

# Moto revue

47<sup>e</sup> ANNEE. — 14 FEVRIER 1959. — N° 1.428  
Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

100.000 Km.  
sur B. M. W.



Quelle a été la production  
française 1958 ? (Voir p. 148.)



POUR LA SAISON  
POUR L'USAGER  
POUR LE RÉPARATEUR



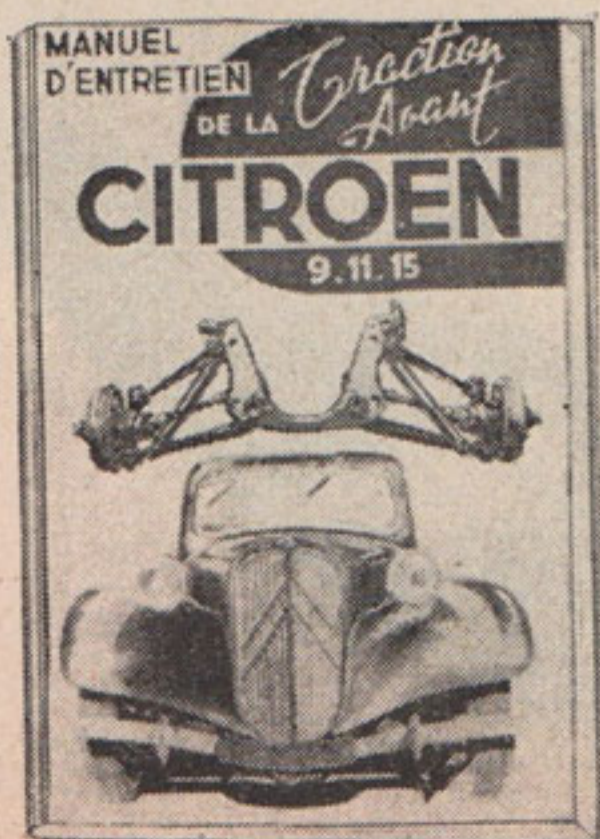
LES  
**MANUELS**

# d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

**AUTOS :** la **2 cv** (703 F) ; la **TRACTION AVANT 7-9-11 cv** (688 F) ; **L'ARONDE** (723 F) ; **L'ART d'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. (763 F) ; la **203**, vol. 200 pages, 173 illustr. (753 F) ; la **4 cv RENAULT**. Édition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager (954 F) ; la **DYNA**, tous les modèles de Dyna, de 1948 à 1959, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager (879 F), etc.

**MOTOS :** la **MOBYLETTE** (482 F) ; la **VESPA** (608 F) ; la **LAMBRETTA** (568 F) ; les **MOTOBÉCANE latérales** (412 F) ; **et culbutées** (532 F) ; **TOUS les CYCLO-MOTEURS** (573 F) ; le **VADE-MECUM du MOTO-CYCLISTE**, 376 pages (894 F) ; **l'ATELIER du MOTO-CYCLISTE** (578 F) ; le **2 TEMPS de TOUS les 2 ROUES** (563 F) ; les **VAP** (522 F) ; les **PEUGEOT** (552 F), etc.

LES PRIX PAR POSTE SONT INDIQUEES EN COUVERTURE 3.



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



*Elles sont livrables  
immédiatement  
maintenant !*

**MAIS DANS 2 MOIS?**

N'ATTENDEZ PAS  
POUR  
COMMANDER VOTRE...

*chez*



**LEVALLOIS-MOTOS**

**A. DUBOIS**

58, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS-PERRET  
PER. 19-73 (SEINE)

**AGENT OFFICIEL**

RÉPARATIONS PIÈCES DÉTACHÉES  
Crédit 9 - 12 - 15 mois

Avant de passer commande  
Demandez à voir  
l'atelier de votre vendeur

5 JANVIER 1959

**FUSION**

des Ets VELMOTO et DEKTEREFF  
sous la raison sociale

**VELMOTO S.A.**

Anciens Ets VELMOTO & DEKTEREFF REUNIS

Société Anonyme au capital de 10 millions

Vente en gros de pièces et accessoires vélomoteurs  
cycles, motos et scooters

49, rue Marius-Aufan, LEVALLOIS (Seine)

Téléphone : PER. 65-89 et 99-36

**HARLEY-DAVIDSON**

Agence Officielle : 28/30, Rue de Picpus, Paris-12<sup>e</sup>

Stock pièces détachées NAT. 11-75

Echange Standard Complet

REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS REVISIONS

Pièces  
origine **BSA**  
**ARIEL — SUNBEAM**

6, Bd Richard Lenoir - 11<sup>e</sup>  
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock  
EXPEDITION

STOCKISTE : Remise aux  
reparateurs et motoristes

Pour toute correspon-  
dance avec « MOTO-  
REVUE », n'omettez  
pas de joindre un  
timbre pour la ré-  
ponse.

*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<sup>o</sup> Hoche  
PANTIN (Seine) - Tél. : VIL. 21-63



**ACCESSOIRES**  
POUR

MOTOCYCLES-VELOMOTEURS-CYCOMOTEURS  
**SAKER**  
ETS ANDRE PORTERIE

Dépositaire Officiel KERSA

43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

**BSA** AGENT OFFICIEL **BSA**

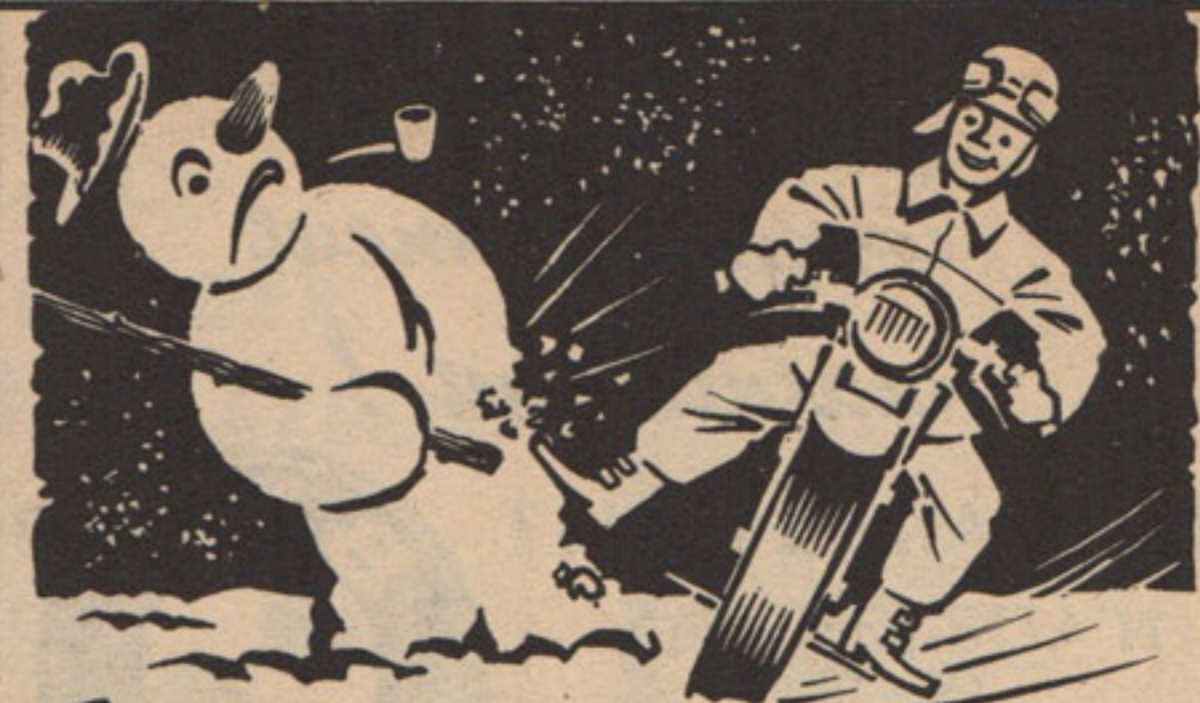
Toute la gamme des nouveaux modèles  
 La nouvelle 250 cc - La 175 cc à 180.000 frs  
**NEUVES et OCCASIONS GARANTIES**  
 Réparations Toutes les pièces

**BSA** **MOTO BASTILLE** **BSA**  
 6, Boulevard Richard-Lenoir  
 PARIS ROQ. 29-28

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



IMPÉRIATOR **HOREX** RÉSIDENT  
 Livrables de suite  
 NEUVES et OCCASIONS CREDIT  
 Service garanti après vente  
 Agent exclusif : BEAUVAIS, 11, Rue Emile Level - PARIS - Mar 57-81



*Toujours souriant et rassuré!*

"IL" BRETOCYLE SON ESSENCE OU SON MÉLANGE

avec  
**Bretocyl Graphité**

"SPECIAL-MOTO"

- GRAISSAGE PARFAIT DES HAUTS DE CYLINDRES
  - DÈS LES PREMIERS TOURS
  - PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES (4 TEMPS)
  - DÉMARRAGES INSTANTANÉS
- DANS SA NOUVELLE PRÉSENTATION EN CHARGEURS DE 5 DOSES  
 Vendu également en coffrets de 15 Flacons-doses chez votre motociste ou à défaut contre remboursement de 995 Frs à :

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

*10 Ans de Course au service de la clientèle!*

*Alors:*

Agent officiel



Reprise de toutes machines au plus haut cours

**Jean MURIT** 44, rue Paul Barruel  
 PARIS-15<sup>e</sup> - LEC. 60-53

**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<sup>e</sup> - GUT. 73-32 A 35

Clinique des cadres. Réservoirs et Roues  
 tél. PER. 20-68  
**MARCHAND Frères**  
 16, rue Danton LEVALLOIS  
 Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
**Ariel** **BSA** **Sunbeam**  
**A. DUBOIS**, Téléphone PER, 19-73  
 58, rue A. Briand, LEVALLOIS  
 Expédition contre rembour.  
 REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

MANUFACTURE de VÊTEMENTS de CUIR  
**CHROME-CUIR** 38, r. du Château-d'Eau  
 PARIS (10<sup>e</sup>)  
 NOR. 08-09  
**TOUS vêtements de cuir MOTO**  
 et combinaisons en cuir pour compétition  
 Exigez la marque **CHROME-CUIR**  
 CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE





## A CONSIDÉRER LA SAISON DE TRIAL...

RÉDIGÉE  
PAR  
DES MOTOCYCLISTES  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES

**H**UIT épreuves comptant au titre des Championnats de France 1958/59 de trial ont été disputées dans le moment où nous écrivons et, à notre connaissance, quatre réunions seulement figurent encore au calendrier de la présente saison hivernale. Il est donc possible d'examiner sans plus attendre les enseignements dégagés depuis le déroulement de l'épreuve d'ouverture, fin novembre à Saint-Cucufa. Mais d'abord, rappelons que les Championnats de France de trial — dont nous vivons actuellement la première édition — ne concernent que les pilotes inscrits en catégorie « Experts », qui sont divisés en deux classes : petites et grosses cylindrées. Et précisons encore que, pour obtenir un classement au palmarès des Championnats, les participants devront avoir couru un minimum de deux réunions du groupe A (nouvelles épreuves, auxquelles s'applique le coefficient 1 pour l'attribution des points) et six réunions du groupe B (anciennes épreuves, où le coefficient 5 est appliqué).

Or, à en croire le tableau que nous avons sous les yeux, l'ensemble de la saison ne nous apportera que sept épreuves B (Saint-Cucufa; Buc; Château-du-Loir; Montigny-sur-Loing; Sucy; Clamart et Maisse). Dès lors, exiger la participation à 6 de ces réunions pour donner droit au classement nous semble parfaitement exagéré, et nous ne pouvons que regretter qu'une proposition tendant à ramener ce chiffre à 5 n'ait pas été retenue, lors de la dernière séance de la Sous-Commission de trial de la Ligue de l'Île-de-France, qui « gouverne » pour le moment la spécialité hivernale dans un esprit apparemment entaché de particularisme.

Il est vrai que deux épreuves anciennes ne sont pas comprises dans notre décompte : Ville d'Avray et Nogent (Aube). Jusqu'ici, nous ignorons en effet si elles auront lieu, et à quelle date. Au cas où elles verraient le jour, notre objection tomberait, mais dans ce cas seulement.

★

Jugeons maintenant des réunions passées. En grosse cylindrée, participation réduite — ce qui n'a rien de surprenant dans un pays où la production nationale se limite aux petits cubes — mais enrichie par la présence des Nemouriens Bohec et Jacquemoud, transfuges de l'autre catégorie où ils se révélèrent la saison dernière.

Venus l'un comme l'autre à la 350 BSA, les deux hommes ont immédiatement pris la tête des opérations, leur comportement ne pouvant toutefois se comparer. Bohec, très à l'aise, compte en effet dès maintenant 2 victoires dans le groupe B et 3 victoires dans le groupe A, sur 8 épreuves disputées; qui plus est, là où il n'a pu vaincre, il a terminé second.

Jacquemoud, lui, s'est moins bien arrangé d'une machine supérieure en cylindrée à sa 175 cc Motobécane de l'an dernier. Réussissant cependant à gagner les deux premières réunions du calendrier, en groupe B, il a ensuite été moins heureux, ne pouvant mieux faire que de s'assurer les secondes, voire troisièmes ou quatrièmes places.

Question de moral plus que d'autre chose, ceci trouvant une confirmation dans le fait que Jacquemoud vient d'annoncer son retrait! La B.S.A., la présence régulière à toutes les épreuves — désormais assez dispersées — lui reviennent trop cher... telle est du moins l'explication qu'il a donnée de sa décision.

Toujours est-il qu'il ne s'alignera plus qu'une fois, chez lui, à Nemours, le 1er mars. Et ceci risque de le voir écarté du classement final car il ne totalisera ainsi que 5 participations aux épreuves B. Avouez qu'il serait scandaleux de voir Jacquemoud dépossédé d'une seconde place au palmarès du Championnat de France de la grosse cylindrée dans de telles conditions!

Derrière les deux Nemouriens, Charrier a encore son mot à dire et, s'il se tient pour le moment à la troisième place, il faut tenir compte de son absence à Saint-Cucufa, où il organisait épreuve qui a valu à Jacquemoud de marquer 100 points!

Mais ensuite, personne, le meilleur des autres participants, Mezmarie, n'ayant marqué des points qu'en six occasions sur les 8 épreuves considérées.

★

En petite cylindrée, Delauné ne compte que des victoires. Sa domination a été écrasante depuis le début de la saison, aucune révélation n'étant venue s'opposer à sa marche triomphale.

Presque toujours, Delauné a encore réalisé la meilleure performance absolue. Il reste, très sûrement, notre trialiste numéro un.

Pas de révélations, disions-nous, mais des hommes qui progressent. BouSSION surtout, à qui la seconde place doit revenir cette année. Mais encore Kerviel, Schooman puis, à un degré moindre, Sillères.

Dans cette classe, la participation est évidemment plus nombreuse (24 coureurs actuellement classés, contre 10 en grosse cylindrée), et l'on y retrouve un ancien que son expérience conduit aux places d'honneur : Letang.

Quant aux autres participants, ils n'ont marqué des points que de façon épisodique, et rares sont ceux qui pourront revendiquer une place au classement final. Retenons tout de même un nom : Jeunesse, pilote assez assidu et qui doit pouvoir s'affirmer plus complètement la saison prochaine.

★

Somme toute, des Championnats attachants parce qu'ils consacrent la jeune vitalité de notre trial, mais peu disputés au sommet car dominés respectivement par deux hommes trop forts pour leurs suivants, Bohec et — surtout — Delauné. Enfin, peu d'espoirs dans les deux cylindrées.

Par contre, le recrutement est prometteur chez les juniors qui — cette année — n'ont pas de Championnat. Baj, Vallée, Auroux, Fourgeaud, Beaumarié, Kotolowsky, voilà des jeunes qu'il faudra suivre et qui auront leurs successeurs si l'on veut bien, l'hiver prochain, s'appliquer à définir à leur intention deux ou trois Championnats de ligues ou inter-ligues (Île de France, Anjou-Bretagne-Nord).

Comme en moto-cross, le problème actuel en trial, c'est de déterminer des valeurs de remplacement, c'est de travailler à l'implantation en profondeur de la spécialité.

Ce doit être là la justification de la Commission Nationale de trial dont la création au sein de la F.F.M. ne saurait être différée plus longtemps.

# Le Cross

Roch, Decours, Marie, vedettes de la saison écoulée à la Ligue du Poitou

Le classement du Championnat de la Ligue Motocycliste du Poitou vient d'être établi pour l'année 1959. Parmi les champions relevons le nom de Roch (M.C. Poitou) en catégorie 250 cc; ce titre vient récompenser un coureur sympathique et consciencieux.

La catégorie 350 cc revient à Decours (M.C. Chatelleraut) lequel enlève également la seconde place en catégorie 500 cc.

La catégorie 500 cc revient à Marie, le sympathique coureur du Moto-Club Rochelais.

Roch et Decours ont fait briller les couleurs poitevines dans toutes les compétitions régionales au cours de l'année passée et les trois coureurs cités comptent d'ailleurs disputer les Championnats de France 1959 en catégorie 250 et 500 cc.

En vue des prochaines épreuves de motocross l'entraînement se poursuit activement sur le terrain des « Buttes de la Roseraie ».

Nous rappelons au public poitevin que la prochaine réunion du Moto-Club du Poitou aura lieu le 7 mai prochain sur ce même terrain et qu'il peut d'ores et déjà assister à l'entraînement des champions locaux tous les dimanches.

A l'occasion de la grande manifestation du 7 mai qui comprendra des épreuves en 250 et 500 cc, nous verrons à l'œuvre les toutes dernières machines en 250 cc (Jawa, Maico, Matchless, etc), et une très importante concentration motocycliste amènera à Poitiers les représentants de nombreux clubs de toute la France.

## Demain... à Léopoldville

La capitale du Congo Belge présentera demain au public sportif africain un moto-cross de très belle facture. On y verra en effet en action plusieurs des plus grands champions actuels, à commencer par René Baeten, détenteur du titre mondial, qui sera épaulé par... Auguste Mingels !

Le « gros » fera à cette occasion une rentrée symbolique, car il ne semble pas que cette participation à la réunion de Léopoldville doive prélude à un retour total vers la compétition. A moins, peut-être, que Mingels ne se sente tellement à l'aise demain qu'il soit ressaisi par le démon de la course !

A côté des deux pilotes belges, devaient s'aligner Bill Nilsson et Sten Lundin les grands crossmen suédois, empêchés en dernière heure, mais il y aura les Anglais Johnny Draper et Jeff Smith, officiels BSA.

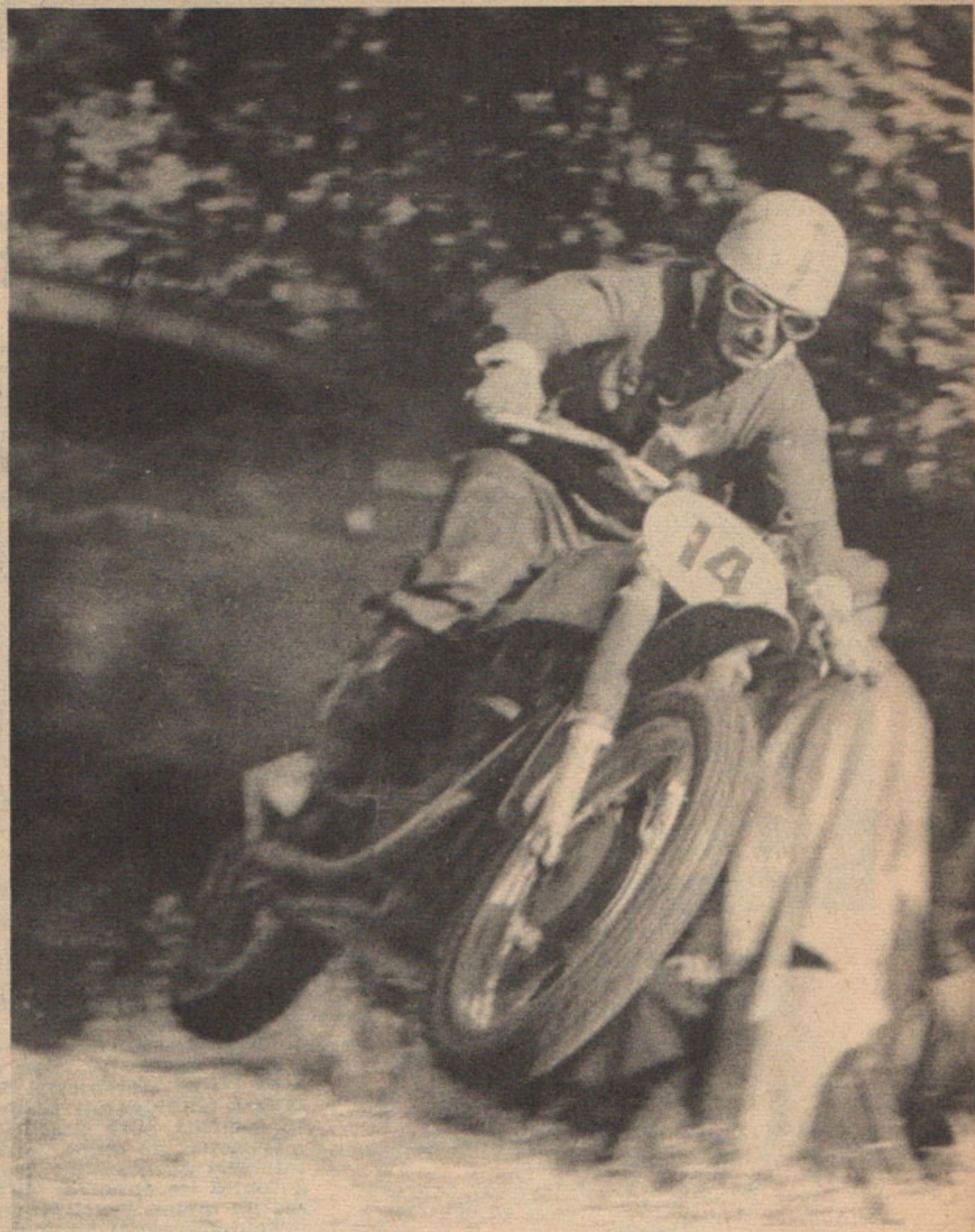
On le voit, un plateau de bonne classe.

## Broer Dirks s'est marié

Le crossman hollandais bien connu Broer Dirks a épousé ces jours derniers à Eindhoven l'un de ses plus charmantes admiratrices.

Nos compliments aux nouveaux époux.

*Baeten, champion du monde et champion de Belgique, disputera la victoire à Jan Clynk, l'un des « rois du sable », au cross inter d'Ermenonville le 1<sup>er</sup> mars.*



## CHAMPIONNAT D'EUROPE EN BELGIQUE LE 26 AVRIL

Lors de la publication de notre calendrier des Grands Prix Internationaux 1959, nous nous étonnions de constater que la F.M.B. n'avait pris aucune date pour son épreuve du Championnat d'Europe de la

Petite Cylindrée.

Cette omission est réparée à l'heure actuelle, et la manche belge de la grande compétition européenne en quart de litre est fixée au 26 avril.

## VAN PEE ET CROSSET SUR JAWA 250 cc

Pour Van Pee, ce ne sera pas nouveau puisqu'il montait déjà une machine tchèque la saison passée. Toutefois, il semblerait que pour la saison 1959 Van Pee doive bénéficier d'un sérieux appui de l'usine : il a été invité à se rendre en Tchécoslovaquie pour préparer sa monture sur place et mettre au point son programme d'activité.

Ainsi, et à côté du Championnat de Belgique en Petite Cylindrée, il n'est pas impossible que Van Pee dispute le Championnat d'Europe au guidon d'une Jawa « officielle » ou « semi-officielle ».

Pour Jean Crosset, la course en 250 cc témoigne d'une vocation plus récente. L'excellent inter a tâté du quart de litre en fin de saison, au G. P. du Luxembourg, réalisant d'ailleurs une excellente performance à cette occasion. Encouragé par ce

résultat, Crosset a décidé de se spécialiser dans ce domaine dès 1959 et sa candidature a été acceptée chez Jawa, sans que l'on sache encore à quel titre exactement. Mais sa machine sera, paraît-il, identique à celle qu'avait Cizek en 1958. Et l'on parle aussi de la 350 cc cross, avec laquelle Crosset pourrait participer aux compétitions en 500 cc.

Voilà deux solides recrues, désormais bien équipées, pour les Championnats de Belgique et, plus encore, pour le Championnat d'Europe auquel Crosset et Van Pee prendront sans doute une part active.

Reste Marcel Verhaegen, pilote d'une Jawa lui aussi l'an passé, mais qui fut bien malchanceux. L'usine tchèque ne lui a pas renouvelé sa confiance et Verhaegen utilisera donc une moto personnelle, préparée « à la maison ».

# “MA B.M.W. R. 51/3... ...ET NOS 100.000 Km”

**C**'EST le 22 novembre 1951 — il y a donc plus de 7 ans de cela — que j'ai pris livraison de ma première 500 cc personnelle, une BMW R 51/3 (la R 68 n'existait pas encore à l'époque).

C'était une des premières machines de ce type livrées en France. Elle a encore les freins à tambours, mais pas encore le frein avant double came. La fourche a encore les fourreaux bi-coniques des modèles d'avant guerre.

Lors du compte rendu d'essai de cette machine (voir « M.-R. » n° 1.081 de 1952), j'expliquais pourquoi mon choix se porta sur la BMW de préférence à une autre marque.

Il me fallait une puissance suffisante pour tirer un side, emmenant femme, enfant et le matériel de camping. Mais il me fallait aussi une machine pas trop lourde, pas trop haute, compte tenu de mes 1,63 m et 52 kg en état de marche, qui, les trois quarts du temps, doivent emmener la moto en solo. Enfin, il me fallait encore plus une machine à toute épreuve, robuste, acceptant de rester sans soins ni entretien, capable de couvrir des centaines de kilomètres sans chauffer... tout en ayant, aussi, un certain brio.

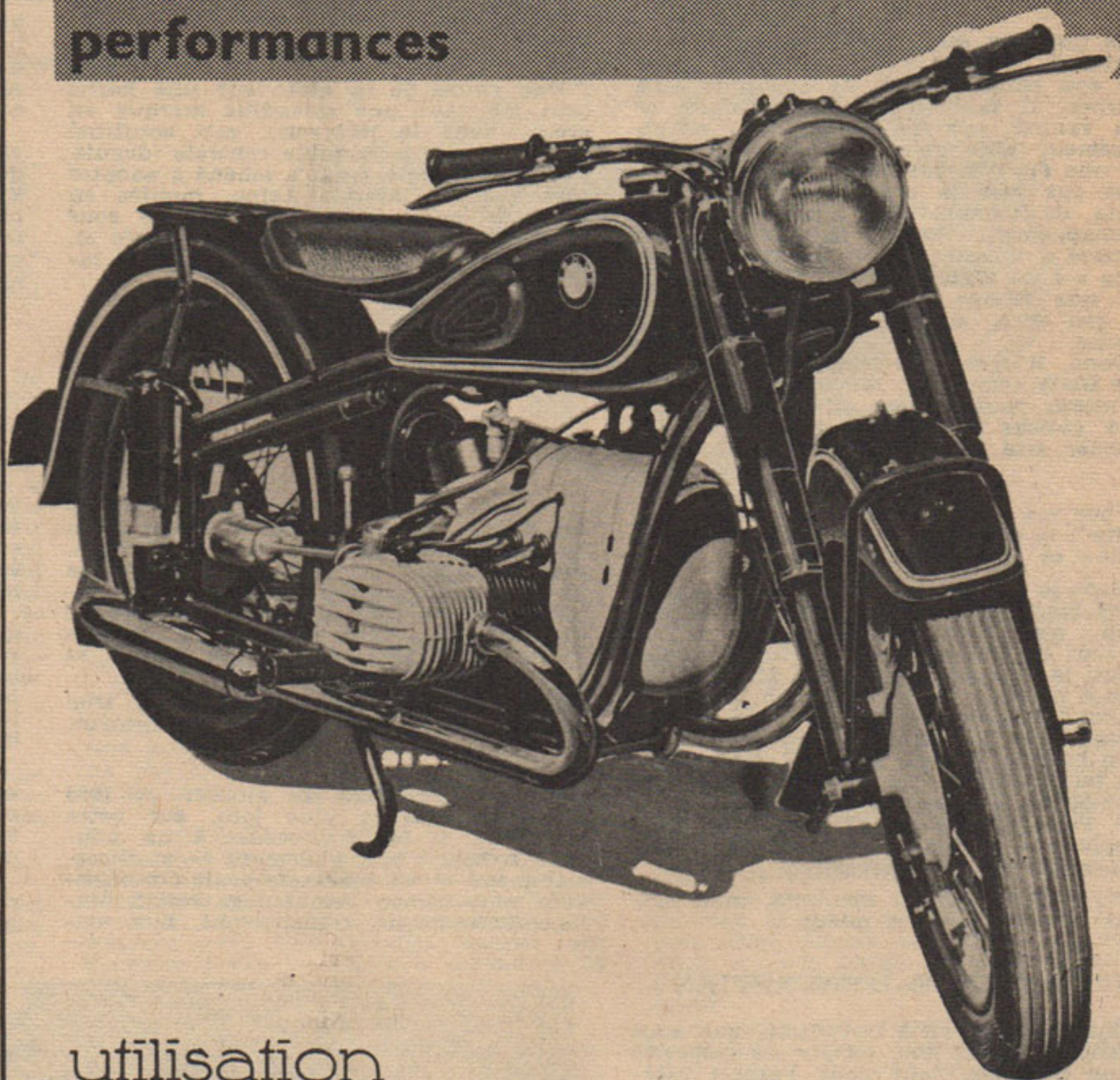
Aussi, connaissant le sérieux de la grande marque munichoise, mon choix porta sur la BMW... et je m'empresse de le dire, je ne suis pas déçu, loin de là. Elle m'a donné ce que j'en attendais, même plus.

Aujourd'hui, cette machine roule toujours, ayant largement dépassé les 100.000 km. Officiellement, ce chiffre fut atteint en octobre dernier, lors du Salon de Paris. Officiellement, car le totalisateur marquant 5 % de moins que la réalité, c'était 105.000 km qu'elle avait déjà avalés il y a 4 mois.

Le Salon terminé, nos comptes rendus de ce dernier rédigés, nous sommes montés à la base d'essais voir « officiellement » ce dont elle était encore capable.

Et l'objet de cet article est donc de « faire le point » après un tel kilométrage, de voir ce qu'un motocycliste peut attendre d'une machine de qualité. Aussi, le plus précisément possible, je ferai le décompte de mes incidents de route, de mes « pépins ».

heurs et malheurs,  
pannes subies,  
performances



utilisation  
mode de conduite et entretien

Il est clair que la longévité d'une machine, avec tout ce que ce terme comporte, est fonction de l'utilisation que l'on en a fait, du mode de conduite adopté, de l'entretien qui lui est assuré.

Il est clair que si la moto n'est utilisée que sur route, elle souffrira moins que si elle est utilisée en ville — que le fait, pour elle, de trainer un side, la fatiguera plus qu'une utilisation en solo ou en duo — que si elle ne sort que par beau temps, elle restera en meilleur état que si elle passe la journée sous la pluie ou la neige.

## L'UTILISATION

Or ma R 51/3 est pour moi, un instrument de travail. Habitant tour à tour la grande, la petite, puis la moyenne ban-

lieue (en Seine-et-Oise), c'est elle qui, tous les matins, m'amène rue de Cléry où elle séjourne jusqu'au soir. Et ceci quel que soit le temps qu'il fasse, soleil ou pluie, hiver comme été.

Mais en plus de cette utilisation urbaine (et parisienne, qui plus est), elle participe à tous nos essais où elle sert de machine-étalon, comme elle me sert pour me rendre sur tel ou tel circuit, français ou étranger, où m'appelle un reportage.

Enfin, et ceci jusqu'à janvier 1956, attelée à un sidecar Précision caisse « camping » — mais en conservant la démultiplication « solo » (ce qui n'était pas fait pour lui faciliter la tâche) — elle servait pour les voyages familiaux, les promenades dominicales et, évidemment,

les vacances. Jusqu'en janvier 1956, ai-je dit... car, à cette date, des exigences de confort venant avec l'âge et avec la taille grandissante du fils, entraînèrent l'achat d'une tente supplémentaire... et d'une voiture (qui, jamais, ne m'a procuré les joies de pilotage que m'a données le side).

C'est d'ailleurs en raison de l'achat de cette voiture que la majeure partie du kilométrage parcouru fut effectuée avant cette date du 31 décembre 1955, à laquelle 80.000 km étaient déjà enregistrés.

## MES MODES DE CONDUITE

Donc, si l'utilisation à laquelle était et est astreinte ma machine n'est pas faite pour lui assurer la plus grande longévité, il n'en est pas de même pour mon mode de conduite, qui, lui, me semble mieux adapté aux exigences de la BMW.

★

Ce flat-twin étant particulièrement bien équilibré, « carré » par ses cotes, trapu par son embiellage, il ne demande qu'à tourner. Il faut, d'ailleurs, satisfaire ce bon vouloir, car, en raison d'un refroidissement plus qu'efficace, il faut assurer une éjection rapide des gaz si l'on ne veut pas voir la condensation des produits de combustion ronger les pots d'échappement. Enfin, le moteur étant « carré », il faut « aller chercher les chevaux » à un régime suffisant, il faut donner une vitesse suffisante aux colonnes de gaz frais, si l'on veut une franche reprise.

Donc, il n'est pas question de mener une BMW comme un mono longue-course, et mieux vaut ne pas être paresseux du pied gauche et ne pas hésiter à faire tourner vite le moteur.

★

Pour ma part, j'ai trois modes de conduite : la conduite « gentille », la « normale » et la « sport ».

Dans le 1er cas, je ne passe la 2me qu'à 35-40 km/h, la 3me à 50 passés et la 4me à 70 : c'est la conduite des jours où l'on se sent du vague à l'âme. Plus normalement, la 2me est passée vers 45 km/h, la 3me à 65-70, la 4me vers 85 km/h. Enfin, la conduite plus sportive — que je sois pressé, que je veuille « profiter » de mon moteur, ou que la route soit libre — me fait passer la 2me à 50 km/h, la 3me à 75-80 et la 4me vers 105.

A Paris, ma boîte n'a plus que trois rapports, et encore la 3me ne trouve-t-elle que rarement son utilisation.

Et, de ce mode de conduite, mon moteur se porte pour le mieux.

## ET L'ABSENCE D'ENTRETIEN

Enfin, venons-en à l'entretien, que nous mettons comme 3me facteur de longévité d'une machine, tant pour l'aspect extérieur (chromes, émaillage) que pour le moteur et la douceur des commandes.

★

De ce côté, je suis le modèle du genre à ne pas suivre (le « mauvais genre »).

Si j'effectue régulièrement mes vidanges d'huile-moteur (c'est avec la Motul « Century » — L en hiver, M en été — que j'ai le plus de satisfaction), l'huile de boîte ne me préoccupe guère, et encore moins (si l'on peut dire), l'huile du couple conique.

Graissage des articulations quand elles commencent à couiner — de la poignée tournante ou des câbles quand les commandes deviennent trop dures.

Quant à l'entretien extérieur, mieux vaut ne pas en parler : un Sherlock Holmes vous dirait, par l'examen des poussières ou des couches successives de boue séchée, là où ma BMW m'a emmené. Et, s'il m'arrive de donner un coup de chiffon ou un coup de pinceau imbibé de pétrole, je suis tout étonné de voir que mes jantes sont émaillées noir sur le bord extérieur, et gris métallisé vers le

centre, que mon émaillage tient parfaitement (sauf là où les genoux « rottent au réservoir, ou bien là où il y a eu un choc), et que mes chromes sont, en général, en excellent état (sauf sur le rebord du compteur, ou bien encore là où la graisse de la suspension arrière vient cuire sur les silencieux).

Bref, comme je vous l'ai dit, mon art consommé d'entretenir ma machine (car il n'en est plus de même pour une machine qui m'est confiée) est l'exemple exact de ce qu'il ne faut pas faire... Mais il a le mérite de montrer la qualité de la finition BMW.

## les modifications apportées

★

Ma R 51/3 est absolument de série et n'a jamais été « trafiquée ». Tous les réglages sont d'origine, sauf la position des aiguilles des carburateurs qui ont été abaissées d'un cran, car l'émulsion me semblait un peu riche (peut-être en raison d'un filtre à air qui ne fut nettoyé que 2 fois dans sa carrière).

Une chute de la moto sur une borne (qui me vaut une splendide marque en creux dans le réservoir) m'a confirmé l'étroitesse de la béquille centrale (depuis, elle a été élargie) et m'a amené à adopter une béquille latérale Akipp, montée en bout de repose-pied et rabattable sous ce dernier : très pratique, très stable et, à mon goût, préférable aux béquilles latérales classiques.

Bricolage des fils de connexions afin d'avoir un éclairage du compteur même en veilleuse (montage décrit dans nos colonnes).

Enfin et surtout, remplacement du guidon « solo » d'origine, large de 79 cm, par le guidon notablement plus étroit (66 cm) de la R 50 : la conduite est bien plus agréable, plus sûre, grâce à la position bien plus rationnelle des bras.

Par la même occasion, montage des leviers de frein et d'embrayage à mollette de réglage, alors que la poignée des gaz à long tirage rectiligne a été remplacée par la poignée à tirage progressif des derniers modèles, en même temps que la came de celle-ci fut réglée de façon à avoir immédiatement une attaque rapide.

## les rodages

★

Le premier rodage, lors de l'achat de ma R 51/3, fut mené plus ou moins selon les indications de la notice d'entretien. Plus ou moins, car 1.000 km à moins de 60 km/h avec une 500... l'aiguille du compteur voisinait plus souvent autour du 70 (heureusement avec les R 50, la nouvelle limite « officielle » est de 90 km/h... et 115 avec la R 69).

Donc rodage sans histoire, bien trop lent devant l'impatience de l'utilisateur.

★

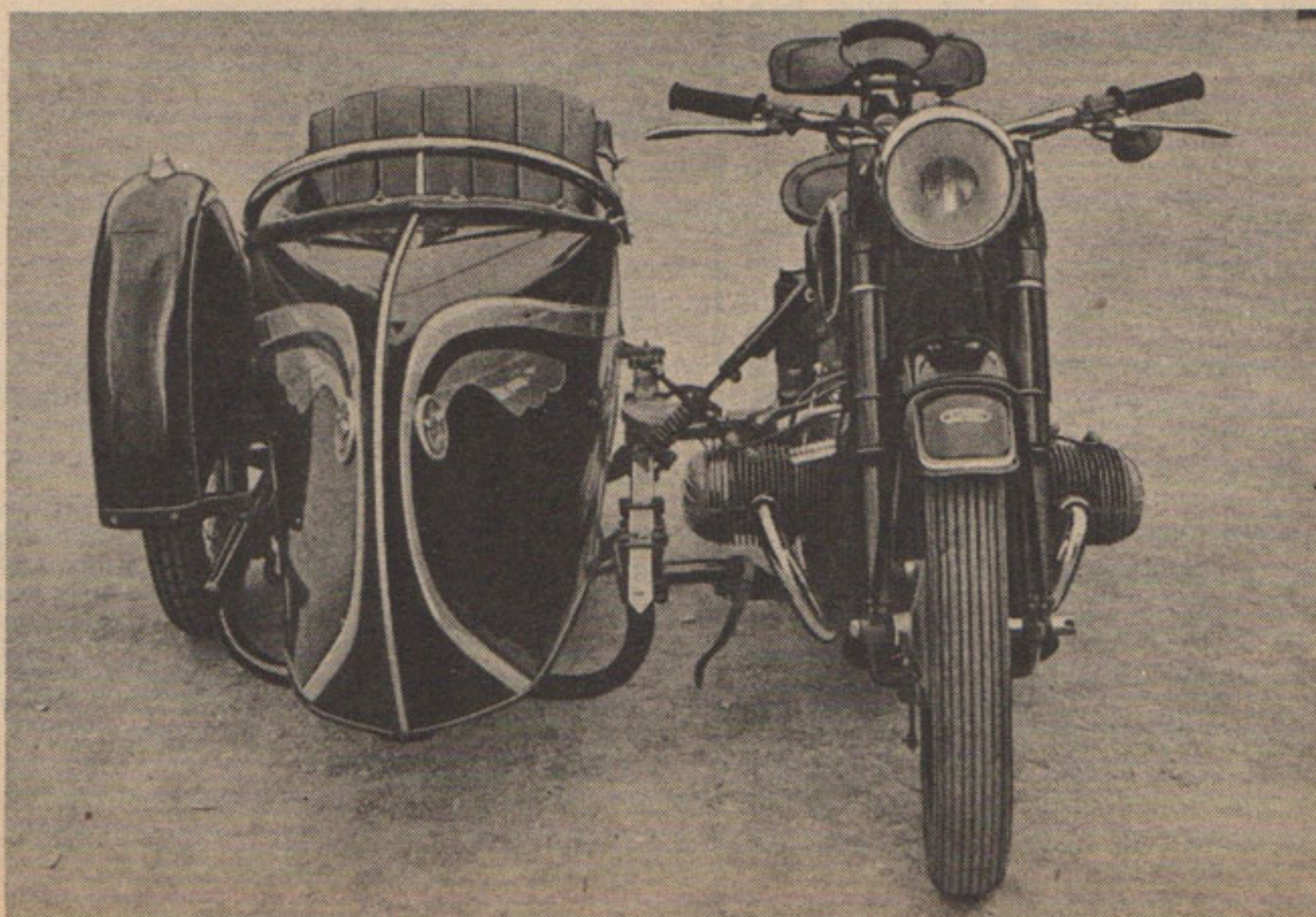
Après la réfection du moteur, en 1955 (nous reviendrons plus loin, sur cette question), il fallut procéder à un nouveau rodage : non seulement — et accessoirement — un réalésage avait été effectué, mais encore l'embiellage refait. Malencontreusement, transportant, bien en-

veloppé dans un chiffon, l'embiellage refait à neuf, je le laissai tomber par inadvertance ; le résultat fut une bielle ne tournant plus très librement dans le vilebrequin.

Je récupérai une moto remise en état quelques jours avant les vacances et ne pus faire que 160 km avant le départ, kilométrage suffisant pour remarquer combien le moteur (plus précisément le carter, en raison du montage serré de la bielle) chauffait.

Enfin arrive le jour de départ : le side est attelé, chargé du matériel de camping, ma femme comme passagère. Le but : Beg-Meil, non loin de Quimper, où nous attend notre fils.

Nous sommes donc assez pressés d'arriver... mais le moteur ne semble guère partager notre impatience.





Mais depuis 1951, nous avons eu le loisir, à « Moto-Revue », par de nombreux essais, de savoir le bien-fondé du « rodage accéléré ». C'est donc selon cette méthode que je procéderai afin de rendre le moteur plus compréhensif :

Le temps de rejoindre l'autoroute, puis la poignée des gaz au quart d'ouverture (vu le montage plus que serré d'une des bielles, je ne tiens pas à trop forcer dès le départ) : la vitesse se situe à 63 km/h.

Et la route continue : j'ouvre de plus en plus les gaz, ne laisse pas « mollir » en côte. Au bout de 150 km de route, de nouveau la poignée au quart d'ouverture, la vitesse atteint maintenant 68

km/h : il y a « du mieux », mais ce n'est quand même pas « ça ». D'ailleurs, quand on descend de la machine, mieux vaut s'éloigner : on ferait cuire un œuf sur le carter.

Encore 150 km, durant lesquels le moteur semble déjà mieux supporter une plus grande charge gazeuse, et au bout desquels, cette fois, l'aiguille du compteur monte à 72 pour le 1/4 des gaz.

Et le voyage continue : le moteur chauffe notablement moins, est nettement plus libre. Au bout de 500 km, de nouveau la poignée des gaz sur la marque préparée à l'avance et indiquant le 1/4 d'ouverture : l'attelage roule main-

tenant à 82-85 km/h. Pleins gaz : 92-95 en 4me, plus de 100 en 3me.

Le rodage est virtuellement fini, sans aucune amorce de serrage. Il suffira de quelques promenades et d'un ultime réglage du jeu aux basculeurs (le dernier effectué sur la machine, en ce jour de février 1959 où j'écris ces lignes... il y a donc 43 mois de cela) pour que le moteur soit totalement libre.

Et depuis ce temps, rien n'a été touché sur le moteur, aucun couvre-basculeur enlevé, aucun carburateur démonté, jamais le carter masquant l'appareillage électrique n'a été ouvert.

## le moteur

Le moteur n'ayant subi aucune modification est donc celui des toutes premières R 51/3, développant 25,1 CV à l'arbre de transmission à 5.800 t/m et ayant son couple maximum à 3.900 t/m. Depuis, la puissance « catalogue » et, encore plus, la puissance réelle de ces 500 BMW ont été notablement accrues.

★

Nous verrons plus loin ce qu'il reste de cette puissance au bout de 100.000 km. Ici, je ne rapporterai que les déboires que j'ai eus : leur nombre minime sera le meilleur compliment que je pourrai adresser à ce moteur au sujet duquel tout a été dit : turbine qui tourne — et qu'il faut faire tourner — à hauts régimes pour en tirer tout l'agrément de conduite... ce qui n'empêche pas d'avoir un mini, en 4me, de quelques 25 km — l'excellent équilibrage signifiant une absence de vibrations (je ne sais ce qu'est resserrer un boulon) — robustesse — excellent refroidissement — silence de fonctionnement remarquable — propreté — etc...

### LES PREMIERS « PEPINS »

Par deux fois, durant les premières années, j'ai été amené à changer mes soupapes (piquées à l'échappement) et les guides à l'admission.

★

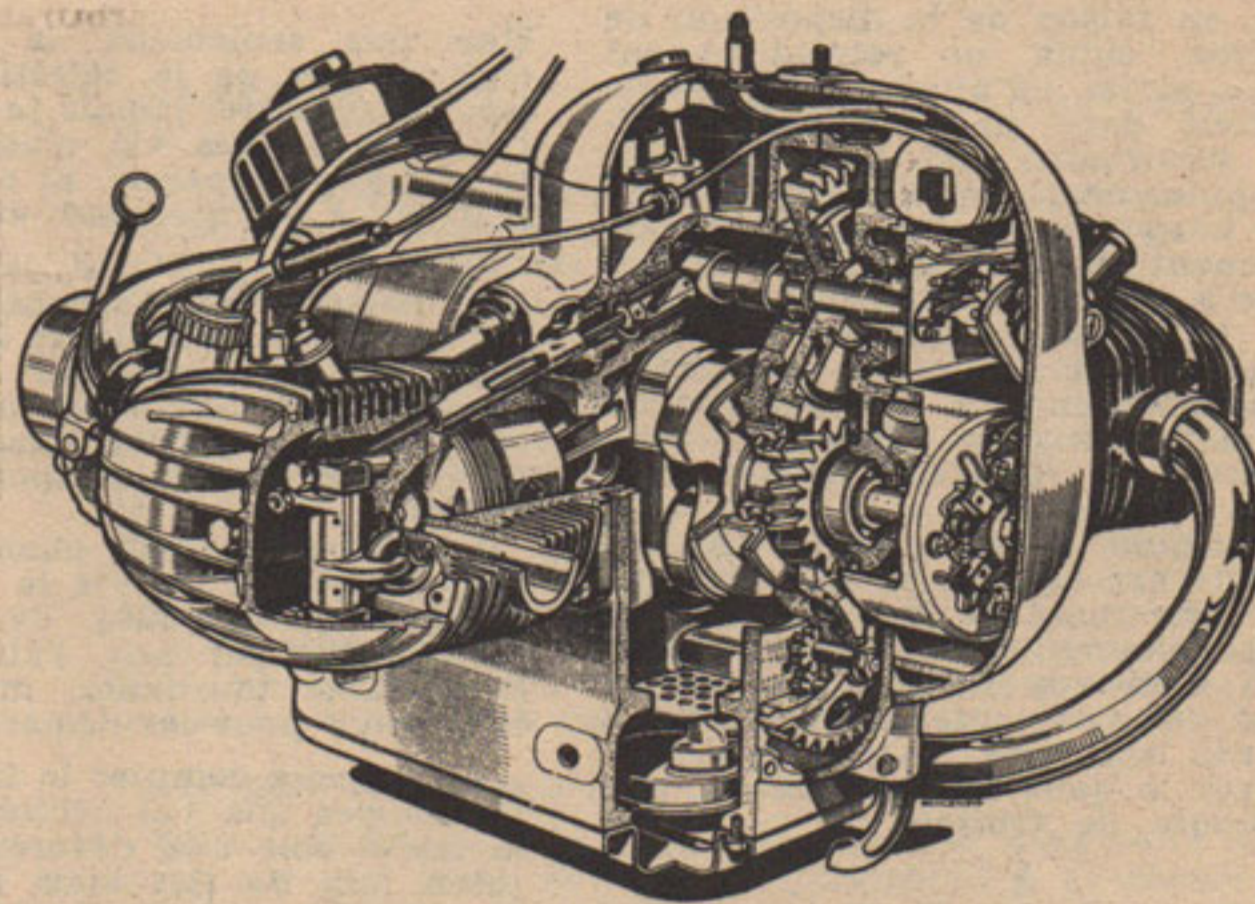
Ces guides de soupapes d'admission ont été un mal chronique des BMW durant un certain temps (de même, d'ailleurs, que certain roulement de vilebrequin... bien que, pour ma part, ma machine n'en ait pas souffert). Le symptôme est typique : une consommation d'huile notable alors qu'elle est, normalement, des plus minimes.

Mais depuis le dernier changement de guides, il y a donc 5 ans, plus d'ennuis de ce côté : l'usine a remédié à ce défaut, comme elle l'a fait pour beaucoup d'autres (Il y a là un des aspects du travail des bureaux d'études, qui amènent des améliorations permanentes échappant à l'examen, qui n'ont pas une incidence directe sur les performances, mais qui contribuent à rendre nos machines encore plus sûres, encore meilleures).

★

Quant aux soupapes qui se piquent (là aussi, durant ces dernières années, de grands progrès ont été amenés par leurs fabricants), elles m'ont joué un vilain tour.

La mauvaise qualité de la benzine suisse, en 1952, m'a valu, en plus d'un léger jaunissement des tubes d'échappement, une soupape piquée, suivie, peu après, en revenant d'Italie d'un coup de chalumeau. A mon retour à Paris — Latscha étant fermé et ne connaissant pas encore Lamy — je voulus procéder moi-même à une rectification provisoire. Et je te rode



la soupape sur son siège (en laiton à l'admission)... et je te descend mon siège. Culasse remontée, la machine marchait mieux... mais ce n'était pas ça.

M. Latscha de retour, je vais le voir... et le tout s'est soldé par une nouvelle culasse ! Morale : mieux vaut savoir roder une soupape, mais, surtout, mieux vaut ne pas chercher à remettre en état une soupape qui a fini son service.

### LA « VRAIE » PANNE !

Une fois, et une fois seulement, j'ai dû laisser ma BMW dans un garage, sur le bord de la route, car toujours — parfois avec un certain retard (crevaisson), plus souvent avec une certaine avance sur l'horaire prévu — elle m'a amené là où j'avais à me rendre.

★

Déjà, en 1954, lors d'un rodage de soupapes, Thomas, le « mécano » de Latscha, m'avait signalé un léger jeu de la bielle gauche : le roulement, sûrement, qu'il me faudrait changer. Ma machine étant, pour moi, comme déjà dit, un instrument de travail, il m'ennuyait fort de la voir immobilisée un certain temps. Aussi ai-je préféré ne pas tenir compte de l'avertissement donné.

★

Puis la saison 1955 commence... de même que mon moteur commence à être bruyant du côté gauche.

22 mai : le Grand Prix de la Sarre, où je dois me rendre en reportage avec un de nos collaborateurs. Départ le samedi matin, afin de pouvoir assister aux entraînements de l'après-midi. Tout va bien : sur ces grandes routes de l'Est, une vitesse de 120-125 km/h ne pose pas de problème.

Puis, dans les environs de Verdun, quand je « coupe », quelques détonations caractéristiques d'une prise d'air additionnelle. En raison des vibrations occasionnées par le jeu de la bielle « malade », la vis d'air de ralenti du cylindre gauche est restée quelque part sur la route. Rem-

placement de fortune à l'aide d'un petit bout de bois, puis par un boulon au garage suivant. Et nous continuons jusqu'à St-Wendel.

Au retour, le bruit commence à devenir inquiétant. Certainement que la vitesse de croisière imposée n'est pas faite pour améliorer les choses... mais elle permet, par le ronflement de l'échappement et le sifflement du vent, de couvrir ces cognements fort désagréables. De plus, nous sommes attendus à « Moto-Revue ».

Et le voyage continue. Même à grande vitesse, le vilain bruit se fait maintenant entendre : il est préférable de ralentir un peu si nous voulons arriver à bon port. Déjà Meaux est traversé... l'espoir règne en nos cœurs... mais vraiment, ce bruit de batteuse ne me dit rien qui vaille.

Le doigt sur l'embrayage en toute éventualité. Nous approchons : Villeparisis 2 km..., le bruit va crescendo, crescendo... débrayons en vitesse... et la machine finit sur sa lancée, moteur arrêté...

300 mètres plus loin, un garage où nous laissons la BMW, non sans avoir jeté un coup d'œil au totalisateur : 69.360 km, ce qui, en réalité, compte tenu de l'erreur de 5 %, nous donne quelques 73.000 km... c'est là l'unique consolation : il m'a fallu couvrir cette distance avant mon premier « pépin » sérieux !

Ai-je besoin de narrer notre retour : un motocycliste serviable nous emmenant tour à tour, B.N. et moi-même, sur une 350 aussi bruyante que ma BMW au moment de sa panne, jusqu'à la prochaine station d'autobus, etc., etc...

★

Le moteur démonté fit apparaître la cage du roulement de la tête de bielle en charpie, avec de minuscules copeaux dans tous les coins. Et c'est l'un d'eux, qui, bouchant une canalisation d'huile, avait causé le serrage final.

L'embiellage fut remis en état à Munich et remonté chez Latscha. Par la même occasion, on en profita pour procéder au

ler (et seul, à ce jour) réalésage, pour changer quelques roulements qui montraient une légère fatigue.

Et, peu après, ce fut le départ en vacances, le rodage ayant été effectué comme il a été narré plus haut.

Et voilà pour la « grande » panne.

## L'AFFAIRE DES ECHAPPEMENTS

« Les BMW ont des silencieux qui se percent » lit-on souvent dans notre rubrique « Ce qu'ils en pensent ». Non moins souvent, je réponds : j'ai encore mes silencieux d'origine.

Revenons-donc à nouveau sur la question.

Si un moteur ne marche pas à sa température normale de fonctionnement (et une BMW, en raison de la disposition de ses cylindres, subit un refroidissement énergétique... alors qu'une grosse cylindrée, surtout dans une circulation urbaine ou suburbaine, est loin d'utiliser sa pleine puissance), donc, si un moteur n'est pas à sa température normale de fonctionnement, il faut le faire tourner vite, quitte à rester sur les intermédiaires, afin que la vitesse d'éjection des gaz d'échappement soit suffisante pour éviter toute condensation de produits acides de combustion dans les silencieux, cette condensation étant la cause de leur corrosion.

C'est pourquoi ainsi que je l'ai dit au début de cet article, je n'utilise que 1re et 2me, rarement la 3me dans la circulation parisienne. Mais c'est pourquoi, aussi, mes silencieux ne sont pas encore percés... si ce n'est une gerçure due à l'impact trop brutal de l'extrémité arrière du cadre sur le haut d'un silencieux, lors d'une descente de trottoir.

Par contre, j'ai bien un tube percé par la corrosion : c'est le petit tube de raccordement passant en dessous de la boîte de vitesses et rejoignant les deux tubes d'échappement. Là, la vitesse des gaz brûlés est toujours lente, alors que ce tube est toujours froid, et, de plus, aspergé par les projections d'eau par la roue avant. Ces trous ont été colmatés avec de la laine de verre et du « clinquant »... et ils confirment toute mon argumentation.

## COTE CARBURATION

On sait combien les boisseaux des carburateurs Bing sont montés « juste ». Aussi, il m'est arrivé plusieurs fois de me trouver, après de fortes pluies, avec un boisseau grippé. L'impression est assez désagréable, surtout en ville : on croit « couper » alors qu'un cylindre continue à vous emmener... on s'empresse de débrayer dans un emballement rageur du moteur.

Depuis, j'ai monté des couvre-carburateurs pour « éléphant » Zündapp, et cet ennui a totalement disparu.

Par ailleurs à l'arrêt, surtout si la machine est inclinée (reposant, par exemple, sur sa béquille latérale), il est recommandé de fermer le robinet d'essence. Sinon, si, du côté vers lequel la machine est penchée, la soupape d'admission demeure ouverte (vous ne savez sur quelle position du vilebrequin le moteur s'est arrêté), et si le flotteur grippe dans la cuve (tout à fait possible avec l'inclinaison de la machine), de l'essence vient

remplir la culasse. Il ne vous reste qu'à démonter la bougie et actionner sèchement le kick... en vous mettant de côté pour ne pas recevoir un jet d'essence.

Aucune autre solution à cet incident, car il n'est pas possible d'actionner le kick ou de tenter une poussette (l'essence n'est pas compressible).

A part cela, rien à signaler, un filtre et un épurateur d'eau se trouvant montés sur le robinet d'essence (comportant une position « réserve ») et évitant l'encrassement des gicleurs.

## L'APPAREILLAGE ELECTRIQUE

L'équipement Bosch-Noris est hors de toute critique.

Une fois seulement, le rupteur a été changé, lors de la réfection de l'embiellage. Par contre, jamais je n'ai eu à revoir l'écartement des vis platinées, ni avant la « grande » panne, ni après ; jamais je n'ai eu à m'intéresser au condensateur.

Par ailleurs, je n'ai jamais touché ni à la dynamo (les charbons n'ont été changés qu'une fois, toujours à la même occasion), ni au régulateur (qui fonctionne certainement fort bien, puisque, en tout et pour tout, je n'ai changé qu'une ampoule phare-code, le filament code ayant brûlé).

La batterie ne fut changée qu'une fois (en 1955), bien que je la néglige complètement (je n'ajoute de l'eau distillée qu'une fois par an), l'allumage magnéto (à aimants tournants) me dégageant de tout souci pour les démarrages.

Je ne peux compter le nombre de paires de bougies que j'ai utilisées, non pas que la BMW soit une dévoreuse sur ce plan (bien loin de là), mais parce que, pour des raisons professionnelles, j'ai bien souvent essayé telles ou telles bougies de telle marque ou de tel type. Ce sont finalement les Bosch 240 T 1 qui lui conviennent le mieux, le filetage des Marchal se mariant mal avec celui du siège.

Néanmoins, je ne peux passer sous silence les quelques (et minimes) ennuis d'allumage que j'ai eus.

Alors que ma moto n'avait que quelques 3.000 km, le moteur, après quelques pétares, se mit à « marcher sur une patte », ce qui ne l'a pas empêché de m'emmener chez Latscha. La cause de ce mauvais vouloir fut immédiatement détectée : un des deux enroulements secondaires de la bobine haute-tension était « claqué ». La bobine fut donc changée (cela date de janvier 1952) et, depuis, nous nous ignorons mutuellement.

Enfin, avec de classiques capuchons de bougie en bakélite, il arrive que, sous la pluie, on soit ennuyé par des ratés d'allumage. Pour peu que l'isolant de bougie soit sale (poussière de la route) et qu'il

*L'embiellage des flat-twins BMW. C'est la petite cage à rouleaux (à droite de l'illustration) qui fut cause de ma « grande » panne. Ces rouleaux, longs de 10 mm, ont 7 mm de diamètre, comparables à ceux d'une AJS 7R (12,7 et 6,35 mm).*

pleuve, cette poussière s'humidifie et devient conductrice du courant haute-tension arrivant par le câble de la bougie : les étincelles ne se produisent plus entre les électrodes, mais extérieurement (on entend, d'ailleurs, leur claquement).

Mais il suffit d'adopter des capuchons en bakélite prolongés par une jupe en alliage léger venant coiffer la bougie (y compris son culot) pour que cet ennui disparaisse totalement, même sous les pluies les plus violentes.

## RESUMONS-NOUS

Il me semble avoir tout dit sur le moteur lui-même. J'ai parlé de l'embiellage et de la culasse, de l'appareillage électrique et des carburateurs.

Une seule panne grave : mon embiellage. Mais si j'avais écouté les conseils de Thomas quand il m'avait prévenu...

Deux ennuis annexes et secondaires : un « claquement » de bobine dû à une mal-façon, et ceci dès les premiers 3.000 kilomètres — une culasse changée, en raison du manque d'expérience pratique de votre serviteur, qui a confondu rodage de soupape et « descente » d'un siège.

Ceci dit, je ne m'occupe pas de ma machine. Et, comme dernier exemple, je rappelle que depuis début juillet 1955 jusqu'à ce jour, RIEN n'a été touché sur mon moteur, aucun réglage du jeu aux culbuteurs ou de l'écartement des vis platinées, aucun démontage de telle ou telle pièce (carter d'appareillage électrique ou carburateur) n'a été effectué.

Par ailleurs, dans ce chapitre, nous pouvons parler « étanchéité ».

Quel que soit l'état de propreté (!) de ma machine, je défie quiconque de trouver la moindre goutte d'huile, sur le sol, sous mon moteur.

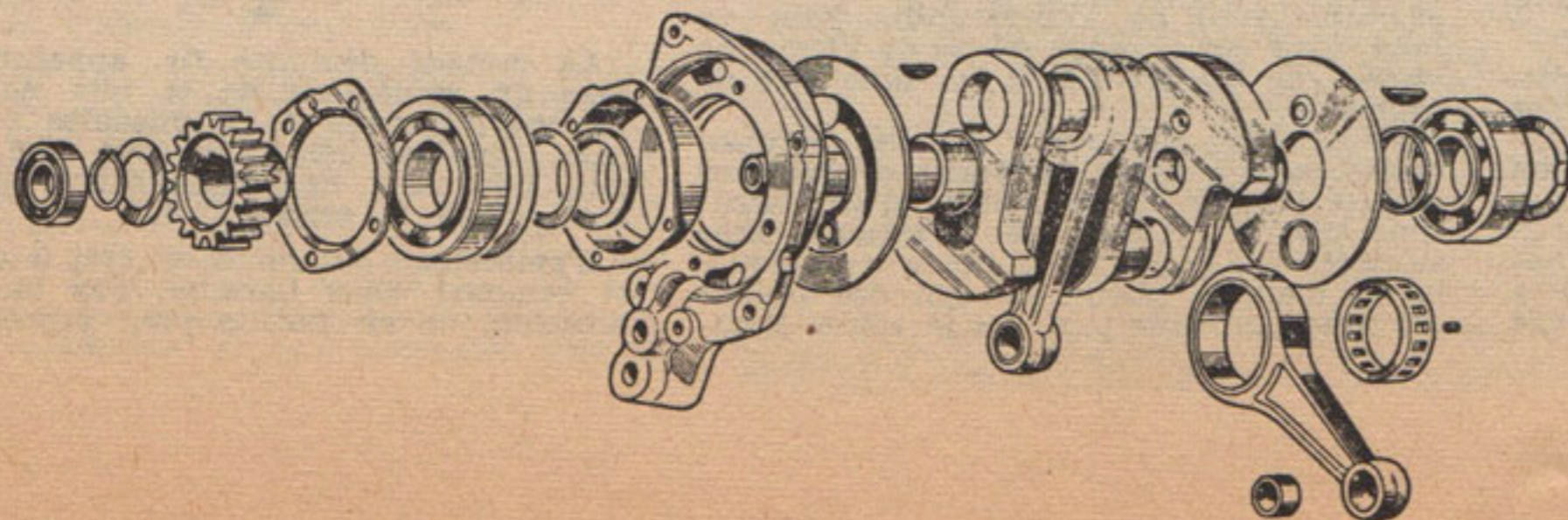
Est-ce à dire, pour cela, que mes carters soient secs? Non. Certains « bouchons » de caoutchouc synthétique qui font la connexion entre carter-moteur et tunnels de tiges de culbuteurs, se dessèchent un peu et laissent légèrement suinter l'huile : il se forme donc un dépôt gras sur les carters, sur lequel vient se coller la poussière de la route. Même remarque, d'ailleurs, au joint de couvercle du boîtier de sélecteur, ou au « Simmering » de sortie de boîte de vitesses.

Mais encore une fois, si cela n'est pas du plus bel effet esthétique, cela ne m'empêche pas de pouvoir déposer ma moto n'importe où, sûr que je suis qu'aucune goutte d'huile ne viendra tacher le sol.

100.000 kilomètres ne se font pas en un jour... et l'expérience que l'on a pu en tirer ne peut trouver place en quatre pages.

Aussi, la fin de notre article trouvera-t-elle place dans notre prochain numéro, où nous examinerons transmissions et partie cycle, où nous rendrons compte des performances encore possibles, et où nous porterons un jugement d'ensemble.

J. B.



# « J'étais un fanatique de la moto... »

...et j'en suis dégoûté... ». Voilà ce que nous écrit M. Bar, de Vaucresson.

Il nous vante ses 28.000 kilomètres avec sa 2 CV Citroën. Nous venons de lui opposer nos 100.000 kilomètres sur une BMW et, devons-nous le dire, nous avons songé bien souvent à lui en rédigeant l'article cité qui, à notre avis, lui répond sur bien des points.

Néanmoins, le problème posé est d'ordre plus général et M. Bar le pose avec franchise. C'est pourquoi C. R. a tenu à lui répondre dans la N.d.l.R. jointe.

**V**OICI longtemps que j'éprouve l'envie de vous faire part de quelques remarques concernant la motocyclette en général. Quelques loisirs et la lecture de vos derniers numéros m'y amènent.

★

Je me permettrai de me « situer ». Je suis assez jeune (26 ans) et ai successivement possédé : 125 cc Motobécane, 350 cc Matchless, 125 cc Lambretta. Je suis actuellement propriétaire d'une 2 CV Citroën. J'ai eu l'occasion de m'intéresser, professionnellement, à l'industrie de l'automobile et à celle du cycle. Enfin, détail important, j'étais un « fanatique » de la moto et j'en suis dégoûté, bien que mes machines ne m'aient jamais causé de très graves ennuis.

## LA MOTO, OBJET DE LUXE !

Pourquoi avoir abandonné la moto ? Parce que je pense que la moto est un objet de luxe dont la conception est faussée par l'état d'esprit de la clientèle, état d'esprit, dont vous êtes, pour une part, responsable. Notez, je vous prie, que je ne fais pas de polémique et que je ne songe qu'à attirer votre attention sur une façon de voir peut-être un peu différente de la vôtre.

★

### Pourquoi un objet de luxe ?

Parce qu'une moto n'est capable d'un service journalier qu'au prix d'un entretien constant et très onéreux. Or cela me semble passé dans les mœurs, parfaitement admis.

Ainsi, pour ne citer qu'un de vos derniers exemplaires, M. Vidailac (M.-R. du 10-1-59) considère la « Max » comme une machine au moteur robuste. Pourtant il admet que la soupape d'échappement ne dépasse pas le cap des 10.000 km ! Je connais, pour ma part, nombre de vieux automobilistes qui n'ont jamais vu une soupape et nombre de moteurs de voitures ayant couvert 60.000 km sans rodage du siège ! Une moto, vous en conviendrez, est par excellence un engin qui se déboulonne constamment. Une 2 CV, qui n'est pourtant pas un chef-d'œuvre de finition, n'en est certes pas là !

Ceci amène le motocycliste à être un éternel bricoleur. Tout le monde n'en a pas le goût, ni le temps ; quant à ceux qui en ont les capacités... Personnellement, je ne suis pas du nombre et ma voiture m'a délivré de ces soucis.

## LE RENDEMENT ?... PEU NOUS EN CHAUT !

Mais, me direz-vous, un moteur d'automobile est certes bien plus robuste, seulement, c'est un « veau »... nous y voilà.

C'est qu'un motocycliste moyen n'a que deux critères : la cylindrée et la puissance, c'est-à-dire la puissance dite « volumétrique ». Or, c'est là un problème hors de sa compétence et qui, de plus, ne le touche nullement, sauf s'il désire faire de la compétition suivant les stupides normes actuelles.

★

Car enfin, qu'est-ce qui devrait intéresser l'usager ? La puissance et la souplesse du moteur, sa consommation, la tenue de route et le freinage de la machine. Couronnant le tout : la robustesse.

Admettons que je désire une puissance utilisable d'une douzaine de chevaux... que m'importe la cylindrée, l'angle formé par les soupapes ou la longueur de la pipe d'admission ? D'ailleurs je le répète, même la plupart des mécaniciens sont incapables de juger de ces problèmes (hélas, ils se croient experts en cette matière !). Et vous le savez bien, vous qui connaissez les études nécessitées par un modeste segment ou un ressort de soupape digne de ce nom.

## Note de la Rédaction

Cette lettre est-elle finalement motophobe ? Nous ne le pensons pas.

Son côté « pro-automobile » lui valait-il par ailleurs d'aller au panier ? Nous ne le pensons pas non plus, car nous n'avons jamais pratiqué la politique de l'autruche. Si quelque chose ne

## ENTRETIEN, SÉRIEUX DE FABRICATION... EN FAVEUR DE LA VOITURE !

Pourquoi la moto un objet de luxe ? C'est parce que, non seulement les « deux-roues » ne semblent pas fabriqués avec le sérieux désirable, mais encore parce que le service « après-vente » est inexistant. Quantité de vos lecteurs semblent vous l'écrire (et je pourrais vous donner toutes précisions en ce qui concerne ma propre expérience dans ce domaine) : la compétence et l'honnêteté, même, de bien des « mécanos », pourtant agents de grandes marques, laissent fortement à désirer.

Ma voiture m'a permis de couvrir, à ce jour, 28.000 km sans le moindre incident. Elle est si facile à graisser que je le fais moi-même (et oui, plus facile d'entretien qu'un Lambretta, aussi paradoxal que cela puisse paraître). Chaque jour, elle me donne satisfaction en étant l'outil que j'en attendais.

Je ne regrette pas mon scooter avec ses continus petits ennuis, son mélange, ses caprices matinaux ; je ne regrette même pas sa consommation (plus élevée que celle de ma Matchless !).

## VERS UNE « VRAIE » MOTO UTILITAIRE

En conclusion (si vous avez été jusque là dans votre lecture), soyez sûr que je ne suis pas « motophobe » et encore moins payé par Citroën (je l'ai été, mais ne le suis plus... et c'était pour une autre tâche !...).

★

Mais ne croyez-vous pas qu'il serait bon de dire qu'un carénage de selle et un guidon de course sur un 98 cc sont une stupidité — qu'un moteur à la courbe de puissance « pointue » est une fort belle chose... mais qui déçoit rapidement ses utilisateurs — que la robustesse est la principale qualité... que dis-je, la raison « commerciale » d'être ou de ne pas être, aussi bien pour une moto que pour une auto — qu'une consommation réduite est un meilleur critère que 3 km/h de plus (ah, cette notion de rendement thermique qu'il y aurait à inculquer aux acheteurs !).

J'entends qu'il y ait des acheteurs de machines sportives, brillantes. Mais la clientèle principale de l'industrie motocycliste almerait, je pense (comme j'almerais connaître des résultats d'études de marché dans cette branche !), des machines réellement utilitaires. De nombreuses personnes ont cru voir dans la moto ou dans le scooter un engin de transport pratique et peu coûteux. Que de déceptions ! Et je ne pense pas que la régression de ces ventes y soient étrangère. Seuls restent persuadés du contraire ces sympathiques « mordus » qui considèrent comme normal de voir leur chaîne hors d'usage après 10.000 km, leurs câbles casser et leur frein avant ne pas freiner en dépit des réglages.

Un guidon étroit, des repose-pieds inutilisables sur deux cents km, un arbre à canes en tête ? Ça impressionne... mais moins qu'une machine sérieusement construite, honnêtement garantie, et qui remplisse son service sans défaillance. Esprit terre à terre ? non : pratique. Et bien des motocyclistes paraissent en manquer, eux qui veulent à tout propos juger d'une culasse ou d'un embellage au lieu de considérer le budget de leur machine.

★

Cette lettre vous aura paru sans doute longue et peu rigoureuse. Ce ne sont là que simples remarques, mais j'y tiens, car cet état d'esprit que je viens de critiquer, je le connais bien : je l'ai eu pendant plusieurs années ! Dans ma tendre jeunesse, j'ai cru aussi que le destin d'une mécanique à 2 roues était de se déboulonner...

M. S. BAR, Vaucresson (S.-et-O.).

va pas, disons-le franchement, et cherchons plutôt à y porter remède.

C'est un fait que, d'une manière générale, l'automobile actuelle se signale par une longévité supérieure à celle d'une motocyclette.

Voyons alors pourquoi.

## EST-CE UNE REGLE GENERALE ?

Mais d'abord, est-ce une règle générale ?  
Certainement NON.

★

L'article de notre collaborateur J. B. relatant les 100.000 km d'utilisation de sa 500 cc personnelle prouve le contraire.  
Avant lui, notre dessinateur humoristique avait relaté comment une 125 cc bien de chez nous (de Pantin, plus précisément) lui avait permis de parcourir 40.000 km sans encombre (25.000 lors de la rédaction de l'article).

★

Dans notre rubrique « Ce qu'ils en pensent » nos lecteurs ont aussi donné la preuve qu'une bonne moto roulait sans encombre pendant des dizaines de milliers de kilomètres.

Quelques exemples ?

M.-R. 1.305 : 85.000 km avec une BMW R 51/3, avec ennuis de culbuteurs à 67.000 km seulement.

M.-R. 1.316 : 85.000 km encore, avec une 250 Puch T.F. qui nécessita un réalésage à 83.000 km.

M.-R. 1.338 : un 125 Magnat-Debon, qui, après quelques rayons cassés avant 10.000 km, arrivait à 75.000 km avec un réembielage à 48.000 km et un changement de cloche d'embrayage à 55.000 km.

M.-R. 1.344 : une 350 Jawa cette fois, qui avait passé le cap des 47.000 km avec simplement des ennuis de condensateurs, segments, etc...

M.-R. 1.351 : une 650 cc « Golden Flash » qui totalisait 110.000 km après avoir changé de ressorts de suspension à 20.000, effectué un réalésage, un changement de disques d'embrayage, pignons de chaîne, roulement de roue AR, à 90.000 km, etc.

Plus dernièrement, dans M.-R. 1.420, une 250 Puch T.F. n'avait eu comme ennuis, en 92.000 km, que des changements de chaîne, rupteur, condensateur, batterie, etc... Et nous pourrions encore allonger la liste.

★

Premier point acquis : une bonne moto n'est pas obligatoirement moins robuste qu'une bonne automobile. Et pour user aussi, personnellement d'une automobile, nous nous souvenons avoir changé, sur une voiture neuve, les quatre amortisseurs avant 10.000 km !...

## PLUS DE SOINS POUR UNE MOTO

Par contre, il ne fait pas de doute (et encore, nous ne pouvons en faire une règle générale) qu'un motocycle exige des soins plus constants qu'une automobile.

Pourquoi ?

Primo, un moteur de moto, étant généralement monocylindrique, est moins facile à équilibrer qu'un 4 cylindres de voiture. Il en résulte des vibrations plus ou moins transmises à l'ensemble de la partie cycle, avec tout le côté néfaste d'un tel phénomène qui est à la base des ruptures, des desserrages, etc...

Secundo, bon nombre d'automobilistes n'ont jamais rien vu de leur voiture, car pour tous les petits soins, l'entretien, les graissages (tous les 2 ou 3.000 km), etc., ils refusent de se salir les mains et ont recours au garagiste voisin.

En outre, la puissance spécifique d'un moteur de moto étant plus élevée, son régime d'utilisation plus rapide qu'un moteur d'automobile, etc... un tel type de moteur s'accommodera moins bien de négligences dans son entretien.

## POURQUOI DES MOTEURS PLUS « POUSSÉS »

Pourquoi, répondez-vous, faire des moteurs plus « poussés » que ceux des automobiles, des moteurs qui demandent plus de soins de la part de leur utilisateurs ?

★

Tout simplement, et avant tout, parce que nos moteurs — pour des raisons de poids, d'encombrement, de logeabilité dans le cadre, de prix également — n'ont et ne peuvent avoir des cylindrées comparables à celles des voitures. Là où le moteur de voiture fait 750 ou 850 cc, nous avons un 125 ou un 175 cc ; pour une 1.300, nous avons nos 250 ou 350 cc, et le reste à l'avenant.

Néanmoins, notre motocycliste, notre scootériste, veulent également « faire de la route », avancer et non se trainer (il ne s'agit pas d'ergoter sur 3 km/h, mais de savoir si l'on doit être contraint de se trainer à 40-50 km/h ou rouler à 90). Le pilote d'un vélomoteur, d'un scooter veut aller aussi vite qu'une 4 CV, à la cylindrée 6 fois plus élevée, le possesseur d'une 250 voudra suivre une Aronde, un pilote de 500 veut suivre sinon dépasser une DS, etc...

Et en contre-partie, l'usager ne veut pas payer cher, ce qui est normal, car il pense, dans le fond, qu'il n'a qu'une moto.

## UNE REALISATION PLUS ONEREUSE

Cependant, la réalisation d'une moto est, au kilo, plus chère que celle d'une voiture.

★

Déjà, à de très rares exceptions près (Mobylette, Vélosolex, Vespa en Italie, etc...) un même modèle de motocycle n'est pas construit en aussi grande série qu'une voiture, d'où un prix de revient unitaire comparativement plus élevé.

Par ailleurs, l'exposition à l'air libre de tous les organes d'une moto nécessite des états de surface plaisants à l'œil. Tout est poli, chromé, émaillé... soulevez, le capot d'une voiture. Voyez l'état de finition des carters !... Cette « présentation » moto revient également très cher.

En outre la conception même du moteur, au rendement plus élevé, au régime d'utilisation plus rapide nécessitera des roulements à galets engagés, là où en automobiles on se contentera de bagues, exigera des matériaux plus « nobles », des solutions techniques plus coûteuses, etc...

## UN USAGE, UNE CONDUITE DIFFERENTS

Enfin, un motocycliste exige d'une manière générale beaucoup plus de sa mécanique, qu'un automobiliste.

Il montera beaucoup plus en régime son moteur, il se servira à outrance de son sélecteur, freinera sur la boîte (quel automobiliste fait cela ?). Profitant du faible encombrement de sa monture, il fera du sous-bois, du tout-terrain, etc... et, après cela... il reprochera à son modèle une certaine fragilité.

Si l'ensemble des automobilistes exigeaient autant de leurs véhicules, il y aurait beaucoup plus de pleurs et de grincements de dents.

## UNE INSUFFISANCE DES SERVICES « APRES-VENTE »

Passons maintenant à un autre sujet abordé par notre correspondant, la question du service après-vente, de la garantie.

Il faut en partie chercher l'origine de cette faiblesse dans la marge bénéficiaire trop réduite avec laquelle travaillent les motoristes, marge qui, par contre-coup, ne permet pas aux services commerciaux des usines d'exiger de leurs revendeurs, ce qu'est en droit d'attendre le client en 1959.

Mais c'est aussi une question de conscience professionnelle, et on ne peut juger l'ensemble d'une corporation, sur le comportement de quelques brebis galeuses.

De nombreuses fois, nos lecteurs se sont plu à souligner la probité commerciale, d'agents, de fabricants ou d'importateurs.

## COMPARONS CE QUI EST COMPARABLE

Pour conclure, il est évidemment intéressant que notre lecteur se soit livré à une étude parallèle moto-auto.

Mais, encore, faut-il comparer deux choses qui soient comparables. La 2 CV est une voiture on ne peut plus utilitaire, qu'il conviendrait, de comparer avec un motocycle tout aussi modeste dans ses prétentions, comme un Vélosolex par exemple.

Vous retrouverez dans l'usager de ce véhicule, le client que vous désiriez voir, ignorant la mécanique, la cylindrée exacte, et la puissance de son moteur, car usant d'un véhicule ne nécessitant, pratiquement, aucun entretien.

★

Mais si vous voulez comparer d'autres couches de « motards », fanatiques de guidons étroits, d'arbre à cames en tête, etc... avec des automobilistes, ne prenez plus en exemple le possesseur d'une 2 CV, mais l'amateur de voitures sport.

Et croyez bien que le propriétaire d'une M.G., d'une Porsche, ou autre Julietta est finalement assez bien instruit de ce qu'il pilote.

Ce qui est rare en automobilisme, ne fait qu'être beaucoup plus fréquent en motocyclisme Est-ce là un mal ? Nous ne le pensons pas.

## ON VIT AVEC SA MOTO

C'est, au contraire, un des côtés passionnants de l'usage d'un motocycle, que cette communion beaucoup plus grande entre la machine et le pilote, qui amène ce dernier à vouloir connaître toujours davantage la mécanique qu'il enfourche. Et sa passion le mène bien souvent à tirer la quintessence de sa machine, à l'encontre de ce que fait l'automobiliste.

★

Et parodiant les propos tenus dernièrement par un autre de nos lecteurs, nous ne saurions mieux conclure qu'en déclarant : on est automobiliste par raison tandis qu'on est motocycliste par amour !

Mais, rassurez-vous, cet amour ne nous rend pas aveugles. Et nous pensons voir la moto telle qu'elle est, avec ses imperfections... mais aussi avec son caractère incomparable.

# LE TRIAL

## NOUVEAU PARCOURS AU 6<sup>e</sup> TRIAL CLAMARTOIS

S'alignant sur la tendance actuelle, le M.C. Chatillonnais, organisateur du 6<sup>me</sup> Trial d'hiver clamartois, a décidé de rendre cette épreuve plus longue et plus difficile.

C'est ainsi que le parcours, entièrement tracé dans les bois de la forêt de Meudon, développera environ 22 km au tour, sauf bien sûr pour la catégorie cyclomoteurs qui empruntera un circuit réduit à 12 km.

Les différentes catégories et classes en présence effectueront les kilométrages suivants :

— classe cyclomoteurs (jusqu'à 50 cc), 1 tour réduit de 12 km env. ; classe Juniors (toutes cylindrées), 1 tour normal de 22 km env. ; classe Experts (toutes cylindrées), 2 tours normaux soit 44 km env.

Le parcours total devra être effectué en un temps idéal calculé sur les moyennes horaires suivantes : 15 km/h pour les cyclomoteurs, et de 20 km/h pour les deux autres classes de motocyclettes (Juniors et Experts). Cette moyenne horaire sera du reste augmentée des temps d'arrêts éventuels aux zones non-stop, ainsi que pour les différents franchissements des routes N. 187 et N. 306-A.

★

Le contrôle de départ et d'arrivée sera installé sur la place du Gard à Clamart. Il fonctionnera de 8 h. à 17 heures ; les départs seront donnés par classes et individuellement, avec des écarts pouvant varier de une à trois minutes entre chaque concurrent. Le véritable départ s'effectuera dès après le franchissement du parcours de slalom, prévu pour départager éventuellement les ex-æquo.

Les cyclomoteurs partiront dès 9 h 30 le matin, les juniors les suivant à partir de 10 h. 30. Enfin, les experts entameront leur course à 11 h 30 (ordre des départs tiré au sort).

★

Delauné, qui a pour beaucoup contribué à la définition du parcours, s'est également intéressé au fléchage, qu'il a voulu réaliser aussi soigneusement qu'il l'était à Sucé.

De plus, le sol sera poudré en jaune, sur le côté gauche des chemins et sentiers, sens de la marche.

Mettant également en pratique une disposition récemment apparue, le M.C. Chatillonnais remettra à chaque concurrent, au moment du départ réel, un carnet de route (de couleur différente selon la classe). Toutes indications de temps, horaires, nombre de zones à franchir, etc... figureront sur le dit carnet. De plus, un emplacement spécial est prévu pour les contrôles de passage, ainsi que pour les infractions à la circulation routière. Enfin, après chacun des franchissements de zones ou sections de non-stop, le concurrent devra *obligatoirement* présenter ce carnet, à la fin de la zone ou section, au contrôleur qui inscrira le passage et la pénalisation encourue et qui lui sera signalée par le chef-pointeur de zone. La perte de ce carnet de route entraînera une pénalisation de 50 points.

Le nombre de zones ou sections sera le suivant : classe cyclomoteurs, 1 tour réduit de 12 km avec 6 zones N.S. simples à 1 section ; classe juniors, 1 tour normal de 22 km avec 12 zones N.S. simples à 1 section ; classe experts, 2 tours normaux soit 44 km avec 12 zones N.S. dont 8 à 2 sections.

Des classements seront établis en fonction des trois classes en présence, savoir : classement pour les cyclomoteurs jusqu'à 50 cc ; classement pour les juniors (toutes cylindrées confondues) ; classements pour les experts (a - petites cylindrées jusqu'à 250 cc), (b - grosses cylindrées au-dessus de 250 cc) ; classements pour militaires-policiers (a - en juniors), (b - en experts).

★

La vérification et le pesage des véhicules auront lieu le : 1<sup>o</sup>) samedi 21 février entre 14 h. 30 et 17 h. 30 au Café des Sports, place de la Mairie, Clamart ; 2<sup>o</sup>) cette opération se poursuivra pour les retardataires et les concurrents éloignés le matin de l'épreuve, entre 8 h. et 9 h. 30.

Les concurrents devront présenter en plus de leurs machines - leur permis de conduire moto - leur récépissé de déclaration (carte grise) - leur licence délivrée par la FFM. Chaque véhicule devra obligatoirement être muni d'une plaque (23x28 cm) à l'avant, de face, appelée à recevoir le numéro de course.

★

Les récompenses attribuées au cours de cette épreuve sportive seront les suivantes : classe cyclomoteurs jusqu'à 50 cc au premier classement général, 1 coupe ; classe juniors (toutes cylindrées) au premier du classement général, 1 coupe ; classe experts (classement petites cylindrées) au premier, 1 coupe ; classe experts (classement grosses cylindrées) au premier, 1 coupe ; classe militaires-police au premier du classement juniors, 1 coupe ; classe militaires-police au premier du classement experts, 1 coupe.

Enfin le Challenge inter-clubs de la « Ville de Clamart » sera remis en compétition pour la troisième année entre tous les clubs affiliés à la FFM il sera attribué pour une année au club civil dont l'équipe composée de quatre concurrents (2 en classe juniors et 2 en classe experts) aura totalisé le minimum de points de pénalisation dans l'épreuve. Détenteur en 1958 : Moto-Club Chatillonnais (2<sup>me</sup> victoire). Le Challenge « Georges Monneret » réservé aux militaires et policiers sera attribué pour une année dans les mêmes conditions que ci-dessus, mais avec une équipe réduite à deux concurrents seulement (1 de chacune des 2 classes). Détention en 1958 : 1<sup>o</sup> Régiment du Train à Paris (2<sup>me</sup> victoire). Ces deux objets d'art disputés en Challenge seront définitivement gagnés par un club, unité militaire ou policière après trois victoires consécutives ou non. En cas d'ex-æquo dans le total des points, on procédera à l'addition des « places » des concurrents dans chacune des classes, le plus petit nombre l'emportant.



LETANG

## DEMAIN : DEUXIÈME TRIAL DES FLANDRES, A CASSEL

Nous vous avons annoncé cette grande épreuve nordiste dans notre numéro 1.425. Aussi n'y reviendrons-nous que pour vous la confirmer et vous inciter à y assister, assurés que vous serez de vivre à cette occasion une magnifique journée de sport motocycliste au sein d'une organisation de classe, puisque celle-ci est réalisée par le puissant Moto-Club du Nord de la France, auquel nous dûmes en 1958 un Grand Prix de France de moto-cross réellement à l'échelle de ce qui se fait de mieux dans le genre à l'étranger.

Nous espérons pouvoir vous indiquer aujourd'hui la liste des engagés. Malheureusement, les nécessités de la mise sous presses nous obligent à clore cette information avant que nous ne l'ayons reçue.

Mais il ne fait pas de doute que tous nos meilleurs participants y figureront, d'autant que l'épreuve doit compter comme épreuve B, coefficient 5 pour le Championnat, puisqu'elle en est à sa seconde édition.

D'un autre côté, l'on doit s'attendre à la présence de pilotes belges sur le circuit, très voisin du pays ami.

## LES PROCHAINES RÉUNIONS

Certaines modifications ayant été apportées au cours de la première partie de l'hiver dans le calendrier primitivement établi, voici comment s'énonce à l'heure actuelle le programme des épreuves restant à courir :

Le 15 février : Trial des Flandres, épreuve internationale, à Cassel.

Le 22 février : Trial Clamartois, épreuve internationale, à Clamart.

Le 1<sup>er</sup> mars : Trial de Nemours, épreuve internationale, à Nemours.

Le 8 mars : Trial Maissois, épreuve nationale, à Maisse.

Le 15 mars : Trial Lamborelle, épreuve internationale disputée en Belgique, mais à laquelle doivent en principe participer de nombreux français.

**D**EPUIS quelques semaines, nous vous parlons de cette nouvelle « spéciale cross », sur laquelle l'ancien champion de France Michel Jacquemin et son mécano Chauderon ont travaillé tout l'hiver. Mais nous voulions, en plein accord avec les principaux intéressés, attendre les résultats des essais pour vous présenter la première 7 R adaptée en France pour les besoins du moto-cross. En effet, la période de mise au point devait conduire à certaines modifications et notre information n'aurait eu qu'une valeur relative si nous n'avions pas attendu que la machine fut jugée prête pour vous en donner une complète description. Description qui, sauf erreur, sera la première du genre car les autres 7 R cross (de Nilsson, Baeten et Raymond van Obbergen) n'ont jamais fait l'objet que d'une présentation sommaire.

Il s'agit, avec l'engin qui nous occupe, d'une réalisation entièrement artisanale, pour laquelle donc certaines caractéristiques chiffrées ne peuvent être apportées, pour la bonne raison qu'elles n'ont pas été établies à proprement parler, mais calculées empiriquement (angle de chasse de la fourche télescopique par exemple).

Mais sinon, nous avons examiné cette 7 R — un modèle 1955 acheté à Ligier — de fond en comble, afin de

pouvoir vous dire comment elle est passée de son état primitif de machine de circuit à celui de moto de cross capable, si elle répond à l'attente de ses réalisateurs, d'affronter avec succès les BSA et Matchless directement construites en vue de la spécialité.

Aux derniers essais, à Ermenonville, en présence de machines de ces marques, les performances enregistrées côté vitesse de pointe, accélérations, freinage et tenue au sol ont donné entière satisfaction. Reste à voir la 7 R en course, aux mains d'un Jacquemin qui a retrouvé avec elle toute son assurance et se propose de faire une belle saison, en France et dans le Championnat du Monde.

Il serait prématuré d'en dire plus long et d'ailleurs, pourquoi vendre la peau de l'ours alors que dans deux semaines, à Ermenonville, au moto-cross du sable, vous pourrez tirer vous mêmes toutes les conclusions désirables, en voyant confrontée l'AJS spéciale du champion Meldois à celle du champion du Monde René Baeten, à la spéciale Matchless de Nic Jansen, à la Manx « petite course » adaptée de Less Archer, à la Matchless d'usine de Dave Curtis... sans parler des nombreuses BSA « client » de Clynk et d'une douzaine d'autres grands crossmen tant français qu'étrangers !

## Le moteur

Ne disposant pour le moment que d'un seul moteur, Jacquemin n'a pas voulu courir le risque que pouvait entraîner de ce côté une importante transformation, touchant notamment à l'embiellage et au profil des cames. Au contraire donc de ce qu'a fait Bill Nilsson, qui fut le premier à essayer d'adapter une 7 R au moto-cross, il n'a pas modifié la valeur de la course du piston, ni les réglages de la distribution.

Nous avons ainsi un cylindre simplement suralésé, et encore sans forcer, qui nous donne en définitive 358 cc (pour les caractéristiques techniques qui n'ont pas été changées, nous vous renvoyons à notre récente étude sur les AJS « Boy Racer », M.-R. n° 1.423).

Intérieurement, les surfaces de la chemise du cylindre sont chromées dur et abritent naturellement un piston spécial, plus fort, réalisé en France par les Ets Bretille (voir illustration).

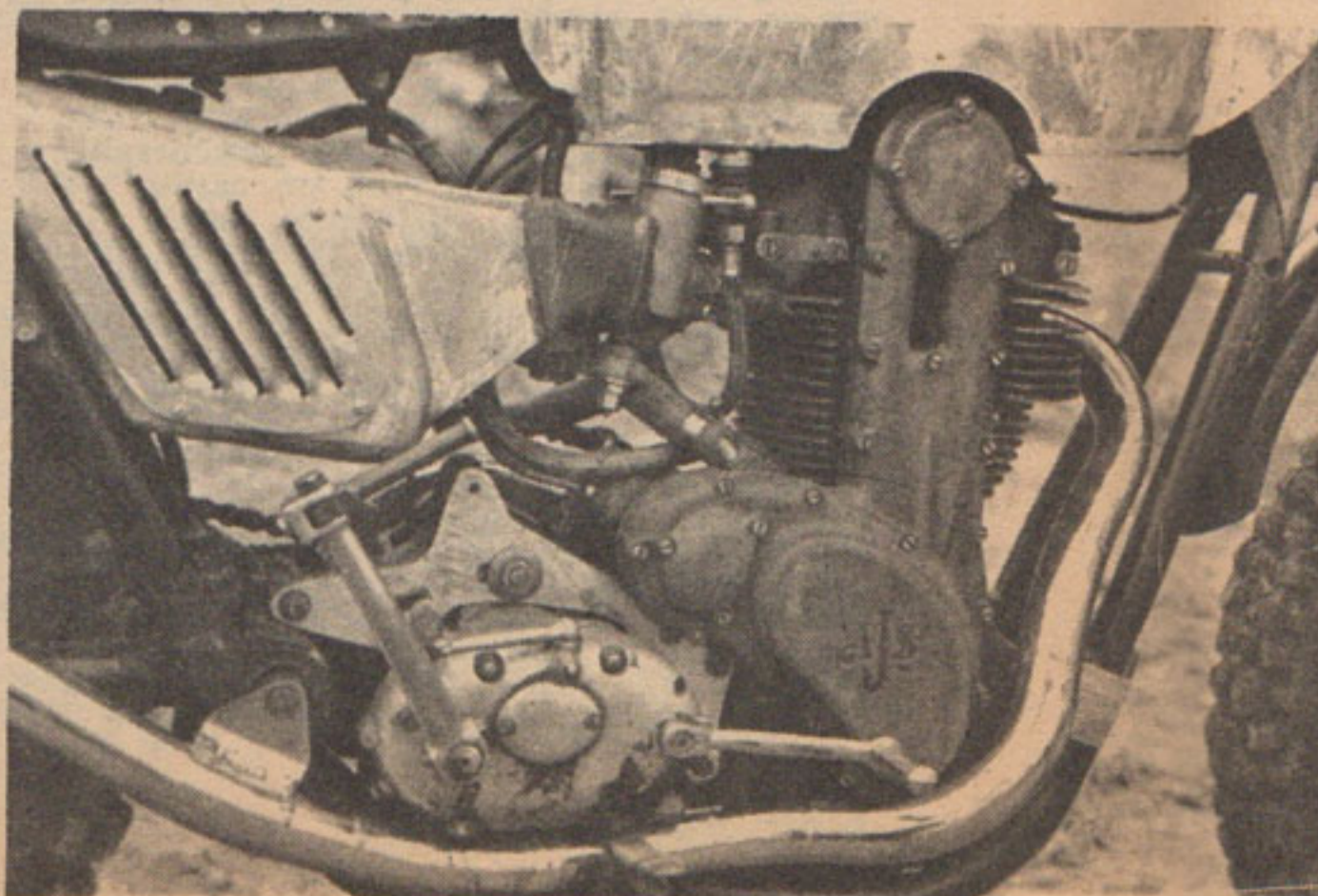
Aucun changement non plus quant au diamètre de la sortie d'échappement. Le tube correspondant — réalisé en neuf sections soudées entre-elles, et provenant soit du tube d'origine soit d'une tube BSA — est absolument galbé selon les contours du moteur, qu'il épouse du plus près possible. Enfin, ce tube passe entre boîte et repose-pied et se relève vers son extrémité. Il est fixé à son début par emmanchement, une collerette et une bride le maintenant côté culasse par l'intermédiaire de 3 vis Allen ; à son extrémité

terminale, la fixation se situe à la hauteur du point d'articulation du bras oscillant.

Aucune modification non plus côté diamètre de l'admission. Nous trouvons là, par contre, un carburateur Amal Grand Prix 10 GP 15/32 d'origine mais dont la cuve est celle d'un Amal TT inclinée à 15°, par rapport au corps.

De plus, le boisseau de réglage de l'air a été supprimé, l'entrée d'air normale a été obstruée par soudure à l'aluminium et nous découvrons, en haut du corps du carburateur, à l'endroit où se place nor-

## FILTRE A AIR



malement la sortie du câble de commande du boisseau d'air, un petit tube qui aboutit au filtre à air par l'intermédiaire d'une durite.

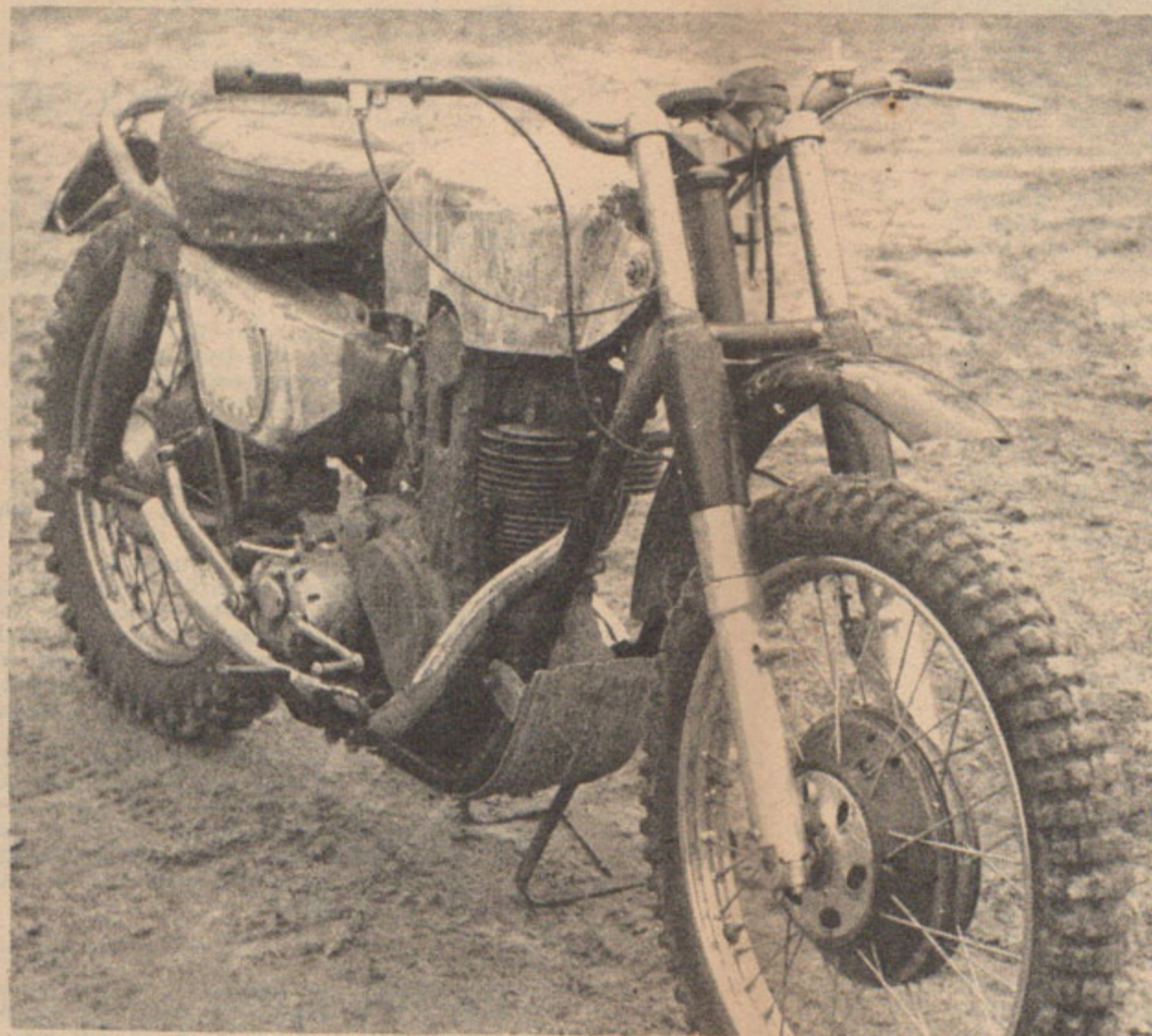
Le filtre à air, lui-même, est d'une conception originale : il a été constitué par un bon quart du vaste réservoir d'huile d'origine, dont il est maintenant séparé par un cloisonnage intérieur soudé. L'ensemble demeure donc d'une seule pièce, mais la capacité initiale du réservoir d'huile est réduite d'environ 25 % (voir illustration).

Jacquemin, comme Nilsson, a préféré adapter sur son moteur une boîte de BSA Gold Star « cross », plutôt que de rechercher les pignons appropriés pour modifier la boîte AJS d'origine. Cette boîte a fait l'objet d'une fixation spécialement conçue, qui conserve toutefois le support d'origine, augmenté d'une plaque en dural, en ce qui concerne l'attache supérieure.

La fixation inférieure s'effectue, elle, par le moyen d'entretoises en forme de trompette, tournées et soudées à la partie inférieure du double-berceau (voir illustration).

L'embrayage provient d'une Matchless cross, et est pourvu d'une noix réalisée en vue de son adaptation sur l'arbre de la boîte BSA. Cet arbre pénètre dans le demi-carter intérieur de la transmission primaire en traversant un orifice garni d'un Simmering, lui-même fixé au centre d'un disque de tôle. Ce disque, plaqué contre le demi-carter, coulisse sur deux goujons épaulés et repose de son côté sur

# A DEUX SEMAINES D'ERMENONVILLE



# LA "SPECIALE" A. J. S. "7. R" DE JACQUEMIN EST PRÊTE

un Simmering de grand diamètre, logé dans une gorge.

Ce dispositif (voir illustration) permet à la boîte un certain déplacement longitudinal qui autorise un réglage de la tension de la chaîne primaire et - cas de desserrement inopiné de la fixation de la boîte - éviterait dans une certaine mesure les ennuis possibles du côté de la transmission primaire.

Le carter primaire est aussi réalisé spécialement, selon une idée de Chauderon. Moulé au sable et fondu en alu, il comporte deux éléments, le demi-carter extérieur se fixant sur le demi-carter intérieur par une seule vis Allen centrale, pourvue d'un joint en caoutchouc.

Le demi-carter intérieur, dont nous venons de parler longuement, est tenu en trois points : au centre, sur un goujon de fixation du moteur, et aux deux extrémités inférieures, sur l'un des tubes du double-berceau.

Le pignon-moteur a dû également être préparé spécialement. Il s'agit donc d'une denture provenant d'un pignon BSA et qui a été soudée sur une noix de pignon

AJS d'origine, de telle sorte que l'adaptation sur la soie du vilebrequin s'effectue sans difficulté.

Ce pignon-moteur a 17 dents, la couronne d'embrayage en porte 42 et la chaîne de transmission primaire est une Brampton course.

Quant à la transmission secondaire (BSA), elle a recours aux pignons de sortie de boîte standards et utilise à la roue arrière des couronnes de 70 - 66 - 62 dents fabriquées en duralinox. Les couronnes, qui s'augmenteront sans doute encore d'une ou deux unités, sont fixées à la roue selon le mode prévu pour les couronnes AJS d'origine. Enfin, la chaîne de la transmission secondaire est une Brampton course étroite.

Reste à dire un mot de l'allumage, fourni par une magnéto Lucas Racing dont le couvercle côté rupteur a dû être décollé pour laisser le passage au demi-carter primaire intérieur.

La bougie utilisée est une Marchal 33 H et, bien entendu, la commande manuelle de l'avance subsiste, au guidon.

## La partie cycle

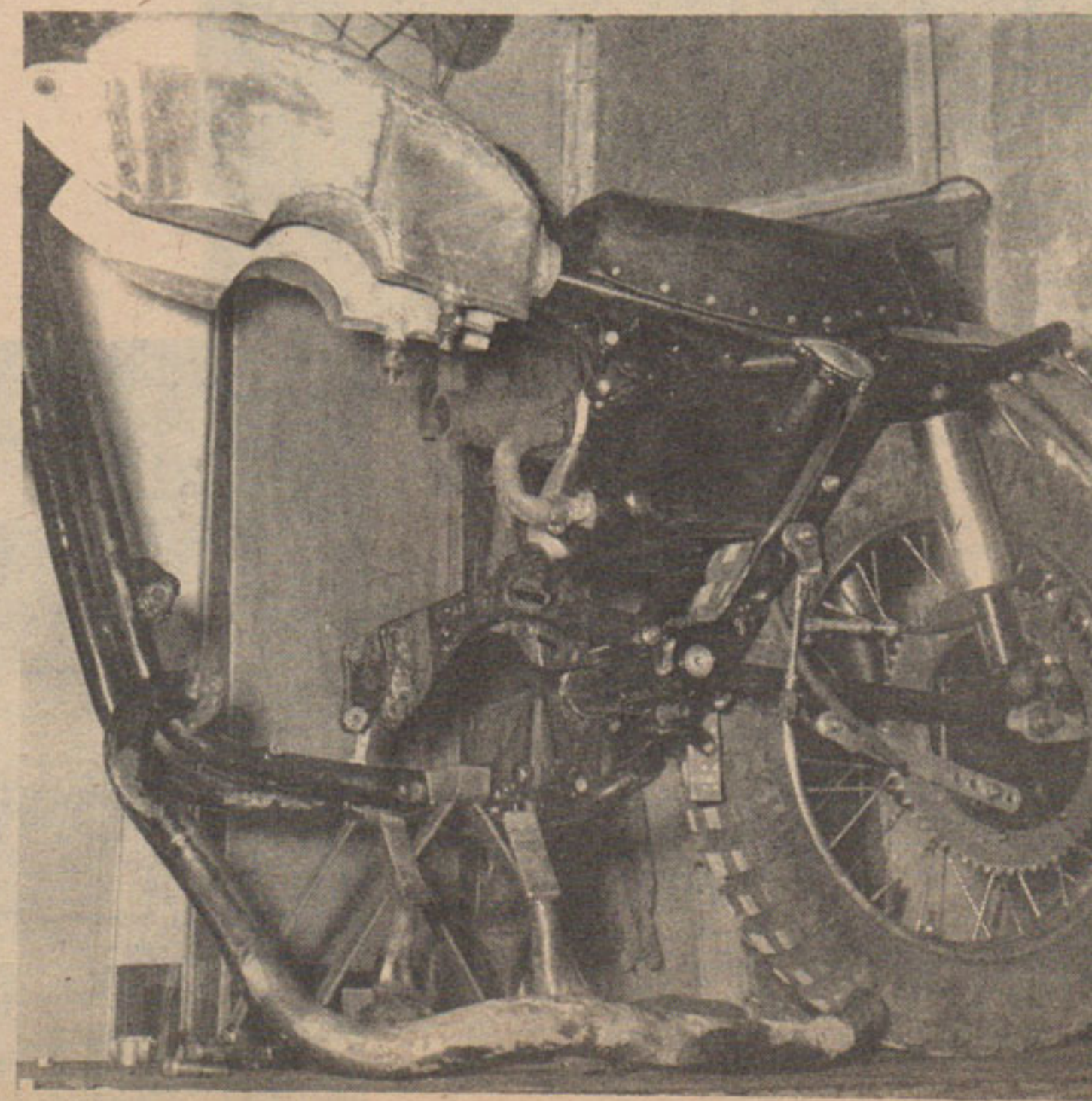
D'importantes modifications ont été apportées, comme il se devait, à la partie cycle, à partir du robuste et très rigide cadre double-berceau d'origine, allongé dans sa boucle arrière qui incorpore les attaches supérieures renforcées des éléments amortisseurs. De plus, la colonne de direction, le tube supérieur et les deux tubes avant ont été renforcés ensemble par une double tôle rapportée de chaque côté.

Quant au berceau-moteur, il reçoit une semelle de protection du bas-carter, réalisée en alliage léger et comportant trois profondes nervures de raidissement. Cette semelle utilise pour sa fixation les deux points d'attache avant du moteur.

La chasse de la fourche télescopique est sensiblement augmentée car les T supérieur et inférieur de fourche ont été échangés pour des T Norton.

suite page 163

## RESERVOIRS ET TUBE D'ÉCHAPPEMENT



## LE CARTER DE CHAÎNE PRIMAIRE



# DES LUNETTES ITALIENNES :

## EQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES

### TRISVEL " TT 1 " ET FRANCOR L 45

**N**OUS vous avons déjà présenté, dans les colonnes de « Moto-Revue », de nombreux essais d'accessoires, de vêtements. Une partie de l'équipement, que nous avons jusqu'ici négligée, était la partie « protection oculaire », et nous n'avions pas encore traité du choix de lunettes convenables pour rouler en moto.

En effet, s'il est unanimement reconnu que des lunettes sont indispensables, leur choix ne revêt généralement qu'une importance très relative. Le « motocycliste

moyen » choisira des lunettes d'après l'avis du vendeur (ou sa force de persuasion), plus souvent que d'après les conseils de ses amis. Si le vendeur est compétent, ou si vous êtes d'un naturel chanceux, vous achèterez de bonnes lunettes. Mais, il faut reconnaître que vous avez de fortes chances — si l'on peut dire — de tomber sur des lunettes mal conçues ou mal réalisées, que vous serez obligé de réformer après quelques semaines d'utilisation.

Pour essayer de vous éviter les déboires occasionnés par un achat insuffisamment documenté, nous ouvrons ici une rubrique

dans laquelle nos essayeurs vous donneront leur avis sur les accessoires de l'équipement, et, en particulier, sur les lunettes.

Pour inaugurer cette nouvelle rubrique, nous vous présentons les « essais » de deux paires de lunettes de construction italienne, les « Trisvel TT/1 » et les « Francor L/45 ».

Étudiées tout particulièrement pour une utilisation motocycliste, ces lunettes sont fabriquées par les Ets FOPAIS, de Milan, spécialistes de la fabrication de lunettes utilisées dans diverses industries.



Les « Trisvel » se caractérisent par leurs verres à pans coupés. Notez la forme « anatomique » de la monture.

alors que les verres des « Francor » ne sont pas démontables, mais peuvent être, sur demande, livrés teintés.

Signalons l'importante aération des « Francor », munies d'un petit « filtre à air » sous chaque verre, du côté du nez, ce filtre étant réalisé par un fin treillis métallique placé à l'intérieur d'un tube percé de plusieurs trous, ce petit tube débouchant à l'intérieur des lunettes.

Les « Trisvel », en revanche, ne sont que très peu ventilées (deux minuscules aérations par verre).

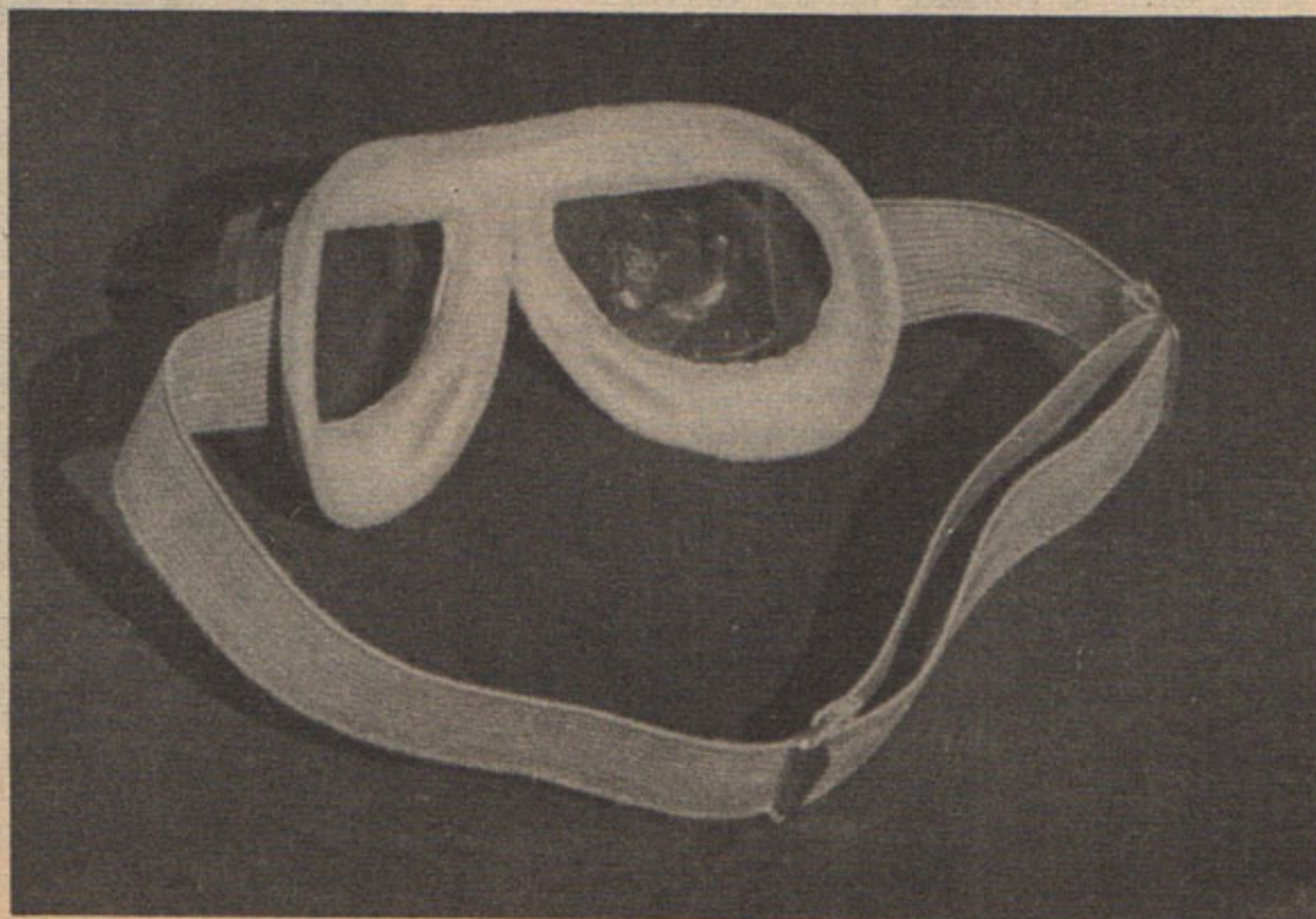
Fixées par une bande élastique de sérieuse taille (26 mm de largeur), réglable, mais ne s'ouvrant pas, la caractéristique la plus intéressante de ces lunettes est que leurs verres sont... en verre. Ces verres sont galbés sur les « Francor » qui sont constitués de deux verres par oculaire assemblés selon un angle de 150° environ pour les « Trisvel » (sensiblement de la même façon que sur les « Mark VIII »). Dans ce dernier cas, les verres sont en « Triplex », ceux des « Francor » étant incassables.

#### LA REALISATION

Ces deux modèles de lunettes, s'ils ne se ressemblent guère d'aspect extérieur, sont cependant construits selon les mêmes principes.

Dans les deux cas, nous avons affaire à une « monture » en caoutchouc mousse moulé, doublée, côté visage, d'un revêtement en peau de chamois collée sur le caoutchouc. S'appliquant parfaitement au visage, cette monture comporte des portées suffisamment larges pour ne pas marquer la chair; mais, cependant, les appuis portant sur la racine du nez sont évidemment plus minces.

Sur cette monture de caoutchouc mousse est cousu un châssis métallique qui reçoit directement les verres galbés et collés dans le châssis pour les « Francor ». Les « Trisvel » ont, de leur côté, leurs verres collés dans un second châssis fixé au premier par des tenons montés sur des lames-ressorts. Les verres des « Trisvel » sont donc très facilement démontables et on peut aisément les remplacer ou les échanger contre des verres teintés,



## L'ESSAI

Pour essayer ces lunettes, nous nous sommes partagés la tâche avec J. B., doté des « Francor ». Nous avons utilisé ces lunettes lors de nos déplacements quotidiens cet hiver, et si nous n'avons quand même pas souhaité la pluie, la neige et le froid, nous avons pu, grâce à la coopération des éléments atmosphériques, juger ces lunettes dans la plupart des conditions d'emploi.

sous la pluie...

... les « Trisvel » se montrent d'une étanchéité parfaite et, malgré leur faible aération, ne s'embuent que très légèrement lors des arrêts, buée qui, quelques mètres après le démarrage, disparaît complètement. En outre, grâce au verre, les gouttes — lorsqu'il commence de pleuvoir, par exemple — ne collent pas ; si l'on passe la main sur les verres, on chasse facilement ces gouttes, ce qui n'est pas le cas lorsqu'il s'agit d'écrans en rhodoïd, sur lesquels l'eau « s'accroche » plus facilement.

lorsqu'il fait froid...

... et que l'on roule depuis un certain moment, il est fréquent que les lunettes se couvrent de buée lors des arrêts.

Pour les « Trisvel », nous avons dit plus haut que cette buée, assez lente à se former, se dissipait très vite.

Mais, dans ce domaine les « Francor » sont absolument parfaites : grâce à leur importante aération, elles ne s'embuent pratiquement jamais. Mais, cet avantage est doublé d'un inconvénient : à assez grande vitesse (à partir de 110 km/h environ), l'aération est trop efficace et, gratifie le pilote d'un courant d'air générateur de sécrétions lacrymales. A cela, un remède : diminuer l'entrée d'air, ou bien modifier l'orientation du tube de sortie, de façon à obtenir un compromis.

confortables...

... car elles s'appliquent parfaitement au visage et ne « marquent » pas, exception faite de la racine du nez, légèrement marquée. Il faut également régler avec soin la tension de la bande élastique, qui, vu sa largeur, est d'une redoutable efficacité. Il suffit de régler cet élastique de façon à ce qu'il maintienne les lunettes en place, la forme et le moelleux de la monture assurant une position et une adhérence excellentes aux lunettes.

Conçues évidemment pour pouvoir être portées avec un casque, il faut cependant éviter de placer la bande élastique sur la coiffe — ou alors, à l'arrière de la coiffe seulement — sinon les lunettes, tirées vers le haut, se placent mal.

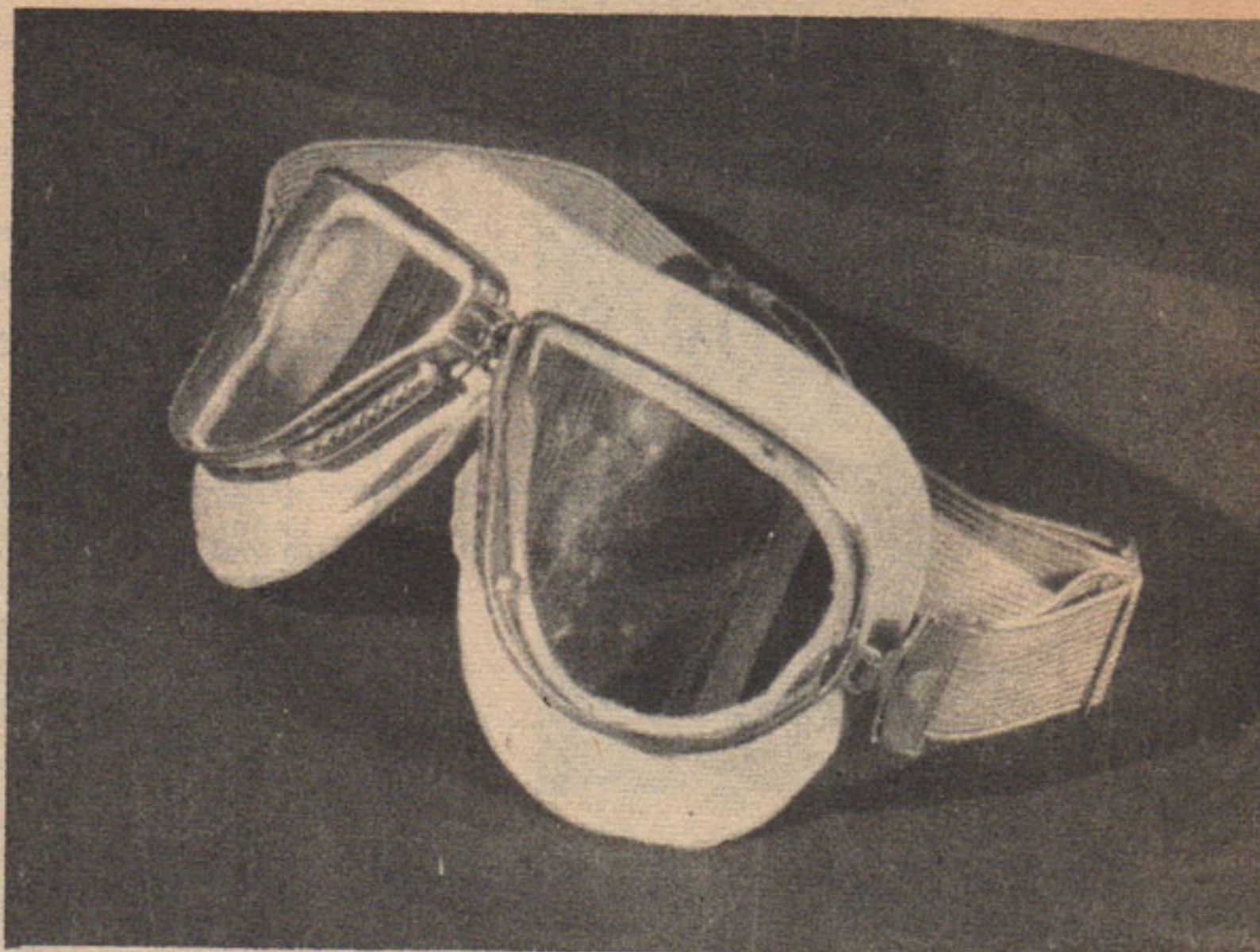
le champ de vision..

... dû aux verres convexes des « Francor » ou aux verres à pans coupés des « Trisvel » est un des avantages précieux de ces lunettes, qui permettent de regarder sur les côtés ou en arrière sans avoir à se démancher le cou, avantage des plus appréciables en ville.

le verre

... nous en avons signalé quelques avantages plus haut, dans le paragraphe « sous la pluie ». Il faut cependant ajouter que le verre ne se raye que très difficilement ; on peut mettre sans crainte ces lunettes dans la poche. Un coup de chiffon suffit à rendre au verre toute sa limpidité. Enfin, le verre ne donne pas l'impression de voir « à travers quelque chose », ce qui est le cas de presque tous les écrans de rhodoïd.

Les « Francor » possèdent des verres galbés et descendant assez bas, qui donnent un excellent champ de vision.



## CES LUNETTES NE SONT PEUT-ETRE PAS LES MEILLEURES...

... mais sont sûrement parmi les meilleures. En effet, si nous n'avons pas essayé tous les modèles de lunettes existants, nous pouvons cependant dire que celles-ci sont presque parfaites, ce qui ne signifie d'ailleurs pas qu'elles soient les seules dans ce cas. En outre, il suffit de regarder des photos en course de Duke, Provini, Ubbliali, Liberati, Dale, Lomas, etc... pour voir que se sont soit des « Francor », soit des « Trisvel » qu'ils utilisent, ce qui est évidemment une référence sérieuse.

« Francor », « Trisvel », quel modèle choisir ? Ces deux modèles présentent sensiblement les mêmes avantages et le choix entre eux sera défini par les goûts — et la conception de l'esthétique — de

chacun, plus que par les caractéristiques d'utilisation.

De construction soignée, livrées dans un étui en matière plastique, ces lunettes coûtent certainement assez cher. Mais, si vous roulez par tous les temps, si vous effectuez de longs parcours et si votre budget motocycliste vous le permet, vous pouvez envisager cet achat, il est peu probable que vous le regrettiez par la suite.

Elles sont, par rapport à des lunettes « ordinaires », ce que sont les Norton, Triumph ou BMW par rapport à une 175 utilitaire.

C. C.

N.-B. — Signalons à nos lecteurs que ces lunettes « Francor » et « Trisvel » ne sont pas encore importées en France. Mais leur fabricant, FOPAIS, est justement à la recherche d'un représentant dans notre pays.



# LES RECORDS DU MONDE

en date du 1<sup>er</sup> janvier 1959

**C**HAQUE année, en janvier ou février, nous avons coutume de faire le point sur les records du monde. Nous n'y manquerons pas cette année encore, bien que 1958 ait été, sur ce rapport, l'année la plus pauvre depuis la fin de la guerre.

#### PEU DE NOUVEAUX RECORDS EN 1958

Les tableaux joints nous donnent la liste, en date du 1<sup>er</sup> janvier 1959, des records officiellement reconnus par la FIM. Neuf fois seulement nous trouverons porté le millésime 1958... et encore, quatre de ces neuf fois sont dues au fait que les records battus valent en catégorie supérieure.

★

Premiers en date, nous trouvons les records établis par Motom.

C'est, d'ailleurs, la première fois que cette marque inscrit son nom sur les « tablettes », d'une manière « officielle », puisque c'est l'usine elle-même avec ses essayeurs attitrés, qui, dans des conditions atmosphériques épouvantables, s'est attaquée, en avril dernier, en 50 cc, soit au record d'accélération (1 kilomètre départ arrêté), soit aux records de longue durée (1.000 km, 12 et 24 heures).

Valeur d'autant plus remarquable que les machines de record dérivent directement du petit 4 temps de série, mais avaient été « gonflées » à 4,5 CV à 9.000 t/m.

Sur le kilomètre départ arrêté, Pessina porte la moyenne à 82,4 km/h, améliorant de 6 km/h le record de V. Méo, sur Alpino, qui datait alors de 3 ans.

Sur les longues distances, l'équipe Motom fait une moyenne oscillant entre 87 et 89 km/h, améliorant de sensiblement 18 km/h les records de Ducati (novembre 1951). Le record des 24 Heures est encore valable en 75 cc (il était également détenu par Ducati), ainsi qu'en 100 cc, où, grâce à une moyenne de 88,8 km/h, Motom détient un record français, celui établi à Montlhéry, en mars 1955, par l'équipe Mathieu, Rougé, Pahin et Rancon, sur un 100 cc Riva-AMC (moyenne 80,7 km/h).

★

La 2<sup>me</sup> série de records est beaucoup plus récente : c'est celle établie en side, cette fois à titre privé, par Camathias sur une 500 « Renn-Sport » BMW.

Le lieu de la tentative fut encore Monza, encore une fois sous la pluie. Nous

## SOLO

Records	Dates	Lieu	PILOTES	MACHINES	Moy. en km/h
<b>CLASSE 50</b>					
1 km D.L.	9/8/56	4	Müller	NSU 50 C	196
1 km D.A.	3/4/58	2	Pessina	Motom 50	82,43
10 km D.A.	9/8/56	4	Müller	NSU 50 C	134
100 km	7/11/56	2	Pasini	Demm 50	142
1.000 km	3/4/58	2	Saini, Pessina, etc.	Motom 50	87,1
1 heure	7/11/56	2	Pasini	Demm 50	143
6 heures	3/7/56	2	Mangiarotti, etc.	Guazzoni 50	103,6
12 heures	3/4/58	2	Saini, Pessina, etc.	Motom 50	87,3
24 heures	3/4/58	2	Saini, Pessina, etc.	Motom 50	88,8
<b>CLASSE 75</b>					
1 km D.L.	9/8/56	4	Müller	NSU 50 C	196
1 km D.A.	28/12/54	5	Ghiro	Ceccato 75	93
10 km D.A.	9/8/56	4	Müller	NSU 50 C	134
100 km	7/11/56	2	Pasini	Demm 50	142
1.000 km	14/9/50	1	Ruffo, Leoni, Alberti	Guzzi 75	105,3
1 heure	7/11/56	2	Pasini	Demm 50	143
6 heures	14/9/50	1	Ruffo, Leoni, Alberti	Guzzi 75	108
12 heures	14/9/50	1	Ruffo, Leoni, Alberti	Guzzi 75	104,5
24 heures	3/4/58	2	Saini, Pessina	Motom 50	88,8
<b>CLASSE 100</b>					
1 km D.L.	3/8/56	4	Müller	NSU 100	222
1 km D.A.	28/12/54	5	Ghiro	Ceccato 75	93
10 km D.A.	7/8/56	4	Müller	NSU 100	180
100 km	30/11/56	2	Carini, Ciceri	Ducati 100	164
1.000 km	30/11/56	2	Carini, Ciceri	Ducati 100	163
1 heure	30/11/56	2	Carini, Ciceri	Ducati 100	155
6 heures	30/11/56	2	Carini, Ciceri	Ducati 100	154
12 heures	14/9/50	1	Ruffo, Leoni, Alberti	Guzzi 75	104,5
24 heures	3/4/58	2	Saini, Pessina	Motom 50	88,8
<b>CLASSE 125</b>					
1 km D.L.	7/8/56	4	Müller	NSU 125	242
1 km D.A.	13/11/57	2	Ferri	Gilera 125	126,315
10 km D.A.	7/8/56	4	Müller	NSU 125	199
100 km	23/11/57	2	Ferri	Gilera 125	197,195
1.000 km	30/11/56	2	Carini et Ciceri	Ducati 100	155
1 heure	23/11/57	2	Ferri	Gilera 125	197,774
6 heures	30/11/56	2	Carini et Ciceri	Ducati 100	154
12 heures	5/10/50	1	Ambrosini, Ferri, Rizzi	Lambretta 125 C	132,6
24 heures	20/4/49	1	Masserini, etc.	Lambretta 125 C	102,1
<b>CLASSE 175</b>					
1 km D.L.	7/8/56	4	Müller	NSU 125	242
1 km D.A.	9/12/57	2	Ferri	Gilera 175	131,916
10 km D.A.	7/8/56	4	Müller	NSU 125	199
100 km	25/11/57	2	Ferri	Gilera 175	208,236
1.000 km	19/11/57	2	Franzosi et Montanari	Bianchi 175	185,665
1 heure	25/11/57	2	Ferri	Gilera 175	208,521
6 heures	19/11/57	2	Franzosi et Montanari	Bianchi 175	185,838
12 heures	3/10/50	1	Ambrosini, Ferri, Masetti	Lambretta 125 C	132,6
24 heures	20/4/49	1	Masserini, etc.	Lambretta 125 C	102,1
<b>CLASSE 250</b>					
1 km D.L.	7/8/56	4	Müller	NSU 125	242
1 km D.A.	20/10/39	9	Sandri	Guzzi 250 C	142
10 km D.A.	7/8/56	4	Müller	NSU 125	199
100 km	25/11/57	2	Ferri	Gilera 175	208,236
1.000 km	19/11/57	2	Franzosi et Montanari	Bianchi 175	185,838
1 heure	25/11/57	2	Ferri	Gilera 175	208,521
6 heures	19/11/57	2	Franzosi et Montanari	Bianchi 175	185,838
12 heures	17/9/51	1	Anderson, etc.	Guzzi 250	139,7
24 heures	15/8/51	1	Monneret	Puch 250	120,5
<b>CLASSE 350</b>					
1 km D.L.	2/8/56	4	Herz	NSU 350 C	304
1 km D.A.	14/11/57	2	Milani	Gilera 4 350	155,038
10 km D.A.	26/2/57	8	Dale	Guzzi 350	212,264
100 km	27/11/57	2	Mc Intyre	Gilera 4 350	226,671
1.000 km	8/11/53	1	Amm et Oliver	Norton 350	192,6
1 heure	27/11/57	2	Mc Intyre	Gilera 4 350	227,519
6 heures	8/11/53	1	Amm et Oliver	Norton 350	193,3
12 heures	1/11/55	1	Anderson, Dale, Lomas	Guzzi 350	164,6
24 heures	15/8/51	1	Monneret	Puch 250	120,5

avons relaté (voir M.-R. 1.421 et 1.422) comment, pour un pneu déchapé, Camathias ne put battre que le record des 100 km (à 194,3 km/h), mais non celui de l'heure, but de la tentative. Ce record sur les 100 km est également valable en 750 et 1.200 cc. Tous ces records étaient la propriété, depuis novembre 1957, de Gilera : Milani, pilote officiel, avait réalisé, sur une 4 cylindres de 350 cc, une moyenne de 189,7 km/h.

#### LE POINT GENERAL

A la suite de ces records, ce sont encore, du point de vue marques, l'Italie et l'Allemagne qui viennent largement en tête ; les transalpins, avec 77 records, détournent 57 % des 135 records reconnus, suivis des Allemands : 43 records, soit 32 %. Puis viennent l'Angleterre (9 records), la France (4) et l'Autriche (2).

★

Par marques, c'est Gilera qui mène (29 records), suivie par Guzzi et BMW (à égalité avec 21 records), par NSU (19). Puis, loin derrière, viennent Norton (8 records), Ducati et Motom (6).

★

Trois marques françaises sont encore présentes : Gnôme-et-Rhône avec 2 records (137 km/h sur 24 heures, en 750 et 1.000 « solo »), Monet-Goyon (134 km/h sur 24 heures, en 500 cc « solo ») et Koehler-Escoffier (107 km/h sur 12 heures, en 350 sidecar). Ce dernier record date de 1933, les 2 autres de 1937. Les records de Gnôme-Rhône furent le fruit des efforts du regretté Bernard et son équipe, les autres de ceux de Georges Monneret.

Mais nous trouvons encore la famille Monneret pour le record des 24 Heures en 250 et 350 cc (120,5 km/h, sur 250 Puch, en août 1951) — Georges Monneret associé à Doran sur le record des 1.000 km en side 350 (sur AJS, à 142 km/h, en octobre 1951) — Murit pour le record en 250 cc sidecar, sur les 100 km et l'heure (sur Guzzi, à 148 km/h, en mars 1956).

#### POURQUOI SI PEU DE RECORDS EN 1958

Voilà une question que l'on est en droit de se poser. Pourquoi cette année 1958 fut-elle la plus pauvre depuis bien longtemps ?

★

Durant la période où les marques participant officiellement aux Championnats du Monde de vitesse étaient nombreuses, quand la compétition battait son plein, les machines d'usine ont atteint des puissances spécifiques très élevées. Ces machines, encore spécialement préparées, ont servi à battre des records et à les porter à des vitesses très hautes. Bien souvent, d'ailleurs, une série de records clôturait une période de participation « officielle » aux courses et précédait la retraite (cas de NSU, Gilera, par exemple).

Aujourd'hui pour battre ces records, il faut mettre en œuvre des moyens « terribles », tant sur le plan technique (puissance, carénage) que sur le plan financier. Que l'on songe, par exemple, que le record de vitesse absolue, en 50 cc, se situe à 196 km/h, à 242 km/h en 125 - que le record de l'heure est à plus de 197 km/h en 125 cc, etc.

★

Il reste bien, encore, quelques records plus facilement accessibles, mais ce sont alors des records sur 12 heures et 1.000 km, si ce ne sont ceux sur 24 heures. Là encore, il faut une préparation spéciale de l'homme et de la machine, des moyens financiers pour pouvoir louer la piste (Montlhéry ou Monza) durant un temps aussi long, moyens financiers hors de portée du pilote privé qui souhaiterait inscrire son nom sur les tablettes de la FIM.

## SOLO (suite)

Records	Dates	Lieu	PILOTES	MACHINES	Moy. en km/h
CLASSE 500					
1 km D.L.	4/8/56	4	Herz	NSU 500 C	338
1 km D.A.	14/11/57	2	Milani	Gilera 4 500	171,837
10 km D.A.	26/2/57	8	Lomas	Guzzi V 8 500	243,572
100 km	27/11/57	2	Mc Intyre	Gilera 4 350	226,671
1.000 km	8/11/53	1	Amm et Oliver	Norton 350	193
1 heure	27/11/57	2	Mc Intyre	Gilera 4 350	227,519
6 heures	8/11/53	1	Amm et Oliver	Norton 350	193,3
12 heures	1/11/55	1	Anderson, Dale, Lomas.	Guzzi 350	164,6
24 heures	26/6/37	1	Monneret, etc.	Monet-Goyon 500	134
CLASSES 750 ET 1000					
1 km D.L.	4/8/56	4	Herz	NSU 500 C	338
1 km D.A.	14/11/57	2	Milani	Gilera 4 500	171,837
10 km D.A.	26/2/57	8	Lomas	Guzzi V 8 500	243,572
100 km	27/11/57	2	Mc Intyre	Gilera 4 350	226,671
1.000 km	8/11/53	1	Amm et Oliver	Norton 350	193
1 heure	27/11/57	2	Mc Intyre	Gilera 4 350	227,519
6 heures	8/11/53	1	Amm et Oliver	Norton 350	193,3
12 heures	1/11/55	1	Anderson, Dale, Lomas.	Guzzi 350	164,6
24 heures	14/10/37	1	Bernard, etc.	Gnome-Rhône 735	137

## SIDES

Records	Dates	Lieu	PILOTES	MACHINES	Moy. en km/h
CLASSE 250					
1 km D.L.	26/8/52	3	Cavanna	Guzzi 250 C	221
1 km D.A.	26/8/52	3	Cavanna	Guzzi 250 C	117
10 km D.A.	26/6/52	3	Cavanna	Guzzi 250 C	188
100 km	23/3/56	1	Murit	Guzzi 250	148
1.000 km	20/12/55	1	Camathias, etc.	NSU 250	139
1 heure	23/3/56	1	Murit	Guzzi 250	148
6 heures	20/12/55	1	Camathias, etc.	NSU 250	146
12 heures	29/8/55	6	Boensch, etc.	Messerschmitt 200	106
24 heures	29/8/55	6	Boensch, etc.	Messerschmitt 200	103
CLASSE 350					
1 km D.L.	26/8/52	3	Cavanna	Guzzi 250 C	221
1 km D.A.	13/11/57	2	Milani	Gilera 4 350	139,751
10 km D.A.	26/8/52	3	Cavanna	Guzzi 250 C	188
100 km	23/11/57	2	Milani	Gilera 4 350	189,733
1.000 km	20/10/51	1	Doran et Monneret	AJS 350	142
1 heure	23/11/57	2	Milani	Gilera 4 350	187,471
6 heures	20/12/55	1	Camathias, etc.	NSU 250	146
12 heures	13/10/33	1	Monneret, etc.	Koehler Escof. 350.	107
24 heures	29/8/55	6	Boensch, etc.	Messerschmitt 200	103

Records	Dates	Lieu	PILOTES	MACHINES	Moy. en km/h
CLASSES 500, 750 ET 1200					
1 km D.L.	4/10/55	3	Noll	BMW 500	280
1 km D.A.	13/11/57	2	Milani	Gilera 4 500	153,256
10 km D.A.	23/11/54	3	Noll	BMW 500	213
100 km	16/12/58	2	Camathias	BMW 500	194,3
1.000 km	11/3/55	3	Noll, etc.	BMW 500	155
1 heure	23/11/57	2	Milani	Gilera 4 350	187,471
6 heures	11/3/55	1	Noll, etc.	BMW 500	156
12 heures	11/3/55	1	Noll, etc.	BMW 500	150,5
24 heures	11/3/55	1	Noll, etc.	BMW 500	144

#### LOCALITES DANS LESQUELLES ONT ETE ETABLIS CES RECORDS

- Autodrome de Montlhéry (France)
- Autodrome de Monza (Italie)
- Autoroute Munich-Ingolstadt (Allem.)
- Bonneville-Lac Salé (USA)
- Castel Fusano (Italie)
- Hockenheim (Allemagne)
- Terracina (Italie)

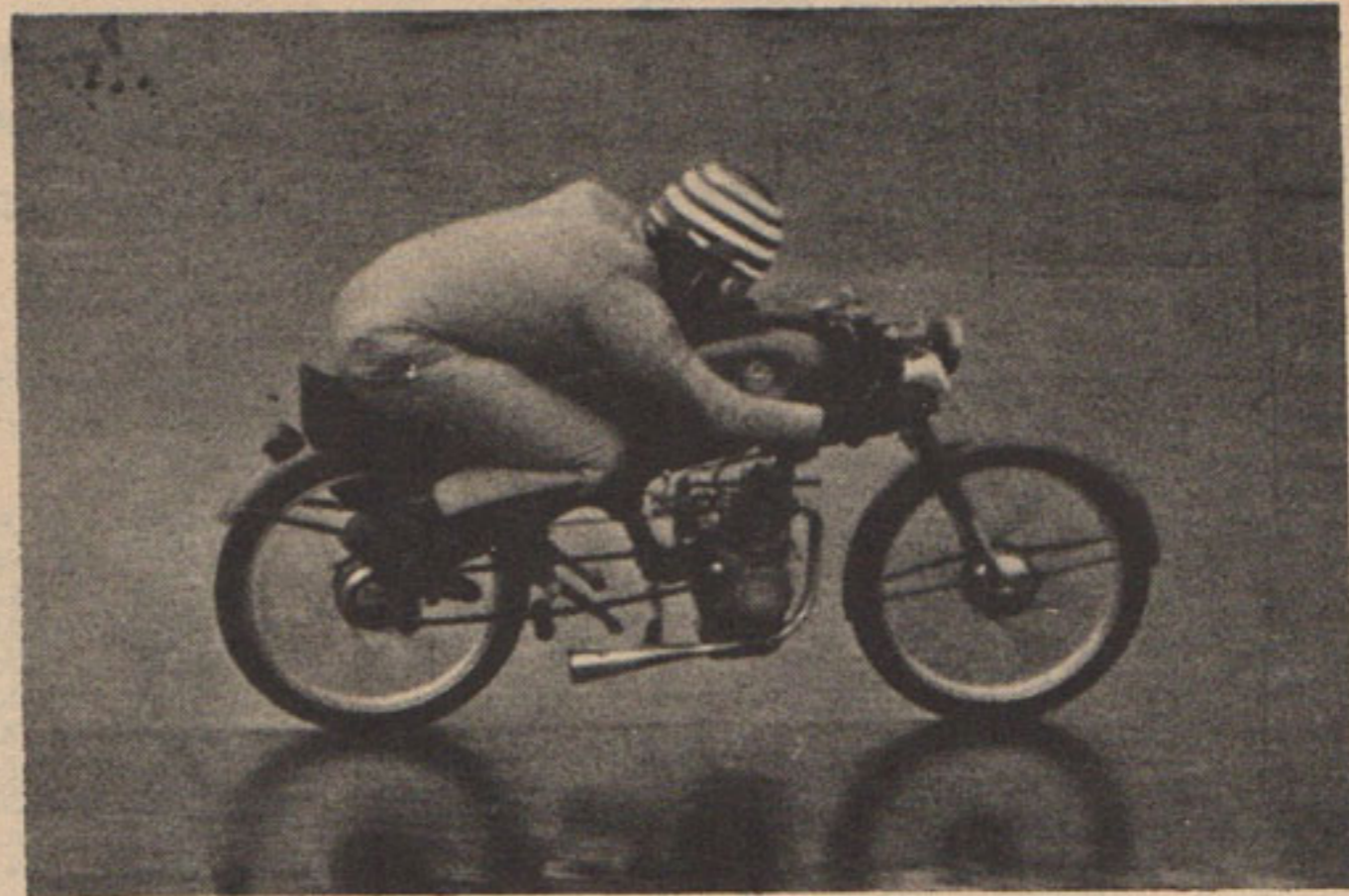
Et la nouvelle réglementation, qui, dans chaque cylindrée, à ramené de 36 à 9 le nombre de records officiellement reconnus, entre ici aussi en ligne de compte, supprimant un grand nombre de records sur longues distances (500, 2.000, 3.000, 4.000 et 5.000 km, 500, 1.000 et 3.000 miles) ou de longue durée (3 à 12 heures, heure par heure). Dans une tentative sur 12 ou 24 heures, on pouvait espérer glaner bon nombre de ces records intermédiaires, enrichir son tableau de chasse... aujourd'hui, il n'en est plus question : on mettra tout en œuvre pour un seul record, et un seul seulement, celui des 24 heures... qui n'a pas tellement la faveur du public ; à la rigueur, on briguera en même temps le record des 12 heures, éventuellement, pour les moins de 75 cc, celui des 1.000 km.

★

Et voilà pourquoi la période faste des records est maintenant révolue.

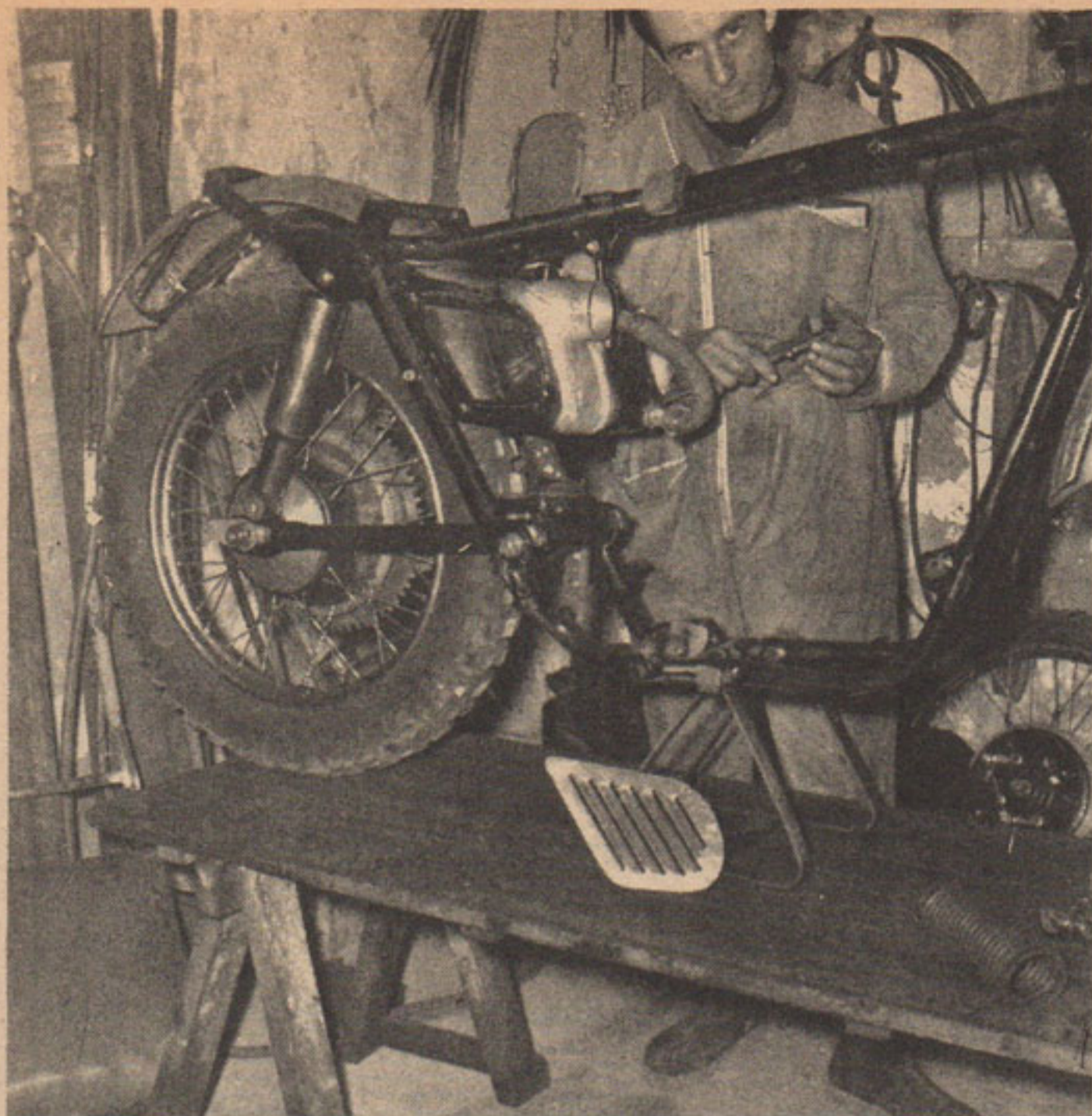
J. B.

*Motom, en avril dernier, dans des conditions atmosphériques défavorables, a battu, avec son 50 cmc, des records sur longues distances.*

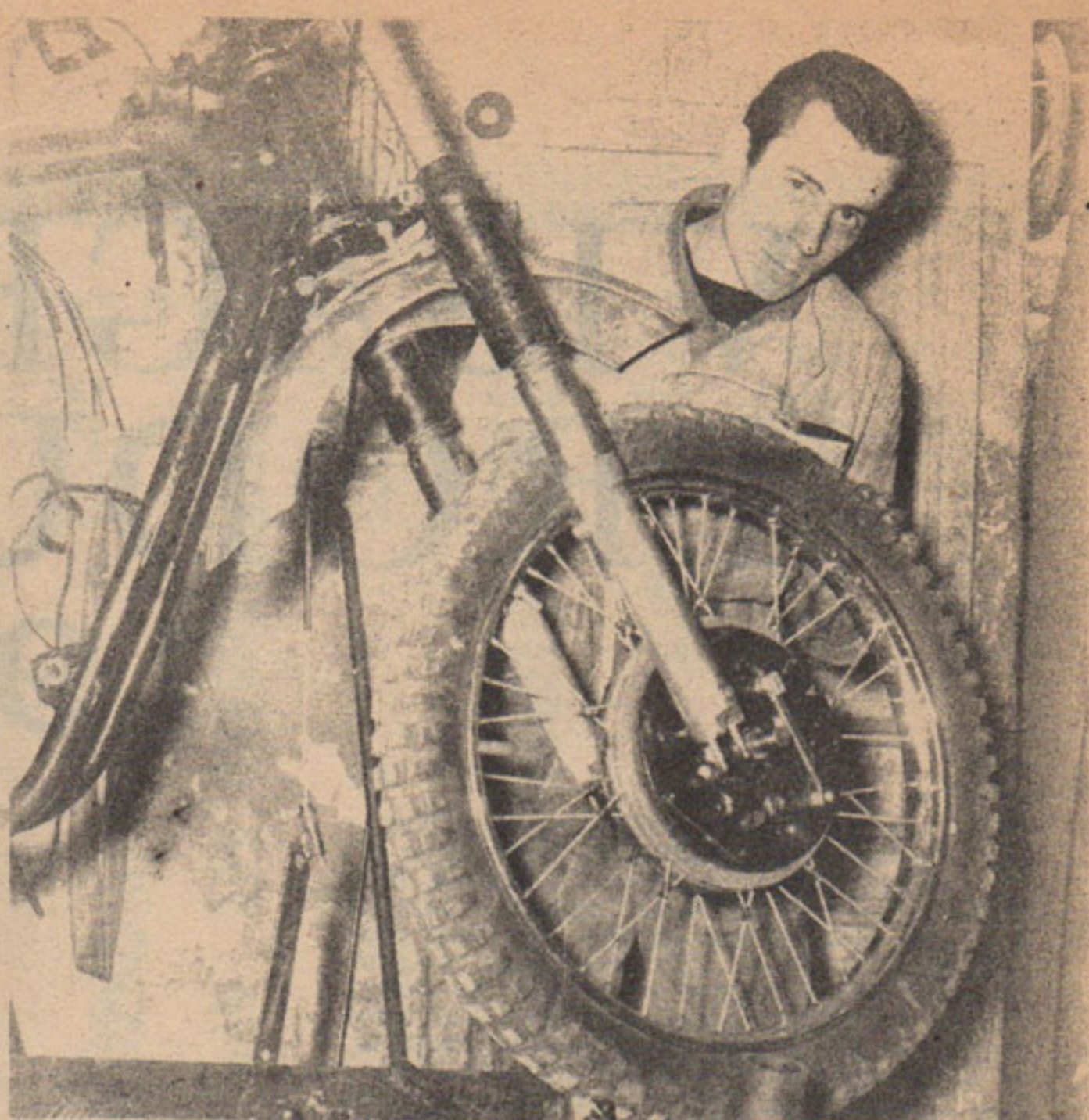


## REPARTITION DES RECORDS PAR MARQUES ET PAR PAYS

Nations et marques	Totaux	CATEGORIE A (motos solo)										CATEGORIE B (trois-roues et aides)				
		50 cc	75 cc	100 cc	125 cc	175 cc	250 cc	350 cc	500 cc	750 cc	1000 cc	250 cc	350 cc	500 cc	750 cc	1200 cc
<b>ITALIE</b>																
Gilera .....	29	—	—	—	3	3	2	3	3	3	3	—	3	2	2	2
Moto Guzzi .....	21	—	3	1	—	—	2	2	2	2	2	5	2	—	—	—
Ducati .....	6	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Motom .....	6	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bianchi .....	4	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lambretta .....	4	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Demm .....	4	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ceccato .....	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guazzoni .....	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total..	77	7	7	7	7	7	6	5	5	5	5	5	5	2	2	2
<b>ALLEMAGNE</b>																
NSU .....	19	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	1	—	—	—
BMW .....	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	7
Messerschmitt .....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—
Total..	43	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	4	2	7	7	7
<b>ANGLETERRE</b>																
Norton .....	8	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	—	—	—	—	—
AJS .....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Total..	9	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	—	1	—	—	—
<b>FRANCE</b>																
Gnome-et-Rhône .....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
Monet-Goyon .....	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Köhler-Escoffier .....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Total..	4	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	1	—	—	—
<b>AUTRICHE</b>																
Puch .....	2	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Total..	2	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—



**CADRE ET SUSPENSION ARRIÈRE**



**LA FOURCHE TÉLESCOPIQUE**

## A. J. S. JACQUEMIN (suite de la page 157)

A cette dernière marque, d'autres éléments ont été empruntés : nous trouvons en effet des fourreaux et des ressorts provenant d'une fourche de Norton Manz, tandis que les bas de fourche, les éléments hydrauliques et les bagues restent d'origine, de même que l'arrêteoir et le frein de direction, lesquels sont toutefois modifiés (voir illustration).

★

La suspension arrière oscillante, le tendeur de chaîne et le guide-chaîne sont restés ce qu'ils étaient à l'origine, sinon que les amortisseurs de suspension sont maintenant des Vistol.

A l'avant comme à l'arrière, des garde-boue sport en alliage léger ont été montés. Ce sont des éléments Rheinard et Chapuiset pour lesquels on a employé les attaches d'origine quand la chose était possible. Un support spécial robuste et élégant a cependant été réalisé pour le garde-boue avant, et à l'arrière, le renforcement a été obtenu au moyen de deux tringles BSA montées de chaque côté.

★

Roues en acier, de 21 à l'avant et 19 à l'arrière, avec naturellement un rayonnage spécial cross. Mais les moyeux et freins AJS d'origine sont conservés.

A l'avant c'est un double-came, gardé tel quel, de même que son ancrage. Seules les prises d'air ont été obstruées par des plaquettes vissées, afin d'éviter la pénétration de la poussière.

A l'arrière, frein d'origine également, avec toutefois une commande modifiée. La pédale n'attaque plus directement — par l'intermédiaire d'un câble — le levier de commande de la came.

Elle agit sur un levier intermédiaire, qui retransmet l'action du pied au câble proprement dit. Par cette interposition d'un grand bras de levier supplémentaire, Chauderon a voulu rechercher un contrôle plus précis, plus « fin », de l'action de freinage — il faut dire que ces freins AJS sont d'une redoutable efficacité! — (voir illustration).

Les pneus sont classiques : 300x21 à l'avant, 400x19 à l'arrière.

Et, pour terminer cette analyse de la nouvelle 7 R de cross préparée pour Jacquemin par Chauderon, nous mentionnerons les repose-pieds (deux BSA côté gauche) adaptés et fixés sous le carter, sur les tubes du berceau-moteur, par des vis Allen.

Enfin, un réservoir spécial a été construit à la main, en alliage léger, et sa fixation s'effectue en deux points : en arrière de la colonne de direction, et à l'arrière, sur le tube supérieur du cadre. Ce réservoir est monté sur silentblocs.

Quant à la selle sport, conçue elle aussi spécialement, elle se pose très facilement et se retire de même, n'étant fixée sur l'avant que par deux boulons qui la réunissent à un T transversal soudé au tube supérieur du cadre. A l'arrière, cette selle est simplement maintenue par deux broches qui s'enfilent dans un arceau rejoignant les deux tubes formant la boucle terminale du tube supérieur du cadre.

Telle qu'elle se présente, cette 358 AJS 7 R spéciale cross bien personnalisée (et dont nous indiquerons encore que son taux de compression est fixée à 8,9 à 1) ne doit plus guère recevoir que des aménagements de détail : d'autres couronnes AR, pour adapter la démultiplication finale très exactement aux particularités de chaque terrain et en fonction d'un régime de puissance maximum qui reste proche des 7.000 t/m — ressorts de fourche avant BSA ou Matchless éventuellement — petites modifications côté carburateur (peut-être).

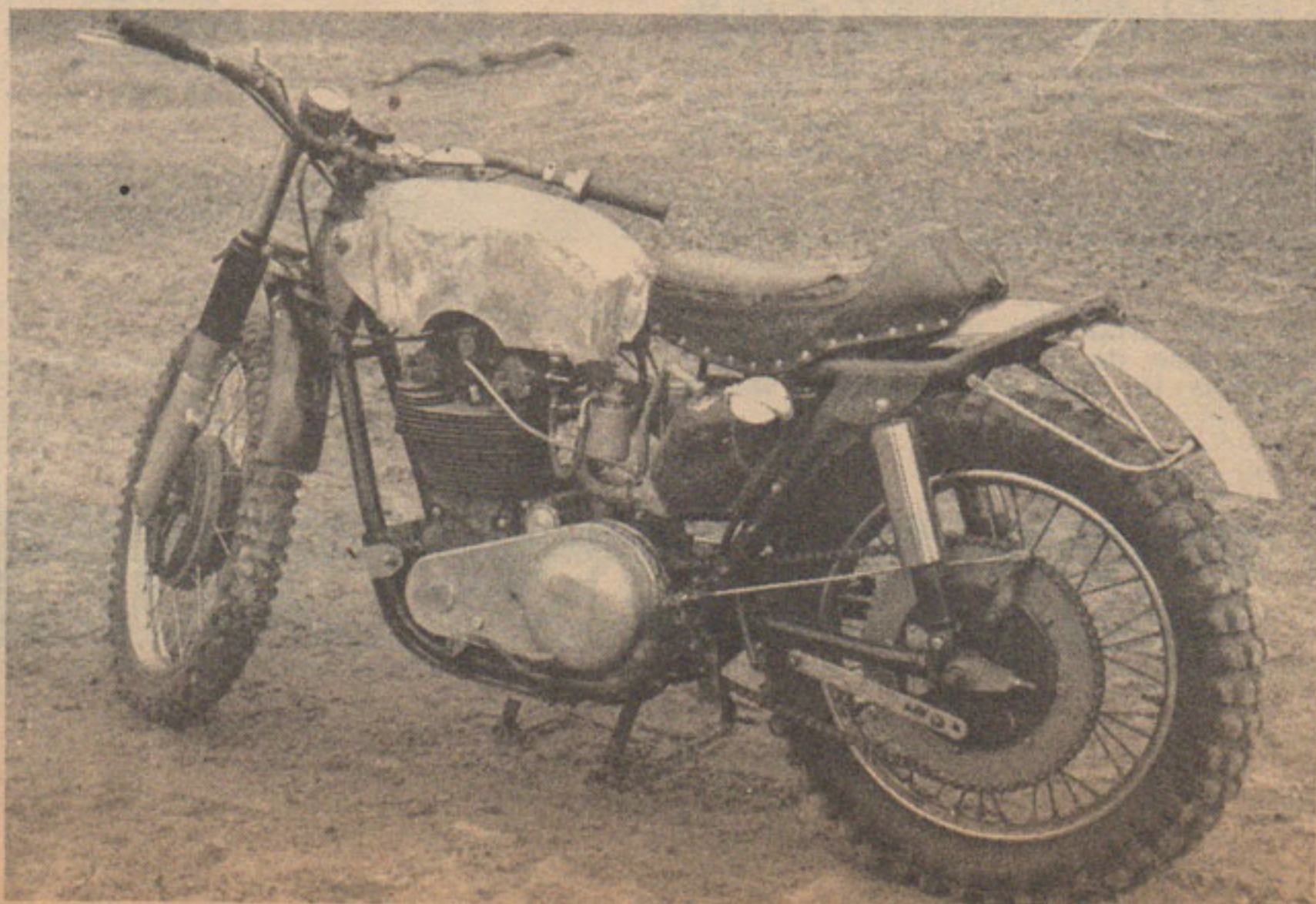
Mais il reste probable que Jacquemin se procurera un second moteur, sur lequel la cylindrée serait portée aussi près que possible de 500 cc, la course du piston, les volants de l'embellage et les réglages de la distribution devant être alors modifiés.

En tous cas, pour cette saison qui commence, le pilote Meldois semble disposer dès à présent d'une machine capable de soutenir ses légitimes ambitions.

Maintenant, c'est la course qui, seule, pourra nous fournir une conclusion inattaquable.

R. C. D.

## ICI, VERSION INITIALE, AMÉLIORÉE DEPUIS



# VISAGE DE LA PRODUCTION 1958

**P**OUR accompagner les tableaux qui synthétisent la production 1958, peu de commentaires suffiront d'autant plus que nous n'entendons pas ici revenir sur les causes immédiates qui ont provoqué une chute verticale dans la production de certaines catégories de deux-roues motorisés, causes sur lesquelles nous nous sommes déjà longuement étendus. Laissons donc la parole aux chiffres : ils savent être parfois terriblement éloquents.

régression  
inégalé  
suivant les catégories

Il vous intéressera sans doute de savoir que, par rapport à 1957, l'ensemble de la production (selon les statistiques régulièrement publiées par la Chambre Syndicale du Motocycle) a subi une régression assez sensible, passant de 1.108.002 unités en 1957 à 967.733 unités en 1958. Le recul est donc de 140.269 unités, soit environ 12,7 %. Il est bon de signaler, par ailleurs, que notre production se trouve ainsi ramenée au niveau de celle de 1954 (dans la mesure cependant que les comparaisons sont valables, puisque le système pour calculer la production a changé entre-temps).

Ce recul touche toutes les catégories de deux-roues mais de façon bien différente ainsi que nous allons le voir.

Les cyclomoteurs passent de 904.146 unités à 881.772 : le recul est faible (2,5 % environ) mais il est extrêmement symptomatique puisque c'est la première fois depuis la fin de la guerre que la production cyclomotoriste est en régression. Nous verrons plus loin cependant que cette régression est due davantage à un processus interne de réorganisation de la production qu'à une crise véritable.

Avec les scooters, la situation devient beaucoup plus sérieuse puisque le recul de la production atteint 49,4 % (51.668 scooters en 1958 contre 102.082 en 1957). Encore plus grave est la situation des vélomoteurs : 24.511 unités en 1958 au lieu de 86.987 en 1957, soit une régression de 72,5 %, près des trois quarts de la production !

Les motos, dont le nombre va s'amenuisant d'année en année, passent de 10.416 unités en 1957 à 6.376 en 1958 : recul de 38,8 %.

Et pour avoir une idée plus claire de l'importance de chacune de ces catégories dans la production globale, sachez

CYCLOMOTEURS

	1958		1957	
	Production	% (1)	Production	% (1)
Motobécane ..	333.079	37,8	286.818	31,8
Vélosorex ....	274.261	31,0	261.021	28,9
Peugeot .....	85.953	9,7	69.593	7,7
Paloma .....	20.859	2,4	31.528	3,5
Terrot .....	20.079	2,3	26.916	3,0
Gitane .....	17.385	2,0	15.401	1,7
Automoto .....	17.104	1,9	22.691	2,5
Cazenave .....	14.052	1,6	17.896	2,0
Rhonson .....	14.015	1,6	20.298	2,3
Lucer .....	11.322	1,3	10.772	1,2
Mercier .....	9.947		20.019	2,2
Jeunet .....	9.179		10.930	1,2
Europ .....	6.597			
Follis .....	5.221		7.856	
Chapuis .....	4.702		7.290	
Tendil .....	4.015		5.039	
Monet-Goyon ..	3.588		2.418	
Dilecta .....	3.222		4.602	
Gentil .....	2.997		6.083	
Collongues ..	2.464		1.007	
Aquila .....	1.510		2.349	
Liberia .....	1.299		1.093	
Cocymo .....	1.286		6.992	
Guiller S.A. ..	1.279		3.246	
R. Guiller ...	1.048		2.441	
La Gellette ..	1.023		708	
Randoin .....	895		829	
Starnord .....	747			
Bonnefont ...	287		1.881	
Sifec .....	271		532	
Talbot .....	269		1.337	
Gnome-Rhône	230		1.420	
Rocket .....	112			
Dangre .....	106			
Delaplace ....	99		672	
New-Map ....	65		555	
Sauvage .....	10			
R.S.I. ....			13.246	
Codridex .....			215	
Divers .....	11.195		38.442	
<b>Total ...</b>	<b>881.772</b>		<b>904.146</b>	

(1) Sur le total.

**PRODUCTION TOTALE : 967.733 unités**



# SCOOTERS

	SCOOTERS 50 à 125 cc				SCOOTERS + 125 cc				TOTAL			
	1958		1957		1958		1957		1958		1957	
		%		%		%		%		%		%
Vespa .....	17.471	38,1	38.311	42,7	3.705	64,6	5.916	50,2	21.176	40,9	44.227	43,6
Lambretta .....	16.077	35	24.518	27,2	736	12,9	2.723	23,1	16.813	32,5	27.241	27,0
Manurhin .....	7.950	17,3	13.947	15,6	—	—	—	—	7.950	15,5	13.947	13,7
Peugeot .....	2.796	6,1	2.992	3,4	843	14,8	3.083	26,3	3.639	7,1	6.075	6,0
Motobécane .....	1.516	3,3	9.382	10,5	411	7,2	—	—	1.927	3,7	9.382	9,2
Terrot .....	104	0,2	370	0,4	25	0,4	52	0,4	129	0,2	422	0,4
Gentil .....	20		141	0,2	13	0,1	—	—	33	0,1	141	0,1
Divers .....	1		21		—		—		1		21	
<b>Total .....</b>	<b>45.935</b>	<b>100</b>	<b>90.308</b>	<b>100</b>	<b>5.733</b>	<b>100</b>	<b>11.774</b>	<b>100</b>	<b>51.668</b>	<b>100</b>	<b>102.082</b>	<b>100</b>

très mauvais  
second semestre  
pour les scooters

seule production  
appréciable pour les  
motos : les 175

tris et  
véhicules divers

Du côté des scooters, c'est surtout la seconde moitié de l'année qui a marqué l'effondrement de la production. Signalons d'ailleurs que depuis le mois d'août la chaîne de montage d'un grand constructeur est totalement arrêtée.

La production scootériste ne pourra redémarrer vraiment que lorsque les stocks assez importants constitués à l'usine ou chez les concessionnaires, commenceront à s'épuiser. Et ceci peut demander un certain temps malgré les aménagements nouveaux apportés au régime de la vente à crédit.

Les scooters de plus de 125 cc sont toujours fort peu nombreux par rapport à ceux de moins de 125 cc : 5.733 contre 45.935 (soit 12,5 % environ) et la diminution de la production a été sensiblement la même pour les deux catégories : 49 % pour les moins de 125 cc et 51,5 % pour les plus de 125 cc.

En ce qui concerne les marques, c'est Vespa qui vient en tête malgré un arrêt dans sa production, mais c'est Lambretta qui réussit le mieux à préserver ses positions en... limitant à 38 % sa régression par rapport à 1957, alors que cette régression est de 43 % pour Manurhin et de 40 % pour Peugeot.

Nous ne dirons que peu de mots de la production motocycliste. Nous avons vu d'ailleurs au début de ces brefs commentaires qu'elle occupe une place de plus en plus réduite : 6.376 motocyclettes construites en 1 an ! Et encore ce chiffre est-il surtout atteint grâce à l'apport des 175 cc dont la production représente environ 84 % de l'ensemble. Pour les autres cylindrées les chiffres de production sont tellement réduits qu'il est absolument vain de parler de progression ou de régression, les fluctuations pouvant être facilement déterminées par des commandes à caractère plus ou moins officiel.

Insistons cependant sur le fait que 6 (six) motocyclettes de 500 cc de construction française ont vu le jour en 1958 !... 5 Ratier et 1 Terrot.

Quelques observations rapidement :  
— en 175, Motobécane : 55 % de la production. Avec Peugeot et Terrot : 98 % de cette même production.  
— Pour l'ensemble des motos, Motobécane : 48 % de la production. Avec Peugeot et Terrot : 88,5 %.  
— Une seule marque (Gnome-Rhône) en 200 cc, deux marques en 350 cc (Peugeot, Motobécane), pratiquement une seule marque pour les 500 cc et plus (Ratier).

Lambretta (2.027) et Peugeot (1.206) ont monopolisé la fabrication des tris en 1958. Cette production reste toujours dans des limites fort modestes marquant aussi un recul par rapport à 1957 (3.235 tris au lieu de 4.090). Notons ici la disparition des utilitaires Vespa.

Lorsque nous aurons ajouté que Mochet n'a construit l'an dernier que 171 voitures, nous en aurons fini avec les chiffres de production de l'année 1958.

★

et maintenant ?

Nous nous garderons bien d'émettre le moindre pronostic en ce qui concerne la production de l'année en cours. Trop de facteurs sont susceptibles d'entrer en jeu pour influencer (favorablement ou défavorablement) sur l'évolution de la crise que traverse l'industrie française motocycliste. Une seule chose est certaine : s'il serait vain de nier l'importance et la profondeur de cette crise, il semble cependant que les assises solides sur lesquelles reposent nos plus importantes usines puissent permettre — le temps aidant — de retrouver le chemin de la prospérité.

B. N.

# MOTOCYCLETTES

	175 cc		200 cc		250 cc		350 cc		500 cc		600 et 750 cc		TOTAL			
	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958	% (1)	1957	% (1)
Motobécane .....	2.970	3.703					92	135					3.062	48,0	3.838	36,8
Peugeot .....	1.291	3.510			56	565	208	99					1.555	24,4	4.174	40,0
Terrot .....	1.026	1.009		3		5			1	382			1.027	16,1	1.399	13,4
Gnome-Rhône .....		2	357	164									357	5,6	166	1,6
Ratier .....									5		226	283	231	3,6	283	2,7
Follis .....	25	39					13						25		52	
Guiller S.A. ....	16	58					1						16		59	
Gentil .....	3	61		2	12	35							15		98	
Liberia .....	8	37											8		37	
R. Guiller .....	5	2			1	8							6		10	
Automoto .....	3	110		7		4							3		121	
Autres marques .....		1		56		22									79	
Divers .....	27	17		3	44	80							71		100	
<b>Total .....</b>	<b>5.374</b>	<b>8.549</b>	<b>357</b>	<b>235</b>	<b>113</b>	<b>733</b>	<b>300</b>	<b>234</b>	<b>6</b>	<b>382</b>	<b>226</b>	<b>283</b>	<b>6.376</b>		<b>10.416</b>	

(1) Pourcentage sur la production de l'année en cours.

# LA VIE SPORTIVE

## A MONTLHERY

### BIENTOT LA PREMIERE EPREUVE DE VITESSE

Traditionnellement, la côte Lapize, située sur un tronçon du circuit routier de Montlhéry, ouvre la saison de vitesse.

Il en sera encore de même cette année, et la date du 8 mars a été retenue pour la seule épreuve de côte de la région parisienne.

M. Vimont, président de l'A.M.C.F. tient à préciser à tous les pilotes que l'épreuve est ouverte aux machines solo de 125 à 1.000 cc, et aux sidecars de 250 à 1.200 cc.

Cette année, afin de simplifier les classements, les scooters — qui bien souvent n'avaient plus de scooter que le nom — seront classés avec les motocyclettes de cylindrée correspondante.

Notons encore, que l'épreuve est ouverte aux seules machines compétition et sport, que le chronométrage sera électrique, et que la sonorisation du circuit sera assurée par le spécialiste Landureau, ce que ne manquera pas d'apprécier les spectateurs.

Engagements chez le président de l'A.M.C.F., 83, rue Lamarck, Paris XVIII, tél. CL. 26-57.

### LES HONGROIS AU PROCHAIN BOL ?

Nous croyons savoir que les pilotes officiels de Pannonia seraient de nouveau présents au prochain Bol d'Or. L'équipe serait composée de 6 pilotes et 3 machines (deux 250 cc et une 350 cc) en plus des mécaniciens et directeurs de course.

Voilà qui ne manquerait pas de donner un éclat particulier à notre grande épreuve parisienne.

## AU LAMBORRELLA

### UNE EQUIPE OFFICIELLE BSA...

A un mois de la grande réunion belge, on commence à parler des engagements. C'est ainsi que l'usine BSA a fait savoir aux organisateurs qu'elle déléguerait un team officiel, dont la composition n'est toutefois pas encore indiquée (Draper, Smith, Brian Martin ?).

Joseph Decat, importateur Triumph en Belgique, a lui-même reçu des assurances des dirigeants de cette marque, qui déléguera vraisemblablement une équipe d'usine conduite par le fameux John Gles.

### ... ET GORDON JACKSON

Déjà trois fois vainqueur de cette grande classique internationale du trial, l'Anglais Gordon Jackson a confirmé son engagement pour l'édition 1959, fixée au 15 mars.

Gordon Jackson, qui vient de remporter le titre de champion d'Angleterre de trial, a en outre demandé aux organisateurs du Lamborella de réserver une place pour un autre pilote britannique, dont il n'a pas encore précisé le nom.

## A S<sup>t</sup> THIBERY

### 8<sup>me</sup> MOTO-CROSS INTERNATIONAL

Fixé au 1<sup>er</sup> mai 1959, le 8<sup>me</sup> Moto-Cross International de Saint-Thibéry, est appelé à connaître un succès sans précédent.

D'importants travaux sont prévus sur la piste qui subira de nombreuses modifications ; les places réservées aux spectateurs feront également l'objet de nouveaux aménagements permettant une visibilité plus grande encore.

Il est encore prématuré de présenter le plateau complet ; néanmoins le club a déjà contacté les meilleurs coureurs étrangers, classés parmi les premiers au dernier Championnat du Monde, et leur engagement ne saurait tarder. Lors d'un prochain communiqué, nous serons en mesure de vous les présenter.

A ce jour, seuls ont été engagés les meilleurs spécialistes français, en fonction de leur classement actuel au Championnat de France (Klym Robert, Bertrand, Klym René, Combes, Cros, Schmid).

Au programme figure également une course en 500 cc catégorie nationale, réservée aux coureurs de la Ligue Languedoc Roussillon.

## AUX U.S.A.

### A BUD EKINS LE « BIG BEAR RUN »

Pour la quatrième année consécutive, la plus grande épreuve américaine de « moto-cross country » a vu un complet succès de la marque anglaise Triumph.

Bud Ekins, le pilote américain que l'on vit courir en France voici quelques années sur nos terrains de moto-cross, a remporté la première place de cette course en tout-terrain, disputée sur une distance d'environ 250 km.

A noter que 8 des neuf premiers cou-

reurs classés montaient des Triumph-Trophy 650 cc, le neuvième classé (en seconde position derrière Bud Ekins), montant lui une 500 cc Triumph-Trophy avec laquelle il termine vainqueur de la catégorie 500 cc (il s'agit de Jim Johnson).

Enfin, Tom Hines, sur 150 cc Triumph-Terrier, a enlevé la catégorie 165 cc.

863 partants, 204 arrivants... ceci en dit long sur la difficulté du tracé californien.

## CHEZ M.Z.

### LES CHAMPIONS EST-ALLEMANDS A L'HONNEUR

C'est à Berlin, capitale de la République Démocratique Allemande, qu'ont été dernièrement fêtés les nouveaux champions motocyclistes nationaux.

MZ, la sportive marque d'Allemagne orientale, s'est trouvée plusieurs fois associée à l'hommage rendu à cette occasion aux meilleurs pilotes, ses représentants officiels ou ses équipiers d'usine s'étant attribués une bonne part des lauriers décernés en couronnement des résultats apportés par la saison 1958.

Ainsi en fut-il avec Horst Fügner, par ailleurs vice-champion du monde de vitesse en 250 cc mais qui s'est aussi octroyé le titre est-allemand en 125 cc dans cette discipline.

En tout-terrain, trois officiels de l'usine de Zschopau ont été également récompensés : H. Fischer, W. Stiegler et H. Herrmann. Les trois hommes ont remporté le Championnat d'Allemagne par équipes dans cette dure spécialité. Mais ici, la MZ a obtenu encore des succès individuels avec K. H. Schmieder, champion en 175 cc, et H. Bauer, vice-champion en 125 cc.

Enfin, en moto-cross, la MZ a gagné le titre est-allemand de la catégorie 175 cc, avec la machine d'usine mise à la disposition de E. Wolf, qui s'assura la confortable avance de 10 points sur le meilleur de ses adversaires.

## DANS LES CLUBS

### LES CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT 1958 DU MOTO-CLUB PHOCEEN

Catégorie « Tourisme conducteurs » — 1. Tavan J., 3.496 km ; 2. Marcy J.-J., 3.224 km ; 3. Pergamenter H., 2.974 km.

Catégorie « Tourisme passagers » — 1. Mme Tavan M., 2.682 km ; 2. Martinez J., 2.408 kms ; 3. Tavan J.-M., 2.031 km.

Catégorie « Cyclomoteur » — 1. Thévenet R., 432 kms ; 2. Tavan J.-M., 197 kms ; 3. Saporita A., 190 km.

Catégorie « Scooter » — 1. Maresca J.-P., 1.230 kms ; 2. Tian M.

Catégorie « Moto-cross » — 1. Vidal P. (champion de Provence) ; 2. Ruffier L. ; 3. Romano B.

Catégorie « Vitesse » — 1. Roubaud E. ; 2. Aimar L. ; 3. Hermet L.

Catégorie « Gymkana » — 1. Clerici V. ; 2. Tavan L. ; 3. Tavan J.-M.

Catégorie « Rallye » — 1. Santero R.

Catégorie « Parrainages » — 1. Mille Tavan J. ; 2. Tavan J. ; 3. Martinez J.

Une coupe spéciale dite « Coupe de la Fidélité » est attribuée au membre de Genève, M. Otto Werro, qui, pour la deuxième année consécutive, a participé à la concentration de Notre-Dame de la Garde, ainsi qu'au rallye de la Madone des Centaures.

### ASSEMBLEE GENERALE DU M.-C. SAINT-CHAMONAIS

Le président Joannez ouvre la séance devant une nombreuse assistance. Après un compte rendu financier présenté par M. Galoppier, le secrétaire passe en revue les activités durant l'année 1958. Au classement de fin d'année par cylindrée, les trois premières places reviennent, pour 1958, à trois membres du bureau :

Catégorie 175 cmc : 1. Rabeyrin Henri ; catégorie 250 cmc : 1. Joannez François ; catégorie 500 cmc : 1. Fournand Jean.

M. Marion, président du M.C.F., fit la remise des récompenses.

A l'issue du vote qui suivait l'assemblée, le bureau se compose comme suit pour 1959 :

Président : Joannez François ; vice-présidents : Rabeyrin Henri, Farce Aimé ; secrétaire : Fournand Jean ; secrétaire adjoint : Reix Fernand ; trésorier : Galoppier Louis ; trésorier adjoint : Muller Jean ; commissaires aux comptes : Bourchany Léon et Badard François.

Parmi les personnalités présentes on pouvait remarquer MM. Marion, président du Moto-Club du Furan, et Chavanne Melchior, président d'honneur.

Un vin d'honneur clôturait cette réunion de sport et de camaraderie.





# 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 : 894 fr.  
(par poste 1104)



**NOUS ÉDITONS AUSSI :**

**4 CV RENAULT**  
Prix : 954 fr. (par poste 1.104 fr.)

**TRACTION AVANT CITROEN**  
Prix : 688 fr. (par poste 798 fr.)

**L'ARONDE**  
Prix : 723 fr. (par poste 833 fr.)

**2 CV CITROEN**  
Prix : 703 fr. (par poste 818 fr.)

**MOTOBECANE 125 lat.**  
Prix : 412 fr. (par poste 522 fr.)

**MOTOBECANE 125-175 culb.**  
Prix : 532 fr. (par poste 642 fr.)

**PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176**  
Prix : 552 fr. (par poste 662 fr.)

**GNOME-RHONE**  
Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C  
Prix : 537 fr. (par poste 657 fr.)

**VAP 4 - DT - A-B-G - 55**  
Prix : 522 fr. (par poste 632 fr.)

**L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)**  
Prix : 497 fr. (par poste 607 fr.)

Prix : 482 fr.  
(par poste 592)



Prix : 608 fr.  
(par poste 723)

Prix : 573 fr.  
(par poste 683)



Prix : 578 fr.  
(par poste 688)



Prix : 563 fr.  
(par poste 673)



Prix : 568 fr.  
(par poste 683)

## 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.  
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.)

RELIURES 350 fr. (par poste 500 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

**15%**  
**DE REMISE**  
**HATEZ-VOUS !!**

**"L'AFFAIRE"**  
**du MOIS**

**Indispensable**  
**pour l'entretien**  
**et la réparation**  
**de votre moto**

En raison du succès obtenu par ce manuel auprès des milieux motocyclistes et pour en favoriser la diffusion, nous accordons exceptionnellement à nos abonnés et nos lecteurs une remise de 15 %, valable seulement jusqu'à fin février 1959.

Ainsi, le prix de ce manuel n'est plus que de 490 francs (+ port : non recommandé, 90 frs ; recommandé, 150 frs), au lieu de 578 francs, soit une remise de 88 francs.

Mais attention, pour février seulement !

Le prix normal sera repris dès le 1<sup>er</sup> mars.

C. C. Postal : "Moto-Revue"  
297-37 Paris.\*

