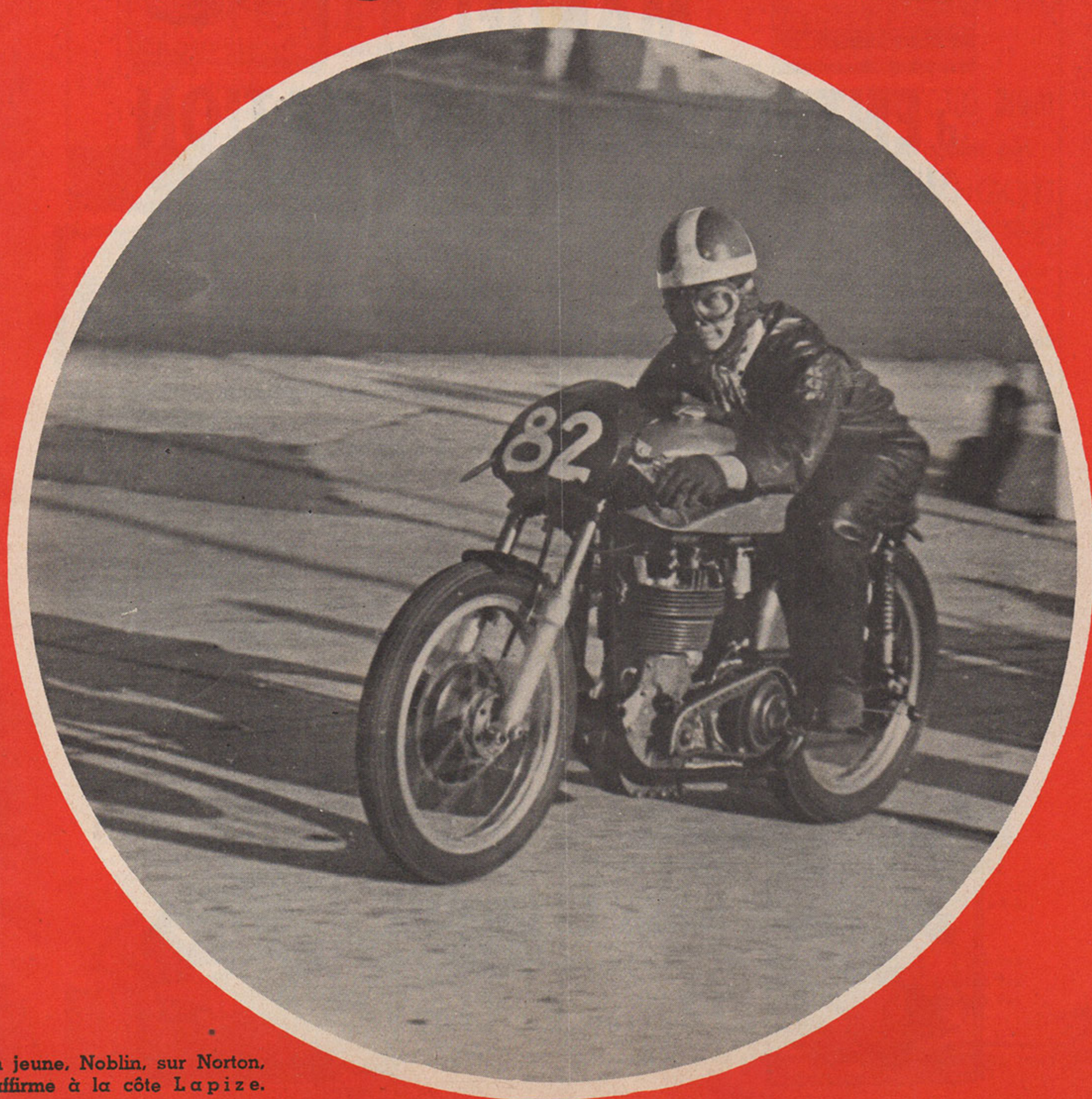


Moto revue

47^e ANNEE. — 21 MARS 1959. — N° 1.433

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

NOUVEAUTES
ITALIENNES



Un jeune, Noblin, sur Norton,
s'affirme à la côte Lapize.



POUR LA SAISON
POUR L'USAGER
POUR LE RÉPARATEUR



LES

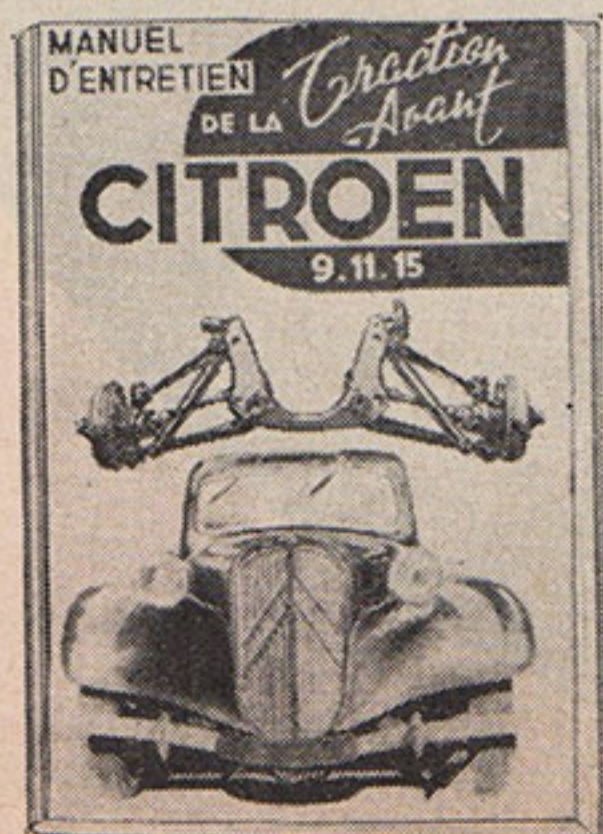
MANUELS

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 INDIQUÉS 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



A. DUBOIS

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

LIVRAISON IMMÉDIATE DE TOUS MODÈLES

BSA **ARIEL** **SUNBEAM**

* BON VENDEUR... C'est bien ! *
* BON MÉCANICIEN... C'est mieux ! *

CREDIT 6-9-12-15 MOIS - 25 % COMPTANT

LEVALLOIS MOTOS

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES
Envoi contre remboursement

Pour leurs lunettes

et accessoires caoutchouc...

LES CHAMPIONS FONT CONFIANCE A

VICKERS

CAOUTCHOUC MANUFACTURÉ

à la Cote Lapize :

1^{er} Jacquier-Bret en 175 et 250 Course
Savoie en 125 Course

Éts VICKERS

34-36 route de Béthémé - REIMS



AGENT OFFICIEL

THOMAS Diplômé depuis 1950
par la firme de Munich
16, rue Auguste-Bailly, ASNIERES
GRE. 17-93

NEUF - OCCASIONS - REPARATIONS
Toutes pièces d'origine

3^e Année consécutive !

Victoire TRIUMPH

à la COTE LAPIZE

1^{er} Cat. 500 cc Sport
BROQUET sur TIGER 100 Client

Machine préparée et mise au point par :

BOBILLOT MOTOS (P. LANGOT)

6, rue de la Butte aux Cailles. PARIS 13^e - GOB. 50-31

NEUF et OCCASIONS
FACILITÉS DE PAIEMENT

Réparations

Reprises

Plusieurs "BONNEVILLE" disponibles



Etes-vous sûr ?

de pouvoir distinguer du
premier coup d'œil un diamant
d'un morceau de verre taillé ?
A moins d'être averti : NON !
Mais vous serez sûr d'acheter
une huile 2 temps pour votre
2-ROUES (Cyclomoteur
Scooter - Moto)

en adoptant

SOMAGIC

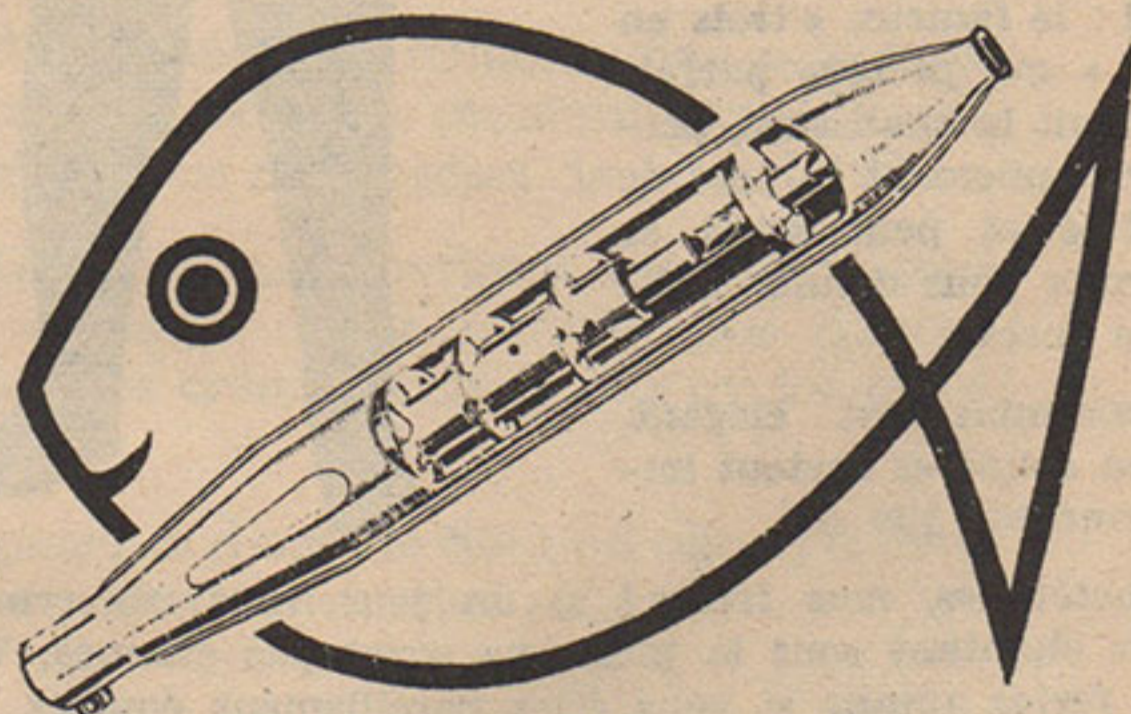
Car elle est la seule huile
VERTE 2 temps
garantie d'une huile étudiée
spécialement par la première
équipe de spécialistes pour
assurer à votre moteur un
meilleur rendement et
PLUS DE KILOMÈTRES
SANS DÉCALAMINAGE



15-17,
r. Thomas-d'Orléans
COLOMBES (S.)
CHA. 19-88

Agences :
MARSEILLE
BESANÇON
LAVAL

SILENCIEUX COMME UN ...



WILMAN

ECONOMIE PUISSANCE SILENCE

MONTÉ EN SÉRIE PAR LES PRINCIPAUX
CONSTRUCTEURS

PRIX DE DÉTAIL : CYCLOMOTEURS 780 frs
VÉLOMOTEURS 1.380 frs
MOTOS 1.580 frs

LIVRAISON IMMÉDIATE

Renseignements - 3, rue d'Evreux, Courbevoie (Seine) - Tél. DEF. 19-65

Si demain!

Il pleut sur la route!

Moi j' m'en fous!

J'ai ma combine!

"ORAGE"

Nous dit M. FOREZ un joyeux scootériste qui voyage par tous les temps.

« Chantant comme la cigale mais avisé comme la fourmi, je me suis adressé à un spécialiste des vêtements de protection : les Ets PITHOUD de LYON que je connaissais de réputation.

Ils m'ont fortement conseillé un ensemble deux pièces en Plascoat de la grande marque "ORAGE"

La veste WELCOME est aérée au dos et sur les épaules par des rabats spéciaux, ce qui me permet de la porter également en ville. Le bas du pantalon possède un dispositif breveté sensationnel : le fameux « trois en un » qui protège parfaitement la chaussure, permet également le port de bottes et peut aussi se fermer pour donner la ligne fuseau.

L'ensemble est élégant, bien coupé et surtout imperméable 100 %.

Scootéristes, mes frères ! si un jour vous me rencontrez chantant sous la pluie, ne soyez pas étonnés. Vous en feriez autant si vous étiez pareillement équipés.. »



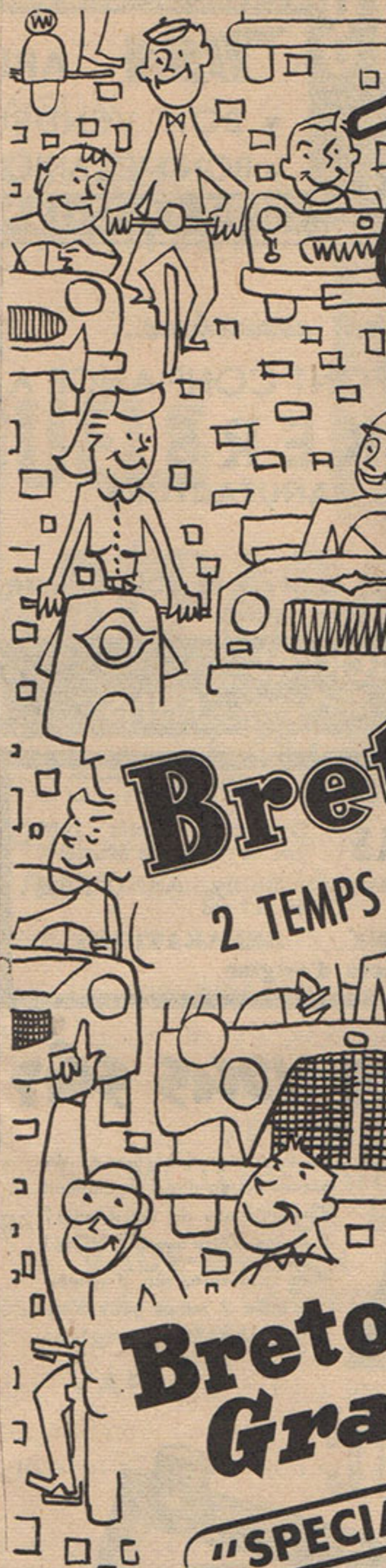
Le spécialiste des vêtements de protection

ORAGE - Ets R. A. GONCET

11, 13, 15, rue Jean-Marc-Bernard
LYON

Tél. : 84-78-02

Équipe entre autres en ensembles WELCOME
les membres du Vespa-Club de LYON



TOUTA!

**nous
faisons
confiance
à l'huile**

Bret-oil

2 TEMPS et 4 TEMPS

et
au
nouveau

**Bretocyl
Graphité**

"SPECIAL-MOTO"

DANS VOTRE ESSENCE
OU VOTRE MELANGE

DANS SA NOUVELLE PRÉSENTATION
ÉLEGANTE ET PRATIQUE EN
CHARGEURS DE 5 DOSES OU EN
COFFRETS DE 15 FLACONS-DOSES
CHEZ VOTRE MOTOCISTE OU A
DÉFAUT CONTRE REMBOURSEMENT
DE 995 Frs A :

BRET-OIL

ISSY-LES MOULINEAUX
SEINE

4, rue Jeanne-d'Arc MIC. 48-40





VERS LA LIBERATION DES ECHANGES ?

NOUS venons de faire le tour des principaux importateurs clôturant notre enquête par une visite au Président de leur Chambre Syndicale.

Faut-il voir là une conséquence du printemps ? Toujours est-il qu'au pessimisme que certains affichaient il y a un an à pareille époque, succède une confiance en l'avenir, que ternit à peine la certitude que la belle époque de la moto est chose vécue, et que nous allons traverser une période, finalement, plus normale.

Mais nombre d'importateurs vivent dans l'anxiété, car aussi chevronnés soient-ils, ils vont en 1959 faire leurs premières armes avec les cyclomoteurs, dont l'importation était jusque-là inexistante, ou presque, mais qui dans le cadre des pays signataires du Marché Commun devient chose effective.

★

Pour les 6 premiers mois de l'année, 656 millions, rien que pour les cyclomoteurs, viennent d'être débloqués, s'ajoutant aux 425 millions réservés aux importations de tous motocycles de plus de 50 cc.

Or, s'il s'avère que ces 425 millions couvriront largement tous les besoins des importateurs, certains même n'ayant pas déposé toutes leurs demandes de licence, les crédits propres aux cyclos constituent une inconnue.

Et une inconnue de taille, puisque d'ores et déjà on alloue à cette branche plus que pour tous les autres motocycles réunis.

★

Devant de telles possibilités, les voyages en Italie se sont faits particulièrement nombreux ces dernières semaines.

Nos importateurs s'en voudraient ne pas saisir la balle au bond.

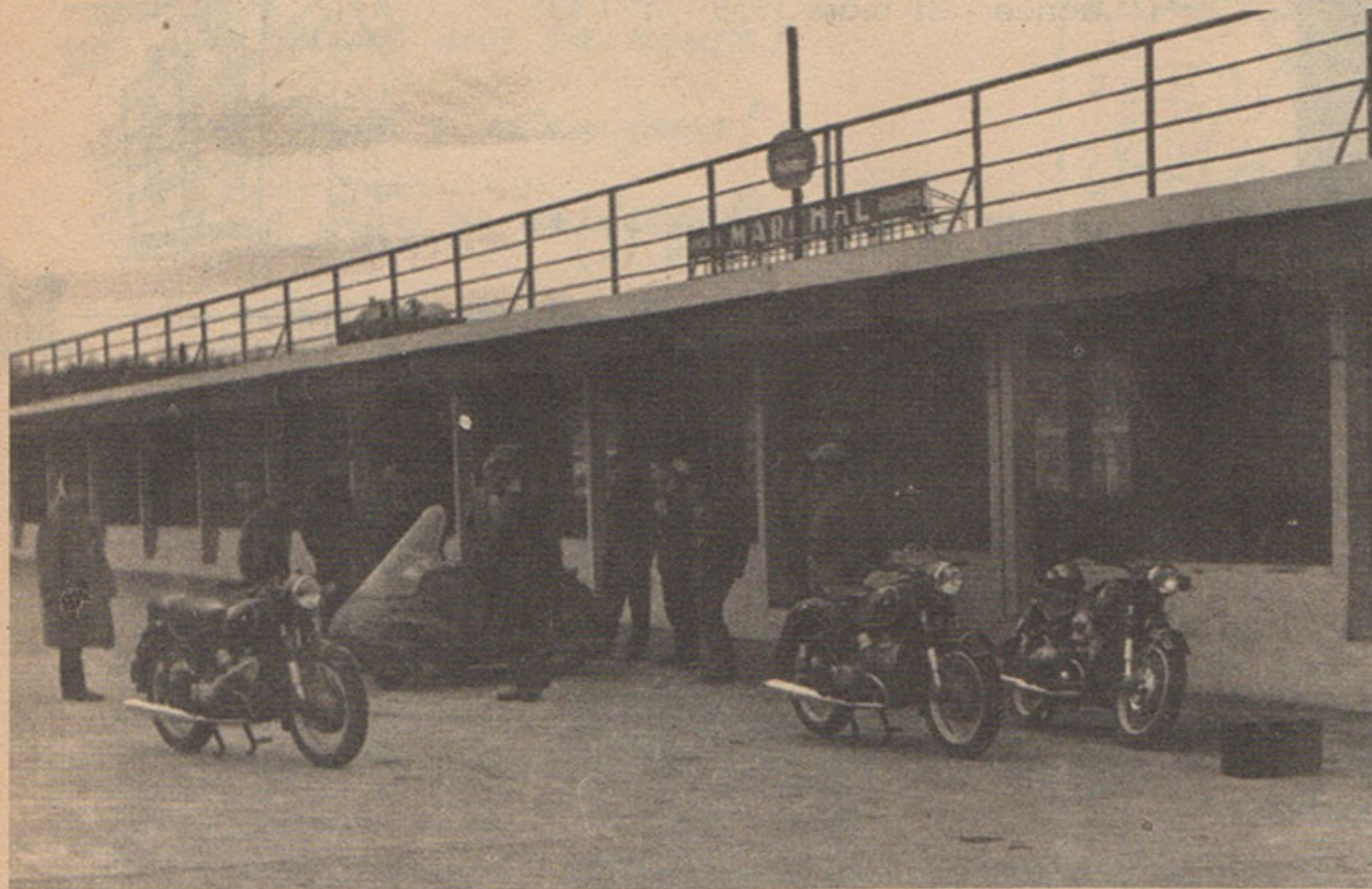
★

Mais là n'est pas le seul sujet d'optimisme, car mise à part la catégorie « cyclo » — qui d'ailleurs permettra à nos importateurs de ne plus avoir dans leur giberne que des modèles valant plusieurs centaines de milliers de francs — les contingents d'importation concernant les plus de 50 cc, semblent couvrir les possibilités du marché intérieur.

Et devant cet état de fait, pourquoi ne pas inclure les motocycles dans les objets libres à l'échange ?

ACTUALITÉS

A LA S. I. A.



Quelques-unes des machines présentes à Montlhéry, lors de la journée BMW. On y distingue le side R69 caréné dont vous lirez le compte rendu d'essai dans notre prochain numéro.

JOURNÉE B. M. W. A PARIS

A l'occasion de l'essai de la BMW, dont vous lirez prochainement le compte rendu dans ces colonnes, se sont retrouvés sur le ciment de Montlhéry : Jean Murit, Dagan, Maucherat, Rogliardo et son passager Godillot, M. Delacroix, de l'« Impérial-Garage », ainsi que les essayeurs de « Moto-Revue ».

Jean Murit, curieux de tester notre R 69, avait profité de l'occasion pour essayer à Montlhéry une R 69 et une R 60 destinées à être revendues. Et c'est ainsi que tout l'après-midi, sur l'anneau, on entendit le ronflement caractéristique des flat-twins munichois, pilotés par Murit, Dagan, Maucherat ou nos essayeurs, lorsque ce n'était pas Rogliardo et Godillot qui réglèrent la carburation de leur « Rennsport » ou essayaient différents rapports de pont.

C'est là que nous avons eu l'occasion de tourner sur une R 60, d'apprécier comme il convient l'extraordinaire souplesse de son moteur qui, néanmoins, permit à Maucherat, qui n'est pas du plus petit format, de boucler un tour à plus de 141 km/h en position assise.

★

Le soir, sur la terrasse de l'« Impérial-Garage », les importateurs BMW recevaient l'équipage Rogliardo-Godillot, dont la « Rennsport » était présentée par Jean

Murit aux membres du BMW-Club, invités à cette réception.

Cette présentation, animée par les nombreuses questions auxquelles eurent à répondre Murit, Rogliardo, Dagan, Godillot, nous permit d'apprendre que la veille, à Lapize, Rogliardo n'eut à utiliser que les 3 premiers de ses 5 rapports, que les dernières Rennsport ont des carbus de 32 mm et non 30, que les soupapes d'admission sont passées de 40 à 42 mm, que la chasse des machines « side » est passée de 6 cm à l'origine à 2-3 cm actuellement, etc.

Ensuite, les invités assistèrent à une projection de photographies retraçant l'histoire des BMW depuis la guerre, historique suivi — pour récompenser les femmes présentes de leur patience devant des illustrations techniques — de projections en couleurs de photos faites par le compagnon de M. Fellner au cours de leur promenade à travers les musées européens.

M. Fellner, avait été en effet envoyé par l'usine BMW pour faire un cours sur les flat-twins aux services de la police.

Après ces projections fut servi un vin d'honneur et autour des coupes de champagne servies par M. Delacroix et Paulette Murit se réunirent quelques groupes animés qui réunissaient les représentants de la Presse spécialisée et les pilotes présents.

DU NOUVEAU POUR LES " TRIUMPHISTES "

Les Ets Bobillot Motos, rue de la Butte-aux-Cailles, Paris 10^e, viennent de mettre au point et breveter un guidon sport adaptable sur tous les modèles Triumph

sans aucune transformation et qui donne à la marque une allure vraiment sport et en même temps confortable.

Parmi les réunions de la Société des Ingénieurs de l'Automobile (S.I.A.), prévues pour le mois d'avril, nous notons :

— pour la section « Motocycles », le 6 avril, le sujet prévu est : « Les Alliages de Magnésium de fonderie », par l'ingénieur A. M., M. J. Bonnetain ;

— pour la section « Equipements et Electricité », le 20 avril, le thème sera : « Lumière jaune et sécurité routière », traité par M. M. Mouton, Docteur ès-sciences : Psycho-physiologie de la vision - Codes américains et français - Aspect économique - Solutions contre l'éblouissement - Possibilités futures... forment l'ossature de l'exposé.

Ces réunions des sections techniques ont lieu à 18 heures, 2, rue de Presbourg à Paris.

EN 1958, AUGMENTATION DE 20 % DU NOMBRE DES EXAMENS DU PERMIS DE CONDUIRE

L'Union Nationale des Associations de Tourisme (U.N.A.T.) vient de dresser le bilan des examens du permis de conduire assurés dans les départements de la Métropole et d'Outre-Mer, au cours de 1958. Le nombre de ces examens s'est élevé à 1.508.200, contre 1.259.134 l'année précédente, correspondant à 665.521 permis délivrés, contre 610.883.

Précisons que 41,12 % des candidats ont satisfait aux épreuves dès la première présentation, la moyenne générale des ajournements ressortant à 52,48 % au lieu de 51 %.

36.657 candidats contre 34.671 en 1957, ont obtenu le permis A (motos), 43.492 le permis A1 (vélomoteurs), 554.211 contre 504.103 le permis B (tourisme), 57.137 contre 55.456 le permis C (poids lourds) et 15.407 contre 14.862 le permis D (transports en commun). 37 candidats atteints d'une infirmité au lieu de 34 ont obtenu le permis F (A), 2.072 contre 1.757 le permis F (B).

Parmi les nouveaux titulaires de permis C et D, 23.586 contre 15.086 devront porter des verres correcteurs, 482 candidats à l'une ou l'autre de ces catégories contre 467 ont été déclarés inaptes physiquement.

La proportion des femmes désireuses d'obtenir le permis a atteint presque le tiers de la totalité, leur pourcentage d'ajournements, comparé à la moyenne générale ci-dessus indiquée, s'étant élevé à 55,82 % contre 54,36 % antérieurement.

Les départements où le volume des examens a été le plus important, sont les suivants :

Seine (197.118), Seine-et-Oise (61.224), Nord (59.176), Rhône (38.585), Bouches-du-Rhône (36.952), Pas-de-Calais (43.440), Seine-Maritime (29.748), Gironde (26.556), Finistère (25.428), Loire-Atlantique (24.472), Moselle (23.322), etc.

Le nombre de fiches individuelles établies et classées au Répertoire Général à la suite de l'année écoulée s'est trouvé porté à près de 14 millions.

En outre, l'U.N.A.T. a eu à répondre à 31.181 demandes de renseignements relatives à des retraits de permis, 65.879 à des duplicata, à enregistrer la délivrance de 42.965 permis E (conduite de remorques de plus de 750 kilos) ainsi que 33.000 autres notifications.

Parmi les infractions ayant motivé une sanction administrative : 7.733 concernent les blessures et homicides involontaires, 2.525 l'ivresse, 893 le délit de fuite, 62 le refus de s'arrêter, 26.022 des motifs divers.

511 cas d'inaptitude physique ou d'infirmité, constatés notamment lors des visites médicales périodiques, ont fait l'objet de mesures restrictives.

DE PASSAGE CHEZ GARREAU

PRISE DE CONTACT
AVEC TROIS
INTÉRESSANTES
NOUVEAUTÉS :

la 250 "Jubilée"
le carénage "Avon"
les twins "2 carbus"

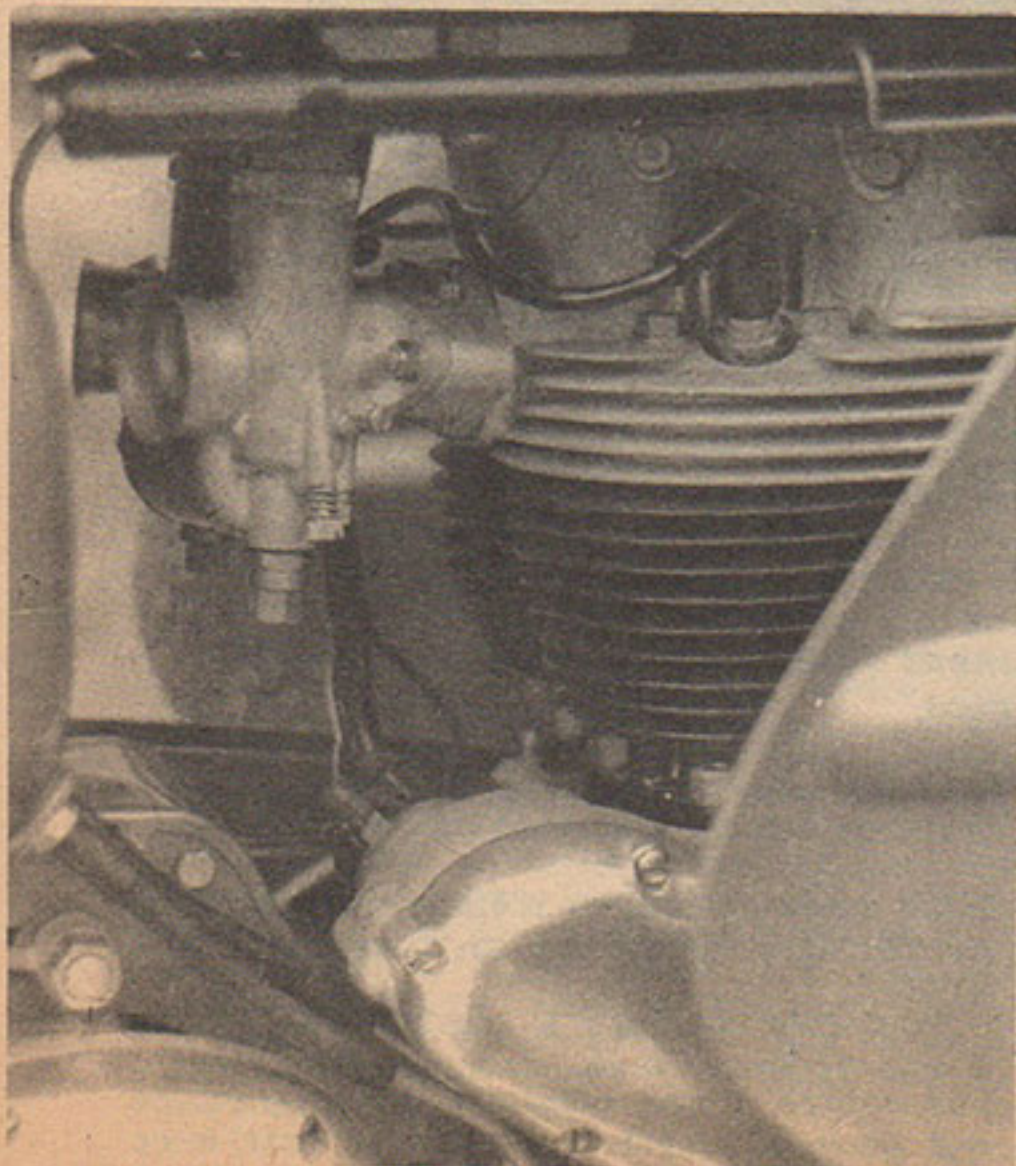
AVEC les beaux jours, — et début mars nous a gratifié de bien belles journées —, l'activité commerciale motocycliste redémarre.

Le courant des ventes se fait plus rapide, les prototypes apparus au salon rentrent dans le stade de la commercialisation : c'est le moment où une visite chez un motocycliste, un importateur risque de ne pas être décevante.

C'est ainsi que de passage rue Robert Lindet, où, comme chacun sait, se tient l'exposition permanente Garreau, plus d'une nouveauté nous attendait. Et quand nous disons « nous », nous pensons surtout à « vous » qui lisez ces lignes, et qu'une visite ne manquerait pas d'intéresser également.

Dans le domaine des grosses cylindrées

Les nouvelles Norton 1959 sont là, toujours émaillées du gris polychromatique cher à la marque.



Si, extérieurement, on ne distingue rien de bien nouveau, il ne faut pas trop hâtivement en conclure que ce sont les mêmes machines.

Cette année, c'est à l'intérieur du moteur que se tiennent les améliorations, puisque nous trouvons désormais des soupapes stellitées aussi bien à l'admission qu'à l'échappement, mais surtout un nouvel arbre-à-cames dont le profil étudié avec soin donne un plus grand silence dans la distribution, tout en augmentant légèrement la puissance.

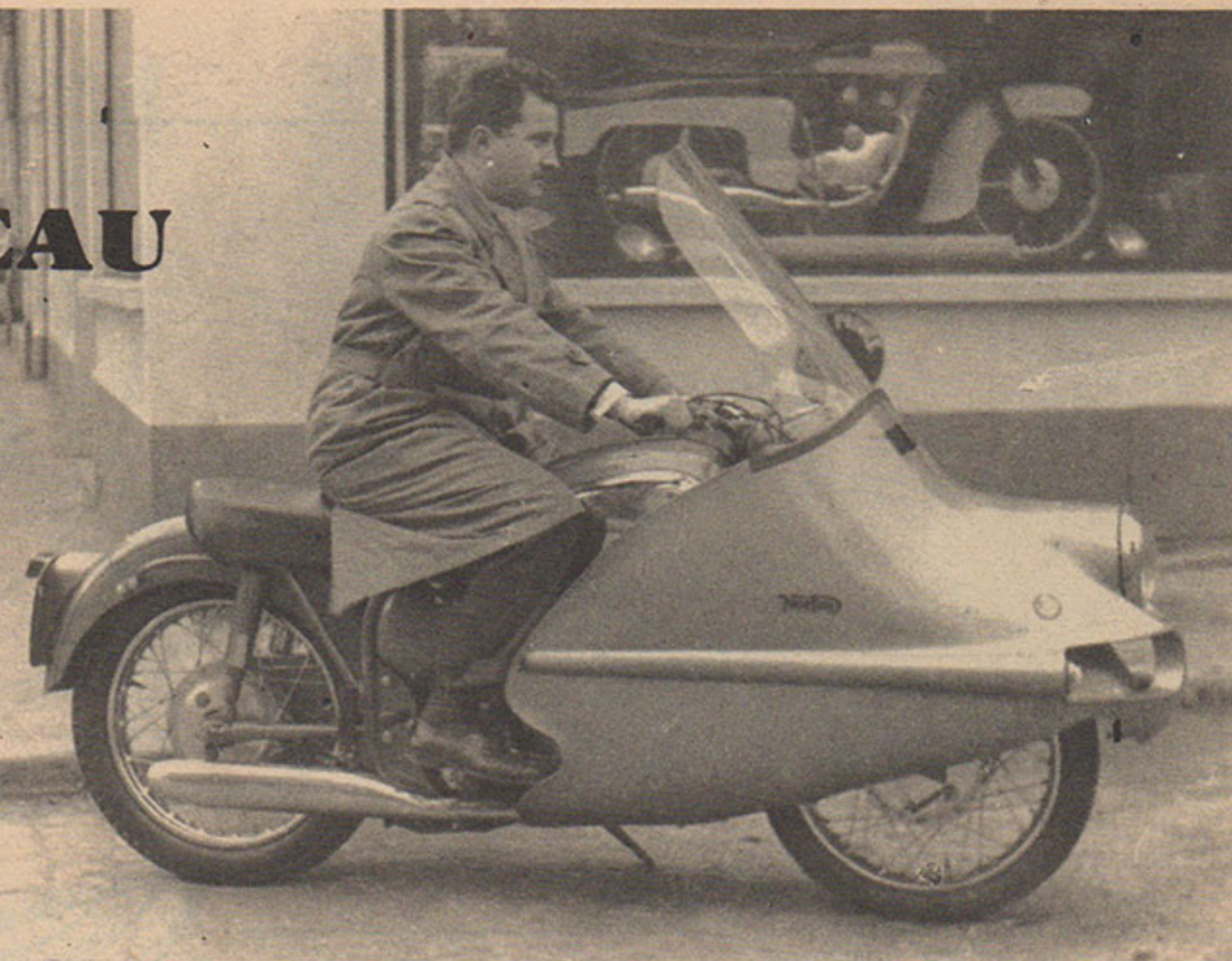
Ceci pour les « 88 » et « 99 » que nous appellerons normales, ou « tourisme », car, pour les sportifs, Norton vient de livrer à Garreau ses premiers modèles « sport », remarquables par leur nouvelle culasse équipée de deux carburateurs Amal.

Parallèlement, les moteurs ont été travaillés, pour donner nettement plus de puissance, puisque les pipes d'admission sont polies, et les soupapes d'admission portées à un plus large diamètre.

Enfin, des pistons spéciaux accroissent le taux de compression, maintenant situé à 9 à 1 sur la 500 cc et 8,2 à 1 sur la 600 cc, cette dernière machine devant développer un minimum de 34 cv à 6.500 t/m d'après les dires que nous avons recueillis lors du dernier salon de Londres, de la bouche même de M. Hopwood, grand patron de chez Norton.

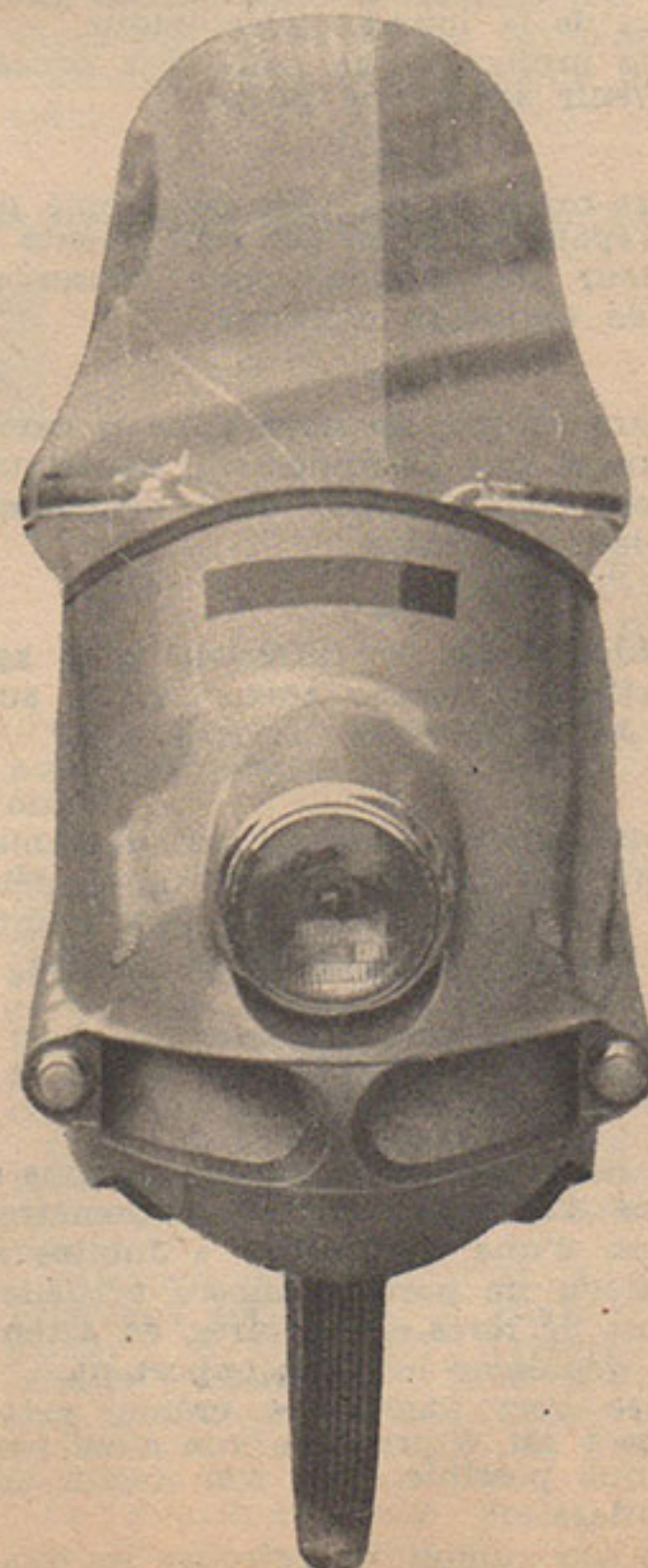
Un joli carénage signé Avon

Ce moteur deux carbus, nous n'avons pu que l'admirer partiellement car il était dissimulé par les flancs du carénage Avon « Streamliner », dont Garreau s'est assuré l'exclusivité en France pour la marque Norton.

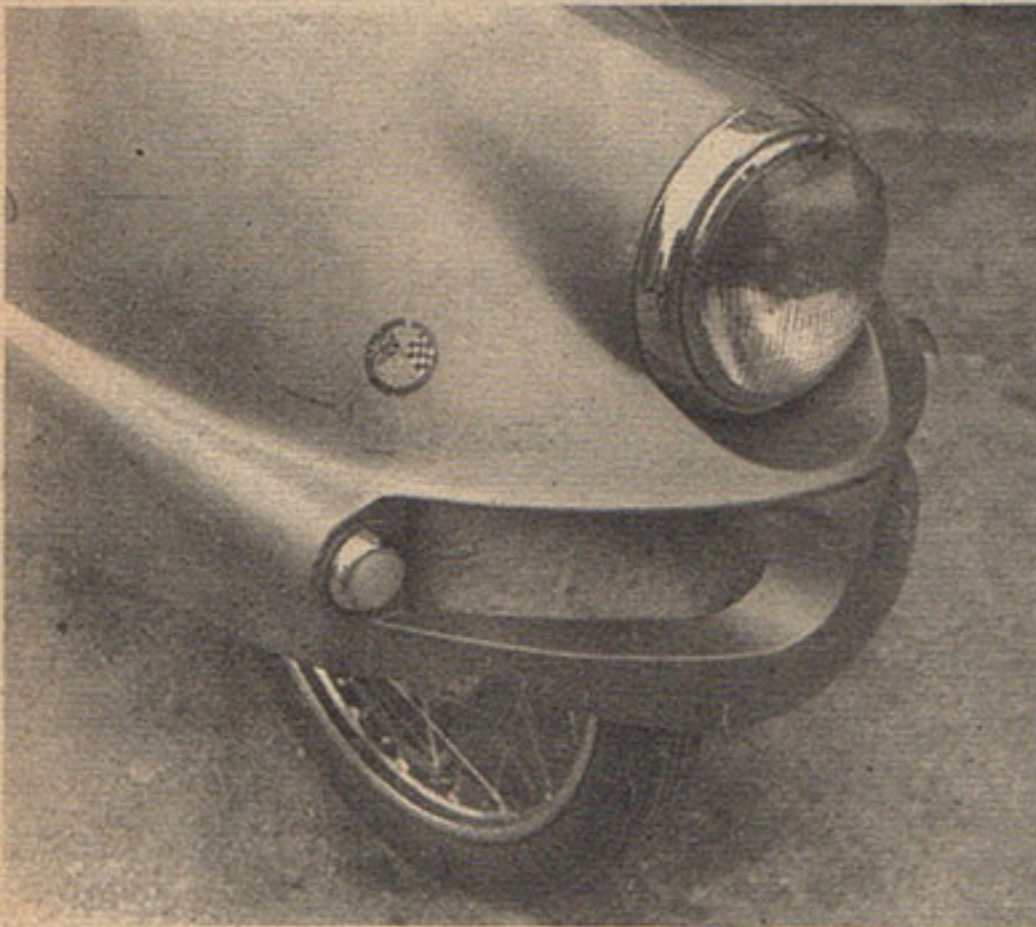


Au premier abord, la finition de ce carénage est remarquable, de même que le sérieux avec lequel il semble avoir été construit en série.

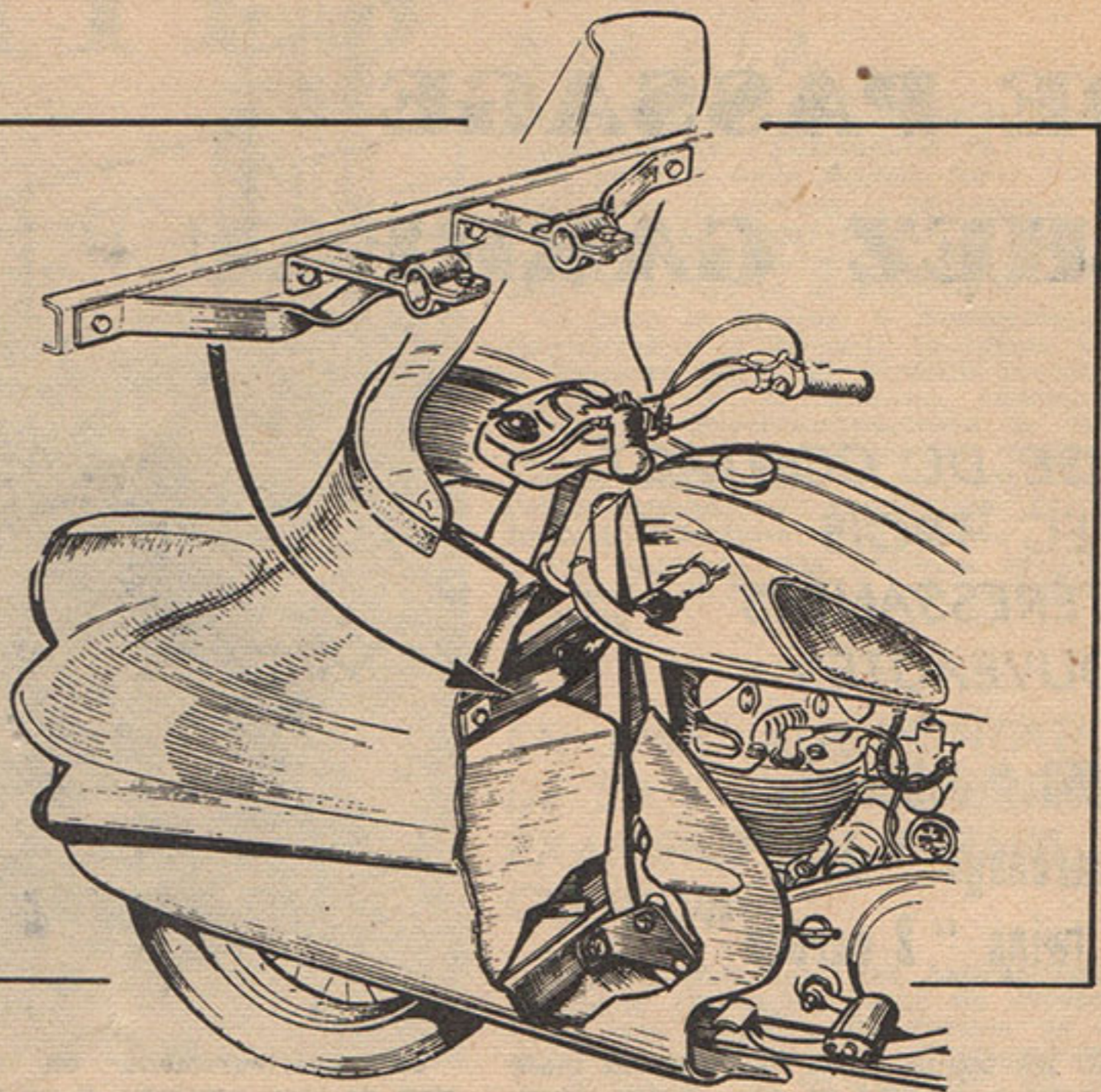
L'ensemble est en matière plastique avec des renforts métalliques noyés à la construction. Ceci, joint à de nombreux bossages internes de raidissement, donne



*A gauche : les nouvelles culasses aluminium avec alimentation assurée par deux Amal.
A droite : une vue frontale de l'Avon.*



L'avant très personnel, avec ses deux prises d'air, le phare caréné, et les veilleuses latérales.
Ci-contre, détail de la fixation sur un cadre Norton.



un ensemble particulièrement rigide dans tous les sens, notamment latéralement.

Un genre de cloison est monté devant les tubes avant du cadre ; la roue avant tourne donc dans un caisson autonome afin d'éviter les projections de boue à l'intérieur du carénage.

L'étanchéité est encore complétée par un soufflet de cuir qui enserre les deux fourreaux de la fourche télescopique.

Aucune projection ne peut, par conséquent, venir souiller le pilote.

★

Le pare-brise est en perspex moulé de 5 mm d'épaisseur, avec des renflements à la hauteur du guidon, pour conserver l'angle de braquage d'origine.

★

Le phare central est noyé dans le carénage, tandis que l'équipement électrique est encore complété par deux veilleuses, noyées dans les flancs.

★

Le poids est un peu inférieur à 16 kg, se répartissant comme suit : 80 % sur la roue AV et 20 % sur la roue AR.

★

Bien entendu, ce carénage est adaptable, et si nous l'avons détaillé sur un modèle 1959, il peut tout aussi bien être monté sur les Norton de ces dernières années.

au guidon de la « JUBILÉE »

Enfin, les premiers en France, il nous a été donné d'effectuer quelques kilomètres au guidon d'une 250 Norton « Jubilee », que Garreau ne possède encore actuellement qu'à de rares exemplaires, en attendant un deuxième lot plus important.

Emallée vert anglais et crème, cette « Jubilee » est, à première vue aussi peu Norton que possible, tant son dessin est « up-to-date ».

Mais à son guidon, on retrouve les qualités propres à la marque, sans toutefois bien se rendre compte qu'on ne chevauche qu'une 250 cc, car le son agréable

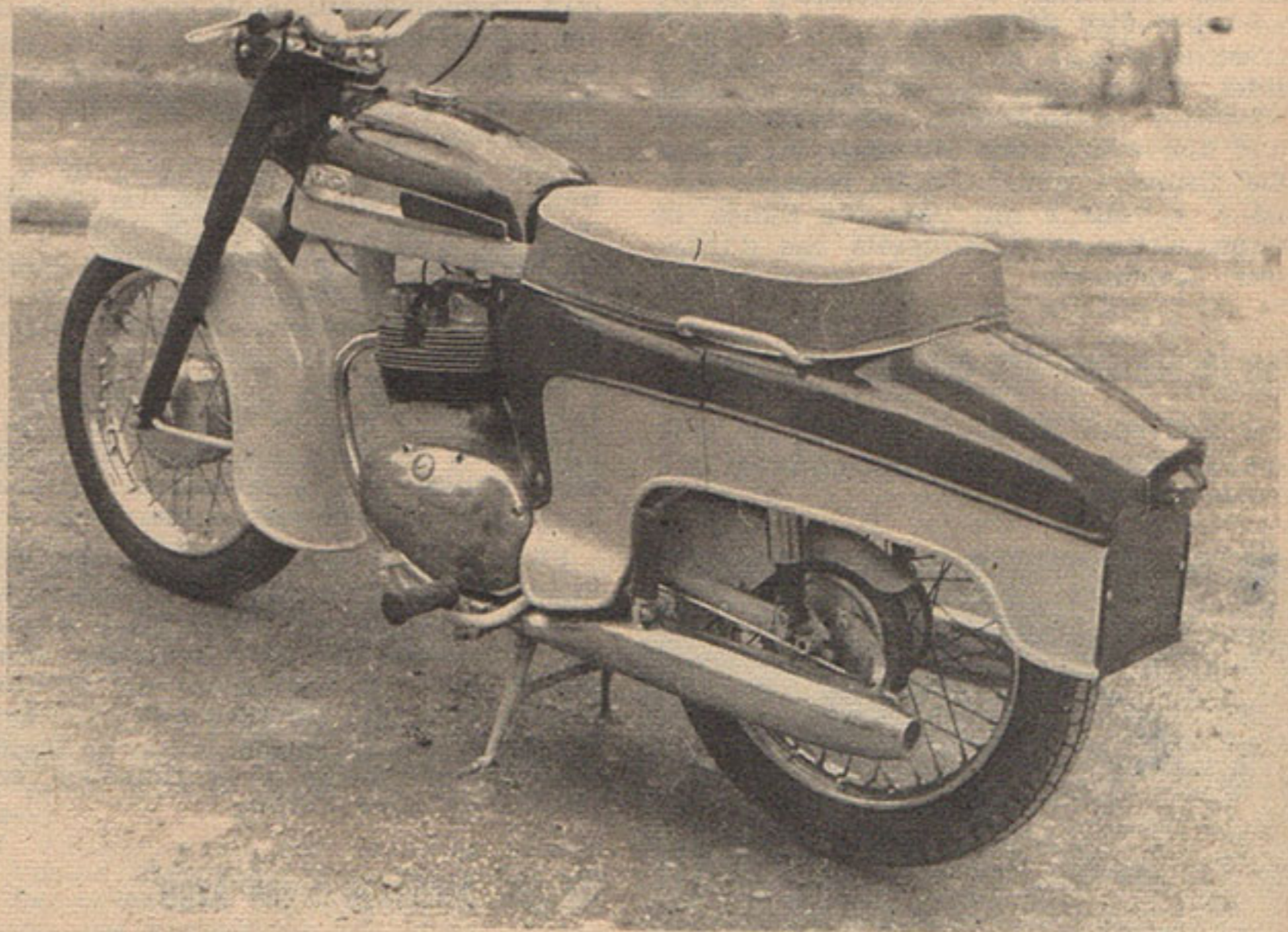
autant qu'étoffé du twin vous laisse supposer une plus grosse cylindrée.

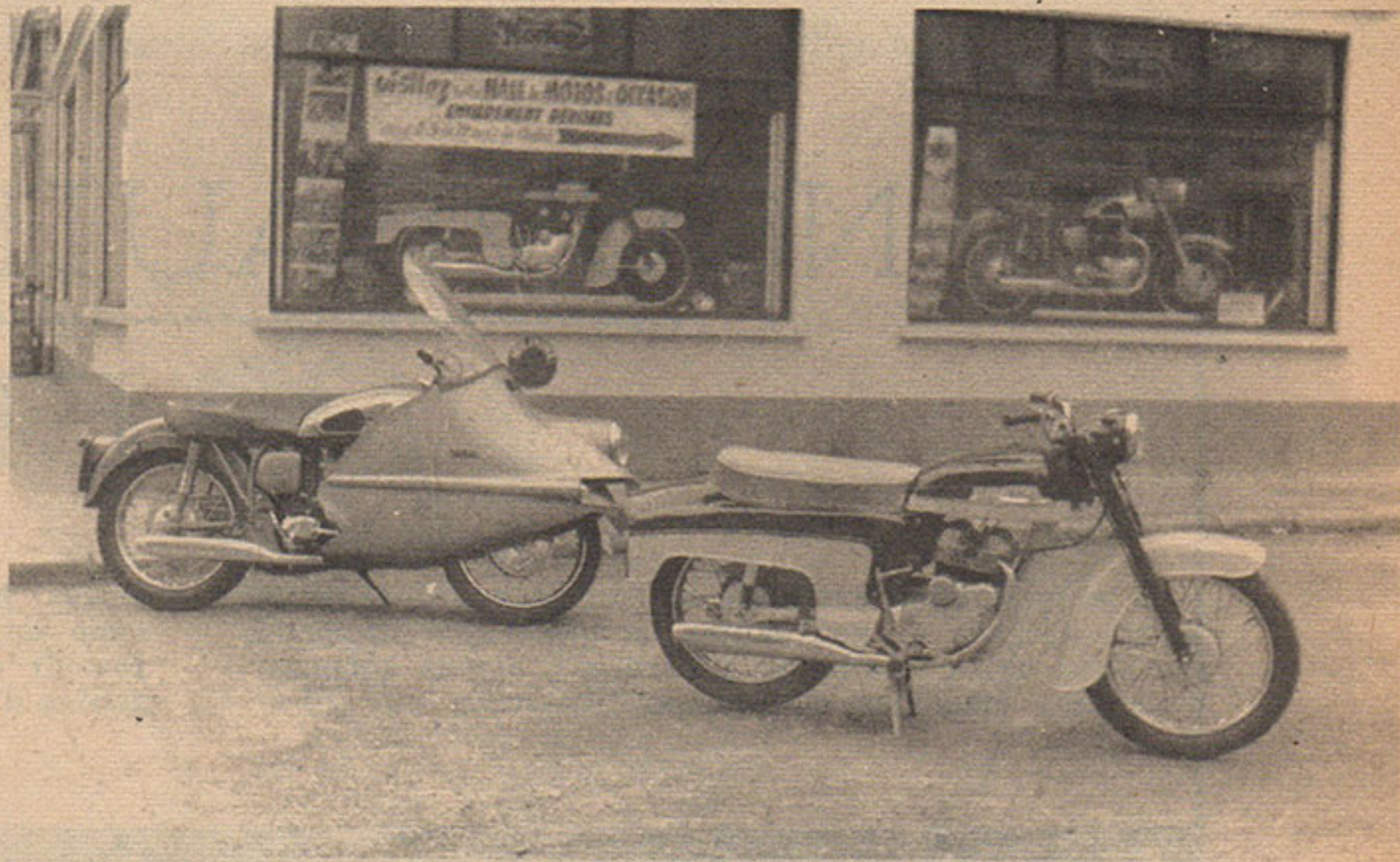
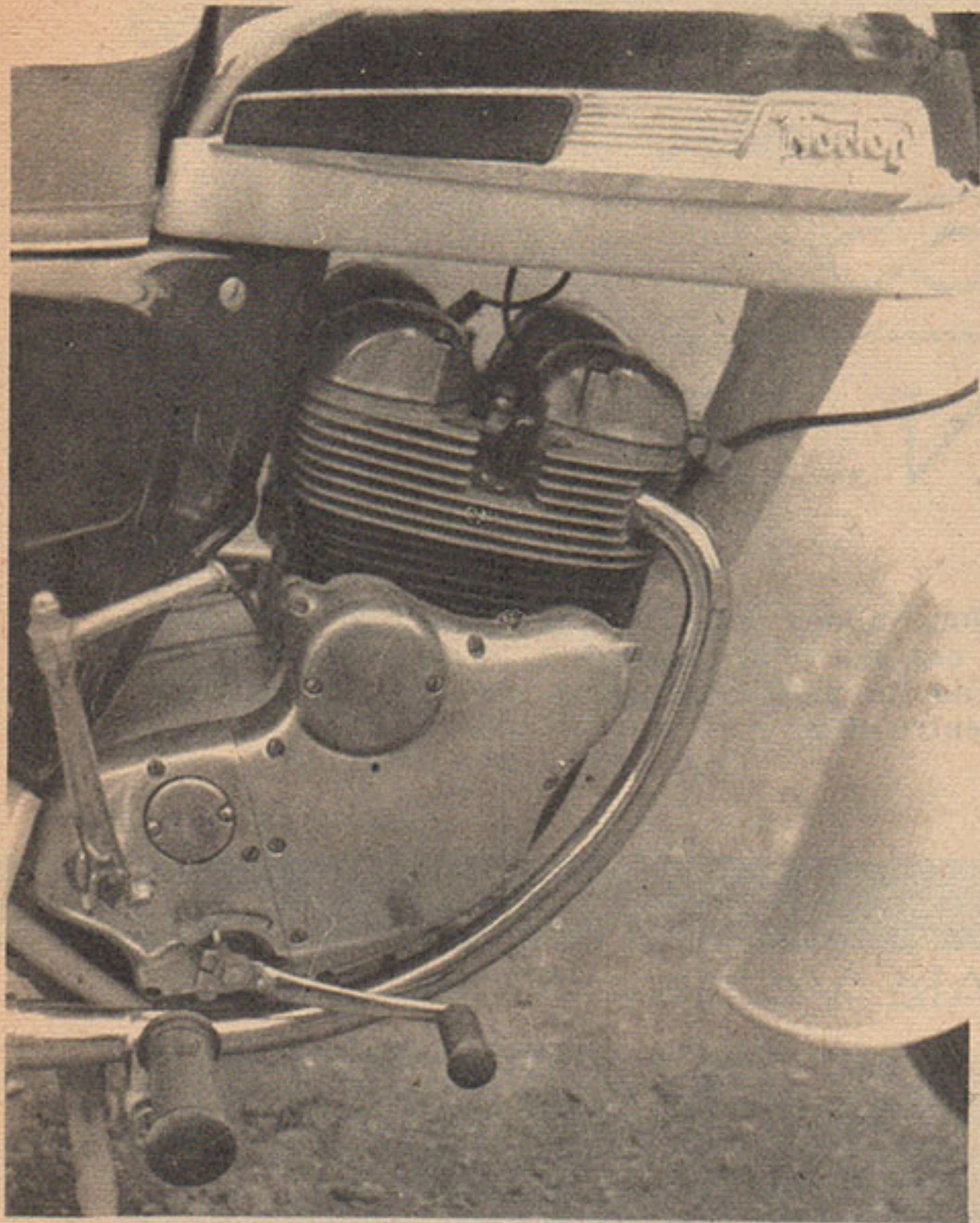
Position agréable, trial, pourrait-on dire, car il n'est pas besoin d'aller en sous-bois pour se rendre compte que l'on passe au centimètre près et que l'on a tout son équilibre, même aux plus basses vitesses.

Raisonnablement carénée, voici la Jubilee 250 dont les premiers exemplaires viennent d'arriver en France.

Du moteur, ceui-ci n'étant pas libéré, il est difficile de donner un jugement définitif.

Toutefois, il nous a semblé très souple à bas régimes, mais s'accommodant bien, par contre, d'une conduite assez sport, ce qui était à prévoir avec un moteur à ce point « supercarré ».





A gauche le bloc-moteur très net, d'un entretien facile, et ci-dessus deux des plus prestigieux modèles de la nouvelle gamme Norton 59, la 250 et la 600 2 carbus, ici carénée.

Enfin, au cours de ces quelques kilomètres, nous n'avons pas manqué d'apprécier la douceur générale de toutes les commandes, le passage des vitesses sans le moindre tâtonnement, en un mot, l'impression de machine bien au point que nous a laissé ce modèle, un des plus évo-

lués que l'on puisse actuellement trouver dans la catégorie 250 cc.

★

Enfin, de passage chez Garreau, ne partez pas sans demander à voir le hall d'exposition des machines d'occasion (re-

visées et garanties) qui n'est pas attendant au magasin principal, mais contigu à l'atelier de réparations, au bout de l'impasse.

Il serait bien étonnant que vous n'y voyez pas de machines intéressantes, de tourisme, de sport, et même de compétition.

DANS LES CLUBS

PRISE DE POSITION DU S.C.I.F.

A l'occasion de l'inauguration du nouveau siège social du « Scooter Club de l'île de France », M. Grisot, président de cette association, a prononcé une allocution dont nous extrayons les passages suivants, qui se passent de commentaires :

« Il faut que la F.F.M. change aussi sa politique et qu'elle ne considère pas que son rôle consiste uniquement à régir le sport motocycliste et à percevoir des cotisations sur les clubs, les licences et manifestations.

J'ai eu le plaisir de constater que son président, M. Pérouse, avait révisé son attitude, notamment en matière « assurances », car, en janvier 1951, j'avais alerté, en tant qu'assureur, tous les clubs, les organismes représentatifs des constructeurs et des motoristes du danger que représentait, pour les deux roues, l'augmentation des tarifs d'assurances. Mais, à cette époque, mon action n'a pas été suivie. En janvier 1954, je lançais un appel pressant à M. Pérouse, lequel m'a répondu que l'assurance étant une affaire commerciale n'intéressait pas la F.F.M. et qu'il ne désirait pas avoir d'ennuis avec ses amis du groupement des compagnies d'assurances, lesquels avaient proféré

certaines menaces à mon égard si je continuais mon action.

Aujourd'hui, renversement de la situation. La F.F.M. et son président ont plus que repris l'action que j'avais menée puisqu'ils viennent de constituer la Mutuelle Motocycliste qui doit permettre aux trois roues de payer moins cher.

Si je ne me suis engagé dans cette Mutuelle, à quelque titre que ce soit, c'est pour deux raisons. La première est que je ne voulais pas, comme je ne l'ai jamais voulu, même au sein du S.C.I.F. que l'on considère que j'acceptais des fonctions par intérêt.

La deuxième est qu'à la suite des entretiens que j'ai eus avec certains fondateurs de la Mutuelle Motocycliste, au cours des exposés publics, j'avais posé professionnellement des questions techniques indispensables à la bonne marche d'une affaire et je n'ai pas reçu de réponses satisfaisantes.

Je pense et espère que les promoteurs de la Mutuelle Motocycliste ont travaillé sérieusement ces questions et trouvé des solutions qui donneront tout apaisement à ceux qui hésitent encore à lui apporter leur plein et entier appui, le S.C.I.F. étant parmi ceux-là. »

AU SIDECAR CLUB DE FRANCE

Le 25 janvier 1959 le SCF a tenu son assemblée générale annuelle à son siège social.

Après lecture du rapport moral traitant de son activité sportive touristique et financière, le président J. Morin a félicité les premiers en tourisme, MM. Lorient, qui remportent le classement avec 17 sorties sur 17 ; en sport, l'équipe sidecar Beauvais-Coudert, pour ses participations à toutes les épreuves internationales y compris le TT de l'île de Man.

Il fut ensuite procédé à l'élection du tiers sortant des membres du comité-directeur, qui se compose désormais comme suit :

Président d'honneur : M. A. Gourmay ;
Président actif : M. J. Morin ; Vice-Président : M. G. Lorient ; Trésorier : M. M. Mongin ; Secrétaire : M. J. Morin ; Direction touristique : M. A. Coudert ; Délégués à la Ligue I. F. : MM. F. Françoise et Beauvais.

Le comité-directeur émet ensuite le vœu de ne plus voir de sidecaristes en solistes isolés, et les invite à prendre contact à une des réunions du club, qui se tiennent au siège social, Café Le Progrès, 54, rue Danrémond, Paris-18^e le 1^{er} et 3^{me} mercredi de chaque mois à 21 h.

DES NOUVEAUTÉS...

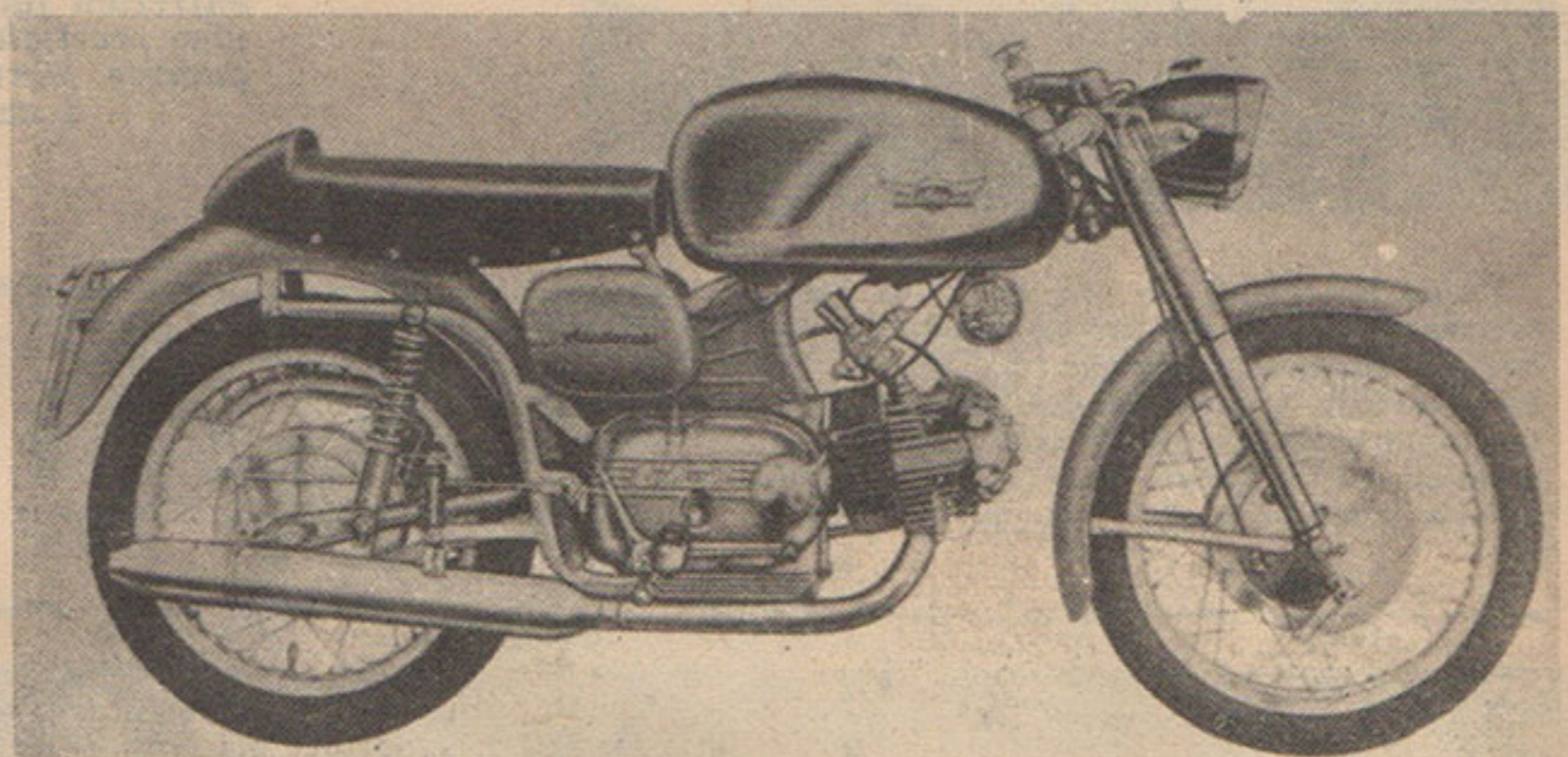
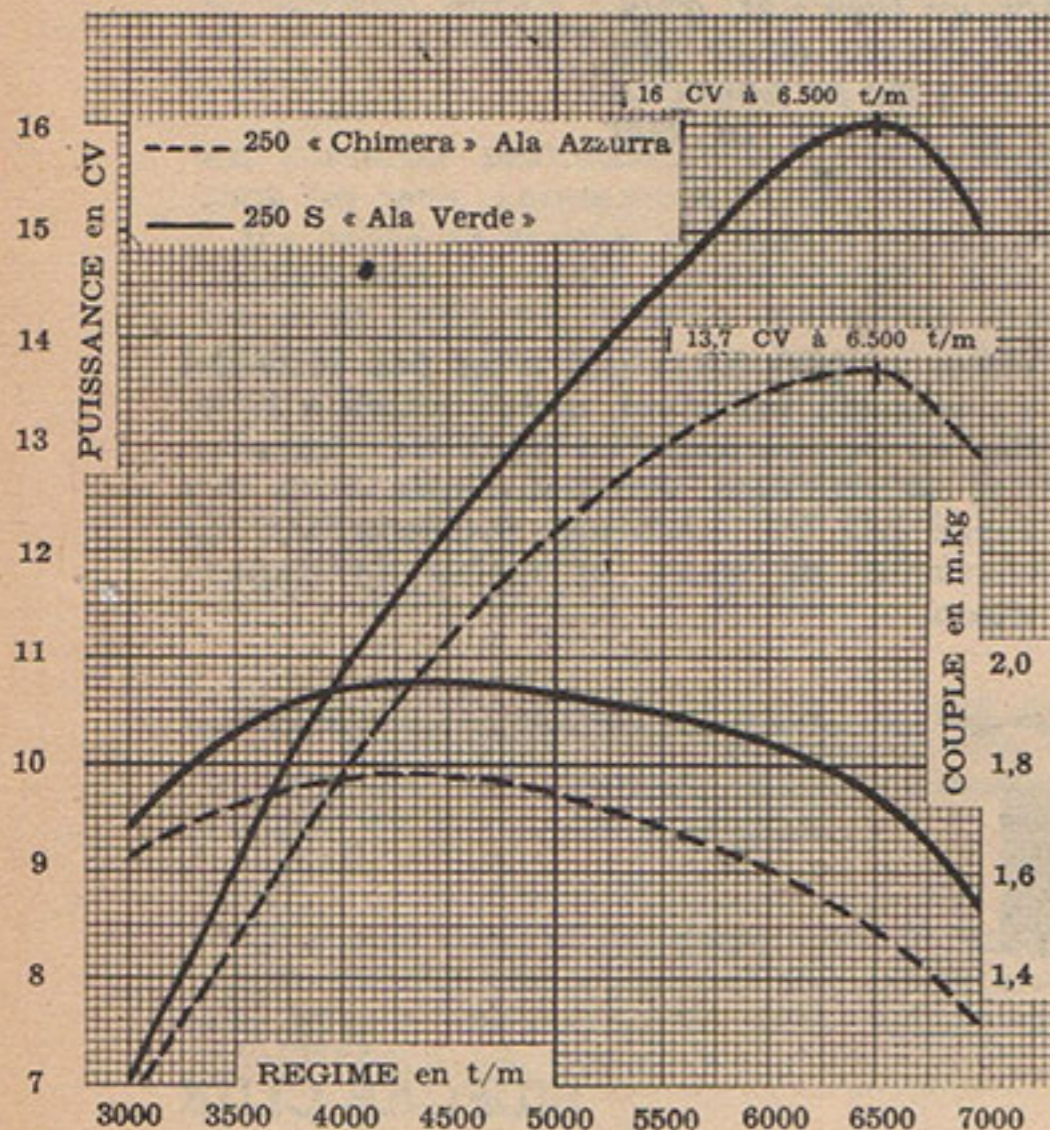
...EN ITALIE

Si la production nationale se signale par une déprimante absence de nouveautés, la production italienne témoigne de sa vitalité en présentant, depuis quelques mois, des machines entièrement nouvelles ou redés-

sinées. Nous allons consacrer quelques lignes à chacune de ces nouvelles machines, nous réservant de revenir ensuite plus longuement sur les plus intéressantes d'entre elles.

AERMACCHI

l'Ala Verde



CHEZ Aermacchi, en plus de la 250 cc « Ala Azzurra » de cross, présentée dans notre n° 1.414, une nouvelle 250 cc vient de voir le jour, la « Ala Verde », version sport de la 250 normale. D'allure générale identique aux 175 et 250 bien connues, la « Ala Verde » développe 16 CV à 6.500 t/m ; l'usine indique 140 km/h comme vitesse maximum !

BIANCHI

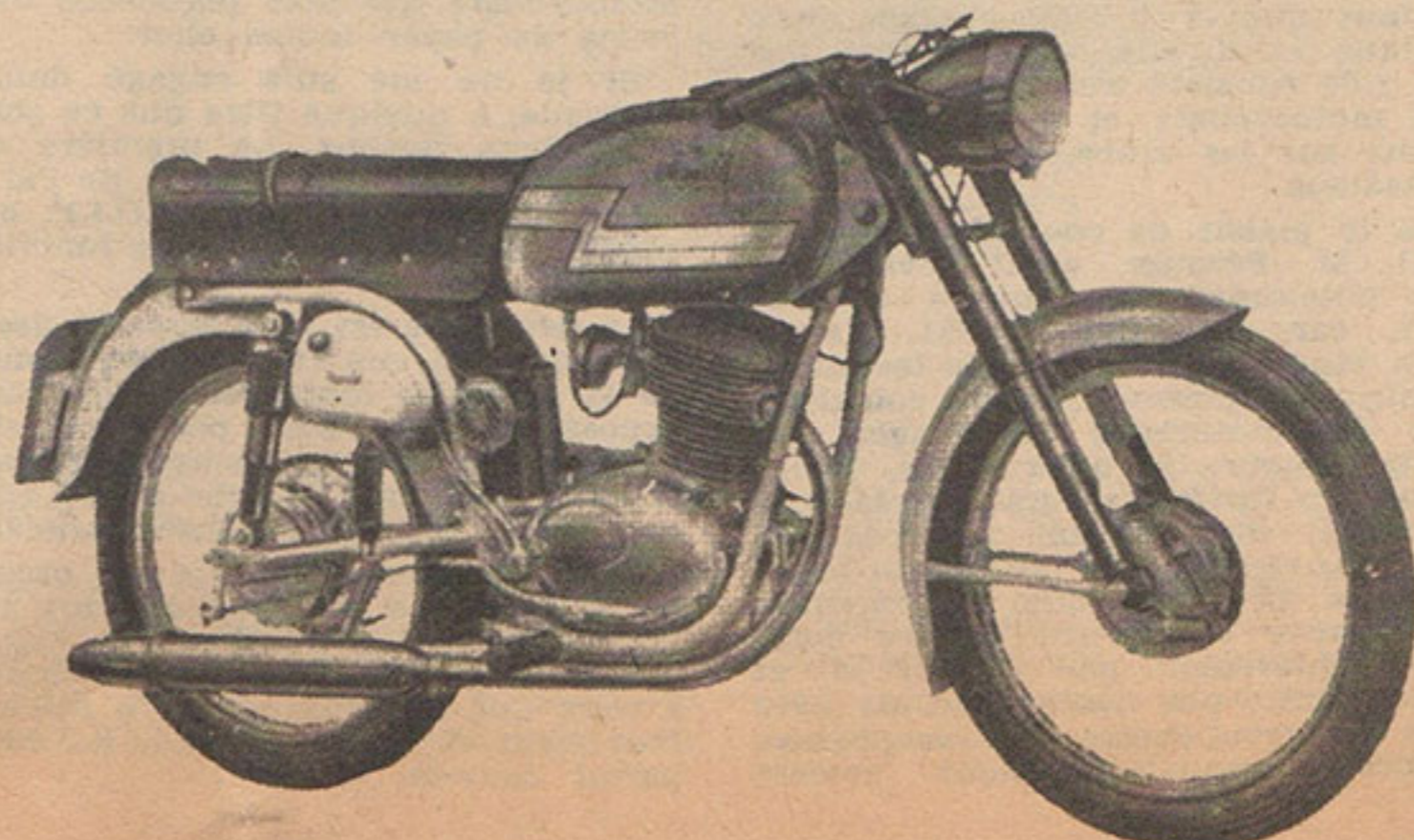
LA « Bernina L.V. » (Lusso Veloce) est une 125 cc à soupapes culbutées. Puissance : 6,5 CV à 7.000 t/m.

UNE CURIEUSE PARTICULARITÉ

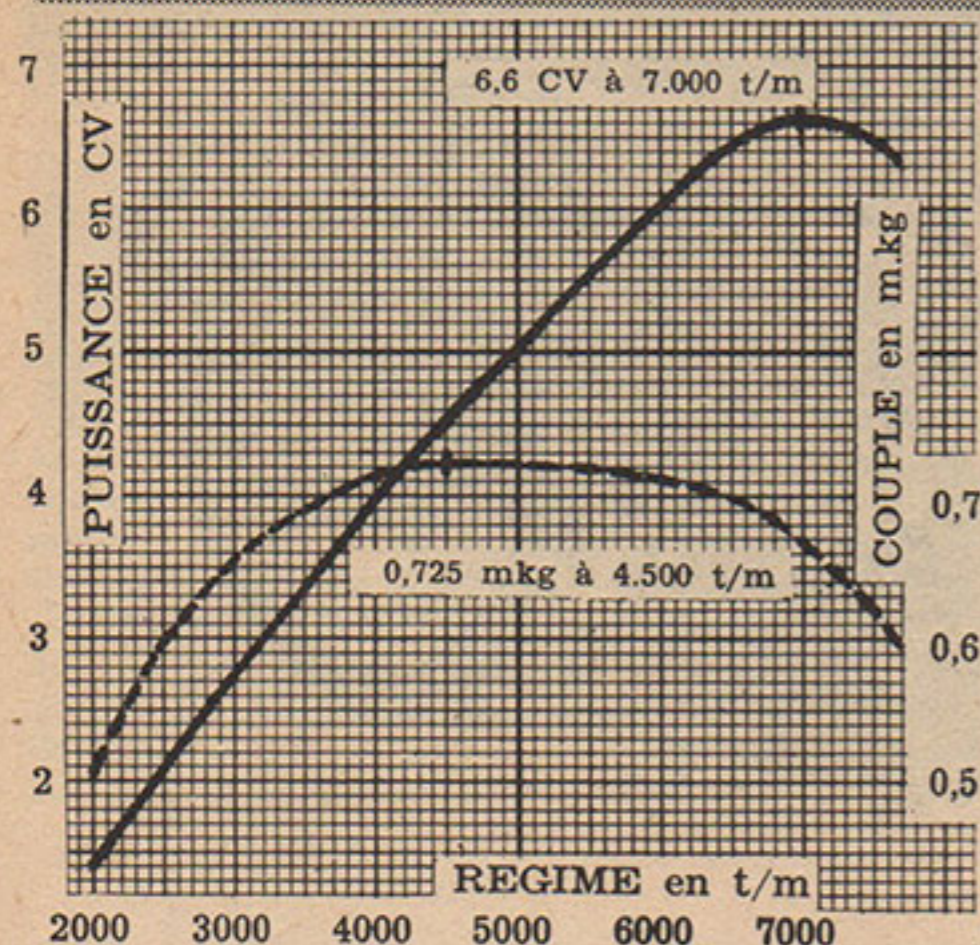
Le bloc-moteur de cette machine présente la particularité (outre le fait que sa culasse est plate, les soupapes étant parallèles), d'avoir l'arbre à cames... dans la boîte de vitesses ! Expliquons-nous : les cames sont montées sur l'arbre primaire de la boîte en cascade, entre les pignons. Le rapport de démultiplication primaire (par pignons) est donc obligatoirement de 2 à 1.

Les culbuteurs, enfilés sur un même axe, sont commandés par de très longues tiges. En plus des ressorts hélicoïdaux de

la Bernina L. V.



BIANCHI (suite)



rappel des soupapes, les basculeurs sont rappelés par des petits ressorts enfilés sur leur axe et travaillant à l'enroulement.

QUELQUES DONNÉES

Cylindre en alliage léger, chemisé, incliné de 15° par rapport à la verticale. Léger « longue-course » (rapport 1,057), de 53 mm d'alésage et 56 de course.

Admission sur 264° (AOA : 24° et RFA : 60°) - échappement sur 264° également (AOE : 60° et RFE : 24°). C'est un « tranquille » diagramme symétrique, donnant 48° de croisement.

Carburateur de 18 mm de passage de gaz et taux de compression de 6,75 à 1.

Puissance spécifique de 53,5 CV/l, mais à un régime élevé. Couple maximum à 4.500 t/m, de valeur spécifique faible (5,9 mkg/l), la pression moyenne ne ressort qu'à 7,4 kg/cm².

UNE 3^e TERRIBLEMENT LONGUE

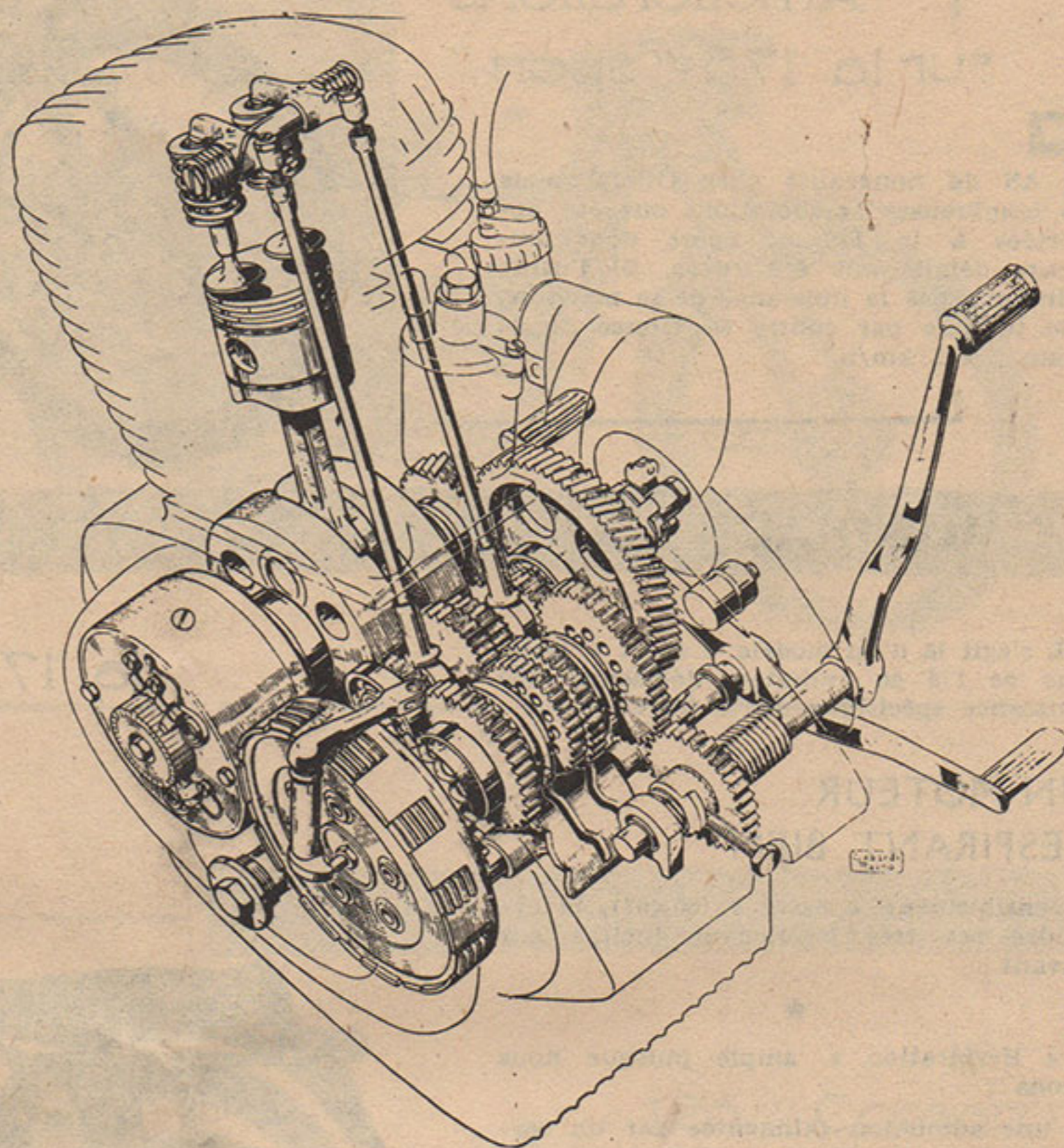
Notons également une particularité de l'étagement de la boîte de vitesses. Tous

les rapports intermédiaires sont déjà relativement longs, surtout pour une 125 cc, la 2^{me} fait 58,1 % de la 4^{me} et la 1^{re} 37,8 %. Quant à la 3^{me}, elle bat tous les records, faisant 84 % (!) de la 4^{me}, pas loin d'une 3^{me} de compétition et typique d'un moteur à courbe pointue.

CLASSIQUE PARTIE CYCLE

Partie cycle classique pour cette Bernina : cadre double-berceau, fourche télescopique, suspension arrière, oscillante.

Vitesse maximum indiquée : 100 km/h.



DUCATI

CHEZ Ducati, les bureaux d'étude ne choment pas : après la 200 cc « Elite » (présentée dans notre n° 1.429), la marque bolognaise présentait une 85 cc et, quelques semaines plus tard, un dérivé « sport » de cette machine.

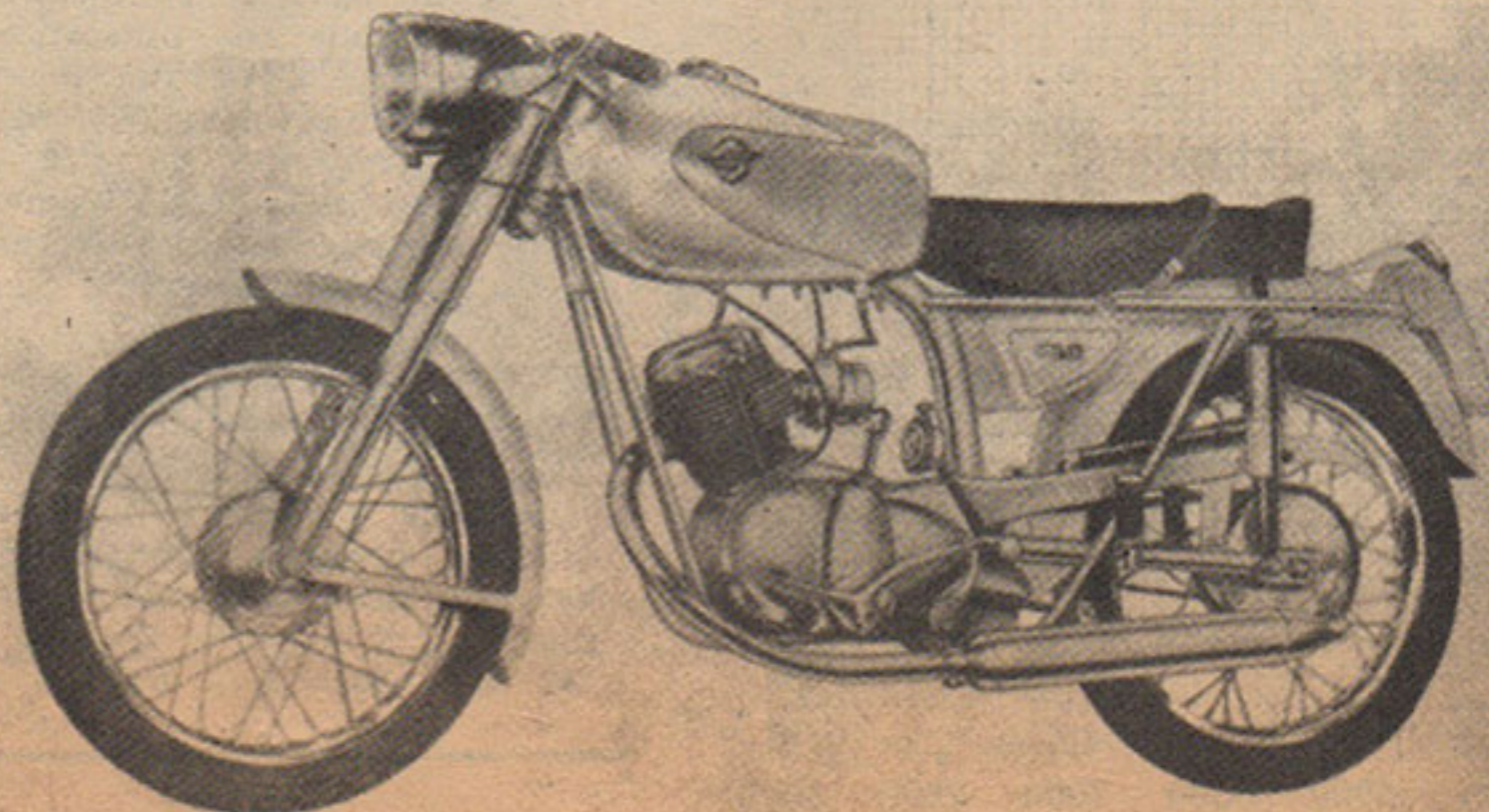
★

Dans les deux cas, le bloc-moteur 4 temps « culbutées » possède les mêmes caractéristiques, mais la puissance passe de 5 CV à 7.000 t/m pour le modèle « Turismo » à 5,5 CV à 7.200 t/m pour le modèle « sport » (soit 59 et 65 CV/l).

Boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied.

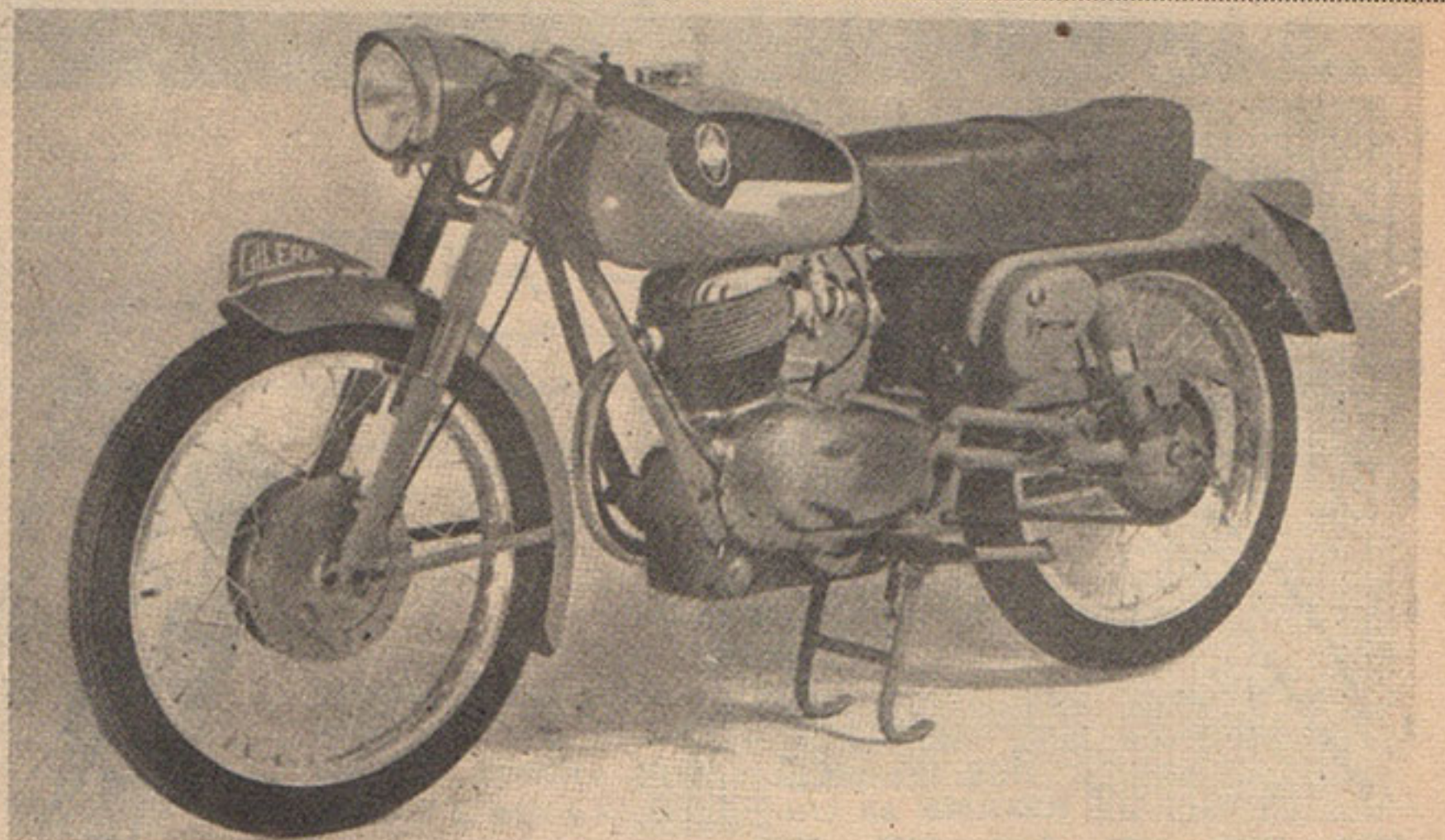
Partie cycle classique : fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Gros réservoir, petit guidon et selle double sur la sport. Vitesses maximum : 70 et 76 km/h.

Un 85 " sport "



Améliorations sur la 175 "sport"

PAS de nouveauté chez Gilera, mais de nombreuses améliorations ont été apportées à la 175 cc sport dont plusieurs détails ont été revus. Si l'usine n'indique pas la puissance de sa machine, elle indique par contre sa vitesse maximum : 115 km/h.



MONDIAL

Il s'agit là d'un modèle « sport », puisque ce 175 cc culbutées développe une puissance spécifique de 78 CV/l.

UN MOTEUR RESPIRANT BIEN

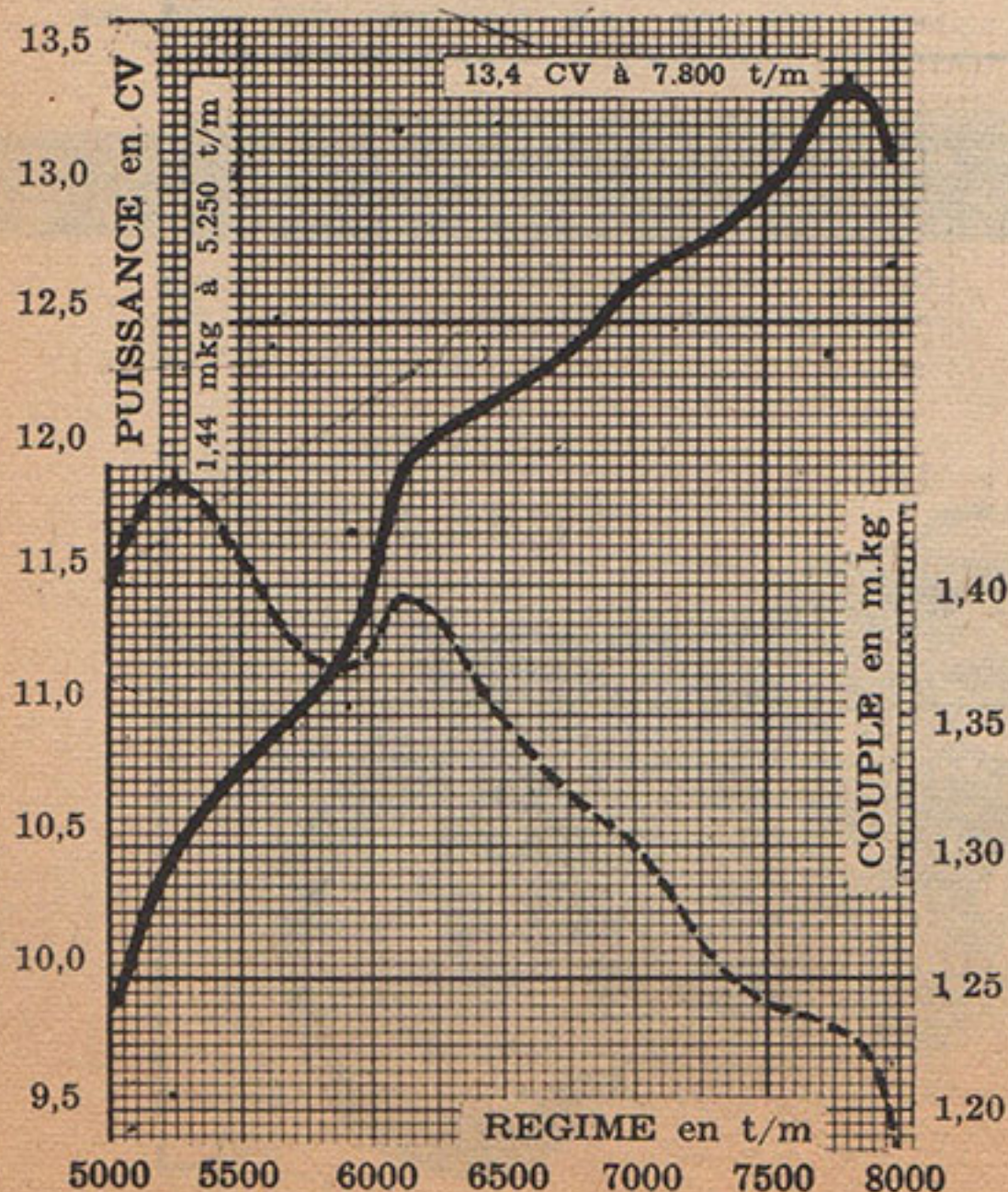
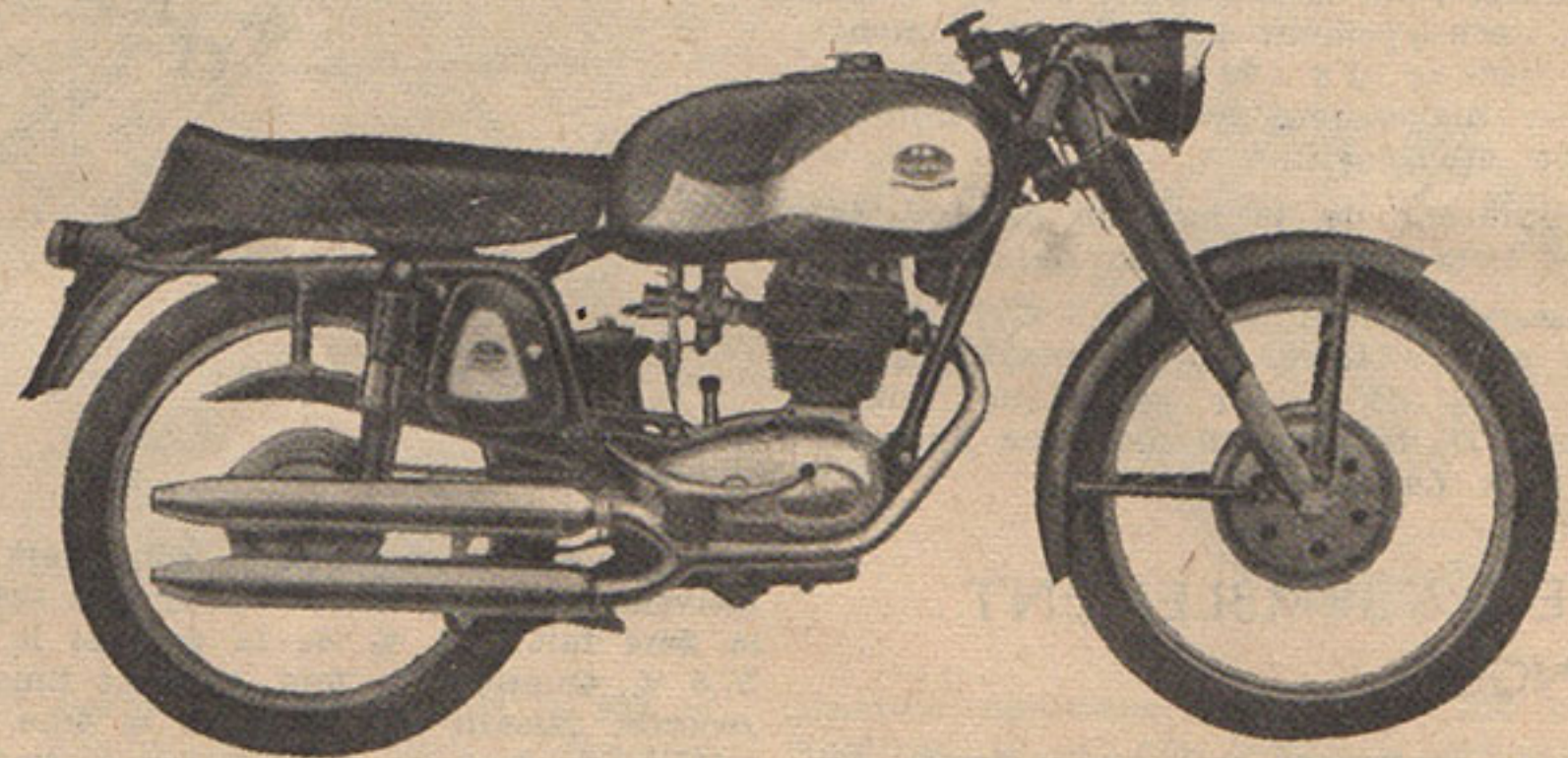
Sensiblement « carré » (60x61), le cylindre est très légèrement incliné sur l'avant.

★

« Respiration » ample puisque nous avons :

- une admission (alimentée par un carburateur de 22 mm) s'effectuant sur 292° (AOA : 42° - RFA : 70°, le grand retard à la fermeture de l'échappement étant typique d'un moteur appelé à tourner vite).
- un échappement sur 286° (AOE : 68° - RFE : 38°).
- donc un « croisement » de 80° (AOA + RFE).

la 175 "super-sprint"



Les soupapes sont inclinées à 45°, ont une levée de 6,5 mm et un diamètre de 31 mm à l'admission et 29 à l'échappement.

Avance à l'allumage (allumage batterie-bobine) de 43°.

Avec un taux de compression de 8 à 1, nous obtenons une puissance de 13,4 CV à 7.800 t/m, alors que le couple maximum est de 1,44 mkg (8,35 mkg/l soit une pression moyenne de 10,5 kg/cm²) est placé à un régime relativement bas (5.250 t/m), surtout pour une machine sport et italienne de surcroît.

CINQ VITESSES

Dans ce bloc-moteur, après une transmission primaire par chaîne, et l'embranchement, nous trouvons une boîte de vitesses à... 5 rapports. D'après l'étagement : 100 % - 83,6 % - 69,5 % - 57,5 % et

36,6 %, il apparaît que 1re et 2me sont assez classiques. En fait, donc, on a remplacé la classique 3me par 2 autres rapports intermédiaires, donnant 69,5 et 83,6 % de la 5me (nous avons failli écrire 4me). Cela nous donne les 4 rapports supérieurs assez serrés (ayant un étagement sensiblement géométrique), puis une 1re plus loin.

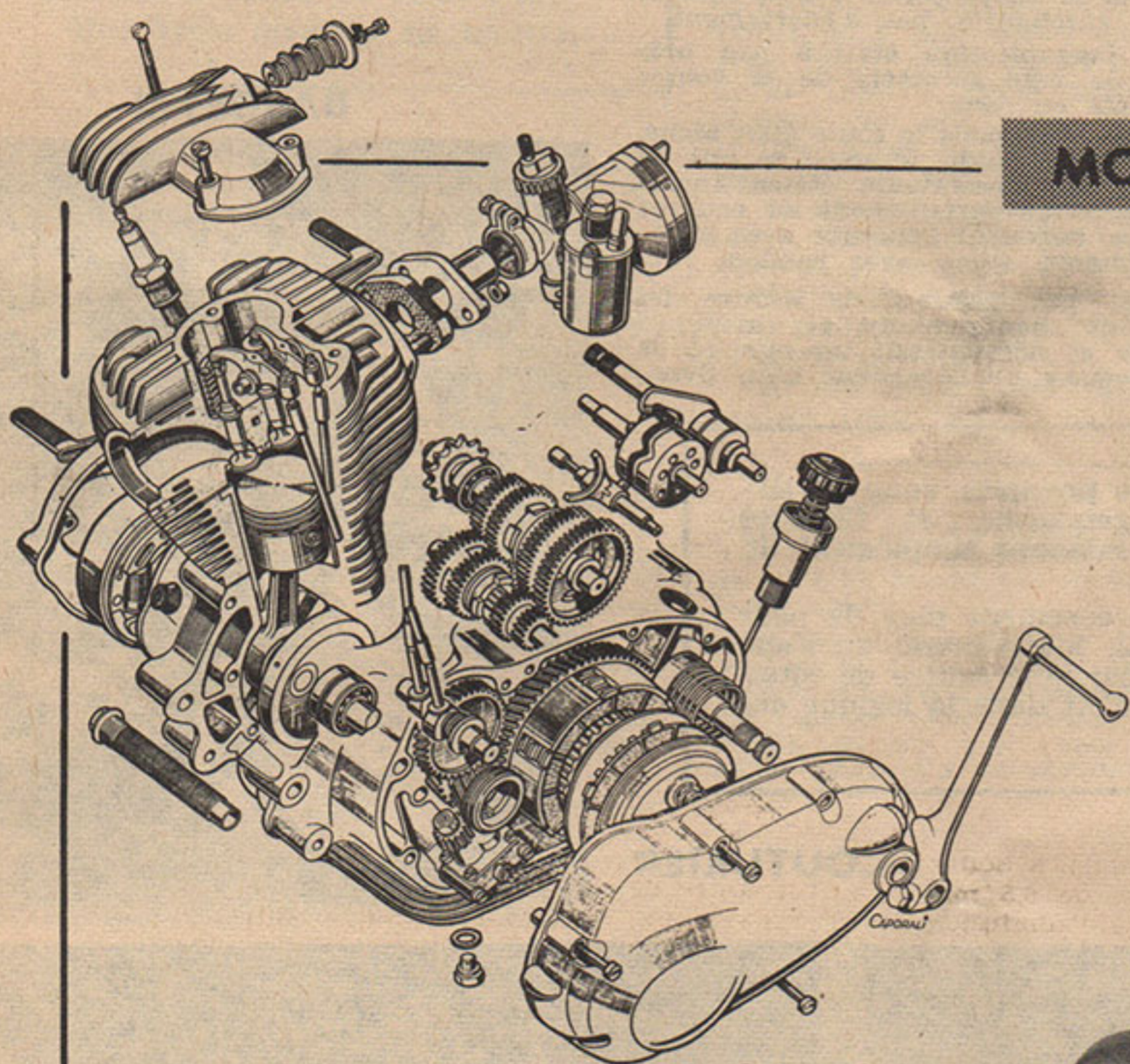
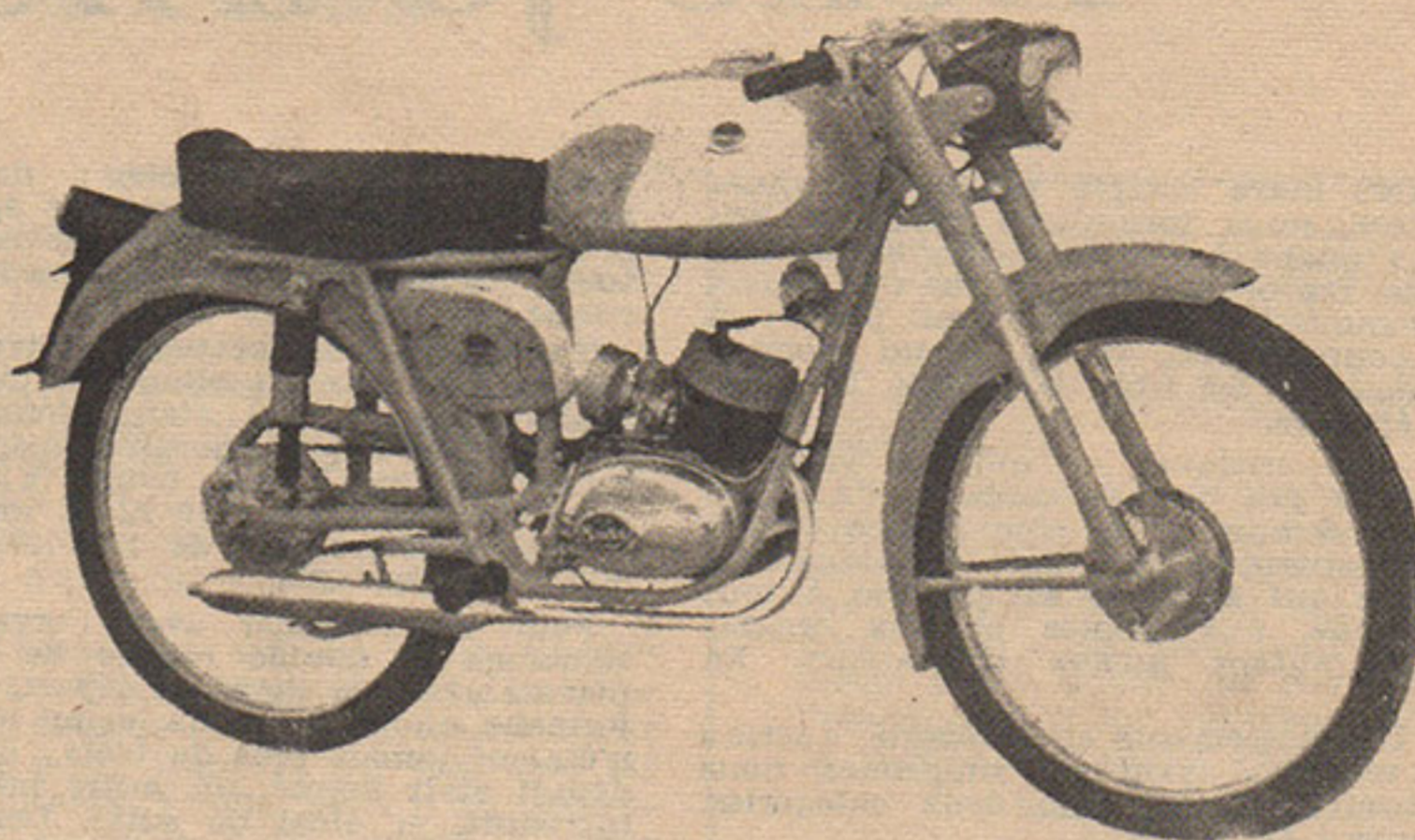
UN CADRE DOUBLE-BERCEAU

Pour la partie cycle, nous trouvons un cadre double-berceau ouvert, une fourche télescopique et une suspension arrière oscillante. Vaste réservoir, petit guidon, selle double donnent une allure sport à cette machine. Signalons les moyeux-freins ventilés, de 180 mm à l'avant et 160 mm à l'arrière.

Vitesse prévue : 130 km/h.

le
75 " Scugnizzo "

Le « Scugnizzo » est équipé d'un bloc-moteur deux temps à trois vitesses commandées par poignée tournante. Puissance : 3,6 CV à 5.500 t/m. Cadre double-berceau, fourche télescopique, suspension arrière oscillante, réservoir « sport » de 10 l, petit guidon, selle double, moyeux-freins en alliage léger. Vitesse prévue : 85 km/h.

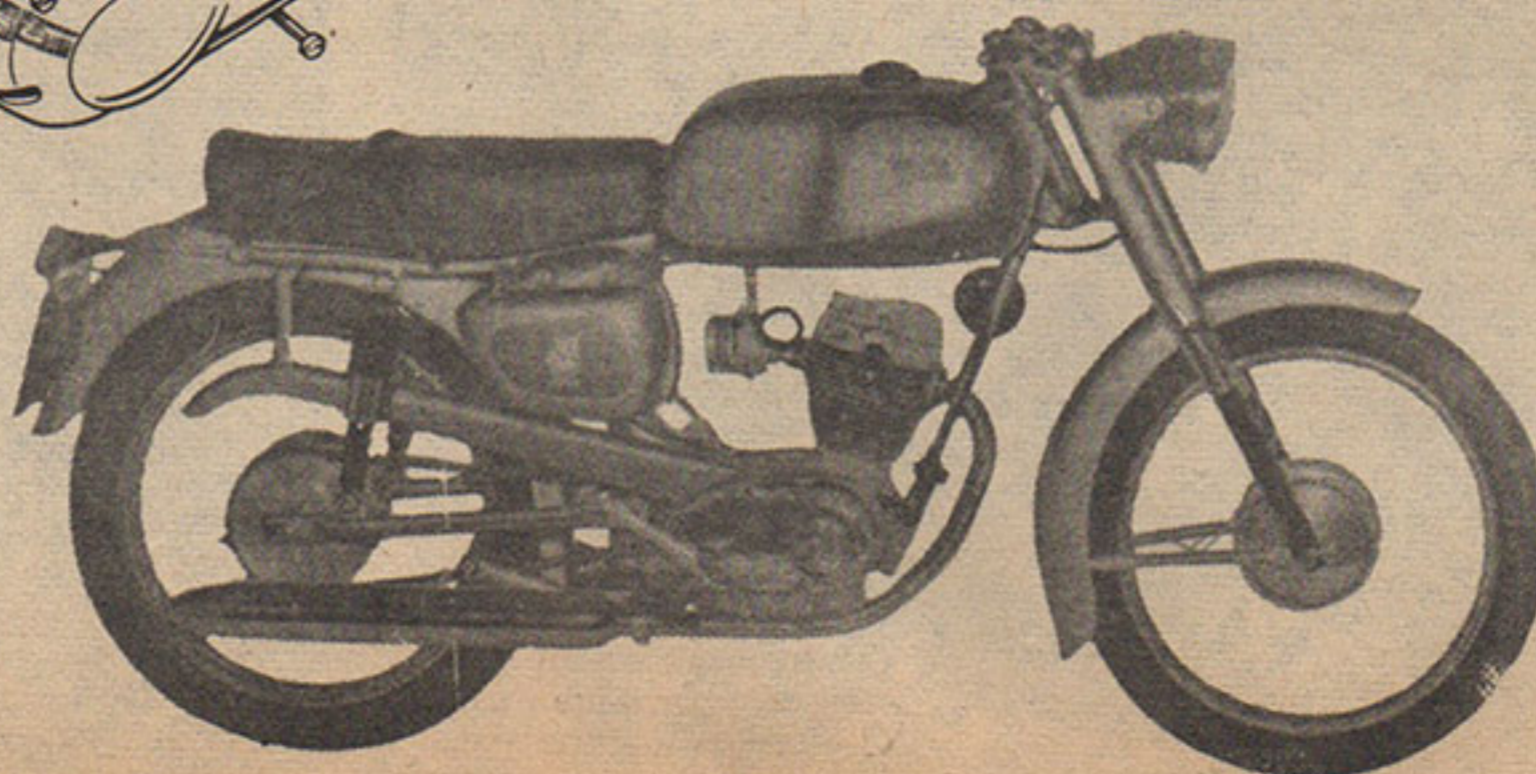


MORINI

le
125 " Corsaro "

A partir du 98 cc « Sbarazzino », Morini a construit un 125 cc (le « Corsaro ») également une « culbutées » à culasse plate, développant 7,5 CV à 8.000 t/m. Il s'agit d'un bloc-moteur à quatre rapports commandés par sélecteur au pied.

Partie cycle à cadre interrompu, fourche avant télescopique, suspension arrière oscillante, petit guidon, réservoir de 15 l, selle double; moyeux-freins en alliage léger de 134 mm de diamètre. Vitesses annoncées : 90 km/h en position assise, 102 km/h en position couchée.



LA COTE LAPIZE :

Belle journée...

DANS notre compte rendu de l'année dernière, nous formulions plusieurs critiques quant à l'organisation de la côte Lapize, reprochant les départs « en vrac », le manque d'information du public et des coureurs et, vu le grand nombre d'engagés et les trois catégories, la durée de l'épreuve.

De ces critiques — qui ne venaient d'ailleurs pas que de nous — l'A.M.C.F. a tenu compte et la côte Lapize 1959 a été organisée d'une façon pratiquement parfaite qui a donné satisfaction à tout le monde, aux pilotes et aux organisateurs autant qu'aux spectateurs. En effet :

— Les classements en catégorie « série » et « scooter » ayant été supprimés, nous ne trouvons plus que deux catégories, « course » et « sport ».

— Les départs étaient donnés catégorie par catégorie, les concurrents étant appelés dans l'ordre de leurs numéros ; les 125 partaient les premières, suivies des 175, 250, etc... La première montée de chacun fut effectuée dans la matinée, les deux autres montées étant effectuées dans l'après-midi.

— Une sonorisation soignée, due à Landureau, permettait aux pilotes de suivre le déroulement des montées et de se préparer à temps. Grâce à cette sonorisation, les temps réalisés étaient immédiatement connus ; de plus, les spectateurs placés dans le virage connaissaient le nom du pilote qui venait de partir, savaient donc qui ils allaient voir virer.

— Le chronométrage électrique fonc-

tionna généralement bien ; de toutes façons, tous les temps étaient également pris « à la main » pour pallier une éventuelle défaillance de l'installation électrique.

Toutes ces améliorations matérielles se sont soldées par un bilan des plus favorables ; les départs étant donnés dans l'ordre prévu et l'horaire respecté, la course débuta à une heure « normale » pour un dimanche : 10 h, et malgré un « arrêt-casse-croûte » de 1 h 30, se termina vers les 18 h.

Pour en terminer avec l'organisation, signalons la double rangée de barrières placées avant la ligne de départ, barrières formant un « sas » dans lequel les pilotes n'étaient jamais plus de trois ; dès qu'un départ était donné, un autre pilote était introduit, et ainsi de suite. Donc, cette année, nous n'avons plus vu la « foire » qui précédait habituellement le départ, chacun « resquillant » pour passer avant son voisin. Résultats de cet ordre rigoureux : pas de temps perdu, pas de moteur froid ou surchauffé, pas d'énervement.

Et, si l'organisation était à peu près parfaite, le côté spectacle de la course n'a pas été en reste.

Il faisait frais, mais la route était sèche, et, dans l'après-midi, le soleil se mit de la partie. Les spectateurs étaient nombreux, et, tenus parfaitement au courant des temps, suivaient l'épreuve avec beaucoup d'intérêt, sinon avec passion.

Il n'est pas possible de décrire les montées de chaque pilote, ce qui serait fastidieux et nécessiterait un numéro de « Moto-Revue » de l'épaisseur d'un livre !

Minute d'émotion avec Schuber !

A l'entrée de l'unique courbe, alors que nous le suivions dans le viseur de notre 24x36 nous voyons soudain, l'image trembler, zigzaguer... et pour cause, Schuber venait de crever son pneu avant.

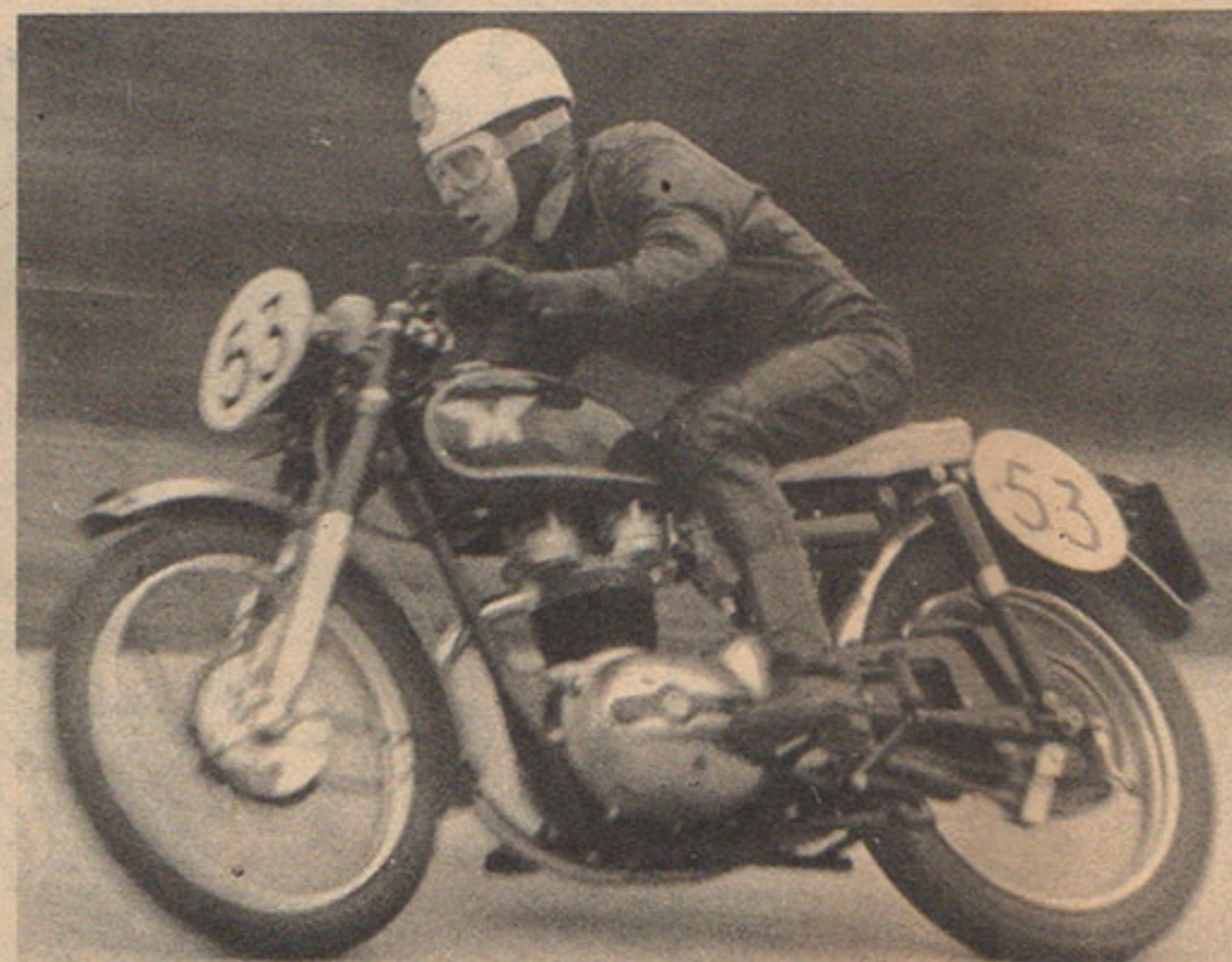
Cabriolet, nuage de poussière,

foule qui se précipite, coup de sifflet des gendarmes, et Schuber apparaît... saignant simplement du nez !...

Ouf, heureusement plus de peur que de mal. Mais quand on s'appelle Schuber, une course de côte... inachevée, c'est dans la logique des choses.



JACQUIER BRET



BARGETZI

HUIT RECORDS BATTUS ET DEUX EGALS

... pour Norton

Cependant, huit records ont été battus, et deux égalés. Ces performances nécessitent quelques commentaires.

En catégorie course, deux records sont battus : Savoye et sa 125 MV battent de 1/10 leur propre record, le portant de 79.121 à 79.338 km/h. Le deuxième record battu ne change pas non plus de propriétaire : Jacquier-Bret et sa 125 Mondial — qui s'alignaient en catégorie 175 — gagnent 1" 1/10 et le record passe de 86.747 km/h à 88.615 km/h.

Jacquier-Bret a remporté la catégorie 175 course, avec sa petite 125 Mondial.

Mais il est vrai que la machine revenait de l'usine, et accusait au banc près de... 19 CV !...

Et avec ça, ajoutait Jacquier, des chevaux à partir de 2.000 t/m.

Une vraie machine de tourisme.

Les records des 250 course et 500 side course ont failli abandonner leurs propriétaires, Pierre Monneret et Jean Murit, au profit de Jacquier-Bret et de Rogliardo. Mais la 250 Mondial ne put qu'égaliser les 30" et les 96 km/h de la « Sport-Max » et la 500 BMW ne put faire mieux que les 31" et les 92,903 km/h de la « Rennsport » de Murit. Mais, Rogliardo, de l'écurie Jean Murit, semble avoir un matériel bien au point qui va en faire un très sérieux prétendant au titre national de la spécialité.

En catégorie sport, nous avons assisté à une hécatombe de records : sur les records convoités, six sont tombés, les deux seuls à résister étant ceux des 750 cc et 1.000 cc solo, détenus par le regretté Boéri et sa T 110 spéciale.

En 125 cc, Caekebeke et son silencieux « Formichino » dépossèdent Bourlés du record qu'il avait établi avec une Rumi « Junior ». Gain : 1" 3/10, 69,338 km/h au lieu de 67,920.

Avec Robert Leconte qui sait se choisir des montures à sa taille, on a souvent des émotions.

L'an passé, c'était un fameux guidonnage avec une 1.000 Vincent, cette année, dans la courbe, c'était la béquille latérale de sa 700 Royal-Enfield Constellation qui trop près du sol, lui fit faire ce qui s'appelle « l'extérieur ».

Remarqués sur la ligne de départ : Pierre Monneret et Madame, qui chaque année viennent faire leur petit tour. Il est vrai que les Monneret y ont plus d'un souvenir, et plus d'un record à cette côte Lapize. — Georges Houel, la tempe argentée, le sourire éclatant et quelques kilos en moins — Jean et Paulette Murit qui n'étaient pas venus pour plaisanter, car l'écurie Jean Murit était là, avec Rogliardo et Vasseur. Bons débuts qui se soldent par une place de premier et une place de second — Marcel Beauvais et son passager Couderc — et dans le monde des importateurs, Garreau et les frères Aris dont l'un, instruit par l'expérience malheureuse de Clamart avait préféré venir en moto, sanglé dans un « Barbour suit ».

On est importateur anglais, où on ne l'est pas.

En 175 cc, Couturier et sa Morini « Settebello » battent leur propre record de 1" 3/10, record qui monte de 82,285 à 85,464 km/h.

En 250 cc, Bargetzi, sur une 250 Matchless cross toute neuve, « adaptée » au dernier moment à la vitesse, gagne 1" 8/10 sur l'ancien record, détenu par Fromont (NSU), record qui passe de 80,446 à 84,705 km/h. Un tel résultat, au moment

A sa 2me montée en 250 cc, Jacquier-Bret, encore lui, égale le record de Pierre Monneret.

« C'est dans la poche » pense-t-il, car il n'a pu utiliser que 4 vitesses sur 5.

Changement de démultiplication, bon départ, les 5 vitesses passées avant la courbe, négociation de celle-ci en 4me, bien au régime, 5me, puis « pif, paf, pouf »... Jacquier avait oublié de remettre de l'essence dans son réservoir, et pour le record, il faudra revenir.

où les premières 250 Matchless arrivent en France va certainement convaincre les amateurs de ces machines que les CV annoncés sont bien là !

Lefeuve (350 BSA « Gold Star ») gagne 1" 2/10 sur Lyset (BSA), portant le record de 85,717 à 88,892 km/h.

Broquet et sa 500 Triumph 2 carbus gagnent 8/10 sur son record qui passe de 90 à 92,308 km/h.

Il est vrai que, Broquet est un habitué de Lapize et qu'il dispose d'une machine remarquablement préparée par M. Langot, de « Bobillot-Motos ». Et Broquet est un excellent vireur.

Favre-Rochex et son passager Zanin, gagnent 3/10 sur leur record de 1957, record des 750 side-cars que leur 650 BSA « Road-Rocket » a porté de 75,789 à 76,390 km/h.

Il nous reste à citer également les vainqueurs des diverses catégories, qui, bien que n'ayant pas battu de record, ont accompli cependant de magnifiques performances.

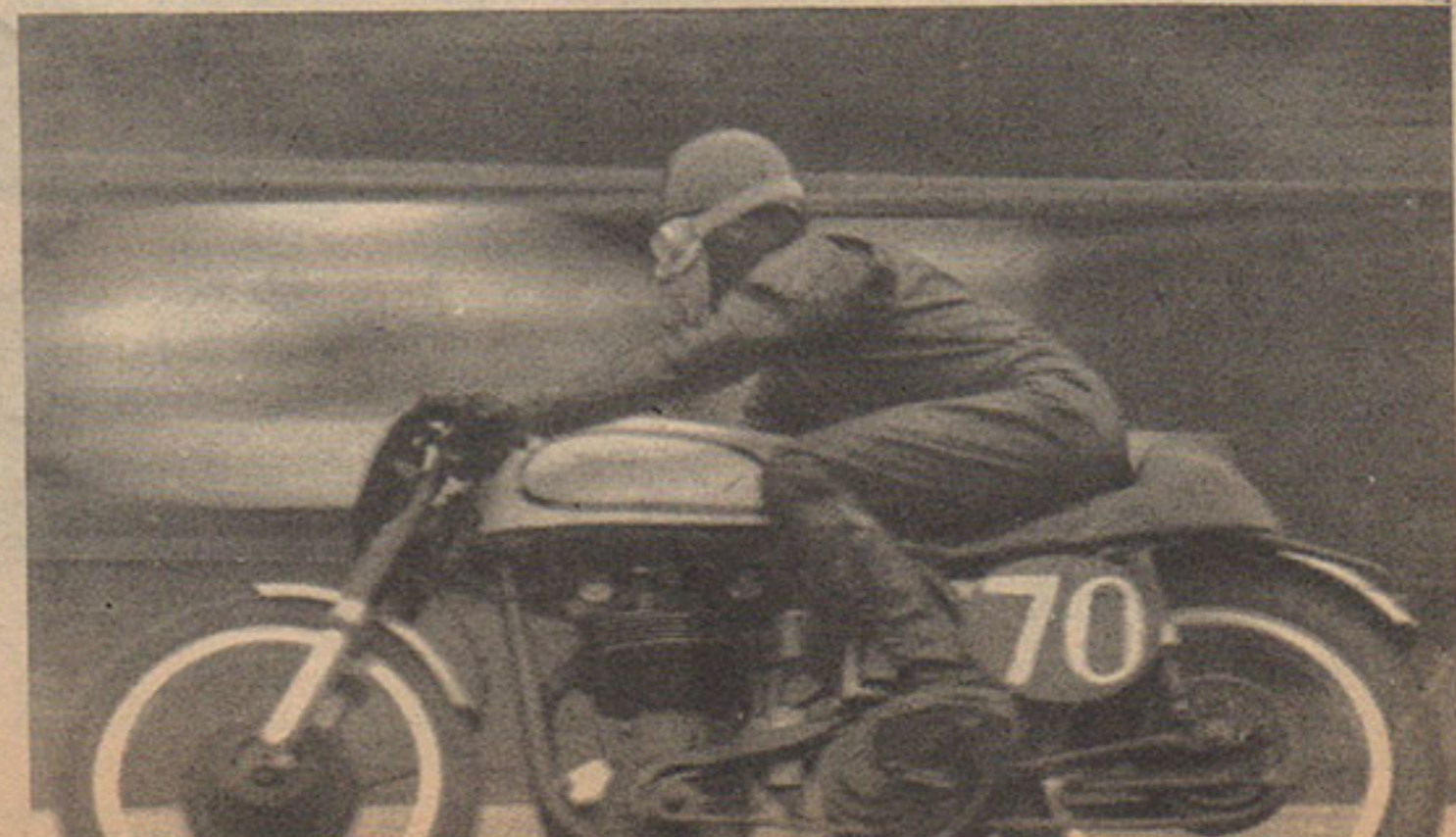
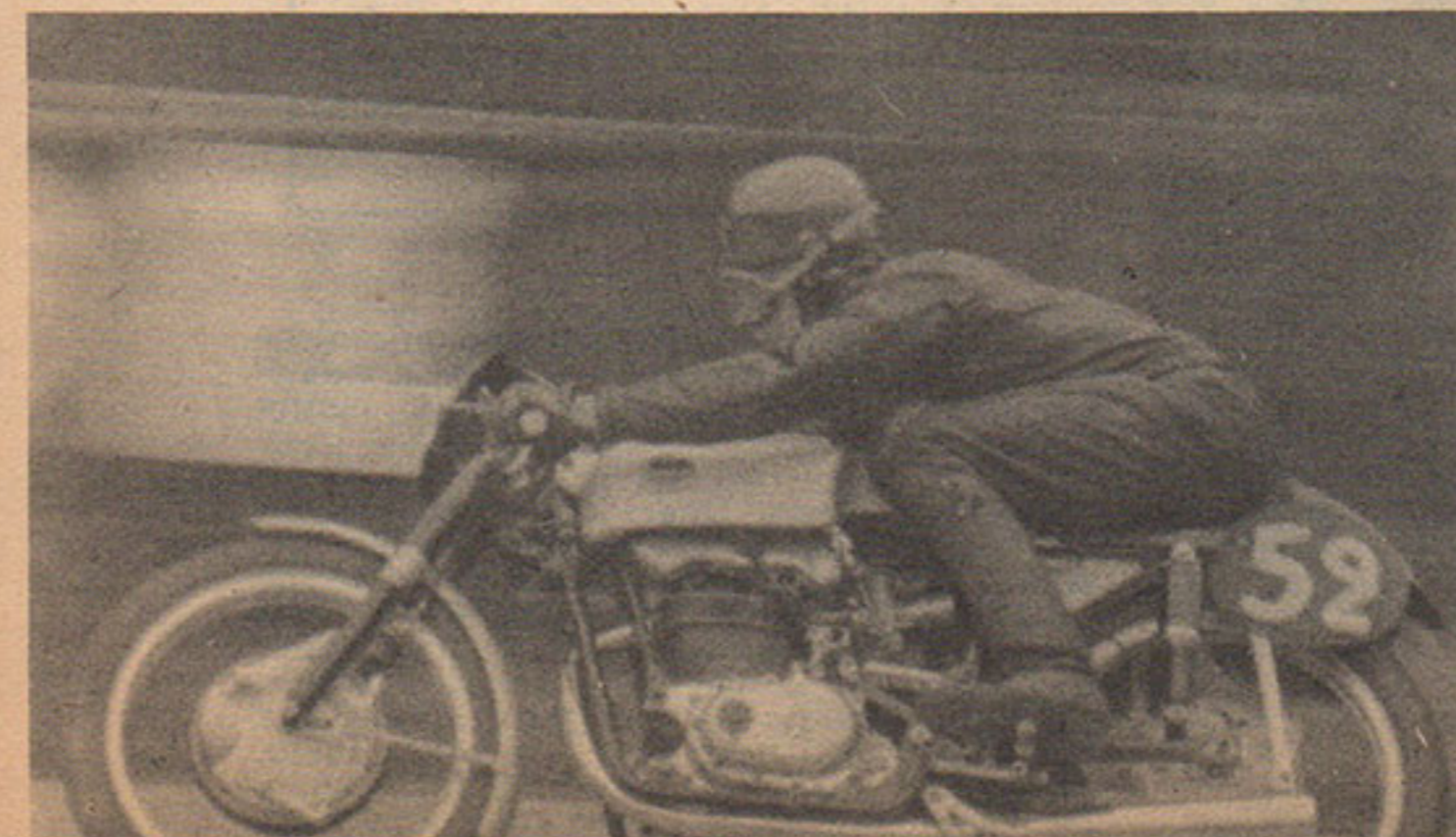
Le meilleur temps de la journée a été réalisé par Noblin, sur une 500 Norton « Manx » très bien préparée et dont le moteur était celui avec lequel Insermini a disputé la dernière saison. Avec 28" 1/10 (102,494 km/h), Noblin remporte la catégorie des 500 course, devant Vasseur,

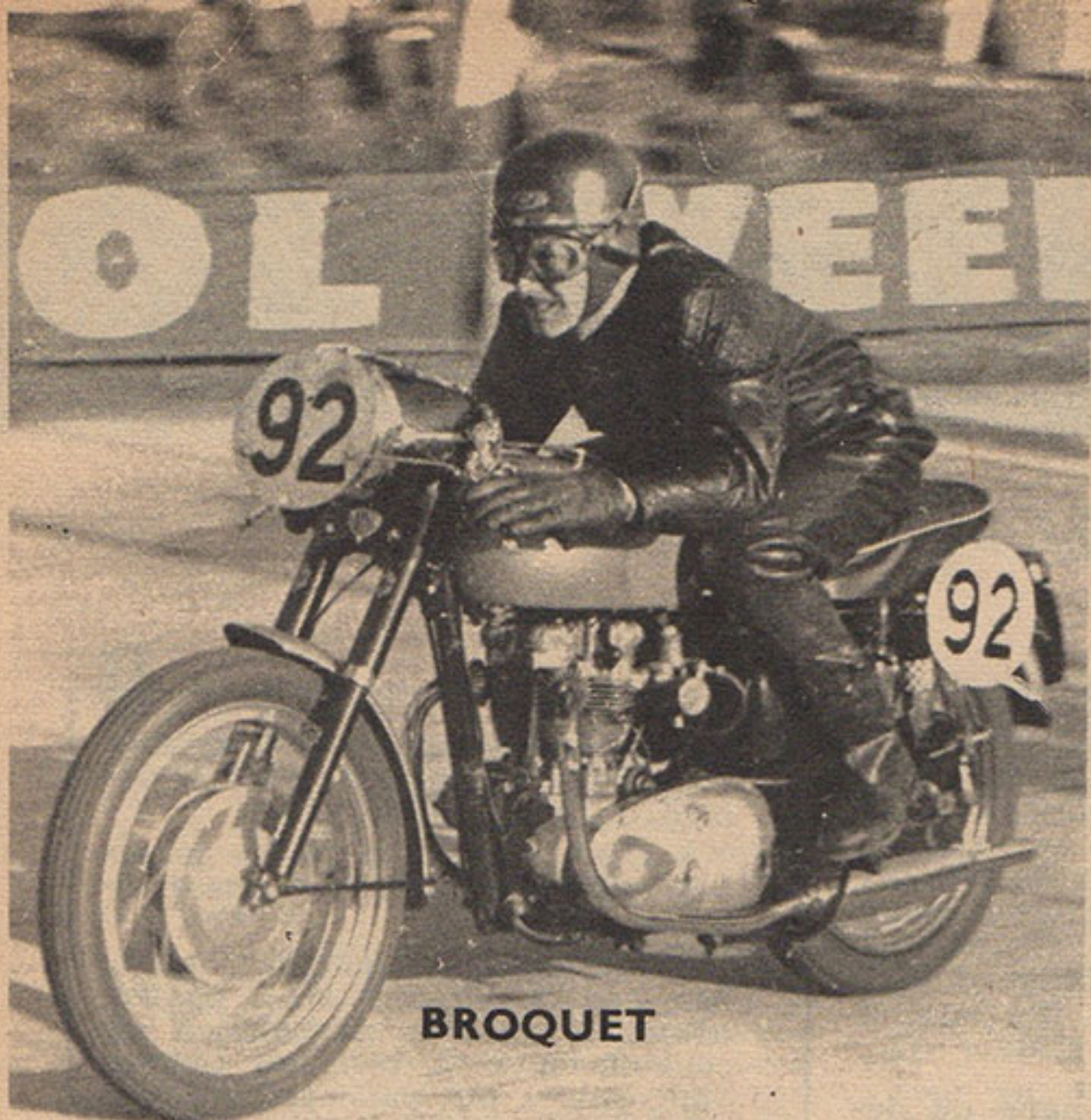
CAEKEBEKE

COUTURIER

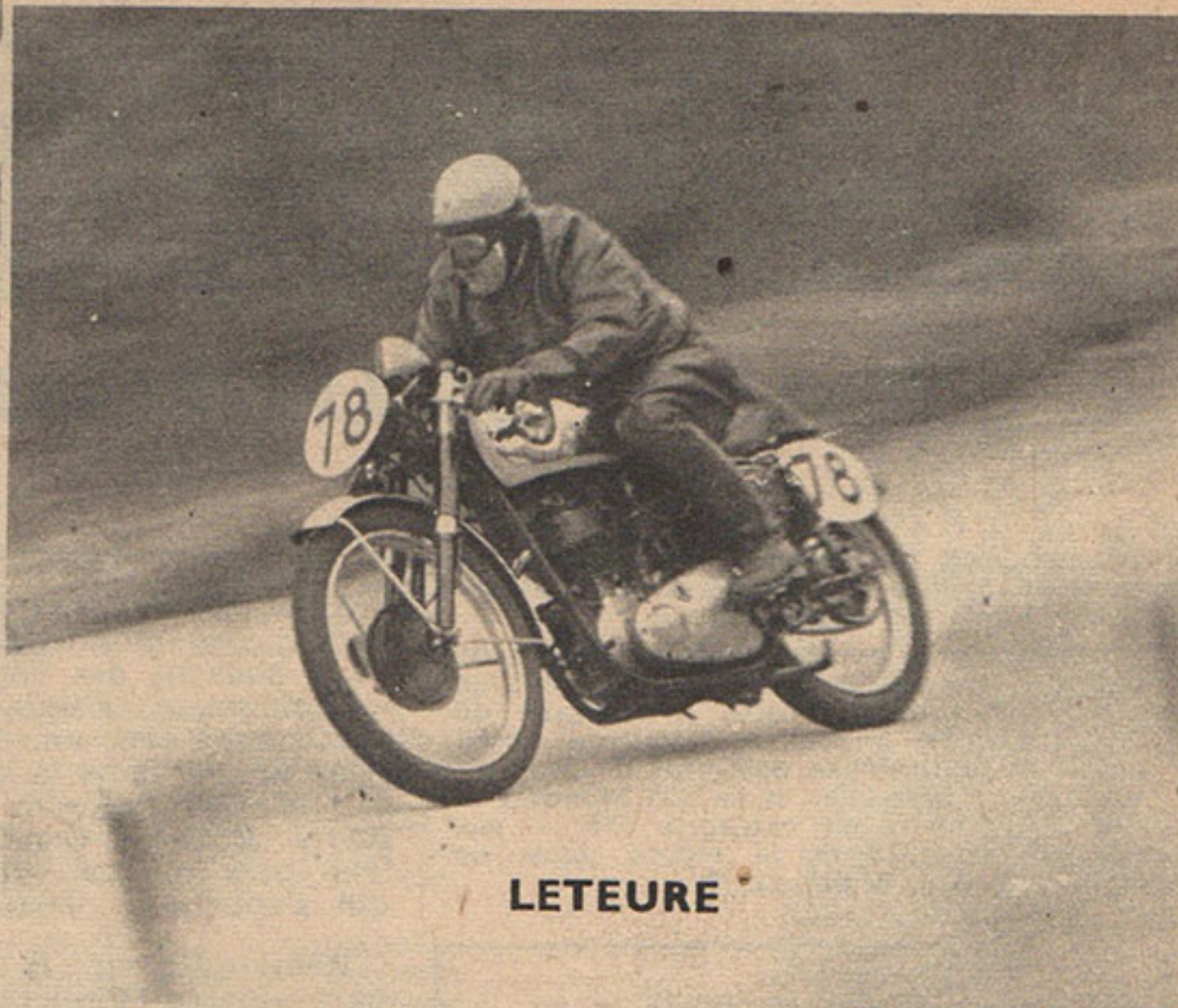
SAVOYE

GOMÈS





BROQUET

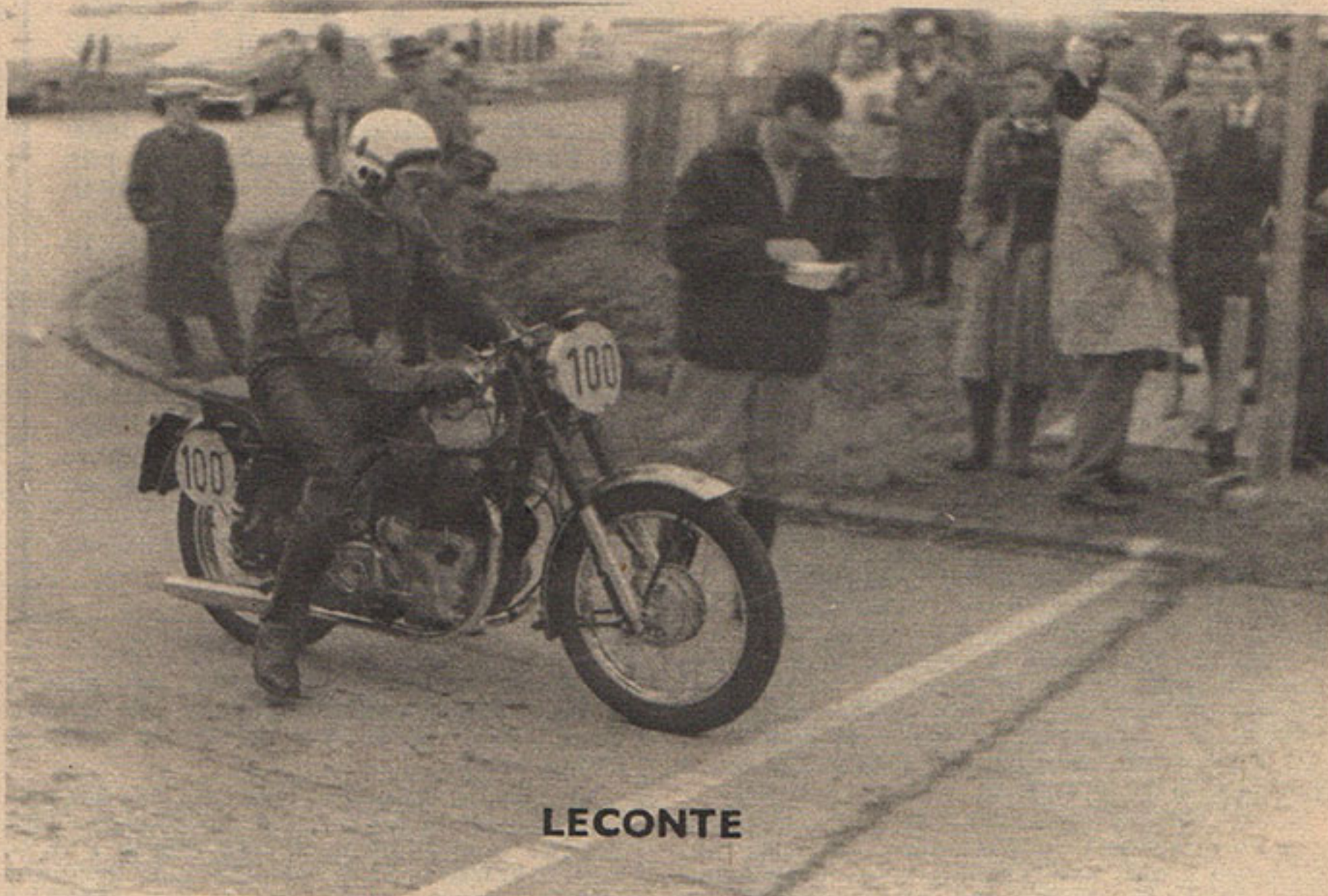


LETEURE

Guignabodet, Montagne, Galibert.

Si Galibert a déçu, si Guignabodet a semblé tirer le maximum de sa vieille « Saturno », nous avons cependant vu des belles montées de deux jeunes, vivant aussi bien tous les deux et finissant à 2/10 l'un de l'autre : Noblin et Vasseur. Regrettons que la formule du Championnat national, cette année, les oblige à vendre leur matériel, car nous aurions aimé les voir se mesurer sur plusieurs épreuves.

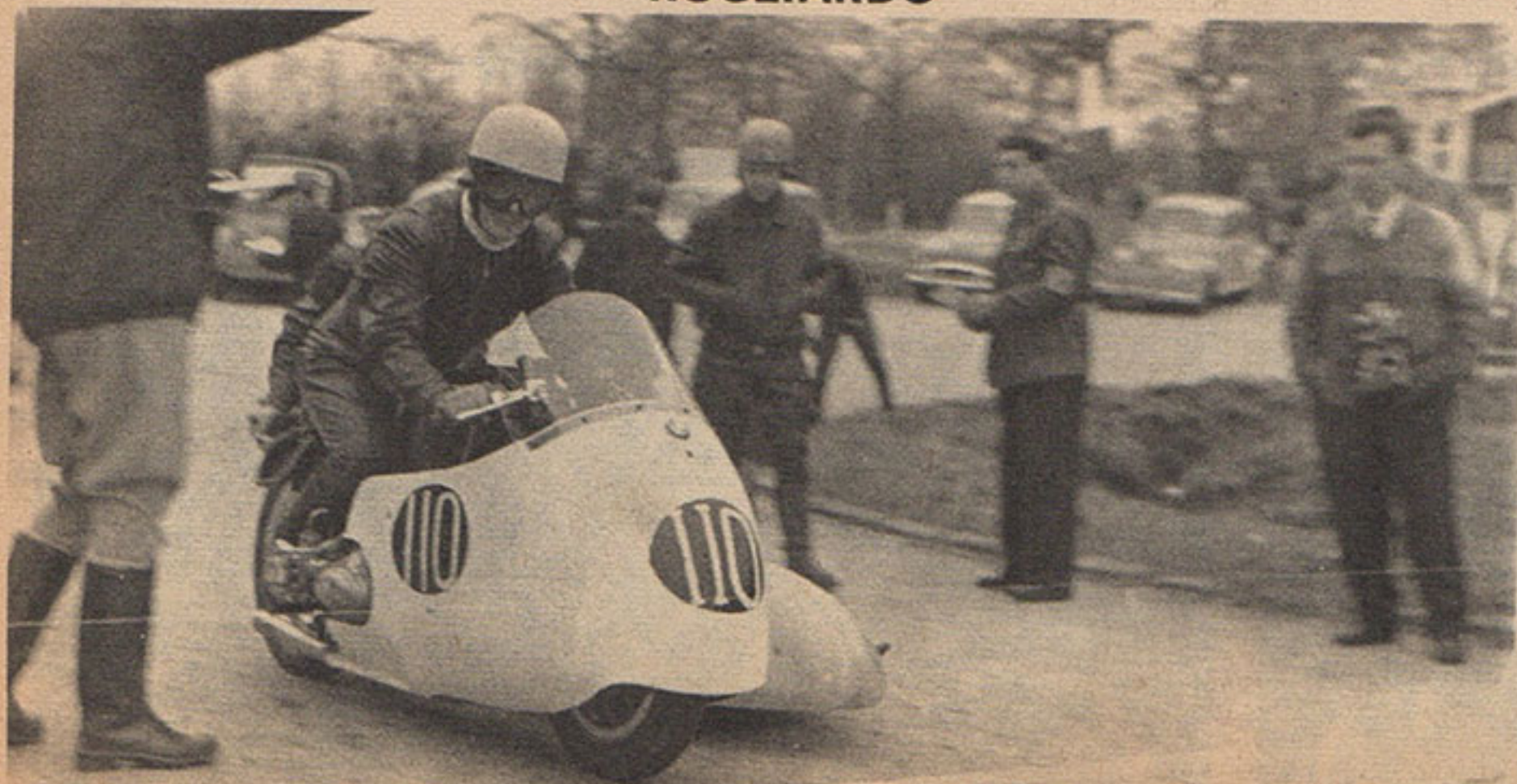
Faisant également partie de l'écurie Jean Murit, Vasseur n'en est qu'à sa deuxième saison de course, de même que



LECONTE

Montagne avait pourtant bien préparé les choses ; matériel neuf, coups de fil à Monneret pour connaître les bons rapports, machines revisées... sauf les boîtes de vitesses. Et ce sont précisément ses mauvais passages de vitesse en 350 comme en 500 qui l'ont relégués à la 4me place en 500 cc et à la 2me place en 350 cc.

ROGLIARDO



Couturier alignait au départ des 175 course, une Benelli culbutée à partie cycle Libéria, moteur datant de 1934 et avec lequel son père avait disputé plusieurs épreuves. Ce dernier contemplait cette machine avec l'air nostalgique que donnent les bons vieux souvenirs.

Noblin. Si cependant, ils pensent continuer en compétition, nous serons rassurés : la relève de nos inters est en bonne voie.

Leconte, avec une 700 Royal-Enfield « Constellation » enlève la catégorie 750 sport, mais fait quand même 1" 7/10 de plus que le record de Boéri. Il est vrai que ce dernier était un, « méchant client », et malgré un virage « au ras des paquerettes », Leconte ne put faire mieux que 30" 7/10, temps beaucoup plus qu'honnête, puisque réalisé avec une machine sport du commerce et non avec une « spéciale »

Rencontré Jacquemin, qui faute de cross, était venu voir une épreuve de vitesse, et aussi, s'il n'y avait pas une 7 R à acquérir dans le coin.

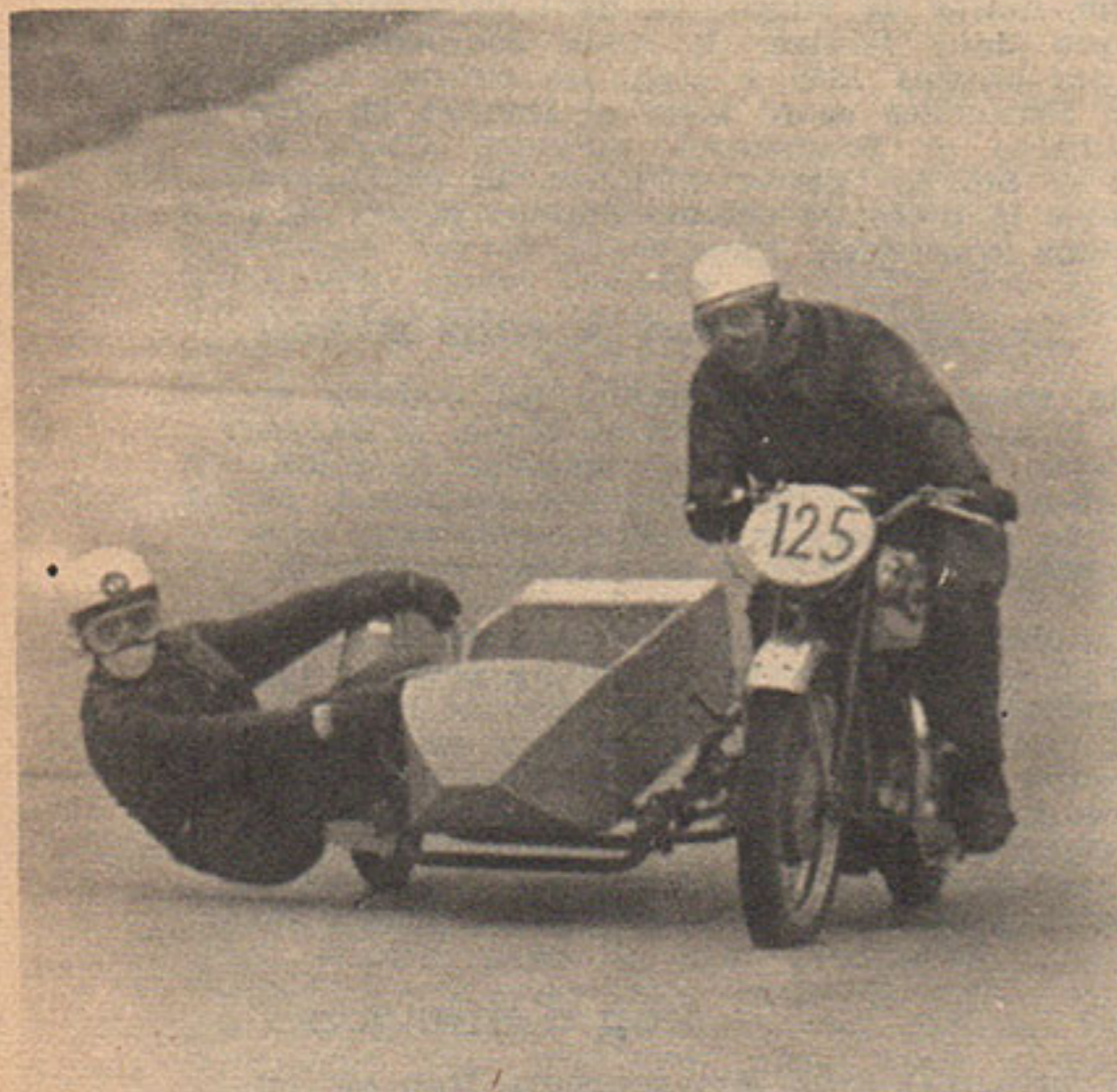
venue en droite ligne de l'usine où elle avait été montée et mise au point avec le plus grand soin comme c'était le cas de la machine de Boeri, prototype de la « Bonneville ».

Vivier-Merle enlèvent facilement la catégorie 750 sidecars course, à 89,446 km/h. Le second concurrent de cette catégorie, Adnet, aidé de Claire Blaise monta en 37", temps très honnête pour sa vieille F.N.

On peut ne pas aimer les courses de côte, leur préférer une course en ligne, plus directement spectaculaire. Mais, l'édition 1959 de la côte Lapize aura démontré que, si l'organisation est bien faite, si les coureurs et le public font preuve d'un minimum de discipline, la formule course de côte est très valable, attire et intéresse les spectateurs. Souhaitons qu'en 1960, cette course soit aussi réussie que cette année, c'est tout ce que l'on peut souhaiter.

C. C.

FAVRE - ROCHEX



Les noms en italique sont ceux de pilotes courant avec des scooters.

125 course : 1. Savoye (MV), 36" 3, moy. 79,338 ; 2. Beltoise (Jonghi), 37" 5 ; 3. Rittaud (Puch), 37" 9 ; 4. Foidelli (Rumi), 38" 6 ; 5. Rocca (Puch), 40" 3 ; 6. Desquatrevaux (Liberia), 44" ; 7. Claire Blaise (Terrot), 45" 6 ; 8. Parans (Bernardet), 48" .

125 sport : 1. Caekebeke (Rumi), 41" 5, moy. 69,338 ; 2. Bourlès (Rumi), 41" 8 ; 3. Frédéric (Gnome-Rhône), 44" 7 ; 4. Gabay (Lambretta), 1' 07" 5.

175 course : 1. Jacquier-Bret (Mondial), 32" 5, moy. 88,615 ; 2. Le Guellec (Rumi), 34" 5 ; 3. Rocca (Puch), 35" 4 ; 4. Couturier (Benelli-Liberia), 36" 4 ; 5. Bargetzi (Bondi), 37" 5 ; 6. Noël (A.M.C.), 37" 7 ; 7. Mourot (Ydral), 41" 2 ; 8. Ottobriani (Peugeot), 41" 2.

175 sport : 1. Couturier (Morini), 33" 7, moy. 85,464 ; 2. Deloince (Morini), 34" 2 ; 3. Bettiol (Morini), 34" 4 ; 4. Tano (Terrot), 37" 4 ; 5. Tiers (Follis), 37" 7 ; 6. Savoca (Ducati), 38" ; 7. Le Nivet (Gnome-Rhône), 38" 5.

250 course : 1. Jacquier-Bret (Mondial), 30", moy. 96 ; 2. Savoye (Mondial), 30" 7 ; 3. Bettiol (Terrot), 37" 5 ; 4. Martine (Puch), 38" 8.

250 sport : 1. Bargetzi (Matchless), 34", moy. 84,705 ; 2. Obert (NSU), 35" 1 ; 3.

Poyen (NSU), 36" 3 ; 4. François (Zündapp), 36" 8 ; 5. Bastogne (Puch), 36" 9 ; 6. Barthélémy (Zündapp), 37" .

350 course : 1. Gomès (Norton), 29" 9, moy. 96,322 ; 2. Montagne (Norton), 31" ; 3. Dubreuil (AJS), 31" 8.

350 sport : 1. Lefeure (BSA), 32" 4, moy. 88,892 ; 2. Valdevit (Jawa), 34" 8 ; 3. Baud (Motobécane), 36" 8.

500 course : 1. Noblin (Norton), 28" 1, moy. 102,494 ; 2. Vasseur (Norton), 28" 3 ; 3. Guignabodet (Gilera), 28" 4 ; 4. Montagne (Norton), 29" 2 ; 5. Galibert (Norton), 29" 4.

500 sport : 1. Broquet (Triumph), 31" 2, moy. 92,308 ; 2. Herraux (Triumph), 31" 8 ; 3. Souvrain (Vélocette), 32" ; 4. Manteau (BMW), 33" 2.

750 sport : 1. Leconte (Royal-Enfield), 30" 7, moy. 93,810 ; 2. Raudrant (BSA), 31" 2 ; 3. Didier (BSA), 31" 3 ; 4. Favre-Rochex (BSA), 31" 4 ; 5. Regien (Triumph), 32" 6 ; 6. Lebrun (BSA), 35" ; 7. Schuber (Norton), 36" 7.

Sidecar 500 course : 1. Rogliardo (BMW), 31", moy. 92,905 ; 2. Vivier-Merle (Norton), 32" 6 ; 3. Moulin (Norton), 34" 6.

Sidecar 750 course : 1. Vivier-Merle (Norton), 32" 2, moy. 89,446 km/h ; 2. Adnet (FN), 37" .

Sidecar 750 sport : 1. Favre-Rochex, 37" 7, moy. 76,39.

VIVIER - MERLE

les classements

MON PETIT DOIGT M'A DIT...

... que le responsable des formidables 125 Ducati desmodromiques, l'ingénieur Taglioni, aurait réussi à tirer plus de 22 cv des derniers modèles qui s'aligneront cette saison dans les épreuves du championnat du monde.

... que ce même ingénieur aurait dessiné un 4 cylindres, de 250 cc, toujours à distribution sans ressorts de rappel de soupapes.

... qu'enfin, ce même ingénieur serait passé au service du Comte Agusta, qui, se serait attaché les services de l'éminent créateur transalpin à prix d'or. A très bientôt une M.V. desmodromique ?

... que Georges Houel parle (une nouvelle fois) de s'aligner aux 2 heures... qui vivra, verra.

... qu'une marque française, qui s'était particulièrement illustrée l'an passé dans les premières heures du Bol d'Or reviendrait cette année avec peut-être deux machines.

... que deux sidecaristes français de grand renom, ayant actuellement « raccroché », ont parlé un mois de vacances aux sports d'hiver ; car chacun a son favori pour le titre 59 dans cette spécialité.

... qu'une célèbre marque anglaise vient de voir sa gamme de fabrication très sé-

rieusement diminuée, puisque seule sa 250 cc est encore construite ainsi que la plus grosse de ses cylindrées. Il est vrai que cette marque fait partie d'un très important groupe, et que certaines de ses productions faisaient double emploi.

... que deux de nos jeunes espoirs en grosse cylindrée ont mis en vente leurs « Manx », sur lesquelles ils avaient fait de grands frais cet hiver, en raison de l'absence quasi-totale de courses en catégorie nationale.

... que nous reverrions cette saison des 153 cm3 françaises simple A.C.T. Jonghi, que Dagan mettrait au point avec Remondini.

CETTE SEMAINE :

LE M. C. MOULINS

Il est souvent délicat, et un peu pénible, de réfuter l'argumentation d'un coureur quand celui-ci défend ce qui est un peu sa raison de vivre. Mais puisqu'il faut bien donner aussi son point de vue, nous allons essayer en tant qu'organisateur, de dégager quelques conclusions relatives à la position des coureurs français. Nous essaierons de le faire objectivement, simplement guidés par la dure réalité.

des épreuves... internationales

Le devoir d'un organisateur français serait peut-être, avant toute autre considération, d'améliorer le sport motocycliste de son pays, en engageant le moins possible d'étrangers, même dans une course dite « Internationale », terme qui veut dire (on l'oublie trop souvent) entre nations. Mais malheureusement pour les partisans de cette manière d'envisager les choses il faut bien se pénétrer de l'idée que le spectateur moderne ne vient pas sur un circuit dans un but purement philanthropique, mais bien pour assister à un spectacle sportif, qu'il appréciera d'autant plus, qu'il sera plus sensationnel. Et ceci est parfaitement humain.

Or il se trouve qu'à Moulins, nous sommes dans un région presque réfractaire aux choses motocyclistes, et qu'il faut obligatoirement déployer des efforts gigantesques pour attirer quelques milliers de spectateurs. Dans les pays de l'Est ou du Midi de la France, le public est infiniment plus réceptif au sport motocycliste, et l'argumentation des coureurs français qui réclament moins d'étrangers serait peut-être valable (ceci étant notre opinion personnelle, et sans garantie), mais à Moulins, nous le répétons, si nous ne présentons pas un plateau exceptionnel, le grand public ne se décidera pas.

le métier ne fait pas le champion

Poursuivons donc nos commentaires, et constatons que Insermini reconnaît lui-même qu'à part notre ami Ligier, il ne voit aucun coureur de classe qui monte. Il remarque dans le même temps que les « espoirs » du Commonwealth ont de 20 à 23 ans, donc en principe, n'ayant pas plus d'expérience que les « inter » français du même âge. L'explication à notre sens est simple : ces jeunes champions possèdent le don inné de la moto. Ils naissent motocyclistes comme on naît violoniste ou pianiste virtuose. Et il n'y a rien à faire contre cela. Les nationaux n'ont, paraît-il, pour devenir champions, pas assez d'occasions pour sortir, et cependant dans le clan britannique, Hocking pour ses débuts a gagné 11 courses sur 15. Et ce jeune champion n'est pas le seul parmi les Anglais. Insermini croit que si les pilotes des Dominions se signalent par une forme excellente, c'est parce qu'ils courent très souvent. En vertu de ce que nous disons plus haut, nous ne le pensons pas. Le sport motocycliste est assez semblable aux autres disciplines, et il existe à Moulins, comme dans d'autres villes de France, des Clubs de cyclisme, de football, de rugby, et bien que ces coureurs courent tous les dimanches en saison, que les footballeurs jouent presque toute l'année, avec pour certains l'appui de grandes facilités d'entraînement, jamais cependant, ils ne deviendront des Bobet, Anquetil ou Rivière, des Kopa ou des Prat *quoiqu'ils fassent*. Parce que tous ces champions étaient dès leur départ en compétition, touchés par la fameuse fée. Non, la grande classe ne s'apprend pas, elle est innée. Certes un grand as peut lui aussi apprendre à s'assagir, à se dominer, à se perfectionner, mais tous les véritables champions ont trouvé leurs dons dans leur berceau, et aussi vrai que d'un cancre vous ne ferez jamais un savant, d'un « tocquard » vous ne ferez jamais un champion. Ceci est la dure loi de la réalité.

En France, chacun s'accorde à le dire, nous avons récemment encore 2 grands as en activité : P. Monneret et J. Collot. Nous avons vu débiter l'un et l'autre, et nous avons la conviction que Collot était à ses débuts à peu de choses près le champion qu'il est aujourd'hui. Il faut se rappeler sur un circuit de Lyon vieux d'une dizaine d'années, ce coureur encore inconnu du public, chavauchant une Terrot 500, tirant avec une paire de pinces rageusement sur le câble des gaz qui venait de casser, et tenir tête malgré ce handicap aux meilleurs Français du moment. Collot est très vite devenu populaire et dès les premiers essais s'était déjà révélé en maître. Quant à P. Monneret, il faut l'avoir vu au G. P. de Belgique sur la 4 cylindres Gilera « emmancher » le fameux S de « l'Eau Rouge » ou négocier avec flegme le virage mortel de « Malmédy » en seconde position devant la crème des pilotes mondiaux, pour comprendre qu'aucune leçon, aucun exemple, aucun entraînement poussé, n'aurait jamais permis à ce pilote de 25 ans de devenir un jour ce champion qu'il était s'il n'avait pas été au départ « béni des Dieux ».

Nous admettons volontiers néanmoins, qu'un pilote national quelconque, bon ouvrier du sport motocycliste, puisse se perfectionner au contact de grand « inters » ; mais s'il ne possède

pas la fameuse étincelle en lui, jamais malgré ces contacts, il ne deviendra une vedette qui emballera le public. Ce manque de grands pilotes n'est pas spécial à la France. La Suisse, la Belgique, l'Allemagne, d'autres nations déplorent cet état de choses.

Où sont-ils les Cordey, les Aubert pour la Suisse, les De-meuter, les Grégoire, Milhous, Grizzly, Goffin pour la Belgique, les Gall, Meier, Zeller pour l'Allemagne, les Péan, les Joly, Debaisieux, Behra, Monneret, Murit, etc. pour la France ?

les 500 : cylindrée « reine »

Nous rejoignons par contre Insermini et Collot quand ils affirment que le public vient voir l'essentiel du spectacle avec les 500 cc de course, et que si cette cylindrée était supprimée, beaucoup de spectateurs abandonneraient les circuits de vitesse. Une épreuve est bien entendu toujours intéressante à suivre s'il y a réellement compétition, mais elle sera d'autant plus passionnante si cette lutte a lieu dans la plus grande vitesse qui reste l'apanage de ce que les revues motocyclistes mondiales dénomment la catégorie « reine », celle des 500 cc. Ou alors, si cela était faux, il faudrait admettre en outrant le raisonnement que si, seule, la compétition offre de l'intérêt, les organisateurs pourraient mettre sur pieds (si cela était permis), une course Véiosolex contre Mobyette où la moyenne dépasserait peut-être le 35 km/h dans la compétition équilibrée. Si cela était faux, pourquoi alors existe-t-il des catégories nationales et internationales ? Il n'y a pas que l'on sache, moins de fougue ni de lutte équilibrée dans une classe que dans l'autre. Il nous souvient qu'à Moulins au cours des années 1949 à 1952, les courses entre Léchelon et Hug en 500, celles entre Méry et Rouhet en side étaient aussi équilibrées et fougueuses qu'entre Collot et Campbell, ou Murit et Smith, l'année suivante. Et cependant les 6.000 spectateurs de la première époque étaient passés sans transition à 13.000 dans la seconde. Alors ?

« formule sport » sans avenir

Un paragraphe de votre article défendant les courses en « sport » mentionne le succès des 24 Heures du Mans, 12 Heures de Reims, etc... N'ayez pas l'audace de comparer le public auto et le public moto. Ce n'est que rarement le même. Ne perdez pas de vue que nous sommes en France, le seul pays peut-être au monde où les courses de moto restent aussi indifférentes au public.

L'insuccès du Championnat du Monde précisément à Reims par beau temps, est là pour le prouver. Nous ne pensons pas non plus que les spectateurs d'une épreuve réservée aux machines sport seront forcément les futurs clients de la machine gagnante. Ce genre de spectateurs existe, mais ils ne constituent qu'une infime minorité. Avant toutes choses, la clientèle d'un circuit motocycliste vient voir un spectacle sportif, et nous ne croyons absolument pas que le grand public revienne quand bien même ce spectacle sera fourni par Terrot ou Motobécane.

trop d'étrangers ?

Nous revenons au principal grief des coureurs français en général qui est celui de trouver trop d'étrangers au programme. Le M.C.M. pour sa part, ne tient pas à inviter des coureurs parce qu'ils sont étrangers, mais d'abord et avant tout, parce que les pilotes sélectionnés sont considérés comme étant parmi les meilleurs du monde.

S'il y avait 18 Français de leur classe, nous ne prendrions à coup sûr que très peu d'étrangers. Evidemment ici, nous revenons à notre principe primordial, qui est de considérer la compétition dans ce qu'elle apporte de plus beau, c'est-à-dire la vitesse la plus élevée, le talent le plus pur, l'audace la plus grande, toutes choses évidemment qui ne peuvent réunir que ceux qu'il est convenu d'appeler des « champions ».

L'exemple de demander à certains spectateurs s'ils connaissent Redman n'est guère convaincant, car il est sûr par contre que les organisateurs eux devraient le connaître sinon les spectateurs.

Lorsque, en 1953, le regretté Campbell venant de sa lointaine Australie est apparu pour la première fois en France, soyez assuré que personne non plus ne le connaissait, mais après la course des 500 cc 13.000 spectateurs enthousiastes avaient retenus son nom. Nous ne pensons pas qu'il existe des organisateurs ignorant les références des étrangers qu'ils engagent. En tous cas, au M.C.M. nous disposons de documents autant français qu'étrangers qui nous permettent de sélectionner judicieusement le plateau à l'échelon le plus élevé possible.

Depuis quelques années déjà, il n'y a plus à Moulins de coureurs célèbres qui font quelques tours... et puis s'en vont. Le système de répartition des prix que chacun connaît (même prime raisonnable de départ pour tous, et prix de plus en

plus élevés au classement) fait que chaque coureur doit donner le meilleur de lui-même comme le veut la loi du sport. L'an dernier à Moulins, il est exact que les 5 coureurs français passaient les derniers. Un dessin n'est pas nécessaire pour faire la preuve de ce que cela signifie. Si nous avions mis au départ les 5 Français cités avec des nationaux, il est non moins inutile de faire un dessin pour connaître à peu près le classement. Nous aimerions bien entendu de toutes nos forces voir gagner un pilote français, mais pour autant que celui-ci fasse montre de sa supériorité comme Collot et Monneret l'ont fait tant de fois. Sans cela où serait la gloire? Un inter français croit avoir trouvé la solution dans un règlement qui interdirait d'engager plus de 30 % de coureurs étrangers. Si ce règlement était appliqué strictement, cela donnerait à peu près ceci à Moulins : sur 18 pilotes au programme en 500 cc nous verrions aux prises Duke, Anderson, Minter et Hiller, plus 13 Français allant de Collot à Tarnazac. C'est ce que d'aucuns appellent une compétition équilibrée.

Il faut quand même reconnaître que le plateau de 1958 à Moulins avait une autre allure, puisqu'aussi bien P. Monneret (qui s'y connaît autant que Goffin) l'avait qualifié d'exceptionnel, aussi bien dans l'équilibre, que dans la classe. Il ne faut pas perdre de vue que le public vient voir autant que possible du grand sport, et que si, par sentiment naturel, sa sympathie va aux Français, il n'en conserve pas moins son sens critique pour admirer le véritable champion qui s'imposera à tous... même s'il est étranger. Le cas contraire s'appellerait du chauvinisme. Un exemple de ce que nous avançons existe en Belgique où Duke depuis ses splendides victoires à Francorchamps est considéré comme « l'enfant chéri » du public, malgré la présence à ces moments des grands as belges Goffin et Martin qui n'en étaient pas moins aimés pour autant. Quand nous allons au cirque, nous ne demandons pas, avant de l'applaudir chaleureusement, si l'acrobate, ou le jongleur qui nous a stupéfié par sa grande classe était Français ou étranger. Nous applaudissons le meilleur. Un point c'est tout.

Si notre plateau était composé presque uniquement de coureurs français nous connaissons d'avance le résultat financier, car nous le répétons notre public est difficile.

un plateau équilibré

La majorité des « Inters » réclame des plateaux équilibrés et, par un paradoxe pour le moins étrange, équilibrés avec des nationaux. Qu'en pensent les nationaux de cet équilibre à notre avis plutôt instable. Si l'inter qui bat un national y trouve un intérêt financier, par contre il n'enrichit guère son palmarès, et la pureté du sport motocycliste peut s'en ressentir. A vaincre sans péril...

L'équilibre du programme a toujours été le souci majeur du M.C.M. mais là, et nous reprenons encore notre leit-motiv, à l'échelon le plus élevé. C'est un de nos buts principaux. Ambition, prétention, penseront peut-être certains. Si c'est être ambitieux que de vouloir donner un essor à son club, un renom à sa ville, alors nous prenons ce défaut à notre compte.

Vous qui connaissez Francorchamps dont le nom claque aux oreilles d'un motocycliste, comme un des exemples les plus prestigieux du sport que nous aimons, croyez-vous (et répondez franchement) que si les organisateurs présentaient une course de 500 cc avec des nationaux belges de classe égale, donc à priori avec une promesse de bagarre sérieuse en perspective, croyez-vous que cette course aurait le même succès que la fameuse course des Championnats du Monde qui viendrait ensuite avec les plus prestigieux pilotes du moment? Flaisanterie n'est-ce pas, et cependant c'est ce qui ressort des divers articles que vous avez publiés. De la compétition équilibrée c'est très bien, mais dans la plus grande classe c'est tout de même mieux. Si vous-même M. le rédacteur en chef, vous vous rendiez sur un circuit que cite Collot comme un des plus vibrants qu'il connaisse (lutte entre nationaux et « inters !! »), employeriez-vous les mêmes termes dithyrambiques, la même exaltation, le même vibrant enthousiasme que lorsque vous revenez du Nurburgring ou de Francorchamps, engageant chaque année vos lecteurs à voir au moins une fois dans leur vie, pareil spectacle sportif.

De la compétition équilibrée? mais il y en a tous les dimanches, sur tous les terrains de football amateur, dans toutes les courses cyclistes régionales, sur tous les rings de boxe de France, sur tous les circuits motocyclistes nationaux. Si cette formule qui revient elle aussi comme un leit-motiv dans la bouche de nos coureurs, devait constituer un critère, à quel alors correspondrait un France-Bésil en football, un Paris-Roubaix en cyclisme, un Cerdan-Zale en boxe, un T.T. en moto?

y a-t-il Norton et Norton?

Une autre plainte de nos « inter » ou nationaux porte sur la différence de vitesse des machines. S'il est à peu près certain que l'usine Norton avantage d'abord les coureurs britanniques en leur fournissant une machine bien mise au point, il est aussi connu que ces pilotes sont tous aussi bons coureurs que mécaniciens. Et là malheureusement se situe ce qui handicape gravement l'inter Français très souvent, qui n'a pas les qualités requises pour apporter le réglage nécessaire à gagner les quelques km/h qui lui manquent. Quant aux

Norton spéciales qui équiperaient tous les coureurs britanniques, nous n'en croyons rien, car à part une mise au point soignée (souvent faite par les coureurs eux-mêmes), ce sont les mêmes Norton ou A.J.S. que les Français reçoivent. Goffin et Campbell mettaient eux-mêmes au point leur matériel, et Goffin était presque toujours le premier indépendant à Francorchamps. Au surplus, quand ces coureurs cassent une pièce, croyez-vous que le magasinier de chez Norton ou A.J.S. dispose de casiers secrets et spéciaux lorsqu'il lui est demandé une bielle, un piston, une soupape, des came pour tel ou tel coureur. Il est courant de voir au cours du Continental Circus des coureurs Anglais avec leur moteur cassé, et qu'ils remontent eux-mêmes. Ils n'ont pas à ces moments que l'on sache, l'assistance d'un ingénieur de l'usine. Non, toute cette partie du problème est contenue dans la mise au point individuelle très souvent, et les coureurs internationaux reconnaissent la suprématie de Campbell également en cette matière. Sur 200 « Manx » construites par l'usine, il ne peut pas y en avoir 195 qui marchent bien, et 5 seulement spécialement mal mises au point pour les coureurs Français. Taveri (Suisse) et Goffin (Belge) ont prouvé qu'il n'y a pas que les Anglais qui savent faire marcher leur Norton.

la cylindrée préférée...

Les « inter » Français ne sont pas d'accord entre eux sur la qualité du spectacle qu'offrent les courses de petites et de grosses cylindrées, et chacun est tenté de défendre la cylindrée sur laquelle il court. C'est un réflexe humain. Mais pour nous, il semble ahurissant qu'on puisse préférer les 175 aux 500, ou alors il faudrait admettre que depuis toujours, les organisateurs de tous les pays se sont lourdement trompés en faisant débiter le spectacle par les petites cylindrées. Imagine-t-on un circuit qui débiterait par les 500 4 cylindres, pour se terminer en apothéose par les 125. Impensable évidemment. S'il a existé déjà des courses de 125 plus passionnantes que celles de 500, cela ne peut provenir que d'exceptions dont il faudrait bien se garder de tirer une règle générale. Verriez-vous dans un programme de boxe bien ordonné, le combat débiter par les poids « moyens », pour s'achever par les poids « mouches » (dans le cas bien entendu où la classe serait comparable). Non, le public préférera toujours dans le premier cas, la plus grande vitesse, et dans le second cas l'athlète le plus puissant.

En conclusion, pour satisfaire les pilotes Français qui ont certes, énormément de mérite en persévérant dans leur sport favori, dans les conditions actuelles, la solution serait peut-être dans un nombre toujours croissant de circuits nationaux ou internationaux, car il semble assez paradoxal qu'avec les innombrables Moto-Clubs Français, il n'y en ait pas plus qui organisent des circuits.

Nous terminons ce long exposé qui laisse place évidemment à toute discussion objective.

N. D. R. L.

C'est avec plaisir que nous répondons à l'intéressante communication du Moto-Club de Moulins.

Il ne faut pas confondre « épreuve comptant pour le championnat du monde » et simple « circuit international ». Il n'est jamais entré dans nos vues, de diminuer le très haut standing de Francorchamps pour reprendre votre exemple.

Mais précisément, nous pensons au contraire que trop d'organisateur français, dans un louable souci de bien faire, veulent organiser des épreuves dignes du Championnat du Monde, et non pas du niveau plus modeste de circuit international.

De même lorsque vous écrivez qu'il y a de la compétition équilibrée chaque dimanche dans les circuits motocyclistes nationaux, nous vous demandons où, car c'est précisément ce que nous réclavons, la multiplicité des épreuves pour débutants qui, seule, permettra l'éclosion de nouveaux talents.

Car il y a peut-être des Collot, des Monneret, qui s'ignorent en France, faute de pouvoir faire leurs premières armes dans des circuits qui voudraient bien les accepter.

Si Collot a pu débiter en 47 sur une vieille Terrot 500, c'est parce qu'à l'époque, le parc motocycliste des coureurs français était d'un niveau assez bas.

Mais croyez-vous que maintenant, un garçon très doué, puisse se faire remarquer avec une Norton 79 x 100 par exemple? Et là, nous rejoignons notre autre « dada », celui des épreuves pour machines sport, où les machines en présence risquent d'être beaucoup plus proches les unes des autres. C'est encore pour permettre aux pilotes sans grands moyens, de percer, que nous sommes pour les circuits sinueux, où le facteur pilotage sera déterminant. Enfin, ne nous faites pas dire ce que nous n'avons jamais dit. Nous ne préférons pas les 125 aux 500 cc, mais il ne faut pas pour autant croire qu'il ne puisse y avoir de bon spectacle qu'en grosse cylindrée.

Ceci mis au point, nous ferons également notre, votre espoir de voir les circuits de vitesse se multiplier en France, en ajoutant pour notre part que notre calendrier sportif de vitesse a grand besoin d'épreuves nationales, de circuits pour machines sports et de petites cylindrées, qui seuls permettront un développement en profondeur de notre sport favori.

Le Cross

ANNULLATION A LONGWY

Le Groupement Motocycliste de l'ACL, Section des Trois Frontières de Longwy, qui fête cette année le 25^{me} anniversaire de sa fondation a le regret d'informer les coureurs de moto-cross que son « Moto-Cross des Remparts » et Sidecar Cross, retenu au Calendrier Sportif en extra-national pour le 19 juillet n'aura pas lieu faute de finances suffisantes. Reste l'espoir que l'an prochain cette épreuve, qui était la 10^{me} du genre organisée par le club, puisse avoir lieu à nouveau.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE JONZAC, 22 MARS 1959

Le Moto-Club Jonzaçais aura l'honneur de présenter à son public le 22 mars, un plateau de choix, avec la participation des meilleurs moto-crossmen du moment. A quelques places que soient les spectateurs, une visibilité totale de la course est assurée, sur un circuit très accidenté long de 1.550 mètres. La piste de départ de 400 mètres, large de 30 permet une sélection dès le départ, pour affronter les premières buttes. 9 nations, 45 coureurs avec la course 350 régionale.

Voici le magnifique plateau réuni pour la catégorie 500 cc internationale : Bill Nilsson, Lars Gustavsson, Gunnar Johansson, Hubert Scaillet, Albert Dirks, Leslie Archer, David Curtis, Moegens Rasmussen, Roman Zurawiecki, Boleslaw Topolski, Pierre-André Rapin, Udo Rademacher, Robert Klym, René Klym, Guy Bertrand, Jean Cros, Jacques Schmid, Gérard Ledormeur, Gilbert Brassine, Maurice Beaumard, Raymond Guillot, Georges Pedaras, Roger Delpeyrat.

Vous remarquerez parmi les grands champions cités, deux coureurs inédits en France : les Polonais Zurawiecki et Topolski, dont la prestation sera suivie avec une amicale curiosité.

A THOMER LE 30 MARS LES « GRANDS » INTERS FRANÇAIS DEVRONT COMPTER AVEC D'EXCELLENTS COUREURS ETRANGERS

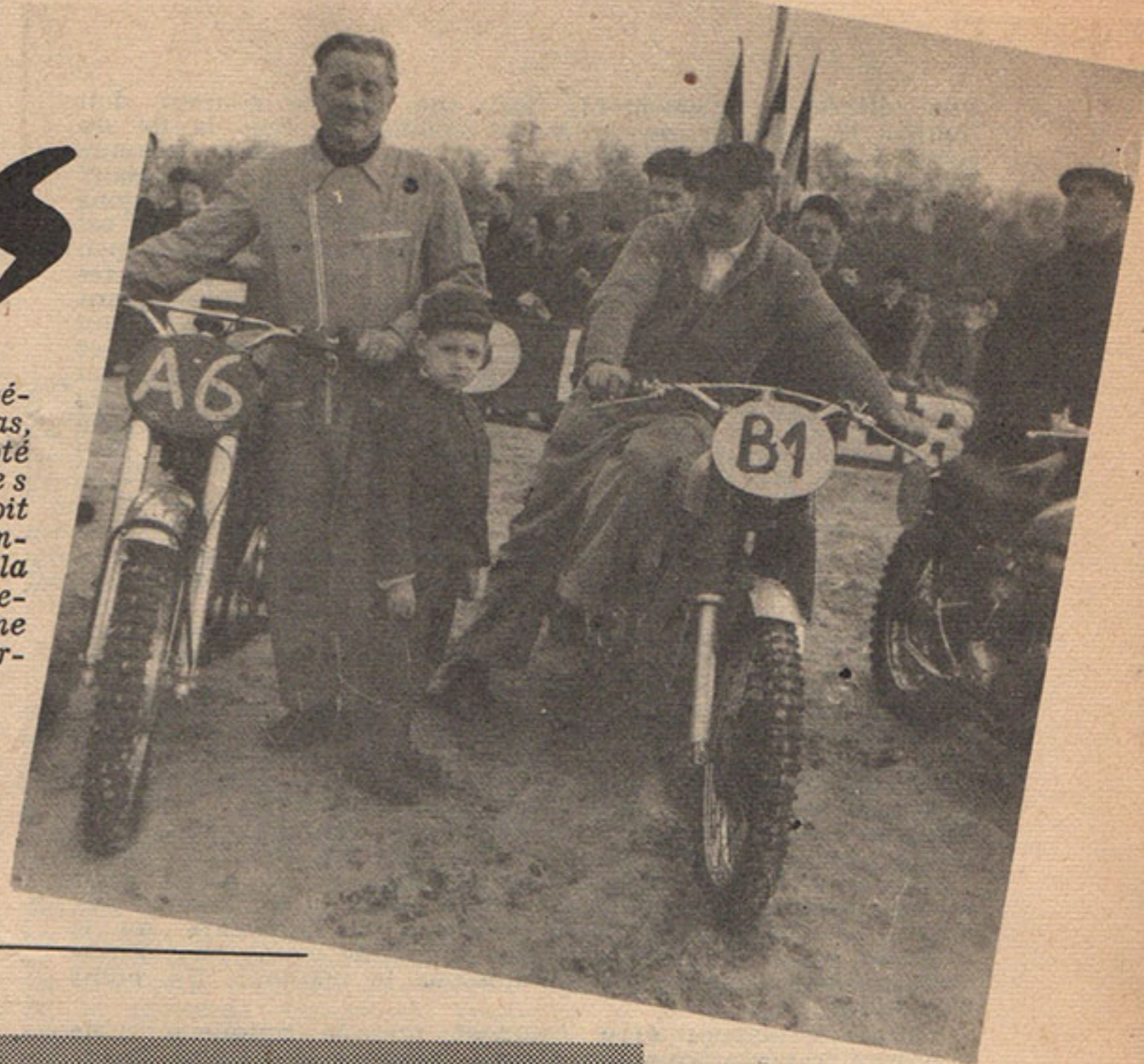
C'est en effet le lundi de Pâques 30 mars, que le Moto-Club de Thomer-la-Sogne organise son traditionnel moto-cross. Sur un terrain qu'une épreuve de Championnat de France, l'an dernier, a consacré, les dirigeants réuniront les champions français et étrangers. Soit un total de 18 inters, dont voici la liste :

Les Français : Robert Klym, champion de France 1958 ; Bertrand ; René Klym ; Jacquemin ; Brassine ; Cros ; Chuchart.

Les étrangers : les Hollandais : Albert et Broer Dirks ; les Belges : Scaillet, Vanderbecken, Rombauts ; les Anglais : John Burton, David Bowerman ; le Suisse : Rapin ; l'Allemand : Rademacher ; les Danois : Rasmussen et son coéquipier dont on ne connaît pas encore officiellement le nom.

Nous vous donnons également la liste des 500 Nationaux : Baulard, Blanchard, Rambour, Marchadier, Pinard, Grout, Palleaux, Bonneville, Doinel, Perrin, Novack, Roland Lejeune, Vaccani, Foglietta, Malbec, Frisay.

Epreuve pour vétérans? Non pas, encore qu'à côté de Georges Schmid ce soit bien Auguste Minngels qui tienna la machine de Baeten, sur la ligne de départ à Ermenonville.



D'UN DIMANCHE A L'AUTRE ...

Pour les sportifs que la chose intéresse, voici un but de promenade à ne pas manquer.

LE LUNDI DE PAQUES 30 MARS CROSS EXTRA-NATIONAL A MONTREUIL-SOUCELLES

Organisé par l'U.M. Anjou, sur son circuit de Montreuil-Soucelles, à 20 km au Nord d'Angers, cette manifestation ouvrira pour ce club une saison très chargée (10 manifestations).

La ligne de départ est, nous dit-on, l'une des plus belles de France : 30 mètres de largeur au départ, ligne droite de 220 m, avec un passage de trou au point 130, passage qui a été considérablement élargi, puisque 10 coureurs pourront passer de front, en se dirigeant vers le double dos d'âne situé à l'extrémité de la belle ligne droite de 220 mètres. Départ rapide, foudroyant, farouche, des 15 pilotes pour tenter de rester au commandement.

Qui trouverons-nous au départ des 500 ? De très bons éléments internationaux hollandais, suisses et français.

Hollandais : Selling F. R. et Selling R. T., champions de Hollande 1958 500 et 250 cc.

Suisses : von Arx et R. Kunz, champions de Suisse (Nationaux) 1955 et 1956.

Français : Beaumard, champion de France National 1958 ; Tiarcelin, au palmarès très vaste en France.

Parmi les Nationaux français, nous relevons des coureurs très connus dans tout l'Ouest et le Sud-Ouest de la France : Leroyer, Branger, Gaborit, Joliet, Chastel, Landais, Brosseau, Boulard et Schildneck, soit 15 concurrents au départ, qui se livreront un duel sans merci, tant le plateau est équilibré, surtout parmi les Internationaux.

En 250 cc, nous trouverons tous les coureurs de la Ligue Anjou-Bretagne à côté desquels viennent se joindre les deux Hollandais, les frères Selling, qui seront les gros animateurs des petites cylindrées, avec Schildneck.

C'est donc une réunion d'une ampleur

intéressante qui se déroulera le 30 mars. L'U.M. Anjou a fait de très nombreux aménagements du circuit pour le mettre en rapport avec l'importance des courses.

REPRISE DU CROSS A ROUEN LE 12 AVRIL : 10 NATIONS REPRESENTEES

Après une interruption d'un an et demi, due au résultat financier du Grand Prix de France (Championnat du Monde juin 1956), la région rouennaise ayant été à cette époque assaillie par un véritable déluge, le comité-directeur du Moto-Club de Normandie a, après quelques hésitations, décidé d'organiser un Moto-Cross International dont la qualité rappellera aux quelques 10.000 spectateurs présents ce jour-là, le trop sensationnel Championnat du Monde 1956.

En effet l'organisateur M. Savalle a été chargé de contacter les crossmen Anglais, suédois, belges, hollandais, danois, allemands, suisses, italiens, australiens et français, laissés disponibles par le Championnat du Monde, qui verra ce jour-là se disputer sa première manche à Vienne (Autriche). C'est donc pour les spectateurs de ce moto-cross de la dernière chance l'occasion unique de revoir, sur un terrain dont les mérites ne sont plus à citer, une grande épreuve internationale comme il s'en déroulera peu en 1959 dans notre pays.

Nul doute que les spectateurs qui auront le privilège d'assister à une réunion de ce genre, n'en gardent le souvenir fort longtemps.

La participation du champion 1958 du Sud de l'Angleterre, celle du champion d'Italie et enfin celle du champion d'Allemagne paraît d'ores et déjà assurée.

A signaler la participation, dans la catégorie 350-500 Nationaux de Mlle Claire Blaise qui se produira à Rouen pour la 1^{re} fois sans aucune intention de se laisser distancer par ses compagnons du sexe dit « fort ».

Donc amateurs de manifestations sportives de qualité, retenez bien cette date : 12 avril à Rouen, côte Sainte-Catherine.

LE SPORT MOTOCYCLISTE

BMW et le Bol d'Or

BMW est, actuellement, la seule marque d'Allemagne Occidentale qui participe — officiellement — à la compétition vitesse.

Voulant certainement élargir encore sa renommée avec l'ouverture du Marché Commun, la marque munichoise a décidé de participer officiellement au prochain Bol d'Or : une participation de qualité, prometteuse, puisque 2 machines seront là, des « Rennsport » un peu dégonflées afin de pouvoir tenir 24 heures.

Quant aux pilotes, qu'on en juge, bien que nous ne puissions définitivement nous engager pour les noms (du moins ceux des pilotes allemands) que nous avançons :

En sidecar, nous trouverions, associé à notre champion de France Jean Murit, (qui fait ainsi sa rentrée, peut-être temporaire), le champion du Monde 1959 : Schneider... « méchante » équipe ! En solo, c'est également une équipe franco-allemande qui est prévue ; et si le pilote français semble devoir être Leroy, d'Outre-Rhin nous viendrait le champion d'Allemagne Hiller. A première vue, le record Norton-Garreau-Lefèvre semble devoir être soumis à rude épreuve.

★

Mais ce n'est pas tout. Non seulement le Luxembourgeois Nennig, qui, 2 ans de suite, fit une magnifique démonstration avec sa R 50 de série, sera de nouveau là. Mais encore certains agents BMW se préparent activement : — Jean Murit qui « affute » des R 50 et semble devoir s'assurer quelques pilotes de classe : Dagan, Maucherat... et d'autres encore, qui ont su faire causer d'eux l'an dernier (chut !, c'est un secret) — enfin Lhuissier, de Nice, abandonnant Triumph pour l'occasion, préparerait également des BMW.

★

Voilà qui laisse bien augurer du prochain Bol d'Or : du sport en perspective !

★

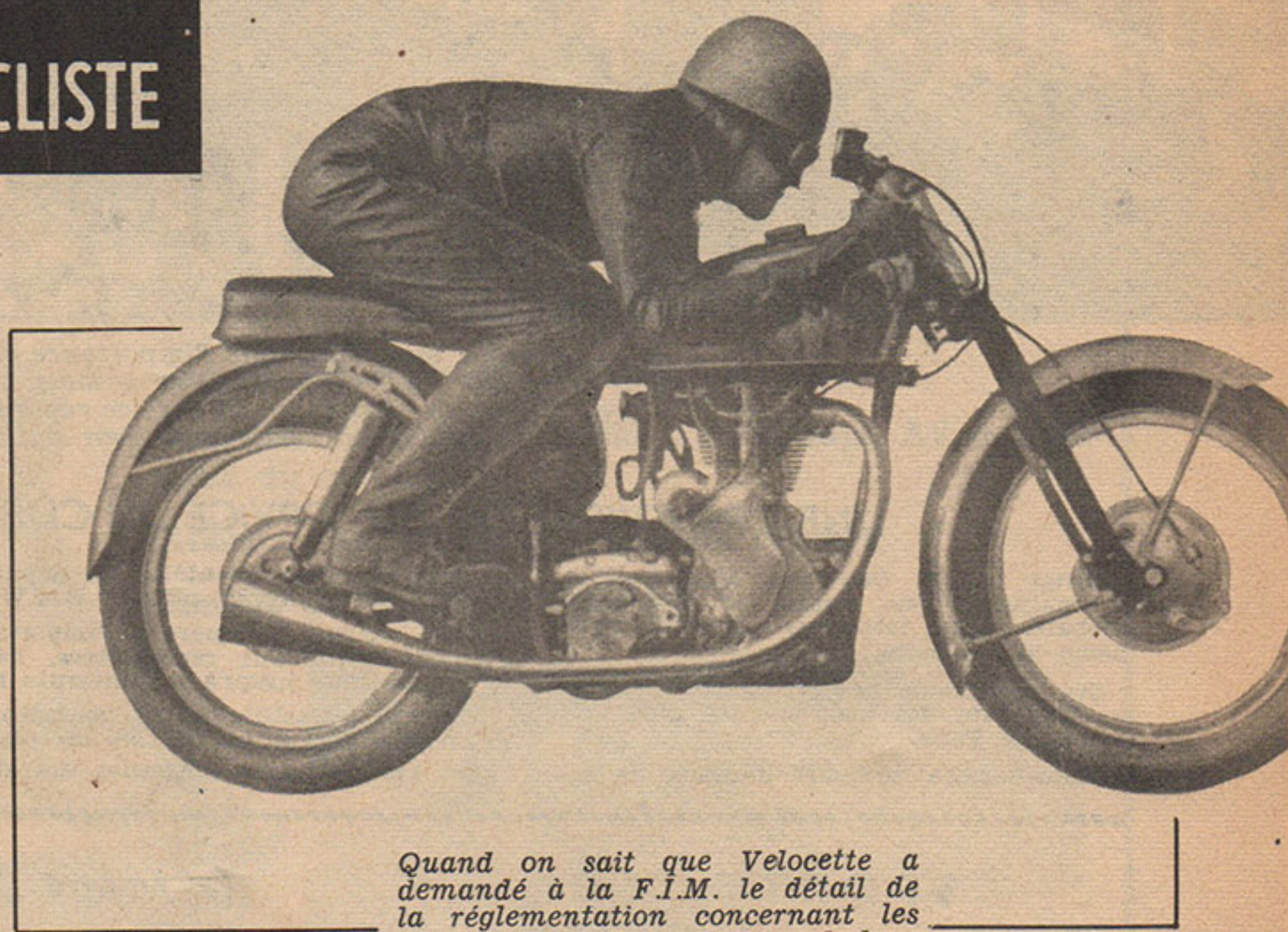
Hans Fischer « Maître du Sport »

« Meister des Sports », c'est le titre que l'on donne en Allemagne aux champions qui se sont particulièrement signalés par leurs mérites sportifs et ont ainsi contribué à servir le prestige de leur pays.

Hans Fischer, champion d'Allemagne de tout-terrain, est actuellement l'un des meilleurs spécialistes internationaux dans ce domaine et il a remporté en 1958 7 médailles d'or, plusieurs victoires de catégories et un grand nombre de places d'honneur dans des épreuves disputées à l'étranger.

De plus, sa première course comme pilote de vitesse, en automne dernier, s'est soldée par une victoire au Nürburgring !

Aussi le gouvernement de la DDR (Allemagne Orientale) a-t-il décerné à Hans Fischer, pilote de la MZ, le titre de « Maître du Sport ».



Quand on sait que Velocette a demandé à la F.I.M. le détail de la réglementation concernant les machines de F 1, et, quand dans certains placards publicitaires de la marque on trouve une telle illustration, on peut supposer...

Concentration nationale à Blois le dimanche de Pâques

Le Moto-Club de Loir-et-Cher organise le dimanche et lundi de Pâques sa traditionnelle Concentration Motocycliste ouverte à tous les clubs affiliés à la FFM.

Peuvent y participer les cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters, motos, sidecars, cyclocars et les voitures accompagnant les clubs.

Cette concentration a lieu au centre des Châteaux-de-la-Loire à Blois.

Deux Challenges sont en compétition, les Challenges inter-club et le Challenge camping, sans compter les Coupes des différents classements et le souvenir personnel que chaque participant emportera comme chaque année.

Demandez le règlement de cette concentration qu'on oublie pas, au Moto-Club de Loir-et-Cher, square Victor-Hugo à Blois (L.-et-C.).

Au M.-C. Phocéén

Composition du Bureau 1959, élu lors de l'assemblée générale du 15 février :

Présidents d'honneur : MM. R. Lebert, J. Piery, M. Oliva, H. Piscaglia ; Membres d'honneur : MM. J. Delbono, O. Werro, Dr T. Pierroti ; Président : M. J. Tavan ; Vices-présidents : MM. H. Pergamenter, A. Pilati ; Secrétaire général : M. C. Amadori ; Secrétaire : Mlle J. Tavan ; Trésorier : M. H. Pergamenter ; Vice-trésorier : M. C. Hebrard ; Directeur sportif : M. A. Nulbo ; Directeurs sportifs adjoints : MM. E. Roubaud, M. Aymard ; Délégués à la Presse : Mlle J. Tavan, M. M. Casimir ; Délégués à la propagande : MM. J. Martinez, J. Venchi ; Délégués à la ligue : MM. Barrat, H. Pergamenter, A. Nulbo ; Délégués au tourisme : MM. C. Garro, C. Ricard ; Chronométrateur : M. L. Philibert ; Chronométrateur adjoint : M. Tian ; Conseillers : MM. J. Gaillard, G. Hode, R. Lampazona ; Soigneur : M. Coltell.

A l'U.M. Ain

Composition du Bureau 1959 : Président d'honneur : M. E. Berthollet ; Président actif M. M. Violland ; Vice-présidents : MM. Lalemand, André, Chetout ; Secrétaire : M. Durand ; Secrétaire adjoint : Mme André ; Trésorier : M. L. Cretin ; Trésorier adjoint : M. Ponthus ; Archiviste : M. L. Baillet.

Dates des épreuves organisées cette année :

22 mars : 2^{me} Circuit de Printemps ; épreuve nationale de régularité, catégories cyclomoteurs, scooters, motos et sidecars toutes cylindrées. 320 km, réduits à 120 pour les cyclos.

9 et 10 mai : 7^{me} Circuit de Vitesse International ; cylindrées : 125, 175, 250, 350, 500 et sidecars 500 cc.

21 juin : 27^{me} Circuit de l'Ain, épreuve internationale de régularité, 520 km. Catégories motos, scooters et sides, toutes cylindrées. Avec départ d'une première étape de 130 km environ, le matin même dans une dizaine de villes différentes et regroupement des concurrents à Bourg pour la suite de l'épreuve.

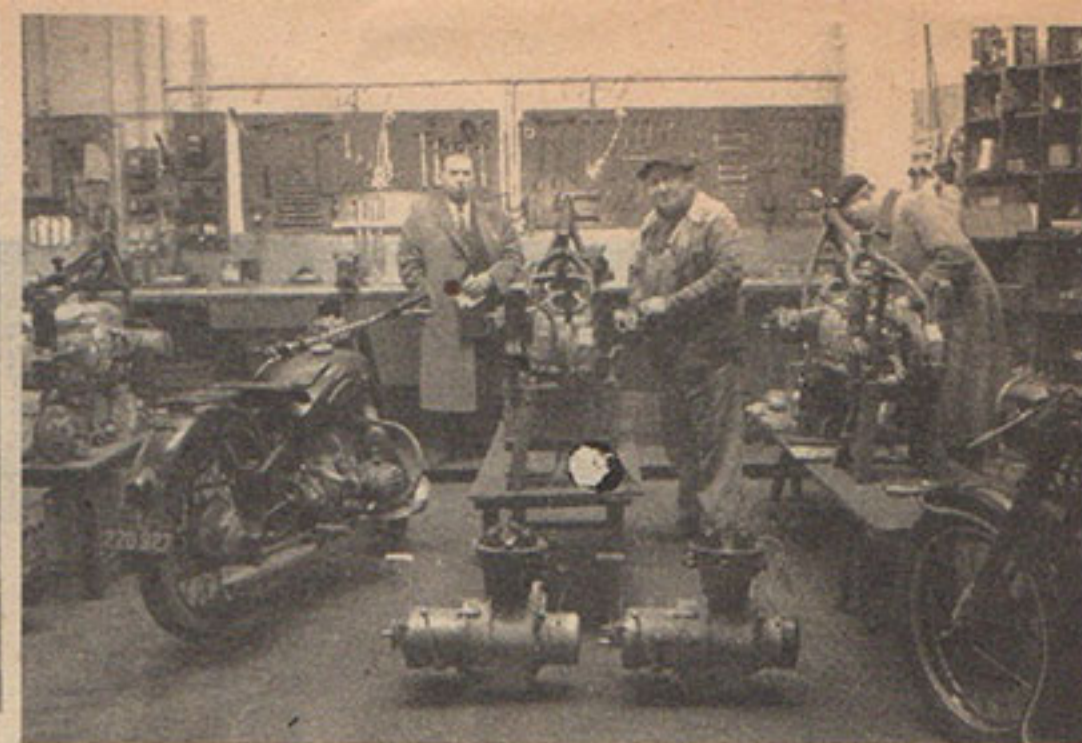
27 septembre : 1^{er} Moto-Cross National.

Une fameuse paire: Archer-Curtis

L'ex-champion d'Europe Less Archer, dont la saison 1958 fut gâchée par une triple fracture du poignet récoltée en Hollande, à Schijndel, est décidé à mettre le « paquet » pour rattraper le terrain perdu.

Il s'alignera notamment dans les épreuves du Championnat du Monde et a choisi pour co-équipier le champion d'Angleterre, Dave Curtis, officiel Matchless.

Les deux hommes voyageront donc ensemble, dans la magnifique caravane que Less Archer a aménagée cet hiver avec le concours de ses mécaniciens. Et la ravissante Claire Archer les accompagnera pour veiller à leur confort et leur dispenser l'agrément de la cuisine française.



Ces quelques vues montrent l'importance non seulement de la façade de « Moto-Bastille » mais aussi celle des locaux mis à la disposition du service réparation et entretien, particulièrement bien outillé.

UNE ORGANISATION AU SERVICE DU CLIENT : MOTO-BASTILLE

Dirigé par R. Danvigne, Moto-Bastille, le magasin bien connu du Boulevard Richard-Lenoir, fête cette année son trentième anniversaire.

Ses expositions des meilleures marques en font l'un des magasins les plus modernes de Paris.

Moto-Bastille, toujours désireux de sa-

tisfaire sa fidèle clientèle, est depuis le dernier salon, agent officiel B.M.W.

Ainsi, toutes les marques importantes y sont maintenant représentées, depuis le cyclomoteur jusqu'à la puissante R. 69.

Mais Moto-Bastille ne se contente pas de vendre des motos, il sait les réparer.

Ses vastes ateliers modernes, ses stocks

importants de pièces détachées et ses mécaniciens spécialisés, assurent au client un service après-vente irréprochable.

Si vous désirez acheter dans une Maison sérieuse et bien fournie, le scooter ou la moto de vos rêves, où il sera entretenu et réparé dans les meilleures conditions, allez chez Moto-Bastille, et vous ne le regretterez pas.

SPORT

REGULARITE : Le Moto-Club du Nord de la France a confirmé l'organisation de son Circuit de Régularité *Flandres-Artois-Picardie*, épreuve internationale fixée au dimanche 22 mars.

Dans ce même domaine et toujours pour demain, une épreuve organisée par l'*U.-M. Ain* est également inscrite au calendrier mais ne nous a pas été confirmée (voyez éventuellement l'organisation : 1, rue Paul Ploda, Bourg-en-Bresse).

CONCENTRATION : le 22 mars, l'*A.-M. Grasse* a prévu une concentration motos-scooters. Nous n'avons pas reçu d'informations à son sujet, aussi nous vous invitons à vous renseigner directement

auprès des organisateurs (bd du Jeu-de-Ballon, Grasse).

TRIAL : Dernière réunion du calendrier français, le Trial de *Compiègne* qui, prévu normalement en début de saison, a été reporté au dimanche 22 mars. Au soir de cette épreuve, les résultats des Championnats de France Experts petite et grosse cylindrée seront acquis.

MOTOS-CROSS : Grande réunion internationale à *Jonzac* (Charente), avec une remarquable participation dont nous vous parlons par ailleurs dans ce numéro. Demain donc, à *Jonzac*, vous pourrez suivre l'une des courses les plus belles du calendrier français de moto-cross.

DEMAIN DIMANCHE ...

A *Frangy* (près de la frontière suisse), belle réunion également, mais en catégorie Extra-Nationale. Nous vous en avons parlé dans notre numéro 1.432, page 246.

Enfin, EN BELGIQUE, moto-cross d'ouverture de la saison belge, toujours demain 22 mars. C'est à *Herentals*, patrie du champion du Monde René Baeten, qu'aura lieu cette épreuve dite « Moto-Cross International Der Kempen. Les plus grands pilotes inters, à l'exception de ceux alignés à *Jonzac*, figurent au programme.

En ALGERIE, moto-cross local (organisation M.-C. Agha) non confirmé.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto

La revue

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

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

ABONNEMENTS

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

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

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

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

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

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

MATCHLESS
COTE LAPIZE : 250 Sport
1^{er} : J.-C. Bargetzi
Record battu
Sté ARIS, 11, rue Labie, PARIS 17^e
Cat. dét. : 50 frs en timbres

Cote LAPIZE...

1^{er} Cat. Side-Car Course
ROGLIARDO sur
(Écurie Jean MURIT)



machine mise au point par

JEAN MURIT

44, rue Paul Barruel, PARIS 15^e Tél. LEC. 60-53

Neuf et Occasions - Réparations
NOUVELLES BMW LIVRABLES RAPIDEMENT

IMPÉRIATOR **HOREX** RÉSIDENT

Livrables de suite

NEUVES et OCCASIONS CREDIT

Service garanti après vente

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

CREDIT : 9 - 12 - 15 MOIS - OCCASIONS REVISEES GARANTIES 3 MOIS



Carenez vos Norton avec

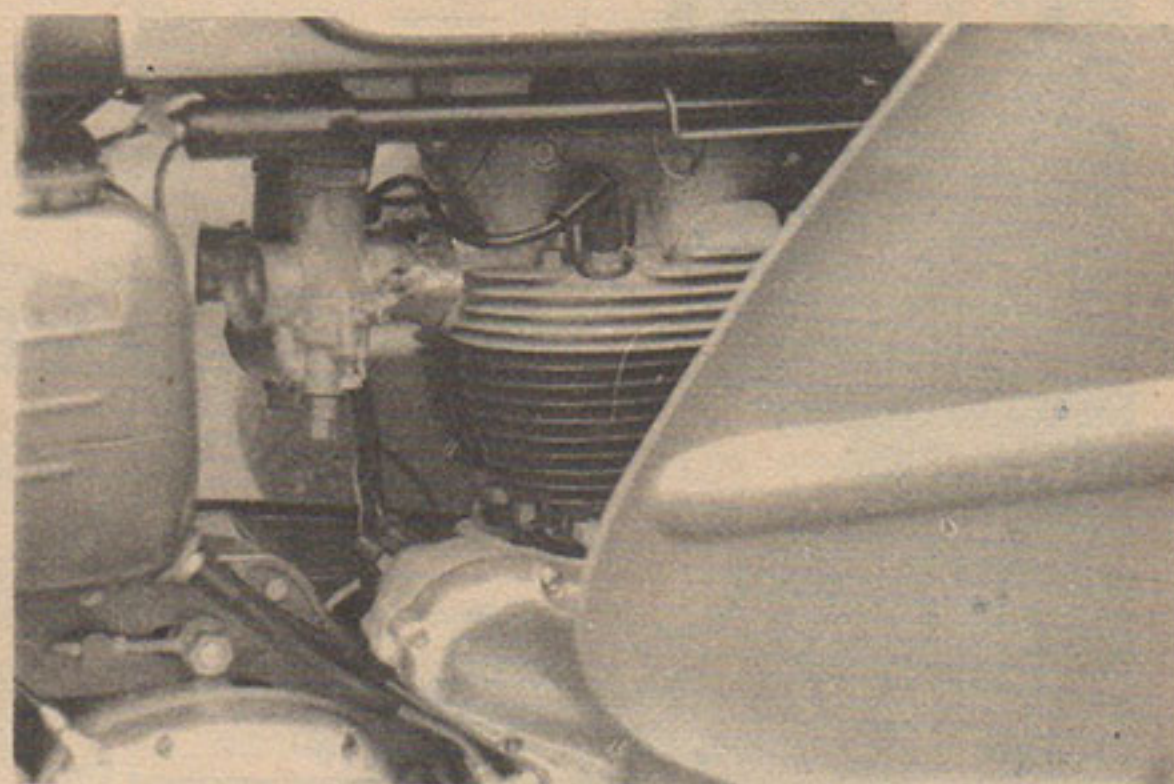
L'AVON STREAMLINER

Assurant une protection totale du pilote.

Absence totale de projections de la roue AV à l'intérieur du carénage.

Absence de vibrations - Grande rigidité.

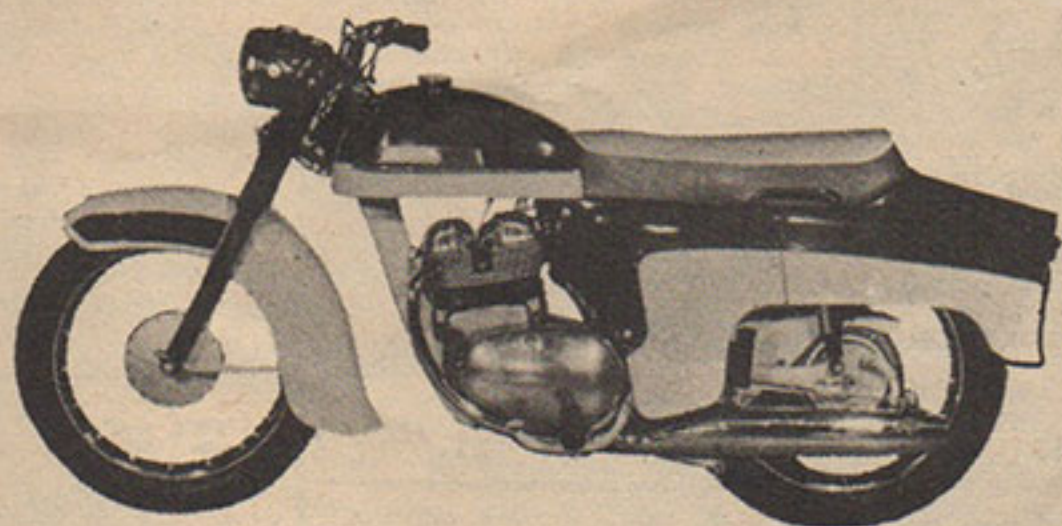
Emaillé gris métallisé NORTON



Le nouveau moteur à 2 carbus

Commandez les nouvelles twins 500 et 600 cc SUPER SPORT ou TOURISME avec nouveaux moteurs (piston haute compression, nouvel arbre à cames, deux carburateurs et chaîne secondaire enclose sur demande).

Venez voir l'incomparable 250 NORTON TWIN
Moteur 4 temps à culbuteurs, super-carré, bloc-moteur



Guidons - Réservoirs - Coussins - Selles doubles.
Guidons sport et pare-chocs pour Norton.
Phares - Stock LUCAS - AMAC - Lot de phares CIBIE à partir de 3.500 frs.
Pièces : NORTON - Excelsior - Indian - Tornax - Ariel - Matchless - BSA - Vincent.
Toutes pièces pour Manx de course (pistons, etc.)
Pneus et chambres français et anglais toutes dimensions à partir de 3.500 frs à 7.000 frs.

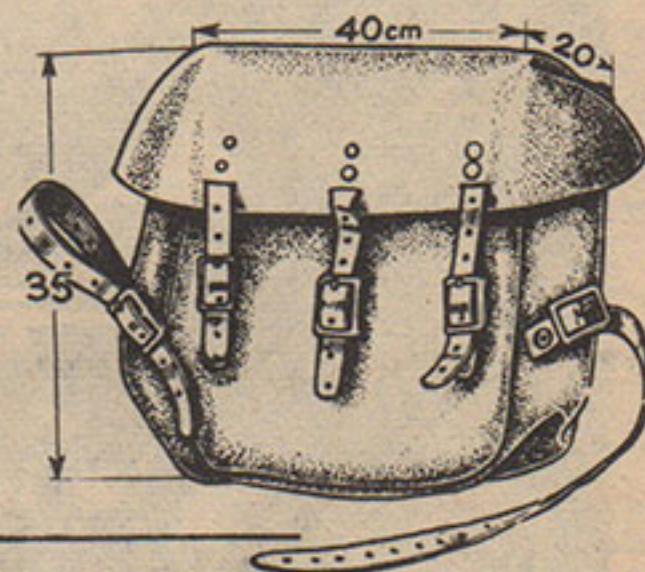
Tous pneus AVON - DUNLOP - MICHELIN.
Atelier spécial de réparations et de mise au point par des mécaniciens spécialisés sous la direction de G. LEFEVRE.

SACOCES AMERICAINES

Cuir chromé, renforcées, dispositif de démontage immédiat.

La paire, grand modèle :
4.900 à 5.900 frs

Prix spéciaux par quantité.



La plus belle exposition de motos d'occasion récentes à l'état de neuf provenant de reprises, entièrement révisées par nos ateliers et garanties 3 mois - Norton, Ariel, BSA, Excelsior, Vincent, Francis-Barnett (cross).

Et une surprise pour tout acheteur d'une moto d'occasion : UN CADEAU !

C. GARREAU 22, rue Robert-Lindet, PARIS 15^e - Tél. VAU. 07-09

joyeux
week-ends

AVEC

BSA

de la 175 cc à la 650 cc



IMPORTATEUR MOVEA 79, av. de la Grande-Armée, PARIS XVI^e - Tél. : KLE. 40-65

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

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

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

VENDEURS !

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

ALCYON

3 CV, neuve, 59, encore emballée. 120. Catalogue : 200. 17, rue Pajol.

RENE GILLET

125, neuve, 59, encore emballée. 72.000. Catalogue: 109. 17, rue Pajol.

GNOME-RHONE

Gnome AX2, side, Roy Roquet, 10, r. Sadi-Carnot, Montrouge.

PEUGEOT

125 Peugeot, ét. neuf, ent. équip. 70.000. 84, r. du 17-Novembre, Beaulieu (Doubs).

175 Peugeot 176 A.S., impec. 25.000 F. Urg. BOT. 34-45.

250 Peugeot 1955, impec. 90. 15, r. Frères-François, Conflans-Ste-Honorine (S.-et-O.).

GULLER

Guller 175, neuve, crédit, soldée a: 100.000, tél. 963-0101.

Unique, me débarrasse de ma 3 CV Guiller impec. 55.000 F. Routier, 2 rue Ed-Darbois, Gennevilliers. GRE. 15-49.

MOTOBECANE

Motob. Z23C, 100. Michel, Pro. 26-33, h. bur. sf sam. ap. midi

Motobécane bicycl. 350, 1954, 25.000 k, état impec., nombre access. 120.000 à déb. Ecrire Vancragne, 64, av. Gal-Lecler, Bourg-la-Reine.

125 Motob. culb. 5.000 km. 60. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

MONET-GOYON

Tri porteur Monet, bon état, 25.000. 46, r. Abbé-Groult, 15

MOTOS BELGES

FN 5 cv, culbut. 58, comme nve 6000 k. 175. Crédit, reprise, Leclerc, 17, r. Pajol, Bot 05-95

MOTOS ANGLAISES

BSA 250, 55, C11SL, bon état. tél. journée. Ruinat, OPE 07-60

Match 500 tw, 26 mk. P. 150. Beleyre, 8, r. Hoche, Levallois.

Triumph T 110, 650 cm3. BSA 500 twin-récente.

BSA 650 twin 1953. HURNI, 38, rue Saussure, angle rue Legendre. WAG. 87-36.

Cse maladie Norton D7 1955, 500 cc et sidecar Préc. T. bel. ens. exc. ét., nomb. access. Tél. BAL 28-50, Gauthier.

Vincent HRD Black Shadow. Etat impec. Rivière BOT 72-30.

Norton 88, fin 54, mot. nf, rodage. Vis. ts l. J. Auvray, 21, r. de Chateaudun, Paris.

Part. vds 650 BSA GF, bon état, 160. Crédit. Ecr. 20, rue Carle-Hébert, Courbevoie.

BSA 500 culbut. B33, susp. arr., fourc. tél. compt. rév. Norton 600 cc. 99-1957.

Norton 600 cc, 99-1958-2 carbus.

Norton 500 cc - 88 sport 1957. Norton 500 cc - 88 sport 1958. Norton 350 cc, culb. gros moy. N.S.U. 250 cc, sport max.

Ariel 500 cc, twin alu. susp. oscil. B.P.

Norton 7 bas prix.

Francis et Barnett 250 cc, neuve, spécial cross et trial sacrifiée à 325.000 frs.

Vincent type rapid., état neuf. Echange reprise toute moto.

A tout acheteur moto vendue 1959 garage gratuit à partir d'octobre 1959. Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Paris. VAU. 07.09.

BSA 500 cc type M 20 «armée» Abs. impec. 80.000. 3, Impasse Montlouis, Paris-XIe.

Matchless 350 G3LS, 1re main. 8, r. Jean-Moinon, Paris.

Norton Dominator 7, garantie 3 mois, 50.000 et 15 mois. 17, rue Pajol.

Vd ou éch. moto Norton 600 T99. FN 57, 16.000 k, ét. n. ct. bel att. BMW 600, Zündapp 601, faib. k. Ecr. prés. Hoffmann, St-Aubin-D'Ecrosville, (Eure).

TRIUMPH

40 bicycl. de 51 à 58. BSA, Norton, AJS, etc...

Reprise au plus haut cours autos et motos. Crédit immédiat jusqu'à 15 mois.

Triumph neuves tous modèles sans délai. 15 Triumph à remonter. toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Mise au point. Réparation.

40 bicycl. de 51 à 58. BSA, Norton, AJS, etc...

Reprise au plus haut cours autos et motos. Crédit immédiat jusqu'à 15 mois.

Triumph neuves tous modèles sans délai. 15 Triumph à remonter. toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Mise au point. Réparation.

40 bicycl. de 51 à 58. BSA, Norton, AJS, etc...

Reprise au plus haut cours autos et motos. Crédit immédiat jusqu'à 15 mois.

Triumph neuves tous modèles sans délai. 15 Triumph à remonter. toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Mise au point. Réparation.

40 bicycl. de 51 à 58. BSA, Norton, AJS, etc...

Reprise au plus haut cours autos et motos. Crédit immédiat jusqu'à 15 mois.

Triumph neuves tous modèles sans délai. 15 Triumph à remonter. toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Mise au point. Réparation.

40 bicycl. de 51 à 58. BSA, Norton, AJS, etc...

Reprise au plus haut cours autos et motos. Crédit immédiat jusqu'à 15 mois.

Triumph neuves tous modèles sans délai. 15 Triumph à remonter. toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Mise au point. Réparation.

40 bicycl. de 51 à 58. BSA, Norton, AJS, etc...

Reprise au plus haut cours autos et motos. Crédit immédiat jusqu'à 15 mois.

Triumph neuves tous modèles sans délai. 15 Triumph à remonter. toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Mise au point. Réparation.

40 bicycl. de 51 à 58. BSA, Norton, AJS, etc...

Reprise au plus haut cours autos et motos. Crédit immédiat jusqu'à 15 mois.

Triumph neuves tous modèles sans délai. 15 Triumph à remonter. toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Mise au point. Réparation.

40 bicycl. de 51 à 58. BSA, Norton, AJS, etc...

Reprise au plus haut cours autos et motos. Crédit immédiat jusqu'à 15 mois.

Triumph neuves tous modèles sans délai. 15 Triumph à remonter. toutes pièces détachées pour Triumph seulement. Mise au point. Réparation.

Cross Ariel 500, NSU 250, remorque pour 2 moto, px 100.000. Lauvergnat, 47, Convention, Livry-Gargan (S.-et-O.).

250 BSA + remorque Fulgur. Risch, 95, fg-du-Temple, Paris

MOTOS ALLEMANDES

Victoria Bergmeister 350, état neuf, 22.000 k. Cordey, 17, r. Chaligny (12e).

NSU 250 Max, 12.000 kms, 56, ét. nf. 175.000 fr. Voinot, 12, r. Léonie, Antony (S.).

DKW 200 à remonter, bas pr. Zündapp 500, side Précision, impec., nomb. access., pn. nfs. Ecr. Henry, 32, r. Truffaut, 17e

NSU 250 OSL, Zündapp 600. Enoul, Coutainville (Manche).

MOTOS AUTRICHIENNES

Vds Puch 250 SGS, ex. ét., Lamo-nerie, Vitre-St-Maixent-2-Sèvre.

250 PUCH SG noire, ex. état. condition. Simonot, 27, rue des Vosges, Chelles. Tél. 464.

Puch 250 SG, ét. nf. S'adr. : Pellard Alé 90.50, 8 h. à 18 h.

175 Puch ex. ét., 28.000 k. 70.000. Vermeulen. ALE 39-38, matin.

250 Puch, équ. 90. Repr. vélom. 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

MOTOS TCHEQUES

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

SIDAM, 8, rue Fourcroy. PARIS-17e. WAG. 52-62.

Jawa 250 avec side, cause maladie. Px avantag. Glain, 5, r. Torricelli, Paris (17e).

2 350 Jawa 1953, mot. nf, ét. mod. 1958, 6.000 k. Cassiau, 24, r. Libération, Velizy (S.-et-O.).

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

4 Jawa 52 et 1957, ét. impec. Repr. vélom., scoot. Per 94-69.

UNIQUE A PARIS

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

+ 50 Vespa et Lambretta.

ALAZARD

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

Jean MURIT

4 fois champion de France 10 fois recordman du monde

Agent officiel B.M.W.

Occasions

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

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

10, AV. DE ST-OUEN

Paris (18e) Métro La Fourche

500 BMW R 51/3, c. neuve.

500 twin BSA. Ariel. AJS Sunbeam. BSA mono dep. 95.

350 IFA flat-twin c. neuve.

250 Ariel, BSA depuis 75.

250 Terrot, Puch, BSA, 75.

175 Puch sport 2 carbus. 60.

et 50 motos scooters depuis 20.

Scooters neufs soldés 45.000 F.

Garantie - Crédit - Reprises. B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris.

CYCLOMOTEURS

Cyclos nfs, emballés. Rem. 30%

Vap. Lavalette, 17, r. Pajol.

Mobylette Mobyatic, 7.000 k.

état neuf, 20.000 f. Bringer G.

98, bd Davout, Paris (20e).

SCOOTERS

Lambretta, tr. bon ét. nbx

acc. Px 55. Tél. DAU 93-70.

DIVERS

4 fûts métalliques 200 litres

cerclés et 10 fûts 50 l. excellent

état, com. nf. Prix intéressants.

Moto-Revue, 12, rue de Cléry.

GUT. 73-32.

Lots de sacoches motos améri-

caines cuir chromé renforcé,

de 4.900 à 5.900 la paire,

prix spéciaux par quantité.

Garreau, 22, rue Robert-Lin-

det, Paris.

ECHANGES

Echangez votre

MOTO contre AUTO

ou

belle moto étrangère

ou même

contre MEUBLES

aux

Galleries du Meuble

3, PLACE CLICHY

Choix unique en France de 300 AUTOS 300 MOTOS 3.000 m2 d'exposition meubles Ouvert dimanche et fête

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois

SELECT-AUTO-MOTO

72, Clisson, Paris (13e)

Ou jrs. Dim. et fêtes

REPRISE MOTOS comme 1er versement

4 CV 1950 à 1957

403 : 0 km. Regence 1956

Crédit 15 mois

PEROTTI

16, r. de la révoiance, Vincennes. DAU. 79-91.

MOTO C/ AUTOS

Crédit 6 à 15 mois

250 motos - 50 autos

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

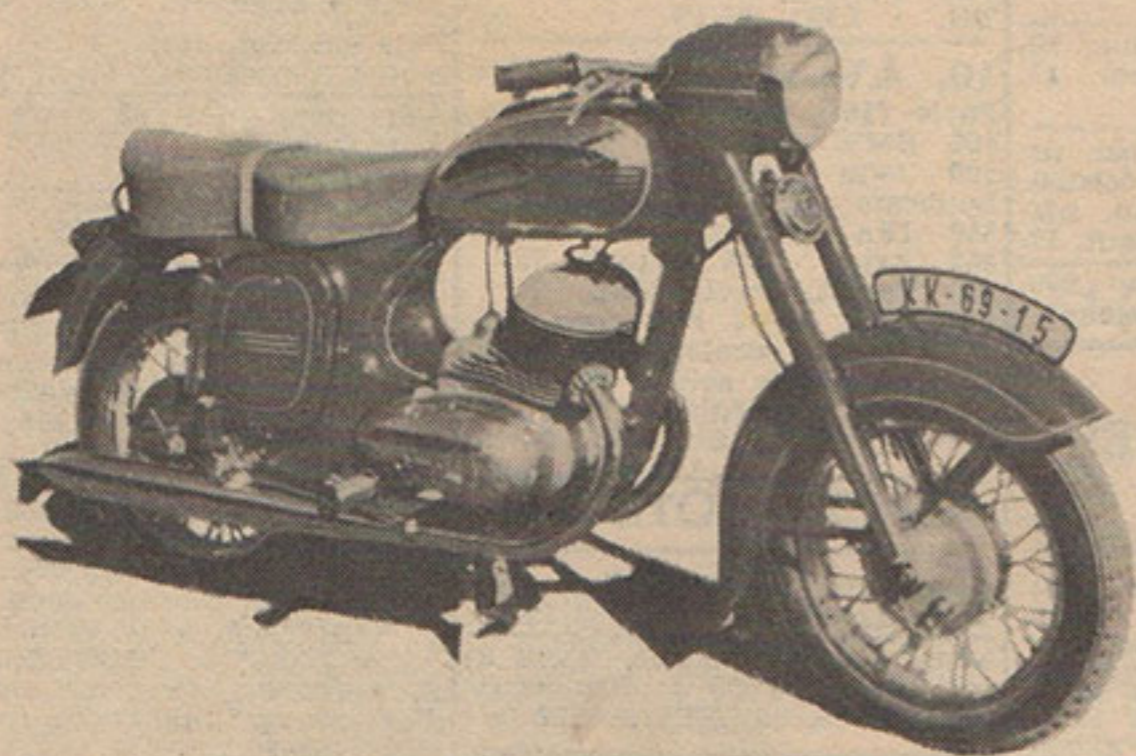
137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

137-139, av. Clichy (17e)

JOIE JEUNESSE JAWA



*La moto qui a gagné tous les prix aux
SIX JOURS INTERNATIONAUX
LA COUPE D'EUROPE
DE MOTO-CROSS EN 250 cc*

175 cc . . . 205.000 + T. L.
250 cc . . . 245.000 + T. L.
350 cc . . . 282.000 + T. L.

Franco de port et d'emballage

200 Concessionnaires sont à
votre disposition
Liste sur demande

**GARANTIE TOTALE
LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT**

AGENT GENERAL ETS JACQUES POCH
127, Avenue de Neuilly, NEUILLY-s-Seine. MAI. 61-70



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



PIECES ORIGINE
HOREX
IFA - SIMSON - AWO
166, rue Lafayette, Paris-10^e
Tél. : NOR 07-59
Remise aux Réparateurs
et Motoristes

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

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
CREDIT : 2 à 15 mois
expéditions en province
TOUTES REPARATIONS
Achat ferme moto, scooter
Liste Occasions ctre 3 timb.
Ouvert dimanche matin

Sté MOTOCYCLE
166, rue Lafayette, Paris 10
Gare du Nord Tél. :
Gare de l'Est Nor. 07-59
Livrables de suite :
MOTOS ALLEMANDES
Toutes Marques
Occasions Récentes
Garantie total (pièces et
main-d'œuvre gratuites)
CRÉDIT - REPRISES
Scooters :
VESPA, LAMBRETTA, RUMI
neuf et occasion
Prix spéciaux aux Agents S.N.C.F.
et Administration

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées
D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.
PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embléage
Pièces à la demande
CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

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 ÉDITIONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROEN

Prix : 703 fr. (par poste 818 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 412 fr. (par poste 522 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 532 fr. (par poste 642 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 552 fr. (par poste 662 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 537 fr. (par poste 657 fr.)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 522 fr. (par poste 632 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

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

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

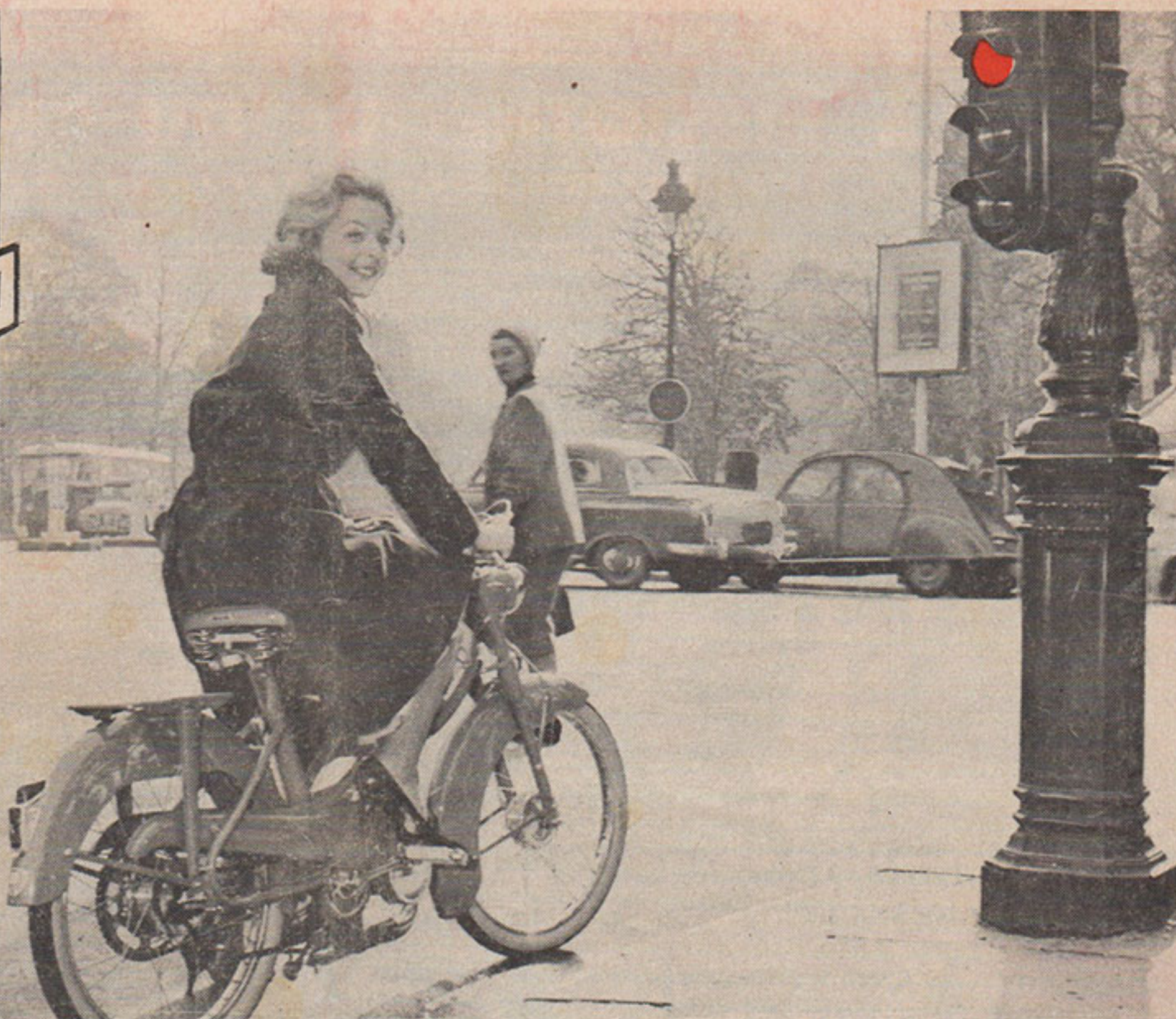
BB

CENTRI

le seul

CYCLOMOTEUR
AUTOMATIQUE
A COUPLEUR
AUTO-PROGRESSIF

Unique au monde



Accélérez ou freinez **BB Centri** fait le reste

*il est impossible
d'imaginer une conduite
plus facile !*

- Le démarrage est progressif, sans à-coup et sans un coup de pédale.
- Au freinage, le débrayage est automatique et le moteur continue à tourner au ralenti.

Caractéristiques communes aux modèles BB Centri

- Cylindre alu chromé : garantie contre l'échauffement, le grippage et l'usure.
- Tête de bielle montée sur galet : Inusable.
- Prise d'air d'admission en zone non poussiéreuse.
- Cadre d'une grande robustesse : tenue de route exceptionnelle.

Le coupleur Peugeot Centri donne à la machine une souplesse et une progressivité inégalées.

Il est de plus: **inusable, indérégable, sans entretien.**

Prix à partir de ... **47.500 fr.**



Modèle
BBI TLS

Vente à crédit
par la **DICOMA**

*Essai gratuit
chez tous les agents*

Peugeot

Griffon

Comme carburant nous préconisons le mélange **BP** ENERGOL, 2 temps, Type H. V.