

Moto revue

46^e ANNEE. — 8 NOVEMBRE 1958. — N° 1.414

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

“ CHRIUS
DIXIT ”



Jacques Collot, de nouveau champion
de France 350 et 500 sur Norton.



POUR LA SAISON
 POUR L'USAGER
 POUR LE RÉPARATEUR



LES

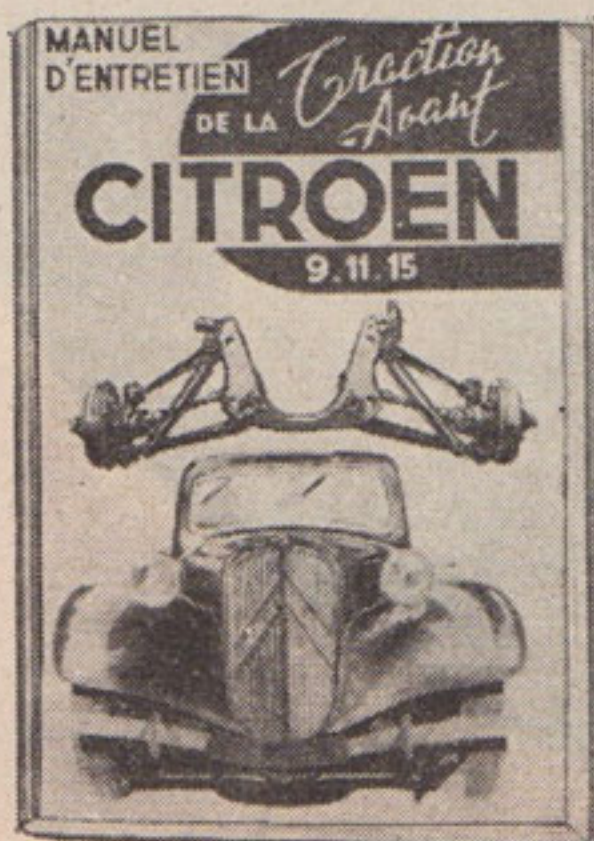
MANUELS

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 **LAMBRETTE** (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

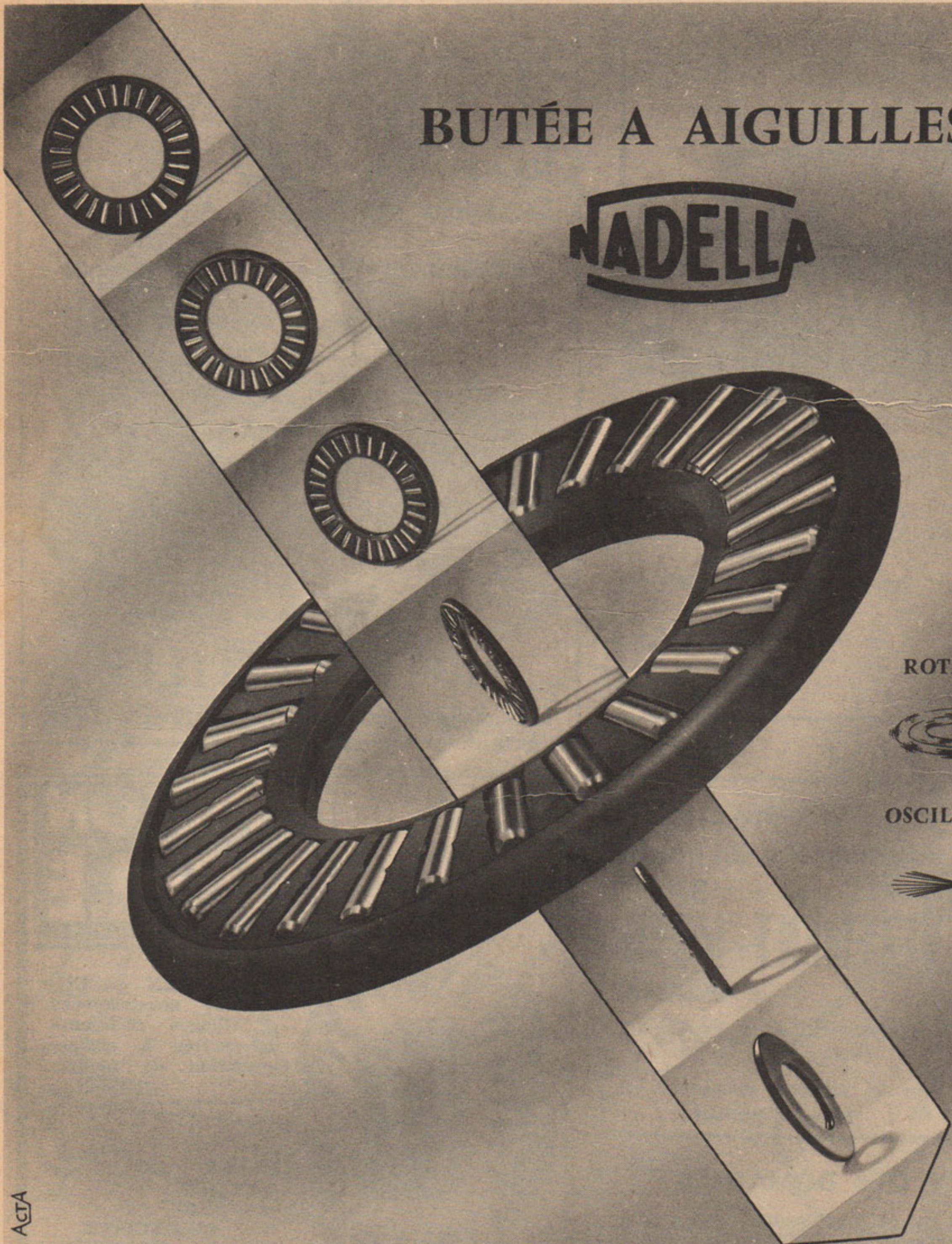
12, rue de Cléry

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



BUTÉE A AIGUILLES

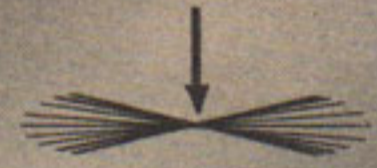
MADELLA



ROTATION



OSCILLATION



ACTA

EXCELLENTE TENUE
REMARQUABLE ÉCONOMIE D'EMPLOI
PRÉCISION - LÉGÈRETÉ

ENCOMBREMENT
D'UNE
SIMPLE RONDELLE

133-137, B^D NATIONAL, RUEIL-MALMAISON - TÉL.: 967 10-15 à 10-20

BOUM !... ÇA Y EST !...

Ne perdez pas de temps...

Faites votre constat rapide
et vous-même avec...

Le Carnet AUTO-CHOC

Agréé par les **POUVOIRS PUBLICS**

En vente :

Club-Auto
Garagistes
Pompistes
Libraires
Grands magasins

Dépôt :

AUTO-CHOC
15, rue des
Grands-Augustins
PARIS (6°)
DAN 35.00

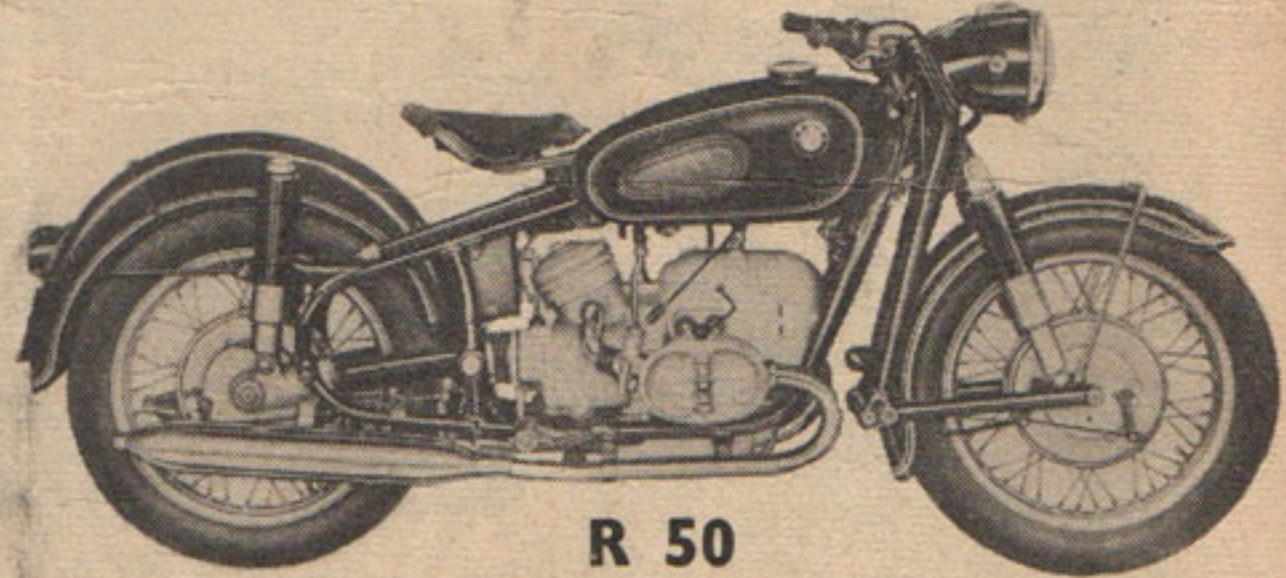
Tous modèles exposés

250 cc
500 cc
600 cc
Neuf et
Occasions



et
disponibles

*n'attendez pas le Printemps
pour en retenir une*



R 50

Réparations - Pièces détachées

MOTO-BASTILLE

6, Bd. Richard-Lenoir - PARIS-BASTILLE - Roq. 29-28

Raglan compétition
Modèle police « A l'Aigle »



Vulcanisé
après confection

Motocyclistes!

pour votre Confort et votre Protection
SPORT

VETEMENT-MOTO
BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI°
Téléphone ROQ. 85-69

Tous les meilleurs équipements et
vêtements spéciaux

SERVICE DES DOMAINES

ADJUDICATION DU 20 NOVEMBRE 1958, à 14 h.,
à PARIS (2°), Direction du S.C.V.M., 104, rue de
Richelieu, salle des adjudications

Soumissions cachetées et enchères verbales

13 motocyclettes - 25 vélomoteurs - 28 scooters
(à l'unité et par petits lots, certains sont fortement
accidentés)

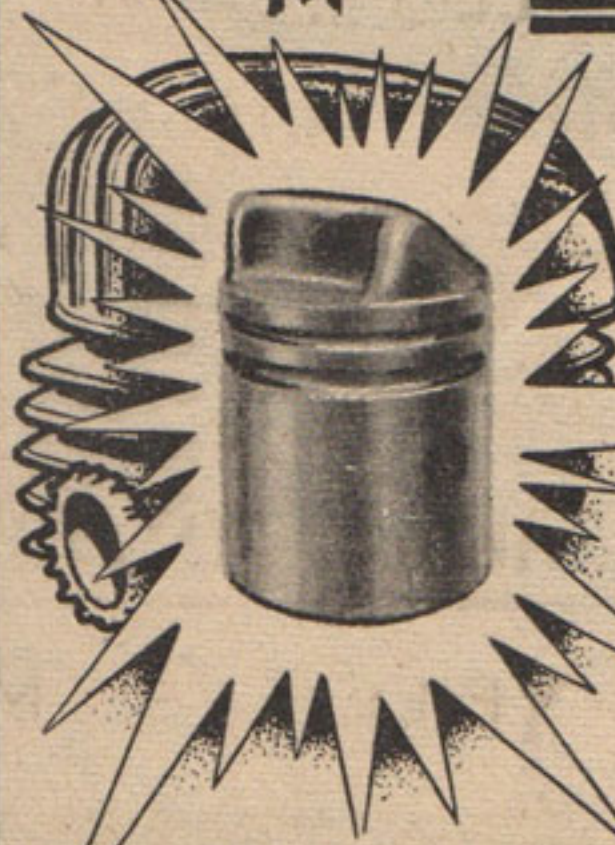
Visibles : à la Fourrière de la Préfecture de Police,
39, rue de Dantzig, à PARIS, et à l'E.R.M. de
VINCENNES (Maison-Blanche)

Renseignements et notices détaillées :

Direction du S.C.V.M. à PARIS
104, rue de Richelieu. Tél. RIC. 63-46.

*Pour
votre
moto*

**LE PISTON
MAHLE**



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES
B.S.A. - NORTON - MATCHLESS
TRIUMPH - HARLEY-DAVIDSON
Scooters VESPA et LAMBRETTA

Production de la plus importante
usine de pistons d'Europe.

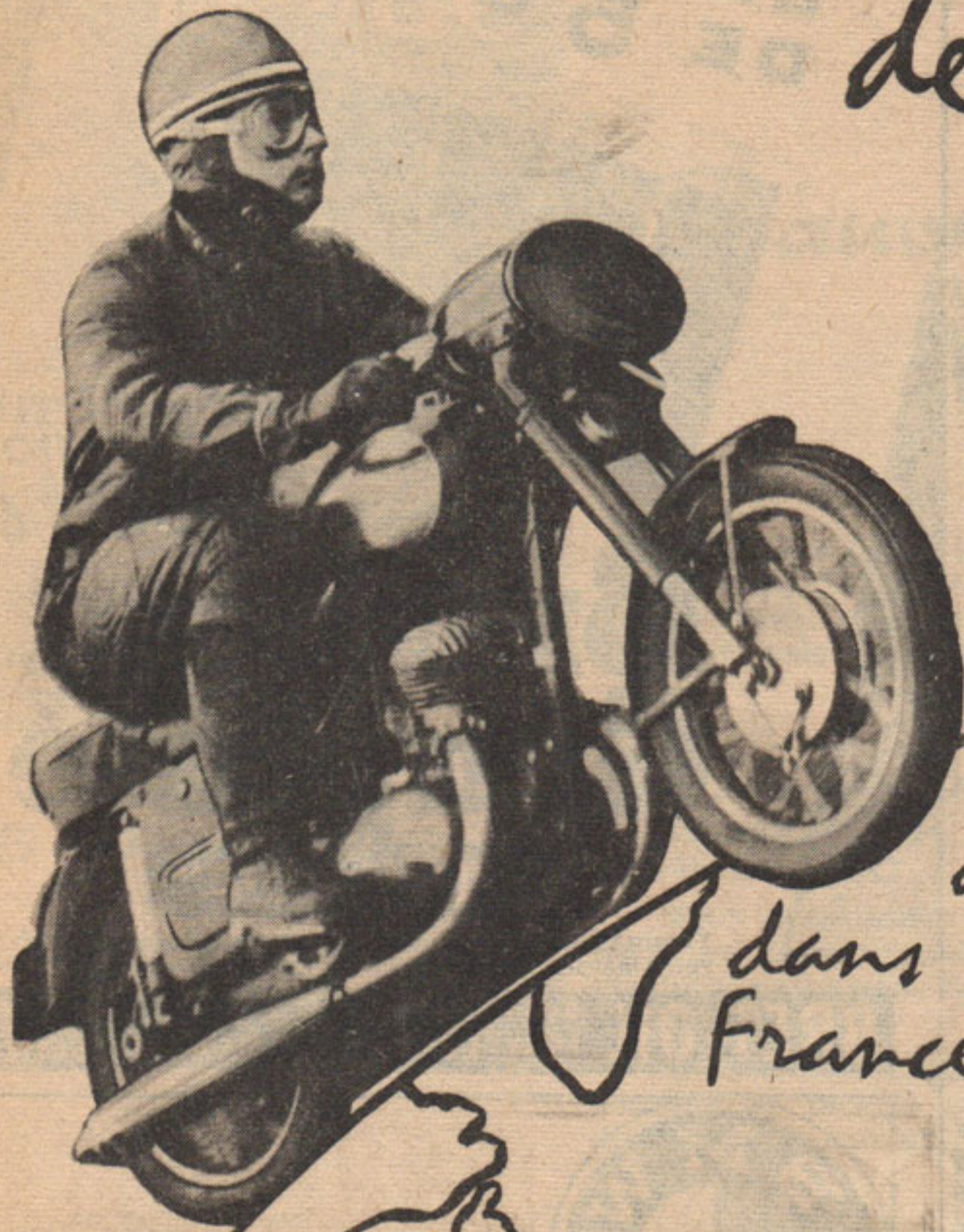
Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET

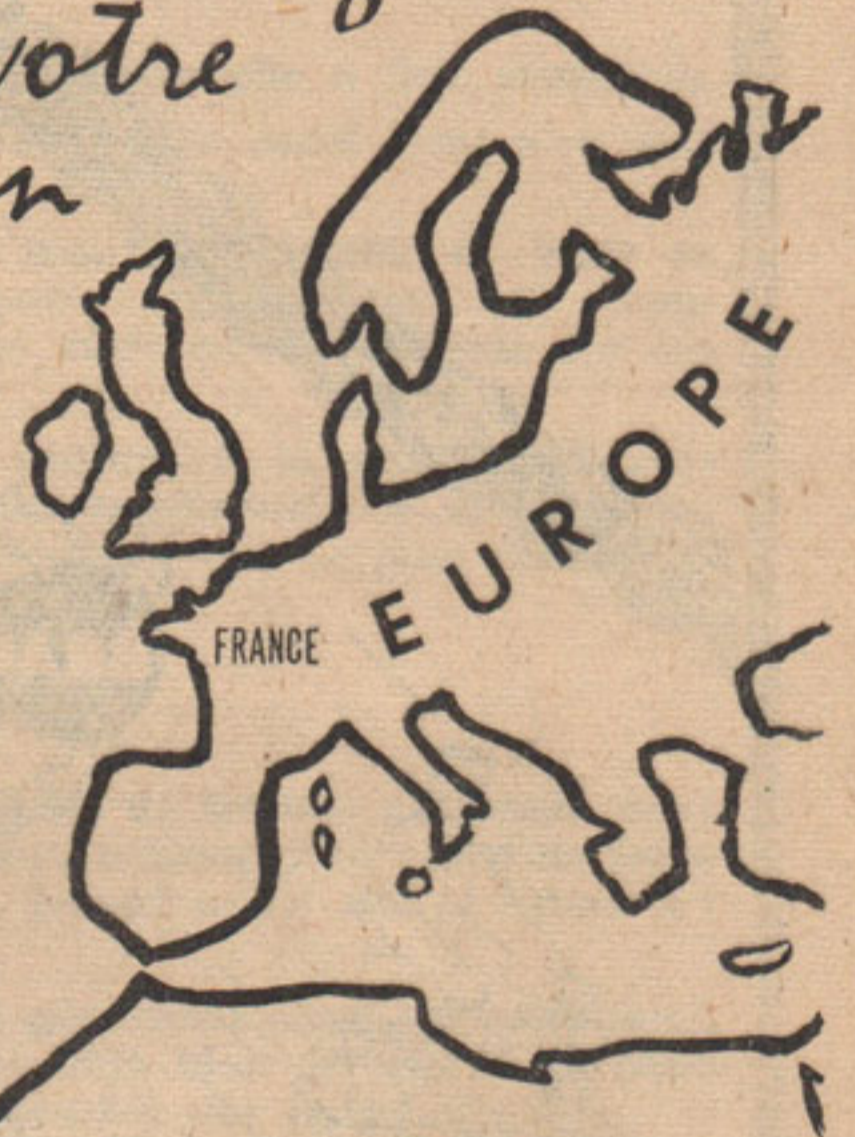
16 ter, rue Etienne Marcel - M° Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : VII. 21-63

Plus d'UN MILLION de JAWA

parcourent
le monde...



... et plus
de 200 agents
sont à votre
disposition
dans toute la
France



QUE

175 cc. 2 lit. 1/2 aux 100 195.500 Frs + T.L.

250 cc 3 lit. » » 237.500 Frs + »

350 cc 3 lit. 1/4 » » 268.500 Frs + »

RD

Livrées avec double-selle et repose-pieds arrière
Franco de port et d'emballage

GARANTIE TOTALE 6 MOIS

PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE

AMERIQUE
DU
SUD

agent général

E^{TS} JACQUES POCH

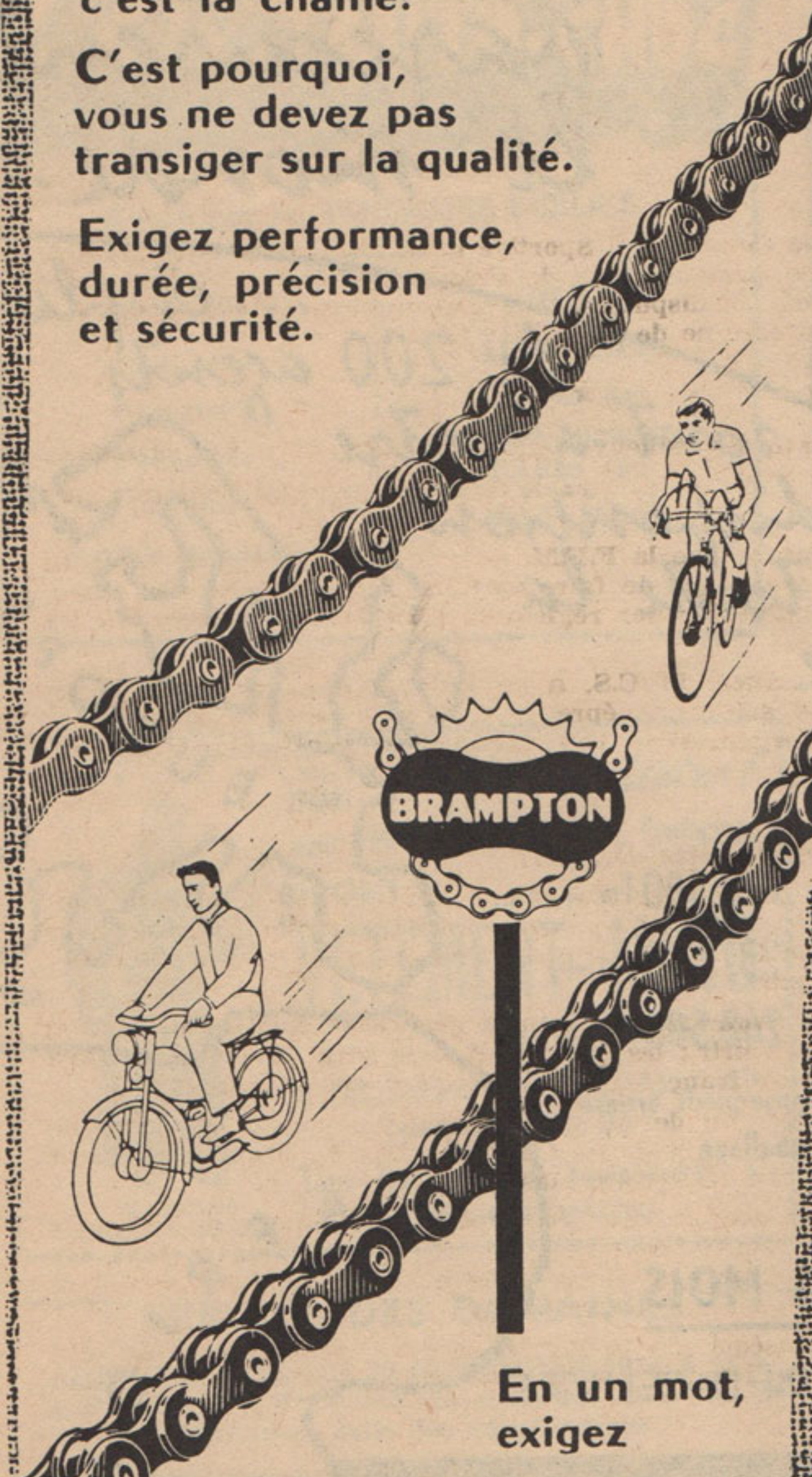
127, AV^E DE NEUILLY, NEUILLY/SEINE. TEL. : MAI. 61-70

LA ROUTE LA PLUS SURE !

Sur le cyclomoteur,
sur le deux-roues,
l'élément vital,
c'est la chaîne.

C'est pourquoi,
vous ne devez pas
transiger sur la qualité.

Exigez performance,
durée, précision
et sécurité.



En un mot,
exigez

Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

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

LE CHARGEUR DE 5 DOSES...



UNE NOUVELLE
PRÉSENTATION
ORIGINALE ET
PRATIQUE DU

Bretocyl Graphité

"SPECIAL-MOTO"

Vendu également en coffret de 15 Flacons-doses chez
votre motociste ou à défaut cont. rembours' de 995 f. à

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



Ce n'est plus un rêve



Elles sont livrables

IMMEDIATEMENT

chez

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET
(SEINE)

AGENT OFFICIEL

RÉPARATIONS

PIÈCES DÉTACHÉES

Crédit 9 - 12 - 15 mois

Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)



Pauvres Nationaux !

AINSI en a décidé la Commission Sportive de la Fédération Française de Motocyclisme : les championnats de France de vitesse, réservés aux licenciés nationaux, se disputeront en une épreuve unique ayant lieu en fin de saison à l'autodrome de Montlhéry !...

★

A peine connue dans les milieux sportifs, la nouvelle a fait sensation.

Comment la C.S. a pu en arriver à une mesure aussi contraire aux intérêts du sport ?

Tout simplement parce que la F.F.M. se montre incapable de tenir en main les clubs organisateurs et de faire disputer régulièrement ses championnats nationaux, dont le dernier règlement était en net progrès sur les précédents.

Devant son impuissance, la C.S. a eu recours à la plus magistrale solution de facilité qui soit : une épreuve unique disputée à Montlhéry... dont chacun connaît l'organisation très particulière sur le plan financier.

★

Que va-t-il résulter de cette décision ?

— Primo, il est à prévoir que les demandes de licence nationale vont connaître une baisse certaine. Les organisateurs n'étant plus tenus de faire appel à un minimum de 50 % de nationaux, feront appel aux « inters » : il n'y aura plus place pour nos jeunes.

— Secundo, il va y avoir un écœurement généralisé chez les nationaux, qui ne sauront où aller courir : les inters ont déjà bien du mal à se faire accepter des organisateurs français..., qu'en sera-t-il des nationaux ?

Une place de premier ou de second « national » prend une certaine valeur quand l'épreuve compte pour les Championnats de France ; il en est tout autrement si l'épreuve ne compte plus.

— Tertio, c'est se moquer de ceux (qui sont des amateurs, ne l'oublions pas) qui luttent effectivement pour le titre, et qui ont fait et font des efforts financiers fort lourds pour acquérir la machine qui leur permettra de briguer le titre avec quelques chances.

— Quarto, et en conséquence, la F.F.M. se prive délibérément de tout renouvellement dans ses licenciés en barrant pratiquement la route aux jeunes.

★

C'est là un premier bilan, rapide et incomplet, car toutes les répercussions de cette mesure n'apparaîtront que dans les mois à venir.

Quoi qu'il en soit, on reste ébahi.

Au moment où le sport « inter » traverse une crise, au moment où il fallait jouer la carte des jeunes, des nationaux, la F.F.M. prend une décision tout à l'opposé de l'élémentaire bon sens.

On brade les titres nationaux qui, en 1959, ne pourront plus avoir aucune signification. De plus, on ferme la porte aux jeunes.

La F.F.M. en est responsable, mais les organisateurs aussi, pour avoir oublié qu'il n'y a pas de récolte sans semences.

Avec qui remplacerez-vous les Collot, Bayle, Insermini, etc... ?

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

BATISSE REMPORTE LE CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER-POLICES

C'est à Marly-le-Roy, dans le parc du château Le Chesnil, que s'est courue l'épreuve finale du Championnat de France inter-polices de motocross, en présence de nombreuses personnalités officielles et sous l'œil des appareils de prise de vues de la Télévision.

Il y eut d'abord une première manche, dans laquelle Deshaies qui, rappelons-le, a gagné cette année sa requalification dans la catégorie Inter, prit la tête dès le début pour la conserver jusqu'au terme des quinze tours, quoique fissent alors Batisse et le Lyonnais Gerentes pour revenir sur lui.

En grande forme, Deshaies récidiva au cours de la seconde manche, précédant à nouveau Batisse auquel cette seconde place valait la victoire finale. Quant à Gerentes, bien malchanceux, il fit une chute inopportune qui permit à Heuland de lui ravir in-extremis la deuxième place derrière le champion de France à l'issue de cette compétition.

Voici maintenant les résultats techniques de cette manche finale et le palmarès du Championnat de France inter-polices 1959 :

Première manche : 1. Deshaies (BSA) ; 2. Batisse ; 3. Gerentes ; 4. Blat, etc.

Deuxième manche : 1. Deshaies (BSA) ; 2. Batisse ; 3. Heuland ; 4. Bacconnier ; 5. Blat, etc.

Classement général : 1. Deshaies (BSA), 2 pts ; 2. Batisse, 4 pts ; 3. Heuland, 9 pts ; 4. Blat, 9 pts ; 5. Bacconnier, 11 pts, etc.

Classement final du Championnat : 1. Batisse (Matchless), 14 pts ; 2. Heuland, 16 pts ; 3. Gerentes, 19 pts ; 4. Prat, 26 pts ; 5. Bacconnier, 27 pts ; 6. Deshaies, 28 pts ; 7. Blat, 31 pts ; 8. Nadaud, 31 pts ; 9. Bonnin, 31 pts ; 10. Bessette, 37 pts, etc.

ROBERT DARROUY, CHAMPION DE LA LIGUE DES PYRENEES

C'est sur le terrain des Quatre-Vents, et devant un nombreux public que se sont déroulés les Championnats de la L.M.R. des Pyrénées en 250 cc et 500 cc, organisés par le Colomiers Moto-Club.

En dépit des efforts de Sauca, Robert Darrouy a remporté le titre en 500 cc. Dans cette course, Hardy fut particulièrement malchanceux, terminant second de la première manche, disputant la seconde avec un cadre brisé et cassant sa boîte de vitesses dans la finale !

En 250 cc, le titre de champion des Pyrénées est allé au Toulousain Geil, que Molas, Brussauro, Laffargue, etc... ne purent vaincre malgré la fougue dont ils firent preuve durant la course.

Mais voici les classements complets :

500 cc : 1. Robert DARROUY ; 2. Lucas ; 3. Panis ; 4. Sauca ; 5. Hardy ; 6. Postigo ; 7. Clanet ; 8. Gisclar ; 9. Soulié ; 10. Nonés ; 11. Serato ; 12. Geil.

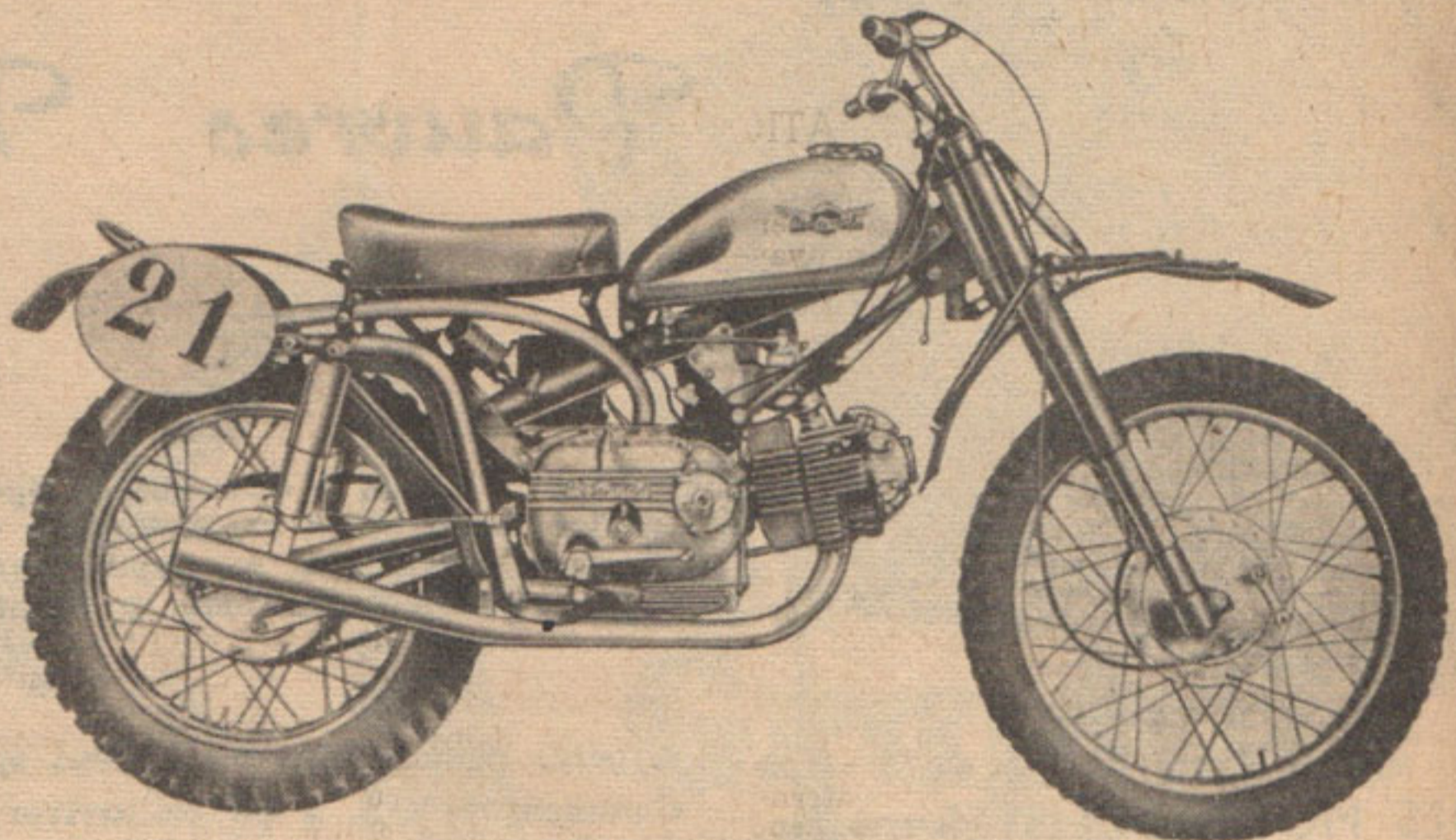
250 cc : 1. GEIL ; 2. Molas ; 3. Laffargue ; 4. Brussauro ; 5. Colombes ; 6. Dulong ; 7. Corbin ; 8. Négrier.

SOLETTI, VAINQUEUR A AUCH

Organisée par le Moto-Club de l'Armagnac, la réunion d'Auch donnait lieu à une course internationale en 250 cc, avec la participation de deux étrangers de grande réputation : l'Allemand Muller (Maico) et l'Italien Soletti (Blanchi).

C'est ce dernier qui remporta l'épreuve avec facilité, devant nos compatriotes Molas (NSU), Brussauro (NSU), Laffargue (DKW) et Colombes (Peugeot).

Le Cross



Voilà un engin, la 250 cc Aermacchi « Aile Bleue », qui ne trahit pas la réputation de la belle mécanique italienne et qui fera rêver plus d'un de nos crossmen en petite cylindrée.

Voici les caractéristiques essentielles de ce joli modèle : moteur monocylindre, 4 temps à soupapes en tête, alésage 66, course 72, cylindrée exacte 246,2 cc, puissance maximum de 21 CV à la roue AR à 7.500 t/m, avec un taux de compression de 10 à 1. Boîte à 4 rapports, fourche télescopique et suspension arrière oscillante amorties hydrauliquement, réservoir cloisonné de 12 litres de contenance, pneus de 3-21 à l'avant et 3,50-19 à l'arrière. Garde au sol, 25 cm ; poids à vide, 115 kg.

VOICI DEJA DES DATES (OFFICIEUSES) POUR LES GRANDS PRIX 1959

Sous réserve qu'aucune opposition ne soit formulée en séance du très prochain Congrès d'Automne de la FIM qui se tiendra à Londres et où M. Castel représentera notamment la Commission de Moto-cross de la FFM, le Grand Prix de France aura lieu à Mayenne, le 17 mai 1959, selon la formule de course en deux manches, la meilleure que nous connaissons.

Aucun cross international ne se disputera en France ce jour-là, heureuse décision qui place ainsi la manche nationale du Championnat du monde dans la situation privilégiée qui lui revient de droit.

Par ailleurs, en complément au programme, le Grand Prix de France sera accompagné de trois courses réservées aux pilotes de la Ligue Anjou-Bretagne. On le voit, la FFM et les responsables du M.-C. Mayennais ont su trouver pour cette très grande manifestation une formule très équilibrée.

★

La France, qui est en passe de montrer la bonne voie à bien des pays étrangers en matière de compétitions officielles internationales, a décidé de faire courir séparément son épreuve de Championnat d'Europe, répondant ainsi — par le canal de la Sous-Commission de moto-cross de la FFM qu'il faut sur ce point féliciter particulièrement — aux vœux les plus chers de tous ceux qui s'attachent à favoriser l'essor de la petite cylindrée.

Qui plus est, la manche française du Championnat d'Europe des « quarts de litre » (ex-Coupe d'Europe), bénéficiera d'une organisation de tout premier ordre puisqu'elle sera confiée en 1959 au MCNF, et se déroulera à Cassel, sur ce même terrain magnifique qui servit de cadre cette année même au Grand Prix de France.

C'est le 24 mai que nous nous rendrons à Cassel où, pour accompagner la manche de Championnat d'Europe, nous aurons encore une épreuve sensationnelle, en 500 cc cette fois : la seconde manche du Championnat de France International !

17 mai, à Mayenne, 24 mai à Cassel, une formidable quinzaine pour le motocross français. Et ce qui serait beau, ce qui serait magnifique, ce serait que tous nos clubs, toutes nos ligues préparent dès maintenant des voyages collectifs en direction de ces deux pôles d'attraction de notre saison 1959 !

★

Quitte notre pays pour passer la Manche, nous apprenons d'Angleterre que le Grand-Prix aura lieu là-bas le 5 juillet, sur le terrible circuit d'Hawkstone Park où le « Salop Motor Club » nous donna cette année déjà l'une des plus grandioses, des plus prestigieuses épreuves de Championnat du monde qu'il nous ait été donné de vivre.

Allons, les « great events » de la prochaine saison s'annoncent bien dès maintenant !



Demain en huit

LE TRIAL INTERNATIONAL DE SAINT-CUCUFA

Le trial de l'Armistice, initialement prévu pour demain à Compiègne ayant été ajourné à une date indéterminée, la saison française de trial débutera le dimanche 16 novembre avec la plus grande épreuve du calendrier français, Saint-Cucufa.

Nous vous avons cité antérieurement les noms des grands pilotes étrangers attendus, auxquels s'opposeront naturellement tous nos meilleurs « experts » que l'on se réjouira de revoir en action.

Mais aujourd'hui, notre propos n'est pas de vous présenter la liste des engagés, qui prendra place — alors bien complète — dans les colonnes de notre numéro du 15 novembre, à la veille de la réunion.

Nous voulons pour l'instant vous présenter la grande manifestation internationale dans ses aspects les plus généraux.

Et d'abord, parlons du tracé. Pour la première fois depuis sa création, le trial de Saint-Cucufa se déroulera sur un parcours formant au total deux boucles d'environ 25 km chacune. On rejoindra de la sorte l'esprit de la spécialité telle qu'on la comprend à l'étranger, où les parcours dépassent même largement cette distance.

Le départ sera donné à proximité de l'Auberge de Saint-Cucufa, côté Ruell, puis le tracé s'orientera vers Garches, traversera la Nationale 307 (route de Rocquencourt), passera sous l'autoroute de l'Ouest et pénétrera en forêt de Fosse-Repose, qu'il traversera entièrement en coupant la Nationale 185 (qui va de Saint-Cloud à Ville d'Avray).

Cette route sera retraversée ensuite à la hauteur de la côte de Picardie, puis le tracé amorcera un retour vers Ville d'Avray en passant par la Celle-Saint-Cloud et Vaucresson.

★

On le voit, le trial international de Saint-Cucufa proposera aux concurrents, comme aux nombreux spectateurs qu'il ne manquera pas d'attirer, un parcours très varié, que les pilotes experts devront accomplir deux fois, couvrant donc environ 100 km au total, alors que les juniors se suffiront d'un tour.

Ajoutons que le circuit comprendra une vingtaine de zones « non-stop », divisées elles-mêmes en de nombreuses sec-

tions, toujours pour respecter les caractères essentiels des grands trials anglais et belges.

Il y aura aussi peu de « ficelles » que possible, Jacques Charrier, créateur et grand animateur de l'épreuve, voulant s'attacher à servir chez lui, dans sa réunion, la thèse qu'il a toujours défendue : les obstacles doivent provenir de la nature du terrain en lui-même et, en conséquence, être naturellement délimités aussi souvent que la chose se peut.

★

Le premier départ sera donné à 10 h. 15, la fin de l'épreuve se situant aux environs de 16 h. 30.

L'A.M. Saint-Cloud, désireuse de situer au maximum son épreuve dans l'atmosphère amicale, purement sportive qui est le trait le plus sympathique, le plus attachant du trial, a décidé que tous les pilotes étrangers seraient intégralement pris en charge dès leur arrivée, tous les participants recevant par ailleurs un déjeuner sur le terrain même le jour de la course, ainsi que, vraisemblablement, l'essence nécessaire à leur prestation.

Enfin, et plutôt que d'assumer à nouveau les frais d'un banquet de clôture — comme ce fut le cas les années précédentes — l'organisation du trial de Saint-Cucufa a choisi cette année de prendre plutôt à sa charge l'hébergement de certains participants français qui accompliront un long et coûteux déplacement pour prendre part à la réunion.

Décision on ne peut plus sportive, dont il convient de féliciter l'A.M. Saint-Cloud en bloc.

Mais il n'y en aura pas moins une remise des prix officielle, accompagnée d'un champagne d'honneur, un grand bal permettant ensuite à chacun, pilotes et amis du trial, de terminer gaiement une journée dont chacun attend beaucoup.

Rendez-vous donc à samedi, ici même, pour les ultimes détails concernant la réunion, et rendez-vous surtout le dimanche 16 novembre, en l'un ou l'autre des « non-stop » où nous pourrions admirer le style des as anglais et belges, et essayer d'y voir clair dans les chances de nos meilleurs hommes pour le premier titre de champion de France de trial.



CAMBIS GRIEUREMENT BLESSE

Le scooteriste bien connu pour ses résultats en compétition, Henri Cambis, a été victime d'un très sérieux accident de sidecar. Sa passagère, Mlle Diana Laffite de Bouret, a été tuée tandis que Cambis s'en tirait avec plusieurs fractures.

Nous adressons nos bien sincères condoléances à la famille de Mlle Laffite de Bouret et formulons à l'intention de Cambis tous nos vœux de prompt rétablissement.

★

KLINGER SE RETIRE

Le champion d'Autriche Gerold Klinger, très apprécié de tous ses camarades coureurs, vient de se retirer de la compétition, sa dernière course ayant été le Grand Prix des Nations, à Monza.

C'est en 1951, alors qu'il avait 23 ans, que Klinger commença à prendre une part active à la compétition, et depuis cette date il a totalisé sensiblement 80 victoires. En particulier, il fut un des rares pilotes à pouvoir utiliser pleinement les possibilités d'une BMW Rennsport.

Aujourd'hui, à l'âge de 30 ans, et à l'apogée de sa carrière, il se retire pour se consacrer davantage à sa profession de meunier.

★

C. KOSTER CHAMPION DE VITESSE DE HOLLANDE EN 500 cc

C. Koster a remporté le titre de champion de vitesse de Hollande à l'issue de la saison 1958, dans la classe 500 cc.

Ce pilote mène une BMW « Rennsport », comme Hiller, champion d'Allemagne, comme Ed La Belle, champion du Canada.

Voici donc trois titres nationaux au palmarès 1958 de la célèbre marque munichoise.

★

VOICI LES 45 « EXPERTS » TRIALISTES DE LA SAISON 58/59

Le secrétaire de la Sous-Commission de Trial de la Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France, R. Dolincourt, nous communique la liste des pilotes agréés par la FFM en tant qu'« Experts » pour la saison 1958/1959 de trial.

Rappelons que seuls ces « Experts » pourront prétendre au titre de champion de France de trial, mis en compétition pour la première fois cette année.

Cependant, et notamment en ce qui concerne les trialistes de la première heure qui, depuis, ont abandonné cette discipline mais souhaiteraient y revenir, une possibilité de classement direct au rang d'« expert » a été prévue.

Tous ceux qui, par conséquent, se réclameraient de cette catégorie sans cependant figurer à l'heure actuelle dans la liste que nous reproduisons ci-dessous, peuvent formuler une demande personnelle d'intégration, sur laquelle la FFM statuera.

Cette demande devra être déposée avant le 1er décembre 1958.

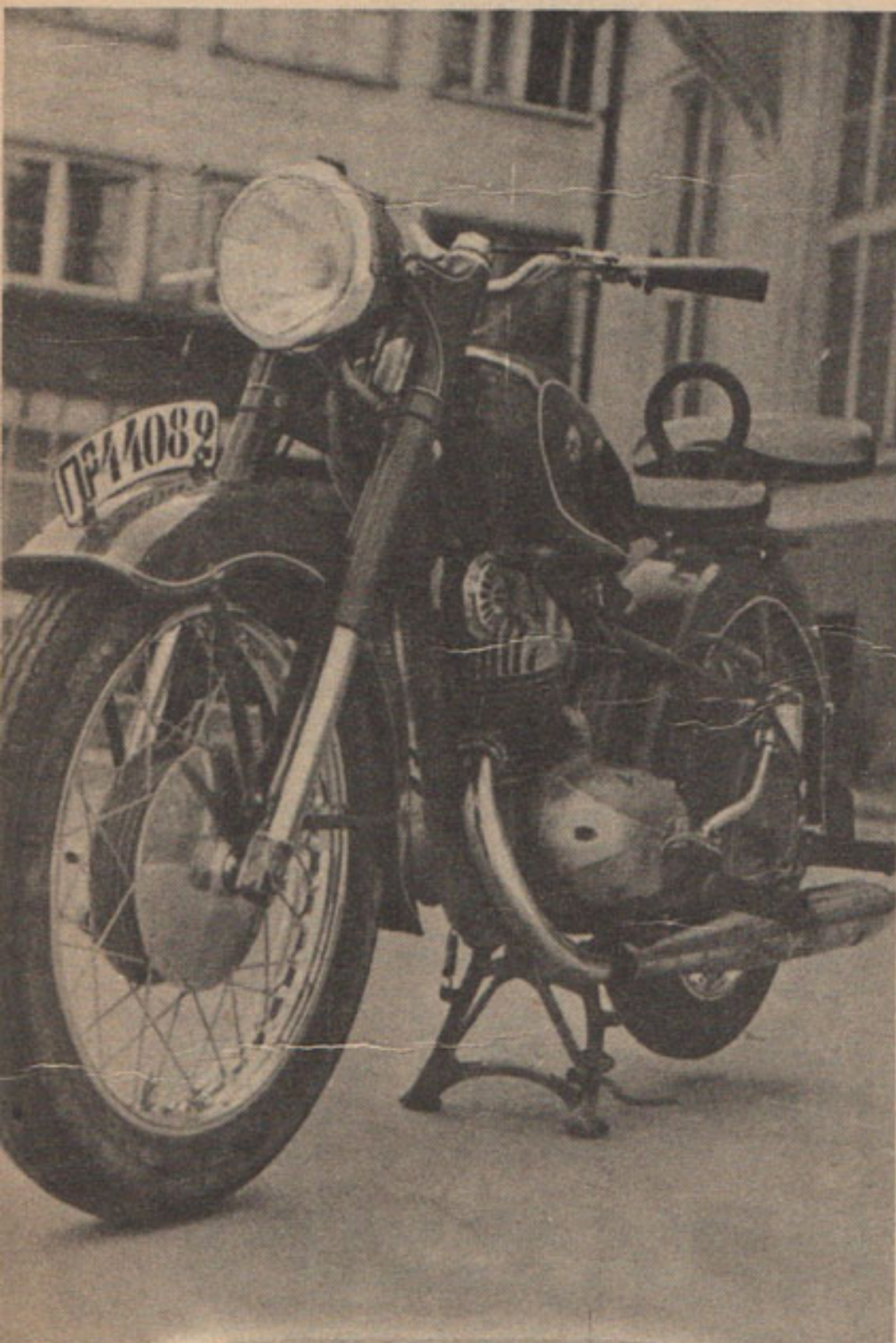
Dans l'état actuel des choses, sont classés « experts » sur proposition de la L.M.I.F. les pilotes dont les noms suivent :

M. Adnet Robert, Mlle Blaise Claire, MM. Bohec, Bonizzoni Gérard, Bordio Bruno, Boussion Georges, Breton, Bro-

gnard, Charpentier Georges, Charrier Jacques, Schooman Pierre, Dabat Jean, Dagonneau, Delaroche, Delaune Claude, Ducrocq, François André, Gaussen Elie, Giroux Pierre, Heuland, Heuqueville Michel, Jacquemond Claude, Jeunesse Claude, Kerviel Raymond, Laurent Raymond, Legrand, Letang Roger, Marchand Pierre, Mathieu André, Mezmarie Louis, Molton André, Munch Jacques, Patuelli Edmond, Payeur François, Rademacher André, Retif Yves, Saint Marc Jean, Sillière Gabriel, Sintoni Valéry, Skinner David, Tardiff Jacques, Terrioux Bernard, Thomas Claude, Vacher Jacques, Ver-naeghe.

UNE MOTO BULGARE :

LA "BALKAN" 250



La première version de la Balkan 250 (ci-dessus), à suspension arrière coulissante, sera bientôt remplacée par le type « C » (à droite), plus moderne mais très classique.

SI, dans nos pays hautement motorisés et industrialisés, la moto connaît actuellement une crise certaine, il n'en est pas de même dans les pays à l'industrie naissante et dont la motorisation était très faible, jusqu'à ce jour. Ainsi, depuis quelques années, en nous cantonnant à l'Europe, nous avons enregistré la naissance et le développement d'une industrie motocycliste en Hongrie, en Pologne.

En 1958, un nouveau venu : la Bulgarie !

★

Nouveau venu seulement dans le domaine de la construction, car la moto est populaire dans ce petit pays d'avantage connu pour ses yoghourts ou ses

cultures de roses. Le sport motocycliste y a sa place : « tout-terrain », grass-track, moto-ball et quelques courses sur route. Egalement, signe d'un intérêt pour nos deux-roues, une revue commune pour autos, motos, et camions, et où les activités proprement motocyclistes prennent 40 % de la place totale.

LA "BALKAN" 250 cc

Ainsi, tout récemment, vient de commencer la production de série de la « Balkan » 250 cc, la première moto bulgare.

★

Bien entendu, tenant compte des besoins de la population bulgare, de la topographie du pays et de l'état de son réseau routier, il s'agit là d'une machine utilitaire à laquelle on demande davantage de grandes robustesse et sûreté d'emploi que de brillantes performances. Néanmoins des dérivés sportifs ont été réalisés pour le « tout-terrain » et le moto-ball.

Par ailleurs, il est bon de signaler que peu après sa première sortie, la « Balkan » 250 a reçu des améliorations notables qui ont su la moderniser.

★

Venons-en donc maintenant à la description de cette 250 cc dont le caractère utilitaire est souligné en ces termes dans la presse motocycliste bulgare : « Nos ingénieurs et nos ouvriers se sont efforcés de réaliser une moto saine, robuste, adaptée au maximum aux conditions spécifiques de son utilisation en notre pays, avec notre réseau routier en grande partie montagneux, avec notre carburant et nos huiles. »

LE BLOC-MOTEUR

Nous sommes en présence d'un très classique bloc-moteur 2 temps à 4 vitesses.

★

Super-carré, nous avons 70 mm d'alésage pour 64 de course, ce qui nous donne un rapport-course/alésage de 0,914.

Deux temps à balayage Schnürle, simple échappement, alimenté par un carburateur enclos « à la Jawa », de 24 mm de passage des gaz.

Allumage batterie-bobine, la dynamo fournissant une puissance de 45 watts.

Prévu pour un carburant d'indice d'octane 66, le taux de compression n'est que de 6,5 à 1. La puissance annoncée est de 11-12 CV à 4.800 t/m.

★

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Boîte à 4 rapports, d'un étage assez classique sinon une 3^{me} relativement assez longue. Les rapports internes sont les suivants : 1 (100 %) - 1,26 (79,4 %) - 1,76 (56,8 %) et 2,99 à 1 (33,45 %). Pour combler le léger « trou » qui existe entre première et deuxième (si l'on conserve les 2^{me} et 3^{me} un peu longues pour une telle machine utilitaire) il faudrait amener la 1^{re} à 36,6 % de la prise (2,735 à 1).

Sélecteur et kick à gauche, selon les normes allemandes.

★

Transmission secondaire par chaîne enclose sous un carter étanche.

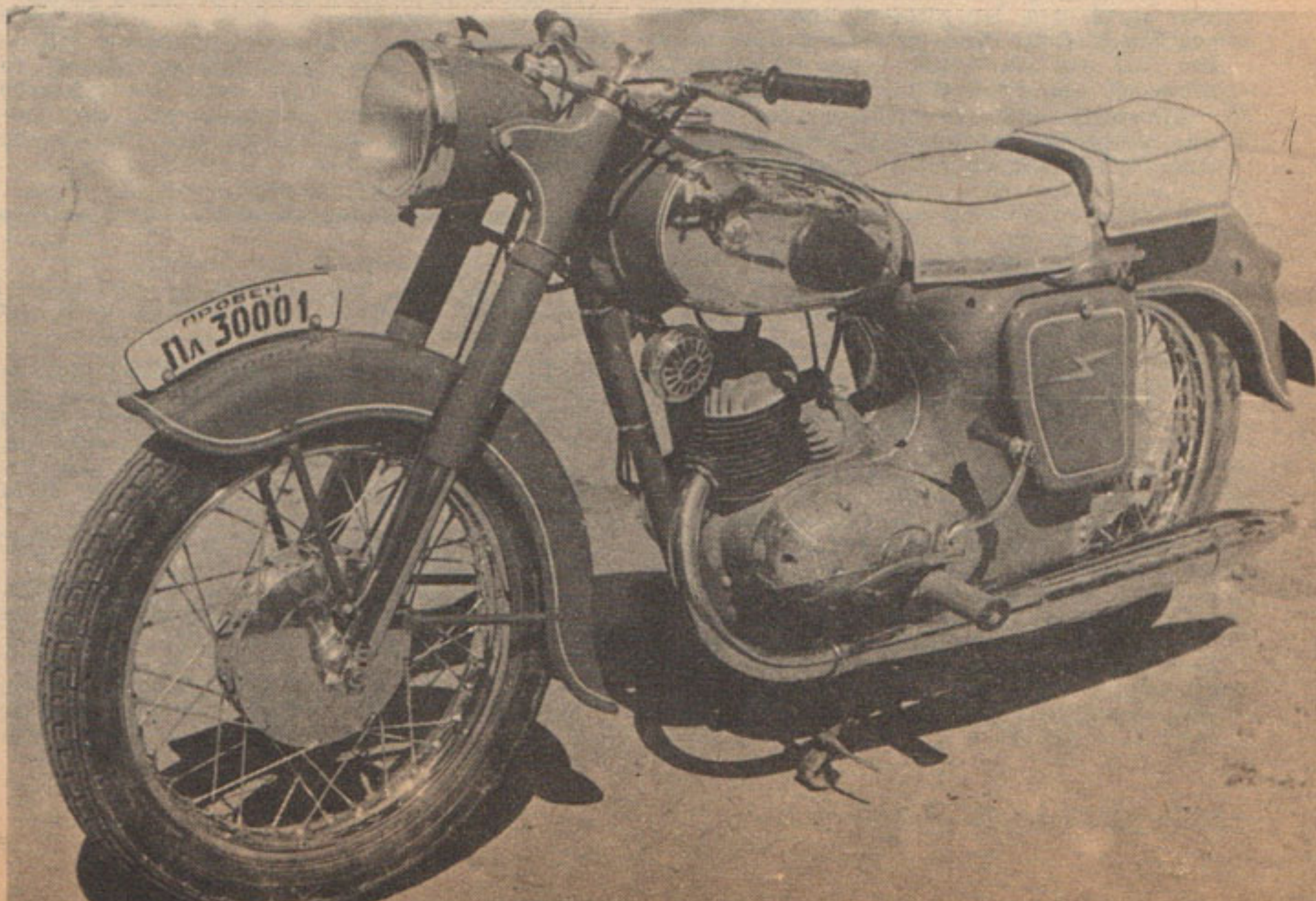
LA PARTIE CYCLE

Ici, il nous faut faire une différenciation entre la version première jusqu'ici commercialisée et la version « C ». Dans le premier cas, nous avons encore une suspension coulissante à l'arrière, dans l'autre cas, nous avons une oscillante.

★

Dans les 2 cas, le cadre est un simple berceau tubulaire très classique, avec, à l'avant, une fourche télescopique d'un débattement de 13 cm dotée d'amortisseurs hydrauliques.

À l'arrière, la suspension coulissante assure un débattement de 55 mm, alors que la suspension oscillante du modèle « C » est munie d'éléments élastiques séparés, à dureté réglable, et à amortisseurs hydrauliques incorporés.



Jantes de 19 pouces, chaussées de pneus de 3,25 de section.

Beaux moyeux-freins, de cotes fort respectables pour une telle machine, puisqu'ils font 160 mm à l'arrière et même 180 à l'avant. Le freinage semble donc avoir été sérieusement étudié par les Bulgares.

Réservoir de 13 litres (dont 2,5 de réserve), sur le modèle normal, plus important et mieux dessiné (plus haut) sur la « C ».

Classique selle avec tan-sad sur la « Balkan », deux coussins-selles sur la « C ».

Cette dernière possède également un capotage de la partie arrière, avec deux grands coffres incorporés, et un garde-boue à embouti plus profond.

Machine assez lourde, puisque, à vide et sans carburant, elle fait 150 kg.

LES PERFORMANCES

La « Balkan », 250, machine utilitaire, semble avoir subi de nombreux et sérieux essais avant et depuis sa commercialisation, essais comparatifs avec d'autres machines de même catégorie, telles les Jawa, Awo et même Monark suédoise.

Sur une épreuve de 1.000 km en tout terrain, disputée en 3 jours, la « Balkan » se serait avérée, d'après la presse bulgare, supérieure à la 250 Jawa, tant dans ses performances (accélération, aptitude en côte, consommation, robustesse) que dans la tenue de route, en particulier dans les virages courts.

Dans une course sur route de 50 km, une « Balkan » de série réalise une moyenne de 110 km/h, et 118 km/h sur le kilomètre départ lancé.

Consommation routière annoncée de 3,3-3,5 litres/100 km.

★

D'ailleurs des dérivés sportifs ont déjà été réalisés, illustrés par les photos jointes, soit pour le « tout-terrain » et le grass-track, soit pour le moto-ball, sport qui prend une popularité croissante en Bulgarie, et pour lequel la « Balkan » serait, paraît-il, bien adaptée par ses accélérations et sa grande maniabilité.

LES PROJETS D'AVENIR

Pour 1958, et bien que la fabrication n'ait commencé qu'en cours d'année, il est prévu la construction de 3.500 machines. Celle-ci atteindra en 1962, selon le plan quinquennal en cours, 20.000 unités.

Pour situer ces chiffres, rappelons ceux de la fabrication française au cours des 6 premiers mois de 1958, sans oublier que ceux-ci constituent une période plutôt noire pour le motocyclisme français. En France, donc, furent construits, du 1er janvier au 1er juillet 1958, 5.300 motos de plus de 125 cc et 18.500 vélomoteurs de 125 cc.

★

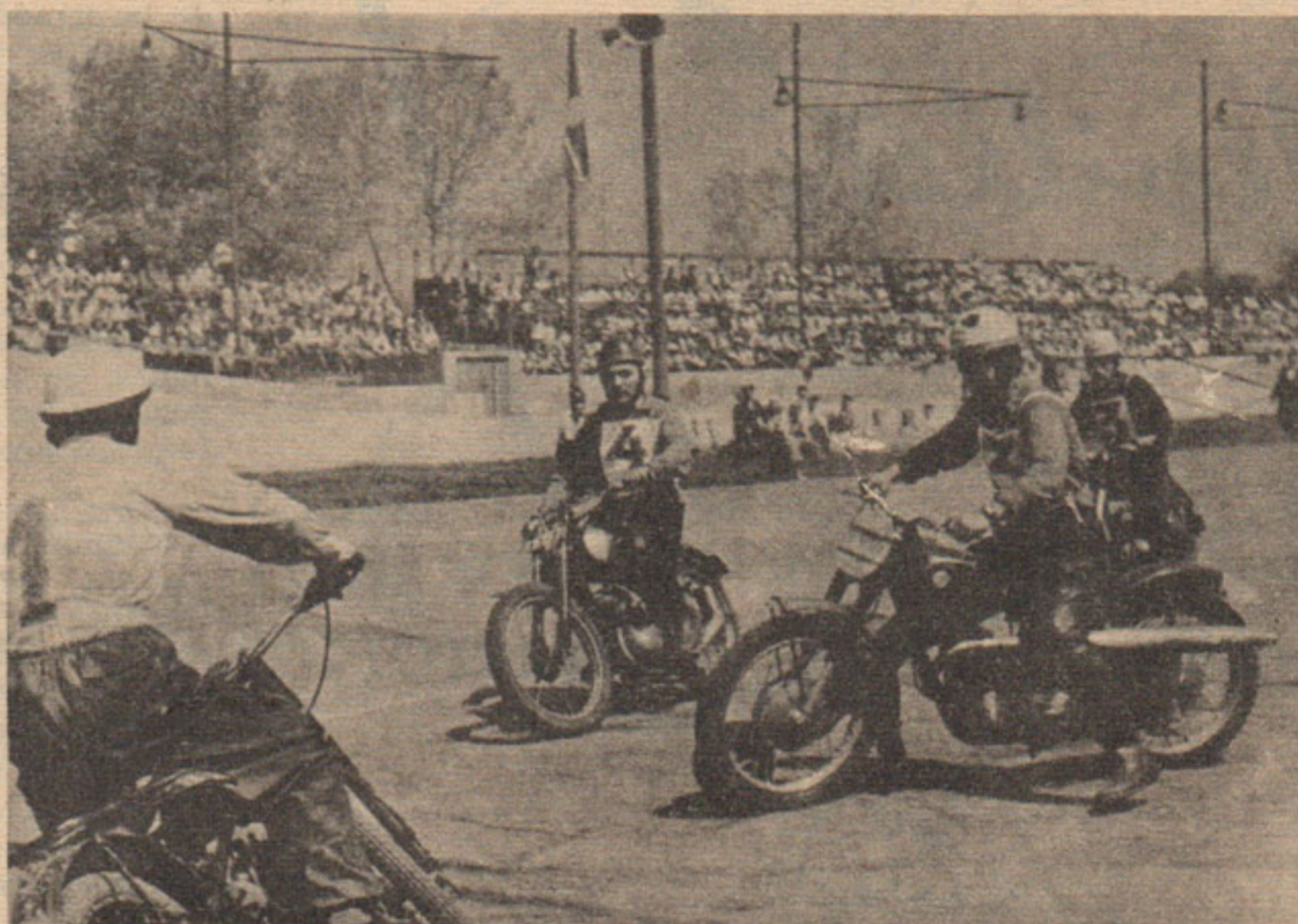
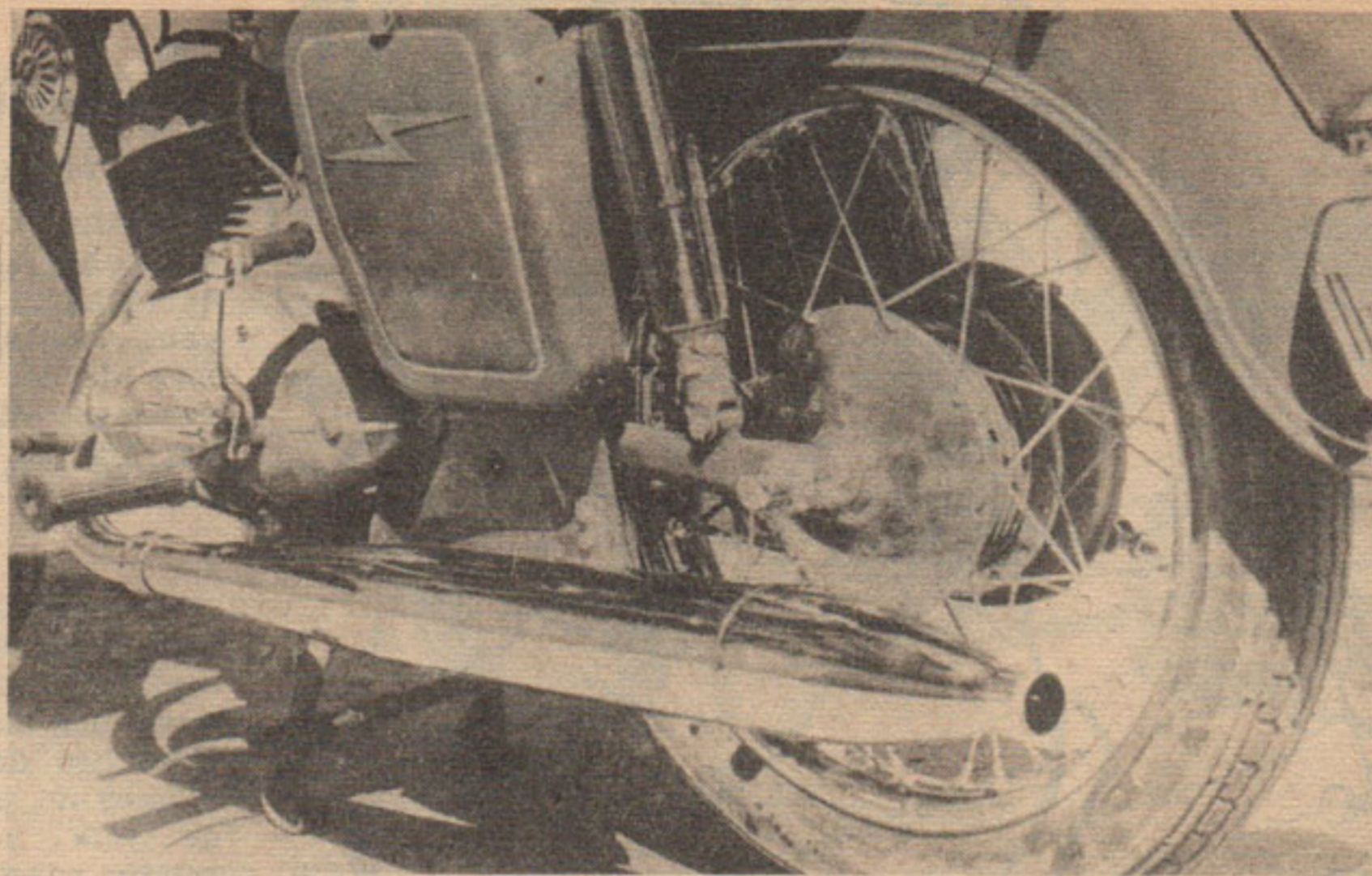
La construction en série du modèle « C » aura lieu en 1959. Mais, également à l'étude, nous trouvons des 350 cc susceptibles d'emporter un sidecar léger, des cyclomoteurs de 50 cc, ainsi que des voiturettes de 500-600 cc.

EN CONCLUSION

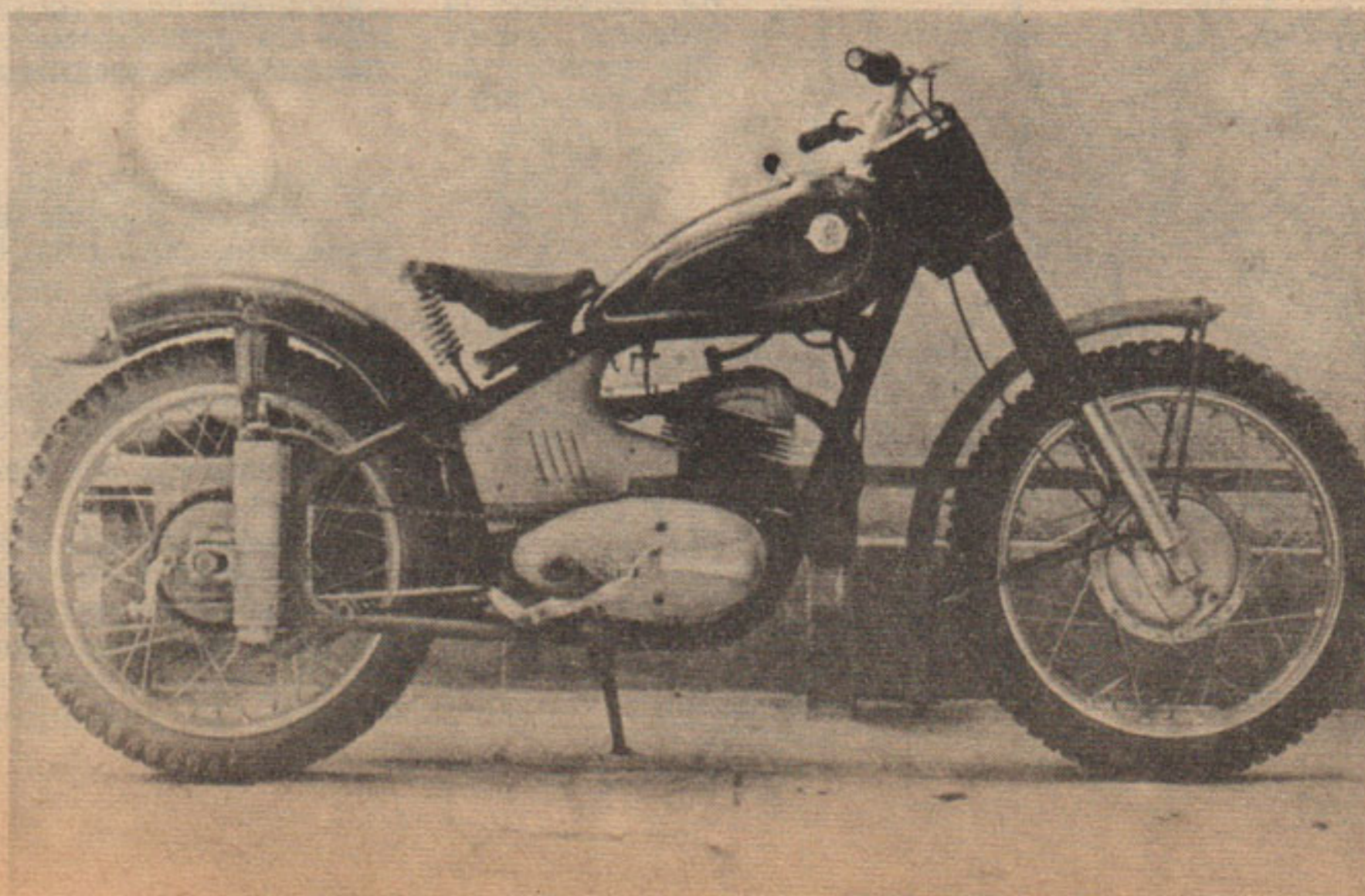
Ainsi qu'on peut le voir, si la Bulgarie est tard venue à la construction motocycliste il semble qu'elle veuille rapidement combler son retard. Son programme de fabrication n'a aucune prétention, tout au moins actuellement, dans le domaine de l'exportation : il est essentiellement axé sur la satisfaction des besoins propres du pays. Mais cela n'empêche pas une recherche dans l'amélioration et la modernisation, témoin le modèle à suspension coulissante appelé à être immédiatement remplacé par la « Balkan » type « C ».

Alors, souhaitons bonne chance à la jeune industrie bulgare.

J. B.



En haut, détails de la 250 « C ». Notons les beaux moyeux-freins, le silencieux à l'allemande, les éléments élastiques réglables de la suspension oscillante ; bref, une machine moderne. Sur les terrains bulgares de moto-ball, la 250 Balkan (pilote n° 3) jouit d'une grande faveur (ci-dessus). Enfin, ci-dessous, la version « tout-terrain » de cette machine.





CHRISTIAN CHRISTOPHE, Chrus, Ch 2... bien sûr, vous en avez entendu parler. Mais l'avez-vous déjà entendu parler?

Quand il parle, dans son style imagé, tout en « touches » légères (l'« impressionniste » de la presse spécialisée), il y a beaucoup à apprendre pour qui veut écouter. Mais relater ensuite ce qui a pu être dit lors de la conversation est tâche ardue, car il est vraiment difficile de « rendre » son style si particulier, de se souvenir de tous les points qui ont été abordés en quelques mots seulement.

★

A l'occasion du Salon, nous avons eu, une fois de plus, l'occasion de rencontrer notre si sympathique ami, cette fois devant une liasse de feuillets sur lesquels des notes étaient jetées, agrémentées de quelques ébauches de dessins : Christophe pensait aux « problèmes du jour ». Cette fois, ceux-ci étaient au nombre de trois : ce qu'il aimerait trouver dans les comptes rendus d'essais, — ce qu'il pense du sport, de la vitesse au trial, — son opinion sur la valeur comparée de la compétition et du laboratoire en ce qui concerne le progrès technique de nos machines.

★

Ce fut là, évidemment, le thème de notre conversation. Et c'est elle que nous avons voulu reproduire ici. Mais, afin de limiter au maximum des erreurs dans notre interprétation de l'opinion de Christophe, nous lui avons arraché ses notes, soulevant d'ailleurs des protestations véhémentes : « Ces notes sont personnelles, ce ne sont que des idées jetées en vrac, non dégauchies, brutes de fonderie..., il faudrait les discuter, les préciser ! ».

★

Néanmoins, malgré leur imprécision, malgré, bien souvent, leur sec schématisme, nous avons jugé intéressant de publier ces réflexions personnelles, espérant, lors de leur transcription (et de leur illustration), ne pas avoir trop trahi la pensée de leur auteur.

Il est évident, par ailleurs, que nous laissons à Christophe la responsabilité du « fond » (sinon de la « forme ») de ces notes, bien que quelques-unes de ses conclusions soient en net désaccord avec les positions que nous avons toujours défendues dans ces colonnes.

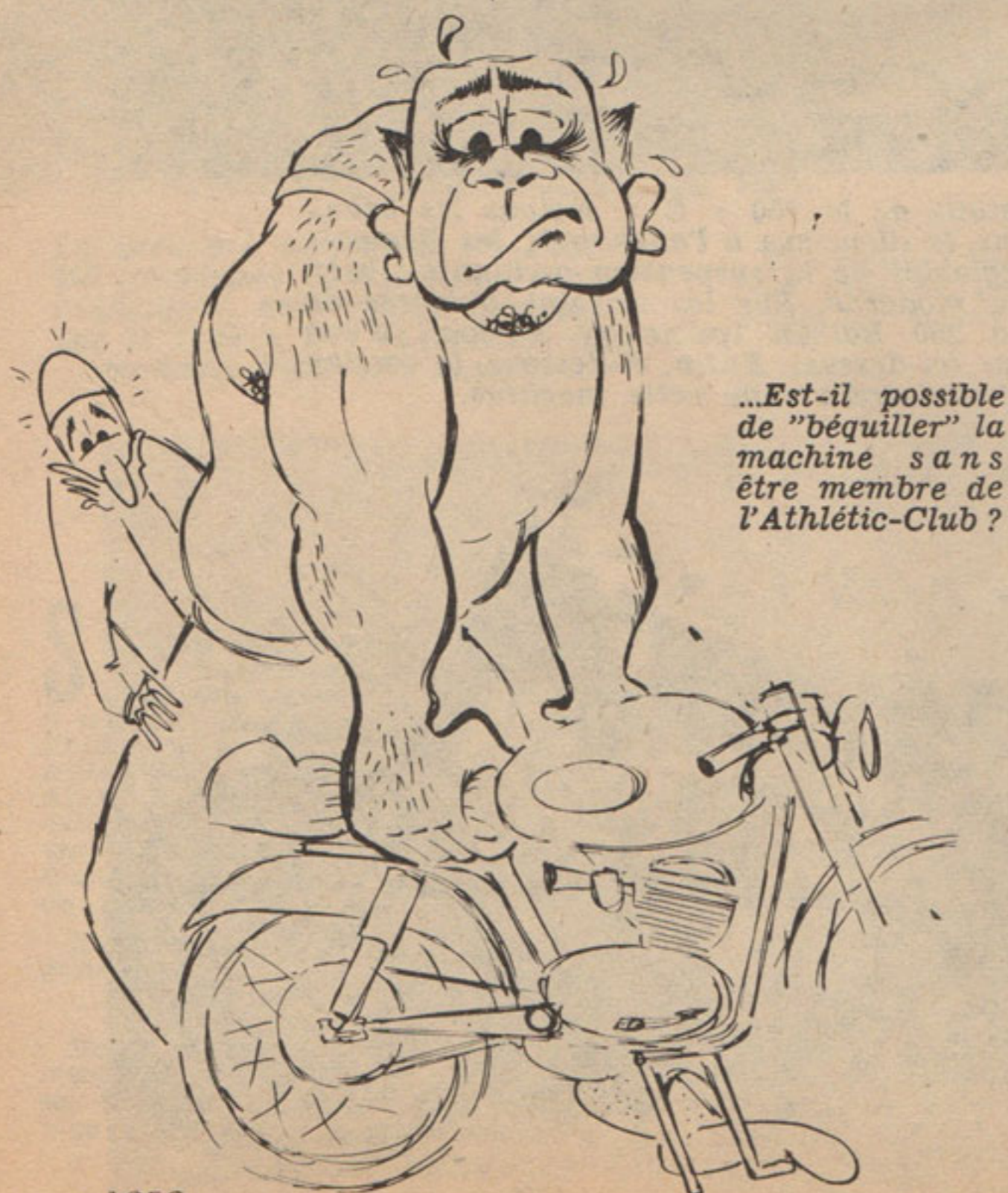
ce que j'aimerais trouver dans les essais

LES « essais », tels qu'ils sont conduits et rédigés actuellement, ne se font, en fait, qu'en référence aux affirmations du constructeur, à ce qui est écrit dans le catalogue ou dans la fiche technique de la machine essayée.

⊙

J'aimerais lire, par exemple, dans ces essais :

- S'il est possible de mettre la machine sur sa béquille centrale sans, pour cela, être un champion de l'Athlétic-Club...
- Si, quand la machine est « béquillée », elle ne tombe pas sur le bas-côté de la rue ou de la route... Si la béquille ne s'effondre pas...
- Ce que la machine consomme, sur un circuit routier bien choisi, en « tirant à fond »...
- Comment elle tient sur sol mouillé, en particulier lors du freinage...
- Comment elle vire (en prenant comme référence un parcours standard de « slalom » à établir)...
- Des considérations sur l'accessibilité à la batterie, cette dernière demandant tout de même quelques soins...
- La facilité (ou la difficulté ?) qu'il y a à assurer la tension correcte de la chaîne...



— Le temps nécessaire pour démonter et remonter les roues avant et arrière...

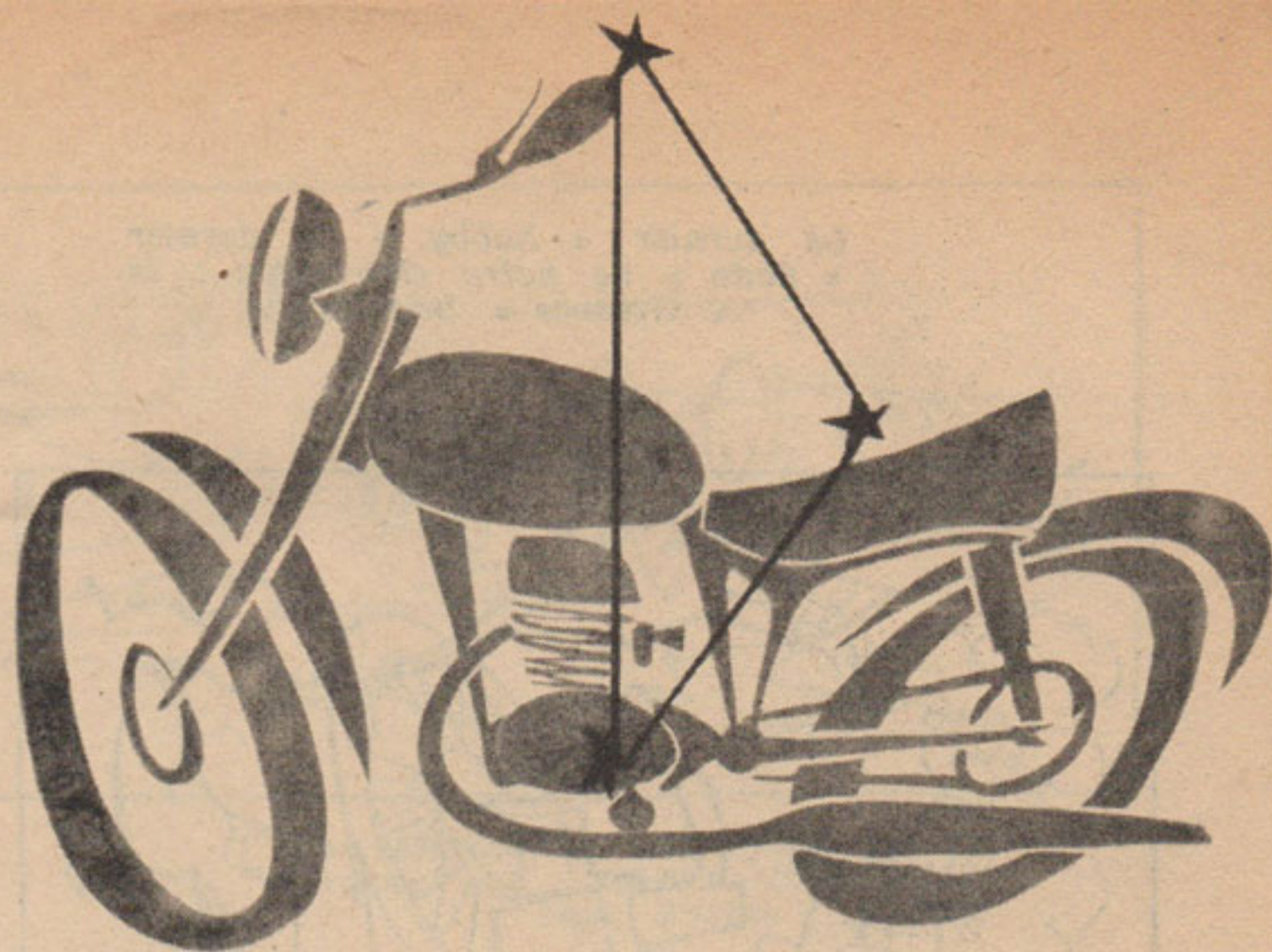
— Les outils qui manquent dans le coffre et la qualité de ceux qui sont fournis...

— Si les bruits d'échappement et d'admission ne sont pas trop douloureux pour l'oreille de l'utilisateur... et celle du passant...

— Quel est, dans une rue étroite, le nombre de phares enregistrés au ralenti... et lors du démarrage...

— Quelles sont les cotes d'« habitabilité » pour le pilote, ces cotes se référant aux mesures suivantes : selle - guidon, guidon - repose-pieds, repose-pieds - selle...

— Etc, etc.



DEFINITION. LE SPORT : la vitesse, bien sûr ...mais le trial !

Le sport motocycliste est un genre de culture physique que l'on pratique, pour son plaisir, avec un cheval mécanique.

UN POUR DIX MILLE !

Chaque année, quelques centaines à peine de motocyclistes demandent une licence de pilote (vitesse, cross, régularité, etc.). Aussi, dans chaque pays « producteur » de motocycles, le rapport : « sportifs licenciés/nombre de 2 roues motorisés » est, sensiblement, de l'ordre de 0,00013, de 0,013 %, soit un tout petit peu plus d'un sportif pour 10.000 usagers !

POURQUOI ?

Pourquoi se cramponner à la formule « cylindrées » ?

Pourquoi chercher à construire une « ALLROUND-MOTO », une moto « à tout faire », qui devrait servir aussi bien à :

- « aller au boulot »...
- ...et sortir pour le week-end avec sa bonne amie ;
- couvrir de longs parcours...
- ...et faire du porte-à-porte ;
- et, de plus, faire du sport : du trial, du grass-track, du « tout-terrain », de la vitesse... et, pourquoi pas, du cross ?

Pourquoi, alors, ne pas construire la « spéciale » (ou, peut-être, les « spéciales ») ? Voilà qui résoudrait quand même bien des problèmes !

LA VITESSE...

La lutte à armes égales ? Nulle part ailleurs qu'en vitesse les armes ne sont plus inégales.

Car même si l'amateur (le « national ») parvient enfin à acquérir la machine de ses rêves, il n'achètera pas pour autant les connaissances mécaniques que cette dernière exige.

L'apprentissage se paye aussi en HEURES. Mais ces heures, où les trouver ? Le travail, le sommeil... et puis, nombreux sont les pilotes mariés... Voyez d'ici la complexité du problème !

Ils ne sont que quarante qui sont parvenus à « éduquer » leurs femmes et à acquérir des connaissances en « hot rods », en « bielles ardentes » comme disent les Américains. Ce sont ceux-là que nous voyons se placer ou gagner sur les circuits... ceux-là, toujours les mêmes !

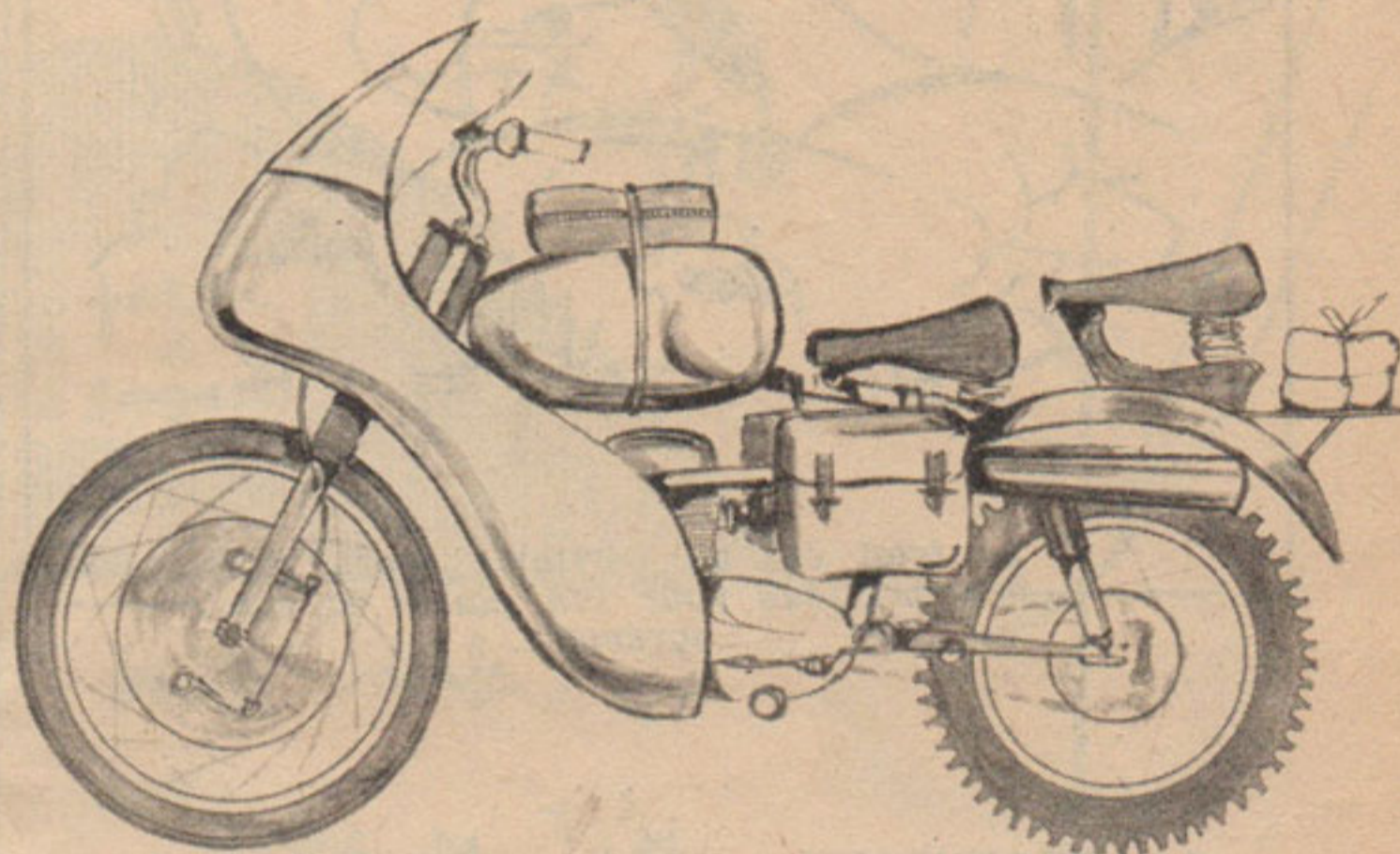
La vitesse, en bref ?... C'est un beau sport, évidemment, mais malheureusement bien spécial ! Pour être vraiment « dans le coup », il faut avoir des connaissances qui dépassent de loin celles acquises dans une école technique.

Mais ne pleurons pas trop sur la rareté des courses de vitesse (nous avons quand même un « Bol d'Or »), car elles sont de loin dépassées par...

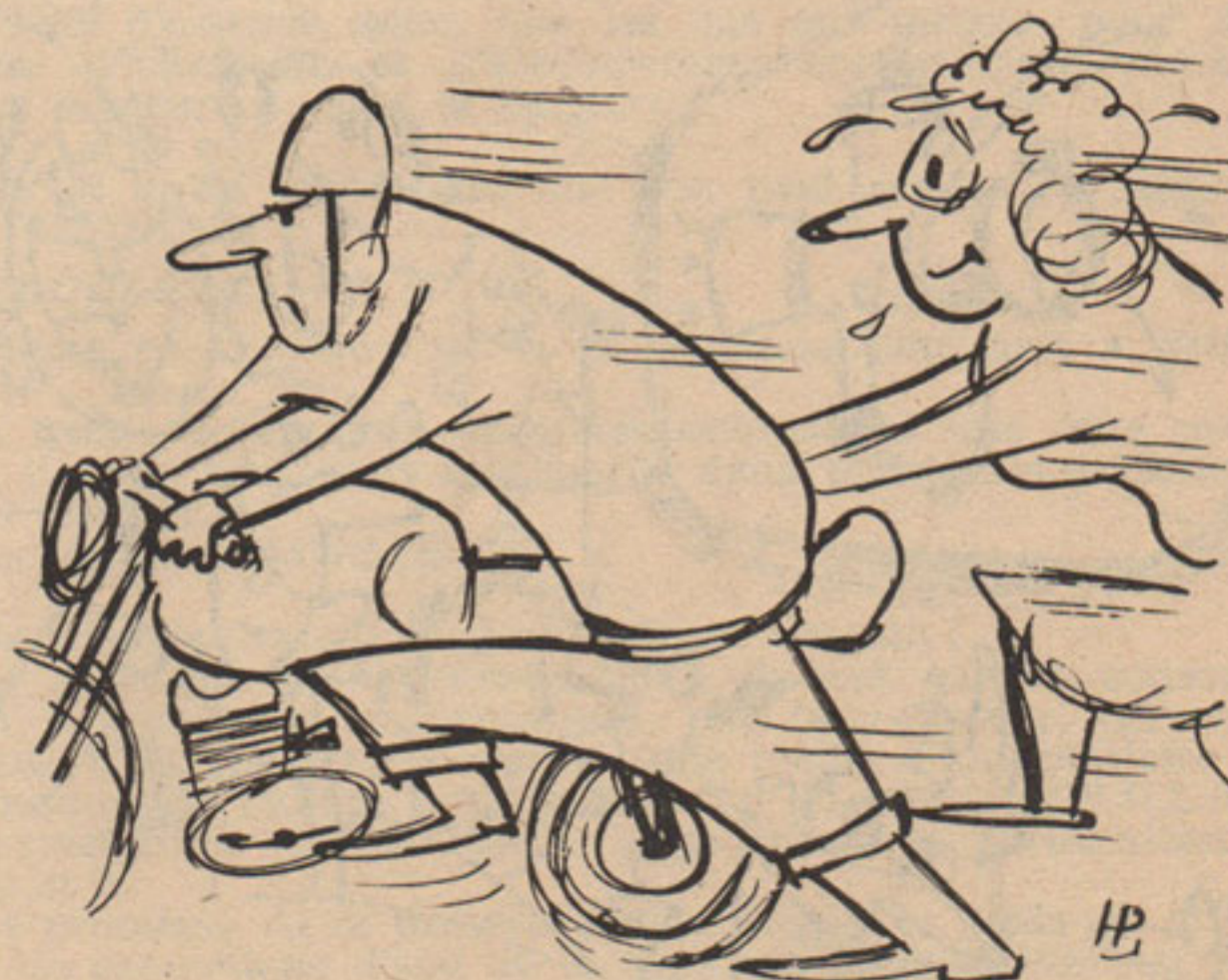
...LE MOTO-CROSS.

Dans cette branche du sport motocycliste, non seulement les coureurs s'amuse entre eux (?) mais encore le spectateur « en a pour son argent » : il y a lutte... et à armes (presque) égales.

Il faut, au pilote, autant de courage, sinon plus, que dans les courses de vitesse. Mais, pour le cross, la préparation ne nécessite peut-être pas autant d'argent et de travail que pour la vitesse.

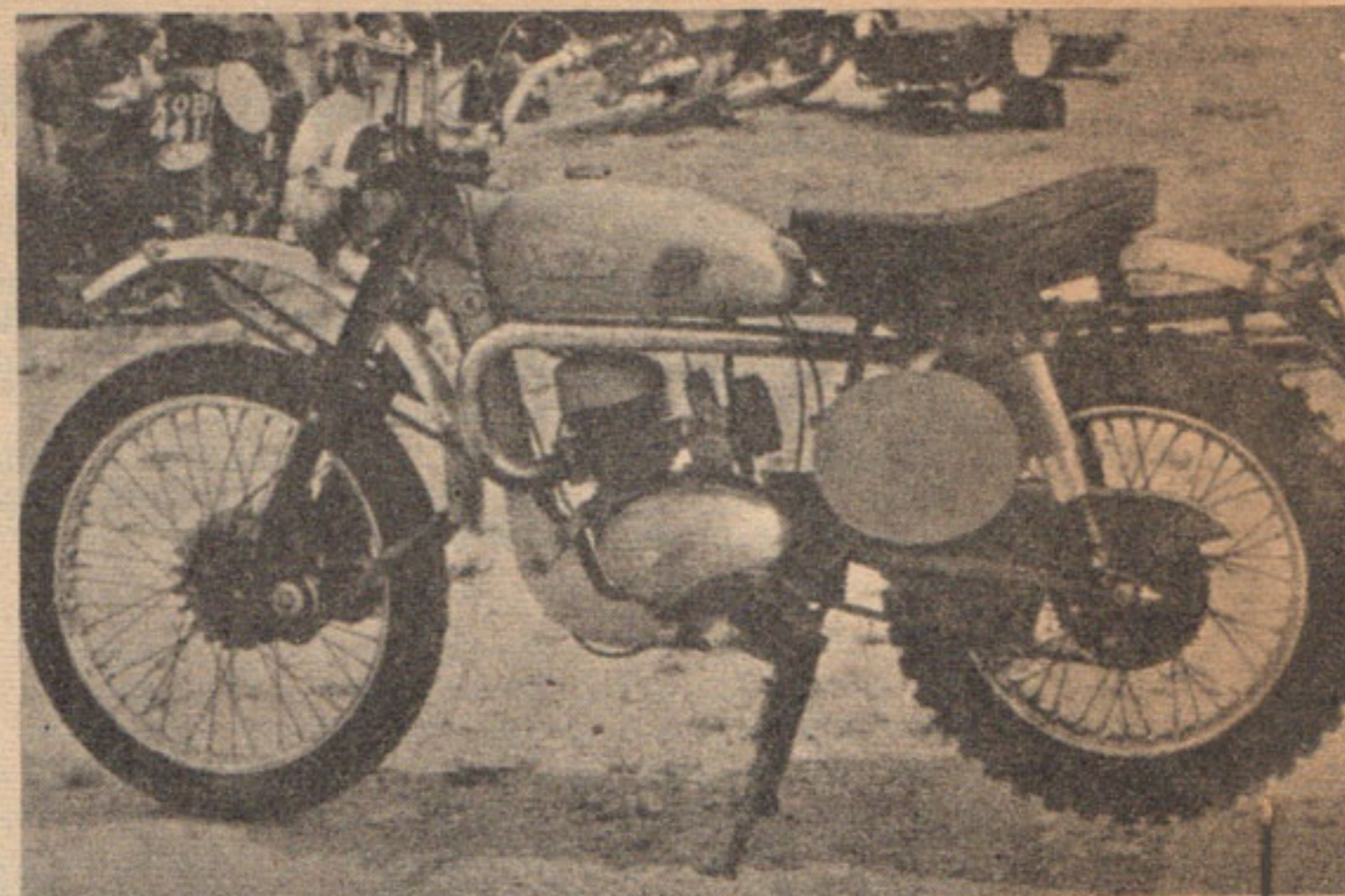


L' « ALLROUND-MOTO ».



...Quant aux pilotes de vitesse, ils ne sont que quarante à avoir éduqué leurs femmes...

Le dernier « hobby, » le dernier « dada » de notre cher Ch2 : la « Greeves » britannique.



Quant à ceux qui considèrent le moto-cross comme du « cirque », ceux-là ne sont jamais allés au cirque... ou voir un moto-cross !

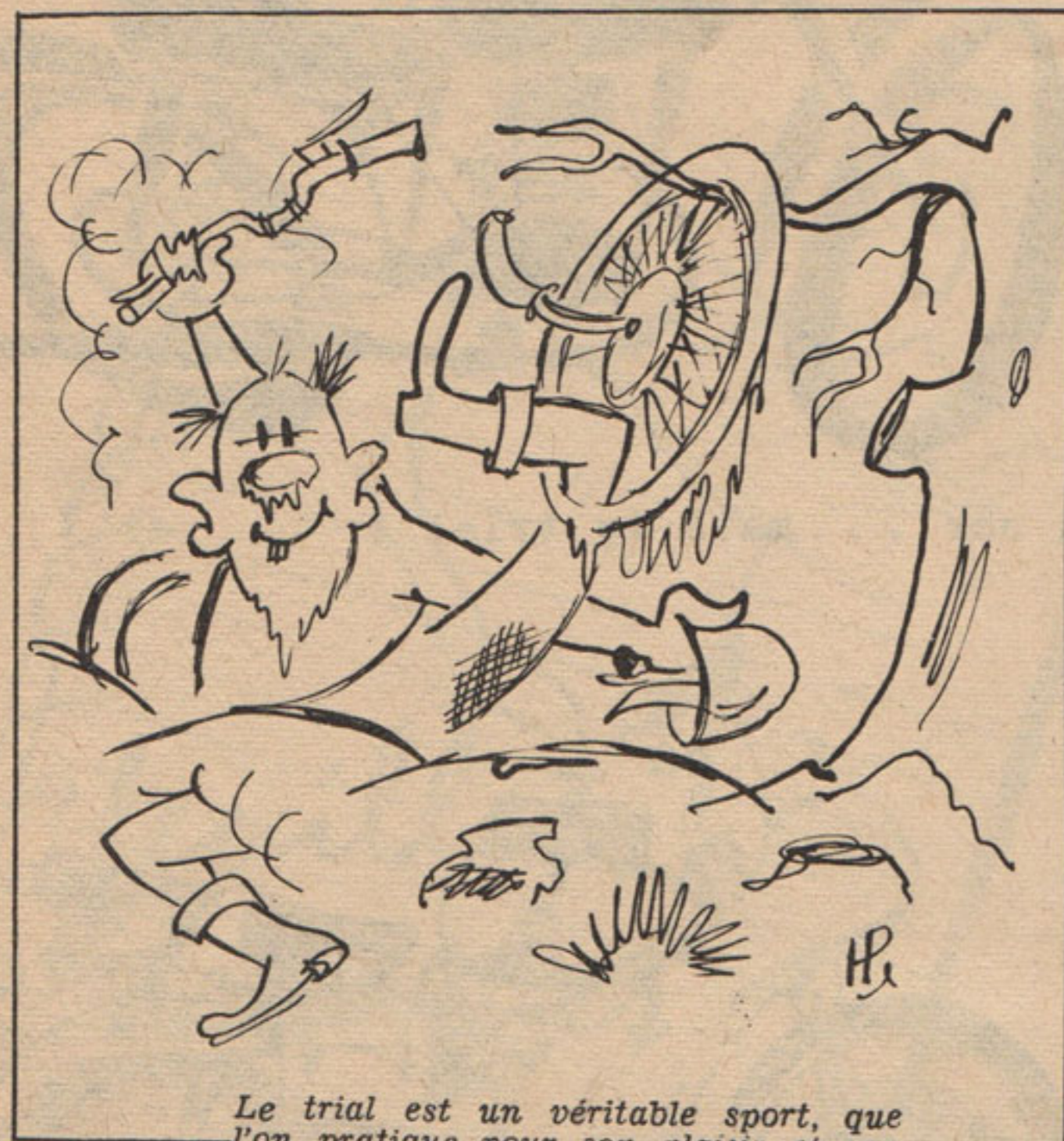
...ET LE TRIAL !

Bien que je n'y fasse que mes débuts, j'adore le trial. Et ici, le « à armes égales » est à portée de la main !

Adresse et élégance sont de rigueur. Nous y apprenons aussi à savourer le véritable ralenti, si utile dans la circulation urbaine.

Et puis, tous comptes faits, il n'est pas inutile d'apprendre à ne plus craindre les bourbiers ou les déserts de pierres, d'apprendre à savoir braquer, tourner, virer dans les espaces les plus restreints.

Peu de machines qui ne soient utilisables pour ce sport... bien que les « spéciales » se pilotent diablement plus aisément ! Mais le trial est, aussi, un véritable sport, que l'on pratique pour son plaisir et son agrément, et non pour être purement et simplement premier.



Le trial est un véritable sport, que l'on pratique pour son plaisir et son agrément.

LA TECHNIQUE : L'ère du laboratoire supplante celle du circuit

DEPUIS vingt ans, nous avons dépassé le stade de l'invention... l'invention qui doit permettre de « faire mieux ». Aujourd'hui, c'est autre chose qui est à l'ordre du jour : il faut « perfectionner », il faut poursuivre encore et toujours plus loin l'étude de problèmes qui semblent plus ou moins résolus, mais qui, à l'examen minutieux, s'avèrent insuffisamment mûris et développés.

LA COMPETITION VITESSE « PAIE-T-ELLE » ENCORE DANS LE DOMAINE TECHNIQUE ?

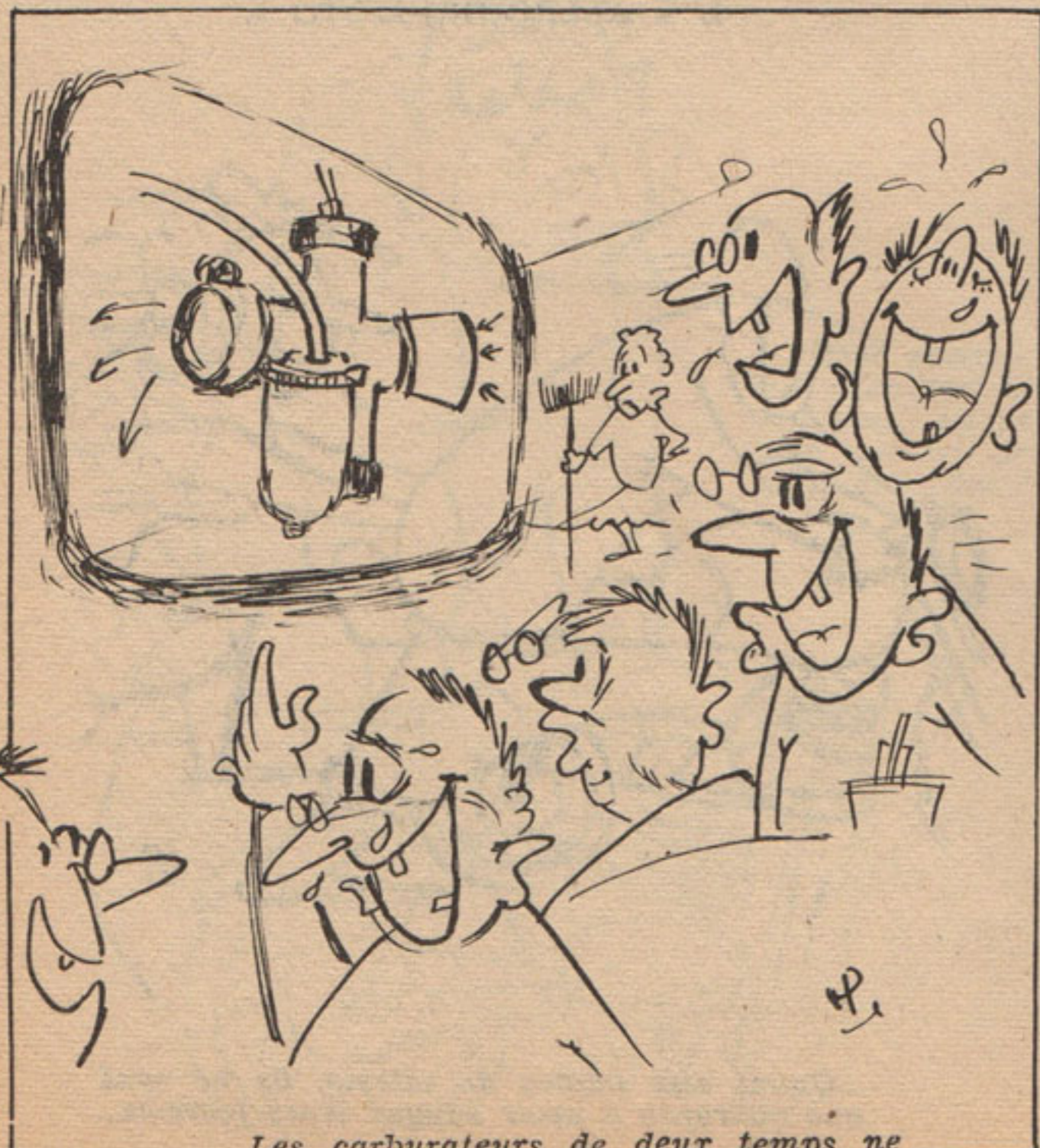
Cela a été vrai en son temps, cela ne l'est plus guère aujourd'hui !

Oui, aujourd'hui il n'y a plus que très peu de choses à tirer pour la machine de série, de la technique ultra-spéciale des bolides ultra-spéciaux. La 500 compétition « officielle » s'éloigne de plus en plus de notre machine de tous les jours.

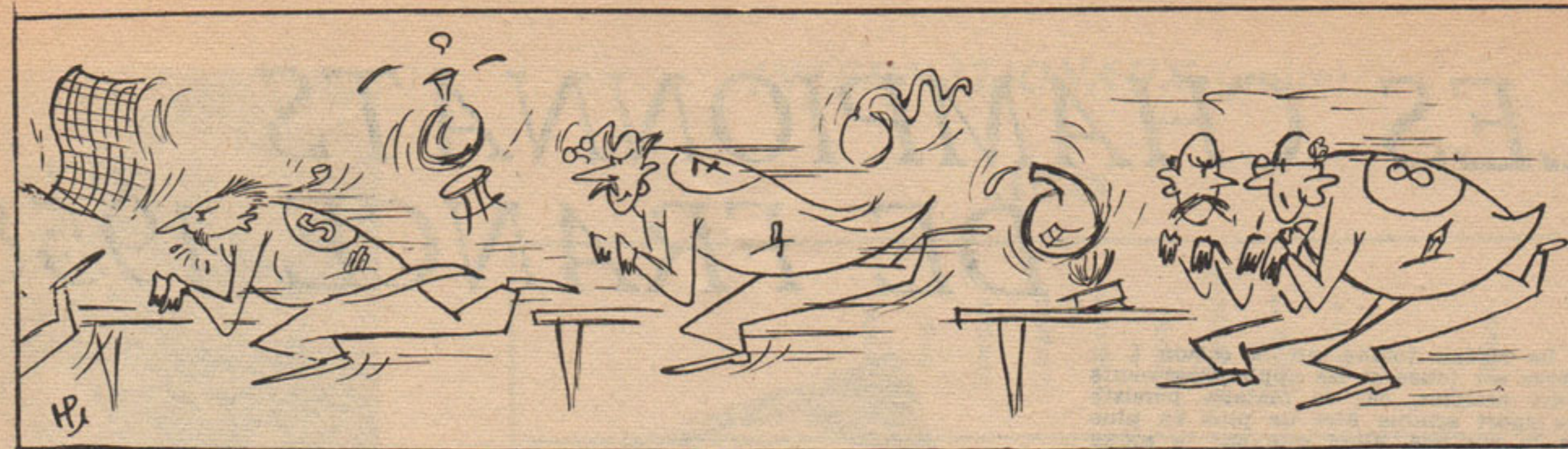
Nous voulons pouvoir rouler sur les routes existantes, et non sur les routes d'un imaginaire « pays de rêve ». Nous voulons pouvoir mettre nos moteurs en marche « tout seul », et non au prix d'un violent effort musculaire suivi d'une acrobatie. Nous voulons être à l'aise au guidon, et non crispés et haletants : Je trouve essentiellement agréable de rouler à vive allure par les routes de campagne sur une machine rapide... mais non au prix d'un sentiment aigu de malaise, mais non au prix de la peur !

Ne nous leurrions d'ailleurs pas sur la perfection des machines de compétition.

Il est toujours amusant de se promener dans le parc des coureurs avant un Grand Prix 1958... Si j'admire pleinement la solution élégante d'un énorme frein en alliage léger, par contre je constate par ailleurs une impuissance en ce qui concerne l'adoption de réalisations simples... Je note aussi les incertitudes qui subsistent encore en ce qui concerne les phénomènes vibratoires.

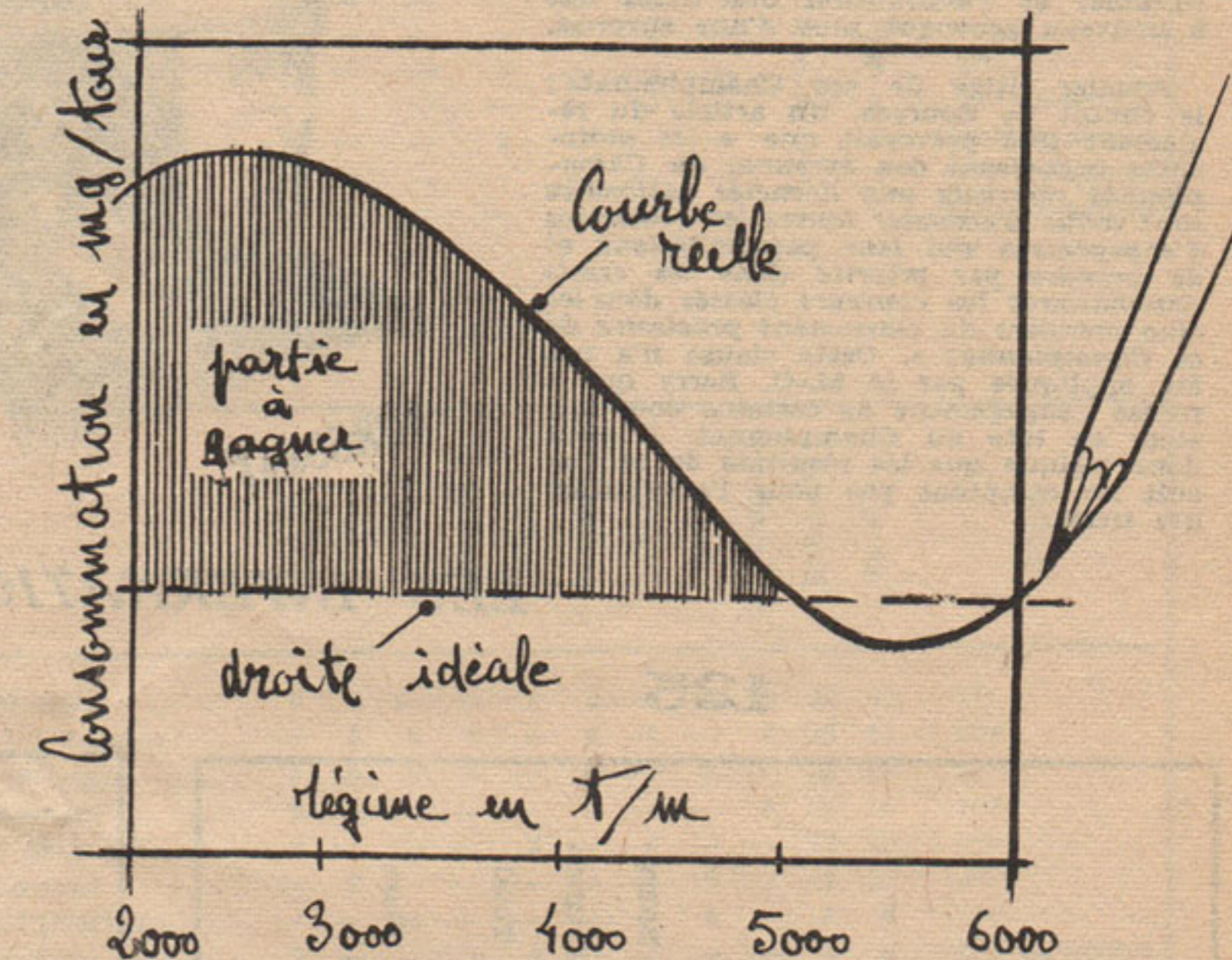
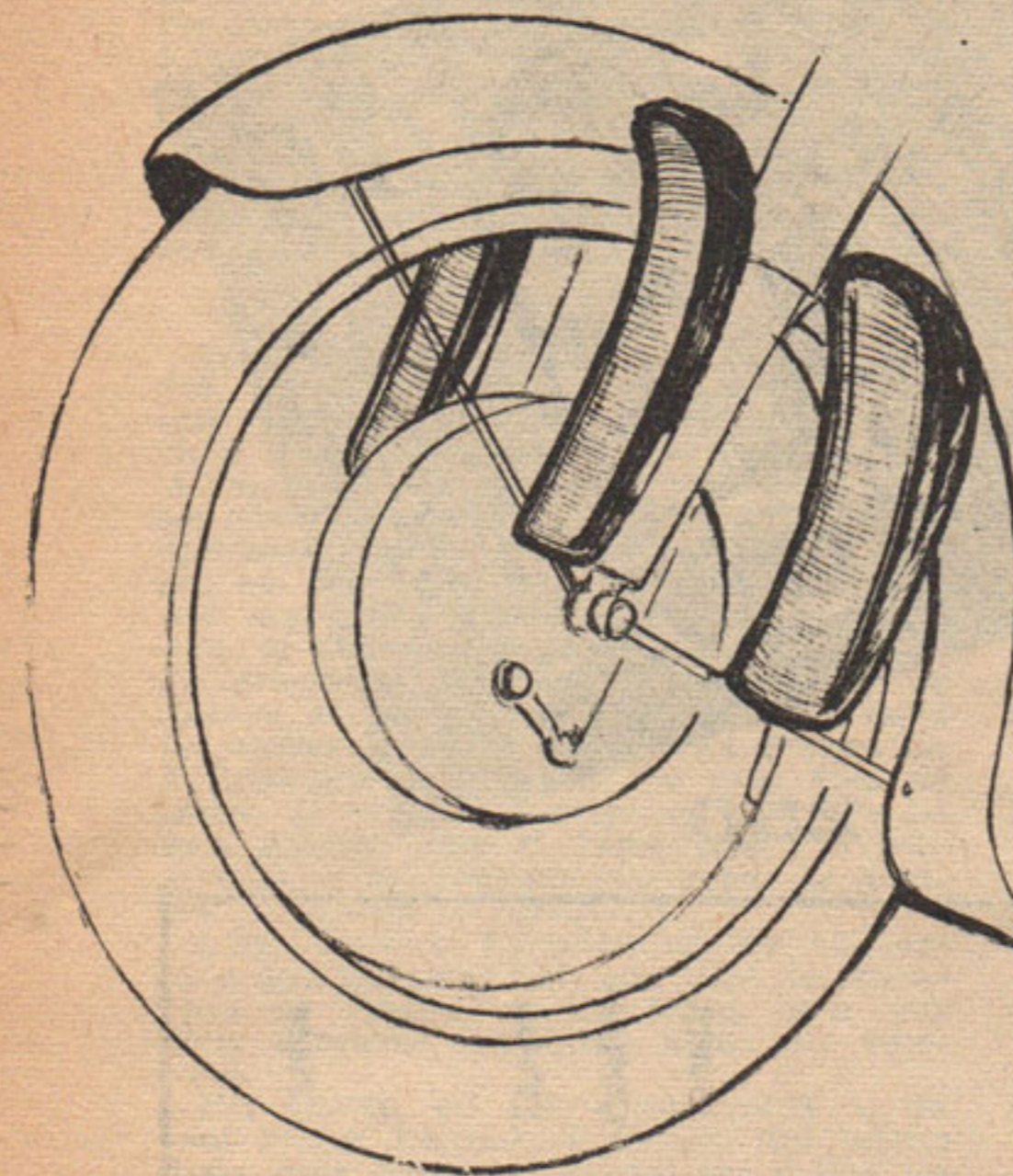


Les carburateurs de deux temps ne sont que des organes burlesques...



Ci-dessous, petit projet de tôles déflectrices à la roue avant. A droite : courbes réelle et idéale de la consommation d'un moteur deux temps par tour du vilebrequin.

Le laboratoire, bien plus que les circuits, est devenu le véritable banc d'essai.



Pour pouvoir progresser dans le domaine de la technique — s'il ne s'agit pas de l'architecture de la machine — un LABORATOIRE est beaucoup plus approprié que la compétition.

Ici, on peut tout surveiller, et non pas être réduit aux rapports plus ou moins confus et imprécis des pilotes.

Ici on peut, sur des bancs d'essai de divers types, résoudre des problèmes soulevés par le fonctionnement d'un moteur alors que ces mêmes solutions, par des essais routiers ou même en compétition, auraient demandé plusieurs mois pour être trouvées.

Auriez-vous des doutes ?

Alors je vous poserai, moi, la question suivante : quels progrès techniques nous apportent, aujourd'hui, les courses sur circuits, ou plutôt, les monstres spéciaux qui les disputent ?

Peut-être des carburateurs acceptant de fonctionner, et de bien fonctionner, entre 2.000 et 4.000 t/m ? Ou bien des suspensions confortables de 60 à 150 km/h ? Ou encore des pneus qui « tiennent la route » et que l'on puisse acquérir n'importe où ?

Non, la course de vitesse sur circuit, en tant que banc d'essai, en tant que source d'enseignements techniques, est une méthode longue, complexe, bien souvent pleine d'embarras.

LE LABORATOIRE... ÇA, C'EST SÉRIEUX !

C'est en laboratoire, et non sur un circuit de vitesse ou sur l'anneau de Montlhéry, que j'ai pu découvrir, par exemple :

— que les carburateurs, sur les 2 temps, ne sont que des organes burlesques qui, en aucune façon, n'assurent une véritable carburation et encore moins l'automatisme de dosage de richesse d'émulsion qu'ils sont sensés donner.

— que toutes les distributions mécaniques sur les 2 temps ne sont qu'extravagances. En effet, les fameuses « pertes de gaz frais » s'avèrent n'être, en réalité, que des pertes de GOUTTES d'essence, alors que les gaz eux-mêmes, pour des systèmes d'admission et d'échappement correctement dimensionnés, demeurent dans le cylindre.

Et ce n'est qu'en laboratoire que l'on peut rendre ces phénomènes VISIBLES.

LES PROBLÈMES DU JOUR.

Problème n° 1 : Faire de la propagande pour nos « deux-roues » !... mais...

Mais avant de commencer systématiquement une telle campagne, il nous faut nous attaquer à deux problèmes critiques.

- Le BRUIT.
- Le terme « DANGEREUX ».

A résoudre également, aujourd'hui ou demain :

— Le problème de la carburation : il faut que la consommation d'essence en milligrammes, par tour-moteur, demeure constante quel que soit le régime (une réelle « automaticité ») et ne prenne pas l'allure fantaisiste qu'on lui connaît. [N.D.L.R. : Nous reviendrons sur ce sujet]. Mais là, de la carburation à l'injection !...

— Le problème de la protection des jambes et pieds du pilote contre les projections d'eau de la roue avant. Peut-être par des tôles « déflectrices » ?

— Le problème de la suspension. Pourquoi pas la 2 CV sur deux roues ?

— Le problème du profil des pneus, élément essentiel de la tenue sur sol gras.

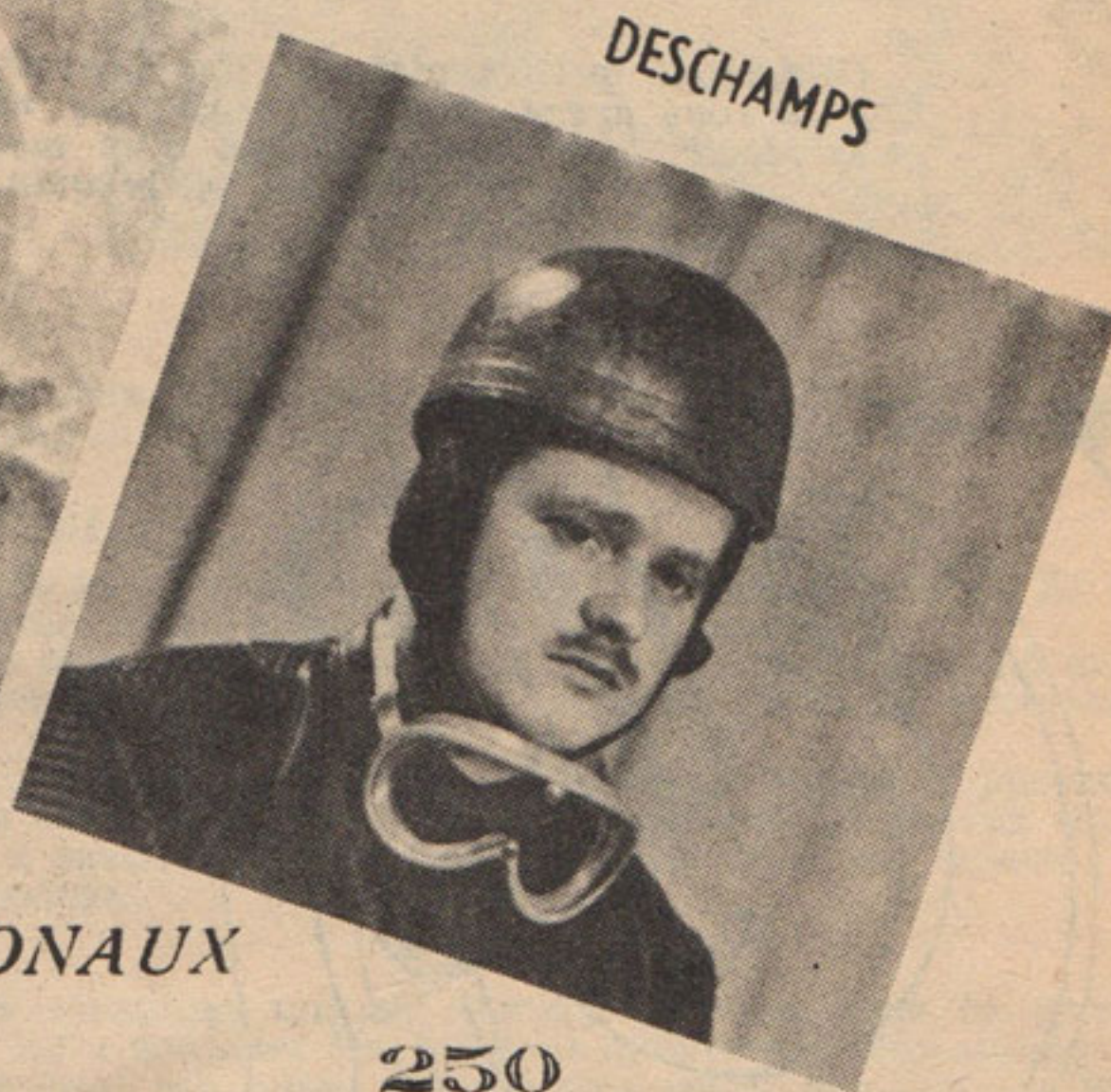
LES CHAMPIONNATS DE FRANCE 1958

« Le rideau tombe sur la saison [...], la farce est jouée et les applaudissements restent maigres, car le malaise persiste et le sport semble être de plus en plus dans la coulisse, alors que sur la scène s'étale la routine, voire l'indifférence, l'apathie. » C'est par cette phrase que nous commençons, il y a un an, l'article que nous consacrons aux Championnats de France 1957. Mais, ce que nous écrivions il y a onze mois reste d'actualité en 1958 : le déroulement du Championnat National et l'attribution des titres ont à nouveau provoqué plus d'une surprise.

★
Premier litige de ces Championnats : le circuit de Bourges. Un article du règlement 1958 prévoyait que « les moto-clubs organisant des épreuves du Championnat réservées aux licenciés nationaux sont tenus d'accepter toutes les demandes d'engagement qui leur parviendraient et de prendre par priorité dans les essais éliminatoires les coureurs classés dans les cinq premiers du classement provisoire de ce Championnat ». Cette clause n'a pas été appliquée par le M.-C. Berry qui a refusé l'engagement de certains coureurs, alors en tête du Championnat. Il était donc logique que les résultats de ce circuit ne comptent pas pour l'attribution des titres.



BURGGRAF



DESCHAMPS

LES INTERNATIONAUX

125

250

	Bourg	Avignon	Total	Place
BURGGRAF (MV)	8	8	16	1 ^{er}
SCARAMELLA (MV)	4	6	10	2 ^{me}
DE POLO (Puch)	6	—	6	3 ^{me}
LESAGE (Ducati)	—	4	4	4 ^{me}

175

	Bourg	Obernai	Total	Place
DESCHAMPS (NSU)	4	6	10	1 ^{er}
GUERIN (Guzzi)	6	3	9	2 ^{me} ex-aequo
VALENTIN (NSU)	8	1	9	2 ^{me} ex-aequo
JACQUIER-BRET (Mondial) ..	—	8	8	4 ^{me}
BARONE René (MV)	—	4	4	5 ^{me}
SCHAAD (Nougier)	3	—	3	6 ^{me}
VERD (Guzzi)	—	2	2	7 ^{me}

	Bourg	Pernes	Cadours	Bourges	Avignon	Total **	Total *	Place
BURGGRAF (MV)	—	8	8	8	8	32	32	1 ^{er}
SCHAAD (Nougier)	8	4	—	6	6	24	24	2 ^{me}
FOCARDI (MV)	3	1	6	2	4	15	16	3 ^{me}
BARONE (MV)	2	—	—	4	3	9	9	4 ^{me}
TOUZALIN (MV)	6	2	—	3	—	8	8	5 ^{me}
JACQUIER-BRET (Mondial)	—	3	4	—	—	7	7	6 ^{me} ex-aequo
LESAGE (Ducati)	4	—	3	—	—	7	7	6 ^{me} ex-aequo
ONDA (Mondial)	—	6	—	—	—	6	6	8 ^{me}
SUSINI (Mondial)	1	—	—	—	—	1	1	9 ^{me}

Mais, c'est à la Commission des Circuits de la F.F.M. de décider de la non-validité d'une épreuve. Or, cette Commission ne s'est réunie que le 20 octobre, puisqu'elle examine en même temps les rapports de tous les circuits de la saison, et a annulé les résultats de Bourges pour toutes les catégories, sauf en 350 cc, la clause citée plus haut ayant été respectée pour cette catégorie. Mais, cette annulation n'a été connue que la saison finie, et, en cours de saison, les pilotes participant au Championnat ne pouvaient pas connaître avec exactitude le nombre de points qu'ils totalisaient, ce total dépendant de la validité de Bourges.

★
Deuxième litige, l'attribution du titre des 175 nationaux ne semblait pas présenter de difficultés particulières. Bon-

* Total général des points.
** Total des quatre meilleurs résultats.

INTERNATIONAUX (suite)

350



COLLOT

nal, avec 4 places de premier devait remporter ce titre. Mais, coup de théâtre, les résultats de Bourges, Avignon et Alger sont annulés et le circuit de Cadours est, lui, déclaré international. Bonnal passe donc de 32 points à 12 points et de la place de premier à celle de quatrième !... C'est ainsi que Couturier, qui se trouvait deuxième derrière Bonnal devient champion de France national 1958.

★

Troisième point délicat : le titre des 125, aussi bien pour les « nationaux » que pour les « internationaux ». L'article 4 du règlement de la F.F.M. dit : « Pour être proclamé champion de France, un conducteur devra être classé dans trois épreuves au minimum. Toutefois, au cas où deux épreuves seulement auraient été organisées dans une classe quelconque, la Commission se réserve la faculté de proclamer un coureur champion de France si son palmarès de l'année dans les autres épreuves courues en France ou à l'étranger le justifie. En tout état de cause, le titre de champion de France ne sera décerné que si l'ensemble des performances du premier classé par le nombre de points le justifie. »

C'est donc à l'application de cet article que Burggraf doit son titre de champion de France en 125 inter, bien que deux épreuves seulement aient été retenues.

Par contre, en 125 « nationaux », un seul pilote, Beltoise, a obtenu des points dans trois épreuves, ce qui lui donne un total de 13 points, mais la place de deuxième (au nombre de points) car Savoye totalise 16 points. Ce dernier devrait donc être premier. Mais n'ayant obtenu ces 16 points qu'en deux épreuves, il ne de-

	Bourg	Pau	Moulins	Obernal	Cadours	Vesoul	Villefranche	Total **	Total *	Place
COLLOT (Norton)	8	8	—	8	8	—	8	32	40	1 ^{er}
DE POLO (Norton)	4	6	8	4	4	8	4	26	38	2 ^{me}
CASSET (Norton)	—	4	—	6	3	6	2	19	21	3 ^{me}
INSERMINI (Norton) ..	6	—	—	1	6	—	6	19	19	4 ^{me}
LIGIER (AJS)	—	3	6	—	—	—	3	12	12	5 ^{me}
BAYLE (Norton)	3	—	—	—	—	3	1	7	7	6 ^{me}
BURGGRAF (Norton) ..	2	—	—	—	—	4	—	6	6	7 ^{me}
WOLFF (Norton)	—	—	—	3	—	—	—	3	3	8 ^{me}
DAGAN (Norton)	—	—	—	—	—	2	—	2	2	9 ^{me} ex-aequo
TOUZALIN (Norton) ...	—	—	—	2	—	—	—	2	2	9 ^{me} ex-aequo
GUERIN (Norton)	1	—	—	—	—	—	—	1	1	11 ^{me} ex-aequo
MONTAGNE (Norton) ..	—	—	—	—	—	1	—	1	1	11 ^{me} ex-aequo

500

	Bourg	Pau	Pernes	Moulins	Obernal	Cadours	Caen	Vesoul	Villefranche	Total **	Total *	Place
COLLOT (Norton)	8	8	—	—	8	8	—	—	8	32	40	1 ^{er}
INSERMINI (Norton)	—	6	8	8	6	6	—	—	6	28	40	2 ^{me}
DE POLO (Norton)	4	4	6	—	—	4	—	8	—	22	26	3 ^{me}
CASSET (Norton)	6	3	—	—	—	3	—	—	4	16	16	4 ^{me}
VALENTIN (Norton)	3	—	—	—	2	—	8	—	—	13	13	5 ^{me}
LIGIER (Norton)	—	2	—	—	—	—	—	6	3	11	11	6 ^{me}
BURGGRAF (Norton)	—	—	4	—	—	—	—	4	—	8	8	7 ^{me}
BAYLE (Norton)	2	—	—	—	4	—	—	—	—	6	6	8 ^{me} ex-aequo
CALLEDE (Norton)	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	6	8 ^{me} ex-aequo
DESCHAMPS (Norton) ...	—	—	—	—	3	—	—	2	—	5	5	10 ^{me}
MONTAGNE (Norton) ...	—	—	—	—	1	—	—	3	—	4	4	11 ^{me}
GALIBERT (Norton)	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	12 ^{me} ex-aequo
ONDA (Norton)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	12 ^{me} ex-aequo

DRION-STOLL



SIDECARS

	Bourg	Pau	Pernes	Moulins	Obernal	Cadours	Caen	Vesoul	Total **	Total *	Place
DRION (Norton)	—	—	8	8	8	—	8	—	32	32	1 ^{er}
MURIT (BMW)	—	8	6	—	6	8	—	8	30	36	2 ^{me}
BEAUVAIS (Norton)	8	6	—	6	4	6	—	6	26	36	3 ^{me}
ROGLIARDO (BMW)	6	4	3	3	3	4	—	1	17	24	4 ^{me}
DUHEM (Norton)	—	3	4	4	—	—	—	2	13	13	5 ^{me}
VIVIER-MERLE (Norton) ..	4	—	—	—	—	—	—	4	8	8	6 ^{me}
VERD (Norton)	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	7 ^{me}

** Total des quatre meilleurs résultats.
* Total général des points.

LES NATIONAUX

125

	2 Heures	Premier Pas	Bourges	C. Salon	Total	Place
SAVOYE (Mondial)	8	—	—	8	16	1 ^{er}
BELTOISE (Jonghi)	3	—	4	6	13	2 ^{me}
BERTRAND (Jonghi)	—	—	8	—	8	3 ^{me} ex-aequo
BOURLES (Rumi)	—	8	—	—	8	3 ^{me} ex-aequo
BEAUVAIS (Jonghi)	—	—	6	—	6	5 ^{me} ex-aequo
BERGERON (Jonghi)	6	—	—	—	6	5 ^{me} ex-aequo
COUDRAI (Gnome-Rhône)	—	6	—	—	6	5 ^{me} ex-aequo
BOILBARBE (Puch)	—	—	—	4	4	8 ^{me} ex-aequo
BOIS (Peugeot)	—	4	—	—	4	8 ^{me} ex-aequo
DARIC (Rumi)	4	—	—	—	4	8 ^{me} ex-aequo
DESQUATREVAUX (Liberia)	1	—	—	2	3	11 ^{me} ex-aequo
GAIDA (Rumi)	—	—	—	3	3	11 ^{me} ex-aequo
IVANOFF (Ceccato)	2	—	—	—	2	13 ^{me}

175

	2 Heures	Premier Pas	Trophées	Chartres	Charleville	C. Salon	Total	Place
COUTURIER (Morini)	8	—	6	6	6	—	26	1 ^{er}
DESCOUREAUX (Gnome-Rhône)	—	—	8	—	8	3	19	2 ^{me}
BARONE R. (MV)	2	—	4	—	—	8	14	3 ^{me}
BONNAL (Morini)	3	—	—	8	—	1	12	4 ^{me}
DIOU (Morini)	6	—	—	4	—	—	10	5 ^{me}
BETTIOL (Morini)	—	8	—	—	—	—	8	6 ^{me}
DELOINCE (Morini)	4	—	3	—	—	—	7	7 ^{me}
PLAINARD (Morini)	—	6	—	—	—	—	6	8 ^{me} ex-aequo
ROUBAUD (Mondial)	—	—	—	—	—	6	6	8 ^{me} ex-aequo
PANSERA (MV)	—	—	—	—	—	4	4	10 ^{me} ex-aequo
TOURTE	—	—	—	—	4	—	4	10 ^{me} ex-aequo
RITTAUD (Puch)	—	—	—	—	3	—	3	12 ^{me}
LEROY (Terrot)	—	—	—	—	2	—	2	13 ^{me} ex-aequo
TERRIOUX (P.P. Roussey)	—	—	2	—	—	—	2	13 ^{me} ex-aequo
TIERS (Follis)	—	—	—	—	—	2	2	13 ^{me} ex-aequo
CROIX (AGF)	1	—	—	—	—	—	1	16 ^{me}

SAVOYE

COUTURIER



vrait théoriquement pas être classé ! La F.F.M. s'est donc trouvé devant le dilemme suivant : ou donner le titre à Beltoise, le seul à être classé dans trois épreuves mais ayant un total de points inférieur à celui de Savoie, ou attribuer le titre à Savoie, qui a le total le plus élevé, mais n'a participé qu'à deux épreuves. En définitive, la F.F.M. a résolu ce problème en ne résolvant rien, puisqu'elle a décidé qu'il n'y aurait pas de champion de France catégorie nationale 125 pour 1958.

C'est encore le même article 4 du règlement qui a été appliqué au classement de la catégorie 250 inter, le titre dans cette catégorie revenant à Deschamps, bien que deux épreuves seulement aient été disputées, Bourg et Obernai.

★

En catégorie nationale, il n'a pas été attribué de titre sidecars 500, les pilotes titulaires de licences nationales ayant été classés une seule fois.

★

Pour les autres catégories, les résultats reflètent assez bien la saison sportive française 1958. Les tableaux que nous publions permettront à nos lecteurs de suivre la saison des autres pilotes. Précisons toutefois que ces tableaux ont été établis d'après notre documentation personnelle et, que, ne disposant pas des différents rapports des clubs organisateurs, il ne doivent pas être considérés

CHAMPIONS DE FRANCE

Catégorie internationale :

125 cc : Burggraf ; 175 cc : Burggraf ; 250 cc : Deschamps ; 350 cc : Collot ; 500 cc : Collot ; sidecars : Drion (†).

Catégorie nationale :

175 cc : Couturier ; 250 cc : Savoie ; 350 cc : Gomès ; 500 cc : Maubert.

comme de rigoureux documents officiels. De même, nous publions un tableau des résultats de la catégorie 125 « nationaux », mais nous ne publions ce tableau que dans un but purement documentaire, ce titre n'ayant pas été attribué.

★

Mais, après avoir parlé du déroulement du Championnat, il nous faut dire un mot des champions de France 1958.

LES INTERNATIONAUX

Jacques Collot, qu'il n'est plus besoin de présenter, remporte cette année encore les deux titres, 350 et 500. Collot est certainement notre meilleur pilote actuel et le titre de champion de France semble devenir une habitude pour lui.

Deschamps, champion en 250 cc est un jeune, qui n'en est pas à son premier titre. Regrettons que le peu d'épreuves disputées cette année ne nous ait pas permis de le voir plus souvent.

André Burggraf, champion en 125 et 175 est, par contre, un « nouveau », puisqu'il n'avait pas encore eu droit au titre. Mais, cette année, il a bien fait les choses en ramenant deux titres. Burggraf qui s'est affirmé en petites cylindrées a également participé à des courses de 350 et 500 cc. Souhaitons le voir plus fréquemment dans ces cylindrées en 1959.

Jacques Drion, mort en course à Brno, en Tchécoslovaquie, est champion de France à titre posthume. Il n'est pas besoin de rappeler la carrière de Drion qui restera une grande figure du sport motocycliste de l'après-guerre.

LES NATIONAUX

En 500 cc, le titre vient récompenser avec Maubert, les efforts de M. Lhuissier

qui a permis aux pilotes de son « écurie » de participer régulièrement aux épreuves de la saison. Maubert (« Charly » pour les intimes) est un nouveau venu dans la galerie des champions. Grand, mince, l'accent savoureux, Maubert est un bon pilote à qui l'on pourrait reprocher cependant de prendre un peu trop de risques. Mais 1958 a été sa première « vraie » saison et la sagesse s'acquiert avec l'expérience. Enfin, la Triumph qui lui a permis de remporter ce titre malgré une importante opposition n'est pas une véritable machine de course, puisque c'est un modèle de série transformée pour la compétition.

En 350 Gomès remporte pour la deuxième année consécutive le titre. Gomès est jeune et sympathique, mais nous ne pouvons que regretter le nombre assez limité de pilotes qui ont participé à cette catégorie et le nombre restreint des épreuves, ce qui n'a pas donné beaucoup d'attraits aux 350.

Savoie remporte haut la main le Championnat des 250 cc. Savoie a une science du pilotage qui, allée à un matériel de classe, en ferait un redoutable protagoniste de la catégorie 250 « internationaux ». Souhaitons donc le voir dans cette catégorie l'année prochaine.

MAUBERT



500

	2 Heures	Pernes	Rouen	Avignon	Charleville	Chartres	Villefranche	C. Salon	Total **	Total *	Place
MAUBERT (Triumph)	4	—	—	—	1	8	8	8	28	29	1 ^{er}
TOMESANI (Triumph)	6	—	—	—	8	6	4	—	24	24	2 ^{me}
VASSEUR (Norton)	—	—	8	—	6	3	—	6	23	23	3 ^{me}
BARGETZI (Norton)	8	—	—	—	4	4	—	4	20	20	4 ^{me}
CIFFREO (Triumph)	—	3	—	8	—	—	6	—	17	17	5 ^{me}
PABA (BSA)	—	8	—	—	—	—	3	—	11	11	6 ^{me}
ROUX (Triumph)	—	6	—	4	—	—	—	—	10	10	7 ^{me}
NOBLIN (Norton)	—	—	6	—	—	1	—	—	7	7	8 ^{me}
MARSAUX (Norton)	—	—	—	6	—	—	—	—	6	6	9 ^{me}
LATRILLE-SEIGNEUR (Trium.)	1	1	—	—	—	—	—	3	5	5	10 ^{me}
CONY	—	4	—	—	—	—	—	—	4	4	11 ^{me} ex-aequo
DOMINIONI (Norton)	—	2	—	2	—	—	—	—	4	4	11 ^{me} ex-aequo
MICHAROFF (Norton)	—	—	4	—	—	—	—	—	4	4	11 ^{me} ex-aequo
COT (Norton)	3	—	—	—	—	—	—	—	3	3	14 ^{me} ex-aequo
FAURE (BSA)	—	—	—	3	—	—	—	—	3	3	14 ^{me} ex-aequo
ESCOUBAS (Norton)	—	—	—	—	3	—	—	—	3	3	14 ^{me} ex-aequo
BROQUET (Triumph)	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	17 ^{me} ex-aequo
DIOU (Norton)	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2	17 ^{me} ex-aequo
EDOUARD	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	17 ^{me} ex-aequo

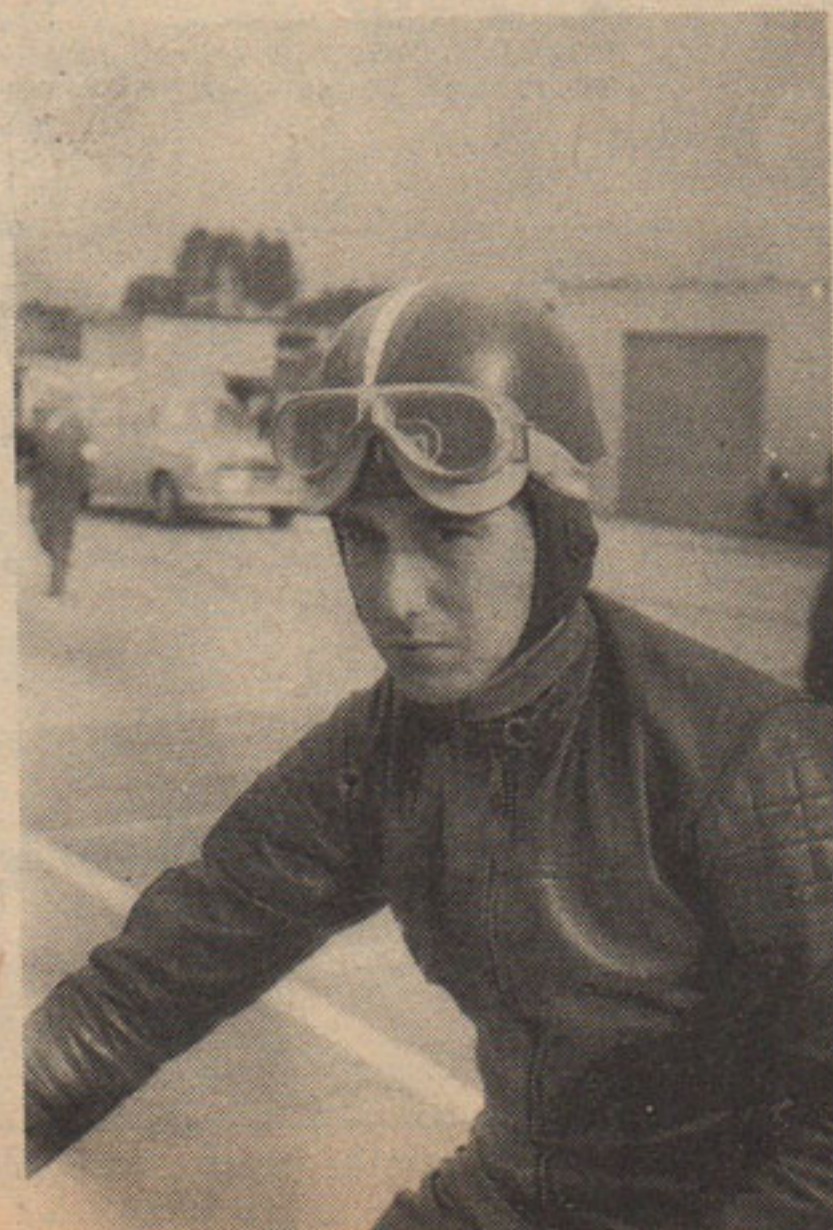
LES NATIONAUX 250

	2 Heures	Premier Pas	Trophées	Charleville	C. Salon	Total	Place
SAVOYE (Mondial)	8	—	8	8	8	32	1 ^{er}
RITTAUD (Guzzi)	6	—	6	4	6	22	2 ^{me}
OBERT (NSU)	4	—	4	3	—	11	3 ^{me}
BASTOGNE (Puch)	3	6	—	—	—	9	4 ^{me} ex-aequo
DESCOUREAUX (Gnome-Rhône) ...	—	—	3	6	—	9	4 ^{me} ex-aequo
CHATILLON (Peugeot)	—	8	—	—	—	8	6 ^{me}
BARTHELEMY (Zündapp)	—	—	—	—	4	4	7 ^{me} ex-aequo
FROGER (Guller)	—	4	—	—	—	4	7 ^{me} ex-aequo
MAILLOT (NSU)	—	—	—	—	3	3	9 ^{me}
BAILLY-LACRESSE (Zündapp)	—	—	—	—	2	2	10 ^{me} ex-aequo
COUVREUR	—	—	—	2	—	2	10 ^{me} ex-aequo
LAPRIE (Peugeot)	2	—	—	—	—	2	10 ^{me} ex-aequo
TANO (Adler)	—	—	2	—	—	2	10 ^{me} ex-aequo
BAZOT (Peugeot)	—	—	—	—	1	1	14 ^{me} ex-aequo
DUCREUX (Peugeot)	1	—	—	—	—	1	14 ^{me} ex-aequo
ROBI	—	—	—	1	—	1	14 ^{me} ex-aequo

350

	2 Heures	Bourges	Chartres	C. Salon	Total	Place
GOMES (Norton)	8	6	—	8	22	1 ^{er}
LEROY (BSA)	4	—	4	2	10	2 ^{me}
DUBREUIL (AJS)	2	—	1	6	9	3 ^{me} ex-aequo
PINTON (Norton)	3	—	3	3	9	3 ^{me} ex-aequo
TARNAZAC	—	8	—	—	8	5 ^{me}
COSTEDOAT (BSA)	—	—	6	—	6	6 ^{me} ex-aequo
DUMAS DE VAULX (BSA)	6	—	—	—	6	6 ^{me} ex-aequo
MAISSE (Norton)	—	—	—	4	4	8 ^{me}
KRAJKA (BSA)	—	—	2	—	2	9 ^{me}
RUELLET (BSA)	1	—	—	—	1	10 ^{me}

GOMES



Couturier est, lui aussi, un nouveau champion de France, titre qu'il a acquis avec une machine sport. Il a donc beaucoup de mérite, mais on peut tout de même regretter les conditions dans lesquelles s'est déroulé ce Championnat.

Une constatation s'impose quand même: le nombre de jeunes qui viennent à la compétition est de plus en plus important, en particulier en catégorie 500 « nationaux » où la lutte a été très sévère entre pilotes de valeur sensiblement égale et disposant de machines sérieusement préparées. Nous pensons en particulier à tous les pilotes de l'écurie Lhuisier (Maubert, Tomesani, Latrille-Seigneur, etc...), aux « nortonistes » Bargetzi, Vasseur, Noblin, etc...

★

Enfin, les Championnats eux-mêmes, leur déroulement plus exactement, ne peuvent se passer de commentaires. Nous vous avons montré, au début de cet article, ce qui a contribué à obscurcir le déroulement de ce Championnat, à lui donner un caractère équivoque.

Malgré tout, la F.F.M. n'a pas été sans se rendre compte du discrédit qui recouvre maintenant le Championnat national qui donne trop la fâcheuse impression de se disputer, la saison finie, dans les bureaux de la F.F.M.

Pour éviter cela en 1959, les titres de champion de France nationaux seront attribués d'après les résultats d'une EPREUVE UNIQUE, organisée à Montlhéry en octobre. La formule du Championnat inter reste inchangée.

Il est évident que les difficultés principales du Championnat 1958 provenaient de l'incertitude des coureurs qui voyaient annuler les unes après les autres certaines épreuves (Bordeaux, Bergerac, etc...) et de l'impossibilité de certains organisateurs à accepter tous les engagements reçus, leurs circuits, trop petits, limitant le nombre de partants. Dans ce dernier cas, il y a évidemment la solution d'organiser des éliminatoires ou de ne pas prendre d'inter. Mais alors, c'est le problème financier qui se pose aux organisateurs, car garder le circuit une journée de plus entraîne des frais énormes; de même, ils ont besoin de « têtes d'affiche ».

Mais si l'épreuve unique permettra d'éviter ces difficultés (Montlhéry peut accueillir 60 pilotes par catégorie), elle a peu de chances de permettre d'attribuer le titre au pilote le plus méritant de la saison. En sport mécanique, il est bien évident qu'il faut toujours compter avec les risques de casse. Et s'il est peu probable que les trois ou quatre meilleurs pilotes « cassent » dans la même

épreuve, il est très possible que le meilleur, celui qui a la meilleure machine et qui domine nettement ses rivaux, connaisse la malchance ce jour-là, ce qui nous vaudrait alors des champions de France vraiment peu représentatifs de la saison sportive.

D'ailleurs, ce principe de l'épreuve unique n'est appliqué dans aucun pays d'Europe, si ce n'est en Angleterre, où ce système est très critiqué pour les résultats curieux qu'il donne parfois.

★

Tout cela, on le sait à la F.F.M. M. Renaud, directeur des services de la F.F.M. nous disait récemment : « Je sais bien que l'épreuve unique ne représente pas l'idéal en ce domaine. Mais nous voulons trouver une formule satisfaisante pour le Championnat national. Faute de pouvoir compter sur des épreuves dont l'organisation est certaine, nous allons essayer ce nouveau règlement en 1959. D'après ses résultats, nous saurons si nous devons retourner à l'ancienne formule ou nous orienter dans une nouvelle voie. »

Attendons donc octobre 1959 avant de porter un nouveau jugement sur le Championnat national. Mais avouons que nous restons sceptiques sur la valeur des résultats obtenus dans une épreuve unique.

C. C.

MOTOCYCLISTES, SOYEZ PRÉVOYANTS ! ADOPTÉZ LA CARTE DE SECOURS D'URGENCE

C'est un lieu commun que de souligner la fréquence des accidents de la circulation, que d'insister encore sur le fait que ces derniers se traduisent le plus souvent pour l'usager du deux-roues, dépourvu de toute protection, par des blessures parfois graves.

Nous savons tous également qu'en cas de dommage corporel sérieux, la rapidité avec laquelle les soins médicaux et chirurgicaux sont apportés à la victime conditionne, dans plus d'une circonstance, la survie de cette dernière.

C'est d'ailleurs pourquoi nous avons personnellement consacré un éditorial (M.-R. n° 1398) à l'importante question de la connaissance des groupes sanguins auxquels appartiennent les participants à une épreuve motocycliste.

Mais le sujet déborde le cadre du sport pour intéresser tous les usagers, du cyclomoteur à la machine de grosse cylindrée en passant par le scooter. Et c'est

pourquoi nous vous présentons aujourd'hui la CARTE DE SECOURS D'URGENCE du Dr Triollet, qui constitue un indiscutable moyen de protection en cas d'accident survenant sur la voie publique et aussi au cours du travail.

Ce document, qui se porte en permanence dans le portefeuille, comme une carte d'identité, un permis de conduire, etc..., consiste en une véritable fiche de renseignements propre à fournir au médecin appelé à donner les premiers soins toutes indications qui lui permettront d'intervenir sûrement, efficacement, parce qu'en réelle connaissance des antécédents médicaux du blessé.

Jusqu'à ce jour, la CARTE DE SECOURS D'URGENCE, créée en 1955, n'avait été présentée qu'à certaines industries, associations et collectivités importantes dont plusieurs, comprenant sa réelle utilité sociale, l'ont adoptée et distribuée à leurs employés, adhérents et ressortissants.

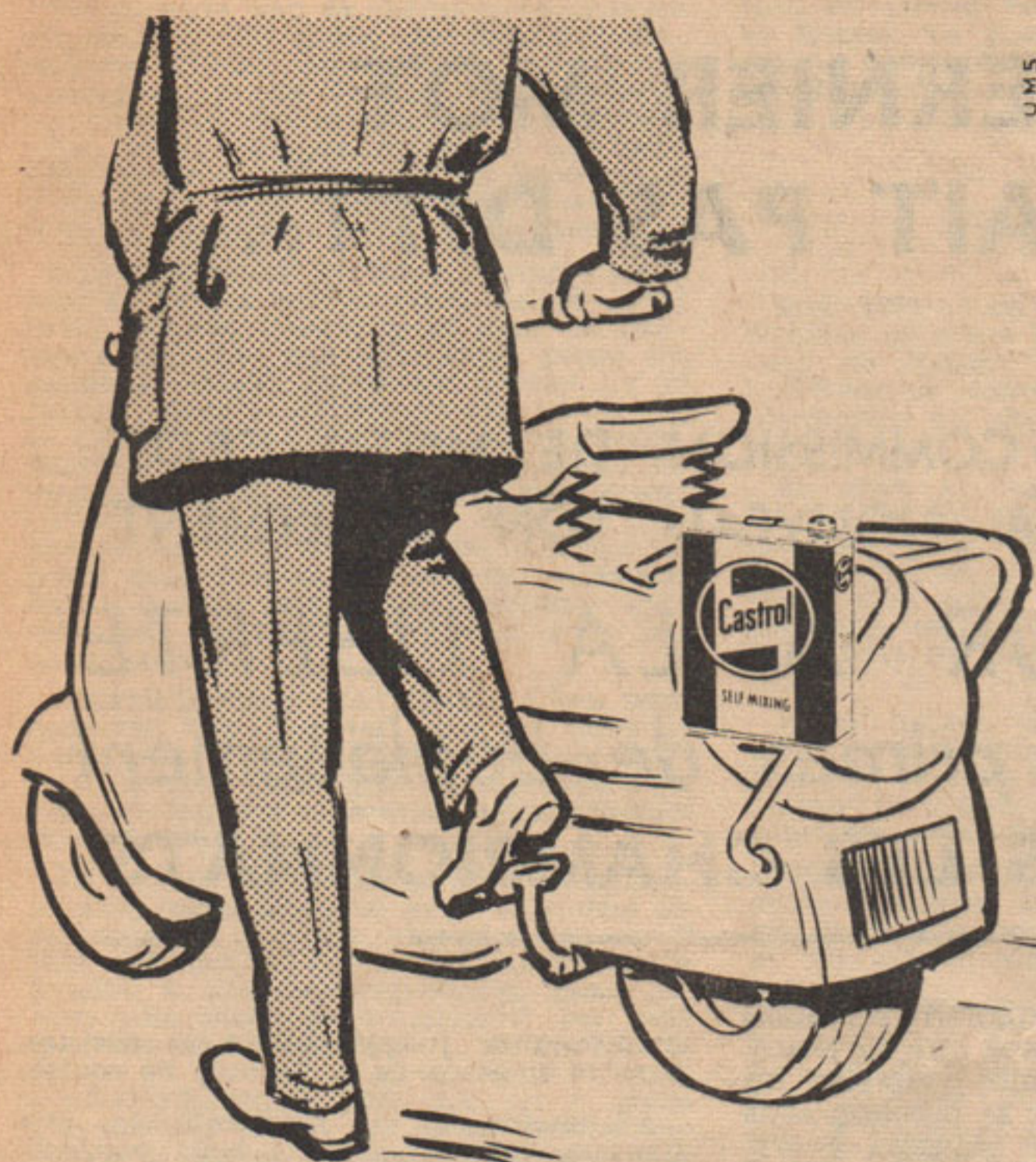
Devant l'intérêt suscité par cette création et pour répondre à de nombreuses demandes de personnes isolées, la CARTE DE SECOURS D'URGENCE est mise désormais à la disposition du public, qui peut se la procurer pour un prix extrêmement modique dans certaines librairies ou, à défaut, à la « Librairie des Etudes, 26, rue Saint-Julien, Angers (M.-et-L.). »

★

Motocyclistes, en raison des dangers de la circulation, prenez la précaution de placer dans votre portefeuille la CARTE DE SECOURS D'URGENCE qui permettra automatiquement, en cas d'accident, de prévenir immédiatement votre famille ou les personnes de votre choix, et de fournir immédiatement au médecin ou au chirurgien appelé à vous donner des soins d'urgence d'utiles indications concernant votre état de santé habituel ainsi que toutes recommandations qui vous paraîtraient désirables.

CARTE DE SECOURS D'URGENCE	
NOM :	_____
Prénoms :	_____ Nationalité :
Né le :	_____ à _____
Domicile :	_____ Téléphone :
Profession :	_____
Assuré à la C ^{ie} :	_____
En cas d'ACCIDENT, prévenir :	
M	Tél. : _____
ou M	Tél. : _____
ou M	Tél. : _____
OBSERVATIONS :	

EN CAS D'ACCIDENT	
remettre cette carte au Médecin appelé à me donner des soins	
Groupe Sanguin :	Rhésus : Phénotype :
État du cœur et de la circulation * :	
Tension artérielle * :	Urée sanguine * :
État de l'appareil respiratoire * :	
Urine : Albumine * :	Sucre * :
Avez-vous été traité par l'insuline ? : Quand ?	
Sérothérapies antérieures :	
Dates vaccinations antérieures : Tétanos	- Diphtérie
Autres indications :	
Hémophilie ?	
* Indiquez au crayon la date et le résultat du dernier examen.	
Médecin personnel : D ^r _____	à _____ Tél. _____



UMS

Bonne mise en route
pour l'hiver...

CASTROL *est là!*

Pour les 2 temps ::

CASTROL SELF MIXING

en bidons de 2 litres
ou en doses

Pour les 4 temps ::

CASTROL



calculée
éprouvée
toujours perfectionnée

L'HUILE PAR EXCELLENCE

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS

SAKER
ETI ANDRE PORTERIE

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

LIFE-COAT
vous sauvera la vie

L'imperméable
LUMINESCENT

est une production **VERNON**

Distributeur exclusif : **ATLEX S. A.** 38, Avenue de l'Opéra - Paris (2^e)
Tel. OPÉ 55-80 et 43-46

EN VENTE MAISONS DE SPORT & GRANDS MAGASINS - PARIS & PROVINCE

**LA SAISON 1958
DE MOTO-CROSS
ET SES ENSEIGNEMENTS**

IV

LE DERNIER MOT N'ÉTAIT PAS DIT!...

LA SOUS-COMMISSION DE MOTO-CROSS MODIFIE A NOUVEAU SON REGLEMENT RETOUR A LA LIBERTE pour les primes de déplacement SAUF DANS LES CHAMPIONNATS

ALORS que les premiers exemplaires de notre précédent numéro sortaient tout juste de l'imprimerie, nous apprenions de bonne source que la Sous-Commission de Moto-Cross de la F.F.M., réunie en comité restreint du fait de l'absence d'un certain nombre de ses membres, avait, le 21 octobre, sous l'impulsion de son président M. Barrouilhet appuyé par M. Marcel Seery, adopté de nouvelles modifications au Règlement général établi le 6 octobre et dont nous poursuivons l'examen en cette série d'articles, débutée le 18 octobre (« M.-R. » n° 1.411).

Soucieux de vous documenter avec la plus complète exactitude sur ces changements, intervenus de la manière la plus inattendue au moment où le Règlement 1959 pouvait être considéré comme étant rédigé dans sa forme définitive, nous sommes allés nous renseigner auprès de l'obligeant M. Renaut, directeur des services de la F.F.M., qui a bien voulu nous confirmer la réalité de nos informations et nous exposer les motifs qui ont inspiré les retouches de dernière minute dont nous vous donnons connaissance ci-après.

EN CE QUI CONCERNE LES CHAMPIONNATS

D'UN point de vue général, la plus importante modification apportée ici aux dispositions antérieurement énumérées est bien l'adoption de la formule de course **EN DEUX MANCHES**, à l'exclusion de toute autre, et pour les Championnats « Inter » et « National » seulement.

On se souviendra que le texte initial laissait aux organisateurs des épreuves de ces deux Championnats le choix entre l'ancienne formule (manche unique), et la nouvelle, introduite dans le règlement le 6 octobre dernier.

Cependant, et comme il apparaît que les Grands Prix du Championnat du Monde ou encore le Moto-Cross des Nations s'orientent eux-mêmes de plus en plus vers la formule des deux manches, comme justement le souci principal de nos dirigeants est d'adopter en France les mêmes méthodes qui prévalent dans les grandes compétitions internationales, de telle sorte que nos coureurs soient préparés le mieux possible à y participer et à y faire bonne figure, la Sous-Commission a cru bon d'aligner purement et simplement son règlement sur une modalité qui s'est révélée de loin la meilleure cette saison en Angleterre, en Hollande, en Suède.

A notre sens, elle a bien fait : puisque la formule de course en deux manches eut de toute façon été préférée par la plupart des organisateurs et des pilotes, puisqu'elle est celle qui peut le mieux plaire au public, à quoi bon laisser subsister la possibilité de recourir à la man-

che unique, ce qui compliquait le règlement sans utilité pour personne ?

★

Domage que, relativement au Championnat de France de la Petite Cylindrée, la Sous-Commission en soit restée pour cette année à la manche unique, au lieu

d'uniformiser jusqu'au bout sa décision dans le domaine de la formule de course.

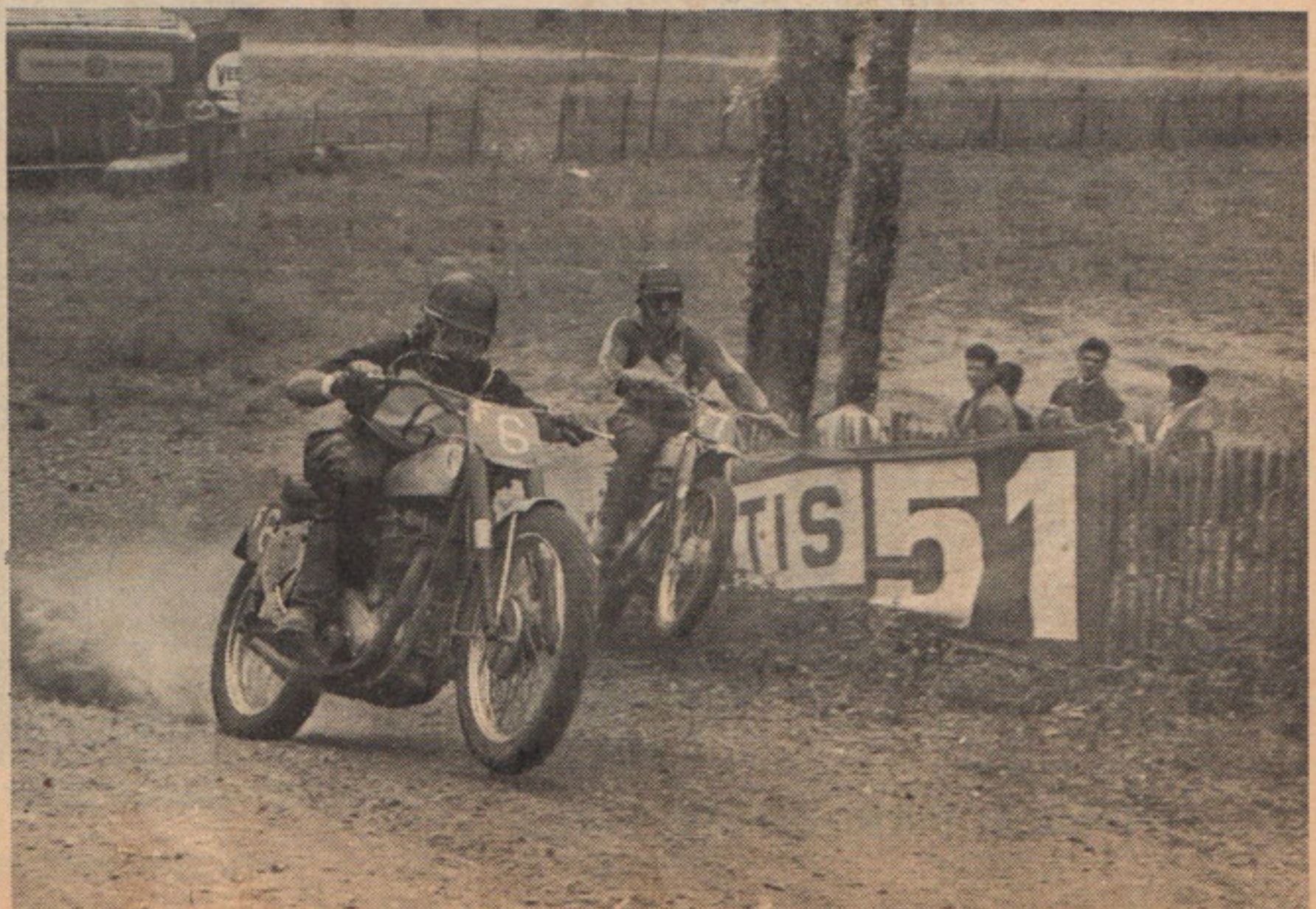
Néanmoins, il est vraisemblable que l'an prochain, et si cette belle compétition, intelligemment remaniée par ailleurs, répond à tous les espoirs placés en elle, la lacune que nous déplorons aujourd'hui sera comblée sans plus attendre.

★

Du côté Championnat national, les dispositions définitives continuent à manquer de clarté : deux manches soit, et ceci est parfait, mais s'agit-il de toutes les courses de cette compétition (les manches qualificatives, la manche de sélection et les manches de classement) ou bien faut-il comprendre que seules les trois épreuves de classement, à l'exclusion des précédentes, devront obligatoirement se dérouler sur deux manches ?

Il y a là un peu de lumière à faire pour que les choses soient claires dans l'esprit de tous.

COMBES (6) et CROSS (7)



Par ailleurs, peu de changement dans les dispositions déjà présentées dans nos précédents articles, du moins à propos des Championnats de France. Mais puisque nous sommes sur ce terrain, profitons-en pour vous indiquer les dates et lieux déjà prévus — mais qui n'ont encore rien d'officiel — pour le déroulement des différentes épreuves qu'ils comportent :

CHAMPIONNAT INTER : Première manche à Pernes-les-Fontaines le 26 avril 1959 ; ensuite, Cassel, le 24 mai. La troisième manche, que l'on avait pensé un moment pouvoir intéresser Lavaur (le 26 juillet), reste actuellement non attribuée, ce dernier club s'étant finalement récusé. Enfin, la finale aura lieu (toujours en principe) le 30 août à Thomer-la-Sogne (bravo à ce club qui a déjà eu en charge, en 1958, la première manche de notre championnat de première catégorie. S'il y a des clubs qui ignorent cette splendide compétition, Thomer n'est pas de ceux-là !).

CHAMPIONNAT NATIONAL : Les trois épreuves qualificatives ont été prévues pour le 5 avril, à Château-du-Loir (encore un club fidèle aux Championnats de France), Poitiers et Amiens, sympathiques nouveaux venus.

Le 1^{er} mai, peut-être à Laigle, en Normandie, nous devrions avoir la course de sélection, à laquelle succéderaient le 7 juin à Nancy, le 5 juillet à Angers et le 2 août à Mézières-sous-Ballon (mais là, c'est une glorieuse tradition !) les trois épreuves de classement.

CHAMPIONNAT DES 250 cc : Nous n'avons pas encore les dates que retiendront les Ligues régionales pour faire disputer leurs Championnats, qui serviront de cadre aux éliminatoires de cette compétition. Mais l'organisation de la manche finale a été réclamée par Vannes, pour le 13 ou le 20 septembre, ou encore le 4 octobre (nous saurons tout cela très précisément après le 1^{er} décembre, car c'est seulement à cette date que sera publié le calendrier définitif).

★

Quoiqu'il en soit, les organisations qui ont déjà réclamé l'une ou l'autre des manches des Championnats de France semblent offrir, dans leur ensemble, toutes les garanties désirables, aussi bien du point de vue « standing » que sur le plan de l'aptitude à mettre sur pied des courses officielles, qui exigent un déroulement exempt de toute irrégularité.

Des clubs comme Pernes, Thomer, Cassel (M.C.N.F.) ont une solide réputation et ont fait leurs preuves, de même que Poitiers, Mézières-sous-Ballon (A.M. Montfort). A Vannes, nous savons que M. Le Hire est capable des meilleures choses pour cette catégorie 250 cc qu'il adore. Restent donc quelques inconnues, Amiens, Laigle éventuellement, Nancy et Angers. Des trois premiers, nous souhaitons qu'ils fassent tout pour se hisser au même niveau que les autres clubs déjà cités, quant à Angers, qui a de l'ambition et de la réussite, nous pensons qu'il aura à cœur de revoir son terrain (nous ne le connaissons pas nous-même, mais le vice-président de la F.F.M., M. Castel, qui a eu l'occasion de le visiter, a exprimé à ce sujet des réserves positives).

De toutes manières, il conviendra que la Sous-Commission s'attache plus encore que par le passé à faire homologuer les terrains retenus pour les Championnats, primo par des personnalités réellement compétentes, secundo par des personnalités absolument étrangères aux Ligues ou Clubs considérés.

Il ne doit plus s'admettre une seule homologation de complaisance en 1959 !

★

Un dernier mot, avant de quitter cet avant-projet de calendrier : pour 1960, deux clubs ont déjà demandé l'organisa-

tion du Grand Prix de France : Vesoul et Rocroi. Le premier nommé, candidat depuis deux ans déjà, a été accepté en priorité (dans le principe, le comité de

la F.F.M. devant prononcer le premier décembre l'acceptation définitive de toutes les décisions prises le 21 octobre par la sous-commission).

PRIMES DE DÉPLACEMENT ET DE SÉJOUR MAINTENUES EN CHAMPIONNAT

Pour 1959, et en ce qui concerne les différentes manches de nos trois Championnats de France, la sous-commission a maintenu la formule des primes de déplacement et de séjour accordées aux coureurs.

En effet, et c'est M. Renaut qui nous l'a précisé, la participation des coureurs qualifiés pour disputer ces courses est obligatoire, et il est fait aux organisateurs, d'un autre côté, obligation d'engager dans les manches qui leur sont confiées tous les pilotes régulièrement qualifiés.

Cette double obligation venant tout droit de la Fédération, celle-ci doit logiquement prendre ici ses responsabilités, et définir une formule de défraiement des coureurs acceptable des deux côtés.

CHAMPIONNAT INTER : Nous vous avons dit dans notre précédent numéro que le barème des primes de déplacement et de séjour s'appliquant aux partici-

pants au Championnat inter 1959 était purement et simplement reconduit sur les mêmes bases déjà éprouvées en 1958.

Nous avons également publié, dans ce même numéro 1413, un contre-projet portant sur deux solutions différentes et tendant à réduire les sommes accordées pour les petits déplacements, en valorisant d'un autre côté celles qui reviennent aux pilotes qui accomplissent un long voyage pour se rendre sur un terrain.

Jusqu'ici, notre proposition n'a fait l'objet d'aucune réaction côté F.F.M., aussi n'ajouterons-nous rien aujourd'hui au présent paragraphe.

★

CHAMPIONNAT NATIONAL : Ici encore, le barème 1958 est appliqué, sans aucun changement, à l'édition 1959 du Championnat de France de seconde catégorie. Nous rappelons ce barème ci-après :

1°) Zone A - Déplac. dans un rayon de 100 km	16.000
2°) Zone B - Déplac. dans un rayon de 100 à 200 km	20.000
3°) Zone C - Déplac. dans un rayon de 200 à 300 km	24.000
4°) Zone D - Déplac. dans un rayon de 300 à 400 km	28.000
5°) Zone E - Déplac. dans un rayon de 400 à 500 km	32.000
6°) Zone F - Déplac. dans un rayon de 500 à 600 km	36.000
7°) Zone G - Déplac. dans un rayon supér. à 600 km	40.000

Il est précisé que la prime de séjour est comprise dans ce barème.

DROBECQ





BEAUMARD

Sur ce plan, nous nous suffirons d'exprimer une évidence qui n'échappe à personne : qu'ils soient « Nationaux » ou « Inters », les pilotes utilisent des véhicules d'une puissance sensiblement égale, attelés identiquement d'une remorque, paient leur essence le même prix et mangent et dorment dans les mêmes hôtels, au même tarif !

Il est donc absolument anormal de ne pas appliquer aux uns comme aux autres un barème unique, ceci d'autant plus qu'il ne s'agit que de couvrir des frais de déplacement et de séjour, et non pas de faire gagner sous cette rubrique plus ou moins d'argent aux coureurs.

En ce qui concerne donc les « nationaux » participant au Championnat de France de seconde catégorie, nous réclamons par conséquent très énergiquement le bénéfice du barème le plus élevé, considérant par ailleurs et une fois de plus que celui-ci devrait être modifié dans l'esprit de notre récente proposition incluse dans le numéro 1.413.

N.-B. — Afin de permettre à la Sous-Commission d'équilibrer les engagements en vue des épreuves qualificatives du Championnat « national » 1959, les organisateurs de Château-du-Loir, Poitiers et Amiens devront lui communiquer quinze jours à l'avance la liste des demandes qui leur seront parvenues.

On sait qu'en principe, chaque pilote peut s'engager où bon lui semble, dans l'une ou l'autre des trois épreuves qualificatives (décision du 6 octobre), mais en se réservant le droit d'équilibrer au besoin les plateaux quant au nombre des participants (décision du 21 octobre), la Sous-Commission entend précisément faire en sorte qu'il n'y ait pas 40 partants ici et 15 ailleurs.

★

CHAMPIONNAT DES 250 cc : Dans cette catégorie, le barème 1959 est augmenté en ce sens qu'il rejoint le barème prévu pour les nationaux (voir au paragraphe Nous devons pourtant considérer que précédent).

cette augmentation n'est pas suffisante, d'une part parce que le barème ne s'applique qu'à la course finale (Vannes), à l'exclusion des épreuves éliminatoires représentées par les Championnats de Ligues, ensuite parce que cette épreuve

finale est fixée en un lieu très « décentré » géographiquement, ce qui obligera sans doute certains pilotes à couvrir pour s'y rendre un très long déplacement.

Pourquoi, pour les 250 cc comme pour les 500 cc « Nationaux », ne pas s'en tenir à un barème unique, calculé comme nous l'avons indiqué c'est-à-dire en fonction des frais réels engagés (essence, huile, amortissement du véhicule, repas, hôtel) ?

POUR LES EPREUVES NON OFFICIELLES RETOUR A LA PRIME DE DÉPART I

Jusqu'à présent — et depuis l'interdiction concernant la pratique des primes de départ — les organisateurs de réunions « privées » pouvaient accorder aux pilotes, en fonction de la catégorie à laquelle ils appartenaient, des primes de déplacement et de séjour dont la valeur MAXIMUM était représentée par les barèmes appliqués dans les Championnats de France.

Autrement dit, et pour prendre un exemple, un pilote inter se rendant à une réunion privée distante de 100 km de son domicile pouvait recevoir une prime de déplacement et de séjour d'une valeur MAXIMUM de 20.000 francs (1re zone, A).

Bien qu'aucun MINIMUM n'ait été fixé (les organisateurs ayant donc la faculté de ne rien offrir du tout, comme nous l'indiquons dans notre article du numéro 1.413, page 1.221), il faut souligner que, dans l'ensemble, les pilotes ont bien reçu, cette saison encore, des indemnités au moins égales aux sommes prévues aux barèmes championnats, ceci sans doute parce que les organisateurs, sans y être contraints, ne pouvaient guère refuser de payer ces indemnités à moins de manquer d'engagés, principalement en catégorie Inter.

Plus même : afin de s'assurer le concours de certains coureurs exigeants (tant français qu'étrangers), les organisateurs se sont souvent mis en infraction avec le règlement fédéral, accordant à ces « vedettes » des indemnités de déplacement et de séjour bien supérieures à celles prévues comme un maximum autorisé.

Or, comment empêcher les coupables, coureurs ou organisateurs, de demander ou d'accorder des sommes supérieures aux tarifs réglementaires ? Comme nous le disait M. Renaut, il est toujours possible de verser officiellement, au vu de chacun, une indemnité conforme aux dispositions F.F.M., quitte à remettre de la main à la main le « supplément » défendu, quitte encore à le faire attribuer par une personne de confiance, agissant alors en tant que spectateur et qui « offrira » à tel ou tel coureur une « prime » de vingt ou trente mille francs !

Désespérant de voir chaque saison son règlement tourné d'un côté ou de l'autre, la Sous-Commission a donc décidé de le supprimer purement et simplement.

Dorénavant, dans les épreuves privées, le déplacement des coureurs fera l'objet d'une indemnité librement débattue entre organisateurs et pilotes, et inévitablement basée sur la « cote » des coureurs considérés avec, pour arbitrage, la loi de l'offre et de la demande !

Retour donc à la prime de départ, d'autant que du côté des prix en course,

seuls des MINIMA restent fixés (10.000 frs, dernier prix pour un inter classé, 5.000 frs dernier prix pour un national classé, les prix devant toujours s'étaler de manière à rémunérer 80 pour 100 des participants, et devant toujours être également fractionnés par manches).

On le voit, dès 1959 les organisateurs pourront s'ils le veulent offrir 25.000 frs de prix au premier, 10.000 au dernier classé quant aux prix dans une épreuve inter, et payer à un étranger 150.000 frs de prime de départ quitte à n'offrir que 20.000 frs de prime de départ aux « utilités » françaises engagées pour meubler le plateau !

Vous nous direz que le nouveau règlement ne fait qu'entériner un état de fait. Sans doute, mais nous croyons cependant que la liberté reconnue officiellement aux organisateurs de payer les indemnités de déplacement comme ils l'entendent assurés qu'ils seront dorénavant de n'avoir à redouter aucune intervention fédérale (car la Sous-Commission, désormais, restera sourde à toute réclamation sur ce point, d'où qu'elle vienne), risque d'être très préjudiciable aux intérêts matériels de certains pilotes français, d'autant que les prix en course ne sont garantis que dans leurs minima !

Tout cela, l'avenir nous le dira mieux que nous pouvons le faire aujourd'hui. Mais ce qui est sûr, c'est qu'à s'être montrés trop gourmands, qu'à s'être comportés souvent en véritables « professionnels », nos inters ont découragé bien des bonnes volontés...

... Celles-là mêmes qui aujourd'hui leur ont fait défaut, quand il s'est agi de discuter un nouveau règlement qui — c'est indiscutablement — est fait sur mesure pour servir les intérêts des organisateurs.

R. O. D.

(A SUIVRE.)

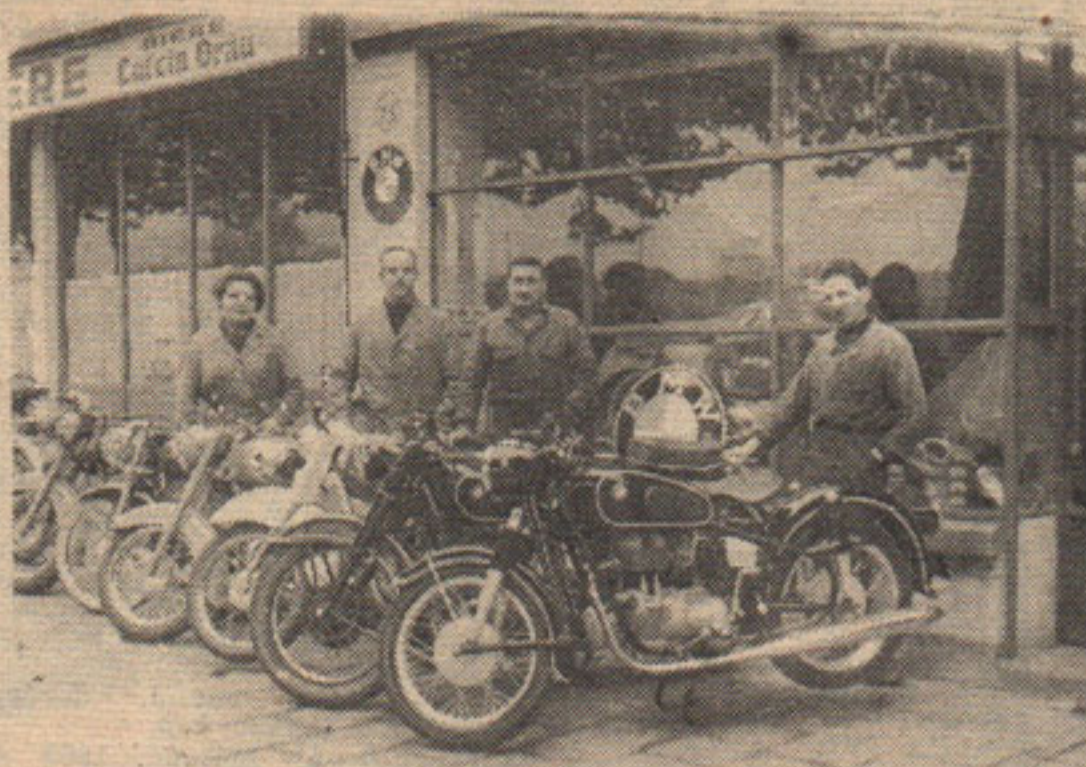


Après vous avoir présenté l'essentiel des nouveaux règlements en ce qui concerne la saison 1959, nous continuerons dans notre prochain numéro à passer au crible les problèmes intéressant le moto-cross français, et plus particulièrement, cette fois, les aspects les moins abordés de l'organisation générale.

GODEY

A BOULOGNE-BILLANCOURT

Les établissements Robert Kiéné, à Boulogne-Billancourt, sont désormais agent officiel des motos BMW et sont à même de vous livrer tous les nouveaux modèles de la marque et de vous assurer le service après vente, toutes les réparations, ainsi que les pièces d'origine de tous types.



DANS LES CLUBS

AU M.C. CHATILLONNAIS

Le Moto-Club Châtillonnais remercie très sincèrement toutes les personnes qui ont bien voulu verser leur obole à la collecte lancée en faveur de ses sociétaires récemment décédés et rappelle que cette collecte reste ouverte jusqu'en février 1959.

Les sommes recueillies serviront à la confection de plaques en marbre gravé qui seront déposées sur les monuments funéraires des regrettés camarades prématurément disparus : Mme Andrée Vaisse, MM. Pierre Mainguy, Gustave Bernard, Francisco Boeri et Jacques Drion.

Ces plaques seront déposées au début du printemps prochain. Le M.C.C. avisera ses membres et ses amis des dates de ces diverses cérémonies.

★

Prochaine réunion amicale le vendredi 21 novembre, à 21 heures, au siège social, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

★

Le M.C.C. compte, cette année encore, deux champions de France de vitesse : Drion, le

regretté sidécariste, et Gomès, qui remporte pour la seconde fois consécutive la catégorie 350 cc.

★

Calendrier sportif des mois de novembre et décembre 1958

L'activité étant nulle dans les spécialités de la vitesse, le moto-cross, la régularité, il n'y aura qu'une activité hivernale réservée à la spécialité du trial.

Dimanche 9 novembre. — Trial de l'Armistice à Compiègne. (Epreuve reportée à une date ultérieure non encore connue.)

Dimanche 16 novembre. — Trial International de Saint-Cucufa, organisé par l'A.M. St-Cloud. Cette épreuve, prévue le 23, a été avancée d'une semaine en raison des élections législatives qui auront lieu les 23 et 30 novembre 1958.

Dimanche 30 novembre. — Trial à Sèvres, organisé par le Moto-Club Sévrien.

Dimanche 14 décembre. — Trial de Noël à Buc, organisé par le Moto-Club Clodoaldien.

EN ANGLETERRE : BELLE PERFORMANCE PEUGEOT

Peugeot poursuit actuellement une politique d'exportation très active. Un des principaux pays où les scooters Peugeot sont très appréciés est la Grande-Bretagne.

C'est pour renforcer la position de Peugeot sur le marché britannique et mieux faire connaître au public anglais les productions de l'usine de Beaulieu-Valentigney que les importateurs Peugeot avaient organisé, sur le circuit de Goodwood, le 23 septembre dernier, une spectaculaire épreuve.

Malgré des conditions atmosphériques très mauvaises et une pluie battante, trois scooters Peugeot se lançaient sur la piste pour accomplir une ronde ininterrompue de 24 heures, trois pilotes se relayant au guidon de chaque machine.

Et, 24 heures plus tard, le premier scooter (type B) avait accompli 1.015 miles (1.633 km), le deuxième (type C) totalisait 998,4 miles (1.608 km), le troisième (type B) totalisait 964 miles (1.551 km).

Il s'agit donc d'une performance remarquable pour des machines strictement de série, puisque le premier scooter a réalisé une moyenne de 68 km/h sur 24 heures, ce qui est exceptionnel.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel BSA Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre rembour.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

ROBERT KIENE

73, quai du Point-du-Jour - BOULOGNE-BILLANCOURT
Tél. : Molitor 64-02 - Métro Sembat - Pont de Billancourt

AGENT OFFICIEL



BMW
MUNICH

TERROT





PUCH

Monet Goyon

Norton

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau
PARIS-10^e
NOR. 08-09

TOUS vêtements de cuir MOTO et combinaisons en cuir pour compétition

Exigez la marque **CHROME-CUIR**

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE



Pièces origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11^e
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock
EXPÉDITION

STOCKISTE : Remise aux
réparateurs et motoristes

Tous les scooters
Peugeot

sont équipés en série avec
la **SUSPENSION**
et **L'ANTIVOL**

NEIMAN



VAP

Toute la pièce détachée
en stock

Remises aux Agents et
Stations-Service

Echange standard
moteurs et
transformation en DT

Pièces détachées
et réparations
tous volants **ABG**

MANCEAU

5, Rue de Vouillé, 5
PARIS-15^e - VAU. 57-57



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.

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS
PROJETS - CRÉATIONS
GRATUITEMENT : — PRÉSENTATION —

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

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

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

ALCYON

Alcyon 3 CV neuve 59, soldée 35.000 et 15 mois, garantie 6 mois usine. 17, rue Pajol.

MOTOS ANGLAISES

500 Star twin, bon état gén. Oc. à saisir. Dargay, 47, r. J.-Moulin, Vincennes. Mén. 24-36.

Triumph T 110, ét. parf. 1955. Osc. Pos. assu. intér. Reynaud, 4, r. de Castellane-8e.

650 BSA, side Préc., camp. 250. Vergin, Lou. 08-76, 6 à 12, 13 à 18. 39, r. P.-Curie, Cachan-S.

3 CV Le 200 Vélocette 1957, 4.500 km, impec. Alançon, Pierrefitte-en-Auge (Calvados).

500 Norton 88 Featherbed, 14.000 km, garantie impec. 275.000. Slupianek Jean, 6, r. Cavée, Angres (P.-de-C.).

Agt Triumph Norton neuf occ. Sp. twin 55 T100 54 T20 BSA osc 350 500 650. Raph Moto 7r. Chevreul Paris Did 68-94.

MOTOS ALLEMANDES

BMW R 69, 9.000 k, juin 1958. Dern. mod. Nouv. boîte de vitesses, impec. Morel, 4, r. Terre-Neuve, Meudon (S.-O.).

BMW R 67 av. side 1 pl. 1/2, 48.000 km, parf. état. Besson, PTT, Romans (Drôme).

AUTRICHIENNES

Puch 250 SG, parf. ét. Simonot, 27, rue Vosges, Chelles (S.-M.). Tél. 464, Chelles.

MOTOS BELGES

FN 5 CV culbut. 58, 6.000 km. 160. Crédit, repr. 17, r. Pajol.

MOTOS ITALIENNES

125 MV 58, c. nve. Px int. Sc. Rumi. Nx acces. Garantie. MSR, 16, r. Rosenwald-15e.

MOTOS TCHEQUES

Part. à part. Jawa 350, 16.000 kms, + rem. Fulgur. 175.000. Lab. 44-83, matin avant 9 h. 30. A vendre Jawa 350 cm3. Tél. 15-02, Neuilly-Plaisance, de 7 à 18 heures.

Jawa 4 CV twin, dernier modèle, 6.000 kms. 150. Garantie 3 mois. Crédit. 17, rue Pajol.

MOTOS DIVERSES

Jean MURIT
4 fois champion de France, 10 fois recordman du monde.
Agent officiel B.M.W.

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.

1300 Harley, 350 Douglas 54. Pédro, 12, Dumont-d'Urville.

CHEZ PERLIN

Reprise Achat Vente Echange Agent Ariel Motoconf. Mobyl. Ts mod. Occ. motos angl. ttes cyl. Service vente : Pér. 29-21. Répar. Mise au pt accident. élect. tt av. gar. Service réparat. Pér. 64-71. 78 et 82 bd Victor-Hugo. Clichy (Seine).

Reprise motos et scooters sur voitures

BSA twin 500 et 650. BSA 250 1954. Ariel 350, 500 et 1000. AJS 500 oscillante 1955. Triumph 650 oscillante. Grand choix de motos et scooters à partir de 20.000 frs. Crédit. 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.

500 BMW R 51/3, AJS, Ariel tw. 350 NSU, BSA, Jawa twin. 250 BSA, Peugeot bi-cylindres. 125 Motobéc., Terrot, Peugeot.

Scooters

Lambretta, Vespa, Manurhin, Moby, Peugeot. Reprises, crédit, échanges. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris.

PROFITEZ de nos prix d'hiver

Crédit. Reprises. Echanges. Ouvert tous les jours et dimanches et fêtes le matin.

Expéditions province.

125 Motob., susp. f. tél. 25.
125 Terrot osc. 5.000 k., or. 75.
175 Motob., susp. f. tél. 30.
175 Motob. gd sp. c. nve. 75.
250 BMW, 11.000 k, orig. 95.
250 Barnett angl. osc., imp. 90.
350 BSA 55, à p. rié, c. nve. 95.
500 BMW R 51/3, impec. 195.
500 Norton 16 H, b. mécan. 25.
Scooters Vespa, Lambretta, Motobécane, à part. de 25.000
Tri Peugeot 1956, belle caisse bois fermée, pare-brise, présent. c. neuf. 65.000

VOITURES

Traction Citroën 7 C, très propre. 50.000
4 CV Renault à partir 95.000
2 CV Citroën 56 parf. 290.000
Juvaquatre 1949 impec. 105.000
203 Peugeot luxe, t. ouv. 195.555
Belle Dodge amér. TSP. 165.000
Citroën fourgon 1200 kg 53, b. méc. petits fr. tôlerie. 195.000
Auto-Motos Clignancourt, 122, rue de Clignancourt, Paris-18e

GRAND CHOIX BMW

R 51,3 équipé, 15.000 k. dep. 220.
R 73, av. side Précis. 160.
R 25,3 ét. nf, 12.000 kms. 130
Splend. BSA, A7 twin. 190.
350 BSA grenat impec. 85.
Vespas, Lambrettas, dep. 30.
Tris Peugeot Vallée. 60.
30 VOITURES DISPONIBLES
203, 50 à 54, depuis 180.
Simca Gd Large 55, 360.
2 CV berline 56, 425 cm3, 22.000 kms, 270.
2 CV fgte, 55 et 56, dep. 250.
11 CV Citr. ts modél. dep. 40.

Simca 5, 55.000. 4 CV, 50, 105. Voit. sport anglaises. Créd. repr. motos-scooters, 45, r. Goutte-d'Or, Orn. 81-60.

125 neuve 59, soldée 72.000. Catalogue 106. Créd., garantie 6 mois usine. 17, rue Pajol.

Cazenave Vap 57, fourche télescopique. Ribadeau - Dumas, 71, faubourg St-Honoré (8e).

Roger SCEAUX vous propose à crédit
Scooters Motob., Terrot, Lambret., Vespa, Rumi bicyl., Manurhin.

175 AMC 57, fr.cent., susp. osc. 200 Vélocette LE, com. nve. 250 BSA, Puch, Jawa, AWO, Sceptel, BMW R 25/3. 350 Matchless, Ariel, Terrot, Vélocette, KTT Compétition. 500 Ariel, BSA, Sunbeam, Norton, Royal, BMW R 51/3, Zundapp. 600 Ariel mono, Zundapp, BMW, Cémec 750. 700 Royal Météor. 1000 Ariel 4 cyl.

Pièces de récupération pour toutes marques. Expédition province. 30 autos. Reprise motos. 33, r. Panoyaux, Paris (20e). MEN. 98-81.

CYCLOMOTEURS

Mobylette AV 87, 3 vitesses, 1.200 k, ét. nf, bien équ. Renault, 17, r. Mirabeau, Paris-16e

Cyclos neuvs, Vap, soldés av. 5.000 compt., le reste à crédit. Garant. 6 mois. 17, rue Pa...

VOITURES

203, 52, parf. état. Px 240. 600 Fiat déc., radio, 21.000 k. MSR, 16, r. Rosenwald (15e).

ECHANGES

Echangez votre MOTO contre AUTO ou contre belle moto étrangère

PLACE CLICHY

Choix unique à Paris de 300 AUTOS et 300 MOTOS

Ouvert dimanche et fête

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO 72, rue Clisson, Paris (13e) Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

V. ou éch. Dyna 9.000 k. Gd St, 58, c. moto 500. 19 h. sam. t. h. Loyeau, 30, r. Bénard-14e.

DIVERS

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 (15e).

PAIE de suite ttes motos ou scooters récents 47 bis av. de Clichy (passage côté cinéma).

DE SUITE

Paie comptant scooters, motos françaises, étrangères. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris.

Achète comptant toutes motos anglaises et allemandes récentes. PEROTTI. Dau. 79-91.

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

Reprend cher ttes motos même accidentées sur autos : série sport, utilitaires. Roger Sceaux, 33, r. Panoyaux. Mén. 98-81.

Part. ach. BSA ou Triumph 56 twin. Faire offre Deschutter, 48, b. Picpus, Paris-12e.

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.

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents - Tiers - Tous risques - Vol - Incendie

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

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

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto
La
Moto *revue*

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 890 fr.
(par poste 963)



NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 950 fr. (par poste 1.050 fr.)

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

L'ARONDE

Prix : 720 fr. (par poste 780 fr.)

2 CV CITROËN

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.)

Prix : 480 fr.
(par poste 535)



Prix : 605 fr.
(par poste 665)



Prix : 575 fr.
(par poste 635)



Prix : 565 fr.
(par poste 625)



Prix : 560 fr.
(par poste 620)

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°		N°		N°
175 Guzzi Galletto	1.181	100 Sporting AMC	1.287	250 Claeys J.L.O.	1.347
125 Mors Speed	1.198	200 T.W.N. Contessa	1.289	192 Guzzi Galletto	1.349
125 Motobécane D 45 S	1.212	250 Maico	1.306	175 Motobi Catria	1.354
		175 A.G.F.	1.307		
1955		1957		1958	
100 Guzzi Zigolo	1.219	125 T.W.N. Tessy	1.323	350 Peugeot	1.373
100 Sterling Comet	1.222	650 Ariel	1.330	250 M.Z.	1.384
175 New-Map Sachs	1.225	100 Sachs	1.331	175 Ducati	1.389
125 René Gillet	1.240	125 Liberia Ydral	1.335	175 Mochet C.M.S.	1.390
125 Moby	1.249	125 Automoto	1.336	250 N.S.U. Super Max	1.391
350 Ardie	1.267	250 Royal-Enfiel	1.343	125 Rumi Formichino	1.392
				125 Terrot Fleuron	1.393
1956				600 Matchless	1.395
150 Lambretta	1.276			700 Royal-Enfield	1.400
200 S Zundapp	1.279			175 Terrot Rallye	1.401

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