

# Moto revue

46<sup>e</sup> ANNEE. — 26 AVRIL 1958. — N° 1.388

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

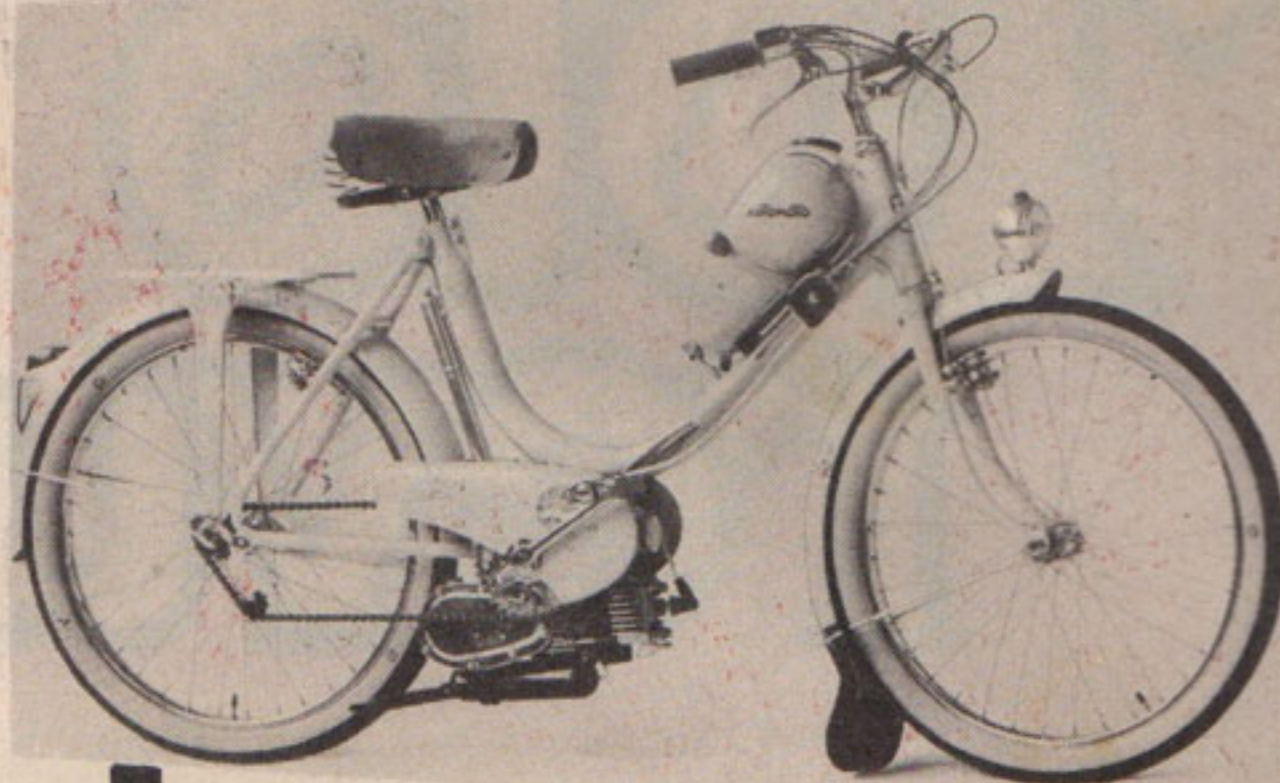
MOTEURS A  
FOURREUX  
LOUVOYANTS



Après sa victoire aux Deux Heures,  
Baretzi, sur 500 Norton, prend la  
tête du Championnat National.

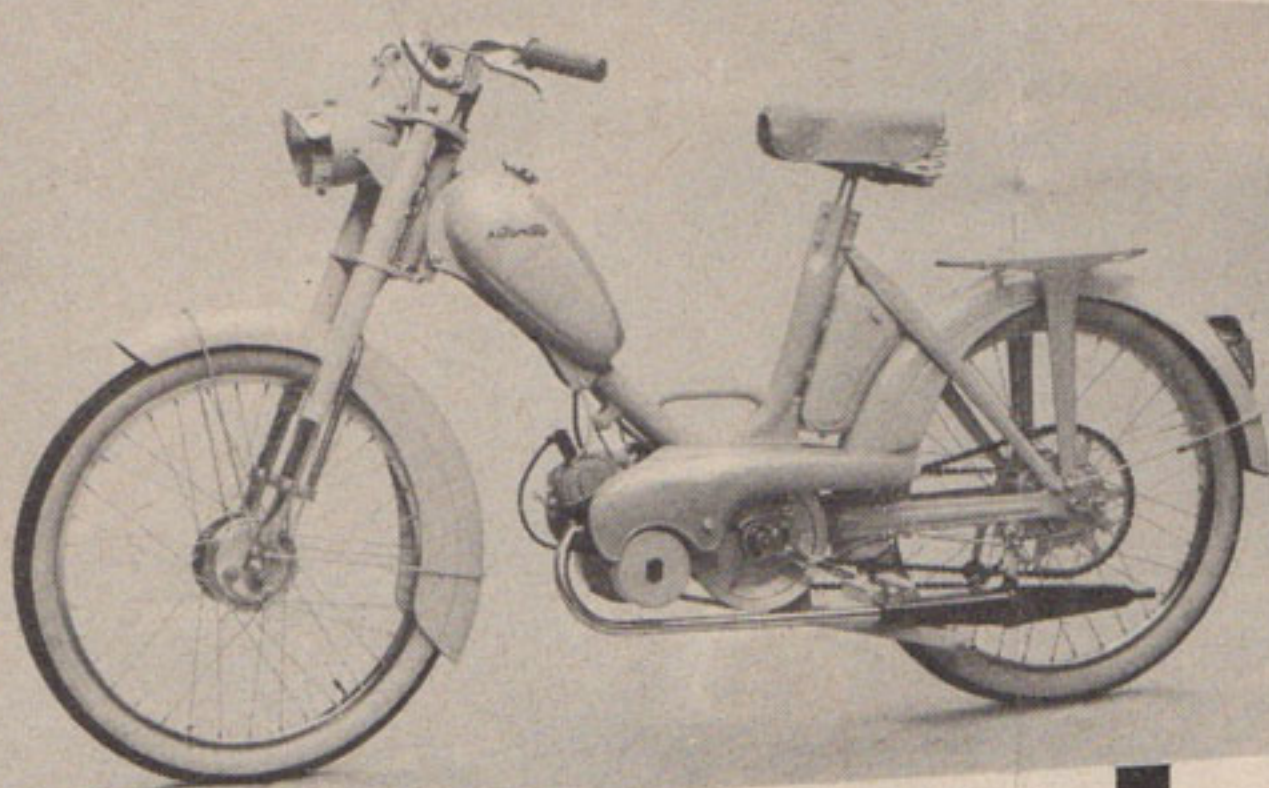
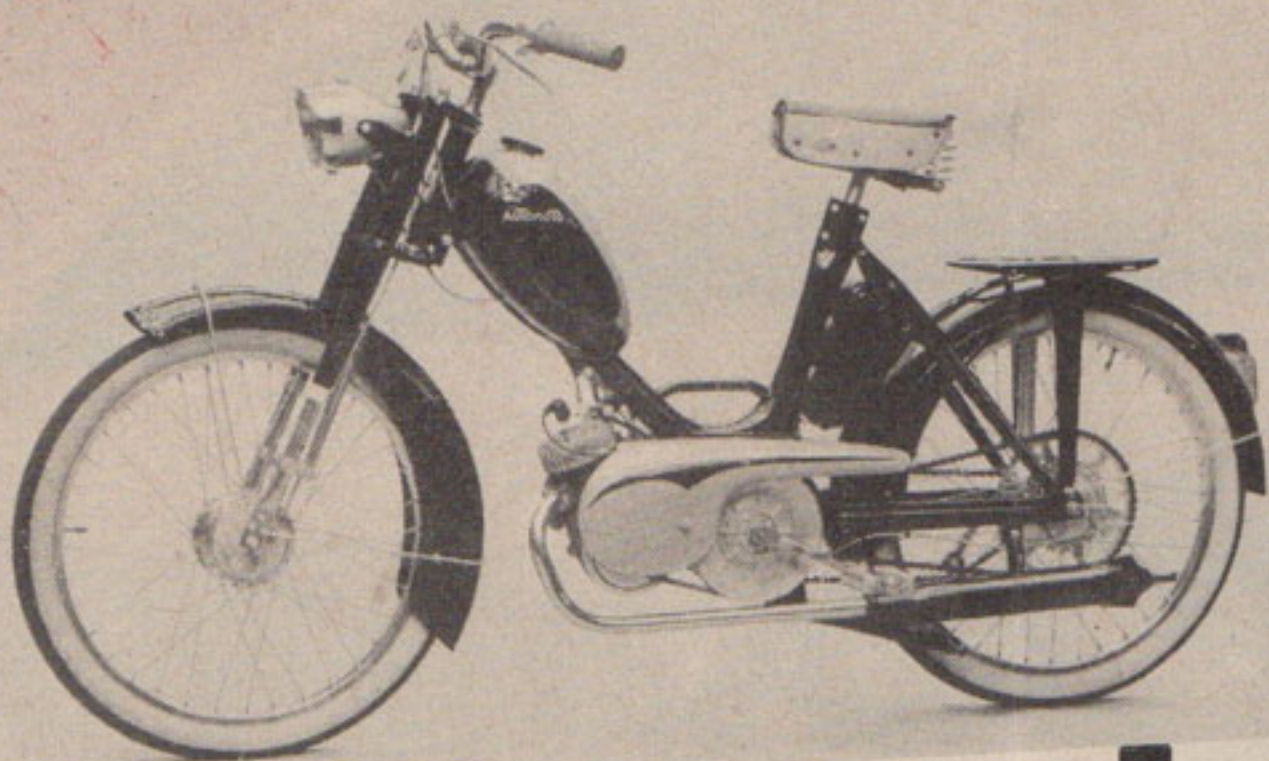


les  
cyclomoteurs  
**AUTOMOTO**  
1958



cyclomoteur CGU

CCV  
cyclomoteurs  
CCHT



### CYCLOMOTEURS A GALET

**CGU** — Bloc moteur 49 cm<sup>3</sup>, 2 temps, à cylindre horizontal - Embrayage et décompresseur synchronisés par commande au réservoir - Entraînement par GALET sur roue AR - Cadre monopoutre - Pneus 23 x 2 - 2 freins à tasseaux - Porte-bagages - Réservoir 3 litres - Béquille latérale.

EMAIL : GRIS, décors : VERT PASTEL.

**CGL** — Même moteur que CGU - Cadre berceau classique - Fourche télescopique - Pneus 600 x 50 B - 2 freins à tambour.

EMAIL : VERT 2 TÔNS.

**CGR** — LUXE - Similaire à CGL, mais avec cadre berceau monopoutre - Moyeu gros corps - Pneus 23 x 2 - Réservoir 3,5 litres - Selle grand luxe - Avertisseur électrique.

EMAIL : VERT 2 TONS.

### CYCLOMOTEURS A CHAINES

**CCHT** — Moteur HIMO, 48 cm<sup>3</sup>, monovitesse à courroie et chaîne - Embrayage automatique - Cadre monotube renforcé - Fourche télescopique luxe - Freins à tambour - Pneus 23 x 2 - Béquille centrale.

EMAIL : GRIS, décors : VERT.

**CCV** — Même modèle que CCHT, mais avec moteur VAP.

EMAIL : NOIR, décors : VERT.

**CCH** — Même modèle que CCHT, mais avec fourche ordinaire - Tuyau d'échappement court - Frein AV à tasseaux.

**CCVO** — Identique à CCH, mais avec moteur VAP.

Les modèles CCH et CCVO peuvent être livrés, moyennant supplément, avec fourche télescopique et frein à tambour avant.

**CCHS** — Similaire à CCHT, mais avec suspension AR.

### CYCLOMOTEURS 2 VITESSES

**CC2L** — Bloc moteur 49 cm<sup>3</sup>, 2 vitesses au guidon - Suspension AR.

**CC2** — Même que CC2L, mais sans suspension AR.

### VELOMOTEURS - MOTOS - SCOOTERS

Notre gamme comprend un choix étendu dans les cylindrées : 100 cm<sup>3</sup>, 125 cm<sup>3</sup> (2 et 4 temps), 175 cm<sup>3</sup> et 250 cm<sup>3</sup>. Renseignements auprès de nos Agents et documentation complète sur demande à notre Siège Social.

vente à crédit

avec le concours de

**D I C O M A**

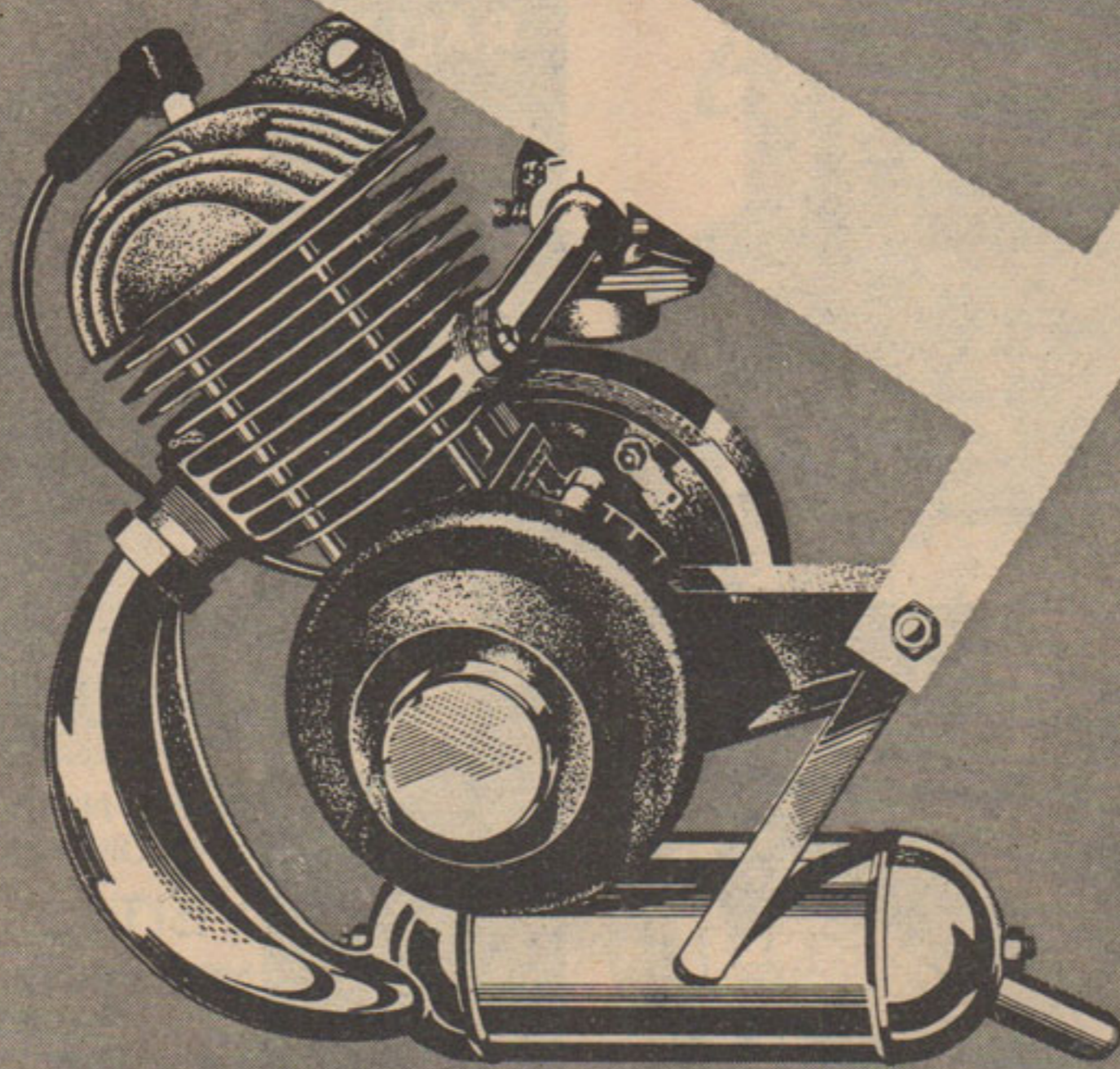
USINES ET BUREAUX  
61 Avenue de Rochetaillée - SAINT-ÉTIENNE (Loire)

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE  
62 Avenue de la Grande-Armée - PARIS (17°)



# LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET · S'-O UEN (Seine) · MON. 99.60



LE MOTEUR AML 50 cm<sup>3</sup> - EMBRAYAGE MULTIMATIC - PUISSANT - RAPIDE - ÉCONOMIQUE

Nous recommandons  
exclusivement  
l'emploi des Huiles  
**MOTUL**  
MIX-COURSE





**pour  
tous les moteurs**

**2  
temps**

fortin - photo coquin

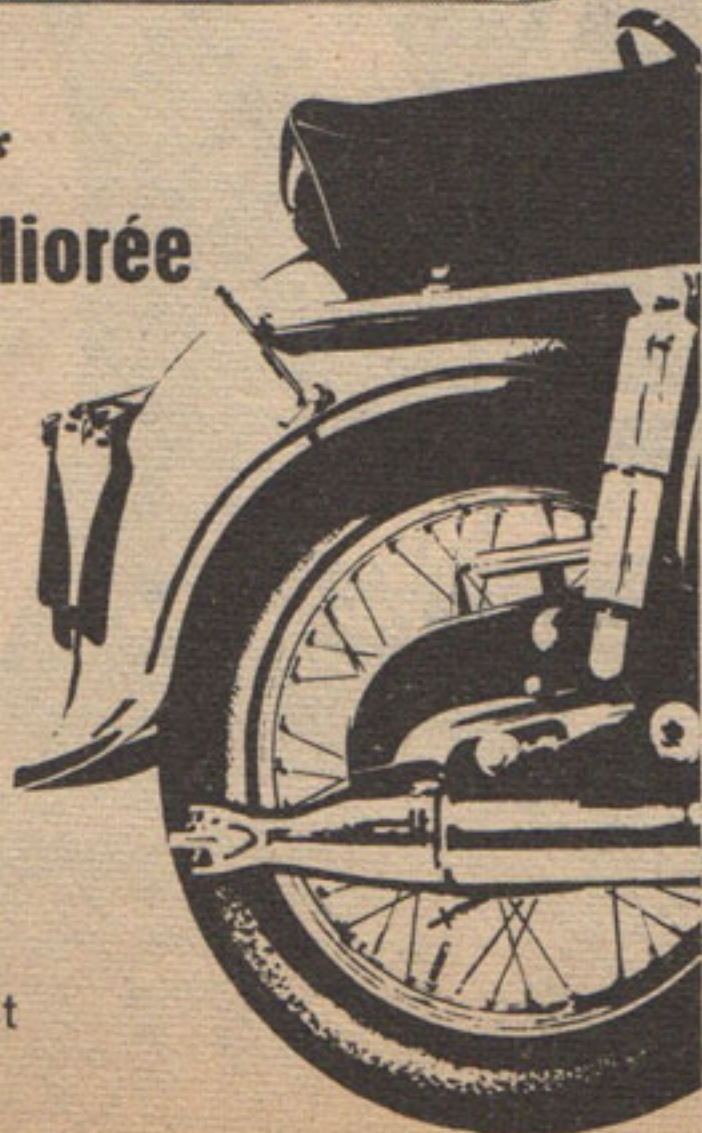


PUBLICIS 2 T 5822

**la nouvelle  
huile Shell 2 T\*  
est encore améliorée**

Ses qualités nouvelles, sa viscosité parfaitement adaptée aux besoins des moteurs 2 temps suppriment le grippage et l'usure.

De plus, sa miscibilité totale lui permet de réaliser avec l'essence un mélange intime, homogène et stable. Pour votre moteur, c'est une sécurité absolue dès le départ.

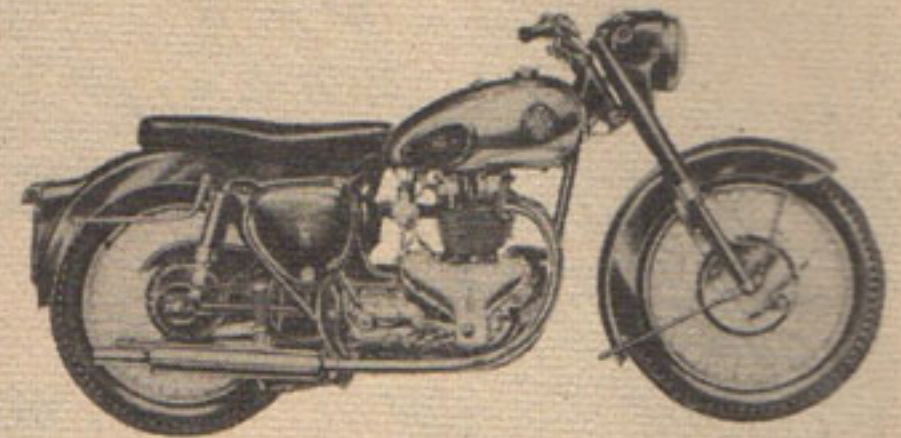


**\* la plus sûre pour tous les véhicules 2 temps.**

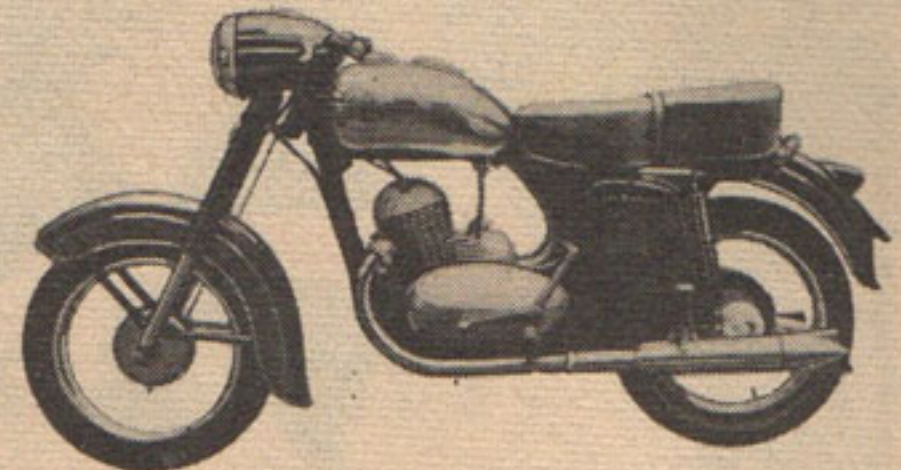
*MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS*

**LES MOTOCYCLETTES QUE VOUS  
ACHETEREZ EN 1958**

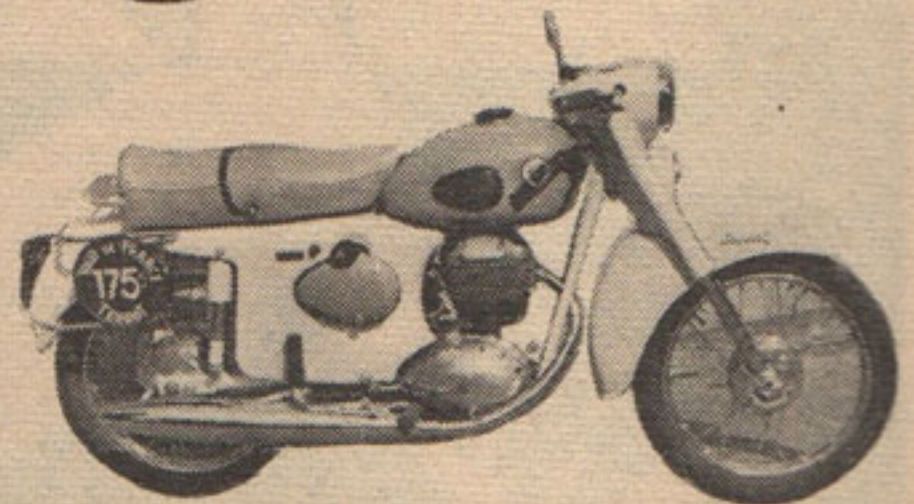
**BSA  
650  
A 10**



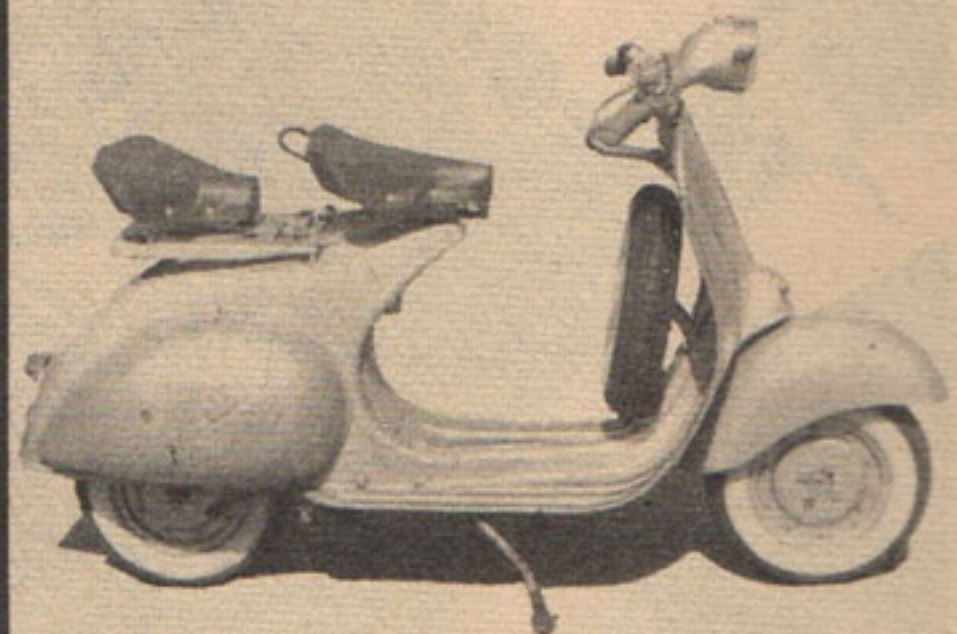
**JAWA  
350**



**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**



# FN

ENTIÈREMENT  
ÉQUIPÉES

## BOL D'OR 1957

1<sup>er</sup> des 250 cc. Toutes Catégories  
à plus de 100kmh. de moyen.

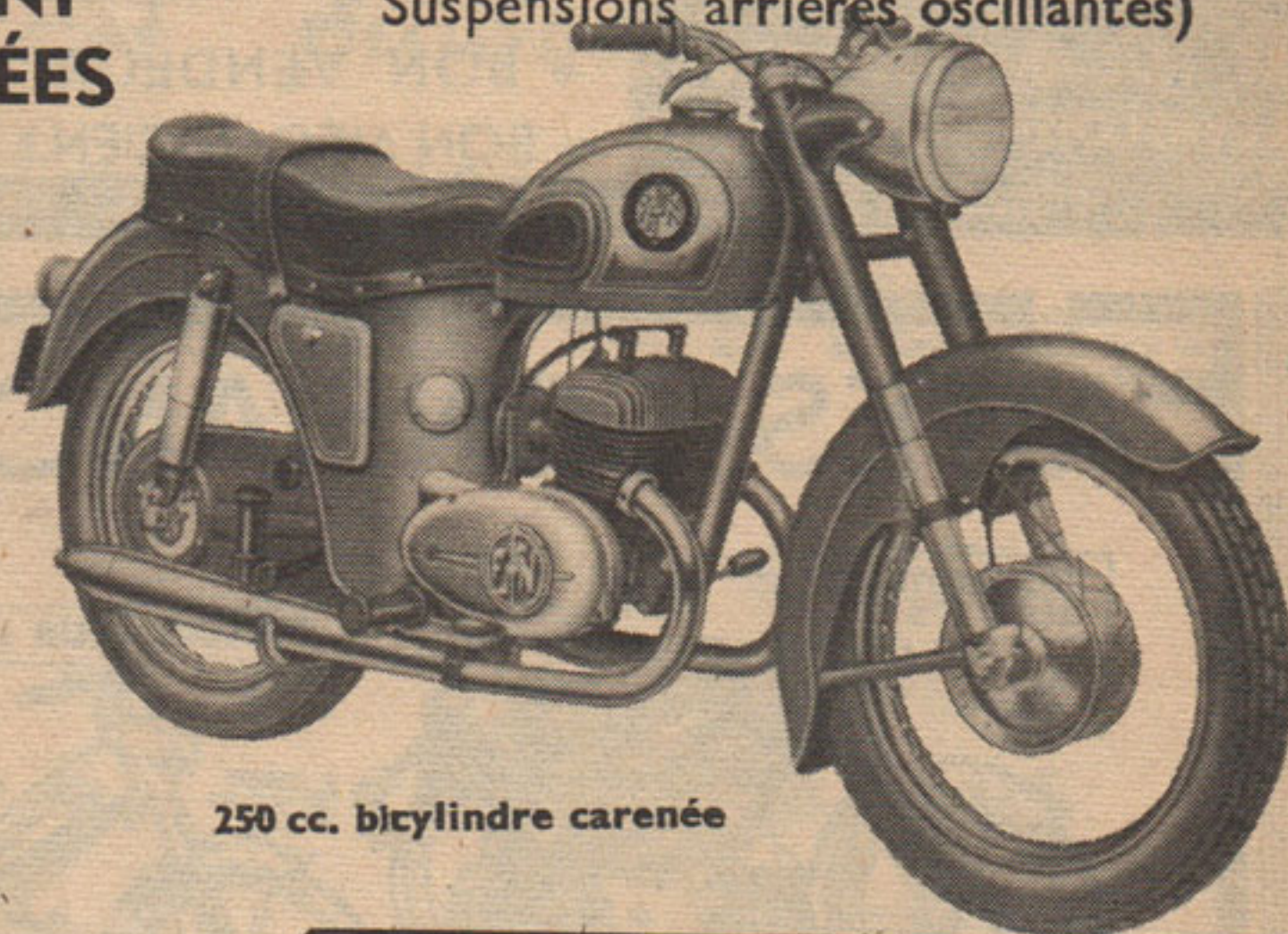
### 3 MODÈLES

- 250 cc. Bicylindre carénée 297.500
- 350 cc. Culbuté 265.000
- 450 cc. Culbuté 285.000

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles

**LIVRABLES  
IMMÉDIATEMENT**

(Fourches télescopiques - Selles doubles  
Suspensions arrières oscillantes)



250 cc. bicylindre carénée

**FABRIQUE NATIONALE  
D'ARMES D'HERSTAL**

SUCCURSALE FRANÇAISE

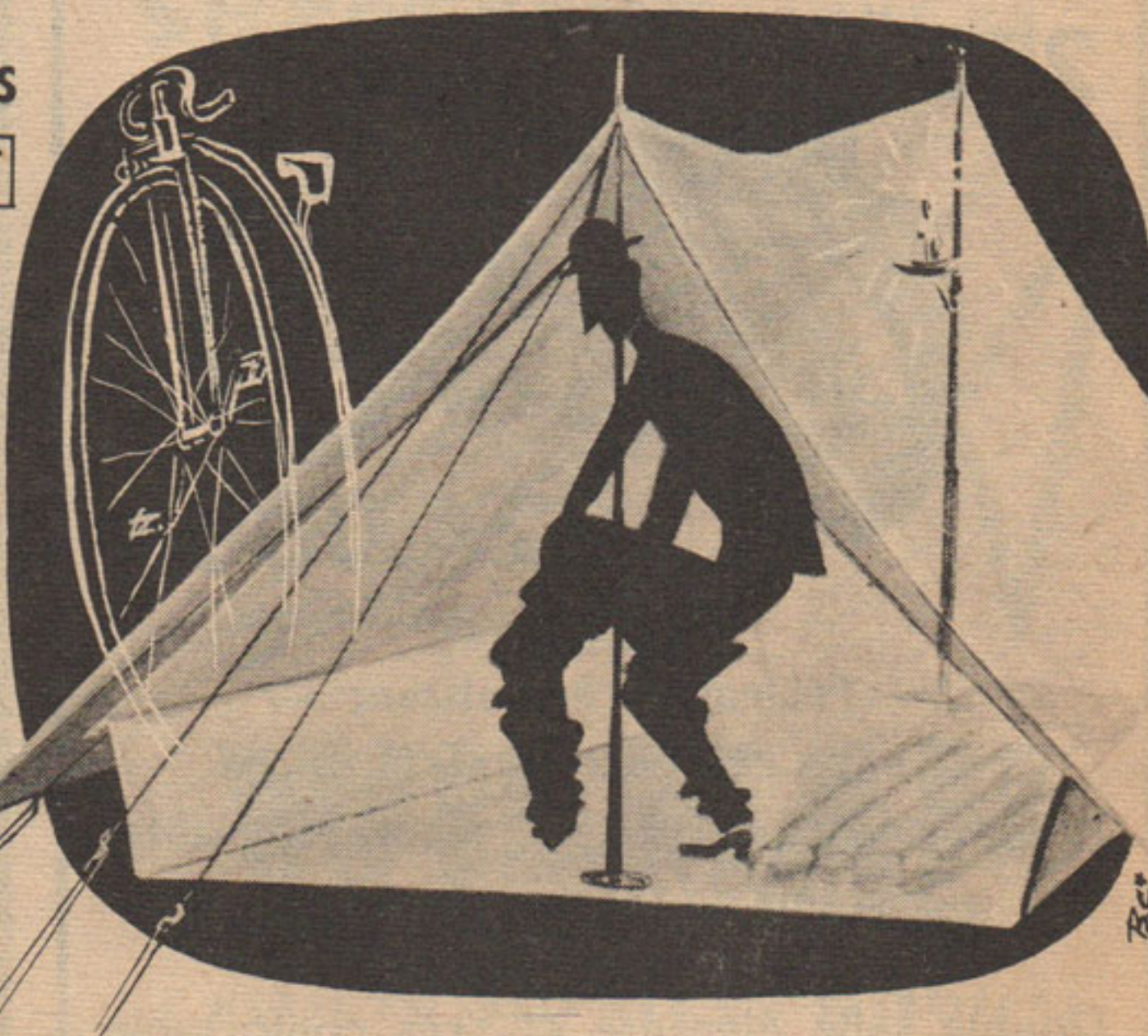
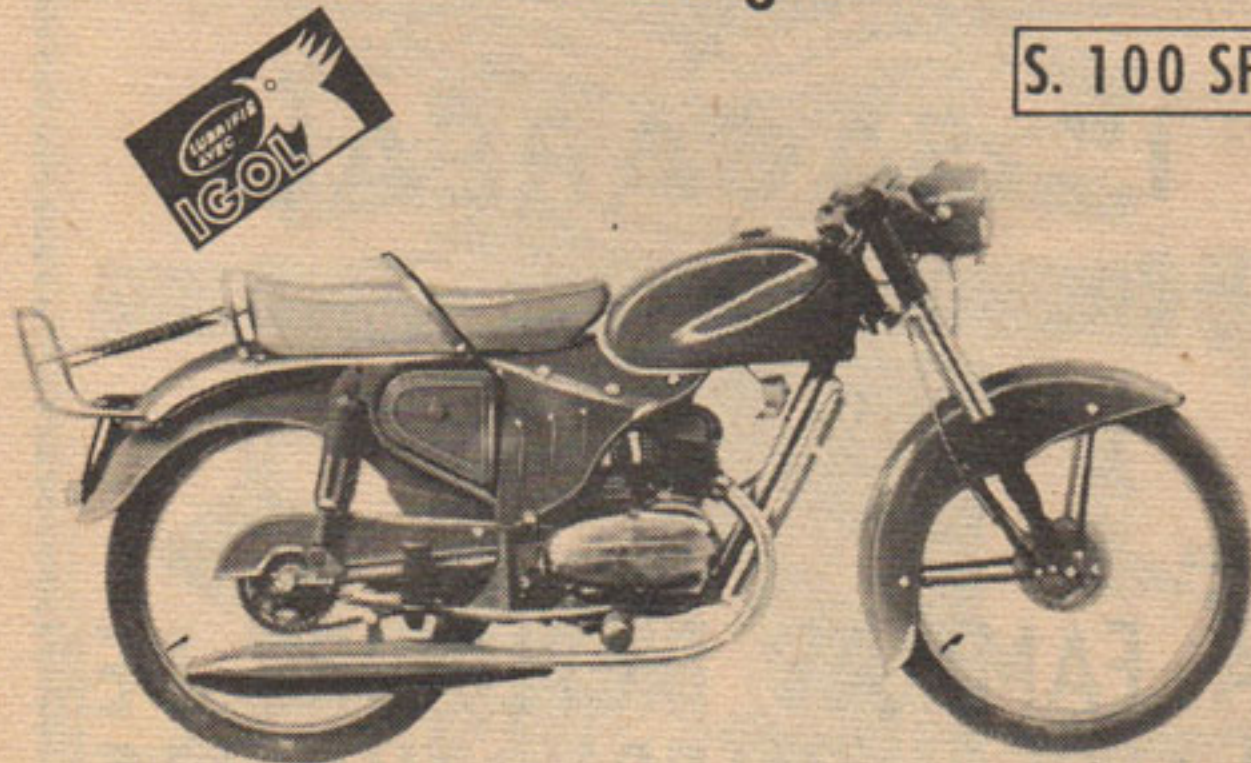
4. rue Pierret - NEUILLY-s-Seine

MAI. 94-27

## *Avec le printemps... Les évasions !*

et le vélomoteur des grandes randonnées

S. 100 SPORT



Moteurs SACHS 100 cm<sup>3</sup> - 3 vitesses, commande au guidon - Selle biplace - Suspension AV télescopique - Suspension AR oscillante - Réservoir - Ligne italienne.

# GITANÉ

MACHECOUL  
(Loire Atlantique)



# A. DUBOIS

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

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

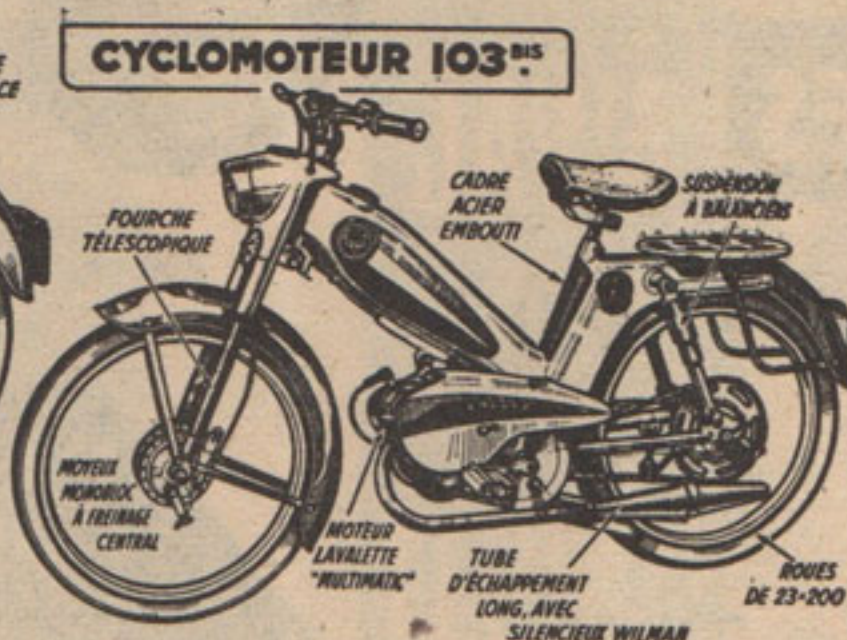
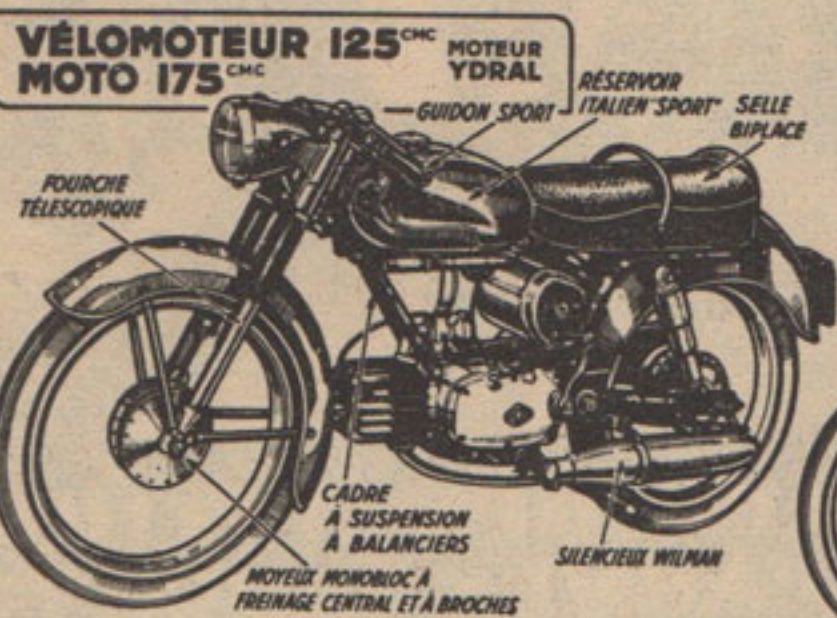
**BSA** **ARIEL** **SUNBEAM**

★ BON VENDEUR... C'est bien ! ★  
★ BON MÉCANICIEN... C'est mieux ! ★  
CREDIT 6-9-12 MOIS — 35 % COMPTANT

# LEVALLOIS MOTOS

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES  
Envoi contre remboursement

## FAITES CONFIANCE à la qualité



# FOLLIS



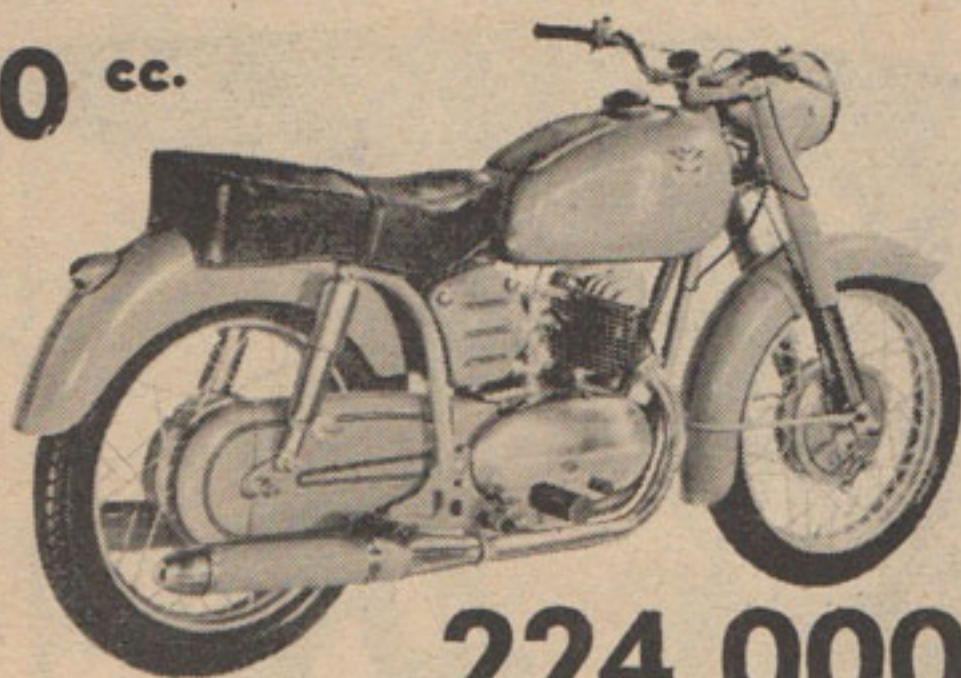
Nous recommandons  
exclusivement  
l'emploi des huiles  
**MOTUL**  
MIX-COURSES

## FOLLIS

CONSTR<sup>R</sup> - USINE DE CRAPONNE (Rhône)

# PANNONIA

## 250 cc.



## 224.000 f.

+ taxe locale

— Freinage très puissant —  
Tenue de route remarquable  
Roues avant et arrière interchangeables  
Système de tension de chaîne  
absolument unique  
Double selle élégante et très confortable  
Réservoir grande capacité

## S.I.D.A.M.

8, r. Fourcroy PARIS-17<sup>e</sup>  
Tél. : Wag. 52-62

## COUPE MAUVE

Catégorie 350 cc série



## 1<sup>er</sup> SACAREAU

sur une 350 cc T. B.  
strictement de série



## LA FAMEUSE BICYLINDRE DE CLASSE INTERNATIONALE

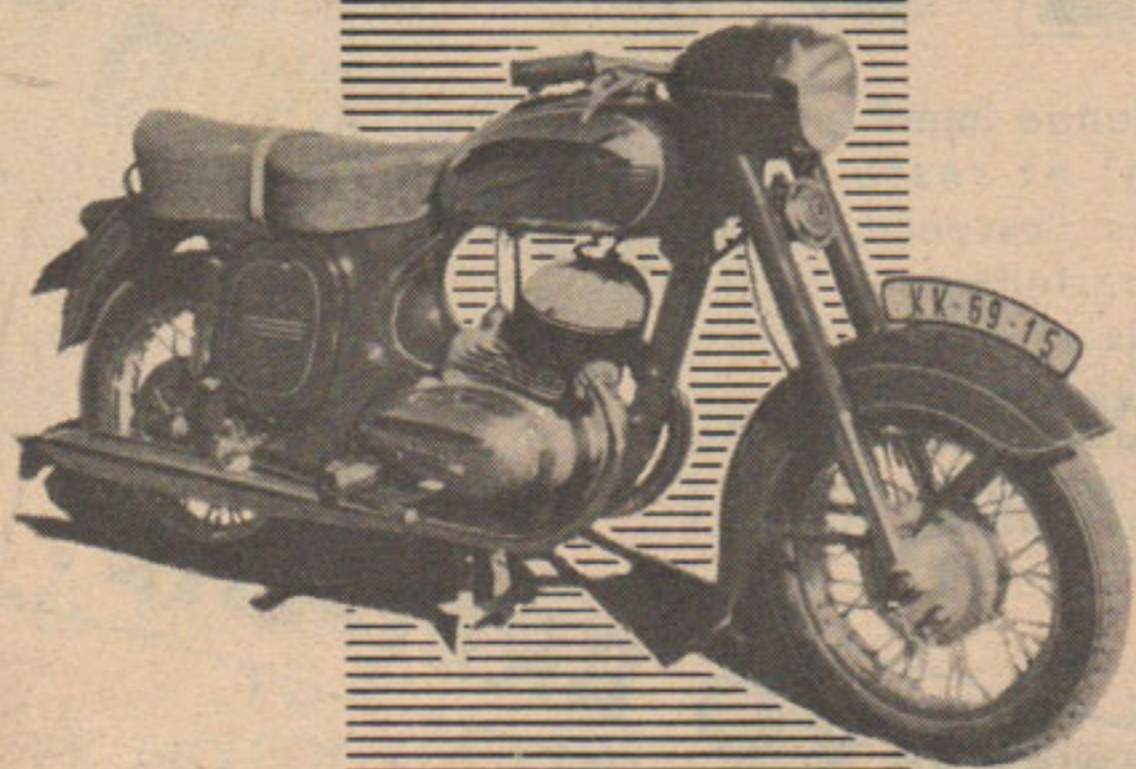
# Geugeot

qui avait déjà triomphé dans  
la course de Côte Lapize





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



**TENUE de ROUTE  
ET SUSPENSION  
INCOMPARABLES**

**250 cm<sup>3</sup> 3 litres aux 100 km. 255.000 frs**

**350 cm<sup>3</sup> une vraie bicylindre**

**3 litr. 1/4 aux 100 km. 288.500 frs ( T.L.)**

**CRÉDIT**

**REPRISES**

**GARANTIE TOTALE**

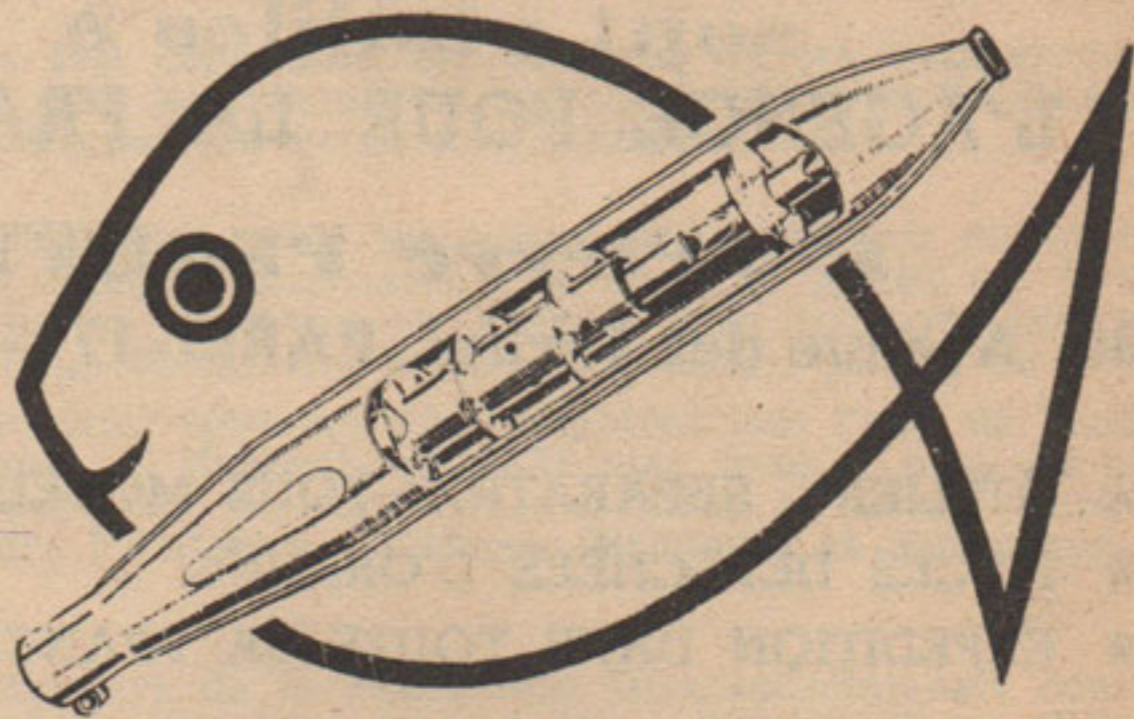
**Agent Général, Ets Jacques POCH, 127, Av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Mai. 61-70**

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

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

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

**SILENCIEUX** COMME UN ...



**WILMAN**

**ECONOMIE PUISSANCE SILENCE**

MONTÉ EN SÉRIE PAR LES PRINCIPAUX  
CONSTRUCTEURS

PRIX DE DÉTAIL :   CYCLOMOTEURS   780 frs  
                          VÉLOMOTEURS   1.380 frs  
                          MOTOS           1.580 frs

**LIVRAISON IMMÉDIATE**

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

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





*Moi!* JE NE CONNAIS  
RIEN A LA MÉCANIQUE...

alors, j'ai fait confiance, une fois pour toutes à

**Bret-oil**

**2 TEMPS SCOOTER**

qui se mélange immé-  
diatement et reste  
diluée dans l'essence,  
elle brûle parfaitement  
sans jamais encrasser

**MON SCOOTER DÉMARRE  
VITE ET TOURNE ROND!**

**BRAVO BRET-OIL!**



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

**La première huile compoundée à l'élektrion**

Les derniers modèles  
sont visibles à  
**L'AGENCE POUR LA FRANCE**

**Royal Enfield**

**E<sup>ts</sup> Pierre PSALTY**

**80, Avenue des Ternes, PARIS-17<sup>e</sup> - ETO. 55-52**

- ★ ATELIER - REPARATION TOUS MODELES.
- ★ PIECES DETACHEES D'ORIGINE.
- ★ EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE.

- 700 CONSTELLATION  
TWIN DE 50 CV.
- 500 METEOR MINOR  
TWIN DE 30 CV.

CATALOGUES GRATUITS SUR DEMANDE  
CREDIT - REPRISES

**LEGUILLOCHET, 68 bis, Rue du Poteau - PARIS - 18<sup>e</sup>  
111 bis, Rue Championnet - MON. 02-37**

AGENT EXCLUSIF : JAWA - MONET-GOYON (PULLMAN-DOLINA) - SIMSON

Cyclomoteurs RHONSON

**TERROT**

Scooters **Vespa**  
Station-Service

TOUS MODELES DISPONIBLES — MISE AU POINT — REPARATIONS — EQUIPEMENT  
ACCESSOIRES — PIECES DETACHEES

**CRÉDIT**

VENEZ ESSAYER LE PULLMAN MONET-GOYON 125 CMC.

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





## Une prodigieuse politique de riches...

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

**U**NE fois de plus, c'est la Commission Sportive Internationale que nous mettrons sur la sellette, car, une fois de plus, elle fait preuve d'incompétence dans la défense des intérêts du sport motocycliste, et même, aussi curieux que cela puisse sembler pour un organisme composé essentiellement d'organisateur, de présidents de clubs, dans la défense des intérêts particuliers de chacun d'eux.

★  
En effet, que verrons-nous dans une semaine? Trois épreuves de vitesse, trois épreuves internationales de renom, disputées le même jour, à quelques 200 à 300 kilomètres l'une de l'autre :

Bourg-en-Bresse, première épreuve du Championnat de France inter, qui a su présenter un beau plateau où nous trouverons, à côté de tous les pilotes français, tous les meilleurs pilotes britanniques et suisses.

Saint-Wendel, 6<sup>e</sup> Grand Prix de la Sarre et première et rare épreuve du Championnat d'Allemagne, qui fut toujours une des plus intéressantes épreuves internationales, mais qui, cette année, perdra une grande partie de son intérêt, car ni les Français (dont Collet, l'idole de Saint-Wendel), ni les Anglais n'y seront, en raison de Bourg.

Enfin Mettet, une des rares épreuves encore disputées en Belgique, et qui perdra de son prestige en l'absence des Allemands, Anglais, Français et peut-être même Italiens qui viennent nombreux en Sarre.

★  
Voilà donc un état de fait déplorable, car chacune de ces trois épreuves perdra de son intérêt, tant pour les spectateurs que sur le plan sportif général : plateaux moins riches, confrontations notablement limitées !

★  
Mais ne croyez pas qu'il s'agisse d'un cas fortuit. Bien d'autres dimanches encore se disputeront trois épreuves internationales, tel le 20 juillet, où, à côté du Grand Prix d'Allemagne, se courront, en France, deux épreuves internationales, Vesoul et Caen. (Que feront nos sidecaristes et nos pilotes de 500 ?)

★  
Passe encore quand ces trois épreuves sont disputées loin l'une de l'autre, telles Madrid, Jicin (Pologne) et Hockenheim le 11 mai, mais il n'en est plus de même les 25-26 mai, où nous trouvons conjointement le Grand Prix de France à Pau, le Circuit des Frontières à Chimay (Belgique) et Tubbergen en Hollande.

★  
Bref, la Commission Sportive de la Fédération Internationale agit comme s'il y avait des épreuves internationales « à la pelle », comme s'il y avait de quoi meubler largement chaque dimanche... alors que la réalité est toute autre, que nombreux sont les dimanches sans grand « event » international, que nombreux sont les pays où le nombre d'épreuves de vitesse est de plus en plus limité (Allemagne, Belgique, Italie en particulier).

★  
Mais, une fois de plus la défense réelle et effective du sport motocycliste international semble être le cadet des soucis de la C.S.I.

Pourtant, même pour la bourse des organisateurs — dont seuls les intérêts sont, en fait, défendus par la C.S.I., et non ceux du sport en général, des coureurs ou du public — même pour la bourse de ces organisateurs, trois « classiques » le même jour est une perte sèche, car l'attrait de l'épreuve est bien moindre pour le public, en raison de confrontations bien moins complètes, de plateaux bien moins diversifiés dans leurs origines nationales.

Et pourtant le calendrier est assez riche en épreuves internationales de toutes sortes : rallies, speedway, grass-track, épreuves de régularité ou de « tout-terrain », etc., sans parler du moto-cross, pour que les grandes épreuves internationales de vitesse soient réparties judicieusement sur toute l'année.

Le sport motocycliste y perd... mais peu en chaut à la C.S.I. !



# LA VIE SPORTIVE

## VITESSE

PETITES ET MOYENNES CYLINDRES SEULES RETENUES AU PREMIER PAS ET AUX TROPHÉES DUNLOP ET B.P.

A Monthéry, le 11 mai prochain, le M.C.F. organise ses désormais classiques Premier Pas et Trophées.

Mais pour l'édition 1958, une surprise nous est réservée, puisque ces deux épreuves sont prévues pour les cylindres inférieurs ou égales à 250 cc.

Pour le Premier Pas, 4 épreuves, toujours réservées aux pilotes n'ayant jamais été classés premiers, et groupant :

- les vélomoteurs et scooters de 51 à 100 cc ;
- les vélomoteurs et scooters de 101 à 125 cc ;
- les motocyclettes de 126 à 175 cc ;
- les motocyclettes de 176 à 250 cc ;

Les véhicules admis seront des types « série » et « sport », et remarquons particulièrement qu'il existe une classe de 51 à 100 cc.

Pour les trophées, deux courses, en 175 et 250 cc, ouvertes aux machines sport et compétition.

Premiers Pas et Trophées compteront pour le Championnat de France National.

Les engagements seront reçus jusqu'au 2 mai 1958 au siège du M.C.F., 73, boulevard Pereire à Paris.

### CIRCUIT DE VITESSE DE BORDEAUX LE 18 MAI

Le Moto-Club de Bordeaux organise le 18 mai son Grand Prix National de Vitesse qui se déroulera dans le cadre magnifique du Parc Bordelais.

Les catégories 175 cc et 500 cc sport sont inscrites au programme ainsi que les 175 cc, 350 cc et 500 cc course.

Toutes les demandes de renseignements devront être adressées au siège du M.C.B. : Café Français, place Pey-Berland, Bordeaux.

*Cette scène ne doit rien aux I.S.D.T... encore que ces pilotes semblent se réunir en un point de ralliement champêtre !*

*Notre document, pris sur le terrain de cross de Poitiers-Chardonchamp, montre l'officiel Maïco Muller (17) arrêté au bas d'une montée, du fait d'une chute du champion du Poitou Schildkneck (25) qui s'apprête à repartir. Le 23, Goussard, a également raté la montée et redescend... sur ses roues toutefois !*



## REGULARITE

### DEMAIN, 7<sup>e</sup> CIRCUIT DE REGULARITE DE LA MEUSE

Le Moto Club de Verdun, section du G.M.A.C. Lorrain, présente demain une manifestation sportive nationale de régularité dénommée circuit de la Meuse et réservée aux machines de série.

Il s'agit d'un parcours de Verdun à Verdun, 430 km en 2 étapes, dont la première seulement (183 km) sera parcourue par les concurrents de la catégorie juniors.

Chez ces derniers, sont admis au départ les motocycles de 125 à 500 cc, les sides compris dans ces mêmes cylindres, et les scooters de 125 à 250 cc, tandis que les seniors ne pourront participer qu'en moto ou sidecar au-dessus de 100 et jusqu'à 500 cc.

Les moyennes imposées vont de 50 à 60 km/h pour les seniors, de 45 à 55 km/h pour les juniors, en fonction des cylindres utilisés. Il y aura 4 sortes de contrôles : horaire, de passage fixes, de passage inopinés, de chronométrage. Enfin, le classement sera établi séparément pour chacune des classes et catégories, avec encore un classement général par catégorie sans tenir compte des classes, ce dernier classement étant seul pris en considération pour l'attribution des prix (qui vont de 10.000 au premier à 2.000 frs pour les coureurs classés après le 10<sup>me</sup> en catégorie juniors, ces chiffres étant portés à 20.000 et 3.000 frs en catégorie seniors). Des prix en nature sont également prévus.

### CIRCUIT DE BERGERAC LE 1<sup>er</sup> JUIN... A MONTBAZILLAC!

Le 7<sup>me</sup> circuit national de vitesse du M.C. de Bergerac sera organisé le 1<sup>er</sup> juin à Montbazillac et comptera pour le Championnat de France de vitesse des licenciés nationaux.

Il sera ouvert aux catégories 175, 350 et 500 cc, de compétition, qui s'aligneront sur un circuit d'un développement de 2,762 km, le nombre des partants autorisés pour chacune des courses étant fixé à 14 concurrents.

Dans les 3 catégories, la course se déroulera en deux manches de 18 tours (99,492 km), avec classement par addition des temps.

Les engagements sont reçus jusqu'au 25 mai au Secrétariat du M.C. Bergerac : M. Marc, boîte postale 56, Bergerac. Droit d'engagement de 1.000 francs par machine, remboursé si le pilote a pris le départ.

Les prix, répartis sur les deux manches et le classement général, atteignent le total de 120.000 frs (175) ; 150.000 frs (350) ; 160.000 frs (500). Dans les 3 catégories, une prime de 5.000 frs sera encore accordée pour le meilleur tour. Enfin, les indemnités de déplacement seront payées suivant la valeur du coureur et selon le barème 1958 qui constitue un maximum qui ne sera pas dépassé.

## CROSS

### EPHEMERIDE

Demain dimanche 27 avril, vous pourrez suivre à PERNES-LES-FONTAINES la 2<sup>me</sup> manche du Championnat de France « National » et, à ARQUES (Nord) la 2<sup>me</sup> manche du Championnat de France des 250 cc. Réunions de moindre importance, notamment à Auch, Bordeaux, Thouars, Troyes, Sourdeval, etc...

Enfin, en Belgique, les inters disputeront leur première course du Championnat 1958, aux HOULPAIX, et la Coupe d'Europe rassemblera en TCHECOSLOVAQUIE les nombreux coureurs qui au-

ront déjà pris position en Autriche la semaine précédente. Cette seconde manche aura lieu à Prague.

★

Le 1<sup>er</sup> mai, jour férié, une réunion internationale se déroulera à SAINT-THIBERY, et diverses réunions de moindre importance se tiendront à Amiens, Sainte-Austreberte, Laigle, Nemours, etc... (réunions non confirmées).

A l'étranger : réunions inter en SUEDE et en BELGIQUE (Brabant-Ardennes).

### LE PREMIER MAI A ANGERS

Sur le circuit de Tarte-y-Fume, l'U.M.A. organise un moto-cross, avec la participation des champions de la ligue Anjou-Bretagne : 250 cc, Saucisse ; 350 cc, Ledormeur ; 500 cc, Beaumard, et Schildkneck, champion du Poitou, Houdoux, Lebreton, Zuchetti, Leroyer, Gaborit, Bourbon, Cle-mot, Turpin, Boulard, Branger, etc..., etc...

9 courses sont inscrites au programme de cette journée.

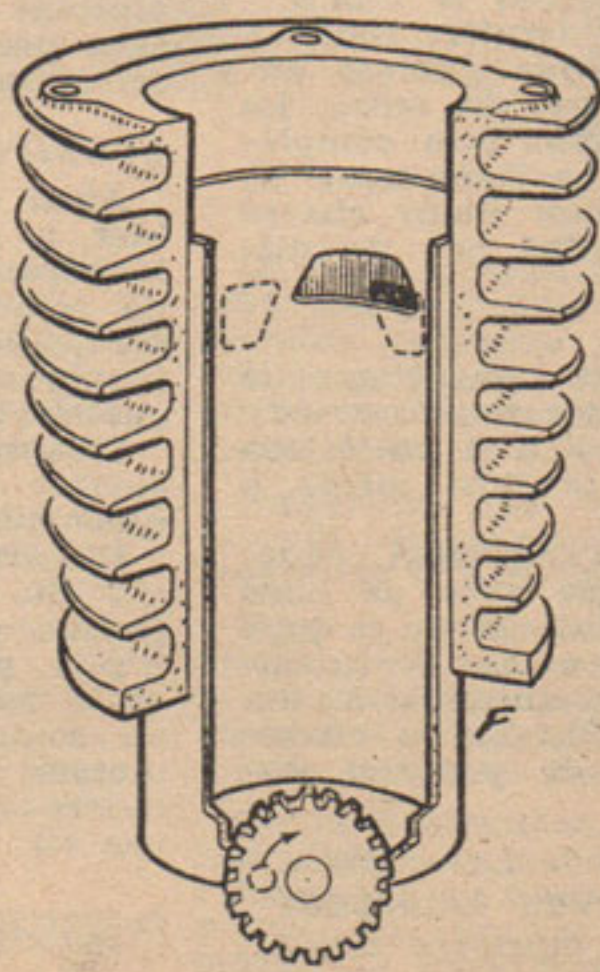
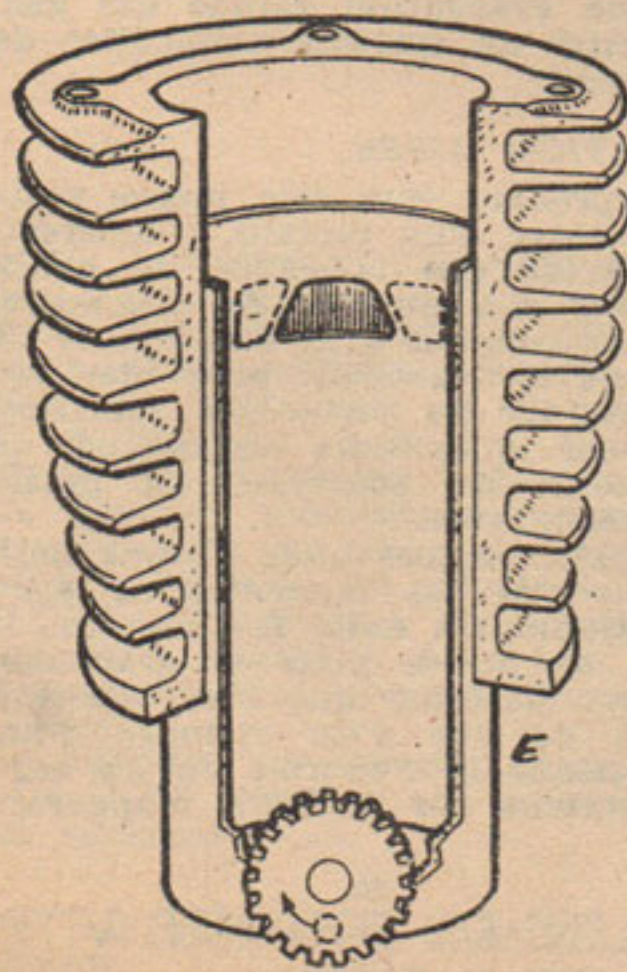
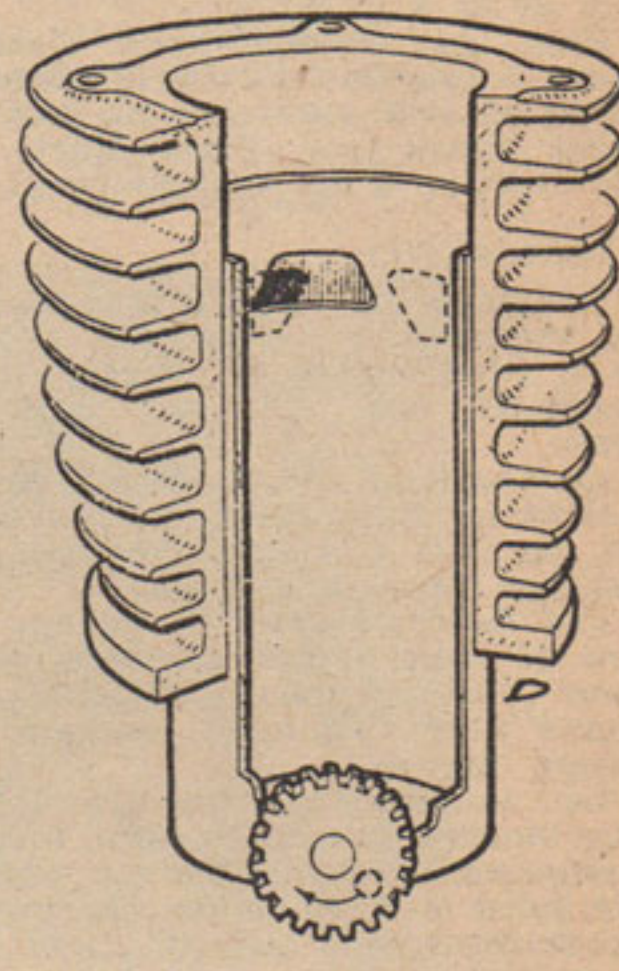
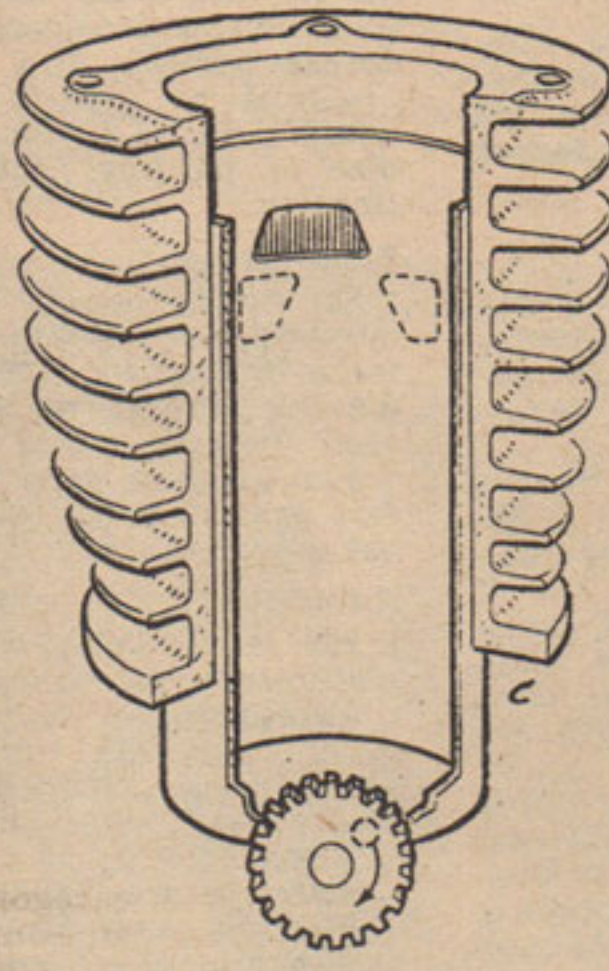
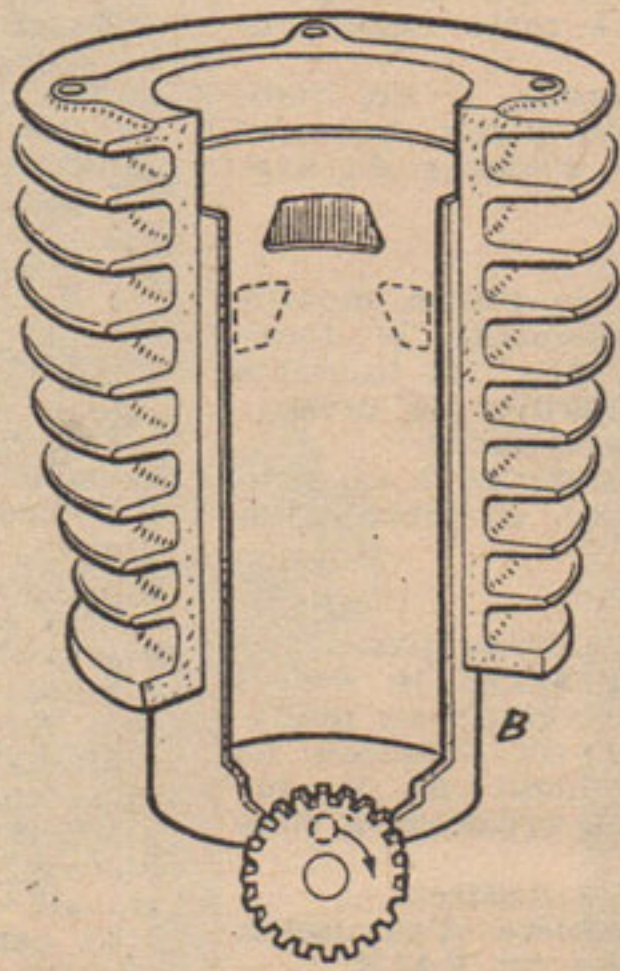
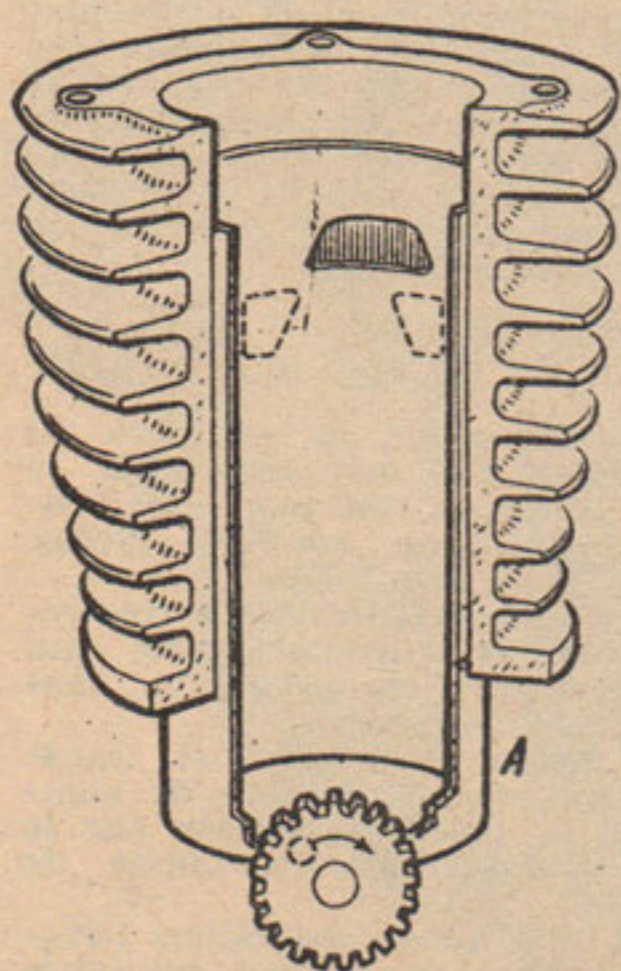




AYANT CONNU SON HEURE DE GLOIRE...

# LE FOURREAU LOUVOYANT

ATTAQUERA-T-IL DE NOUVEAU  
LA SOUPAPE ?



*Schéma de fonctionnement d'un moteur à fourreau louvoyant. A : fin de compression et B et C : début et fin de combustion : les lumières sont obturées. En D : échappement; la lumière du fourreau démasque la lumière d'échappement du cylindre. En E, nous sommes au point mort haut, après l'échappement et avant l'admission; ici, il n'y a pas de « croisement ». En F, la lumière du fourreau démasque la lumière d'admission du cylindre et celle-ci s'opère.*

**L**e pauvre moteur à soupapes sera mis encore une fois sur la sellette. Cette « monstruosité mécanique de première grandeur », comme certaines autorités n'ont pas hésité à le baptiser, se verra, cette semaine, attaquée par le moteur à fourreau louvoyant, un type de moteur dont le nom doit certainement écorcher les jeunes oreilles.

Pourtant, cette sorte de moteur a fait les beaux jours de certaines marques automobiles (Panhard, Voisin, etc...), aéronautiques (Bristol, etc...) et même motocyclistes, avec le « Barr and Stroud » des années 1924-25.

Et puis, il faut bien se persuader qu'il n'y a pas que les soupapes qui puissent réaliser la distribution dans un moteur... où alors il faut ignorer les moteurs à distributeurs rotatifs, les moteurs toriques et, surtout, tous nos moteurs à deux temps.

## LES AVANTAGES DU MOTEUR A FOURREAU LOUVOYANT

En face de tous ces concurrents, que nous apporte le moteur à fourreau louvoyant ?

Ses avantages, croyez-bien, sont nombreux.

Il est d'un fonctionnement silencieux — procure une saine distribution, grâce



à un contrôle précis des gaz d'échappement et d'admission. — est d'un bon rendement, — offre un minimum d'usure et élimine évidemment les ennuis propres à la distribution par soupapes (usure des guides, rodages des soupapes, etc...). Enfin, comparé à un classique 4 temps à culbuteurs, le nombre de pièces est considérablement réduit.

Ces avantages ne sont pas seulement théoriques et le moteur à fourreau louvoyant offre bel et bien tout ceci, même produit en série, en grande série, comme ce fut notamment le cas pour les moteurs d'aviation, où toutefois le régime moteur est généralement constant, et assez peu élevé, 3.000 t/m environ.

Le moteur à fourreau louvoyant a donc ses partisans, ses défenseurs, et dernièrement dans « Motor-Cycling », Bruce Main-Smith lui a consacré un long article, en se référant aux résultats obtenus par Bristol Aero-Engines LTD et à l'ouvrage de Sir Harry Ricardo « Les moteurs à combustion interne à hauts régimes ».

## PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT

Considérons un monocylindre, refroidi par air, d'une cylindrée comprise entre 350 et 500 cc, et d'une puissance spécifique de 55 à 60 CV/L.

Bien que de nombreux types de moteurs à fourreau alternatif aient été brevetés, le seul survivant de nos jours est celui conçu par Peter Burt et James Mc Collum, à un seul fourreau.

### REALISATION.

Imaginez un classique cylindre, percé de lumières (correspondant à l'admission et à l'échappement), dans lequel se déplacerait une chemise, appelée fourreau.

Ce fourreau est lui-même percé de lumières qu'un mouvement louvoyant mettra ou non en regard des lumières pratiquées dans le cylindre.

Ces lumières sont en général au nombre de trois pour l'admission, et de deux pour l'échappement, disposées en couronne tout autour du cylindre, et à un même niveau.

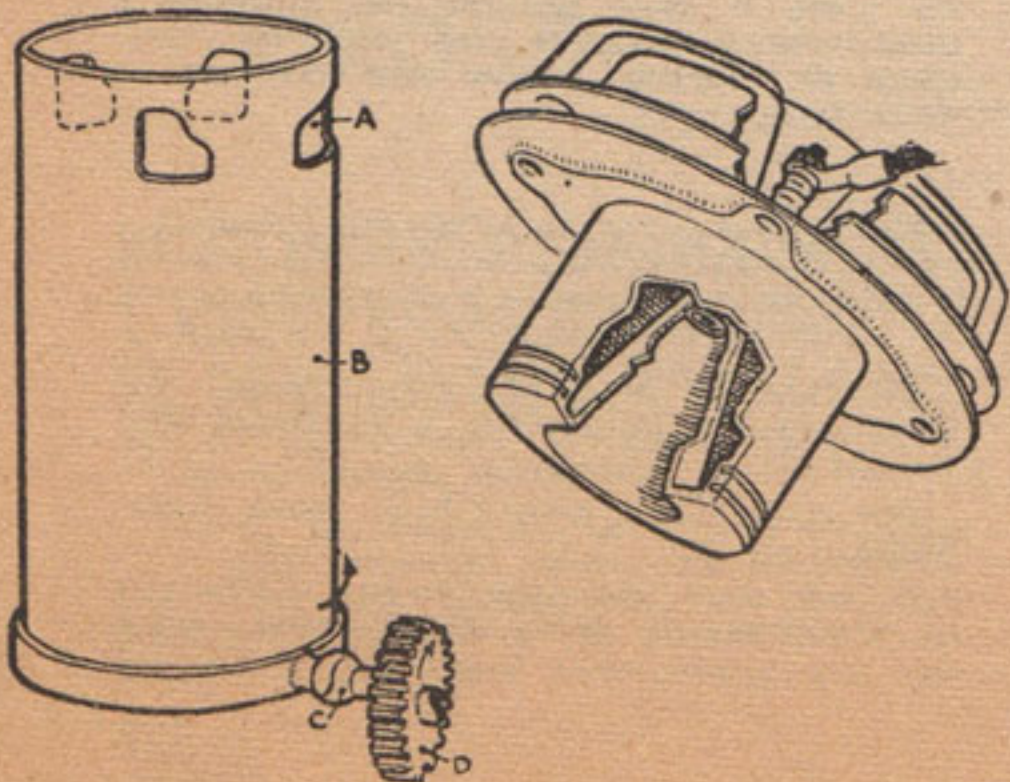
Le mouvement louvoyant, ou plus exactement elliptique, du fourreau, est commandé mécaniquement par un simple joint d'accouplement à rotule, monté excentriquement sur un pignon tournant à surrégime du moteur.

★

La culasse est spéciale, car sa face interne ressemble à un piston renversé (calotte en bas) qui entre profondément dans le cylindre.

Un espace annulaire est ménagé entre cylindre et piston renversé, espace dans lequel glisse le fourreau louvoyant. L'étanchéité est obtenue par deux segments solidaires du piston renversé.

La bougie peut-être logée à la place désirée dans cette culasse, aussi simplement que dans celle d'un 2 temps. Quant au taux de compression, il est fonction de la hauteur du piston renversé, qui pénètre plus ou moins à l'intérieur du cylindre.



Enfin, on peut donner à la culasse la forme exactement désirée, puisque rien n'empêche de modeler la calotte du piston renversé selon toutes les conceptions.

### LE CYCLE DE DISTRIBUTION.

Voyons maintenant le cycle de distribution :

#### Compression :

Lorsque le « vrai » piston s'élève pendant le temps de compression, les lumières pratiquées dans le fourreau louvoyant ne sont évidemment pas en regard de celles usinées dans le cylindre, mais encore bien au-dessus de celles-ci, puisqu'elles se trouvent dans l'espace annulaire compris entre le cylindre et le « faux » piston renversé formé par la face interne de la culasse. Les lumières sont donc amplement masquées, l'étanchéité est parfaite et le fourreau louvoyant n'offre au piston moteur qu'une surface particulièrement plane. L'on évite ainsi aux segments du piston-moteur de venir accrocher les arêtes des lumières.

#### Combustion :

L'inflammation de l'émulsion se fait dans la petite chambre de combustion ménagée dans la calotte du piston renversé.

La propagation de la flamme se fait de la meilleure manière qui soit, puisque l'on peut donner à cette culasse la forme désirée.

Quant au piston moteur, il est venu aussi près (1,3 mm) du piston renversé que le permet l'indice d'octane du carburant.

#### Echappement :

En même temps que le piston moteur descend, redescend également le fourreau louvoyant; peu à peu, les lumières d'échappement de ce dernier se présentent face à celles du cylindre.

Par ailleurs, rien ne s'oppose à un parfait graissage du fourreau, et l'ovalisation est négligeable.

#### Admission :

En se référant aux schémas joints, on comprend aisément qu'après le temps d'échappement, le piston étant au point-mort haut, la lumière du fourreau ne peut passer instantanément de la lumière d'échappement (du cylindre) à celle d'admission.

Aussi, deux possibilités s'offrent : — soit avoir une lumière d'admission qui s'ouvre aux environs du P.M.H.; — soit avoir une lumière d'admission s'ouvrant après le P.M.H. (fig. E et F), et se fermant un peu après le P.M.B.

C'est en général cette dernière solution qui est retenue, la charge gazeuse admise demeurant suffisante. En outre, les gaz d'échappement peuvent être complètement évacués avant que l'admission ne se fasse. Ainsi, l'admission d'une charge gazeuse appréciable n'offre pas de difficultés.

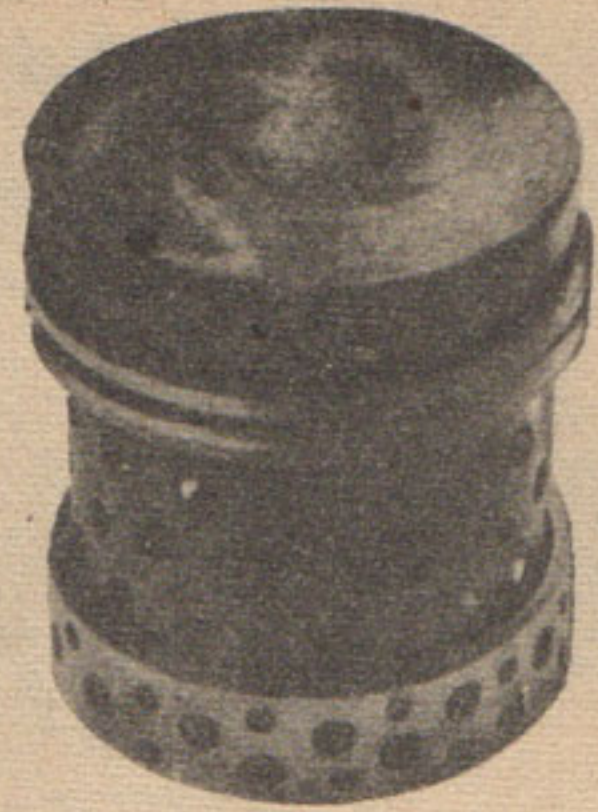
★

Mais en outre, il faut remarquer que grâce à la disposition des lumières, une excellente turbulence a lieu à l'intérieur de la culasse, celle-ci tendant même à être plutôt excessive.

Cependant, la veine d'admission, peut-être contrôlée et, dirigée avec de bons résultats, par le dessin interne de la pipe d'admission. L'importance de la turbulence peut-être ainsi maintenue à son degré optimum, afin d'obtenir la vitesse voulue d'accroissement de pression du-

*A gauche, en haut : La culasse d'un moteur à fourreau louvoyant est très typique et comporte deux segments d'étanchéité s'appliquant sur le fourreau.*

*A gauche : Le fourreau « B », doté ici de 4 lumières « A », est entraîné par le pignon « D » (qui tourne à demi-régime du moteur) par l'intermédiaire de la rotule « C ».*



*Le piston du « Barr and Stroud » montre, par les traces portées sur sa calotte, le sens et la direction du flux des gaz.*

rant la combustion des gaz, après leur inflammation par la bougie.

### UN TAUX DE COMPRESSION ELEVE.

D'autre part, l'absence de soupapes, et du point chaud que constitue, la soupape d'échappement, permet de reculer la limite de détonation, autrement dit, permet d'augmenter la valeur du taux de compression tout en réduisant la consommation spécifique.

D'ailleurs, le faible appétit d'un moteur à fourreau louvoyant est l'un de ses principaux attraits.

### EVACUATION DE LA CHALEUR

Comme la forme de la chambre de circulation n'est pas influencée par la présence de soupapes, on peut lui donner la forme optimum, tout au moins, celle que l'on croit être telle.

Cela sous-entend également un très remarquable rapport surface/volume qui permet de diminuer les pertes de chaleur dues au rayonnement.

Moins la chaleur des gaz, est transmise aux parois de la chambre de combustion, plus la pression exercée sur le piston sera grande lors du temps de travail.

Et pendant que nous considérons l'évacuation de la chaleur, il faut souligner également que les conduits d'échappement sont courts, d'un tracé direct, permettent une évacuation rapide des gaz, sans nécessiter un système particulier de refroidissement.

### LUBRIFICATION AISEE.

Aussi surprenant que cela puisse sembler, le graissage d'un moteur à fourreau louvoyant n'est pas la cause de maux de tête pour son auteur. Au contraire, même, le mouvement à la fois rotatif et louvoyant s'avère excellent pour bien répartir l'huile sur les surfaces à lubrifier.

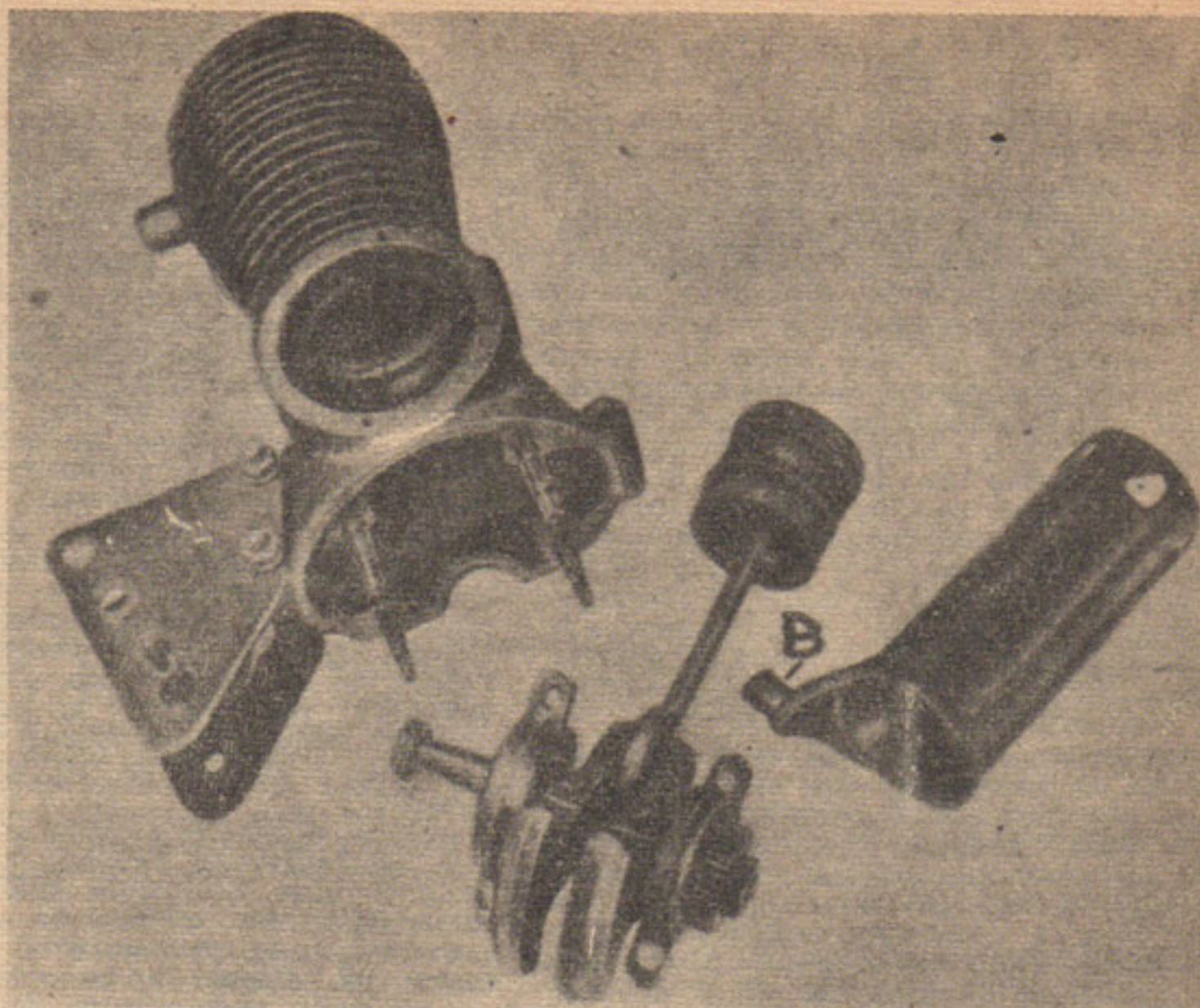
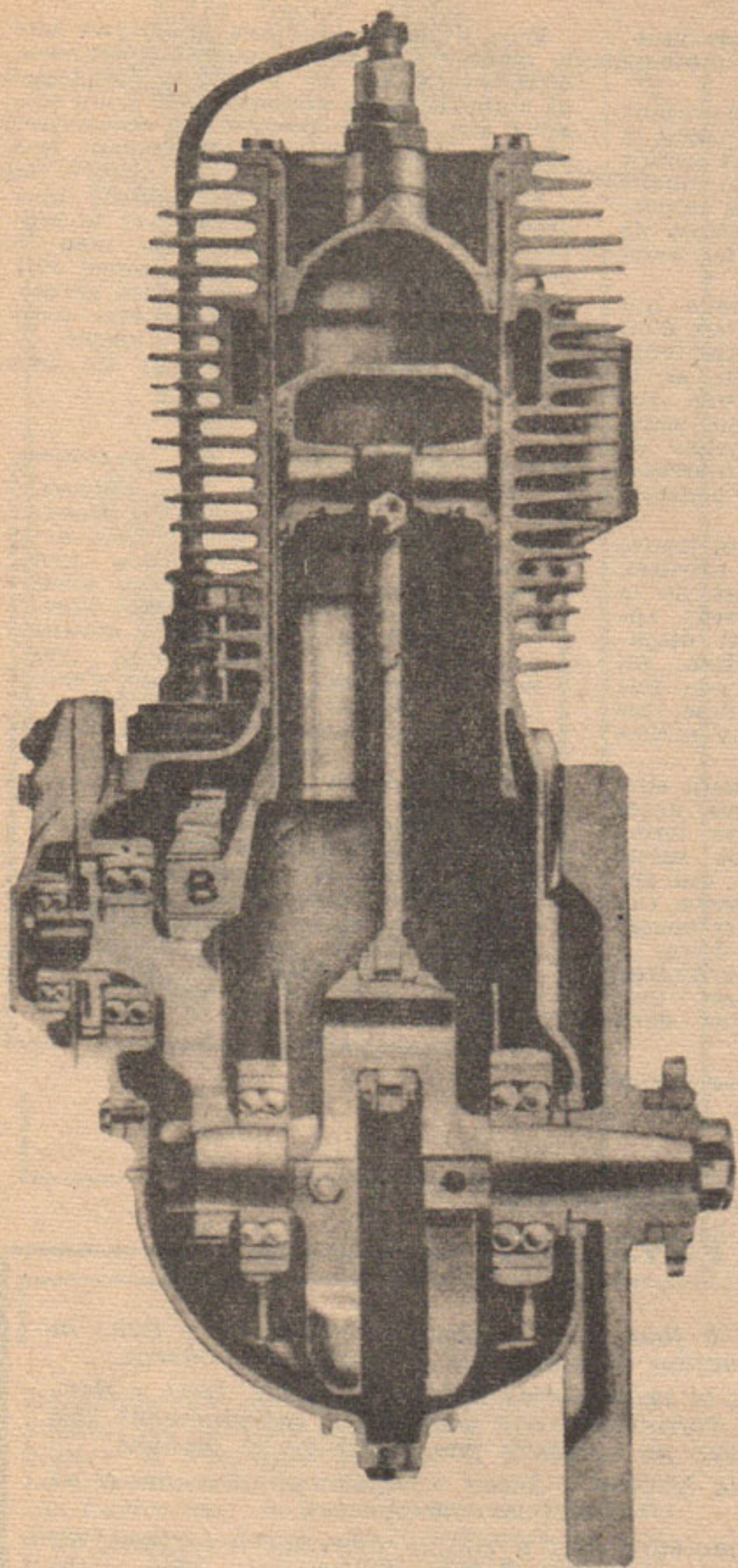
L'usure, sur le cylindre comme sur la surface externe du fourreau, est pratiquement négligeable.

D'autre part, comme nous l'avons déjà vu, du fait que les segments ne sont jamais stationnaires dans le fourreau, il n'y a pas de limite pour le graissage, et le ressaut habituel que l'on constate au sommet du fût d'un cylindre d'un moteur classique (à l'endroit où les segments s'arrêtent au P.M.H.) n'apparaît pas ici.

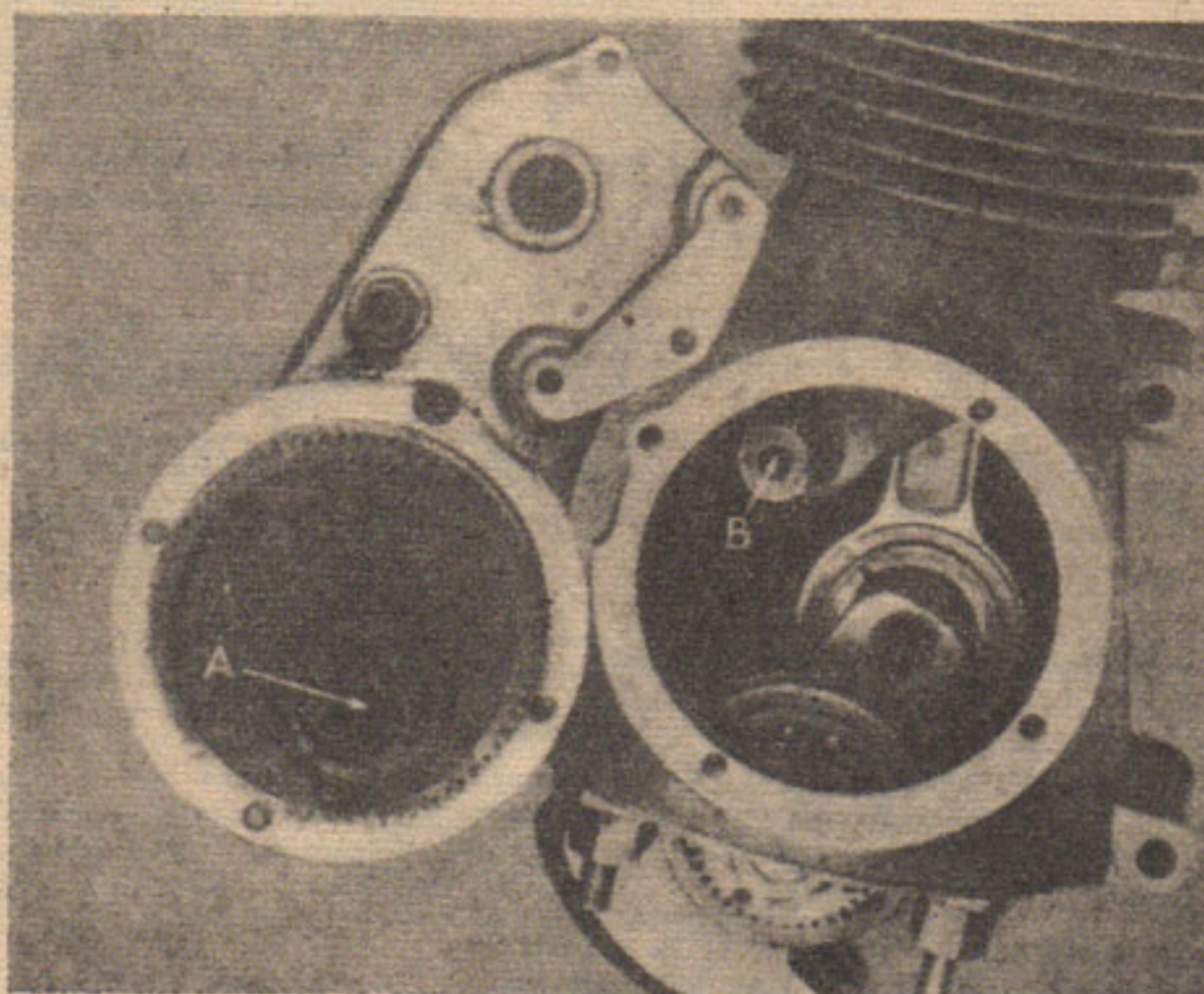
### POSSIBILITE DE TOURNER VITE ET D'AVOIR UN EXCELLENT REMPLISSAGE

Du fait que le moteur à fourreau louvoyant n'est utilisé principalement qu'en aviation, et que son régime est généralement égal à la moitié de celui d'un moteur de motocyclette, on croit que le





Le 350 cc « Barr and Stroud » de 1924. A gauche, la coupe de l'ensemble du moteur qui, sur la vue d'en haut, est présenté démonté. On voit distinctement le téton « B », en bas du fourreau louvoyant, qui commande le mouvement de ce dernier. Ci-dessous, l'entraînement du fourreau. Le joint d'accouplement « A », tournant à demi-régime du moteur, entraîne le téton « B » du fourreau.



moteur à fourreau louvoyant est incapable d'atteindre des hauts régimes.

Rien n'est plus faux, et Ricardo le prouva d'une manière concrète en réalisant un 331,7 cm<sup>3</sup> à longue course (68,5 x 90), qui, bien que peu gonflé, donnait son maximum à 6.000 t/m.

Ce moteur, normalement alimenté et tournant avec un taux de compression de 7 à 1, donnait une puissance de 13 CV (40 CV/L), tandis que son couple maximum était atteint à 5.000 t/m, où l'on enregistrait une pression moyenne de 6,5 kg/cm<sup>2</sup>.

Le but fixé par Ricardo, était de tourner à 6.000 t/m, et son moteur le fit sans encombre.

★

En 1930, apparaissait le Bristol à simple fourreau.

Un moteur en V fut créé, à refroidissement par air, et avec cylindres et culasses en alliage léger.

Avec un fourreau « doux » et un autre en acier nitruré, ce moteur avait une pression moyenne de 5,8 kg/cm<sup>2</sup> à 2.000 t/m.

Seul le fourreau nitruré s'avéra commercialisable.

Ce moteur, refondu en monocylindre en 1931, tourna pendant 100 heures sous une pression moyenne de 4,8 kg/cm<sup>2</sup>, et en 1935, son auteur, Sir Roy Fedden, voyait en service le moteur « Perseus », bien connu dans le monde de l'aviation.

Signalons que la pression moyenne fournie par un classique 4 temps de moto monte de 8 à 9 kg/cm<sup>2</sup>.

Dans la course à la puissance, il n'y a évidemment aucun intérêt à augmenter la pression sur le piston si, par ailleurs, les pertes de puissance dues aux frottements croissent pareillement.

Or, contrairement à ce que l'on pourrait croire, la grande surface de friction offerte par le fourreau, n'amène pas de pertes de puissance considérables, et même, de deux moteurs identiques, l'un classique et l'autre à fourreau ce sera celui à soupapes qui aura des chances de présenter le plus de pertes de puissance.

En effet, lors du temps de combustion dans un moteur classique, lorsque le piston descend, il se mettra, très relativement, de travers dans l'alésage, à cause de l'angle que forme la bielle avec le maneton, et il s'exercera ainsi une

forte pression entre une partie de la jupe du piston et la chemise du cylindre. Mais si, au contraire, l'alésage du cylindre est formé par un fourreau louvoyant, comme le fourreau descend également pendant le temps de combustion, la perte de puissance par frottement sera nettement moins grande, les deux pièces se mouvant dans la même direction.

Et il ne faut pas oublier que c'est de loin à l'ensemble piston-segments, qu'il faut imputer la plus grande partie des pertes de puissance par frottement.

Par ailleurs, des essais en chambre froide, confirmés ultérieurement d'une manière pratique, prouvèrent que les départs étaient toujours aisés, même avec de l'huile épaisse et froide; ceci prouvant également que la grande surface offerte par le fourreau n'engendrait pas de frottements excessifs.

## LE REFROIDISSEMENT

Le refroidissement d'un moteur conventionnel ne pose pas de problème, et même avec un moteur à refroidissement par air il est aisé de « sur-refroidir ».



L'emploi d'un fourreau alternatif n'amène aucune difficulté supplémentaire, et les mêmes facilités de refroidissement sont constatées.

★

Bien qu'une partie de la chaleur du piston soit évacuée par la tête de bielle, et également par l'huile qui se trouve sur la face interne du piston, la majeure partie s'évacue par la chemise du cylindre, par l'intermédiaire principalement des segments.

Dans le cas d'un moteur à fourreau alternatif, la chaleur doit passer du piston dans le fourreau, puis à travers le film d'huile, du fourreau du cylindre, soit un parcours plus difficile.

Cependant, Ricardo trouve que l'évacuation de la chaleur du piston se fait d'une manière plus satisfaisante dans le cas d'un moteur à distributeur rotatif.

En effet, le film d'huile entre cylindre et fourreau est très bon conducteur de la chaleur, à condition évidemment que la tolérance existant entre ces deux pièces soit faible, et l'évacuation de la chaleur sera évidemment meilleure si le cylindre est en aluminium. Cette dernière constatation, il est vrai, a surtout une valeur pour nos voisins britanniques qui, pour leurs moteurs classiques, sont venus très tard aux cylindres alu.

### EN RESUME

Comme nous venons de le voir, les défenseurs du moteur à fourreau louvoyant ne manquent pas d'arguments, car en plus des avantages propres à sa conception, il nécessite moins d'entretien à l'usage.

Ceci est d'ailleurs vérifié pratiquement par l'utilisation de tels moteurs dans le monde de l'aviation.

Pour un petit moteur à refroidissement par air, un cylindre en alliage léger et un fourreau en acier au carbone seront suffisants. Cette combinaison cependant offre malheureusement une assez importante différence dans les coefficients de dilatation, et le jeu à donner entre fourreau et cylindre s'en ressent.

Une solution préférable est celle qui consiste à employer un cylindre fait d'un alliage d'aluminium silicié et un fourreau en acier austénitique. Et, si le travail de ces deux pièces l'une sur l'autre ne se traduit pas par une usure excessive, par contre, les segments de pistons risquent d'attaquer le fourreau, c'est tout au moins ce que constate Ricardo.

Indépendamment de cela, Bristol trouve que les fourreaux peuvent être nitrurés. Mais il faut remarquer que lors de la nitruration des distorsions peuvent apparaître et le rodage final fait disparaître les effets de la nitruration. En outre, cette surface très dure une fois rodée est pour ainsi dire trop lisse (cas des cylindres chromés dur avant moulage) et ne retient plus l'huile.

Ces inconvénients sont maintenant surmontés par un « massage » qui, après nitruration, rend au fourreau sa forme primitive, cette opération étant suivie d'un grossier passage à la pierre, qui enlève de son poli à la surface interne. Car ces fins de haute qualité, appelés encore fini-satin, sont absolument à éviter à tout prix pour les parois de cylindres, l'huile ne pouvant plus adhérer. Ceci amène évidemment une élévation dans le prix de revient du moteur.

Mais il faut aussi bien remarquer que le moteur à fourreau louvoyant se passe d'arbre-à-cames, de poussoirs, de tiges, de culbuteurs, de soupapes avec leurs ressorts, etc... que le dessin de sa culasse est beaucoup plus simple, et finalement ceci compense cela.

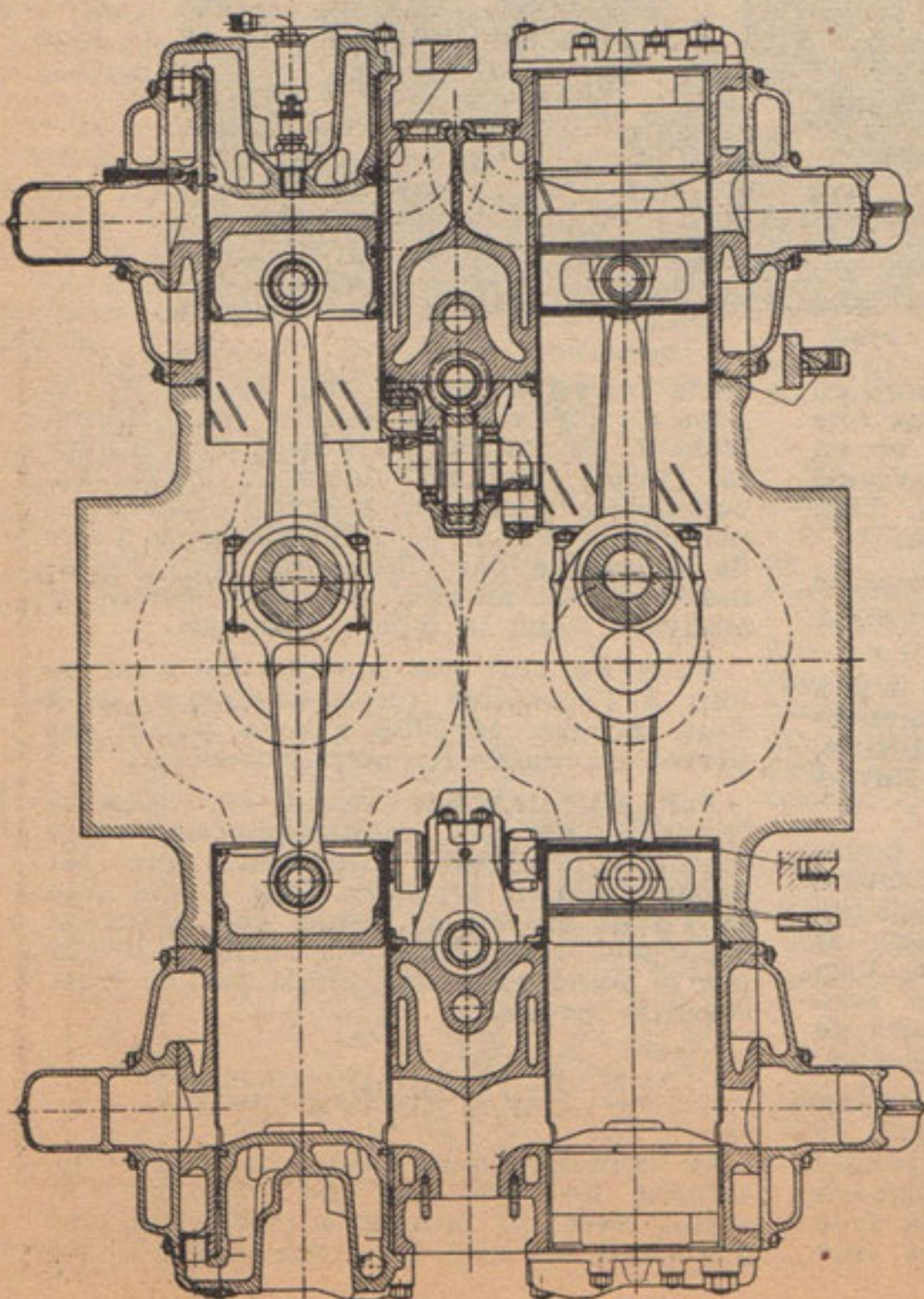
Et il apparaît, dès lors, que le plus gros obstacle que doit surmonter le moteur à fourreau louvoyant est bien le conservatisme, auquel nous sommes déjà redevables de quelques magistrales bévues. Son application à la motocyclette n'est nullement du domaine de l'utopie. Il faut simplement vouloir sortir un peu des sentiers battus.

### N. D. L. R.

Voici, présenté par ses auteurs, le moteur à fourreau louvoyant. Ceux-ci, évidemment, n'y voient que des avantages, et leur conclusion s'en ressent. Mais ils semblent bien avoir laissé de nombreux points dans l'ombre : étanchéité, consommation d'huile (voir Panhard « Panoramic »), très faible rendement (même pour l'époque, les chiffres donnés sont bas) —

Quant au conservatisme des constructeurs, les Anglais, évidemment, sont bien placés pour en parler. Mais nombreuses sont les maisons, tant dans le domaine de la voiture (Mercedes, Citroën, General Motors, Fiat, Ferrari, etc.) que dans celui de la moto (Guzzi, NSU, MV, Ducati, etc.), qui ont su montrer que la routine et le conservatisme leur sont assez étrangers, et leur dédain du moteur à fourreau louvoyant a peut-être une raison technique.

## Deux applications modernes dans le domaine de l'aviation

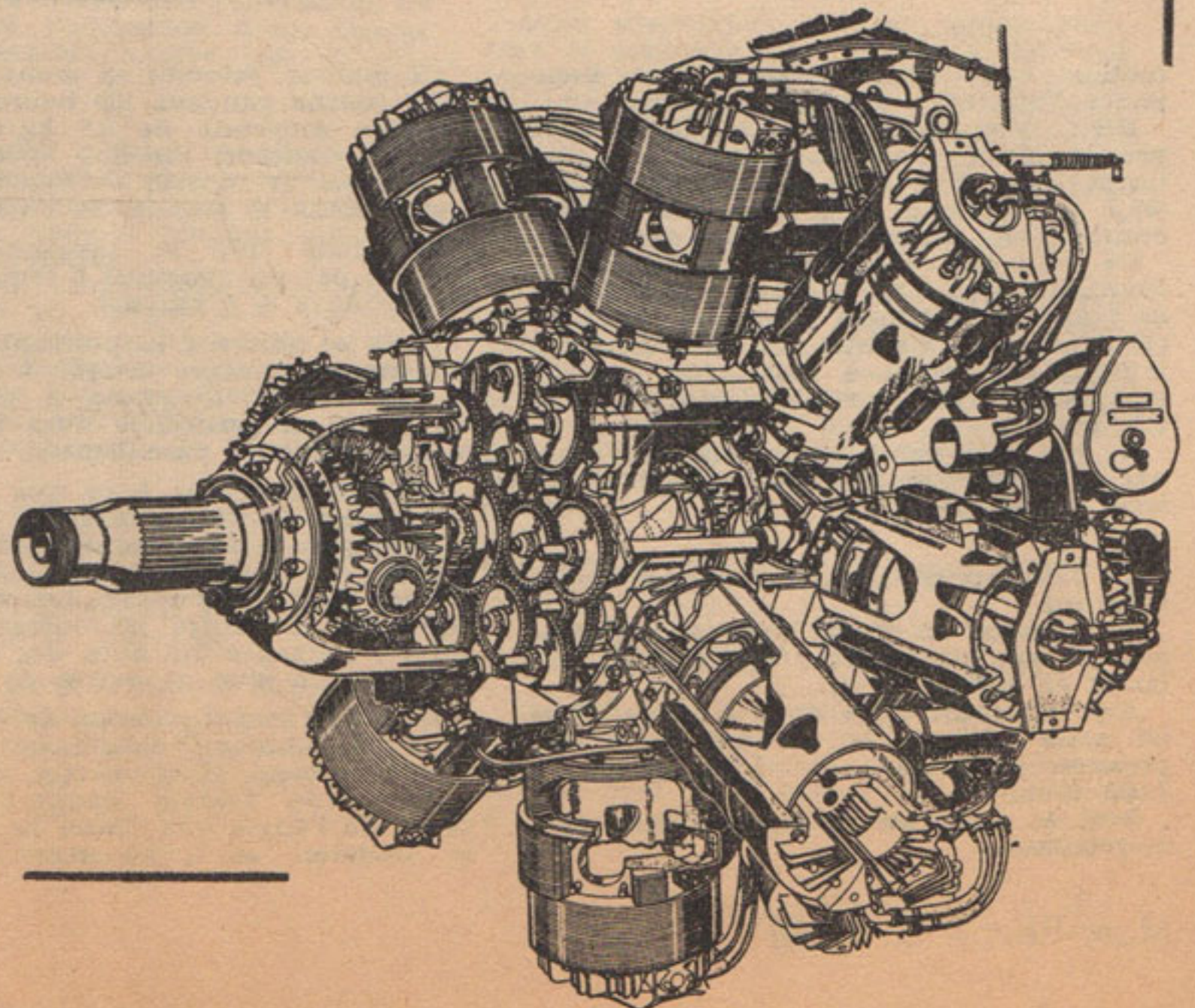


Le moteur à fourreaux louvoyants trouve place dans la construction aéronautique britannique moderne.

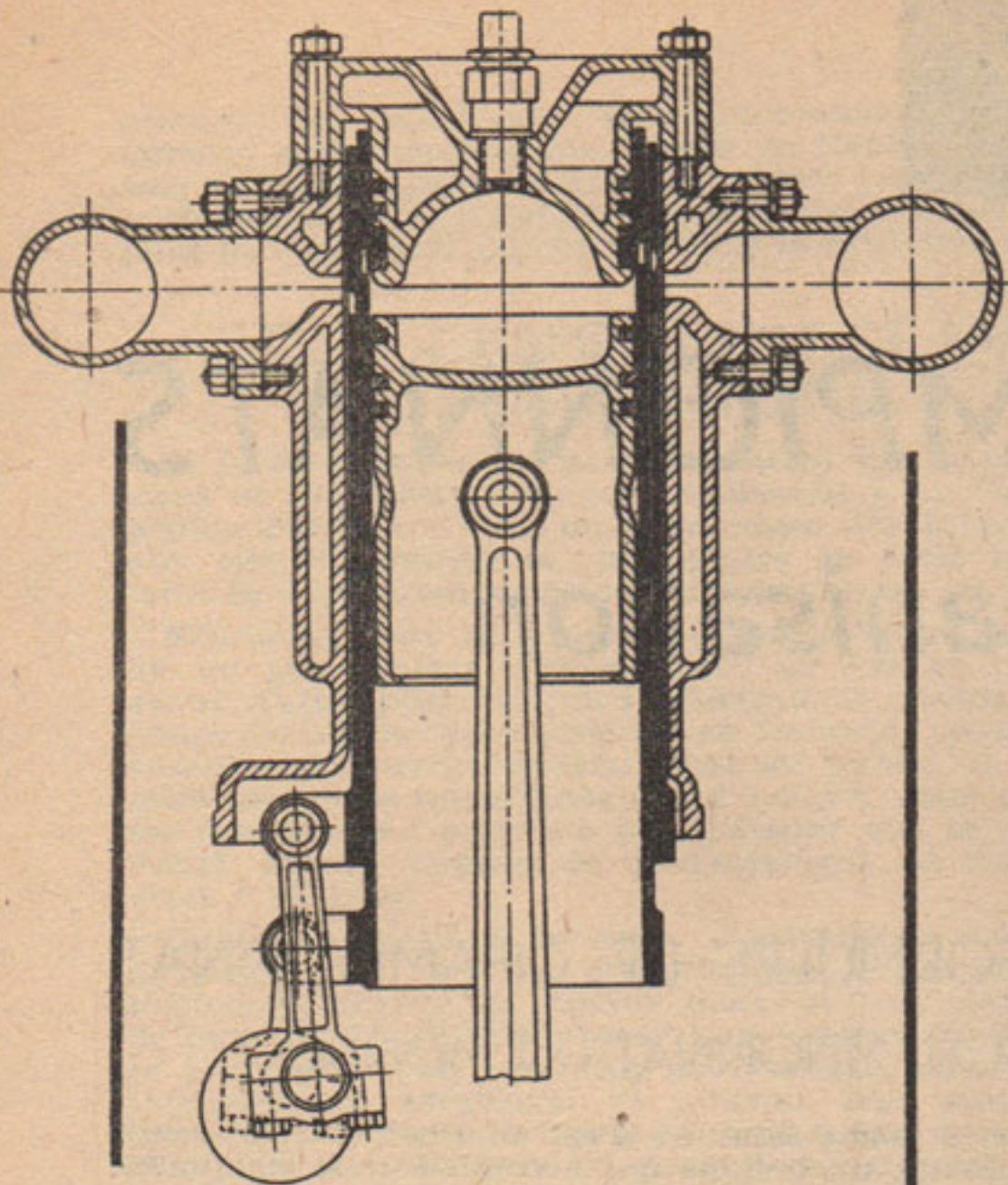
Ci-dessous, le 14 cylindres Bristol en étoile, type « Hercules », à refroidissement par air. L'entraînement des fourreaux ne nécessite pas moins de 29 pignons.

A droite, le Napier « Sabre », à 32 cylindres en H et refroidissement par eau.

Ces deux moteurs sont à simple fourreau louvoyant, du type Burt-Mac-Collum.

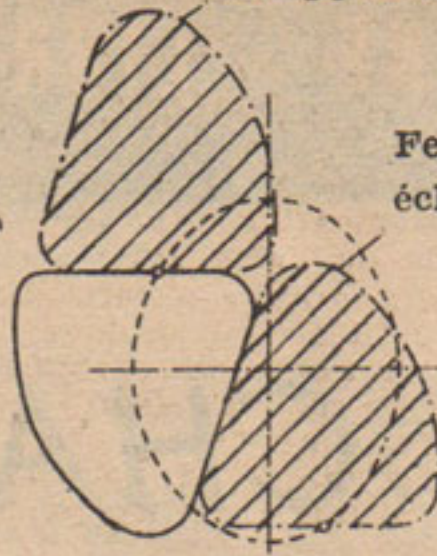






Le moteur Knight utilise un double fourreau louvoyant, chacun d'eux commandé par une courte bielle trapue. Ce système permet de limiter la course verticale de chaque fourreau, mais les difficultés de lubrification et surtout d'évacuation de la chaleur n'en sont qu'accrues.

Ouverture  
échappement



Fermeture  
échappement

En blanc, lumière d'échappement du cylindre. En pointillé, le trajet elliptique de la lumière d'échappement du fourreau louvoyant (en hachuré). Ici sont figurées les deux positions extrêmes, lors de l'ouverture et lors de la fermeture de l'échappement.

### ... QUELQUES MOTS ENCORE ...

**A**UCUN ouvrage technique scientifique ne peut ignorer la distribution par fourreaux louvoyants, même si la place qui lui est allouée est plus ou moins restreinte, toujours intégrée dans les chapitres relatifs aux distributeurs rotatifs.

Les Allemands — nous pensons plus particulièrement aux ouvrages de Bensinger et de H. List — traitent le problème avec leur sérieux coutumier et évidemment avec moins de condescendance que les Britanniques.

C'est des ouvrages de ces auteurs, que nous extrayons les schémas joints, ainsi que le bref résumé commentaire que nous donnons ci-dessous.

Intérêt de multiplier le nombre de lumières dans le cylindre, ce qui permet de réduire, pour une même section totale de passage des gaz, l'amplitude du mouvement vertical (de la course) du fourreau. La meilleure solution semble être 2 à 3 lumières d'admission et 2 d'échappement.

Dans le fourreau lui-même, une même lumière pourra servir pour l'admission et l'échappement, et assurer ainsi un « croisement » quand cette lumière démasque partiellement, mais en même temps, les lumières respectives (échappement et admission) du cylindre.

Le gros inconvénient du système de fourreau louvoyant est la mauvaise évacuation de la chaleur emmagasinée dans le piston vers le cylindre, le fourreau présentant une barrière intermédiaire. Des essais comparatifs faits dans les mêmes conditions de rendement et de mode de refroidissement ont montré que le piston d'un moteur à simple fourreau louvoyant est à une température de 50° C supérieure à celle du piston d'un moteur à soupapes.

Un avantage à son actif, la forme favorable que l'on peut donner à la chambre de combustion ainsi que la faible hauteur de l'ensemble cylindre-culasse, quoi qu'une partie de ce dernier avantage soit perdue par la nécessité d'utiliser une bielle fort longue.

Bon remplissage, ouvertures et fermetures rapides des lumières, suppression du point chaud que constitue la soupape d'échappement sont d'autres avantages.

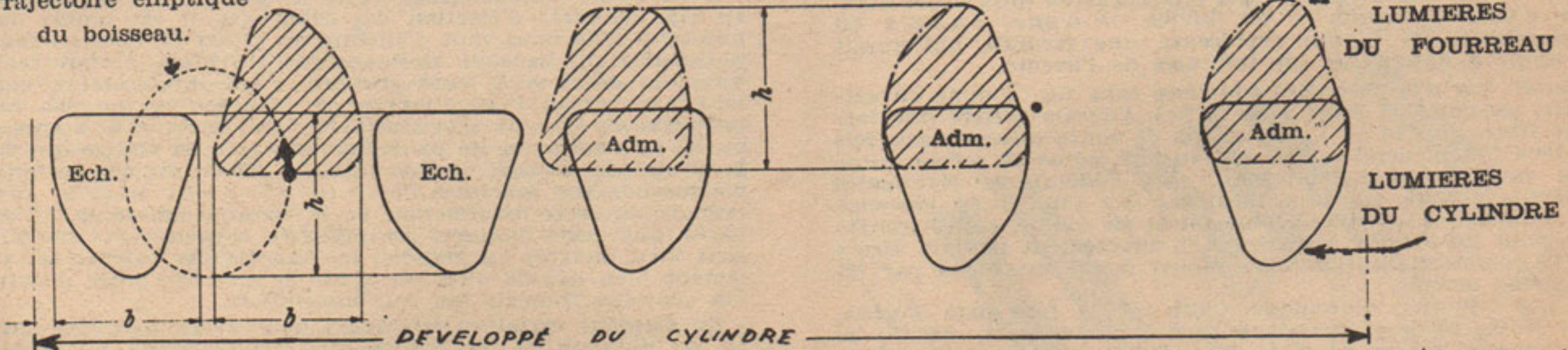
Nombre de pièces nécessaires à la distribution plus minime que dans un moteur classique, mais, par contre, un usinage qui demande à être beaucoup plus précis, donc bien plus onéreux.

Enfin importantes forces d'inertie présentées par la rotule d'accouplement, qui ne permet pas à un moteur à fourreaux louvoyants de fonctionner à des régimes élevés.

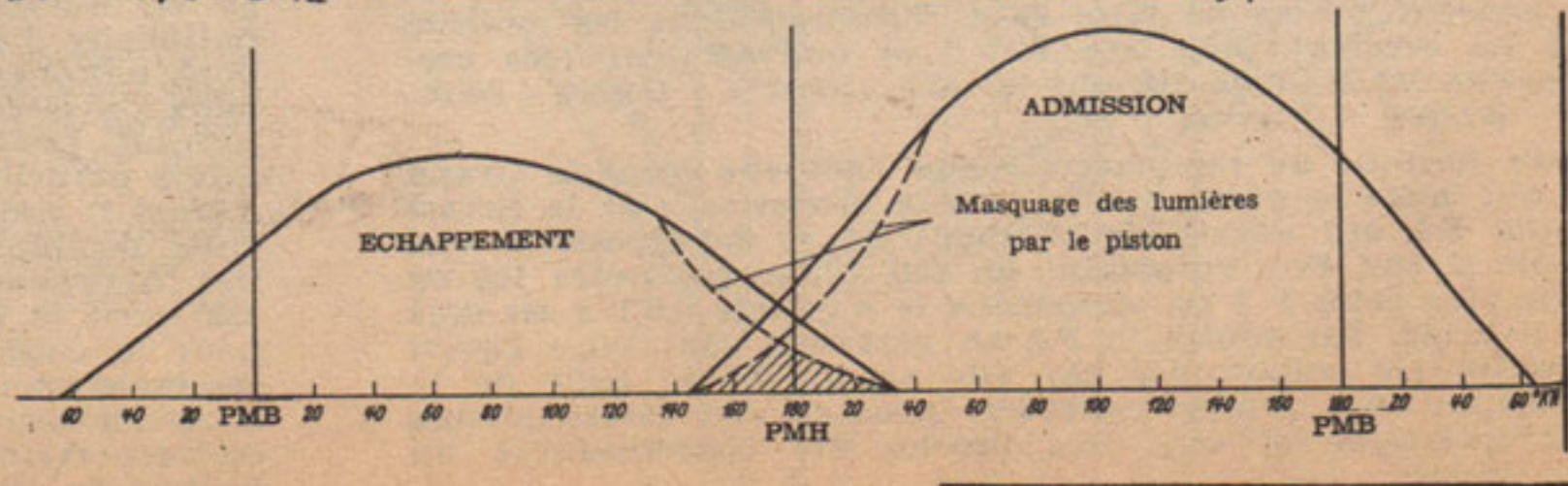
La distribution par fourreaux louvoyants, du type Burt-Mac-Collum, peu probante à de nombreux points de vue, n'en arriva finalement au stade de la fabrication de série que parce que les problèmes d'étanchéité purent être résolus avec les moyens dont on disposait alors. Mais au stade de la technique moderne d'aujourd'hui, ce mode de distribution semble être maintenant bien dépassé.

Développé du cylindre et du fourreau louvoyant. Le cylindre comporte 5 lumières (en blanc), 2 d'échappement et 3 d'admission. Le fourreau, lui, ne comporte que 4 lumières (ici hachurées), la 2<sup>e</sup> en venant de la gauche commandant les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> lumières du cylindre. Ainsi, pour une certaine position,

Trajectoire elliptique  
du boisseau.



cette 2<sup>e</sup> lumière du fourreau démasque partiellement mais en même temps une lumière d'admission et une lumière d'échappement, d'où un certain croisement. Evidemment, lumières du cylindre et du fourreau ont mêmes cotes, mais inversées. En pointillé, le déplacement relatif elliptique du fourreau par rapport au cylindre; la position correspondant au tracé du développé (vers la fin de l'admission) est figurée sur l'ellipse. A droite, le diagramme correspondant obtenu.





# FORMULES ET CHAMPIONNATS

## vus sous l'angle de l'organisation

**S**I VOUS m'autorisez aujourd'hui à user largement de vos colonnes, j'aimerais développer à mon tour un point de vue, celui de l'organisateur considérant l'avenir du sport motocycliste.

Trois éléments principaux le conditionnent : les formules des divers championnats, les machines, les garanties financières. De ces trois éléments, s'ils sont bien conçus, les coureurs sauront sortir le maximum sur le plan sportif et spectaculaire. Car ne l'oublions pas, ce n'est qu'en attirant le public par du vrai sport, du beau spectacle qu'on pourra développer les circuits de vitesse, qui actuellement traversent une grave crise.

### 1 - LES MACHINES

C'était bien là le point le plus délicat à résoudre, celui qui a d'ailleurs fait éclater la crise sur le plan Championnats du Monde. La C.S.I. vient de proposer de nouvelles formules qui laissent beaucoup d'espoir, bien qu'encore un peu confuses, et surtout trop multiples, alors que déjà il y avait pas mal de catégories avec les seules cylindrées.

La future formule 1 est particulièrement séduisante car si elle ne se limite pas aux seuls modèles du commerce (tels qu'on l'entend communément), du moins s'adresse-t-elle avec son minimum de 50 exemplaires vendus, à des engins largement diffusés.

Une des plates des courses de vitesse était, à mon sens, la présence de quelques rarissimes exemplaires de machines ultra-spéciales (qu'on a appelés des « monstres ») faussant tous les résultats sportifs, au seul profit de la publicité commerciale.

Il est bien certain que si ce n'était la monotonie d'un programme ainsi monté (surtout vu par le grand public) il aurait été bien plus agréable de n'avoir que des « plateaux » de « Norton » ou d'« A.J.S. », laissant à chaque coureur sa chance. Je ne voudrais pas défendre le point de vue des constructeurs britanniques qui n'en sont arrivés là que parce qu'ils furent dépassés par les constructeurs italiens et allemands, mais leur politique actuelle ; ne fabriquer que des motos « clients », livrables à des prix normaux (prix usine hors-taxe d'une « Norton » 398 Livres — d'une « A.J.S. » ou « Matchless 335 Livres ») représente une formule qui aurait pu servir à déterminer les formules de l'avenir.

Plutôt que d'imposer des contrôles sans fin, comme en exigent les motos « sport » de la F 1, j'aurais préféré une formule libre, limitée : 1°) par le prix de vente (disons deux fois ou deux fois et demi le prix moyen des motos de même cylindrée dans le pays d'origine ; les Fédérations Nationales auraient indiqué ces prix limites) ; 2°) l'usage de l'essence du commerce ; les progrès enregistrés en course, et les recherches pour les obtenir auraient plus directement servi la série ; 3°) la commercialisation d'au moins douze machines par an du même modèle.

Il n'y a là rien d'utopique. C'est ce que font déjà Norton, AJS, NSU ; ce que feraient peut-être Velocette, BMW ; ce que seraient tentés de faire BSA, Triumph dont les modèles sport ne seraient plus très loin ; ce que feraient très certainement les Italiens qui ont les MV - Gilera - Guzzi - Mondial - Morini - Ducati.

Cette formule ne remplacerait que l'actuelle formule Grand Prix qui laisse la porte ouverte aux « monstres » et la future formule F 1 qui aura l'inconvénient de se superposer à une formule Grand Prix subsistant en 250, 125 et peut-être 100 ou 75 ; de plus cette F 1 en admettant le « double ACT » est déjà trop hybride. Par contre la F 2 en gestation doit faire l'objet de toutes les sollicitudes car elle redonnera le goût de la compétition aux jeunes coureurs, poussera les constructeurs à s'y intéresser et sera très proche des connaissances du grand public.

### 2 - LES FORMULES DE CHAMPIONNAT

#### A - CHAMPIONNAT DU MONDE

Partant de cette même formule, il est anormal que soit sacré champion du Monde, un homme qui a totalisé trois ou quatre résultats exceptionnels sur six à huit circuits européens ; alors que chaque dimanche des coureurs indépendants remarquables dominent régulièrement tous leurs adversaires.

Pourquoi ne pas envisager une formule réellement révolutionnaire ? Trente circuits répartis de par le monde (Australie et Nouvelle-Zélande y auraient bien droit). Certains pays traditionnellement organisateurs pourraient en avoir deux, trois, quatre (Angleterre, Allemagne, Italie, France).

Le classement individuel des pilotes serait fait sur les douze meilleurs résultats de l'année. Et pour les constructeurs sur les vingt meilleurs résultats de l'année. Dès lors fini le règne d'un ou deux « monstres » fragiles mais savamment engagés dans telle ou telle épreuve, et les abstentions systématiques. Ce serait vraiment le règne de la marque ayant cherché à commercialiser le plus de machines de course, et bien entendu les meilleurs au meilleur prix.

Evidemment cela bouleverse toutes les habitudes, toutes les conceptions actuelles.

Pour pouvoir organiser de telles épreuves, les organisateurs devraient s'engager à donner le départ à 25-30 coureurs au moins dans chaque catégorie, et bien entendu à donner certaines garanties minima en primes de départ et prix. Toutefois au lieu d'imposer à un seul circuit les cinq catégories actuelles, il serait possible avec la multiplicité des circuits admis, de faire courir par exemple 350 et 500 sur l'un, 125 et 250 sur un autre, les side-cars sur l'un des deux ou sur un troisième, et ceci le même jour si l'on voulait.

Bien entendu les Grands Prix Nationaux (actuels Championnats du Monde) seraient affectés d'un coefficient de faveur pour les points attribués, par exemple 1.5 ou 2.

#### B. - CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL

C'est celui qui demande à être le plus revalorisé, car sauf en 175, cylindrée d'élection des débutants, il est plutôt délaissé. Cela nous vaut d'ailleurs un afflux de licences internationales qui ne sont vraiment pas justifiées, et qui valent bien des déboires à leurs porteurs : les organisateurs montent un plateau inter, hésitent à engager des garçons sans palmarès et souvent moyennement équipés dans une épreuve où ils ne seront que de pâles figurants ; Or, si malgré que soit la prime de départ, il faut ajouter 10.000 francs de prime d'assurance par machine.

Pourquoi cette désaffection de la formule nationale ? Comparés aux pays voisins, les effectifs coureurs et machines sont bien maigres en France ; et l'échelle des valeurs est tellement bien définie qu'il est facile de donner l'ordre d'arrivée des coureurs français dès leur inscription.

En exigeant certaines références pour avoir la licence inter, et en donnant la possibilité aux organisateurs de circuits nationaux d'engager un ou deux étrangers ayant la valeur des bons nationaux (cela se fait en cross, et les cross extra-nationaux prospèrent) ou redonnerait une vigueur nouvelle à cette formule. Les étrangers compteraient parmi les 33% de licenciés inters actuellement autorisés.

Mais il faut surtout, dès le début de saison, fixer les circuits comptant pour chaque catégorie pour ce Championnat (les malencontreux errements enregistrés durant la saison 1957 sont là pour le rappeler). Il fut ainsi anormal de retenir pour le classement du championnat de vitesse, des épreuves réservées aux seules machines sport, ou, encore mieux, aux seuls pilotes dépourvus de palmarès ; ou bien de voir un circuit reporté à la dernière minute : Avignon (alors que tous les leaders du championnat étaient engagés à Vic, le même jour).



attribua des points pour ce championnat. Par contre certains circuits nationaux comme Pernes ou Cannes ayant fait courir une de leurs catégories en deux courses : nationales puis internationales à part, il devait être possible de retenir ces épreuves pour le classement des Inters, dans la cylindrée en question.

### C. — CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERNATIONAL

Si je reste opposé à la classification des coureurs en Nationaux et Internationaux, ce qui interdit à un National de Nice d'aller courir à Gènes, ou à la masse des Inters de participer aux circuits nationaux, par contre je crois qu'il faut bien faire la distinction entre circuits nationaux et internationaux.

Nombreux sont les coureurs français Inters qui se plaignent de ne pas trouver d'engagement en France (je leur précise avant d'aller plus loin qu'à Villefranche-de-Rouergue il y eut douze étrangers mais aussi douze français). Pourtant lorsqu'on annonce un circuit international au public, il est logique de faire une place importante aux étrangers, sans quoi le titre est un peu usurpé ; pour ma part j'estime que le règlement de la F.F.M. devrait imposer 50 % d'étrangers au moins pour avoir droit à ce titre.

Quant aux raisons de cette « préférence » si souvent mise en avant, elle ne tient qu'à l'indigence des effectifs français réellement dignes de figurer dans de tels plateaux. Il suffit de détailler les résultats pour s'en apercevoir. Personnellement je préférerais voir beaucoup de Français damer le pion aux indépendants étrangers, et pouvoir leur réserver de nombreuses places sur la ligne de départ. Les organisateurs français vous confieront pourtant qu'il est courant d'accorder aux français, à valeur égale, des primes de départ supérieures de 20 à 40 % à celles demandées par les étrangers.

Malgré tout, je crois que sur le plan règlement du championnat, si on veut lui conserver sa valeur, il serait nécessaire d'imposer aux circuits comptant pour ce championnat Inter au moins 6 Français au départ (et non quatre) et même huit s'il y a plus de seize partants au total. Huit ou dix épreuves seraient sélectionnées pour le décompte des points qui se ferait au moins sur les cinq meilleures.

Enfin il devient nécessaire de doter raisonnablement le Championnat de France. Les finances florissantes de la F.F.M. (dont la thésaurisation est ridicule surtout avec les dévaluations successives) devraient permettre de consacrer à cela les pourcentages versés par les circuits intéressés à la F.F.M. ; ceux-ci étant affectés aux diverses cylindrées au prorata des épreuves courues dans chacune d'elles. Dans les cylindrées les plus importantes, 350 et 500, avec huit à dix circuits, on pourrait arriver à réunir pour chacune d'elles 300 à 400.000 frs à répartir entre les trois ou quatre premiers. Suivant le rendement de ces pourcentages, le champion de France pourrait se voir

attribuer 100.000 à 200.000 francs pour un titre c'est-à-dire amortir pratiquement son changement de machine.

Bien que non prévus pour cet usage, ces pourcentages pourraient être ainsi utilement « détournés ».

### D. — DES GARANTIES FINANCIÈRES

Elles sont nécessaires si l'on veut que les coureurs s'intéressent à la compétition, car cela ne peut être un sport d'archi-millionnaire. Et c'est un vrai scandale que de voir certaines épreuves du Championnat de France (un vrai chantage au titre) non seulement n'allouer aucun prix à l'arrivée mais encore exiger des droits d'engagement non remboursables, absolument exorbitants.

Il serait donc normal que pour être accepté comme épreuve comptant pour le Championnat de France, un circuit offrit un minimum par catégorie :

D'abord le remboursement des droits d'engagements à tous ceux qui se présentent aux essais.

Pour la catégorie nationale, s'il n'y a pas de primes de départ, un minimum de 150.000 francs de prix à l'arrivée répartis en une dizaine de prix — s'il y a des primes de départ, une cinquantaine de milliers de francs de prix.

En catégorie internationale où il y a toujours un minimum de primes de départ (le système de Moulins : 20.000 frs par machine, et de gros prix à l'arrivée, serait le meilleur s'il était généralisé) il serait normal de prévoir au moins 100 à 150.000 frs de prix par catégorie.

Bien entendu une formule Championnat du Monde comme nous préconisons plus haut, avec 30 circuits retenus, devrait prévoir une masse de prix encore plus importante pour ces circuits sélectionnés.

Chacun ayant un peu l'habitude de « prêcher pour sa paroisse », et les organisateurs ayant souvent fait les frais de diverses attaques, j'aimerais, avant de terminer, souligner quel est leur rôle. De l'entrepreneur de spectacles en plein air il a tous les aléas, toutes les responsabilités. Mais même s'il réussit pleinement il n'en retirera aucun avantage, sauf son plaisir personnel. Alors il peut exiger un peu de respect de certains qui ont eux aussi leurs difficultés, mais qui ont malgré tout l'occasion de monnayer leurs talents et de bénéficier de leurs réussites. Et si ces éternels boucs émissaires d'organisateur ne sont pas des professionnels en ce sens qu'ils n'en retirent pas de profits, ils ne sont pas non plus des professionnels, en ce sens que ce n'est pas là leur métier et qu'ils ne doivent compter que sur des bonnes volontés. Alors s'ils ne sont pas toujours parfaits, soyez un peu indulgents pour leurs défauts, si du moins vous ne voulez pas les décourager tout à fait.

J. ESPEILHAC,

Responsable du Plateau de Villefranche-de-Rouergue

## 140 km h... A L'OREILLE !

**Q**UI de nous se souvient encore des dictées musicales de l'heureux temps de notre jeunesse ?

Si vos souvenirs sont encore assez frais, si vous êtes capables de discerner s'il y a 1/2 ou 3 tons d'écart entre 2 notes, alors vous serez à même de déterminer la vitesse du bolide qui passe devant vous, c'est du moins ce qu'affirme (cette affirmation étant physiquement justifiée) notre confrère W. Korner de l'« Illustrierter Motor-Sport ».

★

Chaque véhicule qui passe émet un certain son, qui a une hauteur déterminée, et correspond donc à une certaine note. Mais cette note change quand la machine passe devant vous qui êtes arrêté : plus aigu d'abord, il devient plus grave dès que la machine passe à votre aplomb. C'est ce que l'on remarque sur le quai d'une gare au passage d'un train, c'est le I-I-I-I-IOU-ou-ou-ou que l'on entend sur un circuit. Et si, entre le « I » et le « OU », vous avez l'intervalle de 3 tons, alors vous pouvez péremptoirement affirmer que la moto vient de passer à 140 km/h.

★

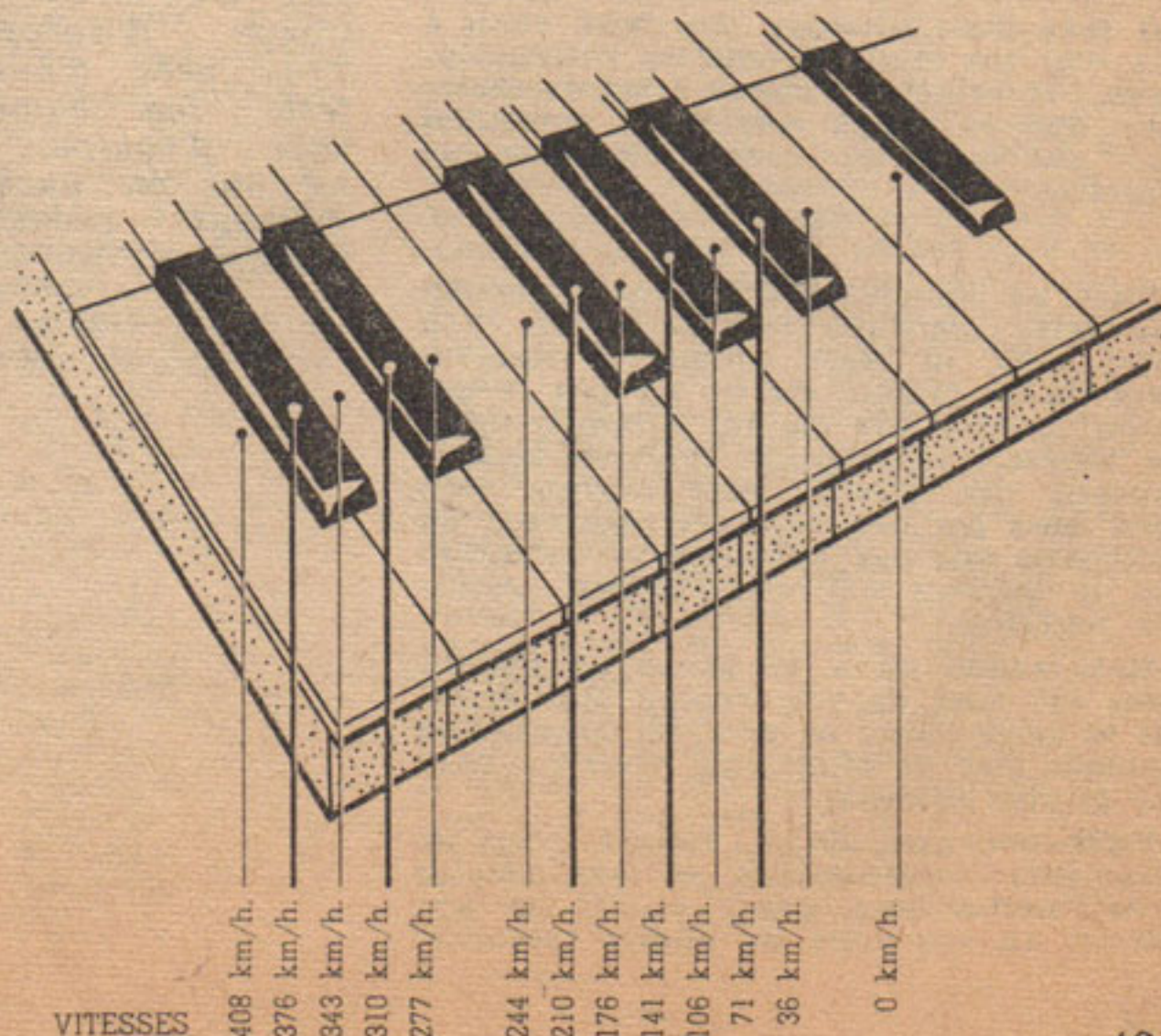
L'explication de ce phénomène peut être donnée assez simplement.

Quand la moto vient vers vous, il faut retrancher de la vitesse du son (environ 1.200 km/h, mais variable selon la pression atmosphérique et la température) celle de la moto. Quand la moto s'éloigne, relativement à nous il faut additionner ces 2 vitesses.

Et c'est le rapport entre ces 2 vitesses ainsi déterminées qui nous donne l'intervalle (1, 2 1/2 ou 3 tons) entre les sons entendus avant et après le passage de la moto juste devant vous.

Et maintenant, si vous voulez jouer à ce petit jeu, le clavier dessiné, où sont représentés les tons et les demi-tons, vous donnera la vitesse de Mac Intyre passant devant vous. Mais attention ! ne trouvez pas une octave complète, car alors il passerait devant vous à 408 km/h !

Si la machine fait un « I » correspondant à la note marquée 0 km/h sur le clavier (ici un « do »), selon la place occupée sur ce même clavier par le « OU », vous connaîtrez sa vitesse. Si, par exemple, la note correspondante est le « sol », plus grave, la vitesse sera de 176 km/h. En fait, un intervalle musical d'un ton correspond sensiblement à une vitesse de 71 km/h, de 1/2 ton à 36 km/h.

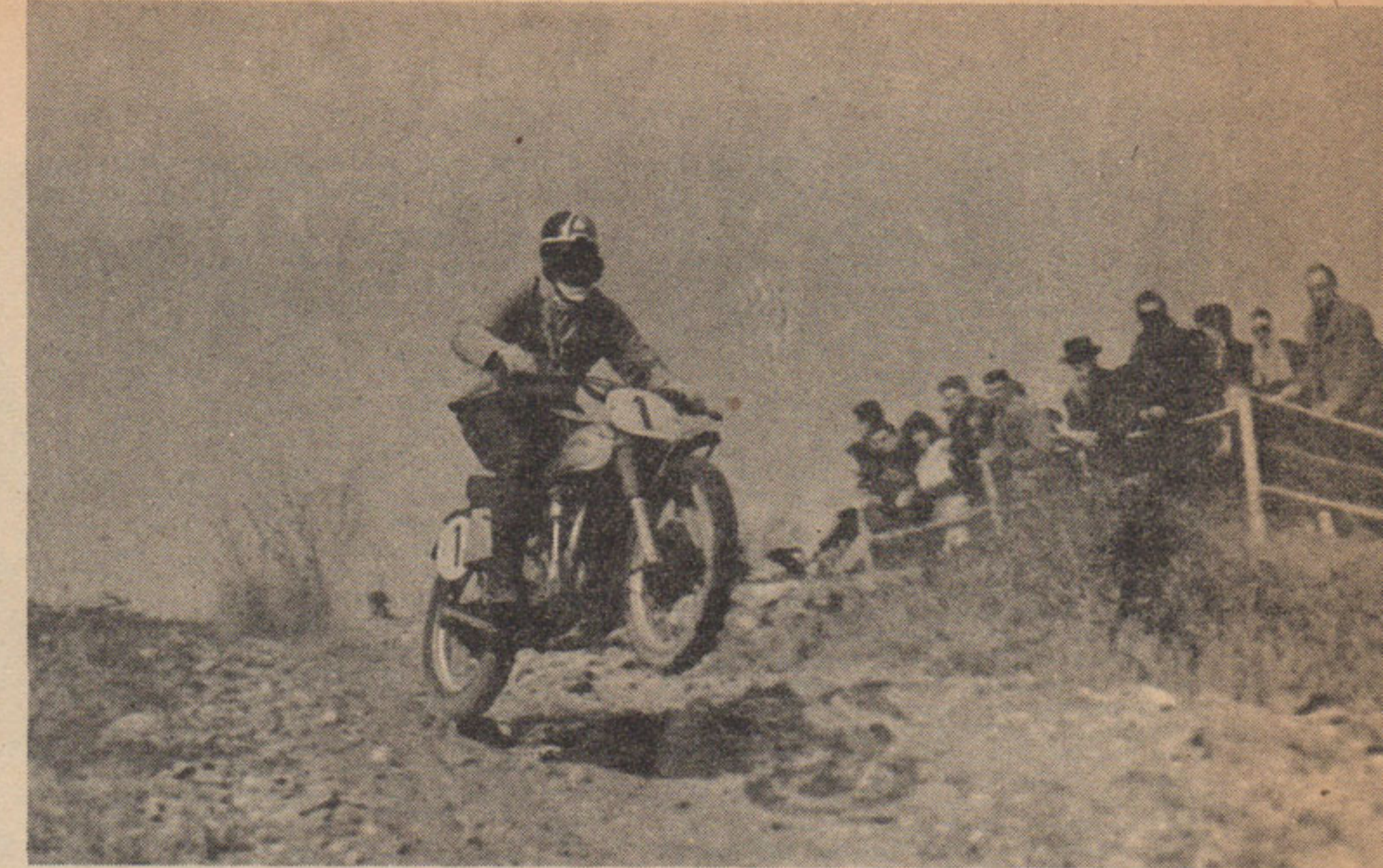






# EN GRANDE FORME, ARCHER BAT JANSEN ET BROER DIRCKX SUR LA PIERRAILLE DE POITIERS-CHARDONCHAMP

EN 250, PROMENADE-DEMONSTRATION  
DES OFFICIELS MAICO



**P**ETITE équipe de « mordus », l'Amicale Motocycliste de la Vienne et son entreprenant Président, M. Gilard, à qui Poitiers et toute la région sont redevables du plus grand événement sportif annuel à l'échelon du département, depuis le mémorable Cross des 7 Nations 1957, semblent obéir à un impératif qui tient en peu de mots : faire mieux de réunion en réunion, et plus encore, se renouveler.

Programme, vite vite, facile à suivre dans les détails quand, du petit cross régional par où l'on commence, on passe successivement à la mise sur pied d'une réunion « nationale », voire encore « extra-nationale » qui, tout en marquant l'évolution souhaitée, ne mettent encore en œuvre que des moyens réduits et des pilotes de valeur sensiblement égale.

Mais abordant l'organisation « internationale » il devient d'année en année d'autant plus difficile de se surpasser que l'on a déjà commencé brillamment dans cette dernière catégorie. Et ici, plus encore que la difficulté, grandit le risque d'un mécompte car les frais engagés deviennent lourds et l'équilibre de l'affiche n'est pas commode à obtenir.

De plus en plus fort... A étiqueter pareillement leurs organisations, les responsables de nos grandes réunions internationales ont évidemment mis le doigt dans un engrenage qui risque de les entraîner loin, et dont-il leur est d'autant plus difficile de se dégager que le public désormais s'est laissé prendre à leur slogan !

Il faut donc jouer le jeu, faire venir à prix d'or les grandes vedettes internationales... et brûler un cierge à sainte Claire pour que le temps soit beau, condition sine qua non du succès financier de l'épreuve.

★

Nous ne sommes pas tellement certain que cette politique soit la bonne : à notre sens, la règle unique à observer vis-à-vis du public est de ne pas le décevoir, c'est-à-dire de lui proposer quatre heures d'empoignade sportive, celle-ci pouvant par ailleurs être fournie tout aussi bien par des coureurs régionaux ou nationaux que par des inters, à condition que le plateau soit correctement équilibré toutefois.

Mais quand on a vu grand au départ, force est bien de voir encore plus grand par la suite, faute de quoi les spectateurs boudent (cas de Montreuil, pour ne citer que le plus évident).

Voilà pourquoi l'A.M. Vienne, pour sa cinquième organisation et son second cross international, devait réunir sur son terrain un ensemble de pilotes rarement

présenté au même degré de qualité et, qui plus est, un ensemble de pilotes de très grande notoriété, dont plusieurs n'étaient jamais — ou presque jamais — venus en France précédemment.

Un plateau donc à l'usage des « connaisseurs », de ceux qui suivent de semaine en semaine l'évolution de la saison internationale. Malheureusement, pour un « mordu », combien y a-t-il dans la masse des spectateurs de simples « curieux », venus seulement

*Second de la Coupe d'Europe 1957, Oesterle, officiel Maico (16), domine l'épreuve inter en 250 cc, s'attribuant les trois manches avec une grande facilité.*

*C'est le grand Less Archer (ci-dessus à droite) que nous avons vu à Poitiers, où il déploya toutes les ressources de son art, toute sa connaissance d'une spécialité qu'il domine, quand il le veut bien, du haut de sa personnalité.*

assister dans un décor de plein air à un spectacle sportif vivant, émouvant, et pour qui le renom des concurrents ne vaut que s'ils sont déjà venus dans la région, y laissant une réputation bien établie sur le plan local ?

★

Quoiqu'il en soit, M. Gilard et sa sympathique et sportive équipe ont voulu nous offrir le 13 avril une réunion auprès de laquelle le Cross des 7 Nations

présenté par l'A.M. Vienne en 1957 — et qui obtint un retentissant succès public — devait faire figure de petite épreuve.

En effet, et pour la première fois en France, une course internationale en 250 cc figurait au programme, accompagnée d'une compétition en 500 cc ouverte également à des pilotes de grand prestige.

Malheureusement, sur le plan européen, les échanges sont encore embryonnaires dans la catégorie des quarts de litre, et si l'usine Maico n'hésita pas une minute à envoyer à Poitiers ses officiels Betzlbacher, Oesterle et Muller, respectivement gagnant, second et sixième de la Coupe d'Europe 1957, il n'en fut pas de même pour Jawa, sollicitée d'envoyer Cizek, et qui ne prit pas la peine de répondre (curieux comportement pour une firme axée essentiellement sur l'exportation, qui propose dans notre pays son modèle « spécial cross », et qui eût trouvé à Poitiers l'occasion rêvée de faire valoir sa production) !

D'un autre côté, l'usine italienne Bianchi, après avoir engagé 3 pilotes (dont Soletti, vainqueur de la manche italienne de la Coupe d'Europe en 1957), devait déclarer forfait, une épreuve du calendrier transalpin se déroulant parallèlement à Gallarate. Quant aux Suisses, également invités, leur Fédération Nationale faisait savoir qu'en 250 cc aucun de ses pilotes ne possédait de licence inter, ceci rendant toute participation impossible hors des frontières helvétiques.

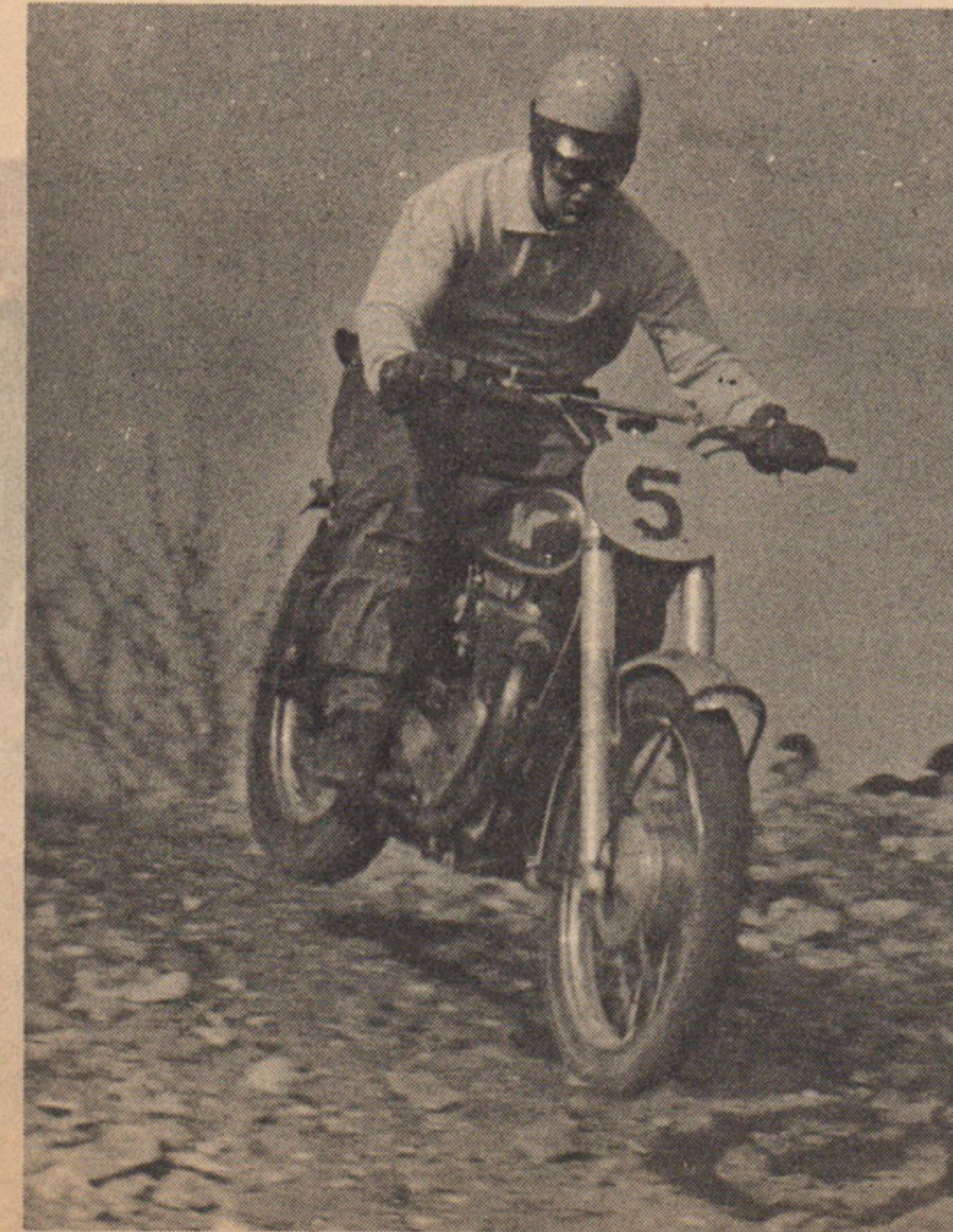
★

On le voit, la mise sur pied de cette grande « Première » du moto-cross inter 250 cc dans notre pays fut pour l'A.M. Vienne une rude tâche, la source encore de plusieurs déceptions qu'elle sut néanmoins surmonter. Et, plutôt que de renoncer, il fut décidé de faire appel à deux Belges, Dingenen et Rombauts (ce dernier venu à la petite cylindrée cette saison, et conduisant la seule 250 cc cross B.S.A. actuellement en service, une 350 Gold Star chemisée, à double allumage décalé, batterie-bobine). Enfin, un Sarrois, John, sur Maico, et les Français Terrien (Maico), Millet (Dot), Goussard (Dot), Schildkneck (NSU), Molas (NSU), Juigné (NSU OSL) et Brussauro (NSU) complétaient le plateau, ainsi porté à 13 partants.

Mais les soucis de M. Gilard ne devaient pas se limiter à la préparation de la course en 250 cc, à l'instant de former le plateau des 500 cc, il apparut que les seuls inters disponibles du côté français étaient Bertrand, Julienne, Jacquemin et René Combes.



*Autre officiel Maico, Fritz Betzlbacher (15) remporta l'an dernier la Coupe d'Europe. Très près d'Oesterle, son camarade d'équipe, il ne put en aucun moment prendre l'ascendant sur lui.*



*Pourquoi Nic Jansen (5) parle-t-il de se retirer, alors qu'il est dans une condition éblouissante et demeure capable de tenir tête aux meilleurs spécialistes du cross international? Sa course de Poitiers fut encore une fois empreinte d'intelligence, avec la deuxième place au terme de l'épreuve!*



Or, et outre que ce petit nombre de tricolores ne devait pas autoriser beaucoup d'espoir quant au triomphe de nos coureurs, il fut immédiatement évident qu'il n'allait pas davantage permettre de respecter le règlement fédéral limitant à 50 % le nombre des participants étrangers à une épreuve inter française, et qui eut conduit dans ces conditions à faire partir... 8 concurrents !

En attendant qu'un aménagement soit pris à la F.F.M. en ce qui concerne ce point précis de la codification moto-cross (on pourrait par exemple préciser que nos Inters ne peuvent s'engager dans une réunion extra-nationale que si leur engagement a été refusé pour l'épreuve inter se déroulant le même jour), le Président de la Ligue du Poitou, M. Barrouillet, vice-président de la F.F.M. et membre de la Sous-Commission de moto-cross, prit sur lui d'autoriser l'A.M. Vienne à engager 8 étrangers. Et voilà pourquoi nous trouvons au départ, dans la catégorie 500 les Britanniques Leslie Archer, Dave Curtis, Peter Taft et Brian Martin (soit un ex-champion d'Europe, un officiel Matchless et deux officiels BSA), les Belges Nic Jansen et Jean Rombauts (le premier champion de Belgique 1956, sur Matchless, le second, sur B.S.A., ayant battu Nilsson et Baeten à Marche le dimanche précédent), et enfin les deux frères Albert et Broer Dirckx, Hollandais de grande réputation encore qu'aussi peu connus chez nous que le trio Maïco de la course en 250 cc.

★

Plateau magnifique, par conséquent, mais peu « parlant » pour le grand public, auquel des noms comme ceux de Cheney, Nex, etc... sont beaucoup plus familiers.

Il ne faut pas voir là pourtant la seule explication du fait que la réunion n'ait attiré que... 10.000 personnes, chiffre dont plus d'un organisateur se suffirait, mais qui eut dû, logiquement être bien plus élevé. En réalité, les mauvais temps régnant à la veille de l'épreuve et jusqu'aux premières heures du dimanche (il neigeait sur toute la région vers les 5 heures du matin) incita plus d'une personne à s'orienter vers des distractions mieux abritées. Enfin, un meeting politique, annoncé à grand fracas à cent kilomètres à la ronde, vint encore disperser l'intérêt des foules attendues à Chardonchamp.

Et c'est là que se vérifie le risque dont nous parlions au début de cette relation: 10.000 personnes, soit environ 8.000 entrées payantes, ne suffisent pas à couvrir les frais d'une réunion aussi conséquente que celle qui nous fut offerte par l'A.M. Vienne !

Mais il reste pourtant à M. Gilard, à toute sa sympathique équipe dont le moral demeure de fer (... et qui songent déjà à réclamer pour l'an prochain la manche française de la Coupe d'Europe) la satisfaction de nous avoir révélé trois des plus sûres valeurs en quart de litre (les Allemands de chez Maïco), un homme qui égale les précédents sur le plan pilotage (Jean Rombauts), et de nous avoir montré en 500 des hommes comme Curtis et Broer Dirckx !

La réunion de Poitiers-Chardonchamp, par ailleurs impeccablement organisée, comptera donc cette année parmi les plus grandes proposées au public français. Voilà une référence qui paiera, l'an prochain, nous en sommes convaincu !

★

Et maintenant, résumons le déroulement des deux épreuves. A l'heure précise, canalisés par les 60 C.R.S. d'un service d'ordre en place depuis le centre de la ville (jamais vu un tel déploiement de forces ailleurs), les spectateurs prennent place autour des barrières, sous un soleil qui n'a cessé de se faire plus chaud, plus clair depuis le milieu de la matinée, tempérant agréablement — encore qu'hélas trop tardivement — le vent frais qui balait les buttes.

Présentation simultanée des partants dans les deux cylindrées, et à 14 h. 45, c'est le départ des 250 cc qui vont disputer leur première manche.

Feu rouge... feu vert ! Dans le ronflement caractéristique des 12 petits deux temps... c'est l'unique quatre temps présente, la BSA « spéciale » de Rombauts qui fait en tête les premiers mètres, tôt rejointe cependant par Muller et sa Maïco, visiblement plus puissante.

Il ne faudra qu'un court moment à Oesterle pour ravir à Muller la première place, et Betzibacher s'installera lui aussi très vite au second rang, précédant de peu Rolf Muller qui restera troisième.

Dans les manches suivantes, nous vivrons la répétition de ces mêmes événements, le trio Maïco abandonnant pourtant à Rombauts la troisième place une fois.

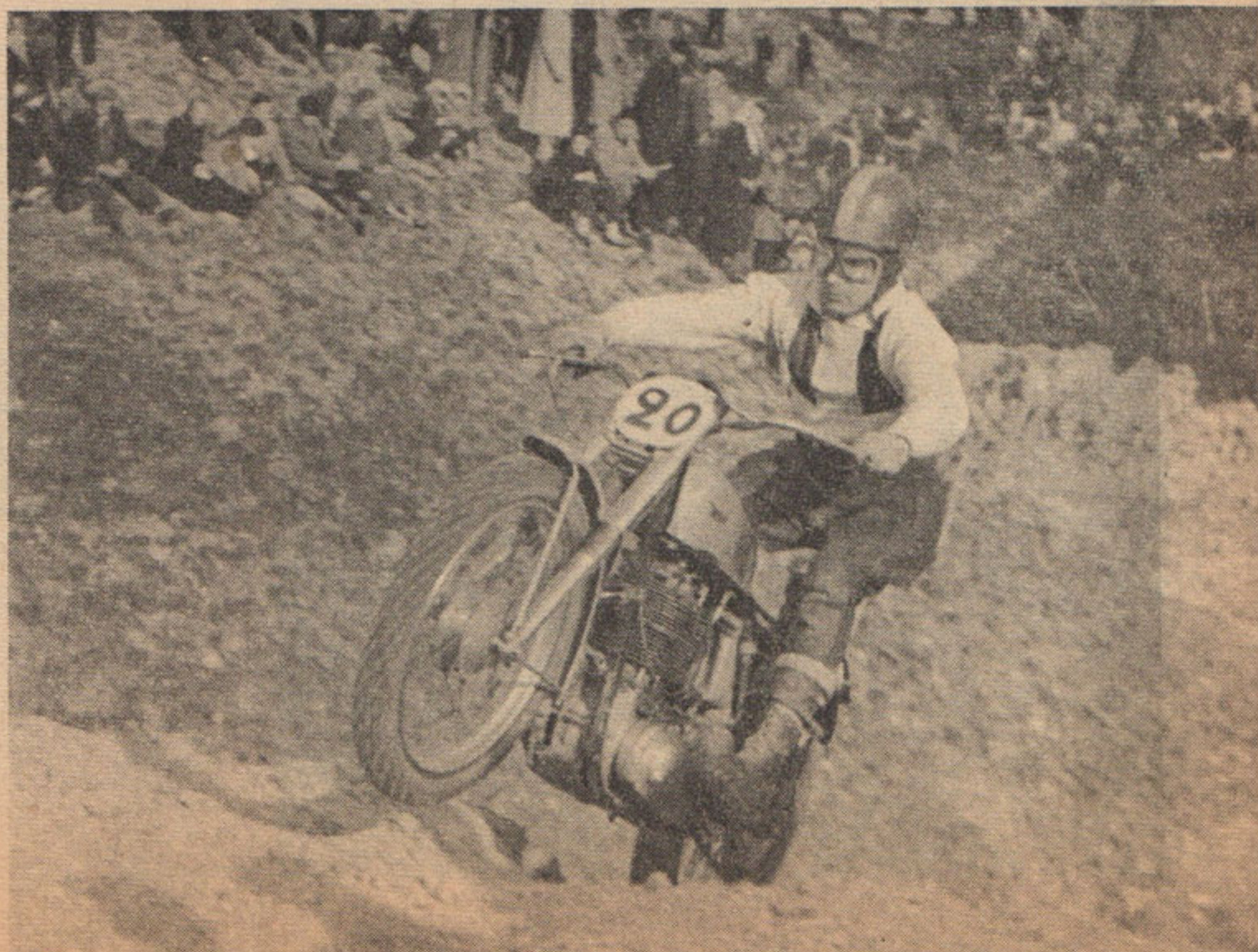
Il n'y a pas de lutte à proprement parler, tant la supériorité des Allemands est écrasante, mais le spectacle n'est pas moins beau à voir évoluer ces rapides et maniables petits engins, qui tourneront presque aussi vite — 15" de différence au meilleur tour — que les 500 d'usine !

Nos compatriotes font ce qu'ils peuvent, sans pouvoir beaucoup d'autant que Terrien (qui est seul à posséder une Maïco capable de rester dans le sillage des leaders) joue de malchance, tombant en première manche sur accrochage avec le Sarrois John (peu convaincant), et qui voit encore sa chaîne sauter dans la finale, alors qu'il se tient en cinquième position. Quant au Belge Dingenen (également possesseur d'une Maïco) il ne sera jamais « dans la course », non plus qu'aucun de nos représentants, dont le meilleur sera Brussauro.

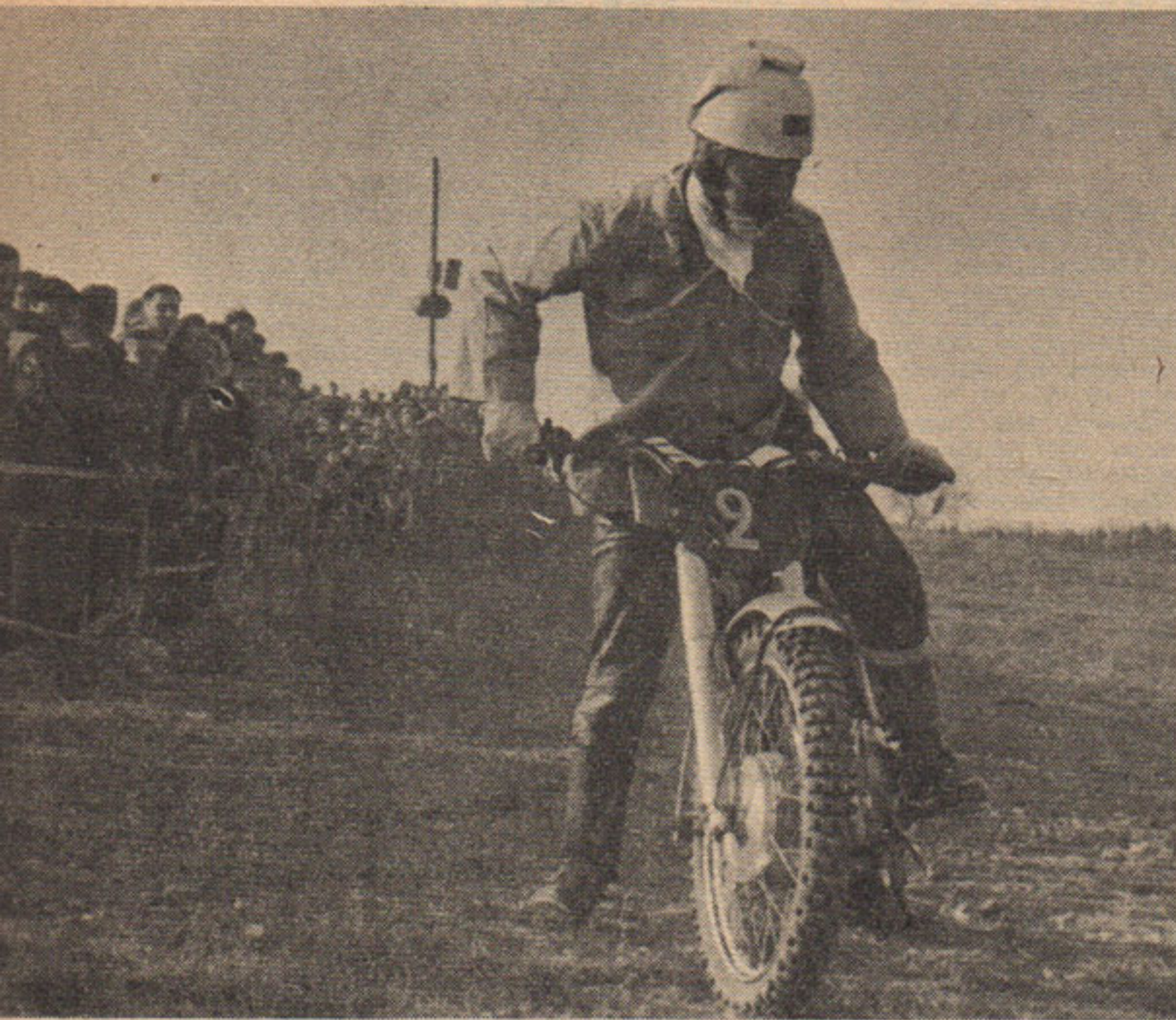
*Le Belge Jean Rombauts (20), récent vainqueur des Allemands à Gand, en 250 cc, dut cette fois s'incliner devant eux, sa machine manquant visiblement de chevaux sur le rapide terrain de Poitiers-Chardonchamp. Et puis, courant aussi en 500 cc, Rombauts avait une tâche doublement dure !*



*Vainqueur de la dernière manche, le Hollandais Broer Dirckx (ci-dessus) marche extrêmement fort... et ne fait pas de cadeaux ! Lui aussi est à classer parmi les jeunes à suivre sur le plan européen.*







*Voici Dave Curtis, officiel Matchless, saisi à l'instant où sa chaîne casse ! Pilote redoutable pour les meilleurs, Curtis partit dans chaque manche parmi les tous premiers et connut à chaque fois la panne !*

En 500, Archer file en tête au départ de la première manche, entraînant Rombauts dans sa roue, puis Taft, A. Dirckx, Curtis, Jansen, Martin, Bertrand, etc... B. Dirckx a manqué le coche et compte déjà un gros retard.

Au 3<sup>ème</sup> tour, Rombauts, que sa participation à l'épreuve des 250 cc n'a pas encore éprouvé, ravit le commandement au Britannique, qui restera second jusqu'au bout tandis qu'Albert Dirckx rétrograde sérieusement et que Curtis disparaît à son tour, après avoir figuré dans les 5 premiers.

Peter Taft conservera sa 3<sup>ème</sup> place, précédant Jansen bien remonté, et Guy Bertrand qui fait une très belle course mais reste prudent car il craint de recevoir une pierre (on ne voit qu'elles sur ce terrain !).

Dans la seconde manche, c'est Taft qui fonce au commandement, cependant qu'Archer reprend celui-ci au second passage. Curtis, parti en 6<sup>ème</sup> rang, doit presque aussitôt abandonner, et nous pointerons bientôt dans l'ordre Archer, Taft, Jansen, B. Martin, Bertrand, etc...

Peu à peu, Jansen se rapproche de Taft, lequel accélère de son côté pour conserver la seconde place et diminue par la même occasion l'écart qui le sépare d'Archer. Nous avons donc un regroupement en tête, tandis qu'un peu plus loin, Rombauts prononce à son tour une attaque sur Broer Dirckx (en 4<sup>ème</sup> position), sans réussir cependant à rejoindre tout à fait le Hollandais. Et dans cette manche encore, Guy Bertrand sera le meilleur Français, terminant 7<sup>ème</sup>.

A l'instant d'aborder la finale, toujours sous un ciel bleu tout éclairé de soleil (ce qui doit plonger dans le regret ceux qui n'ont pas osé faire confiance au beau temps !). C'est donc Archer qui est en tête avec 3 points, précédant Peter Taft (5 pts), Rombauts (6 pts) et Jansen (7 pts). L'issue de la course demeure encore ouverte, d'autant que sur ce dur terrain la casse joue son rôle et peut contribuer à renverser les situations acquises.

Tension par conséquent dans le public, qui vibrera longuement tout à l'heure, tension encore chez les pilotes alignés devant le start électrique, ce qui aboutira à un faux départ car chacun s'envole, sauf Archer !

Le directeur de la course s'installe au milieu de la piste, drapeau rouge en main, sifflet aux lèvres, et arrête les hommes quand ils se présentent, ayant bouclé un tour (sauf Rombauts, qui est tombé en chemin, et Curtis, dont la chaîne s'est rompue).

★

Nouveau départ, correct cette fois (une suggestion : doubler l'appareil électrique de départ, et installer une commande à distance, de manière que les coureurs ne devancent pas le geste du préposé au commutateur).

Il est 18 h. 10 (un peu tard, car la réunion se terminera vers les 19 h.). Archer

*Guy Bertrand (10), que l'on voit ici avec Combes, vainqueur l'an dernier à Chardonchamp, fut le meilleur de nos représentants. Encore ne se montra-t-il pas aussi accrocheur qu'à l'habitude, appréhendant d'être blessé par les pierres projetées par les roues arrière des concurrents.*



est bien parti cette fois, en tête devant Curtis, Taft, Broer Dirckx, Jansen, etc... Déjà Rombauts va regagner le parc, ayant faussé sa fourche en tombant tout à l'heure, déjà Curtis est éliminé (comme dans les 2 manches précédentes) par une malchance insigne. Ce coup-ci, il casse un bras de suspension AR, perdant le bénéfice de son beau départ derrière Archer.

Celui-ci tourne en 2' 01" (circuit de 1.750 m au tour), mais Broer Dirckx doit aller encore plus vite car il remonte Jansen, fonçant comme un démon, négligeant toute prudence pour lui-même comme pour ses adversaires, qui s'empresent de laisser passer ce boulet de canon !

Archer lui-même, bientôt rejoint, ne résiste pas : il pourrait lui en coûter une chute malencontreuse, qui compromettrait un résultat final suffisamment assuré par une seconde place !

Un seul tour donne à B. Dirckx 30 m d'avance ; au suivant, celle-ci est portée à 100 m ! Et maintenant, les positions sont bien précisées : B. Dirckx, Archer, Jansen, B. Martin, Bertrand, Combes (qui n'a pu faire grand'chose aujourd'hui). Jacquemin (blessé par un jet de pierre à l'entraînement, et demeuré prudent durant toute la course), Julienne (ennuis d'allumage). Quant à Peter Taft, lui aussi a du regagner le parc, sa machine ayant souffert du rude train mené précédemment.

Et c'est bientôt l'arrivée, devant une foule encore frémissante d'avoir hurlé son émotion durant la folle course du vainqueur de cette finale, Broer Dirckx, et qui ne sait plus ce qu'elle préfère, des 500 cc qui l'ont enthousiasmée, ou des 250 cc qui furent pour elle une étonnante révélation.

R. C. D.

#### Résultats techniques

*Inters 250 cc :* 1. Oesterle (A., Maico d'usine), 3 pts ; 2. Betzlbacher (A., Maico d'usine), 6 pts ; 3. Muller (A., Maico d'usine), 10 pts ; 4. Rombauts (B., BSA « spéciale »), 11 pts ; 5. Brussauro (F., NSU), 22 pts ; 6. John (A., Maico), 23 pts ; 7. Molas (F., NSU), 23 pts ; 8. Millet (F., Dot), 24 pts ; 9. Schildknecht (F., NSU), 26 pts ; 10. Dingenen (B., Maico), 28 pts, etc...

*Inter 500 cc :* 1. Archer (G.-B., Norton ACT), 5 pts ; 2. Jansen (B., Matchless), 10 pts ; 3. B. Dirckx (H., BSA), 14 pts ; 4. P. Taft (G.-G., BSA d'usine), 15 pts ; 5. B. Martin (G.-B., BSA d'usine), 16 pts ; 6. G. Bertrand (F., BSA « spéciale »), 17 pts ; 7. Rombauts (B., BSA), 18 pts ; 8. Combes (F., BSA), 23 pts ; 9. Jacquemin (F., Matchless), 23 pts ; 10. Julienne (F., Gilera-Olivotti), 29 pts ; 11. D. Curtis (G.-B., Matchless d'usine), 31 pts ; 12. A. Dirckx (H., BSA), 33 pts.



# ARCHER ET CURTIS DEMAIN A MONTREUIL

Pour sa réunion d'ouverture, l'A.M.S nous propose un copieux programme, au surplus très varié puisque comportant trois courses : 500 cc Internationaux, 500 cc Nationaux et 500 cc Régionaux.

Les Russes, auxquels les organisateurs avaient fait appel, et qui avaient donné une acceptation de principe, ne seront pas là, ayant fait connaître qu'ils ne pouvaient venir en France à cette date. Aussi l'A.M.S. s'est-elle retournée vers deux pilotes britanniques de très grande valeur, Less Archer, champion d'Europe 1956, vainqueur du Grand Prix de France 1957 sur ce même terrain de Montreuil (et qu'il n'est pas besoin de présenter plus avant tant le public français le connaît bien et l'admire) et Dave Curtis (jamais venu à Montreuil, si nos souvenirs sont bons) qui est officiel de l'usine Matchless,

fut vainqueur à Jonzac en début de mois, et nous fit personnellement une très forte impression à Poitiers-Chardonchamp le 13. Enfin, la participation étrangère se complètera avec l'Italien Donghi, le Suisse Muller, les Belges Crosset et Colin, et un Allemand dont le nom ne nous a pas été précisé.

A ces hommes s'opposeront les inters français que l'on retrouve régulièrement à Montreuil : Brassine, champion de France 1957 (bon 12<sup>me</sup> dans le récent cross du printemps à Namur, qui réunissait l'élite européenne de la spécialité à l'exception des pilotes engagés à Poitiers) ; Schmid, vice-champion inter 1957, Chuchart, Vouillon (excellent cette année), Charrier (avec, peut-être, Skinner ?), etc.

Dans la course nationale, Bourgeois (si-decariste) fera sa rentrée en solo, et nous

verrons encore notamment Lefèvre, Foglietta (brillant à Moulins), etc...

De nombreux régionaux disputeront la 3<sup>me</sup> course, et les plus rapides d'entre eux pourront éventuellement être choisis pour s'aligner dans l'épreuve nationale.

Vu l'importance du programme, les trois épreuves auront lieu sur deux manches chacune, la durée de chaque manche étant fixée à 30 minutes. A noter que les ex-aequo éventuels se partageront le prix attribué à leur place, l'absence de 3<sup>me</sup> manche ne permettant pas l'habituel départage « à la meilleure place en finale ».

La réunion débutera à 14 h. 30, et le public parisien ne voudra pas manquer la bonne après-midi de sport motocycliste que lui propose l'A.M.S. le 27 avril.

## HOUDOUX PREND LA TETE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS EN 250<sup>CC</sup>

*Ici, le malchanceux Desbois, vainqueur moral de cette course.*



INSTITUE cette année et aménagé à l'image des Championnats de 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> catégories, le Championnat de France des quart de litre trouve amplement sa justification dans le fait qu'il servira utilement le recrutement de spécialistes en vue d'une participation ultérieure de notre pays à la Coupe d'Europe de la Petite Cylindrée, et sert encore et davantage une autre cause : celle du développement du moto-cross à l'échelon le plus large.

Pour ces deux motifs, nous nous sommes fait l'hiver passé l'ardent défenseur de cette compétition et, dans ces conditions, nous avons voulu en suivre les premiers pas en nous rendant à Olivet où l'A.M.C.O. avait à charge de nous en présenter la première manche (éliminatoire et qualificative) sur le terrain des Martinets.

★

Si nous avons eu notre mot à dire dans l'attribution des manches du Championnat de France en 250 cc, nous eussions veillé à ce que celles-ci fussent confiées à des clubs éprouvés, entraînés à la préparation d'épreuves importantes, officielles.

En effet, le Championnat des « quart de litre » devait à notre sens prendre un départ irréprochable, rejoindre d'emblée le niveau des grandes courses en 500 cc. Ne s'agissait-il pas de frapper un grand coup dans l'esprit des jeunes sportifs attirés par le cross, venus ou prêts à venir à la petite cylindrée et qui devaient trouver immédiatement, dès cette première manche, la certitude que leurs espoirs étaient bien placés ?

Ne s'agissait-il pas encore, dans cette première course officielle en petite cylindrée, de séduire un public encore mal pénétré de l'intérêt du cross en 250 cc parce que n'ayant vu jusqu'ici, à de rares exceptions près, que de petites épreuves régionales, à vrai dire pas toujours engageantes ?

★

Il v a chez nous une ligue dont il n'est pas vain de dire qu'elle est une véritable pépinière de jeunes crossmen, une ligue où justement les courses en 250 cc et les organisations de valeur sont plus nombreuses que partout ailleurs.

Vous l'avez deviné, c'est de la ligue Anjou-Bretagne que nous parlons. Pourquoi ne pas lui avoir confié précisément la première manche de ce Championnat, qui eut connu chez elle, nous en sommes sûr, un appréciable retentissement ?

Oui, pourquoi ? Car, force nous est bien de l'écrire, l'organisation de l'A.M.C.O., tout juste digne d'une compétition





régionale non officielle (et encore avon-nous souvent trouvé mieux), a gravement péché sur un point de règlement et ceci est absolument inadmissible dans une manche de Championnat de France !

Le temps était mauvais, à la veille de l'épreuve, et le terrain très difficile, et changeant d'une heure à l'autre durant la matinée où se déroulèrent les séries éliminatoires.

Pour ce motif, les responsables crurent devoir modifier le règlement de l'épreuve, après avoir déjà décidé un raccourcissement du circuit, impraticable en certain endroit.

Si nous pouvons passer sur ce dernier point, il ne nous est pas possible de rester silencieux en ce qui concerne le suivant, dont le caractère d'irrégularité par rapport à la réglementation fédérale n'échappera à personne.

*Ci-dessus : Houdoux, l'un des plus solides éléments de la Ligue Anjou-Bretagne, prend la tête du Championnat des 250 cc, devant le grand espoir de la même Ligue, Saucisse (ci-dessous).*



En effet, alors que primitivement il avait été décidé de qualifier pour la manche de l'après-midi les 5 premiers de chacune des 3 séries éliminatoires, disputées sur 8 tours chacune, les responsables décidaient au moment où se courait la 3<sup>ème</sup> éliminatoire, de qualifier non plus les 5 premiers de chacune d'elles, mais bien plutôt les 15 meilleurs temps !

Non seulement cette manière de faire est absolument contraire à tous les règlements — a-t-on jamais vu modifier un règlement pendant le déroulement de l'épreuve auquel il s'applique ? — mais encore elle a pu léser certains pilotes qui, classés dans l'une ou l'autre des 2 premières éliminatoires parmi les 5 premiers, avaient néanmoins accompli un temps médiocre du fait de l'état du terrain, aux premières heures de la matinée, et pouvaient se trouver éliminés par le chrono après avoir été qualifiés « à la place ».

On voit ici toute l'in vraisemblance de la situation !

Il est donc temps que la Fédération — à laquelle nous devons une codification d'ensemble remarquable en ce qui concerne les Championnats — veille d'aussi près au déroulement de son dernier né (celui des « quart de litre ») qu'elle veut bien le faire quand il s'agit du Championnat inter et même, quoique à un degré moindre et c'est déjà une lacune — quand il s'agit du Championnat des licenciés nationaux en 500 cc.

Une course de Championnat de France, quelque puisse être la cylindrée considérée, doit bénéficier d'une organisation de premier ordre, sa fin étant de servir dans les milieux sportifs comme au regard du public le développement du motocyclisme de compétition. Et pour cette raison, le contrôle effectif de la F.F.M. doit s'exercer étroitement sur ces épreuves, par l'intermédiaire de délégués fédéraux qualifiés, compétents.

Or qui avons-nous vu sur le terrain des Martinets ? Un homme compétent, averti, M. Le Hire, de Vannes, représentant le Président de la ligue Anjou-Bretagne, mais qui fut proprement éconduit par les organisateurs !

Il y avait encore M. Pareschi, membre de la sous-commission de Moto-Cross... Mieux accueilli, il ne pipa mot, rejetant sur le directeur de la course les responsabilités que celui-ci déclinait du même cœur !

Allons, il y a à la sous-commission des hommes qui connaissent leur affaire : qu'on les mette à l'œuvre, et que l'on renvoie les quelques autres à des activités qui les dépasseront moins !

## LA COURSE DE CHAMPIONNAT

Bien que largement boueux en plus d'un point, le circuit — qui est bien tracé encore qu'un peu court — est en meilleur état que dans la matinée. Le temps ensoleillé jusqu'à midi, s'est peu à peu couvert mais il ne pleut pas et nous aurons des éclaircies.

Desbois, dont la Maico a été soigneusement préparée et qui présente notamment une fourche télescopique modifiée, file en tête dès le départ, suivi de près par Faivre, de Sochaux, dont la twin Adler à fourche Earles produit au passage un doux ronflement, et Houdoux, Saucisse, Bossard, Molas, etc...

Desbois fait preuve d'une remarquable aisance au commandement et conserve sur ses poursuivants un net avantage tandis que Houdoux serre Faivre de plus en plus près. Saucisse, de son côté, reste à proximité de Houdoux et bientôt ces

trois hommes tourneront ensemble, Houdoux prenant à Faivre la seconde place dès le 4<sup>ème</sup> tour.

Derrière, Bossard a perdu du terrain et Voreux, par contre s'est sérieusement rapproché, talonnant bientôt Molas. Terrien, qui se traînait depuis le départ, sa machine « engorgeant » sans arrêt, a fini par s'arrêter après 5 tours et ne repartira que longtemps après.

Mais voici que le fait majeur de cette épreuve est sur le point de se produire : au 8<sup>ème</sup> tour, Desbois ne passe pas et, tandis qu'Houdoux devient leader, on s'interroge sur ce qui a pu lui arriver. Nous apprendrons bientôt que son câble d'allumage s'est rompu, et deux tours passeront avant que l'infortuné coureur repasse devant nous.

Déjà, les écarts sont considérables entre les 15 partants, dont beaucoup sont doublés. En tête, nous pointons toujours Houdoux, dont la « Max » tourne rond et qui poursuivra une course régulière jusqu'à la fin de l'épreuve. Faivre est maintenant second, précédant Saucisse, Molas, Voreux, etc...

Le déroulement de l'épreuve est spectaculaire, tant l'ardeur des pilotes est grande, tant est délicate à réussir l'ascension de la grande et boueuse montée. Desbois donne tout ce qu'il peut pour revenir sur les hommes de tête et réussira à reprendre un tour à Houdoux, accomplissant une remontée continue. Malheureusement, nous en sommes maintenant au dernier tiers de l'épreuve, et le temps lui manquera pour combler le tour de retard qu'il conserve encore.

Mais si en tête la course est entendue, les places d'honneur font l'objet d'une lutte acharnée en arrière de Houdoux. Saucisse en effet met « le paquet » pour rejoindre Faivre, lequel est fatigué et commence à baisser les bras. Voreux lui-même revient sur ces deux hommes et nous auront bientôt, derrière le leader, Saucisse, Voreux, Faivre, Molas.

Dans une ultime action, Desbois réussira encore à déposséder ce dernier de la 5<sup>ème</sup> place, et c'est dans cet ordre que s'effectuera l'arrivée, au terme des 40 minutes réglementaires de cette course de bout en bout très attrayante.

Des hommes comme Desbois, Houdoux, Saucisse, Voreux sont bien connus pour leur classe, et viennent évidemment en tête dans cette catégorie des 250 cc. Mais soulignons les bonnes performances de Molas, Faivre, et plus spécialement encore celle du trialiste Rademacher qui, sans entraînement « cross » préalable, avec une 175 Motobécane personnelle, adaptée « à la maison » parvint à terminer 9<sup>ème</sup> sans être jamais tombé en panne, sans avoir calé une seule fois son moteur !

La victoire de Houdoux, la seconde place de Saucisse représentent un nouveau succès pour les couleurs de la ligue Anjou-Bretagne, qui a déjà classé deux hommes (Baumard et Lamouroux) en tête de la première manche du Championnat des 500 cc Nationaux, à Château-du-Loir.

Le succès vient, quand on met tout en œuvre pour l'obtenir !

R. C. D.

### RESULTATS TECHNIQUES

Championnat de France, 250 cc, 1<sup>ère</sup> manche : 1. Houdoux (NSU, Max), 40' 37" 2/5, 24 tours de 1,050 mètres ; 2. Saucisse (NSU, Max) ; 3. Voreux (Puch) ; 4. Molas (NSU, Max) ; 5. Desbois (Maico) ; 6. à 1 tour Faivre (Adler) ; 7. à 2 tours Misandeau (NSU, Max) ; 8. Guillot (NSU, Max) ; 9. à 3 tours Rademacher (175 Motobécane) ; 10. Brussaudo ; 11. à 4 tours, Bossard ; 12. à 9 tours, Antoine ; 13. à 10 tours, Marchand ; 14. à 15 tours, Terrien ; 15 à 22 tours, Knutti.

Meilleur tour : Houdoux, 2' 10", au cours de la seconde éliminatoire.

54 inscrits ; 41 présents, 15 qualifiés.



# POUR LES 2 HEURES,

## PREMIÈRE ÉPREUVE

## DU CHAMPIONNAT NATIONAL :

# 145 ENGAGÉS !

Il y a un an, nous relations les « Deux Heures » d'une plume on ne peut plus optimiste.

Songez donc, les organisateurs avaient atteint le chiffre record de 128 engagés, et le public s'était déplacé bien que le froid fut assez vif. Ainsi, malgré les attaques que l'on dirigeait, déjà, contre lui, le motocyclisme sportif témoignait d'une belle vitalité et plus on cherchait à l'étouffer, plus il prospérait !...

★

Que dire, aujourd'hui, si ce n'est que cette manifestation de foi était loin d'être un feu de paille, et qu'il faut plutôt l'apparenter à une boule de neige.

128 engagés hier, 145 aujourd'hui, combien demain ?

Oui, il y eut 145 engagés, et les organisateurs se trouvèrent dans l'obligation de donner le départ à trois épreuves, au lieu de deux, et de ramener la durée de celles-ci à 1 h 30 au lieu de 2 h, sage initiative qui rencontra une approbation unanime.

Et ces 2 heures (car mêmes écourtées ces épreuves restent pour tout le monde « les 2 Heures ») se déroulèrent au mieux.

Beau temps, — mais heureusement que le soleil brillait pour nous faire un peu oublier ce traître de petit vent sec qui se plaît à balayer Monthéry — spectateurs venus en nombre, mais toutes proportions gardées, car Monthéry est plus destiné aux « fans » qu'au grand public, et enfin pas d'accidents, si ce n'est quelques chûtes sans gravité dont celle de l'équipage Lorient-Couderc (ce dernier passager habituel de Marcel Beauvais) qui se retourna complètement avec son sidecar !...

### UN SPLENDIDE DUEL EN 125 cc

La Province ne boude pas Monthéry, et Grenoble comme Cannes, principalement, nous délèguent de remarquables pilotes.

En 125 cc compétition par exemple, nous trouvons Savoye, 125 MV d'usine, et Lesage, 125 double-arbre Ducati, tous deux du M.C. Dauphinois.

Seul Boeri, également sur Ducati double-arbre, pouvait leur donner la réplique, et ne s'en priva pas.

Ces trois pilotes firent toute la course dans un mouchoir, prenant le commandement à tour de rôle, et jusqu'au dernier tour, sans se faire de cadeaux, ils surent tenir le public en haleine.

Boeri devait magnifiquement tirer son épingle du jeu, et gagner de fort peu devant Savoye, tandis que Lesage était plus distancé, car ayant perdu du temps à trouver la position exacte de réserve sur son réservoir de 9 litres seulement.

Le spectacle avait été de qualité, et des pilotes ou des machines, on ne sait lesquels furent le plus admirés.

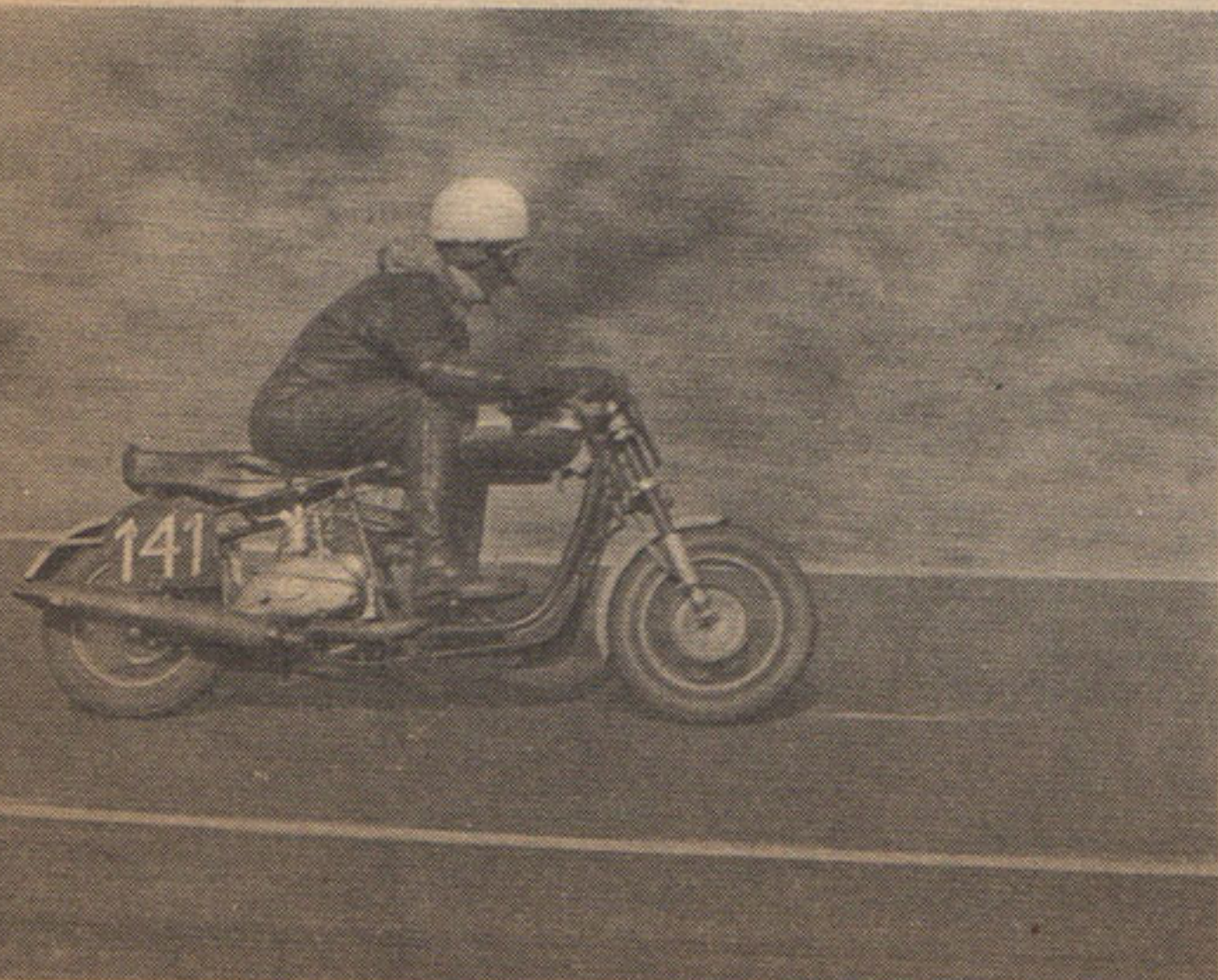
A eux trois, ils monopolisèrent l'attention du public, et du speaker, bien que d'autres belles performances fussent également à retenir.

Une nouvelle fois, en scooter 125 cc, une marque a dominé, c'est « Rumi », qui enlève toutes les premières places avec Daric (course), qui avait joliment préparé sa machine, Bourles (sport) et Joubert (série).

Le succès Rumi fut encore complété par la victoire de Talbot (moto série 125) qui termine l'épreuve à plus de 80 km/h de moyenne.



Les catégories scooter, où l'on comptait 21 engagés, sont revenues, entre autres, à Daric (125 course, n° 150), Croix (175 course n° 141), Joubert (125 série n° 160), etc... Mais vous trouverez les visages des autres vainqueurs et participants dans SCOOTER MAGAZINE.





Mais le succès d'ensemble remporté par les productions italiennes, ne s'arrête pas là.

Et avec Ducati et Rumi, il faut encore citer Ceccato, premier en 125 cc sport avec Ivanoff, et Martinat, premier scooter sport 175 avec un Lambretta... toutefois produit à Troyes sous licence.

Seule victoire française, celle de Croix en scooter 175 course, sur un A.G.F. Ydral. Citons pour mémoire, que deux sidecars 500 cc, l'un sport, l'autre course, prirent part à l'épreuve.

### L'INDUSTRIE ITALIENNE DOMINE ENCORE DANS LA DEUXIEME EPREUVE

La deuxième course de la matinée réunissait les motocyclettes de 175 et 250 cc, et chacun désignait Savoye sur sa rapide Mondial 250 cc comme le probable vainqueur.

Savoye devait effectivement donner raison à ses nombreux supporters et bien que faisant cavalier seul, il termine à plus de 114 km/h de moyenne ce qui est d'autant plus beau qu'il s'arrêta trois fois à son stand !

Seul à pouvoir l'inquiéter, Deschamps sur sa N.S.U. ne tint que l'espace de 2 tours, son moteur ayant serré.

Le pilote d'Obernai disparu, le champion de France en 175 Bonnal prenait la 2<sup>me</sup> place, au guidon de sa splendide Morini. Mais Bonnal, à son tour, devait connaître des ennuis, dus à un gicleur... bouché, une panne rarissime en compétition.

Cet arrêt forcé devait profiter à un autre pilote de Morini, Couturier, qui terminera second de l'épreuve et premier des 175 cc sport, à la belle moyenne de 104,8 km/h ; tandis que Bonnal, reparti, ne pouvait faire mieux que 6<sup>me</sup>, derrière Rittaud (250 Guzzi course) et deux autres pilotes de 175 cc sport Morini, Diou et Deloince.

La démonstration Morini ne passa pas inaperçue, d'autant plus que 4 de ses 175 cc se classent devant les 250 cc sport.

En 175 série la lutte fut plus serrée, et si c'est finalement une machine italienne qui triomphe, de 7 mètres seulement après 90 minutes de course, nous devons cette belle résistance à des machines bien françaises, les nouvelles C.M.S. Mochet (déjà présentées à nos lecteurs et dont bientôt vous lirez l'essai).

Deux Mochet prirent d'emblée la tête, avec Arambol et Tano, roulant à une dizaine de mètres l'un de l'autre ; tandis qu'en troisième position, nous trouvons notre collaborateur Jean-Claude Bargetzi sur une 175 cc Ducati (une autre machine dont vous lirez prochainement l'essai).

Peu à peu Bargetzi refit son retard, tandis que Tano se retirait (volant décalé) et un passionnant coude-à-coude commençait.

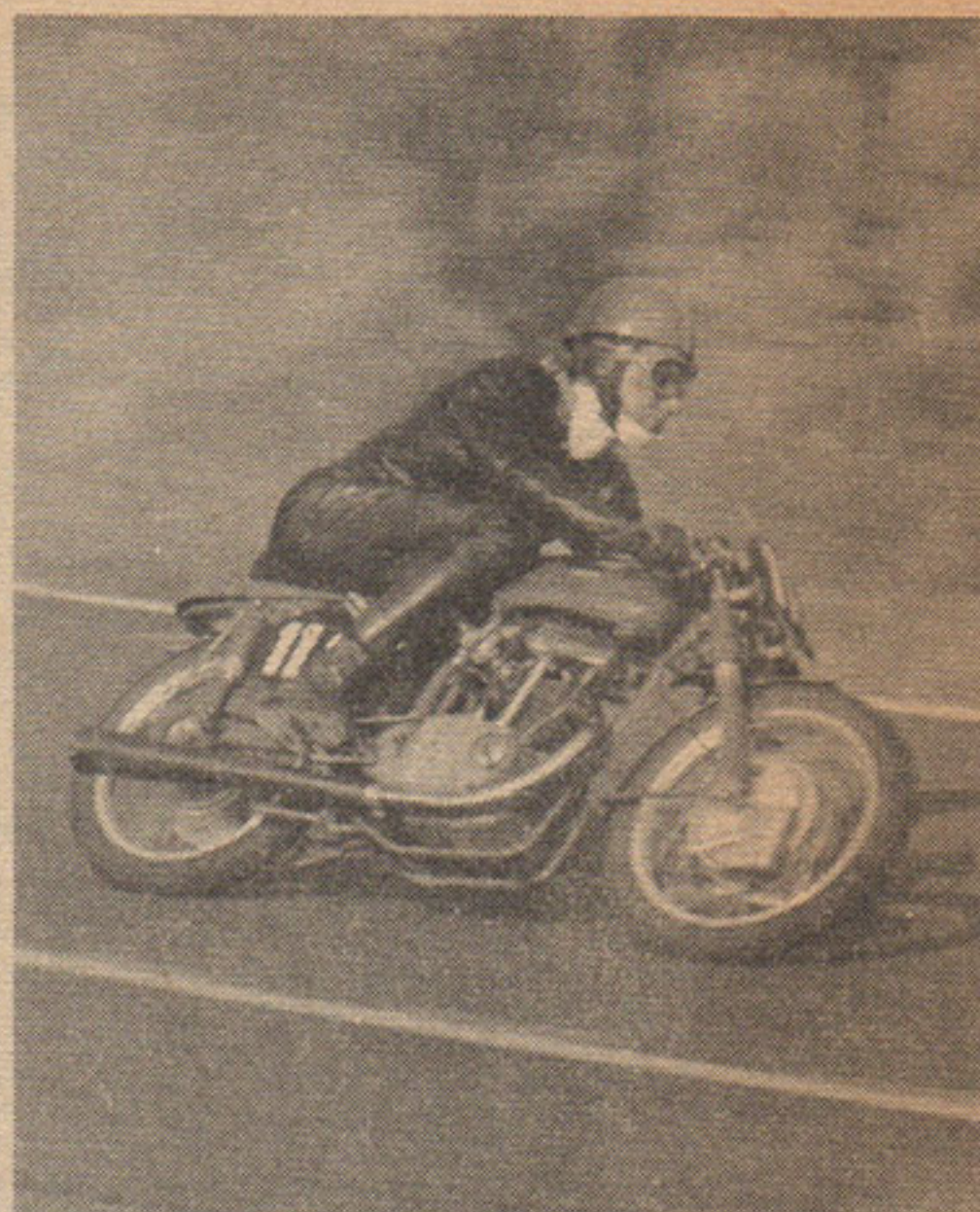
Jusqu'à la fin, jusqu'aux chicanes précédant l'arrivée, Arambol menait, et c'est dire la victoire à l'arrachée de la Ducati sur la Mochet.

Ainsi, dans cette deuxième épreuve l'industrie italienne, avec Mondial, Morini et Ducati fit une normale démonstration de sa qualité.

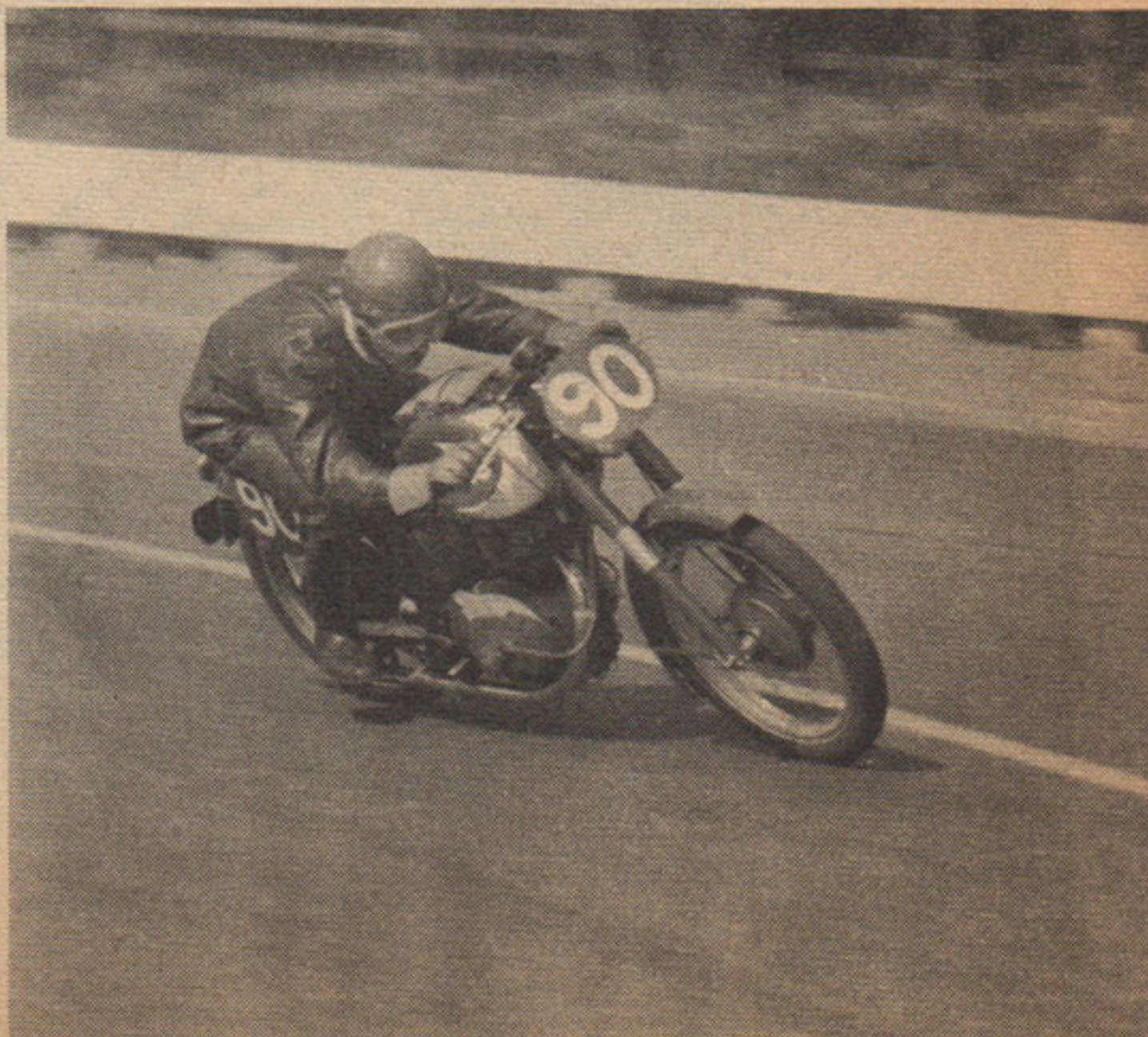
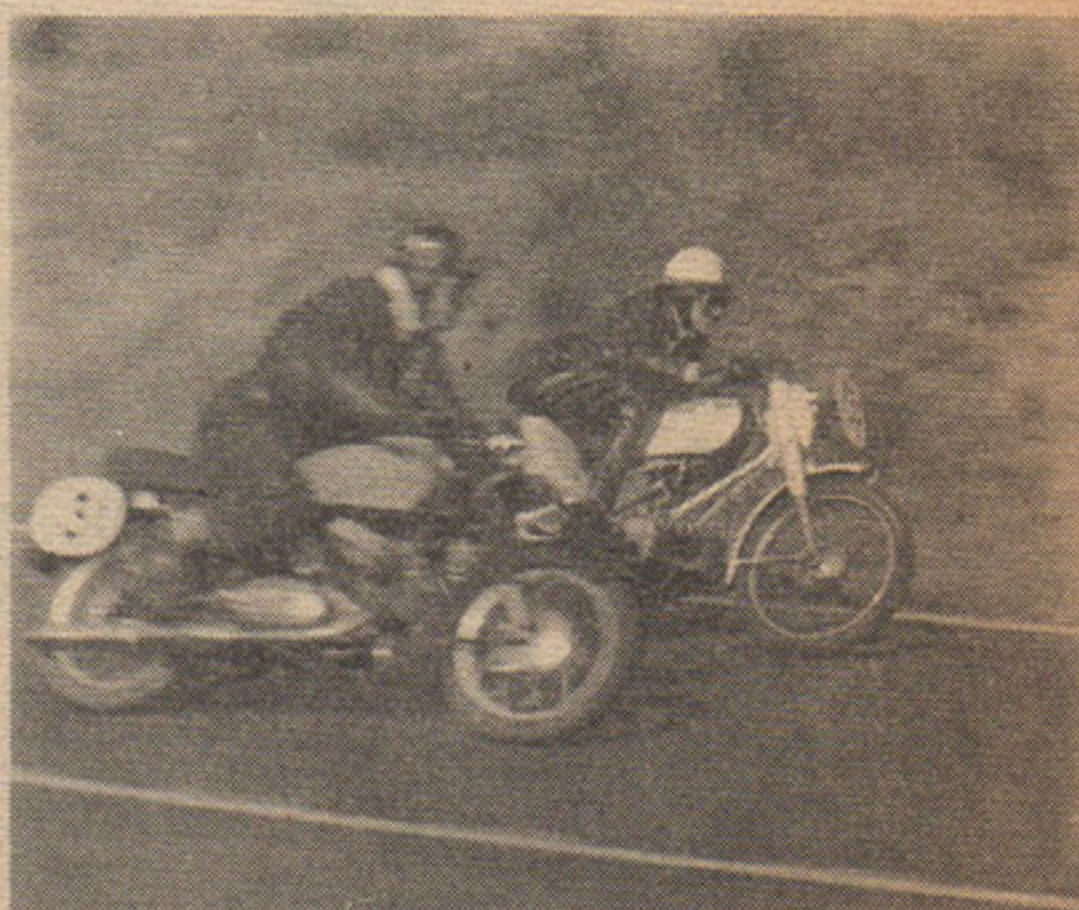
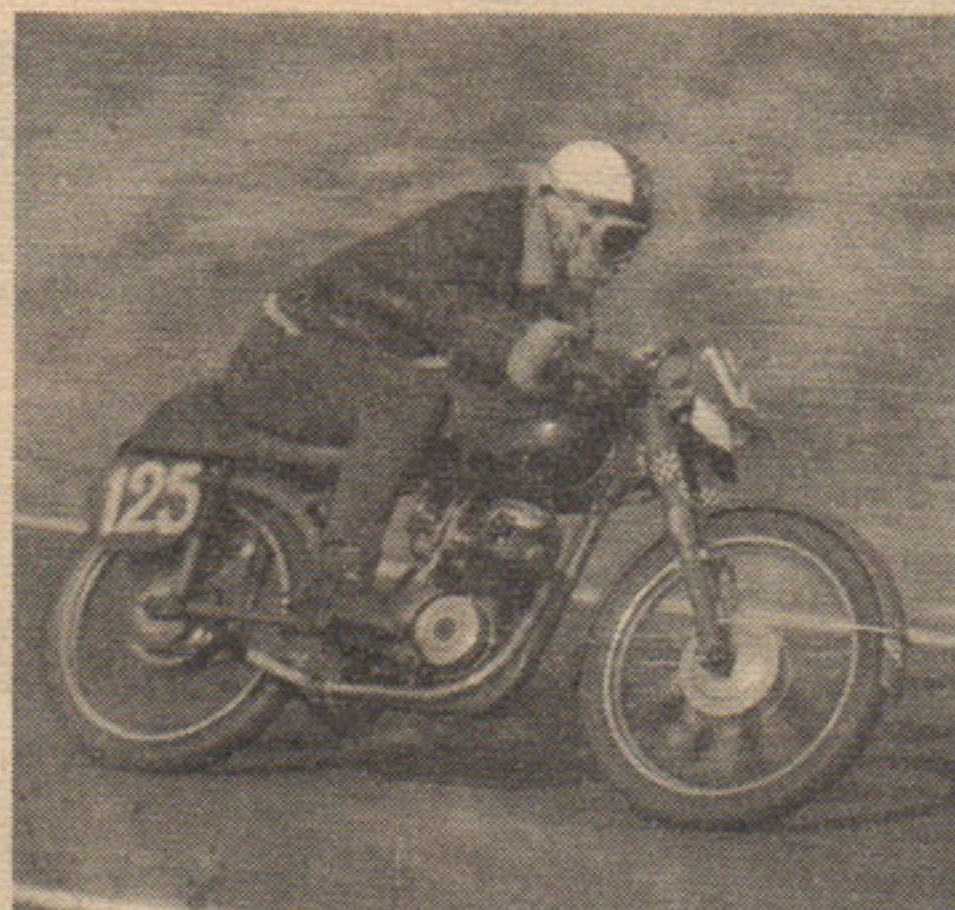
Les seules catégories qui lui échappent (et pour cause puisqu'elle n'y était pas représentée) sont les sport et série 250 cc, où N.S.U., gagne, grâce à Obert (sport) et Flamen (tourisme).

Et si Obert ne put faire mieux que 7<sup>me</sup> au classement général de cette 2<sup>me</sup> course, il faut tenir compte qu'il cassa aux entraînements, et que sa récente fracture à la jambe se ressentit douloureusement d'un retour de kick reçu la veille de l'épreuve.

Mais d'ici le Bol, Obert et sa machine auront le temps d'être fin prêts.



Deux vainqueurs en 125. Bourles sur Rumi sport, à gauche, et Bocri, à droite, sur Ducati compétition, terminant l'épreuve à plus de 108 km/h de moyenne.



A Ivanoff, sur Ceccato (n° 125) les 125 cc sport, et à Talbot, à droite, qui vire à la corde, les 125 cc série. Ci-contre, Couturier, premier en 175 cc sport.



## A L'INDUSTRIE ANGLAISE LES GROSSES CYLINDREES

En 350 cc, et surtout en 500 cc, le plateau était aussi fourni qu'en plus petites cylindrées.

Qu'on en juge : pour la seule catégorie 500 cc, 6 inscrits en course, 11 en sport, 6 en série.

Et toutes les machines présentées en parfait état ; nous songeons particulièrement aux Triumph mises au point par Langot et Lhuissier, aux Norton de Bargetzi, Gomes, etc...

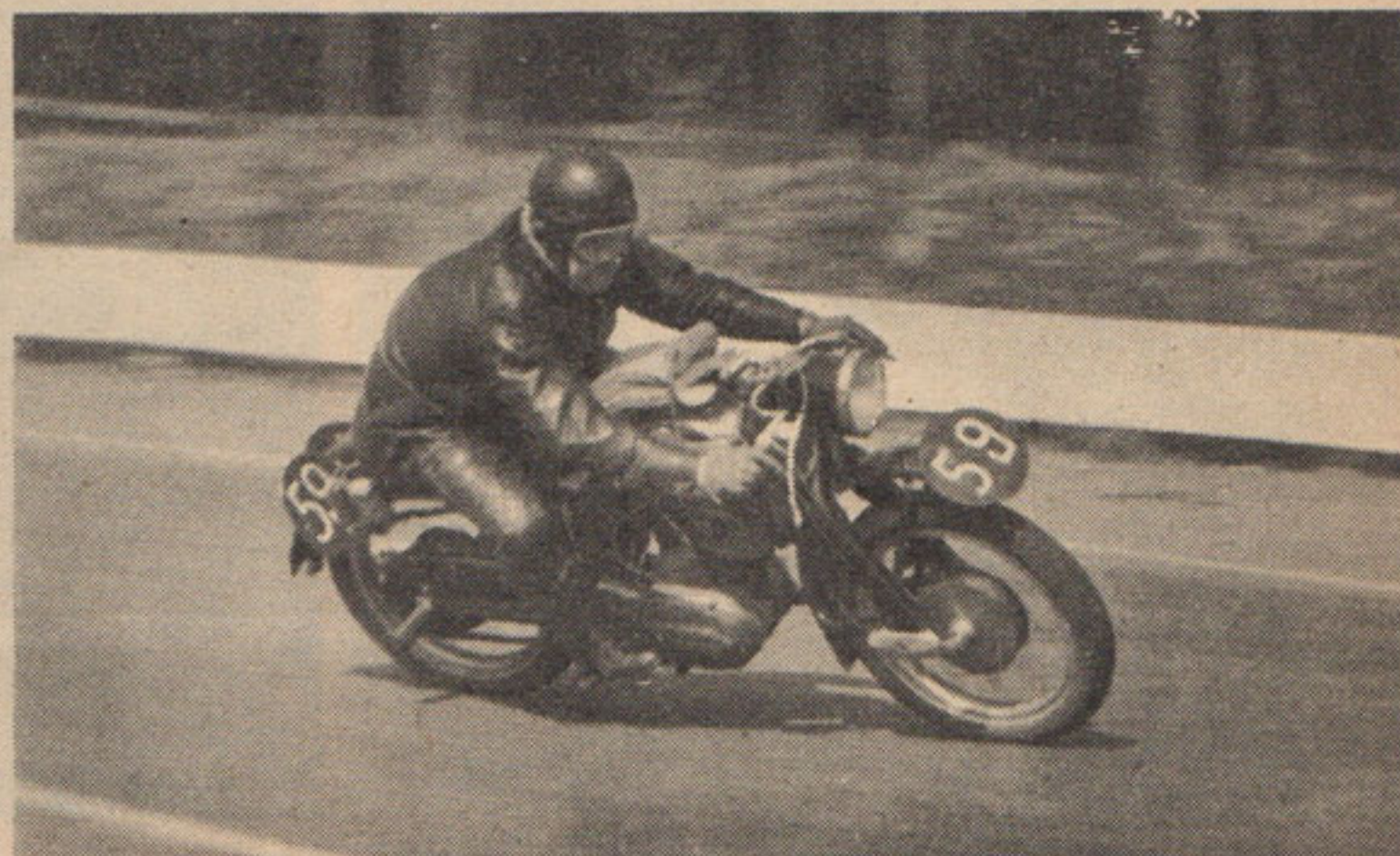
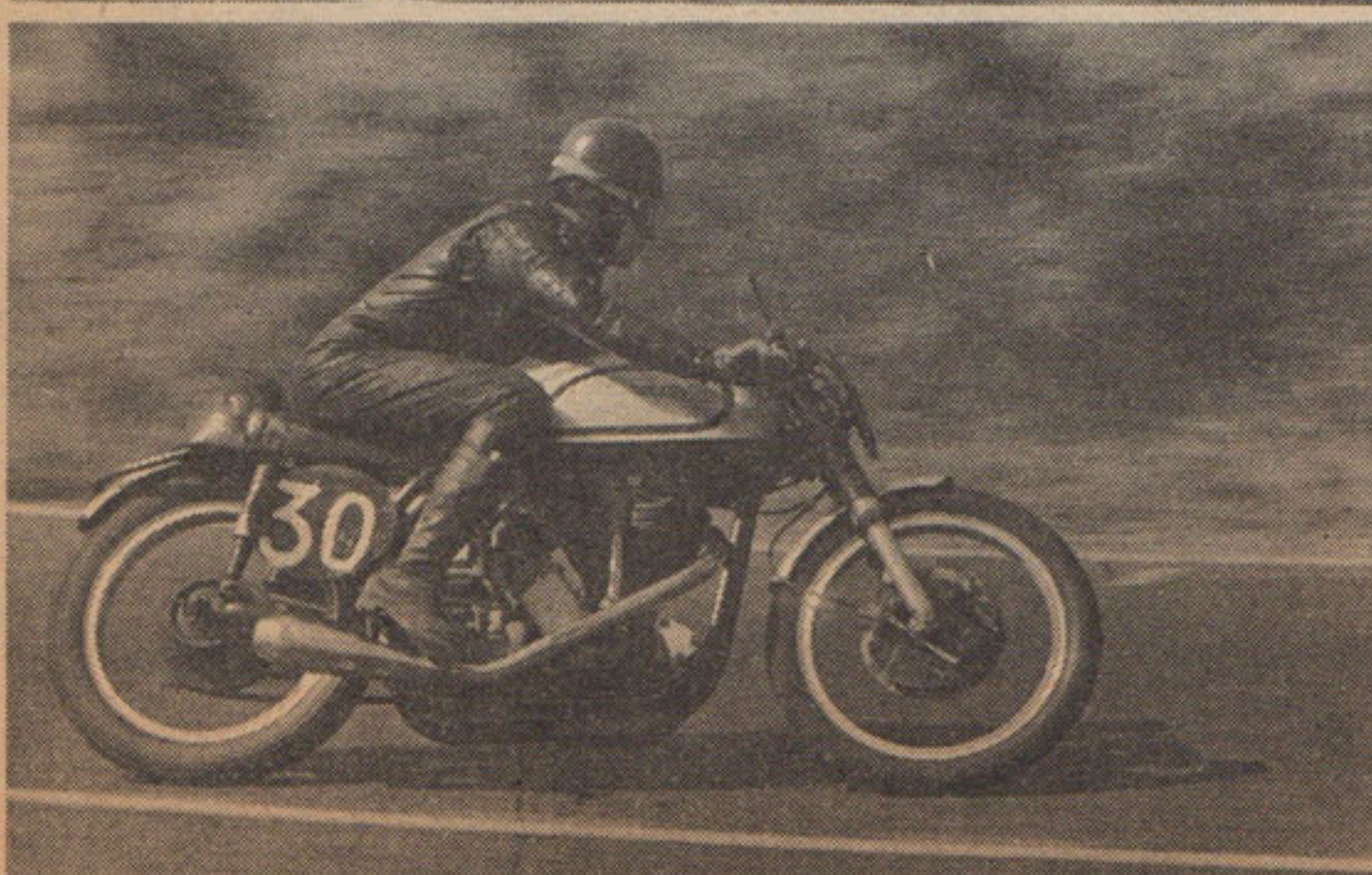
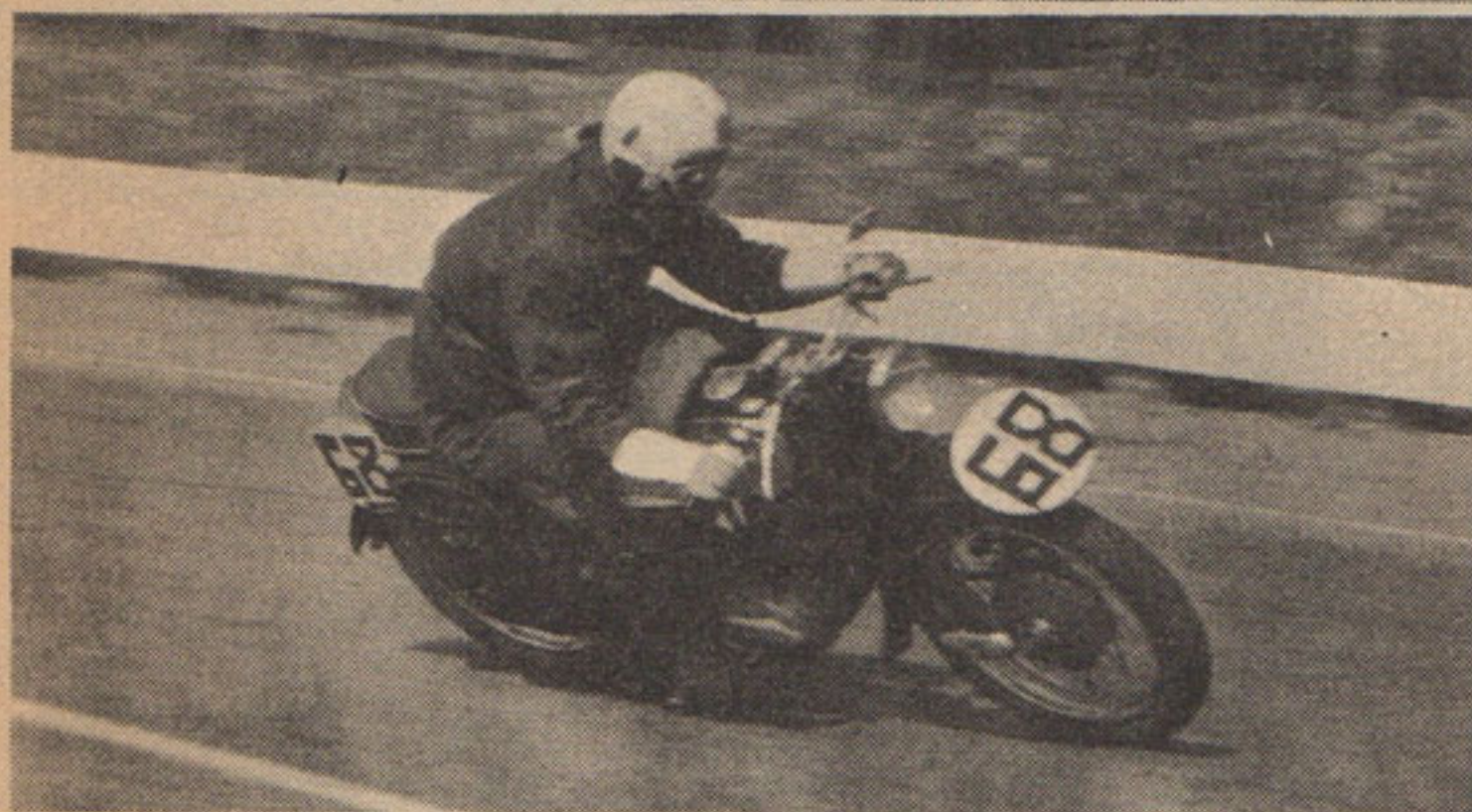
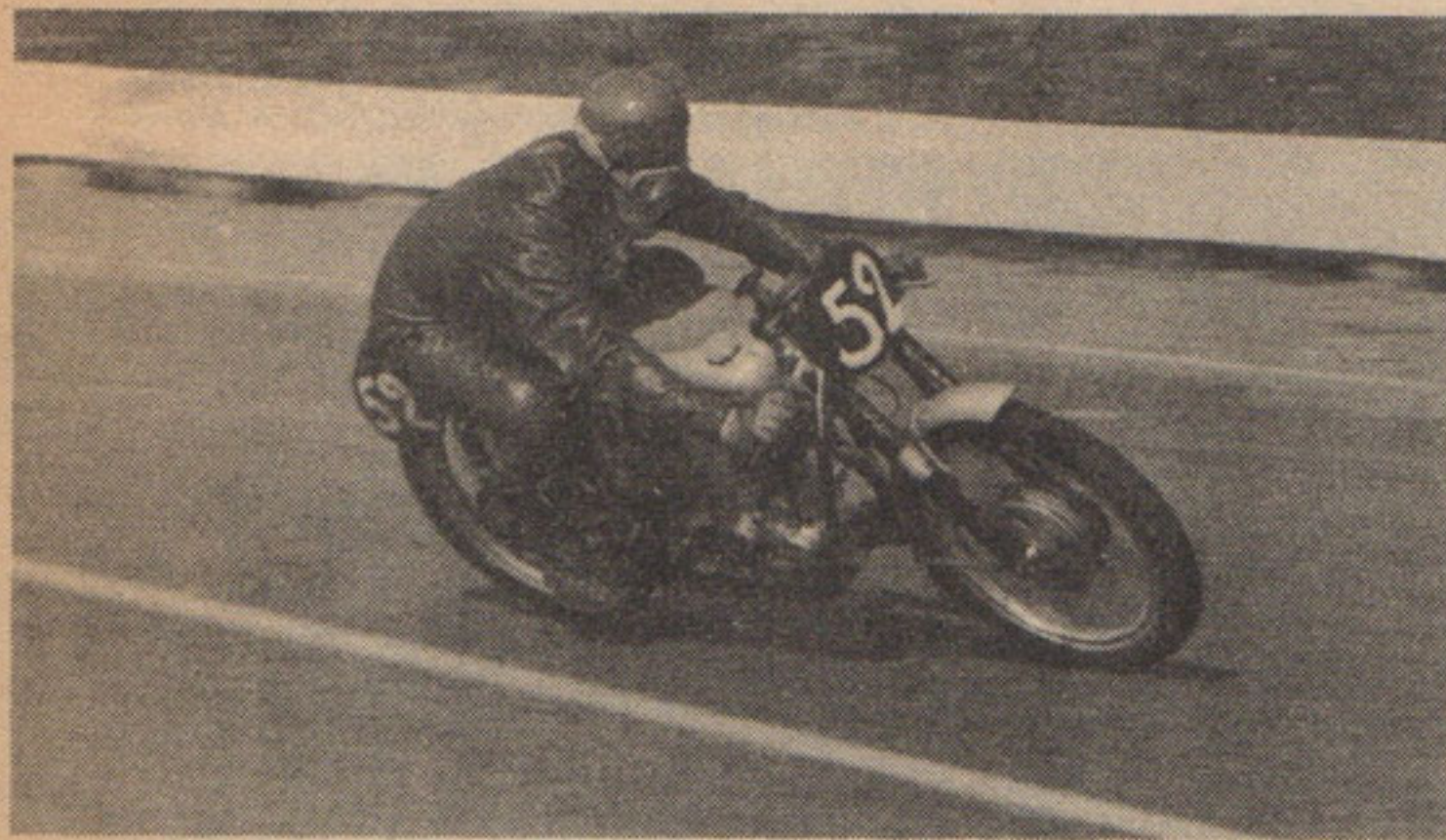
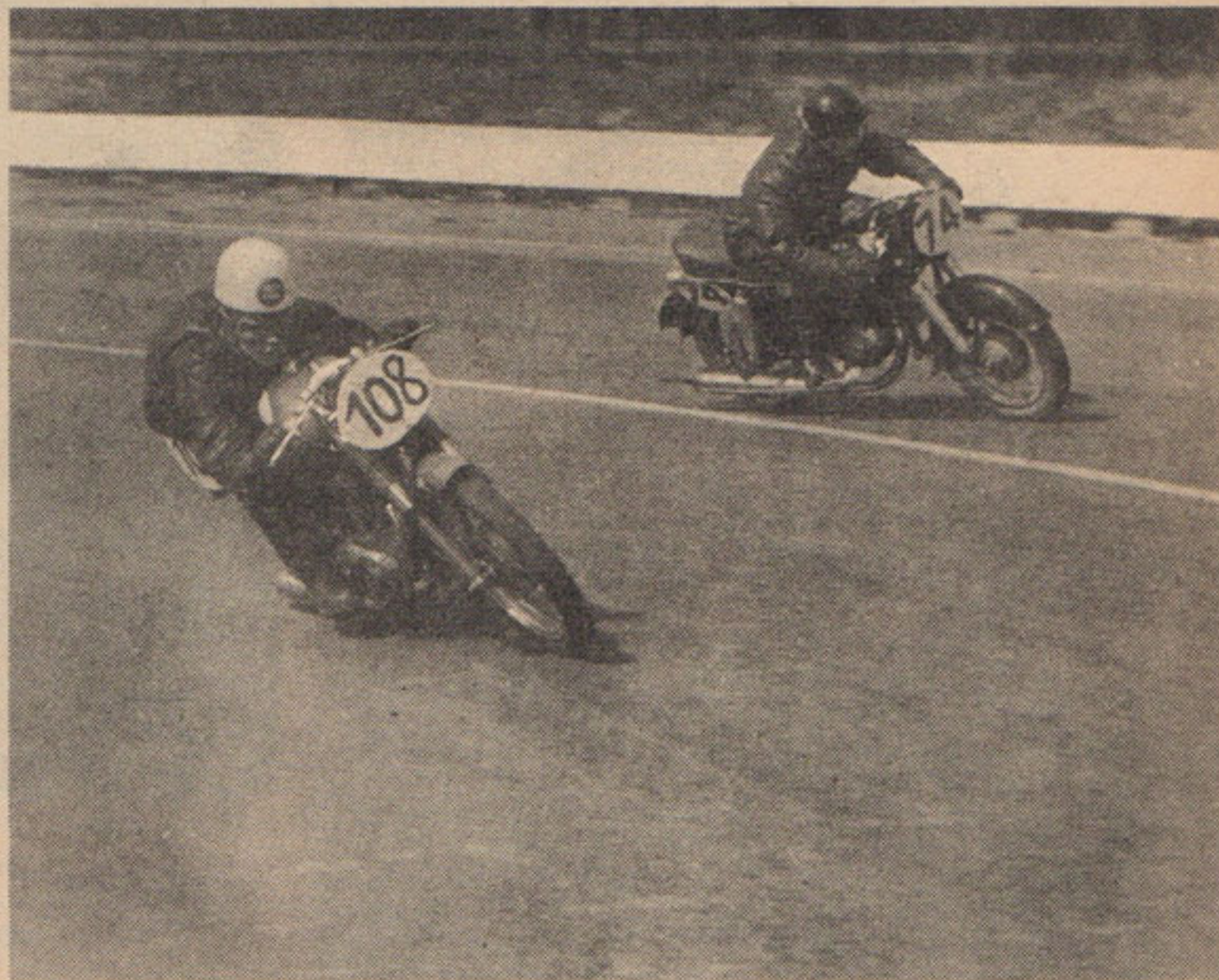
Départ en flèche des Cannois, emmenés par Tomesani sur une remarquable T 100 transformée en course, avec dans sa roue Clifreo et Maubert.

La première Norton à passer à l'attaque est la Dominator sport de Cot, car tous les pilotes de Manx (il y eut 4 en 500 cc et une en 350 cc) sont mal partis, notamment Galibert, qui manquant le départ, s'octroie un involontaire handicap de plus d'un kilomètre !...

Cot s'installe à la 3<sup>me</sup> place, puis à la 2<sup>me</sup> et même en tête, mais pour fort peu de temps, car derrière Bargetzi prononce son attaque, et revient de la 12<sup>me</sup> place sur les hommes de tête !...

Il prendra le commandement de l'épreuve au 6<sup>me</sup> passage, et se détachera insensiblement, remarquable par sa régularité, et aussi par sa rapidité, car pour

*Premier en 175 cc tourisme, Bargetzi, sur Ducati, que l'on voit ici « sauter » Barthélémy sur Zundapp 250, à l'épingle du Faye. En dessous, Obert et sa NSU, de nouveau vainqueurs, en 250 cc sport.*



sa première course sur une Manx (ex-machine de Boeri) il réalise une moyenne supérieure à 122 km/h, alors que le vainqueur de l'an passé, Boeri, sur cette même machine, mais alors carénée, terminait à 124,8 km/h de moyenne !...

Derrière lui, Tomesani et Cot se livrent un court duel qui se terminera à l'avantage du Cannois. Et pendant que Galibert, entreprend une belle remontée voici un nouveau trouble-fête en la personne de Gomes (Manx 350 cc) qui sous la poussée d'un Maucherat (7 R) en gros progrès, va remonter jusqu'en 2<sup>me</sup> position, pour terminer finalement 4<sup>me</sup>, car Maucherat perdra un temps précieux à son stand ayant perdu une durite d'huile.

Tomesani, jusque là 3<sup>me</sup> se voit alors attaqué par Galibert qui reprenait de 3 à 5" au tour sur l'homme de tête.

Belle lutte en perspective, mais, malheureusement, Galibert devait disparaître peu après la mi-course.

Dès lors, les places étaient pratiquement acquises, mais il faut remarquer la belle place de 3<sup>me</sup> du Cannois Maubert, premier des 500 cc sport sur Triumph.

En 500 cc série, Tano (Ratier) et Leconte, sur la nouvelle Royal-Enfield Meteor Minor, faisaient jeu égal.

Mais Tano devait prendre sa revanche et cette fois ce fut son adversaire qui connut la « casse ».

*A gauche, une brochette de vainqueurs, comprenant de haut en bas : Savoye (250 course sur Mondial), Flamen (250 série sur NSU) et Gomes, sur sa fidèle Norton qu'il mène une nouvelle fois à la victoire.*



En 350 cc, vous connaissez déjà le vainqueur en catégorie course, le champion de France National Gomes, sur Norton Manx.

En sport, Leroy et sa B.S.A. se classent premiers tandis qu'en série, une twin Peugeot gagne. conduite par les mains expertes de Sacareau, qui termine à plus de 100 km/h de moyenne.

★

Voici, ce que furent ces 2 Heures, première épreuve du Championnat de France National.

Plusieurs enseignements sont à tirer.

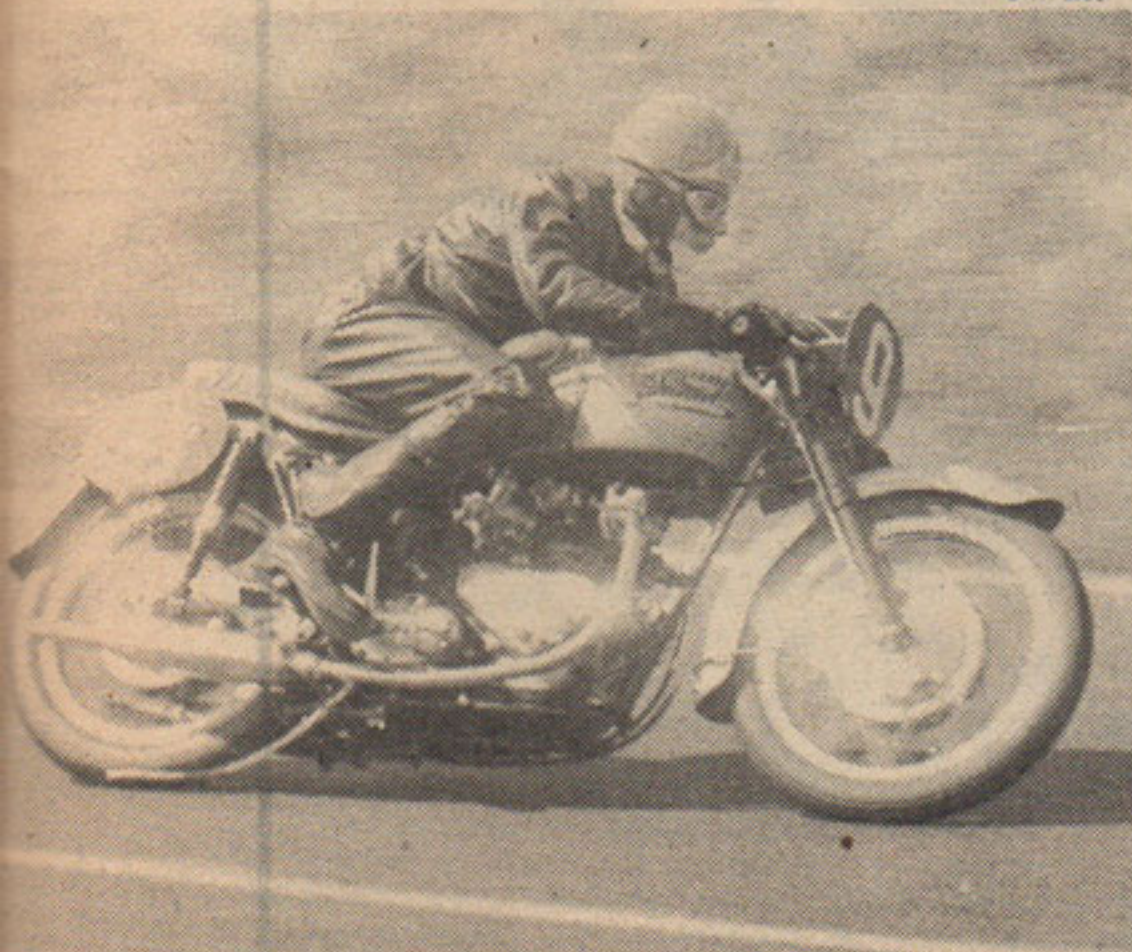
- Les jeunes veulent courir et les organisateurs se doivent de multiplier les circuits nationaux pour machines de course et sport.
- Les pilotes consentent de gros sacrifices pour préparer leur matériel, et le niveau « technique » était très nettement supérieur à ce que nous avons trop souvent vu à Montlhéry, où les machines disparaissent après quelques tours.
- Tant sur le plan pilotes, que matériel, nous assistons à la « relève ».

Tout ceci est donc bien encourageant et nous sommes persuadé que le public venu assez nombreux à Montlhéry n'a pas regretté son déplacement d'autant plus que les accès aux points intéressants sont facilités, d'épreuve en épreuve, et qu'un partiel déboisement améliore très nettement le champ visuel au Faye.

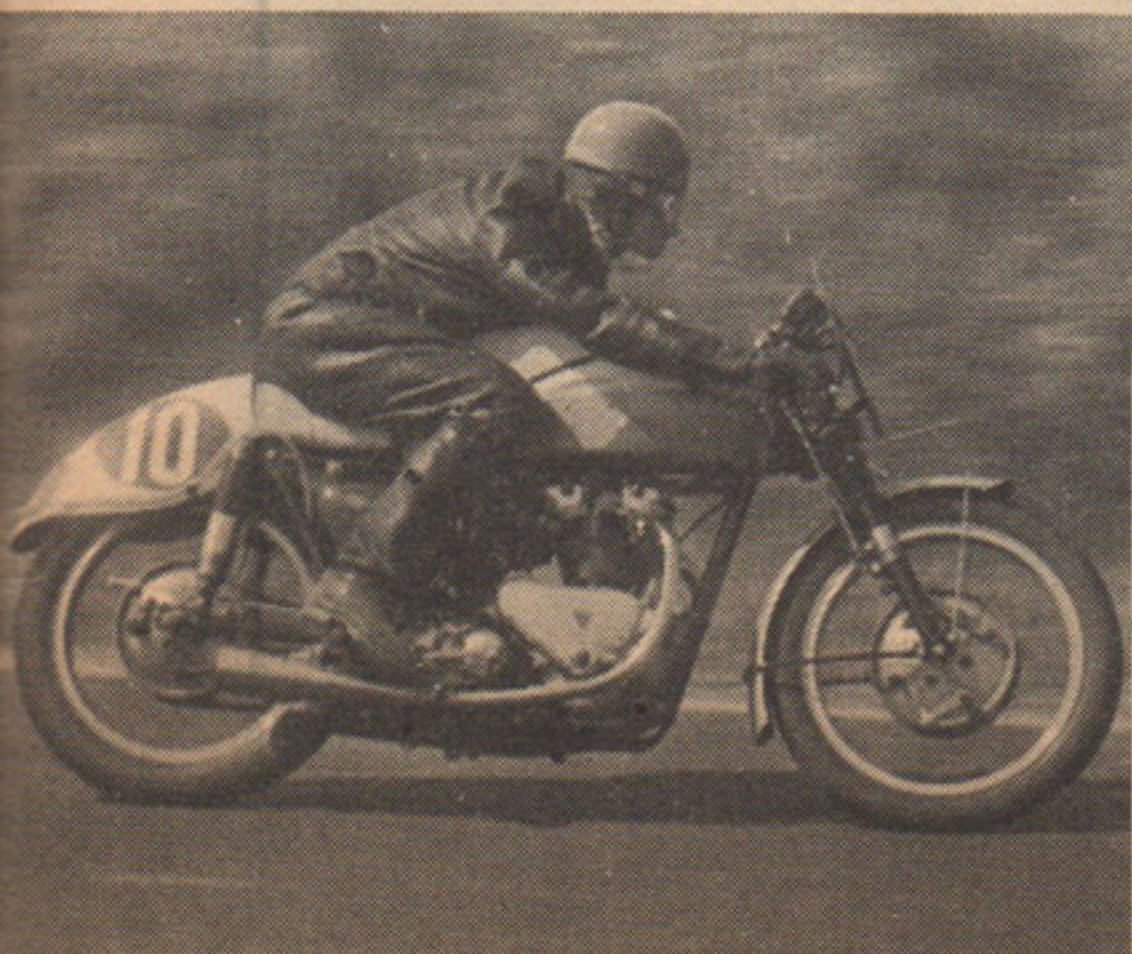
★

Le sport motocycliste est bien vivant et, plus que de longues phrases, une journée comme celle que nous avons vécue à Montlhéry suffit à le démontrer... une nouvelle fois.

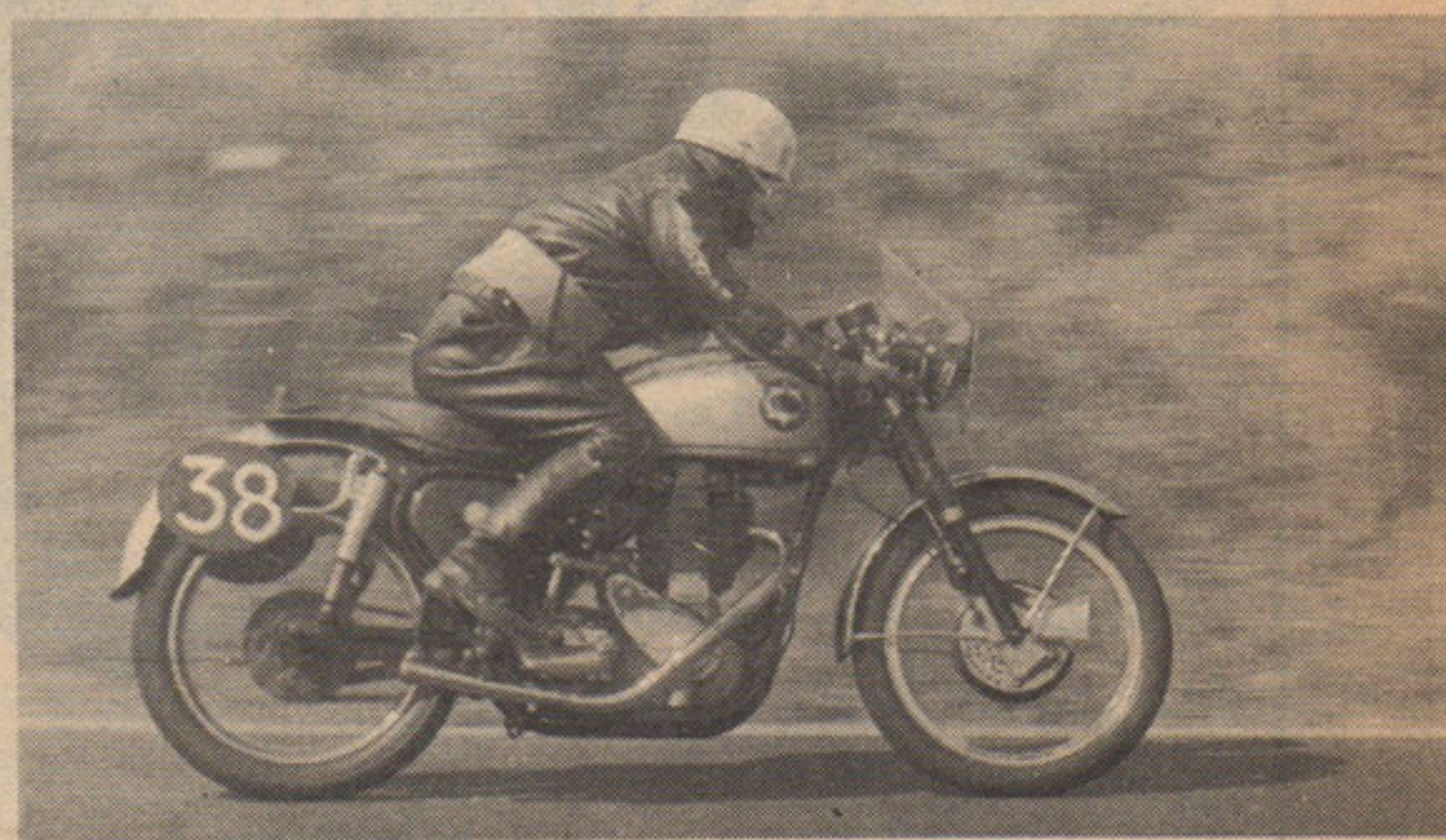
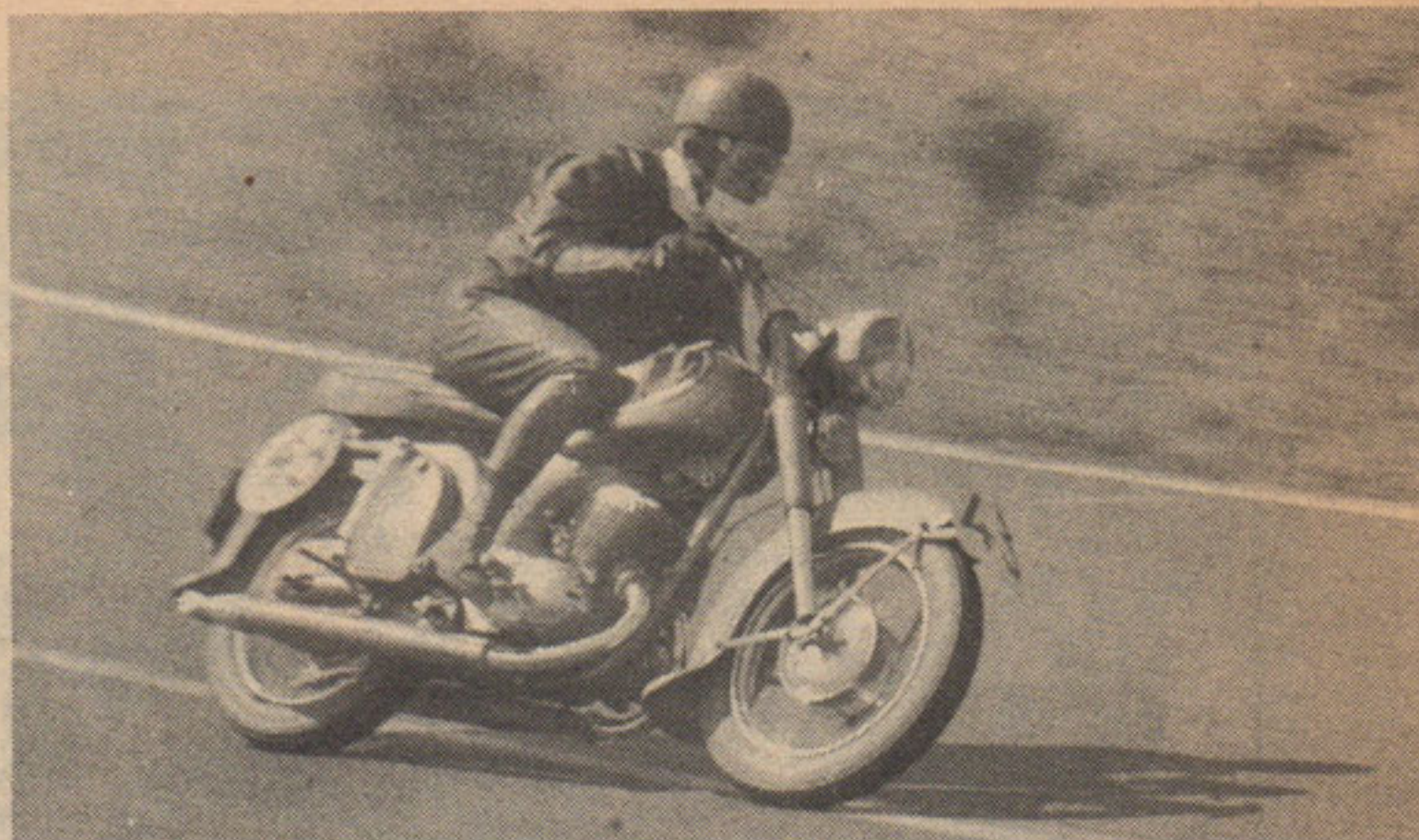
C. R.



Deux beaux pilotes du M.C. Cannes, Maubert, ci-dessus, 1<sup>er</sup> en 500 cc sport, et Thomesani, 2<sup>e</sup> en 500 cc course.



La 350 cc Peugeot série s'avère excellente dans sa catégorie, et après sa victoire à la Côte Lapize, la voici de nouveau victorieuse aux Deux Heures où, conduite par Sacareau (ci-contre, en haut), elle termine à plus de 100 km/h de moyenne. En dessous, Leroy, sur Gold Star B.S.A., 1<sup>er</sup> en 350 cc sport.



## RESULTATS COMPLETS

### Première course

**Scooters 125 cc (course)** : 1. Daric (Rumi) : 91,747 km/h. — 2. Cambis (Rumi) : 85,2 km/h.

**Scooters 125 cc (sport)** : 1. Bourles (Rumi) : 72,906 km/h.

**Scooters 125 cc (série)** : 1. Joubert (Rumi) : 72,619 km/h. — 2. Rouger (Lambretta) : 72,318 km/h. — 3. Famery (Rumi) : 59,536 km/h.

**Scooters 175 cc (175 course)** : 1. Croix (A.G.F.) : 88,492 km/h. — 2. Terrioux (P.P. Roussey) : 88,176 km/h.

**Scooters 175 cc (sport)** : 1. Martina (Lambretta) : 80,755 km/h.

**Motos 125 cc (course)** : 1. Boeri (Ducati) : 108,265 km/h. — 2. Savoye (M.V.) : 108,255 km/h. — 3. Lesage (Ducati) : 108,080 km/h. — 4. Bergeron (Jonghi) : 92,506 km/h. — 5. Beltoise (Jonghi) : 89,504 km/h. — 6. Allarousse (Puch) : 82,009 km/h.

**Motos 125 cc (sport)** : 1. Ivanoff (Ceccato) : 85,388 km/h. — 2. Desquatreveaux (Liberia) : 82,173 km/h.

**Motos 125 (série)** : 1. Talbot (Rumi) : 80,425 km/h. — 2. André (Mochet) : 80,128 km/h. — 3. Marigny (Ceccato) : 72,977 km/h.

**Sidecars 500 cc (sport)** : 1. Lorient-Coudert (Vélocette) : 80,878 km/h.

**Sidecars 750 cc (course)** : 1. Favre-Rochet-Zanin (BSA) : 98,092 km/h.

### Deuxième course

**Motos 175 cc (course)** : 1. Bonnal (Morini) : 101,116 km/h. — 2. Barone (M.V.) : 97,132 km/h. — 3. Descoureaux (G.-et-R.) : (17 tours). — 4. Agache (Mochet) : 16 tours.

**Motos 175 cc (sport)** : 1. Couturier (Morini) : 104,822 km/h. — 2. Diou (Morini) : 103,552 km/h. — 3. Deloince (Morini) : 102,530 km/h. — 4. Vallée : 87,130 km/h. — 5. Bally (Motoconfort) : 86,780 km/h. — 6. Ottobriani (Peugeot) : 71,482 km/h. — 7. Bettiol (Morini).

**Motos 175 cc (série)** : 1. Bargetzi (Ducati) : 95,015 km/h. — 2. Arambol (Mochet) : 95,010 km/h. — 3. Kiene (Terrot) : 89,338 km/h. — 4. Maisse (Ydral) : 83,706 km/h. — 5. Krajka (G.-et-R.) : 79,203 km/h.

**Motos 250 cc (course)** : 1. Savoye (Mondial) : 115,284 m/h. — 2. Rittaud (Guzzi) : 104,466 km/h.

**Motos 250 cc (sport)** : 1. Obert (NSU) : 98,181 km/h. — 2. Bastogne (Puch) : 95,428 km/h. — 3. Laprie (Peugeot) : 87,150 km/h. — 4. Ducreux (Peugeot) : 84,372 km/h.

**Motos 250 cc (série)** : 1. Flamen (NSU) : 97,664 km/h. — 2. Rambaud (NSU) : 97,500 km/h. — 3. Barthélemy (Zundapp) : 95,048 km/h. — 4. Maillot (NSU) : 90,636 km/h. — 5. Heuqueville (FN) : 89,331 km/h. — 6. Joyeux (FN) : 88,332 km/h. — 7. Bettiol (Morini) : 16 tours.

### Troisième course

**Motos 350 cc (course)** : 1. Gomes (Norton) : 118,917 km/h. — 2. Dumas de Vaulx (A.J.S.) : 112,892 km/h. — 3. Pinton (Norton) : 110,530 km/h. — 4. Dubreuil (A.J.S.) : 109,567 km/h. — 5. Maucherat (A.J.S.) : 93,926 km/h. — Carteau (Norton) : 67,105 km/h.

**Motos 350 cc (sport)** : 1. Le Roy (B.S.A.) : 110,984 km/h. — 2. Ruellet (B.S.A.) : 101,806 km/h. — 3. Valdevit (Jawa) : 83,720 km/h. — 4. Costedoat (B.S.A.) : 71,299 km/h.

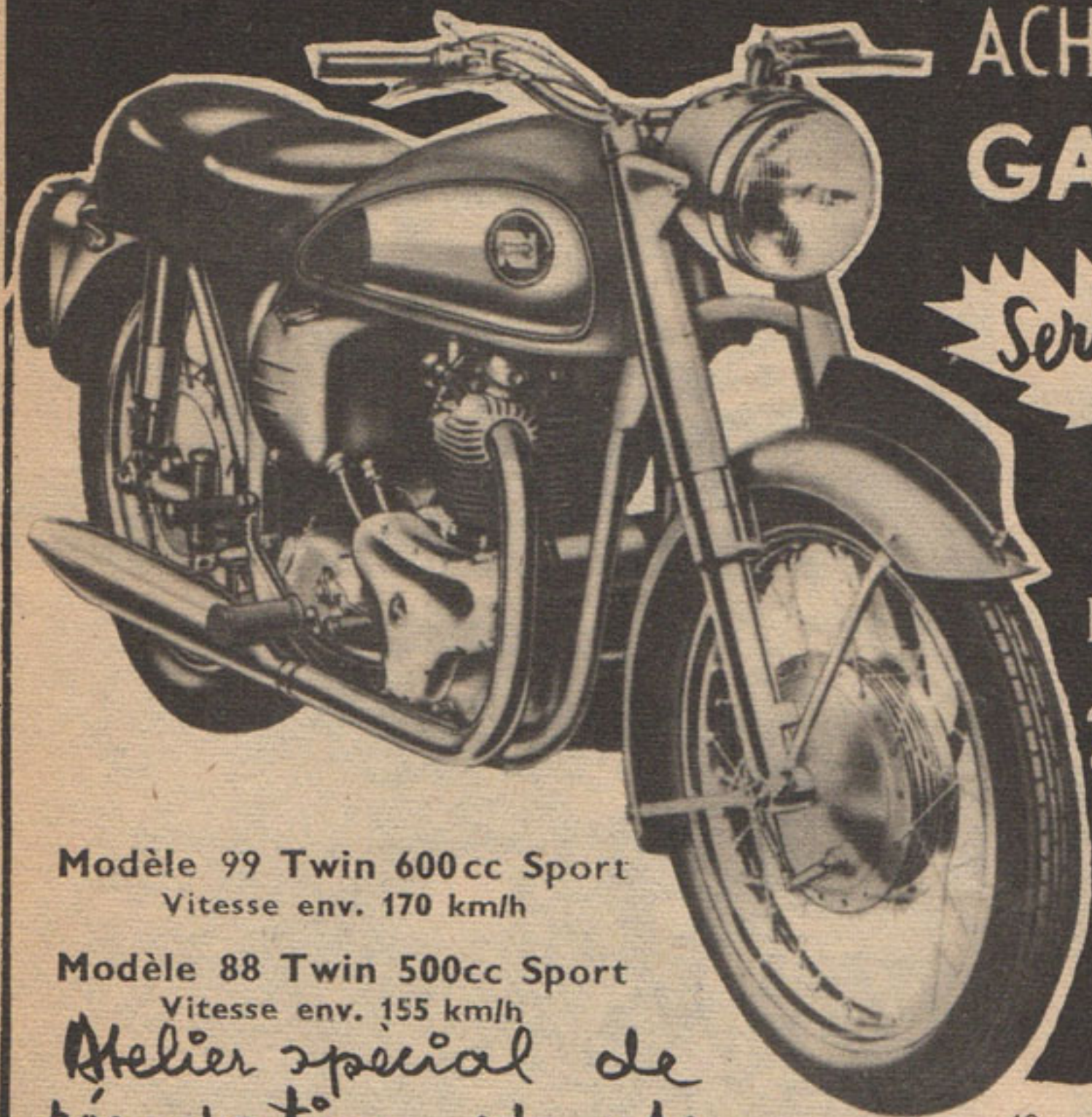
**Motos 350 cc (série)** : 1. Sacareau (Peugeot) : 100,714 km/h. — 2. Bignolas (Horex) : 97,381 km/h.

**Motos 500 cc (course)** : 1. Bargetzi (Norton) : 122,908 km/h. — 2. Tomesani (Triumph) : 120,262 km/h. — 3. Vasseur (Norton) : 92,270 km/h. — 4. Gallbert (Norton) : 83,882 km/h.

**Motos 500 cc (sport)** : 1. Maubert (Triumph) : 119,012 km/h. — 2. Cot (Norton) : 117,808 km/h. — 3. Broquet (Triumph) : 116,558 km/h. — 4. Latrille (Triumph) : 114,474 km/h. — 5. Roux (Triumph) : 114,130 km/h. — 6. Plante (Triumph) : 113,838 km/h. — 7. Ciffreo (Triumph) : 112,448 km/h. — 8. Garnier (Norton) : 112,286 km/h. — 9. Barrière (Triumph) : 100,067 km/h. — 10. Pernot (B.S.A.) : 67,105 km/h.

**Motos 500 cc (série)** : 1. Tano (Ratier) : 109,507 km/h. — 2. Marcotte (Norton) : 98,870 km/h. — 3. Lauchon (Norton) : 83,090 km/h. — 4. Leconte (Royal-Enfield) :





ACHETEZ LES **Norton** CHEZ  
**GARREAU** et ses AGENTS

Service après vente  
**GRATUIT**

**C. GARREAU**

LE TECHNICIEN DE LA MOTO

22, Rue Robert Lindet, PARIS-15<sup>e</sup>

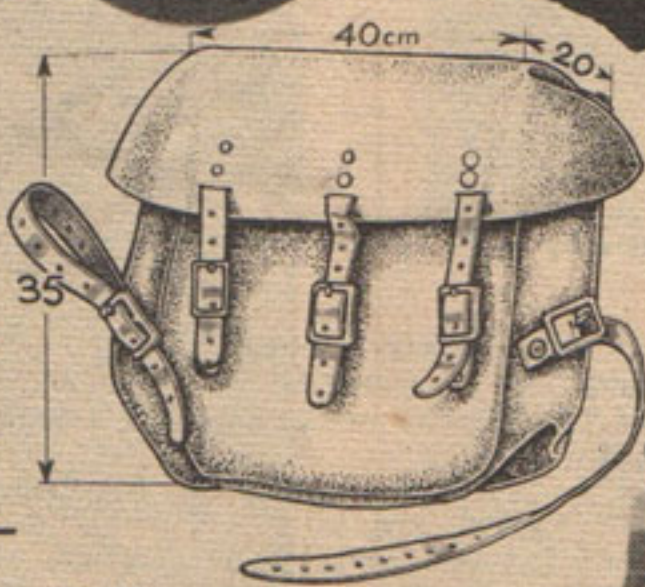
Tél. : VAU. 07-09

FERMÉ LE  
LUNDI

Modèle 99 Twin 600cc Sport  
Vitesse env. 170 km/h

Modèle 88 Twin 500cc Sport  
Vitesse env. 155 km/h

Atelier spécial de  
réparation et de  
mise au point par  
des mécaniciens spécia-  
lisés sous la direction de  
**G. LEFEVRE** (recommandé de  
**8 Bold'or**)



Guidons - Réservoirs - Coussins - Selles doubles  
Phares - Stock LUCAS-AMAC

Pièces : Norton - Excelsior - Indian - Tornax - Ariel  
Matchless - BSA - Vincent.

Toutes pièces pour motos de course (Pistons, etc...)

Pneus et chambres Français et Anglais toutes dimensions à porter de 3.500 frs  
Tous pneus AVON - DUNLOP - MICHELIN

**OCCASIONS ENTIÈREMENT REVISÉES DANS NOS ATELIERS**

CREDIT 6-9-12 MOIS

197 EXCELSIOR et 125. Susp. tél. .... de 40.000 à 60.000  
250 EXCELSIOR 54/55. Neuve, susp. AV et AR oscil.  
selle double, 2 carb., moto bicylindre ..... 150.000  
250 EXCELSIOR. 2 carb. Sport, toute équipée ..... 140.000  
250 EXCELSIOR 54/56. Neuve. Susp. AV et AR, disp.,  
1 carb., twin ..... 150.000/180.000/210.000  
250 PANTHER. Ecl., compt., télesc., 4 vit., sel., b. état 150.000  
350 VELOCETTE. Culbut., 5000 km., télesc., susp. coul.  
Selle dble., amor. hydr., roul. à broche, pneus nfs 195.000  
350 N.S.U. Culbut. Télesc., susp. AR, selle double.  
Plus acces. compl. .... 150.000  
350 ARIEL. Ecl., Tan-Sad., parfait état ..... 80.000  
350 VELOCETTE récente. Tél. Susp. AR. Amort. hydr. 180.000  
350 NORTON 56. Démonst. Susp. télescopique., gros  
moyeux ..... 260.000/290.000  
500 NORTON Type 7. Susp. oscil., écl., compt. p. état 250.000  
500 NORTON Type 7. Ecl., compt., selle double ..... 220.000  
500 NORTON Manx course, culbut., car., jante dural 240.000

500 NORTON Manx course. Etat nf, écl. bat., sel. dble 200.000  
500 NORTON 88 Featherbed Daytona. 175 km/h. Dé-  
monstration ..... 375.000 et 400.000  
500 NORTON 88, 155 km/h. Mod. révisé ..... 350.000  
500 NORTON 88 Standard. Ent. révisée, écl., compt.,  
réelle occasion ..... 325.000  
500 NORTON Featherbed. Etat neuf, écl., compt. .... 280.000  
550 NORTON mod. 16 H type armée ..... 40.000/70.000  
500 ARIEL bicylindres. Susp. osc., parf. état, 1956.. 290.000  
600 NORTON Big Four, 6 CV, modèle armée et révi-  
sée, à partir de ..... 40.000  
1000 VINCENT rapide, parfait état ..... Bas prix  
Lots de moteurs INDIAN neufs à partir de ..... 40.000  
Moteurs NORTON 500 et 600 et boîtes 4 vitesses.... Bas prix  
B.M.W. SPORT, cabriolet décap. 328. 150 km/h, parfait  
état. Reprise moto ..... 425.000  
KARMANN GHIA 1957, 8.000 km.

**AGENTS NORTON DEMANDÉS POUR LE NORD, LE PAS-DE-CALAIS, LES BOUCHES-DU-RHONE**



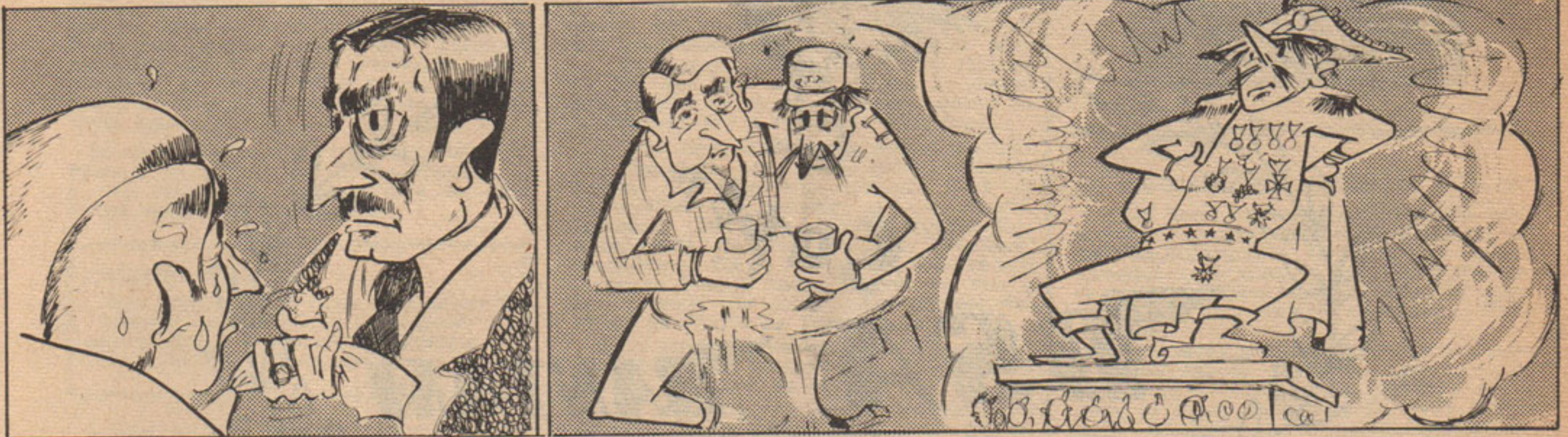
# les aventures de Basile Guzengrun

RESUME

C. XXI

Fauksarantt s'est réconcilié avec Basile et ses amis; l'homme à abattre étant maintenant Touchpa-Tabarb, ministre de l'Intérieur Moroulavien.

TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER



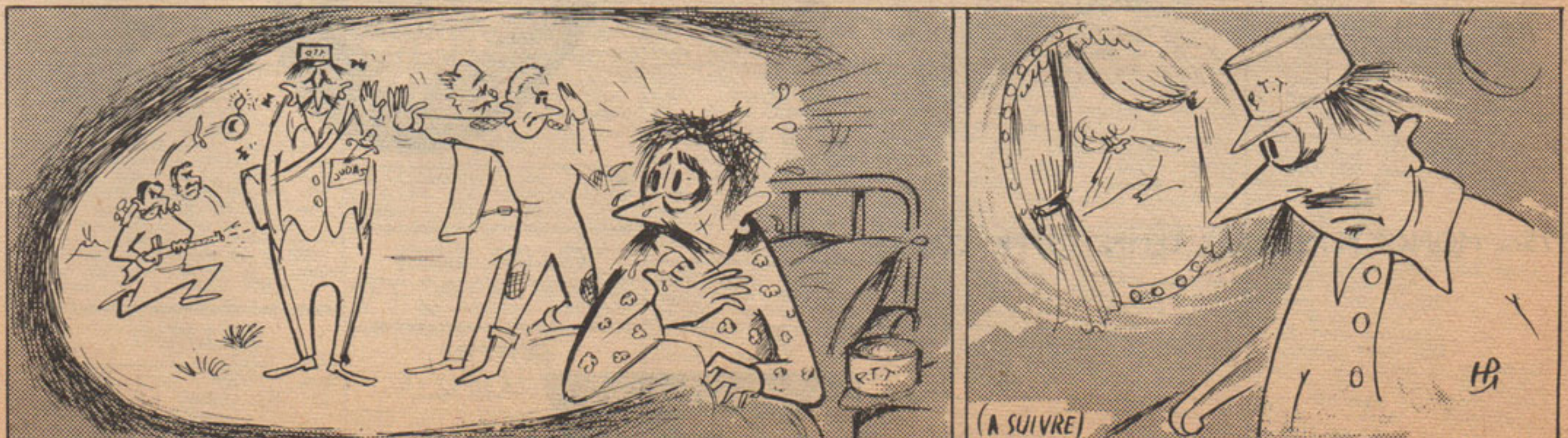
Il y avait des années que Touchpa-Tabarb n'avait connu une telle allégresse. Il avait joué gros jeu en risquant sa chance contre Fauksarantt, et il était sorti de l'aventure gagnant sur tous les tableaux. Mais il s'agissait, à présent, de consolider son avantage. D'autant plus que, en réfléchissant un peu, une faille se faisait jour dans cette belle sérénité. En effet, tout à l'exaltation de sa supériorité, n'avait-il pas dévoilé au savant jusqu'au moindre détail de ses batteries ? Or, connaissant les facultés imaginatives de son adversaire, il pouvait, dès à présent, en craindre les pires réactions. Qu'avait maintenant à perdre

Fauksarantt ? N'allait-il pas s'allier cette équipe de Français dont Basile était le centre ? La parade était donc claire : Il fallait de toute urgence s'assurer dans la place un élément dévoué. C'est par l'intermédiaire de l'infâme Tougras-Dubid que fut « pressenti » pour ce travail, le facteur De Vichère. En bon psychologue, Tougras sut arguer du seul point susceptible de faire fondre les dernières hésitations du facteur : La gloire, lui avait-il dit, lui était assurée. Sa statue, en général moroulavien des P.T.T. serait présente sur toutes les places, et dans tous les cœurs !



La beuverie qui avait accompagné cette conversation avait mis De Vichère dans un état euphorique qui avait chassé de son esprit toute trace de scrupule. Il se jurait bien que nul acte de Fauksarantt et sa nouvelle équipe ne serait ignoré des Moroulaviens. Pour s'encourager lui-même à cette peu reluisante attitude, il se citait le cas répété de nombreuses fois au cours de l'histoire, de grands hommes dont la fin avait justifié les moyens d'une morale parfois douteuse... Or, quand il revit les sourires confiants de ses amis, son ivresse se dissipa un peu, et un sentiment de culpabilité commença à se faire jour. Ce

sentiment augmenta encore quand on lui fit part du dernier projet de riposte de Fauksarantt : On comptait le déléguer, lui, De Vichère, pour prévenir secrètement les pilotes des Grands Prix à venir d'avoir à protéger leurs arrières de la pointe aiguë de la « Trambble-Karkas ». Mais ce qui le plongea définitivement dans le désarroi, ce fut lorsque Tranchepoil lui promit, en récompense de sa dangereuse mission, d'intercéder parmi ses relations pour lui obtenir l'assortiment complet de décorations sans lesquelles on ne peut prétendre faire accepter valablement ses opinions au Café du Commerce...



Dès lors, les nuits de De Vichère connurent deux sortes de rêves : L'un le représentait, objet de sourdes luttes entre les Moroulaviens et la France, chacun voulant le placer plus haut que l'autre sur le piédestal de la renommée. L'autre, par contre, était nettement moins optimiste : On l'y voyait traqué, renié,

d'une part par ses amis, et pourchassé de l'autre, par les Moroulaviens criant vengeance...

Et quand, le jour venu, on le fit embarquer clandestinement à destination de l'Europe, sa conscience n'avait rien tranché. Que faire ?...

(A SUIVRE)





Super  
**BSA BANTAM**

SELLE DOUBLE

COMPTEUR  
ÉCLAIRÉ

SUSPENSION AR  
A BRAS OSCILLANT

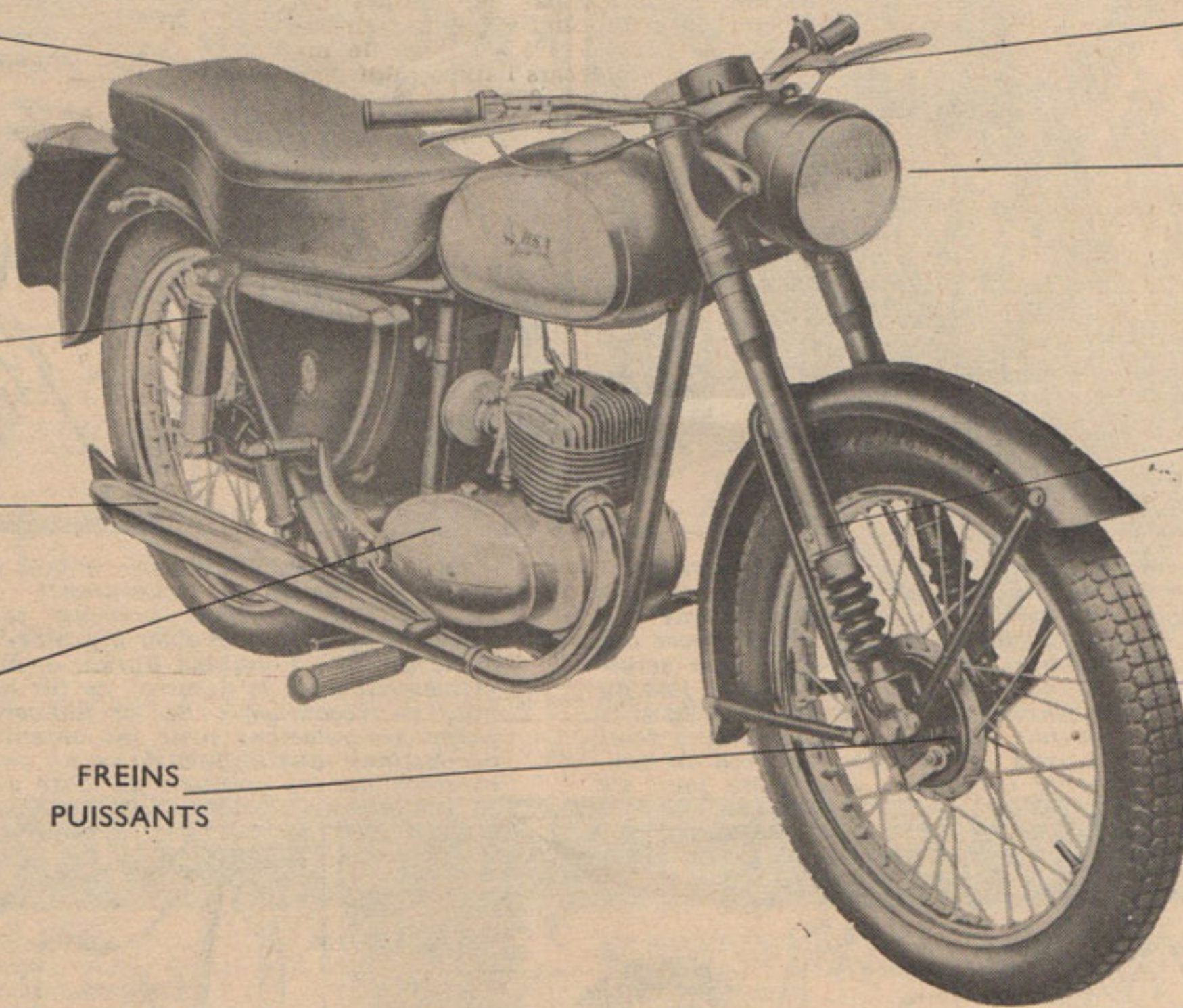
PHARE ENCASTRÉ

SILENCIEUX SPÉCIAL

FOURCHE AV  
TÉLESCOPIQUE

BLOC-MOTEUR

FREINS  
PUISSANTS



175cc MONOCYLINDRE, 2 TEMPS SUPER - CARRÉ

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS



POPULAIRE DU MONDE



# A 8 JOURS DE L'ÉPREUVE, LE CIRCUIT DE BOURG-EN-BRESSE S'ANNONCE SENSATIONNEL

M. Violland et toute sa remarquable équipe de l'Union Motocycliste de l'Ain, ont su faire du Circuit International de Bourg-en-Bresse l'une des épreuves majeures du Calendrier Français International, et MOTO-REVUE, ne manque pas d'y déléguer, chaque année, ses envoyés spéciaux.

Ouvrant la saison internationale en France, le circuit de Bourg disputé le 4 mai prochain s'avère d'ores et déjà d'une exceptionnelle qualité.

## DERNIERE HEURE

Les organisateurs nous font savoir à l'instant même que le Champion du Monde Keith Campbell, s'alignerait en 350 et 500 cc, à Bourg-en-Bresse !...

L'élite de nos pilotes y sera présente, et la participation étrangère est de toute première qualité puisque, pour la première fois en France, nous verrons la toute nouvelle écurie Slazenger, groupant le prestigieux trio Bret (2<sup>me</sup> au G. P. de Spa 1957), O'Rourke, et Trow, bien connu du public Bressan, tous trois sur des Norton Manx.

Toujours en 350 et 500 cc, il faudra ajouter Salt, Carson et Matthews, tandis qu'en sidecar la Suisse nous délègue ses deux meilleurs représentants avec Strub, et surtout Camathias, qui en 1956, notamment, se permit de remporter trois catégories... à Bourg-en-Bresse, étant aussi bon soliste que sidecariste.

A cette redoutable coalition étrangère, se trouve opposée une remarquable brochette de champions français, conduite par deux champions de France, Jean Murit, en sidecar, et Jacques Collot (350 cc et 500 cc) qui dernièrement a encore fait preuve de sa classe incomparable en se classant 3<sup>me</sup> à la Coupe d'Or Shell.

Et ces deux champions seront épaulés par Beauvais (sur une toute nouvelle Norton 58) Rogliardo, Duhem, Verd et Vivier-Merle en sidecar, et J.-P. Bayle, Insermini, De Polo, Ligier, Burggraf, Barone, Onda, Valentin, Schaad, Bouillard, Touzalin en 350 et 500 cc solo, avec encore le jeune Casset, toujours très en vue à Bourg, mais qui cette année dispose des Manx de Collot de l'an passé !...

Et il serait également question, qu'une machine de compétition FRANÇAISE prenne le départ en 500 cc !...

Mais à Bourg, on ne se contente pas de faire courir sidecars, 500 cc et 350 cc.

Les 125, 175 et 250 cc ne sont pas oubliées, et dans ces cylindrées, le plateau est aussi beau, puisque nous trouvons :

Jacquier-Bret, Burggraf, Schaad, Onda, Touzalin, Barone, Focardi, Sgarabella, Valentin, Lesage, Sfacos, Susini, Bayle, Meier, Lambert, etc...

Sur le plan technique, cela veut dire que nous verrons une formidable confrontation entre : Mondial, M.V., Nougier spéciale, Ducati, N.S.U., Guzzi, etc...

Alors n'oubliez pas de prendre date : Circuit International de Bourg-en-Bresse, le 4 mai : 125 - 175 - 250 cc le matin, 350 - 500 cc - sidecars l'après-midi. Entraînements le samedi 3 mai après-midi.

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

## AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO

... Nos lecteurs trouveront l'article consacré aux nouveaux thèmes d'orientation des Etablissements LAVALETTE, article annoncé au sommaire du présent numéro et que les exigences de l'actualité sportive nous ont obligés à reporter d'une semaine.

... Nos pages techniques revêtiront cette fois un aspect pratique, avec la présentation du programme TERROT d'une part, et l'essai de la 175 DUCATI simple ACT, machine de tourisme, victorieuse catégorie série aux 2 Heures de Montlhéry, d'autre part.

... Une fois encore, le moto-cross aura la vedette dans nos pages sportives, avec le reportage de notre envoyé spécial à Sittendorf, pour la première manche du Championnat du Monde et de la Coupe d'Europe, le GRAND PRIX D'AUTRICHE.

... Enfin, ce numéro 1.389 se complètera avec nos rubriques habituelles, actualités, nouvelles sportives, bande dessinée, etc...

— Nous nous excusons d'avoir dû une fois encore différer la publication du programme japonais HONDA, que nous vous présenterons cependant très prochainement.

## LES PETITES ANNONCES DE Moto revue

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES, LA LIGNE : 385 fr.  
PETITES ANNONCES COMMERCIALES ..... LA LIGNE : 425 fr.

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

### TERROT

250 Terrot, 10.000 k, ent. équ., gar. c. nve, px rais., repr. 125 culb. réc. S'adr. Chaumette, Cuzion (Indre).

Terrot 125 culb. équ. impec. Boulet. TUR. 37-55, apr. 6 h.

Terrot 350 22.000 k. ét. nf f. av. tél. 1954. Auvray, 81 r. St-Dominique-7<sup>e</sup>. Ecr. pr rend.-v.

### PEUGEOT

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

175 Peugeot. Bon état. S. AR. 16.000 kms. 65.000. Petillon, 40, r. A.-Lepère, Montreuil.

Cause ach. voit. part. vend 250 Peugeot parf. ét. av. sac. bip. Rem. Fulg. 95.000. Lang, 9, rue Capri, Paris (12<sup>e</sup>).

Peugeot 125 noire 56 à rôder, tte équipée. 10.000 et 9 mois 5.090. 17, r. Pajol (18<sup>e</sup>).

### GULLER

Guiller 250 AMC. 1955. 110.000 fr. Voisin, 125, rue Boisdenier, Tours (I.-et-L.).

Part. vd 250 Guiller impec. 19.000 k. Sacrif. 90.000. Routier, 2, r. Ed.-Darbois, Gennevilliers. Seine. LAB. 20-96. Pos. crédit.

### MOTOBECANE

Motoconfort 125 culb., 56, osc., parfait état. FLA. 10-57, de 8 à 12 h., sauf dimanche.

175 Motob. type U 2 C. 16.000 k. Nbx acces. 80.000. CHA. 18-85. Mot. 350 L 4 C 55, mot. 8.000, parf. ét. 150.000. GRA. 63-02.

175 Motobécane 1953. 20.000 kil. 55.000. David, 64, rue Robinettes, Eaubonne (S.-O.).

### MONET-GOYON

Monet-Goyon 3 CV 1954 tte équ. Ecrire F. Lévêque, 5, rue de l'Alboni, Paris (16<sup>e</sup>).

### AUTOMOTO

175 Automoto, 5.500 k. Etat neuf. Px intér. Brasey, 3, rue Robineau, Paris (20<sup>e</sup>).

### RENE GILLET

250 R. Gillet équ. 80. Simian, 66, r. Ed.-Vaillant, Montreuil.

### MOTOS ALLEMANDES

NSU Max 250 cc. 23.000 k. T. b. ét. 180.000. Payramaure, 118, r. de Paris, Charenton.

Side Zundapp 750, bon état. Migette, ENT. 11-70.

BMW R 12, side Préc., b. ét. Px int. Normand, 65, rue des Rosiers, Nanterre.

BMW R 51/3 impec. Thorin, Petit-Appeville, par Dieppe.

BMW R 75 bon ét. 2 démultiplications. Rivoire, école Mollard, Rive-de-Gier (Loire).

Moto DKW 250 cc, 14.000 k. Très bon état. Bernard, 29, r. des Bateliers, Clichy (Seine). Visible dimanche matin.

BMW R 75, s.-car, bon état. Ecr. Gillion, H.L.M., Sermorens, Voiron (Isère).

Spécialiste NSU Max, mise au point, transformation sport. 16, rue J.-Guesde, Levallois.

Vends DKW 350 NZ complète ou en pièces détachées. Rame, rue Calmette, Caen.

Sup. 350 Victoria. 12.000 k. équipée. Bas px. Vis. Rabory 146, r. Oberkampf, Paris-11<sup>e</sup>.

BMW R 25. 125.000. équipée. Dumazet, 31 bis, r. de Paris, Pantin (Seine). VIL. 14-03.

250 NSU OSL, pneus neufs, moteur parfait état. 55.000. Dussaud, Brou (E.-et-L.).

### D. K. W.

350 RT neuves et occasion. 250 RT 2 occasion. Jean Di Vozzo, 116, boulevard Sérurier, Paris-19<sup>e</sup>. BOL. 77-62.

## MOTOS ANGLAISES

Triumph 650 cc. 220. Poss. éch. ctre pet. cyl. Urg. Ravanello, 22, r. M.-Meyer, Paris.

BSA 350 53, 20.000 k. 150.000. Pasco, 137, bd du Temple-10<sup>e</sup>.

250 BSA 54. 35.000 k. Parf. ét. A partir lundi BAG. 81-46.

BSA B 33 500. Bon ét. Acc. 150.000 à déb. Quié André, 30, r. des Chauffourniers (19<sup>e</sup>).

650 Triumph, parfait état. Px 180.000. 24 ter, r. Charles-Bassée, Fontenay-sous-Bois.

Norton Dominator 500, 1951, parfait état. GRA. 86-14.

Triumph 500 cc Sp. tw., très bon état. Boulangerie, 14, rue Ménilmontant, Paris (20<sup>e</sup>).

Triumph T 100, mod. 54, état neuf, 27.000 k. Equ. Px int. à déb. Lacourbe, 157, rue Gallieni, Rueil (S.-et-O.).

Part. vend BSA 500 SS. 55. 17.000 k. Px 230.000. Cartier, 5, rue Paul-Bert, Paris (11<sup>e</sup>).

500 sp. twin Triumph 1952, tr. b. ét. Px 150.000 à déb. Rogari, 30, r. Dr.-Potain, Paris-19<sup>e</sup>.

Ariel 350 NH, parf. état, fin 54. 160.000. Couaillet, 19, rue Parmentier, Paris (10<sup>e</sup>).

A vendre stock Matchless G3L, surplus. Cadres, boîtes, pièces moteurs. Ets Rossignol, 17, rue Paul-Bertin, Nanterre. BOlleau 10-65.

Triumph T 100 56, ét. imp. Px int. S'adr. 7, rue Fallet, Courbevoie (Seine).

Norton 500 Inter 30. 1 A.c.t. Equipée route. 170.000. Frago, Gradignan (Gironde).

Norton 5 CV nve 88, 165 k/h. Dispon. Crédit. Reprise. A l'agence, 17, r. Pajol. Bot. 05-95

BSA 500 BIC, coul., parf. ét. Degros, GOB. 56-73. H. bur.

250 BSA C 11 SL 1953. 85.000 frs. Carrouaille, 24, rue Moslard, Colombes. CHA. 06-84.

R. Enfield 350, bon état. Ex-armée. 45.000. M. Gannon, Evry-Petit-Bourg (S.-et-O.).

A vend. moto Ariel 350 cc NH 1955, tr. b. état, 160.000. Tél. 964 35-33.

BSA 650 53. Tr. b. ét. Tél. GOB. 03-06, M. Brunet. Px int.

Norton 500 bi-cylindre. Ecrire Profit, 116, r. Lecourbe, Paris.

Sunbeam S 8. B. ét. Px 150. 4 bis, r. E.-Jacques. Paris-14<sup>e</sup>

BSA 650 Golden. 33.000 k., équ. remorq. Px à débat. Charlat, 22, r. St-Augustin (2<sup>e</sup>).

500 BSA A 7 oscil., toute équipée, peu roulé. Mérand, 30, rue Alexandre-Clouet, Angers (Maine-et-Loire).

350 BSA B 31, parfait état. 150.000. Le Griffon, 6, rue Julien-Lacroix, Paris.

Ariel 350, 53, bon ét. 15.000 k., guidon sac. Western, access. Laboucheix, 5, bd Jourdan, chambre 114, à part. 19 h.

BSA 350 B32 Gold Star 57 Racing. 2.700 k. Champain, 44, av. de Lattre-de-Tas., Bondy.

Agt Triumph Norton. Neuf, oc. Triumph T20 Thunderb. T100 53. Golden 54 Universal 55 Raph 7, Chevreul, Paris. DID. 68-84.

Tiger 110 1958. Thunderbird 1956 grise. Thunderbird 1955 bleue. Thunderbird 1955 bleue.

Thunderbird 51, 52, 53, 54. Tiger 100 1956. Tiger 100 1950.

Speed twin 1952. Terrier 1956. 150 cm3. BSA Shooting Star 1957, verte. Golden Flash 1955.

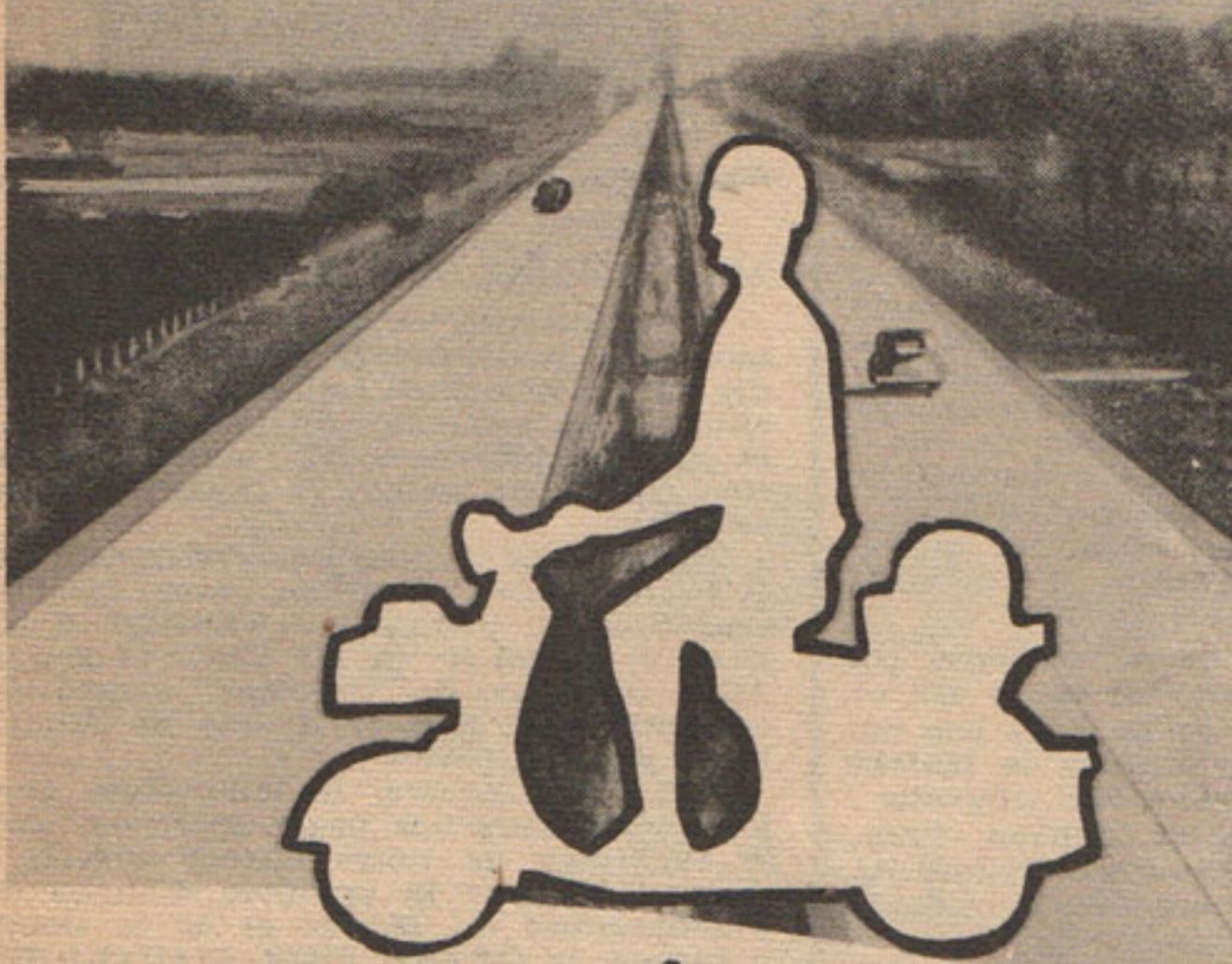
Golden Flash 52, 53, 54. BSA B 31 1951. Ariel twin alu 1955.

Matchless twin 1955. Toutes Triumph à remonter et toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Machines neuves disponibles. Crédit, reprise.

**CHARLES PEROTTI** 16, rue de la Prévoyance, Vincennes. DAN. 79-91.



Grande vitesse  
longs parcours ...



*pas de souci  
pour votre moteur ...*

**CASTROL** est là !

A grande vitesse, surtout "soutenue"  
vous maintenez votre moteur  
à son régime maximum.  
Les pièces de votre 2 temps ou de votre 4 temps  
vont et viennent sur un rythme vertigineux.  
Vous le savez,  
et malgré cela, vous restez très exigeant...

Vous pouvez l'être !  
Si vous faites confiance à CASTROL  
vous roulez toujours tranquille.  
Votre garagiste vous le dira!

2 fois plus tranquille  
sur votre 2 temps :  
**CASTROL SELF MIXING**  
en bidons ou en doses  
tellement plus sûr  
et plus pratique.

calculée  
éprouvée  
toujours perfectionnée

**L'HUILE PAR EXCELLENCE**



AVERTISSEURS DE PETIT DIAMÈTRE - AVERTISSEURS DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE EFFICACITÉ

DE PETIT DIAMÈTRE ET

*Toujours de la Qualité'*

**SANOR**  
LE CRÉATEUR DE L'AVERTISSEUR  
A REDRESSEUR INCORPORÉ

vous présente le

**JV8**  
Avertisseur homologué  
POUR VÉLOMOTEURS  
ET SCOOTERS  
**FONCTIONNANT  
DIRECTEMENT  
SUR VOLANT  
MAGNÉTIQUE**

FORME AÉRODYNAMIQUE  
MODÈLES SPÉCIAUX POUR VESPA  
LAMBRETTA ET MOTOBÉCANE

POUR LES MOTOS  
MUNIES D'UNE  
BATTERIE  
le **J8**  
HAUTE FRÉQUENCE  
à grande PUISSANCE

et les  
**TROMPES TR2**  
Avertisseurs de  
route couplés.  
Pavillon en Polystyrène choc.

LE J8 ET LE JV8 EXISTENT SOUS 2 PRÉSENTATIONS  
avec GRILLE GALBÉE - ÉMAILLÉE NOIRE ou CHROMÉE

**SANOR**  
LE PROJECTEUR DE SON

LES APPAREILS DE DÉPASSEMENT  
A LA PORTÉE DE TOUS



Norton 600 99, c. nve. 57. A. Labat, Aire (Landes).  
350 BSA, parfait état, équipée, 17.000 k. Duval, 34, avenue d'Italie (13<sup>e</sup>).

#### A R I S

11, rue Labie, Paris (17<sup>e</sup>).  
Match 500 twin, imp. 220.  
Match 500 cross tr. sp. 370.  
Roy. Enf. 350 Bull. Excel. 175.  
Match 350 nve t. Compr. 330.  
Commandes acceptées pour la nouvelle Matchless 250.

### MOTOS AMERICAINES

500 Indian tt équ., s. b.-pl. 2 cyl. Pejo, 31, rue Gabrielle (18<sup>e</sup>). Visible 19 h.

### MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 175 SV 55, impec. Selle ble, p.-bag. Px 125. 74, r. Til-leuls, Blanc-Mesnil (S.-O.).

Puch 250 SG 1955, 15.000 k. Equip. complèt. Px 150.000. Tél. bur. Salmet POI. 33-44.

Puch 250 SGS, 14.000 k. Et. neuf. Pédron, 16, rue de Cotte, (12) à partir de 19 h.

Puch 250 SG 55, Impec., rem. mono-r. 13.000 k. 150.000. Apr. 7 h. et sam.-dim. Chevalier, 21, r. C.-Pel. Houilles. ARG. 61-52.

250 Puch SG, bon ét. Px int. Bogier. TAI. 99-91. Hres bur.

Puch 175 SV 55 impec. 3 m. gar. Acc. LAB. 63-40. H. bur.

125 Puch SV 57, 7.000 k. + 22 l. motul, div. access. Par-chy, 14, r. Calmette, Clichy.

Puch 175 SVS impec. 130.000. 16, rue J.-Guesde, Levallois.

### MOTOS BELGES

FN 250 culb., susp. intégr. Bon ét. Leclerc, sam.-dim., 6, imp. Parc, Maisons-Alfort. Sem. heures bur. GUT. 14-13.

FN 5 CV culbut. 58, neuve. 285. Créd., repr. 17, r. Pajol.

### MOTOS TCHEQUES

Part. Jaw. 350, bicycl. 1957. 220.000. Drevet, rue Claude-Pinette, Châteauroux (Indre).

Agence Jawa, machines neu- ves et occasions, tous modèles. 16, rue J.-Guesde, Levallois.

### MOTOS DIVERSES

#### LIQUIDATION

150 motos et scooters de 5.000 à 50.000, séparément ou par lots.

#### CREDIT TOTAL

10, rue des Apennins Paris (17<sup>e</sup>), M<sup>o</sup> Brochant

#### 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.

**BSA, BMW, AJS, ARIEL, PUCH, JAWA, NORTON, HOREX, etc.**

Toutes machines de courses, side-cars. Crédit. Reprise aux meilleures conditions. 44, rue Paul-Baruel, métro Vaugirard. Tél. : LEC. 60-53.

750 BMW R 71, impec. 165.

750 BMW R.12, 45 et 85.

750 BMW R 73. 120 et 155.

750 Harley. 80.

650 Triumph Thunder. 210.

650 BSA Golden. 210.

600 BMW R 66. 160.

500 BSA Gold Star cross. 185.

500 Terrot RGST. 60.

500 AJS oscil. Impec. 280.

350 BSA B.31. 90, 135 et 150.

350 Terrot 1953. 55.

350 Royal oscil. 165.

350 Jawa. 85.

250 Puch SG impec. 170 et 180.

250 TWN. 85.

250 Ardie. Magnif. 125.

250 Csepel. 70.

175 Puch SVS et SV. 120 et 135.

175 Peugeot. 35.

175 DS Malterre 1957. 75.

175 DS Malterre AMC. 55.

175 Motobécane Z2C. 55.

125 Peugeot. 45.

125 Rumi. 135.

125 Vespa et Lambretta, de 65 à 100.

Sidecars légers et Précision.

Voiture 203 53 décapotable, reprise moto.

Moteur hors-bord Johnson 10 CV de bateau, c. neuf.

MOTO-RECORD, 151, r. Mar-cadet, Paris-18<sup>e</sup>. MON. 24-40.

2 moteurs JAP 500 Speedway c. nfs, nomb. pièc. dét. b. px. 1 moteur Triumph gd Px 500 ent. rem. à nf. Px à déb. Ro-ques, 2, pl. Rouaix, Toulouse.

### ECHANGEZ VOTRE MOTO C/1 VOITURE

à crédit 12 à 15 mois  
**6, PL. PANTHEON**  
Ouv. ts les j. et dim. ODE 29-96

#### 400 MOTOS

CREDIT A VOTRE GRE.

Audegean, 137-139, av. Clichy (17<sup>e</sup>). Ouvert dimanche matin.

#### 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<sup>e</sup> (Fonds passage côté cinéma, accès et parking dans la cour). LAB. 44-65.

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

Scooter et moto garantis, de 1954 à 1957. Crédit. Auto-Moto-Service, 62, avenue de Choisy, Paris. GOB. 87-87.

### CYCLOMOTEURS

Mobylette Mobyomatic 1955, état neuf, 35.000. Bringér. CAR. 55-20, de 14 h. à 18 h.

Cyclos neufs. Remise 20 à 30 %. VAP. Crédit. 17, r. Pajol-18<sup>e</sup>.

Cadeau : 1 cyclo neuf 55.000 à tout acheteur 3 CV Alcyon neuve 58. 17, rue Pajol.

### SCOOTERS

2 scooters all. Durkopp 55 et 57 200 cc. Matér. impec. et introuvable. LEC. 53-26.

Rumi 56 tr. b. ét. 130. Ecr. Darsonval, 2, cité Trévisse-9<sup>e</sup>.

A vendre scooter Manurhin neuf. Cambier, 4, avenue du 11-Novembre, Courbevoie.

Vespa 150 impec. 120.000. Visible après 19 h. Clamart. Prévot, 17, allée Gd-Cèdre.

Lambr. 57 équipée au com- plet. Impec. 95. PER. 94-69.

Rumi 125 cc 57, 4.000 k., neuf, et access. NOR. 88-78.

### VOITURES

Voit. Mochet 175. B. ét. 100. TRU. 20-23. Mme Bartheleme.

C 4 F plateau cabine, b. état. 50.000. Crédit. 17, r. Pajol.

REPRISE MOTOS RECENTES

10 Renault, 4 CV de 50 à 56.

Peugeot 203, 1954, grise.

Simca 8, 1100 C.I., 1948.

Panhard, 3 CV, C.I., 1950.

Juva 4, 1949, C.I., 4 portes.

Georges Irat, spt mot. perfo.

Citr., cabr., large perfo, 11 cv

Velette 52, cpé lxe, bte cotale.

Kaiser Henri J, 1953 C.I. 15 CV.

Audegean, 137/139, av. Clichy.

Paris (17<sup>e</sup>) ouv. dimanche mat.

PRIX ET CHOIX UNIQUES

Ariel 350, 8.000 k. oscil. 56. 140.

BSA 500, 350, 250 cc, dep. 70.

Jawa 250 cc, 57, oscil. 4.500

k. 105, et 1955, ét. imp. 75.

Triumph 250, 1956, 8.000 k. 95.

M.-Goyon 250, 56, oscil. 85.

Motobécane 175, 1956, gd sp. 70

et 125 tous mod. depuis 40.

80 marques diverses dep. 20.

Scooters, Vespa, Lambretta,

Rumi dernier mod., dep. 70

Mach. vend. à l'état de gar.

av. toutes facil. de crédit

30 VOITURES DISPONIBLES

Simca, Aronde 1100 et 1200.

203 54, 4 CV 1955 depuis 300.

Frégate 1954 Amical. 290.

Citroën tous modèles dep. 100.

ETS AUTO-MOTO

45, r. Goutte-d'Or. Orn. 81-60.

### ACHATS

Suis acheteur au plus haut cours, paiement comptant, motos récentes étrangères.

MURIT, 44, rue Paul-Baruel, Paris-15<sup>e</sup>. LEC. 60-53.

Part. ach. cpt part. BMW R50.

Tavernier, Courcouronne, S.O.

### ACHETE COMPTANT IMMEDIATEMENT

toutes machines anglaises et allemandes récentes.

#### PEROTTI

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

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

J'achète cpt 125, 175 Peugeot, Motobécane, Terrot, Recent, MS, 19, rue Deux-Communes, Montreuil. Samedi! seulement. AVRON 59-42.

Acheteur side Steib. Faire of- fre Morawiezt, 56, r. d'Anay, Noyelles-sur-Lens (P.-de-C.).

### DIVERS

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

#### ISETTA

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

CONCESSIONNAIRE VELAM Ach., vte, locat., répar., pces dét. Repr. scoot., motos. Créd.

Rem. Fulgur nve dapt. sur tte moto. 20 m. S'vignon, 62, r. Louis-Castel, Gennevilliers.

### ECHANGES

1 4 CV, 203 fourgonn. contre moto, scooter. Auto-Moto-Service, 62, avenue de Choisy, Paris. GOB. 87-87.

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO

72, rue Clisson, Paris (13<sup>e</sup>)

Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

### FONDS DE COMMERCE

Oise, oède fonds cycles et motos, tr. bonne affaire, grandes marques. Er. M.-R. 1.388.

# ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

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

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

### ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N <sup>os</sup>	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N <sup>os</sup>	2.000 fr. 2.500 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N<sup>os</sup> 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<sup>e</sup>

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

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





*Georges Monneret*

- Vous expédiera directement toutes pièces détachées françaises et étrangères sous 3 jours.
- Vous reprendra au mieux votre machine d'occasion.
- Vous propose la gamme des **GILERA, TERROT, RHONSON, VESPA** et **A.J.S.** avec la nouv. 250cc

**CREDIT : 15 MOIS**

7 - 9, Boulevard Beaumarchais - PARIS (4<sup>e</sup>)

**Tél : TUR. 96-56**

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

**CHROME-CUIR** 38 r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>



NOR. 08-09  
TOUS vêtements de cuir MOTO et combinaisons en cuir pour compétition Exigez la marque **CHROME-CUIR**  
CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

**BSA**

ARIEL

HOREX

La plus belle EXPOSITION  
Neuf et Occasions  
**CRÉDIT 15 MOIS**

**MOTO - BASTILLE**

6, Boulevard Richard-Lenoir, PARIS - Bastille  
ROQ. 29-28

Toutes pièces - Expéd. rapide C. R.

**TERROT**

RUMI

**IFA SIMSON**

*Seuls les résultats comptent ...*

La **NORTON MANX**, victorieuse, à 122 km/h de moyenne, aux Deux Heures de Montlhéry, était préparée et mise au point par **R. LECONTE**,  
*Spécialiste de la mise au point des machines Anglaises*

Agent : **ARIEL - ROYAL ENFIELD - NORTON**

**MOTO RALLYE**, 68-70, boulevard Gabriel-Péri, MALAKOFF. — ALE. 48-83

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

8, RUE FOURCROY - PARIS (17<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> : 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**

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel - **BSA** - Sunbeam

**A. DUBOIS**, Téléphone PER. 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

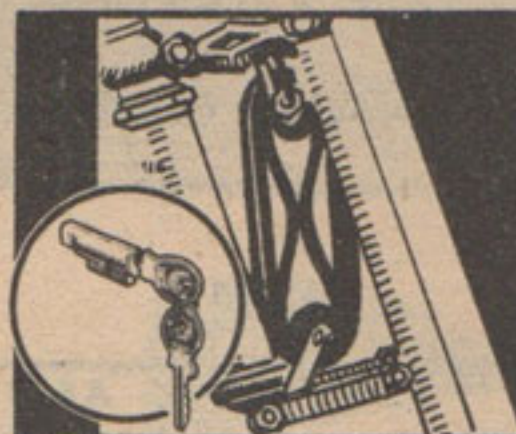
Expédition contre remboursem.  
REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES



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

**MARCHAND Frères**  
16, rue Danton LEVALLOIS

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



Tous les scooters

**ALCYON**

sont équipés en série avec la **SUSPENSION CAOUTCHOUC**

et **L'ANTIVOL NEIMAN**

**DYNAMIC-SPORT**

149, r. Montmartre (2<sup>e</sup>)  
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.

**AMAC**

CARBURATEURS - GUIDONS  
POIGNÉES TOURNANTES

MANETTES, LEVIERS, TRANSMISSIONS  
ROBINETTERIE, ÉPURATEURS D'AIR, etc...

**SOCOREX**

21, rue Collange  
LEVALLOIS (Seine)  
PER. 06-02

**AMAL**

CARBURATEURS MONOBLOC

Grand Prix, pour machines Anglaises  
B. S. A., TRIUMPH, etc...

MANETTES, LEVIERS, POIGNÉES TOURNANTES

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)

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

- 4 CV RENAULT  
Prix : 590 fr. (par poste 675 fr.)
- TRACTION AVANT CITROEN  
Prix : 595 fr. (par poste 680 fr.)
- L'ARONDE  
Prix : 625 fr. (par poste 710 fr.)
- 2 CV CITROEN  
Prix : 610 fr. (par poste 695 fr.)
- MOTOBECANE 125 lat.  
Prix : 355 fr. (par poste 420 fr.)
- MOTOBECANE 125-175 culb.  
Prix : 460 fr. (par poste 525 fr.)
- PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176  
Prix : 475 fr. (par poste 540 fr.)
- GNOME-RHONE  
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C  
Prix : 465 fr. (par poste 530 fr.)
- VAP 4 - DT - A-B-G - 55  
Prix : 450 fr. (par poste 515 fr.)
- L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)  
Prix : 430 fr. (par poste 495 fr.)



Prix : 500 fr.  
(par poste 565)



Prix : 485 fr.  
(par poste 550)



Prix : 490 fr.  
(par poste 555)

## 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 mémento automobile, raccourci des principales connaissances automobiles utiles.

**PRIX : 660 fr. (fco 725)**

L'art d'acheter  
votre VOITURE  
d'OCCASION



EDITIONS TECHNIQUES C. LACOME

LA 203

## Peugeot

Tous les secrets de la mise au point

### INTRODUCTION

**CARACTERISTIQUES GENERALES** : le Moteur, la Carburateur, l'Embrayage, la Boîte 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 ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>). Pas d'envoi contre remboursement. Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE : 297-37 Paris.**