

Moto revue

47^e ANNEE. — 21 FEVRIER 1959. — N° 1.429

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

CALENDRIER
VITESSE



Lutte ouverte en Juniors, à Clamart,
avec l'absence de Baj, ci-dessus.



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 INDICÉS 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

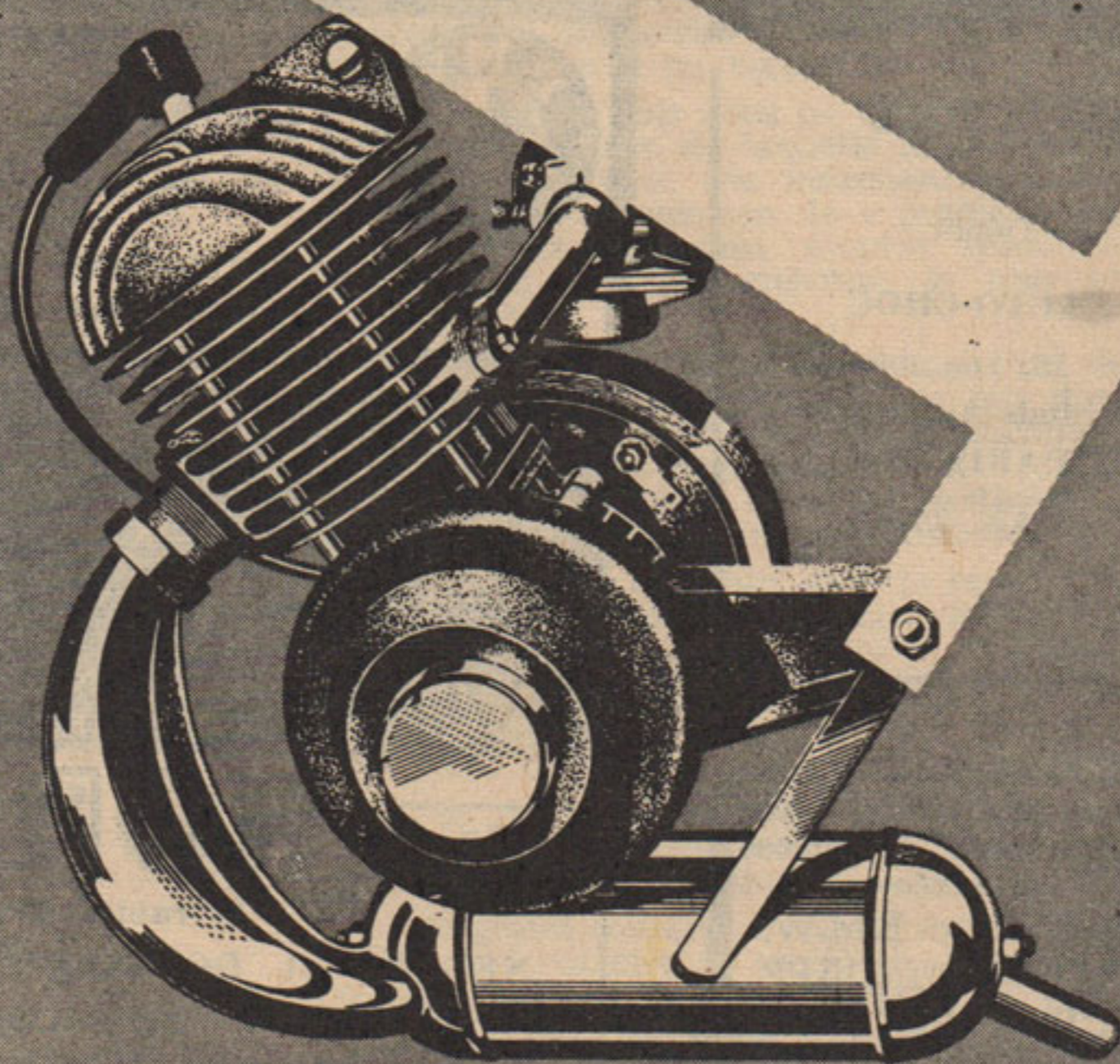
12, rue de Cléry

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



LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET · S^t.OUEN (Seine) · MON. 99.60



LE MOTEUR AML 50 ^{cm}³ - EMBRAYAGE MULTIMATIC - PUISSANT - RAPIDE - ÉCONOMIQUE

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des Huiles
MOTUL
MIX-COURSE



Le printemps approche!
TOUS MODELES
250 cc - 500 cc - 600 cc
NEUF ET OCCASIONS
(comme neuves)

AGENT OFFICIEL **CRÉDIT** depuis 25 % comptant
Solde : 6, 9 à 15 mois

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES. Exp. contre remb.
REPARATIONS

MOTO-BASTILLE ROQ. 29-28
R. DANVIGNES, 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI'

BOUM !... ÇA Y EST !...

Ne perdez pas de temps...

Faites votre constat rapide.

et vous-même avec...

Le Carnet AUTO-CHOC

Agréé par les POUVOIRS PUBLICS

En vente :

Club-Auto
Garagistes
Pompistes
Libraires
Grands magasins

Dépôt :

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

DYNAMIC-SPORT

149, r. Montmartre (2^e)
Métro Bourse - GUT. 19-30

Concessionnaire des marques :
JAWA, BSA, NSU, TERROT,
PUCH, HOREX,
LAMBRETTA, MANURHIN,
RUMI, VESPA, VELOSOLEX

OCCASIONS RÉCENTES

Garantie totale (pièces et
main - d'œuvre gratuites.
Peinture et moteur neufs.)
choix de Lambretta, Vespa,
Rumi, Manurhin et motos
franç. et Etr. ttes marques

CRÉDIT : 2 à 15 mois
expéditions en province

TOUTES REPARATIONS
et toutes pièces détachées
Achat ferme moto, scooter
Liste Occasions citre 3 timb.

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

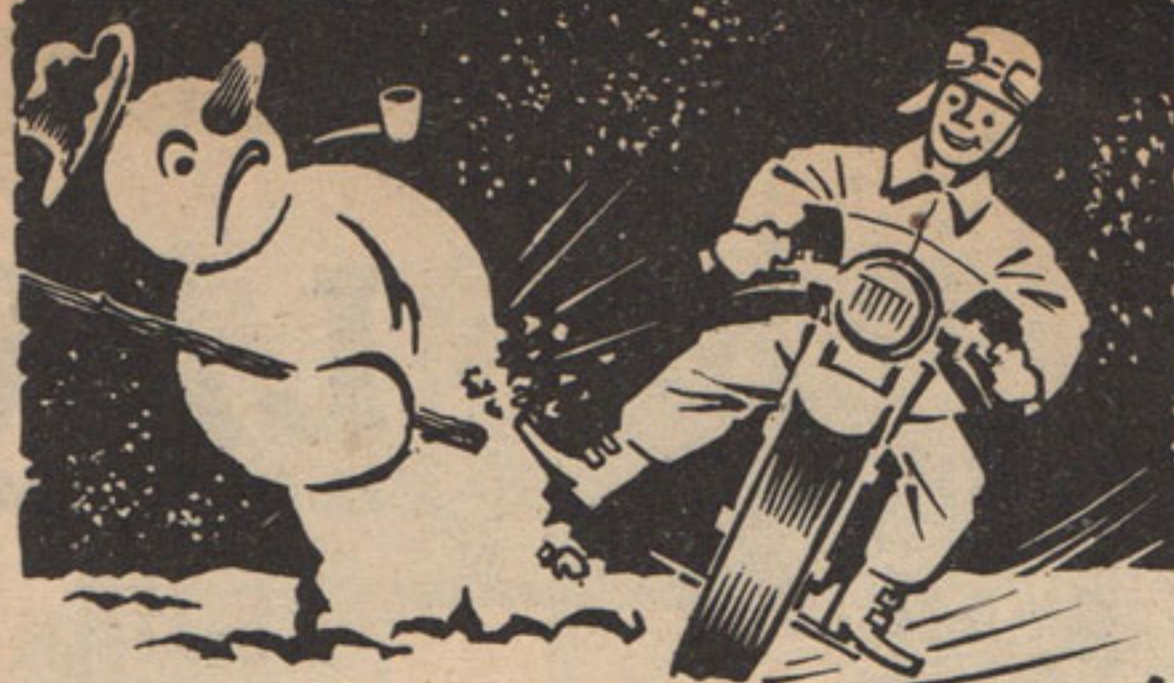
D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.

PIÈCES ADAPTABLES

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

CRUPDA

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



pour lui plus d'hiver !

"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 coffres 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)



AGENT OFFICIEL

THOMAS

Diplômé depuis 1950
par la firme de Munich

16, rue Auguste-Bailly, ASNIERES
GRE. 17-93

NEUF - OCCASIONS - REPARATIONS
Toutes pièces d'origine

TOUS VOS IMPRIMÉS

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

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

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

IMPÉRATOR **HOREX** RÉSIDENT

Livrables de suite

NEUVES et OCCASIONS CREDIT

Service garanti après vente

Agent exclusif : BEAUVAIS, 11, Rue Emile Level - PARIS - Mar 57-81

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Aviel **BSA** Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone
PER, 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre rembours.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

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

LE GRAND PRIX DE FRANCE DE VITESSE OFFICIELLEMENT CONFIRMÉ

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

FINALEMENT, le bon sens, le respect des intérêts supérieurs du sport motocycliste de vitesse ont prévalu : combattu, sapé dès la première annonce faite à son sujet, le Grand Prix de France, dont une personnalité fédérale nous disait encore dimanche dernier qu'il était improbable, a reçu le lundi 16 février l'investiture officielle du Comité directeur de la Fédération Française de Motocyclisme.

La joie, l'espoir que nous apporte cette heureuse nouvelle nous invitent à la bonhomie. Aussi, ne chercherons-nous pas à définir dans quelle mesure l'annonce de la démission de M. Charaudeau — en tant que membre de la Commission sportive nationale — a été directement liée à la volte-face des personnalités réunies place de la Concorde.

Non, nous n'entendons pas aujourd'hui évoquer ce qui fut, ce qui faillit être, ce qui, Dieu merci, n'est pas, puisque, le 17 mai, sur le splendide circuit des Monts d'Auvergne, à Clermont-Ferrand, la France donnera — après trois ans d'interruption — le départ des Championnats du Monde de vitesse pure pour la saison 1959.

Et nous ne projeterons aucune ombre sur l'enthousiasme qui anima — subitement — le Comité directeur de la F.F.M. vers la fin de la journée quand, M. Cornet ayant obtenu l'autorisation officielle de présenter sa grande épreuve, chacun se découvrit soudain un immense intérêt pour ladite et s'affirma désireux de tenir un emploi au sein de l'organisation générale.

Encore une fois nous ne voulons avoir en tête, ici même, que cette décision finale aux termes de laquelle le Comité directeur de la F.F.M., faisant table rase des pressions, des marchandages, de toute cette longue cuisine menée dans l'évidente intention de « protéger », au bout du compte, certaine compétition automobile, s'est montré résolument pénétré de son devoir envers l'expression la plus ancienne, la plus prestigieuse des disciplines sportives motocyclistes.

Avec la renaissance du Grand Prix de France de vitesse, avec son attribution au Moto-Club d'Auvergne qui dispose d'un circuit unique en France, unique peut-être même en Europe (Stirling Moss ne déclarait-il pas, l'an dernier, qu'il était le plus beau qu'il connût ?), la Fédération Française de Motocyclisme marque sa confiance dans les destinées du deux-roues, dont le sport est le plus pure, la plus totale justification.

Ce geste, il le fallait dans le moment où, chez nous, et sous tous les coups portés par les Pouvoirs Publics, le motocyclisme connaît des heures cruelles.

Sous l'égide de la F.F.M., le Moto-Club d'Auvergne nous présentera, le 17 mai, un Grand Prix de France de vitesse d'un niveau incomparable, un Grand Prix de France qui sera comme un témoignage éclatant de l'amour que nous conservons tous intact pour le motocyclisme.

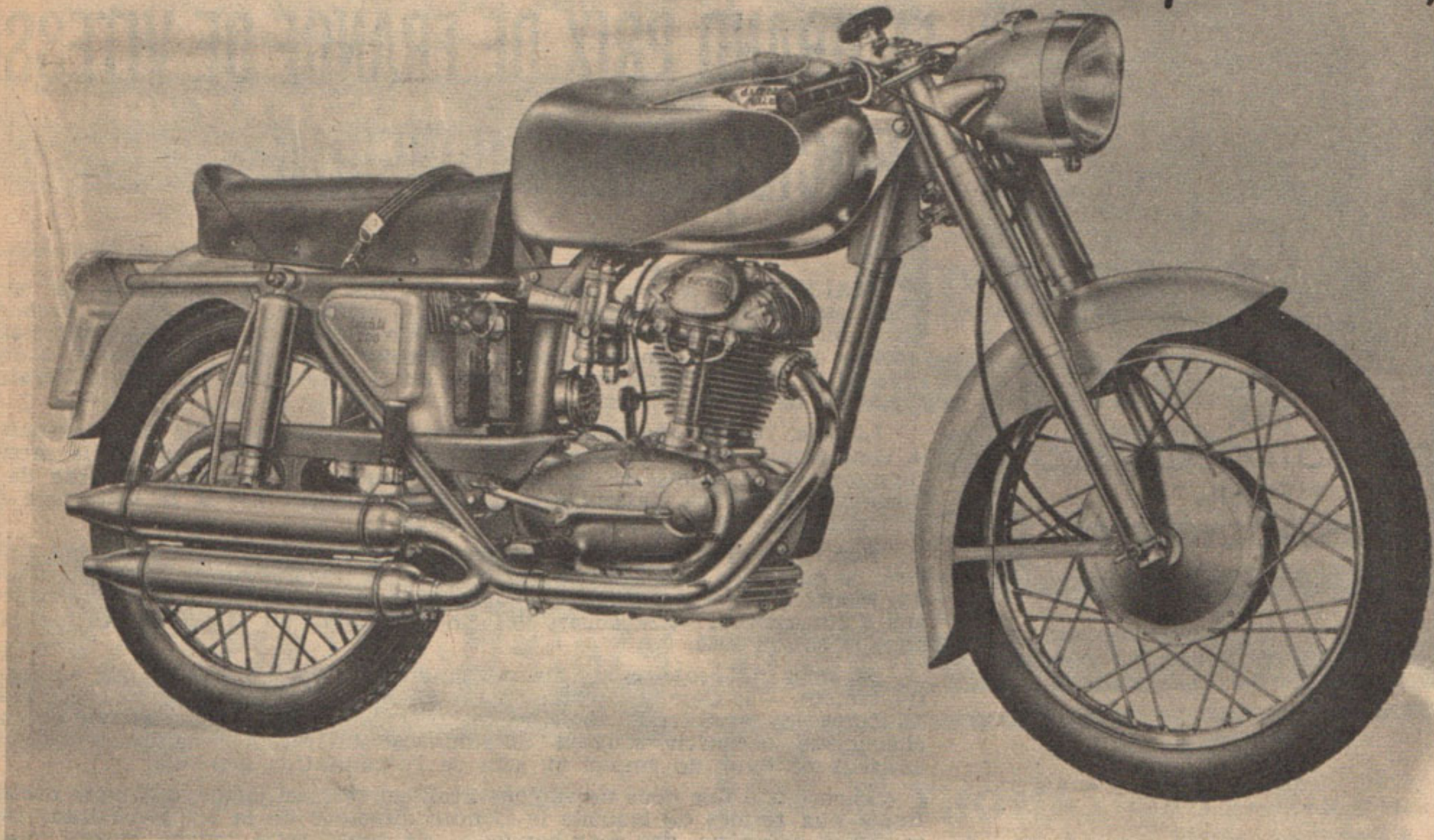
Par milliers les spectateurs du Grand Prix de France de vitesse diront, par leur présence au bord de la piste, que la moto n'a rien perdu, en France, de sa légendaire popularité.

Ce grand courant recréé, il restera bien sûr à ne plus le laisser se disperser. Celà, c'est l'affaire de la F.F.M., qui doit réétudier, rénover toute sa réglementation en matière de compétitions de vitesse.

Mais cela, de toute façon, ne pourra être que grâce au Grand Prix de France qui, cette année, resurgit du néant où l'avait plongé l'indifférence d'un Comité directeur détourné trop longtemps de son devoir envers notre première épreuve de vitesse.

—▼—
Dans notre prochain numéro, premier article de présentation du Grand Prix de France de vitesse 1959.

en vue de l'exportation,



La 200 Ducati "Elite"

complète une gamme déjà étendue

SPECIALISTE, comme beaucoup d'autres constructeurs transalpins, de la petite cylindrée, Ducati fabriquait des machines dans les cylindrées 50, 65, 85, 98, 100, 125 et 175 cc, ce qui donnait aux clients de la marque bolognaise un choix de cylindrées et de modèles amplement satisfaisant. Mais, avec les nouvelles exigences du marché commun et, d'une manière générale, les demandes de l'étranger, Ducati a dû ajouter à son programme un nouveau modèle, d'une cylindrée supérieure et, donc, de performances plus élevées que celles permises par les 175 cc.

Mais, avec le moteur simple ACT qui équipe ses 100 et 125 sport et ses 175,

Ducati possédait un élément de base qui avait abondamment fait ses preuves. D'autre part, pour éviter les frais d'étude et de réalisation d'un moteur entièrement nouveau, Ducati préférait utiliser le maximum de pièces communes avec les autres modèles. Et c'est ainsi que cette 200 n'est, en fait, qu'une « grosse » 175, puisque le moteur est celui de cette dernière, mais suralésé, puisque la partie cycle est celle de la 175 cc.

LE MOTEUR

Identique dans sa conception au 100 cc dessiné par l'ingénieur Taglioni — 100 cc qui récolta, dès ses premières sorties, la plupart des victoires dans sa catégorie

— le moteur de la Ducati « Elite » est un bloc-moteur monocylindre.

Le cylindre, incliné sur l'avant selon un angle de 10°, est en alliage léger, profondément ailette. La chemise, évidemment rapportée, est en fonte spéciale et descend assez profondément dans le carter.

La culasse est évidemment en alliage léger, la chambre de combustion ayant une forme hémisphérique; les sièges de soupapes sont rapportés.

Alésage : 67 mm ; course : 57,8 mm. Ce moteur est donc très « super-carré » (rapport course/alésage : 0,86) et a conservé la course du 175 cc, l'alésage ayant été augmenté de 5 mm. Cylindrée exacte : 203,78 cc.

Taux de compression : 8,5 à 1.
Distribution à soupapes inclinées commandées par un arbre à cames en tête. L'arbre à cames est entraîné par un arbre vertical, les renvois étant assurés par des pignons coniques à taille Gleason.

Les soupapes, inclinées à 80°, sont actionnées par de courts basculeurs nervurés et sont rappelées par des ressorts en épingle.

Au régime de 7.500 t/m, ce 203 cc développe 18 CV, soit la coquette puissance spécifique de 88,5 CV/litre ! Cette puissance spécifique est une des plus élevées que l'on obtienne actuellement pour une machine de série, si l'on excepte quelques 175 par trop « sport » pour être classées dans la même catégorie.

Alimentation par un carburateur Dell'Orto SS de 27 mm de diamètre de passage des gaz (1), à cuve séparée suspendue élastiquement.

Grassage sous pression assuré par une pompe à engrenages, la partie inférieure du carter faisant office de réservoir d'huile, d'une capacité légèrement supérieure à 2 litres.

Allumage batterie-bobine, le rupteur étant placé dans un petit boîtier séparé, à l'avant du carter droit. Un alternateur recharge, par l'intermédiaire d'un redresseur, la batterie qui fournit également le courant nécessaire à l'éclairage et à l'avertisseur.

★

La transmission primaire s'effectue, du côté gauche, par deux pignons à taille hélicoïdale ; à l'intérieur du second se trouve l'embrayage, à disques multiples, travaillant dans l'huile.

La boîte de vitesses, du type à engrenages toujours en prise, est à quatre rapports, commandés par un sélecteur à double branche, placé à droite. La boîte forme bloc avec le moteur.

PARTIE CYCLE

Réalisé en tubes d'acier de fort diamètre, le cadre est un simple berceau interrompu, le moteur formant la partie inférieure de ce cadre. Ce cadre est très sérieusement renforcé à la colonne de direction par de robustes plaquettes soudées. La partie arrière boulonnée au simple berceau est formée de deux tubes de faible section, soudés entre eux et renforcés par des plaquettes soudées à la jonction des tubes.

La fourche oscillante arrière, réalisée en tubes de forte section, est articulée juste derrière le moteur ; éléments de suspension télescopiques, à amortisseurs hydrauliques à double effet, réglables selon la charge transportée.

Fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques à double effet ; cette fourche, qui est celle des 125 et 175, semble assez robuste pour cette 200, puisqu'elle est également montée sur les 125 compétition-client, dotées également de la même partie cycle, à un détail près : deux petits tubes passant sous le moteur et fermant ainsi le cadre ouvert.

Les roues, à jantes en acier, sont équipées de pneus de 2,75x18 à l'avant et de 3,25x18 à l'arrière, pneus à pavés à l'avant comme à l'arrière. Roue avant à broche.

Les moyeux-freins, en alliage léger, comportent de vastes prises d'air. Diamètre des freins : avant : 180 mm ; arrière : 160 mm.

Réservoir du plus pur style « banane galbée », de 17 l. environ de capacité.

Petit guidon étroit et bas, formé par deux poignées fixées aux fourreaux de la fourche par des colliers.

Selle double en caoutchouc mousse, avec courroie pour le passager ; deux petits coffres à outils triangulaires, placés de chaque côté, à l'intérieur de la boucle arrière des tubes, reçoivent l'outillage de bord.

Quelques chiffres, donnés par le constructeur :

Empattement : 1.320 mm.
Longueur hors-tout : 2.000 mm.
Largeur hors-tout : 580 mm.
Hauteur de la selle : 750 mm.
Poids à vide : 106 kg.
Vitesse maximum : 140 km/h.

Consommation (normes CUNA : mesurée aux 2/3 de la vitesse maximum) : 3,4 l.

UNE 200 COMME ON EN VOIT PEU

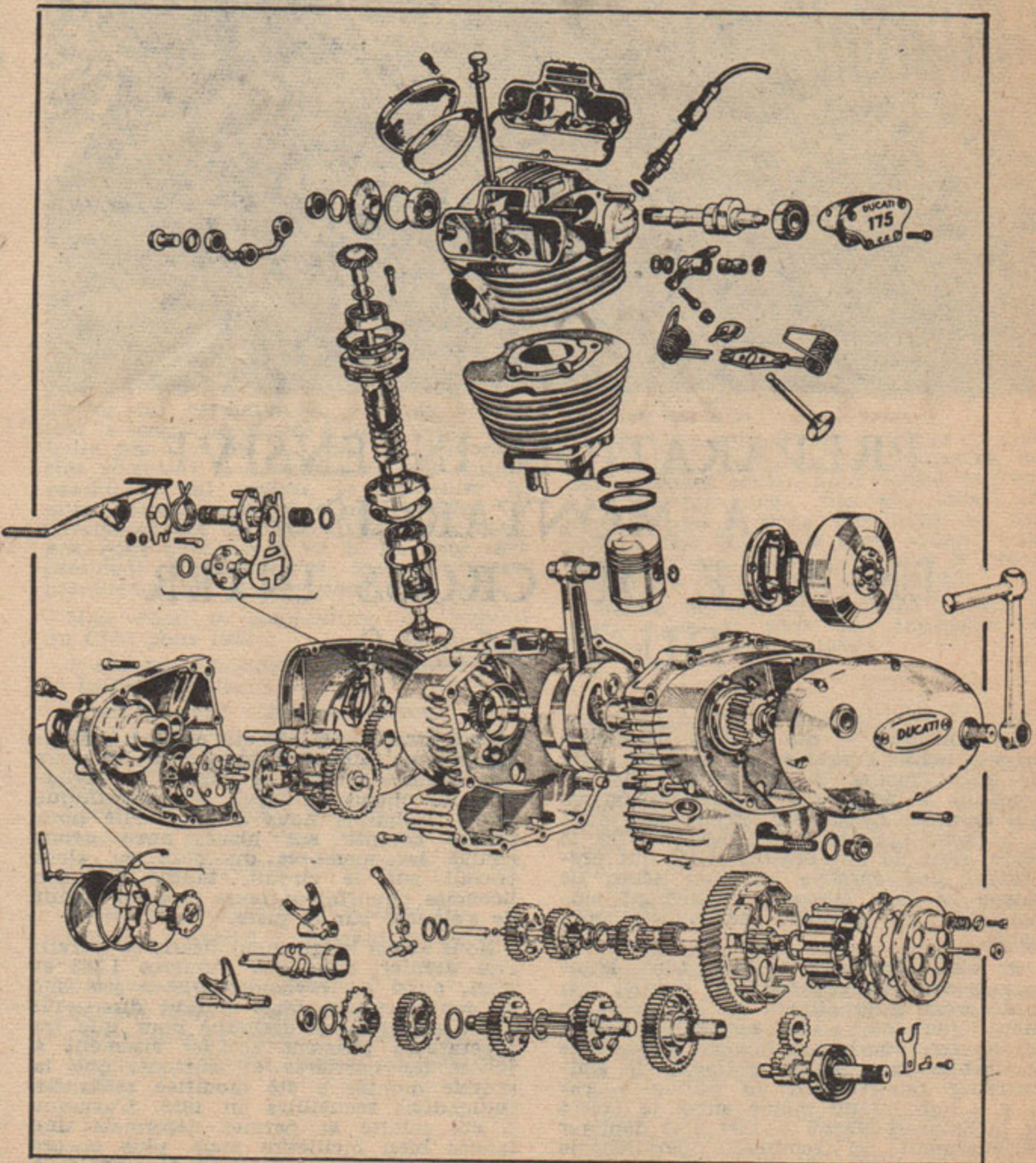
Avec ce nouveau modèle, Ducati entend bien rester dans la ligne de sa production actuelle : des modèles aux éléments de base standardisés au maximum, mais de caractéristiques très sportives. En effet, bien que cette 200 ne soit pas baptisée « sport », elle a cependant la même partie cycle, elle permet la même position que la 175 sport. Et sa puissance spécifique justifierait amplement cette appellation.

Ducati, venu assez tard à la moto, s'est construit sa réputation dans ce do-

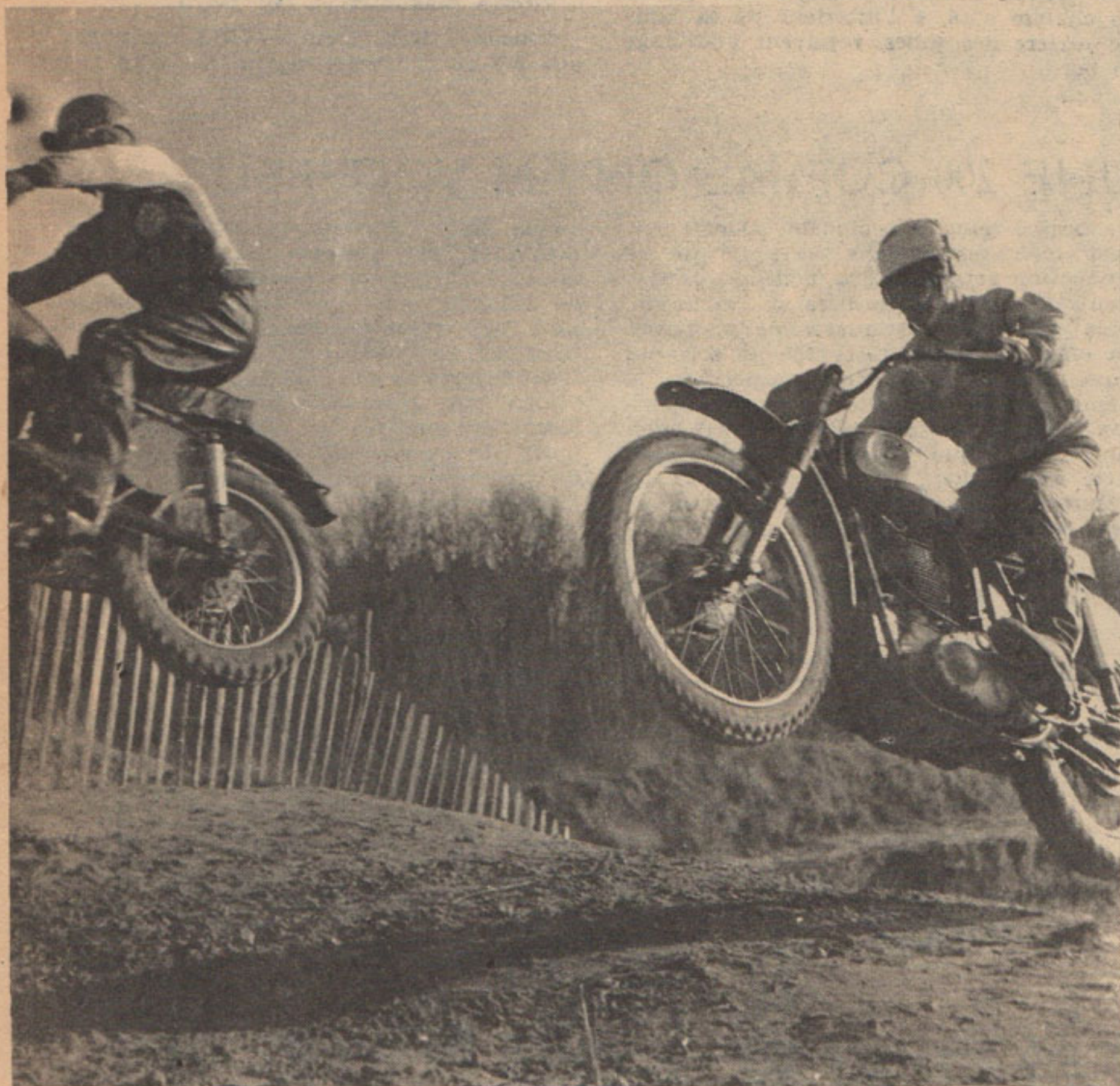
main grâce au caractère brillant de ses machines. Et, trouvant sans doute que cette politique était payante, la marque de Bologne, pour son dernier modèle, a sorti une machine dont le moteur atteint les 90 CV/litre !

Souhaitons voir prochainement en France cette sympathique 200 cc, pas plus lourde qu'une 125 cc, mais presque aussi puissante qu'une 350 cc. Nul doute que de nombreux sportifs ne soient attirés alors par cette « Elite ».

C. C.



LE CROSS



PRÉPARATION INTENSIVE A MONTARGIS EN VUE DU CROSS INTER DU 1^{er} MARS

La politique — qui a déjà handicapé en son temps l'organisation du trial inter de Saint-Cucufa en novembre 1958 — continue à peser sur la préparation de nos réunions sportives : les électeurs étant à nouveau appelés aux urnes les 8 et 15 mars, ceux de nos organisateurs qui présentent une épreuve tout en début de saison se sont trouvés grandement embarrassés au moment de choisir leurs dates.

Et c'est ainsi que le Moto-Club Montargois s'est vu contraint de prévoir son moto-cross international le 1er mars, le même jour où, à Ermenonville, le C.S. Meaux fera courir son fameux Moto-Cross du Sable. Sans parler vraiment de concurrence relativement au public — car il y a loin quand même entre le Loiret et la Seine-et-Marne — l'on doit déplorer sérieusement un semblable parallélisme qui gêne les organisateurs dans la composition des plateaux, dans la recherche des éléments de publicité, etc...

Ceci étant, rien n'a été négligé à Montargis pour faire de l'épreuve du 1er mars une franche réussite et quand, à l'invitation du champion local, le sympathique Rémy Julienne, nous sommes allés nous rendre compte sur place, nous avons trouvé les membres du club en plein travail sur le circuit, tandis que les licenciés chauffaient leurs moteurs avant de s'élancer sur la piste.

Nous avons longuement décrit ce terrain l'an dernier, dans nos numéros 1.383 et 1.391, aussi ne reviendrons-nous pas sur sa configuration. Mais il faut dire qu'il a été entièrement désherbé pour que les spectateurs puissent accéder aisément à toutes les barrières et, surtout, que la grande montée a été modifiée selon les indications recueillies en 1958. L'attaque a été refaite et permet désormais une lancée bien meilleure mais, plus encore le sommet a été transformé de manière à ce que les coureurs ne soient plus obligés de couper en arrivant au terme de

Une phase du duel Julienne-Marchadier à l'entraînement.

leur ascension. Aujourd'hui, ils montent vite, accomplissent un saut magnifique et poursuivent par une descente assez douce (qui les reçoit parfaitement) vers un parcours modifié lui aussi.

Ainsi, toute cette partie du circuit est devenue la plus spectaculaire, et recevra sans nul doute une grande quantité de spectateurs.

★

Il règne une excellente ambiance au sein du M.-C. Montargois, qui recevait, ce jour-même où nous lui rendions visite, l'inter parisien Melloli. Et, sous les yeux du public assez dense, venu se retremper dans la saine atmosphère du sport motocycliste et récompensé par les empoignées auxquelles il assista, Julienne, Melloli déjà cité, Michel Marchadier le grand espoir local, Malbec qui, à cette occasion, reprenait le contact, Jackie Violon, et enfin les frères Goussard, sur leur petite Dot 250 cc très bien préparée, nous montrèrent que la forme revenait sans peine après l'inaction des mois d'hiver.

★

Et, sur la fin de l'après-midi, alors que M. Briquez, l'excellent président du M.C. Montargis et membre de la Commission Fédérale de Moto-Cross rejoignait ses coureurs et les dévoués adhérents du club qu'il gouverne avec bonheur, nous prenions connaissance du programme qui sera proposé le 1er mars au public de toute la région.

Le circuit du Haut-Lancy, d'un développement de 1.560 m, servira de cadre à deux courses, dans les catégories nationale et internationale, 500 cc.

Dans la première, Rambour, Malbec, Marchadier, Pinard, Juigné A., John Moore, Ménard, Bourgeois, Rademacher, Croizlé, Pailloux et Violon s'expliqueront en trois manches de 10, 10 et 12 tours.

Chez les inters, une importante représentation belge (Scaillet, Rombauts et Vanderbecken) s'opposera aux deux redoutables Hollandais que sont les frères Dirks. Mais si logiquement l'on doit s'attendre à trouver le vainqueur parmi ces cinq pilotes, de nombreux autres crossmen français et étrangers tenteront de disputer de leur côté la victoire et les places d'honneur : Rapin et Thévenaz, excellente paire suisse, l'Allemand Hugo Rademacher, les Anglais Burton et Boverman, enfin les tricolores Beaumard, Deshaies, Drobecq, Julienne et Melloli.

Soit 6 nations représentées, et 15 coureurs qui prendront part à deux manches de 12 tours et une finale de 15 tours.

Une rude tâche attendra tous ces engagés, car le circuit est éprouvant (souvenons-nous de la terrible deuxième manche du Championnat de France inter l'an dernier).

De grands pilotes étrangers, d'excellents Français, une belle organisation générale et, comme de juste, pour galvaniser la foule, l'écurie J. M. Landureau au micro, voilà qui promet à tous ceux qui se rendront au Haut-Lancy la semaine prochaine un superbe après-midi sportif.

R. C. D.

LE CROSS

Ceci intéresse nos organisateurs en 250 cc

Voici trois demandes provenant de l'étranger, émanant de crossmen qui désirent obtenir des engagements dans nos épreuves en petite cylindrée.

Il s'agit d'une part des pilotes suisses ROTTHIER et BRIXNER, 2 coureurs qui font partie des six hommes à qui une licence inter a été accordée cette année (en 250 cc) par la FMS.

Nous avons vu courir l'un et l'autre à Genève et à Sint Anthonis (en Coupe d'Europe 1958), et nous considérons qu'ils peuvent s'aligner avec nos meilleurs spécialistes sans pour autant déséquilibrer le plateau.

Pour les engager, écrire à André Rotthier, 8, boulevard Helvétique, Genève, Suisse.

D'autre part, un jeune Belge souhaite également courir chez nous. Il s'appelle Albert HARZE, appartient à la très sportive Royale Ligue Motoriste Ourthe-Ambève (Aywaille) et demeure 53, rue Oneux à Comblain-au-Pont, Liège, Belgique.

Nous ne l'avons pas vu courir, mais voici un aperçu de son palmarès :

1957 : catégorie « juniors », classé dans les cinq premiers à chaque épreuve disputée ; 13^{me} dans l'épreuve luxembourgeoise de la Coupe d'Europe à Ettelbrück.

1958 : 2 premières places, 5 deuxièmes places... puis service militaire.

GOUSSARD



Modifications au calendrier sportif

Nous apprenons de SUEDE que le Grand Prix local (Championnat du Monde en 500 cc), primitivement fixé au 23 août, est avancé au 3 MAI 1959 à Malmö. Motif de ce changement : le G. P. du Danemark se disputant le 10 mai, les coureurs pourront rester en Scandinavie entre les deux réunions, économisant ainsi d'importants frais de voyage.

En HOLLANDE, la manche locale du Championnat d'Europe de la petite cylindrée, d'abord prévue pour le 19 juillet, se disputera LE 26 JUILLET à Lichtenvoorde. Quant à l'Angleterre son épreuve (toujours en Championnat d'Europe), reste maintenue AU 19 JUILLET.

Enfin, en FRANCE, ce n'est pas à Amiens, mais à AIRES-SUR-LA-LYS que sera confiée l'organisation de la 3^{me} des épreuves éliminatoires du Championnat National, le 5 AVRIL. Cette course sera mise sur pied par le MC des Flandres.

M. P. Jouneau, président du M.C. Sucéen

La réunion générale statutaire du M.-C. Sucéen s'est tenue dernièrement, présidée par M. Louis Le Feu qui rappela rapidement les manifestations organisées par l'actif club en 1958.

Les résultats furent estimés très encourageants et trouvèrent récemment leur confirmation dans la réussite incontestable du premier trial mis sur pied dans la région. A la suite des diverses manifestations présentées par le M. C. Sucéen, de jeunes sportifs ont apporté leur adhésion au club, renforçant ainsi son effectif et ses moyens d'action.

M. Louis Le Feu attirera ensuite l'attention des personnes présentes sur les efforts qui leur seront encore demandés cette année, en vue de réussir tout aussi bien les prochaines organisations du M.-C. Sucéen : moto-cross extra-national du 3 mai, troisième manche du Championnat de France Inter de moto-cross le 26 juillet et encore des rallies, concentration et concours du bidon de 2 litres.

Puis le très sympathique animateur du M.-C. Sucéen annonça que ses multiples activités commerciales et industrielles ne lui permettaient plus de consacrer le temps nécessaire à une charge toujours plus lourde. Et, tout en déplorant très vivement la démission de son estimé président, qui restera le conseiller le plus écouté, l'homme le plus attaché au développement du CMS, l'Assemblée désigna pour succéder à M. L. Le Feu, élu président d'honneur, M. Pierre Jouneau précédemment vice-président du club.

Mais voici la composition du bureau du CMS pour 1959 :

Présidents d'honneur : MM. Boisdrion E. et Le Feu Louis.

Président actif : Jouneau Pierre.

Vice-président : Mathelier Joseph.

Secrétaire général et trésorier : Libeau Jean.

Secrétaire adjoint : Raquet.

Directeur sportif : Le Feu J.

Directeurs adjoints : Voillet P. et Pother R.

Presse et Propagande : Weisser C.

Délégué matériel : Clément et Delorme J.

Délégué adjoint : Morice R.

Délégué fêtes : Lagasse L.

Directeur touristique : Moreau M.

Membres : Diodat, Barbe, Milcent, Brodin D.

★



MALBEC

Malbec, rétabli, « remet ça »

A l'entraînement sur le circuit de Montargis, nous avons vu tourner Malbec qui, l'on s'en souvient, s'était fracturé la cheville au début de la saison dernière, accident qui ne lui avait pas permis de recourir en 1958.

Mais aujourd'hui, bien guéri, le combattif Malbec s'est remis au guidon et, dès ses premiers tours, nous avons pu voir qu'il ne lui restait rien qui puisse influencer ses moyens physiques ou moraux : c'est un pilote aussi ardent, aussi audacieux que par le passé que le public retrouvera cette saison avec plaisir.

Encore un sérieux « client » dans la lutte pour le titre de champion de France « national » 1959 !

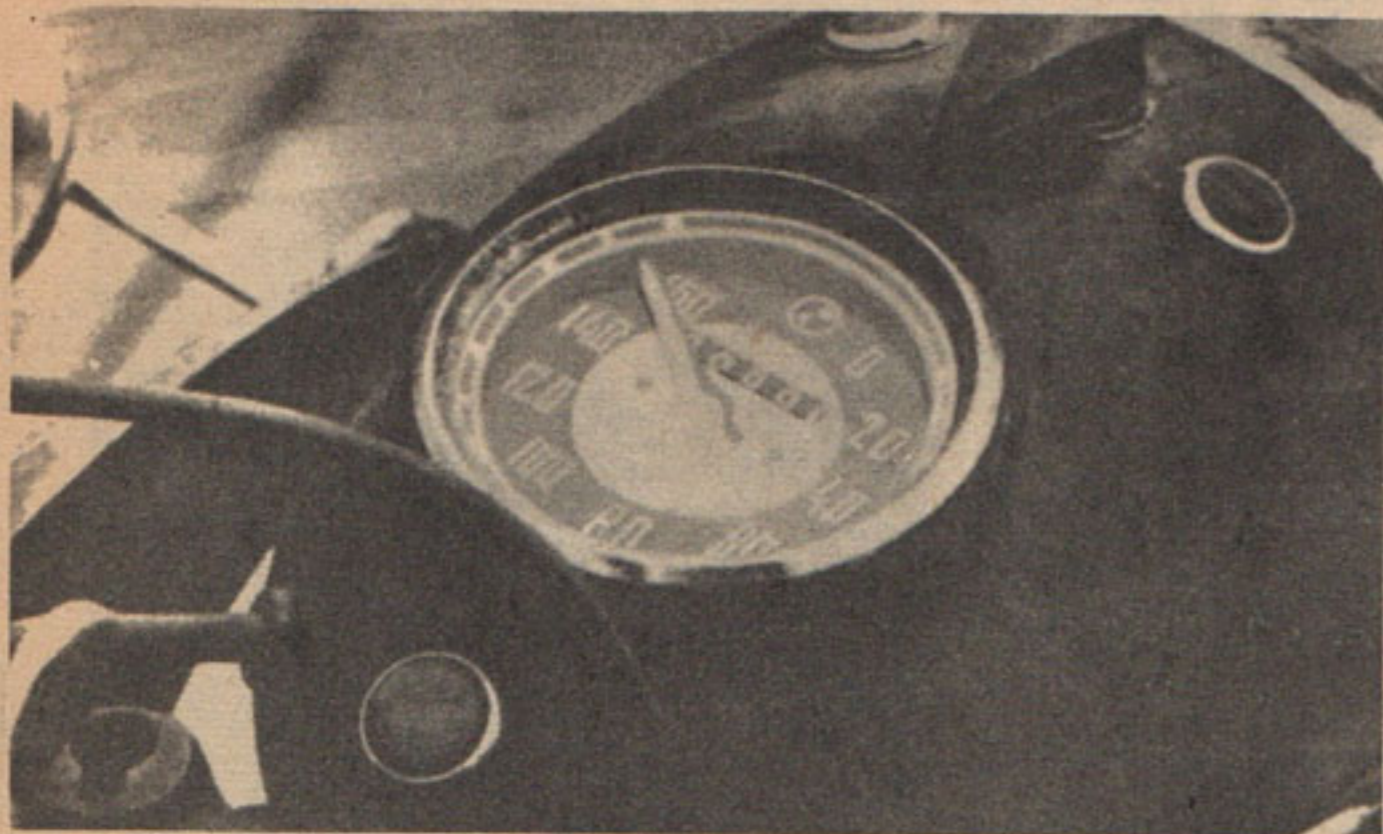
Sten Lundin à Louvain le 30 mars

C'est à Herentals, dans le fief de René Baeten, que débutera le 22 mars la saison belge de moto-cross. Mais, la semaine suivante, les grands pilotes venus en Belgique à cette occasion poursuivront leurs exploits au cours du dimanche et du lundi de Pâques qui verront les moto-cross internationaux de Marche-en-Famenne et Louvain.

En ce qui concerne ce dernier, Sten Lundin, vainqueur de l'épreuve en 1958, a confirmé sa participation ; les organisateurs annoncent encore celles des officiels BSA Johnny Draper et Jeffrey Smith, du champion d'Allemagne Willi Braun et de nos compatriotes Jacques Schmid et René Combes.

Voilà déjà de bons éléments pour ce grand plateau inter, dont nous vous dirons un peu plus tard avec quels hommes il se complètera.

MA B.M.W. R.51/3...



... ET NOS 100.000 Km



DANS notre précédent numéro, après avoir montré les conditions peu favorables dans lesquelles j'utilise ma moto, je me suis longuement étendu sur les divers « pépins » mécaniques (en réalité extrêmement réduits) que j'ai pu rencontrer.

Aujourd'hui, je finirai cette relation en examinant où en sont transmissions et partie cycle, en voyant les possibilités actuelles de ma machine (essai), en concluant sur la valeur d'une production moderne de qualité.

boîte et transmissions



Les seuls ennuis rencontrés de ce côté furent ceux relatifs à l'embrayage, mais qui disparurent lors de la modification qui fut apportée en 1952 à toutes les BMW et à la mienne en particulier.

UN PETIT TROU QUI FAIT TOUT

En effet, sur le modèle 1951, on notait une légère infiltration d'huile le long de l'arbre de boîte, due à la formation de mousse à grands régimes. Et, au bout de quelques milliers de kilomètres, l'embrayage patinait quand le couple exigé du moteur devenait trop important (accélération à vitesses élevées, ou en side). Deux fois, donc, j'ai dû changer mon disque d'embrayage qui ne présentait aucune trace d'usure, mais était gras (même 0,5 litre d'huile dans la boîte au lieu de 0,8 n'était pas la solution).

Après perçage d'un petit trou au bon endroit, ce défaut disparut complètement. Et depuis, toujours avec le même disque, j'ai parcouru dans les 80.000 km sans aucune histoire, bien que l'embrayage, d'une commande très douce, ait été soumis à dure épreuve par l'usage en side de la démultiplication « solo ».

L'ETAGEMENT DE LA BOITE

La R 51/3 de 1951 possède les rapports de boîte qui prévalaient encore sur les modèles de 1938 ou la R 51/2. Puis, jusqu'aux nouvelles boîtes à 3 arbres des modèles à suspensions oscillantes, la 1re fut modifiée, « raccourcie », sa démultiplication portée à 4,0 à 1 (32,5 % de la 4me) au lieu de 3,6 à 1 (36,1 %). Ceci

était cause d'un « trou » entre 1re et 2me, qui n'existe pas sur ma machine.

Donc rien à dire sur l'étagement, très classique.

UN SELECTEUR RODE

Comme chacun le sait, il est bien rare de trouver sur une machine allemande le sélecteur « onctueux » d'une machine anglaise. Et la BMW ne fait que confirmer la règle : les rapports passent précisément, on ne « rate » pas une vitesse... mais l'enclenchement est bruyant, et mieux vaut agir avec doigté en passant de 3me en 4me et surtout de 1re en 2me, si l'on veut éviter des grincements pénibles à entendre.

Je ne sais s'il s'agit d'un rodage réciproque entre ma BMW et moi-même, ou bien d'un rodage des clabots de ma boîte, mais mon sélecteur fonctionne non seulement précisément, mais, pour ainsi dire, sans bruit et sans difficulté : il faut que je monte une autre BMW que la mienne pour me rendre compte que les reproches faits aux sélecteurs de la marque sont justifiés.

ON OUBLIE LA TRANSMISSION FINALE

Quant à la transmission finale par arbre et couple conique, elle a au moins l'avantage d'être sans histoire aucune : jamais il n'y eut à y toucher, et, après les vidanges de la période de rodage, je l'ai complètement oubliée. A ma souvenance, ma dernière vidange du couple conique date de 1955.

la partie cycle

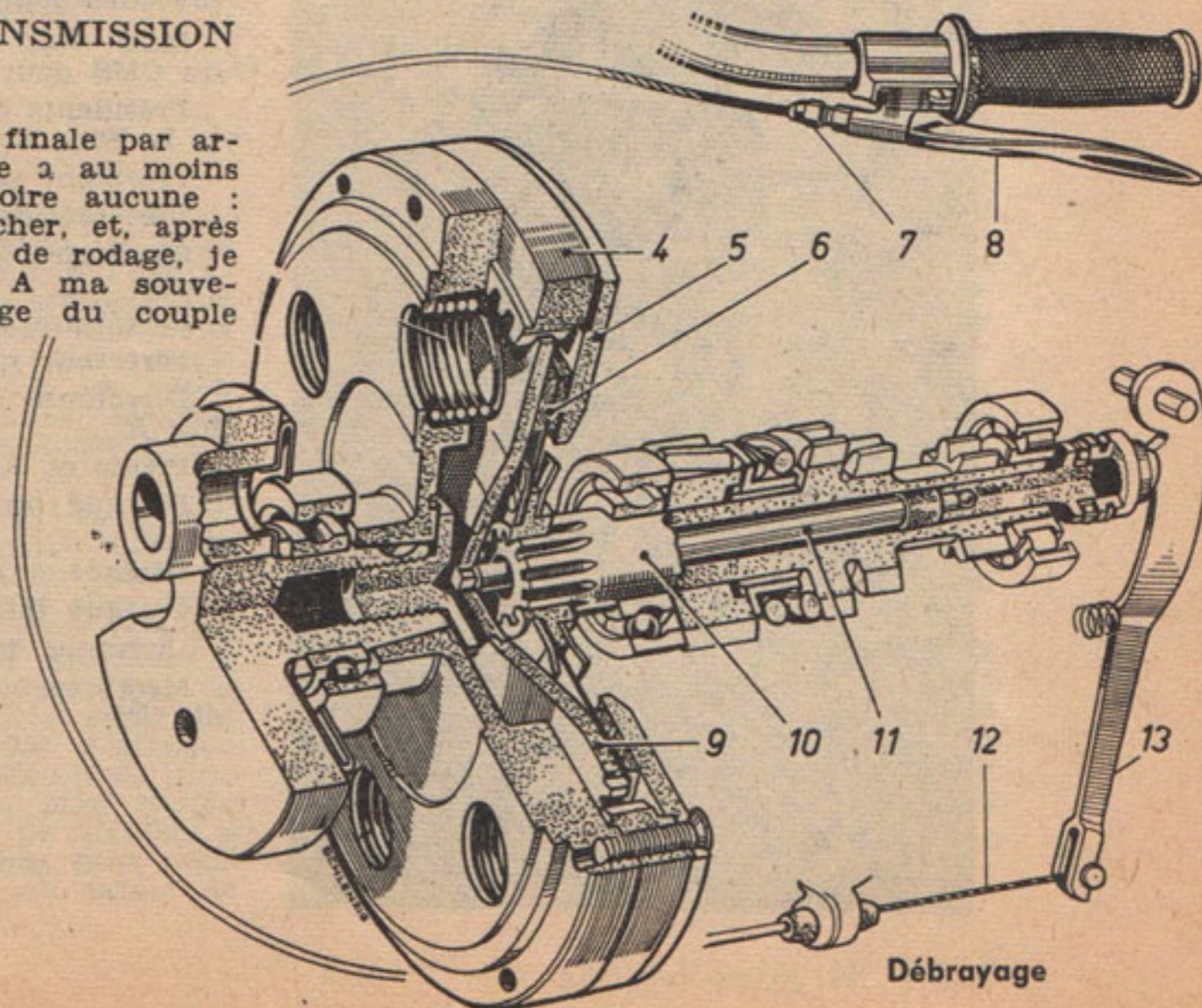
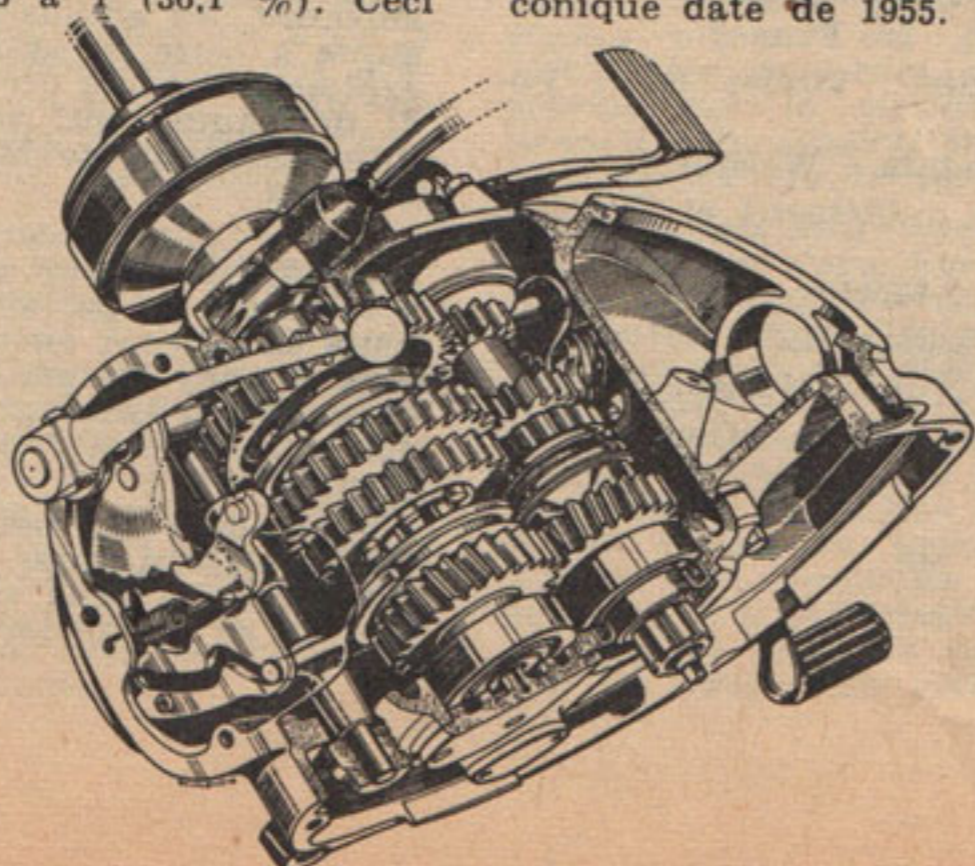


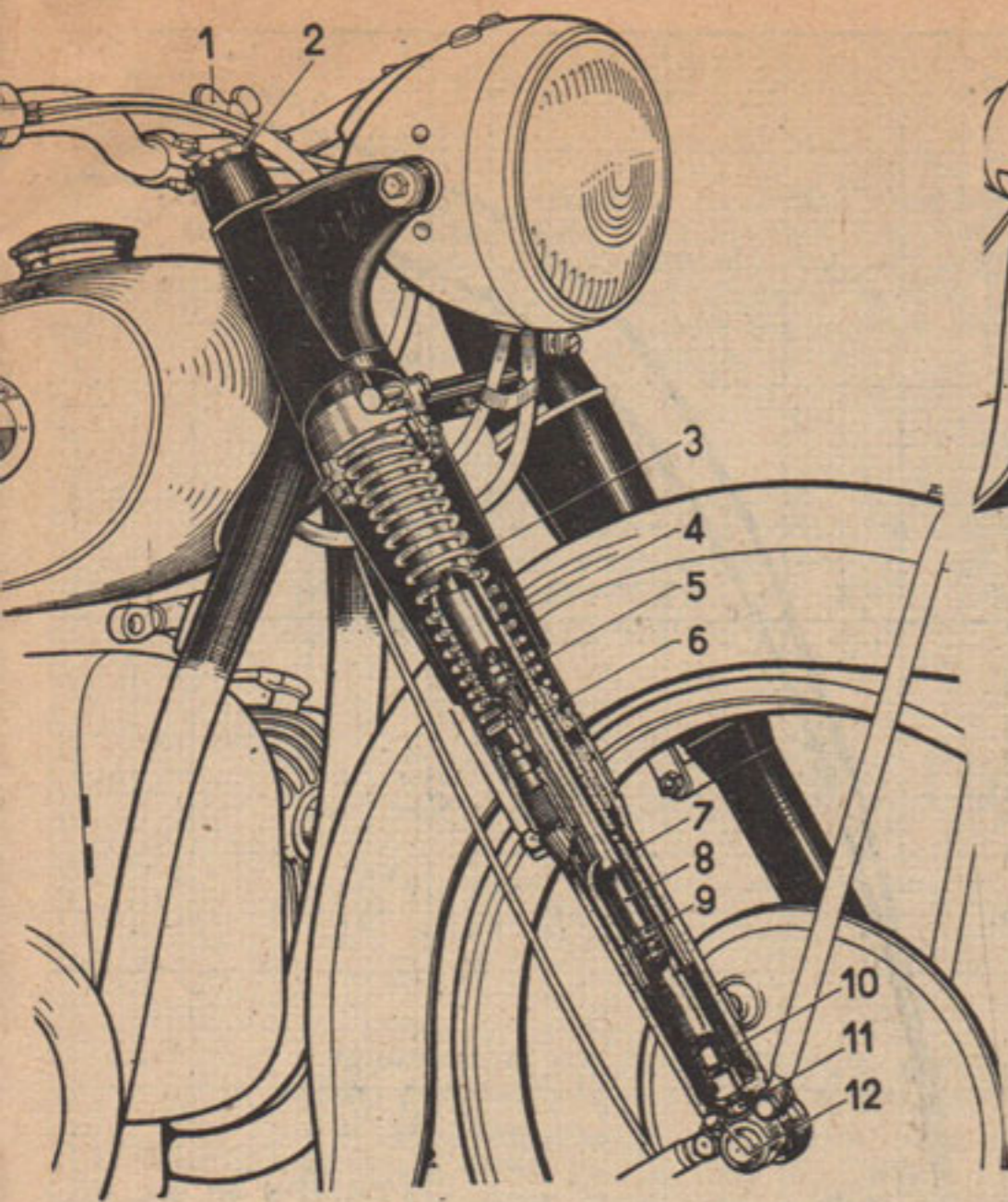
C'est sur le plan partie cycle que l'on peut faire le plus de reproches à la BMW de 1951.

Mais ces reproches, nous pouvons les faire aujourd'hui, 8 ans après sa sortie, car, entre temps, la technique a énormément évolué, et surtout dans le domaine des suspensions et des freins.

UNE SUSPENSION ARRIERE TOTALEMENT PERIMEE

Evidemment, qui descend d'une machine à suspension oscillante, qui descend — pour rester dans le domaine des BMW — d'une R 50, ou, mieux encore, d'une R 26, ne peut se sentir très à l'aise, ni, surtout, très confortable, sur une R 51/3.





Au début 1952, quand fut rédigé l'essai de cette machine, elle était considérée, sur le plan des suspensions, comme une réussite en ce qui concerne la fourche télescopique (certainement une des meilleures), mais déjà sa suspension coulissante faisant l'objet de nos critiques. Nous écrivions en particulier (M.-R. 1.081) : « ... Mais ce que l'on s'explique assez mal, c'est pourquoi BMW, qui a su mettre au point une telle fourche télescopique, a négligé sa suspension arrière : un simple ressort, une butée de caoutchouc, un point c'est tout. Pas d'amortisseur, pas de double ressort. De plus, un bien trop faible débattement... »

Donc excellente fourche télescopique, mais une suspension arrière dix fois trop dure, trop sèche... et coulissante.

Evidemment, la rigidité latérale est hors-pair, grâce à une douille de guidage particulièrement longue (mais qui, par là même, limite le débattement). Et ceci nous permettait de dire, il y a 6-7 ans, que mieux valait une bonne coulissante qu'une mauvaise oscillante (mauvaise en ce sens que la rigidité latérale laissait, bien souvent, alors à désirer, ce qui, en virage, donnait une conduite parfois louvoyante). Mais, depuis, bien des choses ont changé : la plupart des suspensions oscillantes sont douces, progressives, bien amorties, d'un grand débattement... et d'une excellente rigidité latérale (on trouve encore un rattrapage de jeu des roulements Timken sur les nouvelles BMW).

Donc le reproche essentiel que l'on peut adresser à la R 51/3 est sa suspension arrière coulissante.

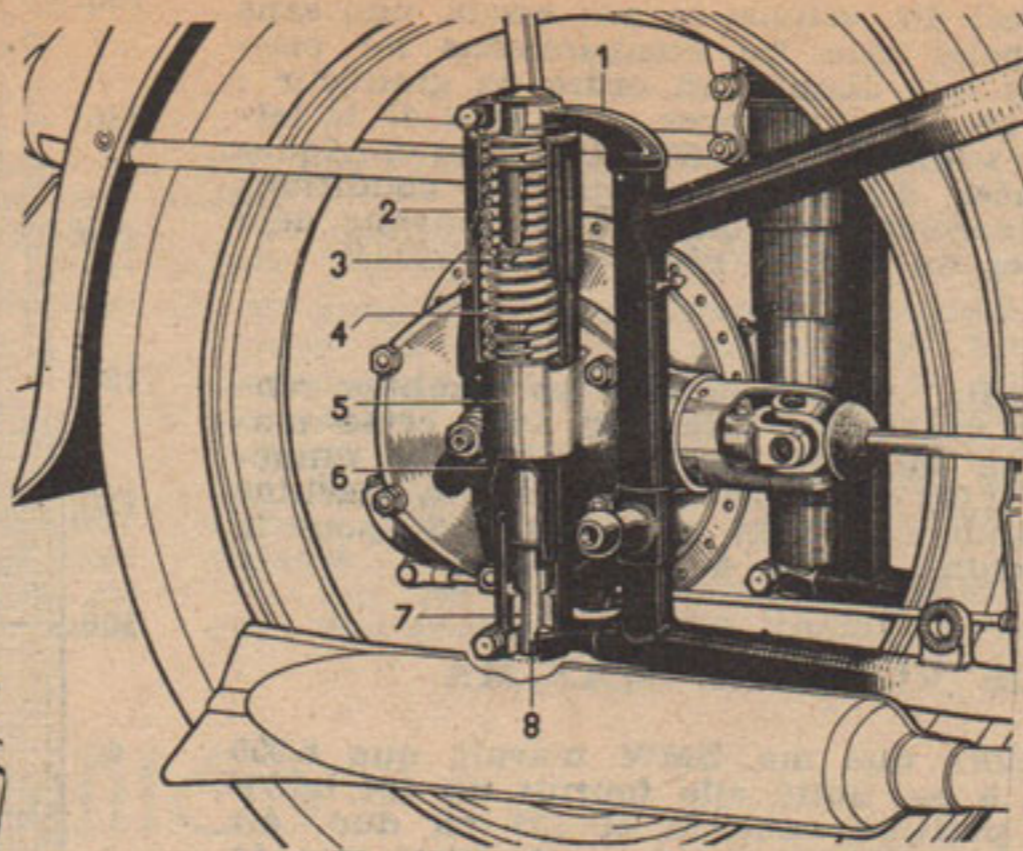
★

C'est d'ailleurs du côté suspensions que j'ai eu également le plus d'ennuis.

Au préalable, il faut que je précise que lors de l'utilisation du sidecar, je conservais les ressorts « solo », tant à l'avant qu'à l'arrière, me contentant, pour les vacances, de remplacer l'huile des amortisseurs de fourche par une huile plus épaisse. Même dans ces conditions, il était assez rare que les suspensions talonnassent... mais les ressorts fatiguaient.

Ainsi, un premier ressort de suspension arrière fut changé en 1954, à Nice, l'autre en 1955, à Paris. Et « ça » s'est arrêté là pour l'arrière.

Pour l'avant, les choses se passèrent différemment. En 1956, alors que je n'avais déjà plus le side, un des ressorts cassait, fatigué par les contraintes des années



précédentes. Ce ressort changé, c'est l'autre qui cassait l'année suivante. Mais le premier ressort de remplacement, qui avait supporté tous les efforts quand l'autre s'affaissait, cassa à son tour en 1958. Cette fois, pour éviter un tel chassé-croisé, je décidai de changer les 2 ressorts à la fois (ce que j'aurais dû faire dès 1956). Par la même occasion, les amortisseurs, toujours d'origine, furent vérifiés et s'avèrent en bon état, capables encore d'un bon usage.

LE CADRE

Rien à signaler de ce côté, le cadre extrêmement robuste, en tubes à section elliptique, n'a jamais bronché et l'usage du side n'a en rien compromis son alignement.

LES FREINS

Ainsi que je l'ai dit, je possède sur ma machine les simples freins-tambours, à simple came, des premières R 51/3.

Que le freinage ne soit pas celui des dernières BMW, c'est certain. Mais, néanmoins, ces freins sont plus qu'honorables et bien des 500 plus récentes n'ont pas un freinage de même valeur. A titre de documentation, voici les résultats obtenus en octobre 1954. Distance d'arrêt à partir de 50 km/h : 21 mètres frein arrière seul, 17,8 m avec le frein avant, mais surtout 10,7 m avec les 2 freins. Garnitures traitées à l'Edrastop, les distances se réduisent à, respectivement, 17,8 m - 14,7 m et 9,5 m.

★

Le gros reproche que l'on peut faire à ces freins (reproche qui tombe avec les moyeux-freins qui équipent les BMW depuis 1954), c'est l'absence d'étanchéité, surtout pour le frein avant. Quand il pleut, l'eau s'infiltrait entre le flasque du frein et le tambour, réduisant plus que notablement les capacités de freinage.

Mais ce manque d'étanchéité a encore d'autres conséquences. Avec la pluie s'infiltrait de la boue, de la silice..., ce qui a pour résultat de rayer les tambours, au point qu'il a fallu que je fasse rectifier le tambour avant en 1956.

★

Evidemment, les changements de garnitures ont été assez nombreux, d'une part en raison de l'usage du sidecar, d'autre part en raison de la circulation urbaine et de mon mode de conduite qui n'est pas spécialement coulé. Non moins évidemment, ce sont essentiellement les garnitures du frein avant (le plus utilisé, comme il se doit) qui furent le plus souvent renouvelées.

Depuis plusieurs années, j'utilise des garnitures collées et je voudrais en dire quelques mots.

Deux avantages essentiels : vous ne ris-

quez pas de rayer le tambour par les rivets — la garniture vous offre un usage beaucoup plus long car l'usure admissible est plus grande en raison de l'absence des rivets.

Mais, par contre, apparaît un phénomène de dilatation des mâchoires, plus propre, d'ailleurs à ma R 51/3 à classiques tambours qu'aux machines à moyeux-freins, en raison d'un refroidissement moins efficace.

Avec les garnitures collées, il n'y a plus une fine couche d'air entre ces dernières et les mâchoires, couche d'air jouant un rôle d'isolant thermique. Tant que la garniture est neuve, tant qu'elle a une épaisseur suffisante, il n'y a rien de particulier à signaler, son épaisseur même empêchant la chaleur de se propager jusqu'à la mâchoire. Mais dès que la garniture marque un certain degré d'usure, la chaleur dégagée lors du freinage atteint les mâchoires en alliage léger et les fait se dilater.

Quand on en est à ce point, il faut retendre les freins quand la machine est froide, puis « donner du mou » quand on a freiné un certain nombre de fois (opération facile pour le frein avant, le frein le plus important, grâce à la mollette de réglage montée sur le levier de frein, au guidon).

SAVOIR CHOISIR SES PNEUS

De très nombreuses fois, dans nos colonnes, nous avons insisté sur l'incidence des pneus, de leur profil, sur la tenue de route d'une moto. Bien souvent, telle tenue de route louvoyante est imputable bien davantage à un mauvais dessin des pneus qu'à un cadre ou des suspensions mal étudiés... et ce qui est vrai sur sol sec est encore bien plus vrai sur sol mouillé ou gras.

Sur une BMW, en raison de l'axe longitudinal de rotation du moteur, le choix du pneu a une importance beaucoup plus grande que sur une machine dont le vilebrequin a une position classique. Sur ces dernières, les variations de régime agissent longitudinalement, surchargeant la roue avant ou arrière, déchargeant l'autre ; sur une BMW, la réaction est latérale, à gauche ou à droite.

Aussi, avec un mauvais pneu sur chaussée grasse, on peut risquer des amorces de dérapage. Donc, avec une BMW plus qu'avec une autre machine, il faut judicieusement choisir ses pneus.

Pour ma part, pour me limiter à ceux avec lesquels j'ai équipé successivement ma R 51/3 (je ne parle donc pas des pneus que j'ai pu essayer par ailleurs, même sur des BMW, tels des Metzeler), ce sont les Continental L.B. qui m'ont donné la plus grande satisfaction.

★

Quant à l'usure des pneus, sur ma moto, elle est tout à fait normale et régulière, mais dépend de la gomme utilisée. Avec certains pneus arrière de solo, malgré l'usage du side, j'ai pu couvrir 23-25.000 km... mais cette gomme dure n'était pas très « accrocheuse » sur mouillé. D'autres pneus ne m'ont fait que 8 à 9.000 km sans d'ailleurs pour cela, avoir une tenue plus sûre. Quant à mon LB arrière, il a actuellement 12.000 km, et n'est pas « au bout de son rouleau », et, de loin, c'est lui qui « accroche » le mieux.

LE COUPLE DE RENVERSEMENT

Puisque nous parlons tenue de route, parlons un peu du fameux « couple de renversement » des BMW, pour en dire, d'ailleurs, peu de choses : en fait, il n'est pas sensible en conduite normale ou même rapide : il suffit de ne pas débrayer en virage, d'aborder tel virage négociable à 90 de préférence en 3^{me} qu'en 4^{me}, pour ne rien remarquer de notable. Et ce n'est que sur sol gras qu'on se sentira peut-être un peu gêné.

LA VULNERABILITE DES CYLINDRES

«... Oui, mais si on tombe avec une BMW, ce sont les cylindres qui prennent tout... » entend-on dire souvent.

Il m'est arrivé de chuter avec ma machine (les dérapages sur verglas sont choses qui existent), et mes couvre-culbuteurs ont, en conséquence, leurs ailettes inférieures bien rognées.

Mais jamais je n'ai faussé une culasse ou un cylindre, et le plus loin que j'ai pu aller dans cette voie, ce fut un couvre-culbuteurs un peu ajouré, le sol ayant limé le métal jusqu'à le percer en un point.

Evidemment, si l'on accrochait à grande vitesse, une borne avec un cylindre, les dégâts seraient plus importants... mais, que diable, une moto n'est pas faite pour cela !

Les essais

Il me semble avoir dit l'essentiel de mes heurs et malheurs avec ma R 51/3 BMW.

Mais encore serait-il intéressant de savoir si, au fil des kilomètres, la robustesse ne s'est pas soldée par une perte notable dans les performances. C'est ce que nous avons voulu savoir le plus précisément possible, et c'est pourquoi, alors que le compteur avait passé le cap de 100.000 km (dans les 105-106.000 km en réalité), nous nous sommes dirigés vers notre base d'essais.

SANS REGLAGE AUCUN, JUSTE UN « DEGOMMAGE »

Deux préalables avant de donner les résultats.

★

D'abord je me suis refusé à toucher à la machine avant ces essais, à vérifier le jeu aux soupapes, l'écartement des vis platinees ou l'état des bougies. Je le répète encore une fois, le moteur ni la boîte n'ont été touchés depuis l'été 1955 (MM. Latscha et Lamy peuvent en témoigner) ; seuls, entre temps, les aiguilles ont été descendues d'un cran et les bougies changées il y a nettement plus d'un an.

Je n'ai donc pas recherché, lors des essais, la performance maximum, mais plutôt de savoir ce que ma moto pouvait « rendre » dans les conditions où je l'utilise normalement, avec le minimum de soins (c'est un euphémisme) et d'entretien.

★

Néanmoins, j'ai dû procéder à un dégommeage préalable par une vingtaine de kilomètres, pleins gaz, sur l'autoroute.

On sait qu'un moteur qui n'est pas utilisé à sa pleine puissance et qui ne tourne pas à sa température normale de fonctionnement a tendance à s'encrasser, à se « gommer ». Ce phénomène sera donc d'autant plus sensible — que la cylindrée est importante et la puissance élevée (on utilise davantage la puissance d'une 125 ou d'une 175 que celle d'une 500 cc ou plus) — que la circulation est urbaine (combien de CV peut-on utiliser en ville ?) — que le refroidissement du moteur est énergétique (cas des flat-twins).

D'où la nécessité, avant tout essai d'une quelconque performance, de « débrider » le moteur, de le « libérer » par un certain kilométrage à pleins gaz, au cours duquel le moteur se met à tousser, à cracher, alors que la vitesse croît graduellement.

Ceci dit, venons-en aux essais, non sans rappeler que les comparaisons ne peuvent que donner un ordre de grandeur : on ne peut comparer « au pied de la lettre » des essais effectués avec quelques années d'écart, rien que les conditions météorologiques différentes pouvant déjà jouer un certain rôle.

★

Enfin, rappelons que les comptes rendus des essais effectués avec cette machine ont été publiés dans nos numéros 1.081 (19 avril 1952) pour la machine « solo » et 1.127 (14 mars 1953) pour la machine attelée à son sidecar.

LES VITESSES MAXIMA

Alors que ma BMW n'avait que 6.000 km à son actif, elle fournit un 144 km/h en position couchée et 135 en duo. Au bout de 100.000 km, la perte n'est que de 1 km/h seulement en position couchée (143 km/h), un peu plus en duo, où nous avons enregistré 131 km/h. En position assise : 136 km/h.

★

Sur les intermédiaires, les vitesses enregistrées à 100 km sont, à très peu de choses près, celles obtenues en 1952 : 62 km/h en 1re, 93 en 2me contre 95 et 121 en 3me contre 122.

★

Ainsi le moteur monte toujours aussi haut en régime (les ressorts de soupapes, qui sont toujours d'origine, n'ont donc pas marqué d'affaissement) et la puissance de pointe est restée, à peu de choses près, ce qu'elle était.

LES ACCELERATIONS

Le tableau ci-dessous indique le temps nécessaire pour la montée en vitesse.

début 1952	fin 1958
62 km/h en 3" 4/5	58 km/h en 3" 4/5
95 km/h en 8" 4/5	88 km/h en 8" 2/5
	113 km/h en 14" 4/5
122 km/h en 15" 4/5	130 km/h en 25" 1/5

Mieux que ces chiffres, les courbes tracées permettent une comparaison plus facile, montrant que c'est plutôt sur les moyens régimes que le moteur a légèrement perdu de ses possibilités.

★

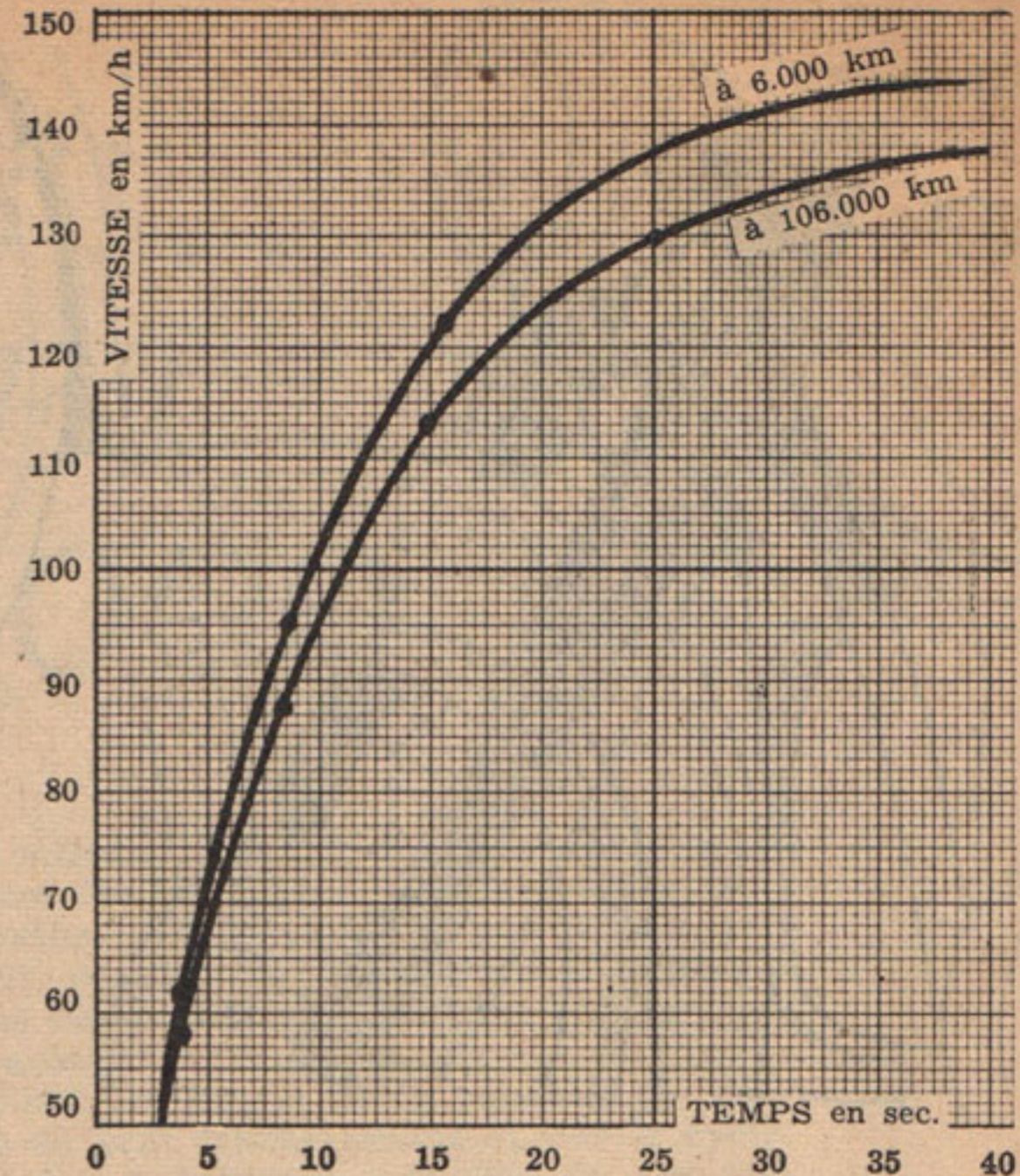
En 1952, nous ne procédions pas encore aux accélérations sur les 100, 200, 300... 1.000 m départ arrêté. Mais quand cette formule fut intégrée dans nos essais, j'ai testé ma R 51/3, à titre indicatif pour moi-même. Ce sont donc à ces essais de 1953, qu'il faut comparer les résultats obtenus maintenant.

D. A.	Début 1953 moy. km/h	Fin 1958 moy. km/h
100 m	7" (51,45)	7" 1/5 (50,0)
200	10" 3/5 (67,9)	11" (65,45)
300	13" 4/5 (78,25)	1" 2/5 (75,0)
400	16" 4/5 (85,7)	17" 3/5 (81,8)
500	19" 3/5 (81,85)	20" 3/5 (87,4)
1000	32" 3/5 (110,45)	34" 1/5 (105,25)

Jusqu'aux 500 m, ma BMW n'a donc perdu que 1/5 de seconde par 100 m (soit 1" aux 500 m) et 1" 3/5 aux 1.000 m.

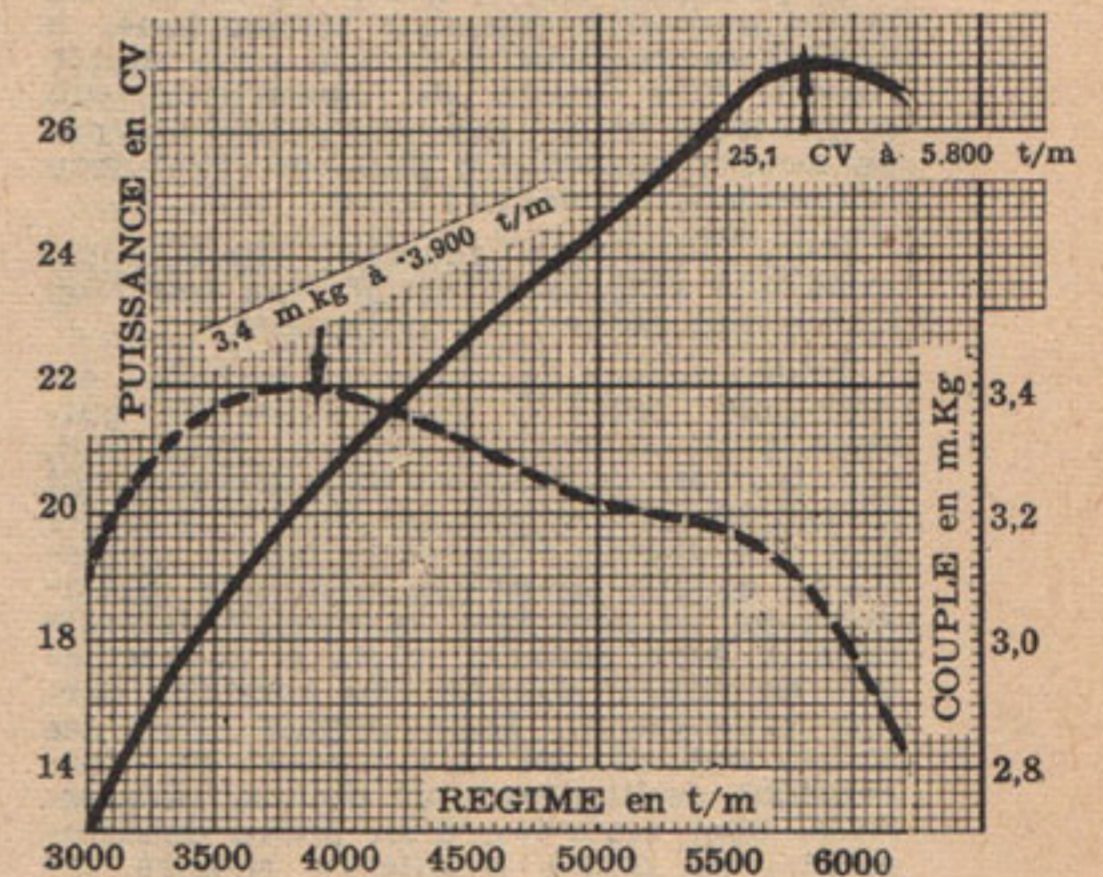
Un examen plus approfondi des accélérations moyennes sur ces distances montre une perte de 5,8 % sur les 100 m, puis 7,7 % - 8,9 % - 9,75 % et 10,45 % sur les 200, 300, 400 et 500 m, et finalement 10 % seulement sur les 1.000 m.

Ceci nous confirme que c'est essentiellement aux moyens régimes qu'il y a une certaine perte de puissance, puisque c'est aux 500 m qu'elle est relativement



ACCELERATIONS

PUISSANCE



la plus importante. Sur de plus faibles distances (où les régimes ont été montés à fond sur les intermédiaires) ou sur les 1.000 m (où nous avons emmené la 4me vers des régimes élevés), les pertes sont plus minimes.

Mais, de toute façon, les pertes enregistrées sont très faibles dans l'ensemble.

EN COTE

Début 1952, nous ne procédions pas encore à nos essais en côte. Mais en 1953, j'eus l'occasion de tester ma BMW, lors des essais comparatifs avec la 500 twin Saroléa « Atlantic ».

Avec ma machine (l'embranchement n'était pas au mieux de sa forme), je réalisai 17" 2/5 (72,4 km/h), et 16" 1/5 (77,8 km/h), avec une R 51/3 de 1952. Avec une R 51/3 de 1954 (voir M.-R. n° 1.216), mon temps tombait à 16" (78,75 km/h). Fin 1958, avec mon vieux palefroi, le temps est bien loin d'être vilain : 16" 4/5, soit une moyenne de 75,0 km/h.

En duo, toujours avec ma machine et ses 100.000 km/h, j'obtiens de nouveau un temps très honorable, de 19" 1/5 (65,6 km/h), donc à égalité avec la 500 Velo-cette MSS, très nettement mieux qu'avec la 500 Sarolea « Atlantic ».

★

Tous ces essais confirment donc que les performances de ma 500 cc de 1951 ont fort peu varié avec le temps. Si elles sont dépassées aujourd'hui, ce n'est pas en raison de la fatigue du moteur, mais

du fait qu'il s'agit d'une machine de 1951.

LA CONSOMMATION

Ni autrefois (ils n'étaient pas encore à l'ordre du jour), ni aujourd'hui, nous n'avons fait nos classiques essais de consommation avec ma BMW. Néanmoins, il m'est relativement assez facile de donner des chiffres de consommation routière enregistrée lors de différents voyages :

— Sur les 28.114 premiers kilomètres, dont une grande partie en sidecar et dans

Paris et sa banlieue, j'ai noté une consommation de 1.329 litres de super-carburant (du ternaire de préférence, quand il y'en avait). Ceci nous donne 4,7 litres aux 100 km.

— lors d'un rapide voyage, en duo, en Belgique : 5,9 litres pour 1.313 km, soit 4,5 litres aux 100.

— Voyage en Italie, en sidecar, avec toute la famille et le matériel de camping : entre 5,1 et 6,0 litres aux 100 km.

— Circulation solo dans Paris : consommation assez stable, variant en 5,5 et 5,9 litres aux 100 km.

Les possibilités d'une grosse cylindrée moderne...

Quels ont été mes objectifs lors de la rédaction de cet article « fleuve » ?

— Relater effectivement ma longue expérience avec ma R 51/3 de 1951.

— En tirer quelques leçons générales, valables également pour d'autres machines.

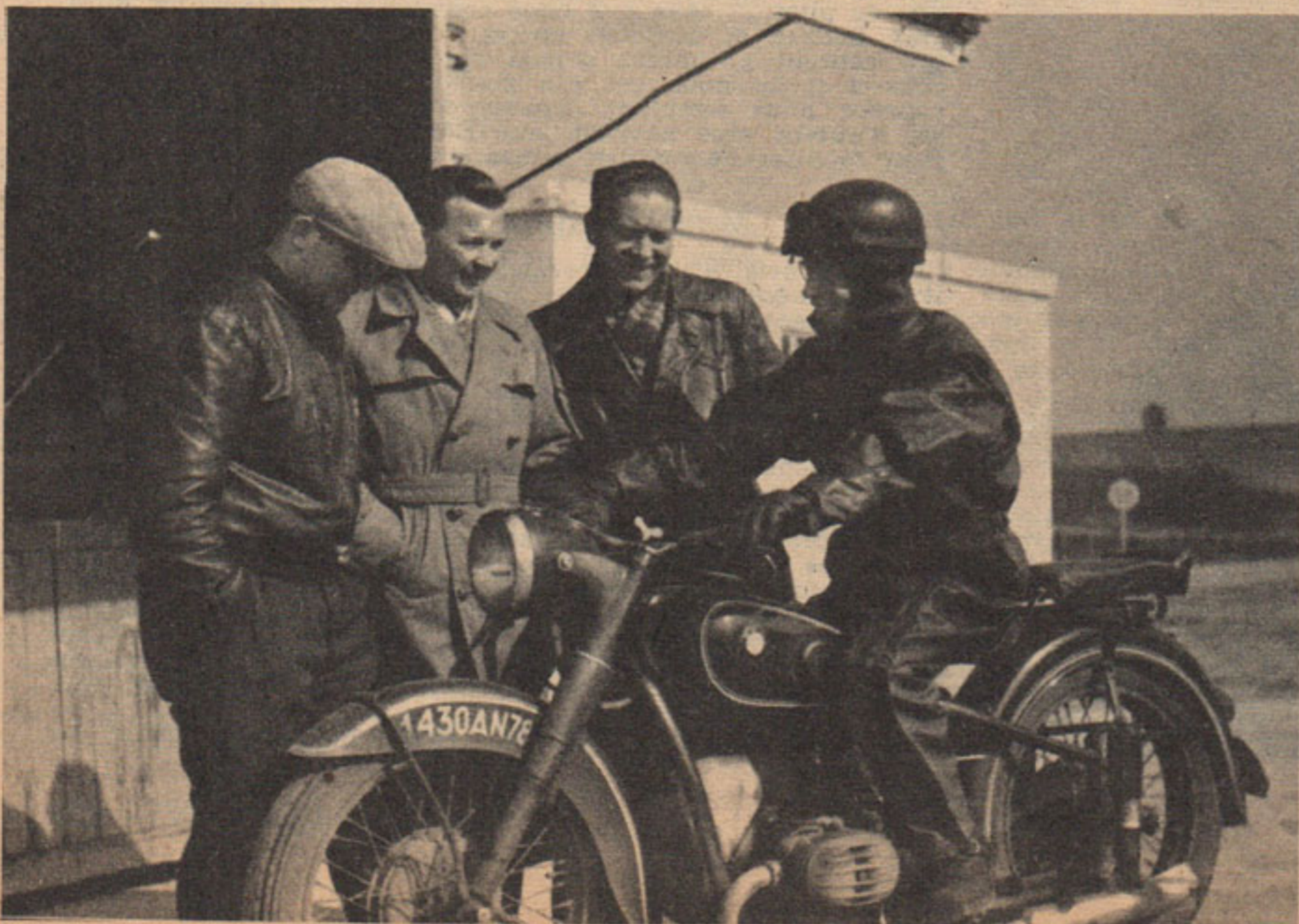
— Enfin — et, à mon avis, c'est là le point essentiel — montrer ce que l'on peut attendre d'une moto de qualité. Ai-je besoin de dire que la « Tribune Libre » de M. Bar (publiée, avec la première partie de ma relation, dans notre précédent numéro) m'a incité à m'étendre encore plus longuement sur ce sujet !

UN MINIMUM D'ENNUIS MECANIKES

En fait, si l'on résume les ennuis et pannes rencontrés sur près de 110.000 km, durant plus de 7 ans, avec une utilisation (circulation dans Paris et utilisation sidecar avec démultiplication solo) qui n'était pas des plus « reposantes » pour le moteur, que trouvons-nous ?

Si l'on élimine le « claquage », dès les premiers 3.000 km, d'un des enroulements secondaires de la bobine haute-tension (j'élimine cet incident car il ne s'agit que d'une malfaçon banale) — si l'on élimine aussi quelques ennuis qui, depuis, ont disparu parce que l'usine y

Notre collaborateur J. B., avec trois sidecaristes champions du monde sur BMW. De gauche à droite : Noll, Schneider et le regretté Hillebrand.



a remédié entre 1952 et 1954, (embrayage ou guides des soupapes d'admission, qui ont également disparu sur ma machine dès que les modifications ou changements nécessaires lui ont été apportés — ou évanouissement des freins, assurée depuis l'adoption des moyeux-freins) — que reste-t-il ?

Un embiellage refait à 73.000 km (panne due, en grande partie, à une négligence de ma part... mais, de toutes façons, une révision aurait été nécessaire en raison du jeu de la bielle gauche) et un réalésage au même moment (qui, lui aussi, aurait été sûrement nécessaire à un moment ou un autre).

Enfin, mes ennuis avec les ressorts de suspensions, ennuis dus essentiellement à l'utilisation en side de ressorts « solo » (pas même « duo »).

★

Tout compte fait, c'est donc très peu de choses, ramené à la distance parcourue, à l'âge de la machine, à son utilisation.

DE TRES HONNETES PERFORMANCES... QUI DEMEURENT

Autre aspect non négligeable : cette solidité n'est pas obtenue au détriment des caractéristiques du moteur, de ses performances.

On a beaucoup parlé de la robustesse de la Citroën 5 CV « Trèfle » ou de la Ford « T ». Mais quelles étaient les puissances spécifiques de ces moteurs, même par rapport à ce que l'on pouvait faire à l'époque ?

Ici, ce n'est pas le cas : avec ses 51 CV/l (normes DIN.) à l'arbre de transmission, la R 51/3 BMW a une puissance tout à fait acceptable, de nos jours encore, pour une 500 cc, une puissance plus qu'honorable en 1951, date de sa sortie.

★

Et, aspect des plus intéressants, les essais ont montré que, sans avoir touché à rien, sans avoir effectué aucun réglage en l'espace de 3 ans et demi, la perte de puissance est tout à fait négligeable, à peine perceptible dans les moyens régimes.

ET SANS ETRE « DELICATE »...

La valeur des points soulignés (robustesse, et maintien des performances) est d'autant plus remarquable qu'ils n'ont pas été obtenus grâce à des soins et un entretien méticuleux, qui ne peuvent qu'être favorables, mais, au contraire, mis à part les vidanges régulières et le choix d'une huile de qualité, en dépit d'une absence outrancière de soins.

OUI, IL EXISTE DES MOTOS APTES A COUVRIR 100.000 KILOMETRES SANS HISTOIRE

Ainsi, il existe des motos capables de couvrir 100.000 km et plus, sans pannes majeures, sans pertes notables dans les performances.

★

Est-ce le propre des BMW uniquement ?

Je pense que toutes les grosses cylindrées modernes, sérieusement conçues et réalisées, peuvent offrir de sérieuses garanties, de ces points de vue, à leurs propriétaires. Jusqu'à quel point, je n'en sais rien, je n'ai pas couvert la même distance avec une Triumph, une Norton, ou toute autre grosse twin. Mon expérience personnelle porte sur une BMW : je sais le renom de robustesse qui entoure la production de la marque munichoise, je puis affirmer qu'il n'est pas usurpé.

★

Mais, plus important, à mon point de vue, que le strict comportement d'une machine d'une marque donnée, est la conclusion suivante :

Oui, la construction motocycliste est à même de nous fournir des machines capables de couvrir plus de 100.000 km sans pannes majeures, avec des performances nettement supérieures, eu égard à la cylindrée, à celles que peut nous offrir la construction automobile, et qui plus est, qui ne diminuent guère au fil des kilomètres.

ALORS, QUE VIVE LA MOTO !

J. B.



APRÈS JACQUES INSERMINI, COLLOT, ONDA ET VALENTIN PRENNENT POSITION

NOS PILOTES DE VITESSE ONT LA PAROLE

NOTRE interview de Jacques Insermini n'est pas passée inaperçue dans les milieux sportifs, et c'est là un premier résultat très encourageant. Nos lecteurs ont répondu en masse à notre appel et nous publions d'ailleurs, cette semaine, l'une des meilleures lettres qui nous soient parvenues, celle de M. Maraval, qui résume bien l'opinion générale de nos lecteurs, opinion qui ne pourra se dégager clairement qu'à la réception des derniers bulletins-réponses. Hâtez-vous, par conséquent, de nous retourner ceux-ci, afin que nous puissions établir des statistiques le plus rapidement possible.

Bien entendu, les coureurs de vitesse ont aussi profité de l'occasion que nous leur offrons de s'exprimer librement. Des quatre coins de la France, des lettres nous parviennent et cette semaine, à côté de notre grand champion Jacques Collot, prennent la parole deux jeunes, Jacky Onda et Michel Valentin.

Jacques (COLLOT) d'accord avec Jacques (INSERMINI)

SI l'on n'apporte pas de changement à la situation actuelle, il n'y aura bientôt plus de coureurs en France. A mon avis, en voici les raisons :
Primo : le sport motocycliste ne paie pas.
Secundo : le prix des motos et des pièces est terriblement élevé. Par exemple une soupape vaut 20.000 frs, un embielage 110.000 frs !...
Avec de tels frais, si l'on casse un dimanche, on peut être endetté pour toute sa saison.
Voulez-vous un exemple ?
A Bilbao, j'ai touché 60.000 frs de prime de départ, et j'ai cassé pour 220.000 frs de pièces !...
Voyez le bénéfice !... car il faut encore ajouter les frais de déplacement, de séjour, etc...
Tertio : les organisateurs français ont tendance à voir

trop grand, ce qui les amène à avoir des frais de plateau énormes, qu'ils ne peuvent équilibrer par des recettes correspondantes.
Par ailleurs, ils n'engagent qu'un minimum de pilotes français, si bien que personne n'y trouve son compte.
— Les organisateurs « mangent » de l'argent.
— Les coureurs français ne peuvent plus faire de belles places.
— Et le public, qui aimerait bien voir gagner des pilotes français, reste sur sa faim.
Ceci dit, je suis encore d'accord avec Jacques Insermini, en ce qui concerne les épreuves nationales.
Il faut multiplier celles-ci pour que des jeunes puissent percer.
Et une course nationale avec quelques inters est bien souvent

plus passionnante qu'une épreuve où une 4 cylindres, où une Norton d'usine avec un Hinton, se promène seule devant.
Je me souviens du Circuit National de Bourges, disputé en 1957. L'épreuve était tellement passionnante que le public se mettait debout dans les tribunes à chaque passage.
Enfin, je considère que les préférences du public vont aux grosses cylindrées, pas plus dangereuses que les 125 cc, mais beaucoup plus spectaculaires. Il en est d'ailleurs de même en automobile.
Et pour que la course vive, il ne faut pas chercher midi à quatorze heures. Il faut des épreuves passionnantes, où il ne faut pas autre chose que des plateaux équilibrés, qui eux seuls donnent une très grande combativité à chaque participant, qui dès le départ, sait qu'une victoire n'est pas impossible pour lui.

Jacky ONDA en faveur des nationaux et de la petite cylindrée

TOUT d'abord, je crois utile de parler du recrutement des effectifs, qui à mon avis est l'une des choses essentielles dans notre sport. Actuellement, le problème qui se pose pour les grosses cylindrées (350 cc - 500 cc) est le même pour les machines de cylindrée inférieure (125 cc - 175 cc). En effet, les machines de compétition de petite cylindrée coûtent aussi cher que les grosses cylindrées et il est évident que les jeunes débutants, à quelques exceptions près, ne peuvent se permettre l'achat d'une machine de compétition. Par conséquent, dans les catégories 125 et 175 cc il n'y a que très peu de pilotes ; ceux que nous connaissons, à savoir les Burggraf, Schaad et quelques autres, sont des pilotes aguerris et qui courent au moins depuis cinq ou six ans. Mais, après ceux-ci il ne nous est pas possible de désigner tel ou tel coureur nous semblant capable d'assurer la relève. Ce fait est d'autant plus navrant, que rien encore n'a été entrepris pour faciliter l'accès des jeunes à la course de vitesse.

Machine sport en National ?

A mon avis, afin de permettre aux jeunes de « percer », il serait nécessaire de faire disparaître la machine de compétition dans la catégorie nationale, et de laisser la place à des machines à culbuteurs le cas échéant, à simple arbre à cames, sorties en série. Ainsi, dans ce Championnat il y aurait des jeunes, possesseurs de machines « sport », qui auraient leur chance d'avoir une option sur le titre et pourraient attirer l'attention sur eux.
Des machines comme, par exemple, les Terrot type « Rallye » 175 cc pourraient certainement obtenir de très bons résultats, ainsi que bien d'autres telles que les 175 cc Morini à culbuteurs. Je suis persuadé que ces compétitions inciteraient les constructeurs français à faire un effort et à travailler plus attentivement à la mise au point de machines « sport » qui seraient à la portée de beaucoup de jeunes. Ainsi, peut-être, pourraient-ils bénéficier des avantages qu'ont les pilotes anglais et italiens au sujet des remplacements gratuits des pièces détachées, ce qui serait déjà un atout supplémentaire.
En définitive, je pense qu'il serait bon de modifier les

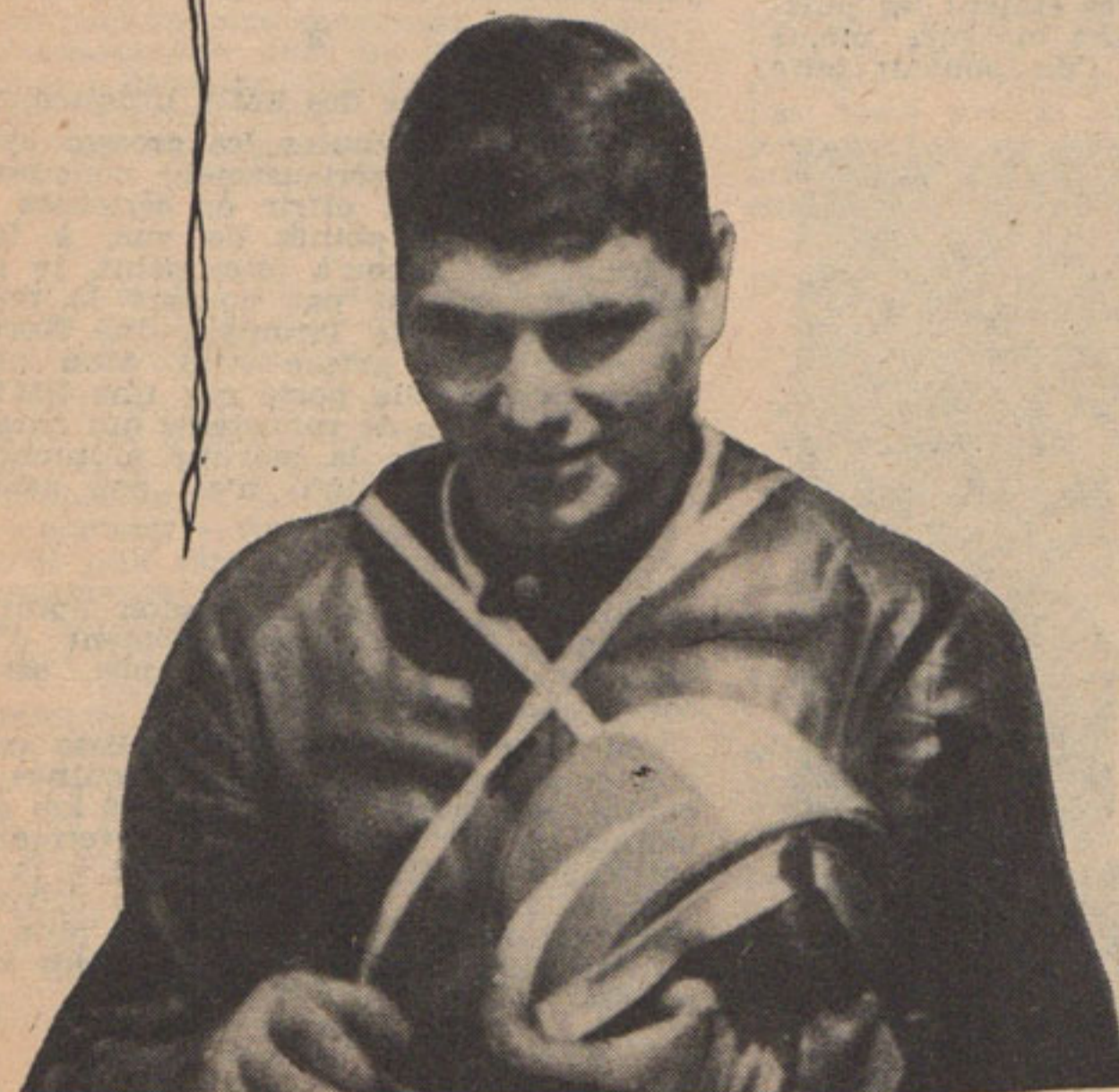
règlements régissant les compétitions en France et de prendre les exemples chez les pays voisins tels que l'Angleterre et l'Italie.
L'Italie, chaque année, organise le Grand Prix des Nations, comptant pour le Championnat du Monde, et qui est ouvert à tous les pilotes étrangers. Il y a, entre autres, la course d'Imola où les étrangers ne sont admis qu'en une très faible majorité. Mais d'autre part, un Grand Prix comptant pour le Championnat d'Italie Senior, où les machines d'usine et championnes du monde actuelles font la loi, nous ne voyons pas autre chose que des coureurs italiens : les pilotes étrangers ne sont pas acceptés.

Entre pilotes français

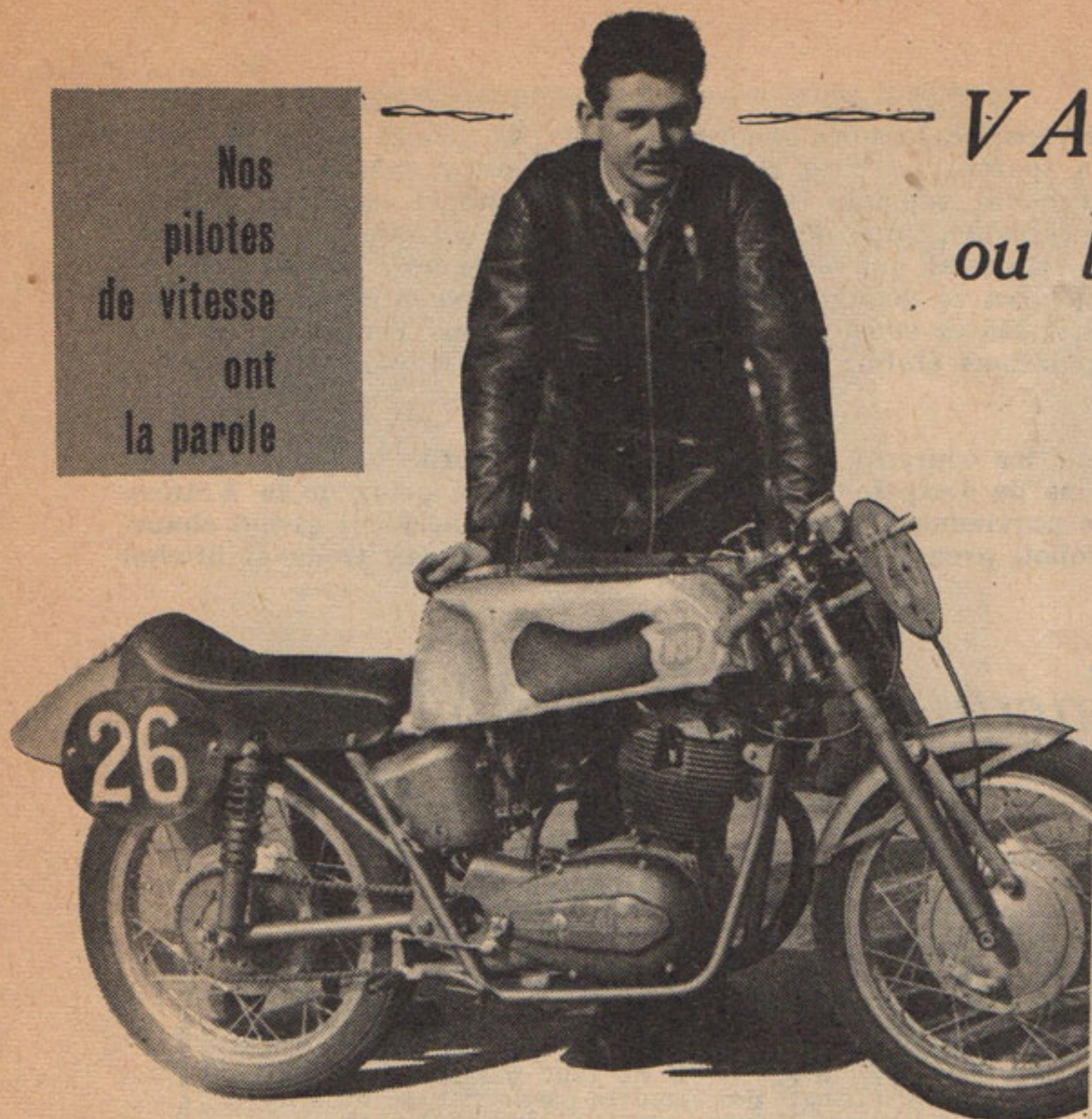
Les organisateurs français devraient donc agir de la même façon ; car si nous n'avons pas de jeunes révélations en France, nous pouvons considérer que la faute en incombe au nombre trop restreint des courses de vitesse. Celles qui sont à notre calendrier comptent beaucoup trop de coureurs étrangers possédant un matériel plus rapide que le notre et ayant des facilités, au point de vue entretien des machines, échange gratuit des pièces cassées. L'on devrait donc organiser un Grand Prix de France, ainsi qu'une course internationale, qui seraient ouverts à tous les étrangers, puis en ce qui concerne toutes les autres courses ne les faire disputer exclusivement qu'entre pilotes français ; je suis absolument certain que cela donnerait de très bons résultats à tous les points de vue.
Malheureusement, il y a encore beaucoup d'autres lacunes à combler, dans la structure même de nos Championnats de France. En effet, un coureur qui désire devenir international n'a qu'à faire la demande pour l'obtention d'une licence « inter » et cette dernière lui est accordée immédiatement ; ceux qui ont accordé cette licence ignorent totalement si ledit coureur est capable de défendre les chances françaises dans une course « inter ». Ce fait, que je juge tout à fait illogique, ne devrait pas exister.
Je propose donc l'adoption d'un règlement à peu près identique à celui de l'Italie ou de l'Angleterre, à savoir :

1^{re} catégorie : course senior, pour des pilotes possédant, outre la licence inter, des machines d'usine.
2^{me} catégorie : course junior, pour des pilotes ayant des machines de compétition.
3^{me} catégorie : course cadet, pour des pilotes pouvant disposer de machines sport améliorées.
En France nous n'avons pas assez d'épreuves, et il ne serait pas possible d'aligner trois catégories de pilotes ; il faudrait donc ne garder que les catégories senior et junior. Cette dernière catégorie remplacerait la licence nationale et la FFM se réserverait le droit, à la fin de la saison, de désigner le ou les coureurs qui lui sembleraient aptes à prendre la licence inter.
Je pense que la formule « sport », avec des machines transformées, qui garderaient, néanmoins, leurs caractéristiques principales de l'origine, ne manquerait pas de susciter l'intérêt général, en s'appliquant, bien entendu, à la catégorie junior (actuellement catégorie nationale).
De plus, si les engagements, de la plupart des pilotes étrangers venant courir en France, étaient refusés, engagements qui coûtent d'ailleurs très cher aux organisateurs, il y aurait alors la possibilité d'aligner un plateau de coureurs français beaucoup plus chargé ; mais il faudrait, toutefois, équilibrer leur nombre dans les diverses cylindrées.
Car, en reprenant l'article de mon camarade Insermini, je ne suis pas tout à fait d'accord avec lui, quand il indique que le public apprécie moins les petites cylindrées que les grosses. Si l'inverse se produisait, dans l'exemple qu'il donne au sujet du petit nombre de spectateurs assistant aux épreuves des 125 et 175 cc le matin, et celui beaucoup plus grand venant assister aux courses des 350 et 500 cc, je suis absolument certain que les positions seraient inchangées : c'est-à-dire, très peu d'affluence le matin, mais un public nettement plus nombreux l'après-midi. Je ne vois donc pas l'intérêt qu'il y aurait à favoriser l'une ou l'autre des cylindrées.
J'espère vivement que mon point de vue rejoindra celui de beaucoup d'autres de mes camarades et que nous pourrons, pour la prochaine saison, enregistrer les modifications, nécessaires, au règlement des Championnats de France.

J. ONDA.



Nos
pilotes
de vitesse
ont
la parole



VALENTIN : ou les 350... ou les 500...

« exploitation rationnelle » de la part des coureurs britanniques qui écument systématiquement toutes nos courses en 500 et 350. Nos organisateurs trouvent cela très bien ; le public devant un tel afflux de noms étrangers, souffre de ne pas voir de Français à l'arrivée et dans sa déception va jusqu'à siffler Collot qui ne ménage pourtant pas la mécanique et ne mérite vraiment pas cela. En définitive, sur ce point, j'approuve entièrement Insermini, les organisateurs finissent par être les victimes de leur désir de toujours présenter davantage d'étrangers. Ceux-ci, venant sur le continent dès la fin d'avril, y demeurent jusqu'en septembre, ce qui leur permet d'accepter des primes de départ d'autant plus réduites que leurs chances d'enlever les premières places sont plus grandes, cela pour des raisons suffisamment précisées par Insermini. En résumé, les coureurs français estiment que 30 % d'étrangers au départ devraient permettre aux organisateurs de présenter au public des courses d'autant plus intéressantes que mieux équilibrées.

LES NATIONAUX

Voyons le cas de nos coureurs nationaux ; il est nécessaire de leur fournir souvent l'occasion de courir avec les Inters. Pour cette raison, on pourrait autoriser 50 % de ceux-ci à participer aux circuits nationaux, le classement nationaux seuls comptant pour l'attribution du titre national. Si la Fédération estime que cette manière de procéder est de nature à fausser le Championnat de France catégorie nationale, on pourrait alors ramener à 4, par exemple, les circuits comptant pour l'attribution du titre, les autres circuits nationaux étant autorisés à aligner 50 % d'inters.

LA FORMULE SPORT

Reste enfin la question du développement de la formule sport en toutes cylindrées. Convenons que cette formule est la seule, qui permette d'espérer ramener à la moto et au sport moto un grand nombre de jeunes capables de se passionner au spectacle de machines du même type qu'ils possèdent ou peuvent espérer acquérir.

Cependant, il est à craindre que ces épreuves réservées aux machines sport, « formule française » n'apportent aux organisateurs des déboires financiers ; en effet les frais d'organisation sont les mêmes que pour un circuit international et il est à craindre que le public soit dans les débuts moins attiré par des machines de série. C'est pourquoi, il semblerait raisonnable de les prévoir comme épreuves de début de journée, et pour cela, d'autoriser l'organisation de courses nationales et inter dans une même réunion.

Enfin je n'ignore pas que les clubs français ont grand mérite à poursuivre l'organisation de circuits pour lesquels ils prennent chaque saison des risques fort importants, et mal compensés par des chances de gains trop problématiques. A ceux-là il faut souhaiter que l'avis d'Insermini les incite à faire confiance davantage aux coureurs français. N'oublions pas qu'il faut trois ans pour former un coureur, s'il est très doué au départ. Il en faut cinq et davantage parfois car hélas rares sont ceux qui peuvent bénéficier des conseils d'anciens tels que G. Monneret, chez nous, et Goffin en Belgique.

Professionnels, nos inters le sont bien sûr, et ils voudraient bien pouvoir faire leurs frais, comme le font tous les artisans. Mais la plupart du temps, ils font mieux, et se conduisent, par la force des événements en sportifs désintéressés, prenant chaque semaine les risques les plus graves, acceptant les coups du sort, et les sacrifices financiers les plus durs pour être en mesure le dimanche suivant d'honorer leur contrat.

Est-il beaucoup de sports professionnels où l'amour du métier soit poussé à ce point ? Pour qu'il existe en aussi grand nombre des « mordus » à ce point, spectateurs et coureurs, il faut bien admettre que le sport de la moto repose sur quelque chose de vrai, de beau, de passionnant. C'est pourquoi il faut persévérer dans l'espoir de vaincre les difficultés qui s'accumulent depuis quelques années et entraver le développement d'un sport qui nous est cher.

Je voudrais, enfin, que l'on sache le rôle encourageant joué dans la région lyonnaise par l'Amicale des Anciens Coureurs Motocyclistes. Sous la présidence de M. Druz, ancien champion de France, les anciens coureurs de la région ne cessent de prodiguer leurs encouragements à ceux qui les ont remplacés sur les circuits et les pistes. Chaque année une distribution de coupes vient récompenser les meilleurs et aussi encourager les plus jeunes. Lorsqu'un malheur se produit, l'Amicale ne manque pas de prouver qu'on peut compter sur elle dans les mauvais jours comme dans les bons. C'est là un mouvement bien sympathique dont l'utilité se vérifie encore davantage dans la période difficile que nous traversons. Un bulletin mensuel paraît très régulièrement qui assure la liaison. C'est sur un coup de chapeau aux animateurs de cette Amicale, aux Druz, Bouvard, Savioz, Vincent Martin, Amort, Dr Dalligand, Zind, Bailly, les frères Pardon, Sourdou, J. Place, Betbeder, Jimbert, Pitra, Lheritier, Gobba, Gaury que je termine ces quelques considérations sur la crise des circuits de vitesse.

La discussion sur les circuits de vitesse a été excellemment entamée par Jacques Insermini. Cependant, si je suis d'accord avec lui sur bien des aspects de la question, je ne partage pas son point de vue sur les grosses cylindrées. J'admets volontiers que le public aime par principe les « monstres » et il est inutile de rappeler que la Gilera 4 et son pilote Pierre Monneret ont contribué à assurer le succès de bien des circuits au cours des saisons passées.

EN FAVEUR DES PETITES CYLINDRÉES

Mais actuellement les catégories 500 et 350 présentent un spectacle par trop uniforme. Les mêmes machines, des Norton Manx, sont en course que rien ne distingue les unes des autres ; performances voisines et mêmes pilotes, rien ne ressemble plus à un départ de 500 qu'un départ de 350, mêmes machines, mêmes pilotes, mêmes bruits d'échappement. Seuls les connaisseurs remarquent que le tromblon des 350 est terminé par un contre cône ; c'est comme si on faisait courir les 500 en deux manches, car il est rare de trouver une BMW pour rompre cette monotonie en 500 et maintenant il ne reste plus, à ma connaissance, d'AJS 7 R pilotées par des inters français en 350.

Or les engagements dans les circuits inters en grosse cylindrée sont généralement réservés aux possesseurs à la fois d'une 350 et d'une 500. Importante mise de fonds qui, dans la situation actuelle des courses de vitesse en France, ne permet pas l'amortissement des machines, même pas à Collot. Alors que dire des autres ! Dans ces conditions, il suffirait aux organisateurs de faire courir les 500 en deux manches ou supprimer cette catégorie en la remplaçant par celle de 350, ainsi le coureur n'aurait à supporter que les frais d'entretien d'une seule machine. Il est à remarquer que la plupart du temps les organisateurs, faute de temps ne font courir que deux à trois cylindrées, sans compter les sidecars. En supprimant la catégorie 500 ou 350 le public aurait quand même les « gros cubes » qu'il aime bien. Mais on pourrait lui présenter en plus les catégories 250 et 175 ou 125.

Dans ces cylindrées, les machines sont beaucoup plus variées puisqu'en 250 on trouve, outre la Nougler nationale mono et bicylindre, les NSU Sportmax, les Mondial monocylindres ex-usine, les 203 MV et quelques Guzzi qui complètent le lot. Malheureusement, faute d'un nombre de courses suffisant, les NSU qui étaient en France ont été vendues en Angleterre et un seul moteur, celui de J. P. Bayle, est demeuré chez nous.

En 175 et 125 les machines sont nombreuses et les Ducati, Morini, Mondial, MV sont toujours disposées à se mesurer entre elles. Nougler est présent aussi mais faute d'encouragements il a cessé de faire des frais en pure perte. Le spectacle est pourtant de qualité dans ces cylindrées et le public, très certainement, viendrait aussi nombreux qu'aux classiques 500, 350, et side. A mon avis la course des sidecars devrait toujours être maintenue, en raison de la qualité du spectacle tout spécial qu'elle réserve. Pernes l'a bien compris, qui après quelques années, a épingle cette catégorie à son circuit de vitesse.

En ce qui concerne la participation étrangère à nos circuits il faut être dans notre doux pays pour laisser une place aussi considérable aux pilotes étrangers.

Et je peux affirmer que nos circuits inters font l'objet d'une

... QUANT A M. MARAVAL,

IL RÉSUME "GROSSO MODO" L'OPINION DE NOS LECTEURS

CEST avec une joie non dissimulée que je participe à votre grande enquête car, depuis longtemps, je brûlais du désir de vous exprimer mes idées sur le marasme qui règne actuellement dans les épreuves de vitesse en France et examiner, avec d'autres fervents, les moyens de lui trouver un palliatif.

J'ai été « atteint par le virus » un certain jour d'août 1934 à l'occasion d'un circuit du Comminges, et depuis le « mal n'a fait qu'empirer » ! J'ai adopté pour principe, depuis lors, de voir la plus grande partie des circuits français et tous les ans de m'offrir un grand « événement » étranger. J'ai visité successivement la Belgique, la Hollande, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie et l'Espagne, me réservant, dès que possible, la joie d'assister à la plus grande épreuve du monde c'est-à-dire le Tourist Trophy.

C'est dire qu'une expérience de 25 ans des grandes épreuves internationales me permet d'avoir un point de vue qui, s'il peut prêter le flanc à la critique, a du moins le mérite de ne pas être le résultat d'observations fragmentaires.

J'ai donc lu avec le plus grand intérêt les remarques très pertinentes de Jacques Insermini, et je dois dire tout de suite que, si je suis d'accord avec lui sur beaucoup de points, il y en a cependant certains sur lesquels nos conceptions divergent.

Je pense par exemple qu'une course de 500 sport réunissant Maubert, Paba, Tomesani, etc... a toute chance d'être goûtée du grand public, mais à la condition toutefois que le même jour on puisse y adjoindre des épreuves réservées aux machines de compétition : l'expérience de Villefranche-de-Rouergue, cette année, m'apparaît comme suffisamment probante.

★

D'autre part je ne pense pas que la désaffection du public (du grand public bien entendu, car les mordus, eux, sont là !) vis-à-vis de machines de petites cylindrées soit due à autre chose qu'à des considérations familiales, et que l'horaire matinal de certaines épreuves est simplement la cause de cet état de fait. Faites une course de 500 cc à 9 heures et vous aurez un public clairsemé.

Une autre raison du marasme provient, quelquefois, du choix peu judicieux des dates de réunion. Le désastre de Cadours en est un exemple, l'an dernier, où 3.000 personnes à peine ont vu à l'œuvre un plateau digne d'un Championnat du Monde. Ceci tient en partie au fait que ce jour-là le public toulousain déjà amputé par les vacances était sollicité par deux moto-cross, un course de hors-bord, un tournoi de boules, mais oui ! et d'autres épreuves de disciplines sportives, ayant toutes leurs fidèles. Finalement tous les organisateurs firent un fiasco !...

★

En ce qui concerne le nombre des étrangers à admettre, le problème est plus délicat car, et Insermini le reconnaît bien volontiers, il serait difficile de faire un plateau avec les seuls nationaux valables qui tiennent à peu près sur les 5 doigts de la main.

Dès lors, pour étoffer une réunion, il est difficile de ne point faire appel aux étrangers ; il est certain que parmi ceux-ci il y a toujours des inédits dont on ne peut juger les mérites que sur les résultats obtenus ailleurs, mais je ne partage pas du tout l'opinion d'Insermini lorsqu'il prétend que les organisateurs engagent un peu à tort et à travers. Dans les réunions qui se respectent, ce fut le cas notamment à Obernai, Moulins, Cadours, Villefranche-de-Rouergue, la participation étrangère était entièrement de qualité et les « inédits » Phillis, Hockings Driver n'ont pas failli à leur réputation.

J'ignore la nature de la panne de Klinger à Cadours, mais je connais suffisamment ce coureur pour savoir que l'as de BMW était venu là pour faire autre chose que 3 tours (dont l'un d'ailleurs en 1' 58", record absolu !) et ce fait m'amène tout de suite à parler des primes de départ élevées de préférence aux gros prix.

Alors là, je crie immédiatement « casse-cou » ; le cyclisme professionnel est tout simplement en train de crever de cette frénésie de profit qui veut que l'on fasse un pont d'or aux vedettes avant même qu'elles aient eu le loisir de faire la preuve de leur talent. Veut-on en arriver là avec la moto ?

Bien sûr, les frais engagés n'étant pas les mêmes, il importe de prévoir des primes de départ permettant à tout un chacun de couvrir approximativement le manque à gagner mais, de grâce, si l'on veut éviter le lamentable spectacle des critères cyclistes ou les vedettes se couvrant si souvent de ridicule,

maintenons des prix importants comme ce fut le cas à Cadours.

★

Danger plus grand pour les coureurs voulant à tout prix se les attribuer ? Dans la mesure où le sport motocycliste n'est pas un jeu pour petites filles, je ne le pense pas, si toutefois on prend la précaution de sélectionner impitoyablement les circuits et de prendre ensuite les mesures de nature à sauvegarder la sécurité.

L'exemple d'Imola choisi par J.-C. B. pour illustrer sa thèse n'est pas convaincant : d'autres circuits aux dotations moins « impériales » ont été tout aussi meurtriers...

Pour doser avec assez de justice, la participation étrangère et française aux épreuves du calendrier, je verrais assez bien une réunion se dérouler de la façon suivante :

Chaque cylindrée retenue ferait l'objet de 2 courses.

1°) l'une où les « 2me catégorie » français et étrangers s'affronteraient.

2°) l'autre où seul les ténors s'expliqueraient entre eux, plus les ou les premiers de la catégorie inférieure.

Bien entendu selon l'importance du circuit, et comme il n'est guère possible de prévoir 8 courses lorsque les 4 cylindrées seraient représentées, le nombre des épreuves de telle ou telle catégorie pourrait être variable ce qui donnerait par exemple, pour une organisation moyenne ou les 250 cc, 350 cc et 500 cc seraient représentées :

— 250 : 1 épreuve (2me catégorie),

— 350 : 1 épreuve (2me catégorie),

— 500 : 1 épreuve (1re catégorie),

— 500 : 1 épreuve (2me catégorie).

Je ne m'illusionne pas sur les difficultés rencontrées par une telle organisation, le gros travail initial étant d'abord de classer les coureurs en 2 catégories, mais on doit pouvoir y arriver en tenant compte du palmarès (les débutants étant automatiquement en 2me catégorie). Le gros écueil serait d'établir un système d'équivalence entre toutes les épreuves du calendrier européen.

★

Quant à la question de savoir si l'on préfère voir tourner un super champion seul à 160, au lieu de vibrer aux exploits de 5 ou 6 « inters » se « tirant la bourre » à 145, elle appelle une réponse de Normand. En effet, parmi mes souvenirs personnels, j'ai souvenir qu'en 1952, à Albi, le regretté L. R. Graham s'était permis d'« encrasser » au départ, de perdre 50" et de se retrouver en tête au 5me tour pour finir très décontracté. Le spectacle du « Wonderfull little Bob » jugulant avec flegme la respectable cavalerie de la « Porc-épic » n'a pas empêché, que je sache, le public de vibrer au passionnant chassé-croisé des 3 Monneret (papa et les 2 fistons) pour la seconde place. L'intérêt se portait ce jour-là aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

Votre autre question, qui se propose de savoir si un circuit où l'on tourne à 120 est plus ou moins spectaculaire que celui où l'on « roñfle » à 160, mérite la même réponse ambiguë.

On revient émerveillé de Barcelone, de ce circuit où l'habileté du pilote est primordiale, mais pour le connaisseur, la montée de Burnenville à Spa, après la splendide « S » de l'Eau Rouge, la prise (à 180) du virage qui précède la ligne droite opposée aux tribunes à Monza, procurent les mêmes émotions sportives.

En France Albi, Moulins, et surtout l'ancien Comminges, peuvent donner lieu aux mêmes courses passionnantes que Villefranche-de-Rouergue, Cadours, Obernai, Rouen.

En tout état de cause un grand pilote est partout merveilleux et le public (même le grand !) ne s'y trompe pas.

Je crois avoir dit plus haut que l'attrait d'une course n'est pas fonction de la cylindrée des machines y participant, et les petits « cubes » s'expliquent parfois avec plus d'acharnement que les « gros ».

Me voici arrivé au terme de ma longue lettre et mon plus cher désir est que vous en receviez des centaines de semblables, émanant de tous les amoureux de la moto.

Je n'ai pas l'outrecuidance de penser que tout ce que j'ai écrit est « parole d'Évangile ». Je prétends au contraire que la totalité de mes modestes suggestions est parfaitement perfectible. Mon but, contre le plaisir que j'ai eu de m'entretenir d'un sujet qui m'est particulièrement cher, serait de susciter une discussion profitable de tous ces problèmes.

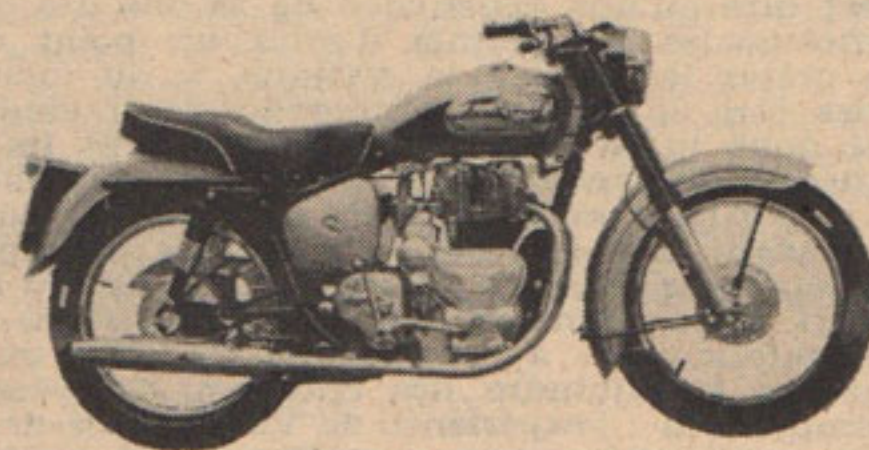
Si tout le monde se serre les coudes (coureurs, organisateurs, public) le sport motocycliste reflourira plus vivant que jamais.

A. MARAVAL, Toulouse (H.-G.).

CE QU'ILS EN PENSENT

VERTICAL TWIN ANGLAIS, OU FLAT TWIN ALLEMAND ?

700 ROYAL-ENFIELD "SUPER-METEOR"



N'AYANT encore pas lu dans « Moto-Revue » un « Ce qu'ils en pensent » au sujet de la 700 « Super-Météor », je me suis décidé à en écrire un.

J'ai acheté cette machine, neuve, en septembre 1957. Elle totalise à ce jour 15.000 km.

Je vous la présente rapidement : twin de 692 cc, taux de compression 7,25, puissance 41 CV à 5.650 t/m, poids à vide 184 kg, donc machine pas plus lourde qu'une 500 et tout aussi maniable.

Je critiquerai néanmoins la hauteur de selle, je ne touche le sol qu'avec la pointe des pieds. Le guidon assez étroit est très agréable, les commandes sont bien en place, on est à l'aise, ce qui permet un contrôle aisé de la machine, et des étapes longues sans courbatures.

Le moteur de cette machine est remarquable, les 41 CV à 5.650 t/m donnent des départs terribles. Il y a beaucoup de cavalerie en bas, c'est très agréable, car on n'a pas toujours l'occasion, la possibilité de faire tourner un moulin à plus de 6.000 t/m. La tenue en côte est absolument stupéfiante et là, j'ai l'impression que cette moto « père de famille » comme le dit dédaigneusement M. Chevalier (Marseille) en ferait baver à plus d'une T110, ceci dit sans rancune.

D'autre part elle est silencieuse, ce que j'apprécie grandement, c'est à peine si l'on entend les culbuteurs. Elle est propre, jamais de suintements même après de longues étapes, à grande allure.

Après le rodage (accélééré) je suis allé à Paris, chez l'importateur faire subir une petite révision à ma moto. Depuis aucun réglage, elle avait 3.000 km, elle en a 15.000, et il n'est nullement besoin d'y toucher pour le moment, tout est en ordre. En plus de cela, une sobriété qui fait sourire d'aise mon portefeuille, 5 l au 100 de moyenne. J'ai atteint 6 litres un jour en faisant 100 km en 55 minutes, ce n'est pas catastrophique. Mais il ne faut pas que je passe sous silence ses défauts. D'abord, ce moteur ne part jamais du premier coup à froid, surtout l'hiver. Il faut parfois 10 à 15 coups de kick.

Pourtant tout est bien réglé. Il ne faut jamais appeler l'essence, ou alors il y en a pour un quart d'heure. Ensuite il y a des vibrations, vers le demi-régime, qui ne disparaissent totalement que vers 140 compteur.

Maintenant passons à la partie cycle, j'aurais été heureux de faire des éloges, mais c'est impossible, car je veux être sincère jusqu'au bout, eh ! bien voilà, le cadre n'est pas assez rigide, il y a du flottement dans les virages pris à grande allure et c'est plutôt désagréable, la suspension avant fait rebondir la roue qui dribble dangereusement dans les méchants virages, si le revêtement n'est pas bon. La suspension arrière est trop dure, sujette aux coups de raquette sur les mauvais revêtements, à grande allure il faut se tenir fermement.

La selle double est impeccable, peut-être un peu étroite

pour le passager, mais parfaite pour le pilote, elle atténue un peu les fermes réactions des suspensions. Allons messieurs les Anglais, prenez exemple sur BMW « ça » c'est de la suspension. J'ai essayé une R60 dernièrement, chapeau !

La peinture et les chromes sont bons. Je nettoie souvent ma machine, elle brille comme au premier jour, elle a toujours du soleil dans les roues.

Dans l'équipement électrique « Lucas » il y a du bon et du mauvais. Bons, les magnétos, alternateurs, aucun ennui. Par contre la batterie a rendu l'âme après 4 mois de service. La remplaçante encore « Lucas » a tenu 24 heures !... parfaitement incroyables, mais vrai. J'ai acheté une Fulmen, il n'y avait pas d'autre solution.

La boîte de vitesses est parfaite, douce, précise, elle est d'un emploi agréable. A noter le très pratique petit levier de remise au point mort.

L'embrayage est lui aussi parfait, doux, progressif, il n'entraîne pas à froid et ne m'a pas causé le moindre ennui. Le filtre à air, efficace, est très accessible. Les bougies aussi. J'ai changé les premières à 10.000 sans besoin d'ailleurs, mais je suis un peu maniaque.

Cette machine donnée pour 165 km/h doit les atteindre en position couchée, quand à la vitesse assise, ça doit se situer entre 145-150 chrono. Poignée à fond assis normalement, elle fait 155 compteur. Je considère qu'il triche de 5 %.

Je pense qu'il est inadmissible de livrer une machine aussi rapide, équipée à l'arrière d'un Dunlop « Universal », quand il pleut, pour négocier un virage, il faut être prudent, et décontracté... J'ai remplacé ce pneu par un Continental qui donne une remarquable adhérence, mais qui s'use très très vite. J'ai roulé 4.000 km avec et il faut que je le change...

La notice d'entretien, en anglais m'a laissé perplexe... Après maintes réclamations j'en ai reçu une autre rédigée en français, coût 500 frs, c'est cher la prose chez R.-E. !

La chaîne est trop lubrifiée, l'huile est projetée sur le côté gauche de la moto, et sur le dos du passager, c'est malpropre. Le carter de chaîne, ridiculement petit devrait être intégral.

Les freins sont puissants, et progressifs ne s'échauffant jamais, même après un usage intensif, ce qui leur arrive souvent. Ils n'ont été réglés que deux fois. C'est la première fois que je rencontre de tels freins.

L'éclairage, puissant, est au-dessus de toute critique.

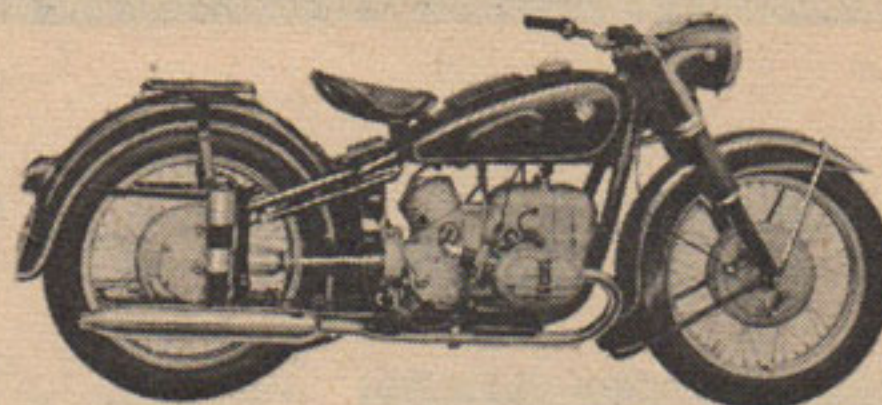
L'outillage n'est pas fameux, et la pompe ridicule.

Pour résumer, je suis satisfait de cette moto, car malgré ces petits travers — mais la moto parfaite existe-t-elle ? — sont trait principal est une solidité à toute épreuve, ça compte. Le « Made Like a gun » est mérité.

Ma prochaine moto sera une Constellation.

André MAUMY, Montjourde, (Haute-Vienne).

MA
B. M. W.
R. 51/3



J'AI souvent été très intéressé par les articles « Ce qu'ils en pensent » rédigés par les utilisateurs, à qui vous ouvrez largement l'hospitalité de vos colonnes; cette initiative est certainement très heureuse, et je me permettrai, si vous le voulez bien, d'y apporter ma modeste contribution.

★

L'objet de ma description : BMW R 51/3, modèle 1953, que je viens d'échanger à 53.000 km contre une R 50.

UTILISATION : essentiellement utilitaire (travail et courses en ville), assez peu de grands voyages, car je préfère utiliser ma Porsche sur grand'route. Exceptionnellement, j'ai attelé à cette machine un sidecar gros-porteur (en conservant le couple solo, ce qui n'est pas recommandé).

TYPE DE CONDUITE : reprises à bon régime sur les intermédiaires, mais vitesse de croisière assez faible (80 à 110). Aucun accident.

CONSOMMATION : très variable avec l'utilisation (de 4 à 7 litres).

ENTRETIEN régulier et attentif. Surveillance et nettoyages fréquents. Chromes recouverts de graisse en permanence.

INCIDENTS

Rebobinage de l'induit de dynamo (30.000). Remplacement des roulements-moteur (paliers de vilebrequin et d'arbre à cames, embiellage) à 45.000. Trois jeux de pots d'échappement. Révision de l'étanchéité du tachymètre. Rechromage de pièces diverses (couvercle de filtre à air, écrou de frein de direction, pédales...). Un jeu de câbles de commandes.

DEFAUTS

Eclairage avant et arrière insuffisant. Boîte de vitesses indigne de la machine (maniabilité et rapports). Tendance au guidonnage au-dessus de 120. Suspension arrière talonnant sur mauvais revêtement. Freins insuffisants à grande vitesse (le frein avant en particulier m'a donné des ennuis : manque de

progressivité et échauffement rapide). Avertisseur insuffisant. Pas d'inverseur lanterne-code.

QUALITES

Souplesse du moteur (reprises possibles à 20 km/h en 4me). Silence remarquable. Embrayage parfait. Sobriété. Propreté absolue de la mécanique. Qualité de la peinture et de la finition en général (avec une restriction pour les chromes, qui réclament un entretien attentif). Robustesse particulière de la partie cycle. Dessin de la mécanique très étudié dans le sens d'un démontage aisé, d'où réglages et réparations faciles. Cote de la machine qui lui conserve une valeur élevée à la revente.

EN RESUME

Une machine qui ne m'a pas déçu, puisque je reste client de la marque. Mes premières impressions de la R 50 apportent une réponse à quelques-unes de mes critiques (suspension et freins); mais je retrouve les mêmes défauts dans l'éclairage, l'avertisseur et la maniabilité de la boîte. De plus, je trouve le moteur moins souple, et je regrette la suppression de la manette de remise au point mort, et celle de la tringle inférieure du garde-boue avant, qui pouvait supporter la machine après démontage de la roue avant (sur la R 51/3); avec la R 50, on est obligé de disposer sous le moteur une cale que l'on n'a pas toujours sous la main. Par ailleurs, s'il est évident que la suspension arrière est très améliorée, je ne suis pas aussi convaincu du bénéfice de la fourche « Earles » par rapport à l'excellente télescopique d'autrefois.

★

Enfin, il me paraît scandaleux que certains constructeurs de motocyclettes (ce n'est pas propre à BMW) livrent leurs machines sans porte-bagages ni tan-sad, ce qui oblige le client à payer ces « accessoires » au prix fort. C'est exactement comme si les constructeurs d'automobiles exigeaient un supplément pour la banquette des passagers.

M. J. THILLIEZ, Asnières (Seine).

Note de la Rédaction

N.d.l.R. — Nous ne discuterons pas, ici, les appréciations de notre lecteur.

— D'abord parce qu'elles sont les siennes propres.
— Ensuite parce que, par ailleurs, nous jugeons également notre propre R 51/3 après plus de 100.000 km d'utilisation. Si certains jugements, si certaines considérations ne sont pas les mêmes, peut-être cela tient-il à un mode d'utilisation différent.

Néanmoins, nous voudrions faire quelques brèves remarques, dont l'une est justement liée au mode de conduite.

★

M. Thilliez nous dit avoir changé 3 fois ses silencieux en l'espace de 53.000 km. Pour notre part, nous en sommes encore à la paire d'origine.

Que les nouveaux grands silencieux soient réalisés en une tôle plus mince que les anciens, en vue de ne pas trop accroître le poids, voilà peut-être une des raisons de la chose, mais, à votre avis, une raison mineure.

Mais notre lecteur nous dit, par ailleurs, rouler à une vitesse de croisière assez faible : 80 à 110 km/h. C'est là, à notre avis, la raison majeure de ses avatars. La BMW a un moteur au refroidissement énergétique (position des cylindres), trop énergétique, même, aux faibles régimes et faibles charges gazeuses. Or, aux vitesses indiquées : le régime, en 4me, se situe entre 3.300 et 4.600 t/m — la puissance exigée, en position

assise, varie entre 6 et 14-15 CV à la roue arrière — et, en conséquence, le moteur ne travaille qu'entre 40 et 65 % de la pleine charge. Il n'atteint donc absolument pas sa température normale de fonctionnement, et la vitesse d'éjection des gaz brûlés est faible. Aussi les résidus acides de combustion se condensent-ils avec la vapeur d'eau sur les parois du silencieux, ne sont pas éjectés dans l'atmosphère, et rongent les silencieux.

Pour notre part, quant à rouler à 80 km/h, nous préférons le faire en 3me : non seulement la conduite est bien plus agréable en raison de reprises bien plus franches, la stabilité accrue en raison d'un effet gyroscopique plus élevé, mais encore vapeurs et résidus de combustion sont bien mieux évacués en raison d'une plus grande vitesse d'échappement des gaz brûlés.

★

Par ailleurs, nous rappelons à notre lecteur que les freins avant double-came des BMW possèdent une vis de réglage, permettant de régler la progressivité en calant, l'une par rapport à l'autre, l'action de chacune des 2 mâchoires hyper-freinantes : c'est là un point qu'ignorent nombre de possesseurs de flat-twins BMW.

Enfin, à notre connaissance, il est fort peu (sinon pas) de machines qui, de série, possèdent un inverseur lanterne-code au guidon.

J. B.

LE TRIAL

"Holidays on ice" A SUCY...

RECOUVRANT neuf zones sur dix. l'eau et la glace ont fait du trial de Sucy le plus pénible du début de la saison à ce jour. Son circuit long de 12 km à parcourir trois fois (experts) a provoqué tout autant de chutes que d'incidents mécaniques et, d'avis de concurrents chevronnés comme Charrier et Delauné, les difficultés rencontrées dans certaines zones étaient supérieures à celles du Lamborelle, les 36 km inter-zones du parcours, partiellement gelés, obligeant les concurrents à prendre des risques, pour respecter la moyenne imposée.

Les juniors, dont un détail d'organisation avait retardé le départ prévu pour 10 heures, devaient eux aussi « bénéficier » du dégel. La participation dans cette catégorie était enrichie de quelques éléments nouveaux et, hormis Baj qui assistait en spectateur à cette course, celle-ci groupait tous les juniors de la spécialité.

Peu après le départ, Krajka, devait ouvrir la liste des abandons, sur bris de chaîne. Deux juniors de premier plan, Vallée et Auroux terminaient alors ce premier tour à égalité de points. Mais, bien que cette performance dans de telles conditions fut remarquable, ces deux hommes, qui totalisaient, 52 pts à l'arrivée, étaient dépassés par Kotolewsky (44 pts) et Soudy (48 pts), soit avec un peu plus de deux points de moyenne par zone. Kotolewsky gagnait à Sucy sa meilleure place de l'année, tandis que Soudy affirmait, par ses classements successifs sa prétention au titre « d'expert » la saison prochaine.

Il y a lieu de noter encore la place de sixième de Loyeau, dont c'était le premier trial, et celle de Mlle Métivet qui termine huitième sur les vingt concurrents, que groupait cette catégorie.

★

Parmi les spectateurs, un peu plus nombreux l'après-midi, on remarquait le pilote de vitesse Rittaud, de même que Létang, l'actuel troisième du Championnat de France en petite cylindrée, qui est encore à peine remis de son accident de Montigny, et Marchand, qui reprendrait incessamment du service dans les rangs des trialistes.

Comme les juniors, les experts eurent à supporter de lourdes pénalisations, et il fallut la classe d'un Delauné pour totaliser le minimum de points, qui est cependant de 48.

Les incidents mécaniques furent aussi nombreux que le matin. Vouillon crevait sa roue arrière et continuait néanmoins un tour encore, avant d'abandonner, rejoignant ainsi Charpentier qui avait, « explosé » sa boîte de vitesses au deuxième tour. Puis ce fut le tour de Laurent en panne d'allumage; et si ce dernier parvenait à repartir, son retard important lui coûtait de nombreux points de pénalisation.

★

En grosse cylindrée, les hommes de tête ont prouvé une fois de plus que la supériorité écrasante n'existait pas dans cette catégorie puisque huit points seulement séparent les trois premiers. En petite cylindrée victoire sinon facile, mais assu-

Où KOTOLEWSKY, BOHEC et DELAUNÉ remportent chacun leur catégorie...

rée de Delauné qui augmente, avec les cent points que rapporte cette épreuve, une avance déjà confortable. Boussion, deuxième à 21 pts, prend lui aussi une option certaine pour la seconde place du Championnat de France où Kerviel se maintient, et nous espérons que Létang, à qui nous souhaitons un prompt rétablissement, retrouvera très bientôt la possibilité de défendre la place qu'il avait acquise au cours des réunions précédentes.

Ce circuit que des conditions atmosphériques vraiment peu clémentes avaient défiguré, confirme notre opinion sur la nécessité de séparer les classements par ordre de cylindrées. Il nous suffit de comparer les résultats obtenus dans les deux cylindrées pour s'apercevoir combien la solution de confusion « experts toutes cylindrées » serait peu équitable.

Espérons que la Commission de trial de la LMIF ne donnera pas suite à la proposition qui lui a été faite en ce sens. Proposition formulée en sourdine par certains qui, à la soutenir, montrent

par là même que leur compétence en matière de trial est toute superficielle.

(De notre correspondant : C.F.)

RESULTATS TECHNIQUES

JUNIORS, toutes cylindrées confondues:

1. KOTOLEWSKY, 44 pts; 2. Soudy, 48; 3. Auroux, 52; 4. Vallée, 52; 5. Rétif, 52; 6. Loyeau, 53; 7. Mignot, 54; 8. F. Métivet, 55; 9. Wattbled, 55; 10. Rivière, 58; 11. Fourgeaud, 59; 12. Regnero, 59; 13. Loustalan, 65; 14. Dapp, 65; 15. Lepeltier, 67, etc.

EXPERTS, grosse cylindrée : 1. BOHEC (350 BSA), 70 pts; 2. Charrier, 75; 3. Jacquemoud, 78; 4. Meznarie, 102; 5. Rademacher, 106; 6. Dagoneau, 115; 7. Adnet, 127; 8. Cl. Blaise, 173.

EXPERTS, petite cylindrée : 1. DELAUNE (Motobécane 175), 48 pts; 2. Boussion, 69; 3. Dabat, 83; 4. Kerviel, 83; 5. Sillière, 88; 6. Delaroche, 95; 7. Schoorman, 95; 8. Jeunesse, 107; 9. Heucqueville, 108; 10. Munch, 108; 11. Laurent, 155.

MEZNARIE



LE TRIAL DE MONTIGNY-SUR-LOING A ÉTÉ GAGNÉ PAR FOURGEAUD, DELAUNÉ ET CHARRIER

À une classique épreuve de trial organisée cette année encore par l'Amicale Motocycliste de Moret-Fontainebleau et courue le 1er février a bien failli ne pas avoir lieu, les autorités compétentes n'ayant délivré que le samedi l'autorisation nécessaire. Cette manifestation ne demandait pourtant pas de nouvelle homologation, puisque le circuit était rigoureusement identique à celui de l'année dernière, et ne réclamait par conséquent que le renouvellement d'une permission vieille de plus d'un an.

Bien que cette réunion ne fut pas confirmée officiellement pour la principale raison que nous venons d'exposer, la participation de tous les trialistes français était effective dans toutes les catégories, et les sentiers forestiers furent bientôt parcourus en tous sens par des concurrents à l'entraînement.

Le départ réel des cyclomoteurs et juniors fut donné à 10 heures 30 et ceux-ci s'élancèrent vers la première zone non-stop qui côtoyait la voie ferrée, parcourant une partie de la ville, avant de pénétrer dans les sous-bois, entre les arbres que le givre avait rendus étincelants.

Dans cette catégorie, l'absence du jeune Baj, blessé au Mans, comme nous l'avons relaté antérieurement, ouvrait la porte à des outsiders comme Vallée et Auroux qui se partagent généralement les deux et troisième places du classement « Juniors ». A ces deux hommes, que nous suivions de très près dans les zones non-stop, venait s'ajouter un troisième prétendant à la victoire en la personne de Soudy. Les écarts de pénalisations que nous pouvions pointer alors étaient bien variables, et il fallut que le deuxième et dernier tour fut achevé, pour assister à la remontée sensationnelle de Fourgeaud qui ne totalisait que 17 points, Vallée (19 pts) terminant deuxième devant Retif (22 pts). Auroux (24 pts) qui connut un échec à la zone au dernier non-stop, voyait avec les cinq points qui pénalisent ce genre de faute s'envoler toute prétention à la victoire, de même que le bénéfice moral d'une course qu'il avait jusqu'à ce moment fort bien menée. Par ailleurs, Mlle Métivet dont la Motobécane paraissait mieux au point, fit une honorable place de 10^{me}, et ce fut aussi la première course de l'année qui nous permit de voir Krajka sur la ligne d'arrivée, sa Gnôme

ayant « tenu » pour une fois les vingt kilomètres du parcours !

★

Si, le matin les juniors bénéficièrent d'un sol gelé, l'après-midi le soleil, bien que assez pâle, était cependant suffisant pour amorcer un début de dégel dans les zones exposées à ses rayons. Et si les cinq zones non-stop tracées dans le sable de la forêt étaient restées identiques après cet adoucissement de la température, l'état du terrain pour les autres zones avait évolué. Une boue grasse ayant remplacé un sol durci par le gel, les experts devaient l'après-midi compter sur cette nouvelle difficulté.

Mais la classe devait avoir raison de ce nouvel état de choses, et nous retrouvons dans le non-stop de la digue (zone la plus sélective de toute l'épreuve) un Delauné très à l'aise et toujours aussi parfaitement décontracté. Charrier, qui faisait preuve lui aussi d'une très grande aisance, affichait une grande forme et une sûreté qu'il semblait avoir perdue depuis quelques temps.

Ses rivaux directs Bohec et Jacquemoud passaient relativement bien et nous nous attendions à voir Jacquemoud prendre le meilleur sur son ami Bohec. Mais des fautes probablement commises dans d'autres zones le reléguèrent à la 3^{me} place, Charrier fournissant le vainqueur avec 30 pts.

Le faible écart des pénalisations, prouve combien la lutte fut serrée entre ces trois hommes. Le quatrième de ce classement en grosse cylindrée, F. André, totalisait lui 72 points.

★

En petite cylindrée, le deuxième, c'est-à-dire Bousson, était très largement dépassé par Delauné qui lui rendait 18 points. Le troisième, Kerviel, du 1^{er} RT, était battu d'un point pour la seconde place, ce qui permet de penser qu'il y aura encore besoin de plusieurs réunions avant de voir ces hommes se distancer très nettement.

★

Peu de critique à faire sur l'organisation, qui à la base fut bridée comme nous le savons par le retard qu'apportèrent les services de la Préfecture à délivrer l'autorisation fondamentale, privant la réunion de toute publicité.

SCHOOMAN



Sur le plan compétition, le tracé du circuit était bon dans l'ensemble et les zones non stop (dont une seule avait été changée de place) étaient en nombre suffisant. Par contre les frais d'engagement réclamés aux coureurs étaient très élevés, et les remerciements qui leur furent prodigués le soir à la remise des prix pratiquement inexistantes.

Il serait souhaitable à l'avenir que les dirigeants de l'AMMF tiennent compte de la bonne volonté de tous les coureurs. Lorsque l'un de ceux-ci paie mille francs son droit d'engagement, il doit être en mesure d'espérer un peu plus de civilité de la part du club organisateur.

A plus forte raison si ce club, comme l'AMMF, organise deux cross bénéficiaires par an.

(De notre correspondant : C.F.)

RESULTATS TECHNIQUES

CATEGORIE JUNIORS (toutes cylindrées) : 1. FOURGEAUD, 17 pts; 2. Vallée 19; 3. Soudy, 20; 4. Retif, 22; 5. Auroux, 24; 6. Bévin, 25; 7. Krajka, 29; 8. Jouanne, 34; 9. Beaumarié, 38; 10. Mlle Métivet, 38; 11. Bignolas, 39; 12. Lefèvre, 40; 13. Wattbled, 41; 14. Masson, 47.

★

CATEGORIE EXPERTS (grosses cylindrées) : 1. CHARRIER (350 BSA), 25 pts; 2. Bohec, 30; 3. Jacquemoud, 33; 4. André, 72; 5. Adnet, 75; 6. Cl. Blaise, 80.

★

CATEGORIE EXPERTS (petites cylindrées) : 1. Delauné (175 Motobécane), 17 pts; 2. Bousson, 35; 3. Kerviel, 36; 4. Dabat, 46; 5. Schooman, 47; 6. Brognard, 50; 7. Letang, 57; 8. Charpentier, 58; 9. Dagonneau, 58; 10. Munch, 60; 11. Gopin, 61; 12. Heucqueville, 62; 13. Laurent, 63.

1^{er} MARS : TRIAL INTER DE NEMOURS

Avec son deuxième trial (une erreur matérielle nous ayant fait classer l'épreuve en catégorie A dans notre dernier éditorial), L'Union Motoriste Nemourienne organise cette année la troisième réunion internationale de la saison. Cette épreuve comptant pour le championnat de France en catégorie B, c'est-à-dire avec le coefficient 5, sera courue le 1er mars sur un circuit long de 27 km 50, à parcourir 2 fois pour les juniors et 3 fois pour les experts, soit 82 km 500 pour cette catégorie. Le temps alloué pour accomplir ces trois tours est fixé à 6 h. 07 y compris 30 minutes de repos, et 1 h. 30 d'attente aux zones (le nombre de celles-ci est fixé à 10). Un repos de 15 minutes pour les juniors et de 30 minutes pour les experts sera ajouté au temps idéal. Mais cette disposition étant facultative, il ne sera pas donné de second départ.

Les contrôles de pesage auront lieu au Stade de Nemours à partir de 8 h. 30, et le départ des juniors sera donné à 10 h. précises. La participation effective de

coureurs anglais et belges est assurée à l'UMN et les trialistes français ne manqueront pas d'inscrire cette réunion à leur programme, d'autant que, dans le plus pur « esprit trial », l'U.M. Nemourienne a prévu d'héberger gracieusement les coureurs accomplissant un déplacement supérieur à 250 km et de fournir gratuitement un casse-croûte de midi à tous les concurrents.

Cette réunion de Nemours, l'année dernière, passait pour être une des mieux organisées. D'autre part les difficultés naturelles du terrain contribuent à faire considérer ce circuit comme l'un des premiers de France.

Si l'on ne peut s'attendre à ce que cette épreuve de fin de saison apporte des modifications sensibles au classement du Championnat de France, gageons cependant que nos trialistes tireront tout le profit souhaitable de cette nouvelle confrontation avec les grands spécialistes que sont les Belges et les Anglais.



ACTUALITES

Cet équipage de la R.A.F. admire les lignes aérodynamiques de l'Ariel « Leader », la motocyclette la plus évoluée au monde, selon un slogan répandu par le constructeur.

LE PARC SUISSE

La Suisse est un des pays où la densité des véhicules motorisés est une des plus importantes d'Europe : 1 pour 7 habitants.

Le parc global croît d'année en année : 608.000 unités en 1956, 668.000 en 1957 et 725.600 en 1958. Dans ce parc, pour l'année qui vient de s'écouler, la voiture particulière représente 53,2 % et le motocycle 36,5 % du total.

La part du motocycle, à l'image de ce qui se passe dans les autres pays — et en raison de l'accroissement du parc des voitures particulières — va en se réduisant, puisqu'elle était de 37,8 % en 1957 et de 38,8 % en 1956. Mais, comme on le voit, ce recul est très faible.

★

Nous avons donc 235.000 motocycles en 1956, 253.000 en 1957 et 265.400 l'an dernier. Détaillons ce parc.

La part du cyclomoteur ne fait que s'accroître, tant en valeur relative par rapport au nombre total de motocycles, qu'en valeur absolue : 74.700 cycles (31,7 % du parc motocycliste) en 1956, 91.500 (36,2 %) en 1957 et 105.750 (39,8 %) en 1958. Le parc des cyclomoteurs a donc augmenté de 17.000 environ de 1956 à 1957, de 14.000 de 1957 à 1958.

Le parc des scooters croît également mais à un rythme bien plus lent et se ralentissant : 82.000 scooters (34,9 % du parc des motocycles) en 1956, soit un nombre plus important, cette année là, que le nombre de cycles, 86.100 (34,05 %) en 1957 et 88.800 (33,45 %) en 1958. Gain de 4.000 et 1956 à 1957, de 2.700 de 1957 à 1958. Mais, ainsi qu'il apparaît dans les pourcentages donnés, la part du scooter dans l'ensemble du parc motocycliste décroît légèrement, en raison de la part prépondérante prise par le cyclomoteur.

Enfin, voyons la moto proprement dite. Bien qu'elle occupe une place très importante dans le parc des « deux roues motorisées », bien plus importante qu'en France, par exemple, elle enregistre un recul ces dernières années, tant en valeur absolue qu'en valeur relative. En 1956, il y avait 78.500 motos en circulation, soit 33, % (le tiers) du parc motocycliste. En 1957, le nombre de motos diminue de 3.300 unités, passe à 75.100 (29,75 % du parc). Enfin, en 1958, nouveau recul de 4.300 unités (le chiffre passe à 70.800), alors que les motos ne représentent guère plus du quart (26,75 %) du parc des deux-roues (chiffre que nous serions bien heureux de trouver en France).

Donc, en résumé, léger recul de la moto, stabilisation du scooter, alors que le cyclomoteur progresse toujours. Pour les deux premiers types d'engins (motos et scooters), il faut enregistrer la concurrence croissante de la voiture, dont le nombre s'est accru de 38.000 de 1956 à 1957, et de 40.000 de 1957 à 1958.

★

LE CONSEIL DU MOIS DE LA PRÉVENTION ROUTIÈRE : ATTENTION A L'ÉCLAIRAGE ET A LA SIGNALISATION

L'hiver est la saison des nuits longues et chaque nuit d'hiver, hélas, deux usagers des « deux-roues » sont tués sur nos routes et 40 blessés.

Ces chiffres disent l'importance que revêt, pour la sécurité des cyclistes et motocyclistes, le respect des dispositions concernant l'éclairage et la signalisation. Nous les rappelons ci-dessous :

DISPOSITIFS RÉGLEMENTAIRES D'ÉCLAIRAGE ET DE SIGNALISATION DES CYCLES ET MOTOCYCLES

I. - pour les cycles et cyclomoteurs :

— Tout cycle ou cyclomoteur doit être muni, de jour et de nuit, d'un ou plusieurs dispositifs réfléchissants de couleur rouge, visibles de l'arrière.

Le dispositif réfléchissant doit être fixé verticalement, à l'arrière du cycle ou du cyclomoteur, à une distance du sol comprise entre 0 m 40 et 0 m 60, de telle façon qu'il ne puisse être caché accidentellement par le chargement du porte-bagages ou le vêtement du cycliste.

— Enfin, un arrêté du 8 août 1956 permet d'adapter, à l'avant et à l'arrière des pédales des cycles et cyclomoteurs, des dispositifs oranges conformes à un type arrêté.

II. - pour les vélomoteurs et motocyclettes :

— Les vélomoteurs et motocyclettes, avec ou sans sidecar, les tricyles et quadricyles à moteur, doivent être munis à l'avant :

- d'un ou deux feux de position,
- d'un feu de route,
- d'un feu de croisement.

En outre, le véhicule doit être muni à l'arrière d'un ou deux feux rouges émettant vers l'arrière, lorsqu'ils sont allumés,

une lumière rouge non éblouissante, visible la nuit, par temps clair, à une distance de 150 mètres.

Enfin, il est également prescrit un dispositif lumineux rendant visible à 20 mètres au moins, la nuit, par temps clair, le numéro inscrit sur la plaque d'immatriculation arrière.

Au cas où les vélomoteurs et les motocyclettes sont accompagnés d'un sidecar, ce dernier doit être muni à l'avant d'un feu de position et, à l'arrière, d'un feu rouge et d'un dispositif réfléchissant.

★

Il importe d'attirer spécialement l'attention des cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes sur l'arrêté du 1er juillet 1958, qui rend obligatoires de nouveaux dispositifs réfléchissants. Ce sont les catadioptrés portant l'inscription « V » suivie d'un numéro d'homologation supérieur à 300. Ils se distinguent de ceux antérieurement utilisés (catégorie « C ») qui ne sont plus réglementaires.

Les nouveaux catadioptrés présentent deux avantages :

- ils sont étudiés spécialement dans le but de renvoyer au maximum la lumière émise par un projecteur ;
- leurs dimensions plus grandes assurent une protection plus efficace : ils sont notamment visibles à une plus grande distance.

La Police a reçu des instructions précises pour que soit appliqué strictement l'arrêté du 8 août 1956. De son côté, La Prévention Routière insiste sur l'intérêt des nouveaux catadioptrés, compte tenu de leur grande efficacité. Il appartient donc aux usagers, dont les véhicules ne seraient pas encore équipés de catadioptrés V 300, de se mettre en règle avec le Code de la Route.

ALCYON-LUCER S.A.

La Société Lucer, dont la raison sociale va devenir sous peu Alcyon-Lucer S.A., a pris en charge à partir du 1er janvier 1959 les deux réseaux Alcyon et Lucer.

Le siège social de la société reste à Hazebrouck, 18, rue de la Sous-Préfecture

et la présidence de la Société est assurée par M. Georges Degroote, directeur des anciens Ets Lucer.

Enfin, signalons que la Société Gentil sera chargée du service après-vente de Alcyon Lucer S.A.

LE SPORT MOTOCYCLISTE

DEMAIN : TRIAL INTER A CLAMART

La grande épreuve organisée pour la 6^{me} fois par le MC Chatillonnais a été très longuement présentée dans nos numéros 1.427 et 1.428. Aussi n'y reviendrons-nous que pour ajouter à nos commentaires antérieurs une nouvelle d'importance : sept pilotes belges de la Ligue motocycliste Ourthe-Ambève (Aywaille) seront au départ, soit en catégorie juniors, soit chez les experts petites et grosses cylindrées.

Cette participation ne manquera pas de rehausser encore le niveau du 6^{me} trial d'hiver Clamartois disputé sur un nouvel itinéraire, allongé et plus difficile que jamais.

La réunion comptera pour les Championnats de France, comme épreuve du groupe B (coefficient 5). La lutte sera donc très chaude, tout particulièrement chez les experts grosses cylindrées, où les trois hommes de tête, Bohec, Jacquemoud et Charrier sont encore très près les uns des autres.

Le M.-C. Chatillonnais, qui a fourni un très gros effort pour faire de son épreuve une manifestation irréprochable, compte sur tous les sportifs de la région parisienne pour apporter l'appui de leur présence et de leur encouragement à tous nos trialistes et à leurs camarades venus de Belgique.

★

SELECTION FRANÇAISE AU LAMBORELLE

Au cours de la réunion mensuelle de la Ligue de l'Île de France, la question a été posée d'une représentation française au Trial International Lamborelle, qui se disputera en Belgique le 15 mars.

A la demande présentée par MM. Yvetot et Cantalice, M. Bouvet, président de la LMIF a répondu que le principe d'une sélection était retenu, de même que le principe d'une subvention accordée par la Ligue à ceux de ses pilotes qui seraient choisis pour figurer dans l'équipe française envoyée en Belgique.

A ce jour, la composition de notre représentation n'a pas encore été décidée.

★

DES JAPONAIS AU TOURIST TROPHY

Les organisateurs de la grande classique mondiale de vitesse pure, seconde manche des Championnats du Monde 1959, ont annoncé que des coureurs japonais participeraient pour la première fois à la course des 1, 3 et 5 juin.

C'est l'usine Honda, de Tokyo, qui est à l'origine de cette participation inattendue. Elle a décidé d'envoyer quatre pilotes qui prendront part à l'épreuve des 125 cc et — probablement — à celle des 250 cc.

Voilà qui va faire parler... jusqu'à ce que l'on sache — après ces courses — comment se seront comportés pilotes japonais et machines idem.

MORINI ET BENELLI OFFICIELLEMENT AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

Revenant sur de précédentes déclarations, M. Alfonso Morini a précisé dernièrement à un collègue italien qu'il entendait participer officiellement aux épreuves du Championnat du Monde en 250 cc.

Son « écurie » serait certainement composée de trois pilotes italiens : Mendogni, Zubani et Tassinari. Un pilote anglais, qui selon toutes probabilités serait le jeune Mike Hailwood, compléterait cette équipe. Le Com. Morini a déclaré en effet qu'il n'y avait eu aucun contact de pris entre sa firme et Duke ou Lomas.

Mais la participation de la marque italienne serait limitée à quatre circuits choisis parmi les plus rapides (Monza, Spa, etc...).

★

Toujours d'Italie nous parvient une autre nouvelle selon laquelle Benelli préparerait aussi une 250 cc pour les Championnats du Monde. Le pilote pourrait être l'ex-champion du monde Libero Liberati. Voilà qui ajouterait encore à l'intérêt des compétitions internationales l'an prochain.

★

CE SOIR : BANQUET ANNUEL DE L'A.M. SAINT-CLOUD

L'Amicale Motocycliste de Saint-Cloud, qui organise le Trial International de Saint-Cucufa et compte en son sein de nombreux licenciés tels Jacques Charrier — président du club — Roger Letang, Schooman, Auroux, Dagonneau, Gapin, etc... réunit tous ses membres et quelques-uns de ses amis à l'occasion du banquet annuel qui aura lieu ce soir 21 février, à La Réserve (Saint-Cloud), à 20 h. 30.

Tous les sociétaires sont attendus à ces agapes amicales et sportives.

★

BANQUET ANNUEL AMCF

Le Club Parisien, à qui l'on doit l'organisation d'épreuves aussi réputées que la côte Lapize, les 2 Heures, le Bol d'Or, les Coupes du Salon, etc... réunissait dernièrement tous ses licenciés et amis à Nemours, pour le traditionnel banquet annuel.

Un repas gastronomique, une tombola, et la projection de films en couleurs sur le Bol d'Or, les 2 Heures, les Trophées Dunlop et BP, Charleville, Chartres, Monza, etc... créèrent une ambiance sympathique autant que cordiale.

Les coureurs de vitesse présents, qu'ils fussent ou non membres de l'AMCF, reçurent des médailles souvenirs, un bronze artistique venant par ailleurs récompenser Alain Couturier, qui, depuis la disparition du regretté Eugène Mauve, est le premier champion de France de vitesse dont puisse s'honorer l'AMCF.

Réunion toute de camaraderie, que nous devons au président Vimont et au « responsable » de l'organisation, M. Macle.



Rencontre entre trois champions britanniques. De gauche à droite : Dave Curtis, officiel Matchless en cross ; le célèbre trialiste G. Jackson (officiel AJS), et le double champion du monde de vitesse John Surtees.

AU NURBURGRING

A l'occasion des épreuves qui se sont déroulées en 1958, les records de classe sur cette piste ont été battus. Les nouveaux records sont en ce qui concerne les motos (Grand Prix d'Allemagne) :

Motos 125 cc, C. Ubblali (MV-Agusta), 123,2 km/h ; motos 350 cc, J. Surtees (MV-Agusta), 131,7 km/h ; sidecars 500 cc, Schneider-Strauss (BMW), 122,3 km/h.

★

A L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES CIRCUITS PERMANENTS

Le Président et le Conseil de l'AICP adressent à tous les associés et aux personnes, associations et organisateurs intéressés aux progrès des circuits et au sport automobile et motocycliste, ses meilleurs souhaits de succès pour l'année 1959.

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

Cap. ital. : Grand Prix.
 Cap. rom. : Epreuves inter. à l'étranger.
 Ital. min. : Epreuves inter. en France.
 Rom. min. : Epreuves nationales.

MARS

- 8 Côte Lapize (A.M.C.F.).
- 8 Circuit de Régularité (M.C. Aixois).
- 15 Concentration Moto - Scooters (Centaure-Club de Nice).
- 22 *Circuit régional Flandres - Artois - Picardie* (M.C.N.F.).
- 22 Circuit de régularité (U.M. Ain).
- 22 Concentration Motos - Scooters (A.M.C. Grasse).
- 29 100 MILES VALPARAISO (V.M.C. CHILI).
- 28-30 Rallye (M.C. Algérie).
- 29-30 Concentration Blois (M.C. Loir-et-Cher).

AVRIL

- 5 Course de Côte de Bainem (C.C.B.O.).
- 5 Course de Côte Cyclomoteurs (Cy. Cl. Avignonnais).
- 11 NORTH-WEST « 200 » RACE (M.C.U.I. IRLANDE).
- 11-12 7^e Circuit de Régularité des Ardennes, Motos-Cyclomoteurs (U.M. Ardennes).
- 12 Les 2 Heures de Vitesse à Montlhéry (A.M.C.F.).
- 12 Concentration Sucy-en-Brie (M.C. Sucy-en-Brie).
- 12 Rallye (M.C. Maison-Carrée).
- 18 INT. ROAD RACE MEETINGS, SILVERSTONE (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE).
- 19 IX^e GRAND PRIX D'ESPAGNE (R.F.M.E. ESPAGNE).
- 19 12 HEURES DE REGULARITE (F.M.B. BELGIQUE).
- 19 Circuit de Régularité (C.O. Pontlieue).
- 19 3^e Circuit de Régularité de Printemps (G.M.A.C. Lorrain).
- 19 Circuit des Quais (M.C. Algérie).
- 26 STRASSENRENNEN AUF DER HALLESAALE-SCHLEIFE (A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLEMANDE).
- 26 COUPE D'OR DU MOTOCYCLISME - IMOLA (F.M.I. ITALIE).
- 26 Course de Côte Bouzareah (C.C.O.B.).
- 26 Circuit de Régularité Challenge Bre (M.C. Lyon).
- 26 Circuit Régularité Rouen (M.C. Normandie).
- 26 Concentration (M.C. Marcigny).

MAI

- 1 GRAND PRIX D'AUTRICHE (OE. A.M.T.C. AUTRICHE).
- 1 GRAND TROPHÉE MOTOCYCLISTE METTET (F.M.B. BELGIQUE).
- 1 Vitesse Piste Angoulême. (A.M. Angoumoisine).
- 1 Rallye (M.C. El Biar).
- 3 PREIS DES SAARLANDES ST WENDEL (O.M.K. ALLEMAGNE FEDERALE).
- 3-7 LIEGE - MONACO - LIEGE REGULARITE (F.M.B. BELGIQUE).
- 3 Côte de Laffrey (M.C. Dauphinois).
- 3 Circuit de Régularité (M.C. Bourgogne).
- 3 Epreuve de Régularité (M.C. Périgueux).
- 3 4^e Circuit de Régularité des 10 Heures (M. Sp. Nancéien).
- 3 Concentration (C.O. Pontlieue).
- 3 Concentration Motos-Scooters (M.C. Avignon).
- 3 Concentration Noisy-le-Grand (M.C. Noisén).
- 7 Course de Côte Chréa (M.C. Algérie).
- 7 Course de Côte de la Gineste (M.C. Marseille).
- 8 Course de Côte (M.C. Vagney).
- 9 GRANDE COURSE STRAHOV PRAGUE U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE).
- 10 ELAINTARHANAJO (S.M.L. FINLANDE).
- 10 CIRCUIT DE ZANDVOORT (K.N.M.V. PAYS-BAS).
- 10 XV^e GRAND PRIX INTERNATIONAL DE MADRID (R.F.M.E. ESPAGNE).
- 10 *Circuit de Vitesse Bourg-en-Bresse* (U.M. Ain).
- 10 Course de vitesse sur piste Vélodrome Charleville (U.M. Ardennes).
- 10 5^e Circuit de Régularité « A.L.B. Chambourcy-sur-Rouen (M.C. Châtillonnais).
- 10 7^e Concentration Touristique de la « Voie-Lactée sur Rouen (M.C. Châtillonnais).
- 16-18 INT. KASTEEL RIJCKHOLT STERRIT (K.N.M.V. PAYS-BAS).
- 16-18 Rallye des Sables (L.M. Algérie).
- 16-17 TROPHEE HUYSINGEN - SAINTES - HUY - SINGEN REGULARITE (F.M.B. BELGIQUE).
- 17 RUISSALON TT (S.M.L. FINLANDE).
- 17 CIRCUIT DES FRONTIERES (F.M.B. BELGIQUE).
- 17 GRAND PRIX DE FRANCE DE LA F.F.M. CIRCUIT DE MONTAGNE D'AUVERGNE (F.F.M. et M.C. AUVERGNE).

- 17 Circuit de Vitesse (M.C. Forbach).
- 17 Concentration de Notre-Dame-de-la-Garde (M.C. Phocéien).
- 17 Concentration (M.C. Auvergne).
- 17 Concentration Donnemarie-en-Montois (M.C. Montois).
- 17-18 Concentration de la Porcelaine Limoges (M.C. Limousin).
- 18 INT. ROAD RACES (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE).
- 18 CIRCUIT VAN TUBBERGEN (K.N.M.V. PAYS-BAS).
- 18 INT. ELFSTEDENTOCHT 1959 (K.N.M.V. PAYS-BAS).
- 23-24 12^e CIRCUIT DE VITESSE MOTOCYCLISTE (F.M.I. ITALIE).
- 24 Circuit de Régularité du Haut-Rhin (M.C. Kick).
- 24 Circuit de Vitesse de Bordeaux (M.C. Bordeaux).
- 24 Concentration (M.C. Brignoles).
- 24 ou 31 Concentration Saint-Quentin (M.C. Aisne).
- 24 ou 17 Concentration (M.C. Forez-Donzy).
- 28 CIRCUIT INTERNATIONAL DU LIDO (F.I.M. ITALIE).
- 30-31 24 HEURES DE SCHAEERBEEK REGULARITE (F.M.B. BELGIQUE).
- 31 SNELHEIDSOMLOOP VAN DE WATER-SPORTBAHN (F.M.B. Belgique).
- 31 *Circuit de Vitesse Pernes-les-Fontaines (175-500-sidecars)* (M.C. Pernois).
- 31 Circuit de Vitesse de Bourges (M.C. Berry).
- 31 3^e Circuit de Régularité de la Côte d'Or (U.S.P. Chem. Dijonnais).
- 31 3^e Circuit de Régularité de Guyenne (Girondins M.C.).
- 31 Brevet Motocycliste (A.M. Niçoise).
- 31 Eliminatoires du Premier Pas Dunlop et BP (M.C.F.).
- 31 Eliminatoires régionales du Premier Pas Dunlop et BP (M.C. Nord).
- 31 Circuit de Régularité (U.S.M.T.).

JUIN

- 1-2 XII^e VALLI BERGAMASCHE (3 JOURS DE REGULARITE (F.I.M. ITALIE)).
- 1-3-5 TOURIST TROPHY RACES (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE).
- 6-7 Bol d'Or Motocycliste (A.M.C.F.).
- 7 GELLERASLOPPET (S.V.E.M.O. SUEDE).
- 7 RALLYE MOTOCYCLISTE INT. « CINQUANTENAIRE DE LA MOTO GILERA » (F.I.M. ITALIE).
- 7 Circuit de Régularité (M.C. Ripagérien).
- 7 Circuit de Régularité de l'Aube, Motos-Cyclomoteurs (U.M. Aube).
- 7 Concentration Sens (S.M.C. Sens).
- 7 Concentration (C.M. Sucéen).
- 7 Audax (L.M.R. Algérie).
- 13-14 X^e PRIX DE L'ADRIATIQUE-OPATIJA (A.M.S.J. YOUGOSLAVIE).
- 13-14 LES AUDAX FRANCO-BELGES REGULARITE (AYWAILLE-LUXEMBOURG-METZ-PARIS ET RETOUR) (F.M.B. BELGIQUE).
- 13-14 8^e Concours Franco-Belge d'Audax (M.C. Châtillonnais).
- 14 GRAND PRIX D'ALLEMAGNE - HOCKENHEIM (A.D.M.R.V. R. D. ALLEMANDE).
- 14-21 LES 20 PROVINCES (R.F.M.E. ESPAGNE).
- 14 Course de Vitesse Motos-Sidecars - 6^e Prix Jean Rolland Circuit de Lonny (U.M. Ardennes).
- 14 Circuit de Vitesse à Nogaro (A.M. Armagnac).
- 16-18 RALLYE F.I.M. (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE).
- 20-21 CIRCUIT DE VITESSE DE BELGRADE (A.M.S.J. YOUGOSLAVIE).
- 20-21 *Circuit International de Vitesse et éliminatoires régionales du Premier Pas Dunlop et BP* (M.C. Moulins).
- 20-21 Concentration Motocycliste (M.C. Moulins).
- 21 INT. SCHLEIZER DREIECKRENNEN (A.D. M.R.V. (REP. DEM. ALLEMANDE)).
- 21 *Circuit de Régularité de l'Ain* (U.M. Ain).
- 21 Circuit de Vitesse du Dauphiné (M.C. Dauphiné).
- 21 Circuit de Régularité du Sud-Ouest (M.C. Bordeaux).
- 21 Circuit de Provence Régularité (M.C. Marseille).
- 27 GRAND PRIX DE HOLLANDE (DUTCH TT) (K.N.M.V. PAYS-BAS).
- 27-28 RALLYE MOTOCYCLISTE INT. REPUBBLICA SAN-MARINO CITTA RIMINI (F.I.M. ITALIE).
- 27-28 Concentration Motos-Scooters (S.C. Nice-Côte d'Azur).
- 28 *Circuit de Vitesse, précédé, le 27, des éliminatoires régionales du Premier Pas Dunlop et BP* (M.C. Obernai).
- 28 Circuit de l'Isère Régularité (M.C. Dauphinois).
- 28 Circuit de Vitesse (M.C. El-Biar).

JUILLET

- 4-5 24 HEURES MOTOCYCLISTES DE MONTJUCH (R.F.M.E. ESPAGNE).
- 4-5 VASKUSTLOPPET (S.V.E.M.O. SUEDE).
- 5 GRAND PRIX DE BELGIQUE DE VITESSE (F.M.B. BELGIQUE).
- 5 STRASSENRENNEN DRESDE-HELLERAU (A.D.M.R.V. REP. DEM. ALLEMANDE).
- 5 Course de Côte (A.C.M. Ripagérien).

- 5 Circuit Régularité - Trophée Dr Bruel et Goby (A.M.C. Grasse).
- 5 Circuit Vitesse Chartres (M.C. Eure-et-Loir).
- 5 COURSE DE MOTOCYCLES « CASQUE D'OR » (P.Z.M. POLOGNE).
- 11-12 II^e RALLYE MOTOCYCLISTE INT. DEL « LAGO-MAGGIORE (F.I.M. ITALIE).
- 11-12 Concentration (A.M. Région Panisséroise).
- 12 INT. ADAC EIFELRENNEN (O.M.K. ALLEMAGNE FEDERALE).
- 12 CIRCUIT INT. DE PIESTANY (U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE).
- 19 Circuit de Régularité Haut-Jura (A.C. Haut-Jura).
- 19 Concentration Epernay (A.M. Epernay).
- 19 Concentration (M.C. Ripagérien).
- 24-26 LES 3 JOURS INT. SUR LE CIRCUIT DES CRETES REGULARITE (F.M.B. BELGIQUE).
- 25-26 GRAND PRIX DE SUEDE HEDEMORA (S.V.E.M.O. SUEDE).
- 25-26 XIV^e RALLYE « MADONE DES CENTAURES » (F.M.I. ITALIE).
- 26 INT. SNELHEIDSWEDSTRIJDEN DE VLAANDEREN VOOR REEKSMACHINES (F.M.B. BELGIQUE).
- 26 COTE ADAC GESAMTELUB FREIBURG-SEHAU (O.M.K. ALLEMAGNE FEDERALE).
- 26 Circuit de Vitesse Caen (A.C. Ouest).
- 26 Course de Côte du Cran d'Escalle (M.C. N.F.).

AOUT

- 2 COURSE DE COTE DE LJOUBELJ (A.M. S.J. YUGOSLAVIE).
- 2 GRAND PRIX DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE (M.M.S. HONGRIE).
- 2 Circuit de Vitesse Villefranche-de-Rouergue (M.C. Rouergat).
- 2 Concentration de l'Escarène, Motos-Scooters (Centaure-Club Nice).
- 3 ROAD RACE MEETING (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE).
- 8 ULSTER GRAND PRIX (M.C.U.I. IRLANDE).
- 9 Concentration (M.C. Azurée Toulon).
- 16 SNELHEIDSKORS VOOR ROOKSMACHINES (F.M.B. BELGIQUE).
- 16 Course de Côte Internationale du Mont-Ventoux (M.C. Avignon).

- 16 Concentration Motos-Scooters (M.C. Avignon).
- 22-23 WEEK-END INT. REGULARITE (F.M.B. BELGIQUE).
- 22-23-24 Trophée Int. Cannes-Genève-Cannes (M.C. Cannes).
- 23 GRAND PRIX DE TCHECOSLOVAQUIE (U.A.M.B. TCHECOSLOVAQUIE).
- 23 XI^e PRIX INT. BILBAO (R.F.M.E. ESPAGNE).
- 27-28-29 VI^e RALLYE INT. DES BEGONIAS (F.M.B. BELGIQUE).
- 30 Circuit de Vitesse, 175, 350, 500 et side-cars (M.C. Nièvre).

SEPTEMBRE

- 5-6 6^e RENDEZ-VOUS INT. SCOOTERS DE MONACO (M.C.N. PRINCIPAUTE DE MONACO).
- 6 GRAND PRIX D'ITALIE (F.M.I. ITALIE).
- 6 PYYNIKINAJOS (S.M.L. FINLANDE).
- 6 Les 500 Km du Roannais Régularité (M.C. Roannais).
- 6 Course de Côte (A.C. Haut-Jura).
- 6 Circuit de Vitesse Cadours et éliminatoires régionales du Premier Pas Dunlop et BP (U.M. Midi).
- 6 3 ou 6 Heures Motocyclistes de Limoux-Sport (A.M. Audols).
- 6 Concentration Vigneux (U.M. Vigneusienne).
- 6 Course du Kilomètre (M.C. Algérie).
- 12-13 SKANELOPPET (S.V.E.M.O. SUEDE).
- 13 ITAHARJUNAJO ROAD RACE (S.M.L. FINLANDE).
- 13 Vitesse Montlhéry Finale du Premier Pas Dunlop et BP. — Championnat National (M.C.F.).
- 13 Concentration Maisse (M.C. Maissois).
- 17-18-19 SCARBOROUGH INT. ROAD RACES (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE).
- 20 Course de Côte (M.C. Lyon).
- 20 Concentration Arpajon (M.C. Arpajonnais).
- 26 AINTREE INT. ROAD RACES (A.C.U. GRANDE-BRETAGNE).
- 27 2^e PRIX DE SWEVEZELE (F.M.B. BELGIQUE).
- 27 Circuit de Vitesse Avignon (M.C. Avignon).
- 27 Circuit de Régularité, 2^e Circuit d'Automne (A.M. Sedanais).
- 27 Concentration Mandres (M.C. Sucy-en-Brie).
- 27 Circuit Régularité des Monts d'Auvergne (M.C. Auvergne).

OCTOBRE

- 4 Coupes du Salon Motocyclistes (A.M.C.F.).
- 4 1^{er} Circuit Régularité du Mont-Afrique (U. Sp. Chem. Dijonnais).
- 4 GRANDE COURSE STRAHOV PRAHA (U.A.M.K. TCHECOSLOVAQUIE).
- 11 Concentration du Salon (Cy M.V.M.C. des Cheminots Paris).
- 18 Circuit de Vitesse Staouéli (M.C. Algérie).
- 25 Circuit Régularité Nice-Marseille-Nice (A.M. Niçoise).

NOVEMBRE

- 15 25^e Coupe de l'Armistice Régularité (M.C.F.).

SANS DATE

- COMPETITION DE PISTE BILATERALE POLOGNE-BULGARIE.
- COMPETITION INTERNATIONALE DE PISTE BULGARIE.

**La semaine
prochaine :
le moto-cross,
le tout-terrain,
le trial.**

ATION * SÉCURITÉ * CIRCULATION * SÉCURITÉ

FAITS ET CHIFFRES DE LA PREVENTION ROUTIERE

ALLEMAGNE

Conducteurs, veillez au bon état de vos pneumatiques.

Une statistique révèle qu'en 1957, 2.684 accidents étaient dus à des pneumatiques en mauvais état : soit 45,5 % des accidents imputables à une cause technique.

A titre indicatif, signalons que le mauvais fonctionnement des freins n'en a causé que 1.246, représentant 21,5 % du total des accidents ayant une cause technique.

Il apparaît d'ailleurs que le nombre des accidents dus à l'usure des pneumatiques tend à augmenter continuellement.

★

ETATS-UNIS

L'homme et la femme devant les accidents de la route.

Il naît chaque année aux Etats-Unis plus d'hommes que de femmes. Pourtant, un récent recensement de la population américaine a montré que le nombre des femmes dépasse de 1 million et demi celui des hommes.

Pour le « National Safety » Council, cette anomalie est due, pour une très large part, au fait que les accidents de la route tuent beaucoup plus d'hommes que de femmes. 8 personnes, en effet, sur 10 victimes d'accidents mortels de la circulation sont des hommes.

LA TECHNIQUE ET LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

ALLEMAGNE

Un nouveau signal destiné à avertir les conducteurs des dangers de verglas fonctionne à Düsseldorf.

En Allemagne, a été mis au point un nouveau signal destiné à avertir les conducteurs des dangers de dérapage dus à la présence de verglas sur la chaussée. Le signal s'allume automatiquement dès que la température descend au dessous de 0°. Un premier prototype a été installé sur un pont proche de Düsseldorf.

★

SUISSE

Signalisation spéciale des véhicules conduits par des invalides.

En Suisse, un signe distinctif vient d'être créé qui, placé sur une voiture automobile, est destiné à signaler aux usagers que cette dernière est conduite par un invalide. Il s'agit d'un petit disque blanc d'environ 12 cm de diamètre comportant en son milieu un triangle, dont la pointe est dirigée vers le bas. Lorsqu'il s'agit d'un conducteur atteint de surdité, le cercle porte, en son milieu, trois points noirs disposés en triangle.

Les promoteurs de cette formule de signalisation espèrent ainsi obtenir une plus grande compréhension de la part des usagers à l'égard de leurs frères diminués physiquement.

L'HOMME ET LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

ALLEMAGNE

L'Eglise allemande et le problème de la sécurité de la circulation routière.

« Le nombre des accidents de la route diminuerait si de vrais chrétiens étaient au volant » a dit l'Archevêque d'Ausbourg. Le prélat a également déclaré que le catéchisme devrait comporter un chapitre sur les devoirs des chrétiens utilisant des véhicules à moteur.

★

PAYS-BAS

Le perfectionnement des conducteurs.

Il existe à Zandvoort une école spéciale où les conducteurs qui le désirent peuvent apprendre comment réagir efficacement lorsqu'ils sont victimes d'un dérapage imprévu.

L'école dispose d'une route spécialement aménagée, sur laquelle toute autre circulation est interdite. Le revêtement de cette route est constitué par de l'asphalte et du caoutchouc.

Le programme des cours de théorie comporte l'étude de la conduite à tenir en cas de dérapage ; les leçons pratiques sont ensuite données sur la piste expérimentale, préalablement mouillée afin qu'elle soit plus glissante.

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

VENDEURS !

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

ALCYON

3 CV 59, neuve, suspens. arr. oscill., selle dble. 120. Crédit. Garantie 6 mois. 17, r. Pajol.

MONET-GOYON

Monet 3 CV garant. 3 mois. 10.000 et 9 mois à 5.090. Tte équipée. 17, rue Pajol.

MOTOBECANE

Motobécane bicyl. 350, 1957. 14.000 k. Et. neuf, ent. équip. 160.000 à déb. Drugeon, 19, r. de l'Atlas, Paris (19^e).

RENE GILLET

Vd René Gillet 750 Sid E. de N. DID. 76-72.

125 neuve 59, susp. arr. oscillante. 72.000. Selle dble. Crédit. Garantie 6 mois. 17, r. Pajol.

MOTOS ANGLAISES

20 Triumph et BSA twin. 47, av. de Clichy, dans passage.

650 Triumph Thunder 55. 230. Girault, 125, r. Paris, Bagneux
 Norton 99 fin 56. Garant. 3 mois. Créd. Repr. 17, r. Pajol.

Norton doub. AC, spéc. cross, 44 CV. 15.000 frs belges. Verwoegen, 16, rue d'Ophem, Bruxelles (Belgique).

MOTOS ALLEMANDES

BMW Superculasse, mot. nf, 600 cm3. Superculasse, selle bip. 150 km/h. 135.000 f. Ecr. Jean Plet, 17, r. d. Fossés, Niort-D.S.

250 NSU Max 1957, 8.000 k., st. neuf. Faity, 14, Molière, Ormesson-s/M.-S.-O. V. s.-d.

BMW R 69 dern. modèle, boîte sport. Nb. acc. 9.500 km, juin 1958. 585.000 fr. Morel Claude, 4 bis, r. Terre-Neuve, Meudon.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 cc vendues avec garantie à partir de 70.000 frs.

SIDAM, 8, rue Fourcroy, Paris. WAG. 52-62.

MOTOS de COURSE

Jonghi 125 ACT sport, 125 k/h, moteur 2^e ch. de France 58 neuf. Beltoise, OPE. 96-83.

MOTOS DIVERSES

10, AV. DE ST-OUEN

Paris (près av. de Clichy). La seule maison recommandée, 100 BMW, Puch, AJS, Jawa, BSA, Ariel, IFA, Sunbeam, Vespa, Lambretta, Motobécane, Peugeot, Terrot, depuis 20.000. Crédit, reprise, échange. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris.

CHEZ PERLIN

Reprise achat vente échange agent Motoconf. Moby. ts mod neuf et occ. angl. ital. fran. ts cyl. serv. vent Pér. 29-21 rép. mise au pt accident élect. tt av. gar. service réparat. Pér. 64-71, 78 et 82 bd Victor-Hugo Clichy Seine.

Jean MURIT

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

Occasions garantie totale BSA, BMW, AJS, ARIEL, PUCH, JAWA, NORTON, HOREX, etc.

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

UNIQUE A PARIS

Crédit de suite avec 1/4 cpt. Mieux et moins cher qu'ailleurs 200 motos et scooters c. neufs. Garanties. BMW, BSA, Triumph, Jawa, Puch, Ariel, NSU, et ttes marques françaises.

+ 50 Vespa et Lambretta. ALAZARD 47 bis, av. de Clichy, Paris-17^e (fond du passage côté cinéma, accès et parking ds la cour).

250 BSA 1955.
 250 BMW R 25.
 250 AWO 1956.
 250 Puch 1957, nombr. acces.
 250 Jawa.
 200 Vélocette Vallant 1958.
 500 BSA A 7.
 500 BSA B 33.
 350 BSA B 31.
 500 Norton Daytona.
 Moto-Sport Rosenwald, 16, rue Rosenwald, Paris-15^e. Vau. 04-60

SCOOTERS

Vds scooter Rumi 56, 7.000 kms, c. neuf. Oriol, 20, bd de Belgique, Roanne (Loire).

CYCLOMOTEURS

Remise 30 % sur cyclos neufs, Vap, Lavalette, garant. 6 mois. Créd. 5.000 compt. 17, r. Pajol.

ACHATS

Achète moteur BMW occ. R/51 ou cyl. droit, pist., biel., vilebr. Ecrire : Saunier, route de Perpignan, Salses (P.-O.).

Paie compt. de suite ttes motos étrangères. LAB. 44-65.

ACHAT COMPTANT

toutes motos récentes, reprises sur voitures de votre choix. HURNI, 38, rue Saussure (angle rue Legendre. WAG. 87-36.

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

Paie de suite scooters, motos étrangères, franc. EUR. 79-90. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris

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

ECHANGES

Echangez votre MOTO contre AUTO

ou

belle moto étrangère

ou même

contre MEUBLES

aux

Galleries du Meuble

3, PLACE CLICHY

Choix unique

en France de

300 AUTOS

300 MOTOS

3.000 m2 d'exposition meubles

Ouvert dimanche et fête

Rep. MOTOS c/AUTOS

GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTC

72, rue Clisson, Paris (13^e)

Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

DIVERS

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

Chez Roger SCEAUX

AUTOS : 30 occas. révisées.

Sport, série, utilitaires. Austin, Hillmann, Riley, 4 CV 49 à 54, 203, BMW 327 et 509, Marathon, Simca Sport, Junior, Volkswagen, etc...

MOTOS : 50 occas. révisées. Twins, BSA, Royal, Norton, Ariel, Rumi, Jawa, Triumph, BMW R 51/3.

BATEAUX : Zodiac caout. 3 m 50, Runabout 5 m 50 mot. 6 cyl. 1500 cm3, Evinrude 55 CV 1000 cm3, pr ski ou course.

PIECES DETACHEES : Récupération. 100 tonnes de pièces franc. et étrang.

33, r. Panoyaux-20^e. MEN. 98-81

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION », LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 46 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUJOURS EN TETE. ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 17 H. 30. PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS. ALORS REPAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX. MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto revue

La Moto revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers

FONDÉE EN 1913 - DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	1.100 fr.	1.400 fr.	50 N ^{os}	2.000 fr. 2.500 fr.

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

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

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

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

ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

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 : 954 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)

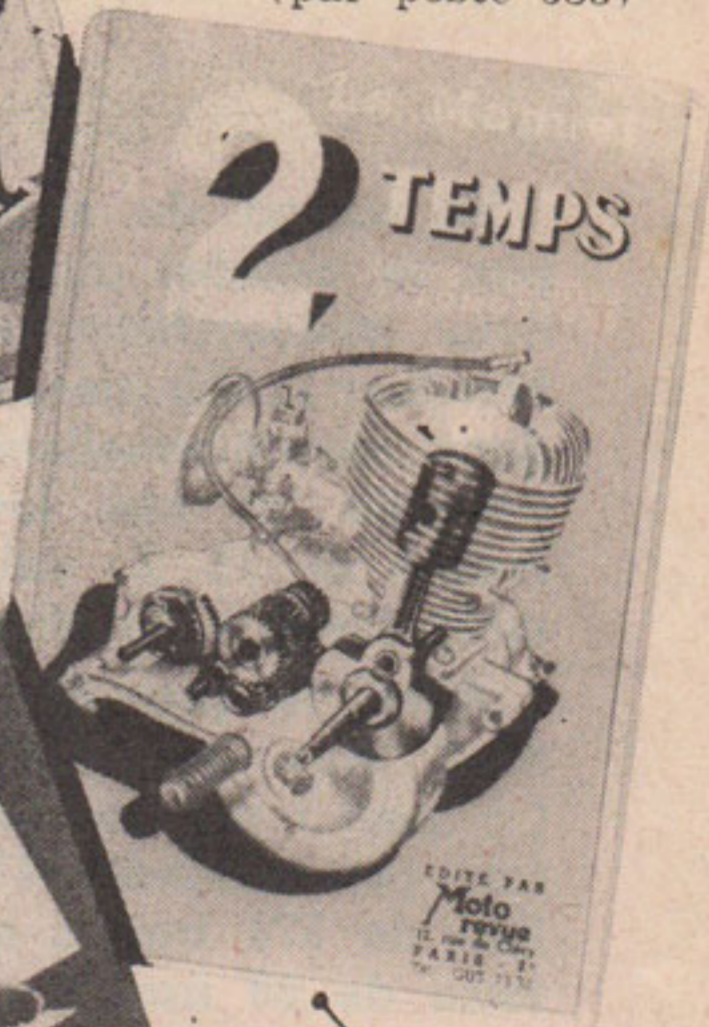
Prix : 497 fr. (par poste 607 fr.)

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
HÂTEZ-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^{er} mars.

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

