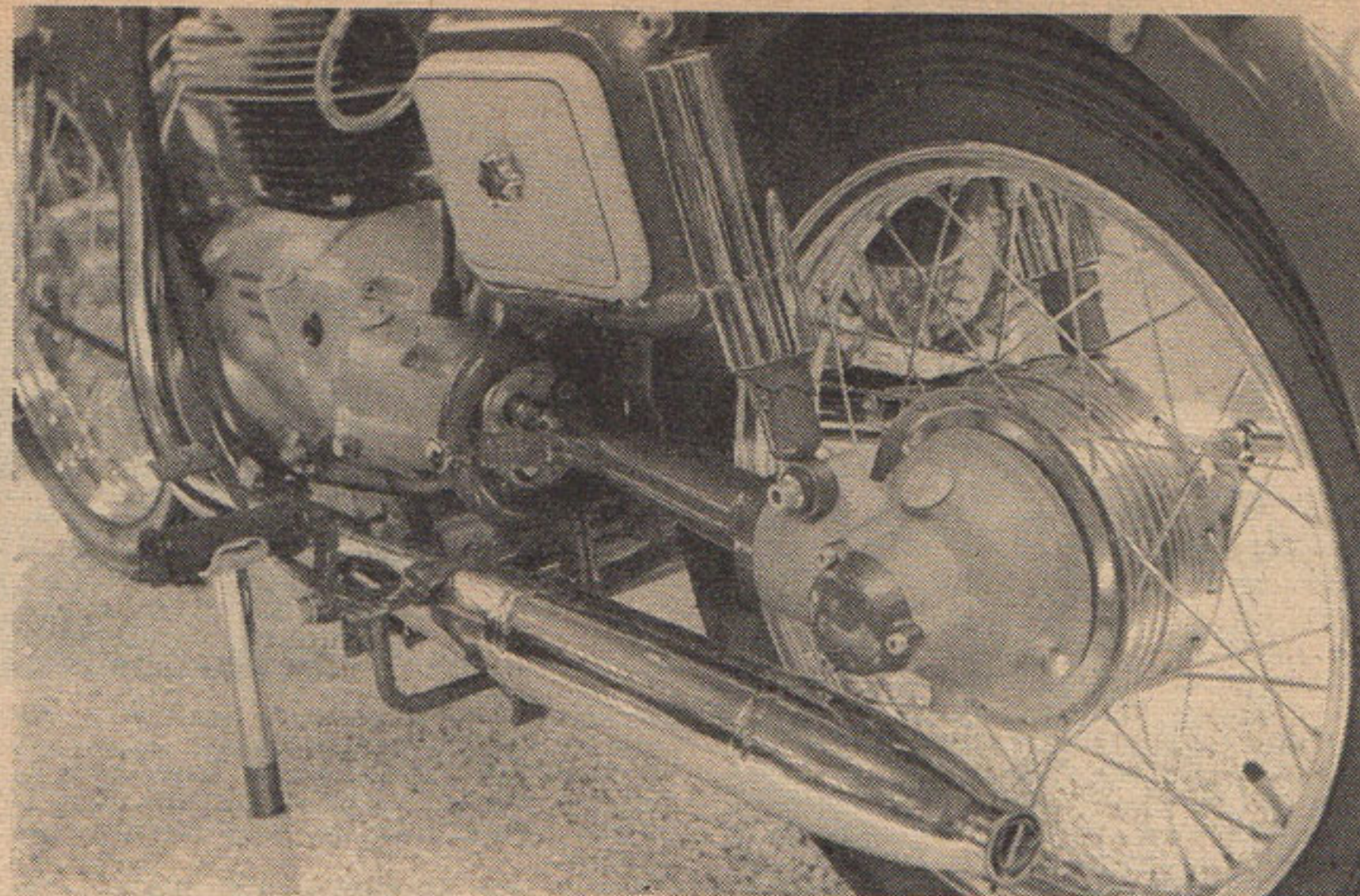
Quant à la « Junior », monocylindre culbutée de 250 cc, à transmission acaténe, bien que connue depuis quelques années déjà, elle reçoit des améliorations permanentes en faisant une machine de classe... mais chère.

Rappelons qu'il s'agit d'un moteur légèrement longue-course (67x70) culbuté, à carburateur Amal « Monobloc », d'un taux de compression de 7 à 1 et développant 14 CV à la roue arrière à 5.500 t/m.

Boîte à 4 rapport « étalés », embrayage volant en bout de vilebrequin (évidemment placé longitudinalement dans le cadre). Transmission acaténe, articulée sur noix à la Cardan en sortie de boîte (là où l'articulation débat le plus angulairement) et sur flector caoutchouc en entrée de pont. La recherche de la souplesse et du confort fait qu'il y a 4 amortisseurs de transmission entre le moteur et la roue arrière : à l'embrayage, à l'arbre de torsion de la transmission, au flector, au montage de la roue sur blocs caoutchouc.

Cadre double-berceau, qui reçoit le moteur par l'intermédiaire de silentblochs, fourche télescopique, suspension arrière oscillante articulée sur des cônes en bronze phosphoreux, donc à rattrapage de jeu. Jantes de 18 pouces et vastes moyeux-freins.

En même temps qu'est recherché le confort du pilote (élimination, pour ce



A gauche, détail de la transmission de la 250 Condor présentée en couverture. L'arbre passe dans le bras oscillant de la suspension qui est articulée sur des boucles latérales du cadre au niveau du flector. Beau moyeu-frein. En dessous, détail du moteur : l'ACT étant longitudinal, les protubérances latérales de la culasse laissent place aux basculeurs.

dernier, de la perception des vibrations par montage sur silentblochs, repose-pieds en caoutchouc épais, selle double épaisse), on a cherché à simplifier et faciliter l'entretien (batterie de 18 Ah, calage d'avance sans erreur possible, démontage du réservoir à évidements et de la selle-double en 1 1/2 minute, etc.).

Bref, un exemple de l'industrie suisse.

LA PRESENCE FRANÇAISE

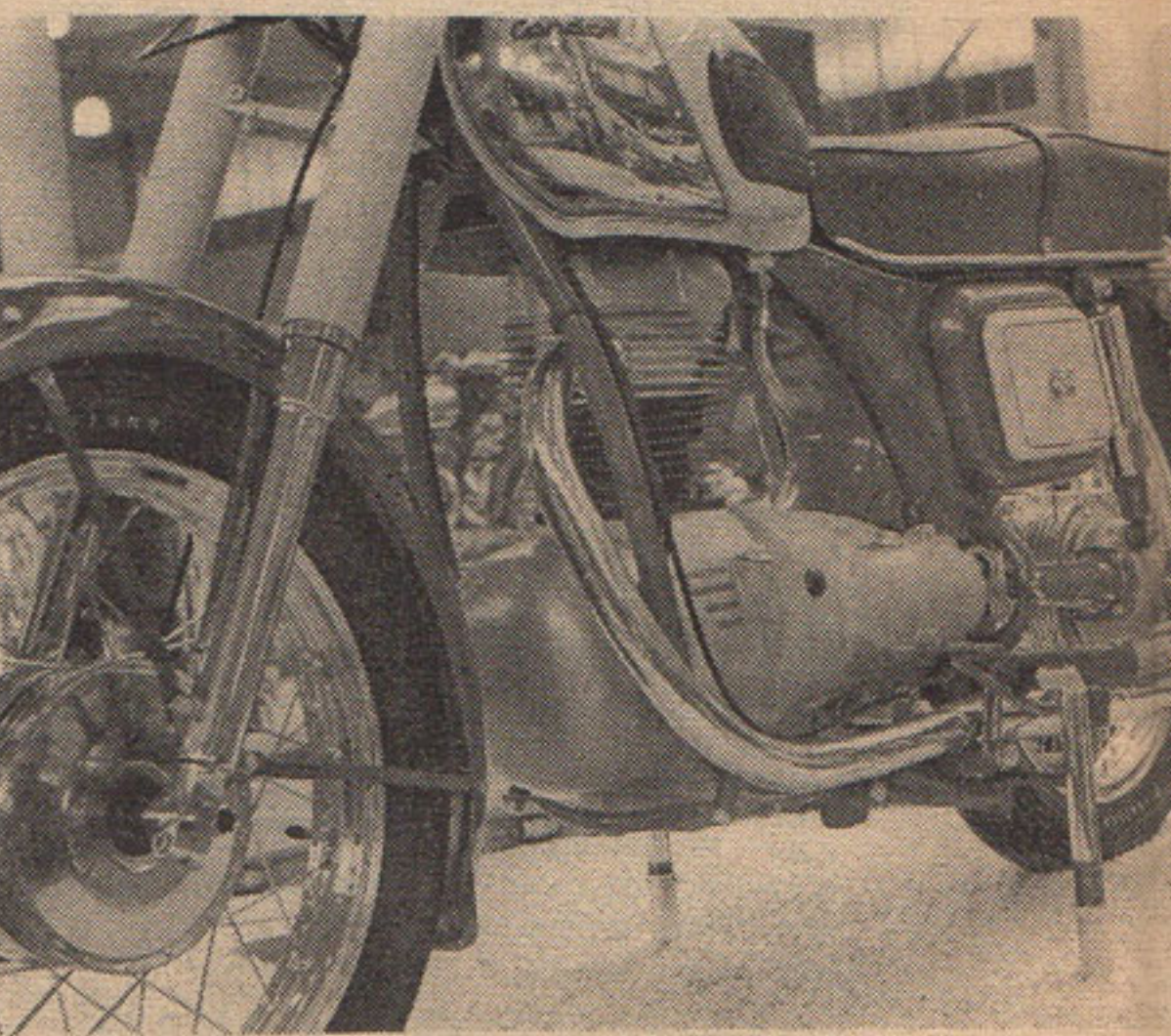
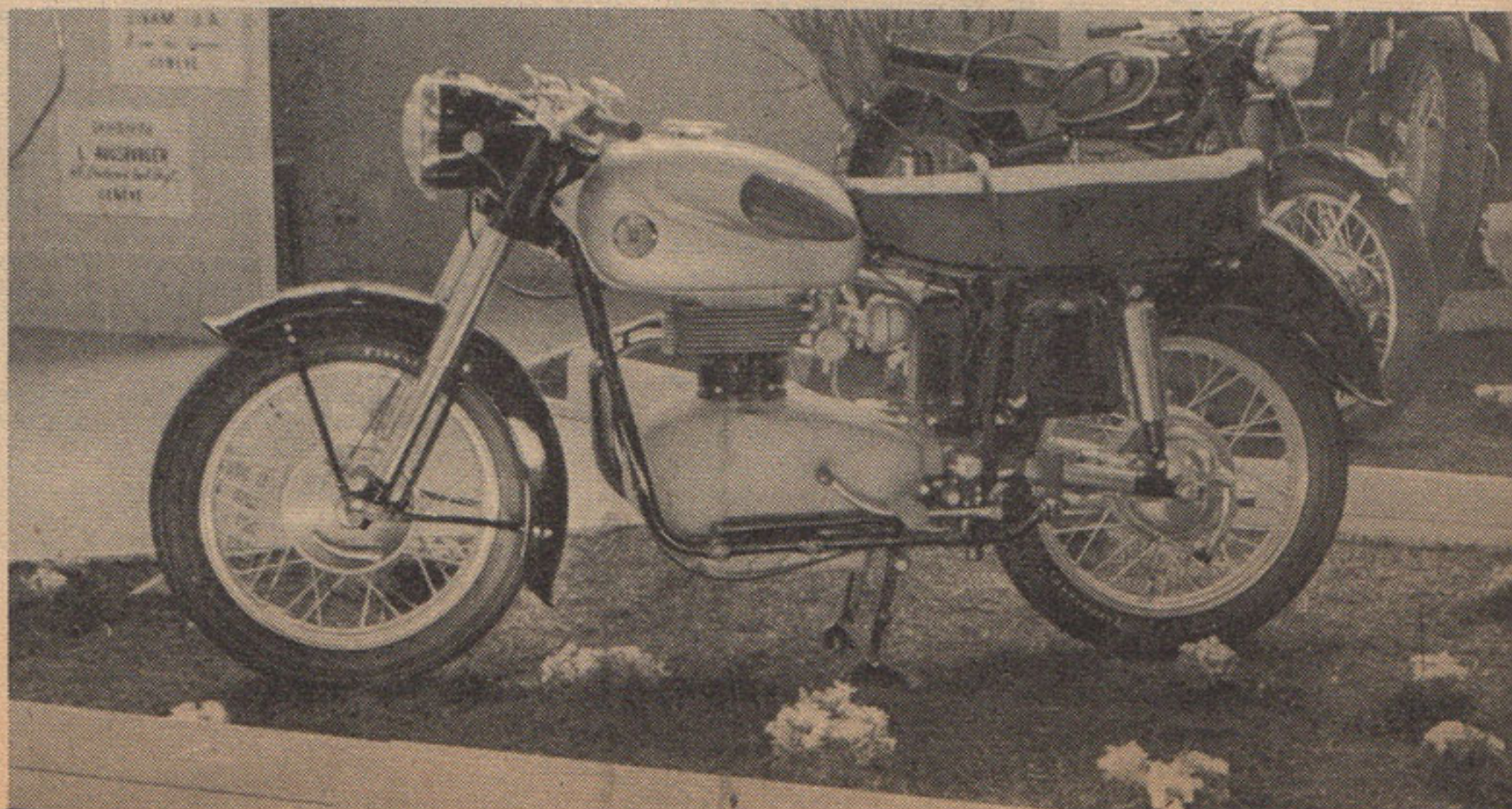
Malgré le peu d'échos que trouve notre fabrication nationale de l'autre côté du Jura, quelques constructeurs français ont tenu à faire acte de présence, mais tous dans le domaine du cyclomoteur, sauf Peugeot qui présentait également son scooter.

Entourant une Norton 88, toute la gamme des « Mobylettes » Motobécane. Peugeot avait un stand pour lui, où voisinaient cyclos et scooters. Vélosolex présentait son dernier né, le « 1010 » qui se trouvait à côté des derniers modèles construits en Suisse sous licence, fabrication qu'Hispano-Suiza vient de stopper car non rentable, la demande étant insuffisante : le Vélosolex est donc maintenant importé. Enfin, sur le stand Caseys, on trouvait un Cazenave.

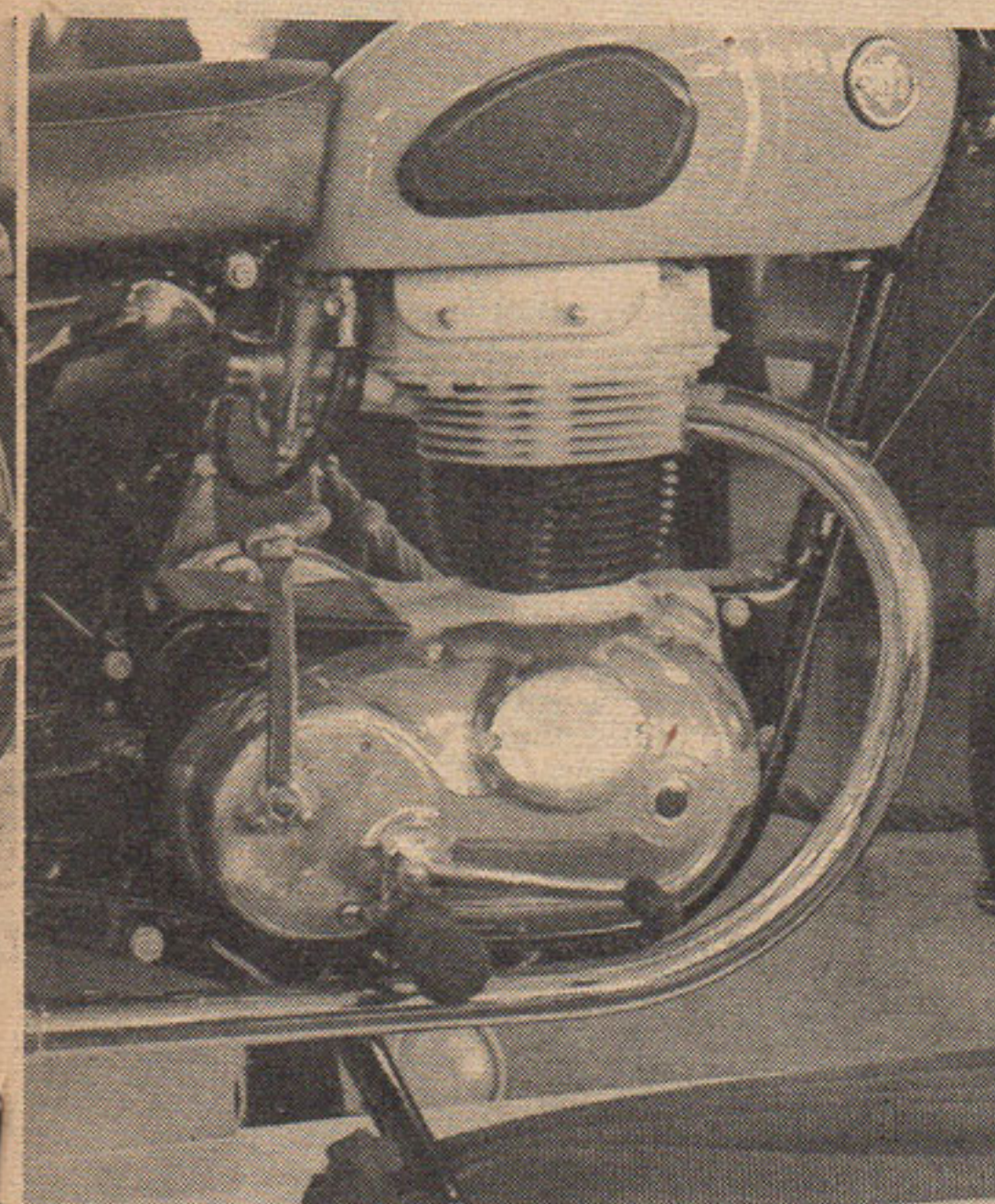
Regrettons qu'aucune moto française n'ait été présentée, alors que depuis notre dernier salon de Paris, un effort incontestable a été fait par certains de nos constructeurs.

LES ANGLAIS A GENEVE

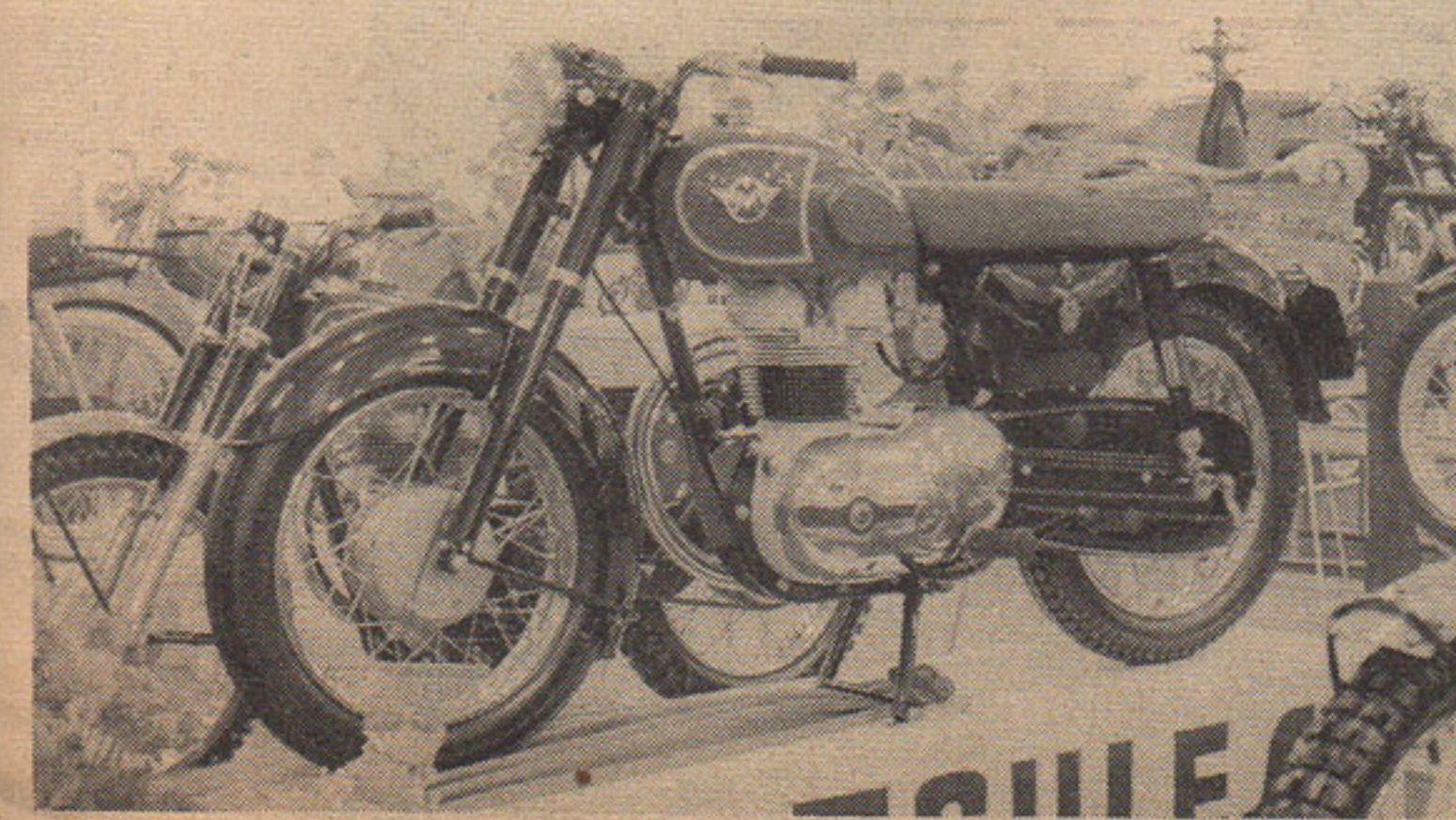
Après s'être cantonnés dans leur traditionnalisme très britannique, après avoir vu leurs marchés européens grignotés par l'industrie allemande plus dynamique et plus moderne, les Anglais font maintenant des efforts certains pour rattraper leur



Toujours plus finolée dans les détails, la 250 « Junior » Universal est un exemple-type de ce que peut nous fournir la mécanique helvétique.



Ci-dessous, vue d'ensemble de la nouvelle 250 AJS-Matchless, culbutée développant 19 CV. Notons le carter de chaîne étanche, ainsi que le volumineux carter-moteur extérieur. Ci-dessus, détail côté droit, où apparaît le typique boîtier cylindrique de la boîte de vitesses.



retard, et c'est d'eux maintenant, que nous attendons de nouveaux modèles. Et ainsi, Genève nous amena une nouvelle 1/4 de litre, cette fois réalisée par le groupe A.J.S.-Matchless.

Mais avant de revenir sur cette machine, notons l'absence, au Salon suisse, d'Ariel, de Royal-Enfield, ainsi que des petites cylindrées à moteur Villiers.

Triumph avait sa gamme classique, mais où une twin couleur tomate écrasée vous donnait un coup au cœur. Rien de neuf chez Norton. Quant à Vélocette, elle ne présentait que ses deux 200 cc « Valiant » et « LE », cette dernière avec son kick, son sélecteur et sa boîte 4 vitesses, dernière version remise au goût du jour, que nous avons présentée dernièrement.

Chez B.S.A., quelques améliorations de détail. Nouveaux moyeux-freins permettant le montage de rayons droits. Nouvelle nacelle de phare bien plus élégante, nouveaux silencieux, plus efficaces du point de vue silence et rendement. Enfin,

la 650 « Road Rocket », devenue « Super Rocket », reçoit une nouvelle culasse en alliage léger, avec alimentation par carburateur Amal TT.

LA 250 AJS MATCHLESS

Avec la 250 Condor, c'était là, dans le domaine de la moto, la seule nouveauté à Genève, et M. J. West lui-même était là pour juger de l'accueil du public.

Comme pour sa concurrente suisse, nous reviendrons plus en détail sur cette réalisation. Néanmoins, donnons-en ici un aperçu succinct, car cette machine, d'après son constructeur, développerait 19 CV S.A.E. au vilebrequin à 7.400 t/m. 19 CV pour une 250 cc, même s'il s'agit de chevaux S.A.E., c'est là un chiffre auquel les Anglais ne nous ont pas habitués, et que nous chercherions plutôt Outre-Rhin, alors que le régime nous fait penser à l'Italie.

Moteur super-carré (70x65), culbuté, à culasse en alliage léger. Tiges de culbuteurs actionnées par des linguets. Echapement et admission diamétralement opposés, les soupapes étant rappelées par des ressorts en épingle. Gros carburateur de 27 mm de passage des gaz. Allumage batterie par l'intermédiaire d'un alternateur avec avance automatique. Taux de compression de 7,8 à 1.

Boîte à 4 rapports enfermée dans un boîtier cylindrique, la tension de la chaîne primaire étant assurée par rotation de ce boîtier autour d'un axe. L'ensemble moteur et boîte forme semi-bloc-moteur sous des carters dont celui de droite, particulièrement « bulbos », donne une largeur inusitée au bloc.

Cadre simple berceau interrompu ; mais une semelle en embouti vient se boulonner aux tubes de cadre et supporter le moteur. Fourche télescopique, suspension arrière oscillante, jantes de 17 pouces, moyeux-freins de 150 mm de diamètre, chaîne enclose sous carter de chaîne en tôle, réservoir de 12,5 litres, poids à vide de 148 kg.

D'autres détails sont caractéristiques, pour cette machine donnée pour 120 km/h. tel le décentrement de l'axe de vilebrequin qui n'est pas à l'aplomb de l'axe géométrique du cylindre. Mais encore une fois, nous étudierons bientôt de plus près cette nouvelle réalisation britannique.

LES ALLEMANDS DOMINENT LE MARCHÉ SUISSE

Les statistiques que nous avons données montrent l'écrasante prédominance allemande dans le domaine de la moto et du cyclomoteur. Aussi, nombreuses étaient les constructions germaniques présentes, bien que l'on pouvait noter l'absence de marques de renom : Adler, Horex, Malco, Ardie, Kreidler.

Rien de neuf chez BMW, sinon la 250 « R26 » du marché suisse, en gris-bleu métallisé. N.S.U. présentait ses 125 et 250

(mais non la 175 pour les raisons signalées dans notre préambule), de même que ses scooters et cyclos (dont le « Cavaino » sport). Zündapp, en moto, n'avait que sa 250 S. DKW, à côté du « Hobby » et du « Hummel », avait ses 125, 250 et 350 RT. Hercules présentait sa 100 cc à fourche Earles, le modèle le plus vendu en Allemagne en 1957.

Cette même marque, qui sait présenter ses dépliant, reprenait le scooter « Contessa » de T.W.N., mais avec un moteur Sachs de 200 cc, alors que le « Diana » Dürkopp reçoit une fourche Earles.

C'est donc côté cyclomoteur que les Allemands font le plus gros effort. Si quelques marques ont leur propre moteur (N.S.U., Dürkopp, Zündapp, etc.), la plupart font appel au 50 cc J.L.O. (3,3 CV) pour leur modèle sport, mais, davantage encore, au 50 cc Sachs (2,2 CV) à refroidissement du cylindre par turbine. Ces deux moteurs, évidemment, à trois vitesses.

Parmi toutes ces réalisations, la plus typique est celle de Mars, le « Monza », à l'échappement relevé et au silencieux camouflé par un magnifique faux tromblon : l'honneur est sauf... le silence aussi.

Mais bien souvent, sous des noms d'emprunt pour le marché suisse (Binetta, Prior, etc...) ce sont des Rabenick, Bauer, Hercules que nous retrouvons.

L'EUROPE CENTRALE

Bien que monté sous licence par Condor, Puch, néanmoins, était là. Aucune nouveauté particulière ; toutes les machines sont bien connues, sinon la 125 « sport » qui, pour la Suisse reçoit un gros réservoir.

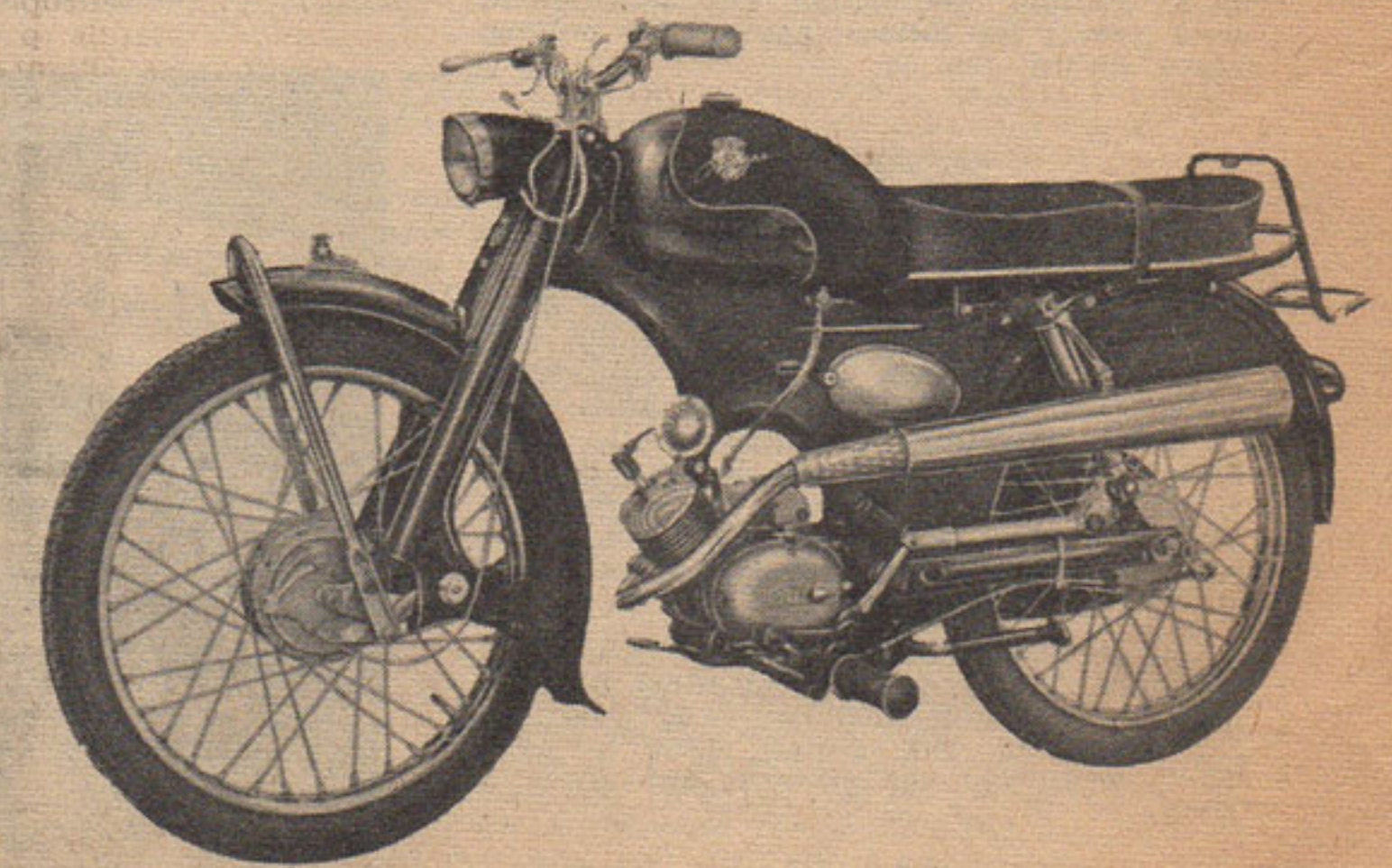
Jawa, également, fait un gros effort ; rien de neuf, sinon l'absence de la 500 remplacée par le scooter « Cezeta » et le cyclomoteur.

LE BENELUX

La Hollande était présente avec son cyclomoteur Berini à admission par distributeur rotatif à disque, et son modèle M23 avec lequel Berini espère supplanter Vélosolex aux Pays-Bas.

Pour la Belgique, seul FN était là, avec ses 175 et 250 carénées, ainsi qu'avec son cyclomoteur « Super-Sport ». Notons, pour la 175 cc un réservoir identique à celui de la 250 et une suspension arrière renforcée à éléments Girling.

Fruit d'une nouvelle orientation du cyclomoteur qui veut conquérir la jeunesse, d'inspiration italienne dans ses lignes, le « Monza » Mars, à suspension intégrale et moteur JLO de 3,3 CV.



LES ITALIENS A LA VEILLE DU MARCHÉ COMMUN

Fournissant déjà 80 % des scooters immatriculés en Suisse, les Italiens cherchent à améliorer également leur position dans le domaine du cyclomoteur, si ce n'est dans celui de la moto.

Qui dit Italie dit sport. Aussi, dans le stand réservé à la compétition, à côté des N.S.U. « Baumm II » et 250 bicylindre « Rennmax » (malheureusement carénée), trouvait-on la Gilera 4 et la 500 Guzzi V8. De même, sur le stand Gilera, trouvait-on la 125 bicylindre des records.

Dans le domaine de la moto, peu de marques présentes : Gilera, Guzzi, Aermacchi, Bartali.

GILERA, à côté de sa production bien connue, représentait sa 175 « Rossa Extra », très typique par ses silencieux dédoublés. Cette fois, la culasse est hémisphérique et non plate, la transmission primaire est assurée par chaîne « duplex » et non par pignons, l'arbre à cames est entraîné par un pignon en nylon. Frein arrière également central, petit guidon sport. Carburateur de 22 mm, puissance de 9.5 CV et vitesse donnée, en couché, de 118 km/h.

Chez GUZZI, la plus grosse cylindrée moto présentée est la « Lodola », mais la nouveauté était, en fait, la « 2^{ème} série » du 100 cc Zigolo, qui sera prochainement présenté dans nos colonnes, et qui, extérieurement, se signale surtout par une culasse plus étoffée.

Par ailleurs, gros effort sur l'« Ercolino », tri-car entraîné par le 192 cc « Galletto », et muni cette fois, d'une carrosserie fermée pour le pilote.

Chez AERMACCHI, nous trouvons, à côté des « Chimera » 175 et 250 cc, les versions déshabillées de ces machines, sous les noms de « Ala Rossa » et « Ala d'Oro » (aile rouge et aile d'or). Et c'est là un vrai plaisir que d'avoir sous les yeux ces magnifiques culasses que masquaient les tôles des « Chimera ». En même temps, sur ces 2 versions, le moteur a été un peu plus poussé, le taux de compression porté, respectivement, à 8,2 et 9 à 1, les vitesses données, au catalogue, de 120 et 140 km/h.

Evidemment tous les « grands » scooters italiens sont là, Vespa et Lambretta, avec leurs versions tri-cars avec cabine pour le pilote.

Gros efforts, également, pour les cyclomoteurs, où foisonnent les moteurs Demm 3 vitesses à 2 et 4 temps, cotés par quelques 3 vitesses FMB-Marelli ou Somaschini.

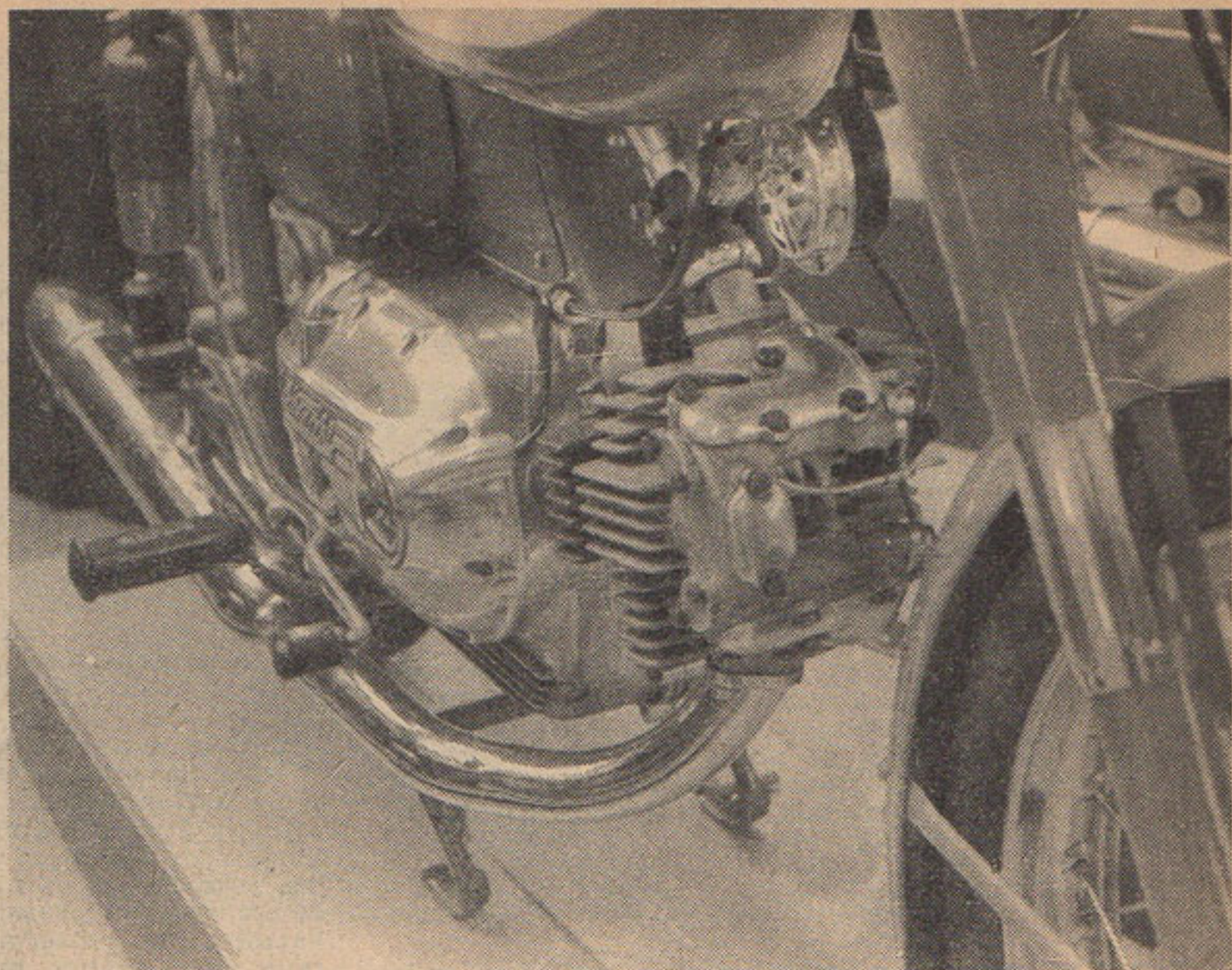
Une mention spéciale doit être réservée à Motom, où le 98 cc, si futuriste d'aspect, reçoit un allumage par volant magnétique et bobine séparée en place de l'allumage-batterie, et où le 51 cc a une selle double, démarrage au kick, mais sans avenir en Suisse, payant les mêmes taxes qu'un 125 cc.

MONTESA REPRESENTE L'ESPAGNE

Il est rare de voir les Espagnols dans nos salons continentaux, si nous faisons abstraction de la petite apparition de Montesa au Salon de Paris. Mais c'est la même dynamique marque, que nous retrouvons également sur les circuits de vitesse, qui était présente à Genève, où nous avons eu tout loisir de nous entretenir avec ses directeurs, MM. Permanyer et Bullo.

Les petites motos « Brio » sont déjà connues de nos lecteurs et nous ne rappelons que pour mémoire leur présence sur le stand. Par contre, c'est le nouveau prototype de scooter qui nous a attiré.

Débarassée de ses tôles, avec un moteur amélioré, la « Chimera » d'Aermacchi devient l'« Ala d'Oro ». Et c'est alors seulement qu'apparaît la magnifique culasse de cette machine.



Rien de particulier pour la partie motrice, le moteur de la « Brio » porté, par suralésage, à 150 cc. Alimenté par un carburateur espagnol Irz de 18 mm de passage de gaz, ayant un taux de compression de 7 à 1, il développe la coquette puissance de 8 CV (54 CV/l) au régime très bas de 4.500 t/m.

Boîte 3 vitesses et transmission secondaire par chaîne, sa vitesse, en duo, est donnée pour 85 km/h avec une consommation de 3,5 litres aux 100 km à 65 km/h.

Notons encore le curieux échappement par grande caisse de détente, terminée par 2 longues sorties « stylographiques », ainsi que le « dynastart » alimentant la batterie et servant de démarreur.

Mais plus intéressante est la partie cycle, une caisse auto-porteuse en tôle, simplement cintrée autour de 4 « ponts » en fer à profil « Omega ». L'aspect est assez curieux, mais la réalisation est des plus simples.

Il faut voir là des caractéristiques imposées par le marché et le niveau industriel espagnols. L'un impose une machine bon marché, donc de réalisation simple. L'autre signifie l'absence de grandes presses d'emboutissage, donc oblige à un travail simple sur les tôles, ici de simples cintrages.

Cette caisse auto-porteuse (complètement fermée en dessous par une tôle

qui protège le moteur des projections) supporte 2 sièges à haut dossier et un porte-bagages, le tout étant amovible et à glissière, ce qui permet le choix des positions et diverses combinaisons possibles.

Suspension arrière oscillante renforcée. A l'avant une fourche Earles, pour l'instant montée sur un seul tube, mais qui sera renforcée. Roues à broches, chaussées de pneus de 3,00-12", donc grandes roues pour un scooter. Freins de 130 mm.

Le grand empattement a nécessité une étude spéciale de la chasse, problème qui fut résolu après de nombreux essais routiers. Mais malgré ce grand empattement, la machine fait néanmoins 2 cm de moins que la 125 « Brio ».

A quand la commercialisation ? Genève fut un test de plus pour ses constructeurs afin de connaître l'accueil du public.

EN BREF

En bref, un Salon où la section réservée aux motos était assez limitée, mais où, néanmoins, notre engin préféré a fait preuve encore de vitalité, où nous avons trouvé encore de nouveaux modèles.

Non ! la moto n'est pas morte. Elle ne traverse qu'une crise, dont elle saura se sortir !

J. B.

La construction espagnole se débat entre des moyens industriels embryonnaires et une clientèle au pouvoir d'achat peu élevé. Montesa résout la question par ce scooter à caisse auto-porteuse en tôle cintrée, mais a moteur brillant.



VOICI LE REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE 1958

LE SCANDALE ONDA NE POURRA PLUS SE REPRODUIRE

Article premier. — La Fédération Française met en compétition, en 1958, les Championnats des conducteurs français de motocyclettes :

- 1^{re} catégorie : Internationaux ;
- 2^e catégorie : Nationaux.

Un champion pourra être désigné dans chacune des classes suivantes :

- Motocyclettes 125 cc, motocyclettes 175 cc, motocyclettes 250 cc, motocyclettes 350 cc, motocyclettes 500 cc, sidecars 500 cc.

★

Art. 2. — Le Championnat des Conducteurs Français de 1^{re} catégorie est ouvert aux conducteurs de nationalité française détenteurs d'une licence internationale délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme pour l'année 1958.

Le Championnat des conducteurs français 2^e catégorie est ouvert aux conducteurs de nationalité française détenteurs d'une licence nationale délivrée par la Fédération Française de Motocyclisme pour l'année 1958.

★

Art. 3. — Le classement des Championnats des Conducteurs Français sera établi en fin d'année par addition des points correspondant aux quatre meilleures places obtenues par chaque conducteur.

★

Art. 4. — Sauf cas prévu à l'article 5, seules les quatre meilleures performances réalisées dans une même classe seront prises en considération pour chaque conducteur.

Pour être proclamé Champion de France, un conducteur devra être classé dans trois épreuves au minimum. Toutefois, au cas où deux épreuves seulement auraient été organisées dans une classe quelconque, la Commission se réserve la faculté de proclamer un coureur Champion de France si son palmarès de l'année dans les autres épreuves courues en France ou à l'étranger le justifie.

En tout état de cause, le titre de Champion de France ne sera décerné que si l'ensemble des performances du premier classé par le nombre de points le justifie.

★

Art. 5. — Les points comptant pour le classement seront attribués dans chaque classe de la façon indiquée au tableau ci-après :

- 8 points au premier.
- 6 points au deuxième.
- 4 points au troisième.
- 3 points au quatrième.
- 2 points au cinquième.
- 1 point au sixième.

En cas d'ex-æquo, les conducteurs seront départagés suivant les résultats des cinq meilleures performances, et, en cas de nouvel ex-æquo, l'avantage sera donné au conducteur ayant obtenu le plus de places de premier dans les courses retenues pour son classement ; en cas d'égalité de places de premier, il sera tenu compte du nombre de places de second et ainsi de suite.

Si les méthodes exposées ci-dessus pour le départage des ex-æquo s'avèrent insuffisantes, la Commission se réserve le droit d'appliquer telle autre méthode de son choix comme, par exemple, l'examen du palmarès de l'année dans les autres épreuves françaises et étrangères.

Il est précisé :

a) Pour le Championnat Catégorie Internationale : les points seront attribués d'après le classement des coureurs français à condition que quatre d'entre eux au minimum aient pris le départ et que le coureur classé ait accompli au moins les 3/4 de la course.

Pour les classes 350, 500 et Side-Cars, seul seront retenus les résultats obtenus au cours des courses internationales à PARTICIPATION ETRANGERE.

Pour les classes 125, 175 et 250, la Commission tiendra compte de toutes les épreuves organisées en France au cas où le nombre de courses à PARTICIPATION ETRANGERE serait inférieur à deux. Si une seule épreuve à PARTICIPATION ETRANGERE est organisée, seuls seront retenus pour le classement du Championnat les licenciés internationaux français ayant pris le départ de cette course.

b) Pour le Championnat Catégorie Nationale : les résultats de tous les circuits inscrits au Calendrier national seront retenus pour le classement du Championnat, à l'exception des courses réservées aux machines de série, et à condition que quatre coureurs licenciés nationaux aient pris le départ (il est précisé à ce sujet que le nombre de licenciés internationaux

participant aux courses nationales ne peut excéder 50 % du nombre des partants).

Les points du Championnat seront attribués suivant le classement des nationaux entre eux.

Les Moto-Clubs organisant des épreuves du Championnat réservées aux licenciés nationaux sont tenus d'accepter toutes les demandes d'engagement qui leur parviendraient et de prendre par priorité dans les essais éliminatoires les coureurs classés dans les cinq premiers du classement provisoire de ce Championnat. Néanmoins, seront seuls acceptés au départ les concurrents ayant réalisé aux essais les meilleurs temps dans l'ordre décroissant jusqu'à la limite du nombre des partants fixé par le règlement en raison des normes du circuit. Les concurrents non retenus ne pourront, en aucun cas, réclamer des frais de déplacement au Moto-Club organisateur.

★

Art. 6. — Pour chaque épreuve de Championnat, le kilométrage exigé sera fixé par la Commission Sportive en raison du profil et des difficultés du circuit.

Tous les circuits de vitesse organisés sous le contrôle de la F.F.M. compteront pour le classement des Championnats internationaux et nationaux, à l'exception de ceux dont le développement n'atteindrait pas 1 kilomètre et de ceux dont le kilométrage fixé pour chaque classe serait jugé insuffisant par la Commission Sportive.

★

Art. 7. — La Commission Sportive pourra désigner pour chacune des épreuves de Championnat (International ou National) un délégué choisi parmi ses membres, chargé d'assister à la compétition et de faire un rapport sur son déroulement.

★

Art. 8. — Dans chaque classe, le conducteur ayant totalisé le maximum de points comme indiqué à l'article 5 sera déclaré Champion de France 1958 de sa classe et recevra :

- Une médaille offerte par la F.F.M. ;
- Un brassard de Champion de France 1958 ;
- Ou un maillot de Champion de France 1958.

NOS COMMENTAIRES

Nos lecteurs, que la vitesse ne laisse pas indifférents, n'auront pas été sans remarquer que dans notre N° 1.369, nous faisons le procès du règlement malheureux des Championnats de France 1957. Et cet article s'accompagnait de quelques suggestions propres à redonner plus d'intérêt aux Championnats 1958.

Or, le règlement officiel vient d'être diffusé, et tous les sportifs remarqueront que s'il reste encore à faire, la Commission a toutefois paré au plus pressé, de manière à ce que les titres puissent être décernés dans chaque cylindrée (sauf en 125 cc, où l'autorisation du Ministère de l'Intérieur se fait toujours attendre).

Le 6^e § de l'article 5 prend donc une importance capitale, et l'exemple malheureux donné par Onda ne pourra plus se reproduire cette année. Quant au cas Jacquier-Bret, le règlement n'a pas été modifié, et le titre peut toujours être décerné sur avis favorable ou non de la Commission Sportive !... Là, le bât blesse toujours.

★

Par ailleurs, la décision prise par la C. S. le 21 juin 1957, limitant à 50 % le nombre des licenciés inters (dans une

épreuve réservée aux Nationaux), est heureusement maintenue et le triste exemple donné par le Circuit de Bourges ne pourra plus se reproduire.

Toute aussi intéressante est la décision qui implique aux organisateurs de prendre, par priorité, les 5 premiers du classement provisoire du Championnat National. Enfin, nos jeunes vont-ils avoir la route un peu moins barrée devant eux.

★

Mais il reste encore d'autres décisions à prendre. La délivrance des licences nationales ou internationales reste toujours « au gré du client », et, surtout, la formule « sport » est parfaitement ignorée, si ce n'est qu'elle est englobée dans la formule compétition.

★

Enfin, s'il est probable que dix des douze titres mis en jeu pourront être attribués cette année, il n'en reste pas moins vrai qu'il existe toujours une disproportion entre le nombre d'épreuves organisées en 500 cc et en 250 cc par exemple. Et, de ce fait, certains Championnats tiendront plus du coup de dé que de l'effort continu tout au long d'une saison.



LA VIE SPORTIVE

Deux champions soviétiques de « tout-terrain », le Letton Kirsis et le Lithuanien Aksionaitis, vainqueurs à Vilnius, capitale lithuanienne.

RALLIES - REGULARITE - TOUT TERRAIN

A SKINNER, DEVANT DELAUNE, LE TRIAL NOGENTAIS

Dernière manifestation de la saison française de trial, la réunion organisée par le M.C. Nogentais sous l'impulsion de notre bon spécialiste Létang nous promettait un tracé bien compris puisque comprenant 32 km au tour, soit 64 km et 22 zones non-stop à parcourir pour les experts.

Malheureusement, les inondations devaient recouvrir certains points du trajet défini par les organisateurs, qui durent en dernière minute se résigner à tracer un parcours différent, de 28 km, avec 4 zones observées, à accomplir une fois (touristes) et deux fois (experts).

Bien que les « touristes » les plus en vue durant la saison aient été élevés à la catégorie supérieure à l'occasion de cette dernière épreuve 1957-58, Skinner

n'en triompha pas moins avec la facilité habituelle. L'Anglais menait encore une fois sa Dot, la Terrot étant toujours au stade de la mise au point.

Delauné prend lui aussi sa place habituelle, la seconde derrière Skinner, mais avec l'assez gros écart de 18 pts. Il faut dire qu'il cassa le corps du carburateur de sa 175 cc du fait des vibrations enregistrées dans les longs passages à plein régime sur les parties de l'itinéraire empruntant les routes bitumées (conséquence du changement de tracé imposé par les circonstances).

On retrouve enfin aux places d'honneur les Némouriens Bohec et Jacquemoud, ce dernier nullement dépayé parmi les experts.

Chez les touristes, Claude Thomas eut

sans doute la tâche facilitée par la promotion de plusieurs de ses rivaux en catégorie supérieure.

Mais sa victoire n'en fut pas moins méritée, car il termina avec un embrayage entièrement hors d'usage.

Résultats techniques

Touristes : 1. Thomas (Motobécane), 35 pts; 2. Delaroche, 37 pts; 3. Heuland, 39 pts; 4. Sillière, 42 pts; 5. Deligny, 52 pts, etc...

Experts : 1. Skinner (Dot), 21 pts; 2. Delauné (175 Motobécane), 39 pts; 3. Bohec (Motobécane), 47 pts; 4. Jacquemoud (Motobécane), 54 pts; 5. Brogniard, 63 pts; 6. Meznaie, 64 pts; 7. Charrier, 71 pts; 8. Ducrocq, 73 pts; 9. Bousson, 77 pts; 10. Dagonau, 90 pts, etc...

RETROSPECTIVE A SUCY

A l'occasion de la concentration du 13 avril 58, le M.-C. Sucy organise une rétrospective motocycliste. Une coupe sera remise au propriétaire de la plus vieille machine en état de marche. Tous les propriétaires de vieux modèles faisant partie d'un club ou non sont cordialement invités. Renseignements et inscriptions : Auvray L., 171 bis, rue de Charenton, Paris-12^e.

PASSAU, QUARTIER GENERAL DES I.S.D.T. 1958

Cette ville, sise dans la pointe sud-est de la Bavière, près de la frontière autrichienne, a été finalement choisie comme base des opérations pour les prochains Six-Jours Internationaux organisés par l'Allemagne.

Rappelons que les I.S.D.T. devaient primitivement se dérouler autour de Garmisch, où ils avaient déjà été organisés par l'Allemagne en 1956.

PETITES NOUVELLES DES CIRCUITS PERMANENTS

Les circuits membres de l'A.I.C.P. nous donnent communication des installations et des aménagements suivants réalisés en novembre-décembre 1957 :

Brands Hatch : On a ouvert un nouveau bar pour le public.

Francorchamps : On a construit des murs de protection supplémentaires et des installations sanitaires nouvelles. On a aussi installé des nouvelles plaques de signalisation.

Hockenheim : On a mis en construction, le long de la piste, de nouvelles tribunes pour le public debout, délimitées par des grillages métalliques.

Monza : On a réalisé une nouvelle installation pour les signalisations lumineuses sur écran de 2 m² à projecteur pour les tentatives de record qui auront lieu pendant la nuit. On a doté aussi l'autodrome d'une voiture spéciale équipée, soit comme ambulance, soit pour le service contre les incendies.

Nurburgring : On a procédé à la révision des mesures de sécurité existantes pour la protection des coureurs et du public. On a projeté la construction d'un local dans la tribune centrale pour la réception des vainqueurs après les courses, et on a mis aussi à l'étude un plan pour moderniser le réseau téléphonique le long de la piste, qui existait depuis vingt ans, et pour la reconstruction de l'entrée de Breidscheid au Circuit.

Syracuse : On a passé commande d'une nouvelle tribune en béton de 1.000 places. A l'occasion des prochaines manifestations, on installera des services de radio-diffusion, de chronométrage et de liaisons téléphoniques avec les Agences de Presse italiennes et étrangères. On a aussi installé un nouveau tableau des temps et des postes téléphoniques le long du circuit, reliés avec la Direction de course.

VITESSE

RIEN DE CHANGE CHEZ NORTON

L'usine anglaise confirme que sa position, en ce qui concerne la saison sportive 1958, demeurera ce qu'elle était déjà les années précédentes : pas d'équipe d'usine dans les grandes compétitions internationales.

La maison Norton n'en assurera pas moins l'entretien des machines privées de la marque, ce service étant assuré également lors du T.T.

Enfin, Norton annonce que, voulant toujours améliorer les possibilités des « Manx-client » vendues aux indépendants, elle essaiera ces machines dans les prochaines épreuves.

Donc, pas de participation officielle... mais tout de même une présence officielle !

D'autant plus que la firme Slazenger apportera, cette année encore, son appui au sport motocycliste anglais, en prenant à sa charge les frais entraînés par le déplacement d'une équipe britannique officielle dans les principaux Grands Prix.

Bret, Alan Trow et Mike O' Rourke seront les pilotes ainsi « supportés » par Slazenger.

UNE 125 MONDIAL DOUBLE ARBRE POUR LUTTENBERGER

L'ancien pilote officiel N.S.U. a reçu de l'usine italienne Mondial l'une des plus récentes 125 de compétition, monocylindre double A.C.T., avec laquelle il sera l'un des participants les plus en vue dans les courses allemandes ouvertes à cette catégorie.

Luttenberger conserve, par ailleurs, sa 250 twin Adler, refroidie par eau, qu'il devra toutefois modifier, car, du fait de l'interdiction du carénage intégral, la surface des radiateurs frontaux offrirait désormais une trop grande résistance à la pénétration.

LES RUSSES A ASSEN ?

Il semblerait que la saison 1958 de vitesse doive être, pour les Soviétiques, l'occasion d'affronter les circuits de l'Ouest européen.

Sans aller jusqu'à disputer tous les « classic-events », une sélection des meilleurs pilotes russes, montant des machines d'usine (350 et 500 vertical-twins), pourrait participer aux grands Prix de Suède (Hedemora) et de Hollande (Assen).

POUR LA 3^e FOIS
ENLEVE LE TRIAL

G. JACKSON
LAMBORELLE

DELAUNE 7^e

DES EXPERTS "PETITE CYLINDRÉE"

JACQUEMOUD 2^e

CHEZ LES JUNIORS

RENOMME depuis des années comme étant l'une des plus belles, l'une des plus sévères épreuves de la saison internationale de trial, le Lamborelle n'a pas failli à sa réputation, les difficultés habituelles du tracé étant encore renforcées, dans cette onzième édition de la grande réunion belge, du fait des chutes de neige et de la gelée qui intervinrent la veille et durant la nuit précédant la course. Le verglas, aux premières heures de la matinée, puis le dégel survenant dans la journée sous l'action du soleil enfin de la fête, rendirent l'accomplissement de l'itinéraire très éprouvant et malaisé, conditions idéales évidemment pour la réussite de l'épreuve.

Parcours redoutable certes, mais il convient de noter que tous les non-stop — de caractère très varié, exigeant adresse et détermination — sont restés réalisables, puisque les uns ou les autres ont été traversés sans pénalisation par certains des concurrents (pas les mêmes, aucun participant n'ayant réussi un tour sans faute).

Une fois encore, la domination britannique s'est étalée tout au long de ce Lamborelle : les 8 premiers classés dans la catégorie « Experts, grosse cylindrée » sont tous des Anglais, dont le total des points de pénalisation récoltés sur les 100 km du parcours va de 14 (Jackson, vainqueur absolu et détenteur définitif de la Coupe Lamborelle, avec 3 victoires dans cette épreuve) à 31 !

On mesurera mieux encore l'écart qui sépare des Anglais les meilleurs Belges en comparant ces chiffres au 26 points de Piron (second en Experts petite cylindrée, et indiscutable numéro 1 belge actuellement), aux 55 points surtout de Charles Decorte, premier Belge en grosse cylindrée.

Comparativement, nos compatriotes ne font pas si mauvaise figure, Delauné ayant marqué 79 pts et battant chez les experts petite cylindrée des hommes comme Sterkendries, Bidoul, July, qui comptent parmi les bons éléments du trial belge.

Mais là ne se limitent pas nos raisons d'être satisfaits, car l'importante délégation française au Lamborelle a réussi une prestation d'ensemble très honorable et qui témoigne des très gros progrès accomplis chez nos spécialistes durant la saison.

Ainsi retiendrons-nous la 12^{ème} place de Bohec chez les experts petite cylindrée, remarquable performance si l'on songe que le Nemourien est un débutant, qui termine sa première saison de trial chez les experts !...

—Significative aussi est la seconde place remportée chez les juniors petite cylindrée par le second des Nemouriens, Jacquemoud, qui est encore 3^{ème} au classement toutes cylindrées confondues ! (chez les juniors, bien sûr, mais le résultat n'en est pas moins superbe).

Grande journée donc pour le trial français que le 11^{ème} Lamborelle, d'autant que nos autres représentants se surpassèrent eux aussi, comme vous pourrez le voir en étudiant les résultats techniques.

Revenons au déroulement de l'épreuve : la suprématie des britanniques fut vraiment absolue, puisque à côté de Jackson premier de la grosse cylindrée, c'est John Giles qui remporte la petite cylindrée.

Toutefois, dans cette dernière catégorie, les Belges réussirent l'exploit d'enlever la seconde place, plaçant Piron (champion de Belgique 1958) en second rang et surtout devant l'as anglais Ratcliffe, officiel Triumph, et qui passe en Angleterre pour l'une des grandes vedettes de la spécialité !

Graindorge et Verhulst, les pilotes de la F.N., obtinrent également de beaux résultats, avec les 4^{ème} et 5^{ème} places, battant de 4 points seulement le parisien d'adoption David Skinner, lequel améliora ainsi de 2 places sa prestation de l'année dernière !

Et ici comme en France, c'est Delauné qui suit Skinner, à 16 pts d'écart, ce qui est peu sur un tel parcours. Delauné accuse ainsi les très grands progrès qu'il a accomplis lui aussi, et nous retiendrons encore à son actif qu'il a réussi à franchir sans pénalisation neuf sections observées.

Au total, les non-stop se divisaient en quarante sections, où seuls les vainqueurs des 2 catégories : Jackson et Giles, et aussi Brian Martin réussirent à passer sans encourir le moindre échec, c'est-à-dire sans se trouver en difficulté totale.

Le fait prend d'autant plus de valeur que derrière eux, seuls trois hommes — des Anglais encore — ne subirent qu'un seul échec : Draper, Langston, Johnny Brittain.

Piron a ici encore montré toute sa classe, totalisant seulement 3 échecs, et en glorieuse compagnie s'il vous plaît : Jeffrey Smith et Sammy Miller (l'ex-officiel Mondial). Enfin Skinner a réussi de son côté un score de qualité, rencontrant 6 fois l'échec, et rejoignant ici Ratcliffe.

Nous écrivions que Delauné avait réussi à passer sans faute 9 sections observées. Beau résultat, mais que dire alors des 34 passages sans une seule faute réalisés par Jackson et Sammy Miller !

Derrière ces hommes, viennent à nouveau Smith, Giles, et André Piron, qui n'est pas loin de posséder la classe britannique !

Ici enfin, Skinner réalise 18 passages corrects, et ce n'est pas mal non plus !

Le non-stop le plus ardu, à considérer les 14 prévus par les responsables du magnifique tracé, fut de l'avis de tous le n^o 4, une grande montée à laquelle une boucle faisait suite, à la Grande Ferme de Lasne.

Seus Smith, Brittain et Giles purent passer là sans commettre une faute.



Ci-dessus, le vainqueur absolu, Gordon Jackson. En bas, David Skinner, premier classé de la délégation française.





Mais le non-stop n° 14, le « Hill Climb » vit deux Belges, Charles Decorte et Piron, passer deux fois cette montée raide sans mettre pied à terre tandis que le vainqueur absolu de l'épreuve, Jackson, récoltait au même endroit 3 pts au second passage !

Quelques chiffres encore, avant de conclure : à la fin du premier tour, Gordon Jackson était déjà en tête, n'ayant marqué que 4 points, sur 50 km de course ! Quant au second passage, c'est Jef Smith qui l'accomplit le mieux, totalisant 8 points.

Ceci évidemment chez les experts grosse cylindrée car, dans la petite cylindrée, nous pointons Giles, avec 10 pts au premier passage, devant Piron (16 pts), ces résultats se confirmant au second tour.

★

Et Colin, direz-vous, car vous connaissez bien le champion de Belgique 1958 des experts grosse cylindrée. Eh bien, Colin, battu dans le Lamborelle par son compatriote Decorte (qui est 9^e alors que le pilote de la Triumph vient en 10^e place) à tout de même donné une victoire à son pays : il a en effet remporté l'épreuve de départage (parcours chronométré comportant cinquante mètres d'une côte pavée et agrémentée de 3 chicanes), devant son compatriote Milhoux et le Britannique Langston.

★

Le Lamborelle clôt la saison de trial sur le plan international. Quels enseignements nous apporte-t-il cette année ? D'abord, il est clair que les spécialistes anglais demeurent les maîtres absolus dans ce domaine, et il ne semble pas qu'ils puissent être concurrencés avant longtemps encore.

Chez les Belges, les éléments qui assurent la relève (Piron tout spécialement) ont indiscutablement gravi un échelon en direction des maîtres britanniques.

Enfin, nos compatriotes, pour une fois aidés matériellement et encadrés moralement, ont montré que leurs moyens leur permettront de rejoindre peu à peu les meilleurs, à condition évidemment que les contacts internationaux soient plus fréquents à l'avenir et que, chez nous, les épreuves hivernales hebdomadaires s'inspirent au plus près des conditions rencontrées à l'étranger.

Il n'y a certes là rien d'impossible à réaliser et nous attendons à pied-d'œuvre tous les hommes de bonne volonté dont notre trial est riche, fort heureusement.

★

Un dernier mot, mais pas le moindre : ce Lamborelle a montré que la construction française (Motobécane s'entend ici) a toute sa place dans la pratique du trial. Puisse le très bon résultat obtenu en Belgique encourager la marque de Pantin à persévérer dans cette voie, puisse encore ce résultat valoir au trial l'adhésion d'autres constructeurs.

RESULTATS TECHNIQUES JUNIORS

Grosses cylindrées. — 1. Grégoire (AMC Namur), 21 points ; 2. Brel (AMC Anderlecht), 28 pts ; 3. Maes (RMES), 32 pts ; 4. Veys (AMC Audenarde), 35 pts ; 5. Colpaert (Ard. Brab.), 40 pts ; 6. Gerlache (RLMOA) 42 pts 20''1 ; 7. Gilmont (AMC Ixelles) 42 pts 23''1 ; 8. Seutin (UM Woluwe) 44 pts 13''0 ; 9. Jorion (AMC Ath) 44 pts 23''1 ; 10. Guise (AMC Rhodel) 46 pts 10''9, etc...

Petites cylindrées. — 1. Decorte M. (AMC Ixelles), 16 points ; 2. Jaquemoud (France) 25 pts 15''0 ; 3. Péters A. (RAMS) 25 pts 18''3 ; 4. Debreme (MC, Eksaarde) 25 pts 20''4 ; 5. Marchand (RAMC Dyle) 27 pts 11''8 ; 6. Collard (RLMOA) 27 pts 18''3 ; 7. Claes (MC Eksaarde) 29 pts 11''3 ; 8. Gendebien (AMC Namur) 29 pts 14''2 ; 9. Ricky (AMC Namur) 30 pts 12''4 ; 10. Gheyselincq (Mortsel) 30 pts 17''6 ; 11. Sinne (AMC Namur) 31 pts 24''3 ; 12. Boussion (France) 31 pts 33''4 ; 13. Terrioux (France) 32 pts 12''2 ; 14. Quarremme (AMC Anderlecht) 32 pts 13''2 ; 15. Van Vaerenberg (RUMB) 34 pts 14''1 ; 16. Sillière (France) 34 pts 16''4 ; 17. Goffeau (RUMB) 34 pts 32''4 ; 18. Guyaux (Mettet) 35 pts ; 19. Caselitz (RAMCS) 36 pts 14''2 ; 20. Stoufs (RAMC Dyle) 36 pts 15''0, etc...

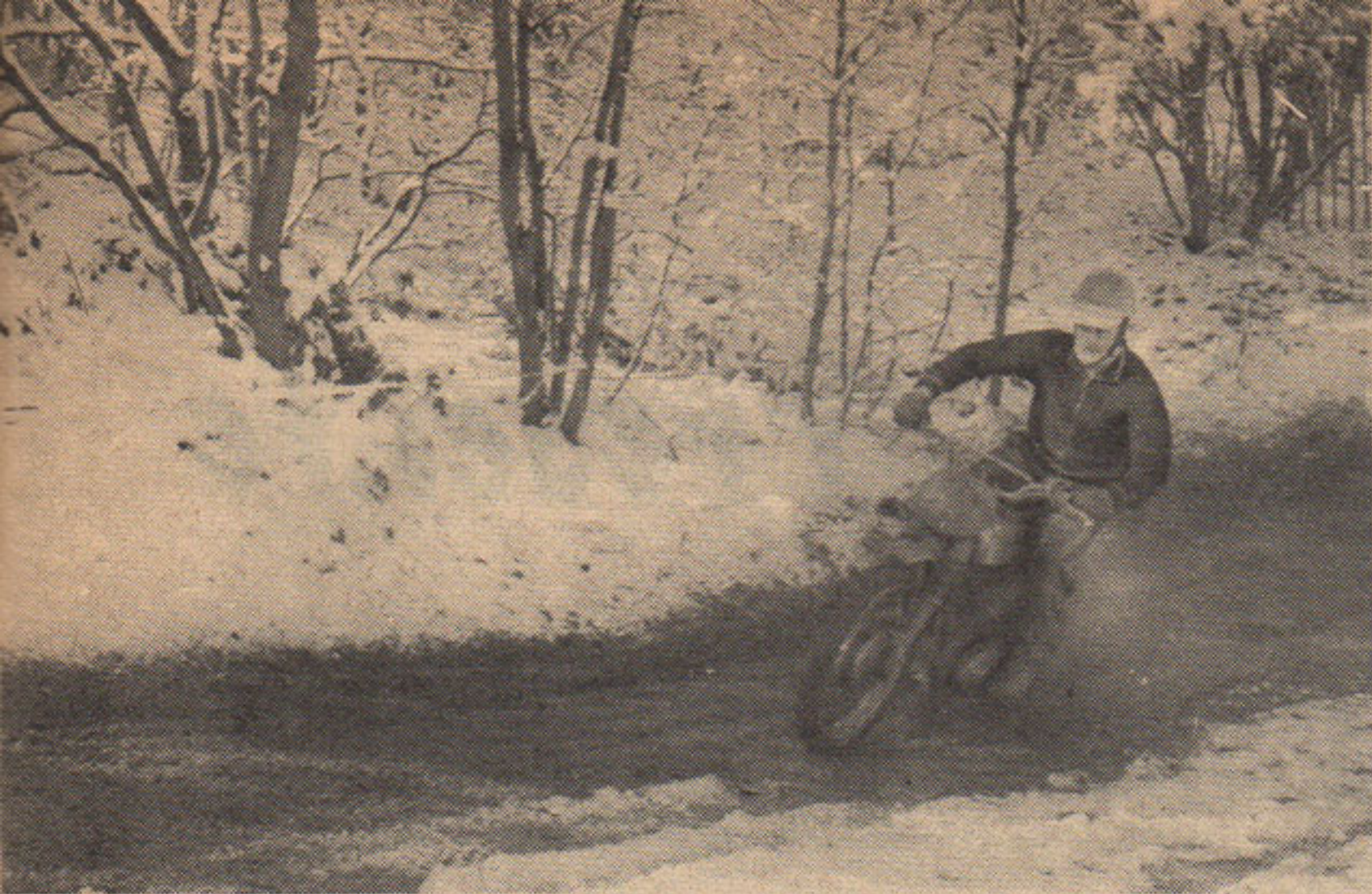
EXPERTS

Petites cylindrées. — 1. John Giles (G.B., Triumph), 19 points ; 2. André Piron (B., Socovel), 26 pts ; 3. Ratcliffe (G.B., Triumph), 40 pts ; 4. Graindorge Alex (B., FN) 59 pts 10'' ; 5. Verhulst Pierre (B., FN) 59 pts 10''9 ; 6. Skinner David (G.B., Dot) 63 p. ; 7. Delauné Claude (Fr., Motoconfort), 79 pts ; 8. Sterkendries Aloïs (B., FN) 80 pts ; 9. July Georges (B., Norman) 82 pts ; 10. Bentley Vernon (G.B., Dot) 86 pts ; 11. Bidoul Fernand (B., Socovel) 99 pts ; 12. Bohec Jean (F., Motobécane) 109 pts ; 13. Schawers Gaston (B., Socovel) 113 pts ; 14. Muth Adolphe (B., James) 119 pts ; 15. Te Hasseloo (Hol., James) 127 pts ; 16. Van Putten (Hol., X...) 130 pts ; 17. Josart Edmond (B., Norman) 133 pts ; 18. François (Fr., Motobécane) 134 pts ; 19. Stasse Pierre (B., Triumph) 135 pts etc...

Grosses cylindrées. — 1. Jackson Gordon (G.B., AJS) 14 pts ; 2. Smith Jeffrey (G.B., BSA), 20 pts 9''2 ; 3. Miller Sammy (G.B. Ariel) 20 pts, 9''9 ; 4. Brittain John (Royal Enfield) 22 pts ; 5. Draper Johnny (G.B., BSA) 23 pts ; 6. Langston Ron (G.B., Ariel) 24 pts ; 7. Martin Brian (G.B., BSA) 27 pts ; 8. Blakeway Gordon (G.B., Ariel) 31 pts ; 9. Decorte Ch. (B., BSA), 55 pts ; 10. Colin Alex (B., Triumph) 61 pts ; 11. Decat Joseph (B., Triumph) 64 pts ; 12. Decoster Lucien (B., Saroléa) 70 pts ; 13. Schrijvers Charles (B., Matchless) 79 pts ; 14. Derom Robert (B., BSA) 80 pts ; 15. Packham Geoffrey (G.B., Triumph) 91 pts 9''3 ; 16. Raemdonck J.P. (B., AJS) 91 pts 11''0 ; 17. Busine J. Claude (Ariel) 92 pts ; 18. Buydens Charles (B., Maico) 99 pts ; 19. Neetens Rob. B., Triumph) 101 pts ; 20. Charrier Jacques (Fr., BSA) 108 pts, etc...

Ci-contre, le Nemourien Bohec. En bas, Jeffrey Smith, le fameux crossman anglais (77), et notre confrère Paul Frère, pilote de voitures de course, qui semble goûter pleinement les joies du « tout-terrain ».





Jan Clynck, vainqueur de Nilsson à Saint-Anthonis.

LE CROSS

EN BELGIQUE, LES PLATEAUX PRENNENT FORME

De nombreux crossmen européens figureront au programme des prochaines réunions inscrites au calendrier belge. C'est ainsi que demain, pour l'épreuve internationale d'ouverture de la province d'Anvers, à Herentals, on trouve les noms du champion du monde, Bill Nilsson, et de son compatriote Johansson. A ces Suédois se joindront encore deux Britanniques, Jeff Smith et Johnny Draper, et le Hollandais Jan Clynck. Cette forte coalition étrangère s'opposant aux meilleurs Belges, dont René Baeten et son second du Championnat de Belgique 1957, Jean Rombauts.

Baeten réussira-t-il chez lui, sur son terrain, à battre Nilsson, ce qu'il n'a pu faire la semaine dernière en Hollande, à Saint-Anthonis ? Ou bien Jan Clynck renouvellera-t-il sur ces deux hommes sa magnifique victoire du 23 mars ? Voilà un pronostic bien difficile à faire, d'autant que Jeffrey Smith peut très bien mettre tout le monde d'accord... derrière lui !

★

Le lundi de Pâques aura lieu, comme chaque année à pareille date, le Moto-Cross Brabançon, à Louvain. 4 Suédois figurent à l'affiche, soit Pearson, Larsson, Gustavsson et surtout Lundin qui compte parmi les tous premiers plans du cross européen. A ces hommes, il faut encore ajouter les deux Anglais Smith et Draper, les Suisses Kunz et von Arx, et enfin l'Allemand Braun.

Rappelons que le programme du Moto-Cross International comporte une épreuve en sidecars, où figureront nos compatriotes Perlin, Théveney et Sagette.

★

La semaine suivante, le 13 avril par conséquent, l'intérêt des sportifs belges se déplacera vers Namur où se déroulera sur le fameux circuit de la Citadelle le Moto-Cross International de Printemps.

Bill Nilsson et Johansson se retrouveront à cette occasion en face des as belges, du champion de France Gilbert Brassine, des Hollandais Clynck et Bauduin (un revenant !) et des Britanniques John Giles et Gordon Jackson, vedettes du trial hivernal et comme tels très appréciés en Belgique.

★

Nous terminerons — pour aujourd'hui — avec quelques mots consacrés au Moto-Cross de Tournepepe, organisé le 1^{er} mai. La liste des engagements est loin d'être close mais on annonce déjà la participation de Jeff Smith, de son beau-frère Johnny Draper, et du Néerlandais bien connu Jan Clynck, vainqueur déjà cette saison à Ermenonville et Saint-Anthonis.

Cette année, poursuivant son évolution, la réunion sera extra-nationale : on le voit, il y a un appréciable progrès depuis le premier cross régional de 1953.

Le lundi de Pâques (7 avril), nos inters seront malheureusement occupés ailleurs, à Thomer-la-Sogne exactement, où ils disputeront la seconde manche de leur Championnat. Aussi, les organisateurs de Ahuillé ont-ils eu recours à quatre étrangers, les Belges Feyter et Swiggers, et les Britanniques bien connus Cheney et Nex, qui seront opposés à nos « nationaux » Drobecq, Rambour, Butteau, Lefeur, Beaumard et Guy Ledormeur.

A cette course principale réservée aux machines de 500 cc de cylindrée, s'ajoutera une épreuve en 350 cc, qui comprendra d'excellents éléments.

Précisons que le circuit est d'un développement de 1.200 mètres et d'une grande visibilité pour le public, qui est assuré de vivre, des compétitions très disputées avec les concurrents en présence.

EN HOLLANDE, ST-ANTHONIS : CLYNCK (500) ET BETZELBACHER (250), VAINQUEURS

On s'attendait à une « explication » entre le champion du Monde Bill Nilsson et son second, le Belge René Baeten, auquel le terrain sablonneux devait particulièrement convenir. Pourtant, si le Suédois se montra en excellente forme, enlevant la première manche et terminant second dans la 3^{ème} et au classement final, ce fut le très brillant Hollandais Clynck qui enleva l'épreuve de haute lutte, en vrai roi du sable.

Manquant le départ dans la première manche, Clynck fit premier dans les deux suivantes, ayant Curtis comme second, puis Nilsson. Baeten ne put inquiéter ces trois hommes, et dut se satisfaire de prendre derrière Curtis et Smith la cinquième place du classement général.

Avec sa 3^{ème} place, Curtis termine premier des Britanniques et confirme son accession parmi les meilleurs crossmen du moment. Smith (4^{ème}) et Archer (6^{ème}) ne semblent pas avoir trouvé d'emblée la cadence.

Mais voici le classement de l'épreuve :

1. Jan Clynck (H., BSA), 72 pts ; 2. Nilsson (S., AJS 7 R), 71 pts ; 3. Curtis (G.B., Matchless d'usine), 65 pts ; 4. Smith (G.B., BSA d'usine), 63 pts ; 5. Baeten (B., FN d'usine), 62 pts ; 6. Archer (G.B., Norton ACT), 59 pts ; 7. Gustavsson (S.), 58 pts ; 8. Selling (H.) ; 9. Draper (GB) ; 10. Janssens (H.).

★

Les 250 sont très prisés en Hollande,

et les grandes organisations de ce pays entendent désormais leur consacrer le plus large intérêt. C'est pourquoi la réunion de Saint Anthonis comportait une course pour machines de cette cylindrée, avec une forte participation allemande.

De nombreuses marques étaient représentées dans cette épreuve et cette concurrence technique ne fut pas le moindre attrait de la journée. C'est le chef de file de l'équipe d'usine Maico, Fritz Betzelbacher, tenant de la Coupe d'Europe, qui fournit le vainqueur final en dominant dans les deux manches. Le Hollandais De Haas (NSU) lui opposa une résistance honorable.

Le classement final est le suivant :

1. Betzelbacher (A. Maico d'usine), 70 pts ; 2. De Haas (H., NSU), 64 pts ; 3. Koops (H., DKW), 60 pts ; 4. Braun (A., Maico), 56 pts ; 5. Collijn (H., Jawa), 56 pts ; 6. Walter (A., Motosacoche), etc...

EN FRANCE :

POITIERS-LA CASSETTE ANNULE !

Les circonstances atmosphériques épouvantables que nous avons traversées ces derniers temps ont contraint les organisateurs du cross extra-national de Poitiers-La Casette à annuler leur réunion au tout dernier moment.

Les sportifs de la région poitevine l'auront certainement regretté, comme nous le regrettons à notre tour pour l'actif club local, qui avait sérieusement travaillé à préparer sa réunion et se trouve mal récompensé de ses efforts. Souhaitons-lui meilleure chance dans l'avenir.

EPHEMERIDE

DEMAIN 30 MARS : en Belgique, grande réunion d'ouverture de la province d'Anvers, à HERENTALS (voir information dans cette même page).

EN FRANCE, une réunion internationale se déroulera à JONZAC, sous les auspices de M. C. Jonzaçais qui l'organise pour la 4^{ème} fois. Sur le circuit d'un développement de 1.550 mètres, dont une ligne droite de 300 mètres, on verra à l'œuvre quelques-uns des plus grands crossmen du moment : Leslie Archer, l'officiel Matchless Dave Curtis, Lundin, Gustavsson, les frères Dierks, l'Allemand Kholer et nos compatriotes Julienne, Robert Klym, Godey, Ledormeur, Tiarcellin, etc... (30 autres coureurs étant encore engagés !).

Tout ceci doit autoriser une magnifique journée de sport à Jonzac, d'autant que les organisateurs n'entendent épargner aucun effort pour donner entière satisfaction aux sportifs de la région, notamment en ce qui concerne l'accès au terrain (qui est situé presque au

centre de la ville) : nombreux guichets, importants parcs à voitures, service d'ordre en place dès le matin, toutes ces mesures ont été prises en vue de recevoir le très nombreux public que mérite le grand plateau réuni à Jonzac.

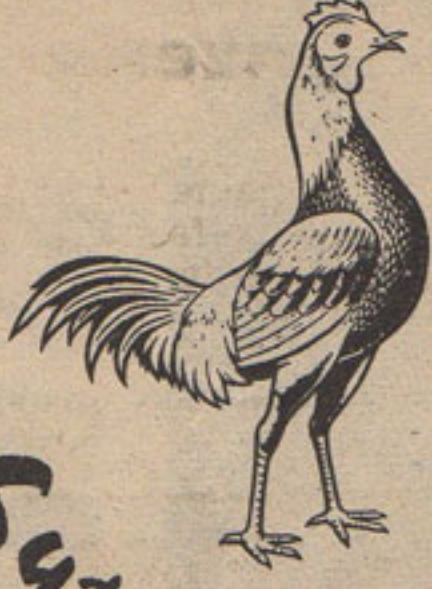
Par ailleurs, toujours demain 30 mars, des moto-cross extra-nationaux sont programmés à FRANGY (voir MR n° 1383) et LIMOGES (aucune confirmation ne nous est parvenue concernant cette dernière réunion).

Enfin des réunions nationales ou régionales sont prévues à Moret-sur-Loing, Marseille, La Haye-Fouassière (nous n'en avons pas eu davantage confirmation).

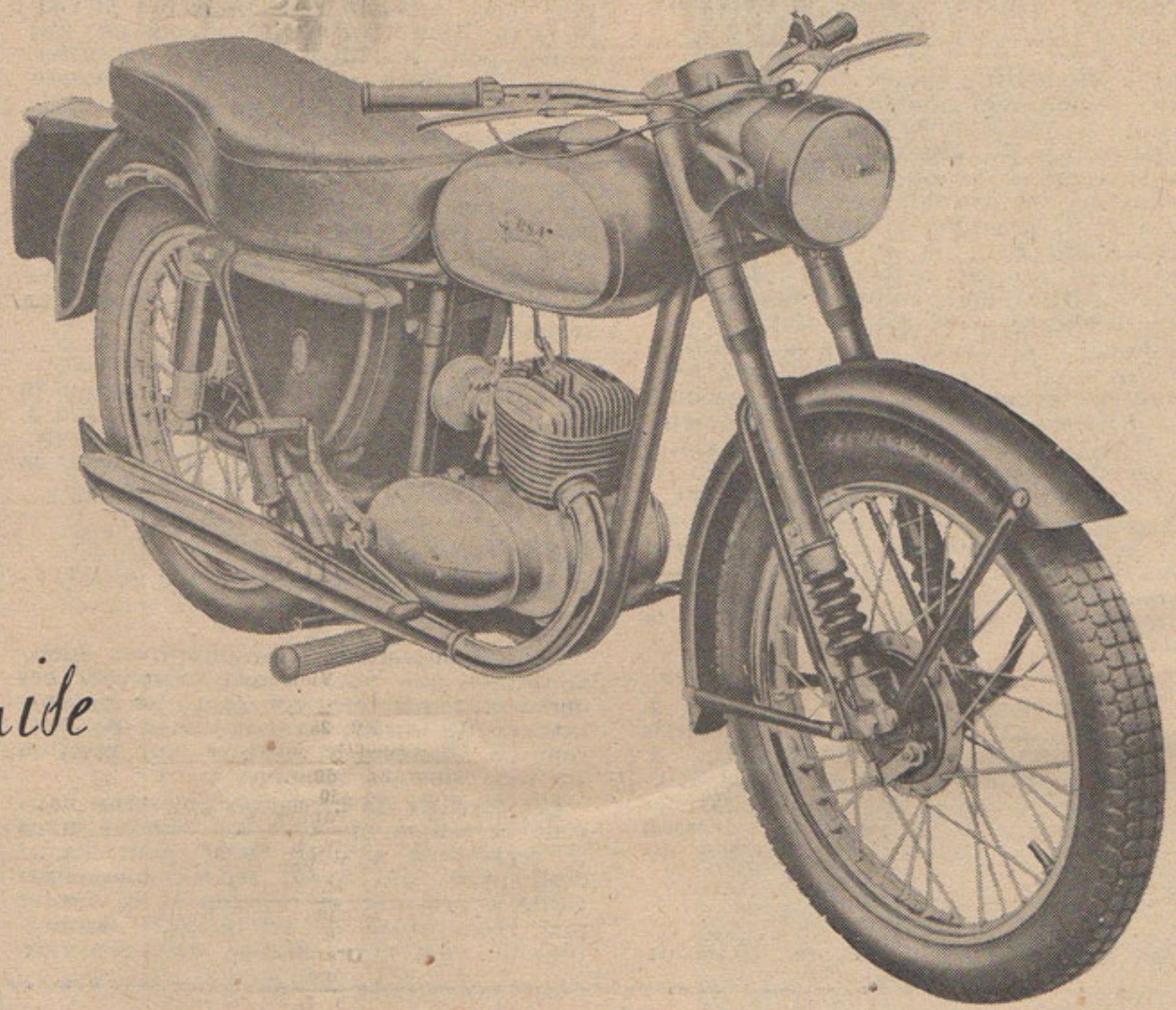
LE LUNDI DE PAQUES A AHUILLE

Cette petite localité de la Mayenne (960 habitants) est aussi fêlée de moto-cross que les villes plus importantes de l'Ouest, et elle en est à sa 6^{ème} organisation, pour laquelle le M.-C. Mayennais lui prêtera d'ailleurs son concours.

BSA

La Super  BANTAM Presente
175 cc

*qui s'ajoute
aux modèles
dont la
réputation est acquise*



175 cc D 5 Super Bantam

250 cc C 12 Princess

350 cc B 31

500 cc B 33

500 cc A 7 Twin

500 cc A 7 Shooting Star

650 cc A 10 Golden Flash

650 cc A 10 Road Rocket

500 cc B 34 Gold Star

“ modèles cross et clubmans ”

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS

BSA

POPULAIRE DU MONDE

Aux amis de Basile Gazengran

UNE fois de plus, notre héros se sacrifie à l'abondance des matières. Il est logique de penser que c'est la dernière fois que pareille mésaventure lui arrive, car c'est à

partir de la semaine prochaine que *Moto-Revue* vous offrira 32 pages au lieu des 24 habituelles, ce qui procurera à Basile son « espace vital » définitif.

PERMANENCE
LE SAMEDI MATIN
A NOS BUREAUX

En prévision de la belle saison, une permanence sera assurée tous les samedis matins, de 9 heures à 12 heures, à nos bureaux, 12, rue de Cléry, Paris (2^e), en ce qui concerne la vente de nos publications, les abonnements et notre Service Assurances.

ASSURANCES IMMEDIATES

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

IMPORTANT : nous pouvons assurer les usagers habitant toutes les régions de France

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

MOTOBECANE

A vendre, très belle occasion, 350 Motobécane bicycl. 8.000 k. 56. MOL. 52-17.

ALCYON

Refus permis, Alcyon 3 CV nve. 58. Remise 40.000. Crédit. 17, rue Pajol. BOT. 15-95.

GNOME-RHONE

Part. vend Gn-Rhône X A 2 7 CV + side Bernardet. Ecr. 19, r. Léon-Blum, à Amiens.

MONET-GOYON

M.-Goyon Pullman. 125. 56. Adrian, 27, r. Léop.-Bellan-2^e.

PEUGEOT

250 cc Peugeot, état neuf. OPE. 93-37 et BOL. 65-52

175 Peugeot 1955. 14 000 kil., équ. 85.000. Thierry, 152, Fbg St-Nicolas, Meaux (S.-et-M.).

Peugeot 175, état nf, tand-sad, nbx acc. Deroef, 58, rue Boucher-de-Perthe, Lille.

Tr. belle 250 Peugeot, peu roulé Px 100. COM. 62-00.

TERROT

500 R.G.S.T. c. nve. 80.000. Vigneron, 15, rue Parmentier, Noisy-le-Sec (Seine).

Terrot 350, mod. 51, av. side Roy, capot., b. occas. S'adr. Cuisy H., 131, r. de Paris, Palaiseau. Visible à p. 18 h.

350 Terrot 4 v. sélect. Impec. 40. Crédit. Cadiou, 8, rue Guénot, Paris.

Terrot 350 p. ét 50.000. Ecr. pr rend.-v. Escotier, 13 bis, r. Ballat, Courbevoie-Bécon

500 RGST, 14 000 k., c. nve. 80. Schafer, 135, Chemin-Vert. ROQ. 26-88.

MOTOS ANGLAISES

Norton 88, très belle. 300. Crédit, reprise. 17, r. Pajol.

Ariel 4 CV culb. Fin 53. Semi-oscill. Selle dble. 150. Crédit. Reprise. 17, rue Pajol.

Triumph T 110. 55. Px 270 000. Favrel, rue Daguerre, Domont (S.-et-O.) Tél. Ezanville 136.

500 Royal-Enfield culb. 4 vit. s.-car Précision ens. sep. 140. Ragot, 29, r. Amelin, Dugny-S.

500 Sunbeam non rodée. 130. Beau, 31, av. de Louvois, Chaville (S.-et-O.).

Part. vend cse santé splendide BSA B 31 modèle 58 en rodage, ent. équ. sport, nbx acc. + 2 sacoches cuir. 280.000. M. Dumont, 2, rue Vivienne (2^e). Tél. CEN. 44-18.

TRIUMPH

650 T 110, état neuf.

500 T 100 1956, garantie.

650 Thunderbird, 11.000 kil.

Speed twin 1954 - 1956.

350 Ariel 350 BSA 1957.

Ttes pièces détachées Triumph.

HURNI, 38, rue Saussure, angle rue Legendre.

WAG. 87-36.

Norton 600 av. side Précision, ét. neuf. David, 102, av. Lamartine, Le Perreux (Seine).

BSA 650 Golden, 56. 7.000 km. Foin, 3, rue de Lorraine, Fontainebleau.

BSA Gold. Star, cross, 500 cc, année 1956, ét. neuf, Px 250.

Zacharie, 49, rue de Paris, Taverny (S.-et-O.).

BSA 250, ét. parf., équ. Px int. Reversat, 62, r. Jonquière-17^e.

Ariel 350, susp. oscil., équip., sac. cuir. Concretel, 41, r. G.-Péri, Vitry-sur-Seine Samedi

TRIUMPH

20 OCCASIONS RECENTES révisées et garanties.

CREDIT

Reprise autos, motos, comme premier versement. Triumph neuves sans délai et pièces détachées tous modèles.

CHARLES PEROTTI

16, rue de la Prévoyance, Vincennes. Métro : St-Mandé, Tourelles DAumesnil 79-91.

500 BSA M 20, avec side Précision. 80.000. 64, rue Louise-Bruneau, Palaiseau (S.-et-O.).

Sunbeam S 8, ét. impec., équ. gr. touris. Séret, 9 bis, av. Bobigny, Noisy-le-Sec (S.).

Belle Norton 88 sport, culasse alu, freins moyeux, com. neuf. 170, av. de Clichy. Repr., créd.

Particulier vend « DOMINATOR 88 » Norton Featherbird, août 1954. ARC. 55-67.

MOTOS ALLEMANDES

Zundapp KS 800, avec ou sans side. 50.000. Vidal, 17, rue Bapts, Asnières.

AWO Cardan 250 1956. Imp. access. Robert. MON. 34-78

Zundapp KS 750, side, contre 250 Puch ou 350 Jawa. Simon, 46, rue des Panoyaux, Paris.

BMW R 67/3, tr. b. ét. Avrier, 54, r. Raphaël, Vanves-S. Vis. apr. 18 h. Plus. sam. et dim

BMW R51-2 impec., équ. R67-2 (pôts. Rés. selle bip.). 180.000. J. Pine, 7, Grande-Rue, Pierre-Bénite (Rhône).

TWN-BDG 250 H. 1953, solo ou side. Massulteau, 12, r. Filâtre Rozier, Châtenay (S.).

NSU 350 b. ét. 125. Beller, 12, av. Argenteuil, Asnières.

Zundapp 200 S. 11.000 kms, bon état. Px intéress. Visible ts les jours. Bonnin, 61, rue de Courcelles. WAG. 28-23.

A vendre, vélom. NSU 100 cc, impeccable. Ts 1. jours. Galan, 50, rue Rambuteau, Paris.

BMW 500 cc (accidentée). 36, rue Marat, Ivry. ITA. 77-03.

MOTOS AMERICAINES

500 Indian tt équ., s. bi-pl. Péjo, 31, r. Gabrielle (18^e).

MOTOS BELGES

FN 250 culb., susp. intégr., bon état. Leclerc. Sam.-dim., sauf le 29. 6, impasse du Parc, Maisons-Alfort. Sem. heures bureau : GUT. 14-13.

MOTOS ITALIENNES

V. 125 cm Compétition. Mondial. Dédouanée. J. Bordas. Tél. MONTmartre 24-79.

V. moto Rumi SS. 2 carb., nve. Roby, 61, r. Lateignant, Reims.

Cause double emploi, vend moto Rumi 125. 9.000 kms, parf. ét. Marrot. AVRON 16-68.

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa M 56. 18.000 k. Moreau, cité Bidault, rue Edith-Cavell, Vitry-sur-Seine.

350 Jawa 50, com. neuve. Voir de 19 à 21 h. M. Abonneau, 7, r. Tourtille, Paris (20^e).

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 SG, impec., sacs cuir, sel. dble, équ. compl. av. ou ss Macombynn, casques. 16.000 k. Gar. tr. intér., rais. santé. Tartière, 299, r. Lecourbe-15^e.

Puch 250; exc. ét. 17.500 km. 100.000. Schneider, 4, r. de Bruxelles, Bobigny (Seine).

Puch 250 SGS, 21.000 k., sel. dble, p.-bag. 160. Manteau, 133, r. Sr-Marceau, Orléans.

MOTO PUCH

à vendre, 250 cc. T.F. ét. nf. 5.000 k. Px avant. Mesnager, 1, r. César-Poulain, Reims.

Puch 175 SV, 15 500 k. c.nve. Hôtel de la Gare, Houdan, S.O.

Puch 175 SVS 54, 9 500 km., parf. état. Px 150.000. Collet, Saint-Arnoult (S.-et-O.).

Puch 250 T.F., équ. t. b. état, acces. T.I.J. h. b. MEN. 31-10. Besson, 71, r. J.-d'Arc, Massy

MOTOS DIVERSES

EXPOSITION permanente des BMW

plus récentes occasions en Triumph, BSA et tous twins anglais, ainsi que 100 MOTOS à partir de 30.000 fr.

MOTO RECORD

151, rue Marcadet, Paris (18^e).

Ouvert jusqu'à 22 h. même dim.

300 MOTOS

soldées à tous prix

Permis moto gratuit

3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos. 300 autos exposées

Chez ALAZARD

Super Crédit Garantie Reprise 100 motos c. neuves 55-56-57 + 30 vélomot. récents à solder + 20 scooters divers à ts prix + 50 motos de reprise à liquid. 47 bis av. de Clichy-17^e (Fonds passage côté cinéma, accès et parking dans la cour) LAB. 44-65

ECHANGEZ VOTRE MOTO C/1 VOITURE

à crédit 12 à 15 mois
6, PL. PANTHEON

Ouv. ts les j. et dim. ODE 29-96
175 Gimá, 25.000 k., parf. ét. 100.000. Noblot, 163, bd Villette-10^e. NOR. 26-87 (20 h.).

Follis 250, bi. JLO, f. Earles. 4.000 k., cse voit. BOT. 37-72. Elissondo, 128, r. Compans-19^e.

GRAND CHOIX MOTOS

vendues à l'état de garantie. 500. 350 BSA, depuis 100

250 Jawa, Triumph oscil. 90

250 Peug. 56. Twin, imp. 110

250 Monnet-Goyon 57, osc. 95

175 Peug., Motobéc. 56, d. 70

125 ttes marq. récent, dep. 40

Vespa, Lambretta 56, dep. 80

30 VOITURES DISPONIBLES

Peugeot, Simca, Citroën, 4 CV

Renault et Frégate Amiral.

Camionnette break depuis 80

Reprise motos, scooters.

Province corresp. avec nous.

Auto-Moto, 45, r. Goutte-d'Or, Paris. ORN. 81-60 (ouv. d. m.)

BSA 650 Golden. NSU 350 culb.

Puch 250. Vélocette 500. Vespa

impec. Triumph T110. Garant.

Vedette c/moto. Pose et vente

tous sides. Reprise, échange.

Zenkl, 6, pas. Four-à-Chaux-19^e

BELLES OCCASIONS

VENDUES av. GAR. 3 MOIS

350 Motob. tr. b. ét. 110.000.

250 BSA, tr. b. état. 120.000.

350 BSA B.31, t. b. ét. 130.000.

500 BSA B.33, t. b. ét. 150.000.

500 BSA, susp. oscil. A.7, très

bon état. 290 000.

350 BSA, susp. oscil., freins

cent., tr. b. état. 200.000.

650 BSA, bon état. 200.000.

650 BSA, susp. oscil. état

neuf. 300.000.

500 BSA Schooting Star, susp.

oscil., fr. centr. t. b. ét. 320.

650 BSA Road Rocket, susp.

oscil., tr. b. état. 340.000.

CREDIT

6 - 9 - 12 mois.

A. DUBOIS

56, rue A.-Briand, Levallois.

PER. 19-73.

750 Cemeç, lic. BMW. 140

500 BSA twin oscil., dep. 240

500 Triumph T 100 osc., d. 250

350 BSA, osc. et coul., dep. 95

250 BSA, Puch, Jawa. 90

175 Puch sport, 2 carbus. 110

175 Motobécane gd sport. 55

et 100 motos diverses dep. 20.

Renault 4 CV, Citroën, Aronde.

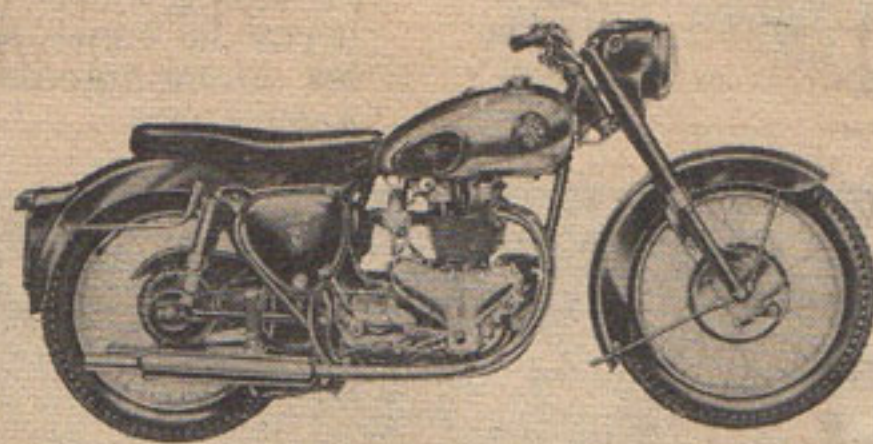
— Crédit, reprise, échange —

B.F., 10, av. St-Ouen, Paris.

LES MOTOCYCLETTES QUE VOUS
ACHETEREZ EN 1958

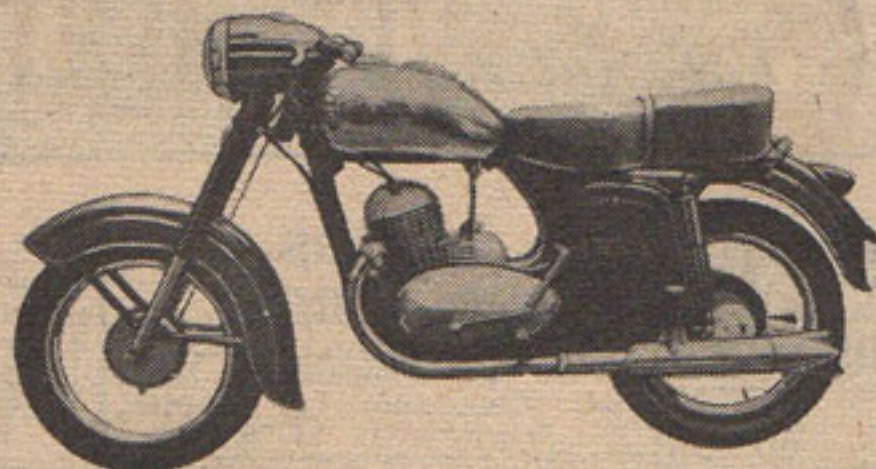
BSA

650
A 10



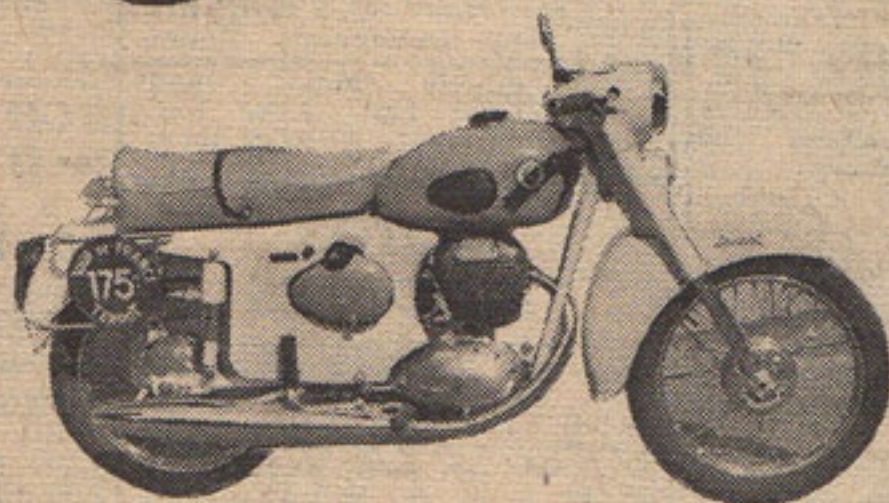
JAWA

350



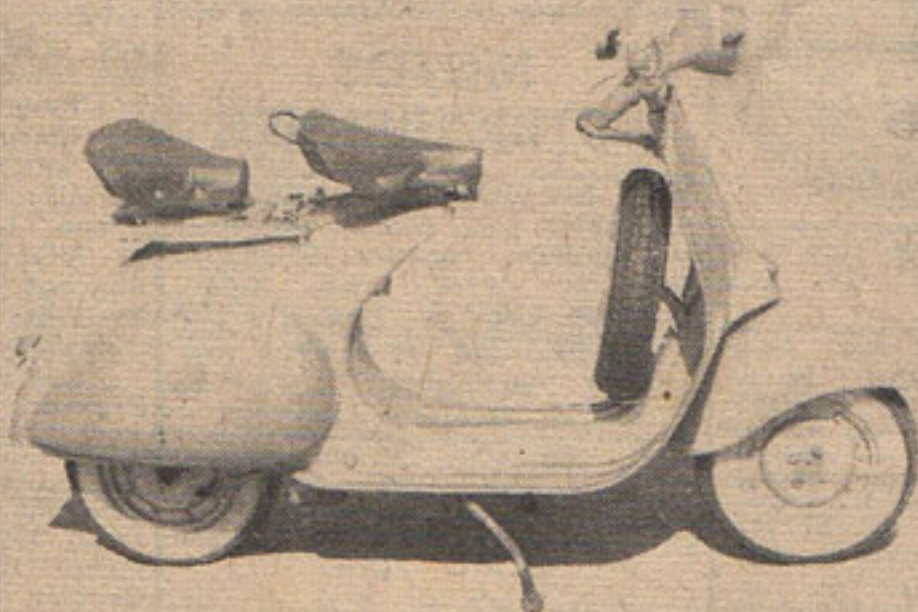
TERROT

175
TOURNOI
ET
RALLYE



VESPA

150



STATION DE MONTAGE
D'AMORTISSEURS "LELAURAIN"

CHEZ NOUS, PAS DE SLOGAN. MAIS
UNE ORGANISATION MOTOCYCLISTE !
VISITEZ ET COMPAREZ
NOS: HALLS D'EXPOSITION
MAGASINS DE PIÈCES DÉTACHÉES
ATELIERS DE RÉPARATION ET
DE MISE AU POINT...

RENSEIGNEMENTS ET VENTE A

PARIS - MOTO

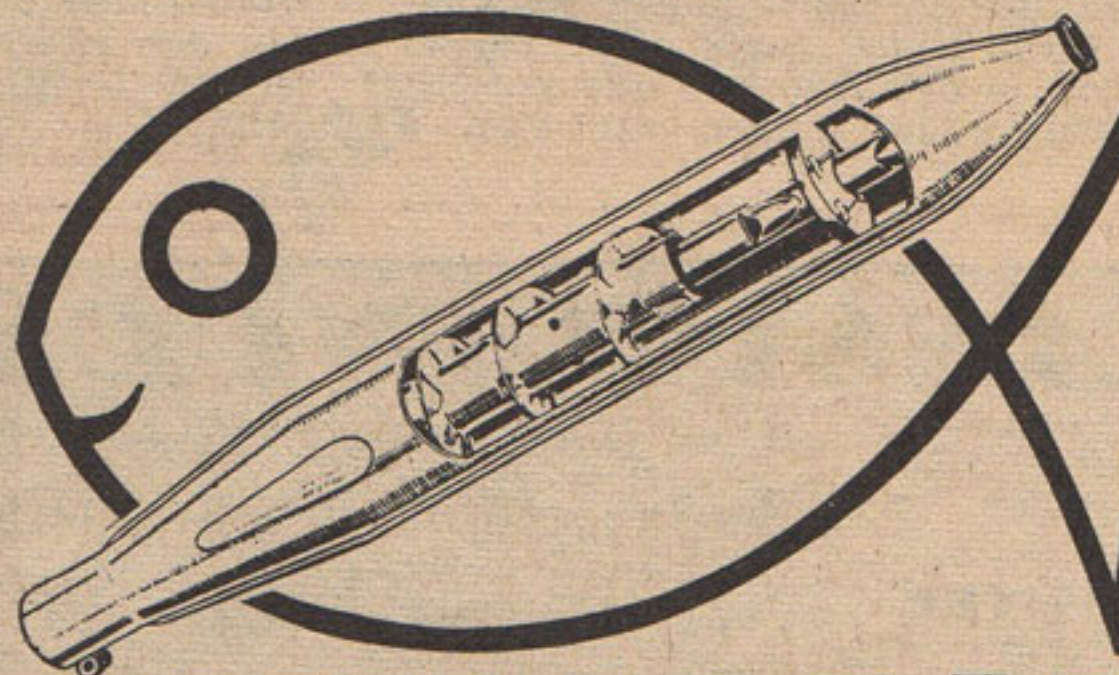
57, Rue Brancion, PARIS-15° - LEC. 93-57

CREDIT 15 MOIS

REMISE AUX PROFESSIONNELS

MENTIONNEZ TOUJOURS MOTO-REVUE

SILENCIEUX COMME UN ...



WILMAN

ECONOMIE - PUISSANCE - SILENCE

DEPUIS 30 ANS IMPOSE SA TECHNIQUE
ET REMPORTE LES PREMIERES PLACES
DANS TOUS LES CONCOURS.

SILENCIEUX POUR AUTO, MOTO, CYCLO, SCOOTER.

Renseignements - 3, rue d'Evreux, Courbevoie (Seine) - Tél. DEF. 19-65

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

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

compétence
honnêteté
régularité

pour vous...
pour votre machine...

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS
PRIX LES PLUS BAS

Un des exemples de la semaine :
L'équipement motocycliste
le plus au point : la combi-
naison MACOMBYNN
Cordoual Sport 14.975 frs
Expéditions en province

CHANTEUNE-FOZ

MEMBRES DE CLUBS
FAITES VOUS CONNAITRE



ETS REVIL - 225, BOULEVARD PEREIRE
Angle de l'Avenue des Ternes, PARIS - ETO. 15-53

Expéditions en province

EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

A. DUBOIS

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

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES



* 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

ACCESSOIRES POUR MOTOCYCLISTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET^S ANDRÉ PORTERIE

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

Raglan compétition
Modèle police « A l'Aigle »



Vulcanisé
après confection

Motocyclistes!

pour votre Confort et votre Protection
SPORT

VETEMENT-MOTO

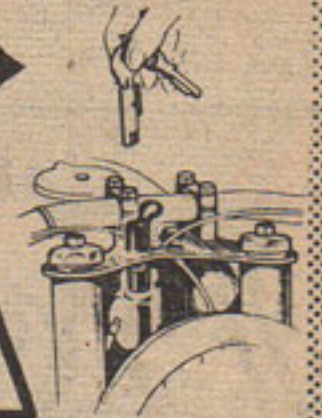
BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI^e
Téléphone ROQ. 85-69

Tous les meilleurs équipements et
vêtements spéciaux

Les motos
GNOME & RHONE
sont équipées en série de

L'ANTIVOL **NEIMAN**



TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS
PROJETS - CRÉATIONS
GRATUITEMENT : — PRÉSENTATION —

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES : DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES
12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e - GUT. 73-32 A 35

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

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

**250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA**

NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

CRÉDIT - REPRISE

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
— AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry - GUT, 73-32



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

MARCHANT FRÈRES
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n^o 16, la maison n'a
pas de succursale.

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

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11^e
ROQ. 29-28

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

Les bienfaits de la
GYMNASTIQUE DES YEUX
Suppression des lunettes

Le traitement facile que chacun peut
faire chez soi rend rapidement aux
MYOPES et PRESBYTES une vue
normale. Une ample documentation
avec références vous sera envoyée
gratuitement en écrivant ce jour :
« O.O.O. » 102, r. de Bosnie, 73 et 75.
BRUXELLES.

TOUJOURS LES PLUS BELLES MOTOS A

350 cm **HOREX**

250 cm **CARDAN - AWO SIMSON**

350 cm 2 cyl. **CARDAN-IFA: 293.000 f.**

PUCH

125 cm - 175 cm - 250 cm
et la

nouvelle **TERROT**

125 cm - 175 cm

MOTO BASTILLE

6, bld Richard-Lenoir, PARIS (11^e)
ROQ. 29-28

Pièces détachées - Expédition

CRÉDIT 15 MOIS — ECHANGE — REPARATIONS

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

Jean MURIT

4 fois champion de France, 10 fois recordman du monde, N'achetez pas sans venir voir son grand choix de machines étrangères récentes en toutes cylindrées.
 1000 Vincent 1954.
 650 BSA Golden 1955.
 650 BSA Golden 54 couliss.
 603 BSA 1955 WM 21.
 650 Ariel 1955.
 600 BMW R 67-2 1954.
 500 Triumph T 103 1957.
 500 BSA Shooting Star.
 503 BSA Star twin.
 503 BSA A 7.
 503 Norton 88.
 500 Matchless 1953-1954.
 500 Ariel twin.
 500 Gilera Saturno sport.
 350 BSA 1957. 7.000 kms.
 350 Jawa bicyl. 1957.
 350 FN oscillante.
 350 BSA B 31.
 250 NSU Max, freins centr.
 250 Adler 1957, 4.000 kms.
 250 Puch SG et SGS.
 250 BMW R 25 et 250 BSA.
 175 Puch SV et SVS.
 Toutes machines de courses, side-cars. Crédit. Reprise aux meilleures conditions. 44, rue Paul-Baruel, métro Vaugirard. Tél. : LEC. 60-53.

400 MOTOS

CREDIT A VOTRE GRE.
 Audegean, 137-139, av. Clichy (17^e). Ouvert dimanche matin.

MOTOS - SCOOTERS

AVEC 10.000
 7. rue Montreuil, PANTIN
 OUVERT DIMANCHE

CYCLOMOTEURS

50 cyclos neufs, Talbot, Vap, Métropole. Remise 22 à 30 %.
 Crédit. 17, rue Pajol.

SCOOTERS

Peugeot S 55. 16 000 k. P. et. Sélect. pied, assuré J. 16 mai. Px 75.000. Anceau, 23, r. Voltaire, Rosny-s-B.-S. Se déplacera

Rumi 125 cc 57, 4.000 k., neuf, et accessoires. MEN. 57-39.

Vespa 52, mot. refait (fact.). 65.000. Baudur, 29, rue Flachat, Villeurbanne (Rhône).

ACHATS

Suis ach. culotte cuir occ. B. Ronfort. 59, fg Ancêtres, Belfort
 J'achète cpt 125, 1/5 Peugeot, Motobécane, Terrot, Recent. MS, 19, rue Deux-Communes, Montreuil. Samedi seulement. AVRON 59-42.

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

ACHETE COMPTANT IMMEDIATEMENT

toutes machines anglaises et allemandes récentes

PEROTTI

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

Paie de suite comptant toutes motos et scooters. EUR. 79-90. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris

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

ECHANGES

Alpines tous modèles.
 Alpine 1033. 160 km/h.
 Jaguar XK 140 C. 240 km/h.
 Simca-8 monoplace course.
 BMW Dyna 51/52, Junior 53/54.
 202, Vedette, Juva, Simca-5 48.
 Standard 5 CV, 11 BL et 7 C.
 Aronde 55, 203. Reprise motos récentes. 33, r. Panoyaux-20^e. Roger SCEAUX. MEN. 98-81.

MON AUTO c/SCOOT.
 7, rue Montreuil, PANTIN
 VIL. 09-21. Ouvert dimanche

DIVERS

ISETTA

I.C.A., 7, r. Montreuil, Pantin (Egl. Pantin), ouv. dimanche VIL. 09-21.

CONCESSIONNAIRE VELAM Ach., vte, répar., pcs détach. Repr. scooters, motos. Crédit.

4 fûts métalliques 200 litres, cerclés, et 10 fûts 50 l. excel. état, com. nf. Prix intéressants. Moto-Revue, 12, rue de Cléry. GUT. 73-32.

100 OCCASIONS GARANTIES Crédit province.

100 tonnes de pièces de récupération franç. et étrang. Roger SCEAUX

33, r. Panoyaux. MEN. 98-81.

VOITURES

C 4 F plateau cabine. Bon ét. 50.000, crédit. 17, r. Pajol.

G. IRAT. 6 CV sport, Rubis. GRE. 69-31. 95, av. Argenteuil, Asnières.

Belle Citroën 11 large sortie 55. 140.000. Acc., com. neuf. Prix 340.000, crédit, repr. 170, av. de Clichy, Paris (17^e).

Peugeot 203, 56, 54 et 52.
 Renault 4 CV, 55 à 51.
 Peugeot 202, UH, 1949.
 Simca-8, 1200, C.I., 1951.
 Simca-5, 3 CV, décapotable.
 Aronde luxe, 1955.
 Dyna Panhard 3 CV, C.I. 50.
 Vedette 52, cpé luxe, bte Cotal.
 Citroën 7 C, C.I. 11 CV cab.
 Adler 9 CV, cab. décap. 5 pl.
 Crédit, repr. motos récentes.
 Audegean, 137-139, av. Clichy (17^e). Ouvert dimanche matin.

MOTOS de COURSE

DARIC vd ses machines de course prêtent pr deux heures.
 Lambretta 175, Rumi 125, nfs. 38, r. O.-Mirbeau. ETO. 60-67.

EMPLOIS

Groupe important réorganisant distribution 2 roues, particulièrement cyclom., recherche attachés commerciaux très qualifiés, connaiss. bien partie et diffusion péc. dét. moteurs et annexes. Capables d'organiser secteurs ventes éloignés Paris. Voyages constants. Situation d'avenir si capable. Proposition par lettre manuscrite av. c.-v., réf., présent, zone d'activité à adress. : M. H. Rapin, 28, r. J.-David, Les Lilas (S.).

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto
 La
 Moto **revue**

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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N ^{os}	2.000 fr. 2.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise 650 frs

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

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

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

LA PLUS GRANDE EXPOSITION - MOTOS NEUVES
 ET OCCASIONS DISPONIBLES - ACHAT - ECHANGE



STOCK complet de pièces et accessoires origine (Expédition rapide contre remboursement)

CRÉDIT
 15 MOIS

**MOTO
 BASTILLE**

6, boulevard Richard-Lenoir - PARIS-XI^e
 ROQ. 29-28

DYNAMIC-SPORT

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

Concessionnaire des marques :
 JAWA, BSA, NSU, TERROT,
 MZ, PUCH, HOREX, SIMSON,
 MONET - GOYON, MANURHIN,
 AGF, LAMBRETTA, RUMI, VESPA

OCCASIONS RECENTES:

Garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites)
 choix de Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin et motos Franç. et Etr. ttes marques du NEUF au prix de l'occasion!

CRÉDIT dans toute la France
 Le moins cher de France

TOUTES REPARATIONS
 Achat ferme moto, scooter
 Liste Occasions ctre 3 timb.

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR



38 r. du Château-d'Eau
 PARIS-10^e

NOR. 08-09
 T O U S

vêtements
 de cuir
 MOTO
 et

combinaisons
 en cuir pour
 compétition
 Exigez la
 marque

CHROME-CUIR
 CATALOGUE
 GRATUIT
 SUR DEMANDE

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

**CRÉDIT 12 à 15 mois
 sur OCCASION**

Motos BSA, Ariel, BMW,
 FN, Précision, etc...
 Scooters Rumi, Macchi,
 Lambretta

6, bd Richard-Lenoir
 (Bastille). ROQ. 29-28

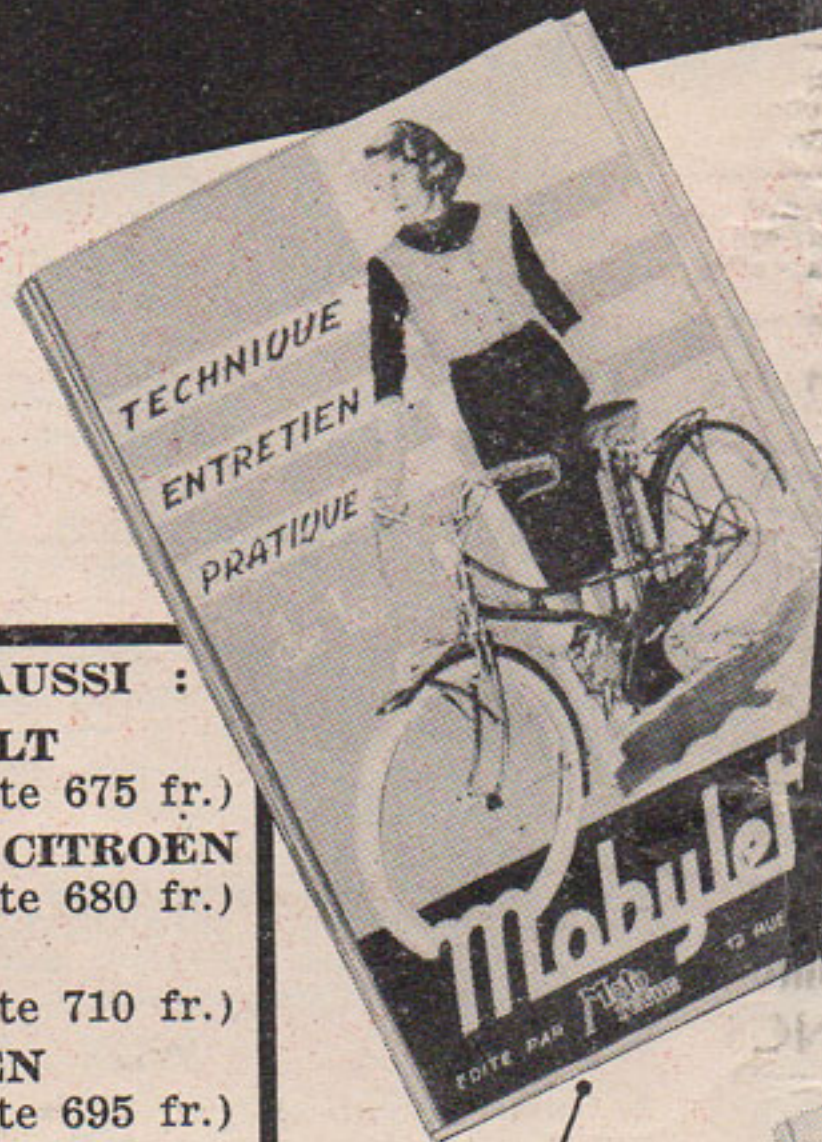
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

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)



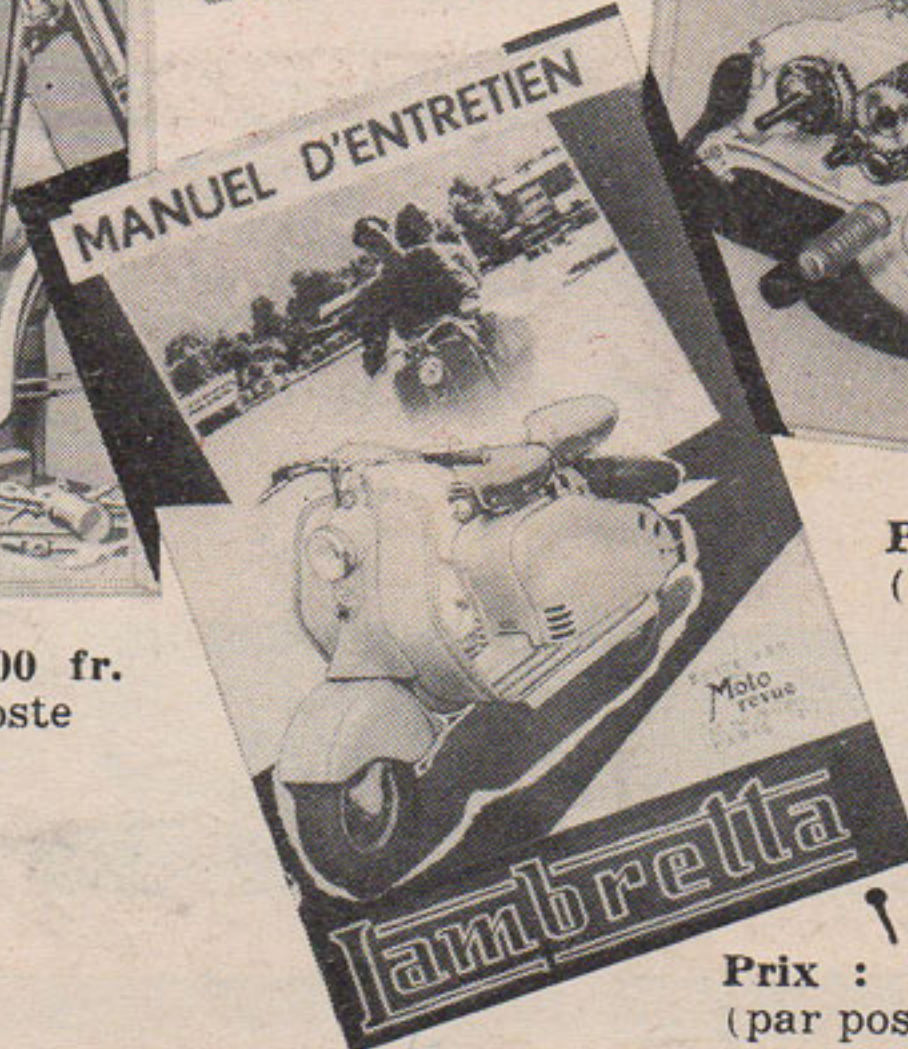
Prix : 495 fr.
(par poste 560)



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

L'ARONDE

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

2 CV CITROËN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 475 fr. (par poste 540 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 465 fr. (par poste 530 fr.)

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

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

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

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

TABLEAUX MURAUX

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

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

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

MANUELS TECHNIQUES ET PRATIQUES

EDITES PAR **Moto
revue**

L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION

AVANT-PROPOS : une introduction nuancée et documentée sur les transactions de voitures d'occasion.

EXAMEN D'ENSEMBLE SUR PLACE : première étape dans la détermination du choix d'une voiture d'occasion.

EXAMEN DETAILLE SUR PLACE ET SUR ROUTE : examen approfondi de la voiture. Une grande expérience mise à votre service, qui vous mettra à l'abri des surprises désagréables en matière automobiles d'occasion.

Cet intéressant ouvrage est complété par une nomenclature des principales fraudes, par de nombreux éléments d'identification des principaux modèles et par un memento automobile, raccourci des principales connaissances automobiles utiles.

PRIX : 660 fr. (fco 725)

L'art d'acheter
votre VOITURE
d'OCCASION



LA 203

Peugeot

Tous les secrets de la mise au point

INTRODUCTION

CARACTERISTIQUES GENERALES : le Moteur, la Carburation, l'Embrayage, la Boite de Vitesses, la Transmission, etc...

DEMONTAGES et REMONTAGES : du moteur, de la distribution (réglages divers), etc...

ETUDE APPROFONDIE DE : l'allumage, la batterie, le carburateur, le refroidissement, l'embrayage, la boîte de vitesses, le pont arrière, la direction, le train avant, les roues, les pneus.

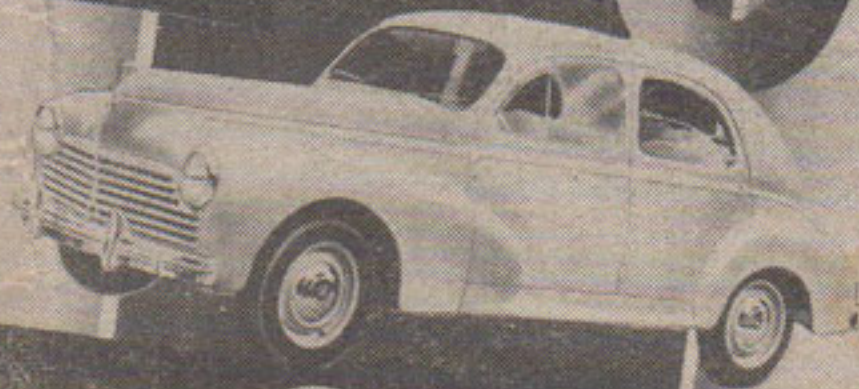
ENTRETIEN et GRAISSAGE.

L'édition la plus complète indispensable au réparateur, pour la mise au point. (Documents de l'Usine.)

PRIX : 650 fr. (fco 715)

Pour l'USAGER...
Pour le RÉPARATEUR

TECHNIQUE ET
PRATIQUE DE LA



Peugeot

TOUS LES
MODELES
de 1948 à 1957

C. LACOME
12, rue de Cléry

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