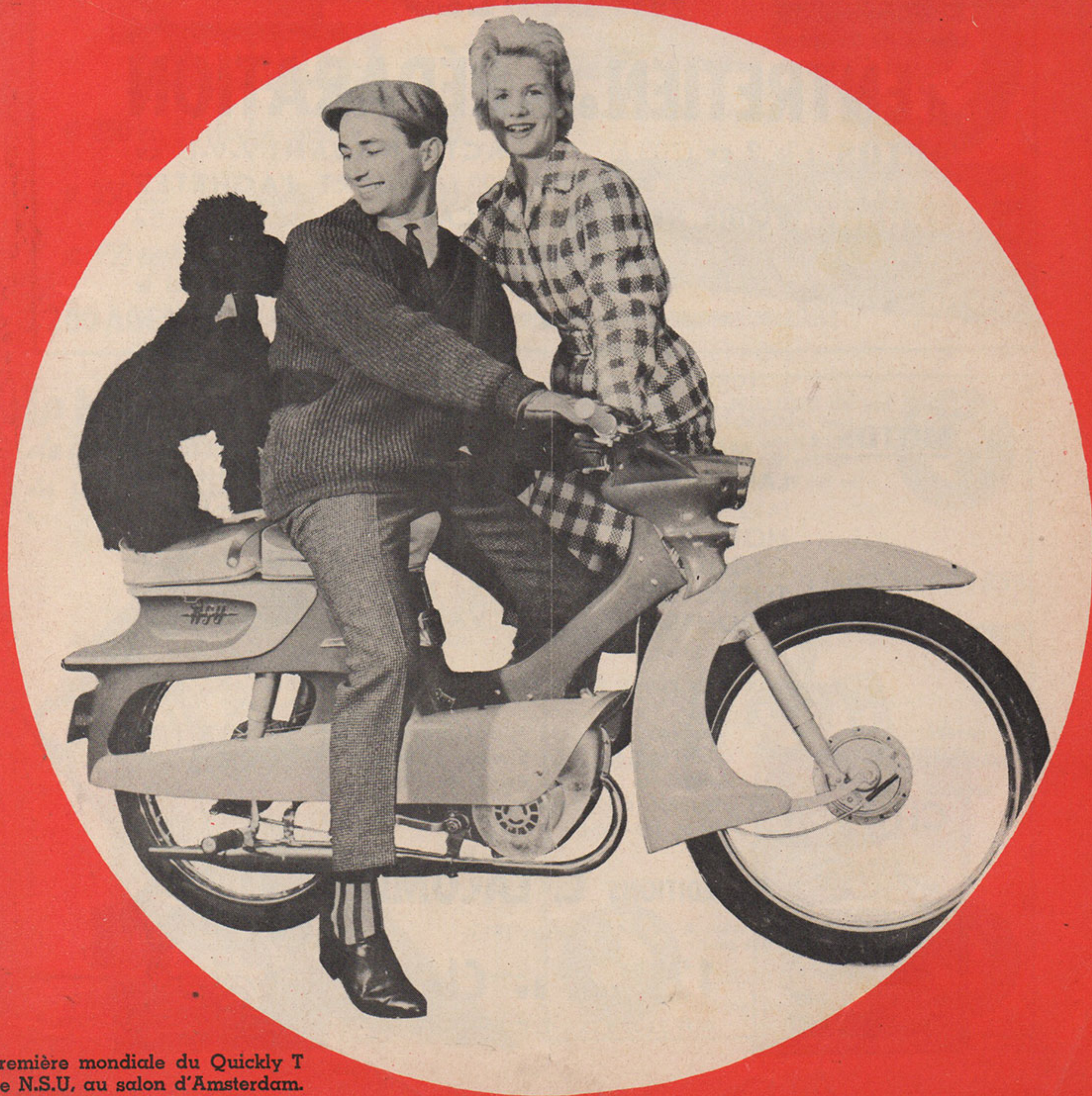


Moto revue

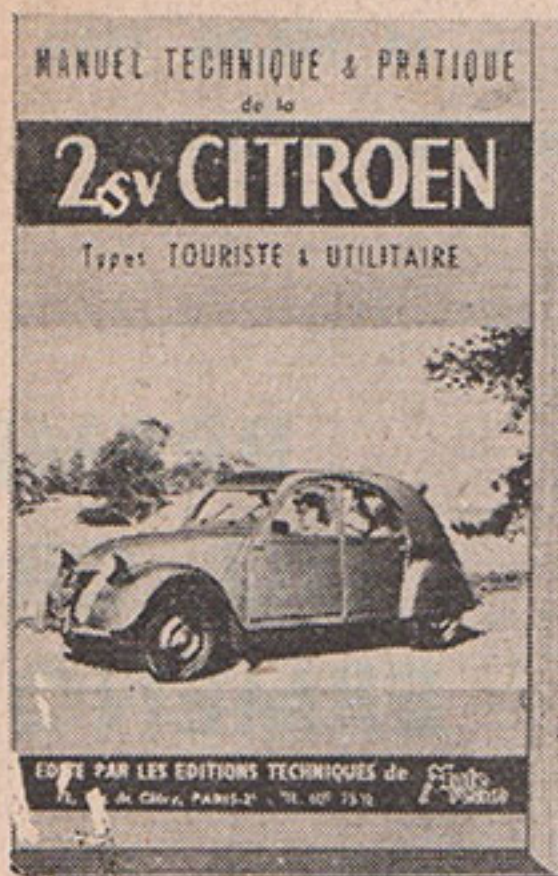
47^e ANNEE — 14 MARS 1959. — N° 1.432

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

PREMIÈRE
DU CROSS :
ERMENONVILLE



Première mondiale du Quickly T
de N.S.U. au salon d'Amsterdam.



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



FIN

ENTIÈREMENT
ÉQUIPÉES

BOL D'OR 1957

1^{er} des 250 cc. Toutes Catégories
à plus de 100 km/h. de moyen.

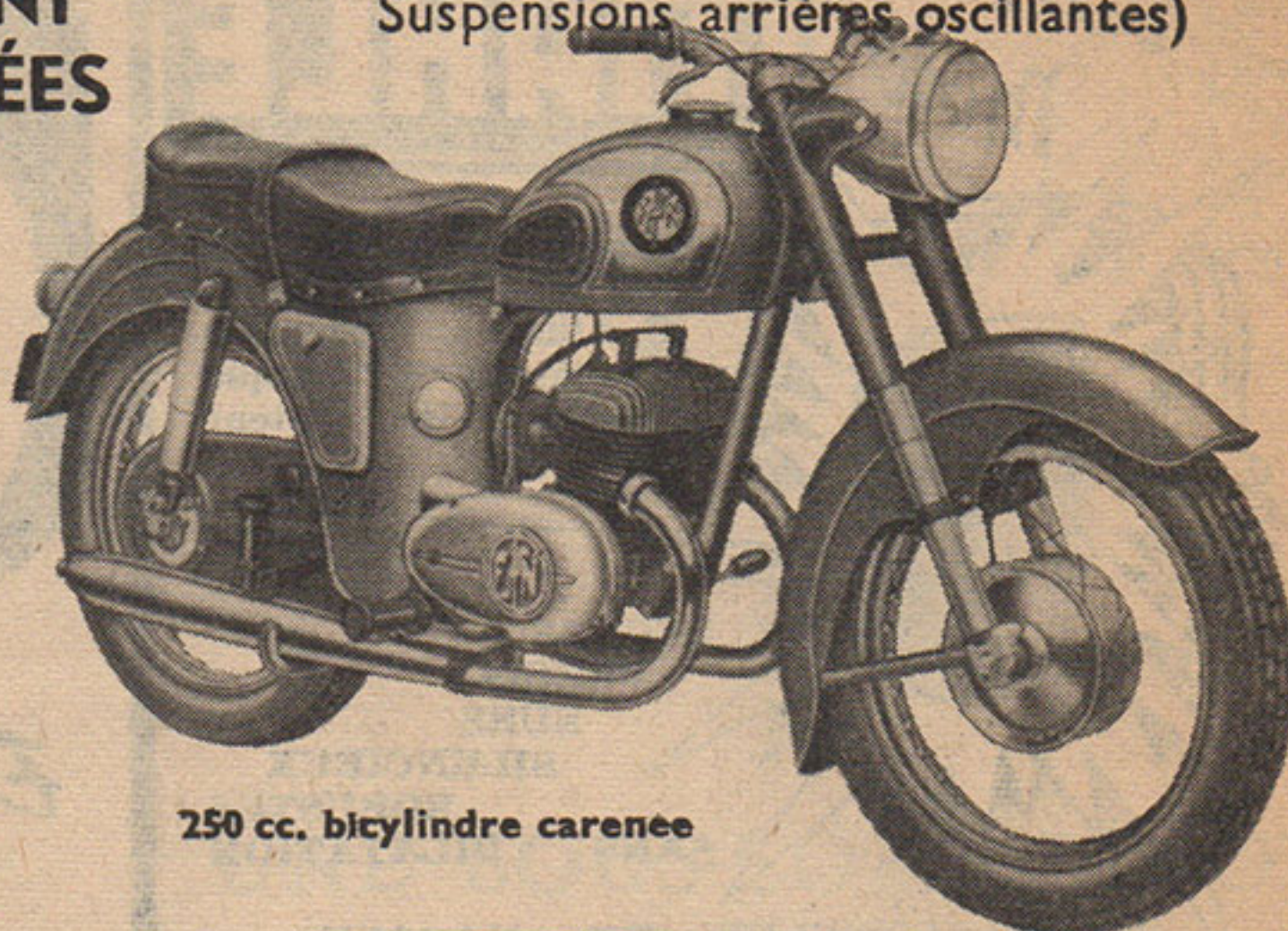
3 MODÈLES

- 250 cc. Bicylindre carénée 265.000
- 350 cc. Culbuté 265.000
- 450 cc. Culbuté 285.000

200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles

**LIVRABLES
IMMÉDIATEMENT**

(Fourches télescopiques - Selles doubles
Suspensions arrières oscillantes)



250 cc. bicylindre carenée

**FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL**

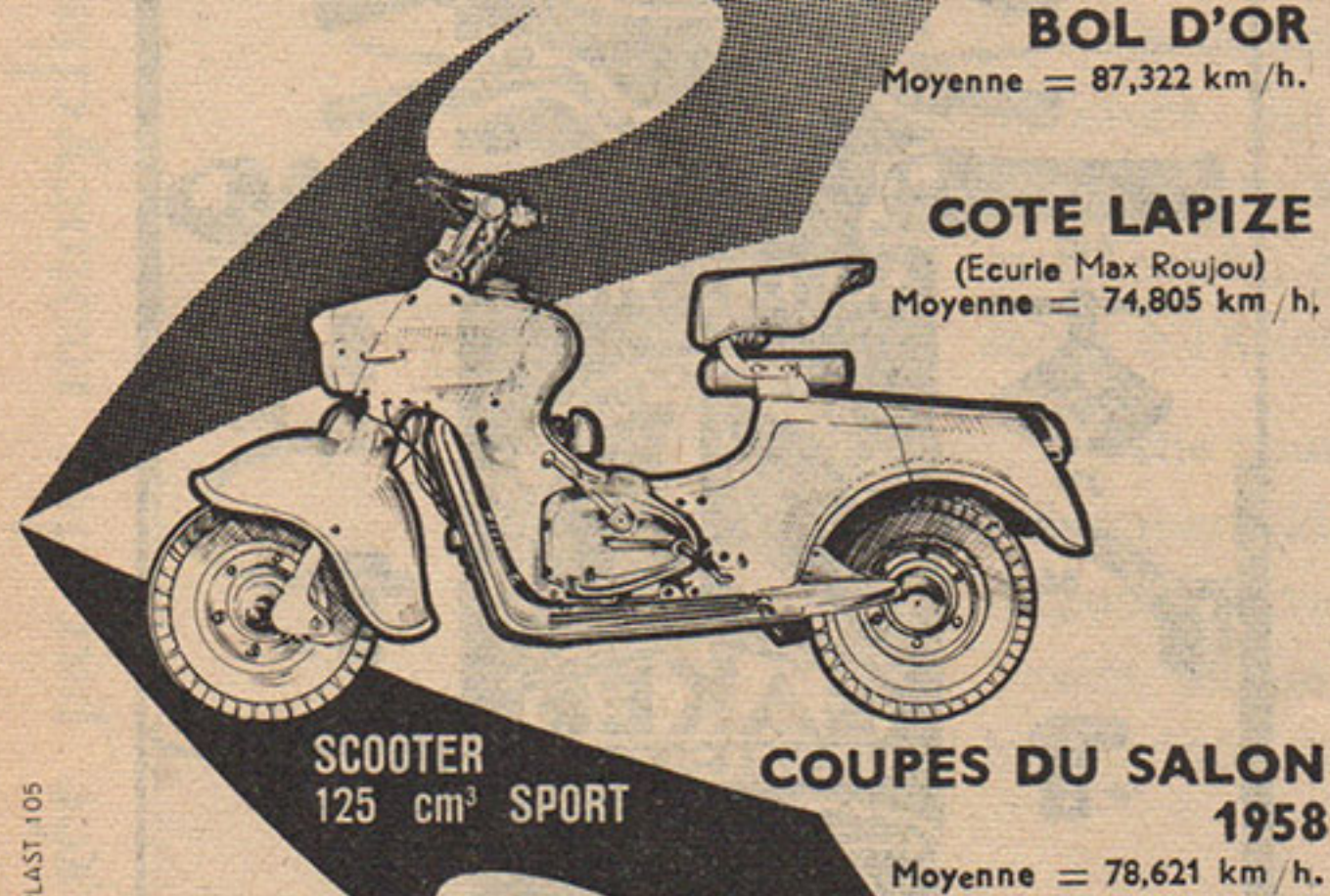
SUCCESSALE FRANÇAISE

4. rue Pierret - NEUILLY-s-Seine

MAI. 94-27

Le banc d'essai de la Compétition

est la meilleure
des références



SCOOTER
125 cm³ SPORT

COUPES DU SALON
1958
Moyenne = 78,621 km/h.

1958
BOL D'OR
Moyenne = 87,322 km/h.

COTE LAPIZE
(Ecurie Max Roujou)
Moyenne = 74,805 km/h.

rumi

Motorcam

31. AV. DE L'OPÉRA - PARIS

Concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française

OPE. 30-90



DES MILLIERS de km
tranquilles avec
NOS OCCASIONS
comme neuves
250 cc et 500 cc



TOUS LES

MODELES 1959

DISPONIBLES

EXPOSES

Accessoires
BMW

Pièces
détachées
origine



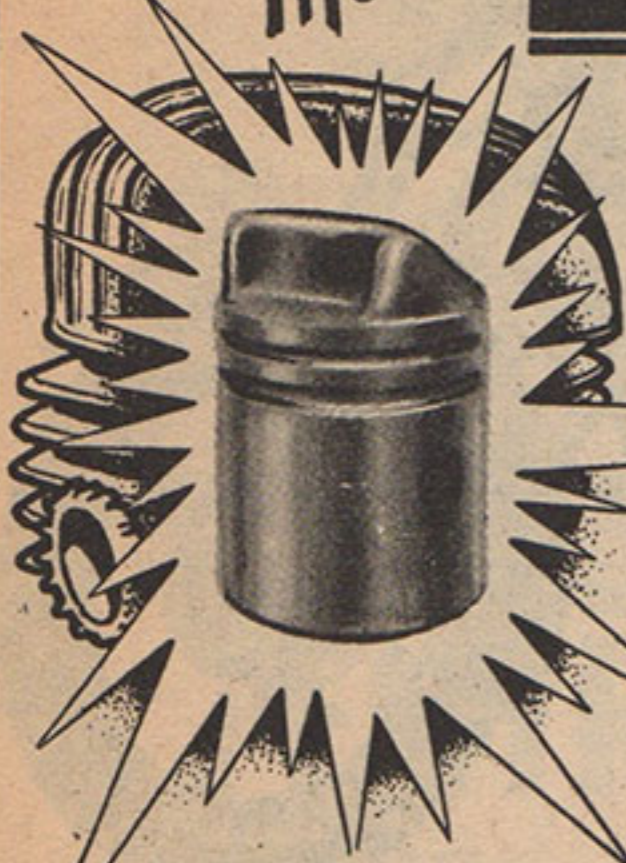
A votre disposition pour
tous renseignements

CREDIT 15 MOIS
même avec reprise



Pour
votre
moto

LE PISTON MAHLE



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

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

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

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

Distributeur exclusif pour la France

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



qui veut
voyager loin
ménage son
moteur!

UNE VÉRITÉ BIEN CONNUE MAIS
QUI N'EST PAS APPLIQUÉE, ET
POURTANT QUE DE FRAIS
INUTILES SERAIENT ÉVITÉS SI
VOUS CHOISSIEZ UNE HUILE
QUE VOTRE MOTEUR APPRÉCIE

Exigez

de votre fournisseur :

Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

2 TEMPS BRET-OIL "SPECIALE 2 TEMPS"
ou BRET-OIL "2 TEMPS SCOOTER"

4 TEMPS BRET-OIL "COMPÉTITION"
ou "ULTRASPORT"



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

BSA STOCKIST

Motos et Pièces disponibles
ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT
OCCASIONS AVEC CONTRAT DE GARANTIE

RAPID'MOTO

6, rue Dailly, St-CLOUD - MOL. 21-29

D^r J. CHARRIER, International de Moto-Cross

MANUFACTURE de VETEMENTS de CUIR
CHROME-CUIR 38, r. du Château-d'Eau
PARIS (10^e)



NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez
la marque
**CHROME-
CUIR**
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
"P"
263
270
251
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS
SAKER
ET^s ANDRE PORTERIE

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



dernière heure :

UNE SOUS-COMMISSION NATIONALE DE TRIAL EST CRÉÉE

AU moment même de « boucler » le présent numéro, et quitte à ce que ce présent éditorial fasse double emploi avec l'article que nous consacrons au trial, p. 261, il nous faut bien annoncer cette nouvelle importante : le trial, en France, est désormais régi par une sous-commission « nationale ».

Depuis longtemps nous réclamions que le trial, pour son harmonieux développement dans tout le pays, soit placé sous l'autorité d'une sous-commission nationale, groupant aussi bien les dirigeants parisiens, qui ont tout fait pour l'implantation de cette discipline motocycliste sur notre sol, que les organisateurs de province, qui cette année, ont su créer la décentralisation nécessaire et indispensable à l'éclosion de nouveaux talents.

Cette sous-commission, présidée par Gabriel Cantalice, comprend notamment MM. Guenix et Van Laere (Ligue des Flandres), Cornet (Ligue d'Auvergne), Neveu (Ligue Anjou-Bretagne), Bouvet, Morin et Yvetot (Ligue de l'Île de France), soit une composition où Paris et la Province sont représentés à égalité.

★

Il est encore trop tôt pour savoir dans quel sens va œuvrer cette sous-commission, qui, nous l'espérons, ne perdra jamais de vue qu'elle est NATIONALE et qu'elle se doit de préserver le caractère authentiquement sportif du trial, qui, plus que tout autre, n'a que faire des querelles de clocher.

LES 350 B.S.A. "TRIAL"

DE BOHEC ET JACQUEMOUD



C'est Meznarie (ci-dessus) qui a monté ces BSA trial à partir de B 31 de tourisme.

LES 350 BSA Trial qui succèdent aujourd'hui dans l'ordre des descriptions aux 175 Terrot et Motobécane de Charrier et Delauné (M.-R. 1.385) sont celles qui équipent cette année le duo le plus en vue des trialistes français en grosse cylindrée, les nemouriens Bohéc et Jacquemoud.

L'aspect extérieur de ces 350 BSA ne présente que peu de différences visibles avec le modèle B 31 dont elles sont dérivées (si ce n'est principalement les modifications de la partie cycle sur lesquelles nous reviendrons) et il nous a fallu avoir recours à Meznarie pour connaître les modifications de détail qui font de ces machines « tourisme » des « spéciales trial ». Nous ne pouvions d'ailleurs faire appel à plus compétent pour nous énumérer ces particularités, puisque ces modifications ont été effectuées par le sympathique crossman, trialiste lui-même et représentant de la marque aux trois fusils pour la région de Corbell.

PARTIE MOTEUR : Les moteurs de ces deux machines sont des monocylindres de 348 cc reconstruits en utilisant des organes majeurs prélevés sur le type B 32 « compétition », ce qui donne pour une course de 88 mm un alésage de 71 mm tout en ramenant le taux de compression initial à 6,5 à 1, ceci grâce à un calage judicieux de la culasse et du cylindre.

Ce moteur ainsi reconditionné possède comme les modèles B 32 et B 34 de la marque un nouveau tracé de l'ensemble, donnant une géométrie améliorée; les cames, bielle, culasse et tubulure d'admis-

sion ont été redessinées fournissant un meilleur rendement. Le cylindre reste en alliage d'aluminium chemisé d'acier spécial à haute résistance. La culasse est elle aussi en aluminium avec sièges de soupapes rapportés et mécanisme de commande léger et spécialement ajusté; les soupapes sont en acier spécial et stellitées de surcroît.

Le carburateur est un Amal de 25 mm de passage des gaz, monté avec entretoise calorifique à grande résistance thermique, qui l'isole de la culasse. Le reniflard de ce moteur est perfectionné, et étudié en vue de l'utilisation de la machine dans les plus mauvaises conditions.

Le graissage, lui, est du type à carter sec, et la circulation d'huile est obtenue par le débit d'une pompe double à engrenages et un réservoir d'huile pourvu d'un reniflard spécial et dont la capacité a été portée à 3,4 litres d'huile. La chaîne primaire reste du modèle classique travaillant dans un bain d'huile, cependant que la transmission a elle aussi subi des modifications. Le pignon moteur demeure entraîné avec interposition d'un amortisseur de transmission, et la chaîne primaire de 12,7x7,75 est classique.

Comme nous l'avons vu dans la description du système de graissage, les rapports ont, eux par contre, été modifiés, et nous avons pour les quatre vitesses 7,05 - 10,25 - 16,45 et 22,3 à 1, et des pignons moteur adaptables de 16 à 23 dents, de même que des pignons de sortie de boîte de 16, 19 ou 20 dents. Ce qui, avec les couronnes d'embrayage de 43 ou 44 dents que l'on trouve dans le commerce, permet d'importantes modifications de la démultiplication finale. De plus, la gamme

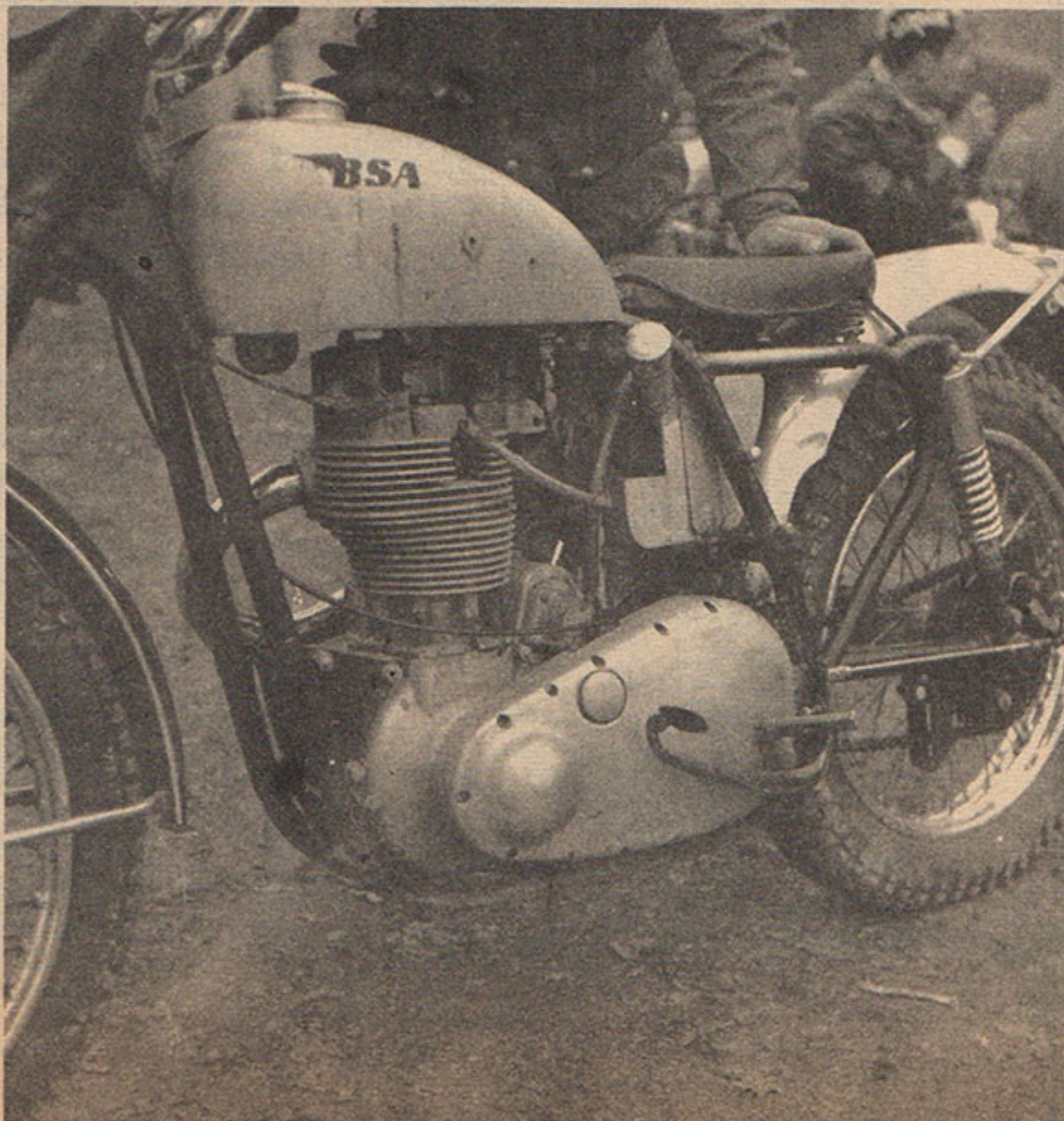
très étendue des combinaisons de pignons, peut encore être augmentée par la modification de la couronne AR, ce qui permet alors une infinité de rapports qu'il est possible de sélectionner suivant l'utilisation à laquelle on destine la machine et aussi suivant les goûts souvent très variables des pilotes.

L'embrayage est du type fonctionnant à sec, du modèle BSA à disques multiples équipés de garnitures résistant à l'huile. La boîte de vitesse BSA spéciale, dont nous venons de donner l'étalement des rapports, est munie de bagues antifric-tion et son graissage est assuré par barbotage; elle comprend en outre un sélecteur à verrouillage automatique dont la pédale (bien que ce ne soit pas en « trial » d'une grande utilité) possède la particularité de pouvoir être dirigée vers l'arrière, avec inversion du mécanisme intérieur, rétablissant le sens normal du passage des vitesses suivant l'école anglaise.

La transformation du moteur « tourisme » en « trial » réclame, bien entendu, une bonne dose de courage. Mais ce n'est pas précisément sur le moteur que le maximum d'efforts se devait d'être accompli, la partie cycle n'étant pas elle non plus particulièrement adaptée à la spécialité.

PARTIE CYCLE : Le cadre reste bien entendu de construction tubulaire, entièrement soudé, mais la nécessité d'augmenter la garde au sol devait entraîner l'abaissement des points fixes supportant les amortisseurs, ce qui naturellement pour que toutes les proportions soient conservées, devait entraîner une diminution sensible de la longueur du bras oscillant (3 cm).

Ci-dessous, gros plan du moteur et du cadre.



Ces modifications accomplies permettant de réhausser l'arrière, il fallut que cet artifice fut répété pour l'avant. Ici une seule opération suffit pour pallier trois inconvénients prépondérants qui sont les défauts majeurs d'une grosse cylindrée mal adaptée : 1°) l'insuffisance de garde au sol ; 2°) l'empattement et 3°) l'inclinaison de la fourche qui, trop importante, confère à la machine une lourdeur de direction aux basses allures, en diminuant par conséquent la précision et la maniabilité en tout-terrain. Le tube de direction fut donc séparé du cadre et resoudé après calcul, avec les renforts d'usage. Cette opération réussit à porter la garde au sol à 22 cm.

L'empattement fut aussi diminué et ramené ainsi à 1,42 m, tandis que l'angle de chasse fut réduit à plusieurs reprises jusqu'à obtention d'un résultat satisfaisant.

D'autres modifications sont aussi intervenues dans les équipements accessoires, le tuyau d'échappement a été relevé et se termine par un court silencieux. La selle, revenue à l'état primitif, de même que garde-boue et réservoir, donne à la machine une allure très britannique.

Si ce n'est leur déplacement pour les

raisons que nous avons citées précédemment, les amortisseurs AR sont restés identiques à ceux des modèles de série, de même que la fourche avant qui reste une BSA télescopique à amortissement hydraulique, d'une très grande souplesse de fonctionnement, même lors d'un saut, et en tenant compte du poids un peu important de la machine.

La présentation des deux modèles dont nous venons de vous entretenir reste sobre avec les cadres émaillés noir de même que les fourches, tandis que guidons, tubulures d'échappement, silencieux, garde-boue, jantes, sont chromés, ce qui assure un certain cachet et une plus grande facilité d'entretien.

Après cette description générale on peut déduire facilement que les transformations énumérées ont été judicieusement prévues, tant le prouvent les succès que remportent Bohec et Jacquemoud (valeur personnelle mise à part).

Grandes sont les satisfactions que leur procure l'utilisation de ces 350 de trial, notamment sur le plan de l'entretien qu'ils affirment être réduit aux nettoyages, vidanges et graissages qui s'imposent après chaque épreuve.

Si la résistance légendaire des BSA se

vérifie ici, il y a lieu d'ajouter que ces moteurs — dont la plupart des éléments proviennent de moteurs « cross » — travaillent en trial avec un taux de compression inférieur à l'original, à un régime bien en dessous de leurs possibilités, ce qui leur confère une marge de sécurité encore supérieure à celle initialement prévue par le constructeur.

Sans chanter un hymne à la gloire de ces BSA, il y a lieu, cependant, de mettre en relief les initiatives artisanales qui ont fait de ces deux machines de tourisme deux spéciales trial qui, pour ne pas être « d'usine », n'en sont pas moins très bien adaptées à la spécialité, pour un prix de revient inférieur à celui de la « trial » du catalogue.

(De notre correspondant : C. F.)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : cylindrée 348 cc ; course 71 mm ; alésage 88 mm ; taux de compression 6,5 à 1 ; carburateur Amal de 25 mm de passage des gaz.

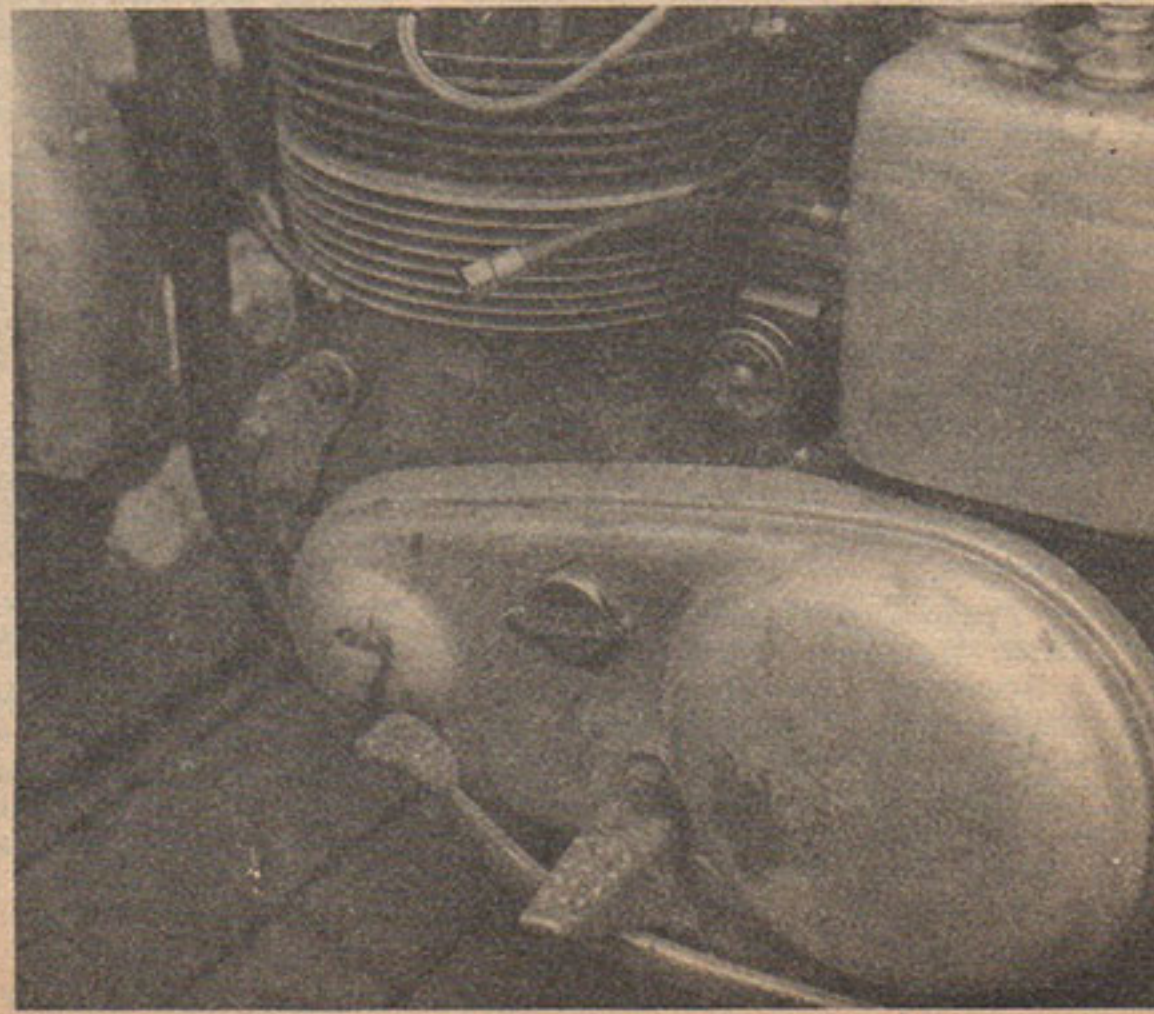
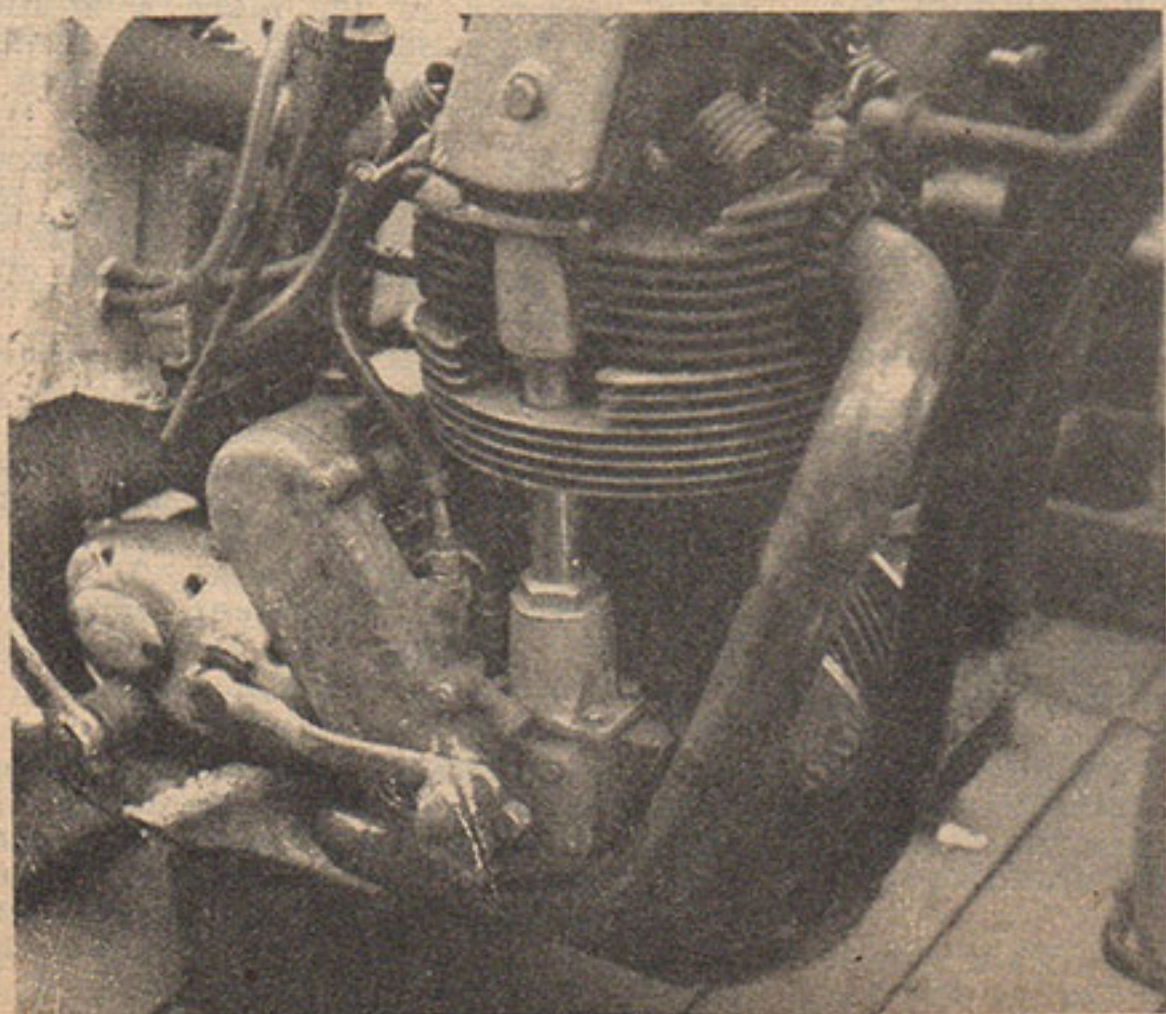
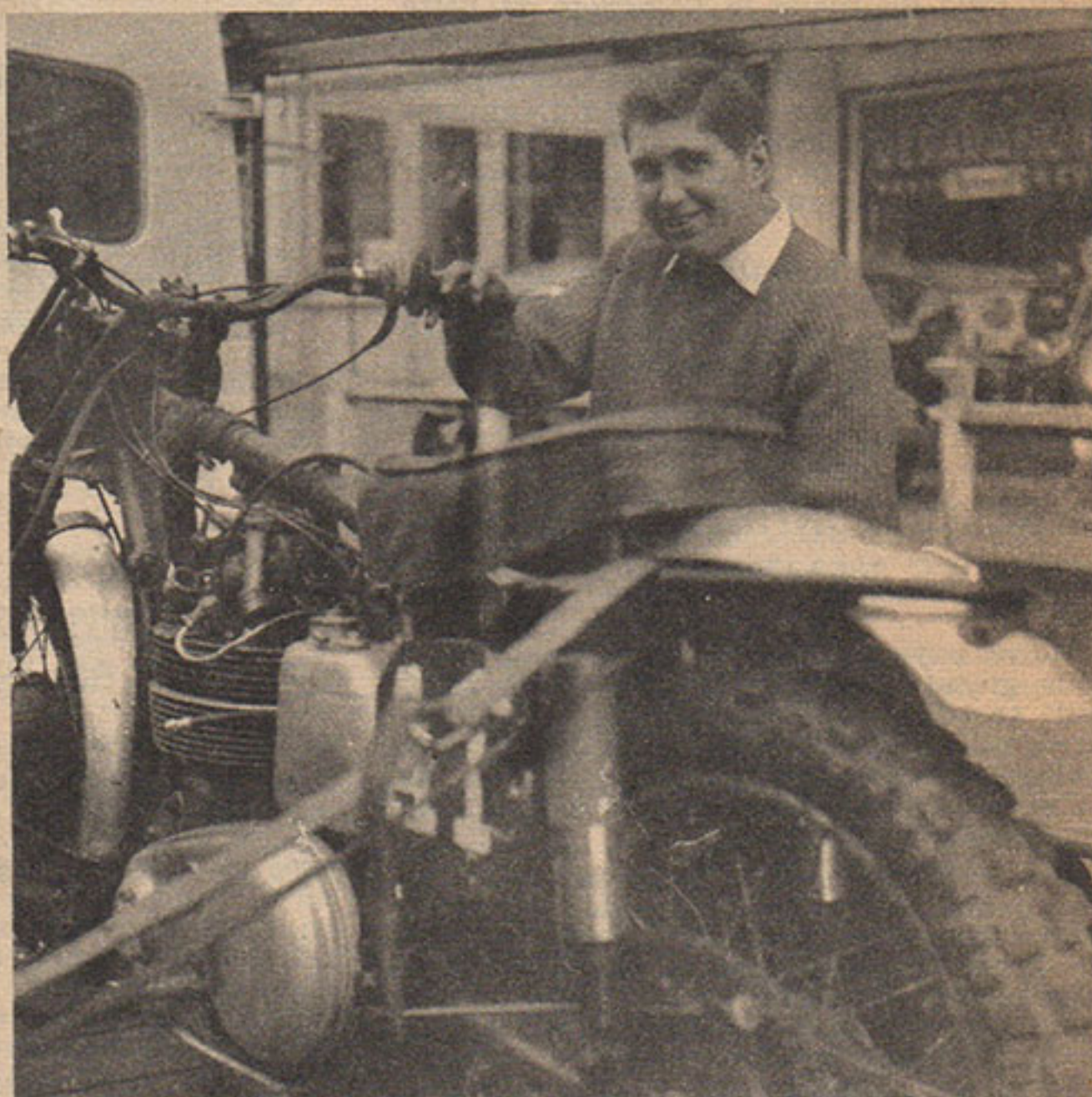
PARTIE CYCLE : rapports 7,05 - 10,25 - 16,45 et 22,3 à 1 ; hauteur 0,9 m ; garde au sol 0,22 m ; poids 145 kg ; réservoir 9 litres ; pneus AV 300x21, AR 4.00x19 ; freins AV et AR de 178 mm de diamètre.

LA NORTON " PETITE COURSE " D'ARCHER

Il y a sept ans, à ses débuts en France, Less Archer se rendait régulièrement au magasin de Jacques Charrier, à Saint-Cloud, d'où il repartait ensuite vers nos terrains de cross de province.

Devenu célèbre, champion d'Europe en 1957, le sympathique Anglais n'a pas oublié l'aide qu'il reçut alors de notre inter français et, à chaque occasion qui l'amène à Paris, on le retrouve chez ce dernier. Charrier nous a fait l'amitié de nous avertir quand Archer s'est rendu chez lui à son retour d'Alger, où il avait obtenu sa première victoire de la saison 1959, le 15 février.

D'où ces quelques clichés illustrant l'information technique que nous avons publiée dans notre numéro 1.430 relativement à l'adaptation d'un cylindre de « Manx » petite course sur le simple arbre antérieurement utilisé par Archer, avec un cylindre longue course.



LA VIE SPORTIVE

Une sympathique tradition dans nos Clubs : le banquet annuel qui réunit amicalement membres et amis. Ici c'est l'A.M. Saint-Cloud qui reçoit.

★

CALENDRIER SPORTIF HEBDOMADAIRE

TRIAL : la saison internationale s'achèvera demain 15 mars avec le **TRIAL LAMBORELLE** qui rassemblera, en Belgique, l'élite européenne de la spécialité (voir nos informations par ailleurs).

MOTO-CROSS : En France, le 15 mars, une réunion est prévue à **DINAN** ; à l'étranger, en Hollande, le terrain de **SINT ANTHONIS** recevra bon nombre d'inters européens, dont nos compatriotes Jean Hazianis et Michel Jacquemin. Nous effectuerons d'ailleurs le reportage de cette réunion internationale de bonne classe.

CONCENTRATIONS : Une concentration est prévue sous l'égide du Centaure-Club de Nice. Cette manifestation, également inscrite le 15 mars au Calendrier Sportif International ne nous a pas été confirmée.

On le voit, l'activité sportive reste assez réduite, en cette veille de printemps. Mais patience, dès dimanche prochain le nombre des épreuves augmentera, en cross principalement.

★

25 SELECTIONNES FRANÇAIS POUR LE LAMBORELLE

Notre pays participera cette année à la plus grande classique continentale de trial, qui se disputera demain en Belgique, avec une représentation très importante puisqu'elle ne comptera pas moins de 25 sélectionnés, sans parler des éventuels engagements individuels.

La FFM accordera selon toute vraisemblance une indemnité totale de 50.000 francs aux participants, la Ligue de l'Île de France fournissant de son côté une subvention de 50.000 francs, soit 100.000 francs en tout qui aideront nos trialistes à couvrir les frais du voyage.

Pour rencontrer les Draper, Smith, Brian Martin, Giles, Jackson, Brittain, Peplow, Ratcliffe, Vink, Kamper, Piron, Decoster, Decat, Vanderbecken, etc... soit la fine fleur du trial et du tout-terrain européen, nous compterons sur Jacquemoud, Bohec, Charrier, Mezmarie, Adnet, Delauné, Boussion, Kerviel, Heuqueville, Schooman, Vallée, Auroux, Kotolowsky, Souly, Retif, Fourgeaud, Beaumarié, Loustalan, Lepage, Danjean, Mignot, Jouanne, Gapin, Laurent. De plus, les deux jeunes femmes qui participent régulièrement à nos compétitions, Claire Blaise et Francine Métivet, seront elles aussi du voyage, à la demande expresse de Joseph Decat, parlant au nom des organisateurs belges.

L'équipe de France, désignée en vue du Challenge Inter-Nations, sera composée de Delauné-Boussion et Bohec-Jacquemoud. La Ligue des Flandres avait demandé l'intégration de son pilote François, mais la Sous-commission de trial a décidé de ne retenir que des coureurs ayant pris part aux Championnats de France (voir à ce sujet notre article p. 261).

Notre trial est en gros progrès et, avec la nombreuse représentation de qualité



que nous y alignerons, nous pouvons espérer une performance tricolore honorable au Lamborelle.

★

MOTO-CROSS EXTRA-NATIONAL LE 22 MARS 1959 A FRANGY

C'est le 22 mars prochain que le Moto-Club de Frangy organise son 4^{me} moto-cross extra-national sur les buttes de « La Sainte ». Ce magnifique tracé naturel de 1.800 m à travers bois, marais et carrières sur la colline de « La Sainte » qui domine la capitale de « La Roussette » verra cette année un plateau de choix, l'épreuve des 500 n'ayant été réservée qu'aux inters-experts tandis qu'une course en 250 réunira les meilleurs régionaux.

En 500 nous trouvons là un plateau « Européen ». La Suisse proche sera représentée par son sympathique champion Albert Courajod ainsi que par Gérard Duret qui l'année dernière s'était affirmé comme un véritable « casseur de baraque ». L'Italie, voisine également, envoie son champion de Rome Luigi de Giorgi tandis que de Hollande viendra le grand spécialiste des terrains de sable et de gravier, le spectaculaire Jan Clink. L'Angleterre aussi sera représentée par le souriant John Moore qui avait conquis le public l'an dernier.

Côté national la sélection est solide et capable de disputer la victoire aux étrangers : Michel Jacquemin, Rémi Julienne, Jacky Mélioli, Roger Drobecq, René Combes, André Chuchart, et Paul Godey.

Disputée selon la formule classique des trois manches avec addition des points, ces deux courses doivent connaître un grand succès auprès du public, soigné lui aussi particulièrement, car la sonorisation-reportage de l'épreuve sera assurée par l'équipe J. M. Landureau, connue de tous les habitués des grandes réunions motocyclistes, qui vient pour la première fois dans notre région.

Sportifs, reprenez bien cette date : il y aura affluence sur toutes les routes savoyardes et genevoises le 22 mars...

MOTO-CROSS REGIONAL LE 31 MAI A BLOIS

Le Moto-Club de Loir-et-Cher organise le 31 mai, un Moto-Cross Régional, catégorie 350 et 500 cc. Peuvent y participer les licenciés nationaux de la Ligue de l'Orléanais et de la Ligue de l'Île de France.

Les coureurs intéressés par ce cross peuvent envoyer leur demande d'engagement au Moto-Club de Loir-et-Cher, Café de la Duchesse Anne, square Victor-Hugo à Blois.

★

BURTON VAINQUEUR A MONTARGIS

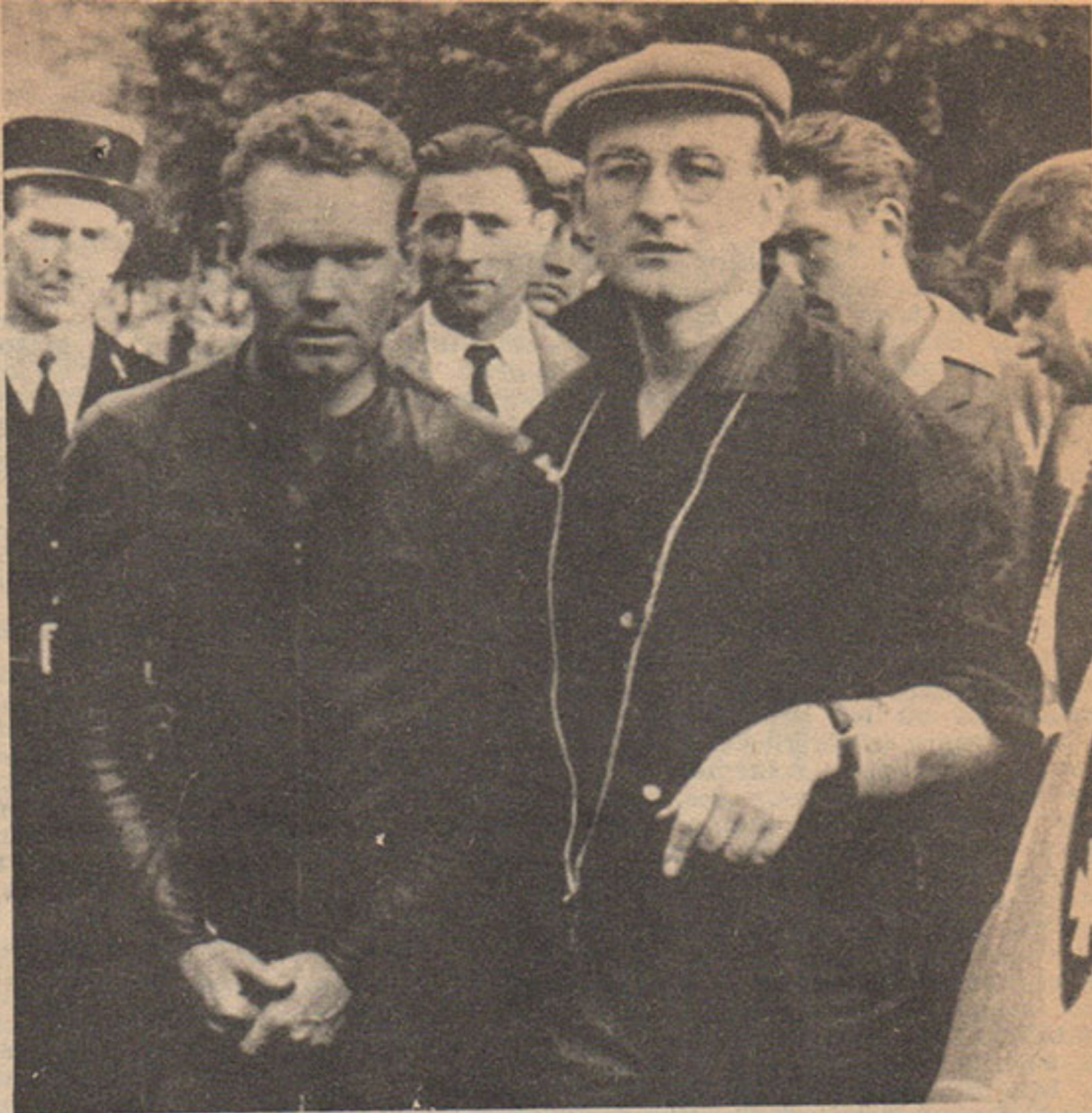
Nous n'avons encore reçu aucun élément nous permettant de vous donner des détails valables sur le moto-cross inter présenté le 1^{er} mars à Montargis, le même jour où se courait à Ermenonville l'épreuve qui vous est relatée dans ce numéro.

Mais, afin de vous tenir au courant du comportement des pilotes en ce début de saison, voici toujours les classements annoncés à l'issue des courses inter et nationale :

500 cc INTERS : première manche : 1. Rombauts (BSA, B.) ; 2. Scaillet (Matchless « spéciale Mineur », B.) ; 3. Burton (BSA, G.-B.). — Deuxième manche : 1. Burton ; 2. Scaillet ; 3. Rombauts. — Troisième manche : 1. Burton ; 2. Vanderbecken (Triumph, B.) ; 3. Thévenaz (BSA, CH). — Classement général : 1. BURTON, 5 pts ; 2. Julienne (Gilera « spéciale Olivotti », F.), 13 pts ; 3. Vanderbecken, 16 pts, etc...

500 NATIONAUX : première manche : 1. Marchadier (BSA) ; 2. Rambour ; 3. Pinard. — Deuxième manche : 1. Rambour (Triumph) ; 2. Marchadier ; 3. Pinard. — Troisième manche : 1. Marchadier ; 2. Rambour ; 3. Pinard. — Classement général : 1. MARCHADIER, 4 pts ; 2. Rambour, 5 pts ; 3. Pinard, 9 pts, etc...

Le point de vue d'un organisateur



Espeilhac que l'on voit ici en compagnie d'Eric Hinton, alors que ce dernier venait de chuter après avoir battu le record du tour.

J'AI bien tardé à venir donner mon point de vue, mais ne le regrette pas, car l'opinion de nos coureurs et d'un « mordu » M. Maraval de Toulouse faciliteront d'autant mon argumentation.

Dès avant de commencer j'ai bien peur d'être un peu long et pourtant je crains que certaines affirmations (basées sur l'expérience, la connaissance de bien des détails) ne puissent être assez longuement commentées pour qu'elles ne paraissent pas être erronées ou de parti-pris. Je voudrais surtout que tous ceux que je risque d'égratigner au passage sachent bien que ce n'est pas pour être « méchant » avec eux, mais seulement pour apporter ma petite pierre à cette enquête ; même si ma franchise peut devenir brutale, elle ne sera inspirée que par le désir d'aller au fond du problème.

Autre chose va certainement faciliter ma tâche. Il est plus que probable qu'à Villefranche-de-Rouergue nous n'organisons rien en 1959 (manque de bonnes volontés mettant effectivement la main à la pâte — frais en hausse — désaffection grandissante du public...). De sorte que je n'encourrai pas le risque d'être accusé de « pondre » un réquisitoire « pro-domo ».

L'ORGANISATEUR

« CE PELE D'OU VENAIT TOUT LE MAL »

Cette introduction, une fois de plus, va me permettre (charité bien ordonnée...) de « pleurer » sur le rôle de l'organisateur. Il semble que cet animal rare soit un peu trop dépeint à la façon du « mauvais riche » des images d'Epinal, et un peu trop souvent considéré comme la source de tous les maux, par son orgueil, son incapacité chronique, son parti-pris « contre les coureurs français ».

Certes je n'ignore pas que des grossières erreurs ont été commises, des plateaux axés sur une ou deux vedettes équipées de machines nettement supérieures et seules de leurs catégories, le tout pour des tarifs exorbitants ne laissant aux autres que les miettes. C'est tout de même loin d'être la vérité.

Et d'abord cette grossière erreur de voir dans les organisateurs une puissance financière atrocement avare, alors que des clubs comme le notre sont formés d'une poignée de jeunes en presque totalité employés, ouvriers manuels, commerçants, qui ne peuvent compter que sur la réussite de leur épreuve pour payer tous les frais. En cas de réussite on oublie vos efforts pour ne voir que des facilités et des avantages (dont nous attendons la révélation). En cas de « tulle » personne ne vous connaît plus, et les critiques commencent à pleuvoir aussi drues que les ennuis.

Imaginez un ouvrier aimant le grand air et qui au sortir de son usine va alder, pour son propre plaisir, un vigneron voisin à vendanger : quand il y a du vin en trop, on oublie même de le remercier, n'a-t-il pas pris son plaisir ? Si la grêle a détruit la récolte on lui demande de la payer.

Voilà dans quelle atmosphère travaillent la presque totalité des organisateurs. Voilà pourquoi malgré le virus (le vice

pourrait-on dire) qui s'est emparé de certains, il y en a de moins en moins.

POUR BATIR UN CIRCUIT INTER

Après ce long mais nécessaire préambule, qui vous plonge un tout petit peu dans le climat psychologique de l'organisateur en puissance, quels sont les données du problème qu'il a à résoudre.

Prenons d'abord le cas du Circuit International, que je crois bien connaître. Tout d'abord, un postulat auquel je tiens essentiellement, car il est à mon avis la seule raison d'être du Circuit Inter :

« Un circuit Inter courru en France doit valoir un circuit Inter courru hors nos frontières ». Le spectateur français (qui paie généralement plus cher que son collègue étranger, car il est moins nombreux) n'est pas un être inférieur. Il a le droit de voir un circuit Inter ayant réellement la valeur internationale, donc les meilleurs coureurs étrangers, au moins parmi les « privés » ; car à mon avis les « monstres » ultra-spéciaux d'usine ne peuvent être réservés qu'aux Championnats du Monde.

Je remercie Insermini d'avoir eu la franchise d'écrire que les coureurs français réellement de classe internationale se comptaient sur les doigts de la main. Et alors ? si vous avez besoin de 20 coureurs pour meubler un circuit de plusieurs kilomètres (9 chez nous). Et si, comme le dit fort justement Collot, la course ne sera passionnante, que si elle comporte un plateau équilibré où chaque participant sait qu'une victoire n'est pas impossible pour lui.

Que faire donc ? Sinon engager une bonne dizaine d'étrangers de valeur sensiblement égale plus les cinq Français en question (nous avons pour notre part engagé de neuf à douze Français chaque année, ce qui prouverait que nous ne les défavorisons pas tellement).

LES ORGANISATEURS COCARDIERS

Le public souffre, a-t-on écrit, de ne pas voir gagner des coureurs français. Pour bien connaître de très nombreux organisateurs, je sais qu'ils en souffrent bien plus que la masse des simples spectateurs, car ils sont encore plus « mordus » qu'eux. Mais doit-on pour cela « tricher » avec le spectateur et sélectionner uniquement les étrangers de 3me zone condamnés à jouer les figurants ?

Nous savons que les coureurs britanniques sont servis en priorité par les usines, mais cela ne suffit pas à expliquer leur supériorité.

Disposant des derniers modèles, où de la possibilité de transformer leurs moteurs, ils sont généralement (du moins chez les Britanniques) de remarquables mécaniciens : telle machine 1956 revue et corrigée par eux est aussi vite qu'une 1958 de la même marque). Ce matériel ils le pilotent avec une folle témérité hélas payée fort cher, mais qui leur a valu non seulement des victoires mais également la faveur du public.

Certes nous avons connu en 1952 un extraordinaire duel P. Monneret-Collot qu'il serait injuste de ne pas citer parmi les 8 hauts faits de notre épreuve villefrancoise. Mais les Simpson, Hinton Eric ou Harry, Mac Cutcheon, Hocking, John Anderson, Klinger ont certainement fait rebondir le débat jusqu'à des hauteurs insoupçonnées, dépassant même l'imagination la plus fertile.

Pourtant aucun de ces champions (pas même le regretté Campbell champion du monde) n'a jamais touché à Villefranche autant que nos champions de France, comme prime de départ. Si quelqu'un mettait ceci en doute, je suis prêt à parier un million, documents à l'appui, sur ce que j'avance.

PARLONS BUDGET

L'an passé, plusieurs circuits, (le notre fut épargné fort heureusement) ont accusé de très lourds déficits : j'en connais un où les organisateurs ont dû avancer 4 millions de leur propre trésorerie. Il y avait de très gros « plateaux » étrangers, et l'on a affirmé que ce déficit venait des trop gros frais engagés pour ces étrangers.

J'y crois d'autant moins que les circuits en question donnaient des primes de départ uniformes et très basses et annonçaient de très gros prix à l'arrivée.

Actuellement, avec la réglementation née de la catastrophe du Mans, il faut compter environ de 4 à 7 millions pour un circuit Inter.

Avec ses 9 km de développement et 20 coureurs au départ dans chaque catégorie, Villefranche-de-Rouerge exige 6 millions. En gros 4 millions de frais d'organisation quelque soient les coureurs à engager ; les prix sont de 600.000 frs. Les primes de départ furent l'an passé de 1.350.000 frs pour dix-neuf coureurs en 350 et autant en 500 (la plupart en double-montes) là aussi il est possible d'apporter des preuves.

Quels sont les gens connaissant la compétition qui oseront prétendre qu'on peut faire des économies là-dessus. Et même si on pouvait gagner 350.000 frs en prenant du 2me plan, cette économie serait une faute monumentale, car pour 5 % de frais en moins (sur le budget total) la recette diminuerait de 50 %.

Je n'en fais pas une règle absolue ; je sais que de véritables « folles » consenties par de très rares organisateurs ont modifié très largement ces données. Mais à priori on pourrait en déduire que seule la participation étrangère permet désormais d'amortir un circuit digne de ce nom. Car en 1958 plus particulièrement, la participation française nous coûte 450.000 frs de primes de départ, plus les assurances : 10.000 frs par machine, soit plus de 600.000 frs pour un résultat plus que décevant.

Et à ceux qui jugèrent que nous faisons la partie belle aux étrangers, nous dédions ces chiffres, et les résultats et nous leur rappellerons qu'en lever de rideau une course réservée aux seuls Français permet à une quinzaine de débutants de réaliser sur des machines sports des temps supérieurs à ceux « d'Inters » équipés de machines courses.

Avons-nous trahi notre rôle en offrant aux spectateurs français un circuit Inter digne de ce nom en opposant aux Inters français des Privés étrangers dotés de machines similaires ? (les Hinton avaient des Norton 56 modifiées par leur père et une Velocette usine... de 1951).

Avons-nous trahi notre rôle d'organisateurs français en engageant neuf pilotes français dans chaque catégorie ou en préparant la relève avec la « formule sport », c'est-à-dire en faisant courir le même jour 23 pilotes français et onze pilotes étrangers venus des 4 coins du monde ?

Nos pilotes se plaignent qu'à l'étranger on soit plus nationaliste. Il est certes difficile d'aller courir en Italie, mais n'oublions pas tout de même que ce sont des étrangers (Britanniques évidemment) qui ont été les plus recherchés ces dernières années par les usines et les organisateurs italiens.

En Angleterre, les courses nationales sont d'un niveau supérieur à nos courses Inter ; et leurs courses Inters n'intéresseraient certainement pas nos pilotes : pas de primes de départ, parfois un gros 1er prix, mais après c'est bien faible. En Allemagne, dans le Benélux ou les Pays Scandinaves, il y a des places à prendre, mais elles sont chères ; les palmarès, le matériel, et les prix demandés par les Britanniques défilant toute concurrence.

ET NOS PILOTES ?

Je crois qu'il est temps de m'arrêter. Le lecteur finirait par croire que j'ai une bien piètre opinion d'eux. Alors que je tenais seulement à leur démontrer qu'ils font fausse route en s'attaquant si souvent aux organisateurs qui sont leurs seules « vaches à lait ». De plus, leurs intérêts coïncident bien souvent avec ceux des pilotes, et ils sont « embarqués dans la même galère ».

Alors, pourquoi ne pas voir le problème à la base ? L'Angleterre offre à ses jeunes pilotes non seulement des machines à moitié du tarif payé en France, non seulement des pièces détachées bien meilleur marché ; mais également des « écuries » soutenues par des mécènes ou des professionnels de la moto ; et les marques d'accessoires, pneus, huiles, carburants, équipements, offrent des primes et des subventions très substantielles.

Chez nous, industriels et professionnels de la moto ont d'autres objectifs que le soutien du sport.

LE ROLE DE LA PRESSE

Chez nous, le grand public n'est guère instruit du sport motocycliste. Si la grande Presse lui consacrait un dixième de ce qu'elle réserve au sport cycliste, le champion de France motocycliste toucherait autant que Bobet comme prime de départ. Si la grande Presse nous consacrait autant de lignes qu'au seul tennis, sport pourtant peu démocratisé, et d'un intérêt assez limité pour elle, nos gamins connaîtraient aussi bien les noms de nos champions motocyclistes que le palmarès de Rivière ou la formation de Reimc. Et dès, lors le sort de nos circuits serait bien résolu.

UN PROGRAMME CONSTRUCTIF ?

Tout ceci hélas ne correspond qu'à de grands coups d'épée dans l'eau. Souhaitons seulement qu'il reste le plus possible de « mordus » de « vicieux » de la compétition pour organiser de beaux circuits ; mais il faudra faire notre deuil d'industriels français nous donnant les matériels adéquats, de mécènes, ou de soutien systématique de la grande Presse.

Tout au plus peut-on espérer des formules nouvelles de la FIM ou des Fédérations Nationales pour la relance du sport motocycliste de vitesse.

Et nous revenons à une formule que nous avons déjà préconisée. Si la compétition prétend être un banc d'essai, pourquoi ne pas la rapprocher des conditions d'utilisation de la moto commerciale : elle en gagnerait en sécurité et en valeur spectaculaire (même si le bruit d'un « 4 pattes » impressionne autant que sa vitesse).

D'abord carburant commercial obligatoire, y compris celui qui est à forte proportion de plomb tétraéthyle : les taux de compression et la puissance y perdront (la robustesse y gagnera, mais nos chambres de combustion de série risquent de s'améliorer).

Et surtout imposer un impératif dont doit se préoccuper l'ingénieur : le prix de revient. Par exemple un prix de revient limité à deux fois le prix de revient moyen des motos de même cylindrée vendues dans le pays où elles sont fabriquées. Et pour faire mieux respecter cette limite, vente obligatoire de 12 motos de ce modèle.

Il n'y a là rien d'utopique : c'est le programme de Norton, AJS, Matchless, ce fut celui de Velocette, BSA ; ce pourrait devenir celui de BMW, NSU, et fort probablement, devant la concurrence, des usines italiennes à l'esprit si sportif.

Dès lors l'abondance de matériel permettrait à chacun de s'équiper correctement ; différences très atténuées entre machines des équipes officielles et machines commercialisées (si la différence s'avérait trop grossièrement marquée, la FIM pourrait envisager la mise en vente des machines officielles présentées). Et grâce à ce prix de revient abaissé, équipement à un prix convenable de tous les coureurs de classe internationale.

Les machines de 2me main fort nombreuses et peu chères faciliteraient l'éclosion de talents nouveaux.

En même temps une formule « sport » encore simplifiée devrait amener à la compétition active d'innombrables « mordus » qui en rêvent. Deux solutions : accroissement des circuits Nationaux : c'est difficile car les circuits Inters ne coûtent guère plus cher et ont plus d'attrait. Mais la FFM pourrait refuser le label Inter à une organisation qui ne pourrait respecter dignement ce titre.

2me solution : inclure une épreuve sport en lever de rideau d'épreuves Inter, et laisser s'épanouir les jeunes talents dans l'ambiance des as du jour.

On pourrait même envisager, comme le préconise Onda, de réserver les machines sport aux Nationaux.

Il est en effet anormal d'espérer des résultats de masse avec des machines dépassant largement le million, et les « petits cubes » italiens sont plus chers que les 500 anglaises.

Pour ma part j'irai plus loin, envisageant la restriction des cylindrées et des catégories : trois en Inter et trois en Nationaux, en comptant les sides. Le cross se contente de deux, 500 et 250, et s'en porte fort bien.

Sur le plan FIM, en tous cas, simplification des formules : course F 1 et F 2. Il faut savoir choisir pour ne pas embrouiller le spectateur moyen déjà bien perdu dans la multiplicité des cylindrées.

EN CONCLUSION

J'ai été certainement très long, j'ai été très acide dans ma défense des organisateurs (c'était je crois nécessaire, pour éviter de laisser se creuser un fossé qui n'aurait jamais dû exister entre eux et les coureurs que j'ai toujours considéré comme des amis personnels).

Je n'ai à proposer qu'un plan révolutionnant les normes actuelles. Mais celles-ci nous amenant au flasco, il fallait bien proposer autre chose : j'ai cherché un ensemble cohérent et viable.

Et de peur d'user bien des patiences, je me tais... bien qu'ayant l'impression d'avoir laissé dans l'ombre bien des détails à éclaircir (mais au diable les bavards de mon espèce).

J. ESPEILHAC

ex-responsable des plateaux
de Villefranche-de-Rouerge.

CETTE année, Amsterdam avait le redoutable honneur d'organiser le premier Salon 1959, qui était surtout, d'ailleurs, le premier Salon de l'Europe des six.

En la conjoncture actuelle, si peu favorable à la motocyclette dans toute l'Europe, les organisateurs hollandais, comme les exposants, ont donné la preuve qu'il n'y avait pas lieu de s'abandonner à un pessimisme systématique, mais qu'il fallait au contraire poursuivre son effort, tout en cherchant des voies nouvelles.

Et de cet acte de foi en la moto, il est résulté un Salon attrayant dont le principal mérite était de créer une ambiance optimiste.

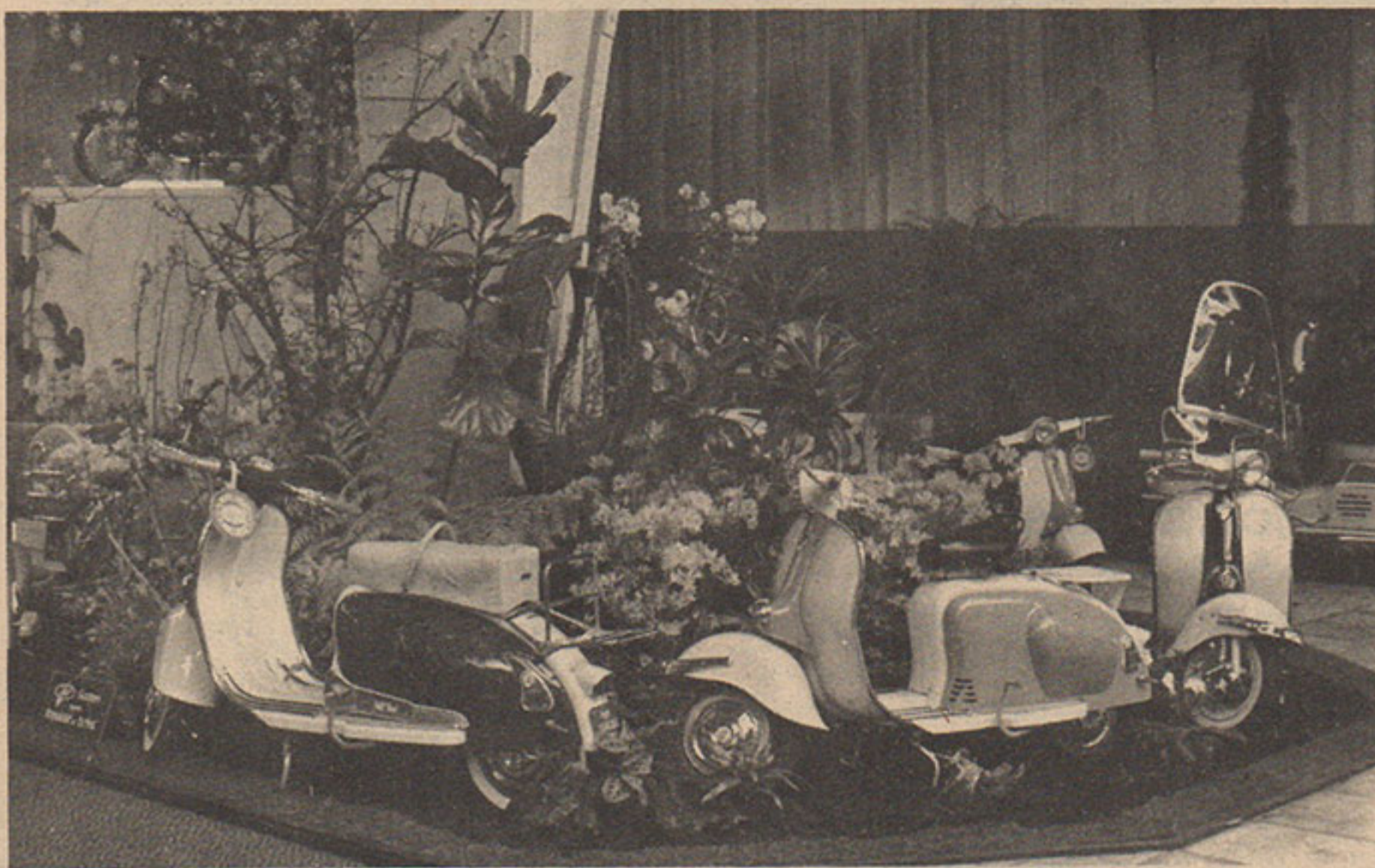
Et pourtant, comme les statistiques vous le démontreront plus loin, les exposants auraient pu faire grise mine.

— Mais au contraire ils ont tenu à être là, rares étant les abstentions.

— Mais au contraire, ils ont tenu à présenter d'une manière attrayante leurs stands, en faisant appel à de riches décorations florales dans lesquelles les Hollandais sont d'ailleurs passés maîtres (mentionnons les stands particulièrement réussis de Jawa et de N.S.U.).

— Mais au contraire, l'industrie allemande qui traverse une sérieuse crise, a tenu à avoir (par l'intermédiaire de ses importateurs) une participation d'ensemble de grand standing, qui nous a fait regretter davantage, la modicité de la participation française réduite à Kaptein (nom de la Mobylette produite sous licence aux Pays-Bas), Velosolex et Peugeot (qui ne présentait que trois scooters de même couleur !...).

— Mais au contraire, nous avons retrouvé une large représentation des industries britannique, belge, autrichienne, tchécoslovaque, italienne (à un moindre degré toutefois) suédoise et même... japonaise, sans parler de l'industrie locale représentée par 36 exposants. Au total : 85 marques différentes !...



le climat hollandais

Le petit tableau, ci-dessous, permet de constater l'évolution du marché hollandais, très stationnaire en ce qui concerne le motorcycle, mais au contraire en pleine période de croissance en ce qui concerne le cyclomoteur.

	1953	1955	1957	1958
Motocycles + de 50 cc ..	115.058	130.325	127.914	125.000
Scooters ..	3.171	15.846	40.627	50.000
Cyclomoteurs	183.023	503.421	750.000	850.000

Mais cette augmentation du nombre des motocycles en circulation dissimule en réalité une certaine mévente, que les statistiques de production et d'importation traduisent au contraire très clairement.

Si l'on prend par exemple les cyclomoteurs, et que la comparaison porte sur les onze premiers mois de 1957 et 1958, on s'aperçoit que la production locale a très sérieusement diminué, passant de 175.300 unités à 148.400, cette récession se sentant également dans les importations qui régressent de 12.700 à 9.300.

Chute encore plus importante en ce qui concerne les motos, qui sont généralement importées : de 7.695 modèles en 1957, nous passons fin 1958 à... 2.940 !

Les causes de cette mévente sont, en

DERRIERE LE VIVIFIANT SALON D'AMSTERDAM, QUE SE CACHE-T-IL ?



Exemple typique, de la décoration très réussie de certains stands.

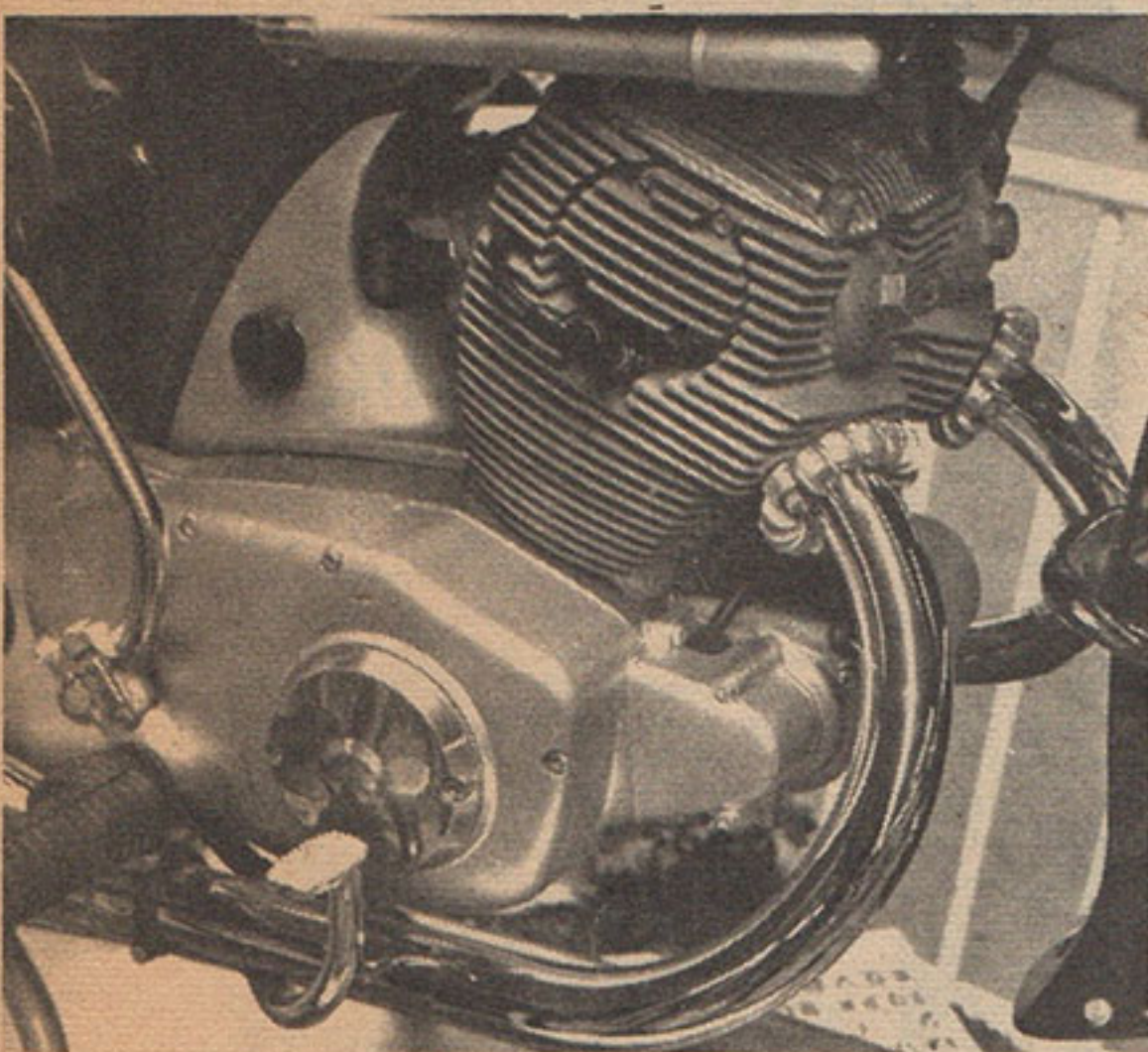
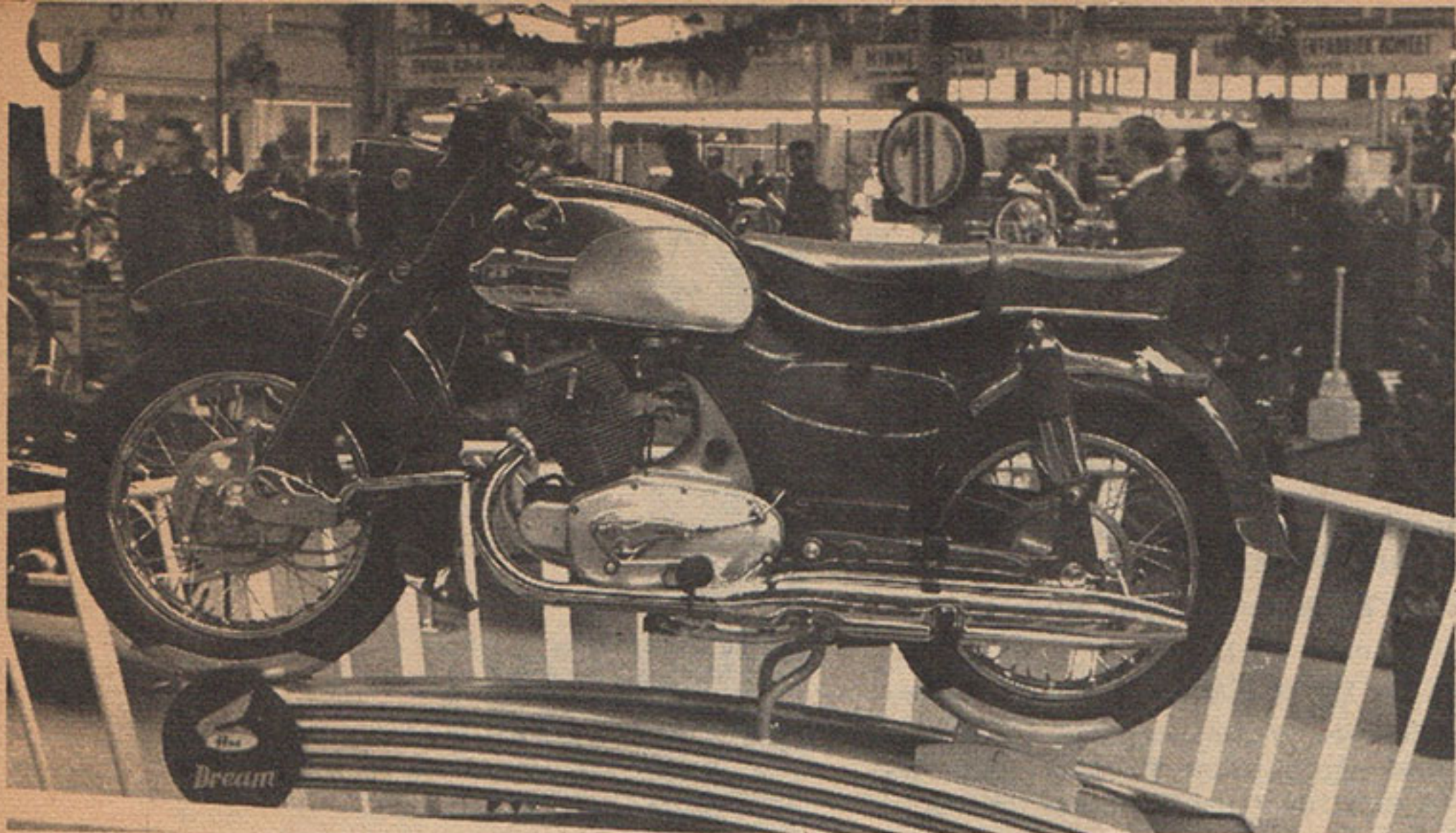
général, identiques à celles que nous rencontrons en France.

Aux Pays-Bas aussi, les droits de douane existent, moins élevés cependant qu'en France, puisque sensiblement de 30 %, et même de 8 % lorsqu'il s'agit d'échanges entre pays du Benelux.

Mais là-bas aussi, la moto est considérée comme objet de luxe, et tous motocycles de plus de 50 cc est frappé d'une taxe de 20 % !...

Aussi, une 600 cc twin anglaise vaut-elle l'équivalent de 500 à 550.000 frs, une Ariel Leader ou une Norton Jubilee sensiblement 400.000 frs, et ceci explique la chute vertigineuse des chiffres de certaine importation, l'Allemagne Occidentale voyant passer en un an ses chiffres d'exportation motos de 4.744 à 1.497 !...

Aussi, la bataille des prix fait-elle rage, et un élément tout nouveau, dont il ne



faut pas minimiser l'importance, risque de constituer un véritable pavé dans la mare : l'entrée sur le marché européen, de l'industrie nipponne.

Déjà, lorsque l'on se promène dans les rues d'Amsterdam, et que l'on s'arrête devant les magasins de matériel photographique, on est frappé par le nombre d'appareils japonais, et par leur prix.

Demain, et non seulement en Hollande, nous trouverons des produits japonais chez les motocistes, et à quel prix.

Une seule machine japonaise était exposée, la Honda Dream, mais elle fit l'objet de nombreuses conversations, qu'on en juge.

LA « BOMBE » JAPONAISE

Cette 250 Honda, nos lecteurs la connaissent bien puisque nous l'avons décrite dans nos numéros 1.394 et 1.404.

Rappelons simplement qu'il s'agit d'une moto conventionnelle sans carénage excessif, animée par un bloc-moteur vertical-twin 250 cc à simple ACT, développant 20 CV à 8.000 t/m.

Si l'ensemble de la machine témoigne d'une technique générale assez conservatrice, bien que moderne, par contre l'esthétique est assez surprenante, et rappelle le célèbre style « en lame de couteau » cher aux automobiles anglaises d'avant-guerre.

En effet, nous trouvons un bloc-moteur aux arêtes parfois vives, les sections elliptiques ou rondes font place à des sections rectangulaires, telle la portière de phare qui est carrée, ou encore la section des éléments amortisseurs AR qui est rectangulaire !...

Première apparition sur notre continent d'une motocyclette japonaise, la Honda 250 cc dont le moteur est un 250 cc twin ACT qui ne manque pas d'allure.

Emallée bleu nuit, et assez largement chromée, cette machine ne manquait pas d'allure, mais elle peut plaire, comme ne pas plaire, sort réservé à tout ce qui sort des sentiers battus.

Mais ce qu'il faut considérer n'est pas là.

La Honda est une machine de conception très valable, brillante sur le papier, car les 250 cc ACT de 20 CV ne courent pas les rues.

Et cette moto qui vient des antipodes est vendue, tenez-vous bien, environ 80.000 frs moins chère qu'une 250 cc sensiblement de même classe.

Tour de force de l'industrie nipponne, qui malgré des frais de transport n'ayant rien de commun avec ceux des autres producteurs européens, arrive néanmoins à concurrencer dangereusement ceux-ci sur leur propre terrain.

Mais, et là est tout le problème, à quel prix est payé l'ouvrier japonais, et par contre-coup les matières premières ?

TOUJOURS DANS LE DOMAINE DE LA MOTO

Autre surprise, mais bien discrètement présentée, la nouvelle 250 cc Guzzi, dérivée directement de la 175 Lodola.

Cette 250 cc — ou plus exactement cette 235 cc — est obtenue par modifica-

tion aussi bien de l'alésage, porté de 62 à 68 mm que de la course, 64, au lieu de 57,8 mm

Pour des raisons que les importateurs hollandais ignoraient, la distribution ne se fait plus par simple ACT commandé par chaîne, mais plus classiquement par tiges et culbuteurs.

La première version de la 175 Guzzi avait quelque peu déçu par son manque de puissance.

Par la suite, l'usine s'est rachetée aux yeux de ses admirateurs en commercialisant une version sport.

Espérons que la même politique sera reprise, en ce qui concerne la 235 cc, car sa puissance annoncée de 11 CV (identique d'ailleurs à celle de la 175 sport) est bien maigre de nos jours.

Cela est peut-être largement compensé par la robustesse, la souplesse, etc... mais il ne fait de doute pour personne qu'une puissance spécifique de 47 CV/l en 1959 est quelque peu dépassée.

L'industrie italienne nous apportait également une autre nouveauté, moins inédite il est vrai, puisqu'il s'agissait de la 85 cc MV déjà commercialisée depuis quelque temps.

Belle petite machine, tout-à-fait traitée dans le genre moto légère, et qui, comme toutes les autres MV du stand inaugurerait une nouvelle présentation, cadre noir et réservoir bicolore, dont le décor n'était pas sans rappeler celui de Gilera.

Au milieu du stand, en bonne place, une M.V. 4 vieux modèle, entendez par là qu'il s'agissait d'une 500 avec le carénage intégral interdit désormais, et à la partie basse du cadre non détachable.

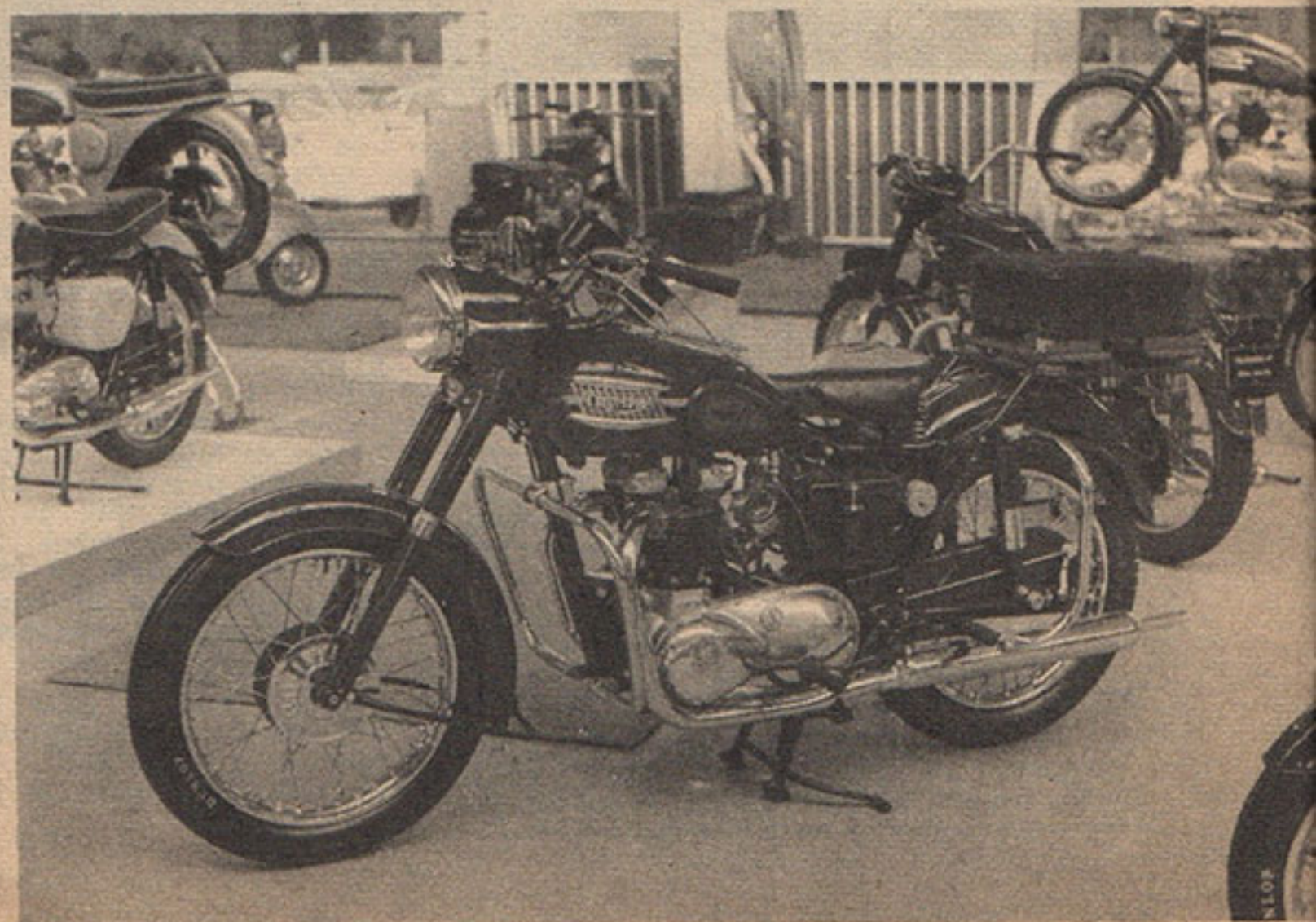
Une petite astuce que nous n'avions pu remarquer à l'époque lors des comptes rendus de G. P. (il est vrai que l'on n'approche pas facilement les mécaniques M.V.), le tube supérieur du cadre forme réservoir d'huile secondaire, pour le seul graissage de la tige d'embrayage.

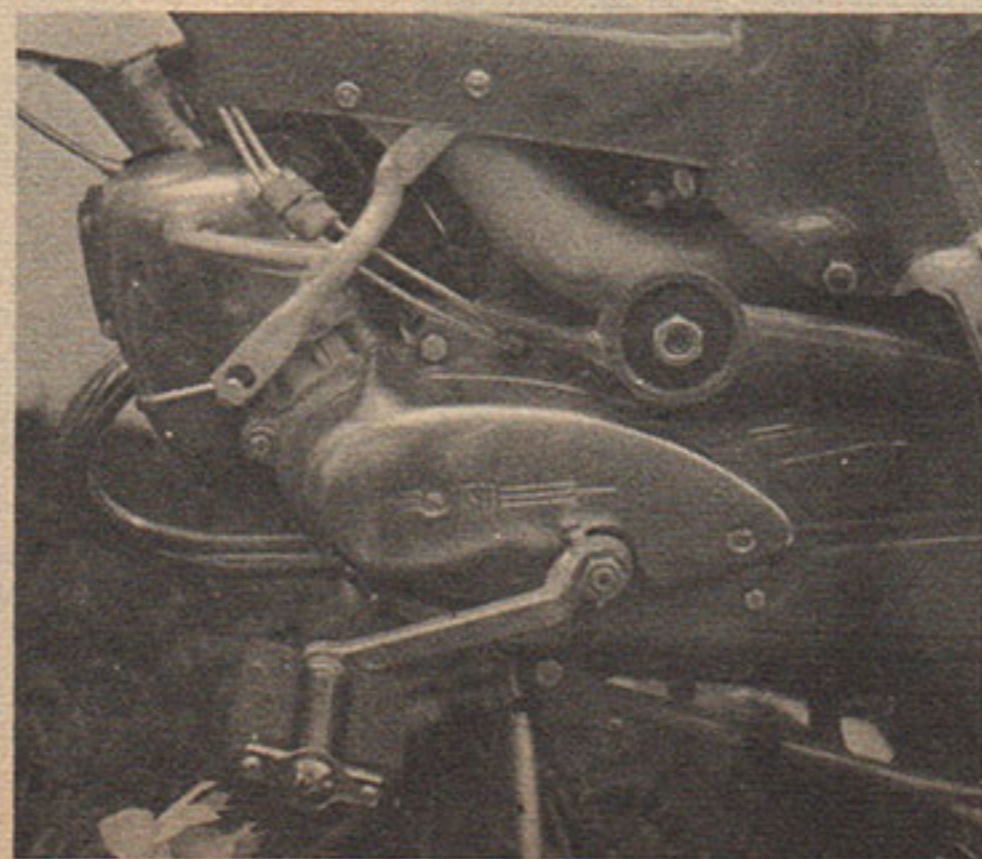
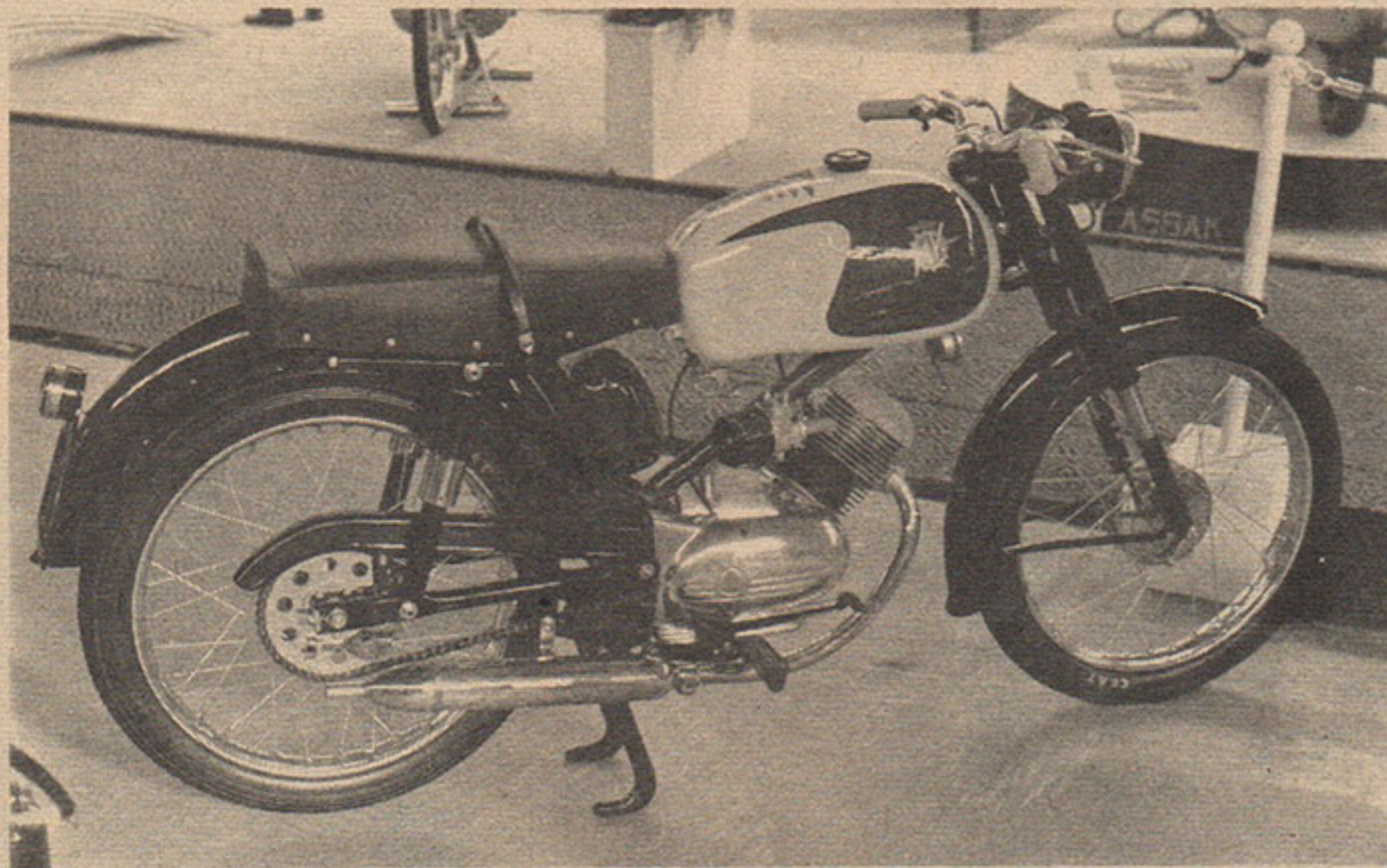
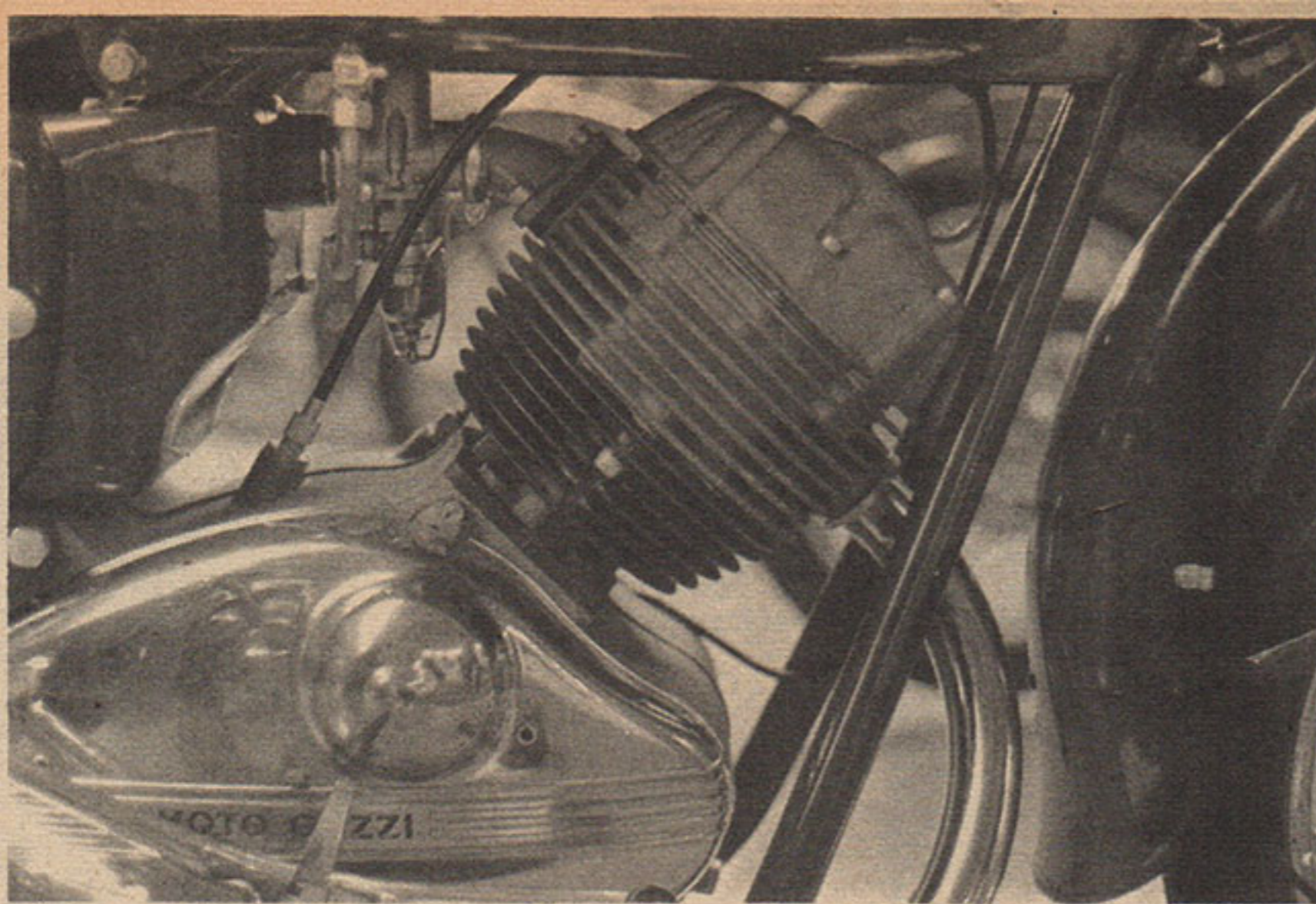
★

Pour sa part l'industrie anglaise exposait beaucoup de nouveautés... pour les Hollandais, car depuis le dernier Salon de Londres chaque constructeur a gardé sa même gamme de production, quand il ne l'a pas réduite.

C'est ainsi que les Hollandais voyaient pour la première fois les nouvelles 650 twin AJS, Matchless, les Velocette aux bas-moteurs carénés, l'Ariel Leader, la Norton Jubilee, la BSA Star, etc... jusqu'au Raleigh Moped, qui sans parler de sa technique archaïque, ne semble avoir aucune chance en Hollande, étant affiché à plus de 70.000 de nos francs !...

Sur le stand Triumph, cette twin « police » avec équipement radio.





En haut : La Lodola, dans sa version 250 cc, possède une distribution par tiges et culbuteurs.

Ci-dessus : première apparition de la 85 cc MV, véritable petite moto.

Ci-contre : nouvel utilitaire chez MV, bien dans la tradition.

Ci-dessous : carénage enlevé, voici le moteur du nouveau N S U Quickly T.

D'Allemagne nous venait un tout nouveau cyclomoteur « Super de Luxe » dû au crayon d'un styliste suédois.

Fabriquée par NSU, sous le nom de Quickly T., ce modèle s'écarte de plus en plus franchement de la formule utilitaire qui semble bien être celle convenant le mieux au cyclomoteur.

Mais il est vrai que c'est là une conception très française de ce que doit être un cyclomoteur, car nombre de constructeurs étrangers poursuivent une politique tout à l'inverse et s'orientent vers des modèles de plus en plus lourds, de plus en plus perfectionnés techniquement, et ceci nous amène à poser la question :

QUE DEVIENT LE CYCLOMOTEUR EN HOLLANDE ?

Tout d'abord, la limitation de vitesse a bouleversé le marché. Pas plus de 40 km/h, c'était évidemment prononcer la condamnation du cyclo sport.

Dès lors, 2 seules voies étaient offertes aux 50 cc, celle de l'utilitaire bon marché, ou celle du touriste super-luxe.

Dans la première catégorie, l'industrie française est bien placée avec le Vélosolex et la Kaptein Mobyette, à un peu moins de 50.000 frs.

Mais il y a cependant encore moins cher.

Berini proposait un modèle à 39.000 frs, et Claeys Flandria, diffusé là-bas sous le nom d'Avaros, affichait un modèle au même prix.

Ajoutez encore 2 ou 3 modèles, et le tour des cyclomoteurs utilitaires est bouclé, car il semble très difficile de se faire dans ce domaine sa petite place.

★

Par contre dans la catégorie « super-luxe », concurrence acharnée, comme si la vente de 50 cc de quelques cent mille francs ou guère moins, était chose plus aisée.

Il est vrai que dans ce cas le cyclomoteur est équipé pour le transport d'un passager, ce qui n'est pas incompatible avec sa faible puissance, la Hollande étant un pays particulièrement dépourvu de côtes.

La finition est particulièrement soignée, l'émaillage en deux tons est de rigueur, et les feux arrière commencent à prendre une importance que ne renierait pas une voiture « made in USA ».

Techniquement, ce sont de véritables petites motos, au bloc-moteur pouvant contenir jusqu'à 4 rapports, comme le nouvel Avaros.

Ce sont aussi des cadres suspendus intégralement avec des amortisseurs parfois hydrauliques (Quickly T).

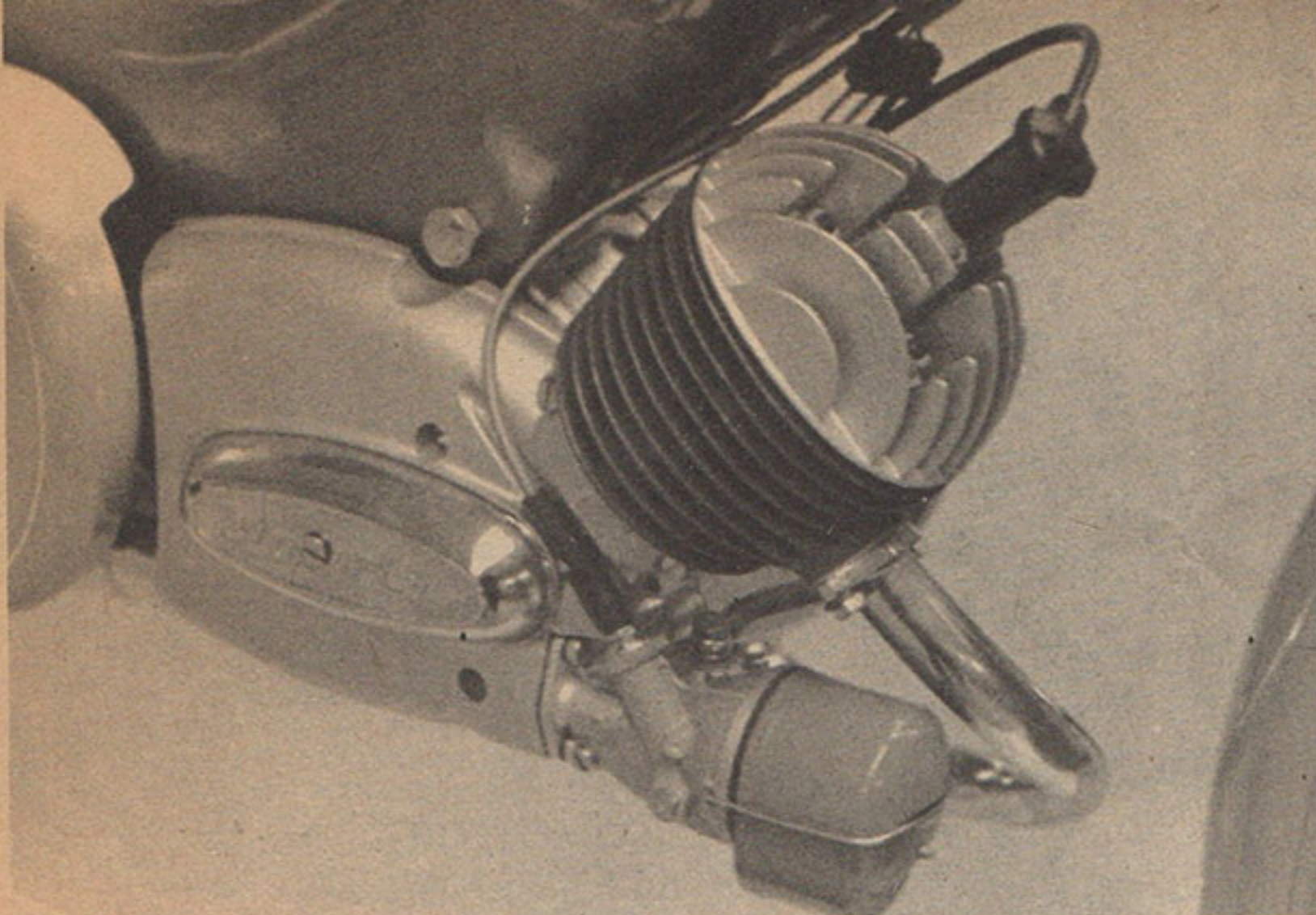
Les carénages se font de plus en plus enveloppants, les freins de plus en plus généreux, les pneus de section de plus en plus forte, et finalement on semble réinventer la moto, en lui conservant le cadre ouvert de la bicyclette de dame !

Devant cet offensive du super-luxe, nous sommes tentés d'établir une comparaison avec l'automobile américaine 59, dont les solides positions, de naguère, sont peu à peu enlevées par la petite voiture européenne économique.

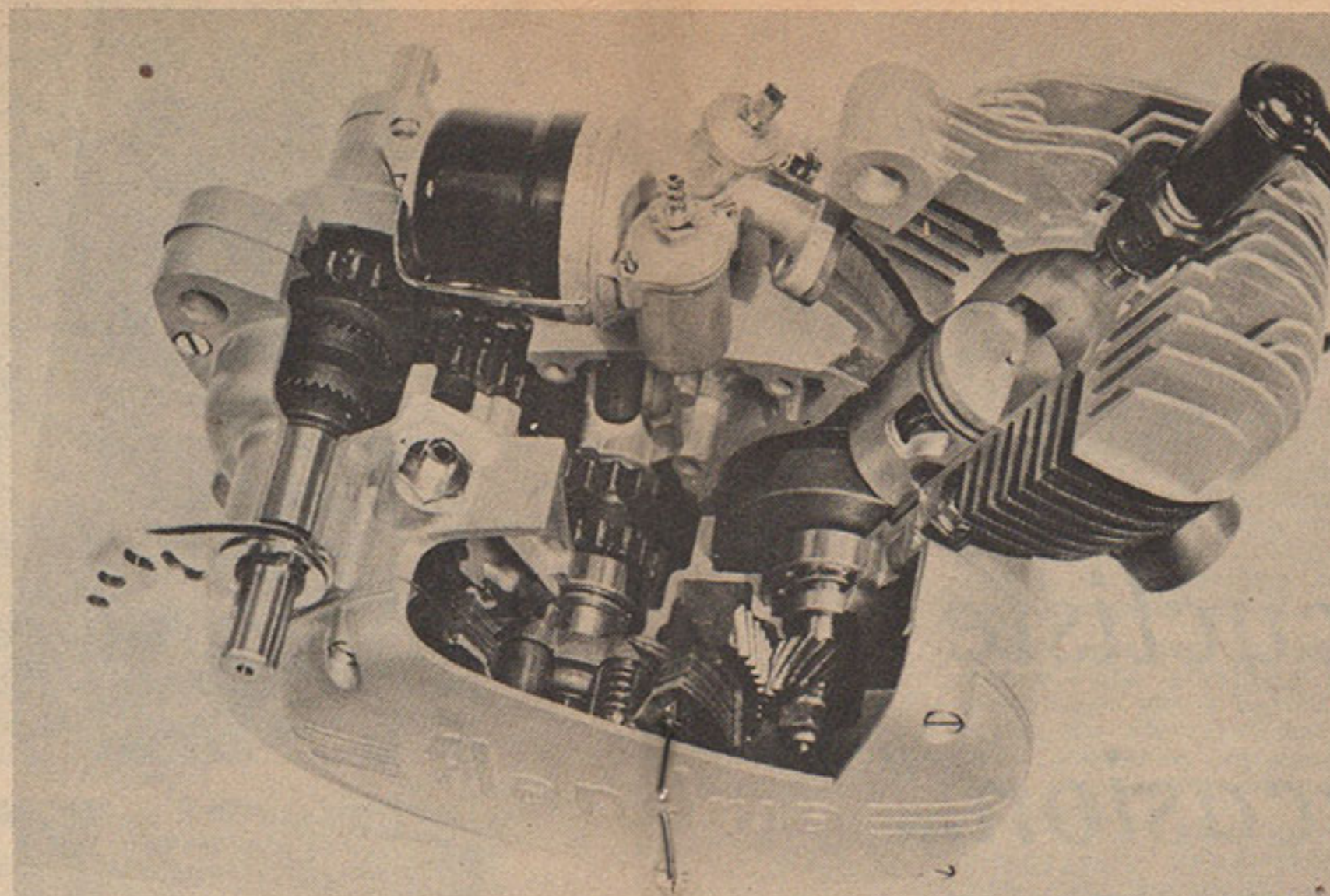
Le cyclomoteur, excepté quelques sages, ne court-il pas à sa perte en s'engageant dans ce chemin sans issue ?

Car limité dans sa cylindrée, et dans bien des pays par sa vitesse, il n'offre finalement que des conditions d'emplois limitées ne serait-ce que par rapport à une moto 125 cc, dont bientôt il atteindra le prix.

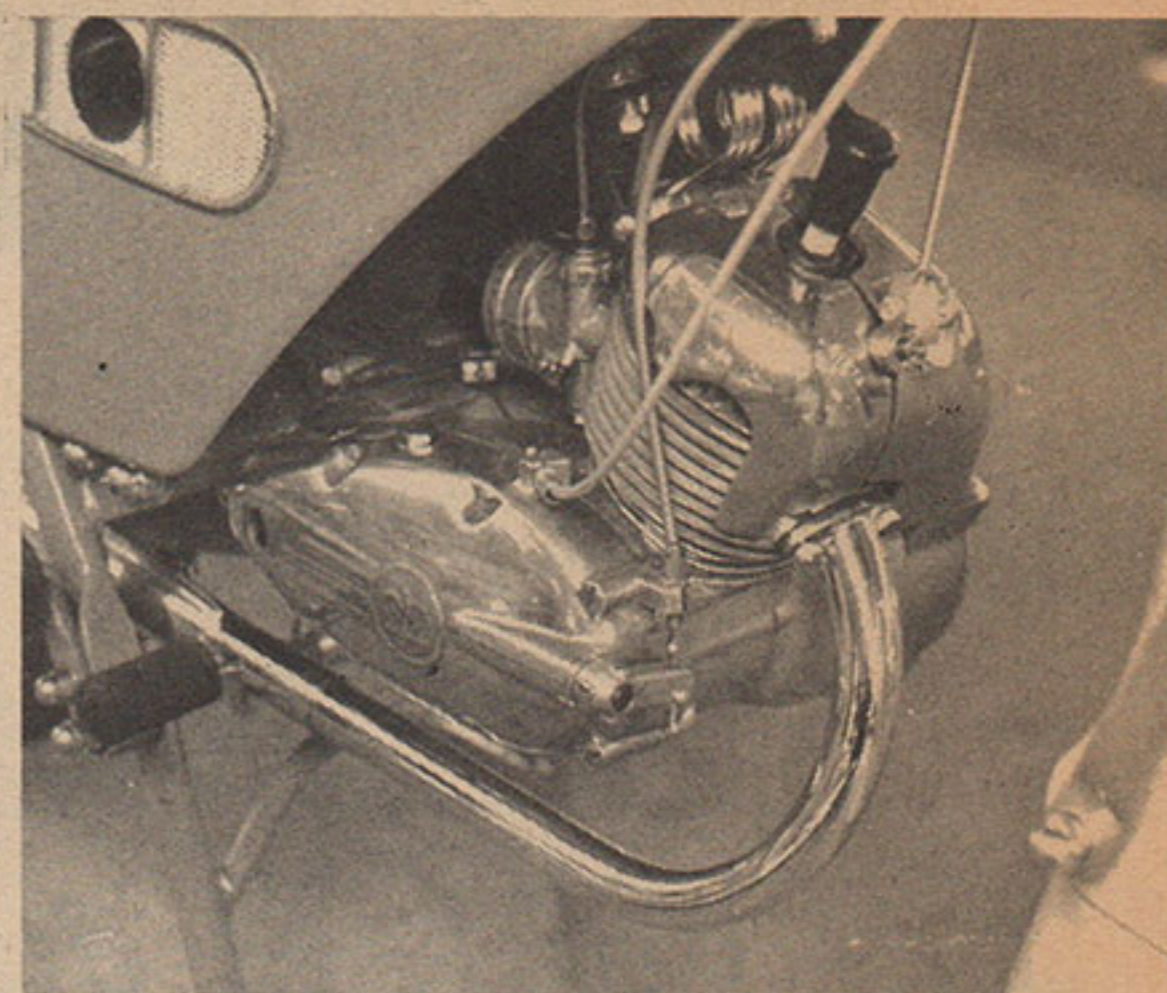
Un constructeur hollandais, peut-être conscient de cette impasse, ne s'est pas borné à étoffer sa partie cycle, mais a également accru la cylindrée de son moteur. C'est Rapp, qui présentait ce que vous appellerez au choix un cyclomoteur lourd, ou un vélomoteur léger. Il s'agissait d'un petit 75 3 vitesses qui évidemment sur le plan des performances, cons-



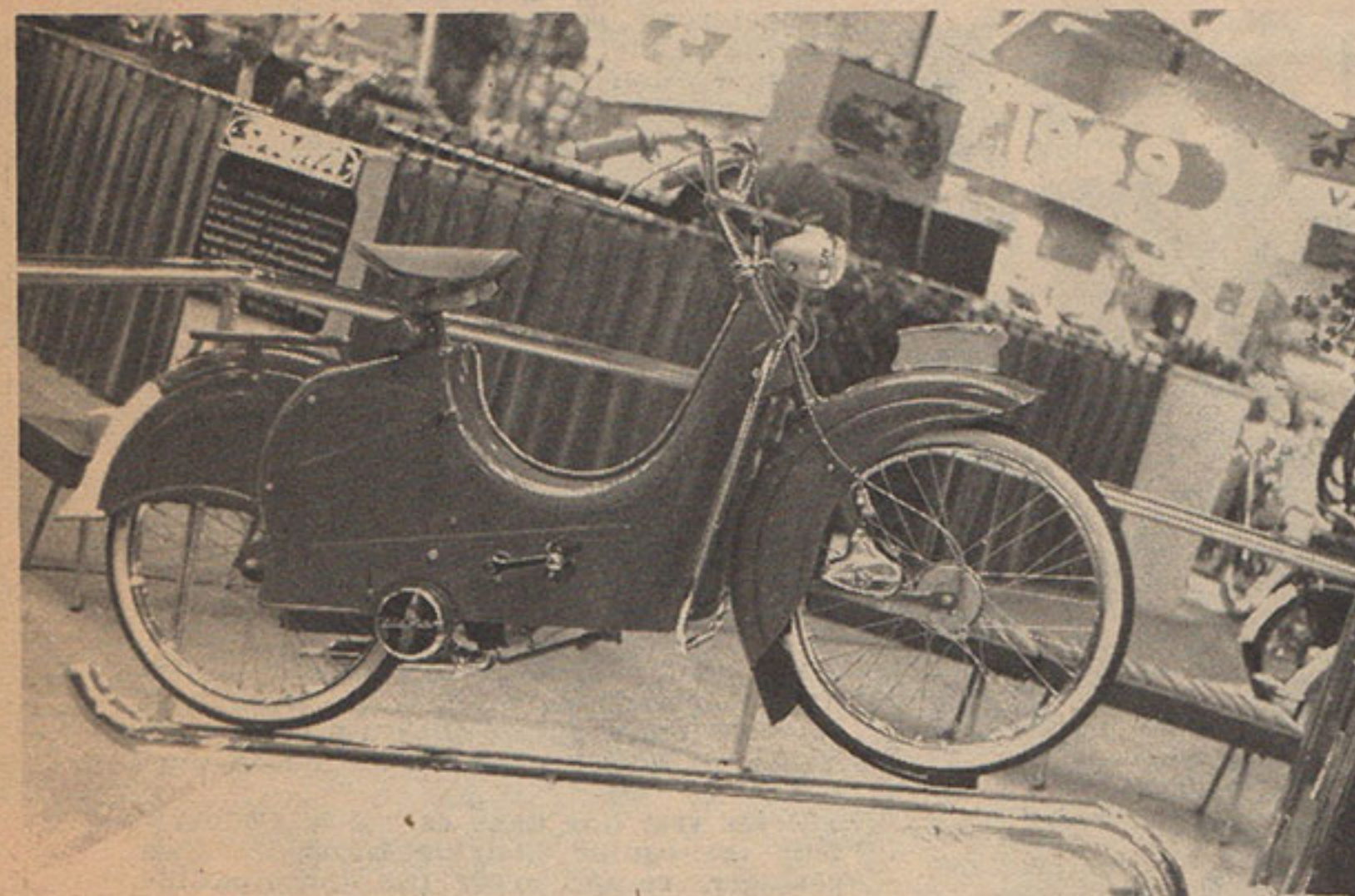
Le nouveau moteur Berini, à limiteur de vitesse, que nous avons présenté dernièrement.



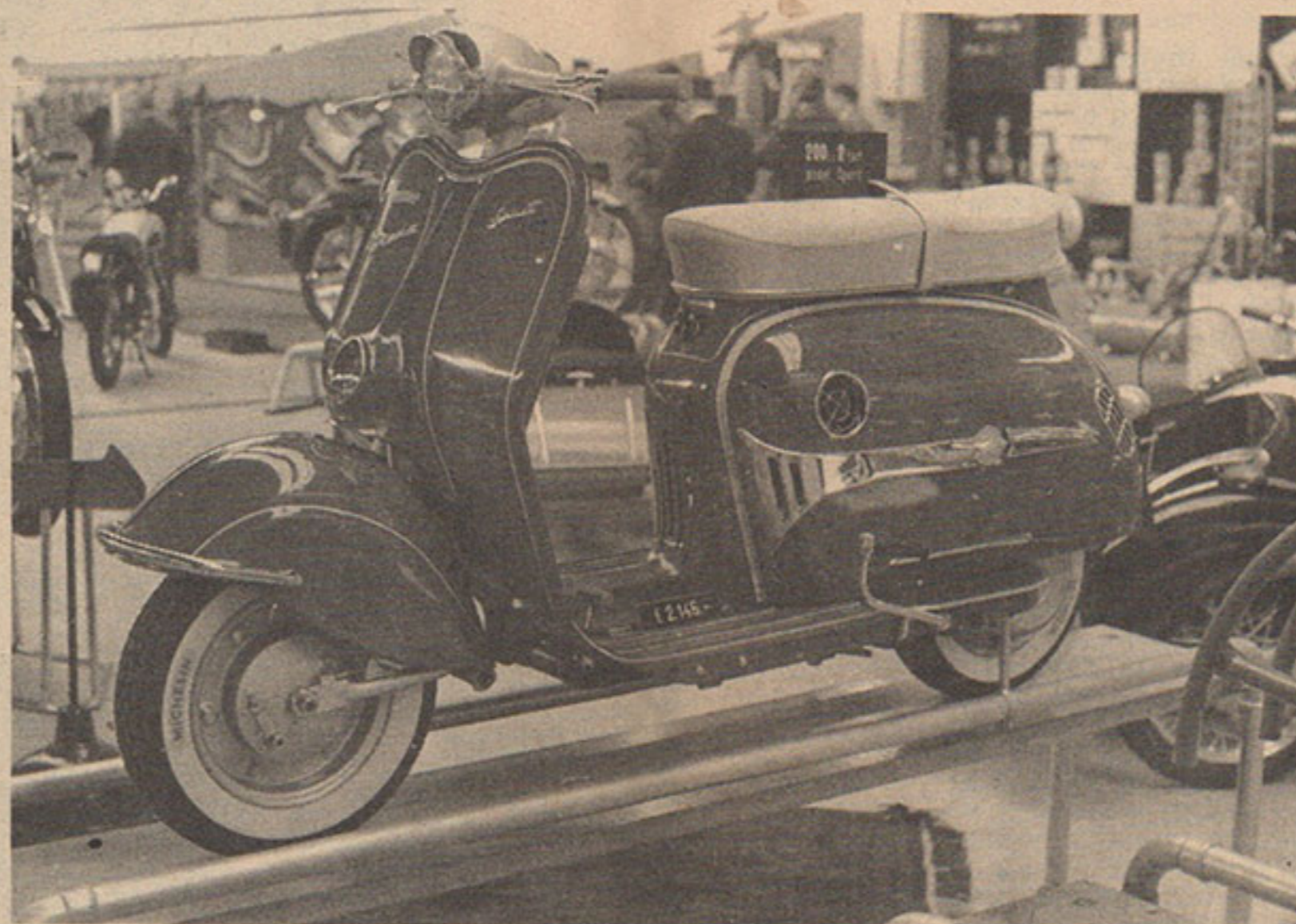
Nouveau bloc-moteur 50 cc réalisé par Flandria, et pouvant recevoir au choix une boîte à 2, 3 ou 4 rapports.



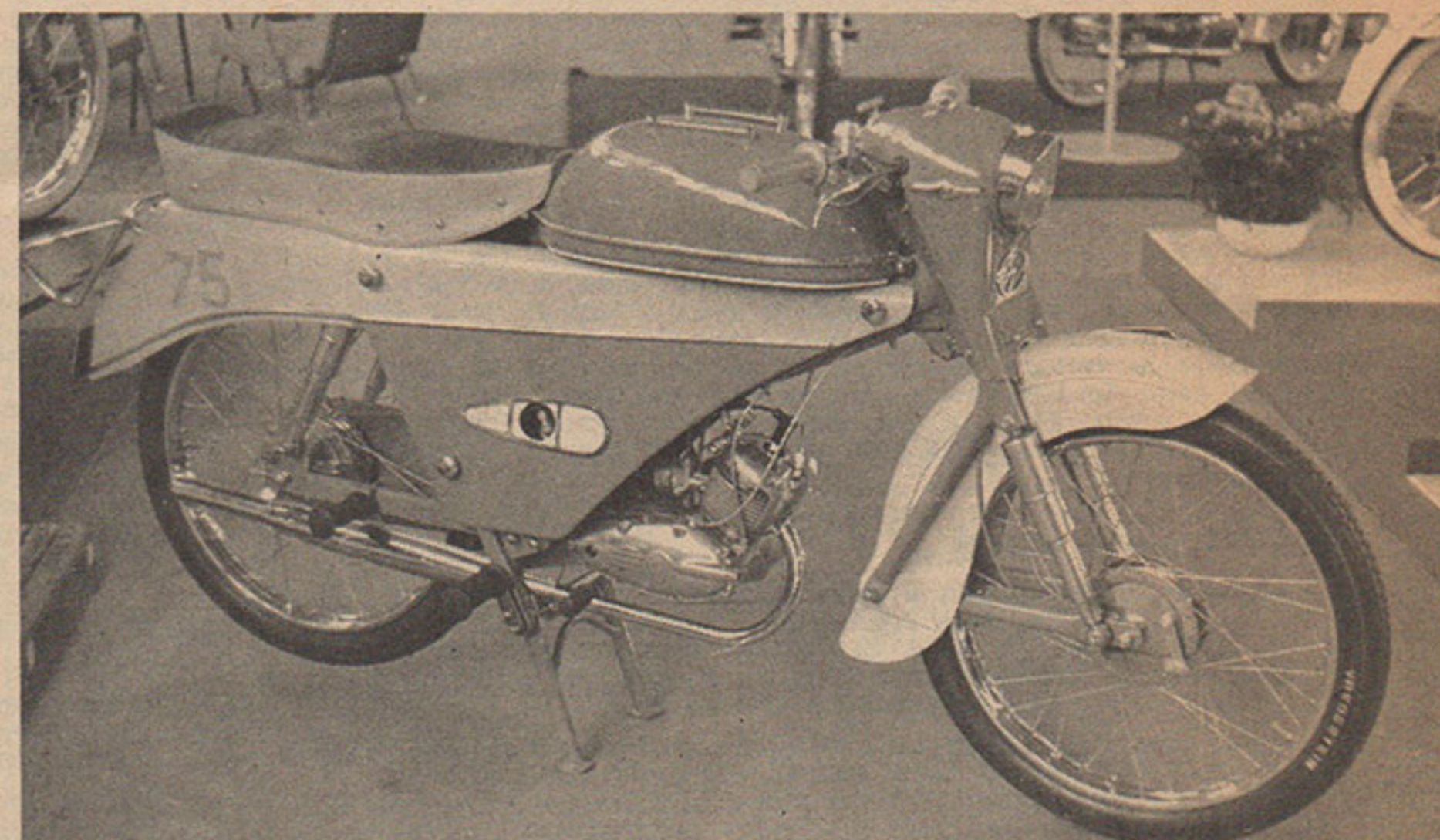
Le moteur à refroidissement par air forcé du 75 cc Rap.



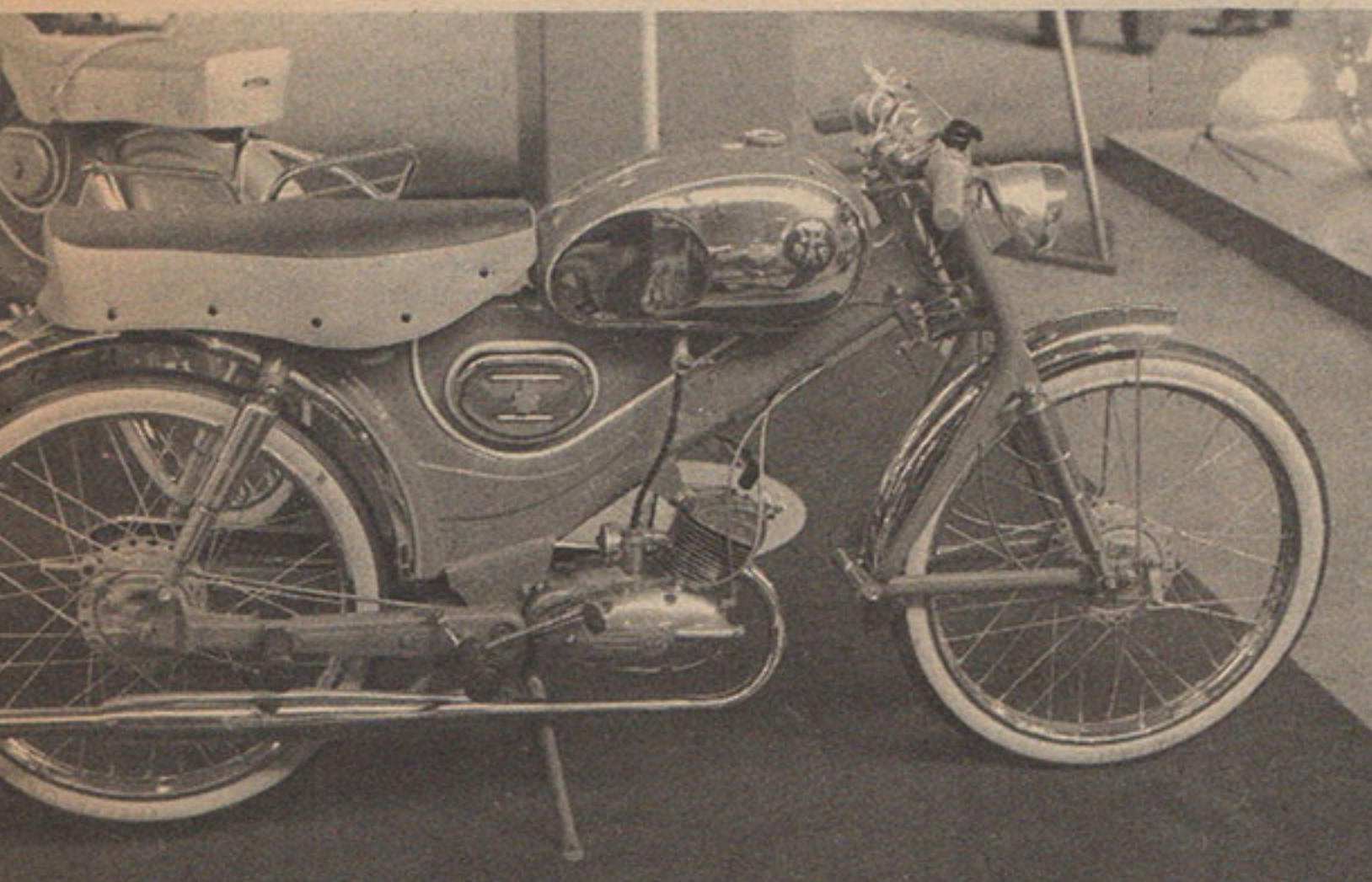
Parmi les modèles utilitaires hollandais ce Sparta très caréné, animé par un moteur Pluvier.



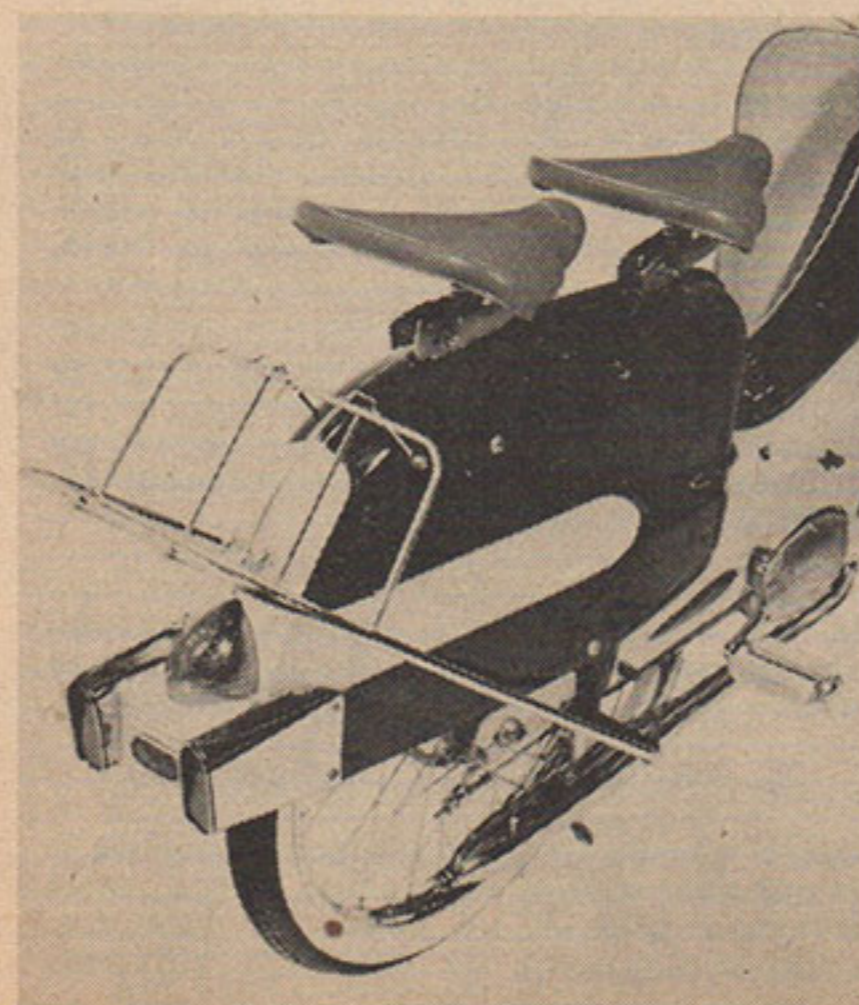
Première apparition à Amsterdam du scooter Durkopp sport, de 12 CV.



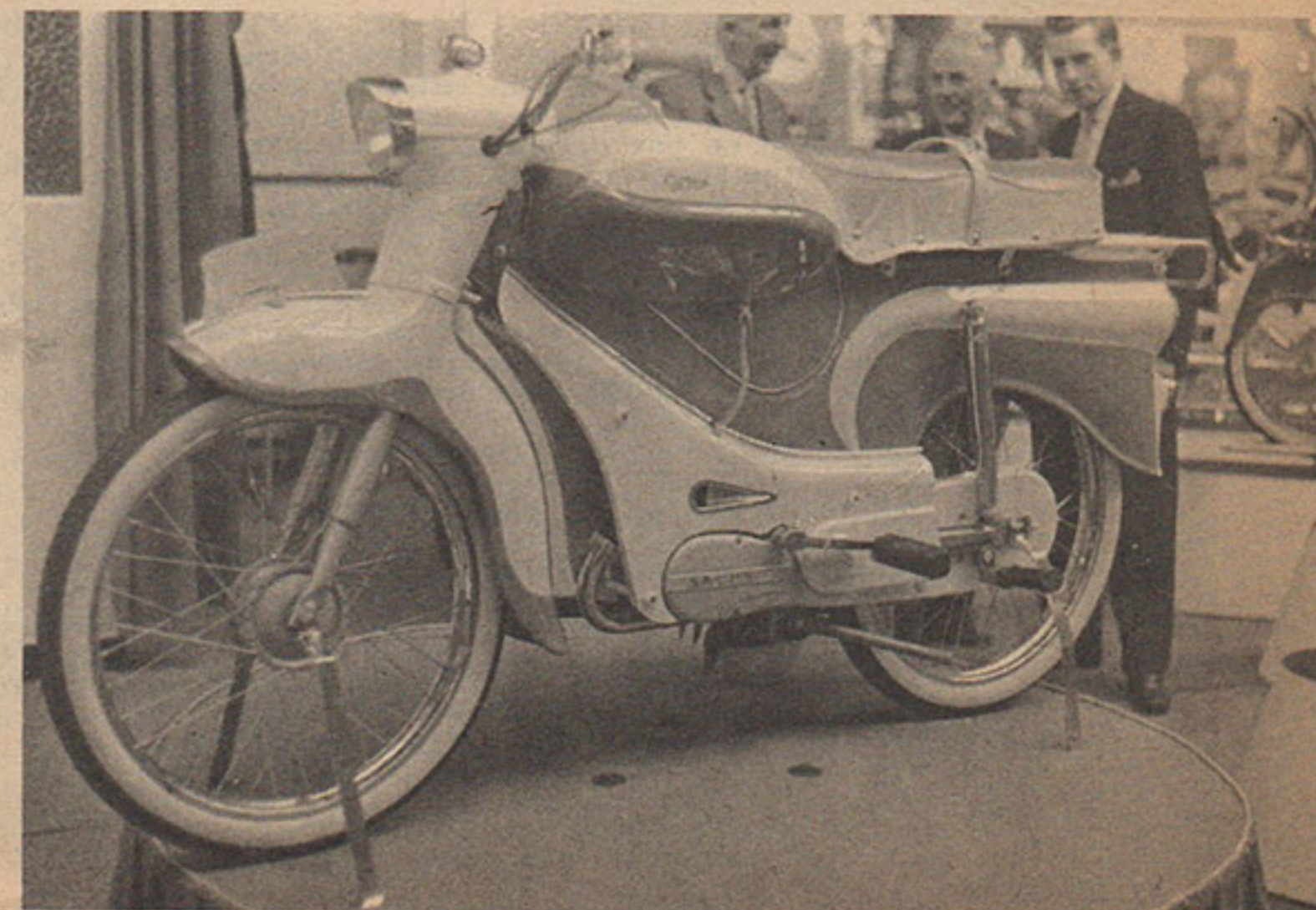
Le nouveau 75 Rap. Le réservoir est en réalité un large coffre.



Cyclo sport, très proche du modèle de série chez Rap.



Plusieurs constructeurs ont une conception très américaine du feu rouge arrière.



Exemple typique du cyclo hollandais luxueux, ce nouveau « Cyrus », émaillé 2 tons.

titue autre chose qu'un cyclomoteur, puisque le moteur développe 3,8 CV.

Et finalement on s'aperçoit que le vélomoteur qui traverse actuellement une mauvaise passe, constituait le chaînon entre le cyclomoteur, que nous voyons avant tout utilitaire, et la moto, au caractère plus sportif.

Ce n'est pas encore demain qu'un 50 cc pourra transporter deux personnes comme le font un vélomoteur ou un scooter.

Et c'est cependant ce que semblent croire les constructeurs allemands et

hollandais.

Mais finalement, qui construit le plus de cyclomoteurs, c'est la France, avec ses modèles très utilitaires, et où l'automatisme est la seule concession à la technique.

Mais ce qui est vrai chez nous, l'est-il hors de nos frontières ? Il est toujours délicat de généraliser, l'expérience nous le prouve. Et puis nous avons jusqu'ici ignoré le principal concurrent du cyclomoteur en Hollande : la bonne vieille bicyclette, dont on produit plus de 500.000

unités par an depuis 1956.

Or, la clientèle à petit budget, c'est certainement vers la bicyclette qu'elle se tourne, cette même clientèle qui chez nous songera Vélosolex, Mobylette ou Bima.

★

Voilà ce que nous avons vu en Hollande, à l'occasion de ce premier Salon du Marché Commun, qui là-bas, ne fait guère les frais de la conversation.

C. R.

"Je suis motocycliste par goût, et automobiliste d'occasion..."

JE viens de lire l'article de M. S. Bar, de Vaucresson, et la réponse de « Moto-Revue ». Le plus curieux, c'est que je serais tenté d'approuver les deux ! Dans le fond, cela prouve tout simplement qu'une comparaison entre auto et moto est illusoire. Je suis motocycliste par goût, et automobiliste d'occasion. Entendez par là que je conduis une voiture lorsque l'on m'en prête une. Alors que je suis possesseur d'une moto.

★

Et bien, au risque de contrarier M. Bar, et puisque nous parlons automobile, celle qui m'a procuré le plus de satisfactions, c'est la Panhard 1956. Conduite intérieure. Or, il se trouve, aux dires de ses possesseurs, que c'est une voiture très onéreuse, fragile, se dérégulant vite... enfin, tous les défauts d'une moto, quoi ! Curieux, tout de même... Par ailleurs, c'est la voiture de série la plus rapide pour sa cylindrée, et celle dont la puissance au litre est assez voisine de celle d'un moto. J'ajoute que j'ai conduit d'autres engins à 4 roues : Citroën TA, 4 CV Renault, 203, 403. Jamais d'Aronde ni de 2 Chevaux.

Confort...mais ennui

Mais cela ne retire rien à mon jugement sur l'automobile : c'est très, très bien, très confortable, insonore, à l'abri des intempéries, et tout et tout. Seulement voilà, on s'y ennuit... et plus elle est perfectionnée, plus on s'y ennuit, puisqu'il y a de moins en moins d'opérations à effectuer.

Je sais parfaitement ce que peut me rétorquer l'automobiliste : Une voiture est faite pour transporter un nombre X de personnes d'un point A à un point B, dans les meilleures conditions possibles ; et non faite pour permettre à un quelconque individu de tripoter des manettes et des pédales. D'accord, seulement dans ce cas là, j'aime mieux prendre le train, tout simplement. C'est évidemment un point de vue assez personnel, mais je n'ai pas encore rencontré d'automobile dont le confort soit égal à celui d'un bon wagon à bogies, à couloir latéral, d'où l'on peut contempler le paysage en toute quiétude. Ceci pour les grands parcours, bien sûr...

Les finances

Après le confort, passons aux finances. M. Bar reproche aux motos, d'une manière générale, d'être d'un entretien très onéreux. Pour ma modeste part, j'ai possédé, outre une 100 cc New Map (dont je préfère ne pas parler, parce que son baptême remontait à 1939), une Motobécane 175 Z 2 C, une Z 23 C, une 250 Jawa, et une 350 Jawa. Aucune de ces machines ne m'a coûté bien cher d'entretien.

★

175 Z 2 C : 58.000 km, réparations importantes : un roulement à billes (ou à aiguilles, je ne me rappelle plus) de l'embellage, 2 chaînes, 5 ou 6 pneus, et évidemment beaucoup de câbles d'embrayage et de frein.

175 Z 23 C, une seule chaîne, celle d'origine, des pneus, des câbles et 36.000 km.

250 Jawa : un régulateur, des pneus, pas de chaîne, ou plutôt si, celle d'origine, 32.000 km.

350 Jawa : un régulateur, un condensateur, une chaîne, mais tout cela à la suite d'un vol suivi d'un accident. Des pneus, 31.000 km à l'heure actuelle.

★

Toutes ces machines ont roulé à deux, et pas des « légers », plus les bagages, et pour les 2 premières avec une remorque Fulgur M 50. Elles ont « fait » du Paris, de la banlieue, de la route, de la montagne, et même du tout-terrain à l'occasion, mais jamais de courses. La 250 Jawa, machine exceptionnellement robuste, est montée au Lac d'Allos, avec 2 passagers et

2 sacs à dos bourrés, un devant, un derrière. Pour ceux qui connaissent le chemin... Un seul incident m'a immobilisé sur la route. Entre Thuir et Perpignan, les vis platinées de la 1re Motobécane ont rendu l'âme. A l'époque, je ne savais pas réparer. Toutes ces énumérations pour aboutir à cette conclusion : je ne crois pas qu'une moto soit tellement plus chère d'entretien qu'une voiture. J'ajouterais même que c'est le coût d'entretien d'un véhicule à 4 roues qui m'en fait différer l'achat. Et pourtant, il s'agirait d'une 2 CV, mais oui...

Les menues réparations

Reste un autre aspect de la question : les menues réparations à effectuer soi-même. Elles sont sûrement plus nombreuses sur une moto que sur une auto. Parce qu'elles sont bien plus faciles. Déposer le moteur d'une 350 Jawa n'est pas un plaisir, mais on peut le faire aisément, et avec l'outillage fourni par la maison Jawa. Connaissez-vous des « Déessistes » qui déposeraient leur moteur ?

D'abord, les automobilistes, c'est bien connu, ne réparent pas. Ils envoient leur engin au garage pour l'y faire réparer. Mais alors qu'on ne vienne pas me dire que c'est bon marché, ni surtout que c'est bien exécuté.

On ne peut comparer

Enfin (je me répète) il n'est pas possible (non, ce n'est pas le mot qui convient), il n'est pas utile de comparer ces 2 modes de locomotion. Ce sont 2 mondes qui n'ont en commun que le cycle à 2 ou à 4 temps.

Je parlais tout à l'heure d'acheter une voiture, mais cela ne m'empêcherait nullement de garder ma moto, et même d'en acquérir une plus puissante. Si j'achète une voiture, c'est pour me rendre d'un point à un autre dont l'accès serait difficile par les transports en commun, dans des cas bien particuliers : en hiver lorsqu'il neige par exemple, ou encore pour aller au théâtre ou au cinéma (il faut être « habillé ») ou bien encore pour transporter sur une petite distance des colis encombrants, mais le restant du temps, vive la moto ! Comme vous le dites si bien, on est motocycliste par amour et automobiliste par raison. En tout cas pas d'automobile pour faire du tourisme : on ne voit absolument rien.

Deux petites remarques

Deux remarques sur l'article-réponse de C. R. : Avec ma 350 j'ambitionne tout juste d'être au niveau des 4 CV, et encore. Je doute fortement qu'une 250 puisse suivre une Aronde. D'autre part, il y a tout de même quelques automobilistes qui montent en régime et qui freinent sur la boîte, mais c'est rare.

Pour le reste je suis bien d'accord avec vous.

Autre chose : lorsque le dimanche soir des mois d'été je double d'interminables files de voitures qui « piétinent » (si l'on peut dire), croyez-moi, j'apprécie la moto... et je ne voudrais pour rien au monde être en voiture à ce moment là. Crise de nerf ou apoplexie doivent vous guetter.

★

Il va sans dire que le fait d'avoir 3 ou 4 enfants ne modifierait pas ma façon de penser. Je serais automobiliste par raison, hélas ! Ou plutôt, grâce à mes finances rétrécies, piéton !

P. GRUER, Saint-Cloud (S.-et-O.).

P.-S. — Il y a un autre aspect de la question finances : L'automobiliste dit en parlant d'une réparation : ça peut attendre... le motocycliste sait que ça ne peut pas attendre. Voir notamment l'état de délabrement de certaines voitures.

INFLUENCE DE LA TEMPÉRATURE D'UN MOTEUR SUR SON RENDEMENT

CHACUN sait qu'un moteur froid, en particulier dans le cas d'un 4 temps, est loin d'avoir le rendement d'un moteur chaud : la vaporisation de l'essence est insuffisante et cette dernière est sujette à condensation — l'huile demeure visqueuse et offre une résistance hydrodynamique plus élevée.

Mais, à notre connaissance, des chiffres comparatifs, précisant ces différences de rendement entre moteur chaud et moteur froid, ont été rarement fournis. Pourtant, leur éloquence est grande, et c'est pourquoi nous abordons cette question aujourd'hui.

PUISSANCE EFFECTIVE SUR UNE VOITURE

Il s'agit là d'essais effectués en 1941 en Allemagne, publiés par notre confrère « Motor-Rundschau ».

Ces essais furent effectués sur une voiture 4 cylindres. Mais cela n'a pas d'importance car le phénomène est le même qu'il s'agisse d'un moteur de moto ou d'automobile, à refroidissement par eau ou par air.

Dans un des cas, les essais furent effectués pour une température de 40 °C de l'eau de refroidissement - dans l'autre cas, de 80 °C. Les résultats obtenus sont portés sur la courbe jointe.

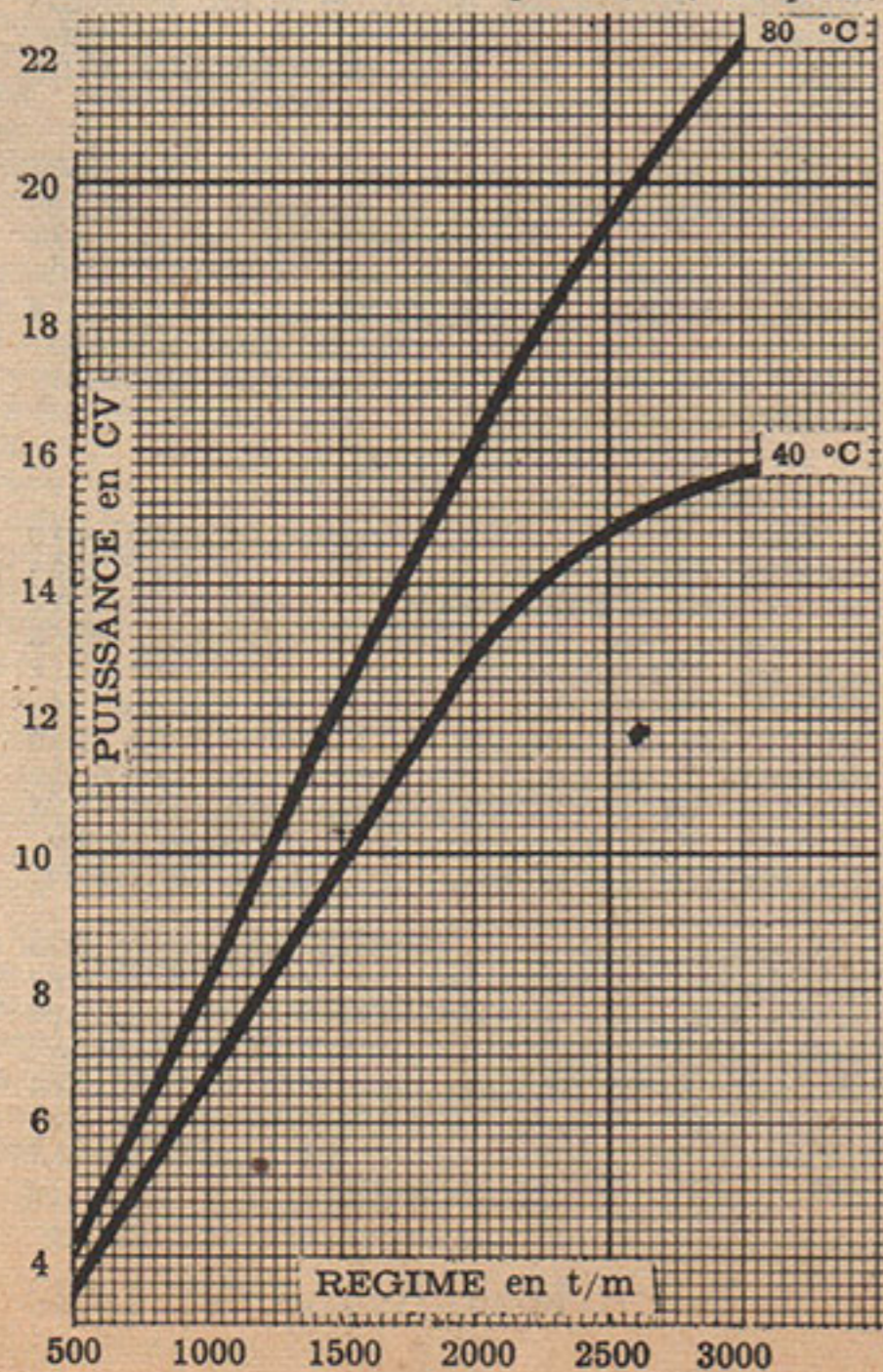
★

Il apparaît qu'à froid, la perte de rendement croît au fur et à mesure de la montée en régime : 12,5 % à 500 t/m - 18,7 % à 1.500 t/m - 24,1 % à 2.500 t/m et 28,2 % à 3.000 t/m, ces valeurs données en fonction de la puissance obtenue à 80 °C.

Une température plus élevée (85 ou 90 °C) n'apporte qu'un minime gain par rapport au rendement enregistré à 80 °C.

★

Par ailleurs, notons que l'usure des cylindres est 5 fois plus prononcée pour une température de 40 °C de l'eau de refroidissement que pour une température de quelques 80-85 °C. L'huile, trop épaisse, baigne mal les parois, et, de plus,



l'essence, mal vaporisée et se condensant, les délavent : on a un frottement métal sur métal.

LES FROTTEMENTS INTERNES DANS UNE MOTO

Par ailleurs l'ingénieur Froede, dans son étude méticuleuse sur les 125 et 250 NSU compétition de 1952 (étude parue chez notre confrère « ATZ »), s'est également penché sur ce problème, examinant l'incidence de la température du carter-moteur (au niveau des paliers du vilebrequin) sur les pertes par frottements internes (aux piston, segments, paliers, distribution, etc.).

Lors de ces essais, l'huile, dans son réservoir, était maintenue à température constante de 80 °C.

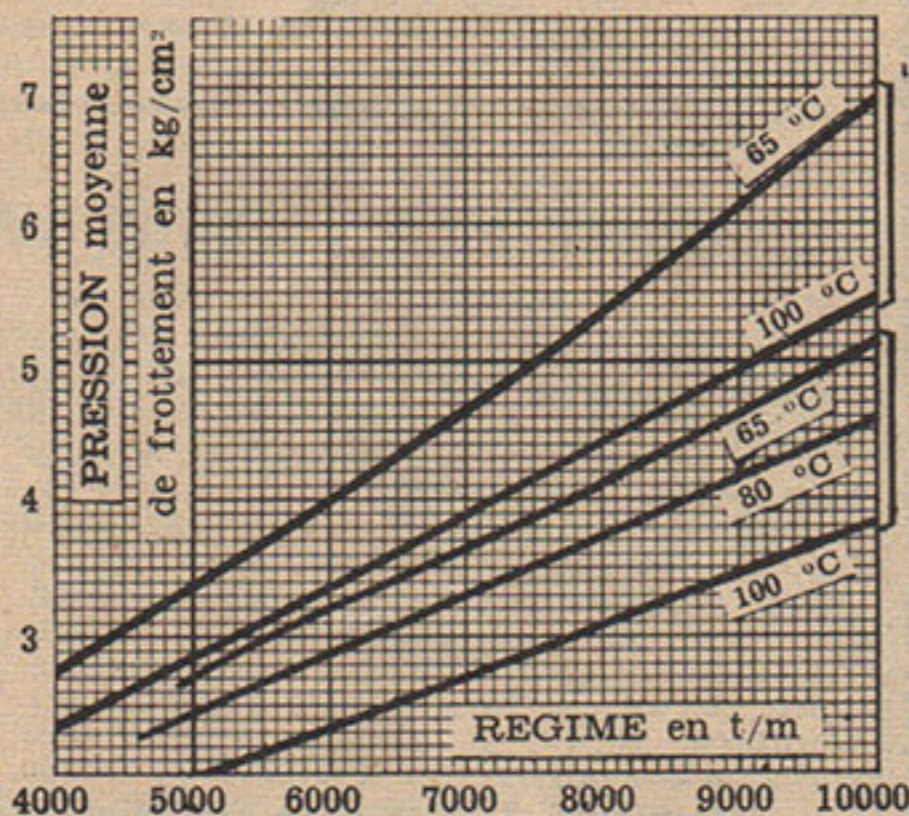
Par contre, la température au carter-moteur, au niveau des paliers de vilebrequin, était successivement portée à 65, 80 et 100 °C.

Les courbes jointes résument les résultats enregistrés, que nous allons examiner de plus près.

★

Si nous examinons les courbes de pression moyenne de frottements, nous remarquons que :

— cette pression moyenne varie à peu



près linéairement avec le régime, ce qui signifie que la puissance absorbée par ces frottements varie paraboliquement avec le régime.

— cette pression moyenne des frottements est plus importante pour le monocylindre de 125 cc que pour le bicylindre de 250 cc (en 1952, ces 2 moteurs étaient des double ACT « carrés », de cotes 54x54). En conséquence, la puissance absorbée par ces frottements ne varie pas du simple au double en passant de la 125 à la 250, mais ne croît que de 40 à 60 %, selon la température du carter et le régime du moteur.

★

C'est pour une température de 100° du carter-moteur que les pertes par frottements sont les moindres.

A 65 °C, elles sont de 15 à 25 % plus importantes sur la 125 cc, de 33 à 37 % plus importantes sur la 250 cc.

L'explication donnée par W. Froede à ces pertes plus importantes à froid qu'à chaud rejoint ce que nous disions pré-

cedemment, en particulier en ce qui concerne la viscosité du lubrifiant, plus « épais » à froid qu'à chaud.

Mais l'ingénieur de NSU ajoute également un autre facteur. Un moteur de compétition moderne est étudié de telle sorte que son jeu optimum de fonctionnement soit obtenu à grands régimes et à pleine charge, donc pour une température de fonctionnement assez élevée. A des températures plus basses, le montage devient plus « serré » et, en conséquence, les frottements plus élevés. Et ce phénomène explique également pourquoi, l'augmentation des pertes, pour un moteur froid, est plus importante pour le 250 cc (33 à 37 %) que pour le 125 (15 à 25 %) ; en effet, nous avons des paliers supplémentaires et un jeu piston-cylindre en plus.

★

Comme pour la voiture prise précédemment en exemple, les pertes, sur la 125 cc, moteur froid, croissent avec le régime : 15 % à 4.000 t/m, 17 % à 6.000, 20 % à 8.000 t/m et 25 % à 10.000.

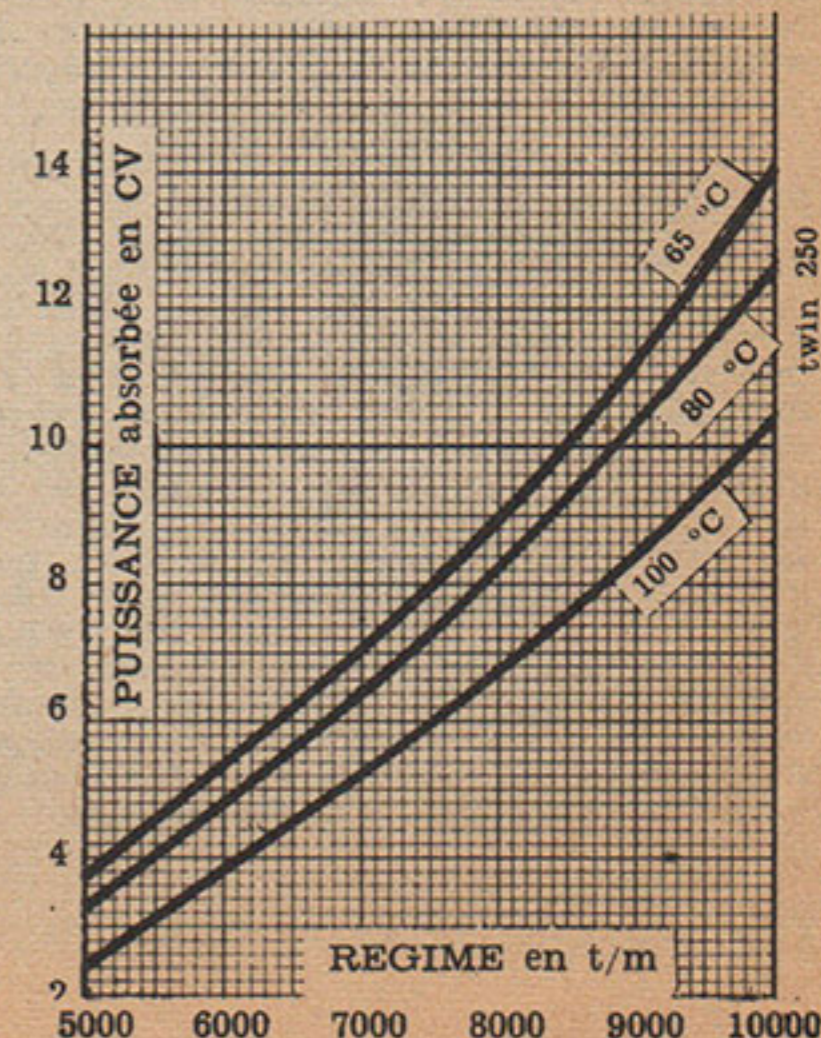
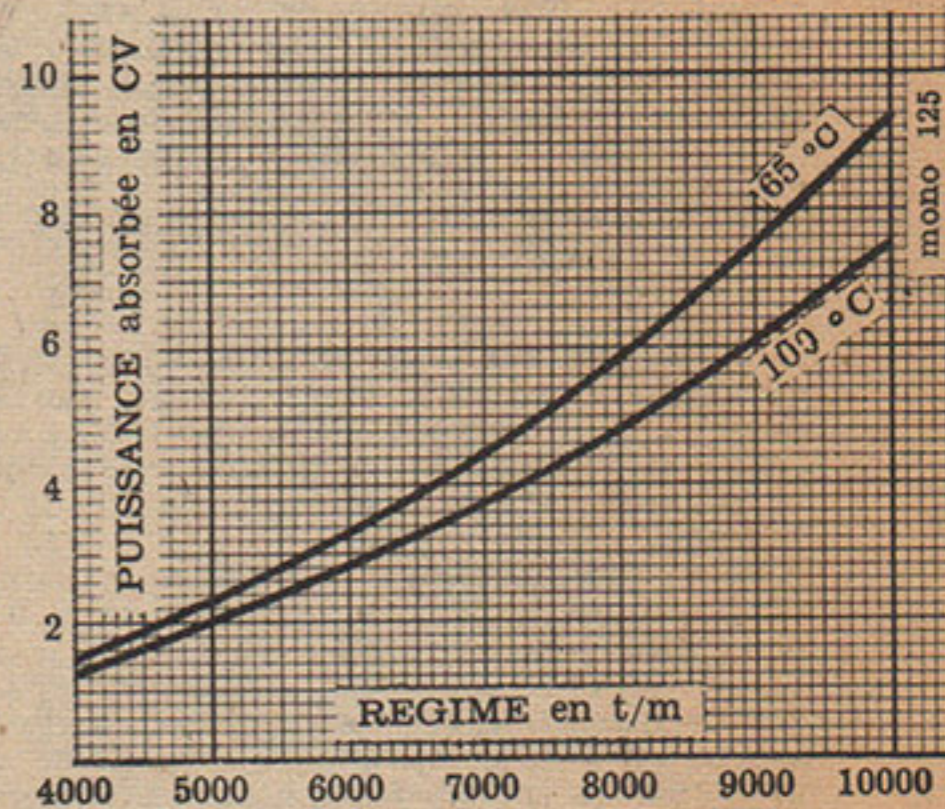
Par contre, cette constatation, n'est pas confirmée sur la 250 cc. A 65 °C et à 5.000 t/m, les pertes sont de 35 % plus importantes qu'à 100 °C ; cette augmentation est de 37 % à 6.000 t/m, de 33 % à 8.000 et 10.000 t/m.

★

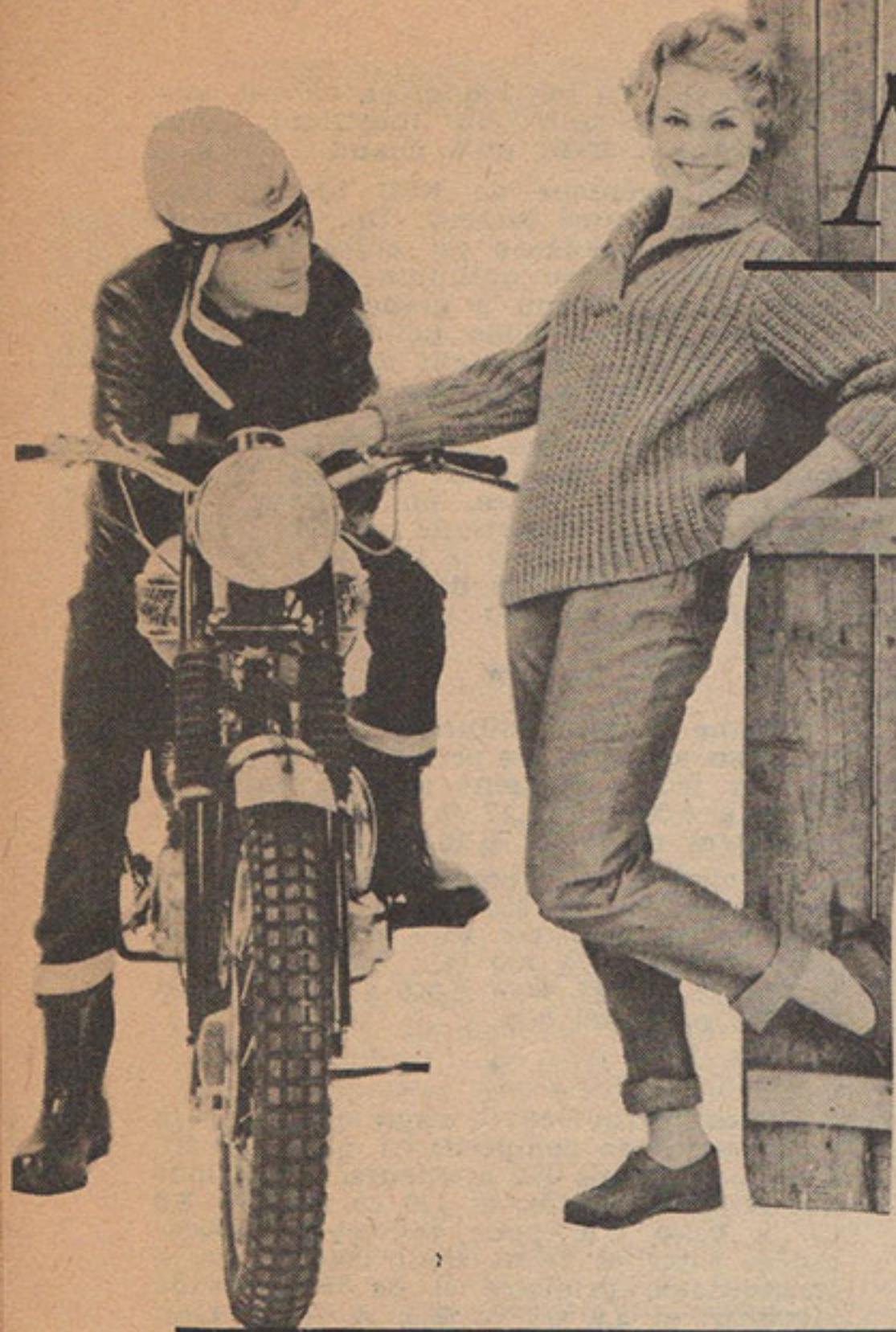
Notons enfin (et il s'agit pourtant là de moteurs de compétition) qu'à 100 °C, c'est-à-dire dans les meilleures conditions des essais effectués, la 125 cc absorbe 2,8 CV à 6.000 t/m pour vaincre les résistances internes (sans tenir compte de la transmission primaire et de la boîte de vitesses), et 3,9 CV la 250. A 10.000 t/m, les chiffres sont évidemment notablement plus élevés : 7,5 CV sur la 125 et 10,5 CV sur la 250 (14 CV si la température du carter n'est que de 65 °C).

C'est d'ailleurs cet accroissement des frottements internes qui font que la puissance effective de nos moteurs est limitée et chute à partir d'un certain régime.

J. B.



ACTUALITÉS



ET POURQUOI PAS CHEZ NOUS ?

Cette agréable illustration est extraite d'une revue féminine hollandaise. Le metteur en page, pour mettre en valeur le manequin, a pensé qu'une belle moto ferait l'affaire.

Quand verrons-nous cela dans nos magazines de modes ?

PETITES NOUVELLES DE CHEZ MZ

La 125/2 MZ bénéficiait d'une nouvelle présentation à l'occasion de la récente Foire de Leipzig. Une laque nouvelle a été notamment utilisée, qui garantit non seulement une meilleure protection des éléments susceptibles de rouiller, tels garde-boue, réservoir, etc... mais encore favorise l'éclosion d'un reflet de lumière sur la surface supérieure, laquelle attire ainsi le regard des passants.

La machine sera très certainement livrée à l'avenir en bleu et en vert.

★

La MZ ES 175 a vu sa puissance portée depuis le 15.2.1959 à 11 CV, ce qui correspond à une augmentation de 10 %, obtenue grâce à quelques modifications dans le domaine de la construction et de la finition.

Le refroidissement du cylindre est amélioré, ce qui a permis de diminuer à 0,03 mm le jeu de marche du piston. La meilleure étanchéité entre piston et cylindre et une chambre de combustion d'une forme nouvelle, autorisant un taux de compression porté à 8 à 1 contribuent à fournir les 11 CV, obtenus à 5.000 t/m, le couple maximum s'établissant à 1,6 mkg à 3.600 t/m, valeur très intéressante.

★

Meilleur amortissement, meilleur tenue de route et, partout, plus grande sécurité. Le MZ s'est inspiré de ce slogan pour améliorer les suspensions sur ses modèles de la gamme MZ ES. Le débattement des amortisseurs a été porté à 145 mm pour les fourches avant, et à 115 mm pour les fourches arrière oscillantes. En outre, les amortisseurs sont plus importants que par le passé. Leur comportement en présence des inégalités du sol est amélioré grâce à quelques modifications constructives et leur fonctionnement est totalement indépendant des variations de la température extérieure. Enfin, les nouveaux éléments amortisseurs MZ bénéficient d'un dispositif breveté de réglage rapide en fonction de la charge transportée.

RALENTISSEMENT SUR LE MARCHÉ DES CARBURANTS

L'évolution du marché des produits pétroliers en 1958 ne peut être appréciée correctement que par rapport à 1956, l'année 1957 ne pouvant être valablement retenue comme base de comparaison en raison des restrictions consécutives à la crise de Suez. Il faut cependant se souvenir que les ventes des deux derniers mois 1956 sont partiellement faussées par les événements de Suez.

La comparaison des chiffres de consommation en 1956/1958 donne pour les principaux produits les résultats suivants :

	1956	1958	
Essence et super-carburant (m3)	6.180.248	6.637.400	+ 7,2 %
Gas-oil (m3)	1.843.292	1.775.096	- 3,3 %
Fuel domestique (tonnes)	1.913.001	3.051.752	+ 59,1 %
Fuel léger (tonnes)	1.888.762	2.177.006	+ 15,4 %
Fuel lourd industriel (tonnes) ..	3.688.932	3.907.689	+ 6,8 %

Ces chiffres appellent les remarques suivantes :

— le marché des carburants s'est développé beaucoup moins vite qu'avant la crise de Suez, ce malgré une forte augmentation du parc des automobiles et des cycles à moteur. Il faut sans doute y voir la conséquence des hausses de prix successives et importantes subies par les carburants pendant cette période, hausses dues à l'accroissement notable des taxes qui pèsent sur ces produits.

(Communiqué par la Société Française des Pétroles BP.)

GLISSEZ, MORTEL, MAIS N'APPUYEZ PAS SUR LE FREIN !

Si je voulais risquer une mauvaise plaisanterie, je dirais que le verglas vient du latin et conduit à l'hôpital. En effet, le mot est une contraction de « Viridis glacies », ce qui signifie « glace vive ». Le phénomène de la formation du verglas est connu : si une légère pluie tombe, par une température supérieure à zéro degré, sur un sol qui, lui, est encore profondément gelé, une couche de glace se forme. Parfois le verglas naît à partir du brouillard. Enfin, le passage répété des véhicules sur une route couverte de neige finit par donner à celle-ci la consistance de la glace.

Le verglas est assez rare dans les villes, encore que, durant les quelques jours de l'année où il couvre chaussées et trottoirs, il apporte son contingent de jambes cassées. Il se manifeste beaucoup plus en rase campagne et à la sortie des villes. C'est d'ailleurs là qu'il est le plus dangereux, car le citadin quittant sans méfiance le dernier « bloc » urbain se trouve soudain aux prises avec ce redoutable adversaire.

Le danger est partout...

Celui-ci est encore plus dangereux lorsque, au lieu de lancer une offensive générale, il joue les guerrilleros : tout d'un coup, après des kilomètres de route saine, un virage exposé au nord se couvre d'une plaque de glace traîtresse. Il n'est d'ailleurs pas facile d'établir des règles absolues de la formation du verglas. Telle zone d'ombre, réputée dangereuse, restera parfaitement inoffensive et, deux kilomètres plus loin, une route bien dégagée constituera un péril mortel.

En cas de verglas généralisé, le danger

est partout : les chemins de fer eux-mêmes n'y échappent pas et les trains prennent souvent d'importants retards. Les piétons courent eux aussi des risques sérieux et aucune semelle ne garantit vraiment contre le dérapage. Peu-être de grosses chaussures de montagne, convenablement ferrées et munies d'« ailes de mouches », assurent-elles une protection suffisante, mais cette solution n'est évidemment pas à la portée de tout le monde. Bien entendu, les « talons aiguilles » ne sont pas du tout recommandés...

Le danger est plus grand encore pour les « deux-roues » : il n'existe pratiquement aucun moyen pour eux de se prémunir contre le dérapage ; la seule solution, lorsque le conducteur aperçoit à temps la plaque de verglas, c'est de s'arrêter *sans freiner* et de pousser la machine.

Pas plus de 30 à l'heure !

En cas de verglas généralisé, la meilleure sauvegarde de l'automobiliste ou de l'utilisateur d'un « deux-roues » consiste encore à laisser sa machine au garage. Mais s'il est nécessaire de sortir, observer deux règles principales : rouler à vitesse réduite (30 kilomètres à l'heure), ne pas freiner. Tout coup de frein, tout coup de guidon peut provoquer un dérapage qui amène le « deux-roues » dans le fossé, en travers de la route ou dans un arbre.

Chaque année, le verglas provoque des accidents mortels. Rouler à faible allure n'est pas une garantie suffisante. Il arrive que le verglas surgisse à l'improviste : il faut, dans ce cas, toujours garder son sang-froid. Sur le verglas, plus qu'en aucune autre circonstance, tout affolement est le prélude de la mort.



Splendide victoire de CURTIS

devant 15.000 personnes à

ERMENONVILLE

UN temps de printemps en avance de trois semaines, un plateau comme n'en comptent que trois ou quatre réunions en France, une foule immense cernant les quatre kilomètres de barrières posées au long de la mer de sable, tout cela a contribué à faire de ce premier moto-cross de la saison française 1959 une manifestation réussie au delà de toute espérance et qui reclasse la région parisienne au sein des contrées où la spectaculaire spécialité connaît le plus grand éclat.

Allant sagement depuis quelques années, gravissant de réunion en réunion les échelons qui mènent à l'organisation de grande classe, le C.S. Meaux, son président Roland Pourquoi et tout le Comité ont travaillé dur pour rassembler autour de leur terrain un public toujours fidèle dès l'instant qu'il n'est pas trompé, pour amener sur le circuit tous ces étrangers et français qui devaient s'employer à fond au cours de la journée.

Mais aussi, quelle conclusion satisfaisante pouvons-nous retirer de cette magnifique reprise de contact avec le moto-cross, de cette réunion admirablement préparée dans ses moindres détails, de cette formule qui, réunissant dans une même épreuve douze de nos inters en face de sept étrangers, nous induit à penser qu'elle devrait être reprise dans tous nos grands cross inters où nous voudrions toujours voir la plupart de nos meilleurs hommes opposés à une sélection européenne de grande valeur.

★

Cette année, pour la circonstance, le circuit habituel avait été modifié, son développement total atteignant 1.800 mètres dont environ 1.200 de sable.

Courte partie sinueuse, boisée, pourvue de bonnes pentes à gravir ou à dévaler puis, sans un instant pour souffler, l'exceptionnel et épuisant parcours que, seul en France, le C.S. Meaux peut nous proposer grâce au site unique qu'est la Mer de Sable.

Du sable, s'il n'y en a guère chez nous, on en trouve en Belgique, en Hollande.

Mais, nous disait Leslie Archer, aucun tracé en Europe ne présente cette immense piste en forme de U, que l'on doit parcourir à chaque tour gaz à fond sous peine d'être happé par les profonds sillons qui, dès lors, ne lâchent plus leur proie, la rejettent d'un côté ou de l'autre jusqu'à la déséquilibrer entièrement.

Nouveau circuit, nouvelle ligne de départ accessible directement depuis le parc des coureurs, large de... 51 mètres et placée en retrait de la piste proprement dite, de telle sorte que l'on puisse y réunir les coureurs d'une catégorie donnée avant même que les autres, encore en course, aient achevé leur manche.

D'où, de l'ordre, et de la rapidité dans le déroulement des épreuves.

★

Au parc des coureurs, agréablement ombragé régnait l'ambiance propre au ler cross de l'année. Tous ces hommes qui ne s'étaient plus vus depuis octobre, ces hommes qui, une fois de plus, se retrouveront dorénavant de dimanche en dimanche aux quatre coins de France et de Navarre échangeaient de joyeux propos, s'interpellaient autour des machines, dont quelques-unes offraient des caractéristiques nouvelles : la 7 R de Jacquemin — qui allait si bien tourner — la Matchless spéciale de Jansen — préparée par Pol Mineur et montée cette fois dans un cadre de Sarolea — la 7 R de Baeten — bien fragile à considérer, montée elle également dans un berceau Saro mais pas du tout au point.

A côté de cela, des BSA toutes neuves, fraîches refaites, des Matchless 1959 et encore des BSA de la saison passée, les nouvelles n'étant pas encore toutes livrées. Jean Hazianis, notamment, avait du emprunter une machine au sidecariste Louis Dubois pour pouvoir honorer son contrat et son ennui était visible. Evidemment, avec un carburateur brisé, par dessus le marché, et rafistolé à l'aide de fil de fer, sa course ne risquait pas d'être du niveau habituel. Mais nul ne songerait à juger « Petit Jean » sur la contre performance accomplie dimanche dernier.

DAVE CURTIS



L'entraînement se poursuit, les novices (quant au sable, et ils sont nombreux) faisant plus ou moins la grimace. D'aucuns pourtant essaieront d'en vaincre les traîtrises, comme Jacques Lefeur du M.C. Sucé, qui fournira trois manches très courageuses chez les nationaux.

Enfin le jeune champion d'Allemagne, Willi Braun, fait très grosse impression... à croire qu'il en mangerait. Malheureusement, dès le commencement de l'épreuve, sa fougue lui jouera un mauvais tour : fonçant comme un boulet, il se « plantera » à la hauteur de l'ancienne droite de départ, sans dommage pour lui mais sans espoir de faire repartir sa mécanique.

★

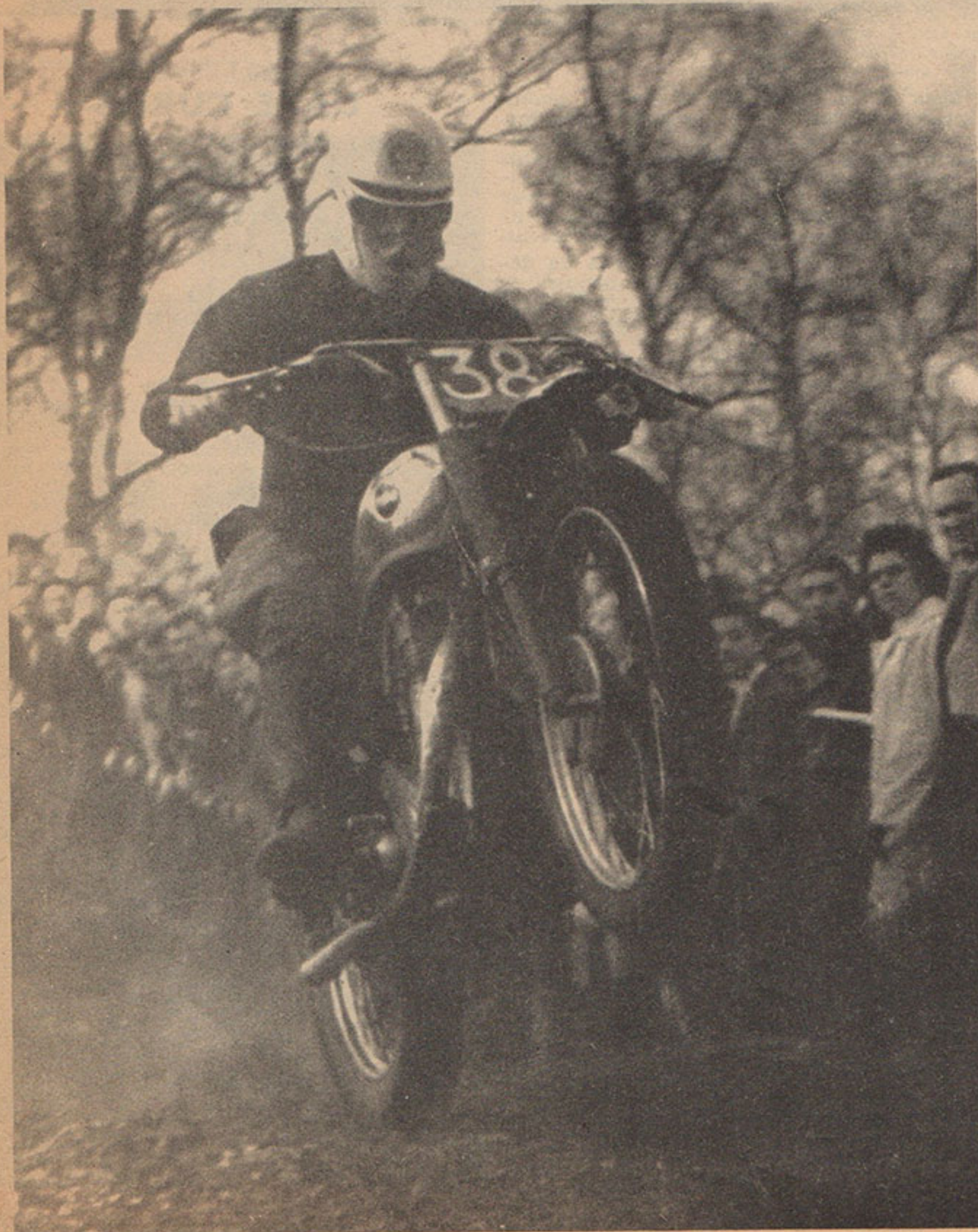
Des impressions, des commentaires, nous pourrions en rapporter de quoi garnir ce numéro. Pensez-donc, avec un tel lot de partants avec de telles courses, dans un tel cadre et sur un tel circuit !

Mais il nous faut bien vous dire un mot des batailles que se livrèrent inters et nationaux, après quoi nos photos compléteront ce récit d'une manière imagée.



JANSEN

DESBOIS



D'une manière générale, Curtis (Inter) et Desbois (Nationaux) dominèrent tous leurs rivaux respectifs. L'Anglais, en qui nous voyions l'an dernier, en dépit de ses places quelconques, l'un des meilleurs crossmen européens, a montré largement que, quand sa Matchless d'usine tenait, il ne craignait personne. Et cette Matchless officielle 59 — la même qu'aura Baeten — semble devoir tenir, désormais !

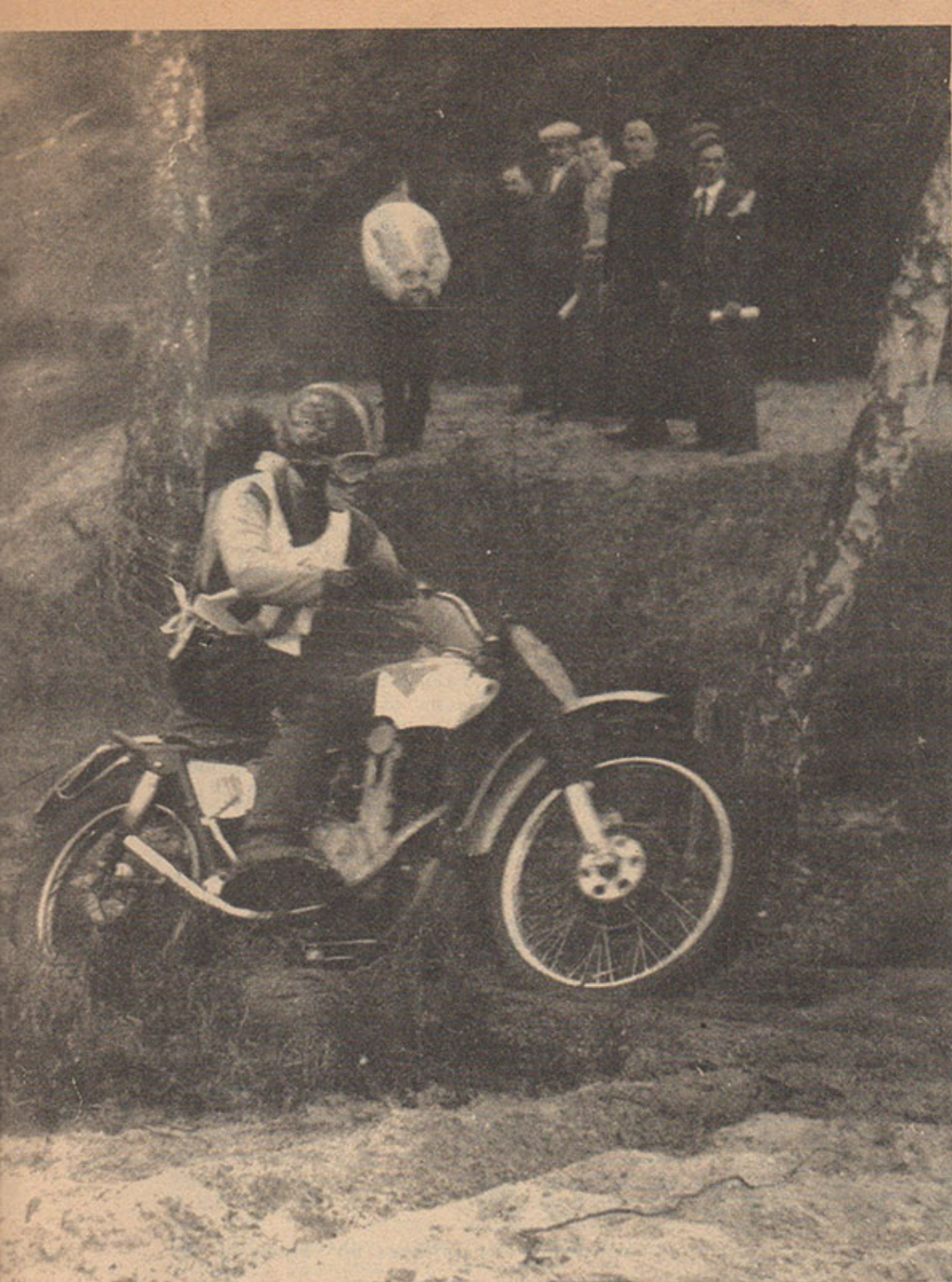
Michel Desbois, notre champion de France des 250 cc, a obtenu avec une 500 BSA 1953 une nette victoire sur des hommes soit aussi expérimentés que lui, soit pourvus d'un matériel plus récent, plus rapide. De ses adversaires nous citerons en premier le jeune Alain Ancel, qui a prouvé avoir de qui tenir en remportant une superbe seconde place dans la première course de sa carrière. L'homme, lui, est un ancien, comme Boisseric ; l'un et l'autre surent tirer parti d'une solide connaissance du métier... et du circuit. De Lefeur enfin, nous avons dit combien il fut méritant et nous ne saurions conclure sans évoquer encore Lebel, l'espoir du CS Meaux, dont le résultat final fut compromis par un départ bien après tout le monde, dans la première manche.

★

Si Curtis remporta les trois manches de l'épreuve inter sans devoir pour autant se battre beaucoup, Nic Jansen sut de son côté s'assurer la seconde place avec un égal brio.

Les années passent sur lui sans diminuer en rien ses possibilités et, dans la condition qu'il affiche en début de saison, la F.M.B. n'hésitera sans doute pas à le désigner pour aider Baeten et Scaillet à conserver le titre mondial à la Belgique.

Mais si les étrangers ont dominé, du moins à la pointe de l'épreuve, la France s'est comportée superbement par l'intermédiaire du trio René Klym, Gilbert Brassine et Michel Jacquemin. Ces hommes, admirablement classés derrière les deux leaders, ont toujours été « dans le coup » et ont bagarré l'après-midi durant avec un allant qui leur a valu tous les suffrages du public. Voilà bien comment nous aimons voir se comporter nos compatriotes dans une grande course !



JACQUEMIN

Archer fut bon, aussi longtemps que son embrayage consentit à faire partie intégrante de son nouveau moteur. Courajod, lui aussi, se fit remarquer par beaucoup de combativité et avec lui, nous avons fait le tour des hommes qui furent les plus en vue.

Bertrand aurait pu être dans le lot. Une chute spectaculaire, suivant l'immense effort accompli dans la seconde manche pour « sauter » littéralement Nic Jansen à l'arrivée, lui valut une fourche brisée. Mais le vice-champion de France avait fait voir que son tempérament demeure.

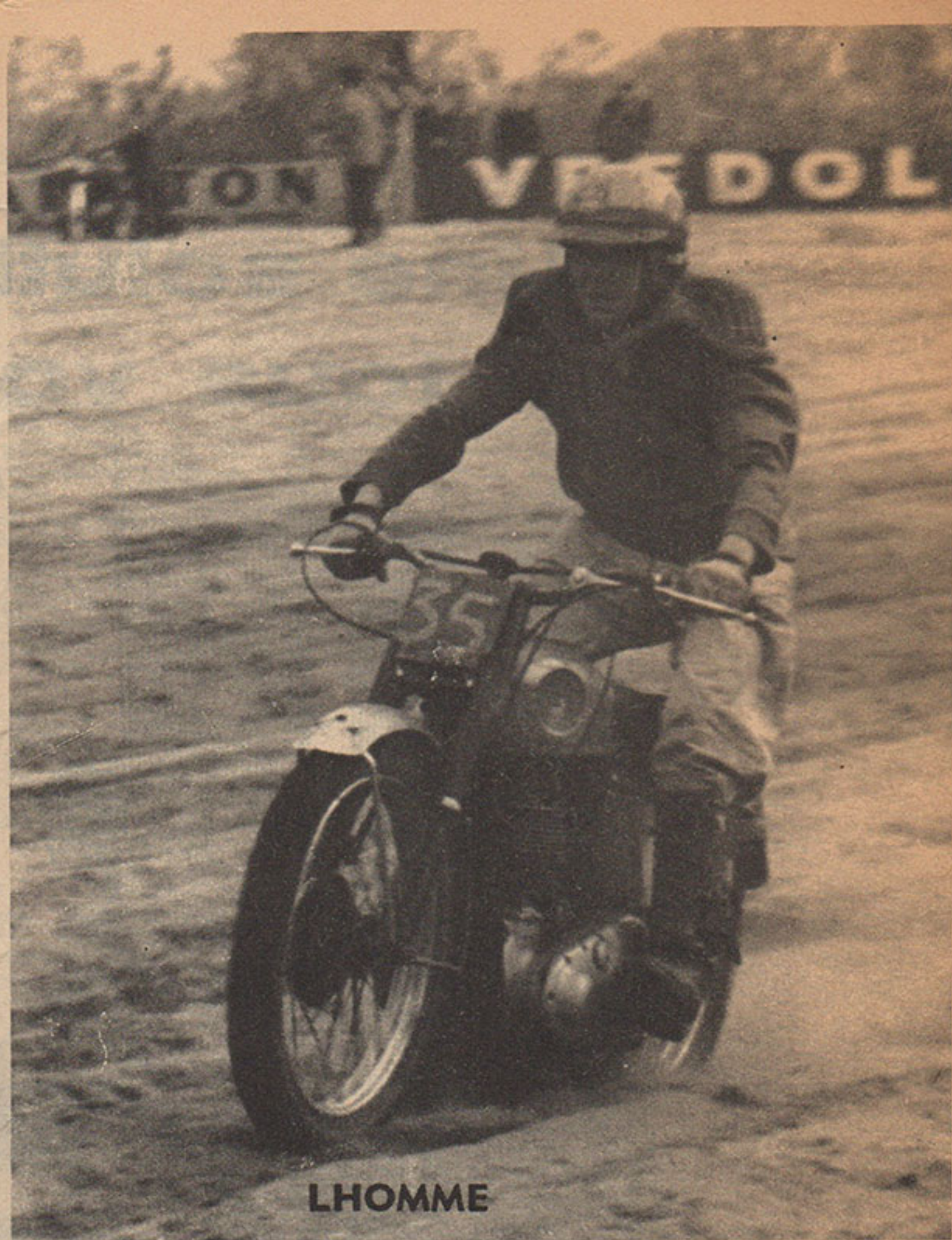
Accordons encore une mention à Combes, Schmid et Charrier, responsables de belles empoignées un peu en arrière, grâce auxquelles l'intérêt fut partout, en tête comme au centre de la course. Et disons un mot de Baeten, de Clynk qui cassèrent et ne purent se faire voir sous leur meilleur jour.

★

A Ermenonville, les prix sont donnés dès 20 heures et, comme l'an dernier, chacun reçut plus qu'il n'était prévu. Geste traditionnel, auquel tient beaucoup Roland Pourquoi qui entend que ses pilotes partagent la réussite quand elle est là.

Une réussite à laquelle, après tout, ils ont été les premiers à concourir.

Une réussite aussi qui déterminera le C. S. Meaux à postuler l'organisation prochaine d'une manche du Championnat Inter. La preuve est faite que les



L'HOMME

ALAIN ANCEL

grandes compétitions peuvent revenir vers Paris, et ce n'est pas Landureau qui nous démentira, qui sut, comme toujours, tirer le plus grand parti des circonstances et faire vibrer en d'immenses clameurs l'énorme foule présente.

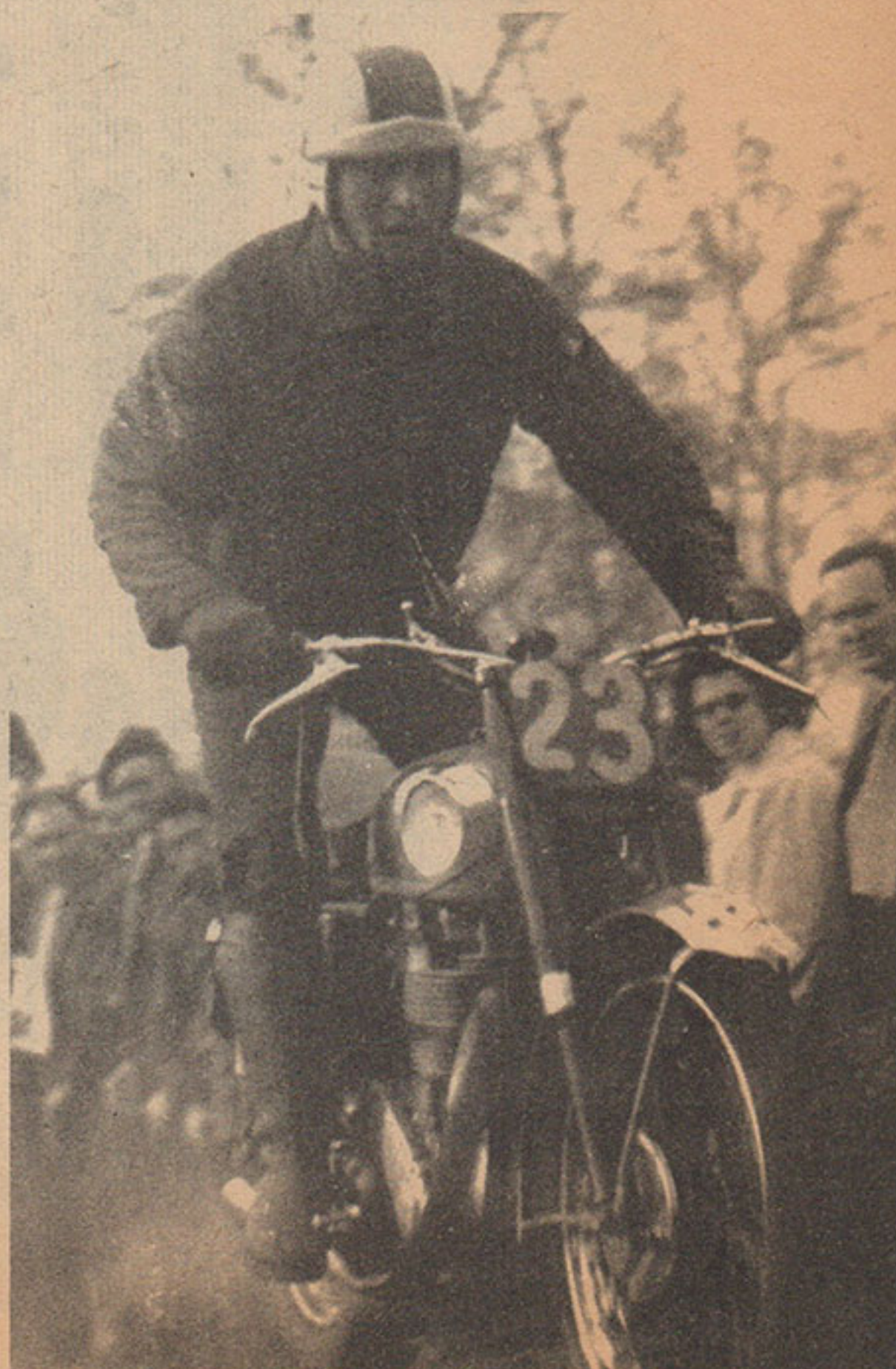
R. C. D.

★

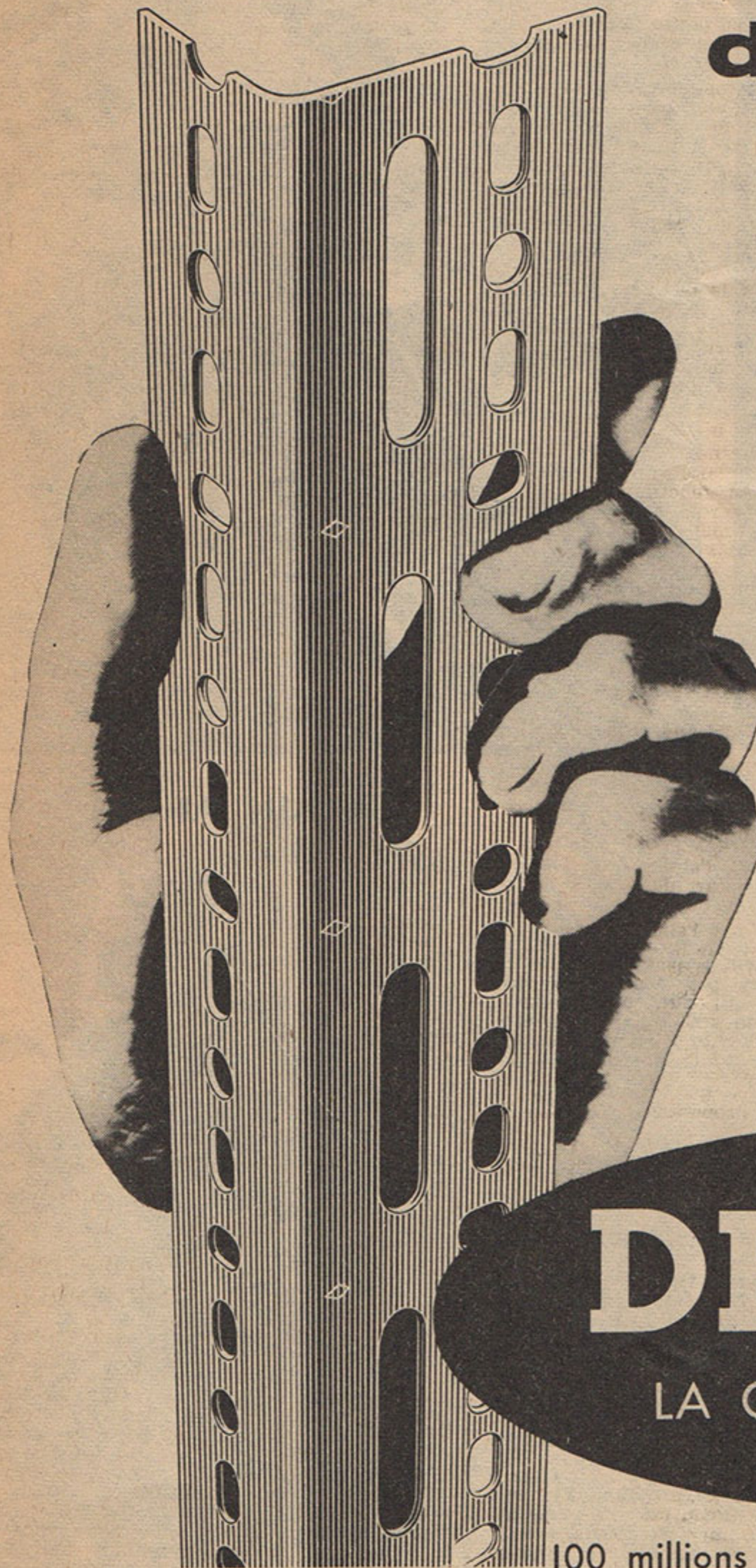
RESULTATS TECHNIQUES

INTERS : 1. Dave CURTIS (Matchless d'usine, GB); 2. Nic Jansen (Matchless « spéciale Mineur », B); 3. René Klym (BSA, F); 4. Gilbert Brassine (BSA, F); 5. Michel Jacquemin (AJS 7 R « spéciale, F); 6. Albert Courajod (BSA, CH); 7. Leslie Archer (Norton « spéciale », GB); 8. René Combes (BSA, F); 9. Guy Bertrand (BSA, F); 10. Robert Klym (BSA, F); 11. Schmid (BSA, F); 12. Hazianis (BSA de Dubois, F); 13. Charrier (BSA, F); 14. Cros (BSA, F); 15. Ledormeur Gérard (BSA, F); 16. Baeten (AJS 7 R, Sarolea, B); 17. Clynk (BSA, H); 18. Chuchart (BSA, F); 19. Braun (Matchless, A).

NATIONAUX : 1. DESBOIS (BSA); 2. Ancel Alain (BSA); 3. Lhomme (BSA); 4. Boisserie (BSA); 5. Lefeur (BSA); 6. Lebel; 7. Chauderon; 8. Gondet; 9. Ancel Aimé; 10. Humbertjean; 11. Berthelot; 12. Verrechia; 13. Bover; 14. Grout; 15. Bongibault.



Une solution **DEXION** à tous vos problèmes d'équipement



DEXION

est la première cornière perforée produite industriellement dans le monde. Plus de 100 millions de mètres utilisés du Pôle à l'Equateur.

DEXION

matériau nouveau, idée nouvelle, s'adapte à toutes les situations industrielles. C'est la seule solution qui permette de résoudre sur-le-champ un problème d'équipement définitif ou provisoire.

DEXION

transforme les surfaces en volumes ; des centaines de mètres carrés et de mètres cubes inutilisés rendus disponibles. Les besoins des entreprises évoluent ; DEXION, indéfiniment récupérable et réutilisable, est le matériau qui s'adaptera à cette évolution. C'est une raison de plus de l'économie de la technique DEXION.

DEXION

un minimum de perforations pour un maximum de combinaisons et de rigidité.

DEXION

LA CORNIÈRE PERFORÉE

100 millions de mètres vendus dans 90 pays

Documentation B 204 sur demande

FERALCO

9, rue St-Sébastien - PARIS 11° - VOL. 87-29

Agents et dépôts dans tous les territoires de la France d'outre-mer

TRIAL, QUELLE EST TA PART DANS TOUT CECI ?

A l'origine de son implantation en France, le trial était le fait de quelques-uns, de quelques vrais motocyclistes qui y trouvaient l'occasion de s'y amuser au guidon d'un deux-roues, dans la meilleure atmosphère de camaraderie de club.

Ailleurs, en haut-lieu, l'on restait totalement indifférent, ou bien l'on souriait de ces ébats dont on n'attendait pas grand-chose.

Puis le trial réunit l'adhésion de quelques dirigeants de clubs qui, pour ne pas tous être sur le terrain, n'en aimaient pas moins la moto et trouvaient en lui une occasion nouvelle et attachante d'orienter leurs licenciés vers une forme de la compétition accessible à tous.

En haut-lieu, l'on continuait à n'y pas croire.

Enfin, l'an dernier, le trial se révéla capable d'attirer un bon nombre d'adeptes, capable de susciter même en province des organisations nouvelles.

Et, en haut-lieu, on commença d'y croire, car comment nier l'évidence ?

★

Une Sous-commission vit le jour, qui prit en charge la création des premiers Championnats de France de trial. Réduit à l'échelle de la Ligue Motocycliste de l'Île de France, cet organisme put accoucher en paix d'un règlement auquel collaborèrent sans trop de difficulté ceux qui, du premier jour, avaient eu foi dans le développement du trial en France, ceux qui, cet hiver encore, allaient une fois de plus prendre part aux nombreuses réunions inscrites au calendrier.

Puis, le succès s'affirmant, l'on bougea en haut lieu. Les membres « de droit » de la Sous-commission (ceux que leur appartenance aux plus hautes instances fédérales autorise à siéger partout d'office) commencèrent à perer sur l'orientation du trial, ne laissant bientôt plus aux membres ordinaires (les trialistes, les hommes de la première heure) qu'un mince avis consultatif, qu'un plein pouvoir... d'approbation !

Il faut dire ici que cette action au sommet s'exerça moins sur le plan fédéral que sur le plan Ligue. Nos meneurs de jeu s'appliquèrent à maintenir la direction du trial français dans la ligne L.M.I.F., celle-ci n'étant d'ailleurs que l'émanation de l'esprit d'un seul club.

Il y eut, chez les anciens, du découragement, de l'écoeurement. Bordio, le premier, abandonna la partie, suivi bientôt par Meznarie qui démissionna de la Sous-commission de trial.

Ailleurs, en province, l'on demeura sur la réserve, sentant bien que, même si la Commission Nationale de Trial voyait jamais le jour, ceux dont on devrait attendre dorénavant qu'ils donnassent à la spécialité une nouvelle impulsion n'auraient pas plus de droit réel à la parole que les hommes du début, désormais évincés.

Et pendant ce temps, la Sous-Commission de trial de la L.M.I.F., aux mains de ce même club se souciait surtout d'affermir sa main-mise, se consacrant à des problèmes de personnes bien davantage qu'à faire le point de la situation présente en vue de préparer la saison prochaine.

★

Voici deux semaines, évoquant dans un éditorial le malaise qui s'est développé cet hiver en fonction de ce que nous venons de revoir ensemble, nous nous refusions à mettre en cause telle ou telle personnalité officielle ou para-officielle car nous estimions que beaucoup des responsables de l'actuel état de choses n'en restaient pas moins de sincères amis du sport motocycliste, un instant égarés hors des voies qu'ils empruntaient il n'y a pas si longtemps : celles du simple dévouement à la cause du trial.

Et nous souhaitions que tous ceux qui, présentement, s'abandonnaient aux luttes d'influence voulussent bien, sans plus attendre, se ressaisir afin de permettre à la FFM de créer dans le calme et dans l'équité une Commission Nationale de Trial très élargie, capable de préparer la campagne 1959/60 à l'abri de toute politique de clan, à l'écart de tous les intérêts particuliers.

Va-t-il falloir vider l'abcès, faute d'obtenir sa résorption par le moyen de cette thérapeutique moins rude que constituait un simple appel à la raison, à la sportivité de chacun ?

Certains faits, hélas, tendraient à nous faire croire que la L.M.I.F., sur le plan du trial, se préoccupe moins des destinées de ce dernier que des cas d'espèces qui lui sont proposés.

Il y eut la sanction « de principe » appliquée à l'un de nos meilleurs experts en grosse cylindrée, non pour une faute commise en course, non pour une action irrégulière envers une personnalité officielle... Tout simplement à la requête d'un de nos confrères qui s'est estimé offensé au cours d'une discussion strictement privée !

L'affaire n'aura pas d'autres suites, mais comment le comité-directeur de la Ligue de l'Île de France a-t-il pu accepter d'officialiser un semblable incident, dont les motifs profonds sont si éloignés du trial, du sport !

★

Il y a eu — et c'est autrement grave — l'affaire « François », bien significative de cette idée où sont certains, à la L.M.I.F., que le trial, c'est eux !

S'agissant de constituer une équipe nationale promise à un classement au sein du Challenge Inter-Nations, au Lamborelle, la seule règle qui devait présider à la sélection tenait dans la recherche du meilleur résultat possible.

François, cet hiver, a disputé les plus grandes épreuves belges, remportant des succès significatifs de son talent, de ses moyens (6^{me} à Mons, 2^{me} à Rhode-Ste-Genèse et à Thuin, 4^{me} à Nivelles, 6^{me} au Brabant). Ce palmarès éloquent aurait du le faire désigner parmi nos quatre représentants officiels.

Malheureusement, il n'en a rien été. François n'a pas disputé le Championnat de France (nullement obligatoire cette année). Il a reculé à plusieurs reprises devant les déplacements que lui aurait imposés une participation aux réunions situées dans le cadre de la L.M.I.F. Et c'est pourquoi, dans les rangs du club dont nous parlions tout à l'heure, une opposition formelle s'est élevée en présence de la candidature de François, membre de la Ligue des Flandres !

Nous aurons donc un team national exclusivement « L.M.I.F. ». Est-ce ainsi que l'on entend sanctionner le ralliement de nos provinces au trial, est-ce ainsi que l'on prépare le développement de la spécialité sur le plan du pays ?

R. C. D.

"FRANCE CYCLOS" VIENT DE NAITRE...

Nous avons appris la réalisation récente d'une importante opération de concentration dans l'industrie du cyclomoteur, celle de deux marques bien connues sur le marché : Europ et Paloma, sous l'égide et avec la participation des Ateliers de Construction Lavalette.

La création d'une société de vente comme « France-Cyclos » constitue, sur le plan commercial, la première étape de cette concentration.

Sur le plan industriel, un vaste regroupement des fabrications est en cours. Dans les usines Lavalette de Romorantin, où sont produits les moteurs AML 50,

d'importants travaux d'agrandissement ont été entrepris. L'achèvement d'une première partie des nouveaux ateliers a déjà permis de commencer la fabrication en série des modèles Paloma.

D'ores et déjà, le groupe Lavalette dispose ainsi à Romorantin, d'un centre de production homogène parfaitement intégré. Les agents des deux marques Europ et Paloma ont accueilli avec satisfaction la nouvelle de cette concentration qui constitue pour eux une garantie de qualité en même temps qu'elle leur donne les moyens de développer leurs ventes et d'étendre une clientèle.

A PROPOS DE "SCHNELLE MOTOREN"

De nombreux lecteurs se sont intéressés à cet ouvrage que nous avons présenté dans le n° 1.427 de « Moto-Revue ». Rappelons à tous, et en particulier aux librairies qui nous écrivent, que « Schnelle Motoren » est édité en Allemagne et qu'il est rédigé en allemand. Il n'existe donc aucune version en langue française de ce livre.

Par ailleurs nous confirmons à tous les lecteurs intéressés que nous continuons à recevoir les commandes dans les conditions déjà indiquées : versement de 2.100 frs si le livre est pris à nos bureaux ou de 2.250 frs s'il doit être expédié en recommandé. Ces versements doivent être effectués à notre CCP 297-37 Paris.

BSA

Profitez des beaux jours

avec

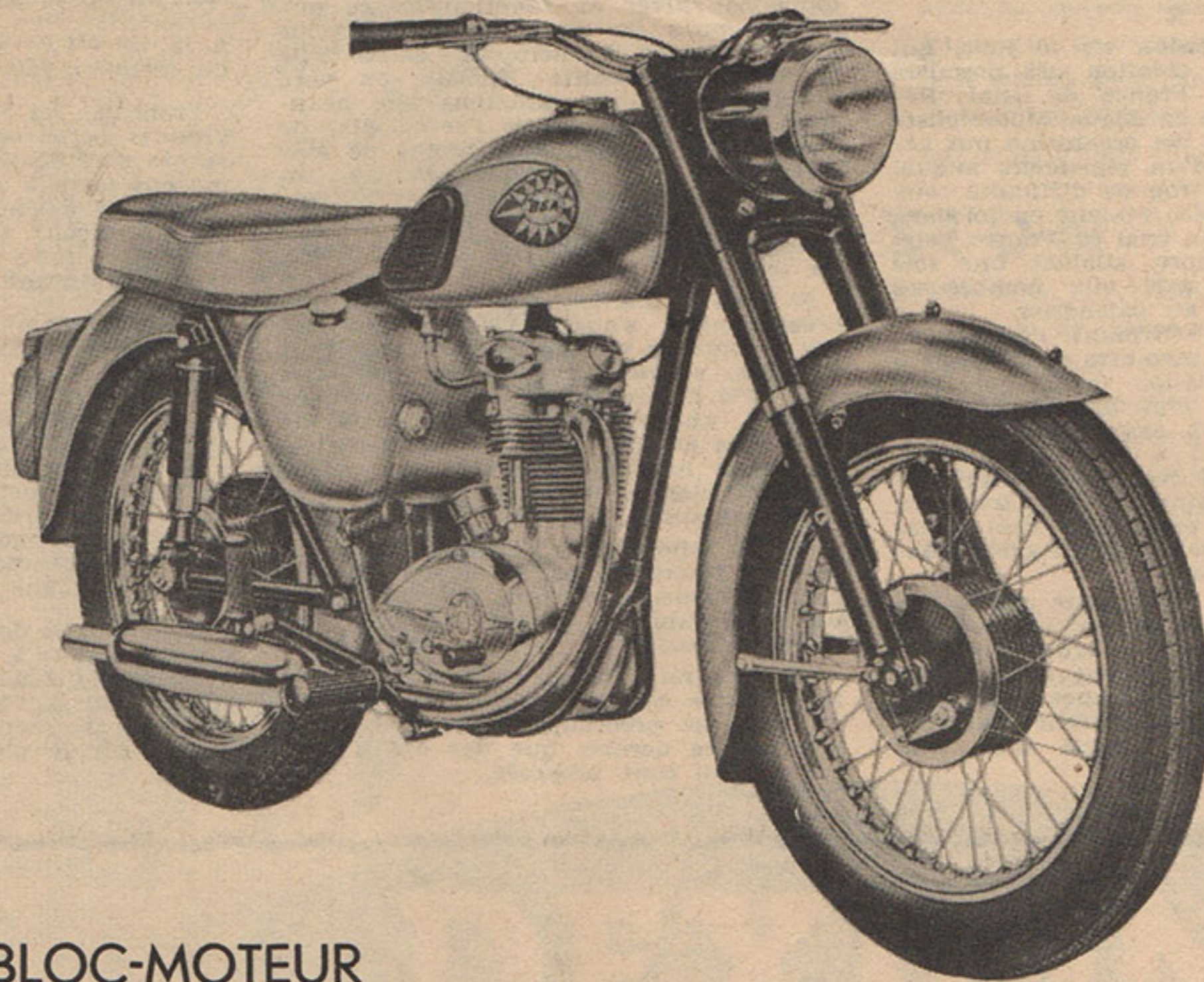
Élégance

et

puissance

LA NOUVELLE 250 cc

© 15 Star



BLOC-MOTEUR

4 VITESSES

CULASSE EN ALLIAGE LÉGER

2 LITRES 83 AUX 100 KM

120 KM/H

IMPORTATEUR MOVEA 79, av. de la Grande-Armée, PARIS XVI^e - Tél. : KLE. 40.65

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto La Moto revue

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

Rédaction-Administration-Publicité: 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-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 rectific.

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

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Ariel **BSA** Sunbeam

A. DUBOIS, Téléphone PER. 19-73

58, rue A. Briand, LEVALLOIS

Expédition contre rembour.

REMISE aux RÉPARATEURS et MOTORISTES

TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS

PROJETS - CRÉATIONS

GRATUITEMENT : — PRÉSENTATION —

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE

CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

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

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

Les motos
GNOME & RHONE

sont équipées en série de

L'ANTIVOL **NEIMAN**



Enfin disponibles, pneus

METZELER

toutes dimensions

Ets P. PSALTY

80, av. des Ternes

PARIS-17^e - ETO 55-52

Expéditions en province

MATCHLESS

VICTORIEUSE

A ERMENONVILLE

SPORT et CROSS 250 à 650 cc

PRIX TRÈS ÉTUDE

Toutes les pièces. Crédit

Importateur Sté ARIS

11, rue Labie, Paris (17^e)

Catal. détail : 50 frs en timbres

Lambretta

Scoters
et Tris

Moteurs

et volants

VAP ABG

LE STOCK LE PLUS COMPLET DE FRANCE

Tout en pièces d'ORIGINE

Remise spéciale aux agents patentés

E^{TS} MANCEAU

pour Lambretta : 51, rue d'Alleray PARIS-15^e VAU. 57-57

pour Vap ABG : 5, rue de Vouillé Métro : Convention

Réparations par spécialistes brevetés d'usine

SERVICE DES DOMAINES

ADJUDICATION DU 26 MARS 1959, à 14 h., à PARIS (2^e), Direction du S.C.V.M., 104, rue de Richelieu, salle des adjudications

Soumissions cachetées et enchères verbales

Triporteur - 10 scooters à l'unité et 25 par lots

8 vélomoteurs à l'unité et 38 motocyclettes

ou vélomoteurs par petits lots

150 véhicules automobiles de marques françaises et étrangères

Visibles à L'Annexe de la Fourrière, 5, bd de la Commanderie à PARIS (19^e) (à 100 mètres du métro) : Porte de la Villette, sortie AUTOBUS de banlieue et au Dépôt des Domaines, 87, bd Félix-Faure à AUBERVILLIERS

Renseignements et notices détaillées :

Direction du S.C.V.M. à PARIS

104, rue de Richelieu. Tél. RIC. 63-46

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 RÉPARATIONS

Achat ferme moto, scooter

Liste Occasions ctre 3 timb.

Ouvert dimanche matin

Pièces

origine

ARIEL —

BSA

SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir 11

ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock

EXPÉDITION

STOCKISTE : Remise aux

réparateurs et motoristes



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

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

Prix : 894 fr.
(par poste 1104)



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)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 954 fr. (par poste 1.104 fr.)

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 688 fr. (par poste 798 fr.)

L'ARONDE

Prix : 723 fr. (par poste 833 fr.)

2 CV CITROËN

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.)

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 meilleurs 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 mars 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 mars seulement !

Le prix normal sera repris dès le 1^{er} avril.

C. C. Postal : « Moto-Revue »
297-37 Paris.

