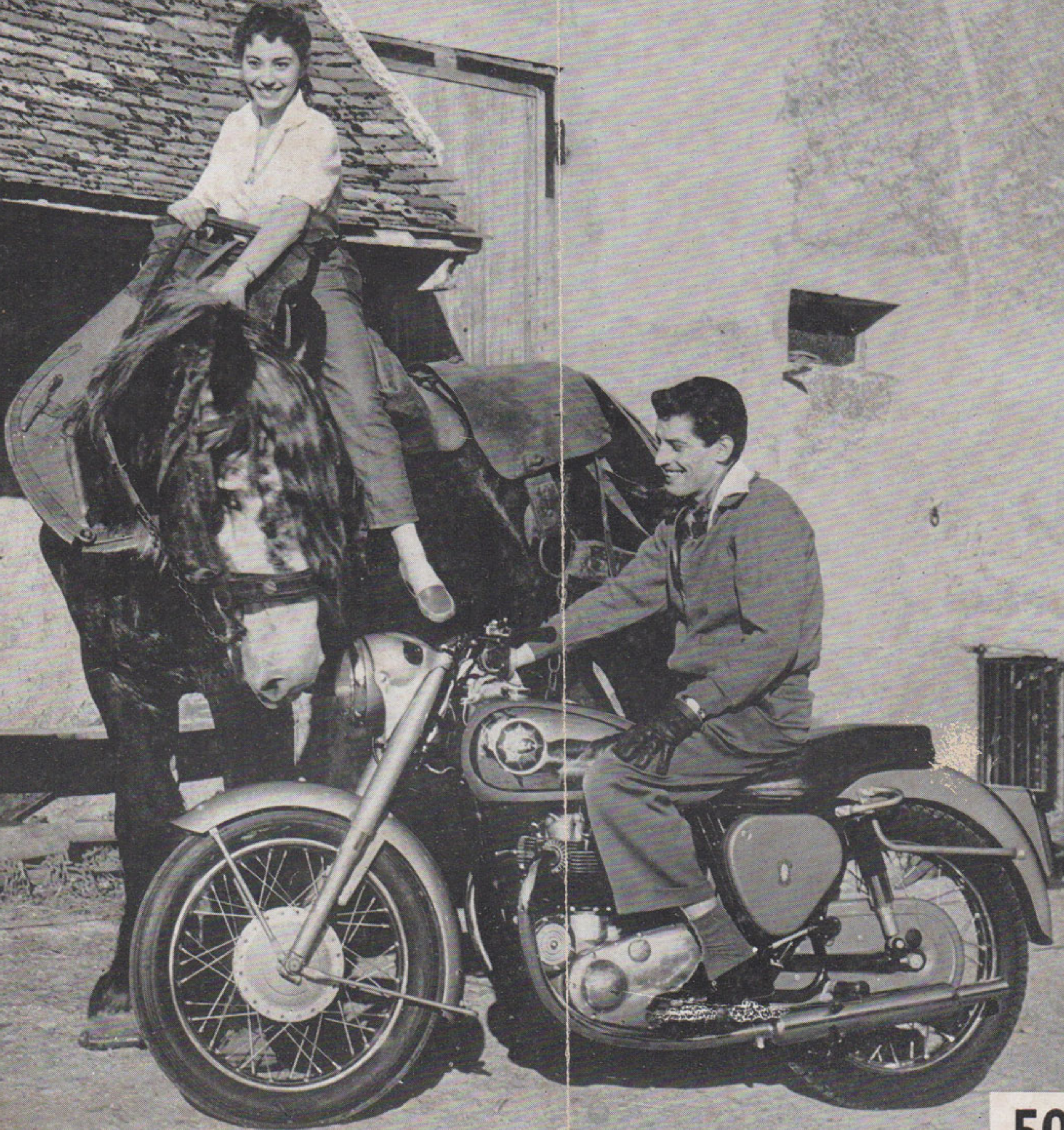


# MOTOCYCLES

*et Scooters*

N° 185 - JUIN 1957  
10<sup>e</sup> ANNÉE  
REVUE MENSUELLE  
DIR. : MAX ENDERS  
AD<sup>F</sup> : M. LEGRAS  
14, RUE BRUNEL - PARIS



50<sup>F</sup>

# ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57

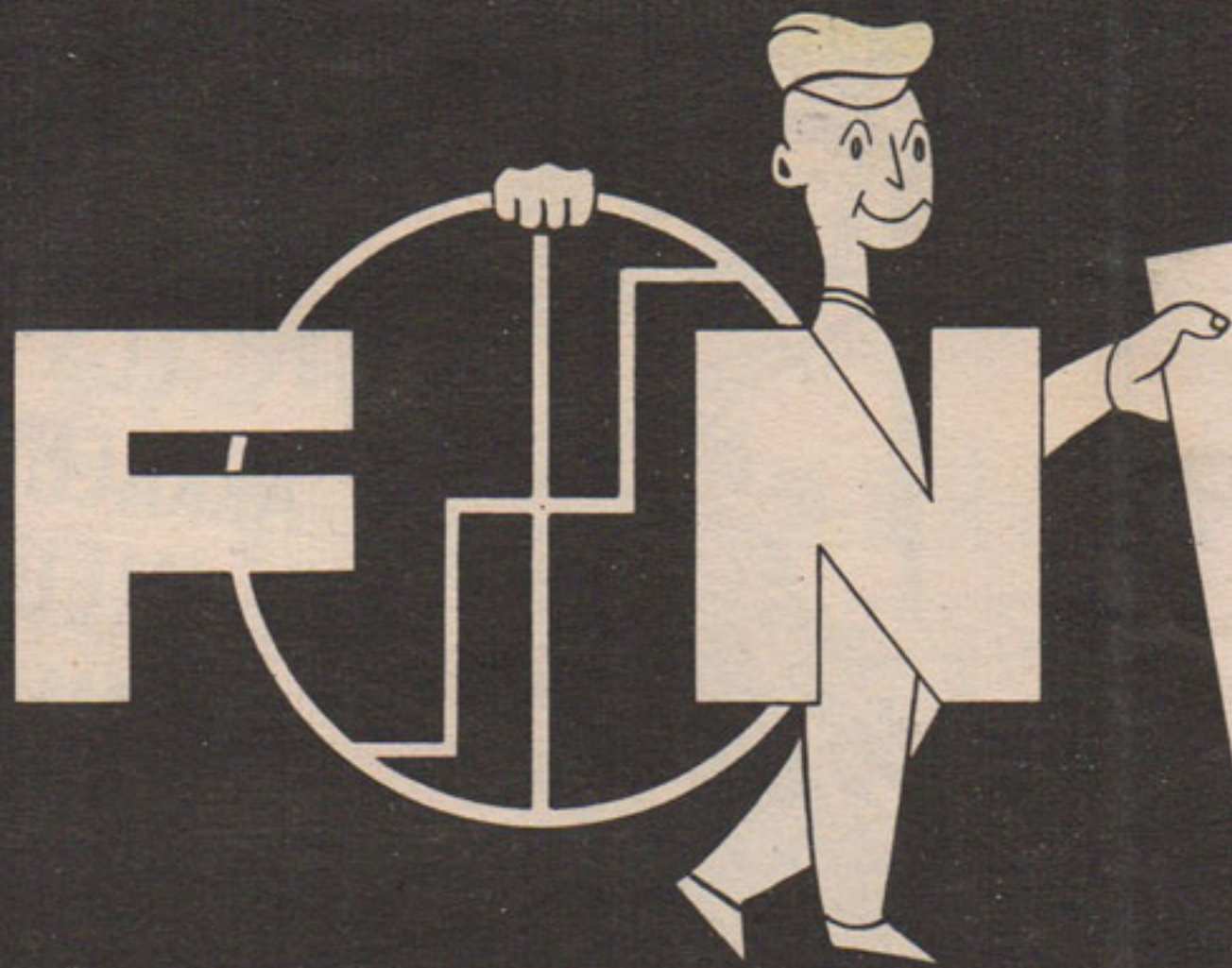
Nos

- 92 Scooter Bernardet 125 (épuisé).
- 93 500 Norton « Dominator » (épuisé).
- 94 Scooter Lambretta (épuisé).
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne (épuisé).
- 96 350 Jawa (épuisé).
- 97 125 Gnome et Rhône R.4. (épuisé).
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet (épuisé).
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G. S. » (épuisé).
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C (épuisé).
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport » (épuisé).
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler (épuisé).
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C (épuisé).
- 131 250 Peugeot (épuisé).
- 132 500 Norton « Daytona » (épuisé).
- 136 Voiturette Inter; 125 Ydral A.J. 55 (épuisé).
- 137 500 B.M.W. R.51-3 (épuisé).
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling (épuisé).
- 141 250 Terrot O.S.S.D. (épuisé).
- 142 50 Britax.

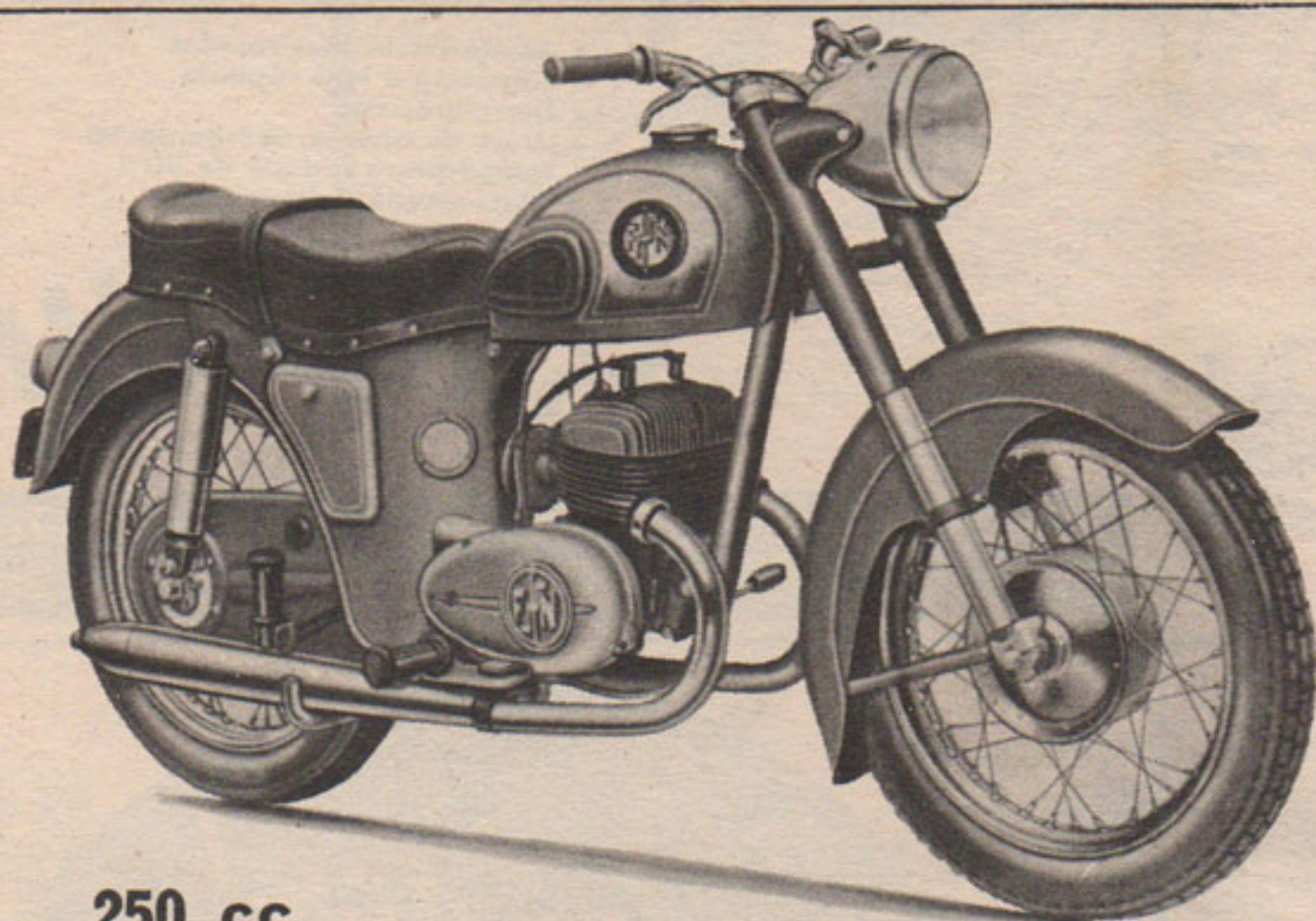
Nos

- 143 Vespa 55 (épuisé).
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3 (épuisé).
- 146 350 Motobécane; Mobylette « Moby-matic » (épuisé).
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star »; 125 Automoto A.M.C. (épuisé).
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien (épuisé).
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera (épuisé).
- 150 125 Terrot (épuisé).
- 152 350 Maïco (épuisé).
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W. (épuisé).
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 162 B.M.W. R.50; Puch 250 S.G (épuisé).
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa »; Essai routier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox »; 350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm<sup>3</sup>.
- 178 Monet-Goyon 115 cm<sup>3</sup> (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A.; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.

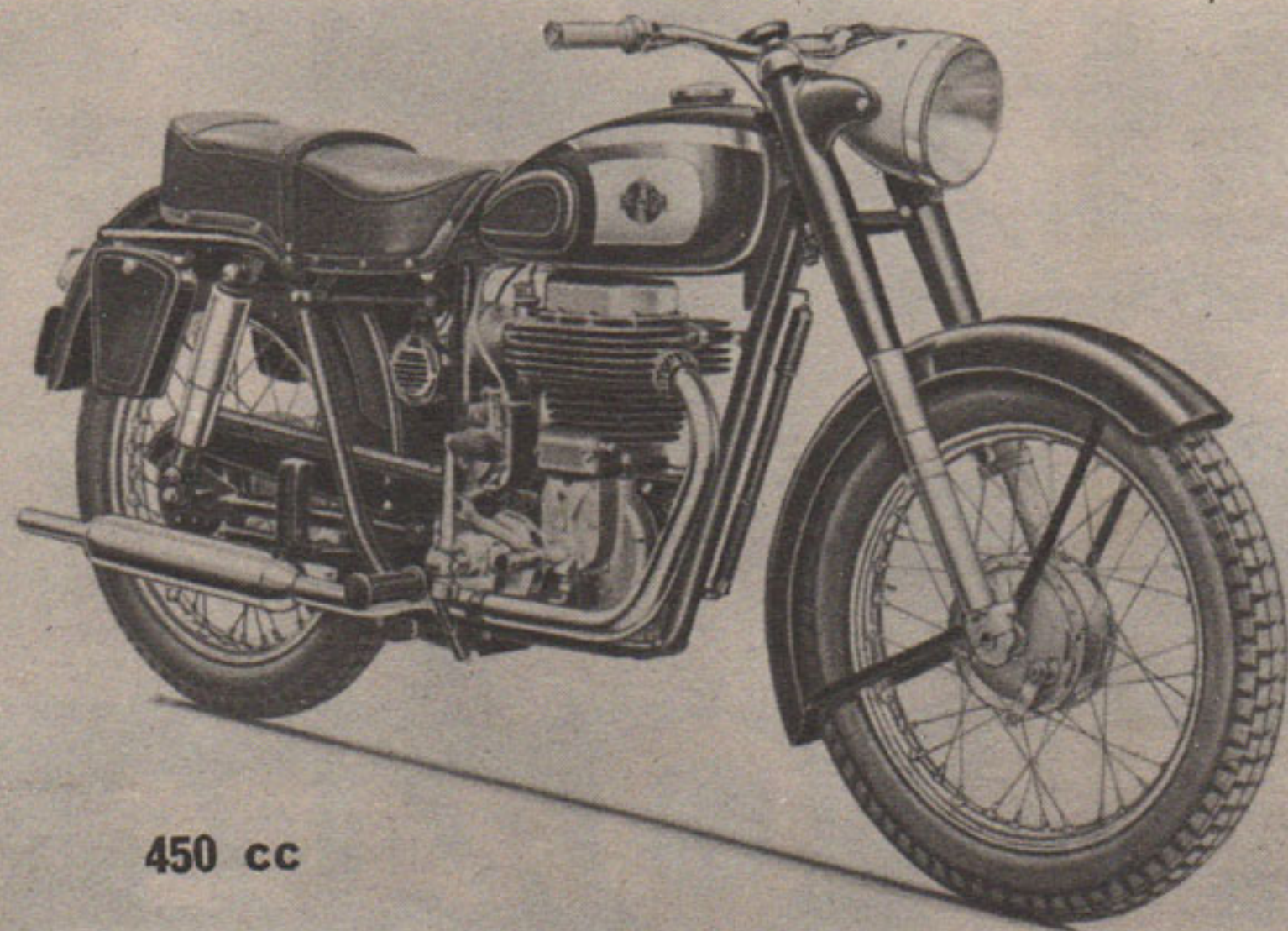
**ENVOI CONTRE UN TIMBRE A 50 FRANCS PAR NUMÉRO**



**PRÉSENTE LA GAMME  
DE SES MODÈLES  
57**



**250 cc**



**450 cc**

**450 culbutée**

## **SES NOUVEAUX PRIX**

**175 cc — 2 TEMPS  
180.000 frs**

**250 cc BI-CYL. CARENÉE  
245.000 frs**

**250 cc — 4 TEMPS  
225.000 frs**

**350 cc — CULBUTÉ  
255.000 frs**

**450 cc — CULBUTÉ  
275.000 frs**

•  
**LIVRABLES IMMÉDIATEMENT**

•  
**ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES**  
(Fourches télescopiques  
Selles doubles  
Suspensions  
arrières oscillantes)

**FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL**  
SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles

**PAS D'HÉSITATION POSSIBLE!**



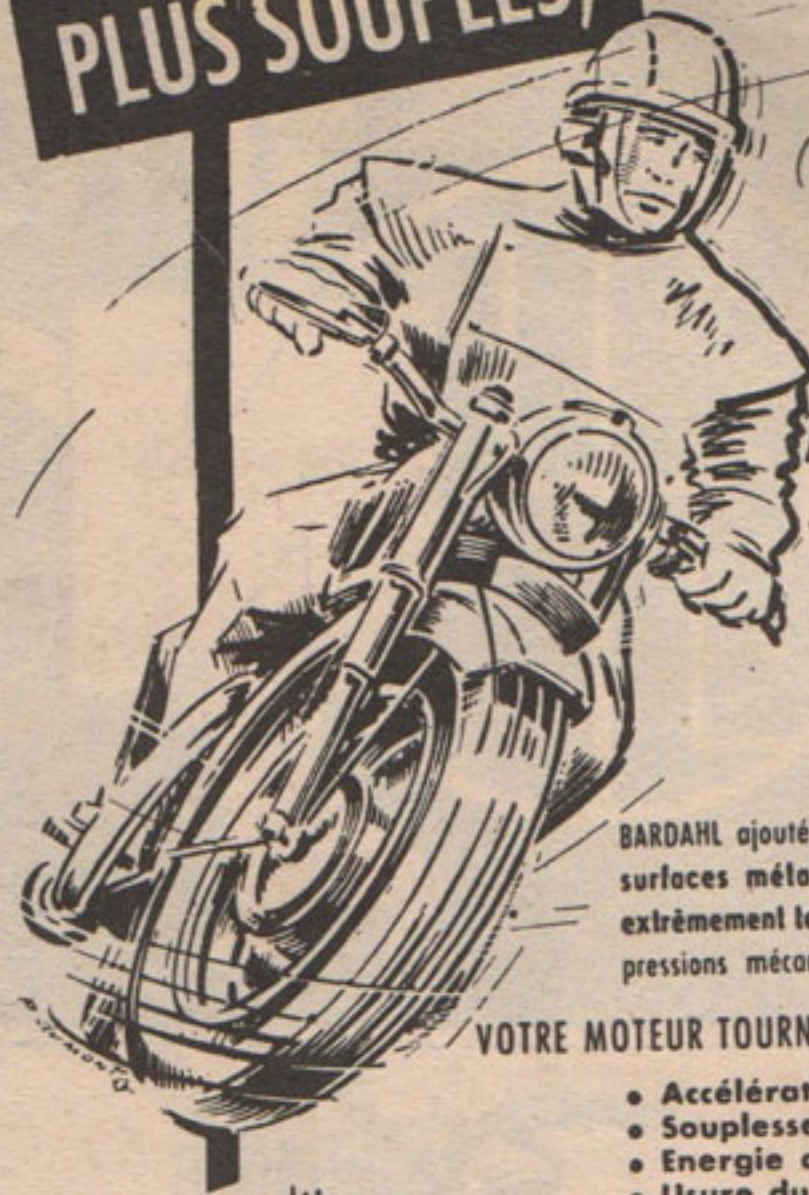
Pour votre **CHOISISSEZ ...** VÉLO - CYCLO - SCOOTER - VÉLOMOTEUR - MOTO

**BRAMPTON**



**LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!**

**PLUS SOUPLES,**



**ILS "ARRACHENT" MIEUX AVEC BARDAHL...**

BARDAHL ajouté à l'huile (4 temps 2 temps) fixe sur les surfaces métalliques en friction, un film lubrifiant extrêmement tenace, inarrachable, résistant aux plus fortes pressions mécaniques et aux plus hautes températures

VOTRE MOTEUR TOURNE SUR UN "COUSSINET BARDAHL"

- Accélérations plus rapides
- Souplesse à tous régimes
- Énergie accrue
- Usure du moteur réduite de 50 %
- Température réduite de 20 %
- Consommation diminuée

Depuis des années des millions d'automobilistes et motocyclistes (Amérique et Europe) sont de fanatiques "Bardahlites". Soyez comme eux!

**BARDAHL**

BARDAHL-FRANCE - Bureaux : 34, bd de l'Yser - PARIS (17<sup>e</sup>) - GAL. 76-13  
Usines : 14, boulevard Maréchal-Foch - ÉPINAY-sur-SEINE (Seine)

le **COUPLE** uni ...



Réglage de la Suspension

...utilise la "BIPLACE"

**MERAT**

**MERAT & C<sup>ie</sup> - SURESNES (SEINE)**

TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18



CONFECTION SPORTIVE



**ORAGE**

La grande Marque Spécialisée!

HABILLE TOUS CEUX QUI ROULENT

FABRICATION GARANTIE **ET<sup>s</sup> R.A. GONCET** CATALOGUE SUR DEMANDE

11-13-15, RUE JEAN-MARC-BERNARD • LYON • TÉLÉPH. VILLEURBANNE 78-02

VENTE EN GROS SEULEMENT

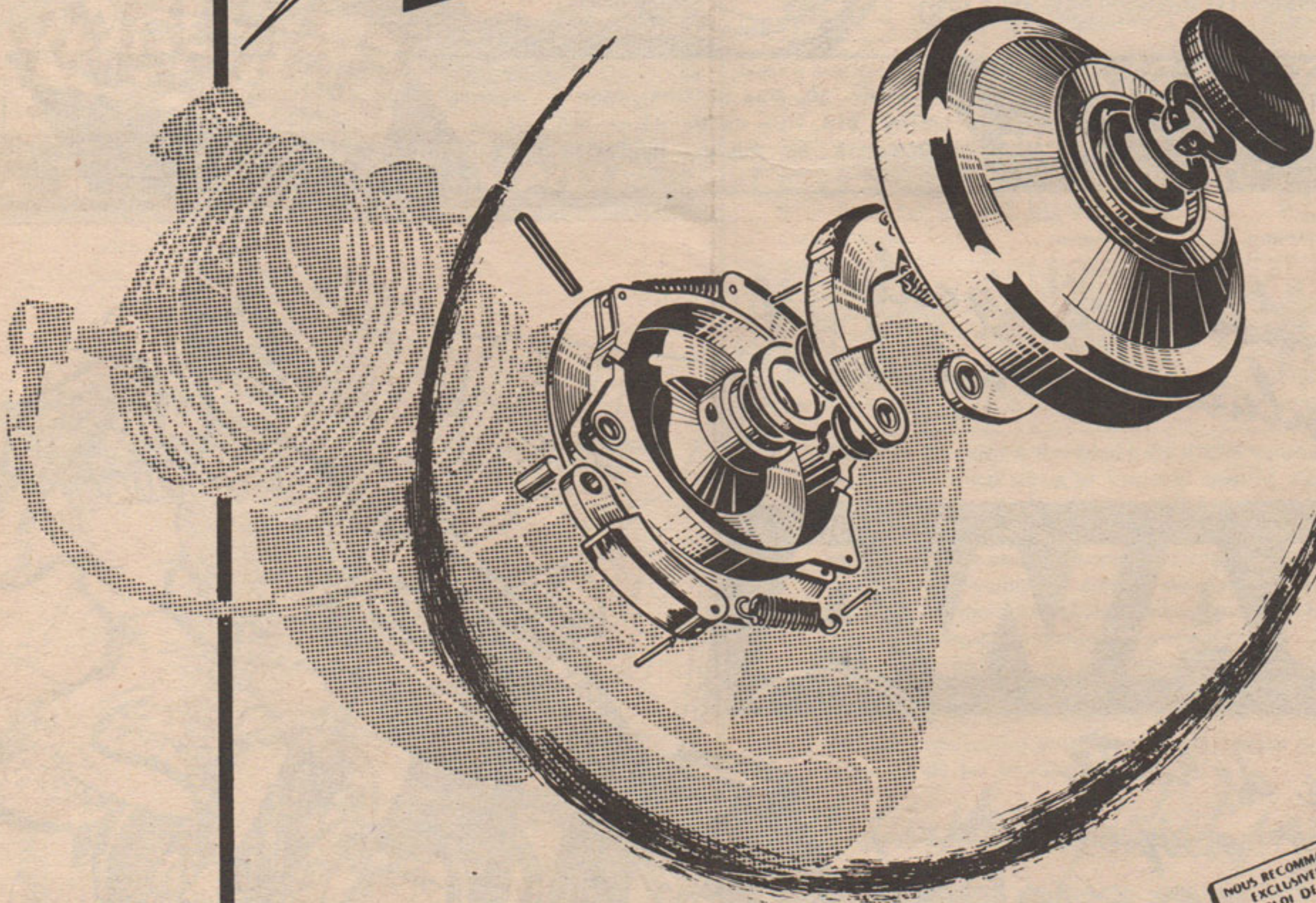
5

*une nouveauté* **LAVALETTE**

**L'EMBRAYAGE  
PROGRESSIF**

**M** *ultimatic*

POUR  
**AML. 50**



NOUS RECOMMANDONS  
EXCLUSIVEMENT  
L'EMPLOI DES HUILES  
**MOTUL**  
MIX-COURSE

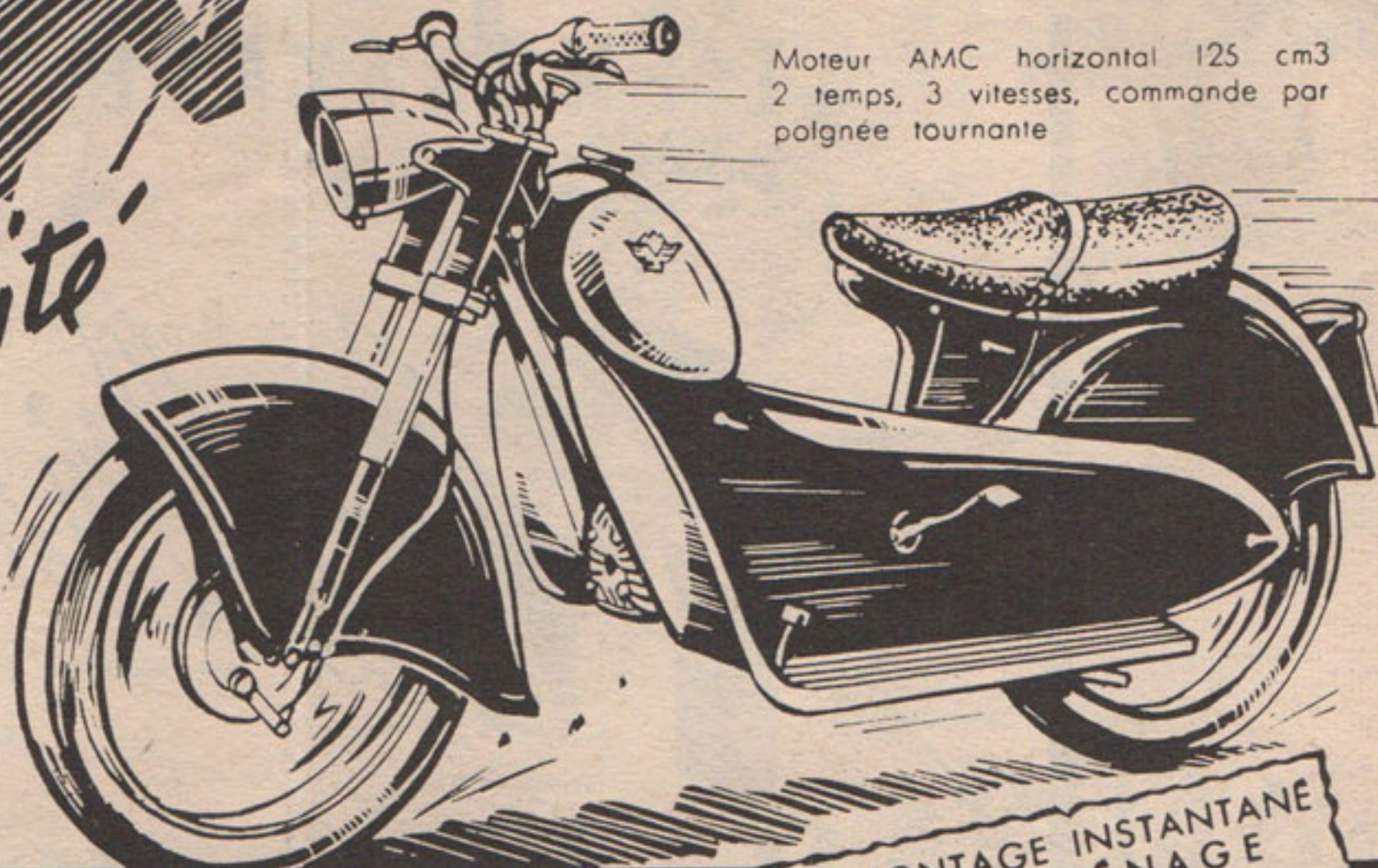
**A. C. LAVALETTE**

32, Avenue Michelet  
SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60

TECHNIQUE NOUVELLE

*Protection**Stabilité*MOTEUR  
AMC**Escapade 57**

Cadre spécial New-Map renforcé. Double berceau. Fourche avant télescopique TIGER. Frein de direction réglable. Suspension AR par fourche oscillante monobloc indéformable

Moteur AMC horizontal 125 cm<sup>3</sup> 2 temps, 3 vitesses, commande par poignée tournante

PRIX COMPLET

AVEC SELLE MONOPLACE  
COMPTEUR ET Avertisseur 129.500
**NEW-MAP**  
 124, Avenue Lacassagne  
 LYON (Rhône)

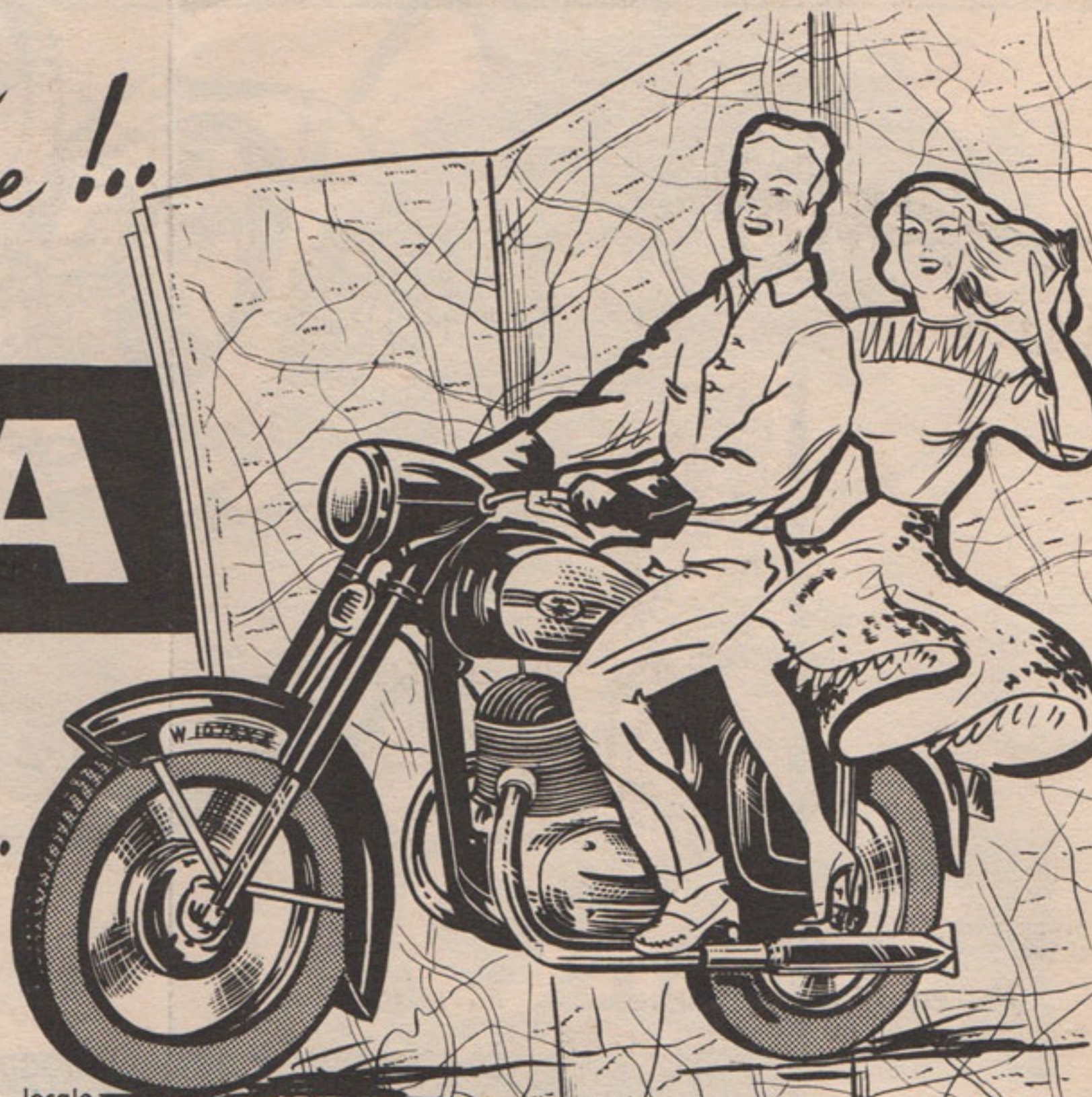
 PARIS: 30, Rue de Charenton — Agence  
 LYON: 215, Rue de Vendôme — Agence  
 BORDEAUX: 63, Rue de Bègles — Agence

 DÉMONTAGE INSTANTANÉ  
 DU CARÉNAGE  
 SANS AUCUN OUTIL

*A puissance égale  
 la plus économique !..*
**JAWA**
*Tenue de route  
 et suspension  
 incomparables!..*
250 cm<sup>3</sup> 3 litres aux 100 km. 219.500 fr.350 cm<sup>3</sup> une vraie bicylindre  
3 litres 1/4 aux 100 km. 249.500 fr.

Départ PARIS + taxe locale

CRÉDIT - REPRISES - GARANTIE TOTALE



Agent général : ETS Jacques POCH, 127, Avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 61-70

**ÉLÉGANCE  
CONFORT  
QUALITÉ**

VIL. 25-60



**LA MARQUE QUI S'IMPOSE**

**Mosquitos**

- Consommation  
1 l. 500 aux 100 km

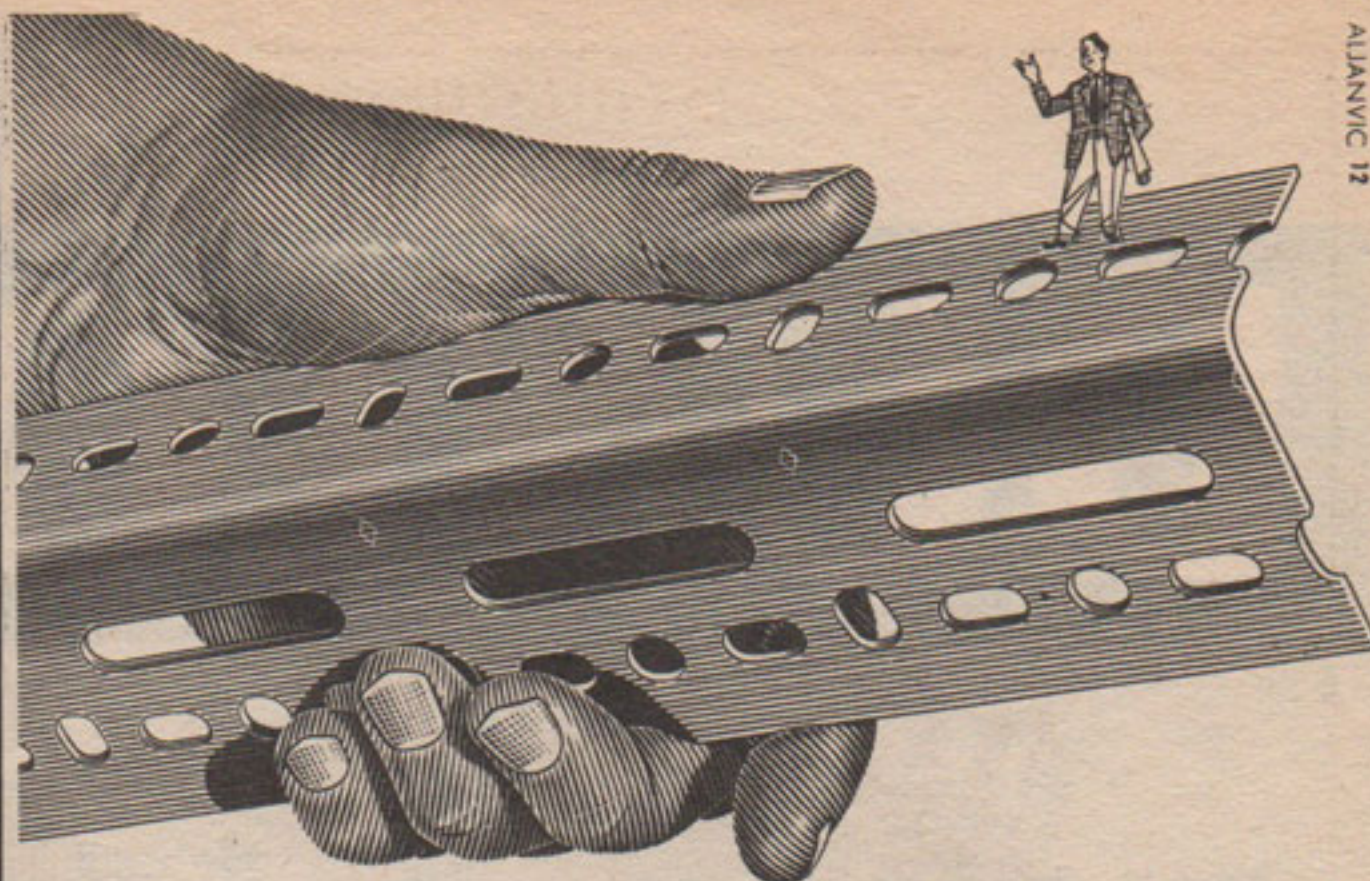


STATION-SERVICE

DISTRIBUTEUR  
OFFICIEL

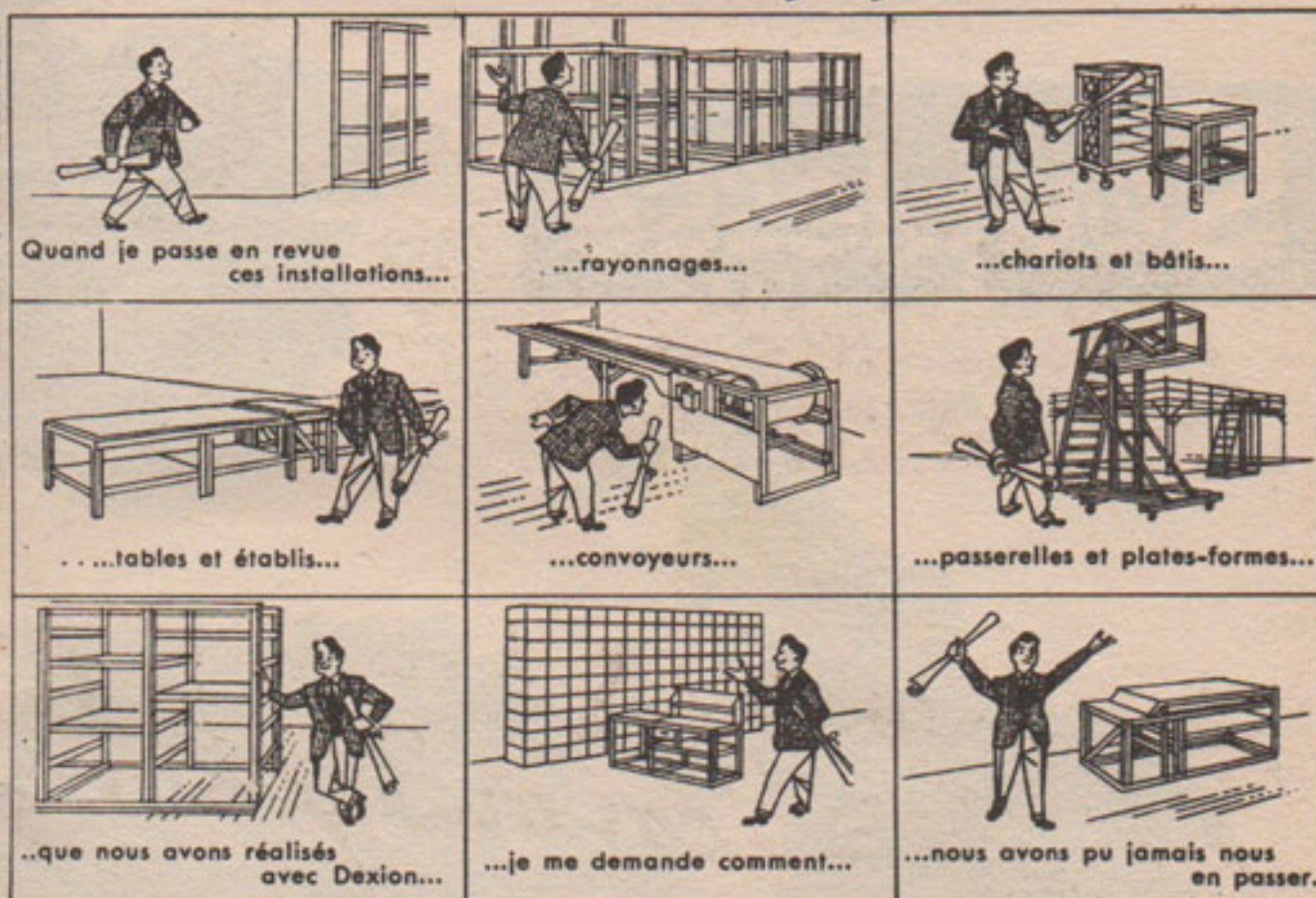
38. rue Octave-Mirbeau — Paris-17<sup>e</sup>  
ÉTOILE 60-67

**GÉRARD DARIC**



7 ALANVIC 12

**Avec cet unique élément standard**  
*vous n'avez besoin de personne  
pour*  
**construire vos équipements**



**Avec la Cornière Perforée DEXION vous construisez comme vous le voulez, quand vous le voulez, où vous le voulez, l'équipement dont vous avez besoin... vous le modifiez à volonté... et chaque fois vous économisez temps et argent.** Toujours récupérable, cet élément standard vous permet de résoudre vous-même pratiquement tous les problèmes d'implantation, de stockage, de manutention... Plus besoin de plan, ni de main-d'œuvre spécialisée. Rien à percer, souder, ni peindre. Vous n'êtes jamais à la merci de qui que ce soit pour construire ou transformer vos installations puisqu'il suffit de couper les cornières et de les boulonner.

*C'est simple, rapide et "payant"*



**DEXION** la  
cornière  
perforée

30 millions de mètres vendus dans 90 pays

DOCUMENTATION F. 205 C SUR DEMANDE A LA

**Société FERALCO**

9, RUE St-SÉBASTIEN, PARIS 11<sup>e</sup> - ROQ. 49-64-96-76

Agent en Algérie : Ets KAUFFMANN, 1, Boulevard Marcel-Duclos, ALGER  
Agent au Maroc : FORGES DE BAZAS, 31, Rue de Bazas, CASABLANCA  
Agent pour A. E. F. - A. O. F., Madagascar, Guyane, Antilles : Sté-DAVUM



# DUNLOP

pneus pour scooters



Souplesse



Confort

Sécurité

Les pneus DUNLOP pour scooters possèdent une bande de roulement large, dont les sculptures à pavés permettent une parfaite adhérence au sol et assurent une grande stabilité.

Leur carcasse très souple est en nouveau textile "haute ténacité" qui leur confère une grande réserve de résistance.



DUNLOP, 64 Rue de Lisbonne PARIS 8<sup>e</sup>



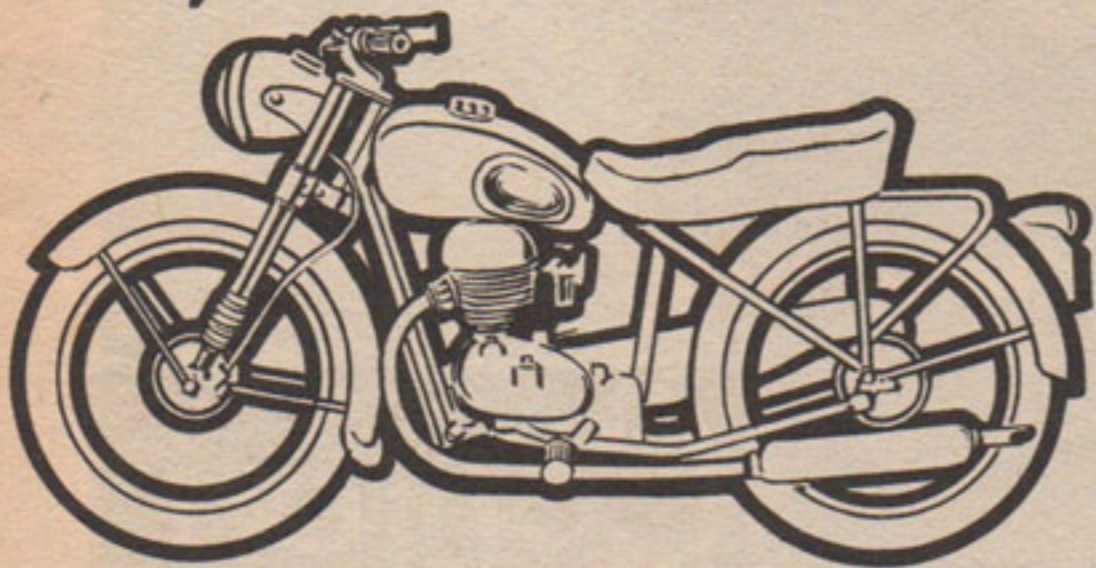
9

# Chercher

une bonne

**H U I L E**

pour votre



*c'est trouver*

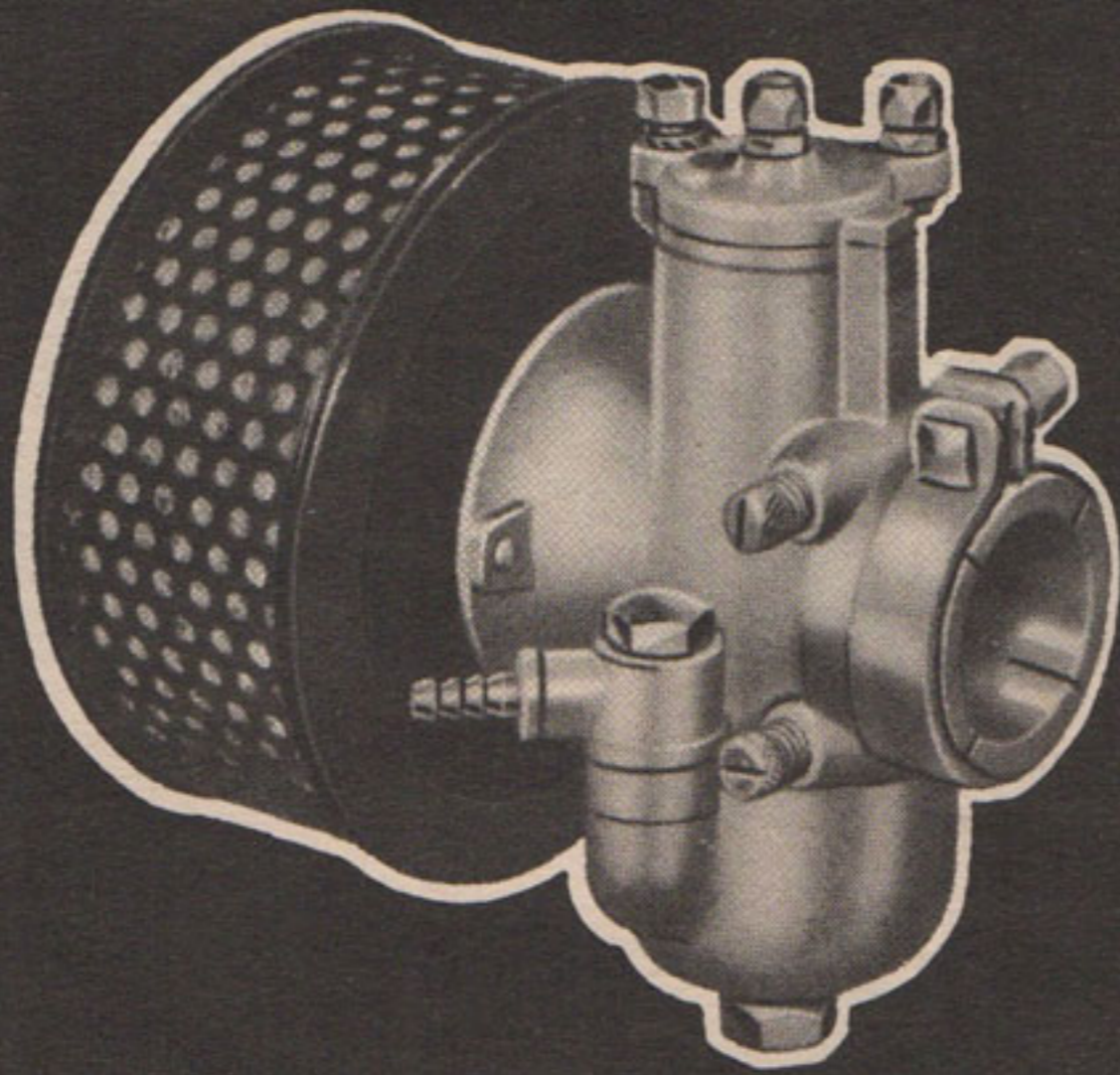
MOTUL MIX COURSES : pour 2 temps

MOTUL CENTURY : pour 4 temps

47, Rue de Paris,  
BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88



MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance  
pour le minimum  
de consommation*

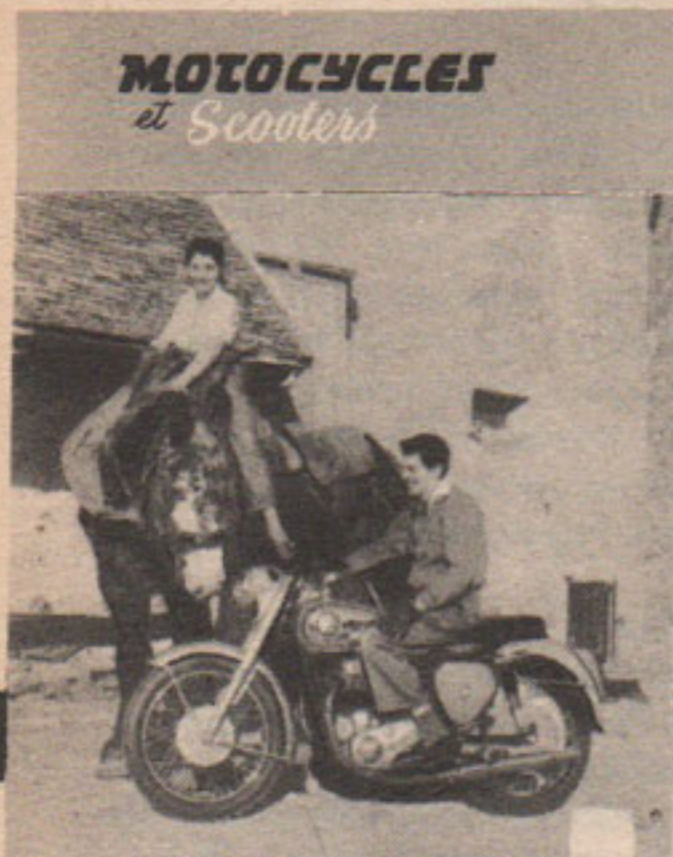


**GURTNER**

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

## A U S O M M A I R E :

- |                             |                                                       |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------|
| ★ Échos ..... 12            | ★ Notre essai :<br>la 250 cm <sup>3</sup> N.S.U... 23 |
| ★ Production française . 14 | ★ Vu pour vous ..... 28                               |
| ★ Circuit de Pau ..... 18   | ★ Sport-digest ..... 30                               |



Les 33 CV de la B.S.A.  
« Shooting-Star » n'ont  
pas l'air d'impressionner  
outré mesure  
le percheron.

10<sup>e</sup> ANNÉE

N° 185

1<sup>er</sup> JUIN 1957

# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS \* 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05-50 \* DIRECTEUR : MAX ENDERS

De  
l'huile  
sur le  
feu !

Le Bulletin de mars de l'A.C. de la province d'Alger, consacre, sans doute faute de mieux, une page entière, plus un écho, au scooter, mieux vaut dire, à son éreintement et à celui de ses conducteurs.

Cet article est rédigé dans cette sorte de style qui prétendant être spirituel n'est que verbiage fielleux ; il ne mériterait donc pas qu'on s'y arrêtât (d'autant qu'il doit avoir bien minime audience), et moins encore qu'on lui réservât les honneurs d'une mention.

C'est une goutte d'eau acide dans l'océan ! Mais si nous le relevons néanmoins ici, c'est pour souligner une fois de plus l'influence néfaste de telles chroniques, si peu lues soient-elles, sur les rapports entre automobilistes et motocyclistes ; elles contribuent, s'amplifiant comme toute médisance, à cette hostilité latente entre pilotes de quatre et de deux roues.

Les automobilistes, prenant ces spécieuses diatribes pour argent comptant, et généralisant des cas d'exception, finissent par considérer indifféremment les quelques millions de motocyclistes et scootéristes comme autant de fous particulièrement dangereux.

A leur tour, ces motocyclistes, hantés par les campagnes de dénigrement dont ils font systématiquement l'objet, arrivent à se considérer eux-mêmes comme les parias de la route honnis de tous.

Comment voulez-vous, en face de ces fausses idées fixes (fixes mais opposées), qu'il n'en résulte pas, de part et d'autre, un état permanent de tension, de méfiance et d'antagonisme, excluant toute manifestation spontanée de cette courtoisie qui devrait être l'impératif premier du Code de la circulation ?

*Enders Mag.*

# MOTO CYCLING

# Echos

## Tickets vacances pour les usagers des deux-roues.

Une certaine émotion s'était emparée des usagers des deux-roues à l'annonce qu'aucune distribution de tickets économes n'avait été prévue pour cette catégorie d'usagers.

Le Touring Club de France est intervenu à ce sujet auprès des Pouvoirs publics pour qu'une lacune aussi fâcheuse soit rapidement comblée. Elle intéresse, en effet, plus de quatre millions d'usagers.

Une audience favorable ayant été accordée à cette intervention, les « deux-roues motorisés » pourront, prochainement, bénéficier, comme les automobilistes, d'une attribution de « tickets vacances ».

Ceux-ci sont déjà à l'impression et les efforts du répartiteur tendront à les distribuer avant Pâques.

## Lunettes optiques à verres incassables.

Les écrans synthétiques transparents ont depuis longtemps, sur nos lunettes de moto, remplacé le verre et supprimé ses dangers en cas de choc, mais le problème n'était qu'à moitié résolu pour les pilotes porteurs de lunettes correctrices de la vue. C'est chose faite désormais et même depuis un certain temps, puisque, dès 1948, les verres incassables et inéclatables Igard étaient présentés en France. Depuis cette date d'ailleurs, ils ont été considérablement améliorés, surtout pour la résistance aux rayures éventuelles. Parfaitement au point aujourd'hui, ils peuvent être fournis (en blanc ou teintés dans la masse), rigoureusement conformes aux formules de l'occuliste, avec autant de précision, de ponctualité et de luminosité que les verres courants. Résistant aux chocs et aux tensions, ils peuvent même être repolis, si nécessaire, sans influence sur les courbures. Autre avantage, ils sont trois fois plus légers que les verres qu'ils remplacent.

Ils sont, pour toutes ces qualités à conseiller non seulement pour les sportifs, mais aussi pour les enfants.

## Voiturette Vespa.

En cours de saison nous avons fait allusion, dans un article sur les minicar, à la prochaine sortie de la voiturette Vespa dont nous avons connaissance depuis plus d'un an, mais pour laquelle nous avons respecté la discrétion promise.

D'autres ont cru bon d'en parler prématurément, donnant même des précisions qui, plus tard, s'avéreront fantaisistes.

Tout ce qu'on peut dire pour l'instant est que cette voiturette quatre roues, deux places avant, une place et demie derrière, est propulsée par un groupe moteur arrière deux cylindres deux temps,

refroidi par air canalisé, et que sa vitesse avoisine le 90 à l'heure.

Nous présenterons cette voiturette en détail quand nous serons en face du modèle vraiment définitif. Sans doute à l'approche du Salon 1957.

## Year Book 1957.

*Moto-Cycling* vient de sortir l'édition 1957 de son annuel volume consacré à l'évolution motocycliste.

C'est un ouvrage de 200 pages dont les têtes des principaux chapitres sont les suivantes :

Revue du Salon anglais 1956 ; progrès en matière de course ; revue des compétitions internationales ; Six Jours trials ; moto-cross ; sur le continent ; personnalités sportives de l'année, etc.

Ce livre est publié par Temple Press.

## Du sport à Tarbes.

Le Moto-Club Bigourdan organise le 7 juillet prochain, à Vic-Bigorre, une épreuve de vitesse nationale en catégorie 175 cm<sup>3</sup> Course et 175 cm<sup>3</sup> Sport.

Une grande concentration motocycliste dotée de nombreux prix en espèce et en nature aura lieu le dimanche matin à cette occasion.

Les pilotes désirant participer à cette épreuve sont priés de se mettre en rapport le plus rapidement possible avec le Moto-Club Bigourdan, Café des Lilas, place Marcadieu, Tarbes. Le nombre de concurrents a été fixé à vingt-quatre.

## Passeports et devises.

Un lecteur nous écrit :

« Je tiens à vous faire part de la réponse qui m'a été faite lorsque je me suis adressé à une agence de voyages pour demander si les devises allemandes étaient délivrées sur simple présentation de la carte d'identité. « Non, monsieur, me fut-il répondu, le passeport est obligatoire! »

» N'est-ce pas vraiment étonnant? On

*Frantz, comme Jacquemin et Hazlanis, a fait confiance cette saison à Matchless.*

considère donc que, dans l'état actuel des choses, la liberté de franchir les frontières avec la seule carte d'identité ne peut s'appliquer qu'à une visite-éclair du pays! Dans ces conditions il ne reste que deux solutions pour y séjourner : soit obtenir un passeport onéreux, et qui ne sera peut-être plus nécessaire l'année prochaine, soit se procurer des devises, *par un moyen ou par un autre*, dans le pays même!

» Il est évident que, de deux maux, notre « cher » Ministre des Finances a choisi le moindre et le plus rentable pour les caisses de l'Etat. A cela, le touriste n'a rien à répondre! Il n'a donc pas voix au chapitre! Il est regrettable qu'à une époque où l'économie européenne est en plein essor, de telles inepties administratives soient observées!

» Je vous fais part de cette carence ridicule, d'abord parce que je suis un lecteur assidu de votre revue et aussi dans le ferme espoir que cette lettre sera lue par un fonctionnaire intelligent dont l'esprit n'est pas obnubilé par la routine administrative! »

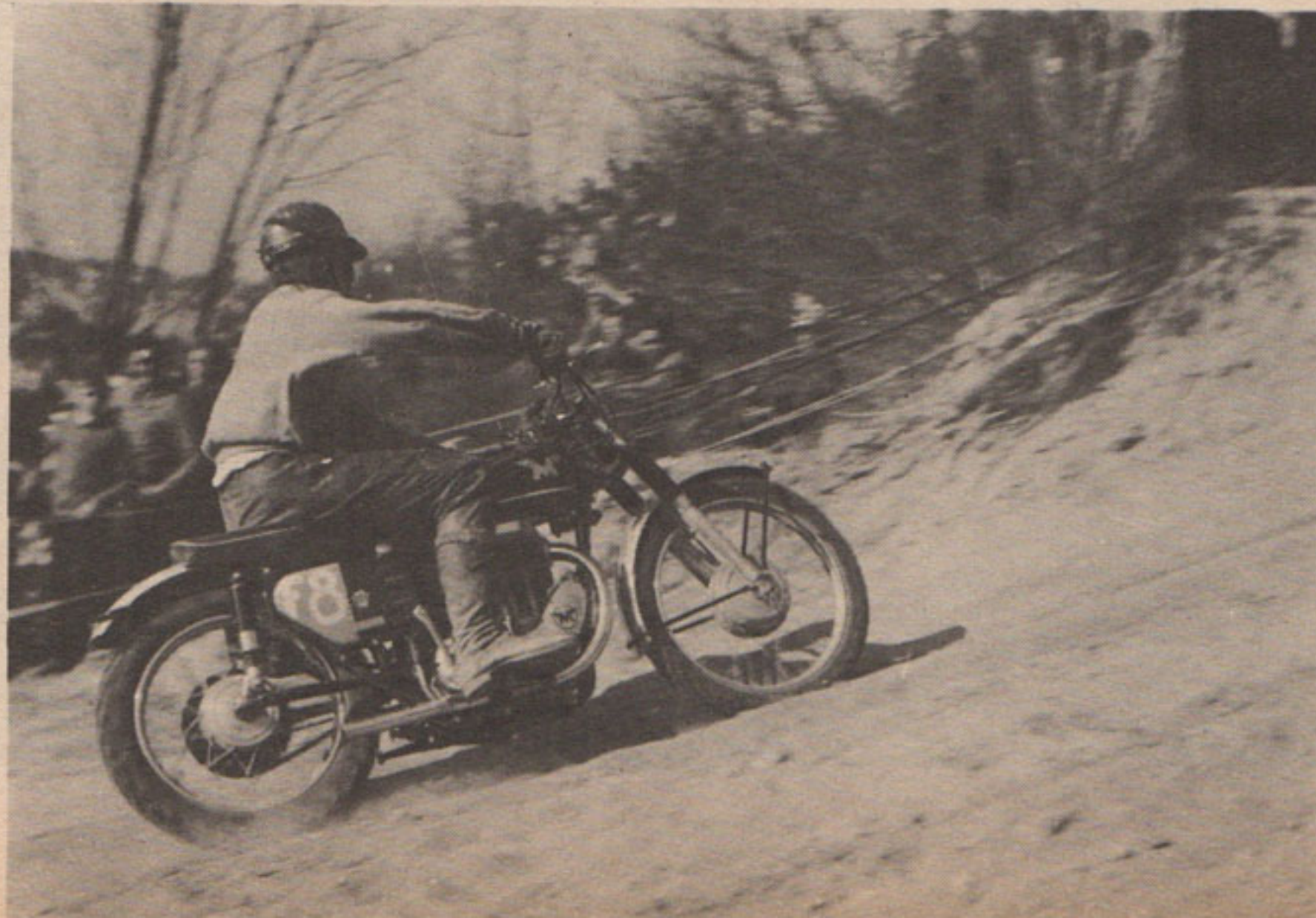
## Erratum.

Dans la publicité l'adresse en Belgique du « Cours techniques Autos » a été, par suite d'une coquille, mal indiquée. Nous la rectifions ci-dessous :

41, boul. JAMAR (et non James), à Bruxelles.

## Le Sport paye...

A la suite des victoires des motos Maico dans de nombreuses épreuves allemandes et internationales, la Centrale d'Achats de la République Polonaise vient d'acquiescer plusieurs machines de trial et de moto-cross de la célèbre marque allemande. Ces machines sont destinées aux coureurs du team polonais officiel.



# M S D C Y C L E S

# Schöck

## Toujours les voiturettes.

Un journaliste allemand, M. Paul Schweder, a récemment effectué un raid intéressant à bord d'une B.M.W. - Isetta 300. Partant du pied de l'Etna, en Sicile, l'itinéraire passait par Catania, Messine, la Calabre, Salerne, Naples, Rome, le col du Brenner, Munich, Berlin, Grossenbrode, Copenhague et Stockholm. La capitale suédoise fut atteinte au troisième jour.

Les 3.760 km de ce raid furent couverts en 62 heures, ce qui équivaut à une moyenne de 60,6 km/h. Compte tenu du fait qu'il ne s'agissait nullement d'établir un record quelconque, cette moyenne est tout à fait à l'honneur de la voiturette construite par B.M.W.

La maison Horex nous annonce quelques transformations sur le moteur de la 400 cm<sup>3</sup> Imperator. En effet, ce moteur est maintenant livrable avec une soufflerie et un démarreur électrique. Il intéresse ainsi les constructeurs de voiturettes car disposant de 18 ch et d'une courbe de couple-moteur très plate, il présente évidemment de nombreux avantages sur les 200 ou 250 cm<sup>3</sup> deux temps généralement utilisés. Rappelons qu'il s'agit d'un quatre temps vertical-twin à arbre à cames en tête, entraîné par chaîne développant 18 ch à 4.000 tr/mn, avec un rapport volumétrique de 7,5 : 1. La dynastart fournit un courant de 12 V. Le poids de ce moteur est de 55 kg.

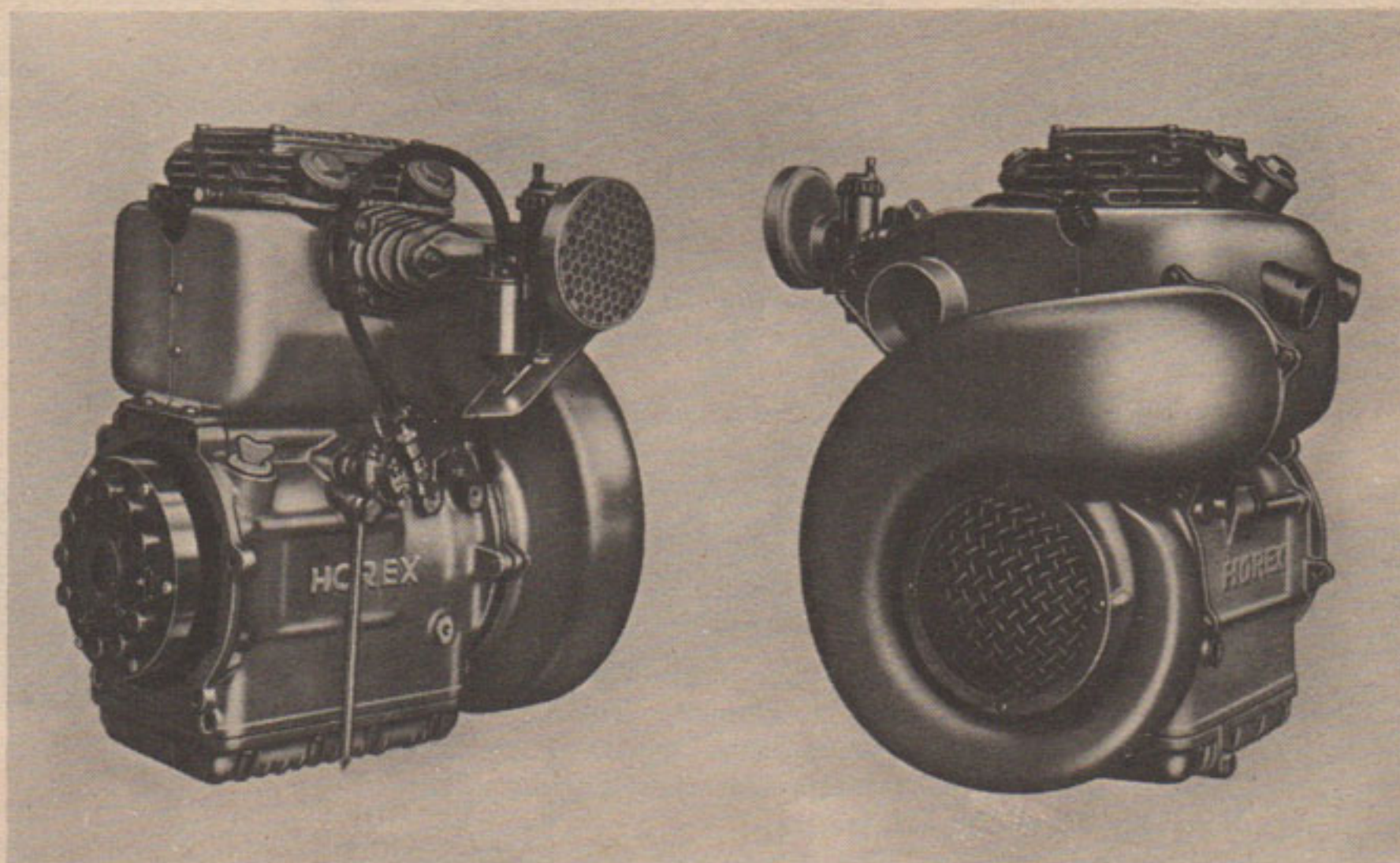
## Une nouvelle voiturette chez Puch.

Un collaborateur de notre confrère autrichien *Das Motorrad* vient de publier un article et une photo concernant un prototype de voiturette Puch. On connaît les liens qui unissent Puch et Fiat-Turin : le châssis et la carrosserie de la voiturette Puch ressemblent en de nombreux points à la Fiat 600 tout en restant plus petite, plus fine.

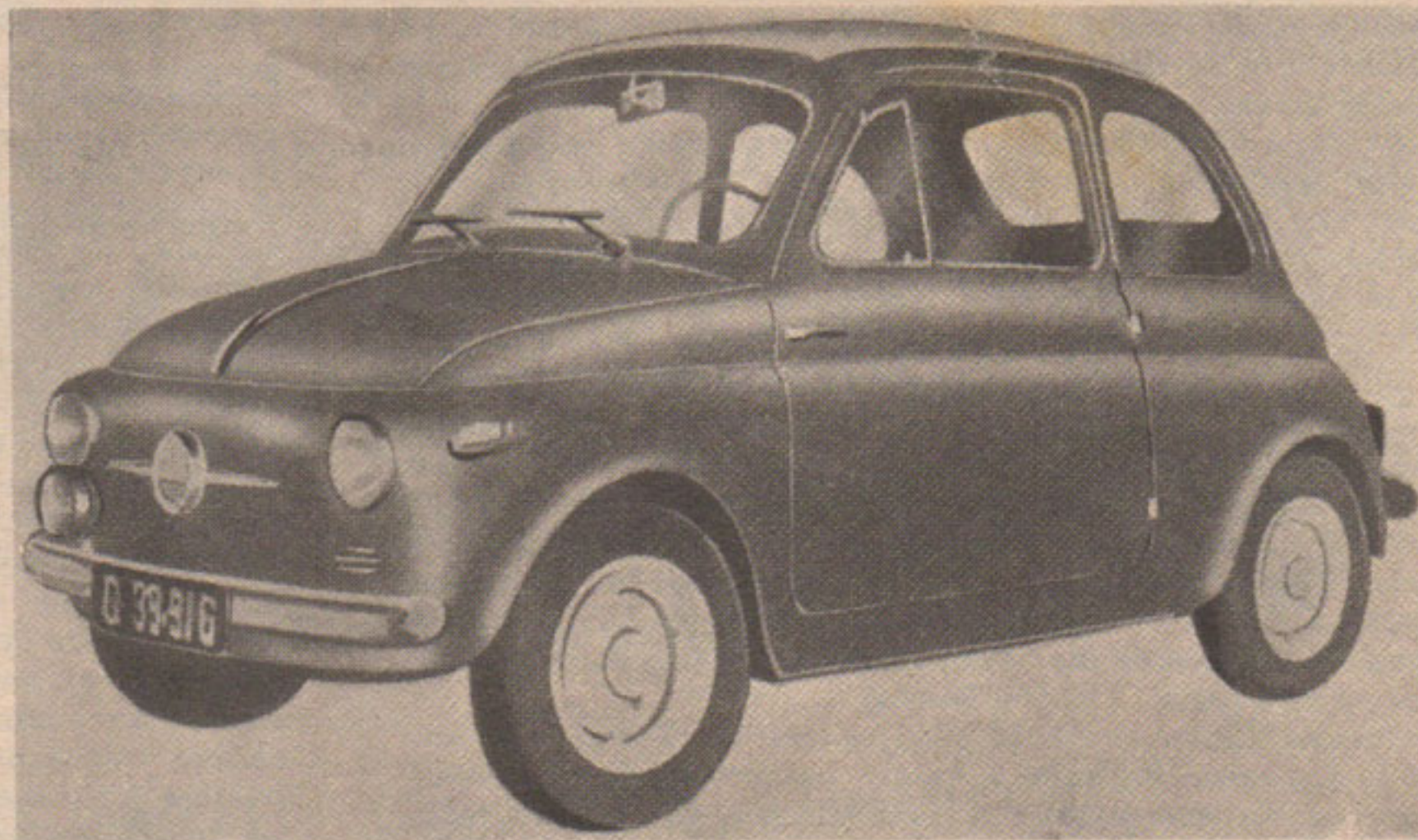
Le moteur de cette voiturette aurait été construit par Puch. D'après notre confrère il s'agirait d'un flat-twin quatre temps (*sic*) culbuté, refroidi par soufflerie, particulièrement silencieux. Toujours d'après l'auteur de l'article, les performances de la Puch seraient appréciables. Il a suivi la voiturette pendant 200 km en réalisant ainsi une moyenne de 57 km/h sur un parcours particulièrement accidenté. Notez qu'il y avait quatre passagers à bord ! Espérons que nous aurons bientôt d'autres détails au sujet de cette nouvelle venue sur le marché de la voiturette. La production en série devrait commencer — dit-on — au début de juin.

## Un gant réfléchissant.

La Société A. Pernet « Ferson » a présenté dernièrement, avec démonstration à l'appui, ses gants « Signal » dont la face externe, recouverte d'un



Ci-dessus, le bicylindre Horex modifié pour l'utilisation sur voiturette, et ci-dessous, la « Kabinroller » Puch.



tissu 150 fois plus lumineux que le blanc pur, est visible la nuit de 100 à 800 mètres suivant qu'elle réfléchit le faisceau code ou phare. Ils rendent ainsi visibles tous les gestes du conducteur tant en marche pour signaler les changements de direction, qu'à l'arrêt ou en cas de panne et, au besoin appeler à l'aide.

Ces gants sont également apparents de jour grâce à l'index et au poignet revêtus d'une bande blanche. Ils réalisent, en fait, un appareil de signalisation et un indicateur de direction simple, pratique, peu onéreux.

Pour les motocyclistes, le « Signal » est livré au choix soit en gants courts, soit avec crispin cuir.



**PRODUCTION  
FRANÇAISE**

# GNOME et RHÔNE

Cette sportive maison parisienne présente également une gamme complète de cyclos, vélomoteurs et motocyclettes dont les prix et la diversité dans la réalisation pourront satisfaire tout un chacun.

Le Motavit « série » à cadre rigide est équipé d'un moteur Lavalette monovitesse à embrayage automatique. Le réservoir placé à l'avant peut contenir 5,5 l de carburant (prix : 40.000 francs).

Le modèle « Luxe CL 2 » est identique au précédent, mais il comporte une fourche télescopique, deux freins tambour, un capotage de phare et des garde-boue emboutis profonds. Le prix de ce modèle est de 48.100 francs. Le Motavit « suspension arrière » est identique en tous points au modèle précédent mais avec une suspension oscillante (prix : 54.000 francs).

Un luxueux modèle à cadre en tôle emboutie équipé du Lavalette multimatic complète la gamme. Fourche télescopique, suspension arrière, moyeux-freins centraux et carénage du moteur font de ce modèle un cyclomoteur ultra-moderne. Son prix est de 68.500 francs.

Les vélomoteurs Gnome et Rhône peuvent être classés en trois groupes.

I. — Le trois-vitesses avec sélecteur R 4 C 125 cm<sup>3</sup> deux temps à fourche télescopique vendu 119.000 francs.

II. — Les trois-vitesses avec commandes au guidon dont le premier modèle s'appelle R 4 F ; fourche télescopique, cadre ouvert et tôles de protection sur le moteur. Le prix est de 95.000 francs.

Le type R 4 D luxe comporte une fourche télescopique Tiger, suspension arrière oscillante, moyeux-freins et son prix n'est que de 121.000 francs. Dans ce groupe figure encore le modèle R 4 S sport, équipé d'un guidon sport, fourche Tiger et suspension AR oscillante, freins centraux de 130 mm de diamètre, selle biplace et roues de 16" (prix : 136.000 francs).

III. — Le groupe des quatre-vitesses à sélecteur comporte trois modèles, à savoir : le type R 5 à fourche télescopique et suspension arrière coulissante et super-culasse dont le prix s'élève à 139.500 francs ; le type R 5 « spécial » identique au précédent mais équipé de moyeux Saperli à broches et batterie (prix : 153.500 francs) ; et enfin le R 5 « grand luxe » ressemblant au R 5, mais monté avec une fourche de 175 cm<sup>3</sup>/L 53, freins de 150 mm de diamètre, roues interchangeables et réservoir spécial (prix : 169.500 francs).

Ensuite Gnome et Rhône propose trois modèles de 175 cm<sup>3</sup>. La L 5 possède un boîte à quatre rapports, fourche télescopique et suspension arrière coulissante, freins de 130 millimètres de diamètre ; son prix est de 159.000 francs. La L 53, dont le bloc-moteur est identique au modèle précédent, possède néanmoins une super-culasse, les freins sont d'un diamètre de 150 millimètres et les roues interchangeables (prix : 175.000 francs). Ce même modèle devenu L C 531 se voit attribuer un carénage du moteur comprenant aussi un tablier-pare-jambes. (Prix : 195.000 francs).

Le modèle LX 200 est équipé comme le type L 53 (plus selle biplace) mais son moteur de 200 cm<sup>3</sup> justifie le prix de

198.000 francs. Pour terminer citons encore les deux modèles « Trial » de la marque en 175 et 200 cm<sup>3</sup> dont le prix est respectivement de 205.000 et 210.000 francs.

## Cyclomoteurs :

Moteur Lavalette à partir de .....Fr. 40.000

## Vélomoteurs :

Trois vitesses, sélecteur..... 119.000

Trois vitesses, au guidon, à partir de..... 95.000

Quatre vitesses, sélecteur, à partir de..... 139.500

## Motocyclette :

175 cm<sup>3</sup>, à partir de..... 159.000

200 cm<sup>3</sup>, à partir de..... 198.000

Modèle Trial, à partir de ..... 205.000

# JONGHI

Actuellement, le célèbre constructeur de La Courneuve concentre ses efforts, sur deux modèles. En premier lieu, citons le Polo, vélomoteur carrossé de 125 cm<sup>3</sup>. Le moteur deux temps à cylindre horizontal développe 5 ch à 5 600 tr/mn. La boîte de vitesses formant bloc avec le moteur est à quatre rapports, commandés par poignée tournante. La carrosserie en tôle emboutie est assemblée par soudure électrique. La fourche avant est à roue tirée et la suspension arrière du type oscillant travaille sur silentbloc. La roue arrière est à broche. Le tableau de bord comprend un compteur et le bouchon du réservoir. Le prix du Polo est de 146.019 francs, toutes taxes comprises.

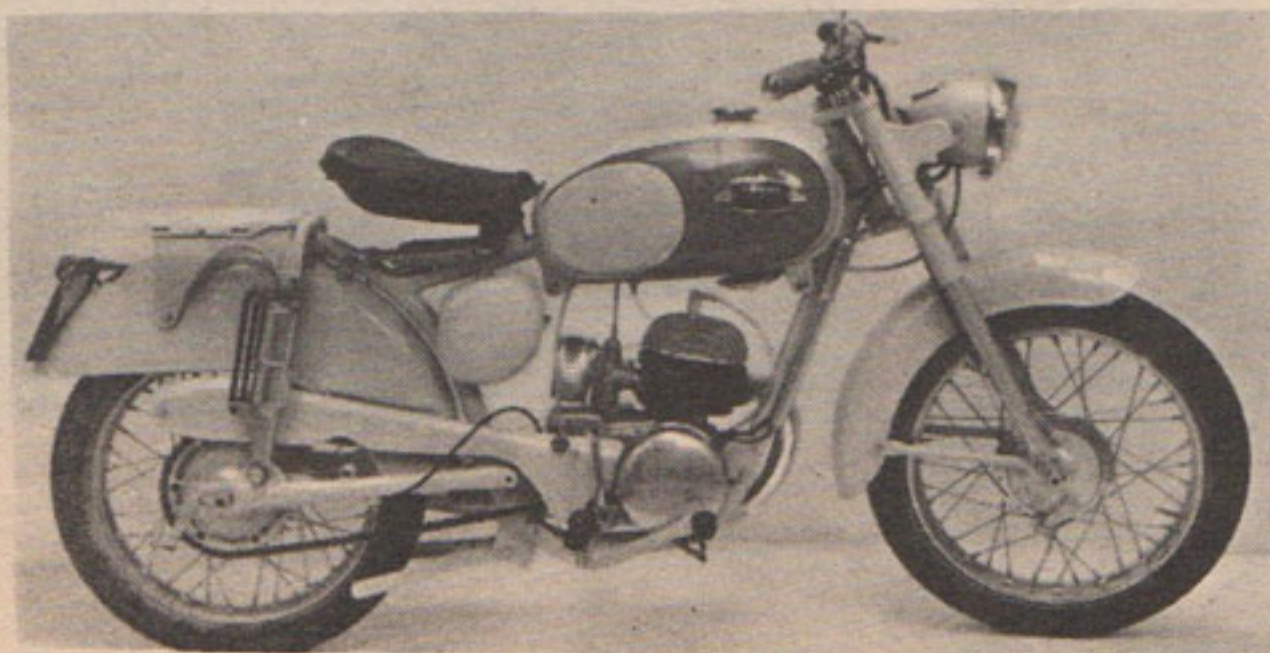
Ensuite Jonghi propose une motocyclette de 250 cm<sup>3</sup>, à bloc-moteur deux temps. La boîte des vitesses comprend quatre rapports. L'embragage à disques multiples fonctionne au bain d'huile. Le cadre à double berceau est classique tout comme la fourche télescopique et la suspension arrière coulissante. Signalons encore l'allumage par batterie-bobine, les moyeux à broches et le réservoir de 15 litres. Ce modèle est catalogué à 154.245 francs, toutes taxes comprises.

## Vélomoteur carrossé :

Polo, 125 cm<sup>3</sup>, deux temps ..... Fr. 146.019

## Motocyclette :

250 cm<sup>3</sup>, deux temps..... 154.245

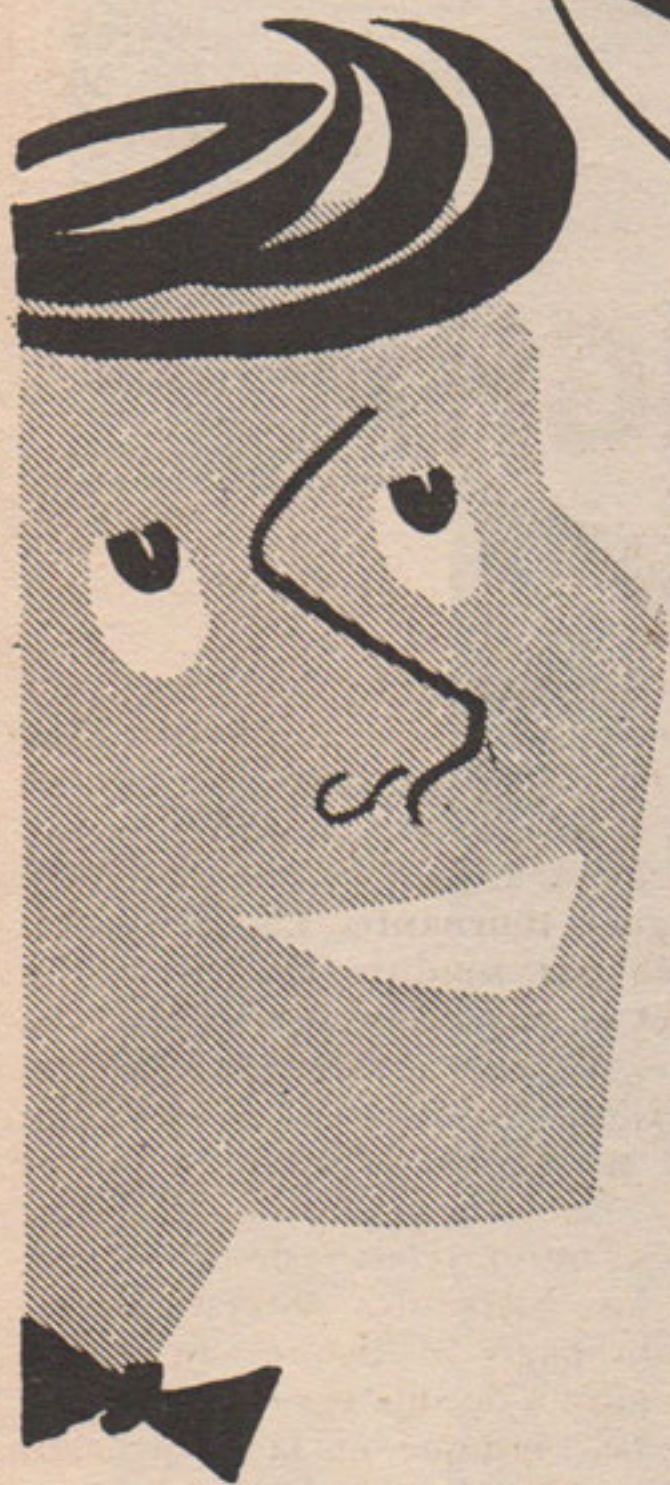
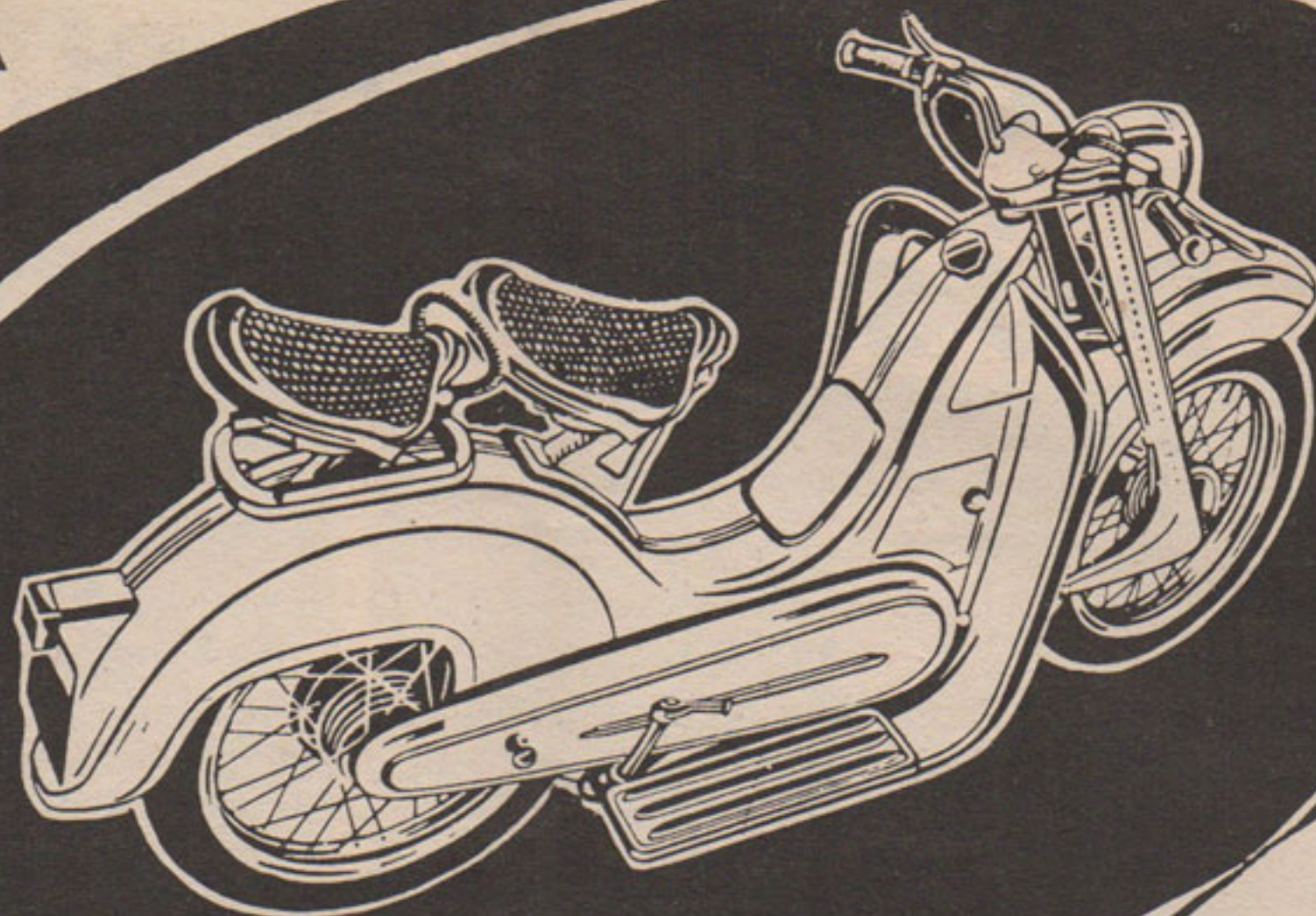


Le 125 cm<sup>3</sup> Gnome et Rhône R. 4. S.

**PRODUCTION  
FRANÇAISE**

# Dolina

125 c.c. - 3 vitesses



le dimanche  
comme en semaine  
nous roulons sur...

## Dolina

STABILITÉ REMARQUABLE  
PROTECTION TOTALE

larges facilités de crédit

SUSPENSION AV. ET AR. GRÉGOIRE  
A FLEXIBILITÉ VARIABLE

MOTEUR INCROYABLE  
VILLIERS licence anglaise

NICKEL du service Après Vente

vous recommande **BP ENERGOL**



*Monet Goyon*

*Koehler Escoffier*

Production UNIMECA

Succursale de PARIS

49 rue Desrenaudes. 17<sup>e</sup> - WAG. 45-86

# ALON DU CAMPING DE DÜSSELDORF

photos WÖRNER

★  
Le Salon du Camping de Paris nous a fourni maintes fois des solutions à des problèmes aussi nombreux que variés, mais les fabricants étrangers ne chôment pas non plus, ainsi qu'en témoigne la récente manifestation de Düsseldorf.

Nous en avons retenu les réalisations les plus intéressantes, qui donneront une idée de ce qui se fait, dans ce domaine, chez nos voisins d'Outre-Rhin.

★



*Ces sacoches réalisées en tissu imperméable conviennent pour cycles, scooters et motos. Elles existent en plusieurs tailles. Décrochée, chaque sacoché peut devenir instantanément un sac à dos.*

*Qui n'a jamais eu envie d'emporter en voyage son rasoir électrique, son pick-up, sa radio ou même un magnétophone ? Ce convertisseur de dimensions réduites permet de transformer le courant continu de votre batterie en alternatif 110 ou 220 volts. L'appareil fournit jusqu'à 75 watts en 50 périodes, ce qui est particulièrement intéressant.*

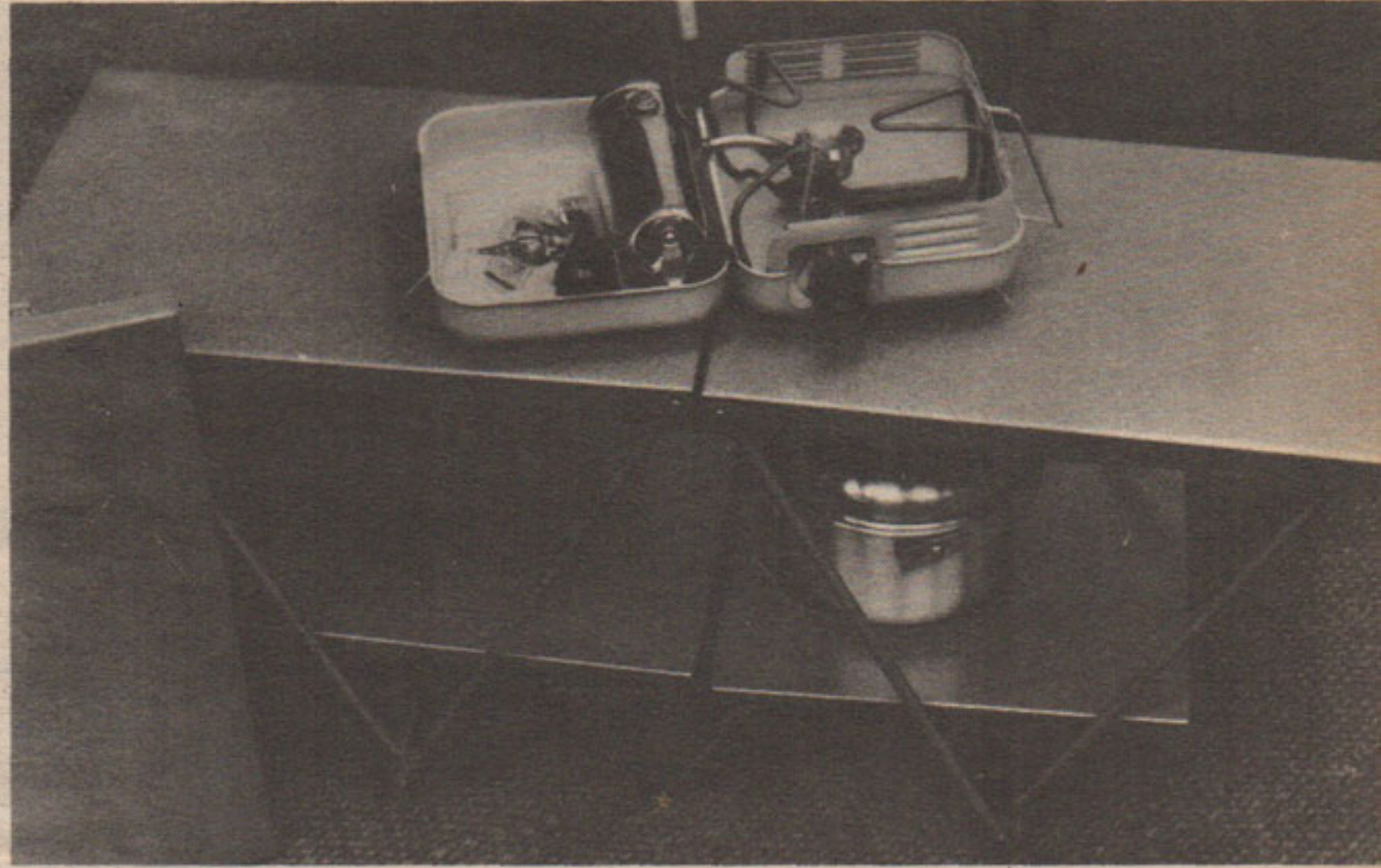




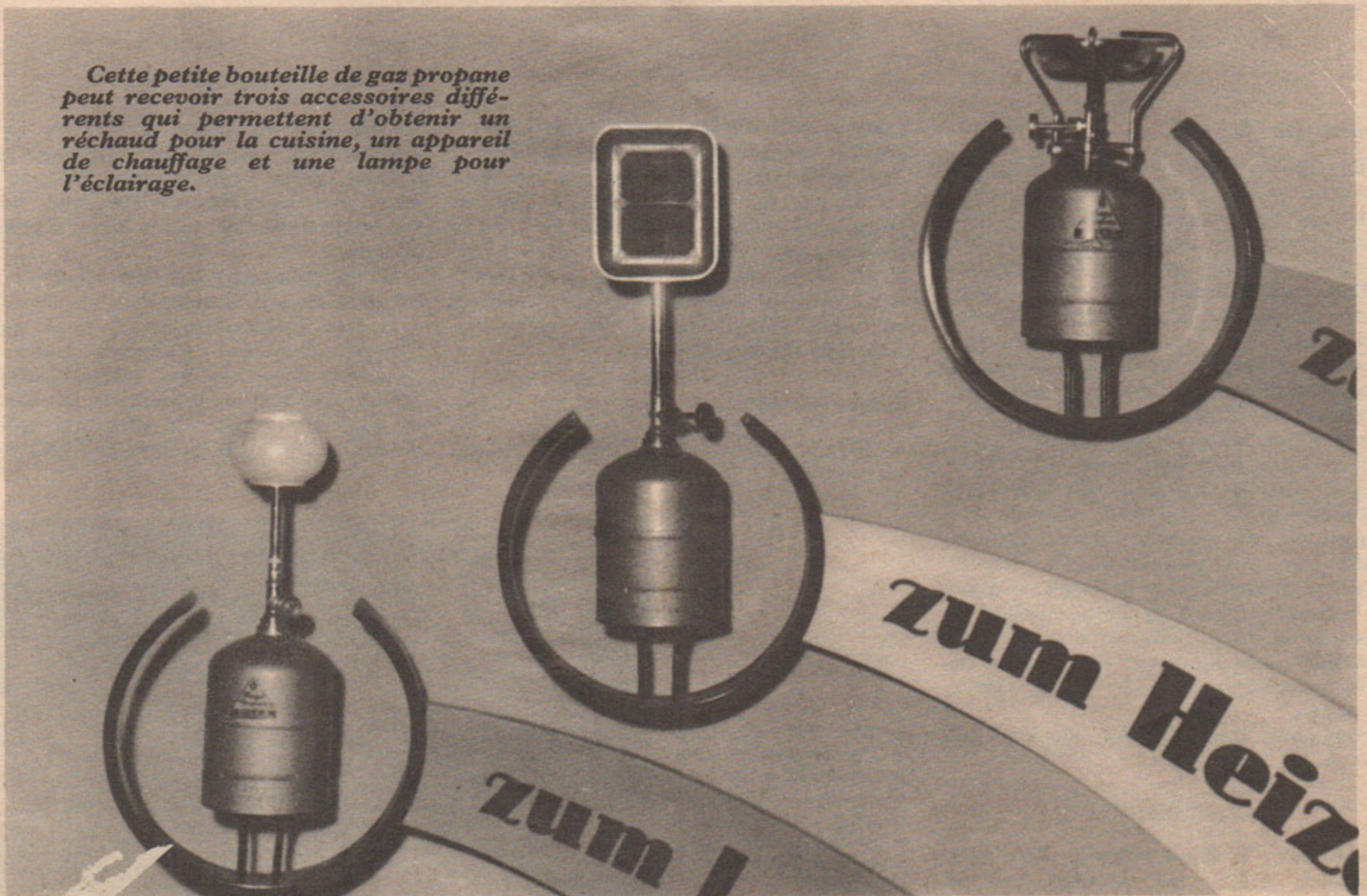


*Le petit appareil ci-dessus permet de tirer facilement de l'essence du réservoir du véhicule et d'en remplir le réchaud ou la lampe. D'autre part, cette pompe peut rendre de précieux services en cas de panne sèche.*

*Un simple geste transforme cette valise métallique en réchaud à essence.*

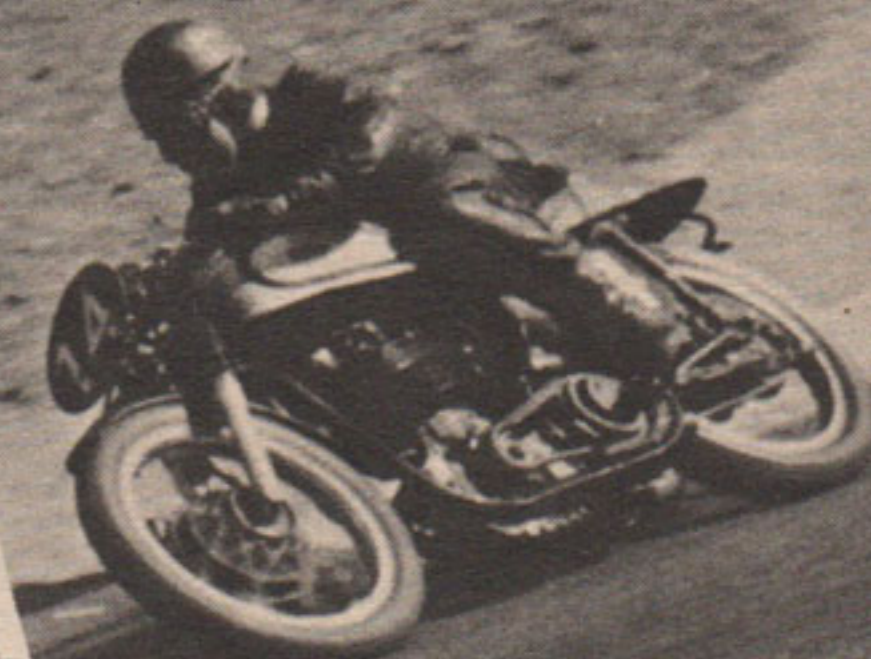
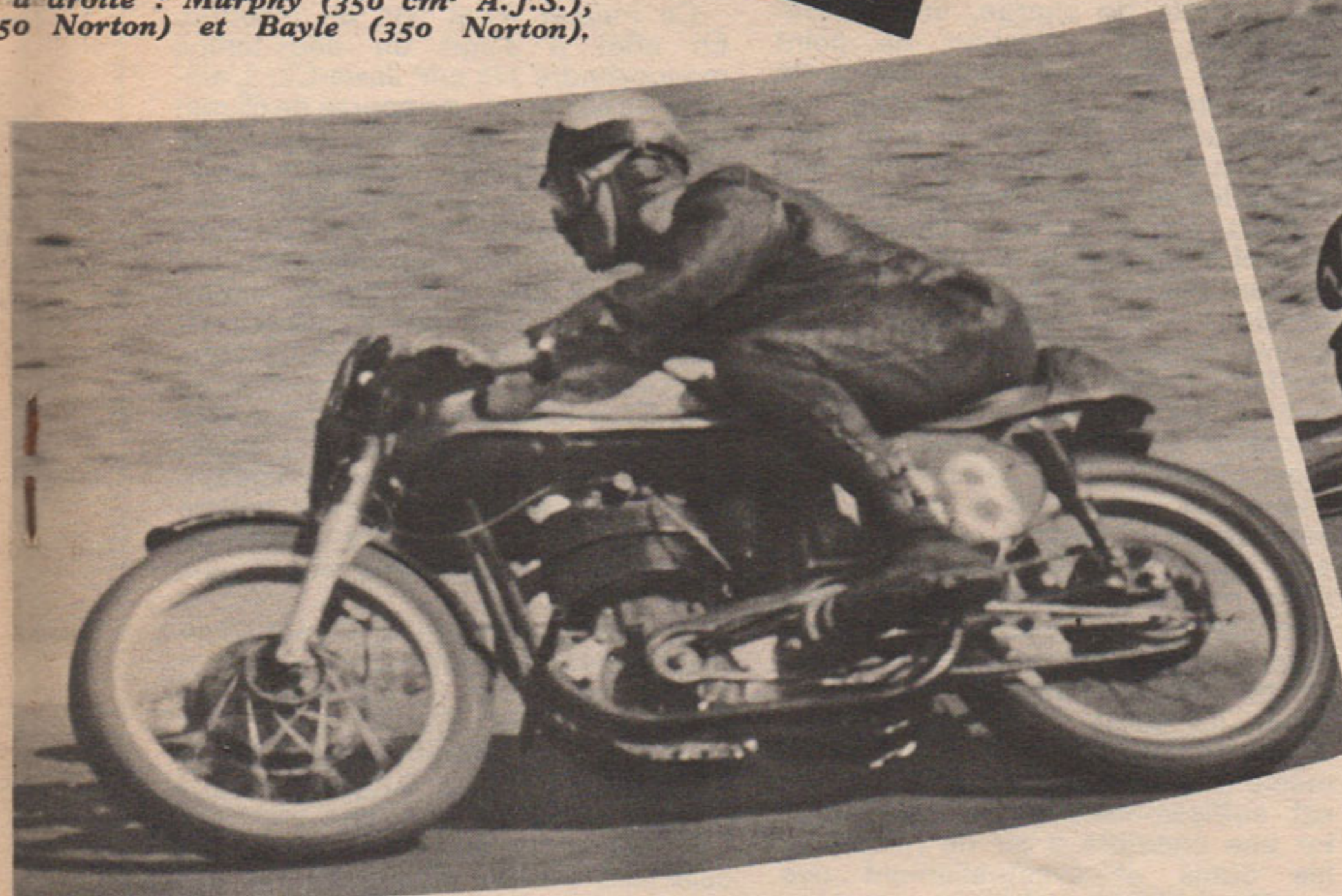
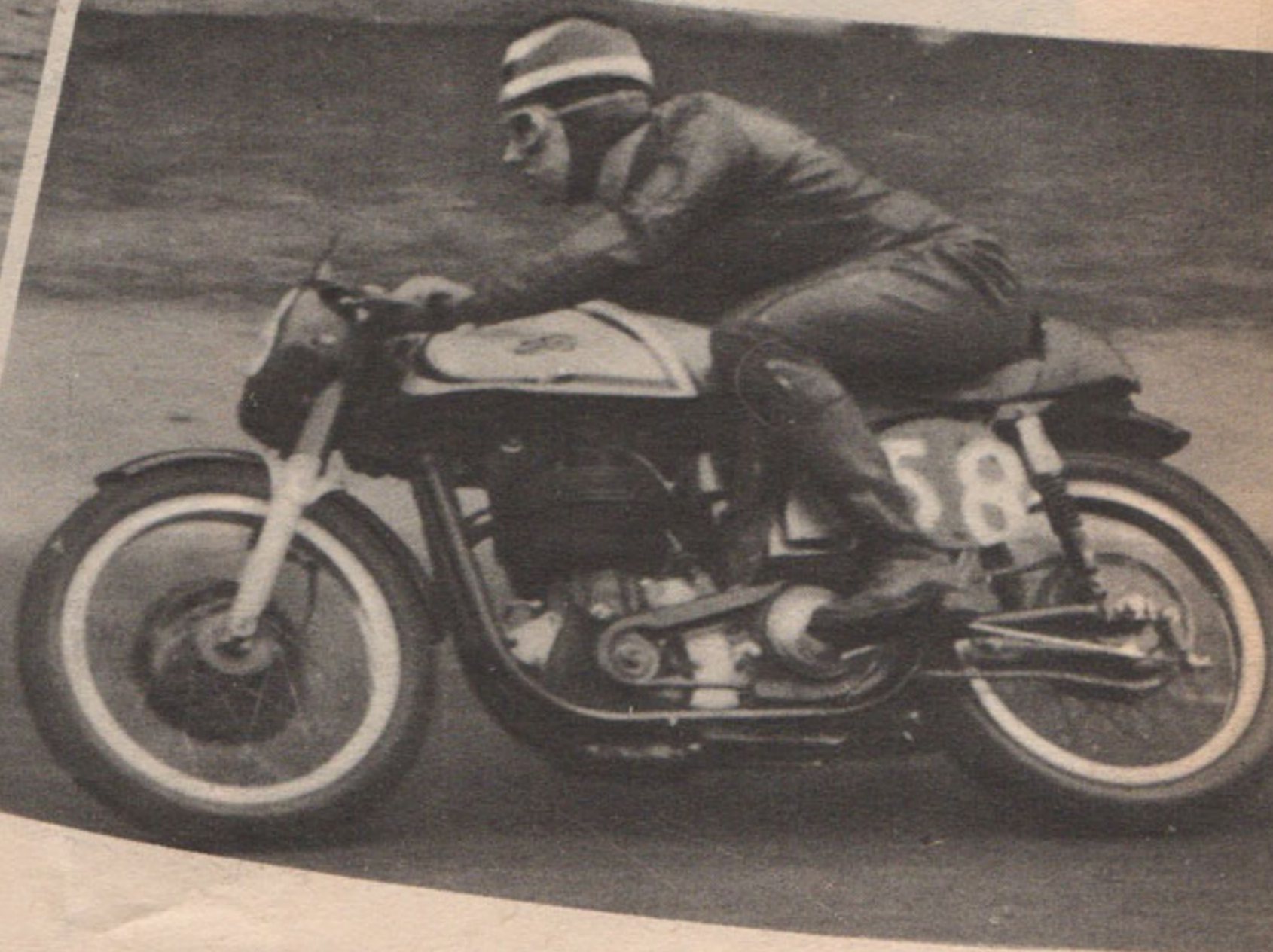
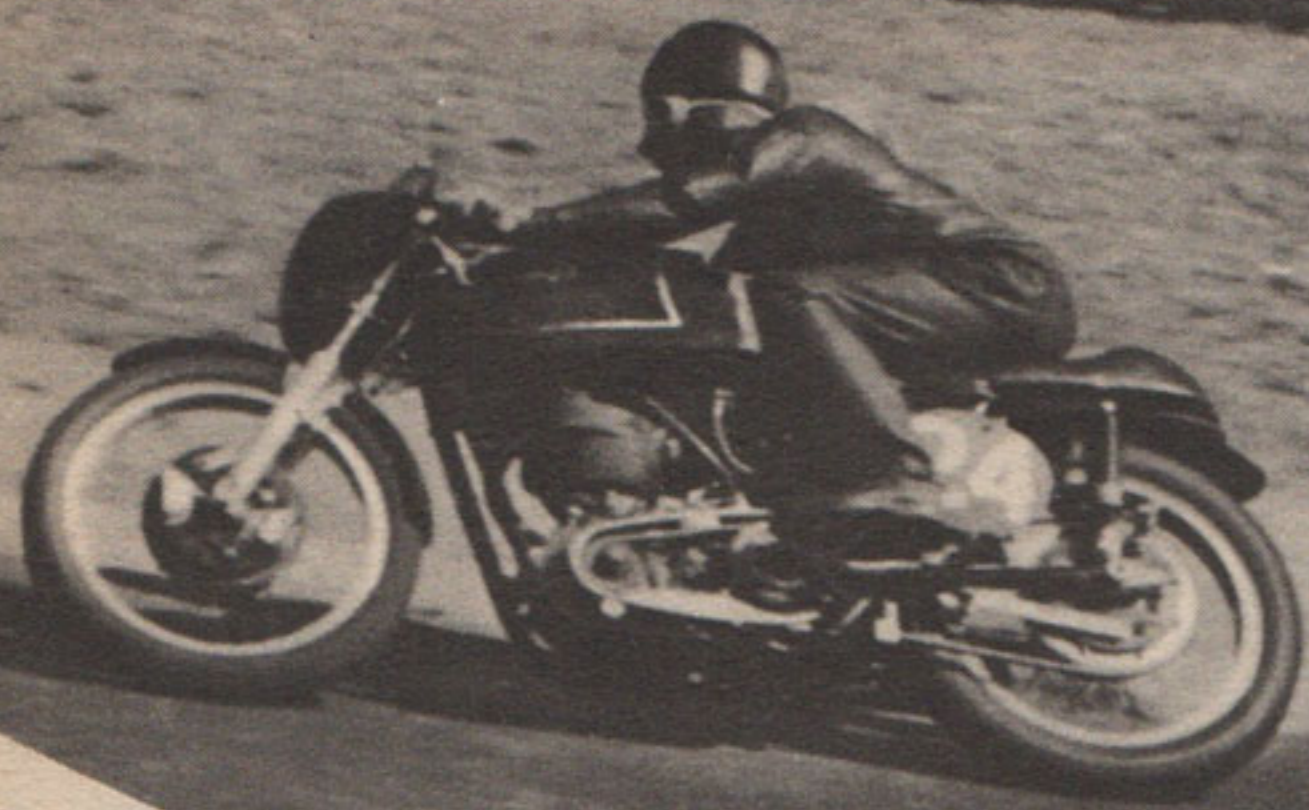


*Cette petite bouteille de gaz propane peut recevoir trois accessoires différents qui permettent d'obtenir un réchaud pour la cuisine, un appareil de chauffage et une lampe pour l'éclairage.*



# CIRCUIT de PAU

Carrousel motocycliste : de gauche à droite : Murphy (350 cm<sup>3</sup> A.J.S.), Trow (500 Norton), Intermini (350 Norton) et Bayle (350 Norton).



## Course des 350 cm<sup>3</sup>.

Le Bordelais Bayle avait réussi le meilleur temps aux essais, mais deux outsiders de dernière heure, les Anglais Murphy et Trow, arrivés le matin même, posaient un lourd point d'interrogation.

Ces deux retardataires (ils avaient couru la veille en Angleterre) purent néanmoins, avec l'assentiment des autres coureurs, effectuer quelques tours pour reconnaître le circuit, mais, selon le règlement international, durent accepter un handicap de 20 m sur la ligne de départ.

Ceci n'empêcha nullement Peter Murphy de prendre immédiatement le commandement de l'épreuve, talonné par Intermini, en grande forme. Celui-ci, trahi par son moteur (bielle cassée), laissa la seconde place à Bayle, qui sut la conserver jusqu'au bout, malgré la pression de Trow. Collot, courant sur une machine d'emprunt, eut une série d'ennuis mécaniques qui le reléguèrent à 10 tours.

Signalons que Murphy pilotait une 350 A.J.S. 1957.

## CLASSEMENT

350 cm<sup>3</sup> : 1. Peter Murphy (Nouvelle-Zélande), A.J.S., pn. Dunlop, les 30

tours, soit 82,800 km en 55' 2" 8/10 (moy. : 90,250 km/h); 2. J.-P. Bayle (Fr.), Norton, 55' 10"; 3. Trow (G.-B.), Norton, 55' 24"; 4. Jager (All.), A.J.S.; 5. Dauwe (Belg.), Norton; 6. Montagne (Fr.), Norton; 7. De Polo (Fr.), A.J.S.; 8. A 1 t., Bogaert (Belg.), Norton; 9. A 10 t., Insermini (Fr.), Norton, et Collot (Fr.), Norton; 11. A 14 t., Van Son (Holl.), Norton.

## Course des 500 cm<sup>3</sup>.

Murphy, au guidon d'une Matchless

G. 45, part en flèche, mais Trow (qui, rappelons-le, est officiel Norton), très à l'aise, prend rapidement la tête, et ne sera plus inquiété, malgré une belle remontée de Collot, qui a réussi à passer Murphy.

Bayle, toujours régulier, s'octroie la 4<sup>e</sup> place devant Dauwe.

Il était intéressant de suivre le jeune Guignabodet, qui s'alignait pour la première fois avec des internationaux. Handicapé par une monture inférieure en reprise et tenue de route (la Gilera Saturno, même sur les circuits accidentés,

est maintenant dépassée par les Norton « petite-course », il fit de son mieux et réussit à terminer 7<sup>e</sup>, à 2 tours il est vrai, devant De Polo.

Cette course aura eu également le mérite de démontrer que Collot, malgré son accident de cet hiver, n'a rien perdu de ses qualités et de son mordant.

## CLASSEMENT

500 cm<sup>3</sup> : 1. Trow (G.-B.), Norton, pn. Avon, les 40 t., soit 110,600 km,

en 1 h 10' 54" 4/10 (moy. : 93,418 km/h); 2. Collot (Fr.), Norton, 1 h 11' 24" 8/10; 3. Murphy (N.-Z.), Matchless; 4. Bayle (Fr.), Norton; 5. A 1 t., Dauwe (B.), Norton; 6. A 2 t., Jager (All.), Norton; 7. Guignabodet (Fr.), Gilera; 8. De Polo (Fr.), Norton; 9. A 4 t., Montagne (Fr.), Norton.

## Course des side cars.

Murit et Drion (ce dernier étrennant une Norton 57) avaient réussi les

meilleurs temps à l'entraînement.

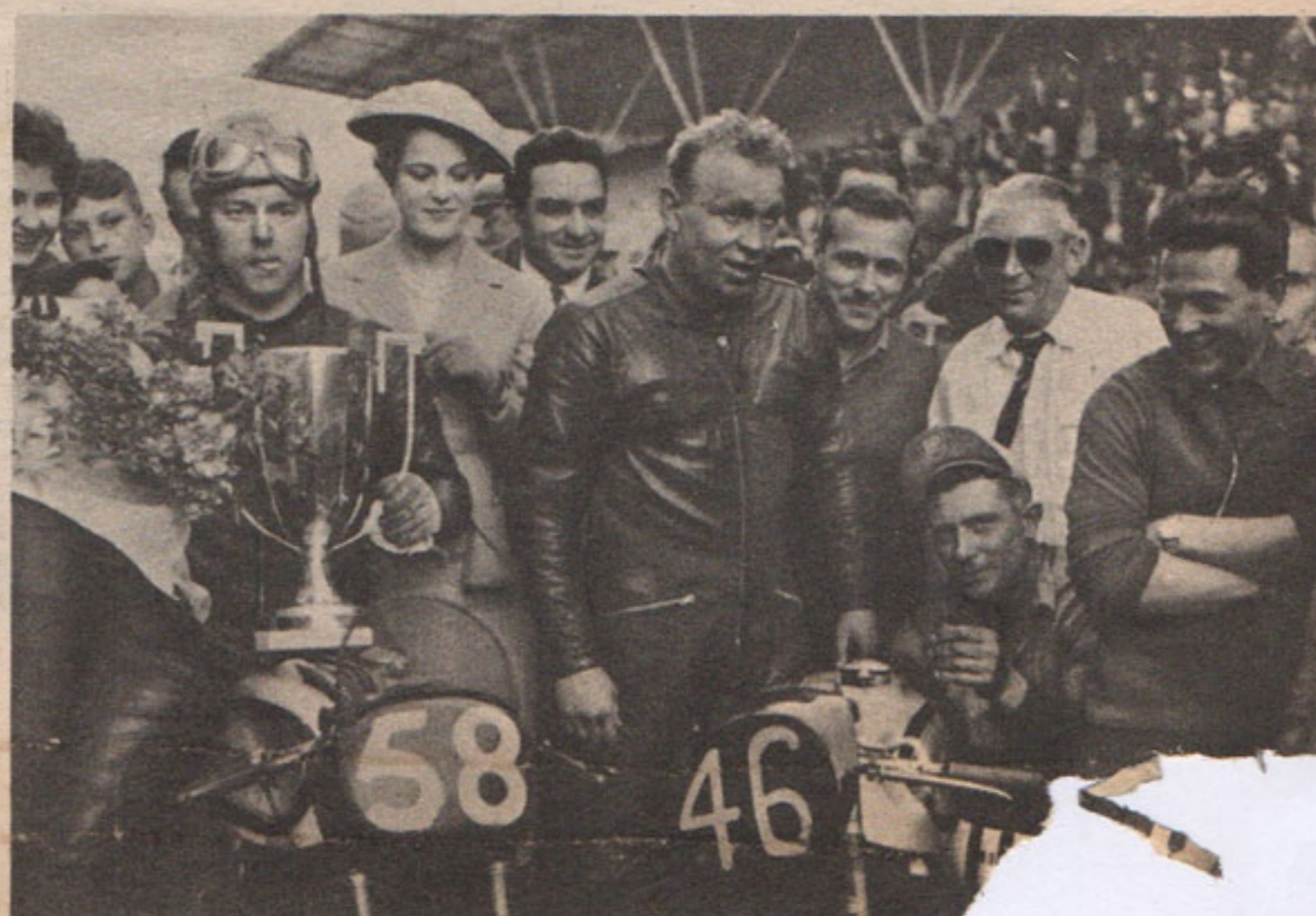
Au départ, Hillebrand s'échappe, mais au bout de deux tours, Murit le saute au freinage, tandis que Drion doit abandonner. En tête, l'équipage Murit-Dagan fait le forcing pendant 4 ou 5 tours, pour terminer ensuite à sa main, avec une avance confortable. Les Allemands furent handicapés par le side à droite, et aussi par certaines courbes où ils eurent du mal à trouver la bonne ligne.

Beauvais (5<sup>e</sup> temps à l'entraînement) fut contraint à l'abandon peu après le départ, et Camathias, qui alignait un nouvel attelage B.M.W. (ex-usine) avec un nouveau passager, ne put faire mieux que 4<sup>e</sup>, derrière le Suisse Strub, très à l'aise sur les circuits accidentés.

## CLASSEMENT

1. Murit (Fr.), B.M.W., pn. Continental, les 25 tours, soit 69 km, en 48' 28" 9/10 (moy. : 85,393 km/h); 2. Hillebrand (All.), B.M.W.; 3. Strub (Suisse), Norton; 4. Camathias (S.), B.M.W.; 5. A 1 t., Ritter (All.), B.M.W.; 6. A 2 t., Grossmann (All.), Norton; 7. Tuhem (Fr.), Norton.

Trow et Collot, à l'arrivée de l'épreuve des 500 cm<sup>3</sup>. Derrière Collot, à droite, on reconnaît Georges Houel, familier du circuit de Pau.



L'équipe Murit-Dagan après sa victoire. Murit, qui en fin de saison parlait d'abandonner la compétition, semble détenir cette année une forme remarquable.

# LE SCOOTER CEZETA

Les usines tchèques CZ viennent de mettre en route une petite présérie de leur nouveau scooter. Dix prototypes de ce modèle ont sillonné les routes tchèques et autrichiennes pendant l'année 1956.

M. Kordih, collaborateur éminent de notre confrère autrichien **Das Motorrad** a eu l'occasion de jeter un coup d'œil indiscret sur cette nouvelle production tchèque. Nous reproduisons ici ses impressions.

## Une carène autoportante.

Le carénage autoportant de la Cezeta a été, depuis ses débuts, soumis à des tests très sévères afin d'expérimenter sa rigidité et sa longévité dans les plus dures conditions. Il paraît que ce carénage a résisté aux plus mauvais traitements. Lors de la dernière « Alpenfahrt » (trial autrichien très dur) le refroidissement a été étudié dans le fameux col de la Turrach comportant sur un parcours de 7 km des pentes de 32 %. Signalons que de nombreux constructeurs allemands et autrichiens essaient leurs nouveaux modèles sur cette route et c'est certainement à cause de ces 32 % que de bien des machines d'outre-Rhin sont équipées de « premières » inutilisables en conduite normale, car nos confrères germaniques ont réclamé pendant des années des machines qui, attelées à un side-car, puissent démarrer dans cette côte.

Mais revenons au carénage du Cezeta. Il est réalisé en tôle d'acier emboutie d'une épaisseur de 0,8 mm. Le réservoir du carburant incorporé se trouve au-dessus de la roue avant, ce qui influence favorablement la tenue de route. Il contient 12 l ce qui représente quelque 9 kg supplémentaires sur la roue avant. En outre un porte-bagages permet d'arrimer au même endroit environ 10 kg de bagages, à l'instar du scooter Peugeot. Par contre, le projecteur est situé à la pointe avant du réservoir et non pas sur le tablier comme sur le Peugeot. Ce projecteur est de dimensions généreuses et ce à tel point que notre confrère autrichien l'a qualifié d'« œil de cyclope ». D'autre part faut signaler que le réflecteur est réglable ce qui permet donc un réglage lorsque la suspension AR s'enfonce beaucoup sous le poids d'un passager.

Le bouchon du réservoir à fermeture rapide se trouve immédiatement au-dessus du projecteur; il est donc facilement accessible. Le robinet d'essence placé sur la face extérieure

du tablier, est commandé par la clé de contact à l'instar du Bella de chez Zündapp. Sur le devant du tablier nous trouvons encore l'avertisseur électrique, tandis qu'à l'arrière se trouve la clé de contact, le compteur-tachymètre, une montre (tous deux de 60 mm de diamètre) une lampe de contrôle de charge, un ampèremètre et un indicateur de point mort. Le tableau de bord comporte également un petit couvercle qui donne accès à l'antivol et à un support soudé à l'intérieur portant des ampoules de rechange et des fusibles.

Deux petites portes ménagées de part et d'autre dans le carénage permettent l'accès indispensable au carburateur et à la bougie. Un coffre de grand volume situé sous le siège contient l'accumulateur 12 Ah et la bobine H.T. Signalons que cet accumulateur a été prévu pour le montage ultérieur d'un démarreur électrique. La batterie et la bobine sont séparées d'un second coffre destiné aux outils et aux menus bagages, mais restent accessibles en défaisant six écrous papillon. Le siège double est articulé latéralement mais on ne peut le soulever (pour avoir accès au coffre à outils) qu'après l'avoir déverrouillé avec une clé, la même que celle de l'antivol. Le coffre est suffisamment grand pour abriter une chambre à air de rechange, les outils et éventuellement des survêtements de pluie. La carrosserie proprement dite, mentionnons encore les marche-pieds assez larges comprenant une armature tubulaire.

## Suspensions oscillantes avant et arrière.

Un scooter moderne se doit d'être équipé de suspensions oscillantes aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. La Cezeta comporte une fourche du type Earles dont le débattement est contrôlé par des blocs de caoutchouc et un seul amortisseur hydraulique sur le côté gauche. La suspension AR travaille également sur blocs de caoutchouc, mais par contre elle est dépourvue d'amortisseurs. Il paraît que les bras de la fourche avant — passant d'ailleurs en U derrière la roue — sont recouverts d'une couche de cuivre. Si ce traitement n'a pas l'élégance du chrome il en a certainement les avantages. Cette fourche aurait un débattement de 100 mm tandis que la suspension arrière en alliage léger aurait une course de 80 mm.

Les pneus de 3,25 x 12" sont montés sur des jantes démontables (2,15 B x 12).

Les freins sont de dimensions généreuses : les tambours font 140 mm de diamètre tandis que la largeur des garnitures est de 35 mm. Quand on saura que ce scooter ne pèse que

122 kg, on imaginera aisément les satisfactions que peuvent prodiguer de tels freins. Les deux freins sont commandés par câbles. La chaîne secondaire fonctionne évidemment sous carter.

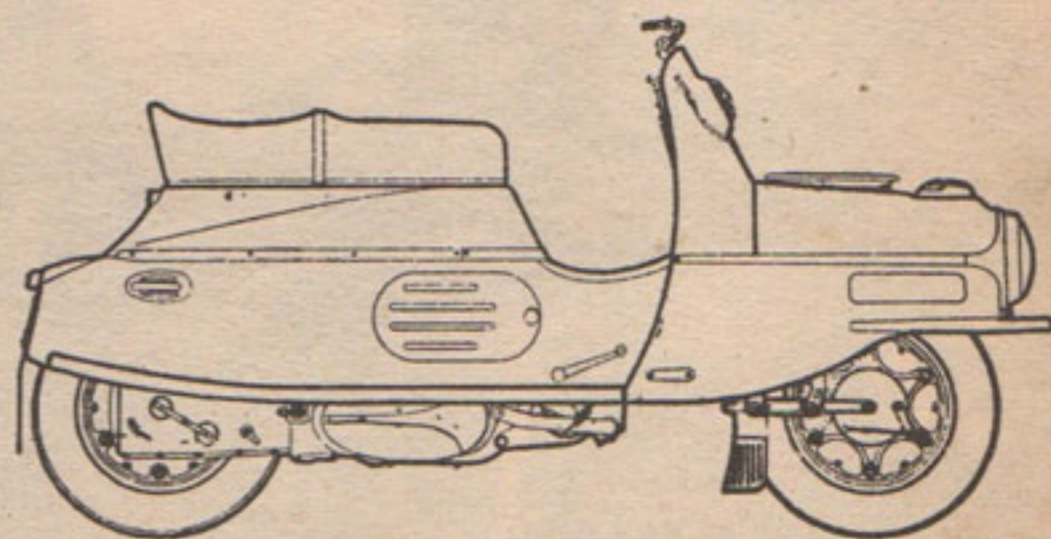
## Le moteur.

Ce moteur n'est pas un inconnu. En effet il s'agit du deux-temps monocylindre 175 cm<sup>3</sup> Jawa-CZ. L'alésage de 58 mm et une course de 65 mm donnent une cylindrée exacte de 171 cm<sup>3</sup>. Avec un rapport volumétrique de 7 : 1 ce moteur développe 8 ch. Il a néanmoins subi quelques modifications pour son utilisation sur scooter. La bougie se trouve notamment sur le côté de la culasse en alliage léger, ceci pour des questions d'accessibilité, bien entendu. D'autre part CZ a séparé les leviers du kick et du sélecteur qui, sur la moto, sont montés sur un axe commun. Pour le moment la Cezeta est encore pourvue d'un kick-starter, mais un démarreur électrique sera monté sous peu.

La chaîne primaire et l'embrayage fonctionnent évidemment en bain d'huile. Le pignon de sortie de boîte aurait 15 dents pour 40 à la roue arrière et la démultiplication finale serait de 15,76, 8,8 5,08, 3,04. Voici donc une fois de plus une première à grimper « aux murs ». En montagne cela sera parfait, mais il faudra voir en service urbain... L'usine annonce une aptitude en côte de 38 %. La vitesse de pointe serait d'environ 80 km/h.

La dépose du moteur reste facile, mais notre confrère indique qu'il est également possible d'enlever les deux couvercles du carter sans sortir le moteur du carénage. Cela intéressera tous ceux qui ne courent pas chez le mécanicien pour le moindre réglage de l'embrayage ou de l'allumage.

La Cezeta peut être livrée avec une roue de secours montée derrière le tablier, c'est-à-dire devant les genoux du pilote. Cet accessoire n'est livré que sur demande express, étant donné la facilité de démontage des pneus.

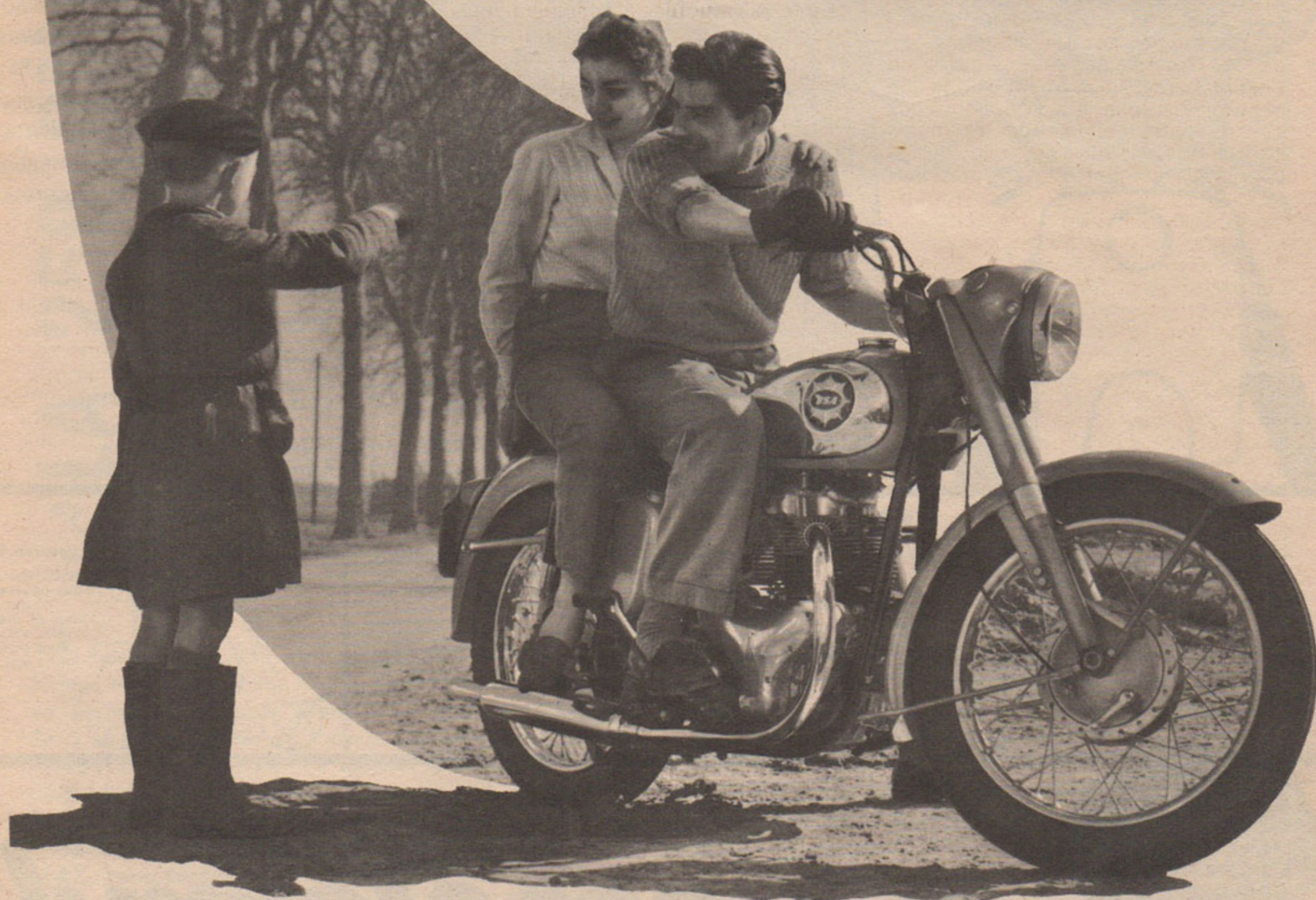


*La Joie de Vivre ... c'est la Moto*  
**LA MOTO**

*c'est*

**BSA**

*La Motocyclette la plus populaire du Monde*

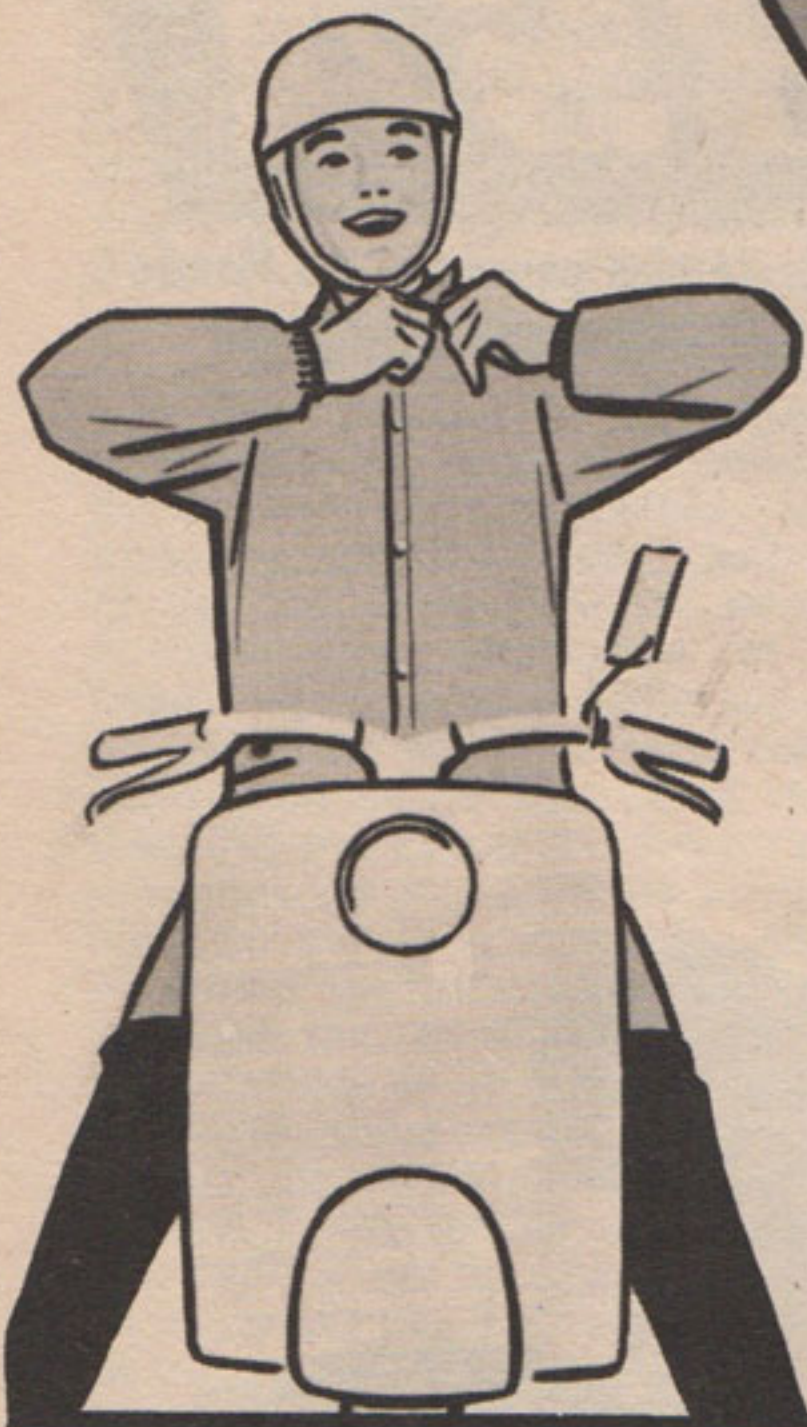


toujours  
élégante...

...avec **scooternyl**

**l'extraordinaire veste 3/4  
double usage  
légère, imperméable, astucieuse.**

Combien de fois n'avez-vous pas gémi sur l'état de votre jupe, de votre tailleur, protesté contre le manteau qui s'ouvre sur les genoux, contre la veste qui ne vous protège pas. C'est en pensant à vous que PRADO, le spécialiste des vêtements de pluie et de soleil, a réalisé SCOOTERNYL, en taffetas de Nylon sélectionné NYLFRANCE, parfaitement imperméable et infroissable.



**Scooternyl  
position 1**

D'une coupe très étudiée, c'est un vêtement mi-long qu'il vous sera agréable de porter pour tout-aller.



**position 2**

Un simple geste libère deux soufflets fermés par une fermeture Eclair.



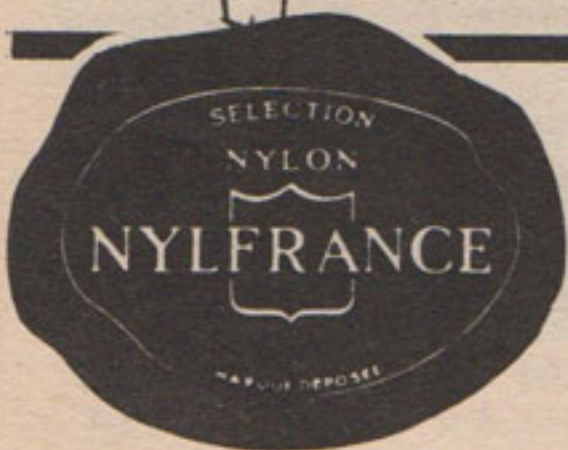
**position 3**

Sur le devant, l'ouverture des boutons-pression libère un nouveau soufflet dont la fermeture Eclair garantit l'étanchéité totale.



**position 4**

Et maintenant, vous pouvez rouler. Vous et vos vêtements êtes bien à l'abri.



C'est une  
exclusivité  
des Vêtements

**PRADO**

20, Boulevard St-Denis — PARIS

Équipez-vous avec

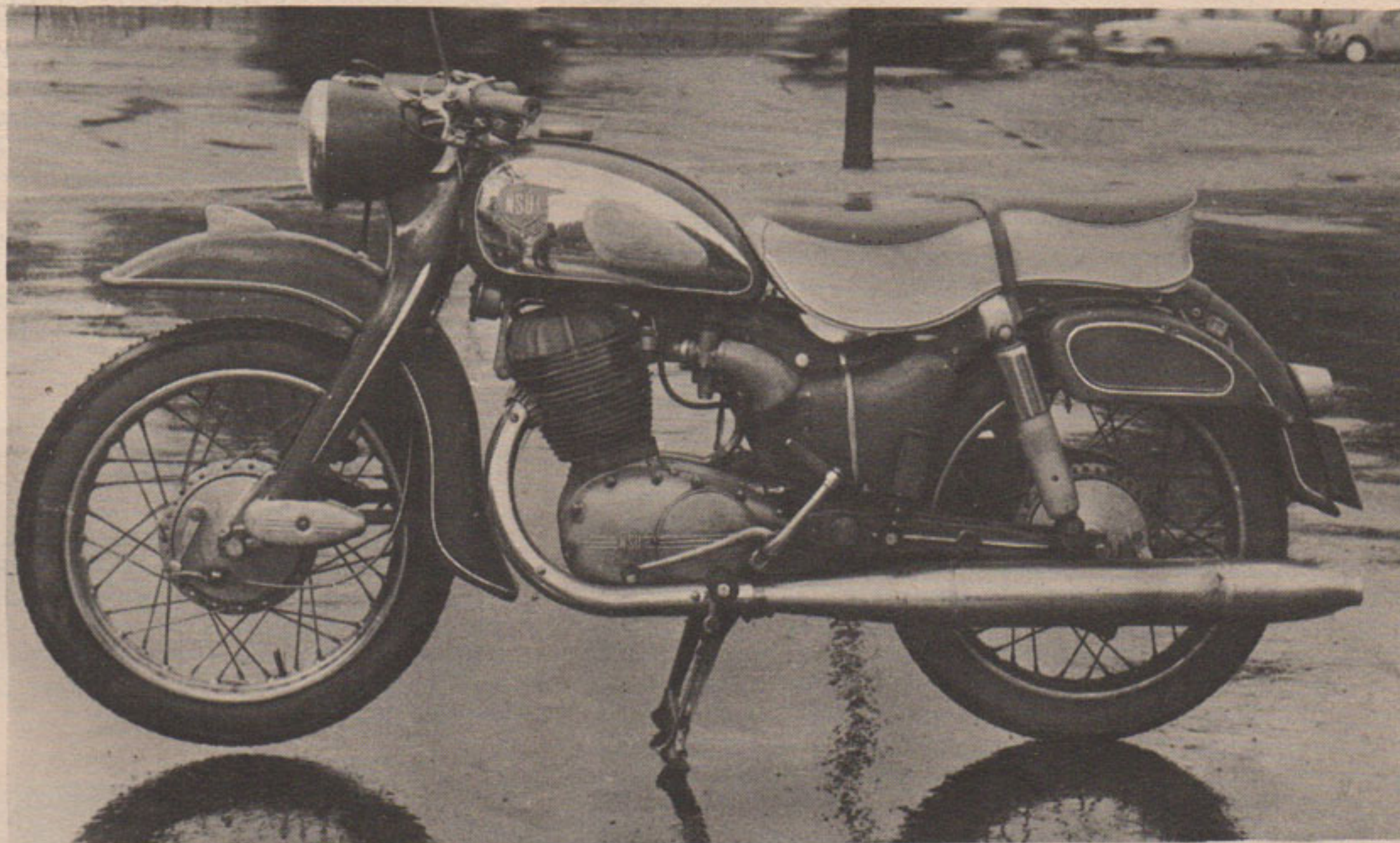
**scooternyl**

**vous serez toujours bien protégés, toujours élégants.**

# ESSAIS

## MOTOCYCLES

### LA 250 CM<sup>3</sup> N.S.U. "SUPERMAX"



**LA MACHINE VUE  
PAR LE CONSTRUCTEUR :**

**250 cm<sup>3</sup> de tourisme.**

**Vitesse maximum : 126 km/h. Consommation  
selon normes DIN : 3,2 l/100 km.**

**Prix : 309.500 fr.**

**IMPORTATEUR :**

**D.I.F., 18, Rue PARADIS, PARIS (10<sup>e</sup>).**

Le nombre des 250 cm<sup>3</sup> allemandes importées en France est relativement faible, mais on voit néanmoins un certain nombre de NSU MAX dans les rues de Paris et sur les routes de France. Les intéressantes performances réalisées par ce modèle à la course de la côte Lapize ainsi qu'aux Deux Heures éliminatoires du Bol d'Or nous ont incités à demander au constructeur allemand la dernière version, c'est-à-dire la SUPER-MAX, caractérisée par l'adjonction d'éléments élastiques séparés sur la suspension arrière. Ces éléments comprennent évidemment des amortisseurs hydrauliques. Cette modification s'imposait pour une machine de cette classe, car la tenue de route laissait quelque peu à désirer. On se souvient que sur le modèle précé-

dent la fourche arrière comprimait un gros ressort situé sous le cadre par l'intermédiaire d'un levier d'angle. Le remède apporté a été efficace comme nous allons le voir au cours de notre essai à Montlhéry.

La SUPER-MAX étant en quelque sorte la grande sœur du modèle Super-Fox 125 cm<sup>3</sup> dont nous avons publié l'essai dans notre numéro 172, nous pourrions passer rapidement sur la description technique de notre machine. En effet, les deux modèles sont de conception identique et à quelques détails près nous pourrions réécrire notre précédent essai. Cela nous permettra d'insister plus amplement sur l'essai proprement dit.

## Le moteur

Nous sommes en présence d'un monocylindre quatre temps de 66 mm de course pour 69 mm d'alésage ce qui nous donne une cylindrée exacte de 247 cm<sup>3</sup>. Avec un rapport volumétrique de 7,4 : 1 ce moteur développe 18 ch à 7 000 tr/mn. Le vilebrequin tourne sur deux roulements à galets et la tête de bielle est montée sur rouleaux. L'extrémité gauche du vilebrequin porte un pignon entraînant la pompe à huile ainsi que le pignon intermédiaire engrenant la couronne d'embrayage. A droite nous trouvons, en bout d'arbre, une dynamo fournissant le courant pour l'allumage et l'éclairage. Le pignon intermédiaire sur le côté gauche entraîne également l'excentrique commandant les biellettes de la distribution sur lesquelles nous reviendrons plus loin. Le cylindre est en fonte, tandis que la culasse est évidemment réalisée en alliage léger. Au-dessus de cette culasse nous trouvons l'arbre à cames commandant les soupapes. Lors de l'essai de la 125 cm<sup>3</sup> Super-Fox nous avons décrit en détail le système de distribution peu orthodoxe mais désormais bien connu des moteurs N.S.U. Nous rappellerons néanmoins en quelques mots ce que nous avons écrit au sujet de cette distribution ULTRA-MAX. (Ce dispositif de distribution a été ainsi baptisé par les ingénieurs de Neckarsulm.)

Le vilebrequin commande donc par l'intermédiaire d'une paire de pignons et de deux disques excentrés et calés à 90° deux biellettes très légères. Les autres extrémités de ces biellettes sont reliées à un autre disque excentrique double placé en bout d'arbre à cames. Si l'une des deux biellettes se trouve au point mort haut ou bas l'autre dispose du plus grand bras de levier possible et on obtient ainsi un fonctionnement continu et régulier. Le poids des biellettes est compensé par des contrepoids, tout comme sur un vilebrequin. Le grand problème a été naturellement la dilatation du cylindre sous l'influence de la chaleur. Les ingénieurs N.S.U. ont contourné cette difficulté et ont obtenu un fonctionnement très satisfaisant de ce moteur. Rappelons que l'arbre à cames et les culbuteurs sont logés dans un boîtier cylindrique oscillant sous l'effet de la dilatation du cylindre. Un ancrage fixe le boîtier à une distance immuable du vilebrequin du côté des biellettes. Le mouvement du boîtier étant excessivement faible, les queues de soupapes ne sont pas attaquées de biais comme on pourrait le croire de prime abord. Le réglage de ce système de commande des soupapes assez simple ne nécessite pas d'outillage spécial. Rappelons ici que la machine de course vendue par N.S.U. aux coureurs privés sous le nom de SPORT-MAX est équipée d'une commande identique des soupapes et ces machines ont donné, comme on sait, satisfaction à de nombreux coureurs, même à 9 000 tr/mn.

Le système de graissage de la Super-Max est du type à carter sec. Nous trouvons donc une pompe double à engrenages. La pompe refoulante étant plus puissante que la pompe aspirante, on évite une stagnation d'huile dans le carter.

La lubrification de l'embellage est assurée par la pompe d'envoi. Des canaux forés dans la soie gauche du vilebrequin et le volant emmènent l'huile au maneton et au roulement de tête de bielle. Les projections d'huile de l'embellage lubrifient la chemise du cylindre. La commande des soupapes reçoit également de l'huile sous pression par des canaux percés dans le carter, le cylindre et la culasse. Le fonctionnement correct de la pompe à huile peut être contrôlé en enlevant le bouchon du réservoir d'huile. Ce bouchon comporte d'ailleurs une jauge marquée au niveau minimum et maximum.

Le carburateur de la Super-Max est un Bing de 26 mm de passage des gaz. Un filtre à air de dimensions généreuses est disposé de sorte à faire passer l'air aspiré par l'intérieur du cadre-caisson. Cette disposition est d'ail-

leurs à la base du fameux slogan publicitaire de N.S.U. : « Air tranquilisé ».

L'allumage est du type batterie-bobine. Le courant est fourni par une dynamo montée en bout d'arbre travaillant sous 6 volts et donnant 60 watt. Dynamo et rupteur sont facilement accessibles en démontant le couvercle droit du carter-moteur. Comme sur presque toutes les machines allemandes, la commande de l'avance à l'allumage est automatique. L'équipement électrique comporte en outre un phare avec lampe Bilux, une veilleuse, un voyant lumineux de contrôle de charge de la batterie, un fusible de 15 ampères et le commutateur commandant l'allumage, le projecteur et la veilleuse. L'inverseur codephare et le bouton de l'avertisseur sonore sont placés sur la branche gauche du guidon. Le feu rouge arrière comporte un catadioptré ainsi qu'un feu-stop commandé par la pédale du frein arrière. La batterie est placée dans un petit coffre fixé latéralement sur le garde-boue arrière du côté gauche. Montée sur caoutchouc, elle se trouve à l'abri des vibrations toujours néfastes.

## Les transmissions

La transmission primaire se fait, comme nous l'avons indiqué plus haut, par pignons à taille hélicoïdale. L'embrayage fonctionnant à sec comporte trois disques acier et quatre disques garnis ainsi qu'un amortisseur de transmission en caoutchouc. La démultiplication primaire est de 2,583 : 1 tandis que nous trouvons la démultiplication interne suivante :

1<sup>re</sup> : 3,15 : 1.  
2<sup>e</sup> : 2,025 : 1.  
3<sup>e</sup> : 1,406 : 1.  
4<sup>e</sup> : 1 : 1.

Les quatre rapports sont commandés par un sélecteur au pied placé à gauche selon les normes allemandes. La transmission secondaire est assurée par une chaîne simple fonctionnant sous carter. Celui-ci comporte un orifice (avec bouchon de caoutchouc) autorisant la vérification de la tension de la chaîne. Le carter réalisé en deux parties peut d'ailleurs être facilement démonté. Indiquons encore la démultiplication totale de la Super-Max :

1<sup>re</sup> : 21,36 : 1.  
2<sup>e</sup> : 13,73 : 1.  
3<sup>e</sup> : 9,53 : 1.  
4<sup>e</sup> : 6,78 : 1.

## La partie cycle

Le cadre de la Super-Max est, comme tous les autres modèles N.S.U., construit en tôle emboutie. La poutre dorsale supportant le réservoir de carburant se prolonge vers le bas, où elle sert de fixation au bloc-moteur, tenu par la partie arrière du carter. Signalons d'autre part que la culasse est également boulonnée sur le cadre; deux boulons la maintiennent à l'avant et à l'arrière. L'impression du « porte-à-faux » s'avère donc erronée.

La fourche à biellettes courtes réalisée en tôle emboutie est de dimensions généreuses. Chaque fourreau contient un ressort hélicoïdal et un amortisseur hydraulique. La grande nouveauté de la Super-Max est sans aucun doute la nouvelle suspension arrière. L'ancien modèle équipé, comme la Super-Fox, d'un ressort central placé sous le cadre et attaqué par un levier d'angle, avait fait l'objet de critiques justifiées de la part de la presse spécialisée allemande et une amélioration s'imposait. Le garde-boue arrière très robuste a reçu deux pièces de support sous

cache en aluminium sur lesquelles prennent appui les éléments de suspension proprement dits. Chacun d'eux comporte deux ressorts hélicoïdaux et un amortisseur hydraulique. Signalons que ces éléments de suspension sont réglables : ils permettent deux positions selon la charge transportée.

Les roues à broches classiques de 19" munies de moyeux-freins centraux d'un diamètre de 180 mm, sont interchangeables. A l'avant comme à l'arrière nous trouvons des pneus 3,25 x 19.

Le projecteur est équipé d'une lampe Bilux, d'une veilleuse, d'un compteur-tachymètre éclairé et d'un voyant lumineux de contrôle de charge de la batterie, comme nous l'avons déjà signalé. Si le guidon est resté très classique par lui-même, nous signalerons néanmoins le montage d'une poignée tournante à enroulement rapide, chose assez rare sur les machines de série en Allemagne. Le réservoir peut contenir 14 l de carburant dont 1,5 l de réserve. La Super-Max normalement livrée avec une selle oscillante suspendue en un seul point, peut également être fournie — à la demande du client — avec un siège double.

De part et d'autre du garde-boue arrière nous trouvons deux petits coffres dont un contient un outillage complet de bonne qualité et l'autre la batterie. Pour terminer nous citerons, comme toujours, les principales cotes de cette 250 cm<sup>3</sup> N.S.U. : empattement, 1 320 mm; longueur hors tout, 2 010 mm; largeur hors tout, 680 mm; hauteur, 960 mm; garde au sol, 115 mm. Poids : 174 kg.

P. NIEDERMAN

## Fiche signalétique

Moteur : 4 temps, A.C.T., monocylindre.  
 Course : 66 mm.  
 Alésage : 69 mm.  
 Cylindrée : 247 cm<sup>3</sup>.  
 Rapport volumétrique : 7,4 : 1.  
 Puissance : 18 ch à 7 000 tr/mn.  
 Graissage : à carter sec, par pompe double.  
 Carburateur : Bing  $\phi$  26 mm.  
 Allumage : dynamo-batterie-bobine.  
 Embrayage : multidisque fonctionnant à sec.  
 Boîte de vitesses : à quatre rapports commandés par sélecteur.  
 Cadre : à poutre centrale, tôle emboutie.  
 Suspension avant : fourche à balanciers (petites biellettes).  
 Suspension arrière : oscillante, amortisseurs réglables.  
 Pneus : 3,25 x 19.  
 Freins :  $\phi$  180 mm, surface de frottement : 280 cm<sup>2</sup>.  
 Réservoir carburant : 14 l dont 1,5 l de réserve.  
 Réservoir d'huile : 2 l.  
 Empattement : 1 320 mm.  
 Longueur hors tout : 2 010 mm.  
 Largeur hors tout : 680 mm.  
 Hauteur : 960 mm.  
 Garde au sol : 115 mm.  
 Hauteur de selle : 780 mm.  
 Poids : 174 kg.

## EXAMEN TECHNIQUE

### AVANTAGES

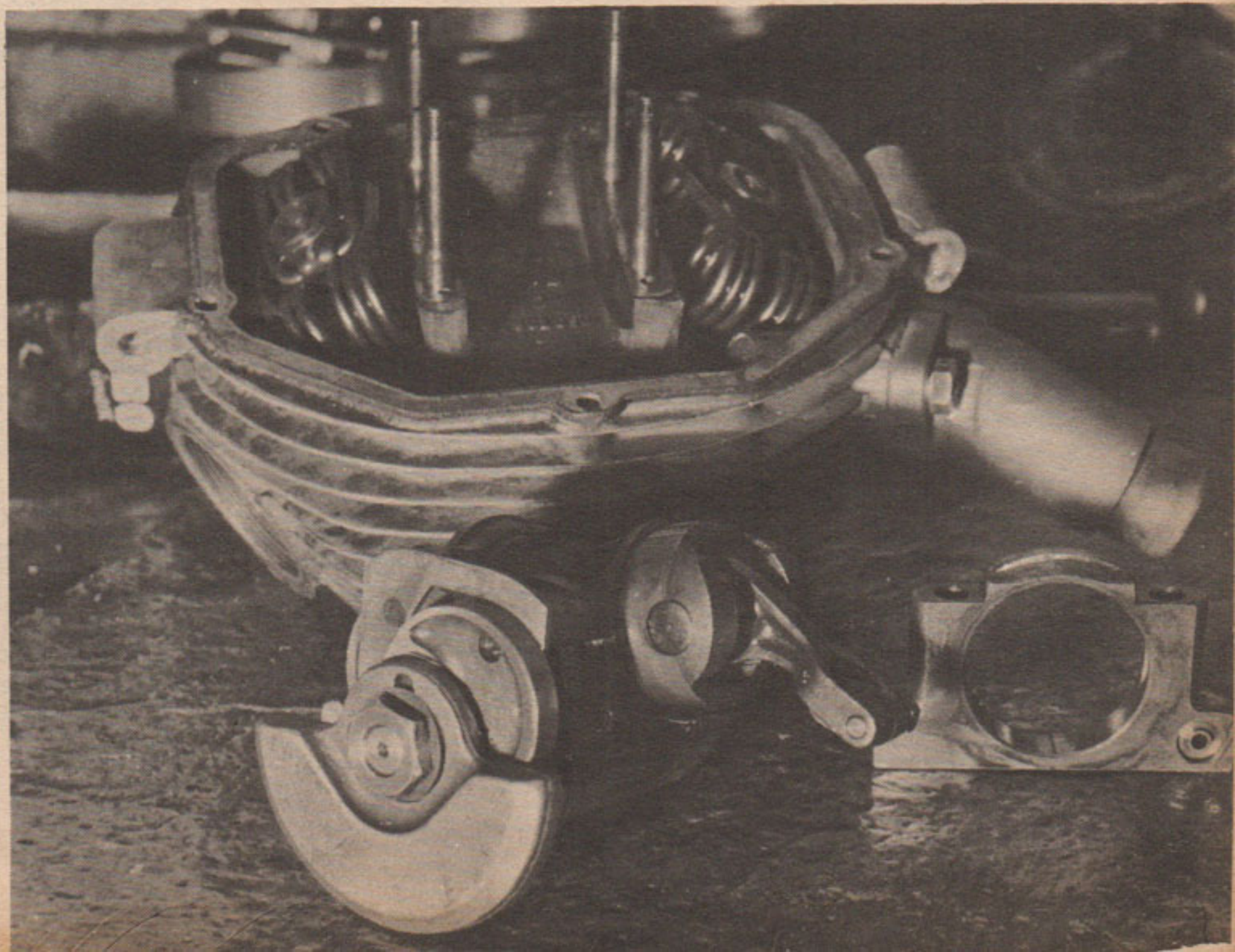
**Puissance élevée.**  
**Commande de distribution ingénieuse.**  
**Réservoir d'huile séparé.**  
**Silencieux de très grand volume.**  
**Carter de chaîne secondaire.**

### INCONVÉNIENTS

**Poids élevé.**



*Détail de la distribution : l'ensemble excentrique-basculeurs oscille longitudinalement sur deux paliers fixés sur la culasse,*





# ESSAI ROUTIER

Depuis quelques années les 250 cm<sup>3</sup> sont devenus très populaires et nombreux sont les campeurs et autres touristes qui ont choisi cette cylindrée moyenne. Les performances d'un quart de litre moderne autorise d'autre part le grand tourisme à deux et cela nous a incité à effectuer notre essai routier avec une passagère. Les chiffres figurant sur notre tableau de route correspondent donc à un voyage effectué à deux plus les bagages. D'autre part il convient toutefois de signaler que les restrictions d'essence avaient, à cette époque, littéralement balayé les routes : la circulation quasi nulle permettait évidemment de traverser rapidement les agglomérations et les rares camions rencontrés le long de la route ne nous gênaient réellement pas. D'autre part il faut souligner l'excellente tenue de route de la Super-Max aussi bien sur sol mouillé que sur route sèche, agrément auquel les pneus Continental (que nous avons déjà cités) ne sont certes pas étrangers. La consommation de 4,2 l aux 100 km nous semble très satisfaisante compte tenu de la charge transportée et de la moyenne assez élevée.

Le pilote était — comme d'habitude — notre collaborateur P. Niedermann dont le poids en équipement de tourisme (bottes, casque et Macombynn) atteint presque 90 kg. La passagère compte approximativement pour 50 kg, toute équipée.

**KARLSRUHE (15 h) - LAUTERBOURG (15 h 45), 32 km :** Route secondaire étroite comportant de nombreux virages et traversées de villages (dimanche après-midi). **Moyenne : 42,6 km/h.**

**LAUTERBOURG (16 h 10) - TOUL (19 h), 212 km :** Formalités douanières ennuyeuses et longues! Bonne route secondaire jusqu'à Saverne où on retrouve la N. 4. Passage du col de Saverne, ensuite bonne route et relativement peu de circulation. **Moyenne : 74,4 km/h.**

**TOUL (20 h 30) - SAINT-DIZIER (21 h 30), 78 km :** Dîner à Toul : 1 h 30 d'arrêt. Route très bonne et dégagée. Peu avant Saint-Dizier nous sommes obligés de brancher la réserve de carburant. **Moyenne : 78 km/h.**

**SAINT-DIZIER (22 h) - PARIS, rue de Crimée (0 h 35), 201 km :** Ravitaillement et café à Saint-Dizier se soldent par une demi-heure d'arrêt. Très bonne route jusqu'à Paris. Très peu de circulation. Accès de la capitale facile. **Moyenne : 77,4 km/h.**

## TABLEAU DE ROUTE

ITINÉRAIRE	KM-COMPTEUR	CARBURANT	CONSUMATION	HORAIRE	TEMPS	MOYENNE
KARLSRUHE ... LAUTERBOURG ...	6.742 } 32 km 6.774 }	Plein : 14 l	13 l	15 h 15 h 45	45 mn	42,6 km/h sur 32 km
LAUTERBOURG ... TOUL .....	6.774 } 212 km 6.986 }			16 h 10 19 h	2 h 50 mn	74,4 km/h sur 212 km
TOUL .....	6.986 } 78 km	Plein : + 13 l	9 l	20 h 30 21 h 30	1 heure	78 km/h sur 78 km
ST-DIZIER .....	7.064 } 201 km			22 h 0 h 35	2 h 35 mn	77,4 km/h sur 201 km
ST-DIZIER .....	7.064 } 201 km	Plein : + 9 l				
PARIS .....	7.265 }					
<b>TOTAL .....</b>	<b>523 km</b>		<b>22 l</b>		<b>9 h 35 mn</b>	

MOYENNE GÉNÉRALE  
(arrêts non déduits)  
54,5 km/h

MOYENNE GÉNÉRALE  
(arrêts déduits)  
72,5 km/h

**CONSUMATION MOYENNE :**  
4,2 l aux 100 km.

# ESSAI A MONTLHÉRY

La 250 Super-Max marque un net progrès par rapport au modèle précédent, lequel, à chaque fois que nous l'avons enfourché, nous avait quelque peu déconcerté par une tenue de route assez fantaisiste. Il était dommage que le système de suspension ne permette pas de tirer pleinement parti de la puissance, et il était temps que N.S.U. revoie le problème, face aux réalisations concurrentes, Maico, Zundapp, Adler...

La nouvelle Super-Max s'inscrit sous le triple signe du poids (excessif) de la tenue de route (excellente) et des performances (remarquables à haut régime).

174 kg de poids mort constituent un lourd handicap pour une 250 cm<sup>3</sup> : la maniabilité à l'arrêt s'en ressent, de même que l'accélération instantanée et le freinage.

Ces grandes lignes caractérisent le tempérament de cette « quart de litre » ; voyons maintenant le détail

— L'esthétique peut apparaître discutable, l'aspect général étant plutôt massif.

— La position en selle (avec siège biplace) assez haute, nous séduit, rappelant le style anglais ; les commandes sont disposées correctement en bout de pieds. Si le pilote bénéficie d'une position confortable, il n'en est pas de même du passager, qui doit s'accommoder de repose-pieds placés trop haut, directement fixés sur les bras oscillants de suspension.

— La mise en route ne requiert en principe qu'un ou deux coups de kick, et d'emblée, on demeure surpris par l'efficacité du silencieux : le moteur chuchote littéralement.

Revers de la médaille, le bruit de distribution n'en est que plus audible, de même que le sifflement de la transmission primaire. (En ce qui concerne la commande de distribution, ingénieuse mais pas nouvelle dans son principe, disons que mécaniquement parlant et dans l'absolu, le système de rotation — suivant un axe longitudinal — des supports de basculeurs, afin de pallier la dilatation linéaire des bielles, ne nous séduit guère, car sous-entendant une concentricité et un parallélisme douteux entre têtes de bielles et portées d'excentriques. Mais cela fonctionne très bien, cf. la Sportmax.)

— A basse allure, si on ne retrouve pas l'exceptionnelle maniabilité et obéissance de la 250 Royal-Enfield (voir numéro précédent) néanmoins la Super-Max reste dans la bonne moyenne. En utilisation urbaine la N.S.U.

apparaît très souple, confortable, avec des accélérations coulées étroitement tributaires du régime-moteur; l'imprécision du sélecteur (faux points morts inattendus) et le mauvais étagement de la boîte (trous entre II et III et III et IV) se font déjà sentir.

Compte tenu de l'utilisation intensive de cette machine par nos confrères d'outre-Rhin, nous ne retiendrons pas l'imprécision du sélecteur comme un défaut, ceci pouvant être la conséquence d'une manipulation trop brutale ou d'une certaine usure du mécanisme.

— C'est en utilisation routière que cette machine trouve son plein emploi, dans la mesure où on la conduit à haut régime. Les reprises deviennent alors plus nerveuses, et la 3<sup>e</sup>, montant à 90 compteur, neutralise en partie l'écart en 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>. Incontestablement, le moteur a un caractère sport, avec une courbe de puissance pointue, et s'accommode difficilement de l'étagement de la boîte et du poids mort, ces deux facteurs prenant toute leur importance aux bas régimes (voir essai d'accélération).

La tenue de route s'avère remarquable, conséquence de l'excellent amortissement hydraulique des suspensions, et de l'absolue rigidité du châssis obtenue, il est vrai, au prix d'un poids respectable.

Le freinage, correct, sans plus, gagnerait en efficacité si la puissance du frein avant était augmentée. Nous constaterons davantage cette insuffisance au cours de nos essais sur le circuit routier de Montlhéry. En fait, la 250 N.S.U. a des distances d'arrêt dignes d'une 500 cm<sup>3</sup>, chose à laquelle ne nous avaient pas habitués les Maïco et Adler de même cylindrée.

— Détails à noter : aucune vibration, même à vitesse maximum ; poignée tournante à ouverture rapide (enfin) ; éclairage très puissant.

— Au point de vue consommation, sobriété exemplaire, ceci caractérisant un moteur à haut rendement thermique. Le tableau de route de notre ami Niederman semble suffisamment convaincant.

Les résultats enregistrés à Montlhéry nous ont surpris : nous ne nous attendions pas à une vitesse de pointe aussi élevée : **129,206 km/h**, soit 7.300 tr/mn au moteur ; malgré le surrégime de 300 tours, nous préférierions une démultiplication secondaire plus grande, qui augmenterait la vitesse possible en position touriste — **114,670 km/h, soit 6.478 tr/mn** — et diminuerait d'autant l'écart entre les rapports finals.

Sur le routier, le meilleur tour se situa à **95,143 km/h** de moyenne ; la machine pourrait faire mieux, mais nous ne « sentions » vraiment pas les freins, et trop souvent, sur les courbes accentuées, nous tombions « à cheval » sur deux rapports : 3<sup>e</sup> trop courte, 4<sup>e</sup> trop longue ! (Ceci prend toute sa valeur si l'on se reporte au résultat obtenu avec la 250 Maïco : 94 km/h de moyenne pour 116 km/h de vitesse de pointe.) Encore une fois, insistons sur la remarquable tenue de route, et l'excellente efficacité des suspensions.

Les accélérations apparaissent singulièrement significatives : l'influence du poids, conjuguée avec la courbe pointue du moteur et les trous dans l'étagement de la boîte, donne un démarrage lent, et ce n'est qu'à partir des 300 m que la machine démarre véritablement : effectivement, si le premier 100 m est parcouru en 8", la 2<sup>e</sup> portion de 100 m demande encore 4" 1/5 et la 3<sup>e</sup> portion de 100 m n'accuse qu'une seconde de gain (4" juste), tandis que le dernier 100 m, avec 3", démontre une accélération singulièrement accrue.

Voici les temps :

100 m en 8"	moyenne : 45 km/h.
200 m en 12" 1/5,	— 59 km/h.
300 m en 16" 1/5,	— 66,654 km/h.
400 m en 19" 1/5,	— 74,988 km/h.

Quant au freinage, il s'établit, de 50 km/h au compteur jusqu'à l'arrêt complet, aux environs de 9,50 m.

Pour conclure, signalons l'excellente étanchéité du

bloc-moteur, ne présentant aucun suintement après le traitement sévère sur les pistes d'essai.

Nos tests ont été effectués avec du supercarburant Shell, et de l'huile Mobiloil SAE 20, préconisée par le constructeur. Le moteur ne s'accommode absolument pas d'essence ordinaire (cliquetis).

\*  
\* \*

Il nous reste maintenant à juger le plus impartialement possible la 250 « Super-MAX ». Incontestablement, c'est une excellente machine, alliant à un moteur puissant, agréablement « sport » (meilleure utilisation dans les hauts régimes), une tenue de route exemplaire et un confort remarquable.

Malheureusement les performances réalisables et l'agrément de conduite souffrent d'un double handicap : poids excessif de l'ensemble, mauvais étagement de la boîte.

En ce qui concerne le poids, peu d'amélioration possible, à moins de revenir à un classique châssis tubulaire. Quant à l'étagement de la boîte, il pourrait être revu, mais déjà, il semble qu'une démultiplication secondaire plus grande, en réduisant les écarts entre chaque rapport final, apporterait un avantage certain : vitesse en position touriste plus élevée, tout en dispensant le pilote d'avoir à monter chaque intermédiaire au maximum de régime pour obtenir une franche accélération sur le rapport suivant.

Les freins, suffisants en usage touriste, apparaissent un peu justes pour une utilisation « sport ».

Sous les réserves précitées, nous classerons la Super-Max comme une remarquable 250 cm<sup>3</sup>, excellente routière (vitesse et sobriété) offrant une grande sécurité (tenue de route) et un confort digne d'éloge (sauf pour le passager). Quelques retouches en feraient une machine exceptionnelle : espérons que la firme N.S.U. nous entendra, et attendons le modèle 1958.

R. COURT.

## RÉSULTATS D'ESSAI

Temps chaud, vent : 5 m/s.

**Réglages** : d'origine, bougie Bosch 260.  
Super Shell ; huile Mobiloil SAE 20.

**Anneau de vitesse** (2.548 m).

1 tour position touriste : 1' 20", moy. : 114,670 km/h ; 6.478 tr/mn.

1 tour position allongée : 1' 11", moy. : 129,206 km/h ; 7.300 tr/mn.

**Routier** (9.181 m).

Meilleur tour : 5' 47" 2/5 ; moy. : 95,143 km/h.

**Accélérations** :

100 m en 8", moyenne : 45 km/h.

200 m en 12" 1/5, — 59 km/h.

300 m en 16" 1/5, — 66,654 km/h.

400 m en 19" 1/5, — 74,988 km/h.

**Freinage** : de 50 km/h compteur à l'arrêt complet, sol sec : 9,50 m.

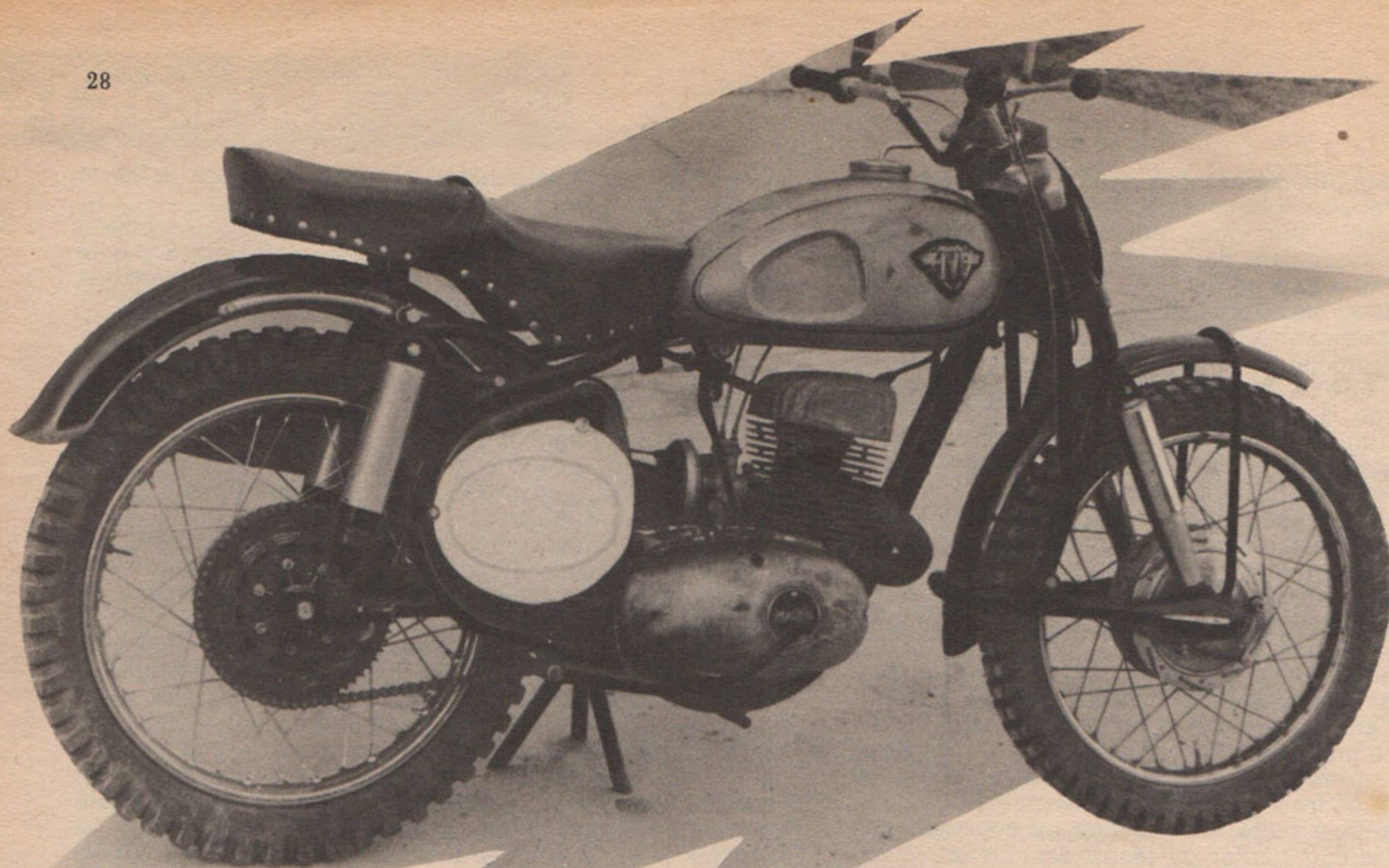
## CONCLUSIONS D'ESSAI

### QUALITÉS

- Bonnes performances.
- Silence remarquable.
- Excellente tenue de route.
- Machine sobre.
- Eclairage puissant.
- Bonne étanchéité générale.

### DÉFAUTS

- Mauvais étagement de boîte.
- Machine trop lourde.
- Repose-pieds arrière mal situés.
- Freins insuffisants en conduite sport.



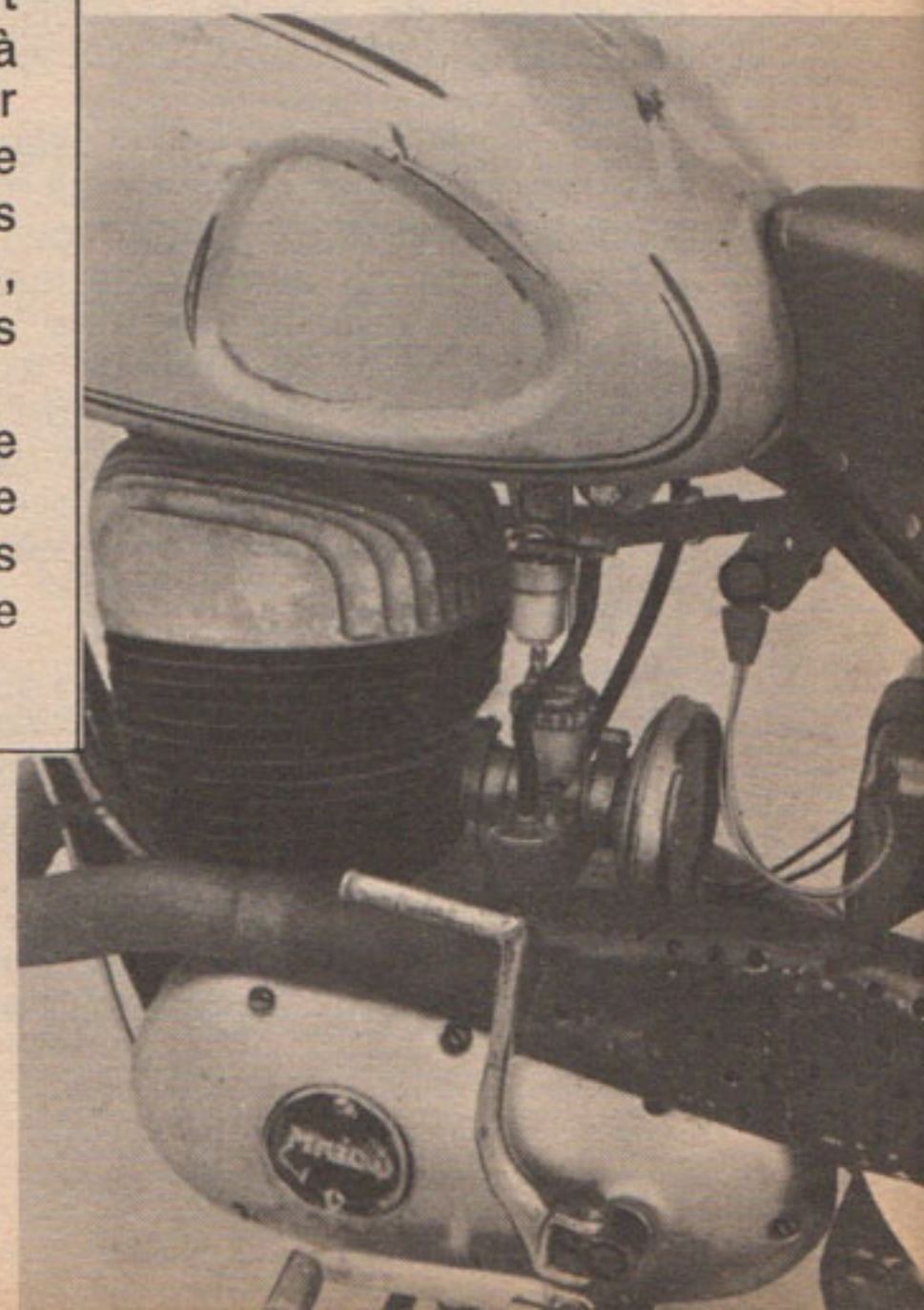
# LA 250 MAICO

## “moto-cross”

Pour se convaincre que le moto-cross est un sport très populaire il suffit de consulter le calendrier de la F.I.M. : pour 1957, on ne compte pas moins de 74 épreuves internationales. Nos voisins d'outre-Rhin sont venus à ce sport avec un certain retard et étant donné que les grosses machines sont quasi inexistantes en Allemagne, on ne voit pratiquement que des petites cylindrées sur les circuits allemands. Nous avons déjà présenté dans nos colonnes la Gelände-Max de N.S.U. et notre reporter K. Wörner vient de nous faire parvenir un reportage photographique détaillé sur le modèle « Moto-Cross » de chez Maico. Nous avons déjà eu l'occasion de parler de cette petite maison si active, et avons, nos lecteurs s'en souviendront sans doute, essayé plusieurs de ses modèles.

Cette Maico de cross de 250 cm<sup>3</sup> développant plus de 18 ch se trouve aujourd'hui à la tête des machines de cross allemandes de sa catégorie et ses succès ne se comptent plus. Signalons qu'en 1956 Maico n'a pas remporté moins de dix titres nationaux de trial et de cross. Ci-contre nous rappelons les principales caractéristiques de ce modèle.

*Ce 250 cm<sup>3</sup> développe 18 ch à 6 000 tr/mn. Sur demande ce moteur peut être réalésé et livré en 277 cm<sup>3</sup>. L'allumage comporte batterie, bobine, condensateur et rupteur avec ressort renforcé.*



*Le guidon spécial est haubanné. Noter également les boules de caoutchouc aux extrémités des leviers.*

## DÉTAILS TECHNIQUES

Moteur : Deux-temps.

Balayage : Schnürle.

Nombre de cylindre : 1.

Alésage : 67 mm.

Course : 70 mm.

Cylindrée exacte : 247 cm<sup>3</sup>.

Rapport volumétrique : 9 : 1.

Puissance : 18 ch à 6 000 tr/mn.

Couple maximum : 2,33 mkg à 5 000 tr/mn.

Carburateur : Bing, double boisseau  $\varnothing$  26 mm ; gicleurs en biais.

Installation électrique : Noris LBZ 6 V. Batterie. Commutateur allumage. Sans lumière, avertisseur, compteur.

Boîte de vitesses : 4 rapports commandés par sélecteur.

Embrayage : multidisque fonctionnant dans l'huile.

### Démultiplications :

Moteur-boîte : 2,1 : 1.

Boîte de vitesses : 1<sup>re</sup> ..... 2,42 : 1.

2<sup>e</sup> ..... 1,72 : 1.

3<sup>e</sup> ..... 1,245 : 1.

4<sup>e</sup> ..... 1 : 1.

Boîte-roue AR : au choix de 3,61 : 1 à 4,46 : 1.

Graissage : piston et axe de piston par mélange. Embielage graissé par circulation à partir de la boîte.

Cadre : du type fermé, tubes de section ovale.

Suspension AV : fourche oscillante. Amortisseur hydraulique.

Suspension AR : oscillante à amortisseur hydraulique.

Selle : siège très léger.

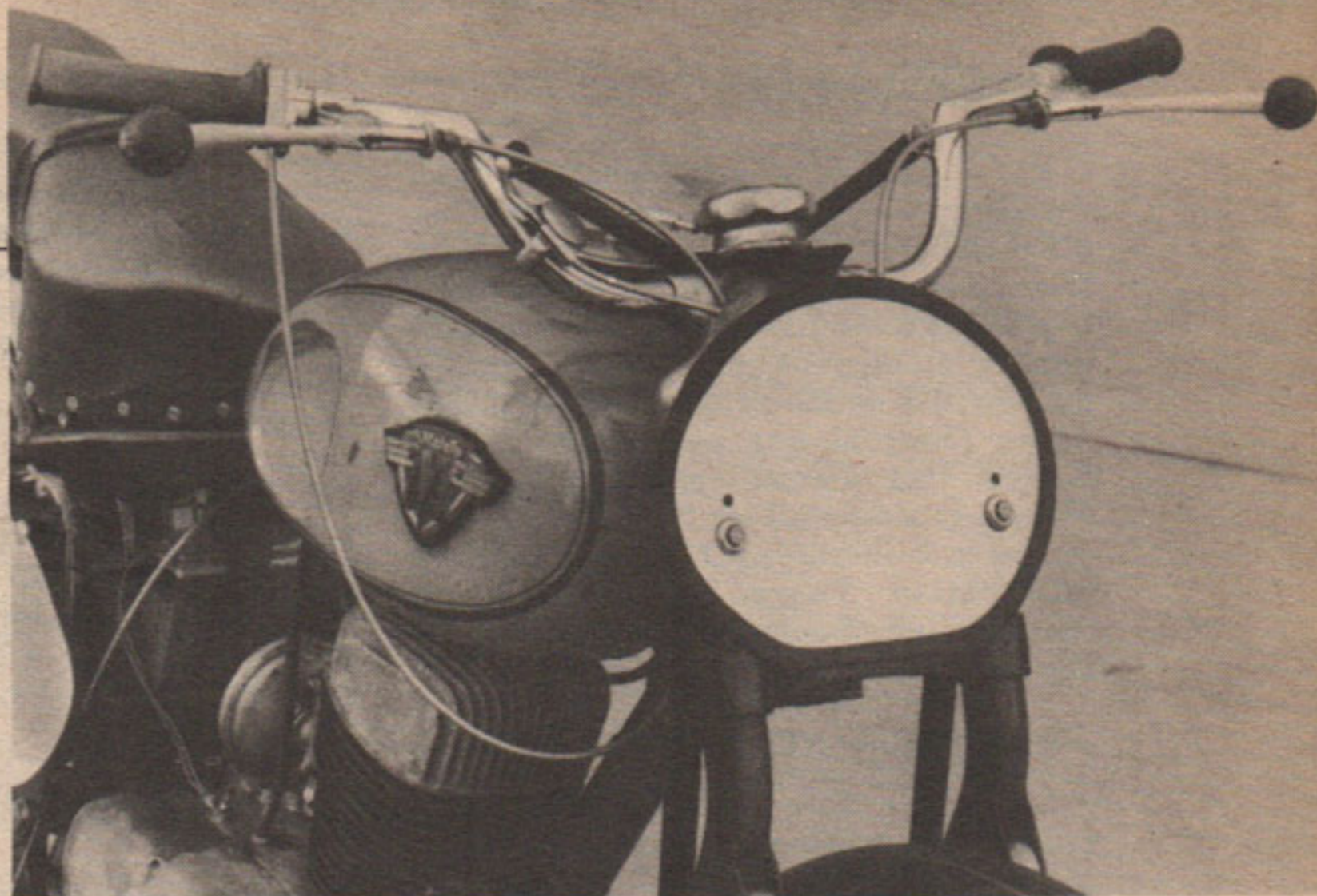
Guidon : spécial cross, renforcé.

Freins : moyeux-freins en alliage léger  $\varnothing$  160 mm.

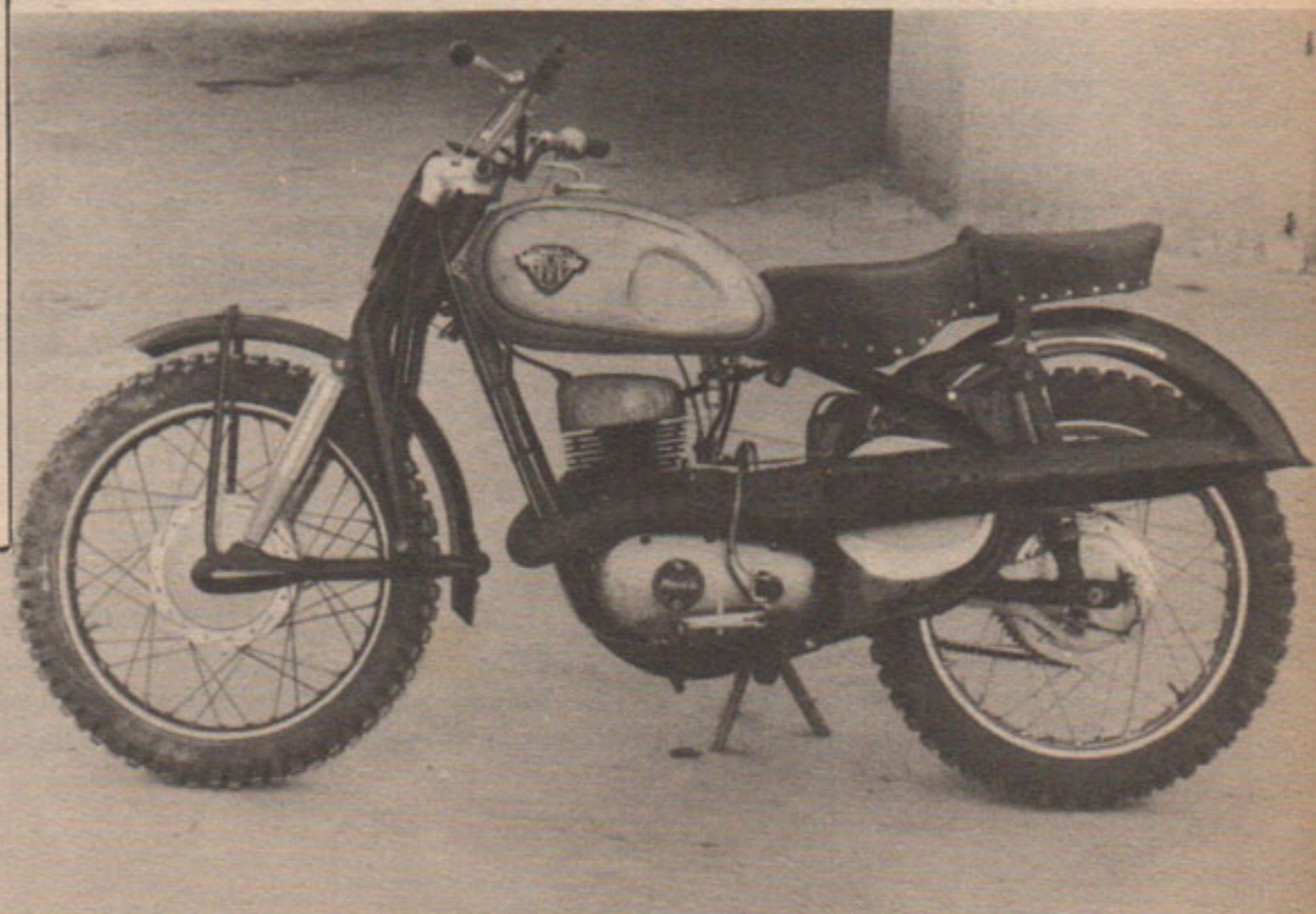
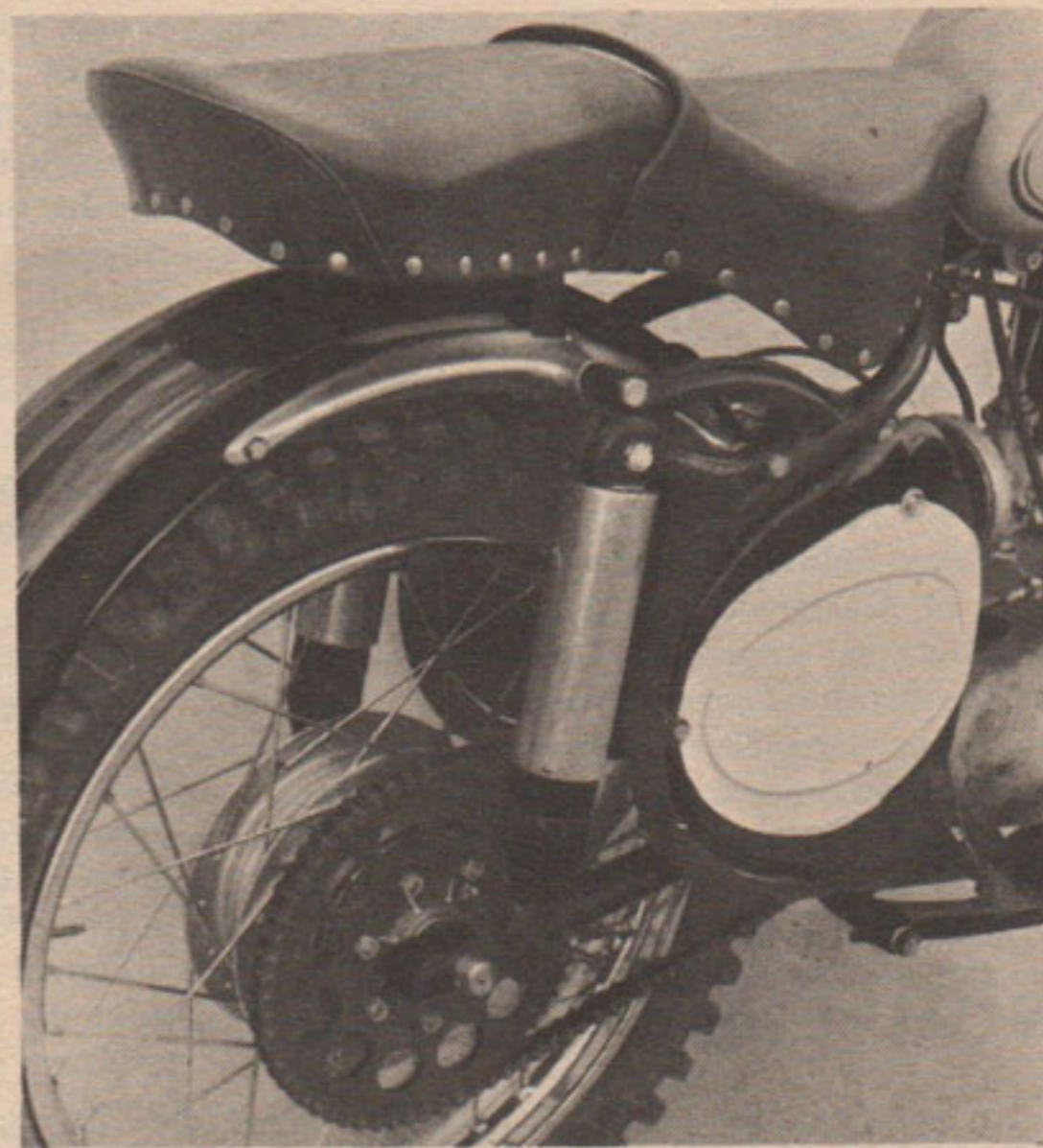
Réservoir : env. 16 litres.

Pneu AV : 3,00-21".

Pneu AR : 3,25/3,50-19".



*La couronne arrière peut être changée facilement afin d'adapter la démultiplication au circuit. Les amortisseurs hydrauliques sont à double effet. Les moyeux-freins en alliage léger possèdent 144 cm<sup>2</sup> de surface de frottement.*



*Un équipement simplifié et un grand débattement des suspensions sont les caractéristiques marquantes de ce modèle. Guidon, pédales et repose-pieds sont adaptés au style « cross », le pilote étant presque toujours debout.*

## AUSTRALIE

En l'absence de Campbell (officiel Guzzi) et de Quincey, le Grand Prix d'Australie a vu la victoire en 500 du fonceur Forrest (B.M.W.), après lutte très serrée avec Eric Hinton (Norton), ce dernier établissant un nouveau record du tour, 1 s de moins que Duke en 1955! Ahern (Norton) que nous avons vu en Europe l'an dernier remporte les 350, Forrest (à nouveau) les 250 (N.S.U.) tandis qu'en « illimitée » Eric Hinton (Norton) battait Fugger (B.M.W.) et un remarquable Spiller (Triumph T 100 dépourvue de suspension arrière!).

### SOUTIEN FINANCIER POUR LE T.T. ?

Le Jubilee d'Or du T.T. (la première épreuve a eu lieu en 1907) passionne le monde motocycliste sportif britannique. Devant le retrait du soutien officiel de la compétition par les constructeurs britanniques, les autorités de l'île de Man ont l'intention d'aider financièrement A.J.S. et Norton afin de s'assurer la présence officielle de ces marques aux courses du Tourist Trophy 1957.

## AFRIQUE DU SUD

Après avoir conquis l'Australie il y a deux ans, Duke a conquis l'Afrique du Sud : il a fait le déplacement cette année en compagnie de Chadwick et de l'ancien champion du monde Foster, ces deux derniers en vacances. L'épouvantail local, Borro Castellani, spectaculaire et fonceur terrible n'a pu, à Johannesbourg, venger ses deux défaites encaissées à Port Elizabeth et Maritzburg et dans son ardeur à essayer de maintenir le contact avec Duke, tomba lourdement.

Les courses réservées aux 250 et 350 furent toutes deux gagnées par le champion sud-africain Stander, sur des Velocette.

## NOUVELLE - ZÉLANDE

Au palmarès de deux récentes épreuves de l'île, on retrouve tous les noms connus des Européens, Coleman frères, Hempleman, Cook, Peter Murphy, un nouveau à retenir toutefois apparaît, Mc Cutcheon.

Au T.T. néo-zélandais qui eut lieu la semaine suivante, Rod Coleman (A.J.S.) gagne la course des 350 devant Cook (A.J.S.) et Hempleman (Norton).

Le Senior (500 cm<sup>3</sup>) vit une victoire complète des Matchless, remportant les quatre premières places, avec P. Murphy, Cook, Collett et Dunlop, tous anciens visiteurs de l'Europe.

## AUSTRALIE

Le Victorian T.T. a vu la victoire de Cameron sur Rumble (tous deux sur B.S.A.) en 125. Trois Velocettes prennent

le meilleur dans la course des 250, pilotées par Diener, Cameron et Gatum.

La course des 350 fut serrée et le duel à quatre terrible de bout en bout. Victoire de H. Hinton, devant E. Hinton, Quincey et Barker, tous nortoniens.

La course en « cylindrée illimitée » a permis à E. Hinton de battre Quincey (Norton) et aussi l'étonnant Spiller (Triumph T. 100).

Le circuit étant très dur (moyenne 115 km/h), permet seul des luttes intéressantes et égalise les chances de chacun, à matériel inégal. Sur un circuit tel qu'ils sont conçus pour les Grands Prix européens, on eût trouvé Spiller à 20 km après une heure de course.

## AFRIQUE DU SUD

A Salisbury, Rhodésie du Sud, Duke et sa Gilera battent à nouveau Castellani (Norton), quoique ce dernier ait mené presque toute la course, envoyant des pierres à ses poursuivants en virage à l'aide de ses repose-pieds!

Dans le handicap, la pluie s'étant mise de la partie, Duke eut des ennuis continuels (magnéto noyée); de nombreuses chutes spectaculaires furent la conséquence de la pluie, Castellani faisant une glissade de 50 m, debout, puis pirouettant, tandis que sa Norton se perdait dans la nature. Victoire de Chadwick (Norton) en 350.

Au Cap, Duke battit nettement son rival de 45 secondes, après être parti 42 s derrière lui, tandis que Joubert (Norton) après une belle défense, était trahi par son moteur. Joubert était le recordman du tour, mais Duke a abaissé le record de 4 s sur un circuit de 2,600 km.

### A LA MÉMOIRE DE RAY AMM

A Salisbury, Duke a dévoilé un monument à la mémoire de Ray Amm, monument élevé par souscription parmi les motocyclistes du monde entier.

Parmi l'assistance on notait le secrétaire du Parlement, le ministre de la Circulation rhodésien, le maire de Salisbury, la mère, frères, sœurs et la veuve du regretté coureur.

Duke en quelques mots, donna en exemple à la jeunesse rhodésienne la carrière de Amm, grand ambassadeur de la Rhodésie, dont le courage et la force d'âme l'avaient toujours frappé. Le caractère religieux du coureur fut également cité par le pasteur qui officiait à la cérémonie.

Le monument est situé à l'angle d'une avenue et d'une rue qui porte le nom de Ray Amm.

## U.S.A.

A Daytona les records furent battus dans les deux épreuves, Amateurs 100 miles et Experts 200 miles. Victoire de Brown (B.S.A.) devant Holcomb

(Harley-Davidson) dans la première épreuve, troisième une Triumph, puis trois B.S.A.

Dans la course des Experts, victoire d'Harley-Davidson avec Leonard, mais derrière on trouve Gunter (B.S.A.), Thiesen (B.S.A.), Dottley (Triumph) et Mc Dermott (B.S.A.).

## ANGLETERRE

Pour la saison 1957 et le T.T. les informations concernant les hommes et la mécanique affluent. Catlin vient d'acquérir, paraît-il, l'ancienne M.V. 250 d'Ubbiali.

Le coureur Webster décide de chaperonner Shepherd, un des meilleurs privés britanniques, le T.T. étant l'objectif majeur en 125 et 250 avec des M.V., marque que représente Webster, et il ne serait pas surprenant qu'avec l'expérience de la cylindrée 500 que Shepherd possède on le vît sur de plus grosses M.V.

Guzzi a retenu les services de John Clark, ne pas confondre avec Harold Clark, autre coureur anglais, tandis que J. Wood a été pressenti pour piloter des machines de cette marque au T.T.

Cet autre agent bien connu, Dearden (n'oublions pas qu'il possède en réserve une 1 000 Vincent à compresseur en vue du record absolu), va chaperonner Trow (officiel 1956 Norton), Costain, Rensen et Hall. Son plus cher désir est de s'assurer les qualités de Holmes, meilleur tour du Man Grand Prix 1956, mais ce dernier ne semble pas décidé à entrer dans le « grand bain ».

Quant aux autres ex-officiels Norton, Hartle et Brett, ce dernier est pris en charge par le mécène Lord Montagu de Beaulieu; celui-ci possède d'ailleurs un muséum dans lequel sont exposés des motocycles de l'époque héroïque. Brett participera au T.T. avec une Norton d'usine 1956. Hartle lui, est discret, il aurait été contacté par M.V. pour rejoindre son ancien équipier Surtees, mais aurait refusé.

Duke lui, confiera sa rapide Velocette à Rutherford et on parle également de Keeler, qui courrait pour Geoff.

On reparle du célèbre mécanicien-pilote Petty, mais cette fois il cherche un pilote de classe de poids moyen pour piloter son dernier enfant, une 250 à moteur Norton à double arbre à came en tête, identique à celui qu'il a utilisé en 1952, 1953 et 1954. Le cadre est en tubes de petit diamètre et le modèle entièrement caréné.

### PÉTITIONS

L'on sait que lorsqu'une poignée d'individus est opposée à une idée, ils n'hésitent pas à importuner les autres avec des demandes de signatures. Notre confrère « Motor Cycling » révèle que l'idée d'un circuit de vitesse motocycliste dans l'île de Wight a affligé certaines personnes.

Un journal local a donc distribué 28 700 formulaires à remplir concernant

le projet. Quatre jours avant la date limite le journal dut faire un appel pressant car le nombre de réponses était dérisoire. En fin de compte il y eut 785 réponses (sur 28 700 demandes) dont 269 en faveur du circuit! Ce qui nous donne 516 contre et 28 184 indifférents! Et pourtant, ajoute notre confrère, la lecture de la rubrique « correspondance » du journal aurait pu faire croire que l'île de Wight avait été choisie pour théâtre d'essai de la prochaine bombe H!

## ITALIE

### CIRCUITS DE SYRACUSE ET D'IMOLA

Comptant pour le Championnat d'Italie « Seniors », cette épreuve mit en vedette les machines les plus « méchantes » de la fin de saison 1956.

Ainsi en 125 et 250 cm<sup>3</sup>, Mondial fut intraitable et s'adjugea deux victoires, au détriment des bicylindres Gilera (en catégorie 125) et des monos Guzzi. Le jeune pilote Tarquinio Provini semble en grande forme, et cela nous promet une belle explication pour les Championnats du Monde avec Ferri (Gilera) et Ubbiali (M.V.).

En 350 cm<sup>3</sup>, succès attendu de la Gilera 4, pilotée par Liberati, devant son coéquipier Milani, tous deux précédant deux Guzzi officielles.

La course des 500 constitua un aversissement pour Gilera, qui ne put rien contre la V.8 Guzzi, pilotée par Colnago.

Seuls des pilotes italiens participaient à cette manifestation, et cela aurait pu laisser un doute sur les possibilités intrinsèques des mécaniques, si le circuit d'Imola n'était venu confirmer ces résultats.

En effet, à Imola, on enregistrait une nouvelle victoire de la 250 cm<sup>3</sup> Mondial, malgré la présence de Ubbiali — qui, distancé, dut abandonner à un tour de la fin — et de Colombo, de l'équipe officielle M.V.

En 350, nouveau succès Gilera, avec Liberati, et en 500, second coup de semonce de la V.8 Guzzi, qui enlève l'épreuve, laissant à bonne distance la B.M.W. officielle de Zeller.

De nombreuses chutes furent à déplorer, notamment en 350, celles de Lomas, fracture de la clavicule, et Duke, sans mal.

En 500, nouvelle chute de Duke, qui rejoignait Lomas à l'hôpital, avec une clavicule également fracturée, tandis que peu après Masetti l'imitait, alors qu'il essayait de s'accrocher à la V.8 Guzzi de Dale.

McIntyre, sur Gilera 4, mena pendant 9 tours l'épreuve des 500 cm<sup>3</sup>, mais ne put empêcher Dale et Masetti de passer.

Selon notre confrère *Motorcycling*, Duke devrait observer trente jours de repos, alors que l'état de Lomas ne présenterait aucune gravité.

Il est donc peu probable que nous voyions Duke à Hockenheim, première épreuve du Championnat du Monde.

### Classement du circuit de Syracuse.

125 cm<sup>3</sup>, 15 tours : 82,500 km.

1. Provini (Mondial), en 37' 29", moyenne : 132,058 km/h.
  2. Ferri (Gilera), en 37' 51" 6.
  3. Galliani (Gilera), en 38' 37" 9.
  4. Artusi (Ducati), en 39' 47" 8.
  5. Piovana (Ducati), à 1 tour.
- Record du tour : Provini, moyenne : 132,693 km/h.

250 cm<sup>3</sup>, 19 tours : 104,500 km.

1. Provini (Mondial), en 46' 8" 1, moyenne : 135,910 km/h.
  2. Giani (Mondial), en 46' 11".
  3. Rocchi (Guzzi), à 1 tour.
  4. Baviera (Guzzi), à 2 tours.
  5. Marchesani (C.M.), à 3 tours.
- Record du tour : Provini, moyenne : 144,631 km/h, nouveau record du circuit.

350 cm<sup>3</sup>, 20 tours : 110 km.

1. Liberati (Gilera 4), en 45' 15" 5, moyenne : 145,929 km/h.
  2. Milani (Gilera 4), en 45' 23" 5.
  3. Montanari (Guzzi), en 45' 29".
  4. Colnago (Guzzi), en 45' 31".
  5. Mandolini (Guzzi), à 1 tour.
- Record du tour : Montanari (Guzzi), moyenne : 148,988 km/h.

500 cm<sup>3</sup>, 18 tours : 99 km.

1. Colnago (Guzzi V.8), en 39' 21" 6, moyenne : 150,908 km/h.
  2. Milani (Gilera 4), en 39' 24".
  3. Cantoni (Gilera Saturno), à 2 tours.
  4. Galante (Norton), à 2 tours.
  5. Zigliali (Guzzi), à 2 tours.
- Record du tour : Colnago, moyenne : 154,206 km/h, nouveau record absolu.

### Classement du circuit d'Imola.

250 cm<sup>3</sup>.

1. Provini (Mondial), les 150,510 km en 1 h 5' 29", moyenne : 137,887 km/h.
2. Colombo (M.V.), etc.

350 cm<sup>3</sup>.

1. Liberati (Gilera 4), les 150,510 km en 1 h 3' 22", moyenne : 142,394 km/h.
2. Montanari (Guzzi).
3. McIntyre (Gilera).

500 cm<sup>3</sup>.

1. Dale (Guzzi V.8), les 200,680 km en 1 h 22' 43", moyenne : 146,637 km/h.
2. Zeller (B.M.W.), à 1' 16".
3. Campbell.

## GIRO D'ITALIA

Au classement général, victoire absolue de Remo Venturi, sur 175 cm<sup>3</sup> M.V. double-arbre, après une course très régulière. Les Morini « Rebello » dernière version (double arbre) furent longtemps inquiétantes, de même que les Mondial de Villa et Carrano. Les nouveaux 175 cm<sup>3</sup> bicylindres Gilera se comportèrent honorablement pour une première sortie.

Le Giro d'Italia, disputé sur 9 étapes, groupait les machines sport de formule 2 (seule restriction, diamètre de carbu), et de formule 3 (dérivées de la série, mais

échappement libre). Voici les vainqueurs par catégorie :

### Formule 2.

175 cm<sup>3</sup> : Remo Venturi (M.V.), moyenne : 105,121 km/h.  
 125 cm<sup>3</sup> : Graziano (Ducati), moyenne : 96,611 km/h.  
 100 cm<sup>3</sup> : Mandolini (Ducati), moyenne : 94,543 km/h.  
 75 cm<sup>3</sup> : Monteti (Laverda), moyenne : 89,909 km/h.

### Formule 3.

175 cm<sup>3</sup> : Rottigni (Parilla), moyenne : 97,881 km/h.  
 125 cm<sup>3</sup> : Ferrari (Benelli), moyenne : 91,549 km/h.  
 100 cm<sup>3</sup> : Pastorelli (Laverda), moyenne : 94,613 km/h.  
 75 cm<sup>3</sup> : Silvagui (Laverda), moyenne : 87,277 km/h.

## ANGLETERRE

### Trow bat Surtees à Brands Hatch.

Sur le circuit difficile de Brands Hatch, l'officiel Norton J. Trow a battu par deux fois J. Surtees, sur la M.V. 4, Murphy terminant 3<sup>e</sup>.

Trow et Murphy devaient, le surlendemain, triompher à Pau en 500 cm<sup>3</sup> et 350 cm<sup>3</sup>.

Dans la première manche de l'épreuve anglaise, le pilote de Norton réussit une moyenne de 114,624 km/h, et dans la seconde, 114,096 km/h.

La course des 350 voyait la victoire de Murphy, devant Trow.

### Circuit de Snetterton.

En 350 cm<sup>3</sup>, R. Anderson se classe premier, devant Codd et Tanner, tous sur Norton. Il faut retenir ces trois noms, qui émergent du lot valeureux des pilotes britanniques. P. Harris domine l'épreuve des side-cars, tandis qu'en 500, R. Anderson s'impose à nouveau, le meilleur tour étant réalisé par Tanner.

### Crystal Palace.

Encore un doublé de R. Anderson, en 350 et 500 cm<sup>3</sup>, avec le meilleur tour à la clef, qui triomphe devant Ferbrache, autre excellent privé.

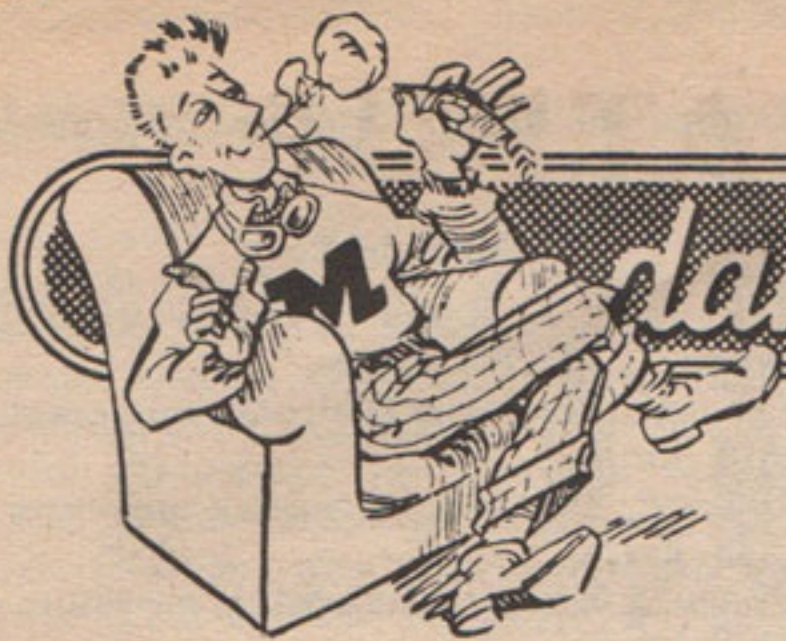
A. Young remporte les side-cars.

### Oulton Park.

Surprise à Oulton Park, où J. Hartle (officiel Norton) se présente avec une 350 carénée (genre Guzzi) et remporte haut la main l'épreuve, devant King et Codd, tous sur Norton. Meilleur tour à l'actif de Hartle, à la moyenne de 128,672 km/h.

En 500, Shepherd s'offre le luxe de battre Hartle et d'établir le meilleur tour, à 136,160 km/h de moyenne.

Victoires de P. Harris en side-car, devant Smith, de C. Sandford en 125 cm<sup>3</sup> et 250 cm<sup>3</sup>, sur Mondial d'usine.



### UN NOUVEAU CIRCUIT DE VITESSE A MOULINS

C'est bien un circuit nouveau qu'organise, depuis plusieurs mois, le Moto-Club de Moulins. Le centre de la France était jusqu'à maintenant dépourvu de circuits permettant les grandes vitesses en sport motocycliste.

Sur un plateau au nord de Moulins, dans un site agréable, la nouvelle route pour laquelle d'importants travaux sont engagés, se présente sous la forme d'un vaste triangle d'une longueur totale de 6,700 km. Le relief est marqué par d'insignifiantes dénivellations. On note trois courbes dont l'une a été particulièrement étudiée et établie pour permettre des passages spectaculaires.

Les spécialistes de la vitesse en motocyclisme estiment dès maintenant que sur certaines portions de la nouvelle route, des pointes de 220 km/h seront facilement atteintes.

On estime également qu'une moyenne de l'ordre d'au moins 160 km/h est probable.

Les 1<sup>er</sup> et 2 juin, on assistera donc à Moulins aux débuts d'une manifestation annuelle de grande vitesse pour laquelle rien n'est négligé, et qui est appelée, dans le proche avenir, à un grand retentissement.

Grande vitesse et plateau exceptionnel! Pour la première fois en France, les champions de Pologne, Markowski, Henneck, Kanas, et Truszinski, se heurteront aux champions d'Europe centrale : Klinger, Heisinger, Autrichiens ; Hiller, Riedelbauch, Hoetzer, Kassner, Knees, Allemands. Et on verra le Belge Dauwe avec les Anglais Eckart et Matthews. La France alignera des hommes comme Collot, Bayle, Insermini. En sidécars, lutte très vive si l'on songe à la participation assurée de Otto Schmid, Neussner, Ritter Strub, Grossmann, Murit, Beauvais, etc.

Des pourparlers en cours amèneront probablement la présence d'Agostini, as italien.

Moulins réalisera le 2 juin, une véritable Société des Nations de la vitesse.

Et que tous les clubs motocyclistes n'oublient pas que ce jour-là une grande concentration permettra à tous de remporter prix et coupes, sans compter des demi-tarifs pour les courses.

### COMPOSITION DU BUREAU DU MOTO-CLUB DU MONTOIS

*Présidents d'honneur* : M. Raymond Lambert. A.M. et E.S.E., chef du service de la formation professionnelle E.D.F. et maire de Gurcy-le-Châtel ; M. Gérard Boyer, le sympathique sportif et directeur de *Géoline*.

*Président* : Emile Lépreux.

*Vice-Présidents* : René Marry, Paul Matthey.

*Secrétaire* : André Vial.

*Secrétaire adjoint* : André Guillet.

*Trésorier* : Marcel Bonnefoy.

*Délégué à la ligue* : René Humbert.

*Commissaires aux comptes* : Marcel Trumeau, Lucien Gibert.

*Responsables course* : Yvon Judas, Serge Fromont, Marcel Masson.

*Responsables circuit régularité* : Jacques Iffly, Pierre Champeaux.

*Membres du bureau* : Charles Mas, Jean Richard, Dominique Delette.

*Directeur course* : Emile Lépreux.

*Commissaires sportifs* : André Guillet, Pierre Champeaux, Laurent Maurice.

*Coureurs licenciés, vitesse* : Descoureaux Jean, Fromont Serge, Gibert Lucien, Dulioust Paul, Gratzmuller Claude, Simon Paul, Dumas Jean.

**L'AMICALE MOTOCYCLISTE DE MONTFORT-LE-ROTRON (Sarthe), verra deux championnats se dérouler sous son égide, le 14 juillet et le 4 août 1957.**

En effet, le Championnat de France de side-

car-cross, première épreuve, prendra son envol le dimanche 14 juillet à Montfort-le-Rotrou (Sarthe), dans le traditionnel cadre si pittoresque du château, de plus, au même programme, une épreuve internationale de moto-cross groupera les champions de six pays étrangers en lutte contre les meilleurs Français connus actuellement : Jean Hazianis, Gilbert Brassine, et Jacques Schmidt. La deuxième manifestation organisée par l'A.M.M. sera la cinquième épreuve (c'est-à-dire la dernière) du Championnat de France national de moto-cross ; elle se déroulera sur le terrain des Montagnes à Mézières-sous-Ballon (Sarthe), à 20 km au nord du Mans sur un terrain accidenté, dans un cadre grandiose.

La ligue motocycliste Anjou-Bretagne pour l'année 1957, aura, comme organisations officielles, à superviser :

*Moto-cross national* (championnat de France). — 14 avril, Rennes (I.-et-V.).

*Moto-cross national* (championnat de France). — 4 août, Mézières-sous-Ballon (Sarthe).

*Moto-cross inter* (championnat de France). — 30 juin, Mayenne (Mayenne).

*Side-car-cross* (championnat de France) :

14 juillet, Montfort-le-Rotrou (Sarthe).

1<sup>er</sup> septembre, Sucé (Loire-Atlantique).

22 septembre, Chemiré-le-Gaudin (Sarthe).

### U. M. MARNE

#### BUREAU

*Président* : M. Gaston Pérard.

1<sup>er</sup> *Vice-Président* : M. Louis Durin.

2<sup>e</sup> *Vice-Président, délégué aux Sports* : M. Jean Protte.

*Secrétaire général* : M. Charles Hild.

*Secrétaire* : M. Roger Mayeur.

*Trésorier* : M. Raymond Perchat.

*Trésorier adjoint* : M. Jean Penet.

*Délégué au Tourisme* : M. Paul Morot.

*Adjoints* : M. Henri Rouget, Jacques Pailloux.

*Adjoints aux Sports* : M. Raymond Wanecq, Maurice Guénault, Jean Meyer.

D'autre part nous avisons les coureurs de moto-cross que nos plateaux des épreuves des 10 juin et 4 août sont complets.

### LES SPORTS EN ALGERIE

#### LA COURSE DE COTE D'AIN FRANIN (ORAN)

De notre correspondant U. CHEVALIER.

L'Union Motocycliste d'Oranie présidée par M. Béthamini a fait disputer pour la première fois le 3 avril dernier, la course de côte d'Ain Franin (environs d'Oran) sur un parcours de 3,500 km.

Un nombreux public a assisté à la lutte des pilotes algérois et oranais. L'épreuve qui se disputait en match à deux fut plus spectaculaire, le temps effectué, intervenait seulement pour le classement. R. Ciancio d'Alger a établi le meilleur temps de la journée.

Le champion algérois René Goëtz, plusieurs fois vainqueur de la course de côte du Murdjadjo (Oran) fut victime d'une crevaison faussant ainsi quelque peu les résultats du classement.

#### RESULTATS TECHNIQUES

*Catégorie 125 cm<sup>3</sup>*. — 1. Sellès, 2' 56" 4/5 ; 2. Pascual ; 3. Rivera ; 4. Aznan. Tous d'Oran.

*Catégorie 175 cm<sup>3</sup>*. — 1. Martinez (Oran), 2' 30" 4/5 ; 2. Cadène (Oran), 2' 40" 4/5 ; 3. Fracès (Alger), 2' 41" 4/5 ; 4. Dominguez (Oran), 2' 45" 2/5.

*Catégorie 250 cm<sup>3</sup>*. — 1. Cadène (Oran), 2' 28" ; 2. Gilson (Alger), dont c'était les débuts à Oran, en 2' 29" ; 3. Fracès A. (Alger), 2' 41" 4/5 ; 4. Philipponeau (Oran), 2' 44".

*Catégorie 350 cm<sup>3</sup>*. — 1. Ciancio, sur Norton, meilleur temps de la journée en 2' 25" 1/5 ; 2. Bonifacio (Oran), 2' 26" 1/5 ; 3. Vétillard (Alger), 2' 31" 1/5 ; 4. Beddouk (Oran), 2' 33" 3/5.

*Catégorie 500 m<sup>3</sup>*. — 1. Ziane (Oran), 2' 26" ; 2. Milles (Oran), 2' 35" ; 3. Goëtz René, accidenté, 2' 49".

*Cyclomoteurs*. — 1. Navarro, 3' 58" ; 2. Pascual 4' 3". Tous d'Oran.

*Classement général*. — 1. Ciancio, Norton Manx (Alger) ; 2. Ziane (Oran) ; 3. Bonifacio (Oran) ; 4. Cadène (Oran) ; 5. Gilson (Alger) ; 6. Fracès A. (Alger).

#### MOTO-CROSS A ALGER

Le 14 avril dernier, le M. C. Algérie et le M. C. de Bab El Oued ont fait disputer le moto-cross de la carrière Jaubert. Le beau temps n'a guère favorisé les organisateurs. Malgré tout, cette réunion a eu un certain succès. Elle a eu lieu en présence de M. Bonomme, adjoint aux sports de la ville d'Alger.

Cardona s'est taillé la part du lion en enlevant les catégories 350 et 500 cm<sup>3</sup> sur la Vélocette du M.C. Algérie.

En 175 cm<sup>3</sup>, la victoire est revenue à Mascaro devant Fracès et Vétillard. Visciano a triomphé en 240 cm<sup>3</sup>, devant Assante Robert. En 350 cm<sup>3</sup>, Goëtz, Chabanne et Casalta ont terminé derrière Cardona.

Y. CHEVALIER.

#### M.C. AVIGNON

##### SAISON 1957

**16 Juin**, circuit de vitesse réservé aux catégories suivantes :

175 cm<sup>3</sup>, machines de compétitions.

500 cm<sup>3</sup>, machines de sports.

Side-cars de sports également.

Et une épreuve réservée aux scooters de série.

Le 18 août, la ligue de Provence organise avec le concours des divers Moto-Club de cette ligue, la course de côte du mont Ventoux.

#### CINQUIEME CIRCUIT DE REGULARITE DES ARDENNES

Malgré la crainte du manque de carburant une soixantaine de concurrents avaient envoyé leur engagement au cinquième circuit des Ardennes qu'organisait l'Union Motocycliste des Ardennes. Le précieux liquide put être fourni grâce à la F.F.M.

Parmi les engagés figuraient 26 militaires, tous des Forces Françaises en Allemagne.

L'organisation fut parfaitement assurée par les dirigeants de l'U.M. Ardennes auxquels étaient venus se joindre ceux de l'Automobile-Club ardennais, de l'U.M. Marne, et l'A.M. Sedanais et des sympathisants motards.

Echelonnés de 21 heures à minuit, les départs interressèrent un nombreux public. Du samedi au dimanche après-midi, au terme des 900 km de l'épreuve le succès populaire ne diminua pas.

Parcours et température rigoureuse opérèrent une belle sélection.

Il y eut quelques chutes, dues au gel, mais peu de graves. Seul un militaire s'en tira avec une fracture de l'épaule.

La cylindrée la plus fournie était celle des 500 cm<sup>3</sup> où vingt-six militaires étaient opposés à trois civils.

Le Moto-Sport Nancy, l'U.M. Marne, l'A.M. Sedanais et l'U.M. Ardennes représentaient les clubs civils.

*Catégorie 125 cm<sup>3</sup>*. — 1. *Ex-æquo* : Roule (Peugeot), sans pén., Stévenin (Follis), 0 pt, tous deux U.M. Ardennes ; 3. Cocu (Follis), 1 180 pts.

*Catégorie 175 cm<sup>3</sup>*. — 1. Pihet (Follis), 160 pts ; 2. Nicoli (Aiglon), 320 pts ; 3. Paradis (Peugeot), 360 pts ; 4. Mazet (Peugeot).

*Catégorie 250 cm<sup>3</sup>*. — 1. Piot (Peugeot), 0 pt ; 2. Schulz (Follis), 180 pts ; 3. Couvreur (Follis), 835 pts ; 4. Zenard ; 5. Charbonnelle.

*Catégorie 500 cm<sup>3</sup>*. — 1. *Ex-æquo* : Soibinet (Norton), 0 pt ; Hure (Triumph), 0 pt ; Gomis (B.M.W.), 0 pt ; Pussini (B.M.W.), 40 pts.

*Catégorie 750 cm<sup>3</sup>*. — 1. Jonet (B.S.A.), 15 pts. Après départage sur une zone avec chronométrage intégral les résultats suivants sont enregistrés pour l'attribution des coupes :

En 125 cm<sup>3</sup>, 1. Roule et en 500 cm<sup>3</sup>, 1. Soibinet.

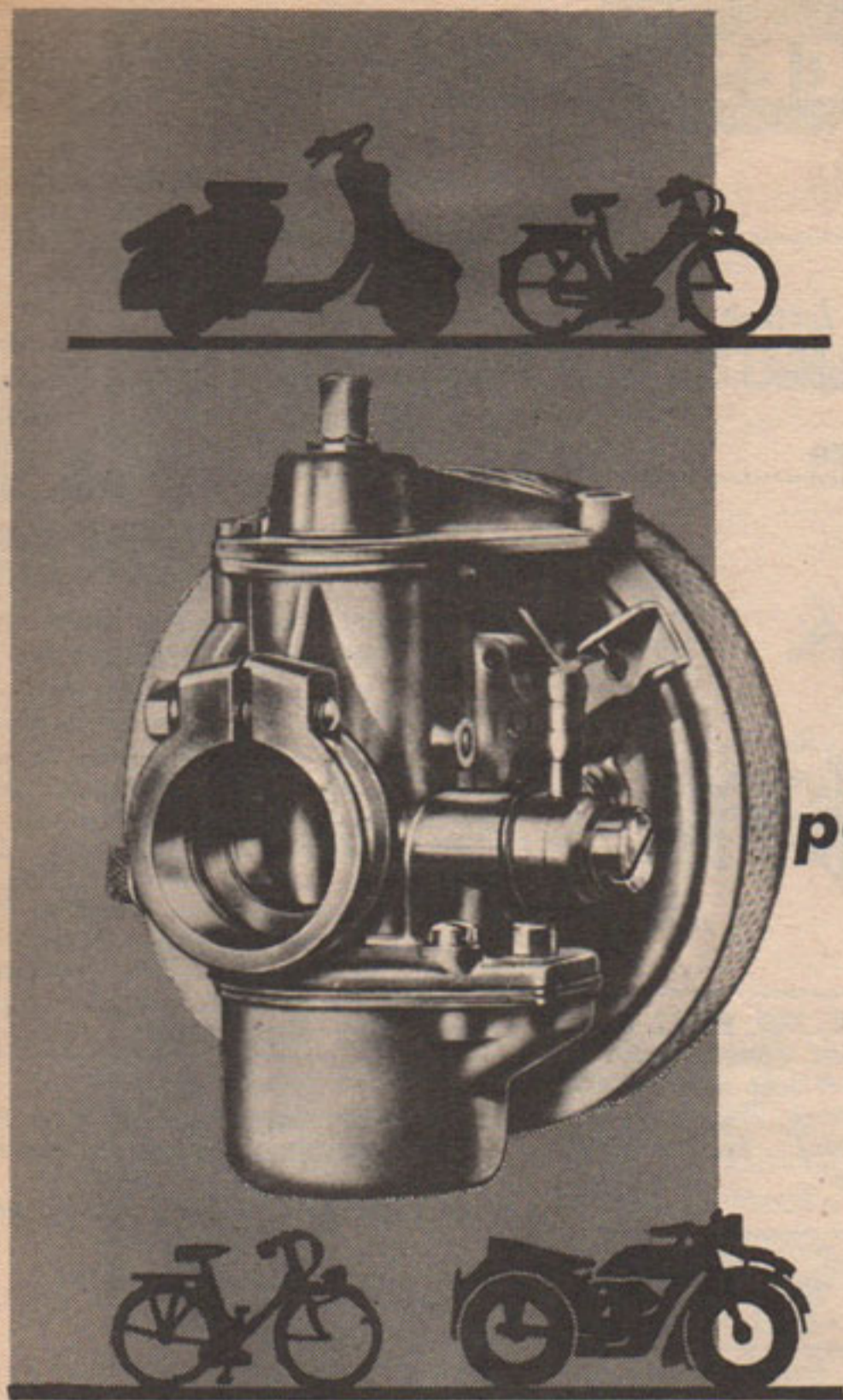
#### Classement général.

1. Roule ; 2. Stévenin ; 3. Soibinet ; 4. Hure ; 5. Piot ; 6. Gomis ; 7. Jonet.

Coupe de la ligue de Champagne : U.M. Ardennes.

Coupe du journal *L'Ardennais* : E.M.C. 3/12 R.A. des F.F.A.

Challenge du nombre : G.C.R. 601.



# CARBURATEUR ZENITH MX

pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,  
cyclomoteurs.

Étanche aux poussières.  
Cuve centrale ou à niveau stabilisé.  
Filtre à air silencieux.

Sté du carburateur ZENITH,  
17, Rue Louise Michel - Levallois-Perret - Pér. : 17-02  
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

AYEZ CONFIANCE EN...

ET EN SON REPRÉSENTANT

## MATCHLESS

Sté ARIS

11, rue Labie - PARIS-17<sup>e</sup>

Les meilleures mécaniques  
L'équipement très complet  
La plus belle finition  
Les prix raisonnables  
sont l'apanage de cette grande marque qui reprend  
en France sa vraie place et a été choisie par  
M. Jacquemin, H. Frantz et J. Hazianis

GRAND TOURISME

CROSS

CRÉDIT  
RÉPARATIONS  
PIÈCES



SERVICE D'ENTRETIEN  
gratuit  
PENDANT LE RODAGE

PROFITEZ DE L'ARRIVAGE DE JUIN - LES DISPONIBILITÉS SONT LIMITÉES

## POMPES MISTRAL

POUR  
MOTORIZÉS  
SCOOTERS  
MOTOS

Dimensions de  
300x24 à 300x28  
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991  
Pour motos



Tout en Laiton chromé sur nickel brillant

## DEL LORTO LE CARBURATEUR DES VICTOIRES

gagne aux Deux heures de Montlhéry avec :

1<sup>er</sup> BONNAL sur Morini, 2<sup>e</sup> BOYER, Mondial  
3<sup>e</sup> AGACHE, Libéria  
en catégorie 175 cm<sup>3</sup> course

### TRADING-MOTOR-LINE

74, rue de Rome, PARIS-9<sup>e</sup> - LAB 22-08

Sécurité d'abord...

grâce  
au

## MOTOS'STOP

BREVETÉ S.G.D.O. - MARQUE DÉPOSÉE



le patin contacteur de STOP  
en caoutchouc pour pédale  
de frein, adaptable à toutes  
motocyclettes et scooters.



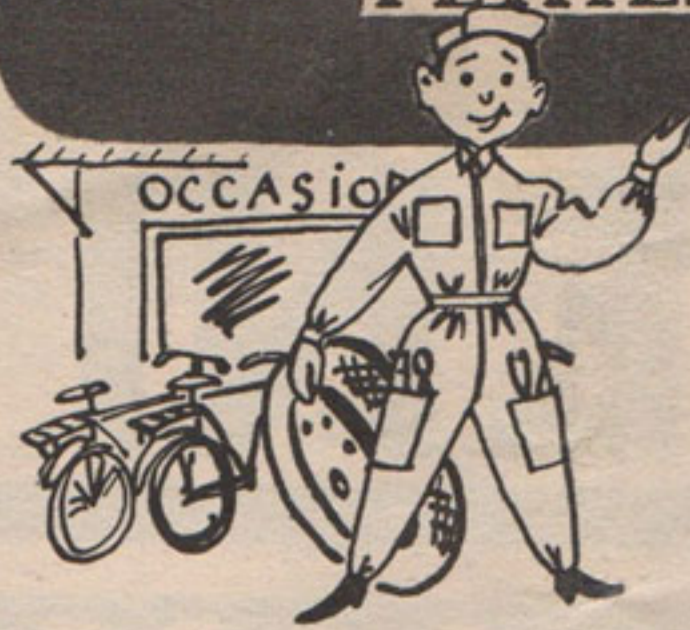
Vente exclusive  
en gros :

19, Avenue Henri-Barbusse - Clamart



## PETITES

## ANNONCES



La ligne de 39 lettres,  
signes ou espaces :

200 francs

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



**GUILLER 175. B.S.A. 500. B.P.** Collection Moto-Revue, Motor Cycle, Revue technique moto. **BERGERON**, 61, rue Ch.-Schmid, Saint-Ouen.

Vends **SELLE BIPLACE** Aurora ét. nf **MAHEUT**, Inst., à Dompremy (Marne).

Vends **500 GNOME** side Carpio 1. 1/2 pl. Bel ensemble, très bas prix. Moteurs 350 et 500 **TERROT. PERRIGOT**, 39, rue des Marchés, Lagny (S.-et-M.).

**B.S.A. 250 C.11.G.L.** équip. p. état. **REVERSAT**, 62, rue Fonquière. Après 19 h.

Vends **D.K.W. 250 NZ** très bon état. **PERRAULT Michel**, aux Charraults, Châtelleraut (Vienne).

**B.M.W. R 51** abs. origine 16.000 km impeccable. **COCAS**, 15, av. Grammont, Tours.

**VESPA** ét. nf ent. équipé. 20.000 cpt + cdt. **DUPONT**, 116, r. Lecourbe (15°).

Jantes Italiennes **BORRANI** en alliage léger pour machines sport et course. Malgré les difficultés d'importation quelques jantes encore de disponible en 14-15-16-17-18-19-21. **P. COLLIGNON**, A.F.A.C., Fontaine (Isère).

**ARIEL cross 500** très bon état prix à débat., reprise moto tourisme, crédit pièces détachées **ARIEL 1939** et 1955, un lot d'accessoires moto neuf. **BROCHERIEUX**, 32, rue des Jardins, Cachan. Tél. ALE 37-11.

**SIDE TERROT R.D.A.** Sélect. 4 vit. parf. état 55.000. 250 **AUTOMOTO A 14-20.000.** Side canadien **B.M.W. R12.** 100.000. Moteur **B.M.W. R 11-R 12,** boîte 2 carbu-magnéto Bosch pont solo, etc. **DUMUR**, 233, rue de la Croix-Nivert (15°).

### ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTO-GISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

### Attention! seul,

le mécanicien ayant de solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-vous être candidat avec toutes chances de succès?

★

### SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le

### SPÉCIALISTE RECHERCHÉ

et surtout **BIEN PAYÉ**

Préparation C. A. P. Mécanicien

★

Demandez **AUJOURD'HUI** **MÊME** notre documentation gratuite N° 14. Grandes facilités de paiement accordées.

ÉCRIVEZ :

### COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : **SAINT-QUENTIN (AISNE)**

Pour la Belgique : 41, bd James, **BRUXELLES-MIDI**

Directeur-Gérant : Max ENDERS

**B.S.A. B.33-500** cc exc. ét. 150.000 créd. poss. Tél. TRU 11-64 hres repas.

**RECHERCHE 250 à 350 cm<sup>3</sup>** deux temps indiquer prix et ét. **LABEYRIE**, 7, rue J.-B.-Pomiès, Talence (Gironde).

V. raison santé visuelle **250 cm<sup>3</sup> A.W.O.** s/m **B.M.W.** abs. neuve irrép. 4.000 km, voir Revue Technique Août 56. Px à débat. photos échange contre p. voiture même état arrang. **BUR Aimé**, 17, rue Adrien-Pressemane, Limoges (Haute-Vienne).

**VENDS NORTON 500 cm<sup>3</sup>** bi-cyl. 19.000 km ét. nf garanti. 50.000 comptant + crédit reprend, moins fort ou scoot. **PROFFIT**, 116, r. Lecourbe (15°).

Vends **GILERA SATURNO** sport 500 cm<sup>3</sup>. Parfait état. **GOMET**, Arc-et-Senans (Doubs).

**EXPOSITION PERMANENTE** des plus récentes occasions en **B.M.W.** Triumph **B.S.A.** et tous **TWINS** anglais ainsi que 100 **MOTOS** à partir de 30.000 fr. Voitures reprises **MOTOS** Crédit. **MOTO RECORD**, 151, rue Marcadet, Paris (18°). Tél. MON 24-40, métro Lamarck.

**B.M.W. R 68-600 cm<sup>3</sup>** 16.000 km impec. cause maladie 280. **ROUIRE**, 14, av. Eglé Maisons-Laffite. Sam. dis, dimanches.

Vends **COMMERCE CYCLES, MOTOS**, atelier et outillage, clientèle, bail de 9 ans cause double emploi urgent. **A. MALROUX**, place du Foirail, Bagnac (Lot).

**VINCENT RAPIDE**, état nf absolu, roulé 3.500 km garantis. **DASPRAT**, 3, rue Dante, Paris (5°). Tél. DAN 33-99.

**INDIAN 4 cyl.** moteur neuf, toute équipée parf. état. Urgent. **BANSE G.**, rue Bel-Air, Saverdun (Ariège).

**PEUGEOT 125 cm<sup>3</sup>** - 1952 - peu roulé 1<sup>er</sup> main. **LOUZON**, 52 bis, rue de Strasbourg, Vincennes.

**A liquider HARLEY 750 WLC** peint armée tr. bne méc. bns pneus 35.000 à 45.000 fr, 1000 R. Gillet cme nve 55.000, mot. boîte cadre Harley 750, mot. nf Indian, CAV. **GORGET**, 31, route de Chartres, Villebon (S.-et-O.). Tél. 928-56-06.

**SCOOT. A.G.F.** 4 vit. grand tourisme parf. état. garanti 70.000. **JOLLY**. Tél. GRE 29-59.

**650 TRIUMPH** impec. 210.000. **LANTZ**, 70, bd de Sébastopol. Tél. ARC 44-88.

Horex résident, Rumi, MV 175. **B.S.A.**, Ariel, BMW, Zundapp, 500 et 750. Victoria 250, Ardie, Guiller, Alma. **N.S.U.** Norton Motoconfort tous modèles. Monet Goyon Vespa Lambretta et divers 125 cm<sup>3</sup>. Lot de pièces diverses. **BIANCO**, 92, av. Victor-Cresson, Issy. MIC 22-39.

Indispensable à votre Santé

MARQUE DÉPOSÉE

### MOTO-CEINTURES en Cuir A. BERL

20<sup>bis</sup> Rue des Jumeaux - TOULOUSE  
Demandons et indiquons  
Dépositaires  
Documentation sur demande

500 bi-cyl. **Gnome-Rhône** ou 175 **Peugeot** av. 10.000 cpt + cdt. **PROFFIT**, 116, r. Lecourbe (15°).

**ACHAT, PLUS HAUT COURS** ttes mach. réc. étr. et scoot. paiement comptant immédiat. **MURIT**, 44, rue Paul-Barruel (15°). LEC 60-53.

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.

Pour toute pièce détachée d'occasion, pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réservoirs, carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dresch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goyon, B.S.A., M. 20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. 33-35, rue des Panoyaux, Paris (20°). MEN 98-81.

**JEAN MURIT**  
3 fois champion de France,  
10 fois recordman du Monde,  
vous présente  
une sélection de machines récentes et garanties.

### CREDIT-REPRISE

**B.M.W.** - R.67/2.  
**B.M.W.** - R.68.  
**B.M.W.** - R.51/3.  
**B.M.W.** - R.25/2.  
**TRIUMPH** - speed-tCin 53.  
**TRIUMPH** - Thunderbid 52 et 53.  
**NORTON** - « Dominator ».  
**ARIEL** - 550 cm<sup>3</sup> - 7.000 km.  
**B.S.A.** - 250 de 52 à 56.  
**B.S.A.** - B.31 et B.33.  
**B.S.A.** - A7.  
**B.S.A.** - Golden osc. - 55.  
**MATCHLESS** - Twin. osc - 53.  
**A.J.S.** - 55 - 14.000 km.  
**A.J.S.** - 54 - side Précision.  
**F.N.** - 350.  
**PUCH** - 125 - 2 carb.  
**PUCH** - 175. 2 carb.  
**PUCH** - 175 - 54.  
**PUCH** - SGS - 56.  
**M.V.** - 125 - 56.  
Scooters Lambretta, Vespa, Jonghi.  
44, rue P.-Barruel (15°). LEC 60-53.

**TUBO STOP**

**LE ROBINET ÉTANCHE et IMBOUCHABLE**

**OTOM S. A.**  
5<sup>bis</sup>, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE  
DÉF. 21-63 - 25-91

### AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard  
Soul  
Tél. DOR 49-42



PARIS  
XII<sup>e</sup>

**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**  
Embielage - Réalésage - Échange standard moteurs

IMPRIMÉ EN FRANCE

Imp. CHAIX-PARIS-1565-J 34-5-57.

*Audience du Mardi 3 janvier 1956*

## **ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE contre X...**

Attendu que la Société Ateliers de la Motobécane, se prévalant d'un brevet d'invention n° 996.360 demandé le 29 septembre 1949 et délivré le 29 août 1951 pour **relais démultiplicateur à désaccouplement, applicable notamment aux cyclo-moteurs**, et d'un certificat d'addition qui s'y rattache, demandé le 27 janvier 1950 et délivré le 17 mars 1954 sous le n° 59.977, a fait procéder, contre la Société X... à La Garenne-Colombes, à une saisie-contrefaçon le 21 décembre 1954.

Attendu que par exploit du 28 du même mois, elle l'a assignée devant ce Tribunal pour la faire juger contrefactrice des titres sus-énoncés, pour faire déclarer que la Société X... a commis à son préjudice des actes de concurrence déloyale, pour la faire condamner à lui verser des dommages et intérêts à déterminer par expertise avec provision de deux millions de francs pour faire publier la décision sollicitée, faire confisquer divers objets et interdire la continuation des agissements reprochés.

Attendu que l'addition décrit un ou des verrous pivotant ou coulissant radialement sur cette poulie et portant deux dents à joues obliques susceptibles de s'engager dans les entre-dents du pignon et maintenues en position d'enclenchement ou de déclenchement par un bouton de manœuvre à ressort jouant dans une boutonnière à étranglement ménagée dans la poulie.

Que les avantages particuliers du verrou radial font qu'il est mieux qu'un simple équivalent technique du verrou axial; que sa combinaison avec une collerette dentée, et son adaptation à leur action commune, permettent d'atteindre un résultat industriel nouveau.

Attendu que celui-ci ne présente aucun danger de matage; qu'il est

maintenu à demeure sur la poulie qui le porte, qu'on peut le verrouiller à partir d'un très grand nombre de positions, grâce à la coupe de ses dents et de celles de la collerette qui tend par un « effet de rampe » à les rappeler en position d'enclenchement, et à la multiplicité de ces dernières.

Attendu qu'un élément isolé se rapprochant d'un élément de la combinaison brevetée n'est pas susceptible d'antérioriser celle-ci.

Attendu qu'en substituant aux verrous axiaux un verrou radial, la Société Ateliers de la Motobécane a paré aux risques de cisaillement et de coincement des premiers; qu'elle a permis à l'usager de se borner à une manœuvre unique; que par le moyen de l'effet de rampe produit entre elles par les dents du verrou et celles de la collerette (lignes 6 et suivantes de la page 2 du certificat d'addition) elle l'a rendue plus aisée et plus rapide.

Attendu que pour utiliser dans son dispositif d'accouplement manœuvrable à l'arrêt seulement le principe du verrouillage radial, la demanderesse a élaboré un verrou présentant des moyens de blocage dans les deux positions susdites, et une forme particulière, permettant son enclenchement aisé avec une couronne dentée, taillée comme un pignon de chaîne.

Attendu que par ces dispositions constructives, elle l'a adaptée au rôle qu'elle entendait lui faire remplir. Attendu que les entre-dents multiples de la couronne ne sont pas des éléments isolés, mais se combinent avec lui.

Attendu qu'il a été fait ainsi de moyens connus une application nouvelle brevetable.

Attendu que les titres invoqués par la Société Ateliers de la Motobécane n'apparaissent pas antérieurs; qu'ils sont valables.

Attendu que cette constatation, et

des termes du procès-verbal de saisie du 21 décembre 1954, résulte la preuve de la contrefaçon reprochée à la Société X...

Attendu, pour l'appréciation de l'indemnité, qu'il échet de recourir à une expertise.

Attendu que le Tribunal trouve au dossier des éléments suffisants pour allouer à la Société des Ateliers de la Motobécane une provision de 1.500.000 francs et pour ordonner les mesures accessoires qu'elle sollicite.

PAR CES MOTIFS

Dit la Société Ateliers de la Motobécane bien fondée dans son action en contrefaçon.

Déclare la Société X... contrefactrice du brevet français n° 996.360 et du certificat d'addition 59.977.

Condamne la Société X... à payer à la Société Ateliers de la Motobécane 1.500.000 francs à titre de provision.

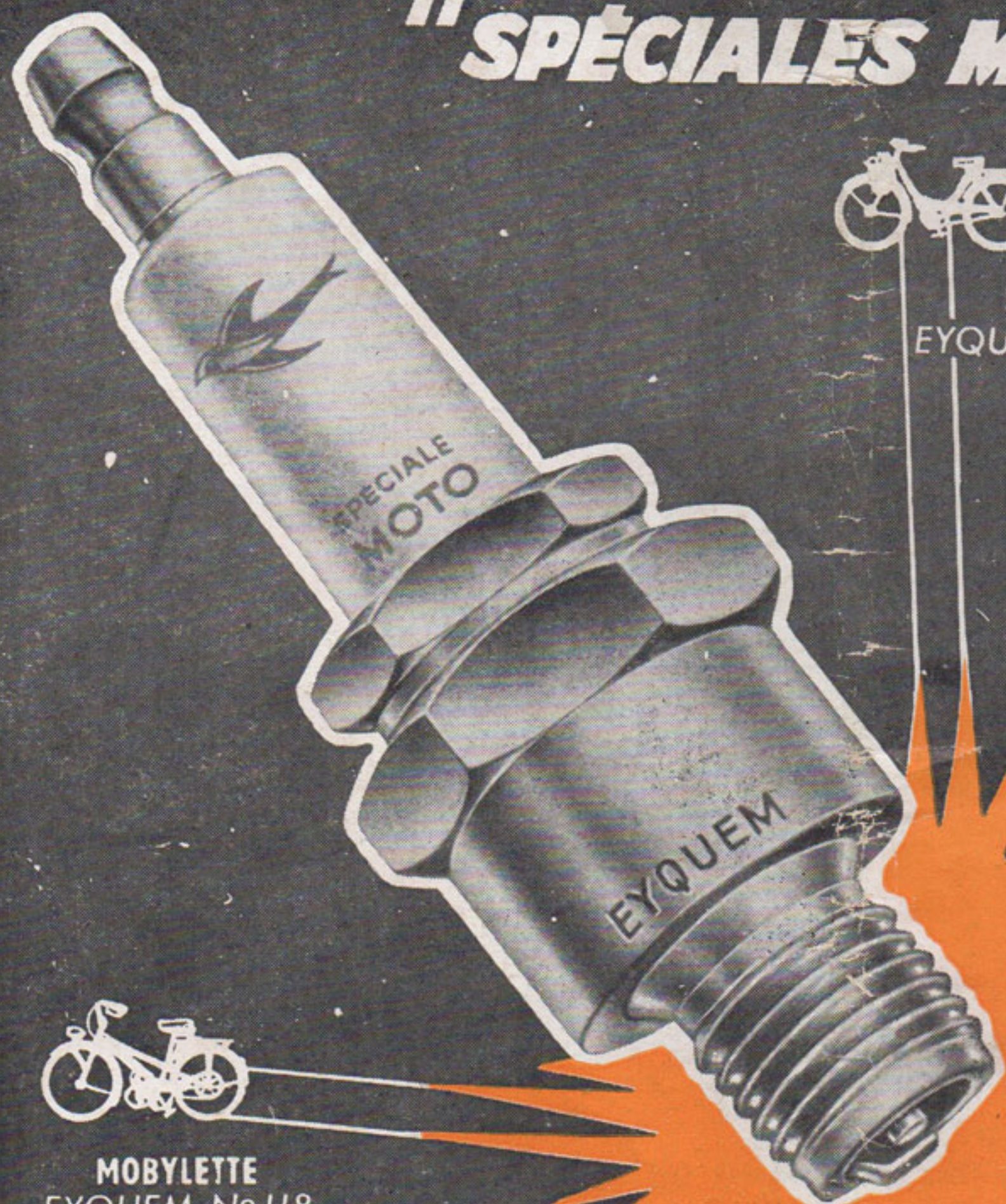
Avant faire droit sur la fixation de l'indemnité totale, commet VANDENBROEK en qualité d'expert. Lequel, serment préalablement prêté, s'il n'en est dispensé par les parties, aura pour mission de recueillir tous renseignements de nature à permettre au Tribunal d'évaluer en connaissance de cause le montant du préjudice subi par la Société Ateliers de la Motobécane, compte tenu de tous éléments utiles d'appréciation.

Fait défense à la Société X... de fabriquer et d'utiliser dans sa fabrication les contrefaçons des relais fabriqués par la Société Ateliers de la Motobécane, et de vendre des appareils en comportant, à peine d'une astreinte de 100.000 francs par infraction constatée par procès-verbal d'huissier.

Condamne la Société X... en tous les dépens, y compris le coût de la saisie-contrefaçon et de ses suites.

# BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX  
EYQUEM N°112



VESPA  
EYQUEM N°113



LE POULAIN  
JUNIOR  
EYQUEM N°112



MOBYLETTE  
EYQUEM N°118



MONET-GOYON  
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL  
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA  
EYQUEM N°113



LAMBRETTA  
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP  
EYQUEM N°113

MONTÉES EN 1<sup>er</sup> ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS