

Moto revue

46^e ANNEE. — 6 SEPTEMBRE 1958. — N° 1.405

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

FOIRE DE
BARCELONE



Minute d'émotion à Lacapelle-Marival : Clynk chute, heureusement évité par Robert Klym (1) et Ward (8).



POUR LA SAISON
 POUR L'**USAGER**
 POUR LE **RÉPARATEUR**



LES

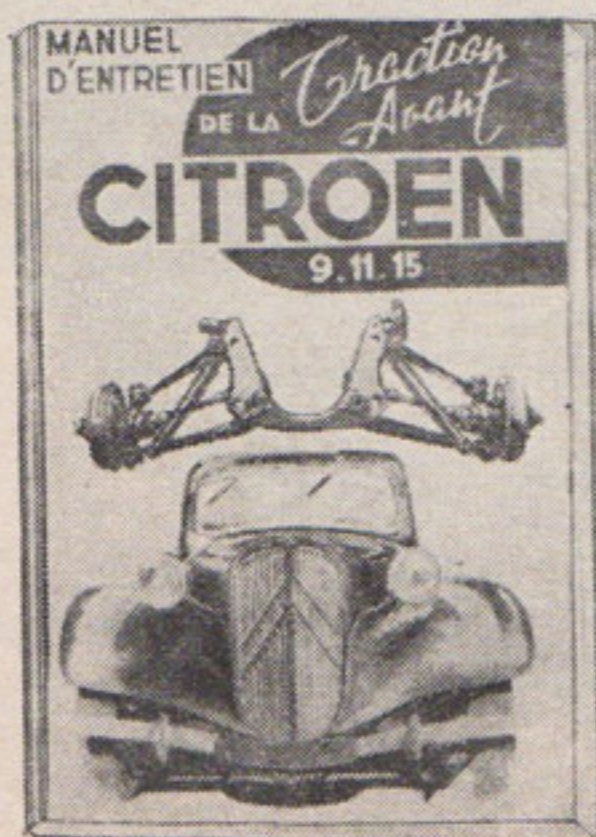
MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

AUTOS : la **2 cv** (700 F); la **TRACTION AVANT 7-9-11 cv** (685 F); **L'ARONDE** (720 F); **L'ART d'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. (760 F); la **203**, vol. 200 pages, 173 illustr. (750 F); la **4 cv RENAULT**. Édition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager (950 F); la **DYNA**, tous les modèles de Dyna, de 1948 à 1958, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager (875 F), etc.

MOTOS : la **MOBYLETTE** (480 F); la **VESPA** (605 F); la **LAMBRETTA** (565 F); les **MOTOBÉCANE latérales** (410 F); **et culbutées** (530 F); **TOUS les CYCLO-MOTEURS** (570 F); le **VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE**, 376 pages (890 F); **l'ATELIER du MOTOCYCLISTE** (575 F); le **2 TEMPS de TOUS les 2 ROUES** (560 F); les **VAP** (520 F); les **PEUGEOT** (550 F), etc.

Ce tarif annule tous les précédents à partir de cette date.



Nos Manuels n'ont rien de **COMPARABLE** avec d'autres Manuels : ils sont écrits, dans leur totalité, sur l'engin qu'ils décrivent, sans bla-bla-bla.

ÉDITIONS C. LACOME

Fondée en 1913

12, rue de Cléry

GUT 73-32 à 35 - C. C. P. 297-37 PARIS



A. DUBOIS

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

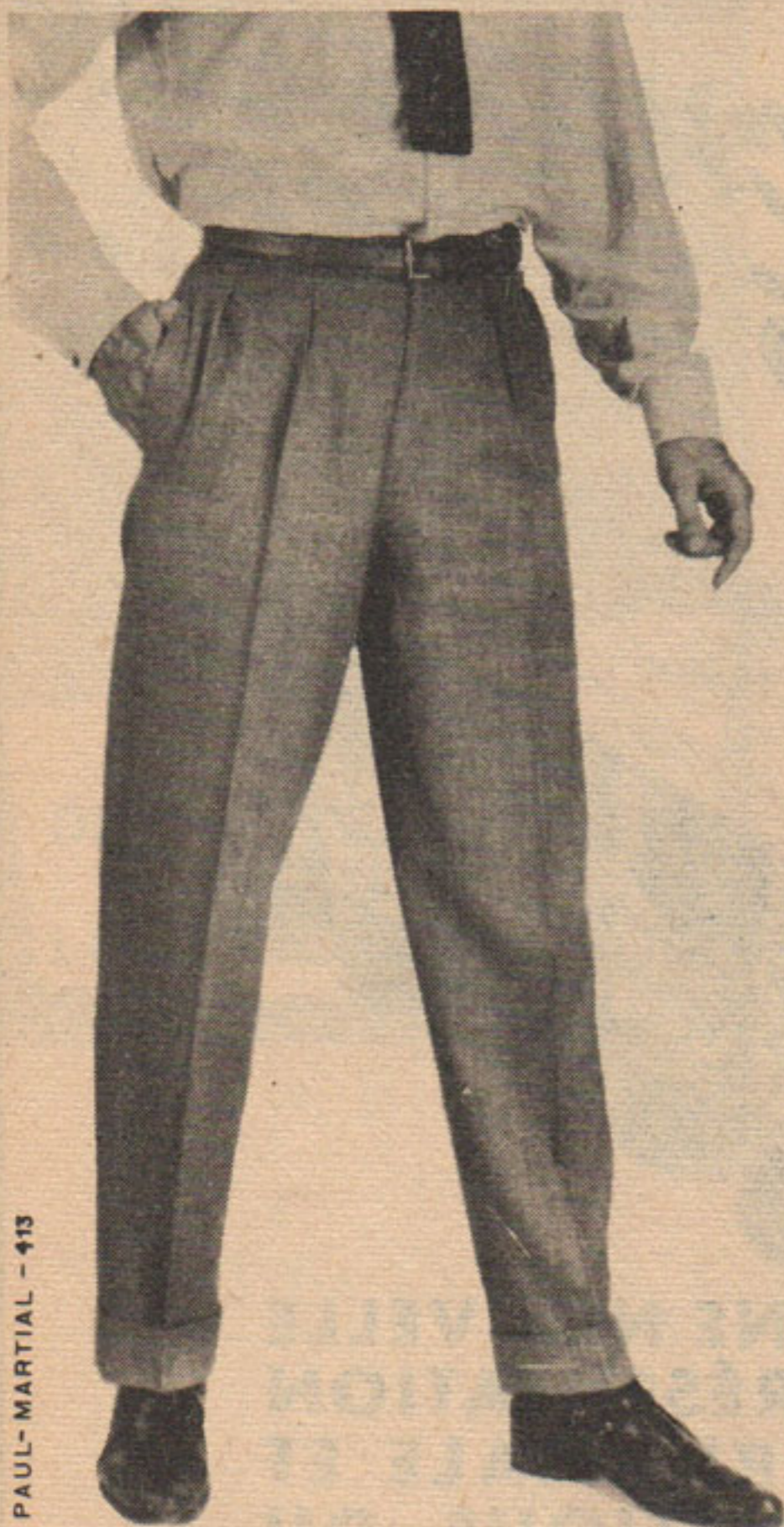
LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUTS MODÈLES

BSA **ARIEL** **SUNBEAM**

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

LEVALLOIS MOTOS

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES
Envoi contre remboursement



pensez à

la véritable **FERMETURE ECLAIR** **PANTALON**

toujours impeccable à l'étape



adoptée par l'élite de la confection moderne
pour les devants de pantalons

seule la véritable FERMETURE ECLAIR porte la garantie ECLAIR sur le curseur breveté

PISTONS

SEGMENTS

MONOPOLE-POISSY

53, bd Robespierre - POISSY (S.-&-O.)

CHEMISES

SOUPAPES

Massenet

MOTOBÉCANE

Ouvert AOUT-SEPTEMBRE

MOTOS disponibles
MOBYLETTE
SCOOTERS

Arrhes C^o C.C.P. 313.300

Toutes les pièces
détachées en STOCK
Fourche-Cyl. Echange - Expédition

STATION-BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir - ROQ. 43-43

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

GRATUITEMENT : PROJETS - CRÉATIONS - PRÉSENTATION

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e - GUT. 73-32 A 35



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embléage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYLOMOTEURS

SAKER
ETI ANDRE PORTERIE

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

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

HARLEY-DAVIDSON
Agence Officielle : 14, Bd Soult - PARIS-12^e
— Stock pièces détachées — DOR. 49-42
Echange Standard Complet
REALÉSAGES — EMBIELLAGES
RÉPARATIONS REVISIONS

SERVICE DES DOMAINES
ADJUDICATION DU 16 SEPTEMBRE 1958, à
14 heures, à TROYES-PONT Ste-MARIE (Aube),
Route de Brienne-Camp du Moulinet - 664^e Cie
Gestion de Parc

Soumissions cachetées et enchères verbales
185 motocyclettes « B.M.W. »
(101 du type R/25 et 84 du type R/51)
Grosse majorité en bon ou en assez bon état
(Vendues à l'unité)
Visibles sur les lieux de la vente
Renseignements et notices détaillées :
Direction et bureau des Domaines
20, boulevard Victor-Hugo, à TROYES. Tél. 30-44.
Direction du S.C.V.M. à PARIS
104, rue de Richelieu. Tél. RIC. 63-46.

Pour vous...
motocyclistes, scootéristes,
moteurs 4 Temps ou 2 Temps :

**LE CHARGEUR
DE 5 DOSES...**



UNE NOUVELLE
PRÉSENTATION
ORIGINALE ET
PRATIQUE DU

**Bretocyl
Graphité**

"SPECIAL-MOTO"

DANS VOTRE ESSENCE OU VOTRE MÉLANGE
DEPARTS FOUROYANTS. GRAISSAGE
IMMEDIAT DES HAUTS DE CYLINDRES
PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
ANTICALAMINANT

Vendu également en coffret de 15 flacons-
doses chez votre motociste ou à défaut,
contre remboursement de 895 Frs à :

BRET-OIL ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)
4-6 rue Jeanne d'Arc - Tél. MIC 48-40



Baisse effective

Il y a trois semaines, nous étions heureux d'apprendre à nos lecteurs que la scandaleuse taxe de luxe ne frappait plus nos motocycles.

★

Dans cette période de vacances, pour réconfortante que soit cette nouvelle, elle est cependant passée inaperçue aux yeux de beaucoup.

Aussi, revenons-nous de nouveau sur ce sujet et, cette fois, chiffres à l'appui, car déjà de nombreux constructeurs et importateurs ont fait connaître leurs nouveaux tarifs.

★

Les baisses sont spectaculaires, surtout chez certains importateurs : une 250 Simson, par exemple, passe de 299.000 à 255.000 francs, une 250 M.Z de 315.000 à 265.000 francs.

Chez nos constructeurs, nous trouvons le Manurhin « Beltomatic » solo à 109.000 francs au lieu de 118.900 francs, une 125 Terrot « Tenace » à 151.800 francs au lieu de 164.500 francs, une « Rallye » à 228.800 francs (ancien prix : 254.000), etc...

★

La baisse est donc, à la fois, effective et très sensible. Mais si pour autant on ne fait pas la queue devant la porte des concessionnaires, il ne faut pas oublier qu'en cette période de retour de vacances le commerce connaît un très net ralentissement.

★

On peut donc s'attendre à une prochaine reprise des affaires, reprise encore facilitée par la fixation à 30 % — au lieu de 35 % — de la somme à acquitter au comptant.

Mais pour vraiment relancer le commerce du motocycle, pour que l'acquisition d'un deux-roues soit au niveau de toutes les bourses, il faut faciliter le crédit, en revenant aux normes qui ont contribué au développement de cette branche industrielle :

- Premier versement fixé à 25 % du prix;
- Crédit échelonné sur 18 mois, voire 24 mois.

C'est là un désir unanime, rencontré aussi bien auprès des acheteurs que des concessionnaires.

★

Quant à ces derniers, ils ont évidemment salué la baisse avec satisfaction, bien que pour certains agents ayant été dans l'obligation de stocker, elle risque d'être dramatique.

En effet, qui va absorber la différence entre anciens prix facturés aux agents avec taxe de luxe, et nouveaux prix de vente, avec la T.V.A. ramenée à 19,5 % ?

La Chambre Syndicale des Détaillants et des Constructeurs a entrepris des démarches afin d'obtenir le remboursement de la différence des taxes.

★

Souhaitons que ces demandes aboutissent et que ce ne soit pas les agents qui fassent les frais de l'opération.

★

La parole est au Gouvernement qui se doit de se prononcer au plus vite sur :

- l'échelon auquel sera absorbé la différence entre ancienne et nouvelle T.V.A.;
- la fixation d'un premier versement ramené à 25 %, la durée du crédit étant parallèlement portée à 18, sinon 24 mois.

C'est là une question vitale pour la corporation tout entière, qui attend du Gouvernement les mesures nécessaires pour donner aux Français, et le pouvoir d'achat, et les modalités de paiement correspondant à l'écoulement normal des biens de consommation.

Très classique de ligne, cette 250 Huracan constitue cependant une nouveauté, car le moteur est un 250 twin Villiers, dont la production sous licence vient de démarrer en Espagne.

L'IMMOBILISME dans la production motocycliste que nous avons constaté à la Foire de l'an passé, ne pouvait que laisser présager une édition 1958 beaucoup plus brillante, car il ne faisait de doute pour personne que les bureaux d'étude travaillaient ferme, en prévision de l'avenir.

★

Le marché espagnol se caractérise par la place prédominante qu'il donne aux 125, la plupart de ces machines étant équipées avec le moteur Villiers, construit sous licence par Hispano, en deux cylindrées, 125 et 198 cc.

Faute de concurrents, ces moteurs se trouvent automatiquement choisis par les petits constructeurs-monteurs, qui regrettent peut-être la faiblesse de leur rendement, mais louent leur longévité.

Bien entendu, une importante partie des constructeurs hispaniques produit elle-même ses moteurs, et s'oriente vers des moteurs à plus haut rendement, ou de cylindrées plus fortes, atteignant des puissances de 12 à 16 CV, permettant l'attelage d'un sidecar.

Enfin signalons la vogue des moteurs 4 temps, vogue en grande partie due à la production sous licence des Ducati 98 et 125 et aussi à la récente commercialisation du 175 Ossa.

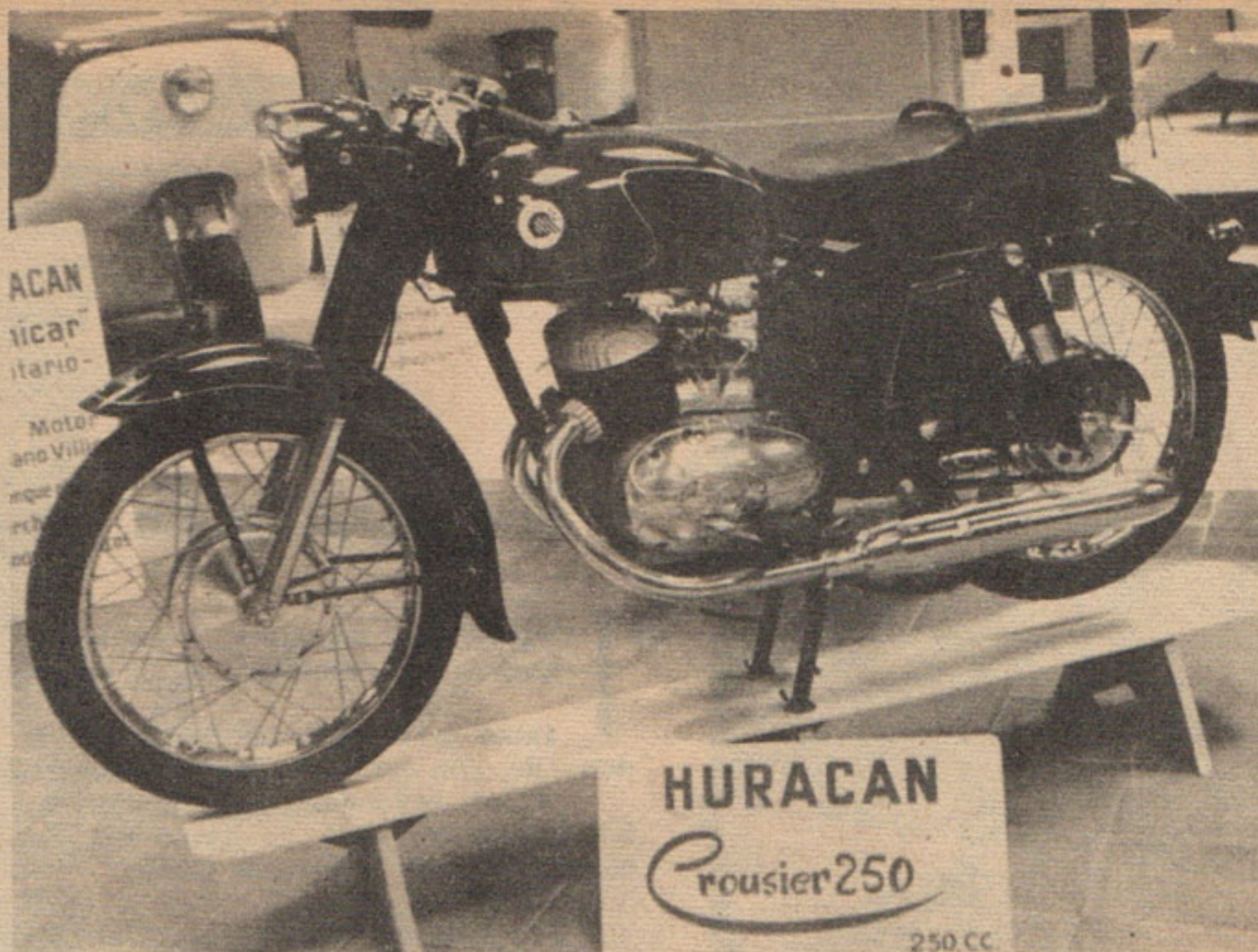
Jettons maintenant un coup d'œil aux principales nouveautés de cette Foire de Barcelone.

★

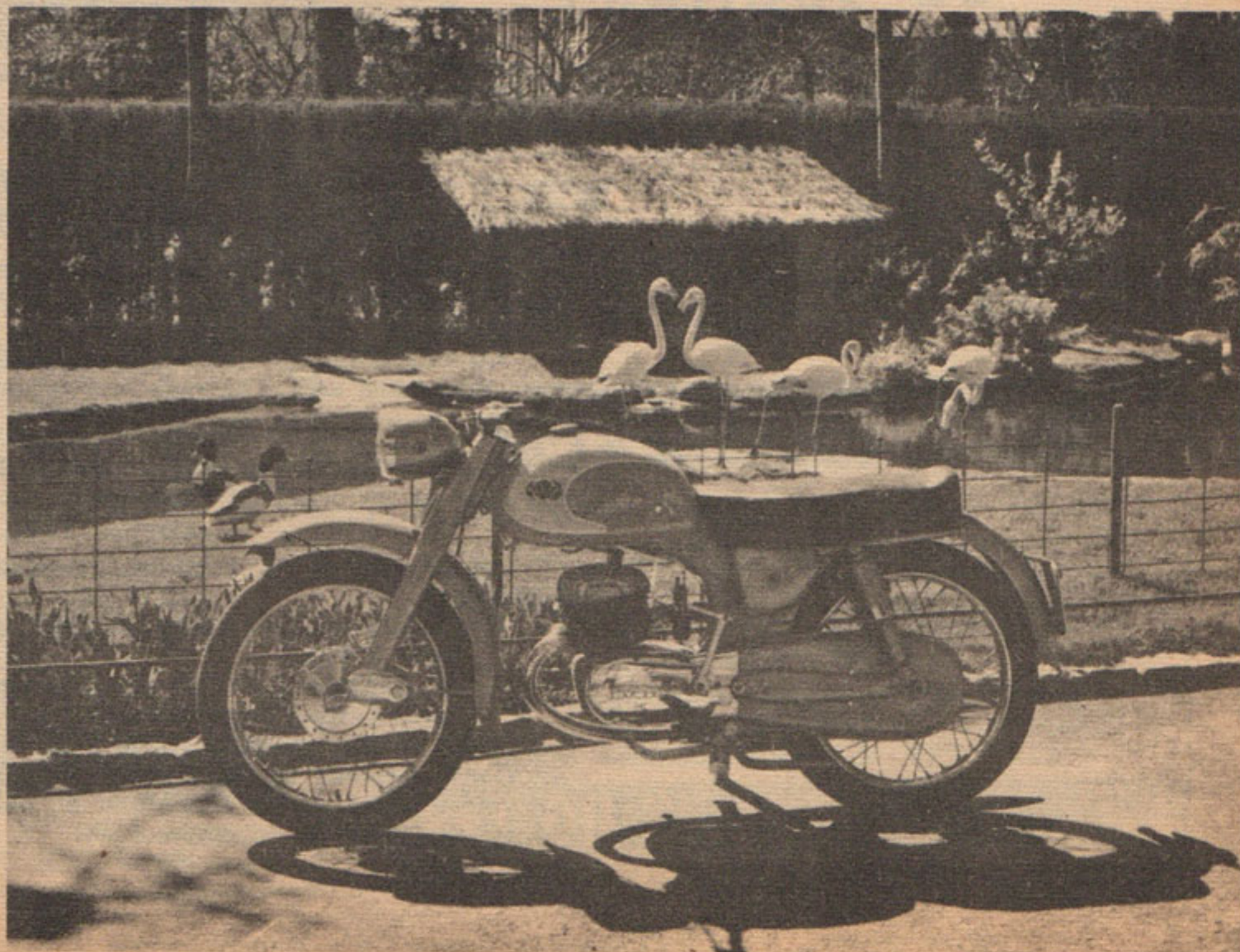
En Espagne, comme dans toute l'Europe le cyclomoteur représente un des plus importants débouchés offerts aux constructeurs.

Aussi est-il logique de saluer l'apparition de nouveaux venus, comme de constater une modernisation dans les procé-

Voici la nouvelle 175 deux temps Mymsa, principalement remarquable par sa partie cycle.



A LA FOIRE DE BARCELONE, FLORAISON HABITUELLE DE PROTOTYPES



dés de fabrication des plus anciens constructeurs, orientation amenant à l'achat d'un outillage d'un prix élevé, mais seul capable de permettre la production en séries importantes.

Un exemple typique est fourni par la firme Ossa, qui abandonnant son ancien modèle, vient au cadre en tôle emboutie, solution retenue par les plus importants producteurs européens.

Gimson, B.H., Ducson, Mobyette, Villolof, Clua, etc... autant de constructeurs qui accaparent le marché.

Fait intéressant à noter, tous les constructeurs précités procèdent eux-mêmes à la réalisation de leurs petits moteurs, et nul doute que si quelques fabricants se lançaient dans la réalisation de groupes-moteurs adaptables, nous trouverions une gamme beaucoup plus étoffée de cyclo-moteurs.

★

En catégorie moto, un des clous du Salon était la nouvelle 175 Ossa 4 temps (12 cv à 7.000 t/m) d'inspiration très nettement transalpine, et dont une première tranche de 10.000 exemplaires va être produite en collaboration avec une ancienne usine d'aviation.

La gamme Ossa se trouve complétée par des modèles en 150, 125 et 50 cc.

★

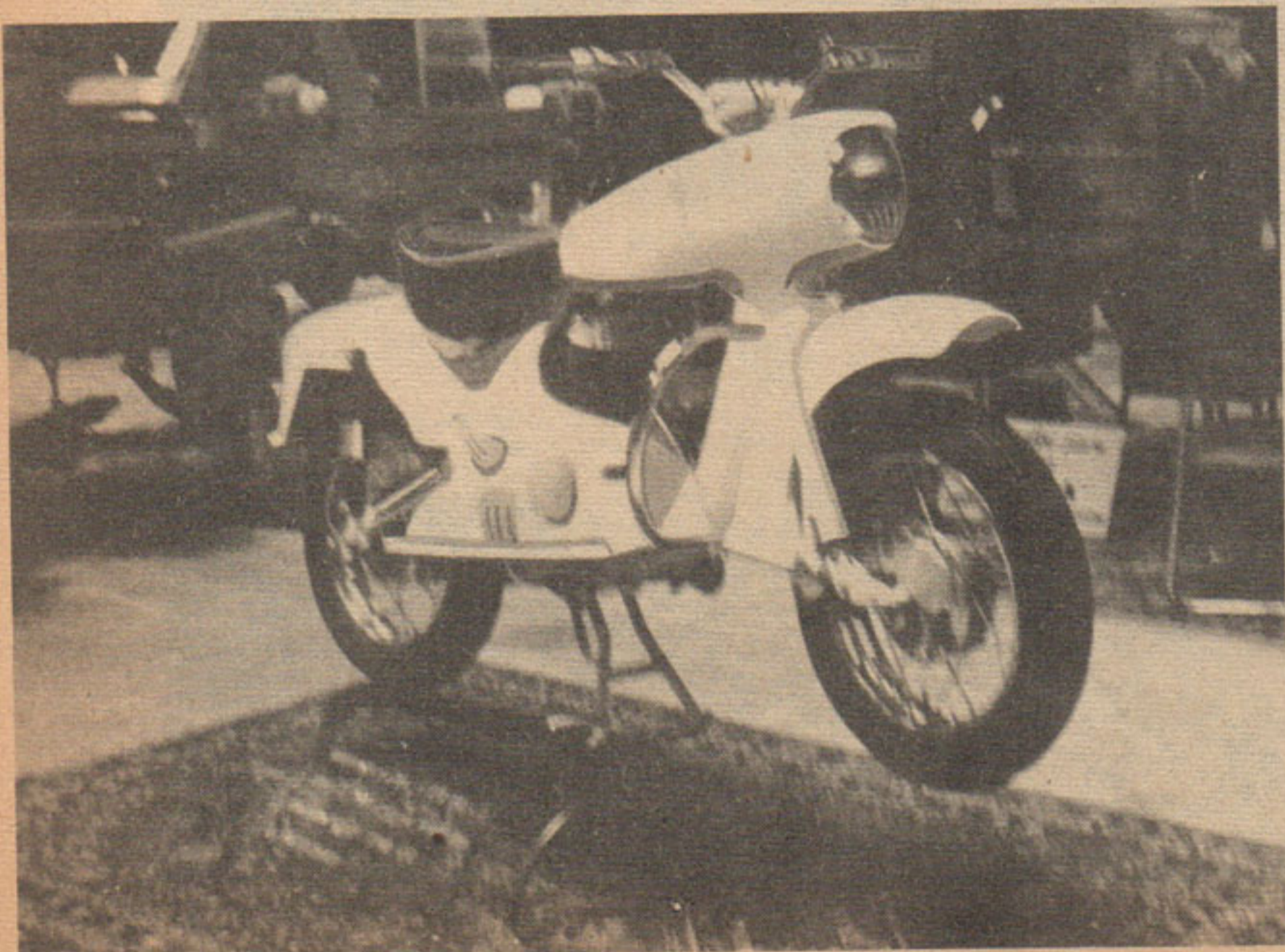
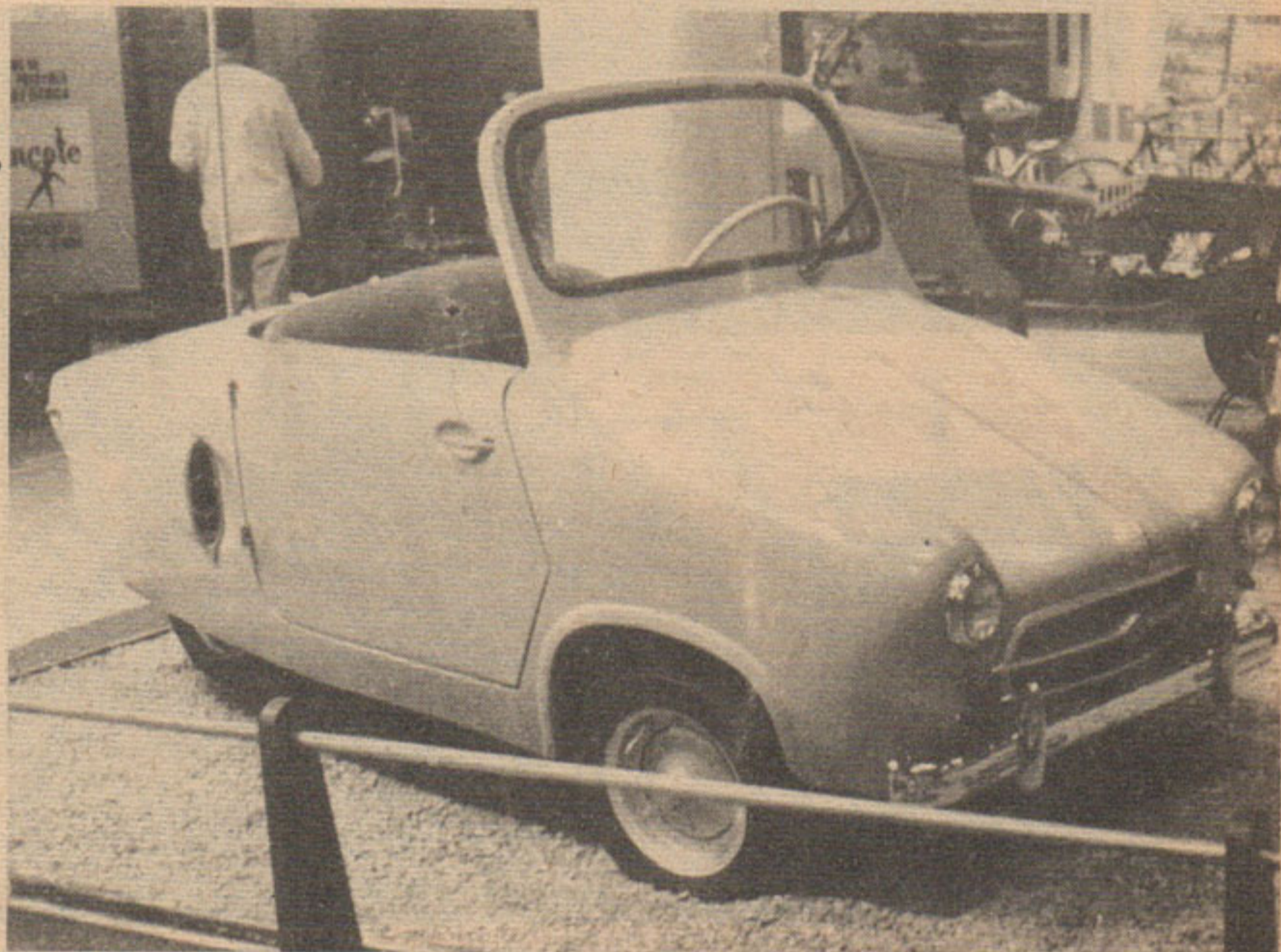
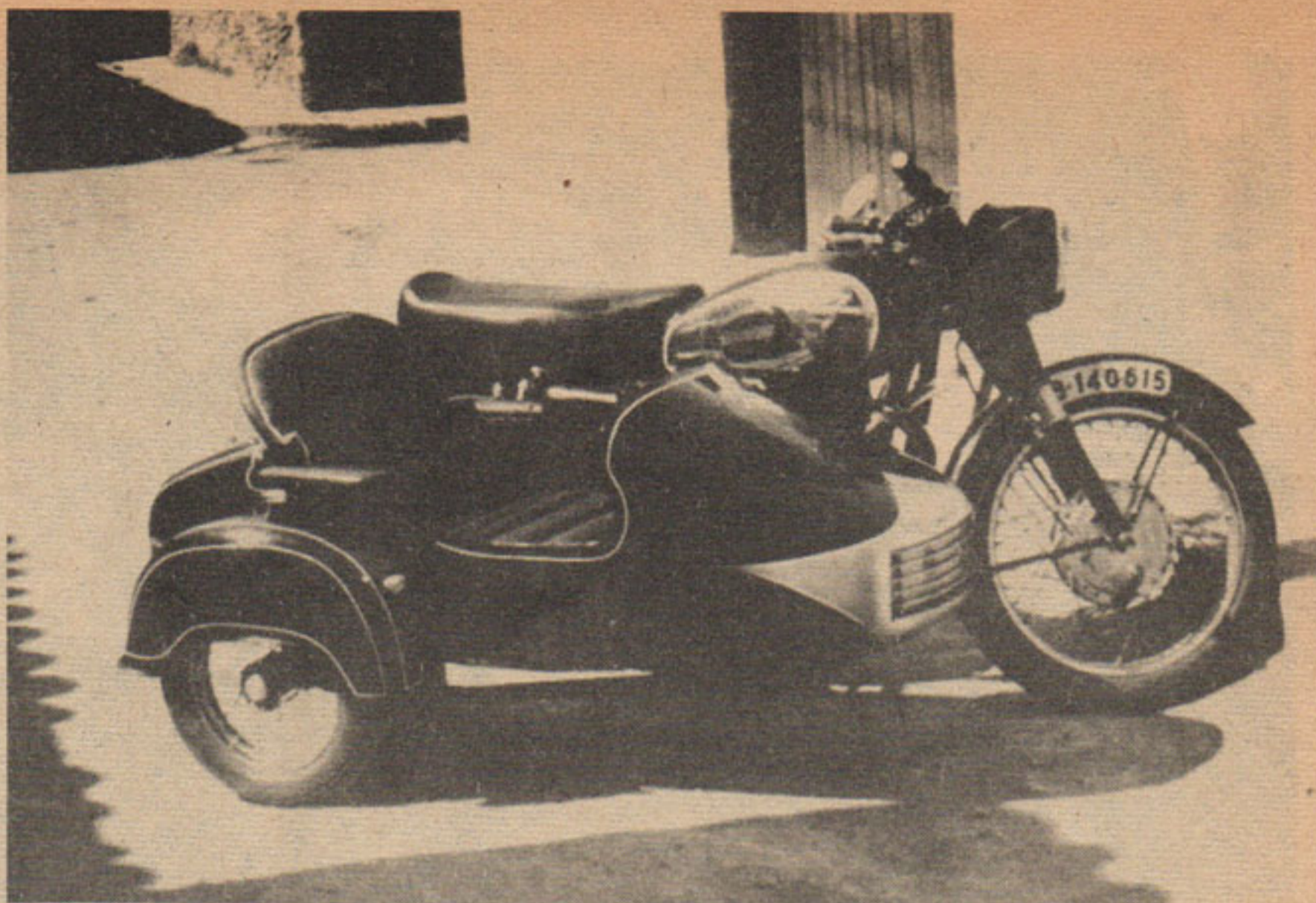
Autre pôle d'attraction, le stand Cremsa où à côté des triporteurs habituels nous trouvons un prototype de lignes très osées, mais d'une fort belle venue.

Par son fini, cette machine en tôle emboutie émaillée jaune clair, faisait songer à une motocyclette habillée de matière plastique.

Le moteur est un 198 cc Hispano-Villiers, qui permet l'adoption d'une sidecar léger.

D'autres prototypes encore, chez Myma, où nous trouvons une 175 à cadre emboutie et encore chez Huracan et Roa, où figuraient des motos équipées des premiers 250 twin Villier, toujours produit sous licence par Hispano.

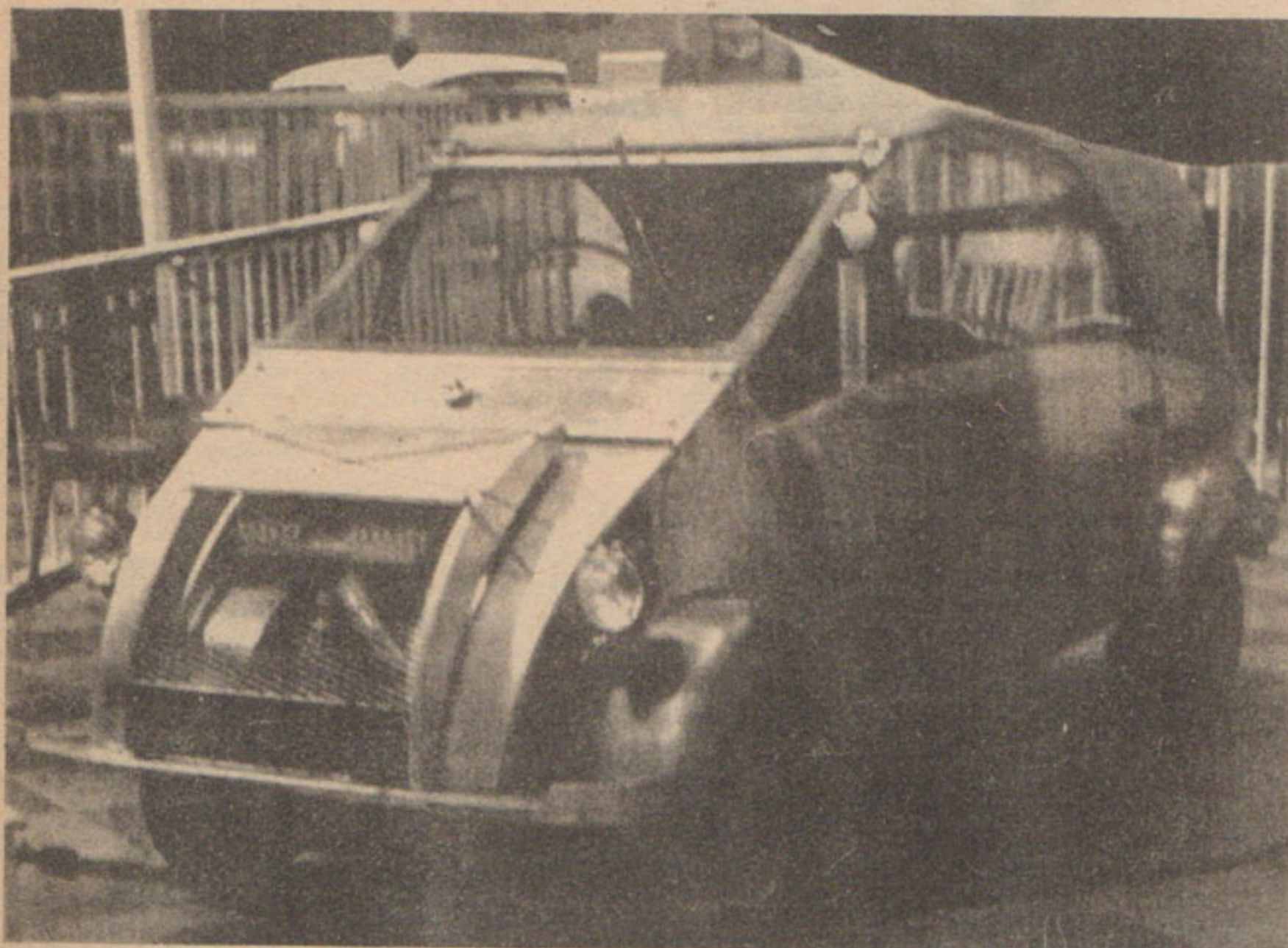
Les fabrications sous licence tiennent d'ailleurs une très large place de l'autre côté des Pyrénées, et c'est ainsi qu'au hasard des stands nous découvrons la Cardelino Guzzi, la 200 cc Mondial, une mécanique très appréciée mais un peu chère toutefois. Quant à l'industrie française, elle est représentée par le Taon, et les Gima, qui tous deux sont vendus sous le décalque Riéju, les moteurs étant des AMC.



Les stylistes espagnols innovent dans tous les domaines, et l'on ne peut nier un caractère de personnalité à ce sidecar Dunjo attelé à une Sanglas, à cette voiturette Maquitrans, et enfin, ci-contre, à ce prototype de moto signé Cremsa.



Freins hydrauliques, marche arrière, démarrage électrique, autant d'atouts dont se pare ce prototype Huracan.



Le biscooter Voisin reste toujours aussi laid dans sa version 4 places, tandis que certains carrossiers savent joliment l'habiller en plastique.

Le parc automobile étant peu développé, et les véhicules atteignant des prix élevés, le sidecar, comme la voiturette, connaissent une grande vogue.

Sensiblement le quart des machines en circulation sont munies de sidecars Dunjo, Cadena, Logu, Derby, etc..., et de ce fait de très nombreux stands, Rieju, Mondial, MV, Derbi, etc... présentent des ensembles moto-sidecar.

Quant aux voiturettes, l'une des plus populaires reste la Voisin dont le modèle Biscooter était doublé cette année d'un prototype quatre places, quatre roues, ... mais toujours un peu bizarre.

De nombreuses réalisations typiquement espagnoles sont encore à noter dans le domaine de la voiturette (Maquitrans, Huracan, Roa, etc...)

Trop peu, toutefois, dépassent le stade du prototype.

C'est un mal chronique dont souffre la voiturette. L'Espagne n'y a pas échappé.



Une Commande semi-desmodromique pour 50 cc

UN de nos fidèles lecteurs suisses, agent Bianchi par ailleurs, M. A. Bernardoni de Lugano, a réalisé une commande semi-desmodromique de soupapes pour moteur de 50 cc. Non content d'avoir pris un brevet suisse, il a également réalisé un prototype à partir d'un « Cucciolo », prototype qui, malgré les moyens de fortune utilisés, lui donne d'excellents résultats. C'est le mémoire descriptif de cette commande de soupape que nous présentons à nos lecteurs.

★

Comme il apparaît, il ne s'agit pas d'une véritable distribution desmodromique, car un ressort est toujours utilisé, intervenant pour le retour de la soupape sur son siège. Mais les contraintes subies par ce ressort sont bien plus limitées.

LA COMMANDE SEMI-DESMODROMIQUE

Portée par le même arbre, à côté et solidaire de la came classique attaquant directement la queue de soupape (comme sur un double ACT), nous trouvons une seconde came en forme de secteur, dont le bossage se trouve du même côté que celui de la came de soupape, et qui commande une fourchette pouvant pivoter en son centre sur un support solidaire de la culasse (voir illustrations).

Le bras supérieur de cette fourchette porte sur cette 2^e came qui commande sa levée. Sur le bras inférieur de cette fourchette prend appui, par une douille, le ressort de soupape.

Ainsi, si l'extrémité supérieure du ressort de soupape est classiquement solidaire de sa queue par l'intermédiaire de la coupelle, son extrémité inférieure ne repose pas directement sur la culasse, mais sur le bras inférieur de la fourchette.

LE FONCTIONNEMENT

Voyons maintenant le fonctionnement de ce système.

Peu avant que la came principale n'attaque la soupape (figure A), le bossage de la came de fourchette va s'échapper d'en-dessous du bras supérieur de la fourchette. Sous la pression du ressort qui appuie sur le bras inférieur de la fourchette, celle-ci va pivoter vers le bas, autour de son axe.

L'arbre à cames continuant sa rotation, le bossage de la came principale va attaquer la queue de soupape qui commence son mouvement d'ouverture. Durant ce temps, le ressort ne se trouve pas comprimé mais, au contraire, partiellement détendu.

★

Après la pleine ouverture de la soupape, le bras supérieur de la fourchette va attaquer la rampe du bossage de la came secondaire : la fourchette va amorcer un nouveau mouvement de pivotement autour de son axe, mais, cette fois, vers le haut. Le bras inférieur, suivant évidemment le mouvement, va opérer une pression sur l'extrémité inférieure du ressort qui, à son tour, va agir sur la coupelle et donc rappeler la soupape vers son siège. Et c'est en période de fermeture de la soupape que le ressort sera bandé au maximum.

RESUME D'ENSEMBLE

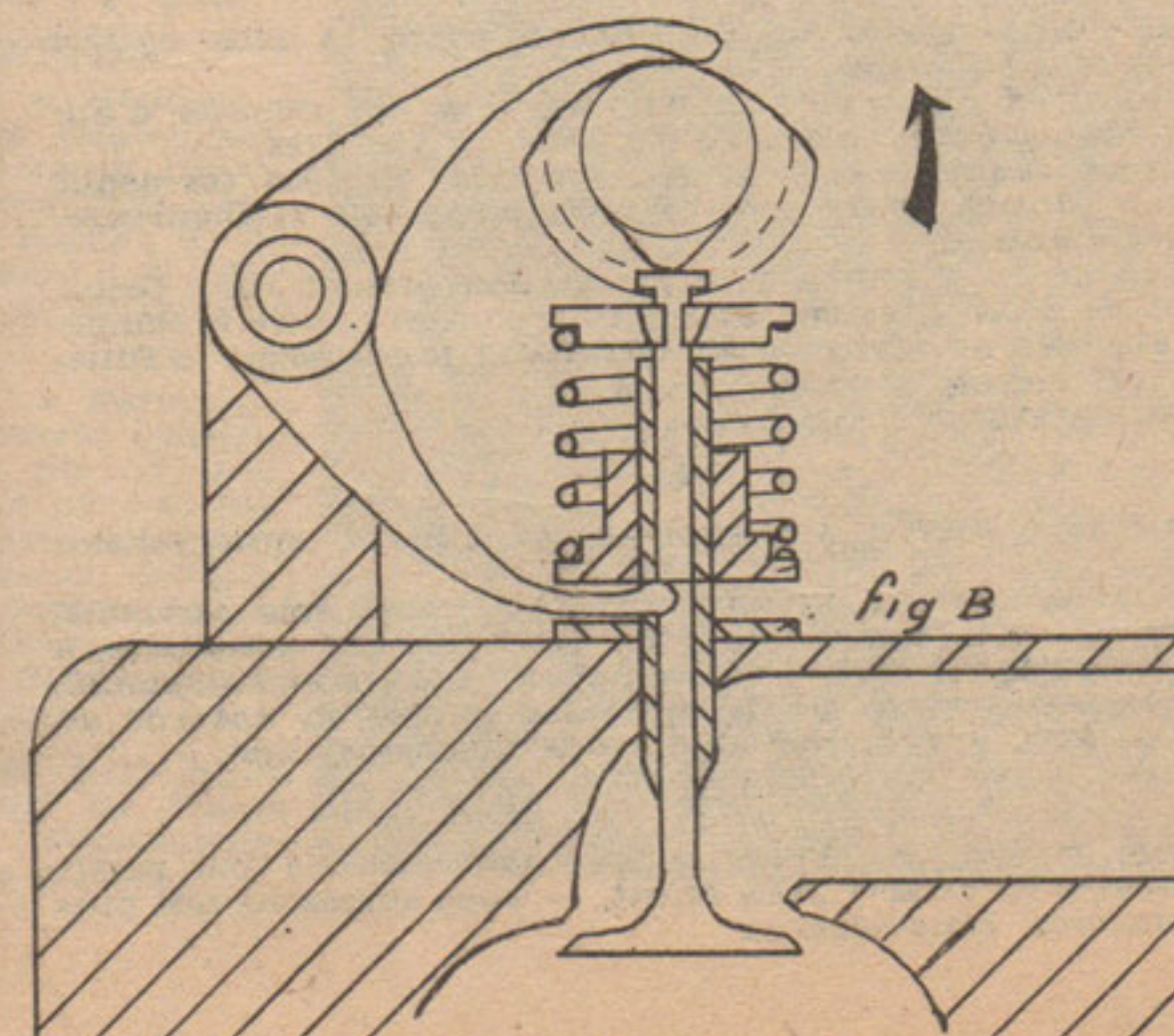
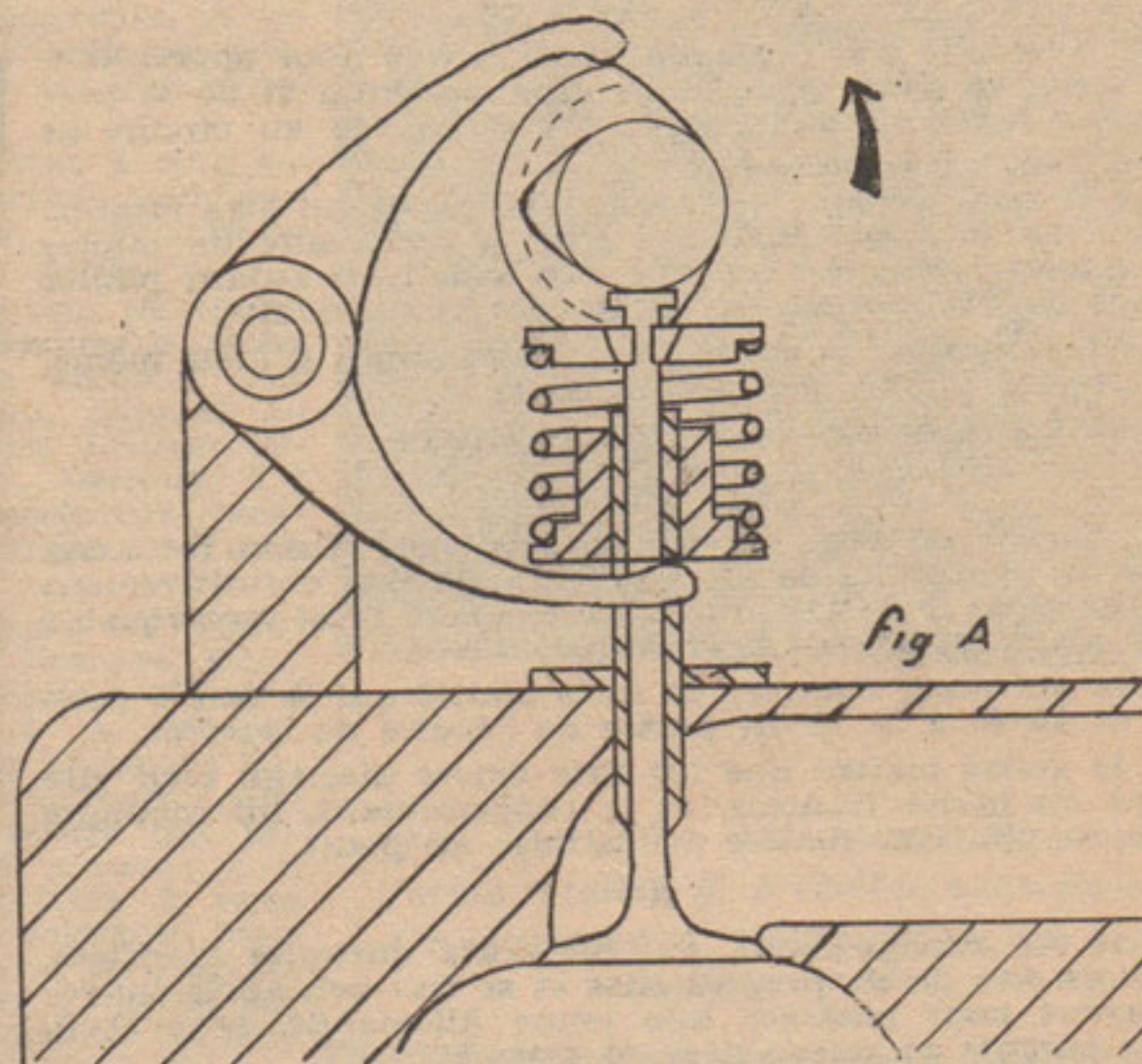
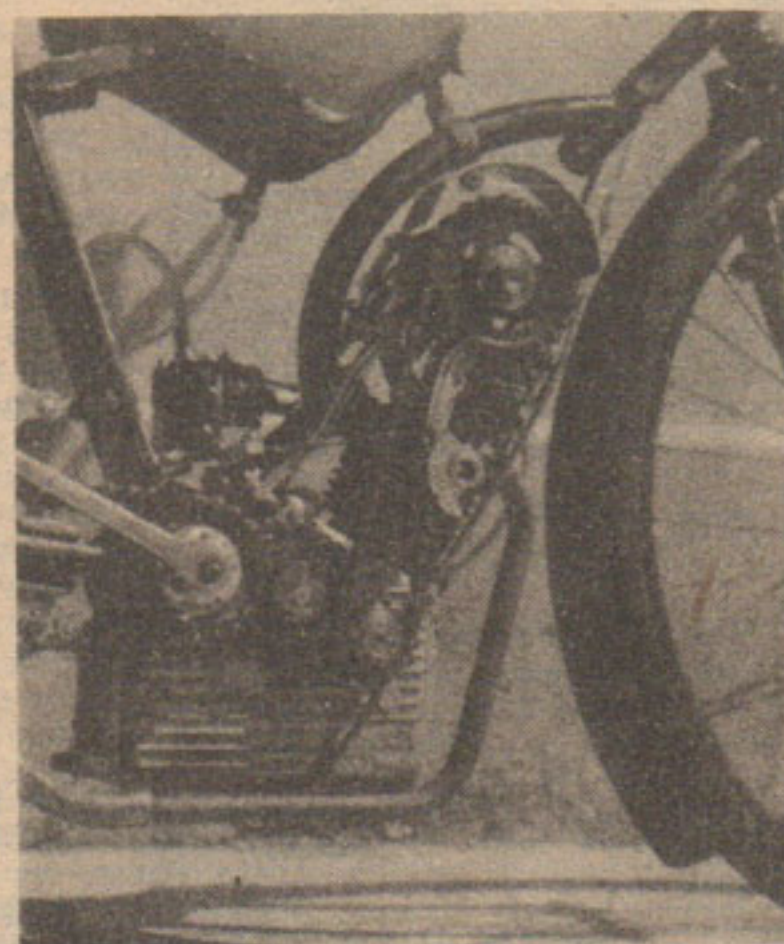
Donc, encore une fois, il ne s'agit pas d'une véritable distribution desmodromique, puisque le ressort joue un rôle dans le fonctionnement des fourchettes et le rappel des soupapes.

Mais ici, le ressort n'est pas soumis à de fortes et brusques contraintes comme dans une distribution classique. Ainsi, à l'ouverture de la soupape, le ressort n'est pas bandé ; au contraire, il subit une certaine détente. Au retour de la soupape, le ressort sera de plus en plus bandé (et non détendu), ce qui donne un mouvement doux pour ce retour, sans rebond de la soupape sur son siège.

★

Ainsi cette distribution semi-desmodromique n'est pas conçue pour limiter les affolements de soupape aux très hauts régimes, mais pour rendre plus souple la commande des soupapes aux régimes d'utilisation courante, ce qui peut se solder, à ces régimes, par un rendement mécanique meilleur.

De plus, la présence de ce ressort permet une mise au point et un usinage très simples, le ressort pouvant « absorber » toute imperfection ou dilatation des pièces.





C'est naturellement le MOTO-CROSS DES NATIONS qui tiendra la vedette, en ce qui concerne les compétitions disputées le dimanche 7 septembre. Nous vous avons exposé dans les grandes lignes ce que sera cette course par équipes nationales, dont l'édition annuelle est fixée en Suède pour 1958 (voir notre numéro 1.404). Après vous avoir rappelé que notre équipe, managée par le président Marcel Seery, sera composée des frères Klym, de Guy Bertrand, René Combes, Jean Cros et Jacques Schmid, après vous avoir dit encore que M. Guenix, du MNCF, représentera la FFM au sein du jury international, voici maintenant la composition des principales équipes nationales qui disputeront le Trophée Peter Chamberlain :

Team belge : Baeten, Rombauts, Van Obbergen, Néri, Vanderbecken, De Soete. Réserve : Scaillet et Cordonnier (si Scaillet est parfaitement guéri, il prendra naturellement place parmi les équipiers en titre). L'équipe belge doit être managée par Auguste Mingels ! Mais pourquoi n'avoir pas sélectionné Nic Jansen ?

Team britannique : Draper, Curtis, Langston, B. Martin, Don et Derek Rick-

man (à noter que Smith n'a pas été choisi). Manager, le fameux H. Taylor.

Team suédois : Nilsson, Lundin, Gustavsson, Johansson, Lundell, Sigvardsson (ce dernier est un homme qui monte, et qui monte vite !)

Team hollandais : Clynk, A. et B. Dirks, P. Van den Oever, J. Jansen. Team manager J. H. Bolderman.

Outre les cinq nations citées, deux autres pays doivent aussi participer au Moto-Cross des Nations, mais aucune information ne nous est parvenue à leur sujet.

★

Ceci dit, trois réunions seront proposées LE 7 SEPTEMBRE au public français : à Bazicourt, Brest (voir notre précédent numéro) et Dol de Bretagne.

★

LE 14 SEPTEMBRE, moto et sidecar à MONTREUIL, soit une course solo 500 inter, et un sidecar cross international avec la participation des meilleurs équipages belges et britanniques.

Nous reviendrons dans notre prochain

numéro sur cette épreuve parisienne, mais nous vous l'annonçons dès maintenant pour que vous puissiez réserver votre dimanche 14 septembre à son intention (naturellement, la date du 7, primitivement retenue, a été abandonnée).

LUNDIN VAINQUEUR A PINEROLO

Bien que publié avec un certain retard, le résultat de la classique italienne de moto-cross n'en reste pas moins intéressante à commenter. En effet, si Sten Lundin, auquel le climat de la Péninsule semble convenir particulièrement, y occupe la première place pour la seconde fois, c'est Vincenzo Soletti, sur Bianchi 250 cc d'usine, qui prend le second rang devant notre compatriote Paul Godey lequel a déjà gagné une fois sur ce même terrain.

Voici le classement détaillé :

1. Sten LUNDIN (Suède, Monark d'usine), 1 h 43' 30" ; 2. Soletti (Italie, Bianchi 250 d'usine), 1 h 45' 23" 2 ; 3. Godey (France, BSA), 1 h 46' 08" 2 ; 4. Courajod (Suisse, BSA), 1 h 48' 06" 4 ; 5. Altafini (Italie, BSA), 1 h 50' 03" 1 ; 6. Moretti (Italie, 250 Mi-Val d'usine), à 1 tour, etc.

CEST avec une très profonde émotion que nous apprenions le lundi 25 août, le décès de Jacques Drion et de sa passagère Ingeborg Stoll, sortis d'une courbe au circuit de Brno en Tchécoslovaquie.

Ce fut le seul accident de Drion, et il devait lui être fatal !...

Jacques Drion appartenait en effet à cette élite de pilotes internationaux sachant aller très vite, sans pour autant piloter au-dessus de ses moyens ou se trouver en difficulté.

Par la précision de sa conduite, par son calme, il était même, pour le grand public, peu spectaculaire.

Mais les connaisseurs ne s'y trompaient pas.

★

Ayant débuté en 1945, au Bois de Boulogne, Drion fut aussi bien soliste que pilote de moto-cross, mais vint définitivement au sidecar à partir de 1947, où son premier résultat remarquable fut une place de 4^{me} au Comminges.

L'année suivante, débutait la forte amitié qui le liait à Jean Murit, et de 48 à 52, il fit partie de l'écurie de celui-ci.

Puis, le grand maître que fut Eric Oliver discerna bien vite le talent du pilote français, et le chaperonnant, lui inculqua son art du pilotage, comme de la mise au point.

★

Fort de cet enseignement, qui lui coûta quelques sacrifices, Drion alors vola de ses propres ailes et se fixa peu après Outre-Rhin, ayant pour passagère une jeune Allemande, Inge Stoll, dont les parents couraient déjà en sidecar.

★

Ce fut une véritable équipe, chacun ayant la plus entière confiance dans l'autre.

Ensemble, ils devaient s'aligner sur tous les circuits d'Europe et collectionner places d'honneur et victoires.

Ils furent champions de France en 1954, en 1956 (ex-aequo avec Jean Murit), et le sont, à titre posthume malheureusement, cette année.

A la fin de cette année, leur association prenait fin : Drion, comme Inge Stoll, devaient abandonner l'un et l'autre la compétition, elle s'étant mariée avec Grünwald (ex-passager d'Hillebrand), lui devant revenir à Paris.

Le sort en a décidé autrement.

★

Cet accident mortel a consterné les meilleurs motocyclistes français.

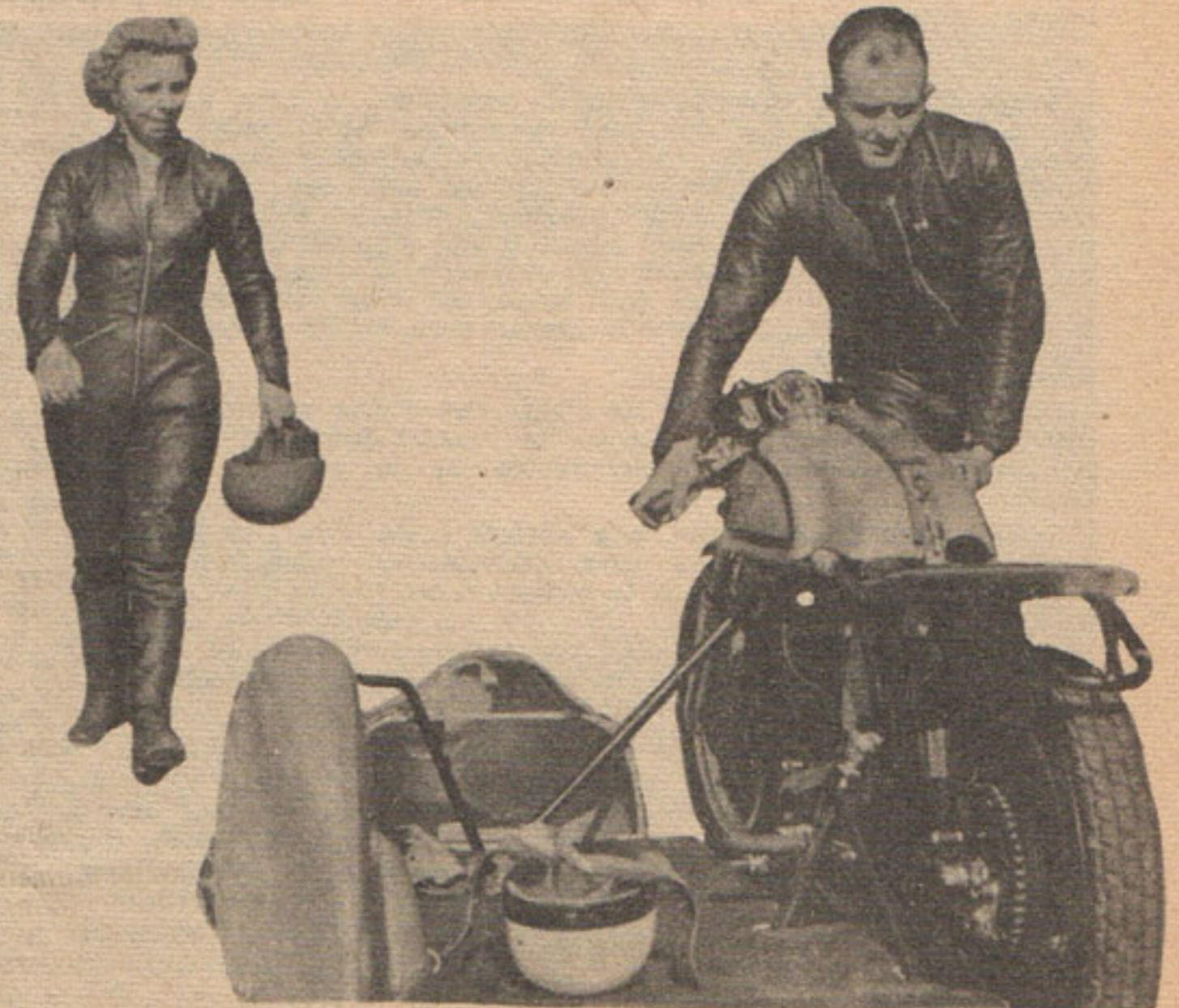
Drion laisse partout le souvenir d'un pilote très serviable, qui se faisait bien souvent le porte-parole de ses camarades, à l'étranger, puisqu'il parlait couramment l'anglais et l'allemand.

Il envisageait même de défendre les pilotes en entrant au sein de la FIM, après avoir abandonné la compétition.

★

A sa famille, à ses nombreux amis — nous pensons tout particulièrement à M. et M^{me} Jean Murit, — nous adressons nos plus sincères condoléances.

UNE GRANDE FIGURE DU SPORT FRANÇAIS DISPARAIT JACQUES DRION AINSI QUE SA PASSAGÈRE INGE STOLL



BEAUMARD EST CHAMPION DE FRANCE NATIONAL DE CROSS

à BUTTEAU LA FINALE de MÉZIÈRES-sous-BALLON

Charmant petit village de la Sarthe, Mézières-sous-Ballon, que nous arpentions dimanche dans la poussive 2 CV du président Seery, nous a réservé la plus glorieuse des journées du Championnat national.

Une ombre planait pourtant sur cette finale impatientement attendue. Nous savions que l'excellent Drobecq était là, le bras dans le plâtre, accidenté à Vailly. Il était venu « gracieusement », pour assister la mort dans l'âme, à cette course qu'il s'était promis, qu'il se devait naturellement d'animer. Remercions-le de cette forme de courage en l'assistant de nos plus amicaux souhaits de prompt rétablissement.

Mézières - sous - Ballon (organisation Montfort-le-Rotrou), représente à nos yeux et à notre cœur ce que nous avons connu de meilleur et de plus fini en Championnat national : le chef-d'œuvre en quelque sorte du Président Seery. Un terrain de 1.050 mètres — justement bien nommé « les Buttes des Montagnes » — fait de marne sèche. Mi-plateau, pour le départ et les pointes; mi-obstacles rapides et rapprochés pour le cross proprement dit. Un cadre pittoresque, des pergolas ci et là, des commissaires en uniforme, les fidèles suiveurs secouristes, le chronométriste officiel de l'A.C.O. un speaker professionnel, la gamme complète de la SEITA, l'assiette bien garnie à 180 frs, glaces, etc... Le parc des coureurs bien isolé avec eau, bar et waters; et un parc fermé modèle du genre, où dès 15 h. les machines du Championnat étaient plombées et rigoureusement arrachées à leurs propriétaires et aux curieux (ce que veut le règlement) !

Un bon travail, un bon travail de la campagne que n'aurait pas désavoué Sully, transposant de nos jours plus modernes : « le moto-cross et les licences sont les mamelles de la Fédération » !

Quatorze coureurs sur la ligne : une ornière rectiligne face à la tribune. Le président Seery — dans l'éternel costume que nous lui connaissons depuis 7 ans — va donner le départ ; un départ qu'il réussira impeccablement et dont voici le secret :

1°) Silence. Messieurs : 50 minutes de course. Je n'arrête pas un départ sur un moteur calé. Mais celui qui triche à 20" de pénalisation. C'est beaucoup Messieurs, 20" sur un départ !

2°) Voltige : moteurs en route.

3°) A 15 mètres de la ligne : Marcel Seery, que fixent les coureurs. Lui, les surveillant, hoche la tête d'un air presque las, agitant le drapeau rouge de la main gauche jusqu'à l'instant où, toutes choses étant en ordre, le tricolore, qu'il tenait derrière lui, émerge bien en l'air, et ouf !

★

Rambour est parti en tête, suivi immédiatement de Marchadier, le benjamin du Championnat, qui va hélas, casser sa chaîne peu après. Beaumard s'est laissé

enfermer. Blandin chute, casse sa poignée d'embrayage, gêne Juigne qui tombe lourdement et se voit contraint d'arrêter. Voici encore Lamouroux : volant desserré, vilebrequin cassé ! C'est dire l'allure effrénée du départ.

Au 5^{me} tour, passent Rambour, Thomas, Deshayé, Butteau, Beaumard qui s'est un peu dégagé, Darrouy, tous à deux longueurs. Puis groupés, Hardy, Voreux, Pinard et Blandin qui a arraché son câble d'embrayage, et passe ses vitesses à la manière douce... Ces positions pendant 12 tours, sauf Beaumard remonté 4^e devant Butteau, peu après que Pinard, malchanceux dans ce Championnat, ait cassé son support de moyeu arrière.

Au 16^{me} tour, Rambour sur un passage à vide, se fait doubler par Butteau, qui en 3 tours, a passé 4 concurrents, et essaye de s'écarter difficilement de Deshayé. Rambour et Thomas ont commencé à rétrograder.

A mi-course donc : Butteau à cinq secondes devant Deshayé, Darrouy, Rambour, Beaumard (pourquoi ne démarres-tu pas ?) Thomas, Guillot et Hardy.

C'est seulement au 23^{me} tour (la course en comptera 35) que Beaumard passe Darrouy et Deshayé pour entamer une rude poursuite de Butteau, enrayée au départ par une chute légère. L'allure demeure soutenue en arrière, Darrouy, à 6 points de Deshayé au classement général, réussit à passer ce dernier, non sans risques.

Dix tours de la fin : Butteau, à 5" Beaumard, à 17" Darrouy, à 20" Deshayé, Rambour, à 22", Thomas et Guillot à 42" et 1' 12". Rambour s'accroche à la roue de Deshayé. Nous suivons tous follement impatients la poursuite de Beaumard, gêné maintenant par son embrayage qui patine ! A 6 tours : écart 50 mètres ; à 4, écart 20 mètres, à 2, 10 mètres. Il reste 1 minute : les revolla à 2 longueurs. Mais la minute n'est pas terminée, on n'arrête pas ! Finalement le damier s'abaisse sur Butteau à 6/10 devant Beaumard, Darrouy à 32", Deshayé à 37", Rambour à 39".

(De notre correspondant : P. S.-C.)

RESULTATS TECHNIQUES

Championnat de France « National », 5^{me} manche : 1. Butteau (Matchless) ; 2. Beaumard (BSA) ; 3. Darrouy (BSA) ; 4. Deshayé (BSA) ; 5. Rambour (Triumph) ; 6. Thomas ; 7. Guillot ; 8. Hardy ; 9. Voreux ; 10. Blandin ; 11. Pinard ; 12. Marchadier ; 13. Lamouroux ; 14. Juigne ; 15. Drobecq.

Championnat de France « National » 1958 de moto-cross. - Classement officieux général : 1. Beaumard, 6 pts ; 2. Butteau, 15 pts ; 3. Deshayé, 15 pts ; 4. Drobecq, 18 pts ; 5. Darrouy Robert, 20 pts ; 6. Thomas, 27 pts ; 7. Voreux, 29 pts ; 8. Rambour, 30 pts ; 9. Lamouroux, 32 pts ; 9. Juigne, 32 pts ; 11. Guillot, 34 pts ; 12. Marchadier, 36 pts ; 13. Hardy, 39 pts ; 14. Pinard, 43 pts ; 15. Blandin, 54 pts.

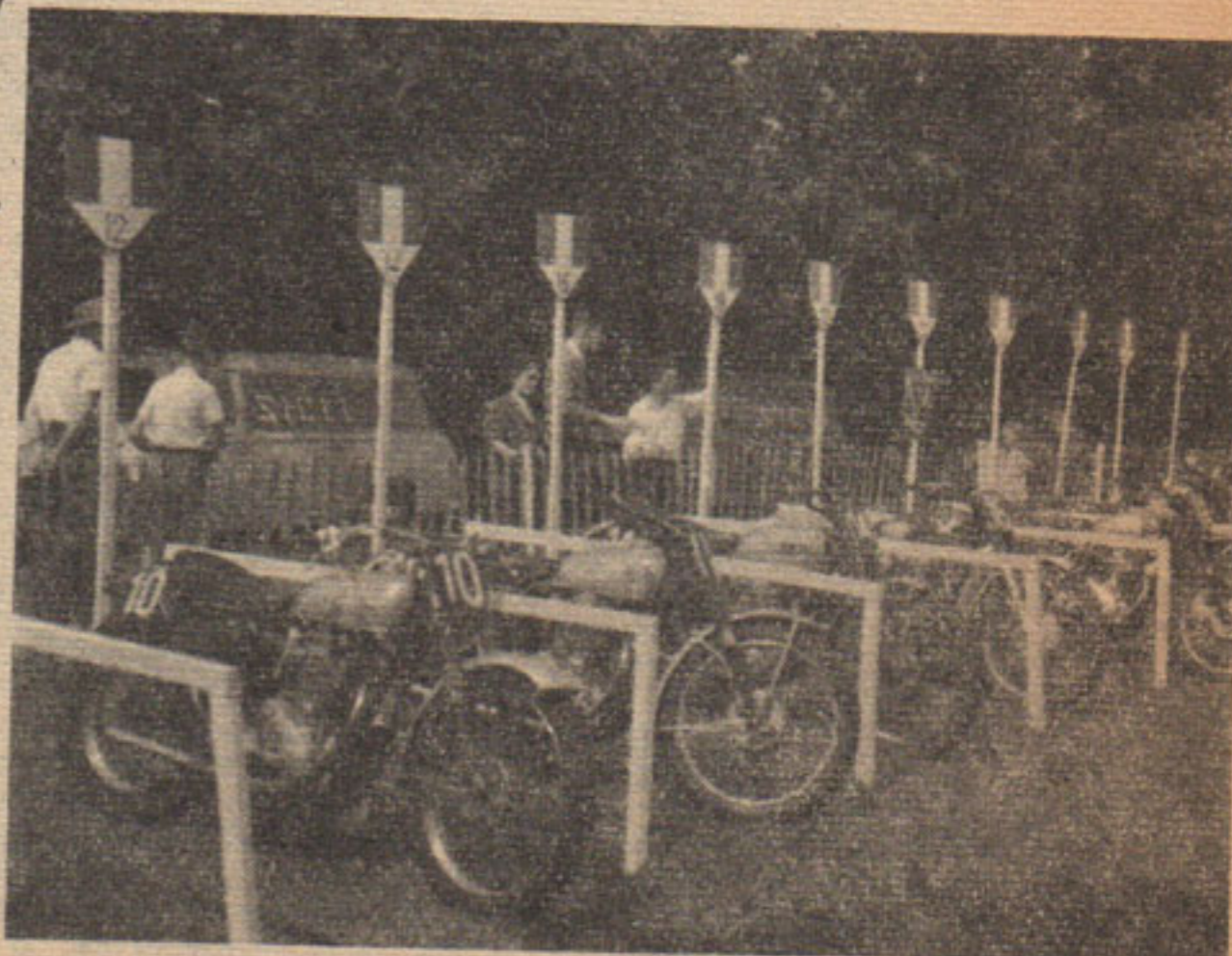
N.D.L.R. — Conformément à la réglementation des Championnats de France de cross participeront au Championnat inter 1959 les cinq premiers classés.



Le président Seery présente l'infortuné Drobecq au préfet de la Sarthe. Ci-dessous : Beaumard, champion de France national 1958 et inter 1959 !



Vue partielle du magnifique parc fermé réalisé à Mézières-sous-Ballon. Un exemple à suivre dans les organisations futures !



LA GENESE D'UN PIGNON



① PROMENADE AU ROYAUME DES PIGNONS

Il n'est guère de mécanisme qui ne fasse appel aux pignons et engrenages de divers types, depuis les immenses centrales électriques jusqu'aux micro-mécanismes de précision. Evidemment, dans ces cas extrêmes, les pignons ne seront pas les mêmes et l'on ira du pignon pesant une tonne et plus, aux dents géantes, au pignon de la dimension d'une tête d'épingle et dont le dénombrement des dents nécessite l'emploi d'une loupe.

★

Dans nos motos également, les pignons ont une place de choix : transmissions, boîte de vitesses, entraînement de l'arbre à cames, de la pompe à huile, parfois de la magnéto, etc., etc...

Mais nous sommes toujours de plus en plus exigeants : nous voulons des machines toujours plus puissantes, plus nerveuses, ce qui signifie pour les pignons des poussées plus importantes à transmettre; nous les voulons silencieuses et un sifflement de pignons nous est désagréable; nous les voulons « sans histoire » et un pignon de boîte doit durer plus longtemps que la machine elle-même.

★

Ce sont donc ces pignons qui feront l'objet de notre étude, où nous présenterons d'abord un « catalogue » d'engrenages utilisés sur nos machines. Puis, partie à notre avis la plus intéressante, nous examinerons les phases successives de la fabrication de ces pignons.

Afin de rendre notre reportage le plus attrayant possible, il sera photographique essentiellement.

★

De quelle usine s'agit-il? De Getrag, très importante usine allemande du Wurtemberg, à Ludwigsburg, spécialisée dans les boîtes de vitesses et transmissions.

réalisations à taille droite
pour une boîte de vitesses
de moto.

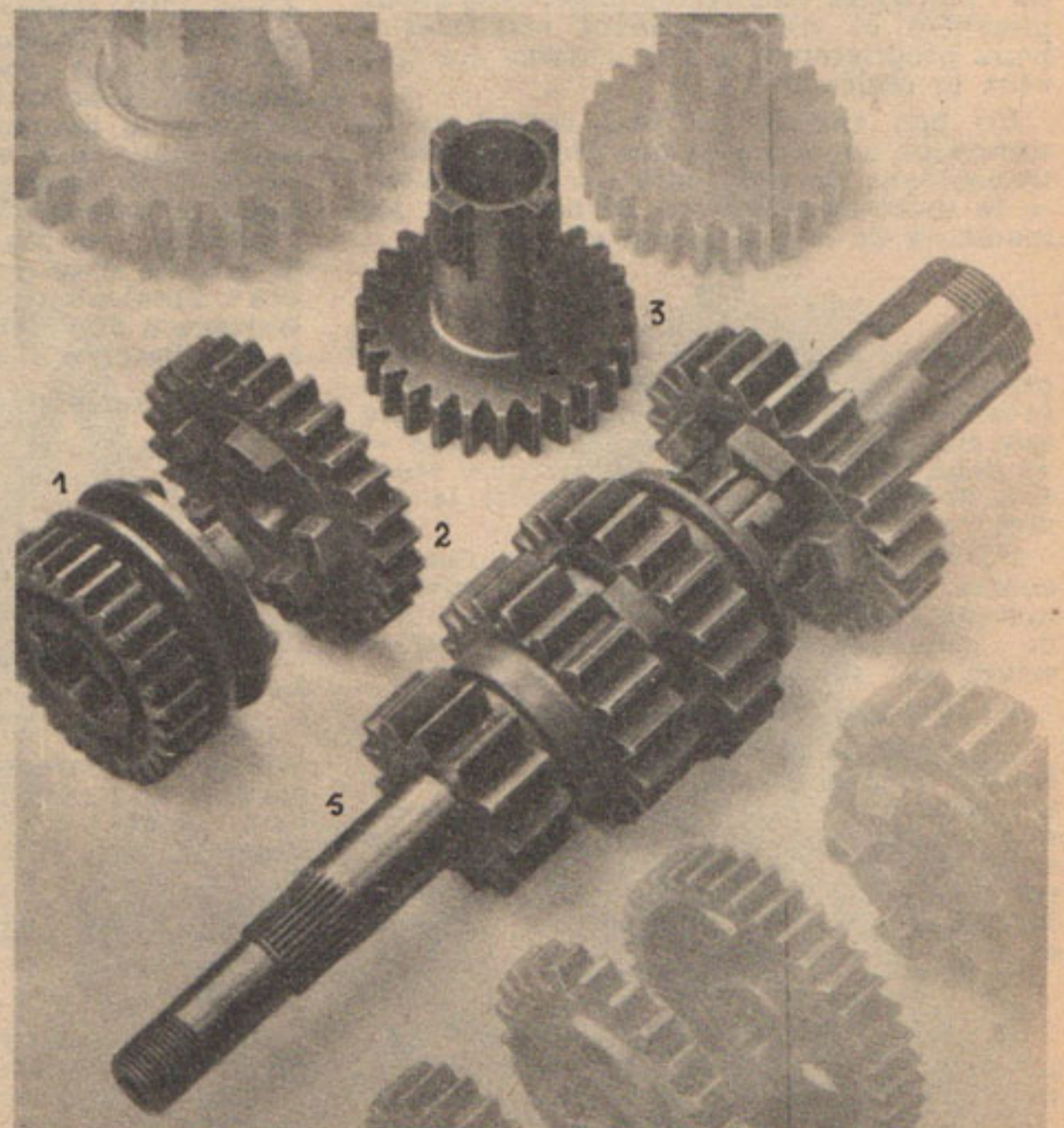
1 et 2. - Le pignon baladeur (1) de boîte de vitesses possède des cannelures jumelles lui permettant de coulisser sur l'arbre cannelé. Les crabots (à droite) permettent de verrouiller le pignon voisin qui, lui, tourne fou sur l'arbre. Entre le pignon proprement dit et les crabots, la gorge qui reçoit la fourchette de commande.

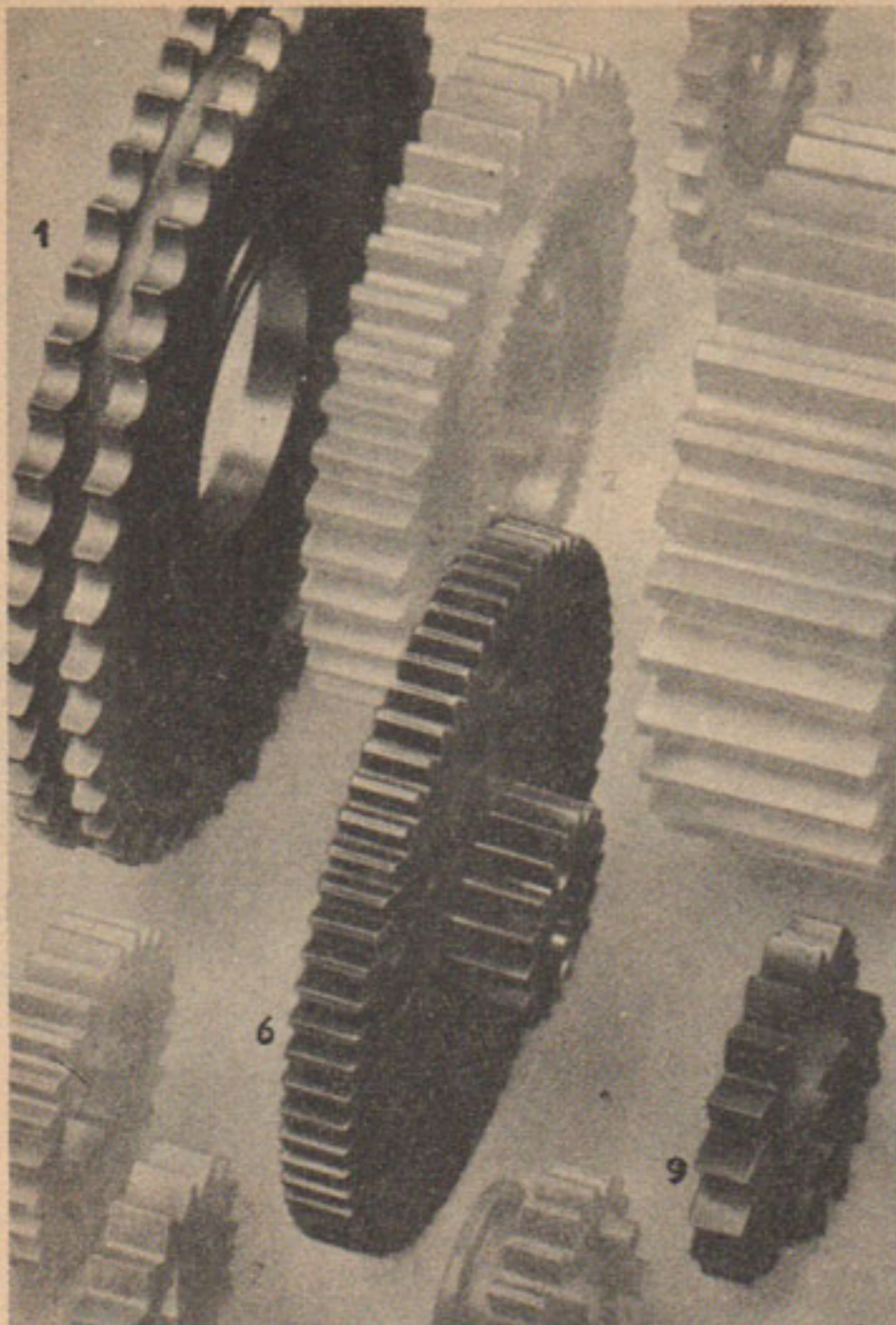
3. - Pignon-arbre creux d'une boîte de vitesses à prise directe. L'arbre recevra le pignon de chaîne secondaire, ainsi que le joint d'étanchéité.

5. - Arbre principal d'une boîte de vitesses à prise directe de moto, avec ses pignons. De gauche à droite :

- le pignon de première, solidaire de l'arbre;
- le pignon de deuxième, qui peut tourner fou sur l'arbre, mais non coulisser sur lui;
- le pignon de troisième, baladeur, tourne toujours avec l'arbre mais peut coulisser sur ce dernier. Il comporte une gorge recevant la fourchette de commande et des crabots à gauche et à droite permettant de verrouiller soit la deuxième, soit la quatrième;
- le pignon de quatrième, solidaire d'un manchon creux, peut tourner fou sur l'arbre principal (bien souvent sur une bague bronze intermédiaire). L'extrémité cannelée du manchon recevra le pignon de chaîne de sortie de boîte.

Les parties lisses de l'arbre et du manchon portent les roulements à billes. Les cannelures, à gauche, servent à la fixation de l'embrayage dont la commande par tige passe par l'arbre creux.





quelques pignons à taille droite

1. - Pignon pour chaîne Duplex (transmission primaire de moto, ou boîte de vitesses à chaînes comme sur les 600 Zündapp).

6. - Pignon double. Les trous borgnes peuvent recevoir les ressorts d'embrayage ; les alésages allègent la pièce.

9. - Pignon de kick-starter. Denture en pointe, afin que le secteur d'attaque puisse « prendre » en toutes positions. La denture latérale sert au verrouillage à « sens unique » pour la transmission de l'impulsion donnée.

3. - Axe de kick-starter. Les fines cannelures, à g., reçoivent la pédale ; la partie lisse qui suit est le palier dans le carter alors que l'épaulement fixe l'axe dans le sens axial. Les cannelures dentées servent à la fixation du secteur denté. L'axe est percé afin de permettre la lubrification.

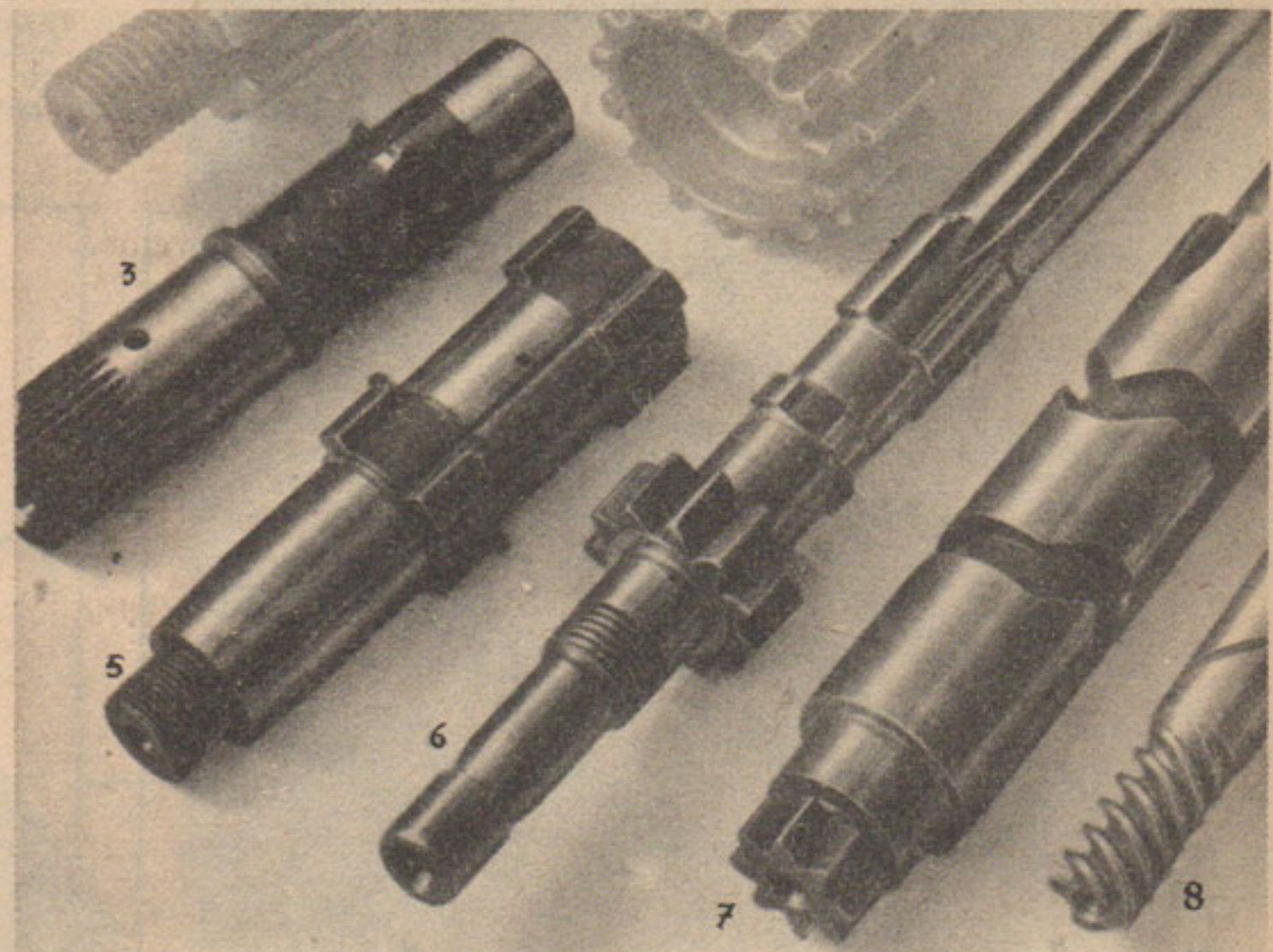
5. - Encore un arbre de boîte pour machine légère, mortaisé pour recevoir une clavette et cannelé. Extrémité conique, puis fileté. L'axe est creux, permettant la circulation de l'huile de lubrification qui sortira par le petit trou radial dans la partie cannelée.

6. - Un arbre principal de boîte de vitesses, percé pour le passage de la tige de poussée de l'embrayage. Partie légèrement conique à gauche permettant l'appui du ressort de pression du rochet de kick qui repose sur la partie cylindrique qui suit. Puis vient un filetage dont le pas sera à droite ou à gauche selon le sens de rotation, afin que l'écrou de fixation demeure bien en place. De nouveau une partie cylindrique recevant le roulement à billes. Ensuite le pignon de première, puis deux parties cannelées servant au verrouillage des pignons baladeurs de deuxième et troisième. L'arbre se termine par le longues cannelures femelles servant à l'apport d'huile.

7. - Barillet de sélecteur de vitesses d'une boîte à 4 rapports. Le pignon de gauche commandera la rotation de ce barillet. Cette rotation, par l'intermédiaire des rainures fraisées à courbes étudiées, commandera le déplacement des fourchettes, donc des baladeurs, et permettra le choix des rapports.

8. - Vis sans fin d'entraînement d'un compteur. C'est une vis hélicoïdale d'un grand pas à 4 filets.

réalisation sur arbres



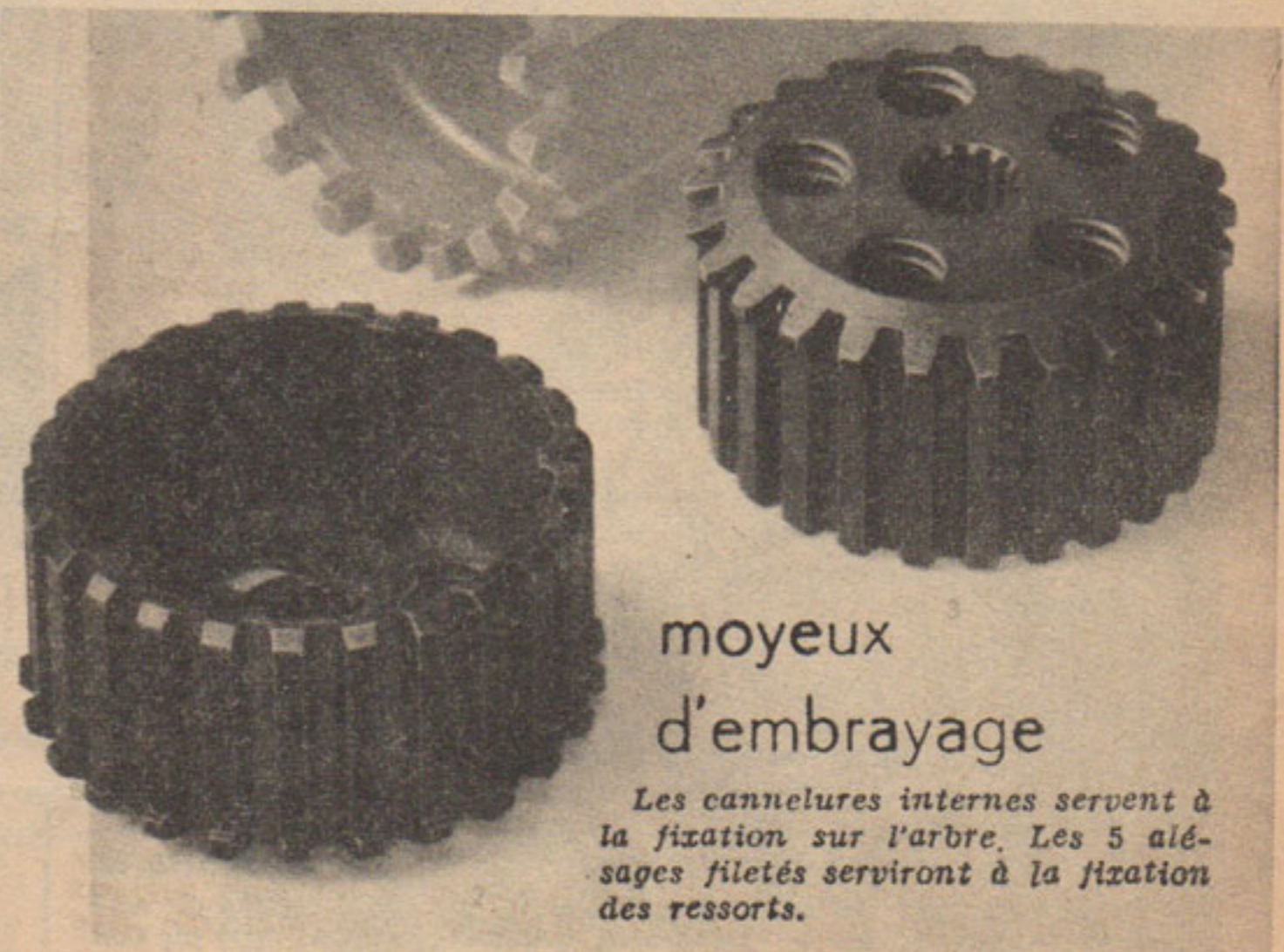
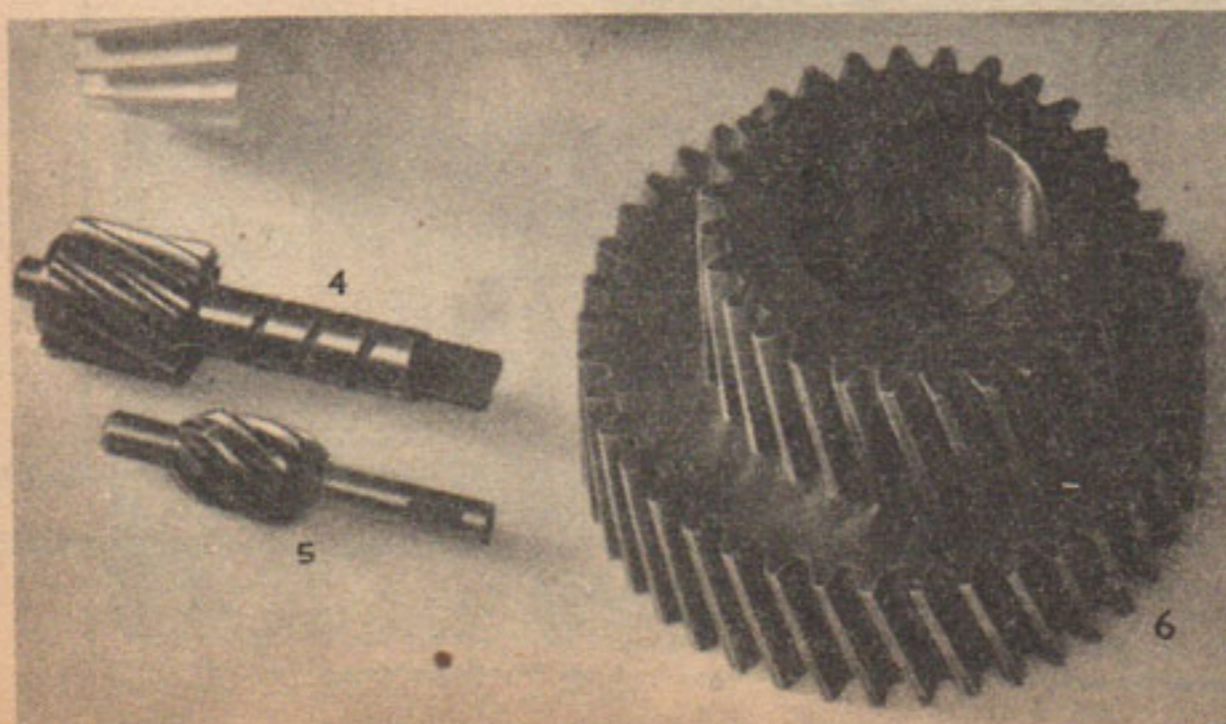
des pignons à taille oblique

Ils permettent un plus grand silence de fonctionnement.

4. - Pignon de compteur. La languette de l'extrémité droite sert à la fixation du ressort spirale du tachymètre. La partie cylindrique (palier) possède des rainures de lubrification.

5. - Autre pignon de compteur pour machine légère. Le léger 4 pans de l'extrémité droite reçoit le ressort spirale.

6. - De classiques pignons à taille oblique.



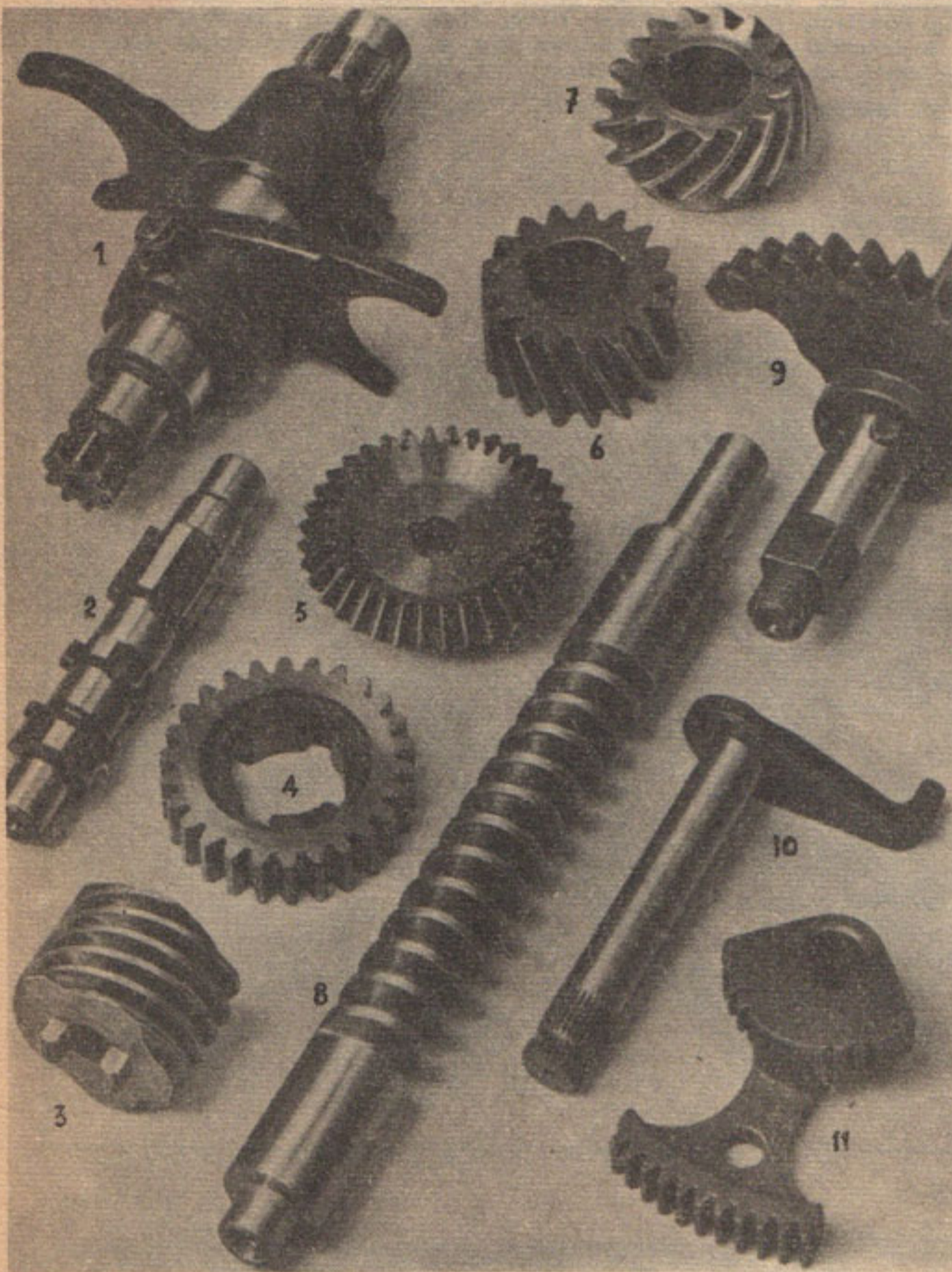
moyeux d'embrayage

Les cannelures internes servent à la fixation sur l'arbre. Les 5 alésages filetés serviront à la fixation des ressorts.

pignons coniques à taille droite

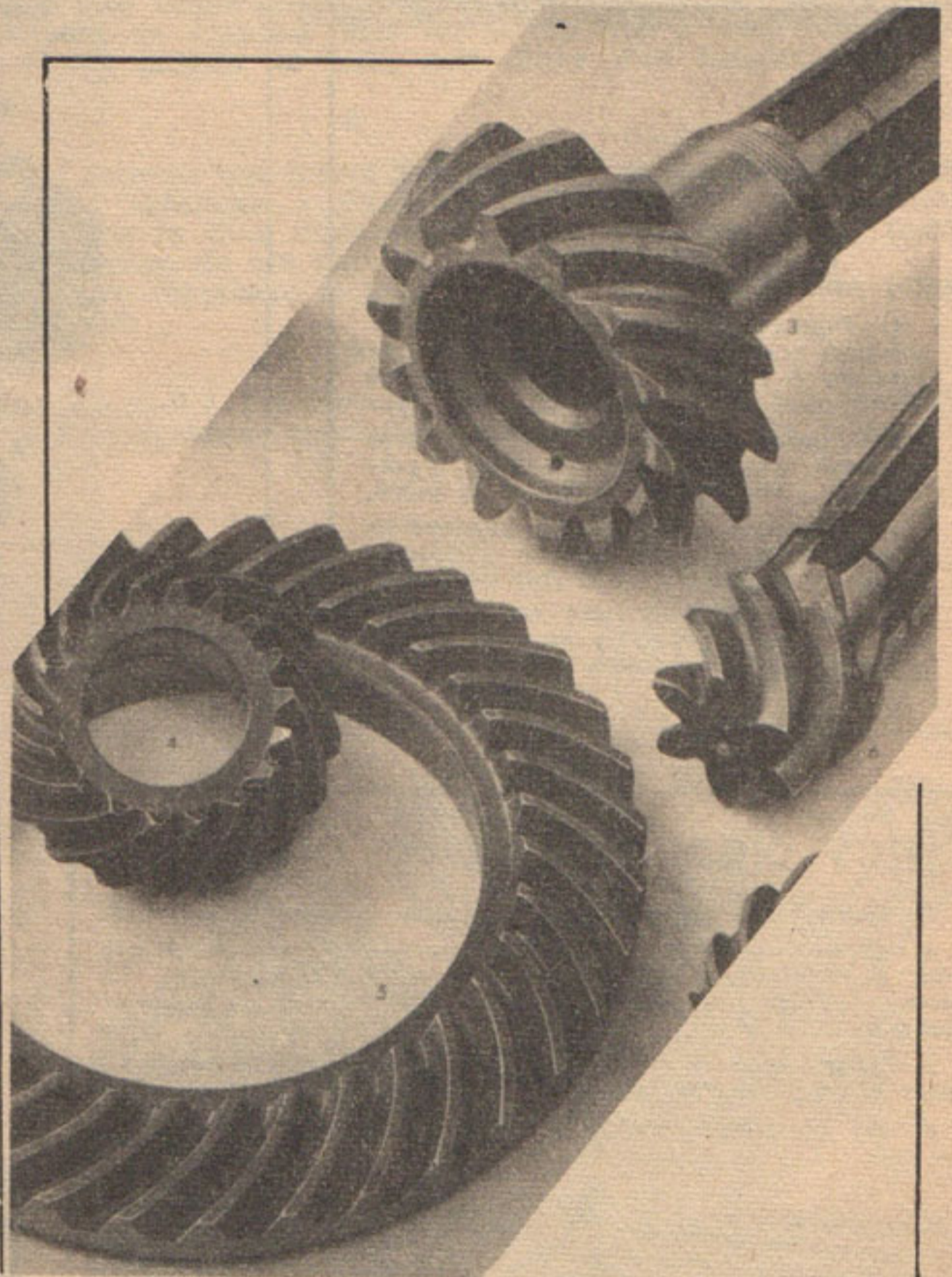
2. - Un pignon conique à taille droite, aux faces en forme de segments sphériques. Ce pignon tournant fou possède des pattes d'araignée dans son alésage pour assurer la lubrification.

3. - Arbre de transmission d'un scooter. Il est doté, d'usinage, d'un pignon conique à taille droite. La mortaise à fond rond sert au verrouillage du pignon d'entraînement de l'arbre.



quelques organes de transmission

1. - Un barillet de sélecteur avec ses fourchettes.
2. - Arbre de boîte partiellement cannelé. Les 2 parties lisses centrales servent pour la position « folle » des pignons baladeurs.
3. - Vis sans fin à 6 filets d'une prise de compteur.
4. - Classique pignon de boîte à taille droite.
5. - Pignon conique à taille droite d'une transmission de scooter.
6. - Pignon fixe à taille oblique.
7. - Pignon conique à taille hélicoïdale pour transmission acaténe.
8. - Arbre fileté ou vis d'Archimède.
9. - Secteur de kick-starter. La pédale se fixe ici non sur des cannelures mais sur le « 4 pans ».
10. - Aze de sélecteur, la pédale se montant sur cannelures.
11. - Secteur de sélecteur. Le petit secteur à dents de scie reçoit les cliquets. Le grand secteur attaque le pignon du barillet.



pignons et couronnes coniques à taille hélicoïdale

Ils sont utilisés lorsque l'on désire une transmission silencieuse dans le cas de gros effort à transmettre. En raison des poussées, il faut choisir des aciers spéciaux et traités.

② LA RÉALISATION DES PIGNONS

choix et contrôle des aciers

Les temps sont révolus où l'on pouvait utiliser de la simple fonte pour les pignons. Aujourd'hui, les contraintes auxquelles ils sont soumis sont bien trop élevées et les petits pignons sont réalisés en acier spéciaux, répondant à certaines caractéristiques bien précises du point de vue composition et qui arrivent à l'usine soit sous forme de longues barres

cylindriques soit sous forme de pièces brutes forgées.

★

Mais avant que ces matériaux ne soient définitivement entreposés, il sera pris sur chaque barre un petit cylindre étalon, de longueur toujours la même, dont les bases seront bien aplanies parallèlement l'une à l'autre. Ces cylindres subiront

alors le traitement thermique ou autre que devra subir ultérieurement le pignon.

Ceci fait, ces cylindres-échantillons subiront divers essais mécaniques, physiques et chimiques, ce qui permettra finalement de classer chacune des barres selon ses propriétés et caractéristiques, la différenciation se faisant par une marque de couleur.

ANALYSE SPECTROSCOPIQUE

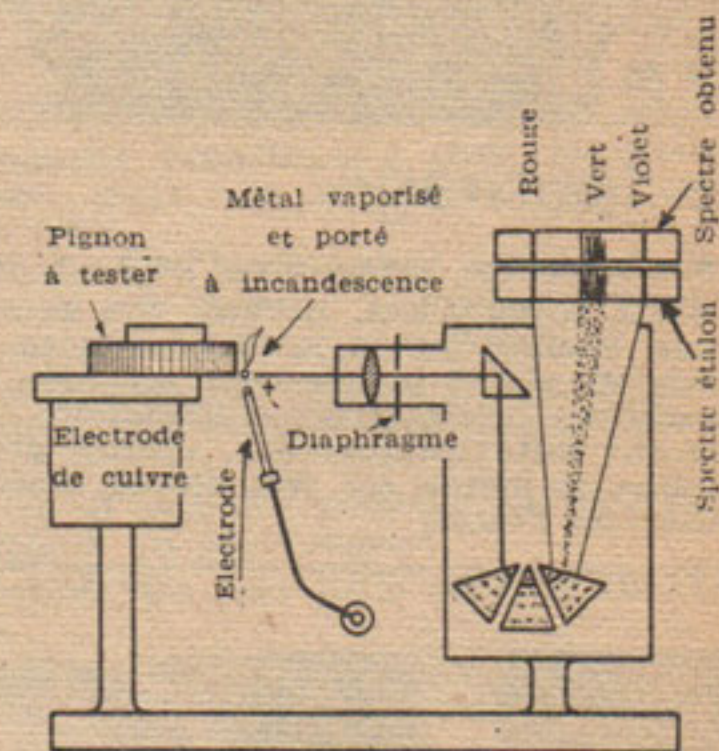
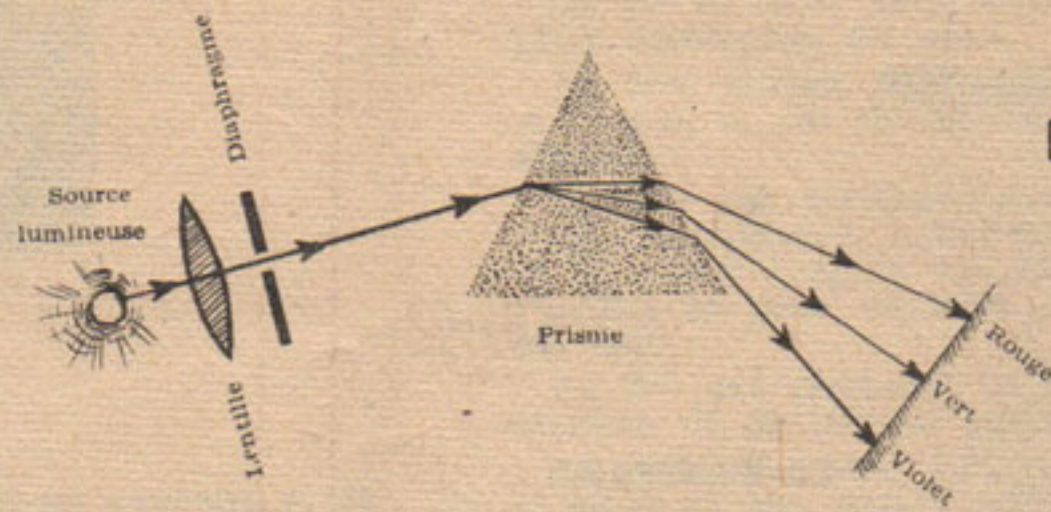
Chacun sait qu'un prisme a la propriété de disperser la lumière, de la décomposer en ses radiations simples diversement colorées. On obtient alors un « spectre » qui, pour la lumière solaire, va du rouge au violet.

Mais — c'est là une découverte des physiciens Bunsen et Kirchhoff, en 1869 — on sait également que chaque corps, chaque élément, quand il est porté à l'incandescence, émet aussi un spectre; mais, cette fois-ci, le spectre n'est pas continu, mais formé de raies très brillantes, de teintes différentes selon l'élément chimique analysé; ces raies ont donc une place bien précise dans l'ensemble du spectre. Et, quelque infime que soit la proportion de cet élément chimique dans l'alliage soumis à l'analyse, le spectroscopie le détectera infailliblement.

Ainsi, si l'on veut, par exemple, savoir s'il y a du chrome dans l'acier proposé, on règle le microscope d'examen sur l'emplacement, dans le spectre, où doivent apparaître les lignes propres au chrome. La pièce à analyser est placée sur une électrode en cuivre; en lui approchant une autre électrode, on obtient

un arc électrique qui vaporise et met à l'incandescence une infime fraction du métal à étudier; c'est cette vapeur qui est donc analysée par le spectroscopie.

Et celui-ci est infaillible. Et non seulement il détectera la présence de chrome (ou de tout autre composant) dans l'alliage, mais encore il en donnera la proportion qui sera fonction de l'intensité lumineuse de la raie obtenue.



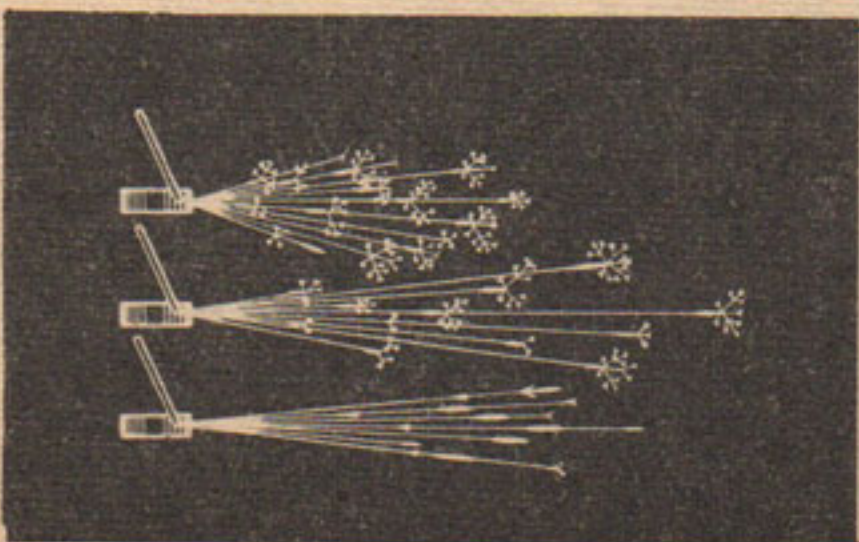
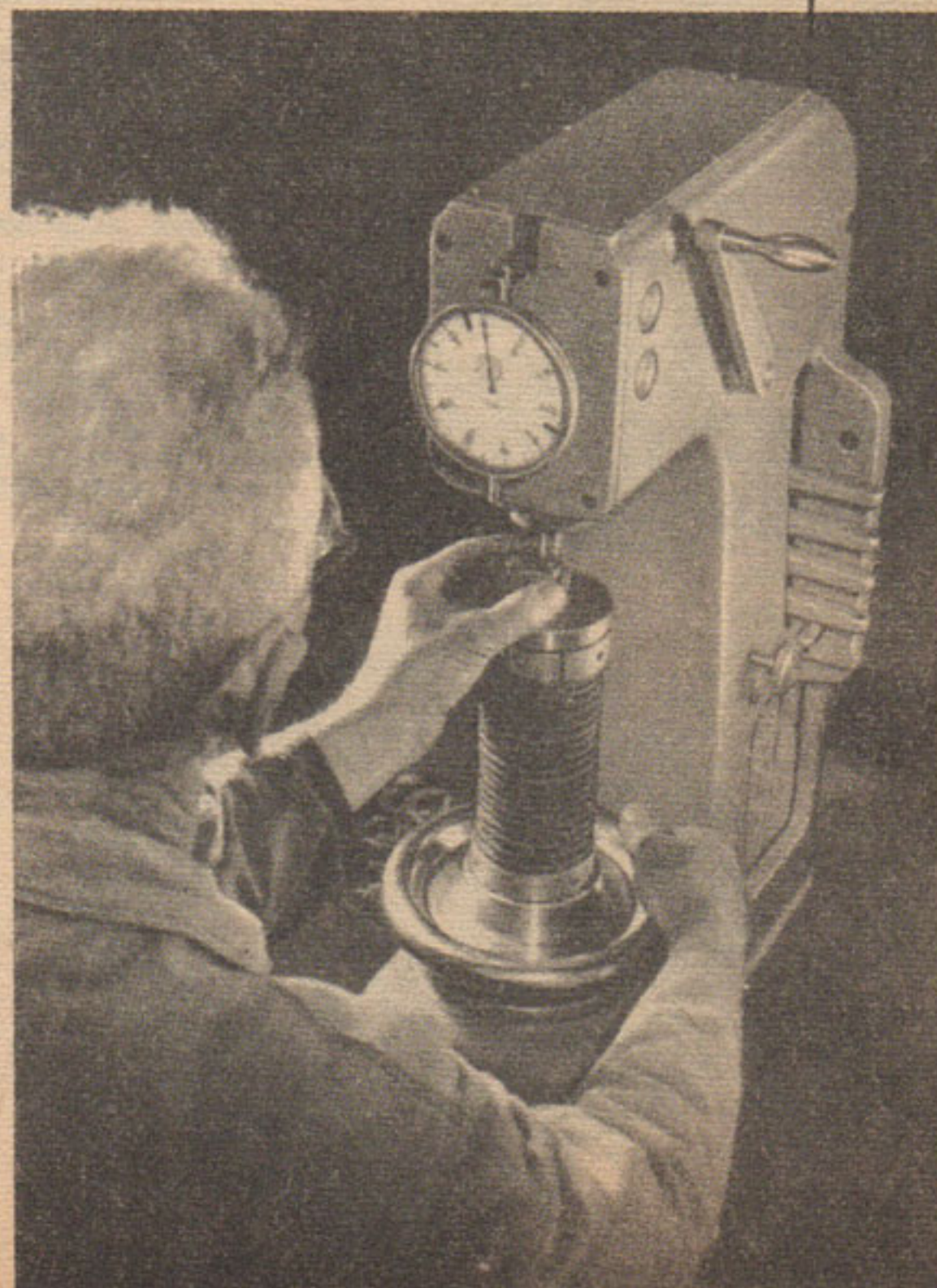
D'AUTRES ESSAIS ENCORE

Mais les analyses, essais et contrôles préalables ne s'arrêtent pas là!

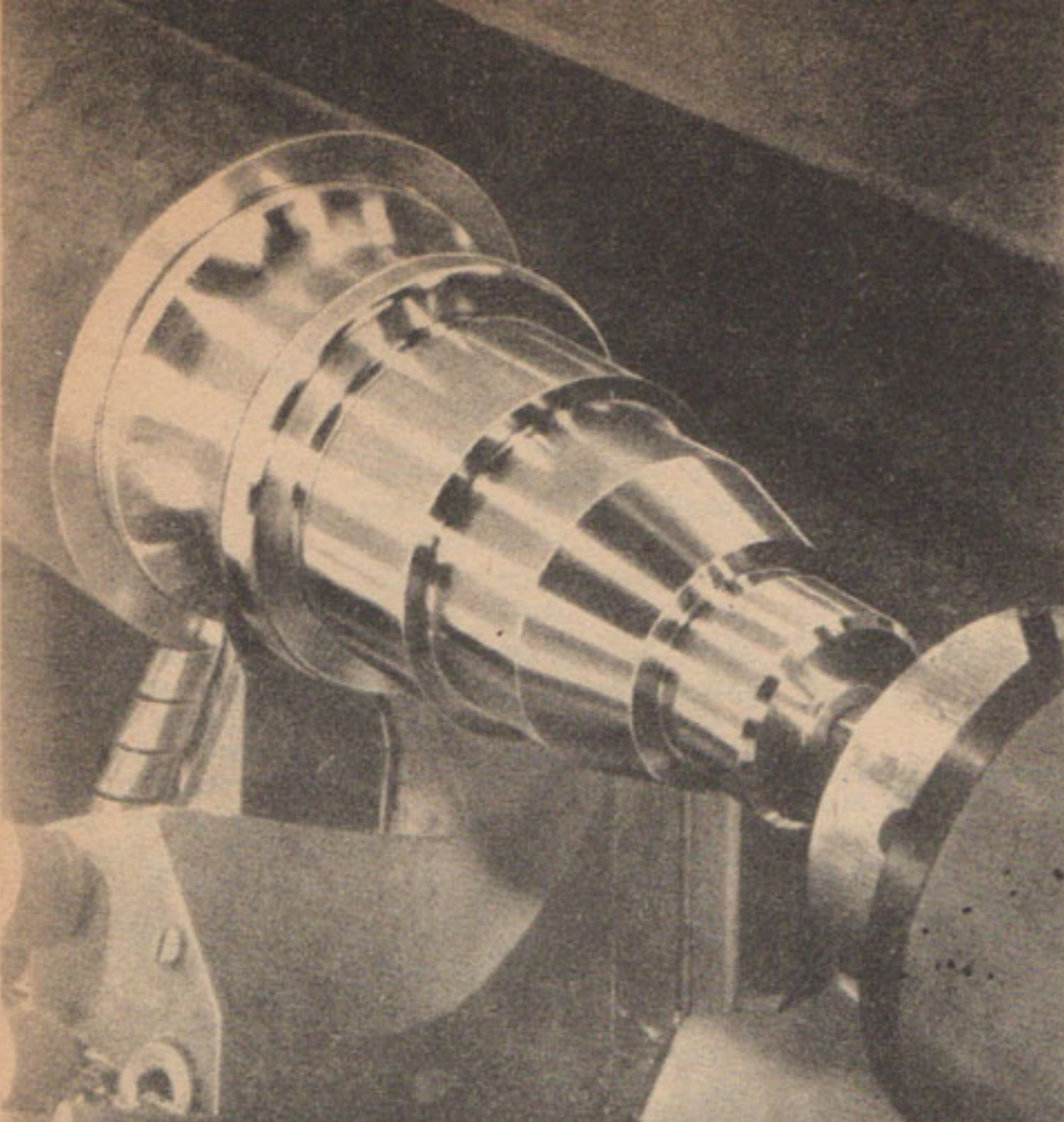
Pour l'acier forgé, l'examen en chambre noire des étincelles obtenues en appliquant l'échantillon sur une meule émeri est courant. La forme, la longueur des gerbes d'étincelles sont des indicateurs précieux pour les spécialistes: étincelles blanches étoilées, en gerbes courtes et volumineuses pour un acier au carbone; étincelles rouge sombre, en forme de gouttelettes effilées, en gerbes à rayons légèrement recourbées à leur extrémité pour des aciers au tungstène, etc.

L'analyse chimique, plus longue, donnera d'une manière précise, la teneur de l'alliage en ses divers composants. La dureté sera mesurée selon le procédé Rockwell (mesure de l'enfoncement d'un cône de diamant sous une poussée de 150 kg).

Mesure de la dureté Rockwell d'un pignon.



Selon ses composants, l'acier forgé donne des étincelles de types différents.



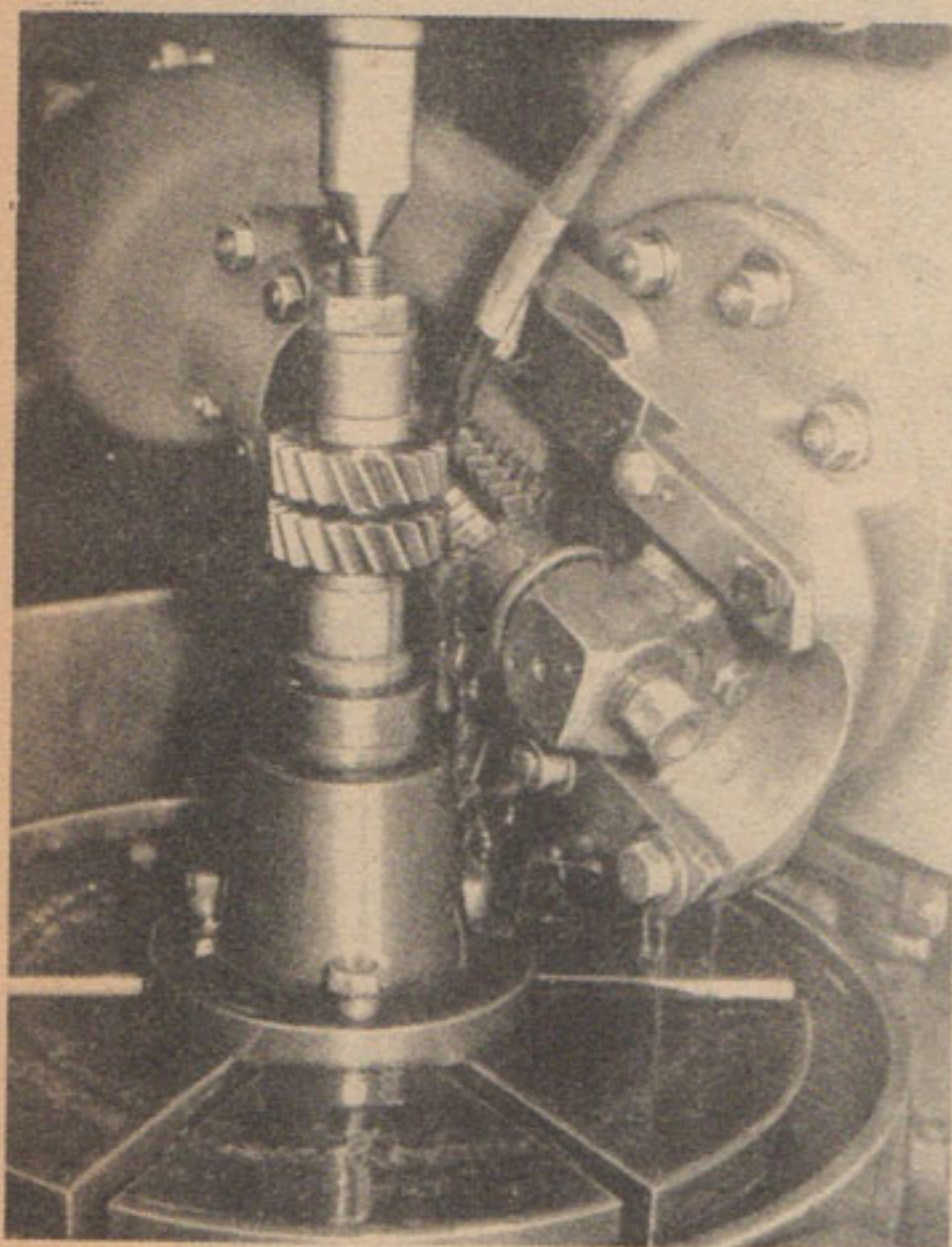
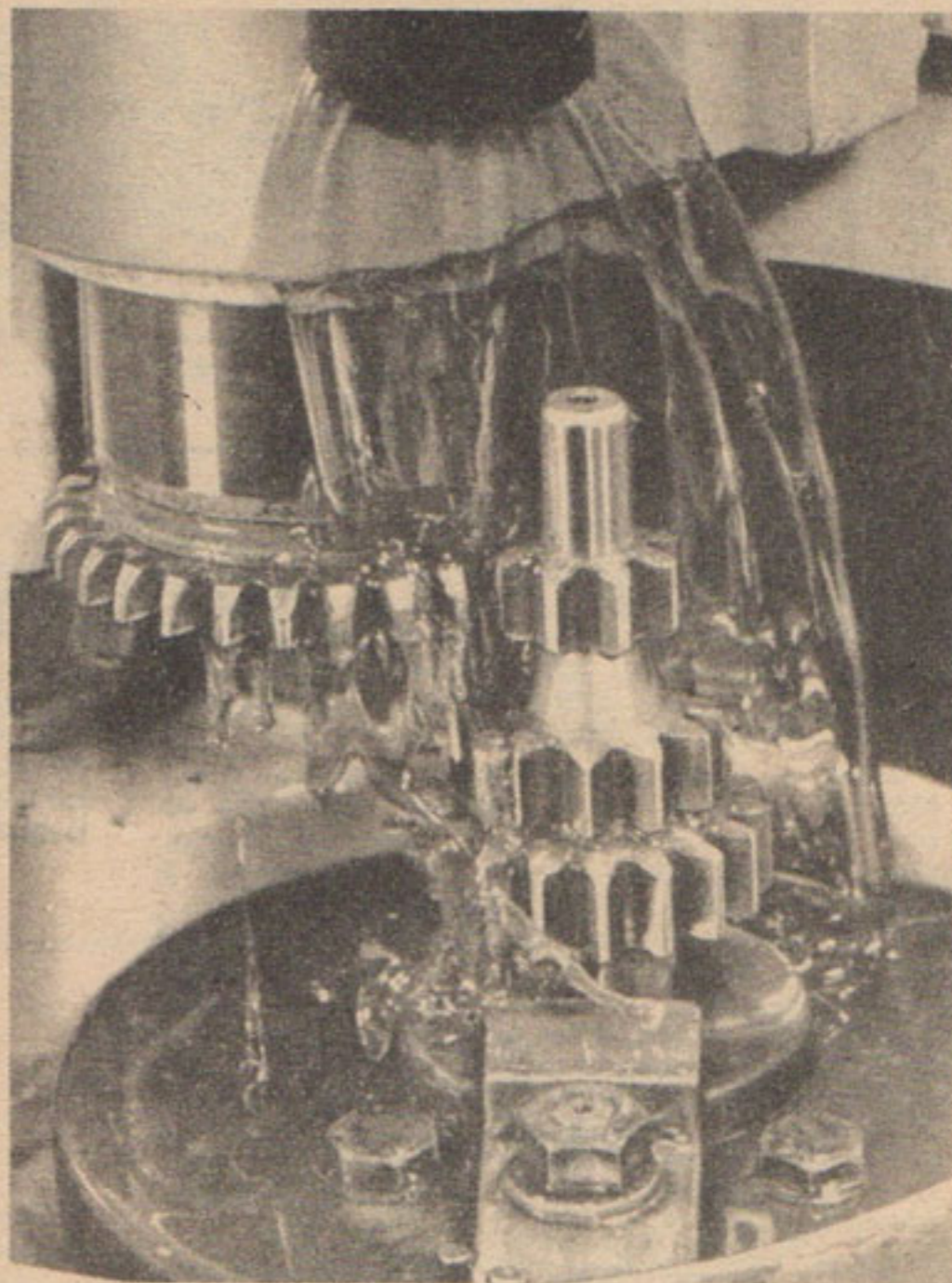
le tournage

La première opération d'usinage sera le tournage des pièces. Mais aujourd'hui, il faut non seulement un usinage précis, mais encore rapide : les cadences modernes de production, l'exigent. Aussi utilise-t-on un tour à copier. Le chariot et le coulisseau porte-outils, commandés hydrauliquement, se déplacent automatiquement, guidés par un gabarit en tôle. La vitesse de coupe est très élevée, limitée seulement par la stabilité de l'outil.

la taille des dents

Une fois la pièce tournée (arbre, ou ébauche de pignon), il faut usiner ses dents.

Ici, divers procédés peuvent trouver place.



LE FRAISAGE

C'est là le procédé le plus ancien, mais encore le plus utilisé, qui permettra d'obtenir des pignons à taille droite ou oblique.

La fraise cylindrique est obtenue à partir d'une vis sans fin, dans laquelle on a usiné jusqu'au moyeu des rainures longitudinales, parallèles à l'axe : ceci donne la denture brute. Puis un nouvel usinage abaisse ces dents sur leur arrière ; meulage, affutage... la fraise est prête.

Montée dans la fraiseuse, elle tourne sur elle-même, ainsi que le pignon à usiner (mais ce dernier à une vitesse très lente). L'axe géométrique de la fraise et celui du pignon font un certain angle, assez proche de l'angle droit, mais qui variera selon le pas de la fraise et selon que l'on veut obtenir une taille droite ou une taille oblique.

AVEC UN BELIER

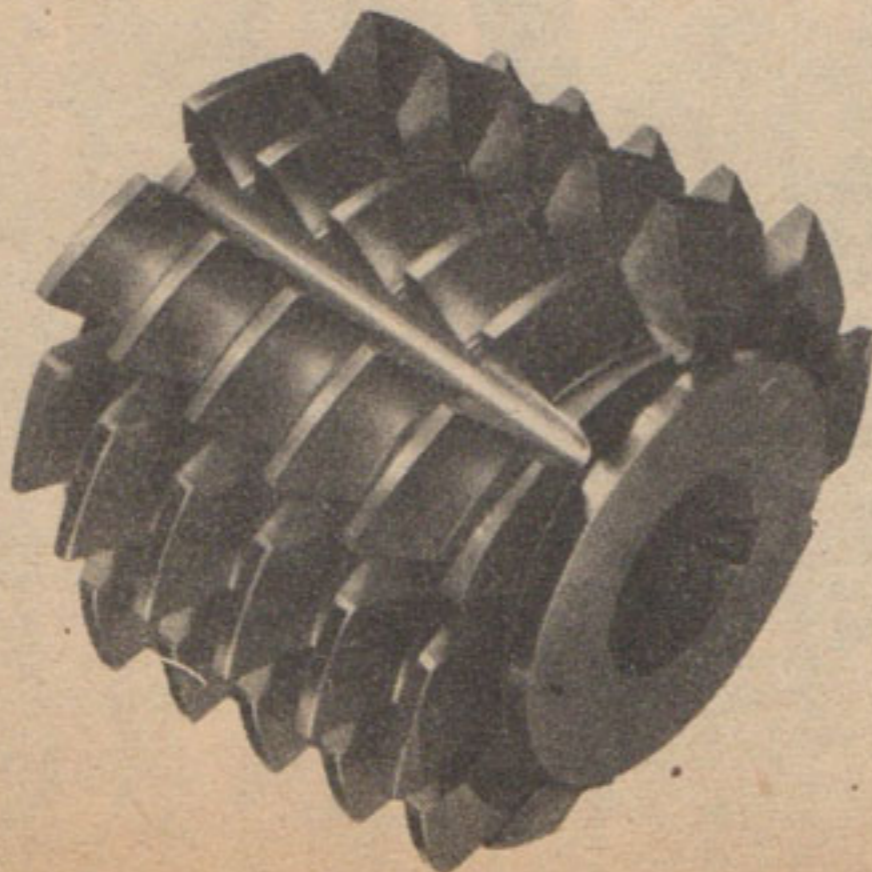
Mais aujourd'hui, à côté du fraisage, on utilise également un autre procédé de taille des pignons.

L'outil à tailler les dents est lui-même en forme de pignon, avec des dents à profil de « développante de cercle » (un tel profil permet aux pignons de rouler l'un par rapport à l'autre, limitant ainsi les frictions). Cet outil est monté en bout d'une sorte de bélier à percussion. La taille se produit lors de la chute du bélier, alors qu'à la remontée de ce dernier, l'outil est légèrement éloigné du pignon à usiner afin de ne pas endommager ses dents.

L'établi tourne à vitesse constante dans un plan horizontal autour d'un axe qui est l'axe géométrique du pignon à usiner. Ainsi ce dernier et le pignon-outil tournent sur eux-mêmes comme des pignons qui s'engrènent.

Pour obtenir des pignons à taille oblique, le bélier est incliné d'un certain angle sur la verticale, de l'angle que l'on veut donner à l'oblicité des dents.

Tant pour protéger l'outil coûteux et assurer son refroidissement que pour chasser les copeaux, on utilise un fort jet d'huile arrosant pièce et outil.



Dans ce présent numéro, après un petit voyage au pays des pignons, nous avons vu les premières phases de leur usinage : choix et contrôle des aciers, tournage, taille des dents droites. Dans notre prochain numéro nous verrons l'usinage des pignons à taille hélicoïdale, les différents rainurages, la rectification, les traitements thermiques, les divers contrôles, etc...

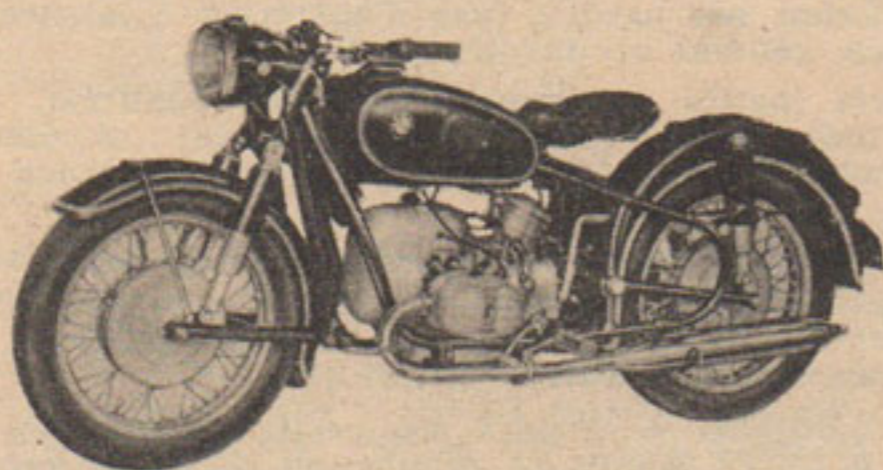
Ce qu'ils en pensent

"MADE IN GERMANY"

* HOREX *

* B. M. W. *

* N. S. U. *



ma BMW R 50 à la loupe

DANS le cadre de la rubrique « Ce qu'ils en pensent », et faisant suite aux très intéressants articles de votre rédacteur J.B. et de quelques possesseurs français et étrangers de R. 50, je viens donner ici mes impressions personnelles sur la conduite et l'entretien de ma machine.

Ayant dépassé depuis peu le cap des 26.000 km, je ne rappellerai pas les caractéristiques techniques de cette moto. Elles ont déjà été données à différentes reprises dans « M.-R. », ainsi que dans les catalogues publicitaires de la marque, que tout aspirant « B.M.Wiste » peut se procurer... à défaut de la machine.

C'est ma troisième B.M.W., après une R. 25 et une R. 73 qui m'ont d'ailleurs donné satisfaction chacune dans leur genre.

Machine achetée neuve le 12.11.55, il s'agit donc du premier modèle sorti, avec filtre à air Knetch « paille de fer », et selle à ressort métallique.

UTILISATION. — Ville et tourisme, été comme hiver.

MOTEUR. — « Turbine B.M.W., alliant la puissance au silence et à la propreté. Nettoyage facile. Refroidissement impeccable.

J'ai décalaminé « pour voir », à 12.000 km, avec un léger rodage de soupapes. Rien à signaler, et depuis je n'y ai pas touché. J'espère attendre longtemps les premiers signes d'encrassement, d'autant plus que, d'accord avec J.B., je monte très haut le régime sur les intermédiaires, surtout en ville.

FILTRE A AIR. — Knetch « paille de fer ». Facilement démontable. Efficacité peut-être inférieure au « Micronic », mais je m'en trouve bien, à condition de le laver à l'essence et de le garnir légèrement d'huile tous les 1.500 km.

BOUGIES. — Je monte des Bosch 240 T 1 l'été, ou pour grandes randonnées, et des 225 T 1 l'hiver, pour une utilisation surtout urbaine. En 26.000 km je n'ai utilisé que ces deux jeux, et elles sont encore bonnes.

PARTIE ELECTRIQUE GENERALE. ECLAIRAGE. — Ce qu'il y a certainement de meilleur à ce jour en construction moto. Tout l'ensemble Bosch/Noris à l'abri à l'avant du moteur est facilement accessible par l'enlèvement de la coquille avant. Supérieur je crois au Lucas anglais, surtout au point de vue protection des fils et câbles, accessibilité et absence d'entretien.

2 POINTS FAIBLES QUAND MEME A SIGNALER :

Portée du phare légèrement insuffisante pour randonnées nocturnes à grande vitesse, mais cela ne me dérange pas ne roulant pas beaucoup de nuit.

Batterie d'origine « Varta », 8 Ah, morte et remplacée à 4.400 km par une Fulmen 14 Ah. Depuis : pas d'histoires, mais à quand une batterie cadmium-nickel pour moto.

BOITE DE VITESSES. SELECTEUR. — Rien à signaler, si ce n'est le claquement habituel des boîtes allemandes, mais j'y suis habitué.

Trou entre 1^{re} et 2^{me}. — Il m'arrive souvent de redémarrer en 2^{me}, en solo, après arrêt à un feu rouge.

La 1^{re} ne doit sans doute être très utile qu'avec un side, pour démarrage en côte.

La 2^{me} vitesse, mériterait à mon avis d'être un peu plus « longue », car on atteint facilement le surrégime sur cette vitesse.

La 3^{me} est certainement la vitesse la plus agréable de la R. 50, permettant : franches accélérations, bon frein moteur, et montant jusqu'à 110 km/compteur. C'est cette vitesse que j'utilise le plus en ville et sur certains parcours accidentés, en duo.

La 4^{me} est vraiment la vitesse économique. Je la passe aux environs de 90/100 sur belle route et pour de longs parcours.

La nouvelle boîte BMW montée actuellement sur les R. 50, et 60 et 69, me paraît mieux étagée avec ses rapports plus resserrés.

Qu'en pensent les utilisateurs ?

Le petit levier de boîte. — Pratique sur les modèles antérieurs, mais avec le voyant vert... et l'habitude, on s'en passe facilement à mon avis.

EMBRAYAGE. — Pas de frottements inquiétants signalés sur les machines uruguayennes, seul, depuis quelque temps, un certain grincement au débrayage en marche. Rien au câble. Peut-être la tige ? ou cette fameuse bille ?

En tout cas, embrayage plus brutal que l'ancien, et demandant un certain doigté.

SILENCIEUX. — Ma machine ne possède pas les derniers modèles qui sont, paraît-il, plus solides heureusement. Car, à 26.000 km., j'en suis à ma deuxième paire, bien que je conduise comme indiqué plus haut.

Depuis le tuyau paru dans M.R. j'enduis consciencieusement d'huile de vidange tous les 1.500 km. Rien à signaler jusqu'à ce jour.

PARTIE CYCLE. — C'est là que ma R. 50, par rapport à mes « anciennes » B.M.W., m'a donné le plus de satisfaction, mais aussi m'a causé le plus d'ennuis (si l'on peut dire).

1) **Suspension AV.** — Certainement la meilleure conception à ce jour, à condition d'être largement dimensionnée et montée impeccablement (roulement Timken). A ce sujet, BMW a bien fait les choses, bien que mon amortisseur avant droit ait donné des signes de fatigue vers 14.500 km (fuite).

Après démontage, joint étanche changé, remplissage « au jugé » avec Lockheed, et remontage.

Depuis plus d'ennuis. Ceci n'a peut-être été qu'accidentel ? mais n'aurait quand même pas dû se produire sur une machine de la classe de la R. 50

Suspension AR. — R.A.S. jusqu'à ce jour : Je roule toujours en position « duo ». Le confort y perd un peu, mais la tenue de route, surtout en virage, est meilleure.

ROULEMENTS DE ROUE. — Il est apparu un certain jeu dans la roue avant, vers 14.000 km. Après démontage, les 2 roulements Timken se sont révélés piqués, surtout opposé au flasque de frein. Remplacement par des S.K.F., depuis, pas d'ennuis.

FREINS. — Un des meilleurs atouts des B.M.W.

Frein avant. — A 2 comes, un des plus puissants de série, actuellement, même sur route mouillée. Je laisse très peu de garde à la poignée, ce qui donne un freinage plus progressif.

Frein arrière. — Puissant et progressif. Laisser aussi une certaine garde à la pédale, de façon à pouvoir actionner le stop sans freiner.

RESERVOIR. — Donne satisfaction en service normal, mais pour de grandes randonnées ou des rallyes, peut-être un réservoir genre Meier, ou RS, donnerait une plus grande autonomie, une note plus sport, et une meilleure position des genoux ?

COFFRE A OUTILS. — Pour ma part, bon emplacement, surtout avec sacoche de réservoir très pratique. Capacité du coffre acceptable, sans plus, pour loger l'outillage d'origine (très complet et de bonne qualité) + une boîte Tip-Top et 2 bougies de rechange.

BEQUILLES.

Béquille centrale. — Très pratique, solide et stable.

Béquille latérale. — Celle d'origine, ou plutôt, celle montée à l'achat sur la moto (genre béquille anglaise), ne m'a pas donné satisfaction. Elle s'est d'ailleurs brisée à l'axe au bout de 7.000 km. Machine sans bagages, c'était acceptable, mais avec le chargement camping, la stabilité laissait à désirer. J'ai remonté depuis une béquille « Akipp », combinée au repose-pied gauche, et, d'accord avec J.B., c'est encore la meilleure pour B.M.W.

Absence de béquille pour démontage de la roue AV. — Là, tout à fait d'accord avec M. Nacere : l'usine B.M.W. pourrait revoir cette question, car c'est une vraie corvée lors de crevaison dans la nature.

PNEUS. — Mes 2 Metzeler d'origine, excellents, ont duré après permutation : l'un 15.000 km, l'autre : 25.000 km. Un Dunlop allemand, monté en remplacement du premier, n'a pas dépassé les 10.000 km (bon profil, mais s'use trop rapidement). J'ai actuellement 2 Continental L.B. à chevrons inversés. Un 3,25 à l'avant, et un 3,50 à l'arrière. Ces 2 pneus, excellents à tous points de vue, surtout sur route grasse et mouillée, me donnent entière satisfaction. Comme sur la plupart des machines, qu'elles soient à fourche télescopique ou Earles, mon pneu avant s'est usé en dents de scie.

CONSOMMATION. — Je n'ai jamais fait de calculs, mais avec les gicleurs (105) et réglages d'origine, pour une vitesse sur bonne route de 100/110 km/h, je compte 5 l aux 100. En ville, avec les arrêts et reprises fréquentes, et en tournant toujours sur les intermédiaires, les 5 litres sont dépassés.

VITESSE ET MOYENNE. — Je ne suis pas amateur de vitesses élevées à tout prix et je considère que la moyenne est liée à la

sécurité, ce qui ne m'empêche pas de « tirer » lorsque je le juge sans danger. Et, en duo, légèrement couché sur la machine, je suis monté à 150 compteur, ce qui doit faire 125/130 chrono, compte tenu de l'exagération et de la démultiplication du compteur.

RESUME DES REPARATIONS EFFECTUEES A 26.000 km (autres que celles d'entretien courant) :

4.400 km. — Batterie d'origine « Varta » 8 Ah, morte, remplacée par une Fulmen F 74 14 Ah. Depuis, pas d'ennui.

7.000 km. — Béquille latérale cassée à l'axe (paille), remplacée par béquille Akipp. Depuis, pas d'ennui.

13.300 km. — Ampoules feu rouges, et stop, grillées et remplacées (court-circuit accidentel à la charnière du garde-boue AR). Depuis, pas d'ennui.

14.500 km. — Jeu roue avant. Changé les 2 roulements Timken, abimés, contre SKF. Depuis, pas d'ennui.

Fuite amortisseur avant droit. Joint caoutchouc changé. Remontage après plein refait avec Lookeed. Depuis, pas d'ennui.

16.500 km. — Silencieux droit percé et remplacé.

24.900 km. — Silencieux gauche percé et remplacé.

RESUME DES QUALITES ET DEFAUTS DE LA R. 50 (à mon avis)

Qualités. — Excellente tenue de route ; excellent confort ; freins puissants et progressifs ; moteur puissant et souple ; transmission par cardan (pas d'entretien) ; silence ; propreté ; entretien général au minimum.

Défauts (petits en comparaison des qualités). — Boîte de vitesse mal étagée * (première trop courte) ; sélecteur bruyant ; embrayage brutal ; silencieux fragiles *, absence de béquille avant.

* **Défauts n'existant plus sur les derniers modèles.**

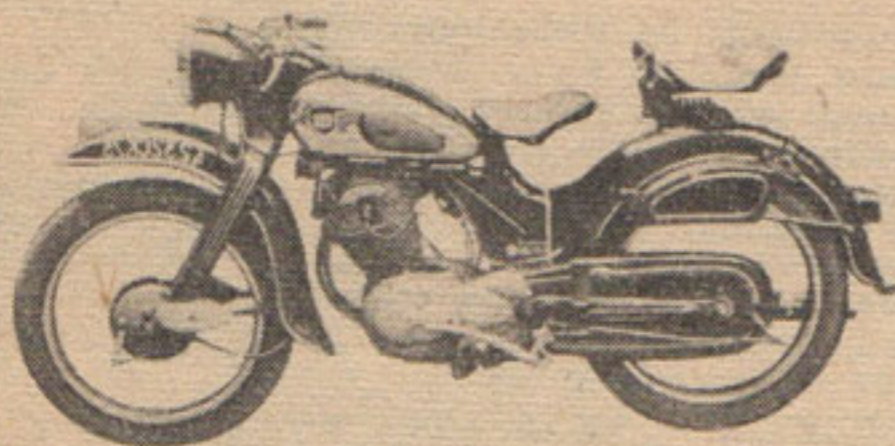
... Et surtout 2 gros « défauts » : prix d'achat trop élevé et conditions d'importation très difficiles en France (mais ceci est une autre histoire...).

CONCLUSION. — Malgré ses petits défauts, en regard des solides qualités faisant sa réputation, la R. 50 représente certainement, sans mésestimer les machines anglaises, la moto de grosse cylindrée idéale, tant au point de vue entretien, qu'utilisation. Et si j'avais un jour à changer ? Toujours une B.M.W., peut-être la R. 60 qui doit posséder une plus grande souplesse de moteur.

Quant à la R. 69, bien sûr ! mais son prix en fait un rêve... doré. En terminant, je serais heureux de recevoir, soit directement, soit par l'intermédiaire de cette rubrique, toutes critiques ou suggestion de possesseurs de R. 50.

M. BAUDRIER Alain, Nantes (L.-A.).

Celle dont on parle peu : La 300 N.S.U. "MAX"



POUR la troisième fois je viens participer à votre si intéressante rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Après la 100 cc N.S.U. « Fox » et la 500 A.J.S., je vous parlerai cette fois d'une machine qui, je crois bien, n'a jamais eu l'honneur de paraître dans les colonnes de cette rubrique. Il s'agit de la 300 N.S.U. « Max ».

Machine achetée en mai 1956, elle ne totalise à ce jour que 13.000 km. Vingt mois de service militaire me privant du plaisir de la moto. Très répandue au Maroc en 250, la « Max » l'est bien moins en 300 cc.

Je vous parlerai tout d'abord du moteur :

— Moteur légèrement super-carré de 72 mm de course et 73 mm d'alésage.

Taux de compression : 7,64 à 1.

Puissance : 21 CV à 6.600 t/m.

— Rodage : 800 km effectués sans trop forcer et depuis toujours mené à la « cravache ». Aucun ennui de ce côté. Premier réglage de culbuteurs à 1.500 km. Roulant fréquemment au maximum je leur donne plus de jeu qu'à l'origine m'évitant ainsi le risque de griller une soupape, chose qui arrive avec ces machines par temps très chaud et avec le réglage d'origine.

— Embrayage très bon à mon avis, ne colle ni ne patine jamais.

— Boîte de vitesses : Demande une certaine habitude à manier, sélecteur trop dur. En voulant passer de la 2^{me} en 3^{me}, il m'est souvent arrivé de tomber sur un point mort et ensuite d'accrocher la 4^{me}. La 1^{re} et la 2^{me} sont courtes et gare aux démarrages brutaux, la machine se cabre facilement.

— Freinage : très puissant. Le nouvel ancrage à l'avant est de loin préférable à l'ancien, la machine reste bien en ligne même en bloquant la roue avant.

— Suspensions : moyenne à l'avant, je lui préférerais une bonne télescopique.

À l'arrière, sur mauvaise route, la roue sautille et la tenue de route s'en ressent. Les derniers modèles, avec leur suspension arrière à éléments séparés, ont été améliorés et ce défaut n'existe plus.

— Pneus : échangés très tôt contre deux « Pirelli ». La tenue de route fut tout de suite meilleure et le pot d'échappement ainsi que les repose-pieds chanfreinés en font foi.

— Eclairage : suffisant pour tenir de nuit une vitesse de croisière de 100 km/h. Toutefois, la batterie m'a causée de fréquents ennuis. Je l'ai remplacée par une « Fulmen » placée extérieurement.

— Chaîne secondaire remplacée à 3.000 km (mauvaise trempe). Carter étanche bien enveloppant, la chaîne est toujours propre.

— Compteur capricieux. Beaucoup trop optimiste à mon goût.

★

J'en viendrai maintenant au chapitre performances. Descendant d'une 500 twin anglaise aux accélérations coulées et puissantes, j'ai été surpris au début par le caractère brutal de cette 300. L'adoption d'une poignée « quart de tour » à la place de celle à long tirage sur la « Max » n'est pas fait pour arranger les choses.

— Les reprises sont excellentes et je peux lâcher sur 500 m une twin anglaise.

— Vitesse maximum couché, 135 à 140 km/h, vitesse lue à un compteur Smith.

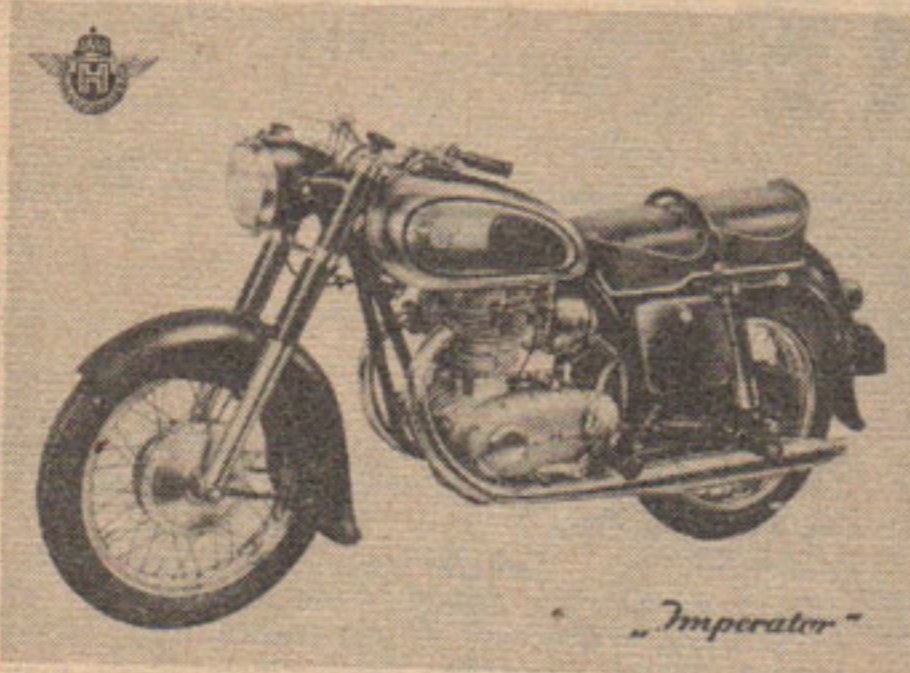
Assis, à une ou deux personnes, la vitesse est à peu près la même, 120 à 125 toujours au compteur. Conduisant de manière sport la consommation est assez élevée, 5 à 6 litres aux 100 km.

En conclusion, machine sûre et robuste ne m'ayant jamais laissé en panne sur le bord de la route. Je serai heureux de voir paraître dans votre intéressante et instructive revue un

essai de cette machine si semblable à la 250 mais combien différente en conduite.

De retour dans le civil je pense changer de monture et mon idéal serait la 600 AJS. J'ai goûté au bicylindre et j'y reviendrai.

M.D.L. Y. PONTUS (A.F.N.)



ma 400 Horex "Impérator"

Je voudrais donner ici mes impressions sur l'Impérator que j'ai achetée neuve en février 1957 et qui a fait maintenant 10.000 km.

Je suis heureux de dire toute la satisfaction que me donne cette motocyclette, que je peux d'autant mieux apprécier que je la compare aux nombreuses autres qui l'ont précédée. De celles-ci je garde le souvenir de nombreuses séances de mécanique, plutôt que de vraies joies sportives.

Mais ce que je veux surtout dire ici c'est l'accueil qui m'a été fait à l'usine et qui vaut d'être signalé. C'est pour moi un devoir de reconnaissance envers la maison Horex.

Après une visite à Bad-Homburg pour la révision des 5.000 km, qui se fait gratuitement, grâce aux chèques spéciaux délivrés avec la machine, j'ai pu apprécier la cordialité et l'empressement du service d'après-vente.

Quelques minutes après mon arrivée, la moto après un premier essai a été aussitôt démontée et me fut remise parfaitement réglée quelques heures plus tard.

A 8.000 km environ, je constatai à la période d'équilibre, un certain cliquetis qui m'inquiéta au point de me faire entreprendre un second voyage à Bad-Homburg. J'avais été si bien reçu la première fois que je craignais un peu de ne pas retrouver la même ambiance. Mais je ne fus pas déçu, au contraire. Je trouvais la même courtoisie, le même empressement, et l'accueil charmant dont j'avais gardé le souvenir.

Arrivé à 11 h 30, ma moto était démontée avant midi. Sur ma demande, je fus autorisé à assister à toutes les opérations de réglage et je pus visiter librement tous les services de l'usine.

Comme je disais à l'interprète mon intention de faire avec un ami, le voyage de Constantinople pour éprouver ma machine, une lettre d'introduction auprès de l'agent Horex d'Athènes me fut remise, et une réduction de 40 % me fut consentie sur les nombreuses pièces de rechange dont j'avais besoin. La batterie fut remplacée dans les mêmes conditions.

Ma machine fut prête à 17 heures exactement comme promis. Au moment de partir le chef d'atelier me demanda à quelle heure je comptais partir le lendemain pour rentrer en France.

— « Vers dix heures » dis-je.

— « Voici, me dit-il, le cliquetis que vous nous avez signalé persiste. Nous nous sommes assurés de l'embellage et de la distribution, tout est correct. J'aimerais cependant faire moi-même une dernière vérification. Si vous pouvez me confier ce soir la machine elle sera prête demain matin. »

J'acceptai bien entendu. A l'heure dite le lendemain je vis l'essayeur arriver à l'usine sur ma motocyclette. Au premier

coup d'œil je constatai que le bloc avait été changé avec toutefois le numéro du précédent frappé dans l'aluminium. J'avais demandé une mise au point, pas un échange. Un peu surpris, contrarié même, je demandai des explications. On me répondit ceci :

— « Vous devez partir ce matin à dix heures, le cliquetis provient d'un léger jeu entre les pignons, sans gravité d'ailleurs, mais comme je n'avais pas le temps de démonter tout le bloc, j'ai préféré en monter un neuf, pour que vous puissiez partir en toute sécurité. Ceci est d'ailleurs absolument gratuit. Je vous souhaite un bon voyage et j'espère que votre moto vous donnera tout le plaisir que vous en attendez. »

De retour en France, j'écrivis à la maison Horex pour la remercier encore de tant de courtoisie. Je reçus en réponse une lettre remarquable, où il était dit que les bons rapports commerciaux sont de nature à établir un courant de sympathie auquel ils étaient heureux d'avoir participé.

Sur le plan technique, j'insisterai sur la grande propreté de l'Impérator. Jamais aucun suintement ne se produit. En cas de pluie, la protection des garde-boue est très efficace. Le confort est parfait surtout aux basses allures. Je regrette un freinage avant un peu faible et une période de vibration vers 80 en 4me.

Tous les réglages sont d'origine, j'emploie Motul M l'été et L l'hiver, bougies 260. Aucune trace de bleuissement des pots d'échappement. La vitesse n'a jamais été chronométrée ; on bloque parfaitement le compteur étalonné jusqu'à 160. Les reprises sont très franches à condition de bien monter les régimes. Sélecteur remarquable pour une machine allemande. Etagement de la boîte parfait.

La consommation, extrêmement variable suivant la vitesse est assez forte en période de rodage, elle correspond ensuite aux chiffres donnés par l'usine : 5 litres à 100 à l'heure. Consommation d'huile nulle.

Le démontage est remarquablement facile. Tout semble avoir été prévu, bien plus en fonction d'un entretien aisé que pour la satisfaction théorique des ingénieurs, comme c'est le cas dans certaines motos allemandes.

En somme c'est une machine de grand tourisme. Les moyennes de 90 sont facilement obtenues, avec la note sportive que donne un arbre à cames en tête et un twin tournant à 6.500 tours, le tout dans le plus grand silence.

Je termine en remerciant encore la maison Horex et en conseillant à mes amis motards le voyage dans ce charmant endroit qu'est Bad-Homburg, capitale du Taunus.

M. P. LEJEUNE, Etampes (S.-et-O.).

TRIBUNE LIBRE

Merci aux ETS POCH

Le graissage de mon moteur s'effectuant anormalement, j'ai écrit à cette maison pour lui demander son avis ; j'ai été agréablement surpris par l'intérêt que les Ets Poch ont porté à mon cas, par la gentillesse et l'honnêteté de la réponse, bien que je ne fusse pas client de la maison.

J'aimerais donc signaler l'esprit de solidarité motocycliste, l'honnêteté commerciale, et les capacités techniques de certaines grandes agences telles celle-ci.

M. Pierre N. BETTREMIEUX, Roubaix (Nord).

POUR LA SECONDE ANNEE CONSECUTIVE

NIC JANSEN GAGNE A LAGUEPIE

DE NOTRE ENVOYÉ
SPÉCIAL



Nic Jansen (16), vainqueur de tant de compétitions internationales et troisième « grand » belge avec Baeten et Scaillet, a remporté la victoire sur le terrain de Laguépie pour la seconde année consécutive, démontrant une fois de plus qu'il reste le meilleur tacticien du moto-cross européen.

en France — et partout ailleurs — d'une réputation aussi prestigieuse qu'amplement méritée !

Quant aux inters français, dont chacun espérait en soi une revanche sur les étrangers, c'étaient Klym René, Guy Bertrand, René Combes, Jean Cros, Paul Godoy et Michel Jacquemin, tous habitués déjà à ce terrain très spécial où ils surent — certains d'entre-eux du moins — nous faire vibrer l'an dernier.

★

Habitués ? Non, en fin de compte ! Et il est à croire qu'à de rares exceptions près nos inters actuels ne se feront jamais à un tel type de tracé, dur, dangereux, étroit, rapide, où les rudes jouteurs, les pilotes expérimentés qui nous viennent de Belgique ou d'Angleterre trouvent l'occasion rêvée d'étaler leur plus grande endurance, leur plus large savoir-faire.

Sans doute le parcours de Laguépie, avec sa longue droite bitumée où l'on atteint les 110/115 km/h, avec ses sinuosités délimitées par les murs des propriétés, les clôtures des jardins avoisinants, avec ses passages redoutablement étroits, ne correspond-il pas précisément à la définition française — et fédérale — d'un tracé inter de moto-cross.

Sans doute, cette année encore, le départ a-t-il été donné sur deux rangs, ce qui va à l'encontre du règlement FFM (nous y reviendrons tout de suite). Mais il n'empêche que ces conditions toutes particulières (vues sous l'angle français, car ailleurs, nous en avons rencontré bien d'autres, et de pires !) n'ont gêné que ceux de nos coureurs les plus chevronnés !

Ceux-là mêmes pour qui, où qu'ils courent, les terrains sont toujours trop durs, les primes de déplacement toujours insuffisantes et les prix toujours trop bas !

★

Départ sur deux rangs, disions-nous. Il nous fut expliqué en effet que la longue et large ligne de départ aménagée dans la partie basse du circuit afin de satisfaire aux conditions exigées pour l'homologation avait été littéralement emportée par la crue du cours d'eau qui longe le parcours. Pris de court, n'ayant plus le temps ni les moyens de recommencer les travaux, les organisateurs devaient soit annuler la réunion, soit obtenir l'autorisation exceptionnelle de faire courir à l'écart de l'actuel règlement fédéral.

Cette autorisation fut donnée par M. Dufour, secrétaire général de la Ligue des Pyrénées, qui veilla à ce qu'au moins les départs sur deux rangs fussent donnés le plus équitablement possible pour chacun : tirage au sort des places pour la première manche, départ dans l'ordre inverse en ce qui concerne la seconde manche, enfin places attribuées en fonction du classement en course pour la manche finale.

Bien sûr, nous avons regretté le premier que les départs fussent extra-réglementaires, et force nous fut de reconnaître que la crue en question avait dû

NOUS devions bien nous l'avouer, ce n'était pas sans un vif regret que nous refusions voici quelques semaines l'aimable invitation du M.C. Laguépie à vivre cette année encore les belles luttes qui sont de tradition sur l'étonnant circuit « en ville » qui fait la réputation de l'épreuve locale.

Mais nous devions alors accompagner en Suède nos inters Schmid et Jacquemin, engagés dans le dernier des Grands Prix du Championnat du Monde. Et dans ces conditions, adieu, beau soleil du Midi !

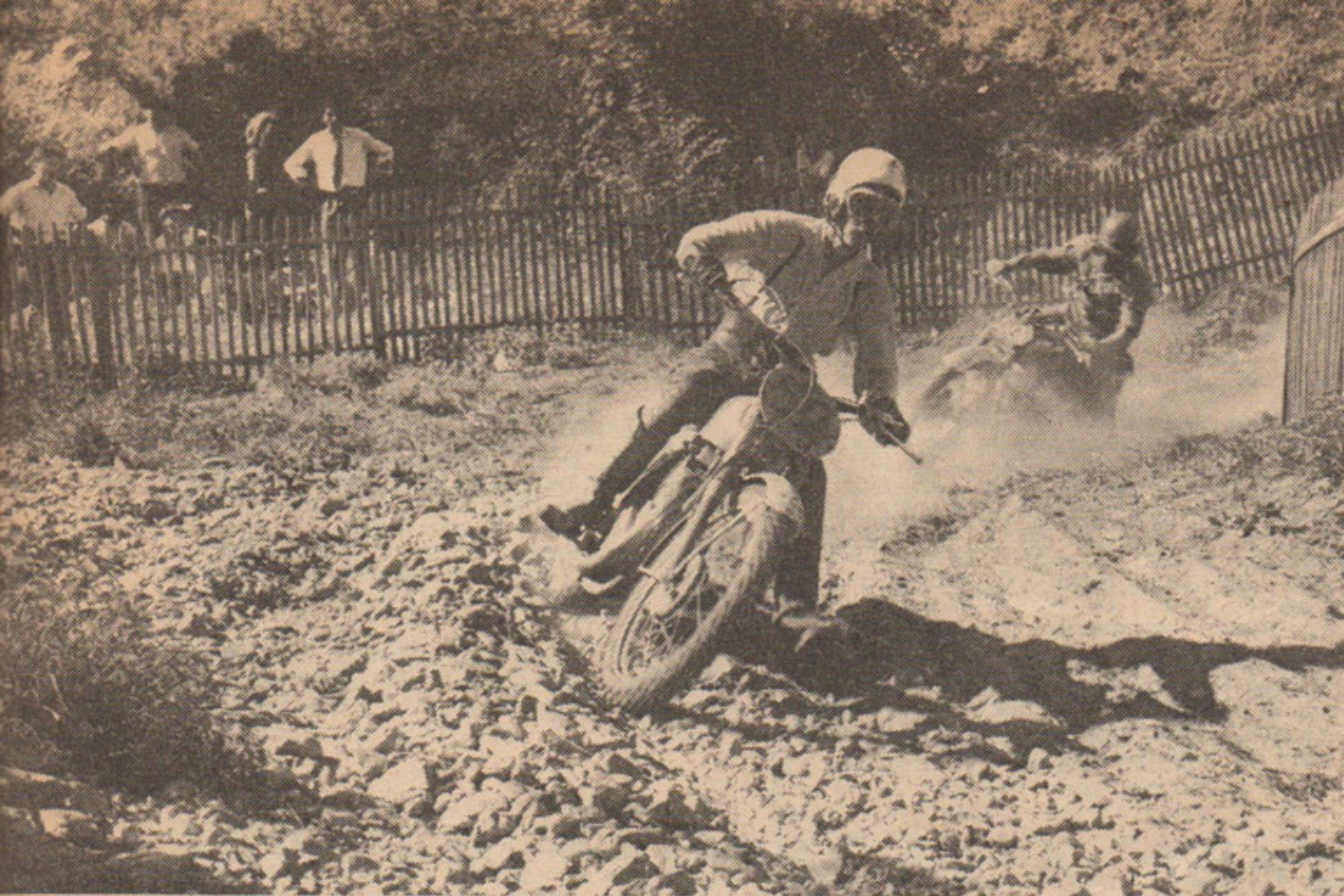
Des conditions qui toutefois vinrent à se modifier, nous permettant au dernier moment d'envisager quand même l'agréable déplacement que nous proposait le 15 août. En effet, faute d'avoir reçu à temps leurs engagements pour Uddevalla, Schmid et Jacquemin se résolurent à virer de bord en direction du Sud-Ouest, retirant à votre serviteur tout motif valable de ne pas faire comme eux, d'autant qu'après le Grand Prix du Luxembourg le résultat définitif du Championnat du monde ne pouvait plus se ressentir des effets à venir du Grand Prix de Suède.

Et ce fut ainsi qu'en place de débarquer au Nord, nous atterrîmes au Sud !

★

On ne peut chaque année importer des éléments aussi rarissimes que l'étaient, le 15 août 57, les Soviétiques Pilaev et Deginov, premiers crossmen d'URSS à se montrer sur un tracé occidental. Aussi, à Laguépie, pour l'édition 1958 du moto-cross organisé depuis neuf ans, avait-on eu recours aux trois derniers vainqueurs, soit successivement Less Archer, Geoff Ward et Nic Jansen, dont on pouvait penser sans trop s'avancer que l'un ou l'autre pourrait sans doute réaliser un beau doublé, à moins qu'après trois défaites consécutives nos inters ne parvinssent enfin à prendre le dessus sur une concurrence apparemment irréductible.

De toute façon, un plateau ainsi composé nous promettait déjà de belles empoignades, auxquelles devaient encore contribuer les engagés complémentaires, Brian Martin, le grand espoir anglais Peter Taft (deux officiels BSA), les Belges Somja et Cordonnier (Inconnus du public local), enfin les Hollandais Van den Oever et surtout Clynk, lequel est auréolé



Vainqueur de l'épreuve « nationale » notre inter Jacques Schmid (52) n'eut pas pour autant la tâche facile avec un adversaire comme l'excellent régional Vila (60), qu'il ne battit que d'un point. Vila est un homme que nous voudrions voir disputer le Championnat de France 1959 dans sa catégorie.

être terrible car impossible de découvrir la moindre trace des travaux annoncés. Mais un cours d'eau capable d'entraîner dans son flot impétueux les plus grosses machines agricoles ne pouvait-il aussi bien balayer dans leur totalité une terre, des matériaux trop fraîchement déposés ?

Toujours est-il que nous devons approuver l'initiative de M. Dufour : annuler la réunion n'eut abouti qu'à réduire au « chômage » un certain nombre de pilotes incapables de trouver un autre engagement à la même date. Les nationaux principalement, pour qui l'occasion de courir est déjà assez rare !

Ceci posé, une exception est une exception, et l'inondation n'est pas — heureusement — un fait annuel à Laguepie. Nous attendons donc, pour 1959, une vraie ligne de départ réglementaire, signalée dans tous les détails !

★

Nous avons eu à Laguepie un temps splendide, une chaleur excessive peut-être car, en dépit de l'alléchant plateau proposé au public, malgré une publicité d'une ampleur et d'une qualité inusitées, l'affluence n'a pas été celle que l'on était en droit d'attendre.

Quatre à cinq mille spectateurs, c'est bien, dans la mesure où l'on présente un programme basé sur une participation nationale, voire extra-nationale. Mais dès que l'on fait venir neuf inters étrangers de grande réputation, plus six inters français (sans parler des quatre autres qui prenaient part à la course « nationale »), on ne peut songer à couvrir les frais à moins de sept à huit mille entrées payantes.

Ici, nous touchons sans doute au problème majeur de l'actuelle saison, car ce qui s'est vu à Laguepie s'est rencontré un peu partout avec toujours la même résultante : une caisse de club en déficit !

A continuer dans cette voie, nos meilleurs organisateurs se décourageront, nos plus belles épreuves disparaîtront bientôt du calendrier, et les pilotes n'auront

alors d'autre ressource que de se disputer des engagements devenus plus rares et nécessairement moins rétribués !

Le remède à cette situation alarmante ? Il est multiple :

- réduire le nombre des réunions internationales, et en mieux répartir les dates, tout en exigeant de leurs promoteurs de véritables garanties financières préalables ;
- prendre à l'échelon fédéral toutes mesures propres à contrôler les engagements des étrangers de telle manière que ceux-ci — quand il s'agit des grandes vedettes — cessent enfin d'être engagés à la prime de départ (120 à 180.000 francs, alors que la Fédération impose 60.000 francs !);
- réduire de toute façon le nombre des étrangers, non plus dans la proportion (d'ailleurs inégalement observée) de l'un d'entre eux pour un Français, mais bien dans la proportion d'un coureur étranger pour deux coureurs français ;
- enfin, reconsidérer la question des prix (en établissant un tarif fédéral unique, prévoyant distinctement chaque type de course).

L'ère de la facilité est révolue, il faut que chacun en prenne désormais son parti, pour le plus grand bien d'ailleurs du caractère directement sportif du moto-cross !

Dans notre pays, la pratique de cette spécialité ne peut aller sans indemnisation matérielle, et c'est pourquoi nous avons défendu fermement l'an dernier le relèvement du taux des primes de déplacement. Mais nous considérons — après avoir examiné de près la question — que ces primes représentent encore aujourd'hui un défraîchement valable par rapport aux dépenses réelles supportées par le coureur pour son déplacement, l'amortissement et l'entretien de son matériel.

C'est pourquoi nous estimons que les prix peuvent être ramenés à une valeur moyenne sensiblement moins élevée qu'elle ne l'est actuellement. Ceci allégera les charges supportées par les organisateurs, rééquilibrera les conditions faites à nos pilotes par rapport à celles qui leur sont proposées à l'étranger, et peut-être aurons-nous alors plus d'amateurs pour rechercher les occasions d'aller acquérir hors de nos frontières une réelle qualification internationale ?

Le moto-cross, aujourd'hui, en France, a cessé d'être un spectacle ; ceux qui s'y adonnent n'exercent plus une profession : ils pratiquent et servent l'un des plus beaux aspects du sport national !

On le voit, notre déplacement de Laguepie n'a pas été inutile, nous permettant de reprendre contact avec le cross français après une longue période consacrée aux courses étrangères, et nous fournissant l'occasion de salutaires réflexions de fin de saison. Puissent celles-ci être comprises de tous dans le même esprit qui nous les a dictées : le souci de préserver et de faire évoluer toujours plus avant la discipline actuellement la plus en vogue du sport motocycliste.

Et maintenant, voyons ce que furent les courses :

Chez les inters, Combes se fit remarquer dès le départ de la première manche pour être ensuite passé par Jansen et Clynk, lequel prenait alors le commandement. Peu après, Ward, jusque là 4^{ème}, passait à l'attaque, revenait très fort et, de la seconde place rapidement conquise sur Jansen, disposait bientôt du Hollandais, lequel rétrogradait à la cinquième place tandis que Combes, roue arrière flottante et roue avant crevée, s'efforçait courageusement de terminer ! Aux places d'honneur, on trouvait Jansen redevenu second, puis derrière lui Archer et Brian Martin. Premier Français, Jean Cros, à la 6^{ème} place.

Peter Taft, bien mal parti dans la première manche, ne se laissait pas enfermer dans la seconde, et pour ce faire, partait en tête ! Cependant, son jeune métier ne lui permettait pas de résister aux assauts du puissant Ward, qui menait la course dès le 3^{ème} tour et jusqu'au 7^{ème}, moment où la malchance le contraignait à s'arrêter, poignée des gaz cassée (et soupape « touchée »). Taft redevenait aussitôt leader, résistant jusqu'au bout à Nic Jansen qui fournissait une course très réfléchie. Derrière ces hommes, venaient encore l'Anglais B. Martin, plus combattif qu'à l'habitude, puis tout de même un Français, René Klym, auteur d'une bonne course dans cette manche.

Victimes de la casse : Jacquemin, Somja (embiellage grippé), Clynk (idem), Archer (roue brisée). Victime d'une chute antérieure : Paul Godey.

De nouveau, le jeune et gros espoir anglais Peter Taft filait en tête dès le signal donné dans la finale. Et une fois de plus, Ward le passait, plus difficilement que précédemment toutefois, et sur la Norton d'Archer (ce qui ne fut pas du goût de chacun, on le devine).

Jansen, troisième, conservait sa place de justicier devant Bertrand qui effectuait un très bel effort, et derrière ces hommes de tête nous retrouvions à nouveau les animateurs des manches précédentes, B. Martin, Combes, etc... La victoire revenait à Jansen au classement général, devant P. Taft, B. Martin et le malchanceux Ward.

★

Chez les nationaux (parmi lesquels figuraient 4 inters sans doute pour maintenir l'équilibre dans le plateau général : 10 Français (6+4) contre 9 étrangers), l'essentiel de la course résida dans le duel magnifique que se livrèrent Schmid (blessé sérieusement sur ce même circuit l'an dernier) et Vila. Ce dernier vendit chèrement sa peau et ne concéda la victoire à son adversaire beaucoup plus expérimenté qu'après nous avoir fourni une éclatante démonstration de ses possibilités.

Dans la première manche, Vila tenait d'abord la tête, devant Auguste Darrouy et Schmid. Puis, tandis que Melous cassait sa chaîne, Darrouy devenait leader, précédant Vila et Schmid. Derrière le trio de tête, qui finissait dans l'ordre, terminalient enfin Vidal, Julienne, Sauca, etc.

Un peu vexé, Jacques Schmid se reprenait dans la seconde manche, qu'il menait de bout en bout, devant Vila second du commencement à la fin. A remarquer que dans cette manche, les places prises au départ devaient se conser-

ver dans l'ensemble jusqu'à l'arrivée, tout au moins pour Dugas excellent troisième et Julienne quatrième, Melloli terminait cinquième, ayant quant à lui accompli une bonne remontée. Enfin, A. Darrouy, quatrième encore au 3^{me} tour, restait en panne peu après dans le bas du circuit.

Vila, une fois encore, démarrait le plus vite en finale, et conservait l'avantage sur Schmid jusqu'au 8^{me} tour, après quoi notre inter, un moment passé par Dugas mais qui retrouvait la seconde place sur chute de ce dernier, passait à l'attaque, se rapprochait irrésistiblement du Mont-albanais, et le dépassait largement dans les dernières minutes de la course.

Auguste Darrouy revenait de son côté de la 5^{me} à la 3^{me} place, devant Melous cette fois mieux parti et plus heureux et Melloli toujours régulier.

Au classement général, Schmid l'emportait devant Vila, Julienne, A. Darrouy, Vidal, etc...

R. C. D.

RESULTATS TECHNIQUES

Course internationale 500 cc : 1. Nic JANSEN (B., Matchless « spéciale »); 2. Peter Taf (G.-B., BSA officielle); 3. Brian Martin (G.-B., BSA officielle); 4. Geoff Ward (G.-B., Norton simple ACT); 5. Guy Bertrand (F., BSA); 6. René Combes (F., BSA); 7. Albert Cordonnier (B., BSA); 8. René Klym (F., BSA); 9. Jean Cros (F., BSA); 10. Paul Godey (F., BSA); 11. Michel Jacquemin (F., Matchless).

Ne sont pas classés, n'ayant pas accompli le nombre de tours nécessaire ou ayant abandonné : Archer; Clynk; Somja. Absent : Piet Van den Oever (qui a disputé le Grand Prix de Suède).

Course nationale 500 cc : 1. Jacques SCHMID (inter, sur BSA); 2. Robert Vila (BSA); 3. Remy Julienne (inter, Gilera); 4. Auguste Darrouy (inter, BSA); 5. Alfio Melloli (inter, Matchless); 6. Paul Vidal (BSA); 7. René Dugas (BSA); 8. Jacques Melous (BSA); 9. Jean-Paul Fauritte (BSA); 10. Gilbert Panis (BSA); 11. Joseph Serrato (BSA); 12. René Penne (BSA).

Ne sont pas classés : Sauca et Chosson. Drobecq, absent en raison de sa récente fracture d'un bras, était remplacé par Schmid.

REVANCHE FRANÇAISE A LACAPELLE-MARIVAL

ou **Robert Klym** triomphe de **Ward...**

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL

DE Laguepie à Lacapelle-Marival, il n'y a guère qu'une centaine de kilomètres à parcourir dans une région familière aux sportifs puisqu'il s'y rencontre des villes comme Figeac et Villefranche-de-Rouergue, célèbres pour leurs réputées organisations de moto-cross ou de vitesse pure.

Cent kilomètres accomplis au surplus à l'allure de promenade car deux jours seulement séparent les deux épreuves et l'on se rend évidemment de l'une à l'autre sans repasser par Paris d'autant que si le soleil dispense ici généreusement ses rayons, il n'en est pas de même dans la capitale, condamnée à connaître à la mi-Août un temps frais et humide de fin septembre !

Nous voici donc bientôt rendu dans la petite cité que nous visitons pour la seconde année consécutive et qui, comme dans le passé, vibre toute entière d'une gaieté légère entretenue par les nombreux vacanciers qu'elle héberge, à deux pas de Rocamadour.

Ici donc, un Comité des Fêtes particulièrement actif car ayant à charge de proposer aux touristes un maximum de distractions variées, qui vont du concours hippique aux soirées dansantes qu'anime encore cette fois le sympathique Aimable. Et, entre ces deux pôles d'attraction, se situe enfin le moto-cross international annuel qui fait l'objet du présent article.

★

A Lacapelle-Marival, le terrain ne pose aucun problème, ne soulève aucune discussion : c'est un beau et rapide tracé naturel, avec quelques bonnes dénivellations, d'honnêtes virages, et deux points où l'on saute superbement, à la vue de la plus grande partie du public car le circuit est dessiné de telle manière que les évolutions des pilotes puissent être suivies par le plus grand nombre des spectateurs (à ce propos, nous nous demandons si certains coureurs n'ont pas raison en voyant l'origine de la relative désaffection du public de Laguepie pour le cross dans le fait que, précisément, ce public n'est pas gâté sur le plan visibilité du circuit et possibilité de se déplacer d'un point à l'autre le long du parcours).

Dans l'énorme poussière qui noie le circuit, notre champion de France inter Robert Klym (1) fournit une course de toute beauté, donnant à nos compatriotes leur revanche de Laguepie. Derrière lui, sur notre document, le Belge Nic Jansen (10) et Jean Cros (5).



Côté coureurs, Lacapelle-Marival donne également satisfaction, le terrain n'ayant rien de particulièrement dur, n'étant pas spécialement cassant pour les mécaniques, et répondant sensiblement aux normes requises en ce qui concerne la largeur, la longueur de la ligne droite, et les conditions générales de sécurité.

★

Bonne organisation d'ensemble, comme dans la réunion de Laguepie d'ailleurs, à cette différence que si le 15 août nous avions une sonorisation confiée à l'un des speakers cross de l'équipe J. M. Landureau, c'est ce dernier lui-même qui officie à Lacapelle - Marival deux jours plus tard. Méthodes propres à l'un comme à l'autre de ces deux commentateurs, mais qualité technique égale partout et qui plus est, sans égale cette année encore !

Landureau d'ailleurs a mis à profit la circonstance pour inaugurer une nouvelle formule de présentation des coureurs (n'oublions pas qu'il s'est toujours attaché à donner du lustre à cette petite cérémonie). En place de réunir pilotes et machines ensemble devant les tribunes pour les envoyer ensuite vers la ligne de départ, il fait maintenant placer à l'avance les motos seules sur cette même ligne,

et dispose les concurrents au garde-à-vous devant le public et les personnalités officielles.

A l'appel de son nom, chaque coureur fait un pas en avant, chef découvert et casque sous le bras, écoute formuler le bref résumé de son palmarès, reçoit les congratulations éventuelles des hôtes d'honneur de l'organisation, et gagne à pied la ligne de départ où l'attend sa monture.

L'opération y gagne en clarté, en calme, et en rapidité.

★

Naturellement, on retrouve au parc des coureurs une bonne part des protagonistes des courses de Laguepie: Ward, Jansen, Somja et Clynk pour les étrangers, René Klym, Bertrand, Combes, Cros chez les Français (course inter). Mais s'ajoutent encore à ces hommes Robert Klym, arrivé d'Oleron où il a gagné le 15 août, Gilbert Brassine dont la lune de miel se termine, et la paire britannique si familière au public français : Cheney et son inséparable Phil Nex.

Soit ici 6 étrangers pour 6 Français : un bon point, sur ce point tout particulièrement, aux responsables du plateau !

A la course inter s'ajoute au programme une épreuve nationale elle aussi un peu calquée sur celle qui donna lieu à une course très attrayante à Laguepie le 15 août : y participent les inters Schmid (auréolé de sa récente victoire), A. Darrouy, Mélioli, Julienne, plus Jacquemin, Vouillon, Lusseyran et les régionaux Melous, Sauca, et Mosconi l'intrépide, enfin Robert Darrouy, neveu d'Auguste, cinquième du Championnat de France « national » cette année et qui, comme tel, sera promu au rang d'inter en 1959.

Avec tout ce monde, tant en inters que dans la course de complément, nous devons pouvoir vivre une excellente journée de sport. Ce sera bien le cas en effet, et nous ajouterons qu'au surplus l'ambiance n'a pas manqué d'être ce qu'on attendait d'elle en ce lieu de vacances où se déroulait la manifestation : détendue, cordiale, sympathique.

★

Comme nous l'avons fait précédemment, et bien qu'en réalité chacune des épreuves se soit courue en alternance avec l'autre comme il est de règle le plus souvent, nous allons maintenant regrouper les trois manches des courses inter et nationale afin de vous fournir une relation plus continue des faits et gestes des coureurs que vous aimez.

A tout seigneur... voici les internationaux :

Comme vous avez pu le voir en examinant notre photo de couverture, Robert Klym et Clynk arrivent sensiblement ensemble à la première et difficile descente qui suit la ligne de départ. Le Hollandais, emporté par son ardeur naturelle, ne peut éviter la chute au bas de la pente et c'est donc le champion de France inter qui file en tête, suivi de près par Ward et Nex puis par Brassine, René Klym, Bertrand, Cheney, Somja et Cros. Quant à Clynk, reparti sans mal, il tourne à 52" du leader.

Robert Klym conservera la première place de bout en bout, en dépit d'une formidable pression de Geoff Ward qui fait l'impossible pour rejoindre. Derrière ces hommes, Nex maintient sa position et est maintenant suivi par Jansen, lequel a occupé un instant la 3^{me} place mais n'a pu s'y maintenir. Plus loin, Cros est bien revenu, prenant à Cheney la 5^{me} place dans le moment où l'Anglais calait soudainement son moteur.

René Klym, qui a percuté la machine de Brassine alors que celle-ci gisait sur le circuit du fait d'une chute de son pilote, rentre au parc la jambe bien abîmée et sa moto sérieusement « pliée ».

Son frère, qui a près de 80 m d'avance sur Ward, dérape légèrement là où Clynk est tombé tout à l'heure mais se remet en route avant que son poursuivant ait réussi à le rejoindre. Cependant, l'écart entre les deux hommes a bien diminué, un ultime duel s'engage sous les hurlements d'un public captivé par l'âpreté de la lutte, et en fin de compte, le champion de France, en sort nettement vainqueur. Derrière Ward, beau second, arrivent dans l'ordre Nex, Jansen, Cros, Cheney, Somja, Bertrand, etc... Grand malchanceux de cette 1^{re} manche (outre René Klym et Clynk), notre ami René Combes, qui a cassé au départ et n'a pu faire un tour !

★

Un faux départ amorce la seconde man-

RÉSULTATS TECHNIQUES

Course internationale, 500 cc : 1. Robert KLYM, champion de France, sur BSA ; 2. Geoff Ward (G.-B., Norton simple ACT) ; 3. Nic Jansen (B., Matchless « spéciale ») ; 4. Jean Cros (F., BSA) ; 5. Guy Bertrand (F., BSA) ; 6. Jan Clynk (H., BSA) ; 7. Jean Somja (B., BSA) ; 8. Gilbert Brassine (F., BSA) ; 9. Phil Nex (G.-B., BSA) ; 10. René Combes (F., BSA) ; 11. Eric Cheney (G.-B., BSA) ; 12. René Klym (F., BSA).

che, Ward étant alors parti devant Combes qui a réparé. On rappelle les coureurs, et en route à nouveau, sans difficulté cette fois. Et c'est Phil Nex qui trompe tout le monde et file en entraînant dans sa roue son compatriote Ward, Robert Klym, Combes, Cros, Jansen, etc... A la mi-course, Ward prendra la tête, Nex devra s'arrêter, laissant s'installer Robert Klym et Cros (revenu très fort encore une fois) aux seconde et troisième place et les choses demeureront telles jusqu'à l'arrivée, en dépit d'un gros effort de Robert Klym pour rejoindre le premier, qu'il ne pourra rattraper tout à fait. Classement de cette manche : Ward, Robert Klym, Cros, Combes, Jansen, Clynk, etc.

★

Avec 2 hommes à égalité de points à l'instant d'aborder la finale, la lutte promet d'être chaude, et les hommes sont si nerveux que la personnalité chargée de donner le départ doit s'y reprendre à... 6 reprises, sans réussir à faire partir correctement les coureurs. Le bon sens triomphant, on donne enfin l'ordre de stopper les moteurs et, après quelques minutes de détente, on « remet ça », sans accrochage cette fois.

Robert Klym est en tête, suivi par Jansen, puis par Nex qui précède lui-même Ward. Une énorme poussière s'élève tout au long du circuit, et le trio de tête conserve l'ordre du début jusqu'au 7^{me} tour, où Ward s'assure la seconde place, devant Nex naturellement, puis Jansen gêné par les nuages jaunâtres que les roues de ses prédécesseurs font naître devant lui, enfin Clynk Bertrand, Cros, etc...

Sur la fin, Clynk remonte très fort, passe Jansen, et s'assure la 4^{me} place tandis qu'en avant, Ward ne parviendra pas à rejoindre Robert Klym. Nex conserve sa 3^{me} place, et Jansen se maintient cinquième.

★

Sur ce circuit d'un tracé typique de chez nous, notre champion inter 1958 a donc donné à nos couleurs leur revanche du 15 août. Mais il nous a plus encore fourni une magnifique démonstration de sa grande classe, de son infatigable volonté.

★

Un mot maintenant de l'épreuve nationale, très belle à suivre elle aussi grâce à la lutte ardente que se livrèrent dans les 3 manches Auguste Darrouy et Michel Jacquemin pour la première place. Le premier nommé remporta la première manche et la finale, le Melois fit d'abord 3^{me}, puis 1^{er}, puis 2^{me} (étant d'ailleurs handicapé par un moteur qui serrait), et au classement général, Darrouy aîné terminait vainqueur.

Jacques Schmid, dont on pouvait attendre une nouvelle victoire après son succès de Laguepie, se défendait bien dans la première manche (2^{me}), puis ralentissait son effort, se ressentant encore des fatigues de l'avant-veille.

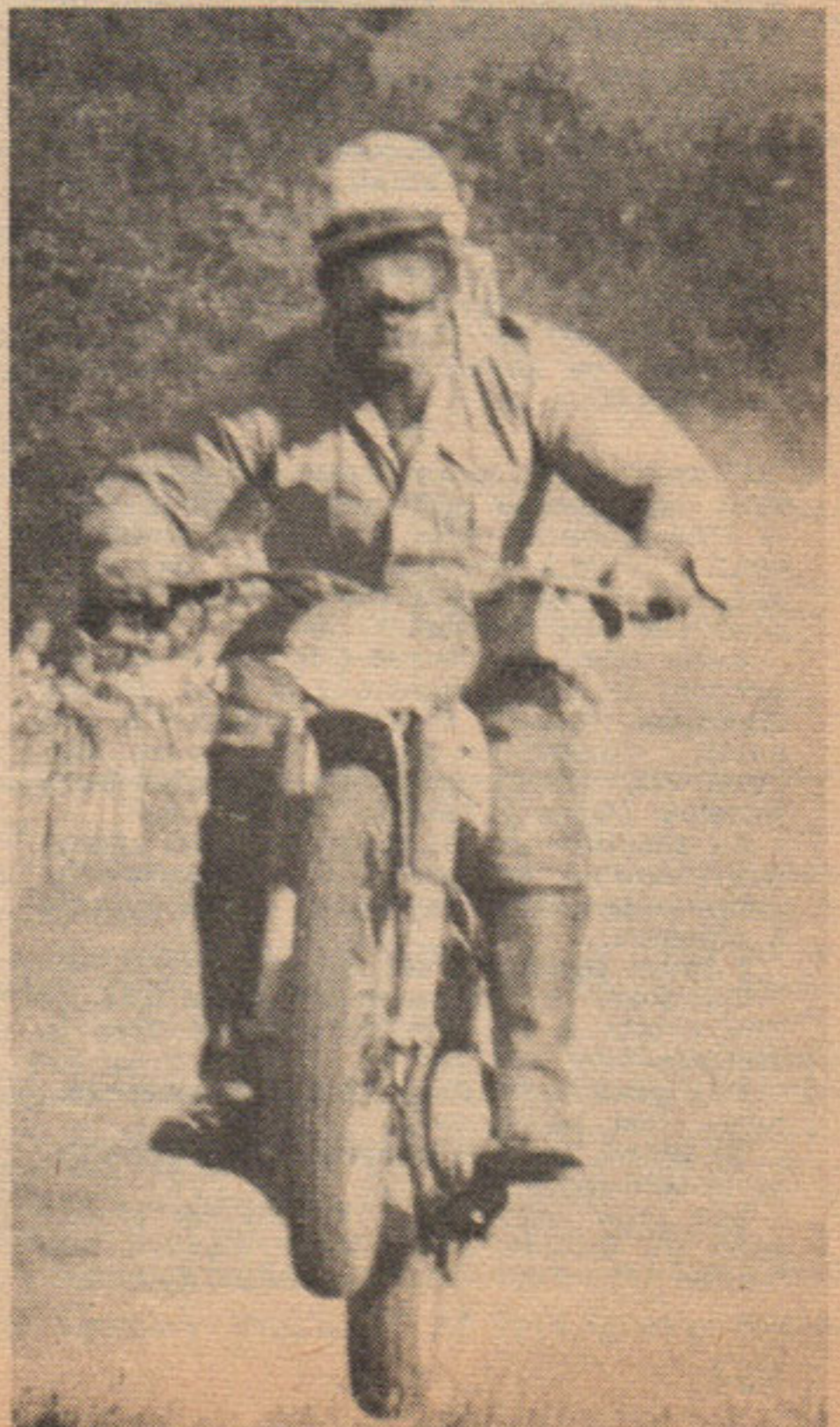
Et nous conclurons ce récit, que les nécessités de la mise en page ne nous permettent malheureusement pas de développer autant que nous l'aurions voulu, en mentionnant la belle 3^{me} place prise par l'Albigeois Melous, un homme qui va bien et serait certainement à suivre comme les Vila et autres Vidal s'il voulait bien disputer une bonne fois le Championnat de France National.

R. C. D.



Auguste Darrouy (25), pas très heureux cette année dans le Championnat Inter, sut montrer que sous son soleil du Midi il garde encore de beaux moyens.

Acharné à rattraper Robert Klym, l'Anglais Ward (8) jonce de toute sa puissance, qui ne l'empêche pas de se faire aérien à l'occasion.



AU G. P. D'ULSTER

SURTEES, PROVINI, UBBIALI

S'ASSURENT DE LEUR TITRE

DE CHAMPION DU MONDE 1958

AVANT dernière épreuve des Championnats du Monde de Vitesse (Monza, comme chaque année clôturant ceux-ci) l'Ulster Grand Prix a été pour MV l'occasion d'un nouveau triomphe... bien qu'à vaincre sans péril, on triomphe sans gloire.

On ne peut pour autant jeter la pierre à la Meccanica Verghera, dont les pilotes améliorent généralement les records existants, mettant ainsi un point d'honneur à prouver la qualité du matériel dont ils disposent.

Le seul drame est que la MV est la seule équipe officielle ayant toutes chances de vaincre, seule Ducati lui donnant une brillante réplique en 125.

En effet, pour courageux que soient les efforts de la MZ, les petites 2 temps d'Allemagne Orientale ne peuvent prétendre à une victoire régulière, la victoire de Fuegner à Hedemora, pour remarquable qu'elle soit, étant quand même due aux abandons de Provini et Ubbiali.

Aussi, à l'Ulster, Surtees réussit son cinquième doublé de la saison ! Provini emporte la catégorie 250 cc, et son camarade d'écurie, Ubbiali, les 125 cc.

Tous trois se trouvent ainsi assurés du titre mondial.

★

Mais, manquant à la tradition, aucun des records ne fut battu à l'Ulster, car malgré la date estivale à laquelle il se déroulait, le G. P. d'Irlande s'est disputé sous la pluie et le brouillard !...

La visibilité, par endroits, n'atteignait pas 30 mètres, et par mesure de précaution, les 125 cc furent lâchées avec 30 min. de retard, les organisateurs espérant toujours une éclaircie.

GANDOSSI, OU UBBIALI ?

Départ en flèche de Fuegner sur MZ devant Taveri et Gandossi, tous deux sur Ducati, tandis qu'Ubbiali, en tête du classement provisoire, connaissait un démarrage plus difficile.

Avant la fin du premier tour, Fuegner est déjà 5me, Taveri emmenant le peloton composé de Gandossi, Ubbiali, déjà remonté, et Dave Chadwick (également sur Ducati).

★

Pour mieux comprendre la course, il faut se souvenir qu'Ubbiali menait dans le Championnat Mondial par 3 victoires, contre deux à Gandossi et que, par conséquent, la victoire à Ulster était capitale pour ces deux pilotes.

Aussi Ubbiali attaque-t-il dès la fin du premier tour, et prend-t-il la tête, devant Gandossi, Taveri, Provini (également mal parti), Chadwick, tandis que plus loin nous trouvons Fuegner, Wheeler (Mondial), Purslow (Ducati), etc...

La réaction de Gandossi se fera attendre jusqu'au 8me tour, où il reprend le commandement à la faveur d'une épingle à cheveux.

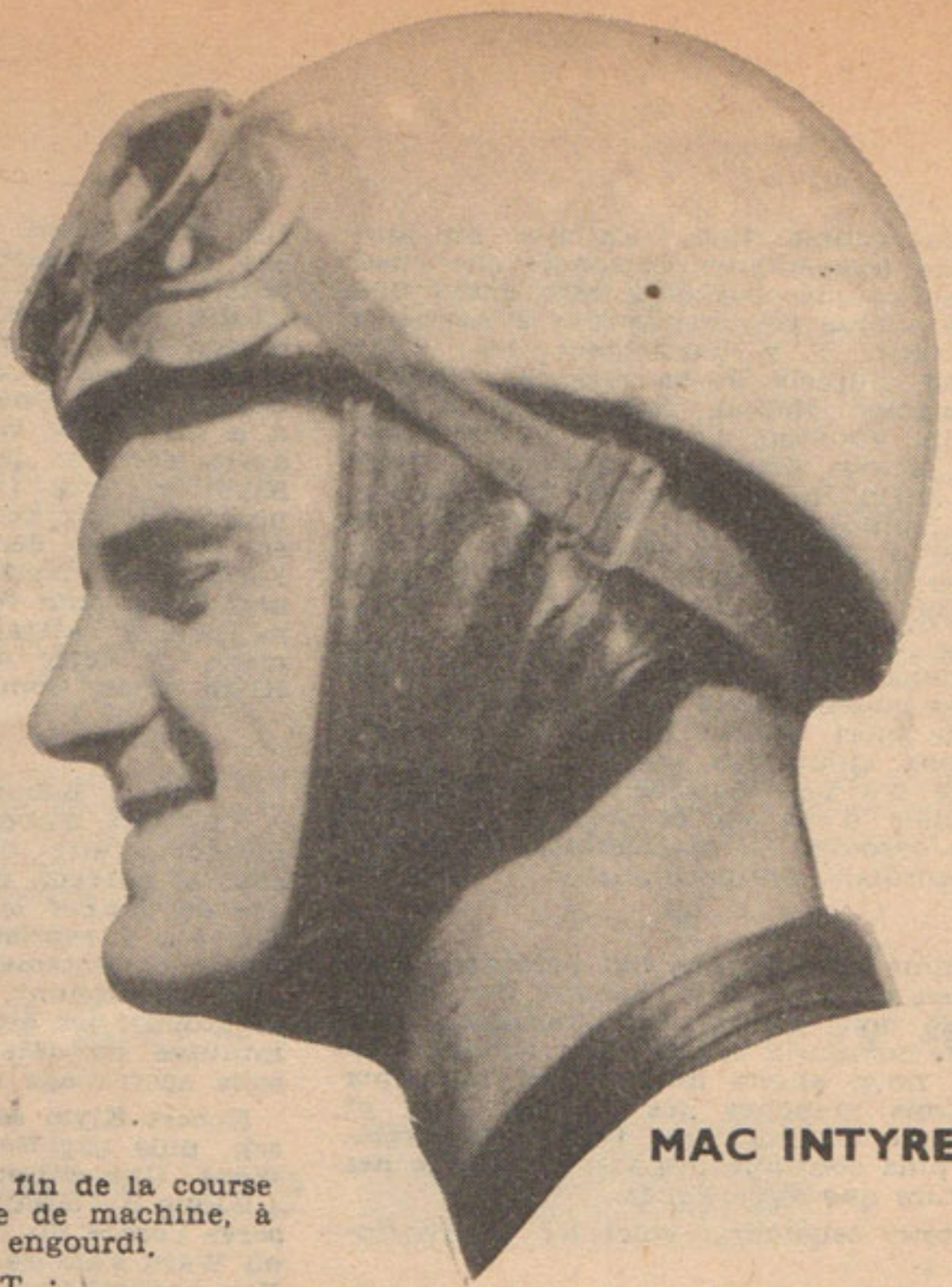
2 tours restent à courir.

Gandossi est chronométré dans une ligne droite à 173 km/h, il fonce vers la victoire.

Une grande finale à Monza se prépare... mais c'est la chute !...

Gandossi, pourra heureusement repartir, mais terminera 4me.

Les jeux sont faits, Ubbiali est champion du monde, après avoir disputé une course très dure, par un temps épouvan-



MAC INTYRE

table, à tel point qu'à la fin de la course il dut se faire descendre de machine, à tel point le froid l'avait engourdi.

CLASSEMENT :

1. Ubbiali (MV), 57' 45" 6, moy. 124 km/h ;
2. Taveri (Ducati), 58' 34" ;
3. Chadwick (Ducati), 58' 52" ;
4. Gandossi (Ducati), 1 h 0' 22" ;
5. Fuegner (MZ), 1 h 3' 4" ;
6. Wheeler (Mondial), à 1 tour ;
7. Webster (MV), à 1 tour.

Record du tour : Gandossi : 127,1 km/h.

★

PENDANT QUELQUES SECONDES, HARTLE EN TETE

L'épreuve réservée aux 350 cc se disputa par un temps un peu plus clément.

Sur la première ligne de départ, nous trouvons évidemment les deux officiels MV : Surtees et Hartle, en compagnie cette fois de Bob Mc Intyre et Taveri, tous deux sur Norton.

Course en tête des 4 cylindres, puis le lot tout aussi classique des Norton de Sheperd, Hallwood, Brown, Mc Intyre, etc...

Un instant, Hartle arrive à prendre le meilleur sur Surtees, puis tout rentre dans l'ordre, tandis que Duke est venu au niveau de Mc Intyre, les deux ex-officiel Gilera engageant une bataille pour la galerie semble-t-il.

A la 6me place Taveri, nullement éprouvé par sa course précédente en 125 cc, et qui se trouve suivi par Hallwood et Brown.

Course sans histoire, et qui se serait terminée sur cet ordre, si peu avant la fin Taveri n'avait connu des ennuis de bougie.

CLASSEMENT

1. Surtees (MV), 1 h 50' 35", moy. 129,4 km/h ;
2. Hartle (MV), 1 h 51' 40" ;
3. Sheperd (Norton), 1 h 52' 48" ;
4. Duke (Norton) ;
5. Mc Intyre (Norton) ;
6. Minter (Norton) ;
7. Brown (Norton) ;
8. Hallwood (Norton), à 1 tour ;
9. Taveri (Norton), à 1 tour ;
10. Rensen (Norton), à 1 tour.

Record du tour : Surtees et Hartle : 134,5 km/h.

UNE REVELATION : ROBB

Sur la ligne de départ des 250 nous retrouvons... Taveri, cette fois sur une NSU prêtée par Fron Purslow.

Mais le pilote suisse aura dans cette épreuve encore moins de chance puisqu'il devra se retirer à la fin du 1er tour.

Dès le départ, encore une MZ en tête, celle de Degner, devant les MV de Provini et Ubbiali, Chadwick (MV) étant 4me, Robb (NSU) 5me, Hallwood (NSU) 6me, etc...

Provini prend rapidement le commandement, tandis que Robb, l'enfant du

pays, prend la 3me place derrière Degner.

Après deux tours, Ubbiali se retire sur ennuis de boîte de vitesses, tandis que Degner rétrograde, se faisant tour à tour passé par Robb puis Chadwick.

La course est jouée, n'offrant plus d'intérêt jusqu'au moment où le drapeau à damier sera abaissé sur un Provini qui n'ayant pas eu à forcer, réalisera une moyenne de très peu supérieure à celle des 125 cc.

CLASSEMENT

1. Provini (MV), 1 h 8' 58", moy. 124,5 km/h ;
2. Robb (NSU), 1 h 10' 40" ;
3. Chadwick (MV), 1 h 11' 41" ;
4. Degner (MZ) ;
5. Fuegner (MZ) ;
6. Dale (NSU), à 1 tour ;
7. Andrews (NSU), etc...

Record du tour : Provini : 129,8 km/h.

HEUREUSEMENT,

IL Y AVAIT Mc INTYRE

Le départ des 500 cc fut marqué par une collision entre l'Australien Thomson (blessé à la jambe), Tanner et J. Brown qui ne souffrent que de contusions légères. Mais cet accrochage devait retarder Duke, qui pilotait encore ici, une Norton expérimentale, à moteur d'usine de 93 mm d'alésage.

★

Les deux 4 cylindres sont en tête, mais bien vite Mc Intyre vient s'intercaler entre les 2 MV, rompant heureusement la monotonie dans laquelle se déroule l'épreuve.

Autre facteur d'intérêt, la remontée de Duke, passé treizième au début de l'épreuve et rapidement venu en 7me position.

Mais à son tour Sheperd attaque le 2me pilote de la MV, tandis que Minter est 5me, et l'Australien Bob Brown (à ne pas confondre avec l'Anglais J. Brown) est 6me.

Au fil des tours le brouillard devient de plus en plus épais, notamment à la seule épingle que comporte le circuit. Sheperd accentue sa pression, passe enfin Hartle... et même Mc Intyre, occupant ainsi la 2me place.

Mais dans une grande courbe à droite, Sheperd dérape et se relèvera avec des coupures au visage, perdant ainsi le bénéfice d'un effort magnifique.

CLASSEMENT

1. Surtees (MV), 1 h 42' 36", moy. 139,5 km/h ;
2. Mc Intyre (Norton), 1 h 44' 20" ;
3. Hartle (MV), 1 h 45' 17" ;
4. Minter (Norton) ;
5. Duke (Norton) ;
6. Dale (BMW), à 1 tour ;
7. Brown (Norton), à 1 tour ;
8. Rensen (Norton), etc...

LE SPORT SIDECARISTE FRANÇAIS

avec le départ des meilleurs éléments

DOIT FAIRE PEAU NEUVE

" C'EST FINI, JE ME RETIRE ", NOUS DÉCLARE JEAN MURIT

Très éprouvé par la perte de son ami Jacques Drion, le populaire Jean Murit nous a confirmé son intention de ne plus courir, et de se consacrer uniquement à ses affaires.

Déjà, après son accident au circuit de Bourg-en-Bresse, la première réaction de Murit avait été d'abandonner.

Puis sa passion pour la course, qui est sa vie, avait été plus forte, et Murit était, de nouveau, remonté en selle.

Mais déjà, depuis 2 ans, Murit limitait sa participation aux épreuves disputées en France, l'extension de ses affaires ne lui permettant plus de grands déplacements à l'étranger.

★

Lié avec Drion par un accord tacite qui voulait que s'il arrivait malheur à l'un, l'autre s'arrêterait, Jean Murit a donc tenu sa parole, et tout laisse croire que sa décision est définitive.

★

Il faut saluer comme il convient cette décision qui honore l'amitié qui liait deux grands pilotes.

Mais comme nous, tous les sportifs, déjà très touchés par la

perte de Jacques Drion, déploieront le retrait de Murit, qui, venant après celui de Beauvais, « décapite » littéralement le sport sidecariste français.

★

Quatre fois champion de France, dix fois recordman du monde, on peut écrire que Jean Murit a largement fait ses preuves, et qu'il restera dans notre mémoire comme l'un de nos plus prestigieux sidecariste. Tel Jacques Drion, Murit se signalait par un pilotage sûr et précis. Et, selon sa propre expression, en course, il ne faisait pas autre chose que du « tourisme rapide ».

★

Ainsi, le sport perd un grand coureur, mais il nous reste un ami.

Gai, affable, Murit a su s'entourer de sympathies, et si nous ne le verrons plus sur les circuits, nous pouvons prendre le chemin de la rue Paul-Barruel.

Vous y retrouverez Jean Murit avec son éternel sourire aux lèvres.

MARCEL BEAUVAIS (20 ans de course) : " JE LAISSE LA PLACE AUX JEUNES "

Nous savions, au début de cette saison, que 1958 marquerait la fin de la carrière motocycliste de Marcel Beauvais, qui en 1938 prenait le départ de sa première course, au Bol d'Or.

Beauvais a voulu partir en beauté et consentit à des sacrifices financiers en s'équipant en matériel de choix (Norton 58) pour cette dernière saison.

Après une belle 2me place à Bourg-en-Bresse, après avoir sérieusement entrevu la victoire à Pau, Beauvais et son fidèle passager Coudert n'hésitèrent pas à aller courir le T.T. qu'ils ne purent cependant terminer, après un excellent début de course.

Leur fin de saison fut plus heureuse, puisqu'ils firent 2me à Bourges, 9me à Moulins (2me Français), 5me à Obernai et

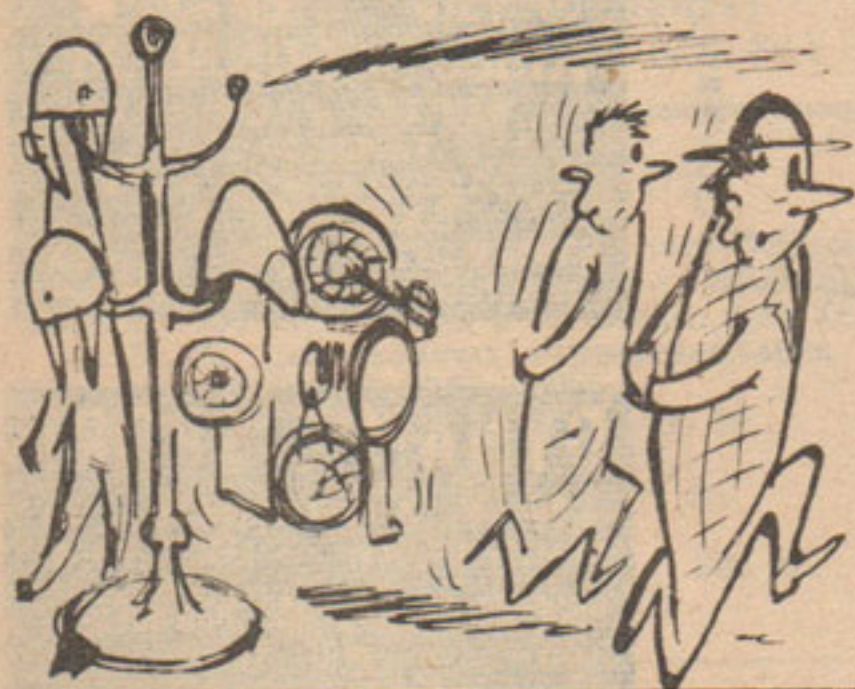
à Vesoul, 11me à Francorchamps, (1er des Français), 5me à Cadours (2me Français), etc...

★

Comme Jean Murit, Beauvais se voit dans l'obligation de « raccrocher » car il ne peut plus concilier ses déplacements sportifs avec ses obligations commerciales, étant maintenant spécialisé dans la mise au point des Horex.

Son amour pour la course n'étant pas pour autant amoindri, nous savons qu'il serait heureux de former des jeunes.

Beauvais-Coudert : un autre classique équipage que nous ne verrons plus. Témoignons-leur notre reconnaissance en ne les oubliant pas.



AU SOMMAIRE DU PROCHAIN NUMERO...

...Notre étude sur les pignons se terminera avec la description des diverses tailles spéciales, traitements thermiques, rectifications, contrôles, etc...

...Mais nous sommes surtout à quelques semaines du Salon et nous avons réuni pour vous toutes les indiscrétions, les on-dits, etc..., afin de vous mettre dans l'ambiance de ce futur Salon 58.

...Les amateurs de nouveautés trouveront une description suivie d'un court essai d'un cyclo sport très représentatif de la construction nationale : l'Azurette-VAP.

...Enfin des « Ce qu'ils en pensent », nos pages d'informations touristiques ou sportives et le compte rendu du Cross de Lavoux compléteront ce numéro.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto

La

revue

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 rectif.

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)

VENDEURS !

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 46 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS. TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER LISENT D'ABORD : MOTO-REVUE

PEUGEOT

Peugeot 125 noire 56. Tte équip. Mot. à rod. 15.000 et 7 mois à 6.390. 17, r. Pajol.

ALCYON

Alcyon 3 CV nve 58, soldée 60.000 et 12 ms à 9.670. Reprise. Gar. 6 ms, 17, r. Pajol.

MOTOS ANGLAISES

Norton Dominator 7 garant. 3 mois. 70.000 et 12 mois à 9.670. Reprise. 17, r. Pajol.

500 BSA Gold Star B 34. Road Racing Tanx 9 - 1 - Rapports course. Photo. Pauset. 15, rue Fontaine-Ecu, Besançon. Téléph. 45-15.

Norton Manx 500, mot. 58, AJS 7 R, 350, t. b. ét., Ligier Guy, route de Vichy, Abrest, Allier.

BSA 350 B 32 g. s. Clubmann 1957, 3.500 km. Daric, 38, rue Octave-Mirbeau (17°).

Le 200 Vélocette 57. 4.000 km. ét. impec. Rem. monoroue neuve. Ecr. : Alançon, Pierre-fitte-en-Auge (Calvados).

MOTOS ALLEMANDES

BMW R 67/3. Impec. Urgent. Selle, 16, r. Ecoles, Arc. 51-44.

Zünd. K 800. Pist. Mahle. Moteur, boîte, pont, roues, acces. en double. Side Précis. Caisse Porteur. Magnif. Bas prix. Réelle aff. Lempereur, r. des Mouchettes, Meudon (S.-O.).

350 Horex 53. 46.000 k. Px 105. Honoré-Bourlon (P.-d.-C.).

250 Zundapp 58. Tosi, rue Liberté, Millau (Aveyron).

250 BMW R 25/3. 20.000 k. Equipée. Batifoulier, 48, rue de l'Ourcq, Paris (19°).

BMW 67/2, t. bon état. 220. Librairie, 23, Val-de-Grâce-5°.

MOTOS TCHEQUES

350 Jawa 55. 11.000 k. Imp. 160. Barbaglia, 67, r. Ste-Genève, St-Michel-s-Orge. S.O.

MOTOS DIVERSES

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°. Métro Lamarck. MON. 24-40.

UNIQUE A PARIS

Ancien prix - Super Crédit
 BSA twin oscil. 55 et 56 255
 BSA A7 ts types et B 33 165
 Ariel 350, oscil. et B 31 145
 Jawa 350 ts types à part. 120
 250 Puch, Jawa, BSA, etc.
 BMW, Norton, Royal, etc.
 + 100 motos ttes marq. ts Px
 + 40 scooters Vespa, Lambret.
 + 30 vélomoteurs ts modèles

ALAZARD

47, av. de Clichy, Paris (17°) (Passage) (Accès et parking dans la cour).

Le magasin a repris son activité

Jean MURIT

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

Occasions

garantie totale

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

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

CYCLOMOTEURS

Cyclos neufs, remise 30 %. Vap Lavalette. Créd. 17, r. Pajol.

SCOOTERS

Vends scooter. Rumi 1957 tt eq 8.000 k. T. b. état. 120.000 fr. Petit. 58, r. Chevaleret-13°.

VOITURES

Voiturette Mochet biplace, sans permis, parf. état, pneus nfs. 60.000. Alésia 58-70. Poste 33.

DIVERS

Side Précision atll gauche. Px 25.000. Paul, PAS. 96-24.

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.

ACHATS

Achète toutes motos et scooters, paiement comptant immédiat. Jean Murit, 44, rue Paul-Barruel, Paris (15°).

ECHANGES

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO

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

Echange scooter. 150 mod. 57 + soultte c. voiturette. Sanchez, 39, r. Chaptal, Montpellier.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION ». LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 46 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 17 H. 30.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS.

SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS.

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE ». MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
 Ariel **BSA** - Sunbeam
A. DUBOIS, Téléphone
 58, rue A. Briand, LEVALLOIS
 Expédition contre remboursem.
 REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

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

Indispensable à votre Santé

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

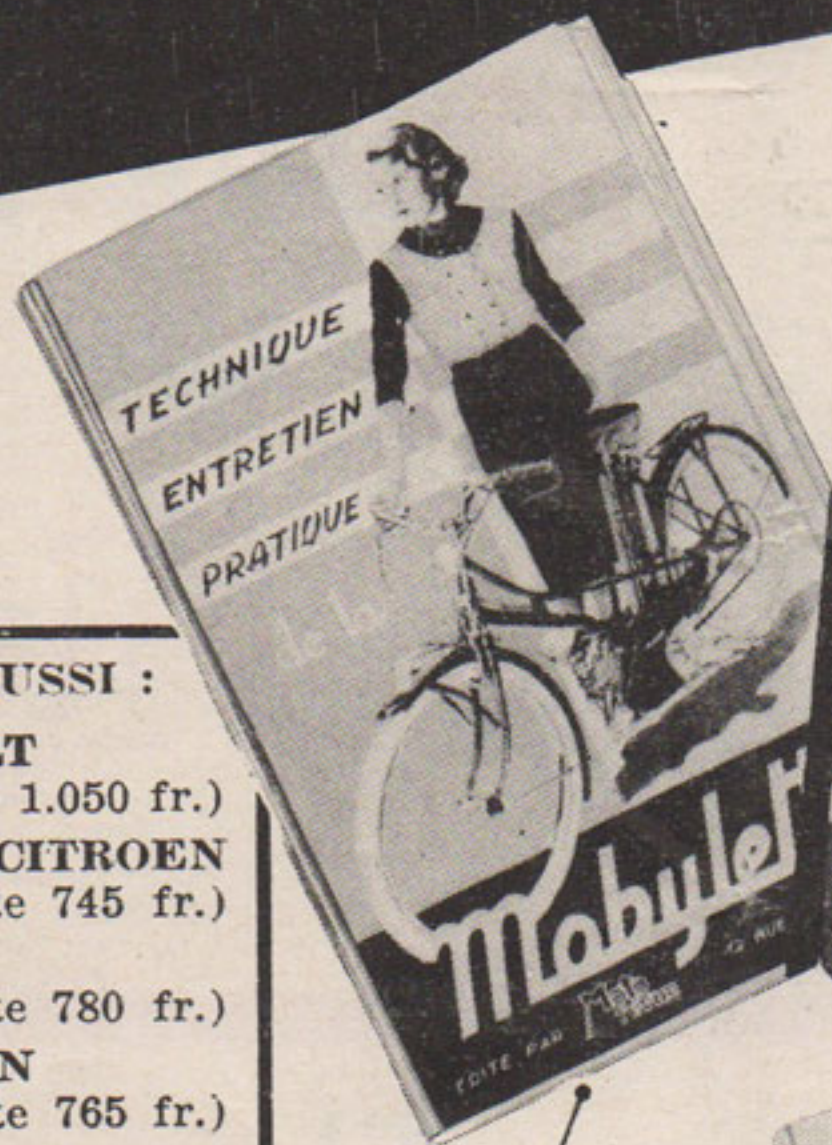
DYNAMIC-SPORT
 149, r. Montmartre (2°)
 Métro Bourse - GUT. 19-30
 Concessionnaire des marques :
 JAWA, BSA, NSU, TERROT, MZ,
 FUCH, HOREX, SIMSON, MONET-
 GOYON, RUMI, LAMBRETTA,
 MANURHIN, VESPA, VELOSOLEX
OCCASIONS RECENTES:
 Garantie totale (pièces et
 main-d'œuvre gratuites)
 choix de Lambretta, Vespa,
 Rumi, Manurhin et motos
 Franç. et Etr. ttes marques
 du NEUF au prix de l'occasion!
CRÉDIT : 2 à 15 mois
 expéditions en province
TOUTES REPARATIONS
 Achat ferme moto, scooter
 Liste Occasions ctre 3 timb

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)



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)

NOUS ÉDITIONS 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, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)**
Prix : 495 fr. (par poste 555 fr.)

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

N'achetez pas chat en poche

AVANT D'ACQUÉRIR NEUF OU D'OCCASION

► **UNE MOTO**

► **UN SCOOTER**

lisez les essais de

**Moto
revue**

1954

	N°
175 Guzzi Galletto	1.181
125 Radior	1.189
125 Mors Speed	1.198
125 Motobécane D 45 S	1.212

1955

100 Guzzi Zigolo	1.219
100 Sterling Comet	1.222
175 New-Map Sachs	1.225
125 Vespa	1.229
125 René Gillet	1.240
125 Moby	1.249
350 D.K.W.	1.253
350 Ardie	1.267

1956

150 Lambretta	1.276
200 S Zundapp	1.279

N°

100 Sporting AMC	1.287
200 T.W.N. Contessa	1.289
300 Gilera	1.290
125 Pullman	1.292
125 Motobécane Z 56 C	1.293
250 Maico	1.306
175 A.G.F.	1.307

1957

125 T.W.N. Tessy	1.323
650 Ariel	1.330
100 Sachs	1.331
175 Motobécane Z 23 C	1.332
350 Horex Resident	1.334
125 Liberia Ydral	1.335
125 Automoto	1.336
250 Royal-Enfiel	1.343
600 Zundapp avec side	1.345

N°

250 Claeys J.L.O.	1.347
192 Guzzi Galletto	1.349
500 Norton 88	1.353
175 Motobi Catria	1.354
175 Terrot Tourmoi	1.355
250 S Zundapp	1.359

1958

350 Peugeot	1.373
250 M.Z.	1.384
175 Ducati	1.389
175 Mochet C.M.S.	1.390
250 N.S.U. Super Max	1.391
125 Rumi Formichino	1.392
125 Terrot Fleuron	1.393
600 Matchless	1.395
350 Jawa	1.397
700 Royal-Enfield	1.400
175 Terrot Rallye	1.401

N°

CHAQUE NUMERO DE L'ANNEE 1958 : 55 Frs EN TIMBRES ; ANNEE 1957 : 65 Frs ; 1956 : 75 Frs ;
1955 : 85 Frs, ET 1954 : 95 Frs.

MOTO-REVUE - 12, RUE DE CLÉRY PARIS - 2^e