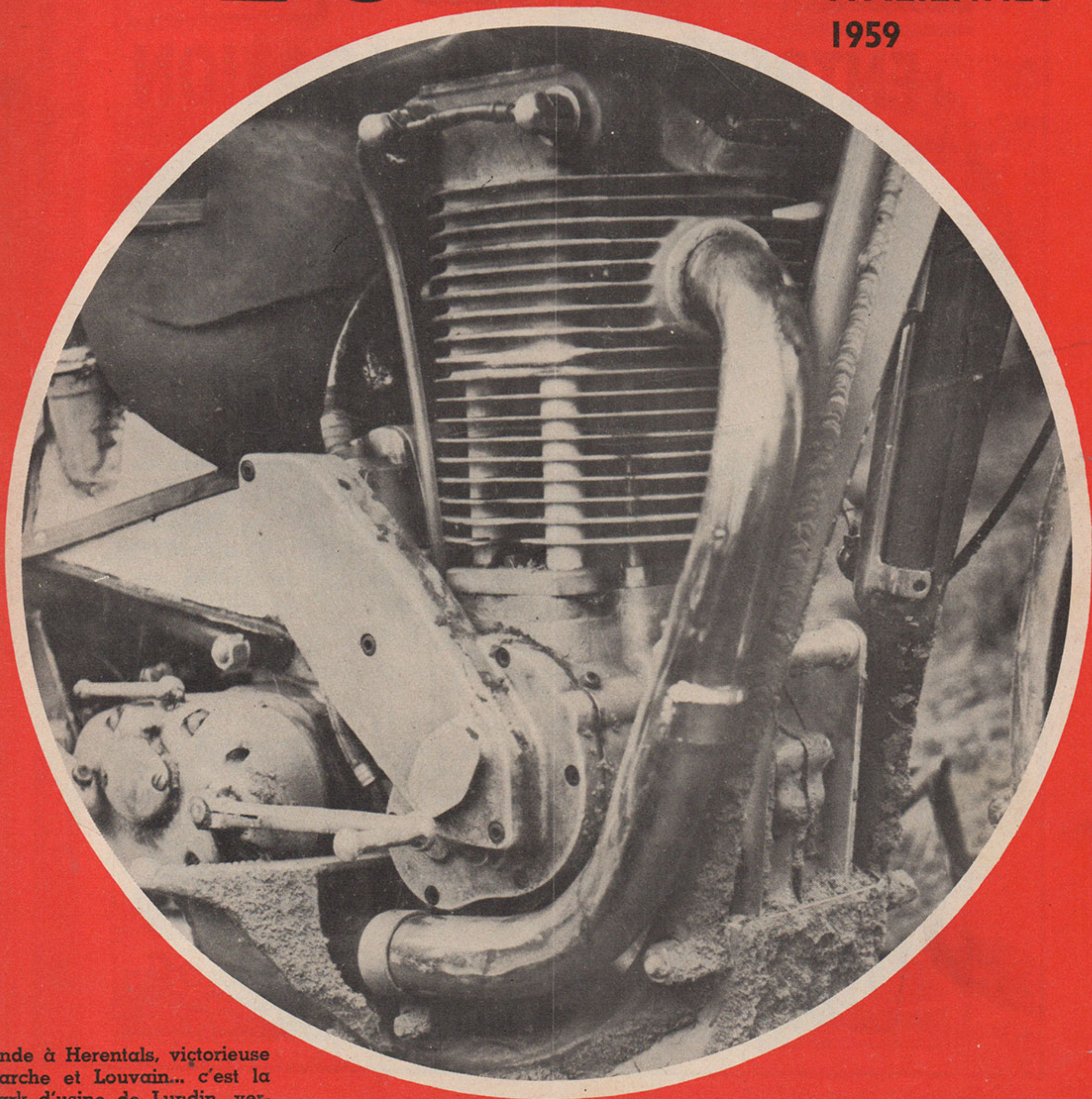


Moto revue

47^e ANNEE. — 11 AVRIL 1959. — N° 1.436

Tous les Samedis, le Numéro : 50 frs

ÉCURIES
ITALIENNES
1959



Seconde à Herentals, victorieuse
à Marche et Louvain... c'est la
Monark d'usine de Lundin, ver-
sion 1959.



POUR LA SAISON
POUR L'USAGER
POUR LE RÉPARATEUR



LES

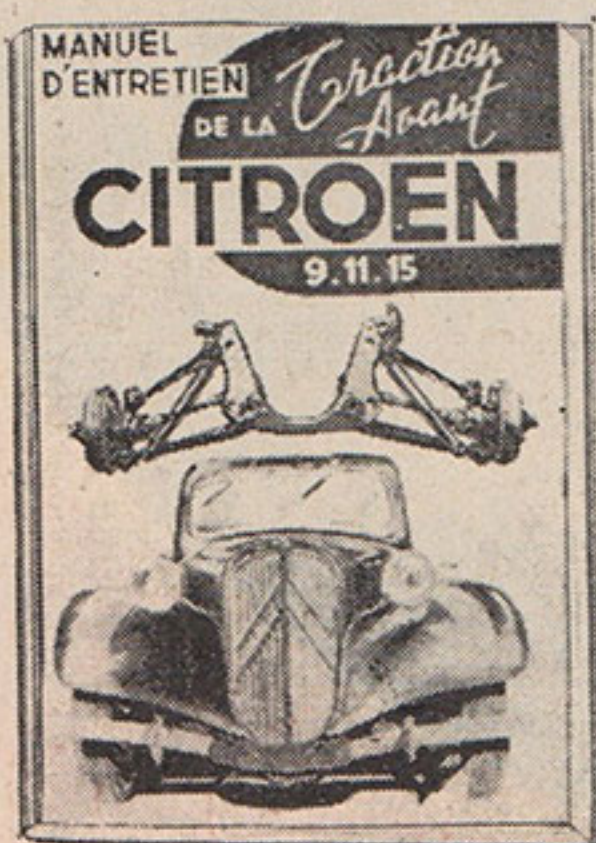
MANUELS

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 INDIQUES EN COUVERTURE 3.



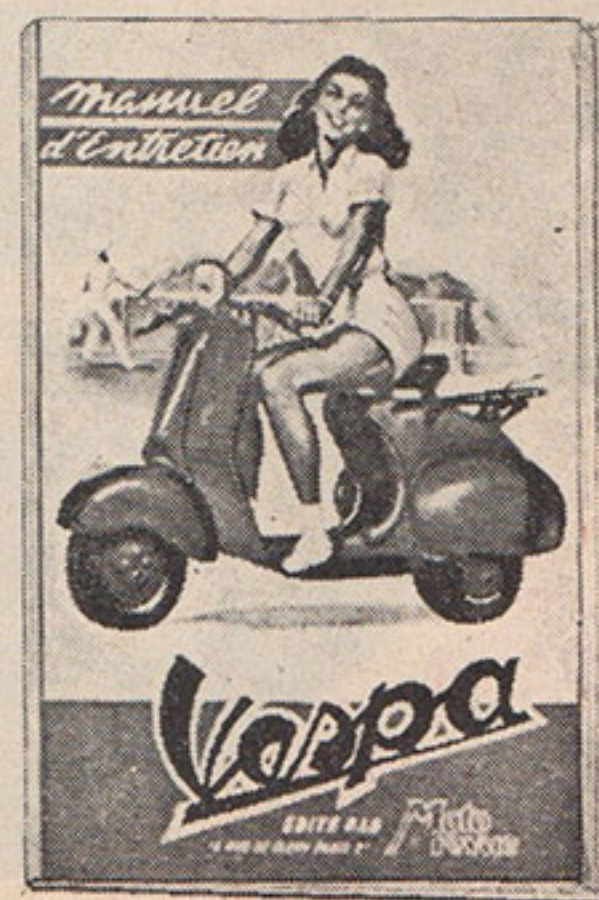
Nos Manuels n'ont rien de COMPARABLE avec d'autres Manuels : ils sont écrits, dans leur totalité, sur l'engin qu'ils décrivent, sans bla-bla-bla.

ÉDITIONS **C. LACOME**

Fondée en 1913

12, rue de Cléry

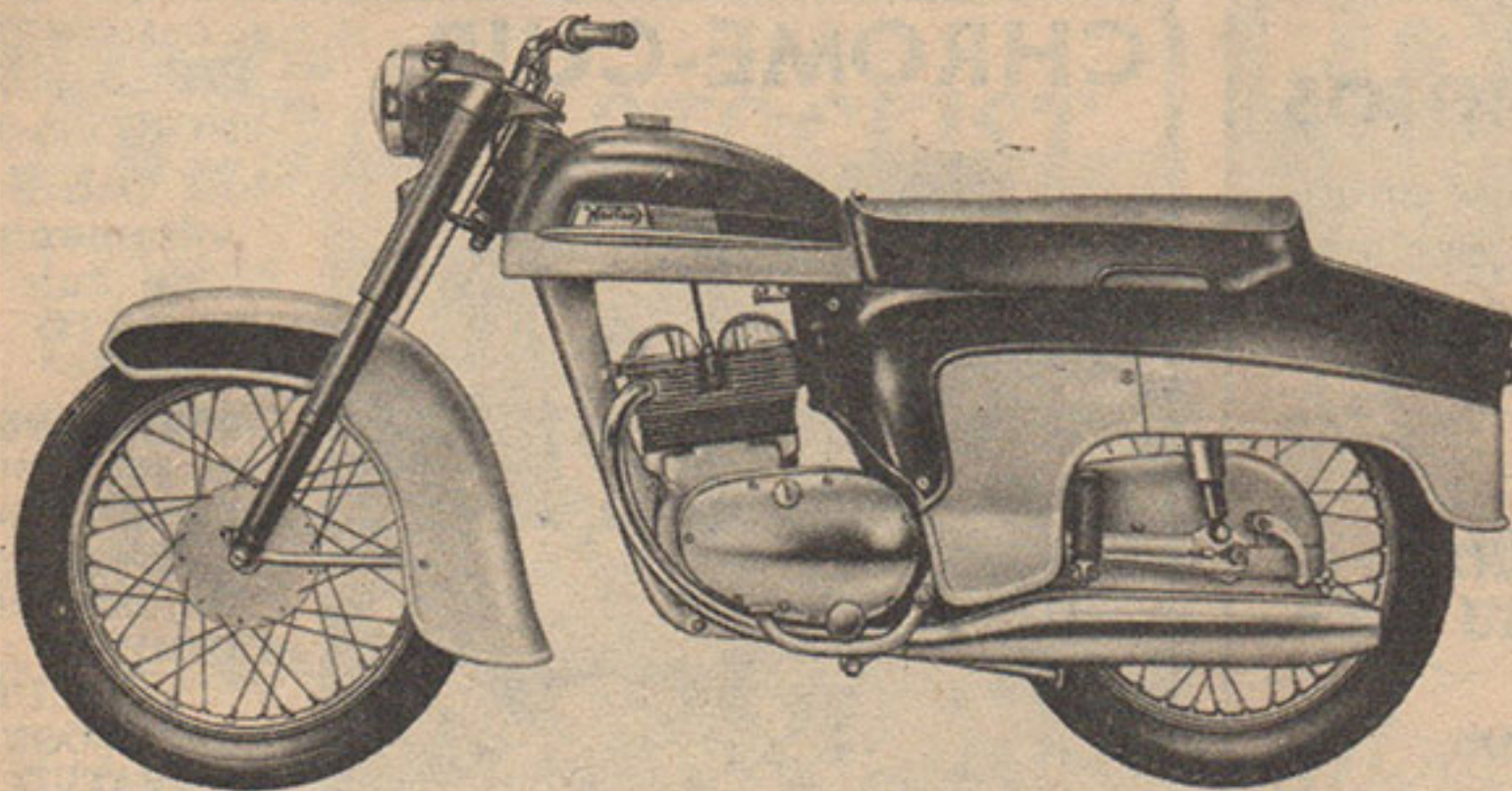
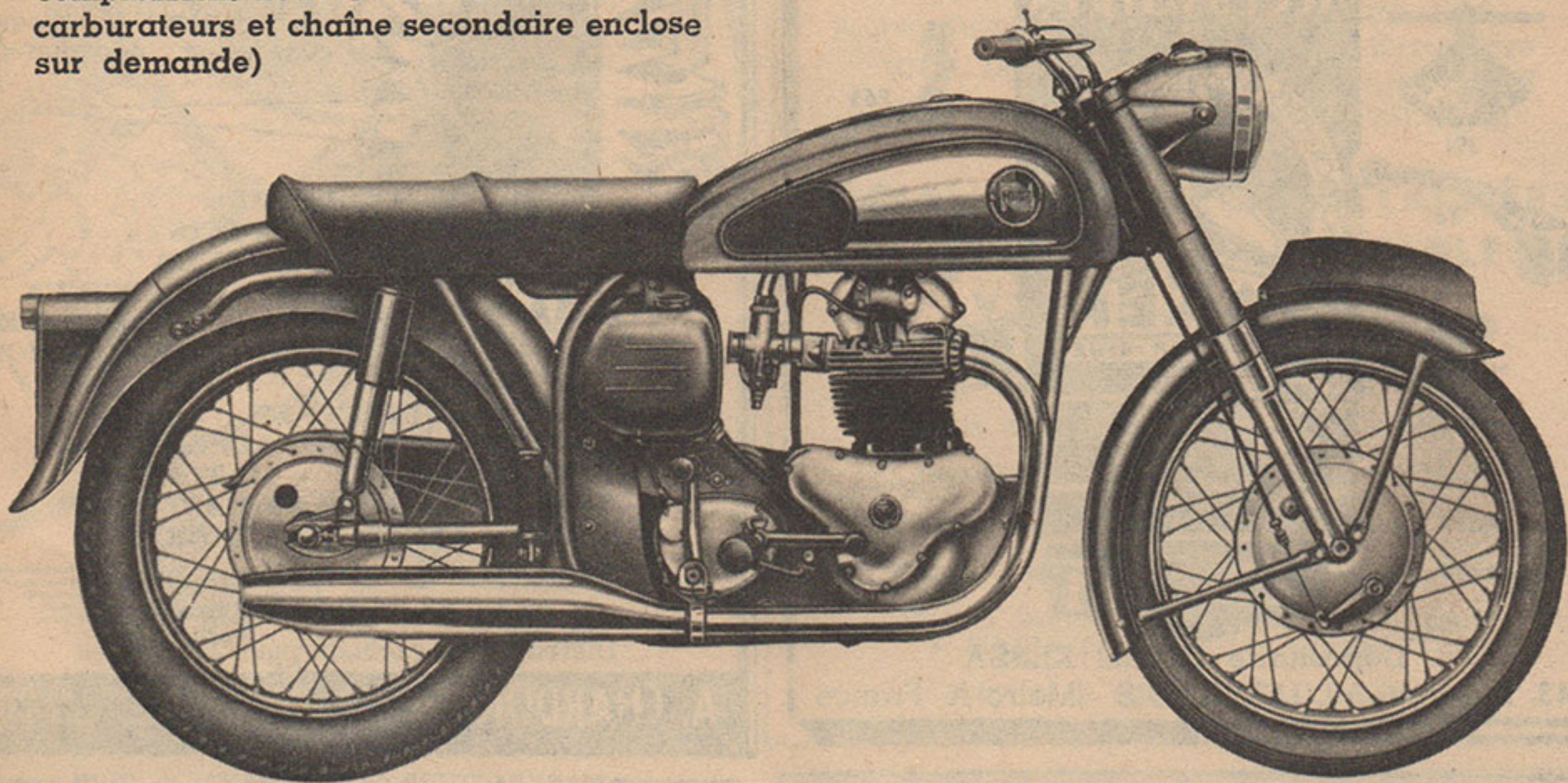
GUT 73-32 à 35 - C. C. P. 297-37 PARIS



Commandez les nouvelles Norton

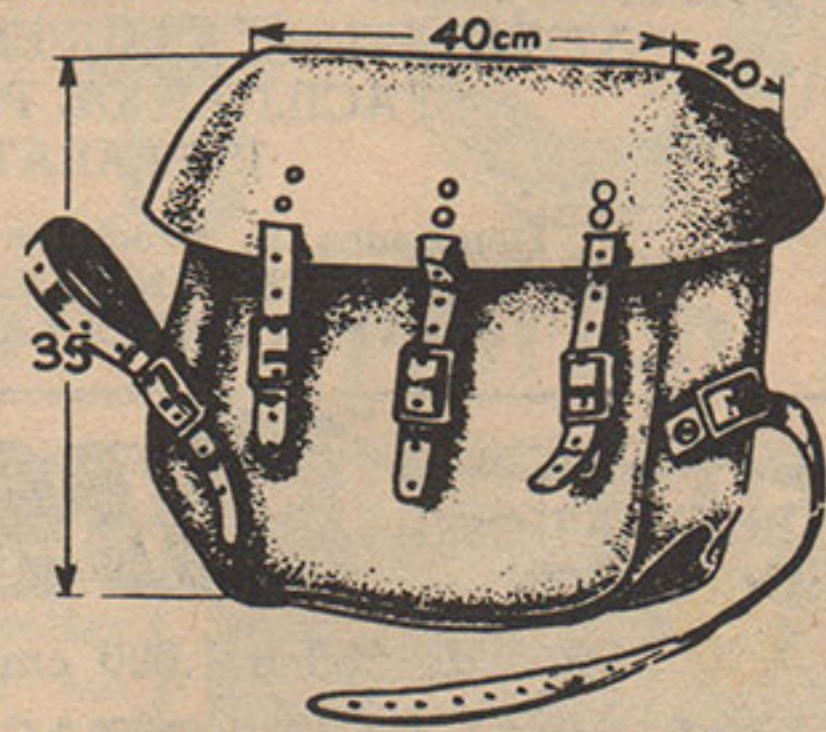
Twins 500 et 600 cc SUPER-SPORT ou TOURISME

avec nouveaux moteurs (pistons 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.

SACOCES AMERICAINES



Cuir chromé, renforcées
dispositif de démontage
immédiat

La paire, grand modèle
4.900 à 5.900 Frs
Prix spéciaux par
quantité.

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.

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 :
GARAGE GRATUIT

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

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

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

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

Pour votre moto

LE PISTON MAHLE

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

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

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

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

Distributeur exclusif pour la France

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

Jeunes Gens, devenez, MECANICIENS MOTOS

Perfectionnez-vous afin d'améliorer votre situation. Vous deviendrez un spécialiste éprouvé en suivant notre cours sur les Motocycles et VéloMOTEURS

DUREE 8 MOIS
ATTESTATION ASSUREE
FACILITES DE PAIEMENT
PREPARATION AU C.A.P.

Demandez la Brochure N° 11
aux **COURS TECHNIQUES AUTOS**
SAINT-QUENTIN (Aisne)

MANUFACTURE de VETEMENTS de CUIR

CHROME-CUIR

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

TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez
la marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

REPARATIONS OCCASIONS

BSA ARIEL

Tous les modèles
1959 exposés

Motos de 250 à 1.000 cmc.
SERVICE PIÈCES DÉTACHÉES

MOTO-BASTILLE ECHANGE

Directeur : R. DANVIGNES
6, Bd Richard-Lenoir - PARIS — Tél. : ROQ. 29-28

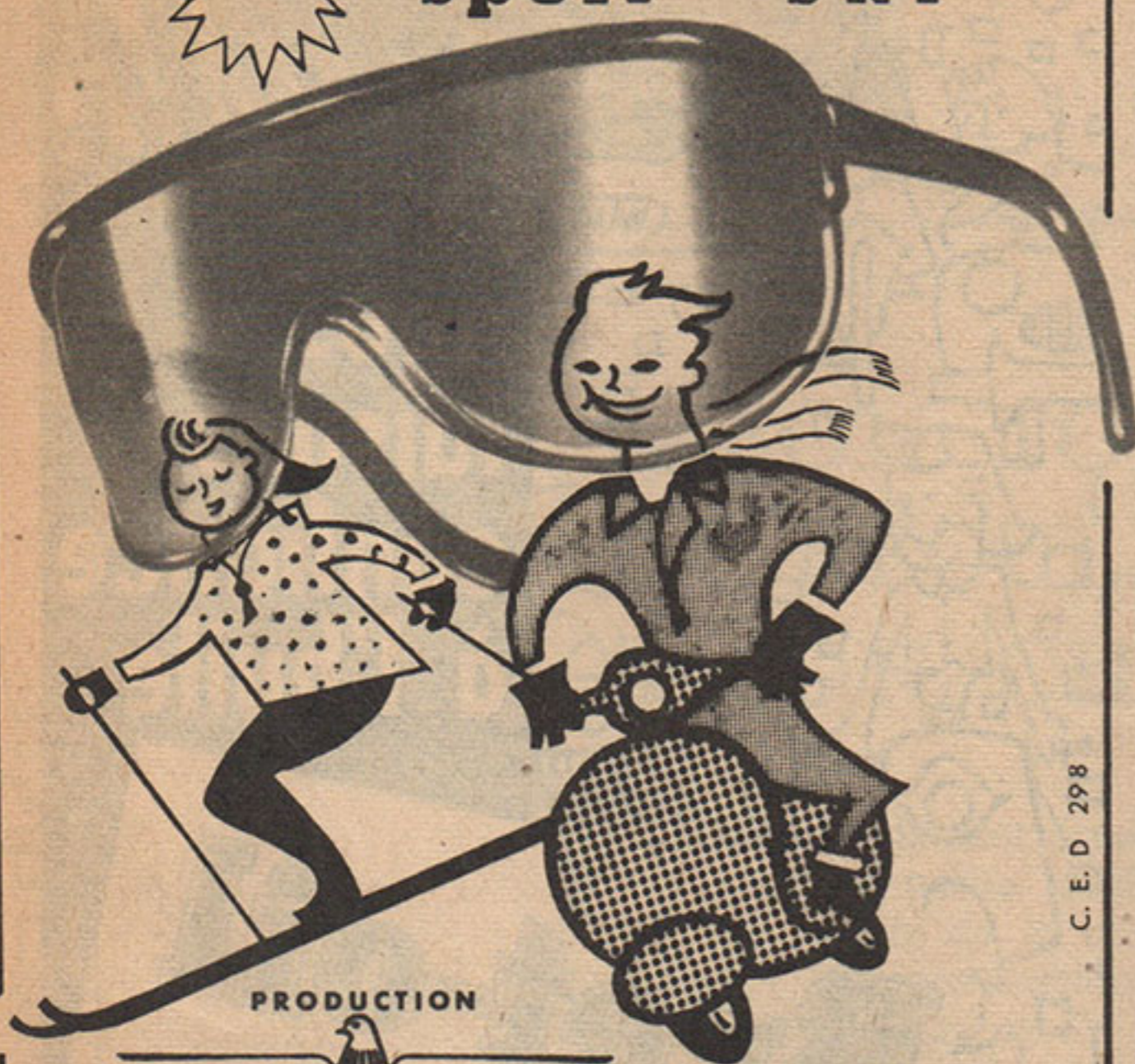
CRÉDIT Versement à volonté jusqu'à livraison
Solde de 4, 9, 12 et 18 mois

BORGO

Le Champion du Monde Motos 1958 toutes catégories

TURIN NEUILLY-SUR-SEINE BILBAO

lunettes
Scala
sport ski



PRODUCTION



Licence Baruffaldi

En vente : Opticiens, Motoristes, Articles de Sport

C. E. D. 298



"PRATIC"

S. A. R. L. au Capital de 13.500.000 Francs

Siège Social :
8, rue Reine-Jeanne
NICE (A.-M.)
Tél. : 836-59

Dépôt PARIS
Ets POURAUTO
122, rue Victor-Hugo
LEVALLOIS-PERRET
Tél. : PER. 32-50

**SPÉCIALISTE de PIÈCES DÉTACHÉES
et d'ACCESSOIRES ADAPTABLES
VESPA-LAMBRETТА**

Carburateurs DELL'ORTO (tous types)
Carènes de guidon pour motos, cyclomoteurs
Disques d'embrayage laiton Sport Vespa
Disques d'embrayage liège compensé Vespa
Filtres à air spéciaux adaptables sur Vespa
Pistons bagués, les seuls dans leur genre
« ASSO » pour VESPA, LAMBRETТА
Poignées à chaînettes « PRATIC »

BSA STOCKIST

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

RAPID'MOTO

6, rue Dailly, St-CLOUD - MOL. 21-29
Dr J. CHARRIER, International de Moto-Cross

ROBERT KIENE

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

AGENT OFFICIEL



TERROT



Monet Goyon

Norton

TOUT LE MONDE
PEUT VENDRE...
... SEUL UN
SPECIALISTE SAIT
METTRE AU POINT

Pour vos



Adressez-vous à

BONNEAU

80, rue de Fleury
CLAMART (Seine)
MIC 40-28

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11
ROQ. 29-28
Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
reparateurs et motoristes

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

IMPÉRATOR **HOREX** RÉSIDENT

Livrables de suite

NEUVES et OCCASIONS CREDIT

Service garanti après vente

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

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

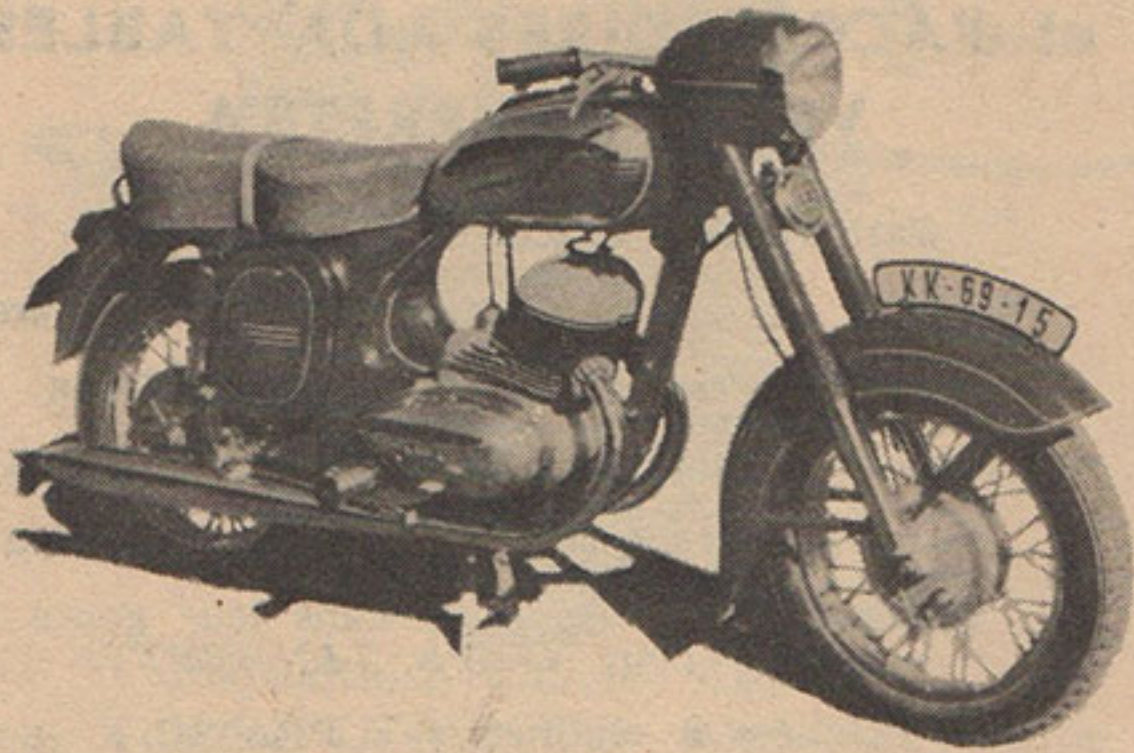
Garantie total (pièces et
main-d'œuvre gratuites)

CRÉDIT - REPRISES

Scooters :
VESPA, LAMBRETТА, RUMI
neuf et occasion

Prix spéciaux aux Agents S.N.C.F.
et Administration

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

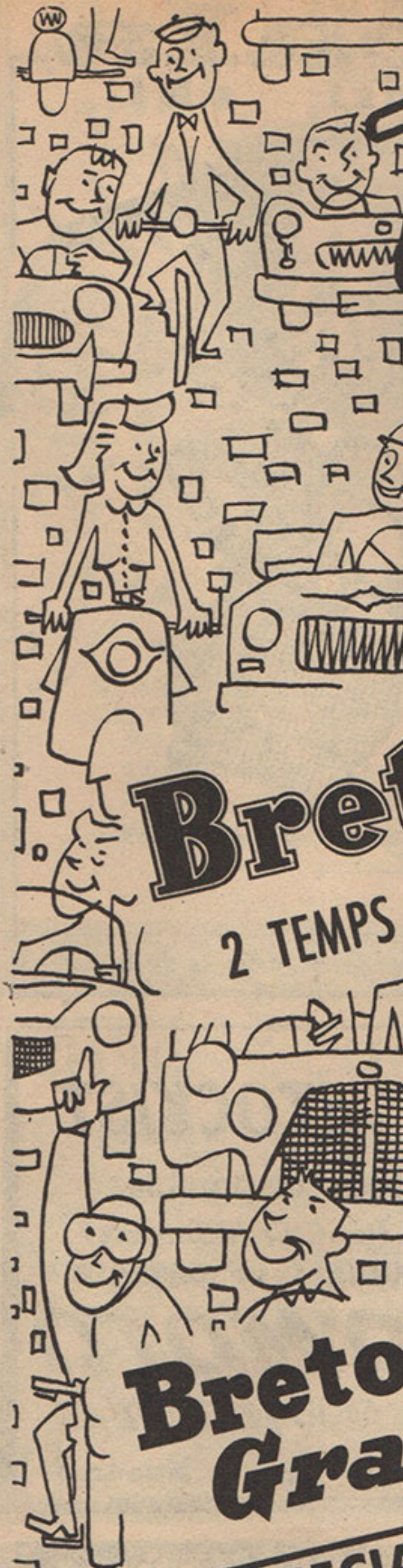
175 cc . . . 205.000 + T. L.
250 cc . . . 249.000 + T. L.
350 cc . . . 282.000 + T. L.

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



Tout!

**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 MÉLANGE

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



12, RUE DE CLÉRY, PARIS (2)

Rédigée par des motocyclistes pour les motocyclistes

A SON TOUR, LA REGULARITE A SON CHAMPIONNAT

LORS du dernier Salon de Paris, les propos que nous échangeons avec la petite phalange de constructeurs français qui croient au mérite de la compétition, amenaient bien vite à cette conclusion : les constructeurs français ne sont pas très sportifs, certes... mais, par ailleurs, la F.F.M. ne met pas sur pied une réglementation qui, précisément, les inciterait à revenir sur leur décision.

Ne nous trompons pas : ni Motobécane, ni Peugeot, ne vont créer des 4 cylindres, ou même une 250 mono réellement « compétition ». Mais si la F.F.M. avait su mettre sur pied un championnat pour machines « sport » de série, ou « sport amélioré », nos « grands » de la corporation n'auraient peut-être pas fait totalement la sourde oreille, surtout si cette décision avait été prise il y a 3 ou 4 ans.

★

De nos jours, le fossé entre constructeurs et épreuves sportives ne fait évidemment que s'élargir, peut-on espérer que la régularité y mettra un point final ?

Au dernier Salon, un grand constructeur français était très déçu de ne pas voir sa brillante participation dans les épreuves de régularité internationale sanctionnée par un règlement fédéral, et une récompense officielle.

Ce sera cette année chose faite... mais n'est-ce point trop tard ?

★

Accueillons néanmoins avec grande satisfaction la remise en vigueur d'un Championnat de France de Régularité, accompagné de challenges par équipes de clubs, de militaires et de marques.

Nous ne savons pas, à l'heure actuelle, quelles seront les épreuves qualificatives, en un mot les diverses modalités qui caractériseront ce Championnat de France. Aussi, aujourd'hui, contentons-nous de voir le problème dans son ensemble.

Après la vitesse, le cross, le trial et le moto-ball, la régularité possédera désormais son Championnat de France. Cela ne peut que revaloriser une discipline motocycliste un peu tombée dans l'oubli.

Car, ne nous y trompons pas, les épreuves de régularité motocyclistes peuvent être d'une excellente propagande pour la moto. Regardez tout le profit que tire l'automobile de tous ses grands rallies (Monte-Carlo, Alpes, Tour de Corse, Liège-Rome-Liège, etc...). Pourquoi pareil bénéfice serait-il refusé à la moto ?

Référendum vitesse

Il est temps de conclure

TROIS POINTS DE VUE : UN CLUB UN COUREUR UN MANAGER... ET NOTRE CONCLUSION

UN CLUB : L'U.M. AIN

AVEC le circuit des 9 et 10 mai prochains, l'Union Motocycliste de l'Ain présentera sa 7^e épreuve de ce genre. Les 6 précédentes se sont déroulées sans interruption, et, fait très rare en France, toujours les 5 cylindrées furent présentes au départ. En fonction d'une telle régularité, les organisateurs déduisent les conclusions suivantes :

I. - ORGANISATION

Nous pouvons qualifier l'organisation d'une épreuve internationale de colossale quand on sait que les membres du Club sont tous bénévoles et ne participent à ses activités que par amour du sport motocycliste. Il faut une quantité énorme de bonne volonté pour que l'affaire puisse tourner, et nous affirmons que la réussite d'une telle épreuve est une des raisons de vivre de notre groupement.

II. - DIFFICULTES FINANCIERES

Les frais d'organisation augmentent sans cesse ; il faut plusieurs millions pour monter un circuit et les risques sont grands car ils sont ceux d'une fête en plein air. Le public n'est pas aussi passionné que dans certains pays étrangers et en définitive, c'est toujours avec beaucoup de difficultés que nous arrivons à équilibrer recettes et dépenses. On conçoit ainsi aisément la disparition de nombreuses épreuves.

III. - CHOIX DES CONCURRENTS

L'établissement d'un plateau est le point le plus délicat. C'est en grande partie de lui que dépend la vie de l'épreuve. Pour arriver à une solution acceptable, nous avons à concilier plusieurs éléments :

- 1° Plateau équilibré.
- 2° Scinder les concurrents en plusieurs groupes suivant leur valeur.
- 3° Ne pas oublier que le public aime les noms nouveaux.
- 4° Présenter si possible des premiers plans mondiaux de nationalités différentes, d'une part, par élément de comparaison, et d'autre part pour attirer un certain public et permettre un équilibre de la situation financière.

Les chevauchements des dates entre épreuves de même valeur sont une gêne énorme et font apparaître des marchandages regrettables. Les défections de dernière heure auxquelles nous ne pouvons rien ne sont pas moins regrettables. Ainsi, en 1958, nous avons engagé toute l'équipe Norton, les « Slazenger » qui ne vinrent pas, alors que nos programmes étaient déjà imprimés.

Même en admettant que le plateau soit équilibré, ce qui est pratiquement impossible à réaliser, il s'ensuit comme nous l'avons eu en 1958 une casse très importante due à une lutte acharnée entre adversaires de même valeur et nuisible à l'intérêt de l'épreuve.

Nous pouvons malgré tout dire qu'en tenant compte de tous ces impératifs nous n'avons jamais négligé les coureurs français que nous engageons nombreux, et lors des présentations, la France est toujours bien représentée.

IV. - ORIENTATION POSSIBLE

1° Machines de compétition :

C'est à notre avis la vraie formule qui pourrait être aménagée dans les détails. Le public vient voir quelque chose de grand, d'inhabituel, d'impressionnant.

2° Machines de sport ou même de série :

Nous pensons qu'elles sont plutôt à leur place dans les épreuves sur route pour lesquelles elles ont été conçues (rallyes).

3° Epreuves nationales :

Il faut qu'elles soient plus nombreuses, car c'est grâce à elles que des concurrents nouveaux pourront sortir.

Inclure une telle classe dans un circuit inter toutes catégories est impensable en raison du manque de temps. La Fédération pourrait peut-être favoriser les Clubs désireux de démarrer de telles épreuves en facilitant leur organisation, en obtenant une réduction des frais, voir même en offrant une garantie en cas de non réussite des clubs débutants par utilisation d'une partie des 5 % de recette qui lui sont versés à chaque épreuve.

Nous pensons également que sur décision du Club organisateur d'une épreuve internationale et en accord avec la F.F.M., un nombre limité de nationaux pourrait courir avec des Inters. Mais en revanche la participation des licenciés Inters serait interdite dans une épreuve nationale.

Les idées que nous venons d'exposer sont celles d'un club qui agit toujours avec la meilleure conscience possible, en s'efforçant de ne léser ou favoriser personne. L'Union Motocycliste de l'Ain donne avec ferveur sa participation au sport qu'elle défend depuis plus de 30 ans. Elle regrette beaucoup de ne pouvoir donner satisfaction à tous dans ses organisations. Aussi souhaite-t-elle sincèrement qu'une synthèse des différents points de vue exprimés fasse naître des formules plus proches de la perfection.

Le Comité.

UN JEUNE " NATIONAL " : RENÉ VASSEUR

J'me permets de vous adresser mon modeste avis de débutant. Ce qui manque le plus actuellement ce sont les occasions de courir.

L'année passée, pour les « nationaux » disposant de machines « Course », il a été possible de participer à cinq épreuves ; encore fallait-il pouvoir faire accepter son engagement, ce qui n'est pas toujours une tâche des plus faciles.

Il est évident que la formule d'essais éliminatoires donnerait satisfaction à bien des débutants. Beaucoup, en effet, n'hésiteraient pas à se déplacer simplement pour tenter d'être engagés. N'a-t-on pas vu, au courant de la saison dernière, plusieurs pilotes « nationaux » faire des centaines de kilo-

mètres avec la remorque et la machine pour se rendre à un circuit dans lequel ils n'étaient pas engagés, dans le seul espoir de pouvoir, étant sur place, obtenir l'autorisation de prendre le départ.

La formule « sport » est sûrement très intéressante, ne serait-ce que par la mise de fonds de départ moins importante, la possibilité d'utiliser la machine sur route, la plus grande facilité de revente. Mais combien y a-t-il d'épreuves pour machines « sport » au calendrier ?

En conclusion, ce qui fait le plus défaut à l'heure actuelle, ce ne sont pas tellement les coureurs, mais plutôt les courses.

René Vasseur.

NOTRE CONCLUSION : VERS UNE SYNTHÈSE

BIEN que nous soyons en possession d'autres opinions, nous croyons qu'il est temps de clôturer cette semaine notre « Référendum vitesse ».

L'essentiel a été dit.

Mais, pour autant, les trois points de vue des organisateurs, des coureurs, et du public sont-ils diamétralement opposés?

Nous ne le pensons pas, et, en cherchant à concilier les désirs de chacun, nous croyons pouvoir dégager les enseignements de cette consultation :

Primo, il faut plaire au public, au grand public comme au public averti. Organisateurs et coureurs doivent se plier aux désirs de leur clientèle.

Secundo, ce public veut du spectacle, peu lui important que la lutte se déroule à 120 ou 150 km/h de moyenne.

Tertio, il veut des luttes équilibrées, opposant des pilotes et des machines de forces égales.

Quarto, il préfère enfin voir un Français triompher, et ne dédaigne pas par ailleurs les luttes en petites cylindrées ou en catégorie « sport ».

★

Fort de ces désirs, que devient la tâche des organisateurs ?

Trois grands clubs, le M. C. Rouergat, le M. C. Moulins et l'U.M.A. (Bourg-en-Bresse), nous ont donné leur point de vue, et, en même temps, ont justifié leur manière de voir.

Villefranche de Rouergue a engagé, en 1958, 23 pilotes français contre onze étrangers, donc on ne saurait le taxer de favoriser les étrangers.

Moulins, par son système de primes en fonction du classement à l'arrivée, oblige évidemment les pilotes à donner le meilleur d'eux-mêmes. Mais son circuit très rapide donne évidemment une part prépondérante à la mécanique ; et peu de pilotes français se trouvent à l'aise sur un tel circuit. Car si les pilotes de classe internationale sont rares, désormais, chez nous, ceux sachant en outre régler, au mieux leur mécanique le sont encore plus, ce qui n'est évidemment pas le cas des Anglo-Saxons beaucoup plus mécaniciens dans l'âme, ou pouvant bénéficier des services de metteurs au point « compétition ».

Enfin Bourg-en-Bresse, en organisant régulièrement un circuit Inter réunissant toutes les classes, solo et side-car, pense à bon droit servir parfaitement les intérêts des pilotes français qu'elle engage nombreux chaque année.

★

Alors tout est-il pour le mieux ?

Non, car il faut bien remarquer que les organisateurs qui ont bien voulu nous répondre, avaient, dans l'ensemble, de bons arguments.

Villefranche a réservé une large place aux Français, et fait disputer en lever de rideau une épreuve pour 500 cc « sport », ce que fera cette année Moulins, etc. etc.

Il n'est pas dans nos intentions de demander à ces organisateurs de grandes classiques Internationales, de faire marche arrière, et de revenir aux simples épreuves nationales.

Mais le calendrier français ne peut se contenter des seules grandes épreuves

« inters ». Et ce n'est que dans la multiplication des épreuves nationales, des circuits pour machines « sport », qu'il faut chercher le salut.

Comme conclusion, nous vous proposons la lecture de cette lettre que nous adresse M. Valentin qui, à la fois, résume la situation, mais aussi suggère un moyen de sortir de l'impasse, de recréer à nouveau des épreuves accessibles aux jeunes.

Ceux qui ont le plus grand rôle à jouer dans cet effort de rénovation, ce sont finalement les organisateurs bénévoles, qui se trouvent ainsi placés devant une tâche fort lourde, et auquel leur simple rôle d'organisateur n'aurait pas dû les conduire.

Mais les choses en sont maintenant à ce point que les organisateurs doivent aujourd'hui : — et assurer le succès financier de leur manifestation, en sachant choisir leur plateau, en évitant les fâcheuses concordances de date — et, aussi, faire preuve d'un véritable esprit sportif en songeant à créer des épreuves accessibles aux jeunes, épreuves qui, par contre-coup, leur assureront, dans les années à venir, le renouvellement indispensable dans les rangs des pilotes français de classe Internationale.

Tout, finalement, ne doit tendre qu'à une « démocratisation » de ce sport, qui, de populaire qu'il devrait être, n'est effectivement qu'un sport réservé à une petite élite, qui, non seulement dispose de moyens financiers peu communs, mais encore engage ceux-ci sans espoir d'en retirer de très grands bénéfices, excepté pour quelques vedettes.

S UN MANAGER : PAUL VALENTIN

SI je vous écris à mon tour, c'est que, chez les Valentin, il y a le fils Michel qui court, mais aussi le père manager du fils, et vice-Président de l'Amicale des Anciens coureurs motocyclistes de la Région de Lyon.

Coureurs, organisateurs et spectateurs se sont fait entendre, et l'essentiel a été dit. Du point de vue sportif, vous avez dégagé les préférences du public, ce qui est très précieux.

La tâche des organisateurs devient de plus en plus difficile, sinon impossible, devant l'accroissement des difficultés de toutes sortes qu'ils rencontrent, particulièrement depuis l'accident du Mans. Jusqu'en 1955 nous organisions un circuit de vitesse qui, à Lyon, eut beaucoup de succès ; mais par manque de soutien de la part des Pouvoirs Publics, nous avons dû renoncer.

Depuis Le Mans tous les petits circuits ont disparu d'un coup, et, avec eux, la pépinière de jeunes coureurs qui pouvaient là, et là seulement, apprendre leur métier à moindres frais.

Les seuls circuits restant diminuent chaque année et, en 1959, Pau, Rouen, Villefranche de Rouergue, Vesoul et Bourges disparaissent du calendrier.

★

Que faudrait-il faire pour arrêter cette chute ? A notre avis, il n'y a qu'une solution et J. P. Bayle l'a nettement pressentie dans son article.

Il en est des organisations motocyclistes comme des affaires industrielles. Elles ne sont plus à la mesure de l'homme, d'un individu ou d'un club. Au patron a succédé la société anonyme appuyée par l'Etat. Notre sport dépendra essentiellement de la valeur de l'organisme sportif qui doit le représenter auprès des Pouvoirs Publics.

Une Fédération puissante est seule capable de tirer de l'ornière le sport qui nous est cher.

Pour que cette Fédération soit forte et puisse faire entendre sa voix, il faut qu'elle puisse s'appuyer d'une part sur des Clubs nombreux et dynamiques, d'autre part, sur des industriels de la moto qui sachent comprendre l'intérêt qu'ils trouveraient à épauler un sport capable, en intéressant les foules, de leur amener des clients.

Enfin l'action de la Fédération doit s'exercer dans le but d'obtenir du Ministère de la Jeunesse et des Sports les crédits, les appuis administratifs nécessaires à l'organisation d'épreuves Nationales et Internationales. Car c'est aussi une question de prestige pour notre pays. Des circuits permanents pourraient être établis dans chaque grande région, l'organisation des épreuves étant réservée aux clubs qui s'associeraient pour la circonstance.

Il est d'ailleurs curieux de constater combien les points de vue peuvent différer.

C'est ainsi que, dans son article, le M. C. Moulins conclut en s'étonnant que si peu de circuits de vitesse soient organisés en France, étant donné le nombre important de clubs

qui existent. Mais n'est-ce pas précisément ce fractionnement exagéré qui contribue à réduire les moyens financiers de chaque club ?

Je préconise par conséquent, une entente entre plusieurs clubs en vue de l'organisation d'un circuit, et même avec l'appui d'une ou plusieurs Ligues. Ainsi serait-il possible de vaincre les difficultés, tant administratives que financières, devant lesquelles la plupart des clubs renoncent.

Et le « Front des 2 roues » ? N'aurait-il pas aussi une place de choix dans cette affaire, puisqu'il a été créé pour la « Défense des 2 roues », et que la diffusion du sport motocycliste doit contribuer efficacement à redonner aux « 2 roues », une popularité qui, depuis quelques années, lui a fait défaut.

Votre réponse au M. C. Moulins est assurément fort pertinente autant que mesurée. Condamner les courses en catégorie « sport », c'est très grave. Il est plus facile d'obtenir un succès public avec une affiche de vedettes, bien sûr, mais c'est là un point de vue trop étroit. Il est regrettable que le club organisateur, en ne portant ses efforts que sur une course annuelle, délaisse la formation d'un esprit sportif dans la masse.

Mais je reconnais qu'il est difficile, sinon impossible de revenir en arrière. C'est pourquoi le circuit de Moulins se doit, s'il veut subsister, de conserver sa formule actuelle. Il pourrait cependant permettre aux « Inters » français qui participent au championnat de France, de défendre leurs chances, tandis qu'en n'engageant que 4 à 5 français, il fausse le classement final qui s'établit sur 4 courses.

★

On peut enfin n'être pas d'accord avec la conception du « champion né ». Un violoniste virtuose se « fabrique » avec 6 à 7 heures de travail pendant au moins 5 ans. Avec des facilités au départ, on peut arriver plus vite.

En un mot, c'est la même chose ; et, pour ne parler que des disparus, on peut citer le cas de Cora qui, avant d'être champion du monde, désespérait ceux qui guidaient ses premiers pas. Mais il s'accrocha et, un jour, il éclata. On pourrait épiloguer sur cette question de la formation d'un champion, mais l'essentiel, c'est de permettre à de nombreux jeunes de faire leurs premiers pas dans la compétition motocycliste. Le reste viendra tout seul et, la sélection s'opérant, il est hors de doute que notre pays verrait alors poindre des champions dont la valeur ne le céderait en rien à celle des anglais ou des italiens.

★

Ces considérations ne sont pas de simples vues de l'esprit. Elles résultent de l'observation de ce qui se passe dans d'autres domaines et l'aboutissement d'une telle politique ne dépend que de nous tous. Sinon, résignons-nous à voir notre sport décliner de plus en plus malgré la foi de quelques apôtres, et mourir pour n'avoir pas su évoluer.

P. Valentin.

Le Cross

VOICI DEJA DES RESULTATS..

En Italie, AVIGLIANA : victoire d'OESTERLE

Epreuve inter en 250 cc, remportée par l'allemand Willi Oesterle (Maico). L'italien Soletti (Bianchi) lui opposa une farouche résistance, remportant d'ailleurs la seconde manche.

Oesterle avait remporté la première manche, devant le belge Neri (Aermacchi), revenu très fort après une chute. Ostorero, champion d'Italie (Mi-Val) était lui-même victime d'un semblable accident alors qu'il détenait la quatrième place.

Betzlbacher (Allemagne, Maico) tenait la tête 6 tours durant dans la seconde manche, puis céda le commandement à Soletti, sur une chute. L'italien la conserva jusqu'au bout, en dépit de la pression exercée par Oesterle.

Classement général : 1. Oesterle, 1 h 30' 04" 4/5; 2. Soletti, 1 h 30' 33" 4/5; 3. Neri, 1 h 31' 10" 3/5; 4. Castelli, 1 h 31' 37" (à 2 tours), etc... Betzlbacher terminé 8ème, ayant accompli 20 tours sur 38.

★

En Belgique, MARCHE EN FAMENNE : victoire de LUNDIN.

Il s'agissait de l'une des plus grandes épreuves belges, réunissant l'élite du motocross international. Circuit tracé sur prairie, à flanc de côteau, compliqué d'un long et large bourbier auquel les organisateurs avaient ajouté cette année une seconde zone de boue. Par ailleurs, pour éviter les embouteillages enregistrés les années précédentes, les départs étaient donnés directement à flanc de colline, sur une portion du circuit large, et longue de plusieurs centaines de mètres.

Disposition d'autant plus heureuse que tous les départs furent mal donnés... et ratés ! Pourquoi ne pas s'inspirer du système mis en œuvre cette année à Herentals : devant les roues avant alignées, est tendue une bande de papier d'environ 10 cm de haut, tenue par de très minces piquets fichés en terre. Tout coureur arrachant la bande avant le signal du départ étant pénalisé de 2 minutes, chacun reste à sa place jusqu'à l'abaissement du drapeau ! Notons ici qu'un dispositif similaire a été utilisé dès l'an dernier à Mayenne — sous une forme un peu différente — mais avec un égal succès.

Chez les Inters, domination écrasante de Sten Lundin qui, à l'heure présente, fait figure de favori pour le titre mondial 1959. Curtis justifia ses précédents résultats et montra qu'il serait également l'un des plus sérieux compétiteurs pour la couronne détenue par René Baeten. Smith fut bon lui aussi, s'adjugeant la première manche.

René Baeten n'est pas sorti diminué de cette confrontation avec ses plus redoutables adversaires, luttant toujours en tête et résistant longuement à Lundin au début de la finale.

Nilsson fut moins brillant qu'on ne l'escomptait. Par contre, très bon comportement de Vanderbecken, qui bat en finale des hommes comme Johansson, Gustavsson, Draper, Rombauts, Jansen, Archer, etc...

Hubert Scallet, victime d'un bris de chaîne, ne put tenir sa place au sein de la bagarre. Enfin, nos compatriotes Godey, Combes et Schmid ne purent faire grand chose dans cette course bien au-dessus des

Sur ce circuit, à Vienne - Sittendorf, départ des Championnats d'Europe et du Monde, les 11 et 12 avril, en Autriche.

possibilités actuelles de nos pilotes, qui ont besoin d'aller plusieurs fois chaque saison en Belgique, en Angleterre, etc., pour acquérir le véritable rythme international. Félicitons donc les trois pilotes cités, qui sont de ceux qui s'inspirent de cette règle.

Classement (finale) : 1. S. LUNDIN (Suède - Monark d'usine), 50, 57"; 2. D. Curtis (GB - Matchless d'usine), 51, 13"; 3. J. Smith (GB - BSA d'usine), 51, 40"; 4. R. Baeten (B - AJS 7R), 51, 42"; 5. B. Nilsson (Suède - AJS 7R), 51, 43"; 6. R. Vanderbecken (B - BSA) 51, 47"; 7. G. Johansson (Suède - Crescent), 53, 31"; 8. L. Gustafsson (Suède - Matchless), 53, 32"; 9. J. Draper (GB - BSA d'usine), 53, 54"; 10. J. Rombauts (B - BSA), 54, 14", etc...

★

En Belgique encore, LOUVAIN : victoire de LUNDIN.

Pluie au début de la réunion, qui en retarda le terme jusqu'aux environs de 18 h 30. 16.000 spectateurs pour suivre les épreuves, très intéressantes.

Chez les Inters, Lundin a dominé avec autant de facilité qu'il l'avait fait la veille à Marche. Baeten, second après une bataille avec Smith, perdit son bouchon de réservoir d'huile et dût s'arrêter, faute de lubrifiant.

Gustavsson, leader durant les 5 premiers tours, fut victime d'une chute sévère et dût être hospitalisé. Enfin, Draper, parti bon dernier, effectua une sensationnelle remontée et, à la fin du second tour, il était déjà revenu sur les leaders !

Notons encore les excellentes prestations des suédois Persson et Loof, qui confirmèrent leurs résultats de Sint-Anthonis et Herentals. Dans cette épreuve, nos compatriotes Combes et Schmid terminèrent respectivement 19ème et 18ème.

Classement : 1. S. LUNDIN (Suède - Monark d'usine), 1 h 13' 47"; 2. J. Smith (GB - BSA d'usine), 1 h 14' 11"; 3. J. Draper (GB - BSA d'usine), 1 h 15' 34"; à 1 tour : 4. Persson P. (Suède - Matchless); 5. Baeten (AJS 7R); 6. Loof R. (Suède - Matchless); à 2 tours : 7. Cordonnier (BSA); 8. Fruythof (BSA); 9. Donnay (FN); 10. Bervoets (BSA), etc...



En France, FRANGY : victoire de CHUCHART.

Réunion extra-nationale, avec une épreuve en 250 cc et une en 500 cc, comportant 12 inters dont les suisses Courajod et Duret, l'italien De Giorgi, le belge Fruythof remplaçant Clynk actuellement blessé. Chez nos compatriotes, Chuchart, qui devait fournir le vainqueur, enfin Melloli, Jacquemin, Hazianis, Combes, Julienne, Drobecq et Godey.

En première manche, lutte pour la victoire entre Chuchart, Hazianis et Courajod, au bénéfice du premier nommé; 8 coureurs terminent dans le même tour.

La seconde manche est plus dure, le circuit varié et difficile épuisant déjà les participants. 4 hommes terminent seulement le nombre total de tours, Combes étant le vainqueur devant Chuchart et Duret. Enfin, en troisième manche, Jacquemin doit céder la tête sur un incident mécanique et Godey puis Chuchart le remplacent au commandement. Hazianis est parti en retard et court-circuité sa bougie en traversant le marécage. Et finalement, Chuchart, remonté de la 6ème place, enlève cette manche devant Godey et Drobecq.

9.000 spectateurs, malgré la pluie, ce qui est un beau résultat.

Classement 500 cc : 1. Chuchart (BSA); 2. Drobecq (BSA); 3. Julienne (Gilera Spéciale Olivotti); 4. Fruythoff (B - BSA); 5. Hazianis (BSA); 6. Duret (S); 7. Jacquemin; 8. Melloli, etc.

Classement 250 cc : 1. Boguet (Jawa); 2. Blanchet (Automoto); 3. Servet (Moto-bécane), etc...

★

En France toujours, SALLY-SAILLISEL : victoire de R. DEVOLDRE.

1.200 spectateurs, sous une pluie battante. Beau spectacle, animé par R. Devoldre, vainqueur en 350 et 500 cc.

Classement 500 cc : 1. R. Devoldre; 2. Voreux; 3. Barbara; 4. Leclercq; 5. Lhomme, etc...

Classement 350 cc : 1. R. Devoldre; 2. Brassort; 3. Dufay; 4. Avronsart; 5. Sagot, etc...

Vendredi 1^{er} MAI, 14h30, VILLE DE St-THIBERY (Hérault)

8^e MOTO-CROSS INTERNATIONAL

ANGLETERRE : Draper, Smith — SUEDE : Sten Lundin, Gustavsson — HOLLANDE : Clynk, A. Dirks — ALLEMAGNE : Braun — SUISSE : Courajod — FRANCE : Robert Klym (champion de France), René Klym, Combes, Cros, Jacquemin, Schmid, Hazianis.

et une course de Nationaux en 500 cc

DES CROSSMEN FRANÇAIS A MADRID CETTE ANNEE

De notre envoyé spécial

(Suite des n° 1434 et 1435)

DEBUTE l'an passé, grâce aux efforts de quelques clubs, à l'enthousiasme de quelques pilotes, à l'appui de quelques constructeurs, à la compréhension de quelques dirigeants sportifs et à la vigoureuse campagne menée à l'origine par notre confrère « Motociclismo », le motocross a immédiatement séduit le public espagnol et, d'une manière générale, tous les milieux intéressés au développement de la compétition motocycliste en Espagne.

Cependant, l'on n'en est encore qu'aux balbutiements : quatre ou cinq épreuves ont été organisées tout au plus, en partant de rien, et un peu au hasard. C'est qu'en effet, l'isolement de l'Espagne motocycliste par rapport à nous, cet isolement dont nous vous entretenions dans le premier article de ce reportage (voir M.-R. n° 1.434) est valable dans l'autre sens : les Espagnols ignorent à peu près tout des réalités du moto-cross européen, des conceptions qui président à la préparation des épreuves, des règlements qui régissent le déroulement des courses, des aspects matériels intéressant la rémunération des pilotes, l'organisation générale, etc...

Peu de terrains sont actuellement recensés qui peuvent donner lieu à des compétitions telles que nous les concevons de ce côté-ci des Pyrénées, le matériel indispensable sur les circuits n'existe à peu près pas, le public a jusqu'ici assisté gratuitement aux épreuves et les pilotes, encore peu nombreux, manquent nécessairement d'expérience.

Les mécaniques ? D'abord, ce furent des machines « tout-terrain », des

machines encore préparées initialement pour la régularité, voire des motos rigoureusement de série, des « tourisme » parfois adaptées pour la circonstance. Et, principalement, des motos de 125 et 175 cc, la production espagnole ne s'écartant guère de la petite cylindrée, si l'on excepte les marques Sanglas (350 et 500) et Derbi (250 et 350) qui vinrent d'ailleurs également au moto-cross, disposant pour ce faire de quatre ou cinq pilotes.

Mais, le succès rencontré par le moto-cross s'affirmant dès le premier instant, les usines entreprirent aussitôt de préparer des modèles réalisés dans l'esprit même de la spécialité. Et c'est bien là l'un des aspects les plus sympathiques du motocyclisme espagnol, où le goût de la compétition règne aussi bien chez les constructeurs que chez les pilotes, au sein des clubs et, tout particulièrement, à la Fédération (nous reviendrons bientôt sur ce dernier point).

C'est ainsi que l'année 1959 va sonner le véritable démarrage du moto-cross en Espagne. Les coureurs vont s'aligner avec des mécaniques spécialement étudiées par des marques qui leur apportent un énorme appui. Les plus grands clubs, encouragés et soutenus matériellement par la Real Federación Motociclista Espanola, vont présenter les premières véritables réunions à participation internationale,



Nous avons admiré en passant ces jolis balcons ouvragés Cava de San Miguel. Ci-dessous : Pedro Obon, secrétaire général de la Real Federación Motociclista Espanola.



avec encore le concours de votre serviteur, chargé des relations avec l'étranger et de la supervision des manifestations envisagées.

Concurremment à ces épreuves, se disputeront un certain nombre de compétitions nationales, et pour la première fois sera mis en jeu un titre de champion d'Espagne dans la spécialité.

Ainsi l'Espagne entrera-t-elle dès cette année dans le grand concert européen.

★

Après-midi libre, en attendant le déjeuner prévu pour le lendemain et qui sera suivi de différentes visites, prises de contact avec les milieux sportifs, journalistiques, commerciaux.

Nous décidons de la consacrer à une longue promenade, d'autant que la pluie a cessé, faisant place à un soleil réconfortant et annonciateur d'une chaleur appréciable... au moins pour les mois à venir !

Mais auparavant, il s'agit de déjeuner, car il est 15 heures 30. Eh oui ! c'est ainsi que l'on vit en Espagne, dînant aux environs de 10 heures du soir et se couchant fort tard.

On travaille cependant, beaucoup même et si les ouvriers font une semaine normale de 45 heures, voire 40 pour un salaire correspondant à 45, les « responsables », les cadres, les représentants des professions libérales consacrent le plus souvent dix ou douze heures quotidiennes à leur activité. L'horaire est différent du nôtre, voilà tout !

Et d'ailleurs, il est sérieusement question d'adopter le plan de travail anglosaxon — le nôtre — que l'on estime plus productif. Seulement, pour faire disparaître des habitudes ancestrales, cela ne va pas tout seul et la réforme dont nous parlons n'est sans doute pas près d'aboutir !

★

Question cuisine, dans une grande ville, on s'en tire toujours. A l'hôtel, en général, la chère est quelconque, sauf dans les palaces heureusement plus accessibles pour nous en Espagne qu'ailleurs. Mais le curieux — dont nous sommes — peut encore faire une incursion dans les établissements typiquement espagnols où l'on déguste de remarquables spécialités arrosées de vins qui — pour changer des nôtres — flattent agréablement le palais. Nous nous souviendrons longtemps, pour notre part, de certaines anguilles minus-

cules — manière de spaghettis — dont le nom sous lequel elles nous furent servies nous échappe malheureusement.

Toujours sur le plan gastronomie, ne manquez pas d'aller prendre un demi dans le bistrot le plus quelconque qui s'ouvrira sur votre passage : Avec la bière — ou sans elle, car elle n'est pas fameuse et peut-être la laisserez-vous sur le comptoir — vous vous verrez offrir de succulentes olives noires, de tous petits poissons frits, des variétés de saucisson et, surtout, de splendides, de merveilleuses crevettes, des « Bouquet » de belle taille, à la saveur incomparable.

Bref, la légende qui veut que l'on mange mal en Espagne ne tient pas plus qu'une autre. On y mange différemment, mais l'on s'y régale, à condition de renoncer aux habitudes qui ont cours chez soi.

★

Nous vous épargnerons le récit complet de notre emploi du temps de cette première journée à Madrid. Il faut bien, après tout, vous laisser quelque chose à découvrir si d'aventure ces lignes vous suggèrent l'idée d'aller passer vos vacances en Espagne !

Au surplus, ces quelques heures de liberté furent consacrées aux activités touristiques les plus banales, achat de cartes postales, visite des magasins, soirée dans un night-club. De tout ceci, retenons surtout qu'en francs français, les prix sont le plus souvent bon marché, sinon aussi bas qu'ils l'étaient voici deux ou trois ans.

La nuit passant, nous en arrivons donc au déjeuner offert en notre honneur par MM. Manuel Canto père et fils, qui nous ont donné une fière idée de l'hospitalité telle qu'on l'entend chez eux.

Se trouvent réunis autour de la longue table richement servie toutes les personnalités intéressées au premier chef à la mise sur pied du premier moto-cross international espagnol, que veut présenter le Real Moto-Club de Espana, de Madrid, à commencer par M. José Maria Illana, « Directive » dudit Club.

A nos côtés, en face de nous, siègent encore le secrétaire général de la Fédération espagnole, M. Pedro Obon, M. Virgilio Rivadulla, directeur de « motociclismo », M. Pedro Moralejo, manager du club Montesa de Madrid, M. Luis Arranz, chef de Presse des Syndicats espagnols, Luike, notre sympathique confrère et ami, enfin trois pilotes parmi les plus connus ici : Ignacio Medina, champion d'Espagne de régularité, excellent pilote de vitesse par ailleurs et qui a commencé à pratiquer le moto-cross, Carlos de la Torre et



Le journaliste Jorge Cabezas s'est longuement informé des divers aspects du moto-cross.

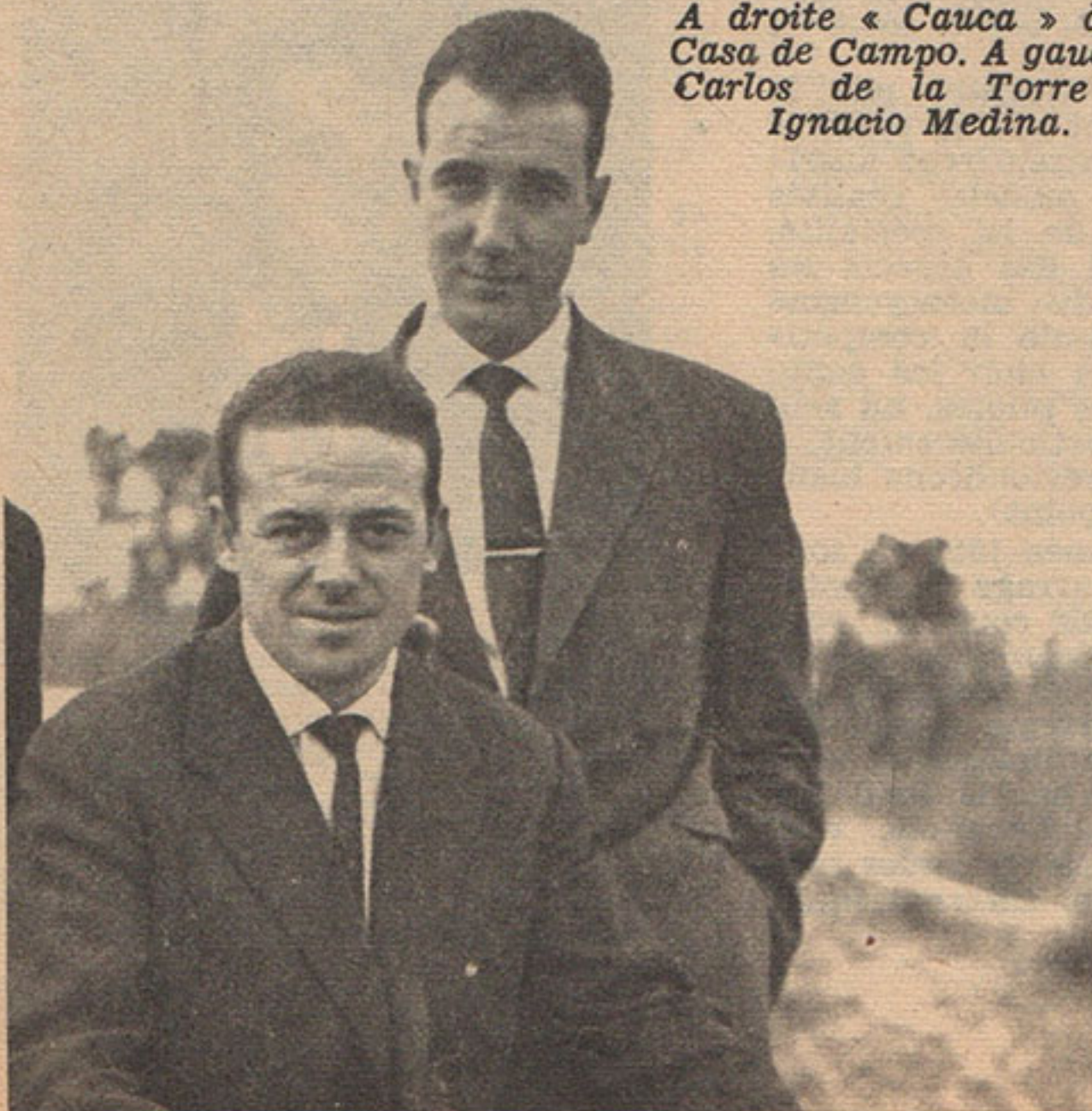
enfin « Cauca » (c'est un surnom, qui lui vient de son nez écrasé comme celui d'un boxeur).

Et, si la chère est fine, les vins bien choisis et l'atmosphère cordiale, les conversations ne s'égarent pas pour autant hors du sujet qui est à la base de notre réunion : le moto-cross.

Le Real de Madrid a présenté une réunion au début de l'année, sous une pluie battante, avec néanmoins un plein succès. Il s'agit donc d'exploiter cette lancée, et de préparer une épreuve internationale que nous fixons au mois de mai, vraisemblablement le 24 (qui serait la date idéale en ce qui concerne les coureurs étrangers).

Il s'agira d'une course en petite cylindrée, pour laquelle nous devons recher-

A droite « Cauca » à la Casa de Campo. A gauche, Carlos de la Torre et Ignacio Medina.



cher l'engagement de nombreux spécialistes français, étant décidé que l'épreuve sera un match exclusivement franco-espagnol.

Et, le repas s'achevant sur un examen général des problèmes d'organisation, de financement — la R.F.M.E. jouant ici un rôle déterminant — nous convenons d'aller sans plus attendre visiter le terrain de la Casa de Campo, situé aux portes de la ville, dans un vaste et magnifique parc municipal.

★

Avouons-le, nous appréhendions quelque peu de nous trouver en présence d'un circuit plus ou moins utilisable sur le plan d'un moto-cross « évolué ». Or, nos craintes s'effacèrent aussitôt que nous fûmes rendu à pied-d'œuvre.

Déroulant ses méandres à flanc de colline et les prolongeant dans une sorte de cuvette, la piste de la Casa de Campo constituera à peu de frais et moyennant quelques faciles aménagements un excellent terrain.

Par chance, aucun obstacle n'existe à son élargissement, à l'augmentation de son développement total. Nous donnons sur ces points quelques indications essentielles à M. Ilana, qui a la responsabilité de l'organisation à Madrid et demandons à l'un des pilotes qui nous accompagnent durant cette visite de bien vouloir « tourner » un peu pour nous permettre d'apprécier mieux les difficultés proposées par ce circuit.

« Cauca », bien qu'en complet-veston, saute sur sa petite Montesa et se prête aimablement à nos exigences, n'hésitant pas même à passer une portion boueuse tandis que nous le saisissons dans le viseur de notre appareil photographique.

À notre sens, nous avons avec le circuit de la Casa de Campo une piste bien placée puisque jouxtant la ville même de Madrid, offrant la plus large visibilité pour le public, et se prêtant à tous les aménagements désirables pour permettre des courses sélectives et régulières.

Terrain de terre et d'herbe, qui serpente, s'élève, descend en de nombreux lacets, terrain pas spécialement difficile ou pénible, et qui doit donc autoriser de

J. Romeu, pilote de la marque Ossa, a dépassé la quarantaine. Il est généralement considéré comme le « maître à piloter » du sport motocycliste espagnol.



Voici en action un autre pilote de la Ossa, Elizade, l'une des plus sûres valeurs espagnoles en moto-cross.

belles courses, claires dans leur déroulement.

Nos coureurs — et leurs 250 cc — y rencontreront des adversaires montés pour la plupart sur des 175 cc. — Mais compte tenu des nombreux virages, de la faible importance des lignes droites, l'écart de puissance n'y sera pas trop manifeste, pensons-nous.

★

L'après-midi est sur le point de se terminer. Nous sommes redescendu à Madrid, consacrant encore un bon moment à étudier les diverses dispositions à prendre pour préparer la course internationale de mai, à envisager la mise en action de tous moyens publicitaires, presse, radio, télévision et, une fois de plus, nous nous étonnons de constater combien la moto est populaire ici, combien elle a sa place aux regards de tous.

Puis, prenant congé de nos hôtes aimables, de nos compagnons qui tous nous ont donné la meilleure vision du motocyclisme sportif espagnol, nous rendons visite au secrétaire général de la Fédération, M. Pedro Obon.

Celui-ci, présent un peu plus tôt au déjeuner, n'a pu en effet nous accompagner jusqu'au terrain de moto-cross car il a une jambe dans le plâtre, conséquence d'un récent accident, de moto bien sûr !

Vollà qui nous donne immédiatement la meilleure opinion des dirigeants espagnols !

(à suivre).

R. C. D.

ACTUALITÉS

Allocation de devises pour touristes ré-instituée, et augmentée

A dater du 1^{er} JUIN (retenez bien la date !), les français se rendant à l'étranger pourront à nouveau bénéficier d'une attribution de devises, pour un montant de 50.000 francs français par personne. Ce qui est en nette augmentation par rapport à l'ancienne attribution (35.000 francs).

Rappelons à ce propos qu'en dehors des devises correspondant à la valeur maximum de 50.000 francs français, les touristes français pourront encore exporter le maximum de 20.000 francs en monnaie française, par personne également.

L'allocation de devises est unique : même si vous n'en demandez qu'une fraction pour un voyage, vous ne pourrez pas réclamer le solde pour un autre voyage effectué dans la même année.

En outre, l'allocation de devises ne sera accordée qu'aux personnes en possession d'un passeport en cours de validité. Si donc vous désirez vous munir de devises achetées en France avant votre départ, vous devez avoir un passeport en ordre, même si le pays dans lequel vous vous rendez n'exige pas cette pièce pour vous accepter et se suffit dans ce domaine d'une simple carte d'identité.

Enfin, si vous avez des enfants, si vous vous proposez de les emmener avec vous à l'étranger, et si vous désirez demander autant de fois l'allocation de devises que vous emmenez d'enfants avec vous (car ils ont droit eux aussi à l'allocation maximum égale à 50.000 francs français), il vous faut faire établir pour chaque enfant un passeport distinct. Les enfants portés sur le passeport de leur père (ou de toute personne exerçant les droits paternels) ne peuvent en effet prétendre à l'allocation de devises.

Cette situation (comme celle des touristes qui se rendent dans un pays qui accepte les étrangers sur le simple vu de la carte d'identité) est évidemment injuste, anormale, et fait l'objet de nombreuses réclamations auprès des services compétents. Cependant, le règlement en vigueur (voir ce qui précède), n'a pas été modifié jusqu'ici.

Reste que, pour les personnes considérées dans ce dernier paragraphe, il est toujours possible d'exporter 20.000 francs français par voyageur (adulte ou enfant).

Ce qui suffit parfois, si le séjour à l'étranger n'est ni trop prolongé, ni trop coûteux !

Un dernier avis : avec la récente dévaluation de 17,5 %, la vie à l'étranger nous revient nettement plus cher que l'an dernier. Nous venons pour notre compte d'en faire l'expérience en Espagne, Hollande, Belgique. Alors, ne calculez pas trop juste !

L'Oscar de la prudence

Afin d'aider par toute la publicité désirable les efforts faits de tous côtés pour diminuer les hécatombes routières qui endeuillent trop de départs en vacances, l'Association des Bons Conducteurs et l'Association pour la Croisade de la Prudence viennent de fonder un « Oscar » annuel, dit « Oscar de la Prudence ».

Le jury aura pour tâche de désigner, parmi les personnalités ayant mené à des titres divers, la lutte contre les accidents de la circulation, celle qui, par ses écrits ou son action, aura contribué le plus efficacement à inculquer l'idée de prudence aux usagers de la route.

L'« Oscar 1959 » dont le Touring Club de France a accepté le parrainage, sera remis au lauréat au cours du printemps prochain.

Nous indiquerons en temps utile la date et le lieu de cette manifestation dont le retentissement, à la veille des grands exodes de l'été, ne peut manquer d'avoir une heureuse influence sur tous ceux qui circulent.

M. Fernand Picard, directeur des Etudes et Recherches de la Régie Nationale des usines Renault a été élu président de la Fédération internationale des Sociétés d'Ingénieurs de Techniques de l'Automobile (F.I.S.I.T.A.)



La première autoroute anglaise est ouverte à la circulation

Après 47 jours d'utilisation, la « Preston by Pass », première autoroute britannique, avait dû être fermée à la circulation, le gel ayant gravement endommagé le revêtement tout neuf.

En un peu plus d'un mois, 300 ouvriers travaillant jour et nuit ont réussi à remettre tout en état et l'autoroute vient d'être rouverte aux usagers. La « Preston by Pass » a coûté à l'origine 4.225.000.000 de francs, et sa remise en ordre a entraîné une dépense de 130.000.000 de francs. Elle est présentement accessible aux poids-lourds aussi bien qu'aux véhicules de tourisme.

Deux ans de garantie chez Universal !

La nouvelle 250 cc 4 temps de la marque suisse « Universal » est vendue avec une garantie portant sur DEUX années. On ne peut mieux exprimer la confiance qu'ont les constructeurs dans la qualité générale de leur modèle, dans les soins apportés à l'usinage, à la finition et au montage.

La nouvelle usine Marchal d'Asnières

Depuis le début de février, le transfert des ateliers de Neuilly à la nouvelle usine d'Asnières est pratiquement terminé.

Cette usine, située 200, avenue des Grésillons, a été conçue et construite pour le montage de la bougie. Les différentes opérations de préparation et d'assemblage se suivent dans un ordre rationnel qui permet de réduire au minimum la manutention. Les chaînes de montage sont spécialisées par types de bougies afin de faciliter le contrôle, contrôle qui s'exerce successivement aux différents stades et sur la bougie terminée, après avoir porté

sur la totalité des éléments mis en jeu.

La capacité de production a été sensiblement accrue, et l'usine d'Asnières se trouve déjà à même d'assurer à elle seule plus de 60 % de la production française. Parallèlement la Scamea a entrepris des travaux importants à l'usine de Marignier (Haute-Savoie) ou sont fabriqués des isolants, pour mettre cette dernière à même de suivre le programme d'extension prévu pour Asnières.

Le département « pièces détachées » BSA change d'adresse

12.000.000 de pièces détachées, 600 tonnes de métal, voilà ce que le changement d'adresse du Département « Spare Parts » BSA en Angleterre oblige à déplacer actuellement.

L'opération a été organisée en vue de ne pas interrompre les livraisons régulières, qui représentent quelques 50.000 pièces quotidiennes.

Le Département « Pièces détachées BSA » est en effet le plus important de l'industrie britannique du motocycle, et ses expéditions s'effectuent en direction de 125 pays !

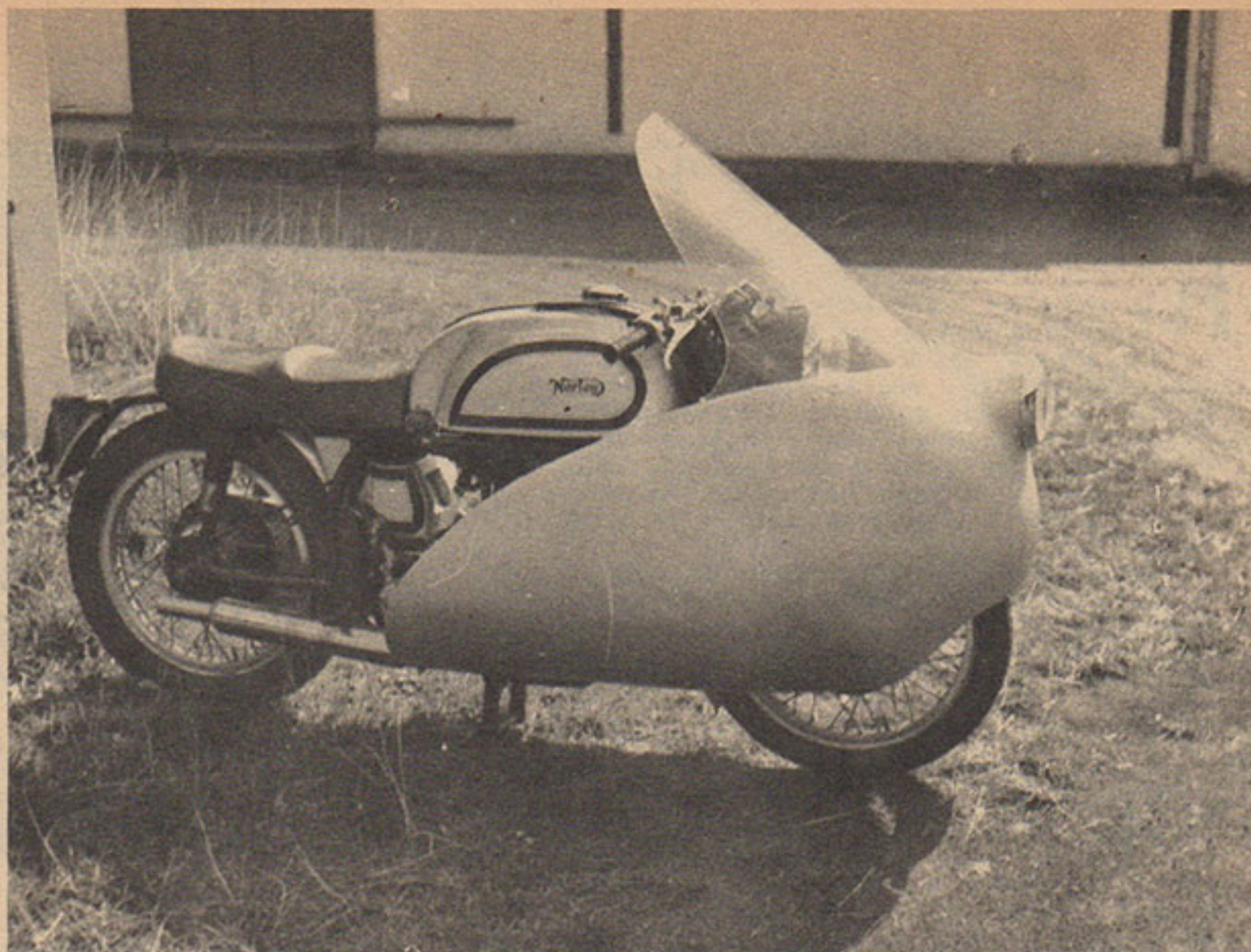
Dunlop a sa seconde usine aux Indes

Une usine de pneumatiques Dunlop a été construite à Ambattur, près de Madras. Elle a coûté 1.800.000 livres sterling et va produire annuellement 2.000.000 de pneus de vélos et 134.000 pneus destinés aux véhicules commerciaux.

L'usine de Madras-Ambattur occupera incessamment 600 travailleurs, sans pour autant qu'elle contribue à ralentir la production de la première des usines Dunlop aux Indes, celle de Sahagani, près de Calcutta.

en
défense
du
carénage

Une Manx "tourisme" carénée !



JE me permets de vous envoyer quelques photos d'un carénage en polyester de ma réalisation, monté sur une 500 « Manx » Norton « longue-course » équipée en tourisme.

★

Les buts recherchés ?

— D'une part, une meilleure pénétration dans l'air ; sans ce carénage, ma « Manx » atteint bien le 150 km/h en position assise avec un pignon de 21 dents ; mais la pression du vent est alors très désagréable.

— D'autre part, une protection du pilote contre le froid et les intempéries.

Mais ce carénage ne devait pas nuire à la tenue de route, comme c'est le cas de certaines productions. En effet, nos routes du Pays Basque sont des juges impitoyables, qui « sonnent » le matériel lors des sorties-promenades dominicales... .. et le pilotage ne doit pas ressembler à de l'aviation.

★

La fixation est assurée en 6 points.

A l'avant, un treillis en tubes, boulonné sur le cadre par des étriers, supporte le carénage par l'intermédiaire de 2 tubes cintrés à la forme des côtés et noyés dans le polyester lors de la fabrication.

A l'arrière, 2 pattes, noyées également dans le carénage, sont boulonnées aux extrémités des repose-pieds.

★

L'air, passant par l'ouverture de la roue avant, est canalisé par des déflecteurs montés sur les côtés et le dessus de

la coque. C'est déflecteurs, de plus, raidissent l'ensemble et évitent les projections de boue sur le pare-brise.

★

Ce dernier, réalisé en « Lucoflex » transparent, est boulonné sur la face interne du carénage. Sa hauteur et son inclinaison (variable par ailleurs) sont telles que le visage et le cou du pilote demeurent dans le courant d'air, ceci pour éviter des remous intempestifs sur le front, et pour garder, malgré tout, un contact avec l'air ambiant..., sinon il ne reste plus qu'à rouler en voiture. Par temps de pluie, il suffit de modifier l'inclinaison du pare-brise (ce qui est très rapide et très facile) pour protéger le visage ; mais là encore, je préfère rouler avec un champ de vision dégagé.

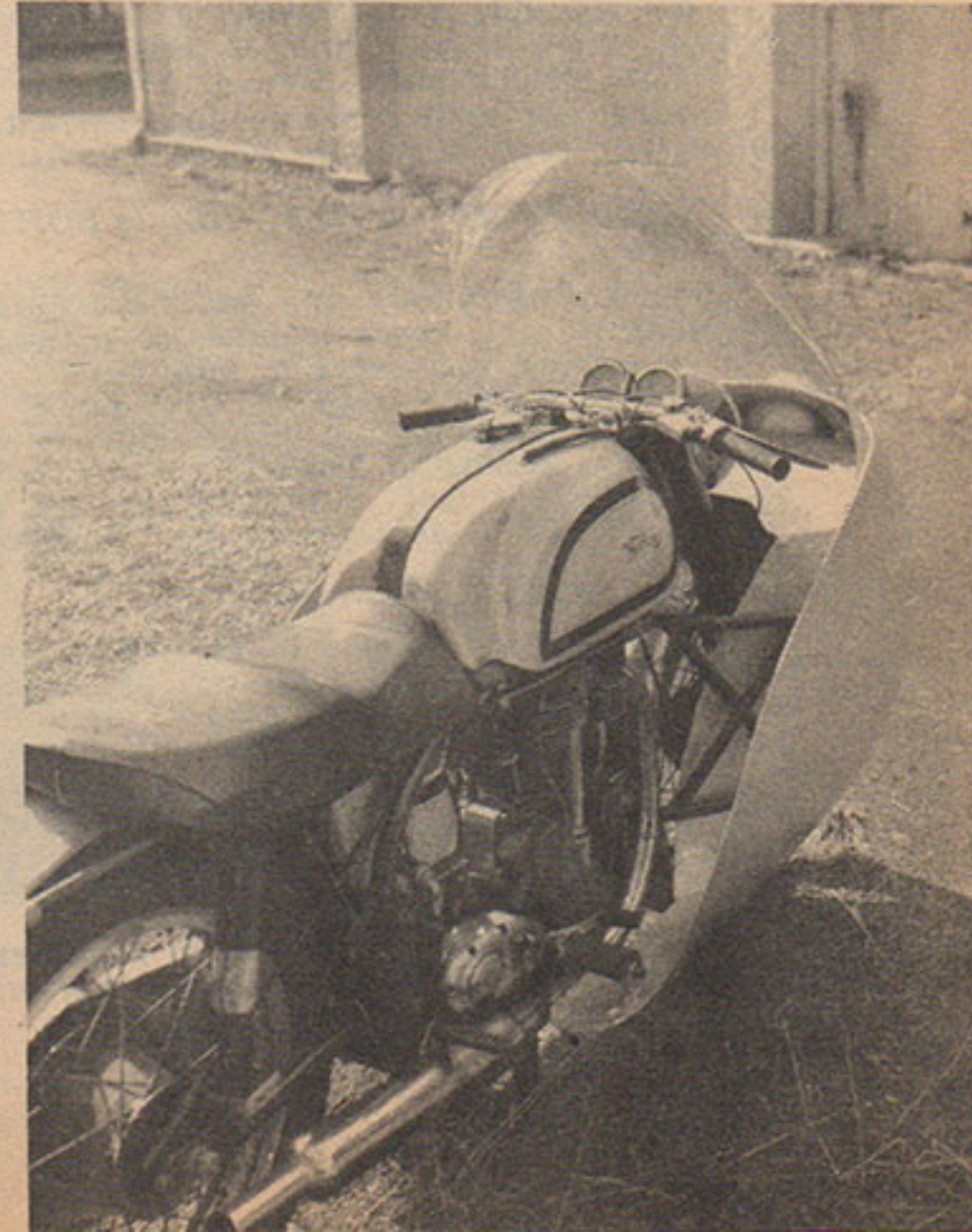
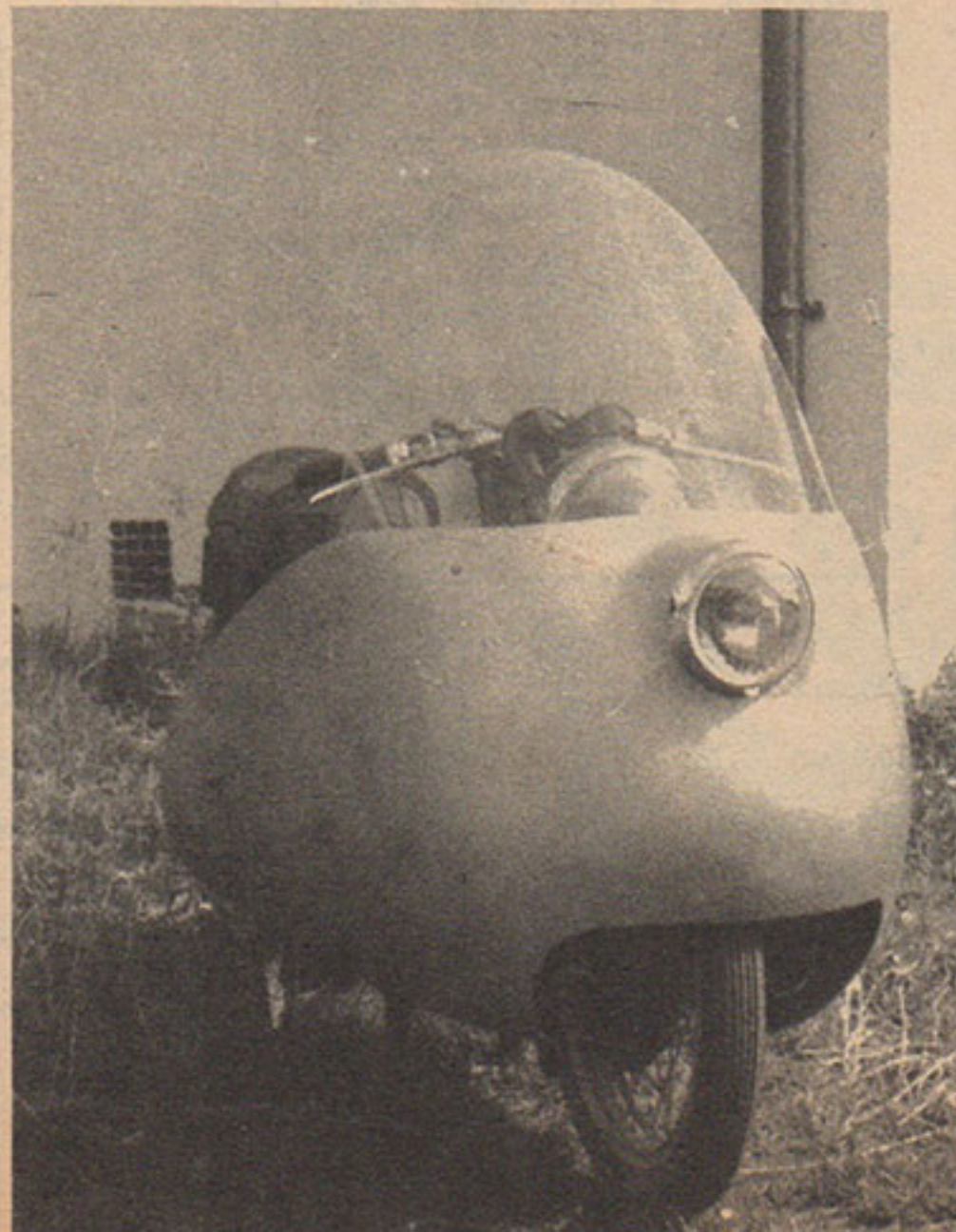
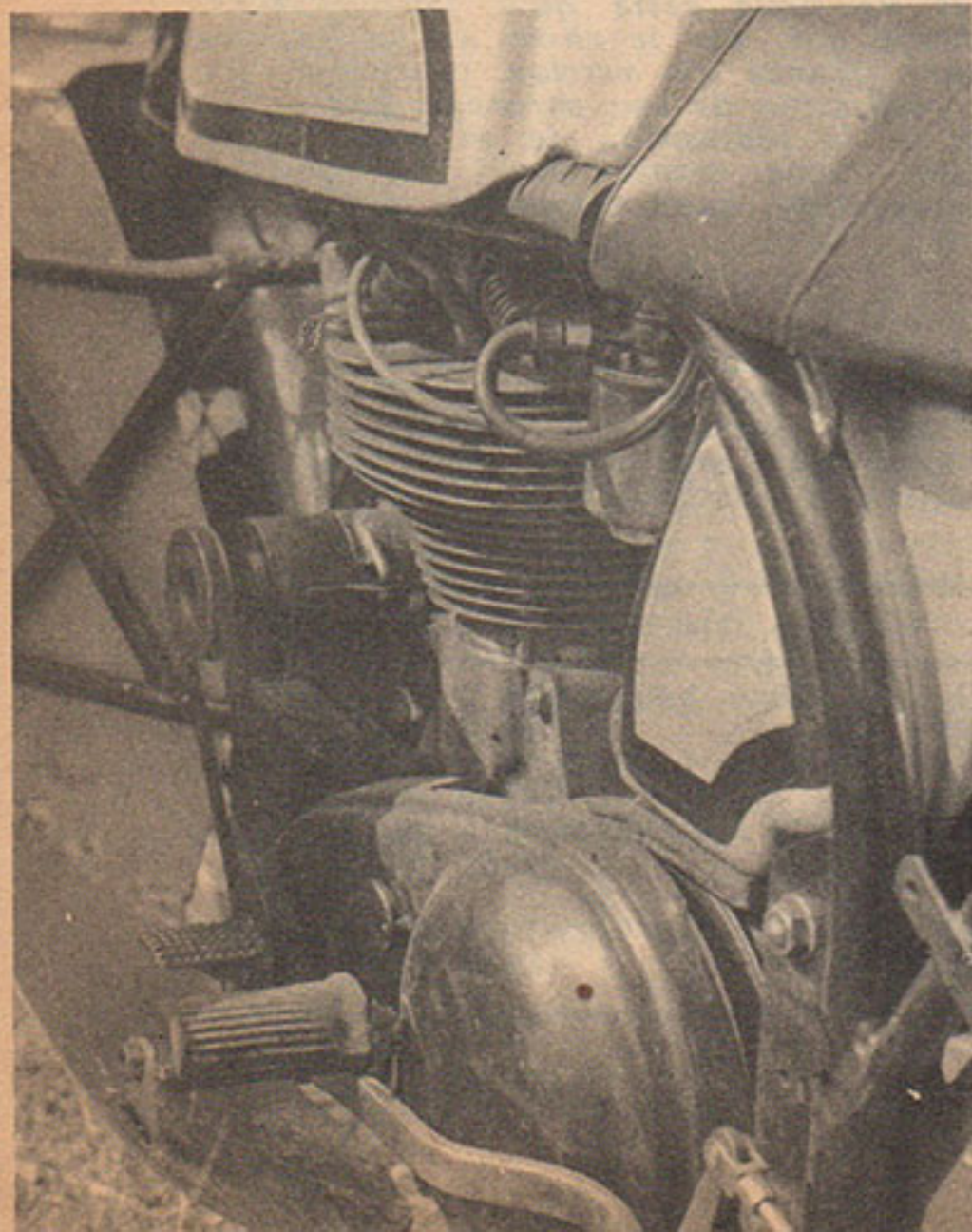
A l'avant du carénage est monté un phare destiné à pallier l'insuffisance de lumière du phare de la moto, d'une part parce que le carénage monte plus haut que le centre de la parabole, d'autre part parce que le pare-brise absorbe et dévie la presque totalité des rayons lumineux et produit des réflexions gênantes. Le phare de la moto est donc hors-circuit.

★

Les performances sont évidemment améliorées et, avec un pignon moteur de 21 dents, on atteint le régime de puissance maximum sans « pousser à fond ». On pourrait certainement monter un 22 ou 23 dents, mais la conduite deviendrait assez fastidieuse avec les rapports « longs » et serrés de la « Manx ».

M. Barland — Bayonne (B. P.).

Les 2 vues latérales nous montrent la fixation du carénage sur la « Manx », ainsi que les déflecteurs internes canalisant l'air sur le moteur et protégeant des projections d'eau.



Une boîte "sport" parfaitement étagée...

... nous propose M. BARLAND

A la suite de cette lettre relative à son carénage monté sur une 500 «Manx» longue-course, M. M. Barland nous explique comment il a réalisé une boîte de vitesses, pour sa machine, aux rapports suffisamment serrés pour répondre aux caractéristiques «grand sport» de sa moto, mais néanmoins suffisamment espacés pour pouvoir permettre une utilisation normale.

Pour ce faire, il a «épluché» de près les boîtes Norton «Inter» et ancien type de «Dominator», afin de voir dans quelle mesure un mariage ne lui permettrait pas de trouver la boîte parfaite.

ANALYSONS LA BOITE DE L'«INTER»

Point de départ, la boîte de vitesses de l'«Inter».

En fait, il s'agit de l'ancienne boîte de la «Manx», mais avec une lère rétrécie. Les 3 premiers rapports demeurent les mêmes : 4ème en prise directe (100 %) — 3ème de 1,10 à 1 (90,85 %) — 2ème de 1,332 à 1 (75,1 %).

Mais la lère a été modifiée. Sur la «Manx», elle fait 1,780 à 1, soit 56,15 % de la 4ème; c'est là un rapport bien trop long, acceptable en course, mais inutilisable pour une conduite normale. Aussi, sur l'«Inter», en remplaçant un des jeux de pignons de lère, de 25/17 dents, par un jeu de 27/14 dents, on obtient une lère à 2,335 à 1, soit de 42,85 % de la 4ème. C'est donc là une lère d'une boîte sport, «serrée», mais non plus celle d'une boîte de course.

★

Ceci dit, comment se présente donc cette boîte de l'«Inter»? Des 4ème, 3ème et 2ème obéissant parfaitement aux lois d'une boîte de vitesses d'une machine de course, mais avec une lère beaucoup plus courte, très loin de la seconde.

Une idée du «trou» existant entre ces 2 rapports nous est donnée par le fait que la lère est 1,753 fois plus démultipliée que la 2ème. Etant en lère à 7.000 t/m par exemple, on retombe, en 2ème à 4.000 t/m seulement. Passe encore avec une conduite sport..., mais si c'est à 4.000 t/m que vous quittez votre lère, alors ce n'est même pas 2.300 t/m que vous «accrochez» en 2ème. Aussi, ainsi que nous l'écrivit M. Barland, au moindre ralentissement sérieux, sur la route, on est contraint de repasser en lère, alors que sa «Manx», avec un silencieux sans chicanes, reprend bien à 3.500 t/m.

★

Donc, avec sa boîte d'«Inter», et tenant compte de l'utilisation routière de la machine, M. Barland se trouve en présence :
— de rapports trop serrés, «compétition», entre 4ème, 3ème et 2ème;
— d'un «trou» entre lère et 2ème;
— mais, par contre, d'une lère correcte, convenant bien à l'usage de sa machine.

ET L'ANCIENNE BOITE DE «DOMINATOR»?

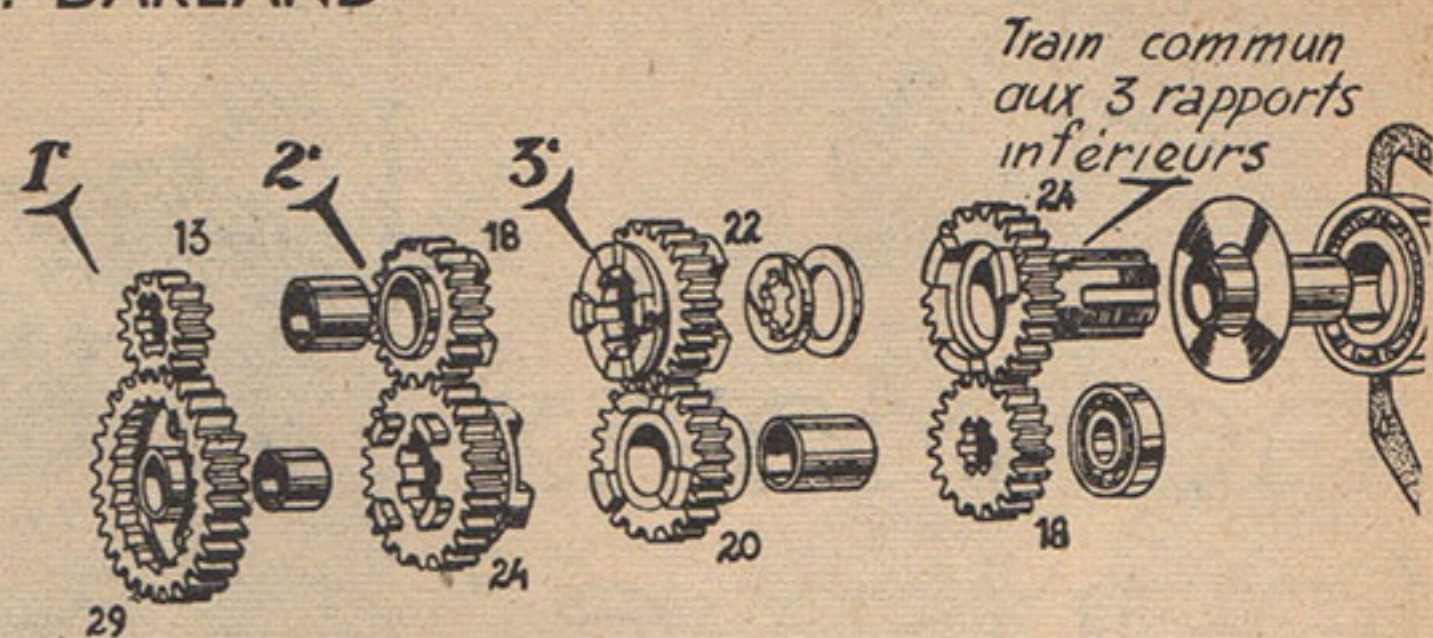
En se tournant vers une ancienne boîte de «Dominator», notre lecteur ne pouvait pas, non plus, trouver son bonheur.

La 3ème, à 82,5 % de la prise (1,212 à 1), a effectivement la démultiplication voulue. Par contre la 2ème (1,778 à 1, soit 56,25 % de la 4ème) et la lère (2,974 à 1, soit 33,6 % de la 4ème) sont trop courtes.

EXAMEN AVANT MARIAGE

Mais disposant de ces boîtes d'Inter et de Dominator, et voulant réaliser une boîte aux rapports correctement étagés, lui donnant très sensiblement la lère de l'«Inter» et la 3ème de la «Dominator», M. Barland a donc voulu voir s'il ne pouvait procéder à un «mariage» de ces 2 boîtes, mariage qui lui permettrait, à moindre frais, de réaliser la boîte idéale.

C'est donc là qu'il a procédé à l'examen méticuleux des boîtes de vitesses d'«Inter»



L'ancienne boîte «DOMINATOR»

et de «Dominator», examiné les jeux de pignons en prise, etc.

LES TRAINS DE PIGNONS COMMUNS AUX 3 RAPPORTS INFÉRIEURS

Dans un cas comme dans l'autre, nous sommes en présence d'une boîte à prise directe, donc sans démultiplication aucune en 4ème.

★

Mais, dans ce type de boîte, sur les rapports inférieurs, nous avons toujours 2 jeux de pignons qui travaillent, l'un de ces jeux servant aux 3 rapports inférieurs.

Ainsi, ce jeu commun est de 24/18 dents sur la «Dominator». Ce jeu de pignons, associé à un jeu de 20/22 dents vous donne la 3ème; avec un autre jeu de 24/18 dents nous aurons la 2ème; et, finalement, associé à un jeu de 29/13 dents, nous aurons la lère.

Comme nous venons de le dire, ce jeu de pignons commun à tous les intermédiaires de la «Dominator» est de 24 et 18 dents. Celui de l'«Inter» est de 23/19 dents, donc donnant une première démultiplication plus longue (23/19 = 1,21 à 1, alors que 24/18 nous donne 1,333 à 1). C'est donc ce dernier qu'il fallait choisir a priori, puisque permettant d'office d'avoir des lères et 2èmes plus longues que celles de la «Dominator».

LE CHOIX DES AUTRES JEUX DE PIGNONS

M. Barland part donc de ce jeu commun de 23/19 dents, qui est celui de l'«Inter». Il lui faut donc, maintenant choisir les 3 autres jeux de pignons à associer à ce jeu 23/19 pour obtenir ces rapports de lère, 2ème et 3ème.

Pour la lère, pas de problèmes. Voulant avoir la même démultiplication que celle de l'«Inter», il prend le jeu de cette dernière (27/14 dents) et obtient donc comme démultiplication finale : 23/19 × 27/14 = 2,335 à 1, soit 42,83 % de la 4ème.

Pour la 2ème, il n'est pas question de prendre le second jeu de pignons de l'«Inter», puisque ce rapport a été jugé trop long. Par contre, en prenant le deuxième jeu de 2ème de la Dominator (24/18 dents), il

obtient une démultiplication de 1,614 à 1 (23/19 × 24/18), à 61,95 % de la 4ème, notablement plus courte que celle de l'«Inter» (1,332 à 1 et 75,1 % de la 4ème), mais plus longue que celle de la Dominator (1,778 à 1, soit 56,25 % de la prise).

★

Il restait maintenant à choisir le rapport de 3ème, que M. Barland voulait sensiblement identique à celui de la Dominator (82,5 % de la prise). Par ailleurs l'étagement parfait, tenant compte des lère et 2èmes déjà obtenues, exigeait une 3ème à 1,22 à 1, soit 82 % de la prise.

Or il se trouve justement que le train choisi de pignons de 23/19 dents, train commun aux 3 rapports intermédiaires, nous donne très sensiblement le résultat escompté, puisqu'il nous fournit un rapport de 1,2105 à 1 (82,6 %). Il faut donc, dans ces conditions, que le 2ème jeu des pignons de 3ème, donne un rapport de 1 à 1, donc que les 2 pignons aient le même nombre de dents, soit 21 pour respecter le module. C'est donc là les seuls pignons que M. Barland ait à réaliser, au module 2,54 («diamétral pitch» : 10... car, bien entendu, nous sommes en cotes anglaises).

UN MARIAGE REUSSI

Ainsi, à très peu de frais, M. Barland a su réaliser une boîte mathématiquement parfaitement étagée, aux rapports plus «étalés» que sur une machine de compétition, mais suffisamment resserrés pour la machine «grand sport» qu'il possède.

★

Il ne nous reste qu'à féliciter notre lecteur qui, par le choix de sa machine (une «Manx» en version tourisme), par la réalisation de son carénage, par le calcul et la réalisation de sa boîte de vitesses, nous montre qu'il est véritable motocycliste, aussi convaincu que compétent.

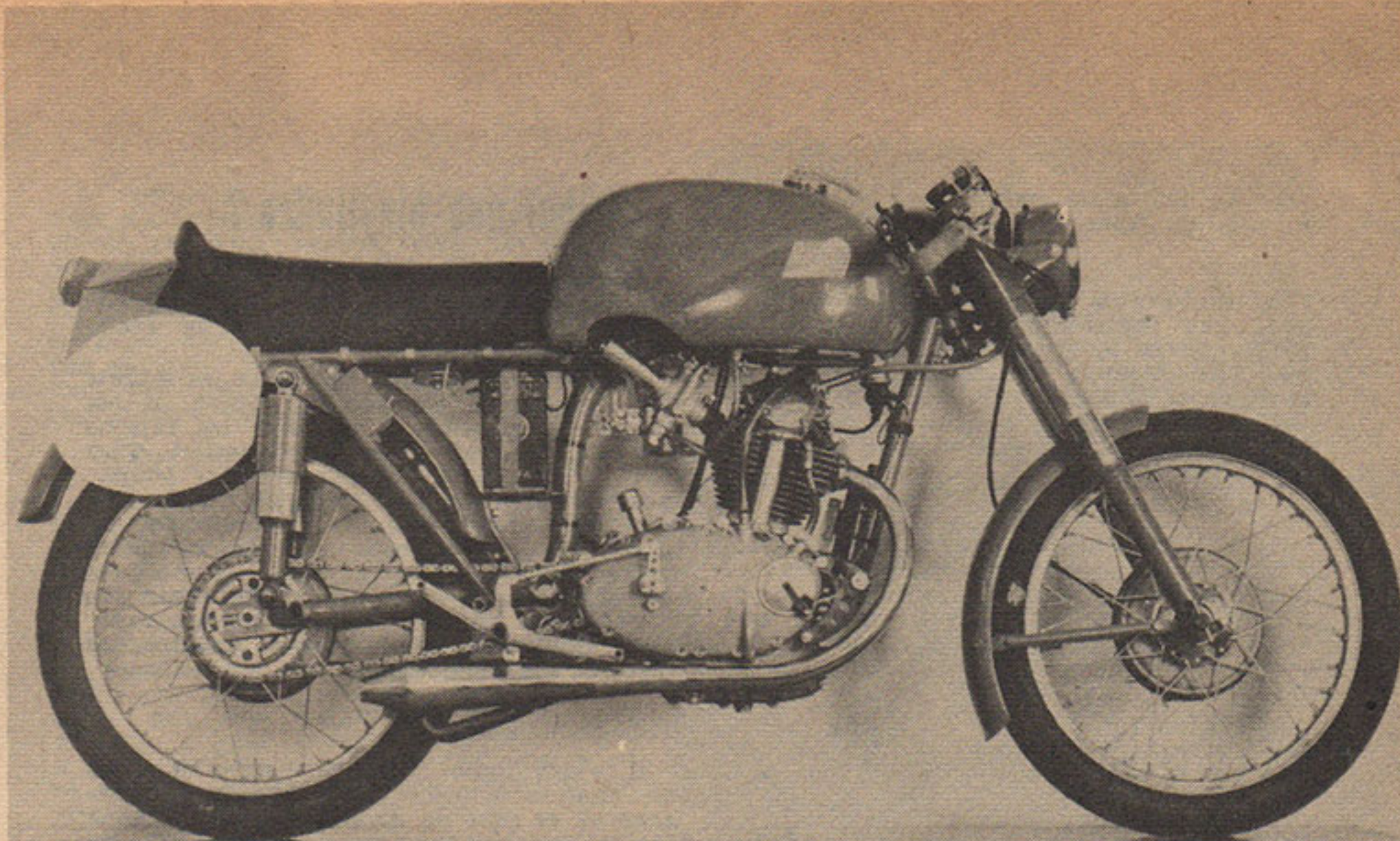
J. B.

P. S. : Le tableau joint montre les trains de pignons entrant en jeu en 3ème, 2ème et lère, sur les «Manx», «Inter» et «Dominator», ainsi que sur la boîte que s'est réalisée M. Barland.

	lère	2ème	3ème
Manx	23/19 × 20/22 = 1,10 (90,87 %).	23/19 × 22/20 = 1,332 (75,1 %).	23/19 × 25/17 = 1,780 (56,17 %).
Inter	23/19 × 20/22 = 1,10 (90,87 %).	23/19 × 22/20 = 1,332 (75,1 %).	23/19 × 27/14 = 2,335 (42,83 %).
Dominator	24/18 × 20/22 = 1,212 (82,5 %).	24/18 × 24/18 = 1,778 (56,25 %).	24/18 × 29/13 = 2,974 (33,62 %).
Rapports désirés	23/19 × 21/21 = 1,2105 (82,6 %).	23/19 × 24/18 = 1,614 (61,95 %).	23/19 × 27/14 = 2,335 (42,83 %).

Héritière
des
solutions
techniques
des 100 cc
de 1955 :

LA
125
DUCATI
TWIN
"DESMO"



AVEC ses 125 monocylindres à commande desmodromique des soupapes, Ducati a créé la grande surprise de la saison 1958, battant à plusieurs reprises les M.V. de Provini et Ubbiali, et inquiétant très sérieusement cette marque, puisque terminant 2ème du championnat du monde, à deux points de M.V.

Mais, malgré le triomphe de ses machines à Monza, dernière épreuve des championnats du monde 1958, le service course de Ducati ne chôme pas. A cette même épreuve de Monza, en plus de ses habituelles monocylindres, l'usine aligne en effet une twin expérimentale, toujours à commande desmodromique des soupapes. Confiée à Villa, cette machine termina à la troisième place (derrière les monos de Spaggiari et Gandossi) de la première course à laquelle elle participait.

Encouragé par ces premiers résultats, Ducati a mis à profit l'hiver pour préparer cette machine, destinée à parer la contre-attaque de M.V. qui ne va certainement pas s'endormir sur des lauriers aussi menacés (selon certains rumeurs, M.V. aurait une desmodromique à l'étude).

Mais, avant de voir en détails la machine qui défendra les couleurs de la Ducati en 125 cc au cours de la saison prochaine, voyons d'abord les projets et les réalisations du service course.

du pain sur la planche...

L'usine Ducati fournit un très grand nombre de coureurs « privés » qui apprécient la robustesse et la rapidité des 125 simple ou double arbre compétition-client.

★

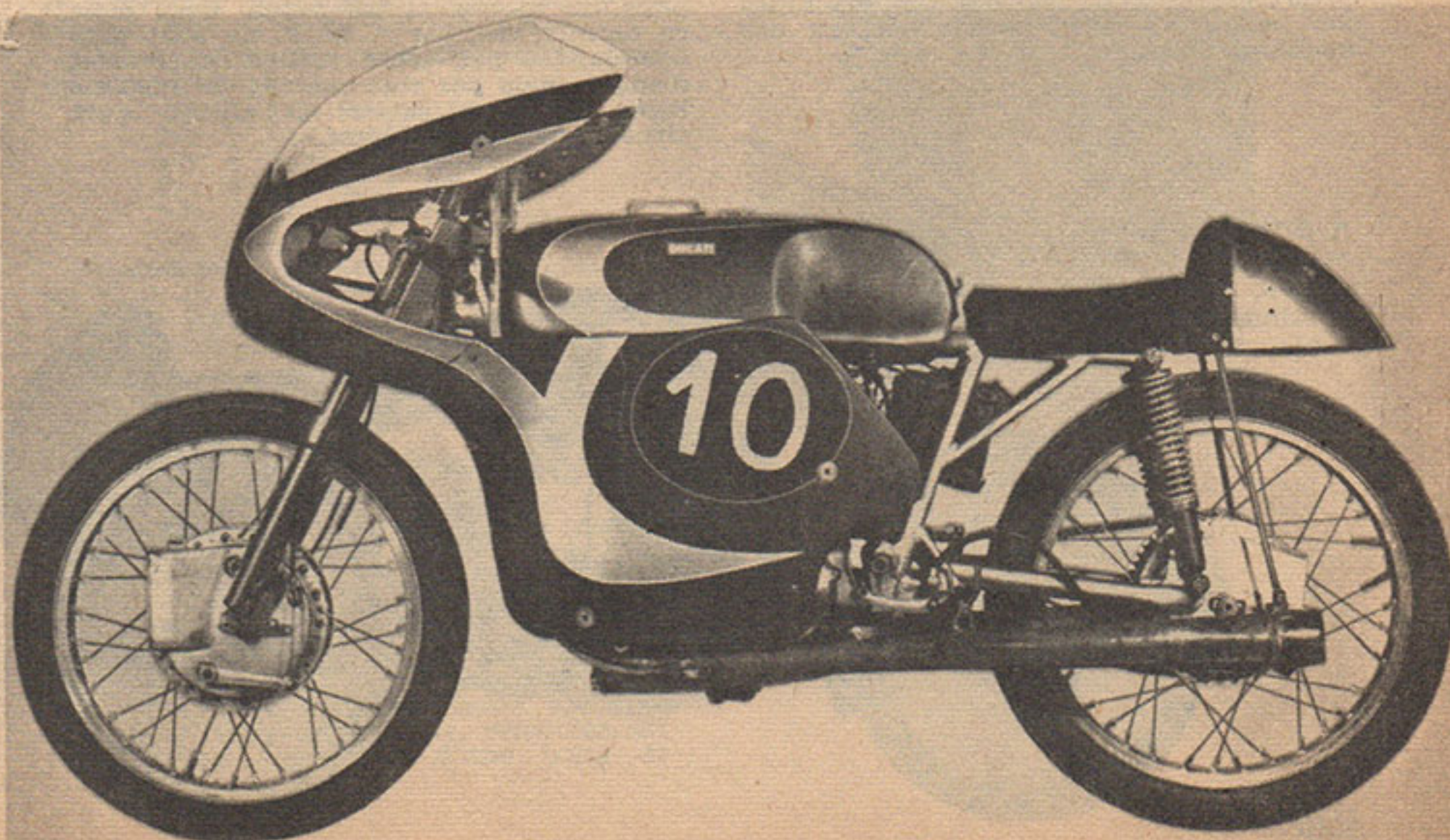
Voyons d'abord ce qui a été fait pour les pilotes italiens : cinquante 125 de formule III (simple ACT) qui sont identiques aux machines de série, mais montées à la main, soigneusement réglées et utilisant certaines pièces spéciales. Toujours destinées à la formule III, une petite série de 175 cc est prévue.

Pour les pilotes nationaux ou étrangers clients de Ducati, le département course a construit une nouvelle série des 125 double arbre à boîte cinq vitesses. Il semble que l'usine envisagerait de donner aux acquéreurs de ces machines la possibilité de les transformer en desmodromiques, ce qui en ferait de « méchantes » machines-client.

★

En vue des championnats italiens, on a construit également à Bologne un 175 twin, ressemblant extérieurement

En haut de la page, la première Ducati compétition : la 100 cc qui remporta le tour d'Italie 1955. Ci-contre, la dernière création de l'usine: la 125 twin.



fort au 125, mais comportant un système normal de commande des soupapes.

★

Le moto-cross et la régularité ne laissent pas indifférents la « marque au petit cheval ». Bien que ne présentant pas officiellement de modèle destiné au moto-cross, l'usine suit de près le travail d'un pilote anglais qui a transformé une 200 cc « Elite » en vue de cette spécialité.

★

Enfin, certaines rumeurs avaient laissé supposer qu'un 250 bicylindre (quatre cylindres selon d'autres bruits) était en préparation, mais l'usine a précisé que seuls les dessins d'un tel moteur existaient.

à la première place en 5 années

Nous pouvons donc voir que depuis les cinq années que Ducati a installé son département course dans de nouveaux bâtiments, ce département a fait du bon travail. En effet, sous la direction de l'ingénieur Fabio Taglioni, le premier travail de ce service a été de créer la 100 cc « Gran Sport » qui devait faire une entrée fracassante dans l'arène sportive en pulvérisant (sous le nom de baptême de « Marianne ») les moyennes du Tour d'Italie 1955 et en triomphant de ses concurrents.

★

A partir de ce moteur simple arbre, Ducati devait tirer des 125, 175 et 200 cc de tourisme et de sport d'un excellent rendement. Parallèlement à la création de ces machines, étaient dessinés un 125 simple arbre, un 125 double A.C.T. cinq vitesses, puis le 3 A.C.T. à commande desmodromique des soupapes qui s'illustra cette saison et, enfin le « twin desmo » à boîte 6 vitesses.

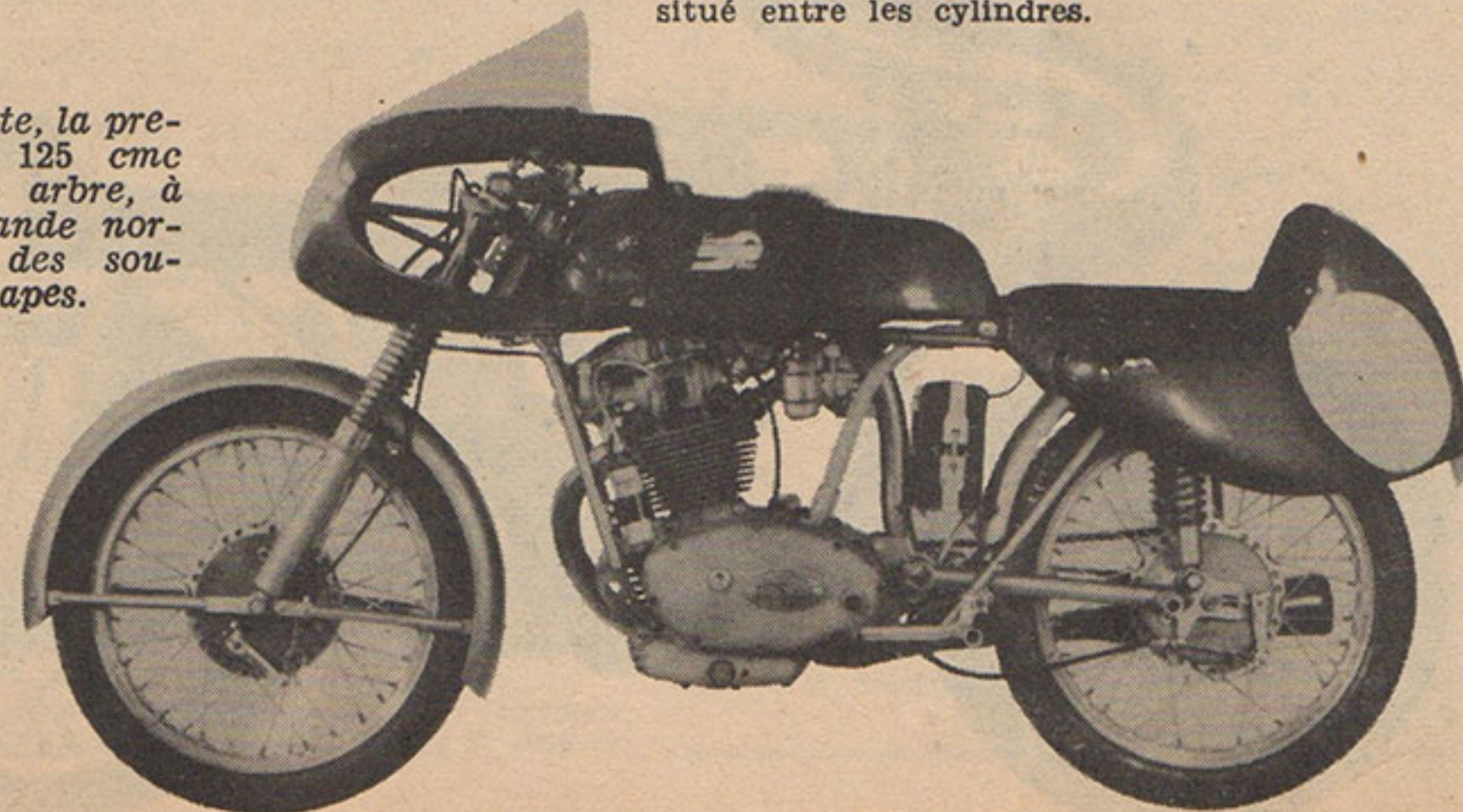
★

Jusqu'au début de 1958, la partie cycle — sauf les freins — était restée celle des « Marianne » de 1955, aussi bien pour les machines tourisme que compétition : un cadre simple berceau de type « ouvert ».

Mais, pour les machines compétition, la vitesse commençait à être trop élevée pour cette partie cycle. Aussi, les machines d'usine furent-elles dotées d'un cadre double-berceau inspiré, dans son principe, du cadre Mc Candless.

Les machines client, moins rapides, avaient été dotées d'un renfort tubulaire sous le carter, fermant ainsi le cadre ouvert. Mais, cette saison, ces machines ont hérité du cadre double berceau des machines d'usine.

A droite, la première 125 cmc double arbre, à commande normale des soupapes.



pourquoi une bicylindre ?

Pourquoi, alors que son monocylindre était loin d'être au bout de ses possibilités, Ducati a-t-il entrepris la réalisation d'un twin ?

Si nous ne sommes pas dans les secrets des ingénieurs du service course, il est cependant possible d'imaginer les raisons qui ont amené à la construction d'un twin : possibilité de monter des soupapes de plus grand diamètre, d'où une meilleure respiration — possibilité de disposer des culasses et des cylindres vastes et bien allettés, d'où un meilleur refroidissement — possibilité d'obtenir une course plus réduite, d'où un régime supérieur pour une même vitesse linéaire des pistons, ou inversement, etc.

LE MOTEUR

Il s'agit donc d'un bicylindre de 124,8 cc, chaque cylindre ayant 42,5 mm d'alésage et 44 mm de course, soit un moteur légèrement longue course, de 1,035 de rapport course/alésage.

Les cylindres, séparés, et largement allettés sont en alliage léger chemisé en fonte spéciale. Culasses en alliage léger, à chambres de combustion hémisphériques ; sièges des soupapes rapportés, en bronze spécial.

★

Taux de compression : 10 à 1. La puissance maximum est de 23 CV (184 CV/litre environ) au régime de 15.000 t/m. Si cette puissance spécifique est une des plus élevées que l'on rencontre, le régime auquel ces 23 CV sont obtenus est également l'un des plus élevés que l'on puisse trouver !

GRACE A LA COMMANDE « DESMO »...

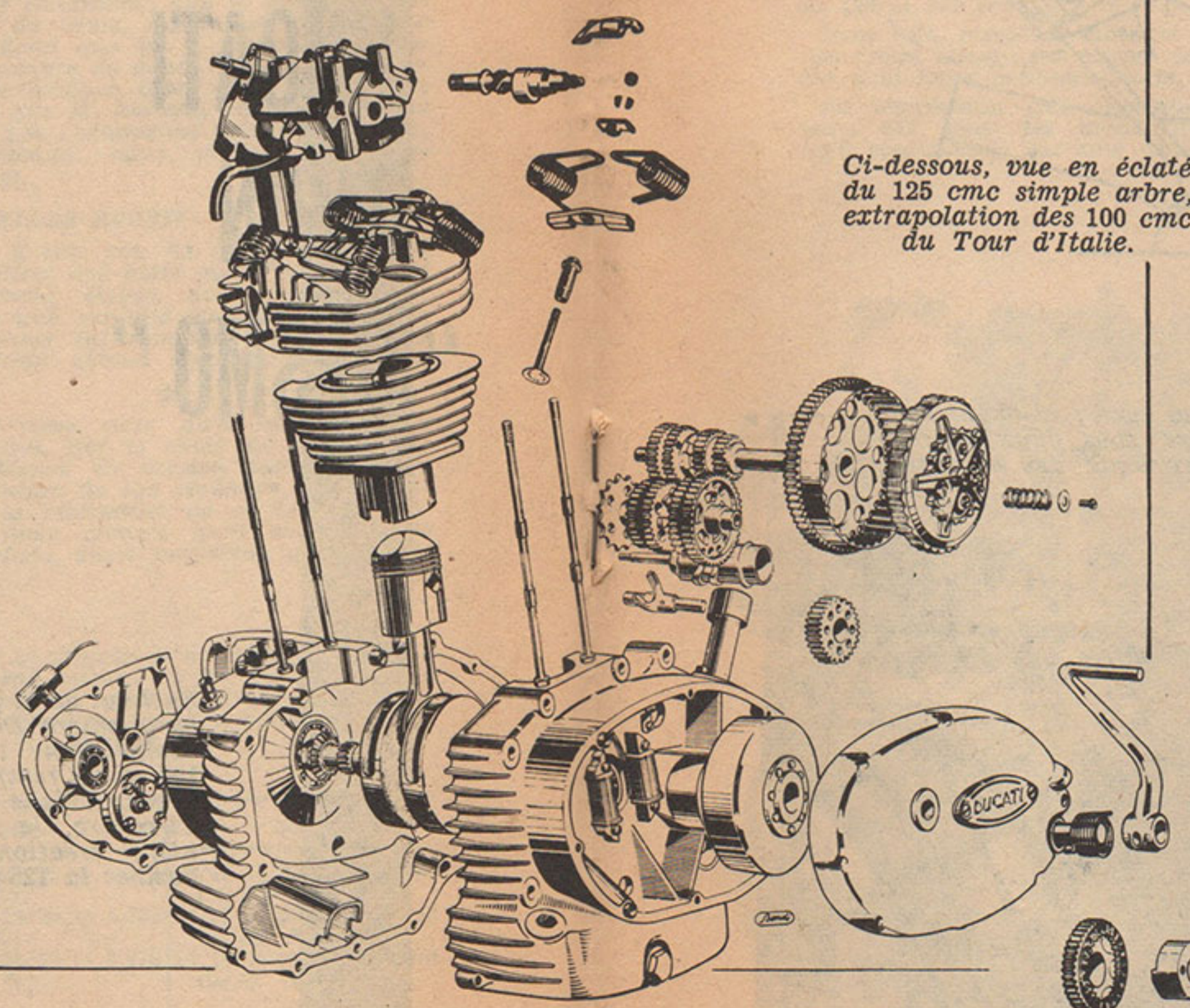
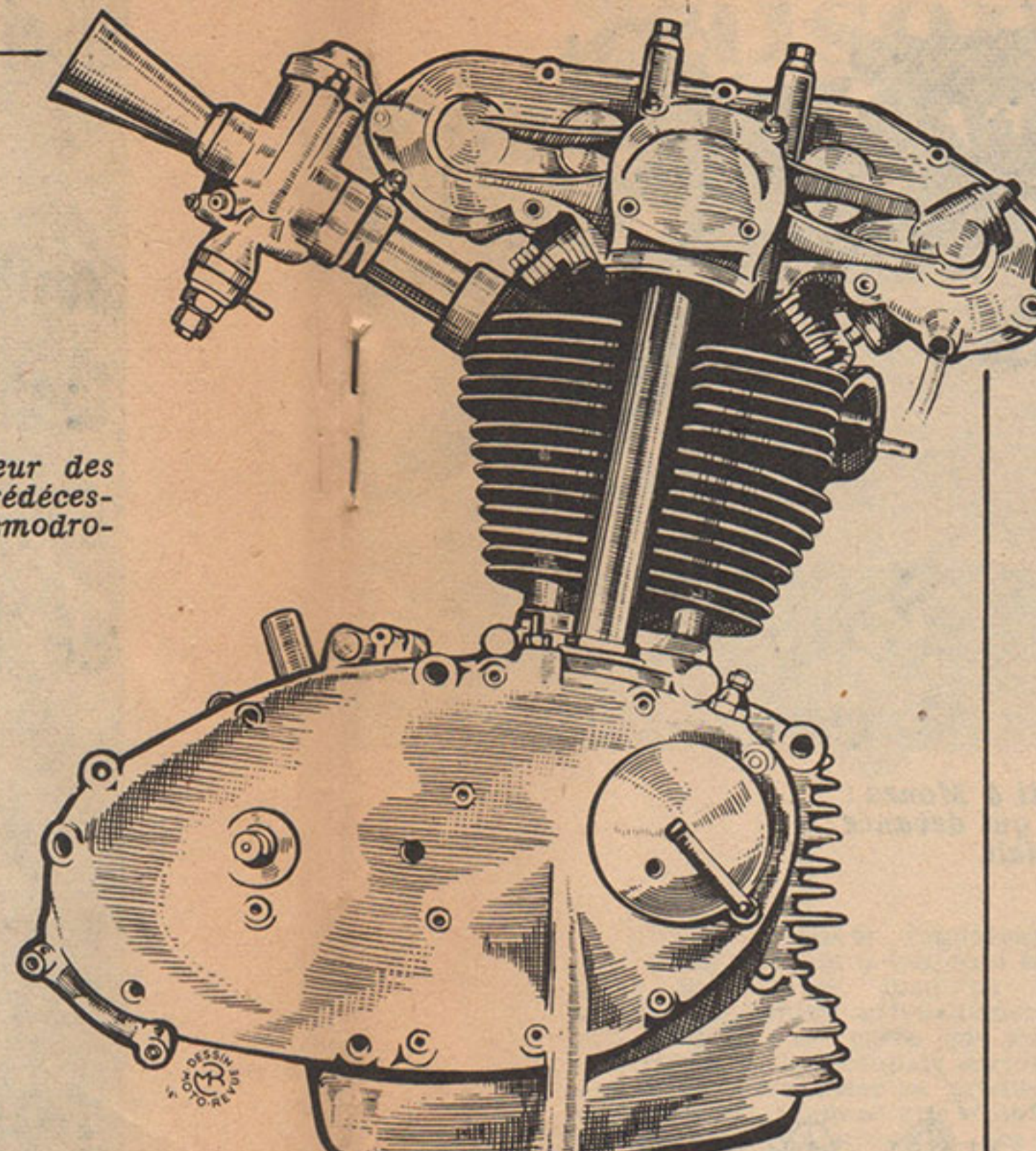
Mais, si ce moteur peut se permettre des régimes de cette rapidité, c'est (en dehors de toute question de robustesse de l'embellage, des carters, etc...) grâce à la commande desmodromique des soupapes.

Bien que ce mode de commande des soupapes permette théoriquement de se passer de ressorts, dans la réalisation de Ducati, nous trouvons cependant de petits ressorts hélicoïdaux destinés à faciliter le retour de la soupape et destinés également à assurer un contact permanent entre linguets, basculeurs, cames et soupapes, lors des ouvertures et fermetures des soupapes.

Le schéma que nous publions permet de comprendre le système retenu par les techniciens de la Ducati, système qui nécessite trois arbres à cames, les soupapes formant un angle de 40° avec l'axe du cylindre.

Le système de distribution est le même pour les monos et les twins, mais dans ce dernier cas, les 3 A.C.T. ne sont plus commandés par arbre vertical et renvois d'angle, mais par une cascade de pignons logés dans un carter en alliage léger situé entre les cylindres.

A droite, le moteur des 125 cmc 2 ACT, précédé de ses monos desmodromiques.



Ci-dessous, vue en éclaté du 125 cmc simple arbre, extrapolation des 100 cmc du Tour d'Italie.

Le principal avantage d'une distribution desmodromique est de ne plus être tributaire d'un ressort pour le rappel des soupapes, ressort qui, aussi robuste qu'il soit, fournit un travail considérable. Ainsi au régime de 15.000 t/m les soupapes s'ouvrent et se ferment 125 fois par seconde, cadence à laquelle le meilleur des ressorts ne réagit plus assez rapidement ou risque de se briser.

ALIMENTATION

L'alimentation est assurée par deux carburateurs Dell'Orto SSI 22 A, légèrement inclinés, à cuve séparée montée élastiquement. Chaque carburateur a donc un diamètre de passage des gaz de 22 mm pour un moteur dont la cylindrée unitaire est de 62,4 cc. Ce diamètre de passage des gaz ne semble pas exagéré ; en effet, certaines machines de sport ont des carburateurs nettement plus « gros » (par exemple, les 125 Rumi « bicarburateurs » avaient des carburateurs de 24 mm de passage des gaz... mais il est vrai qu'il s'agissait de 2 temps).

ALLUMAGE

L'allumage est du type batterie-bobine, les deux batteries, placées sous le bec de selle, étant chargées avant le départ, et leur capacité étant amplement suffisante pour la durée d'une course. Bougies Marelli CW 1002 ou Dodge RL 50 ou RL 51. Les rupteurs, commandés par un des pignons de la cascade de distribution sont placés derrière les cylindres, sous les carburateurs.

LUBRIFICATION

Lubrification forcée, une pompe à engrenages distribuant l'huile sous pression aux différents points à graisser. La partie inférieure du carter moteur forme le réservoir d'huile, d'une contenance de 1,8 l environ.

TRANSMISSION PRIMAIRE ET BOITE DE VITESSES

Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale ; embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

★

Boîte de vitesses formant bloc avec le moteur. Cette boîte, du type à engrenages toujours en prise et en cascade, comporte 6 rapports, commandés par un sélecteur placé du côté droit.

La présence d'une boîte six vitesses sur cette machine s'explique par la « hauteur » du régime de puissance maximum et, surtout, par une courbe de puissance pointue ; en effet, une machine à courbe de puissance plus « normale » reprendra vite son régime, à la sortie d'un virage lent par exemple, alors que la Ducati si elle n'a pas des rapports suffisamment rapprochés les uns des autres, sera longue à se rapprocher du régime de puissance maximum. Il faut donc se maintenir toujours au plus près de ce régime, d'où la boîte à 6 vitesses.

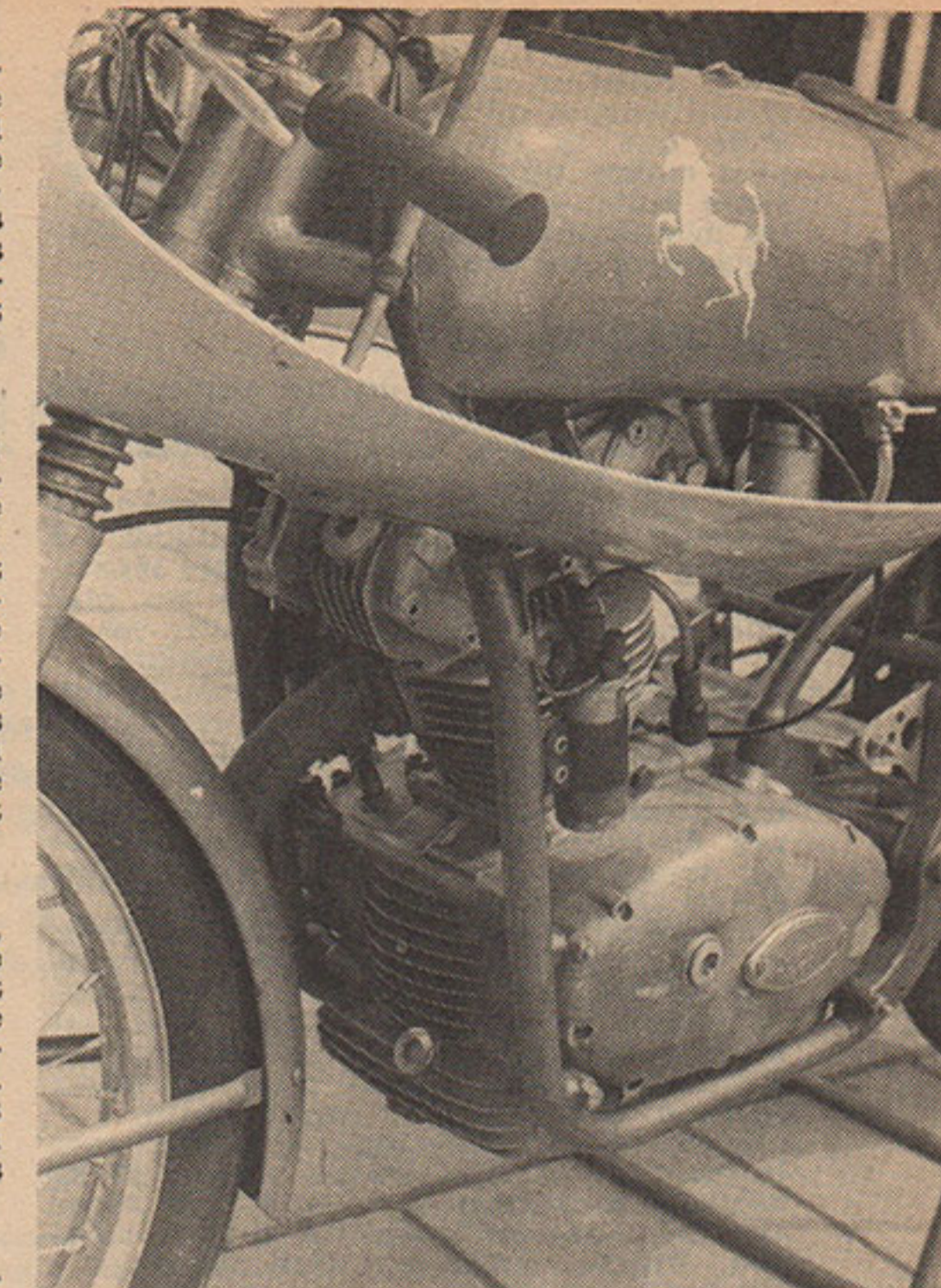
Les rapports de démultiplication sont les suivants :

6 ^{me}	: 1,06 à 1 (100 %)
5 ^{me}	: 1,10 à 1 (96,4 %)
4 ^{me}	: 1,17 à 1 (90,5 %)
3 ^{me}	: 1,34 à 1 (79,0 %)
2 ^{me}	: 1,65 à 1 (64,2 %)
1 ^{re}	: 2,21 à 1 (48,0 %)

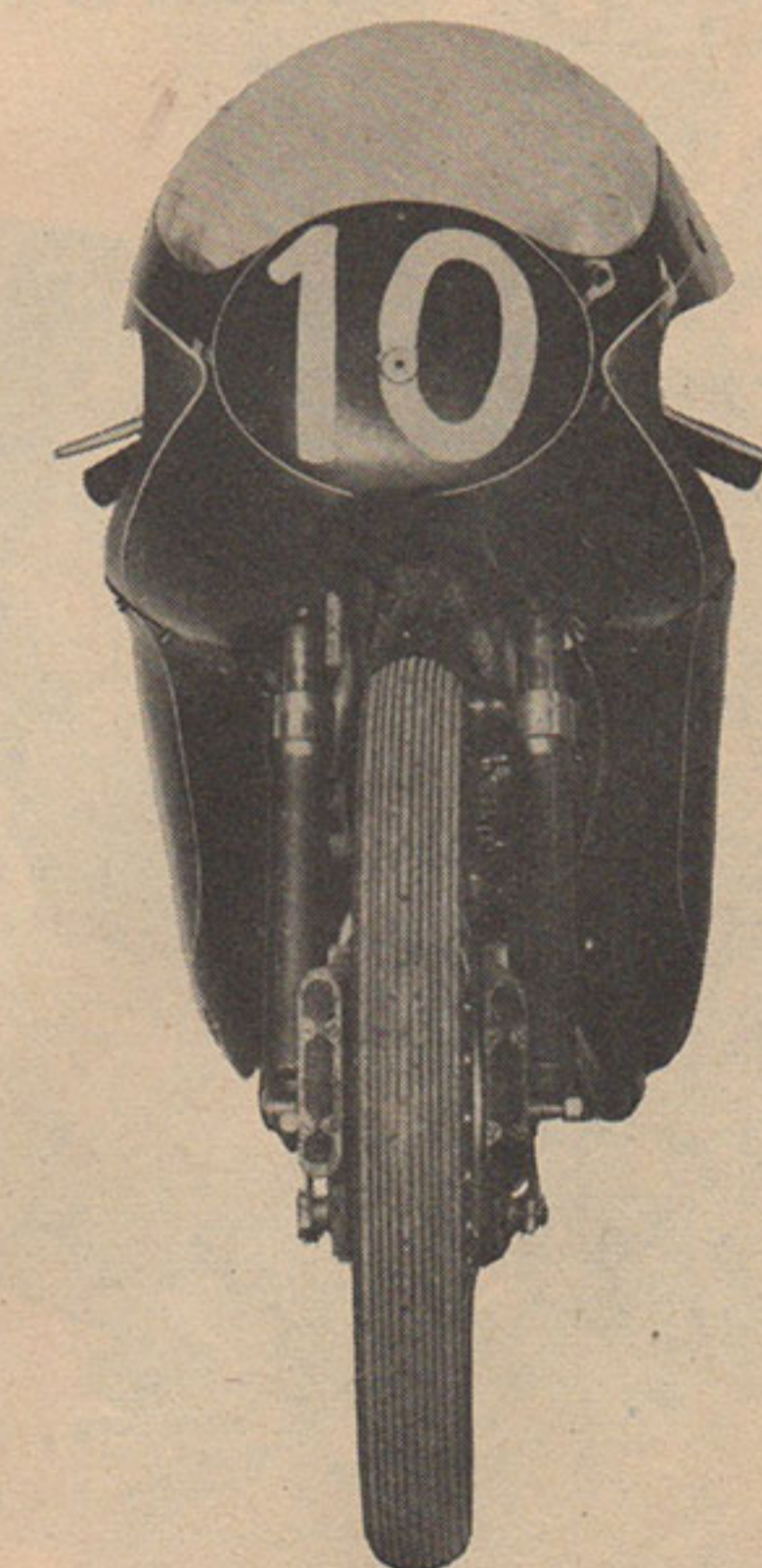
Commentons un peu cet échagement, il en vaut la peine... et puis, ce n'est pas tous les jours que nous avons les chiffres relatifs à une boîte à 6 rapports.

Sixième et cinquième sont très proches l'une de l'autre. Si, la sixième permet 195 km/h au régime de puissance maximum (donnée de l'usine), à ce même régime, en cinquième, on sera à 188 km/h... 7 km/h d'écart. De même, si l'on amène la cinquième à 15.000 t/m (régime de puissance max), en passant la sixième, la chute de régime n'est que de 550 t/m... on se retrouve à 14.450 t/m. Inutile de dire que le besoin de couper ou de débrayer pour changer de rapport ne doit guère se faire sentir.

La quatrième de cette boîte se situe par rapport à la sixième sensiblement comme la troisième d'une boîte de



Le 125 monocylindre « desmo » (ci-dessus) monté dans le nouveau cadre double berceau. Ci-dessous, la 125 twin ; notez les deux prises d'air du frein avant double.



« Manx » par rapport à la quatrième.

La troisième est un peu plus longue (relativement) qu'une deuxième de Manx, alors que sa première est notablement plus courte qu'une première d'une classique boîte « course », ce qui facilitera les démarrages d'une machine où il faut « chercher les chevaux » si haut.

LA PARTIE CYCLE

Le cadre est un double berceau en tubes d'acier soudés, cadre très nettement inspiré, dans son dessin, du « Featherbed » des Norton.

La fourche télescopique est évidemment munie d'amortisseurs hydrauliques à double effet. Cette fourche est très sérieusement renforcée à sa tête par des plaques de tôle d'acier soudées entre les T et la partie supérieure des fourreaux.

La fourche oscillante, réalisée en tubes, est renforcée par un arceau réunissant les deux bras. Cette fourche est articulée très près du pignon de sortie de boîte, sur des goussets soudés aux tubes verticaux. Les éléments de suspension comportent des amortisseurs hydrauliques. Les ressorts à l'air libre, sont à pas constant.

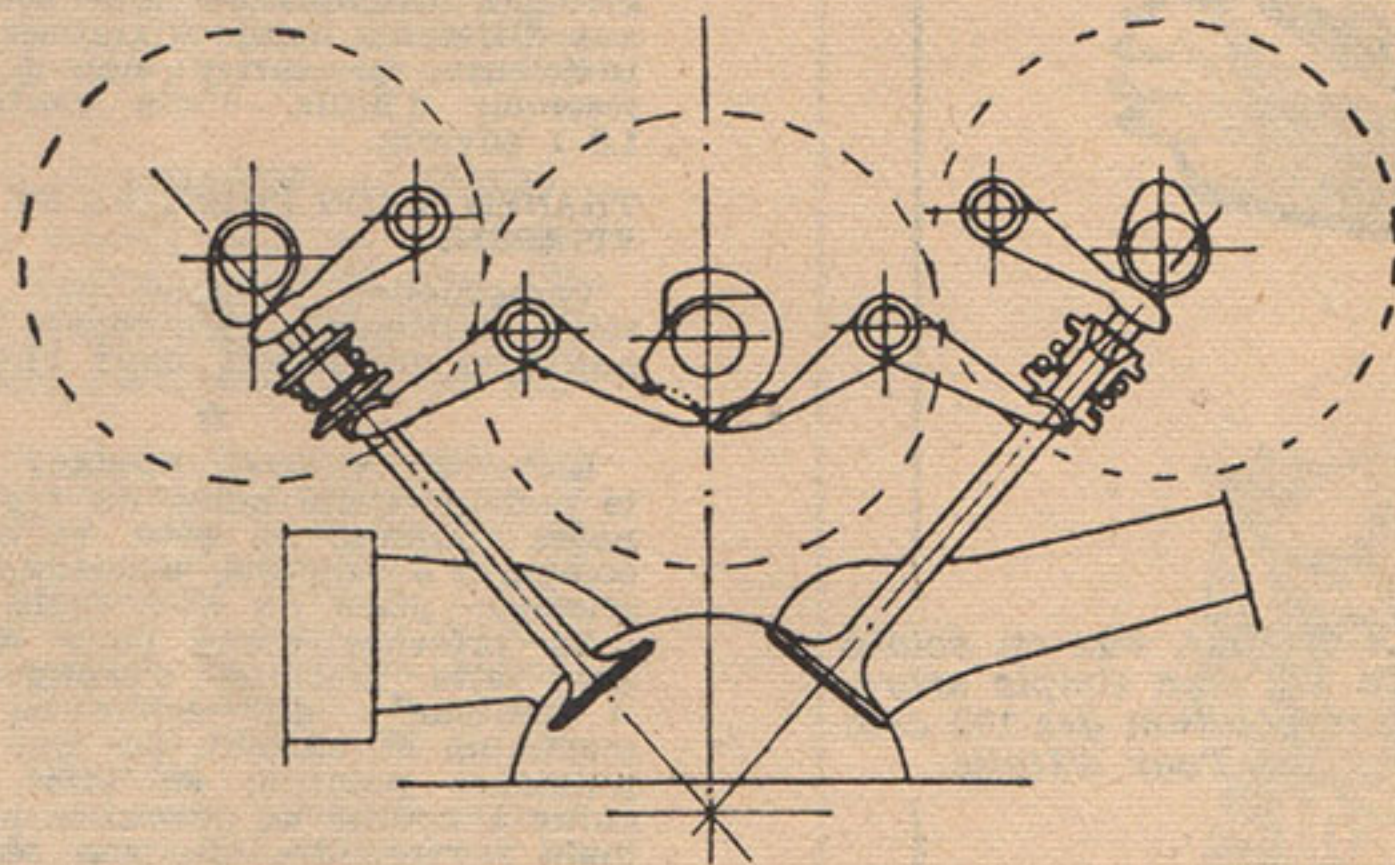
Jantes en alliage léger, munies de pneus de 2,50 x 17 à l'avant comme à l'arrière.

Moyeux-freins en alliage léger, abondamment refroidis. Le frein avant est double. Le frein arrière est refroidi par éjection de l'air, la prise d'air, de forme spéciale, étant orientée vers l'arrière.

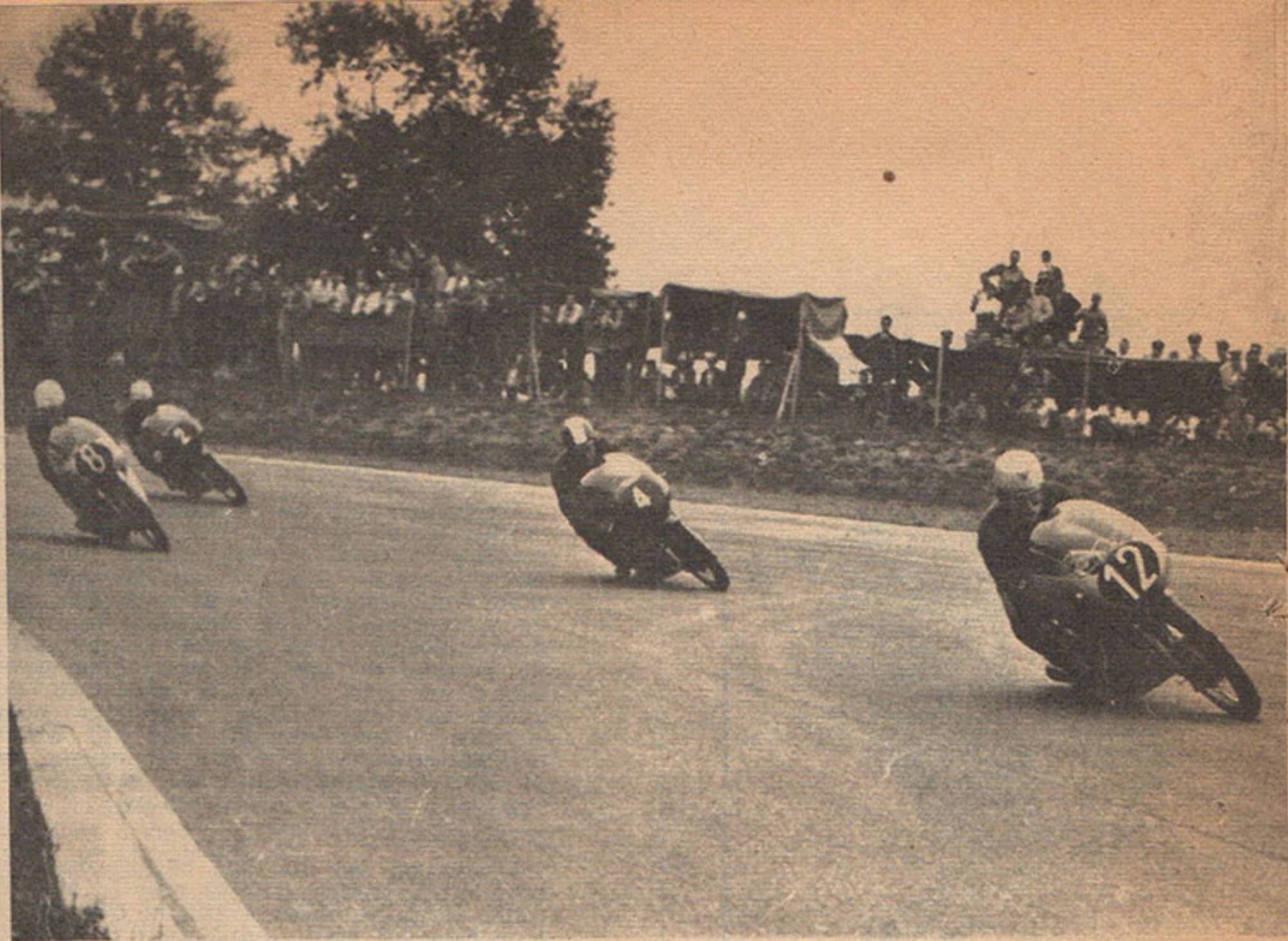
Poids de cette machine, complète, avec le carénage, mais réservoirs vides : 92 kg environ. Empattement : 122,5 cm ; capacité du réservoir d'essence : 10 l environ. Vitesse maximum avec carénage : 195 km/h environ.

C. C.

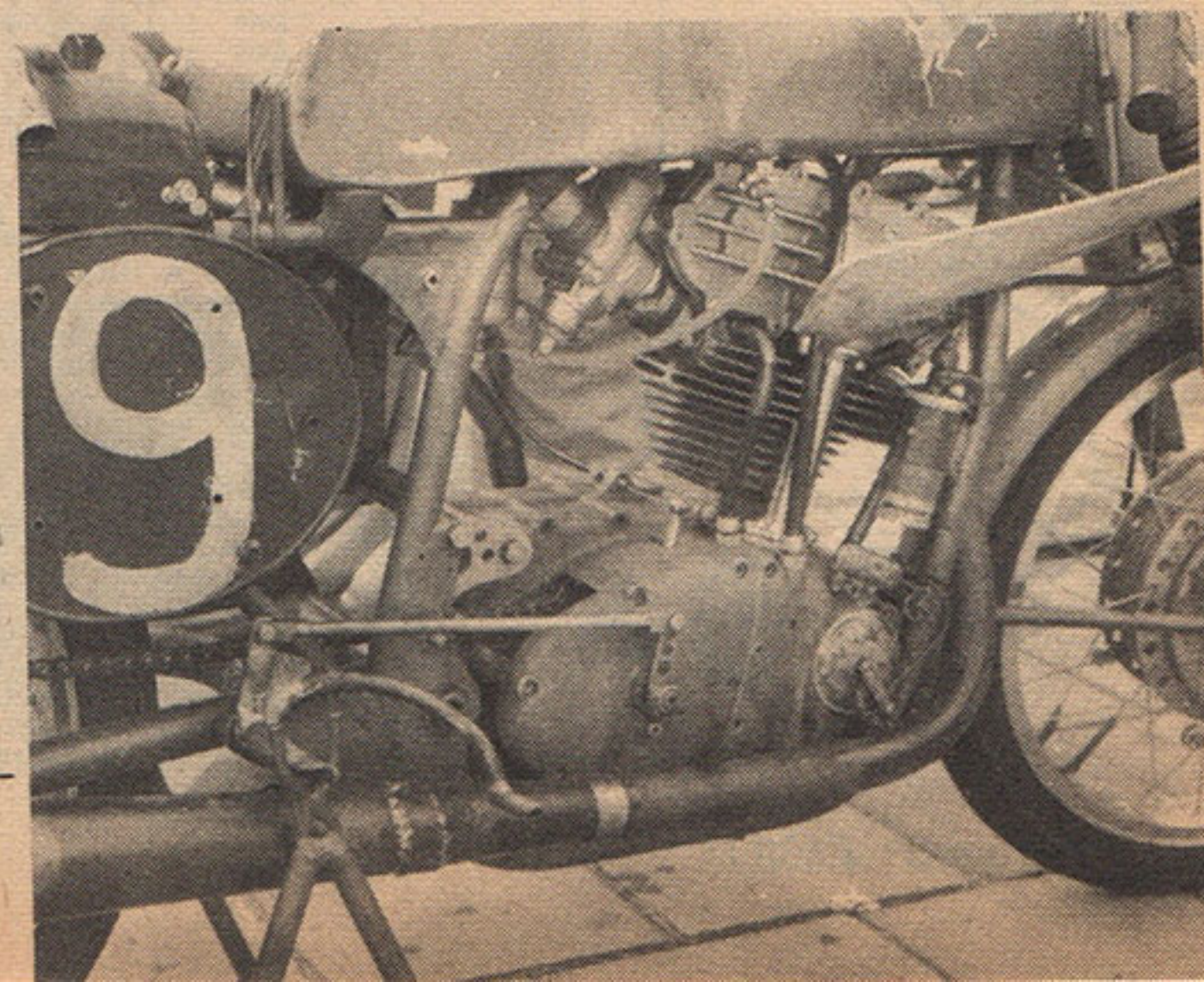
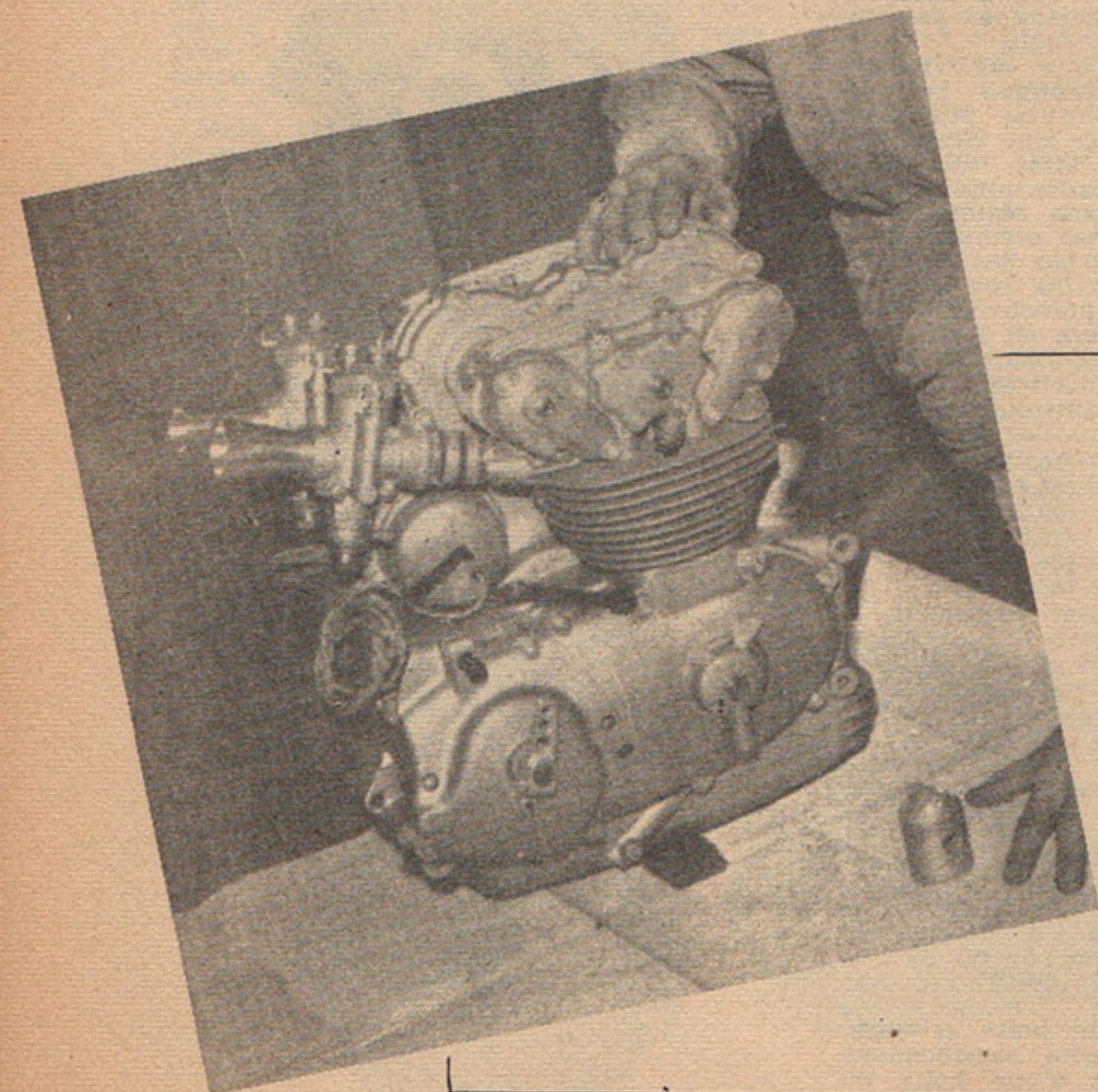
Schéma de la commande desmodromique Ducati qui utilise 3 arbres. Notez la présence de petits ressorts, destinés à la compensation du jeu.



A gauche, le 125 twin ; ci-dessous, le 125 monocylindre, tous deux à commande desmodromique des soupapes.



Le triomphe des 125 Ducati à Monza : Spaggiari précède Provini qui devance Gandossi et Ubbiali.



Saison sportive et projets italiens

Parilla

LE fondateur de l'usine, M. G. Parrilla a toujours été un véritable sportif. Si, jusqu'ici l'usine ne s'était pas lancée officiellement dans la compétition, c'est parce que Parilla, marque jeune, se préoccupait surtout de développer et d'organiser sa production et sa diffusion. Maintenant que c'est chose faite, G. Parrilla retourne à ses premières amours et a confié à un jeune ingénieur, Piero Bossaglia, le soin de réaliser des machines de compétition capables de représenter dignement les couleurs de l'usine en 125 et 250 cc.

Pour cela, plusieurs moteurs — les parties cycles n'étant pas encore terminées — ont subi leurs premiers essais.

De conception très classique, les moteurs 250 sont des monocylindres à 2 ACT commandés par une cascade de pi-

gnons et un arbre vertical, les soupapes étant rappelées par des ressorts en épingle. Les résultats de ces essais sont évidemment tenus secrets, mais on sait cependant que ce 250 cc ne développe pas moins de 30 CV à la roue arrière pour un régime de 10.500-11.000 t/m.

Deux moteurs ont été essayés : un « carré » (68 × 68) et un super-carré (72 × 61), qui a été retenu. De ce moteur, deux versions ont été tirées, une destinée au moto-cross et une aux courses de vitesse. Ces deux moteurs, à l'exception du carbu et de la magnéto, sont identiques. En version course, le carbu est un 35 ou 38 mm (suivant le circuit), et la magnéto possède une avance manuelle, alors que le moteur cross est doté d'un carburateur de 28 mm et d'une avance automatique. De nombreuses différences internes séparent ces deux moteurs (profil des cames, taux de compression, dimension des soupapes, etc...). La boîte de vitesses, formant bloc avec le moteur, est à cinq rapports

A gauche, le 250 dans sa version moto-cross ; à droite, le 125.

dans les deux cas, mais peut être munie de six rapports pour le moteur « vitesse ». La version cross de ce modèle développe 26-27 CV pour un régime de 9.000-9.200 t/m.

★

Très différent dans son aspect extérieur du 250, le 125 cc est « carré » (54 × 54), et possède 2 ACT commandés par une cascade de pignons. Allumage par magnéto, mais il est probable que la version définitive possédera un allumage batterie-bobine, ainsi d'ailleurs que le 250 cc.

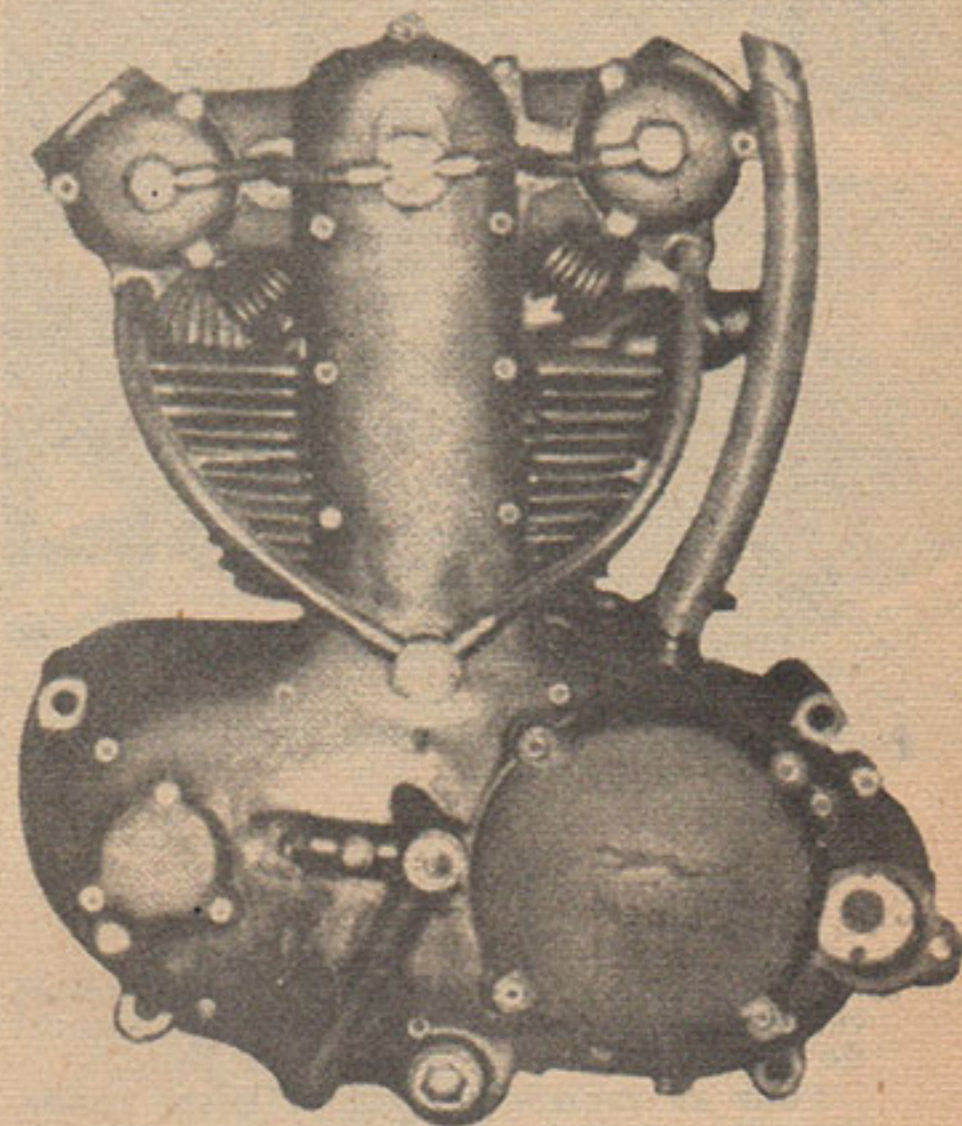
Pas de puissance annoncée, mais nous connaissons le régime auquel cette puissance est obtenue : 12.000 t/m environ.

★

Il est exact que Parilla possède les dessins d'un 250 cc 4 cylindres qui devrait être prêt pour la saison 1960. Principales caractéristiques de ce moteur : cylindres face à la route, très inclinés sur l'avant, 2 ACT. L'ingénieur Bossaglia avait étudié la possibilité d'une distribution desmodromique, mais, de son propre aveu, le

Au début de la saison sportive, tous les constructeurs qui participent aux compétitions mettent la dernière main à leurs machines et les « service course » travaillent avec acharnement pour mettre au point les nouveaux moteurs conçus ou réalisés pendant l'hiver.

En Italie, cinq marques s'occupent activement de préparer la saison 1959, et d'après notre confrère « Motor-Cycling », voici quels sont les projets de Parilla, Benelli, Morini, Ducati et M.V. pour cette année.

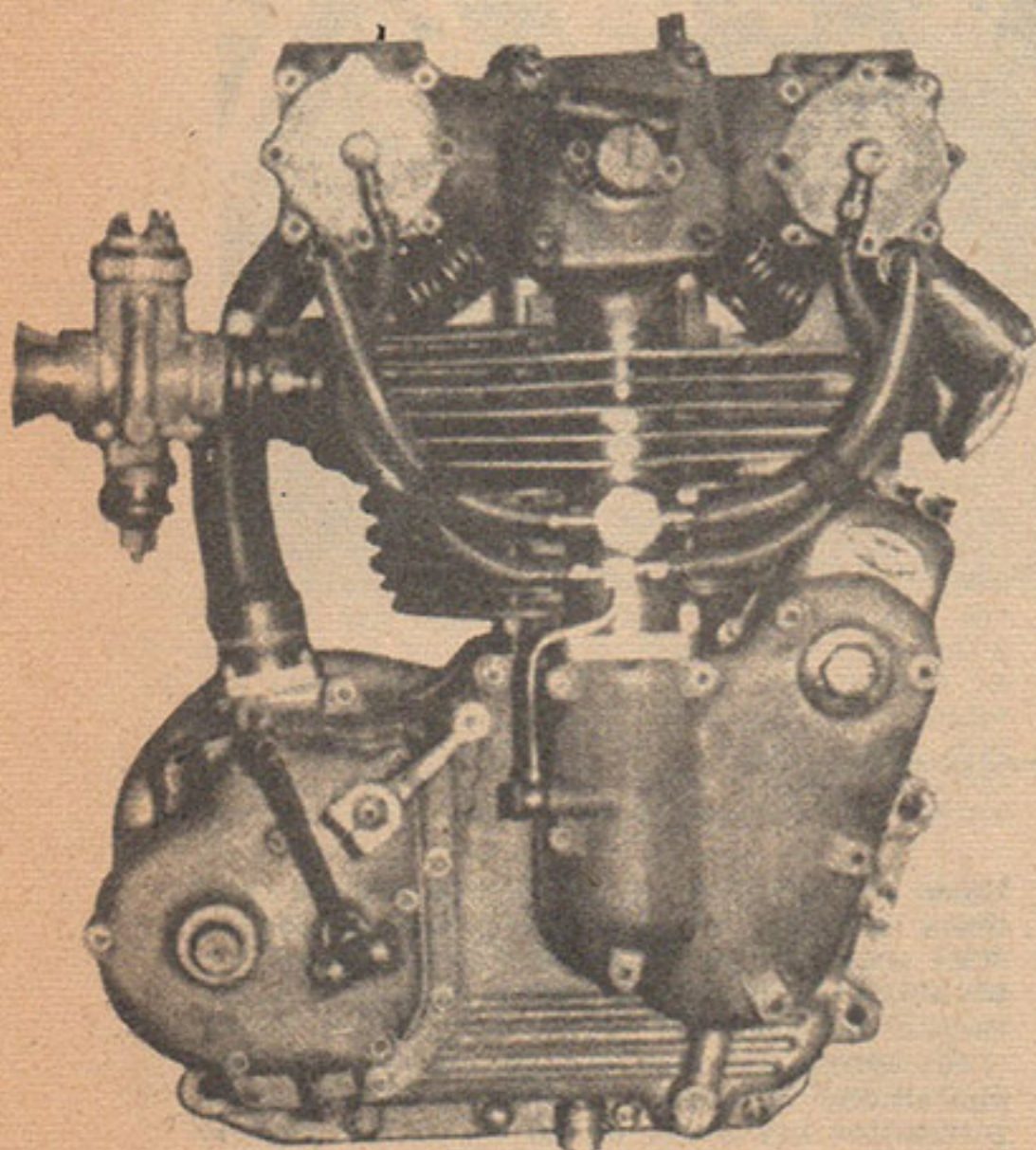


problème posé par la complexité des 16 basculeurs exigés n'a pas encore été résolu de façon satisfaisante.

★

Enfin, Parilla participera aux championnats italiens de moto-cross en 175 et 250, s'alignera aux départs des épreuves du championnat italien de régularité, engagera des 125 cc aux Six Jours Internationaux et prendra part aux courses de 175 formule 3 avec la machine que nous avons présentée dans notre numéro 1430, mais dont la puissance a été portée à 17,5 CV à 9.000-9.500 t/m.

Un beau programme pour le service course de Parilla cette saison, programme qui prouve bien la passion pour le sport motocycliste, sous toute ses formes, qui anime G. Parrilla.



M. V.

D'APRES Nello Pagani, directeur sportif de la M.V., les projets de l'usine pour cette saison : amélioration et mise au point des machines de 1958.

— La 350 4 cylindres a été allégée : elle passe de 149 kg à 130 kg.

— La 500 6 cylindres est au point et participera au G. P. d'Allemagne.

— Les 125 et 350 bicylindres ne seront probablement pas utilisées cette année, car leur rendement n'est pas supérieur à celui des machines existantes.

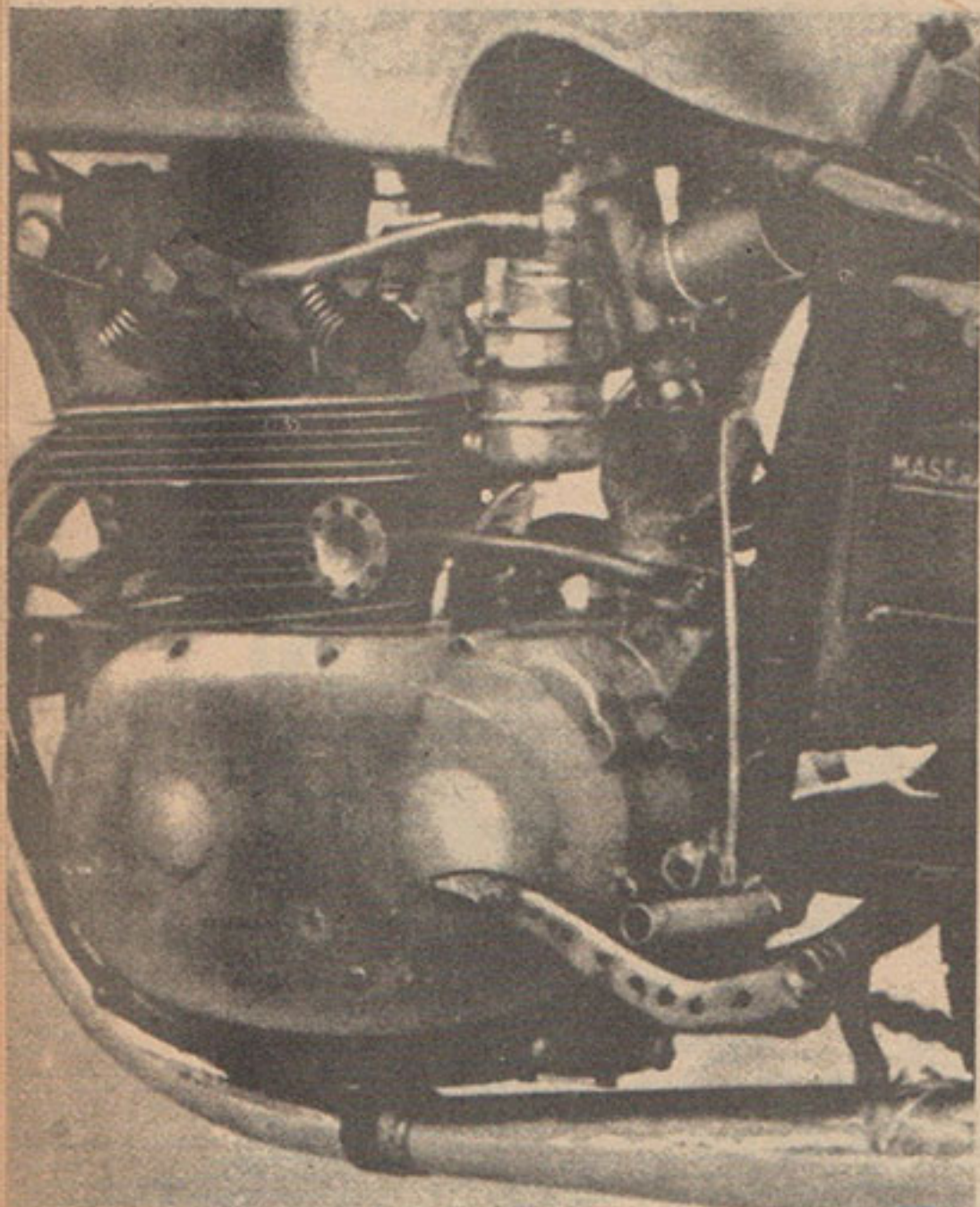
— M.V. a effectivement poursuivi des essais avec une 125 desmodromique, mais les résultats ne permettent pas encore de savoir quand elle sera utilisée en course. A ce sujet, Pagani n'a ni confirmé, ni démenti le fait que le metteur au point Mazza ait quitté Ducati pour s'occuper de la mise au point de la M.V. desmodromique.

— La Fédération italienne avait demandé au Comte Agusta de participer aux championnats du monde des side-car, suggérant

comme pilote Pagani, Surtees ou Hartle, mais la M.V. a déclaré ne pas avoir le temps de se préparer suffisamment pour cela. Et pourtant, Surtees avait conseillé de faire appel à Eric Oliver ou à Pip Harris... M.V. a également décliné l'offre d'un très célèbre sidecariste continental qui offrait cinq millions de lires pour une 500 4 cylindres.

— Une 350 cc trois cylindres a effectivement été réalisée à l'état de prototype, mais seul le Comte Agusta peut dire si cette machine sera utilisée et quand elle sortira.

— Bien qu'aucune série de 350 twin n'ait encore été construite, on envisage toujours cette production pour les pilotes privés.



et 64,8 mm de course. Puissance : au moins 33 CV à la roue pour un régime de 10.300 t/m. Allumage par magnéto, mais un allumage batterie-bobine sera très probablement adopté par la suite. Boîte de vitesses formant bloc avec le moteur et comportant six rapports.

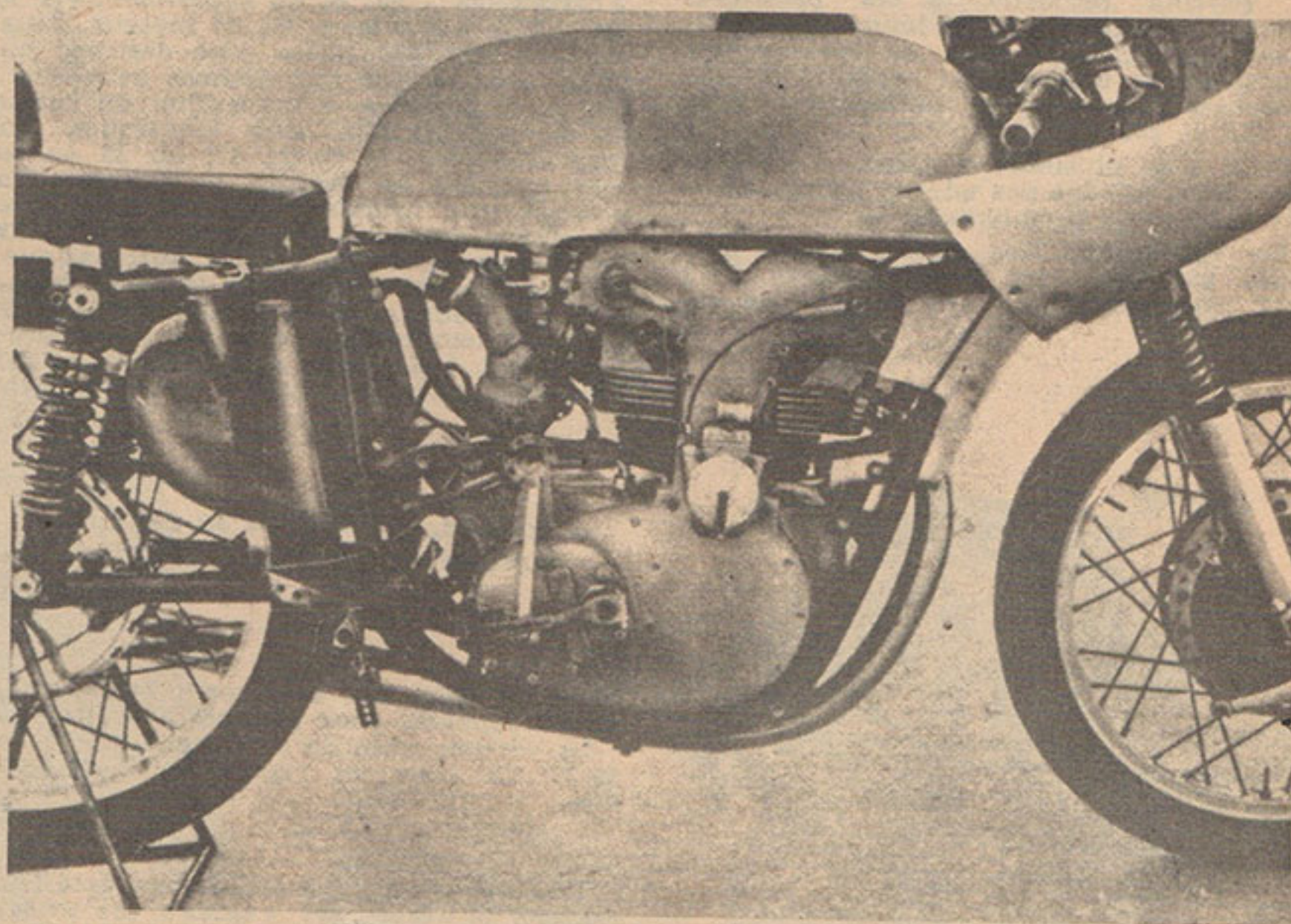
Les responsables de cette 250 cc ont étudié un système de commande desmodromique des soupapes et, dans le courant de la saison, nous pourrions donc voir une 250 Benelli desmodromique.

S'il est donc certain que nous verrons

Deux vues du moteur de la 250 Benelli.

Benelli

une 250 Benelli cette saison, nous ne savons pas encore qui la pilotera. Le commanditaire Benelli aimerait la confier à Lomas, mais celui-ci ayant déclaré ne pas recourir cette saison, il est vraisemblable que c'est Dave Chadwick, assisté de la jeune révélation du championnat «F III», Grasselli qui sera chargé de piloter cette nouvelle prétendante au titre mondial.



L'USINE de Pesaro s'était retirée de la compétition depuis la mort de Dario Ambrosini à Albi, en 1951.

Pour sa rentrée en 250 cc cette année, Benelli a utilisé comme base de travail la 250 2 ACT qui faisait la loi dans sa catégorie jusqu'au retrait de l'usine.

Premier travail sur cette machine : l'allègement, qui a permis de ramener le poids à moins de 100 kg.

Le moteur, développé de celui de la machine de 1951 possède un cylindre en alliage chromé dur de 70 mm d'alésage

Ducati

DUCATI étant une usine nationalisée, dispose de vastes moyens et d'un service course remarquablement actif. Cette saison, nous reverrons les étonnants petits 125 monocylindres desmodromiques (55,25 x 52) dont la puissance est passée, cet hiver, à quelques 22-23 CV pour un régime de 13 à 14.000 t/m, mais une plage d'utilisation commençant à 10.000 t/m.

Ces moteurs à 3 ACT sont équipés d'une

boîte à 5 ou 6 rapports; allumage par deux bougies et deux bobines, mais un seul rupteur; carburateur de 29 mm; poids de la machine complète, avec carénage : 94 kg.

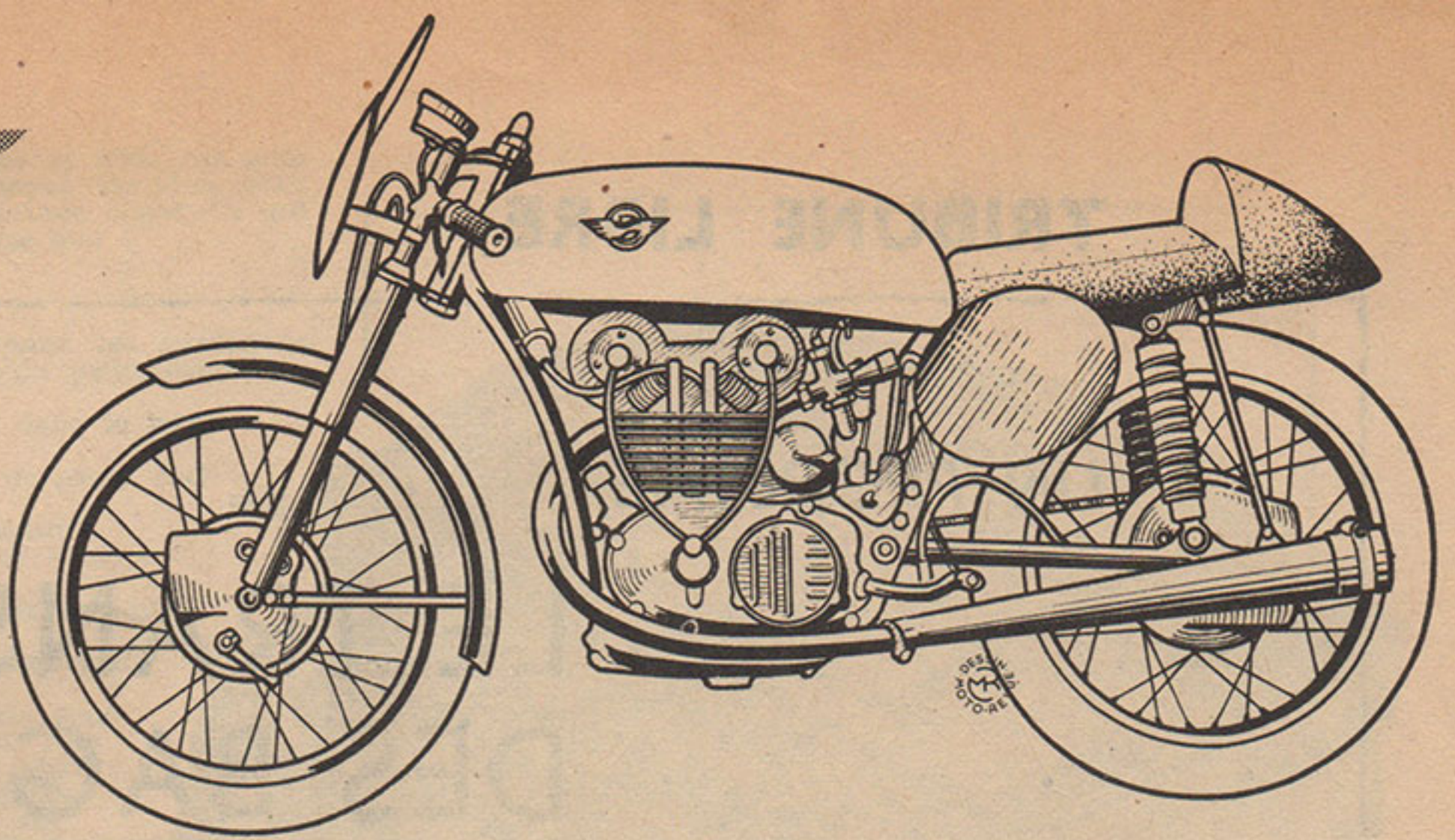
En plus de ces monos, nous verrons également des twins (42,5 x 45) dont la puissance est aussi de 23 CV à un régime de 15.000 t/m. Egalement à commande desmodromique des soupapes, ces twins ont leurs 3 ACT commandés par une cascade

Ducati

(suite)



A gauche, Spaggiari et l'ingénieur Taglioni mettent au point la 125 twin. Ci-dessus, la 175 twin confiée à Hallwood.



de pignons située entre les cylindres. Allumage batterie-bobine ; boîte à 6 vitesses. (Dans les pages précédentes, nous publions une description détaillée de cette machine).

Plus lourdes de quelques kg que les monos et sensiblement de la même puissance, les twins seront utilisées concurrentiellement avec les monos sur lesquels compte surtout l'usine.

Pour les « privés », Ducati a construit — et vendu — plus de 30 machines, qui ressemblent comme des sœurs aux « desmo » : même cadre double berceau, même moteur, excepté le boîtier de distribution et l'allumage, simple sur ces machines. Puissance de ces 125 « client » : 18 CV à 11.000 t/m !

★

Pour les courses de formule II en Italie, Ducati a préparé des 175 twin 2 ACT, à rappel des soupapes par ressorts cette fois, mais extérieurement semblables à la 125 twin. La mise au point de ce moteur n'est pas encore terminée, mais la puissance est déjà honnête : 22 CV à 12.000 t/m.

★

Chez Ducati, on croit à la rentabilité de la compétition et à l'influence de cette publicité sur les ventes. Aussi, le directeur général de l'usine, le docteur Giuseppe Montano encourage-t-il ses techniciens à poursuivre leurs recherches et c'est grâce

à cette aide que l'ingénieur Fabio Taglioni, auteur des 125 « desmo » a pu envisager la création d'un 250 quatre cylindres, desmodromique bien sûr. Actuellement, seuls les dessins de ce moteur existent, aussi est-il peu probable que nous voyions des 250 cc Ducati en 1959. Mais, ne soyons cependant pas trop affirmatifs dans ce domaine, car il existe un précédent : la 125 twin qui termina 3e à Monza n'avait commencé ses essais au banc que trois jours plus tôt !

★

Pour conduire ses machines, Ducati ne disposera officiellement que de deux pilotes : Spaggiari et Gandossi, auxquels seront adjoints Mike Hallwood qui disposera d'une 125 desmodromique mono et d'une 175 twin.

Hallwood aura ainsi du travail cette année, puisque disposant probablement de 125 et 175 Ducati, d'une 250 Morini, toutes machines d'usine. Et, il est également très probable que Hallwood utilisera en 350 et 500 des Norton « Manx ».

Le 175 Morini ACT. La ressemblance avec la « Settebello » est frappante.

Morini

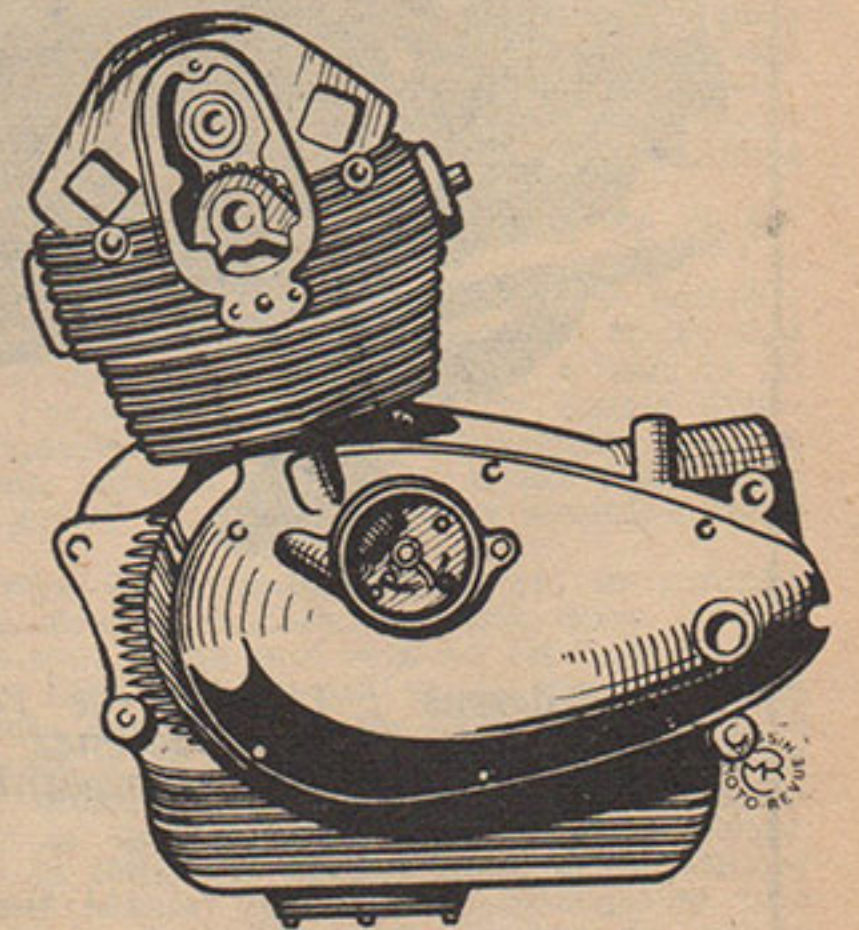
CHEZ Morini, après plusieurs décisions contradictoires, le commandatore Alfonso Morini a décidé de participer à la saison sportive italienne de vitesse et de se limiter, dans le championnat du monde 250 cc, aux quatre circuits les plus rapides. Mais il est très probable que Morini participera à presque toutes les épreuves du championnat du monde, à moins que cinq victoires dans les cinq premières épreuves assurent à la marque le titre, hypothèse qui peut sembler hasardeuse, car M.V. aussi bien que Benelli, Parilla, etc..., sont décidés à tout mettre en œuvre pour obtenir le même résultat.

Actuellement, l'usine dispose de trois machines. Bien que nous l'ayons présentée en détails dans notre numéro 1420, rappelons que le moteur est un double arbre monocylindre (72 x 61), à allumage batterie-bobine et boîte à 6 rapports formant bloc avec le moteur ; actuellement,

la puissance à la roue est de 32,5 CV.

Pour conduire ces 250, Morini a engagé Liberati, Mendogni, Zubani et complètera peut-être son équipe avec Tassinari et Gatti. Il est très vraisemblable que Mike Hallwood disposera lui aussi d'une telle machine ; dans ce cas, Morini participerait au T.T., course pour laquelle l'usine estime que l'expérience d'un pilote britannique est indispensable.

En Italie, l'usine participera aux courses de formule 1 avec ses machines Grand Prix et a préparé également des 175 et 250 pour la formule 2. Enfin, pour essayer de conserver le championnat 175 des constructeurs, acquis l'année dernière en formule 3, Morini compte sur un simple ACT, très proche extérieurement du « Settebello ». Nous pouvons donc en déduire que le catalogue Morini va s'enrichir très bientôt d'une nouvelle 175, à moins que cet ACT ne remplace purement et simplement la « Settebello ».

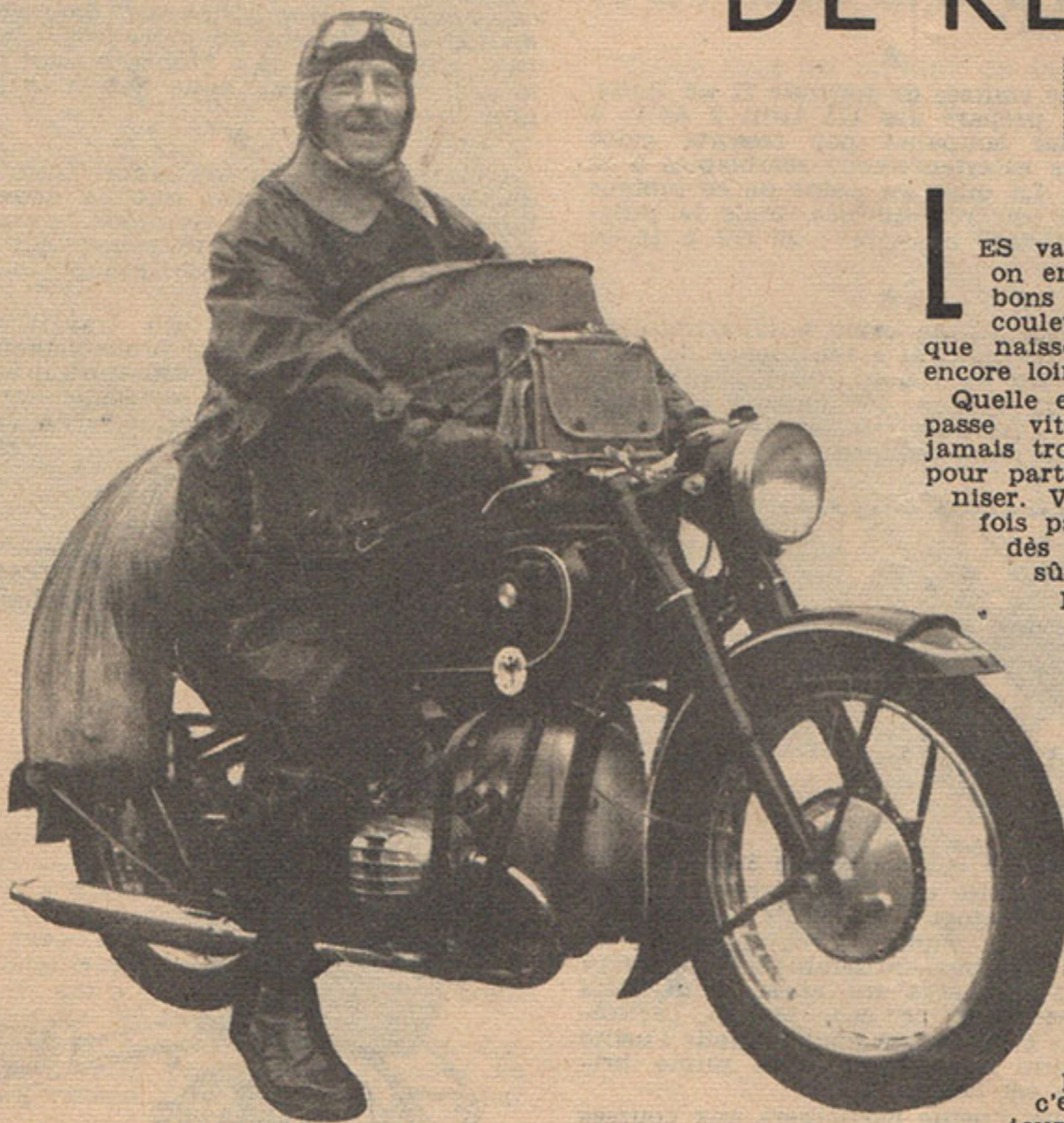


UN PROBLÈME :

LE TRANSPORT DES BAGAGES

UNE SOLUTION :

LA SACOCHE DE RESERVOIR



Ci-dessus : L'auteur de l'article, sa monture et ses sacoches : un ensemble bien sympathique.

LES vacances sont, hélas, terminées depuis longtemps; si on en parle encore ce n'est qu'à l'état de souvenirs. De bons souvenirs naturellement, avec de belles photos en couleur et des cartes déployées sur la table. C'est ainsi que naissent les projets pour les prochaines... « Mais c'est encore loin » dites-vous ? « On a le temps d'y penser ».

Quelle erreur ! Dans cinq à six mois nous y serons et cela passe vite les mois et les semaines. D'ailleurs il n'est jamais trop tôt pour y penser ; il y a tant de choses à faire pour partir en vacances; or, y penser c'est prévoir et organiser. Vous avez pu constater qu'on n'improvise pas une fois parti, sur la route, surtout en moto. Donc pensons-y dès à présent; agissons sans hâte, mais sagement et sûrement.

Partir, signifie : bagages. Cette question nous a toujours intéressé et même sérieusement préoccupé; vous aussi peut-être ? Il y a de quoi n'est-ce pas ?

Pour ceux qui voyagent en scooter c'est facile : sacoches de tablier, porte bagages AV et AR, roue de secours. Mais pour les motocyclistes, c'est encore le « système D ». Nous avons des tas de chevaux souples et bondissants, des montures merveilleuses mais il nous faut inventer pour emporter, ne serait-ce qu'un pain ! La musette en bandouillère n'est pas une solution. Alors ?

Alors on bricole, avec des fortunes diverses. A nous d'imaginer, réaliser, mettre au point des solutions d'infortune plus ou moins heureuses. Or, tous les amis de la moto ne sont pas forcément mécaniciens; et avec certains cadres c'est même un peu décourageant. Et ce n'est pas toujours pratique. Et le prix !

C'est pourquoi j'ai pensé faire un rapport fidèle à l'« Académie de Motocyclisme », alias Moto-Revue, pour signaler un résultat acquis sans bricolage.

Résultat des plus simples; encore faut-il savoir quels en sont les tenants et aboutissants car cela ne s'est pas fait tout seul, comme ça, du jour au lendemain. Je ne vous ferai grâce de rien; tant pis si c'est long. Je pense que dans l'ensemble, hormis le résultat tangible, il peut y avoir, par ci par là, quelques petites choses à glaner. Vous en jugerez d'ailleurs par vous même.

Toutefois, ami lecteur et cher camarade motocycliste, n'attendez pas de moi un conseil malgré les conclusions tirées

de toutes mes expériences d'équipements car ce n'est pas mon rôle ici et, quand même, rien n'est plus risqué. De plus, pour se permettre ce rôle, il faut être super-quelque chose. Ce qui n'est pas le cas. De toute façon on peut dire que :

- 1° - Il n'y a pas de paquetage idéal.
- 2° - Il n'y a que des goûts personnels.
- 3° - Un conseil, cela se demande.

Je n'ai jamais lu de définition concernant les conditions à exiger d'un paquetage, mais je crois qu'on peut résumer la question ainsi :

- enfourer le maximum d'objets inutiles dans le minimum de place,
- assurer répartition, équilibrage, tenue de route, facilité de conduite,
- minimum de bricolages après la machine,
- pose et dépose instantanées, facilité de transport,
- étanchéité (pluie et poussière),
- tout en un, accès facile à l'étape, comme une valise,
- manœuvres aisées, béquille latérale indispensable.

Bien sûr, vous avez déjà beaucoup roulé sous toutes les latitudes avec des bagages. Mais êtes-vous satisfait de l'ensemble ? Avez-vous retiré le maximum de satisfactions de votre installation dans chaque circonstance de vos voyages, aussi bien à l'hôtel que sur route ? Posez-vous cette question et concluez. Vous saurez alors qu'il faut faire.

En ce qui me concerne c'est Oui, bien sûr, et je ne voudrais plus, à aucun prix, de mes équipements passés. Et Dieu sait s'il y en eut !

★

Le paquetage que j'expérimente depuis plusieurs années est composé de deux sacs à usage bien défini :

- 1° - devant le pilote : un sac de dimensions déterminées par la machine ;
- 2° - derrière le pilote : un sac de formes appropriées (plus ou moins gros).

I. - Sac de réservoir

Ressemble au sac de voyage du commerce : « le fourre tout ». Il en est directement dérivé, avec dimensions très différentes et modifications importantes. Il est utilisé couché sur le flanc au lieu d'être posé debout, poignées en l'air comme le sac de voyage courant. Divisé en quatre parties distinctes : deux compartiments superposés à fermetures Eclair étanches et deux sacoches amovibles instantanément. Le compartiment supérieur souple peut être inutilisé. Deux longues lanières-poignées-de-manœuvre devant, une solide poignée derrière. Conçu pour emporter des quantités de choses dont deux vestons pliés dans la meilleure tradition des tailleurs et deux pantalons idem, il contient en un seul tenant ce dont on peut avoir besoin en voyage. L'accès du contenu (souliers dans la poche supérieure) est instantané en arrivant le soir à l'étape.

Avec un simple crochet pour l'écartier du guidon, il tient seul, reposant sur trois points en triangle, le sommet sur le réservoir, les deux autres sur la partie haute des jambes du pilote. Grâce à la fermeture de la poche supérieure face au pilote, c'est un jeu de se débarrasser des gants et de l'écharpe, ou inversement : stopper, pieds au sol, un coup de fermeture Eclair... Zip... et on repart.

Utilisant la place disponible au maximum, à la base du sac, à droite et à gauche du buste, deux petites sacoches à fixation élastique ne craignant pas un coup violent, et pour cause. L'une pour le matériel d'entretien de l'homme, l'autre celui du cheval comme dans la cavalerie, et ce n'est jamais plein. Ces deux parties saillantes constituent un point d'appui et de repos appréciable sur longs parcours. En neutralisant les sacoches et la poche supérieure on retrouve un sac de voyage pratique pour la voiture.

II. - Sac arrière

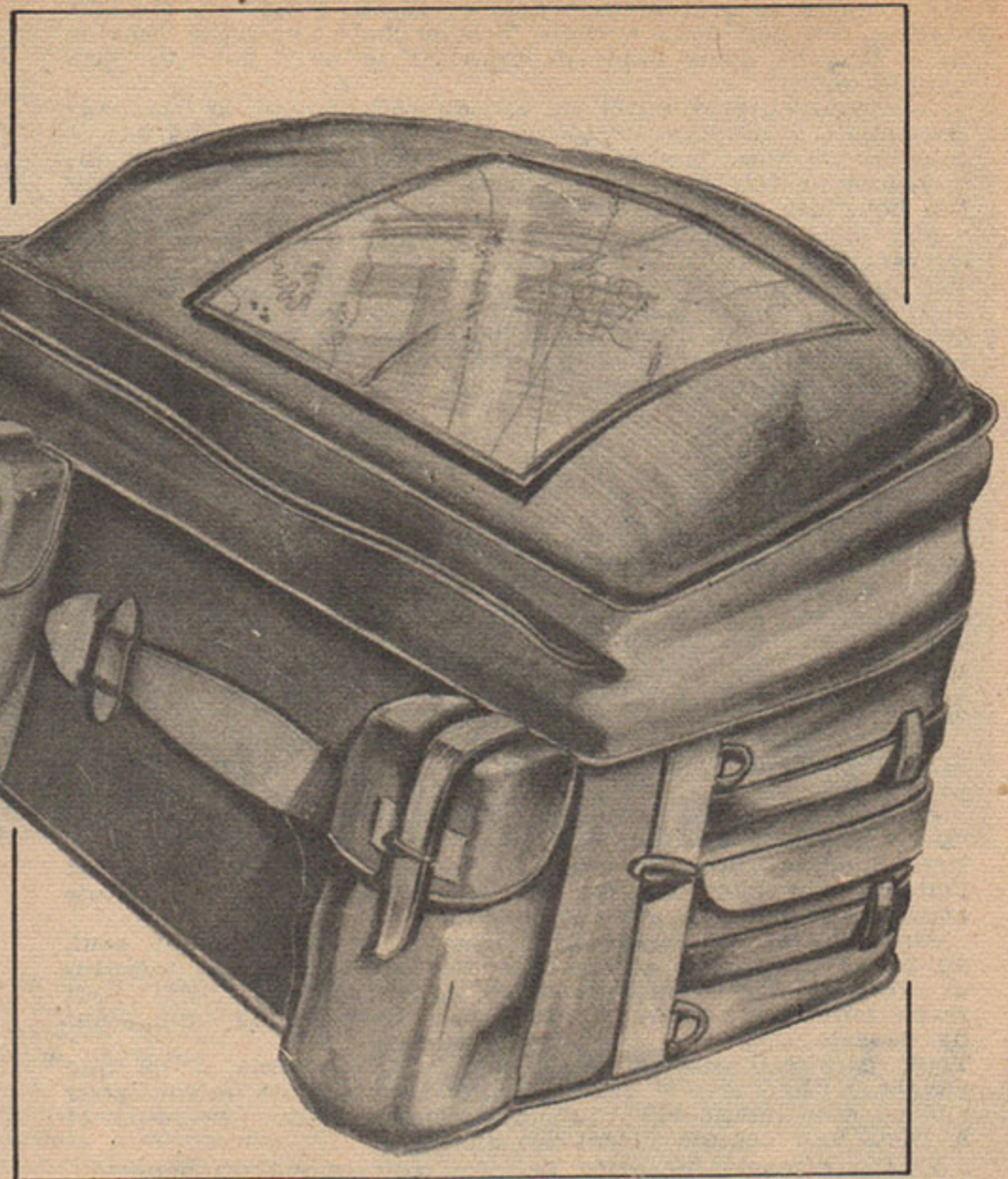
C'est en réalité un polochon un peu particulier à double enroulement, donc étanche — Dérivé du paquetage de cavalerie, partie troussequin, adapté à l'usage exclusif de la moto du fait de sa conception. Néanmoins, il permet d'emporter en voiture sur la banquette arrière, deux, trois, quatre imperméables, manteaux, etc., bien groupés faciles à manipuler et en somme sous housse antipoussière.

Fixation très simple : tiré vers le bas par deux sandows. Celui là, à l'étape, reste généralement en place et ne se débatte qu'au terme du voyage. Il ne contient que des choses dont on n'a pas besoin avant.

Principe : on roule et on empoche, comme pour ledit paquetage. Ça, je vous le confie en secret, c'est un vieux souvenir de jeunes années... dures (1916-1918) où la monture passait toujours obligatoirement avant l'homme. Rude mais saine école d'énergie, cette formation à la moto en passant par le cheval en campagne, au grand air.

Calé par devant, calé par derrière, on ne peut être mieux pour conduire pendant de longues heures, dégagé de tout souci, l'esprit libre pour jouir pleinement de la contrée traversée. On oublie totalement qu'on a des bagages, même et surtout en montagne, dans les cols.

Au terme du voyage, en moins d'une minute, les deux



parties du paquetage ont quitté la machine sans trace d'aucune sorte, ni de frottement, ni du moindre accessoire après la monture. Et on éprouve même une désagréable sensation de vide si d'aventure on enfourche la moto nue pour aller acheter un journal ou un paquet de tabac — (Puis on s'y fait, bien sûr).

Evidemment, tout le monde n'est pas aussi difficile que votre serviteur ; il y a des gens qui partent avec un rasoir et une brosse à dents — Question de goûts.

A vous de juger si cela cadre avec vos habitudes.

Pourquoi ce type de paquetage ?

Eh bien voilà ce qui m'y a conduit.

Au long de mes entreprises, j'ai toujours été encouragé par le souvenir de mes dix huit ans et de mon d'ur apprentissage :

A cheval, au front, on réussissait à emporter trois fois plus qu'il n'était prévu au règlement. Je devais donc en faire autant avec beaucoup de chevaux dans une monture mécanique : on peut percer, visser, scier, souder plus facilement que dans un cheval... Et j'ai toujours emporté des quantités d'affaires inutiles, partout.

Cette fois, je voulais autre chose car le démon de la recherche est une passion.

C'est la sacochette de réservoir qui me fascinait par la hauteur utilisable. Ne l'ayant jamais essayée j'étais d'avance convaincu de la valeur du principe. Il y avait là une idée ; c'était le fil conducteur. Je voulais l'exploiter à fond, et j'y tenais absolument. Examinée longuement, de tous côtés, machine montée, j'en ai conclu que l'erreur initiale, au départ d'une réalisation de ce genre est d'avoir pensé moto (c'est-à-dire machine seule sans pilote).

Or la seule raison d'être de la motocyclette est de remplir sa fonction qui est de rouler montée. Il faut donc penser équipement et cela change tout. Sans que cela en ait l'air, j'avais enfin trouvé le principe fondamental qui allait me permettre la suite. Cela me rappelle qu'un jour, un type célèbre, dans des circonstances analogues s'est écrié : «Eureka» mais comme il prenait un bain et se nommait Archimède, il l'a dit en grec.

Dès lors il s'agissait de déterminer 1° la hauteur idéale, 2° la largeur idéale, 3° la longueur idéale. Mais pour utiliser le maître couple (largeur idéale) il y a lieu d'admettre une vérité première, base de la réussite : les jambes du pilote sont porteuses elles aussi.

Tout est là.

Ayant enfin vu clair, ayant admis cette idée comme une vérité, adopté cette conclusion comme définitive et inébranlable il me restait à en faire la preuve immédiate avec ce qui me tombait sous la main : bois et carton pour une ébauche stylisée, un peu dans le vide. Très encourageant. Cet échelon n° 1 franchi, j'eus l'idée de franchir le n° 2 avec un gros paquet lourd.

Je me procurai aussitôt un sac de voyage dont la base correspondait à ma largeur idéale et le présentai couché sur le réservoir et mes jambes. Ça allait mais les deux autres dimensions ne valaient rien pour moi. Qu'importe, j'avais l'essentiel pour des essais en charge : je n'ai pas été déçu.

J'ai même été tellement satisfait que je décidai de partir en vacances avec ce sac tel quel. A mon retour, ayant totalisé un peu plus de 2.400 km, sûr désormais que le principe était viable je décidai de poursuivre mon idée jusqu'au bout. Garder le principe mais modifier l'objet de fond en comble aux dimensions préalablement déterminées avec exactitude ou « dimensions idéales ». Dès mon retour de Suisse je me mis au travail.

Essais et mise au point

(Voir plus loin la fiche d'essais).

Après quelques ratages et la confection grossière d'un modèle d'essais exact, lorsque je fus enfin sur le point de faire subir le premier essai à mon sac, j'avoue que j'ai éprouvé non seulement des doutes sérieux sur la valeur de mon idée mais surtout un très grand désappointement en posant sur le réservoir ce énorme paquet si laid et si lourd. Je me voyais mal parti et n'en revenais pas de cette horreur et de cette erreur...

J'insiste sur ces détails pour montrer combien il peut y avoir de surprises même quand on a tout étudié et tout prévu.

Avais-je bien pris mes différentes mesures ? N'avais-je pas vu trop grand lorsque j'avais fait mes corrections pour en tirer quelque chose de très bien ? Car souvent le mieux est l'ennemi du bien. Je me demandais même si je pourrais atteindre le bout de ma rue et revenir au garage !

Alors devant cet assaut de doutes au dernier moment, seul, au calme dans mon garage, j'ai comparé toutes mes mesures et vérifié mes « améliorations » catastrophiques. J'ai tout révisé lentement, mètre et dessins en main, depuis mon point de départ.

Tout paraissait normal et absolument conforme à ce que j'avais voulu ; il n'y avait logiquement aucune raison pour que ça aille moins bien qu'aux vacances. Alors : en route et A Dieu Va ! comme disent les marins.

Et j'ai démarré, pas très fier, un peu comme un débutant. Heureusement la B.M.W. est une bonne bête de somme au coup de collier franc : pas un zig-zag.

Tout de suite en confiance, ayant immédiatement trouvé mon « assiette » de cavalier, j'attaquai en pleine sécurité mon parcours témoin de 100 km, environ, à différentes allures avec deux ou trois pointes à 100. Il y a même une salle de fêtes dans un village avec de très grandes glaces placées là par la providence ; non, cela n'avait pas l'air trop idiot ; on ne me dévisageait d'ailleurs pas. Mais que diraient les douaniers soupçonneux aux passages des frontières ? Je n'en étais pas là, on verrait plus tard.

Lorsque tout va bien, il y a chez vous une certaine euphorie. Je suis rentré au garage aussi familiarisé avec mon sac, qu'après 3.000 km, plus que satisfait : tenue, visibilité, facilité de conduite et même confort surpris de cette sensation d'aisance et d'oubli ; oubli du volume et du poids. J'avais bourré et tassé mon sac, pour faire plus vrai, avec des draps, des revues, des bouquins au point que je pouvais à peine le porter à la main.

Eh bien, cet essai est celui qui m'a procuré le maximum de satisfaction de toute ma vie de motocycliste. Du même coup je venais de réaliser une idée longuement mûrie et le problème des bagages se trouvait résolu pour moi de la façon la plus simple.

La solution la plus simple est toujours la meilleure.

Réalisation

Dès lors, il s'agissait de passer à l'exécution impeccable (après encore des rectifications de détail) de ce qui était à vrai dire une ébauche.

Pour le polochon arrière : exécution « Maison ». Pas de merci à dire à personne ce qui est bien agréable. (Ses débuts remontent à 1925 sur Morgan).

Mes difficultés commençaient avec le sac. Je n'avais rien vu encore et n'étais pas au bout de mes peines.

Dénicher en lointaine banlieue l'oiseau rare n'est pas une plaisanterie, même avec des adresses. Arriver avec ça sous le bras et le décider à travailler pour vous est une victoire. Car vous êtes un inconnu qui demandez des choses impossibles, sur mesures : « qui est-ce qui vous envoie ? Non, ce n'est pas mon travail. Allez donc chez Z... Et puis c'est difficile ; et je n'ai jamais fait ça ; et ça va vous coûter cher ; et puis je n'ai pas le temps... etc. ».

Sachant par expérience ce qui m'attendait et pour parer aux objections majeures, j'avais établi un plan patron, à plat. Il n'y avait qu'à couper la toile spéciale sans se creuser les méninges.

Quand, par malheur, on engendre un monstre, le mieux pour qu'on vous prenne au sérieux, et non pour un halluciné, est

de présenter l'objet terminé ! Ainsi on ne peut pas vous dire qu'on ne comprend pas puisqu'on le voit.

J'avais donc exécuté fidèlement dans ses moindres détails une maquette en demie grandeur en toile à bagages cachou et cuir fauve... en papier ! Il n'y manquait rien : fermetures Eclair, coutures entièrement dessinées, courroies réelles..., etc.

C'est sûrement la meilleure maquette que j'ai faite ; elle m'a demandé de nombreuses heures de patience... et de plaisir.

Eh bien, malgré toutes ces précautions mon sac a été raté. J'ai dû travailler des heures encore, pour le rendre utilisable.

Fiche des essais

1° - Sacoche de réservoir allemande ;

Résultat : m'ouvre des horizons ; rien de plus.

2° - La mienne, modifiée, pose et dépose facile,

Résultat : très intéressant. Immenses places perdues à utiliser.

3° - Sac de voyage acheté dans le commerce, mis à plat. essai 2.400 km,

Résultat : suis sur la bonne voie. Tout modifier sauf base.

4° - Maquette en bois et carton aux cotes corrigées définitives,

Résultat : au delà de tout espoir ; corrections nombreuses encore.

6° - Plan précis et maquette 1/2 grandeur pour exécutant.

7° - Achèvement chez moi, du travail exécuté sans idée et sans goût.

8° - Plusieurs essais et mise au point définitive.

Conditions générales

Il est évident que pour mener à bien une affaire quelconque dans la vie il faut la patience et l'opiniâtreté. Ces vertus indispensables on les a en soi quand on a un Grand Amour dans le cœur : le motocyclisme, qui engendre la foi et l'enthousiasme.

A un jeune camarade avide de conseils, j'expliquais et développais longuement ce sujet, lui disant notamment : « Pense à tes vacances. Prépare les avec soin pour éviter toute anicroche. Il suffit de vouloir. Sois exigeant pour toi-même. Juge tes œuvres sans complaisance, en critique sévère car rien n'est jamais trop bien. Les essais se font sur route, bien avant les vacances et la mise au point au retour au garage. Il n'y a pas de « petits détails » car chacun d'eux a son importance. C'est eux qui t'empoisonneront, eux seuls.

Quand tu pars, quelle que soit la distance à parcourir tu dois savoir exactement à l'avance comment tes aménagements se comporteront ; parce que tu les auras rigoureusement essayés. Il n'y a pas d'autre méthode.

C'est ce qu'on appelle répétition générale, mais oui, comme au théâtre : avec mêmes costumes, mêmes accessoires, mêmes gestes, équipement complet et tu seras certain que rien ne clochera au matin du départ, pas même un lacet du soulier.

C'est un principe absolu : rien ne doit être laissé au hasard. Ainsi, si ta passagère étrenne une gaine neuve ce jour là (cela m'est arrivé) elle peut être torturée au long du parcours et gêner ta conduite en cherchant à chaque instant une position plus favorable. De même au « jour J » si tu chausse pour la première fois une paire de gants neufs, des chaussures ou des lunettes non éprouvés, il peut y avoir des surprises désagréables.

Il n'y a aucune puérilité à envisager les détails de cette façon. Agir autrement est une preuve d'inconscience, de fatalisme ou de négligence, donc rien de sérieux.

N'oublie pas que l'étude très poussée de tous les détails a assuré la réussite de maintes grandes entreprises mille fois plus savantes et compliquées que les nôtres et je pense : Rallye de Monte-Carlo, Bol d'Or, traversées de continents, expéditions polaires, grands raids aériens, Le Mans..., etc.

Il y a lieu — dans ton intérêt — de ne jamais l'oublier. Mon jeune camarade m'a chaleureusement remercié et, depuis, tous les ans, il va... au Tréport !

En conclusion

Motocyclistes, mes camarades, si vous avez lu cet exposé jusqu'au bout, vous avez fait preuve de patience ou de curiosité, car c'est un peu long pour un paquetage. Oserais-je espérer vous avoir intéressé ?

D'une façon comme de l'autre : Merci de votre attention.

Si j'ai pris la peine de vous communiquer, par le truchement de Moto-Revue un résultat qui m'a paru intéressant c'est que l'esprit général de l'organisme au sein duquel je travaille nous fait un devoir de ne rien garder pour nous lorsque nos conclusions sont favorables et que leurs enseignements peuvent profiter à la grande famille des touristes.

Notre programme, c'est le souci constant d'améliorer les moyens propres au tourisme pour, en quelque sorte, le perfectionner en mettant à la disposition de la collectivité l'ensemble de ce que nous avons pu réunir ou créer comme éléments susceptibles d'être utiles et agréables pour la commodité, le bien être, le charme des voyages.

Ceci en fait partie ; veuillez l'accepter comme tel.

Avoir une bonne machine c'est capital ;

La même, bien équipée, c'est encore mieux.

M. Cherpitel
du Touring Club de France.

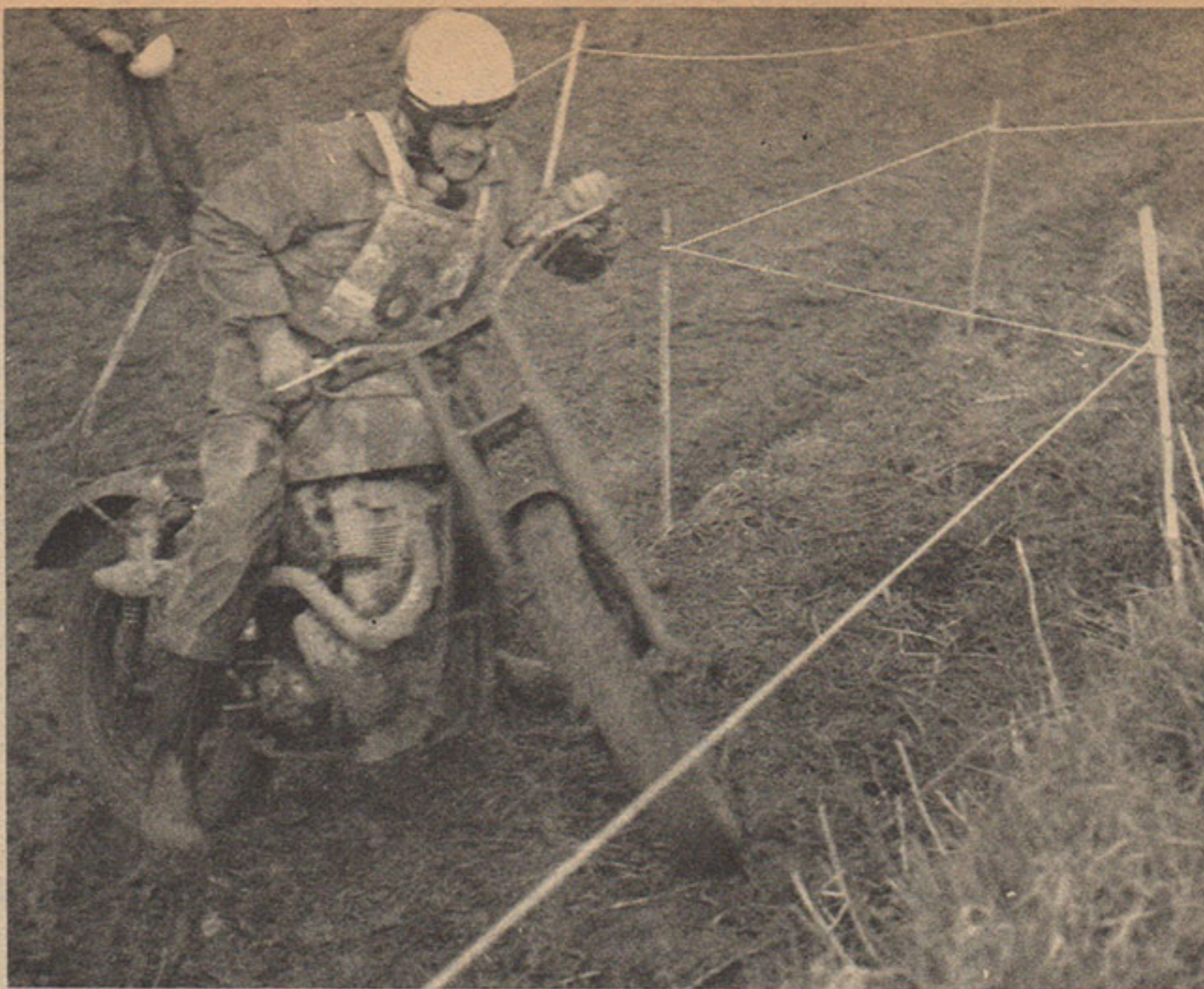
CLOTURONS LA SAISON DE TRIAL...



Avec le trial Lamborelle, couru en Belgique le 15 mars, la saison internationale 1958/59 s'est terminée sur la victoire du britannique John Giles, officiel Triumph, sur une petite Tiger Cub 200 cc.

Jamais on n'avait vu un public aussi dense et aussi enthousiaste que celui qui suivit ce jour-là les efforts des plus grands pilotes européens, sous un gaf soleil présent dès le matin.

L'épreuve, même pour les meilleurs, se révéla extrêmement sévère, mais les concurrents se plurent, d'une manière générale, à souligner la variété offerte par les zones non-stop, où chacun pouvait trouver au moins quelques sections convenant à ses meilleures aptitudes personnelles.



Bohec

Jacquemoud

Dans l'ensemble, les britanniques dominèrent largement le lot des participants, tant sur le plan matériel qu'en ce qui concerne la préparation physique.

Il y eut par ailleurs, au milieu du concert de louanges, quelques plaintes : de nombreuses pénalisations horaires furent en effet infligées, et certains des concurrents incriminèrent la longueur totale du parcours, supérieure à leur sens aux 50 km annoncés. D'autre part, dans certaines zones, les commissaires furent, de l'avis de certains spectateurs français, assez partiaux vis à vis des pilotes étrangers.

Ceci dit, la petite cylindrée se montra plus à l'aise que la grosse, au Lamborelle comme un peu partout. Dans l'état présent des choses, il semble clair que les tracés avantagent indiscutablement les « petits cubes ».

John Giles a réalisé une très grande performance, se détachant dès la fin du premier tour, et augmentant ensuite son avantage en dépit d'un beau retour de Sammy Miller et de Sayers, dont c'était la première participation au Lamborelle et qui fit grosse impression.

Quant à Jackson, déjà trois fois victorieux sur ce parcours, il fut battu sans avoir pourtant manqué à sa réputation.

Le champion de Belgique en petite cylindrée, André Piron (Triumph Tiger Cub) fut le meilleur des continentaux. Il prit une très belle place finale, précédant même un homme comme Ratcliffe qui est l'un des tous meilleurs trialistes anglais.

De nombreux français participèrent à l'épreuve, dont la plupart ne purent prétendre qu'à faire de leur mieux, Delauné lui-même ne parvenant pas à se classer dans un très bon rang. Mais notre honneur national devait être sauvé par Bohec, qui réalisa une performance admirable, réellement de classe internationale. Terminant 5ème en experts grosse cylindrée, battu seulement par les meilleurs anglais et un seul des belges (J. P. Raemdonck), notre champion de France nous a rapporté de Belgique un succès sans précédent dans l'histoire de notre trial, succès très remarqué par les spécialistes étrangers.

Pour les classements nous vous prions de vous reporter à notre numéro 1434, page 310.



La saison française, elle, se terminait une semaine plus tard à Compiègne, dernière épreuve comptant pour les championnats de France.





Vallée

Epreuve très difficile, sur un terrain détrempé où Bohec confirma sa suprématie en se classant premier au résultat absolu, triomphant sur ce point de Claude Delauné, de très peu d'ailleurs (1 petit point),

Confirmation encore des gros progrès accomplis par Boussion, second en petite cylindrée, à 18 points cependant du vainqueur Claude Delauné. Enfin, la performance réussie par Meznarie vaut aussi d'être citée : second en grosse cylindrée, à 10 points du vainqueur Bohec, le leader du club maissois est troisième au classement absolu, ce qui est remarquable.

Voici le classement de ce trial de Compiègne :

Baj



Boussion

Juniors (toutes cylindrées) : 1. Kotlewski (Motobécane 175), 25 pts ; 2. Lepage, 36 ; 3. Bevin, 39 ; 4. B. Krajka, 50 ; 5. Auroux, 52 ; 6. Fourgeaud, 53 ; 7. Soudy, 55 ; 8. Gilbert, 56, etc.

Experts petites cylindrées : 1. Claude Delauné (Motobécane 175), 20 pts ; 2. Boussion, 38 ; 3. Kerviel, 50 ; 4. Thomas, 51 ; 5. Sillières, 179 ; 6. Schooman, 198.

Experts (grosses cylindrées) : 1. Jean Bohec (BSA 350), 19 pts ; 2. Meznarie, 30.

★

Nous publions ci-après un classement officiel des premiers championnats de France de trial, assorti du commentaire qui s'impose avant tout autre.

Pour la prochaine saison, il est clair qu'il faudra limiter à 4 ou 5 épreuves — éventuellement obligatoires et surtout bien réparties sur le territoire français — la durée de cette compétition.

On pourrait par exemple faire dans l'Ile de France, en Anjou-Bretagne et dans le Nord des championnats de Ligues, ces dernières retenant leurs meilleurs hommes

pour participer aux manches des championnats, et apportant à ces coureurs un appui matériel pour les 4 ou 5 déplacements ici concernés.

Quant à supprimer la catégorie « grosse cylindrée », ce serait très exactement perdre de vue que la moto, la vraie, c'est d'abord la 350, la 500 cc !

La F.F.M. peut-elle aller jusqu'à nier une telle évidence, elle qui précisément a à charge de maintenir le motocyclisme ?

★

On objectera qu'il y a peu de partants en grosse cylindrée et que, les circuits avantageant les petites machines, Bohec lui-même songe à revenir à la 175 cc. Mais précisément, c'est là qu'une Fédération doit se montrer digne des responsabilités dont elle est investie : à elle de trouver un moyen d'encourager ceux de nos pilotes qui font encore confiance à la grosse motocyclette, à elle aussi d'essayer d'améliorer le recrutement dans cette dernière catégorie.

Sinon, à quoi bon une Fédération !

R. C. D.

RESULTATS OFFICIEUX DES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TRIAL

Petite cylindrée : 1. Delauné, 640 pts ; 2. Boussion, 606 ; 3. Kerviel (1^{er} régiment du Train), 464 ; 4. Schooman, 420.

Grosse cylindrée : 1. Bohec, 640 pts ; 2. Jacquemoud, 586 ; 3. Meznarie, 502.

★

Aucun autre concurrent ne peut être classé officiellement, les divers participants non cités ne réunissant pas le nombre de résultats minimum indispensable (6

épreuves B, 2 épreuves A). Toutefois, au nombre de points absolu, nous trouvons :

Petite cylindrée : ...5 Sillières, 358 pts ; 6. Letang, 344 ; 7. Delaroche, 336 ; 8. Dabat, 240 ; 9. Brogniard, 163 ; 10. Gapin, 147, etc...

Grosse cylindrée : ...4. Charrier, 496 pts ; 5. Adnet, 380 ; 6. Rademacher, 262 ; 7. Claire Blaise, 170 ; 8. F. André, 150 ; 9. Dagonneau, 120 ; 10. Vouillon, 82.

LE SPORT MOTOCYCLISTE

VITESSE

LIBERATI OFFICIEL MORINI

Le grand champion italien, condamné à une semi-activité depuis le retrait de la Gilera, a signé un contrat chez Morini. Nous le reverrons donc, mais en catégorie 250 cc.

DICKIE DALE CHEZ BMW... ET AU GRAND PRIX DE FRANCE

Le britannique D. Dale, ex-officiel « Guzzi » et qui, l'an passé, fut le seul étranger à se montrer à l'aise avec la fameuse flat-twin « Rennsport » a été engagé par l'usine de Munich, dont il sera l'unique officiel en catégorie 500 cc solo.

On parle encore pour Dale d'une monte en 350 cc, sur AJS d'usine, nouvelle encore non confirmée. Quoiqu'il en soit, Dickie Dale, l'un des « grands » de la vitesse, sera au départ au Grand Prix de France, les 15, 16 et 17 mai sur le circuit de Montagne d'Auvergne.

BENELLI REVIENT A LA COMPETITION

Retirée voici 7 ans, consécutivement à la mort accidentelle de son pilote Dario Ambrosini, l'usine italienne Benelli a annoncé qu'elle participerait à nouveau, dès cette année, aux courses nationales et internationales, dans la classe 250 cc solo.

On ne sait encore qui défendra les chances de l'usine Benelli mais le nom de Bill Lomas est très souvent mis en avant dans ce que l'on a coutume d'appeler les « milieux bien informés ».

CONCENTRATIONS - RÉGULARITÉ

AU RALLYE FLANDRES-ARTOIS

Pluie et brouillard rendirent l'épreuve difficile le matin et provoquèrent un bon nombre d'abandons.

Une fois de plus, les cyclomoteurs se tirèrent mieux de la moyenne imposée (30 km/h en ce qui les concernait), que les motocyclettes ; (54 km/h en 250 cc, par exemple), et c'est ainsi que les 3 premières places reviennent à des 50 cc, suivis par la 500 cc Cemec de Cahaux (C.M.S.N.).

Voici le classement par catégories, le classement général n'ayant dans ces conditions aucune signification réelle :

Cyclomoteurs : 1. Leroy (NSU), 15 pts ;
2. Fletcher ; 3. Millot, etc.
125 cc : 1. J.-P. Riégler (Lambretta), 103 pts ; 2. Zenard ; 3. Tiercelin.
250 cc : 1. Schoon (Schoon spécial), 916 pts.

Plus de 250 cc : 1. Cattaux (CEMEC), 75 pts ; 2. Bouzel ; 3. Laude, etc.

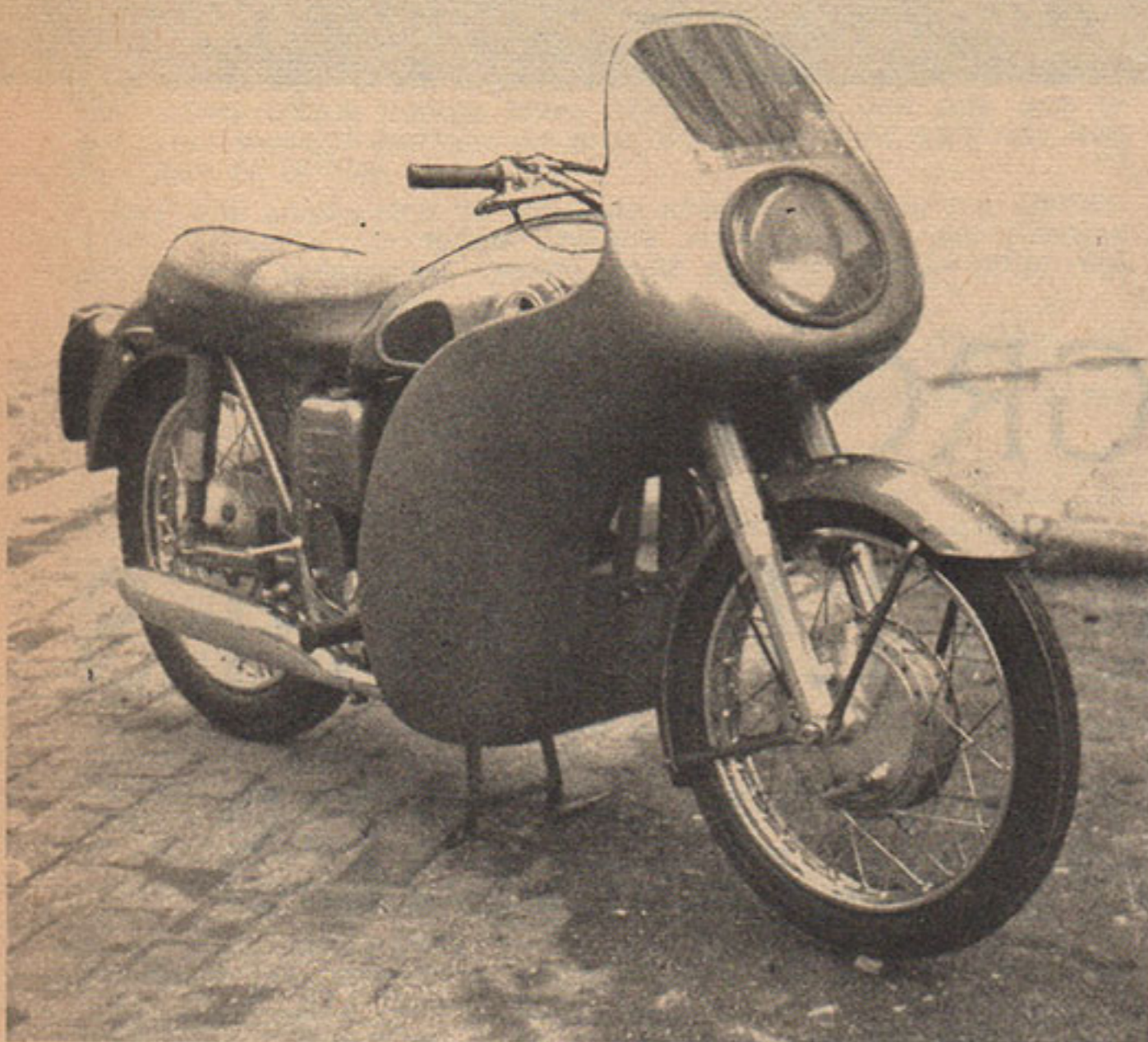
Militaires : 1. Laude (BMW), 111 pts ; 2. Desbonnet ; 3. Durez, etc.

RESULTATS DE LA 3ème CONCENTRATION INTER DE GRASSE

Gros succès de cette manifestation organisée par le A.M.C. Grasse.

L'on comptait en effet plus de 350 participants, dont beaucoup vinrent de l'Italie voisine.

C'est d'ailleurs le M.C. Bordighera qui remporta la victoire par équipes, devant le M.C. Saint-Barnabé (Marseille).



Nous vous avons présenté, il y a peu de temps les nouveaux carénages de luxe, Avon, importés par Garreau. Mais l'importateur Norton n'en reste pas là, et présente désormais une version sport, qui n'est autre que le carénage généralement adopté sur les Manx de course, soit un carénage on ne peut plus sport.

CALENDRIER SPORTIF HEBDOMADAIRE

MOTO-CROSS : Evénement sentiel, le **GRAND PRIX D'AUTRICHE** (à Sittendorf, près de Vienne), qui ouvre les championnats d'Europe (250 cc) et du monde (500 cc) 1959. Notre collaborateur R.C.D. effectuera pour vous le reportage de ces deux courses qui auront lieu respectivement les 11 et 12 avril. Notons que des pilotes français seront au départ : **MARCHAND** et **MILLOT** en 250 cc et **JACQUEMIN**, en 500 cc.

★

Ce même dimanche 12 avril, à **ROUEN**, grand moto-cross international des 10 nations, avec un grand nombre de pilotes français et étrangers de qualité, dont beaucoup ne sont pas connus du public français. Cette manifestation (voir nos informations dans nos numéros 1433 et 1435), marquera la reprise du moto-cross sur le beau circuit de la colline Sainte-Catherine, et doit attirer là-bas la très grande foule.

Autres réunions le 12 avril : Extra-national (A. M. Doubs) ; extra-national La Couronne ; extra-national à Apt ; nationaux au Tremblay, Périgueux. *Aucune de ces dernières réunions ne nous a été confirmée.*

En Belgique enfin, moto-cross inter **DES CAHOTTES**.

★

VITESSE : Le 12 avril (et non le 26 comme dit d'abord). Grande première en Italie : La Coupe d'Or Shell, à **IMOLA**. Cette course, la plus richement dotée du calendrier international, fait généralement beaucoup de victimes tant les pilotes sont acharnés à décrocher les gros prix proposés. En sera-t-il de même cette année encore ?

En France, reprise aussi des courses en ligne à **MONTLHERY** ce même jour, avec les **DEUX HEURES DE VITESSE**. Nombreux engagés, formule repensée ; cette épreuve doit attirer le public parisien (voir notre information dans le numéro 1435).

★

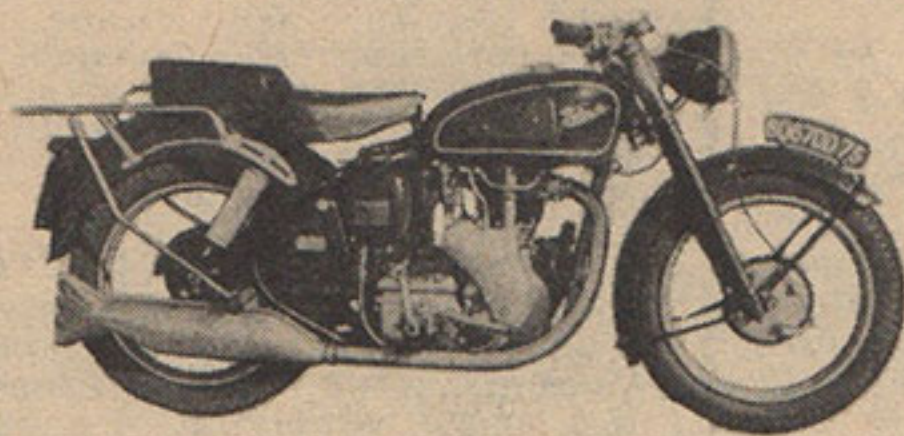
Autres compétitions : en Régularité, 7ème circuit des Ardennes, motos et cyclomoteurs les 11 et 12 avril (*épreuve non confirmée*) — Concentration nationale à Sucey en Brle (voir numéro 1435) — Rallye à Alger (M.C. Maison Carrée, *épreuve non confirmée*).

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

Tous les scooters
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT
sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et **L'ANTIVOL**
NEIMAN

Clinique des
cadres. Réser-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68
MARCHANT Frères
16, rue Danton **LEVALLOIS**
Ne pas confondre, bien no-
ter n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

CE QU'ILS EN PENSENT



500 VELOCETTE M.S.S.

FIDELE lecteur de votre intéressante revue, je viens vous donner mes impressions sur une machine qui, je crois, n'a pas encore fait l'objet d'une critique détaillée dans votre rubrique « ce qu'ils en pensent », en l'occurrence une 500 cc Velocette, type M.S.S.

Cette machine, achetée neuve en janvier 1956, totalise actuellement 14.000 km. Kilométrage peu élevé car je suis Parisien et réside assez peu en Algérie. Ce n'est donc pas assez pour pouvoir parler robustesse, mais suffisant pour donner un aperçu général des qualités et défauts de la machine.

Je dois tout d'abord signaler que je suis assez jeune, et que mes vingt ans ne me confrèrent pas un style de conduite « pépère ». Cependant je ne conduis pas comme un fou, considérant que celui qui mène son engin continuellement « gazengran » est un cas pathologique... Je n'ai pas spécialement épargné mon moteur ; je monte souvent les régimes, mais je m'en tiens à des règles élémentaires de prudence : huile Castrol changée tous les 1.500 km, et jamais de « bourrage » à froid. Voyons donc les caractéristiques de cette machine.

1°) QUALITES :

— tenue de route satisfaisante (cependant la machine est livrée d'origine avec un pneu avant à pavés, et sur terrain gras, on risque fort d'être victime d'un « trou-d'air ». Je vais donc mettre un ribbed).

— confort excellent, la Velocette est une « Cadillac » parmi les motos. Je n'ai retrouvé cette appréciable qualité que sur peu d'autres machines, si ce n'est la 400 Horex, engin vraiment remarquable, et sans doute aussi la R. 50.

— accélérations satisfaisantes, qui permettent de faire honnête figure à côté de certaines twin de la même cylindrée, sans prétentions sportives toutefois.

— consommation très raisonnable (il faut compter sur route avec 3 l 5 en moyenne en roulant 100 compteur (celui-ci est très juste).

— boîte de vitesses remarquable, douce et précise.

Comme qualités secondaires, nous noterons éclairage satisfaisant sauf les pleins-phares, un peu faibles sur grand route. Email noir de bonne qualité, mais nécessitant de fréquents nettoyages. Et enfin, s'ajoutant au chapitre confort, une très bonne selle double et une bonne position en selle, quoique guidon peut-être un peu large. J'allais oublier les chromes, d'excellente qualité.

DEFAUTS :

— inaccessibilité mécanique. Pour changer le câble de gaz par exemple, il faut pouvoir accéder au carbu, mais pour accéder au carbu il faut enlever le réservoir, et naturellement il faut préalablement ôter la selle double... C'est loin d'être rapide et facile ! Heureux possesseurs de Dominator !

— machine à l'esthétique discutable. Un deuxième pot serait le bienvenu et, de surplus, atténuerait peut-être un peu le bruit qui, si l'on « bourre » sur les intermédiaires, rappelle celui d'un « Bréguet deux-ponts »... (à noter que je n'ai pas le pot d'origine « queue de poisson », mais un pot de fort diamètre qui m'a été livré avec la machine).

GROSSES CYLINDREES ANGLAISES

— vitesse de pointe peu élevée (131 en couché) mais il est vrai que si c'est une 500, c'est aussi un « mono ». Cependant si la vitesse de pointe n'est pas très élevée, la souplesse elle, est appréciable. On peut descendre à 25-30 en 4^{me} sans cogner, aussi bien que monter la première à 60 km/h.

— freinage bon lorsque les freins sont neufs, mais perdant rapidement de leur efficacité au bout de quelques centaines de kilomètres.

— système d'étanchéité du carter de chaîne primaire archaïque. Un joint de caoutchouc fait en effet le tour dudit carter et à la longue, le caoutchouc doit devenir poreux, et ceci joint au mauvais système de serrage (par collier en fer) il en résulte une lubrification remarquable du repose-pied gauche et des pieds du pilote et de son passager.

Voilà ce qu'on peut sans doute reprocher à cette machine. Il y a encore quelques petits défauts secondaires : béquille latérale trop grande, facile à attraper mais touchant dans les virages ; nettoyage difficile vu le fouillis mécanique, et enfin, démontage de la bougie fort malaisé. En plus de cela, ma machine démarre difficilement à froid, mais ça doit provenir de ma bougie.

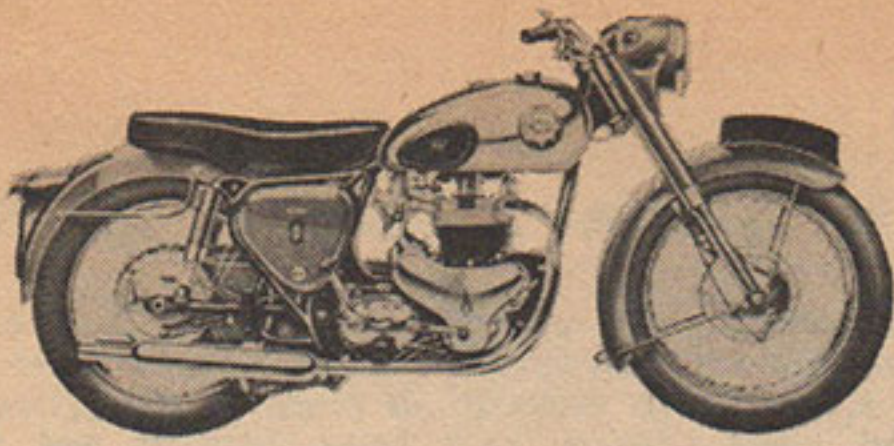
— Une ombre au tableau : ici, en Afrique du Nord, il est impossible de se procurer la moindre pièce pour cette machine, ce qui oblige à écrire au concessionnaire de l'avenue des Ternes à Paris, qui, il est vrai, en tant qu'homme très complaisant, vous les envoie le plus rapidement possible (48 heures environ).

— Les ennuis proprement mécaniques que j'ai eus avec cette machine sont minimes : un ressort de kick cassé, et des câbles de temps en temps. J'ai malheureusement eu à déplorer l'incompétence d'un mécanicien. Ayant en effet fait rôder la machine par un ami, ce dernier y a peut-être été un peu fort. Cela a nécessité un démontage (changement des segments), et en remontant le moteur, un mécanicien d'ici m'a mis des rondelles à ailettes sur la culasse en alu, pour serrer les goujons de culasse. Il en est résulté des rayures de la culasse et comme sur cette machine les goujons ont leur sommet caché dans la « boîte » (excusez mes maladresses mais je suis étudiant et la mécanique n'est pas mon fort) aux culbuteurs, l'huile sous pression qui circule dans la boîte se faufile par les rayures le long des goujons et, par suite, des ailettes de la culasse, assurant dès 60 km/h une parfaite lubrification des pantalons des pilote et passager. Je vais la porter à un spécialiste d'ici et j'espère être tranquille par la suite.

En résumé une machine « honnête », relativement plaisante, surtout intéressante par son confort et sa consommation. Il faut signaler d'autre part qu'il y a à Alger un brillant coureur, Cardona, qui s'est plusieurs fois illustré sur une machine de ce type en compétition (machine toutefois « améliorée », je crois).

Ma prochaine acquisition probable ? Une Tiger 110 à cause de ses accélérations et de sa ligne.

Guy FROIDEVAUX (Alger).



500 B.S.A A.7

POSSESSEUR d'une motocyclette B.S.A. du type A.7 SHOOTING STAR depuis Mars 1956, et pour une fois que je suis presque content de mon achat, je crois qu'il est bon que je le dise

Dès son acquisition je me suis attaché à roder ma SHOOTING STAR d'une façon presque « maniaque », car j'estime qu'un bon rodage est capital pour obtenir par la suite des performances maxima.

Je n'ai donc pas dépassé la vitesse de 65 km/h pendant les mille premiers kilomètres, puis 75 km/h jusqu'à 3.000 km, et enfin j'ai augmenté progressivement les régimes pour atteindre les 100 km/h vers 5.000 km.

Des pointes de plus en plus élevées m'ont permis ensuite de constater que mon moteur était totalement débridé, et j'ai pu alors utiliser les pleins régimes en toute quiétude.

Un point remarquable est la souplesse de cette machine, laquelle, malgré son taux de compression élevé, peut rouler en 4ème vitesse, sur plat, à 50 km/h sans que le moteur en souffre pour cela et qui atteint les 100 km/h avec une rapidité déconcertante.

En position allongée, les 160 km/h au compteur et même davantage sont aisément obtenus. A noter cependant que je n'utilise pratiquement pas de tels régimes, ma vitesse habituelle, lorsque les routes le permettent, oscillant entre 130 et 140 km/h.

Inutile de dire que je ne me fais pratiquement pas dépasser, et si quelquefois, une puissante voiture parvient à me doubler il est bien rare qu'elle ne soit pas rattrapée au cours de la traversée des premières agglomérations.

La suspension et la tenue de route sont excellentes, à condition toutefois de régler les amortisseurs en position dure lorsque l'on roule à vive allure.

J'ai maintenant parcouru 46.000 km sur ma SHOOTING

STAR et j'aurais mauvaise grâce à me plaindre de ses services.

Il m'a fallu bien entendu remplacer les pneus et les chaînes mais ceci est d'un entretien normal.

Vers 10.000 km, une légère fuite d'huile au boîtier des culbuteurs m'a contraint à procéder au démontage de ce dernier car je ne souffre pas que ma machine ne soit pas impeccable. Le remplacement du joint a définitivement remédié à ce petit défaut.

Des suintements d'huile aux grandes vitesses par le bouchon et le reniflard du réservoir d'huile ont été éliminés en baissant le niveau du lubrifiant.

J'ajouterais que j'effectue la vidange tous les 2.000 km et qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter de l'huile entre chacune de ces opérations.

J'ai décalaminé deux fois et ai profité du démontage pour roder légèrement les soupapes. En second lieu j'ai préféré remplacer les segments ainsi que les ressorts des soupapes bien que ces derniers ne paraissent que très légèrement affaiblis.

Le freinage est excellent, lorsque les freins sont bien réglés et les garnitures en bon état.

Signalons qu'il est utile de resserrer toute la boulonnerie au moment de la révision des 800 km. Pour ma part, j'ai renouvelé l'opération vers 5.000 km et n'ai pas été inquiet sur ce point jusqu'à ce jour.

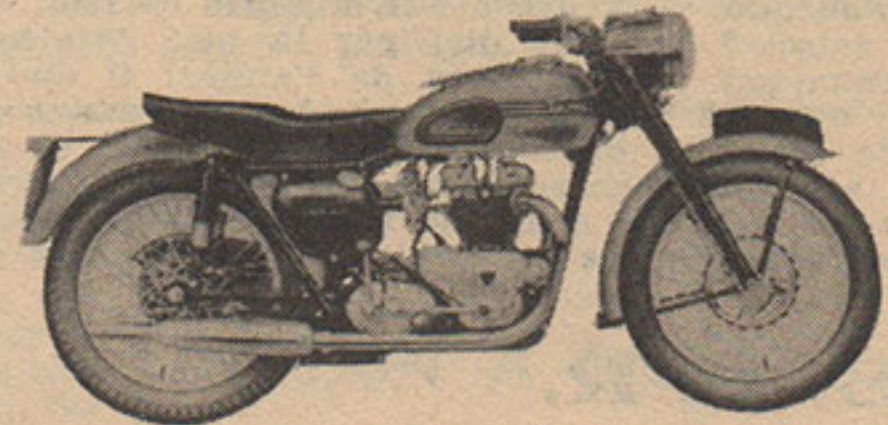
La consommation se situe entre 3,8 et 4,5 litres selon le régime d'utilisation. Généralement 10 litres de super carburant me permettent d'effectuer environ 230 km.

En somme ma SHOOTING STAR m'a procuré bien des satisfactions et, lorsque je la remplacerais ce sera très certainement par une motocyclette du même type.

J'y songe même très sérieusement pour l'an prochain.

M. G. MATHIAS, Toulouse (Hte-Garonne).

500 TRIUMPH T.100



AYANT déjà participé à la rubrique C.Q.E.P. au sujet d'une Puch 250 SG, je viens communiquer mes impressions sur un tout autre genre de monture : la Triumph T.100.

Achetée neuve en avril 1957, elle totalise actuellement 16.200 km.

Partie moteur :

Comme tout Twin anglais qui se respecte, moteur nerveux et coléreux, à grande vitesse — Vibrations désagréables à certains régimes et culbuterie bruyante (l'ensemble alu y est pour quelque chose). Mais tout cela est déjà connu. Jusqu'ici, il ne m'a donné aucun souci si ce n'est à 15.000 km un cylindre qui ne donnait plus à partir de 120 (compteur). Après un changement de bougies l'affaire est close. Décalaminage à 13.200 km.

Les chapeaux de culbuteurs me sont restés dans les mains (filetage couché). Il est vrai que je les resserrais assez souvent. Mais Dieu sait s'ils sont épris de liberté.

Vidange moteur tous les 15.000 km avec Castrol SAE 20 (été comme hiver).

Vidange boîte tous les 5.000 km, Castrol SAE 40/50 XXL.

Niveau de carter primaire souvent à vérifier, celui-ci n'étant pas étanche, ce qui laisse une belle trace d'huile sous la moto à l'arrêt.

Question performances (si l'on peut dire) je ne parlerais que de chiffres compteur (donc pas du tout réels).

Première jusqu'à 30-40 ; 2ème environ 80 ; 3ème 100/110 ; quant à la 4ème elle m'a permis d'atteindre un petit 150 à deux (mais oui) sur l'autoroute. Mais on peut tenir une bonne vitesse de croisière de 100-110. Cela est grandement suffisant.

Partie cycle

Le point noir sur ma machine.

6.000 km : en rodage pendant les vacances 1 rayon arrière lâche et me transperce la chambre. Il est vrai que l'on m'avait livré la machine avec les suspensions réglées l'une

semi dur, l'autre souple. Ce n'est qu'à la suite de cela que je m'en suis aperçu.

9.900 km : mon câble de gaz cède, chose assez rare par ailleurs.

10.900 km : la patte de l'imposante selle double sort de son logement. J'en profite pour vérifier toute la boulonnerie. Il y a quelques écrous qui ne demandent qu'à être resserrés.

11.300 km : à nouveau un rayon qui casse. Toujours à la roue arrière. Montage de pneus Continental. Nette amélioration dans la tenue de route. Je fais vérifier ma roue à mon mécano. Elle n'a pas de jeu, rien. J'avais peur depuis l'histoire de mes suspensions que la roue ait trinqué. Heureusement il n'en est rien.

15.000 km : un câble de frein (chose assez courante dirons-nous).

15.300 km : décidément je joue de malchance, crevaison à l'arrière, un joli petit clou.

Depuis, je touche du bois, tout fonctionne bien. Je bichonne ma moto, et retire une certaine fierté de l'admiration, que sa ligne autant que sa peinture grise métallisée et noire, suscitent dans la rue. Oui c'est une moto qui a de la classe et malgré mes petits déboires, elle me procure bien des joies.

Quant à l'avenir, je ne sais ce qu'il me réserve mais je ne pense pas quitter la moto de si tôt (T.100 ou autre consœurs...).

M. Adam Michel — Paris-17°..

P. S. : Je tiens à souligner que pour la consommation indiquée dans votre Revue au sujet de la 250 SG, je n'ai tenu compte que des 4 remplissages de 10 l que j'ai fait en cours de route et qui, il faut bien le dire, me laissaient de nombreux km à faire à l'arrivée à Limoges. Je m'excuse auprès des lecteurs d'avoir donné une telle appréciation relevant de la haute fantaisie.

REFLEXIONS AUTOUR DU TRIAL DE CASSEL

J'AI lu dans votre n° 1.430 votre intéressante relation concernant le Trial de Cassel. Habitant la région de Lille je me permets de vous exposer quelques faits ayant trait à ce trial ; ces faits appelant des questions je vous demande, si cela offre un intérêt, de bien vouloir y répondre.

Je sais que la critique est aisée, et l'art difficile. Peut-être, étant donné mon manque d'expérience en la matière, mes objections sont fausses ou simplement injustifiées ; dans ce cas que l'on veuille bien me pardonner.

Dimanche 15 février 1959 j'ai enfourché ma moto T 110, ceci vers 9 h. 30, avec la ferme intention de me rendre à Cassel pour y voir mon premier trial. Ayant constaté que la route était verglacée par endroit, j'ai préféré sagement rentrer chez moi, et remettre ce départ à l'après-midi.

A 14 h 30 j'ai quitté Lille par route enfin sèche et suis arrivé à Cassel à 15 h. 30 (Lille-Cassel 50 km). Le temps de me renseigner auprès d'un pompiste aimable, je me suis trouvé dans le parcours à 15 h. 45. Malheureusement le trial était fini, il ne restait en piste qu'un seul perdu dans la vaste nature, et il ne m'a pas été donné le plaisir de le trouver.

Voici donc mes questions.

1°) - Pourquoi le MCNF a-t-il organisé ce trial si tôt ou si tard en saison ? Je veux dire par là que, fatalement, le 15 février (moment le plus froid de l'année) il était plus que probable que les routes seraient plus ou moins praticables, et que le froid vif découragerait participants et spectateurs.

Cassel est sans contestations l'endroit de notre région le plus propice pour ce genre de manifestations, mais sa situation assez éloignée des grandes villes du Nord et du P.-de-C.

N. D. L. R.

Vous remerciant de votre lettre qui traduit sans aucun doute le sentiment de plus d'un sportif sur les points considérés, nous nous empressons de répondre aux questions posées :

- Le MCNF n'avait sans doute pu choisir une autre date, beaucoup de celles-ci étant frappées d'un droit d'antériorité au bénéfice de clubs organisant déjà depuis des années des épreuves de trial.

- Les concurrents, dans une épreuve de trial, acceptent d'affronter n'importe quelles conditions météorologiques. Ce n'est pas la crainte du froid qui a motivé l'absence de nombreux engagés, mais le verglas et le brouillard, qui ont rendu très difficile, voire impossible le voyage de divers coureurs vers Cassel.

- L'horaire de départ a été décalé d'une heure. L'épreuve s'est cependant terminée tôt dans l'après-midi car, le matin, le sol gelé a permis aux participants de progresser plus vite que prévu.

Si l'on avait attendu 13 heures pour faire partir les engagés — qui auraient alors accompli toute l'épreuve sur un sol gras, boueux du fait du dégel — on aurait couru le risque de terminer aux chandelles..., ce qui ne pouvait être raisonnablement envisagé.

Par ailleurs, il est également difficile de franchir des difficultés sur un sol rendu glissant par le gel.

- On tend actuellement à des parcours longs de manière à donner à nos épreuves un caractère identique à celui des épreuves belges et anglaises. C'est le seul moyen d'entraîner nos hommes à plus de résistance et de les préparer à pouvoir plus tard affronter leurs maîtres dans des conditions moins défavorables que par le passé.

Le trial est une discipline motocycliste sportive conçue essentiellement à l'intention des pratiquants. Il n'est pas demandé d'argent aux personnes qui viennent admirer les évolutions des pilotes mais justement, le caractère même des épreuves n'est subordonné en rien aux nécessités pratiques habituelles dont doivent tenir compte les organisateurs de compétitions d'un autre type, qu'elles doivent sacrifier à des impératifs dictés par le souci de la recette.

découragera automatiquement les spectateurs si le temps n'est pas favorable, ce qui était à prévoir le 15 février.

2°) - Pourquoi avoir commencé cette épreuve le matin, alors que le sol était encore durci par le gel ? Je croyais que l'intérêt du trial résidait dans la façon de piloter une moto sur un sol meuble et humide.

3°) - Pourquoi, la participation des concurrents étant restreinte, ne pas avoir attendu les belles heures de la journée, laissant ainsi aux retardataires le plaisir de profiter de leur déplacement ?

4°) - Pourquoi avoir fait un parcours aussi long (40 km au tour ?). Le but du trial devrait à mon avis répondre à plusieurs objectifs :

a) - amuser les concurrents,

b) - faire de la publicité pour le motocyclisme qui en a besoin,

c) - distraire et intéresser un public.

Je crois, n'ayant pu juger par moi-même et pour cause, que sur un parcours aussi vaste cette compétition devait manquer d'un certain intérêt.

Conclusion : Si mes réflexions sont amères, je pense qu'elles sont justifiées.

Dans ce cas on peut se demander à qui le MCNF a-t-il voulu être utile et agréable ?

- Aux participants venus paraît-il dans une proportion de 50/100 ?

- A ses adhérents, aux spectateurs fort rares ?

Si je suis dans l'erreur, veuillez apporter les explications qui conviennent.

M. C. D., Marcq en Baroeul (Nord).

- Soyez assuré que les participants au trial de Cassel ont connu là-bas le même plaisir qu'ils retrouvent à s'aligner ailleurs chaque dimanche. Quant à ceux de nos trialistes que le mauvais temps a empêché de venir, ils ont pris philosophiquement la chose, en sportifs vrais, en purs amateurs qu'ils sont.

Il est sans doute dommage que, pour les mêmes raisons, le public n'ait pas été aussi nombreux qu'on était en droit de l'espérer dans cette sportive région. Mais, vous venez de le voir, le public du trial est un public à part, un public de connaisseurs dont on attend qu'il ait le même esprit dont s'honorent les pilotes et qui, partout, acceptera d'être traité en... membre de la famille plus qu'en « client ».

Toutefois, et si le tracé ne pouvait être accompli par les spectateurs du fait de sa grande longueur, toutes les zones étaient réparties à proximité de la ville de Cassel et leur accès était très facile, même aux piétons. Avec le plan de marche remis gracieusement à chacun, l'on pouvait aisément, entre 11 et 15 heures, se rendre successivement à toutes les zones non-stop.

- A notre avis, et en dépit du mauvais temps, le trial de Cassel ne mérite donc d'autres reproches que les petites critiques « techniques » que nous lui avons adressées dans notre reportage de l'épreuve.

L'objectif essentiel des organisateurs était d'introduire le trial dans le Nord, et de le faire découvrir à ses motocrossmen.

Il nous paraît que le but a été atteint.

Certes, il est souhaitable que le public vienne nombreux au trial. Mais ce public ne peut guère être composé que de motards comme vous-même, car les simples curieux n'y peuvent trouver beaucoup d'agrément.

Aux motards donc, en toute connaissance de ce qu'est le trial, d'en accepter les inconvénients, bien légers à côté des joies pures qu'il procure, que l'on soit dans les zones ou autour d'elles.

Et nous aussi... nous y passons !

Tous les quotidiens, les hebdomadaires, les publications périodiques se sont vus dans l'obligation de majorer leur prix de vente dès le mois de février dernier. La raison, ou plutôt les raisons sont fort nombreuses hélas, et vous les connaissez bien (augmentations dans tous les domaines, téléphone, timbres, gaz, électricité, et surtout papiers, imprimeurs, ... et salaires, etc., etc.).

Nous espérions dans notre candeur naïve que nous pourrions essayer de passer outre, en réalisant des économies. Hélas, notre espoir a été de bien faible durée. Nos frais généraux dans l'ensemble ont été majorés de plus de 2 millions.

Alors, à notre tour nous vous proposons de faire ce réajustement de 20 francs à partir du prochain numéro, ce qui portera le prix de votre Moto-Revue à 70 francs.

Doit-on ajouter que, sur cette différence de 20 francs, plus de la moitié vont aux frais de distribution, aux kiosques et vendeurs, et qu'en définitive, c'est moins de 10 francs, qui nous reviennent à nous, pour la mise sur pied d'une bonne revue bien faite. Deux petites pièces de cent sous, deux cigarettes ! Et avec ces deux fois cent sous, nous vous fournirons des numéros plus étoffés... c'est-à-dire comprenant 32 pages, comme nous le faisons déjà depuis deux semaines (au lieu de 24 habituelles). C'est, pensons-nous, un véritable effort de notre part ; cela seulement ne justifierait-il pas notre majoration ?

Nous espérons que, non seulement vous voudrez bien nous continuer votre confiance, qui nous permettra une certaine largesse à l'égard de notre rédaction et de tous ceux qui œuvrent pour vous, et surtout que vous nous aiderez à éviter les « invendus ». **EN ACHETANT CHAQUE SEMAINE VOTRE « MOTO-REVUE » DANS LE MEME KIOSQUE OU CHEZ LE MEME MARCHAND.** Car c'est de là que vient tout le mal (pour toutes les publications du reste).

En effet, il y a 80 agences et dépôts dans Paris et banlieue qui desservent près de 3.000 kiosques et marchands. Le réglage de cette distribution est fait périodiquement, mais si par exemple un kiosque qui reçoit

2 ou 3 numéros ne vend pas ces numéros à ses clients habituels qui les achètent ailleurs, cela fait bien 2 ou 3 invendus, ce qui apporte un dérèglement total, dont vous pourrez vous-même souffrir, car cette marchandise se verra réduire son dépôt d'autant, et la semaine suivante vous n'y trouverez plus le numéro de la semaine. Aidez-nous en achetant toujours votre numéro au même endroit, ceci étant valable non seulement pour Paris, mais aussi pour la Province.

D'avance, merci !

★

Vous ne voudriez pas nous mettre dans la situation où se trouvent actuellement deux de nos confrères : il est vrai que près de 30 confrères de Moto-Revue « concurrents » ont disparu, depuis 1913, et que « Moto-Revue » a pu résister à tous les heurts économiques. Donc, l'un de nos confrères spécialisé dans les deux-roues, patronné et puissamment subventionné par la Chambre Syndicale à son départ a dû déposer son bilan, et bénéficierait d'un concordat, cependant qu'une autre revue, comme nous, technique, ne paraissant plus depuis quelques mois est sur le point d'en faire autant (elle devrait 7 millions à son imprimeur) dit-on ?

C'est pourquoi avec ces deux exemples qui touchent notre corporation de très près, vous continuerez à nous aider de toutes vos forces, à aider votre « Moto-Revue », tout comme l'a fait votre grand-père, puis votre père, vos oncles, qui tous l'ont lue depuis 1913, et bien aimée aussi, parce qu'elle leur a été souvent très utile. Et vous, vous l'aimez bien aussi, alors, montrez-le nous, et nous continuerons à bien vous servir comme nous le faisons depuis 46 ans, pour tous ceux qui l'achètent. Mais encore une fois si vous ne pouvez pas vous abonner, achetez votre numéro au même marchand. Et une nouvelle fois, merci.

« MOTO-REVUE ».

P.-S. — Notre tarif d'abonnement reste inchangé pendant quelques jours : profitez-en !

L'INDUSTRIE :

SOMAGIC : LUBRIFIANT POUR 2 TEMPS

Les difficultés rencontrées par les usagers des deux-roues motorisés, dans le graissage des moteurs deux temps, ont fait depuis de nombreuses années l'objet d'études longues et minutieuses réalisées par les laboratoires des huiles S.O.M.A.G.

Ces recherches ont abouti à la fabrication d'un type d'huile rigoureusement adapté aux impératifs de graissage des moteurs 2 Temps à refroidissement par air :

L'huile « Somagic » moto mix-oil qui fut l'une des premières en France à être offerte sur le marché.

L'huile Somagic 2 Temps présente les principales qualités requises et qu'il est possible de résumer en 4 points :

— Miscibilité instantanée ; ceci présente un avantage incontestable puisque la dose d'huile peut être ajoutée directement dans le réservoir du véhicule sans aucun brassage préalable. En outre il n'y a aucun danger de bouchage du filtre solidaire du robinet d'essence.

— Homogénéité constante ; le mélange reste homogène même si le véhicule est inutilisé pendant longtemps. Les départs sont instantanés et l'usager est assuré d'alimenter son moteur avec un pourcentage identique d'huile jusqu'à la dernière goutte de carburant.

— Formation atténuée de la calamine ; les huilleries SOMAG garantissent pour la « Somagic » moto mix oil des produits de base suivis ainsi qu'une remarquable pureté obtenue par l'élimination totale des

matières en suspension responsables, dans bien des cas, de la formation de suie qui se transforme bientôt en calamine.

— Dose uniforme ; pour toutes les cylindrées, la dose d'huile à incorporer à l'essence a été fixée à 6 % quelle que soit la puissance ou le genre de conduite (rapide ou normale). Cependant, en période de rodage, le pourcentage doit être de 10 %.

Afin de singulariser son huile, « Somagic » moto mix-oil, vis à vis des consommateurs, la S.A. des huiles S.O.M.A.G. lui a donné une teinte verte.

Signalons enfin que la « Somagic 2 Temps » est livrée en cônes doses d'une présentation élégante et pratique, ainsi qu'en bidons de 2 litres avec bouchons doseurs.

« Communiqué ».

DU 39 cc A LA « 4 CYLINDRES » GILERA

« La société Pratic est la première maison française spécialisée dans la pièce détachée adaptable aux Vespa et Lambretta, qui vous offre un ensemble complet de pièces et des principaux accessoires pour ces scooters. Elle vous offre également un ensemble complet de carburateurs Dellorto du 39 cc à la 4 cylindres Gilera ; elle vous présente cette année, en plus de sa gamme habituelle de pièces et accessoires, sa série de disques d'embrayage sport Vespa, qui est un ensemble composé de disques en laiton et de disques acier spécialement conçus pour les efforts violents, tels que les courses, rallyes, ainsi que pour les Tri-porteurs, sans oublier son sachet de disques d'embrayage en liège compensé, comprenant 2 disques liège, 2 disques acier qui vous assurent la souplesse et la durée »

« Communiqué ».

DEMAIN A MONTHLÉRY

LES 2 HEURES

C'est demain, dimanche 12 avril, que l'A.M.C.F. convie les sportifs de la région parisienne à venir assister aux traditionnelles « 2 Heures » qui, cette année, se disputeront bien sur ce laps de temps.

Premier départ le matin reporté de 8 à 9 heures, ce que les spectateurs matinaux apprécieront certainement, groupant les 125, 175 et 250 cc.

Puis, après un arrêt permettant à chacun de prendre le temps nécessaire à se restaurer, la 2ème épreuve groupant 350 et 500 cc se verra donner le départ à 13 h.

Parmi les principaux engagés, relevons les noms suivants : Lesage, sur une 125 Ducati qui revient de l'usine, Bonnal et Couturier, sur 175 Morini, le dernier nommé vraisemblablement au guidon d'une Rebello, Sfacos sur M.V., Wolf, sur sa très rapide 350 Norton, qui aura pour principal adversaire le champion de France Gomès, enfin en 500 cc, plateau particulièrement relevé avec Honel, dont ce serait la rentrée Bargetzi, sur l'ex-Norton 58 de De Polo, Noblin, le récent vainqueur de la côte Lapize, Vasseur, Galibert, Tomesani, et en catégorie sport, Eiffre, Broquet, Cot, Leconte et Marcel Beauvais, qui s'aligneraient sur une très rapide 400 cc Horex Imperator, sans parler des nombreux autres engagés qui font que dans la seule catégorie 500 cc, il y aura 16 partants.

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

PEUGEOT

Peug. 55 TCL, 15.000 k, av. side léger Bufflier. Ecr. Montteuil, 8, r. Montgolfier, Paris-3^e
 Peugeot 256 TC4E, 20.000 km, 1956, exc. ét., remorque carross., access., Mugnier, 41, r. des Ecoles, Creteil (S.).

ALCYON

3 CV, 59, neuve, soldée 120. Garantie 6 mois, avec 20 et 15 mois: 17, r. Pajol, Paris-18^e

MOTOBECAINE

Motobécane, 125 cmc, culbut. juin 56, état neuf, 90.000 frs. Jouzeau, 13, rue E.-Fremy, Versailles (S.-et-O.).

RENE GILLET

125 neuve 59, soldée 75. Val. 115. Créd., garant. 17, r. Pajol.

MOTOS BELGES

FN 5 cv, culbuteur, 58, oscil. 6.000 k. 175.000, crédit, reprise. Agence FN, 17, r. Pajol.

MOTOS AUTRICHIENNES

150 Puch, 1959, 4.000 k., neuf. Prix 150.000. Esso, 188, avenue de Clichy.

Richet, 4, r. Condé, Ezanville, vend 250 Puch 1952, b. état.

Puch 250 SG, t. b. ét., éq., 20.000 km, 150.000. Ecr. Martin, 84, av. Ph.-Auguste, XI^e.

Puch 250 SG, ét. nf. B. éq. S'adr. 40, r. des Martyrs, M. Bourneuf, le soir à partir de 19 h. Le dimanche matin.

Puch, 175 SV, 57, état neuf, équipée. 50, rue de St-Cyr, Marly-le-Roi.

Part. vd Puch 250 TF, parf. ét. esthétique et méc. avec ts acces. équip. compl. 90.000. Vis. t. l. j. 71, r. Bobillot, (13^e).

MOTOS ALLEMANDES

BMW R51 3, 66, 73 dep. 95000 sidecar Précision, créd. Repr. B.F. 10, av. St-Ouen, Paris.

250 BMW, éq., imp. 150.000. Cholet, 12, r. Madame, Versailles, le soir 8 h. ou dim.

NSU Max 57, reprise vélo., 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

TWN Boss 350, 1954, ét. neuf, 150.000, 25.000 k. Massuttau, 27, r. de la Gare, Cachan, (S)

DKW RT2, 250 cc, 14.000 k. Leroyer, 36, r. Blomet, Paris.

DKW, état neuf. Payé 280.140. Avron 32.65, 13 à 14, 20 à 21 h.

BMW R69, nouv. boîte, mars 58, 15.000 k. 550.000. Deltell, 6, Villa Serre, Vincennes.

Zündapp 600, 75 M. side 1 pl. 1/2, b. ét. Derozier, 36, r. des Bergers, Nanterre (Seine).

Victoria, 3 cv, p. état, repris. Vélocoteur. Guiral, CLI 28.02.

MOTOS ANGLAISES

BSA B33, 13.410 kil. révisée. Sam et dim. Rabbé, 9, rue Francs-Tireurs, La Courneuve.

Matchless 350, oscil., impec. Repr. scooter, vélo. PER 94.69

650 Triumph 54, repr. — forte, 16, r. Jules-Guesde, Levallois.

650 BSA, tr. bn état, équipé complet + moteur 500 avec boîte. 120. Leveux, 70, r. Gabriel-Péri, Sarcelles (S.-et-O.).

Ariel 350, 20.000 k., t. b. état. Px int. Sottou d'chez eux, 2, av. Lowendal, Paris, 7^e.

500 BSA Shooting Star, 18.000 k, excellent état, 220.000. Defacq, 45, r. Commandant-Berge, Meaux (S.-et-M.).

500 Norton D7, 1955, exc. ét. Side Préc., ens. ou sép. BAL. 28.50, P. 273, Gauthier, h. bur.

Norton 5 cv twin 7, garantie 3 mois, 50. 15 mois, 17, r. Pajol.

Ariel 4 cv, culb. Demi-oscil. 80. Bon état. 17, r. Pajol.

BSA 500 B33, mai 56, ét. nf. 27.000 km. VOL 90.88.

T100 Triumph, t. b. état, 9, r. Fleury, St-Denis, vis. t. l. j. sauf dim. et lundi.

Triumph T100, 55, mot. à nf. t b ét gén. tél. 11.23 à Gonesse

TRIUMPH

BSA, Norton, AJS. Tous modèles 51 à 58. Révisées et garanties CREDIT 15 MOIS

REPRISE AUTOS - MOTOS CHARLES PEROTTI 16, r. de la Prévoyance, Vincennes, métro St-Mandé-Tournelles. DAU. 79-91.

250 BSA, tr. b. ét., 57. Leclerc, 306, r. des Pyrénées, Paris-20^e

Norton 99, b. état, Boussion, 12, r. de Vanves, Clamart (S).

MOTOS TCHEQUES

Jawa 350 neuve, cause achat voiture. F. de Kan, 5, r. Berzelius, 17^e, après 18 heures.

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

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

50 Jawa Six-Jours 57, 11, r. Cherchefeuilles, Savigny-sur-Orge, (S.-et-O).

MOTOS DIVERSES

PRIX EN BAISSÉ

Scoters neufs moitié prix.
 BMW R51 3, 66,73, dep. 95
 IFA 350 twin neuve 170
 BSA 500 twin, mono 100
 Ariel 500 twin 130
 BSA 350 oscil., coul. 95
 Puch 250 BSA 75
 et 50 motos, vélomoteurs divers liquidés depuis 15.000 frs.
 BF 10 av. de St-Ouen, Paris-18^e

Liquide même à crédit, motos 1 à 4 cv, moteurs neufs, faire offres : Leclerc, 17, r. Pajol.

Gima 250 cc, 16.000 km, 75.000. Tessier, TRI 73-00, P. 45.29.

SACRIFIEES

250 Adler 54 120.000
 250 BSA 54 120.000
 350 Triumph, tél. sus. ar. 70.000
 DS Malterre 175 45.000
 Vespa 58 neuf 70.000
 PEROTTI : DAU. 79-91.

Follis 250, Earles 57, bicycl. Jlo, bipl. parf. état, access. 12.000 km, px 160. Toulemon Langon, Gironde.

LADÉVEZE

Agent toutes marques 1.000 scooters, motos, cyclos, tri. Achat, échange, crédit (cartes d'achats). Neuf, occasion garantie. Toutes pièces et accessoires. Exp. France, colonies. 170, avenue de Clichy, Paris (17^e). MARC. 09-79.

UNIQUE A PARIS

Crédit de suite avec 1/4 cpt. Mieux et moins cher qu'ailleurs 200 motos et scooters c. neufs. Garanties. BMW, BSA, Triumph, Jawa, Puch, Ariel, NSU, et ttes marques françaises. + 50 Vespa et Lambretta.

ALAZARD

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

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.

1 lot moto, 175, 250, 350, 500, avec 10.000 frs comptant et assurance comprise. Auto-Moto Service, 62, avenue de Choisy, Paris-13^e.

Jean Zenkl spécialiste du montage de sidecar, adaptation sur ttes machines. Achat, vente, échange. Dépôt crédit, choix moto fr. et étr. sides. 6 et 8, passage Four-à-Chaux, 19^e.

CYCLOMOTEURS

Encore ques cyclos neufs, Vap. Lavalette, remise 30 %. Crédit. 5.000 cpt, 17, r. Pajol.

ACHATS

URGENT

Achète comptant tte Triumph plus haut cours. PEROTTI, DAN. 79-91.

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

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

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

VOITURES

Renault 4 cv, Aronde, rep. motos BF, 10 av. St-Ouen, Paris-18^e.

T. avant 11L, impec. ralle Raoul, 140, Tranchant, 30, bd de Creteil, St-Maur, Seine.

Tr. bel. voiturette Rolera, 1 cv 1959. Reprendr. 2 roues convenab. Max, 136, route Versailles, Clamart (Seine).

FONDS DE COMMERCE

Choisy-le-Roi, 83, av. A.-France cède direct. bout. cycles, art. sports, logement. 800. facilités

DIVERS

VIE-CUIR, 81, rue St-Maur Paris, 16, rue G.-Bonnac, Bordeaux. Réparation, remise à neuf de tous vêtements de cuir. Joli travail durable et garanti. Prix raisonnable.

Le Bottin de l'Auto 1958, Le Bottin du Cycle et de la Moto 1958, neufs, soldé à 500 fr. (par poste rec. : 700 fr.). Verser cette somme cpte ch. postal 297-37.

ECHANGES

Rep. MOTOS c/AUTOS GARANTIE s/contrat

Crédit 12 et 15 mois SELECT-AUTO-MOTO 72, rue Clisson, Paris (13^e) Ouv. ts les jrs. Dim. et fêtes

Echangez votre MOTO contre AUTO

ou belle moto étrangère

ou même contre MEUBLES

aux Galeries du Meuble

3, PLACE CLICHY

Choix unique en France de

300 AUTOS

300 MOTOS

3.000 m2 d'exposition meubles

Ouvert dimanche et fête

EMPLOIS

DYNAMIC-SPORT ch. mécanicien scooter, connals. tôlerie, peinture. GUT. 19-30.

ATTENTION !

NOS PETITES ANNONCES RENDENT CAR ELLES SONT LUES OBLIGATOIREMENT PAR TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER « OCCASION », LA PREUVE EN A ETE FAITE : UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE » AMENE LA TOTALITE DES ACHETEURS INTERESSES, CAR « MOTO-REVUE » EST DEPUIS 46 ANS CONNUE COMME LA PREMIERE ET TOUTOURS EN TETE.

ATTENTION : REMISE DES TEXTES DERNIERE LIMITE VENDREDI AVANT 17 H. 30.

PRIX : NOS PRIX SONT EN DESSOUS DE TOUS CEUX APPLIQUES PAR LES QUOTIDIENS. SI LES PETITES ANNONCES DE « MOTO-REVUE » NE VOUS DONNENT PAS DE RESULTAT, VOUS NE VENDREZ JAMAIS.

ALORS REFAITES UNE ANNONCE DANS « MOTO-REVUE », MIEUX REDIGEE, INDIQUEZ DES PRIX.

MOTO-REVUE EST LE SEUL SUPPORT A VOUS PERMETTRE LA REALISATION DE VOS VENTES.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 50 FRANCS

Moto revue

La Moto

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	Etrange.
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.

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 : 573 fr.
(par poste 683)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

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

TRACTION AVANT CITROEN

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

L'ARONDE

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

2 CV CITROEN

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

MOTOBECANE 125 lat.

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

MOTOBECANE 125-175 culb.

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

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

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

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

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

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

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

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

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

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



Prix : 578 fr.
(par poste 688)



Prix : 608 fr.
(par poste 723)



Prix : 563 fr.
(par poste 673)



Prix : 568 fr.
(par poste 683)

15%

DE REMISE HÂTEZ-VOUS !!

Un sommaire prometteur

- Réalisation.
- Perfectionnement du 2 temps classique.
- Alimentation.
- Transfert et échappement.
- Allumage (divers types d'allumeurs; la production de courant primaire; la magnéto; le volant magnétique; le volant bipolaire, multipolaire, hexapolaire, octopolaire).
- Pistons plats.
- Moteurs à balayage en équi-courant.
- Polycylindres.
- Groupes auxiliaires, cyclomoteurs et scooters.
- Entretien.
- Mise au point.
- La vitesse seule vous intéresse...
- Les pannes.

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

Ainsi, le prix de ce manuel n'est plus que de 480 francs (÷ port : non recommandé, 90 frs; recommandé, 150 frs), au lieu de 563 francs, soit une remise de 83 francs.

Mais attention, pour avril seulement !

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

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

"L'AFFAIRE" du MOIS

