

Moto revue

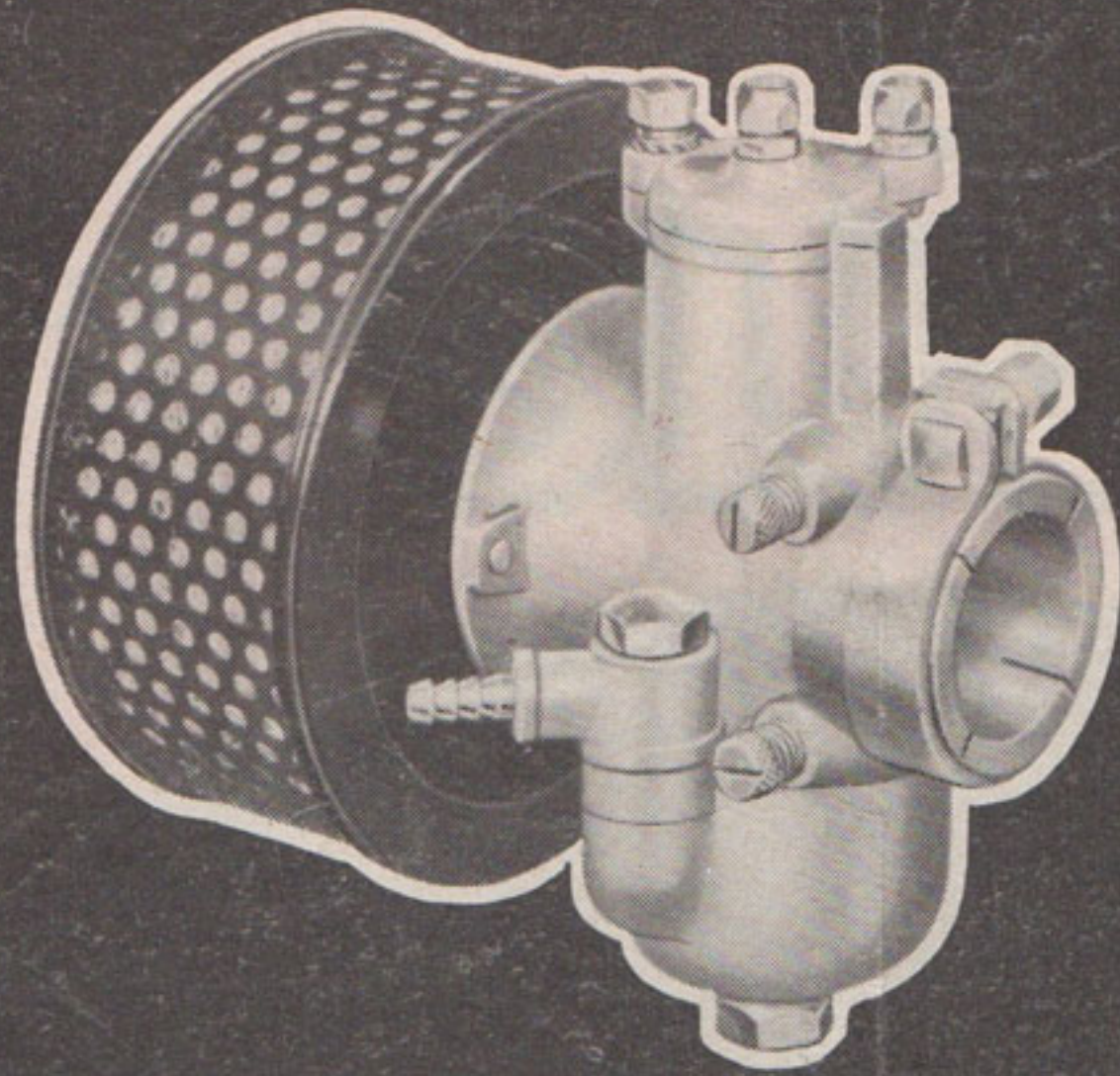
46^e ANNEE. — 21 JUIN 1958. — N° 1.396
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

CARAVANING

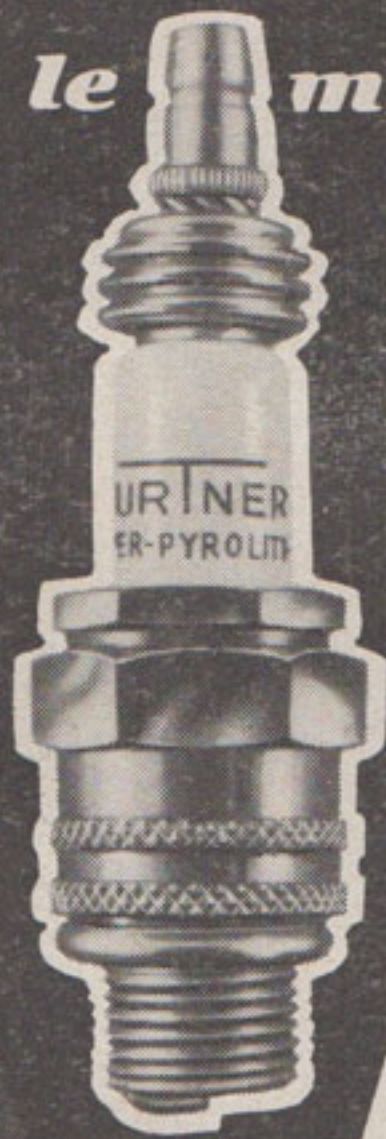


Inizan-Mutel et leur 500 cc Triumph de série,
vainqueurs absolus du 30^e Bol d'Or.

MAUBEN - LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



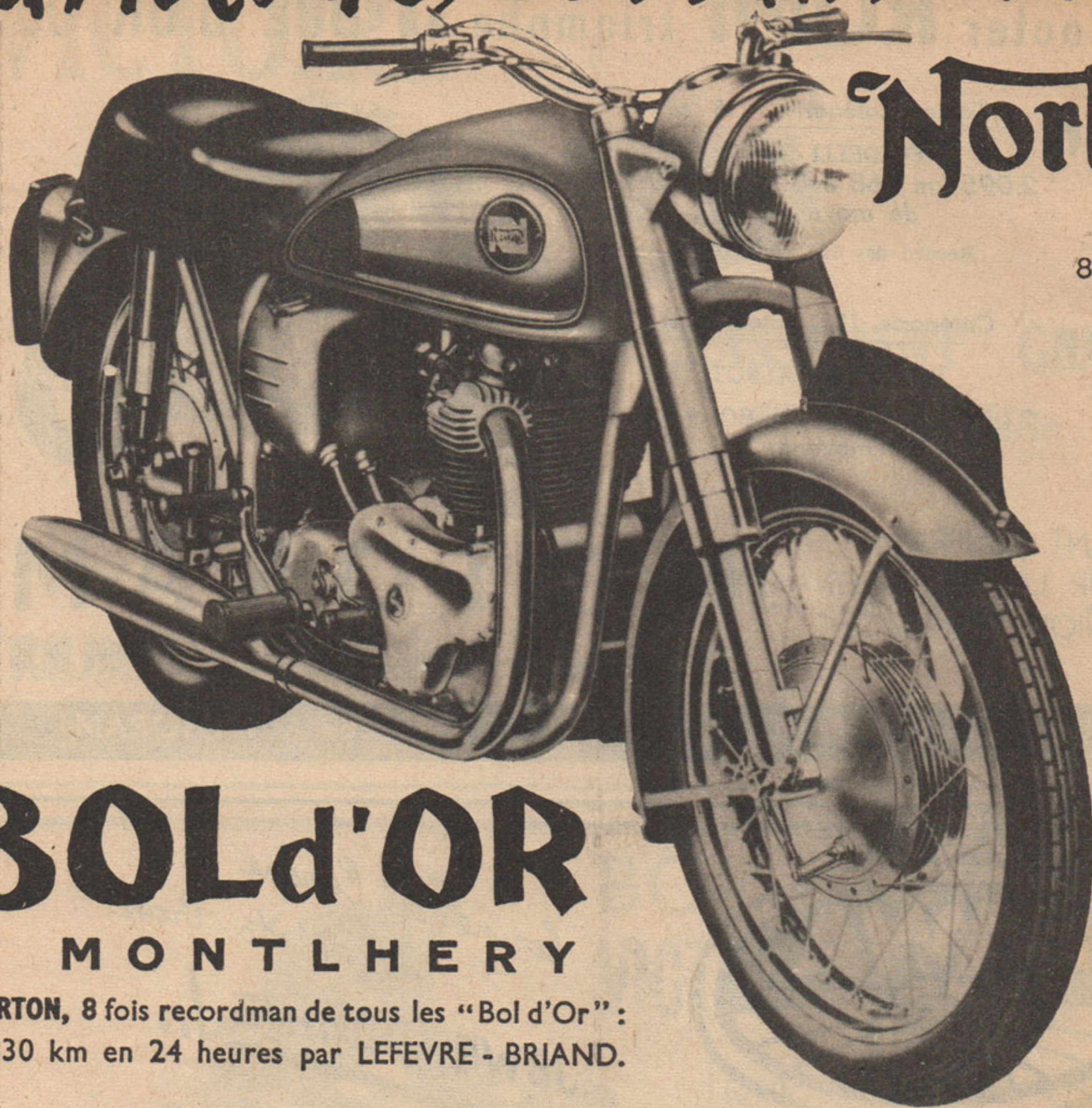
GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

La moto des connaisseurs

Norton

500 et 600
88 - 99



BOLD'OR

A MONTLHERY

NORTON, 8 fois recordman de tous les "Bol d'Or":
2.830 km en 24 heures par LEFEVRE - BRIAND.

COLLOT : 1^{er} NORTON 350
1^{er} NORTON 500

Gd Prix de Pau

Motos récentes entièrement revues
après reprises et vendues à des prix

1^{er} NORTON 350
1^{er} NORTON 500

Circuit de Bourges

très étudiés : NORTON, EXCELSIOR,

et 1^{er} dans grand nombre de courses

VINCENT et autres marques anglaises

ACHETEZ LES NORTON CHEZ

GARREAU

ET SES AGENTS

SACQUES TOUS MODELES :
4.500, 5.900 et 9.000 LA PAIRE

CREDIT 6 à 12 mois

22, RUE ROBERT-LINDET, PARIS XV^e - TEL. VAU. 07.09

FERME LE LUNDI

TOUS LES ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES ASSURÉS IMMÉDIATEMENT POUR TOUTES LES MOTOS VENDUES

Le scooter **RUMI** triomphe au **BOL d'OR 58**



er

Toutes catégories 125 cc

FOIDELLI - BOIS
2.095 km 868 à 87.327 km/h
de moyenne

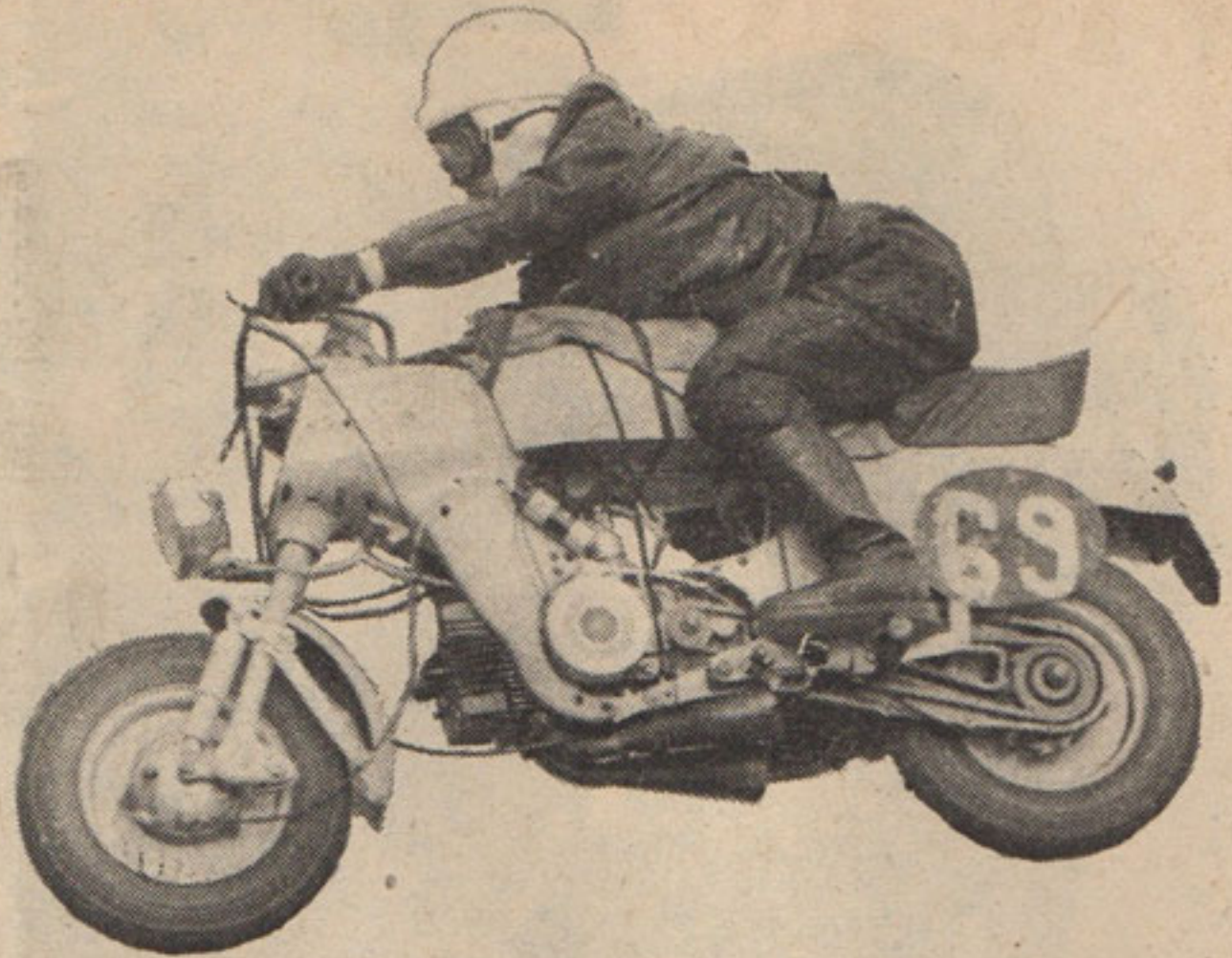
Record des 125 cc battu



er

Catégorie 125 motos sport

BOURLES - TALBOT
2.059 km 246 à 85 801 km/h
de moyenne

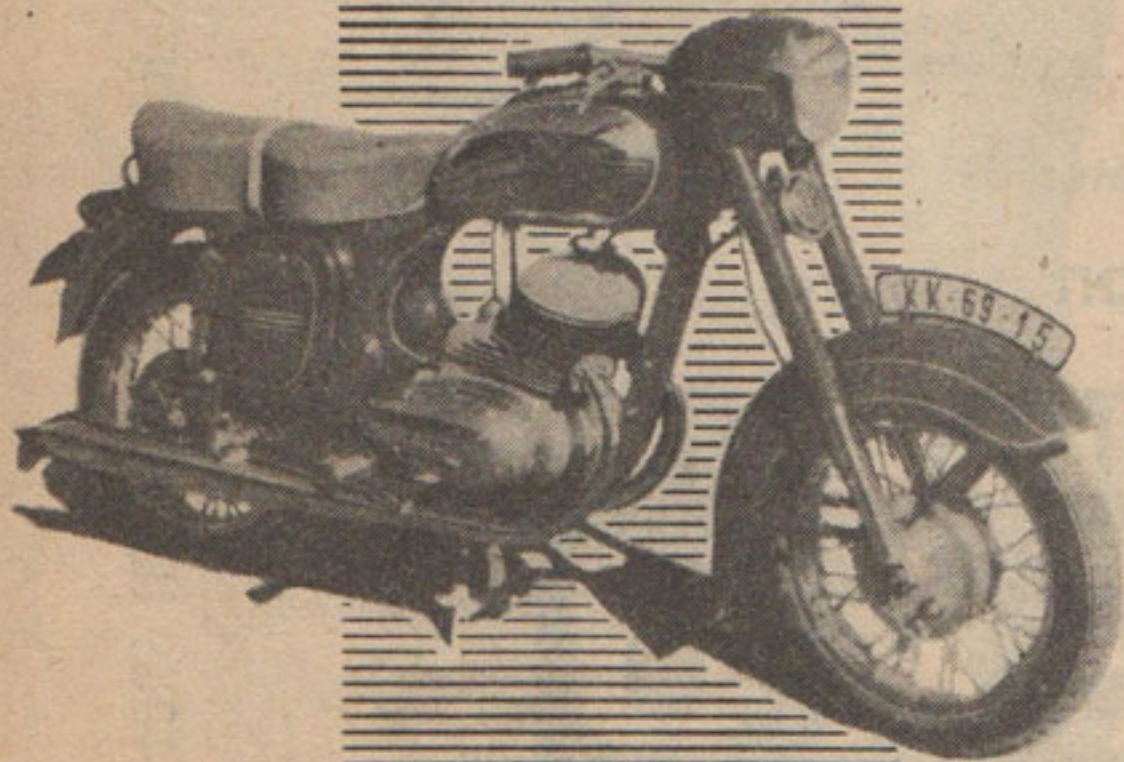


AGENT GÉNÉRAL
POUR LA FRANCE ET
L'UNION FRANÇAISE

MOTORAM

31, avenue de l'Opéra - PARIS - Tél. OPE 30.90

POUR TOUTES DEMANDES D'AGENCES S'ADRESSER A **MOTORAM**



*En Coupe d'Europe
de Moto-Cross*
JAWA DOMINE !..

- ★ A VIENNE : 2-3-4-5^e
- ★ A GENEVE : 1-3-5^e
- ★ A CASSEL : 1-3-4-5^e

175 cm³ 2 l. 300' aux 100 km. 210.000 frs+T.L.
250 cm³ 3 litres aux 100 km. 255.000 frs "
350 cm³ une vraie bicylindre
3 litr. 1/4 aux 100 km. 288.500 frs "

CRÉDIT

REPRISES

GARANTIE TOTALE

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

VICTOIRE TRIUMPH

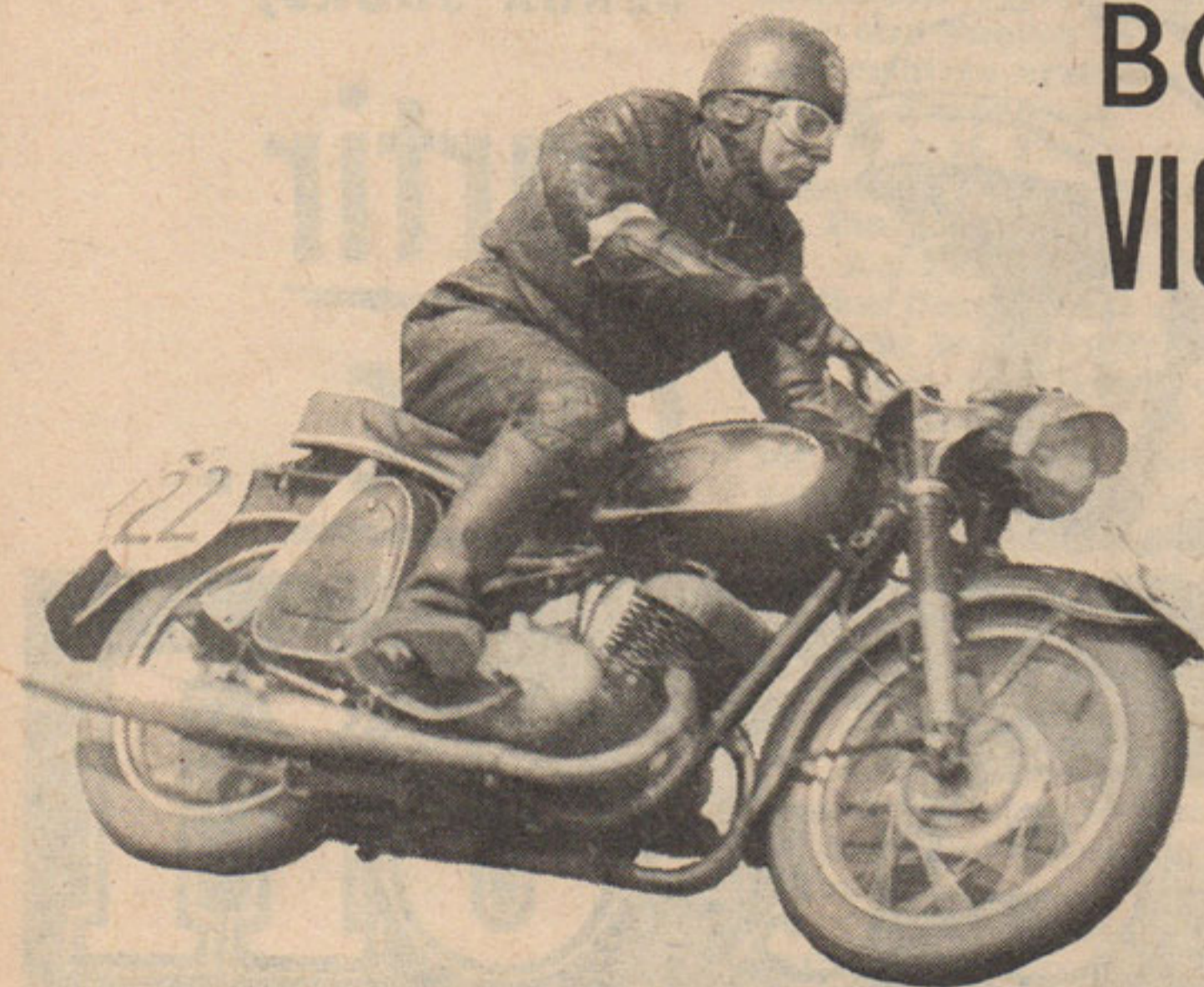
1^{er} CLASSEMENT GÉNÉRAL

500 cc de Série

BOL d'OR 1958

TRIUMPH FRANCE

6 Bd Pershing - PARIS 17^e



**BOL d'OR 1958
VICTOIRE D.K.W.**

Toutes Catégories 350

**1^{er} BERNARD
BERGERON**

à 102,333 km de moyenne
sur une 350 de série

3^e du Classement Général

Machine mise au point par

JEAN DI VOZZO

Concessionnaire pour la Région Parisienne

116, Boulevard Sérurier, PARIS (19^e). BOL. 77-62

Acheteurs et possesseurs de DKW, retenez bien l'adresse

IMPORTATEUR POUR LA FRANCE

FRANCE UNION AUTOMOBILE

168 bis, Avenue de Neuilly, NEUILLY (Seine)



Partir c'est bien
mais...



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

partir
avec...

SPÉCIALE 2 TEMPS

Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

c'est mieux!



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

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

La première huile compoundée à l'élektrion



AUJOURD' HUI, LA CONFIANCE SE MERITE !

SANS vouloir parler politique le moins du monde — qu'irions-nous faire dans une telle galère? — nous ne pouvons ici passer sous silence les événements majeurs au terme desquels les destinées de notre pays ont pris une orientation toute nouvelle.

N'avons-nous pas, d'ailleurs, à chaque occasion (à chaque fois qu'un cabinet chassait l'autre et que s'affirmait davantage la désagrégation du régime entraînant celle de l'Etat) évoqué régulièrement la situation de plus en plus impossible où se débattait l'industrie française, espérant toujours qu'il se découvrirait dans les milieux parlementaires l'un de ces hommes « capables » qu'a cru y voir l'actuel chef du Gouvernement, un homme qui eût pris conscience des réalités économiques et nous eût sauvé d'un marasme de plus en plus profond.

Aujourd'hui encore — et quoique jusqu'ici, c'est-à-dire avant l'installation du cabinet De Gaulle, nous fussions allés de désillusion en désillusion — nous nous en voudrions de ne point renouveler au gouvernement en fonction l'expression des mêmes espoirs en un total assainissement des institutions financières de la France, responsables d'un très grave désarroi économique annihilant toute véritable possibilité de redressement politique de la nation, tant à l'intérieur que sur le plan international.

Mais ces vastes vues d'ensemble dépassent le cadre de notre revue, exclusivement préoccupée de la chose motocycliste, à laquelle nous nous limiterons volontairement d'autant qu'au fond l'incompréhension dont les Pouvoirs Publics ont toujours fait preuve envers elle est bien la même qu'ils ont montrée systématiquement envers nos industries pilotes et leurs possibilités d'expansion.

Et à M. Pinay, grand argentier du moment après avoir été, en d'autres temps, l'un de nos innombrables et impuissants présidents du Conseil, à M. Pinay nous disons ceci :

Au Pouvoir, au Parlement, vous n'avez pu rien faire pour établir la justice fiscale, pour donner à nos industries, à notre commerce la place qui devaient leur revenir dans les échanges internationaux.

Nous vous garderons cependant notre confiance, sachant qu'elle vous est nécessaire si vous voulez réussir maintenant ce qui n'a pu l'être plus tôt. Nous vous la garderons du moins si, d'emblée, vous nous prouvez l'objectivité de vos vues, l'équité de votre programme de redressement économique et financier.

Il n'est plus rien désormais pour vous paralyser dans votre action, pour peser « politiquement » sur vos décisions « techniques ». Il n'est plus rien notamment pour vous empêcher de mettre fin à l'une des plus honteuses exactions fiscales imaginées par vos prédécesseurs, la taxe de luxe sur les deux-roues!

Cette taxe (27,5 %) pèse lourdement sur la bonne marche de toute la branche spécialisée, une branche qui alimente une famille française sur deux et dont, par conséquent, la production annuelle dépasse la production automobile!

Cette taxe, outre qu'elle représente une prise de position résolument anti-sociale (car l'usager du deux-roues provient des couches les plus modestes de la population), est intrinsèquement un non-sens : à frapper la production aussi bien que la vente, elle cause finalement un préjudice au Trésor. L'impôt, ici, tue l'impôt!

Sa suppression, c'est-à-dire le retour de la T.V.A. à l'ancien taux de 19,5 %, montrerait clairement à tous :

— La volonté où est le Gouvernement de se procurer les ressources indispensables à la renaissance du pays autrement que par le moyen d'une fiscalité incohérente et démentielle;

— La volonté où il est encore de lier cette renaissance à la prospérité de notre industrie, de notre commerce, parmi lesquels la branche du motorcycle occupe — mais pour combien de temps si l'on n'y prend garde? — une place de tout premier plan.

« De Ramadier... en Gaillard », intitulez-nous notre éditorial du numéro 1.855.

La citation doit s'arrêter là!

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

LES VACANCES APPROCHENT,

POURQUOI PAS UNE REMORQUE — ?

Camping?

On ne peut nier le caractère très utilitaire de l'attelage de M. Skinner.

Le campeur motocycliste est loin d'être une espèce rare.

Mais, il faut reconnaître, qu'à moins de disposer d'un sidecar, ou bien de pratiquer le camping en soliste, une motocyclette offre très peu de place pour transporter le matériel néanmoins volumineux, représenté par la tente, le sac de couchage, le matelas pneumatique, le matériel de cuisine, les effets personnels, etc...

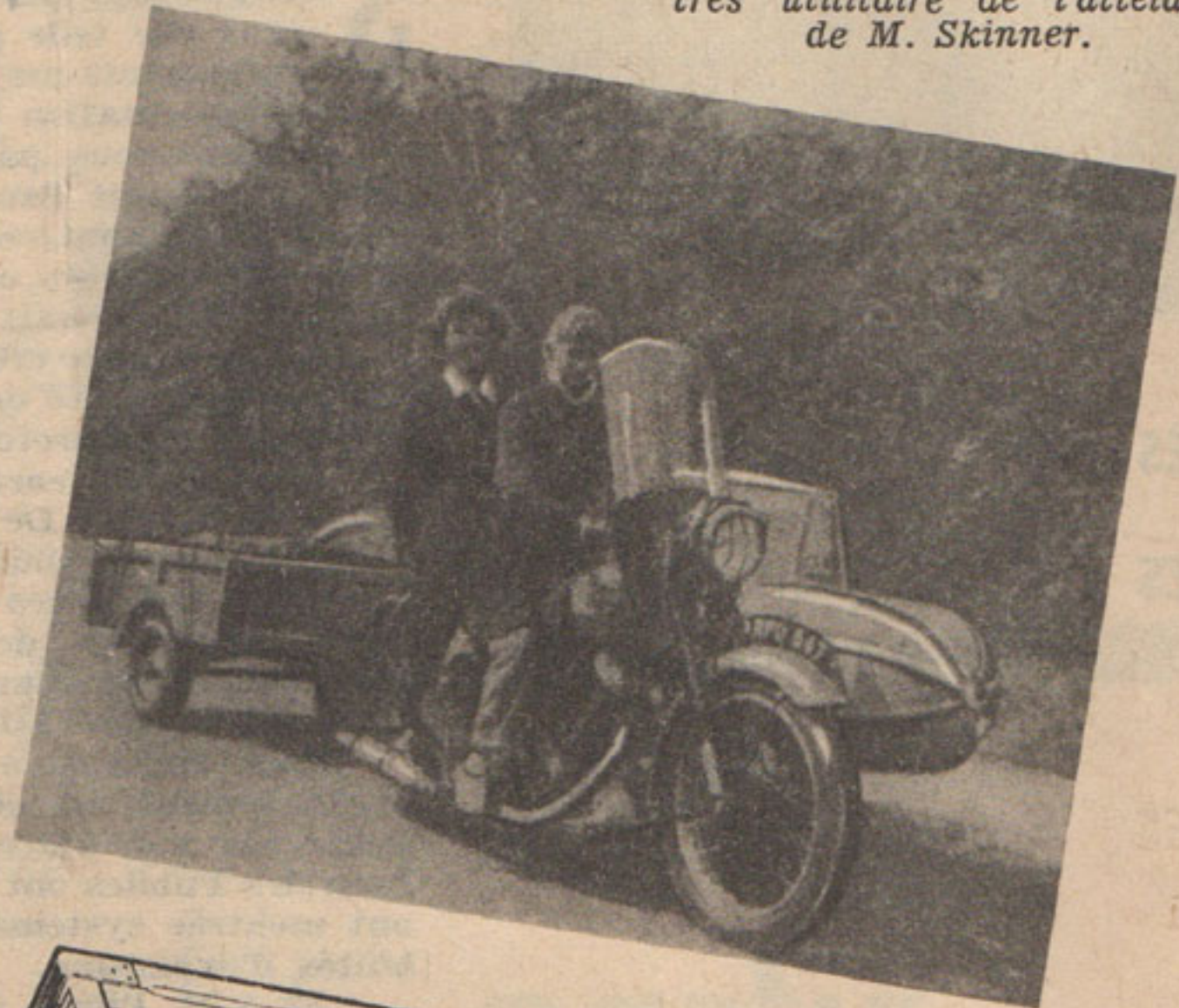
★

De l'autre côté de la Manche, le camping est tout aussi populaire qu'ici, et pendant la belle saison, il n'est pas rare de voir des voitures immatriculées G.-B., sillonner nos routes attelées à d'importantes remorques-camping.

Car nos voisins aiment leur confort, le thé bien chaud servi à 5 heures sonnante, et s'ils aiment bien le contact direct avec la nature et les animaux, le « home, sweet home » (l'intérieur douillet) leur tient tout aussi à cœur.

Or, comme pour un Anglais rien n'est impossible (phrase que l'on retrouve d'ailleurs dans toutes les autres langues), Mr P. D. Elsey, qui n'est pas automobiliste, mais motocycliste, a voulu lui aussi sa caravane.

Et comme le marché de la caravane pour motocyclette est restreint, au point de n'avoir tenté personne, Mr P. D. Elsey vous propose la recette suivante, pour vous confectionner une « maison à roulettes » dans les 50.000 francs.



CONDITIONS LEGALES

Il s'agit d'abord de savoir jusqu'où le Service des Mines nous permet d'aller.

D'après la réglementation en vigueur, les remorques pour motocyclette doivent répondre aux impératifs suivants :

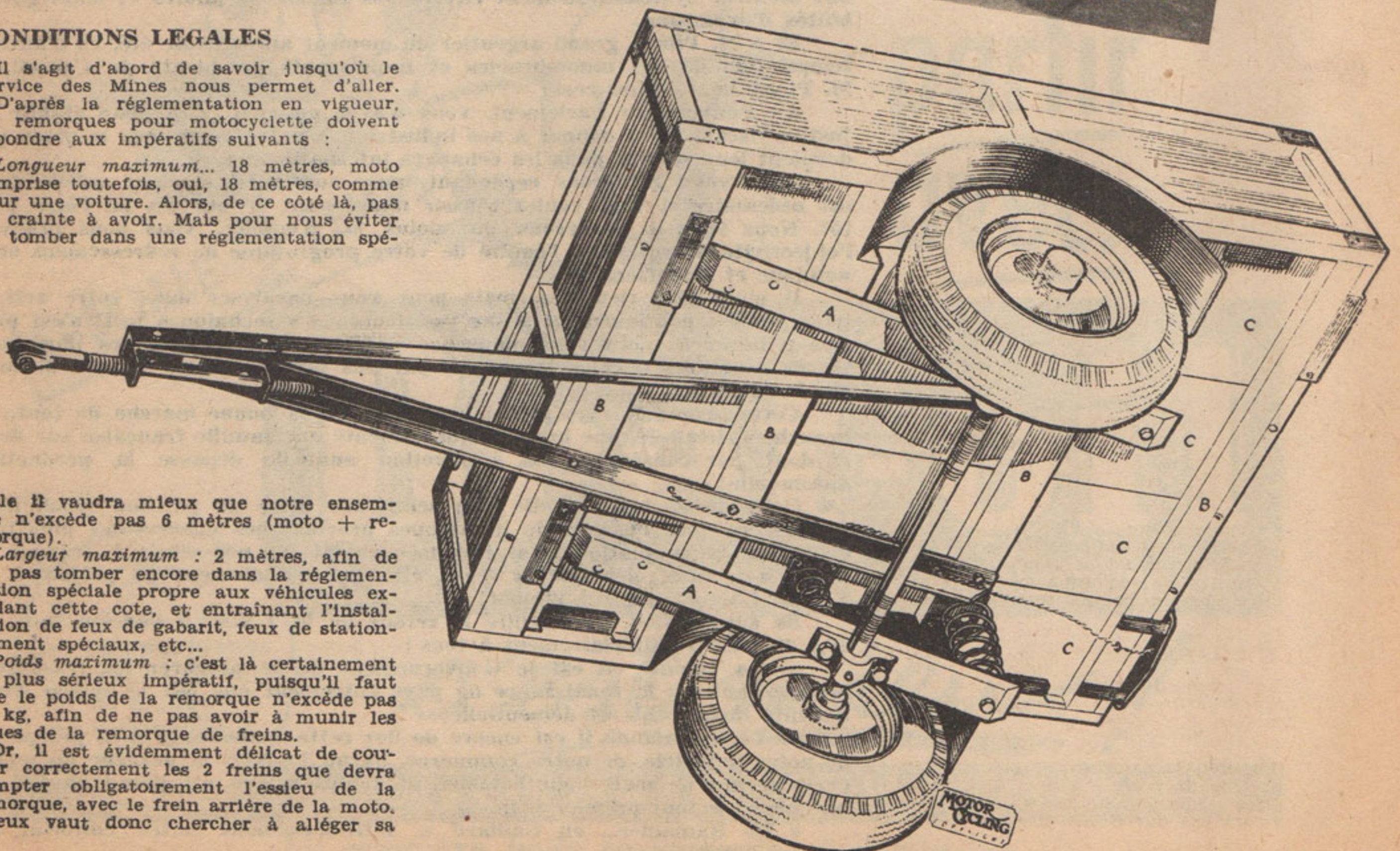
Longueur maximum... 18 mètres, moto comprise toutefois, oui, 18 mètres, comme pour une voiture. Alors, de ce côté là, pas de crainte à avoir. Mais pour nous éviter de tomber dans une réglementation spé-

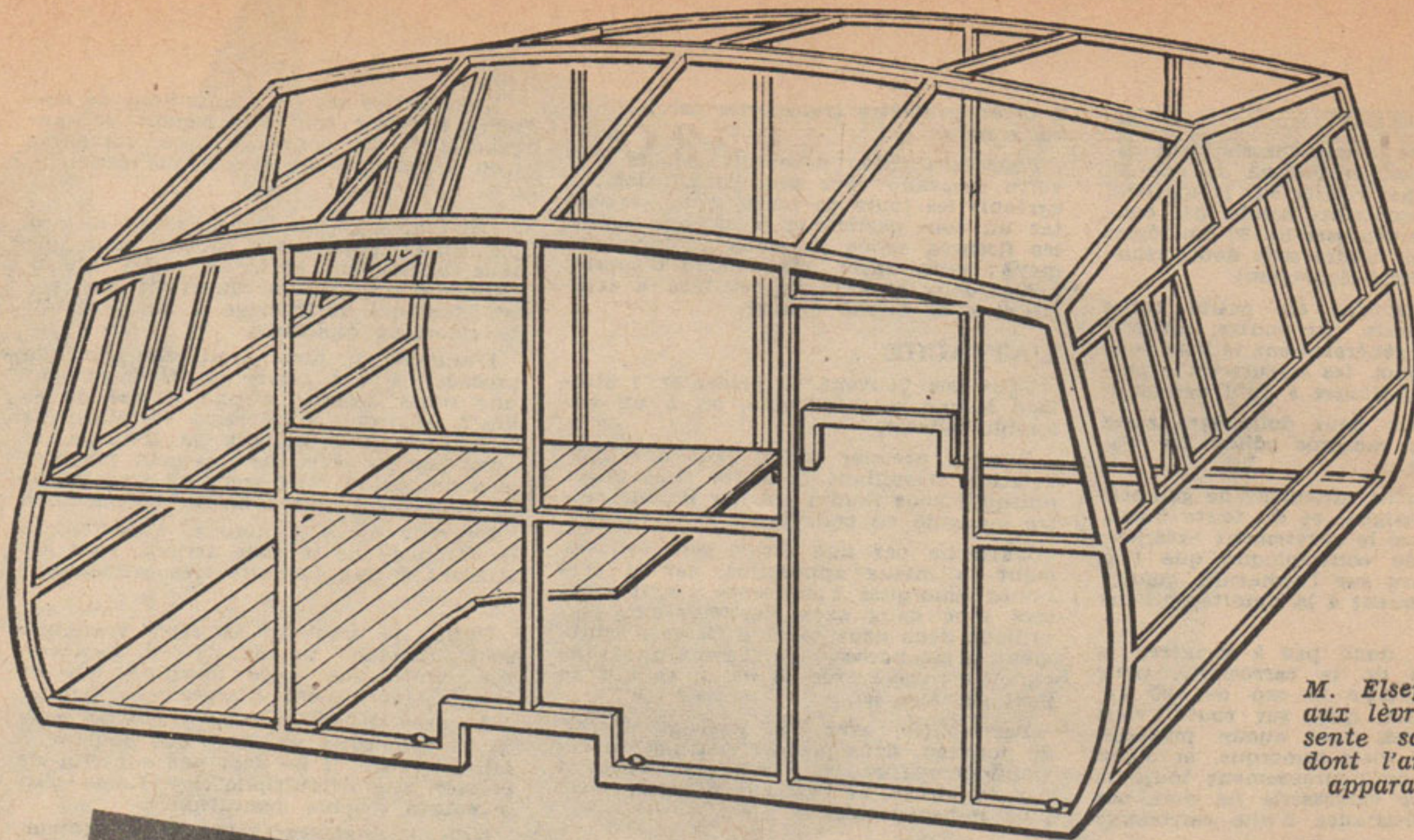
ciale il vaudra mieux que notre ensemble n'excède pas 6 mètres (moto + remorque).

Largeur maximum : 2 mètres, afin de ne pas tomber encore dans la réglementation spéciale propre aux véhicules excédant cette cote, et entraînant l'installation de feux de gabarit, feux de stationnement spéciaux, etc...

Poids maximum : c'est là certainement le plus sérieux impératif, puisqu'il faut que le poids de la remorque n'excède pas 80 kg, afin de ne pas avoir à munir les roues de la remorque de freins.

Or, il est évidemment délicat de coupler correctement les 2 freins que devra compter obligatoirement l'essieu de la remorque, avec le frein arrière de la moto. Mieux vaut donc chercher à alléger sa





M. Elsey, le sourire aux lèvres, vous présente sa réalisation, dont l'armature vous apparaît ci-contre.



simplement servi pour une remorque à ridelles, mais pouvant également servir à notre caravane.

Un regard attentif sur le dessin publié vaudra mieux qu'un long discours, et d'ailleurs n'importe quel bricoleur sait pertinemment que le dessin proposé peut avoir des variantes.

Et c'est ainsi que l'on peut fort bien fixer un essieu rigide automobile, avec ses ressorts droits à lames, à la place de cet essieu de charrette et sa suspension par bras oscillant qui nécessite des ressorts hélicoïdaux et provenant de nouveau d'un train avant automobile, d'une vieille Austin 7.

Le principal est de savoir que ce châssis peut tout aussi bien être réalisé en tubes ou en bois, et finalement, seules vos connaissances dans le travail de l'un ou de l'autre matériau, détermineront votre choix.

★

L'ESSIEU

Nous porterons donc notre préférence sur un essieu automobile, en aménageant le châssis en conséquence.

Lors du choix de la position de cet essieu par rapport au châssis, il ne faudra pas oublier qu'il est nécessaire que l'essieu soit en arrière de l'axe transversal de symétrie du châssis, de manière à reporter le poids du côté de la moto. Sinon, nous aurions un risque de tangage on ne peut plus dangereux.

Mr Elsey, pour sa part, a placé son essieu, 4 cm en arrière de l'axe transversal.

★

En ce qui concerne le diamètre des roues, on les choisira assez petites, afin de ne pas nuire à l'habitabilité de la caravane. Des roues de voiturette ou de scooter, soit 8 ou 10 pouces, feront l'affaire.

Reste la fixation de ces petites roues sur notre essieu automobile : il faudra adopter une solution voisine de celle proposée par Mr Elsey (voir croquis) comportant un flasque intermédiaire boulonné à la fois sur l'essieu et le flasque de la jante.

Aucune cote précise ne peut être donnée, puisque tout sera fonction de l'essieu et des roues dont vous disposerez.

remorque pour ne pas excéder 80 kg, plutôt que de chercher à coupler correctement ce freinage moto et freinage remorque, bien que ce ne soit pas impossible.

Eclairage et signalisation : l'arrière de la remorque devra obligatoirement comporter :

- 1 feu rouge ;
- 1 dispositif réfléchissant rouge ;
- 1 éclairage de la plaque minéralogique, si la remorque masque celle du motocycle, ce qui sera, évidemment, le cas.

LE CHASSIS

Le dessin du châssis va dépendre, en grande partie, des visites qu'il vous faudra faire aux « casseurs ».

★

En effet, la fabrication d'un essieu serait trop onéreuse, ou hors de vos possibilités, alors qu'un essieu avant rigide, ne sera pas dur à dénicher, car équipant

la majorité des voitures de série d'avant-guerre. Donc, pas de roues à suspension indépendantes, mais un essieu rigide, muni de ressorts à lames, qui vous seront fournis généralement en même temps que votre essieu ; ce dernier, d'ailleurs, pourra être aussi un essieu arrière. Mais comme vous cherchez à construire léger, le poids du carter de pont et des trompettes vous fera préférer un essieu avant.

Donc, de cet essieu, de l'entr'axe entre les attaches de ressorts, dépendra le dessin du châssis.

★

Vous pourrez réaliser celui-ci en tubes soudés (voir croquis), à condition que vous ayez évidemment les connaissances nécessaires et suffisantes dans ce domaine, ainsi qu'un poste de soudure.

Mais on peut tout aussi bien réaliser un châssis en bois, dans le genre de celui conçu par Mr Skinner, châssis ayant

LA CARROSSERIE

Si le poids de votre châssis peut finalement s'avérer assez élevé, car de ce côté il ne faut pas rogner sur la matière, et avant tout construire solide, par contre, pour ne pas dépasser les 80 km réglementaires il vous faudra sans doute réaliser votre carrosserie légèrement.

Si une architecture en petits tubes soudés conviendrait, par contre, un bricoleur préférera généralement le bois pour sa facilité d'emploi, les erreurs qu'il pardonne, les « replatages » qu'il permet.

La construction peut donc être assez légère, avec les raccords collés, ou visés si nécessaire.

On pourra garnir utilement de goussets les points de fatigue, et de toute façon, n'oubliez pas que le revêtement extérieur en panneaux de contreplaqué que l'on collera et clouera sur l'armature, contribuera très largement à la rigidité de l'ensemble.

Vous n'aurez donc pas à exagérer le côté robustesse de la carrosserie, pour ne pas franchir le cap des 80 kg, mais aussi parce que, sur route, vous ne vous tiendrez, sous aucun prétexte, à l'intérieur de cette remorque, et qu'en cas d'accident, malheureusement toujours à prévoir, cette carrosserie ne doit pas présenter la résistance d'une carrosserie automobile.

★

L'installation intérieure sera affaire de goût, ou d'impératifs familiaux. Mais là encore, le poids vous commande de réduire l'aménagement au strict minimum, ou encore, si vous désirez garnir l'intérieur de matériel pliant de camping, vous

pourrez peut-être transporter celui-ci sur votre moto.

Pour la finition extérieure, songez que votre caravane vous sera principalement agréable les jours de pluie. Aussi, apportez un soin particulier à enduire toutes les fissures, trous et plans de raccordement; puis, après une couche d'apprêt, passez deux couches de peinture « extérieure » de bonne qualité.

L'ATTACHE

Deux cas peuvent se présenter : attelage à une machine solo, ou à un ensemble sidecar.

Dans le premier cas, il faut une articulation travaillant dans les trois plans, puisqu'il vous faudra pouvoir incliner votre machine en courbe.

L'attache par une rotule sera évidemment la mieux appropriée, car si certaines remorques « monoroue » sont montées avec deux axes d'articulation, travaillant dans deux plans différents seulement, c'est parce que la remorque s'incline en virage avec la moto, ce qui ne peut se faire ici.

Par contre, avec un attelage sidecar, de nouveau, deux plans d'articulation deviennent suffisants, le side ne penchant pas en virage, et l'attache à rotule n'est plus indispensable.

LA CONDUITE

Il faudra vous mettre en main votre nouvel attelage, et faute de pouvoir être précis quant à la voie, à la répartition des masses, etc... il nous semble qu'il serait des plus utiles de prévoir des positions variables de l'essieu par rapport au châssis.

L'expérience est ici primordiale, de manière à éviter tout mouvement de tangage, ou au contraire une surcharge trop importante de votre roue arrière.

★

De toutes façons, votre moto n'étant pas fondamentalement conçue pour une telle utilisation, rouler à faible vitesse semble d'autant plus impératif que votre puissance de freinage se trouvera très notablement diminuée.

D'ailleurs, il nous semblerait bon de procéder à des essais de freinage, sur une route déserte, à une vitesse de 50 km/h environ. Vous serez certainement sidéré par les distances de freinage, et aussi par les réactions que peut procurer la remorque, si votre frein AR trop brutal a tendance à faire chasser la machine.

L'inertie de la remorque, s'ajoutant à la dérobade de la roue arrière, vous inciteront à une conduite très prudente.

★

Enfin, la traction de cette remorque sous-entendant un départ en vacances, nul doute que votre machine soit ce jour-là, lourdement chargée.

A cette charge, il faudra ajouter celle de la remorque, et bien que roulant à faible vitesse, il ne sera pas superflu de prévoir une démultiplication finale plus « courte », plus démultipliée.

Cela augmentera votre frein moteur, qui vous sera fort utile, et manœvrera vos freins; cela vous sera encore indispensable pour les démarrages, en côte, ou le peu de tout-terrain que vous ne manquerez pas de faire, car votre caravane n'est pas faite pour être arrêtée sur la route.

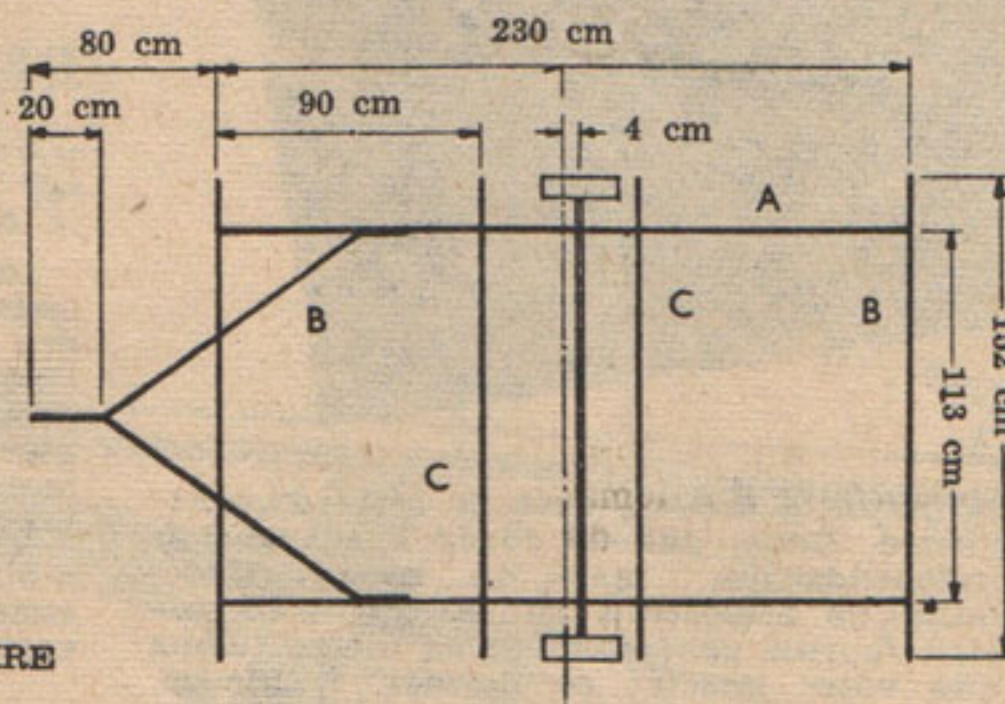
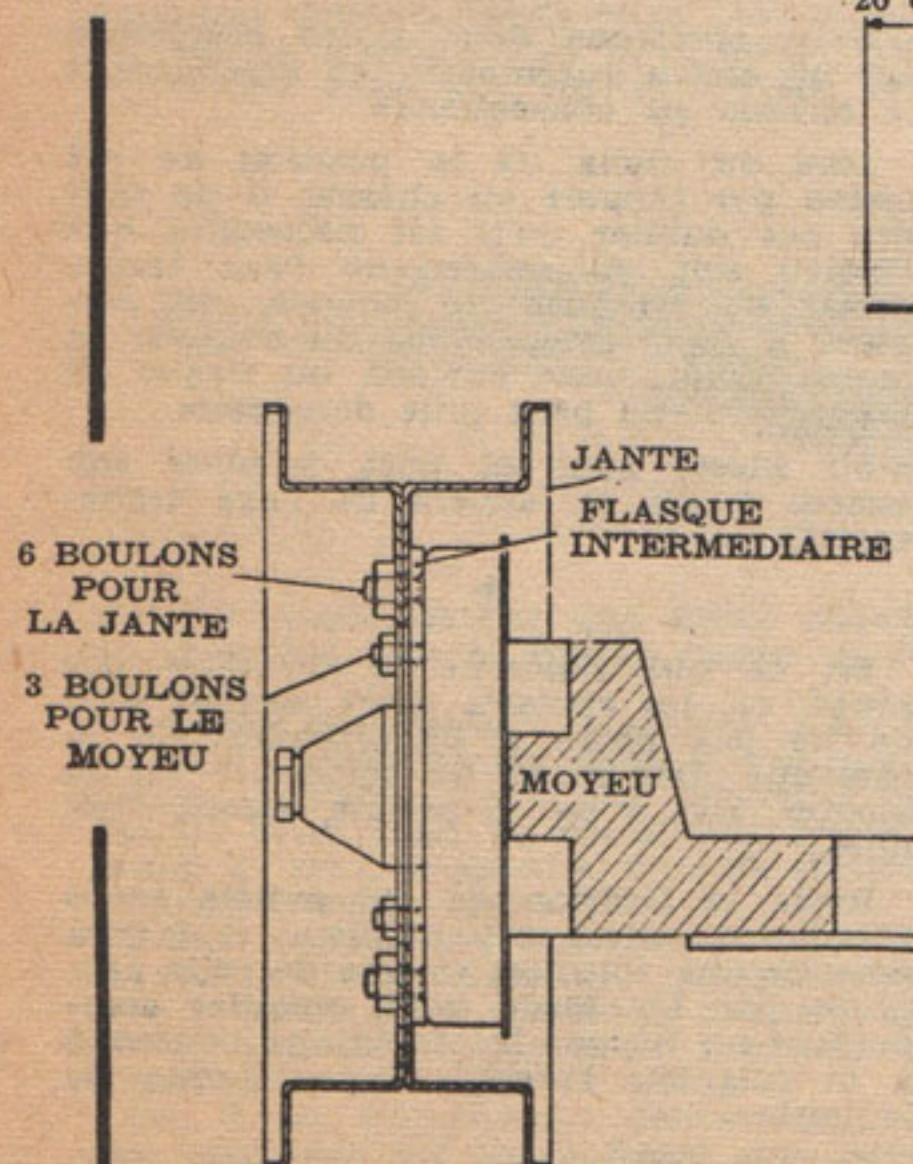
Alors, bricoleurs, à vos outils!

André CAM.

Indépendamment des remorques aussi importantes, il existe sur le marché d'excellentes petites remorques monoroues, qui peuvent rendre les plus grands services aux campeurs. En outre leur faible poids, leurs petites dimensions influencent très peu la conduite et permettent de soutenir des vitesses moyennes assez élevées.

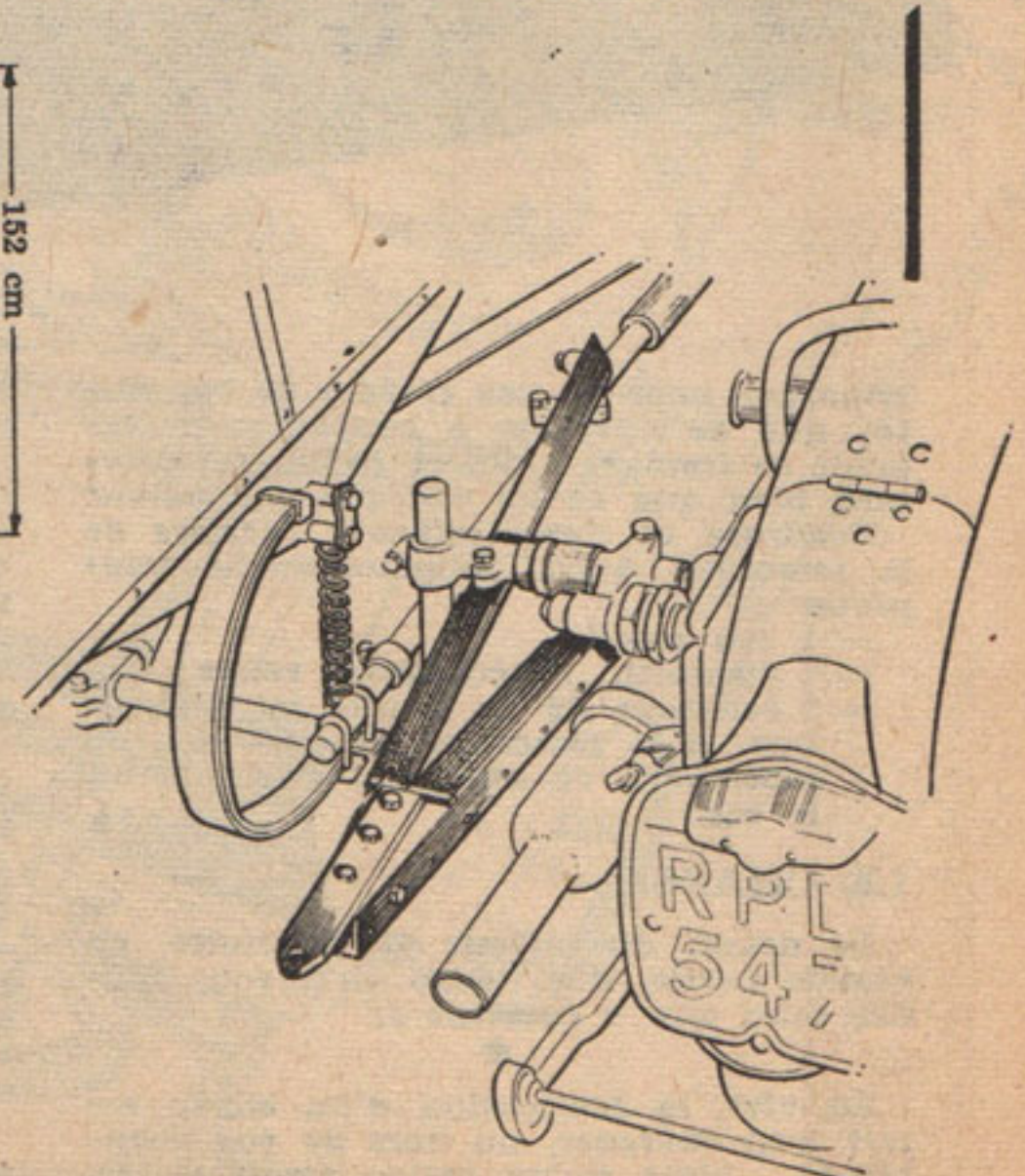
Nous serions heureux de publier les impressions de possesseurs de tels attelages, comme nous serions heureux de publier toutes réalisations personnelles dans ce domaine.

DETAILS



Quelques détails des réalisations anglaises. Ci-dessus, cotés généraux de la caravane de M. Elsey et, à gauche, détail de la fixation de la jante sur le moyeu. A droite, voici l'attache réalisée par M. Skinner, et convenant à une moto-sidecar.

TECHNIQUES



... A LA SÉRIE



POUR UN
MONOCYLINDRE
UTILITAIRE
TROIS PROBLEMES
SONT ESSENTIELS :

**DEMULTIPLICATION
FINALE**

**CONSOMMATION
SPÉCIFIQUE**

**RENDEMENT
A BAS RÉGIME**

DU PROTOTYPE...

TROUVER, dans les pages de « Moto-Revue », une étude relative aux cyclomoteurs est assez inhabituel. Mais si nous nous sommes décidés à le faire, c'est parce que nous avons de bonnes raisons (nos lecteurs s'en doutent).

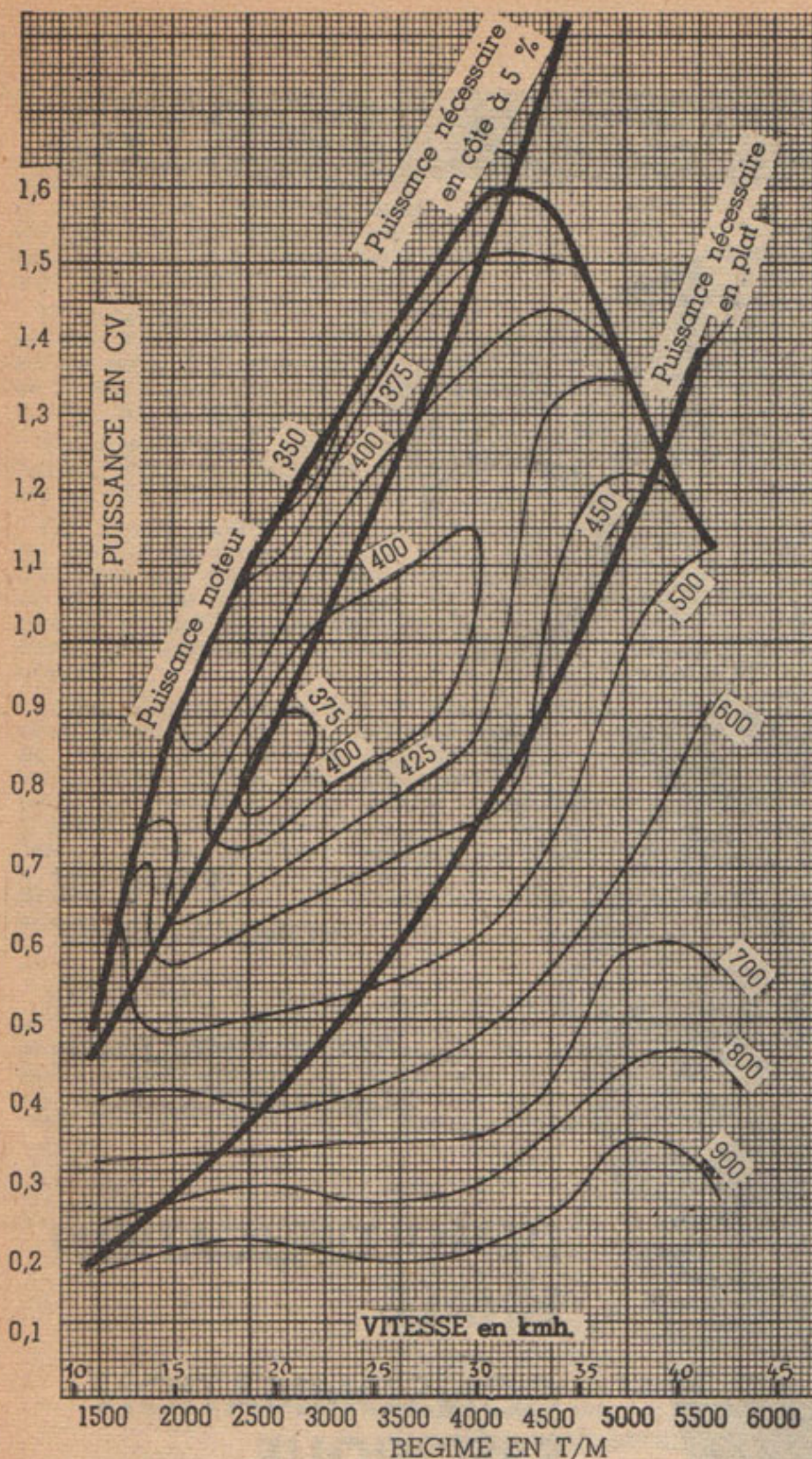
Ces raisons ? Il y a un an, à Dresde, l'ingénieur K. Hofmann, à une cession de l'Institut des Moteurs d'Allemagne Orientale, a exposé les problèmes qui se sont posés lors de la réalisation d'un moteur de 50 cm³ de cyclomoteur utilitaire. Le texte de cette conférence a été reproduit dans les colonnes de notre confrère « Kraftfahrzeug Technik », où nous avons puisé les éléments de notre propre étude.

Mais M. Hofmann étant ingénieur et non journaliste, nous nous sommes permis de faire en sorte que les résultats obtenus soient plus clairs pour tous et, en particulier, les courbes qui illustrent notre article sont de notre « fabrication » et doivent servir à mettre en évidence un certain nombre de points qui peuvent pratiquement intéresser tous les usagers du deux temps.

★

Le gros intérêt des recherches de l'ingénieur Hofmann réside dans le fait qu'ici il ne s'agit pas d'une étude théorique, mais bien d'une étude pratique, relative à un moteur bien défini, utilitaire, et qui a permis d'obtenir les résultats que nous relaterons par la suite.

Dans une seconde partie de cette étude, nous montrerons devant quels problèmes, quelles difficultés se sont trouvés les ingénieurs de Simson, nous relaterons les essais auxquels ils ont procédé afin de les résoudre. Et, pas à pas, nous verrons le rendement du moteur s'améliorer.



COURBE « MERE ».

Courbe « mère » du cyclomoteur SR 1, à partir de laquelle seront extraites les autres courbes, simplifiées, que l'on retrouvera dans l'article.

Nous trouverons ici :

a) La puissance maximum développée en fonction du régime moteur (par ex. : 1,27 CV à 3.000 t/m), mais également en fonction de la vitesse du cyclomoteur (par ex. : 1,57 CV à 30 km/h);

b) Le rapport régime/vitesse, donc, en fait, le rapport de démultiplication, tenant compte du développement de la roue motrice (par ex. : 35 km/h correspondent à 4.660 t/m);

c) Les puissances nécessaires, pilote assis, et selon la vitesse, soit en plat (par ex. : 0,75 CV à 30 km/h), soit dans une rampe à 5 % (par ex. : 1,48 CV à 30 km/h);

d) La consommation spécifique selon la puissance développée par le moteur et son régime de rotation (ou la vitesse du cyclomoteur). Par exemple : 425 gr/CV-h à 4.500 t/m, la puissance partielle exigée du moteur étant alors de 1,31 CV.

De 3.000 à 4.000 t/m.....	490 gr/CV-h
4.500 t/m	560 gr/CV-h
5.000 t/m	735 gr/CV-h
6.600 t/m	790 gr/CV-h

★

Ceci laisse apparaître que :
1° - Jusqu'à 2.500-3.000 t/m la consommation spécifique diminue lorsque le régime augmente.

2° - De 3.000 t/m jusqu'au régime de puissance maximum (sensiblement 4.250 t/m) la consommation spécifique est à peu près stable et est à son minimum (pour la charge de 40 % imposée);
3° - Dès que l'on passe en sursrégime, la consommation spécifique remonte.

★

C'est donc, pratiquement, aux alentours du régime de puissance maximum que la consommation spécifique est la plus faible. On peut aussi remarquer, ce qui est important, qu'en sursrégime la consommation spécifique, si elle augmente, n'atteint cependant jamais la même valeur qu'à 1.500 t/m (790 gr/CV-h à 5.500 t/m contre 825 gr/CV-h à 1.500 t/m).

★

De ces constatations on peut déjà tirer une conclusion pratique : il n'est pas conseillé de faire tourner le moteur à des régimes trop bas ou à des sursrégimes trop élevés si l'on veut éviter d'avoir une forte consommation.

INFLUENCE DE LA CHARGE

Les courbes « 2 » et « 3 » sont très éloquentes à ce sujet : pour tous les régimes, plus la charge croît, plus la consommation spécifique diminue.

Prenons, par exemple, un régime de 4.000 t/m. Pour 20 % de charge, la consommation spécifique est de 740 gr/CV-h; elle n'est plus que de 500 gr/CV-h pour 40 % de charge; de 410 gr/CV-h pour 60 %; de 400 gr/CV-h pour 70 %; de 410 gr/CV-h pour 80 %; de 395 gr/CV-h pour 90 %.

Cependant les chiffres que nous venons de donner nous permettent de faire une autre constatation : à partir de 60 % de la charge il se vérifie une stabilisation de la consommation spécifique. Et ceci n'est pas seulement vrai pour un régime de 4.000 t/m, mais (plus ou moins) pour tous les régimes compris entre 2.000 et 4.500 t/m, soit pour tous les régimes « normaux » du moteur.

LE « POURQUOI »

Peut-on expliquer ce double phénomène ? Sans doute !

Dans un deux temps le balayage, le remplissage du cylindre ne sont pas contrôlés mécaniquement. Ils dépendent, en effet, de la vitesse et de la pression des gaz frais entrant dans le cylindre. Cela implique que les variations de régime et de charge vont avoir une forte influence sur les phénomènes envisagés.

★

Si le régime est peu élevé donc la vitesse des gaz trop faible, les gaz pénétrant dans le cylindre au moment de l'ouverture du transfert n'auront pas la force nécessaire pour « monter » jusqu'à la culasse. Une certaine partie de ces gaz passera directement du transfert à l'échappement (court-circuitage).

Il y aura donc perte de gaz frais et augmentation de la consommation.

★

Si la charge est insuffisante, donc la pression des gaz frais trop faible, les gaz frais pénétrant dans le cylindre n'auront pas la force de chasser les gaz brûlés vers l'échappement. Il y aura interpénétration et mélange des gaz frais et des gaz brûlés, diffusion des gaz frais dans les gaz brûlés. Le remplissage du cylindre en gaz frais sera donc imparfait puisqu'il sera obtenu par une partie des gaz déjà brûlés et par une partie des gaz frais. De plus,

Le moteur qui a fait l'objet de ces recherches est le RH 50 qui équipe le cyclomoteur Simson SR 1. Il s'agit là d'un 50 cc utilitaire et non sport, comme le sont la plupart des moteurs construits en Allemagne Orientale. C'est un mono-vitesse, qui, depuis, a été doté de 2 rapports.

LE BUT RECHERCHE

En fait, les problèmes à résoudre par les ingénieurs de l'usine Simson étaient de trois ordres, compte tenu, évidemment, de la destination de ce cyclomoteur.

1° - Recherche d'une courbe de puissance assez plate, ce qui signifie la recherche d'un rendement à bas et moyens régimes, alors que la puissance de pointe à un régime élevé ne prend là qu'un aspect secondaire.

2° - Choix d'une démultiplication finale appropriée, pour avoir une réserve de puissance suffisante pour permettre au cyclo de grimper des côtes ou de « lutter » contre le vent;

3° - Etude de la consommation spécifique afin que la consommation réelle ne s'élève pas trop en cas de vent « debout » ou de côte à grimper (au sujet du rapport existant entre la consommation spécifique et la consommation réelle d'un moteur, voir l'article paru dans le n° 1.367 de *Moto-Revue*).

CARACTERISTIQUES DU RH 50

Il s'agit d'un classique 2 temps à balayage Schnürle, un peu longue-course

(38 mm d'alésage et 42 de course), d'une cylindrée exacte de 47,6 cc. Il est alimenté par un carburateur de 12 mm de passage de gaz et a un taux de compression géométrique de 7,1 à 1.

C'est un utilitaire mono-vitesse, et il est évident que les recherches auraient été quelques peu différentes s'il s'était agi d'un moteur comportant une boîte à 2 ou 3 rapports.

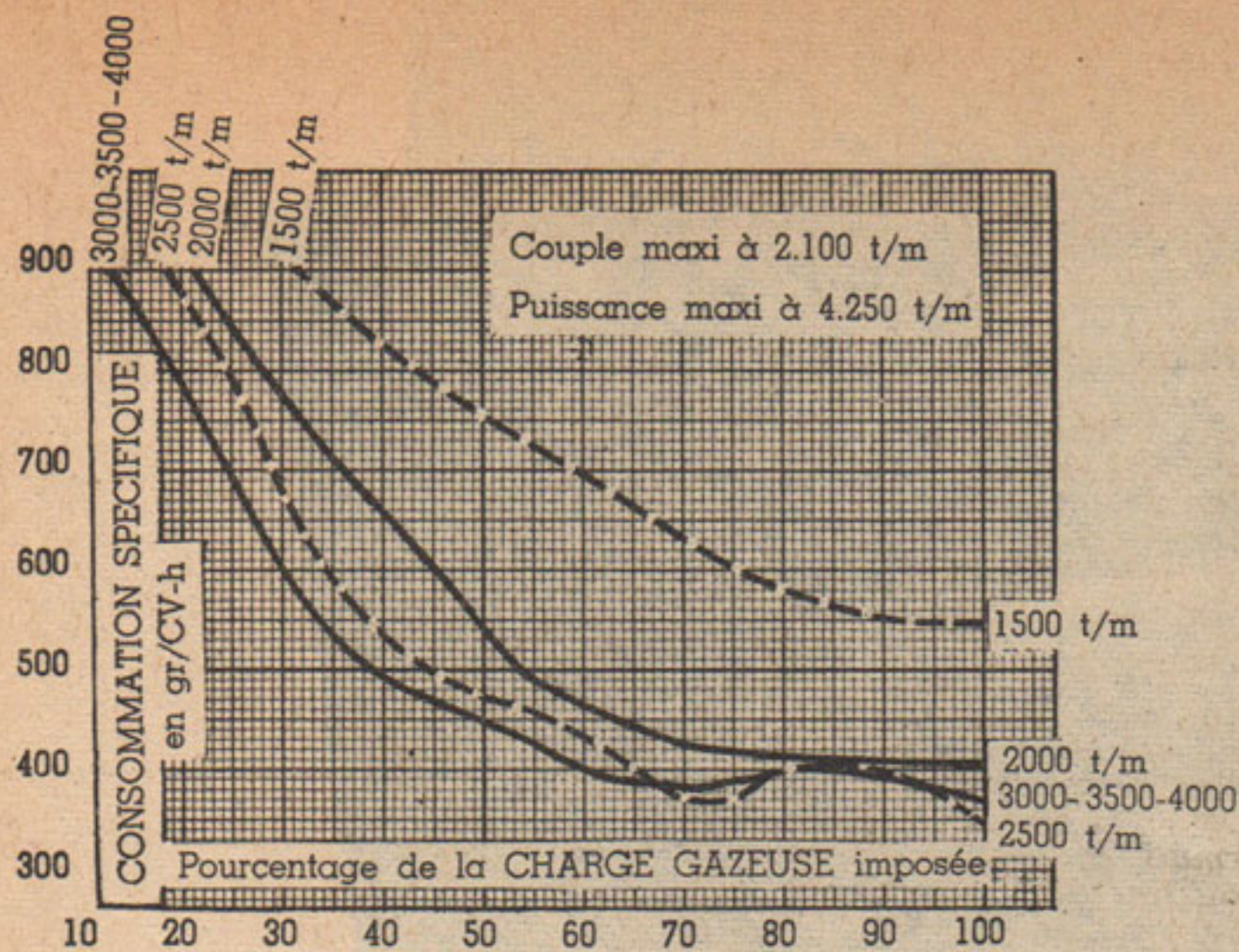
SA CONSOMMATION SPECIFIQUE

C'est ainsi que, si nous nous penchons sur le problème de la consommation spécifique (toujours dans le cas particulier du moteur Simson monovitesse), les courbes « 2 » et « 3 » permettent des constatations d'un intérêt certain.

INFLUENCE DU REGIME

Si, sur les courbes « 2 » et « 3 », nous prenons par exemple un pourcentage de charge gazeuse égal à 40 % de la charge totale (donc avec une ouverture partielle de la poignée des gaz, de telle sorte qu'à chacun des régimes considérés le moteur ne développe que 40 % de la puissance maximum qu'il pourrait développer à ce régime), donc, à 40 % de la charge gazeuse totale, nous constatons que la consommation spécifique s'établit comme suit pour différents régimes :

1.500 t/m	825 gr/CV-h
2.000 t/m	660 gr/CV-h
2.500 t/m	535 gr/CV-h



COURBE 2.

Courbes de consommation spécifique du RH 50, en fonction du pourcentage de la charge imposée et des régimes. La consommation spécifique décroît quand la charge devient plus importante, pour se stabiliser à

ces gaz frais seront mal utilisés, car, mélangés aux gaz brûlés, ils auront une mauvaise combustion, seront donc mal utilisés.

Ainsi, de nouveau, mauvais rendement du moteur et accroissement de la consommation.

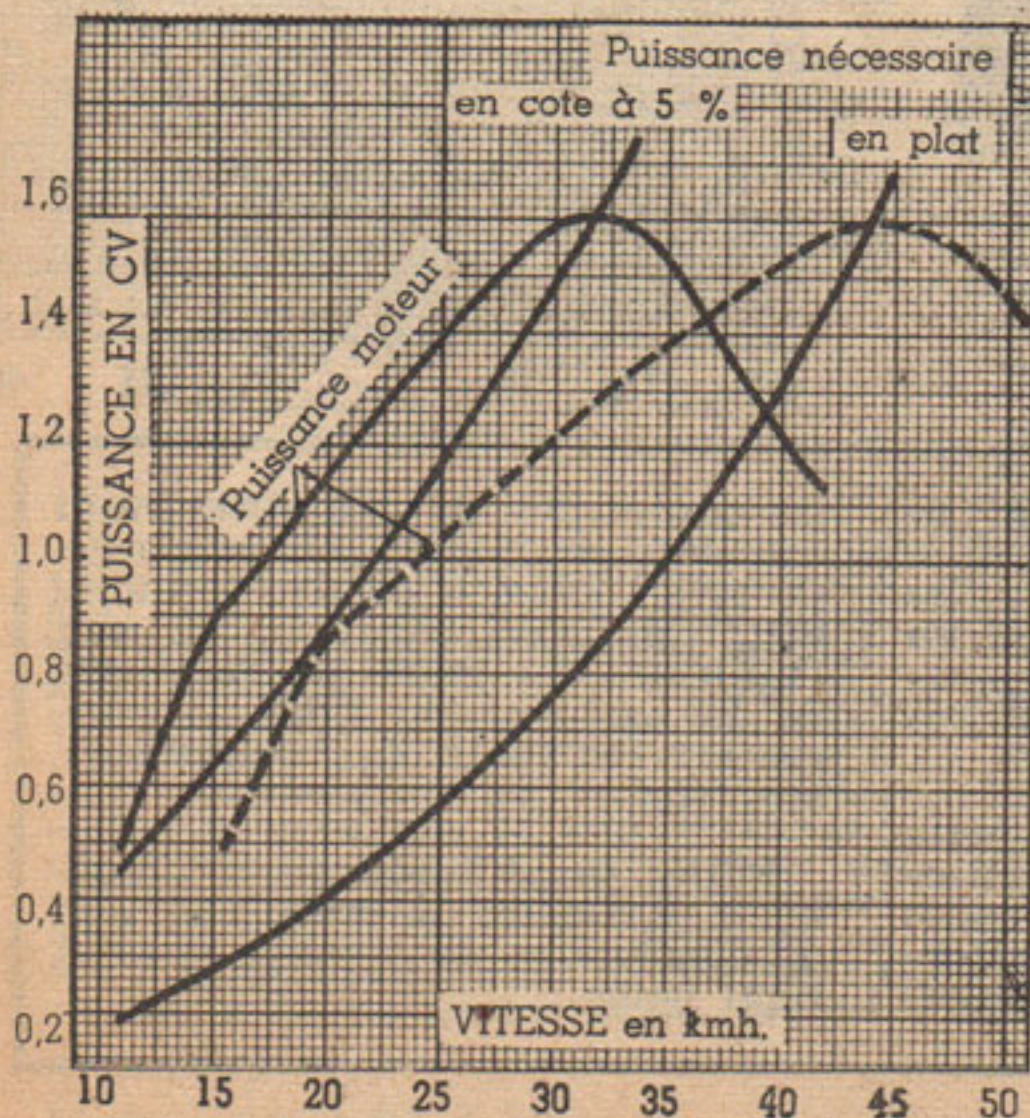
CHOIX DE LA DEMULTIPLICATION FINALE

Ainsi que nous l'avons dit au début de cet article, il s'agissait pour les ingénieurs de chez Simson d'aboutir à la réalisation d'un cyclomoteur utilitaire, particulièrement étudié pour être à la fois économique et adapté aux efforts qui pourraient lui être demandés.

Il s'agissait donc, puisque le cyclo est un monovitesse, de choisir une démultiplication finale qui permette une réserve de puissance suffisante pour grimper les côtes ou rouler par vent debout.

★

Sur le graphique « 4 », nous avons tracé, en fonction de la vitesse, d'une part la puissance nécessaire pour rouler en plat et en côte de 5 %, d'autre part la puissance développée à pleine charge par le moteur, soit avec la démultiplication finale choisie (en trait plein), soit avec la démultiplication qui permettrait la vi-

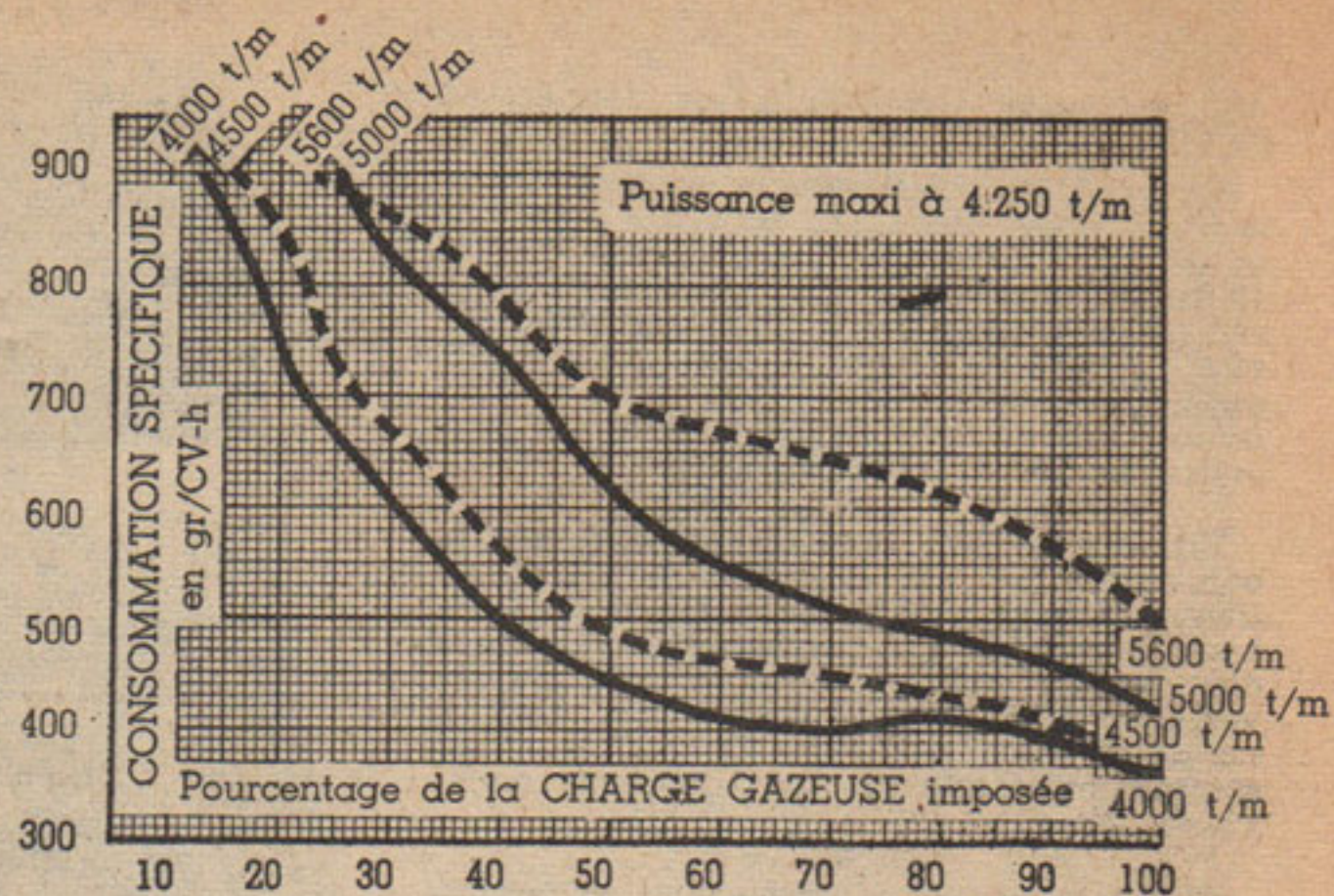


COURBE 4.

A gauche, comparativement aux puissances nécessaires en plat et en côte de 5 %, la puissance développée par le moteur soit avec la démultiplication adoptée, soit avec celle permettant la plus grande vitesse.

○

A droite, consommation spécifique du SR 1, aux différentes vitesses, soit en plat, soit en côte.



COURBE 3.

partir de 65 % du maximum de celle-ci. La consommation spécifique décroît également quand le régime monte, se stabilise entre les régimes de couple et de puissance maxima, puis croît ensuite en sursrégimes.

bien là le but recherché par les techniciens de chez Simson !

CONSOMMATION EN PLAT ET EN COTE

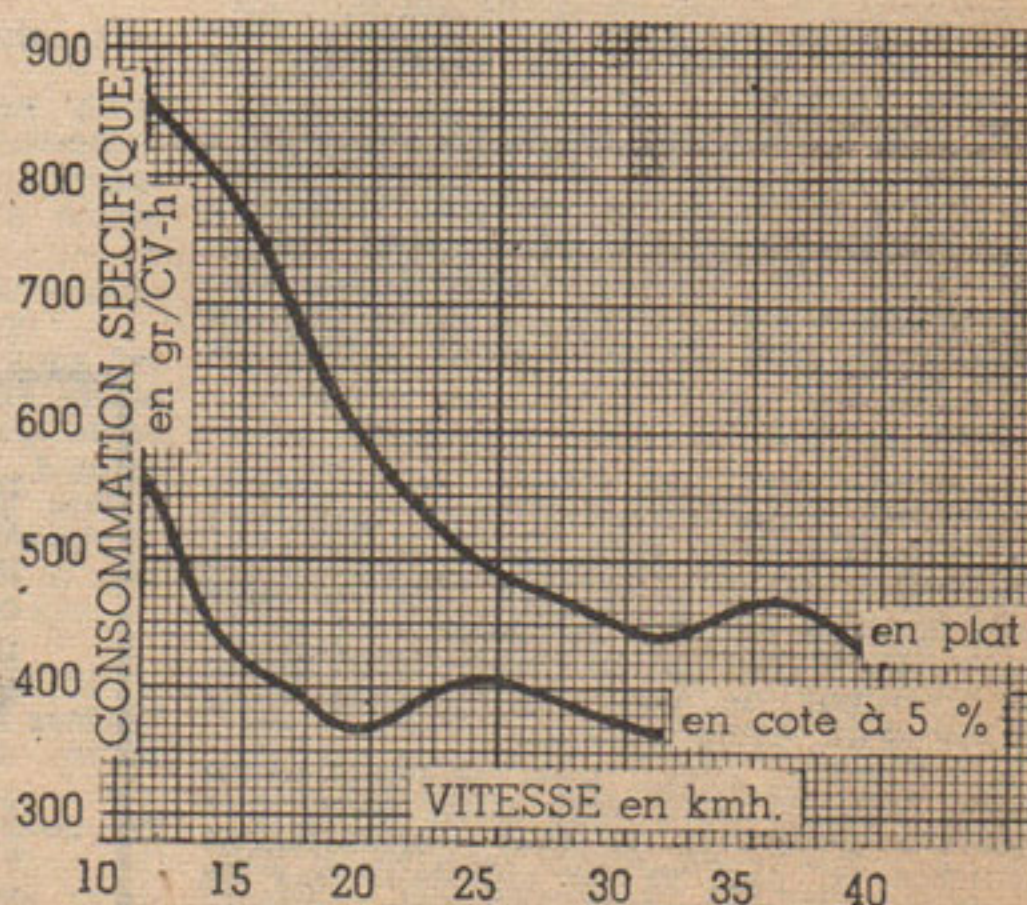
La courbe « 5 » nous donne la consommation spécifique du moteur quand il emmène le cyclo à différentes vitesses, soit en plat, soit en côte à 5 %.

En plat, la meilleure plage de consommation spécifique (de 440-430 gr/CV-h) se situe à 30-32 km/h ou « à fond ». Ceci est particulièrement indiqué puisqu'il s'agit là de vitesses d'utilisation normales pour le cyclomoteur.

Nous pouvons en outre faire une autre constatation : la consommation spécifique est constamment (pour toutes les vitesses) plus faible en côte qu'en plat. Ceci ne saurait d'ailleurs nous étonner si nous nous souvenons de ce que nous avons déjà établi plus haut, à savoir qu'à partir de 60 % de la pleine charge gazeuse, le cyclo était plus économique. Il est donc naturel qu'en côte, ou par vent debout, cet avantage se fasse sentir.

CONSOMMATION REELLE

Mais abandonnons un instant la consommation spécifique pour en arriver à la consommation réelle, qui reflète plus directement l'intérêt des usagers. Cette



COURBE 5.

consommation réelle nous est donnée, en plat et en côte, par la courbe « 6 ».

Nous voyons ainsi que la consommation la plus basse, en plat, se situe entre 18 et 33 km/h. Elle est alors de 1,6 litre à 18 km/h, passe à 1,4 litre à 25 km/h, pour remonter à 1,56 litre à 33 km/h. C'est un résultat qui est tout à fait satisfaisant pour un cyclomoteur utilitaire, étant donné que ce sont là les vitesses les plus courantes pour ses utilisateurs.

★

En côte de 5 %, c'est à 20 km/h que la consommation est la moins élevée : 2,1 litres. Mais, en fait, de 15 km/h à la vitesse maximum (31 km/h) elle reste dans des limites très acceptables puisqu'elle varie de 2,35 litres à 2,40 litres. Notons, en outre, qu'à partir de 23 km/h la consommation réelle est pratiquement constante.

★

Encore une fois, les résultats recherchés sont atteints puisque la consommation réelle dans une côte à 5 %, n'est pas beaucoup plus élevée, à vitesse égale, que celle enregistrée en plat. A 20 km/h, par exemple, elle est de 2,1 litres en côte contre 1,5 litre en plat.

COMPARONS ENCORE

Enfin il est encore un autre moyen de nous rendre compte de la valeur des résultats obtenus par les techniciens de l'usine Simson : c'est de comparer l'augmentation de la puissance nécessaire pour rouler en côte par rapport à celle nécessaire pour rouler en plat à la même vitesse, et l'augmentation respective de la consommation réelle dans les deux cas.

Que voyons-nous ici ?

A 15 km/h, en côte, la puissance exigée est de 2,4 fois celle qu'il faudrait en plat, à même vitesse ; mais la consommation n'a augmenté que de 30 %. A 25 km/h, ces chiffres sont respectivement de 2,1 fois et 75 %. A 30 km/h, l'augmentation de puissance nécessaire est de 98 %, celle de consommation, de 64 %.

★

Les différences sont, chaque fois, sensibles, dues à une sérieuse étude de la consommation spécifique en fonction du régime et de la charge.

En fait, si la consommation spécifique était restée la même en côte et en plat (alors que la courbe 5 nous a prouvé le contraire), nous aurions obtenu des consommations réelles bien supérieures en côte, ainsi que le prouvent les chiffres suivants :

- A 15 km/h : 4,25 l au lieu de 2,32
- A 20 km/h : 3,35 l au lieu de 2,1
- A 25 km/h : 2,95 l au lieu de 2,46
- A 30 km/h : 2,97 l au lieu de 2,40

DES RESULTATS QUI COMPTENT !

Voici donc, en gros, les résultats auxquels sont parvenus les ingénieurs de l'usine Simson.

Ce que nous avons voulu surtout mettre en évidence (en partie grâce à nos courbes, en partie grâce à nos commentaires), ce sont les avantages que permettent d'obtenir, pour un moteur monovitesse, une démultiplication finale judicieusement choisie et une consommation spécifique bien étudiée.

Ceci permet en effet d'avoir :

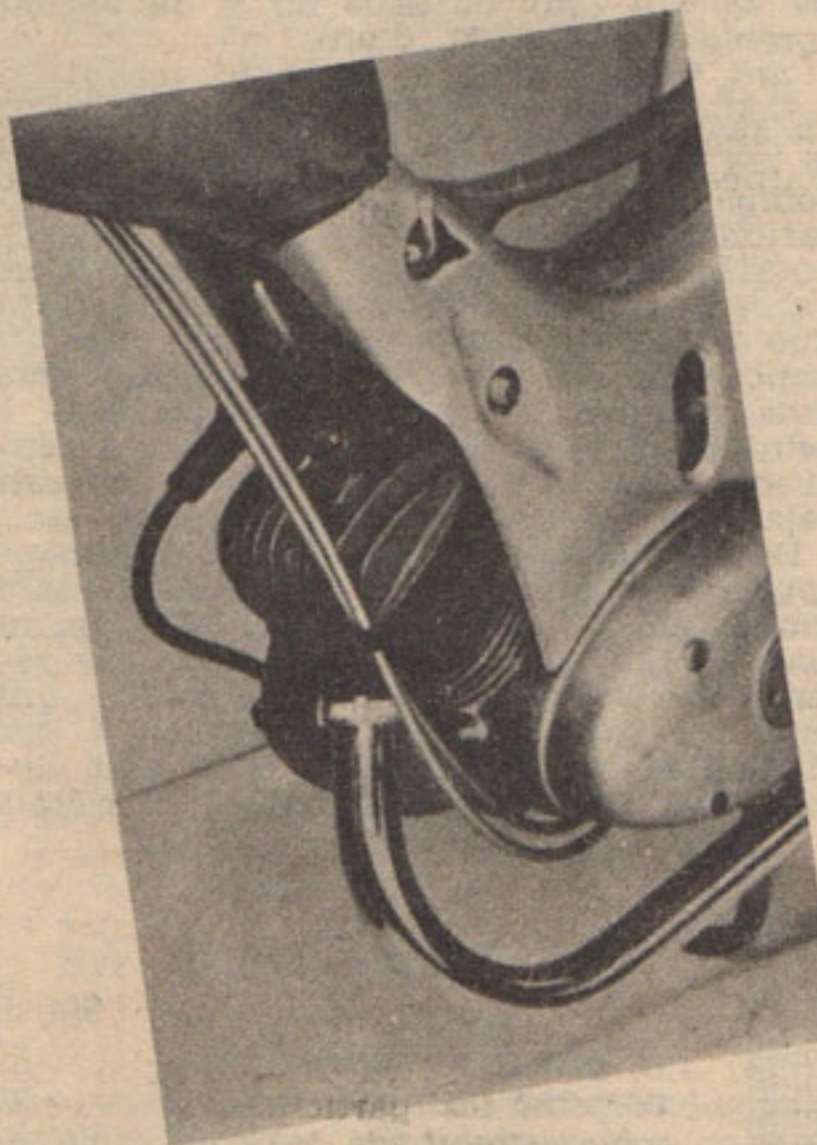
— d'une part, une réserve de puissance suffisante pour affronter une difficulté imprévue (vent de face, petite côte), et la possibilité de grimper une côte normale sans avoir à pédaler. L'abaissement de la vitesse de pointe qui en résulte n'est qu'un inconvénient de peu d'importance dans le cas d'un cyclo utilitaire.

— d'autre part, une consommation réelle calculée pour être aussi basse que possible pour les vitesses normalement utilisées en plat et ne croissant pas de façon exagérée lorsqu'il s'agit de grimper une côte.

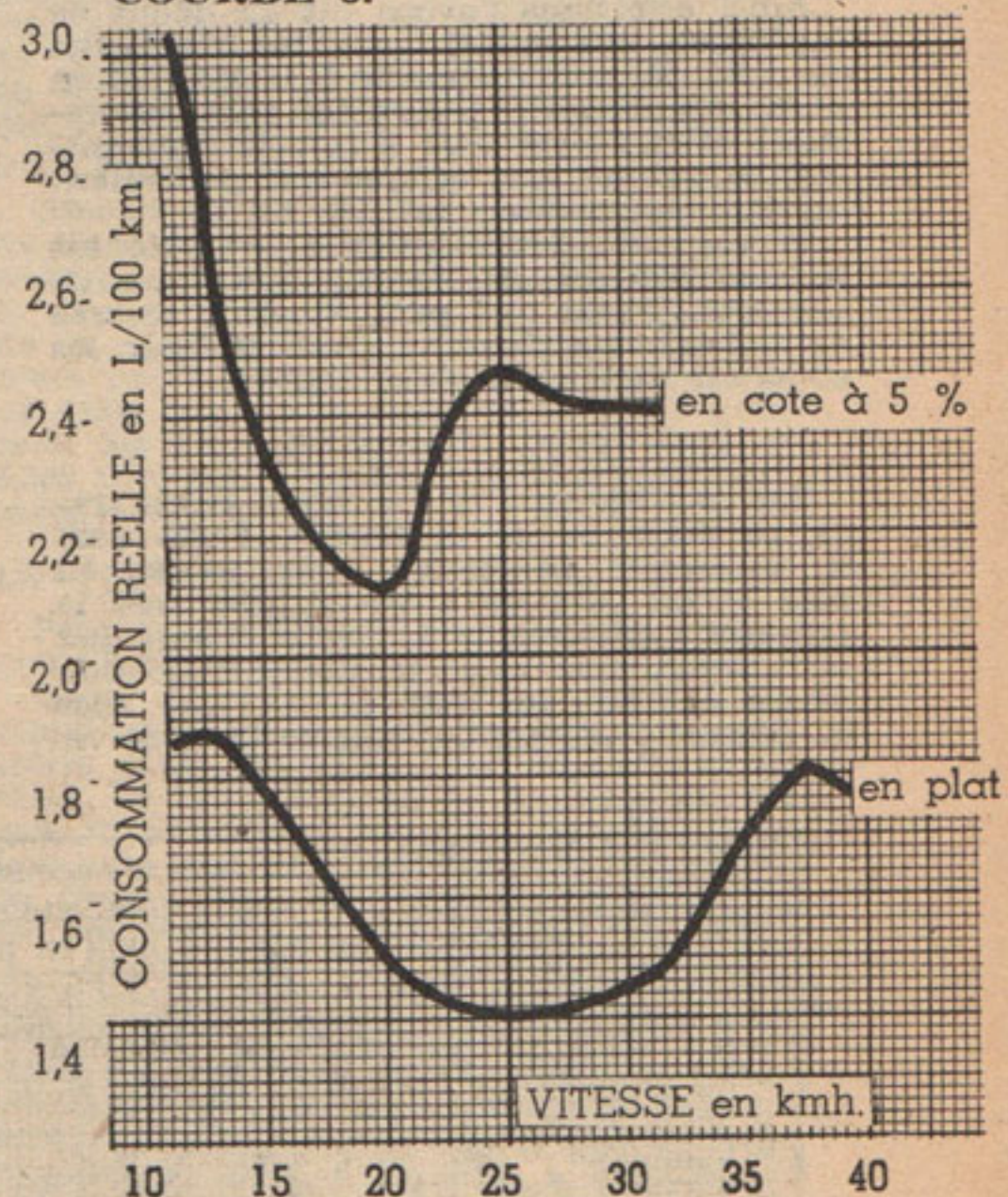
J. B. et B. N.



Le cyclo SR1 et son moteur RH 50. Ci-dessous, consommations réelles enregistrées en plat et en côte.



COURBE 6.



Dans cette première partie de notre étude, nous avons montré le résultat auquel sont arrivés les ingénieurs de l'usine Simson : un cyclomoteur utilitaire viable, répondant aux conditions pour lesquelles il est prévu.

★

Dans la seconde partie de cette étude — que nos lecteurs trouveront dans notre prochain numéro — nous montrerons les transformations successives que subissent

les prototypes de pré-série avant d'aboutir au RH 50 commercialisé. Ce sera l'occasion de voir certaines méthodes d'investigation, de voir l'influence du choix du silencieux, de la longueur du tube d'échappement, du taux de compression, etc., etc.

Enfin, nous laisserons à l'ingénieur Hofmann lui-même le soin de conclure et de juger le résultat final obtenu.

En U.R.S.S., la neige n'est pas pour arrêter les amateurs de tout-terrain dans leur sport favori.



LE SPORT MOTOCYCLISTE

A EDOUARD (NORTON) LA COURSE DE COTE DE LA GINESTE

Organisée pour la 3^{me} fois par le Moto-Club de Marseille, l'épreuve a remporté un beau succès, 32 pilotes y prenant le départ.

Réalisant 2' 16" 3, Edouard, dont la Norton courait en catégorie 500 cc sport, se montra le plus rapide et fournit le vainqueur absolu de l'épreuve, égalant par ailleurs le record établi l'an dernier par Paba à 92,240 km/h.

Classements

125 cc (course) : 1. Bertrand, moy. 77,874 km/h ; 2. Réale.

175 cc (course) : 1. Figuière (MV), moy. 83,888 km/h ; 2. Roubaud (Mondial).

175 cc (sport) : 1. Granda (Libéria), moy. 78,358 km/h ; 2. Chevalier (Terrot) ; 3. Aymard (MV).

250 cc (course) : 1. Pourquier (Guzzi), moy. 81,925 km/h.

350 cc (sport) : 1. Paulher.

500 cc (course) : 1. Paba (Triumph, moy. 91,837 km/h ; 2. Guignabodet (Gilera).

500 cc (sport) : 1. Edouard (Norton), moy. 92,240 km/h ; 2. Paba (BSA) ; 3. Roux (Norton) ; 4. Comy (Norton).

Plus de 500 cc (sport) : 1. Chevalier (Triumph), moy. 87,500 km/h ; 2. Cesaroni (BSA) ; 3. Musso (Triumph).

Sidecars, 500 cc (course) : 1. Braganti (Saroléa).

Plus de 500 cc (sport) : 1. Cahuzac (Triumph), moy. 70,707 km/h.

M. ALFRED LENFRANC PRESIDENT DE LA F.M.B. DEMISSIONNE

La présidence de la F.M.B. est de nouveau abandonnée par M. A. Lenfranc, qui avait déjà démissionné une première fois peu après son élection à cette haute fonction mais était revenu sur sa décision, fournissant depuis lors un gros travail à la tête de l'instance sportive belge.

A côté du motif « officiel » donné à cette nouvelle démission — le surmenage — il semblerait que M. Alfred Lenfranc ait rencontré certaines divergences de vue autour de lui, celles-ci ne lui permettant pas de régir les destinées du sport motocycliste belge en conformité absolue avec son propre point de vue.

AMENAGEMENTS A MONZA

La célèbre piste italienne fait l'objet de soins attentifs en vue de la maintenir au niveau des plus beaux circuits fermés. C'est ainsi que l'on a passé commande pour l'installation d'un système d'éclairage des bords de la piste de vitesse (4 km 250) pour les tentatives de record pendant la nuit. L'installation sera terminée le 15 juin et coûtera 8 millions de lires environ. Par ailleurs on a expérimenté avec succès une modification au garde-rail du type « Armco », dans le but de le rendre plus sûr pour les motos.

6^e CONCENTRATION TOURISTIQUE

4^e CIRCUIT DE REGULARITE SAMEDI 21 ET DIMANCHE 22 JUIN 1958 A ISIGNY

Ces manifestations motorisées organisées par le Moto-Club Chatillonnais se dérouleront les samedis 21 et dimanche 22 juin 1958, comme suit :

Concentration touristique : ouverte à tous les motorisés, du cyclomotoriste au sidecariste, sur l'itinéraire Chambourcy à Isigny.

Rassemblement à Chambourcy entre 7 h. et 7 h. 30 le samedi matin.

Deux groupes derrière auto-pilote. Départ à 8 h. et 8 h. 15.

De Lison à Isigny, organisation d'un jeu pour tous les participants, déterminant le classement de la concentration, dont les récompenses s'élèveront à 60.000 francs en espèces.

Le soir, dîner folklorique et soirée motocycliste à la Coopérative d'Isigny.

Circuit de régularité : ouvert à tous les licenciés de la F.M.M. membres de clubs affiliés pour cyclomoteurs, scooters, vélomoteurs, motocyclettes et sidecars. Limité à 10 cyclomoteurs et à 60 autres motorisés des catégories désignées ci-dessus.

Ce circuit se déroulera de Lison à Isigny et aura un kilométrage de 67 km.

Départ de Lison : 15 h. 30.

Arrivée à Isigny : à partir de 18 h.

110.000 francs de prix en espèces récompenseront les concurrents ainsi qu'un challenge et diverses coupes.

Pour tous renseignements s'adresser ou écrire au vice-président du M.C.C. : M. Jean Raby, 63, rue Ampère, Paris (17^e), tél. CARnot 99-37.

BOB BERRY METTRA-T-IL TOUT LE MONDE D'ACCORD ?

Voulant mettre d'accord Triumph et la FIM et enlever le doute qui plane sur le record du monde absolu de vitesse pure (officiellement 339 km/h par Herz sur N.S.U ; officieusement et discuté : 345 km/h par Allen sur Triumph), le Britannique Bob Berry voudrait s'attaquer, en juillet, sur le Lac Salé, au titre tant envié.

Dans un très long carénage, le pilote est assis très bas, avec la roue avant entre les jambes (position « semi-chaise-longue »). Derrière lui se trouve le moteur : un 1.000 cc Jap. en V qui, fonctionnant à l'alcool, donnerait 140 CV à 6.700 t/m !

Si la « chose » tient ce qu'elle promet, le record est battu !

LES 24 HEURES DE MONTJUICH SE DISPUTERONT LES 5 ET 6 JUILLET A BARCELONE

Cette épreuve, semblable dans son principe à notre « Bol d'Or », se déroulera sur le circuit de vitesse établi dans le parc de Montjuich, qui développe 3.790,65 mètres.

Il s'agit rappelons-le d'une compétition dont le caractère international s'affirme d'année en année et qui a vu notamment la participation d'équipes officielles italiennes l'an dernier. Mais il faut bien préciser qu'ici — et contrairement à ce qui est admis à Montlhéry — seules peuvent participer à la course les motocyclettes dites « sportives » (c'est-à-dire qui remplissent les exigences du Code de la Route pour leur utilisation sur la voie publique) et les machines de tourisme (ce groupe n'admet que les machines de fabrication espagnole et qui réunissent les caractéristiques des machines commerciales).

Pas de catégorie course par conséquent, et les modifications autorisées pour les machines des groupes « sport » et « tourisme » ne concernent que des points de détail. Autrement dit, les 24 Heures de Montjuich constituent un authentique banc d'essai de la production courante et c'est ce qui en fait le très gros intérêt.

Le règlement de l'épreuve et le formulaire d'engagement peuvent être demandés au Secrétariat de la Pena Motorista Barcelona, rue Montaner 213, Barcelone, Espagne.

AU 30^{eme} BOL D'OR :

5 RECORDS BATTUS

(MOTOS 125 ET 175 - SIDECARS 500)
SCOOTERS 125 ET 175

INIZAN ET MUTEL (TRIUMPH)

VAINQUEURS ABSOLUS,

MAIS LE RECORD DE LEFEVRE-BRIAND (NORTON)
TOUJOURS DEBOUT.

NOS COUPES A :

INIZAN - MUTEL
MIGEON - CROIX

La classe exceptionnelle des 2 Bol d'Or précédents laissait présager une trentième édition de très haute qualité. Les étrangers s'intéressaient en effet de plus en plus à l'épreuve, et après les Autrichiens, les Allemands, les Belges, les Tchèques, les Hongrois, voici que les Anglais (Vélocette) découvraient à leur tour ce qu'était notre classique Bol d'Or. Ils promettaient de revenir plus en force cette année, et nos voisins tran-

salpins (Morini et Ducati) prenaient contact avec les organisateurs.

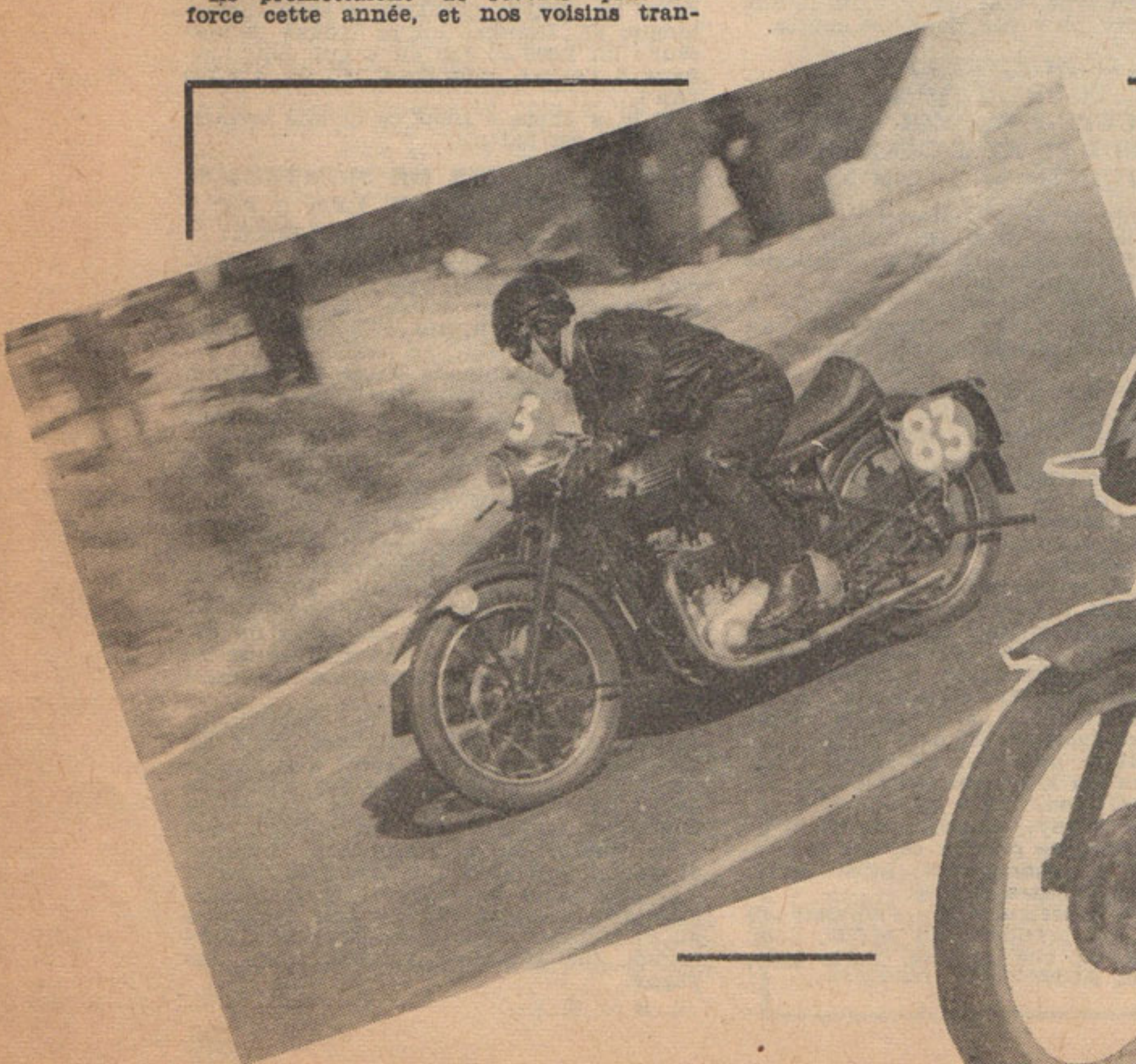
1958 promettait donc une grande confrontation internationale.

Que reste-t-il de tout cela ?

★

La conjoncture actuelle a profondément impressionné tous nos voisins, à tel point qu'un déplacement en France leur apparaissait comme une aventure périlleuse.

Par prudence, chacun est resté chez soi et la participation étrangère s'est trou-



vée réduite au seul Luxembourgeois Nening, et aux Belges Nihon et Rousselet. C'est évidemment très peu.

★

Par ailleurs, des équipages très en vue, et dont la participation au Bol d'Or semblait être automatique, ont déclaré forfait, attendant d'être dépossédés de leurs records, pour revenir en piste.

Ce fut le cas des Tchèques, qui, on le sait, ont porté le record en 350 cc à 2.662 km sur leur twin Jawa, ce fut le cas de l'équipe reine du Bol d'Or, Lefèvre-Briand, qui avec leur Norton ont le record général de l'épreuve à plus de 117 km/h de moyenne !...

Les uns comme les autres savent ce qu'est un Bol d'Or. Ils savent qu'ils n'ont pu accomplir ces exceptionnelles performances qu'en tournant 24 heures vite et sans arrêts autres que ceux destinés aux ravitaillements et aux changements de pilote.

Alors, améliorer ces performances n'est pas chose facile, et le 30^{me} Bol d'Or l'a pleinement démontré, car pas un instant nous n'avons tremblé pour ces records, fixés très haut. Il est vrai qu'un vent très violent soufflant par moment à 65 km/h ne facilitait pas les choses, et le passage devant les tribunes aurait pu se faire pour certains sur la 3^{me}.

★

Quelle était, alors, la physionomie du Bol 1958 ?

Ce fut une compétition très ouverte, car en dehors des neuf 500 cc qui prirent le départ, Monneret-Galibert sur 350 cc AJS, Daric-Ruellet sur 350 cc Gold-Star, Collignon-Perrin sur 250 cc Guzzi, sans oublier Murit-Drion sur sidecar 500 BMW « Rennsport », pouvaient prétendre à la victoire finale.

Quels furent les prestations de tous ces hommes ?

LES VAINQUEURS POSSIBLES

La liste ci-dessus s'est très vite amenuisée au fil des heures.

Déjà, au départ, des absents de classe, puisque Monneret et Galibert n'avaient

pas reçu à temps leur AJS tandis, que Daric, que l'on avait vu aux entraînements, ne prenait finalement pas le départ ; sa BSA (la machine de Rossignol) manquait de mise au point, et faute de temps. Daric ne put remédier à un trou dans la carburation : il préféra, sagement, « laisser ça là ».

Mais avec ces 2 abstentions, la catégorie 350 cc n'était guère dangereuse.

★

Les gros clients étaient évidemment le redoutable tandem Murit-Drion, dont c'était, pour le dernier cité, le premier Bol d'Or.

Là encore, mise au point hâtive, 48 heures seulement avant l'épreuve, et peu après le départ, Murit dut s'arrêter, le garde-boue de la roue du side frottant sur le pneu.

A la fin de la première heure, notre champion de France a déjà 2 tours de retard sur les hommes de tête, retard qui ne sera pas comblé à la fin de la 2^{me} heure où Drion prend le relais.

Quelques tours, et Drion rentre au stand, piston crevé, une panne stupéfiante, car Murit « tirait long » et avait réglé riche.

Mais ça, c'est le Bol d'Or !

On peut imputer cet incident au fait que Drion, bien que tournant vite, restait très bas dans l'anneau de vitesse. Par la force centrifuge, l'essence était chassée vers la gauche de la machine, sans qu'une inclinaison de celle-ci ne compense cet effet. Les cuves de carburateur du cylindre droit se trouvaient ainsi progressivement vidées de leur essence, d'où appauvrissement de la carburation, d'où... un petit trou dans le piston.

40 minutes d'arrêt, pour changer cylindre et piston, et voilà Murit et son passager Maucherat repartis.

Pas pour longtemps, car à la Bretelle de Couard la BMW s'arrête, et nos hommes devront pousser fort longtemps.

Mais cela n'a pas entamé le moral de Murit qui veut repartir. Malheureusement, la distribution du cylindre droit a serré,

il y a décalage, et il ne reste plus à nos sidecaristes qu'à se retirer.

« Une panne moteur, je n'aurais jamais cru cela possible avec ma BMW », devait me confier Murit, en guise d'épilogue. Et ce n'était pas la première fois que de grands champions venaient se casser les dents sur ce traître de Bol d'Or.

★

En dehors des solistes en 500 cc, dont nous allons détailler la course, il ne reste plus que la paire Collignon-Perrin.

Collignon montait la même Guzzi 250 qui fit des étincelles en 1952, et nous avouait que la machine avait entre-temps, gagné une dizaine de km/h en vitesse de pointe.

Assez loin toutefois des 500 cc, cette machine ne pouvait gagner qu'à l'usure. Seulement, ce fut elle qui s'usa la première. On mit un temps fou à changer un câble de gaz cassé (!) et la nuit venue, ce furent pannes d'éclairage sur pannes d'éclairage.

La Guzzi ne fut jamais en vue, ce qui est dommage pour Collignon, dont on ne pouvait qu'apprécier la sportivité.

LES 500 cc SERIE EN TETE

La catégorie course était fort maigre, puisqu'une seule machine y était inscrite, la Norton Daytona (un seul carbu) de Lamboley-Petard.

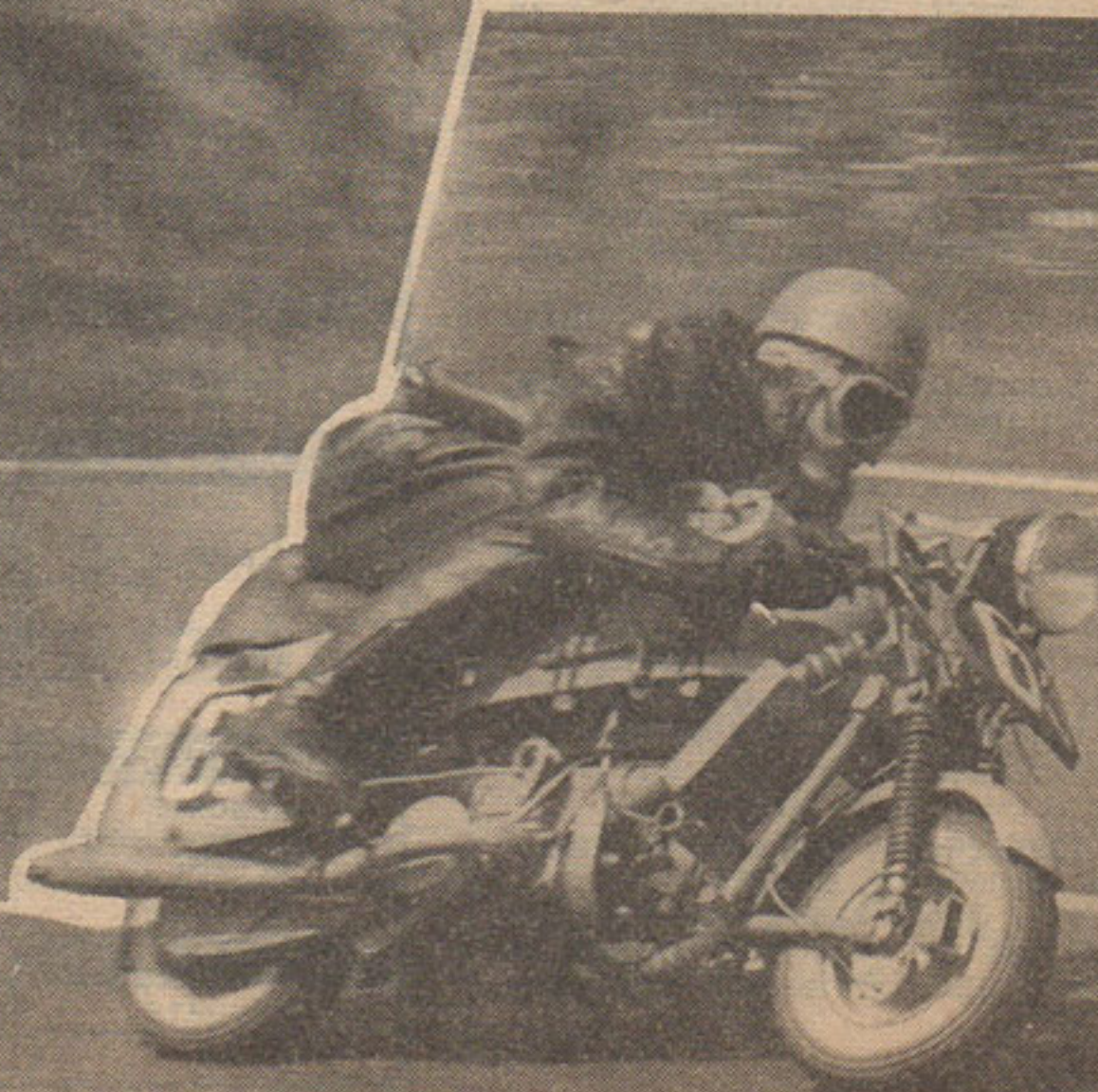
Nous aurions été heureux de revoir Larivière-Boyer qui, l'an passé, sur une « Manx », s'étaient montrés de remarquables animateurs. Malheureusement, n'ayant pu remettre leur Norton en état, ils durent se contenter d'une 250 Puch course, figolée dans ses moindres détails... ce qui n'empêcha pas l'embellage de se bloquer. Ah ! ce Bol d'Or !...

Mais revenons à nos 500 cc.

Dès les premières heures, Lamboley-Petard perdirent le contact avec les hommes de tête, devant s'arrêter pour refixer un repose-pied, tandis que le robinet d'essence se fermait parfois seul en marche !

DES NOUVEAUX RECORDMEN

De g. à dr. : Claudon-Grollet (Triumph), sidecar 500 cc ; Couturier-Bettiol (Morini), moto 175 ; Foidelli-Bois (Rumi), scooter 125 ; Terrioux frères (P.P. Roussey), scooter 175.



LA COMPÉTITION, TEST DE LA QUALITÉ!

ou

BOL D'OR 1958

Classement général :

1^{er} INIZAN-MUTEL, sur Triumph,
Chaîne BRAMPTON

500 cmc :

1^{er} INIZAN-MUTEL, sur Triumph,
Chaîne BRAMPTON

350 cmc :

1^{er} BERNARD-BERGERON, sur D.K.W.,
Chaîne BRAMPTON

250 cmc :

1^{er} AUBERT-FROMONT, sur NSU,
Chaîne BRAMPTON

175 sport :

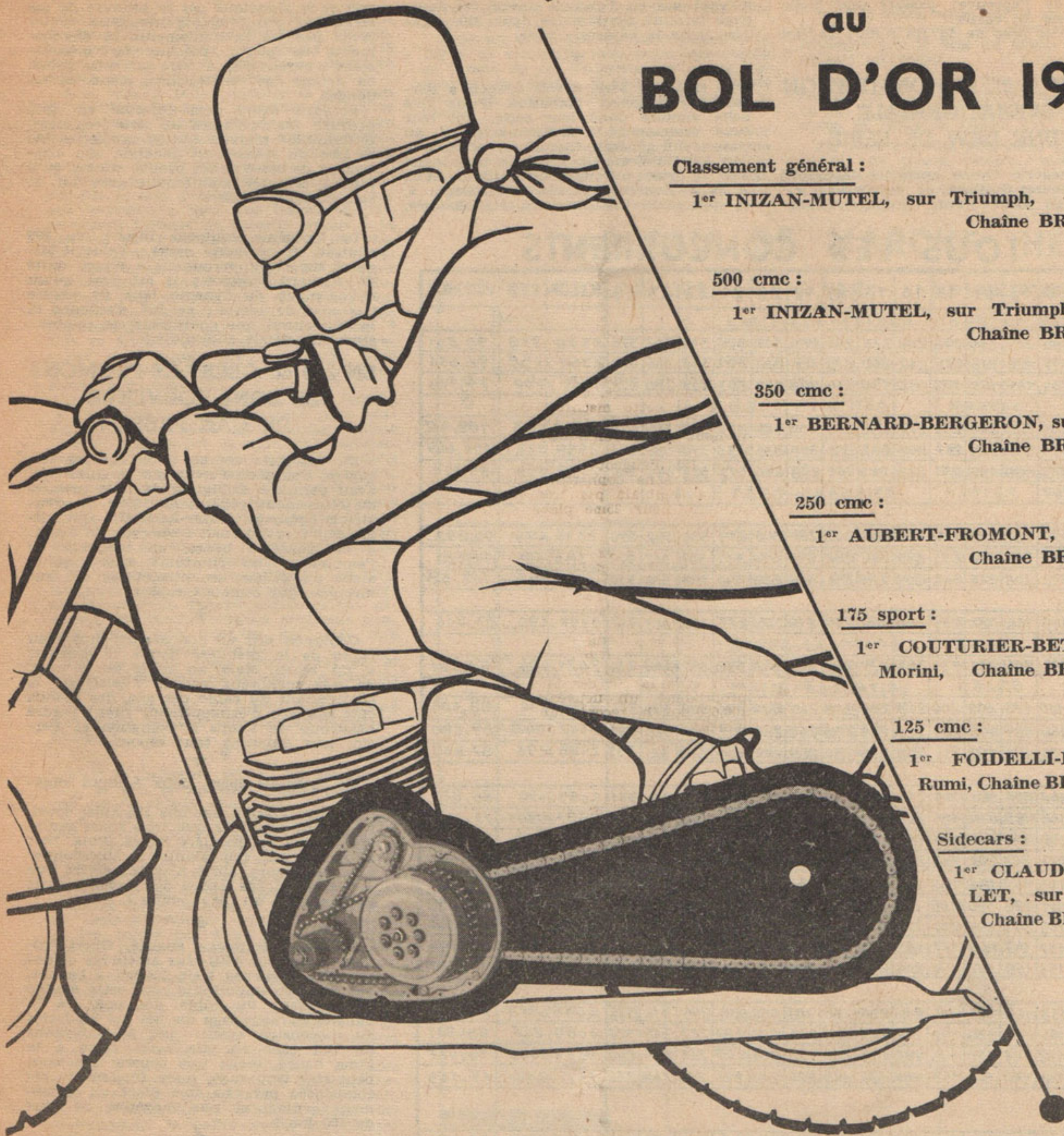
1^{er} COUTURIER-BETIOL, sur
Morini, Chaîne BRAMPTON

125 cmc :

1^{er} FOIDELLI-BOIS, sur
Rumi, Chaîne BRAMPTON

Sidecars :

1^{er} CLAUDON-GROLLET, sur Triumph,
Chaîne BRAMPTON

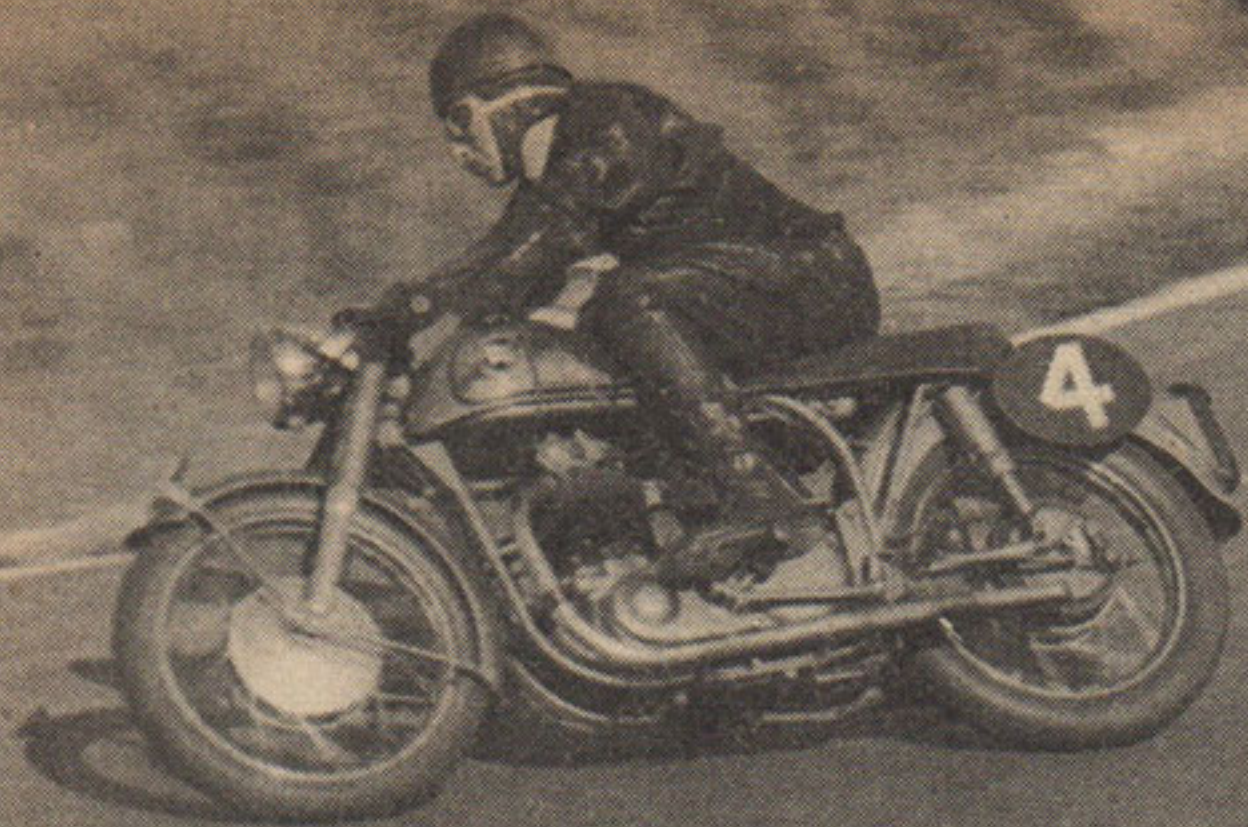


... qualité vérifiée sur route par l'usager!

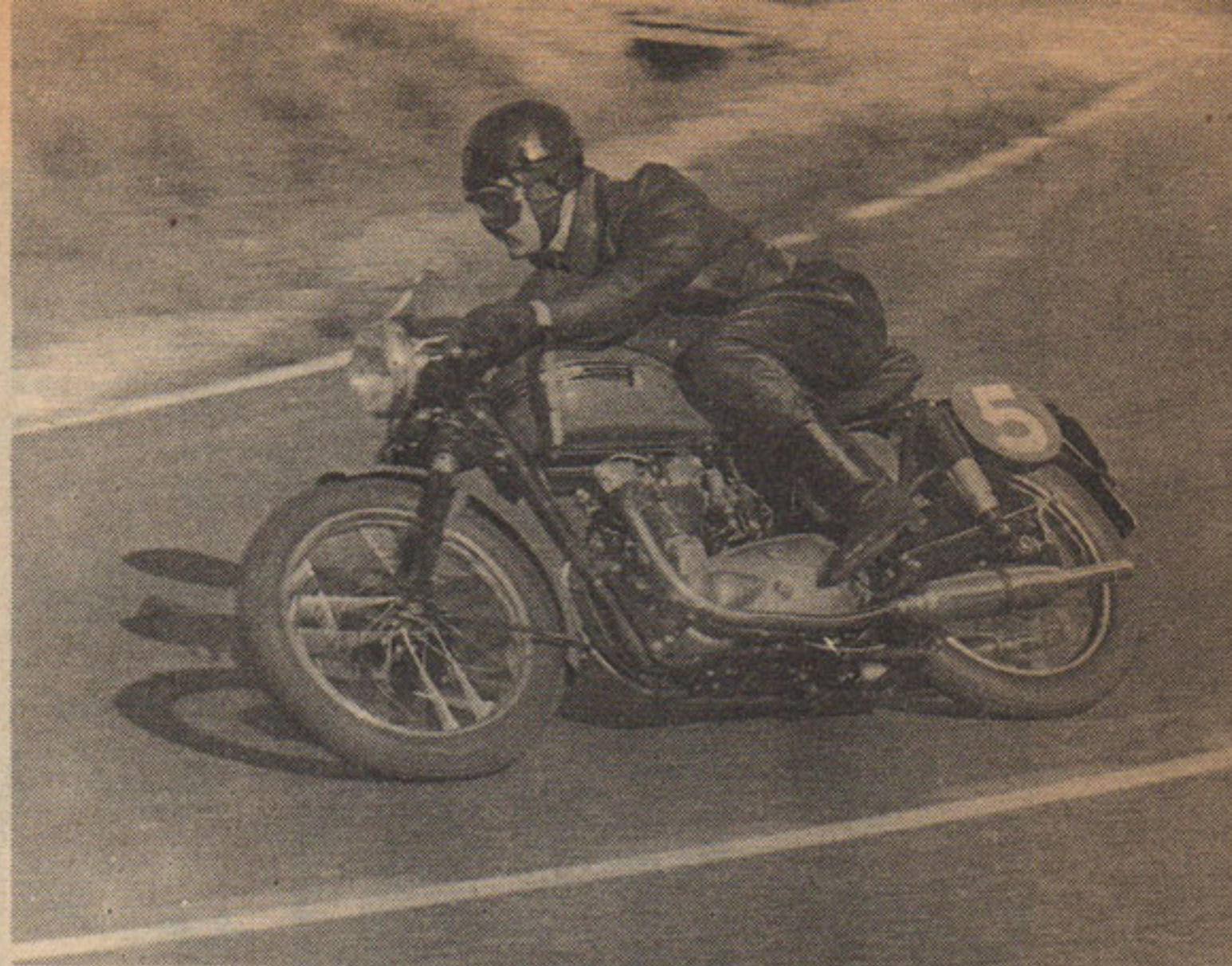
Brampton



LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT!



Cot, associé à Kiené, devait, au guidon d'une Norton 88, faire une course très remarquée.



Equipe de pointe de la Préfecture, Philippe-Doussot devaient terminer très près de Cot-Kiêné.

POUR LA TROISIEME ANNEE CONSECUTIVE, LE RECORD EN 175 cc TOMBE

Neuf équipages au départ, neuf à l'arrivée, un record battu !... Les 175 cc ont fait forte impression.

En course, trois concurrents : Gilbert-Picache sur leur Gnome-Rhône personnelle munie d'un Dell'Orto ; Schoon-Decae sur leur Ydral spéciale à refroidissement liquide, très jolie petite machine entièrement réalisée par ses propriétaires et qui tournait à 105 km/h samedi soir, et Fusari-Frouard sur une Peugeot.

★

Gilbert-Picache eurent de nombreux ennuis avec leur carburation qui les obligea à changer de piston au cours de la première heure ; ils durent encore déculasser et régler leur allumage dans la soirée ; le dimanche matin, la bonne carburation enfin trouvée, il était trop tard pour pouvoir faire mieux que 3^{me} de leur catégorie.

★

Schoon-Decae connurent des ennuis d'embrayage qui les obligèrent à changer des disques ; une crevaison et des rayons

À Costedoat-Liset, de vieux habitués du Bol d'Or, la catégorie 350 course, sur Gold Star.

cassés dans la matinée leur firent perdre pas mal de temps car ils n'avaient pas de roue de rechange. Signalons encore le silence de cette machine, dû au volumineux filtre à air, au vaste pot d'échappement et au refroidissement par eau.

La 175 Peugeot de Fusari-Frouard ne fut pas sans connaître plusieurs ennuis et ne semblait pas très rapide, ce qui explique leur 25^{me} place au classement général.

En sport, deux engagés : Couturier-Bettiol (Morini) et Le Roy-Dubreuil (Terrot). Pour Couturier-Bettiol, pas le moindre ennui en 24 heures ; dans le courant de la matinée, s'apercevant que le record 175 (établi par Agache-Guignabodet en 1957 avec le Libéria-Ydral caréné, à 100,18 km/h), était à leur portée, Couturier et Bettiol ouvrirent en grand, tournant à 107 ; et à la fin des 24 heures, ils s'approprièrent un nouveau record 175 à 100,690 km/h, record qui leur valait également, outre la 1^{re} place des 175 toutes catégories, la cinquième place du classement général. La « Settebello » des nouveaux recordmen 175, bien que très rapide (138-140 sur l'anneau de Montlhéry) a prouvé qu'elle n'était pas fragile et qu'elle encaissait bien les 24 heures d'un Bol d'Or. Une remarquable performance à l'actif de la « Settebello » et de la famille Couturier.

La Terrot « Rallye » de Le Roy-Dubreuil n'avait que 400 km au départ ; machine ne différant de la série que par la suppression du pot d'échappement et un réglage de carburation évidemment approprié, elle fit une belle démonstration de régularité, tournant comme une horloge, et bouclant ses tours à 98 km/h environ (106 pour un des meilleurs tours). Pour la première sortie des « Rallye » au Bol d'Or, Terrot peut être satisfait de la tenue de ses machines ; partie cycle et

moteur ont parfaitement résisté à ce dur traitement, et Leroy-Dubreuil auraient pu accomplir quelques tours supplémentaires, si l'huile ne s'était mise subitement à émulsionner.

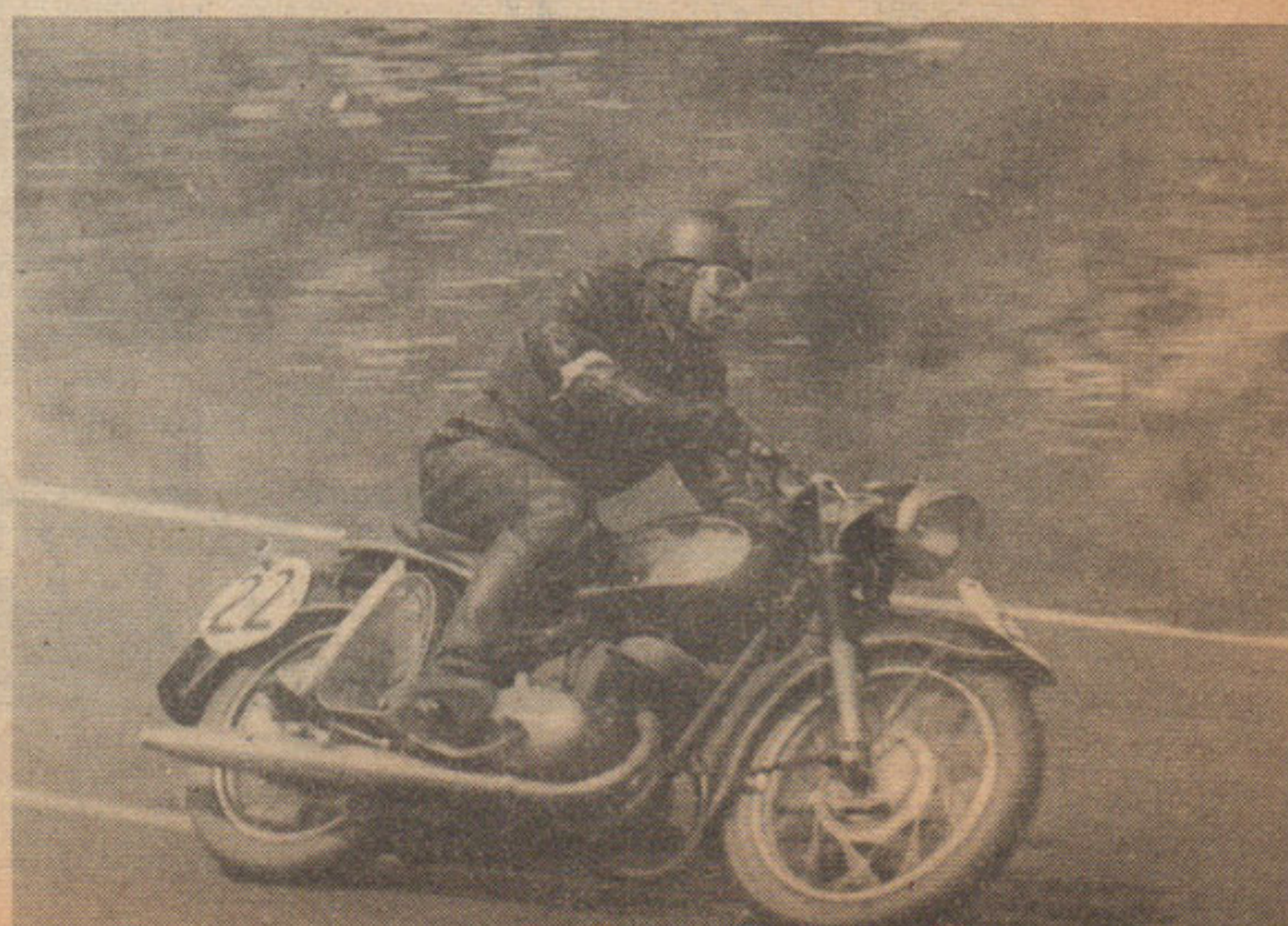
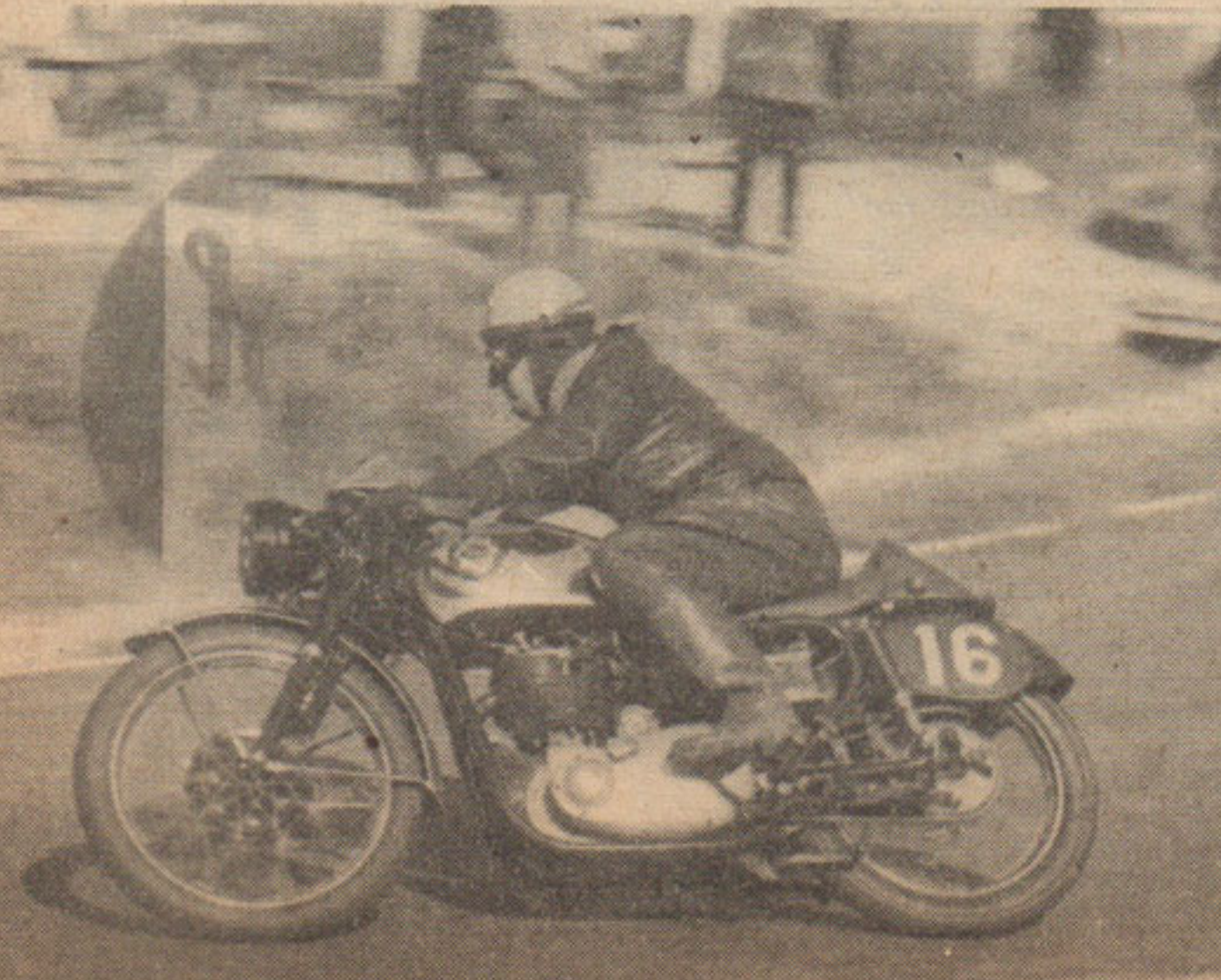
En 175 série, quatre équipes : Migeon-Croix (AGF) ; Arambol-Maisse (Mochet) ; Wallet-Thiercelin (Terrot) et Frison-Herzanz (AGF).

Migeon-Croix, quatorzièmes au classement général, remportent la coupe « Moto-Revue » attribuée à la première machine française du classement général. A part quelques ennuis d'éclairage, pas d'ennuis pour cet équipage.

Arambol-Maisse furent retardés par plusieurs serrages dus à un dépôt de calamine sur le culot de la bougie mais ne connurent pas d'autres ennuis avec leur Mochet.

Pour Wallet-Thiercelin et leur Rallye (qui n'avait que 800 km au départ), un œil de circlips cassé les obligea à changer de piston. Cette 175 Rallye strictement de série tournait à une moyenne de 94-95 km/h, ce qui lui valut la 3^{me} place de sa catégorie.

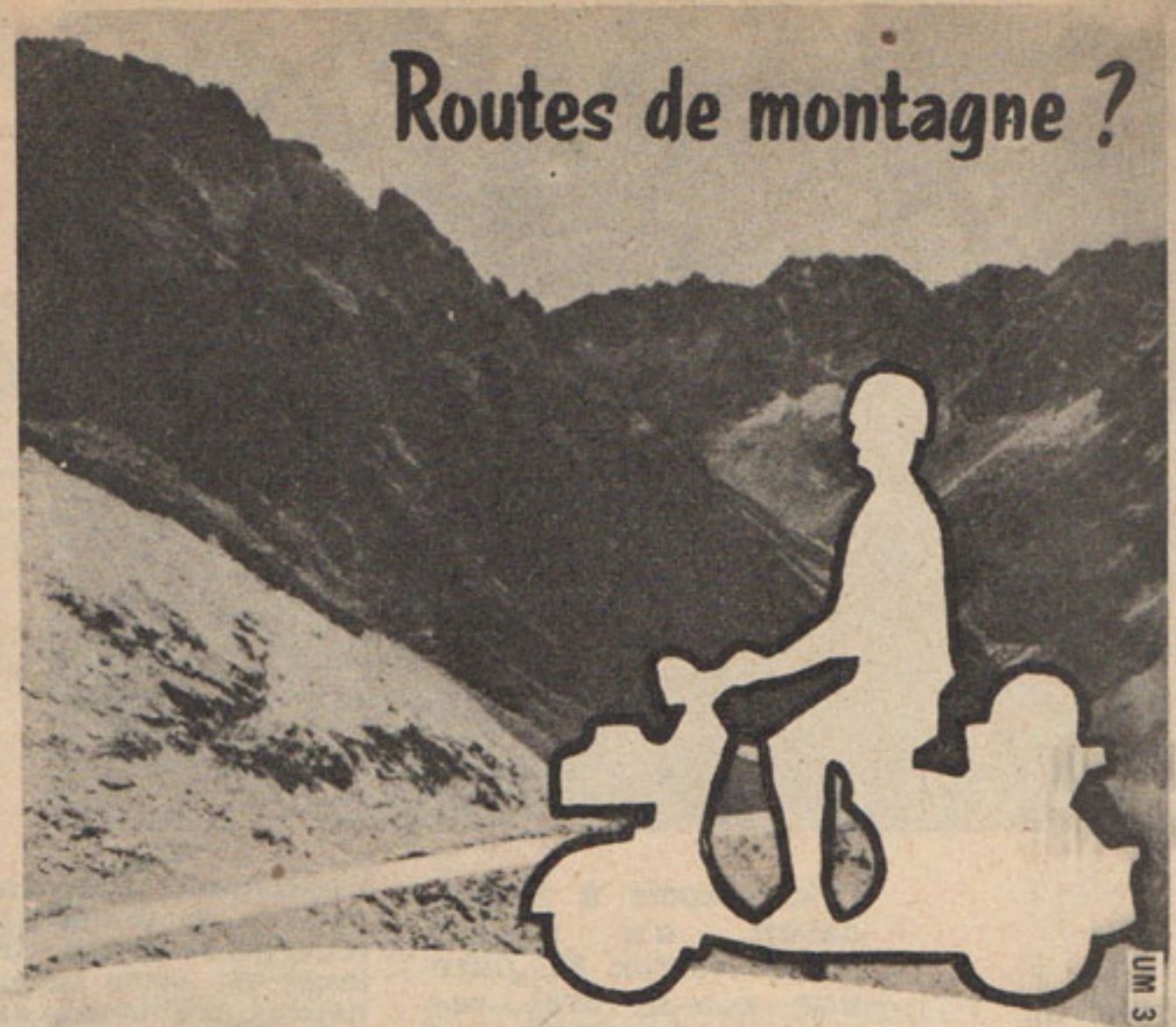
Le tandem Bernard-Bergeron devait effectuer une des plus remarquables performances de ce Bol d'Or.



ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYLOMOTEURS

SAKER
ETI ANDRE PORTERIE

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



*pas de souci
pour votre moteur ...*

CASTROL est là !

En montagne, l'effort prolongé que vous demandez à votre moteur deux temps ou quatre temps le fait tourner dans des conditions anormales. Vous le sentez. Et malgré cela, vous restez très exigeant...

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

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

calculée
éprouvée
toujours perfectionnée



L'HUILE PAR EXCELLENCE



REMPORTE UN MAGNIFIQUE
SUCCÈS AU

BOL D'OR

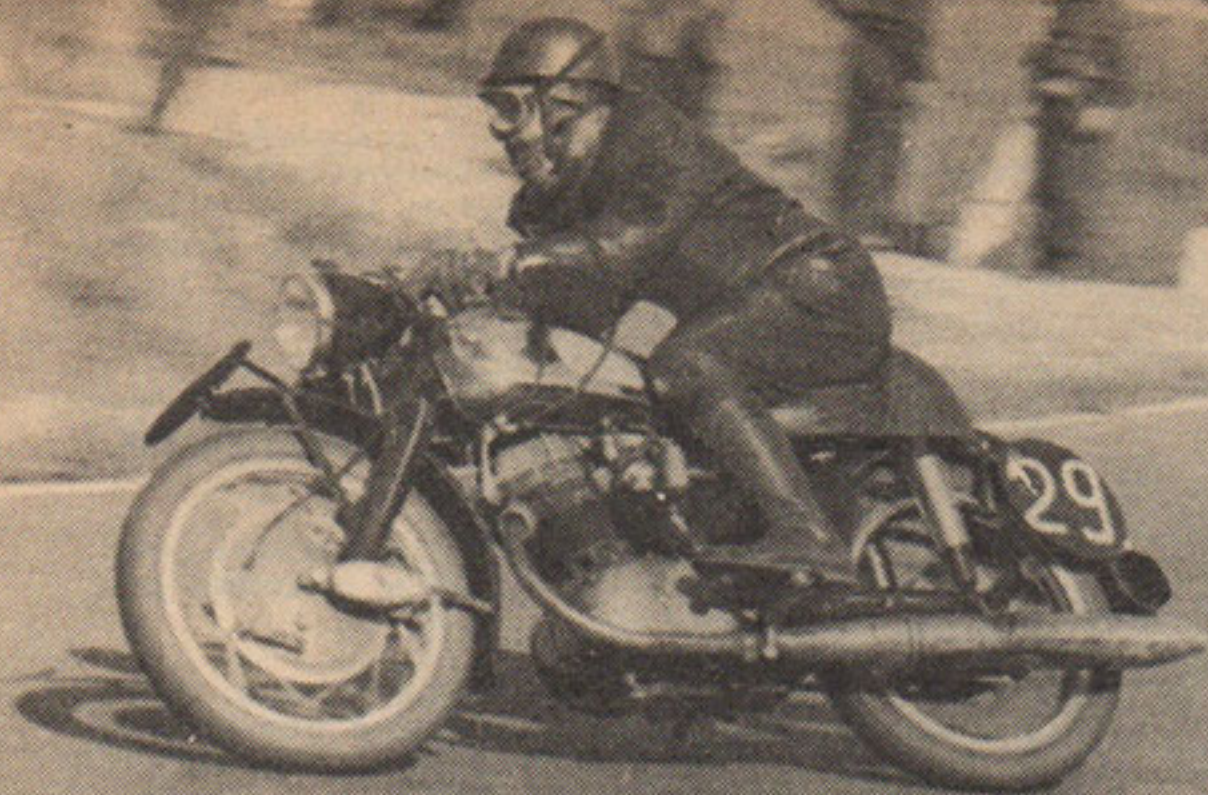
1^{er} CLASSEMENT GENERAL
INIZAN - MUTEL
sur TRIUMPH 500 cmc
couvrant 2.626 km 143 à la
moyenne de 109 km 422

1^{er} CATEGORIE SIDE CAR
CLAUDON - GROLLET
sur TRIUMPH
couvrant 2.172 km
(record battu)

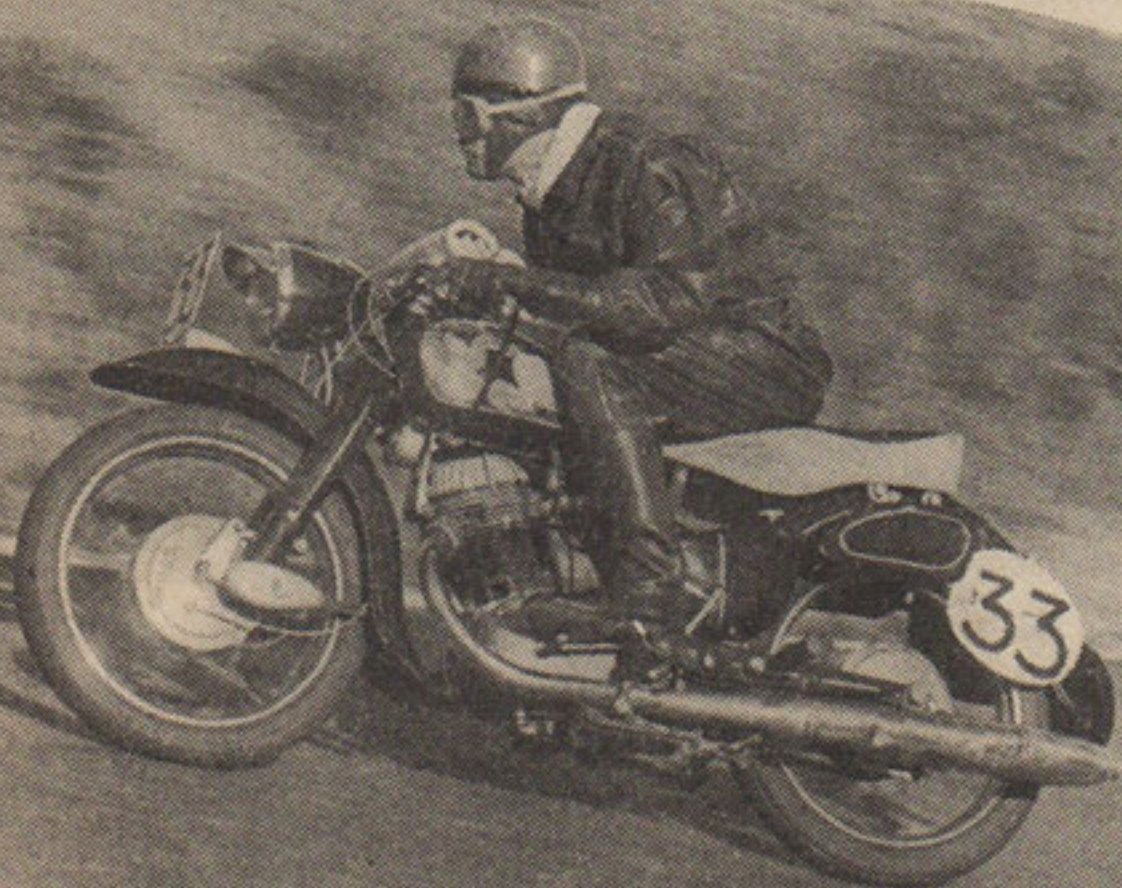
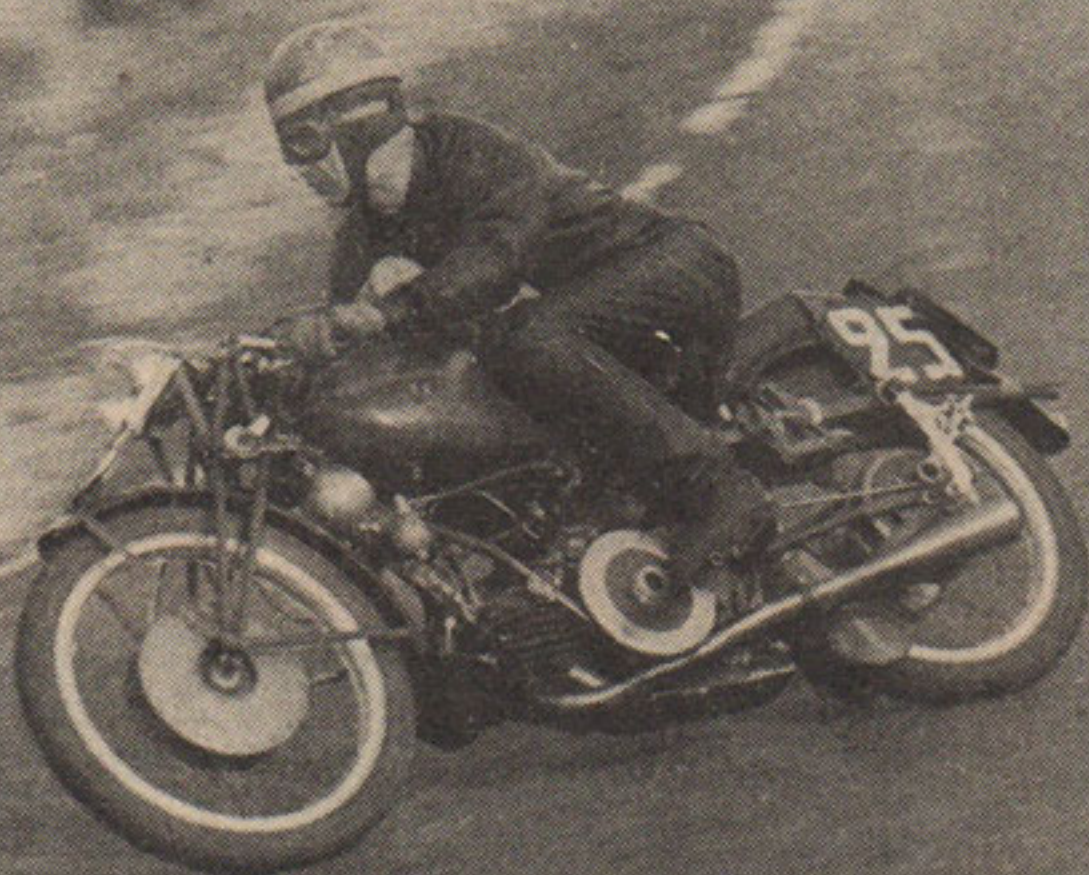
BRAVO

Englebert

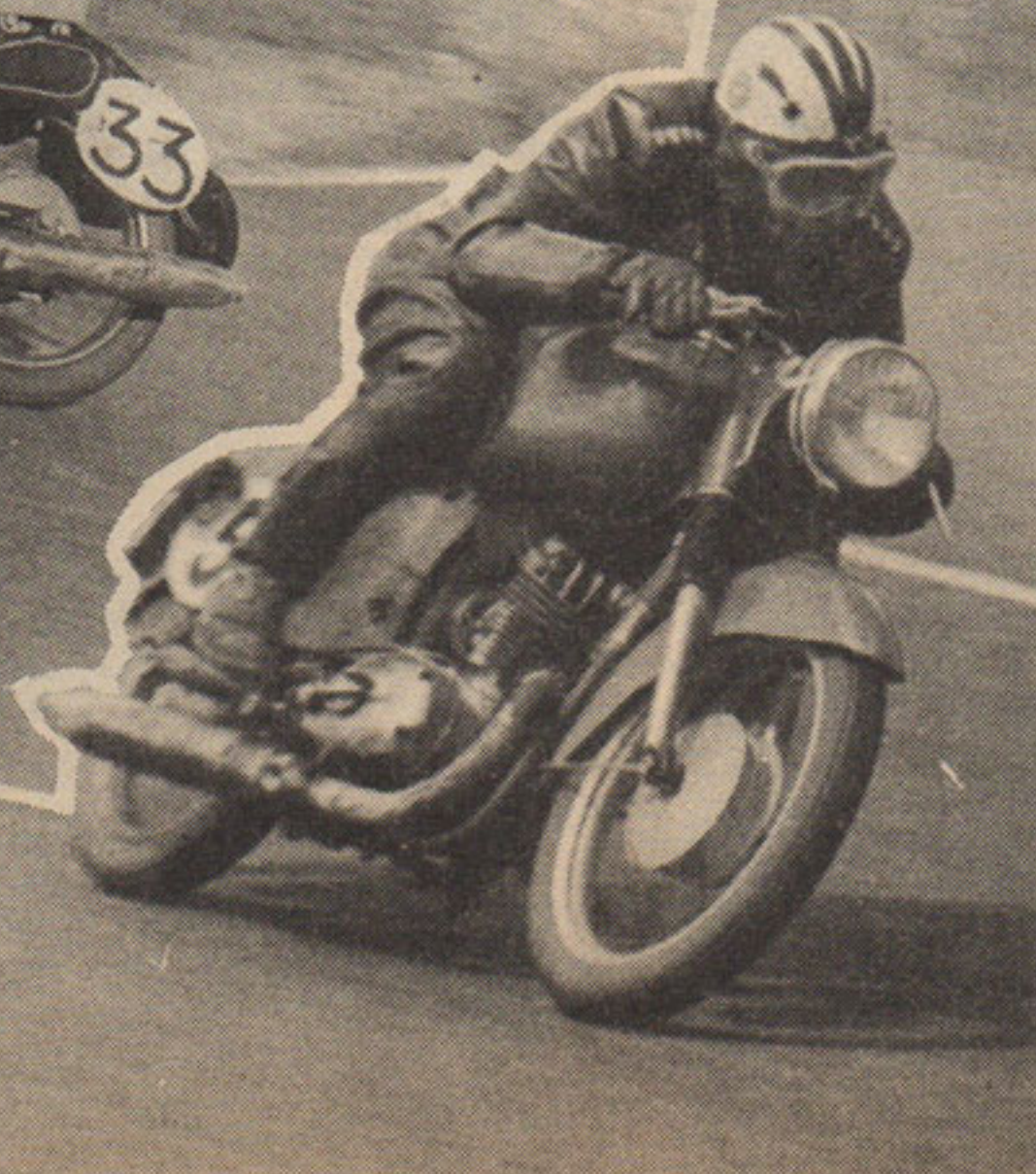
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS



Ci-contre, Obert et Fromont terminent le Bol cette année, et à la 4^e place au général. Ci-dessous, Collignon.



A Sury - Alex la catégorie 250 cc série (ci-dessus) et ci-contre, Migeon-Croix, premier en 175 série.



Frison-Herranz, qui n'avaient pas connu la moindre panne, « descendaient » l'embellage de leur AGF à la vingtième heure, mettaient un embellage neuf et repartaient, mais ne pouvaient plus espérer un bon classement.

Le Luxembourgeois Nenning, habitué du Bol d'Or, avait monté sur le pare-chocs droit de sa R50 une montre-bracelet, éclairée par une petite lampe. Ravitaillements et changements de pilote se faisaient donc ponctuellement.

RECORD POUR LA RUMI

En course, une seule machine, la Puch deux carbus de Rittaud-Allarousse, toujours sans suspension arrière; quelques ennuis d'allumage et de synchronisation des deux carburateurs ne lui permirent pas de faire mieux que 21^{me} du classement général.

En sport, deux Rumi Junior, avec fourche Earles et double frein AV pour Bourlès-Talbot, avec fourche télescopique et simple frein AV pour les Belges Nihon-Rousselet. La première classée est celle de Bourlès-Talbot qui n'eurent pas d'ennuis mécaniques; une chute de Talbot à Couard samedi dans la soirée fut le principal incident de leur ronde. Nihon-Rousselet eurent, eux, de nombreux en-

Le poste de contrôle, chargé du pointage des concurrents, était installé à la bretelle de Couard. Pour pallier le manque d'éclairage des plaques de certains concurrents, on avait installé des projecteurs du type utilisé pour les prises de vue cinématographiques. Et le spectacle, la nuit, valait le déplacement.

nuis d'allumage : le volant magnétique se décalant, alors qu'ils avaient plusieurs tours d'avance sur Talbot-Bourlès, ils durent les laisser partir à la 5^{me} heure. Et finalement, Bourlès-Talbot améliorèrent le record des 125 cc, portant celui-ci de 1.842 km à 2.059 km.

En série, seul engagé, Lamontagne-Beaupré avec une Terrot ETDS. Des ennuis d'éclairage dans la nuit et une tige de culbuteur cassée le matin ne pouvaient pas leur permettre une bonne performance.

UN SEUL SIDECAR, MAIS QUI AMELIORE LE RECORD

En 500, après l'abandon de Drion-Murit, abandon relaté plus haut, il ne restait plus en course que l'équipage Claudon-Grollet (Triumph) de la Police Parisienne. Claudon, levant le panier à Couard et au Faye, bien secondé par Grollet, établit un nouveau record à 90,503 km/h. Leur machine, très bien préparée par Grollet, ne connut pas la moindre panne en 24 heures.

Si les 500 Ratier, BMW, la 350 DKW et la spéciale de Schoon et Decaé étaient remarquablement silencieuses, la palme à la machine la plus bruyante revient sans conteste à la Puch de Rittaud-Allarousse, suivie du Rumi de Foidelli-Bois et des autres Rumi, scooters ou motos, qui se signalaient longtemps à l'avance par leur bruit de sirène.

En 350, un seul équipage au départ, Di Vozzo-Brulé et une 350 DKW munie de deux Dell'Orto. Comme pour Claudon-Grollet, un lest remplaçait le passager. Par contre, si la Triumph n'eut pas d'eu-

nuis, Di Vozzo-Brûlé établirent une sorte de record de la malchance. Ce fut d'abord la perte du sélecteur et de l'arbre de sélecteur !! Ensuite, des pignons brisés obligèrent à changer la boîte de vitesses; peu de temps après, il fallut changer le pneu arrière; mais, à la dixième heure, c'était l'arrêt définitif (manque d'étanchéité des carters) qui éliminait ce sympathique équipage.

TRES FORTS, LES SCOOTERS CETTE ANNEE

En 175 course, deux machines : les deux frères Terrioux, sur leur PP Roussey à refroidissement liquide, et qui malgré une chute à la Ferme à la 23me heure, battent de peu (81,775 contre 81,179) le record détenu par Daric. Les Terrioux avaient soigneusement préparé leur scooter et n'eurent pratiquement pas d'ennuis; de plus, le style de ces deux pilotes en virage a surpris plus d'un détracteur du scooter, persuadés jusque là que ces « engins à roulettes » ne tenaient pas la route.

Deuxièmes engagés en scooter 175 course, Daoust-Martina, sur Lambretta, eurent maille à partir avec leur volant magnétique et durent se contenter d'une 30me place au classement général.

★

En 125 course, Foidelli-Bois réalisent une des plus intéressantes performances de ce 30me Bol d'Or. En effet, ils terminent 16mes au classement général et premiers des 125 cc, scooters et motos. Leur machine : un « Formichino » Rumi travaillé, muni de deux Dell'Orto « racing » et d'échappements « cornes de vache » (très courts méga-

phones); leur moyenne : 87,327 km/h, ce qui est vraiment formidable pour un scooter 125 cc !... Signalons enfin le bruit effarant de cette petite machine qui se signalait de très loin.

A COT-KIENE (NORTON) LA CATEGORIE 500 SPORT !...

Au moment de mettre en page, nous apprenons que Cot-Kiêné sont déclarés vainqueurs en catégorie 500 cc sport.

En effet, le règlement du Bol d'Or précise qu'en cas d'ex-aequo au nombre de tours parcourus, le départage est obtenu en calculant la fraction du dernier tour accompli avant la fin de la 24me heure.

Or, comme Philippe et Doussot étaient immobilisés à leur stand, ils n'accomplirent pas de dernier tour, ce que, par contre, firent Cot et Kiéné, qui se trouvent de ce fait, déclarés vainqueurs.

Deuxième de la catégorie, l'équipage Cambis-Caekebecke (Rumi) fit de la mécanique dès la première heure, puisqu'ils changèrent l'embiellage; repartis au cours de la 4me heure, ils n'eurent plus d'incident, mais ne pouvaient plus espérer une place d'honneur.

Le troisième équipage, Joubert-Parans, également sur Rumi, cassa à la 5me heure (piston) et abandonna.

En 125 série, belle démonstration des frères Rouger avec un Lambretta intégralement de série, qui réalisa une moyenne de 72,587 sur 24 heures, ce qui est remarquable.

★

Tel fut, dans ses grandes lignes, ce 30me Bol d'Or, qui se solde, sportivement, par 5 records battus.

Toujours aussi passionnant à suivre pour les « mordus », le Bol d'Or conserve intact son prestige.

Une victoire au Bol d'Or a une réelle signification, et une machine qui le termine se trouve automatiquement auréolée de gloire.

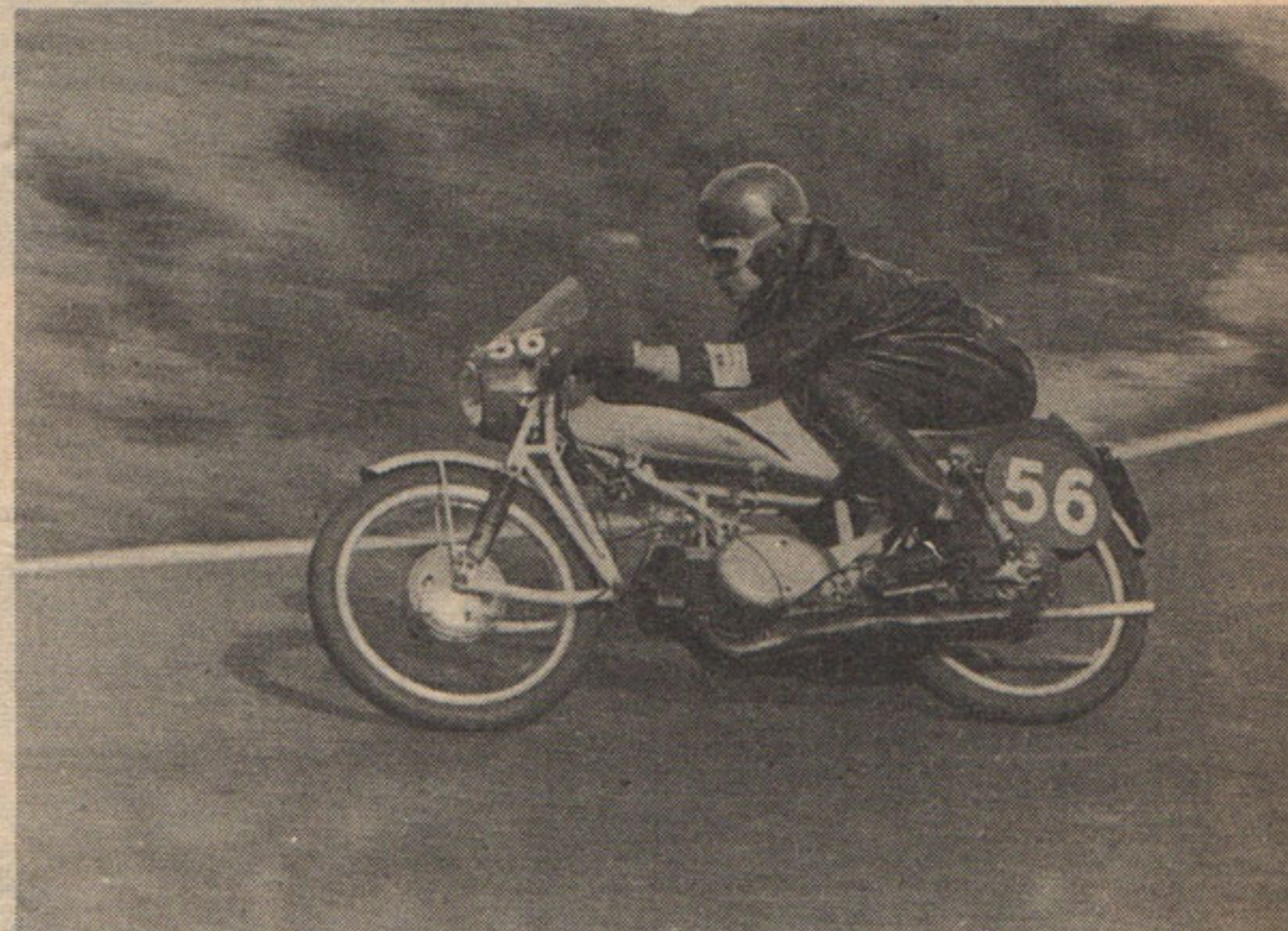
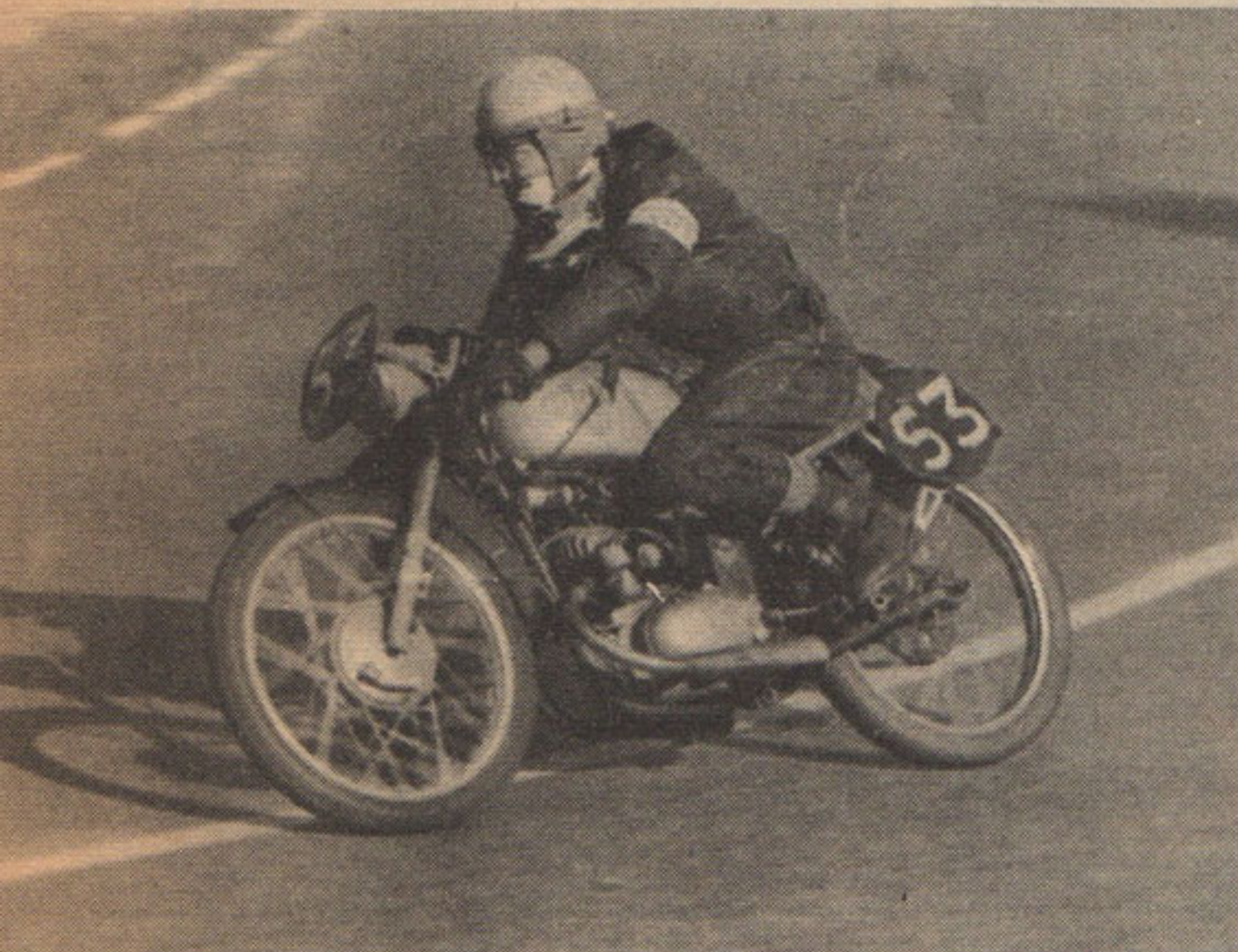
★

Le Bol d'Or est, commercialement, une des seules épreuves du calendrier ayant une réelle portée auprès du public. Aussi comprend-on difficilement que les circonstances actuelles n'aient pas, précisément, incité constructeurs français et importateurs à une participation plus massive.

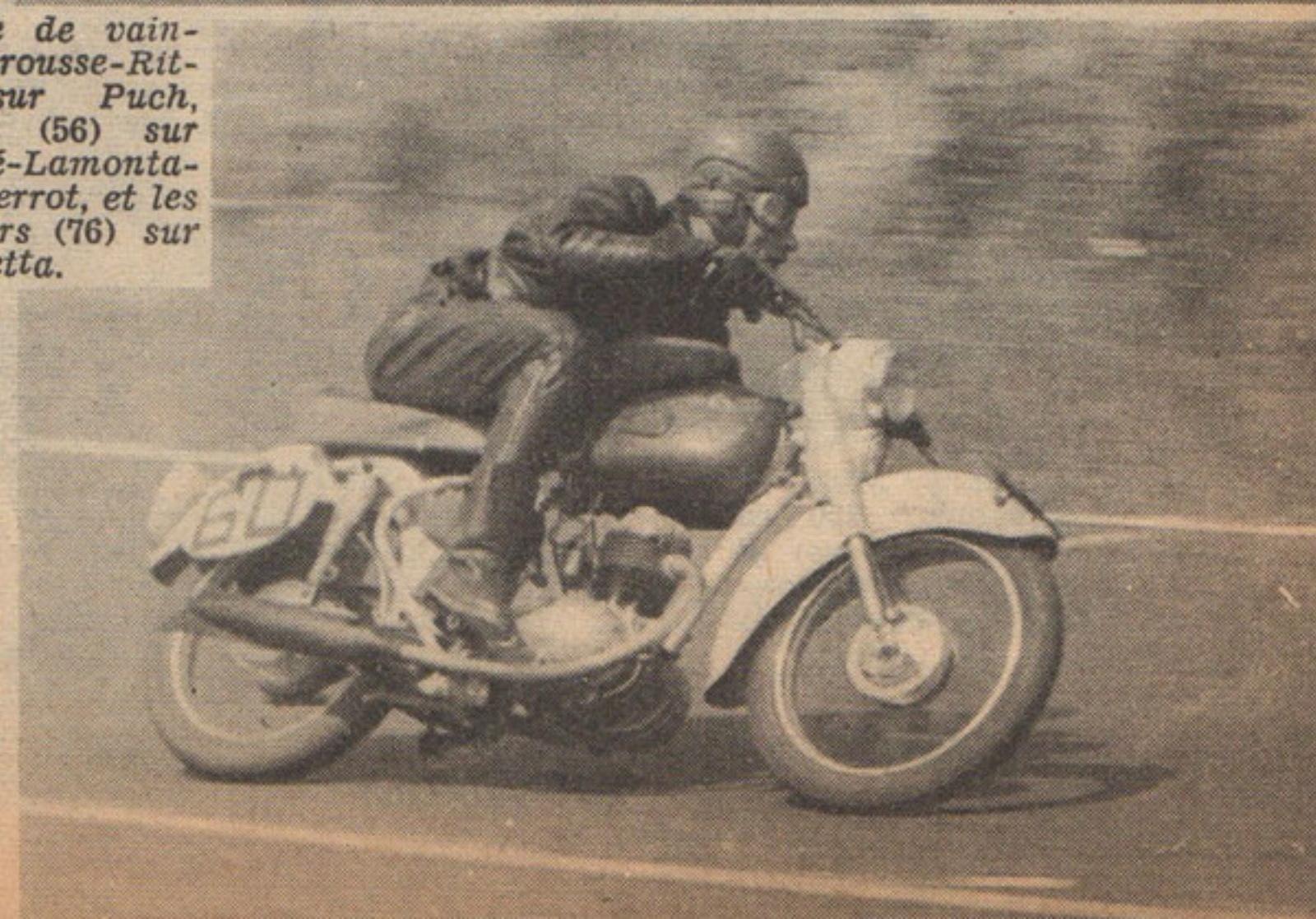
Ils se doivent de ne pas laisser le Bol d'Or devenir uniquement une épreuve d'amateurs, mais doivent au contraire y chercher la consécration d'une manière officielle.

Au moment où les épreuves de vitesse pure n'ont plus l'audience qu'elles avaient précédemment, une nouvelle chance s'offre aux épreuves de fond, dont le Bol d'Or est le type même.

C. R. et C. C.



Une brochette de vainqueurs : Allarousse-Rittaud (53) sur Puch, Bourles-Talbot (56) sur Rumi, Beaupré-Lamontagne (60) sur Terrot, et les Rouger brothers (76) sur Lambretta.





Après l'effort, la récompense ! De g. à dr. : Ledormeur (15), M. Barrouilhet, vice-président de la F.F.M., « Rouge-Gorge » et René Klym.

LEDORMEUR VAINQUEUR D'UNE COURSE A SUSPENSE

LES FRÈRES KLYM EN TÊTE DU CLASSEMENT GÉNÉRAL.

(de notre envoyé spécial)

AL'ISSUE des deux manches précédentes (Thomer-la-Sogne et Montargis), le Championnat de France inter de moto-cross était loin d'être joué et si Robert Klym, deux fois victorieux, semblait sans doute avoir pris d'ores et déjà une solide option sur un titre qui lui avait échappé antérieurement par la faute des circonstances, si Gilbert Brassine, vainqueur en 1957 et très malchanceux cette année, ne paraissait plus pouvoir réussir un doublé dont il n'eut pas été indigne, des hommes comme Guy Bertrand, René Klym, René Combes et Michel Jacquemin étaient encore très bien placés et faisaient toujours figure de candidats valables, dont les chances étaient loin d'être totalement perdues.

Aussi l'épreuve de Périgueux promettait-elle de revêtir un caractère décisif et devait-elle nous apporter une heure d'une course âprement disputée en tête, mais également passionnante derrière les leaders car l'enjeu était ici encore très important, puisqu'il s'agissait d'éviter la « relégation » en catégorie « nationale ».

★

Ces réflexions, nous nous les faisons tandis que nous roulions en direction de la Dordogne, nous demandant en outre si, pour une course d'un si puissant intérêt, d'une si grande portée, nous allions nous trouver en présence d'un terrain à la hauteur des circonstances, et rencontrer une organisation générale sans reproche.

En effet, nous n'avions reçu aucun communiqué du club organisateur, le Moto-Club de Périgueux, et nous savions seulement que des modifications avaient été demandées par les coureurs, en ce qui regardait le tracé du parcours. D'où ces interrogations qui ne pouvaient évidem-

ment recevoir de réponses positives qu'à notre arrivée sur le terrain le samedi matin, veille de l'épreuve.

Et déjà, du premier coup d'œil, nous nous sentions assuré de suivre le lendemain une manche de Championnat hautement sélective, dont ne pourraient bien se tirer que les hommes les plus durs, les mieux en forme, les hommes aussi dont le matériel supporterait sans grave conséquence de tourner soixante minutes durant sur le très dur circuit que nous découvrons.

Pour décider de l'attribution du titre inter 1958, impossible en effet de rêver un parcours plus impitoyable, au sol dur, cassant, glissant tout à la fois, au développement de 1.520 mètres incluant exclusivement de très raides ascensions bientôt suivies de longues descentes rapides. Les passages intermédiaires en « plat », n'étant eux-mêmes qu'une simple transition, n'autorisaient aucun élan pour les grimpettes à venir sauf en ce qui concernait la première, sise en bout de la ligne droite de départ (les réglementaires 80 m), elle même doublée parallèlement d'une autre ligne droite (d'arrivée) prolongeant la dernière « plongée » et faite pour être parcourue à fond de poignée des gaz !

★

Tracé très dur par conséquent, à Périgueux, mais tracé naturel, répondant parfaitement à la définition même des courses de moto-cross, et au surplus tracé énormément spectaculaire parce qu'exigeant le maximum d'habileté des pilotes tout autant que le maximum de robustesse des organes mécaniques.

Tracé enfin qui répondait aux observations faites antérieurement par la Com-

mission d'homologation et dont la largeur générale, en particulier, dépassait largement la moyenne habituellement rencontrée. Aussi, et en dépit des nombreuses chutes qui se produiront dans la journée du dimanche, n'aurons-nous à enregistrer que des contusions superficielles, les victimes des nombreuses et émotionnantes culbutes étant immédiatement relevées, évacuées, soignées par un service sanitaire d'importance : 35 infirmiers et infirmières pourvus de nombreux brancards et de 3 ambulances étaient en effet répartis autour du terrain, œuvrant avec décision, célérité et efficacité sous la conduite d'un sportif médecin que l'on pouvait voir sauter « en ciseau » les barrières pour parvenir plus vite auprès des accidentés.

★

Des bottes de paille partout, bien placées, des barrières clôturant entièrement le circuit, des extincteurs en suffisance et en état de marche, les pompiers de la ville, tout ceci complétait un dispositif de sécurité au-dessus de tout éloge. Quant à l'organisation d'ensemble, bien comprise elle aussi, elle prévoyait notamment les feux électriques de départ, de bonnes installations et une large visibilité pour le public, confié aux soins de « Rouge-Gorge », le commentateur « spécial cross » de l'écurie J. M. Landureau. Et une fois encore, nous eûmes droit à une foule animée, vibrante, car parfaitement instruite des péripéties des courses et pouvant donc participer intensément à leur déroulement.

Public remarquablement sportif et discipliné, qui ne saccagera pas les barrières, n'envahira pas le parc des coureurs et marquera aux pilotes sa gratitude en fi-

nançant lui-même un « Prix des Spectateurs » décidé par acclamations à l'appel du speaker, et pour lequel 82.000 frs seront récoltés !

★

Ainsi, le Moto-Club de Périgueux a-t-il inscrit au palmarès du Championnat de France 1958 une 3^{me} manche largement digne des précédentes, et une fois encore cette grande compétition a atteint un niveau exceptionnel de qualité sportive. Que chacun des responsables, que toute la diligente et sympathique équipe menée par un président de 29 ans, M. Lalait, reçoive ici des encouragements bien mérités.

Nous savons que le club ne s'arrêtera pas en si bon chemin et que, si le gros œuvre est fait maintenant sur le terrain de moto-cross, celui-ci recevra dans l'avenir des aménagements destinés à le parfaire. Nous savons encore que les vues du M.C. Périgueux sont également orientées vers un très vaste projet sportif dont il serait cependant prématuré de parler davantage aujourd'hui.

Le chef-lieu de la Dordogne deviendra-t-il l'un des « hauts lieux » du sport motocycliste français ? Il n'est pas vain de le penser !

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER

Pas d'absence à enregistrer parmi les 18 engagés obligatoires du Championnat inter, dont certains tels les frères Klym étaient à pied-d'œuvre depuis le début de la semaine. Pas d'innovations à découvrir du côté des machines, que les coureurs prépareront très soigneusement pour la course, les munissant généralement de pneus arrière neufs car la poussière s'est révélée particulièrement glissante lors des essais.

Ceux-ci ont également montré que les démultiplications usuelles ne convenaient guère au circuit de Périgueux et, dans l'après-midi du samedi, le dimanche matin encore, les pignons de sortie de boîte feront l'objet de maints changements.

Les tours d'entraînement ne sont pas chronométrés officiellement, aussi nous installons-nous au sortir de la dernière descente, à l'extérieur de l'angle qu'elle forme avec le début de la ligne droite d'arrivée et là, commodément installé sur les bottes de paille, agréablement exposé aux chauds rayons d'un soleil quasi-méridional, nous nous employons à relever nous-même des temps, à observer le comportement de nos inters sur les pentes qui se déploient sous nos yeux.

Combes, Bertrand, Cros, Ledormeur, René Klym, Schmid se révéleront les plus « vites » au cours de ces essais, mais nous n'y verrons qu'un enseignement tout relatif car, sans être aussi rapides que leurs camarades, des hommes comme Robert Klym, Brassine, Jacquemin nous font bonne impression par la sûreté qu'ils affichent en franchissant les très nombreuses difficultés du circuit.

Certains tourneront longuement, d'autres se réserveront et bientôt ce sera l'épreuve elle-même, le temps d'assister le samedi soir au vin d'honneur qui réunira officiels et coureurs dans une ambiance gale, amicale, le temps encore, après le training du dimanche matin, de laisser passer sous les ombrages environnants les heures les plus chaudes de la journée.

★

Quatorze heures trente ; c'est le début de la réunion, marqué par la traditionnelle présentation des coureurs. Les spectateurs se pressent derrière les barrières pour mieux voir ceux qu'ils vont acclamer tout à l'heure et qu'ils connaissent seulement pour une part, nombre d'entre eux n'ayant jamais couru à Périgueux.

C'est en effet la première fois que M.C. P. leur propose un moto-cross d'une telle importance, que d'ailleurs les dirigeants du club n'avaient envisagé de mettre sur pied que l'an prochain, n'en acceptant pas moins la charge prématurément à la demande de leur président de ligue, M. Fragniaud, qui sera aujourd'hui le direc-



Le départ vient d'être donné et c'est Combes qui aborde en tête le premier virage, devant un groupe compact où l'on reconnaît Vouillon à l'extrême-gauche, et Julienne et Schmid contre les barrières.

teur de la course. C'est dire qu'il a fallu travailler d'arrache-pied à la préparation du terrain, à régler les mille aspects de l'organisation générale.

Tous ces efforts ne seront pas récompensés comme on l'aurait souhaité, quatre mille entrées payantes étant totalisées aux caisses. Mais il est vrai qu'un nombre appréciable de « resquilleurs » grossissait visiblement les rangs du public... que voulez-vous, à moins de disposer d'une compagnie de CRS — ce qui n'est pas possible dans les temps actuels, pour les motifs que vous savez — comment empêcher les infiltrations côté bois ?

★

Les uns après les autres nos inters, répondant à l'appel de leurs noms, font un pas en avant de la ligne où ils se tiennent tous, au pied du poste de chronométrage. Au garde à vous, ils écoutent avec le public le rapide résumé de leurs exploits passés, reçoivent leur part des applaudissements et regagnent leurs places. La Marseillaise retentit, les moteurs font bientôt éclater le tonnerre des échappements, et les 18 partants, libérés du classique cérémonial propre à toutes les grandes épreuves, se dirigent rapidement vers le fond de la ligne de départ. Il est près de 15 heures, et ils vont ouvrir dans une minute cette grande après-midi de sport motocycliste.

Départ au feu électrique... et départ raté, il faut bien le dire, départ raté, comme à Montargis le 4 mai, comme à Cassel le 18 du même mois. Alors, que penser ?

Pour nous, c'est bien simple : tout système de départ est bon, si l'on sait l'employer. Et, de tous les systèmes jusqu'ici connus, nous continuons à soutenir que le dispositif électrique (feu rouge, feu vert), est de loin le meilleur, mais encore convient-il de s'habituer à lui, tant côté coureurs que côté officiels. C'est là seulement que le bât blesse et voici ce qu'après en avoir discuté avec les pilotes, nous croyons devoir recommander aux organisateurs :

— Primo, prévoir de préférence un unique dispositif, mais de grande dimension (30 centimètres de Ø de surface lumi-

peuse, tant pour le rouge que pour le vert), et installer ce dispositif suffisamment en avant de la ligne de départ, au-dessus et au centre de la piste.

— secundo, placer le commutateur de commande du dispositif — et naturellement son servent — assez loin des coureurs (au poste de chronométrage).

— tertio, entraîner le directeur de la course et le préposé au commutateur à se comprendre par 3 signes, l'un commandant l'allumage du feu rouge, l'autre entraînant immédiatement le passage au vert, le troisième commandant l'extinction de l'un comme l'autre. Des drapeaux pourraient ici être utilisés.

Le départ sera alors donné comme suit :

AUCUN FEU N'EST ALLUMÉ : les pilotes se placent sur la ligne, *moteur arrêté*, et reçoivent les recommandations du directeur de la course.

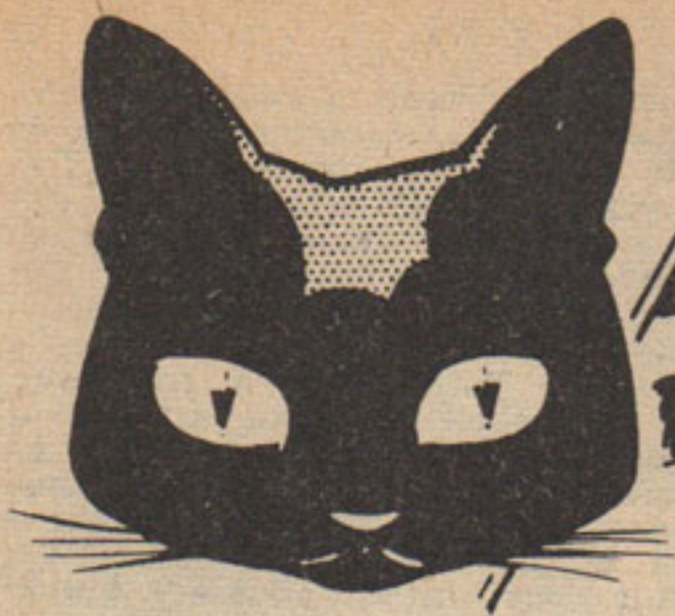
Dès que ce dernier le juge à propos, il accomplit le geste convenu, commandant **L'ALLUMAGE DU FEU ROUGE** : l'éclairement de celui-ci détermine la mise en route immédiate des moteurs.

D'un regard, le directeur de la course vérifie l'alignement des coureurs, s'assure que tous les moteurs tournent et donne le signal commandant **LE VERT**, qui doit s'allumer instantanément, libérant les coureurs qui n'auront pas eu le temps de s'énerver ou de s'avancer et partiront correctement.

Si, au rouge, un moteur ne part pas, le directeur de la course donne immédiatement le signal de l'extinction : **LE ROUGE S'ETEINT**, obligeant *tous les coureurs* à arrêter leurs moteurs. On attendra que la machine récalcitrante soit en état, et ceci acquis, l'on reprendra le processus ci-dessus depuis son début. C'est là, croyons-nous, la seule façon d'arriver à donner d'excellents départs aux feux, indispensables particulièrement dans les compétitions officielles.

★

Mais revenons à Périgueux, à notre Championnat de France : les pilotes sont partis et comme on ne les rappelle pas, il nous faut bien considérer que la course est commencée : c'est René Combes qui attaque en tête le sévère virage à gauche terminant la ligne droite, et en-



Palmarès

30^e BOL D'OR
Victoire Totale
de

MARCHAL

1

^{er}

INIZAN - MOTEL SUR TRIUMPH
et

Toutes les Catégories

sur BSA - BMW - MORINI - RUMI - TRIUMPH, etc...

En 1958 déjà 127 Victoires

97 Victoires en Vitesse

30 Victoires en Moto-Cross

avec la **BOUGIE**

MARCHAL



Plus de Km, en moins de temps, avec moins d'essence.

tame le premier la montée qui suit, trainant dans son sillage immédiat une grappe de coureurs déjà noyés dans un énorme jallissement de poussière.

Nous distinguons confusément Charrier, parti en dernier rang et qui doit renoncer à monter car il n'y voit plus. Il redescend, laisse passer deux ou trois secondes, et s'élançe à nouveau sur la pente un peu moins obscurcie.

D'où nous sommes, nous allons pouvoir pointer les hommes qui harcèlent Combes : Cros d'abord, et Robert Klym, Julienne, René Klym, Jacquemin, Brassine, Ledormeur.

Dès le second passage, Cros serre Combes, s'apprêtant à le doubler à la première occasion. Celle-ci se présente presque aussitôt et nous pointons donc au 3me tour, derrière ces deux méridionaux, Robert Klym qui maintient sa place en dépit de l'épanchement de synovie décelé le matin même par le médecin de service, puis Ledormeur fortement remonté et précédant Brassine, Jacquemin, René Klym, Julienne, Chuchart, Bertrand, A. Darrouy, Vanlerberghe, Vouillon, Schmid (qui a chuté et perdu 4 places), Godey enfin qui se ressent d'une entorse contractée à Niort, et Mélioli très retardé.

Plus trace de Charrier, mais « Rouge-Gorge » à l'œil à tout et a tôt fait de nous signaler par la voie des hauts-parleurs que le Parisien a littéralement éclaté son bas-moteur. Pour lui, plus de course possible aujourd'hui !

★

On le voit, le circuit n'a pas tardé à se montrer cassant. En tête, les positions n'ont pas varié mais Cros, dont le train est véritablement infernal se détache peu à peu de Combes qui pourtant ne s'endort pas. Robert Klym s'est lui-même assuré quelques mètres sur le trio qui forment Ledormeur, Brassine et Jacquemin, sur lequel René Klym entreprend de revenir. Chuchart a passé Julienne derrière qui tournent Vanlerberghe, Bertrand,

en-Schmid qui remonte déjà, Vouillon, Bloquet, Godey et Mélioli, qui sera doublé au tour suivant par le leader dont chacun se demande combien de temps il durera, tant il réclame le maximum de lui-même comme de sa monture.

L'action se déplace maintenant du côté de Brassine, dont le style est extrêmement pur et qui absorbe Ledormeur, lequel reste néanmoins tout près des hommes de tête, attendant les événements car nous avons encore trois bons quarts d'heure de course à venir ! De leur côté, et quoique plus loin, Bertrand refait une bonne partie de son retard, emmenant avec lui le jeune Schmid en grande forme et qui se retrouve donc onzième, ayant regagné trois places.

★

Et voici que survient le second drame de la journée, au huitième passage : nous pointons Cros toujours en tête, détaché déjà largement, très largement même par rapport au tour précédent et effectivement, ce n'est pas Combes qui survient derrière lui en seconde position, mais bel et bien Robert Klym qui suit comme leur ombre Ledormeur (qui a repris l'avantage sur Brassine), le champion en titre, Michel Jacquemin très régulier et désormais cinquième, enfin René Klym et, bien plus loin, Chuchart talonné par Bertrand (en pleine remontée, on le voit), Julienne qui s'accroche du mieux qu'il peut, et Schmid qui, pour y aller moins brutalement que Bertrand, n'en regagne pas moins du terrain à chaque tour.

Donc c'est clair : Combes n'est plus là, et chacun s'interroge à son sujet jusqu'à ce que le speaker, à nouveau, nous tire d'embarras : l'infortuné Albigeois a cassé sa chaîne ! Il repartira avec deux tours de retard, et terminera évidemment beaucoup plus loin qu'il n'aurait dû sans ce stupide incident.

★

A prendre les risques énormes qu'il consent à chaque tour, Cros a creusé un trou entre lui et ses poursuivants. Ce trou va cependant diminuer d'importance sur un dérapage du leader, qui se rattrape néanmoins avec facilité. C'est d'ailleurs le plus étonnant, avec ce diable d'homme : partout où un autre irait à la gamelle, il parvient le plus souvent à rester en selle on se demande comment, et la maîtrise, l'admirable facilité, l'extraordinaire combattivité qu'il étale sans arrêt dès le premier tour de roue sont en passe de faire de lui l'idole des spectateurs.

Donc Cros reste en tête, précédant toujours Robert Klym, Combes qui est reparti mais compte un sérieux retard, Ledormeur bon troisième, Brassine qui se réserve, puis René Klym qui a gagné une

A cette acrobatique attitude, à ce visage tendu par l'effort, vous aurez déjà reconnu Jean Cros dont le retour cette année chez les inters est extrêmement remarqué.

place en passant Jacquemin après un long effort. Et c'est Bertrand qui vient derrière, se rapprochant par conséquent du groupe de tête.

Nous en sommes au 13me tour, soit à la moitié de cette heure de course, et voici que se produit un nouveau drame qui atteint l'un des hommes les mieux placés, le champion en titre, Gilbert Brassine, dont la boîte de vitesses se brise et qui aujourd'hui continue donc à être frappé par la malchance.

Schmid, qui tourne maintenant en 8me position, toujours derrière Chuchart, va passer à l'attaque. En pleine forme depuis un moment, il a lui aussi été bien déveinard dans ses dernières courses mais son moral n'est pas atteint, en nous n'allons pas tarder à en trouver la preuve car il nous offrira une fin de course remarquable de rapidité et, plus encore, d'intelligence.

Darrouy, Godey, Vouillon, Mélioli, sont doublés, car l'allure s'accélère encore en tête, cette fois sous l'impulsion de Gérard Ledormeur, qui semble vouloir aujourd'hui se rappeler au souvenir de ses admirateurs et prend le dessus sur Robert Klym. Mais ce n'est pas la seule modification à enregistrer autour de la 45me minute : Jacquemin, à son tour, perd tous ses espoirs, moteur grippé sur rupture de la canalisation d'huile ! Et nous pointons alors, derrière Cros toujours leader et bien détaché, Ledormeur qui fonce à toute allure, Robert Klym qui a faibli mais qui est poussé à suivre la cadence par son frère René, parvenu juste derrière lui et qui lui hurle des encouragements, enfin Bertrand, de plus en plus dangereux, et Schmid dont la remontée se poursuit superbement.

★

Julienne est doublé lui aussi, et les dégâts continuent, rendant davantage encore émouvante cette dure fin d'épreuve : c'est Bertrand qui crève, et perd la cinquième place, que Schmid s'attribue aussitôt, tandis que Chuchart tourne régulièrement et est désormais 6me.

On pourrait croire que tout est joué, puisque il reste trois tours à courir. Mais le destin doit encore rendre un arrêt, et c'est le leader qu'il va frapper, oui Jean Cros, qui n'aura évité miraculeusement la chute durant plus de 50 minutes que pour devoir s'arrêter... en panne d'essence !

Sa cuve de carburateur a pris des libertés avec l'étanchéité, et le carburant s'est écoulé lentement sur la piste. Il n'en faut pas plus pour perdre une course plus que gagnée, et Jean Cros se retrouvera 6me !

Voici par conséquent Ledormeur en tête, et qui y restera. De son côté, René Klym, sentant que son frère n'a plus rien à craindre de ses suivants, Schmid et Chuchart, qui n'ont plus le temps de se rapprocher suffisamment, se porte à la seconde place juste avant l'arrivée.

★

Une impression, pour conclure le récit de cette hallucinante bagarre : René Klym, dans la condition qu'il a affichée, pouvait se trouver derrière Cros et donc devenir leader sur la fin de l'épreuve. S'il ne l'a pas fait, c'est qu'il a tourné longtemps « en dedans » de ses moyens, afin de maintenir l'infortuné Robert à sa place, Robert que son genou blessé handicapait sérieusement. Mais René Klym, à l'heure présente, est notre inter le plus en forme, le plus sûr et le plus complet.

On l'a d'ailleurs vu dans la seconde course du programme, qui réunissait quelques-uns des hommes du Championnat de France, opposés aux étrangers Cheshire, Bickerton, Nuyts.

Cheshire — revenu cette année à BSA — marche fort et l'a montré à Genève, à Cassel. Il n'a cependant rien pu faire, René Klym partant en tête dans les 3 manches, et y restant jusqu'au bout, avec 90 km de course dans les jambes au terme de l'affaire !

R. C. D.

RESULTATS TECHNIQUES

Champ. France inter 3me manche : 1. Gérard LEDORMEUR (BSA) ; 2. René Klym (BSA) ; 3. Robert Klym (BSA) ; 4. Jacques Schmid (BSA) ; 5. Chuchart (BSA) ; 6. Cros (BSA) ; 7. Vanlerberghe (BSA) ; 8. Bertrand (BSA spéciale) ; 9. Godey (BSA) ; 10. Mélioli (Matchless) ; 11. Vouillon ; 12. Bloquet ; 13. Combes ; 14. Jacquemin ; 15. Darrouy ; 16. Julienne ; 17. Brassine ; 18. Charrier.

Maisonneuve et Hazianis n'ont pas pris le départ, pour les raisons que l'on sait.

★

Epreuve inter en 3 manches, classement général : 1. René KLYM, 3 pts ; 2. Cheshire (G.-B., BSA), 6 pts ; 3. Chuchart, 13 pts ; 4. Mélioli, 18 pts ; 5. Schmid, 19 pts ; 6. Bertrand, 21 pts ; 7. Nuyts (B., Matchless), 22 pts ; 8. Bickerton (G.-B., BSA) et Vouillon (BSA), 23 pts ; 10. Cros et Ledormeur, 28 pts, etc..



LE CROSS

EN BELGIQUE



Guy Ledormeur, vainqueur de la 3^e manche du Championnat Inter, remonte ainsi de la 12^e à la 5^e place au classement général provisoire.

CLASSEMENT GENERAL PROVISOIRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER

Place	Nom	Thomer	Montargis	Périgueux	Points
1	Robert Klym	1	1	3	5
2	René Klym	4	4	2	10
3	Bertrand	3	2	8	13
4	Combes	2	8	13	23
5	Jacquemin	5	5	14	24
5	Ledormeur	17	6	1	24
7	Schmid	11	11	4	26
7	Godey	7	10	9	26
9	Chuchart	9	14	5	28
9	Cros	15	7	6	28
11	Vouillon	6	12	11	29
12	Mélioli	13	9	10	32
13	Brassine	16	3	17	36
14	Vanlerberghe	14	16	7	37
15	Bloquet	12	17	12	41
15	Charrier	10	13	18	41
17	Julienne	8	18	16	42
18	Darrouy A.	18	15	15	48

★

Ce classement subira encore d'importantes modifications, la dernière manche restant à courir (Rocrol, le 13 juillet).

A l'issue de cette quatrième manche, le classement définitif du Championnat de France Inter 1958 sera établi en tenant compte, pour chaque pilote, DES 3 MEILLEURS RESULTATS OBTENUS. Ainsi donc et si le titre est déjà acquis à Robert Klym, les positions actuelles n'ont encore rien d'absolu par ailleurs.

SMITH BAT BAETEN A STEKENE

15.000 personnes ont assisté à de très belles courses, disputées par temps sec sur un terrain en excellent état.

En « Experts » Petite Cylindrée, Marcel Verhaegen remporta la première manche devant Van Pee, Colin, Néri, Puttemans, etc... tandis que la deuxième manche revenait à Néri, précédant Verhaegen décidément dans un bon jour, Colin, Van Pee, Puttemans, etc... Au classement général, Verhaegen (Jawa) triomphait, battant de 2 secondes seulement Néri (Aer-Macchi). Puis venaient dans l'ordre Collin (toujours la NSU), Van Pee (Jawa), Puttemans (Puch), Dom (Puch), Depauw (Malco) à 1 tour et Eeckhout (Pannonia) à 2 tours.

★

Chez les Inters en 500 cc, on notait la participation des officiels BSA Draper et Smith, des Hollandais Clynck, A et B. Dirks, du Danois Rasbro, et de la plupart des meilleurs Belges. Baeten réussit à arracher la victoire dans la première manche, dépossédant Smith de la première place à 2 tours seulement de la fin. Scaillet se classait bon troisième, précédant Van Obbergen (qui semble très bien aller en ce moment), A. Dirks, Cordonnier (très régulier, toujours aux places d'honneur), Donnay, De Soete, etc...

★

Situation inverse dans la seconde manche, gagnée par Smith, qui enleva le commandement à Baeten après 6 tours et le conserva jusqu'au bout. Clynck était troisième devant A. Dirks (qui, au contraire de son frère, le « Bulldozer » Broer Dirks, termine toujours en bonne place tandis que le précédent tombe ou casse régulièrement sous l'effet d'une fougue excessive!). Puis venaient encore Vanderbecken, De Soete, etc...

Au classement général, établi par addition des temps, Smith (BSA) remportait la course devant Baeten (FN) à 59 secondes. Derrière ces deux animateurs le très régulier A. Dirks (BSA) obtenait une excellente troisième place. Enfin, De Soete (Matchless), Cordonnier (BSA), Vanderbecken (BSA) terminaient aux places d'honneur.

Scaillet fut victime d'une chute provoquée involontairement par Smith, et dut se retirer en seconde manche, de même que Draper, tombé également.

★

SCAILLET RESTE LEADER DU CHAMPIONNAT 1958.

Remportant la seconde manche du Championnat 1958 des Inters belges, au cours du moto-cross du Val Fossote, le jeune espoir Hubert Scaillet, officiel FN et vainqueur de la première manche du Championnat du Monde 1958 (Autriche), a confirmé son précédent succès sur le tenant du titre, René Baeten, qu'il avait déjà battu lors de la première épreuve, le 27 avril aux Houplaix.

Baeten avait pris la tête et menait encore à mi-parcours, précédant alors Scaillet, Vanderbecken et Crosset, seuls à tourner dans le même tour que l'homme de tête. Mais au 12^{me} tour, victime d'une chute due sans doute au fait qu'il forçait son talent, Baeten devait laisser la conduite des opérations à son rival et coéquipier de marque, abandonnant d'ailleurs au 17^{me} tour.

Quant à Scaillet, qui ne ralentissait pas pour autant, il devait terminer en ayant doublé tous ses adversaires à l'exception du seul Vanderbecken, lequel s'installait grâce à cette bonne course au troisième rang du classement provisoire du Championnat.

Mais René Baeten devait prendre sa revanche dans la 3^{me} manche de la lutte pour le titre, à Hulzingen, où il ne put cependant prendre la première place à Scaillet qu'à deux tours de la fin, revenant de la 10^{me} place pour signer ainsi un remarquable exploit !

Donnay terminait troisième, étant d'ailleurs parti en tête grâce à une tactique de course jugée peu sportive par notre confrère N. Keutlens, des « Sports » de Bruxelles. Derrière venaient Vanderbecken, qui confirme les gros progrès réalisés en une année. Van Obbergen également très satisfaisant, puis le jeune De Soete dont c'est la première saison inter et qui ne s'en sort pas si mal, etc...

Et voici donc le classement actuel et provisoire du Championnat de Belgique inter 1958, dont cinq manches restent encore à disputer :

1. Hubert SCAILLET (FN d'usine), 22 pts ; 2. René Baeten (FN d'usine), 14 pts ; 3. Vanderbecken (BSA), 9 pts ; 4. Cordonnier (BSA), 6 pts ; 5. Crosset (BSA), 6 pts ; 6. De Soete (Matchless) et Donnay (FN personnelle), 5 pts ; 8. Néri (BSA) et Van Obbergen (AJS 7 R 350 cc), 2 pts ; 10. Hubert (BSA), 1 pt.

VERHAEGEN (JAWA) EN TETE DANS LA PETITE CYLINDREE

Mais parallèlement à la course du Championnat inter, le Championnat « Experts Petite Cylindrée » suivait aussi son cours, cette manche étant remportée par Van Pee devant Verhaegen, Colin, Depauw, Eeckhout, Houssonloge, etc...

Néri, parti en tête, rétrogradait sur ennuis mécaniques, puis brisait sa chaîne et laissait là toute chance de refaire le terrain perdu.

Classement actuel du Championnat de Belgique en 250 cc (experts) : 1. Marcel VERHAEGEN (Jawa), 22 pts ; 2. Van Pee (Jawa), 19 pts ; 3. Colin (NSU), 12 pts ; 4. Néri (Aer-Macchi), 6 pts ; 5. Eeckhout (Pannonia), 5 pts ; 6. Depauw (Malco), 3 pts ; 7. Puttemans (Puch), et Dingenen (Malco), 2 pts ; 9. Dom (Puch) et Houssonloge (Malco), 1 pt.

5 FRANÇAIS AU GRAND PRIX D'ITALIE DEMAIN

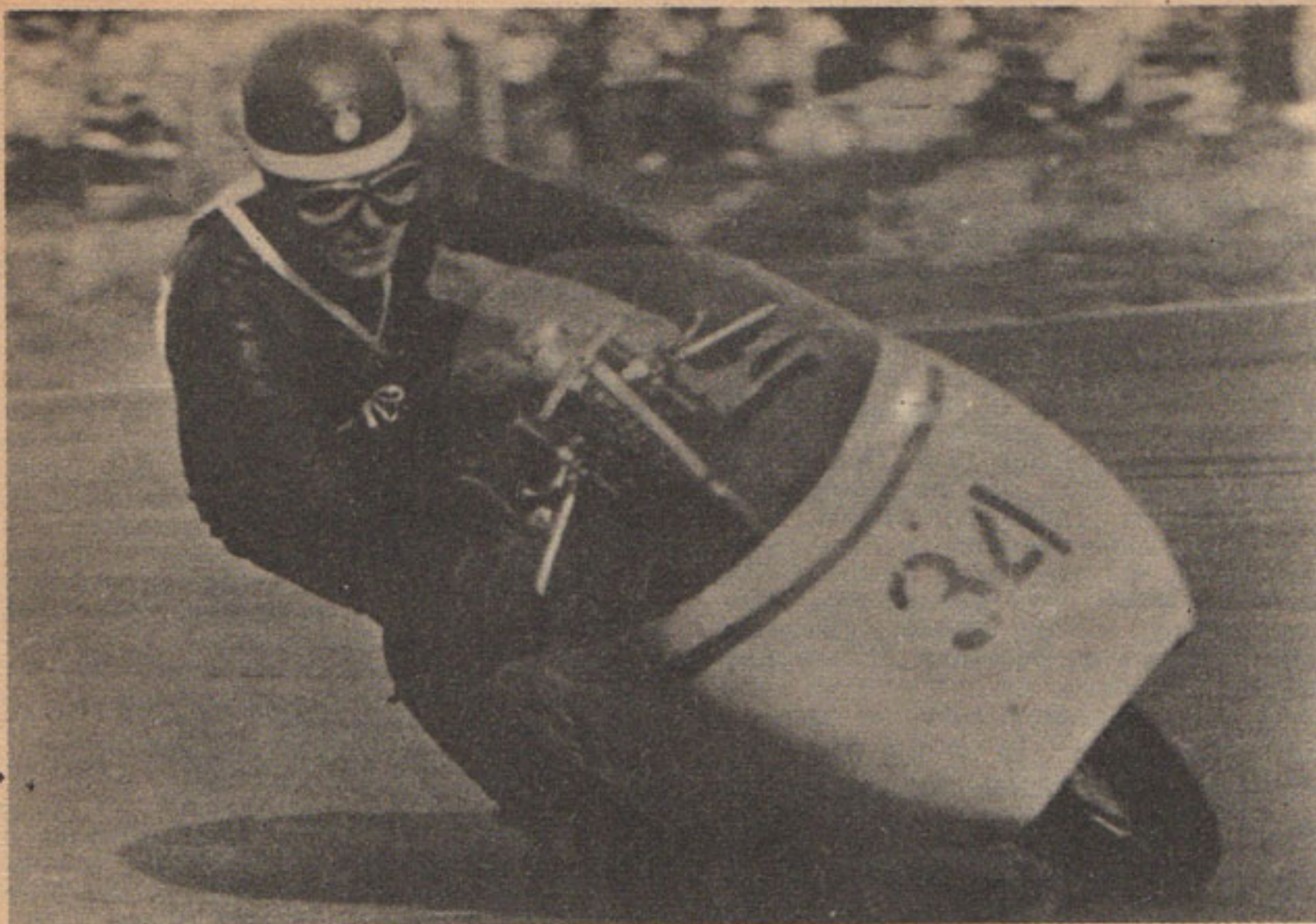
C'est en Italie, à IMOLA, que se disputera demain 22 juin l'épreuve majeure du mois, le Grand Prix d'Italie, cinquième manche du Championnat du Monde en grosse cylindrée. Toutes les vedettes du moto-cross international s'y retrouveront pour améliorer leur classement actuel ou tenter d'inscrire leur nom au palmarès. A noter que la France sera fortement représentée à Imola, avec Robert et René KLYM, Michel JACQUEMIN, Jacques SCHMID et Jackie MELIOLI. Naturellement, nous nous rendrons nous-même en Italie pour suivre le déroulement de la course et vous dire (dans notre numéro 1398, du 5 juillet) ce qu'auront fait nos Inters qui, on le voit commencent à affronter régulièrement la concurrence étrangère chez elle !

Contrairement à ce qui se fait généralement, il n'y aura pas de manche de la Coupe d'Europe demain à Imola, la manche italienne des 250 étant prévue pour le 20 juillet.

EPHEMERIDE

Nous notons au calendrier international une réunion inter à FORBACH, et deux réunions encore à Péronne et Tremblay (M.C. Rennais).

Aucune confirmation ne nous a été adressée au sujet de ces épreuves.



Le champion d'Autriche Klinger, l'une des principales vedettes étrangères du circuit de Moulins.

DEMAIN, 8 NATIONS REPRESENTÉES AU G.P. INTERNATIONAL DE MOULINS

Nous avons insisté dans nos récents articles (M.-R. 1.394 et 1.395) sur la liste déjà sensationnelle des coureurs engagés dans les 3 courses que comporte le programme, et l'on peut prétendre que ce G.P. de Moulins sera réellement le « Great Event » de la saison motocycliste 1958.

D'autres noms célèbres sont venus s'ajouter et nous présentons aujourd'hui une nouvelle liste complètement à jour. Cette énumération de noms les plus connus du motocyclisme mondial est suffisamment éloquente pour que nous insistions sur la qualité des luttes qui seront livrées à Moulins ce dimanche 22 juin.

Le M.C. Moulins présente un « plateau » digne d'un Championnat du Monde, et il est évident qu'un tel rassemblement de pilotes prestigieux, prouve surabondamment que la renommée de ce Circuit International dépasse très largement nos frontières.

Nombreux sont ceux des concurrents qui peuvent prétendre à la victoire, et il serait hasardeux de s'aventurer à établir un pronostic.

En 500 cc : les BMW de Camathias, et surtout celle du champion d'Autriche Klinger, auront à leurs troussees une véritable meute de Norton, dont les plus rapides, celles entre autres du champion du monde Campbell, de Bob Brown 3me au T.T. 500 cc, de Tanner 3me au T.T. 350 cc, des Hinton brothers, de Collot... sans parler des autres, obligeront Klinger à extraire de son moteur les derniers kilomètres. Nul doute que ce duel sera d'une intensité extraordinaire, et que le record du tour dépassera les 160 km/h.

En 350 cc : deux AJS seulement contre plus de quinze « Manx ». Mais dans ces deux AJS, celle du fameux pilote néozélandais John Anderson, qui battit toutes les Norton au G.P. de Belgique en 1957. Ici encore, les « Manx » 58 de Campbell, Hinton, Brown, et autres Mc Cutcheon, laisseront planer un « suspense » jusqu'à l'arrivée.

En sidecars enfin, comme en solo, les luttes seront acharnées, car des pilotes comme Camathias, Pip Harris, Beeton,

Drion, Murit, Neussner, etc... dont la réputation s'est faite au travers de nombreuses victoires, feront l'impossible pour résister au numéro un mondial, l'Allemand Schneider, ex-officiel BMW, vainqueur du récent T.T. dans la catégorie, vainqueur encore du Grand Prix d'Autriche à Salzburg, et Camathias en particulier, qui sut déjà prendre le meilleur sur Schneider à Hockenheim, peut prétendre renouveler son succès et remporter ce 10me Grand Prix de Moulins; dont on peut affirmer qu'il dépassera certainement en qualité, tout ce qu'il nous a été donné de vivre ici, en matière de vitesse pure.

Aussi n'est-il pas un sportif digne de ce nom, qui voudra manquer ce spectacle.

Rappelons pour mémoire qu'un grand rallye national est organisé à cette occasion par le M.C. Moulins.

Entraînements le samedi après-midi; premier départ à 14 h. 30 le dimanche.

LES ENGAGÉS

Solo : Anderson (N.-Zélande, 350 et 500 AJS Matchless); Bayle (F., 350 et 500 Norton); Beewers (G.-B., 350 et 500 Norton); Brown (Austr., 350 et 500 AJS Norton); Clark (G.-B., 350 et 500 Norton); Collot (F., 350 et 500 Norton); Deschamps (F., 350 et 500 NSU Norton); Hempleman (N.-Zélande, 350 et 500 Norton); Hinton Eric (Austr., 350 et 500 Norton); Hinton Harry (Austr., 350 et 500 Norton); Insermini (F., 350 et 500 Norton); Ligier (F., 350 et 500 AJS Norton); Matthews (Irl., 350 et 500 Norton); Salt G.-B., 350 et 500 Norton); Tanner (G.-B., 350 et 500 Norton); Tostevin (G.-B., 350 et 500 Norton); Mc Cutcheon (N.-Zélande) 350 et 500 AJS Norton); Campbell (Austr., 350 et 500 Norton); Camathias (S., 500 BMW); Klinger (Austr., 500 BMW); Pawson (N.-Zélande, 350 Norton).

Sides : Beauvais (F., Norton); Beeton (G.-B., Norton); Camathias (S., BMW); Drion (F., Norton); Duhem (F., Norton); Greenwood (G.-B., Triumph); Harris (G.-B., Norton); Murit (F., BMW); Neussner (A., BMW); Ritter (A., BMW); Scheidegger (S., BMW); Schneider (A., BMW); Strub (S., BMW).

BEAUPRE-LAMONTAGNE A MONTJUICH

Les pilotes qui ont remporté la victoire au 30me Bol en 125 cc « série », s'aligneront — vraisemblablement sur une machine française — dans les 24 heures de Barcelone, qui auront lieu les 5 et 6 juillet au Parc de Montjuich.

Mais il faut dire aussi qu'en Espagne, on sait faire tout le nécessaire pour s'assurer un plateau international : 75.000 francs de prime de départ, telle est la somme accordée à nos représentants !

Chez nous, pour courir, il faut payer... et ceci explique bien des choses !

PROCHAINES EPREUVES

Afin de vous permettre de fixer éventuellement vos idées pour le cas où vous envisageriez d'assister à une compétition de vitesse durant la période des vacances, nous croyons utile de vous signaler un peu à l'avance le PRIX INTERNATIONAL DE VITESSE DE CAEN, lequel a remporté l'an dernier un excellent succès public et sportif et dont ses organisateurs se proposent de faire cette année l'une des grandes compétitions de la saison française.

C'est d'ailleurs l'A.C.O. (à qui l'on doit les 24 Heures du Mans) qui organise à Caen et a prévu deux courses : 500 solo et sidecars, avec des prix importants, qui ne manqueront pas d'attirer bon nombre des meilleurs spécialistes.

Ceci, ajouté au caractère spectaculaire des luttes disputées sur le circuit de la Prairie (3.520 m de développement), vous garantit déjà de vivre quelques heures de bon sport motocycliste si d'aventure vous vous rendez à CAEN LE DIMANCHE 20 JUILLET.

MOTO-BALL

Résultats des matches de Championnat de France 1re division disputés le 8 juin : Orly bat Courbevoie, 2-0; Vitry bat Houlgate, 3-1; Troyes bat Villefranche, 13-0; Châlons bat Saint-Denis, 1-0.

Matches de Coupe de France : Camaret bat Cavallon, 3-1; La Seyne bat Montoux, 7-4.

Classement actuel du Championnat, zone Nord : 1. Troyes, 19 pts; 2. Courbevoie, 18 pts; 3. Orly, 16 pts; 4. Châlons, 15 pts; 5. Vitry, 15 pts; 6. Houlgate, 13 pts; 7. Villefranche, 9 pts; 8. Mulhouse, 8 pts; 9. Saint-Denis, 7 pts. Zone Sud : 1. Camaret, 27 pts; 2. Valréas, 25 pts; 3. La Seyne, 25 pts; 4. Marignane, 25 pts; 5. Carpentras, 22 pts; 6. Montoux, 21 pts; 7. Cavallon, 16 pts; 8. Mazan, 15 pts; 9. Aix-en-Provence, 13 pts; 10. Bollène, 10 pts.

NECROLOGIE

† PIERRE MAINGUY

Le Moto-Club Chatillonnais a été très éprouvé durant la saison 1957-58 puisqu'après la mort de Piscaglia et de Gulbaud, nous devons déplorer la perte de Pierre Mainguy décédé accidentellement le 8 juin 1958.

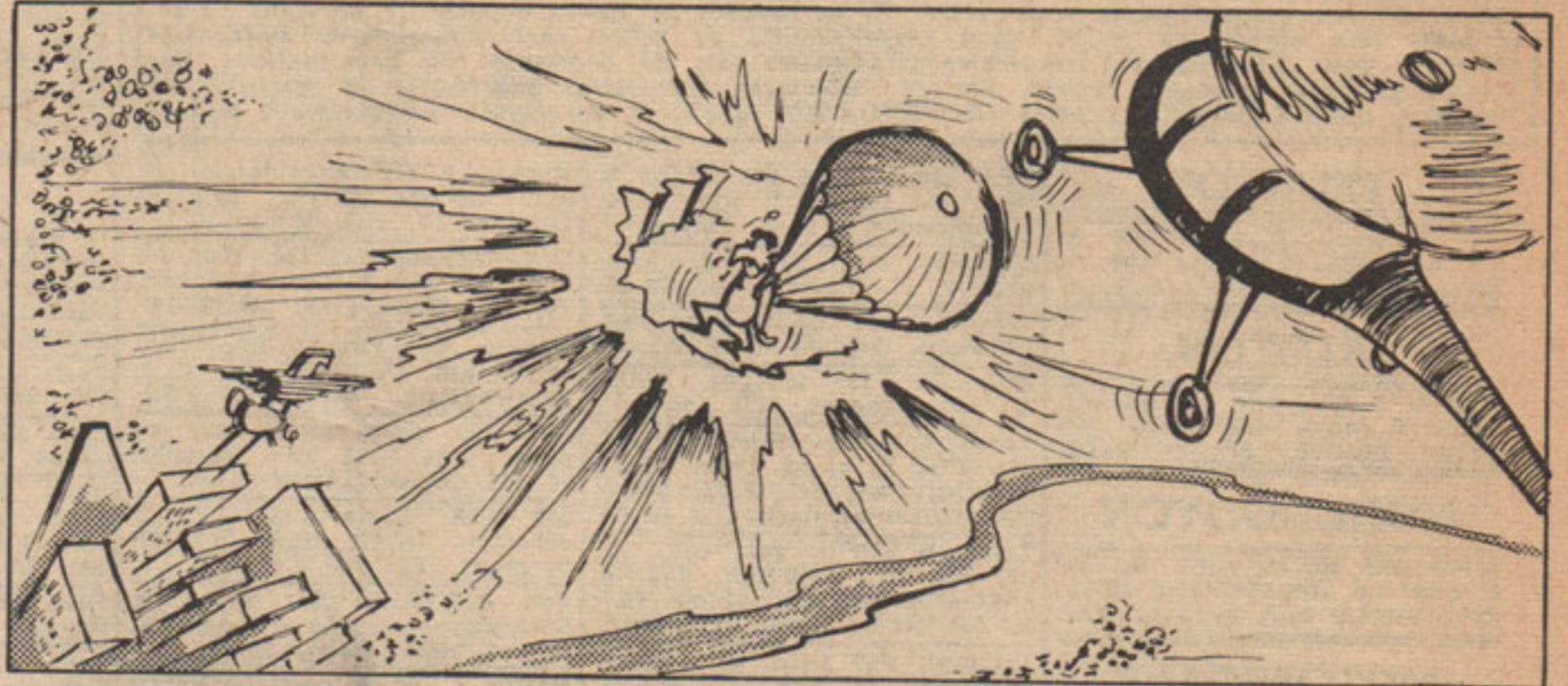
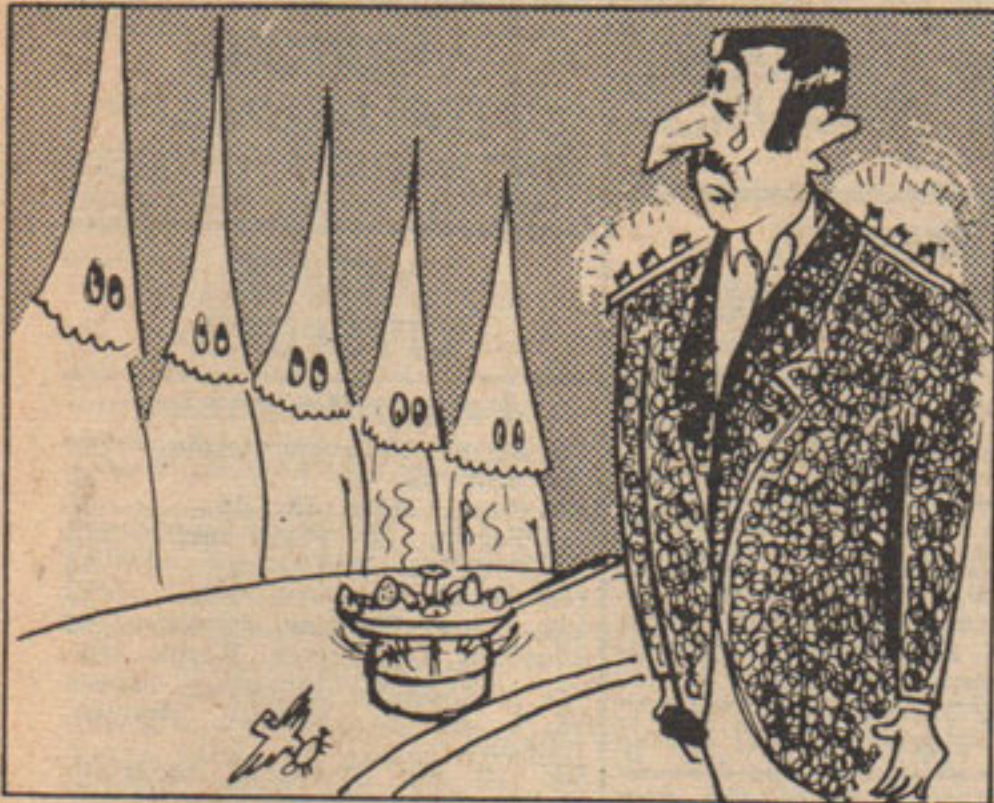
Agé de 19 ans, Pierre Mainguy avait fait ses débuts cette année dans la compétition motocycliste avec une 125 Ceccato. Une belle prestation aux Deux Heures suivie d'une victoire au Premier Pas permettaient de fonder de grands espoirs sur ce nouveau venu.

Hélas le destin en a décidé autrement et c'est avec une grande tristesse que nous prions M. et Mme Mainguy d'accepter nos condoléances.

les aventures de Basile Guzengrun

TEXTE DE BRAKE DESSINS DE HORSE POWER

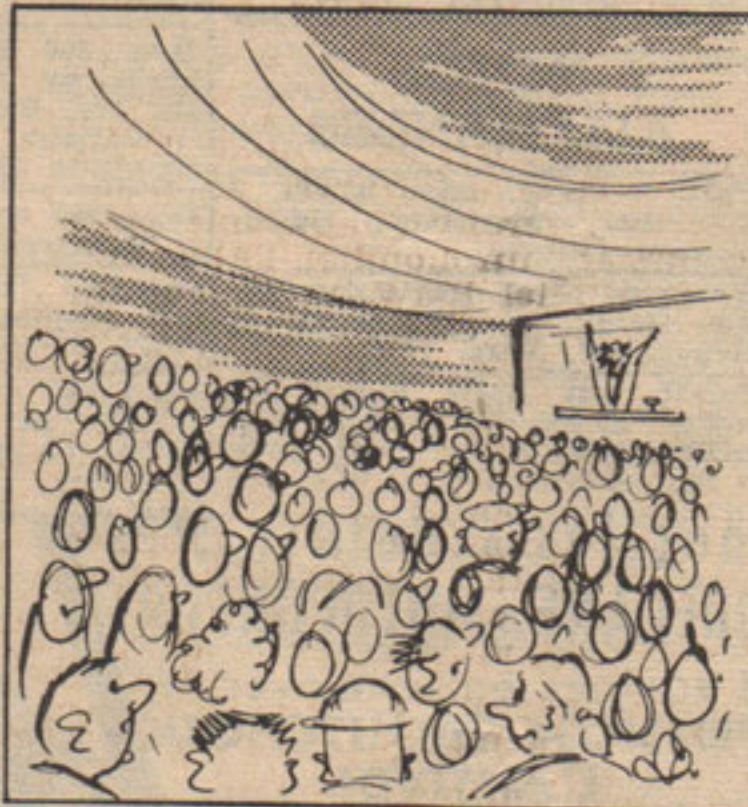
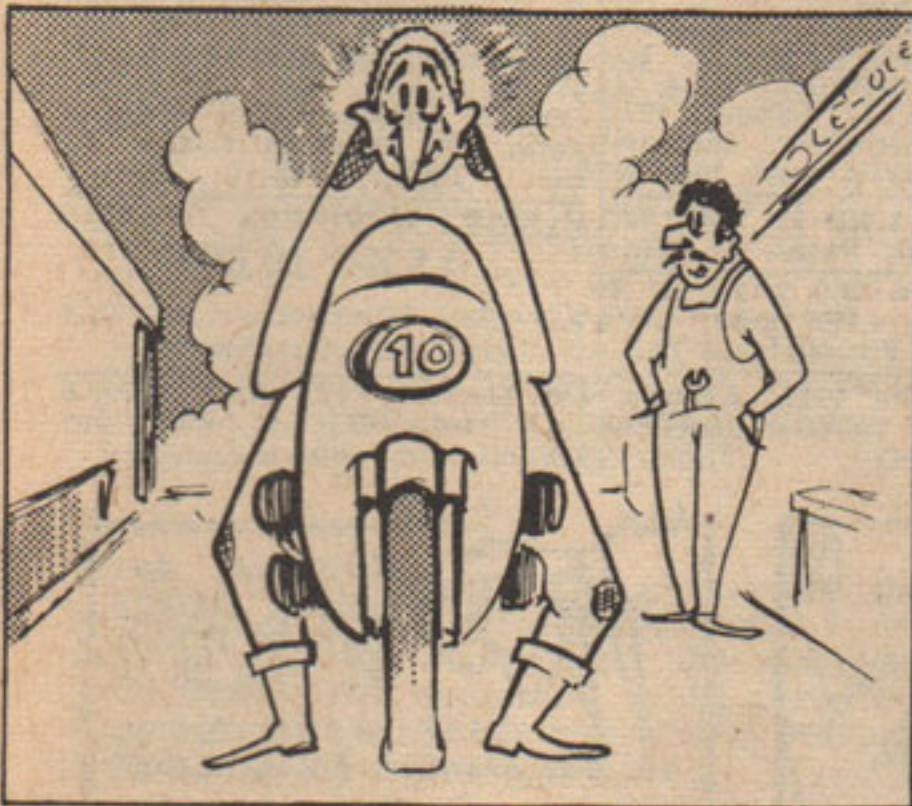
C. XXVII
Touchpa-Tabarb a échoué. Basile est à nouveau chez lui et se remet de son aventure moroulavienne.



L'invisible Kasimir, a-t-on déjà dit, ne pardonne jamais. Quand il apprit la déconfiture de Touchpa-Tabarb, il ordonna la mort. Le Grand Conseil, réuni sous la cagoule des grandes occasions, prononça son verdict en l'accompagnant d'une cérémonie dont la seule évocation fait frémir tout dignitaire moroulavien : l'échampignonage. Les « grands » du pouvoir sont, comme on le sait, titulaires de l'ordre du champignon comestible. Quand l'un d'eux manque à ses devoirs, on lui fait subir l'ablation de ces glorieux attributs, qu'on lui fait ensuite consommer sur place. Pour avoir une idée de ce que ressent

alors le condamné, il vous faudrait pour le moins déguster en famille un de vos proches parents.

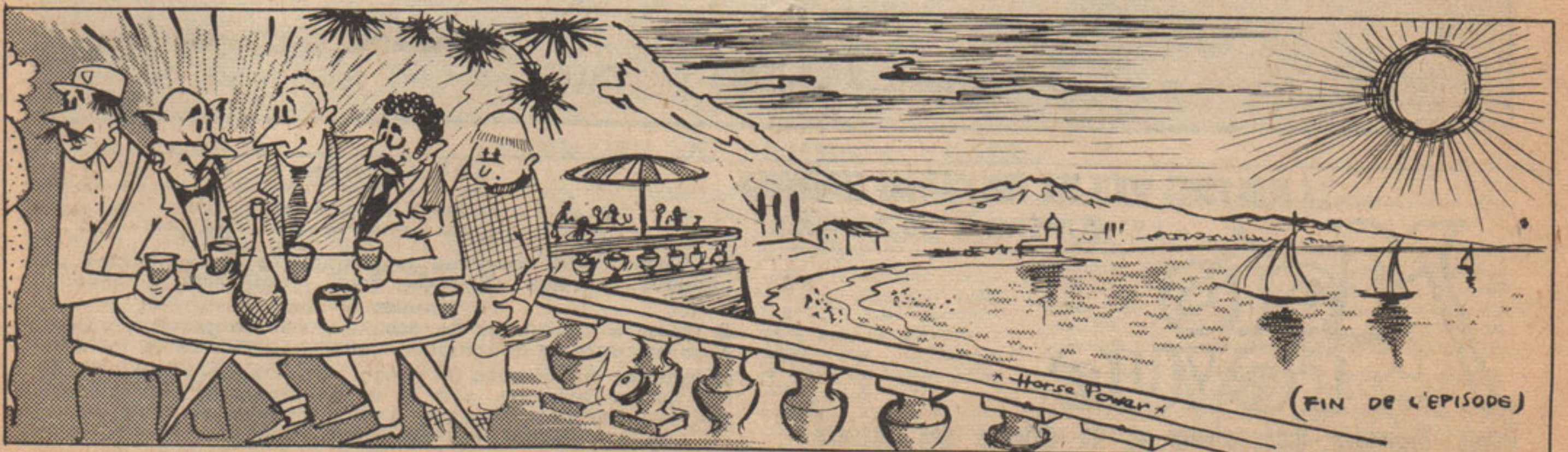
On précipita donc, comme le veut la coutume, le ministre déchu dans les flammes du volcan sacré. Cependant, en reconnaissance de ses services passés, on le munit d'un parachute, à seule fin de lui laisser une chance de survie. Car, le vent souffle fort, en Moroulavie. Tant et si bien qu'on ne sait jamais, là-bas, si un condamné est vraiment mort. Chaque pays soulage sa conscience comme il peut...



Cette inhabituelle histoire, comme vous l'avez peut-être deviné, touche à sa fin. Comme dans tous les récits où la fiction s'obstine à dépasser la réalité, elle finit bien. Le méchant est allé aux flammes de l'enfer, et les bons ont trouvé, par la grâce de la popularité, l'épanouissement de leurs aspirations. Basile a retrouvé « Titine », sa flat-four spéciale qu'un Dugoujoni larmoyant d'émotion lui a remis au point. Tranchepoil, quant à lui, a enfin senti éclora et se concrétiser les talents de conférencier qu'il ne sentait qu'en rêve. Et les

extraits de sa conférence sur la contrebande des Zigouigouis entre la Moroulavie et le Pérou servirent de base à un numéro comique célèbre. Mais cela, il ne le sut que bien plus tard. Quant à Fauksarantt, adopté par notre beau pays, il fit les beaux jours d'une revue motocycliste.

Et en attendant d'autres péripéties, nos héros découvrirent Naples et les joies du « farniente », sous la direction d'un Dugoujoni enfin radieux !



LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

PEUGEOT

175 Peugeot TC 4, 19.000 k. Px à débat. Chapuis, 104, r. Carnot, Montmagny (S.O.).

ALCYON

Alcyon 3 CV, nve 58, garant. usine 6 mois. 160. Créd. Reprise. Leclerc, 17, r. Pajol.

MONET-GOYON

M.-Goyon 200 av. side lég. 53, t. peu rié. 100.000. Mic. 18-08, sauf samedi apr. midi et dim.

MOTOBECANE

Motobécane 350, ét. nf. 150. Delauney, 1, bd Jourdan-14r.

Side Motobécane bloc-moteur 500 culb. bon ét., moteur rech. 50.000 ou éch. cont. 2 CV. Imbert, 34, allée W.-Gust-ehmidt, Clichy-s-Bois (S.O.).

Motob. 350 sup. cul. s. av. ar. B. ét. Raynal, 136, r. Amelot-11r. Vis. le soir après 18 h. 30.

TERROT

Vend 125 Terrot ETDS. 14.000 km. 70.000. 164, r. de Paris, Villeneuve-Saint-Georges.

Terrot 125, type ETM 1953, très bon état. KLEber 55-30.

MOTOS ANGLAISES

Triumph T 110 55, bon état. 270.000. Tél. ITA. 24-22.

Triumph T 110, 26.000 k., imp. 56. 290.000. Gut. 79-27. Ts jrs.

BSA 250 culb. 4 vit. 25.000 k. Parf. ét. 100.000 f. Apr. 18 h. Miramond, 71, r. d. Temple-3r.

BSA 350, imp. 120. Equ. Van-nini, 9, r. Charlot. Tur. 73-67.

Triumph 650 oscil. exc. état. Burnand. Orn. 65-93 H. bureau

BSA 250, tte équipée. Binet, 9, rue Vincent. Vis. soir.

Agent Triumph, Norton. Neuf, occ. T100 51 et 53. Gold. Flash 54. Universal 55. Raph Moto, 7 r. Chevreul, Paris. Did. 68-94.

Triumph 500 54 ent. équ., ét. nf, bas px. Aslanian, 179, r. J.-B.-Charcot, Courbevoie (S), ou tél. ETO. 59-26, sf samedi.

Triumph 650 parf. ét., équip. tourisme. Tél. Arc.56-79 P.R.V.

Triumph T100 oscill. 55. 280. Créd. Reprise. 17, r. Pajol.

Norton 600 99. 17.000 k., b. ét. Px 300.000. Ets Color, 56, r. Cuvier, Montreuil-s/Bois. Tél. AVR. 08-07, M. Robinot.

Sunbeam S8, ét. impec., équ. gr. touris. Séret, 9 b., av. Bobigny, Noisy-le-Sec (S.).

Ariel 4 CV culb. fin 53, semi-oscil. 150. Créd. Reprise. 17, r. Pajol (18r). BOT. 05-95.

Ariel 500, bicyl., 1957. Comme neuve. 7.691 kms. Cause ma-ladie. PER. 91-61.

500 BSA mono 1955, émail et mécan. impec. 190. Créd. Meyer, 61, r. Blanqui, Dijon.

350 BSA, susp. oscil. Px 150. Contant, 9, r. Daguene, Ar-genteuil (S.O.).

Part. BSA 650 53, b. ét. Mar-cilloux, 1, Trétagne.Mon. 09-21.

250 BSA 57, ét. neuf. 155. 16, r. J.-Guesde, Levallois.

BSA A7, c. nve. 250. cpt. Car-don, 52, r. d.l. Crèche, Meaux.

Norton 5 CV Dominator, av. gar. 195.000. Créd. Reprise. Leclerc, 17, rue Pajol (18r).

Urg. Triumph T 110 1955, c. nve. Px 250 à déb. Meignan, 14, r. Ch.-d'Ivry, Paris-14r.

Norton 88 Feat., bon état. 17.000 km. Px 260. Quié, 20 r. Ed.-Vaillant, Montreuil (S.).

AJS 500, susp. oscil. 140, re-prise poss. 125 cc. Hascoët, 20, r. Cayron, Asnières (S.).

250 BSA, parfait état. Px à débattre. Visible après 18 h. 30. Frémont, 24, rue Censier.

Vds 650 Ariel 56, cse dép. Serniclay, lycée Lakanal, Sceaux. Tél. ROB. 26-10.

Norton 600 cc 58 nve, 170 km/h Dispon. Créd. Reprise. A l'a-gence. 17, r. Pajol. Bot. 05-95.

250 BSA C 11 SL parfait état. Ritter, 222, rue de Rivoli.

BSA 650 GF dern. mod. 4000 k. Impec. 340.000 à débattre. A voir parking 133 av. St-Ouen.

BSA 350 B31 neuve à immatr. 350.000 Voir mon mécano 147 bd Ney. Métro Pte St-Ouen.

V. Ariel 650 twin dernier modèle, 6.000 km. 200.000 frs. Muller, 103, rue Armand-Syl-vestre, Courbevoie (Seine).

MOTOS ALLEMANDES

Part. v. conf. moto allem. 2 CV. Ecr. Marchand, Saint-Brisson (Nièvre).

Urg. 200 NSU. 130.000. Cré-dit. Génin, 44, avenue de la République, Paris (11r).

Partic. vds BMW R 51/2 1re main. 25.000 k., access. 250. LON. 07-72, h. trav. Jusq. 19 h.

BMW R 25/2 ét.nf. Vinesse, 10, r. République, Bry-s-Marne-S.

BMW 600 sidecar. 130.000. Urg. Benchimol, 6, imp. Curé-18r.

Zundapp 600 side Précis. B px. Vanden, 58, r. Ol.d-Serres-15r.

BMW R 73, side Impérial ph. Barbault, Corné (Anjou).

BMW R 50, acc. et équ. 22.000 k. 420. Sanner, 5, r. de la Gare, Richwiller (H.-Rhin).

600 BMW R 67/2, c. nve. nbx acc. Belle, 85, av. J.-Jaurès, Belfort (T. de B.).

MOTOS AUTRICHIENNES

Puch 250 TF. M. Léon, gardien garage, 48, r. Château-d'Eau.

Puch 250. 20.000 k. Lhomme, 233, bd A.-Briand, Montreuil.

Puch 250 SG, b.ét. Ec. Duparc, 52 av. Fr.-Roosevelt, Suresnes.

Puch 250, impec. 5.000 k., t.sad, access. Px int. Glon, 119, av. République, Vincen-nes. Urgent.

Puch 250 T. F. Bonin, 64, r. Ripoche (14r), à p. 20 h.

Puch 175 SVS sport tte équ. S.D. Px int. Tél. ENT. 01-68.

Part v. 250 Puch t. b. ét. NOR. 59-24, 19 à 20 h.

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350, ét. nf. Px int. Thé-bault, 57, r. Doudeauville-18r.

Cse ach. auto, vend Jawa 350 Spl. par. choc, sac, cuir, bé-qu. lat., par. br. 200. Lauzin, Rabastens (Tarn).

Jawa 350 1954. 15.000 k. Px Argus, av. remorque 1 roue et nbx acc. S'ad. D. Laporte, 27, r. Voltaire, St-Ouen, samedi-dimanche (soir à part. 19h.30)

Jawa 250 cc. 8.000 k. 1956. 76, r. Montorgueil, Palais du Vin.

Part. vd Jawa 350 2 temps 2 cyl. pte-bag. 4.500 kms. Tél. MON. 10-40, 9 h.-12 h. 14-18 h.

Vend 350 Jawa 1957. 4.000 k. 180.000. Ecr. Véniard Jacques, Fosses (S.-et-O.).

MOTOS BELGES

FN 5 CV culbut, nve 58, 285. Créd. Reprise. 17, r. Pajol.

FN 250 OHV 54, tte équipée. 100.000. Georgelin, Ent. 58-47, 16, rue Labouret, Charenton.

FN 350 lat. 52. 80.000. Kontos, 27 b, r. J.-de-Maistre (18r).

MOTOS ITALIENNES

Guzzi Galetto 175, impec. 17.000 km. 100.000. MAI. 33-29.

MOTOS DIVERSES

Prix imbattables

500 Royal twin oscillante. 190 350 BSA 52, 53. 85

250 Puch, BSA 53, 54. 85

250 Terrot, 175 Puch oscil. 115

175 Peugeot, Motobécane. 55

125 toutes marques, dep. 25

100 motos diverses depuis 20

Scoters Lambretta, Vespa, Mo-by, Peugeot neuves, rabais 10 à 25 %. Crédit, reprise, change.

BF, 10, av. St-Ouen, Paris-18r

Réparation NSU Max, motos neuves et occasions. Obert, 16, rue J.-Guesde, Levallois.

250 Puch osc. BSA 500. BMW. Nbx oc. moto et sid. Précis. Montage ts sid. par spécial. Zenkl, 8 pas. Four-à-Chaux-19r

Harley 1300, Vincent rapide, side, bas px. Petro, 12, rue Dumont-Durville, matin, soir.

Chez ALAZARD

Super Crédit Garantie Reprise 100 motos c. neuves 55-56-57

+ 30 vélotot. récents à solder

+ 20 scooters divers à ts prix

+ 50 motos de reprise à liquid.

47 bis av. de Clichy-17r (Fonds passage côté cinéma, accès et parking dans la cour). LAB. 44-65.

MOTOS - SCOOTERS - AUTOS AVEC 10.000

7, rue Montreuil, PANTIN OUVERT DIMANCHE

DS Malterre 175 AMC. 55.000 fr. Morin G., 9, allée des Marronniers, Suresnes.

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

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

 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.

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents - Tiers - Tous risques - Vol - Incendie

Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2)

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto revue
 La Moto

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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N°s	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N°s	2.000 fr. 2.500 fr.

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

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

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

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

Ouvert jusqu'à 22 h. même dim.

300 MOTOS

soldées à tous prix
Permis moto gratuit
3

PLACE CLICHY

Reprise de motos sur autos.
300 autos exposées

IMPORTANT

Avant de fixer votre choix consultez notre liste complète des plus belles occasions contre trois timbres-poste, motos, vélomoteurs, scooters, sidecars.

MOTO-RECORD

151, rue Marcadet, Paris-18^e.
Métro Lamarck. MON. 24-40.

CYCLOMOTEURS

Cyclos neufs, Vap, Lavalette.
Remise 22 à 30 %. Créd. Garant. Leclerc, 17, r. Pajol-18^e.

SCOOTERS

Vespa neuf, ts acces. 85.000 f.
état neuf, prix intéressant.
Charpentier, Latillé (Vienne).

Manurhin neuf. DEF. 13-38.

Vds scooter Rumi, 9.000 km.,
état neuf, prix intéressant.
Charpentier, Latillé (Vienne).

Lambretta fin 52, en l'état,
20.000. Tél. POR. 24-35, soir.

VOITURES

Ren. 4 CV Citr. 11 BL 202, 403
Aronde Gd Luxe et Chatelaine
Crédit reprise motos scooters
BF 10 av. St-Ouen, Paris-18^e

Volurette toit ouvr. 2-3 pl.,
dernier modèle, 1 CV Mochet
sans permis, 80.000 (10 mois
à 8.000). Repr. 2 roues. Max,
136, rte de Versailles, Petit-
Clamart (Seine).

Vd cabr. décap. G. Irat 6 CV,
bon état. Après 18 h. Juvisy,
67-12.

ACHATS

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

350 Vélocette type course KS
oscill., jantes alu, cpte-tour,
et 350 gd sport, type USS, osc.
350 BSA B 31, grenat. 105
750 BMW ét. impecc. 55
1000 cm3 R.-Gillet, sold. 35
250 toutes marques depuis 50
175 Motobéc. 56, gr. moy. 65
125 Motobécane 56, oscill. 95
Vespa, Rumi, Lambret. dep. 50
30 voit. dispon. ttes marques.
Rep. motos, 1^{er} vers. s/créd.
AUTO-MOTO, 45, r. Gtte-d'Or.
Ouvert dim. matin. Orn. 81-60.

Suis acheteur au plus haut
cours, paiement comptant, mo-
tos récentes.

MURIT, 44, rue Paul-Barruel,
Paris-15^e. LEC. 60-53.

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

Jean MURIT

4 fois champion de France,
10 fois recordman du monde,

Occasions garantie totale

650 BSA Golden Flash 1955.
650 BSA Road Rockett 1956.
Triumph T 110 1955.
600 Norton 99 1957.
600 BMW R 67/2.
600 AJS twin 1957.
500 BMW R 51.
500 Norton Daytona 1955 et
1956.
500 Norton 88 1956.
500 Norton 88 1953.
500 Triumph T 100 1955.
500 BSA A 7 1955.
500 BSA A 7 55, av. sid. Steib
500 BSA Start twin.
500 AJS twin 1956.
500 Matchless 1953 et 1954.
500 Ariel twin et mono.
350 BSA B 31 1955.
350 FN oscillante.
350 Horex Resident 1957.
250 BMW R 26 et R 25.
250 BSA et 250 Puch SG.
250 Adler Favorite 1957.
200 Vélocette LE.
175 Puch SV et SVS.
100 Guzzi Zigolo.

Toutes machines de courses,
sidecars. Crédit. Reprise aux
meilleures conditions.

44, r. Paul-Barruel, métro
Vaugirard. Tél. LEC. 60-53.

ACHETE COMPTANT

IMMEDIATEMENT

toutes machines anglaises
et allemandes récentes.

PEROTTI

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

TOUJOURS

les meilleurs affaires
de la place

125 Terrot culb.	40.000
125 Motobécane.	40.000
175 Motob. gd sport, comme neuve.	85.000
175 Peugeot 4 vit.	50.000
250 BSA.	85.000
350 BSA B 31.	100.000
500 Norton impecc.	45.000
Choix scooters Lambretta, Ves- pa à partir	55.000
Plusieurs grosses machines av. ou sans sidecar, en état, à partir	15.000
Voitures Peugeot 202, Auto- Union décapotable, Traction 11 B et BL, triporteurs.	

Reprise, échange. Ouvert di-
manche matin. Moto-Clignancourt,
122, rue Clignancourt,
Paris.

Roy. Enf. Bullet exc. ét.	170.
Norton Feather 88 tr. rap.	270.
Lambretta 57, dém. élect.	120.
Matchless 500 twin ét. p.	210.
Matchless 350 57 impec.	190.
2 Matchless neuv.: anc. prix.	
Aris, 11, rue Labie, Paris-17 ^e .	

ECHANGES

Vd ou éch. Dyna 1 ou 4 CV c.
moto étrangère imp. VIL.
29-52 (Repas).

MON AUTO c/SCOOT.

7, rue Montreuil, PANTIN
VIL 09-21. Ouvert dimanche

Rep. MOTOS c/AUTOS

GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO

72, rue Clisson, Paris (13^e)
Ouv. ts les Jrs. Dim. et fêtes

DIVERS

AV tandem Derny, dern. mod.,
ét. nf. Px int. à déb. Bayle,
à Varreddes (S.-et-M.).

Remorque Fulgur t. b. état.
Px int. Lemaire, 52, r. M.-
Deralsmes, Pontoise (S.-et-O.).

V. 500 AJS et Simca 1200, b.
ét. Reprise même twin. S.
Luce, 14, r. d'Aligre (12^e).

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

ISETTA

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

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

ECHOS DU BOL D'OR.

Pour les ravitaillements, selon les stands, les récipients les plus divers étaient employés, depuis les classiques « jerricans » jusqu'aux bidons de lait. Leconte-Mangin utilisaient simultanément des bidons de deux litres et des brocs. Dans la hâte du ravitaillement, on mettait souvent beaucoup d'essence à côté de la machine ; se souvenant de l'incendie de Boulin l'année dernière, les curieux s'éloignaient alors respectueusement.

★

Une fois de plus le Bol d'Or vient de sanctionner par de belles victoires à la fois les qualités de pilote, les qualités mécaniques des machines et la préparation minutieuse où chaque détail compte autant que tout le reste.

L'équipement des machines n'a pas été le moindre souci des coureurs : pour éviter tout aléa, ils ont fait confiance aux chaînes Brampton. Ils ont eu raison et les résultats le prouvent : les équipages classés premiers au classement général et par catégorie de cylindrée, 500 cc, 350 cc, 250 cc, 175 cc, 125 cc, scooters et sidecars, avaient tous adopté des chaînes Brampton.

Cette dure épreuve qu'est le Bol d'Or Motocycliste s'inscrit cette année encore au brillant Palmarès de Brampton, la chaîne française qui tient.

Au Bol d'Or, les grosses cylindrées soumettent particulièrement à dure épreuve, les pneumatiques.

Il n'est pas rare de voir les concurrents changer leurs pneus, tant ceux-ci sont usés.

Mais cela n'est pas une règle générale, car, il y a pneumatique et pneumatique.

Et si nous prenons pour exemple deux équipages vainqueurs, Inizan-Mutel et Claudon-Grollet, nous constatons que ceux-ci ont fait leur Bol d'Or, et à quelle moyenne (respectivement 109,4 km/h et 90,503 km/h en sidecar) avec le même train de pneus.

Des pneus signés Englebert, bien entendu.

★

La tenue vestimentaire des concurrents était des plus variées, puisque, outre les cuirs classiques, beaucoup de pilotes, principalement parmi les jeunes, avaient eu recours aux blue-jeans, aux pantalons de velours ou aux combinaisons de toile ; les chaussures de basket sont toujours à l'honneur, mais un concurrent avait préféré des sandales de cuir à lanières, un autre les espadrilles, Jackie Rittaud était reconnaissable de loin à ses bas de laine mis sur le cuir ; enfin, chez les mécaniciens, les blousons de vol de la RAF étaient très fréquents.

★

SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO

Les motocyclettes JAWA sont à l'honneur cette saison sur les terrains de cross, où elles dominent très largement dans la Coupe d'Europe. Mais Jawa, ce n'est pas seulement synonyme de machine de compétition, c'est encore l'une des marques étrangères les plus populaires en France pour sa production de série, dont la 350 cc bicylindre deux temps qui fait l'objet de l'essai du numéro 1.397, du 28 juin 1958.

Les nouvelles MORINI, voilà une présentation qui retiendra l'intérêt de beaucoup d'entre-vous, tant la réputation de la mé-

canique italienne n'est plus à faire, et celle de cette sportive firme tout particulièrement, dont certains modèles sont d'ailleurs importés en France.

Pour terminer le tour d'horizon technique que vous propose le numéro 1.397 de Moto-Revue, c'est encore une production étrangère qui sera sur la sellette : le cyclomoteur d'Allemagne Orientale SIMSON, qui est à la base de notre article « DU PROTOTYPE A LA SERIE » : Après vous avoir entretenus des résultats à obtenir (présent numéro), J. B. vous dira cette fois comment, après quelle somme d'expérimentation le petit moteur

RH 50 est parvenu aux performances requises.

Enfin, pour les sportifs, notre prochain numéro fera le point des plus récentes épreuves du calendrier français de vitesse avec nos reportages sur les circuits de ROUEN et CHARLEVILLE, comptant au titre du Championnat de France National.

Et, bien entendu, ces comptes rendus vécus se compléteront avec l'analyse de la première journée des Championnats du Monde, le fameux TOURIST-TROPHY, sans oublier nos rubriques d'informations spécialisées.

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR 38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez la
marque
**CHROME-
CUIR**

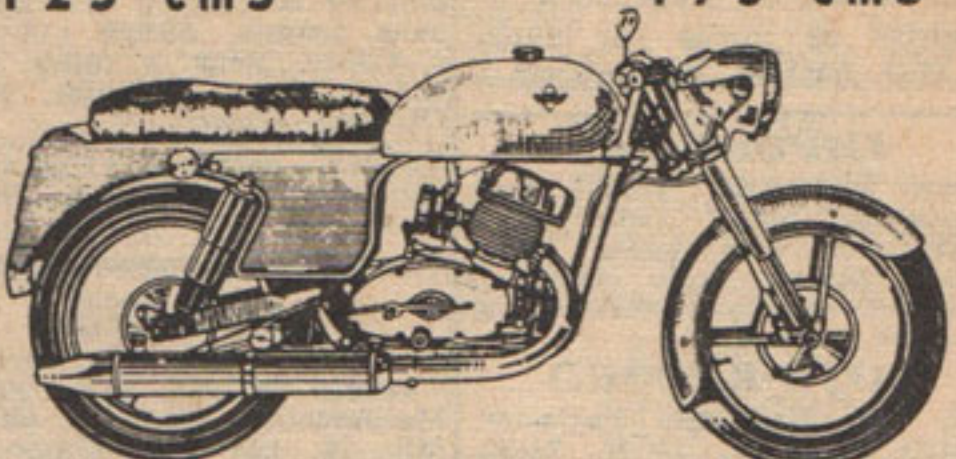


CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

cm

MOTOCYCLETTES MODERNES
DE GRAND TOURISME - HAUTES PERFORMANCES

125 cm³ 175 cm³



MOTEUR
NERVEUX
FREINAGE
PUISSANT

TENUE DE ROUTE PARFAITE
DEMANDEZ NOTICE : CH. MOCHET

68, rue Roque-de-Fillol - Puteaux (Seine) Tél. LON. 07-25

RENTE
3,5 %
**A CAPITAL GARANTI
SUR L'OR**

●

COMPLÈTEMENT
EXONÉRÉE D'IMPÔTS

LES AVANTAGES DE L'OR
SANS LES INCONVÉNIENTS

A

J. COUTURIER, Recordman au Bol d'Or
vous conseillera dans le choix
de votre machine

Importateur : MORINI - DUCATI
Agent : LIBERIA - TERROT - MONET-GOYON
PUCH - JAWA - NORTON - A.J.S.

REPARATIONS ET MISES AU POINT

149, av. de Neuilly NEUILLY - s/SEINE	86, av. Gabriel-Péri BEZONS (S.-et-O.)
— SAB. 98-39 —	— ARG. 72-10 —

AMC - CAZENAVE - VAP - GUILLER
DISTRIBUTEUR


RÉVISION DES MOTEURS :
A. M. C. - YDRAL - MOTOBECANE
PEUGEOT - VAP - POULAIN

Réparation des Volants Magnétiques
Remise en état de Fourches

RÉALÉSAGES - DÉLAI RÉDUIT - RÉEMBIELLAGES
PIÈCES POUR SAFI - COPREMA - ABG

LA DIFFUSION PARISIENNE DE PIÈCES MOTOS
9, Rue Collange LEVALLOIS - PER. 89-19
Expédition à lettre lue.

PLAQUES DE POLICE
ET LANTERNES



H. ARNAUD
FABRICANTS
d'ACCESSOIRES
AUTO-MOTO
VELO

Pour
motos et vélos

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.

PIÈCES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande

CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

LA MAISON DU VESPA
Distributeur officiel

Vespa 125 et 150cc livraison immédiate
Exposition permanente de 50 Vespa
Occasions garanties

*Le plus important stock de pièces
détachées et accessoires Vespa.*

LOCATION SCOOTER

94, Rue Lauriston, PARIS 16^e - Kle. 33-99

S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Pérelre, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

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

250cc JAWA 350cc
ADLER
PANNONIA

NEUVES ET D'OCCASION
LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

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

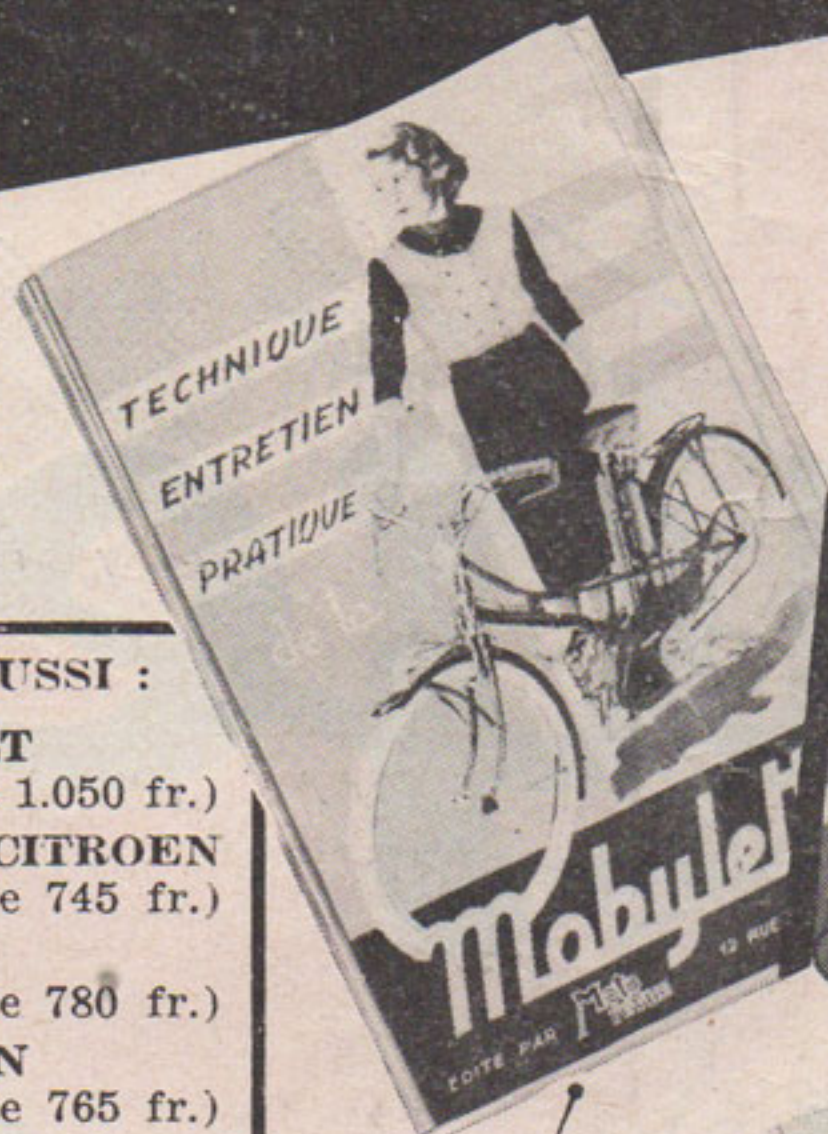
CRÉDIT - REPRISE

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI

Prix : 890 fr.
(par poste 963)



NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT
Prix : 950 fr. (par poste 1.050 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN
Prix : 685 fr. (par poste 745 fr.)

L'ARONDE
Prix : 720 fr. (par poste 780 fr.)

2 CV CITROEN
Prix : 700 fr. (par poste 765 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.
Prix : 410 fr. (par poste 470 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.
Prix : 530 fr. (par poste 590 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176
Prix : 550 fr. (par poste 610 fr.)

GNOME-RHONE
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C
Prix : 535 fr. (par poste 595 fr.)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55
Prix : 520 fr. (par poste 580 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélomoteurs, Cyclomoteurs)
Prix : 495 fr. (par poste 555 fr.)

Prix : 480 fr.
(par poste 535)



Prix : 605 fr.
(par poste 665)

Prix : 570 fr.
(par poste 630)



Prix : 575 fr.
(par poste 635)



Prix : 560 fr.
(par poste 620)



Prix : 565 fr.
(par poste 625)

TABLEAUX MURAUX

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

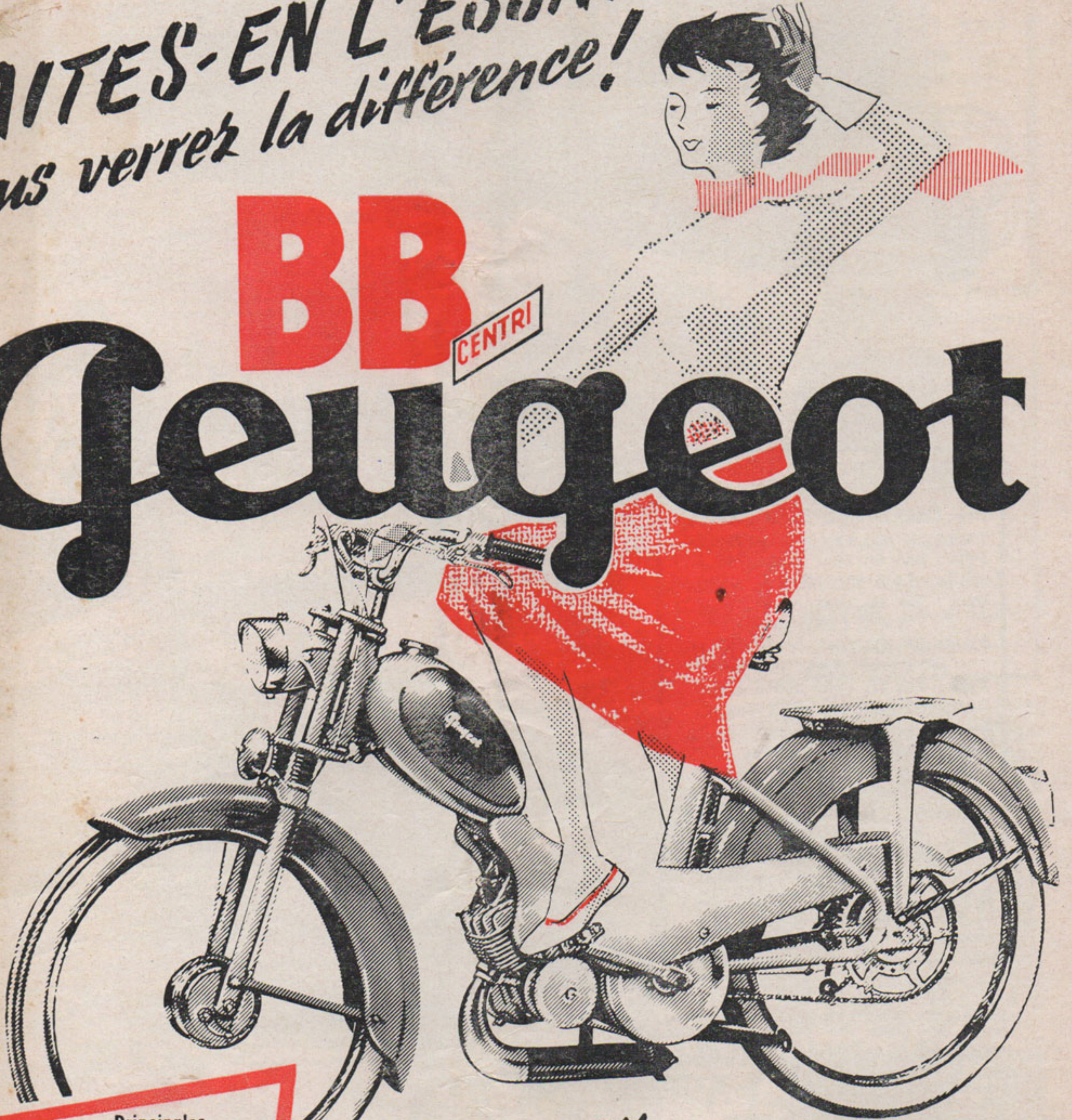
CARNET DE BORD du Motocycliste
60 fr. (franco 110 fr.)

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

FAITES-EN L'ESSAI:
vous verrez la différence!



BB CENTRI Peugeot



Principales caractéristiques techniques :

- Embrayage automatique par coupleur à poudre absolument i-nu-sa-ble. Rien à régler, rien à graisser, rien à surveiller.
- Cylindre aluminium chromé direct.
- Embellage à galets.
- Admission d'air calme (prise d'air sous la selle).
- Amortisseur de vibrations.
- Cadre d'une rigidité exceptionnelle et d'une grande robustesse assurant une tenue de route inégalée.

le nouveau

CYCLOMOTEUR AUTOMATIQUE A COUPLEUR AUTO-PROGRESSIF

Il est impossible d'imaginer une conduite plus facile :

- Vous freinez, le débrayage est automatique.
- Pour redémarrer, vous accélérez et le BB se remet en marche sans à-coup et sans un coup de pédale.