

MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 187 - AOUT 1957

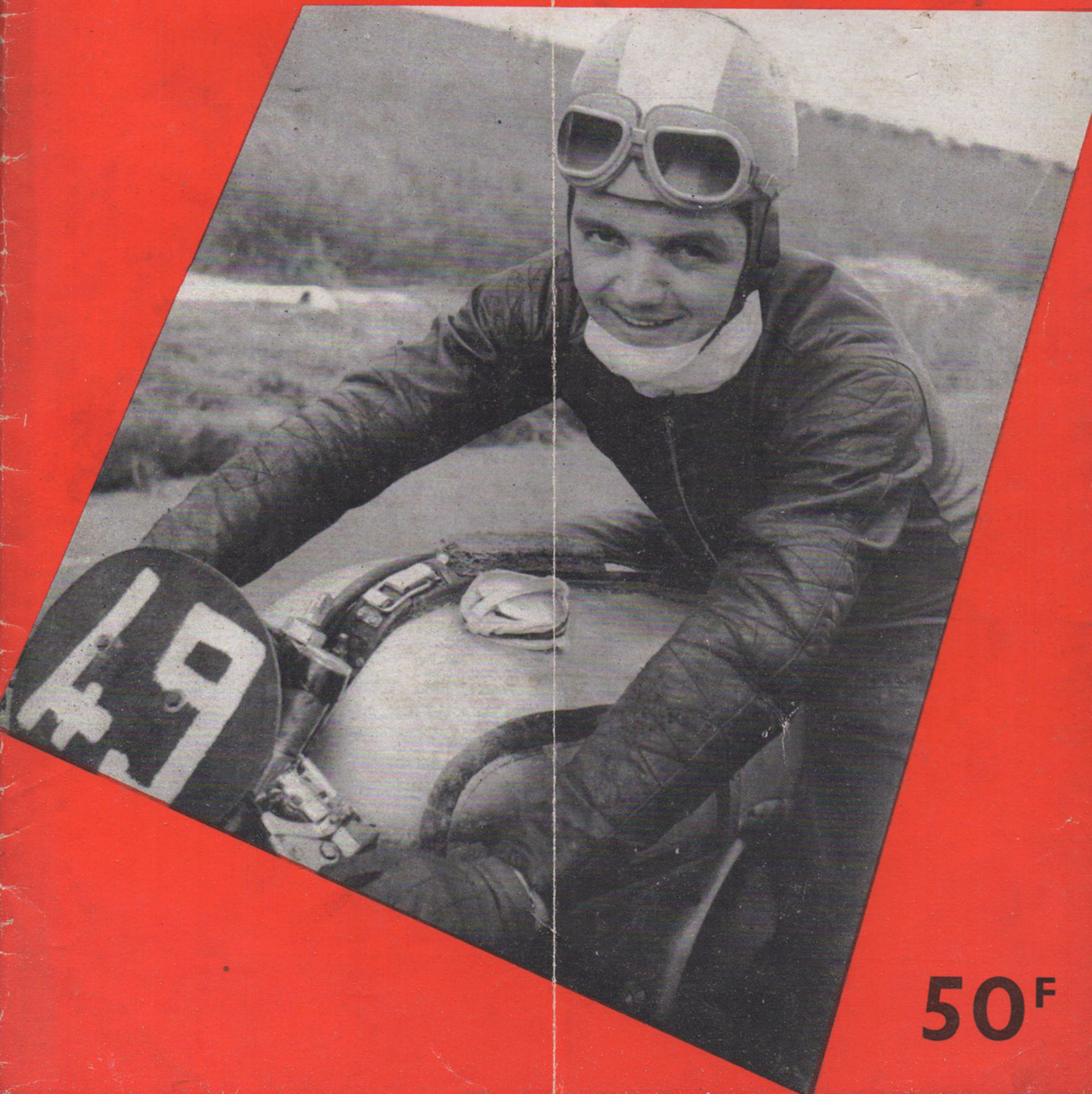
10^e ANNÉE

REVUE MENSUELLE

DIR. : MAX ENDERS

AD^r : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



50^F

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 Adier (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.

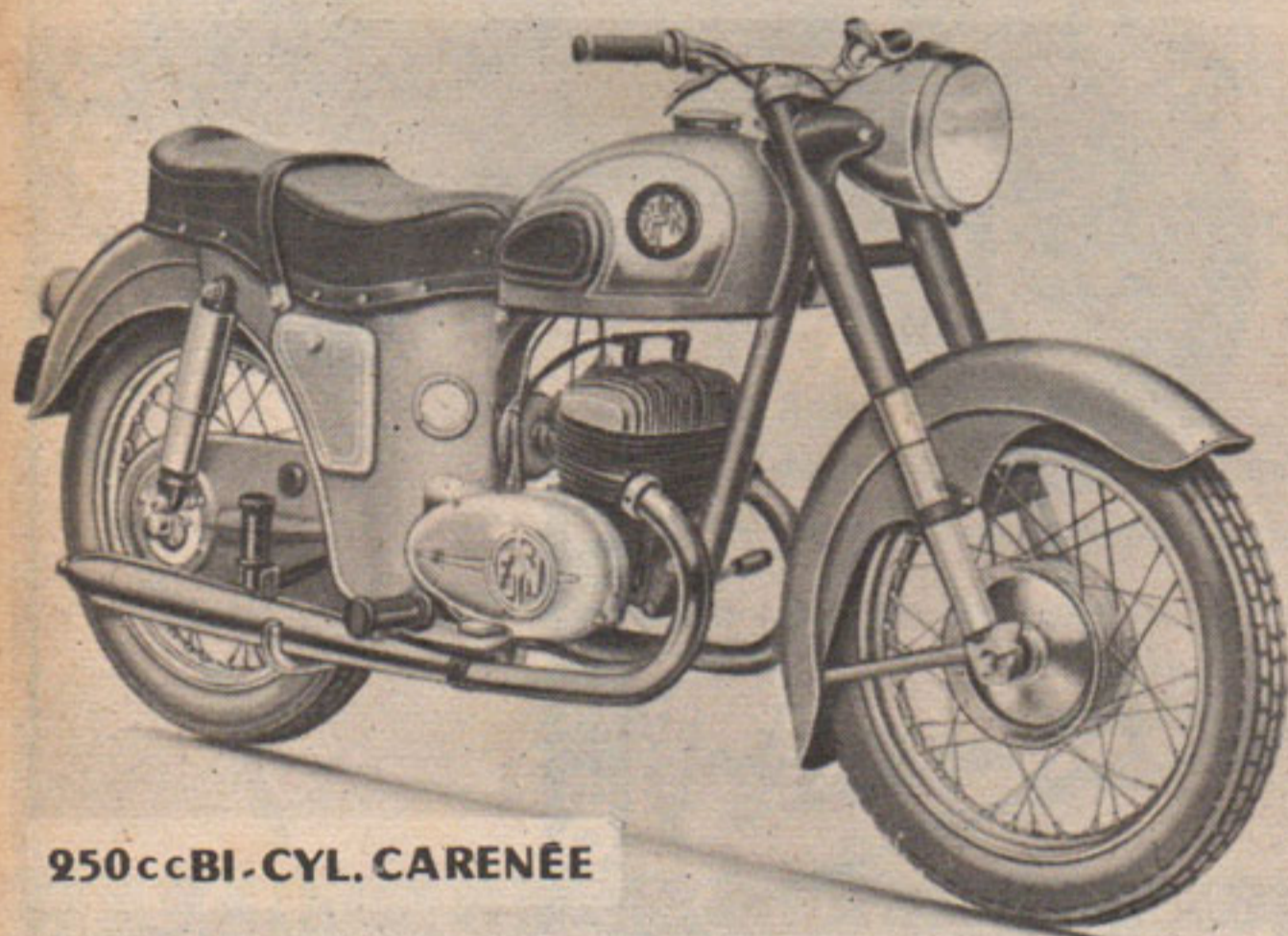
Nos

- 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 cm³.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (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



250cc BI-CYL. CARENÉE

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES

(Fourches télescopiques
Selles doubles
Suspensions
arrières oscillantes)

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

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

un **moteur** deux **roues**



ajoutez **BARDAHL** à votre huile
**PROTECTION EFFICACE
DE LA MÉCANIQUE**

BARDAHL

• fixe sur les surfaces métalliques en frottement un film lubrifiant inarrachable

• permet de réduire considérablement le pourcentage d'huile dans le mélange carburant

• évite serrage, grippage, gommage, calaminage

• améliore rendement, souplesse et reprises

BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE

double la vie du moteur
protège contre l'oxydation,
la corrosion, l'abrasion



BARDAHL-FRANCE - 34, Boulevard de l'Yser - PARIS (17) - GAL. 76-13
Usines : 14, Boulevard Maréchal-Foch - EPINAY-SUR-SEINE (Seine)

OLIVIER 823



roulez en
silence!



SILENCIEUX
GAMA

DE 48 A 125 CMC.

- JUNIOR
- MISTRAL
- SER
- HIMO
- MOTOBLOC
- VAP
- LAVALETTE

CES CONSTRUCTEURS ÉQUIPENT LEURS MOTEURS
AVEC LES MODÈLES SPÉCIAUX
DE SILENCIEUX GAMA MONTÉS
EN SÉRIE PAR LA PLUPART D'ENTREUX

GAMA, ACCROIT LA PUISSANCE DU MOTEUR !

SIE GAMA, RUE J.-B. BRU, CUSSET (ALLIER) - TÉL. VICHY 37-46

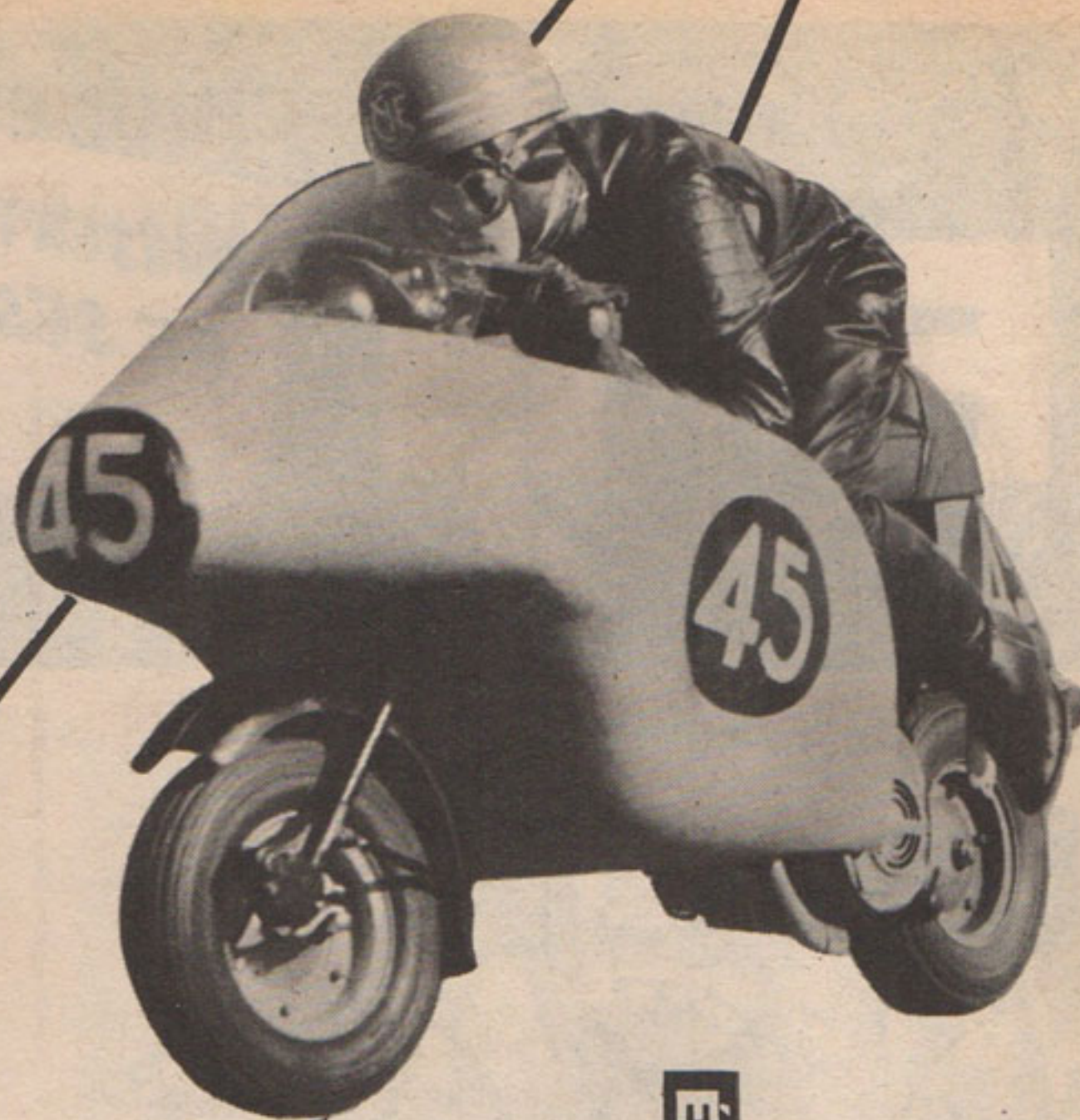
1^{er} 2 heures de MONTLHÉRY
BOL D'OR 1955
BOL D'OR 1956

Le spécialiste du
LAMBRETТА

**GÉRARD
DARIC**

★ mise au point ★

38, rue Octave-Mirbeau - Paris-17^e



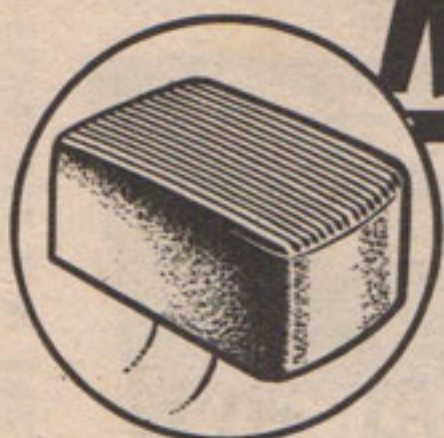
ÉTOILE 60-67

Sécurité d'abord...

grâce
au

MOTOSTOP

BREVETÉ S.G.D.G. - 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

Retenez dès aujourd'hui
le numéro de SALON

MOTOCYCLES

Le "digest" de
l'activité motocycliste



160 pages

200 Frs

COMMANDEZ

VOS RELIURES
"MOTOCYCLES"

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
"MOTOCYCLES"

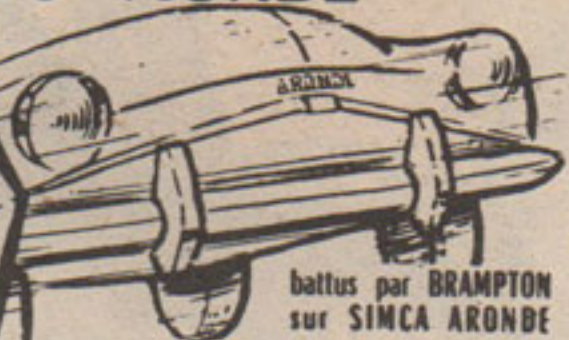
Envoi contre 500 fr. à
verser au C.C. du journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



LA CHAINE CYCLOMOTEUR



14 RECORDS DU MONDE



battus par BRAMPTON sur SIMCA ARONDE

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

Dans sa présentation élégante et pratique, exigez

Brampton

LA CHAINE FRANÇAISE QUI TIENT !

Une bonne nouvelle pour les 2 temps!

la "dose"
CASTROL SELF MIXING
est née !

une dose pour 2 litres d'essence



Ayez toujours à portée de main la dose

CASTROL SELF MIXING



L'HUILE PAR EXCELLENCE




IGARD
CORRIGE LA VUE EN PROTÉGEANT LES YEUX

Une Assurance-Vue...

IGARD
LE VERRE CORRECTEUR INCASSABLE

EN VENTE CHEZ VOTRE OPTICIEN
REMBOURSÉ PAR LA SÉCURITÉ SOCIALE
dans les conditions prévues par
l'arrêté ministériel du 19 Juillet 1955

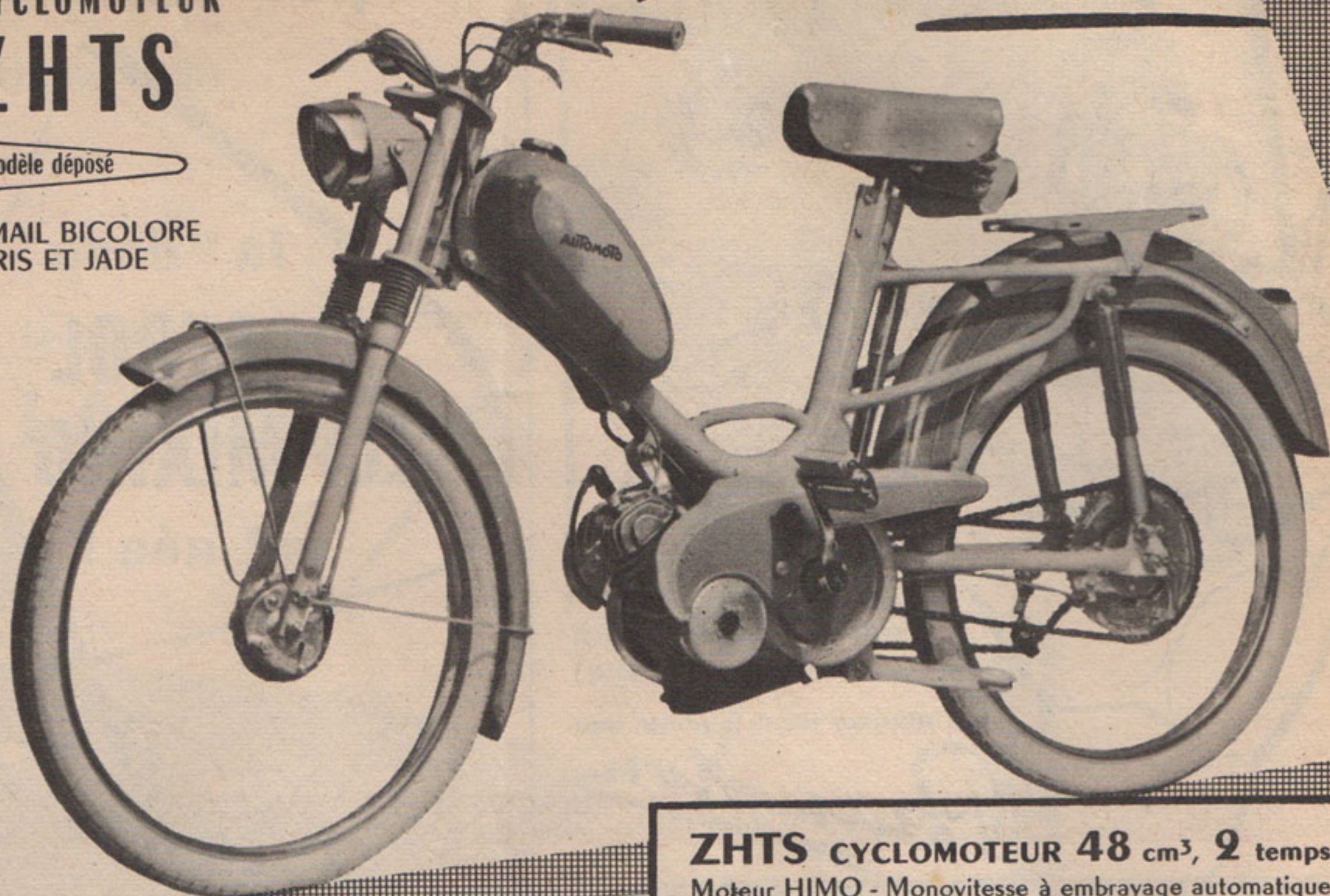
ajoutez les joies de la route avec nos modèles à **SUSPENSION AR.**

AUTOMOTO 1957

CYCLOMOTEUR ZHTS

Modèle déposé

EMAIL BICOLORE
GRIS ET JADE

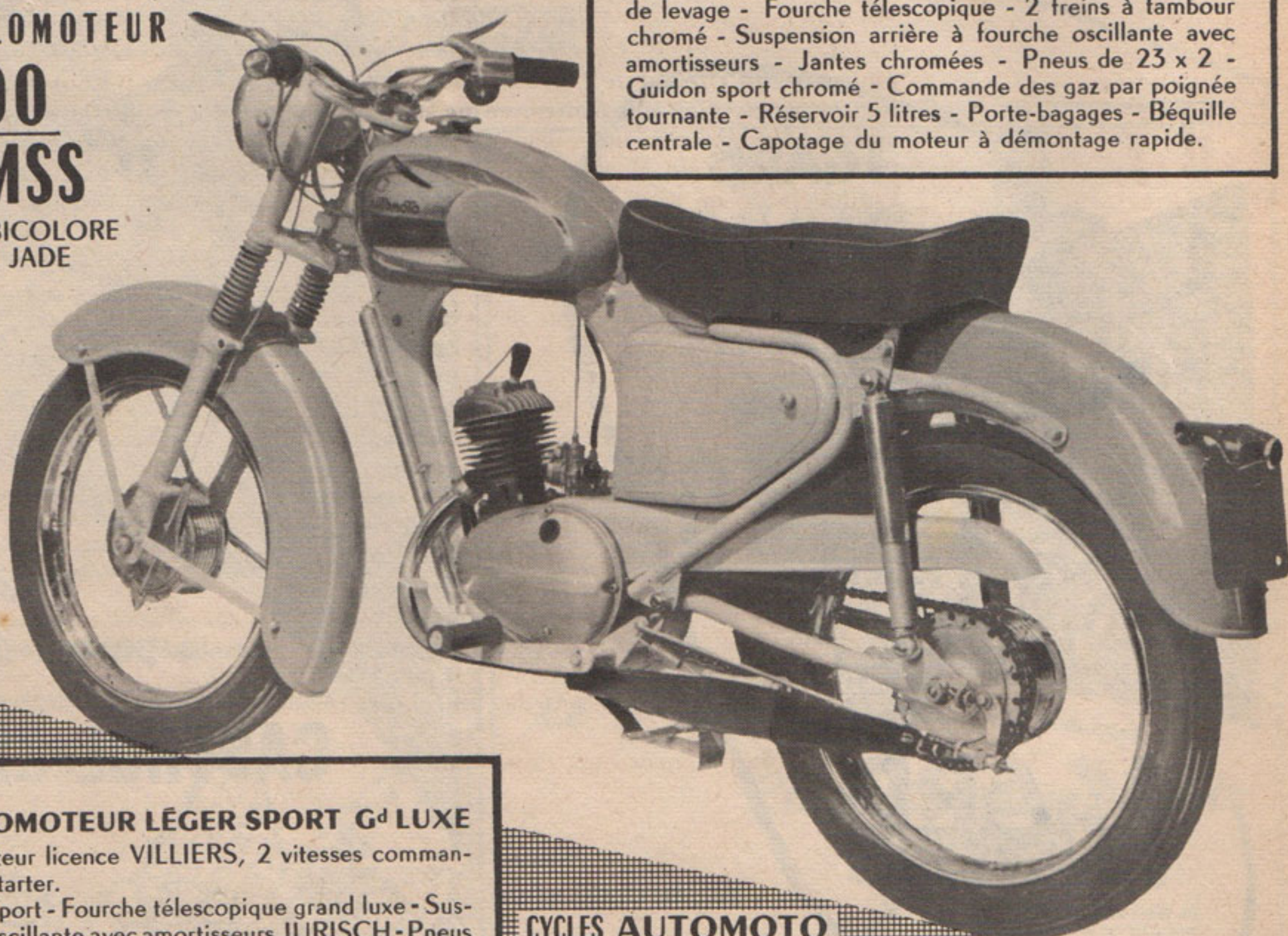


ZHTS CYCLOMOTEUR 48 cm³, 2 temps

Moteur HIMO - Monovitesse à embrayage automatique
Transmission par chaîne renforcée.
Cadre monotube cintré de gros diamètre avec poignée de levage - Fourche télescopique - 2 freins à tambour chromé - Suspension arrière à fourche oscillante avec amortisseurs - Jantes chromées - Pneus de 23 x 2 - Guidon sport chromé - Commande des gaz par poignée tournante - Réservoir 5 litres - Porte-bagages - Béquille centrale - Capotage du moteur à démontage rapide.

VELOMOTEUR 100 VMSS

EMAIL BICOLORE
GRIS ET JADE



100 VMSS VÉLOMOTEUR LÉGER SPORT G^d LUXE

100 cm³ 2 temps - Moteur licence VILLIERS, 2 vitesses commandées au guidon - Kick starter.
Cadre monotube fermé Sport - Fourche télescopique grand luxe - Suspension AR par fourche oscillante avec amortisseurs JURISCH - Pneus 16 x 2,75 - Jantes chromées - Moyeux gros corps, diamètre 115^m
Garde-boue à emboutis profonds - Selle longue à deux positions - Réservoir 10 litres à flancs chromés - Compteur kilométrique - Avertisseur

CYCLES AUTOMOTO

61, Avenue de Rochetaillée - SAINT-ÉTIENNE (Loire)
Magasin d'Exposition et de Vente à PARIS
62, Avenue de la Grande-Armée (17^e)



A U S O M M A I R E :

BOÉRI, VAINQUEUR
A PROVINS,
SUR NORTON

★ Échos 8

★ T.T. 10

★ Technique :
Norton Manx 17

★ Vu pour vous 24

★ Vétérans 26

★ Sport-digest 28

10^e ANNÉE

N° 187

1^{er} AOUT 1957

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

Il y
a
statistiques
et
statistiques

Notre confrère « La Revue des Agents du 2-roues » a publié dans son numéro de mai une interview, accordée à son rédacteur Marcel Thomas par le Président de la Chambre syndicale des Constructeurs, sur l'éventuelle licence de conduite pour les vélomoteurs et scooters.

Le Président, M. Grenier de Latour, ne se montre pas hostile à l'obligation de cette licence, pour peu qu'elle mette fin aux incessantes campagnes de dénigrement. Nous avons pensé, nous-mêmes, que 500 francs, ce ne serait pas trop cher payer la muselière des motophobes ; aussi ne reviendrons-nous pas sur le sujet ; ce qui nous intéresse dans ce propos c'est une statistique que révèle M. de Latour, toujours bien informé, et puisée dans une publication dont l'impartialité ne peut être mise en doute : « La Revue Internationale de la Circulation Routière ».

Ce document indique, par pays européens, le nombre de tués par 100.000 motocyclistes en circulation ; le voici :

France.	6,4.	Pas de permis de conduire jusqu'à 125 cm ³ .
Italie.	9,9.	Pas de permis de conduire jusqu'à 125 cm ³ .
Grande-		
Bretagne.	12,3.	Permis généralisé.
Suisse.	17,5.	Permis généralisé.
Allemagne.	19,1.	Permis généralisé.

C'est donc le pays, le nôtre, où circulent le plus de cyclomoteurs, vélomoteurs et scooters exempts de permis que le pourcentage de morts est sensiblement le moins élevé. Encore, comme le regrette M. de Latour, aucune discrimination n'est-elle faite entre auteurs et victimes de ces accidents.

Ce rapport contredit donc formellement les allégations de ceux qui, inlassablement, nous accablent en s'appuyant, disent-ils, sur des statistiques officielles.

Mais, DES statistiques, ce n'est pas TOUTES les statistiques.

Pourquoi donc ignorent-ils, ou feignent-ils d'ignorer celle-ci qui n'est pas plus confidentielle que les autres.

Sans doute parce que, nous étant favorable, elle démolirait leur argumentation péniblement étayée.

Max Enders

COMMENTAIRES SUR DES STATISTIQUES De 1950 à 1957.

De 1950 à 1957 le mouvement motocycliste a été plutôt spasmodique : certaines catégories ont progressé, d'autres sont en régression. Etalé sur sept années et malgré le coup de frein résultant des événements de l'année dernière, le tableau représente assez bien la tendance du marché français : plein épanouissement du cyclomoteur qui de 95 000 en 1950 atteint en 1956, une production de 900 000 ; le vélomoteur, par contre, fléchit : son année la plus prospère fut 1954 avec 172 000 machines contre 105 000 en 1956. L'année la plus favorable au scooter fut 1955 : près de 136 000 unités contre 118 000 et quelque en 1956.

Mais la moto, au-dessus de 125 cm³, trinque un bon coup ; sa meilleure année fut 1953 qui vit éclore près de 38 000 motos, principalement des 175 cm³. En 1956 la production s'est réduite de plus de la moitié, moins de 17 000.

Le deux-roues à moteur devient de plus en plus un engin utilitaire, un mode de transport quotidien apprécié avant tout pour son économie, sa maniabilité, sa rusticité et son faible encombrement, sans aucune recherche de la performance.

Les amateurs de motos puissantes, nerveuses et rapides se font de plus en plus rares ; les dix mille machines étrangères importées en France doivent couvrir ce marché restreint.

Le parc motocycliste.

Le nombre de motocycles en circulation sur notre territoire a été estimé, fin 1956 à près de 5 millions soit en net excédant sur les voitures particulières.

Les régions les plus motorisées en deux roues sont la Seine et la Seine-et-Oise avec plus de 280 000 à elles deux ; viennent ensuite, avec le Midi, les départements sièges d'industries motocyclistes : le Doubs, la Côte d'Or et le Rhône.

Les régions sous-développées, dans ce domaine s'entend, seraient la Corse, les Basses et Hautes-Alpes, cependant très sillonnées par les amoureux de la nature et des sites pittoresques ; mais les autochtones ne sont pas des pratiquants.

En détail.

Voici une appréciation aussi exacte que possible des diverses catégories de motocycles en circulation au début de cette année.

En chiffres arrondis au minimum : 3 millions de cyclomoteurs ; un peu plus de 1 million de vélomoteurs, 400 000 scooters et 375 000 motos.

Encore faut-il remarquer qu'aucune précision absolue ne peut être fournie pour les cyclomoteurs, ceux-ci échappant à l'immatriculation exigée pour les plus de 50 cm³, et à la taxe individuelle qui frappe les vélocipèdes.

Le marché est d'ailleurs assez dispersé puisqu'il est morcelé, avec des pourcentages très divers entre plus de 50 constructeurs alors que 6 firmes se partagent l'ancien-tèle automobile dite de tourisme.

Les accidents.

Comment peut-on tripoter les chiffres officiels pour mettre sur le compte des motocyclistes 50 % des accidents ?

D'après les statistiques 1956 on a dénombré 116 900 victimes de carambolages dont un peu plus de 35 000 deux-roues à moteurs de toutes catégories ; dans le même temps, les voitures d'au moins quatre roues mettaient à leur tableau 58 000 humains (morts ou plus ou moins blessés), dont près de 42 000 parmi les voitures dites de tourisme.

De toute façon, et que l'on compte comme on voudra, 35 000 ne représentent pas 50 % de 116 900...

Les importations.

Les marques étrangères importent annuellement en France environ 10 000 machines dont une quantité infime de cylindrée inférieure à 250 cm³, ceci en raison d'accords commerciaux.

Les pays qui nous envoient leurs motos sont : l'Allemagne, quatre marques ;

l'Angleterre, huit ; l'Autriche et la Hongrie, chacune une ; la Belgique, la Tchécoslovaquie et l'Italie, deux chacune ; pour cette dernière il y a bien quelques autres marques introduites exceptionnellement, mais en si minime quantité et dans des conditions tellement spéciales qu'on ne peut vraiment les inclure dans des marchés commerciaux normaux.

Joli mois de mai.

La production de mai est en léger accroissement sur celle d'avril, toujours grâce au cyclomoteur ; décidément la France, en deux comme en quatre roues, est le pays des « petits cubes ».

Sur les 92 827 cyclos, 30 872 sont à l'actif de Motobécane, 24 500 à celui de Vélosorex, 5 900 à Peugeot, les autres s'éparpillant par constructeurs, entre 3 000 et 3 800...

Les vélomoteurs de 50 à 100 cm³ ont comme leader Automoto avec 853 sur un total de 3611 répartis entre une vingtaine de firmes ; Peugeot vient en deuxième position, suivi par Monet-Goyon.

Les vélomoteurs de 50 à 125 se stabilisent aux alentours de 6 600 ; Motobécane dépasse les 2 000, Peugeot les avoisine, Terrot les approche.

Les scooters plafonnent un peu au-dessus des 9 000 dont 30 % au profit de Vespa qui fait, à lui seul, presque le plein des scooters de plus de 125 cm³, Peugeot se réservant la différence.

A noter ici, l'excellente tenue des Manurhin : plus de 1 500 machines



Boeri n'est pas prudent ! Malgré les suites fâcheuses de son accident de voiture, il a tenu à courir à Provins et à gagner la catégorie 500 cm³. Mais cela donne soif... La bouteille d'Orangina est la bienvenue !

Sur 964 motos de plus de 125 la 175 s'inscrit très largement en tête avec 792 exemplaires dont 750 sont produits par Motobécane et Peugeot.

Au-delà de cette cylindrée, on tombe à 4 motos de 200 cm³, 118 de 250 dont 100 Peugeot, 20 Motobécane 350 cm³ et les 30 Ratier-Cémeac destinées aux Services Publics.

Limite des agglomérations.

Le code de la Route avait prévu par deux de ses articles l'obligation pour les Municipalités de prendre des arrêtés fixant les limites des agglomérations des communes traversées par des routes et de les déterminer visiblement aux usagers par les signaux réglementaires mentionnant le nom de la localité.

Par suite de l'arrêté interministériel du 31 mai 1957, ces dispositions sont entrées en vigueur depuis le 15 juin dernier.

On parle des voiturettes !

Depuis que s'est confirmée la prochaine sortie de la voiturette Vespa, on a prêté à d'autres constructeurs de scooters, l'intention de réaliser également des minicars.

C'est ainsi qu'on a annoncé une voiturette Lambretta, puis une Manurhin sœur de celle fabriquée en Allemagne par D.K.W., mais l'usine de Mulhouse a démenti cette information en assurant qu'elle s'en tient à son actuel scooter.

Un scooter Moscovite.

L'U.R.S.S. a présenté dernièrement un scooter national, le Viatka. Il a été exposé au Salon de Moscou. Ceux qui ont pu l'examiner trouvent qu'il s'inspire d'assez près de la Vespa.

Deux contre quatre.

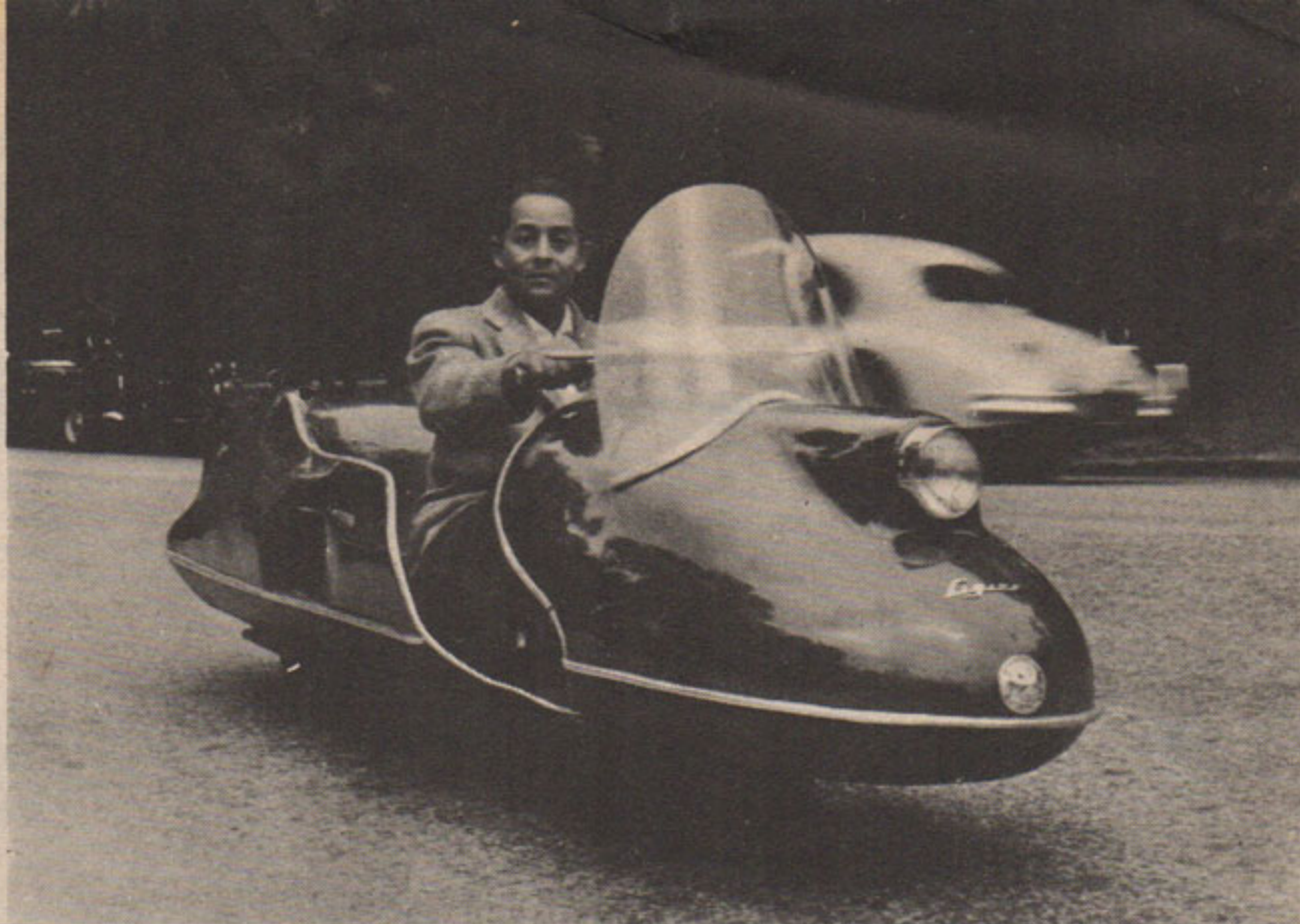
Sur 9 millions de véhicules motorisés, on comptait, fin 1956, près de 5 millions de motocycles, du vélomoteur au gros cube, soit plus de 50 % du parc, pourcentage qu'on passe volontiers sous silence, quand, dans un but intéressé, on tripatouille les statistiques des accidents.

La Corse, les Hautes et Basses-Alpes seraient les régions les moins « motocyclisées » ; par contre la Seine accuse plus de 200 000, la Seine-et-Oise près de 80 000.

Suivent derrière les départements producteurs de motos, tels le Doubs, la Côte-d'Or et le Rhône. Nos mécaniques sont également en faveur dans les pays du Soleil, Méditerranée, et cela se conçoit.

Le masque ne sort qu'à l'aube ! Pourquoi ?

Seuls les explorateurs de la « Deuxième Expédition Cavally » qui rentrent du Libéria et d'une zone peu connue de Côte-d'Ivoire, pourraient vous le dire.



L'autobirou est une nouveauté dont nous parlerons dans notre prochain numéro.

Mais vous le saurez cet hiver en assistant aux conférences qu'ils feront avec leur film qui s'intitule : *Le masque ne sort qu'à l'aube* et qui retrace la vie rude de cette expédition et les coutumes de populations avec lesquelles mes membres de la mission « Cavally » ont vécu.

Si une conférence sur ce sujet intéresse votre organisme, vous pouvez dès maintenant obtenir tous renseignements auprès du chef d'expédition : M. Claude Mahé, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine).

2^o Expédition Cavally.

Bottin du cycle de la Moto et du Scooter.

Depuis de nombreuses années, le Bottin du Cycle est considéré comme le dictionnaire de la profession. L'utilisateur y trouvera, comme par le passé, une liste de fabricants, constructeurs, grossistes, détaillants, réparateurs, rectifieurs, postes d'essence, un répertoire des marques de fabrique et un exposé très complet sur les organisations professionnelles, fédérations, clubs, etc.

Compte tenu des perfectionnements techniques, une importante partie a été réservée au cycle à moteur : on y trouvera notamment une nomenclature très complète des différents constructeurs et de leurs dernières fabrications.

Soigneusement tenu à jour et rédigé avec le plus grand soin, le Bottin du Cycle, de la Moto et du Scooter constitue un instrument de travail irremplaçable. Son prix de vente est de 1 200 fr.

Une initiative heureuse pour les vacances : les Messages-touristes.

Un grand quotidien parisien, *le Figaro* diffusé dans toute l'Europe, met gracieusement à la disposition des touristes pendant la saison estivale (depuis l'Ascen-

sion jusqu'à fin septembre) une rubrique qui leur permet, au cours de leurs randonnées en France et à l'étranger, de pouvoir être touchés rapidement par un Message Personnel, en cas de besoin urgent, sans que le lieu de leur séjour soit connu de leur correspondant éventuel ou de joindre eux-mêmes parents ou camarades en voyage, également sans adresse fixe.

Les Messages-Touristes sont publiés gratuitement chaque jour dans toutes les éditions du journal.

En 1956, près de 5 000 messages personnels ont été diffusés par *le Figaro* à travers l'Europe pendant la période des vacances.

Des formules éditées sous forme de carte-lettre, pouvant être laissées par précaution à la famille ou au bureau avant le départ, sont envoyées gracieusement aux intéressés sur simple demande adressée au journal *le Figaro*, 14, Rond-Point des Champs-Élysées, Paris (8^o). Joindre seulement un timbre-poste.

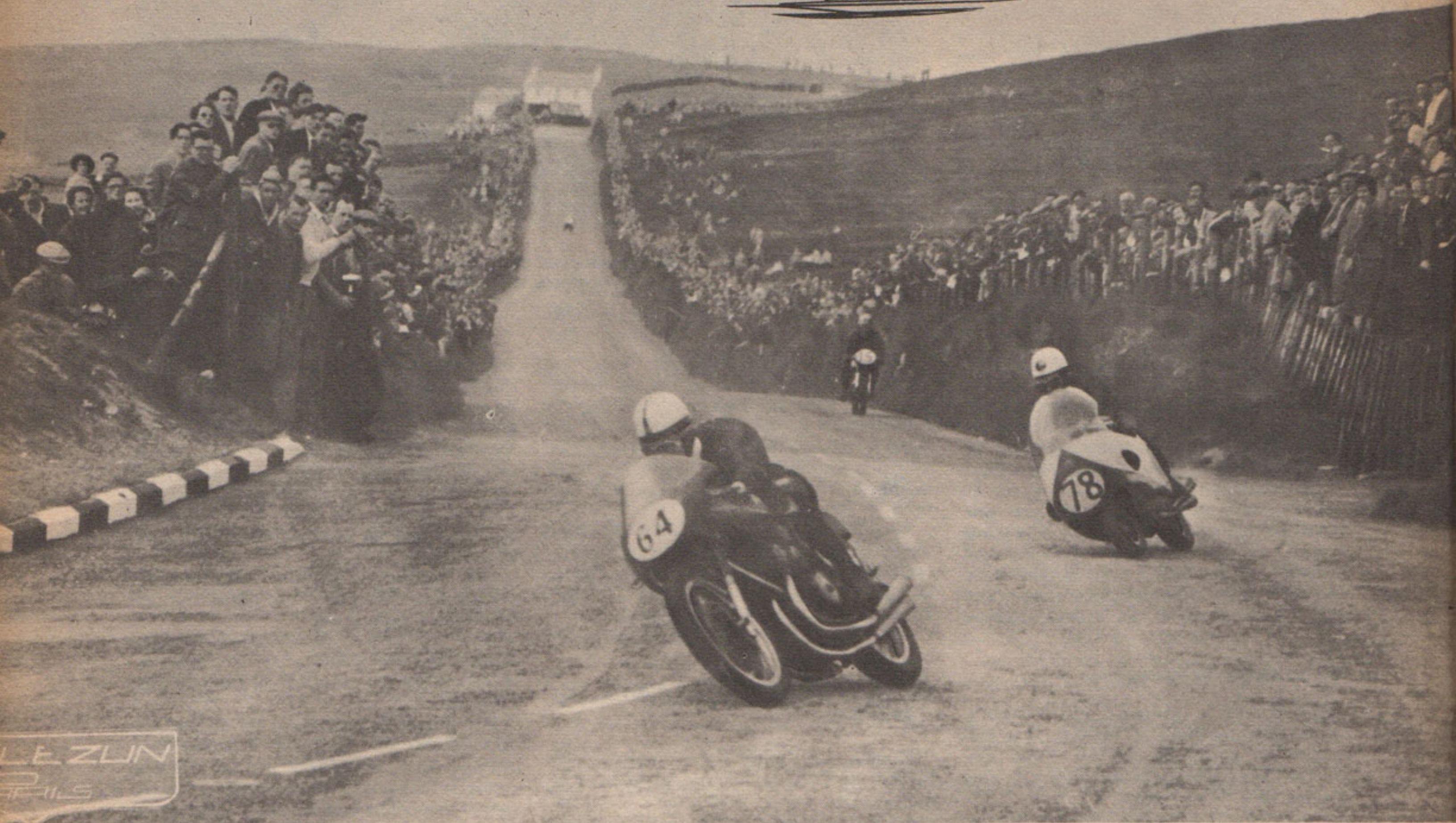
Expertise des occasions.

La vente ou l'achat d'une machine d'occasion pose toujours un problème pour chacune des parties : vendre cher et acheter bon marché. Mais il y a une troisième inconnue, la valeur mécanique exacte de la machine faisant l'objet de la transaction.

La plupart du temps, les clients, surtout les débutants, n'ont pas les connaissances techniques nécessaires pour estimer l'état d'une mécanique qui, sous des dehors attrayants, peut renfermer une ruine.

Entre honnêtes gens, le diagnostic d'un tiers impartial et compétent permet un judicieux accord.

C'est ce qu'a pensé un expert agréé auprès des compagnies d'assurances, spécialisé dans la branche motocycliste et que les intéressés pourront consulter avec une absolue confiance.



*Le grand vainqueur 350 et 500 cm³
Bob McINTYRE s'apprête à doubler
John SURTEES sur la quatre cy-
lindres M.V.*

LE JUNIOR T.T.

Sur le plan moral le T.T. de 1957 est pour les Anglais un T.T. pas comme les autres. En effet 1907 étant l'année qui en vit la première édition, cette année marque donc le Jubilé d'Or de l'épreuve.

La catégorie Junior (350 cm³) ouvre depuis plusieurs décades les festivités de la grande semaine le lundi; cette catégorie fut le fief du matériel britannique jusqu'en 1954; en 1955, Guzzi, avec Lomas, interrompait cette longue liste de succès en précédant Mc Intyre (Norton-client) de une

minute seulement. 1956 voyait un autre « guzziste », Kavanagh, gagner avec 4 mn 38 s d'avance, cette fois sur Ennett (A.J.S.).

Cette année Gilera présentant leur nouvelle 4 cylindres 350 (au palmarès déjà brillant) s'attaque au Junior et Mc Intyre remporte avec cette machine une victoire indiscutable. Cette fois la première machine anglaise est reléguée à 8 mn.

La course s'est déroulée par un temps idéal, ensoleillé, quoiqu'une brume venant du nord-est inquiéta un instant les officiels, mais seuls les hauts sommets de l'île furent dans les nuages.

Des 89 engagés, 77 prennent le départ, les plus notables abstentions étant celles de H. Hinton, Shepherd (M.V.), Freestone et la révélation du début de saison, R. Anderson, tous

quatre victimes de chutes à l'entraînement, ne mettant pas leurs jours en danger.

Banks (Norton) ne peut partir car une soupape a touché le piston au cours de la période d'échauffement des moteurs.

Les espoirs britanniques résident en Hartle et Brett, ayant des Norton-client... aux moteurs spéciaux, carénage type poubelle pour Hartle, long nez (semblable à celui qu'utilisait Amm), pour Brett. Partant parmi les premiers, Chadwick (Velocette appartenant à Duke) ouvre la liste des abandons, moteur grippé, puis on apprend que Northwood (Norton), et Wallis (B.S.A.) sont en panne de moteur, tandis que Denton (B.S.A.) ne peut continuer, son carénage manifestant des idées d'indépendance (panne relativement fréquente).

Dale (Guzzi) occupe la première place au tableau d'affichage avec un excellent temps mais lorsque celui de Mc Intyre (Gilera) est connu, c'est la sensation! Départ arrêté, les 23 mn 56 s établis par Amm en 1954 sont pulvérisés avec 23 mn 14 s et il précède Dale de 44 s.

Derrière, les places sont plus serrées, puisque nous trouvons Hartle (Norton) à 51 s, Surtees (M.V.) à 1 mn 02 s, Brett (Norton) à 1 mn 16 s, Campbell (Guzzi) à 1 mn 20 s, Brown (Gilera, remplaçant Duke) à 1 mn 34 s, Murphy (A.J.S.) à 1 mn 41 s et King (Norton, premier « vrai privé ») à 2 mn 02 s. On remarque que Surtees a passé la ligne en réduisant; en effet il stoppe à son stand et change de bougies, coût total, deux minutes environ.

On apprend alors que G.T. Salt (Norton), parti n° 1 est également dans les premiers à abandonner (magnéto). Chute de J.D. Anderson (A.J.S.) au deuxième tour, réservoir endommagé, ne peut repartir, Williams (Norton) s'arrête, chaîne cassée, Ferguson, (A.J.S.), panne de moteur. Mc Intyre semble tarder à repasser, quand il le fait il s'arrête à son stand, il a effectué presque tout le second tour sur 3 et quelquefois 2 cylindres.

Le classement au deuxième tour est ainsi modifié et Dale prend la tête, devant Hartle à 29 s, Mc Intyre est à 31 s, Brett à 1 mn 3 s, Campbell à 1 mn 17 s, Brown et Murphy à 2 mn 27 s, le premier privé est maintenant Tanner (Norton) à 2 mn 34 s, King est à 2 mn 35 s et Surtees à 2 mn 44 s.

Au troisième tour les ravitaillements commencent et le classement ne reflète pas réellement la situation, certains coureurs attendant d'avoir couvert quatre et même cinq tours pour le faire.

On obtient alors, en tête Dale, suivi de Hartle, à 31 s, Mc Intyre à 56 s, Brett à 1 mn 37 s, Campbell à 1 mn 42 s, Brown à 1 mn 58 s et Surtees à 3 mn 6 s. Les malchanceux du troisième tour sont, Powell (A.J.S.), moteur grippé, King (Norton) bielle cassée.

Mais Dale qui s'arrête dès son troisième passage, perd de nombreuses minutes pour réparer un pare-brise cassé, puis le retirer sur ordre des commissaires, pire encore Hartle et lui seront vaincus dans le tour suivant par Wood (Norton), qui casse sa bielle, crevant le carter, tombe et répand de l'huile sur la route. Les chutes seront sans trop de dégâts pour les trois pilotes, quoique Hartle souffre des mains et a le dos brûlé. Tout cela crée de l'avancement aux autres coureurs, d'autant plus que Brett est aussi contraint à l'abandon, ennuis de distribution. On a donc, au quatrième tour, un classement entièrement remanié qui donne, Mc Intyre à zéro, Campbell à 38 s, Brown à

49 s, Surtees à 2 mn 42 s, Murphy à 3 mn 57 s, E. Hinton (Norton), premier privé est à 3 mn 58 s.

Nouvelles victimes de serrage, Willis (Norton), Davey (B.S.A.). Peu d'incidents à noter au cours du cinquième tour, ni au sixième d'ailleurs, on constate que Mc Intyre, s'il tourne à une moyenne générale supérieure à l'ancien record du tour, ne fait plus le « forcing » du premier tour, puisque les suivants sont tous effectués avec des temps supérieurs.

On notera que, curieusement, les places des douze premiers ont à peine changé depuis le quatrième tour jusqu'à la fin, sauf pour Murphy et Hinton, au cinquième tour et Christian (A.J.S.) et Trow (Norton) au septième qui échangent leurs places. La deuxième partie de l'épreuve se déroule donc sans passion pour les spectateurs.

Les six premiers du cinquième tour, les occupants du « leader board » (tableau des leaders) sont donc Mc Intyre, Campbell à 1 mn 39 s, on note l'avance que prend la Gilera, Brown à 2 mn 45 s, Surtees à 3 mn 43 s, Hinton, premier privé à 5 mn 23 s, Murphy à 5 mn 32 s.

Les écarts se creusent encore au sixième tour, Mc Intyre précédant Campbell de 2 mn 42 s, Brown de 3 mn 51 s, Surtees de 4 mn 54 s, Hinton est à 6 mn 50 s, Murphy à 7 mn 04 s.

Si au septième et dernier tour Mc Intyre augmente son avance sur ses suivants, ceux-ci conservent entre eux sensiblement les mêmes écarts, Notons toutefois que Brown a semblé avoir un moteur affaibli (relativement!) en fin d'épreuve.

Classement.

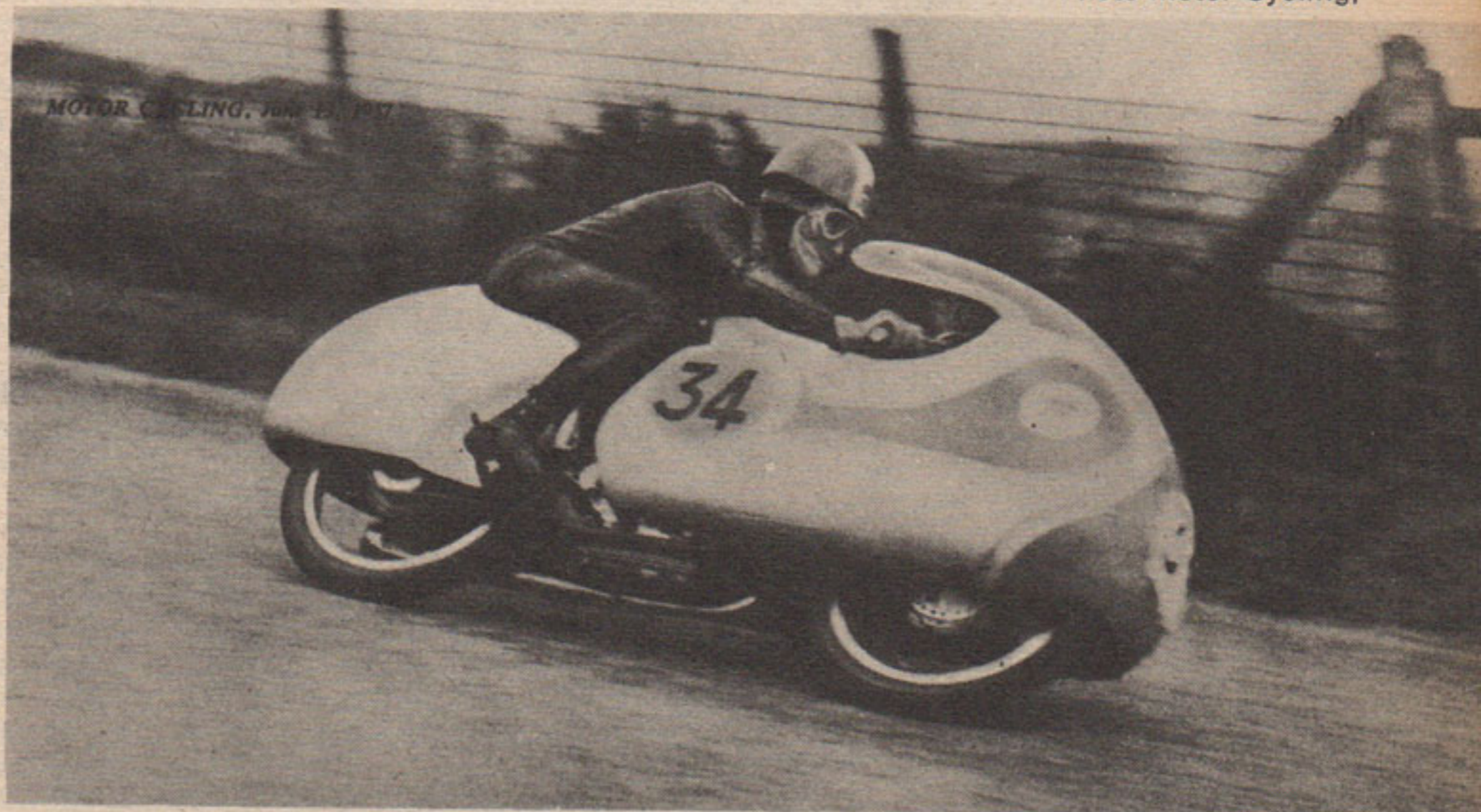
1. Mc Intyre (Gilera), Ecosse, en 2 h 46 mn 50 s (moyenne record : 152,800 km/h);
2. Campbell (Guzzi), Australie, à 3 mn 39 s;
3. Brown (Gilera), Australie, à 4 mn 48 s;
4. Surtees (M.V.), Angleterre, à 5 mn 47 s;
5. E. Hinton (Norton), premier prix, Australie, à 8 mn;
6. Murphy (A.J.S.), Nouvelle-Zélande, à 8 mn 18 s;
7. Tanner (Norton), Angleterre, à 8 mn 47 s;
8. Clark (Guzzi), Angleterre, à 9 mn 18 s;
9. Mc Cutcheon (A.J.S.), Nouvelle-Zélande, à 11 mn 32 s;
10. Trow (Norton), Angleterre, à 11 mn 40 s;
11. Christian (A.J.S.), Ile de Man, à 11 mn 47 s;
12. Chapman (Norton), Angleterre, à 13 mn 20 s.

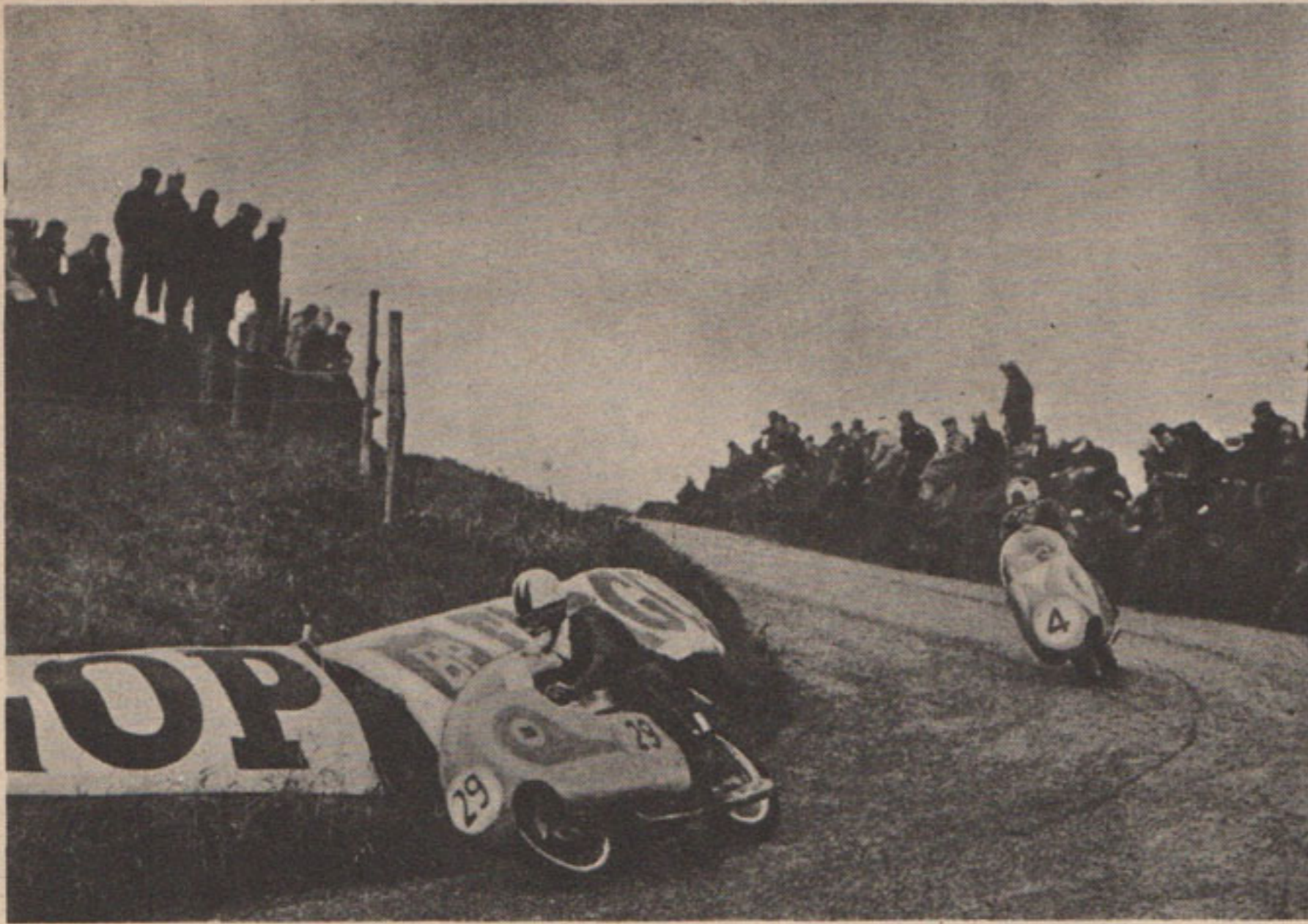
Comme tous les ans, belle démonstration d'ensemble des ressortissants du Commonwealth, les fédérations respectives nous envoient évidemment le dessus du panier mais, néanmoins, constatons qu'elles sont les seules à pouvoir envoyer des coureurs efficaces sur un tel circuit.

A l'occasion du T.T. on a pu lire dans un quotidien spécialisé que les Anglais, afin de conserver une chance de vaincre, dans ce qu'ils considèrent la plus grande course du monde, avaient porté la distance à 420 km. Mieux informé notre confrère aurait su que depuis 1926 le Junior se court sur cette distance; pour sa gouverne nous dirons que les coureurs qui viennent des antipodes courir en Europe sont du même avis que les anglais et nous-même qui, connaissons le circuit. L'ambition de tout coureur de ces pays éloignés est de courir un jour sur ce circuit et

TARQUINIO Provini sur Mondial remporte la catégorie 125 cm³.

Photo Motor Cycling.





En catégorie 250 cm³ la palme revenait à Cécil SANDFORD. Une deuxième Mondial aux mains de Sammy MILLER (n° 4) devait casser par la suite.

Photo Motor Cycling.

lorsqu'ils ont la chance ou la possibilité de venir en Europe, ce n'est assurément pas pour tourner sur ceux de Reims, d'Hockenheim ou de Monza.

Vaincu par le sort et non par la mécanique ou le métier, Hartle a prouvé qu'un coureur de grand talent sur Norton pouvait encore jouer sur ce circuit les trouble-fête. Sans excuser pour cela les constructeurs britanniques, il faut noter que s'il n'y avait que les machines client italiennes au T.T. ou ailleurs, la course motocycliste aurait vécu depuis longtemps. Il serait grand temps, depuis que la Commission Sportive de la F.I.M. recule de semestre en semestre la question de la formule et du carénage, qu'elle nous propose du concret si elle ne veut pas que le sport qui motive l'existence de ladite Commission sportive ne disparaisse des grandes rencontres internationales, car, soyons justes, les constructeurs britanniques seuls permettent à des coureurs privés d'acquiescer des 350 ou des 500, permettant ainsi la révélation de talents nouveaux, qui iront se produire ensuite sur les très spéciales montures italiennes.

Revenons au Junior T.T., déception par la prestation de Trow pour les non-initiés, mais un mauvais état de santé en était la cause. La place de septième du jardinier Tanner (Norton) est une confirmation; déception en ce qui concerne O'Rourke (28^e), qui semble plus à l'aise en cylindrées inférieures et sur circuits courts.

A l'arrivée la majorité des coureurs se plaignirent de l'huile répandue par Wood, ainsi que du goudron ramolli par le soleil en certains points. L'explication du relatif ralentissement de Brown (Gilera) est qu'il perdit deux mégaphones au quatrième tour, avec pour corollaire 500 tr/mn en moins, ennuis de frein avant également. Campbell a déclaré qu'il s'était entraîné avant tout, en prévision de l'année prochaine, un sage. Les six derniers tours furent couverts avec 200 tr/mn de moins, une soupape ayant touché après passage de vitesse manqué. Assez curieusement, nous avons remarqué que Brown, avec 2 h 51 mn 38 s 2/10, avait mis exactement le même temps que le vainqueur 1955 Lomas (Guzzi) et Surtees, quatrième, le même temps que le second 1955 Mc Intyre (Norton) à 6/10 de seconde près.

Par contre, à l'autre bout de l'échelle, avec 53 arrivants contre 52 en 1955, nous trouvons en 52^e place James (B.S.A.) en 3 h 26 mn 20 s, tandis qu'il y a deux ans, Cox (Velocette) même classement, couvrait la distance avec 16 mn 17 s supplémentaires.

Gros émoi au cours de l'entraînement, une Guzzi « réserve » marquée d'un A tourne, pilotée par un coureur qui rappelle tout de même quelques souvenirs aux anciens, on croit rêver, mais non, il s'agit bien du célèbre Stanley Woods, vainqueur de dix T.T., le dernier étant le Junior de 1939, sur Velocette. Notre confrère

« Motor Cycling » ayant voulu publier les impressions du maestro sur le circuit actuel avait monté un complot avec la Moto-Guzzi l'hiver dernier, l'A.C.U. ayant accepté la nomination de Woods comme « réserve ».

Pour un homme qui n'a pas tourné sur ce circuit depuis dix-huit ans, le meilleur tour à 132 de moyenne (2 km de moins que ce qu'il réalisait en 1939), laisse rêveur, quand on connaît la succession quasi continue de difficultés rencontrées sur les 61 km du tour.

LE T.T. SENIOR

L'épreuve majeure de la grande semaine n'a rien perdu de sa popularité, puisque, sur environ 80.000 spectateurs ayant assisté au Senior, 14.000 étaient arrivés par navires la veille ou le matin même, tandis que 2.000 autres enthousiastes, parmi lesquels un groupe du M.C. Chatillonnais, arrivaient par avion. Ils assistèrent à un spectacle de choix, les conditions météorologiques ne pouvant être meilleures. Les vitesses et performances ainsi que la démonstration de Mc Intyre rehaussèrent, si cela était encore possible, l'intérêt de la plus grande épreuve mondiale.

Une critique importante, toutefois: les organisateurs ont allongé la distance d'un tour, la portant à 485 km. Le but inavoué de cet allongement était de donner une chance supplémentaire aux machines d'Albion, car on pensait outre-Manche les machines italiennes trop tendres pour la distance. Or il n'y eut que trois machines (britanniques d'ailleurs) à casser pendant le huitième et dernier tour.

Malheureusement l'un des pilotes de ces trois machines, C.F. Salt, fut mortellement blessé dans la chute qui suivit le serrage de son moteur. De l'avis de tous les coureurs, ce tour supplémentaire n'a augmenté que leur fatigue et il est probable, sinon souhaitable que l'an prochain l'on revienne aux sept tours.

Le déchet fut plus important que dans le Junior puisque sur 79 partants il n'y a que 38 coureurs classés. Il y avait 88 engagés.

Au départ chacun supputa les maigres chances, en dépit de l'augmentation de la distance, des machines anglaises, chances amenuisées par le forfait de Hartle (mal remis de sa chute au Junior). Lorsque l'on détaille la liste des partants on remarque la présence de sept néo-zélandais et de cinq australiens, le Canada et l'Afrique du Sud ont envoyé un coureur chacun, c'est dire que les Dominions sont toujours bien représentés en nombre, mais la qualité n'y est pas inférieure.



Peter MURPHY, le Néo-Zélandais, atterrit sur la roue avant après un saut spectaculaire. Remarquez le carénage de la Matchless.

Photo Motor Cycling.

Le premier coureur à partir est Brett, sur une Norton dont l'alésage a été porté à 90, un moteur nettement super-carré par conséquent.

Les départs se déroulent normalement, sauf pour l'Américain Aharonian, dont la B.S.A. demande une nouvelle bougie, et Surtees, célèbre pour ses départs extraordinaires, qui effectue un départ d'une vélocité jamais vue auparavant ici-même.

L'épreuve se déroulant contre la montre, le tirage au sort des places au départ crée des avantages pour quelques-uns, au détriment des autres. Brett, par exemple, coureur parmi les meilleurs, aura deux tours au moins à parcourir sans être passé, et sans avoir rattrapé les derniers partis, puisque Tanner n° 89, parti 14 mn 40 s après Brett, est lâché 9 mn 18 s avant le premier passage de celui-ci. Brown (Gilera) part 20 s seulement avant son coéquipier Mc Intyre. Ce dernier part 2 mn 20 s après un des favoris, Surtees (M.V.), qui lui servira d'ailleurs de point de mire à partir du 5^e tour.

Un champion volant : SURTEES, 4^e en catégorie 350 cm³, effectue un saut impressionnant à Ballaugh.

Photo Motor Cycling.

Hempleman (Norton) est parmi les premiers à s'arrêter sur le circuit, repart, pour finalement abandonner dans la « Montagne ». Lilley (Norton) tombe, se blesse à la main. Tait (Norton) arrive aux stands en roue libre, moteur grippé, autre visite aux stands au premier passage, l'Irlandais Ferguson (Norton) qui change de bougie, ainsi qu'Aharonian, qui fit le premier tour avec une bougie chaude. Il abandonnera peu après. Chute sans gravité mais suivie d'abandon pour Yeates (Norton) de Nouvelle-Zélande. Pendant ce temps le tableau d'affichage se remplit et l'on connaît enfin le classement au premier tour, assez sensationnel comme on va le voir. Mc Intyre (Gilera) a couvert le tour départ arrêté en 22 mn 38 s 4/10, battant le record du tour établi par Duke deux ans auparavant de 6/10 de seconde! L'écart avec les suivants indique déjà une supériorité incontestée et similaire à la course du lundi précédent, le Junior.

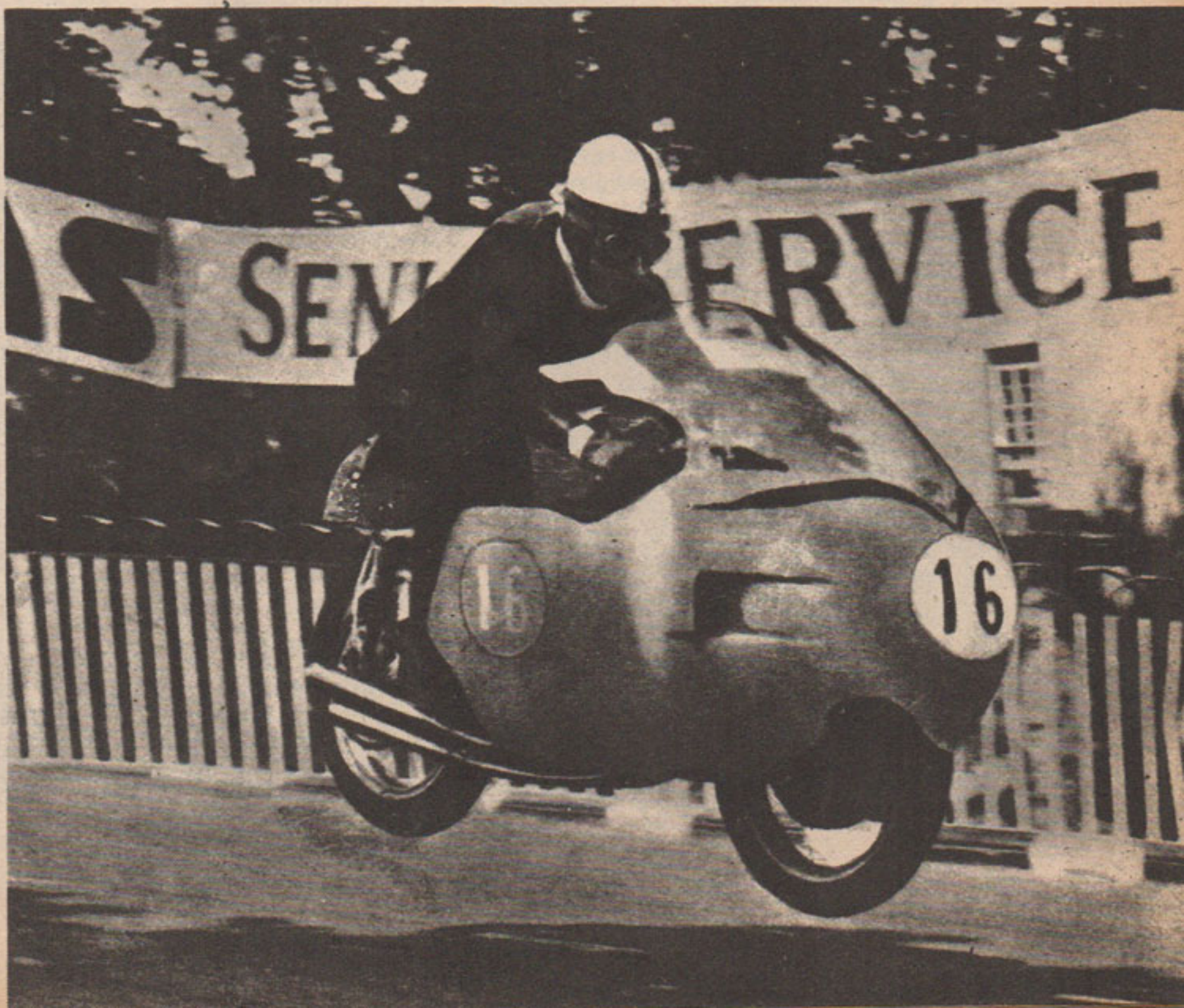
On trouve en effet Surtees (M.V.) à 39 s, un formidable Zeller (B.M.W.) à 1 mn 06 s, Dale (Guzzi V-8) à 1 mn 15 s à 1 mn 6 s, Dale (Guzzi V-8) à 1 mn 15 s, Brown (Gilera) à 1 mn 18 s, Brett (Norton) à 1 mn 20 s, Tanner (premier privé sur Norton,) à 1 mn 41 s. Plus loin dans le classement on a Campbell (Guzzi mono) à 1 mn 56 s et Clark, sur l'autre Guzzi officielle, à 2 mn 12 s.

Au tour suivant les positions sont inchangées pour les sept premiers, ce qui est très inhabituel au second tour mais les écarts ont pratiquement

doublé, qu'on juge : Mc Intyre à zéro, Surtees à 1 mn 19 s, Zeller à 2 mn 5 s, Dale à 2 mn 15 s, Brown à 2 mn 25 s, Brett à 2 mn 30 s, Tanner à 3 mn 9 s, Campbell à 3 mn 25 s, Trow (Norton) à 3 mn 38 s, E. Hinton (Norton) à 3 mn 42 s.

C'est dire que, sauf incidents, la course est jouée. L'ancien record de Duke est passé en la circonstance à 22 mn 24 s, soit 15 s de moins. Pour la première fois un tour a été couvert à plus de 160,932 km/h (100 miles).

Incidents notables au cours de ce tour, l'abandon de Powell (Matchless) et l'arrêt de Clark (Guzzi) qui change de bougie et vérifie sa suspension arrière. Au troisième tour Hancock (B.S.A.) s'arrête définitivement à son stand, ainsi que le Suédois Gate (Norton) à qui il manque un rapport à sa boîte, Plews (Norton) doit abandonner à cause d'un tube d'échappement voyageur. Malchance pour Setchell (Norton) qui tombe au virage le plus lent du circuit, Ramsey Hairpin (l'épingle à cheveux de Ramsey), qui se prend à quelque 30 km/h. Surtees précède Mc Intyre de 40 s au troisième passage de la ligne de chronométrage et l'on pense qu'un tour ou deux suffiront pour que le dernier nommé rattrape l'écart initial de 2 mn 20 s. Toujours pas de changement pour les huit premiers, hormis les écarts, qui sont au 3^e tour. Mc Intyre, Surtees 1 mn 40 s, Zeller 2 mn 41 s, Dale 2 mn 56 s, Brown 3 mn 15 s, Brett 3 mn 24 s, Tanner, toujours premier privé à 4 mn 25 s.



Le 4^e tour est plus fertile en incidents, puisque Zeller, dont la performance n'a généralement pas été assez admirée, doit abandonner sur ennui au moteur, Dale, lui, rétrograde après un court arrêt sur le circuit et est passé par Brown et Brett. Trois coureurs abandonnent aux stands, Norris, G.T. Salt et Williams, tous trois sur Norton, le dernier nommé par bris de repose-pied. Ce 4^e tour sera le meilleur de l'épreuve pour Mc Intyre, en 22 mn 23 s 2/10, à 162,735 km/h de moyenne, dans lequel est compris le ralentissement pour l'arrêt de ravitaillement! La moyenne générale est alors de 162,050 km/h. Mc Intyre est arrivé 10 s après Surtees et ils ravitaillent ensemble.

L'épreuve se déroulant sur huit tours, la quasi-totalité des coureurs ravitaillent aux quatre tours, évitant les classements indéterminés habituels.

Dale reste arrêté assez longuement, Chadwick (Norton) s'arrête définitivement, réservoir d'huile crevé, Clark abandonne à son stand, Banks aussi, Wood (Norton) arrive en poussant et abandonne.

Le vétéran Beevers (il courait le T.T. avant-guerre) abandonne sur ennui double, moteur et repose-pied perdu dans la nature.

Classement à la mi-course :

Mc Intyre 0; Surtees, à 2 mn 10 s; Brown, à 4 mn 2 s; Brett, à 4 mn 22 s; Dale, à 4 mn 48 s; Tanner, à 5 mn 45 s; Campbell, à 6 mn 7 s.

A quelque 7 km du 5^e passage, Mc Intyre qui a eu Surtees en vue la moitié d'un tour, le passe et le précède d'une dizaine de mètres sur la ligne. Campbell, bien revenu, a passé Dale et Tanner. On a alors Mc Intyre, suivi à 2 mn 20 s de Surtees, Brown est à 4 mn 16 s, Brett à 4 mn 53 s, Campbell à 6 mn 10 s, Dale à 6 mn 21 s, Tanner à 6 mn 41 s. A partir de ce moment Mc Intyre se contentera de précéder Surtees sur le circuit et la moyenne générale ne dépassera plus les fatidiques 100 miles à l'heure.

Le manxman Christian (Matchless) abandonne au cours de ce tour, tandis que Tanner échappe de peu à l'accident sérieux dans une courbe, mais continue de plus belle pour tenter de reprendre la sixième place à Dale et revenir sur le « tableau des leaders ».

Aux six tours le classement est : Mc Intyre, Surtees à 2 mn 43 s, Brown à 4 mn 49 s, Brett à 5 mn 33 s, Campbell à 7 mn 10 s, Dale à 7 mn 34 s et Tanner à 7 mn 39 s. Les espoirs britanniques d'avoir une Norton aux places d'honneur s'envolent lorsque Brett en forçant pour ravir la troisième place à Brown, tombe à Sulby Bridge et abandonne. E. Hinton (Norton), en huitième position, subit le même sort à Ballacraigne.

A l'avant-dernier tour Mc Intyre possède toujours 2 mn 43 s d'avance

sur Surtees, Brown est passé à 4 mn 58 s, Campbell à 7 mn 54 s, Dale à 8 mn 11 s, Tanner à 8 mn 14 s et Trow (Norton) à 11 mn 6 s.

Le 8^e et dernier tour ne sera pas oublié par quelques concurrents, Tanner tombe en panne d'essence, termine en poussant et est relégué 28^e. Campbell tombe à Ramsey, mais repart avec 3 mn de retard qui lui coûteront la 4^e place. Quant à Mc Intyre, il lâche du lest et se laisse passer par Surtees, qui le précède sur la ligne de 13 s. Néanmoins seul avec Surtees, Dale aura effectué un dernier tour meilleur que Mc Intyre.

Classement :

1. Mc Intyre (Gilera), Ecosse, en 3 h 02 mn 57 s (moyenne : 159,35 km/h)
2. Surtees (M.V.), Angleterre, à 2 mn 7 s;
3. Brown (Gilera), Australie, à 6 mn 5 s;
4. Dale (Guzzi), Angleterre, à 7 mn 55 s;
5. Campbell (Guzzi), Australie, à 11 mn 13 s;
6. Trow (Norton), Angleterre, à 12 mn 20 s;
7. King (Norton), Ecosse, à 13 mn 19 s (premier privé);
8. Murphy (Matchless), Nouvelle-Zélande, à 13 mn 50 s;
9. Buchan (Norton), Ecosse, à 14 mn 53 s;
10. Barker (Norton), Australie, à 16 mn 32 s;
11. Codd (Norton), Angleterre, à 17 mn 45 s;
12. Fox (Norton), Angleterre, à 18 mn 2 s.

La question que l'on peut se poser mais qui ne sera pas résolue, Mc Intyre, sur sa forme 1957, eût-il été battu par Duke, similairement équipé, et quelle aurait été la moyenne générale et le record du tour si ces deux maîtres avaient été en présence ?

LE LIGHTWEIGHT T.T.

(250 cm³).

Ersatz de T.T., le succès des trois épreuves courues sur le circuit de Clype est assez moyen, pourtant c'est un circuit difficile tel que nous les aimons (moyenne environ 120 km/h), il fait néanmoins pâle figure auprès du circuit de Montagne. Reprenant une formule britannique, ce n'est jamais qu'un autre circuit, tandis que celui de Montagne est unique. Partout ailleurs ce circuit serait très populaire, il a le malheur d'être situé au seul endroit qui ne lui convient pas, l'île de Man, car il est victime de la concurrence du plus beau circuit mondial.

Le temps froid et le vent violent gênent certains coureurs « carénés », nous pensons que d'autres ne voulaient pas avouer leur difficulté à piloter ces machines dans le vent latéral violent.

Il y eut 32 partants, ce qui est un progrès sur 1956 et 1955 avec 20 et 16 partants respectivement.

Dès le départ les nouvelles Mondial de Miller (le coureur irlandais le plus prometteur depuis ces deux dernières années) et Sandford prennent la tête, celle du redoutable Provini se trouve enfermée au milieu du paquet et il lui faudra un tour pour se dégager sur ce tortueux circuit.

Ubbiali et Taveri sont déjà distancés, les Mondial se révèlent les plus rapides 250 de la saison. Heath sur une splendide Benelli, mais de 1939, a du mal à partir, il abandonnera après quelques centaines de mètres, Rutherford (N.S.U.) tombe avant la fin du premier tour.

Le premier tour voit passer Sandford, à quelques mètres Miller, à 9 s Ubbiali (M.V.), à 14 s Taveri, à 15 s Colombo (M.V.). Chadwick est à 29 s, encore quelques coureurs et Provini arrive avec 40 s de retard. Au 2^e passage Sandford a déjà abaissé le record du tour de Lomas (M.V.) vieux de deux ans, de 19 s. Miller garde la même distance, Ubbiali concède 1 s, mais derrière le train formidable des leaders fait son œuvre, Colombo passe à 26 s, Taveri à 29 s, puis Bartos (C.Z.) à 53 s, mais auparavant Provini est passé à 35 s de Sandford et il met 5 s de moins que celui-ci, nouveau record et il a Taveri et Colombo en vue devant lui.

Maddrick (Guzzi) abandonne, roulement de vilebrequin, tandis que le Tchèque Statsny, que nous vîmes plusieurs fois au Bol d'Or, vient faire resserrer le tuyau d'échappement de sa Jawa.

Au 3^e passage Provini a passé le tandem Taveri-Colombo et va tenter le passage d'Ubbiali, plus coriace. Il réussit en battant une troisième fois le record du tour, qui sera le meilleur de l'épreuve (8 mn 19 s soit 34 s de moins que celui de Lomas!) Ce faisant il se rapproche de ses coéquipiers et nous avons alors les trois Mondial en tête.

Aux quatre tours, on a Sandford, suivi comme son ombre par Miller, Borini à 20 s, Ubbiali à 23 s, Taveri à 1 mn 4 s, Colombo à 1 mn 6 s. Mais Ubbiali s'arrête au stand et ne repart pas. Au 5^e tour Provini est toujours à 20 s, mais ceci est expliqué par les ratés de son moteur, 200 m plus loin, il abandonne, trahi par sa batterie. L'intérêt de l'épreuve faiblit immédiatement, car Sandford et Miller ne luttent pas, du moins pas encore. Encore quelques malchanceux Wood (N.S.U.) grippage, Brown (N.S.U.) moteur, Tinker (M.V.), fuite d'huile.

Au 7^e tour on pointe ensemble Sandford et Miller, Taveri à 1 mn 44 s, Colombo à 1 mn 45 s, Bartos à 2 mn 50 s, Chadwick (M.V.) à 6 mn 6 s. Il faut attendre le 10^e et dernier tour pour assister à du nouveau. 12 km



Jack BRETT sur Norton carénée.

Photo Motor Cycling.

avant l'arrivée Miller déboîte et lâche irrémédiablement Sandford. Sensation! Au dernier virage, à 500 m de l'arrivée, Miller tombe et, ne pouvant remettre la Mondial en marche, doit terminer à pied tandis que Sandford et trois autres coureurs le passent. Pendant ce temps, fait inadmissible, le commissaire préposé au drapeau à damier, en regardant arriver Miller à pied, oublie d'abaisser son drapeau et il arrête onze coureurs, pas moins, qui avaient encore un tour à faire. Leur 10^e tour, non effectué, fut calculé sur la moyenne des neuf premiers et ajouté. Ce qui a (peut-être) permis à certains de terminer!

Classement :

1. Sandford (Mondial), en 1 h 25 mn 25 s (moyenne : 122,020 km/h); 2. Taveri (M.V.), à 1 mn 47 s; 3. Colombo (M.V.), à 1 mn 56 s; 4. Bartos (C.Z.), à 3 mn 57 s; 5. Miller (Mondial), à 5 mn 22 s; 5. Chadwick (M.V.), à 7 mn 3 s (premier privé); 7. Kostir (C.Z.), à 8 mn 17 s; 8. Wheeler (Guzzi), à 8 mn 32 s; 9. Camathias (N.S.U.), à 10 mn 2 s; 10. O'Rourke (M.V.), à 10 mn 16 s.

Notons la belle prestation de Bartos, très persévérant.

LE LIGHTWEIGHT T.T. (125 cm³).

26 partants sur la ligne pour le T.T. 125 Dès le départ Miller (Mondial) veut se rattraper de l'échec subit quelques instants auparavant et part en tête, avec Ubbiali (M.V.) dans sa roue. Mais Taveri (M.V.) met tout le monde d'accord un peu plus loin tandis que la course s'annonce beaucoup plus ouverte, puisque Taveri passe le premier sur la ligne, précédant

Miller de 3 s; Provini (Mondial) est à 6 s, Ubbiali à 8 s, Sandford (Mondial) à 10 s et Colombo (M.V.) à 18 s. Mais il faut attendre encore 32 s pour voir arriver le suivant Bartos (C.Z.). Au 2^e tour Provini s'installe au commandement et n'y acceptera personne d'autre tandis que les cinq premiers battent le record du tour vieux de deux ans. Wheeler (M.V.) abandonne, (culbuteur cassé), ainsi que Harfield (L.C.H.) et Porter (M.V.).

Le classement est au second tour : Provini, Taveri à 2 s, Ubbiali à 7 s, Miller à 9 s, Sandford, à 17 s et Colombo à 31 s.

Au 4^e passage l'ordre est toujours le même mais Taveri passe à 14 s, sur un tour, (qui sera le record) inférieur de 21 s à l'ancien par Provini, Ubbiali est à 19 s, Miller à 57 s Sandford à 58 s et Colombo à 1 mn 18 s

Du 5^e au 7^e tour nous aurons l'œil sur Taveri et Ubbiali qui ne se quittent pas et Miller et Sandford qui iront de concert jusqu'à la fin.

Classement après 7 tours.

Provini, 0; Taveri, à 28 s; Ubbiali, à 29 s; Miller, à 2 mn 8 s; Sandford, à 2 mn 1 s; Colombo, à 2 mn 16 s.

Taveri conserve d'ailleurs d'extrême justesse la 3^e place, puisque Sandford termine à 8/10 de seconde et Miller est en « sandwich » entre les deux! Ces deux dernières courses ont prouvé que Provini était le meilleur, Ubbiali et Taveri toujours redoutables, Miller est une confirmation pour ceux qui suivaient ses progrès, tandis que Sandford est efficace par sa sûreté.

Classement :

1. Provini (Mondial), en 1 h 27 mn 51 s (moyenne : 118,640 km/h) 2. Ubbiali (M.V.), à 34 s; 3. Taveri (M.V.), à 2 mn 46 s 8/10; 4. Miller (Mondial), à 2 mn 47 s 4/10; 5. Sandford (Mondial), à 2 mn 47 s 6/10; 6. Colombo (M.V.), à 3 mn 2 s; 7. Bartos (C.Z.), à 10 mn 34 s; 8. O'Rourke (M.V.), à 14 mn 2 s (premier privé); 9. Edlin (M.V.), à 14 mn 3 s; 10. Allen (Mondial), à 14 mn 6 s.

Course extrêmement spectaculaire de ces trois derniers, coureurs privés, et qui rehaussa l'intérêt de l'épreuve.

LE SIDE-CAR T.T.

27 équipages s'alignent au départ de cette épreuve, parmi lesquels trois équipages sur B.M.W. et qui remporteront les trois premières places, le reste étant monté sur des Norton à l'exception d'une spéciale à moteur Triumph.

Dès le départ les trois B.M.W. prennent la tête, ne laissant aucune chance à leurs adversaires, car sur ce circuit sinueux et de plus d'une

largeur insuffisante pour les side-cars, il est difficile de passer un autre concurrent. Premier arrêt, Young (Norton) bougie encrassée. Pendant cette opération les premiers terminent leur tour initial et c'est Hillebrand (B.M.W.) qui mène, précédant Schneider de 2 s et Camathias de 14 s, ces deux derniers sur B.M.W. Les meilleurs nortoniens ne sont pas loin puisque Harris est à 17 s, Smith à 19 s et Boddice à 29 s. Notre compatriote Drion (Norton) est 8^e à 54 s. Au second tour Hillebrand accentue son avance, il le fera d'ailleurs continuellement jusqu'au dernier tour. Le Suisse Muhlemann (Norton) arrive au ralenti et abandonne, Green (Norton) casse un axe de roue. La course devient une procession, seule sensation, le record du tour est battu par Hillebrand de 5 s, ce sera le meilleur tour. Au cours du 4^e tour Smith réussit enfin à passer Camathias. Le classement est alors : Hillebrand, Schneider à 12 s, Smith à 1 mn, Camathias à 1 mn 6 s, Boddice à 2 mn 5 s et Beeton à 2 mn 42 s.

Auparavant Drion a abandonné, poignée de side-car rompue, tandis qu'Harris abandonne à son stand, carénage endommagé et « ficelé ».

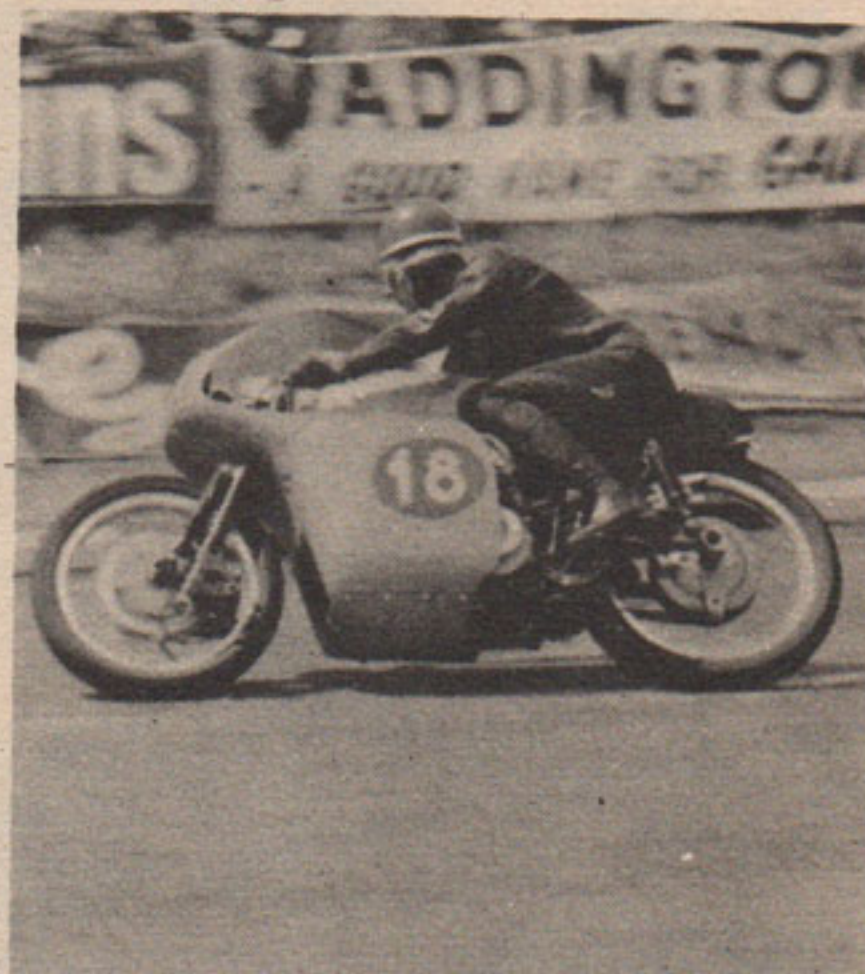
En dépit d'ennuis de bougie, Camathias ne perd pas beaucoup de terrain sur Smith et aux sept tours on a zéro à Hillebrand, à 31 s Schneider, à 1 mn 16 s Smith, à 1 mn 38 s Camathias, Boddice et Beeton sont à 2 et 3 mn derrière le Suisse. Au cours du dernier tour Smith casse, tandis que Boddice est contraint à l'abandon après avoir heurté un talus.

Classement.

1. Hillebrand (B.M.W.), en 1 h 30 mn 3 s; 2. Schneider (B.M.W.), à 51 s; 3. Camathias (B.M.W.), à 2 mn 15 s; 4. Beeton (Norton), à 6 mn 37 s;

Photo Motor Cycling.

La huit cylindres Guzzi de DALE était équipée du carénage partiel bien connu.



5. Freeman (Norton), à 9 mn 50 s;
6. Woollett (Norton), à 11 mn 47 s.

Il est probable qu'un tour de plus aurait vu la défaite du vainqueur, les pneus ayant frotté sur les fourches, principalement à l'arrière où la tôle était visible. Par contre les trois B.M.W. avaient un moteur impeccable à l'arrivée. Qui s'en étonnerait!

On peut dire que tous les ans la course des side-cars est la plus monotone de la semaine, malheureusement nous ne voyons guère de remède.

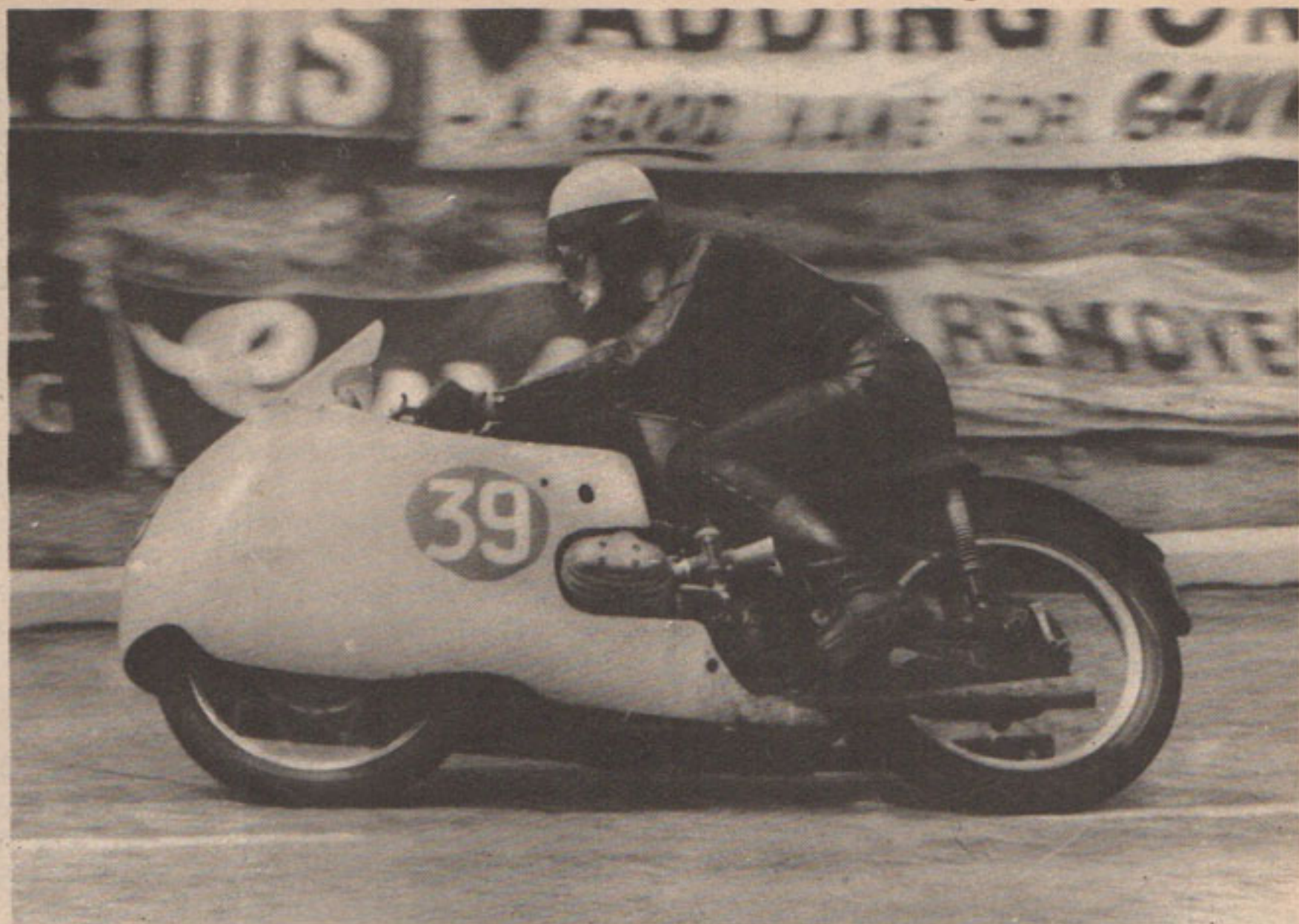
QUELQUES ÉCHOS DU T.T.

Devant le renouveau de la catégorie 250, de nombreux coureurs ont demandé le retour de cette catégorie sur le grand circuit. Mc Intyre est un coureur froid par excellence, il a déclaré qu'il ne pouvait ralentir davantage au dernier tour du Senior sans cela il aurait perdu l'équilibre. Par contre l'herbe ramassée dans certaines courbes par les ouïes de refroidissement indique que la maison Gilera va déposer un brevet d'invention pour une nouvelle tondeuse à gazon.

Beaucoup moins de Matchless G 45 au départ que les autres années, deux seulement à l'arrivée, celles du néo-zélandais Murphy et de l'australien Bryen.

Le Senior est une course de rois, en effet, puisque nous y trouvons trois King, tous à l'arrivée d'ailleurs, le meilleur, Alastair termine en 7^e position; pour compliquer les choses, tous trois couraient sur Norton.

On pensait que les huit tours du Senior allaient être fatals à l'abondance de pièces de la V8 Guzzi, on s'est trompé car Dale a tiré un excellent parti du monstre, équipé d'ailleurs d'un carénage qui nous a rajeuni de trois ans. Revenons à Bryen; ses tours ont été régulièrement améliorés (à l'exception du 5^e pour ravitail-



Sur le circuit sinueux du T.T., ZELLER utilisait la B.M.W. à carburateurs.

Photo Motor Cycling.

lement) passant de 25 mn 29 s au premier à 24 mn 43 s pour le 8^e. Un autre excellent Australien qui termine ses classes.

Pour clôturer le T.T. Oliver et son passager Dibben, sur Norton 1954, ont fait un tour d'honneur du circuit de Montagne, à 118,500 km/h de moyenne!

On remarquera, grâce aux classements, que Provini et sa 125 Mondial auraient terminé 4^e de la course des 250.

Les 2 mn 20 s que Mc Intyre rendait en quelque sorte à Surtees, au départ, peuvent paraître indiquer une supériorité manifeste de l'Écossais lors-

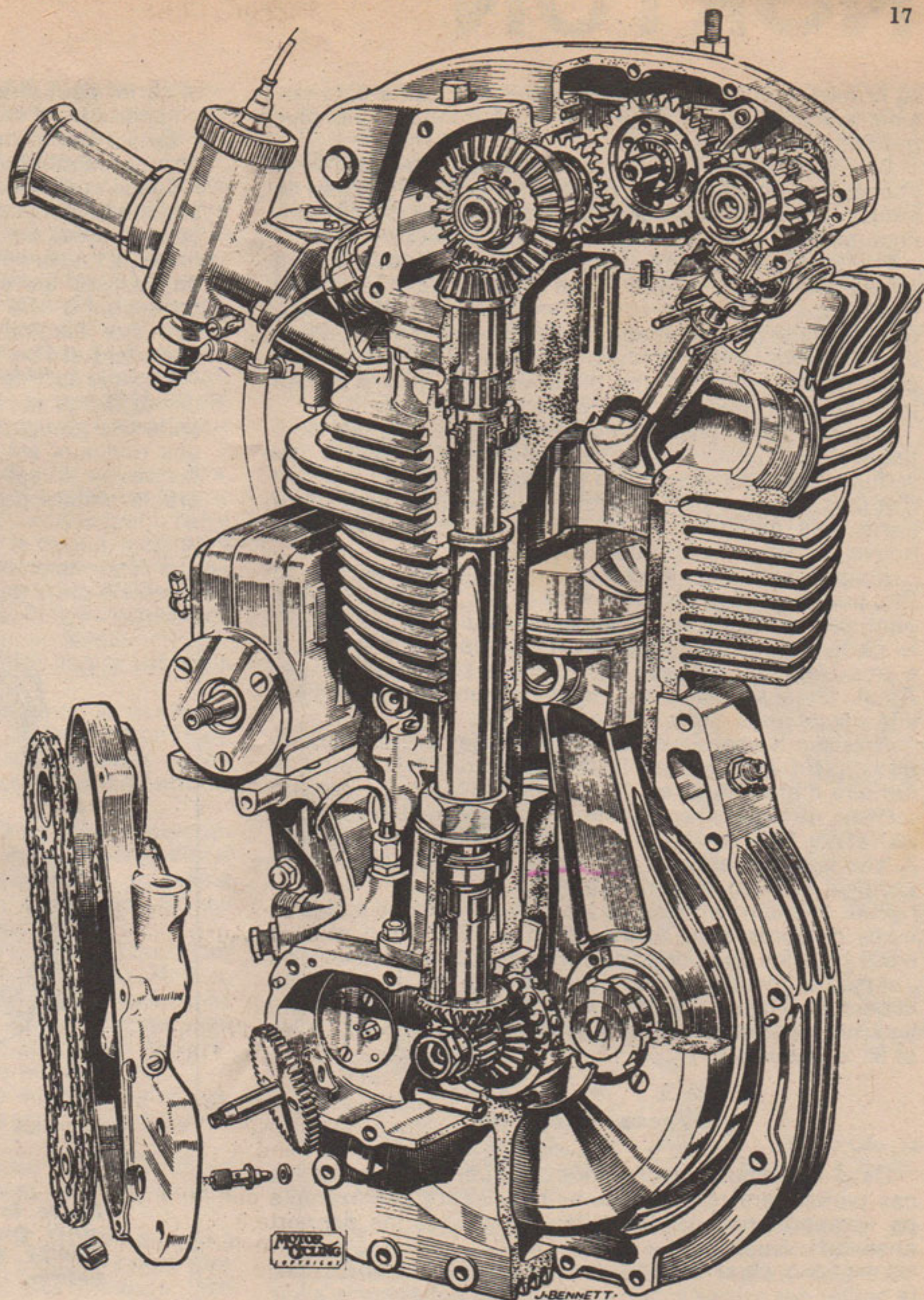
qu'il les eut repris, il a fallu tout de même 300 km pour rattraper ces quelques 2 mn.

En résumé la semaine des Tourist Trophies a été fort belle, quoique l'accident de Salt eut terni la dernière épreuve. A ce sujet signalons que la Télévision française a donné le soir même les résultats du Senior (et annoncé l'accident de Salt). Puisque les autres épreuves n'eurent pas cet honneur, on peut affirmer que sans cet accident nous n'eussions jamais entendu parler de T.T. cette année à la T.V. Le goût du morbide prévaut toujours dans la presse d'information générale.

La grande classe de Bob McINTYRE se trouve confirmée par son doublé au T.T.

Photo Motor Cycling.





L'article que nous proposons aux possesseurs de Norton « Manx » intéressera certainement aussi nos lecteurs épris de mécanique; il leur apprendra que les moteurs de course, quoique extérieurement identiques d'une année à l'autre, subissent intérieurement de nombreuses modifications. Nous devons à notre confrère **Motor Cycling** ces lignes et nous nous excusons du style sec employé, afin de concentrer au maximum, toutefois sans lacunes dans les descriptions.



Petit historique

Les chiffres ci-dessous sont valables pour les moteurs datant d'août 1951 à 1957, c'est-à-dire ceux qui ont équipé les « Featherbed » : toutefois quelques détails sont applicables à quelques moteurs plus anciens.

Les moteurs 1951 virent l'apparition de la soupape d'échappement refroidie par sodium. En 1952, le moteur



NORTON

40 M (350 cm³) fut équipé d'une nouvelle came d'admission, conservant le calage 1951 mais donnant une plus grande levée à la soupape.

1954 fut l'année qui vit un changement important avec l'apparition des moteurs « carrés »; précisons que peu de pièces pouvant modifier les performances sont interchangeables avec les moteurs plus anciens.

En 1955, le roulement de vilebrequin côté distribution est épaulé, tandis qu'en 1956 on réduisait le diamètre de la soupape d'échappement et la distribution était modifiée. Le siège de la soupape d'admission se montait d'une manière plus effective dans la pipe, le mégaphone à cône inversé venait d'une pièce avec le tube d'échappement, et la magnéto était à aimant tournant.

Maneton revu, bielle renforcée et à tête baguée, soupapes d'admission et d'échappement refroidies au sodium, agrandissement des passages de gaz et pignons d'angles de plus gros module pour la distribution font partie des modifications 1957. Sur le moteur 350 une nouvelle came d'admission apparaît.

Jusqu'à juin 1952, la carburation était assurée par un RN, puis on utilisa généralement le GP, le type TT équipant ces moteurs sur commande seulement. En 1956, le carburateur GP à flotteur est remplacé par le type à « trop-plein ». Tous ces instruments sont produits par Amal. L'identification des moteurs semble à première vue compliquée, mais elle est précise.

A raison d'une lettre par année et par ordre alphabétique (sauf le I qui est laissé pour compte) débute le numéro d'identité. A en 1946, B en 1947, etc. Le nombre suivant, 10 ou 11, représente respectivement un moteur 500 et un 350. Le M qui suit signifie Manx et le chiffre 2, que le cadre est un Featherbed. Une 500 de 1956 doit avoir un numéro de série : L10M2.

Pour mémoire, citons que les moteurs de 1956 n'étaient livrés qu'après avoir donné 35 ch à 7 200 tr/mn et 47 à 6 500 pour les deux catégories 350 et 500 respectivement.

Jusqu'à fin 1953, les cotes déterminantes de cylindrée étaient $71 \times 88 = 348$ et $79,62 \times 100 = 499$. Les moteurs « carrés » (virtuellement) ont pour mesures $76 \times 76,7 = 348$ et $86 \times 85,6 = 499$.

Dépose du moteur.

Dans cet exposé, nous allons indiquer uniquement les cas particuliers; sortir le moteur du cadre par exemple ne comporte pas de difficultés après tous les débranchements usuels.

Le piston étant au P.M.H. du temps de compression, le boîtier des arbres à came se démonte entier après avoir retiré les quatre vis du dessus, le couvercle du couple conique pouvant rester en place. En retirant quatre écrous la culasse est alors démontable dans le cas de la 500, par contre les ressorts de soupapes de la 350 doivent être retirés pour la même opération. La culasse retirée, le cylindre vient aisément; à aucun moment il n'est nécessaire de retirer les quatre goujons qui maintiennent ces pièces au carter.

Le piston est alors retiré après démontage des circlips (ne pas les utiliser de nouveau); l'axe de piston doit sortir à la main.

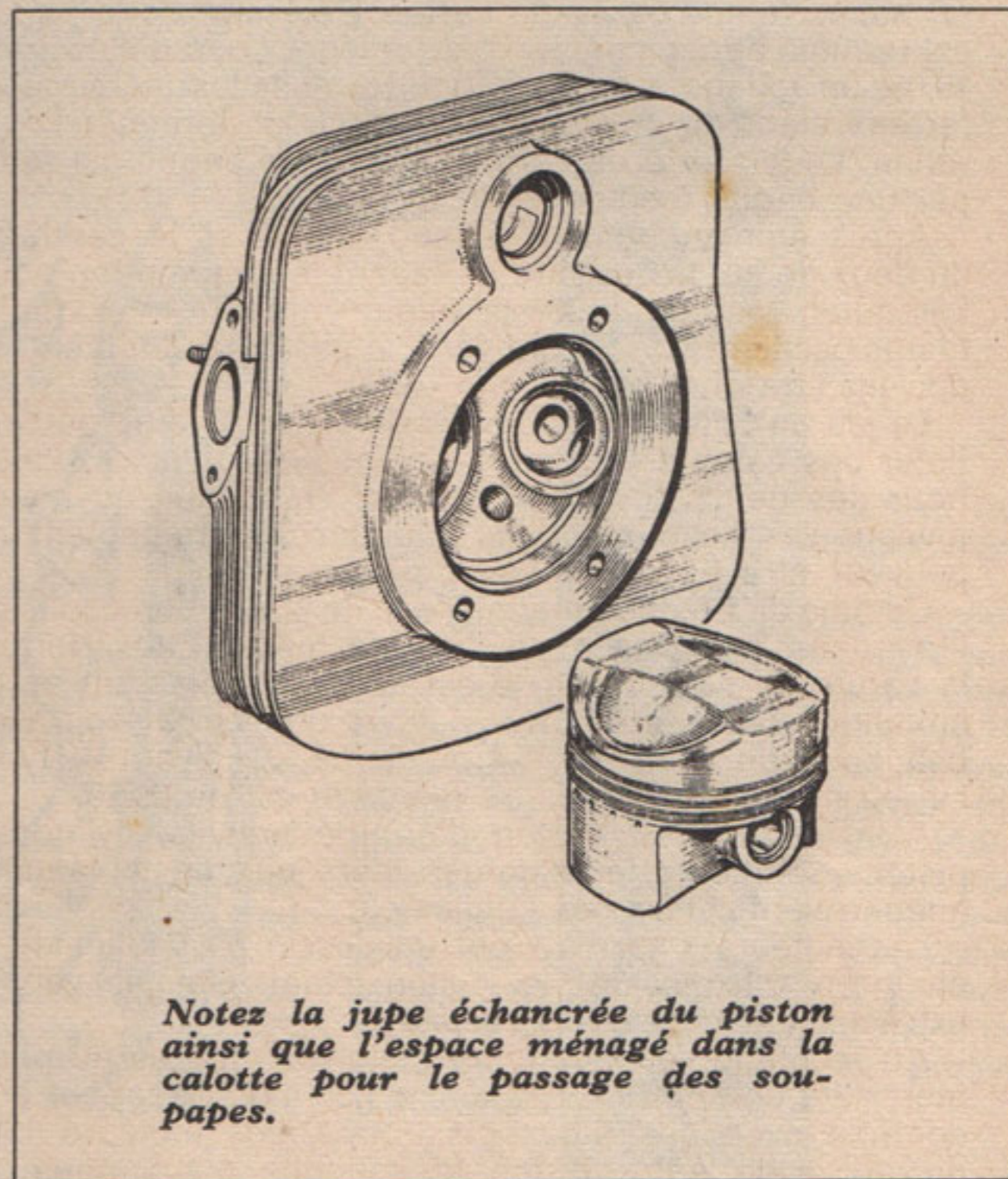
Lorsque l'on démonte l'arbre vertical de distribution, il ne faut pas mélanger les accouplements Oldham : il existe différentes longueurs d'accouplement pour les moteurs longue course, afin de compenser les variations de longueur dues à l'emploi possible de cales différentes sous le cylindre. Le pignon de commande de pompe à huile et le premier pignon conique de distribution sont emmanchés à forçage faible sur l'arbre de vilebrequin et maintenus par un écrou à pas à gauche; avant ce démontage les deux parties du carter de chaîne de magnéto auront été enlevées de même que la chaîne et les deux pignons, sans autre difficulté. Lorsque les vis et écrous maintenant les deux parties du carter sont retirées,

le carter peut être ouvert; noter l'emplacement des cales d'épaisseurs d'élimination de jeu latéral du vilebrequin.

Le jeu radial de la bielle sur le maneton ne doit pas être perceptible, et ce, sans huile.

Jusqu'aux modèles 1956, un jeu latéral maximum de la bielle de 0,7 mm était permis. Si des traces de frottement occasionnées par le volant apparaissent sur un côté de la bielle, la tourner de 180°. Les moteurs 1957 ont un dispositif de poussée qui élimine ce défaut. Tout défaut ou choc consécutif à une manipulation malheureuse de la bielle doit être éliminé et poli soigneusement. Ceci est très important si l'on veut éviter un bris de bielle.

Lorsque la tête de bielle ne comporte pas de bague, un réalésage fait par l'usine est possible; utiliser par la suite des rouleaux plus grands, bien entendu. Si la cage des rouleaux est fendue, un changement complet avec les rouleaux est nécessaire, pièces détachées de cet article n'étant pas admissibles.



Notez la jupe échancrée du piston ainsi que l'espace ménagé dans la calotte pour le passage des soupapes.

Au remontage du vilebrequin, les trous de passage d'huile doivent être bien alignés. Entre maneton et volant côté droit, vérifier à l'aide d'un comparateur l'alignement du vilebrequin. Francis Beart, un grand spécialiste Norton, déconseille pour ce faire d'utiliser les centres, ceux-ci n'étant pas toujours en accord avec les diamètres; monter, dit-il, le vilebrequin sur roulements à billes et vérifier les arbres. Le côté transmission primaire ne doit pas « sauter » de plus de 0,012 mm, sur le côté distribution on doit lire zéro. Les volants, eux, ne doivent pas donner lieu à plus de 0,035 mm de faux-rond.

Pour sortir les roulements du vilebrequin des demicarter, le système classique de chauffer ces derniers est nécessaire. Le modèle 1957 à roulement épaulé permet la fixation dudit par six vis, le roulement lui-même étant double, à « contact angulaire ». Côté transmission, les anciens modèles comportent deux roulements jumelés séparés par une entretoise, le modèle « carré » possède un roulement double à bague extérieure commune, mais à deux bagues intérieures, celle dont le rayon à l'entrée de l'alésage est le plus important vient contre le bossage

du volant. Un jeu latéral de 0,12 mm à 0,20 entre vilebrequin et carters est nécessaire, disposer les cales de manière à ce que la bielle soit centrée dans l'alésage du cylindre avec une tolérance de 0,40 mm.

Les pompes à huile doivent durer indéfiniment, toute panne étant généralement due à des corps étrangers dans l'huile. Cet instrument de précision n'est guère réparable par l'utilisateur. Les méplats d'entraînement doivent se placer dans les encoches correspondantes librement. Lorsque la bague de l'arbre de commande du pignon de pompe à huile est usée, une seule opération permet l'extraction de cette bague et l'introduction de la neuve, l'une poussant l'autre, de préférence le carter chaud, percer ensuite le trou de graissage et passer l'alésoir de 6,35. Affleurer la bague avec le carter, en rodant pour terminer.

La bague du pignon conique vertical inférieur doit être extirpée à chaud. Francis Beart recommande de percer la goupille de fixation (pour l'éliminer). Auparavant, cette goupille peut être cisailée pour sortir la bague, mais peut en même temps casser le carter. L'alésage de la bague est terminé après montage par un léger coup d'alésoir de 19,05, un rodage avec un produit à polir les métaux non ferreux étant de mise chez Norton pour terminer l'opération. Le jeu axial de l'arbre dans cette bague est réglé par une bague montée à force.

Après emmanchement à fond, redonner le centième ou deux de jeu nécessaire en tapant légèrement en bout. Lorsqu'en mettant à 90° la bague intérieure des roulements oscillants de l'arbre vertical des billes tombent, ils doivent être changés.

Le jeu aux pignons coniques doit être à peine perceptible, des cales d'épaisseur devant être utilisées, l'intérieur des dents des deux pignons étant bien au même niveau. Les accouplements Oldham d'entraînement ne peuvent être ajustés qu'à la pierre.

Comme dit précédemment, l'axe de piston doit coulisser libre dans le piston et le pied de bielle. Chez Norton, la bague de pied de bielle est alésée au diamant après emmanchement, un « privé » devra utiliser l'alésoir avec beaucoup de soin, de 25,4 ou de 22,22 suivant le type. Le jeu maximum permis au montage est de 0,025.

Avec les pièces Norton d'origine neuves, cylindres, pistons, segments, leurs gorges, leurs jeux, ne demandent aucune vérification par l'utilisateur.

Les moteurs « carrés » ont un dessin particulier de la chambre d'explosion, le piston étant plat et venant extrêmement près de la culasse.

Au montage l'espace entre piston et culasse au point mort haut doit être de 1,12 mm à 1,38 mm. Ceci peut être contrôlé avec des pâtes plastiques. Les moteurs 1956 doivent avoir entre piston et soupape d'échappement un espace de 6,60 mm, à plus ou moins 0,125; entre piston et soupape d'admission, un espace de 8,38 mm, même tolérance. La distance entre culasse et piston peut être augmentée par variation de la cale d'épaisseur sous le cylindre. En aucun cas, toucher au piston.

Venons-en à la culasse : les sièges de soupapes ne peuvent être changés que par l'usine. Pour sortir un guide, le tarauder et le sortir avec le montage dont un croquis vous est montré. Chauffer la culasse pour l'extraction. Les sièges de soupapes sont à 45°, sauf pour les soupapes d'admission de 1956 et 1957, où l'on trouve 30°.

Les ressorts de soupapes doivent être montés à la graisse graphitée dans leurs logements, de même que les coupelles. Entre le dessus de la plaque porte-ressorts et le dessous du brin supérieur du ressort, il doit exister une distance de 16,75 mm à 17 mm, des cales sous la plaque porte-ressorts permettent le réglage. Deux jeux de ressorts doivent être utilisés alternativement d'une course à l'autre, ceux au repos seront envoyés au rebut lorsqu'une forme différente d'un ressort neuf subsistera après quelques semaines.

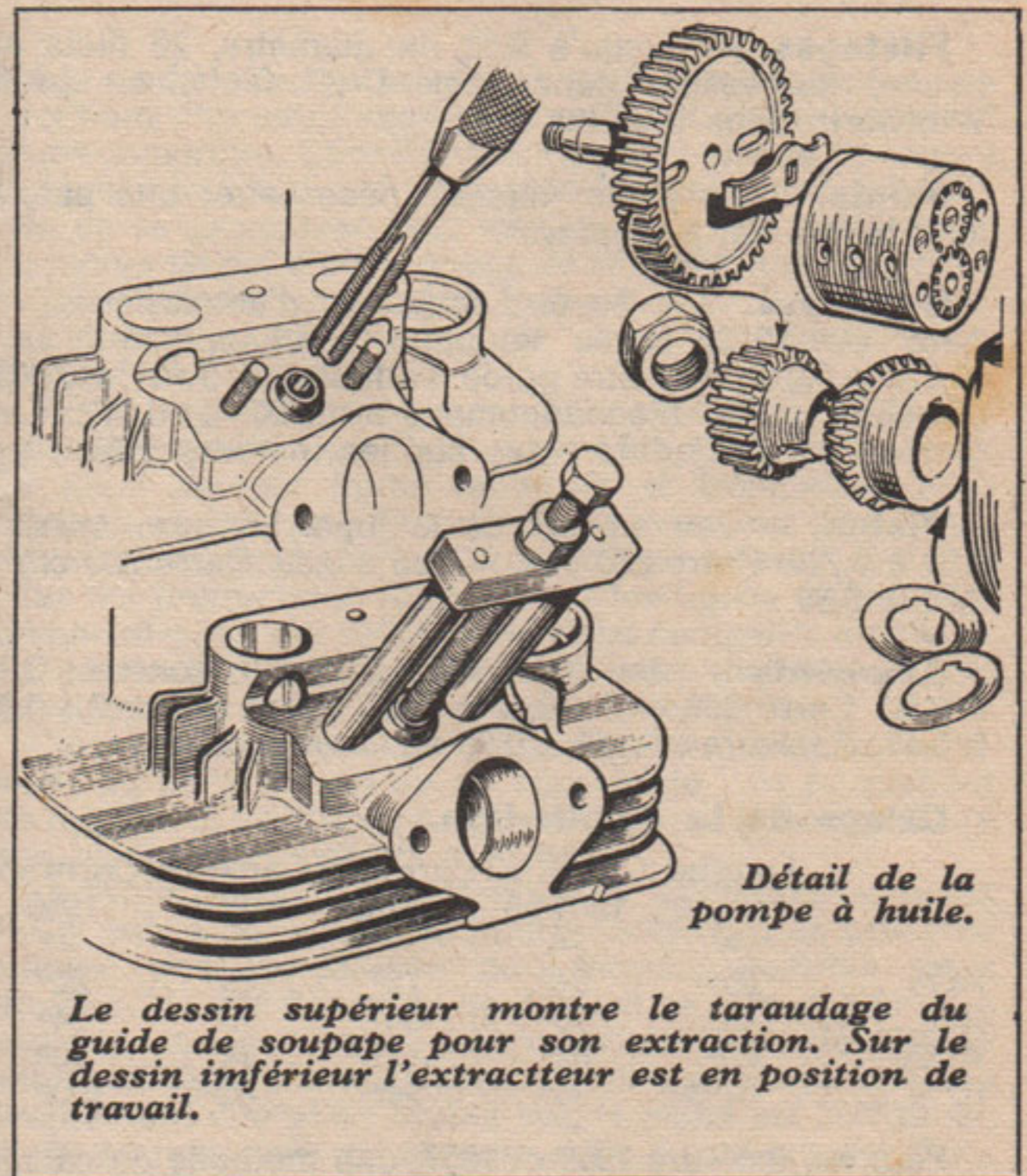
Lorsque l'on désire ouvrir le boîtier d'arbres à came, neuf vis sont à retirer.

En ouvrant le boîtier, tenir les poussoirs en place pour éviter que la pignonnerie tombe. L'écrou en bout de l'arbre central, côté opposé au pignon conique, est fileté à gauche. L'arbre sort du côté droit du moteur.

Les axes des pignons intermédiaires sortent, à chaud, après démontage de l'écrou. Les roulements sortent également à chaud.

Le calage de la came par rapport à son pignon se fait par un vernier de 12 trous sur 11. Sont aussi filetés à gauche les écrous des arbres à came. Quant aux poussoirs, leur usure oblige à un remplacement par l'usine, l'ajustage en étant particulièrement précis et soigné. Un plat empêche les poussoirs de tourner, le jeu entre le côté du poussoir et le côté du roulement qui en empêche la rotation doit être entre 0,10 et 0,125 mm.

Aucun jeu latéral n'est admis aux arbres à came. Pour remonter l'arbre vertical de distribution, il faut noter que les accouplements Oldham ont un sens, ainsi que l'arbre. Si on inverse ce dernier, son poids est sup-



porté par l'accouplement inférieur, qui n'est pas conçu pour cela.

Le jeu aux soupapes est corrigé aisément par des cales sous l'embout de soupape, ainsi que la longueur des poussoirs par le même procédé. Un montage est toutefois nécessaire dans ce dernier cas. Pour les embouts de soupape, une pression avec un tournevis pour levier dégage l'embout.

La magnéto n'offre rien de particulier, le seul point qu'un « privé » puisse vérifier est, en dehors de la propreté, l'écartement des contacts qui doit être de 0,30 mm. Quant à la chaîne, le flottement total sera de 6 mm; elle est enduite de graisse, une certaine quantité d'huile venant du carter des pompes peut y accéder, mais cela est sans inconvénient. Un point extrêmement vital est évidemment le graissage. Trois gicleurs calibrent le débit. Un sert la tête de bielle, les deux autres la pignonnerie, admission et échappement. Ces gicleurs doivent être propres. Le graissage des queues de soupapes est assuré par gravité. Ne pas intervertir les raccords d'huile

“MANX”

NORTON "MANX"

qui sont d'un plus gros calibre côté échappement. Du tube transparent est souvent utilisé par des coureurs privés curieux.

L'huile doit être changée en principe tous les 300 à 350 km, mais cela est empirique. Sur les derniers modèles, un filtre que l'on peut nettoyer souvent et aisément est

logé sous la semelle de la magnéto. Ceci, en plus du filtre du réservoir.

Le jeu aux soupapes ne varie qu'après plusieurs centaines de kilomètres de course. Un moteur Manx neuf ou refait doit être rodé pendant 250 km. Après révision du moteur et retouches, il est prêt pour être tiré à fond.



Quelques chiffres communs à tous les types.

Graissage. — Suivant les marques et l'utilisation, SAE 50 et SAE 60.

Filets à gauche. — Erou en bout de vilebrequin, côté droit. Erous de l'arbre central du boîtier des cames et ceux des axes des cames.

Filetages. — Jusqu'à 9,52 de diamètre, 26 filets au pouce, au-dessus, généralement 20 filets, en profil Wihtworth dans tous les cas.

Joints. — En papier lorsque nécessaire; une pâte à joint légère est à employer.

Soupapes. — Levée soupape d'admission : $7,886 \pm 0,012$. Levée soupape d'échappement : $10,228 \pm 0,012$. Diamètre guide d'admission : $7,917 \pm 0,008$. Diamètre guide d'échappement : $10,305 \pm 0,012$. Ces dimensions sont différentes sur les moteurs 1957.

Piston. — Jeu en bas de la jupe. Longue course : 0,20 à 0,225. Carré 350 cm³ : 0,255 à 0,28. Carré 500 cm³ : 0,28 à 0,33.

Segments. — Jeu à la coupe. Longue course : 0,38 à 0,50. Carré 350 cm³ : 0,30 à 0,40. Carré 500 cm³ : 0,35 à 0,45. Racleurs : 0,175 à 0,20 sur tous modèles.

Calage de la distribution.

	Longue course	Carré 350 1954-55	Carré 500 1954-55	Carré 350 1956	Carré 500 1956
AOE	85°	94°	72°	89°	82°
RFE	45°	70°	64°	70°	64°
AOA.....	60°	82°	74°	74°	70°
RFA	67°30'	95°	94°	85°	100°

Pour les moteurs 1956 et 1957, une méthode de calage basée sur l'ouverture des soupapes aux points morts a été instituée. Nous obtenons :

Moteur 350 Moteur 500

	mm	mm
P.M.H. ouverture admission...	7,1	7,05
P.M.H. fermeture échappement.	4,05	4,55
P.M.B. fermeture admission ...	8	8,7
P.M.B. ouverture échappement.	7,1	7,1

Bougies. — Suivant le rapport volumétrique : Champion NA 19, K.L.G. FE 290/4 ou E 258-2, Lodge RL 51.

Carburants. — Sur les moteurs longue course dont on peut faire varier le rapport volumétrique aisément, les carburants préconisés sont :

350 cm³ : 80 octane pour rapport 9 à 10 à 1; 100 octane pour rapport 10 à 11 à 1; Méthanol pour rapport 13,5 à 14 à 1.

500 cm³ : 80 octane pour rapport 8,6 à 9,5 à 1; 100 octane pour rapport 9,5 à 10,5 à 1; Méthanol pour rapport 12,5 à 14 à 1.

Calage de l'avance :

Allumage. — Moteurs carrés : 500 cm³ = 35°; 350 cm³ = 40°. Moteurs longue course : pour les deux cylindrées jusqu'à 10 à 1 de rapport volumétrique : 36°; au-dessus : 34°.

Jeu aux soupapes. — Moteurs carrés : admission 0,35; échappement 0,70. Pour le calage de la distribution (moteurs jusqu'à 1955) : admission et échappement 0,125.

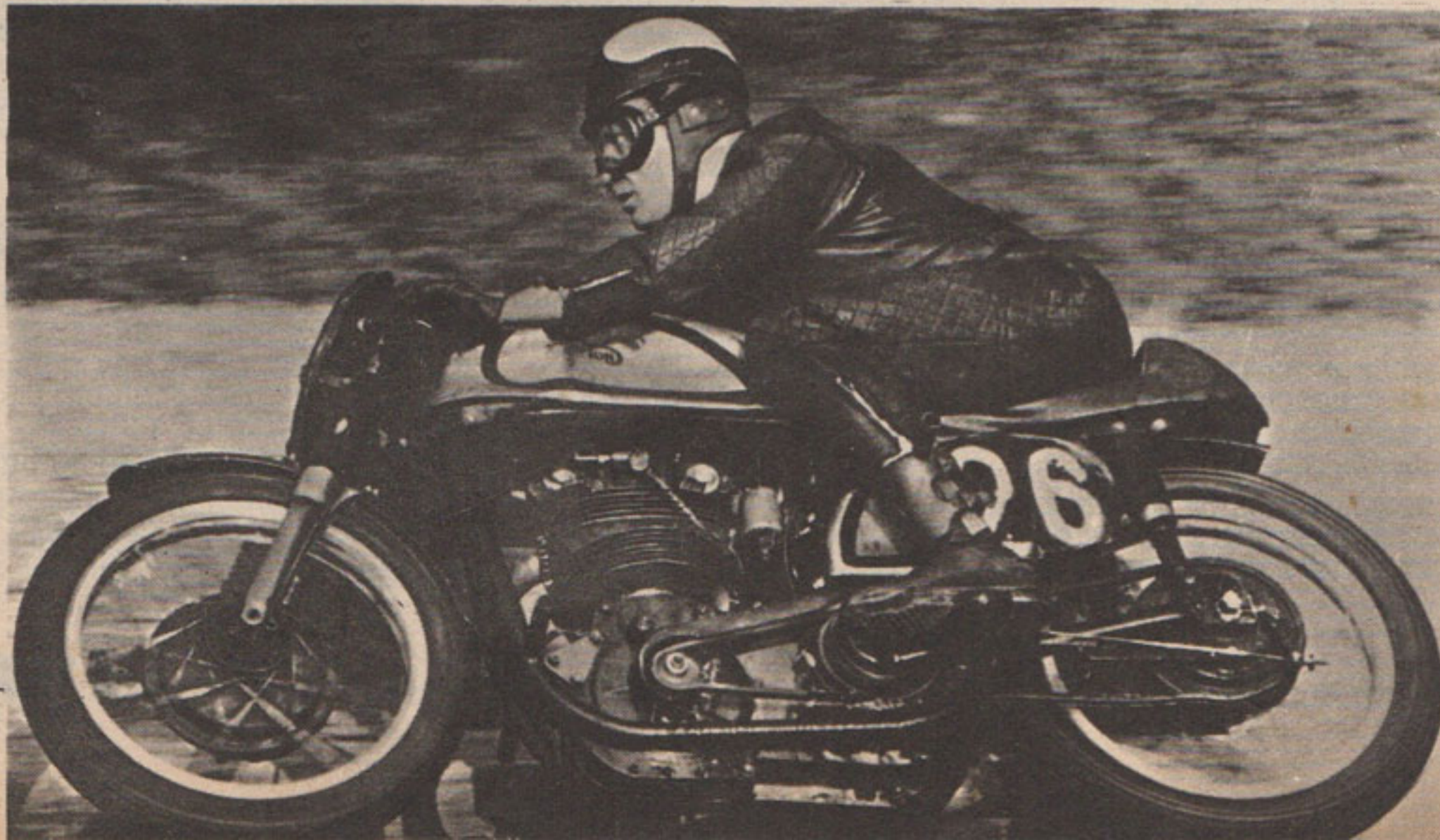
Pour les moteurs 1956-1957 : admission et échappement 0,05.

Moteurs longue course : admission 0,30; échappement 0,60. Pour le calage de la distribution, aux deux soupapes 0,10.

Puissance. (A titre indicatif pour moteurs longue course.)

	500 cm ³ (6 000 tr/mn)	350 cm ³ (7 000 tr/mn)
70 octane	36,2	28,5
80 octane	37,5	29,5
Méthanol	44,5	34

Les Norton équipent la majorité des coureurs privés dans les cylindrées 350 et 500 cm³. Ci-contre, l'international Insermini nous fait admirer le dessous de son carter, durant le circuit de Bourges.



• du SALON du CAMPING...

Regards sur le camping motocycliste moderne.

Ces deux importantes manifestations étant maintenant passées, il convient d'en tirer des enseignements quant à l'orientation prise par le camping en général, en ce qu'il intéresse, chaque année, un nombre croissant de motocyclistes et de scootéristes. Les prix élevés pratiqués dans l'hôtellerie et la mécanisation de plus en plus grande de notre vie sont en majeure partie la cause de l'essor de la vie de plein air. L'éloignement des grands centres pour la période des vacances, qui fut longtemps un plaisir, devient une nécessité physiologique.

Faisons rapidement le point avant d'examiner le matériel de camping moderne susceptible d'intéresser les possesseurs de deux roues.

Il n'est que deux manières de camper : randonner ou séjourner. Le **randonneur** change de camp plusieurs fois par semaine et les vacances sont pour lui l'occasion de faire de la route et de voir du pays. Son matériel sera pratique et léger, tout en restant confortable. Le **sédentaire**, au contraire, se fixe dans un camp pour de nombreux jours, voire pour la durée entière de son congé. Son matériel devra être sensiblement plus « lourd », afin d'offrir des conditions de vie se rapprochant du nomade. L'équipement du sédentaire comprendra des sièges, même précaires, une table, une tente confortable, avec avancée pour les jours pluvieux, et des ustensiles de cuisine et de feu mieux adaptés à la confection de repas complets traditionnels.

Ces dernières années, il nous était donné de remarquer que les fabricants de matériel de camping portaient leur effort sur les articles destinés au campeur automobile. L'apparition des tentes carrées, véritables caricatures de maisons, sans en posséder les avantages, nous surprit. Elles ne vont pas tarder à regagner le magasin des oubliettes, non par la faute des inconvénients de montage et de chauffage intérieur, mais en raison de leur taille. Certains modèles ne peuvent être achetés que par des campeurs n'ayant jamais vu un camp de la côte d'Azur de près.

LES TENTES

Seuls les modèles légers peuvent convenir au campeur sur deux roues. Une dizaine de kilos, pour une tente,

est le poids raisonnable et il ne peut être dépassé qu'en sacrifiant une autre section du matériel ou en disposant d'une remorque. Canadiennes et monomâts se partagent la faveur du public, depuis bien longtemps. Il est difficile de se prononcer avec assurance sur la préférence. La monomât est d'un montage extrêmement rapide, mais la canadienne paraît plus logique pour le couchage. Les deux sont confortables et d'une excellente tenue au vent et à la pluie.

Parmi les nombreuses monomâts exposées, citons tout particulièrement les « Cyclo » et « Trappeur » de Jamet. En dépit de leur forme ramassée et trompeuse, elles offrent une très grande surface de logement. Les Canadiennes classiques font toujours plaisir à revoir et il faut citer les productions Raclet, dont les lignes restent traditionnelles, ce qui satisfait les vieux campeurs amateurs de ce modèle. Les doubles toits sont maintenant très enveloppants et les becs d'avancée généreux.

Certains modèles de tente conviennent tout spécialement au motocycliste ou au scootériste : ils permettent de remiser la machine pendant la nuit ou de la soustraire aux rayons trop violents du soleil.

La tente scooter « Nous et Lui » des Etablissements Peem est, à ce sujet, très intéressante. Elle se présente comme une canadienne qui, fermée, possède deux absides. Un des flancs du double toit se lève et peut être soutenu par deux mâts. Intérieurement, une demi-tente est accrochée à une faîtière métallique. Entre la tente proprement dite et le double toit, la place est suffisante, tente fermée, pour abriter une moto ou un scooter dans des conditions normales.

Autre réalisation, la tente « Simplex » présentée par la maison MCB qui se compose de quatre mâts réunis par des faîtières solidarisées. A l'intérieur de cette « maison » de toile est disposée une tente réduite, suspendue. L'espace ménagé entre la tente de couchage et la porte autorise le logement de la machine.

Particulièrement intéressante est également la tente « Mistral » de Henri Godde, monomât de forme polygonale, possédant une avancée relevable où l'on peut se tenir debout. La hauteur de l'ensemble n'est pas pour autant le signe d'une trop vaste tente de couchage; elle est donnée par un éloignement important du double toit.

• à la FOIRE de PARIS.

LE COUCHAGE

Le campeur motocycliste se doit d'adopter, pour résoudre le délicat problème du couchage confortable, tout en restant aisé de transport, le matelas pneumatique doublé d'un sac de couchage garni intérieurement duvet. Les matelas sont de très bonne fabrication et leur choix dépend surtout des préférences concernant la disposition des bandes ou les coloris des étoffes. Ils sont généralement en toile caoutchoutée vulcanisée à chaud. Citons M 5 (bandes en long) Hutchinson (bandes en travers) Sic (alvéoles) Scotch (tissus fantaisie). Chaque fabricant possède une gamme complète dont certains modèles peuvent se transformer en fauteuils ou en chaises longues.

Pour le choix d'un sac de couchage, il faut s'attacher tout particulièrement à la qualité du duvet dont il est garni et s'assurer qu'il s'agit d'un duvet « vif ». Les préférences vont maintenant, outre le sac classique, avec ou sans cagoule, à la couverture dont les côtés sont réunis par une fermeture automatique à glissière métallique. Certains fabricants, parmi lesquels nous citerons Reine, réalisent des sacs et couvertures recouverts couleur ou cachemire.

RÉCHAUDS ET POPOTES

L'an passé, fut présenté au salon du camping le réchaud à gaz butane « le Bleuét » création camping Gaz.

Cette année, la plupart des exposants en possédaient plusieurs exemplaires. Il se présente sous la forme d'une boîte en métal, du format d'une boîte d'Ovomaltine, contenant un réchaud. A la base, vient se fixer, intérieurement, une recharge de gaz, grosse comme une forte boîte de cirage, permettant environ deux heures de feu. Il est possible de se munir d'un grand nombre de recharges (à emballage perdu) et d'être tranquille pendant la durée des vacances. Il est également livré en coffret plastique comprenant, outre le réchaud et cinq recharges, un dispositif adaptable permettant l'éclairage.

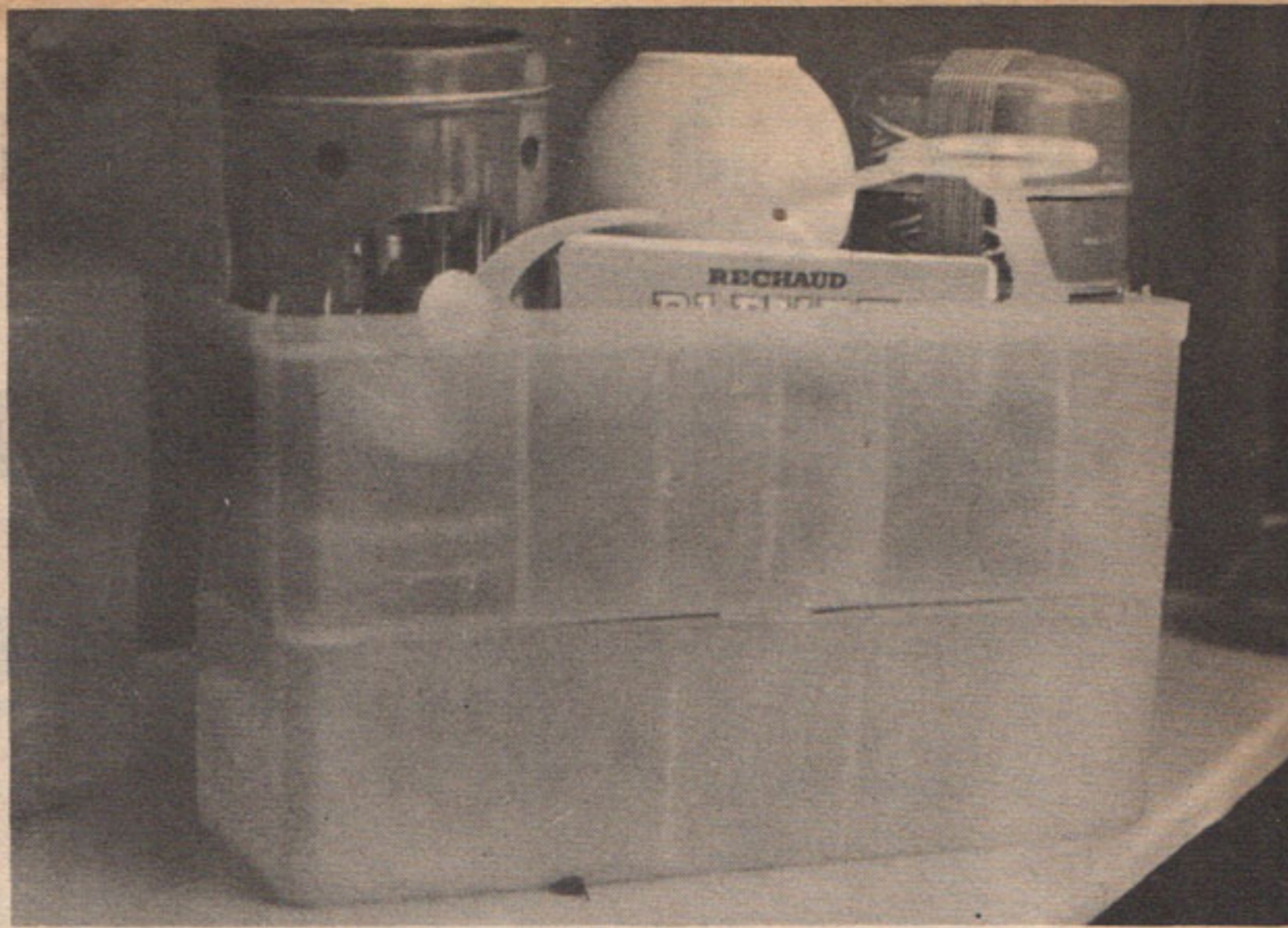
Les réchauds à carburants liquides et, plus particulièrement les ensembles à essence, ont toujours la vogue justifiée d'un grand nombre de motocyclistes en raison de la facilité d'alimentation en carburant (pris sur le bidon de réserve) et de la robustesse. De tels réchauds, ayant bien des points communs avec nos carburateurs, ne sont pas fait pour déplaire.

Les popotes sont représentées, à chaque manifestation, sur tous les stands. Un ensemble bien composé doit comprendre trois popotes, une ou deux poêles, une friteuse, un couvercle et un jeu de poignées et d'anses. « La Randonneuse » d'Alunivers, se fait en alu poli ou noir mat (ce qui est un avantage pour les possesseurs de réchauds à essence qui ne jugent pas utile d'employer un carburant spécial et... non fumant). Les marmites à pression, Presco ou Seb, gagnent du terrain. De tels ustensiles permettent une cuisine complète et il n'est que de jeter un coup d'œil sur les temps de cuisson pour se rendre compte de leur avantage. Elles réduisent la durée de préparation d'un plat mijoté... au temps de mettre le couvert, de prendre l'apéritif et de manger les hors-d'œuvre.

RÉCIPIENTS ET ÉCLAIRAGE

Peu de nouveauté et nous avons retrouvé les diverses matières employées depuis plusieurs années pour la confection des gourdes, vaches, seaux, etc. Il est difficile de dire, même en fréquentant assidûment les champs, quelle est la préférence des utilisateurs. Toile, plastique, métal, feuille anglaise recouverte tissu, ont chacun leurs adeptes.

Citons toutefois, pour les avoir expérimentées les créations Caluca (toile revêtue intérieurement latex) et industrie textile (toile et, en particulier, la « Jerryvache, qui est



Le coffret CAMPING-GAZ « Bleuét » comprend, outre le réchaud, un certain nombre de recharges et un dispositif d'éclairage adaptable.

désormais équipée de bougies filtrantes, facultativement).

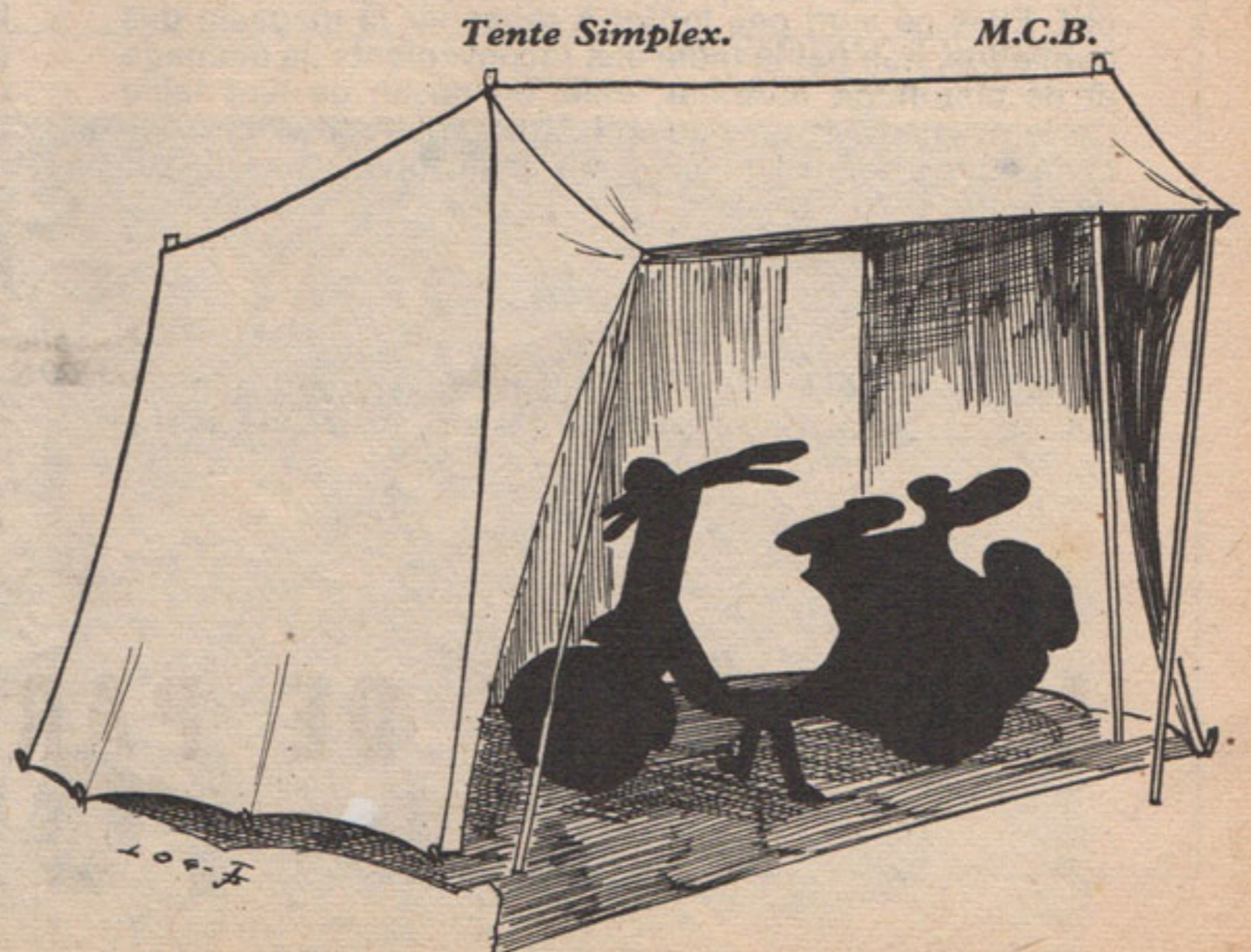
L'éclairage, en camping, est un gros point. Le randonneur adapte une baladeuse sur sa batterie, car elle est toujours bien chargée, mais le sédentaire préfère un éclairage à pétrole (on a créé d'adorables lampes tempête en réduction) ou l'éclairage par batterie ou pile perdues (lanterne tempête Leclanché ou éclairage Cipel Mazda). Des manchons d'éclairage s'adaptent sur la majorité des réchauds à gaz butane de camping.

LE MOBILIER

Il y a quelques années, un tel titre dans un entretien sur le camping motocycliste aurait fait sourire. Il n'en est rien puisque, outre les sièges pliants légers appelés « pliants de pêcheur » il existe désormais des ensembles aisément transportables sur un deux-roues.

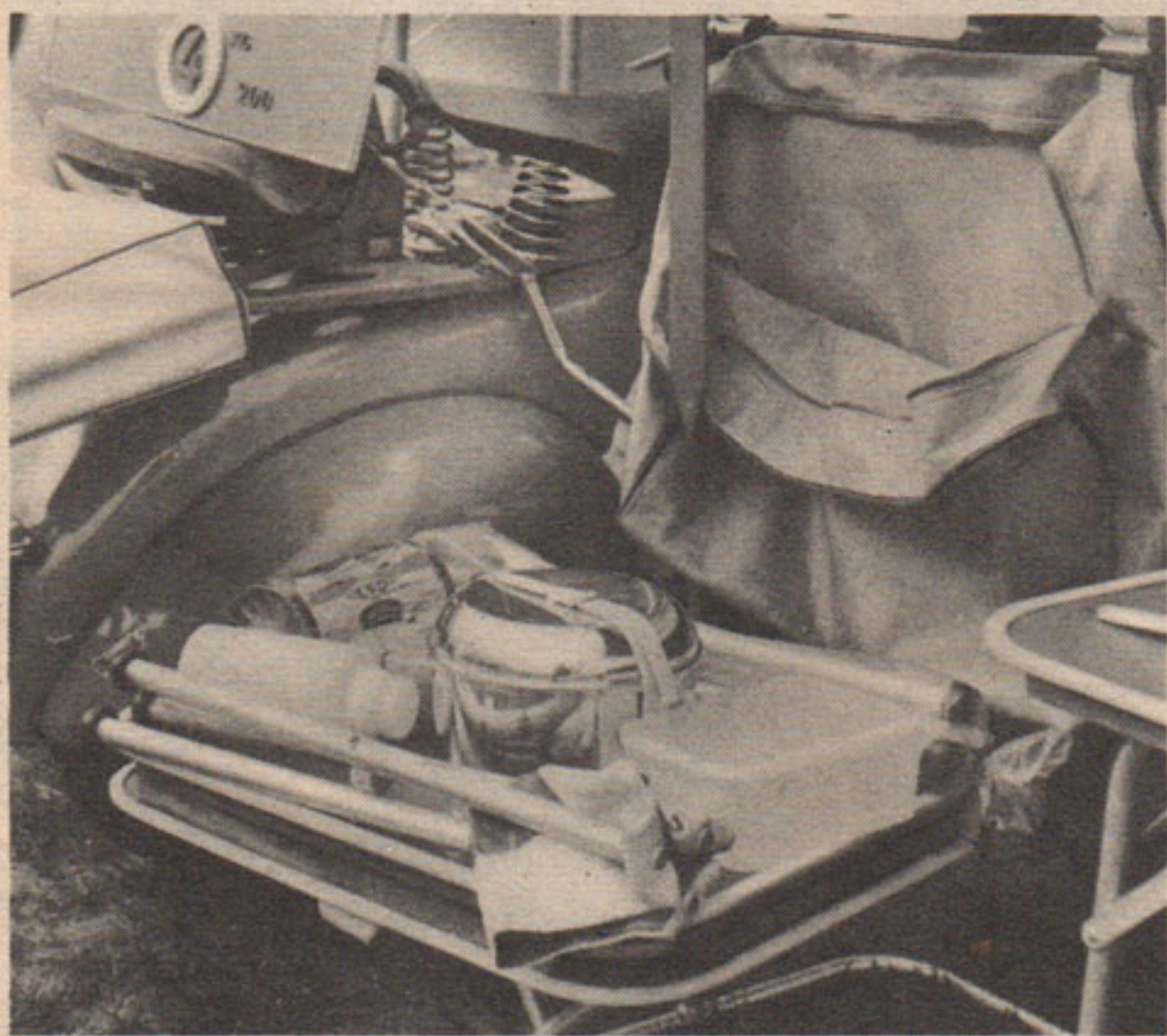
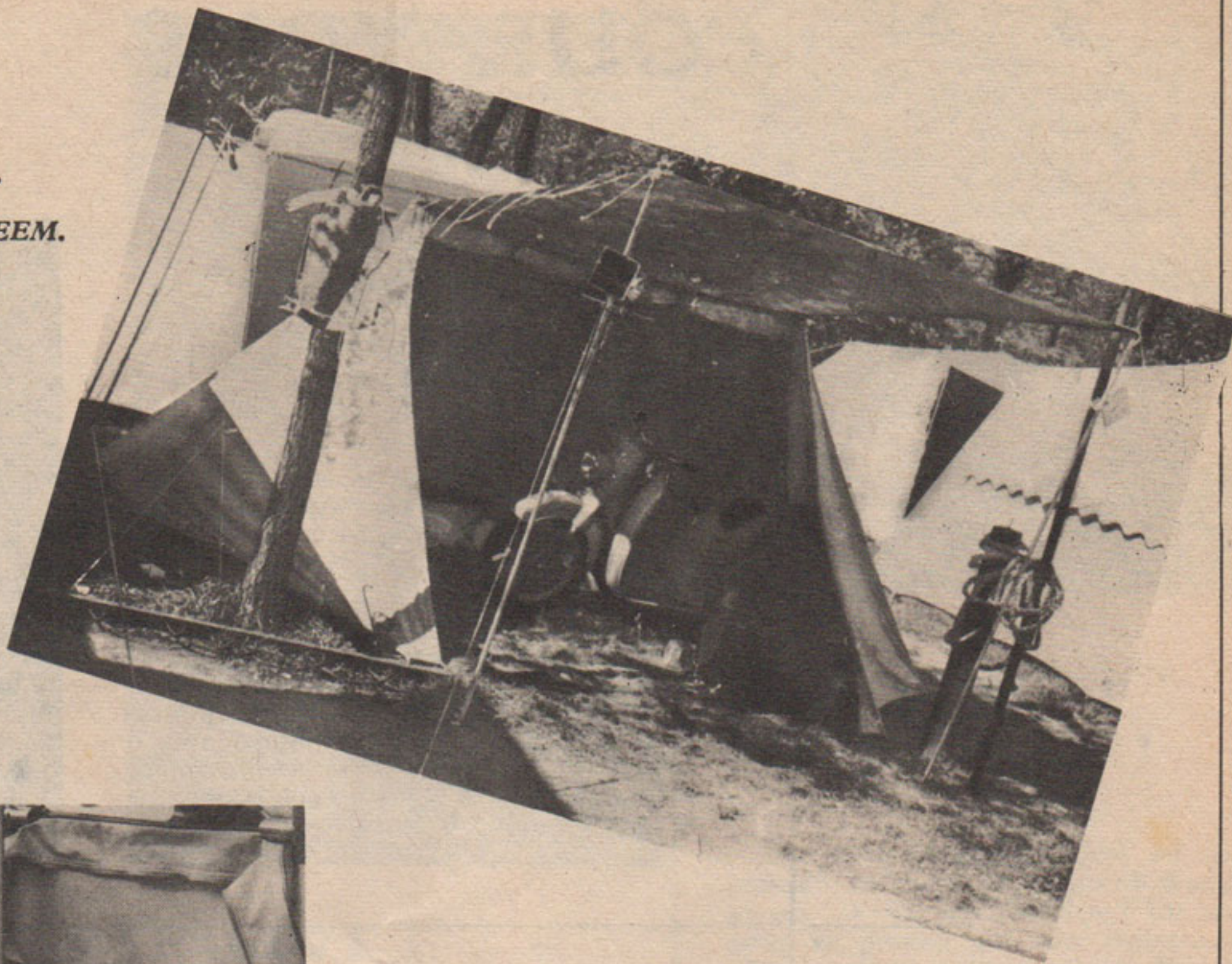
La maison Orion fabrique un mobilier destiné aux deux-roues, comprenant une table pliante et deux sièges tripodes, également repliables. Le tout se loge dans une sacoche spéciale, pèse 4,300 kg et l'on peut placer dans les interstices un réchaud, une popote, un bouteillon, les assiettes et les couverts. L'ensemble est amené à 6 ou 7 kg, ce qui est raisonnable.

LEGRAND-JACQUES.



DU SALON DU CAMPING...

*La tente Scooter
« Nous et Lui »
de fabrication PEEM.*



*L'ensemble ORION plié.
Derrière, la sacoche le contenant.*

*Un pliant tripode
ORION.*



A LA FOIRE DE PARIS.

VU

POUR VOUS

PROTECTION SUR LES CYCLOMOTEURS

Le cyclomoteur, dont le succès ne se dément pas, est de plus en plus utilisé pour les services quotidiens et par tous les temps. C'est pourquoi des spécialistes se sont efforcés d'assurer la protection du pilote contre les intempéries. Les Etablissements V. W. qui, de tout temps, se sont consacrés aux accessoires pour motos, ont réalisé toute une série de protège-jambes pour les différentes marques de cyclomoteurs. Notre illustration représente, entre autres, le modèle conçu pour la nouvelle « Mobylette » à cadre-poutre.

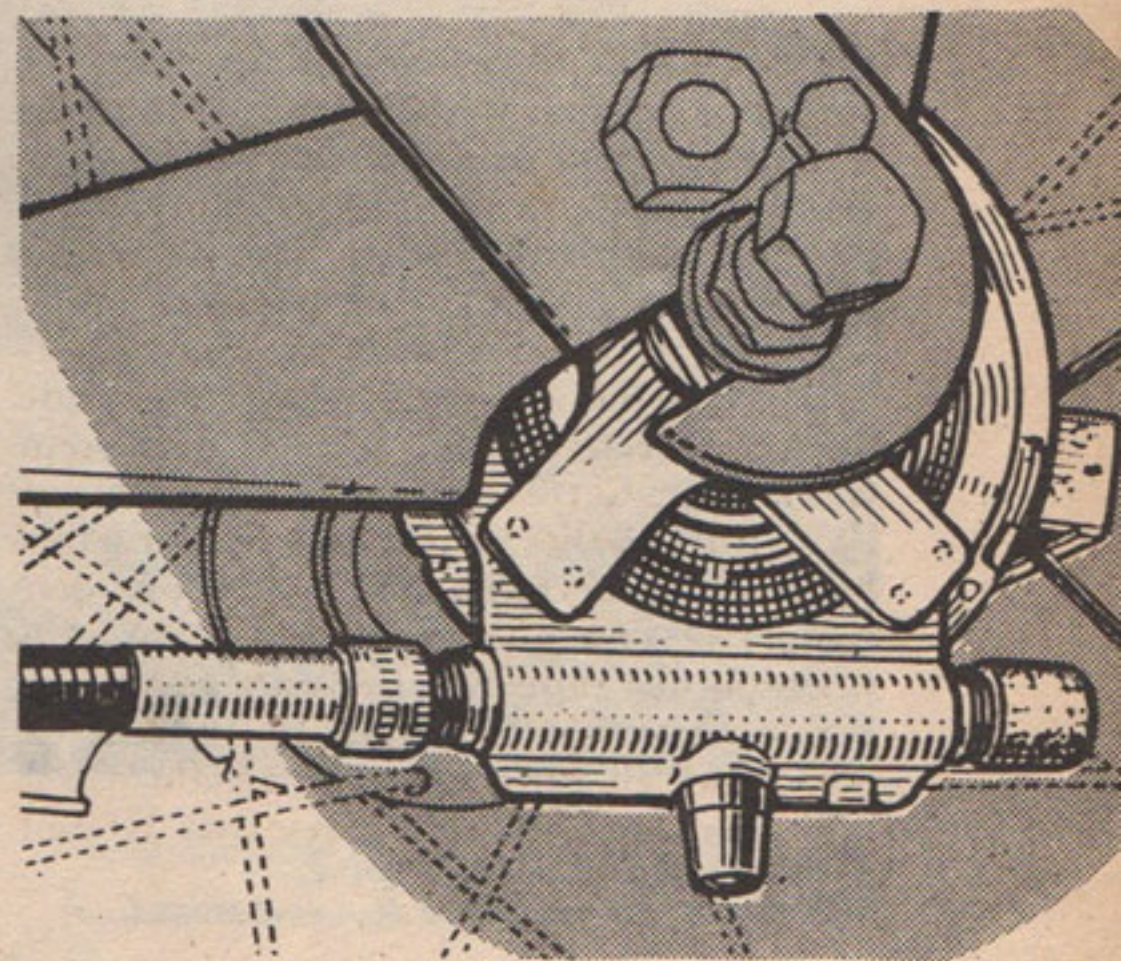


COMMANDE DE TACHYMÈTRES

Autrefois, nos compteurs de vitesse étaient commandés par une grande couronne et un petit pignon relié au flexible, le tout fixé à force de colliers, d'équerres, de boulons parfaitement inesthétiques et sensibles aux chocs et à la boue.

Cet encombrant dispositif a été remplacé depuis par un boîtier de faible encombrement, fixé sur le moyeu et comportant un simple toc d'entraînement bridé par les rayons de la jante. Une transmission flexible, de longueur appropriée permet de monter cette commande soit sur la roue avant soit sur l'arrière.

Voici l'entraîneur « Comot » de Jaeger sur roue arrière de Vélosolex.



LES BAGUETTES SILVATRIM

Destinée à enjoliver et équiper les voitures, motos et scooters, cette nouvelle baguette en matière plastique offre de nombreux avantages sur le genre de garniture employée jusqu'ici.

Cette moulure, d'un montage facile (la fixation étant renforcée par quelques agrafes invisibles) est plus résistante, plus légère, insonore, anticorrosive (particulièrement à l'air salin) que n'importe quel métal.

Entièrement enrobée de matière plastique transparente, la légère feuille de métal donnant le reflet de chrome n'étant pas en contact avec l'air n'est jamais oxydée et ne peut perdre son brillant.

C'est une spécialité des Etablissements Sagma.

LES IMPERMÉABLES EN VINYCOAT

Le Vinycoat est un tissu obtenu par enduction de chlorure de Vinyle sur un tissu support coton.

Ce produit donne au tissu des qualités nouvelles, dont la plus importante est de le rendre imperméable à l'eau. De ce fait, le Vinycoat est destiné à la fabrication des vêtements de pluie.

Contrairement au tissu caoutchouté, le Vinycoat ne casse pas aux plis et résiste mieux à l'usure. Il est, de plus, résistant aux graisses et aux huiles, dont les tâches partent facilement avec du savon et de l'eau, ou encore à l'alcool.

Les survêtements fabriqués dans ce tissu par le Pigeon-Voyageur ont tous leurs coutures cousues et soudées ce qui garantit leur imperméabilité absolue.



FREIN A CONTRE-PÉDALAGE

Quoique l'embrayage automatique et la poignée tournante aient déjà bien dégagé les guidons des cyclomoteurs, certains d'entre eux sont encore encombrés de manettes et de leviers dont la multiplicité rend la conduite malaisée.

Grâce au levier P.W.B. on peut désormais reporter au pédalier la commande du frein arrière, quand il s'agit d'un frein à tambour. Cette commande se monte sur l'axe du pédalier, entre son boîtier et la manivelle, la commande se faisant par tringle et non plus par câble, d'où suppression des ruptures. Le freinage s'opère comme avec un frein dans le moyeu, en appuyant en arrière sur la pédale. C'est une spécialité des Etablissements Hérol de Villemomble.

L'Ecotron-Transistor.

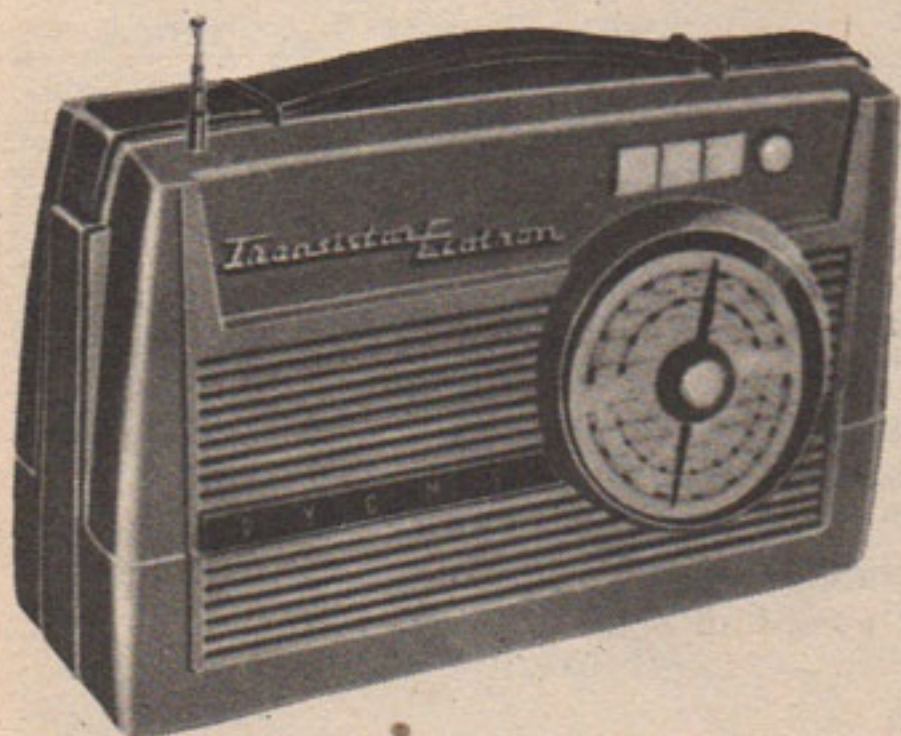
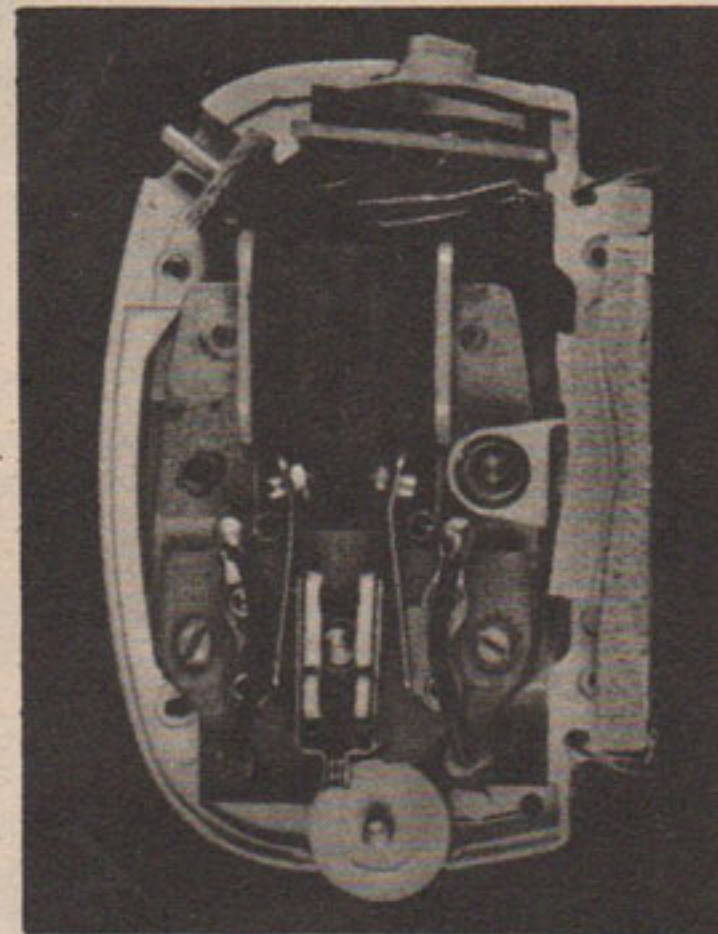
Après l'Amérique, la France est le pays le plus avancé dans les applications des transistors qui sont en train de révolutionner la radio.

L'Ecotron, fabriqué par Pygmy-Radio est un de ces postes à transistors et circuits imprimés fonctionnant avec une seule pile de 9 V assurant très économiquement des centaines d'heures d'émission. Bien qu'équipé d'un haut parleur de 17 cm, donc musical, son volume est réduit : long : 250 mm ; haut 195 mm ; larg : 65 mm.

Son poids de 2 kg le rend d'un transport d'autant plus aisé que les transistors et le circuit imprimé le rendent beaucoup plus solides que les postes courants.

EST-CE UN VOLANT ? EST-CE UNE DYNAMO ?

Voici une devinette... Quel est cet organe ? Un nouveau dispositif d'allumage ? Un sélecteur électrique ? Un bon point au premier qui nous donnera la réponse exacte qui sera révélée dans le prochain numéro.



LE MICROCAR

Une Société s'est récemment fondée pour la fabrication et le lancement du Microcar, une petite voiturette trois roues, roue avant motrice et directrice. Elle peut être équipée, au choix, d'un bloc 125, 175 ou 200 cm³. La transmission se fait par galet entraînant l'unique roue avant.

UN AMOUR PAS COMME LES AUTRES...



Le courageux Robert Sexé était non seulement venu de Poitiers par la route mais il a encore effectué une brillante démonstration pendant les épreuves d'adresse.

LE RALLYE DES VÉTÉRANS.



PHOTOS WÖRNER

LORS du passage du Sunbeam Pioneer Club de Londres, à Paris, nous avons admiré l'amour des Anglais pour les vieilles « bécane » restaurées et quand l'an, passé, la ville de Neckarsulm, en Allemagne, organisa son premier Rallye des Vétérans, nous aurions déjà voulu y participer.

Notre décision fut prise au printemps dernier, quand notre ami Christophe vint nous parler d'une vieille FN quatre cylindres de 1924 qu'il venait d'acheter pour une bouchée de pain. Cette année il fallait absolument faire le Rallye de Neckarsulm ! La première chose était de trouver des « Vétérans », et pour cela une adresse s'imposait : celle de Roger Sceaux, l'un des plus éminents « casseurs » de la région parisienne. Après des fouilles presque archéologiques dans le dépôt d'Anet-sur-Marne, nous trouvions notre bonheur : une Indian de 1912 et une René Gillet de 1903 ! Il est inutile de préciser que les deux machines étaient de véritables « tas de ferraille ». Avec son amabilité coutumière Roger Sceaux mit les bécane à notre disposition et nous aidait de son mieux quant aux pièces à changer et aux pneus.

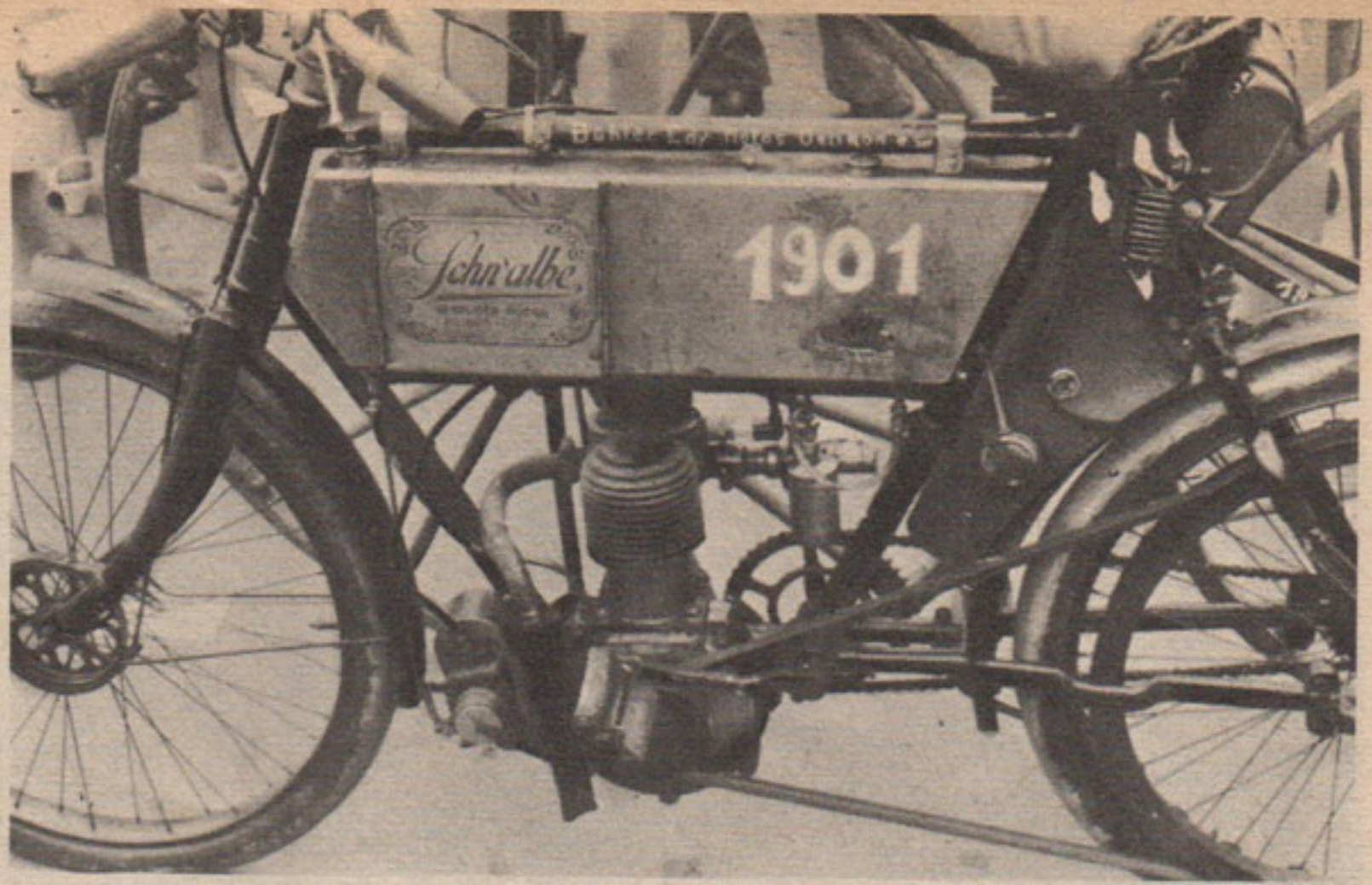
Que de soirées et de dimanches passés à faire de la mécanique en compagnie de Christophe ! Pour des raisons indépendantes de notre volonté, seul Christophe put participer au Rallye, au guidon de la René Gillet. Il remporta le premier prix de sa catégorie, sa machine étant la seule entièrement d'origine. Rendons également hommage à Robert Sexé, grand motocycliste s'il en est, qui effectua le parcours Poitiers-Neckarsulm au guidon d'une Norton de 1921, obtenant un premier prix, médaille d'or et coupe ! Pour une fois la France était dignement représenté dans une grande épreuve internationale...

P.N.

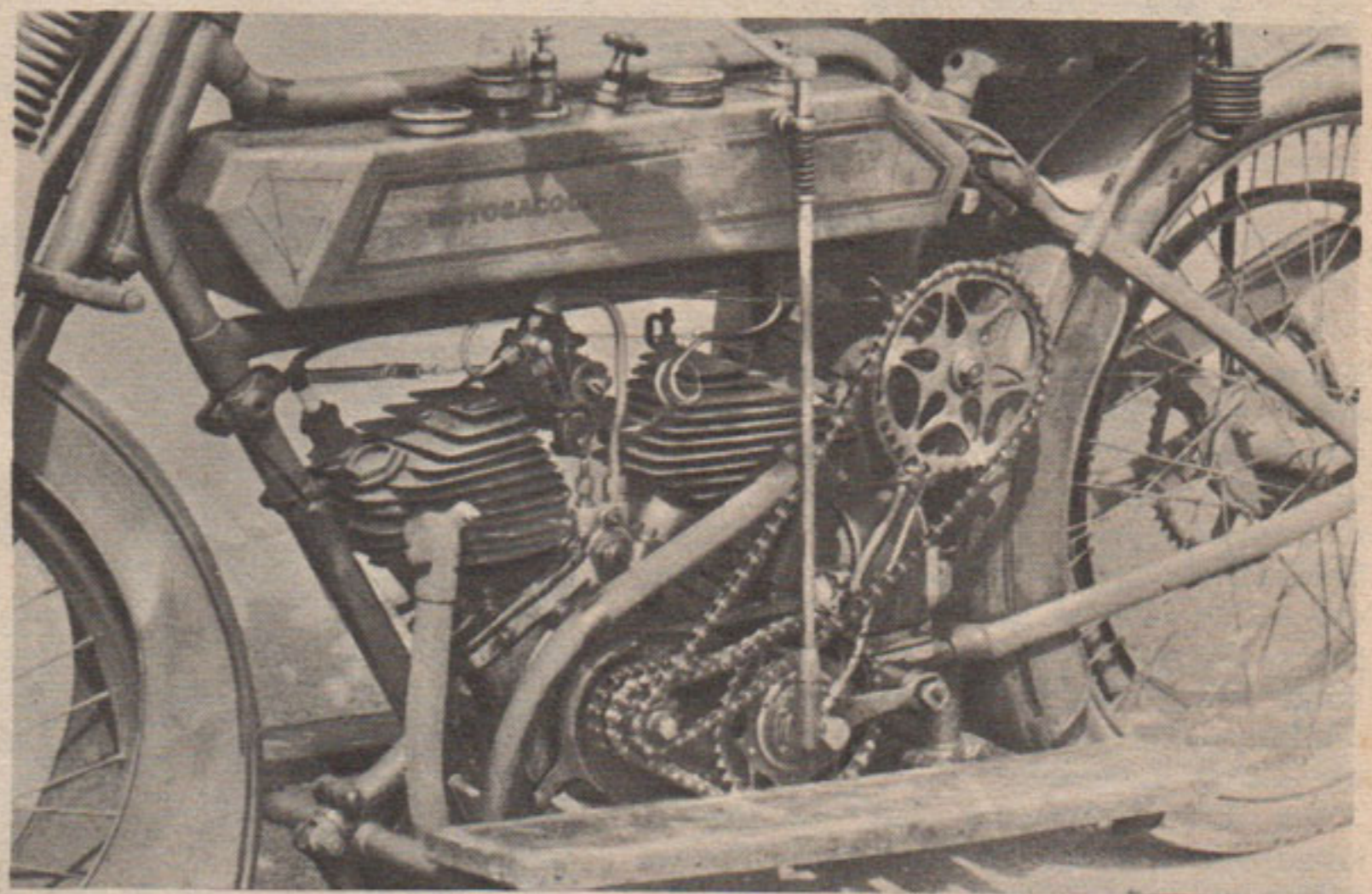


C. Christophe et sa René Gillet de 1903, 527 cm³, 4,5 ch. Remarquez la magnéto placée dans le réservoir. et la fourche à roue poussée. La courroie de transmission plate s'est déchirée cinq fois dans la matinée.

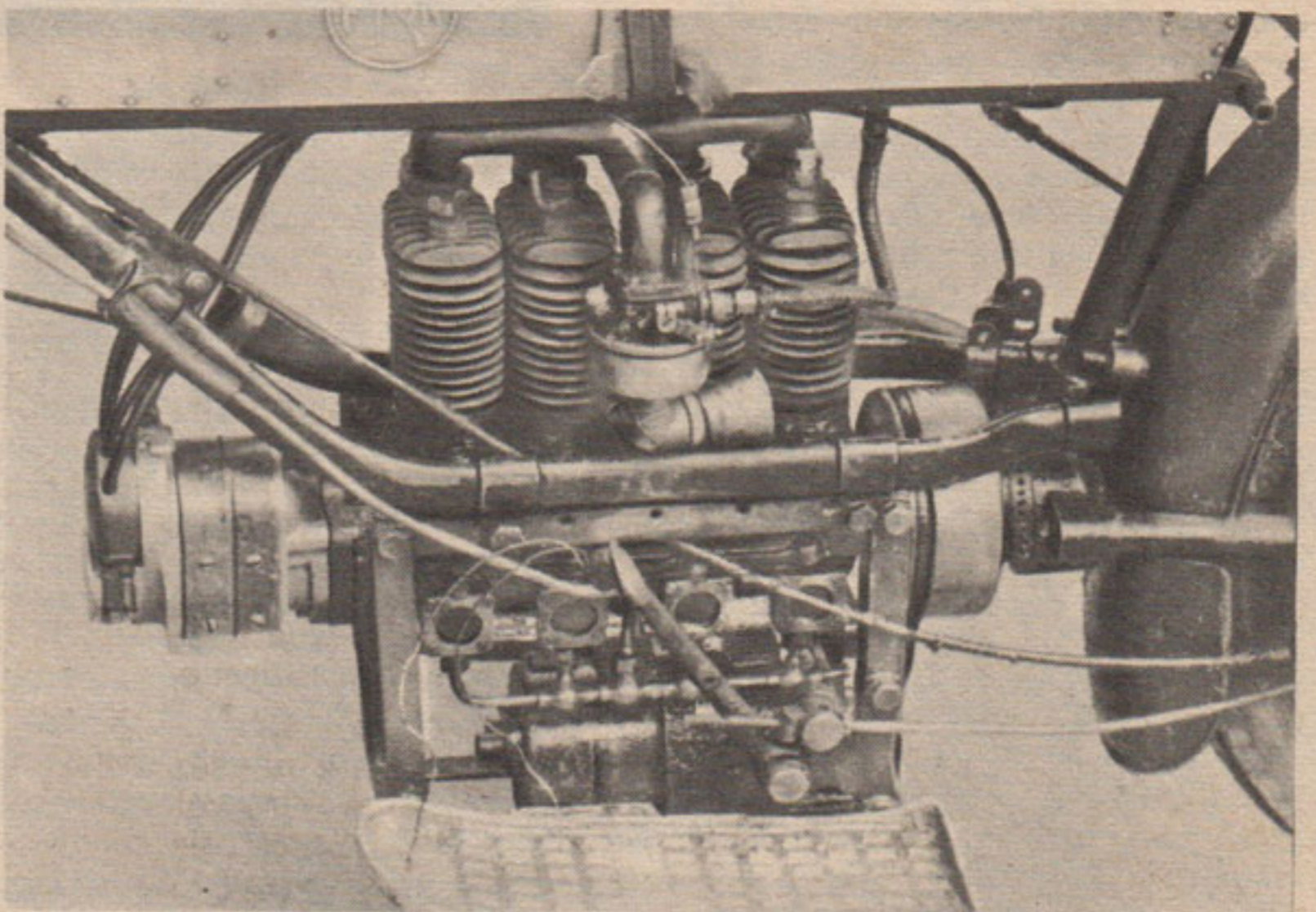
Ce joyeux barbu n'est autre que notre ami Kritter, l'éminent sidecariste allemand que nos lecteurs ont pu voir au dernier Bol d'Or. Il pilote ici une Zündapp de 1918.



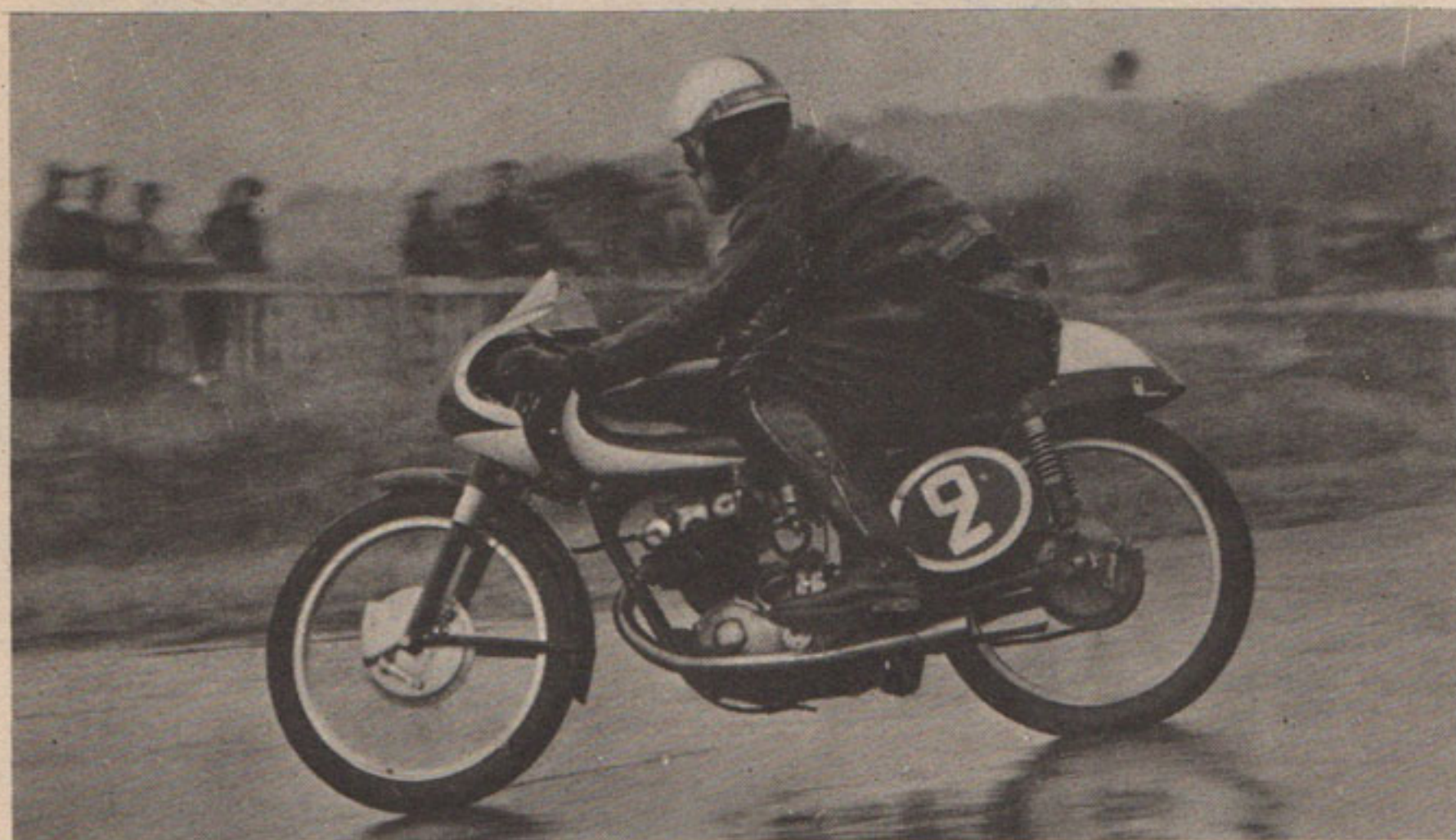
La plus vieille machine était cette Zehndel de 1901 pilotée par un concurrent suisse. Notons toutefois que la magnéto n'est pas d'époque de même que le carburateur et la courroie trapézoïdale.



Un pilote hollandais présentait cette remarquable Moto-sacoche de 1912. Que de chaînes...



Cette F.N. 500 cm³ quatre cylindres date de 1912, et assure encore aujourd'hui un service journalier en Allemagne de l'Est!



Bonnal, sur Morini, remportait la catégorie 175 cm³ Nationaux.

SPORTS EN PROVENCE

Toujours sur la sellette après son super Moto-Cross le M.C. Pernois organisait, pour Pentecôte, sur son classique circuit son Grand Prix de Vitesse avec un plateau qui ne laissait rien à dire et une organisation égale aux meilleurs Grand Prix. Malheureusement une pluie qui ne se relâcha que sur la fin découragea les spectateurs et c'est bien dommage car il faut aux Provençaux des déplacements lointains pour assister à un pareil spectacle.

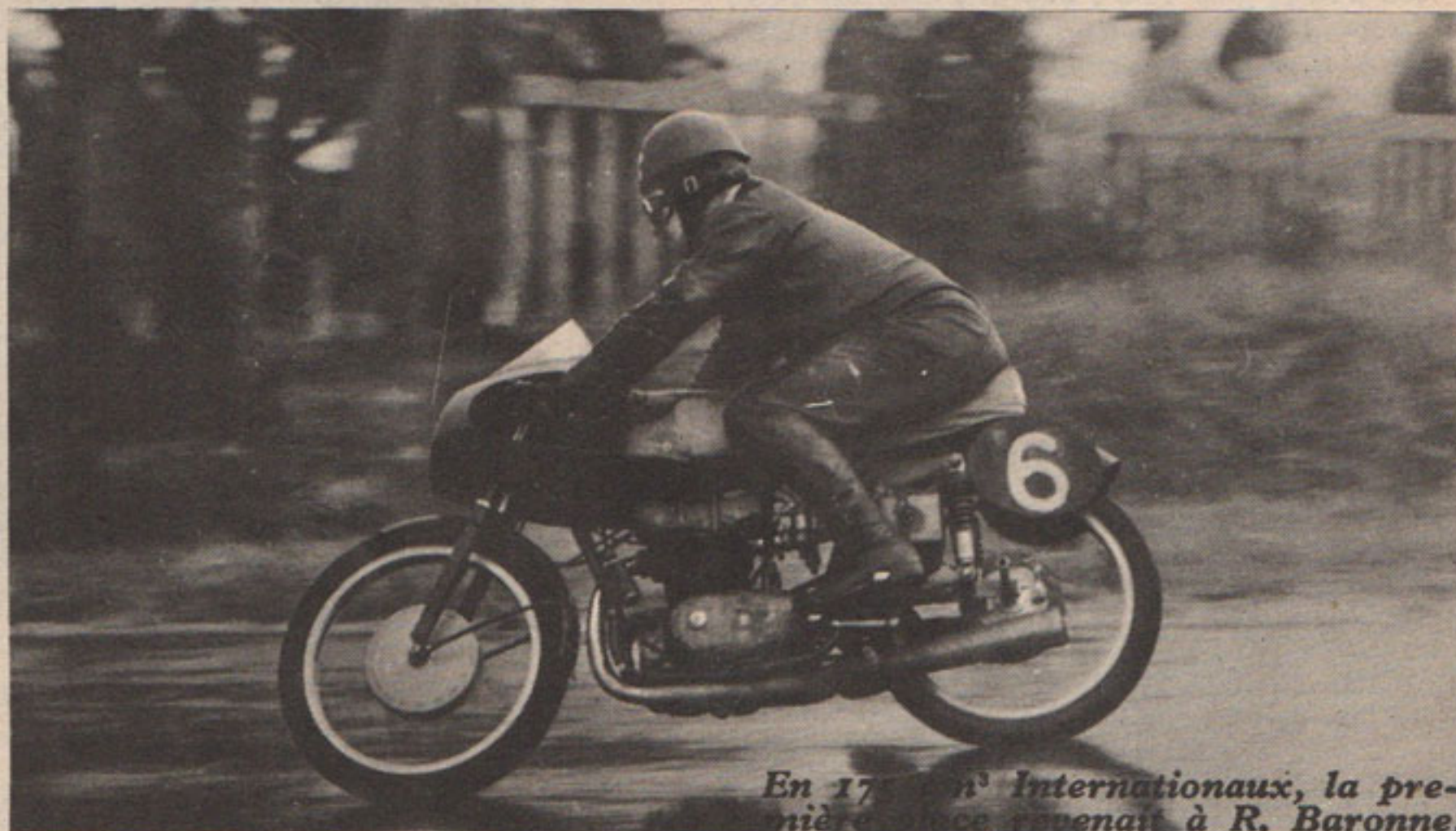
En 175 Nationaux pas de grosses surprises, Bonnal emmène son Morini à la victoire dans un style sans bavure, Boyer casse et c'est la surprise de voir à la seconde place Roubaud de Marseille sur une machine équipée d'un 175 Terrot d'avant 1940. Notons que cette course se déroula sous une pluie battante.

En 175 Inters les pronostics allaient à Schaad et à Onda qui avaient fait les meilleurs temps aux essais. Toujours sous la pluie Onda fait quelques tours puis casse ainsi que Schaad. La lutte se circonscrit entre Casset, Scaramella, Baronne. C'est enfin Baronne qui gagne suivi de Casset qui fera une excellente prestation en 500 cm³ et de De Polo sur son Puch. Notons la vitesse et l'excellente impression de la Gnôme.

En 500 cm³, Collot, toujours bagarreur, prend la tête et emmène sa Norton à la victoire avec sa sûreté et sa témérité coutumière. De Polo fut longtemps second mais casse sa boîte et la révélation du jour Casset fournit un excellent second.

En side comme en 500 cm³ le favori Murit prend la tête et ne l'abandonne plus suivi de Duhem qui le talonna jusqu'à la fin. Notons que grâce à sa B.M.W. Murit égale le meilleur temps des 500 cm³ en 51 s 3/5 soit 86,410 km/h.

J. PORTE.



En 175 cm³ Internationaux, la première place revenait à R. Baronne, sur M.V. Agusta.

Résultats.

175 cm³ Nationaux. — 1. Bonnal J. (Morini), les 49,600 km en 40 mn 58 s 3/5; 2. Roubaud (Terrot); 3. Sarale (Mondial) à 1 tour; 4. Nunez (M. V.); 5. Tabanelli (Alcyon).

175 cm³ Inter. — 1. Baronne R. (M.V.) les 37,200 km en 30 mn 45 s 2/5; 2. Casset (M.V.); 3. De Polo (Puch); 4. Parizot (M.V.); 5. Valentin (M.V.).

500 cm³. — 1. Collot J. (Norton), 74,400 km en 54 mn 15 s; 2. Casset (Norton); 3. Baronne (Norton); 4. Blanc Paul (Norton).

Side-cars 500 cm³. — 1. Murit J. (B.M.W.) les 49,600 km en 37 mn 16 s 2/5; 2. Duhem (Norton); 3. Fister (Norton); 4. Biancotto (Norton); 5. Sauzereau (Norton); 6. Vivier (Norton); 7. Renard (Norton).

COURSE « SPORT » A CHARLEVILLE

Le 30 juin dernier s'est disputée une course de machines de sport sur le circuit de Lenny à Charleville. Outre

les Français Descoureaux, Diou, Leroy, etc., on notait une forte participation belge.

Classement.

175 sport. — 1. Descoureaux (moy. 87,546 km/h); 2. Diou; 3. Leroy; 4. Rousseau.

250 série. — 1. Horinel (moy. 83,132 km/h); 2. Couvreur; 3. Schulz; 4. Sacareau.

250 sport. — 1. Horinel (moy. 89,952 km/h); 2. Albert; 3. Sacareau; 4. Descoureaux.

500 cm³. — 1. Abert (moy. 92,456 km/h); 2. Bargetzi; 3. Toussaint; 4. Billotte.

MOTO-CROSS A MAYENNE

Devant un nombreux public s'est disputé le 30 juin dernier le Moto-Cross de Mayenne comptant pour le championnat de France. Cette épreuve a été rem-

portée par Gilbert Brassine avec son brio habituel. Hazianis était parti très fort dès le début mais il devait abandonner au huitième tour.

Classement.

1. Brassine; 2. Schmidt; 3. Bertrand; 4. Ledormeur; 5. Combes; 6. Charrier; 7. Godey; 8. Vouillon; 9. Jacquemin; 10. Drobecq; 11. Darrouy; 12. Lusseyran; 13. Lefèvre.

Classement général du Championnat de France. — 1. Brassine (14 pts); 2. Schmidt (16 pts); 3. Ledormeur (20 pts); 4. Bertrand (24 pts); 5. ex aequo; Suchart et Godey (25 pts); 7. Klym René (27 pts); 8. Combes (28 pts), etc.

AU G. P. DE HOLLANDE A ASSEN, PROVINI RENOUVELLE SON EXPLOIT DU T.T.

Le 30 juin dernier s'est déroulé le Grand Prix de Hollande disputé sur le circuit de Assen. Cette course a vu la

rentrée de tous les « As » mais il fallait malheureusement déplorer deux accidents, survenus pendant les entraînements. Bill Lomas dont c'était la première course depuis son accident d'Imola, a fait une chute grave et a dû être hospitalisé avec une fracture du crâne. D'autre part Carlo Ubbiali a également été victime d'une chute.

La victoire était totale pour les machines italiennes dans toutes les catégories solo. Tandis que Hillebrand enleva la course des sidecars sur sa B.M.W. Signalons encore la belle tenue de nos compatriotes Beauvais-Coudert sur side-car Norton qui terminent cinquièmes.

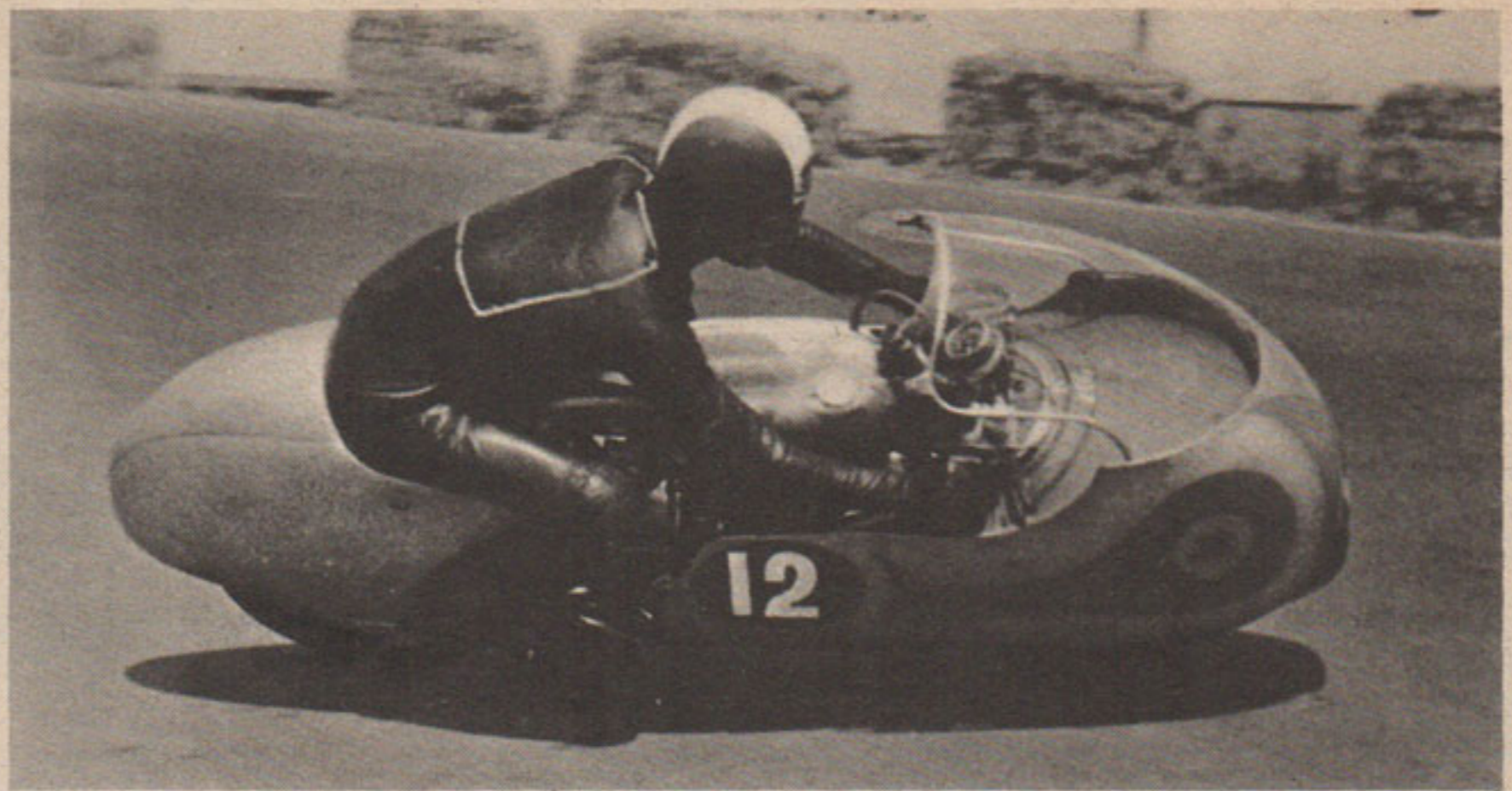
Classement.

125 cm³. — 1. Provini (It.), Mondial, les 14 t, soit 107,860 km en 52 mn 24 s 6/10 moy. 123,484 km/h; 2. Colombo (It.), M.V., 53 mn 7 s 1/10; 3. L. Taveri (Suisse), M.V. 54 mn 16 s 6/10; 4. C. Sandford (Angl.), Mondial, 54 mn 36 s 2/10; 5. F. Libanori (It.), M.V., 55 mn 15 s 5/10; 6. S. Miller (Irlande), Mondial, 55 mn 36 s 4/10.

250 cm³. — 1. T. Provini (It.), Mondial, les 17 t., soit 130,970 km, en 1 h 1 mn 23 s 1/10, moy. 128,020 km/h; 2. C. Sandford (Angl.), Mondial, 1 h 2 mn 51 s 2/10; 3. S.-H. Miller (Irl.), Mondial, 1 h 3 mn 6 s 9/10; 4. F. Libanori (It.), M.V. 1 h 3 mn 52 s 4/10.

350 cm³. — 1. K. Campbell (Aust.), Guzzi, les 20 t, soit 154,090 km/h, en 1 h 9 mn 46 s 5/10, moy. 132,504 km/h; 2. B. Mac Intyre (Angl.), Gilera, 1 h 9 mn 56 s 1/10; 3. L. Liberati (It.), Gilera, à 1 t; 4. J. Brett (Norton); 5. Keith Bryan (Norton); 6. J. Hartle (Norton).

Sidecars. — 1. L.-F. Hillbrand-M. Gruenwald (All.), B.M.W., les 14 t, soit 107,840 km/h, en 55 mn 5 s 6/10, moy. 117,469 km/h; 2. J. Beeton-C. Billingham (Angl.), Norton, 57 mn 2 s 8/10; 3. L. Neussner-K.-D. Hess (All.), B.M.W., 57 mn 46 s 8/10; 4. E.-E. Strub-K. Remund (Suisse), Norton, 58 mn



PROVINI sur Mondial vainqueur à Assen et à Spa.

10 s 6/10; 5. M. Beauvais-A. Coudert (Fr.), Norton, 58 mn 11 s 8/10.

500 cm³. — 1. J. Surtees (Angl.), M.V., les 27 t, soit 208,020 km, en 1 h 33 mn 56 s 6/10, moy. 132,860 km/h; 2. L. Liberati (It.), Gilera, 1 h 34 mn 27 s 2/10; 3. W. Zeller (All.), B.M.W., 1 h 34 mn 58 s 3/10; 4. J. Brett (Angl.), Norton, 1 h 36 mn 26 s 6/10; 5. E. Hiller (All.), B.M.W., 1 h 36 mn 48 s 2/10.

RÉSULTATS PRINCIPAUX DU IV^e CONCOURS TECHNIQUE INTERNATIONAL DE LA PETITE CYLINDRÉE LES 8-9 JUIN 1957 A DIJON (Côte-d'Or)

Organisation : Cyclomoto-Velomoto-Club-Cheminot avec le concours de l'Union Sportive des Cheminots de Dijon (Moto) (Ligue de Bourgogne) F.F.M.

Patronage de la Fédération française de motocyclisme.

Services techniques de la Préfecture de Police de la Seine;

Services techniques des Etablissements Cibié;

Commission technique C.V.C.C.;

Avec l'aide des firmes : Floquet, BP Energol, Drago, Mardini, Ricard, Phoscao, Miroir-Sprint, Cyclomoto, Le Bien Public, Patriarche, Amora, Chocolat Lanvin;

Avec la Fédération belge de Vélocitateurs et Scooters et la municipalité de Dijon.

Test d'éclairage :

1. *ex aequo* : Favor-Alter (50 cm³) moins 40 pts; Favor-Alter (70 cm³) moins 60 pts.

Départ à froid :

Test normal : 3 pénalisations chez Favor, Itom.

Test Pratique :

Triomphe des mono-chaînes. Meilleurs temps : 2,55 (Favor).

Démontage-remontage de la roue arrière et gonflage.

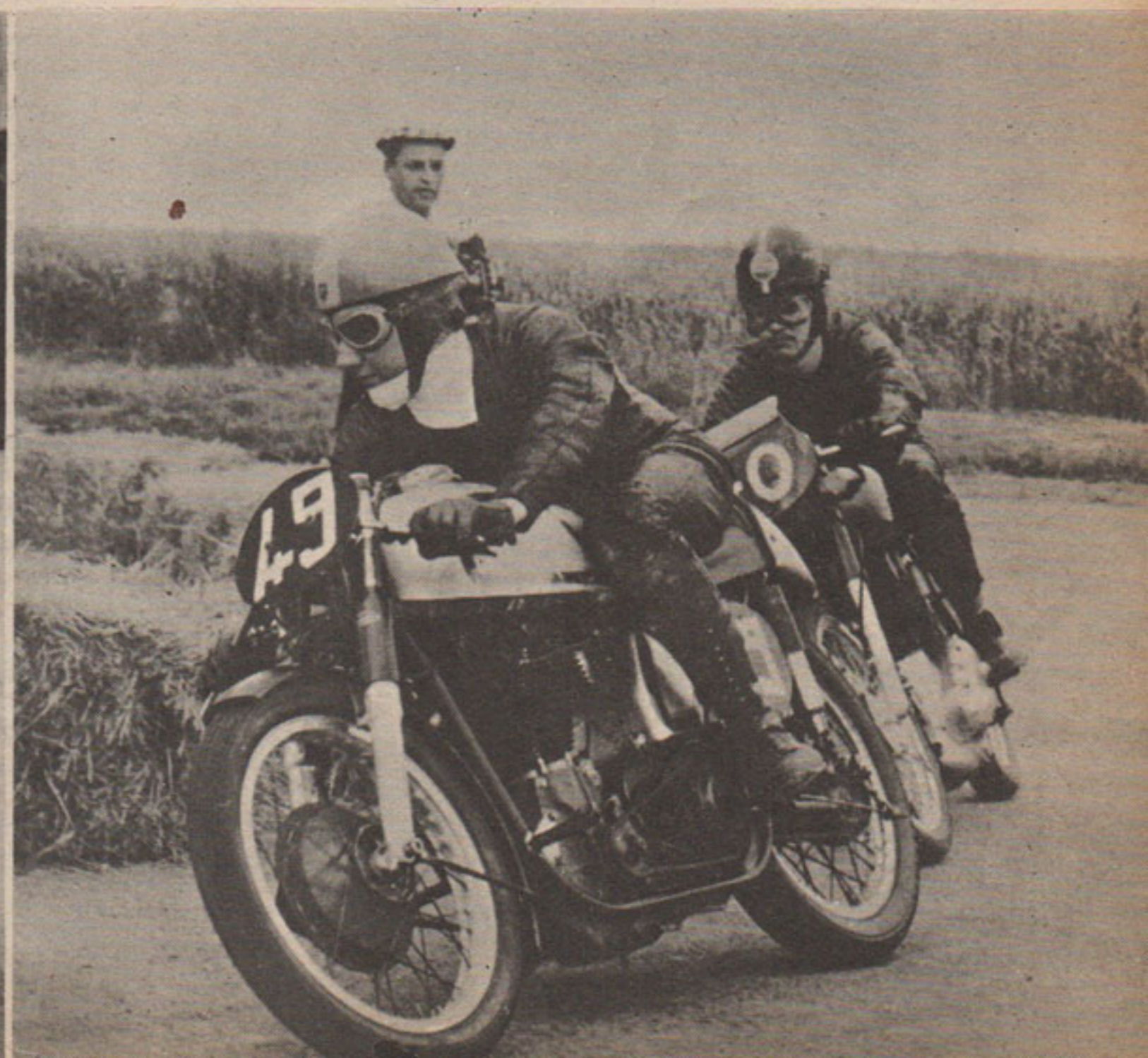
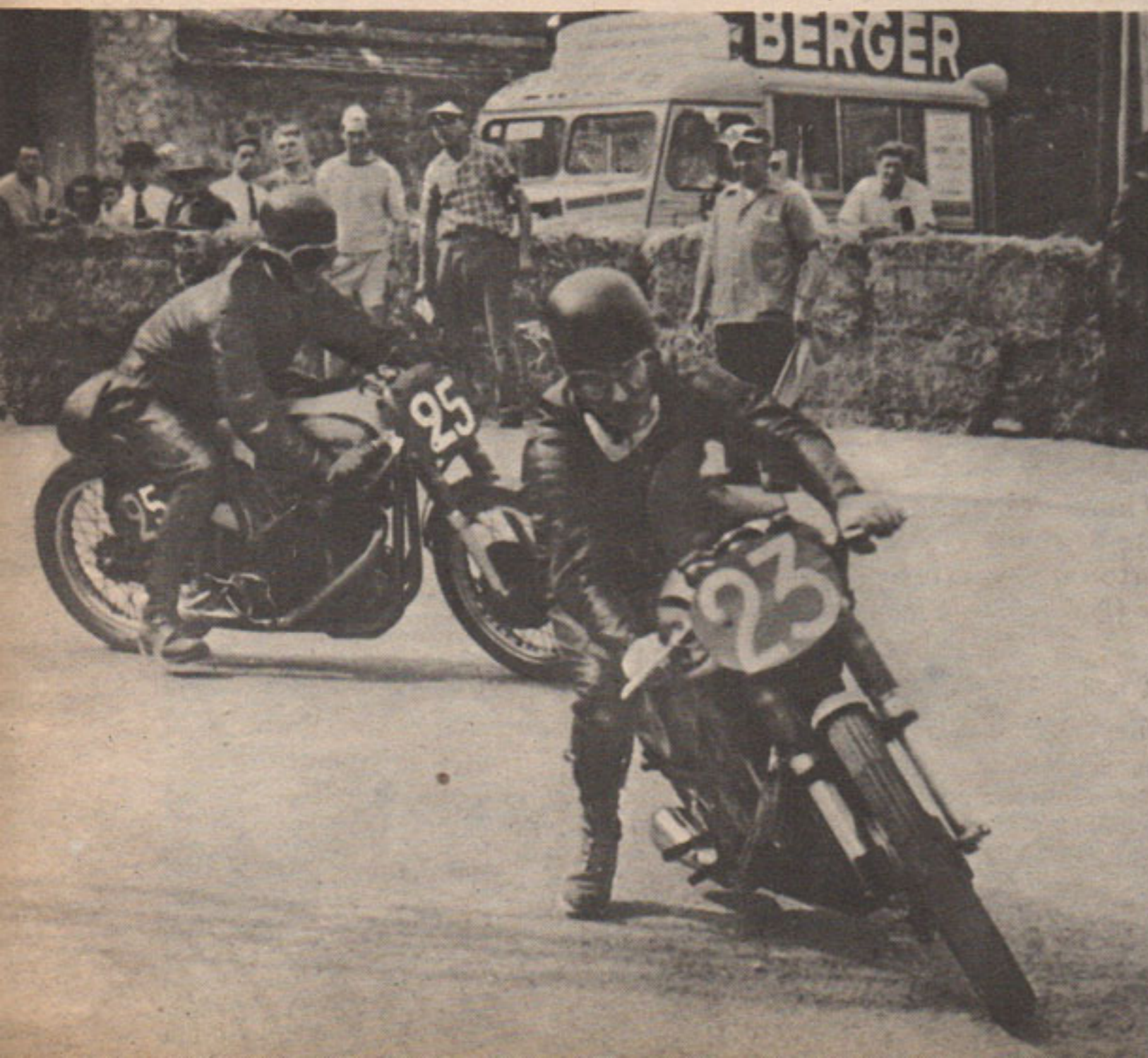
Test de tenue en côte :

Régularité suivant la moyenne choisie au départ : 1. *ex aequo* : Favor-Alter (86 s 4/10), Itom (85 s).

Test de maniabilité (tout terrain), circuit de 1,100 km, moy. 25 km/h :

GALIBERT talonne GOMÈS à Provins.

BOERI mène devant GUIGNABODET.



Classés sans pénalisations : N^{os} 5, 51, 52 (Favor); 7, 8 (Itom).

Test de frein 22 % :

Bonne tenue des machines : sans pénalisation : Stella, Favor, Itom, R.A.P. Rex.

Test de démarrage-freinage :

1. Itom (49 cm³) meilleurs temps : 10 s 3/10, non pénalisé.

Silencieux :

1. *ex aequo* : Stella-Vap (appareil Wilmann) 85 phones; R.A.P. Rex (appareil Eler) 85 phones.

Consommation : avec 0,5 l. Réservoir neutre.

1. Stella-Vap-57 Magnéclair, Bougie Rose Floquet, carburateur Gurtner D12D. Distance parcourue : 46,700 km.

Test de vérifications :

Sans pénalisations : les numéros suivants : 1, 2, 3 Stella; 7 Itom; 51, 52 Favor.

Toutes les autres machines sont pénalisées pour bris ou perte de matériel.

Coupe pilote :

Meilleurs pilotes : Baujouan Jacques (Stella) 4 places de 1^e.

CLASSEMENT GÉNÉRAL TOUTES CATÉGORIES ET CYLINDRÉES

Coupe « Municipalité de Dijon ».

1. Favor-Alter 50 cm³; 2. Favor-Alter 70 cm³; 3. Favor-Alter, 50 cm³; 4. Itom 49 cm³; 5. Favor 50 cm³; 6. Itom 49 cm³; 7. Favor 50 cm³; 8. R.A.P. Rex 49 cm³; 9. Stella-Vap 50 cm³; 10. Favor 50 cm³; 11. Stella-Vap 50 cm³; 12. Favor 70 cm³; 13. Favor 70 cm³; 14. Stella Vap 50 cm³; 15. Favor 50 cm³.

Challenges.

Fédération Belge de Vélocipistes et Scooters : BP ENERGOL.

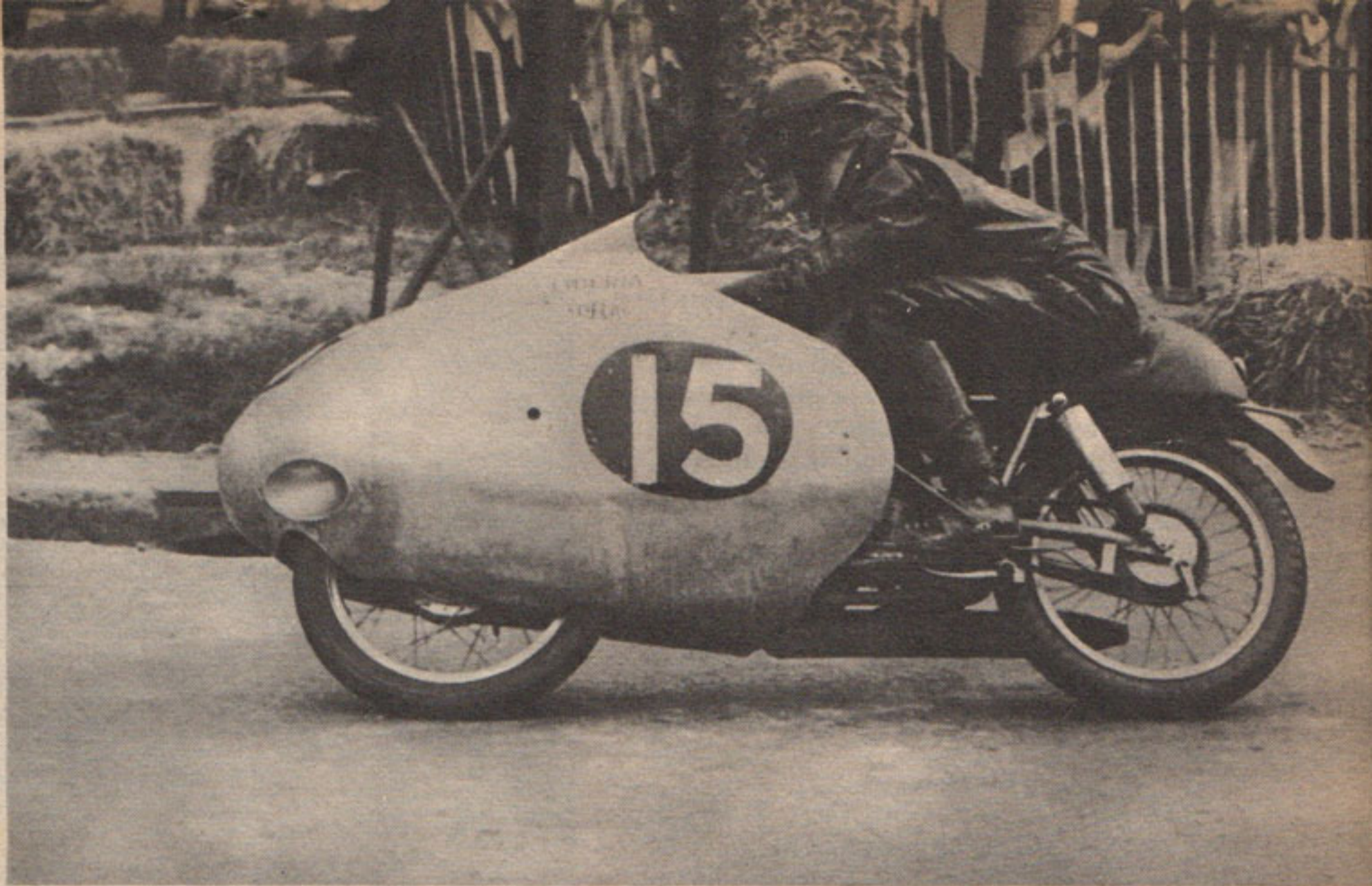
Constructeur Cycle : FAVOR.

Constructeur Moteur : ALTER.

Coupe Etablissement Drago : catégorie 50 cm³ : Favor-Alter.

Coupe Mardini : catégorie 100 cm³ : Favor-Alter (70 cm³).

Coupe Ricard : machines de série 50 cm³ : Favor-Alter.



L'Ydral du Bol d'Or, toujours pilotée par Agache, termine première en 175 cm³.

Coupe Ligue Motocycliste Bourgogne : série améliorée : 50 cm³ Rap-Rex.

Coupe Miroir Sprint : Série 100 cm³ : Favor (70 cm³).

Coupe Bien Public : Série Améliorée 100 cm³ : Favor (70 cm³).

Coupe F.F.M. : Silencieux : Stella-Vap.

Coupe Cyclomoto : Freinage : Itom.

Coupe Floquet : Consommation : Stella-Vap 57, carburateur Zenith, bougie Floquet.

Coupe Cibié : Lumière : Favor.

CIRCUIT DE VITESSE DE PROVINS

Le 16 juin dernier le Moto-Club de Provins organisait le 3^e Circuit de Bellevue. Comme toujours cette course avait attirée de nombreux spectateurs car, il faut le dire, le tracé de cette course est très spectaculaire. Sinueux à souhait, il comprend des montées et

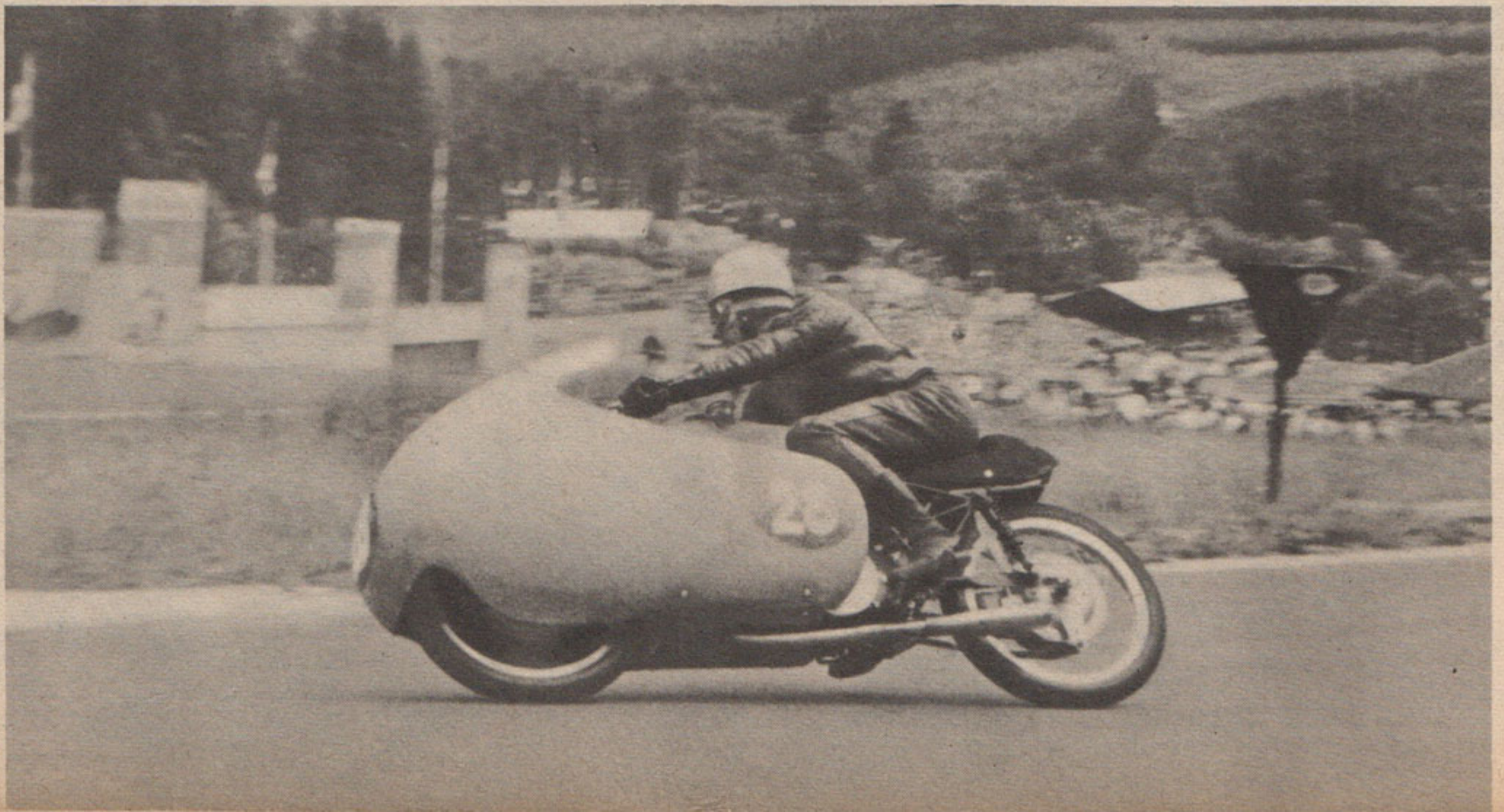
descentes et le fameux virage en « épingle à cheveux » à l'entrée de la ville.

La grande attraction était la catégorie 175 cm³ étant donné le grand nombre des partants. Dès le départ Bonnal sur Morini prenait la tête mais il devait céder rapidement la place à Agache sur Ydral-Liberis à savoir la machine carénée du Bol d'Or. Descoureaux sur Gnome-et-Rhône inscrivait une honorable place de 3^e à son palmarès se classant ainsi devant Guignabodet sur la seconde Ydral.

En 350 cm³ Gomés amena sa Norton à la première place battant Galibert, le co-équipier de Monneret au Bol d'Or. Derrière ces deux Norton nous trouvons Costedoat et Billote, tous deux sur B.S.A. Gold-Star, devant Belkéchout sur Vélocette.

Dans la catégorie « demi-litre » on salua la rentrée de Francesco Bœri, à peine remis de son terrible accident d'automobile. Le sympathique Bœri

CAMPBELL, sur la 350 Guzzi monocylindrique, triomphe à Spa.



a subi la perte d'un œil ce qui constitue un handicap sérieux aussi bien dans sa vie professionnelle et privée qu'en course. Il a néanmoins réussi, de se classer premier en battant Guignabodet sur Gillera Saturno, qui jouait vraiment de malchance : ayant perdu l'écrou de la tige de frein arrière, il devait abandonner. Gnudi sur Norton se classait second devant Broquet sur Triumph.

Classement.

Catégorie 175 cm³. — 1. Agache, Liberia Ydral, moy. 89,520 km/h; 2. Bonnal, Morini; 3. Descoureaux, Gnome et Rhône; 4. Guignabodet, Liberia Ydral; 5. Pansera, M.V., à 1 tour; 6. Bergeron, Jonghi, à 2 tours; J. Forsterre, M.V., à 3 tours.

Catégorie 350 cm³. — 1. Gomés, Norton, moy. 93,965 km/h; 2. Galibert, Norton; 3. Costadoat, B.S.A.; 4. Bellotte, B.S.A., à 2 tours; 5. Belkechout, Vélocette, à 2 tours.

Catégorie 500 cm³. — 1. Boeri, Norton, moy. 93,286 km/h; 2. Gnudi, Norton; 3. Broquet, Triumph, à 1 tour; 4. Penton, Norton, à 1 tour; 5. Barrières, Triumph, à 3 tours.

7^e CIRCUIT DE VITESSE DU ROUERGUE

Le Moto Club Rouergat organise le 4 août 1957 une course de vitesse nationale et internationale dénommée Circuit du Rouergue, ouvert aux motocyclettes de course.

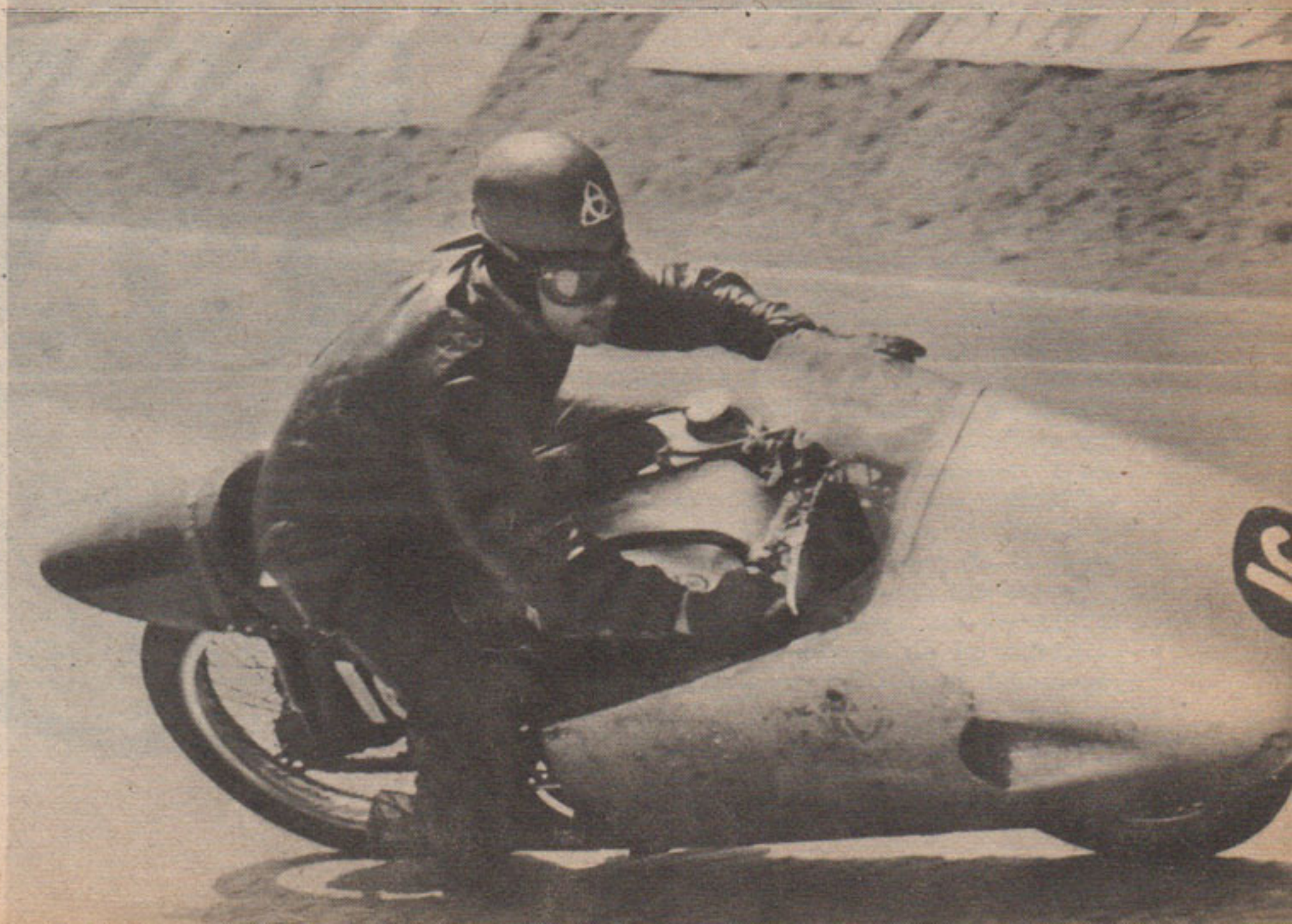
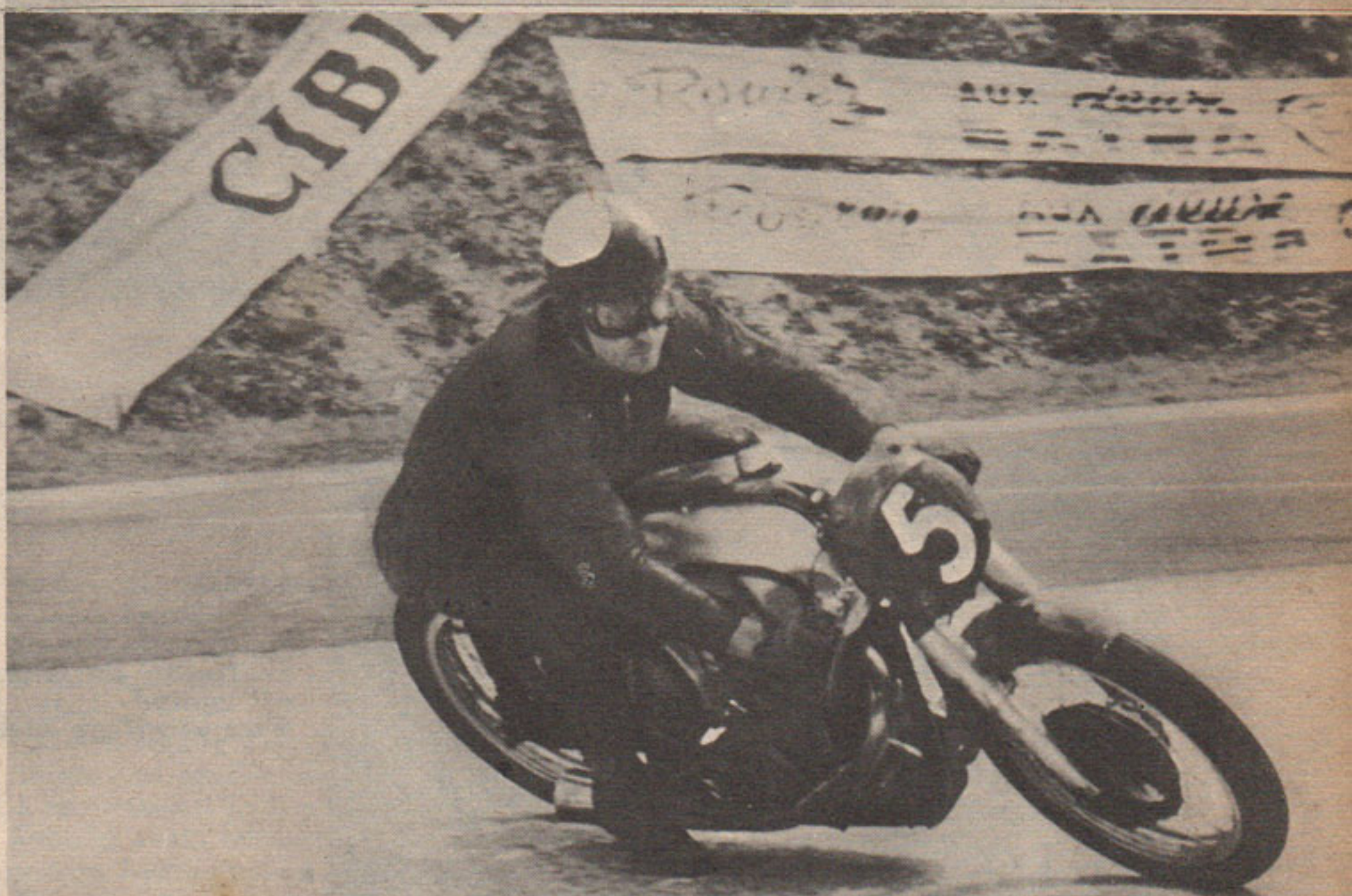
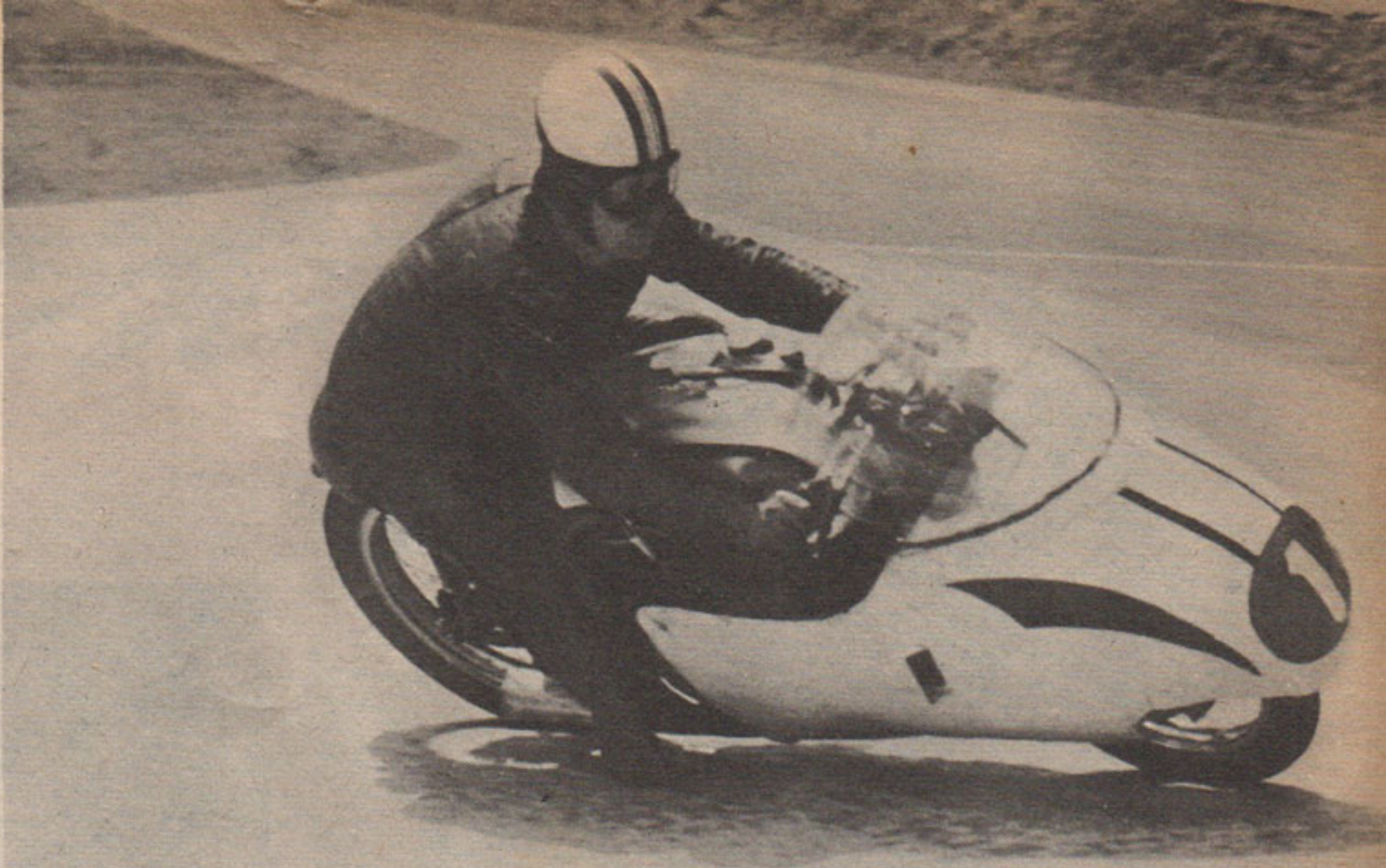
Cette épreuve sera courue dans les catégories suivantes :

Championnat de France international : catégories 350 et 500 cm³.

Championnat de France national : catégorie 175 cm³.

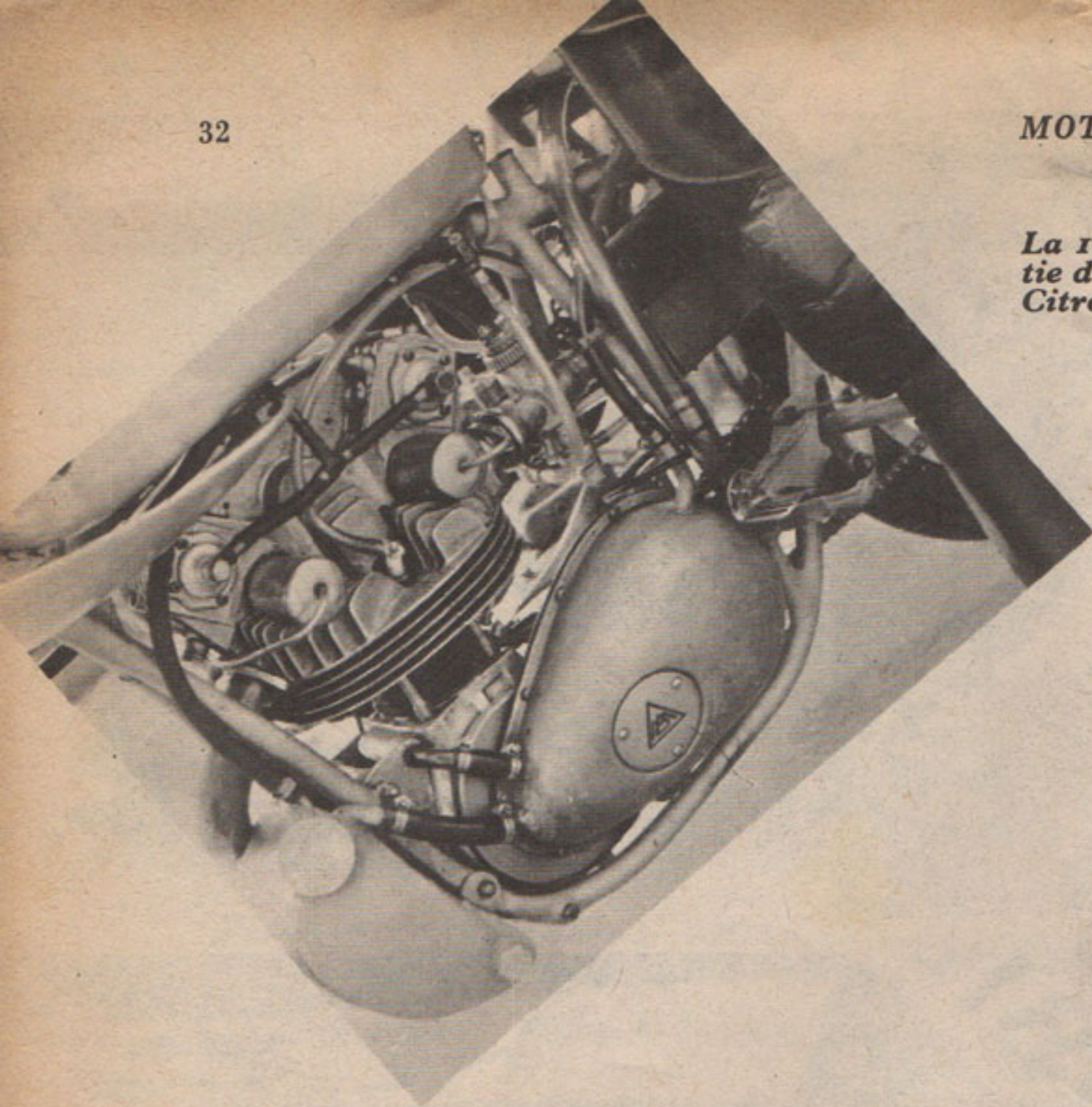
Dans notre prochain numéro nous reviendrons plus en détail sur cette course.

A Rouen, Jacques COLLOT avait caréné sa Norton, il gagne devant INSERMINI et J.-P. BOYLE tous deux également sur Norton.

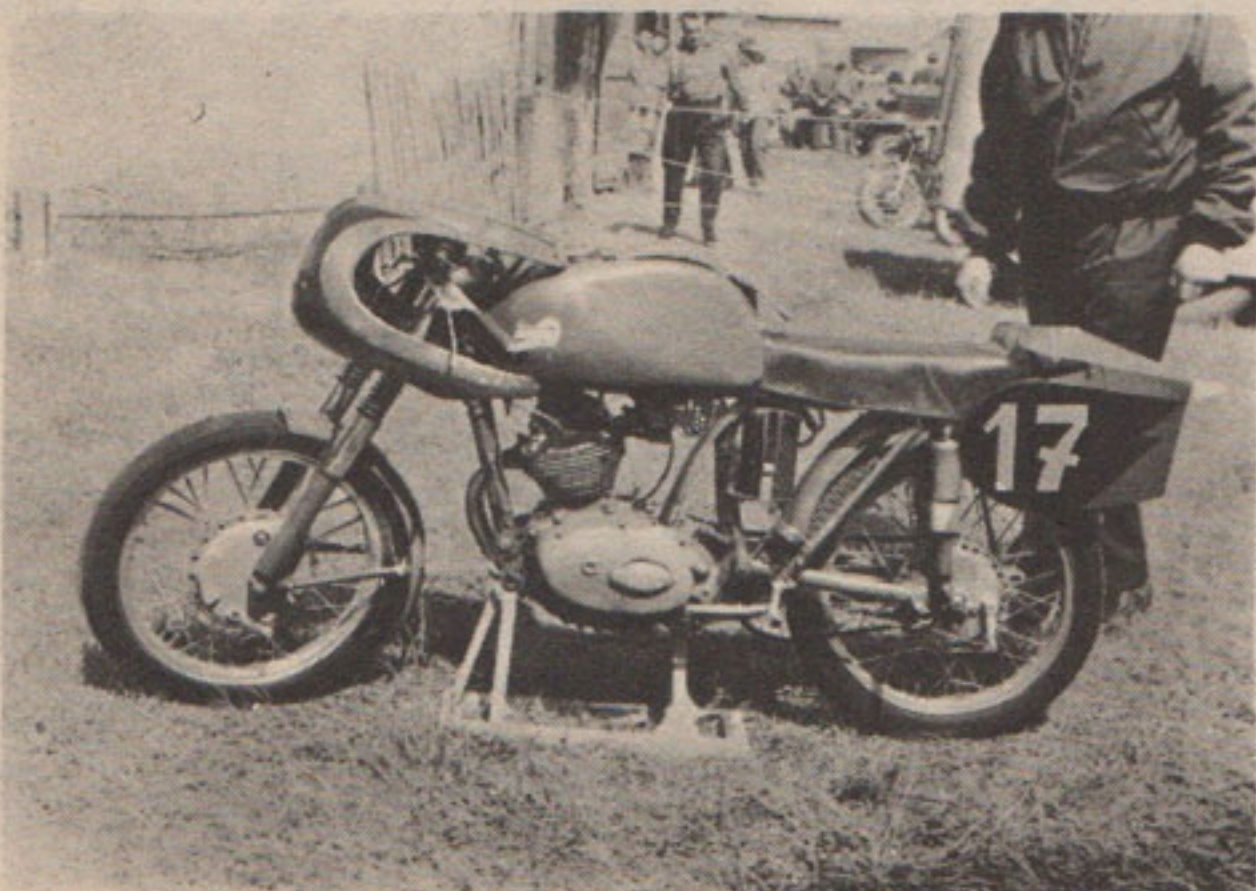
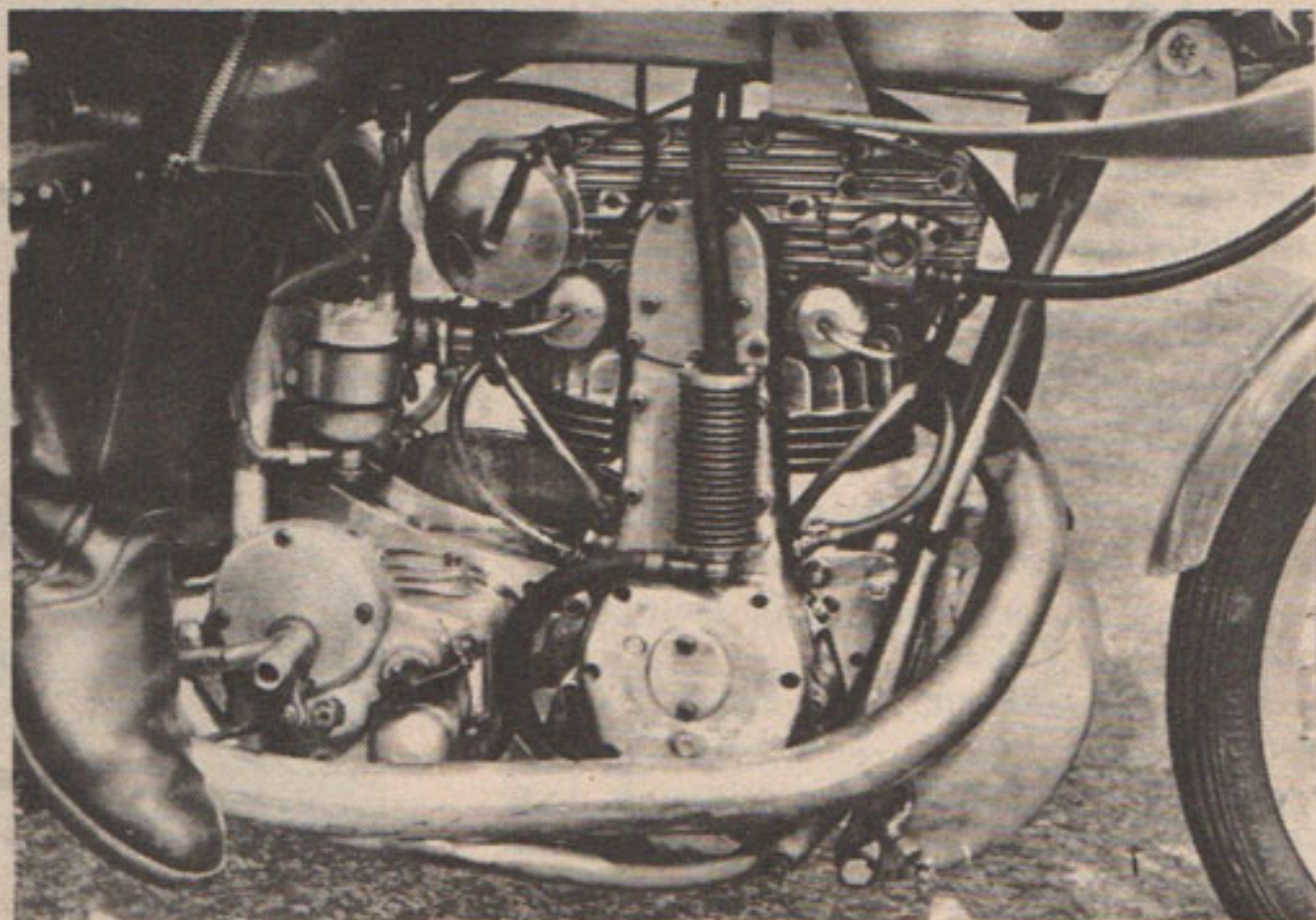


MOTOCYCLES

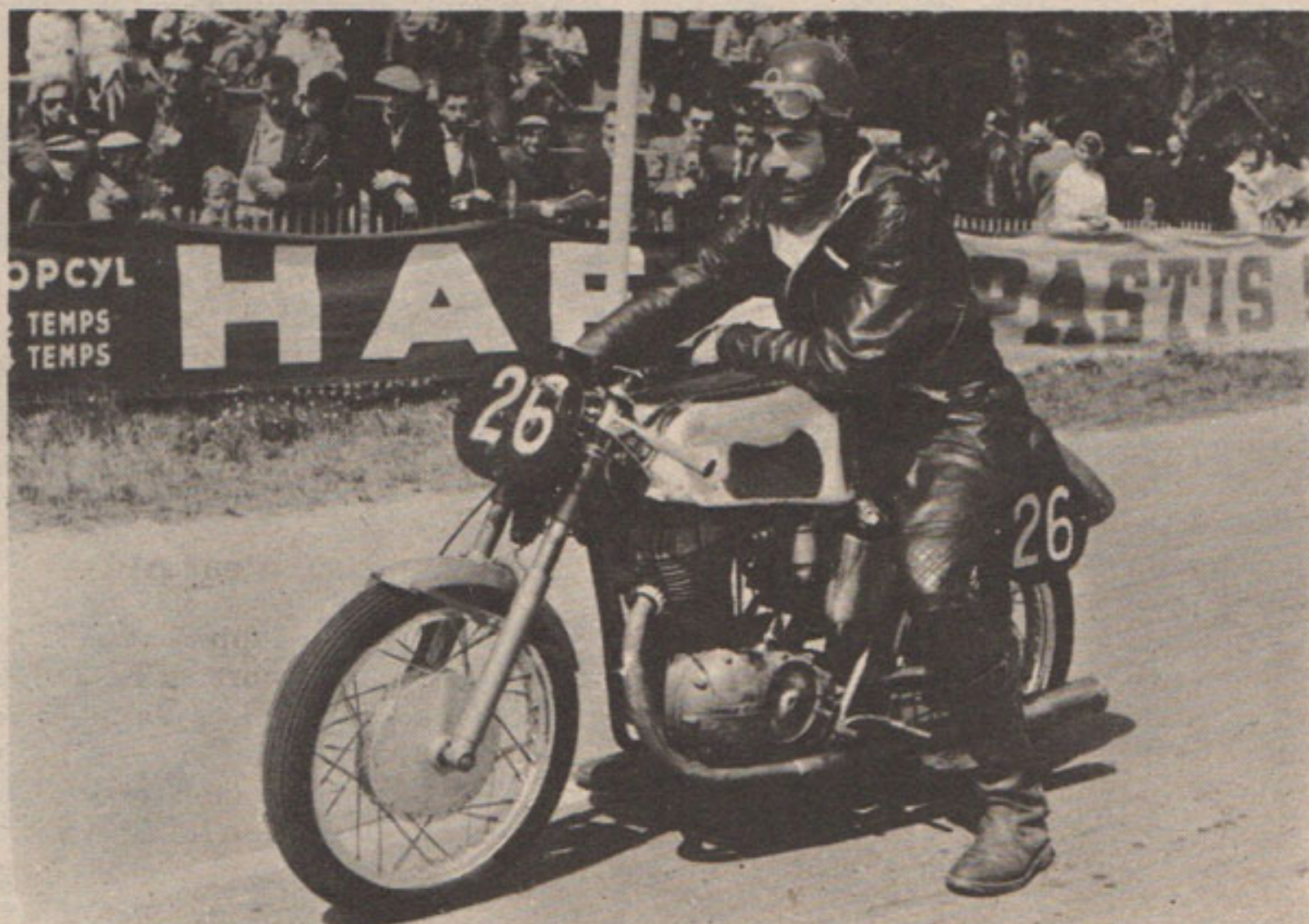
La 175 Nougier est nantie d'un cylindre de 2 CV Citroën.



▼ *Le « double arbre » Nougier est pourvu d'une circulation d'huile très étudiée, avec radiateur et réservoir séparé placé à l'avant.*



Le Ducati de Lesage est équipé d'un profilage maison.



Avec un moteur N.S.U., Valentin a monté une fort jolie machine.

M A D O C A G L E S

Echob

La nouvelle 175 cm³ Terrot.

Nos lecteurs se souviennent sans doute de la très jolie 175 cm³ Terrot présentée au dernier salon de Paris. Ce prototype comportait encore le bas du 125 cm³ bien connu ce qui nous avait semblé un peu faible pour un 175 d'aspect aussi sportif que la Terrot.

Actuellement la mise au point de ce moteur dû à M. Padovani est terminée et on ne tardera pas à trouver cette belle réalisation dans les vitrines des agents Terrot.

La grande firme de Dijon a confié, il y a quelque temps déjà, cinq machines du nouveau modèle à des amateurs afin que ceux-ci effectuent un « Tour de France Terrot ». Cette équipe passait à Paris au début de juillet et à cette occasion nous avons pu essayer la nouvelle 175 cm³. En fait d'essai nous n'avons fait qu'un tour rapide autour du pâté de maisons, mais nous avons été agréablement surpris par cette machine. Le moteur très nerveux monte bien en régime et les 10,5 ch annoncés par le constructeur sont certainement là. La tenue de route semble également très satisfaisante de même que les freins centraux méritent une mention spéciale.

Ci-dessous nous rappelons brièvement les principaux détails techniques de la nouvelle Terrot.

Bloc-moteur quatre temps à culbuteurs.

Soupapes en tête enfermées sous carter et lubrifiées sous pression.

Ressorts de soupapes en épingle croisés, avec dispositifs permettant d'équilibrer la tension des ressorts, évitant l'usure des guides et des sièges (Brevet TERROT).

Culasse en alliage léger.

Alésage : 62.

Course : 58.

Puissance : 10,5 ch, à 6.300 tr/mn (puissance prise à la sortie de la boîte de vitesses).

Piston avec segments de coup de feu chromé dur.

Graissage sous pression par circulation d'huile assurée par double pompe à engrenages.

Réservoir d'huile séparé avec filtre nylon grande surface, mailles : 50 microns.

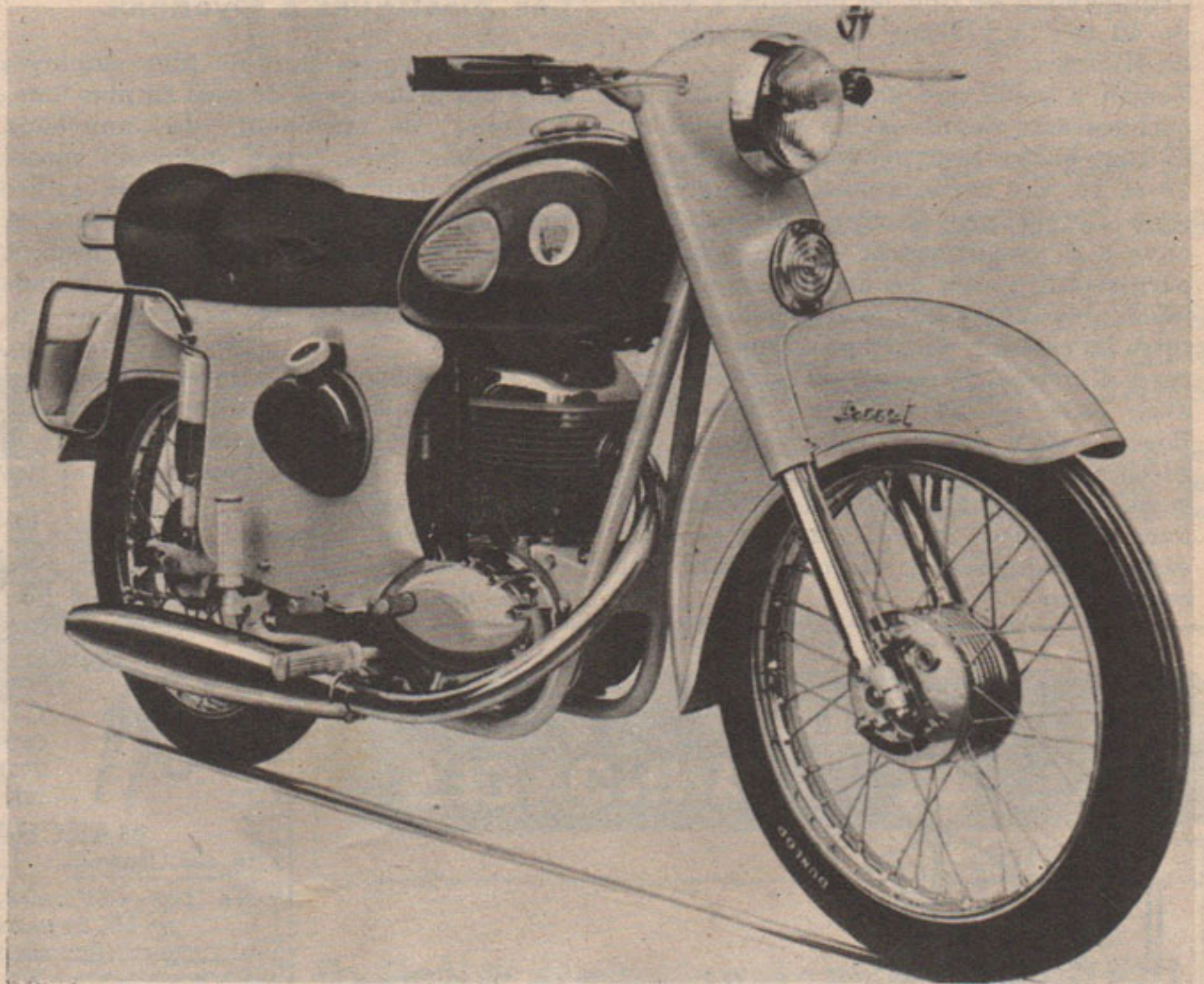
Piège magnétique incorporé dans le circuit d'huile retenant toutes les particules métalliques.

Filtre à air de grande efficacité arrêtant toutes poussières.

Transmission primaire par engrenages hélicoïdaux.

Transmission secondaire par chaîne sous carter.

Boîte de vitesses à 4 rapports commandés par sélecteur au pied.



Embrayage multidisques liège et acier à ressort central.

Butée à billes d'embrayage.

Embiellage monté sur roulement à aiguilles.

Cadre tubulaire à double berceau.

Suspension arrière par bras oscillants et à amortisseurs hydrauliques.

Fourche avant télescopique avec amortissement hydraulique à double effet.

Fixation moteur : isolé du cadre par des plaques de caoutchouc.

Réservoir d'essence monté sur des tampons de caoutchouc à démontage rapide (brevet Terrot).

Freins avant et arrière assurés par des moyeux à freinage central et à large surface de frottement.

Silencieux grand volume très efficace.

Équipement électrique : l'allumage est assuré par un volant magnétique.

Éclairage : par batterie 7 AH.

La charge est assurée par le volant magnétique et par redresseurs.

Puissance redressée : 30 W.

Poids de la machine vide : 110 kg.

Enders Jack n'est plus.

Nous avons appris avec beaucoup de peine, la mort d'ENDERS Jack décédé, le 5 juillet, dans sa soixante deuxième année.

ENDERS Jack était le frère de notre Directeur et comme lui, il avait consacré

sa vie à la moto. Pionnier et champion du cyclecar dès 1909, il avait créé il y a plus de vingt ans avec son ami et associé Roger LESNE, la Société OTOM, réputée pour la qualité de ses productions.

Jack et Max ENDERS ne s'étaient pour ainsi dire, jamais quittés, même au cours de la guerre 1914-1918 qu'ils firent ensemble dans la même escadrille.

Nous renouvelons en ces tristes circonstances notre affectueuse sympathie à notre directeur et adressons nos plus sincères condoléances à sa famille.

Nos deuils.

Nous venons d'apprendre le décès accidentel de M. Maurice Gratecap, dans sa cinquante-deuxième année et nous adressons aux siens toutes nos sympathies en ces douloureuses circonstances.

M. Gratecap, jusqu'à ces dernières années, s'était activement consacré au motocyclisme et s'intéressait plus spécialement à la Harley Davidson et au sidecar. Il avait réalisé des équipages luxueux et de présentation parfaite qui firent sensation, dès la libération. L'engouement pour les grosses cylindrées s'étant peu à peu atténué, M. Gratecap se désintéressa à son tour de la moto pour exercer d'autre façon son activité ; mais il fut si longtemps un des nôtres que nous nous devons de lui adresser, bien sincèrement un ultime hommage.

Zénith et la moto.

Le carburateur Zenith a pris une place importante sur le marché de l'équipement des motocycles.

La mise en fabrication des modèles 15 et 17 M.X. complétant la gamme déjà existante des modèles M.X., permet l'équipement de tous les moteurs 2 temps de 40 cm³ à 175 cm³ de Motocycles ou de Minicars.

Zenith a usiné une gamme complète de carburateurs depuis le 9,5 mm jusqu'au 22 mm, en passant par les 11, 13, 15, 17, 18 et 20. Ces carburateurs, tout récents, sont munis des derniers dispositifs : cuve à niveau constant sous les gicleurs permettant toutes les inclinaisons de la machine sans écoulement d'essence; filtre d'essence incorporé dans le raccord d'arrivée d'essence ou indépendant avec cuve de décantation; filtre d'air faisant dans certains cas fonction de silencieux d'admission; et, enfin, starter à commande semi-automatique avec dispositif interdisant toute utilisation intempestive, en cas d'oubli du conducteur.

Notons, enfin, que Zenith peut livrer ses filtres à essence avec cuve de décantation indépendamment des carburateurs ou assemblés à ceux-ci, ce qui permet de compléter les carburateurs d'autres marques qui n'en sont pas munis.

Les plastiques à Oyonnax.

Les plastiques sont de plus employés dans des utilisations de plus en plus nombreuses; ils trouvent de nouveaux débouchés dans notre industrie motocycliste, depuis les plaques de police jusqu'aux flotteurs de carburateurs et maints équipements pour les usagers.

Oyonnax est devenu un des grands centres mondiaux de cette jeune industrie.

Le cinquième Salon international qui s'y est tenu cette année du 9 au 14 mai a eu un succès considérable tant par le nombre des exposants que par celui des visiteurs et acheteurs.

Alors qu'on considère si souvent la France comme un pays fatigué et à la traîne des autres, il nous a semblé bon

de prouver par cet exemple, qu'elle tient toujours sa place et sait même aller de l'avant.

M. Marland n'est pas d'accord avec « Europe n° 1. »

M. R. Marland de Bruxelles, lit *Motocycles* et écoute « Europe n° 1, l'un et l'autre avec plaisir, sauf quand le second s'avère motophobe avec, dit-il, une mauvaise foi évidente. Et il appuie son opinion sur une émission ou plutôt un communiqué émanant d'une Préfecture voisine de Paris et faisant état d'une cycliste tuée par une voiture. La conclusion de cette information tendait, paraît-il, car nous n'étions pas à cette écoute, à prouver par ce fait divers que plus de 50 % des accidents sont causés par les deux roues...

S'il en est ainsi, nous ne pouvons qu'approuver la légitime réaction de M. Marland et déplorer l'incompétence, ou la partialité de ceux qui devraient nous renseigner objectivement et sans commentaires tendancieux.

PETITES ANNONCES



La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :
200 francs

PUCH 250 T F 1952, jaune, très belle, 90.000. Philippe, 23, rue Garnier, Neuilly (Seine).

TERROT 125, 1955, susp. AR. oscil. Téléphone : ENT 31-24.

Cause départ vend moto **Gnôme et Rhône L x 200**, 7.500 km, très bon état. 1956. Collonge, Argonx (Haute-Savoie).

EXCEPTIONNEL. A vendre scooter AER Macchi Luxe 125 cm³, neuf d'usine. Prix 100.000 fr. Tél. : TRI 25-64.

NORTON 88, 1954, 270.
TRIUMPH THUND, 1955, 260.
TRIUMPH T 100, 1953, 170.
ARIEL Mono, 1954, 170.
Baselis, 229, r. Solférino, Lille.

A vendre **250 Peugeot TC 4 E**. Prête prendre la route. Guerois, 1, rue Lalesque, Arcachon.

MATCHLESS
MOTOS - PIÈCES - RÉPARATIONS CRÉDIT
IMPORTATEUR Sté **ARIS**
11, rue Labie - Paris-17^e - (Éto. 08-66)
catalogues détaillés sur demande

A vendre ou à échanger contre scooter Lambretta, **175 NEW MAP spéciale**, moteur Ydral Bol d'Or. Motos Léo Bigerelle, 2, rue V.-Hugo, Douai (Nord).

GUILLER 175 A.M.C., 52, tr. b. état, susp. AR., acces., 50.000. Tél. : CHA 36-18.

TOUTES ASSURANCES A CRÉDIT, CABINET LLOYD FRANÇAIS, 14, rue Séguier, Paris-6^e. Ouvert jusqu'à 7 h. le soir.



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.

JAWA 350 a vendre 9.000 km impec. tansad p. bag. sacoches cuir, 150 - tous les jours 14 h. à 15 h. ou après 19 h. Marc 5 J.-Jaurès, Colombes (Seine).

TERROT 500 R R. G. S. T. nouvelle boîte de vitesses neuve pneus neufs, très bon état P. Faudemer, 17 bis, r. E.-Encontu, Le Havre (Seine-Mme).

A vendre **125 cmc PEUGEOT** type 55 bas prix bon état. S'adresser au journal N° 186.

R. T. 350 D. K. W. 1956 - 7.000 km avec ou sans side, état impec. moto 200.000, side 40.000. Baleux 16, r. de l'Ourcq, Paris (19^e)

125 État neuf, équipé, 59.000. Gaillard Les Touche, à Briançon (H.-A.).

Indispensable à votre Santé



MARQUE DÉPOSÉE
MOTO-CEINTURES en Cuir A. BERL
20^{bis} Rue des Jumeaux - TOULOUSE
Demandons et indiquons Dépositaires
Documentation sur demande

NORTON 99 (600 cc Twin) 11.000 km état parfait 280.000 Baron. 156, rue d'Alésia. Paris. Tél. : VAU 54-10.

AGENCE OFFICIELLE :



14, boulevard Sout
Tél. DOR 49-42
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embielage - Réalésage - Échange standard moteurs

TUBOTOM pour LAMBRETTA



toujours souple - toujours étanche - se monte à la main sans outil
EN VENTE chez les agents Lambretta
OTOM - 5 bis, rue Franklin, COURBEVOIE (Seine)
TÉLÉPHONE : DÉF. 21-63

Les scooters **Lambretta** sont équipés en série avec **L'ANTIVOL NEIMAN**



★

DES CONSEILS PRATIQUES

DES EXEMPLES

DES CHASSES VÉCUES...

REVUE NATIONALE DE LA CHASSE 50f

EN VENTE PARTOUT

★

Grande cuisine Petits plats...



- DES RECETTES INÉDITES
- QUELQUES SECRETS DES GRANDS CHEFS
- DE NOMBREUX PLATS PRÉSENTÉS EN NOIR ET EN COULEURS DANS

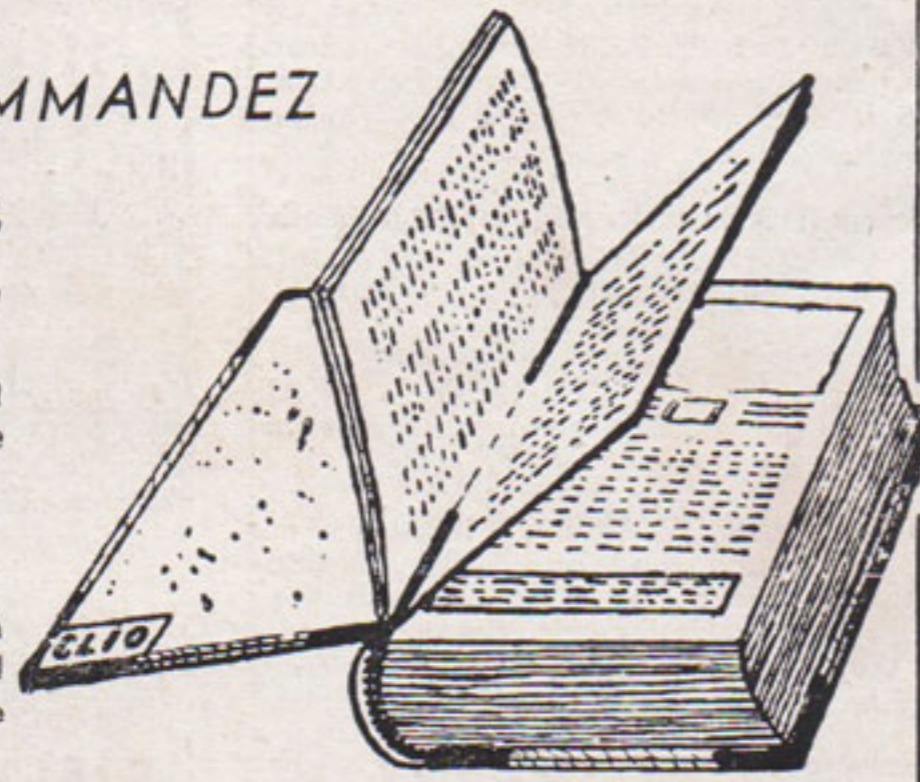
LA BONNE CUISINE
A LA PORTÉE DE TOUS
20 NUMÉROS PARUS

EN VENTE CHEZ TOUS NOS DÉPOSITAIRES - le numéro 120 F

COMMANDEZ

VOS RELIURES
" MOTOCYCLES "

Elles vous permettront de conserver intacte votre collection de " MOTOCYCLES "



Envoi contre 380 fr. à verser au C.C. du journal Paris 2834-83 ou contre mandat.

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel - PARIS-17^e
12 NUMÉROS PAR AN

UN AN... .. 500 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux : Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM :
ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles
C.C.P. 3-86 - 1 anFr. 100

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle
C.C.P. V. 10.442 - 1 anFr. 7,50

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 650
Changement d'adresseFr. 30

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.
« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

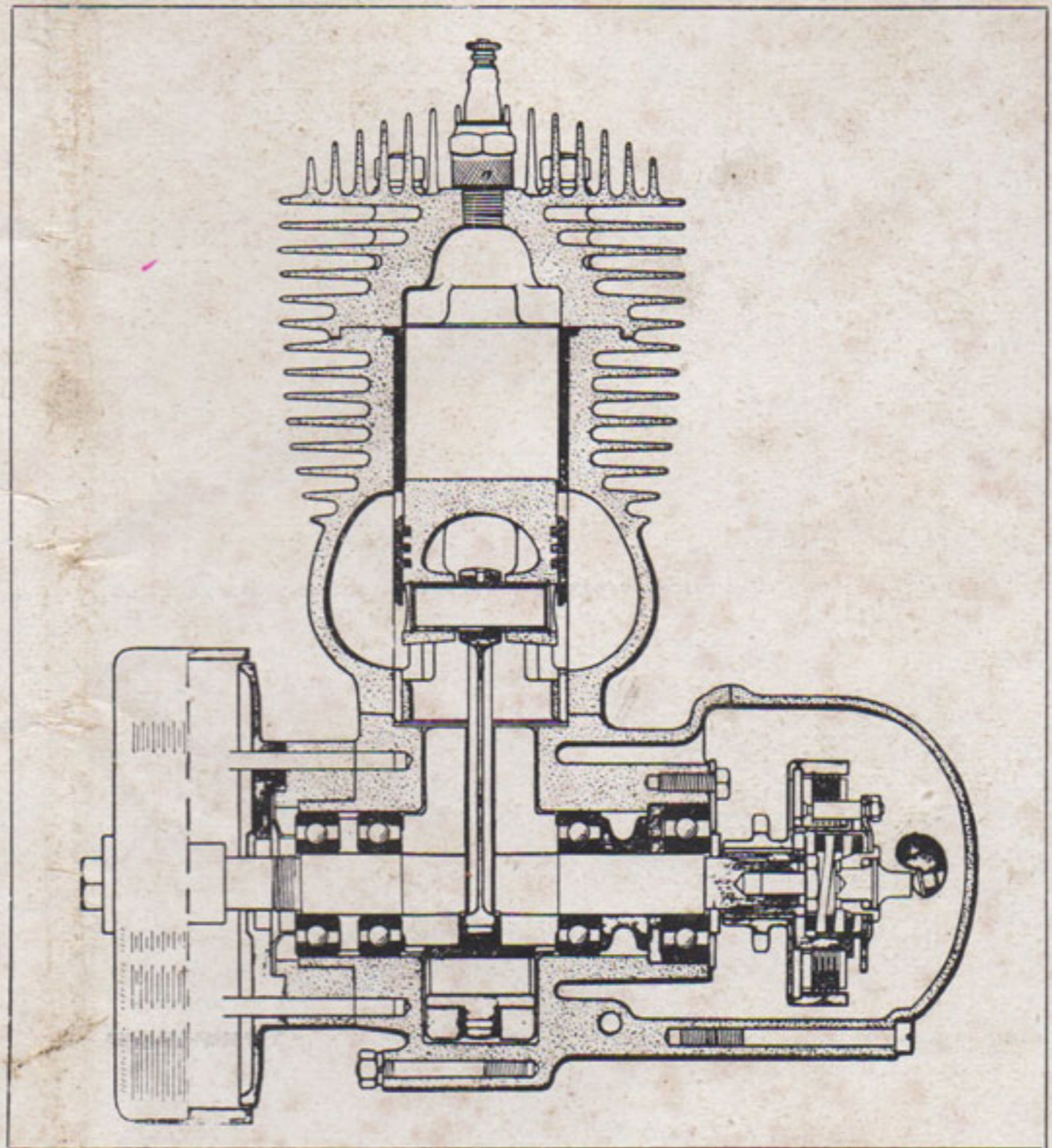
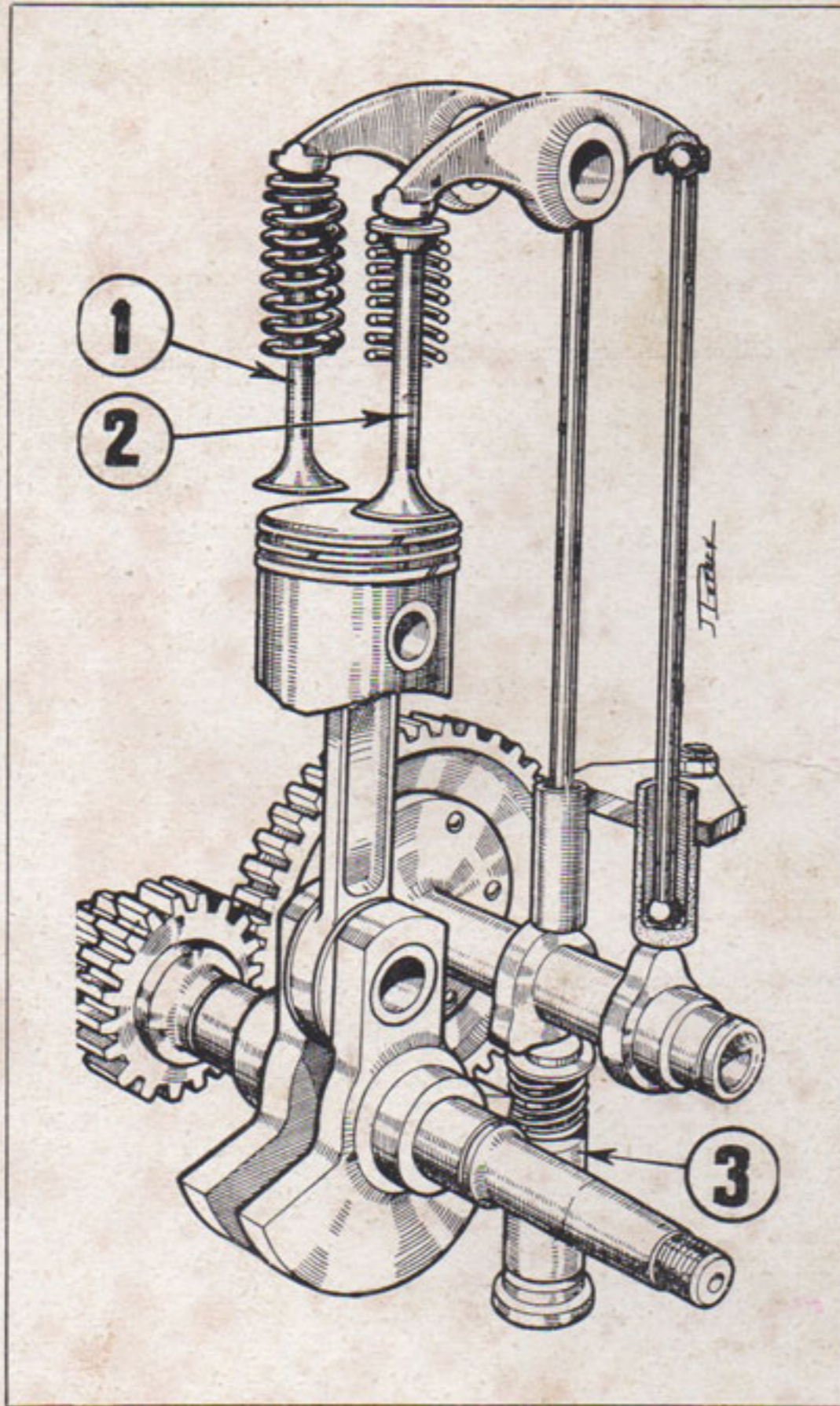
Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

MOTOCYCLES et Scooters

Technique ...



TOURISME ...

