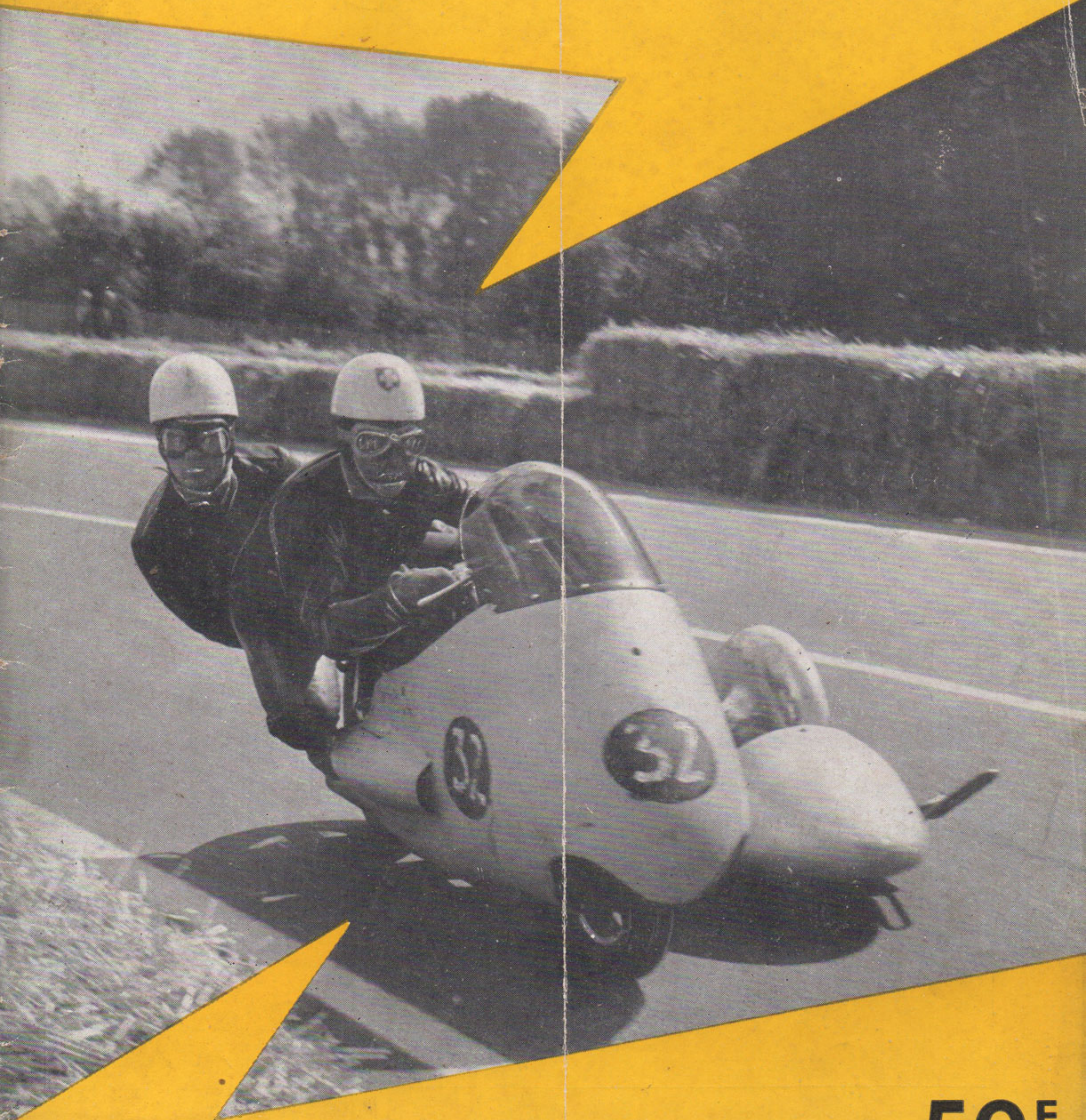


MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 188 - SEPTEMBRE 1957
11^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS



50^F

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

.....

N^{os}

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

N^{os}

- 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

TECHNIQUE NOUVELLE

Protection

Stabilité

L'Escapade 57

MOTEUR
AMC

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

Moteur AMC horizontal, 125 cm³ 2 temps, 3 vitesses, commande par poignée tournante

PRIX COMPLET

AVEC SELLE MONOPLACE
COMPTEUR ET AVERTISSEUR 129.500

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

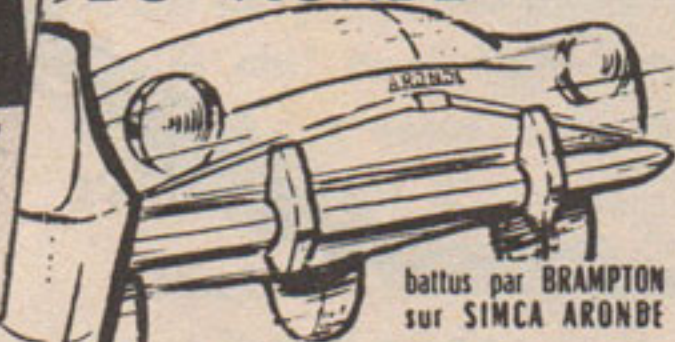
PARIS: 30, Rue de Charenton — Agence
LYON: 215, Rue de Vendôme — Agence
BORDEAUX: 63, Rue de Bègles — Agence

DÉMONTAGE INSTANTANÉ
DU CARÉNAGE
SANS AUCUN OUTIL

LA CHAÎNE CYCLOMOTEUR



14 RECORDS
DU MONDE



battus par BRAMPTON
sur SIMCA ARONDE

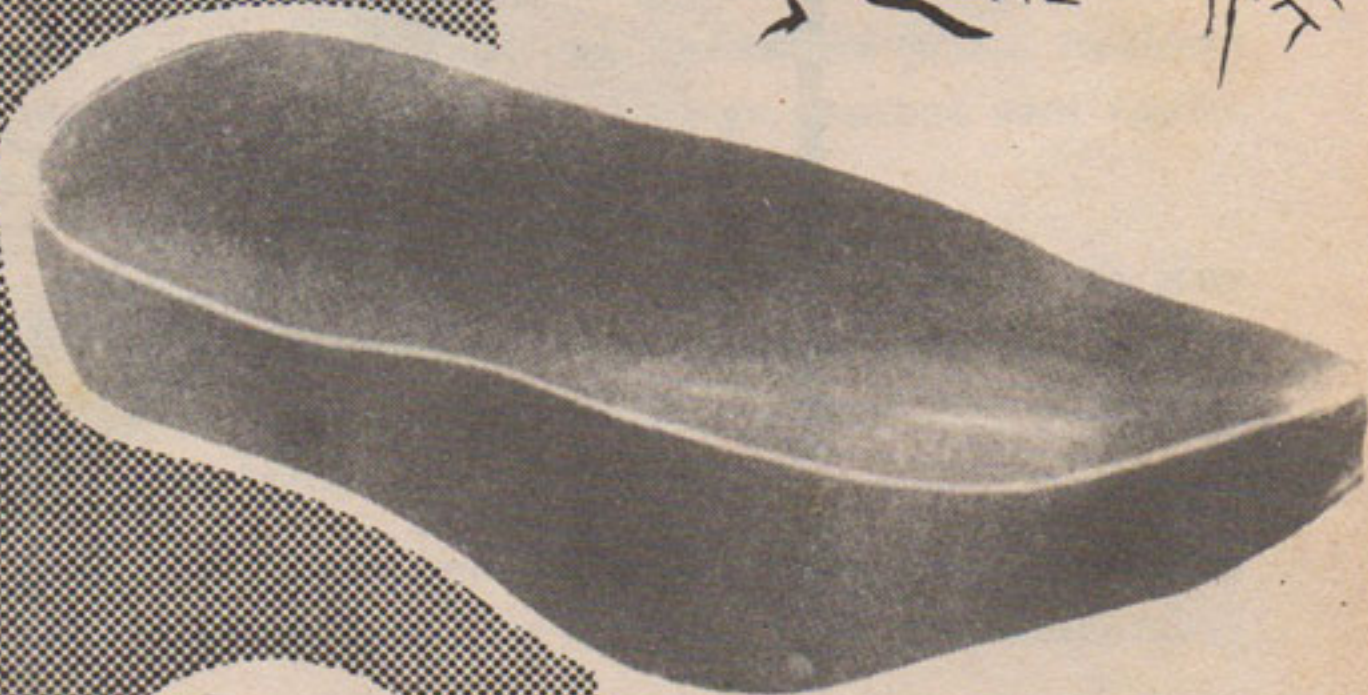
Qualité de la chaîne auto
Qualité de la chaîne cyclomoteur
Pas de chaîne spéciale...une qualité égale!

Dans sa présentation élégante et pratique, exigez

Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

le COUPLE uni...



Règlage de la Suspension

...utilise la "BIPLACE"

MERAT

MERAT & C^{ie} - SURESNES (SEINE)

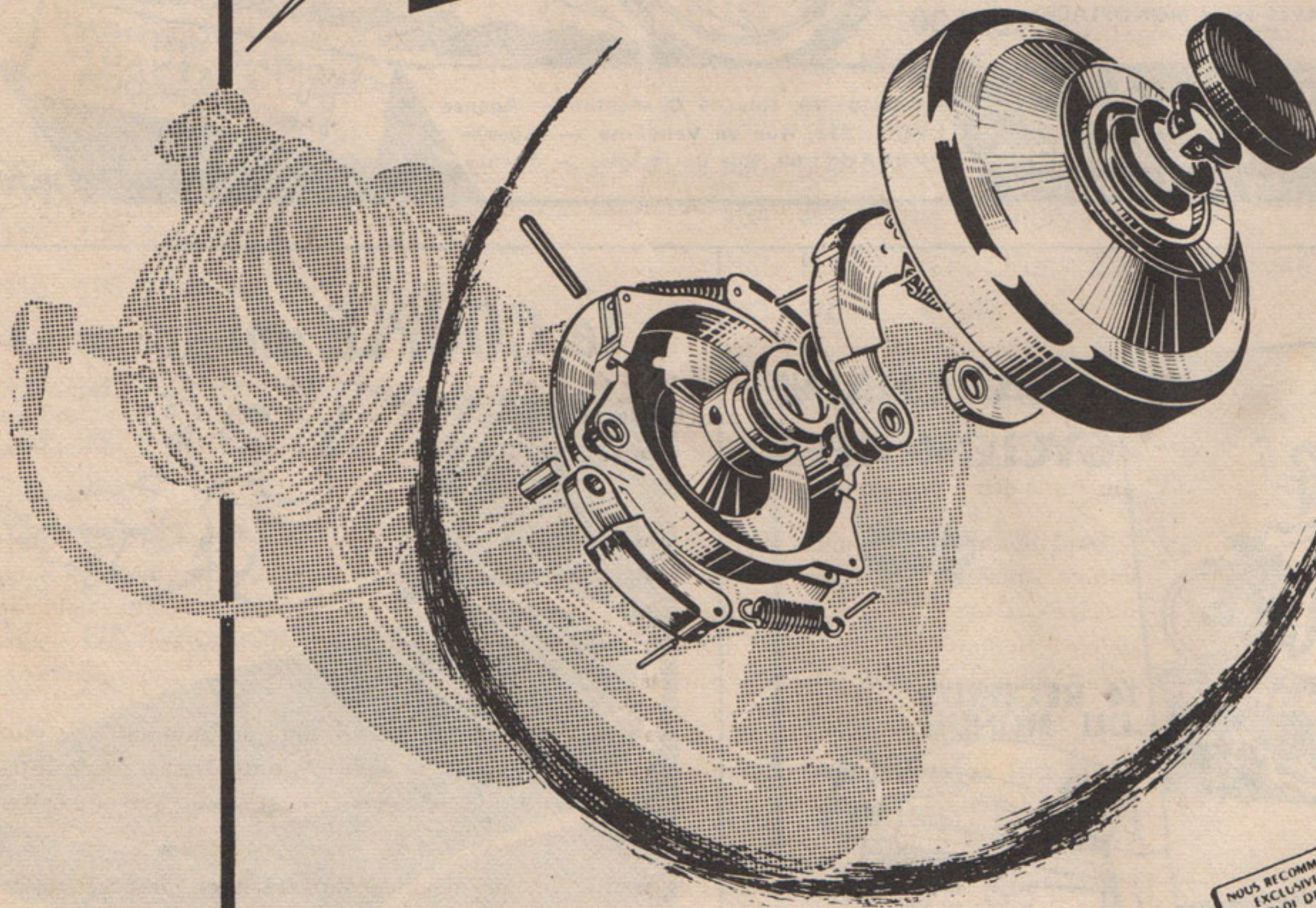
TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18

une nouveauté LAVALETTE

L'EMBRAYAGE
PROGRESSIF

Multimatic

POUR
AML. 50



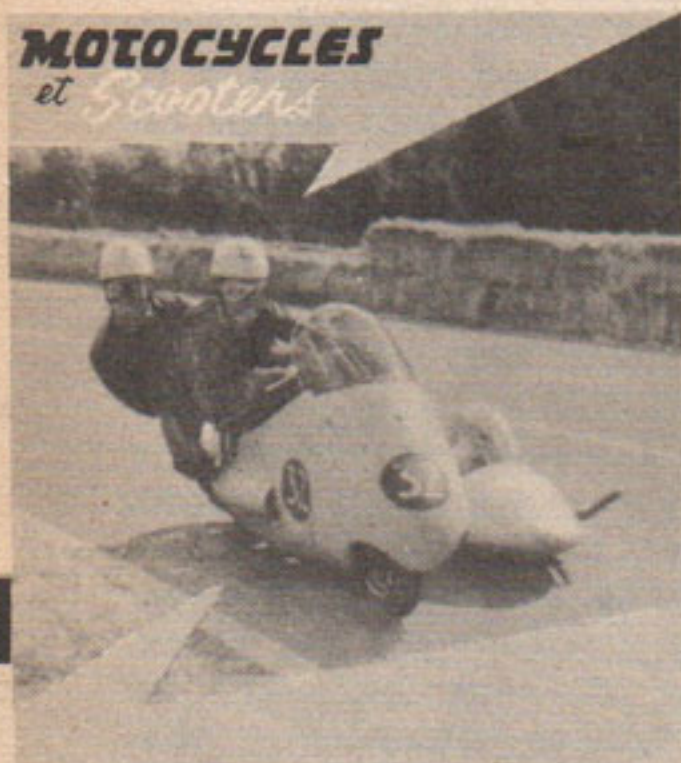
NOUS RECOMMANDONS
EXCLUSIVEMENT
L'EMPLOI DES HUILES
MOTUL
MIX-COURSE

A. C. LAVALETTE

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

A U S O M M A I R E :

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| ★ Échos 6 | ★ Notre essai : |
| | la 175 Motobi ... 15 |
| ★ L'Ydral " 300 " 8 | ★ L'autobiroue 24 |
| ★ Voiturette Mochet ... 11 | ★ Sport et logique 26 |
| ★ Freinage et adhérence. 14 | ★ Sport-digest 30 |



Le suisse Camathias, l'un des meilleurs side-caristes mondiaux, enrichit son palmarès d'une nouvelle victoire sur le circuit de Caen.

11^e ANNÉE

N° 188

1^{er} SEPTEMBRE 1957

MOTOCYCLES

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

Le décret 57-345 du 29 juillet 1957 porte à 25 % le taux ordinaire de la taxe sur la valeur ajoutée pour la vente et les importations de toute une série de marchandises telles que les objets en écaïlle ou ivoire, les articles de bijouterie, les bateaux de plaisance, les produits de beauté, les truffes, le caviar, les compositions florales et les motocyclettes, vélomoteurs, ainsi que leurs moteurs.

Quel honneur pour nous, de voir nos machines généralement considérées comme trépidantes, salissantes et malodorantes, soudain réhabilitées et classées parmi les objets rares ou précieux. C'est d'ailleurs un honneur qui va se traduire par une hausse du prix... noblesse oblige ! Remarquons, pour être réguliers, que d'autres articles d'usage courant sont également admis dans cette éclectique société.

En ce qui nous concerne, le jeu en vaut-il la chandelle ? La mévente des motorisés de plus de 50 cm³ ne faisant que s'aggraver, cette majoration de taxe s'ajoutant aux incessantes hausses des assurances et au prix de la future licence de conduite, ne peut que précipiter l'effondrement d'une industrie jusqu'alors prospère...

Résultat : réduction des cadences de production, licenciement de personnel, chômage accru d'une bonne portion de la clientèle et, pour l'Etat, au lieu d'un monceau d'or supplémentaire, un plus profond trou dans la caisse.

**Motos,
Bijoux,
Caviar, etc.**

Max Enders

MADONE DES CENTAURES

Scholar

En six mois.

Voici la production du premier semestre 1957 : cyclomoteurs : 478.499 ; vélomoteurs de 50 à 100 cm³ : 14 457 ; de 100 à 125 cm³ : 35 237 ; scooters de 50 à 125 cm³ : 53 126 ; au-dessus de 125 cm³ : 4 123 ; motos de toutes cylindrées : 5 980 ; total : 591 422.

Il est curieux de constater que chacun de ces six mois a été plus favorable à une catégorie qu'à l'autre ; en effet, c'est en janvier qu'il est sorti le plus de motos au-dessus de 125 cm³ et le plus de scooters de 50 à 125 cm³ ; en mars, le plus de vélomoteurs de 50 à 125 cm³ ; en avril, le plus de vélomoteurs de 50 à 100 cm³ ; en mai, le plus de scooters de plus de 125 cm³ et en juin, le plus de cyclomoteurs.

Allez dire après ces constatations que le marché de la moto est saisonnier !

Cadences de juin.

La production de juin est la suivante : cyclomoteurs : 97 186 ; vélomoteurs au-dessous de 100 cm³ : 3 267 ; au-dessus : 5 840 ; scooters jusqu'à 125 cm³ : 8 595 ; au-dessus : 751 ; motos : 937.

Motobécane et Vélosolux dominent toujours, et de loin, dans les cyclos ; Alcyon est bien en tête dans les vélomoteurs de 100 cm³ maximum ; Motobécane et Peugeot sont leaders en 125 cm³ ; Vespa a de bonnes longueurs d'avance dans les deux catégories de scooters ; Motobécane et Peugeot se frôlent en 175 cm³, Gnome fait presque cavalier seul en 200 cm³, Peugeot également en 250 cm³ et gagne d'une courte tête en 350 cm³ avec sa nouvelle machine ; la lutte sera à suivre dans cette catégorie dont beaucoup souhaitent le renouvellement.

Numéro spécial « Sécurité » de l'AFNOR.

L'AFNOR (Association Française de Normalisation), vient de publier un premier numéro spécial traitant du problème : sécurité et normalisation dans le domaine du travail et dans celui des déplacements ; pour ce dernier qui concerne plus spécialement l'automobile et le motorcycle, la tâche a été confiée à M. Huet, très qualifié pour un pareil sujet puisqu'il dirige avec compétence le B.N.A. (Bureau des Normes de l'Automobile) et qu'il utilise assidûment, deux et quatre roues à moteurs.

Challenge perpétuel de l'amitié.

Ce trophée à la mémoire de Henri Jeanneret, institué à Castellazo Bormida est dû à l'initiative du Dr Marco Ré, animateur du Rallye international de la Madone des Centaures dont Jeanneret était, pour la France, un des tout pre-

miers pionniers. Ce challenge consiste en un allumoir artistique qui, chaque année, animera le Flambeau de la Fraternité durant le déroulement du rallye. Il a été inauguré cette année au cours de cette manifestation, puis confié pour un an au club ayant remporté ce trophée.

Beau geste de camaraderie motocycliste national, dont il faut sincèrement féliciter le Dr Marco Ré.

Le Code à l'école.

Depuis un certain temps, il était question de faire, dès l'école, des cours ou conférences sur le Code de la Route afin de préparer les jeunes à savoir se comporter à pied comme en voiture. Des initiatives avaient du reste été prises en ce sens dans maints établissements scolaires. Cette éducation va devenir obligatoire dès octobre prochain grâce à la loi n° 57 831 du 26 juillet dernier tendant à organiser et à généraliser l'enseignement du Code de la Route. Cet enseignement, désormais obligatoire, sera incorporé dans le programme de divers ordres d'enseignement dans des conditions qui seront fixées ultérieurement par décret.

Eclosion de sidecars !...

Depuis le début de juillet on remarque à Paris, dans les environs et sur certains grands parcours touristiques une abondance inusitée de sidecars de forte cylindrée, généralement bien équipés pour le camping.

On est tout surpris de revoir ces troisroues qui, pratiquement, avaient disparu chez nous. Malheureusement ce n'est pas un renouvellement ; tous ces équipages sont pilotés par des touristes étrangers, profitant de leurs vacances pour visiter notre pays.

Ces apparitions redonneront-elles ici le goût du side ? C'est d'autant moins probable que nous ne disposons pas de motos françaises de cylindrées appropriées à cet équipage.

Castrol lance la « dose SELF MIXING » spéciale pour moteurs 2 temps.

Les usagers des moteurs deux temps apprendront avec satisfaction que Castrol vient de lancer sur le marché la « dose self mixing ».

Sous l'angle purement technique, Castrol self mixing comporte des avantages particuliers :

— pouvoir lubrifiant porté à un point tel qu'il devient inutile d'augmenter le pourcentage d'huile pendant la période de rodage, ce qui élimine pratiquement tout encrassement ;

— suppression du « serrage » malgré la réduction du pourcentage d'huile ;

— protection accrue des organes internes du moteur, en marche comme à l'arrêt.

En outre, la généralisation du pourcentage de Castrol self mixing à 6 % pour tous les moteurs deux temps est assurée.

En créant la « dose self mixing », Castrol a voulu simplifier au maximum les opérations de dosage et retirer tout souci à l'utilisateur tout en lui apportant la garantie d'un contrôle personnel.

Sous l'angle pratique, on remarquera que l'emballage de la « dose » est propre, peu encombrant et facile à ouvrir. Castrol self mixing permet à l'utilisateur d'obtenir, avec l'essence de son choix, instantanément et sans brassage, un mélange parfaitement homogène — chaque dose est faite pour traiter deux litres d'essence et assure un gain appréciable de kilomètres ; les deux litres d'essence et la « dose self mixing » ne sont pas d'un prix de revient plus élevé que les mélanges tout préparés.

Le Secours Routier Français a maintenant un parc de 148 voitures.

Créé par le T.C.F. en 1953, le Secours Routier français, dont le président est M. Marc Eyrolles, vice-président du Touring-Club de France, possédait au 1^{er} janvier dernier 133 véhicules.

A cette date, elles avaient parcouru plus de 5 300 000 km, ayant assuré 61 900 interventions et porté secours à 2 882 blessés.

Depuis les fêtes de la Pentecôte, le parc du Secours Routier a été porté à 148 voitures, réparties entre les divers services de la Police routière.

La nouvelle 500 Fiat.

La 500 Fiat fait partie des voiturettes populaires qui éclosent un peu partout en ce moment.

Elle comporte un groupe-moteur placé à l'arrière ; le moteur à refroidissement par air est un deux-cylindres verticaux 4 temps. La boîte est à quatre vitesses et marche AR. La carrosserie est prévue pour deux personnes à l'avant, deux enfants ou des bagages à l'arrière.

La vitesse, indiquée par le constructeur est de 85 km/h pour une consommation de 4,5 l aux 100 km.

On ne sait rien encore sur sa diffusion en France.

Lambretta dément.

On a fait courir le bruit que Lambretta allait construire une voiturette en France ; le constructeur a fait savoir qu'il n'était pas question pour l'instant d'envisager la construction de ce genre de véhicule.

MOTOS ET CYCLES

Echos

Nos deuils.

Nous avons appris le décès, survenu le 25 juillet de M. Arthur Hérold. Il était âgé de quatre-vingt-trois ans. Il était l'un des plus anciens importateurs d'équipements pour motos et cycles, et particulièrement d'éclairages électriques.

Nous adressons à sa famille nos sincères condoléances.

Volants ou dynamo?

Dans le numéro d'août nous avons posé cette devinette, en face de la reproduction d'un appareil électrique.

En fait, il ne s'agissait ni d'un volant, ni d'une dynamo; la photo représentait tout simplement le mécanisme interne d'un rasoir électrique « Remington ».

En Europe.

On estime à 16 millions le nombre de motocycles de toutes catégories circulant en Europe.

La France, avec 5 250 000 deux-roues motorisés, entre pour un tiers environ de ce total, grâce surtout à l'énorme vogue du cyclomoteur.

Mobylette en Hollande.

On sait que la Mobylette Motobécane est fabriquée sous licence en Hollande par les usines Kaptein.

Ce cyclomoteur connaît une grande vogue dans ce pays et les différents modèles de Mobylette très appréciés si l'on en juge d'après la production des Usines Kaptein: plus de 200 000 machines depuis 1949.

Echos B.P. 2 temps.

Dans son dernier bulletin, BP fait quelques remarques amusantes ou instructives sur le cyclomoteur; en voici quelques-unes:

« Pour aller de Paris à Nice sur un cyclomoteur, vous dépenserez en carburant 1 800 francs et le train vous coûtera: en 1^{re} classe 9 490 et 6 780 francs en 2^e classe.

» Avec l'essence contenue dans un pétrolier de 33 000 tonnes, comme le *Chambord* de la BP, un cyclomotoriste d'aujourd'hui pourrait rouler nuit et jour jusqu'en l'an 7956 et il aurait parcouru un milliard six cent cinquante millions de kilomètres, soit plus de 40 000 fois le tour de la terre.

» Il y a 30 % de femmes qui utilisent le cyclomoteur, contre 70 % d'hommes.

» Le nombre de kilomètres parcourus par les usagers de cyclomoteurs de France en une année, représente 120 fois le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des avions d'Air France sur toutes les lignes mondiales. »

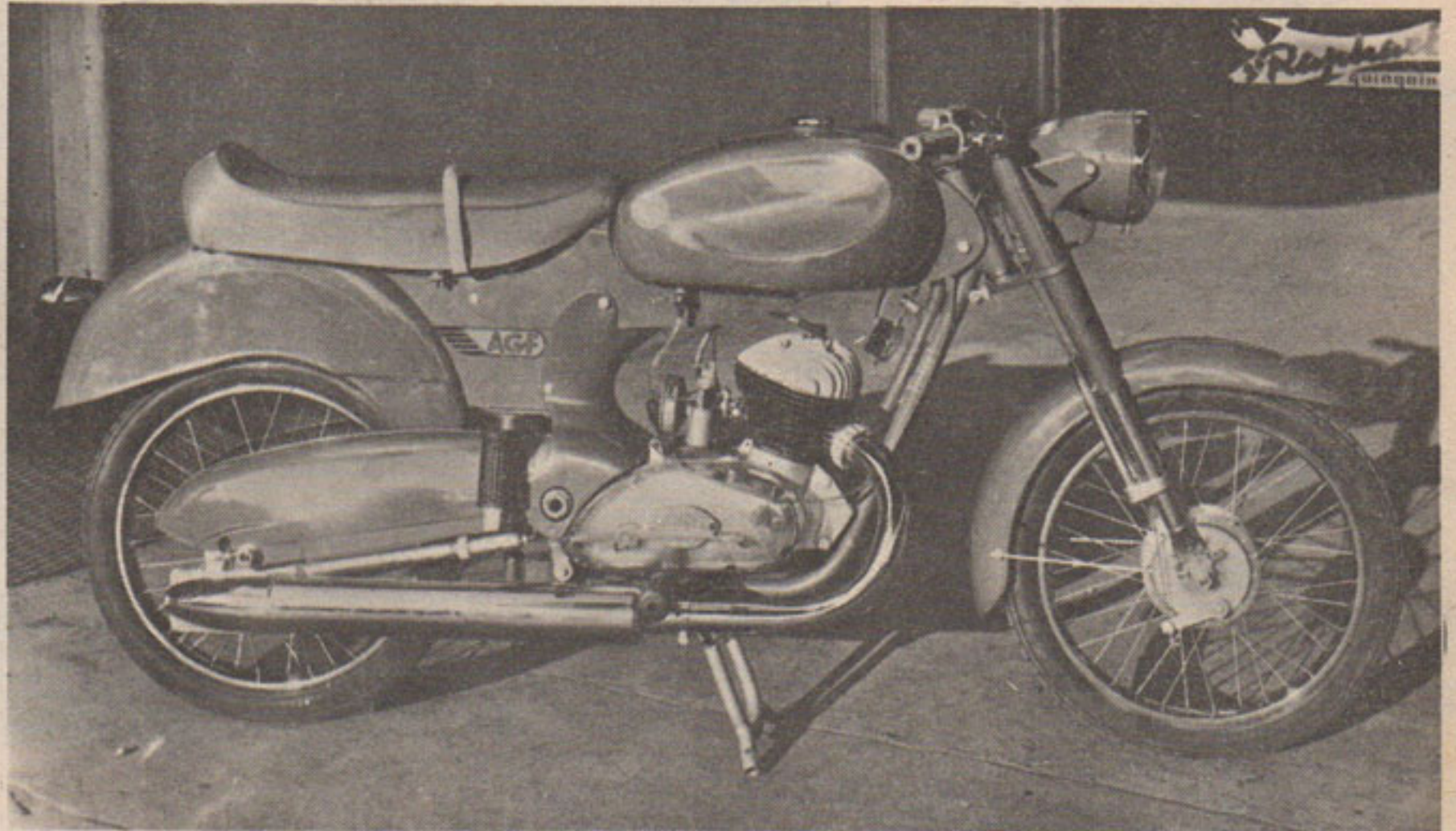
Au congrès de la F.I.M.

Au congrès de la F.I.M. à Venise il a été question, entre autres, de l'organisation des Six Jours Internationaux. Il a été décidé que cette épreuve serait finalement quand même organisée en Tchécoslovaquie. Les départs et les arrivées ne se feront plus à Gottwalov, mais dans une petite ville — Spindlermühle — dans la région montagneuse au nord-ouest du pays.

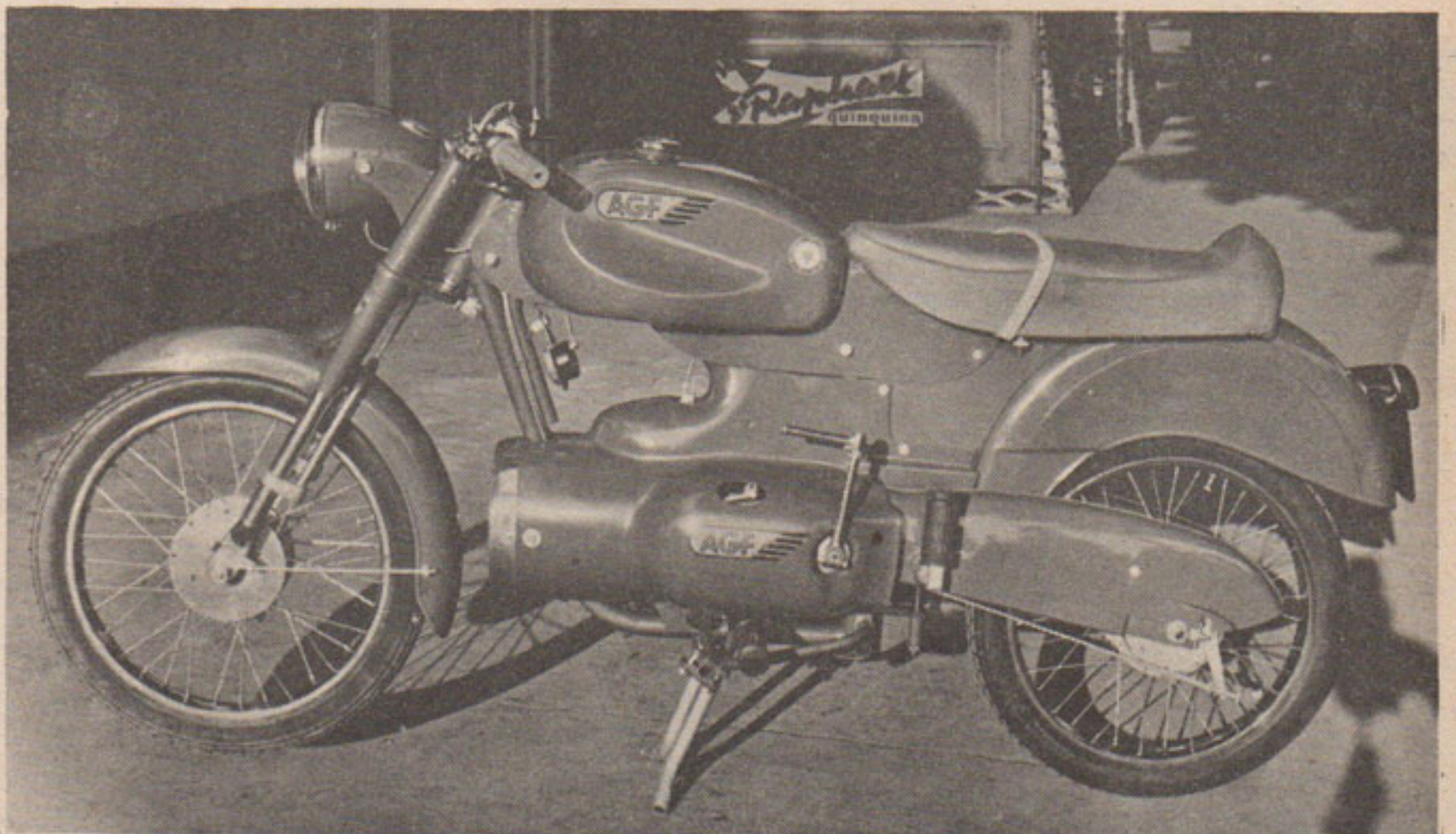
Pour la première fois la catégorie

sidecar ne figurera pas au programme des Six Jours. Par contre on y trouvera cette année les catégories 50, 75, et 100 cm³, ce qui est une innovation.

D'autre part il faut signaler que le cours du change désastreux pratiqué dans les pays de l'est sera réajusté pour cette occasion. En outre on trouvera des bons de logement pour les hôtels à trois prix différents. Nous nous proposons de revenir sur ce sujet en temps voulu afin d'indiquer la marche à suivre à ceux de nos lecteurs qui désirent assister à cette épreuve classique.



Les deux dernières réalisations de la firme A.G.F. : ci-dessus, le 125 cm³ sport quatre vitesses et ci-dessous, le « Réacteur », utilisant le bivitesses Ydral horizontal.



UN NOUVEAU MOTEUR DE VOITURETTE :

L'YDRAL "300"



L'ingénieur Durand présente le nouvel Ydral « 300 ».

Nous avons eu le plaisir, l'hiver dernier, d'essayer un prototype équipé d'un moteur bicylindre horizontal. Montée avec deux moteurs de 125 cm³ accouplés, cette motocyclette possédait une souplesse de marche exceptionnelle. L'ingénieur Durand, créateur de cette mécanique, vient d'en terminer la réalisation pratique et effective, ce qui nous a permis de contempler et de photographier un moteur de conception moderne pourvu de solutions séduisantes.

La généralité des voiturettes vendues sur le marché français est équipée de moteurs de motocyclettes qui présentent certaines lacunes d'utilisation. Seuls les Allemands étudiaient jusqu'ici des groupes spéciaux. Avec ce nouveau modèle, les Etablissements Ydral présentent un ensemble mécanique spécialement conçu pour les automobiles légères.

Un groupe industriel espagnol vient d'acquérir la licence de fabrication du « 300 », ce qui laisse présager des succès futurs.

DESCRIPTION

L'ensemble est net, plat, peu volumineux. Ne s'écartant pas de la ligne de conduite de la maison, nous sommes en présence d'un deux-temps qui est bicylindre, dont la cylindrée atteint 298 cm³. L'alésage et la course sont respectivement de 56 et 58 mm. Placés horizontalement ces cylindres coulés en fonte spéciale sont pourvus d'ailettes longitudinales. L'alliage léger est évidemment employé pour les culasses hémisphériques.

Le refroidissement s'opère par circulation d'air. En bout de vilebrequin, nous trouvons une turbine qui s'apparente à un compresseur, afin de

souffler avec un maximum de force. La calotte de refroidissement qui coiffe la culasse se trouve munie intérieurement d'un déflecteur qui partage équitablement le courant d'air sur les ailettes de chaque culasse. De par son utilisation future : c'est-à-dire à l'abri sous des tôles, ce moteur a été étudié également du point de vue balayage, en vue d'une parfaite élimination des calories. Le régime moteur est limité à 6.500 tr/mn pour des raisons de longévité.

Le vilebrequin est en deux parties, puisque le moteur comporte deux carter étanches ; l'assemblage est assuré par une vis qui serre fortement les deux extrémités des vilebrequins taillés en denture Hirth. Les soies de vilebrequins étant de larges dimensions sont creuses, il est donc possible d'introduire une clef de serrage pour bloquer la vis d'assemblage. Quatre roulements à billes de $30 \times 62 \times 18$ supportent le vilebrequin. Les bielles sont montées sur double rangées de galets. Placé en sortie de vilebrequin, l'embrayage, à disques multiples armés de pastilles de liège, travaille dans l'huile.

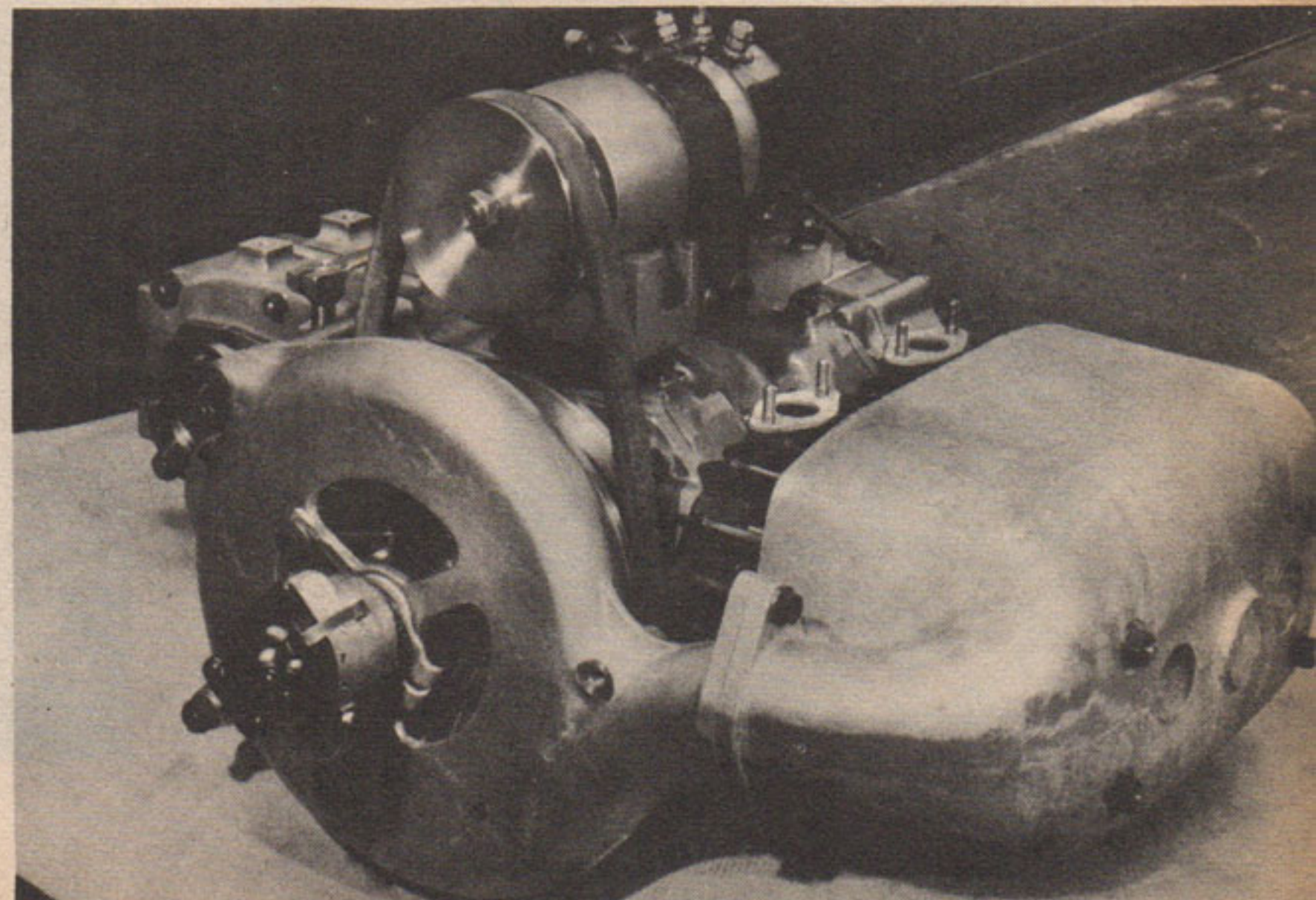
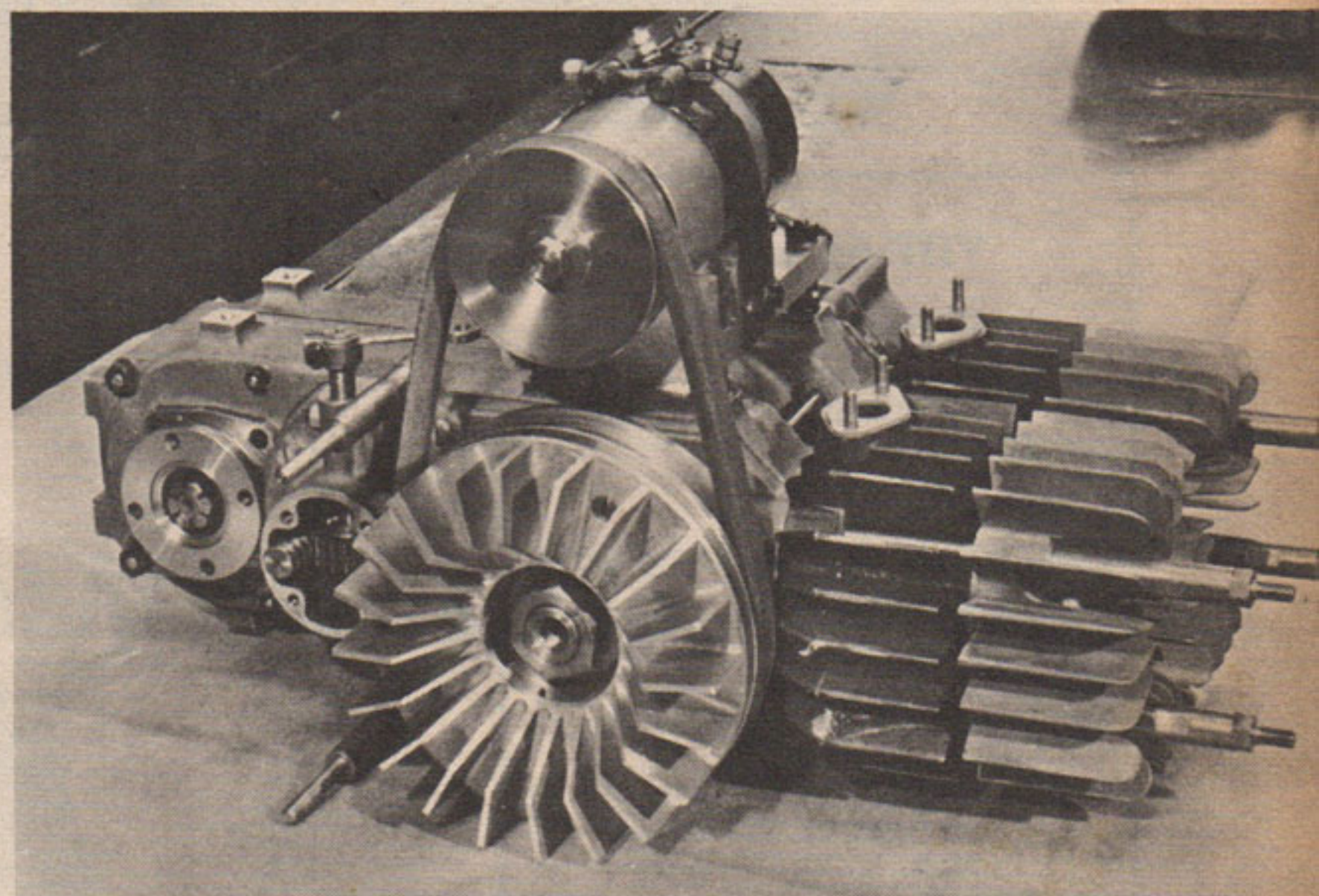
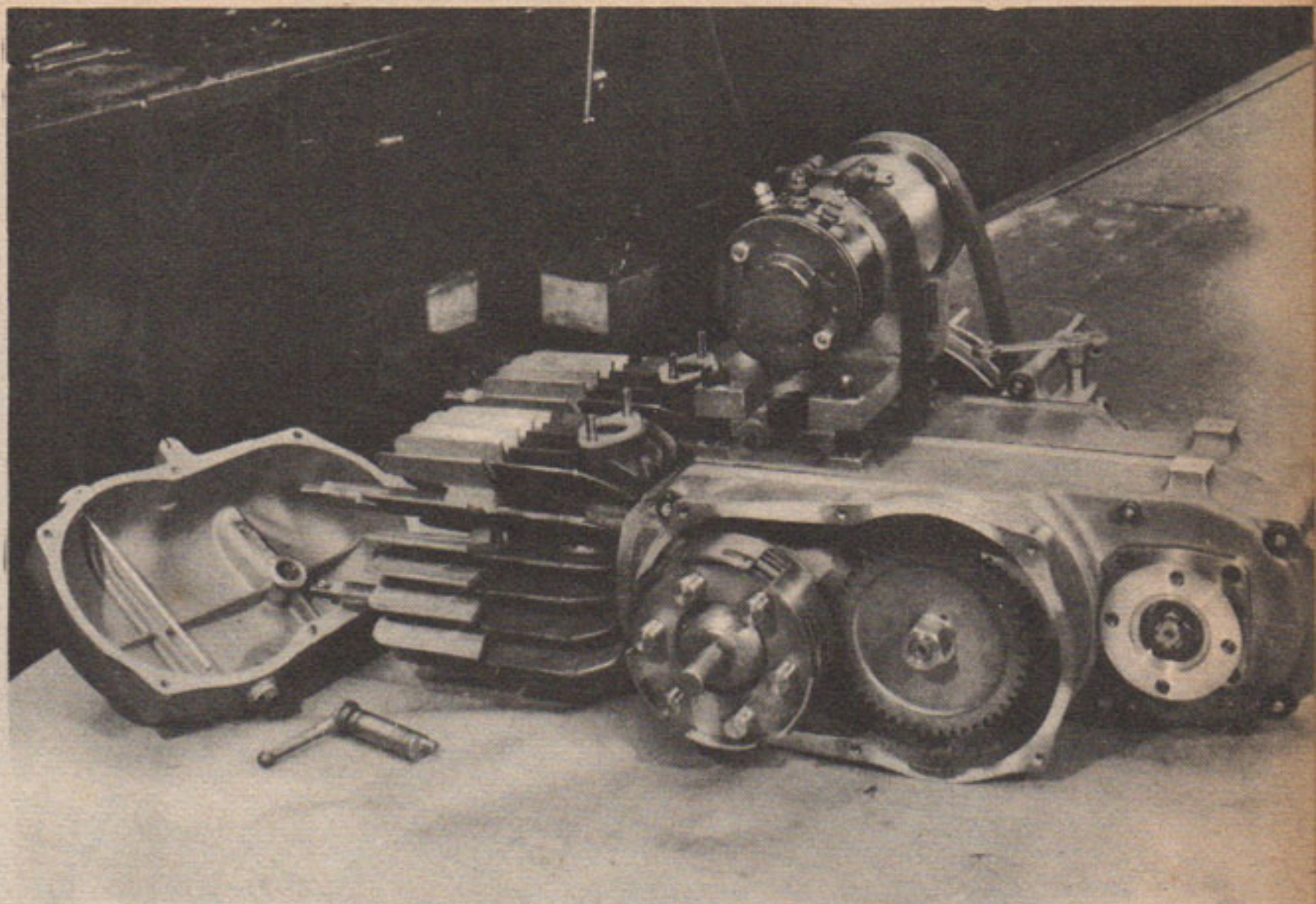
La transmission entre le moteur et la boîte de vitesses s'effectue par pignons à taille droite. Il faut noter la présence d'un pignon intermédiaire monté sur aiguilles. Suivant les désirs des clients, il est possible de monter une chaîne en inversant le sens de la rotation du moteur. Cette solution plus silencieuse et d'un rendement meilleur est plus appréciée chez nous.

La boîte de vitesses comporte trois rapports et une marche arrière. Les deuxième et troisième vitesses sont commandées par un arbre coulissant muni de cames assurant le verrouillage des pignons par l'engagement de billes qui s'escamotent au déverrouillage.

La première vitesse et la marche arrière sont commandées de façon identique par un deuxième arbre. Ces deux commandes sont synchronisées, étant actionnées par un système différentiel. Malgré son volume réduit la boîte est robuste et tous les pignons sont réalisés en module 25.

Dans le carter de boîte est également logé le différentiel qui comporte deux pignons planétaires et deux satellites. Les deux arbres de sortie permettent la traction avant ou propulsion arrière suivant l'emplacement du moteur choisi par le constructeur.

Notons que le carter de boîte-différentiel contient 2 litres d'huile. Placé en haut de vilebrequin, après



YDRAL " 300 "

la turbine, un allumeur du type automobile assure l'allumage, alimenté par une batterie de 6,5 V.

Le démarrage s'obtient par une dynamo-démarrateur actionnant le vilebrequin par l'intermédiaire d'une courroie.

Le carburateur unique (Zénith ou Solex) est également du type automobile, il est monté sur une pipe d'admission en Y.

Avec son équipement complet le moteur Ydral pèse 55 kg, ce qui doit permettre des réalisations intéressantes. Pour faciliter toutes les possibilités de montage, de nombreux points de fixation ont été prévus.

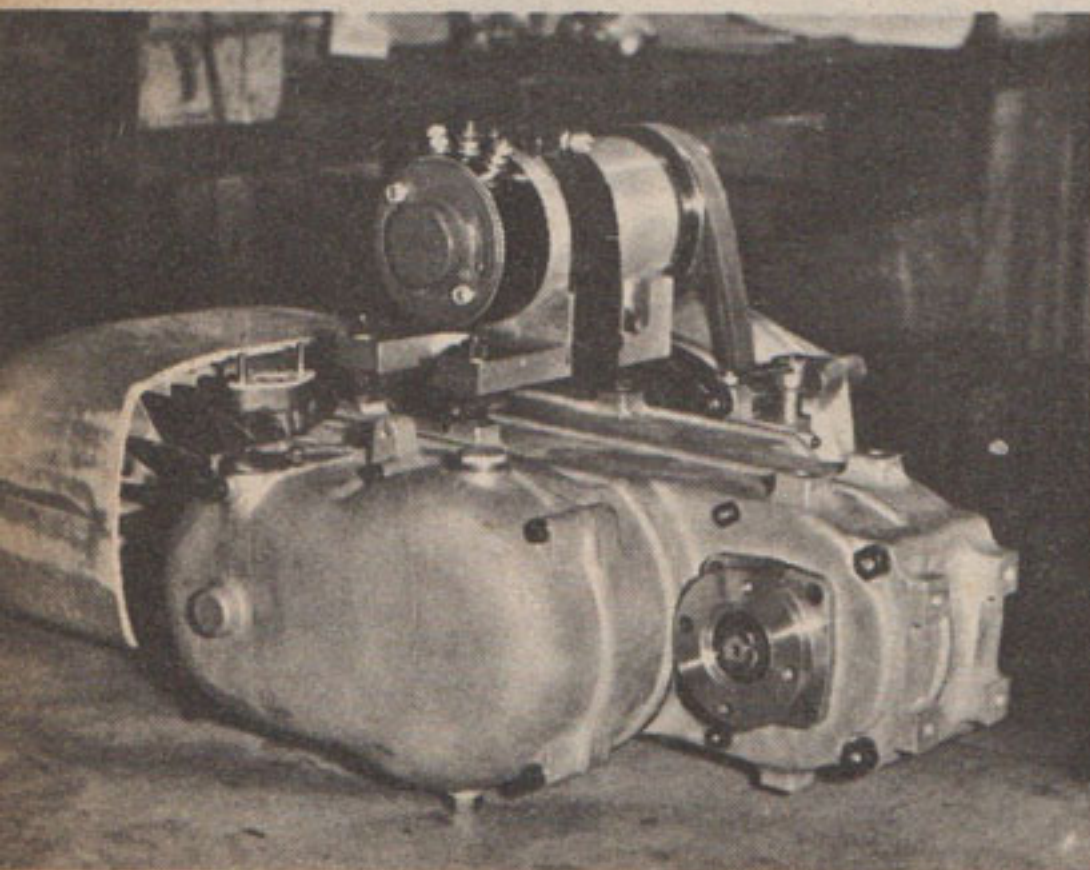
Nous espérons communiquer d'ici peu à nos lecteurs les résultats d'essais pratiques de ce moteur, dont les premières versions circuleront d'abord en Espagne.

A. NEBOUT.

YDRAL « 300 »

Spécial Voiturette.

Cycle : deux temps.
 Nombre de cylindres : deux.
 Alésage : 56 mm.
 Course : 58 mm.
 Cylindrée : 298 cm³.
 Vilebrequin : deux parties, assemblage denture Hirth.
 Bielles : double rangées de galets.
 Taux de compression : 6,5 à 1.
 Régime : 6 500 tr/mn.
 Embrayage : disques multiples (liège).
 Boîte de vitesses : 3 vitesses et marche arrière. Différentiel incorporé.
 Allumage : batterie, bobine, allumeur.
 Refroidissement : air forcé.
 Démarrage : dynastart.
 Poids : 55 kg.
 Graissage : mélange 5 %.



Une bonne nouvelle
pour les 2 temps !

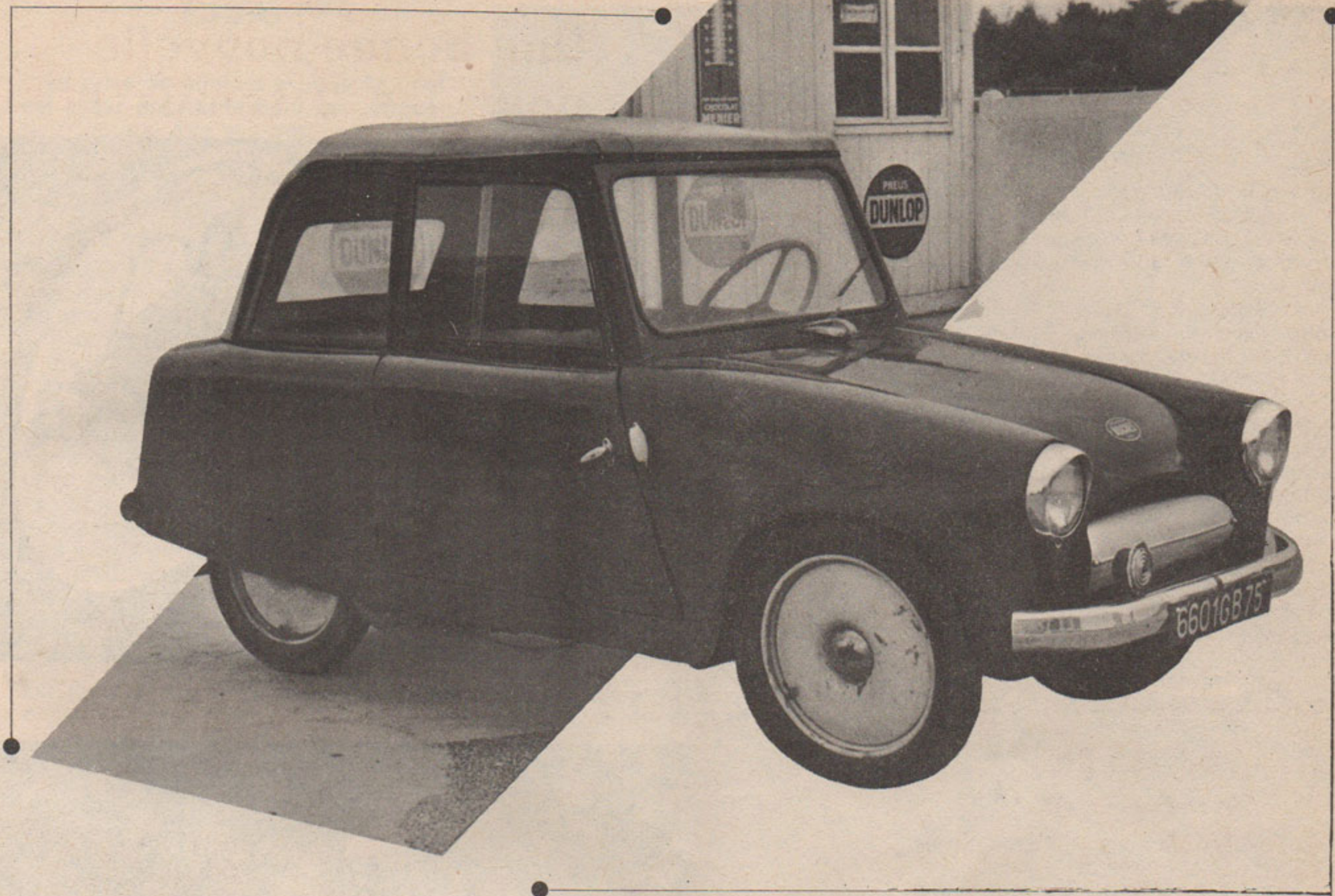
dorland CP357

la "dose"
CASTROL
SELF MIXING
 est née !

Une dose pour
2 litres d'essence



en étuis
de 5 doses



ESSAI de la 175 MOCHET

La firme de Puteaux livrait au public, bien avant guerre, des petites voiturettes à moteur. Contrairement à la majorité des maisons concurrentes, la production des automobiles Mochet n'a pas cessé d'augmenter. Il est certain que l'absence de permis de conduire pour les modèles 125 cm³ est un atout sérieux dans la vente. Cependant la formule et la ligne de conduite adoptées par le constructeur ont permis à une certaine catégorie d'usagers d'acquérir l'engin correspondant à leur besoin.

Il serait faux de comparer la Mochet à une véritable automobile, elle s'apparente un peu au cyclecar, mais à un cyclecar évolué, commode et d'un entretien minime.

La production en petites séries n'autorise évidemment pas des prix extrêmement bas. C'est à l'usage que l'utilisateur appréciera cette micro-voiture. Le bricoleur avisé pourra, lui-même, effectuer l'entretien de sa voiture : décalaminage, graissage, etc. Il est de plus assuré d'une consommation faible qui, avec le prix actuel de l'essence, devient une source d'économie.

DESCRIPTION

Châssis

La voiturette Mochet est pourvue d'un châssis constitué par deux longerons en tube d'acier profilé à section carrée. Ces tubes sont maintenus par l'essieu avant et une entretoise médiane. Des haubans triangulent l'essieu afin d'obtenir une rigidité suffisante au freinage. Le moteur est placé à l'arrière, il oscille avec la suspension.

Du type coulissant, la suspension avant à roues indépendantes est assurée par des ressorts à boudin. A l'arrière l'essieu rigide, très court, est assujéti à deux demi-ressorts à lames. Notre véhicule d'essai comportait un amortisseur hydraulique.

La direction est directe avec un rayon de braquage de 4 m. Le freinage se trouve assuré par quatre tambours solidaires des moyeux de roues par soudure électrique. La pédale serre sur la surface externe des tambours, un ruban métallique garni de matière amiantée. Le frein à main agit sur les tambours arrière. Les roues sont équipées de pneus de 550x85.

ESSAI de la 175 MOCHET

Partie motrice

Le bloc-moteur est un Ydral 175 cm³, type AS-55, deux temps à double transfert, monocylindrique. La boîte comporte trois rapports et une marche arrière.

Le moteur est super-carré : alésage : 62 mm, course : 57,8 mm ; la cylindrée avoisine 174 cm³.

Le rapport volumétrique descendu à 7 à 1 permet une puissance effective de près de 10 ch. Grâce à une modification dans la hauteur des lumières la souplesse du moteur est nettement plus appréciable que dans les modèles destinés aux motocyclettes.

Le cylindre est en fonte spéciale et la culasse en alliage léger. Le refroidissement s'effectue par une turbine soufflante. Le piston à deux segments est plat et le vilebrequin tourillonne sur trois roulements à billes (deux côté transmission). Un carburateur Zénith, de 22 mm de passage cuve-centrale, assure l'alimentation. Une chaîne rivée transmet le mouvement à la boîte de vitesses par l'intermédiaire de la couronne d'embrayage. Celui-ci est à disques multiples garnis de pastilles de liège.

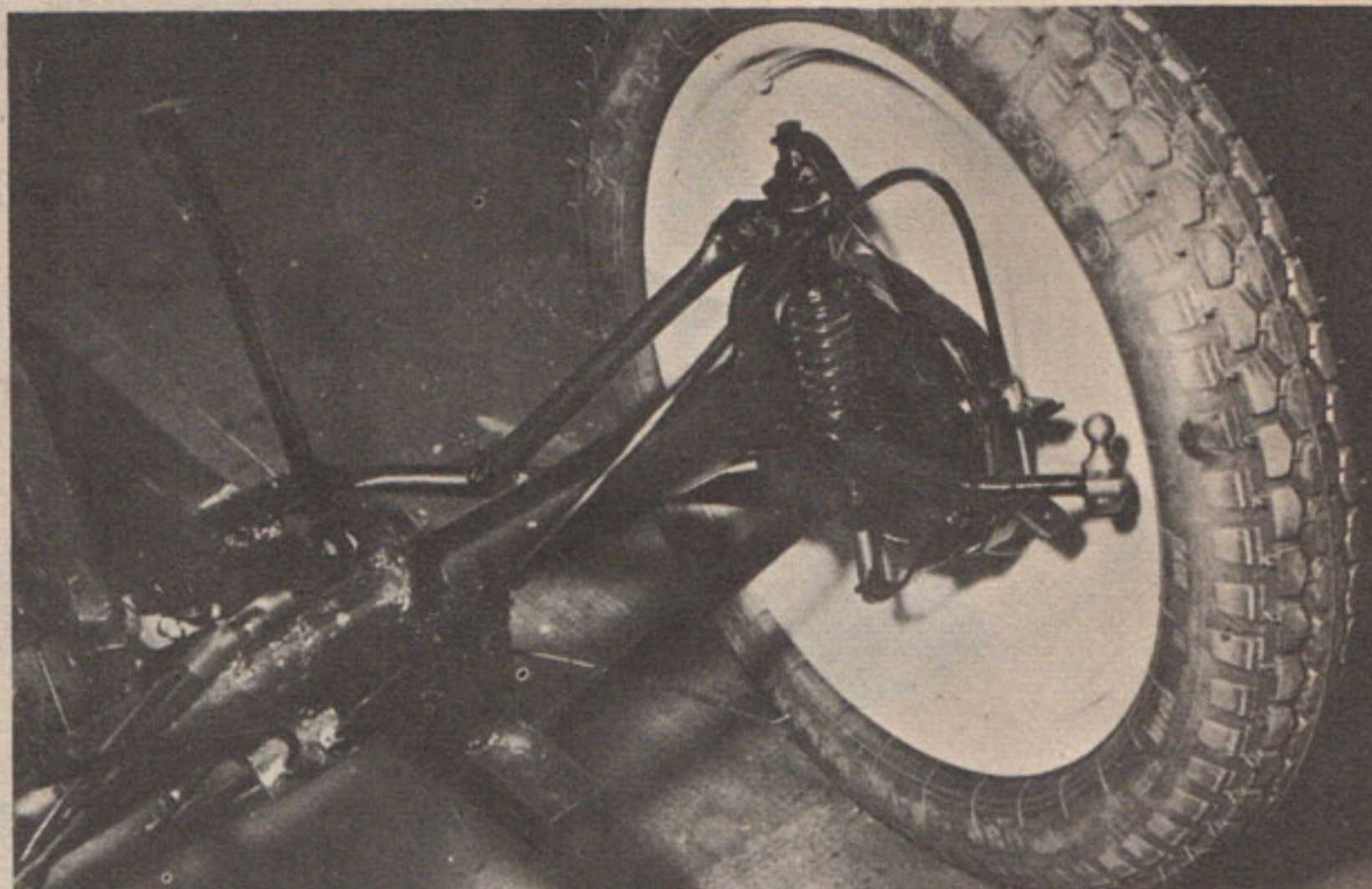
Le levier de vitesses, placé à mains droite, actionne les changements de rapport d'arrière en avant : marche arrière, point mort, première, etc.

Un volant magnétique assure l'allumage ainsi que la charge d'une batterie de 6 V 45 A par l'intermédiaire d'un redresseur. Le démarreur est du type automobile commandé par une tirette au tableau de bord.

Carrosserie

La carrosserie, qui s'est améliorée comparativement aux modèles précédents, comporte deux places, deux portes et un toit ouvrant. Le réservoir d'essence est placé sous le tablier, il contient 18 l de carburant, ce qui représente près de 450 km d'autonomie.

Malgré sa rusticité la voiturette est munie d'indicateurs de direction, de stop et d'un essuie-glace électrique. L'ensemble pèse 240 kg pour une longueur de 2,64 m, une largeur de 1,22 m et une hauteur de 1,32 m. L'acheteur éventuel peut, sans supplément, commander la teinte de son choix parmi les six couleurs inscrites au catalogue.



Ci-dessus le train avant et ci-dessous le groupe moteur-transmission.



ESSAI

La prise de contact avec la Mochet est assez amusante pour un conducteur habitué aux voitures puissantes. La direction absolument directe est particulièrement réjouissante : on arrive à exécuter des écarts subits qui stupéfient littéralement assistants et passager. Ayant eu à l'essai un modèle antérieur, nous avons pu mesurer les progrès accomplis par cette voiturette.

Tout d'abord, le démarreur électrique permet des départs faciles, même si l'on a omis de fermer le robinet d'essence après un arrêt prolongé. Au point de vue climatisation, le petit toit ouvrant est simple mais très efficace. La manœuvre en est très facile : on dégage les deux lamelles de fixation et le toit s'ouvre tout seul. Par temps de pluie la caisse est étanche sauf aux jointures des portes, quand elles ont pris du jeu. Les pédales, qui surprennent de prime abord par leur forme simpliste, sont d'un usage facile. L'embrayage est doux et les vitesses passent très bien.

Jusqu'à 40 km/h, le niveau sonore est normal ; au-dessus nous ressentons des vibrations et le ronflement du moteur se fait entendre. Comparativement aux modèles anciens, la nouvelle garniture a permis d'atténuer les bruits, mais le moteur 175 cm³ est plus puissant et son équilibrage l'handicape par rapport au 125 cm³.

La tenue de route est suffisante pour la vitesse du véhicule. Le constructeur, pour nous mettre dans le « mouvement », nous a fait une démonstration de virages pris à grande allure. Il faut reconnaître qu'il est difficile de se mettre sur le toit ! Les freins sont assez puissants mais un usage intensif amène un échauffement des rubans, qui se manifeste par une fumée et une odeur intempestive. Grâce à la transformation « maison » le moteur est souple. Il est possible de reprendre en troisième à moins de 30 km/h avec deux personnes à bord. La seconde en usage normal se situe à 40 km/h, ce qui permet de monter allègrement les côtes même assez dures ; en cas de besoin, on peut arriver en surrégime jusqu'à 55 km/h. Aux feux rouges la Mochet n'est pas désavantagée ; jusqu'à 50 km/h on tient tête aux 2 CV. Pour compléter notre documentation, nous sommes allés à Montlhéry et malgré un vent de 5 à 8 m/s, le tour d'anneau fut exécuté en 2 mn 6 s, soit 72,806 km/h.

Le circuit routier, malgré la côte de la Forêt, fut bouclé en 9 mn 27 s, à la moyenne de 58,294 km/h.

La mesure des accélérations nous a donné 12 s pour les 100 m, départ arrêté, moyenne : 29,998 km/h ; 200 m : 19 s 1/5, 37,530 km/h ; 300 m : 27 s 4/5,



soit 38,844 km/h. En troisième, l'accélération est évidemment moins puissante. A 50 km/h le freinage s'effectue en 11 m.

Nous avons gardé cette voiture trois semaines et couvert un peu plus de 2 000 km avec. Malgré une suspension que nous estimons insuffisante, nous n'avons resserré aucun écrou, ni même démonté une bougie. Engin fruste, mais au point.

Pour conclure nous ne ferons pas de parallèle avec une vraie voiture et nous nous placerons simplement au point de vue de l'amateur de ce genre de véhicule, en notant que les délais de livraison sont actuellement de deux mois et demi. Le prix de vente paraît assez élevé, la suspension pourrait être améliorée ainsi que le confort des sièges. L'accessibilité de la roue de secours devra être étudiée et une finition un peu plus poussée serait la bienvenue. L'insonorisation et la chasse aux vibrations doivent être poursuivies.

Par contre la Mochet est économique à l'usage, on peut tabler sur une consommation moyenne de 4 litres de mélange aux 100 kilomètres. L'entretien mécanique et l'usure des pneus sont très réduits. Avec un peu d'ha-

bitude on se faufile et on se range en ville avec beaucoup de facilité. Les performances sont suffisantes et nous espérons que les constructeurs continueront à améliorer les détails de leur machine afin de conserver longtemps leur fidèle clientèle.

A. NEBOUT.

RÉSULTATS D'ESSAIS

Temps : Température moyenne, vent à rafales 5 à 8 m/s.

Réglages : d'origine ; graissage : 5 % huile S.A.E. 40 à 50.

Piste de vitesse (2 548 m) : 2 mn 6 s, moyenne : 72,806 km/h.

Circuit routier (9 181 m, 15 virages) : 1 tour en 9 mn 27 s, moyenne : 58,294 km/h.

Accélérations (départ arrêté) : 100 m : 12 s, moyenne : 29,998 km/h.

200 m : 19 s 1/5, moyenne : 37,550 km/h.

300 m : 27 s 4/5, moyenne : 38,844 km/h.

Freinage : à 50 km/h, arrêt en 11 m.

FREINAGE et adhérence •

Dans un article paru dans le numéro de décembre 1956, nous avons dit notre scepticisme à l'égard de certaines performances de freinage relatées dans des comptes rendus d'essai, en soulignant notamment que bien souvent les chiffres énoncés résultent de mesures imprécises.

Nous avons exposé également que **pratiquement, dans les conditions habituelles de vitesse et d'état des routes, la décélération ne peut dépasser 9,81 m/s²**, (ce qui correspond à un coefficient d'adhérence égal à 1), que 9 m/s² représentent un freinage tout à fait exceptionnel et que toute indication de chiffres supérieurs est sujette à caution.

Dans *Moto-Revue* du 23 mars, M. J. Birger, après avoir convenu que l'imprécision des mesures (vitesse et distance d'arrêt) fausse inévitablement les résultats et montré qu'elle peut entraîner jusqu'à 20 ou 25 % d'erreur par excès, quant à la valeur de la décélération, cherche néanmoins à justifier les chiffres mis en doute par nous, en démontrant que dans des conditions spéciales, avec un coefficient d'adhérence supérieur à 1, on peut dépasser 9,81 m/s² de décélération. Ce qui est évident !

On sait en effet que le freinage optimum est obtenu quand la force de freinage appliquée aux roues est aussi voisine que possible de l'adhérence, ce qui s'écrit

$$F \leq A = \mu P$$

l'adhérence étant le produit du poids P par le coefficient d'adhérence μ .

La décélération est

$$\gamma = \frac{Fg}{P}$$

de sorte que

$$\gamma \leq \frac{\mu P g}{P} = \mu g.$$

Cette loi est générale, que l'on ait $\mu < 1$ (cas normal dans les conditions de circulation habituelles), ou $\mu > 1$ (circonstances spéciales que l'on ne rencontre guère sur route).

M. Birger indique, citations à l'appui, que le coefficient d'adhérence peut être supérieur à 1. Ce disant il ne nous apprend rien. Mais ce qui est réalisable dans des conditions spéciales d'expérimentation, ne l'est pas encore sur route. Or ce sont les conditions sur route qui nous intéressent, avec les caractéristiques courantes de revêtement du sol, pneus du commerce et vitesses normales.

L'usager moyen se moque de ce que, dans des circonstances exceptionnelles, un caoutchouc spécial puisse donner une adhérence de 2,5, tant que pour des raisons de prix, de durée, etc. il ne peut disposer d'autres pneus que ceux qui lui sont offerts actuellement.

Peu lui importe aussi, que la vitesse puisse être ramenée de 300 km/h ou 83,50 m/s à zéro, en un temps de 6,8 secondes, avec une participation notable de la résistance de l'air au travail de freinage.

S'il suffit à M. Birger de **savoir** que le coefficient d'un excellent pneu sur un excellent revêtement peut aujourd'hui dépasser le « fatidique 1 », nous aimerions quant à nous, et sans doute aussi l'ensemble des usagers, **trouver** à la fois ces excellents pneus et ces excellentes routes, faute desquels nous devons nous contenter de $\mu < 1$ et nous estimer satisfaits quand avec toute la précision des mesures voulue nous enregistrons une décélération de 9 m/s².

Déclarant se référer à des données fournies par nous (en l'espèce nous avons souligné que **la distance d'arrêt est plus grande avec les roues bloquées qu'avec les roues non bloquées**), M. Birger écrit :

« freinant à 50 km/h sur une chaussée dont le coefficient d'adhérence aux pneus serait de 0,85 (valeur non contestée), qui se traduirait, roues bloquées, par une distance d'arrêt de 11,55 m et une décélération moyenne de 8,35 m/s², cette distance pourrait passer, en cas de

freinage optimum avec roues non bloquées, à 8,30 m et donnerait une décélération moyenne de 11,60 m/s²... donc très nettement supérieure aux 9,81 m/s² soi-disant limite.

» Il en ressort donc que, même si le coefficient d'adhérence est inférieur à l'unité, par un freinage bien mené (à condition d'avoir des freins à la hauteur) on peut dépasser les 9,81 m/s² fatidiques.

» Nous situons donc la limite des possibilités de freinage ailleurs que dans le strict problème du coefficient d'adhérence. Nous voyons cette limite dans l'adhérence de la roue arrière au sol ».

Ce raisonnement pêche par la base ; il est édifié sur une hypothèse fautive et ne peut donc conduire qu'à une conclusion fautive, dans laquelle, au surplus, on relève une contradiction. En limitant les possibilités de freinage à l'adhérence de la roue arrière, M. Birger reconnaît implicitement que la décélération ne peut dépasser le produit μg et que, par conséquent, le coefficient d'adhérence μ est bien le facteur déterminant, puisque g est une constante. Les possibilités de freinage ne se situent donc pas ailleurs que dans le problème de l'adhérence. Quelles que soient, pour une quelconque des roues, la force de freinage et l'adhérence, la décélération diminue en cas de blocage, c'est-à-dire dès que la force de freinage F à cette roue vient à dépasser son adhérence, ce que M. Birger dit avoir constaté lui-même. En particulier, quand l'adhérence de la roue arrière tend vers zéro, la roue avant est freinée avec une force F qui tend vers μP (sans toutefois atteindre cette dernière valeur) et cette force est $P \times \gamma/g$, de sorte que la décélération tend vers μg . (1).

Ceci étant, on voit mal comment on peut obtenir, roues bloquées, une décélération de 8,35 m/s² avec un coefficient d'adhérence de roulement de 0,85. **Celle-ci correspond au freinage roues non-bloquées.** Par suite d'une simple substitution, M. Birger aboutit à une décélération de 11,60 m/s² avec un coefficient d'adhérence de 0,85. C'est pour le moins, solliciter le résultat.

M. Birger, qui fait fi délibérément du coefficient d'adhérence (dont la méconnaissance est pourtant responsable de nombreux accidents), n'hésite pas à lier la décélération aux seules caractéristiques géométriques de la machine quand il écrit

$$\gamma = \frac{kLg}{h}$$

où k est le rapport charge statique arrière/poids total ; L l'empattement de la machine et h la hauteur du centre de gravité. On obtient effectivement, en reprenant les chiffres de son exemple

$$\gamma_{\max} = 0,55 \times \frac{140}{70} \times 9,81 = 10,80 \text{ m/s}^2$$

soit 1,1 fois l'accélération de la pesanteur (9,81 m/s²). Ce n'est pas faire injure aux motocyclistes que de dire, qu'il eût été prudent de préciser que cette décélération ne peut être obtenue que si le coefficient d'adhérence est au moins égal à 1,1. Sous une forme simplifiée, on peut écrire en effet

$$\mu \geq \frac{kL}{h}, \text{ soit } \frac{0,55 \times 140}{70} = 1,1.$$

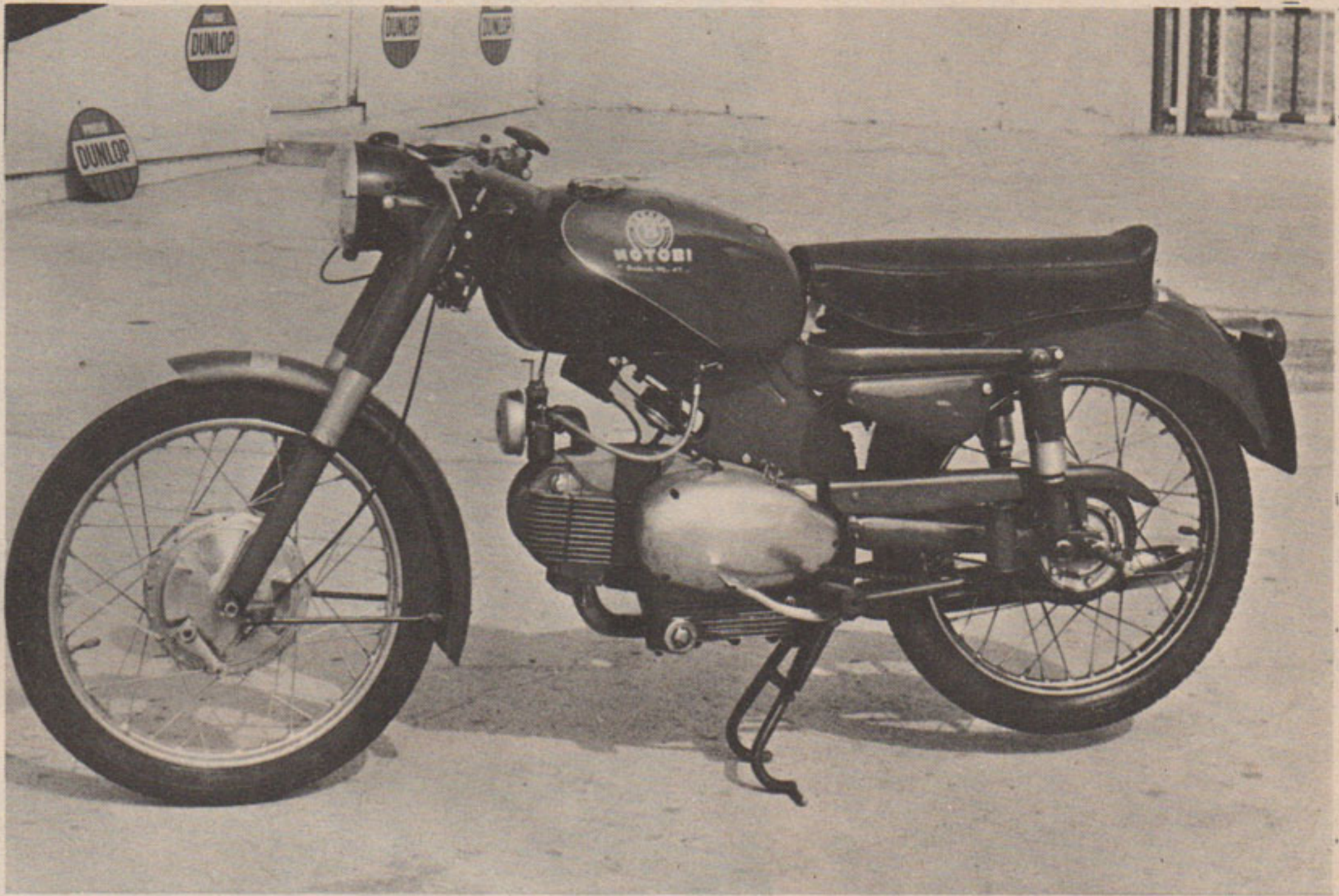
Du point de vue de la circulation routière, et pour éviter des imprudences, il est plus intéressant, à notre avis, d'attirer l'attention des usagers sur les limites en matière d'adhérence (sur la route) que de leur faire croire à la possibilité de performances qui, pour le moment, sont encore du domaine de l'expérimentation.

N.L. ERPELDING.

(1) Cf *Le freinage des véhicules sur route*, par Perrot et Erpelding. Éditions Eyrolles.

ESSAIS *MOTOCYCLES*

LA 175 MOTOBİ « CATRIA »



LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR :

*Motocyclette de tourisme rapide.
Vitesse maximum : 105 km/h.*

(position du pilote non précisée)

*Consommation : 2,5 l/100 km aux 2/3 du maximum.
Prix : à déterminer par l'importateur.*

IMPORTATEUR :

MAX ROUJOU - 57, rue Louis-Blanc - PARIS (10^e)

La 175 cm³ Motobi « Catria » est certes une machine de tourisme, mais réalisée selon les normes italiennes, avec un côté sportif prédominant.

Il s'agit d'une monture de race, que nous verrions assez mal vouée à un usage utilitaire, et qui ne trouve son plein emploi qu'en conduite rapide. A l'instar de nombreuses autres productions transalpines, elle concrétise admirablement la moto du sportif débutant : grande routière pour les randonnées, et, avec quelques aménagements, excellente machine pour les petits circuits de vitesse.

Grâce à l'amabilité de Max Roujou, qui espère importer quelques exemplaires de ce type avant la fin de l'année, nous avons pu, au cours de notre essai, apprécier à nouveau tous les agréments des petites cylindrées italiennes, et notamment un freinage et une tenue de route hors-pair.

Pour rester objectif, signalons que cette 175 cm³ avait été préparée pour participer au Bol d'Or en catégorie « série », et qu'elle bénéficiait d'une mise au point très soignée.

LA 175 MOTOBİ "CATRIA"

PARTIE CYCLE

Le châssis est du type à épine dorsale et comprend une poutre de section quadrangulaire supportant à sa partie antérieure le fourreau de direction, à sa partie centrale et inférieure le carter moteur, et à mi-hauteur, entre les attaches-moteur, l'axe d'articulation de la suspension oscillante. Sur cette poutre se greffent également une fourche qui reçoit les axes de fixation supérieurs des amortisseurs hydrauliques, les supports de repose pieds avant et arrière, la béquille centrale.

Le réservoir de 18 l, monté sur tampons de caoutchouc, dispose d'un bouchon à ouverture rapide. La selle, étroite, est du type biplace. Placés latéralement, deux coffres avec couvercle sur charnières et fermeture à vis contiennent l'outillage.

La suspension avant, du type télescopique, comporte des coulisseaux de gros diamètre; la suspension arrière oscillante utilise des bras en acier embouti, de forme elliptique, et des amortisseurs hydrauliques.

Les roues, avec jantes en acier, sont équipées de freins centraux en alliage léger; le frein avant, de 190 mm de diamètre, bénéficie d'une prise d'air pour le refroidissement. Pneus de 2,50 x 19 à l'avant; et 2,75 x 19 à l'arrière.

Les garde-boue sont du type « sport » de même que le guidon, muni d'une poignée tournante à ouverture rapide. Sur le phare se trouvent le compteur kilométrique, le contacteur d'éclairage, et le bouton poussoir de mise à la masse coupant l'allumage.

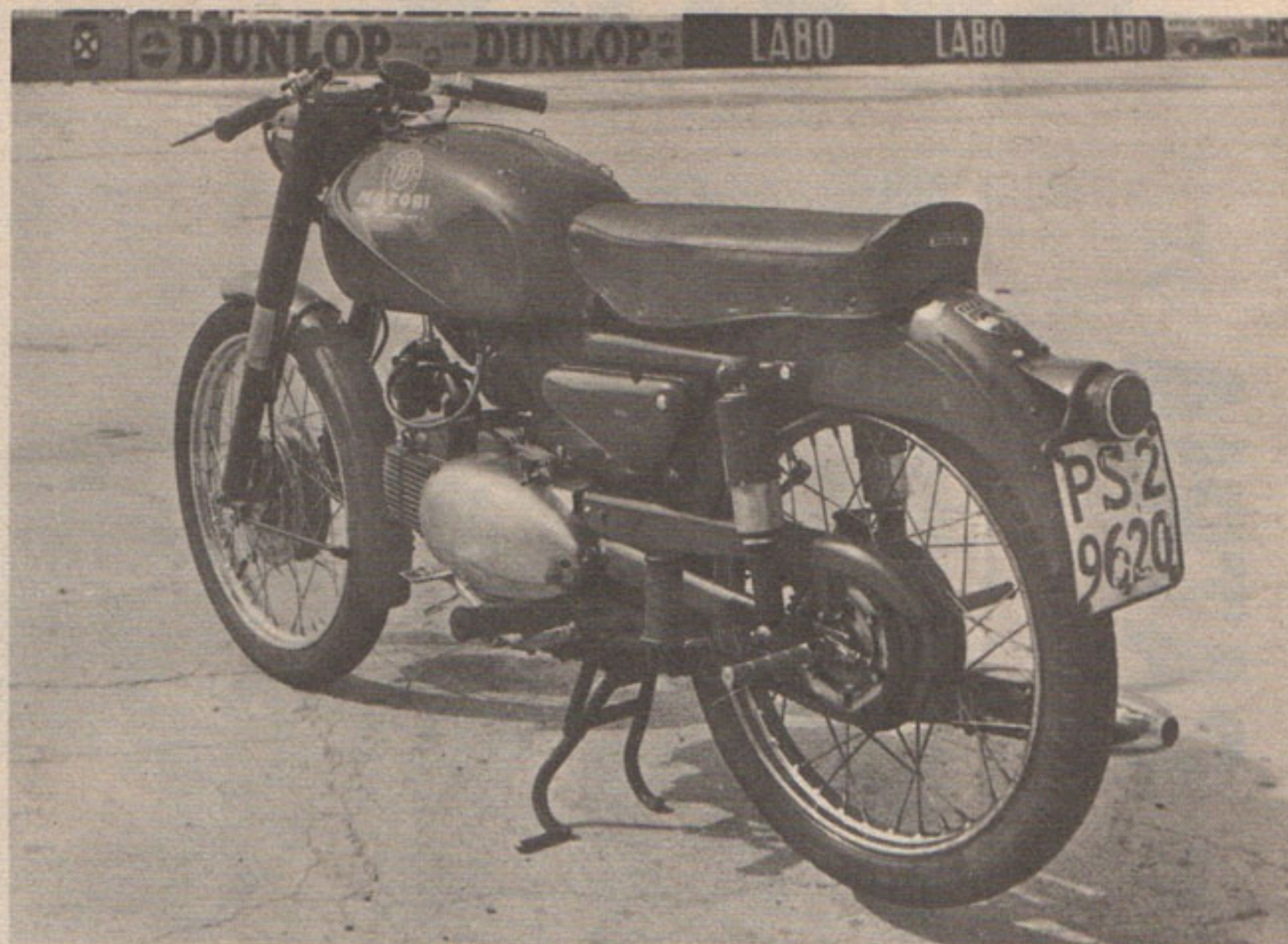
L'éclairage est alimenté à la fois par une batterie de 6 V - 7 A — feux de position — et par le volant - alternateur : phare et code. De la batterie placée sous la selle dépend également l'avertisseur.

Présentation très italienne : émail rouge vif, panneaux de réservoir noirs.

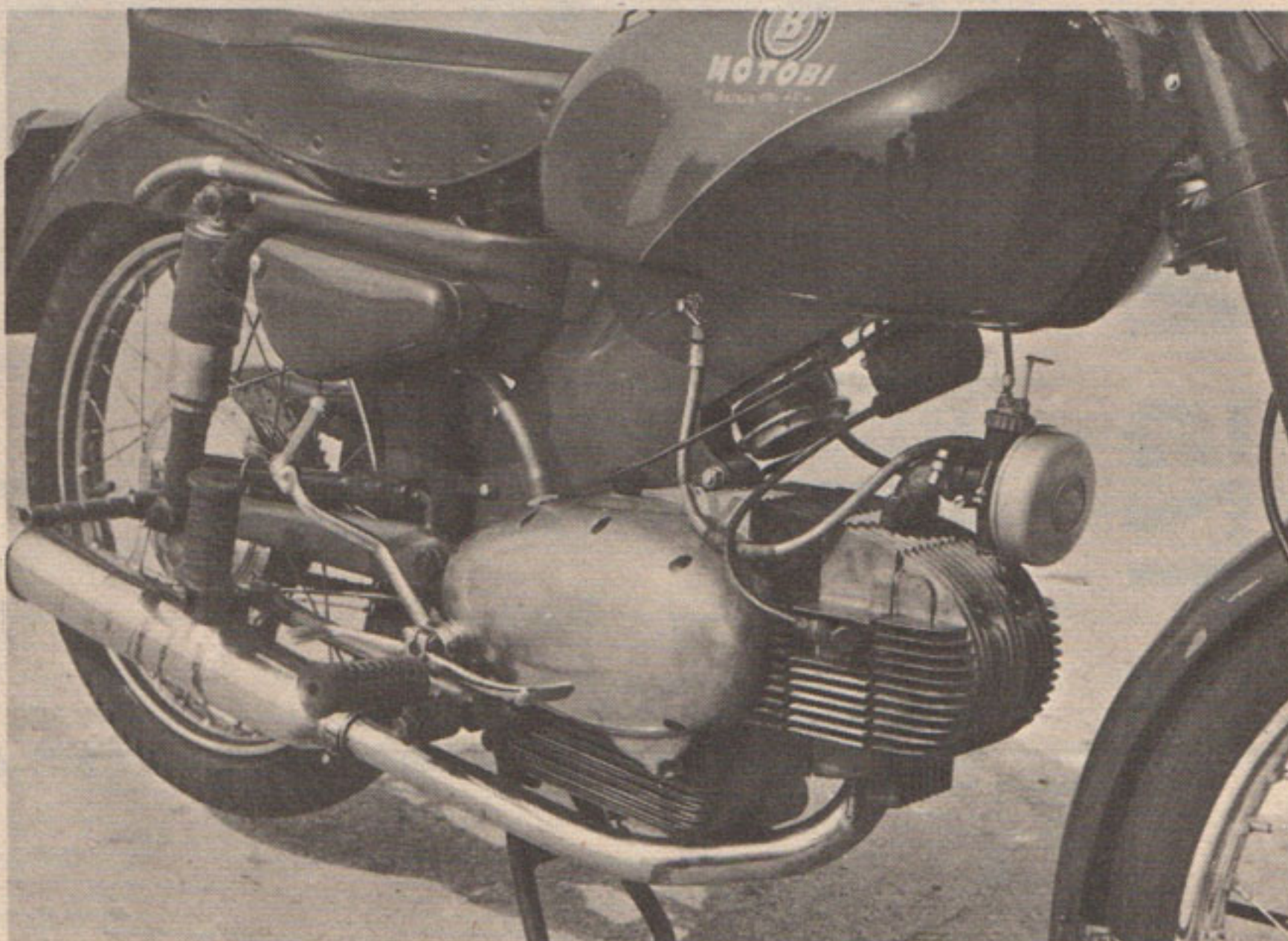
GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION

L'esthétique du moteur, de forme ovoïde très accusée, rappelle l'image du deux-temps Riedel, équipant, il y a quelques années, l'originale 100 cm³ Imme.

Là s'arrête la ressemblance, car nous avons affaire à un quatre-temps à soupapes en tête, dont le carter-



La 175 Motobi, côté transmission secondaire et côté sélecteur.



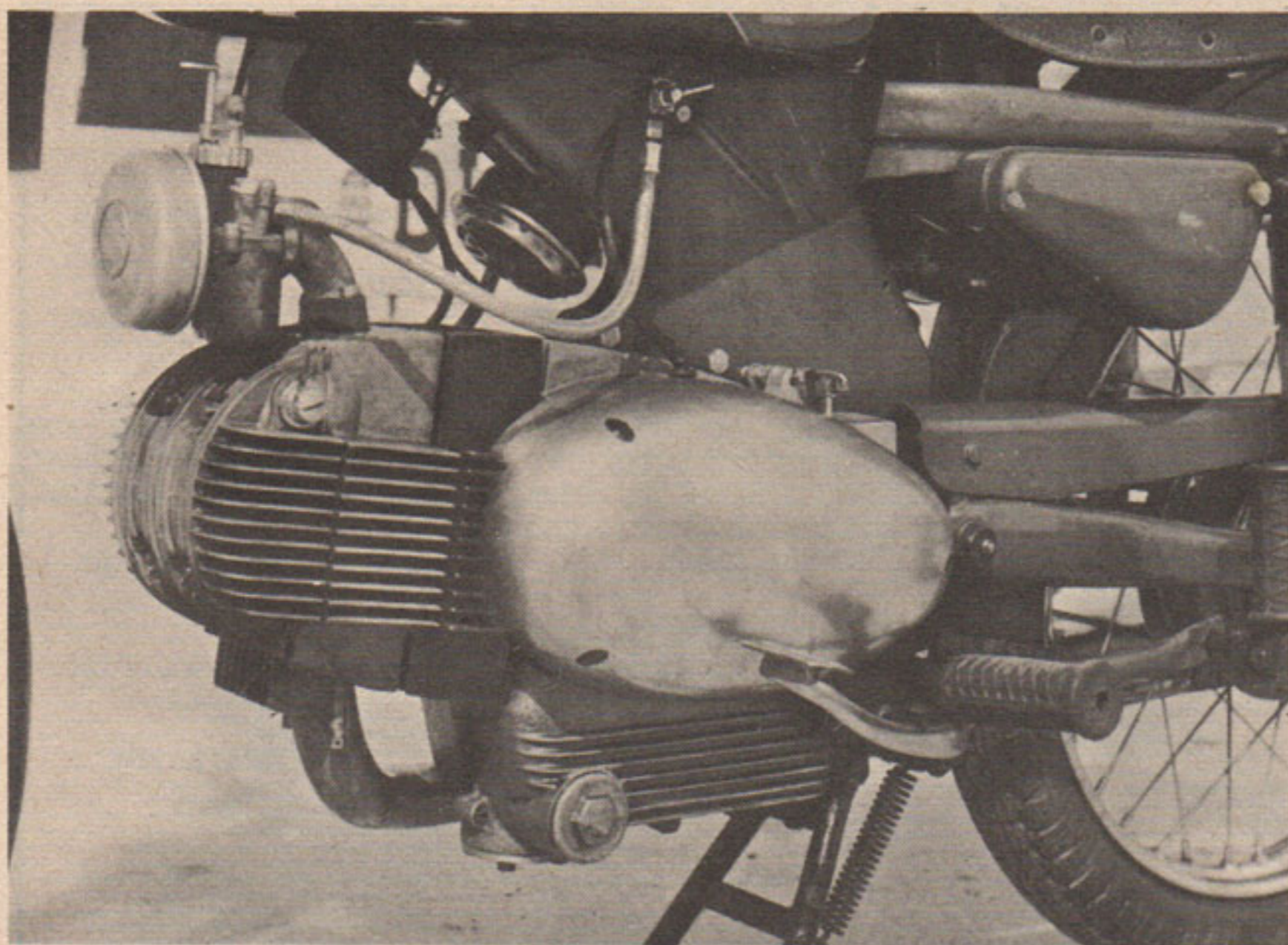
moteur se développe à sa partie inférieure pour former une volumineuse réserve d'huile, abondamment ailetée.

Le cylindre est approximativement horizontal, position favorable à un excellent refroidissement, et le bloc est suspendu en porte-à-faux au châssis (fixation en trois points).

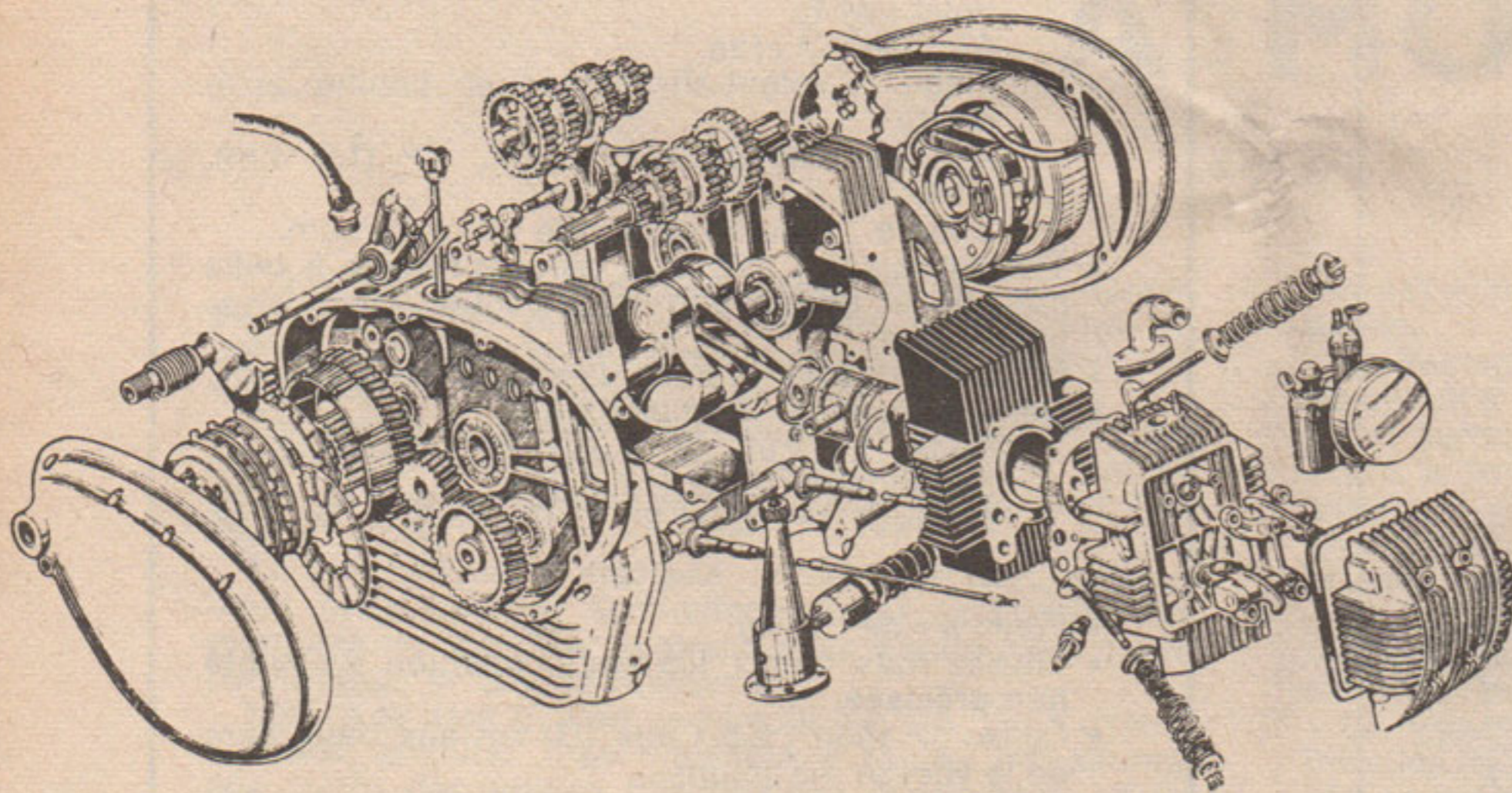
Le 175 cm³ Motobi, super-carré de 62 x 57, présente une particularité

assez rare : transmission primaire et boîte de vitesses fonctionnent en carter sec, et sont lubrifiées par dérivation du circuit de graissage sous pression et par projection. Ce système permet d'éliminer le freinage parasite du bain d'huile, mais est responsable en partie de la « sonorité » mécanique, le moteur sirénant et ronflant comme une toupie à haut régime.

LA 175 MOTOBICI "CATRIA"



Le bloc-moteur, dont on voit l'éclaté ci-dessous. On remarquera l'accessibilité de la culasse, du carburateur et du filtre à huile (bouchon 6 pans latéral, sur le carter d'huile).



Le cylindre en fonte, comporte — de même que la culasse et le boîtier de distribution en alliage léger — un ailetage cruciforme. Les soupapes, rappelées par ressorts concentriques, sont commandées par des basculeurs actionnés par deux tiges parallèles, et des poussoirs à base plate. L'arbre à came situé en dessous du vilebrequin et parallèlement à celui-ci, entraîne, grâce à un filetage cen-

tral hélicoïdal, la pompe à huile à engrenages.

Le vilebrequin tourne sur roulements à billes, la tête de bielle sur simple rangée de galets, et l'axe de piston sur bague bronze. Le piston possède deux segments d'étanchéité, et deux racleurs.

En bout de vilebrequin, côté gauche, est calé le volant alternateur; côté

droit, le pignon-moteur à taille oblique entraîne le pignon d'arbre à cames et la couronne d'embrayage.

L'embrayage du type multidisque, est actionné de façon classique par tige de poussée coulissant dans l'arbre primaire de boîte. La boîte, à prise directe, embrayage et pignon de sortie sur le primaire, comporte quatre rapports, commandés par sélecteur et clabotage; pour des raisons d'encombrement, l'arbre secondaire se trouve au dessus de l'arbre primaire.

Deux couvercles en alliage léger masquent la transmission primaire et le volant-alternateur. Ce dernier assure l'allumage — avec dispositif d'avance automatique — par l'intermédiaire d'une bobine H.T. extérieure, fixée sous le réservoir. Il fournit en direct l'éclairage phare-code, et recharge, grâce à un redresseur, la batterie dont dépendent les feux de position et l'avertisseur.

Un carburateur Del Lorto de 20 mm de passage, dirigé vers l'avant, alimente le moteur. La cuve est alimentée par deux tubulures et deux robinets.

L'échappement se termine par un volumineux silencieux, entièrement démontable.

Pour un rapport volumétrique de 6,5, le constructeur annonce une puissance de 8,5 ch, vraisemblablement mesurée en sortie de boîte, au régime de 6 800 tr/mn. Disons tout de suite que compte tenu des performances enregistrées, le chiffre nous paraît modeste, et que nous situons la puissance réelle aux environs de 12 ch, ce qui est un joli résultat pour une machine de série. Quant au rapport volumétrique, il nous semble assez élevé, et doit avoisiner 8,5 ou 9 (utilisation de super-carburant obligatoire).

Le système de graissage, quoique simple, apparaît efficace. La réserve d'huile, située dans un carter en alliage léger aileté, à la base du moteur, bénéficie d'un bon refroidissement, et évite l'emploi d'une pompe de récupération.

La pompe d'envoi, à engrenages, puise dans la réserve au travers d'un filtre cylindrique double (démontable de l'extérieur) et lubrifie sous pression : — la tête de bielle, par forage dans le vilebrequin, le volant et le maneton — la distribution, grâce à des tiges de culbuteurs creuses amenant l'huile aux basculeurs. Etant donné la position horizontale du groupe cylindre-culasse, interdisant un retour par gravité, un reniflard est monté sur le boîtier de distribution, afin de rappeler l'excédent d'huile par dépression.

LA 175 MOTOBİ "CATRIA"

L'arbre à cames est également graissé sous pression.

Par projection, à partir du pignon-moteur, des volants et de la tête de bielle s'effectue l'arrosage de la transmission primaire et de la boîte.

*
**

A l'examen, la 175 cm³ Motobi apparaît comme une machine de conception spécifiquement italienne, avec un caractère « sport », nettement accusé : position en selle, caractéristiques mécaniques et puissance, diamètre des freins.

La technique constructive est heureuse, et le châssis-caisson en épine dorsale permet un poids très favorable : 98 kg à vide.

Le bloc-moteur, très net et compact, doit à sa position horizontale un excellent refroidissement, tout en laissant au carburateur une remarquable accessibilité.

La présentation est impeccable.

Nous retiendrons particulièrement comme avantages : la grande contenance du réservoir ; l'accessibilité mécanique : carburateur, distribution ; la bobine extérieure ; le frein AV de grand diamètre, avec refroidissement ; la puissance du moteur ; le poids de l'ensemble.

Par contre nous estimons que le caractère sportif de la Motobi pourrait quand même s'accommoder d'un garde-boue avant plus enveloppant (le cylindre horizontal est bien placé pour drainer toutes les projections de la roue) et d'un moyeu à broche à l'arrière (tant pis pour le poids).

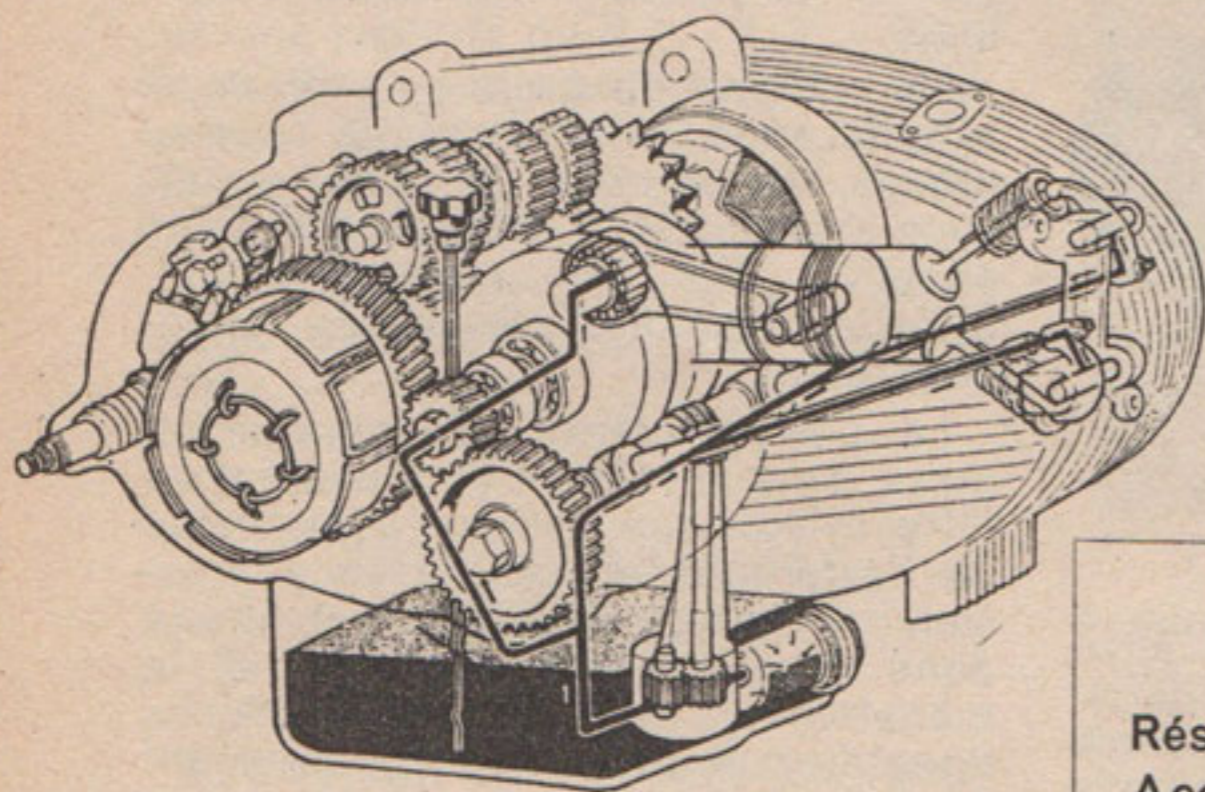


Schéma de graissage; on note le fonctionnement en carter sec de la transmission primaire et de la boîte.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Partie cycle.

- Châssis-caisson en tôle emboutie.
- Fourche télescopique, suspension AR oscillante hydraulique.
- Réservoir : 18 l, dont 2 l de réserve.
- Freins : AV \varnothing 190 mm, AR \varnothing 160 mm, centraux en alliage léger.
- Pneus : AV, 2,50 \times 19 — AR, 2,75 \times 19.
- Moyeux : AV à broche, AR classique.
- Equipement électrique : alimentation par batterie 6 V-7 A/h — feux de position, avertisseur — ou alternateur : phare-code.
- Finition : email rouge, panneaux de réservoir noir.

Groupe moteur-transmission.

- Bloc-moteur quatre temps, à cylindre horizontal et soupapes en tête.
- Course-alésage : 57 \times 62.
- Rapport volumétrique : 6,5
- Puissance : 8,5 ch à 6 800 tr/mn
- Jeu aux basculeurs : 5/100 mm.
- Lubrification : Pompe à engrenages, retour par gravité. Transmission primaire et boîte en carter-sec. Débit de la pompe : 60 l/h. Embiellage et distribution graissés sous pression, tous autres organes en mouvement, par projection. Réserve d'huile : 2,5 l environ. Préconisation : S.A.E. 40 hiver, S.A.E. 50 été.
- Carburateur : Dell'Orto \varnothing 20 mm.
 - Gicleur : 92
 - Ralenti : 40
 - Volet : n° 70
 - Aiguille : 2^e cran.
- Allumage : Volant-alternateur et bobine extérieure
 - Avance automatique : mini. 13° (1,5 mm), maxi 33°.
 - Bougie : indice thermique 240 minimum.
- Transmissions : primaire, par engrenage à taille oblique, et embrayage multidisque; secondaire : par chaîne.
- Boîte de vitesses : à prise directe, quatre rapports.
- Démultiplication : Primaire 3 à 1.
 - Boîte : 1^{re}, 2,911 ; 2^e, 1,759 ; 3^e, 1,384 ; 4^e, 1.
 - Secondaire : 2,562 (16 \times 41)
 - Finales : 1^{re}, 22,3 ; 2^e, 13,5 ; 3^e, 10,6 ; 4^e, 7,68.

★

- Poids à vide : 98 kg.
- Vitesse maximum : 105 km/h. position du pilote non précisée.
- Consommation : 2,5 l aux 100 km aux deux tiers de la vitesse maximum.

EXAMEN TECHNIQUE

AVANTAGES

Réservoir 18 l.
Accessibilité mécanique.
Frein AV de grand diamètre.
Moteur puissant.
Poids favorable.
Excellente présentation.

INCONVÉNIENTS

Garde-boue AV peu enveloppant.
Absence de broche à l'arrière.

ESSAI...



A MONTLHÉRY

Considérée avec l'optique italienne, la 175 Motobi peut apparaître comme une machine de tourisme, en comparaison des productions « sport » de la péninsule qui atteignent couramment 140 km/h.

Par contre, à côté des réalisations françaises de même cylindrée, elle fait l'effet d'une « super-sport », tant au point de vue performances que tenue de route et freinage.

En enfourchant la machine, on retrouve avec ravissement cette position semi-allongée qui caractérise les montures de race. Par contre la selle étroite n'est guère confortable, et fatigue rapidement.

Malgré le petit guidon, la Motobi s'avère d'une exceptionnelle docilité. Très maniable à toutes les allures, elle tolère des angles d'inclinaison ahurissants, et ce sans effort de la part du pilote. Sa remarquable tenue de route, conjuguée avec d'excellents pneus « Pirelli », — le pneu avant présentait notamment au freinage une adhérence rare — permet de « courber » au maximum, sans aucune réaction ni à l'avant ni à l'arrière. La seule limite est la prudence, car les machines de ce genre offre une sécurité telle, qu'elles ne se dérobent jamais aux sollicitations du conducteur — elles ne préviennent pas — et la limite d'adhérence est facilement atteinte, ou même dépassée, avec les conséquences que l'on devine.

Quoique de performances élevées, cette 175 reste suffisamment souple pour que l'on puisse circuler en ville en quatrième. D'ailleurs, les accélérations, bien que brillantes, restent étroitement tributaires du régime, ce

qui est normal pour une petite cylindrée de forte puissance.

Le freinage est au-dessus de tout éloge : le frein arrière gagnerait à être moins brutal, et pour ce faire, le montage d'une garniture plus dure suffirait. Mais pour les connaisseurs, le frein avant constitue un régal : puissant et progressif, il permet de contrôler et doser la décélération en caressant le levier, et il est courant de faire « crier » le pneu, même à vive allure.

La fourche, particulièrement rigide, n'accuse aucune réaction, et nous pensons que ce seul frein avant vaut son pesant de sécurité.

Le silencieux s'avère très efficace ; par contre, la distribution devient particulièrement bruyante à haut régime, et à ce bruit s'ajoutent d'autres sonorités provenant vraisemblablement de la transmission primaire et peut-être de la boîte, qui, rappelons-le, travaillent en carter sec.

Puisque nous en sommes à l'usage courant, signalons un détail important : les disques d'embrayage gonflent à chaud, caractéristique déjà enregistrée sur d'autres machines. Il faut donc éviter de rester « débrayé » à l'arrêt, car alors l'embrayage commence rapidement à « entraîner », au point qu'il est impossible de repasser au point mort, et que le moteur arrive à caler s'il tourne au ralenti.

De même, il faut éviter de prévoir une garde excessive au levier d'embrayage, sous peine de ne plus pouvoir débrayer à fond lorsque le moteur est chaud.

L'avantage de la matière constituant les disques de



ESSAI A MONTLHÉRY

friction est de rendre l'embrayage « ingrillable », qualité que nous avons pu apprécier sur d'autres mécaniques, notamment aux Bol d'Or 1956 et 1957, avec la 175 Gnôme et la 250 Zündapp

A vitesse moyenne, les suspensions apparaissent plutôt fermes, et ne trouvent leur pleine efficacité qu'aux allures élevées, chose normale pour une machine « sport ».

Les commandes s'avèrent douces, aussi bien embrayage que sélecteur : ce dernier a une course assez longue, et il faut appuyer bien à fond pour enclencher chaque rapport.

L'étagement de la boîte reste du genre « touristique » ; compte tenu des possibilités du moteur, nous aurions préféré des rapports plus serrés, notamment entre 3^e et 4^e.

Encore le montage d'un pignon de 17 dents en sortie de boîte, au lieu du 16 dents d'origine, diminuait un peu l'écart entre chaque combinaison.

Les nouvelles démultiplications ainsi obtenues se chiffraient comme suit : 7,23, 9,97, 12,7, 20,96.

Le braquet en quatrième, ainsi que le démontrent nos essais, permet toujours d'utiliser la pleine puissance en position touriste.

Sur l'anneau de vitesse de Montlhéry — la machine fonctionnant au Supercarburant, avec gicleur de 95 et bougie Marelli 240 — le meilleur tour en position allongée donnait : 1 mn 14 s 2/5, soit une moyenne de 123,481 km/h, résultat particulièrement remarquable pour une 175 cm³ de série avec silencieux, carbu de 20 mm et filtre à air.

Le régime-moteur correspondant se situe à 7 830 tr/mn, soit un sur régime de près de 1 000 tr/mn par rapport aux 6 800 tr/mn donnant la puissance maximum.

En position touriste, nous obtenions 1 mn 25 s 4/5, soit 106,900 km/h, correspondant à 6 774 tr/mn, autrement dit le régime de puissance maximum. Ce dernier résultat explique la nervosité de la machine en quatrième, dans les hauts et moyens régime, et la bonne tenue en côte, en prise. Pour l'usage en duo, nous pensons qu'il serait néanmoins plus logique de reprendre le 16 dents.

Sur le circuit routier, le meilleur tour, réussi en 5 mn 55 s 4/5, soit une moyenne de 92,897 km/h, illustre à plein toutes les qualités routières de la Motobi : tenue de route, freinage, accélération. Encore serait-il possible de faire mieux, en adoptant une conduite spécifiquement « racing » mais qui nous écarterait par trop de nos normes d'essai habituelles.

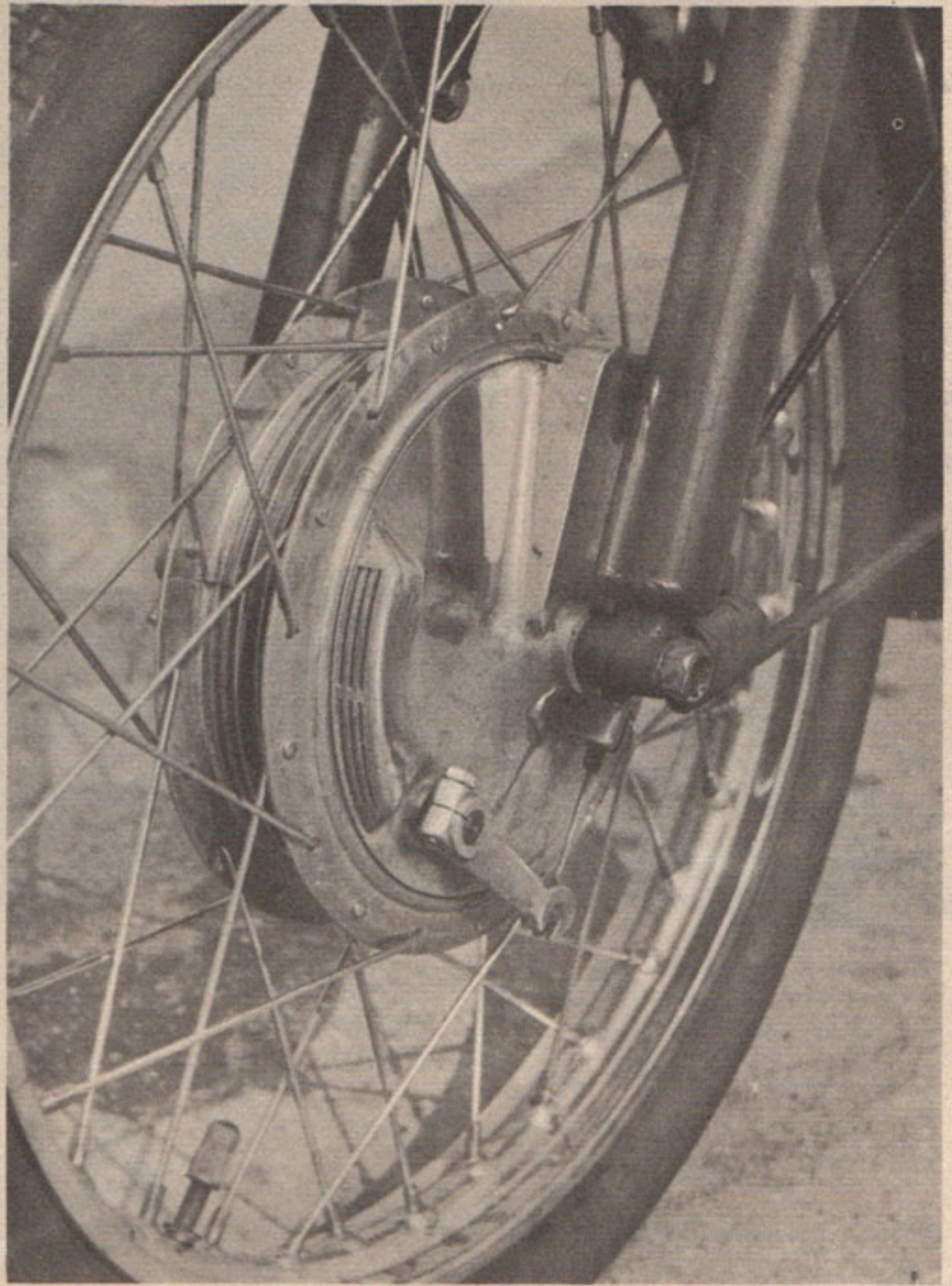
Les tests d'accélération démontrèrent également le brio de cette 175 :

- le 100 m en 8 s 1/5, moyenne : 43,902 km/h ;
- le 200 m en 13 s 1/5, moyenne : 54,540 km/h ;
- le 300 m en 17 s, moyenne : 63,522 km/h ;
- et le 400 m en 20 s 3/5, moyenne : 69,894 km/h.

Les temps des 300 et 400 m sont notamment excellents ; notons cependant que le dernier 100 m (entre 300 m et 400 m) est parcouru en 3 s 3/5, à la moyenne de 100 km/h, ce qui prouve que la machine n'est pas au bout de ses possibilités d'accélération, si l'on s'en réfère à la vitesse de pointe. Ceci confirme notre appréciation du début : accélérations coulées, étroitement fonction du régime.

Le freinage, opéré à 50 km/h au compteur, nous donna une distance d'arrêt de 9 m, résultat soulignant la puissance du frein avant, et l'adhérence exceptionnelle du pneu avant Pirelli « super-sport ».

Nous n'avons pas mesuré avec précision la consommation, mais il nous semble que, sans grand risque de se tromper, l'on puisse la chiffrer aux environs de 3 l aux 100 km, en utilisation sportive. C'est à peu près le chiffre moyen que nous a donné une conduite variée dans Paris,



Impressionnant frein central du Motobi.

sur route et à Montlhéry. Compte tenu de la capacité du réservoir 18 l, l'autonomie dépasse donc largement 500 km.

*
* *

Nos lecteurs connaissent maintenant la 175 cm³ Motobi ; nous avons essayé de situer avec le maximum d'objectivité ses possibilités, et de déterminer avec précision son tempérament, indiscutablement sportif.

Elle conviendra tout particulièrement aux pilotes aimant la conduite rapide en solo (la selle étroite ne s'accommode guère d'un passager) et à l'aspirant coureur, qui trouvera en elle une machine à double usage : randonnées sur route et petits circuits de vitesse, en catégorie sport ou course.

Le moteur reste suffisamment souple pour permettre un usage certain sans fatigue ni contraction, mais cette 175 ne saurait convenir à un usage utilitaire. C'est une monture de race, faite pour les hauts régimes et les moyennes élevées.

En face de ses brillantes qualités, nous ne formulerons qu'une réserve : la « sonorité » du moteur dans les hauts régimes, mais ceci constitue un peu la rançon d'une mécanique « pointue » et d'un échappement trop silencieux. Il nous semble aussi, mais ceci est une observation bienveillante, que des rapports de boîte plus serrés augmenteraient encore l'agrément de conduite et les possibilités d'utilisation du moteur.

R. COURT.

ESSAI A MONTLHÉRY

RÉSULTATS D'ESSAI

Temps chaud et humide. Vent : 5 m/s.

Réglages : gicleur 95; bougie Marelli.

Super-Azur et huile Castrol R.

Anneau de vitesse (2 548 m).

1 tour position touriste : 1 mn 25 s 4/5, moyenne : 106,900 km/h (6 774 tr/mn).

1 tour position allongée : 1 mn 14 s 2/5, moyenne : 123,481 km/h (7 830 tr/mn).

Circuit routier (9 181 m).

Meilleur tour : 5' 55" 4/5, moyenne : 92,897 km/h.

Accélérations :

100 m en 8" 1/5, moyenne : 43,902 km/h ;

200 m en 13" 1/5, moyenne : 54,540 km/h ;

300 m en 17", moyenne : 63,522 km/h ;

400 m en 20" 3/5, moyenne : 69,894 km/h.

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

CONCLUSIONS D'ESSAI

QUALITÉS

- Excellentes performances.
- Tenue de route remarquable.
- Freins très puissants.
- Consommation réduite.
- Bonne étanchéité générale.
- Silencieux efficace.

DÉFAUTS

- Sonorité mécanique élevée.
- Les rapports de boîte gagneraient à être plus serrés.

RECORDS GOGGO.

Du 26 au 28 juillet, une équipe de trois pilotes : MM. Nathan, Ramelow et Schmitz, se relayant au volant d'un coupé Goggomobile, ont établi, sur le circuit d'Hockenheim, 24 records valables pour la classe K, cylindrée 250 cm³ :

1 kilomètre lancé	104,2	km/h
1 kilomètre arrêté.....	76,2	—
1 mile lancé.....	102,0	—
1 mile arrêté	83,2	—
5 kilomètres lancés	99,5	—
5 miles lancés.....	95,5	—
10 kilomètres lancés	99,4	—
10 miles lancés.....	97,0	—
50 kilomètres.....	96,63	—
50 miles	96,94	—
1 heure	97,05	—
100 kilomètres.....	97,07	—
100 miles	97,32	—
200 kilomètres.....	97,43	—
3 heures	95,55	—
200 miles	95,93	—
500 kilomètres.....	96,43	—
6 heures	96,86	—

500 miles	95,80	km/h
1 000 kilomètres.....	95,20	—
12 heures	95,05	—
1 000 miles	94,15	—
2 000 kilomètres.....	93,47	—
24 heures = 2 240,44 kilomètres.....	93,45	—



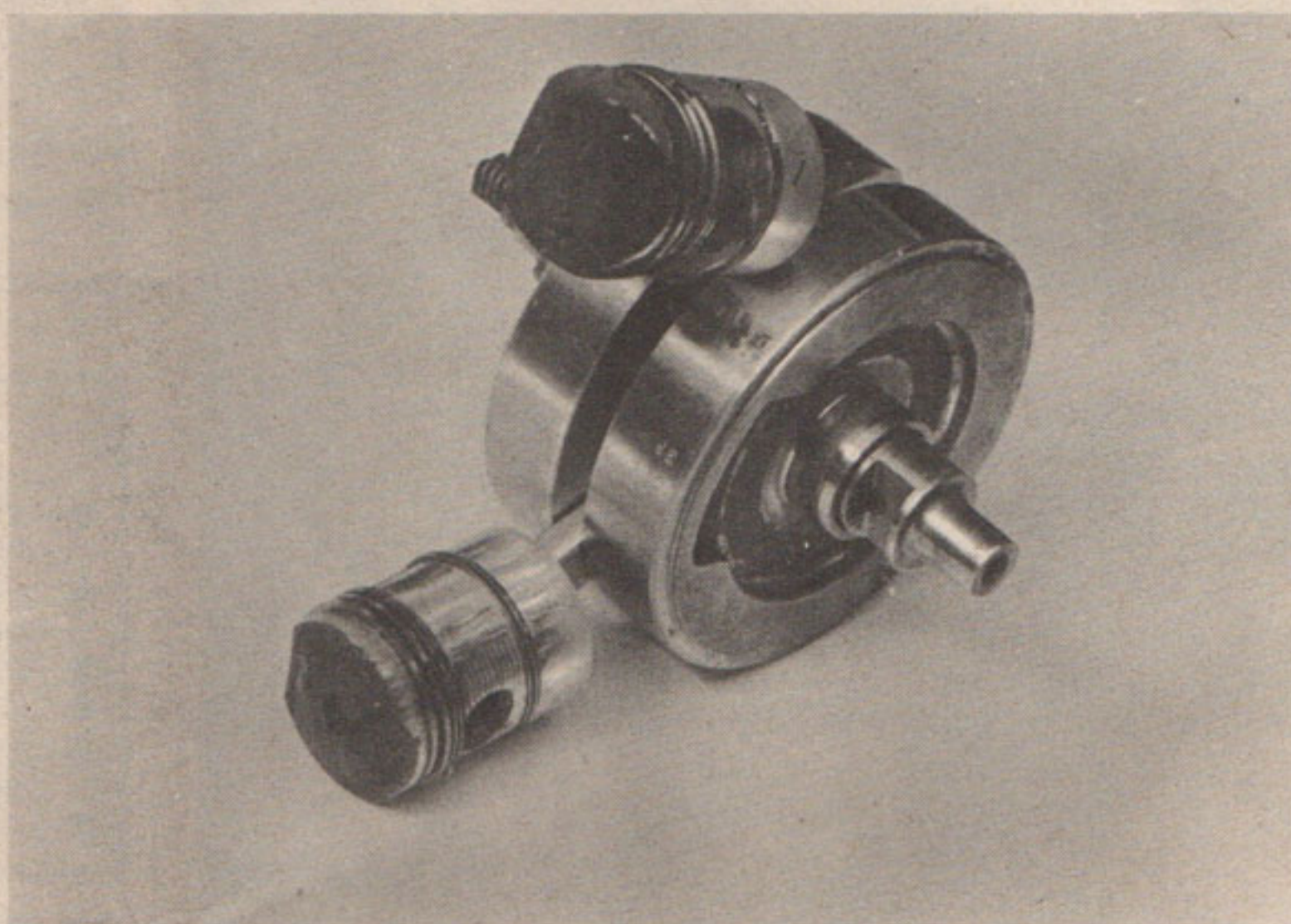
LA 350

MOTOBÉCANE

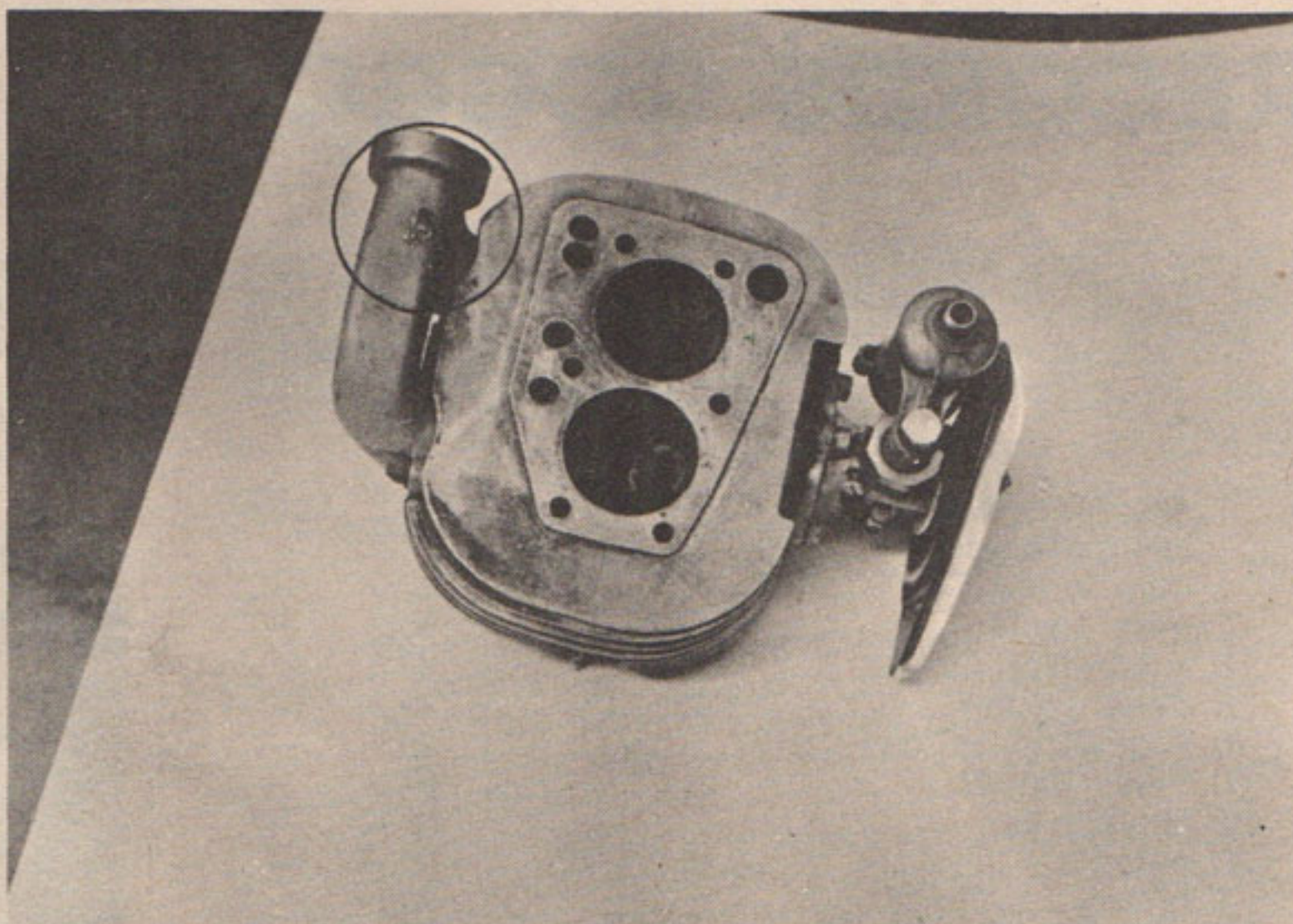
Publié il y a quelques années le test de la 350 cm³ Motobécane nous avait révélé des qualités qui normalement devaient intéresser l'utilisateur moyen.

Nous voulons parler du silence de fonctionnement, de la souplesse et de la maniabilité. Nous avons critiqué la suspension et le freinage tandis que nous émettions des réserves en ce qui concerne la longévité.

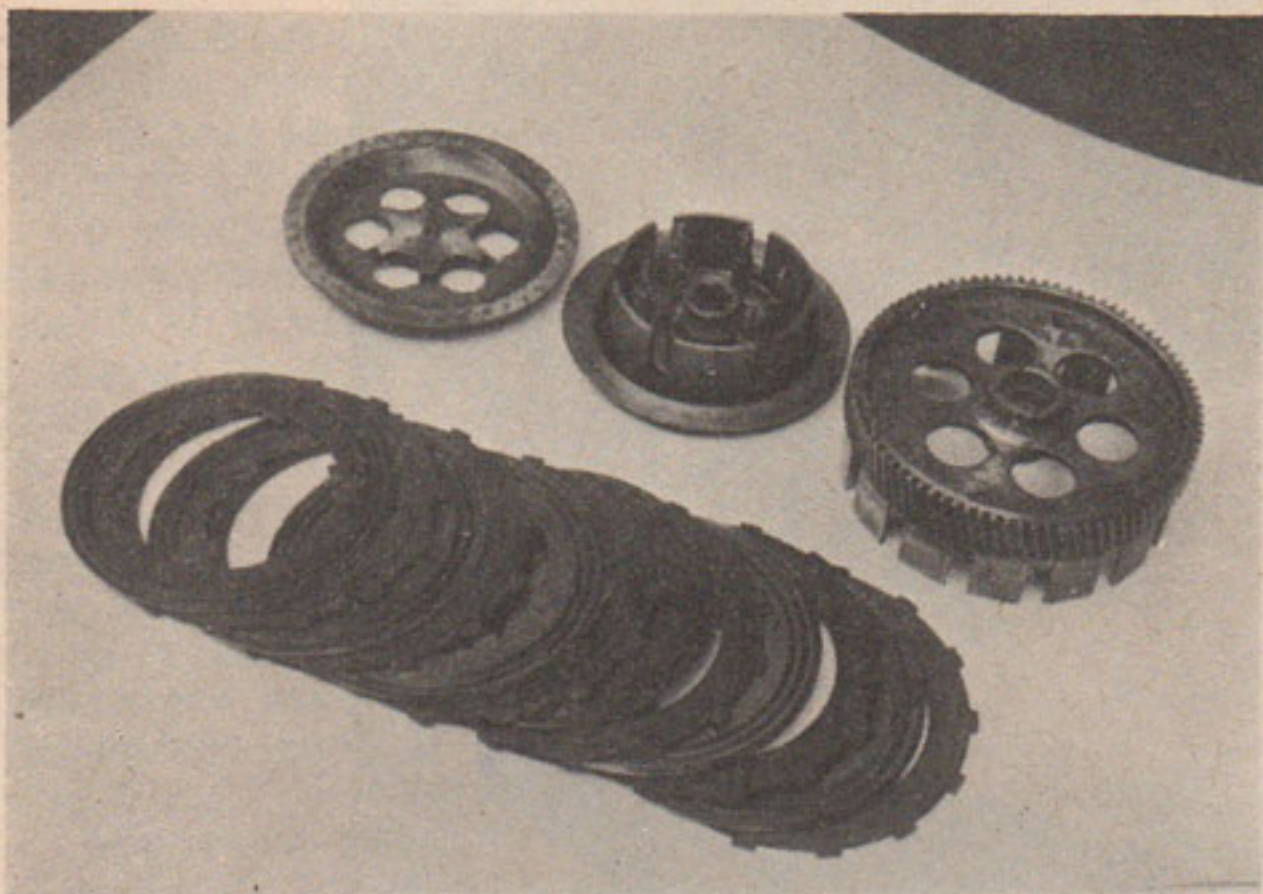
Cependant, malgré un certain désintéressement manifesté par le constructeur, une certaine clientèle s'est formée en faveur de la L.4.C. et même encore actuellement ce modèle est toujours demandé. Nous savons que les bureaux d'études de la firme sont en mesure de présenter une variante modernisée de cette 350 cm³, c'est pourquoi nous avons tenu à présenter à nos lecteurs les photographies d'un moteur démonté appartenant à M. Müller, 202, rue Principale, à Corliny, dans la Moselle. Cette moto lui a été vendue par M. Reinert, 35, rue de la Gare, à Freutzwald. L'intérêt de notre présentation réside dans le fait que cette machine accuse au compteur 72 000 km. Le démontage en a été effectué non pour usure, mais pour serrage d'un piston, ce qui surprendra



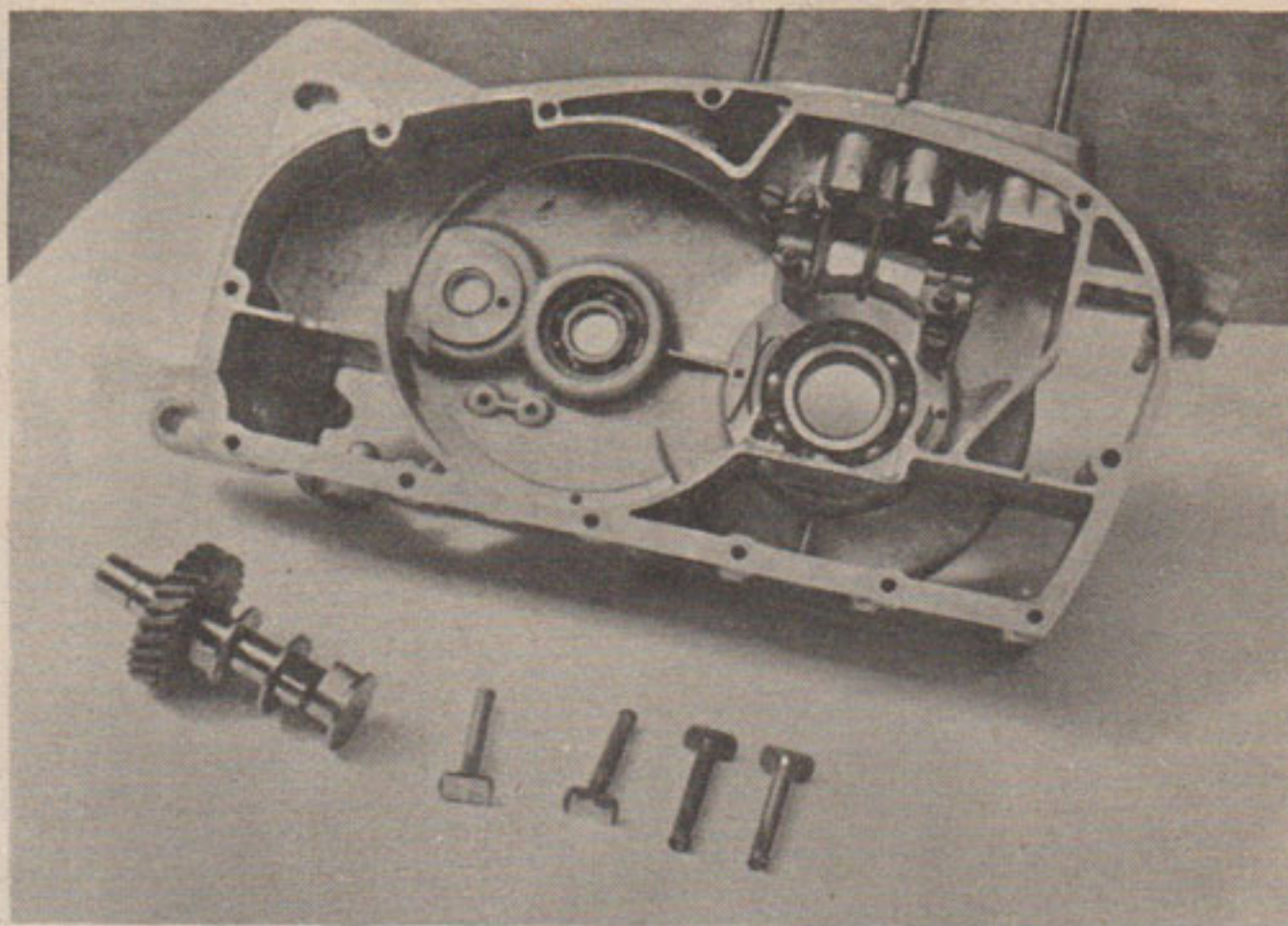
L'embellage est extrêmement robuste. Les deux têtes de piston ne présentent pas la même nuance. On voit sous la plus claire les entraînements de métal.



Le collecteur d'échappement fautif. Actuellement cette pièce est livrée en bronze d'aluminium, un peu plus lourd, mais beaucoup plus résistant que l'aluminium.



L'embrayage et ses nombreux disques.



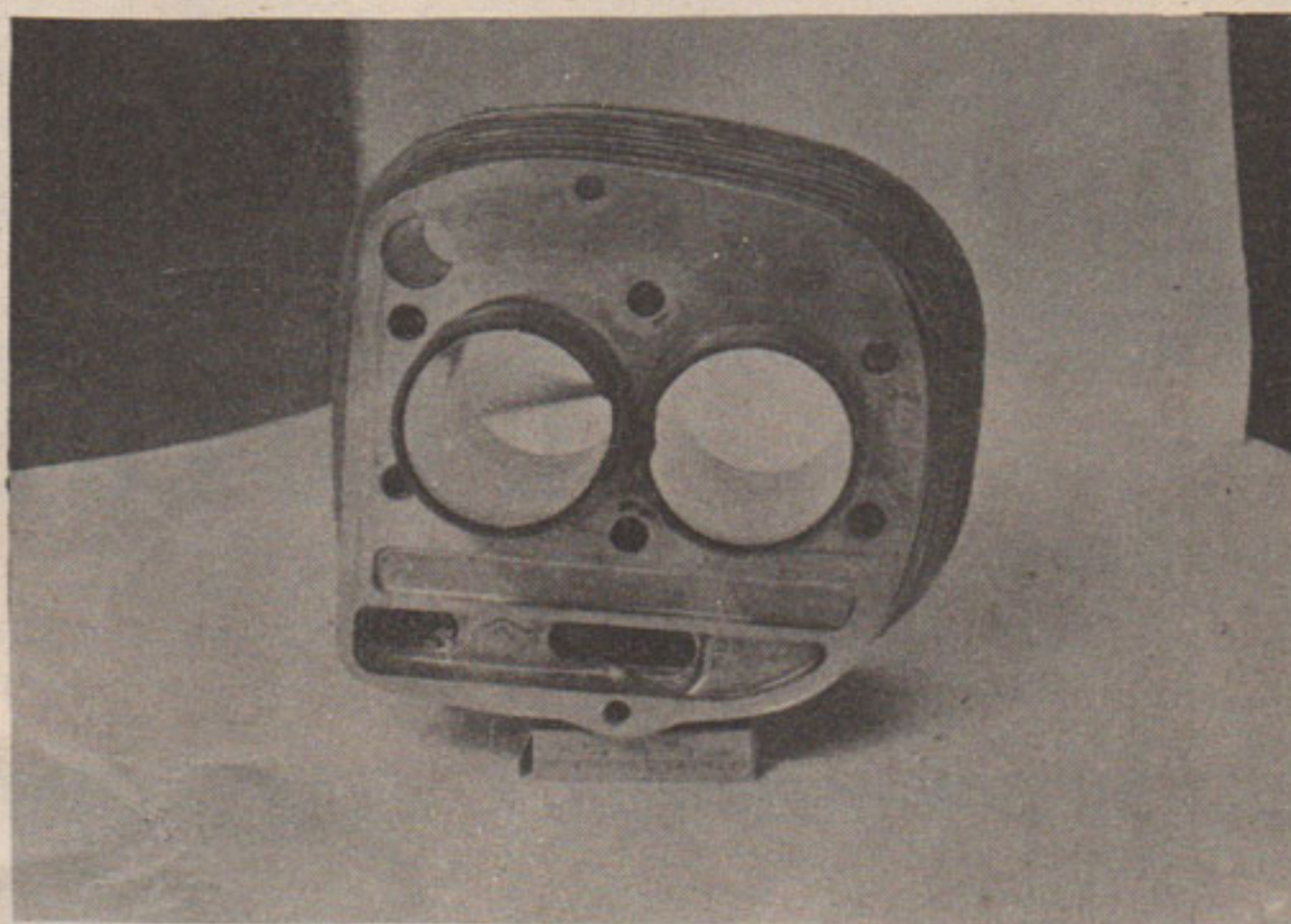
Les poussoirs sont légèrement marqués et les roulements sans jeu.

évidemment après un tel kilométrage.

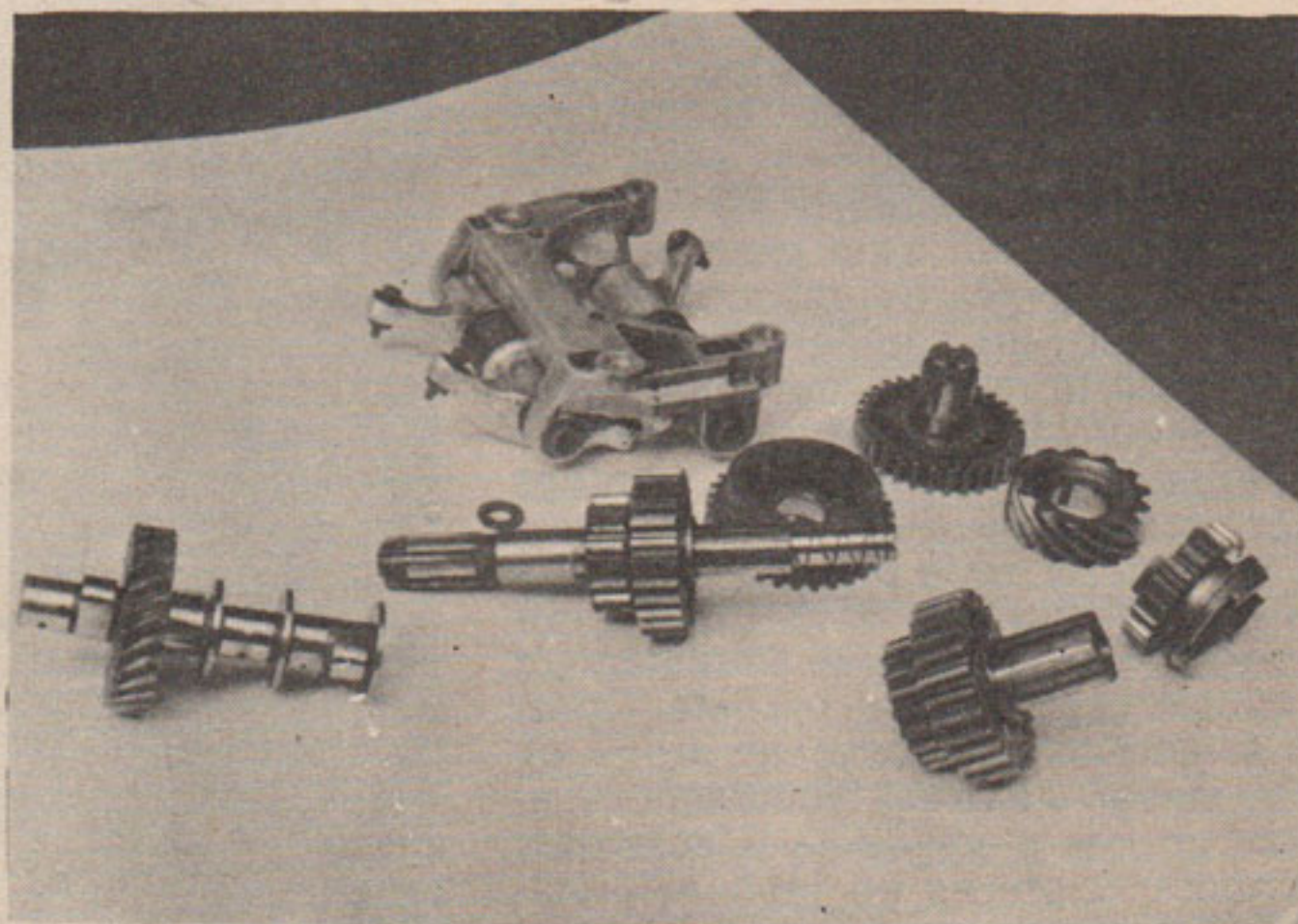
A l'examen détaillé, on s'aperçoit que le collecteur d'échappement est percé très près de la soupape, ce qui n'est pas sans apporter quelques perturbations dans la carburation, il s'ensuivit un « coup de chalumeau » qui provoqua l'entraînement de métal. Hormis cet incident, le reste de la mécanique s'avère en parfait état. Les bielles maîtresse et femelle ne présentent aucun jeu, ainsi que les axes de piston. Les poussoirs et l'arbre à cames sont marqués de façon normale. La culbuterie est en parfait état; il en est de même pour tous les roulements, pignons et chaîne. Les cylindres ont pris deux centièmes d'usure; quant à l'embrayage étant donné ses dimensions, il est comme neuf.

Nous pensons que M. Müller est un bon conducteur et que partant il n'a pas brutalisé sa machine; néanmoins ces constatations sont encourageantes et nous espérons que la Motobécane en tirera des enseignements qui lui permettront d'aborder avec plus de confiance la fabrication d'une motocyclette de classe qui en plus aura le mérite d'être bien française.

A. N.



Les cylindres sont glacés, avec un très léger cordon.



Pignonnerie et culbuterie sont comme neuves.



• L'AUTOBIROUE •

DESCRIPTION TECHNIQUE



ESSAI

L'Autobiroue actuel est constitué mécaniquement par des éléments Lambretta. A l'arrière, nous avons l'ensemble bloc-moteur suspension absolument identique à celui des scooters de série. Pour la partie cycle, nous trouvons un tube central, notablement allongé, qui aboutit à une fourche et un guidon Lambretta raccourcis et munis d'un amortisseur hydraulique. Les roues de 8 pouces à jantes démontables sont montées avec des pneus de 4x8. Les freins également de série ont des tambours de 125 mm pour l'avant et de 140 pour l'arrière. La carrosserie extrêmement originale est légère et robuste. Constituée en résine de polyester armée de tissu de verre elle est facilement réparable en cas d'accidents. L'ensemble comporte 2 places en tandem protégées par un pare-brise. Le phare est incorporé à l'avant dans un bossage spécial. Deux échancrures latérales permettent de sortir les jambes à l'arrêt. Une béquille centrale actionnée par un levier permet de conserver

l'équilibre du véhicule pendant le stationnement. A l'arrière, deux ouïes assurent la ventilation du moteur qui est accessible par une trappe s'ouvrant au-dessus de la partie arrière.

Le dessous de la caisse est carrossé au maximum, ce qui paraît intéressant du point de vue de l'aérodynamique. De couleur rouge, la carrosserie est rehaussée de joncs chromés. Quoique inhabituel, l'aspect est plaisant.

Les commandes s'effectuent comme sur un scooter normal. La poignée gauche du guidon comporte le levier d'embrayage et la commande des trois vitesses. A droite, nous avons la poignée tournante des gaz, le levier de frein avant et le commodo électrique.

Sur le tablier, au centre, se trouve le compteur de vitesse. Un antivol bloquant la direction est également prévu. Sous le tablier, à droite, nous avons la pédale de frein arrière et un levier qui commande la mise en route du moteur. Au centre, un deuxième levier actionne la béquille.

Le scooter Lambretta ayant fait l'objet de nos derniers tests, il était intéressant, étant donné les caractéristiques nouvelles de l'Autobiroue, d'effectuer des essais comparatifs.

C'est par un temps pluvieux et par un vent de 10 m/s que nous avons abordé l'anneau de vitesse de Montlhéry. Un premier tour pour nous mettre en main l'engin fut effectué en 1 mn 49 s 2/5 à la moyenne de 83,854 km. Après vérification de la carburation et du gonflage des pneus, nous avons obtenu 1 mn 43 s soit une moyenne de 89,064 km. Ce résultat est extrêmement intéressant étant donné que, en position normale, un Lambretta de série tourne en 2 mn 9 s 4/5.

Le circuit routier des 9,500 km devait également nous confirmer la rapidité du véhicule de M. Ligier. Le deuxième tour fut effectué en 7 mn 57 s 1/5, ce qui représente une moyenne de 69,264 km. Cette amélioration de 3 km sur la moyenne du scooter nous donne un aperçu des possibilités du nouveau

véhicule. Il est à noter que les réglages d'origine étaient conservés, c'est-à-dire gicleur de 70, bougie Marchal 34.

L'arrêt à 50 km/h s'effectue en 9,50 m. Ce véhicule réalise les aspirations de certains de nos lecteurs. De prime abord, il assure la protection et le transport de deux personnes, avec un confort supérieur à celui d'un scooter normal. La conduite demande un certain apprentissage. Cependant, nos essais routiers que nous avons effectués en compagnie de notre ami Vogel de la revue « l'Automobile », nous ont laissé une excellente impression, les moyennes sont là pour corroborer nos dires.

Cependant, un conducteur aguerri doit tourner facilement au-dessus de 70 km/h de moyenne.

Sur la piste, poignée des gaz bloquée, on lâche les mains tout naturellement.

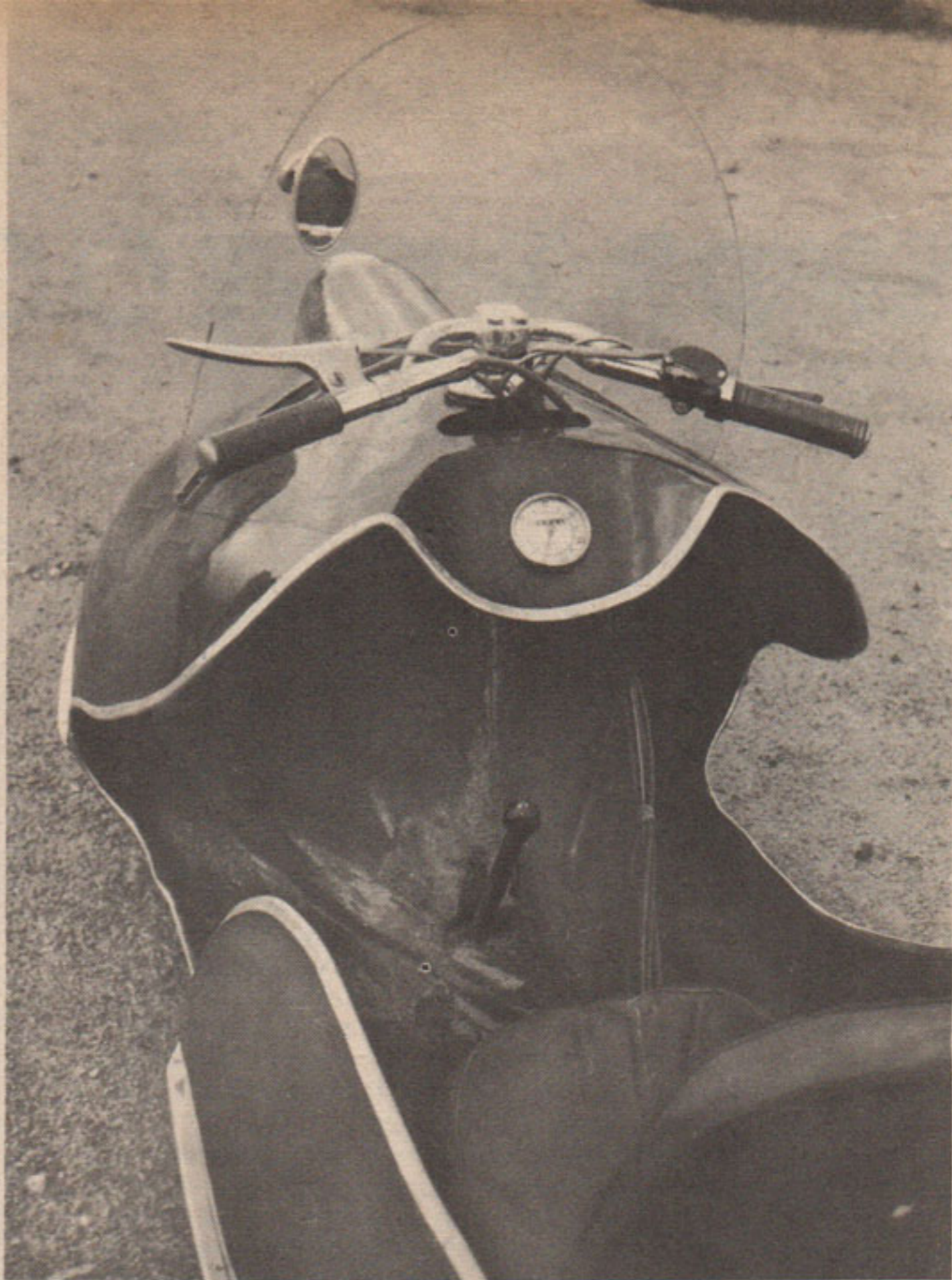
La longueur du véhicule est un facteur de confort et de tenue de route. Par contre, faire demi-tour dans une rue étroite requiert un entraînement sérieux. Dans la circulation urbaine, on ne ressent aucune gêne. La seule appréhension est matérialisée par les roues des camions qui prennent au passage des proportions inhabituelles.

En ce qui concerne le freinage, nous avons constaté une grande sécurité. Il est véritablement possible de bloquer les deux roues en conservant une trajectoire parfaitement rectiligne.

Le véhicule est autostable et il est recommandé de ne point cramponner

Le tableau de bord et les commandes. Le levier intérieur sert à manœuvrer la béquille centrale, sans que le conducteur ait à descendre.

le guidon. Sur ce prototype, malgré le siège du conducteur réglable, la place du passager est relativement restreinte. Dans la série, des aménagements sont prévus.



RÉSULTATS D'ESSAIS

TEMPS : pluvieux. Vent de 5 à 10 km/h, sol mouillé.

RÉGLAGE : d'origine. Gicleur 70, Bougie Marchal 34.

PISTE DE VITESSE : Position normale : 1' 43". Moyenne : 89,064 km/h.

CIRCUIT ROUTIER : Meilleur tour : 7' 57" 1/5. Moyenne : 69,264 km/h.

FREINAGE : Action sur les deux freins à 50 km/h. Arrêt à 9 m.

CONCLUSION

Nous pensons que l'Autobirou présente un intérêt certain pour sa vitesse, sa tenue de route, son confort, son absence de vibration et sa protection. Nous aimerions un dessin de pare-brise plus rationnel afin de diminuer au maximum les remous d'air.

Par temps de pluie, un essuie-glace s'avère indispensable

Nous reviendrons sur cette intéressante conception, quand sa fabrication sera entreprise d'une façon industrielle.

A. NEBOUT.

SPORT ET LOGIQUE...

La commission sportive de la F.F.M. vient d'interdire pour la saison 1958 l'usage du carénage sur les machines de course en catégorie nationale. Cette décision s'appuie sur le fait qu'un carénage augmente notablement la vitesse de la machine et, partant, les risques du pilote. Il est certain que les machines d'usine actuelles atteignent des vitesses véritablement exagérées. Cependant, le rôle d'une Fédération est théoriquement de gérer le sport pour le plus grand bien de ses adhérents en prenant des décisions logiques et réfléchies.

Depuis la guerre, les motocyclettes de course ont fait des progrès énormes en ce qui concerne la tenue de route et le freinage. Ces qualités transposées aux machines de série, nous ont apporté la sécurité et le confort qui manquaient à bien des motocyclettes de 1939. La course constitue une rude épreuve pour la mécanique et les pilotes, mais c'est un banc d'essai qui s'avère toujours payant, à condition de laisser libre cours aux idées nouvelles tout en conservant un contrôle suffisant destiné à éviter les errements dangereux.

Je pense qu'une formule qui tolère la réalisation de monstres tels que la 8-cylindres Guzzi, doit être revue. Malgré une belle réussite technique, ce genre de mécanique s'écarte un peu trop des réalités commerciales et son utilité paraît contestable. Il est certain que des règlements nouveaux seront les bienvenus, mais avant de codifier et d'interdire, il faut absolument considérer le problème dans toutes ses données afin d'en tirer des solutions utiles et constructives.

La vitesse des machines de course vendues aux clients augmente d'année en année. Malgré l'absence de carénage une 500 Norton 1954 tournait à Montlhéry à plus de 190 km/h. Les modèles 1957 dépassent 200 à l'heure, il en est de même pour les G 45 Matchless. Sur les lignes droites des grands circuits, ces vitesses sont largement dépassées. D'autre part la tenue de route des machines actuelles autorise le pilote à tirer la quintessence de leur véhicule, il est loisible de voir dans les Grands Prix internationaux, les « Ténors » adopter à 180 km/h, des angles d'inclinaison qu'un particulier prendrait difficilement en virage aigu à 30 km/h. Le drame vient de la combativité des coureurs : ils freinent toujours plus tard, ils courbent à la limite du dérapage et sont, de ce fait, absolument à la merci de la plus petite erreur d'appréciation. L'absence de carénage n'empêchera rien. Il y a quelques années G. Duke, dont la compétence est indiscutée, pour s'être mépris sur le tracé d'une courbe au Circuit de la Solitude, s'était cassé une jambe. A l'époque il était encore chez Norton et le carénage n'était pas encore en usage dans les compétitions. Nous avons déjà eu avant guerre, des exemples encore plus marquants : vers 1933, dans la même saison sportive, rien que pour la Belgique, trois grands pilotes, Noir, Grégoire, Demeuter se tuaient successivement : à l'époque on criait déjà au scandale ! 180 km/h était une vitesse exagérée. Depuis le pourcentage annuel des morts en course a plutôt diminué, malgré l'augmentation de vitesse. Si les dirigeants de notre Fédération pratiquaient le sport motocycliste, ils sauraient que la vitesse en elle-même n'est relativement pas dangereuse, seule la « bagarre »

oblige les pilotes à prendre des risques et l'on a autant de chance de tomber et de se blesser en dérapant à 150 km/h qu'à 170. Le regretté Santucci s'est tué à 30 km/h et de nombreux pilotes se sont relevés avec simplement des courbatures et des ecchymoses en bûchant au-dessus de 100 km/h. Depuis toujours, les pilotes d'engins mécaniques risquent leur vie. Les sportifs en font un sacrifice librement consenti, il faut plutôt plaindre les accidentés de la route qui, eux n'envisagent pas le problème sous le même angle.

Depuis plusieurs années, les courses nationales n'illustrent guère les faits divers et je ne vois pas pourquoi la Fédération s'alarme et supprime le carénage, alors que de nombreux coureurs en ont préparé pour la « saison prochaine ».

Les automobiles vont beaucoup plus vite que les motos, cependant on n'a pas encore songé à les faire courir en châssis ! Pourquoi interdire une technique qui n'en est qu'à ses balbutiements ? Si nos dirigeants pratiquaient et surtout aimaient la motocyclette, ils s'apercevraient que la prolifération des scooters et autres engins carénés, éloigne du sport motocycliste une foule de jeunes, automobilistes en puissance. J'ai, personnellement, fait tout ce qui était en mon pouvoir pour amener les scooters à la course, en revanche la Fédération n'a jamais été capable de faire le distinguo entre un scooter et une moto. Seuls les organisateurs de bonne volonté ont créé des classements spéciaux sans pouvoir d'ailleurs s'appuyer sur aucun texte. Dans la pratique, le carénage apporte une protection contre la pluie et une économie d'essence. L'année prochaine nous verrons sur les routes des motocyclettes habillées grâce à des artisans bien intentionnés qui, eux, roulent sur des motos par tous les temps et connaissent le manque de protection dont souffre l'usager.

Pour ne pas mourir, la motocyclette doit se transformer ; elle possède la vitesse, la tenue de route mais elle manque d'habitabilité. La course nous a prouvé qu'il existe des motos carénées qui se propagent dans le vent à plus de 200 km/h, nous pouvons être sûrs qu'il n'existe aucun danger en utilisation courante à des vitesses moindres. Un scooter équipé d'un grand pare-brise avec toit en rhodoïd, nous paraît infiniment plus dangereux qu'une moto au carénage bien étudié, et pourtant on vend et on tolère des accessoires qui seraient plus à leur place sur des bateaux à voile. Laissons donc à la course son rôle de banc d'essai, quand il peut servir l'intérêt général et cherchons des solutions autres pour limiter des vitesses dont nous n'avons que faire pour l'instant. (consommation, degré d'octane, poids, longueur des circuits, profil, kilométrage, durée, etc.).

La commission oublie trop facilement que tous ses actes doivent être gouvernés par le souci de grouper et d'encourager le plus grand nombre de jeunes sportifs, de leur inculquer le goût de la compétition qui, malgré le côté sinistre dont on veut la parer, est une belle école de courage et de persévérance.

A l'encontre des Anglais, notre cheptel de coureurs de classe s'est véritablement amenuisé. Pour figurer en catégorie internationale, il nous reste comme chef

de file Jacques Collot. Ensuite nous pouvons chiffrer les « montants » sur les doigts de la main. Insermini, Bayle, Ligier, Onda, Burgraff, De Polo, etc., sont déjà de vieilles connaissances. Parmi les talents nouveaux qui émergent, seul Casset s'est manifesté cette année. C'est peu; j'aimerais pouvoir, en fin de saison, célébrer l'avènement d'une demi-douzaine de gaillards de sa trempe. Que prépare la Fédération pour arriver à ce résultat? La suppression du carénage. Pour ce faire, la commission sportive s'est aperçu « qu'elle était parfaitement habilitée à prendre toute décision régissant les courses organisées sur le plan national ». Alors? qu'attend la dite Commission pour prendre des mesures sérieuses propres à encourager les jeunes?

Si les membres de la Commission voulaient faire preuve d'un minimum d'attention et de subtilité, ils s'apercevraient que M. Georges Monneret, quatre-vingts et quelques fois recordman du monde, Champion de France, etc., possède une licence nationale. L'intéressé ne m'en voudra certainement pas d'affirmer que le fait d'opposer sur le même circuit, un débutant (possesseur d'une machine qu'il a payée, moyennant quels sacrifices!) à un monsieur possédant encore de la classe, de l'expérience et un matériel dernier cri, est la négation même du bon sens; mais le règlement l'autorise.

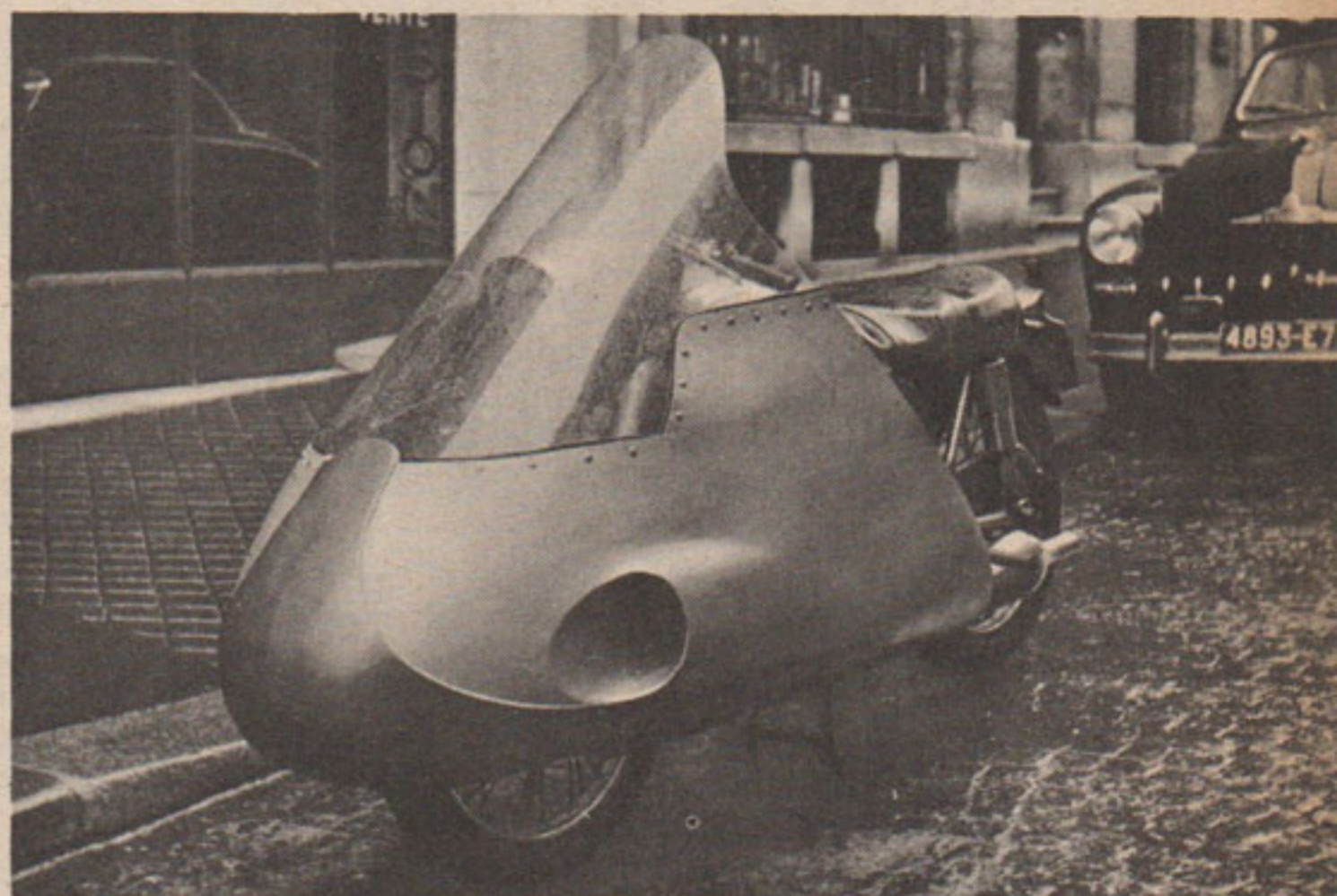
Nous avons réclamé, il y a plusieurs années, l'établissement de catégories, Juniors, seniors et internationales qui auraient permis des confrontations intéressantes et plus équilibrées; on s'est retranché en haut lieu dans une prudente expectative, arguant je ne sais quelles difficultés d'application. Il a fallu plusieurs années pour que les débutants puissent trouver, grâce à des bonnes volontés, deux courses par an: Le Critérium et le Premier Pas.

C'est toujours par initiative privée que les courses de machines de série et de sport, ont eu lieu. Notre premier règlement date du Bol d'Or 1954 où nous dotions les machines françaises.

Il est regrettable qu'à l'époque de la suppression des courses en 125 cm³, la Commission sportive omnipotente sur le plan national, n'ait pas encouragé la formation d'une catégorie 126 cm³. Cette suppression n'a pas écarté l'épouvantail du permis de conduire, mais a privé par contre, beaucoup de jeunes de l'exercice d'un sport qui leur était cher. La Provence a payé cher cette décision et actuellement il n'est plus possible en France d'organiser un Grand Prix International comptant pour les championnats du Monde, du fait de l'absence d'une catégorie.

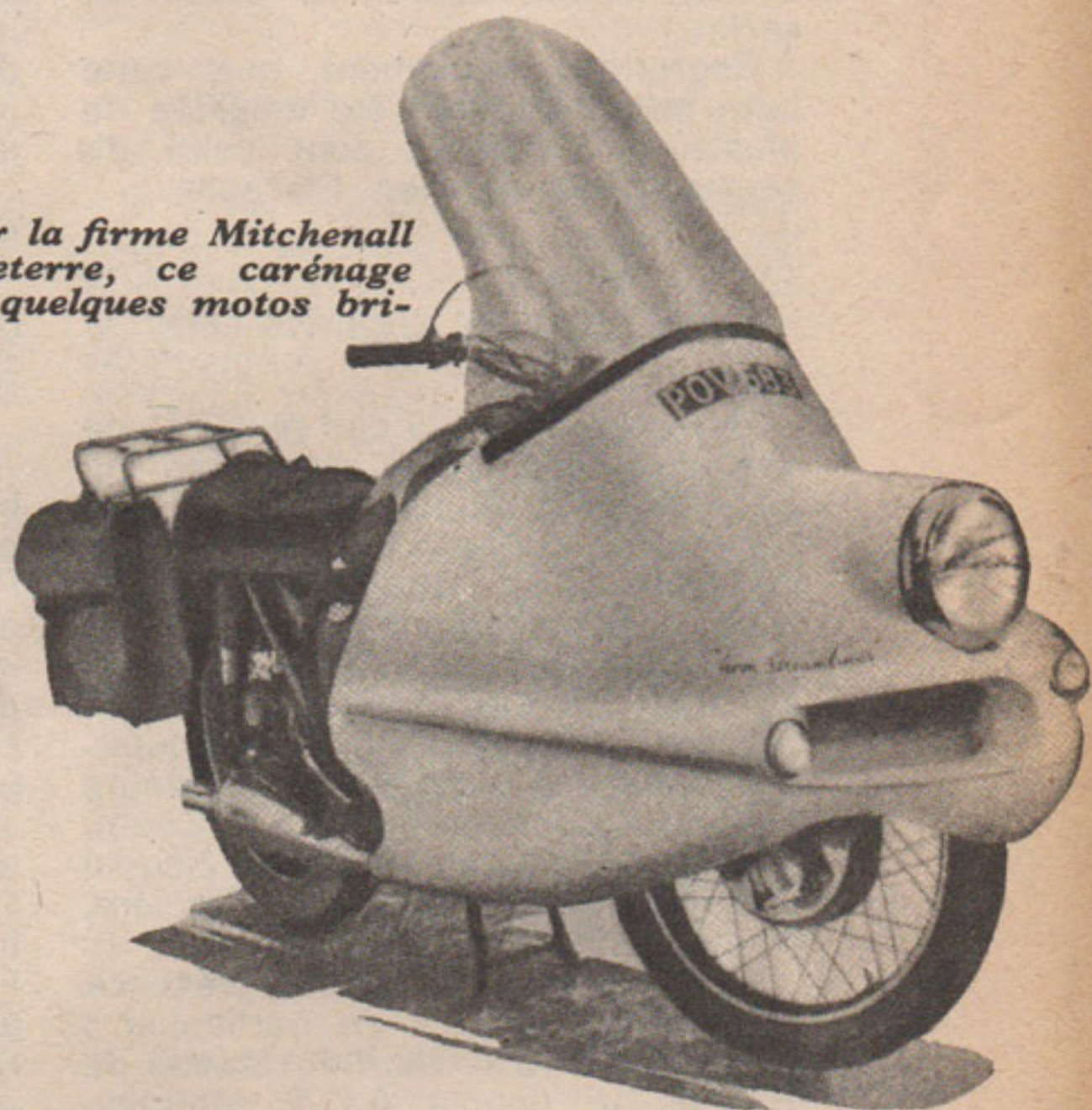
Comparé à l'athlétisme, au football ou au tennis, le sport motocycliste est cher, très cher même. Il est pratiqué par des « mordus » dont le portefeuille n'a pas toujours l'épaisseur maximum, nos dirigeants se doivent de le comprendre en faisant montre d'un enthousiasme et d'une abnégation équivalents. Sinon, il ne nous reste plus qu'à leur souhaiter un grand succès aux prochaines élections cantonales et législatives qui leur permettront de donner libre cours à leur sens politique, et de céder leurs places à des licenciés jeunes et amoureux de leur sport.

A. NEBOUT.

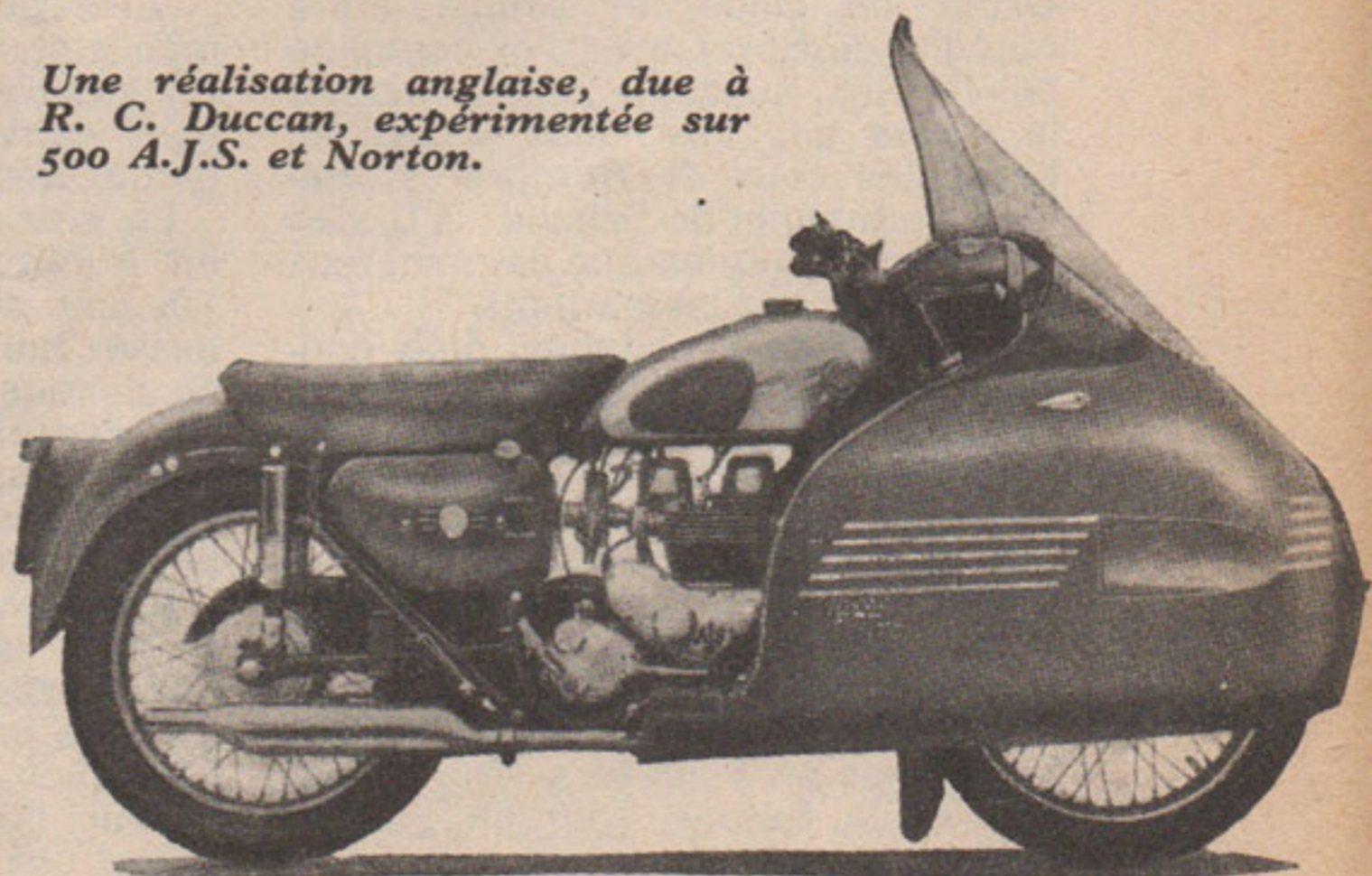


Un intéressant carénage en plastique pour machine de série, réalisé par le coureur Lecomte sur une Norton « Daytona ».

Fabriqué par la firme Mitchenall Bros, Angleterre, ce carénage équipe déjà quelques motos britanniques.



Une réalisation anglaise, due à R. C. Duccan, expérimentée sur 500 A.J.S. et Norton.



CIRCUIT DE

VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE

Ce 7^e Grand Prix Motocycliste du Rouergue n'a peut-être pas connu le succès d'affluence attendu, à cause de l'orage qui, à 13 h 30 tomba au Nord de Villefranche et découragea bien des spectateurs.

Mais sur le plan sportif et spectaculaire, il est bien rare de pouvoir assister à de telles épreuves.

Trois catégories étaient au programme : 175, 350 et 500 (175 et 500 se disputant en deux manches). Classement général par addition des temps, ce qui donnait en réalité cinq courses.

Dans chacune, de splendides bagarres enthousiasmèrent les spectateurs qui, jusqu'à la fin, furent tenus en haleine par la lutte pour les premières places souvent disputées au sprint.

Regrettons seulement que cette lutte sans merci ait été émaillée de plusieurs accidents, dont celui du coureur italo-parisien Piscaglia.

LA COURSE DES 175 cm³

Le plateau des 175 cm³ révélait une des plus belles listes d'engagés qui ait jamais été réunie en France, tant sur le plan coureurs que sur le plan machines. Seul Agache n'avait pu faire le déplacement.

Par contre les Inters Onda, Burggraf, Schaad, Barone, Touzalin, Savoye, Foccardi, Lesage, Peirano, Jacquier-Bret étaient là, ainsi que les meilleurs nationaux concourant pour le Championnat de France : les locaux Bonnal et Boyer, Pansera, Dalmasso, Figuière, Piscaglia, Frederic, Tabanelli.

Côté machines on note la présence « d'oiseaux rares » en particulier : le double A.C.T. Morini Rebello de Bonnal, le double A.C.T. Mondial-Usine de Onda, le simple arbre Mondial de Boyer avec l'ex-carénage de Provini, auxquels il faut ajouter la masse des M.V. deux A.C.T., en particulier ceux de Burggraf et Barone ; le Nougier de Schaad ; la Ducati de Lesage. On remarque de nombreux carénages chez les partants.

Sur vingt-sept engagés, cinq coureurs ne se présentent pas et trois autres disparaissent pendant les préliminaires avant même les essais chronométrés : Bosc, Peirano et l'un des grands favoris de l'épreuve, le Villefranchois Boyer jusque-là à égalité pour le Championnat de France avec son compatriote Bonnal.

Aux essais Bonnal réussit le meilleur temps en 5 mn 01 s 1/10, devançant Onda, Barone, Touzalin, Schaad et Pansera.

Dix-neuf coureurs prennent, à 14 heures, le départ de la première manche de cinq tours, soit 44,760 km.

Au premier tour, après 8,953 km de course, Barone qui fit une course extraordinaire, passe en tête avec Onda, Burggraf et Bonnal dans sa roue ; à 100 mètres viennent, groupés, Pansera, Foccardi, Touzalin et Schaad tandis que Savoye et Dalmasso suivent de près.

Au deuxième tour, Onda a pris la tête et la gardera jusqu'à la fin, devant Barone, Bonnal et Burggraf, tandis que Pansera, à 6 s, a décollé ses trois compères. Au troisième tour Onda a pris une légère avance sur Barone et Burggraf, qui, roue à roue, passent à 10 m devant Bonnal. C'est vraiment la grande bagarre. Au tour suivant Burggraf, qui avait déjà eu des ennuis d'allumage aux essais, perd 2 mn et le contact avec le trio de tête ; Pansera augmente son avance sur ses suivants.

Au dernier tour enfin, Bonnal (qui bat le record du tour en 4 mn 55 s 4/10) et Barone (deuxième meilleur temps de cette manche) remontent sur Onda. Barone finit à 5 m du vainqueur et Bonnal à 40 m.

Dans la deuxième manche Bonnal va tenter sa chance et, en 5 mn 6 s boucle un rapide premier tour. Il a pris 8 s au favori Onda. Burggraf, Pansera, Foccardi, Dalmasso, Jacquier-Bret, Savoye viennent ensuite mais les écarts sont plus gros que lors de la première manche. Touzalin qui a couru entre temps en 350 cm³, et n'a pas eu le temps de chauffer, a serré sa 125 M.V. et Foccardi ne reparait pas au deuxième tour.

Mais malheureusement le deuxième tour voit Piscaglia s'accrocher avec Figuière dans une courbe. (Relevé avec fracture des vertèbres cervicales, Piscaglia devra être transporté dans une clinique toulousaine.

Au deuxième tour Onda, battant le record du tour en 4 mn 51 s, reprend 2 s à Bonnal. Seul Burggraf se maintient dans leur sillage, et Pansera garde, détaché, la quatrième place.

En améliorant son record du tour en 4 mn 49 s (record absolu des 175 cm³, soit 111,612 km/h) Onda va passer Bonnal. Après cette remontée ce dernier n'insistera pas et tâchera de conserver sa deuxième place devant Burggraf et surtout devant Pansera, son concurrent au Championnat de France des Nationaux.

Au dernier tour Bonnal va « carresser » la paille dans un virage et doit laisser passer Burggraf mais s'assure pratiquement le titre 1957 de Champion de France.

Pour bien comprendre le niveau actuel des 175 cm³ en France, rappe-

lons que sur ce même circuit Houel, en 1951, battait le record du tour avec sa Vélocette 350 cm³ à 103 km/h.

LES GROSSES CYLINDRÉES

Comptant pour le Championnat de France Inter, les catégories 350 et 500 cm³ groupent un des plus beaux plateaux français de la saison avec les Australiens Thomson et Hinton frères (l'aîné Eric fut vainqueur des 350 cm³ en 1956 à Villefranche et battit les records du tour des 350 et des 500 cm³ après une lutte épique avec Monneret P. et sa Gilera 4), les Néo-Zélandais Mac Cutcheon (vainqueur à Zandvoort et à Caen et à qui on venait d'offrir les A.J.S. et Matchless d'usine pour le Grand Prix de l'Ulster), Anderson (qui allait, avec E. Hinton, s'attribuer le record du tour des 500 cm³) et Hempleman, l'Irlandais Matthews, le champion de Belgique Dauwe et surtout une forte représentation germanique : Kassner, champion d'Allemagne 1957 des 250 cm³ avec une des nouvelles 305 N.S.U. ; Hiller, champion d'Allemagne 1957 des 500 cm³, vainqueur à Moulins ; Chimay ; Rubbeyr ; Zandvoort ; Helzinski ; Jaeger, vainqueur à Vesoul, et l'ex-officiel B.M.W. le champion d'Autriche Klinger.

Des onze Français : Collot, quatre fois vainqueur à Villefranche, sera le plus rude adversaire de la forte coalition étrangère ; on notera la bonne prestation des Bayle, Insermini, et ensuite Ligier et De Polo, seuls parmi les engagés. Manque Bryen qui s'est excusé ayant été mis « précieusement en conserve » par Guzzi qui le réservait au Grand Prix de l'Ulster.

LA COURSE DES 350 cm³

Le Circuit du Rouergue est placé sous le signe du 19 puisque dans chaque catégorie nous retrouverons 19 concurrents.

Les 350 cm³ qui se disputent en une seule manche de 10 tours seront marqués par la bagarre des Mac Cutcheon, Kassner, Collot, la remontée sensationnelle de Hinton Eric et sa fameuse bagarre pendant les cinq derniers tours avec le futur vainqueur.

Au départ Dauwe et Matthews ne font guère plus de 100 m, tandis qu'Eric Hinton met difficilement son moteur en route. On se demande s'il est vraiment en état de tourner car une demi-heure avant la course, il ressemblait encore à un étal de brocanteur, mais le reste nous prouvera le contraire.

Au premier tour Mac Cutcheon, Kassner et Collot passent roue dans

roue, suivis par Anderson, les deux frères Hinton, côte à côte, Hempleman, Bayle, De Polo et Thomson dont ce sera le seul effort de la journée.

Au deuxième tour Mac Cutcheon a pris une légère avance sur Kassner et Collot toujours ensemble. Eric Hinton est déjà quatrième devant Anderson; Hempleman et Bayle commencent leur long duel qui verra le Français prendre la tête au cinquième tour mais s'incliner d'un rien par la suite.

Au quatrième tour Eric Hinton est en deuxième position et amorce sa chasse au leader; il le rejindra tandis que disparaît son frère Harry, jusqu'alors en sixième position. C'est alors pendant trois tours une empoignée émotionnante entre le Néo-Zélandais et l'Australien désireux de renouveler sa victoire de l'an passé. La moyenne monte, quatre fois le commandement change de main, et au dernier tour Mac Cutcheon reprend l'avantage de deux dixièmes de seconde. Kassner conserve sa troisième place devant Collot qui prend une option sur le titre de champion de France.

LA COURSE DES 500 cm³

Epreuve majeure de la journée, les 500 cm³ se courent sur deux manches de sept tours.

Klinger qui, aux essais, avait réussi le meilleur temps, passe le premier avec Collot dans sa roue, puis à 4 s passent, terriblement groupés, Hempleman, Matthews, Harry et Eric Hinton, Anderson, Mac Cutcheon, Hiller; puis Insermini et Bayle qui vont se suivre pendant les sept tours, Jaeger, Ligier, De Polo, Dauwe, Montagne, Besse, Thomson. Sur ennuis mécaniques, Onda disparaît.

Au deuxième tour, Collot passe audacieusement Klinger dans le virage des tribunes, tandis qu'Eric Hinton et Anderson battent le record du tour en 4 mn 10 s, soit 128,908 km/h et passent en troisième et quatrième position devant Mac Cutcheon qui s'accroche lui aussi et vient de réaliser 4 mn 11 s. Viennent ensuite Hempleman, Harry Hinton, Matthews et Hiller.

Au troisième tour Mac Cutcheon, avant le virage des tribunes, s'embarque dans un virage, est éjecté de sa machine qui continue pendant plus de 100 m. Il s'en tirera avec une fracture de la cheville, mais ne pourra courir à l'Ulster.

Hinton Eric, au même tour, passe Collot et se rapproche de Klinger à qui il a repris 8 s.

Au quatrième tour il talonne l'Autrichien et tous deux prennent quelques secondes à Collot.

Klinger ne s'en laisse pas compter,

et c'est une fois de plus un sauvage duel qui est offert aux spectateurs du Circuit du Rouergue; roue dans roue les deux champions roulent à la catastrophe et finiront très près l'un de l'autre sous les ovations du public emballé.

La deuxième manche s'annonce par une nouvelle bagarre Klinger, Hinton, Collot. Le champion d'Allemagne Hiller les serre de près au premier tour, suivi par Insermini, Matthews, Hempleman, Anderson, Jaeger et Bayle.

Deux tours durant l'Autrichien mène la danse à une allure folle, devançant de peu l'Australien et le Français. Mais au troisième tour, Klinger, dans les virages en S de la « route basse », est désarçonné: tandis que la machine seule saute (tel un cheval d'obstacle) le parapet et va s'écraser dans le ruisseau, 8 m au-dessous, le pilote se blesse la main et le côté droit sur le parapet; la B.M.W. ressemble étrangement à un tas de ferraille. Matthews stoppe (pompe à huile défailante) et Hiller paraît devoir suivre le train, lorsque en bout de la côte du cimetière sa machine se couche, accroche la chaussée, s'élève jusqu'à 5 m de haut: pilote et moto retombent chacun de leur côté, Hiller s'en sort avec des contusions, mais la moto, une fois encore, est singulièrement abîmée.

C'est au tour de Montagne de s'embarquer dans le virage en bas de la côte (là où Hinton s'écrasa en 1956), après être passé à travers la paille il s'en tire avec des contusions: quatrième miracle de la journée.

Cependant la bagarre continue de plus belle: Hinton et Collot se disputent la première place roue dans roue et ce n'est qu'aux deux derniers tours que l'Australien consolidera son avance en la portant à 10 s.

Hempleman finit plus loin, détaché. Mais quatre hommes en deuxième position luttent spectaculairement: Insermini, Anderson, Jaeger et Bayle.

C'est tout d'abord Jaeger qui saute Anderson tandis que Bayle se rapproche du trio. Au quatrième tour le Néo-Zélandais est lâché et Bayle saute Insermini, puis Jaeger au sixième tour. Deux tours pleins le trio est coude à coude, mais dans les ultimes kilomètres Jaeger prend le commandement et Bayle, d'un cheveu, garde l'avantage sur Insermini.

Un peu plus loin, à 30 s à peine, Ligier et De Polo luttent pour la septième place qui revient aux Vichyssois.

Tout comme la première manche la deuxième édition des 500 cm³ avait donné bien des émotions au public, mais fut malheureusement beaucoup plus fertile en accidents qui prirent certainement leur source dans l'implacable lutte que se livrèrent les grands champions engagés dans ce septième Circuit du Rouergue.

RÉSULTATS

Classement général des 175 cm³.

1. Onda, Mondial, en 49' 52", moy. 108,240 km/h. 2. Bonnal, Morini, 50' 53" 1/10; 3. Barone, M. V., 51' 06" 4/10; 5. Pansera, M.V., 52' 38" 4/10; 5. Jacquier-Bret, M.V., 52' 53" 3/10; 6. Burggraf M.V., 52' 58" 3/10; 7. Savoye Mondial, 53' 07"; 8. Dalmasso, M.V., 53' 22" 2/10; 9. Schaad, Nougier, 53' 49"; 10. Figuière, M.V., 55' 35" 3/10; 11. Lesage, Ducati, 55' 40" 2/10; 12. Frédéric, Morini, 57' 03" 2/10; 13. Bertrand, M.V., 53' 45" 2/10 (9 tours); 14. Tabanelli, Alcyon A.M.C., 55' 36" 3/10 (9 tours); 15. Foccardi, M.V., 32' 03" 4/10 (6 tours); 16. Touzalin, M.V. 26' 27" 3/10 (5 tours); 17. Grazzini, Follis Ydral, 30' 07" 2/10 (4 tours).

Meilleur tour par Onda, en 4' 49", moy. 111,512 km/h.

350 cm³ (1 seule Manche).

1. Mac Cutcheon (Nouvelle-Zélande), A.J.S., les 10 tours en 44' 26" 2/10, moy. 121,161 km/h; 2. Hinton Eric (Australie), Norton, 44' 26"; 3. Kassner (Allemagne), N.S.U., 45' 02" 3/10; 4. Collot (France), Norton, 45' 19"; 5. Anderson (Nouvelle Zélande), A.J.S. 45' 40"; 6. Hempleman (Nouvelle-Zélande), Norton, 47' 20", 3/10; 7. Bayle (France), Norton, 47' 35" 3/10; 8. De Polo (France), Norton, 48' 54"; 9. Ligier (France), A.J.S., à un tour; 10. Barone (France), Norton, à un tour; 11. Besse (Suisse), Norton, à un tour; 12. Montagne (France), Norton, à un tour; 13. Hinton Harry (Australie), Norton à 2 tours.

Meilleur tour par Mac Cutcheon, en 4' 20" 3/5, moy. 123,665 km/h.

Classement général 500 cm³.

1. Hinton Eric (Australie), Norton, 1 h 25" 1/10, moy. 124,893 km/h; 2. Collot (France), Norton, 1 h 1' 01" 2/10; 3. Hempleman (Nouvelle-Zélande), Matchless, 1 h 2' 58" 2/10; 4. Insermini (France), Norton, 1 h 4' 48" 2/10; 5. Bayle (France), Norton, 1 h 4' 48" 3/10; 6. Jaeger (Allemagne), B.M.W., 1 h 5' 46" 3/10; 7. Ligier (France), Norton, 1 h 6' 34"; 8. De Polo (France), Norton, 1 h 6' 43"; 9. Besse (Suisse), Norton, 1 h 30", les 12 tours; 10. Matthews (Irlande), Norton, 1 h 5' 49" 3/10, les 12 tours; 11. Anderson (Nouvelle Zélande), Matchless, 54' 41" les 11 tours; 12. Hiller (Allemagne), B.M.W., 45' 55" 2/10, les 10 tours; 13. Klinger (Autriche), B.M.W., 38' 47" 2/10, les 9 tours; 14. Montagne (France), Norton, 39' 31".

• CHARLEVILLE : 4^E PRIX JEAN ROLLAND

C'est par une chaleur torride, faisant fondre le goudron, que s'est disputé le 4^e Prix Jean Rolland organisé par l'Union Motocycliste des Ardennes dans les environs de Charleville.

Le circuit de 2,750 km s'est révélé très rapide. La formule Série et Sport retenue pour cette épreuve a permis au public restreint (2 000 personnes) de suivre un spectacle de choix.

Beaucoup de bonne volonté à mettre à l'actif des spectateurs. De nombreux points sont encore à travailler pour faire de cette épreuve une parfaite réussite (clôture du parc des coureurs, respect de l'horaire, application plus stricte du règlement concernant la classification des machines).

Mais les épreuves de ce genre sont trop rares pour critiquer systématiquement. Nous félicitons les dirigeants de l'O.M. Ardennes de leurs efforts.

Malgré leur déficit ils nous ont dit leur intention de persévérer l'an prochain. (Peut-être avec une formule nouvelle.)

*
**

175 cm³ Série.

Dès le départ Descoureaux prend la tête, entraînant dans son sillage Leroy, Arambol et Tourte, les autres concurrents étant déjà distancés. Mais au deuxième tour Leroy et Arambol doublent Descoureaux alors que Tourte est légèrement décollé. En établissant le record du tour à 81,758 km/h, Arambol se détache. La course s'annonce passionnante quand, au cinquième tour Arambol disparaît, son moteur ayant serré. Leroy s'assure alors nettement l'avantage et remporte ainsi la coupe offerte par **Motocycles**.

1^{er} Leroy (Peugeot, Charleville), les 32,900 km en 24 m 51 s moyenne 79,600 km/h; 2^e Descoureaux (Gnome-Rhône, Provins), 25 mn 18 s; 3^e Tourte (Peugeot, Charleville), 25 mn 33 s; 4^e Schoon (Libéria, Lille), à 1 tour; 5^e Boilet (Charleville, Motobécane), à 1 tour; 6^e Robert, à 1 tour; 7^e Borguet, à 1 tour; 8^e Hameluick, à 1 tour; 9^e Dumez, à 2 tours.

250 cm³ Série.

Plateau réduit quant au nombre, mais relevé en raison de la présence du Belge Orinel (3^e des 24 Heures de Warsage) des Français Sacareau et Decae.

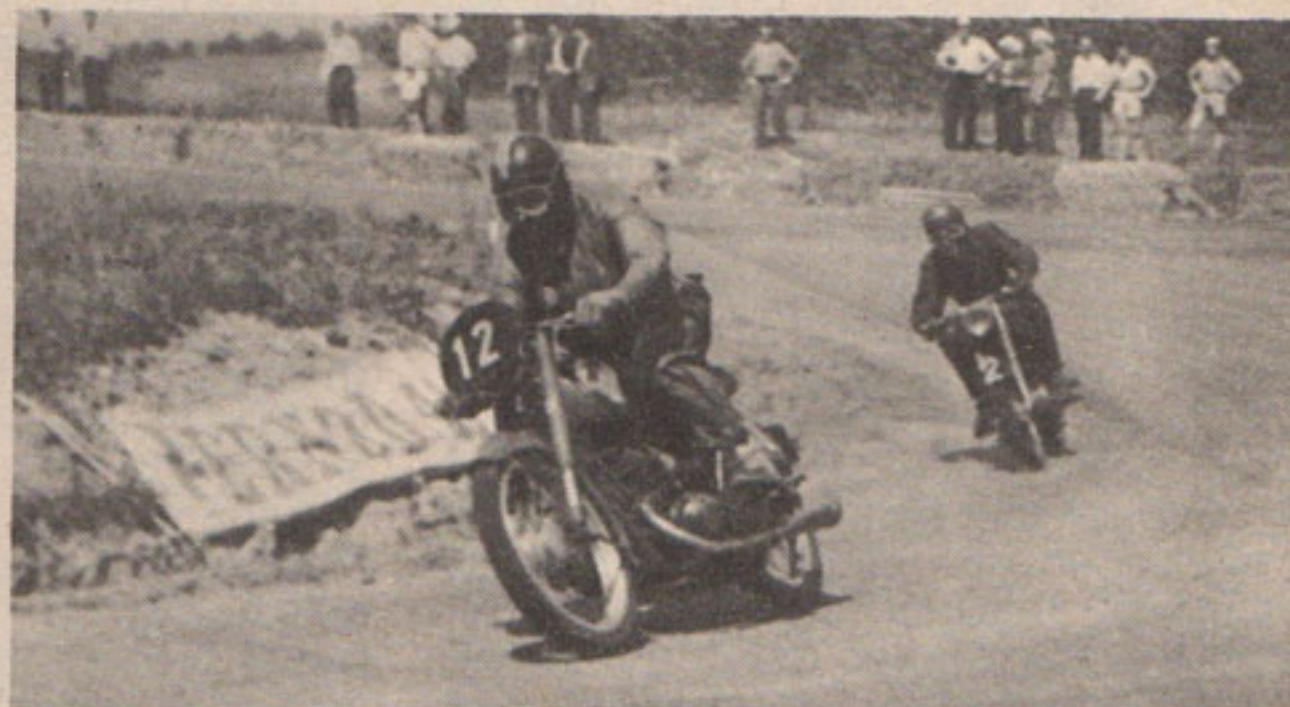
Surprise dès le départ : les deux Follis J.L.O. de Couvreur et Schulz (coureurs locaux) prennent la tête. Au premier tour Couvreur passe avec 5 s d'avance sur Orinel et sa N.S.U. Max, Schulz étant toujours second à 2 s du leader, et Sacareau 4^e à 7 s. Pendant les quatre premiers tours Couvreur est en tête. Couvreur, Orinel et Sacareau établissent simultanément le record du tour à 84,553 km/h. Mais au cinquième tour Orinel double Couvreur. Derrière, rien ne change si ce n'est le rapprochement de Decae, qui était mal parti.

Il faut attendre le septième tour pour voir Orinel porter le record du tour à 85,282 km/h. Le coureur local Couvreur résiste fort bien à Orinel et derrière eux Schulz est le seul à rester dans le même tour.

Dans les deux derniers tours, Orinel accentue légèrement son avance.

1^{er} Orinel (Belge, N.S.U.), les 41,220 km en 29 mn 45 s 2/5 (moyenne 83,230 km/h); 2^e Couvreur (Mézières, Follis),

29 mn 59 s; 3^e Schulz (Charleville, Follis), 31 mn 31 s 2/5; 4^e Sacareau (Paris, Peugeot), à 1 tour; 5^e Decae (Lille, Jawa), à 1 tour.



Leroy, sur Peugeot vainqueur de la catégorie 175 cm³ « série ».

175 cm³ Sport.

Lot relevé. 15 concurrents au départ dont Descoureaux et sa Gnome, Touzalin sur une Motobécane très rapide, Tiers, Rittaud, Diou, Forterre, Gautier, Robi et quelques locaux.

Diou et Descoureaux bouclent le premier tour en tête roue dans roue, Tiers passant en troisième position à 4 s, Touzalin à 7 s, puis l'Ardennais Leroy à 10 s, en compagnie de Forterre.

Descoureaux prend la tête dès le second tour et ne la quittera plus. Durant les cinq premiers tours Diou sera second alors que, derrière, Touzalin se rapproche ainsi que Leroy, cependant que Tiers disparaît (embiellage descendu), Forterre et sa M.V. se rapprochent. Descoureaux s'adjuge le record du tour à 90,759 km/h de moyenne.

Au sixième tour Diou passe en neuvième position et il va remonter régulièrement pour reprendre la seconde place à Leroy au onzième tour. A ce moment Descoureaux a 1 mn 23 s d'avance sur Diou, 1 mn 27 s sur Leroy, 1 mn 37 s sur le coureur local Rousseau qui est bien revenu et 1 mn 55 s sur Forterre. Ce dernier sera doublé au douzième tour et seuls quatre hommes resteront dans le même tour que le vainqueur. Touzalin, second au dixième tour, doit abandonner au tour suivant sur casse. Ce sera, avec Tiers, le grand malchanceux de cette course.

1^{er} Descoureaux (Gnome-Rhône, Provins), les 41,220 km en 28 mn 29 s 3/5, moyenne 86,799 km/h; 2^e Diou (Morini, Paris), 29 mn 46 s; 3^e Leroy (Peugeot, Charleville), 30 mn 11 s; 4^e Rousseau (Motobécane, Charleville), 30 mn 21 s 2/5; 5^e Telbout (Gnome-Rhône, Provins), à 1 tour; 6^e Boillet à 1 tour; 7^e Gautier à 1 tour; 8^e Forterre, à 2 tours; 9^e Rittaud, à 2 tours; 10^e Sabinet, à 3 tours; 11^e Bono à 4 tours; 12^e Touzalin, à 5 tours; 13^e Oesterlinck, à 5 tours.

N.D.L.R. — Nous avons effectué un pointage complet et minutieux et nous ne sommes pas d'accord avec le classement officiel. C'est ainsi que nous avons vu Forterre terminer 5^e à 1 tour seulement et que Touzalin, qui avait abandonné au 11^e tour, ne devait pas figurer dans le classement.



250 cm³ Sport.

La 250 Peugeot de Sacareau, très remarquée, part sur la première ligne avec l'Adler du Belge Albert et la N.S.U. Max du Belge Orinel.

Dès le premier tour Descoureaux se tient dans le sillage des trois hommes. Un chassé-croisé entre ces hommes va animer les trois premiers tours. Puis Sacareau se détache devant Albert et Orinel.

Jusqu'au dixième tour Sacareau mènera. Mais au onzième tour Orinel prend la tête, et au tour suivant Albert prend un léger avantage sur Sacareau. Descoureaux s'assure aisément la quatrième place alors, qu'en tête, Albert résiste bien à Orinel. Pendant trois tours Orinel ne prend rien à Albert, mais les deux hommes se détachent de Sacareau. Finalement Orinel s'impose après avoir établi le record du tour à 95,123 km/h de moyenne.

1^{er} Orinel (Belge, N.S.U.), les 41,220 km en 27 mn 38 s (moyenne 80,500 km/h); 2^e Albert (Belge, Adler), 27 mn 40 s; 3^e Sacareau (Paris, Peugeot), 27 mn 48 s; 4^e Descoureaux (Provins, Gnome-Rhône), 29 mn 06 s; 5^e Krajka, à 1 tour; 6^e Tan, à 1 tour; 7^e Piot, à 1 tour; 8^e Frojer, à 3 tours.

500 cm³ Sport.

Touzalin, Soibinet, Norbert, meilleurs aux essais, partent en première ligne.

Au premier passage le Belge Norbert mène de peu devant le coureur local Soibinet; Bailly et le Belge Toussaint, déjà à 8 s, emmènent le peloton. Touzalin, mal parti passe en huitième position à 18 s.

Au tour suivant Norbert entraîne toujours Soibinet dans son sillage mais derrière, Toussaint a pris la troisième place et Bargetzi se rapproche. Attaquant dans chaque virage Soibinet prend la tête à l'issue du troisième tour. La moyenne monte à 99,927 km/h. Dans le cinquième tour Soibinet se détache irrésistiblement tournant avec sa Daytona Norton à 109,920 km/h, record qui ne sera pas battu, le meilleur temps enregistré ensuite au cours de l'épreuve étant réalisé par Norbert et correspondant à la moyenne de 105,242 km/h.

Au sixième tour, bouclé à 108,700 km/h de moyenne, Soibinet a 8 s d'avance sur Norbert. En troisième position on trouve le Belge Albert sur sa 350 Gold Star, à 50 s du leader. Le leader accentue encore son avance dans le septième tour mais au tour suivant il termine en roue libre,

son embrayage ayant cassé (grippage de la tige poussoir).

Le Belge Norbert redevient leader et il va conserver la tête jusqu'au vingt-sixième tour... où il tombera en panne d'essence (!) Mais derrière, la course est animée, la lutte entre Albert, Toussaint, Baix, Bargetzi et Billotte est passionnante. Touzalin, qui revenait, bien est éliminé sur chute. Dès le huitième tour Albert prend la seconde place et Bargetzi la troisième, mais derrière, Baix et Toussaint se livrent à un chassé-croisé incessant. A cinq tours de la fin Baix casse et Billotte (qui a chuté le matin et a pu sortir de l'hôpital juste avant le départ) vient à son tour talonner Toussaint.

Les trois derniers tours n'amèneront pas de changement.

1^{er} Albert (Belge, B.S.A.), les 82,440 km en 53 mn 30 s 4/5. (moyenne 92,400 km/h); 2^e Bargetzi (Paris, Norton), 53 mn 56 s 2/5; 3^e Toussaint (Belge, Norton), 55 mn 21 s 2/5, 4^e Billotte, à 1 tour; 5^e Bailly, à 2 tours; 6^e Robert, à 2 tours; 7^e Norbert, à 2 tours; 8^e Galer à 4 tours; 9^e Baix, à 5 tours; 10^e Bernard.

Le départ des 500 cm³ : Touzalin (88) et Soibinet, de dos, à côté de sa machine (83) durent abandonner. Soibinet devait néanmoins établir un record du tour avec une moyenne de 109,920 km/h (photo ci-dessous). On remarquera que l'échappement libre avec tromblons était toléré, suivant la formule « sport » belge.



• GRASS-TRACK DE LA RÉOLE

En ce splendide et chaud dimanche de juillet, La Réole nous présente sa manifestation annuelle de Grass-Track. C'est avec un plaisir toujours renouvelé que nous nous y rendons, sûrs d'assister à un spectacle de choix.

Sont prévues au programme les catégories 175 cm³ (essence), 500 cm³ (essence) moto-cross, 350 et 500 cm³ JAP-alcool.

175 cm³

Le classement final sera fait par addition de points sur trois manches.

Dans chacune des trois manches, les trois premières positions sont acquises respectivement par Visade Michel, Visade Jean et Duperrioux. Duel longtemps incertain entre Fernandez et Charbonnier pour la quatrième place. Course régulière de Suro. A signaler le mauvais départ de Vidal Serge dans la deuxième manche et son arrêt définitif presque aussitôt. L'Agenais Noël, (mal équipé sembla-t-il) nous avait habitué également à de meilleures performances. Nous vîmes fréquemment, en effet, ces deux coureurs figurer aux premières places.

Classement. — 1^{er} Visade Michel, 2^e Visade Jean, 3^e Duperrioux, 4^e Fernandez, 5^e Charbonnier, 6^e Surc, 7^e Visade André, 8^e Vidal Louis, 9^e Noël, 10^e Vidal Serge, 11^e Laguens.

500 cm³ (Moto-Cross).

Course effectuée sur un tracé spécialement aménagé. Résultat sur trois manches. Melous, d'Albi, en net progrès, termine trois fois premier, devançant l'Angoumoisain Thomas, Barat, de Tours, et Parpaillon (Champion de France interpolice).

500 cm³ JAP-ALCOOL (Coupe des Français).

Trois manches. Landru s'octroie la première place (terminant deux fois premier et une fois second). Le Réolais Charbonnier fait un excellent second (deux fois second, et une fois premier). 3^e Thomas, très régulier.

Classement. — 1^{er} Landru, 2^e Charbonnier, 3^e Thomas, 4^e Lecœur, 5^e Fourquet, 6^e Gross, 7^e Lafon, 8^e Blondy C.

350 cm³ JAP-ALCOOL

Huit coureurs au départ. Classement général sur trois manches par addition de points. Longueur de la piste : 1 000 m. Nombre de tours par manche : 5 tours.

1^{re} manche. — Lutte sévère Fahlen (Suède)- Siegl (Allemagne). Fahlen part en tête. Malgré deux tentatives, aux 2^e et 5^e tour, Siegl ne peut sauter son rival. Van Aartsen casse au premier tour et ne reparaitra plus dans cette catégorie. Belle résistance de l'Anglais Hendrickssen qui termine devant le Suédois Carlsson.

2^e manche. — Fahlen ne prend pas le départ. Siegl fait la course en tête. Beau duel Carlsson-Scheib (Sarre). Ce dernier terminera second, tandis qu'Hendrickssen, parti en dernière position, fait un retour sensationnel et se hisse à la troisième place.

3^e manche. — Siegl prend la tête, suivi de Fahlen ; coude à coude pendant les troisième, quatrième et cinquième tours. Finalement, Fahlen s'assure l'avantage à l'avant-dernier virage. 3^e Scheib, 4^e Hendrickssen.

Record du tour dans cette manche : Siegl : 107,784 km/h.

Résultats :

1^{re} manche : 1^{er} Fahlen, 2^e Siegl, 3^e Hendrickssen, 4^e Carlsson, 5^e Veeroof, 6^e Scheib, 7^e Brillmann.

2^e manche : 1^{er} Siegl, 2^e Scheib, 3^e Hendrickssen, 4^e Brillmann, 5^e Veeroof, 6^e Carlsson.

3^e manche : 1^{er} Fahlen, 2^e Siegl, 3^e Scheib, 4^e Hendrickssen, 5^e Veeroof, 6^e Carlsson.

Classement général. — 1^{er} Siegl (Allemagne), 2^e Hendrickssen (Grande-Bretagne), 3^e Scheib (Sarre), 4^e Fahlen (Suède), 5^e Veeroof (Hollande), 6^e Carlsson (Suède).

500 cm³ JAP-ALCOOL

Le nombre de coureurs étant trop élevé pour qu'un départ en ligne puisse être donné, ceux-ci sont répartis en deux séries éliminatoires (série rouge et série blanche). Pour chaque série, la qualification se fera sur deux manches.

Série rouge. — La première manche est remportée par Van Aartsen après une sévère lutte avec l'Autrichien Chalupa et Siegl déjà cité, qui passent la ligne dans l'ordre devançant Carlsson et le Finlandais Kauko.

Dans la deuxième manche, Siegl s'assure l'avantage devant Van Aartsen, Carlsson, Hendrickssen, Unterkeffer, etc.

Série blanche. — Fahlen gagne la première manche devant Veeroof, Brillmann, Briggs, Scheib, etc.

Veeroof enlève la deuxième, tandis que Briggs, Brillmann, Cirelli et Scheib se livrent une lutte sans merci pour obtenir la qualification.

Finale 500 cm³ JAP

Fahlen est le plus rapide au départ mais se fera sauter au troisième tour par Van Aartsen et devra abandonner. Siegl passe ainsi de la troisième à la deuxième position tandis que Brillmann qui le suivait rétrograde et que Veeroof, septième au premier tour, vient, après une remontée splendide, occuper au quatrième tour la troisième place. Ces positions restent inchangées jusqu'au poteau d'arrivée. Unterkeffer termine quatrième suivi de Carlsson, Briggs, Cirelli, Brillmann et Hauglustaiwe.

Classement. — 1^{er} Van Aartsen (Hollande), 2^e Siegl (Allemagne), 3^e Veeroof (Hollande), 4^e Unterkeffer (Allemagne), 5^e Carlsson (Suède), 6^e Briggs (Angleterre), 7^e Cirelli (Italie), 8^e Brillmann (Autriche), 9^e Hauglustaiwe (Belgique).

Record du tour : Van Aartsen, 109,756 km/h.

COUPE DE LA VILLE DE LA RÉOLE (500 cm³ JAP)

Cette épreuve constitue une sorte de revanche de la finale précédente. Elle se court également sur cinq tours.

Comme dans la finale décrite ci-dessus, Fahlen prend la tête dès le signal du starter, suivi de Carlsson, Siegl, Van Aartsen, etc. Ce dernier, au deuxième tour, saute Carlsson et Siegl. Suivent : Briggs, Scheib et Cirelli. Van Aartsen talonne Fahlen et, malgré plusieurs tentatives très spectaculaires, ne peut le passer.

Enfin, à la sortie du dernier virage, lors d'une ultime attaque, au prix de risques énormes, dans un véritable coude à coude où les deux machines semblent s'emboîter l'une dans l'autre (et cela à une vitesse située autour de 100 km/h), Van Aartsen remonte son rival et prend sur la ligne « l'avantage d'une roue ».

Ces deux coureurs ont une nouvelle fois montré leur audace inouïe et leur classe exceptionnelle.

Classement. — 1^{er} Van Aartsen (Hollande), 2^e Fahlen (Suède), 3^e Siegl (Allemagne), 4^e Carlsson (Suède), 5^e Briggs (Angleterre), 6^e Scheib (Sarre), 7^e Cirelli (Italie).
Meilleur tour : Van Aartsen : 110,430 km/h.

CONCENTRATION-MOTOS :

1^{er} et gagnant une coupe : Agen, 2^e Albi, 3^e Villeneuve, 4^e Nérac, 5^e Langon, 6^e Marmande, 7^e Girondins, 8^e Pessac.



• CIRCUIT DE CAEN

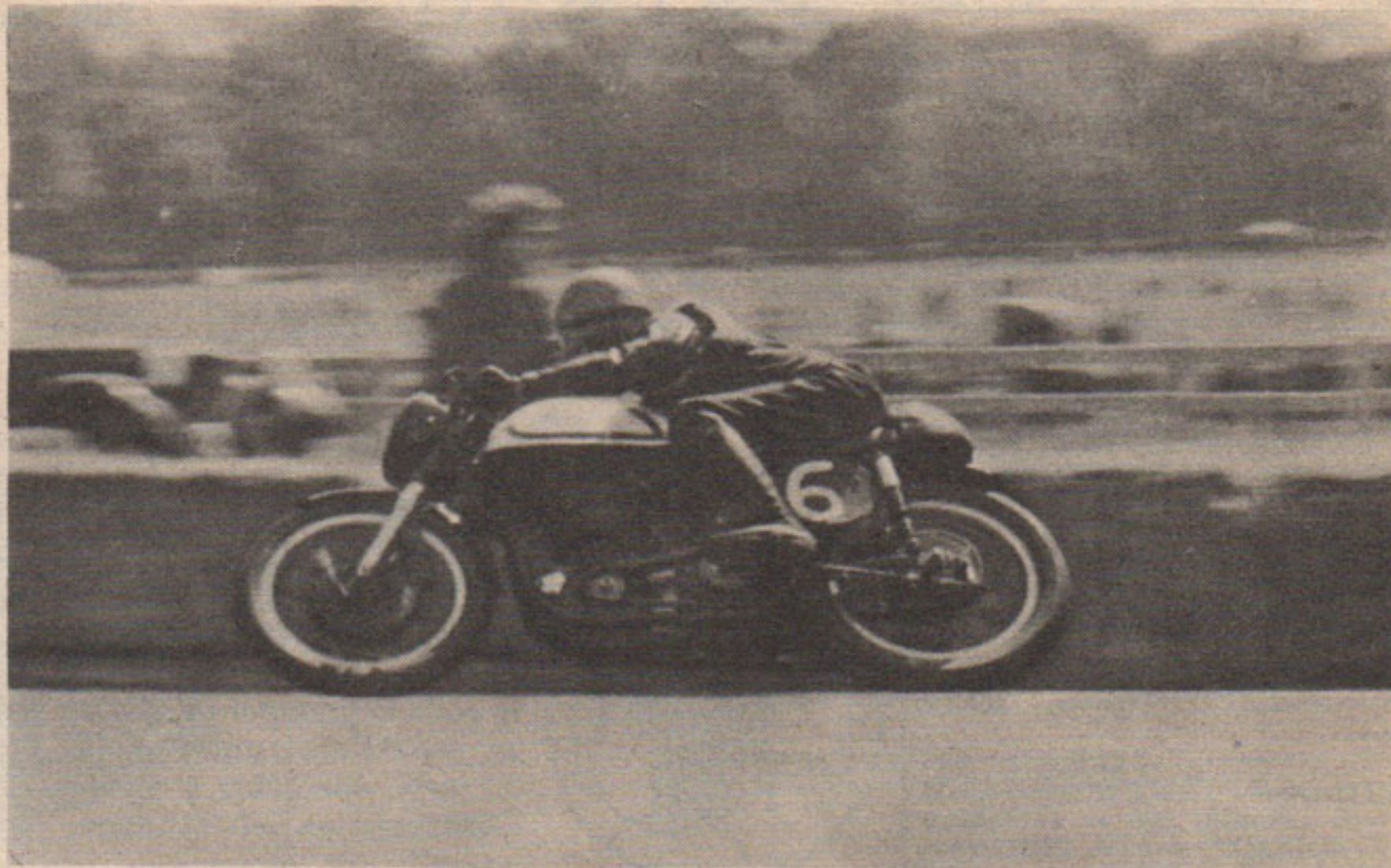
Sur son circuit naturel, à quelques centaines de mètres du centre de la ville, ce qui explique la densité importante des spectateurs, Caen la ville martyre, nous a donné deux très belles courses, fortes en sensations aussi bien en side-cars qu'en solo.

En sides, les organisateurs réussirent à mettre sur la ligne de départ un plateau digne des plus grandes réunions européennes, et c'est à 11 h 30 que seize équipages se présentent sur la ligne de départ. Dès le drapeau abaissé l'équipage Drion-Stoll prend la tête suivi d'un peloton composé de Camathias, Hillebrand, Ritter, Murit, Beauvais, Strub et Neussner. Pendant les six premiers tours Drion tient tête à Camathias, mais celui-ci en très grande forme cette année et à mon avis le meilleur pilote de side à l'heure actuelle, prend la tête pour ne plus la quitter jusqu'à la fin de la course. Derrière, nous assistons à une lutte farouche. Hillebrand, menant un train d'enfer pour conserver sa troisième place, est contraint à l'abandon sur serrage de moteur; alors le duel, Murit, Ritter, Strub, Beauvais s'engage pour cette place, mais Beauvais est, lui aussi, obligé de s'arrêter aux stands de ravitaillements pour ennuis mécaniques et peut-être se ressentait-il encore de la chute de sa dernière course. Finalement Murit tira le meilleur parti de son attelage pour venir finir troisième derrière Drion.

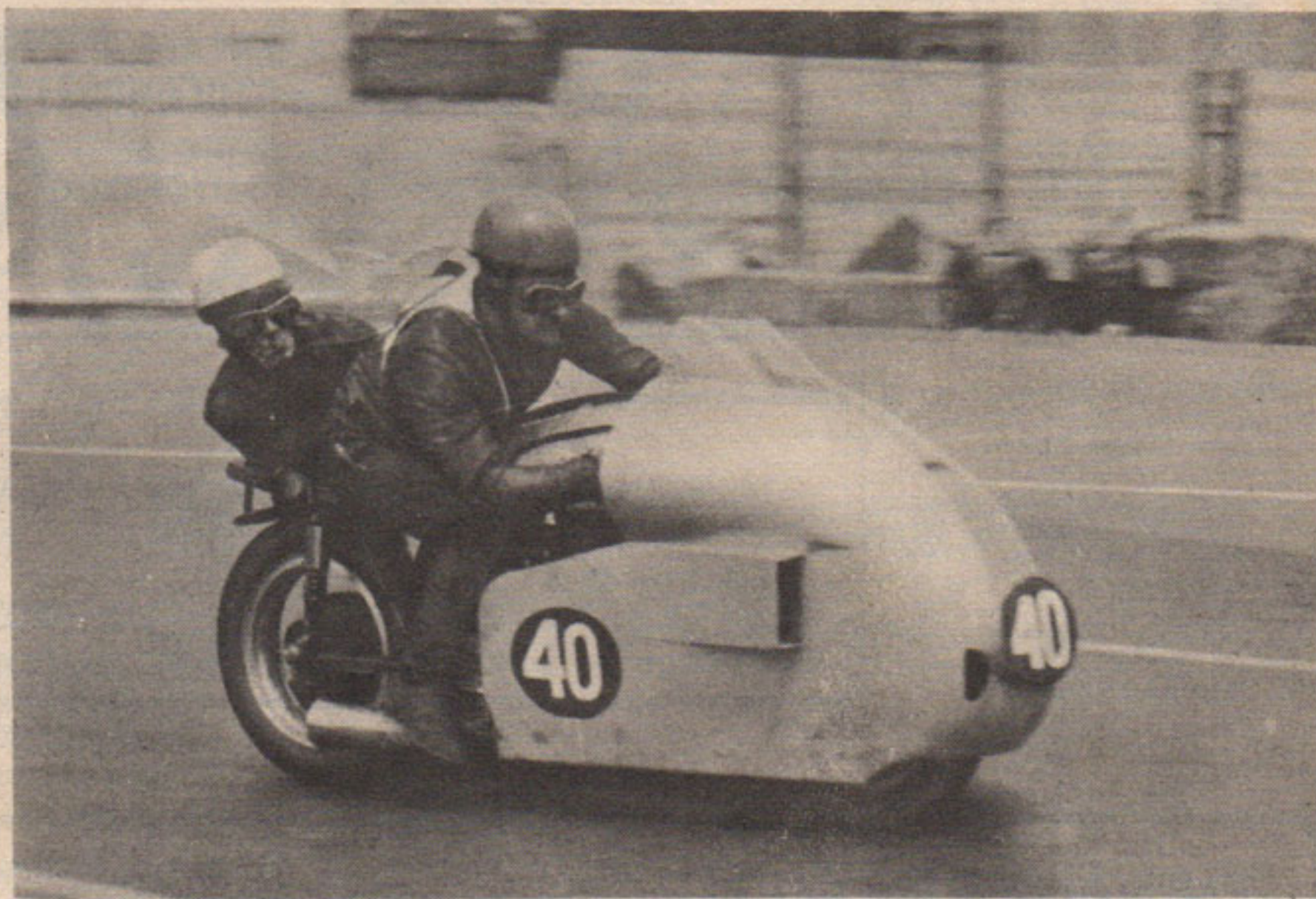
Classement. — 1. Camathias (Suisse) sur B.M.W., les 123,200 km en 59' 12" 4/5 (moyenne 124,847 km/h); 2. Drion (Norton), 59' 51" 4/10; 3. Murit (B.M.W.) 1 h. 49"; 4. Meussner (Norton) à 1 tour; 5. Ritter (B.M.W.), à 2 tours.

MOTOS 500 cm³

En 500 cm³ nous avons assisté une fois de plus à la supériorité des pilotes d'outre-Manche. Dix-neuf coureurs alignés sur la ligne de départ mais dix-huit seulement s'élançèrent. Camathias avec sa N.S.U. dut se contenter de regarder partir ses adversaires, n'ayant pas eu le temps de chauffer sa machine; celle-ci ne voulut rien savoir ayant beaucoup trop de compression. Parmi les dix-huit partants figuraient les Français, Collot, Bayle, Insermini, Deschamps, Montage et Ligier pour ne citer que les plus connus. Au premier passage devant les tribunes trois hommes se détachent: Cutcheon, futur vainqueur, Hempleman et Collot; mais au deuxième tour



Ci-dessus, Mc Cutcheon, vainqueur des 500 cm³ et ci-dessous, le Français Drion, second des side-cars.



Cutcheon passe avec une avance de 10 s pour la porter même à 45 s au trentième tour, établissant à nouveau le record du tour à 138,491 km/h. Derrière, la lutte s'acharne pour la seconde place entre Collot et Hempleman qui, en termes de course, « ne se font pas de cadeaux »; mais finalement Collot dut s'incliner — peut-être se ressent-il encore de sa dernière chute lors des essais à Vesoul. A la quatrième place venait Jager sur B.M.W. qui avait fait une excellente impression aux essais, mais

sa machine carenée n'est peut-être pas l'idéal pour ce circuit. A la cinquième place nous trouvons Bayle qui fit une course régulière et enfin derrière Dauwe et Insermini.

Classement. — 1. Cutcheon (Norton), les 176 km en 1 h 18 s 9/10, moyenne 135,124 km/h. 2. Hempleman (Norton), 1 h 18' 27" 5/10; 3. Collot (Norton), 1 h 18' 32" 8/10; 4. Jager (B.M.W.), 1 h 19' 12" 3/10; 5. Bayle, à 1 tour; 6. Dauwe, à 2 tours; 7. Insermini, à 2 tours.

NORTON 88 Featherb. c. neuve. Equip. garant. : 250.000. **NORTON 88 Daytona**, 2 carb. Et. abs. parf. Equip. : 290.000; **A.J.S. 350** culb., f. tél., susp. osc., rév. et garantie : 170.000; **NORTON 500** cm³ 16 H compl. et équipée : 35.000. Quelques **MATCHLESS** neuves, arrivage de juillet aux anciennes conditions et taxes. Sté **ARIS**, 11, rue Labie, Paris (17^e).

NORTON TYPE 88, 4.000 km, 1^{re} main. **ROUJOU. NORD 59-35**, 57, rue Louis-Blanc (10^e).

125 état neuf équipé 59.000. **Gaillar, Les Touches, Briançon (Hautes-Alpes)**.

TERROT 500 R G S T, nouvelle boîte de vitesses, neuve, pneus neufs, très bon état. **P. FAUDEMER**, 17 bis, rue Emile-Encontu, Le Havre (Seine-Maritime).

A VENDRE 125 cm³ Peugeot type 55, bas prix, bon état. S'adresser au journal n° 186.

R. T. 350 D. K. W., 7.000 km avec ou sans side, état impec., 200.000, side 40.000. **BALEUX**, 16, rue de l'Ourcq (19^e).

NORTON 99, 600 cm³ Twin, 11.000 km, état parfait, 280.000. **M. BARON**, 156, rue d'Elésia, Paris VAU. 54-10.

VENDS **B.M.W. R 67**, état impec., 300.000. **NOLLET Maurice, Somsois (Marne)**.

ACHETE COMPTANT MOTO AMERICAINE cylindrée 900 ou supérieure. Ecrire **V. MASSOT**, chez **M. PESCHEL**, 24, rue Richer, Paris (9^e).



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.

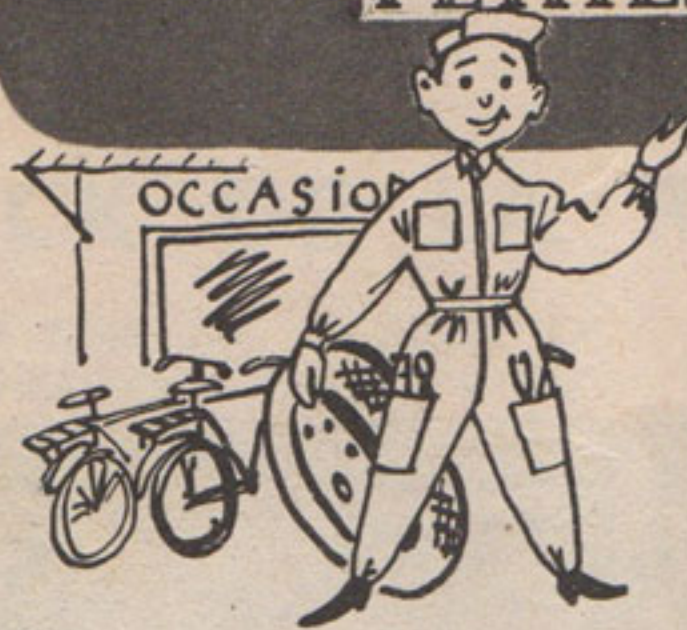
A VENDRE **Puch 250 SG**. très bon état, prix intéres. **Md. L. COLOMBIN**, 34^e R.A., Lure (Haute-Saône).

Achèterais occasion moteur moto Peugeot 150 cm³, type 155, 3 vitesses, même incomplet. Détail et prix à **Paul NOYRE**, Castillonnes (L.-et-G.).

VENDS collection **MOTOCYCLES**, années 1950 et 1951 et numéro janvier à juin 1952. Prix intéressant.

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :

200 francs

Sécurité d'abord...

grâce au

MOTOS'TOP

BREVETÉ S.O.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

Tous les scooters **MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT** sont équipés en série avec la **SUSPENSION CAOUTCHOUC** et **L'ANTIVOL NEIMAN**

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard Soult

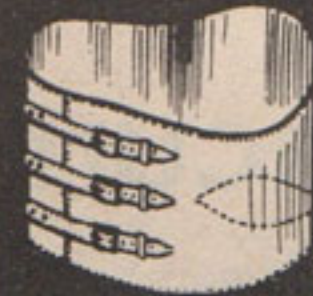
Tél. **DOR 49-42**

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs



PARIS XII^e

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

VENDS **TERROT 350** cm³, type H.L.G., moteur refait, bon état, bons pneus, 35.000. **DECHAMBRE**, à Cerisiers (Yonne).

VENDS Moto **Guiller 175 A.M.C.**, 19.000 km, 90.000. **GYALAY**, 14, rue Rosa-Bonheur (15^e).

VESPA 150 cm³, 1956, 6.000 km, état nf. nbx acces. Samedi. **GIULIANI**, 39 bis, pass. Montgallet, Paris (12^e).

MATCHLESS

MOTOS - PIÈCES - RÉPARATIONS CRÉDIT

IMPORTATEUR Sté **ARIS**

11, rue Labie - Paris-17^e - (Éto. 08-66)

catalogues détaillés sur demande

Vends **350** cm³ **MATCHLESS** parf. état av. access., cause départ serv. mil. S'adres. 18, rue Fizeau (15^e) entre 16 h et 20 h, tél. **VAU 33-49**.

A Vendre **ZUNDAPP 750** cm³ type Russie avec side très bon état, faire offre. **JEAN, Eaux et Forêts, Vaison (Vaucluse)**.

Qui me pose V.A.P. sur vélocyca. **SAUSSINE**, 10, aven. Gévelot, Sèvres (S.-et-O.).

TRIUMPH T 110 1955 - 280 - Nbrs autres occasions, **MACHUREY André**, motos occasions, rue de Noidans, Vesoul (Haute-Saône).

DERNIÈRE HEURE

C'est avec une douloureuse surprise que nous avons appris le décès de **Henri Frantz**, l'un de nos plus prestigieux coureurs de moto-cross.

Que sa famille et ses proches veuillent bien trouver ici l'expression des condoléances les plus sincères du monde sportif et de « Motocycles ».



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.)

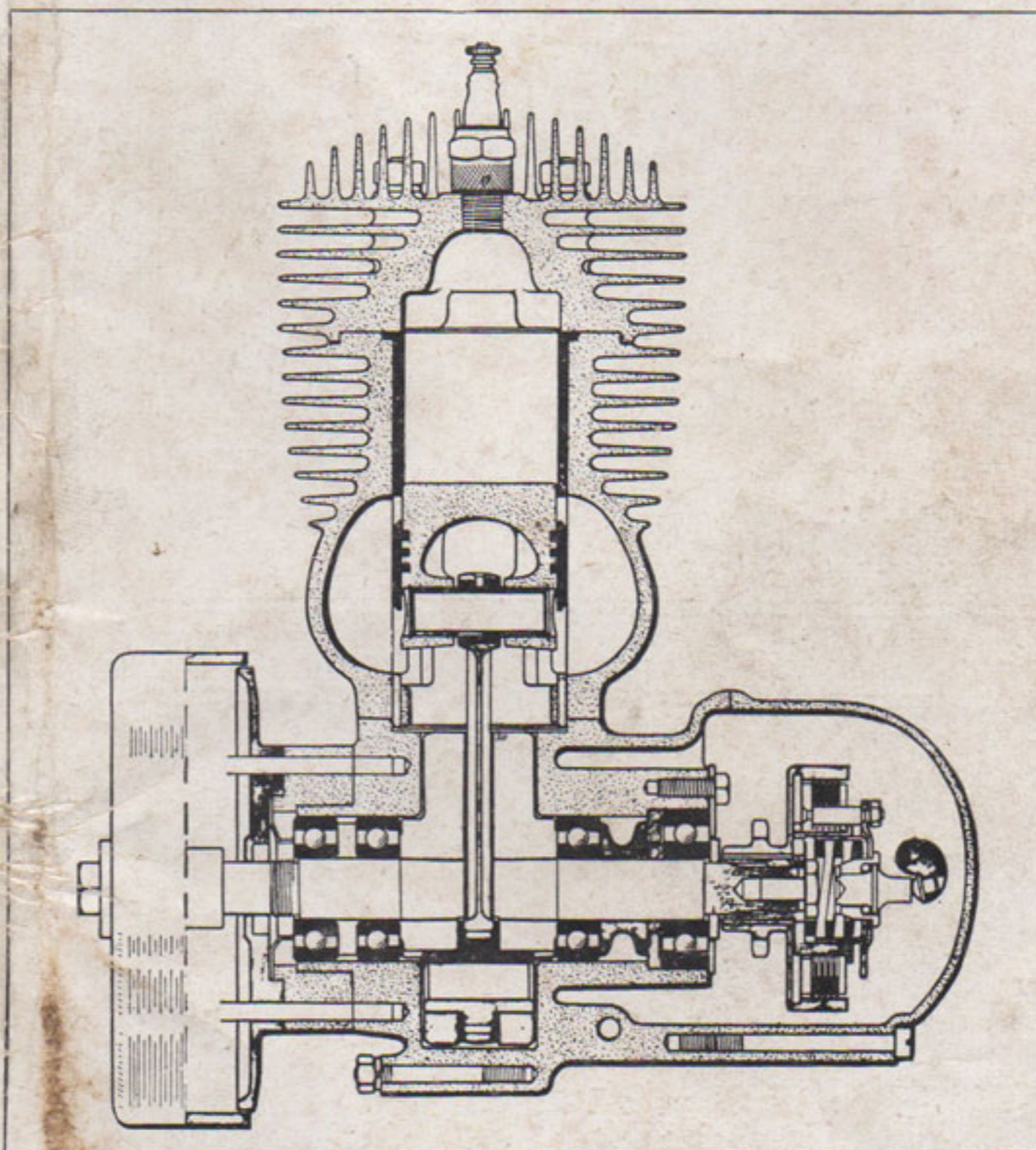
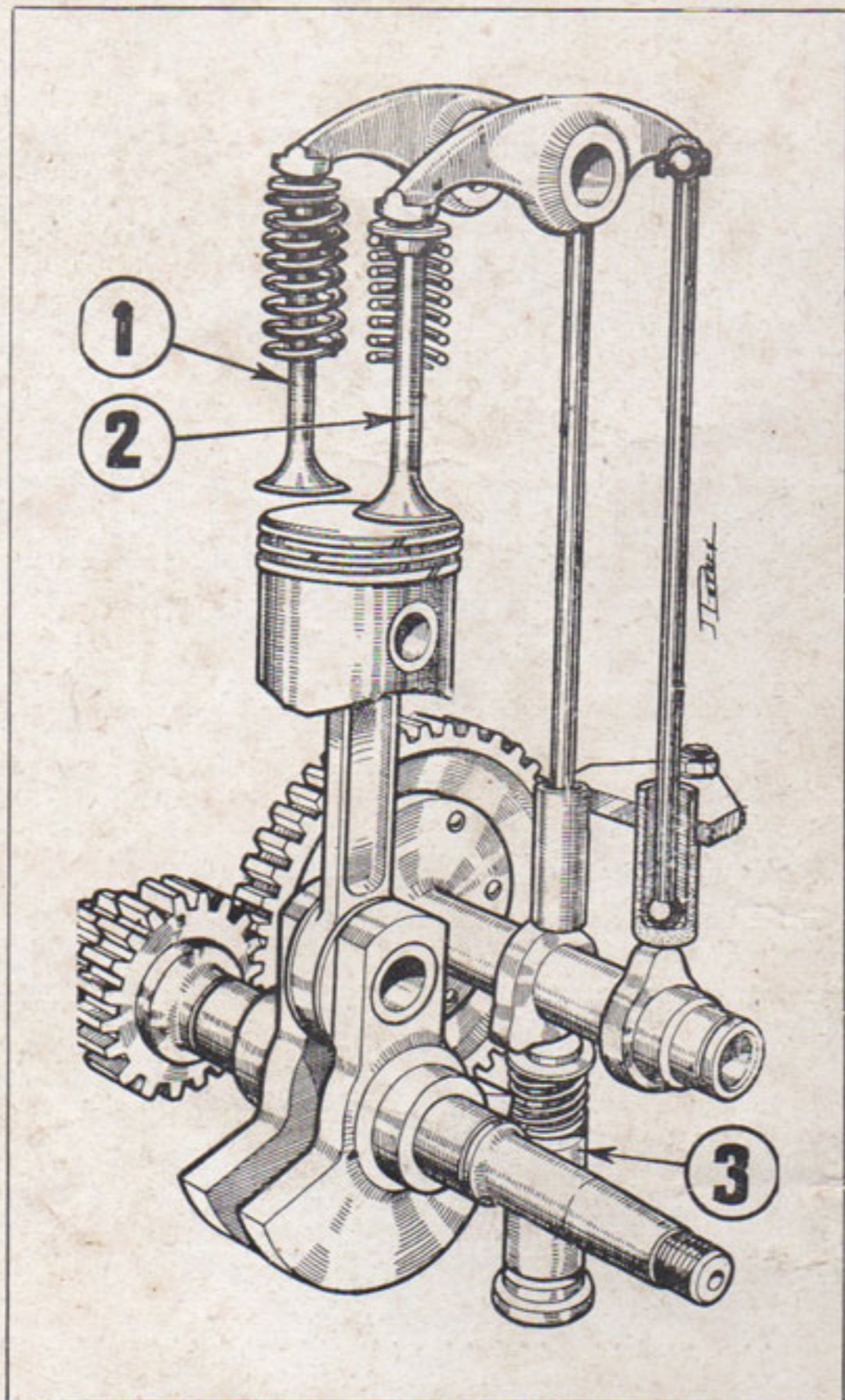
Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

MOTOCYCLES et Scooters

Technique ...



TOURISME ...

